

**Libretto uso e manutenzione**



***DUCATI* 998S**





*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**

### **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

Chiavi 12

Interruttore d'accensione e bloccasterzo a chiave 12

Commutatore sinistro 13

Leva comando frizione 14

Leva comando starter 15

Commutatore destro 16

Manopola girevole comando acceleratore 16

Leva comando freno anteriore 16

Pedale comando freno posteriore 17

Pedale comando cambio 17

Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore 18

### **Elementi e dispositivi principali 19**

Posizione sul motociclo 19

Tappo serbatoio carburante 20

Serratura sella e portacasco 21

Cavalletto laterale 23

Ammortizzatore di sterzo 24

Registri di regolazione forcella anteriore 25

Registri di regolazione ammortizzatore posteriore 27

Variazione assetto motociclo 28

### **Norme d'uso 29**

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo 29

Controlli prima dell'avviamento 30

Avviamento motore 31

Avviamento e marcia del motociclo 33

Frenata 33

Arresto del motociclo 34

Rifornimento carburante 34

Parcheggio 35

Accessori in dotazione 36

### **Operazioni d'uso e manutenzione principali 37**

Rimozione della vestizione 37

Sostituzione e pulizia filtri aria 39

Controllo livello liquido di raffreddamento 40

Controllo livello fluido freni e frizione 41

Verifica usura pastiglie freno 42

Lubrificazione delle articolazioni 43

Regolazione del cavo comando acceleratore 43

Carica della batteria 44

Modifica inclinazione del canotto di sterzo 45

Controllo tensione catena trasmissione 46  
Lubrificazione della catena trasmissione 46  
Sostituzione lampadine luci 47  
Orientamento del proiettore 51  
Regolazione specchietti retrovisori 52  
Pneumatici Tubeless 52  
Controllo livello olio motore 54  
Pulizia e sostituzione candele 55  
Pulizia generale 56  
Lunga inattività 57  
Avvertenze importanti 57

### **Caratteristiche tecniche 58**

Ingombri 58  
Pesi 58  
Rifornimenti 59  
Motore 60  
Distribuzione 60  
Candele d'accensione 61  
Prestazioni 61  
Freni 61  
Trasmissione 62  
Telaio 63  
Ruote 63  
Pneumatici 63  
Sospensioni 64  
Impianto elettrico 64

### **Promemoria manutenzione periodica 68**

## 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 rivolgerti ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Le nozioni che apprenderai si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sereni e divertenti e Ti permetteranno di mantenere inalterate per lungo tempo le prestazioni del motociclo. In questo libretto sono state riportate note informative con significati particolari:



#### Attenzione

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



#### Importante

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



#### Note

Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

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

## **Informazioni utili per viaggiare in sicurezza**



### **Attenzione**

*Leggere prima di usare la moto.*

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

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

*Il pilota deve indossare **sempre** un 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 deve 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 sui semimanubri.*

*Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.*

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

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

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

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

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

*Non fumare mai durante il rifornimento.*

*Durante il rifornimento si possono inalare vapori di carburante nocivi alla salute. Se qualche goccia di carburante dovesse cadere sulla pelle o sugli abiti, lavarsi immediatamente con acqua e sapone e cambiare gli abiti. Togliere **sempre** la chiave quando si lascia il motociclo incustodito.*

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

*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, per 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, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i:  
310 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. 52 e che risultino in buone condizioni.*

**Importante**

Per il montaggio del kit corsa rivolgetevi presso un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Il motociclo equipaggiato con questo kit non potrà circolare sulle strade ma esclusivamente su circuiti chiusi.

### **Dati per l'identificazione**

Ogni motocicletta Ducati è contraddistinta da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 1.1) e per il motore (fig. 1.2).

---

Telaio N.

---

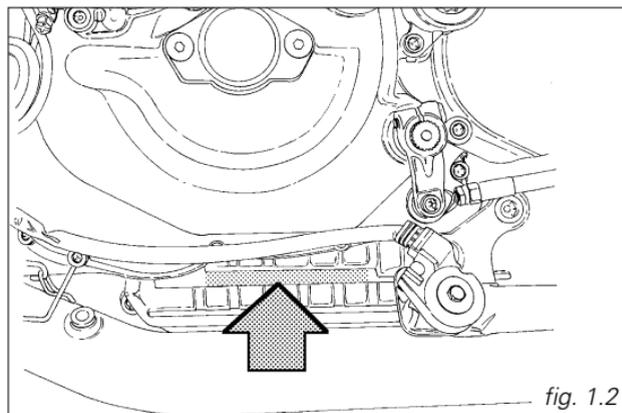
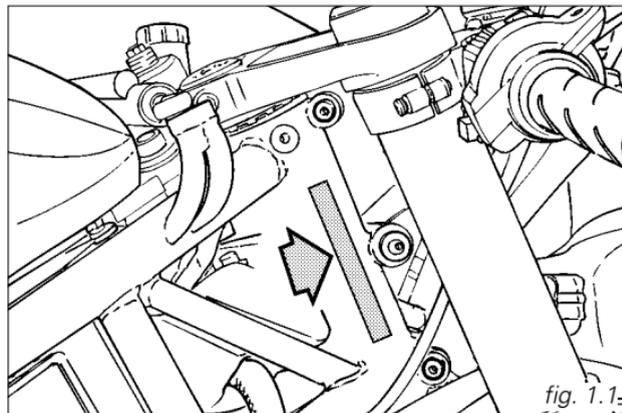
Motore N.

---



#### **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. 2)

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

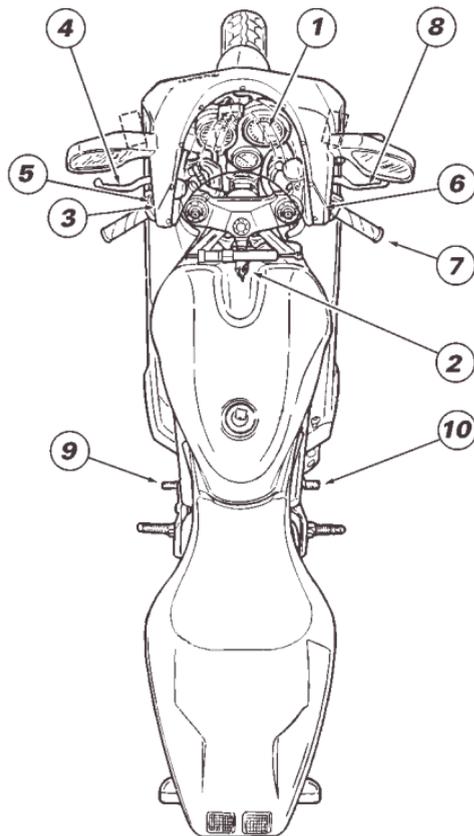


fig. 2

## **Cruscotto** (fig. 3)

1) **Tachimetro** (km/h).

Indica la velocità di marcia.

a) **Contachilometri** (km).

Indica la distanza totale percorsa.

b) **Contachilometri parziale** (km).

Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento.

c) **Pomello azzeramento** contachilometri parziale.

Ruotarlo per portare a zero "0000" il contachilometri.

2) **Contagiri** (min<sup>-1</sup>).

Indica il numero di giri al minuto del motore.

3) **Spia verde N**.

Si accende quando il cambio è in posizione di folle.

4) **Spia gialla** .

Si accende quando il serbatoio è in riserva, sono rimasti circa 4 litri di carburante.

5) **Spia verde** .

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

6) **Spia rossa** .

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

## **Importante**

Non utilizzare il motociclo quando la spia (6) rimane accesa in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

7) **Spia blu** .

Si accende per indicare che la luce abbagliante destra è accesa.

8) **Indicatore temperatura acqua** .

Indica la temperatura del liquido di raffreddamento del motore.

## **Importante**

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

Quando la luce di posizione è accesa si illumina il cruscotto.

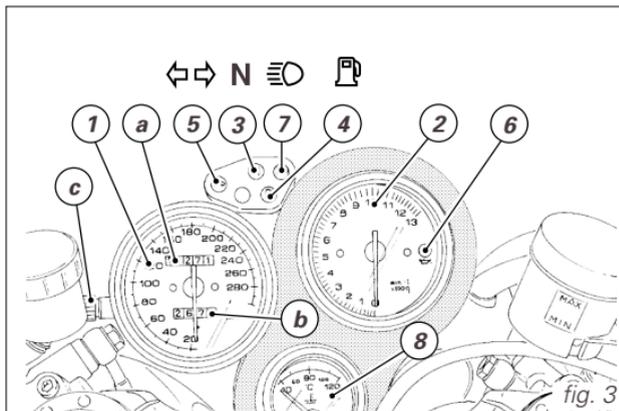


fig. 3

## **Chiavi** (fig. 4)

Vengono consegnate due chiavi universali per avviamento, bloccasterzo e serratura sella ed una piastrina (1) col numero d'identificazione delle chiavi.

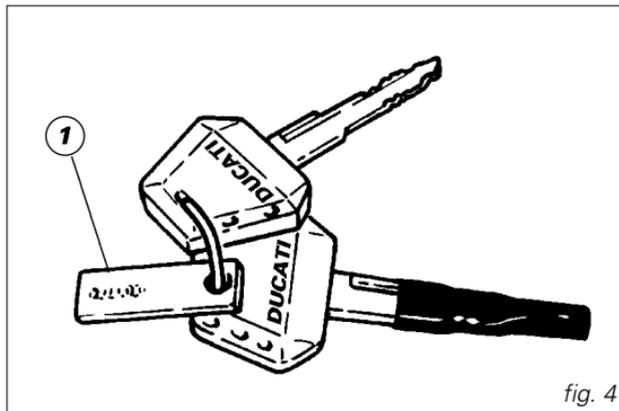
### **Note**

Separare le chiavi e conservare la piastrina in un luogo sicuro.

## **Interruttore d'accensione e bloccasterzo** (fig. 5)

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.

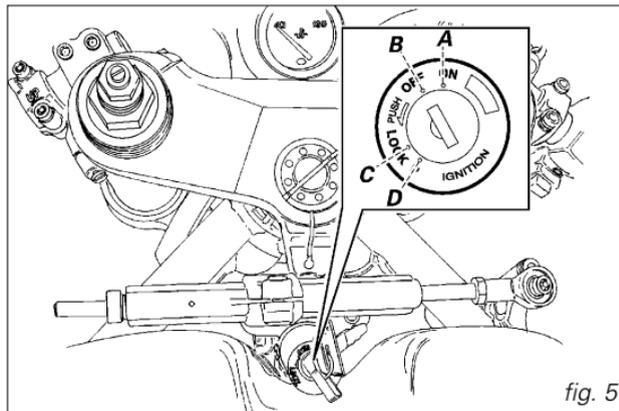


## **Attenzione**

Questo veicolo è dotato di una centralina a risparmio energetico. Al fine da evitare assorbimenti di corrente in caso di permanenza accidentale in chiave ON, la centralina dopo 15 secondi senza azionare il pulsante di avviamento, si disattiva, pertanto, passato tale lasso di tempo, riposizionare la chiave su **OFF** e nuovamente su **ON**.

### **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.



### **Commutatore sinistro** (fig. 6)

1) **Commutatore**, comando accensione luci a tre posizioni:

in basso **○** = luci spente;

al centro **☉** = luce di posizione anteriore e posteriore, luce targa e luci del cruscotto accese;

in alto **☼** = luci del proiettore, luce di posizione anteriore e posteriore, luce targa e luci del cruscotto accese.

2) **Deviatore**, comando selezione luci, a due posizioni:

posizione **☼☉** = luce anabbagliante accesa;

posizione **☼☉** = luce abbagliante accesa.

3) **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.

4) **Pulsante** **🔊** = avvisatore acustico.

5) **Pulsante** **☼☉** = lampeggio abbagliante.

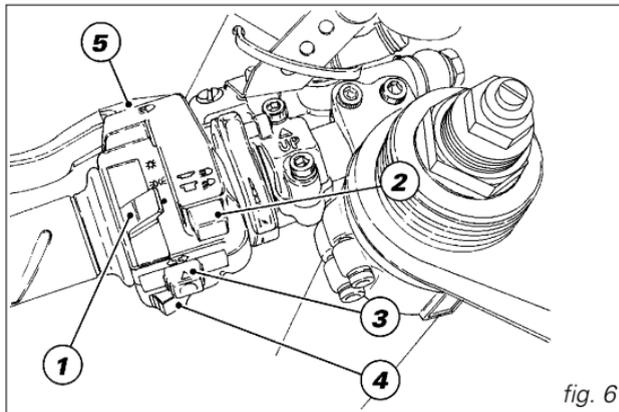


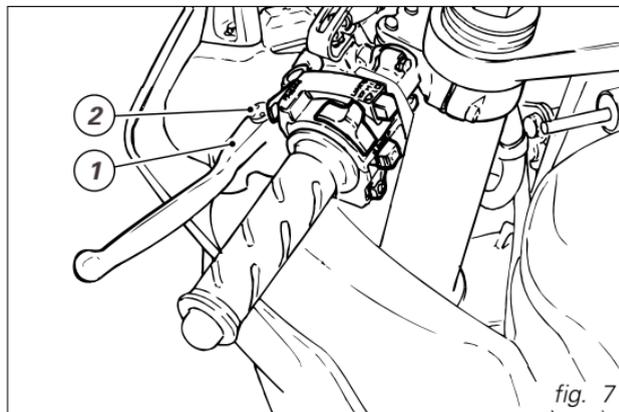
fig. 6

### **Leva comando frizione** (fig. 7)

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.

### **Leva comando starter** (fig. 8)

Il comando starter (1) serve per agevolare la partenza a freddo del motore e innalzare il regime di rotazione minimo, dopo l'avviamento.

Posizioni di utilizzo del comando:

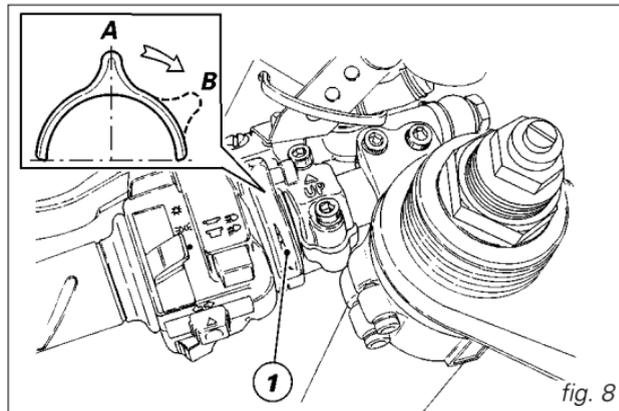
A - (verticale) comando non attivato;

B - comando completamente attivato.

La leva può assumere anche posizioni intermedie per assecondare il progressivo riscaldamento del motore (vedi pag. 31).

### **Importante**

Non usare questo dispositivo se il motore è caldo.  
Non viaggiare con il comando starter attivato.



### **Commutatore destro** (fig. 9)

1) Interruttore **ARRESTO MOTORE**, a due posizioni:  
posizione  $\odot$  (**RUN**) = marcia.  
posizione  $\otimes$  (**OFF**) = arresto del motore.

#### **Attenzione**

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

#### **Importante**

Dopo aver viaggiato con le luci accese, se si spegne il motore con l'interruttore (1) e si lascia la chiave di accensione su **ON**, le luci rimangono accese e si può scaricare la batteria.

2) Pulsante  $\odot$  = avviamento motore.

### **Manopola girevole comando acceleratore** (fig. 9)

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

### **Leva comando freno anteriore** (fig. 9)

Tirando la leva (4) 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 (5) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul semimanubrio.

#### **Attenzione**

Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 33.

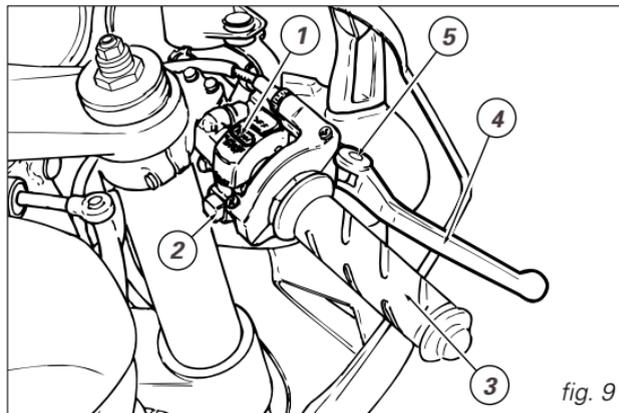


fig. 9

### **Pedale comando freno posteriore** (fig. 10)

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

Il sistema di comando è di tipo idraulico.

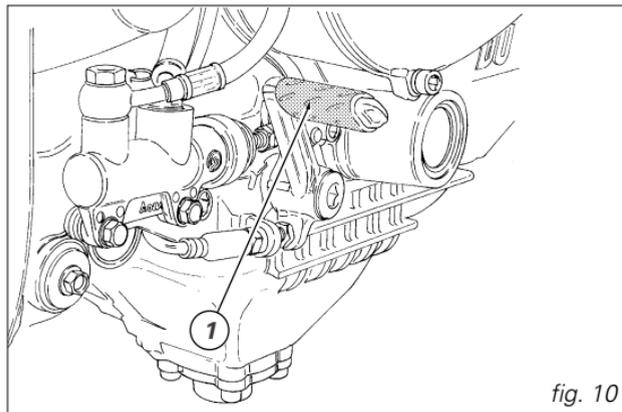


fig. 10

### **Pedale comando cambio** (fig. 11)

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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> marcia e successivamente la 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup>, 5<sup>a</sup> e 6<sup>a</sup> marcia. Ad ogni spostamento del pedale corrisponde un solo cambio marcia.

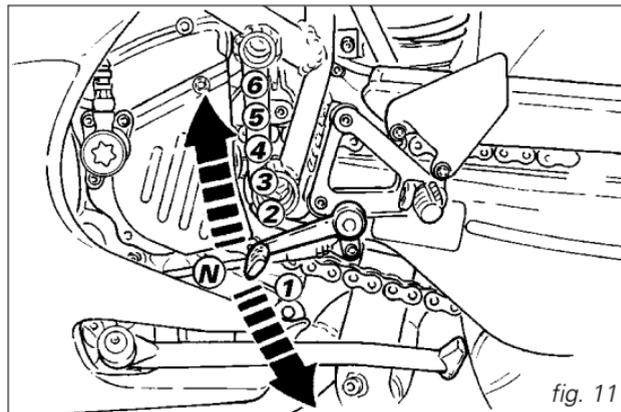


fig. 11

## **Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore**

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

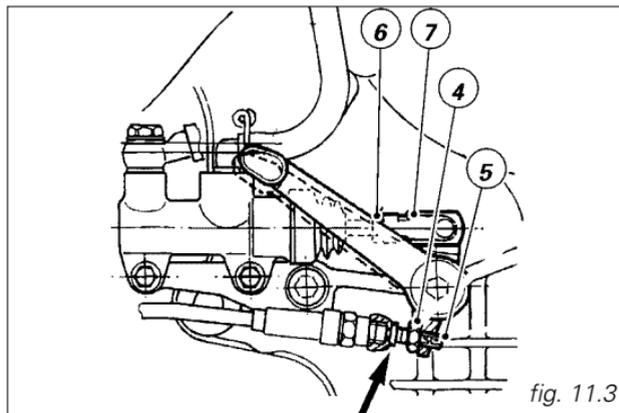
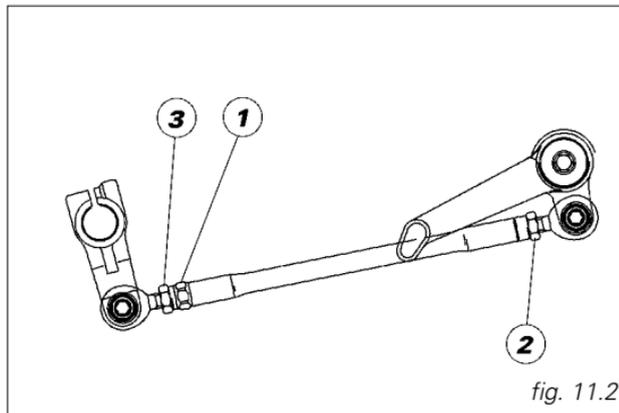
Allentare il controdado (4). Ruotare la vite (5) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata. Serrare il controdado (4).

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. 12)

- 1) Tappo serbatoio carburante.
- 2) Serratura sella.
- 3) Cavalletto laterale.
- 4) Gancio per il cavetto portacasco.
- 5) Ammortizzatore di sterzo.
- 6) Specchi retrovisori.
- 7) Dispositivi di registro forcella anteriore.
- 8) Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.
- 9) Tirante regolazione assetto moto.

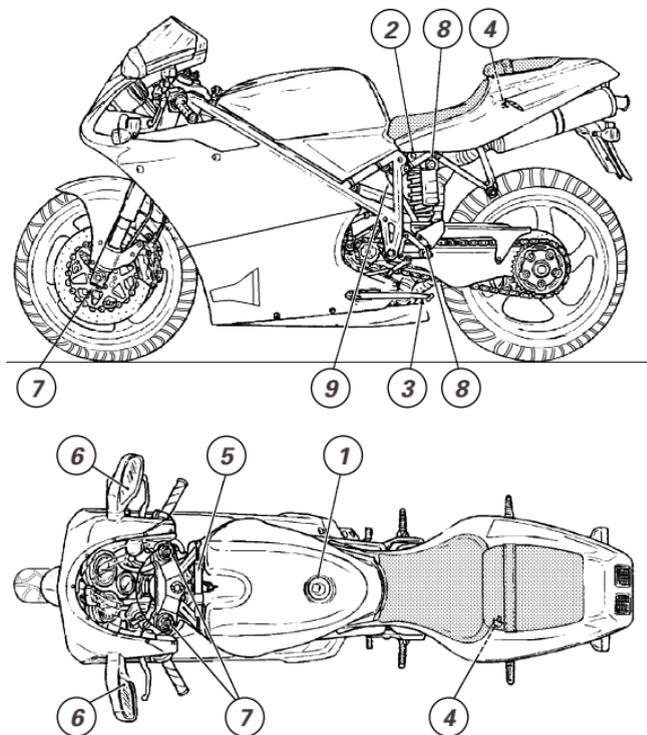


fig. 12

## **Tappo serbatoio carburante** (fig. 13)

### **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.

### **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. 34) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.

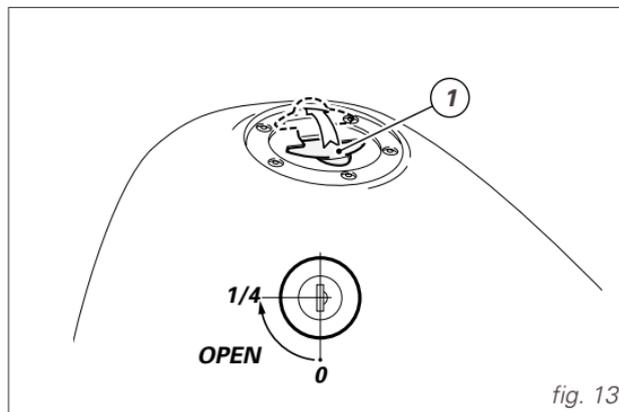


fig. 13

## Serratura sella e portacasco

### Apertura (fig. 14.1 e 14.3)

Inserire la chiave nella serratura (1) e ruotarla in senso orario.

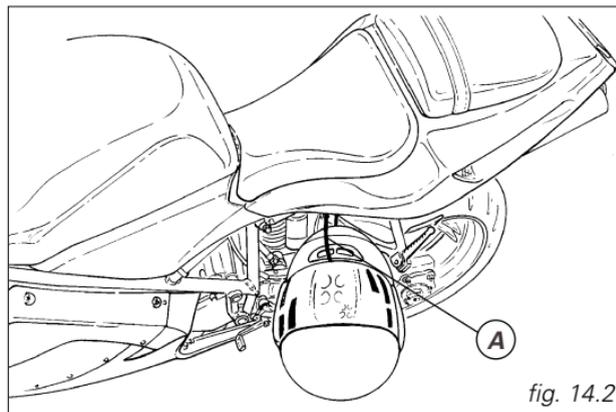
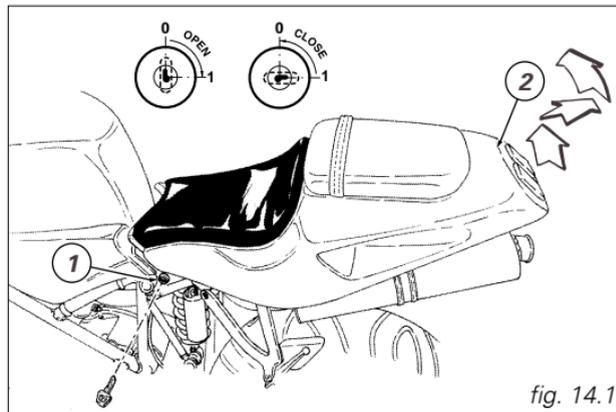
Tirare moderatamente verso l'esterno il codone (2) dalla parte posteriore e sollevarlo fino ad appoggiarlo al serbatoio carburante.

Nella parte posteriore del vano sotto la sella si trova il cavetto portacasco. Far passare il cavetto (A) nel casco ed inserire nel gancio le estremità del cavo. Lasciare appeso il casco (fig. 14.2) e rimontare la sella per fissarlo.

### **Attenzione**

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

Il cavetto va fatto passare sotto il telaio dal lato sinistro. In qualsiasi altra posizione il cavetto impedirà la chiusura della sella.



## Chiusura

### Monoposto (fig. 14.3)

Disporre correttamente gli elementi contenuti nel vano sotto sella.

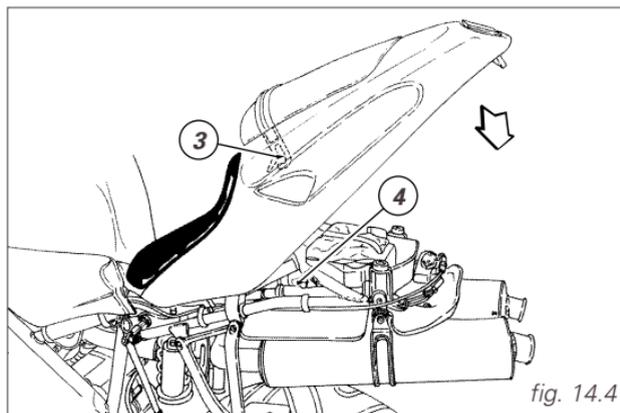
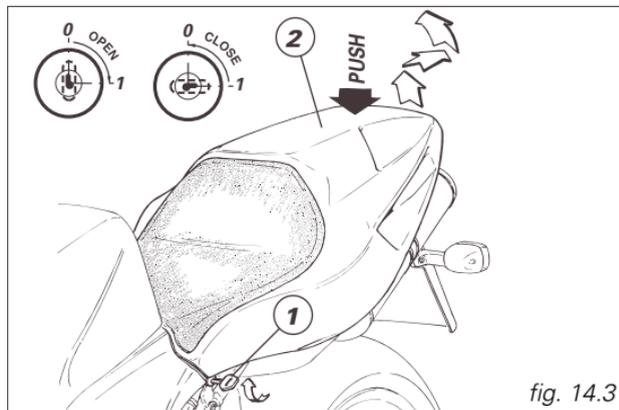
Abbassare il codone fino a riportarlo in posizione orizzontale. Esercitare pressione sull'estremità posteriore (2) fino ad udire lo scatto di reinnesto del chiavistello della serratura.

### Biposto (fig. 14.4)

Tirare con moderazione il codone verso l'esterno ed abbassarlo fino a riportarlo in posizione orizzontale.

Esercitare pressione sul cuscino passeggero in modo da far accoppiare i ganci (3), solidali alla carenatura, con i perni (4) solidali al telaio del motociclo, fino ad udire lo scatto di reinnesto del chiavistello della serratura.

Accertarsi dell'avvenuto e corretto aggancio, tirando con moderazione verso l'alto la parte terminale della carenatura posteriore.



## **Cavalletto laterale** (fig. 15)

### **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 sui semimanubri) 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 dorso del 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).

### **Attenzione**

È possibile avviare il motociclo solo se il cavalletto è in posizione di "riposo" in quanto il cavalletto è dotato di un dispositivo di sicurezza che in caso contrario inibisce l'avviamento del motore.

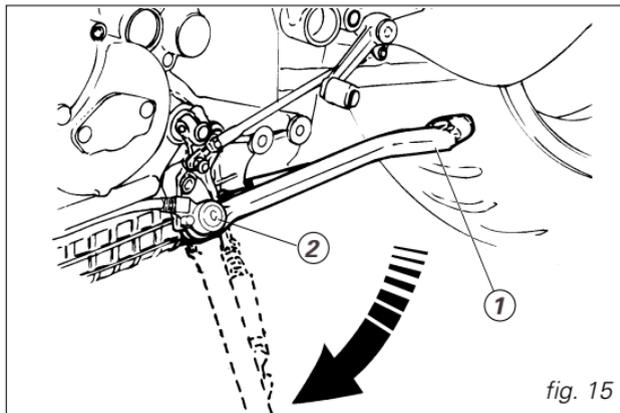


fig. 15

### **Ammortizzatore di sterzo** (fig. 16)

È posizionato davanti al serbatoio ed è fissato al telaio e alla testa di sterzo.

La sua azione contribuisce a rendere lo sterzo più preciso e più stabile, migliorando la guidabilità del motociclo in ogni condizione.

Ruotando in senso orario il pomello (1) lo sterzo risulterà più duro (2), in senso antiorario più morbido (3).

Ogni posizione di registrazione è identificata da un "click".



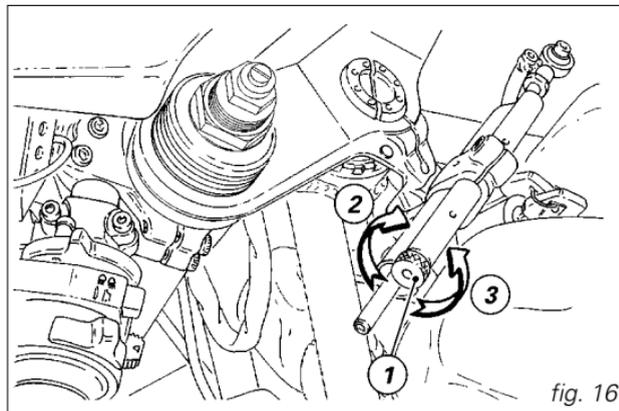
#### **Attenzione**

Non tentare mai di modificare la posizione del pomello (1) durante la marcia per evitare la possibile perdita del controllo del motociclo.



#### **Importante**

Nel caso si modifichi l'angolo di sterzo è necessario riposizionare l'ammortizzatore (vedi pag. 45).



## **Registri di regolazione forcella anteriore**

La forcella del motociclo è regolabile sia nella fase di estensione (ritorno) sia nella compressione degli steli.

La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:

- 1) (fig. 17.1) per modificare il freno idraulico in estensione;
- 2) (fig. 17.1) per modificare il precarico delle molle interne;
- 3) (fig. 17.2) per modificare il freno idraulico in compressione.

Posizionare il motociclo in verticale, in modo stabile. Ruotare con una chiave a brugola di 3 mm il registro (1), posto sulla sommità di ogni stelo forcella, per intervenire sul freno idraulico in estensione.

Per agire sul registro (3), introdurre una chiave a brugola di 3 mm attraverso il foro come indicato in figura 17.2. Ruotando le viti (1 e 3) di regolazione si avvertono degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una regolazione dello smorzamento. Avvitando completamente la vite fino a bloccarla si ottiene la posizione "0", che corrisponde alla massima frenatura. A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti che corrisponderanno alle posizioni "1", "2", ecc.

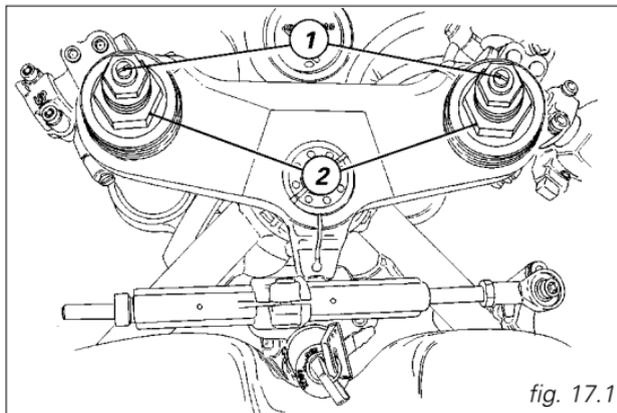


fig. 17.1

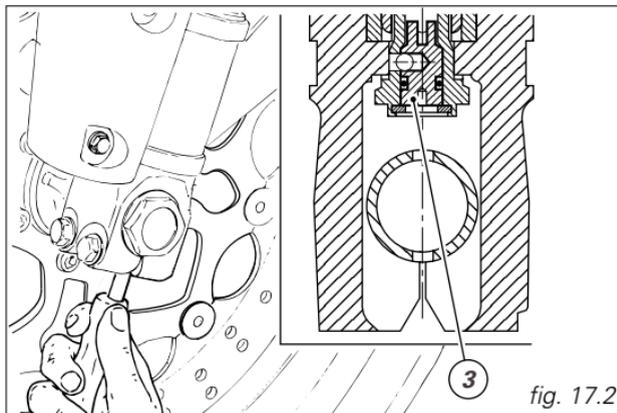


fig. 17.2



Le regolazioni STANDARD sono le seguenti:

compressione: 10 scatti;

estensione: 12 scatti.

*Il valore massimo, a cui corrisponde la regolazione di minima frenatura, è di 24 scatti (estensione) e 28 scatti (compressione).*

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

*La taratura originale corrisponde a 10 mm.*



**Importante**

*Regolare i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.*

## **Registri di regolazione ammortizzatore posteriore** (fig. 18)

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

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

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

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

**Taratura STANDARD:**

dalla posizione di tutto chiuso (senso orario) svitare i registri (1 - 2) di 14 scatti.

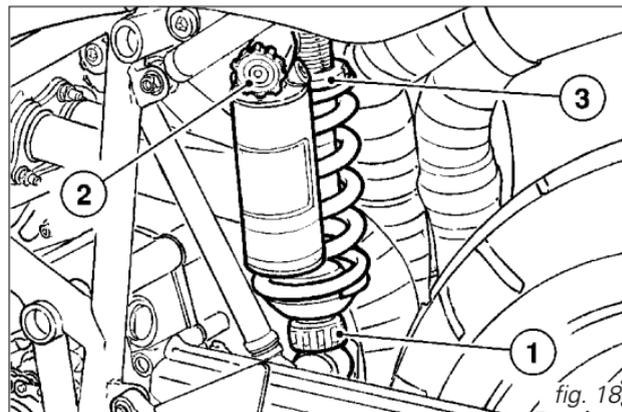
Le due ghiera (3), poste nella parte superiore dell'ammortizzatore, registrano il precarico della molla esterna.

Per modificare il precarico della molla ruotare la ghiera superiore. **Avvitando** o **svitando** la ghiera inferiore si **aumenta** o **diminuisce** il precarico.

### **Attenzione**

 Per ruotare la ghiera di registro del precarico utilizzare una chiave a settore. Usare particolare cautela per evitare il rischio di ferirsi la mano urtando violentemente altre parti del motociclo in caso il dente della chiave perda improvvisamente la presa sul vano della ghiera durante il movimento.

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



### **Variatione assetto motociclo** (fig. 19.2)

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

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

Si consiglia, prima di modificare l'assetto standard, di rilevare la quota (H, fig. 19.1) di riferimento.

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

Aumentare o diminuire l'interasse del tirante (2)

allentando i dadi (3) degli snodi sferici (1).

Eseguita la regolazione serrare i dadi (3).

### **Note**

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

### **Attenzione**

La lunghezza del tirante (2), compresa tra gli assi degli snodi (1), non deve superare i 261 mm.

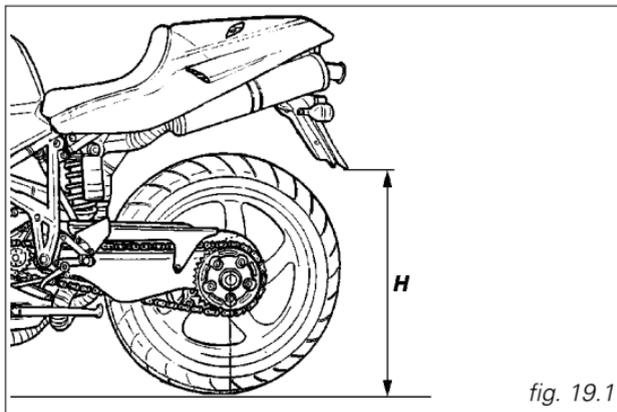


fig. 19.1

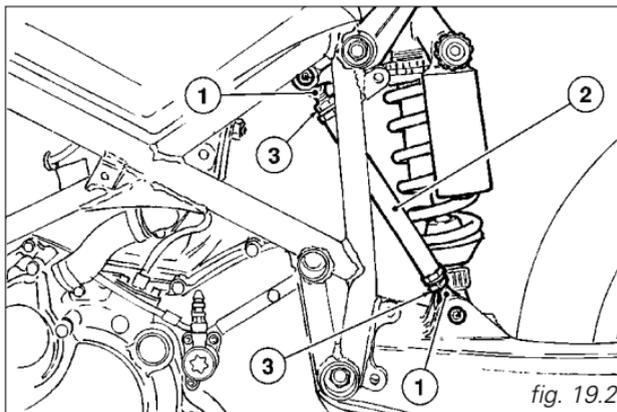


fig. 19.2

## NORME D'USO

### Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo

#### Velocità di rotazione massima (fig. 20)

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

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

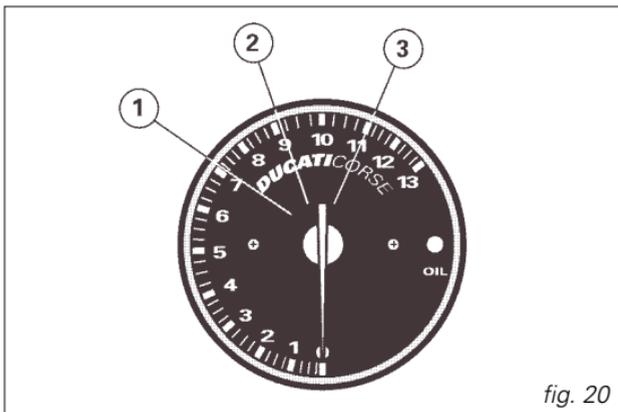


fig. 20

#### Fino a 1000 Km

Durante i primi 1000 km di marcia fare attenzione al contagiri, non si deve assolutamente superare i:  $6500 \div 7000 \text{ min}^{-1}$ .

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:  $9000 \text{ min}^{-1}$  ed in queste condizioni dovrete rodare il motore fino a 2500 km di percorso. Quanto più rigorosamente ed accuratamente saranno seguite le predette raccomandazioni tanto più lunga sarà la durata del motore e minore la necessità di revisioni o di messe a punto.

## **Dopo 2500 Km**

Nel normale uso del motociclo, a fine rodaggio. Si consiglia di non superare mai: 11000 min<sup>-1</sup>.

### **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.

## **Controlli prima dell'avviamento**

### **Attenzione**

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

Prima di mettersi in viaggio controllare i seguenti punti:

#### **Carburante nel serbatoio**

Controllare il livello del carburante nel serbatoio. Eventualmente fare rifornimento (pag. 34).

#### **Livello olio nel motore**

Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione. Eventualmente rabboccare con olio prescritto (pag. 54).

### **Liquido freni e frizione**

Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido.

### **Liquido di raffreddamento**

Controllare il livello del liquido nel serbatoio d'espansione; eventualmente rabboccare (pag. 40).

### **Condizione pneumatici**

Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici (pag. 52).

### **Funzionalità dei comandi**

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

### **Luci e segnalazioni**

Verificare l'integrità delle lampade d'illuminazione, di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade bruciate procedere alla sostituzione (pag. 47).

### **Serraggi a chiave**

Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio e della sella.

### **Cavalletto**

Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 23).

### **Attenzione**

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

## Avviamento motore



### Note

Per avviare il motore già caldo seguite la procedura descritta per "Temperatura ambiente alta".



### Attenzione

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

### Temperatura ambiente normale

(compresa tra 10 °C e 35 °C):

1) Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione **ON** (fig. 21.1). 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). Se la spia rimane accesa, fermare il motore e controllate il livello dell'olio.

Non avviare il motore se la pressione dell'olio è insufficiente.



### Attenzione

Il cavalletto laterale deve risultare in posizione di riposo (orizzontale), altrimenti il sensore di sicurezza inibisce l'avviamento.

2) Spostare la leva comando starter (1) in posizione (B) (fig. 21.2).

3) Accertarsi che l'interruttore d'arresto (3, fig. 21.3) sia nella posizione **O (RUN)**, premere quindi il pulsante avviamento (4).

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



### Importante

Non mantenere azionato l'avviamento elettrico per più di 5 secondi consecutivi. Se necessario, attendere 10 secondi prima di azionarlo nuovamente.

4) Spostare la leva comando starter (1) verso la posizione verticale (A) (fig. 21.2).



### 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.

**Temperatura ambiente alta** (oltre i 35 °C):

Eseguire la stessa procedura senza utilizzare il pulsante (1).

**Temperatura ambiente fredda** (inferiore a 10 °C):

Eseguire la procedura descritta per "Temperatura esterna normale" prolungando il tempo di riscaldamento del motore fino a 5 minuti.

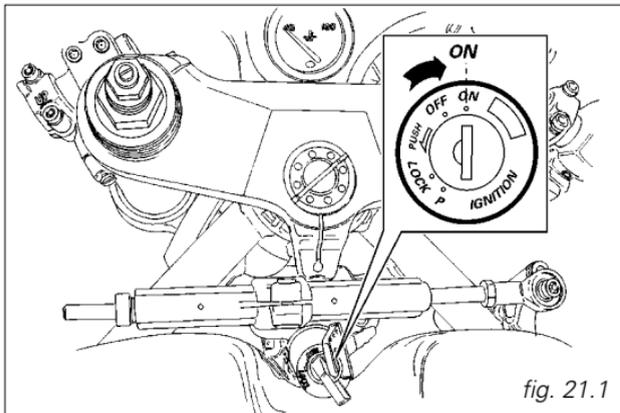


fig. 21.1

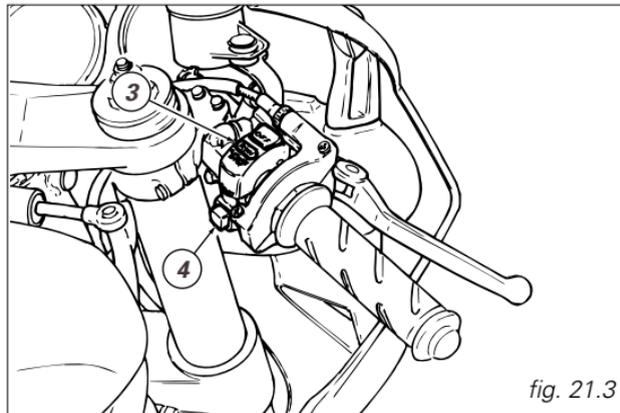


fig. 21.3

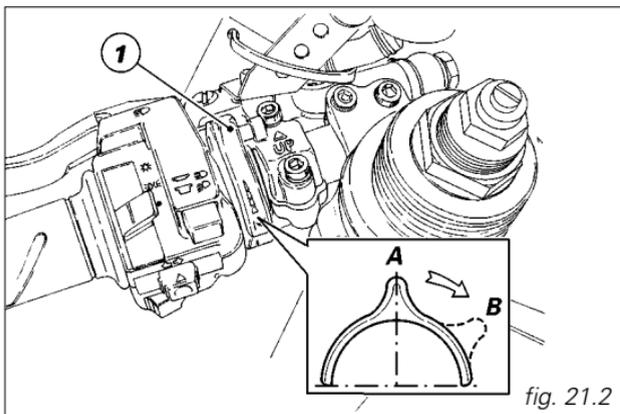


fig. 21.2

## **Avviamento e marcia del motociclo**

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

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

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



### **Importante**

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

## **Frenata**

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



### **Attenzione**

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

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

*In caso di pioggia o quando si viaggia su superfici con poca 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. Spegner il motore spostando la chiave nella posizione **OFF** (pag. 12).

## **Importante**

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

## **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 del pilota.

## **Rifornimento carburante** (fig. 22.1)

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



## **Attenzione**

Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.

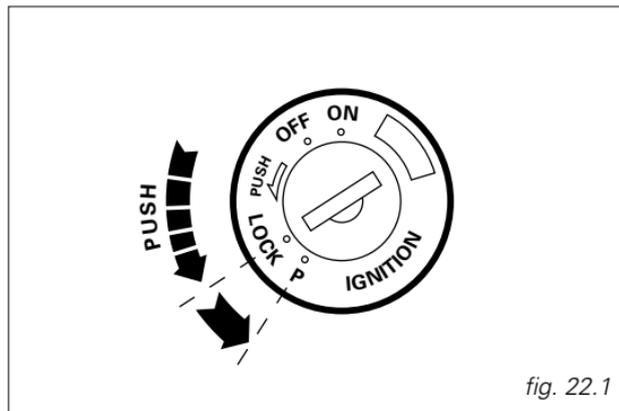


fig. 22.1

## **Parcheggio**

Parcheggiare il motociclo fermo sul cavalletto laterale (vedi pag. 23).

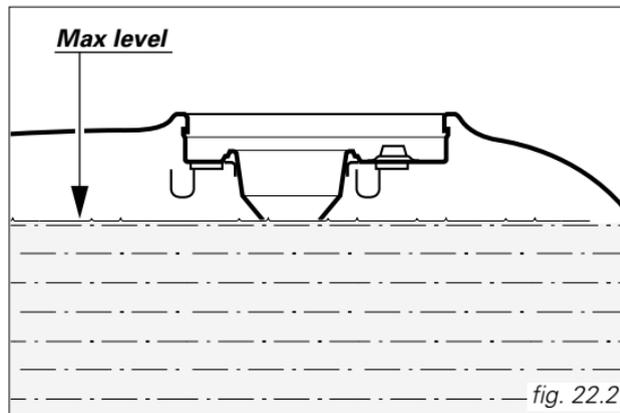
Sterzare completamente a sinistra e portare la chiave nella posizione **LOCK** (fig. 22.2) per prevenire i furti.

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

In caso di necessità si può lasciare accesa la luce di posizione, ruotando la chiave nella posizione **P** (fig. 22.2).

## **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.



### **Accessori in dotazione** (fig. 23)

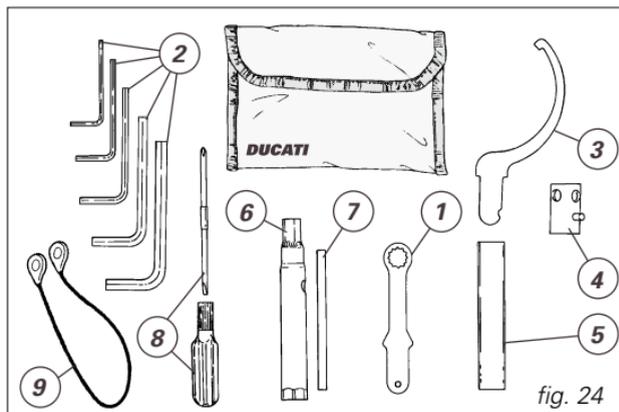
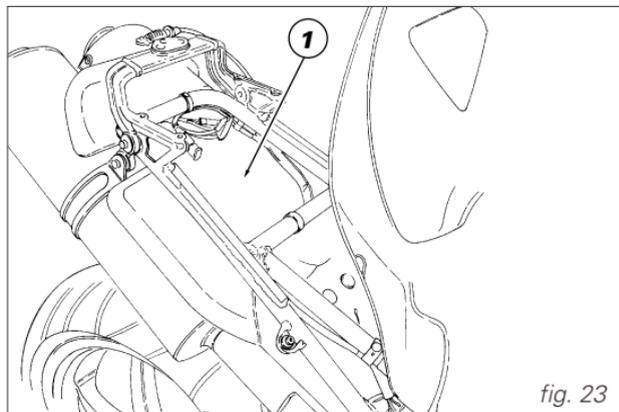
Sotto al codone nella zona (1) sono alloggiati:  
un libretto uso e manutenzione;  
un cavetto portacasco;  
una busta attrezzi per le normali operazioni di manutenzione e verifica.

Per accedervi è necessario sollevare il codone agendo sulla serratura (pag. 21).

### **La busta attrezzi** (fig. 24)

Contiene:

- 1) chiave poligonale di 14 mm;
- 2) brugola di 10/8/6/5/4 mm;
- 3) chiave per eccentrico posteriore;
- 4) chiave perno ruota anteriore;
- 5) prolunga per chiave eccentrico posteriore;
- 6) chiave a tubo esagonale per candele;
- 7) perno per chiave candele;
- 8) giravite doppio;
- 9) cavetto portacasco.



## **OPERAZIONI D'USO E MANUTENZIONE PRINCIPALI**

### **Rimozione della vestizione**

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



#### **Attenzione**

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



#### **Importante**

Per non danneggiare le parti verniciate e il plexiglass del cupolino, ad ogni rimontaggio posizionare sempre le rosette in nylon in corrispondenza delle viti di fissaggio. Alcune delle viti di fissaggio sono di tipo autofilettante, non serrarle eccessivamente per non danneggiare la filettatura ed impedire il bloccaggio al successivo utilizzo.

### **Semicarene laterali (fig. 25)**

Rimuovere le semicarene svitando:  
i tre innesti (1) lato destro e lato sinistro del sotto carena;  
i quattro innesti (2) di fissaggio al cupolino;  
i quattro innesti (3) di fissaggio al telaio.

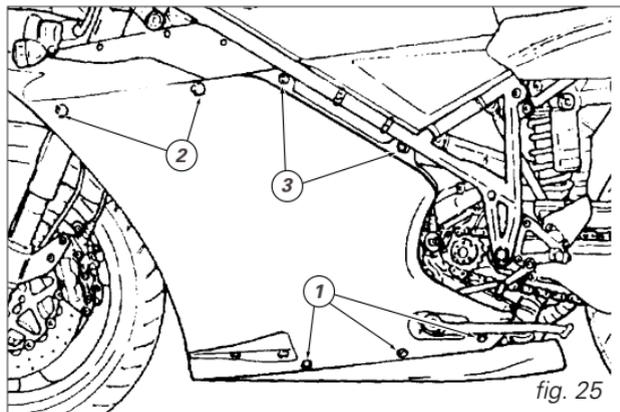


fig. 25

### **Cupolino** (fig. 26.1)

Svitare la vite centrale (1) di fissaggio degli specchietti retrovisori e sganciarli dai supporti del cupolino.  
Svitare le due viti (2, fig. 26.2) di fissaggio al supporto faro e sganciare i quattro innesti (3) di unione semicarene.

### **Importante**

Nel rimontaggio applicare un prodotto "frenafiletti medio" sul filetto delle viti (1).

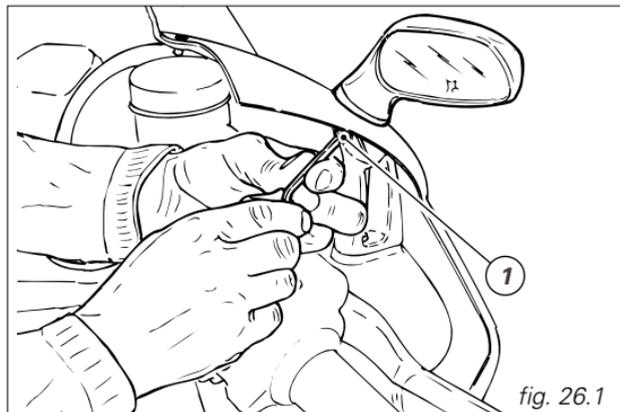


fig. 26.1

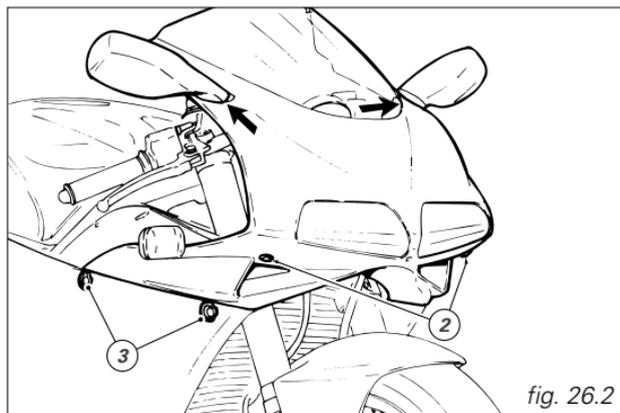


fig. 26.2

### **Sostituzione e pulizia dei filtri aria** (fig. 27.1)

I filtri aria devono essere sostituiti agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia). Per accedere alle scatole rimuovere le semicarene e il cupolino (vedi pag. 37).

Svitare le otto viti di fissaggio del coperchio esterno (1, fig. 27.1) e rimuovere il coperchio lasciandolo appeso al cavo dell'indicatore di direzione, facendo attenzione a non estrarre dalla propria sede la riduzione (4).

Sfilare il filtro (2, fig. 27.2) dalla sede sul coperchio interno (3).

Pulire la cartuccia filtro con un getto d'aria compressa oppure sostituirla.

### **Importante**

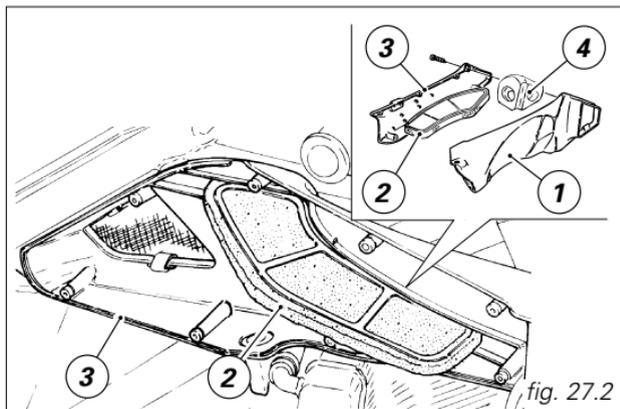
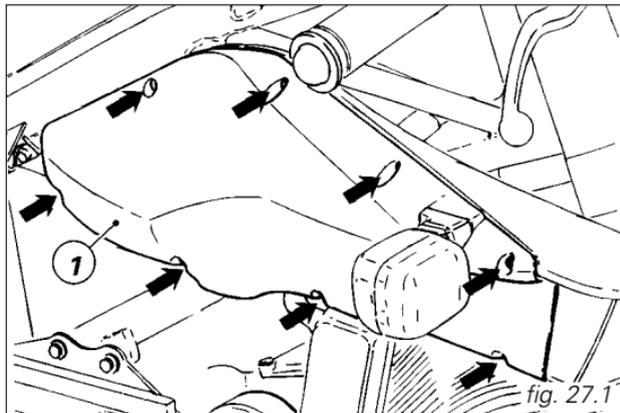
Un filtro sporco riduce l'entrata dell'aria aumentando il consumo di carburante, riducendo la potenza del motore e provocando incrostazioni sulle candele.

Non usare il motociclo senza filtro; le impurità presenti nell'aria potrebbero entrare nel motore danneggiandolo.

Reinstallare correttamente il filtro, come indicato in (fig. 27.2), nella sede del coperchio interno e rimontare tutti gli elementi rimossi.

### **Importante**

In caso d'impiego su strade polverose o umide provvedere alla sostituzione più frequentemente di quanto prescritto nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia).



### **Controllo livello liquido di raffreddamento** (fig. 28.1)

Controllare il livello del liquido di raffreddamento contenuto nel serbatoio d'espansione, sul lato sinistro del motociclo; deve risultare compreso tra i riferimenti di **MAX** e di **MIN** del serbatoio.

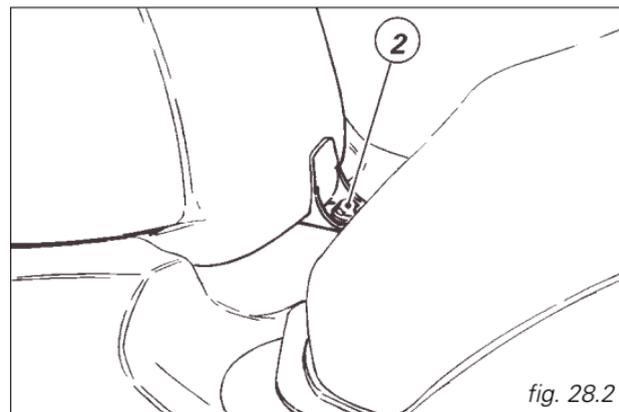
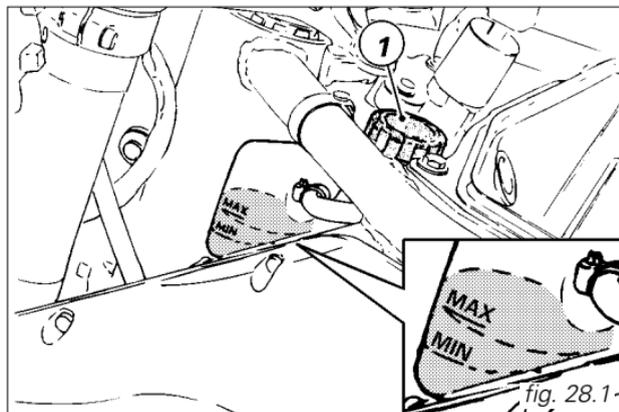
Se il livello risulta basso, è necessario provvedere al rabbocco.

Rimuovere la semicarena sinistra e il serbatoio carburante, svitare la vite posteriore (2, fig. 28.2) dopo aver sollevato il codone. Sfilare il serbatoio dall'ancoraggio anteriore tirandolo all'indietro. Spostarlo verso destra lasciando collegate le tubazioni del carburante.

Svitare il tappo di carico (1, fig. 28.1) e aggiungere una miscela d'acqua e antigelo SHELL Advance Coolant o Glycoshell (35÷40% del volume) fino a raggiungere il livello **MAX**.

Riavvitare il tappo (1) e rimontare i particolari rimossi. Se si utilizza questo tipo di miscela si ottengono le migliori condizioni d'esercizio (corrispondenti a -20 °C inizio congelamento liquido).

Capacità del circuito di raffreddamento: 3.5 dm<sup>3</sup> (litri).



### **Controllo livello fluido frizione e freni**

Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di **MIN** evidenziata sui rispettivi serbatoi (fig. 29).

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 frizione**

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

### **Attenzione**

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

### **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.

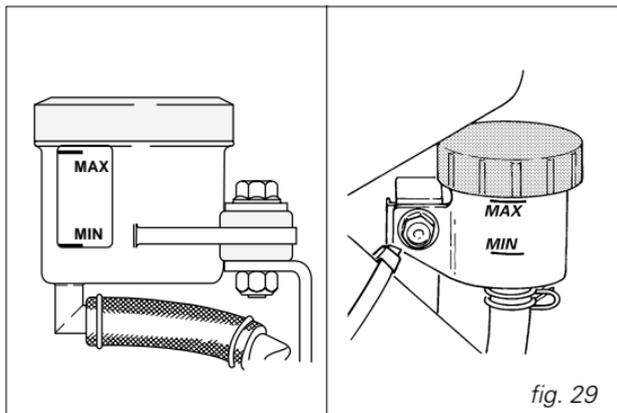
### **Attenzione**

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.

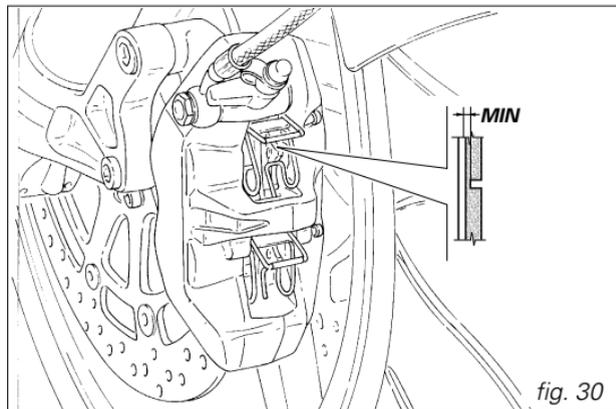


**Verifica usura pastiglie freno** (fig. 30)

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.

**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 del cavo di comando acceleratore e comando starter. Non devono 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 una Officina Autorizzata.

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

Nel caso della trasmissione acceleratore si consiglia di aprire il comando, svitando le due viti di fissaggio (1, fig. 31), quindi ingrassare l'estremità del cavo e la carrucola.

### **⚠️ Attenzione**

Richiudere con molta attenzione il comando, inserendo il cavo nella carrucola.

Rimontare il coperchio e serrare le viti (1).

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.

### **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  $1,5 \div 2,0$  mm. Se necessario regolarla agendo sull'apposito registro (2, fig. 31) situato in corrispondenza del comando stesso.

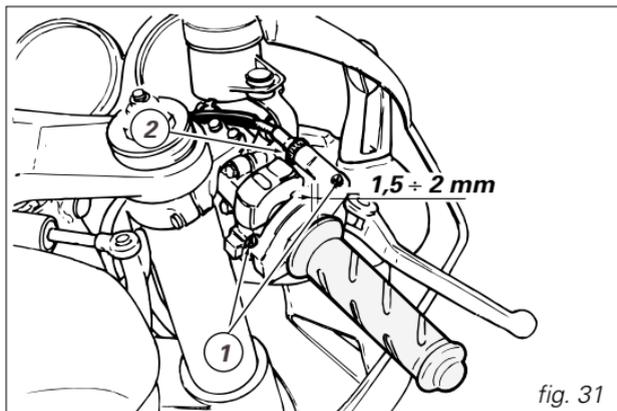


fig. 31

### **Carica della batteria** (fig. 32)

Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal motociclo.

Rimuovere la semicarena destra (pag. 37), svitare la vite (1) e rimuovere la staffa di fissaggio superiore. Staccate nell'ordine, il terminale negativo (-) nero e quello positivo (+) rosso.

### **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 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 (+).**

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

### **Attenzione**

Tenere la batteria lontano dalla portata dei bambini.

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

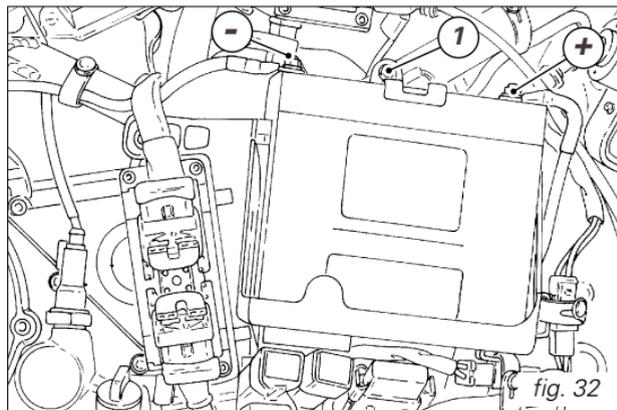


fig. 32

### **Modifica dell'inclinazione del cannotto di sterzo**

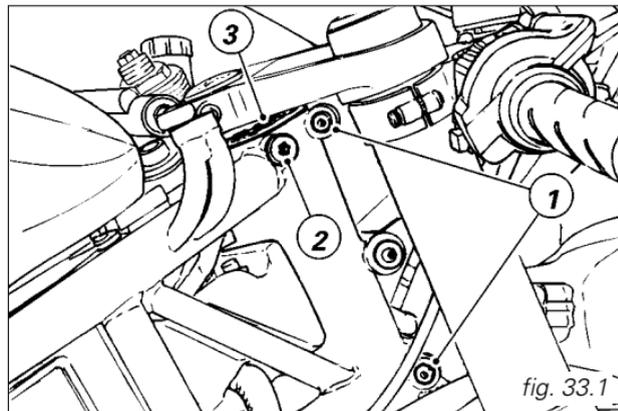
(fig. 33.1)

Modificare l'inclinazione del cannotto di sterzo allentando le due viti (1) sul lato destro del telaio.

Svitare completamente la vite (2) e, con una chiave a settore, ruotare di 180° l'estremità del cannotto (3).

Verificare che il foro sull'eccentrico sia coassiale con il foro passante del cannotto di sterzo. A tal fine, vi è stampigliata sull'eccentrico, una freccia nella zona superiore, che indica la fase.

Riavvitare la vite (2) fino a battuta. Ingrassare il filetto delle viti (1) con SHELL Retinax HDX2 e serrarle alla coppia di 22 Nm.



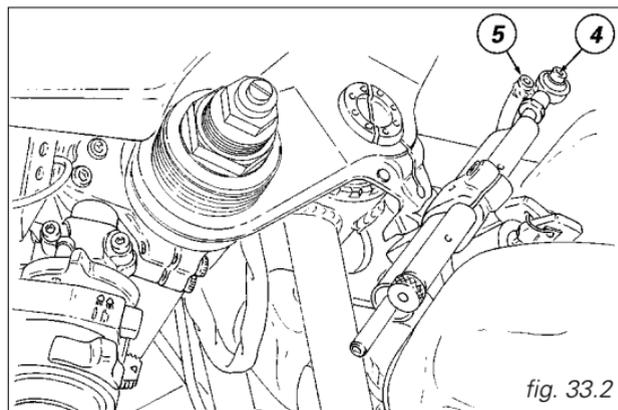
### **Note**

Mentre si esegue questa operazione, mantenere i semimanubri non completamente sterzati.

Dopo aver modificato l'angolo di sterzo, è necessario riposizionare l'ammortizzatore. Svitare la vite (4, fig. 33.2), spostare lo snodo dell'asta ammortizzatore in corrispondenza del foro (5) del telaio. Serrare la vite (4) tolta precedentemente, applicando un frenafilietti medio.

### **Importante**

Il bloccasterzo è utilizzabile solo se il cannotto è regolato sulla posizione corrispondente a 24° 30' d'inclinazione.



### **Controllo tensione catena trasmissione (fig. 34)**

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 25 mm.

In caso contrario rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per eseguire il tensionamento della catena.



#### **Attenzione**

Il corretto serraggio delle viti di bloccaggio del mozzo eccentrico è fondamentale per la sicurezza del pilota.



#### **Importante**

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

### **Lubrificazione della catena trasmissione**

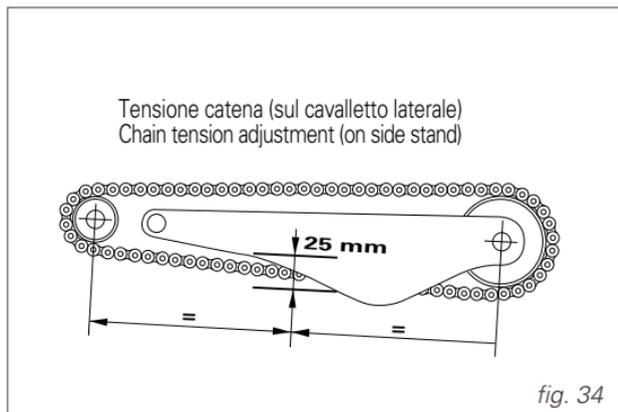
Questo tipo di catena è provvista di anelli o-ring per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione.

Per non danneggiare queste guarnizioni durante la pulizia, utilizzare solventi specifici e non effettuare un lavaggio troppo violento con 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. 64).*

*Verificare sempre il funzionamento della nuova lampadina, prima di rimontare le parti rimosse.*

## **Proiettore**

*Per accedere alle lampadine del proiettore occorre procedere come segue.*

## **Smontaggio lampade:**

**lampada anabbagliante** (fig. 35.1): scollegare dal corpo proiettore la cuffia in gomma (1). Sfilare la spinetta (2) dalla lampada premendo il bottone di sgancio rapido inferiore.

**Lampada abbagliante lato sinistro** (fig. 35.2): scollegare la spinetta (3) del cavo lampada bianco dal cablaggio anteriore; scollegare la cuffia in gomma (1) dal corpo proiettore e sfilare il cavo lampada.



## **Note**

*Per sostituire le lampade del proiettore non è necessario scollegare dal corpo proiettore la spinetta del cavo nero di massa.*

*Sganciare la molletta (4) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto (fig. 35.1 e 35.2).*



## **Note**

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

## **Rimontaggio lampade:**

*Inserire le linguette guida della base lampadina nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento. Agganciare l'estremità della molletta (4, fig. 35.2) ai supporti del corpo proiettore, collegare i cavi precedentemente scollegati e rimontare la cuffia in gomma (1, fig. 35.2).*

*Per sostituire le lampade della luce di posizione è necessario rimuovere il cupolino (vedi pag.38). Rimuovere il claxon svitando la vite di fissaggio e sfilare i portalamпада (5, fig. 35.3) dal supporto faro. Estrarre la lampada e procedere alla sostituzione.*

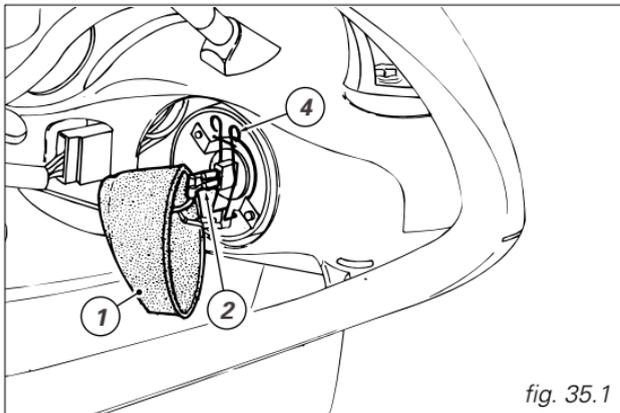


fig. 35.1

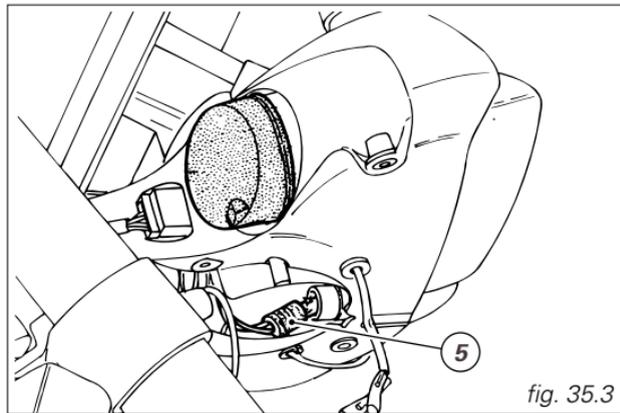


fig. 35.3

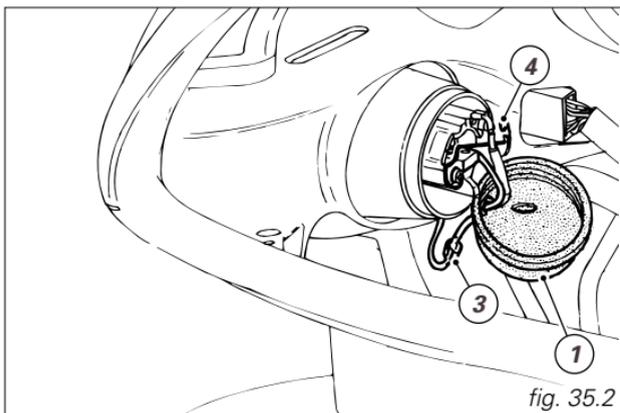
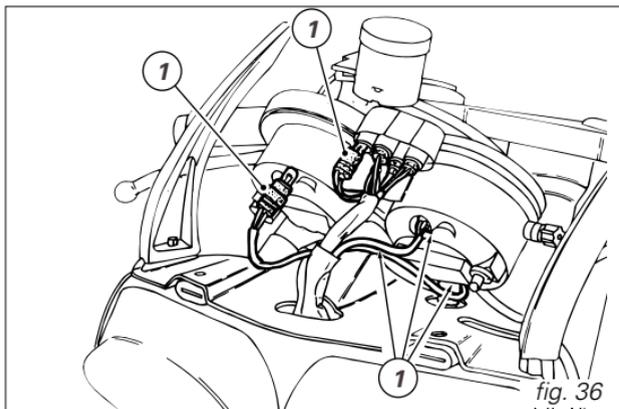


fig. 35.2

### **Cruscotto** (fig. 36)

Rimuovere il cupolino (vedi pag. 38) per accedere alle lampadine spia quadro strumenti.

Sotto ad ogni strumento del cruscotto sono situate una o due lampadine. Per procedere alla sostituzione è necessario sfilare il portalamпада (1) che la contiene da sotto lo strumento. Sfilare la lampadina e sostituirla.

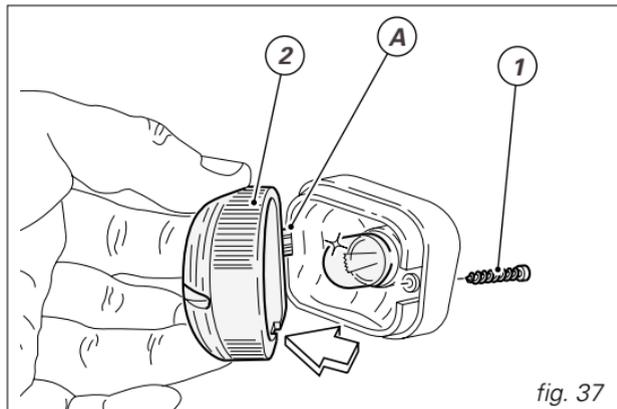


### **Indicatori di direzione** (fig. 37)

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 inserendo il dentino (A) nell'apposita fessura del supporto indicatore.

Riavvitare la vite (1).



### **Luce arresto** (fig. 38.1)

Per la sostituzione delle lampadine luce arresto e luce di posizione, è necessario sollevare il codone e svitare le due viti (1) che fissano il coperchio (2). 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 il coperchio (2).

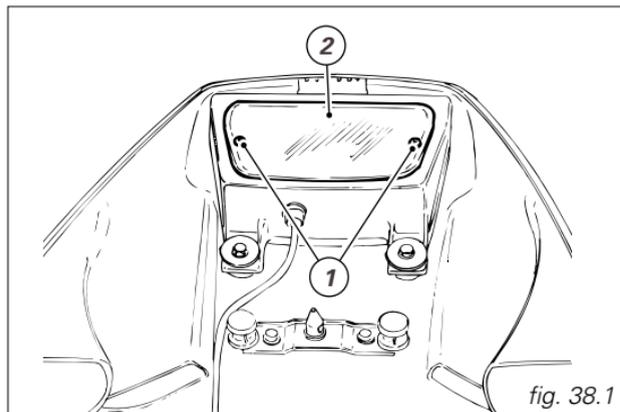


fig. 38.1

### **Luce targa** (fig. 38.2)

Per accedere alla lampadina della luce targa, sfilare il portalampada dall'interno del portatarga quindi sfilare la lampada e sostituirla.

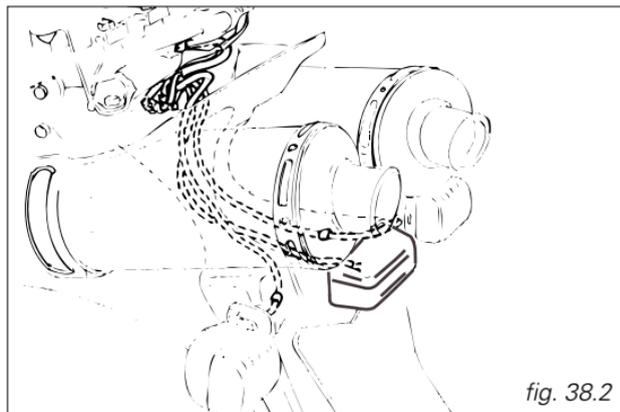


fig. 38.2

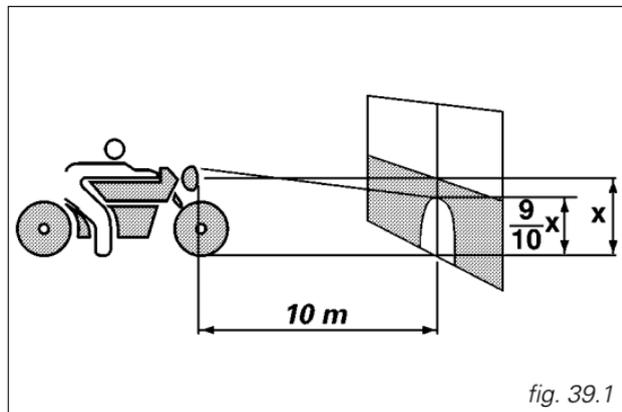
### **Orientamento del proiettore** (fig. 39.1)

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

Effettuare il controllo possibilmente nella penombra.

Accendere la luce anabbagliante:

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

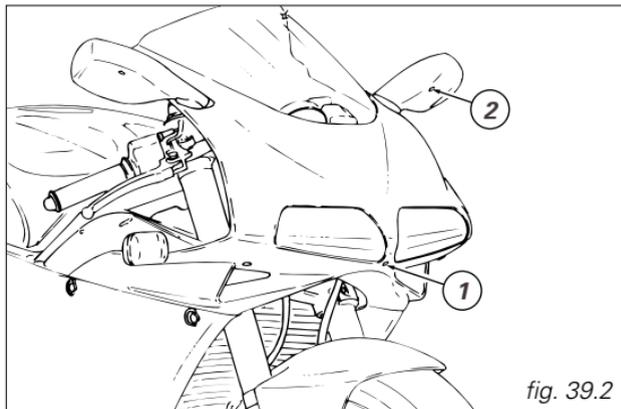


### **Note**

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

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

La rettifica dell'orientamento verticale del proiettore si può effettuare agendo sulla vite di regolazione (1, fig. 39.2), dopo aver rimosso il tappo di protezione. Ruotando la vite in senso orario il fascio luminoso si abbasserà, viceversa, si alzerà.



### **Regolazione specchietti retrovisori**

Con un cacciavite a croce, allentare la vite nel foro (2, fig. 39.2), regolare manualmente lo specchietto e serrare le viti.

### **Pneumatici Tubeless**

Pressione anteriore:

2,2 bar - 2,24 Kg/cm<sup>2</sup>

Pressione posteriore:

2,4 bar - 2,44 Kg/cm<sup>2</sup>

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

### **Importante**

La pressione dei pneumatici, deve essere controllata e regolata a "gomma fredda". Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, se si percorrono strade molto sconnesse, aumentare la pressione nel pneumatico di 0,2÷0,3 bar.

### **Riparazione o sostituzione pneumatici (Tubeless)**

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

#### **⚠ Attenzione**

*In caso di foratura sostituire il pneumatico. Sostituire i pneumatici utilizzando la marca e il tipo di primo equipaggiamento. Assicurarsi di aver avvitato i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia. Non usate mai un pneumatico con camera d'aria; la mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per il pilota.*

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

#### **● Importante**

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

#### **👁 Note**

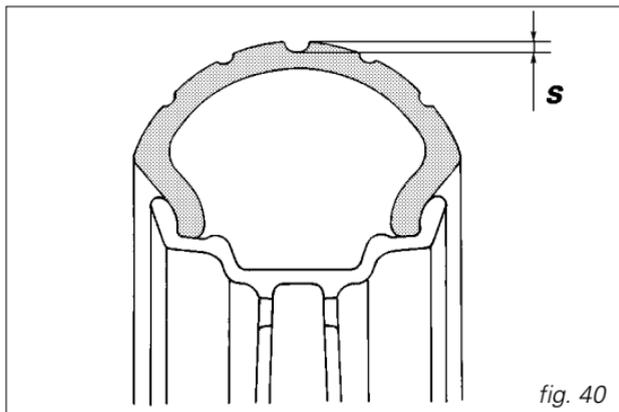
*Per la sostituzione dei pneumatici rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per avere la garanzia sul corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.*

### **Spessore minimo del battistrada**

*Misurare lo spessore minimo (S, fig. 40) 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. 41)

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 freddo. Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell'oblò stesso.

Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco con l'olio motore SHELL Advance Ultra 4. Rimuovere il tappo di carico (2) e aggiungere olio fino a raggiungere il livello stabilito. Rimontare il tappo.

### Importante

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

### Viscosità

#### SAE 10W-40

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

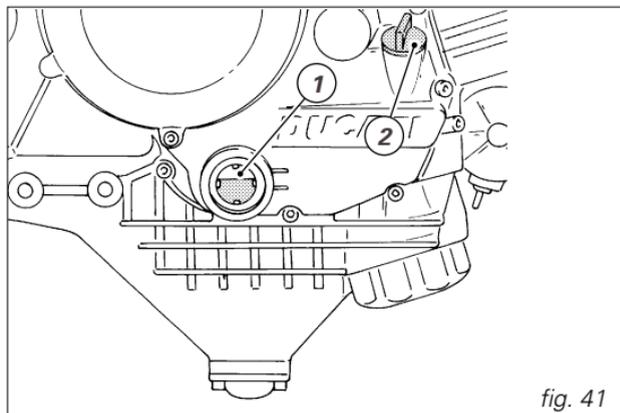
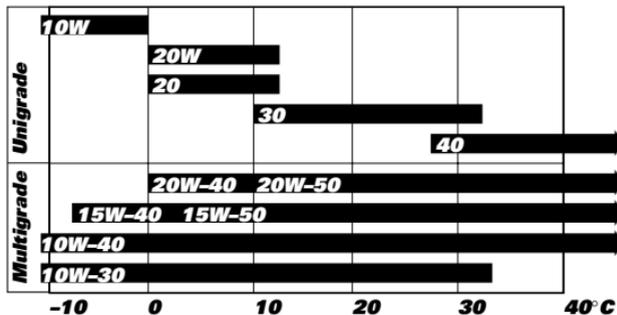


fig. 41



### **Pulizia e sostituzione candele** (fig. 42)

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. Rimuovere la semicarena sinistra, 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, effettuare un'ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.

### **Importante**

Non usare candele con un grado termico inadeguato o con un filetto di lunghezza diversa. La candela deve essere serrata correttamente.

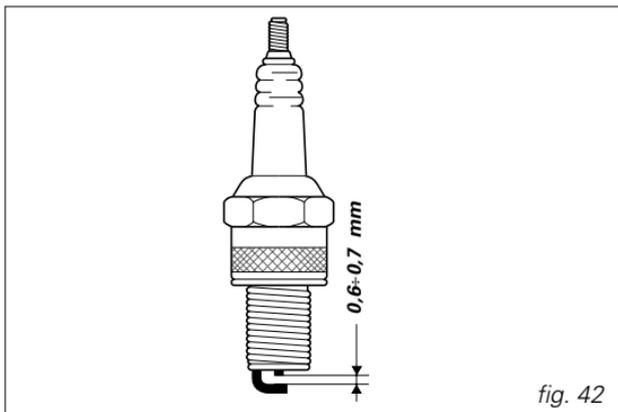


fig. 42

### **Pulizia generale**

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

### **Importante**

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

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

### **Attenzione**

*I freni talvolta possono non rispondere dopo il lavaggio della motocicletta.*

*Non ingrassare o lubrificare i dischi freno, si perderebbe l'efficacia frenante del motociclo.*

*Pulire i dischi con un solvente non grasso.*

### **Lunga inattività**

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

*pulizia generale;*

*vuotare il serbatoio carburante rimuovendo il tappo di scarico con guarnizione;*

*introdurre dalle sedi delle candele un po' 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.*



## CARATTERISTICHE TECNICHE

### Pesi

A secco:

187 Kg

A pieno carico:

307 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.

**Ingombri** (mm) (fig. 43)

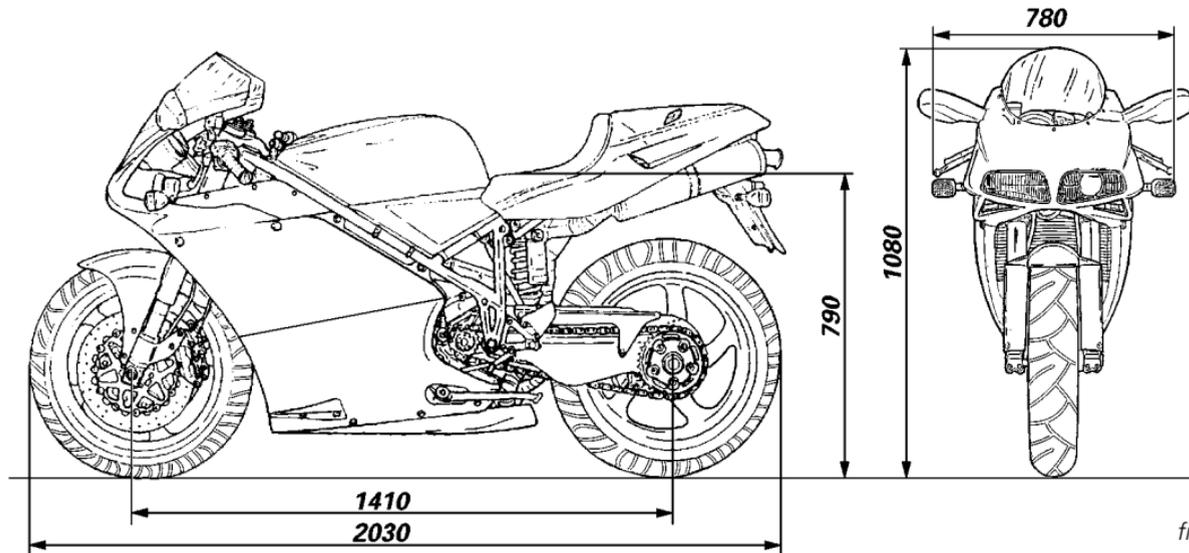


fig. 43

<b>Rifornimenti</b>	<b>Tipo</b>	<b>dm<sup>3</sup> (litri)</b>
<i>Serbatoio carburante, compresa una riserva di 4 dm<sup>3</sup> (litri)</i>	<i>Benzina 95-98 RON</i>	<i>17</i>
<i>Coppa motore e filtro</i>	<i>SHELL - Advance Ultra 4</i>	<i>3,8</i>
<i>Circuito freni ant./post. e frizione</i>	<i>Liquido speciale per sistemi idraulici SHELL - Advance Brake DOT 4</i>	<i>—</i>
<i>Catena</i>	<i>Prodotti per catene con O-ring SHELL - Advance Chain o Advance Teflon Chain</i>	<i>—</i>
<i>Cavo contachilometri</i>	<i>Grasso SHELL - Alvania R3 o Retinax LX 2</i>	<i>—</i>
<i>Cuscinetti sterzo</i>	<i>Grasso SHELL - Alvania R3 o Retinax LX 2</i>	<i>—</i>
<i>Protettivo per contatti elettrici</i>	<i>Spray per trattamento impianti elettrici SHELL - Advance Contact Cleaner</i>	<i>—</i>
<i>Forcella anteriore</i>	<i>SHELL - Advance Fork 7.5 o Donax TA</i>	<i>0,480 (per stelo)</i>
<i>Circuito di raffreddamento</i>	<i>Liquido antigelo SHELL - Advance Coolant o Glycoshell 35÷40% + acqua</i>	<i>3,5</i>



### **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:

100

Corsa mm:

63,5

Cilindrata totale, cm<sup>3</sup>:

998

Rapporto di compressione:

1:11,4±0,5.

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

100/136 a 10.200 min<sup>-1</sup>

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

10,3 Kgm a 8.000 min<sup>-1</sup>

Regime massimo, min<sup>-1</sup>:

10.500

## **Importante**

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

## **Distribuzione**

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

## **Schema distribuzione desmodromica (fig. 44)**

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

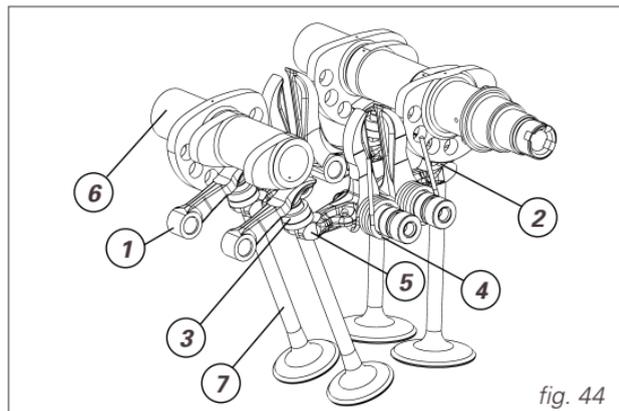


fig. 44

## **Candele d'accensione**

Marca:  
CHAMPION  
Tipo:  
RG 4 HC.

## **Prestazioni**

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

Velocità massima:  
oltre 270 Km/h.

## **Freni**

### **Anteriore**

A doppio disco semi-flottante forato.

Materiale:  
acciaio.

Diametro disco:  
320 mm.

Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.

Superficie frenante:  
79 cm<sup>2</sup>.

Pinze freno a pistoni differenziati.

Marca:  
BREMBO  
Tipo:  
34 - 4 pistoni.  
Materiale attrito:  
TOSHIBA TT 2172.  
Tipo pompa:  
PSC 15.

### **Posteriore**

A disco fisso forato, in acciaio.

Diametro disco:  
220 mm.

Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.

Superficie frenante:  
25 cm<sup>2</sup>.

Marca:  
BREMBO

Tipo:  
32 - 2 pistoni  
Materiale attrito:  
FERIT I/D 450 FF.

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 a secco comandata mediante leva sul lato sinistro del semimanubrio.

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

Rapporto:

32/59.

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

Rapporto pignone/corona:

15/36.

Rapporti totali:

1<sup>a</sup> 15/37.

2<sup>a</sup> 17/30.

3<sup>a</sup> 20/28.

4<sup>a</sup> 22/26.

5<sup>a</sup> 23/24.

6<sup>a</sup> 24/23.

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

Marca:

DID

Tipo:

525 HV.

Dimensioni:

5/8"x5/16".

n° maglie:

94.

## **Importante**

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

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

## **Attenzione**

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

## **Telaio**

*Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi di acciaio ad alta resistenza.*

*Angolo di sterzata (per lato):  
27°*

*Per utilizzare al meglio il motociclo su pista è prevista la possibilità di modificare l'angolo d'inclinazione del canotto di sterzo (vedi pag. 45).*

*La geometria di sterzo per uso stradale STANDARD è :  
Angolo canotto:  
24°30'  
Avancorsa:  
97 mm.*

*Per uso su pista la geometria può essere modificata, per adeguare il mezzo alle caratteristiche del circuito, come segue:  
Angolo canotto:  
23° 30'  
Avancorsa:  
91 mm.*



## **Note**

*Con il canotto regolato sui 23° 30' viene a mancare la funzionalità del bloccasterzo.*

## **Ruote**

*Cerchi in lega leggera a cinque razze.*

### **Anteriore**

*Dimensioni:  
3.50x17" .*

### **Posteriore**

*Dimensioni:  
5.50x17" .*

*La ruota anteriore è a perno sfilabile.*

*La ruota posteriore è fissata a sbalzo al mozzo porta corona mediante un dado e molletta di sicurezza. Questo sistema consente una rapida sostituzione.*

## **Pneumatici**

### **Anteriore**

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

### **Posteriore**

*Radiale tipo "tubeless".  
Dimensione:  
190/50-ZR17.*

## **Sospensioni**

### **Anteriore**

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

Diametro tubi portanti:

43 mm.

Corsa sull'asse steli:

120 mm.

### **Posteriore**

Ad azionamento progressivo ottenuto con l'interposizione di un bilancere tra telaio e fulcro superiore dell'ammortizzatore.

L'ammortizzatore, regolabile in estensione, in compressione e nel precarico della molla, è fulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante monobraccio in lega leggera. Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il telaio e per il motore.

Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.

Corsa:

71 mm.

Escursione ruota:

130 mm.

### **Impianto elettrico**

Formato dai seguenti particolari principali:

**proiettore anteriore** composto da:

unità anabbagliante poliellissoidale a condensatore **12V-55W**;

**unità abbagliante 12V-55W**;

**luce di posizione** con due lampade da **12V-5W**.

**Cruscotto**, lampade spia **12V-1,2W** e lampade illuminazione strumento **12V-2W**.

**Comandi elettrici** sui semimanubri.

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

**Avvisatore acustico**.

**Interruttori luci arresto**.

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

**Alternatore 12V-520W**.

**Regolatore elettronico**, protetto con fusibile da **40 A** posto a lato della batteria.

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

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



### **Note**

Per la sostituzione delle lampade vedi pag.47 paragrafo "Sostituzione lampade luci".

## Fusibili

La scatola porta fusibili principale (fig. 45.1) è posizionata sul lato destro del telaio. I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione, sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'ampereaggio.

Il fusibile posto a lato della batteria (fig. 45.2) protegge il regolatore elettronico. Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il cappuccio di protezione (2).

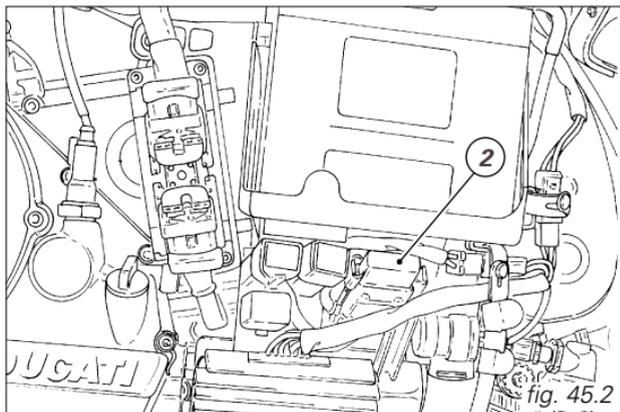
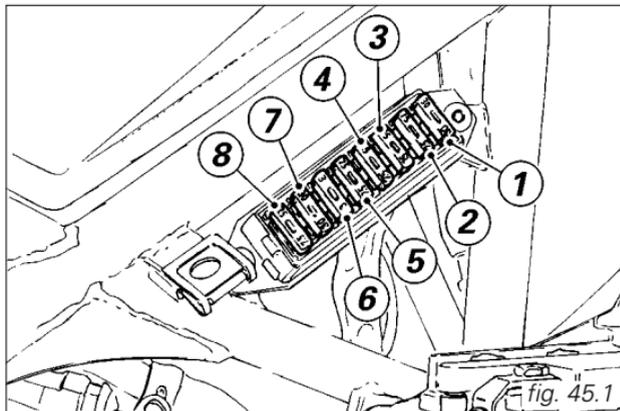
Un fusibile fulminato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (3, fig. 45.3).

### 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.



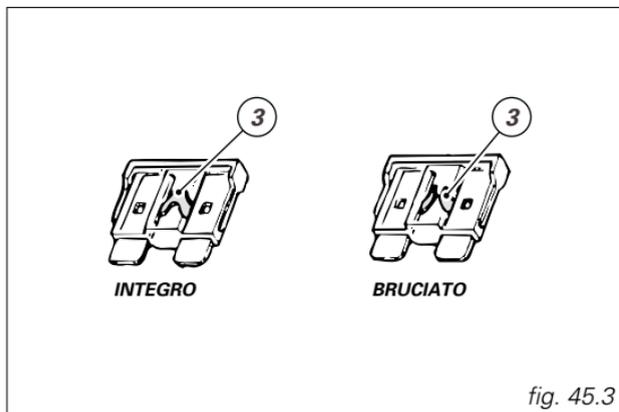


fig. 45.3

### **Legenda schema impianto elettrico/iniezione**

- 1) Commutatore destro.
- 2) Commutatore chiave.
- 3) Relè accensione.
- 4) Scatola fusibili.
- 5) Intermittenza.
- 6) Sensore temperatura acqua.
- 7) Elettroventola destra.
- 8) Motorino avviamento.
- 9) Teleruttore avviamento.
- 10) Batteria.
- 11) Fusibile regolatore.
- 12) Regolatore.
- 13) Alternatore.
- 14) Indicatore direzione posteriore destro.
- 15) Fanale posteriore.
- 16) Luce targa.
- 17) Indicatore direzione posteriore sinistro.
- 18) Serbatoio carburante.
- 19) Connessione autodiagnosi.
- 20) Relé iniezione.
- 21) Bobina cilindro orizzontale.
- 22) Bobina cilindro verticale.
- 23) Candela cilindro orizzontale.
- 24) Candela cilindro verticale.
- 25) Iniettore cilindro orizzontale.
- 26) Iniettore cilindro verticale.
- 27) Potenzimetro farfalla.
- 28) Sensori giri/fase.
- 29) Sensore temperatura acqua.
- 30) Interruttore cavalletto laterale.
- 31) Unità accensione/iniezione.
- 32) Elettroventola sinistra.
- 33) Interruttore folle.
- 34) Interruttore pressione olio.
- 35) Interruttore stop posteriore.
- 36) Interruttore stop anteriore.
- 37) Commutatore sinistro.
- 38) Sensore temperatura aria/pressione.
- 39) Strumentazione.
- 40) Indicatore direzione anteriore sinistro.
- 41) Claxon.
- 42) Relè luci abbaglianti.
- 43) Proiettore.
- 44) Indicatore direzione anteriore destro.

### **Legenda colore cavi**

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

**Gr-Y** Grigio-Giallo

**Gr-B** Grigio-Blu

**O-B** Arancio-Blu

### **Legenda scatola fusibili (4)**

Pos.	Utilizzatori	Val.
1-9	Generale	30 A
2-10	Pompa carburante, iniettori, bobine	20 A
3-11	Key sense	7,5 A
4-12	Alimentazione centralina	3 A
5-13	Luci abbaglianti e anabbaglianti	15 A
6-14	Indicatori direzione, spie, luci posizione e cruscotto	10 A
7-15	Stop - claxon	7,5 A
8-16	Elettroventola raffreddamento	7,5 A



### **Note**

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

## **PROMEMORIA MANUTENZIONI PERIODICHE**

<i>km</i>	<i>Nome Ducati Service</i>	<i>Chilometraggio</i>	<i>Data</i>
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			