



PANIGALE

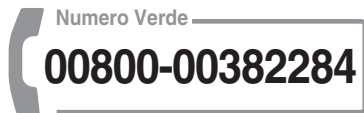
Manuel d'utilisation et entretien

FRANÇAIS

PANIGALE V2

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

LIGNE DIRECTE DUCATI



Amusez-vous bien !

Sommaire

Introduction 7

Lignes directrices pour la sécurité	7
Symboles d'avertissement utilisés dans le manuel	8
Usage prévu	9
Obligations du pilote	10
Formation du pilote	12
Vêtement	12
« Best Practices » pour la sécurité	13
Ravitaillement en carburant	15
Conduite à pleine charge	17
Renseignements sur la charge transportable	17
Produits dangereux - avertissements	18
Numéro d'identification du véhicule	20
Numéro d'identification moteur	21

Tableau de bord (Dashboard)	22
Tableau de bord	22
Acronymes et abréviations utilisés à l'intérieur du Manuel	25
Dictionnaire technologique	25
Note d'information concernant la directive UE 2014/53/UE	28
Boutons de navigation et fonctionnels	31
Réglage/affichage des paramètres	32
Fonctions principales et secondaires	35
Indication tours moteur	37
Vitesse véhicule	38
Vitesse enclenchée	39
Horloge	40
Température du liquide de refroidissement moteur	41
Style de conduite (Riding Mode)	42
Indication DWC	45
Indication ABS	50
Indication DTC	56
Indication DQS	63
Indication EBC	65
Indication DDA	69
Menu fonctions	70
TOT	72
TRIP 1	73

CONS. AVG 1 74
SPEED AVG 1 75
TRIP TIME 1 76
T AIR 77
TRIP FUEL 78
TRIP 2 79
CONS. 80
PLAYER (OFF / ON) 81
LAST CALLS 86
HEATING GRIPS 87
SETTING MENU 89
SETTING MENU - Riding Mode 91
SETTING MENU - Riding Mode -
Engine 92
SETTING MENU - Riding Mode - DTC 93
SETTING MENU - Riding Mode - ABS 95
SETTING MENU - Riding Mode - DWC 96
SETTING MENU - Riding Mode - EBC 98
SETTING MENU - Riding Mode - DQS 99
SETTING MENU - Riding Mode -
Default 100
SETTING MENU - Riding Mode - All
Default 101
SETTING MENU - Pin Code 102
SETTING MENU - Lap 107
SETTING MENU - Backlight 110

SETTING MENU - Date and Clock 111
SETTING MENU - Units 114
SETTING MENU - Service 118
SETTING MENU - Tire Calibration 119
SETTING MENU - DRL 122
SETTING MENU - Bluetooth 123
SETTING MENU - DDA 128
SETTING MENU - Turn indicators 130
SETTING MENU - Info 131
Temps au tour (LAP time) 132
Infotainment 137
Contrôle des feux 142
Indication mode feux DRL 147
Indication état béquille latérale 148
Indication entretien (SERVICE) 149
Indication des erreurs 152
Avertissements et alarmes 153
Clés 158
Le système antidémarrage électronique
(immobilizer) 159
Déblocage du véhicule avec le PIN
CODE 160

Commandes pour la conduite 162

Position des commandes pour la conduite du
motocycle 162
Commutateur d'allumage et antivol de
direction 163
Commutateur gauche 164
Lever de commande embrayage 165
Commutateur droit 166
poignée commande des gaz 167
Lever commande frein avant 168
Pédale de commande frein arrière 169
Sélecteur de vitesse 170
Réglage de la position du sélecteur de vitesse
et de la pédale de frein arrière 171

Éléments et dispositifs principaux 173

Position sur le motocycle 173
Bouchon réservoir de carburant 174
Dépose et repose des selles 175
Béquille latérale 177
Boîtier électronique bluetooth 179
Amortisseur de direction 181
Réglage de la fourche avant 182
Réglage de l'amortisseur arrière 184

Normes d'utilisation 186

Précautions pour la première période d'usage
du motocycle 186
Contrôles avant le démarrage 189
Démarrage moteur 192
Démarrage et marche du motocycle 194
Freinage 194
Système ABS 195
Arrêt du motocycle 196
Stationnement 197
Ravitaillement de carburant 198
Accessoires en dotation 201

Opérations principales d'utilisation et d'entretien 202

Dépose de l'habillage 202
Contrôle et appoint éventuel du niveau du
liquide de refroidissement 203
Contrôle du niveau du liquide des freins et
d'embrayage 204
Contrôle de l'usure des plaquettes de
frein 206
Charge de la batterie 207

Charge et maintien de la charge avec un mainteneur de charge pendant la période hivernale 211
Contrôle de la tension de la chaîne de transmission 213
Lubrification de la chaîne transmission 215
Remplacement ampoules feux de route et de croisement 220
Clignotants arrière 220
Orientation du phare 221
Réglage des rétroviseurs 224
Pneus Tubeless 225
Contrôle du niveau d'huile moteur 228
Nettoyage général 230
Nettoyage et remplacement des bougies 232
Longue période d'inactivité 233
Avertissements importants 234

Plan d'entretien programmé 235
Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le concessionnaire 235
Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le client 240

Caractéristiques techniques 241
Poids 241
Dimensions 242
Ravitaillements 243
Moteur 245
Distribution 246
Performances 247
Bougies d'allumage 247
Alimentation 247
Freins 247
Transmission 248
Cadre 249
Roues 249
Pneus 249
Suspensions 250
Système d'échappement 250
Couleurs disponibles 250
Circuit électrique 251

Mémoire d'entretien périodique 256
Mémoire d'entretien périodique 256

Introduction

Lignes directrices pour la sécurité

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

Votre motorcycle est le fruit d'un travail constant dans la recherche et le développement de Ducati Motor Holding S.p.A. : il est important que le standard de qualité soit maintenu en respectant scrupuleusement le programme d'entretien et en utilisant des pièces détachées d'origine.

Le manuel contient des instructions pour l'exécution de petites opérations d'entretien. Les opérations d'entretien les plus importantes sont indiquées dans le manuel d'atelier qui est à la disposition des Ateliers Agréés Ducati Motor Holding S.p.A.

Dans votre intérêt, pour votre sécurité et pour garantir un produit fiable, nous vous conseillons vivement de vous adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé pour toutes les opérations prévues par le plan d'entretien programmé, voir page 235. Notre personnel, hautement qualifié, dispose des instruments spéciaux et de l'outillage nécessaire pour effectuer toute opération dans les règles de l'art, en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati qui garantissent une parfaite interchangeabilité, un bon fonctionnement et une longue durée de vie.

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

Votre sécurité et la sécurité des autres sont extrêmement importantes, c'est pourquoi Ducati

Motor Holding S.p.A. vous recommande de conduire votre motocycle de façon responsable.

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

Symboles d'avertissement utilisés dans le manuel

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

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



Attention

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



Important

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



Remarques

Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

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

Usage prévu

Ce motocycle doit être utilisé exclusivement sur des routes asphaltées ou sur des chaussées planes et régulières. Ce motocycle ne peut -être utilisé sur des chemins non-asphaltés ou tout terrain.

Attention

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

Attention

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

Attention

Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, bagages et accessoires additionnels ne doit pas dépasser 400 kg (881.85 lb).

Important

L'utilisation du motocycle en conditions extrêmes, par exemple sur des routes mouillées ou boueuses, dans des environnements poussiéreux et secs, peut comporter une usure supérieure à la moyenne pour certains composants comme le système de transmission, les freins ou le filtre à air. Si le filtre à air est sale, le moteur peut subir des dommages. Par conséquent, la révision ou le remplacement des composants les plus exposés à l'usure pourrait s'avérer nécessaire avant d'atteindre l'intervalle prescrit dans le plan d'entretien programmé.

Obligations du pilote

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

Attention

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

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

Attention

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

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

Attention

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

Certains pays requièrent une couverture d'assurance obligatoire.

Attention

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

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

Attention

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

Attention

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



Attention

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

Formation du pilote

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

Attention

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

Vêtement

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

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

- Le casque doit avoir les caractéristiques indiquées à la page page 10, si le modèle du casque ne prévoit pas l'écran, mettre des lunettes adéquates ;
- Les gants doivent être à 5 doigts, en cuir ou en matériau résistant à l'abrasion.

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

Important

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

Important

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

« Best Practices » pour la sécurité

Avant, pendant et après l'utilisation ne jamais oublier de suivre de simples opérations très importantes pour la sécurité des personnes et le maintien de l'efficacité totale du motorcycle.

Important

Pendant la période de rodage il faut respecter scrupuleusement les indications reprises dans le chapitre « Normes d'utilisation » de ce manuel. L'inobservation de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité en cas de dommages au moteur ou de réduction de sa durée de vie.

Attention

Ne pas se mettre en route avec la moto sans avoir la maîtrise des commandes qu'il suffit pour les utiliser pendant la conduite.

Avant tout démarrage effectuer les contrôles prévus dans ce manuel (voir page 194).

Attention

L'inexécution des vérifications peut porter préjudice au motorcycle et être la cause de lésions graves au pilote.

Attention

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

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

Pendant la marche adopter des positions appropriées.

Important

Le pilote doit TOUJOURS tenir ses mains sur le guidon.

Important

Le pilote doit poser ses pieds sur les repose-pieds lorsque le motorcycle roule.

Important

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

Important

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



Important

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



Important

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



Important

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



Attention

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



Attention

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

Ravitaillement en carburant

Étiquette carburant

Étiquette d'identification carburant

Effectuer les opérations de ravitaillement en plein air et avec le moteur arrêté.

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

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

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

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

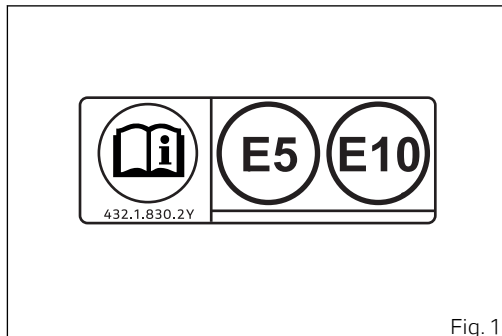


Fig. 1



Attention

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

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



Attention

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



Attention

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

Conduite à pleine charge

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

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

Attention

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

Renseignements sur la charge transportable

Important

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

Important

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

Important

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

Important

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

Attention

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

Se référer au paragraphe « Pneus ».

Produits dangereux - avertissements

Huile moteur usagée

Attention

Les contacts fréquents et prolongés de l'huile moteur usagée avec la peau peuvent être à l'origine de cancer épithélial. En cas de manipulation quotidienne d'huile moteur usagée, il est conseillé de se laver soigneusement les mains à l'eau et au savon aussitôt après son maniement. Garder hors de la portée des enfants.

Poussière des freins

Ne jamais nettoyer l'ensemble freins à l'air comprimé ou à l'aide de brosses sèches.

Liquide de frein

Attention

Le liquide de frein est corrosif et peut causer des dommages au contact des parties en plastique, en caoutchouc ou peintes de la moto. Avant de procéder à l'entretien du système, poser un chiffon d'atelier propre sur ces parties chaque fois que l'on procède à l'exécution des opérations de service. Garder hors de la portée des enfants.

Attention

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

Liquide de refroidissement

Dans certaines conditions, l'éthylène glycol présent dans le liquide de refroidissement du moteur est combustible et sa flamme est invisible. En cas de combustion de l'éthylène glycol, bien que sa flamme soit invisible, il pourrait provoquer des brûlures graves.

Attention

Éviter de verser le liquide de refroidissement du moteur sur le système d'échappement ou sur toute partie du moteur.

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

liquide de refroidissement est sous pression et peut causer des brûlures.

Tenir les mains et les vêtements à l'écart du ventilateur de refroidissement car il démarre automatiquement.

Batterie



Attention

La batterie dégage des gaz explosifs ; tenir à l'écart d'étincelles, de flammes et de cigarettes. Toujours charger la batterie dans un local suffisamment aéré.

Numéro d'identification du véhicule



Remarques

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

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

Cadre N°.

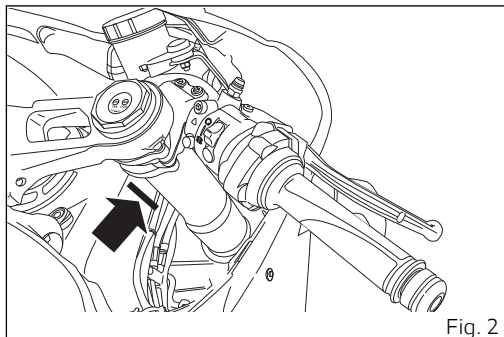


Fig. 2

Numéro d'identification moteur



Remarques

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

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

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

Moteur N°

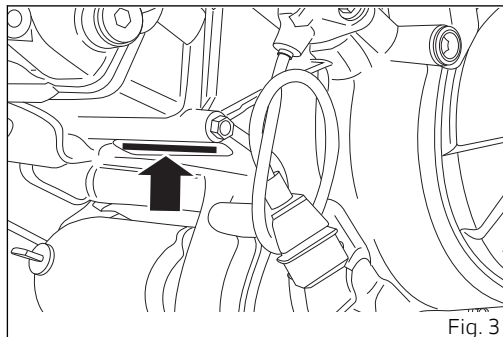







Tableau de bord (Dashboard)



Tableau de bord

- 1) AFFICHEUR
- 2) TÉMOIN POINT MORT N (VERT)
- 3) TÉMOIN ERREUR GÉNÉRIQUE  (JAUNE AMBRE)
- 4) TÉMOIN FEU DE ROUTE  (BLEU)
- 5) TÉMOIN DE RÉSERVE DE CARBURANT  (JAUNE AMBRE)
- 6) TÉMOINS CLIGNOTANTS  (VERTS)
- 7) TÉMOIN PRESSION HUILE MOTEUR  (ROUGE)



Important

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

- 8) TÉMOIN ÉTAT DTC / DWC (JAUNE AMBRE)
 - Témoin éteint : DTC/DWC activé et en service ;
 - Témoin allumé clignotant : DTC/DWC activé, mais avec des performances limitées ;
 - Témoin allumé fixe : DTC/DWC désactivé et/ou hors service à cause d'un dysfonctionnement du boîtier électronique.
- 9) TÉMOIN DIAGNOSTIC MOTEUR - MIL  (JAUNE AMBRE)
 - Le témoin allumé fixe s'allume lorsqu'il y a une erreur de gestion moteur. Procéder lentement, éviter les accélérations brusques et les dépassements, emmener le motorcycle chez un Centre service agréé Ducati pour que l'anomalie soit éliminée.
 - Le témoin allumé clignotant s'allume pour indiquer une erreur critique pour les émissions et peut endommager le catalyseur. Si possible, faire récupérer le motorcycle et s'adresser à un Centre service agréé Ducati pour que l'anomalie soit éliminée et, dans tous les cas, procéder lentement en évitant les accélérations brusques et les dépassements.
- 10) TÉMOIN ABS  (JAUNE AMBRE)
 - Témoin éteint : ABS activé et en service ;

- Témoin allumé clignotant : ABS en auto-diagnostic et/ou en service, avec des performances limitées ;
- Témoin allumé fixe : ABS désactivé et/ou hors service à cause d'un dysfonctionnement du boîtier électronique ABS.

11) INTERVENTION DTC /DWC (JAUNE AMBRE)

- Témoin éteint : aucune intervention du DTC ;
- Témoin allumé fixe - intervention du DTC.

12) OVER REV LATÉRAUX (ROUGES)

Ces témoins s'allument en même temps que le témoin 13 pour indiquer l'intervention du limiteur.

13) OVER REV / DISSUASION SYSTÈME ANTIDÉMARRAGE ÉLECTRONIQUE (ROUGE)

Over rev :

- Témoin éteint : aucune intervention du limiteur ;
- Témoin allumé : intervention du limiteur.

Remarques

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

Système antidémarrage électronique :

- Témoin éteint : véhicule en key-on ou véhicule en key-off depuis plus de 12 heures ;
- Témoin allumé clignotant : véhicule en key-off ;

14) TÉMOIN FEUX DRL (VERT) (absent dans les versions Chine, Canada et Japon)



Important

Si l'afficheur visualise l'indication « TRANSPORT MODE », il faut s'adresser immédiatement au Concessionnaire Ducati qui fera le nécessaire pour éliminer cette option du menu en garantissant ainsi la complète fonctionnalité de la moto.

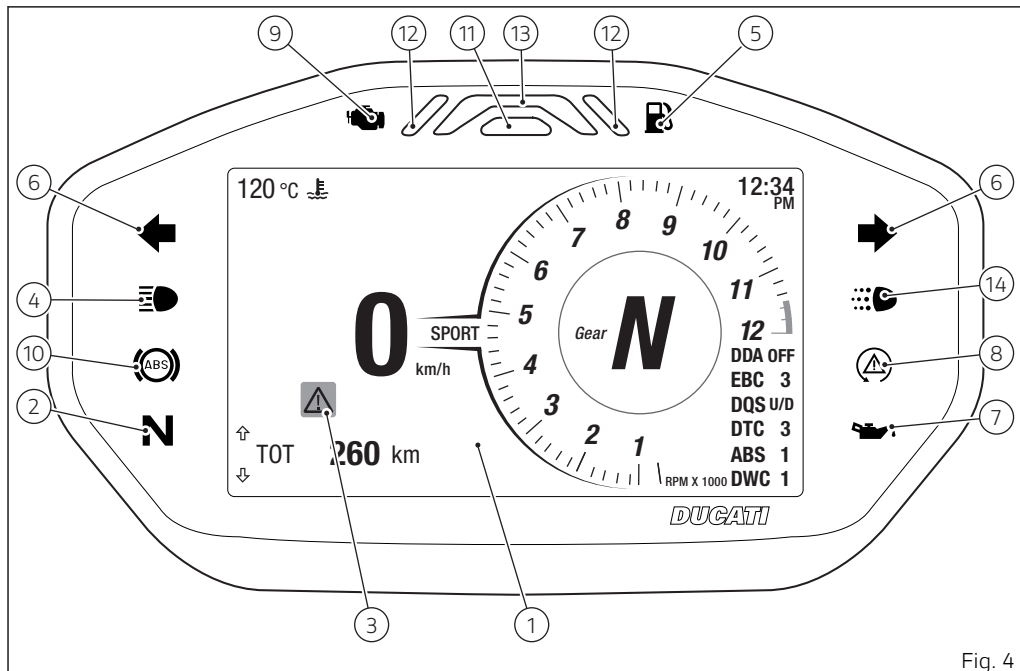


Fig. 4

Acronymes et abréviations utilisés à l'intérieur du Manuel

ABS

Antilock Braking System

DDA

DUCATI Data Acquisition

DQS

DUCATI Quick Shift

DRL

Daytime Running Lamp

DTC

DUCATI Traction Control

DWC

DUCATI Wheelie Control

EBC

DUCATI Engine Brake Control

GPS

Global Positioning System

Dictionnaire technologique

Anti-lock Braking System (ABS)

L'ABS dont est équipée la Panigale V2 est un système de sécurité qui prévient le blocage des roues lors du freinage en adoptant des stratégies différentes selon le niveau sélectionné. La présence

active des stratégies et leur niveau d'intervention dépend du niveau sélectionné. L'ABS offre 3 niveaux d'intervention, chacun associé à un Riding Mode.

L'ABS dont est équipé la Panigale V2 rend plus efficace la fonction de « cornering » qui optimise la fonctionnalité de l'ABS même quand le motorcycle est incliné en prévenant le blocage et le patinage des roues dans les limites physiques admises par le véhicule et par les conditions de la route. La fonctionnalité cornering est active dans tous les niveaux ABS.

Selon le niveau sélectionné, l'ABS peut rendre plus efficace le contrôle du levage de la roue arrière pour garantir non seulement des distances d'arrêt inférieures en cours de freinage, mais aussi une plus grande stabilité.

Ducati Data Analyzer+ (DDA+)

C'est la dernière génération du Ducati Data Analyzer qui intègre le signal GPS pour créer un « capteur de temps au tour virtuel ». Le système détecte automatiquement, sans l'intervention du pilote, la fin du tour et interrompt le chronométrage.

L'intégration avec le signal GPS permet d'afficher sur la cartographie du circuit les trajectoires et les paramètres principaux du motorcycle : ouverture des

gaz, vitesse, régime du moteur, vitesse enclenchée, température du moteur et intervention DTC.

Ducati Quick Shift (DQS)

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

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

Le système agit de manière distincte à chaque changement de vitesse ou rétrogradage, en intégrant l'action sur l'avance à l'allumage et injection présentes sur le système upshift avec l'ouverture contrôlée de la vanne à papillon pour le fonctionnement en downshift.

Ducati Traction Control (DTC)

Le système Ducati Traction Control (DTC) supervise le contrôle du patinage de la roue arrière et travaille sur huit niveaux différents dont chacun a été programmé pour offrir une différente valeur de tolérance au patinage de la roue arrière. Un niveau d'intervention prédéfini est assigné à chaque Riding Mode. Le niveau 8 indique l'intervention du système à la moindre détection de patinage, alors que le

niveau 1, réservé aux pilotes les plus experts, se caractérise par une plus grande tolérance et donc par une intervention moins invasive du système.

Ducati Wheelie Control (DWC)

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

Engine Brake Control (EBC)

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

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

Power Mode

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

Pour la Panigale V2 on a prévu trois Power Modes, chacun associé à un Riding Mode :

- LOW, à distribution « douce » ;
- MEDIUM, à distribution « douce » ;
- HIGH, à distribution « instantanée ».

Riding Mode

Le pilote de la Panigale V2 peut choisir parmi 3 différentes configurations prédéfinies (Riding Modes) celle qui convient davantage à son style de conduite ou aux conditions de la chaussée. Les Riding Modes permettent de varier instantanément la puissance délivrée par le moteur (Power Mode), les niveaux d'intervention des systèmes ABS, DTC, DQS, EBC, DWC, et la graphique du tableau de bord. Les configurations disponibles pour la Panigale V2 sont : Race, Sport et Street. On a laissé au pilote la faculté de changer les paramètres prédéfinis de chaque Riding Mode.

Note d'information concernant la directive UE 2014/53/UE

Votre véhicule est équipé d'une série d'appareillages radio. Les constructeurs de ces appareillages radio déclarent que ces derniers sont conformes à la directive 2014/53/UE lorsque la loi le requiert.

Le texte complet des déclarations de conformité UE est disponible à l'adresse suivante :
certifications.ducati.com

Adresses des constructeurs

Tous les composants concernés par la directive 2014/53/UE doivent porter l'adresse du constructeur. Pour les composants qui ne peuvent pas être dotés d'un autocollant, en raison de leur dimension ou nature, voici ci-dessous les adresses des constructeurs correspondants requises par la loi :

Appareillage radio installé dans le véhicule	Adresses des constructeurs
Bluetooth/ DSB	COBO S.p.A. Via Tito Speri, 10 25024 - Leno (BS) Italie
Hands Free	ZADI S.p.A. Via Carl Marx, 138 41012 - Carpi (MO) Italie
Hands Free	ASHAI DENSO 6-2-1 Somejidai, Hamakita-ku, Hamamatsu, Shizuoka 434-0046 Japon
Djair®	Dainese S.p.A. Via dell'Artigianato, 35 36060 - Molvena (VI) Italie
E-Lock	ZADI S.p.A. Via Carl Marx, 138 41012 - Carpi (MO) Italie
GPS	PROSA S.r.l. Via dell'Elettricità, 3/d 30175 - Venezia Marghera (VE) Italie
DSB	MAE Via Presolana 31/33 24030 Medolago – Bergamo - Italie

DSB	EGICON Via Posta Vecchia, 36, Mirandola (MO) - Italie
TPMS	LDL Technology S.A.S. Parc Technologique du Canal, 3 rue Giotto 31520 Ramonville - France
TPMS	PACIFIC Industrial Co., Ltd. 1300-1 Yokoi, Godo-cho, Anpachi-gun, Gifu 503-2397, JAPON
Antivol	PATROLLINE Via Cesare Cantù, 15/C Albavilla (CO) - Italie

	Bande de fréquence	Puissance de transmission max.
Bluetooth	2402 MHz ÷ 2480 MHz	4,4 mW
Unité Hands Free	134,2 KHz (AD) 134,5 KHz (Zadi)	73 dB μ V/m (10 m) <42 dB μ A/m (10 m)
Clé Hands Free	868,35 MHz (Zadi) 434 MHz (AD)	25 mW -20 dBm (3 m)
Djair®	868 MHz 2,4 GHz	+10 dB +3 dB
E-Lock	134,5 KHz	<42 dB μ A/m (10 m)
GPS	1575,4 MHz	
DSB	134,2 KHz 120 KHz – 140 KHz	178,5 dB μ A/m <66 dB μ A/m (10 m)

TPMS	868,35 MHz (Zadi) 433,05 ÷ 434,79 MHz (Pacific)	-7 dBm +/-4 dB 100 dB μ V/m
Antivol	433,92 MHz (\pm 75 KHz)	<0,6 mA

Boutons de navigation et fonctionnels

- 1) BOUTON DE COMMANDE UP « ↑ »
- 2) BOUTON DE COMMANDE DOWN « ↓ »
- 3) BOUTON D'APPEL DE PHARES FLASH/ LAP
- 4) BOUTON ENTER / ACTIVATION DES CLIGNOTANTS « ○ »
- 5) BOUTON FEUX DRL (accessoire)
- 6) BOUTON HAZARD
- 7) BOUTON FEU DE CROISEMENT / DE ROUTE

Les boutons UP (1), DOWN (2) et ENTER (4) sont utilisés pour la navigation, l'interaction des fonctions et des menus présents dans le tableau de bord.

Dans ce document, il est fait référence aux boutons UP (1) et DOWN (2) en tant que « boutons de navigation ».

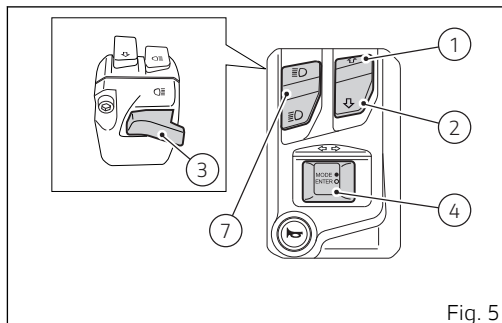


Fig. 5

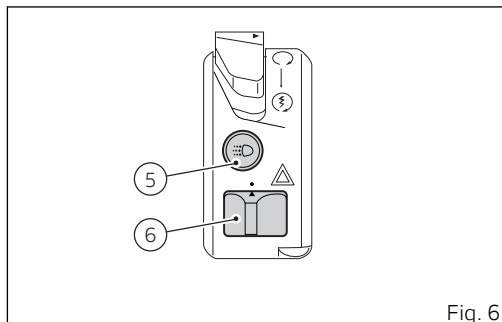


Fig. 6

Réglage/affichage des paramètres

À l'allumage, le tableau de bord affiche le logo DUCATI et effectue un contrôle séquentiel des témoins à LED ; une fois le contrôle terminé, le tableau de bord affiche la page-écran principale avec l'un des modes (RACE, SPORT, STREET) d'après la dernière configuration en usage avant le KEY-OFF. Si durant cette phase de contrôle, la vitesse du motorcycle dépasse 5 km/h (3 mph), le tableau de bord interrompt instantanément le contrôle en passant à l'affichage de la page-écran principale.

Trois différents types de pages-écrans principales sont disponibles, chacune est associée au Riding Mode respectif : RACE, SPORT, STREET.

Les pages-écrans diffèrent entre elles pour le nom et la couleur du riding mode qui se trouve au centre de l'afficheur et pour la couleur de l'encadrement de l'échelle des tours moteurs :

- rouge pour le riding mode RACE (A)
- noir en mode DAY ou blanc en mode NIGHT pour le riding mode SPORT (B)
- gris pour le riding mode STREET (C)

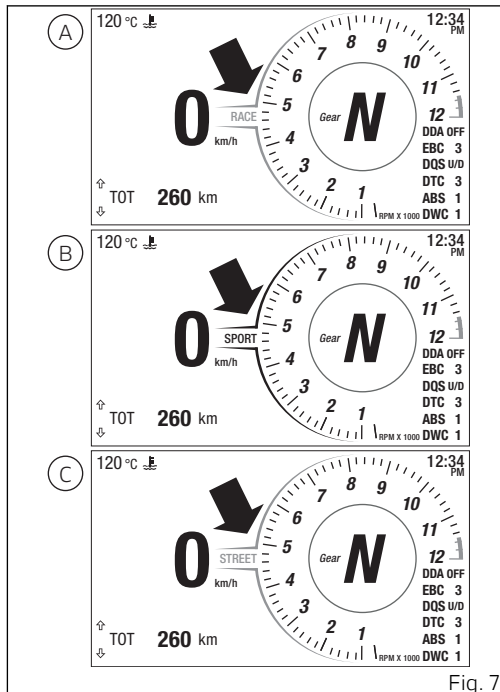


Fig. 7

Les informations disponibles dans toutes les pages-écrans principales sont (Fig. 8) :

- 1) Vitesse véhicule
- 2) Température du liquide de refroidissement moteur
- 3) Style de conduite programmé (Riding Mode)
- 4) Indication Vitesse enclenchée
- 5) Compte-tours
- 6) Horloge
- 7) Indication des paramètres avec les valeurs associées au style de conduite programmé
- 8) Menu fonctions
- 9) Temps au tour (si activé) ou player de musique (si activé)
- 10) Indication Bluetooth (seulement si présent et actif)
- 11) Indication appels manqués ou messages reçus (seulement si le Bluetooth est actif et un smartphone est connecté)
- 12) Indication dispositifs connectés (seulement en présence de Bluetooth actif)
- 13) État des feux DRL (les feux DRL sont absents dans les versions Chine, Canada et Japon).
- 14) Poignées chauffantes (si prévues)

Les informations supplémentaires pouvant être affichées seulement si actives sont les suivantes :

- Indication Avertissements / Alarmes (Warning)
- État de la béquille latérale (Side Stand)
- Indication des SERVICES

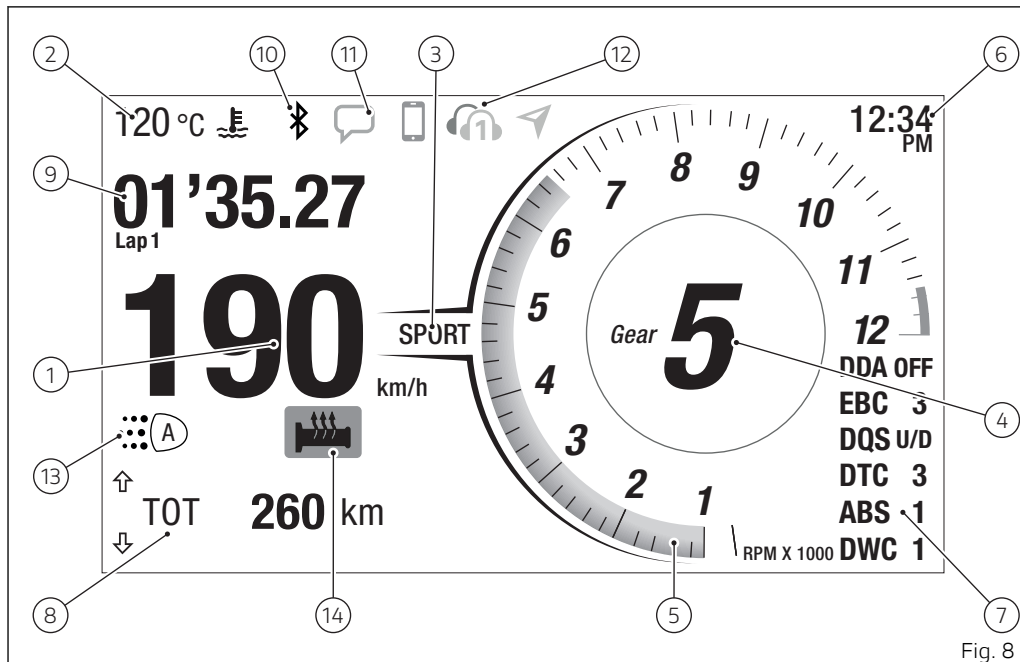


Fig. 8

Fonctions principales et secondaires

Les fonctions affichées dans la page-écran principale sont :

Principales :

- Vitesse véhicule
- Indication tours moteur
- Température du liquide de refroidissement moteur
- Horloge
- Indication Vitesse enclenchée
- Style de conduite programmé (Riding Mode)
- Paramètres style de conduite sélectionné :
DWC, ABS, DTC, DQS, EBC, DDA
- Menu fonctions
- TOT - Compteur kilométrique journalier
- TRIP 1 - Compteur kilométrique journalier 1
- CONS. AVG 1 - Consommation moyenne
- SPEED AVG 1 - Vitesse moyenne
- TRIP TIME 1 - Temps de voyage
- T AIR - Température ambiante extérieur
- TRIP FUEL - Compteur kilométrique journalier réserve carburant
- TRIP 2 - Compteur kilométrique journalier 2
- CONS. - Consommation instantanée

- PLAYER (OFF / ON) - Gestion du player de musique - seulement si le module BT (accessoire) est présent et au moins un smartphone est connecté
- LAST CALLS - Gestion appels - seulement si le module BT (accessoire) est présent et au moins un smartphone est connecté
- HEATING GRIPS - Gestion poignées chauffantes, présente seulement si elles sont installées (accessoire)
- SETTING MENU

Secondaires :

- Temps sur le tour LAP
- Infotainment (accessoire)
- Indication entretien des services
- Indication état feux DRL (accessoire)
- Erreurs
- Avertissements et Alarmes
- Affichage état de la béquille latérale

Les fonctions du SETTING MENU qui peuvent être modifiées par l'utilisateur sont :

- Riding Mode - personnalisation style de conduite
- Pin Code - activation et modification

- Lap - activation et gestion temps
- Backlight - réglage rétroéclairage
- Date and Clock - configuration date et horloge
- Units - configuration unités de mesure
- Service - information des prochains services
- Tire Calibration - calibrage du pneu et rapport de transmission
- DRL - configuration mode (accessoire)
- Bluetooth - gestion dispositifs Bluetooth (accessoire)
- DDA - gestion données
- Turn indicators - configuration mode clignotants
- Info - informations

Indication tours moteur

Le nombre de tours moteur est affiché à l'aide d'un compte-tours à traînée colorée : gris en mode DAY et blanc en mode NIGHT

Quand la traînée devient couleur jaune ambre, le tableau de bord indique qu'il faut changer de vitesse et passer à la suivante.

La traînée devient rouge clignotante lors de l'intervention du limiteur et les témoins s'allument (Over-rev 12 et 13 Fig. 4).

Si le nombre de tours est inférieur à 1 000 TRS/MN, la traînée n'est pas affichée.

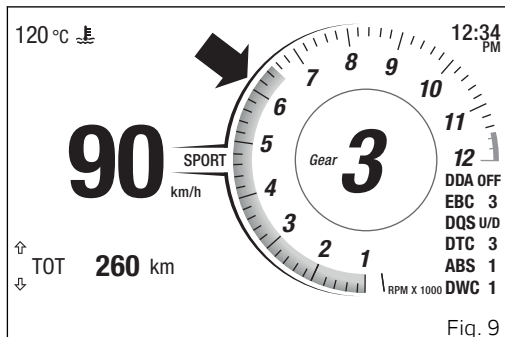


Fig. 9

Vitesse véhicule

La vitesse est affichée augmentée de 5 % avec l'unité de mesure réglée (km/h ou mph).

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

- la vitesse est supérieure à 299 km/h (186 mph) ;
- le transmetteur de vitesse est en état d'erreur (« - - - » clignotants).

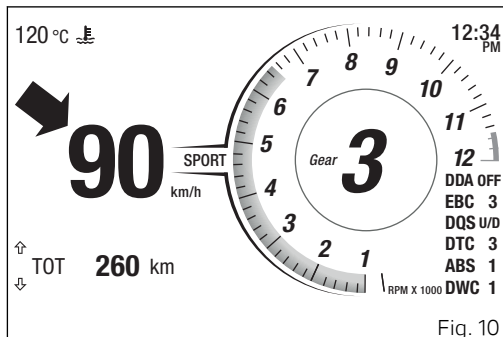


Fig. 10

Vitesse enclenchée

Le rapport inséré (1 - 6) est affiché au centre du compte-tours.

Si le sélecteur est au point mort, la lettre « N » s'affiche avec le témoin Neutral allumé (témoin 2, Fig. 4).

En cas d'erreur dans le capteur de vitesse enclenchée, le tiret « - » avec le témoin Neutral clignotant est affiché.

Remarques

Si le tiret « - » fixe est affiché et le témoin Neutral est éteint, la boîte de vitesses pourrait se trouver dans une position mécanique instable ; dans ce cas, intervenir sur le sélecteur de vitesse jusqu'à ce que la vitesse enclenchée soit indiquée correctement.

Remarques

Quand la traînée d'indication du nombre de tours moteur devient couleur jaune ambre, le tableau de bord indique qu'il faut changer de vitesse et passer à la suivante.

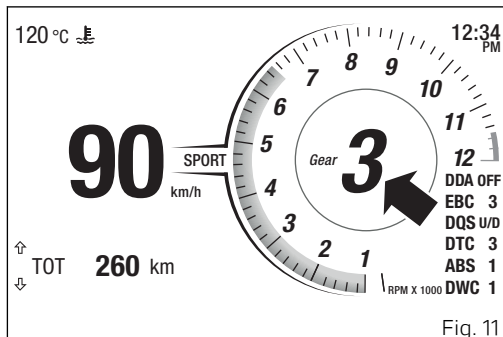


Fig. 11

Horloge

Le tableau de bord affiche l'heure dans le format HH:MM (heures:minutes) suivie de l'indication « AM » ou « PM ».

En cas de coupure de l'alimentation (Battery Off), la prochaine fois que le tableau de bord est allumé, il affichera 4 tirets « - - : - - » en mode fixe avec deux points clignotants et l'indication « AM ». Il faut donc régler l'horloge à l'aide du SETTING MENU.

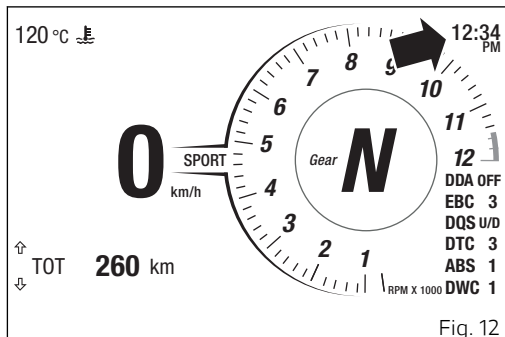


Fig. 12

Température du liquide de refroidissement moteur

La température est affichée avec l'unité de mesure réglée (°C ou °F).

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

Si la donnée est :

- égale ou inférieure à -40 °C (-40 °F), trois tirets « - - - » clignotants sont affichés ;
- comprise entre -39 °C (-38 °F) et +39 °C (+102 °F), l'indication « LO » est affichée ;
- égale ou supérieure à +121 °C (+250 °F), l'indication « HI » est affichée clignotante.

Si la sonde de température liquide de refroidissement est en état d'erreur, trois tirets « - - - » clignotants s'affichent avec l'unité de mesure établie.

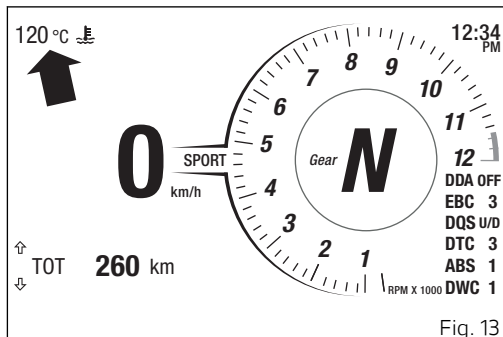


Fig. 13

Style de conduite (Riding Mode)

3 Riding Modes sont disponibles : RACE, SPORT, STREET.

Le nom du Riding Mode actif est visualisé sur la partie centrale de l'afficheur entre la valeur de la vitesse et le compte-tours.

Chaque Riding Mode est associé à une couleur différente pour le nom et le cadre du compte-tours.

- rouge pour RACE (A)
- noir en mode jour ou blanc en mode nuit pour SPORT (B)
- gris pour STREET (C)

Les paramètres qui peuvent être personnalisés et associés à chaque Riding Mode sont les suivants : ENGINE, DTC, ABS, DWC, EBC, DQS.

Les paramètres de chaque Riding Mode sont pré-réglés par Ducati, mais il est possible de les personnaliser à l'aide du SETTING MENU.

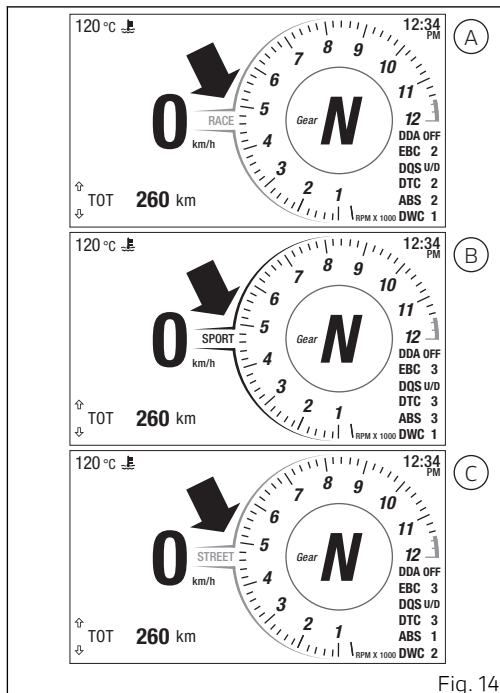


Fig. 14

Pour changer de Riding Mode :

- Maintenir enfoncé le bouton ENTER pendant 1 seconde.
La page-écran où on peut faire défiler les Riding Modes disponibles et visualiser leurs paramètres, avec les valeurs réglées correspondantes, s'affiche.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner le Riding Mode souhaité.
- Appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer.

Pour quitter la fonction de changement de Riding Mode sans apporter de modifications, sélectionner l'option « Exit » et appuyer sur le bouton ENTER.

Une fois le nouveau Riding Mode confirmé, le tableau de bord vérifie ce qui suit :

- Si la vitesse est inférieure ou égale à 5 Km/h (3 mph) et que la commande de gaz est ouverte, l'indication « Close throttle » s'affiche ; seulement lorsque la commande de gaz est fermée, le nouveau Riding Mode est confirmé et mémorisé et la page-écran principale est affichée.
- Si la vitesse est inférieure ou égale à 5 Km/h (3 mph) et la commande de gaz est fermée, mais

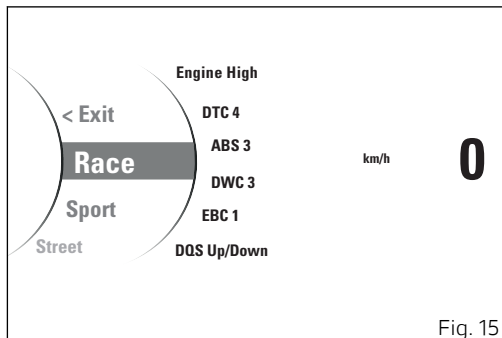


Fig. 15

les freins sont actionnés, l'indication « Release brakes » s'affiche ; seulement lorsque les freins sont relâchés, le nouveau Riding Mode est confirmé et mémorisé et la page-écran principale est affichée.

- Si les deux conditions précédentes se réalisent, l'indication « Close throttle and release brakes » est affichée ; ce n'est que lorsque les 2 conditions sont résolues que le nouveau Riding Mode est confirmé et mémorisé et que la page-écran principale est affichée.

Si, dans les 5 secondes qui suivent l'activation de l'une des conditions énumérées ci-dessus, les conditions pour valider le changement de Riding Mode ne sont pas respectées, la procédure est annulée et le tableau de bord revient à la page-écran principale, sans modifier aucune configuration.

Indication DWC

Le tableau de bord affiche le niveau courant du DWC. Le niveau peut être personnalisé à l'aide de la fonction Riding Mode dans le SETTING MENU.

Si le DWC est en mode avec fonctionnalités limitées, il clignote et le témoin DTC/DWC s'allume (témoin 8, Fig. 4).

En cas d'erreurs, l'indication « Err » en rouge s'affiche au lieu du niveau et le témoin DTC/DWC s'allume (témoin 8, Fig. 4). (Fig. 4)

Remarques

Si le DTC est configuré sur « OFF », le DWC sera automatiquement configuré sur « OFF » aussi.

Attention

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

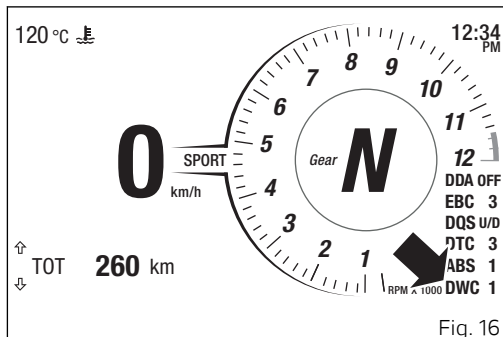


Fig. 16

Attention

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

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

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

NIVEAU DWC	UTILISATION		PAR DÉFAUT
OFF		Le système DWC est désactivé.	NON
1	HIGH PERFORMANCE	Conduite sur route et sur piste pour pilotes experts. Le système permet le cabrage tout en réduisant la vitesse à laquelle la moto peut cabrer.	NON
2	PERFORMANCE	Conduite sur route et sur piste pour pilotes experts. Le système réduit la tendance à cabrer et intervient en cas de cabrage.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « RACE »
3	SPORTIVE	Niveau pour tous les types d'utilisateurs. Le système réduit la tendance à cabrer et intervient sensiblement en cas de cabrage.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « SPORT »
4	SAFE & STABLE	Niveau pour tous les types d'utilisateurs. Le système réduit la tendance à cabrer à un minimum et intervient sensiblement en cas de cabrage.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « STREET »

Indications pour le choix du niveau

Attention

La fonctionnalité optimale du système DWC, pour tous les niveaux où elle est disponible, est assurée seulement avec le rapport final de première monte de la moto et le pneu prévus dans la dotation de première monte du véhicule et/ou recommandés par Ducati. L'utilisation de pneus avec des dimensions et des caractéristiques différentes de celles des pneus de première monte peut tellement altérer les caractéristiques de fonctionnement du système qu'il en résulterait peu sûr ; on déconseille vivement de monter des pneus différents par rapport à ceux homologués pour le véhicule.

Le choix du niveau 4 permettra au système DWC de réduire la tendance à cabrer à un minimum et d'intervenir sensiblement en cas de cabrage. Entre le niveau 4 et le niveau 1 il y a des niveaux d'intervention mineurs du système DWC. Les niveaux 1 et 2 permettent à la moto de cabrer plus facilement tout en réduisant la vitesse du cabrage ; pareils niveaux ne sont conseillés que sur piste et à des pilotes experts, susceptibles de pouvoir contrôler le cabrage en autonome, à l'occasion duquel le système contribue tout particulièrement

en réduisant la vitesse plutôt que la tendance à cabrer

Le choix du niveau correct dépend principalement des paramètres suivants :

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

L'expérience du pilote

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

Rapport entre le niveau choisi et le type de circuit

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

Conseils pour l'utilisation sur piste

Il est conseillé d'utiliser le niveau 4 sur les deux premiers tours du circuit afin de se familiariser avec le système ; puis, il est conseillé d'essayer à la suite

les niveaux 3, 2, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention du DWC le mieux adapté (en faisant toujours deux tours de circuit avant de changer de position pour permettre la mise en température des pneus).

Conseils pour l'utilisation sur route

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

S'il y a une variation du type de parcours et que le niveau programmé n'est plus satisfaisant, passer au niveau supérieur ou inférieur jusqu'à ce que la recherche aboutisse à celui désiré (par exemple, si avec le niveau 2, l'intervention du DWC est excessive, passer au niveau 1 ; si avec le niveau 2 le DWC n'intervient pas, passer au niveau 3).

Indication ABS

Le tableau de bord affiche le niveau courant de l'ABS. Le niveau peut être personnalisé à l'aide de la fonction Riding Mode dans le SETTING MENU.

Lorsque l'ABS est en état d'autodiagnostic, le témoin ABS clignote (témoin 10, Fig. 4). Si l'ABS est en mode avec fonctionnalités limitées, le niveau courant clignote et le témoin ABS clignote (témoin 10, Fig. 4).

En cas d'erreurs, l'indication « Err » en rouge s'affiche au lieu du niveau et le témoin ABS s'allume (témoin 10, Fig. 4)

Attention

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

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

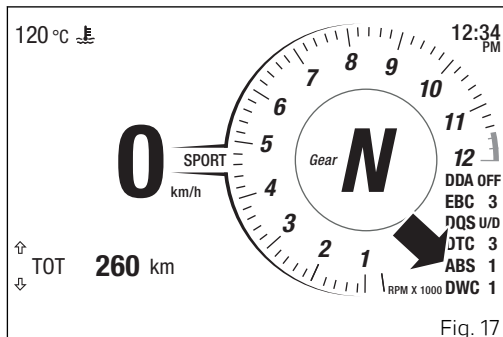


Fig. 17

fait défaut, provoquant ainsi la perte de contrôle du motorcycle.

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

Il s'agit d'un dispositif hydraulique-électronique qui assure la gestion de la pression à l'intérieur du circuit de freinage, au moment où le boîtier électronique, en analysant les données venant des capteurs

montés sur la roue, signale que la ou les roues sont sur le point de se bloquer. Dans ce cas, la baisse de pression à l'intérieur du circuit de freinage permet à la roue de continuer à tourner, en maintenant l'adhérence idéale sur le sol.

Par la suite, le boîtier électronique restitue la pression dans le circuit de freinage en reprenant l'action de freinage. Ce cycle est répété jusqu'à quand le problème n'a pas complètement disparu. On s'aperçoit de l'activation du mécanisme lors d'un freinage par une faible résistance « pulsatoire » sur le levier et sur la pédale de frein. La gestion des systèmes de freinage avant et arrière se réalise séparément.

L'ABS dont est équipée la Panigale V2 est un système de sécurité qui prévient le blocage des roues lors du freinage en adoptant des stratégies différentes selon le niveau sélectionné. La présence active des stratégies et leur niveau d'intervention dépend du niveau sélectionné. L'ABS offre 3 niveaux d'intervention, chacun associé à un Riding Mode.

L'ABS dont est équipé la Panigale V2 rend plus efficace la fonction de « cornering » qui optimise la fonctionnalité de l'ABS même quand le motorcycle est incliné en prévenant le blocage et le patinage des

roues dans les limites physiques admises par le véhicule et par les conditions de la route. La fonctionnalité cornering est active dans tous les niveaux ABS. Selon le niveau sélectionné, l'ABS peut rendre plus efficace le contrôle du levage de la roue arrière pour garantir non seulement des distances d'arrêt inférieures en cours de freinage, mais aussi une plus grande stabilité.

Dans le niveau 1 de l'ABS, le système agit seulement sur les disques avant pour garantir les plus hautes performances sur piste.

Dans le niveau 2 de l'ABS, où le système agit à l'avant et à l'arrière, est en outre actif le « contrôle du slide pendant le freinage ». Dans certaines conditions d'activation, assurant tout de même la sécurité maximale du pilote, le système ABS permet des patinages plus accentués de l'arrière afin de permettre l'embarquée ou slide du véhicule et de favoriser une entrée de virage plus sportive et rapide. Ce contrôle s'active quand l'utilisateur intervient sur le frein arrière pendant un freinage suffisamment énergique même à l'avant. Pendant le fonctionnement de ce système, l'ABS surveille le niveau de patinage ou slide du véhicule de sorte qu'il reste au-dessous d'un niveau de sécurité en fonction

de l'angle d'inclinaison. Si le niveau de patinage ou slide du véhicule augmente trop, l'ABS revient dans le mode de fonctionnement standard en réalignant le véhicule afin d'assurer toujours la sécurité maximale.



Attention

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage du motorcycle.

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit en partie l'efficacité de freinage du motorcycle.

Ne pas actionner brusquement et avec trop de force les commandes des freins sous peine de causer le levage de la roue arrière du véhicule (lift UP) et, donc, la perte de contrôle du motorcycle.

En cas de pluie ou sur des chaussées glissantes, l'action de freinage du motorcycle est sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utiliser les freins avec douceur et extrême prudence. Les manœuvres soudaines peuvent causer la perte de contrôle du motorcycle. S'il y a lieu d'emprunter des descentes abruptes et longues, utiliser la capacité de freinage du moteur en rétrogradant, actionner les freins de manière discontinue et seulement sur de petites distances : une utilisation continue cause la surchauffe de la garniture et une forte réduction de l'efficacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure ou supérieure à la pression prescrite réduisent l'efficacité du freinage et ne

garantissent plus la précision de conduite et la tenue de route dans les virages.

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

NIVEAU	STYLE	UTILISATION	PAR DÉFAUT
1	TRACK	Ce niveau est conçu pour un usage exclusif sur piste et réservé aux pilotes expérimentés. L'ABS, dans ce mode, fonctionne seulement sur la roue avant, en permettant le blocage de la roue arrière. Le contrôle anti-lift up et le cornering ne sont pas actifs.	-
2	SPORT	Ce niveau est conçu pour l'usage en conditions de bonne adhérence. L'ABS avec ce niveau sélectionné fonctionne sur les deux roues et a la fonction cornering active, tandis que la fonction de contrôle du lift-up n'est pas active. Ce réglage privilégie la puissance de freinage tout en gardant de bons niveaux de stabilité. Avec ce niveau sélectionné, est actif aussi le « Contrôle du slide pendant le freinage ».	C'est le niveau par défaut pour le riding mode RACE

3	ALL/ URBAN/WET CONDITION	Ce niveau est conçu pour l'usage en n'importe quelle condition de conduite et pour fournir un freinage sûr et stable. L'ABS avec ce niveau sélectionné fonctionne sur les deux roues et a la fonction cornering active ainsi que la fonction de contrôle du lift-up.	C'est le niveau par défaut des riding modes SPORT et STREET
---	--------------------------------	--	---

Indications pour le choix du niveau

La fonctionnalité optimale du système ABS, pour tous les niveaux où elle est disponible, est assurée seulement par le système de freinage et par les pneus prévus dans la dotation de première monte de la moto et/ou recommandés par Ducati ; en particulier, les pneus de première monte du véhicule sont :

avant 120/70 ZR17 M/C (58W) TL - arrière 180/60 ZR17 M/C (75W) TL Pirelli Diablo Rosso II.

L'utilisation de pneus avec des dimensions et des caractéristiques différentes de celles des pneus de première monte peut tellement altérer les caractéristiques de fonctionnement du système qu'il en résulterait peu sûr ; on déconseille vivement de monter des pneus différents par rapport à ceux homologués pour le motorcycle.

L'utilisation du niveau 3 du système ABS garantira un freinage très stable, grâce à la présence du contrôle du lift up, en permettant au motorcycle de maintenir un bon alignement pendant toute la durée du freinage même dans les virages grâce à la présence de la fonction cornering.

L'utilisation du niveau 2 du système ABS favorise davantage la puissance de freinage en maintenant

en même temps un bon contrôle de la stabilité. Le niveau 2 du système ABS prévoit la présence de la fonction cornering. De plus, le niveau 2 active la fonction de contrôle du slide lors du freinage (disponible uniquement dans ce niveau).

L'utilisation du niveau 1 du système ABS est indiquée pour des utilisateurs experts et met la puissance de freinage au premier plan, au détriment de la stabilité et du contrôle du lift up.

Le choix du niveau correct dépend principalement des paramètres suivants :

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

Indication DTC

Le tableau de bord affiche le niveau courant du DTC. Le niveau peut être personnalisé à l'aide de la fonction Riding Mode dans le SETTING MENU.

Si le DTC est en mode avec fonctionnalités limitées, il clignote et le témoin DTC/DWC s'allume (témoin 8, Fig. 4).

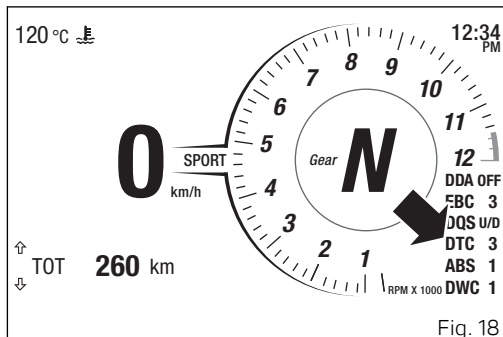
En cas d'erreurs, l'indication « Err » en rouge s'affiche au lieu du niveau courant et le témoin DTC/DWC s'allume (témoin 8, Fig. 4).

Lorsque le DTC est réglé sur « OFF », le DWC sera automatiquement réglé sur « OFF » aussi et le témoin DTC/DWC s'allume (témoin 8, Fig. 4)

Attention

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

Le système Ducati Traction Control (DTC) supervise le contrôle du patinage de la roue arrière et travaille sur huit niveaux différents dont chacun a été programmé pour offrir une différente valeur de tolérance au patinage de la roue arrière. Un niveau d'intervention prédéfini est assigné à chaque Riding Mode. Le niveau 8 indique l'intervention du système à la moindre détection de patinage, alors que le



niveau 1, réservé aux pilotes les plus experts, se caractérise par une plus grande tolérance et donc par une intervention moins invasive du système.



Attention

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

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

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

NIVEAU DTC	TYPE DE CONDUITE	CARACTÉRISTIQUE DE FONCTIONNEMENT	PAR DÉFAUT
OFF		Le système DTC est désactivé.	NON
1	TRACK Professional	Ce niveau est conçu pour un usage exclusif sur piste et réservé aux pilotes très expérimentés. Le DTC dans ce mode d'utilisation permet le dérapage.	NON
2	TRACK	Ce niveau est conçu pour un usage exclusif sur piste et réservé aux pilotes très expérimentés Le DTC dans ce mode d'utilisation permet le dérapage.	NON
3	TRACK	Ce niveau est conçu pour l'usage sur piste et réservé aux pilotes experts. Le DTC dans ce mode d'utilisation permet le dérapage.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « RACE »
4	ROAD	Ce niveau est conçu pour la conduite, aussi bien sur route que sur piste.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « SPORT »

5	ROAD	Ce niveau est conçu pour la conduite, aussi bien sur route que sur piste.	
6	SAFE & STABLE	Ce niveau est conçu pour l'usage en n'importe quelle condition de conduite et pour l'utilisation sur route en conditions de bonne adhérence.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « STREET »
7	RAIN	Ce niveau est conçu pour l'usage sur piste exclusivement avec des pneus Rain en conditions d'asphalte mouillé.	NON
8	HEAVY RAIN	Ce niveau est conçu pour l'usage sur route en conditions de chaussée mouillée et très glissante. Pour un fonctionnement optimal de ce niveau il faut utiliser ENGINE LOW.	NON

Indications pour le choix du niveau

Attention

La fonctionnalité optimale du système DTC, pour tous les niveaux où elle est disponible, est assurée seulement avec les pneus prévus dans la dotation de première monte du motorcycle et/ou recommandés par Ducati et le rapport final de première monte de la moto ; en particulier, les pneus de première monte du motorcycle sont les Pirelli Diablo Rosso Corsa II avec les mesures suivantes : avant 120/70ZR17, arrière 180/60ZR17. L'utilisation de pneus ayant des dimensions et des caractéristiques différentes de celles des pneus de première monte peut tellement altérer les caractéristiques de fonctionnement du système qu'il en résulterait peu sûr ; on déconseille vivement de monter des pneus différents par rapport à ceux homologués pour le véhicule.

Pour les pneus, s'ils présentent de petites différences, comme par exemple des pneus de marque et/ou modèle différents de ceux de première monte, il est nécessaire d'utiliser la fonction appropriée de réglage automatique afin de permettre au système de fonctionner correctement.

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

En choisissant le niveau 8, le système DTC interviendra dès le moindre signe de patinage du pneu arrière. Entre la position 8 et la position 1, il y a encore 6 autres positions intermédiaires. Le niveau d'intervention du système DTC diminue par pas constants en passant de la position 8 à la position 1.

L'utilisation de ce niveau avec des pneus ayant des caractéristiques différentes peut altérer le fonctionnement du système.

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

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

Rapport entre le niveau choisi et les conditions d'adhérence

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

Rapport entre le niveau choisi et le type de circuit

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

Rapport entre le niveau choisi et le style de conduite

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

Conseils pour l'utilisation sur piste

Il est conseillé d'utiliser le niveau 6 sur les deux premiers tours de piste (pour chauffer les pneus) afin de se familiariser avec le système ; après quoi, il est conseillé d'essayer à la suite les niveaux 6, 5, 4, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention du DTC le mieux adapté.

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

Conseils pour l'utilisation sur route

Il est conseillé d'utiliser le niveau pour se familiariser avec le système. Si le DTC intervient excessivement, il est conseillé d'essayer par la suite les niveaux 5, 4, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention le plus approprié.

En cas de changements dans les conditions d'adhérence et/ou du type de parcours et/ou du style de conduite et si le niveau programmé n'est plus satisfaisant, passer au niveau suivant et

procéder de même pour rechercher le niveau le plus approprié (par exemple, si avec le niveau 5, l'intervention du DTC est excessive, passer au niveau 4 ; si avec le niveau 5 le DTC n'intervient pas, passer au niveau 6).

Indication DQS

Le tableau de bord affiche le niveau courant du DQS. Le niveau peut être personnalisé à l'aide de la fonction Riding Mode dans le SETTING MENU.

Si le système DQS est en mode avec fonctionnalités limitées, il clignote.

Si le système DQS est désactivé, l'indication « Off » est affichée.

En cas d'erreurs, l'indication « Err » en rouge est affiché au lieu du niveau.

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

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

Le système agit de manière distincte à chaque changement de vitesse ou rétrogradage.

Conseils pour profiter au mieux de la fonctionnalité DQS :

- Le Ducati Quick Shift nécessite du même actionnement du levier sélecteur nécessaire sur

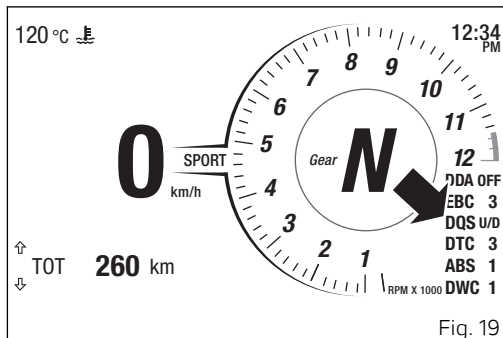


Fig. 19

les véhicules qui ne sont pas équipés de ce système.

Le Ducati Quick Shift n'est pas conçu pour changer de vitesse automatiquement.

- Pour n'importe quel changement de vitesse (enclenchement de la vitesse supérieure ou bien de la vitesse inférieure), le pilote doit déplacer le levier sélecteur de sa position de repos dans la direction souhaitée en vainquant la force du ressort pour une course déterminée et la maintenir dans cette position jusqu'à ce que le changement de vitesse ait eu lieu. Une fois le

changement de vitesse effectué, relâcher complètement le levier sélecteur pour permettre de pouvoir effectuer un autre passage de vitesse avec le Ducati Quick Shift. Si le pilote ne déplace pas le levier sélecteur jusqu'en butée lors d'une demande du Ducati Quick Shift, les vitesses pourront ne pas être complètement enclenchées.

- Le Ducati Quick Shift ne fournit aucune assistance pour le passage de vitesse si le pilote utilise le levier d'embrayage : le système de passage de vitesse électronique Ducati Quick Shift ne s'active pas si le levier d'embrayage est tiré.
- Le Ducati Quick Shift effectue l'enclenchement de la vitesse inférieure (rétrogradage) seulement quand la commande des gaz est complètement fermée.
- Au cas où la stratégie du Ducati Quick Shift ne fonctionnerait pas, il sera toujours possible d'effectuer le passage de vitesse en utilisant le levier d'embrayage.
- Si le levier sélecteur de vitesse est maintenu enfoncé vers le haut ou vers le bas (même par inadvertance) pour une durée supérieure à 131 secondes, il est possible qu'une erreur de

plausibilité soit mémorisée dans le boîtier électronique et le système Ducati Quick Shift pourrait être désactivé ; dans ce cas, pour réactiver le système il faut réactiver, il faut relâcher le levier, éteindre le tableau de bord, attendre 5 minutes et rallumer le tableau de bord.

- Le système de passage de vitesse électronique Ducati Quick Shift est conçu pour fonctionner à un nombre de tours moteur supérieur à 2 500 trs/mn.
- En n'importe quelle condition de vitesse enclenchée, la fonction d'enclenchement de la vitesse inférieure (rétrogradage) avec système de passage de vitesse électronique Ducati Quick Shift, est active seulement sous un seuil de tours bien défini, cela afin d'éviter le dépassement du nombre de tours moteur maximal admis quand la vitesse inférieure est enclenchée.

Indication EBC

Le tableau de bord affiche le niveau courant de l'EBC.

Le niveau peut être personnalisé à l'aide de la fonction Riding Mode dans le SETTING MENU.

En cas d'erreurs, l'indication « Err » en rouge est affiché au lieu du niveau.

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

Le système permet de régler le « frein moteur » dans une plage allant d'un frein moteur maximum, lorsque le système est réglé sur le niveau 1, à un frein moteur de plus en plus décroissant au fur et à mesure que le niveau augmente.

L'influence du système est tout particulièrement sensible aux régimes élevés du moteur et va

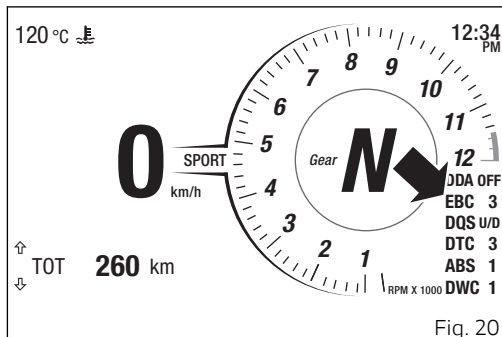


Fig. 20

diminuer au fur et à mesure que la vitesse de rotation du moteur décroît.



Attention

L'EBC est un système d'assistance à disposition du pilote, utilisable pendant la conduite sur route et sur piste. Le système d'assistance est un mécanisme qui permet de faciliter la conduite du motorcycle, mais il n'exempte pas le pilote de ses
Tableau des interventions EBC sur Riding Mode :

devoirs comportementaux face à la conduite avec prudence pour prévenir non seulement ses erreurs mais également celles d'autrui et il devra, en tout état de cause, activer des manœuvres d'urgence conformément aux réglementations sur la circulation routière.

EBC	CARACTÉRISTIQUE	PAR DÉFAUT
1	Dans ce niveau le moteur délivre le frein moteur maximal.	C'est le niveau par défaut des Riding Modes RACE, SPORT et STREET.
2	Dans ce niveau le moteur délivre un frein moteur bas. Ce niveau est conseillé pour ceux qui veulent avoir un frein moteur réduit en décélération.	NON
3	Dans ce niveau le moteur délivre le frein moteur minimal. Ce niveau est conseillé pour ceux qui veulent avoir un frein moteur très réduit en décélération.	NON

Indications pour le choix du niveau

La fonctionnalité optimale du système EBC, pour tous les niveaux où elle est disponible, est assurée seulement avec les pneus prévus dans la dotation de première monte du motorcycle et/ou recommandés par Ducati et le rapport final de première monte de la moto ; en particulier, les pneus de première monte du motorcycle sont les Pirelli Diablo Supercorsa SP V3 avec les mesures suivantes : avant 120/70ZR17, arrière 200/55 200/60 ZR17. L'utilisation de pneus avec des dimensions et des caractéristiques différentes de celles des pneus de première monte peut tellement altérer les caractéristiques de fonctionnement du système qu'il en résulterait peu sûr ; on déconseille vivement de monter des pneus différents par rapport à ceux homologués pour le véhicule.

Pour les pneus, s'ils présentent de petites différences, comme par exemple des pneus de marque et/ou modèle différents de ceux de première monte, il est nécessaire d'utiliser la fonction appropriée de réglage automatique afin de permettre au système de fonctionner correctement.

Pour le rapport final, si le choix est tombé sur un rapport non de première monte (uniquement

possible pour une utilisation sur piste), la fonction spécifique du réglage automatique est conseillée afin de rétablir la fonctionnalité optimale du système.

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

Le choix du niveau correct dépend principalement des paramètres suivants :

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

Rapport entre le niveau choisi et les conditions d'adhérence

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

Rapport entre le niveau choisi et le type de circuit

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

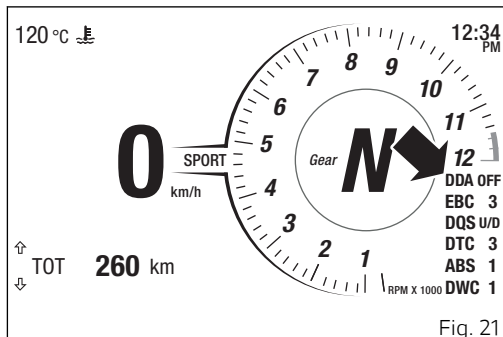
Indication DDA

Le tableau de bord affiche l'état courant du DDA.
À l'aide de la fonction DDA dans le SETTING MENU,
il est possible de modifier l'état ou de gérer les
données mémorisées.



Remarques

Cette indication n'est active que si le DDA est
présent sur la moto.

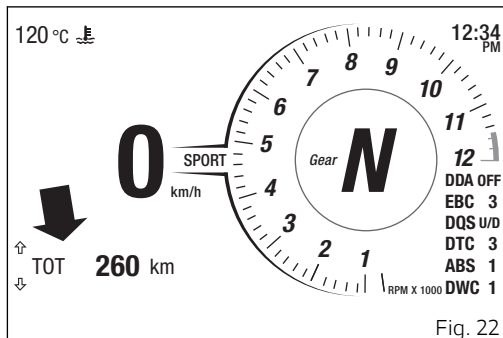


Menu fonctions



Dans la page-écran principale, à l'aide des boutons de navigation, il est possible d'afficher en défilement les fonctions contenues à l'intérieur du menu.


Les fonctions disponibles sont :

- TOT - Compteur kilométrique
- TRIP 1 - Compteur kilométrique journalier 1
- CONS. AVG 1 - Consommation moyenne
- SPEED AVG 1 - Vitesse moyenne
- TRIP TIME 1 - Temps de voyage
- T AIR - Température air extérieur
- TRIP FUEL - Compteur kilométrique journalier réserve carburant
- TRIP 2 - Compteur kilométrique journalier 2
- CONS. - Consommation instantanée
- PLAYER (OFF / ON) - Gestion du player de musique, présent seulement si le module Bluetooth est installé (accessoire) et si un dispositif smartphone est connecté
- LAST CALLS - Gestion des appels, présente seulement si le module Bluetooth (accessoire) est installé et si un dispositif smartphone est connecté



- HEATING GRIPS - Poignées chauffantes, présente seulement si elles sont installées (accessoire)
- SETTING MENU

Pour indiquer la possibilité de défilement des différentes fonctions, à gauche du menu, apparaissent les flèches UP  et DOWN  correspondant aux boutons de navigation.

L'affichage du cercle vide  indique qu'il est possible d'interagir avec la fonction affichée à la

suite de la pression sur le bouton ENTER, par exemple remise à zéro du TRIP 1.

TOT

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

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

Remarques

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

Remarques

À l'allumage du tableau de bord cette fonction est affichée pendant 10 secondes, par la suite le tableau de bord affiche de nouveau la fonction qui avait été sélectionnée avant l'extinction.

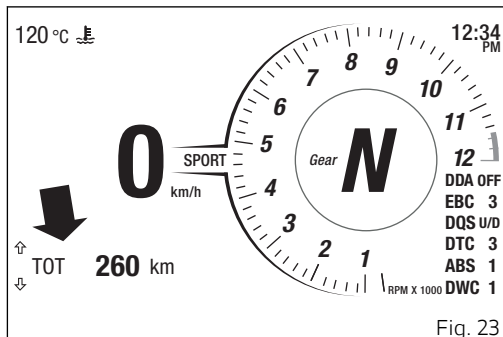


Fig. 23

TRIP 1

La fonction TRIP 1 affiche la distance partielle parcourue par le motorcycle.

Si la donnée augmente et dépasse la valeur maximale de 9 999,9, elle est mise à zéro automatiquement et le comptage recommence de 0.0.

Pour remettre à zéro la fonction :

- afficher l'indication « TRIP 1 » à l'aide des boutons de navigation ;
- appuyer sur le bouton ENTER ;
- l'indication « RESET ? » est affichée au lieu du compteur ;
- appuyer sur le bouton UP ou DOWN pour annuler, autrement appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer.

La mise à zéro s'effectue automatiquement même dans les cas suivants :

- mise à zéro de la fonction CONS. AVG 1 ;
- mise à zéro de la fonction SPEED AVG 1 ;
- mise à zéro de la fonction TRIP TIME 1 ;
- en cas de coupure de l'alimentation (Battery Off) ;
- en cas de modification manuelle des unités de mesure du système via le SETTING MENU.

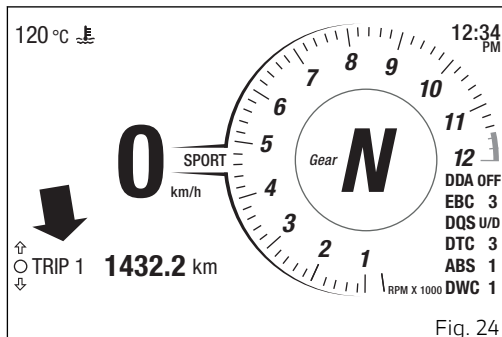


Fig. 24



Remarques

Lorsque la fonction TRIP 1 est remise à zéro, le tableau de bord réinitialise également les fonctions CONS. AVG 1, SPEED AVG 1 et TRIP TIME 1.

CONS. AVG 1

La fonction CONS. AVG 1 affiche la consommation moyenne du motorcycle, calculée à partir de la dernière mise à zéro.

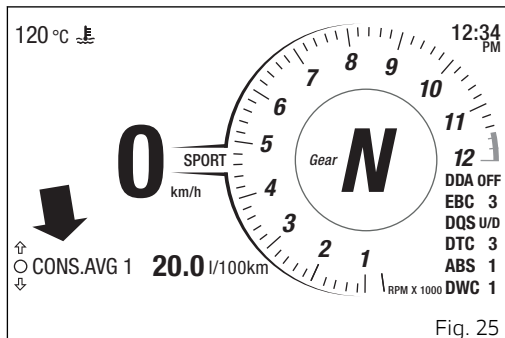
La donnée est exprimée dans l'unité de mesure réglée (km/L, l/100 km, mpg UK, mpg US).

Pour remettre à zéro la fonction :

- afficher l'indication CONS. AVG 1 à l'aide des boutons de navigation ;
- appuyer sur le bouton ENTER ;
- l'indication « RESET ? » est affichée au lieu du compteur ;
- appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer, autrement appuyer sur le bouton UP ou DOWN pour annuler.

La mise à zéro s'effectue automatiquement même dans les cas suivants :

- mise à zéro de la fonction TRIP 1 ;
- mise à zéro de la fonction SPEED AVG 1 ;
- mise à zéro de la fonction TRIP TIME 1 ;
- en cas de coupure de l'alimentation (Battery Off) ;
- en cas de modification manuelle des unités de mesure du système via le SETTING MENU.



Remarques

Lorsque la fonction CONS AVG 1 est remise à zéro, le tableau de bord réinitialise également les fonctions TRIP 1, SPEED AVG 1 et TRIP TIME 1.



Remarques

La consommation moyenne est également calculée lorsque la moto est à l'arrêt avec le moteur en marche.

SPEED AVG 1

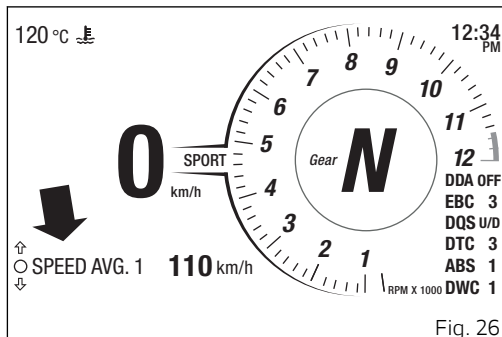
La fonction SPEED AVG 1 affiche la vitesse moyenne de la moto, calculée à partir de la dernière mise à zéro.

Pour remettre à zéro la fonction :

- afficher l'indication « SPEED AVG 1 » à l'aide des boutons de navigation ;
- appuyer sur le bouton ENTER ;
- l'indication « RESET ? » est affichée au lieu du compteur ;
- appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer, autrement appuyer sur le bouton UP ou DOWN pour annuler.

La mise à zéro s'effectue automatiquement dans les cas suivants :

- mise à zéro de la fonction TRIP 1 ;
- mise à zéro de la fonction CONS. AVG 1 ;
- mise à zéro de la fonction TRIP TIME 1 ;
- en cas de coupure de l'alimentation (Battery Off) ;
- en cas de modification manuelle des unités de mesure du système via le SETTING MENU.



Remarques

Lorsque la fonction SPEED AVG 1 est remise à zéro, le tableau de bord réinitialise également les fonctions TRIP 1, CONS. AVG 1 et TRIP TIME 1.



Remarques

Lorsque la vitesse moyenne est remise à zéro, trois tirets « - - - » sont affichés pendant les 10 premières secondes.

TRIP TIME 1

La fonction TRIP TIME 1 affiche le temps de voyage exprimé en « heures:minutes », calculé à partir de la dernière mise à zéro.

Si la donnée augmente et dépasse la valeur maximale de 511:00, elle est mise à zéro automatiquement.

Pour remettre à zéro la fonction :

- afficher l'indication TRIP TIME 1 à l'aide des boutons de navigation ;
- appuyer sur le bouton ENTER ;
- l'indication « RESET ? » est affichée au lieu du compteur ;
- appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer, autrement appuyer sur le bouton UP ou DOWN pour annuler.

La donnée du TRIP TIME 1 est mise à zéro automatiquement même dans les cas suivants :

- mise à zéro de la fonction TRIP 1 ;
- mise à zéro de la fonction CONS. AVG 1 ;
- mise à zéro de la fonction SPEED AVG 1 ;
- en cas de coupure de l'alimentation (Battery Off) ;
- en cas de modification manuelle des unités de mesure du système via le SETTING MENU.

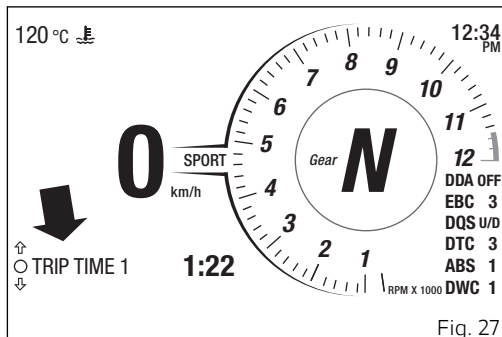


Fig. 27



Remarques

Lorsque la fonction TRIP TIME 1 est remise à zéro, le tableau de bord réinitialise également les fonctions TRIP 1, CONS. AVG 1 et SPEED AVG 1.



Remarques

Le temps de voyage est également calculé lorsque la moto est à l'arrêt avec le moteur en marche.

T AIR

La fonction T AIR affiche la température ambiante en °C ou °F.

Il est possible de modifier l'unité de mesure via le SETTING MENU.

La donnée de température est affichée si elle est comprise entre -39 °C et +124 °C (ou entre -38 °F et +255 °F).

Pour des valeurs de température inférieures à -39 °C (-38 °F) ou supérieures à +125 °C (+255 °F), l'afficheur visualise trois tirets « - - - ».

Remarques

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

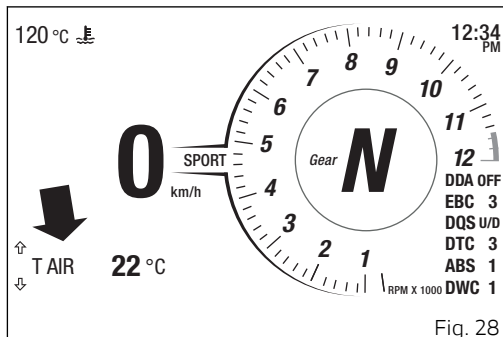


Fig. 28

TRIP FUEL

La fonction TRIP FUEL n'est disponible que lorsque la moto est sur la réserve et affiche la distance parcourue à partir du moment où le témoin réserve carburant s'est allumé.

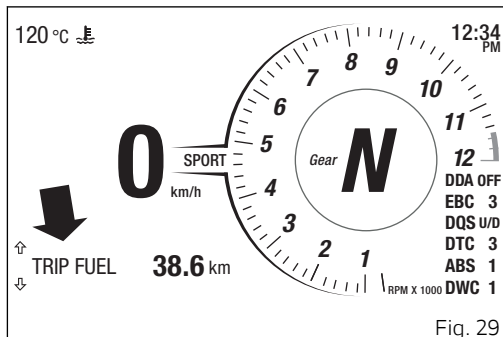
La fonction est désactivée lorsque la moto n'est plus en état de réserve.

La donnée de la distance parcourue sur la réserve peut être remise à zéro dans les cas suivants :

- si la donnée augmente et dépasse la valeur de limite d'échelle (9 999.9) ;
- si l'unité de mesure est modifiée via le SETTING MENU ;
- suite à la coupure de l'alimentation.

Remarques

Dès que la moto est sur la réserve, la fonction TRIP FUEL s'affiche automatiquement, quelle que soit la fonction qui était affichée auparavant. Il est toutefois possible de faire défiler toutes les autres fonctions à l'aide des boutons de navigation.



Remarques

Dans le SETTING MENU ou pendant le débloqué du motorcycle par la saisie du Pin Code, la fonction TRIP FUEL ne s'affiche pas automatiquement.

Remarques

Si la moto quitte l'état de réserve alors que la fonction TRIP FUEL est affichée, le tableau de bord visualise de nouveau la fonction TOT.

TRIP 2

L'indicateur TRIP 2 affiche la distance partielle parcourue par le motorcycle.

Si la donnée augmente et dépasse la valeur maximale de 9 999,9, le compteur est mis à zéro automatiquement et le comptage recommence de 0.0.

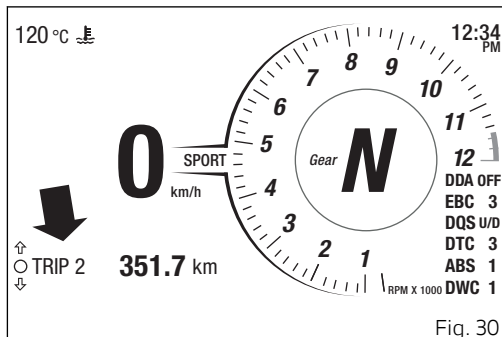
Pour remettre à zéro le compteur :

- afficher l'indication TRIP 2 à l'aide des boutons de navigation ;
- appuyer sur le bouton ENTER ;
- l'indication « RESET ? » est affichée au lieu du compteur ;
- appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer, autrement appuyer sur le bouton UP ou DOWN pour annuler.

La donnée du TRIP 2 est mise à zéro

automatiquement même dans les cas suivants :

- en cas de coupure de l'alimentation (Battery Off) ;
- en cas de modification manuelle des unités de mesure du système via le SETTING MENU.



CONS.

La fonction CONS. affiche la consommation instantanée de la moto.

La donnée est exprimée dans l'unité de mesure réglée (km/L, l/100 km, mpg UK, mpg US).

Remarques

La consommation instantanée n'est calculée que lorsque la moto est allumée et en mouvement.

Dans les phases où la consommation instantanée n'est pas calculée, trois tirets « - - - » sont affichés au lieu de la donnée.

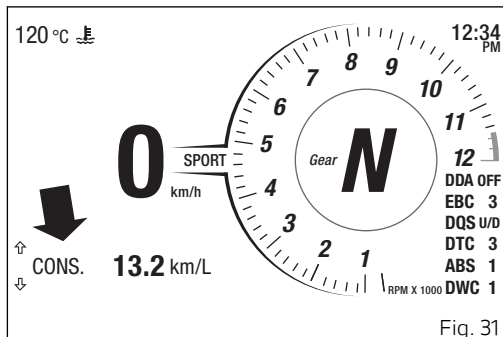


Fig. 31

PLAYER (OFF / ON)

Cette fonction permet l'activation, la désactivation et la gestion du lecteur audio.

Elle est disponible uniquement si le boîtier électronique Bluetooth a été installé et si un smartphone est relié.

La fonction peut être programmée sur « OFF » ou sur « ON ».

Important

Si le smartphone relié au tableau de bord via Bluetooth est déconnecté ou éteint, cette fonction n'est pas affichée dans la liste. Elle s'affiche à nouveau seulement quand le smartphone est reconnecté au tableau de bord via Bluetooth.

Remarques

Si en plus du smartphone on connecte le casque interphone pilote aussi, l'écoute des morceaux se fait directement par les écouteurs du casque.

Remarques

Si la fonction LAP est activée, l'activation du lecteur audio (PLAYER ON) interrompt la fonction LAP en la mettant en mode OFF.

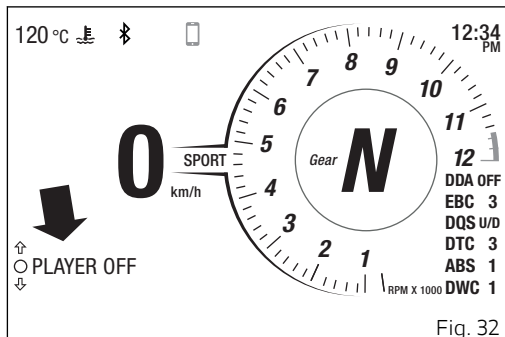


Fig. 32

Remarques

Si le lecteur audio est allumé (PLAYER ON) et qu'on lit un morceau de musique sur son smartphone, l'activation de la fonction LAP arrête le morceau en reproduction, en mettant la fonction sur PLAYER OFF.

Activation contrôle du lecteur audio

Si le contrôle du lecteur audio est programmé sur « OFF » (Fig. 32), il peut être activé en appuyant sur le bouton ENTER.

Avec le contrôle du lecteur audio actif, l'afficheur visualise le titre du morceau actuellement en reproduction sur le smartphone connecté (A), avec les contrôles disponibles (B) et l'indication « EXIT » précédée de la flèche noire orientée vers le bas (C).

Remarques

Le nom complet du morceau est affiché une seule fois par défilement des caractères de droite à gauche, ensuite seulement les premiers caractères seront affichés. Si le titre du morceau n'est pas disponible, l'indication « NOT AVAILABLE » est affichée.

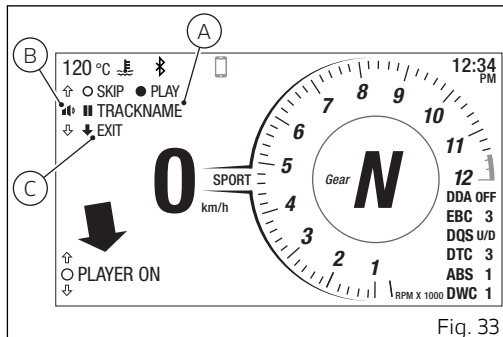


Fig. 33

Contrôles du lecteur audio

Quand le contrôle est actif, le bouton UP, le bouton DOWN et le bouton ENTER sont utilisés par le tableau de bord exclusivement pour les contrôles du lecteur audio. En particulier :

- Play / Pause, maintenir enfoncé pendant 2 secondes le bouton ENTER ;
- Passer au morceau suivant « SKIP », appuyer sur le bouton ENTER ;
- Augmenter le volume « + », appuyer sur le bouton UP ;
- Diminuer le volume « - », appuyer sur le bouton DOWN ;
- Quitter le contrôle du lecteur audio, maintenir enfoncé le bouton DOWN pendant 2 secondes.

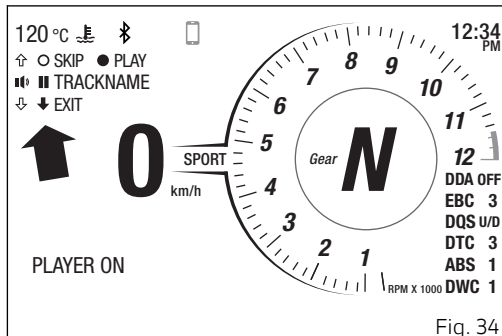


Fig. 34

Quitter le contrôle du lecteur audio actif (ON)
Pour quitter le contrôle du lecteur audio (Fig. 34), tout en le maintenant actif, par exemple avec le morceau en reproduction, appuyer pendant 2 secondes sur le bouton DOWN.

Ensuite les boutons UP, DOWN et ENTER reviennent à leurs fonctions « normales » de gestion/contrôle du tableau de bord et non plus du lecteur audio.

Une fois activée, la fonction apparaît à l'intérieur du menu indiqué avec « PLAYER ON », tandis que sous le titre du morceau en reproduction est affichée la flèche noire orientée vers le haut, suivie de l'indication « PLAYER CONTROL » (Fig. 35).

Remarques

Avec le lecteur audio actif, bien qu'on change la fonction (par exemple TRIP 1), le titre du morceau en reproduction reste présent sur l'afficheur.

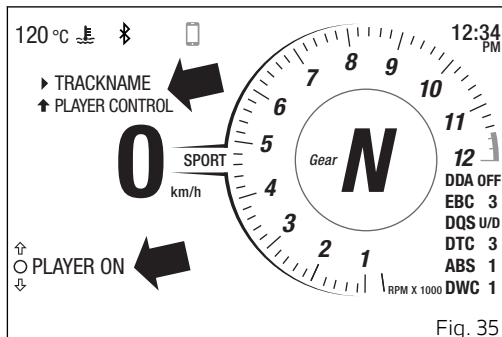


Fig. 35

Rétablir le contrôle du lecteur audio (ON)
Pour récupérer le contrôle du lecteur audio, il faut afficher la fonction PLAYER ON (Fig. 35) et appuyer sur le bouton UP pendant 2 secondes.

Les boutons UP, DOWN et ENTER sont réutilisés par le tableau de bord exclusivement pour les contrôles du lecteur audio (Fig. 34).

Désactivation contrôle du lecteur audio

Pour désactiver le lecteur audio et interrompre la reproduction du morceau en cours, sélectionner la fonction PLAYER ON (Fig. 35) et appuyer sur le bouton ENTER.

La fonction est donc indiquée avec « PLAYER OFF » (Fig. 32).

LAST CALLS

Cette fonction affiche la liste des derniers appels manqués, effectués ou reçus et elle est disponible uniquement si le boîtier électronique Bluetooth a été installé et si un smartphone est relié.

Appuyer sur le bouton ENTER pour afficher la liste des appels (Fig. 36).

Lorsqu'on entre dans cette fonction, sur l'afficheur est visualisée pendant quelques secondes l'indication « WAIT.. », par la suite, est affiché le nom ou le numéro du dernier appel (Fig. 37).

Seulement les 7 derniers appels effectués, reçus ou manqués sont listés.

À l'aide des boutons de navigation, il est possible de faire défiler les appels listés. Pour effectuer l'appel au numéro/nom sélectionné dans la liste, appuyer sur le bouton ENTER. Pour de plus amples informations, se référer au chapitre « Infotainment ».

Si la liste des appels est vide, l'afficheur visualise l'indication « EMPTY » : dans ce cas, il est seulement possible de quitter la fonction.

Pour quitter la fonction et revenir à la visualisation précédente, maintenir enfoncé le bouton DOWN pendant 2 secondes.

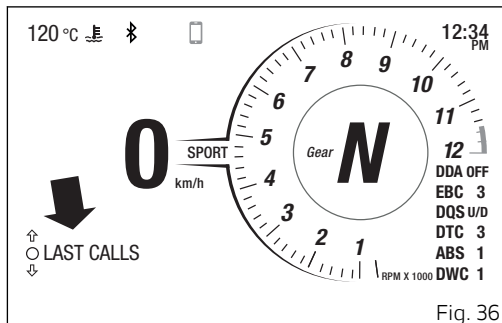


Fig. 36

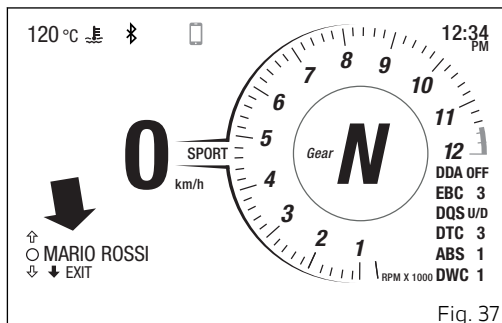


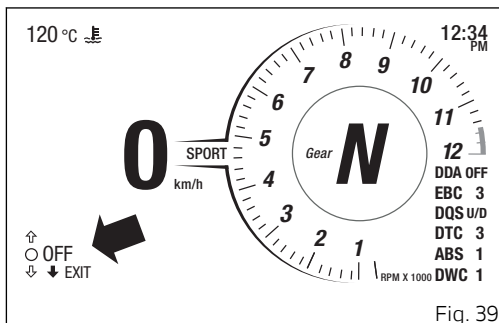
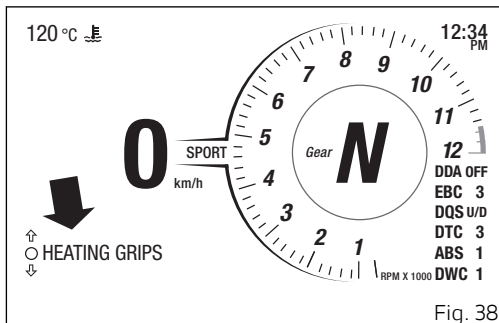
Fig. 37

HEATING GRIPS

Cette fonction est disponible uniquement en cas de poignées chauffantes installées et en permet le réglage.

Pour programmer le niveau :

- afficher l'indication HEATING GRIPS (Fig. 38) à l'aide des boutons de navigation ;
- appuyer sur le bouton ENTER ;
- le niveau courant est affiché (Fig. 39) et à l'aide des boutons de navigation il est possible de faire défiler les niveaux disponibles (OFF, LOW, MEDIUM, HIGH) ;
- appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer le nouveau niveau, autrement maintenir le bouton DOWN enfoncé pendant quelques secondes pour annuler.



Lors de la sélection d'un niveau autre que « OFF », la page-écran principale affiche le symbole des poignées chauffantes. L'allumage de ce symbole indique que les poignées chauffantes sont prêtes au chauffage.

L'allumage effectif (chauffage) des poignées chauffantes a lieu uniquement avec le moteur allumé, après avoir atteint et maintenu un nombre donné de tours du moteur.

L'allumage effectif est indiqué par la couleur de l'icône près du niveau de chauffage programmé :

- LOW = vert
- MEDIUM = jaune ambre
- HIGH = rouge

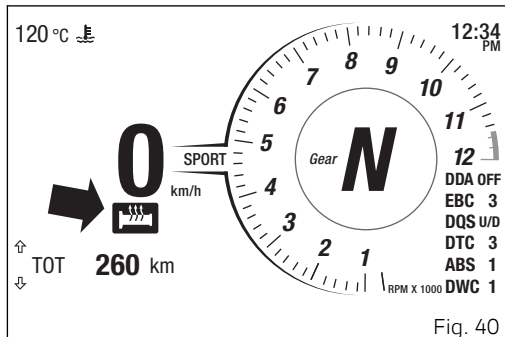


Fig. 40

SETTING MENU

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

Pour des raisons de sécurité, ce menu est accessible uniquement si la vitesse réelle du véhicule est inférieure ou égale à 5 km/h (3 mph).

Une fois entré dans le SETTING MENU et que la vitesse dépasse 5 km/h (3 mph), le tableau de bord affiche de nouveau la page-écran principale automatiquement.

Pour accéder, sélectionner à l'aide des boutons de navigation l'option « SETTING MENU » et appuyer sur le bouton ENTER.

Important

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

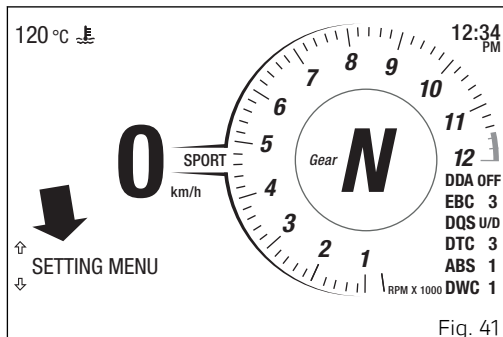


Fig. 41

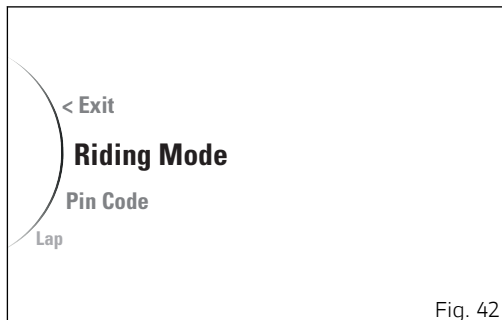
Une fois entré dans le SETTING MENU, l'afficheur change le mode d'affichage.

Les options disponibles à l'intérieur du menu sont :

- Riding Mode
- Pin Code
- Lap
- Backlight
- Date and Clock
- Units
- Service
- Tire Calibration
- DRL Control – présente seulement si les feux DRL sont installés
- Bluetooth – présente seulement si le module Bluetooth est installé
- DDA – présente seulement si le DDA est connecté
- Turn Indicators (Clignotants)
- Info

À l'aide des boutons de navigation, il est possible de faire défiler les options disponibles.

Après avoir affiché la fonction souhaitée, appuyer sur le bouton ENTER pour afficher le sous-menu correspondant.



Pour quitter tout sous-menu, sélectionner l'option « Back » et appuyer sur le bouton ENTER.

Pour quitter le SETTING MENU, il est nécessaire de sélectionner l'option « Exit » et d'appuyer sur le bouton ENTER.

SETTING MENU - Riding Mode

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

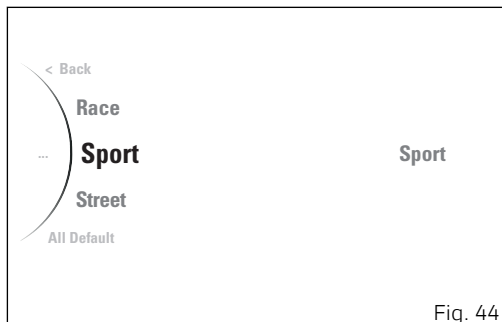
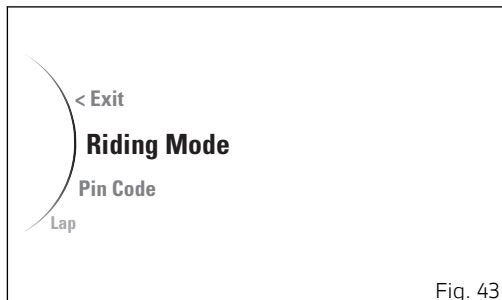
- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Riding Mode » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Ce menu affiche les options suivantes : « Race », « Sport », « Street », « All Default » (visible uniquement si un ou plusieurs Riding Modes sont différents par rapport à ceux par défaut).
- Sélectionner l'option souhaitée et appuyer sur le bouton ENTER.

Les paramètres pouvant être personnalisés pour chaque style de conduite sont les suivants : Engine, DTC, ABS, DWC, EBC et DQS.

Toutes les valeurs réglées sont gardées en mémoire même après l'extinction de la moto.

Attention

Il est conseillé de modifier les paramètres seulement si on est suffisamment expérimenté dans le réglage du véhicule. Au cas où les paramètres seraient modifiés par inadvertance, il est conseillé d'utiliser la fonction « Default » pour les restaurer.



SETTING MENU - Riding Mode - Engine

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

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Riding Mode » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner le Riding Mode souhaité et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « Engine » et appuyer sur le bouton ENTER.

À l'entrée dans la fonction, l'afficheur visualise sur le côté gauche les niveaux de personnalisation « High », « Medium », « Low » et sur le côté droit, la valeur actuellement programmée.

Le profil de la moto est également affiché avec la zone d'intervention mise en évidence et un tableau avec les indications de référence.

À l'aide des boutons de navigation, sélectionner le niveau souhaité et appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer.

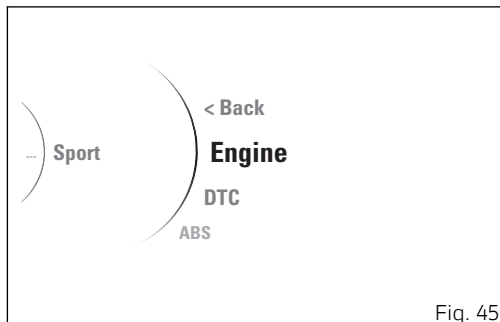


Fig. 45

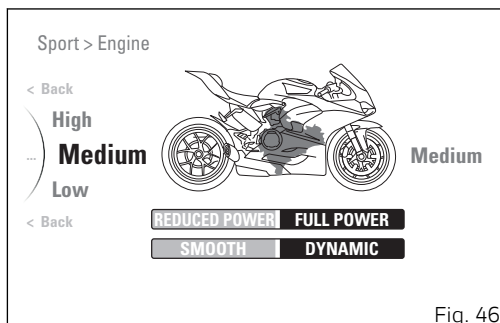


Fig. 46

SETTING MENU - Riding Mode - DTC

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

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Riding Mode » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner le Riding Mode souhaité et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « DTC » et appuyer sur le bouton ENTER.

À l'entrée dans la fonction, l'afficheur visualise sur le côté gauche les possibilités de personnalisation (niveau de « 1 » à « 8 » et « Off »), tandis que sur le côté droit la valeur actuellement programmée.

Le profil de la moto est également affiché avec la zone d'intervention mise en évidence et un tableau avec les indications de référence.

À l'aide des boutons de navigation, sélectionner le niveau souhaité et appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer.

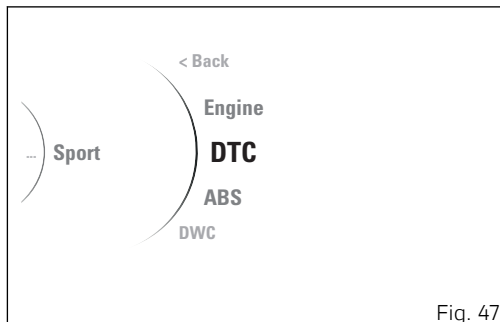


Fig. 47

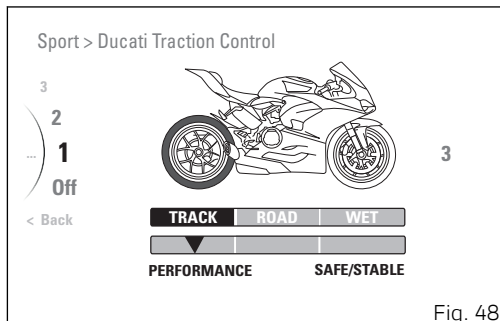


Fig. 48



Remarques

Lorsque le DTC est réglé sur « Off », le DWC sera automatiquement réglé sur « Off » aussi.

SETTING MENU - Riding Mode - ABS

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

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Riding Mode » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner le Riding Mode souhaité et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « ABS » et appuyer sur le bouton ENTER.

À l'entrée dans la fonction, l'afficheur visualise sur le côté gauche les possibilités de personnalisation (niveau de « 1 » à « 3 »), tandis que, sur le côté droit, la valeur actuellement programmée.

Le profil de la moto est également affiché avec la zone d'intervention mise en évidence et un tableau avec les indications de référence.

À l'aide des boutons de navigation, sélectionner le niveau souhaité et appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer.

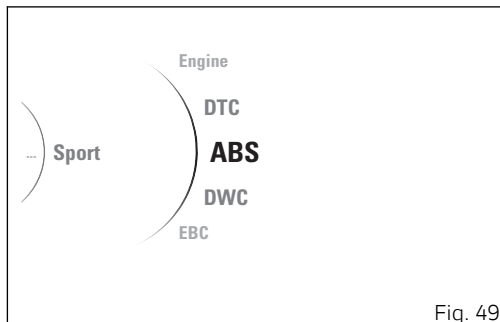


Fig. 49

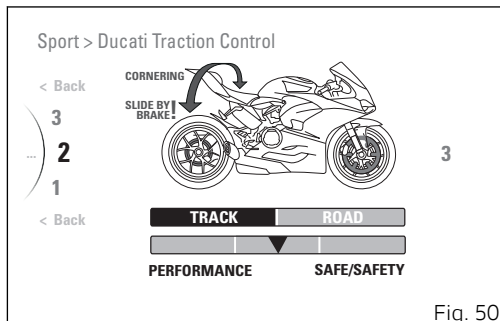


Fig. 50

SETTING MENU - Riding Mode - DWC

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

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Riding Mode » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner le Riding Mode souhaité et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « DWC » et appuyer sur le bouton ENTER.

À l'entrée dans la fonction, l'afficheur visualise sur le côté gauche les possibilités de personnalisation (niveau de « 1 » à « 4 » et « Off »), tandis que sur le côté droit la valeur actuellement programmée.

Le profil de la moto est également affiché avec la zone d'intervention mise en évidence et un tableau avec les indications de référence.

À l'aide des boutons de navigation, sélectionner le niveau souhaité et appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer.

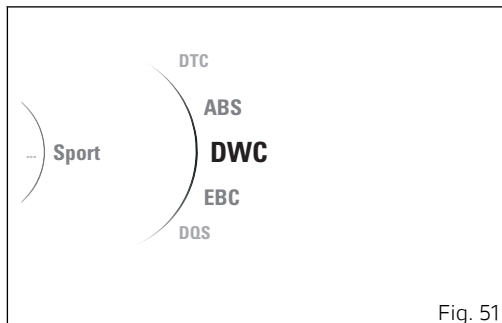


Fig. 51

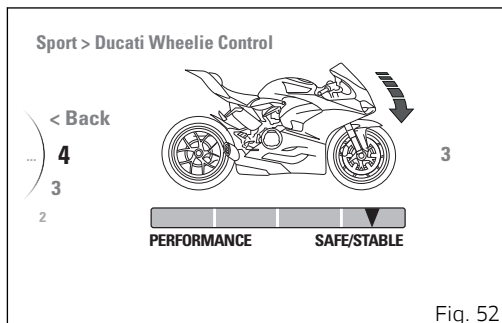


Fig. 52



Remarques

Si le DTC est réglé sur « Off », le DWC ne peut pas être modifié et il est donc réglé obligatoirement sur « Off ». Par conséquent, le menu DWC n'est pas disponible.

SETTING MENU - Riding Mode - EBC

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

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Riding Mode » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner le Riding Mode souhaité et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « EBC » et appuyer sur le bouton ENTER.

À l'entrée dans la fonction, l'afficheur visualise sur le côté gauche les possibilités de personnalisation (niveau de « 1 » à « 3 »), tandis que, sur le côté droit, la valeur actuellement programmée.

Le profil de la moto est également affiché avec la zone d'intervention mise en évidence et un tableau avec les indications de référence.

À l'aide des boutons de navigation, sélectionner le niveau souhaité et appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer.

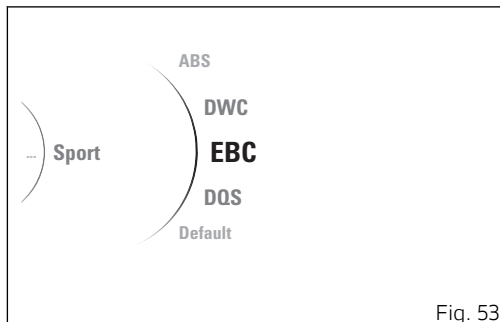


Fig. 53

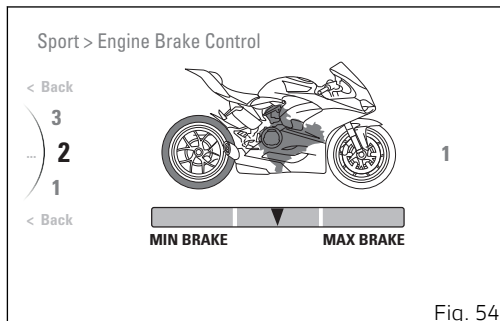


Fig. 54

SETTING MENU - Riding Mode - DQS

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

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Riding Mode » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner le Riding Mode souhaité et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « DQS » et appuyer sur le bouton ENTER.

À l'entrée dans la fonction, l'afficheur visualise sur le côté gauche les possibilités de personnalisation (« Up/Down » et « Off »), tandis que sur le côté droit la valeur actuellement programmée.

Le profil de la moto avec la zone d'intervention en surbrillance est également affiché.

À l'aide des boutons de navigation, sélectionner le niveau souhaité et appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer.

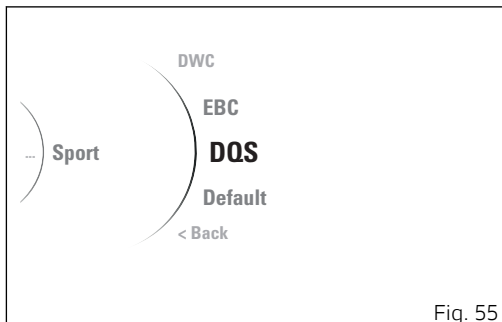


Fig. 55

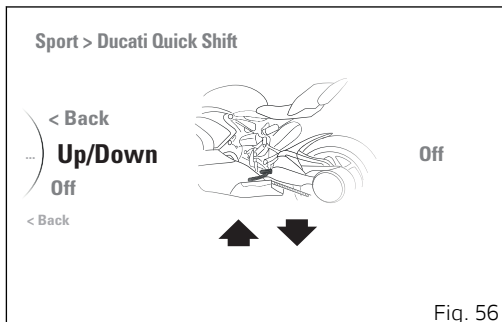


Fig. 56

SETTING MENU - Riding Mode - Default

Cette fonction permet de restaurer tous les paramètres de tous les styles de conduite et elle est visible seulement si un ou plusieurs paramètres ont été modifiés auparavant par rapport aux valeurs d'usine.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Riding Mode » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner le Riding Mode souhaité et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « Default » et appuyer sur le bouton ENTER pour configurer tous les paramètres selon les valeurs par défaut.

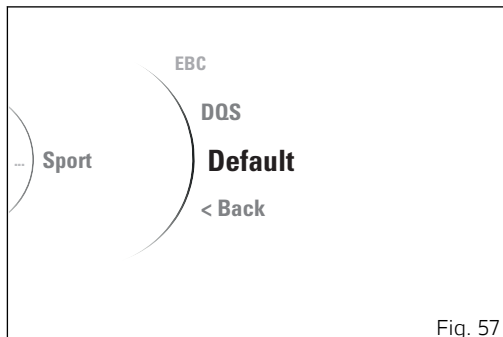
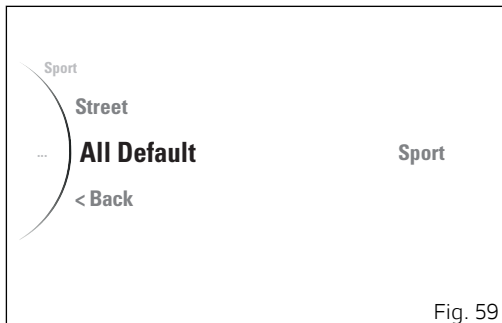
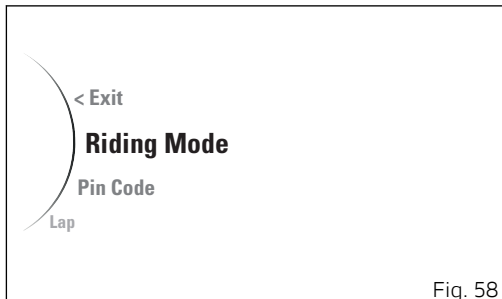


Fig. 57

SETTING MENU - Riding Mode - All Default

Cette fonction permet de restaurer tous les paramètres de tous les styles de conduite et elle est visible seulement si un ou plusieurs paramètres d'un ou plusieurs styles de conduite, ont été modifiés auparavant par rapport aux valeurs d'usine.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Riding Mode » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « All Default » et appuyer sur le bouton ENTER pour configurer tous les paramètres selon les valeurs par défaut.



SETTING MENU - Pin Code

Cette fonction permet d'activer ou de modifier le Pin Code personnel.

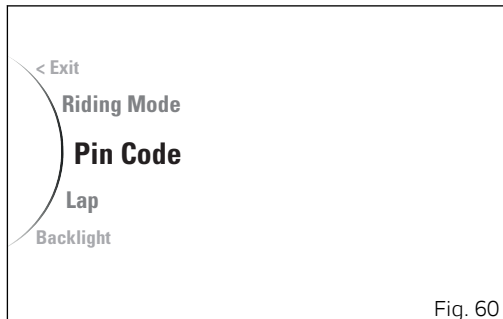
Initialement, le Pin Code n'est pas présent sur le motorcycle, mais il doit être activé par l'utilisateur, en saisissant et mémorisant son propre PIN à 4 chiffres sur le tableau de bord, autrement il ne sera pas possible d'effectuer l'allumage temporaire en cas de dysfonctionnement.

Pour démarrer temporairement le motorcycle en cas de dysfonctionnement, suivre la procédure de « Déblocage Véhicule avec le Pin Code ».

Attention

Le Pin Code doit être activé et mémorisé par le propriétaire du motorcycle. Au cas où il y aurait déjà un Pin Code, s'adresser au concessionnaire agréé Ducati pour le remettre à zéro. Le concessionnaire agréé Ducati pourrait demander au client de démontrer qu'il est le vrai propriétaire du motorcycle.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Pin Code » et appuyer sur le bouton ENTER.



Si le Pin Code n'a jamais été activé, l'option « New Pin » s'affichera dans ce menu pour pouvoir l'activer. Autrement, si le Pin Code a déjà été activé, l'option « Modify Pin », qui permet de modifier le code Pin déjà mémorisé, s'affiche dans ce menu.

New Pin

- Entrer dans le SETTING MENU.
- Sélectionner l'option « Pin Code » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « New Pin » (Fig. 61) et appuyer sur le bouton ENTER.

L'afficheur visualise l'indication « New Pin » et les espaces pour saisir les quatre chiffres du nouveau code Pin (Fig. 62). Les deux flèches situées au-dessus et au-dessous du premier chiffre indiquent la possibilité de procéder à la configuration. Saisie du code :

- À l'aide des boutons UP et DOWN il est respectivement possible d'augmenter ou de diminuer d'une unité la valeur de « 0 » à « 9 ».
- Appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer le chiffre et passer au suivant.
- Répéter la procédure jusqu'à la saisie du quatrième chiffre.

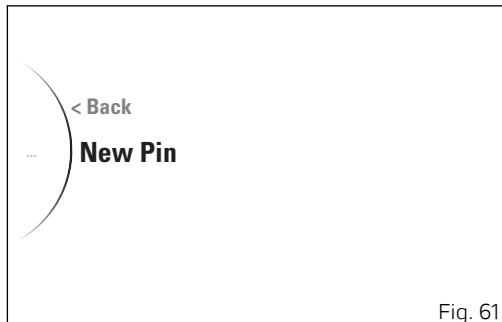


Fig. 61

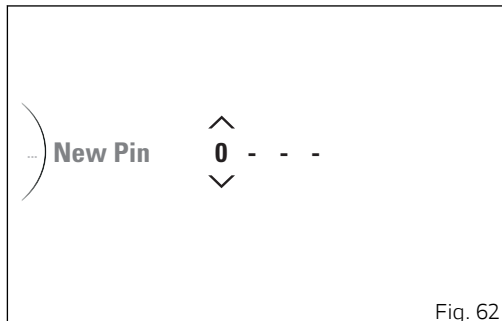
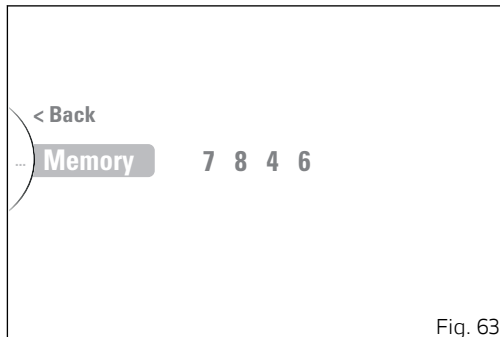


Fig. 62

Après avoir saisi le quatrième et dernier chiffre en appuyant sur le bouton ENTER, l'indication orange « Memory » s'affiche. Appuyer de nouveau sur ENTER pour mémoriser le code saisi : l'indication « Memorized » de couleur verte est affichée pendant 2 secondes.

Le tableau de bord affiche de nouveau le menu d'entrée à la fonction Pin Code, en affichant l'option « Modify Pin » au lieu de « New Pin ».



Modify Pin

- Entrer dans le SETTING MENU.
- Sélectionner l'option « Pin Code » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « Modify Pin » (Fig. 64) et appuyer sur le bouton ENTER.

L'afficheur visualise l'indication « Old Pin » et les espaces pour saisir les quatre chiffres de l'ancien code Pin (Fig. 62). Les deux flèches situées au-dessus et au-dessous du premier chiffre indiquent la possibilité de procéder à la configuration. Saisie du code :

- À l'aide des boutons UP et DOWN il est respectivement possible d'augmenter ou de diminuer d'une unité la valeur de « 0 » à « 9 ».
- Appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer le chiffre et passer au suivant.
- Répéter la procédure jusqu'à la saisie du quatrième chiffre.

Après avoir saisi le quatrième et dernier chiffre, en appuyant sur le bouton ENTER le tableau de bord se comporte comme suit :

- si le code Pin n'est pas correct, le tableau de bord affiche l'indication « Wrong » couleur rouge en

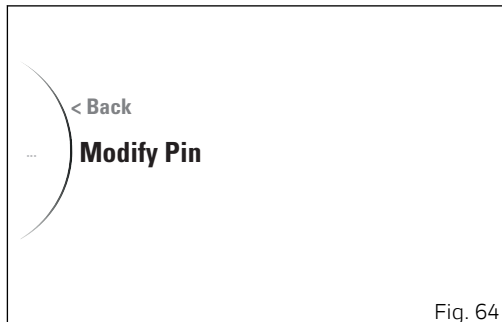


Fig. 64

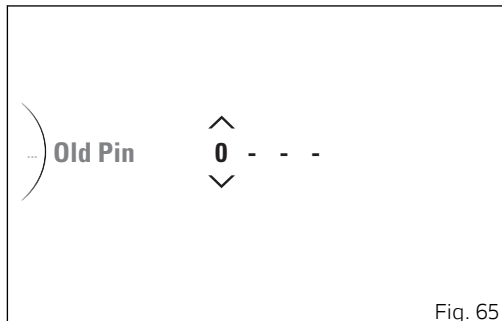


Fig. 65

surbrillance pendant 2 secondes et par la suite il revient à l'affichage précédent, ce qui permet d'effectuer une nouvelle tentative de saisie du code ;

- si le code Pin est correct, le tableau de bord affiche pendant 2 secondes l'indication « Correct » couleur verte en surbrillance, puis il passe à visualiser la saisie du nouveau Pin Code. Dans ce cas, se référer aux indications du sous-chapitre « New Pin » pour saisir un nouveau code.

SETTING MENU - Lap

Cette fonction permet d'activer ou désactiver la fonction LAP et de consulter les temps au tour enregistrés.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Lap » et appuyer sur le bouton ENTER.

Dans ce menu sont affichées les options « On » ou « Off », « Lap Data », « Erase All » (visible uniquement s'il y a un ou plusieurs tours mémorisés), tandis que sur le côté droit est indiqué l'état actuel de la fonction.

Sélectionner l'indication souhaitée et appuyer sur le bouton ENTER pour activer la fonction correspondante :

- « On » pour activer la fonction Lap.
- « Off » pour désactiver la fonction Lap.
- « Lap Data » pour afficher les tours mémorisés.
- « Erase All » pour effacer tous les tours mémorisés.

À chaque allumage, la fonction Lap est réglée sur « Off ».

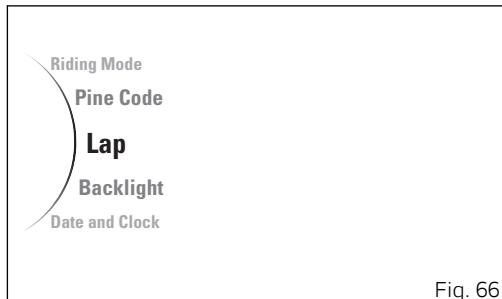


Fig. 66

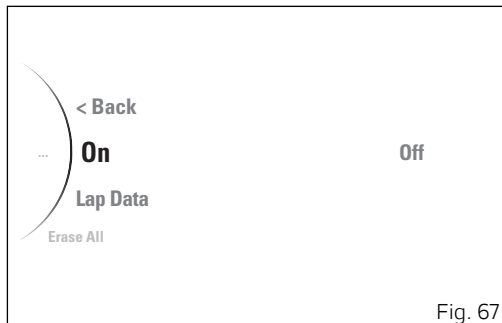


Fig. 67

Lap Data

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Lap » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « Lap Data » et appuyer sur le bouton ENTER.

Les tours mémorisés et les données relatives au tour sélectionné sont listés.

Il est possible de faire défiler la liste de tours à l'aide des boutons de navigation.

Les données disponibles pour chaque tour sont :

- Temps mémorisé.
- Vitesse maximale atteinte.
- Nombre de tours maximum atteint.
- Angle d'inclinaison maximum.
- Angle d'embarquée maximum.

En sélectionnant l'option « Best Lap », les données relatives au meilleur temps s'affichent.

S'il n'y a pas de tours mémorisés, l'indication « No Lap » s'affiche.

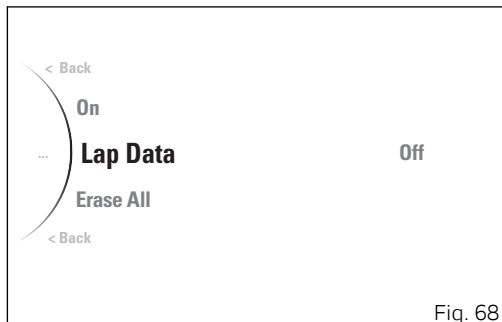


Fig. 68

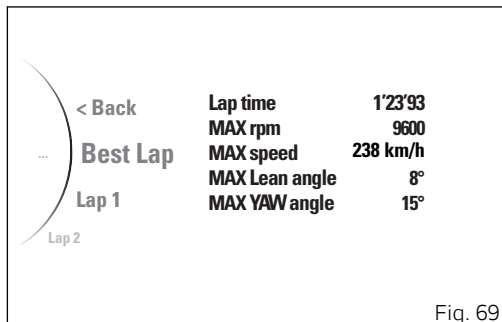


Fig. 69

Erase All

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Lap » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « Erase All » et appuyer sur le bouton ENTER pour procéder à l'effacement de tous les tours mémorisés. Ensuite, l'indication « Wait... » s'affiche pendant 1 seconde, puis l'indication « Erase Ok » pendant 1 seconde, pour indiquer le résultat de l'effacement.



Remarques

Si la procédure d'effacement de la mémoire est entamée alors que la fonction Lap est activée, le tableau de bord désactive la fonction.

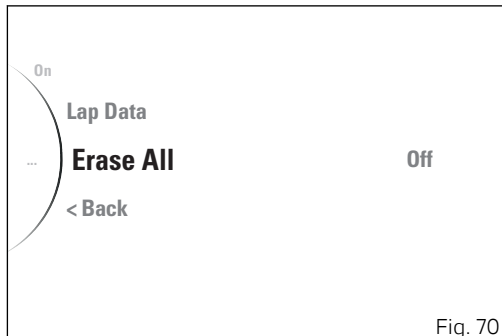


Fig. 70

SETTING MENU - Backlight

Cette fonction permet de régler le mode jour ou nuit depuis l'afficheur.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Backlight » et appuyer sur le bouton ENTER.

Dans ce menu sont affichées les options « Day », « Night », « Auto », tandis que sur le côté droit est indiqué l'état actuel de la fonction.

Sélectionner l'indication souhaitée et appuyer sur le bouton ENTER.

- « Day » pour régler le fond blanc, conseillé si la lumière ambiante est élevée.
- « Night » pour régler le fond noir, conseillé si la lumière ambiante est faible ou en conditions d'obscurité.
- « Auto » (paramètre par défaut) pour régler automatiquement la couleur du fond en fonction de la quantité de lumière ambiante.

Remarques

En cas de coupure de l'alimentation, l'éclairage de fond est réglé sur le mode « Auto ».

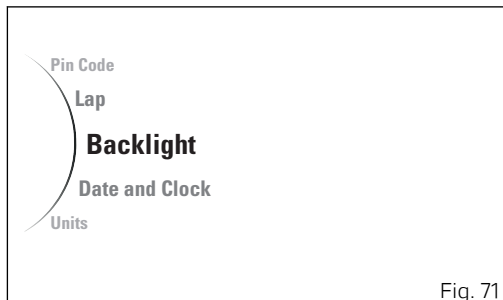


Fig. 71

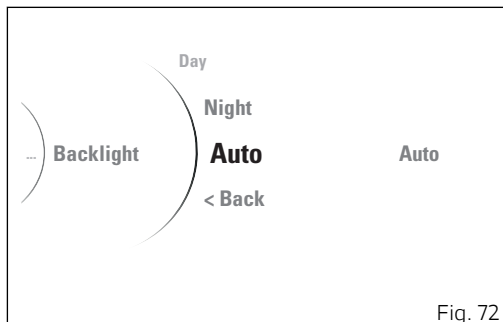


Fig. 72

SETTING MENU - Date and Clock

Cette fonction permet de régler la date et l'heure.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Date and Clock » et appuyer sur le bouton ENTER.

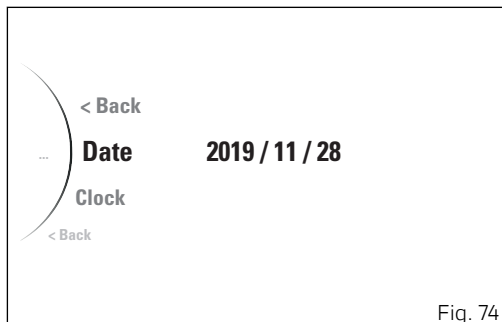
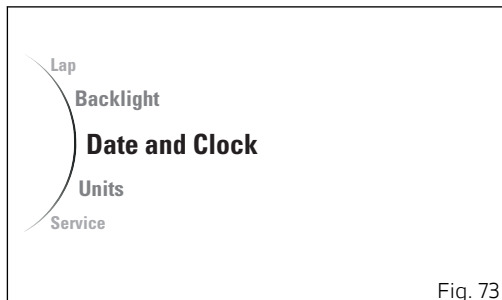
Ce menu affiche les options « Date » et « Clock », tandis qu'au milieu sont affichées la date et l'heure actuellement réglées.

Sélectionner l'indication souhaitée et appuyer sur le bouton ENTER.

Remarques

Au cas où la date ou l'heure n'auraient jamais été réglées, des tirets « - » sont affichés à la place des valeurs correspondantes.

Suite à une coupure de l'alimentation, la date et l'heure doivent être réglées de nouveau.



Date (réglage de la date)

- Entrer dans le SETTING MENU.
 - À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Date and Clock » et appuyer sur le bouton ENTER.
 - Sélectionner l'option « Date » et appuyer sur le bouton ENTER.
 - L'option « Set... » s'affichera à droite, tandis que l'année clignote au milieu. Régler l'année à l'aide des boutons UP ou DOWN.
 - Appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer l'année.
 - Le mois clignote. Régler le mois à l'aide des boutons UP ou DOWN.
 - Appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer le mois.
 - Le jour clignote. Régler le jour à l'aide des boutons UP ou DOWN.
 - Appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer le jour et enregistrer la date réglée.
- Si la date n'est pas correcte, le tableau de bord affiche l'indication « Wrong » pendant 3 secondes, après quoi il affiche la donnée de l'année et répète le réglage de la date.

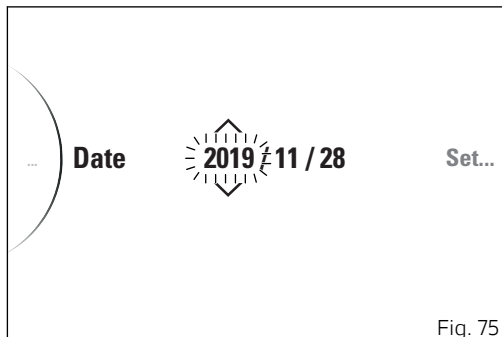


Fig. 75

Clock (réglage de l'heure)

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Date and Clock » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « Clock » et appuyer sur le bouton ENTER.
- L'indication « Set... » s'affichera à droite, tandis que l'option « AM » ou « PM » clignote au milieu. Régler le paramètre à l'aide des boutons UP ou DOWN.
- Appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer.
- L'heure clignote. Régler l'heure à l'aide des boutons UP ou DOWN.
- Appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer.
- Les minutes clignent. Régler les minutes à l'aide des boutons UP ou DOWN.
- Appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer et enregistrer l'heure réglée.

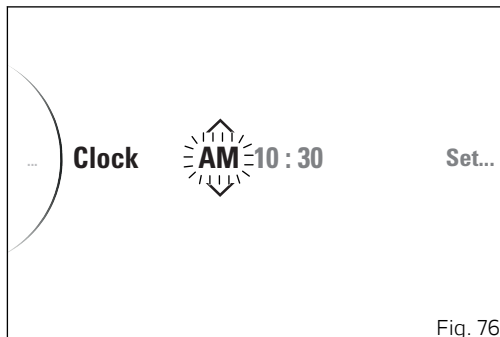


Fig. 76

SETTING MENU - Units

Cette fonction permet de configurer les unités de mesure utilisées par le tableau de bord.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Units » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Ce menu affiche les options suivantes :
« Speed », « Temperature », « Consumption », « All Default » (visible uniquement si un ou plusieurs paramètres sont différents par rapport à ceux par défaut).
- Sélectionner l'option souhaitée et appuyer sur le bouton ENTER.

Remarques

En changeant les unités de mesure, sauf pour la température, les fonctions TRIP 1, TRIP 2, CONS. AVG 1, SPEED AVG 1 et TRIP TIME 1 sont automatiquement remises à zéro.

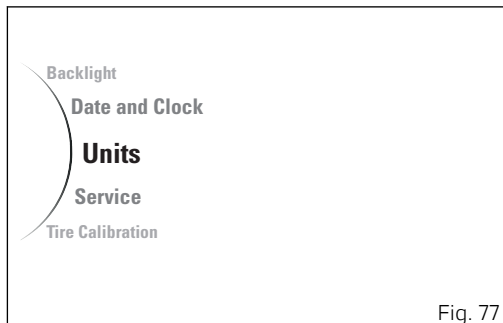


Fig. 77

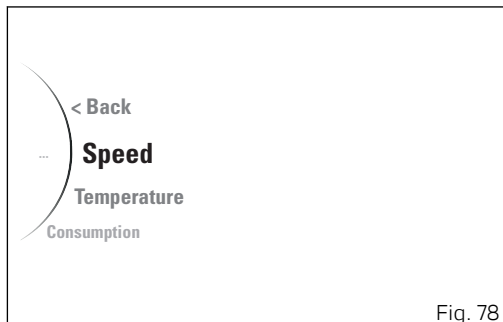
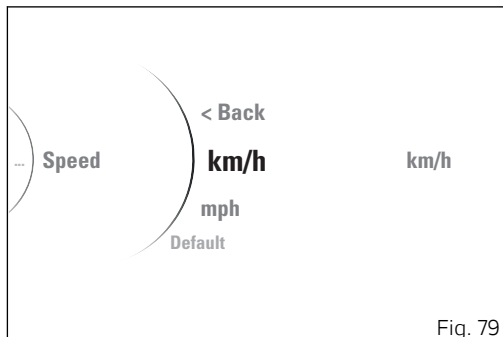


Fig. 78

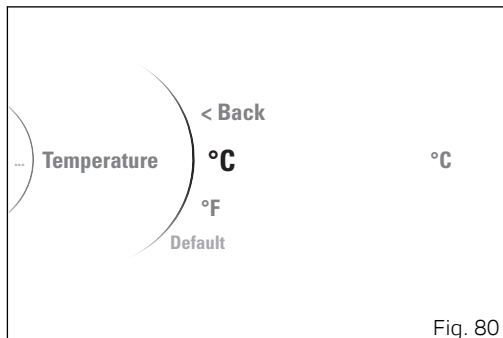
Speed

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Units » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « Speed » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Les options « km/h », « mph » et « Default » sont listées (visible uniquement si l'unité de mesure actuellement réglée n'est pas celle par défaut). L'afficheur visualise l'unité de mesure actuellement réglée à droite.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'unité de mesure souhaitée ou l'option « Default » pour restaurer l'unité de mesure par défaut.
- Appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer.



Temperature

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Units » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « Temperature » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Les options « C », « F » et « Default » sont listées (visible uniquement si l'unité de mesure actuellement réglée n'est pas celle par défaut). L'afficheur visualise l'unité de mesure actuellement réglée à droite.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'unité de mesure souhaitée ou l'option « Default » pour restaurer l'unité de mesure par défaut.
- Appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer.



Consumption

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Consumption » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « Temperature » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Les options « l/100 », « km/l », « mpg UK », « mpg US » et « Default » sont listées (visible uniquement si l'unité de mesure actuellement réglée n'est pas celle par défaut). L'afficheur visualise l'unité de mesure actuellement réglée à droite.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'unité de mesure souhaitée ou l'option « Default » pour restaurer l'unité de mesure par défaut.
- Appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer.

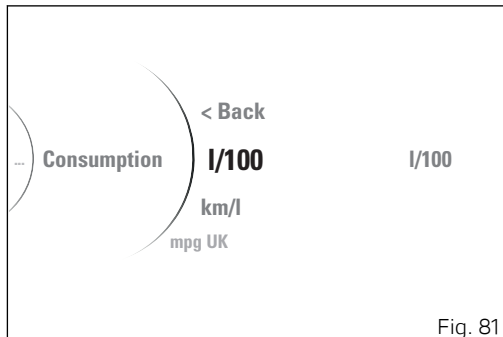


Fig. 81

SETTING MENU - Service

Cette fonction permet de visualiser les prochains Services.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Service » et appuyer sur le bouton ENTER.
- L'afficheur visualise les informations sur les Services suivants :
 - Oil Service (kilomètres qui restent)
 - Desmo Service (kilomètres qui restent)
 - Annual Service (date)

Cette fonction n'autorise aucune modification d'aucune sorte. Appuyer sur le bouton ENTER pour quitter.

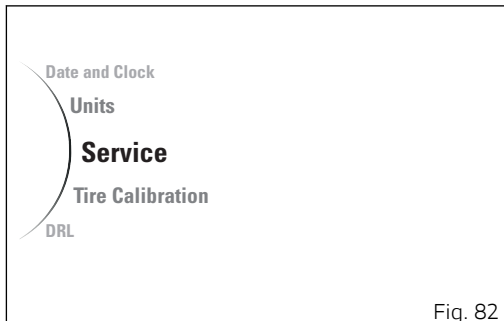


Fig. 82

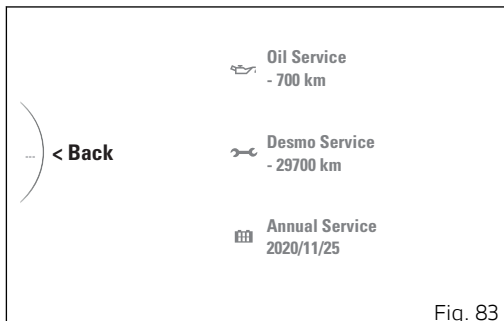


Fig. 83

SETTING MENU - Tire Calibration

Cette fonction permet d'exécuter la procédure de calibrage et auto-apprentissage de la circonférence de roulement des pneus et du rapport final de transmission.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Tire Calibration » et appuyer sur le bouton ENTER.

Ce menu affiche les options « Start » et « Default » (visible uniquement si un calibrage autre que celui par défaut a été réglé).

Sélectionner l'indication souhaitée et appuyer sur le bouton ENTER.

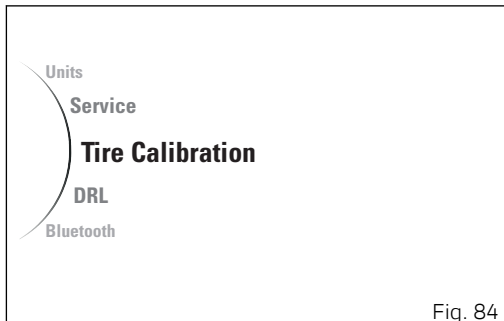


Fig. 84

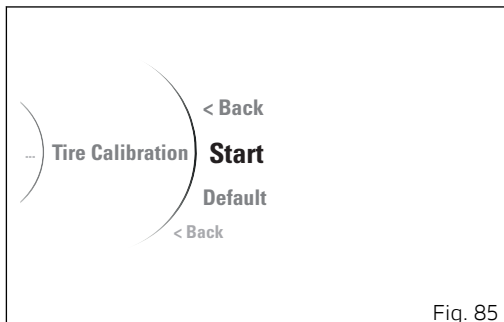


Fig. 85

Start

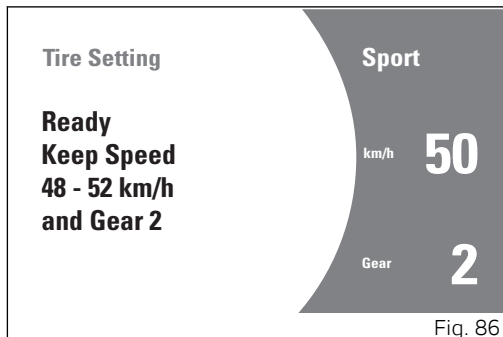
- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Tire Calibration » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « Start » et appuyer sur le bouton ENTER.

Au démarrage de la procédure de calibrage, le tableau de bord affiche l'indication « Ready » clignotante, l'indication « Keep Speed » avec la plage de vitesse et le rapport à garder afin de mener à bien la procédure d'apprentissage. À droite sont affichés le Riding Mode de référence, la vitesse actuelle et le rapport inséré.

Important

La procédure d'apprentissage n'est possible qu'en maintenant la vitesse du motorcycle dans la plage comprise entre 48 Km/h (30 mph) et 52 Km/h (32 mph), tandis que la vitesse enclenchée doit être la 2ème.

Une fois que les conditions de vitesse et de rapport indiquées ont été respectées, le tableau de bord entame le calibrage du système : toutes les informations précédentes sont affichées et



l'indication « Ready » est remplacée par l'indication « In progress ».

Le calibrage s'effectue en maintenant la vitesse et la vitesse enclenchée dans les paramètres indiqués pendant 5 secondes.

Il est possible d'interrompre la procédure en maintenant le bouton UP enfoncé pendant 2 secondes : dans ce cas, le tableau de bord affiche toutes les informations précédentes en remplaçant l'indication « In progress » par l'indication « Aborted » et, après quelques secondes, il visualise de nouveau le menu précédent.

Si la procédure d'apprentissage a réussi, le tableau de bord affiche l'indication « Completed » et au bout de quelques secondes il visualise de nouveau le menu précédent.

En cas d'interruption du calibrage de la part de l'utilisateur, le tableau de bord affiche l'indication « Aborted » et au bout de quelques secondes il visualise de nouveau le menu précédent.

Si, par contre, une erreur ou un dysfonctionnement se produisent pendant la procédure de calibrage, le tableau de bord affiche l'indication « Failed » et au bout de quelques secondes l'afficheur visualise de nouveau le menu précédent.

Remarques

Si pendant la procédure de calibrage, la vitesse dépasse 100 km/h (62 mph) ou la moto est arrêtée, la procédure est interrompue.

Default

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Tire Calibration » et appuyer sur le bouton ENTER.

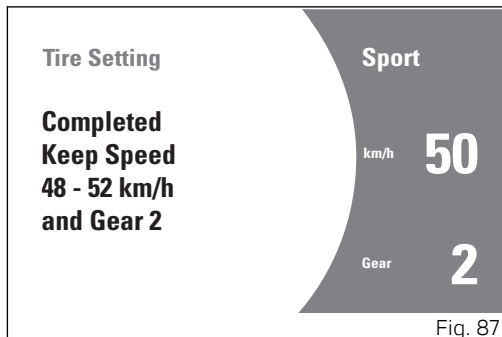


Fig. 87

- Sélectionner l'option « Default » et appuyer sur le bouton ENTER pour restaurer les valeurs par défaut.
- L'indication « Default Please Wait... » s'affiche, suivie de l'indication « Default ok » pendant 2 secondes, avant de revenir au menu précédent.

SETTING MENU - DRL

Cette fonction permet de régler les feux DRL en mode automatique ou manuel.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « DRL » et appuyer sur le bouton ENTER.

Dans ce menu sont affichées les rubriques « Auto » et « Manual », tandis que sur le côté droit est indiqué l'état actuel de la fonction.

Sélectionner l'indication souhaitée et appuyer sur le bouton ENTER.

Remarques

En cas de coupure de l'alimentation, le mode « Auto » est automatiquement réglé.

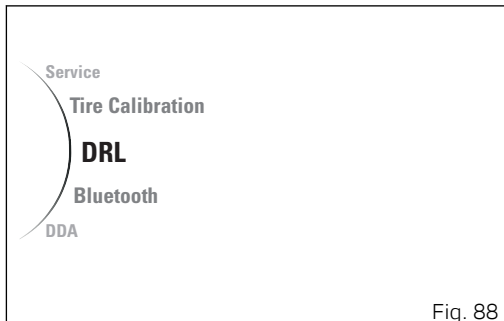


Fig. 88

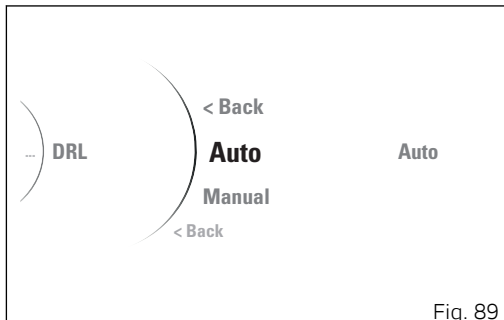


Fig. 89

SETTING MENU - Bluetooth

Cette fonction permet de gérer les dispositifs Bluetooth déjà associés et d'en ajouter d'autres. Cette fonction n'est disponible que si le module Bluetooth est installé sur la moto.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Bluetooth » et appuyer sur le bouton ENTER.

Dans ce menu sont affichées les options « Associated Devices » pour visualiser et supprimer les dispositifs déjà associés et « Pairing » pour associer un nouveau dispositif. Sélectionner l'indication souhaitée et appuyer sur le bouton ENTER.

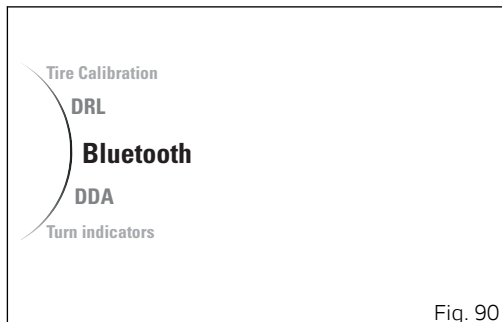


Fig. 90

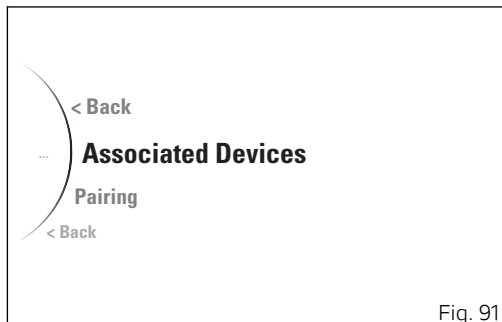


Fig. 91

Associated Devices

Cette fonction permet d'afficher et de supprimer les dispositifs déjà associés.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Bluetooth » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « Associated Devices » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Les dispositifs associés sont listés. Sélectionner le dispositif souhaité et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'indication « Delete » qui s'affiche et appuyer sur le bouton ENTER pour supprimer le dispositif sélectionné de la liste.
- L'indication « Wait... » est affichée pendant quelques secondes, ensuite le tableau de bord affiche de nouveau le menu précédent.

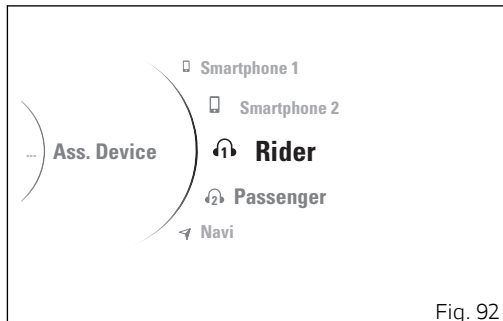


Fig. 92

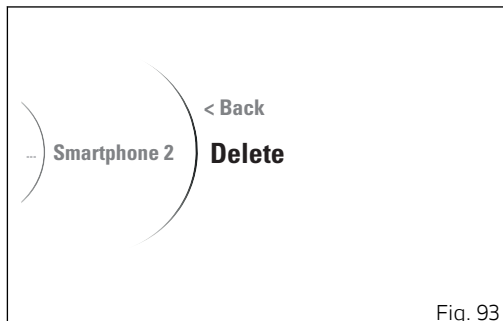


Fig. 93

Pairing

Cette fonction permet d'associer un autre dispositif Bluetooth.

Le tableau de bord gère 4 types de dispositifs Bluetooth et un maximum de 5 dispositifs associés et/ou connectés : 2 smartphones, 1 paire d'oreillettes pilote, 1 paire d'oreillettes passager, 1 navigateur.

Remarques

Avant d'effectuer l'appariement d'un nouveau dispositif, s'assurer que le Bluetooth est activé sur le dispositif même et qu'il est détectable par les autres dispositifs Bluetooth. Toujours se référer aux instructions du dispositif.

Remarques

Pendant la procédure d'appariement, une confirmation peut être requise directement sur le dispositif (ex. smartphone). Se référer aux instructions indiquées sur le dispositif même.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Bluetooth » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « Pairing » et appuyer sur le bouton ENTER.

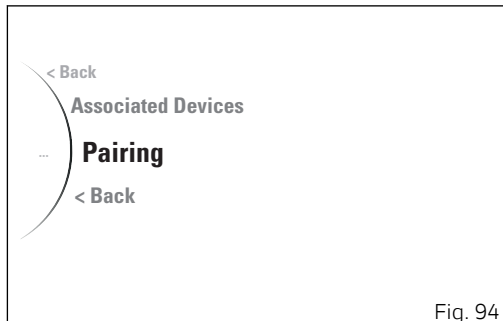


Fig. 94

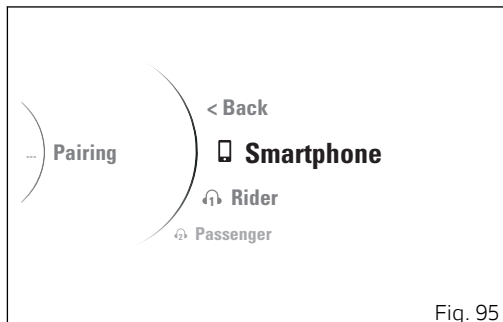


Fig. 95

- Les 4 types de dispositifs gérés par le tableau de bord sont listés. Sélectionner le type de dispositif qu'on souhaite associer et appuyer sur le bouton ENTER.
- Le tableau de bord entame la recherche des dispositifs Bluetooth à proximité, en affichant l'indication « Wait... » et en listant les dispositifs détectés.
- Une fois la phase de recherche terminée, tous les dispositifs détectés sont listés. À l'aide des boutons de navigation, sélectionner le dispositif souhaité et appuyer sur le bouton ENTER.
- L'afficheur visualise à droite l'indication « Pairing... » en attente de validation par le dispositif Bluetooth.
Si l'appariement du dispositif a réussi, l'afficheur visualise de nouveau la page du menu précédent. Autrement, l'indication « Pairing Error » s'affiche et la procédure d'appariement peut être répétée.



Attention

Ducati ne garantit pas la possibilité de connecter correctement au Ducati Multimedia System les navigateurs Bluetooth qui ne sont pas fournis avec les kits suivants :

- Kit système GPS Ducati Zumo 350
- Kit système GPS Ducati Zumo 390
- Kit système GPS Ducati Zumo 395



Remarques

Les kits Ducati mentionnés ci-dessus peuvent être achetés séparément chez un Concessionnaire ou un Centre service agréé Ducati.



Attention

Les constructeurs de dispositifs Headset Bluetooth pourraient apporter des modifications aux protocoles standard pendant le cycle de vie des dispositifs (Smartphone et Écouteurs).



Attention

Ducati n'a pas le contrôle sur ces modifications éventuelles et cela pourrait influencer sur les différentes fonctions des dispositifs Headset Bluetooth (partage de la Musique, reproduction multimédia, etc.) et sur certains types de Smartphone (en fonction des profils Bluetooth supportés). Par conséquent, Ducati ne garantit pas le reproduction multimédia pour :

- des écouteurs qui n'auraient pas été fournis avec le « Kit Ducati réf. 981029498 » ;
- des Smartphone qui ne supporteraient pas les profils Bluetooth requis (même si associés à des écouteurs fournis avec le « Kit Ducati réf. 981029498 »).



Attention

En cas de brouillages dus à des conditions du milieu extérieur particulières, le kit écouteurs Ducati réf. 981029498 offre la possibilité d'utiliser la fonction de partage de la musique en reproduction directement du casque du pilote au casque passager (pour plus d'informations, consulter le manuel des écouteurs fournis avec le kit Ducati réf. 981029498).



Remarques

Le kit Ducati réf. 981029498 peut être acheté séparément chez un Concessionnaire ou un Centre service agréé Ducati.

SETTING MENU - DDA

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

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « DDA » et appuyer sur le bouton ENTER.

Dans ce menu sont affichées les rubriques « Off », « On » et « Memory », tandis que sur le côté droit est indiqué l'état actuel de la fonction.

Sélectionner l'indication souhaitée et appuyer sur le bouton ENTER.

Remarques

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

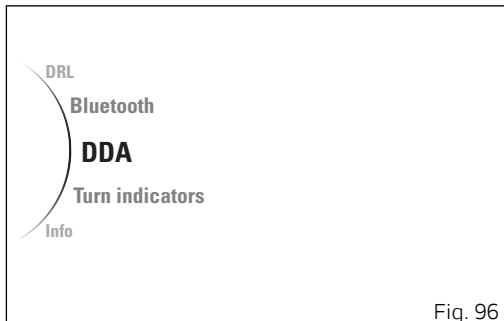


Fig. 96

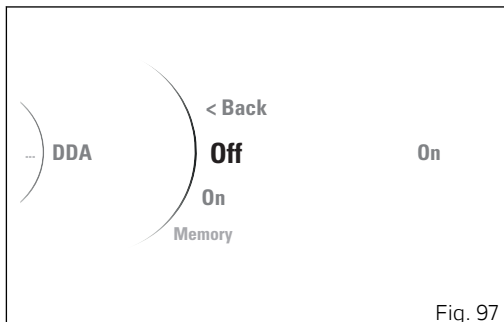


Fig. 97

Memory

Cette fonction permet d'afficher et effacer les données mémorisées par le DDA.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « DDA » et appuyer sur le bouton ENTER.
- Sélectionner l'option « Memory » et appuyer sur le bouton ENTER.

Si la mémoire est vide, l'indication « Empty » s'affiche à l'entrée dans la fonction. Autrement, l'état de la mémoire est affiché par pourcentage et barre de progression, ainsi que l'option « Erase ». Si la mémoire est pleine, l'indication « Full » s'affiche. Pour effacer toutes les données mémorisées, sélectionner l'option « Erase » et appuyer sur le bouton ENTER.

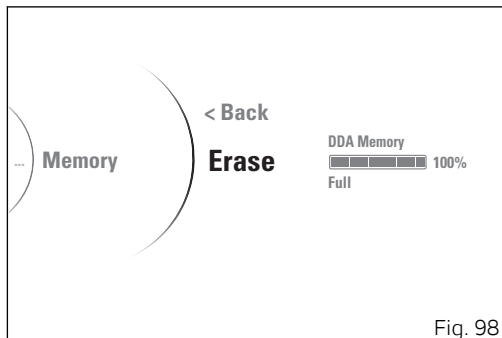


Fig. 98

SETTING MENU - Turn indicators

Cette fonction permet de configurer en mode automatique ou bien manuel le contrôle des clignotants.

La stratégie d'auto-extinction des clignotants repose sur le calcul de l'angle d'inclinaison, de la vitesse du motorcycle et de la distance parcourue.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Turn indicators » et appuyer sur le bouton ENTER.

Dans ce menu sont affichées les rubriques « Auto » et « Manual », tandis que sur le côté droit est indiqué l'état actuel de la fonction.

Sélectionner l'indication souhaitée et appuyer sur le bouton ENTER.

Remarques

En cas de coupure de l'alimentation, le mode « Auto » est automatiquement réglé.

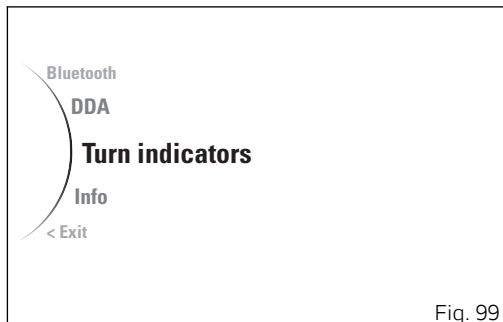


Fig. 99

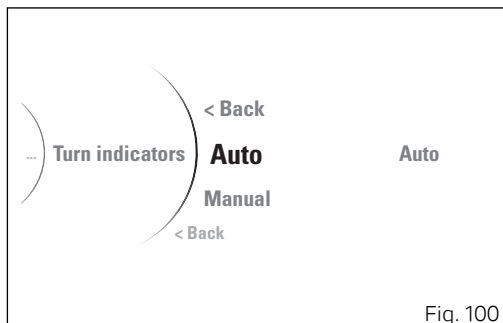


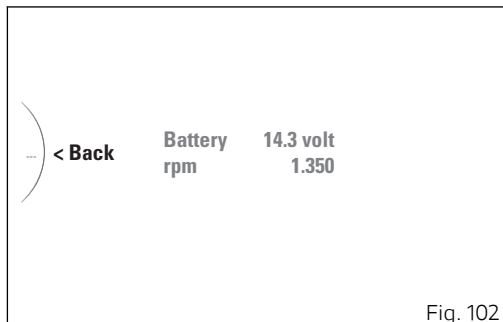
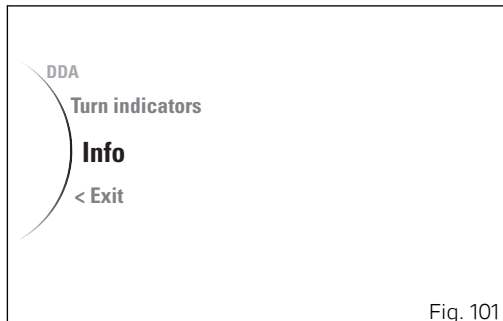
Fig. 100

SETTING MENU - Info

Cette fonction permet d'afficher la tension de la batterie et l'indication numérique des tours moteur.

- Entrer dans le SETTING MENU.
- À l'aide des boutons de navigation, sélectionner l'option « Info » et appuyer sur le bouton ENTER.
- L'afficheur visualise les informations sur la batterie et les tours moteur en format numérique.

Cette fonction n'autorise aucune modification d'aucune sorte. Appuyer sur le bouton ENTER pour quitter.



Temps au tour (LAP time)

Pour activer la fonction Lap, se référer au chapitre « SETTING MENU - Lap ».

Une fois la fonction Lap activée, dans la page-écran principale le chronomètre est affiché avec valeur 0'00.00 et le nombre de tours pour l'enregistrement du temps au tour.

Il est possible d'enregistrer un maximum de 30 tours et, pour chacun d'eux, le tableau de bord mémorise les paramètres suivants :

- temps mémorisé
- vitesse maximale atteinte
- nombre de tours maximum atteint
- angle d'inclinaison maximum
- angle d'embarquée maximum

Lorsque le 30ème tour est atteint, il n'est plus possible d'enregistrer d'autres tours : l'indication « Lap Full » est affichée.

Pour procéder à l'enregistrement d'autres tours, il est nécessaire d'annuler les temps au tour précédemment enregistrés, en se référant aux indications du chapitre « SETTING MENU - Lap ».

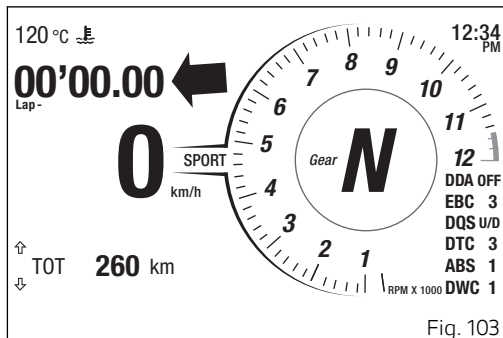


Fig. 103

Enregistrement temps au tour sans boîtier électronique GPS

Si aucun boîtier électronique GPS n'est présent sur la moto, une fois la fonction LAP activée, il est possible de démarrer le chronomètre et d'enregistrer les temps en appuyant sur le bouton FLASH :

- À la première pression sur le bouton FLASH, le chronomètre (qui est activé) et le nombre de tours clignotent pendant 1 seconde.
- Aux appuis ultérieurs sur le bouton FLASH, le temps et le tour que l'on vient d'enregistrer clignotent pendant 1 seconde et restent affichés pendant 5 secondes encore, à l'issue desquelles la fonction affiche de nouveau le chronomètre et le comptage des tours en progression.

Remarques

Le bouton FLASH n'est pas pris en compte s'il est appuyé dans les 5 secondes qui suivent l'enregistrement d'un nouveau tour.

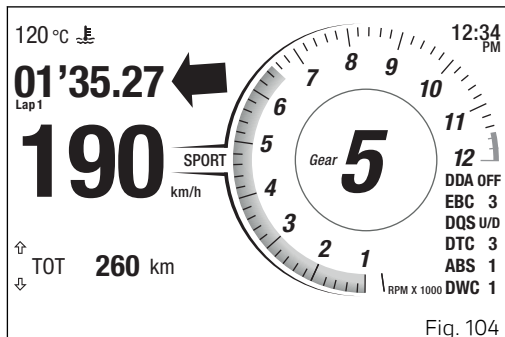


Fig. 104

Enregistrement temps au tour avec boîtier électronique GPS

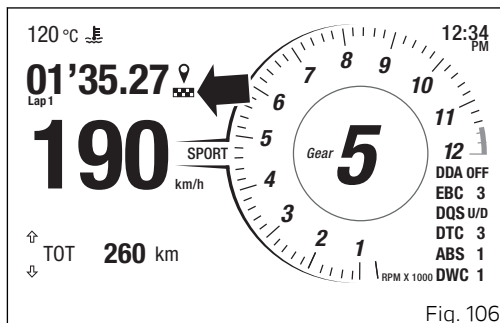
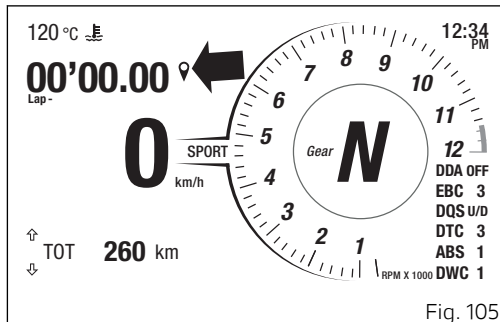
Si un boîtier électronique GPS est présent sur la moto, une fois la fonction LAP activée, l'enregistrement des temps est géré automatiquement par le tableau de bord.

En plus du chronomètre et du comptage des tours, l'afficheur visualise le symbole GPS (Fig. 105).

Au début du premier tour, appuyer sur le bouton FLASH pour démarrer le chronomètre : le chronomètre (qui est activé) et le nombre de tours clignotent pendant 1 seconde.

En même temps, le tableau de bord mémorise les coordonnées de la ligne d'arrivée grâce au boîtier électronique GPS et le logo « ligne d'arrivée » est activé (Fig. 106) : tous les tours suivants seront enregistrés directement par le tableau de bord et le bouton FLASH n'est plus utilisé pour gérer le chronomètre.

Chaque fois que l'on atteint la position de la ligne d'arrivée enregistrée par le tableau de bord, le temps et le tour que l'on vient d'enregistrer clignotent pendant 1 seconde et restent affichés pendant 5 secondes encore, à l'issue desquelles la fonction affiche de nouveau le chronomètre et le comptage des tours en progression.



Il est possible de modifier la position de la ligne d'arrivée en appuyant de nouveau sur le bouton FLASH : les temps suivants sont alors calculés en fonction des nouvelles coordonnées de la ligne d'arrivée.

Une fois la position de la ligne d'arrivée mémorisée, il ne sera plus possible de l'effacer manuellement de la mémoire du GPS. La seule solution est de s'éloigner de la ligne d'arrivée mémorisée d'au moins 15 km (9 mi).

Remarques

Chaque fois qu'un nouveau temps est enregistré, s'il est meilleur par rapport à ceux mémorisés auparavant, le chronomètre clignote rapidement pendant 6 secondes. Le meilleur temps n'est calculé que si au moins 2 tours ont été enregistrés.

Remarques

Lors de l'enregistrement d'un tour, si le temps dépasse 07'59.99, le chronomètre est remis à zéro et le comptage recommence.

Remarques

Le chronomètre est arrêté et remis à zéro dans les cas suivants :

- si, 5 secondes après le début de l'enregistrement du tour, la vitesse de la moto est égale à 0
- si, pendant l'enregistrement d'un temps, la moto est arrêtée
- si, pendant l'enregistrement, la vitesse descend au-dessous de 5 km/h (3 mph)

Remarques

S'il n'y a pas de tours enregistrés précédemment, le compteur de tours est affiché avec un tiret « Lap – ».

Remarques

Si la fonction LAP est activée, l'activation du lecteur audio (PLAYER ON) interrompt la fonction LAP en la mettant en mode OFF.



Remarques

Si le lecteur audio est allumé (PLAYER ON) et qu'on lit un morceau de musique sur son smartphone, l'activation de la fonction LAP arrête le morceau en reproduction, en mettant la fonction sur PLAYER OFF.

Infotainment

Si le boîtier électronique Bluetooth est installé, le symbole Bluetooth est affiché au tableau de bord. Le système infotainment dont le tableau de bord est équipé permet de gérer simultanément jusqu'à 4 dispositifs de type différent, connectés via Bluetooth : smartphone, interphone casque pilote, interphone casque passager, système GPS. Pour associer ou éliminer des dispositifs Bluetooth, se référer au chapitre « SETTING MENU - Bluetooth ». Une fois connectés, ils sont ainsi visualisés :

- 1) smartphone connecté ;
- 2) interphone casque pilote connecté ;
- 3) interphone casque passager connecté ;
- 4) interphone casque pilote connecté et interphone casque passager associé ;
- 5) interphone casque pilote associé et interphone casque passager connecté ;
- 6) interphone casque pilote et passager connectés ;
- 7) Navigateur Ducati connecté.

Les icônes sont affichées en bleu ciel si le dispositif correspondant est connecté, et en gris si le dispositif correspondant a été apparié mais non connecté.

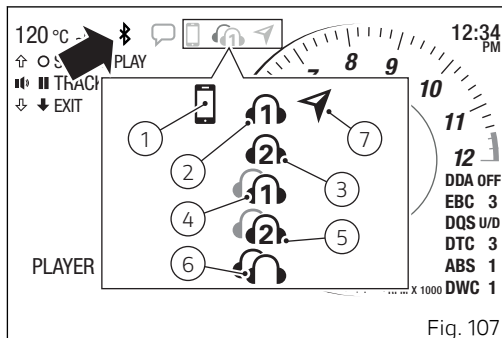


Fig. 107

Si un smartphone est connecté au tableau de bord, le système permet de gérer le lecteur audio et la liste des derniers appels. Se référer aux chapitres « PLAYER (OFF / ON) » et « LAST CALLS ».

Le tableau de bord se comporte de la façon suivante :

- Appel entrant
- Appel en cours
- Rappeler le dernier numéro
- Appel manqué
- Message/email reçu

Appel entrant

Quand on reçoit un appel, l'afficheur visualise :

- l'indication « ACCEPT » (A)
- le nom/numéro de la personne qui appelle (B)
- l'indication « DECLINE » (C)

En occasion d'un appel, appuyer sur le bouton UP pour répondre ou appuyer sur le bouton DOWN pour refuser l'appel.

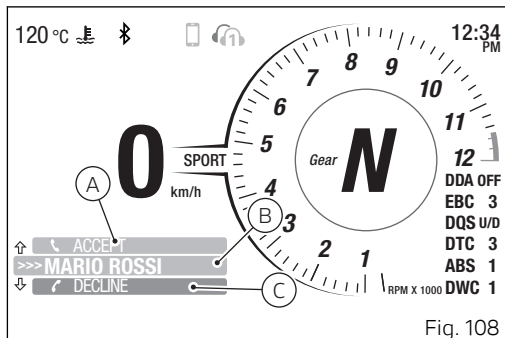


Fig. 108

Appel en cours

Pendant un appel, le tableau de bord affiche :

- l'indication « ACTIVE » (A)
- le nom/numéro de la personne qui appelle précédé par le symbole « >>> » (B) s'il s'agit d'un appel reçu, ou précédé par le symbole « <<< » s'il s'agit d'un appel effectué
- l'indication « END CALL » (C)

Pour terminer l'appel téléphonique appuyer sur le bouton DOWN.

Remarques

Si en plus du smartphone on connecte le casque interphone pilote aussi, la conversation téléphonique est reproduite directement par les écouteurs et le microphone du casque.

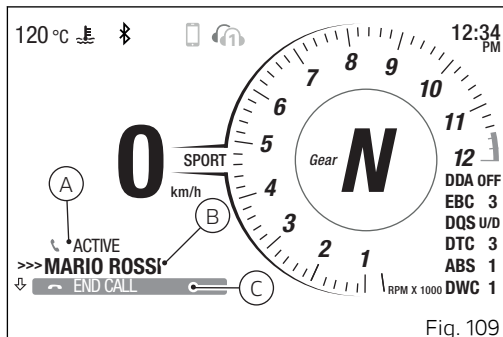


Fig. 109

Rappeler le dernier numéro

Quand un appel a été terminé, manqué ou refusé, le tableau de bord active pendant 5 secondes la fonction RECALL permettant de rappeler le dernier numéro.

Le tableau de bord affiche :

- l'indication « RECALL » (A)
- le nom/numéro de la personne qui appelle précédé par le symbole « <<< » s'il s'agit d'un appel effectué, ou précédé par le symbole « >>> » s'il s'agit d'un appel reçu (B)

En appuyant sur le bouton UP, on lance l'appel vers le nom/numéro affiché.

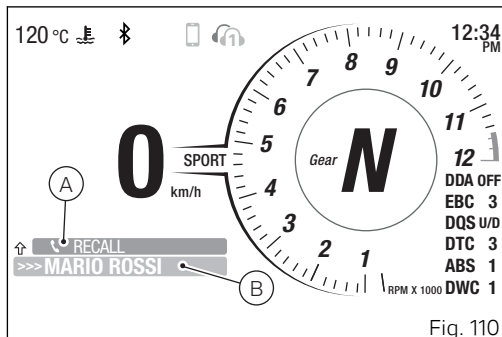


Fig. 110

Appel manqué

En cas d'appel manqué, l'afficheur visualise le symbole (A) pendant 60 secondes, dont les 3 premières secondes en mode clignotant.

Remarques

Le nombre des appels manqués n'est pas affiché.

Message/email reçu

En cas de message/email reçu, l'afficheur visualise le symbole (B) pendant 60 secondes, dont les 3 premières secondes en mode clignotant.

Remarques

Le nombre de messages ou email manqués n'est pas affiché.

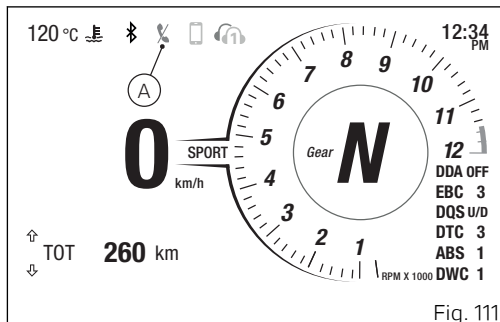


Fig. 111

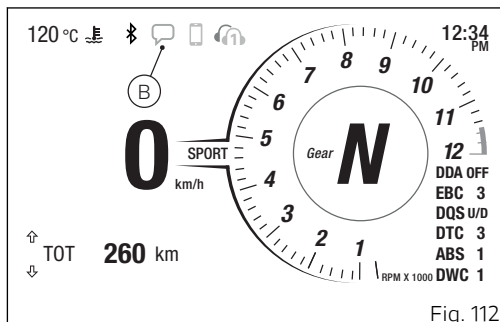


Fig. 112

Contrôle des feux

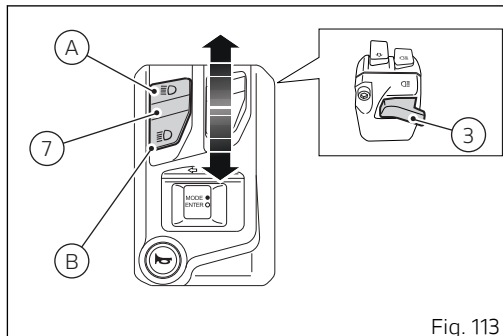
Feu de croisement / de route

À l'allumage du tableau de bord, les feux de croisement et de route restent éteints ; seulement les feux de position s'allument.

Suite au démarrage du moteur, le feu de croisement est allumé automatiquement. Il est possible de commuter de feu de croisement à feu de route et vice versa avec le bouton (7), positions (B) et (A), ou effectuer l'appel de phare avec le bouton (3). Si, lors de l'allumage du tableau de bord, le moteur ne démarre pas, il est toutefois possible d'activer les feux ou d'effectuer l'appel de phare.

Si dans les 60 secondes qui suivent l'allumage manuel du feu de croisement ou de route le moteur n'est pas démarré, les feux sont éteints.

Pour préserver la batterie de la moto, si pendant le démarrage du moteur les feux de croisement/feux de route éventuels sont allumés, le phare est automatiquement éteint et est activé de nouveau quand le moteur est en marche.



Feux DRL en mode « Auto » – seulement pour version avec feux DRL

Si les feux DRL ont été configurés sur « Auto » à l'aide de la fonction « DRL » dans le SETTING MENU (voir chapitre « SETTING MENU - DRL »), le tableau de bord gère automatiquement (en fonction de la lumière ambiante détectée) les feux DRL par rapport au feu de croisement :

- si le tableau de bord détecte une bonne condition de lumière ambiante (jour), les feux DRL sont allumés, tandis que le feu de croisement est éteint ;
- si le tableau de bord détecte une condition de lumière ambiante faible (nuit), les feux DRL sont éteints, tandis que le feu de croisement est allumé.

Quand les feux DRL sont réglés en mode AUTO, l'afficheur visualise le témoin indiqué dans la figure. Si les feux DRL ont été réglés en mode « Auto », en appuyant sur le bouton (5, Fig. 6) ils sont désactivés et la gestion des feux devient manuelle. En appuyant de nouveau sur le bouton (5, Fig. 6) les feux DRL se rallument avec la stratégie de gestion commutée sur « Manual ».

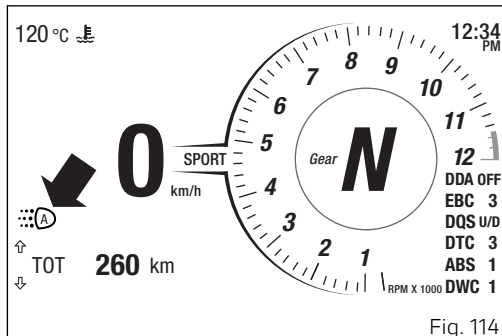


Fig. 114

Dans ce cas, la prochaine fois que le tableau de bord est allumé, les feux DRL sont de nouveau réglés sur le mode « Auto ».

Attention

L'utilisation des feux DRL en mode « Auto » quand les conditions de luminosité sont faibles, surtout en présence de brouillard et de nébulosité, peut mettre en péril la sécurité. Dans ce cas, Ducati conseille d'activer manuellement le feu de croisement.

Feux DRL en mode « Manual » – seulement pour version avec feux DRL

Si les feux DRL se trouvent dans ce mode, parce qu'il a été réglé à l'aide de la fonction « DRL » dans le SETTING MENU, à l'allumage du tableau de bord, les feux DRL ne changent pas leur état.

Pour éteindre et allumer les feux DRL, il faut utiliser le bouton (5, Fig. 6).



Attention

L'utilisation des feux DRL en condition de luminosité très faible (obscurité) risque de compromettre la visibilité de conduite et d'éblouir ceux qui procèdent en sens inverse de la marche.



Remarques

L'utilisation des feux DRL pendant le jour améliore la visibilité par rapport au feu de croisement.

Clignotants

Le tableau de bord gère les clignotants en mode manuel ou automatique selon la programmation effectuée via la fonction « Turn indicators » dans le SETTING MENU (voir chapitre « SETTING MENU - Turn indicators »). Les clignotants sont activés à l'aide de la position relative du bouton (4, Fig. 6).

Désactivation manuelle : après avoir activé l'un des deux clignotants, il est possible de les désactiver à l'aide du bouton (4, Fig. 6).

Désactivation automatique : les clignotants s'éteignent automatiquement une fois le changement de direction effectué ; ce dernier est détecté en fonction de la vitesse du motorcycle, de l'angle d'inclinaison et, en général, par le biais de l'analyse de la dynamique du motorcycle.

Au cas où, avec l'indicateur de direction activé, le bouton d'activation du clignotant serait de nouveau actionné, les fonctions de désactivation automatique seront réinitialisées.



Attention

Les systèmes de désactivation automatique sont des systèmes d'assistance à la disposition du pilote, c'est-à-dire, ils aident le pilote à gérer les clignotants afin que leur utilisation soit la plus aisée et confortable possible. Ces systèmes ont été développés pour fonctionner dans la plupart des manœuvres de conduite, mais cela n'empêche pas que le pilote soit tenu de toute façon à prêter la plus grande attention au fonctionnement des clignotants (en les activant ou en les désactivant manuellement si nécessaire).

Fonction Hazard (4 Clignotants)

La fonction Hazard permet d'activer simultanément les quatre clignotants afin de signaler une condition de détresse.

Cette fonction est activée par l'appui sur le bouton (6, Fig. 6).

Si la fonction Hazard est active, les quatre clignotants vont clignoter en même temps, ainsi que les témoins présents sur le tableau de bord.

Si la fonction Hazard a été activée lors de l'allumage du tableau de bord, la fonction reste active lorsque ce dernier est éteint : elle s'éteint automatiquement après 120 minutes.

La moto à l'arrêt, il est impossible d'activer la fonction Hazard.

Remarques

Si le tableau de bord est allumé alors que la fonction « Hazard » est active, elle reste active.

Remarques

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

Remarques

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

Fonction Parking

Chaque fois que le tableau de bord est éteint, les feux de stationnement peuvent être activés en maintenant longtemps enfoncé le bouton (4, Fig. 6) en position de clignotant gauche.

La durée maximale d'activation des feux de stationnement, après l'extinction du tableau de bord, est de 20 secondes.

Indication mode feux DRL

Cette fonction est disponible seulement si les feux DRL ont été installés et elle indique si les feux DRL ont été réglés sur le mode « AUTO ».

À l'aide de la fonction DRL dans le SETTING MENU, il est possible de modifier le mode de contrôle des feux DRL (voir chapitre « SETTING MENU - DRL »).

Quand les feux DRL sont en mode « AUTO », le tableau de bord affiche le témoin indiqué dans la figure.

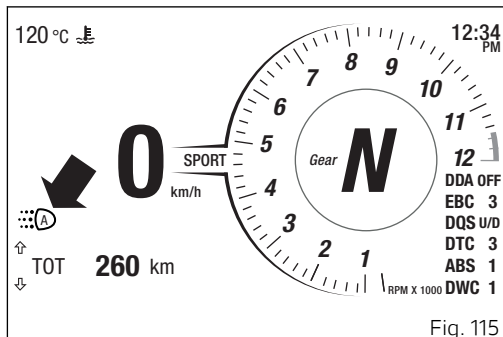


Fig. 115

Indication état béquille latérale

En cas de béquille latérale dépliée/baissée le tableau de bord visualise sur l'afficheur l'icône « SIDE STAND » sur fond rouge.

Si le tableau de bord ne reçoit pas l'état de la béquille latérale, l'icône « SIDE STAND » clignote pour signaler un état non défini.

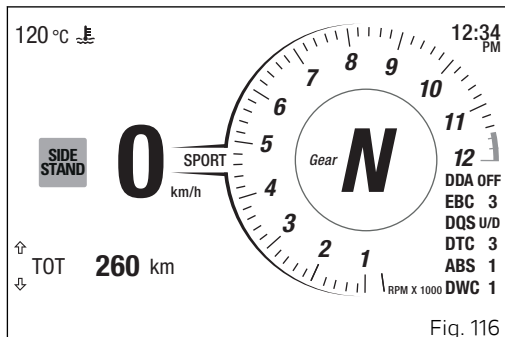


Fig. 116

Indication entretien (SERVICE)

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

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

Les types d'interventions d'entretien sont affichés dans la zone indiquée dans la figure, à savoir :

- OIL SERVICE compte à rebours
- DESMO SERVICE compte à rebours
- ANNUAL SERVICE compte à rebours
- OIL SERVICE
- DESMO SERVICE
- ANNUAL SERVICE

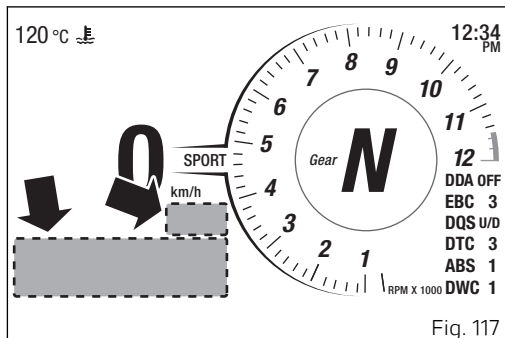


Fig. 117

OIL SERVICE countdown, ANNUAL SERVICE countdown, DESMO SERVICE countdown
 Lorsque les seuils service s'approchent, le tableau de bord active à chaque allumage de la moto les indications suivantes couleur jaune pendant 5 secondes :

- OIL SERVICE compte à rebours (A) s'active quand 1 000 km (621 milles) restent à la révision à effectuer pour OIL SERVICE.
- ANNUAL SERVICE compte à rebours (B) s'active quand 30 jours restent à la révision à effectuer pour ANNUAL SERVICE.
- DESMO SERVICE compte à rebours (C) s'active quand 1 000 km (621 milles) restent à la révision à effectuer pour DESMO SERVICE.

Il est possible d'afficher les échéances des services à l'aide de la fonction « Service » dans le SETTING MENU (voir chapitre « SETTING MENU - Service »).

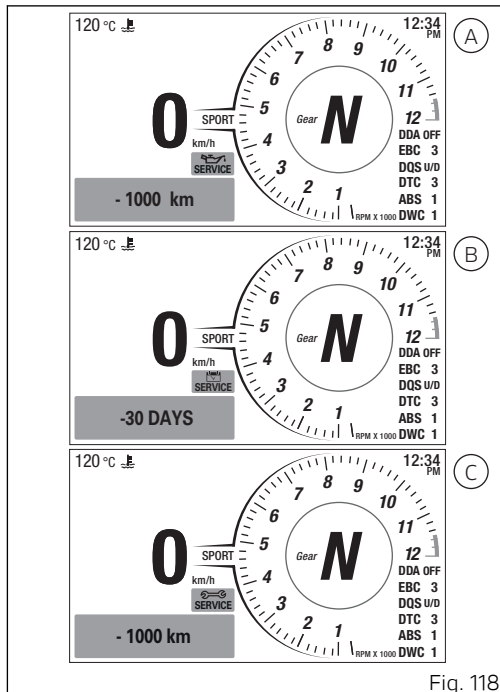


Fig. 118

OIL SERVICE, ANNUAL SERVICE, DESMO SERVICE

Le seuil de l'intervention d'entretien atteint, la signalisation relative au type de service nécessaire est activée :

- OIL SERVICE (A) ;
- ANNUAL SERVICE (B) ;
- DESMO SERVICE (C).

L'indication de couleur rouge reste active jusqu'à la remise à zéro qui devra être effectuée par un Centre service agréé Ducati lors de l'entretien.

Il est possible d'afficher les échéances des services à l'aide de la fonction « Service » dans le SETTING MENU (voir chapitre « SETTING MENU - Service »).

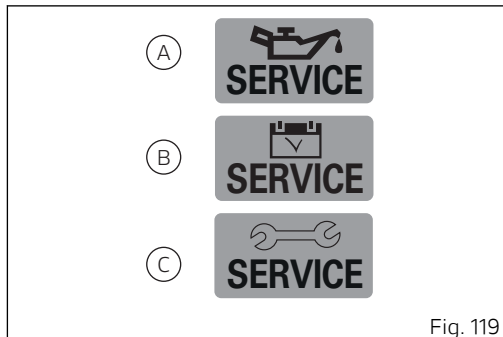


Fig. 119

Indication des erreurs

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

En présence d'une ou plusieurs erreurs, à l'allumage de la moto, le tableau de bord affiche le témoin « MIL » (A) qui s'allume pour des erreurs liées directement à la Centrale Commande Moteur, ou bien le témoin « Erreur Générique » (B) pour toutes les autres erreurs.

Si pendant le fonctionnement normal du motorcycle, il y a l'activation d'une erreur, le tableau de bord affiche le témoin « MIL » (A) qui s'allume ou bien le témoin « Erreur Générique » (B).

Attention

Quand une ou plusieurs erreurs sont affichées, toujours s'adresser à un Concessionnaire ou à un Centre service agréé Ducati.

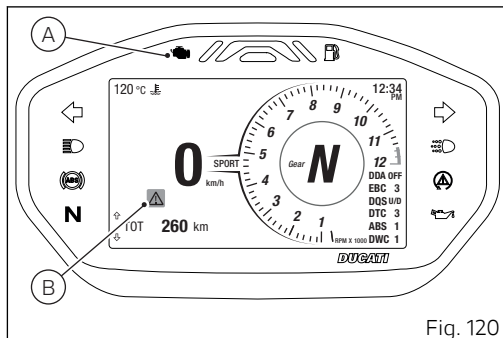


Fig. 120

Avertissements et alarmes

Le tableau de bord maîtrise un nombre d'avertissement et alarmes pour livrer des informations utiles au pilote dans l'emploi de sa moto.

À l'allumage, s'il y a des signalisations actives, le tableau de bord affiche l'indication des avertissements ou alarmes présents : pendant les 5 premières secondes en grand format, puis en petit format.

En présence de plusieurs avertissements ou alarmes actifs, ils sont affichés l'un après l'autre toutes les 3 secondes.

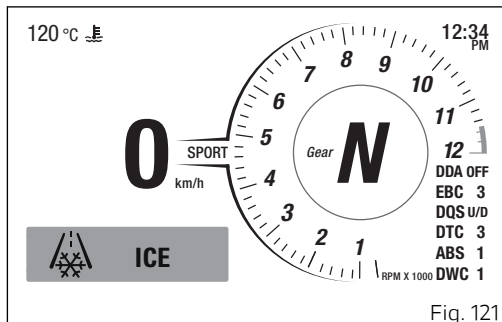


Fig. 121

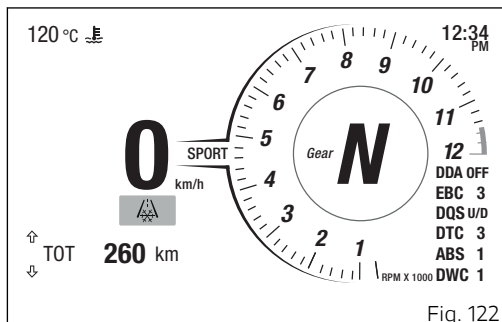


Fig. 122

ICE

Cet avertissement signale qu'il y a risque de verglas sur la chaussée à cause d'une température très basse.

Son activation a lieu lorsque le tableau de bord détecte une température de 4 °C (39 °F) ou inférieure. La désactivation a lieu lorsque la température augmente jusqu'à atteindre 6 °C (43 °F).

Attention

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

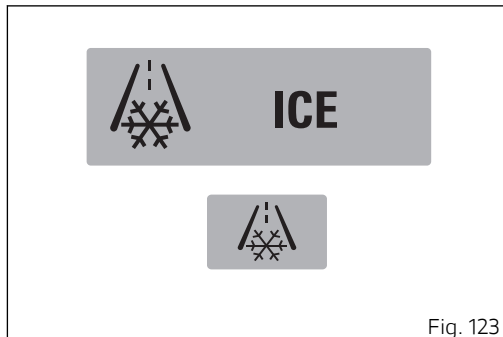


Fig. 123

LOW BATTERY

Cet avertissement indique que le niveau de tension de batterie du motorcycle est faible.

L'activation est effectuée quand la tension de la batterie est inférieure ou égale à 11,0 volts.



Remarques

Dans ce cas, Ducati recommande de recharger la batterie dès que possible au moyen de l'instrument spécial.

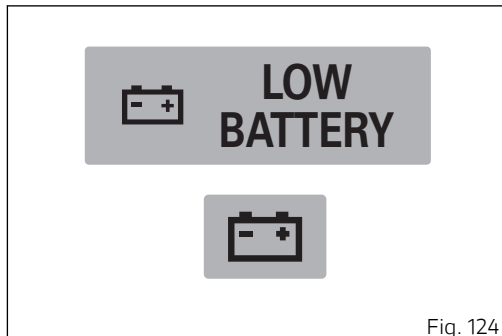


Fig. 124

INSERT DATE

Cet avertissement indique qu'il est nécessaire de saisir la date à l'aide de la fonction « Date and Clock » dans le SETTING MENU (voir chapitre « SETTING MENU - Date and Clock »).

DDA FULL

Cet avertissement indique que la mémoire du DDA est pleine et donc qu'il n'est plus possible d'enregistrer d'autres données (voir chapitre « SETTING MENU - DDA »).

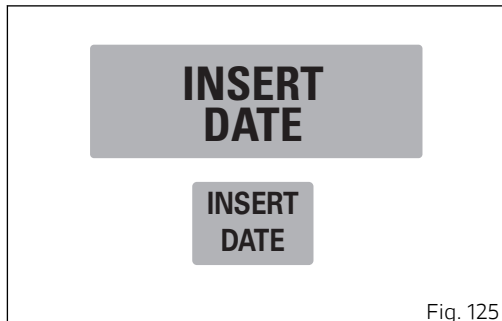


Fig. 125

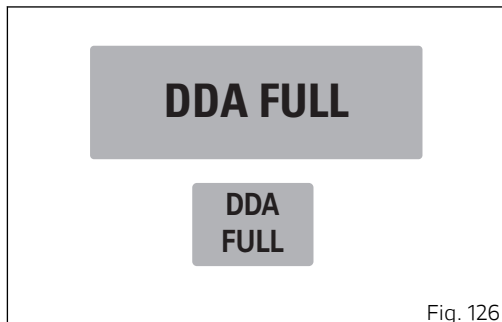


Fig. 126

ABS FRONT ONLY

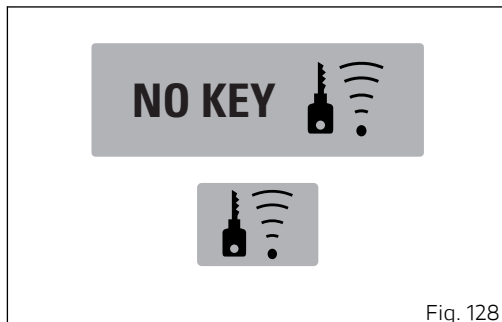
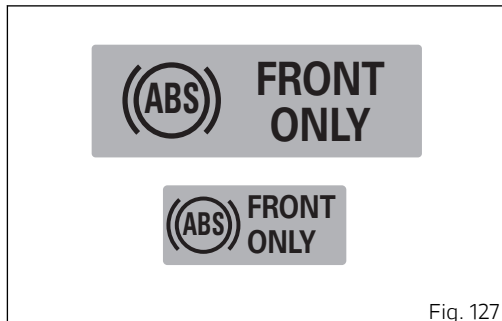
Cet avertissement indique qu'il faut conduire avec prudence parce qu'on est en train d'utiliser un réglage de l'ABS contrôlant seulement le freinage de la roue avant.

Attention

Dans ce cas, Ducati recommande de prêter une attention particulière à la conduite et à la façon avec laquelle on effectue le freinage.

NO KEY

Cet avertissement indique que la clé n'a pas été reconnue.



Clés

La moto est livrée avec 2 clés.

Elles contiennent le « code du système antidémarrage électronique ».

Les clés sont celles d'usage habituel et servent pour :

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

Attention

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

Double des clés

Quand le client nécessite de clés supplémentaires, il doit s'adresser au réseau d'assistance Ducati et porter avec lui toutes les clés dont il dispose. Le réseau d'assistance Ducati effectuera le stockage en mémoire de toutes les clés neuves et de celles qui sont déjà en possession du Client. Le réseau d'assistance Ducati, pourra demander au client de démontrer d'être le propriétaire du motorcycle. Les codes des clés non présentées au moment de la procédure de mémorisation, sont effacés de la mémoire, ceci pour garantir que les clés

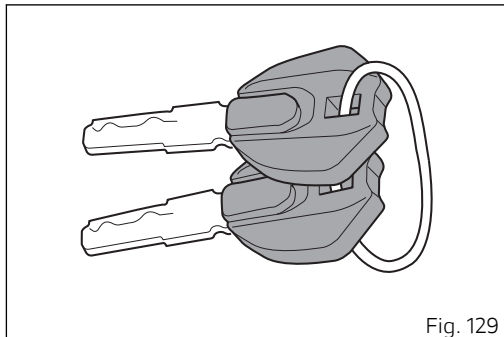


Fig. 129

éventuellement égarées ne soient plus à même de démarrer le moteur.

Remarques

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

Le système antidémarrage électronique (immobilizer)

Pour augmenter la protection contre le vol, la moto est dotée d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER) qui s'active automatiquement chaque fois que l'on éteint le tableau de bord.

Chaque clé contient, dans la poignée, un dispositif électronique qui a la fonction de moduler le signal émis au moment du démarrage depuis une antenne spéciale incorporée dans le commutateur.

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

Débloquage du véhicule avec le PIN CODE

En cas de dysfonctionnement du système de reconnaissance de la clé ou de dysfonctionnement de la clé, le tableau de bord permet à l'utilisateur de saisir son propre PIN CODE pour le débloquage momentané du véhicule.

Si la fonction Pin Code est active, le tableau de bord affiche l'indication « Insert Pin » et à côté les espaces pour insérer les quatre chiffres du code Pin à saisir : « 0 » et « - - - ».

Saisie du code :

- à l'aide des boutons UP et DOWN il est respectivement possible d'augmenter ou de diminuer d'une unité la valeur de « 0 » à « 9 » ;
- appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer le chiffre et passer au suivant ;
- répéter la procédure jusqu'à la saisie du quatrième chiffre.

Après avoir saisi le quatrième et dernier chiffre, en appuyant sur le bouton ENTER le tableau de bord se comporte comme suit :

- s'il y a un problème durant la vérification du code pin, le tableau de bord affiche l'indication

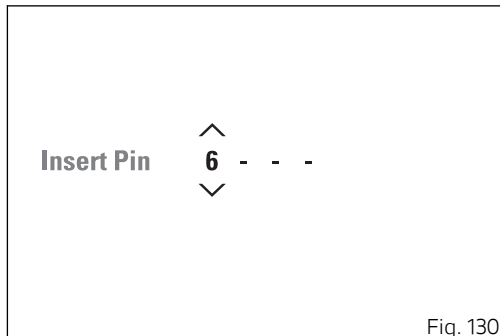


Fig. 130

- « Error » pendant 2 secondes, puis la page-écran standard s'affiche.
- si le code pin n'est pas correct, le tableau de bord affiche l'indication « Wrong » pendant 2 secondes et par la suite il revient à l'affichage précédent, ce qui permet d'effectuer une nouvelle tentative de saisie du code.
- si le code pin est correct, le tableau de bord affiche l'indication « Correct » pendant 2 secondes, puis il passe à la page-écran standard.



Important

Dans le cas où il serait nécessaire d'exécuter cette procédure pour démarrer le motorcycle, il faut s'adresser au plus tôt à un Centre service agréé Ducati pour résoudre le problème.

Commandes pour la conduite

Position des commandes pour la conduite du motorcycle



Attention

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

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

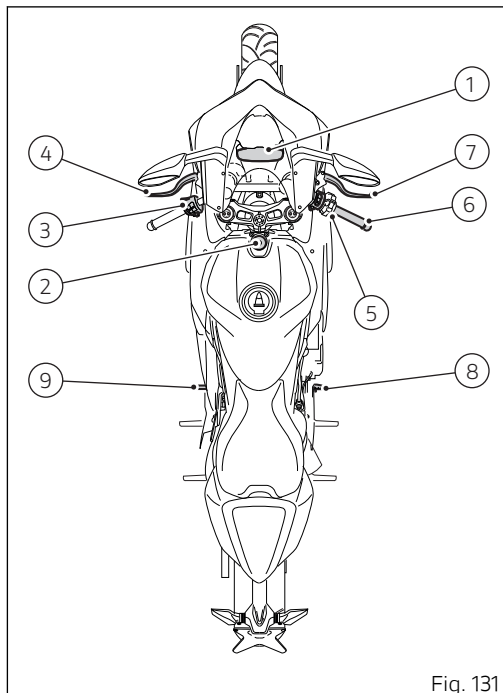


Fig. 131

Commutateur d'allumage et antivol de direction

Il se trouve devant le réservoir et a trois positions :

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



Remarques

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

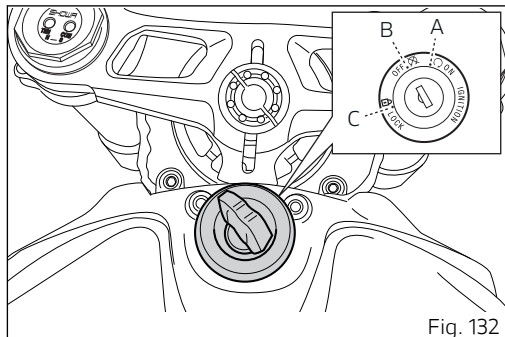


Fig. 132

Commutateur gauche

- 1) Inverseur des feux à deux positions :
position ☞ = feu de croisement allumé (A) ;
position ☜ = feu de route allumé (B) ;
- 2) Bouton ☞☜ = appel de phare (FLASH) et
commande tableau de bord (C).
- 3) Bouton de commande tableau de bord position
UP « ▲ » et position DOWN « ▼ » ;
- 4) Bouton ☞☜ = clignotant de direction à trois
positions :
position centrale = éteint ;
position ☞ = changement de direction à
gauche ;
position ☜ = changement de direction à
droite.
Pour désactiver le clignotant, appuyer sur le
bouton de commande une fois qu'il est revenu
au centre.
- 5) Bouton ☞☜☞☜ = avertisseur sonore.

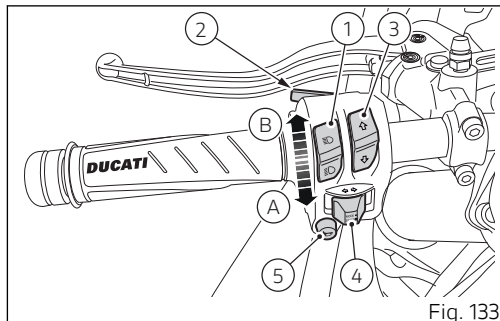


Fig. 133

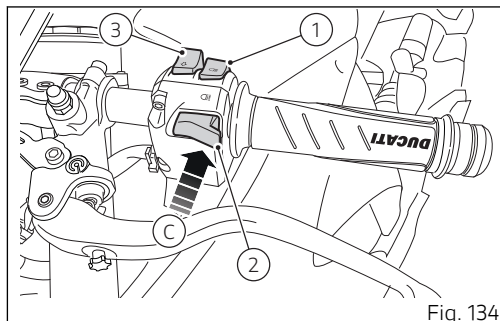


Fig. 134

Levier de commande embrayage

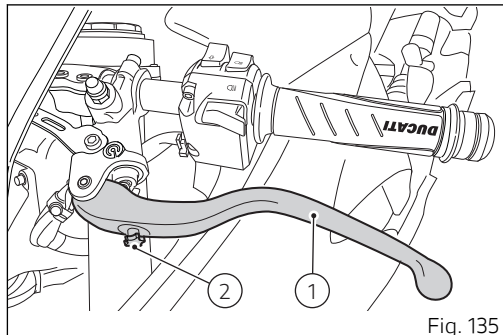
Le levier (1) qui commande le débrayage est équipé d'une molette (2) pour le réglage de la distance entre le levier et la poignée sur le demi-guidon. La distance du levier est réglée par 10 déclics de la molette (2). Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée. Tourner la molette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour rapprocher le levier. L'actionnement du levier (1) désaccouple la transmission du mouvement (moteur) à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante pendant la conduite de la moto, notamment au démarrage.

Attention

Le levier d'embrayage doit être réglé motorcycle arrêté.

Important

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



Remarques

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

Commutateur droit

- 1) Contacteur rouge ALLUMAGE / EXTINCTION.
- 2) Bouton feux DRL.
- 3) Bouton hazard.

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

position en haut : ARRÊT MOTEUR ;
position centrale : ACTIVATION MOTEUR ;
poussé vers le bas : DÉMARRAGE MOTEUR.

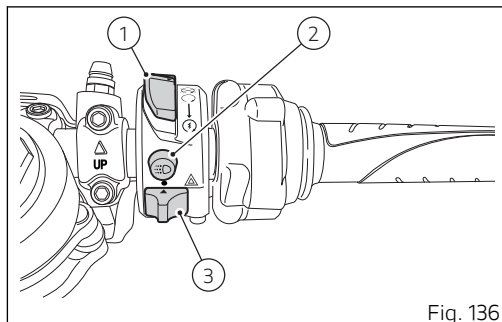


Fig. 136

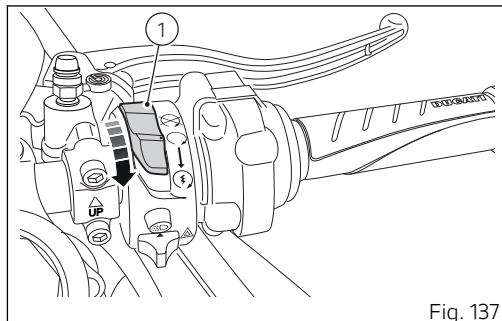


Fig. 137

poignée commande des gaz

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

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

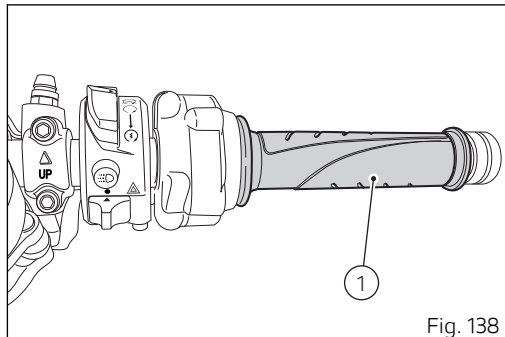


Fig. 138

Levier commande frein avant

Pour actionner le frein avant, tirer le levier (1) vers la poignée des gaz. Un effort minimum de la main suffit pour actionner ce dispositif car son fonctionnement est hydraulique.

Le levier de commande (1) est doté d'une molette (2) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée sur le demi-guidon.

La distance du levier est réglée par 10 déclics de la molette (2). Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée des gaz. Tourner la molette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour rapprocher le levier.

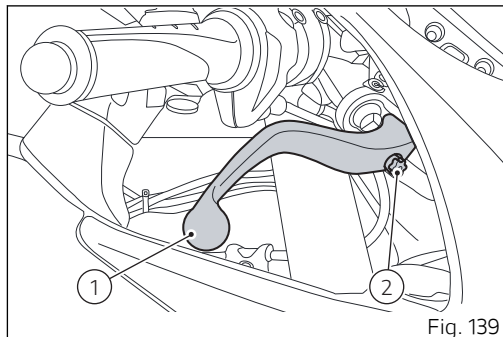


Fig. 139

Pédale de commande frein arrière

Pour actionner le frein arrière, pousser la pédale (1) vers le bas avec le pied.

Le circuit de commande est de type hydraulique.

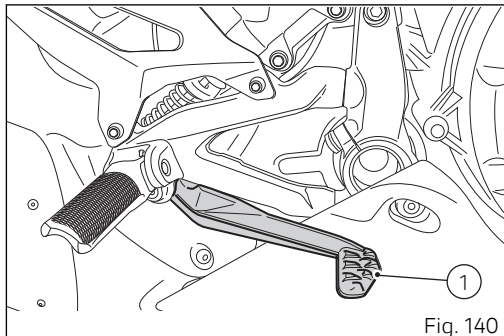


Fig. 140

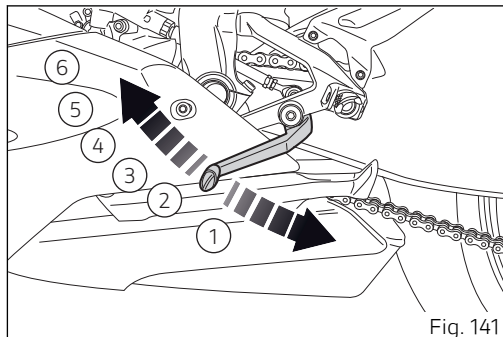
Sélecteur de vitesse

Le sélecteur de vitesse a une position centrale de repos N entre la première et la deuxième vitesse, avec retour en arrière automatique ; cette condition est signalée par l'allumage du témoin N sur le tableau de bord.

La pédale peut être déplacée :

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

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



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

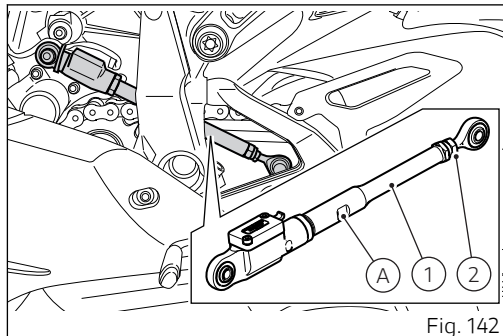
En fonction du style de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position du sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière par rapport au repose-pied correspondant.

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

Sélecteur de vitesse

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

Tourner la tringle (1) en intervenant sur la partie hexagonale avec une clé anglaise jusqu'à ce que le sélecteur de vitesse soit dans la position voulue. Serrer l'écrou (2) contre la tringle.



Pédale de commande frein arrière

Desserrer le contre-écrou (4).

Tourner la vis (3) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position souhaitée. Serrer le contre-écrou (4).

En appuyant d'une main sur la pédale (5), vérifier la présence d'un jeu d'environ $1,5 \pm 2$ mm avant d'entamer l'action de freinage.

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

Attention

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

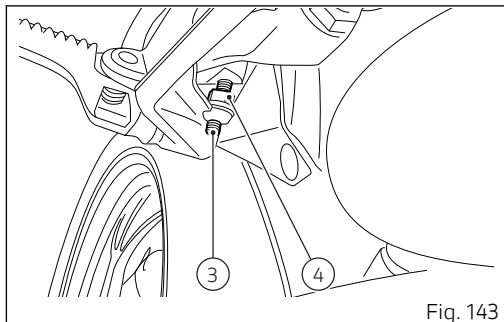


Fig. 143

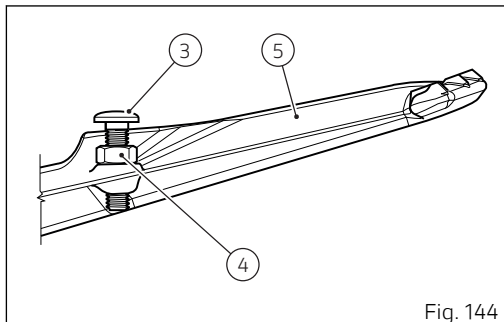


Fig. 144

Éléments et dispositifs principaux

Position sur le motorcycle

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

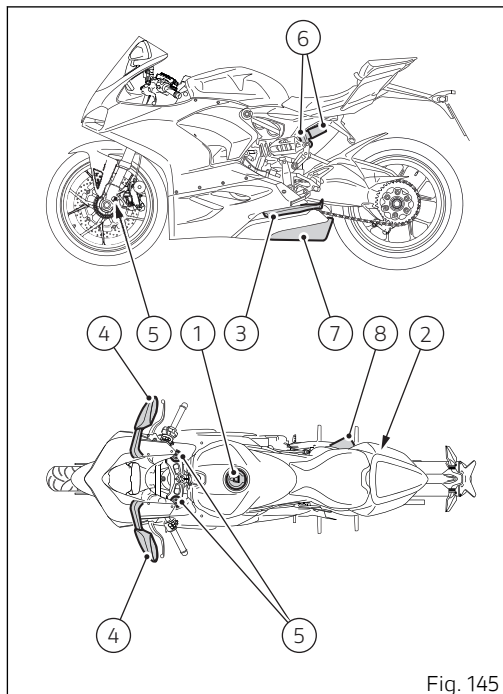


Fig. 145

Bouchon réservoir de carburant

Ouverture

- Lever le couvercle (1) de protection et introduire la clé dans la serrure ;
- Tourner la clé d'un quart de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure ;
- Soulever le bouchon réservoir (2).

Fermeture

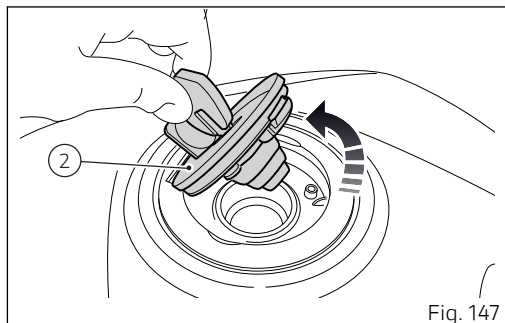
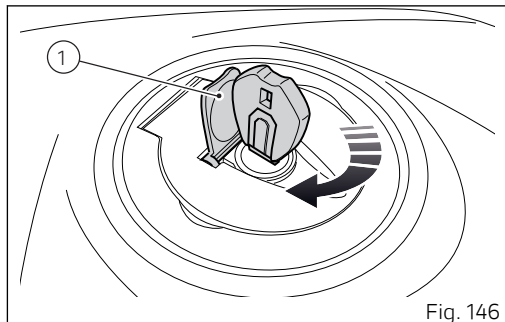
- Refermer le bouchon (2) avec la clé insérée et l'emboîter dans son logement ;
- Extraire la clé et refermer le couvercle (1) de protection de la serrure.

Remarques

Le bouchon ne peut être fermé que clé installée.

Attention

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

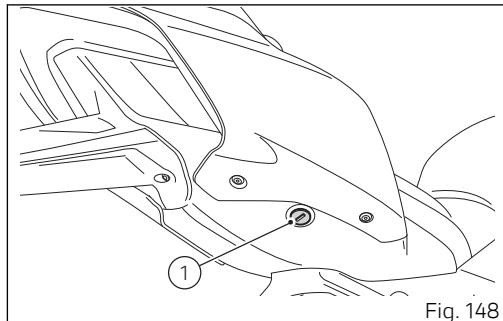


Dépose et repose des selles

En actionnant la serrure (1), il est possible de déposer la selle passager (2) et d'accéder à la cuve corps de selle.

Dépose de la selle passager

- Introduire la clé dans la serrure (1) ;
- Tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'au déclic du crochet de la selle passager (2) ;
- Sortir la selle passager (2) vers la partie avant du véhicule jusqu'à la libérer.



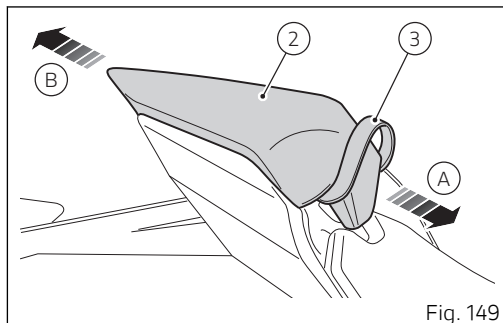
Repose de la selle passager

- Avant de procéder à la repose de la selle passager (2), s'assurer que la ceinture passager (3) est correctement positionnée.
- Faire coulisser la selle passager (2) du côté avant (A) du véhicule vers l'arrière (B), jusqu'au déclic du crochet.



Attention

Pour fermer le cover selle l'introduire du côté avant du motocycle et le faire coulisser vers l'arrière jusqu'à entendre le déclic d'accrochage.



Dépose de la selle pilote

- À l'aide de la clé Allen présente dans la cuve corps de selle, desserrer les deux vis (4) sur les deux côtés de la selle pilote (5) ;
- Sortir la selle vers la partie arrière du motorcycle.

Repose de la selle pilote

- Reposer la selle pilote (5) en insérant d'abord la partie avant, puis en appuyant la partie arrière ;
- Soulever les bords arrière de la selle et la fixer en serrant les vis (4).
- Vérifier le montage correct de la selle pilote en en soulevant la partie avant.

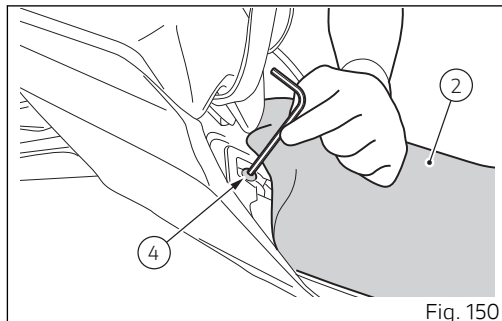


Fig. 150

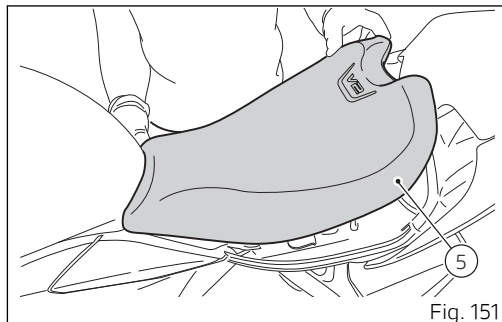


Fig. 151

Béquille latérale

Important

Utiliser la béquille latérale pour soutenir le motocycle seulement pour de courtes haltes. Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifier que la surface d'appui est solide et plane.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé. Si le terrain est en pente, toujours garer le motocycle avec sa roue arrière sur le côté aval.

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

Pour ramener la béquille en position de « repos » (position horizontale), incliner le motocycle à droite en levant la béquille (1) avec le dessus du pied en même temps.

Pour assurer un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il est nécessaire de la débarrasser de toute crasse et de lubrifier tous

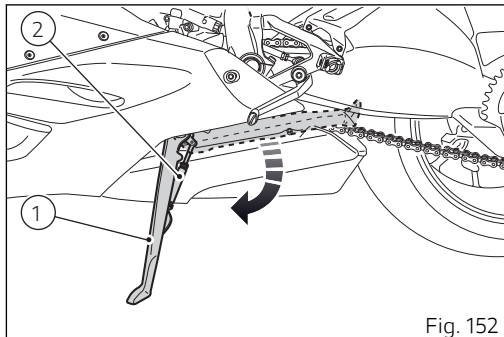


Fig. 152

les points soumis au frottement avec de la graisse SHELL Alvania R3.

Attention

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

Remarques

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



Remarques

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort.

Boîtier électronique bluetooth

Il est possible d'installer sur le motorcycle un boîtier électronique bluetooth qui fait fonction de « pont » entre les différents dispositifs électroniques supportés et qui utilisent une interface de communication bluetooth.

Le boîtier électronique Bluetooth, non installé sur ce véhicule, peut être acheté chez un Concessionnaire ou un Centre service agréé Ducati.

Attention

Les constructeurs de dispositifs Headset Bluetooth pourraient apporter des modifications aux protocoles standard pendant le cycle de vie des dispositifs (Smartphone et Écouteurs).

Attention

Ducati n'a pas le contrôle sur ces modifications éventuelles et cela pourrait influencer sur les différentes fonctions des dispositifs Headset Bluetooth (partage de la Musique, reproduction multimédia, etc.) et sur certains types de Smartphone (en fonction des profils Bluetooth supportés). Par conséquent, Ducati ne garantit pas le reproduction multimédia pour :

- des écouteurs qui n'auraient pas été fournis avec le « Kit Ducati réf. 981029498 » ;
- des Smartphone qui ne supporteraient pas les profils Bluetooth requis (même si associés à des écouteurs fournis avec le « Kit Ducati réf. 981029498 »).

Attention

En cas de brouillages dus à des conditions du milieu extérieur particulières, le kit écouteurs Ducati réf. 981029498 offre la possibilité d'utiliser la fonction de partage de la musique en reproduction directement du casque du pilote au casque passager (pour plus d'informations, consulter le manuel des écouteurs fournis avec le kit Ducati réf. 981029498).



Remarques

Le kit Ducati réf. 981029498 peut être acheté séparément chez un Concessionnaire ou un Centre service agréé Ducati.

Vérifiez que votre smartphone supporte les profils suivants :

- Profil MAP : pour l'affichage correct des notifications SMS et MMS ;
- Profil PBAP : pour l'affichage correct des données contenues dans le répertoire du Smartphone.



Attention

Ducati ne garantit pas la possibilité de connecter correctement au Ducati Multimedia System les navigateurs Bluetooth qui ne sont pas fournis avec les kits suivants :

- Kit système GPS Ducati Zumo 350
- Kit système GPS Ducati Zumo 390
- Kit système GPS Ducati Zumo 395



Remarques

Les kits Ducati mentionnés ci-dessus peuvent être achetés séparément chez un Concessionnaire ou un Centre service agréé Ducati.

Amortisseur de direction

Il est positionné devant le guidon et il est fixé au té supérieur.

Il augmente la précision et la stabilité de la direction en améliorant la conduite de la moto dans toutes les conditions.

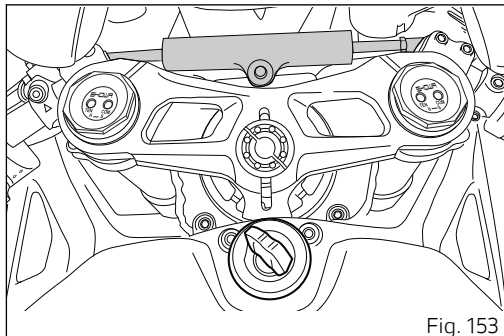


Fig. 153

Réglage de la fourche avant

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

Le réglage s'effectue au moyen des éléments extérieurs à vis.

- 1) Pour modifier le frein hydraulique en détente (1) ;
- 2) pour modifier le frein hydraulique en compression (2) ;
- 3) pour modifier la précharge des ressorts intérieurs (3).

Placer le motorcycle sur la béquille latérale, en veillant à ce qu'il soit parfaitement stable.

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

À l'aide d'un tournevis à tête plate tourner l'élément de réglage (2) placé sur l'extrémité en tête de chaque tube de fourche, pour intervenir sur le frein hydraulique en compression.

En serrant la vis de réglage à fond jusqu'à la bloquer, on obtient la position « 0 » (totalement fermée) qui correspond à l'effet d'amortissement maximum.

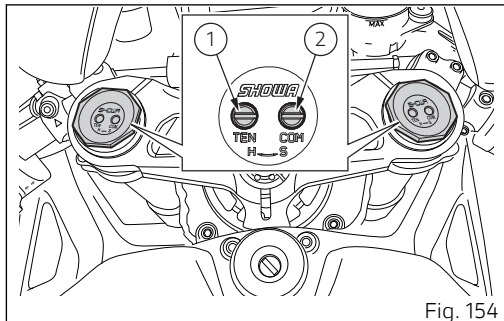


Fig. 154

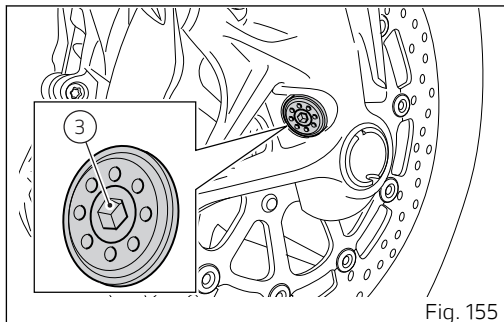


Fig. 155

Pour modifier la précharge du ressort intérieur de chaque tube, tourner l'élément de réglage à tête hexagonale (3), à l'aide d'une clé à six pans, à partir de la position totalement ouverte (sens inverse des aiguilles d'une montre).

Tarage standard :

- détente : à partir de la position totalement fermée, ouvrir de 5.5 tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur les deux tubes ;
- compression : à partir de la position totalement fermée, ouvrir de 7 tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur les deux tubes ;
- précharge du ressort : 7 tours à partir de la position totalement ouverte.

Tarage recommandé pour l'usage sur piste :

- détente : à partir de la position totalement fermée, ouvrir de 2.5 tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur les deux tubes ;
- compression : à partir de la position totalement fermée, ouvrir de 1 tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur les deux tubes ;
- précharge du ressort : 6 tours à partir de la position totalement ouverte.



Attention

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

Réglage de l'amortisseur arrière

L'amortisseur arrière est doté de commandes permettant d'adapter l'assiette du motorcycle aux conditions de charge.

L'élément de réglage (1) placé au niveau de la fixation avant de l'amortisseur au demi-carter règle le frein hydraulique en détente (retour).

L'élément de réglage (2) placé sur le vase d'expansion de l'amortisseur règle le frein hydraulique en compression.

Les bagues (3) règlent la précontrainte du ressort extérieur de l'amortisseur.

Pour modifier la précontrainte du ressort desserrer la bague supérieure de blocage. EN VISSANT ou EN DÉVISSANT l'écrou annulaire inférieur on AUGMENTE ou on RÉDUIT la précharge.

Une fois la précontrainte réglée, serrer la bague supérieure de blocage.

En tournant les éléments de réglage (1) et (2) complètement dans le sens des aiguilles d'une montre, on obtient la condition totalement fermée. Tarage standard :

- détente (1) : à partir de la position totalement fermée, ouvrir de 13 déclics dans le sens inverse des aiguilles d'une montre ;

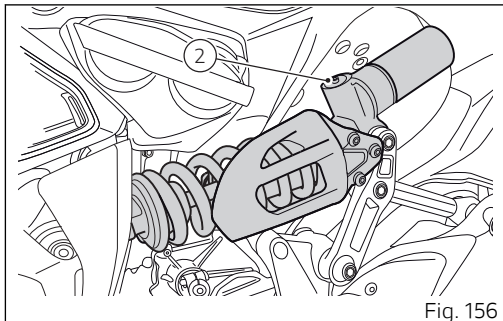


Fig. 156

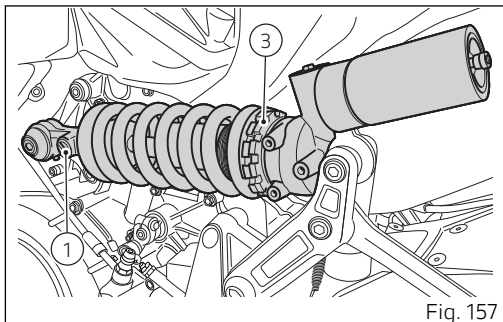


Fig. 157

- compression (2) : à partir de la position totalement fermée, ouvrir de 2.5 tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre ;
- précharge du ressort : 14 mm (0.55 in) depuis le ressort sans précharge.

Tarage recommandé pour l'usage sur piste :

- détente (1) : à partir de la position totalement fermée, ouvrir de 8 déclics dans le sens inverse des aiguilles d'une montre ;
- compression (2) : à partir de la position totalement fermée, ouvrir de 2 tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre ;
- précharge du ressort : 14 mm (0.55 in) depuis le ressort sans précharge.

Le tarage avec lequel le véhicule est mis en vente (réglages standard indiqués dans les paragraphes précédents) correspond à un tarage qui tient compte de toutes les conditions d'emploi (situations de conduite, capacités et exigences de l'utilisateur), afin d'obtenir la meilleure solution pour une utilisation sportive sur route.



Attention

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

Pour rouler en duo avec bagages, il faut précharger au maximum le ressort de l'amortisseur arrière afin d'améliorer le comportement dynamique du motorcycle et d'éviter toute interférence avec le sol. Il peut être nécessaire de régler en conséquence le frein hydraulique en détente.

Normes d'utilisation

Précautions pour la première période d'usage du motocycle

Vitesse de rotation maximale

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

- 1) Jusqu'à 1000 km (621 mi) ;
- 2) De 1000 km (621 mi) à 2500 km (1553 mi).

Jusqu'à 1 000 km (621 mi)

Au cours des 1 000 premiers km (621.37 mi) de marche, observer le compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser : 5 500÷(compris) 6 000 trs/mn. .

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

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

Pendant les 100 premiers kilomètres (62 mi), utiliser les freins avec précaution en évitant les coups de frein brusques et les freinages prolongés ; cela permet à la garniture des plaquettes de s'adapter aux disques de frein.

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

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



Important

Pendant le parcours des 1 000 premiers km (621 mi) (Rodage), c'est-à-dire quand le compteur kilométrique affiche une valeur \leq (inférieure ou égale à) 1 000 km (621 mi), la zone de préavis, signalée sur l'afficheur en orange (Zone orange), pour le remplissage des traits du graphique en barres, tout comme pour l'indication de la valeur numérique correspondante, est affichée lorsque le véhicule atteint 6 000 trs/mn. Pendant le rodage, il est conseillé de ne pas dépasser 6 000 trs/mn, donc le tableau de bord ne devra pas afficher la « Zone orange » du graphique en barres.

De 1 000 à 2 500 km (de 621 à 1 553 mi)
On peut exiger du moteur de meilleures performances, mais il ne faut jamais dépasser 7 000 trs/mn.



Important

Pendant toute la période de rodage, respecter scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le carnet de garantie. L'inobservation de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité en cas de dommages au moteur ou de réduction de sa durée de vie.

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

Contrôles avant le démarrage

Attention

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

Avant de se mettre en route, contrôler :

- **CARBURANT DANS LE RÉSERVOIR**
Contrôler le niveau de carburant dans le réservoir. Au besoin, se ravitailler en carburant (voir « Ravitaillement en carburant »).
- **NIVEAU D'HUILE MOTEUR**
Contrôler le niveau dans le carter par le hublot de regard ; au besoin, faire l'appoint (voir « Contrôle du niveau d'huile moteur »).
- **LIQUIDE DE FREINS ET D'EMBRAYAGE**
Vérifier le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants (voir « Contrôle du niveau du liquide d'embrayage et des freins »).
- **LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT**
Contrôler le niveau du liquide dans le vase d'expansion ; au besoin, faire l'appoint (voir « Contrôle et appoint éventuel du niveau du liquide de refroidissement »).
- **CONDITION DES PNEUS**

Contrôler la pression et l'état d'usure des pneus (voir « Pneus Tubeless »).

- **FONCTIONNEMENT DES COMMANDES**
Actionner les leviers et les pédales de frein, d'embrayage, de changement vitesse et la poignée des gaz pour vérifier leur fonctionnement.
- **FEUX ET INDICATEURS**
Contrôler l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En présence d'ampoules grillées, les remplacer (voir « Remplacement des ampoules des feux du phare »).
- **SERRAGES À CLÉ**
Contrôler le blocage du bouchon de réservoir (voir « Bouchon réservoir carburant »).
- **BÉQUILLE**
Vérifier le fonctionnement et le positionnement correct de la béquille latérale (voir « Béquille latérale »).

Attention

En cas d'anomalies, renoncer à partir et s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

Pour assurer le fonctionnement optimal de la pompe de l'eau du moteur, elle doit être équipée d'un reniflard. Il est donc possible qu'une petite quantité de liquide réfrigérant sorte du trou du reniflard situé dans la partie supérieure du carter moteur, sans que cela ne compromette le bon fonctionnement du système de refroidissement ou du moteur.

Témoin ABS

Après le key-on, le témoin ABS reste allumé. Quand la vitesse du motorcycle dépasse 5 km/h (3 mph), le témoin s'éteint pour identifier le bon fonctionnement du système ABS.



Attention

En cas d'anomalies, renoncer à partir et s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

Dispositif ABS

Vérifier la propreté des roues crantées avant (1) et arrière (2).

Attention

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

Attention

Un cabrage prolongé peut désactiver le système ABS.

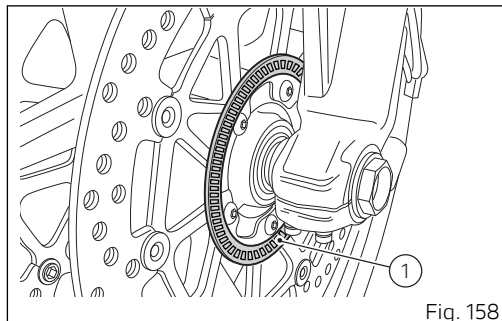


Fig. 158

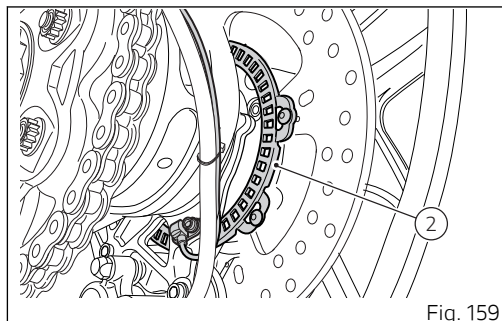


Fig. 159

Démarrage moteur




Attention

Avant le démarrage du moteur, il est bien de se familiariser avec les commandes à utiliser durant la conduite.



Attention

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

Mettre le commutateur d'allumage sur la position (B). Vérifier que le témoin vert N (C) et le témoin rouge  (D) au tableau de bord, sont allumés.



Important

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

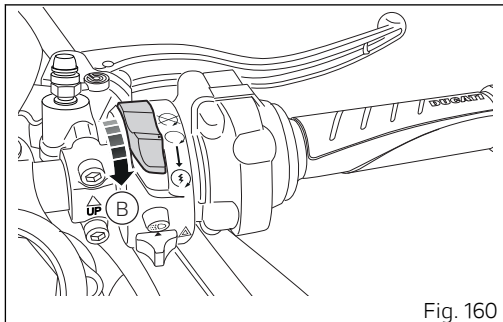


Fig. 160

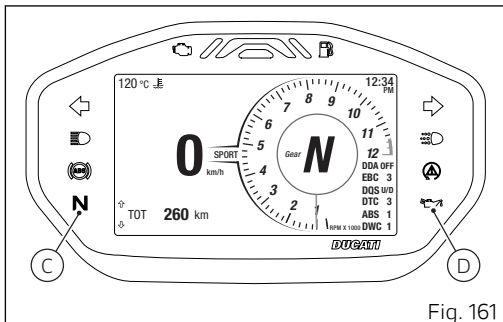



Fig. 161

Attention

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

Remarques

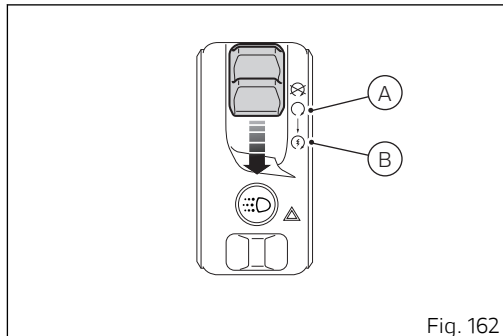
Il est possible de démarrer le motorcycle avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec une vitesse enclenchée, en tirant le levier d'embrayage (dans ce dernier cas la béquille doit être à l'horizontale).

S'assurer que le contacteur de démarrage/arrêt d'urgence, est dans la position (A)  (RUN). Appuyer sur le contacteur vers le bas (B) et le relâcher.

Laisser que le motorcycle démarre spontanément sans actionner la poignée des gaz.

Remarques

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



Important

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

Démarrage et marche du motocycle

- 1) Débrayer avec le levier de commande.
- 2) Avec la pointe du pied appuyer énergiquement sur le sélecteur de vitesse de façon à enclencher la première vitesse.
- 3) Accélérer le moteur en agissant sur la poignée de commande des gaz, relâcher simultanément et lentement le levier d'embrayage ; le motocycle commencera à se déplacer.
- 4) Relâcher complètement le levier d'embrayage et accélérer.
- 5) Pour passer à la vitesse supérieure, couper les gaz pour diminuer le régime du moteur, débrayer, lever le sélecteur de vitesse et relâcher le levier d'embrayage. Le passage des vitesses supérieures aux vitesses inférieures se fait comme suit : relâcher la poignée des gaz, débrayer, accélérer en augmentant pendant un instant le régime du moteur pour permettre la synchronisation des engrenages à enclencher, puis rétrograder en enclenchant la vitesse inférieure et relâcher le levier d'embrayage.

L'utilisation des commandes doit se faire avec intelligence et rapidité : en montée quand le motocycle commence à diminuer la vitesse,

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



Attention

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



Attention

Un cabrage prolongé peut désactiver le système ABS.

Freinage

Réduire la vitesse bien avant, rétrograder pour utiliser le frein moteur, puis freiner en intervenant sur les deux freins. Avant que le motocycle s'arrête, débrayer afin d'éviter que le moteur ne s'éteigne tout à coup.

Système ABS

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

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

Il s'agit d'un dispositif hydraulique-électronique qui assure la gestion de la pression à l'intérieur du circuit de freinage, au moment où le capteur, monté sur la roue, signale au boîtier électronique que la roue est sur le point de se bloquer.

Cette baisse de pression momentanée fait en sorte que la roue continue de tourner, en maintenant l'adhérence idéale des pneus au sol. À ce moment-là, la centrale restitue la pression dans le circuit en

reprenant l'action de freinage et répète le cycle jusqu'à ce que le problème n'ait complètement disparu. On s'aperçoit de l'activation du mécanisme lors d'un freinage par une faible résistance pulsatoire sur le levier et sur la pédale de frein.

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

Arrêt du motorcycle

Réduire la vitesse, rétrograder et relâcher la poignée des gaz. Rétrograder jusqu'à l'enclenchement de la première, puis mettre le sélecteur au point mort.

Freiner et arrêter la moto.

Couper le moteur en déplaçant la clé de contact sur OFF, voir « Commutateur d'allumage et antivol de direction ».

Stationnement

Après avoir arrêté le motorcycle, utiliser la béquille latérale pour le garer. Braquer tout à gauche et tourner la clé de contact sur la position LOCK pour prévenir les vols.

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

Important

Ne jamais laisser la clé insérée si la moto est sans surveillance.

Attention

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

Attention

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

Ravitaillement de carburant

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

Attention

Dans des cas extrêmes, la pression du carburant dans le réservoir pourrait causer des éclaboussures de carburant lors de l'ouverture du bouchon.

Prêter toujours attention et ouvrir le bouchon lentement.

Si l'on entend un sifflement lors de l'ouverture du bouchon, attendre que ce sifflement termine avant d'ouvrir complètement le bouchon.

Ce bruit est causé par la décharge de la pression résiduelle présente à l'intérieur du réservoir de carburant. La disparition de ce bruit indique la décharge complète de la pression résiduelle.

La situation décrite ci-dessus est plus susceptible de survenir par temps chaud.

Attention

Utiliser du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octane à l'origine d'au moins 95.

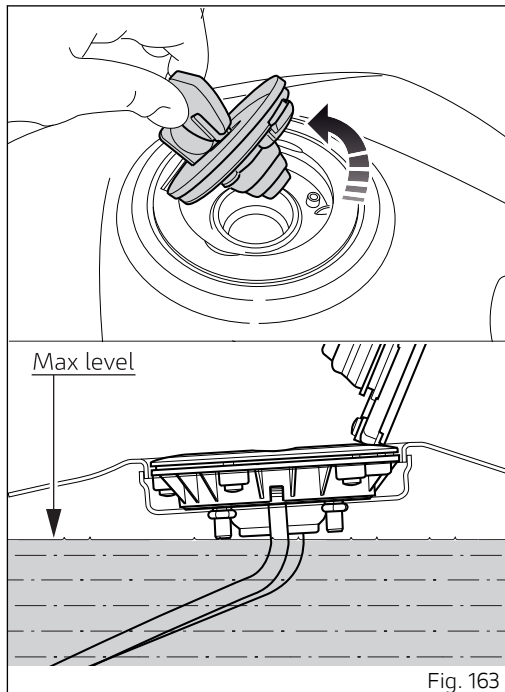


Fig. 163



Attention

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

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

Étiquette carburant

L'étiquette reportée identifie le carburant conseillé pour ce motorcycle.

1) La référence E5 figurant à l'intérieur de l'étiquette indique l'utilisation de carburant ayant une teneur en oxygène maximale de 2,7 % en poids et une teneur en éthanol maximale de 5 % en volume, selon EN 228.

2) La référence E10 figurant à l'intérieur de l'étiquette indique l'utilisation de carburant ayant une teneur en oxygène maximale de 3,7 % en poids et une teneur en éthanol maximale de 10 % en volume, selon EN 228.

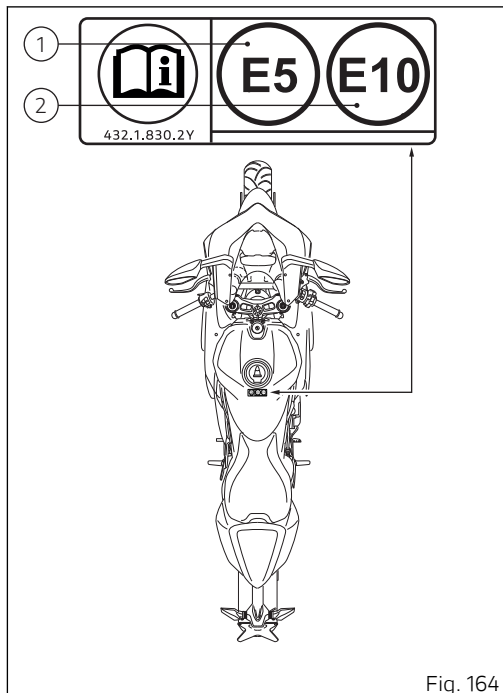


Fig. 164

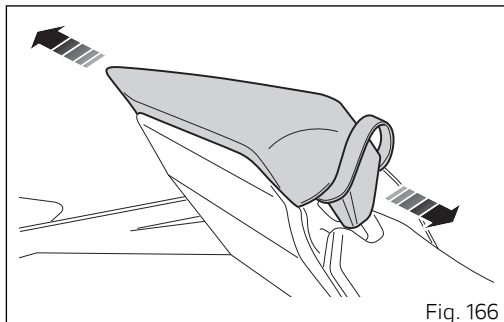
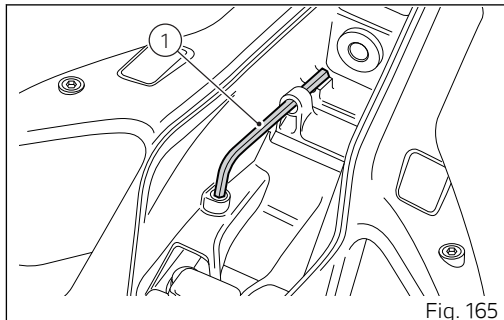
Accessoires en dotation

Le bac vide-poches du dessous-de-selle passager abrite une clé Allen (1) en « L » de 4 mm (0,16 in), fournie en dotation.

Pour accéder au compartiment, déposer la selle passager comme indiqué dans le paragraphe « Dépose et repose des selles ».

Les composants suivants sont livrés avec la moto, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati pour les faire monter :

- selle passager ;
- repose-pieds arrière gauche et droit.



Opérations principales d'utilisation et d'entretien



Important

Pour les opérations de dépose de l'habillage s'adresser à un Concessionnaire ou à un Centre service agréé Ducati.

Dépose de l'habillage

Pour effectuer des opérations d'entretien ou réparation il faut déposer certaines pièces de l'habillage du motorcycle.



Attention

La non-repose ou une repose incorrecte de l'une des parties déposées peut en causer le détachement soudain en marche provoquant ainsi la perte de contrôle du motorcycle.



Important

Afin de ne pas endommager les parties peintes et le pare-brise de la bulle, lors de chaque repose positionner toujours les rondelles en nylon au niveau des vis de fixation.

Contrôle et appoint éventuel du niveau du liquide de refroidissement

Contrôler le niveau du liquide de refroidissement contenu dans le vase d'expansion, au côté droit du véhicule, à travers la fente de regard intérieure, en accédant depuis le compartiment de roue avant. Vérifier si le niveau est compris entre les repères MIN (1) et MAX (2) marqués sur le côté du vase d'expansion.

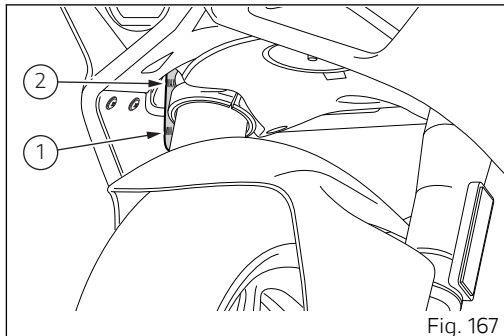
Si le niveau est au-dessous du niveau MIN, faire l'appoint.

Attention

Cette opération doit être effectuée moteur froid et moto en position verticale sur une surface parfaitement plane.

Important

Pour effectuer les opérations d'appoint, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.



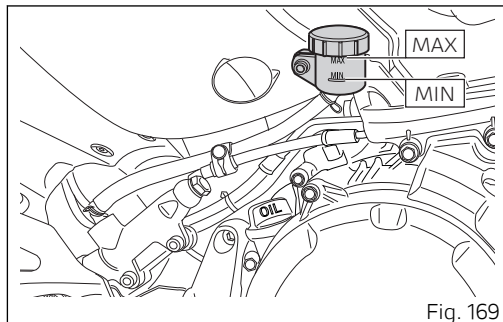
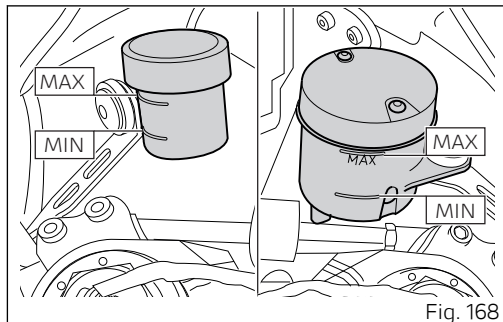
Contrôle du niveau du liquide des freins et d'embrayage

Le niveau de liquide ne doit pas descendre au-dessous du repère MIN des réservoirs correspondants.

Un niveau insuffisant favorise l'admission d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système. Quant à l'appoint ou à la vidange du fluide aux intervalles prescrits au tableau d'entretien périodique du Carnet de garantie, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

Système de freinage

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





Attention

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

L'huile hydraulique est corrosive et peut causer des dommages et provoquer des blessures. Ne pas mélanger des huiles de qualité différente. Vérifier la parfaite étanchéité des joints.

Système d'embrayage

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



Attention

Le niveau du liquide d'embrayage tend à augmenter dans le réservoir avec la consommation et l'usure de la garniture des disques d'embrayage : ne pas dépasser la valeur prescrite (3 mm (0,12 in) au-dessus du niveau minimum).

Contrôle de l'usure des plaquettes de frein

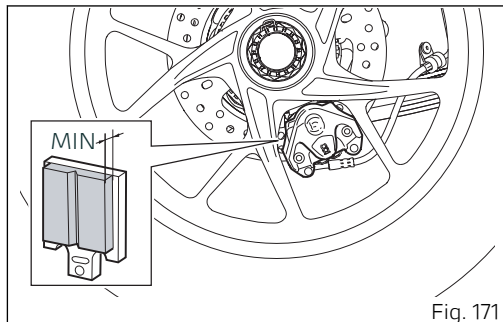
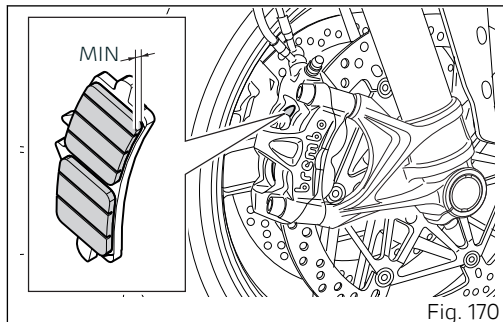
Contrôler l'usure des plaquettes à travers l'ouverture obtenue entre les demi-étriers. Si l'épaisseur de la garniture, même d'une seule plaquette, est d'environ 1 mm (0,04 in), procéder au remplacement des deux plaquettes.

Attention

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

Important

Pour faire remplacer les plaquettes de frein, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.



Charge de la batterie

Pour recharger la batterie, il est conseillé de la retirer du motocycle.

Dépose de la batterie

- Déposer le carénage gauche ;
- desserrer la vis (1) et déposer le couvercle de fixation batterie (2) ;
- sortir la batterie (3) de son logement ;
- en partant toujours de la borne négative (-), desserrer les vis (4) ;
- déposer le câble négatif (7) de la borne négative et le câble masse moteur (8) ;
- déposer le câble positif (5) de la borne positive et le câble positif ABS (6).

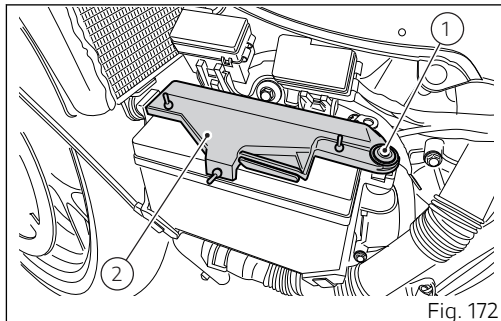


Fig. 172

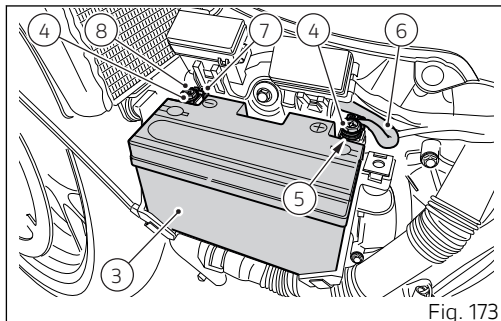


Fig. 173

Chargement de la batterie

- Relier les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes : rouge à la borne positive (+), noir à la borne négative (-).
- Charger la batterie pendant 5 à 10 heures à 0,9 A.



Attention

La batterie produit des gaz explosifs : la tenir à l'écart de sources de chaleur



Attention

Tenir la batterie hors de la portée des enfants.



Important

Relier la batterie au chargeur de batterie avant de l'activer : l'éventuelle formation d'étincelles, au niveau des bornes de la batterie, pourrait incendier les gaz contenus dans les éléments. Toujours brancher la borne positive rouge (+) en premier.



Attention

La batterie dégage des gaz explosifs ; tenir à l'écart d'étincelles, de flammes et de cigarettes. Toujours charger la batterie dans un local suffisamment aéré.

Repose de la batterie

- Positionner le câble positif du système ABS (6) au-dessus du câble positif (5) et présenter la vis (4) sur les câbles ;

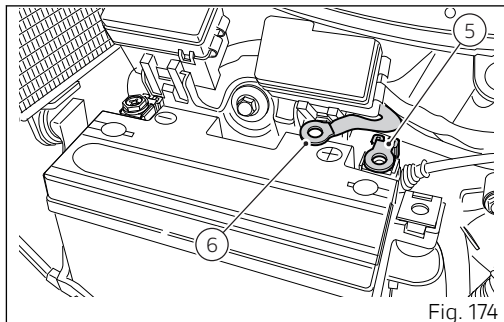


Fig. 174

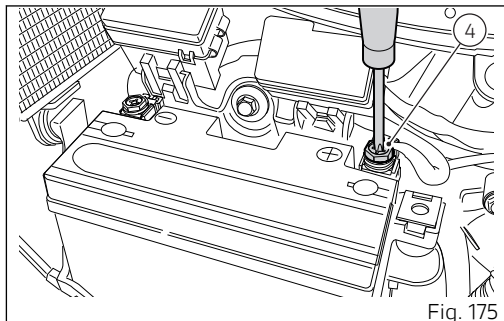


Fig. 175

- positionner le câble masse moteur (8) au-dessus du câble négatif (7) et présenter la vis (4) sur les câbles ;
- serrer les vis (4) des bornes ;
- appliquer de la graisse autour des bornes de la batterie pour empêcher leur oxydation ;
- repositionner la batterie (3) dans le support, en orientant les câbles comme indiqué en (Fig. 173) ;
- reposer le couvercle de fixation batterie (2) et fixer en serrant la vis (1) ;
- reposer le carénage gauche.

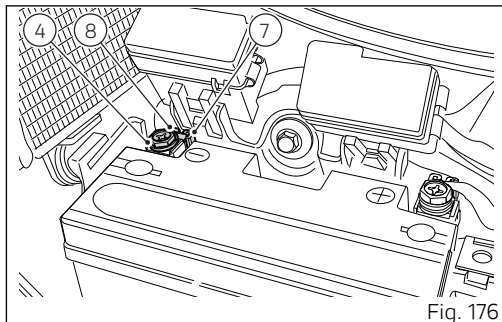


Fig. 176

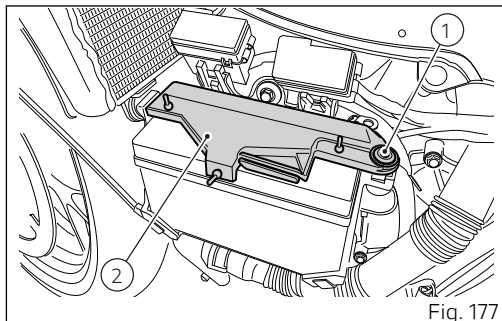


Fig. 177

Charge et maintien de la charge avec un mainteneur de charge pendant la période hivernale

Attention

Le circuit électrique de ce motorcycle est conçu pour avoir une absorption très basse lorsque le contact est coupé. La batterie est toutefois sujette à un phénomène physique d'autodécharge qui dépend de la période de « non-usage » du motorcycle ainsi que des conditions environnementales.

Si la tension de la batterie n'est pas maintenue à une valeur minimale de charge par le chargeur de batterie / mainteneur, il se pourrait que la batterie en soit affectée au cas où la tension descendrait au-dessous de 8 V.

Le connecteur (1) est situé sous la selle pilote (2), du côté gauche.

Pour y accéder il faut desserrer les deux vis (3) des deux côtés et desserrer la selle pilote (2).

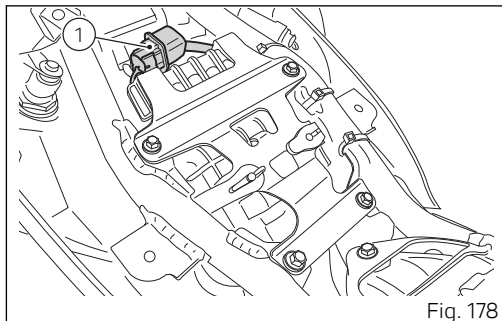


Fig. 178

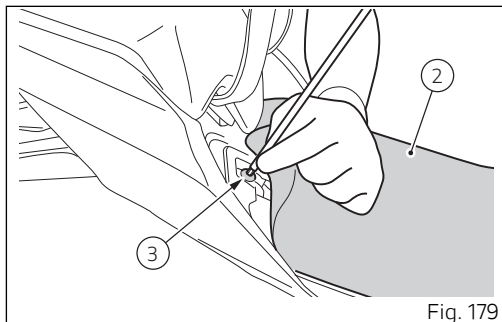


Fig. 179

Attention

Utiliser exclusivement le chargeur de batterie autorisé Ducati (A) pour batteries au lithium, également pour la fonction de maintien. Ne pas utiliser le kit mainteneur de batterie réf. 69924601A (divers pays) ou kit mainteneur de batterie réf. 69924601AX (uniquement pour le Japon, la Chine et l'Australie), car spécifique pour batteries au plomb.

Relier le mainteneur au contact diagnostic situé dans la partie arrière du motorcycle.

Utiliser toujours le chargeur de batterie (A) autorisé Ducati pour batteries au lithium.

Remarques

L'utilisation de mainteneurs de charge ou de chargeurs de batterie différents de ceux autorisés par Ducati pour les batteries au lithium peut causer des dommages au circuit électrique du motorcycle et/ou à la batterie au lithium ; la garantie du motorcycle ne couvre pas la batterie quand celle-ci est endommagée pour les raisons susdites, ce qui dénote donc un mauvais entretien.

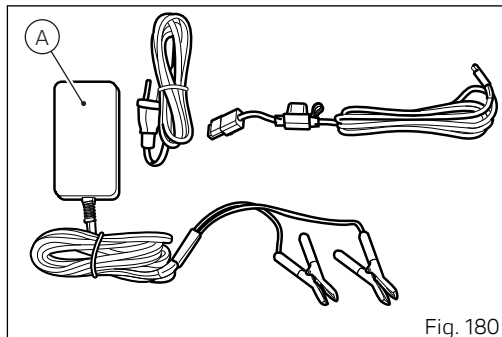


Fig. 180

Important

Dans les motorcycles dotées de batteries au lithium ne jamais utiliser de dispositifs tels que jump starter ou batteries auxiliaires, reliés en parallèle à la batterie au lithium, au cas où cette dernière présenterait une décharge empêchant le démarrage. Les cellules d'une batterie au lithium qui a subi une décharge complète peuvent s'endommager de manière permanente si elles sont chargées par courant non limité, comme par exemple les connexions par jump starter et/ou en parallèle aux batteries chargées.

Contrôle de la tension de la chaîne de transmission

Important

Pour la mise en tension de la chaîne de transmission, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé Ducati.

- Tourner la roue arrière pour trouver la position dans laquelle la chaîne est plus tendue ;
- par la pression du doigt, pousser la chaîne vers le bas dans le point de mesure, puis relâcher la chaîne ;
- placer le motorcycle sur sa béquille latérale ;
- mesurer la distance (A) entre les centres de l'axe de la chaîne en positionnant le mètre entre la plastique du patin de chaîne et le bras oscillant devant la vis de fixation (B), qui doit être : $A = 45 \div 47 \text{ mm}$ ($1.77 \div 1.85 \text{ in}$) ;

Important

Cette indication n'est valable que sur les configurations standard avec lesquelles la moto est livrée.

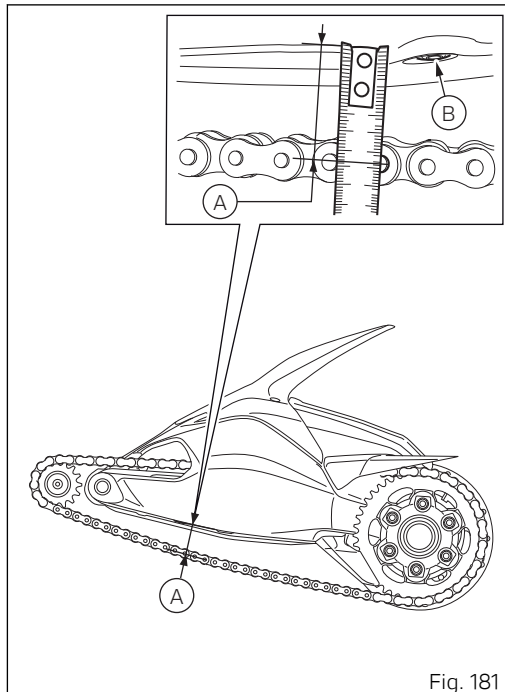


Fig. 181

⚠ Attention

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

⚠ Important

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

⚠ Important

Pour assurer des performances optimales et une longue durée de vie de la chaîne, nous vous demandons de suivre les informations concernant le lavage, le graissage, le contrôle et la mise en tension de la chaîne.

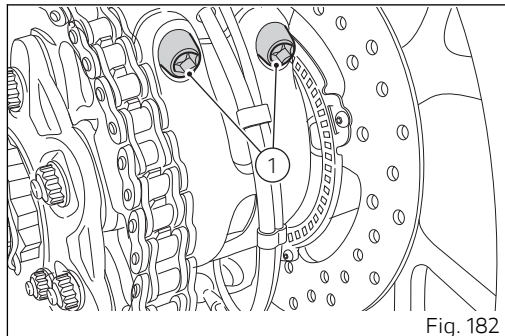


Fig. 182

Lubrification de la chaîne transmission



Important

Pour le nettoyage de la chaîne de transmission, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé Ducati.

Nettoyage et graissage de la chaîne transmission

Cette chaîne est du type à joints toriques pour protéger les éléments de coulissement contre les agents extérieurs et pour assurer une plus longue durée de la lubrification.

Avant de procéder au graissage de la chaîne il est important d'effectuer le lavage correct et nettoyage de la chaîne.

Le nettoyage de la chaîne est un facteur extrêmement important pour sa durée de vie, veuillez donc éliminer tout résidu de boue, terre, sable ou saleté quelconque déposé sur la chaîne à l'aide d'un jet d'eau ; sécher immédiatement à l'air comprimé à une distance d'au moins 30 cm (11.81 in).

⚠ Attention

Éviter toute utilisation de vapeur, carburants, solvants, brosses rigides ou d'autres méthodes pouvant abîmer les joints toriques ; éviter également tout contact direct avec l'acide des batteries, pouvant causer de mini cassures des maillons comme dans l'exemple de la figure.

⚠ Attention

Notamment en cas d'utilisation tout-terrain de la moto, une usure excessive des maillons peut se produire à cause du contact avec la glissière guide-chaîne ; la friction en effet pourrait provoquer une surchauffe de la chaîne et altérer le traitement thermique des maillons, qui en résulteraient extrêmement fragiles.

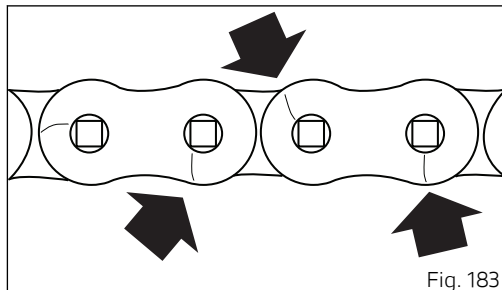


Fig. 183

Graissage chaîne de transmission



Important

Pour le nettoyage de la chaîne de transmission, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé Ducati.



Attention

Pour le graissage de la chaîne utiliser SHELL Advance Chain ; l'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager les joints toriques et par conséquent le système de transmission complet.

Graisser la chaîne sans attendre son refroidissement après usage, afin que le nouveau lubrifiant puisse mieux pénétrer parmi les maillons internes et externes et donc offrir une protection plus efficace.

Positionner la moto sur la béquille de stand arrière. Tourner rapidement la roue arrière dans le sens opposé à celui de marche.

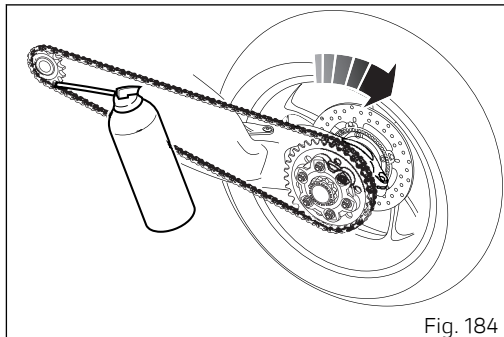
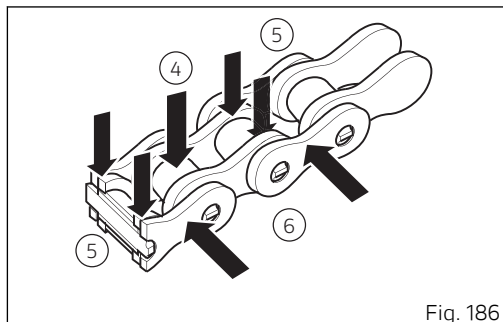
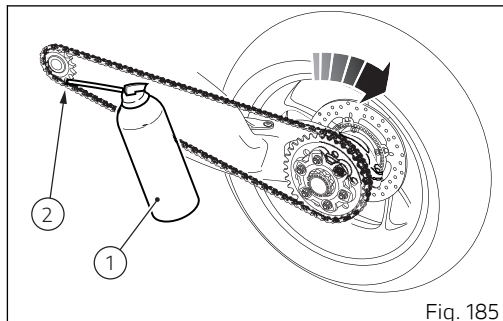


Fig. 184

Appliquer le jet de lubrifiant (1) à l'intérieur de la chaîne entre les maillons intérieurs et extérieurs, au point (2) juste avant celui de l'engrènement sur le pignon.

Le lubrifiant, à l'état fluide grâce aux solvants du spray, sera soumis à la force centrifuge et donc distribué sur la zone de travail entre l'axe et la douille, en assurant un graissage optimal.

Répéter l'opération en orientant le jet de lubrifiant sur la partie centrale (5) de la chaîne de sorte à graisser les rouleaux (4) et sur les plaques extérieures (6) comme la figure le montre.



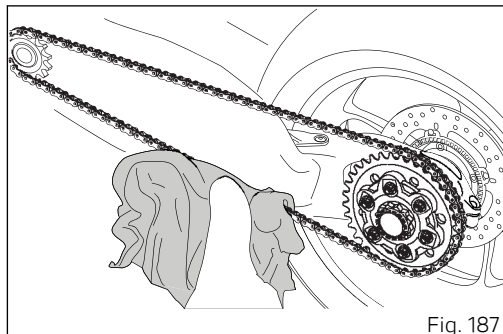
Une fois le graissage complété, attendre 10-15 minutes pour laisser le lubrifiant agir sur les surfaces internes et externes de la chaîne et ensuite éliminer le lubrifiant excédentaire à l'aide d'un chiffon propre.

⚠ Important

Ne pas utiliser la moto tout de suite après le graissage de la chaîne, car le lubrifiant encore à l'état fluide serait soumis à la force centrifuge et éjecté vers l'extérieur, en salissant le pneu arrière et le repose-pieds du pilote.

⚠ Important

Contrôler fréquemment la chaîne, en veillant à la graisser, comme indiqué dans le tableau entretien programmé ci-dessous, au moins tous les 1000 km (621 mi) ou plus fréquemment (tous les 400 km (248 mi) environ) en cas d'utilisation de la moto aux températures extérieures élevées (40 °C) ou bien après de longs voyages sur l'autoroute à vitesse élevée.



Remplacement ampoules feux de route et de croisement

Le bloc optique avant est entièrement à LED et il ne nécessite d'aucun entretien. La figure indique les positions des feux de route (HI), de croisement (LO) et de position (1). Pour le remplacement des feux, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

Clignotants arrière

Les ampoules des clignotants ne nécessitent d'aucun entretien du moment qu'elles sont à LED.

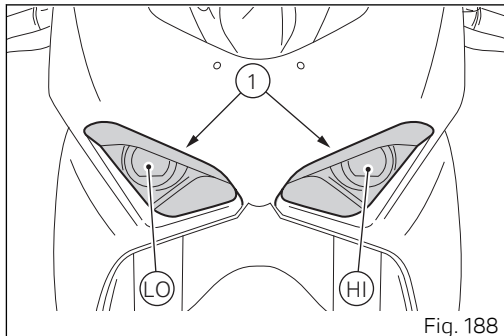


Fig. 188

Orientation du phare

Vérifier la bonne orientation du phare en mettant le motorcycle - pneus gonflés à la pression prescrite et une personne assise sur la selle - parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal et en regard d'une paroi ou d'un écran à une distance de 10 m. Tracer une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal du motorcycle. Effectuer de préférence le contrôle dans la pénombre. Allumer le feu de croisement et passer au réglage du faisceau lumineux de droite et de gauche : la ligne supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser les $\frac{9}{10}$ de la garde au sol du centre du phare.

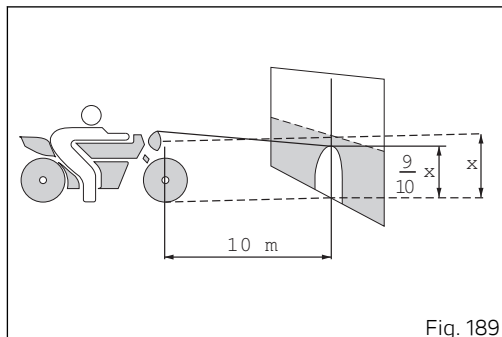


Fig. 189

Remarques

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

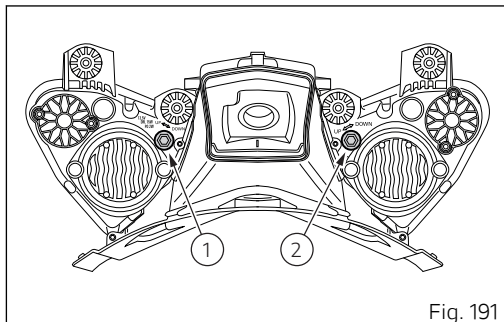
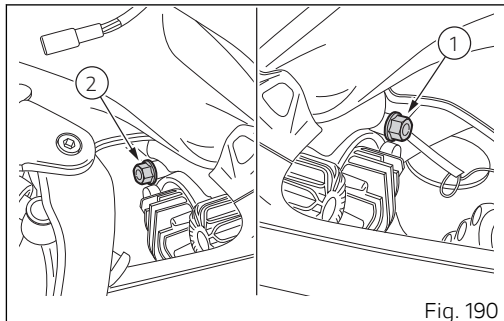
La correction de l'orientation du phare s'effectue en agissant sur les vis (1) et (2) situées sur les parties avant droite et gauche du motocycle.

La vis (1), située du côté gauche, agit sur le feu de route :

- tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour abaisser le faisceau lumineux ;
- tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour lever le faisceau lumineux.

La vis (2), située du côté droit, agit sur le feu de croisement :

- tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour abaisser le faisceau lumineux ;
- tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour lever le faisceau lumineux.





Attention

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

Réglage des rétroviseurs

Régler manuellement le rétroviseur en exerçant une pression sur le point (A).

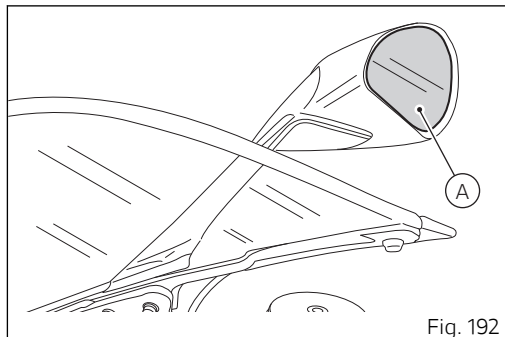


Fig. 192

Pneus Tubeless

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

Utilisation	Avant	Arrière
Sur route (que pilote)	2,5 bars (36.26 psi)	2,5 bars (36.26 psi)
Sur route (pilote et passager)	2,5 bars (36.26 psi)	2,7 bars (39.16 psi)
Sur piste (que pilote) :	2,3 bars (33.36 psi)	2,1 bars (30.45 psi)

Attention

La pression des pneus doit être contrôlée et corrigée à froid. Pour ne pas risquer d'endommager la jante avant, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2 ÷ 0,3 bar (2.90÷4.35 psi) avant de rouler sur des chaussées très déformées.

Réparation ou remplacement pneus (sans chambre à air, Tubeless)

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

Attention

En cas de crevaison, remplacer le pneu.

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

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

Attention

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



Remarques

S'adresser à un concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati pour le remplacement des pneus afin d'avoir la garantie d'une dépose et d'une repose correctes des roues. Les roues sont équipées de certains composants du système ABS qui requièrent des réglages spécifiques (capteurs, roues crantées).

Épaisseur minimale de la bande de roulement
Mesurer l'épaisseur minimum (S), de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm (0,08 in) et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi locale en vigueur.



Important

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

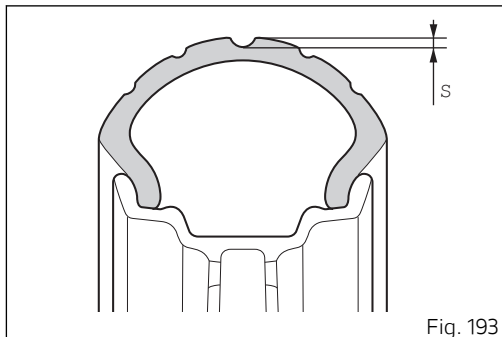


Fig. 193

Contrôle du niveau d'huile moteur

Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) placé sur le couvercle d'embrayage.

Le niveau d'huile doit se situer entre les repères du regard transparent. Si le niveau est bas, faire l'appoint en ajoutant de l'huile moteur.

Ducati conseille d'utiliser de l'huile Shell Advance DUCATI 15W-50 Fully Synthetic Oil.

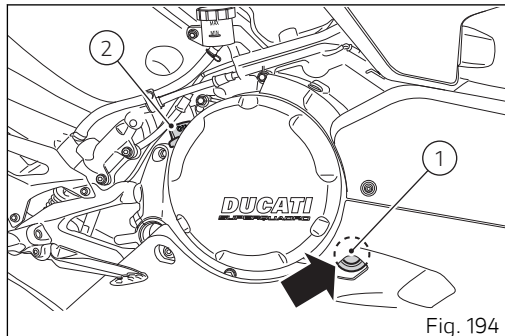
Enlever le bouchon de remplissage (2) et ajouter de l'huile jusqu'au niveau établi. Reposer le bouchon de remplissage (2).

Important

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

Pour bien effectuer le contrôle du niveau d'huile, suivre attentivement la procédure décrite ci-dessous.

1) Le contrôle du niveau d'huile doit se faire lorsque le moteur est chaud, par conséquent si le contrôle n'est pas effectué après avoir fait un tour d'au moins



20 à 30 minutes, il faudra faire tourner le moteur afin de réchauffer l'huile.

Si par contre le moteur est froid, le mettre en marche et le faire tourner au régime de ralenti jusqu'à ce que les ventilateurs du radiateur soient actionnés deux fois de suite (l'huile moteur doit être absolument chaude et donc fluide pour pouvoir couler aisément le long des canaux et aboutir dans le carter moteur). Pendant cette phase de chauffage, la moto peut rester positionnée sur la béquille latérale.

2) Couper le moteur et attendre de 10 à 15 minutes pour permettre à toute l'huile de regagner le carter.

3) Positionner la moto sur un terrain plat avec les deux roues posées sur le sol et en position verticale.

4) À ce stade, contrôler le niveau de l'huile moteur par le hublot de regard.

5) Si le niveau de l'huile est au-dessous du milieu des deux repères MIN et MAX, ajouter de l'huile jusqu'à atteindre le repère MAX.



Attention

Ne jamais dépasser le repère MAX.

Conseils sur l'huile

Il est conseillé d'utiliser une huile conforme aux spécifications suivantes :

- viscosité SAE 15W-50.

SAE 15W-50 est le code alphanumérique identifiant la classification des huiles sur la base de leur viscosité : deux chiffres intercalés d'un W (« winter ») ; le premier chiffre indique la viscosité de l'huile à des températures plus rigoureuses ; le second chiffre, supérieur, indique la viscosité à des températures élevées.

Nettoyage général

Pour conserver dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et de celles peintes, le motorcycle doit être lavé et nettoyé périodiquement selon l'usage et l'état des routes parcourues. Utiliser à cette fin des produits spécifiques, possiblement biodégradables, en évitant les détergents et les solvants trop agressifs.

Pour le nettoyage du pare-brise et de la selle, utiliser seulement de l'eau et du savon neutre.

Nettoyer régulièrement à la main les composants en aluminium. Utiliser des détergents spécifiques pour aluminium **NE CONTENANT PAS** de substances abrasives ou de la soude caustique.



Remarques

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

La garantie ne sera pas reconnue sur les motorcycles où on aura constaté un entretien insuffisant.



Important

Ne pas laver le motorcycle immédiatement après l'usage pour éviter la formation d'auréoles dues à l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes.

Ne pas orienter vers le motorcycle des jets d'eau chaude ou à haute pression.

L'emploi de nettoyeurs à haute pression pourrait comporter des grippages ou de graves anomalies aux fourches, aux moyeux de roue, au circuit électrique, produire de l'eau de condensation à l'intérieur du phare (embuage), problèmes aux joints d'étanchéité de la fourche, aux prises d'air et aux silencieux d'échappement, avec la perte consécutive des conditions requises de sécurité du véhicule.

Si certaines parties du moteur résultent particulièrement sales ou graisseuses, utiliser un dégraissant pour le nettoyage en évitant qu'il aille au contact des organes de transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.).

Rincer le motorcycle avec de l'eau tiède et essuyer toutes les surfaces avec une peau chamoisée.



Attention

Les freins parfois ne répondent pas après le lavage du motorcycle. Ne pas graisser ou lubrifier les disques de frein, on compromettrait ainsi l'efficacité de freinage du motorcycle. Nettoyer les disques avec un solvant non graisseux.



Attention

Le lavage, la pluie ou l'humidité peuvent causer l'embuage du verre du phare. Pour faciliter l'élimination de la buée du verre du phare, il faut l'allumer pendant un certain temps.

Nettoyer soigneusement les roues crantées du système antiblocage ABS afin de permettre une performance parfaite du dispositif. Ne pas utiliser des produits agressifs pour ne pas endommager les roues crantées et les capteurs.

Prêter particulièrement attention au nettoyage des jantes de roue car elles ont des parties en aluminium usiné qui devront être nettoyées et séchées chaque fois que l'on utilise le véhicule.



Important

Pour le nettoyage et graissage de la chaîne transmission il faut se référer au paragraphe « Graissage de la chaîne transmission ».



Attention

Éviter que le plastique transparent du tableau de bord soit au contact de l'huile et de l'essence ; il pourrait se tacher ou subir des dommages et la lisibilité des informations serait compromise. Pour le nettoyage des ces composants ne pas utiliser des détergents à base d'alcool, avec des solvants ou des abrasifs ; ne pas utiliser des éponges ou des chiffons avec des surfaces dures ou rugueuses sous peine de causer des égratignures.



Remarques

Pour le nettoyage du plastique transparent du tableau de bord il faut utiliser des chiffons souples avec de l'eau et du savon neutre ou bien des détergents spécifiques pour le nettoyage de parties en plastique transparentes.



Remarques

Pour le nettoyage du tableau de bord ne pas utiliser de l'alcool ou des dérivés de l'alcool.

Nettoyage et remplacement des bougies

Les bougies constituent un élément important du moteur et doivent être contrôlées périodiquement. Pour effectuer le remplacement éventuel de la bougie, s'adresser à un Concessionnaire ou à Centre service agréé Ducati.

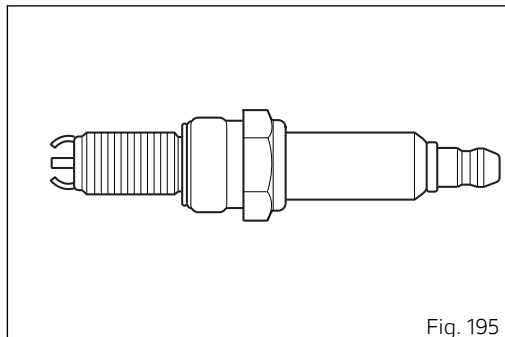


Fig. 195

Longue période d'inactivité

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

- nettoyage général ;
- vidanger le réservoir de carburant ;
- utiliser la béquille de stand pour soutenir le motorcycle ;
- débrancher, déposer la batterie et la recharger périodiquement au moyen du mainteneur batterie ;
- recouvrir la moto d'une housse de protection, qui ne doit pas abîmer la peinture ni retenir l'eau de condensation. La housse de protection est disponible auprès de Ducati Performance.

Avertissements importants

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

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

Plan d'entretien programmé

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

Attention

Le plan d'entretien en objet prévoit une utilisation routière de la Panigale V2. En cas d'utilisation du motocycle sur piste, même en dehors des compétitions sportives, tous les organes de la moto sont plus lourdement sollicités et les interventions d'entretien ordinaire devront être plus fréquentes.

Attention

Nous vous invitons à vous adresser à un Concessionnaire ou à un Centre service agréé Ducati qui vous donnera une consultation personnalisée pour l'utilisation sportive de votre Panigale V2.

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance en kilomètres / milles ou temporelle *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	Temps (mois)
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Lecture de la mémoire pannes avec le DDS 2.0 et vérification de la mise à jour de la version logiciel sur les boîtiers électroniques		•	•	•	•	•	12
Vérification présence d'éventuelles mises à jour techniques et campagnes de rappel		•	•	•	•	•	12

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance en kilomètres / milles ou temporelle *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	Temps (mois)
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Vidange de l'huile moteur et remplacement du filtre		●	●	●	●	●	12
Remplacement de l'ensemble crépine de filtration huile moteur				●		●	-
Contrôle et/ou réglage du jeu aux soupapes				●		●	-
Remplacement des bougies				●		●	-
Contrôle et nettoyage du filtre à air			●		●		-
Remplacement du filtre à air				●		●	-
Contrôle du niveau huile de freins et d'embrayage		●	●	●	●	●	12
Vidange du liquide de freins et d'embrayage							24
Contrôle de l'usure des plaquettes de frein. Les remplacer, si besoin est			●	●	●	●	12
Contrôle du serrage des vis des étriers de frein avant et arrière et des vis des disques de frein avant			●	●	●	●	12
Contrôle serrage vis disque de frein arrière et roue crantée				●		●	-
Contrôle du serrage des écrous de roue avant et arrière et de l'écrou couronne			●	●	●	●	12

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance en kilomètres / milles ou temporelle *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	Temps (mois)
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Contrôle roulements moyeux roue avant et arrière				•		•	-
Contrôle des amortisseurs de couple en caoutchouc sur la couronne				•		•	-
Contrôle et lubrification axe de roue arrière				•		•	-
Contrôle de l'usure de la transmission finale (chaîne, pignon et couronne) et des patins de chaîne Contrôle de l'allongement de la chaîne de transmission finale. Valeur détectée : _____		•	•	•	•	•	12
Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne de transmission finale		•	•	•	•	•	12
Contrôle et remplacement éventuel des lamelles d'air secondaire				•		•	-
Contrôle du jeu des roulements de la colonne de direction				•		•	24
Vidange de l'huile de fourche avant							36
Contrôle visuel des éléments d'étanchéité fourche avant et amortisseur arrière		•	•	•	•	•	12

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance en kilomètres / milles ou temporelle *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	Temps (mois)
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Contrôle du serrage des éléments de fixation cadre-moteur et bras oscillant			•	•	•	•	-
Contrôle de la liberté de mouvement et des serrages de la béquille latérale		•	•	•	•	•	12
Vérifier que tous les soufflets et les tuyaux flexibles à vue (par exemple flexibles carburant, durites de frein et d'embrayage, du circuit de refroidissement, de la purge, de drainage, etc.) sont exempts de fissures, étanches et correctement placés		•	•	•	•	•	12
Contrôle visuel du niveau du liquide de refroidissement		•	•	•	•	•	12
Vidange du liquide de refroidissement						•	48
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		•	•	•	•	•	12
Contrôle du niveau de charge de la batterie		•	•	•	•	•	12
Contrôle du fonctionnement des dispositifs électriques de sécurité (capteur béquille latérale et embrayage, contacteurs de freins avant et arrière, contacteur d'arrêt moteur, capteur de marche/point mort)		•	•	•	•	•	12

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance en kilomètres / milles ou temporelle *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	Temps (mois)
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Contrôle fonctionnement des dispositifs d'éclairage, clignotants, avertisseur sonore et commandes		●	●	●	●	●	12
Mise à zéro de l'indication Service avec DDS 2.0		●	●	●	●	●	12
Contrôle final et essai sur route avec contrôle du bon fonctionnement des dispositifs de sécurité (exemple : ABS et DTC) et du régime de ralenti		●	●	●	●	●	12
Contrôle de l'allumage et de l'extinction des électroventilateurs et vérification de toute interférence							
Nettoyage doux du véhicule		●	●	●	●	●	12
Remplissage du coupon de révision dans la Documentation de Bord (Livret de Service)		●	●	●	●	●	12

* Procéder aux opérations d'entretien au moment de la première des deux échéances (km, MI ou mois).

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

Important

L'utilisation du motorcycle en conditions extrêmes, par exemple sur des routes mouillées ou boueuses, dans des environnements poussiéreux et secs, peut comporter une usure supérieure à la moyenne pour certains composants comme le système de transmission, les freins ou le filtre à air. Si le filtre à air est sale, le moteur peut subir des dommages. Par conséquent, la révision ou le remplacement des composants les plus exposés à l'usure pourrait s'avérer nécessaire avant d'atteindre l'intervalle prescrit dans le plan d'entretien programmé.

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance kilométrique / milles ou temporelle *)	km x 1 000	1
	mi. x1000	0,6
	Mois	6
Contrôle du niveau d'huile moteur		●
Contrôle du niveau huile de freins et d'embrayage		●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●
Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne		●
Contrôle des plaquettes de frein. Si elles sont usées, demander au concessionnaire de les remplacer		●

* Procéder aux opérations d'entretien au moment de la première des deux échéances (km, MI ou mois).

Caractéristiques techniques

Poids

Poids Total (en ordre de marche avec 90 % de carburant - 44/2014/EU An- nexe XI)	200 kg (440.92 lb)
Poids Total (sans liquides et batterie)	176 kg (388 lb)
Poids maximum admissible (à pleine charge)	400 kg (881.85 lb)



Attention

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

Dimensions

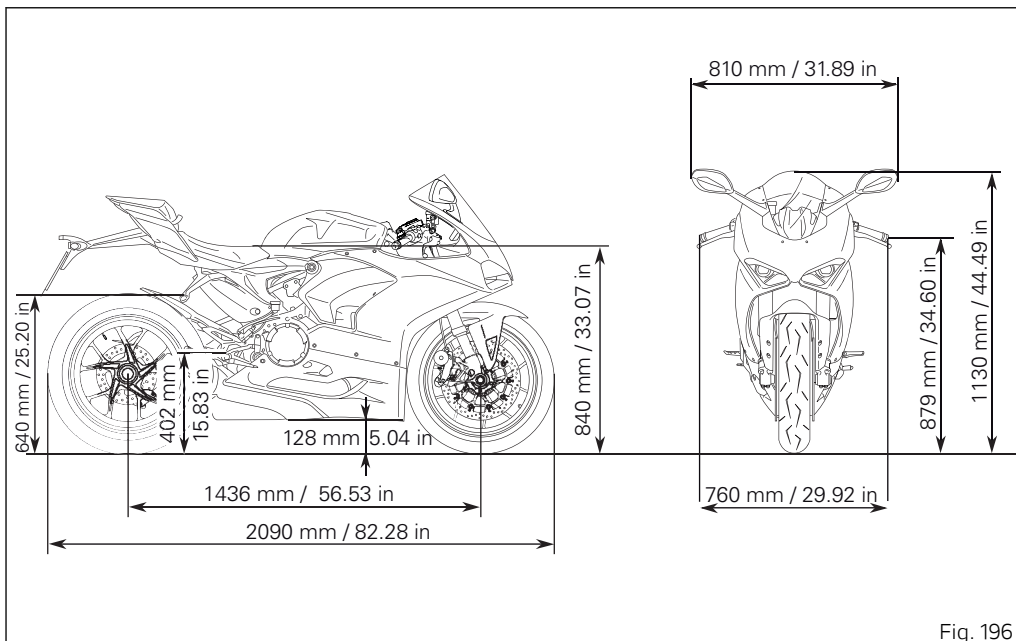


Fig. 196

Ravitaillements

RAVITAILLEMENTS	TYPE	
Réservoir à carburant, avec réserve de 5 litres (1.10 UK gal)	Ducati recommande d'utiliser de l'essence super sans plomb SHELL V-Power avec indice d'octane minimum de 95 RON	17 litres (3.74 UK gal)
Carter moteur et filtre	Ducati conseille d'utiliser l'huile SHELL Advance DUCATI 15W-50 Fully Synthetic Oil	3,8 litres (0.84 UK gal)
Circuits de freins AV / AR et embrayage	DOT 4	-
Protection des contacts électriques	Spray de protection des équipements électriques	-
Fourche avant	SHELL Donax TA	92 mm (3.62 in)
Circuit de refroidissement	Antigel ENI Agip Permanent Spezial (à utiliser pur, non dilué)	2,3 litres (0.50 UK gal)



Important

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



Attention

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

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



Important

Ces références indiquent le carburant conseillé pour ce motorcycle comme prévu par le règlement européen EN228.



Moteur

Bicylindre à 4 temps en « L » longitudinal de 90°, avec carter moulé sous pression, à carter bas.

Alésage : 100 mm (3.94 in)

Course : 60,8 mm (2.39 in)

Cylindrée totale : 955 cm³ (58,28 cu in)

Rapport volumétrique : 12,5:1 ± 0,5

Puissance maximale à l'arbre Réglementation (UE) n. 134/2014 Annexe X, kW/CV :

113,7 kW / 155 CV à 10750 trs/mn

Puissance maximale à l'arbre Réglementation (UE) n. 134/2014 Annexe X kW/CV, uniquement pour version Belgique :

83 kW / 113 CV à 8750 trs/mn

Puissance maximale à l'arbre Réglementation (UE) n. 134/2014 Annexe X kW/CV, uniquement pour version Russie :

110 kW / 150 CV à 8750 trs/mn

Couple maximal à l'arbre Réglementation (UE) n. 134/2014, Annexe X :

104 Nm / 10,6 Kgm à 9000 trs/mn

Couple maximal à l'arbre Réglementation (UE) n. 134/2014 Annexe X, uniquement pour version Belgique :

94 Nm / 9.5 Kgm à 8250 trs/mn

Couple maximal à l'arbre Réglementation (UE) n. 134/2014 Annexe X, uniquement pour version Russie :

103 Nm / 10.5 Kgm à 9000 trs/mn

Régime max, trs/mn : 11 500



Important

Ne jamais dépasser le régime maximum, sous aucun prétexte.



Remarques

Les valeurs de puissance / couple ont été mesurées au moyen d'un banc d'essai statique conformément aux normes d'homologation. Ces valeurs correspondent aux données détectées lors de l'homologation et reportées dans la carte grise du motocycle.

Distribution

Double arbre à cames en tête avec commande mixte par chaîne et roues dentées, 4 soupapes par cylindre, système desmodromique.

Schéma de la distribution desmodromique

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

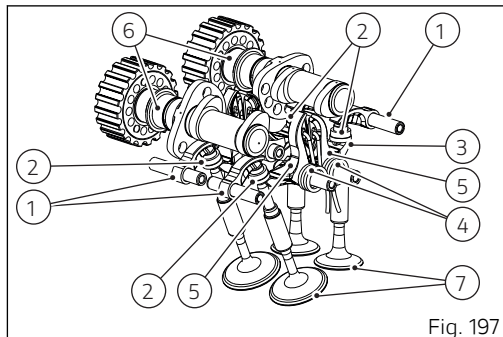


Fig. 197

Performances

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

Important

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

Bougies d'allumage

Marque : NGK.

Type : MAR9A-J.

Alimentation

Injection électronique indirecte à décharge inductive.

Corps à papillons à section ovale (diamètre correspondant) :

62 mm (2.44 in).

Injecteurs par cylindre : 2

Trous par injecteur : 12

Alimentation carburant : 95-98 RON.

Attention

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

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

Freins

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

AVANT

À double disque perforé semi-flottant.

Matériau de la surface de freinage : acier inoxydable.

Matériau de la frette : aluminium.

Diamètre du disque : 320 mm (12.60 in).

Surface de freinage disque : 219 cm² (33.94 in²).

Épaisseur disque frein : 4.5 mm (0.18 in).

Usure maximale épaisseur disque : 4.0 mm (0.16 in).

Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.

Marque des étriers de freins : BREMBO.

Type : monobloc Stylema® M4.32 à fixation radiale (ABS Cornering EVO).

Nombre de pistons étrier : 4.

Garniture : BRM11E HH.

Diamètre maître-cylindre levier de frein : 18 mm (0.71 in).

ARRIÈRE

À disque fixe perforé, en acier inox.

Diamètre du disque : 245 mm (9.6 in).

Surface de freinage disque : 190 cm² (29.45 in²).

Épaisseur disque frein : 5 mm (0.2 in).

Usure maximale épaisseur disque : 4.5 mm (0.18 in).

Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.

Marque étrier : BREMBO.

Nombre de pistons étrier : 2.

Diamètre des pistons étrier : 34 mm (1.73 in).

ABS Bosch Cornering EVO de série.

Garniture : Ferodo Ferit I/D 450 FF.

Type de maître-cylindre : PS 13.

Diamètre du maître-cylindre : 13 mm (0.51 in).



Attention

Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif.

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

Transmission

Multidisque à bain d'huile avec commande hydraulique, système d'asservissement et anti-rebondissement actionné par un levier sur le côté gauche du guidon.

Transmission entre le moteur et l'arbre primaire de la boîte de vitesses par pignons à denture droite.

Transmission primaire : 1,80:1

Rapport pignon moteur / couronne d'embrayage : 30/53

Boîte de vitesses à 6 rapports avec Ducati Quick Shift (DQS) up/down EVO2, pédale de sélecteur à gauche.

Rapport pignon de sortie de la boîte de vitesses / couronne arrière : 15/43

Rapports de vitesses totaux :

1^e 15/37

2^e 16/30

3^e 18/27

4^e 20/25

5^e 22/24

6^e 24/23

Transmission par chaîne entre boîte de vitesses et roue arrière.

Marque : chaîne REGINA 520 ZRDK

Nombre de maillons : 106

Important

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

Si l'on désire adapter le motorcycle à un usage spécial sur des parcours particuliers ou sur piste, Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour indiquer des rapports différents de ceux de série ; s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

Attention

S'il y a lieu de remplacer la couronne arrière, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

Le remplacement incorrect de ce composant peut compromettre sérieusement la sécurité du pilote et du passager et endommager irréparablement le motorcycle.

Cadre

Cadre monocoque moulé en alliage d'aluminium.

Inclinaison fourreau : 24°

Angle de braquage : 24° côté gauche / 24° côté droit

Chasse : 94 mm (3.7 in).

Roues

Avant

Jante moulée en alliage léger à cinq branches.

Dimensions : MT3,50 x 17"

Arrière

Jante moulée en alliage léger à cinq branches.

Dimensions : MT5,50x17"

Pneus

Avant

Radial type « tubeless » Pirelli Diablo Rosso Corsa II.

Dimension : 120/70 ZR17 M/C (58W).

Arrière

Radial type « tubeless » Pirelli Diablo Rosso Corsa II.

Dimension : 180/60 ZR17 M/C (75W).

Suspensions

Fourche avant

Fourche Showa BPF inversée en acier chromé, complètement réglable.

Diamètre des tubes porteurs : 43 mm (1.7 in).

Débattement de la roue : 120 mm (4.7 in).

Amortisseur arrière

Monoamortisseur Sachs entièrement réglable dans l'action hydraulique d'amortissement en extension et compression.

Mono-bras oscillant.

Débattement de la roue : 130 mm (5.1 in).

Course de l'amortisseur : 65 mm (2.5 in).

Amortisseur de direction

Amortisseur de direction Sachs non réglable.

Système d'échappement

Schéma d'exécution « 2 en 1 ».

Deux sondes Lambda et deux catalyseurs.

Couleurs disponibles

DUCATI RED

- Fond (Primer) : Acriflex blanc réf. L0040652 ;
- Émail (Varnish) : Acriplast Red Stone SF réf. LMC06017 ;
- Couleur jantes roue : Noire.

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants.

Phare avant type :

n°1 LED Luxeon Altilon + N°2 LED Luxeon F Plus
(feu de croisement) ;

n°1 LED Luxeon Altilon (feu de route) ;

N° 4 LED Luxeon F ES (feu de position / DRL).

Clignotants avant LED type :

n°15 LED OSRAM LYE6SF

Clignotants arrière LED (version Europe) type :

1 LED PHILIPS LXM2-PL01

Clignotants arrière à AMPOULE (version USA) type :

RY10W (12V-10W) Couleur d'Ambre.

Feu arrière type :

n°18 LED OSRAM LAA67F.

Indicateurs feux de stop (stop) à LED type :

n°18 LED OSRAM LAE6SF

Éclairage plaque d'immatriculation à LED type :

3 LEDS CREE CLA1A-WKW.

Avertisseur sonore.

Contacteurs des feux de stop.

Batterie électrolytique étanche :

YUASA YT 7B-BS (12V - 6.5Ah)

Alternateur :

14V - 510W.

RÉGULATEUR ÉLECTRONIQUE, protégé par un fusible de 30A placé sur le solénoïde de démarrage, à côté de la batterie.

Démarrateur électrique :

Denso 12V - 0,6 kW



Remarques

Pour le remplacement des ampoules voir paragraphe « Remplacement des ampoules des feux de route et de croisement ».

Fusibles

Pour protéger les composants électriques, il y a des fusibles placés à l'intérieur des boîtes à fusibles avant et un fusible sur le solénoïde de démarrage électrique. Dans chaque boîte, il existe un fusible de réserve.

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

La boîte à fusibles avant gauche (A) et la boîte à fusibles avant droite (B) sont positionnées au-dessus de la batterie.

Pour accéder aux fusibles, déposer le carénage gauche.

Les fusibles utilisés sont accessibles en soulevant le couvercle de protection sur lequel sont indiqués l'ordre de montage et l'ampérage.

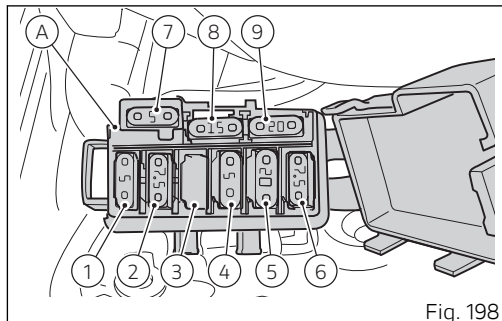


Fig. 198

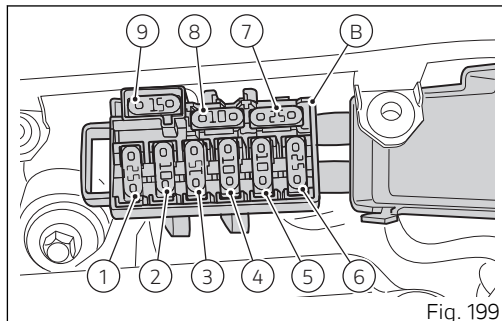


Fig. 199

Légende boîte à fusibles avant gauche (A)		
Pos	Consommateurs	Val.
1	EMS/ABS/IMU	5 A
2	DASH/BBS/SMEC	7.5 A
3	-	-
4	Accessoires (SW)	5 A
5	Relais d'injection	20 A
6	Diagnostic/Recharge	7.5 A
7	Réserve	5 A
8	Réserve	15 A
9	Réserve	20 A

Légende boîte à fusibles avant droite (B)		
5	Relais de la pompe à carburant	10 A
6	Relais charges EMS	25 A
7	Réserve	15 A
8	Réserve	10A
9	Réserve	25 A

Légende boîte à fusibles avant droite (B)		
Pos	Consommateurs	Val.
1	ABS 1	25 A
2	ABS 2	10 A
3	Tableau de bord	15 A
4	Système Black Box (BBS)	10 A

Pour accéder au fusible principal de démarrage, déposer le demi-carénage gauche.
Le fusible principal de démarrage (C) de 30A est positionné près de la batterie, à droite des boîtes à fusibles ; pour y accéder, il faut déposer le capuchon de protection.

Les fusibles de réserve (D) de 30A sont positionnés sur le solénoïde de démarrage (E) ; pour y accéder, il faut déposer le capuchon de protection.

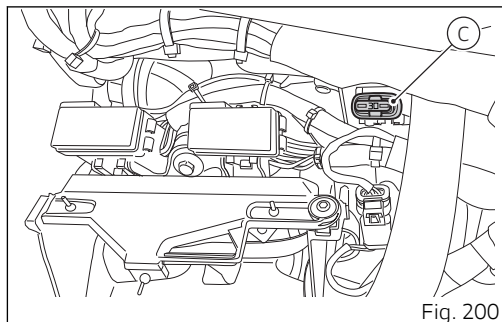


Fig. 200

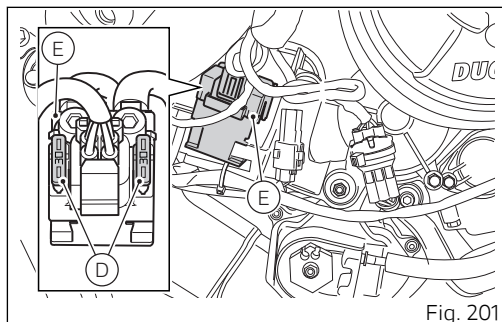


Fig. 201

Un fusible grillé présente une interruption du filament conducteur interne (F).



Important

Pour éviter des risques de court-circuit, couper le contact, clé sur OFF, avant de procéder au remplacement du fusible.



Attention

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

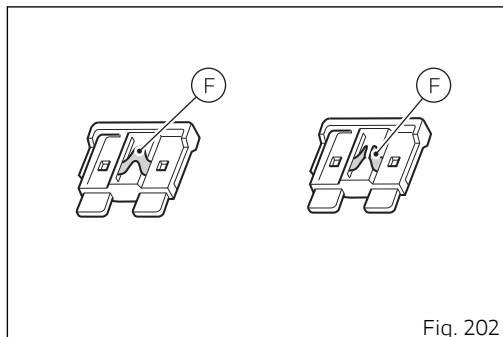


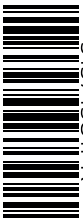
Fig. 202

Mémorandum entretien périodique

Mémorandum entretien périodique

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

91374581FR





Ducati Motor Holding spa
ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Ph. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

A Sole Shareholder Company
A Company subject to the Management
and Coordination activities of AUDI AG