

Libretto uso e manutenzione
Use and maintenance manual
Manuel d'utilisation et entretien
Bedienungs- und Wartungsanleitung

DUCATI *MULTISTRADA*

1100S

1100

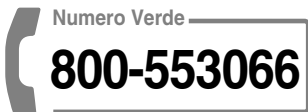
DUCATIMULTISTRADA

1100S

1100

Siamo lieti di darti il benvenuto tra i Ducatisti e ci complimentiamo con Te per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che oltre ad usufruire della tua nuova Ducati come mezzo di normale spostamento, la utilizzerai per effettuare viaggi anche lunghi, che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sempre piacevoli e divertenti. Nel continuo sforzo di fornire un'assistenza sempre migliore, la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare per quanto concerne il rodaggio. Avrai così la certezza che la tua Ducati sia sempre in grado di regalarti grandi emozioni. Per riparazioni o semplici consigli, rivolgiti ai nostri centri di assistenza autorizzata. Inoltre abbiamo predisposto un servizio informazioni per i ducatisti e gli appassionati, a tua disposizione per suggerimenti e consigli utili.

DUCATI LINEA DIRETTA



Buon divertimento!



Note

La Ducati Motor Holding S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente libretto. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa. La Ducati Motor Holding S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

Per la sicurezza, la garanzia, l'affidabilità ed il valore del motociclo Ducati usa solo ricambi originali Ducati.



Attenzione

Questo libretto è parte integrante del motociclo e, in caso di passaggio di proprietà, deve essere consegnato al nuovo acquirente.

I Sommario

Indicazioni generali 6

Garanzia 6

Simboli 6

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza 7

Guida a pieno carico 8

Dati per l'identificazione 10

Comandi per la guida 11

Posizione dei comandi per la guida del motociclo 11

Cruscotto 12

LCD – Funzioni principali 13

LCD – Impostazione/visualizzazione parametri 15

Funzione retroilluminazione 21

Funzione luminanza spie 21

Funzione autospegnimento fari 21

Il sistema immobilizer 22

Chiavi 22

Code card 23

Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore 24

Duplicazione delle chiavi 25

Interruttore d'accensione e bloccasterzo 26

Commutatore sinistro 27

Leva comando frizione 28

Commutatore destro 29

Manopola girevole comando acceleratore 29

Leva comando freno anteriore 30

Pedale comando freno posteriore 31

Pedale comando cambio 31

Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore 32

Elementi e dispositivi principali 34

Posizione sul motociclo 34

Tappo serbatoio carburante 35

Serratura sella passeggero e porta casco 36

Serratura sportello vano porta documenti 37

Cavalletto laterale 38

Dispositivi di registro forcella anteriore 39

Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore 41

Regolazione specchietti retrovisori 43

Variazione assetto motociclo 44

Norme d'uso 46

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo 46

Controlli prima dell'avviamento 48

Avviamento motore 49

Avviamento e marcia del motociclo 51

Frenata 51

Arresto del motociclo 52

Parcheggio 52
Rifornimento carburante 53
Accessori in dotazione 54

Operazioni d'uso e Manutenzione principali 55

Rimozione della vestizione 55
Controllo livello fluido frizione e freni 60
Verifica usura pastiglie freno 62
Lubrificazione delle articolazioni 63
Regolazione corsa a vuoto comando acceleratore 64
Carica della batteria 65
Controllo tensione catena trasmissione 66
Lubrificazione della catena trasmissione 67
Sostituzione lampade luci proiettore anteriore 68
Sostituzione lampade indicatori di direzione anteriori 72
Sostituzione lampade indicatori di direzione posteriori 73
Sostituzione lampade luce targa e arresto 74
Orientamento del proiettore 76
Pneumatici Tubeless 78
Controllo livello olio motore 80
Pulizia e sostituzione candele 81
Pulizia generale 82
Lunga inattività 83
Avvertenze importanti 83

Manutenzione 84

Piano di manutenzione programmata: operazioni da effettuare da parte del concessionario 84

Piano di manutenzione programmata: operazioni da effettuare da parte del cliente 87

Caratteristiche tecniche 88

Ingombri (mm) 88
Pesi 88
Rifornimenti 89
Motore 90
Distribuzione 90
Prestazioni 91
Candele d'accensione 91
Alimentazione 91
Impianto di scarico 91
Trasmissione 92
Freni 93
Telaio 94
Ruote 94
Pneumatici 94
Sospensioni 95
Colori disponibili 95
Impianto elettrico 96

Promemoria manutenzioni periodiche 101

I Indicazioni generali

Garanzia

Nel Tuo interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, Ti consigliamo vivamente di rivolgerti ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per qualsiasi operazione che richieda particolare competenza tecnica.

Il nostro personale, altamente qualificato, dispone di adeguate attrezzature per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte utilizzando esclusivamente ricambi originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata.

Tutti i motocicli Ducati sono corredati di Libretto di Garanzia. La garanzia non verrà riconosciuta ai motocicli impiegati in gare sportive. Durante il periodo di garanzia nessun componente può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale, pena l'immediata decadenza del diritto di garanzia.

Simboli

La Ducati Motor Holding S.p.A. Ti invita a leggere attentamente il seguente libretto al fine di imparare a conoscere il Tuo motociclo. In caso di dubbi rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Le nozioni che apprenderai si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sereni e divertenti e Ti permetteranno di mantenere inalterate per lungo tempo le prestazioni del motociclo.

In questo libretto sono state riportate note informative con significati particolari:



Attenzione

La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.



Importante

Esiste la possibilità di arrecare danno al motociclo e/o ai suoi componenti.



Note

Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

Tutte le indicazioni relative a **destra** o **sinistra** si riferiscono al senso di marcia del motociclo.

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza



Attenzione

Leggere prima di usare la moto.

Molti incidenti sono spesso dovuti all'inesperienza nella guida del motociclo. Non guidare mai senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.

Non prestare il motociclo a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.

Il pilota e il passeggero devono indossare **sempre** un abbigliamento adeguato e casco protettivo.

Non portare abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.

Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte in tempi brevi.

Il pilota e il passeggero devono appoggiare i piedi sulle pedane ogni volta che il motociclo è in movimento.

Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale, il pilota deve tenere **sempre** le mani sul manubrio, mentre il passeggero deve tenersi **sempre** con entrambe le mani sul maniglione posteriore.

Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.

Rispettare **sempre** i limiti di velocità dove indicati e comunque non superare **mai** la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo stradale e di traffico consentono.

Segnalare **sempre** e con sufficiente anticipo, utilizzando gli appositi indicatori di direzione, ogni svolta o cambiamento di corsia.

Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle "aree cieche" dei veicoli che precedono.

Fare molta attenzione negli incroci, in corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie d'ingresso in autostrada.

Spegnere **sempre** il motore quando si fa rifornimento e fare attenzione a non far cadere del carburante sul motore o sul tubo di scarico.

Non fumare mai durante il rifornimento.

Durante il rifornimento si possono inalare vapori di carburante nocivi alla salute. Se qualche goccia di carburante dovesse cadere sulla pelle o sugli abiti, lavarsi immediatamente con acqua e sapone e cambiare gli abiti.

Togliere **sempre** la chiave quando si lascia il motociclo incustodito.

Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.



Attenzione

L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie, ecc.).

Parcheggiare il motociclo in modo che non possa essere urtato e utilizzando il cavalletto laterale.

Non parcheggiare mai su un terreno sconnesso o morbido, in quanto il motociclo potrebbe cadere.

Guida a pieno carico

Questo motociclo è stato progettato per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza.

La sistemazione dei pesi sul motociclo è molto importante per mantenere inalterati gli standard di sicurezza ed evitare di trovarsi in difficoltà in caso di manovre repentine o in tratti di strada sconnessa.

Importante

È consigliabile non guidare il motociclo con borse laterali montate ad una velocità superiore a 120 Km/h. Questa velocità deve essere ulteriormente ridotta in caso di cattivo stato dei pneumatici, del fondo stradale e di visibilità.

Informazioni sul carico trasportabile

Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, passeggero, bagaglio e accessori aggiuntivi non deve superare i:

410 Kg.

Il peso del bagaglio da solo non deve assolutamente superare i 23 Kg, così suddivisi (fig. 1):

9 Kg max. per ogni borsa laterale;

5 Kg max. per la borsa da serbatoio.

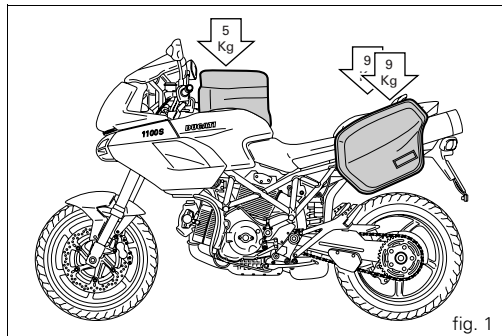


fig. 1

Disporre il bagaglio o gli accessori più pesanti in posizione più bassa possibile e possibilmente al centro del motociclo.

Fissare saldamente il bagaglio alle strutture del motociclo; un bagaglio non fissato correttamente può renderlo instabile.

Non fissare elementi voluminosi e pesanti sulla testa di sterzo o sul parafrangente anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del motociclo.

Non inserire parti da trasportare negli interstizi del telaio in quanto potrebbero interferire con le parti in movimento del motociclo.

In caso di montaggio delle borse laterali (sono disponibili presso il servizio ricambi Ducati):

suddividere i bagagli e gli accessori in base al loro peso e disporli uniformemente nelle borse laterali;

chiudere con l'apposita serratura a chiave ogni borsa laterale.

Verificare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata a pag. 78 e che risultino in buone condizioni.

Dati per l'identificazione

Ogni motociclo Ducati è contraddistinto da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 2) e per il motore (fig. 3).

Telaio N. _____

Motore N. _____



Note

Questi numeri identificano il modello del motociclo e sono indispensabili nelle richieste di parti di ricambio.

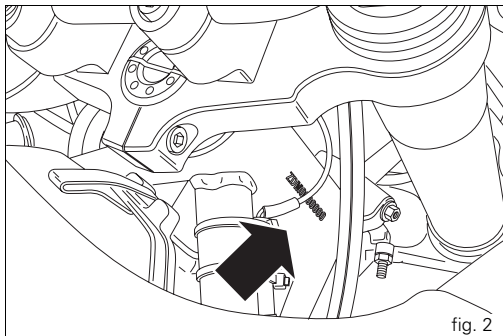


fig. 2

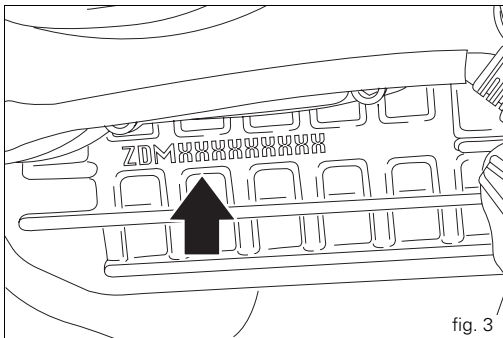


fig. 3

Comandi per la guida



Attenzione

Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.

Posizione dei comandi per la guida del motociclo (fig. 4)

- 1) Cruscotto.
- 2) Interruttore d'accensione e bloccasterzo a chiave.
- 3) Commutatore sinistro.
- 4) Commutatore destro.
- 5) Manopola girevole comando acceleratore.
- 6) Leva comando frizione.
- 7) Leva comando freno anteriore.
- 8) Pedale comando freno posteriore.
- 9) Pedale comando cambio.

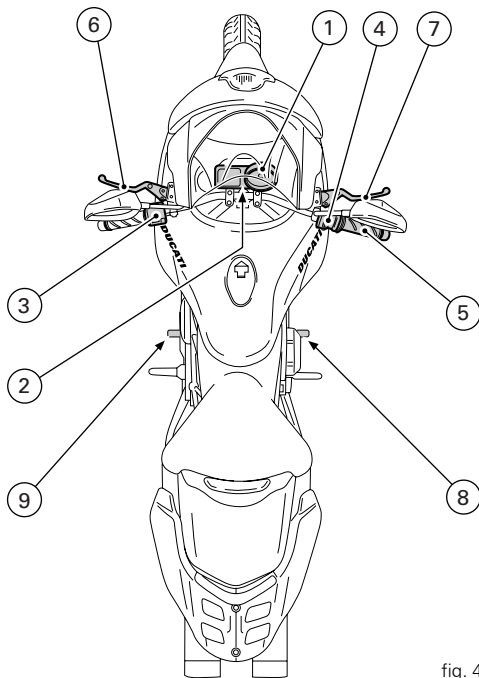


fig. 4

Cruscotto

1) **LCD**, (vedi pag. 13).

2) **Pulsanti di comando A e B**.

Pulsanti utilizzati per la visualizzazione e l'impostazione di parametri del cruscotto.

3) **Indicatore immobilizer IMMO** (giallo ambra).

L'indicatore rimane acceso in caso di codice chiave errato o non riconosciuto; è lampeggiante nel caso in cui una segnalazione del sistema immobilizer sia stata ripristinata con la procedura di sblocco immobilizer tramite manopola (vedi pag. 24).



Importante

Il cruscotto è uno strumento che consente la diagnosi del sistema di iniezione/accensione elettronica.

Non utilizzare per nessun motivo questi menù riservati a personale addestrato. Nel caso di accidentale ingresso in questa funzione posizionare la chiave su **OFF** e rivolgersi ad un centro autorizzato Ducati per effettuare le verifiche necessarie.

4) **Contagiri** (min^{-1}).

Indica il numero di giri al minuto del motore.

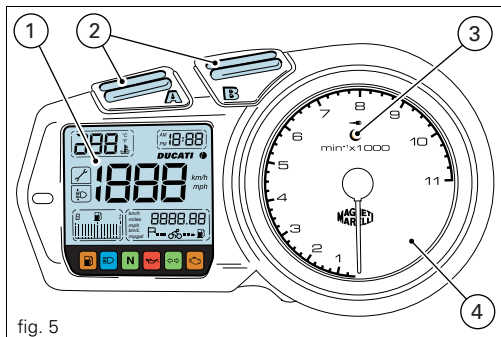


fig. 5

LCD – Funzioni principali



Attenzione

Intervenire sul cruscotto esclusivamente a veicolo fermo. Non intervenire per nessun motivo sul cruscotto mentre si è alla guida del veicolo.

1) **Indicatore temperatura olio.**

Indica la temperatura dell'olio di raffreddamento del motore.



Importante

Non utilizzare il motociclo quando la temperatura raggiunge il valore massimo in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

2) **Orologio.**

3) **Tachimetro.**

Indica la velocità di percorrenza del veicolo.

4) **Display ausiliario.**

Indica in sequenza le indicazioni di contachilometri, contachilometri parziali, contachilometri parziale trip fuel, velocità media, consumo istantaneo, consumo medio, autonomia residua.

5) **Spia EOBD (giallo ambra).**

Se accesa in modo permanente viene utilizzata dalla centralina per comunicare la presenza di errori ed il conseguente blocco del motore.

Viene inoltre utilizzata come riferimento visivo durante la procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore.

Se non sono presenti errori la spia deve accendersi quando si posiziona l'interruttore d'accensione su **ON** e deve spegnersi dopo alcuni secondi (normalmente 1.8 – 2 sec.).

6) Spia indicatori di direzione ⇄ (verde).

Si accende e lampeggia quando un indicatore di direzione è in funzione.

7) Spia pressione olio motore ⚙️ (rossa).

Si accende per indicare una pressione dell'olio motore insufficiente. Deve accendersi quando si posiziona l'interruttore d'accensione su **ON**, ma deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore. Può succedere che si accenda brevemente in caso di motore molto caldo, dovrebbe spegnersi quando si aumenta il regime di giri.

Importante

Non utilizzare il motociclo quando la spia (7) rimane accesa in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

8) Spia folle N (verde).

Si accende quando il cambio è in posizione di folle.

9) Spia proiettore abbagliante ☸️ (blu).

Si accende per indicare che la luce abbagliante è accesa.

10) Spia riserva carburante ⛽️ (giallo ambra).

Si accende quando il serbatoio è in riserva; sono rimasti circa 3 litri di carburante.

11) Display carburante.

Questa funzione indica il livello del carburante presente nel serbatoio del veicolo. Quando rimane accesa (lampeggiante) l'ultima barra, si accende la spia riserva (10).

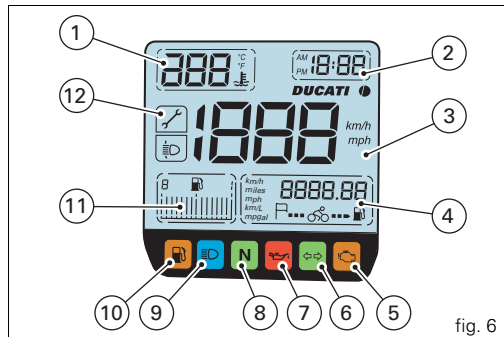


fig. 6

12) Indicatore manutenzione preventiva.

L'accensione dell'indicatore (⚙️) segnala il raggiungimento della scadenza del tagliando di manutenzione periodica. L'indicatore risulterà lampeggiante per i 50 km (31 mi) successivi all'accensione. In seguito l'indicatore risulterà fisso. Quando l'indicatore inizia a lampeggiare rivolgersi ad un concessionario o un centro autorizzato.

LCD – Impostazione/visualizzazione parametri

All'accensione (chiave da **OFF** a **ON** o **Key-ON**) il cruscotto esegue un **Check** di tutta la strumentazione: lancette, display e spie (fig. 7).

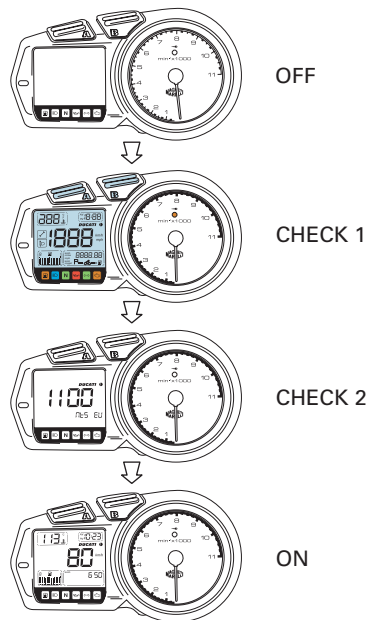


fig. 7

Indicazione temperatura olio (fig. 8)

Indica la temperatura dell'olio di raffreddamento del motore.

Se il valore della temperatura è uguale o inferiore a $+39^{\circ}\text{C}$ / $102,2^{\circ}\text{F}$ sul display compare la scritta "LO" lampeggiante.

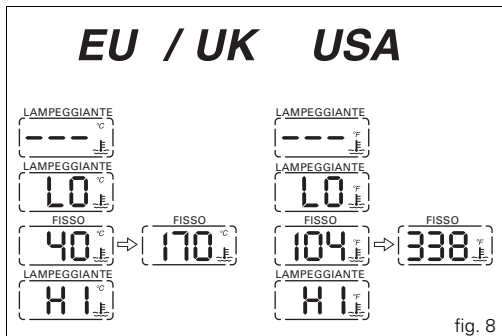
Se il valore è compreso tra $+40^{\circ}\text{C}$ / 104°F e $+170^{\circ}\text{C}$ / 338°F sul display compare il dato numerico.

Se il valore è uguale o superiore a $+171^{\circ}\text{C}$ / $339,8^{\circ}\text{F}$ sul display compare la scritta "HI" lampeggiante.



Note

Se il sensore è scollegato il display indica le linee " - - - " lampeggianti.



Funzione regolazione orologio

Premere il pulsante **(A, fig. 5)**, per 2 secondi, la scritta AM lampeggia. Se viene premuto il pulsante **(B, fig. 5)**, lampeggia la scritta PM; premendo il pulsante **(B)** si ritorna al passo precedente. Premere il pulsante **(A)** per confermare la selezione e passare così alla regolazione delle ore che diventano lampeggianti.

Utilizzare il pulsante **(B)** per modificare l'indicazione dell'ora. Premere il pulsante **(A)** per confermare la selezione e passare così alla regolazione dei minuti. Utilizzare il pulsante **(B)** per modificare l'indicazione dei minuti. Se viene premuto il pulsante **(B)** per più di 5 sec., il conteggio è più veloce. Premere il pulsante **(A)** per confermare la selezione ed uscire dalla modalità di regolazione orologio, tornando alla funzionalità normale.

Visualizzazione funzioni del display ausiliario

(fig. 9)

Premendo il pulsante **(B, fig. 5)** con chiave **ON** si esegue uno scroll di tipo sequenziale delle seguenti funzioni:

- Totalizzatore
- Totalizzatore parziale (TRIP)
- Velocità media
- Consumo istantaneo
- Consumo medio
- Autonomia residua
- Totalizzatore parziale Trip fuel (TRIPF) (se attiva)

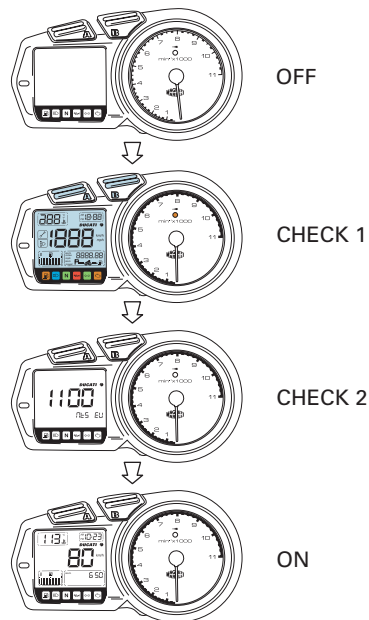


fig. 9

Funzione "Totalizzatore" (fig. 10)

Indica la distanza totale percorsa dal veicolo.

Funzione "Totalizzatore parziale (TRIP)" (fig. 10)

Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento.

È possibile azzerare questo parametro entrando in questa funzione e premendo il pulsante (A, fig. 5), per almeno 2 secondi. Al raggiungimento dei 9999.9 km (o miglia) il display si azzererà automaticamente.

In corrispondenza dell'azzeramento di questo parametro viene azzerato anche il dato della velocità media, del consumo medio e della benzina consumata.

Funzione "Totalizzatore parziale trip fuel (TRIPF)" (fig. 10)

Indica la distanza percorsa dall'accensione della spia riserva carburante (10, fig. 6).

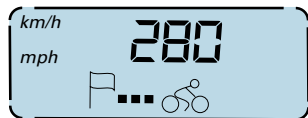
Il display del totalizzatore passerà automaticamente alla modalità "TRIP F", contachilometri parziale riserva carburante, ed inizierà a conteggiare la distanza percorsa a partire da quel punto.

Funzione "Velocità media" (fig. 10)

Indica la velocità media di percorrenza del veicolo.

Il calcolo della velocità media viene fatto partendo dall'ultimo reset del "Totalizzatore parziale (TRIP)".

Al superamento dei 280 km/h (174 mph), il display indicherà le linee "—".



SOLO SE ATTIVO

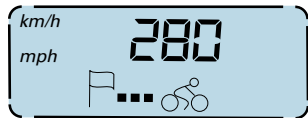
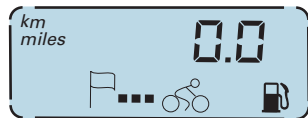


fig. 10

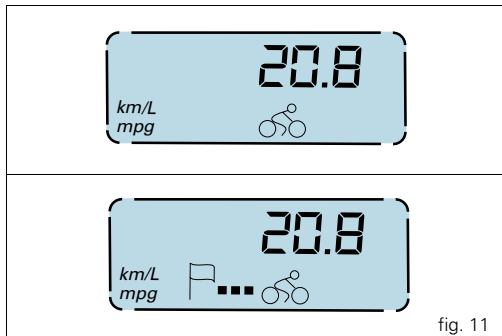
Funzione “Consumo istantaneo” (fig. 11)

Quando il veicolo è in movimento con motore acceso il display indicherà il dato numerico del consumo istantaneo. Se il veicolo non è in movimento, ma il motore è acceso, il display indicherà le linee fisse “-.-”. Con motore spento e veicolo fermo il display indicherà “0.0”.

Funzione “Consumo medio” (fig. 11)

Quando il veicolo è in movimento con motore acceso, il display indicherà il dato numerico del consumo medio. In corrispondenza dell'azzeramento del “totalizzatore parziale” (TRIP) il display indicherà le linee “-.-” e aggiornerà il dato dopo 2 km percorsi.

Quando il veicolo è fermo o fermo con motore acceso, il display indicherà l'ultimo dato memorizzato fino al nuovo aggiornamento.



Funzione “Autonomia residua” (fig. 12)

Indica quanta strada può essere ancora percorsa dal veicolo. Quando il veicolo è fermo o fermo con motore acceso, il display indicherà l'ultimo dato memorizzato fino al nuovo aggiornamento. Se il sistema è in questa funzione, all'accensione della spia RISERVA CARBURANTE (10, fig. 6) il sistema visualizza le lineette “— . —” per tutto il tempo in cui la spia rimarrà accesa.



Note

L'invio del dato viene aggiornato ogni 10 secondi.

Funzione “Livello carburante” (fig. 12)

Indica quanto carburante è ancora presente all'interno del serbatoio del veicolo. In corrispondenza dell'accensione della spia RISERVA CARBURANTE (10, fig. 6) il display indicherà l'ultima barra e il simbolo della pompa benzina lampeggiante. Accensione spia riserva:

3 litri di carburante ancora presente nel serbatoio.

In corrispondenza dell'accensione della spia riserva (10, fig. 6) il display indicherà l'ultima barra e il simbolo della pompa benzina lampeggiante: il display (4, fig. 6) passerà nella funzione “trip fuel” e indicherà la distanza percorsa a partire da quel punto.



Note

Questo veicolo è dotato di un serbatoio particolarmente lungo, l'indicazione del livello carburante può per tanto risultare leggermente alterata qualora si guidi per lungo tempo su strade in pendenza.

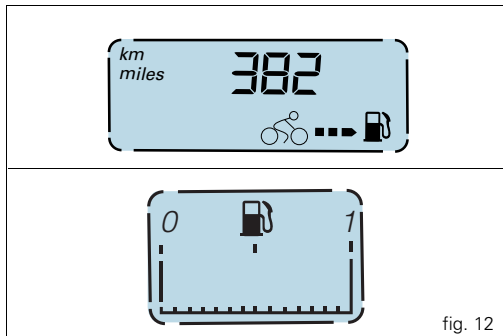


fig. 12

Funzione retroilluminazione

La retroilluminazione del cruscotto è attiva solo se la luce di posizione o i fari sono accesi.

In questo caso il cruscotto, grazie a dei sensori che rilevano l'intensità di luce e la temperatura ambiente, attiva o disattiva automaticamente la retroilluminazione.



Note

Anche nella fase di avviamento il sistema spegne i fari e li riaccende solo quando il motore è avviato o comunque quando viene rilasciato il pulsante  (3, fig. 19).

Funzione luminanza spie

Questa funzione è attiva solo se la luce di posizione o i fari sono accesi.

L'intensità delle spie viene regolata automaticamente dal cruscotto a seconda della quantità di luce esterna che viene rilevata.

Funzione autospegnimento fari

Questa funzione permette di ridurre il consumo della batteria, regolando automaticamente lo spegnimento dei fari.

Il dispositivo entra in funzione in due casi:

- nel primo caso, se si commuta la chiave da OFF a ON e non viene eseguito nessun avviamento motore. Dopo 60 secondi il proiettore viene disattivato e riavviato solo al successivo chiave OFF / chiave ON.
- nel secondo caso, dopo il normale utilizzo della moto, con i fari accesi, se viene spento il motore tramite l'interruttore ARRESTO MOTORE (2, fig. 19). Dopo 60 secondi dallo spegnimento del motore, il proiettore verrà disattivato e riavviato in corrispondenza del successivo avviamento motore.

Il sistema immobilizer

Per aumentare la protezione contro il furto, il motociclo è dotato di un sistema elettronico di blocco del motore (immobilizer) che si attiva automaticamente ogni volta che si spegne il quadro.

Ogni chiave racchiude infatti nell'impugnatura, un dispositivo elettronico che ha la funzione di modulare il segnale emesso, all'atto dell'avviamento, da una speciale antenna incorporata nel commutatore. Il segnale modulato costituisce la "parola d'ordine", sempre diversa ad ogni avviamento, con cui la centralina riconosce la chiave e solo in questa condizione, consente l'avviamento del motore.

Chiavi (fig. 13)

Con il motociclo vengono consegnate:

- n° 1 chiave A (ROSSA)

Questa "chiave rossa" è uno strumento di manutenzione e fa parte del sistema Immobilizer del vostro motociclo. Essa contiene il "codice" del sistema immobilizer e non deve essere utilizzata per l'uso quotidiano della vostra Ducati. Il vostro concessionario Ducati potrebbe richiedervi di presentarla per effettuare alcune operazioni di manutenzione.

Per ragioni di sicurezza, questo strumento (chiave rossa) non può essere sostituito. Qualora sia necessaria per la manutenzione, e voi non siate in grado di fornirla, occorrerà sostituire la centralina controllo motore, il cruscotto e il gruppo del blocchetto accensione e il costo (elevato) di queste operazioni sarà a vostro carico.

Riponete la "chiave rossa" in un luogo sicuro.

- n° 2 chiavi B (NERE)



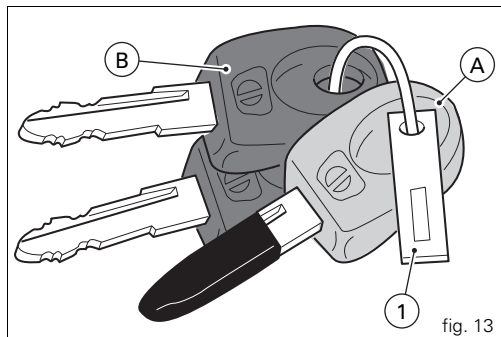
Attenzione

La chiave rossa è ricoperta da un cappuccio di gomma per essere conservata in perfette condizioni, evitando il contatto con altre chiavi. Non rimuovere questa protezione se non in caso di necessità.

Le chiavi nere, sono quelle di normale uso e servono per:

- l'avviamento.
- aprire il tappo del serbatoio carburante.
- aprire lo sportello di accesso al vano porta documenti.
- sbloccare la serratura della sella passeggero.

La chiave rossa svolge le stesse funzioni delle chiavi nere, in più permette di cancellare e riprogrammare, in caso di necessità, altre chiavi nere.



⚠ Attenzione

Urti violenti potrebbero danneggiare i componenti elettronici contenuti nella chiave.

👁 Note

Con le tre chiavi viene consegnata anche una piastrina (1) con il numero di identificazione delle chiavi.

⚠ Attenzione

Separare le chiavi e conservare la piastrina (1), e la chiave rossa, in un luogo sicuro. Inoltre è consigliabile utilizzare una sola delle due chiavi nere per l'uso del motociclo.

Code card

Insieme alle chiavi viene consegnata una CODE CARD (fig. 14) sulla quale è riportato il codice elettronico (A, fig. 15), da utilizzare in caso di blocco motore e quindi mancata accensione dopo il **key-ON**.

⚠ Attenzione

La CODE CARD deve essere conservata in luogo sicuro. È consigliabile che l'utilizzatore abbia sempre con sé il codice elettronico riportato sulla CODE CARD, nell'eventualità di dover effettuare lo sblocco del motore tramite la procedura con la manopola acceleratore (vedi pag. 24). Questa procedura offre quindi la possibilità all'utente, in caso di problemi al sistema immobilizer, di disabilitare la funzione "blocco motore" indicata dall'accensione della spia giallo ambrata EOBd (5, fig. 6). L'operazione è possibile solo conoscendo il codice elettronico (electronic code) riportato sulla code card.

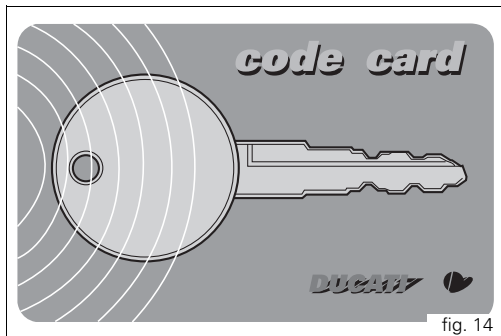


fig. 14

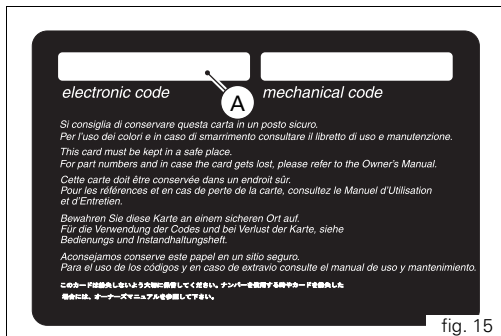


fig. 15

I Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore

- 1) Portare la chiave su **ON** e ruotare completamente la manopola acceleratore mantenendola ruotata. La spia **EOBD** (5, fig. 6) si spegne dopo un tempo prestabilito di 8 secondi.
- 2) Allo spegnimento della spia **EOBD** rilasciare la manopola.
- 3) La spia **EOBD** si riaccenderà lampeggiando. Occorre ora inserire il codice elettronico di sblocco riportato sulla CODE CARD consegnata al cliente all'atto della consegna della moto da parte del concessionario.
- 4) Contare un numero di lampeggi della spia **EOBD** pari alla prima cifra del codice segreto.
Portare la manopola acceleratore in posizione tutta aperta per 2 secondi, poi rilasciare. Viene così riconosciuta l'immissione di una cifra e la spia EOBD si accende e rimane in questo stato per un tempo prestabilito di 4 secondi. Ripetere l'operazione fino all'introduzione dell'ultima cifra.
Nel caso in cui non si compia nessuna operazione con l'acceleratore, la spia **EOBD** pulserà per 20 volte, poi si accenderà in modo fisso e la procedura dovrà essere ripetuta dal punto (1).

- 5) Al rilascio della manopola acceleratore, in caso di codice correttamente introdotto, si potranno verificare due casi:
A) la spia **EOBD** si accende in modo lampeggiante per indicare l'avvenuto sblocco. La spia ritorna in condizioni normali (spenta) dopo 4 secondi, oppure se i giri del motore superano la soglia di 1000 min^{-1} .
B) la spia **IMMO** (3, fig. 5) lampeggia fino a quando i giri del motore non superano i 1000 min^{-1} , oppure fino a quando non viene riavviato il motore.
- 6) Se il codice NON è stato introdotto correttamente la spia **EOBD** e **IMMO** rimangono accese ed è possibile ripetere le operazioni a partire dal punto 2 per un numero illimitato di volte.



Note

Nel caso la manopola venga rilasciata prima del tempo prestabilito, la spia si riaccende ed è necessario riportare la chiave su **OFF** e ripetere la sequenza dal punto 1.

Funzionamento

Ogni volta che si ruota la chiave del commutatore da **ON** a **OFF**, il sistema di protezione attiva il blocco motore. All'avviamento del motore, ruotando la chiave da **OFF** a **ON** (**Key-ON**):

- 1) se il codice viene riconosciuto, la spia IMMO (3, fig. 5), posta sul quadro strumenti, emette un breve lampeggio; il sistema di protezione ha riconosciuto il codice della chiave e disattiva il blocco motore. Premendo il pulsante  avviamento motore (2, fig. 19), il motore si avvia;
- 2) se la spia IMMO rimane accesa, il codice non è stato riconosciuto. In questo caso si consiglia di riportare la chiave in posizione **OFF** e poi di nuovo in **ON**, se il blocco persiste, riprovare con l'altra chiave in dotazione di colore nero. Se ancora non si riesce ad avviare il motore, rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI.
- 3) Se la spia IMMO rimane lampeggiante significa che una segnalazione del sistema immobilizer è stata ripristinata (ad esempio con la procedura di sblocco tramite manopola).



Importante

Durante la procedura utilizzare sempre la stessa chiave. L'utilizzo di chiavi diverse potrebbe impedire al sistema di riconoscere il codice della chiave inserita.

Duplicazione delle chiavi

Per la richiesta di chiavi supplementari, rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI, portando tutte le chiavi a disposizione e la CODE CARD.

La rete assistenziale DUCATI, effettuerà la memorizzazione (fino ad un massimo di 8 chiavi) di tutte le chiavi nuove e di quelle già in possesso.

La rete assistenziale DUCATI, potrà richiedere al Cliente di dimostrare di essere il proprietario del motociclo.

I codici delle chiavi non presentate, durante la procedura di memorizzazione, vengono cancellati dalla memoria, a garanzia che le chiavi eventualmente smarrite non siano più in grado di avviare il motore.



Note

In caso di cambio di proprietario del motociclo, è indispensabile che il nuovo proprietario entri in possesso di tutte le chiavi e della CODE CARD.

I Interruttore d'accensione e bloccasterzo

(fig. 16)

È sistemato davanti alla testa di sterzo ed è a quattro posizioni:

- A) **ON**: abilita il funzionamento di luci e motore;
- B) **OFF**: disabilita il funzionamento di luci e motore;
- C) **LOCK**: blocca lo sterzo;
- D) **P**: luce di posizione accesa e sterzo bloccato.



Note

Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.

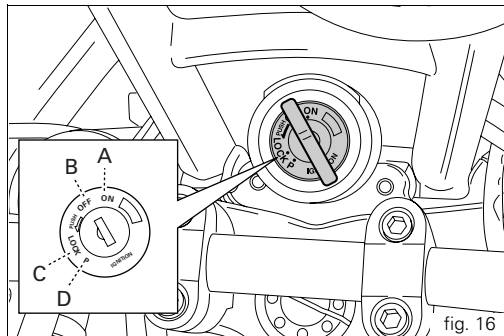
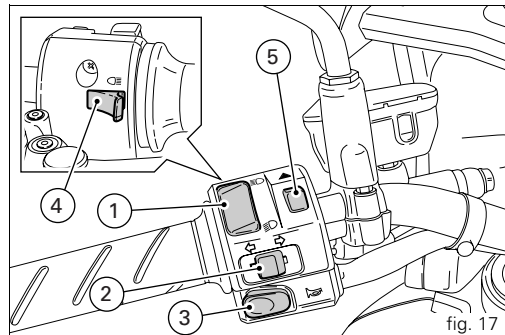


fig. 16

Commutatore sinistro (fig. 17)

- 1) Deviatore, comando selezione luce, a due posizioni:
 - posizione ☞ = luce anabbagliante accesa;
 - posizione ☜ = luce abbagliante accesa.
- 2) Pulsante ⇄ = indicatore di direzione a tre posizioni:
 - posizione centrale = spento;
 - posizione ⇐ = svolta a sinistra;
 - posizione ⇒ = svolta a destra.

Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.
- 3) Pulsante 📢 = avvisatore acustico.
- 4) Pulsante 🚗 = lampeggio abbagliante.
- 5) Pulsante ⚠ = lampeggiatori di emergenza
Premuto attiva contemporaneamente tutti gli indicatori di direzione.
Per disattivare i lampeggiatori premere nuovamente il pulsante.



Note

Quando si azionano i dispositivi (1), (2), (4) e (5) si accendono le corrispondenti spie sul cruscotto (vedi pag.14).

I Leva comando frizione (fig. 18)

La leva (1) che aziona il disinnesto della frizione è dotata di pomello (2) per la regolazione della distanza tra la leva stessa e la manopola sul manubrio. Per effettuare la regolazione mantenere la leva (1) completamente estesa ed agire sul pomello (2), ruotandolo in corrispondenza di una delle quattro posizioni previste.

Tenere conto che:

la posizione n° 1, corrisponde alla distanza massima tra la leva e manopola, mentre la posizione n° 4 corrisponde alla distanza minima.

Quando la leva (1) viene azionata si interrompe la trasmissione dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze.



Attenzione

La regolazione della leva frizione va effettuata a motociclo fermo.



Importante

Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.



Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto laterale esteso ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto laterale deve essere chiuso).

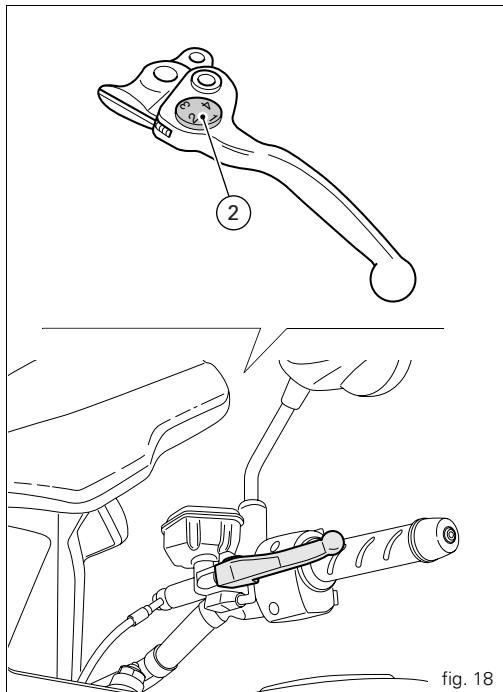


fig. 18

Commutatore destro (fig. 19)

- 1) Interruttore **ARRESTO MOTORE**, a due posizioni:
- posizione  (**RUN**) = marcia;
 - posizione  (**OFF**) = arresto del motore.



Attenzione

Questo interruttore serve soprattutto nei casi di emergenza quando è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto, riportare l'interruttore in posizione  per poter procedere all'avviamento del motociclo.

- 2) Pulsante  = avviamento motore.

Manopola girevole comando acceleratore (fig. 19)

La manopola girevole (3), sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle farfalle del corpo farfallato. Quando viene rilasciata, la manopola torna automaticamente alla posizione iniziale di minimo.

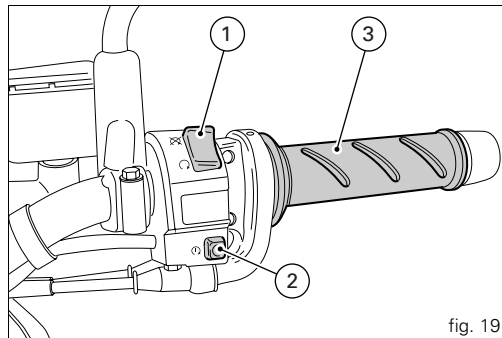


fig. 19

I Leva comando freno anteriore (fig. 20)

Tirando la leva (1) verso la manopola girevole si aziona il freno anteriore. È sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico.

La leva di comando è dotata di un pomello (2) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul manubrio.

Per effettuare la regolazione mantenere la leva (1) completamente estesa ed agire sul pomello (2), ruotandolo in corrispondenza di una delle quattro posizioni previste.

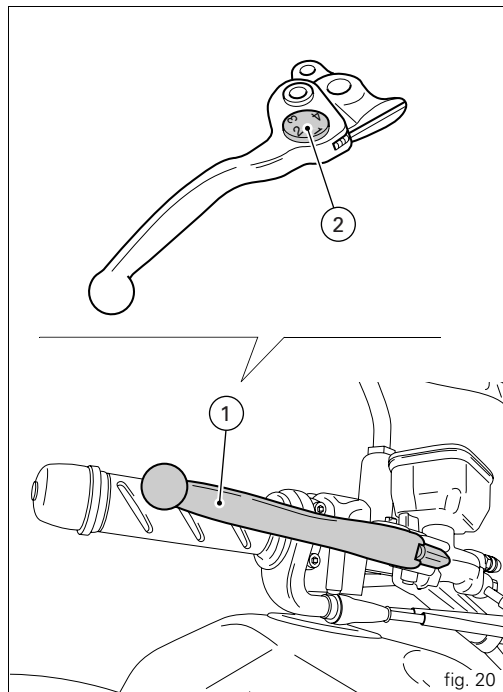
Tenere conto che:

la posizione n° 1, corrisponde alla distanza massima tra la leva e manopola, mentre la posizione n° 4 corrisponde alla distanza minima.



Attenzione

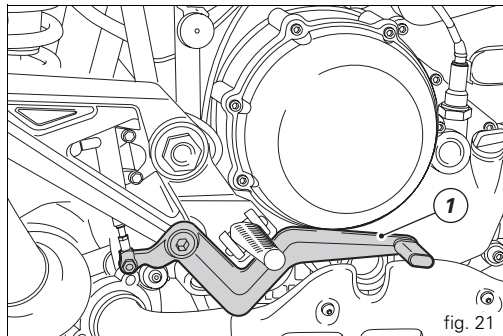
La regolazione della leva freno anteriore va effettuata a motociclo fermo.



Pedale comando freno posteriore (fig. 21)

Per azionare il freno posteriore, premere il pedale (1) con il piede verso il basso.

Il sistema di comando è di tipo idraulico e necessita del minimo sforzo.



Pedale comando cambio (fig. 22)

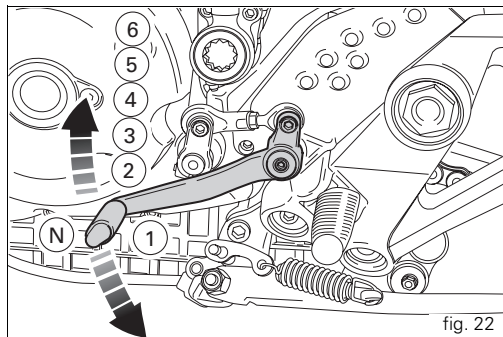
Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale N, con ritorno automatico; questa condizione è segnalata dall'accensione della spia N (8, fig. 6) sul cruscotto.

Il pedale può essere spostato:

in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare la 1ª marcia e per scalare a una marcia inferiore. Con questa manovra la spia N sul cruscotto si spegne;

in alto = sollevare il pedale per innestare la 2ª marcia e successivamente la 3ª, 4ª, 5ª e 6ª marcia.

Ad ogni spostamento del pedale corrisponde un solo cambio marcia.



I Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione del pedale comando cambio e freno posteriore rispetto alla relativa pedana.

Per effettuare queste regolazioni agire come segue:

Pedale comando cambio (fig. 23)

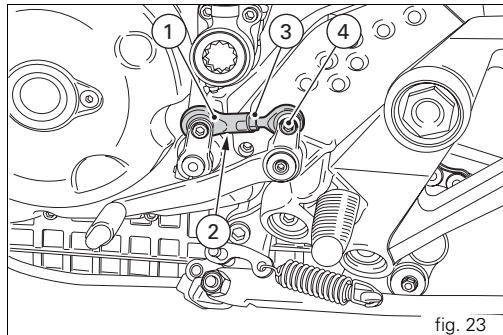
Bloccare l'asta (1), agendo sulla presa di chiave (2) con una chiave aperta, e allentare il controdado (3).

Svitare la vite (4), in modo da poter svincolare l'asta (1) dalla leva del cambio.

Ruotare l'asta (1) operando sull'apposita presa di chiave (2), facendo assumere al pedale cambio la posizione desiderata.

Fissare con la vite (4) la leva del cambio all'asta (1).

Serrare il controdado (3) contro l'asta (1).



Pedale comando freno posteriore (fig. 24)

Allentare il controdado (5).

Ruotare la vite (6) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata.

Serrare il controdado (5).

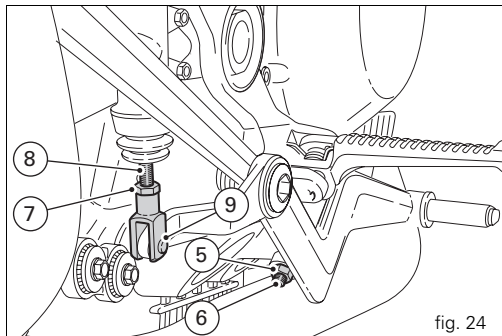
Verificare, agendo a mano sul pedale, che questo presenti un gioco di circa $1,5 \div 2$ mm prima di iniziare l'azione frenante.

Se così non risulta occorre modificare la lunghezza dell'astina di comando della pompa nel modo seguente:

Allentare il controdado (7) sull'astina della pompa.

Avvitare l'astina (8) sulla forcella (9) per aumentare il gioco o svitare per diminuirlo.

Serrare il controdado (7) e verificare nuovamente il gioco.



Elementi e dispositivi principali

Posizione sul motociclo (fig. 25)

- 1) Tappo serbatoio carburante.
- 2) Serratura sella passeggero e porta casco.
- 3) Serratura sportello vano porta documenti.
- 4) Cavalletto laterale.
- 5) Dispositivi di registro forcella anteriore.
- 6) Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.
- 7) Specchi retrovisori.
- 8) Silenziatore e tubi di scarico.
- 9) Catalizzatore.



Attenzione

L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie, ecc.).

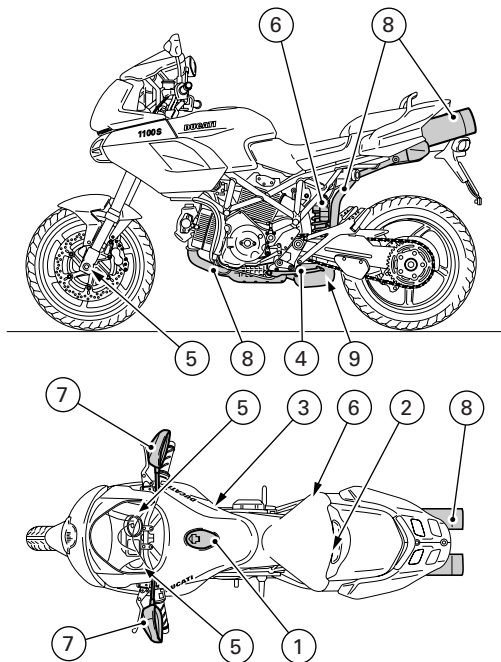


fig. 25

Tappo serbatoio carburante (fig. 26.1)

Apertura

Sollevare il coperchietto (1) di protezione ed inserire la chiave nella serratura. Ruotare di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura. Sollevare il tappo (2, fig. 26.2).

Chiusura

Richiudere il tappo (2) con la chiave inserita e premerlo nella sede. Ruotare la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estrarla. Richiudere il coperchietto (1) di protezione serratura.



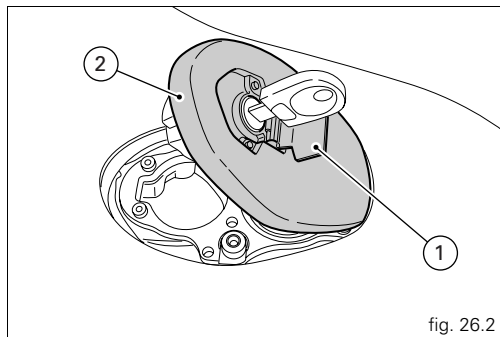
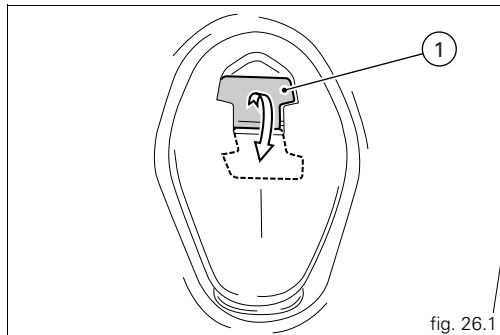
Note

È possibile chiudere il tappo solo con la chiave inserita.



Attenzione

Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 53) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.



Serratura sella passeggero e porta casco

Apertura (fig. 27)

Inserire la chiave nella serratura (1) e ruotarla in senso orario fino a sentire lo scatto del chiavistello della sella. Sollevare la parte posteriore della sella (2) e sfilarla dai supporti anteriori, tirandola all'indietro.

Chiusura

Appoggiare la sella sui ganci di ritegno del serbatoio e tirarla all'indietro fino ad avvertire l'avvenuto aggancio. Esercitare pressione sulla parte posteriore della sella fino ad udire lo scatto di innesto del chiavistello della serratura. Accertarsi dell'avvenuto aggancio, tirando con moderazione verso l'alto la sella.

Sotto la sella passeggero si trova il gancio per il cavetto porta casco. Far passare il cavetto (A) nel casco ed inserirne nel gancio le estremità. Lasciare appeso il casco sul lato sinistro (fig. 28) e rimontare la sella per fissarlo.



Attenzione

Questo dispositivo serve per la sicurezza del casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciare il casco attaccato quando si viaggia; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del motociclo.

Il cavetto va appeso dal lato sinistro. In qualsiasi altra posizione il cavetto impedirà la chiusura della sella.

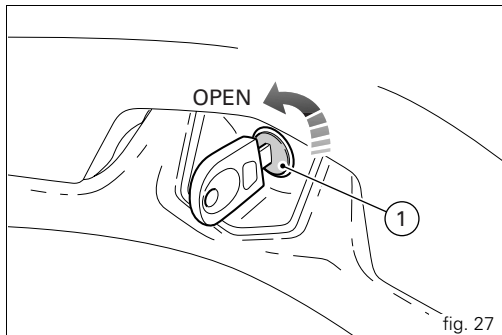


fig. 27

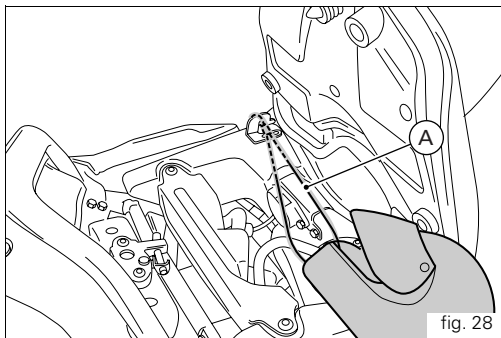


fig. 28

Serratura sportello vano porta documenti

Per aprire lo sportello del vano porta documenti introdurre la chiave nella serratura (1) e ruotarla in senso antiorario fino ad avvertire lo sgancio dei chiavistelli (fig. 29.1).

Aprire lo sportello (fig. 29.2) per accedere al vano porta documenti in cui è alloggiato il libretto uso e manutenzione e la trousses attrezzi (vedi pag. 54).

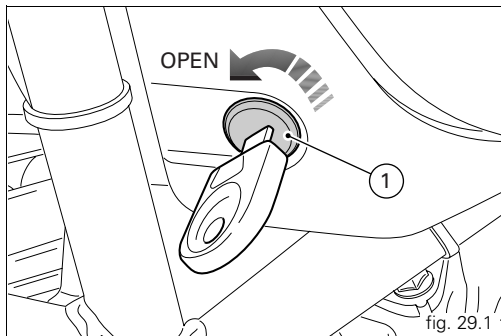


Importante

Evitare di alloggiare nel vano componenti pesanti o parti metalliche che potrebbero spostarsi durante la marcia e causare instabilità nella guida del motociclo.

Per richiudere lo sportello, è sufficiente spingerlo in corrispondenza dei chiavistelli, fino ad avvertire lo scatto di bloccaggio.

Sfilare poi la chiave.



Cavalletto laterale (fig. 30)

Importante

Prima d'azionare il cavalletto laterale, accertarsi dell'adeguata consistenza e planarità della superficie d'appoggio. Terreni molli, ghiaia, asfalto ammorbidito dal sole, ecc., possono determinare rovinose cadute del motociclo parcheggiato.

In caso di pendenza del suolo, parcheggiare sempre con la ruota posteriore rivolta verso il lato in discesa della pendenza.

Per utilizzare il cavalletto laterale, tenere il motociclo con entrambe le mani sul manubrio quindi premere con il piede sulla stampella (1), accompagnandola fino al punto di massima estensione. Inclinare il motociclo sul lato sinistro fino a portare in appoggio l'estremità della stampella con il suolo.

Attenzione

Non sostare seduti sul motociclo in appoggio sul cavalletto laterale.

Per riportare il cavalletto a "riposo" (posizione orizzontale), inclinare il motociclo verso destra e contemporaneamente sollevare con il dorso del piede la stampella (1).

È consigliabile verificare periodicamente il corretto funzionamento del sistema di trattenuta costituito da due molle a trazione una all'interno dell'altra, e del sensore di sicurezza (2) che comunica alla centralina controllo motore la

posizione del cavalletto. A protezione di questo impianto è installato un fusibile da 3A posto a lato della batteria (vedi pag. 97).

Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto se il cambio è in posizione di folle.

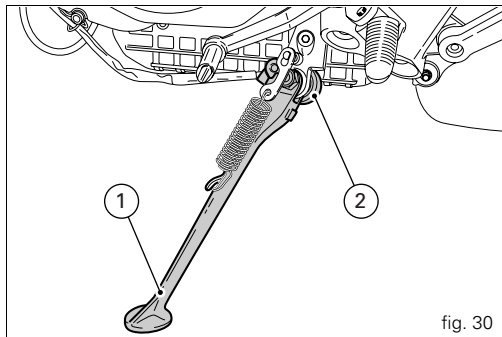


fig. 30

Dispositivi di registro forcella anteriore

La forcella del motociclo è regolabile nella fase di estensione (ritorno), nella compressione degli steli e nel precarico della molla.

La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:

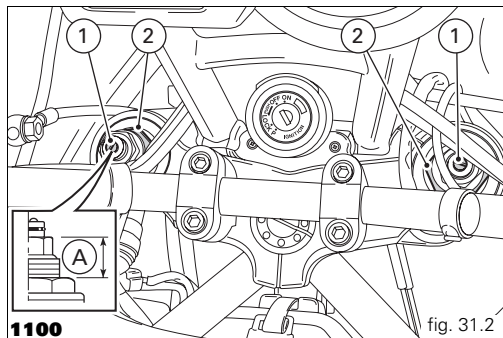
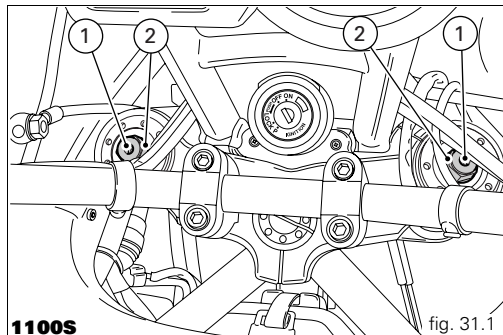
- 1) per modificare il freno idraulico in estensione (fig. 31.1 e fig. 31.2);
- 2) per modificare il precarico delle molle interne (fig. 31.1 e fig. 31.2);
- 3) per modificare il freno idraulico in compressione (fig. 32.1 e fig. 32.2).

Posizionare il motociclo in modo stabile, sul cavalletto laterale.

Ruotare con una chiave a brugola di 3 mm (1100 S) o con un cacciavite a taglio (1100) il registro (1), posto sulla sommità di ogni stelo forcella, per modificare il freno idraulico in estensione.

Ruotare con una chiave a brugola di 3 mm (1100 S) o con un cacciavite a taglio (1100) il registro (3, fig. 32.1 e fig. 32.2), nella parte posteriore dei piedini portaruota, per modificare il freno idraulico in compressione.

Ruotando il registro (1) si avvertono degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una regolazione dello smorzamento. Nel caso del registro (3, fig. 32.1 e fig. 32.2) la variazione dello smorzamento è continuo (a vite). Avvitando completamente il registro fino a bloccarlo si ottiene la posizione "0", che corrisponde al massimo smorzamento.



I A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti, che corrisponderanno alle posizioni "1", "2", ecc., o la rotazione angolare del registro.

Le regolazioni STANDARD sono le seguenti:

1100S

compressione: 9 click;

estensione: 12 click.

Precarico molla: 10 mm (10 giri, da tutto svitato, 1 giro = 1 mm).

Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo, ruotare il registro ad estremità esagonale (2, fig. 31.1) con una chiave esagonale di 22 mm.

1100

compressione: 1 giro e mezzo;

estensione: 2 giri.

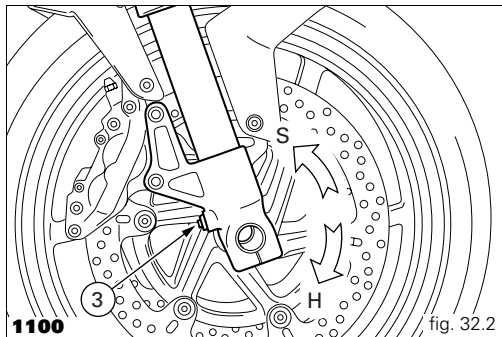
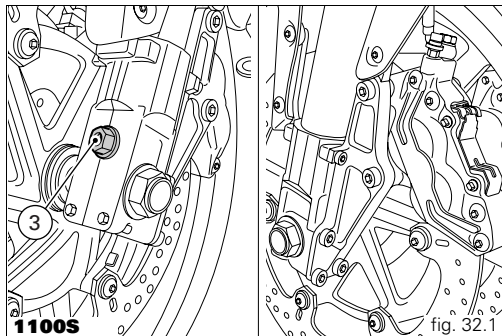
Precarico molla: 6 mm (6 giri da tutto aperto, 1 giro = 1 mm).

Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo, ruotare il registro ad estremità esagonale (2, fig. 31.2) con una chiave esagonale di 22 mm.

Il valore del precarico (A, fig. 31.2) può variare tra 25 e 10 mm.

Importante

Regolare i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.



Dispositivi di registro ammortizzatore

posteriore (fig. 33.1, fig. 33.2, fig. 34.1 e fig. 34.2)

L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni per adeguare l'assetto del motociclo alle condizioni di carico.

Il registro (1), posto sul lato destro, in corrispondenza del fissaggio inferiore dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).

Il registro (2) sul serbatoio d'espansione dell'ammortizzatore regola il freno idraulico nella fase di compressione.

Ruotando in senso orario i registri (1) e (2) si aumenta il freno, viceversa si diminuisce.

1100S

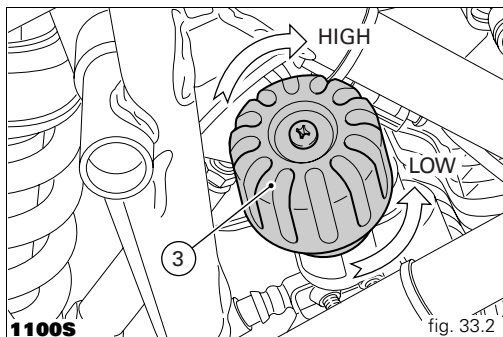
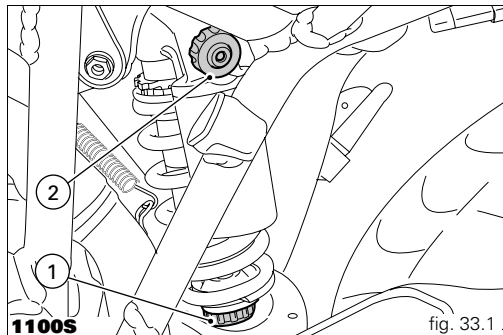
Taratura STANDARD dalla posizione di tutto chiuso (senso orario):

- svitare il registro (1) di 12 click.
- svitare il registro (2) di 10 click.

Precarico molla: 22 mm

Mediante il pomello regolatore (3), posto sul lato destro del telaio, è possibile regolare il precarico della molla esterna dell'ammortizzatore seguendo le indicazioni riportate sul pomello stesso.

La taratura STANDARD corrisponde al pomello regolatore sulla posizione minima (LOW).



1100

Taratura STANDARD registro estensione (1): dalla posizione di tutto chiuso (senso orario) svitare il registro di 18 click.

Taratura STANDARD registro compressione (2): posizione di tutto chiuso (senso orario) svitare il registro di 2 giri.

Mediante il pomello regolatore (3), posto sul lato destro del telaio, è possibile regolare il precarico della molla esterna dell'ammortizzatore seguendo le indicazioni riportate sul pomello stesso.

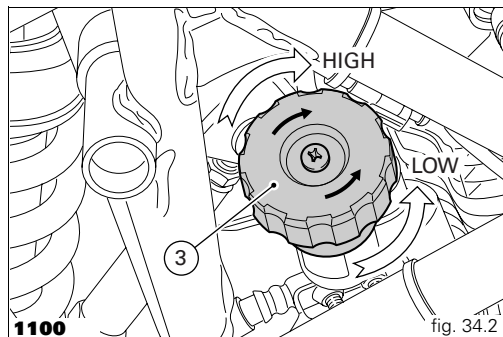
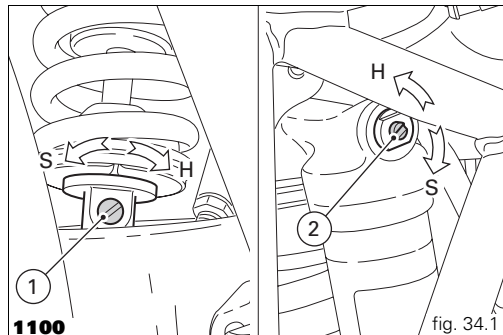
La taratura STANDARD corrisponde al pomello regolatore sulla posizione minima (LOW).

Lunghezza STANDARD della molla "mini precarico": 4 giri (2 mm).



Attenzione

L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.



Regolazione specchietti retrovisori

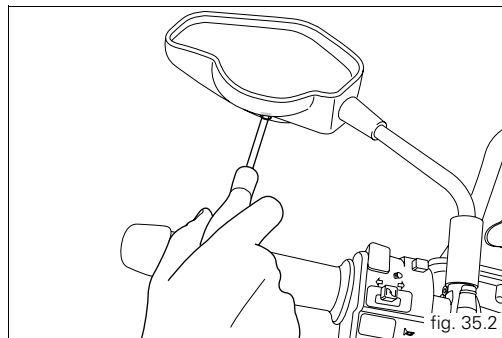
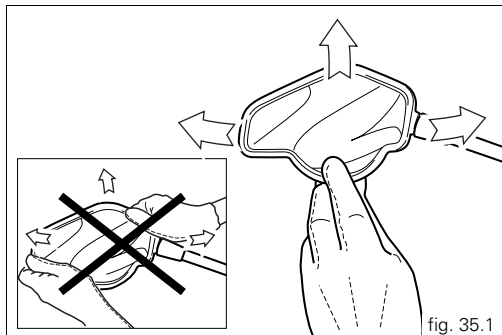
La regolazione si effettua spingendo lo specchio alle sue estremità nella direzione desiderata (fig. 35.1).

Per bloccare lo specchio nella posizione definita, serrare la vite nella parte inferiore del supporto (fig. 35.2).



Attenzione

Non eseguire mai la regolazione agendo sull'intero specchietto, potrebbe causarne la rottura.



Variazione assetto motociclo

L'assetto del motociclo rappresenta il risultato di prove effettuate dai nostri tecnici nelle più svariate condizioni di utilizzo.

La modifica di questo parametro rappresenta una operazione molto delicata che, se eseguita con imperizia, può risultare pericolosa.

Si consiglia, prima di modificare l'assetto standard, di rilevare la quota (H, fig. 36.1) di riferimento.

Il pilota ha la possibilità di modificare l'assetto del motociclo in funzione delle proprie esigenze di guida, variando la posizione di lavoro dell'ammortizzatore (fig. 36.2).

Aumentare o diminuire l'interasse del tirante (2) allentando i dadi (3) degli snodi sferici (1) e agendo sulla presa di chiave (A).

Eseguita la regolazione serrare i dadi (3) a 25 Nm.



Note

Fare attenzione al dado (3) inferiore che ha una filettatura sinistrorsa.



Attenzione

La lunghezza del tirante (2), compresa tra gli assi degli snodi (1), è 255 mm.

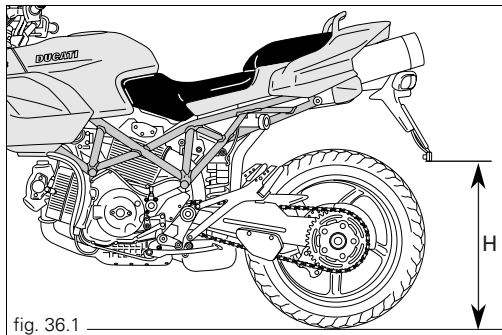


fig. 36.1

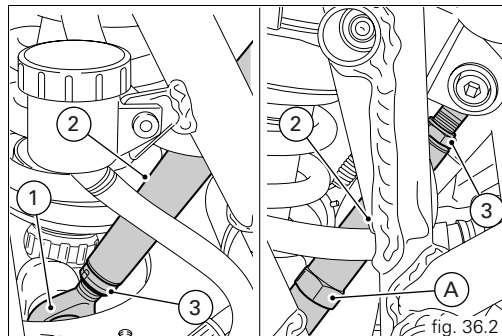
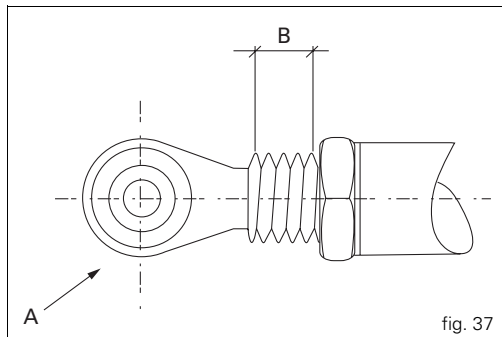


fig. 36.2

La quota massima sfilamento dell'UNIBALL della testa (A) snodata è 5 filetti pari a 7,5 mm (B).



I Norme d'uso

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo

Velocità di rotazione massima (fig. 38)

Velocità di rotazione da rispettare nel periodo di rodaggio e nel normale uso:

- 1) Fino a 1000 km;
- 2) Da 1000 a 2500 km.

Fino a 1000 Km

Durante i primi 1000 km di marcia fare attenzione al contagiri, non si deve assolutamente superare i:

$5.500 \div 6000 \text{ min}^{-1}$.

Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore, pur rimanendo sempre entro il limite indicato.

A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari i tratti di strada collinari, dove il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio efficace.

Per i primi 100 Km agire con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate, questo per consentire un corretto assestamento del materiale d'attrito delle pastiglie sui dischi freno.

Per consentire un adattamento reciproco di tutte le parti meccaniche in movimento ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita.

Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla, se necessario.

Da 1000 a 2500 Km

Si può pretendere dal motore maggiori prestazioni, ma non si deve mai superare i:

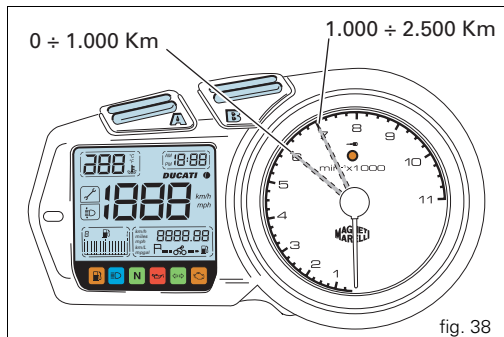
7000 min^{-1} .



Importante

Durante il periodo di rodaggio osservare scrupolosamente il programma di manutenzione ed i tagliandi consigliati nel libretto di garanzia. L'inosservanza di tali norme esime la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità per eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Attenendosi alle raccomandazioni si favorisce una maggiore durata del motore, riducendo la necessità di revisioni o di messe a punto.



Controlli prima dell'avviamento



Attenzione

La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente e al passeggero.

Prima di mettersi in viaggio controllare i seguenti punti:

Carburante nel serbatoio

Controllare il livello del carburante nel serbatoio. Eventualmente fare rifornimento (pag. 53).

Livello olio nel motore

Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione. Eventualmente rabboccare (pag. 80).

Liquido freni e frizione

Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido (pag. 60).

Condizione pneumatici

Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici (pag. 78).

Funzionalità dei comandi

Azionare le leve e i pedali di comando freni, frizione, acceleratore, cambio e controllarne il funzionamento.

Luci e segnalazioni

Verificare l'integrità delle lampade d'illuminazione, di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade bruciate procedere alla sostituzione (pag. 68).

Serraggi a chiave

Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio (pag. 35) e della sella passeggero (pag. 36).

Cavalletto

Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 38).



Attenzione

In caso di anomalie rinunciare alla partenza e rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata DUCATI.

Aviamento motore



Attenzione

Prima di avviare il motore imparare a conoscere i comandi che si devono utilizzare durante la guida (vedi pag. 11).

- 1) Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione **ON** (fig. 39). Verificare che la spia verde **N** (8, fig. 6) e quella rossa  (7, fig. 6), sul cruscotto, risultino accese.



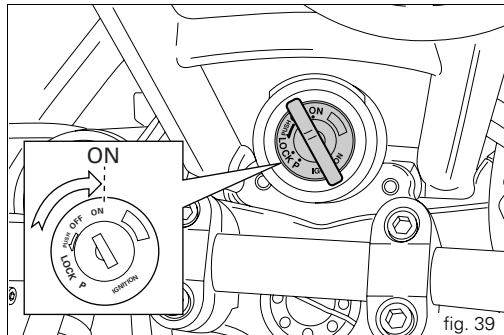
Importante

La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore (pag. 14).



Note

È possibile avviare il motociclo con il cavalletto laterale esteso ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto laterale deve essere orizzontale).



- 2) Accertarsi che l'interruttore d'arresto (1, fig. 40) sia nella posizione  (**RUN**), premere quindi il pulsante avviamento (2).

Questo modello è provvisto di avviamento servoassistito. Tale funzione permette l'avviamento servoassistito del motore premendo e rilasciando immediatamente il pulsante (2).

Alla pressione del pulsante (2) si ha l'avviamento automatico del motore per un tempo max. variabile in funzione della temperatura del motore stesso.

A motore avviato il sistema inibisce il trascinamento del motorino d'avviamento.

In caso di mancata accensione del motore è necessario aspettare almeno 2 sec. prima di premere nuovamente il pulsante di avviamento (2).

Lasciare che il motore si avvii spontaneamente, senza azionare il comando dell'acceleratore.

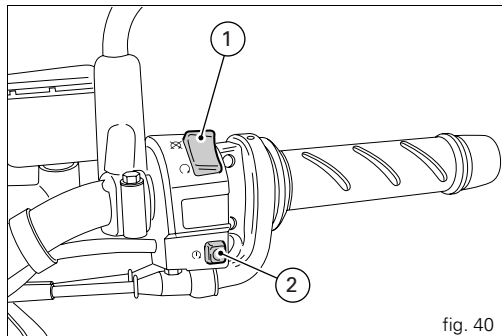


fig. 40



Note

In caso di batteria scarica il sistema inibisce automaticamente il trascinamento del motorino d'avviamento.



Importante

Non far funzionare il motore ad un elevato numero di giri quando è freddo. Aspettare il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

Avviamento e marcia del motociclo

- 1) Disinserire la frizione agendo sulla leva comando.
- 2) Con la punta del piede abbassare con decisione la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia.
- 3) Accelerare il motore, agendo sulla manopola comando acceleratore, rilasciare contemporaneamente e lentamente la leva della frizione; il veicolo inizierà a muoversi.
- 4) Rilasciare completamente la leva frizione e accelerare.
- 5) Per passare alla marcia superiore chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione.

Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, disinserire la frizione, accelerare un attimo il motore, per permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, scalare quindi alla marcia inferiore e rilasciare la frizione.

L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando il motociclo accenna a diminuire la velocità passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano così sollecitazioni anomale a tutta la struttura del motociclo e non solo al motore.



Importante

Evitare accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi agli organi di trasmissione. Evitare di tenere la frizione disinserita durante la marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un'usura anomala degli organi d'attrito.

Frenata

Rallentare per tempo, scalare per utilizzare il freno motore e poi frenare agendo su entrambi i freni. Prima che il motociclo si arresti, disinserire la frizione per evitare che il motore si spenga improvvisamente.



Attenzione

L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi freno riduce l'efficacia frenante del motociclo.

Non azionare bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; si può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del motociclo.

In caso di pioggia o quando si viaggia su superfici con poco aderenza l'azione frenante del motociclo è notevolmente ridotta. In queste situazioni azionare i comandi freni con molta dolcezza ed attenzione. Manovre improvvise possono causare la perdita del controllo del motociclo. Quando si affrontano lunghe discese con forte pendenza, utilizzare la capacità frenante del motore scalando di marcia, azionare i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causa un riscaldamento eccessivo del materiale d'attrito con una drastica riduzione dell'efficacia frenante. I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore o superiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e compromettono la precisione di guida e la tenuta in curva.

I Arresto del motociclo

Ridurre la velocità, scalare di marcia e rilasciare la manopola dell'acceleratore. Scalare fino ad inserire la prima e successivamente la folle. Frenare ed arrestare il motociclo. Spegnerne il motore spostando la chiave nella posizione **OFF** (pag. 26).

Parcheggio

Parcheggiare il motociclo fermo sul cavalletto laterale (vedi pag. 38).

Sterzare completamente a sinistra e portare la chiave nella posizione **LOCK** per prevenire i furti.

Se si parcheggia in un garage o in altre strutture, fare attenzione che siano ben ventilati e che il motociclo non risulti vicino a fonti di calore.

In caso di necessità si può lasciare accesa la luce di posizione, ruotando la chiave nella posizione **P**.



Importante

Non lasciare la chiave su **P** per tempi lunghi, la batteria si potrebbe scaricare. Non lasciare mai la chiave inserita quando il motociclo è incustodito.



Attenzione

L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie, ecc.).



Attenzione

L'utilizzo di lucchetti o blocchi che impediscono l'avanzamento del motociclo (es. bloccadisco, bloccacorona, ecc.) è molto pericoloso e può compromettere il funzionamento del motociclo e la sicurezza di pilota e passeggero.

Rifornimento carburante (fig. 41)

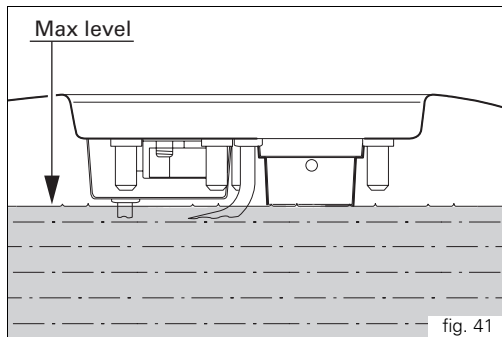
Durante il rifornimento non riempire eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro d'immissione nel pozzetto del tappo.



Attenzione

Usare un carburante con bassi contenuti di piombo, con un numero di ottani, all'origine, di almeno 95 (vedi tabella "Rifornimenti" pag. 89).

Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.



Accessori in dotazione (fig. 42)

Nel vano ricavato sulla semicarena destra, accessibile dopo aver aperto lo sportello esterno (vedi pag. 37), sono alloggiati:

il libretto uso e manutenzione;

il cavetto portacasco;

il kit attrezzi composto da (fig. 43):

- chiave a tubo esagonale per candele;
- perno per chiave candela;
- giravite doppio.

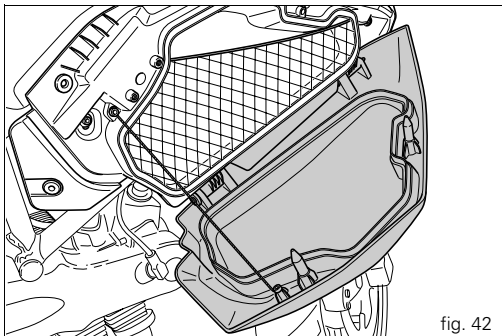


fig. 42

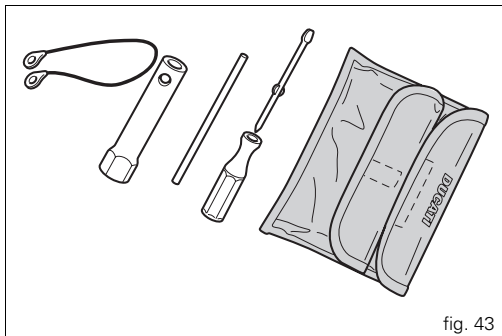


fig. 43

Operazioni d'uso e Manutenzione principali

Rimozione della vestizione

Per poter effettuare alcuni interventi di manutenzione o riparazione è necessario rimuovere alcune parti della vestizione del motociclo.



Attenzione

Il mancato o non corretto rimontaggio di una delle parti rimosse può causarne l'improvviso distacco durante la marcia con la conseguente perdita di controllo del motociclo.



Importante

Per non danneggiare le parti verniciate e il parabrezza in plexiglas del cupolino, ad ogni rimontaggio posizionare sempre le rosette in nylon in corrispondenza delle viti di fissaggio.

Cupolino mobile

Svitare le quattro viti (1) che fissano il cupolino mobile ai supporti provvisti di guarnizione (2).

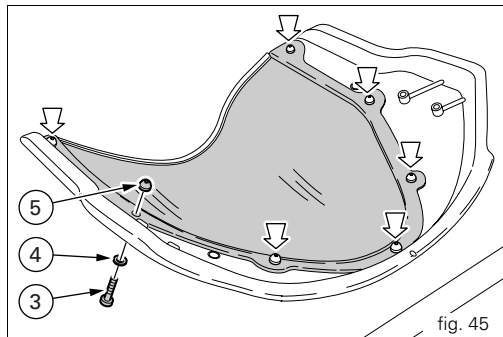
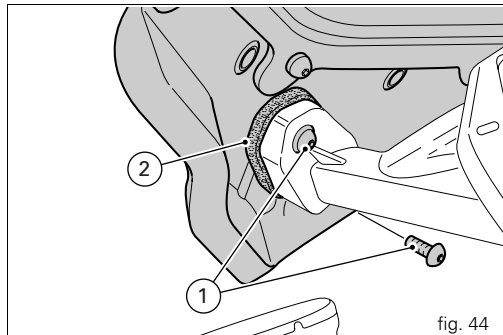
Rimuovere il cupolino mobile completo di parabrezza (fig. 44).

Per sostituire il parabrezza, svitare con l'apposita chiave torx le viti (3) con rosetta in nylon (4), tenendo bloccati i dadi gommati (5) dall'interno del cupolino (fig. 45).

Nel montaggio del parabrezza nuovo, bloccare le viti (2) partendo da quella centrale.

Verificare che sui supporti siano montate le guarnizioni (2) quindi posizionare il cupolino mobile e fissarlo sui due lati con le viti (1).

Bloccare le viti (1).



Cupolino fisso

Svitare sui due lati del cupolino le sei viti (1) di fissaggio della plancia interna, quindi rimuoverla sfilandola verso l'alto (fig. 46).



Note

Fare attenzione nella rimozione della plancia a non danneggiare la vernice del cupolino.

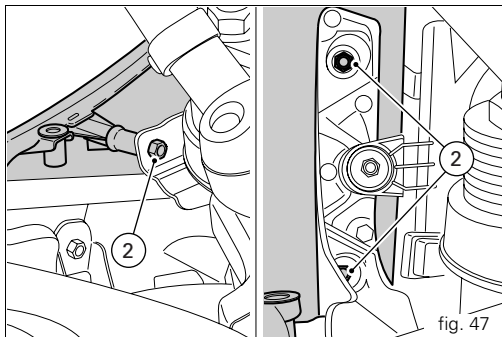
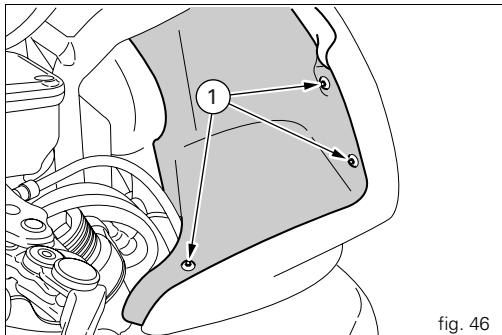
Svitare le sei viti (2) che fissano il cupolino fisso al supporto del proiettore (fig. 47).

Rimuovere il cupolino fisso.

Nel rimontaggio, bloccare per prime le quattro viti centrali e poi le due laterali.

Posizionare la plancia interna sul cupolino fisso, facendo corrispondere le forature.

Bloccare le sei viti (1), evitando di eccedere per non danneggiare gli inserti sul cupolino fisso.

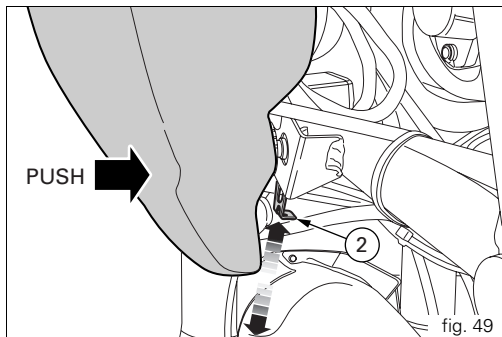
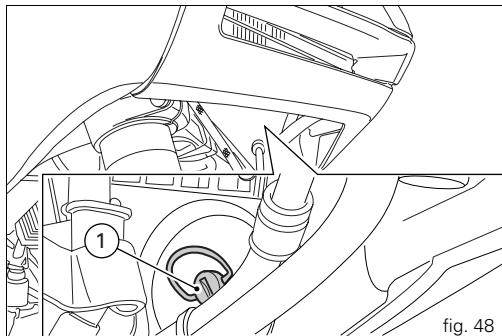


Semicarenatura sinistra

Operando sul lato sinistro, dall'interno della carenatura, ruotare di 1/4 di giro, in senso antiorario, lo sgancio rapido (1) per liberare la parte anteriore della semicarena sinistra (fig. 48).

Per liberare la parte posteriore della semicarena sinistra, sfilare fino al bloccaggio il fermo (2), in corrispondenza del supporto del telaio: per agevolare l'operazione spingere dall'esterno sulla semicarena, in corrispondenza del fermo (fig. 49).

Rimuovere la semicarena sinistra sfilandola dai pioli di ritegno del serbatoio carburante.



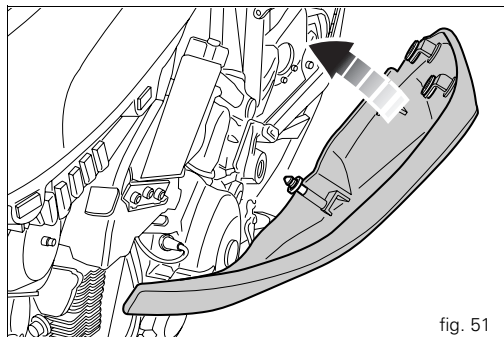
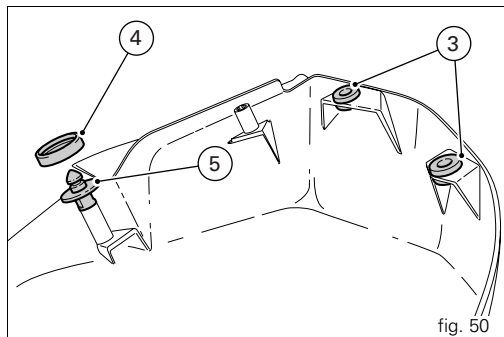
Prima di procedere al rimontaggio, assicurarsi che sul lato interno della semicarena risultino correttamente installati i gommini (3) e la guarnizione (4), sul perno (5) (fig. 50).
Montare la semicarenatura sinistra, partendo dall'estremità posteriore ed inserendo i pioli del serbatoio nei gommini (fig. 51).

Spingere la semicarena in corrispondenza del perno (5) per poter agganciare il fermo (2) all'estremità del perno stesso. Agganciare lo sgancio rapido anteriore (1), spingendolo e ruotandolo di 1/4 di giro in senso orario.

Borse laterali

Il motociclo è stato predisposto per il montaggio delle borse laterali. Il kit borse laterali è disponibile presso il servizio ricambi Ducati.

Il kit, oltre a tutti i particolari necessari per il montaggio, contiene un libretto d'istruzione.



Controllo livello fluido frizione e freni

Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di **MIN** evidenziata sui rispettivi serbatoi (fig. 52 e fig. 53).

Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.

Per il rabbocco o la sostituzione del fluido agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica riportata sul Libretto di Garanzia, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Importante

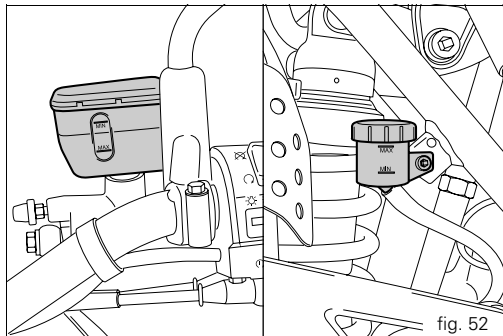
Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni degli impianti.

Impianto freni

Se si rileva un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante le pastiglie freno siano in buone condizioni, rivolgersi ad un Concessionario o ad una Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione

Il fluido dei freni e della frizione è dannoso per parti verniciate ed in plastica, quindi evitare il contatto con le stesse. L'olio idraulico è corrosivo e può provocare danni e lesioni. Non mescolare olii di qualità diverse. Controllare la perfetta tenuta delle guarnizioni.



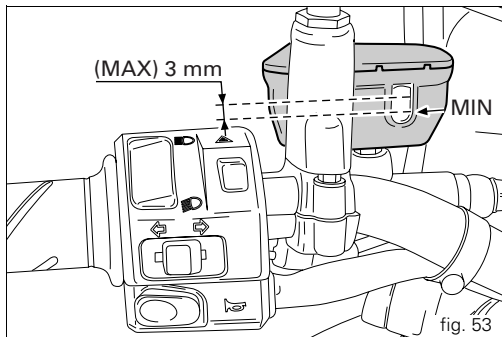
Impianto frizione (fig. 53)

Se il gioco della leva di comando è eccessivo e il motociclo salta o si arresta all'inserimento della marcia, è probabile una presenza d'aria nell'impianto. Rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.



Attenzione

Il livello del liquido frizione tende ad aumentare nel serbatoio con il consumo del materiale d'attrito dei dischi frizione: non superare quindi il valore prescritto (3 mm sopra il livello minimo).



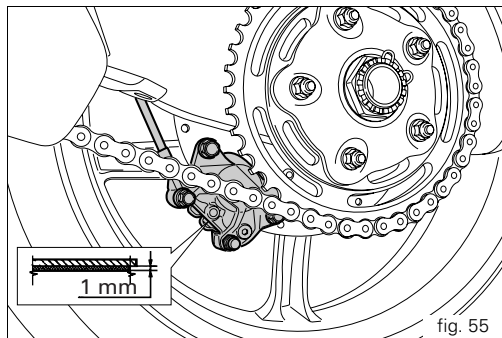
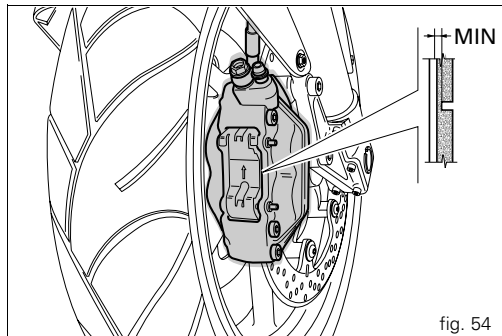
Verifica usura pastiglie freno (fig. 54)

Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni anteriori, senza doverle rimuovere dalla pinza, ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale d'attrito.

Nel caso delle pastiglie freno posteriore, sono da sostituire quando rimane circa 1 mm di materiale d'attrito (fig. 55), visibile attraverso l'apertura ricavata tra le semipinze.

Importante

Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.



Lubrificazione delle articolazioni

Periodicamente è necessario controllare le condizioni della guaina esterna dei cavi di comando acceleratore. Non deve presentare schiacciamenti o screpolature nel rivestimento plastico esterno. Verificare il funzionamento scorrevole dei cavi interni agendo sul comando: se si manifestano attriti o impuntamenti, farlo sostituire da un Concessionario o una Officina Autorizzata.

Per evitare questi inconvenienti, si consiglia di aprire il comando, svitando le due viti di fissaggio (1, fig. 56), quindi ingrassare l'estremità dei cavi e la carrucola con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

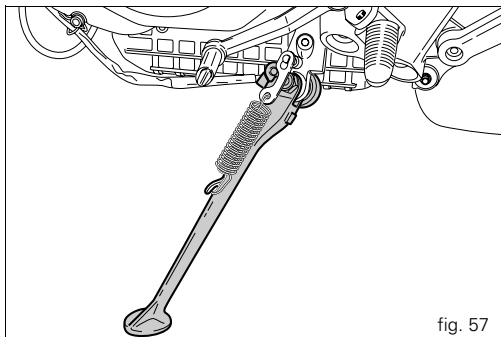
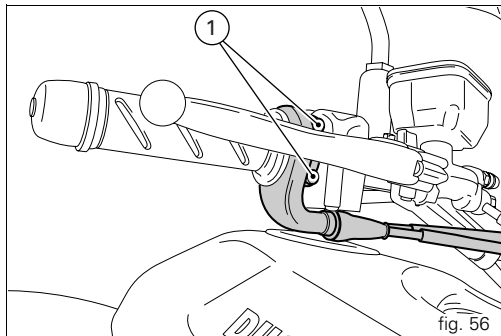


Attenzione

Richiudere con molta attenzione il comando, inserendo i cavi nella carrucola.

Rimontare il coperchio e serrare le viti (1) alla coppia di 6 Nm.

Per garantire un funzionamento ottimale dell'articolazione del cavalletto laterale è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso SHELL Alvania R3 tutti i punti soggetti ad attrito (1, fig. 57).



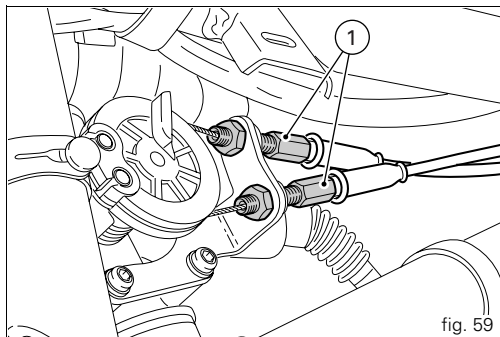
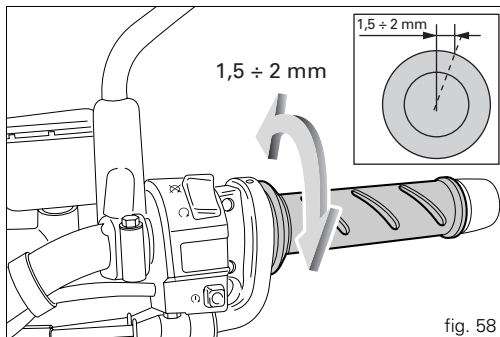
I Regolazione corsa a vuoto comando acceleratore

La manopola di comando acceleratore in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di $1,5 \div 2,0$ mm (fig. 58).

Se così non risulta, è necessario regolare la corsa del comando agendo sugli appositi registri (1) del corpo farfallato (fig. 59).

Importante

Per la regolazione della corsa a vuoto del comando acceleratore rivolgersi ad un concessionario o ad un'Officina Autorizzata.



Carica della batteria (fig. 60)

Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal motociclo.

Rimuovere la semicarenatura sinistra (vedi pag. 58). Staccare nell'ordine, il terminale negativo (-) nero e quello positivo (+) rosso.

Svitare le due viti (1) di fissaggio dalle staffe di supporto batteria e rimuovere quest'ultima dal proprio alloggiamento.



Attenzione

La batteria produce gas esplosivi: tenerla lontano da fonti di calore.

Caricare la batteria in un luogo ben ventilato.

Collegare il conduttore del caricabatteria rosso al terminale positivo (+) della batteria, il conduttore nero al negativo (-).

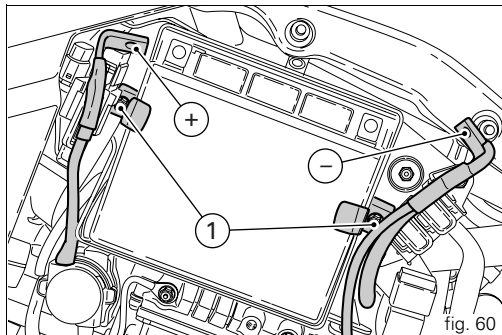


Importante

Collegare sempre la batteria al caricabatteria prima di attivare quest'ultimo: l'eventuale formazione di scintille, in corrispondenza dei terminali della batteria, potrebbe incendiare i gas contenuti nelle celle.

Collegare sempre per primo il terminale positivo rosso (+).

Riposizionare la batteria sul supporto e bloccare le staffe con le viti (1), poi procedere al collegamento dei terminali ingrassando le viti di fissaggio per migliorare la conducibilità.



Attenzione

Tenere la batteria lontano dalla portata dei bambini.

Caricare la batteria a 0,9 A per 5÷10 ore.

I Controllo tensione catena trasmissione

(fig. 61)

Spostare il motociclo fino alla posizione in cui la catena risulta più tesa.

Appoggiare il motociclo sul cavalletto laterale e verificare, in corrispondenza del punto più avanzato del paracatena laterale, la distanza tra il forcellone e la mezzeria delle maglie del ramo inferiore della catena. Il valore deve essere compreso tra 38 e 42 mm, come riportato sulla targhetta applicata sul forcellone. In caso contrario è necessario modificare la tensione della catena.

Importante

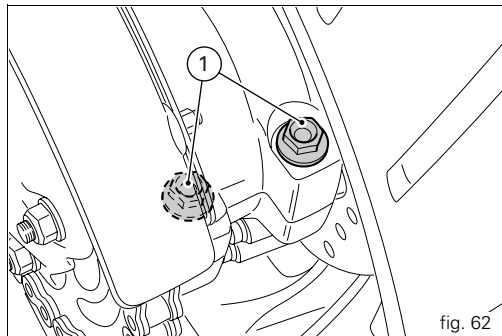
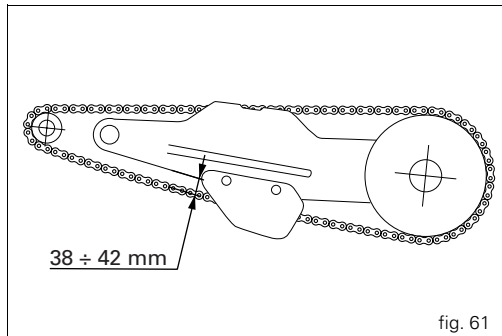
Per il tensionamento della catena di trasmissione rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Attenzione

Il corretto serraggio delle viti (1, fig. 62) del forcellone è fondamentale per la sicurezza del pilota e del passeggero.

Importante

Una catena non correttamente tensionata è causa di rapida usura degli organi di trasmissione.



Lubrificazione della catena trasmissione

Questo tipo di catena è provvista di anelli O-ring per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione.

Per non danneggiare queste guarnizioni, durante la pulizia, utilizzare solventi specifici e non effettuare un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore.

Asciugare la catena con aria compressa o con materiale assorbente quindi lubrificarla, in ogni suo elemento, con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.



Importante

L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare la catena, la corona e il pignone motore.

I Sostituzione lampade luci proiettore anteriore

Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina fulminata accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati nel paragrafo "Impianto Elettrico" a pag. 96. Verificare sempre il funzionamento della nuova lampadina installata, prima di rimontare le parti rimosse.

Nella fig. 63 è riportata la posizione delle lampade anabbagliante (LO), abbagliante (HI) e di posizione (1), del proiettore anteriore.

Per accedere alle lampade del proiettore occorre sganciare le mollette (2), superiore e inferiore, operando dai lati del cupolino fisso nella zona sotto al cruscotto (fig. 64), e aprire il coperchio (3).



Note

Per maggior chiarezza il proiettore è rappresentato rimosso dal veicolo.

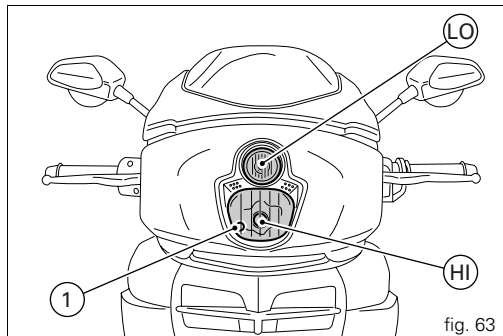


fig. 63

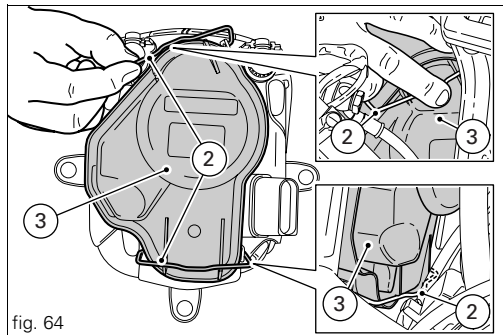


fig. 64

Luce anabbagliante (superiore)

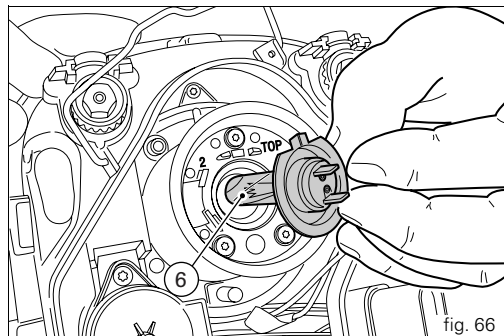
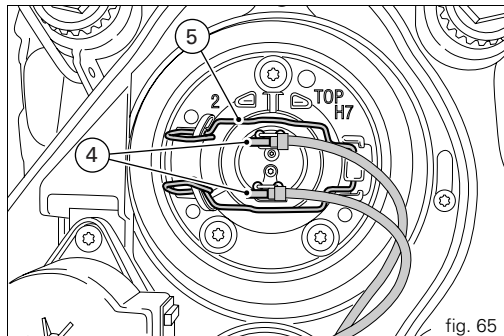
Scollegare i connettori (4) dai morsetti sulla lampada. Sganciare la molletta (5) dal portalampada premendo e successivamente stringendo le estremità (fig. 65). Alzare la molletta (5).

Estrarre la lampada bruciata (6) e sostituirla con una nuova, facendo attenzione a non toccare il trasparente (fig. 66).



Note

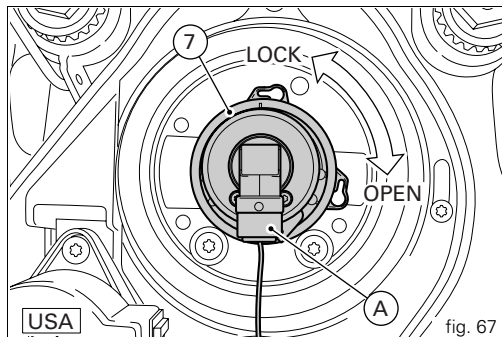
La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ciò ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità.





Note per la versione USA:

Per rimuovere la lampada anabbagliante (7), dopo aver staccato il connettore (A) dal cablaggio, ruotare il corpo lampada in senso antiorario ed estrarre la lampada bruciata (fig. 67). Sostituirla con una nuova identica. Nel rimontaggio ruotare la lampada in senso orario per bloccarla sul corpo lampada.

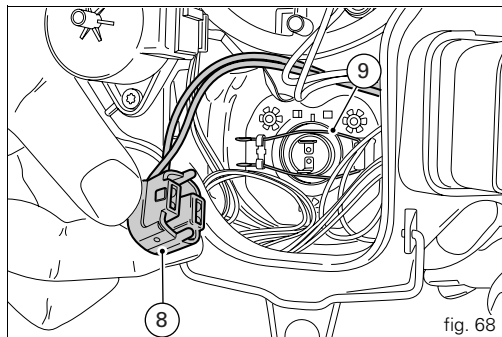


Luce abbagliante (inferiore)

Scollegare il connettore (8) dai morsetti sulla lampada abbagliante (fig. 68)

Sganciare la molletta (9) dal portalamпада premendo in basso e successivamente stringendo le estremità.

Alzare la molletta (9).



Estrarre la lampada bruciata (10) e sostituirla con una nuova, facendo attenzione a non toccare il quarzo trasparente (fig. 69).

Luce di posizione

Scollegare le connessioni (11) dai morsetti (fig. 70).
Estrarre la lampada di posizione (12) dalla relativa sede e sostituirla con una nuova di pari caratteristiche.

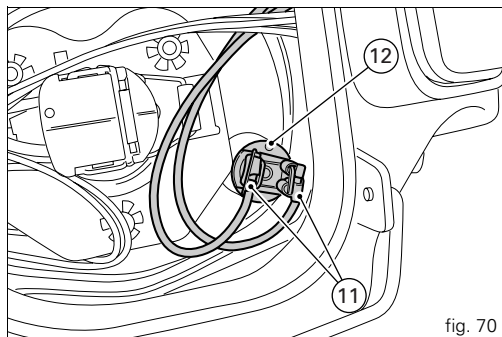
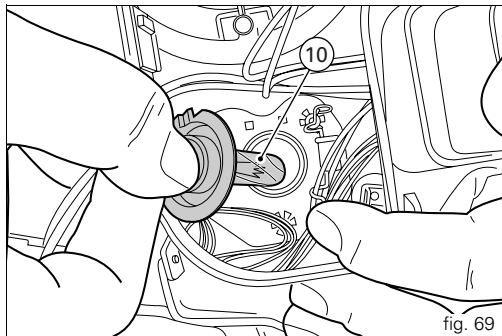
Rimontaggio delle lampade

Effettuate le sostituzioni necessarie, ricollegare sui morsetti della lampada i connettori dei cavi, precedentemente staccati. Riposizionare il coperchio del proiettore nella relativa sede, facendo coincidere le sagomature e fissarlo al corpo proiettore serrando le mollette di ritegno.



Note

È possibile invertire i cavi sui morsetti delle lampade.



I Sostituzione lampade indicatori di direzione anteriori

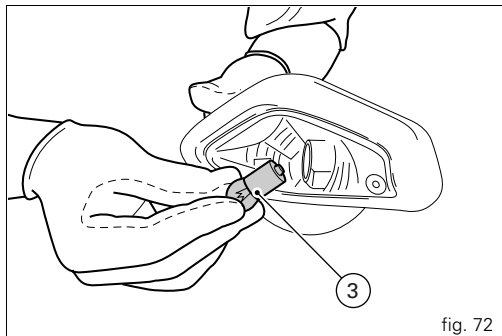
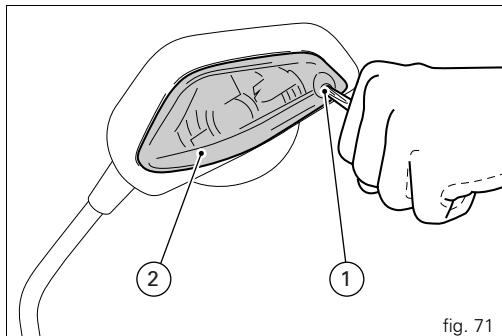
Gli indicatori di direzione anteriore sono integrati negli specchietti retrovisori.

Per sostituire la lampada, svitare la vite (1) e rimuovere la lente (2) dell'indicatore dal corpo specchio retrovisore (fig. 71).

La lampadina (3) ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina bruciata con una nuova di pari caratteristiche e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede (fig. 72).

Rimontare la lente (2) nell'apposita fessura del supporto indicatore, facendo coincidere le sagomature.

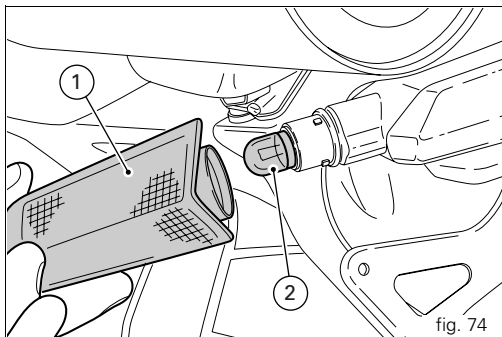
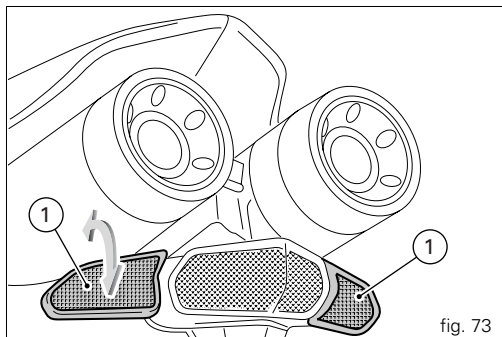
Fissare la lente con la vite (1).



Sostituzione lampade indicatori di direzione posteriori

Per la sostituzione delle lampadine degli indicatori di direzione posteriori è necessario ruotare di un quarto di giro il corpo indicatore (1), portandolo con la lente verso l'alto ed estrarlo dal supporto luci posteriore (fig. 73).

La lampadina (2, fig. 74) ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il corpo indicatore (1) e fissarlo al supporto luci posteriore ruotandolo di un quarto di giro.

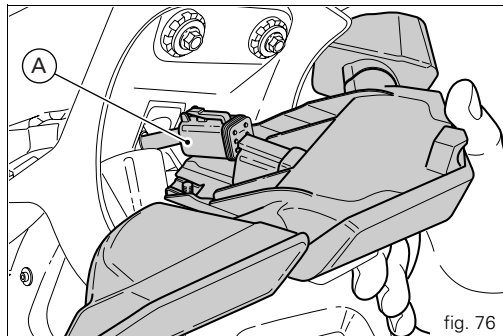
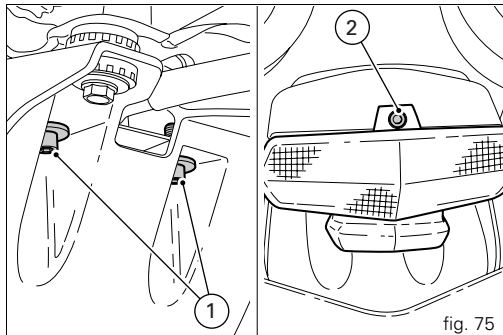


I Sostituzione lampade luce targa e arresto

Svitare le due viti (1) che fissano il supporto luci posteriori al portatarga, sul lato interno di quest'ultimo.

Svitare la vite (2) e sfilare leggermente il supporto luci posteriore (fig. 75).

Scollegare il connettore (A) del cablaggio posteriore e rimuovere il supporto luci posteriore (fig. 76).



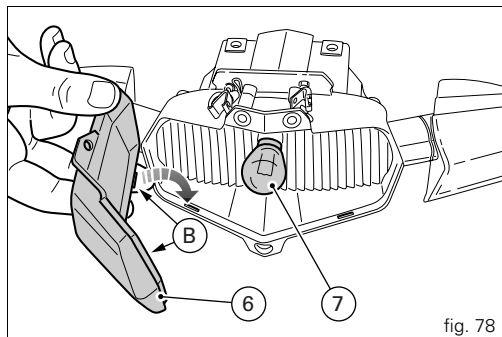
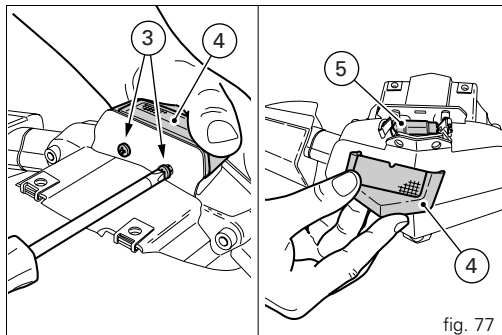
Svitare le due viti autofilettanti (3) che fissano la coppetta (4) con trasparente per la luce targa.

Sfilare la coppetta con trasparente e sostituire la lampada (5) della luce targa (fig. 77).

Per la sostituzione della lampada luce arresto è necessario eseguire la procedura fino ad ora descritta e sfilare il trasparente (6) della luce arresto dal supporto.

Sfilare la lampada (7) spingendola e ruotandola in senso antiorario e sostituirla (fig. 78).

Nel rimontaggio del trasparente (6) inserire correttamente i dentini (B) nelle relative sedi del supporto.



I Orientamento del proiettore (fig. 79)

Controllare se il proiettore è correttamente orientato mettendo il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale, posto di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri. Tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del proiettore e una verticale in linea con l'asse longitudinale del motociclo.

Effettuare il controllo possibilmente nella penombra.

Accendere la luce anabbagliante:

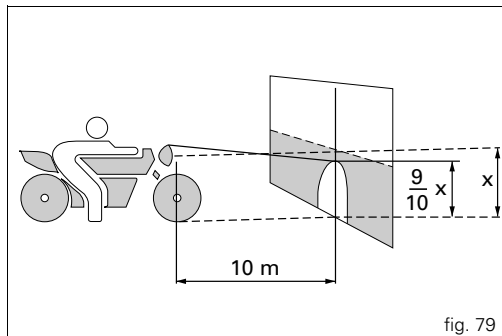
il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a $\frac{9}{10}$ dell'altezza da terra del centro del proiettore.



Note

La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso.

Adeguare la procedura alle normative in vigore nel paese dove viene utilizzato il motociclo.



Regolazione del proiettore (fig. 80)

La regolazione verticale del proiettore è effettuabile manualmente agendo sulla vite (1).

La regolazione orizzontale si può effettuare agendo sulla vite (2).



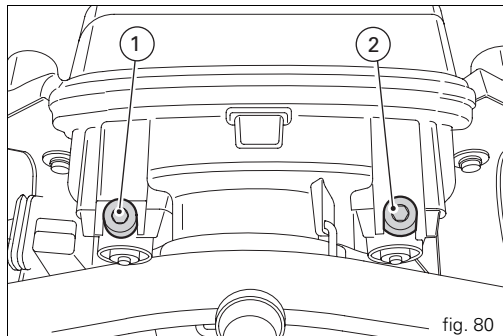
Note

Per poter accedere alle viti di regolazione proiettori, rimuovere il cupolino fisso.



Importante

Le viti (1) e (2) di regolazione non hanno fine corsa.



Pneumatici Tubeless

Pressione anteriore:

220 Kpa (2,2 bar - 32,3 psi)

Pressione posteriore:

240 Kpa (2,4 bar - 35,2 psi)

La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine; controllarla e adeguarla ogni volta che si viaggia in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.

Importante

La pressione dei pneumatici, deve essere controllata e regolata a "gomma fredda".

Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, se si percorrono strade molto sconnesse, aumentare la pressione nel pneumatico di 0,2÷0,3 bar.

Riparazione o sostituzione pneumatici (Tubeless)

I pneumatici senza camera d'aria in presenza di forature di lieve entità, impiegano molto tempo a sgonfiarsi in quanto hanno un certo grado d'autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllare attentamente che non ci siano perdite.



Attenzione

In caso di foratura sostituire il pneumatico.

Sostituire i pneumatici utilizzando la marca e il tipo di primo equipaggiamento.

Assicurarsi di aver avvitato i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia.

Non usate mai un pneumatico con camera d'aria; la mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per pilota e passeggero.

Dopo la sostituzione di un pneumatico è necessario provvedere all'equilibratura della ruota.



Importante

Non rimuovere o spostare i contrappesi per l'equilibratura delle ruote.



Note

Per la sostituzione dei pneumatici rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per avere la garanzia sul corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.

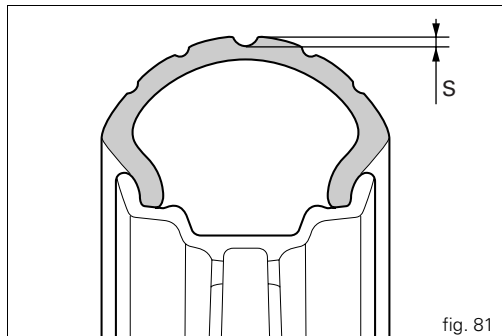
Spessore minimo del battistrada

Misurare lo spessore minimo (S, fig. 81) del battistrada nel punto di massimo consumo: non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione locale.



Importante

Controllare periodicamente i pneumatici per individuare eventuali crepe o tagli, soprattutto nelle pareti laterali, rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti che indicano danni interni; sostituirli in caso di danno grave. Togliere dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura della gomma.

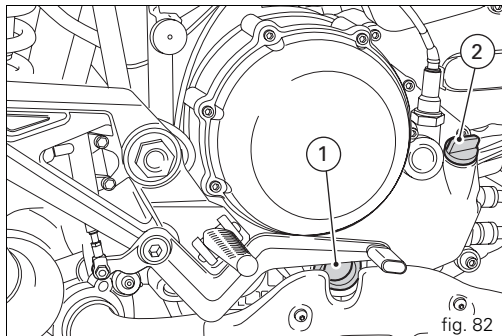


Controllo livello olio motore (fig. 82)

Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione (1) posto sul coperchio frizione, sul lato destro del motore. Controllare il livello con il motociclo in posizione perfettamente verticale e con motore freddo. Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell'oblò stesso. Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco con l'olio motore SHELL Advance Ultra 4. Rimuovere il tappo di carico (2) e aggiungere olio fino a raggiungere il livello stabilito. Rimontare il tappo.

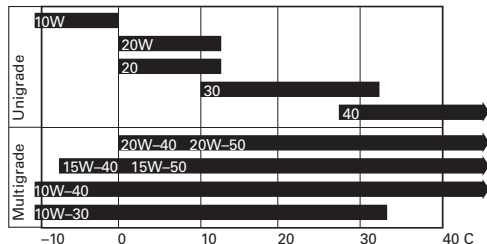
Importante

Per la sostituzione dell'olio motore e dei filtri olio, agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica riportata sul Libretto di Garanzia, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.



Viscosità SAE 15W-50

Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona d'uso del motociclo rientra nella gamma indicata.



Pulizia e sostituzione candele (fig. 83)

Le candele costituiscono un elemento importante del motore e sono da controllare periodicamente.

Questa operazione permette anche di verificare il buono stato di funzionamento del motore.

Per effettuare la verifica e l'eventuale sostituzione della candela rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata che ne analizzerà la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro indica un buon funzionamento del motore. Verrà verificata anche l'usura dell'elettrodo centrale e la distanza fra gli elettrodi che deve essere di:

0,6÷0,7 mm.



Importante

Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.

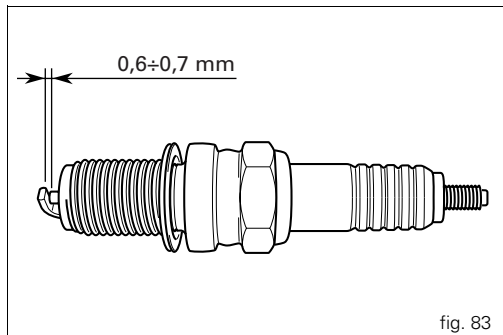


fig. 83

I Pulizia generale

Per mantenere nel tempo la brillantezza originale delle superfici metalliche e di quelle verniciate, il motociclo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade che si percorrono. Utilizzare a tal fine prodotti specifici, possibilmente biodegradabili, evitando detergenti o solventi troppo aggressivi.

Importante

Non lavare il motociclo immediatamente dopo l'uso per evitare la formazione di aloni prodotti dall'evaporazione dell'acqua sulle superfici ancora calde. Non indirizzare verso il motociclo getti di acqua calda o ad alta pressione. L'uso di idropulitrici potrebbe comportare grippaggi o gravi anomalie a forcelle, mozzi ruota, impianto elettrico, guarnizioni di tenuta della forcella, prese d'aria e silenziatori di scarico, con conseguente perdita dei requisiti di sicurezza del mezzo.

Se alcune parti del motore risultano particolarmente sporche o unte, utilizzare uno sgrassante per la pulizia evitando che questo vada a contatto con gli organi della trasmissione (catena, pignone, corona, ecc.). Sciacquare il motociclo con acqua tiepida e asciugare tutte le superfici con una pelle scamosciata.



Attenzione

I freni talvolta possono non rispondere dopo il lavaggio del motociclo. Non ingrassare o lubrificare i dischi freno, si perderebbe l'efficacia frenante del motociclo. Pulire i dischi con un solvente non grasso.

Lunga inattività

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile eseguire le seguenti operazioni:

pulizia generale;

vuotare il serbatoio carburante;

introdurre dalle sedi delle candele un pò d'olio motore nei cilindri e far compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;

utilizzare un cavalletto di servizio per sostenere il motociclo; scollegare e rimuovere la batteria.

Qualora il motociclo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad un mese, controllare ed eventualmente ricaricare o sostituire la batteria.

Ricoprire il motociclo con il telo coprimoto, disponibile presso Ducati Performance, che salvaguarda la vernice e non trattiene la condensa.

Avvertenze importanti

In alcune nazioni (Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc.) la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore.

Effettuare le eventuali verifiche periodiche previste e sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici e conformi alle norme dei vari paesi.

Manutenzione

Piano di manutenzione programmata: operazioni da effettuare da parte del concessionario

Elenco operazioni con tipo di intervento (scadenza chilometrica/miglia o temporale *)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mesi	6	12	24	36	48	60
Sostituzione olio motore		●	●	●	●	●	●
Sostituzione filtro olio motore		●	●	●	●	●	●
Pulizia filtro aspirazione olio motore					●		
Controllo pressione olio motore				●		●	
Controllo e/o registrazione gioco valvole (1)			●	●	●	●	●
Controllo tensione cinghie distribuzione (1)			●		●		●
Sostituzione cinghie distribuzione				●		●	
Controllo e pulizia candele. Se necessario sostituire				●		●	
Controllo e pulizia filtro aria (1)			●		●		●
Sostituzione filtro aria				●		●	

Elenco operazioni con tipo di intervento (scadenza chilometrica/miglia o temporale *)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mesi	6	12	24	36	48	60
Controllo sincronizzazione e minimo corpo farfallato (1)			●	●	●	●	●
Controllo livello olio freni e frizione		●	●	●	●	●	●
Sostituzione olio freni e frizione					●		
Controllo e registrazione comandi freno e frizione			●	●	●	●	●
Controllo/lubrificazione comando acceleratore / starter			●	●	●	●	●
Controllo pressione e usura pneumatici		●	●	●	●	●	●
Controllo pastiglie freno. Se necessario sostituire.		●	●	●	●	●	●
Controllo cuscinetti sterzo				●		●	
Controllo tensione, allineamento e lubrificazione catena		●	●	●	●	●	●
Controllo pacco dischi frizione. Se necessario sostituire (1)			●	●	●	●	●
Controllo giunto elastico ruota posteriore				●		●	
Controllo cuscinetti mozzi ruote				●		●	
Controllo dispositivi di illuminazione e segnalazione			●	●	●	●	●
Controllo serraggio dadi fissaggio vite motore telaio			●	●	●	●	●
Controllo cavalletto laterale			●	●	●	●	●
Controllo serraggio dado ruota anteriore			●	●	●	●	●
Controllo serraggio dado ruota posteriore			●	●	●	●	●
Controllo tubi carburante esterni			●	●	●	●	●
Sostituzione olio forcella anteriore					●		

Elenco operazioni con tipo di intervento (scadenza chilometrica/miglia o temporale *)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mesi	6	12	24	36	48	60
Verifica assenza perdite olio forcella ed ammortizzatore posteriore			●	●	●	●	●
Controllo fissaggio pignone			●	●	●	●	●
Lubrificazione e ingrassaggio generale			●	●	●	●	●
Controllo e ricarica batteria			●	●	●	●	●
Collaudo su strada del motociclo		●	●	●	●	●	●
Pulizia generale			●	●	●	●	●

*** Effettuare l'intervento di manutenzione al verificarsi della prima delle due scadenze (Km, mi o mesi)**

(1) Operazione da effettuarsi solo nel caso sia stata raggiunta la scadenza chilometrica/miglia

Piano di manutenzione programmata: operazioni da effettuare da parte del cliente

Elenco operazioni con tipo di intervento (scadenza chilometrica/miglia o temporale *)	Km. x1000	1
	mi. x1000	0,6
	Mesi	6
Controllo livello olio motore		●
Controllo livello olio freni e frizione		●
Controllo pressione e usura pneumatici		●
Controllo tensione e lubrificazione catena		●
Controllo pastiglie freno. Se necessario recarsi dal concessionario per la sostituzione		●

*** Effettuare l'intervento di manutenzione al verificarsi della prima delle due scadenze (Km, mi o mesi)**

Caratteristiche tecniche

Ingombri (mm) (fig. 84)

Pesi

A secco in ordine di marcia senza carburante:

196 Kg.

A pieno carico:

410 Kg.



Attenzione

Il mancato rispetto dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causarne la perdita di controllo.

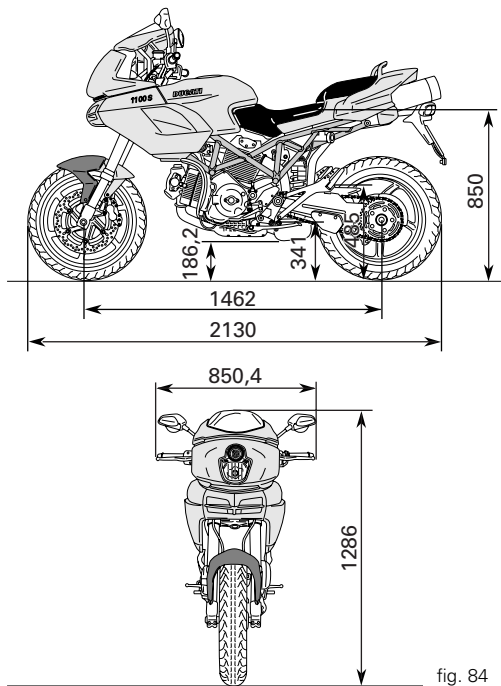


fig. 84

Rifornimenti	Tipo	dm ³ (litri)
Serbatoio carburante, compresa una riserva di 3 dm ³ (litri)	Benzina verde con un numero di ottani all'origine di almeno 95	20
Circuito di lubrificazione	SHELL - Advance Ultra 4	3,8
Circuito freni ant./post. e frizione	Liquido speciale per sistemi idraulici SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Protettivo per contatti elettrici	Spray per trattamento impianti elettrici SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Forcella anteriore	SHELL - Advance Fork 7.5 o Donax TA	160 mm (per stelo) dalla parte alta del fodero (1100S) 550 per stelo altezza livello olio (1100)



Importante

Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.

Motore

Il motore bicilindrico a 4 tempi a "L" longitudinale di 90° da 1100 cc con sistema Desmodromico, ad iniezione elettronica, raffreddato ad aria.

Alésaggio mm:

98

Corsa mm:

71,5

Cilindrata totale, cm³:

1079

Rapporto di compressione:

10,5 ± 0,5:1

Potenza massima all'albero (95/1/CE):

70 kW - 95 CV a 7750 min⁻¹

Coppia massima all'albero (95/1/CE):

102,9 Nm - 10,5 Kg a 4750 min⁻¹

Regime massimo, min⁻¹:

8500



Importante

In nessuna condizione di marcia si deve superare il regime massimo.

Distribuzione

Desmodromica a due valvole per cilindro comandate da quattro bilancieri (due di apertura e due di chiusura) e da un albero distribuzione in testa. È comandata dall'albero motore mediante ingranaggi cilindrici, pulegge e cinghie dentate.

Schema distribuzione desmodromica (fig. 85)

- 1) Bilanciere di apertura (o superiore);
- 2) registro bilanciere superiore;
- 3) semianelli;
- 4) registro bilanciere di chiusura (o inferiore);
- 5) molla richiamo bilanciere inferiore;
- 6) bilanciere di chiusura (o inferiore);
- 7) albero distribuzione;
- 8) valvola.

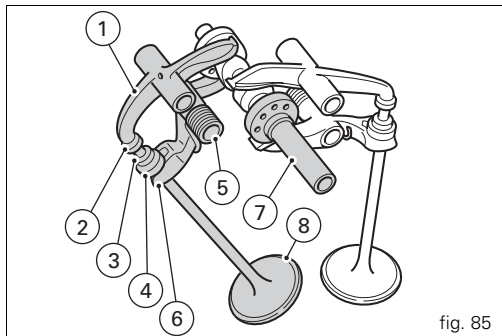


fig. 85

Prestazioni

La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite.

Impianto di scarico

Catalizzato in conformità alle normative antinquinamento Euro 3.

Candele d'accensione

L'accensione in ogni cilindro avviene tramite doppia candela. Questa soluzione offre una combustione più completa e maggiore potenza, soprattutto ai regimi intermedi.

Marca:

CHAMPION

Tipo:

RA6 HC

in alternativa

Marca:

NGK

Tipo:

DCPR8E

Alimentazione

Iniezione elettronica indiretta MARELLI.

Diametro corpo farfallato:

45 mm

Iniettori per cilindro: 1

Fori per iniettori: 1

Alimentazione benzina: 95-98 RON.

Trasmissione

Campana frizione e dischi interamente realizzati in lega speciale di alluminio.

Frizione in bagno d'olio comandata mediante leva sul lato sinistro del manubrio.

Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad ingranaggi a denti diritti.

Rapporto pignone motore/corona frizione:
32/59

Cambio a 6 rapporti con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.

Rapporto pignone uscita cambio/corona posteriore:
15/42

Rapporti totali:
1^a 15/37

2^a 17/30

3^a 20/27

4^a 22/24

5^a 24/23

6^a 28/24

Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante una catena:

Marca:

RK

Tipo:

525 GXW

Dimensioni:

5/8"x5/16"

Numero delle maglie:

106



Importante

I rapporti indicati sono quelli omologati e non possono essere cambiati.

Se si desidera adattare il motociclo per percorsi speciali o gare, la Ducati Motor Holding S.p.A. è a disposizione per indicare dei rapporti diversi da quelli di serie; rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.



Attenzione

Dovendo sostituire la corona posteriore, rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata. Una sostituzione imperfetta di questo componente può compromettere gravemente la tua sicurezza e quella del passeggero e provocare danni irreparabili al motociclo.

Freni

Anteriore

A doppio disco semi-flottante forato.

Materiale campana:

acciaio.

Materiale pista frenante:

acciaio

Diametro disco:

320 mm.

Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.

Superficie frenante:

88 cm².

Marca pinze freno:

BREMBO

Tipo:

30/34 - 4 pistone.

Materiale attrito:

FERIT I/D 450FP

Tipo pompa:

PSC16 con serbatoio integrato.

Posteriore

A disco fisso forato.

Materiale campana:

acciaio.

Materiale pista frenante:

acciaio.

Diametro disco:

245 mm.

Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.

Superficie frenante:

32 cm².

Marca:

BREMBO

Tipo:

34-2 pistoni

Materiale attrito:

FERIT I/D 450 FF.

Tipo pompa:

PS 11B.



Attenzione

Il liquido impiegato nell'impianto frenante è corrosivo. Nel caso di un accidentale contatto con gli occhi o la pelle lavare abbondantemente con acqua corrente la parte interessata.

Telaio

Tubolare a traliccio in tubi di acciaio ad alta resistenza.
Angolo di sterzata (per lato):
35°

La geometria di sterzo è:
Inclinazione cannotto:
24°
Avancorsa:
92 mm.

Ruote

Anteriore

Cerchio anteriore in lega leggera a sei razze.
Dimensioni:
MT3,50x17".

Posteriore

Cerchio posteriore in lega leggera a cinque razze.
Dimensioni:
MT5,50x17".

La ruota anteriore è a perno sfilabile mentre quella posteriore è fissata a sbalzo sul mozzo del forcellone monobraccio.

Pneumatici

Anteriore

Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
120/70-ZR17

Posteriore

Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
180/55-ZR17

Sospensioni

Anteriore

A forcella oleodinamica a steli rovesciati dotata di sistema di regolazione esterna del freno idraulico in estensione e compressione e del precarico delle molle interne agli steli. Diametro tubi portanti:

43 mm.

Corsa sull'asse steli:

165 mm.

Posteriore

Ad azionamento progressivo ottenuto con l'interposizione di un bilanciante tra telaio e fulcro superiore dell'ammortizzatore. L'ammortizzatore, regolabile in estensione, in compressione e nel precarico della molla, è fulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante monobraccio, in lega leggera. Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il telaio e per il motore. Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.

Corsa ammortizzatore:

145 mm.

Colori disponibili

1100S

Rosso anniversary Ducati cod. 473.101 (PPG);
trasparente cod. 228.880 (PPG);
telaio color rosso e cerchi color nero.

Nero lucido cod. 248.514 (PPG);
trasparente cod. 228.880 (PPG);
telaio color nero e cerchi color nero.

Bianco perla fondo cod. 490.019 (PPG) + smalto cod. *0040 (PPG);
Trasparente cod. 228.880 (PPG);
telaio Racing Gray e cerchi color nero.

1100

Rosso anniversary Ducati cod. 473.101 (PPG);
trasparente cod. 228.880 (PPG);
telaio rosso e cerchi color nero.

Impianto elettrico

Formato dai seguenti particolari principali:

Proiettore anteriore bifaro sovrapposto alogeno composto da:

unità anabbagliante **H7 (12V-55W)**;

unità abbagliante **H7 (12V-55W)** per EU e UK - **H9 (12V-65W)** per USA;

luce di posizione da **12V-6W**.

Comandi elettrici sul manubrio.

Indicatori direzione, lampade **12V-10W**.

Avvisatore acustico.

Interruttori luci arresto.

Batteria tipo ermetico, **12V-10 Ah**.

Alternatore 12V-520W.

Regolatore elettronico, protetto con fusibile da **30 A** posto a lato della batteria.

Motorino avviamento Denso, **12V-0,7 kW**.

Fanale posteriore con lampada a doppio filamento **12V-5/21W** per segnalazione arresto e luce posizione; lampada per illuminazione targa **12V-5W**.



Note

Per la sostituzione delle lampade vedi paragrafi specifici da pag. 68.

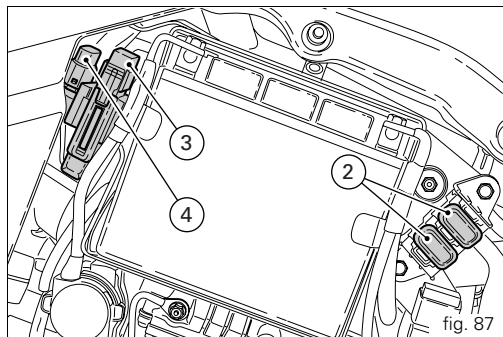
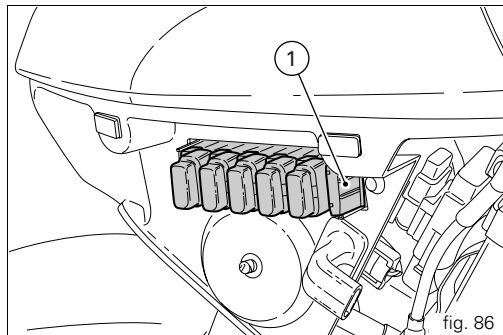
Fusibili

La scatola porta fusibili principale (1, fig. 86) è posizionata sotto alla semicarenatura sinistra (vedi pag. 58). I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il cappuccio di protezione.

Oltre alla scatola porta fusibile principale vi sono altri fusibili che sono posizionati ai lati della batteria.

A protezione del relè dell'impianto d'iniezione e della centralina controllo motore vi sono due fusibili (2, fig. 87) posizionati sul lato destro della batteria.

Il fusibile (3) protegge il regolatore elettronico mentre il fusibile (4) protegge l'impianto del sensore di posizione sul cavalletto laterale.



I Per accedere ai fusibili è necessario rimuovere il relativo cappuccio di protezione (A, fig. 88).

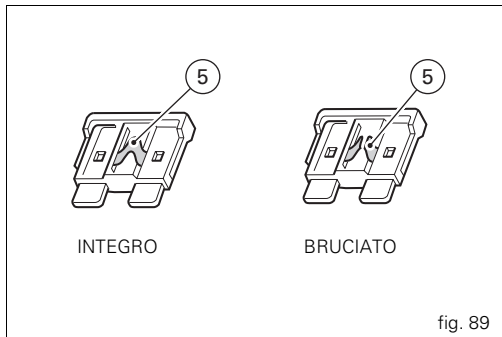
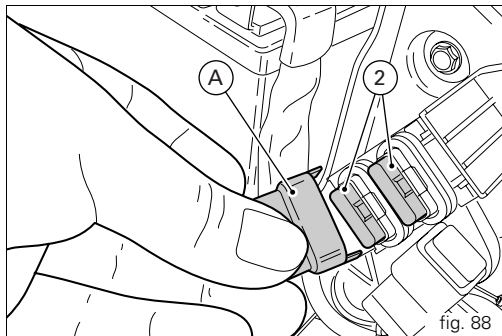
Un fusibile fulminato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (5, fig. 89).

Importante

Per evitare possibili corto circuiti eseguire la sostituzione del fusibile con chiave d'accensione in posizione OFF.

Attenzione

Non usare mai un fusibile con caratteristiche diverse da quelle prescritte. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.



Legenda schema impianto elettrico/iniezione

- 1) Commutatore destro
- 2) Commutatore chiave
- 3) Scatola fusibili
- 4) Fusibili
- 5) Motorino avviamento
- 6) Teleruttore avviamento
- 7) Batteria
- 8) Fusibile master
- 9) Regolatore
- 10) Alternatore
- 11) Freccia posteriore destra
- 12) Fanale posteriore
- 13) Freccia posteriore sinistra
- 14) Luce targa
- 15) Serbatoio
- 16) Candela cilindro orizzontale
- 17) Candela cilindro verticale
- 18) Relè iniezione
- 19) Connessione autodiagnosi
- 20) Bobina cilindro verticale
- 21) Bobina cilindro orizzontale
- 22) Candela cilindro orizzontale
- 23) Candela cilindro verticale
- 24) Iniettore cilindro orizzontale
- 25) Iniettore cilindro verticale
- 26) Potenzziometro farfalla
- 27) Sensore giri/fase
- 28) Sensore temperatura olio
- 29) Sensore velocità
- 30) Interruttore stampella laterale

- 31) Interruttore folle
- 32) Interruttore pressione olio
- 33) Interruttore stop posteriore
- 34) Stepper motor
- 35) Unità accensione/iniezione
- 36) Interruttore frizione
- 37) Interruttore stop anteriore
- 38) Sensore temperatura olio cruscotto
- 39) Commutatore sinistro
- 40) Antenna immobilizer
- 41) Sensore temperatura aria
- 42) Cruscotto
- 43) Relè luci
- 44) Freccia anteriore sinistra
- 45) Proiettore
- 46) Freccia anteriore destra
- 47) Claxon
- 48) Connessione cablaggio manopole

Legenda colore cavi

B Blu
W Bianco
V Viola
Bk Nero
Y Giallo
R Rosso
Lb Azzurro
Gr Grigio
G Verde
Bn Marrone
O Arancio
P Rosa

Legenda scatole fusibili

Pos.	Utilizzatori	Val.
a	Key on	10 A
b	Luci	15 A
c	Claxon, stop, passing	15 A
d	Quadro strumenti	5 A
e	Riscaldamento manopola	5 A
f	Iniezione	20 A
g	Alimentazione centralina controllo motore	3 A
h	Master	30A



Note

Lo schema dell'impianto elettrico si trova alla fine del libretto.

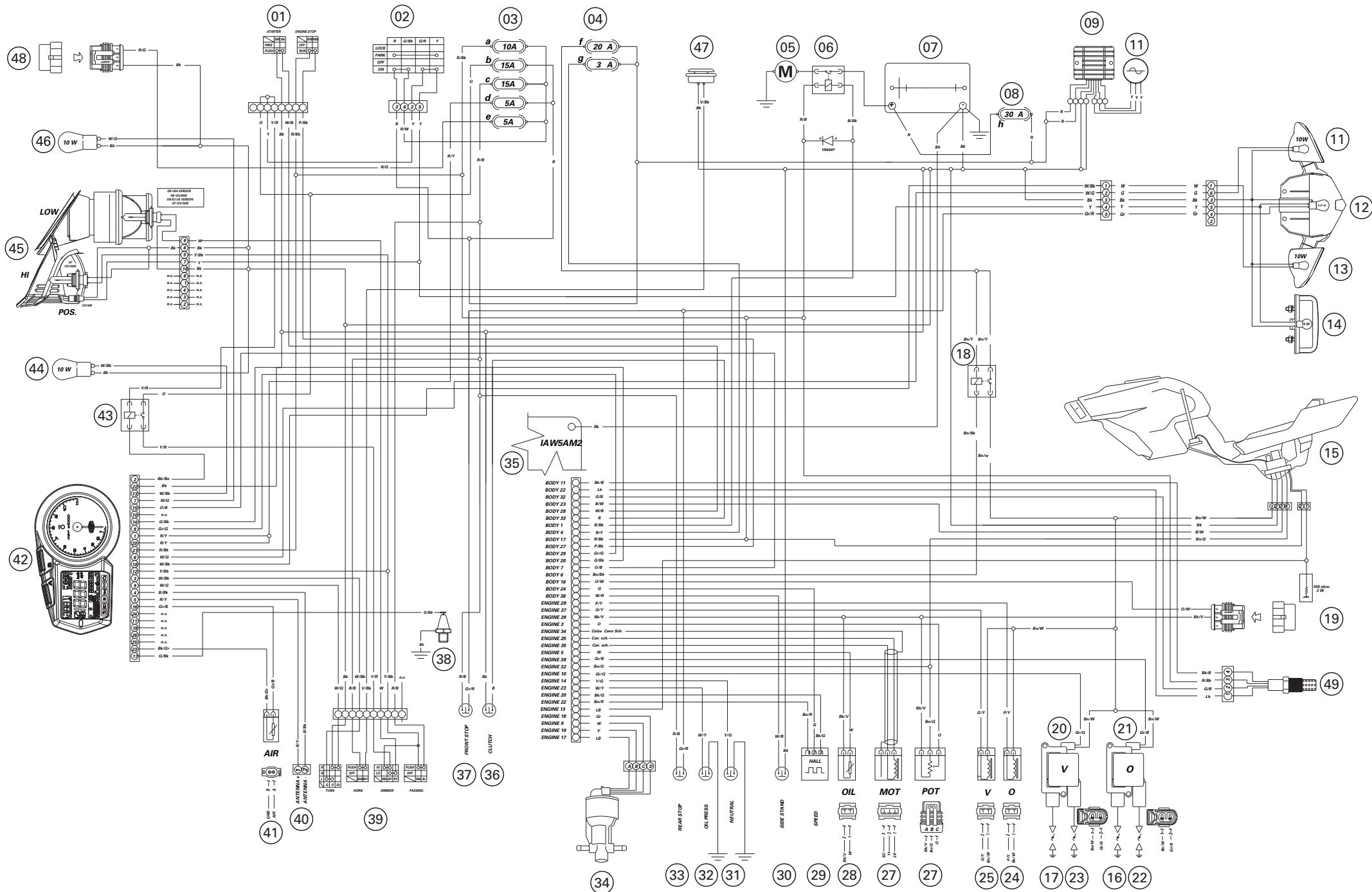
Promemoria manutenzioni periodiche

Km	Nome Ducati Service	Chilometraggio	Data
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			





Ducati Motor Holding spa via Cavalieri Ducati, 3 40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111 Fax +39 051 406580
www.ducati.com



MTS1100/MTS1100S



Ducati Motor Holding spa via Cavalieri Ducati, 3 40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111 Fax +39 051 406580
www.ducati.com