

Libretto di uso e manutenzione

SPORTCLASSIC

GT1000

GT1000 TOURING



SPORTCLASSIC

***GT**1000*

***GT**1000 TOURING*



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.

Sommario

Sommario 4

Indicazioni Generali 6

Garanzia 6

Simboli 6

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza 7

Guida a pieno carico 8

Dati per l'identificazione 9

Comandi per la Guida 10

Posizione dei comandi per la guida del motociclo 10

Cruscotto 11

Funzioni delle unità LCD 13

Il sistema immobilizer 16

Chiavi 16

Code card 17

Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore 18

Duplicazione delle chiavi 19

Interruttore d'accensione e bloccasterzo 20

Commutatore sinistro 21

Leva comando frizione 22

Commutatore destro 23

Manopola girevole comando acceleratore 23

Leva comando freno anteriore 24

Pedale comando freno posteriore 25

Pedale comando cambio 25

Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore 26

Elementi e Dispositivi Principali 28

Posizione sul motociclo 28

Tappo serbatoio carburante 29

Serratura sella e portacasco 30

Cavalletto laterale 32

Registri di regolazione ammortizzatori posteriori 33

Norme d'Uso 34

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo 34

Controlli prima dell'avviamento 35

Avviamento motore 36

Avviamento e marcia del motociclo 38

Frenata 38

Arresto del motociclo 39

Parcheggio 39

Rifornimento carburante 40

Accessori in dotazione 41

Operazioni d'Uso e Manutenzione Principali 42

- Controllo livello fluido frizione e freni 42
- Verifica usura pastiglie freno 44
- Lubrificazione delle articolazioni 45
- Regolazione del cavo comando acceleratore 46
- Carica della batteria 47
- Tensionamento della catena trasmissione 49
- Lubrificazione della catena trasmissione 50
- Sostituzione lampadine luci 51
- Indicatori di direzione anteriori 53
- Indicatori di direzione posteriori 54
- Luce targa 55
- Luce arresto 56
- Orientamento del proiettore 57
- Pneumatici 58
- Controllo livello olio motore 60
- Pulizia e sostituzione candele 61
- Pulizia generale 62
- Lunga inattività 63
- Avvertenze importanti 63

Manutenzione 64

- Piano di manutenzione programmata: operazioni da effettuare da parte del concessionario 64
- Piano di manutenzione programmata: operazioni da effettuare da parte del cliente 67

Caratteristiche Tecniche 68

- Ingombri GT 1000 (mm) 68
- Pesi 68
- Ingombri GT 1000 Touring (mm) 69
- Pesi 69
- Motore 71
- Distribuzione 71
- Prestazioni 72
- Freni 72
- Trasmissione 73
- Telaio 74
- Ruote 74
- Pneumatici 74
- Candele d'accensione 74
- Alimentazione 75
- Sospensioni 75
- Impianto di scarico 75
- Colori disponibili 75
- Impianto elettrico 76

Promemoria manutenzioni periodiche 80

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 DESTRO o SINISTRO 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 nell'apposita cinghia della sella.

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 del 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.

Informazioni sul carico trasportabile

Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, passeggero, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i 390 kg.

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 parafango 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.

Verificare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata a pag. 58 e che risultino in buone condizioni.

Dati per l'identificazione

Ogni motocicletta Ducati è contraddistinta da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 1) e per il motore (fig. 2).

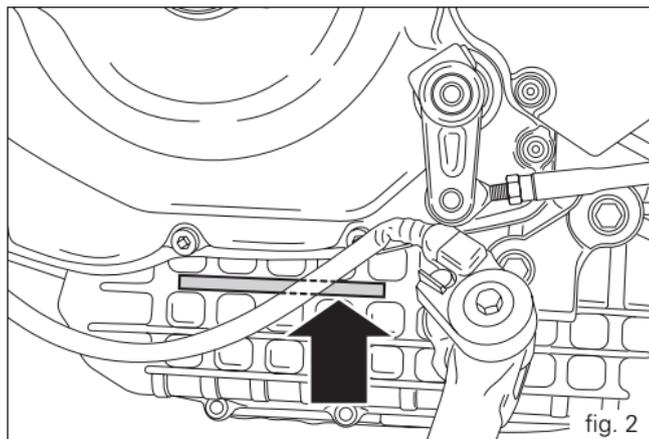
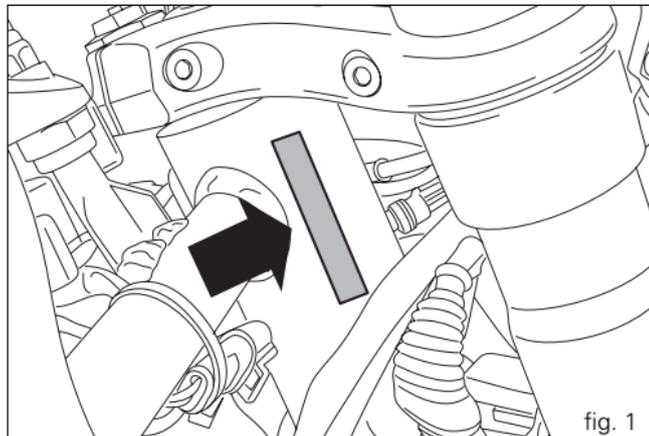
Telaio N.

Motore N.



Note

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



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. 3)

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

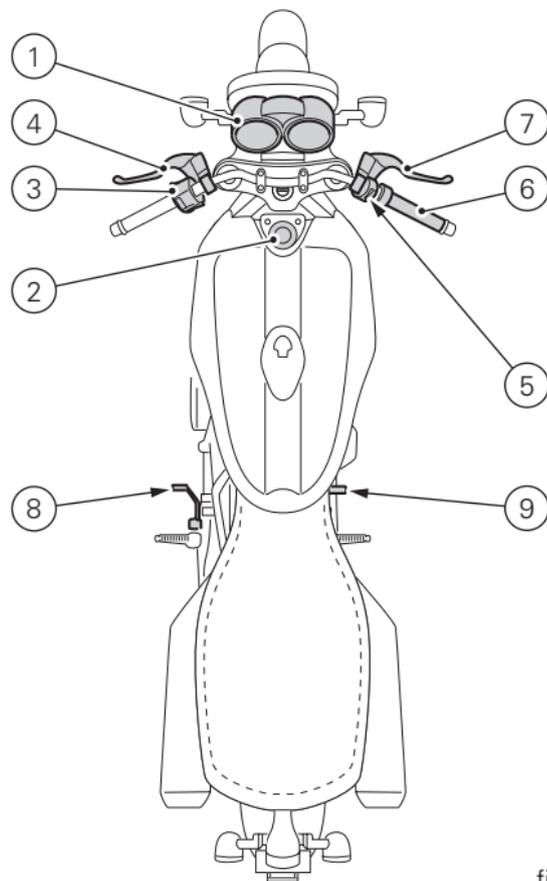


fig. 3

Cruscotto (fig. 4.1 e fig. 4.2)

- 1) SPIA PROIETTORE ABBAGLIANTE  (BLU).
Si accende per indicare la luce abbagliante accesa.
- 2) SPIA INDICATORI DI DIREZIONE  (VERDE).
Si accende e lampeggia quando un indicatore di direzione è in funzione.
- 3) SPIA RISERVA CARBURANTE  (GIALLA).
Si accende quando il serbatoio è in riserva, sono rimasti circa 3,5 litri di carburante.
- 4) SPIA FOLLE N (VERDE).
Si accende quando il cambio è in posizione di folle.
- 5) SPIA PRESSIONE OLIO MOTORE  (ROSSA).
Si accende per indicare una pressione dell'olio motore insufficiente. Deve accendersi quando si sposta 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 i numeri di giri aumentano.

Importante

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

6) SPIA GIALLO AMBRA.

Si accende e lampeggia quando il motociclo è in sosta (Immobilizer attivo), viene anche utilizzata come diagnostica dell'immobilizer.

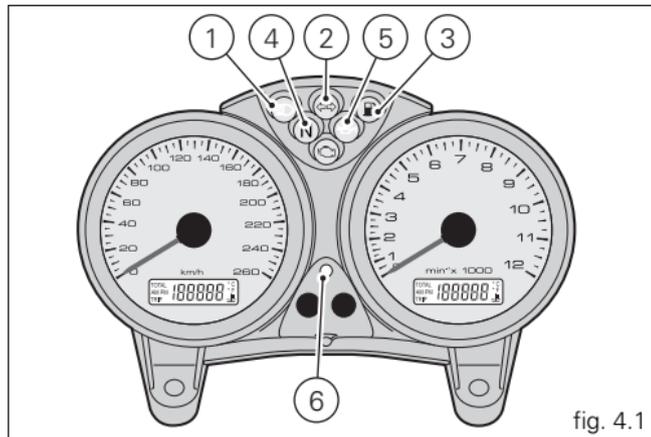


fig. 4.1



Note

Una volta attivato l'immobilizer, la spia lampeggia per 24 ore dopo di che si spegne, lasciandolo comunque attivo.

7) SPIA EOBD  (GIALLO AMBRA).
Indica il blocco motore accendendosi. Si spegne dopo alcuni secondi (normalmente 1,8 - 2 sec.).

8) TACHIMETRO (km/h).

Indica la velocità di marcia.

a) LCD (1):

- CONTACHILOMETRI (km).

Indica la distanza totale percorsa.

- CONTACHILOMETRI PARZIALE (km).

Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento oppure dall'entrata in riserva.

- CONTACHILOMETRI TRIP FUEL.

Quando la spia riserva è accesa visualizza il chilometraggio percorso in riserva.

9) CONTAGIRI (min^{-1}).

Indica il numero di giri al minuto del motore.

b) LCD (2):

- OROLOGIO.

- TEMPERATURA OLIO.

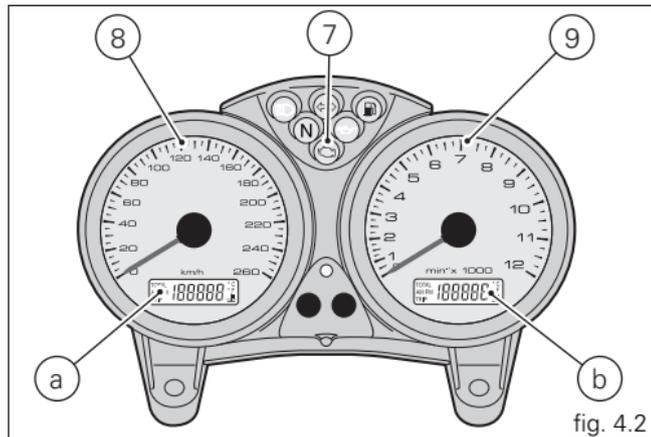


fig. 4.2

Funzioni delle unità LCD

All'accensione (chiave da OFF a ON) il cruscotto esegue un Check di tutta la strumentazione (lancette, display, spie) (fig. 5 e fig. 6).

Funzioni dell'unità LCD (1)

Premendo il pulsante (A, fig. 6) con chiave ON si alterna la visualizzazione del contachilometri parziale e di quello totale e, se attiva la spia della riserva, la visualizzazione del chilometraggio percorso dall'entrata in riserva (funzione trip fuel).

Azzeramento contachilometri parziale

Tenendo premuto il pulsante (A, fig. 6) per più di 2 secondi quando è nella funzione TRIP (contachilometri parziale), si otterrà l'azzeramento nel display (LCD 1).

Funzioni dell'unità LCD (2)

Premendo il pulsante (B, fig. 6) con chiave ON si visualizza l'orologio e la temperatura dell'olio.

Regolazione orologio

Premere il pulsante (B, fig. 6) per almeno 2 secondi, nel display (2, fig. 6) viene visualizzato l'orario. Regolare AM/PM premendo il pulsante (A, fig. 6). Premere il pulsante (B, fig. 6) per passare alla regolazione dell'ora. Premere (A) ripetutamente per modificare l'indicazione dell'ora. Premere il pulsante (B) per passare alla regolazione dei minuti. Premere il pulsante (A) per avanzare i minuti; tenendo premuto per più di 5 secondi l'indicazione cambia più velocemente. Premere il pulsante (B) per uscire dal modo di regolazione.

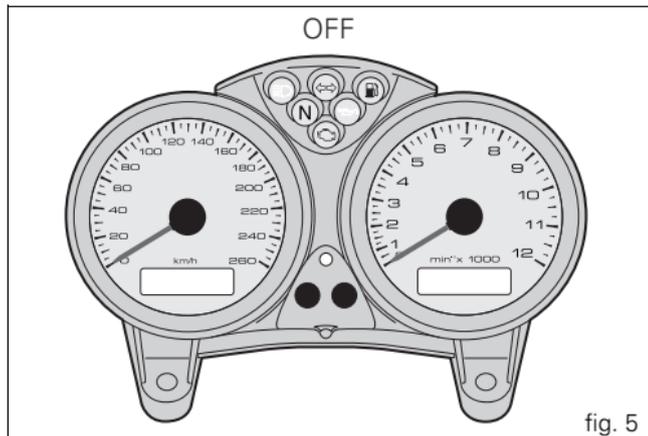


fig. 5

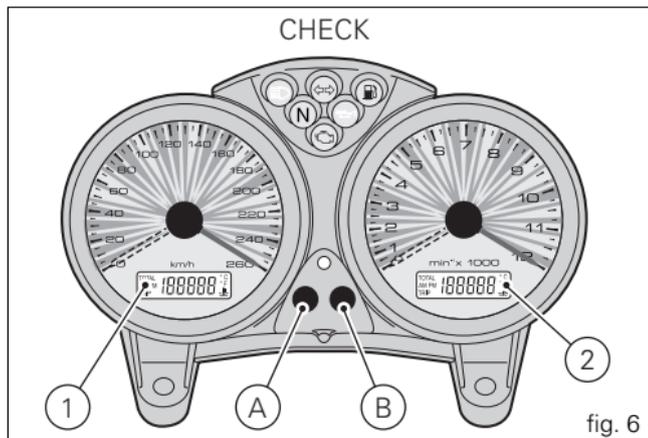


fig. 6

Funzione temperatura olio

Quando la temperatura dell'olio va sotto i 50 °C/122 °F viene indicata sul display la scritta "LO" e sopra 170 °C/338 °F "HI".

Funzione spia livello carburante

Quando si accende la spia della riserva viene indicato sul Display (2, fig. 6) la scritta "FUEL" e si attiva la funzione trip fuel che indica sul display (1, fig. 6) il chilometraggio in riserva preceduto dalla lettera "F" (FUEL).

Funzione indicatore manutenzione

La scritta "MAInt" visualizzata nel display (1, fig. 6) indica la scadenza del tagliando di manutenzione periodica: comparirà ad ogni chiave ON per un tempo uguale a 5 secondi. Quando viene visualizzata la scritta "MAInt" rivolgersi ad un concessionario o un centro di assistenza autorizzato.

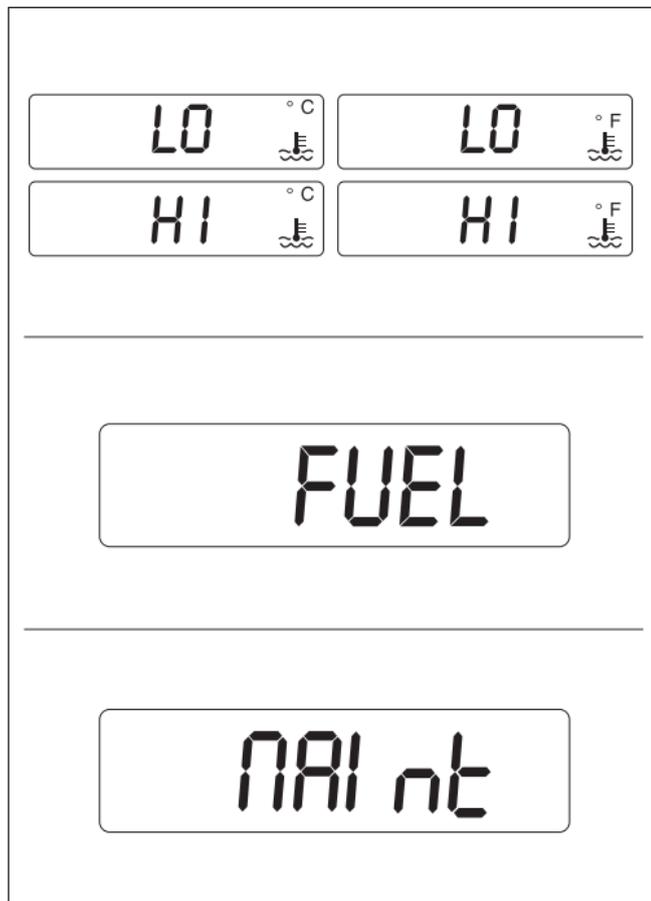
Funzione retroilluminazione

Se si preme il tasto (B, fig. 6) entro 5 secondi con la chiave in posizione ON, ad ogni pressione sul detto pulsante si avrà una variazione dell'intensità luminosa del cruscotto.



Attenzione

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



Funzione autospegnimento proiettore

Questa funzione permette di ridurre il consumo della batteria, regolando automaticamente lo spegnimento del proiettore.

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 riattivato solo al successivo chiave OFF/chiave ON o in seguito all'avviamento del motore;
- nel secondo caso, dopo il normale utilizzo della moto, se viene spento il motore tramite l'interruttore ARRESTO MOTORE (1, fig. 13). Dopo 60 secondi dallo spegnimento del motore, il proiettore verrà disattivato e riattivato in corrispondenza del successivo avviamento motore o chiave OFF/chiave ON.



Note

Anche nella fase di avviamento il sistema spegne il proiettore e lo riaccende solo quando il motore è avviato.

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 a questa condizione, consente l'avviamento del motore.

Chiavi (fig. 7)

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 A 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 B, sono quelle di normale uso e servono per:

- l'avviamento;
- il tappo del serbatoio carburante;
- la serratura della sella.

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

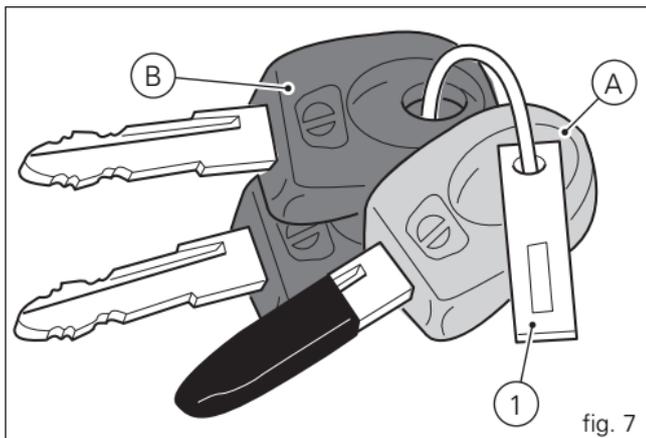


fig. 7



Note

Con le tre chiavi viene consegnata anche una piastrina (1, fig. 7) con il numero di identificazione delle chiavi.



Attenzione

Separare le chiavi e conservare la piastrina (1, fig. 7), e la chiave A, in un luogo sicuro. Inoltre è consigliabile utilizzare una sola delle due chiavi nere per l'avviamento del motociclo.

Code card

Insieme alle chiavi viene consegnata una CODE CARD (fig. 8) sulla quale è riportato: il codice elettronico (A, fig. 9), 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 che utilizza la manopola dell'acceleratore. La seguente procedura offre quindi la possibilità all'utente, in caso di problemi al sistema immobilizer, di disabilitare la funzione "blocco motore" rappresentata dall'accensione simultanea della spia giallo ambrata EOBD (7, fig. 4.1). L'operazione è possibile solo conoscendo il codice elettronico (electronic code) riportato sulla code card.

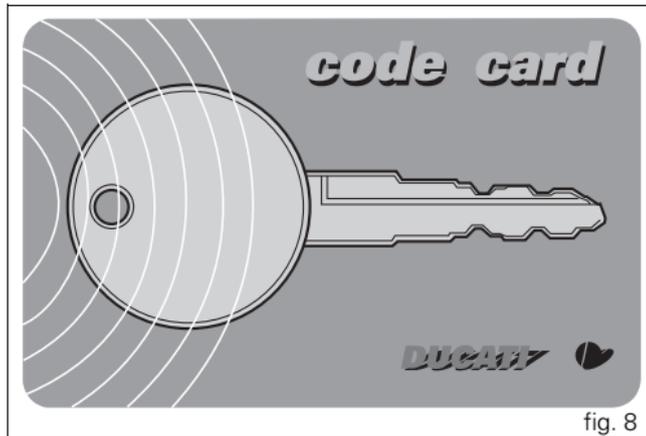


fig. 8

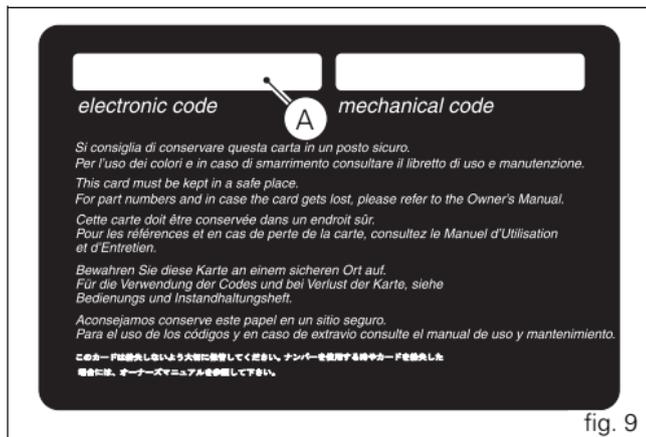


fig. 9

Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore

- 1) Portare la chiave su ON e ruotare completamente la manopola acceleratore mantenendola ruotata. La spia EOBD (7, fig. 4.1) si spegne dopo un tempo prestabilito di 8 secondi.
- 2) Allo spegnimento della spia EOBD rilasciare la manopola.
- 3) 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. La spia EOBD si riaccenderà lampeggiando. Contare un numero di lampeggi della spia EOBD (7, fig. 4.1) pari alla prima cifra del codice segreto. Portare la manopola acceleratore in posizione tutta aperta: 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. 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).
- 4) Allo spegnimento della spia EOBD, rilasciare la manopola.
- 5) Ripetere le operazioni ai punti 3 e 4 fino all'introduzione dell'ultima cifra.
- 6) Al rilascio della manopola acceleratore, in caso di codice correttamente introdotto, la spia EOBD si accende in modo lampeggiante per indicare l'avvenuto sblocco. La spia ritorna in condizioni normali (spenta) dopo 4 secondi. Se il codice NON è stato introdotto

correttamente la spia EOBD rimane accesa ed è possibile ripetere le operazioni riportando la chiave su OFF e ripartendo dal punto (1) 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:

- 1) se il codice viene riconosciuto, la spia (6, fig. 4.1), 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 START (2, fig. 13), il motore si avvia;
- 2) se la spia (6, fig. 4.1) o la spia EOBD (7, fig. 4.1) rimangono accese, 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 (6, fig. 4.1) rimane lampeggiante significa che una segnalazione del sistema immobilizer è stata ripristinata (ad esempio con la procedura di sblocco tramite manopola). Ruotando la chiave in posizione OFF e nuovamente su ON la spia immobilizer dovrebbe riprendere il suo normale funzionamento (vedi punto 1).



Attenzione

Urti violenti potrebbero danneggiare i componenti elettronici contenuti nella chiave.

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

Quando il cliente necessita di chiavi supplementari, deve rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI e portare con sé tutte le chiavi ancora a sua 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.

Interruttore d'accensione e bloccasterzo (fig. 10)

È sistemato davanti al serbatoio 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: lo sterzo è bloccato;
- D) P: luce di posizione e bloccasterzo.

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.

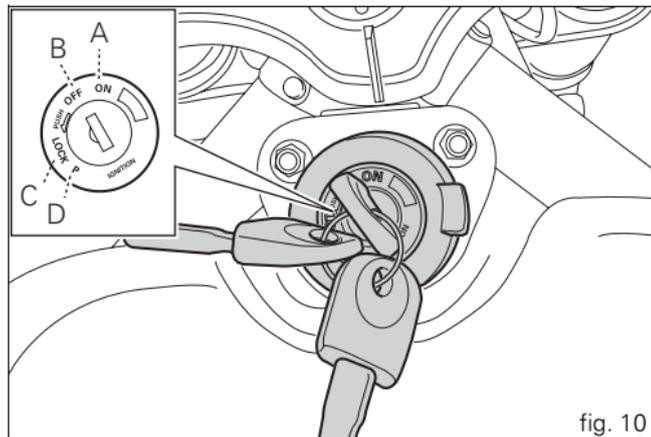


fig. 10

Commutatore sinistro (fig. 11)

1) Deviatore, comando selezione luce, a due posizioni:

- posizione  = luce anabbagliante accesa;
- posizione  = luce abbagliante accesa.

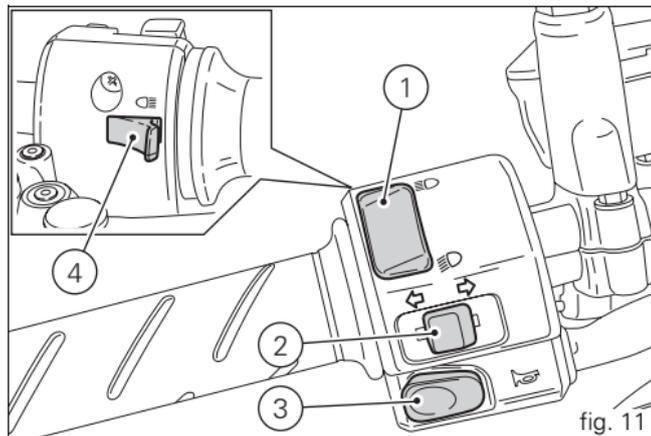
2) Pulsante  = indicatore di direzione a tre posizioni:

- 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.



Leva comando frizione (fig. 12)

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 in avanti ed agire sul pomello (2), ruotandolo in corrispondenza di una delle quattro posizioni previste, tenendo 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 aperto 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 deve essere chiuso).

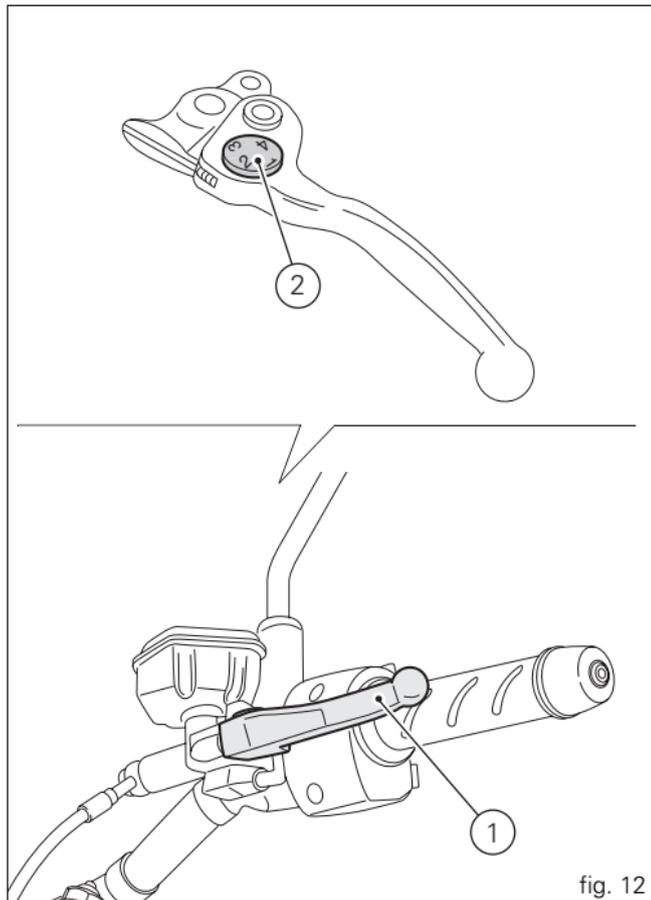


fig. 12

Commutatore destro (fig. 13)

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.

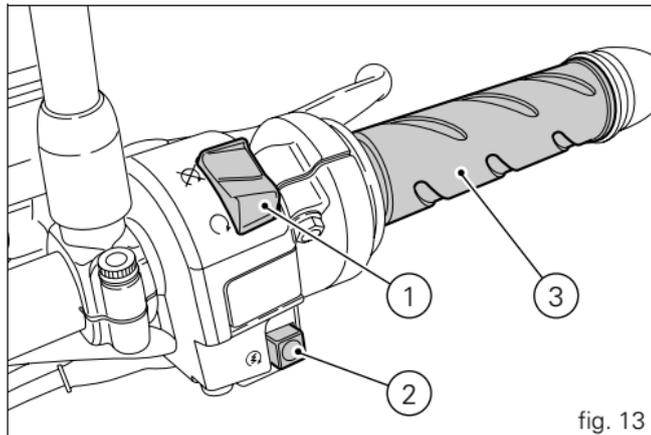
Importante

Viaggiare con la luce accesa, spegnere il motore con l'interruttore (1) e lasciare la chiave d'accensione su ON può causare l'esaurimento della batteria, in quanto la luce rimane accesa.

2) Pulsante  = avviamento motore.

Manopola girevole comando acceleratore (fig. 13)

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.



Leva comando freno anteriore (fig. 14)

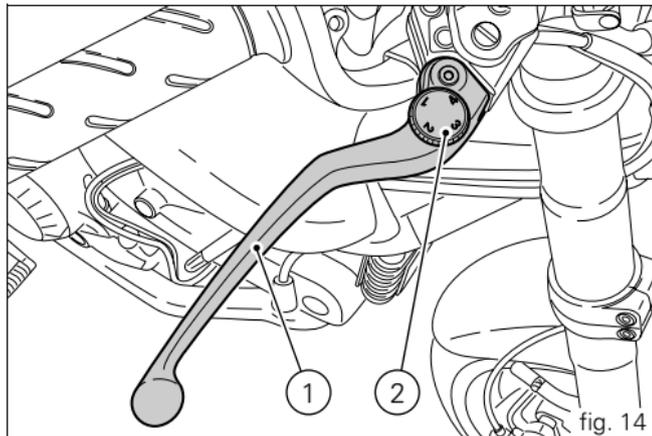
Tirando la leva (1) verso la manopola girevole si aziona il freno anteriore. È sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico.

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.

Attenzione

Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 36.

Pedale comando freno posteriore (fig. 15)

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

Il sistema di comando è di tipo idraulico.

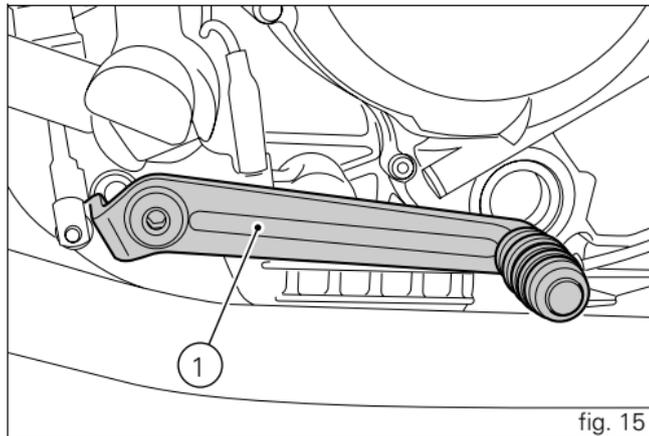


fig. 15

Pedale comando cambio (fig. 16)

Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale N con ritorno automatico e due movimenti:

- in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare la 1^a 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 2^a marcia e successivamente la 3^a, 4^a, 5^a e 6^a marcia.

Ad ogni spostamento del pedale corrisponde solo un cambio marcia.

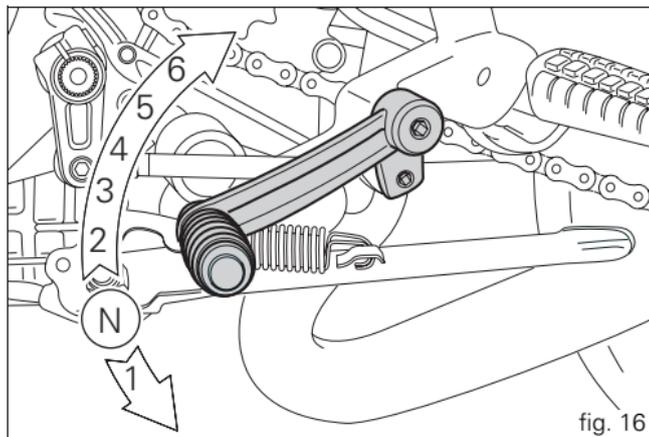


fig. 16

Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione delle leve comando cambio e freno posteriore rispetto alle relative pedane.

Per modificare la posizione della leva comando cambio agire nel modo seguente:

bloccare l'asta (1) e allentare i controdadi (2) e (3).

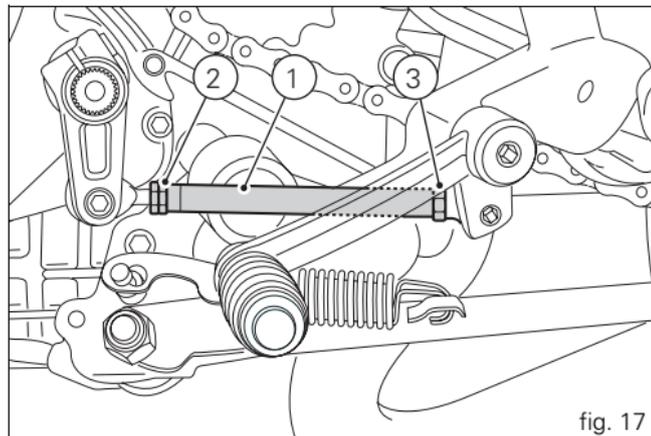


Note

Il dado (2) ha un filetto sinistrorso.

Ruotare l'asta (1), operando con una chiave aperta sulla parte esagonale, facendo assumere al pedale cambio la posizione desiderata.

Serrare contro l'asta entrambi i controdadi.



Per modificare la posizione della leva comando freno posteriore agire nel modo seguente.

Allentare il controdado (4).

Ruotare la vite (5) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata.

Serrare il controdado (4).

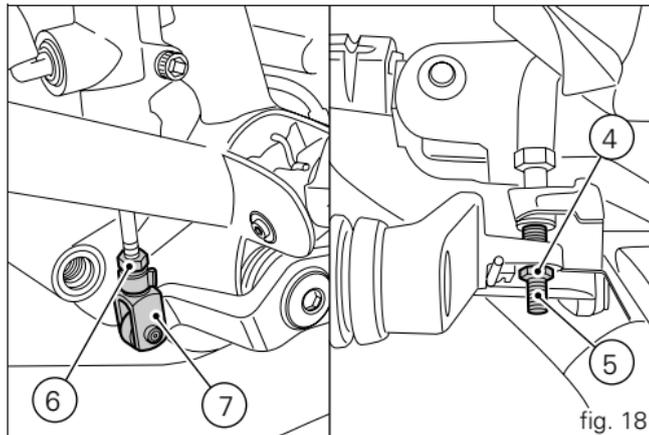
Verificare, agendo a mano sul pedale, che questo presenti un gioco di circa 1,5÷2 mm prima di iniziare l'azione frenante.

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

Allentare il controdado (6) sull'astina della pompa.

Avvitare l'astina sulla forcella (7) per aumentare il gioco o svitarla per diminuirlo.

Serrare il controdado (6) e verificare nuovamente il gioco.



Elementi e Dispositivi Principali

Posizione sul motociclo (fig. 19)

- 1) Tappo serbatoio carburante.
- 2) Serratura sella e portacasco.
- 3) Cavalletto laterale.
- 4) Specchi retrovisori.
- 5) Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.
- 6) Catalizzatore (tranne versione USA).

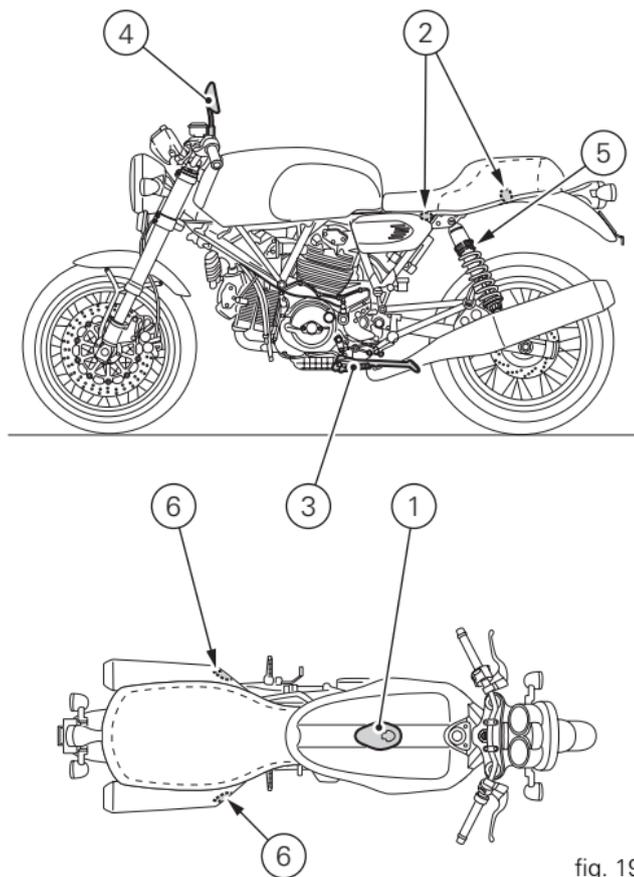


fig. 19

Tappo serbatoio carburante (fig. 20 e fig. 21)

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).

Chiusura

Richiudere il tappo 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. 40) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.

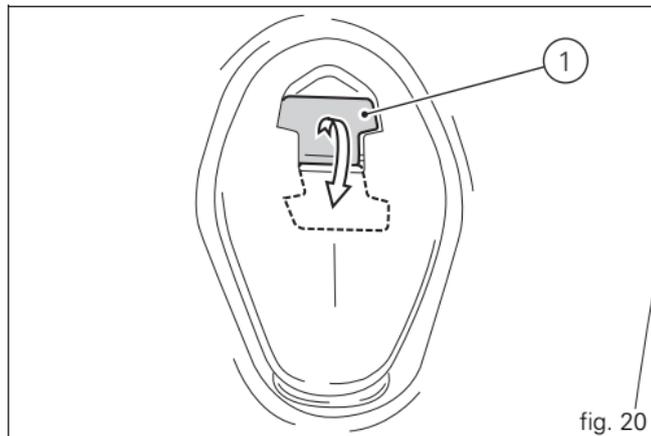


fig. 20

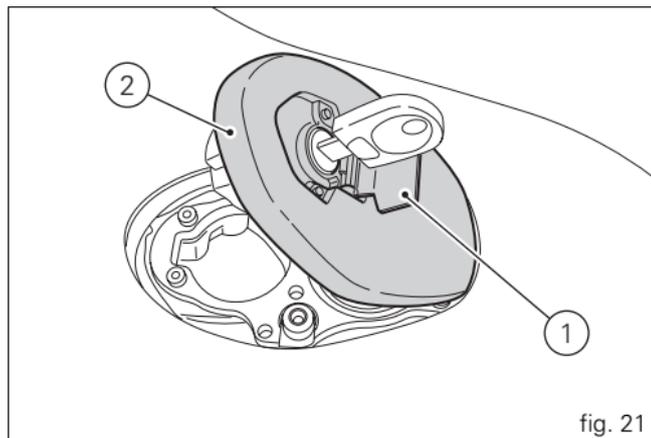
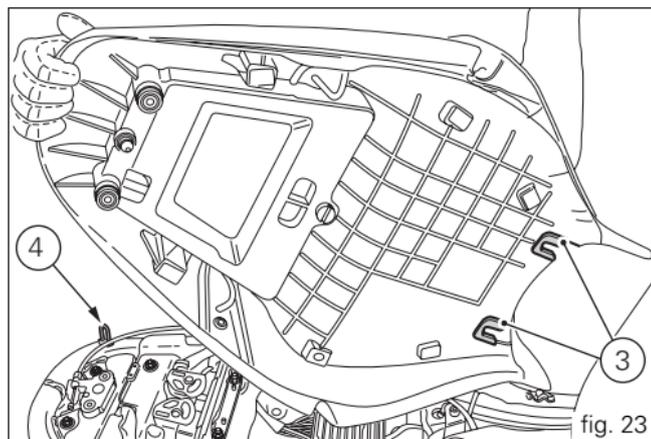
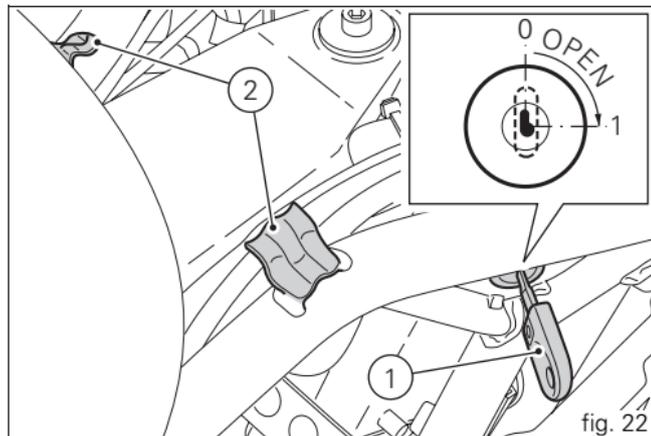


fig. 21

Serratura sella e portacasco

Apertura (fig. 22)

Introdurre la chiave nella serratura (1), ruotarla in senso orario per ottenere il sollevamento della parte posteriore della sella. Sfilando i fermi (3) della sella dai ganci (2) sul telaio, sfilare la sella tirandola all'indietro.



Nella parte posteriore del telaio sotto alla sella si trova il gancio (4, fig. 23 - fig. 24) d'attacco dei caschi di protezione per il pilota e per il passeggero. Inserire il cavetto portacasco nei caschi, posizionare le estremità del cavetto nel gancio, lasciare appesi i caschi e rimontare la sella per fissarli.

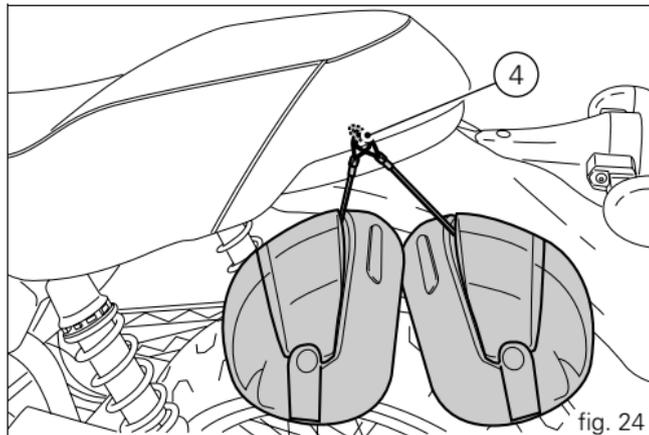


Attenzione

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.

Chiusura

Assicurarsi che tutti gli elementi siano correttamente disposti e fissati nel vano sotto alla sella. Inserire i fermi (3, fig. 23) della sella nei ganci (2, fig. 22) del telaio quindi spingere sull'estremità posteriore della sella fino ad udire lo scatto del chiavistello della serratura. Assicurarsi che la sella sia saldamente fissata al telaio e rimuovere la chiave dalla serratura (1, fig. 22).



Cavalletto laterale (fig. 25)

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 infatti 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 impiegare il cavalletto laterale, premere con il piede (tenendo il motociclo con entrambe le mani sul manubrio) sulla stampella (1) accompagnandola fino al punto di massima estensione. Inclinare il motociclo fino a portare in appoggio il cavalletto al suolo.

Attenzione

Non restare seduti sul motociclo parcheggiato col cavalletto laterale.

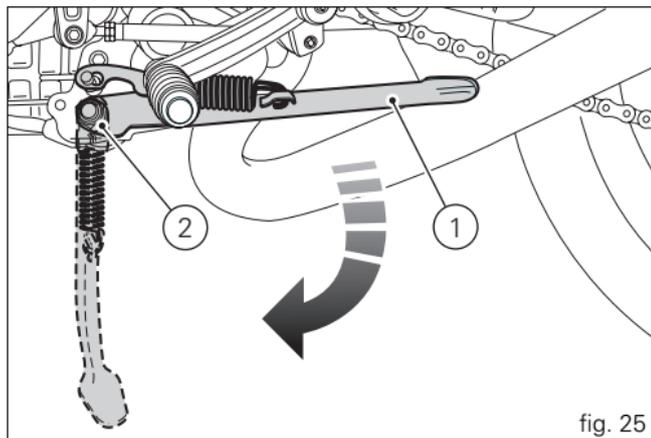
Per posizionare il cavalletto a "riposo" (posizione orizzontale), inclinare il motociclo verso destra e contemporaneamente sollevare con il piede la stampella (1).

Note

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).

Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto 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 deve essere chiuso).

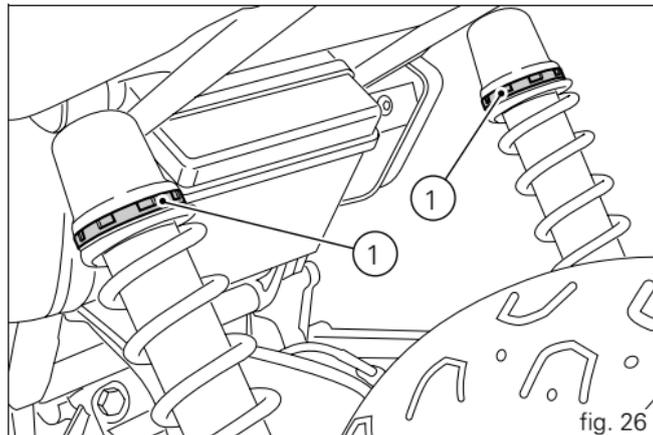


Registri di regolazione ammortizzatori posteriori (fig. 26)

Gli ammortizzatori posteriore sono dotati di registri esterni per adeguare l'assetto del motociclo alle condizioni di carico. Le due ghiera (1), poste nella parte superiore dell'ammortizzatore, registrano il precarico della molla esterna.

Per modificare il precarico della molla ruotare la ghiera. **AVVITANDO** o **SVITANDO** la ghiera si **AUMENTA** o **DIMINUISCE** il precarico.

La taratura standard è di minimo precarico; da quella posizione il precarico può essere solo aumentato spostandolo di quattro posizioni 1 scatto = 4 mm. Lunghezza standard della molla precaricata sull'ammortizzatore: $214 \pm 1,5$ mm.



Norme d'Uso

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo

Velocità di rotazione massima (fig. 27)

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

- 1) fino a 1000 km;
- 2) da 1000 a 2500 km.



fig. 27

Fino a 1000 km

Durante i primi 1000 km di marcia fare attenzione al contagiri, non si deve assolutamente superare i $5.500 \div 6.000 \text{ min}^{-1}$. 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 7.000 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. 40).

LIVELLO OLIO NEL MOTORE

Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione.

Eventualmente rabboccare (pag. 60).

LIQUIDO FRENI E FRIZIONE

Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido.

CONDIZIONE PNEUMATICI

Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici (pag. 58).

FUNZIONALITÀ DEI COMANDI

Azionare le leve e i pedali di comando freni, frizione, acceleratore, cambio e controllare 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. 51).

SERRAGGI A CHIAVE

Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio e della sella.

CAVALLETTO

Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 32).

Attenzione

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

Avviamento motore



Attenzione

Prima di avviare il motore imparare a conoscere i comandi che si devono utilizzare durante la guida (pag. 10).

- 1) Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione ON (fig. 28). Verificare che la spia verde N e quella rossa  sul cruscotto risultino accese.



Importante

La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore (pag. 11).



Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto 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 deve essere chiuso).

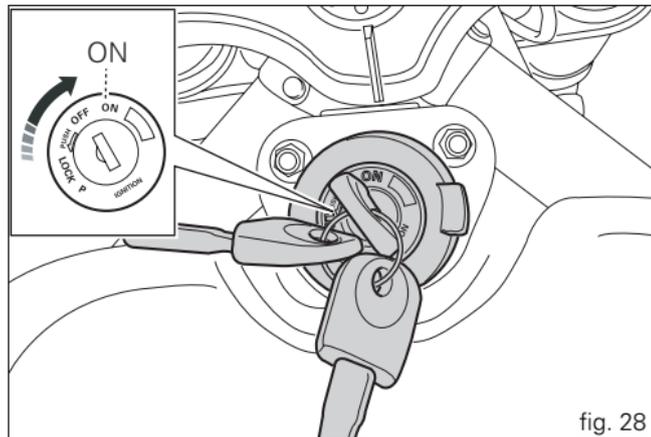


fig. 28

- 2) Accertarsi che l'interruttore d'arresto (1, fig. 29) sia nella posizione  (RUN), premere quindi il pulsante avviamento (2, fig. 29).

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 trascinarsi 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 motociclo si avvii spontaneamente, senza azionare il comando dell'acceleratore.

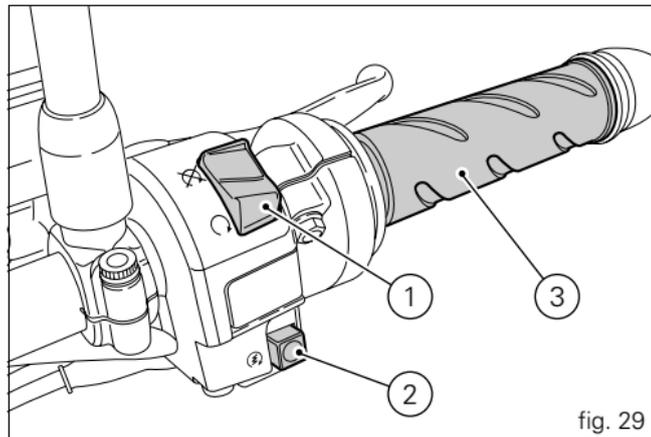


fig. 29

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, agire 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 la 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 anormali 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 anormale 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 a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e compromettono la precisione di guida e la tenuta in curva.

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. 20).



Importante

Non lasciare la chiave su ON a motore spento onde evitare danni ai componenti elettrici.

Parcheggio

Parcheggiare il motociclo fermo sul cavalletto laterale (vedi pag. 32).

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 sia ben ventilato 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.

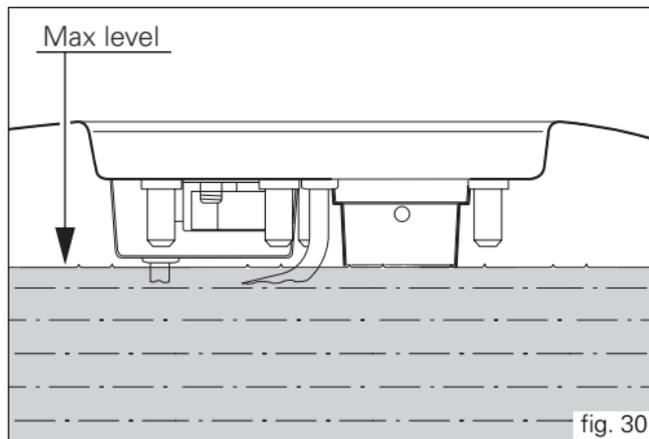
Rifornimento carburante

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 (fig. 30).



Attenzione

Usare un carburante con bassi contenuti di piombo, con un numero di ottani, all'origine, di almeno 95. Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.



Accessori in dotazione (fig. 31)

Nel vano sotto alla sella è alloggiata una busta (1) che contiene:

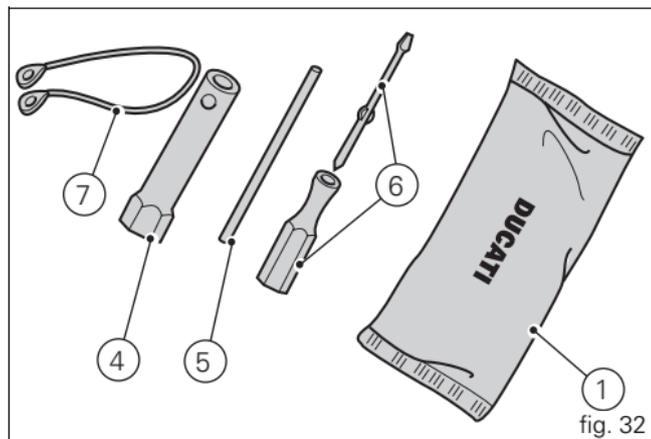
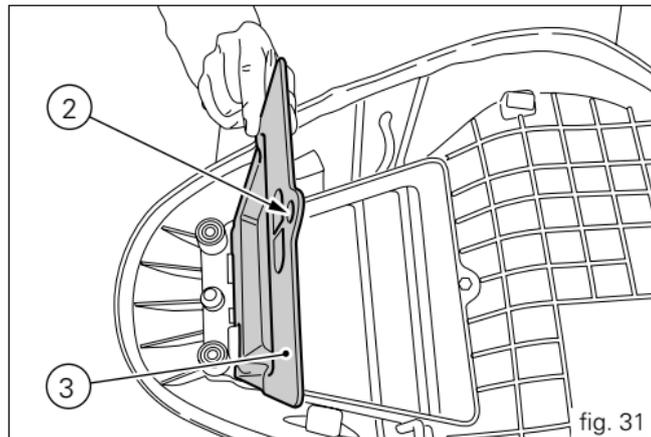
- un libretto uso e manutenzione;
- un cavetto portacasco;
- una busta attrezzi per le normali operazioni di manutenzione e verifica.

Per accedere al vano è necessario rimuovere la sella agendo sulla serratura (vedi pag. 30), svitare la vite (2) e sollevare il coperchio (3).

La busta attrezzi (fig. 32)

Contiene:

- chiave a tubo esagonale per candela (4);
- perno per chiave candela (5);
- giravite doppio (6);
- cavetto portacasco (7).



Operazioni d'Uso e Manutenzione Principali

Controllo livello fluido frizione e freni

Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di MIN evidenziata sui rispettivi serbatoi (fig. 33 e fig. 34).

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 (vedi 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 un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

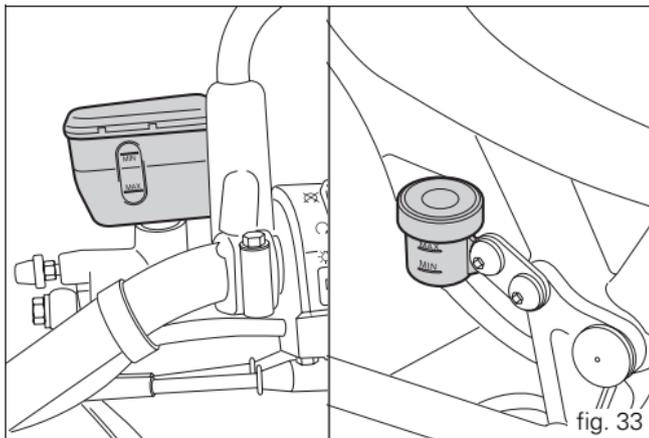


Attenzione

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.



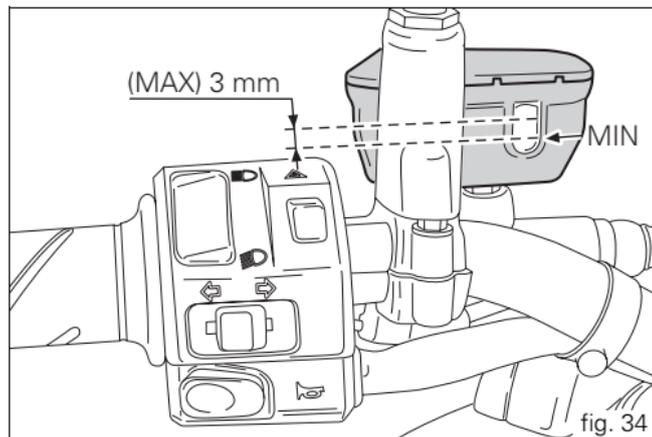
Impianto frizione

Se il gioco della leva di comando è eccessivo e il motociclo salta o si arresta all'inserimento della marcia, indica 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. 35)

Freno anteriore

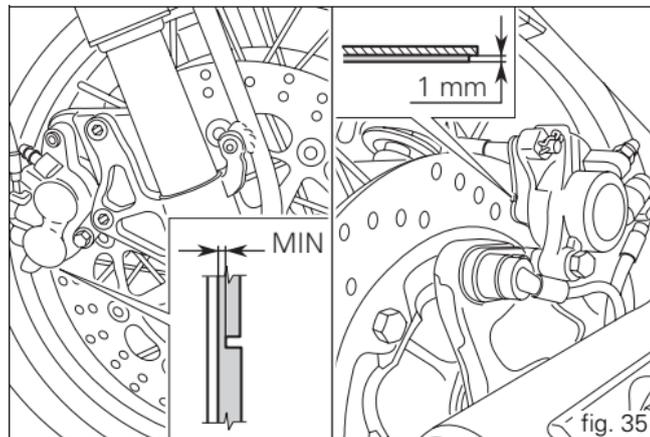
Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni, senza doverle rimuovere dalla pinza, ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale d'attrito.

Freno posteriore

Su ogni pastiglia lo spessore del materiale d'attrito deve essere almeno 1 mm.

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 del cavo interno agendo sul comando: se si manifestano attriti o impuntamenti farlo sostituire da un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Per evitare questi inconvenienti lubrificare periodicamente l'estremità dei cavi di ogni trasmissione flessibile con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

Per evitare questi inconvenienti si consiglia di aprire il comando, svitando le due viti (1, fig. 36), quindi lubrificare periodicamente l'estremità dei cavi e la carrucola con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

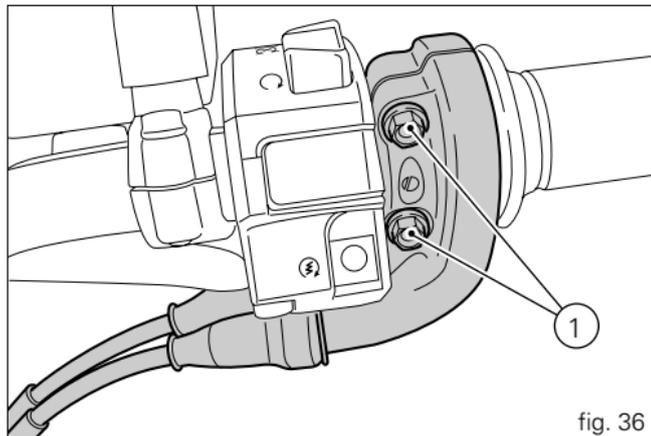


fig. 36

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 (fig. 37).

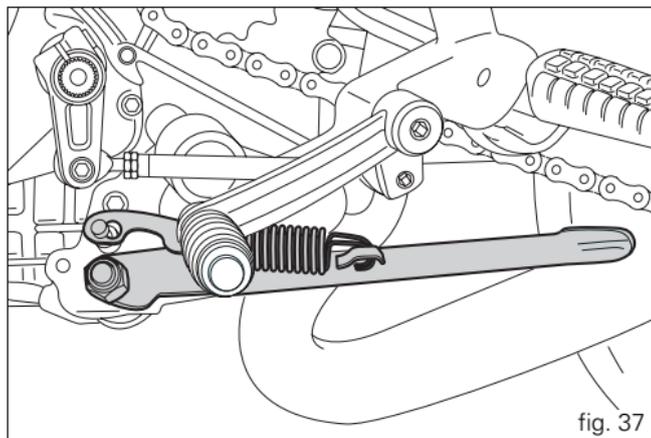


fig. 37

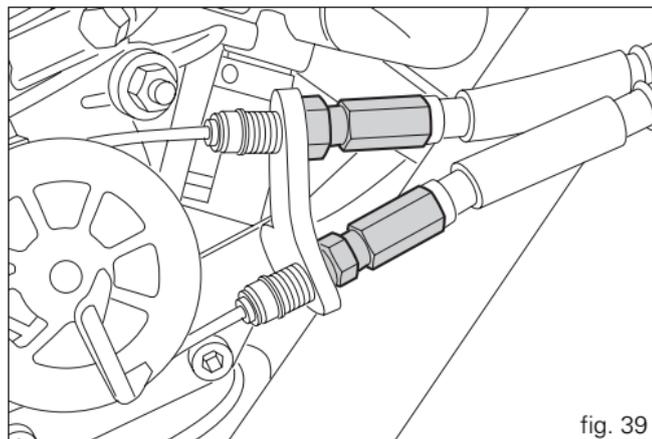
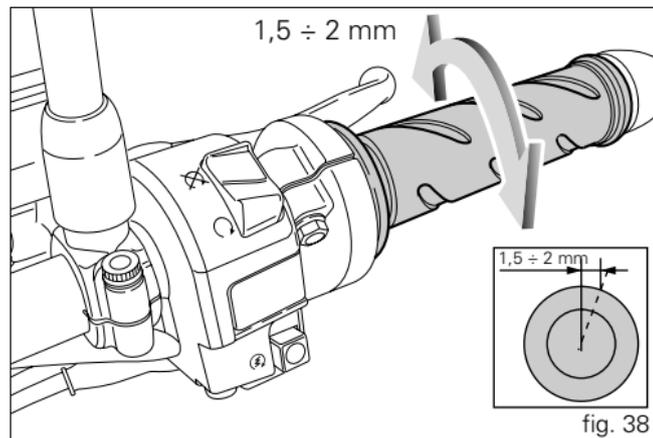
Regolazione del cavo comando acceleratore

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 $1,5 \div 2$ mm.

Se così non risulta, è necessario regolare la corsa del comando agendo sugli appositi registri (1) del corpo farfallato (fig. 39).

Importante

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



Carica della batteria (fig. 40)

Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal motociclo.

Svitare le viti (1) di fissaggio supporto batteria.

Rimuovere il coperchio (2), sganciando l'elastico di bloccaggio dai due fermi laterali.

Staccare per primo, il terminale negativo (-) nero, poi quello positivo (+) rosso.

Sfilare verso la parte posteriore del motoveicolo la batteria per poterla rimuoverla dal supporto batteria.



Attenzione

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

Caricare la batteria in un luogo ben ventilato.

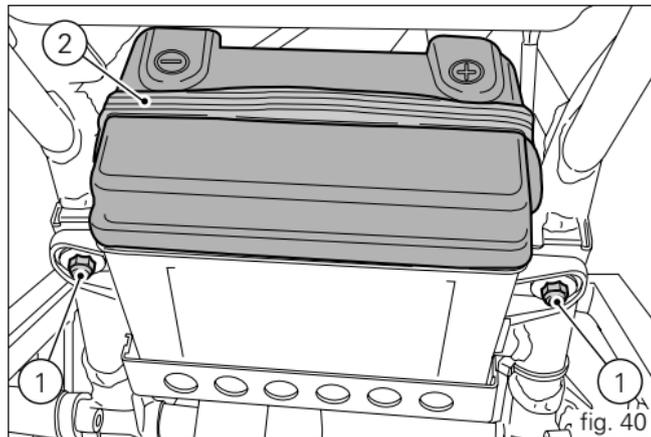
Collegare i conduttori del caricabatterie ai rispettivi terminali: rosso al positivo (+), nero al negativo (-).



Importante

Collegare la batteria al caricabatteria prima di attivarlo, per evitare la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria, che potrebbero incendiare i gas contenuti nelle celle.

Collegare sempre per primo il terminale positivo (rosso).



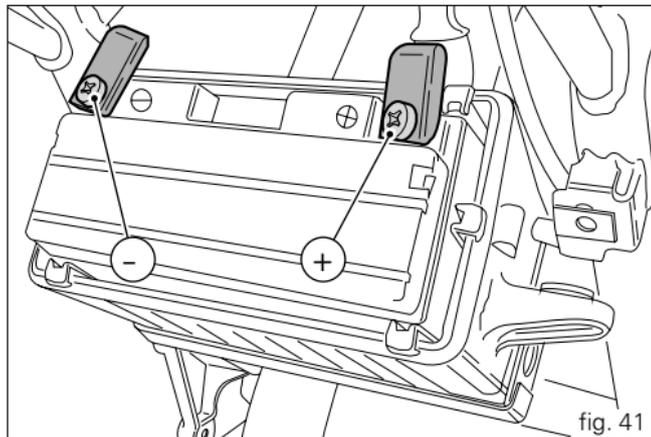


Attenzione

Tenere la batteria lontano dalla portata dei bambini.

Caricare la batteria a 1 A per 5÷10 ore.

Riposizionare la batteria nel supporto batteria, bloccare il coperchio (2, fig. 40), fissare il supporto batteria al telaio, serrando le viti (1, fig. 40) alla coppia di 10 Nm.



Tensionamento della catena trasmissione

Far girare lentamente la ruota posteriore per trovare la posizione in cui la catena risulta più tesa.

Con il motociclo sul cavalletto laterale, spingere la catena con un dito verso l'alto in corrispondenza della mezzeria del forcellone. Il ramo inferiore della catena deve poter compiere un'escursione di 27-29 mm.

Per registrare la tensione allentare il dado (1, fig. 43) del perno ruota; avvitare della stessa entità, in senso orario, i dadi (2) su entrambi i lati del forcellone per aumentare la tensione o svitare per diminuirla. In quest'ultimo caso è necessario spingere in avanti la ruota.

Importante

Una catena non correttamente tesa causa una veloce usura degli organi di trasmissione.

Verificare la corrispondenza, su entrambi i lati del forcellone, delle tacche di posizionamento rispetto all'indice del cursore (3, fig. 43); in questo modo sarà garantito il perfetto allineamento della ruota.

Ingrassare il filetto del dado (1) del perno ruota con SHELL Retinax HDX2 e serrarlo alla coppia di 72 Nm.
Ingrassare il filetto con SHELL Alvania R3 dei dadi (2) e serrarli alla coppia di 8 Nm.

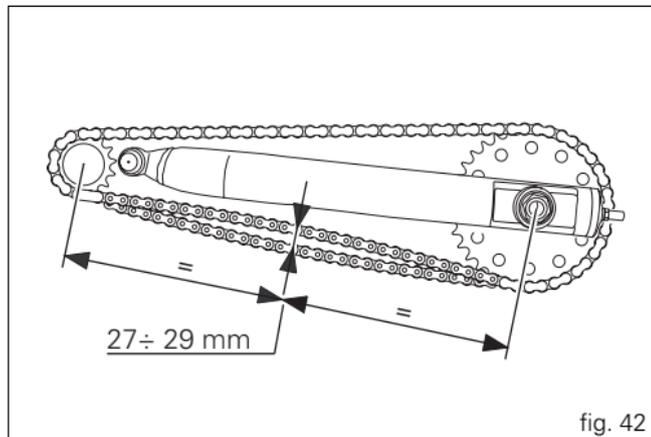


fig. 42

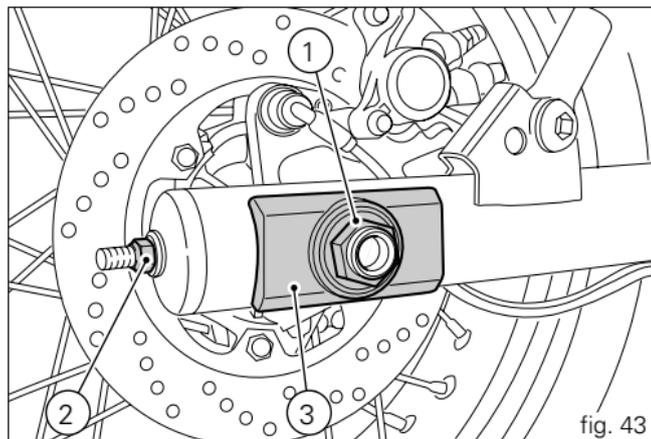


fig. 43

Lubrificazione della catena trasmissione

Questo tipo di catena è provvista di anelli OR 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 idropultrici a vapore. Asciugare la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificatela, 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.

Sostituzione lampadine luci

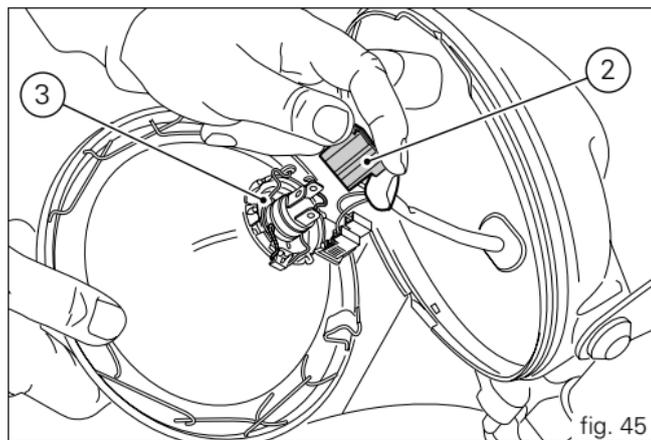
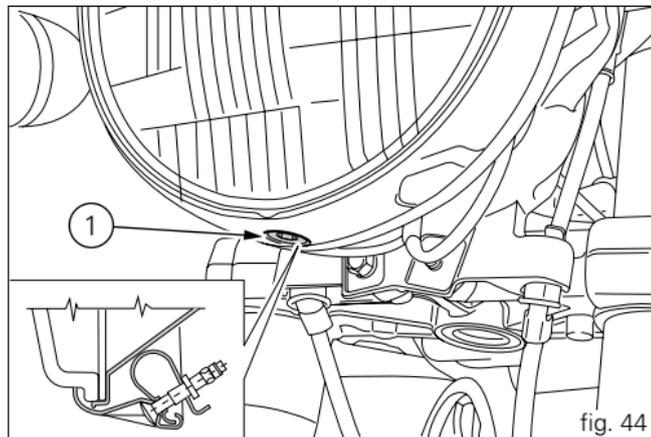
Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina fulminata accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati nel paragrafo "Impianto Elettrico" a pag. 76. Verificare sempre il funzionamento della nuova lampadina, prima di rimontare le parti rimosse.

Proiettore

Per accedere alle lampadine del proiettore svitare la vite inferiore (1) che fissa il gruppo cornice/parabola al corpo. Staccare il connettore (2, fig. 45) dalla lampadina del proiettore. Sganciare la molletta (3, fig. 45) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto.

Note

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

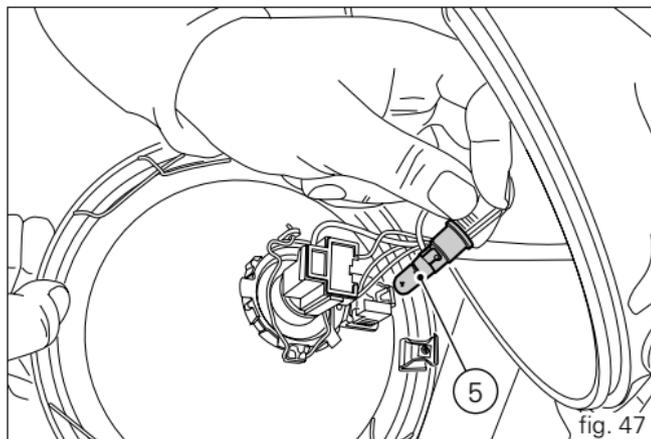
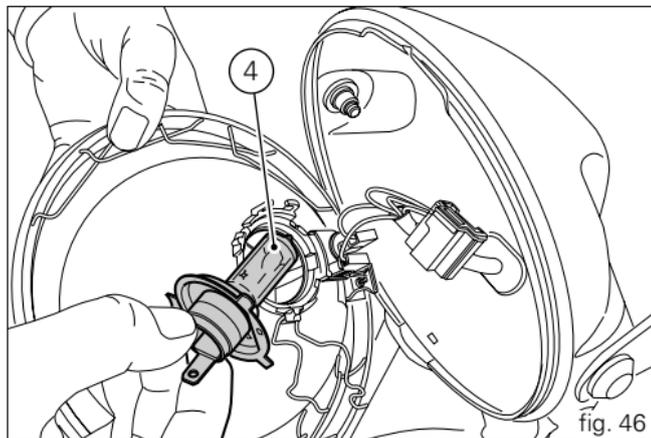


Sostituire le lampade (4).

Note

La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità. Inserire le linguette della base lampadina, nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento; agganciare l'estremità della molletta (3, fig. 45) ai supporti del corpo proiettore. Ricollegare i cavi.

Per sostituire la lampadina della luce di posizione, staccare il connettore. La lampadina (5) ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e inserirla premendo e ruotandola in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il connettore e fissare il complessivo cornice/parabola.

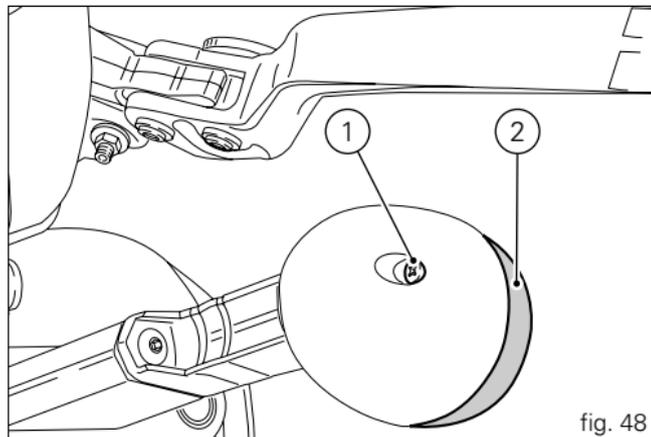


Indicatori di direzione anteriori (fig. 48)

Svitare la vite (1) e separare la coppetta (2) dal supporto indicatore.

La lampadina 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 la coppetta (2).

Riavvitare la vite (1).

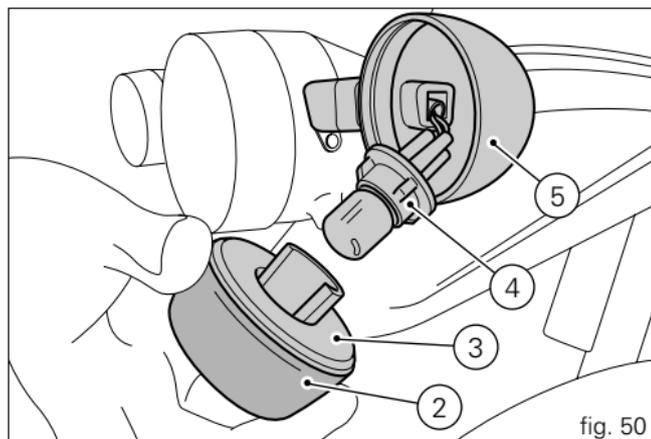
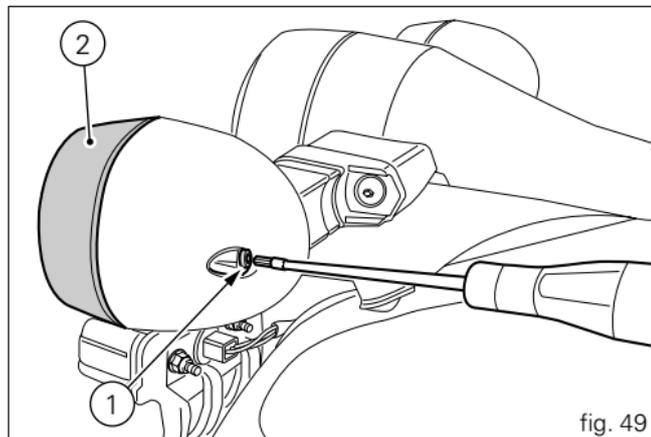


Indicatori di direzione posteriori

(fig. 49 e fig. 50)

Svitare la vite (1) e separare la coppetta (2) col supporto indicatore (3). Sfilare il gruppo lampadina (4) dal supporto lampadina (5).

Sostituire la lampadina e reinserire il gruppo lampadina (4) nel supporto lampadina (5). Rimontare la coppetta (2) con supporto lampadina (5) sul supporto indicatore (3), inserendo i due dentini del supporto lampadina (5) nella sporgenza interna del supporto indicatore (3). Riavvitare la vite (1).



Luce targa (fig. 51)

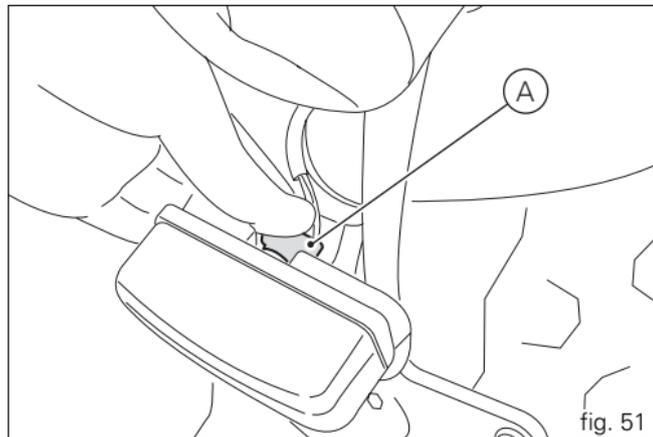
Per accedere alla lampadina della luce targa, sfilare il portalampada dall'interno del portatarga.

Sfilare la lampadina e sostituirla.



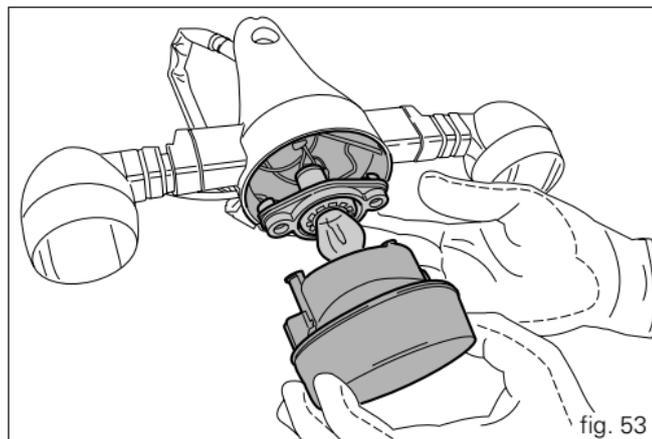
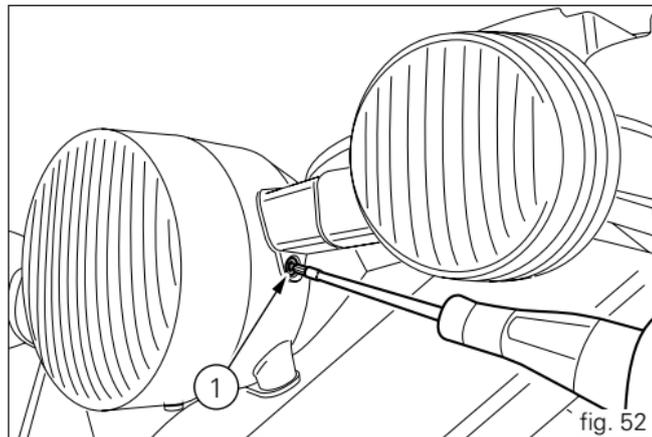
Note

Il portalampada è provvisto di un'estremità (A, fig. 51) con la quale è possibile estrarlo dal portatarga evitando di strappare i cavi.



Luce arresto

Per la sostituzione della lampadina luce arresto e posizione, è necessario svitare le due viti (1, fig. 52) che fissano il trasparente e rimuoverlo. La lampadina 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 (fig. 53). Rimontare il trasparente e serrare le viti (1).



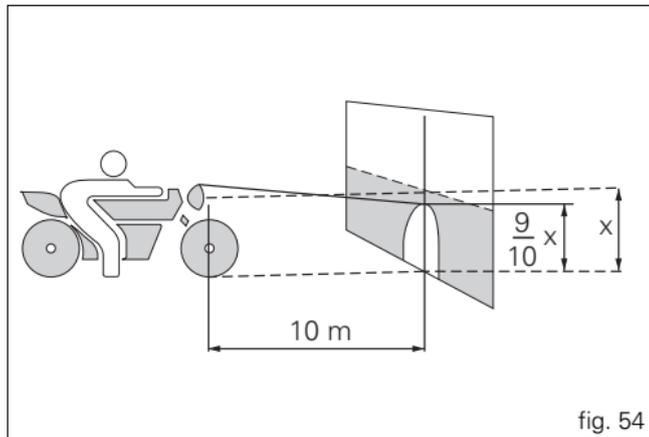
Orientamento del proiettore (fig. 54)

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 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.

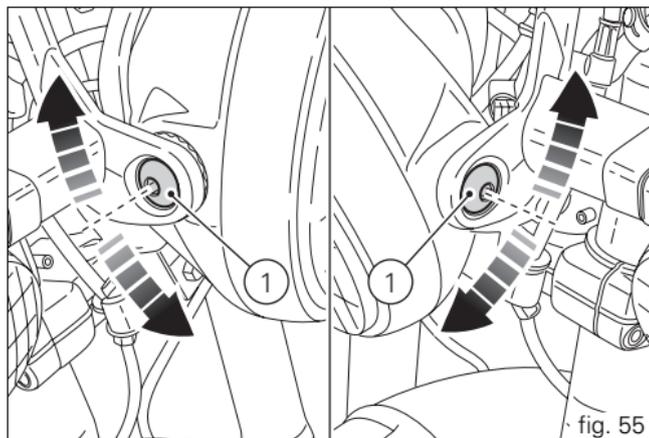


Note

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.

La correzione dell'orientamento verticale del proiettore si effettua agendo sulle viti (1, fig. 55) che lo fissano ai supporti laterali.



Pneumatici

Pressione anteriore:

2,2 bar.

Pressione posteriore:

2,2 bar.

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

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



Attenzione

In caso di foratura sostituire il pneumatico e camera d'aria. Sostituire i pneumatici e le camere d'aria 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 usare mai un pneumatico senza camera d'aria; la mancata osservanza di questa norma provoca la perdita di pressione all'interno del pneumatico, con gravi conseguenze per pilota e passeggero. Dopo la sostituzione di un pneumatico e camera d'aria 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 e camere d'aria rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per avere la garanzia sul corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.

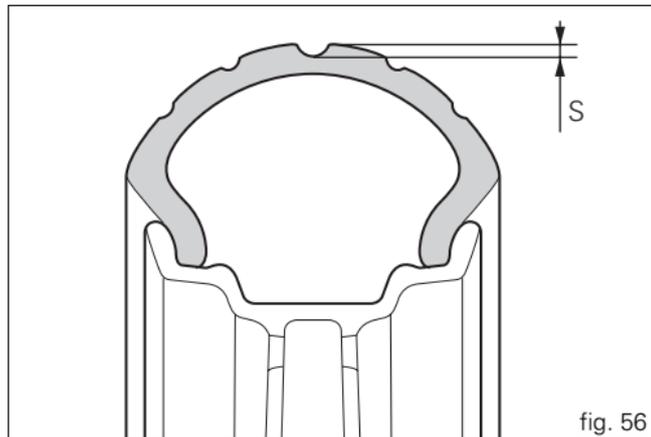
Spessore minimo del battistrada

Misurare lo spessore minimo (S, fig. 56) 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. 57)

Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione (1) posto sul coperchio frizione.

Controllare il livello con il motociclo in posizione perfettamente verticale e con motore caldo; attendere qualche minuto dopo lo spegnimento affinché il livello si stabilizzi. 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.

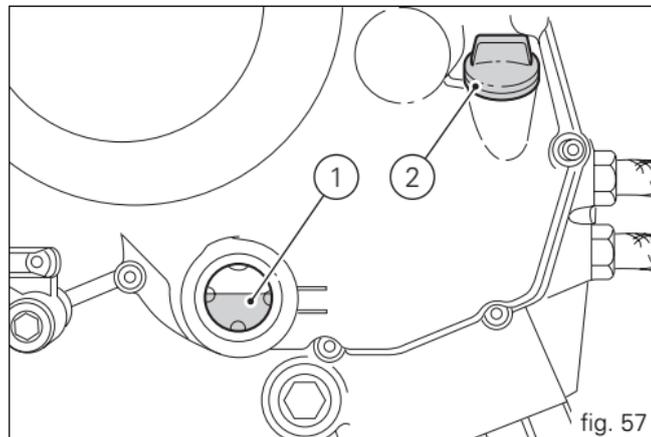


fig. 57

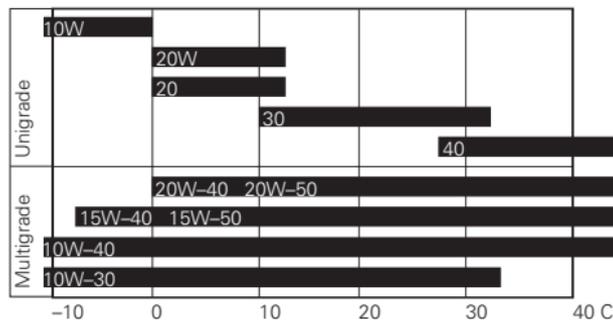
Importante

Per la sostituzione dell'olio motore e dei filtri olio agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi 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. 58)

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

Questa operazione è relativamente facile e permette di verificare il buono stato di funzionamento del motore.

Sfilare le pipette dalle candele e rimuoverle dalla testa utilizzando la chiave a corredo.

Verificare la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro indica un buon funzionamento del motore.

Nel caso di colorazioni diverse o incrostazioni scure, sostituire la candela e riferire quanto riscontrato a un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Controllare anche l'usura dell'elettrodo centrale; se risulta consumato o vetroso, sostituire la candela.

Controllare la distanza fra gli elettrodi, deve essere di $0,6 \div 0,7$ mm.

Importante

In caso di regolazione fare attenzione a piegare l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.

Pulire accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificare lo stato della guarnizione.

Pulire con cura la sede sulla testa e fare attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.

Rimontare la candela sulla testa avvitando completamente il filetto nella sede. Serrare alla coppia di 20 Nm.

Se non si dispone di una chiave dinamometrica, dopo il serraggio a mano, fare un'ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.

Importante

Non usare candele con un grado termico inadeguato o con la lunghezza del filetto diverso.

La candela deve essere serrata correttamente.

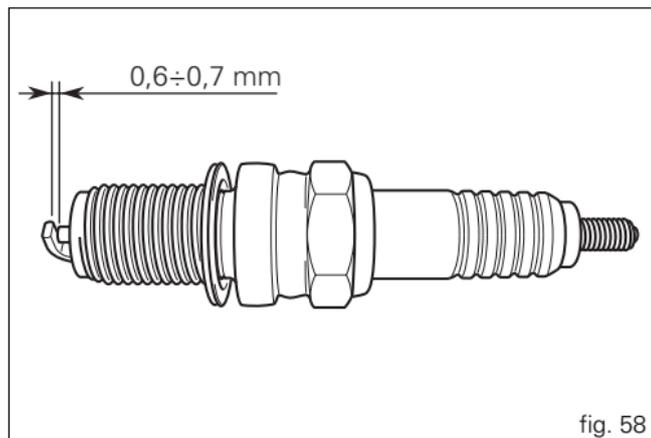


fig. 58

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 idropultrici potrebbe comportare grippaggi o gravi anomalie a forcelle, mozzi ruota, impianto elettrico, guarnizioni di tenuta delle forcelle, prese d'aria e silenziatori di scarico, con conseguente perdita dei requisiti di sicurezza del motociclo.

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.



Attenzione

Durante la pulizia della sella non strofinare con eccessivo impeto, né utilizzare alcool o altri tipi di solventi; limitarsi all'utilizzo solamente di acqua per pulire la parte posteriore con le scritte. L'uso di sostanze diverse dall'acqua può causare scolorimento e distacco della vernice.

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 il 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 la batteria.

Ricoprire il motociclo con un telo coprimoto che non danneggia la vernice e non trattiene la condensa.

Il telo coprimoto è disponibile presso Ducati Performance.

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				●		●	

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 e pulizia filtro aria (1)			●		●		●
Sostituzione filtro aria				●		●	
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			●	●	●	●	●

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 tubi carburante esterni			●	●	●	●	●
Sostituzione olio forcella anteriore					●		
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			●	●	●	●	●
Controllo ruote a raggi in conformità al manuale d'officina (1)			●	●	●	●	●

* 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 GT 1000 (mm) (fig. 59)

Pesi

A secco:

185 kg a secco senza liquidi e batteria.

A pieno carico:

390 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.

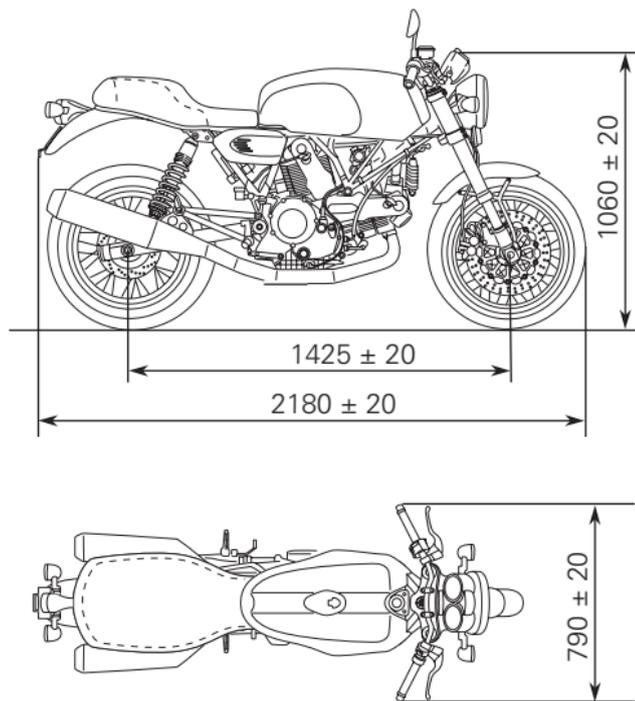


fig. 59

Ingombri GT 1000 Touring (mm) (fig. 60)

Pesi

A secco:

185 kg a secco senza liquidi e batteria.

A pieno carico:

390 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.

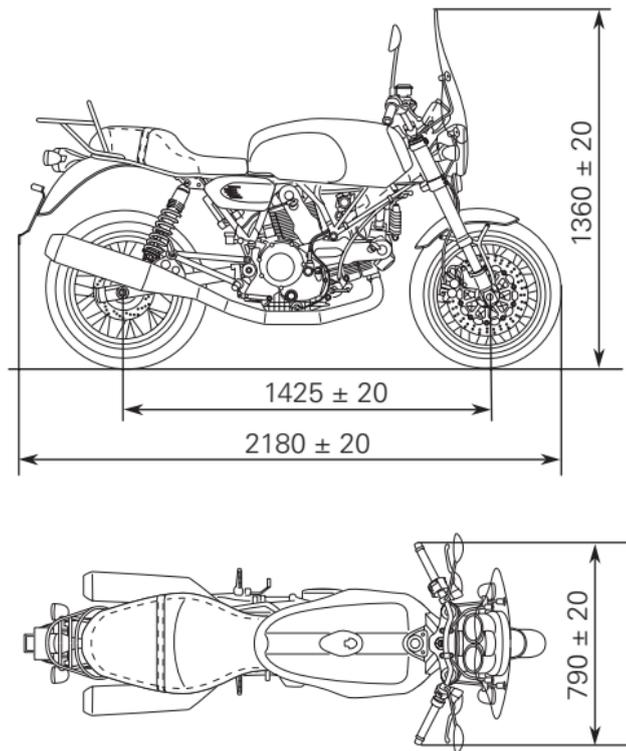


fig. 60

RIFORMIMENTI	TIPO	DM ³ (LITRI)
Serbatoio combustibile, compresa una riserva di 3,5 dm ³ (litri)	Benzina verde con un numero di ottani all'origine di almeno 95	15
Coppa motore e filtro	SHELL – Advance Ultra 4	3,7
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	(per stelo) 395 cm ³

Importante

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

Motore

Bicilindrico a 4 tempi a "L" longitudinale di 90°.

Alesaggio mm:

94.

Corsa mm:

71,5.

Cilindrata totale cm³:

992.

Rapporto di compressione: 1:10,0±0,5.

Potenza max. all'albero (95/1/CE):

61 kW - 83 CV a 8.000 min⁻¹.

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

83 Nm - 8,5 Kgm a 6.000 min⁻¹.



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 distributore in testa. È comandata dall'albero motore mediante ingranaggi cilindrici, pulegge e cinghie dentate.

Schema distribuzione desmodromica (fig. 61)

- 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 distributore.
- 8) Valvola.

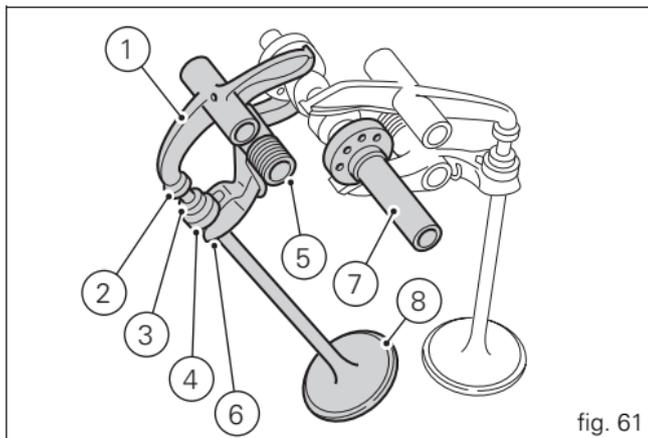


fig. 61

Prestazioni

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

Freni

Anteriore

A doppio disco forato.

Materiale campana:
acciaio.

Materiale pista frenante:
acciaio inox.

Diametro disco:
320 mm.

Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.

Superficie frenante:
88 cm².

Pinze freno a pistoni differenziati.

Marca:
BREMBO.

Tipo:
30/32 pistoni.

Materiale attrito:
Toshiba TT 2172 HH.

Tipo pompa:
PSC 16/25.

Posteriore

A disco fisso forato.

Materiale pista frenante:
acciaio inox.

Diametro disco:
245 mm.

Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.
Superficie frenante:

25 cm².

Marca:
BREMBO.

Tipo:
P 34.

Materiale attrito:
Toshiba TT 2172 HH.

Tipo pompa:
PS 11.



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.

Trasmissione

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:

33/61.

Cambio a:

a 6 rapporti;

con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.

Rapporto pignone/corona:

15/39.

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".

n° maglie:

100.



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 è necessario rivolgersi presso un Concessionario o un'Officina Autorizzata. Una sostituzione imperfetta può compromettere gravemente la tua sicurezza, quella del passeggero e provocare danni irreparabili al motociclo.

Telaio

Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi di acciaio altoresistenziali.

Angolo di sterzata (per lato):

28°.

Inclinazione canotto:

24°.

Avancorsa:

92 mm.

Ruote

Cerchi a raggi.

Anteriore

Dimensioni:

3,50x17".

Posteriore

Marca:

BREMBO.

Dimensioni:

5,50x17".

La ruota anteriore è a perno sfilabile.

Pneumatici

Anteriore

Radiale con camera d'aria.

Dimensione:

120/70-R17.

Posteriore

Radiale con camera d'aria.

Dimensione:

180/55-R17.

Candele d'accensione

Marca:

CHAMPION.

Tipo:

RA 6 HC.

in alternativa

Marca:

NGK.

Tipo:

DCPR8E.

Alimentazione

Iniezione elettronica indiretta MARELLI CPU 5AM2.

Diametro corpo farfallato: 45 mm.

Iniettori per cilindro: 1.

Fori per iniettori: 1.

Alimentazione benzina: 95-98 RON.

Sospensioni

Anteriore

A forcella oleodinamica a steli rovesciati alleggerita.

Diametro steli:

43 mm.

Corsa sull'asse steli:

120 mm.

Posteriore

Gli ammortizzatori, regolabili nel precarico della molla, sono infulcrati ad un forcellone oscillante in acciaio, nella parte inferiore, e sul telaio nella parte superiore. Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.

Corsa ammortizzatore:

94,5 mm.

Escursione ruota:

133 mm.

Impianto di scarico

Catalizzato in conformità alle normative antinquinamento EURO3.

Colori disponibili

GT 1000

Rosso anniversary Ducati cod. 473.101 (PPG);

Trasparente 228.880 (PPG);

Telaio color nero, cerchi cromati.

Nero lucido Ducati 248.514 (PPG) con banda bianca;

Trasparente 228.880 (PPG);

Telaio color nero, cerchi cromati.

GT 1000 Touring

Nero lucido Ducati 248.514 (PPG) con banda bianca;

Trasparente 228.880 (PPG);

Telaio e cerchi color nero.

Impianto elettrico

Formato dai seguenti particolari principali:

PROIETTORE ANTERIORE:

lampada tipo: H4 (12 V-55/60 W).

luce di posizione:

lampada tipo: W5W (12 V-4 W).

COMANDI ELETTRICI SUL MANUBRIO:

INDICATORI DIREZIONE:

lampade tipo: W16W (12 V-16 W).

Avvisatore acustico.

Interruttori luci arresto.

Batteria, 12 V-10 Ah.

Alternatore 12 V-520 W.

REGOLATORE ELETTRONICO, protetto con fusibile da 30 A posto a lato della batteria.

MOTORINO AVVIAMENTO, 12 V-0,7 kW.

FANALE POSTERIORE E SEGNALE ARRESTO:

lampada tipo: HD P5/21 W-12 V.

Illuminazione targa:

lampada tipo: W5W (12 V-5 W).



Note

Per la sostituzione delle lampade vedi al paragrafo "Sostituzione lampadine luci", pag. 51.

Fusibili

La scatola porta fusibili principale è posizionata sotto alla sella nella vasca impianto elettrico (fig. 62).

I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione (1) sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'amperaggio.

Sono 7 i fusibili collegati all'impianto e si trovano all'interno della scatola porta fusibili.

Il fusibile da 30 A (2) posto sul lato della scatola porta fusibili (fig. 63) protegge il regolatore elettronico.

Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il relativo cappuccio di protezione (3).

Un fusibile bruciato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (4, fig. 64).



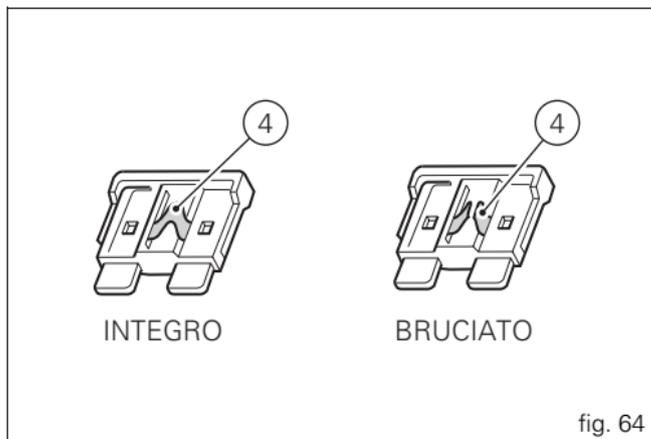
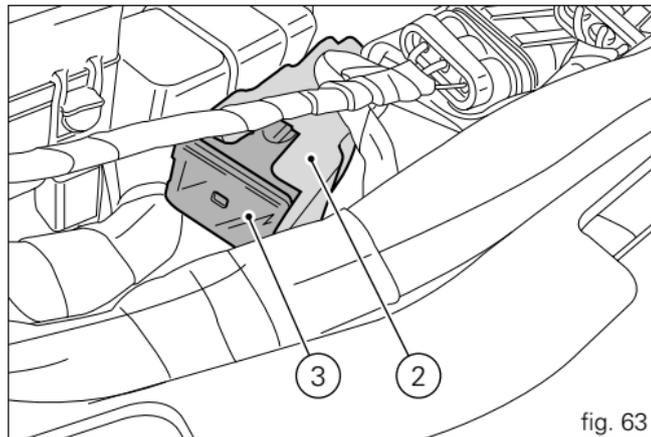
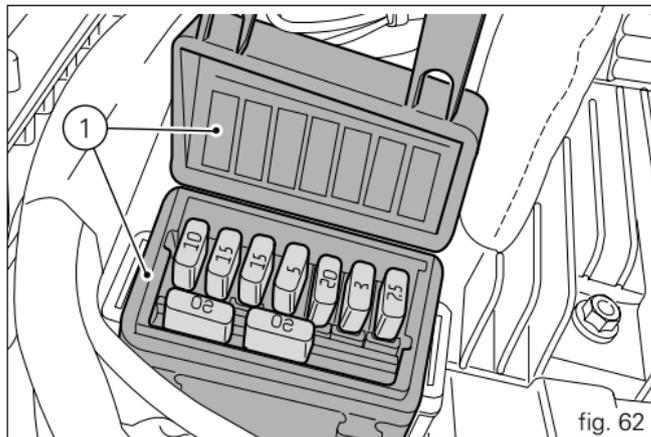
Importante

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) Antenna Transponder
- 3) Commutatore chiave
- 4) Scatola fusibili
- 5) Motorino avviamento
- 6) Teleruttore avviamento
- 7) Batteria
- 8) Fusibile master (principale)
- 9) Regolatore
- 10) Alternatore
- 11) Freccia posteriore destra
- 12) Fanale posteriore
- 13) Freccia posteriore sinistra
- 14) Luce targa
- 15) Serbatoio
- 16) Connessione Charger
- 17) Connessione autodiagnosi
- 18) Sensore velocità
- 19) Interruttore stampella laterale
- 20) Sonda lambda
- 21) Bobina cilindro orizzontale
- 22) Bobina cilindro verticale
- 23) Candela 1 cilindro orizzontale
- 24) Candela 2 cilindro orizzontale
- 25) Candela 1 cilindro verticale
- 26) Candela 2 cilindro verticale
- 27) Stepper motor
- 28) Iniettore cilindro orizzontale
- 29) Iniettore cilindro verticale
- 30) Potenzimetro farfalla
- 31) Sensore giri/fase
- 32) Sensore temperatura olio centralina
- 33) Centralina
- 34) Interruttore folle
- 35) Interruttore pressione olio
- 36) Interruttore stop posteriore
- 37) Interruttore stop anteriore
- 38) Interruttore frizione
- 39) Sensore temperatura olio strumento
- 40) Commutatore sinistro
- 41) Sensore temperatura/pressione aria
- 42) Strumentazione (cruscotto)
- 43) Freccia anteriore sinistra
- 44) Claxon 1
- 45) Proiettore
- 46) Freccia anteriore destra
- 47) Relè iniezione
- 48) Relè luci
- 49) Claxon 2

Legenda colore

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.
1	Key-on, teleruttore avviamento, lambda	10 A
2	Luce posizione, luce abbagliante/ anabbagliante	15 A
3	Stop, claxon, lampeggio	15 A
4	Cruscotto	5 A
5	Iniezione (pompa iniettore bobine)	20 A
6	Centralina controllo motore	5 A
7	Charger	7,5 A

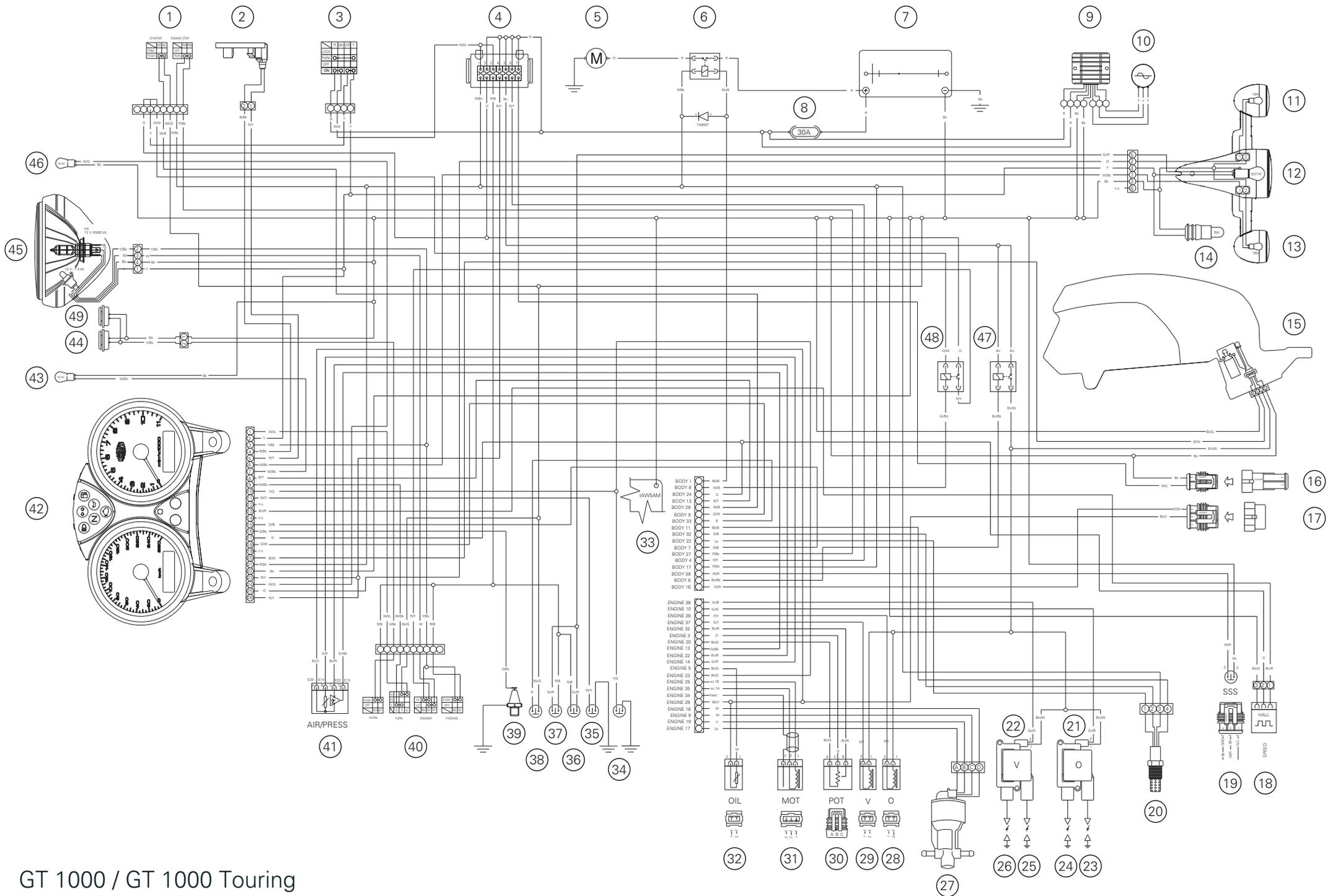


Note

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			



GT 1000 / GT 1000 Touring

Stampato 07/2009

Cod. 913.7.166.1A

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

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