

Manuel d'utilisation et entretien

***DUCATI* 998S**



F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour de longues randonnées: Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes. Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, tout particulièrement pour le rodage: vous serez ainsi sûrs que votre moto Ducati sera toujours capable de délivrer de fortes sensations. Pour les réparations ou de simples suggestions, veuillez contacter nos centres de service agréés.

Amusez-vous bien!



Notes

La Société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs pouvant s'être glissées au cours de la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations y contenues s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter toute modification que le développement évolutif de ces produits puisse entraîner.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre motorcycle Ducati n'utilisez que des pièces de rechange d'origine Ducati.



Attention

Ce manuel est à considérer partie intégrante du motorcycle et, en cas de transfert de propriété, doit toujours être livré au nouvel acquéreur.

SOMMAIRE

Indications générales 6

- Garantie 6
- Symboles 6
- Renseignements utiles pour rouler en sécurité 7
- Conduite à pleine charge 8
- Données d'identification 9

Commandes pour la conduite 10

- Position des commandes pour la conduite du motorcycle 10
- Tableau de bord 11
- Les clés 12
- Commutateur d'allumage et antivol de direction 12
- Commutateur gauche 13
- Levier de commande embrayage 14
- Levier de commande starter 15
- Commutateur droit 16
- Poignée de commande des gaz 16
- Levier de commande frein avant 16
- Pédale de commande frein arrière 17
- Sélecteur de vitesse par pédale 17
- Réglage position de la pédale de commande frein arrière et changement de vitesse 18

Principaux éléments et dispositifs 19

- Position sur le motorcycle 19
- Bouchon réservoir carburant 20
- Serrure de selle et lacet de casque 21
- Béquille latérale 23
- Amortisseur de direction 24
- Éléments de réglage fourche avant 25
- Éléments de réglage amortisseur arrière 27
- Variation de l'assiette du motorcycle 28

Mode d'emploi 29

- Précautions pendant la première période d'utilisation du motorcycle 29
- Contrôles avant la mise en route 30
- Démarrage du moteur 31
- Démarrage et mise en route du motorcycle 33
- Freinage 33
- Mise à l'arrêt du motorcycle 34
- Ravitaillement carburant 34
- Stationnement 35
- Accessoires en dotation 36

Principales opérations d'entretien 37

- Dépose de l'habillage 37
- Remplacement et nettoyage des filtres à air 39
- Contrôle niveau liquide de refroidissement 40
- Contrôle niveau liquide de freins et embrayage 41
- Vérification de l'usure des plaquettes de freins 42
- Lubrification des articulations 43
- Réglage du câble de commande des gaz 43
- Charge de la batterie 44

Modification de l'angle de châsse 45
Contrôle de la tension de la chaîne de transmission 46
Graissage de la chaîne de transmission 46
Remplacement des ampoules d'éclairage 47
Réglage de l'assiette du phare 51
Réglage des rétroviseurs 52
Pneus Tubeless 52
Contrôle niveau d'huile moteur 54
Nettoyage et remplacement des bougies 55
Nettoyage général 56
Inactivité prolongée 57
Remarques importantes 57

Caractéristiques techniques 58

Encombrement 58
Poids 58
Ravitaillements 59
Moteur 60
Distribution 60
Bougies d'allumage 61
Performances 61
Freins 61
Transmission 62
Cadre 63
Roues 63
Pneus 63
Suspensions 64
Circuit électrique 64

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 68

INDICATIONS GENERALES

Garantie

Dans votre intérêt et dans le but de garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière. Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention dans les règles de l'art, en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati: c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carte de garantie. Cette garantie n'a pas de validité au cas où le motocycle serait utilisé dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement le manuel suivant pour connaître au mieux votre motocycle. Qui qu'il en soit, si vous avez un doute, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous allez apprendre se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle.



Attention

Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et porter atteinte à l'intégrité physique de manière grave et procurer même la mort.



Important

Possibilité de porter préjudice au motocycle et/ou à ses composants.



Notes

Notes complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications concernant la **droite** ou la **gauche** se rapportent à l'ordre de marche du motocycle.

Renseignements utiles pour rouler en sécurité



Attention

Lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus souvent à l'inexpérience du pilote du véhicule. Ne conduisez jamais sans permis; pour utiliser la moto il faut être titulaire du permis de conduire "A".

Ne prêtez pas votre moto à des pilotes sans expérience, dépourvus de permis de conduire "A".

*Le pilote doit **toujours** porter un casque de protection homologué.*

Ne portez pas des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.

Ne démarrez pas le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience ou même la mort dans des délais très courts.

Le pilote doit appuyer ses pieds sur les repose-pieds lorsque la moto est en marche.

*Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, le pilote doit maintenir **toujours** ses mains sur les demi-guidons.*

Respectez la législation et les règles nationales et locales.

*Respectez toujours les limitations de vitesse là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne dépassez **jamais** la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation vous permettent d'atteindre.*

*Signalez **toujours** et suffisamment à l'avance, avec les feux clignotants, tout changement de direction ou de voie.*

Se rendre bien visible en évitant de rouler dans "l'angle mort" des véhicules qui vous précèdent.

Faites très attention aux croisements, en correspondance avec les sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.

*Eteignez **toujours** le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement. Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence.*

Lorsque vous faites le plein d'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles à votre santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous illico à l'eau et savon et changez de vêtements.

*N'oubliez **jamais** de retirer votre clé quand la moto n'est pas surveillée.*

Le moteur, les tuyaux d'échappement et le silencieux restent chauds pendant longtemps.

Garez votre motorcycle de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale.

Ne le garez jamais sur un terrain irrégulier ou instable car il pourrait tomber.

Conduite à pleine charge

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

La répartition des poids sur le motorcycle est très importante afin de maintenir inaltérés les niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou sur des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total du motorcycle en ordre de marche avec pilote, bagage, et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser 310 Kg.

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

F *Fixez solidement le bagage aux structures du motorcycle: un bagage mal fixé peut rendre le motorcycle instable.*

Ne fixez pas d'éléments volumineux et lourds sur la tête de direction ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse au motorcycle.

N'insérez pas d'éléments à transporter à l'intérieur des espaces vides du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement du véhicule.

Veiller à ce que les pneus soient en bon état et gonflés à la pression indiquée à page 52.

Important

 *Pour l'assemblage du kit de compétition faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Le motorcycle équipé de ce kit n'est pas destiné à la circulation routière et ne peut être utilisé que sur les circuits.*

Données d'identification

Deux chiffres identifiant respectivement le cadre (fig.1.1) et le moteur (fig.1.2) sont indiqués sur chaque moto-
cycle Ducati.

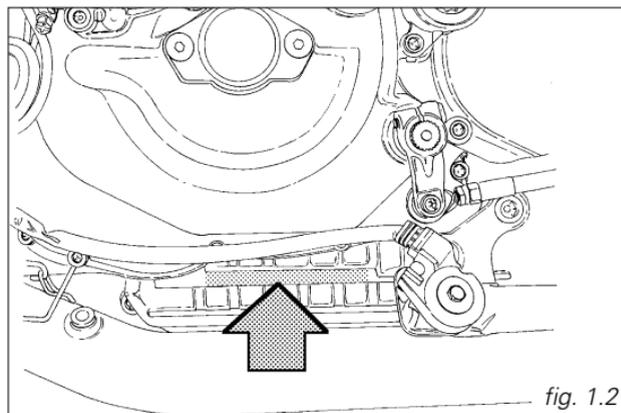
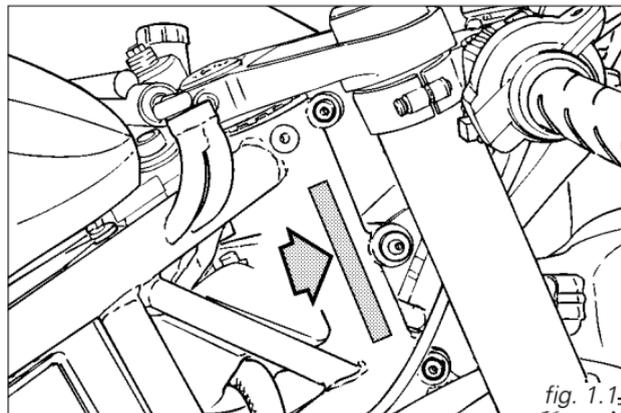
Cadre N°

Moteur N°



Notes

Ces chiffres identifient le modèle de votre
moto-
cycle et sont essentiels pour commander les pièces
détachées.



COMMANDES POUR LA CONDUITE

Attention

Ce chapitre nous renseigne sur le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motorcycle. Lire soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.

F **Position des commandes pour la conduite du motorcycle** (fig. 2)

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

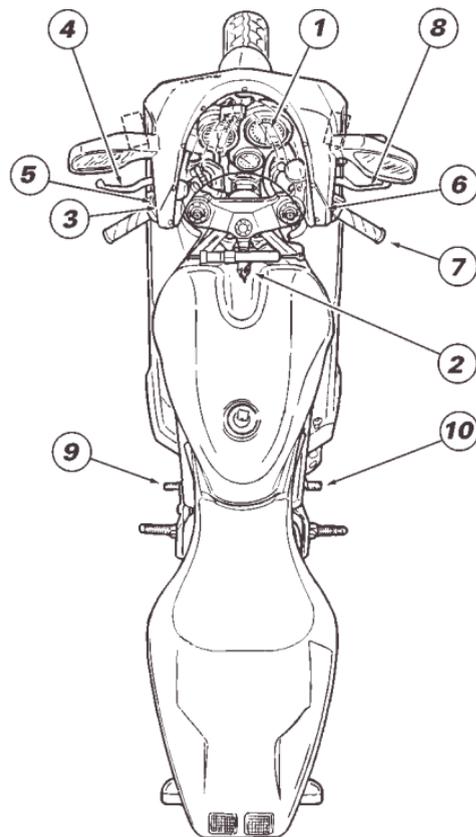


fig. 2

Tableau de bord (fig. 3)

1) **Indicateur de vitesse** (km/h).

Indique la vitesse de marche.

a) **Compteur kilométrique** (km).

Indique la distance totale parcourue.

b) **Totalisateur journalier** (km).

Indique la distance parcourue à partir de la dernière mise à zéro.

c) **Bouton de mise à zéro** totalisateur journalier.

Sert à mettre à zéro "0000" le totalisateur journalier.

2) **Compte-tours** (min⁻¹)

Indique le nombre de tours la minute du moteur

3) **Avertisseur lumineux vert N**.

S'allume si le sélecteur est au point mort.

4) **Avertisseur lumineux jaune** .

S'allume quand le réservoir est en réserve, il n'y a qu'environ 4 litres de carburant.

5) **Avertisseur lumineux vert** .

S'allume et clignote si un indicateur de direction est en fonctionnement.

6) **Avertisseur lumineux rouge** .

S'allume pour indiquer une pression d'huile moteur insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est placé sur **ON**, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Il peut arriver qu'il s'allume un court instant lorsque le moteur est chaud. Il devrait s'éteindre dès que le nombre de tours augmente.

Important

N'utilisez pas le motorcycle si le témoin (6) demeure allumé car vous pourriez porter gravement préjudice au moteur.

7) **Avertisseur lumineux bleu** .

S'allume pour indiquer que le feu de route droit est allumé.

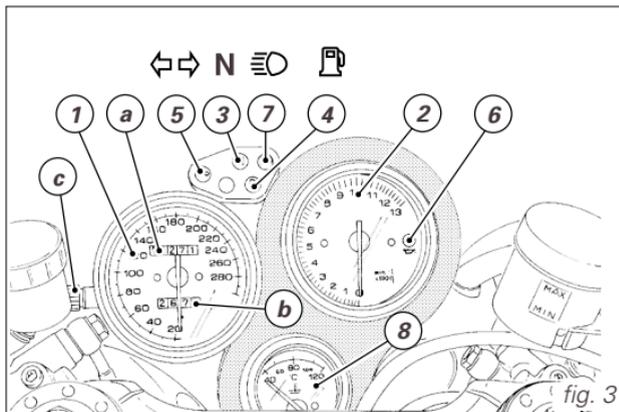
8) **Indicateur de température eau** .

Indique la température du liquide de refroidissement du moteur.

Important

N'utilisez pas le motorcycle si la température a atteint la valeur maximale, car on pourrait porter préjudice au moteur.

Le tableau de bord s'éclaire lorsque le feu de position est allumé.



Les clés (fig. 4)

La dotation comprend deux clés universelles pour le démarrage, antivol de direction et serrure de selle, ainsi qu'une plaquette comportant le chiffre d'identification des clés.

Notes

Séparez les clés et rangez la plaquette dans un endroit sûr.

Commutateur d'allumage et antivol de direction

(fig. 5)

Placé devant le réservoir, il a quatre positions :

- A) **ON**: active éclairage et moteur ;
- B) **OFF**: désactive éclairage et moteur ;

C) **LOCK**: direction bloquée ;

D) **P**: feu de position et antivol de direction.

Attention

Ce véhicule est équipé d'un boîtier électronique permettant d'économiser l'énergie. Le cas où la clé resterait longtemps en position **ON**, si l'on n'active pas le bouton de démarrage dans 15 secondes le boîtier se met hors fonction de façon à éviter toute absorption de courant. Ce temps terminé, il est donc nécessaire de déplacer la clé sur **OFF** et de nouveau sur **ON**.

Notes

Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut l'enfoncer et ensuite la tourner. Les positions (B), (C) et (D) permettent l'extraction de la clé.

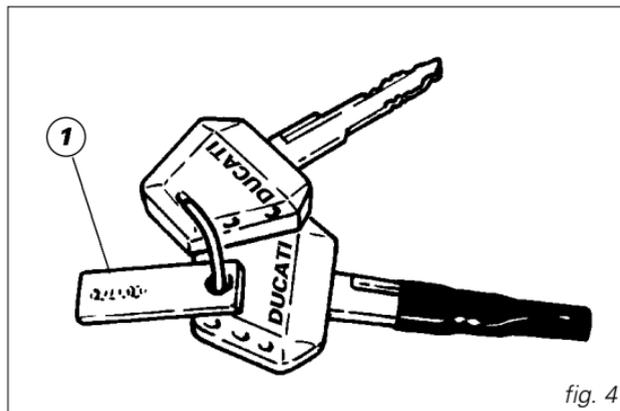


fig. 4

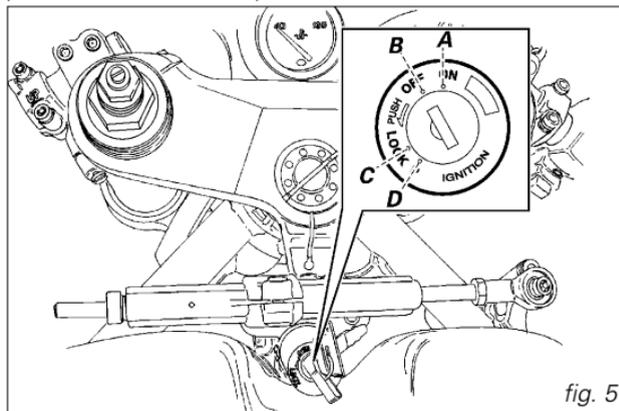


fig. 5

Commutateur gauche (fig. 6)

1) **Commutateur**, commande système d'éclairage à trois positions :

en bas **○** = feux éteints ;

au milieu **⇒▷◁** = feu de position avant et arrière, éclairage plaque minéralogique et éclairage instruments de bord allumés ;

en haut **✱** = phares, feu de position avant et arrière, éclairage plaque minéralogique et instruments de bord allumés.

2) **Inverseur**, commande de sélection feux, à deux positions :

position **▣▷** = feu de croisement allumé ;

position **▣▷** = feu de route allumé.

3) **Bouton** **↔** = clignotant de direction à trois positions :

position centrale = éteint ;

position **↔** = virage à gauche ;

position **↔** = virage à droite.

Pour désactiver l'indicateur, appuyer sur le levier de commande une fois revenu au centre.

4) **Bouton** **🔊** = avertisseur sonore.

5) **Bouton** **☾** = appel de phare.

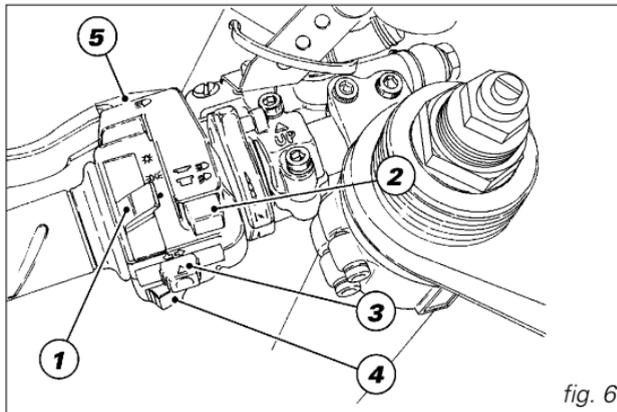


fig. 6

Levier de commande embrayage (fig. 7)

Ce levier (1) commande le débrayage. Il est doté d'une molette (2) utilisée pour régler la distance du levier par rapport à la poignée du guidon.

Pour réaliser ce réglage, tenir le levier (1) complètement en avant et agir sur la molette (2) en la tournant dans l'une des quatre positions possibles. Il faut prendre en compte que :

la position n° 1 correspond à l'écart maximum entre le levier et la molette, alors que la position n° 4 correspond à l'écart minimum.

L'actionnement du levier (1), coupe la transmission du mouvement depuis le moteur à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante, quelle que soit la phase de conduite du motorcycle, mais tout particulièrement au départ.

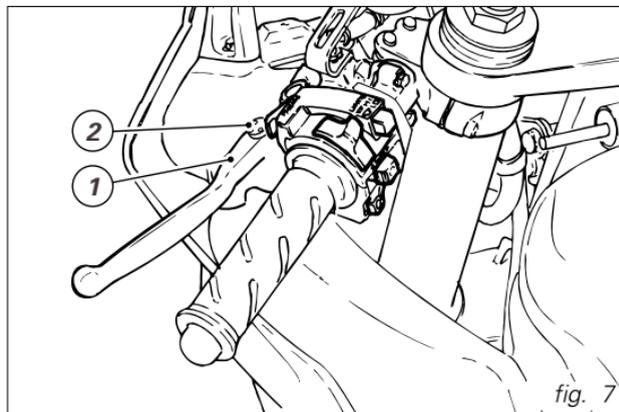


fig. 7

F



Attention

Le réglage du levier d'embrayage s'effectue motorcycle à l'arrêt



Important

Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie du moteur et évitera de porter préjudice aux organes de transmission.

Levier de commande starter (fig. 8)

La commande starter (1) est utilisée pour aider le démarrage d'un moteur froid et pour augmenter le nombre de tours du moteur après le démarrage.

Positions d'utilisation de la commande :

A - (verticale) commande non active ;

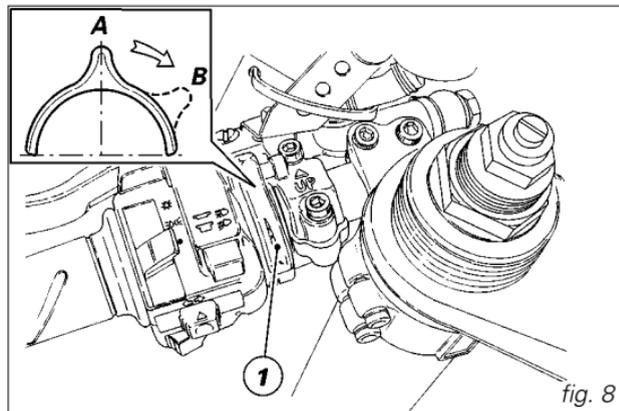
B - commande complètement active.

Il est possible de positionner le levier sur des positions intermédiaires permettant de suivre le chauffage progressif du moteur (voir page 31).

Important

Ne pas utiliser ce dispositif si le moteur est en température.

Ne rouler jamais avec la commande starter enclenchée.



Commutateur droit (fig. 9)

1) Interrupteur **ARRET MOTEUR**, à deux positions :
position  = **RUN** = marche ;
position  = **OFF** = arrêt du moteur.

Attention

Cet interrupteur sert surtout en cas d'urgence, quand il s'avère nécessaire de mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt, ramenez le commutateur en position  pour procéder à la mise en route du motorcycle.

Important

Après avoir roulé avec les feux allumés, si vous arrêtez le moteur avec le commutateur (1) en laissant la clé de contact sur **ON**, les feux demeurent actifs et la batterie peut se décharger .

2) Bouton  = démarrage moteur.

Poignée de commande des gaz (fig. 9)

La poignée de commande des gaz (3), côté droit du guidon, commande l'ouverture des soupapes du corps à papillon. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

Levier de commande frein avant (fig. 9)

Pour actionner le frein avant, tirez le levier (4) vers la poignée. Un effort minimum de votre main suffit pour actionner ce dispositif car le fonctionnement est hydraulique.

Le levier de commande est doté d'une molette (5) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée du demi-guidon.

Attention

Avant d'utiliser ces commandes, lire les instructions énoncées à la page 33.

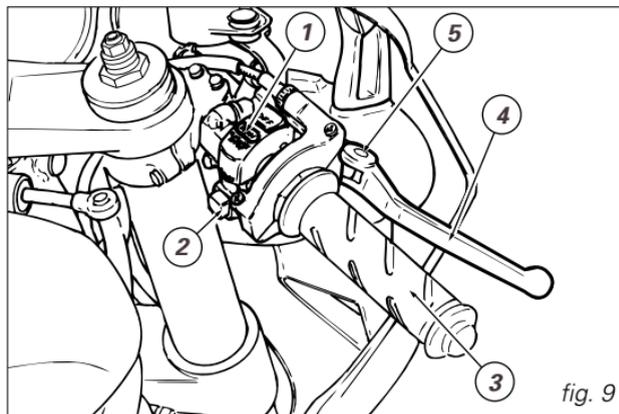


fig. 9

Pédale de commande frein arrière (fig. 10)

Pour actionner le frein arrière, appuyez votre pied sur la pédale (1) et poussez-la vers le bas.

Le système de commande est de type hydraulique.

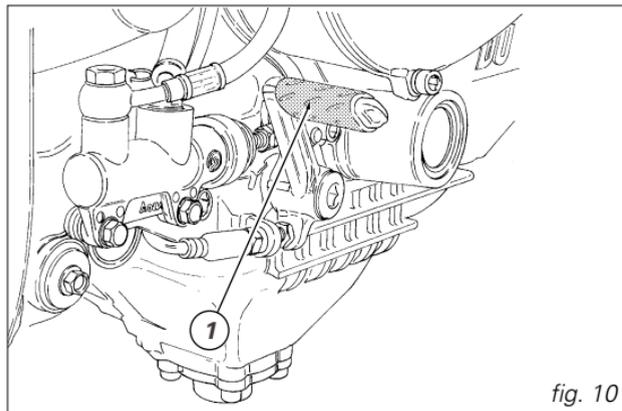


fig. 10

Sélecteur de vitesse par pédale (fig. 11)

Le sélecteur de vitesse par pédale a une position de repos centrale **N** avec retour automatique et deux mouvements :

en bas = en poussant la pédale vers le bas, vous passerez la 1^{re} vitesse et rétrograderez. Avec cette manoeuvre le témoin **N** sur le tableau de bord s'éteint ;
en haut = en levant la pédale, vous passerez la 2^e vitesse et ensuite la 3^e, 4^e, 5^e et 6^e vitesse.

A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.

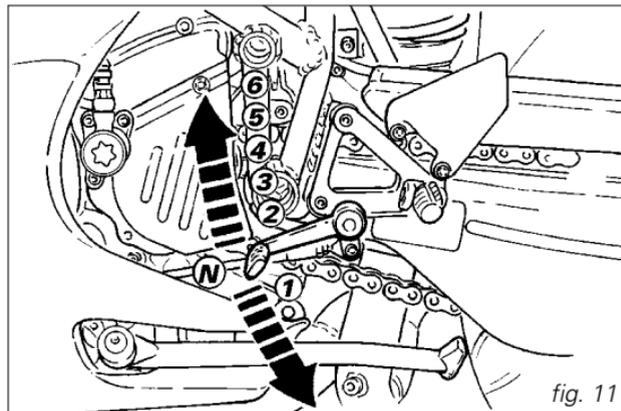


fig. 11

Réglage position de la pédale de commande frein arrière et changement de vitesse

Afin de satisfaire aux exigences de conduite de tout pilote, on peut modifier la position du levier de commande du frein arrière et du changement de vitesse par rapport au repose-pieds.

Pour le sélecteur de vitesse agir comme suit : Immobiliser la tige (1) et desserrer les contre-écrous (2) et (3).

Notes

L'écrou (2) a un filet à gauche.

Tourner la tige (1), à l'aide d'une clé ouverte sur sa partie hexagonale, de sorte que la pédale prenne la position souhaitée.

Serrer les deux contre-écrous sur la tige.

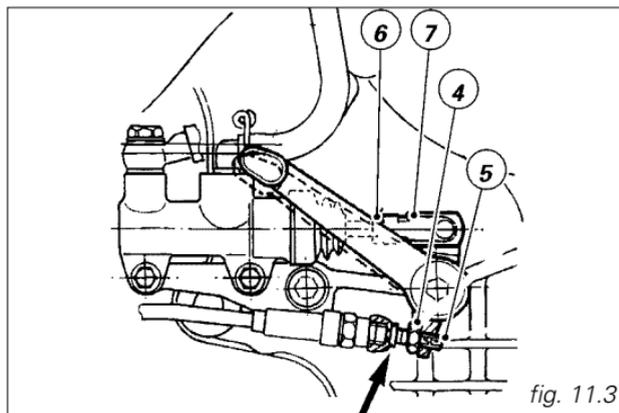
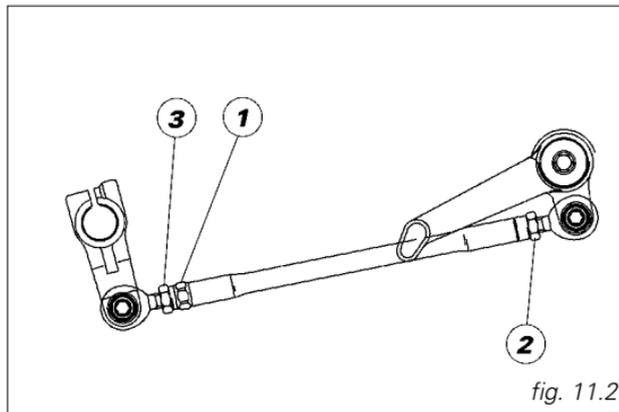
Pour modifier la position de la pédale du frein arrière agir comme suit :

Desserrer les contre-écrous (4). Tourner la vis (5) réglant la course de la pédale jusqu'à établir la position souhaitée. Serrer le contre-écrou (4).

Vérifier, en agissant de votre main sur la pédale, que celle-ci présente un jeu d'env. 1,5÷2 mm avant que l'action freinante débute.

Si cela n'est pas le cas, il faut modifier la longueur de la tige de commande du maître-cylindre comme suit :

Desserrer le contre-écrou (5) sur la tige du maître-cylindre. Serrer la tige sur la fourchette (6) pour augmenter le jeu ou la desserrer pour le réduire. Serrer le contre-écrou (7) et vérifier de nouveau le jeu.



PRINCIPAUX ELEMENTS ET DISPOSITIFS

Position sur le motorcycle (fig. 12)

- 1) Bouchon réservoir carburant.
- 2) Serrure de selle.
- 3) Béquille latérale.
- 4) Crochet d'ancrage pour lacet de casque.
- 5) Amortisseur de direction.
- 6) Rétroviseurs.
- 7) Dispositifs de réglage fourche avant.
- 8) Dispositifs de réglage amortisseur arrière.
- 9) Tirant de réglage assiette moto.

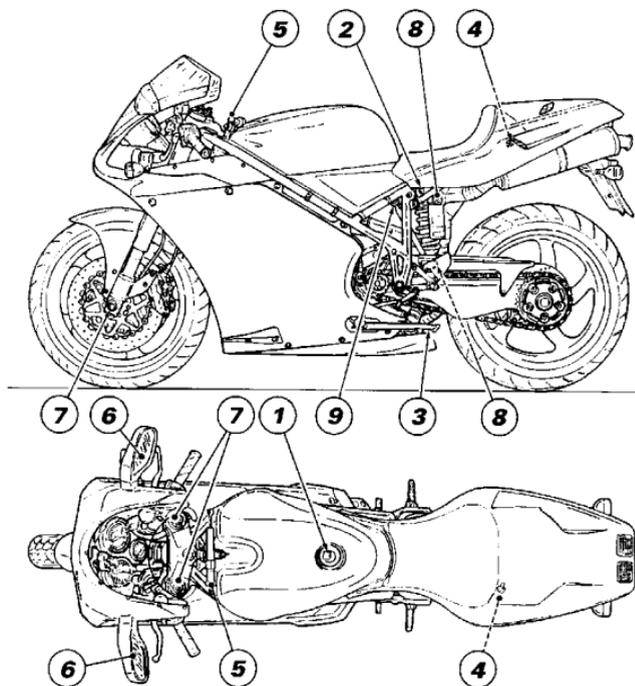


fig. 12

Bouchon réservoir carburant (fig. 13)

Ouverture

Levez le cache (1) de protection et insérez la clé dans la serrure. Tournez la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour débloquer la serrure. Levez le bouchon.

Fermeture

Refermez le bouchon, la clé insérée, et emboîtez-le dans son logement. Tournez la clé en sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et sortez-la. Refermez le cache (1) de protection serrure.



Notes

Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée.

F



Attention

Après avoir pris de l'essence (voir page 34), veillez toujours à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.

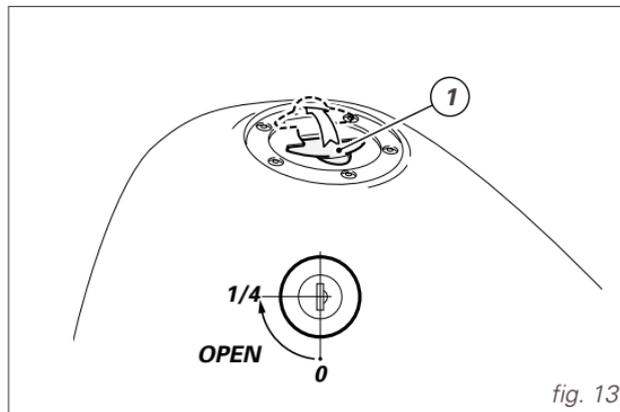


fig. 13

Serrure de selle et lacet de casque

Ouverture (fig. 14.1)

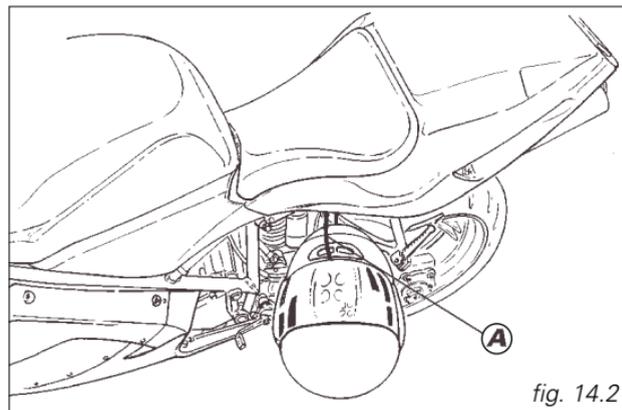
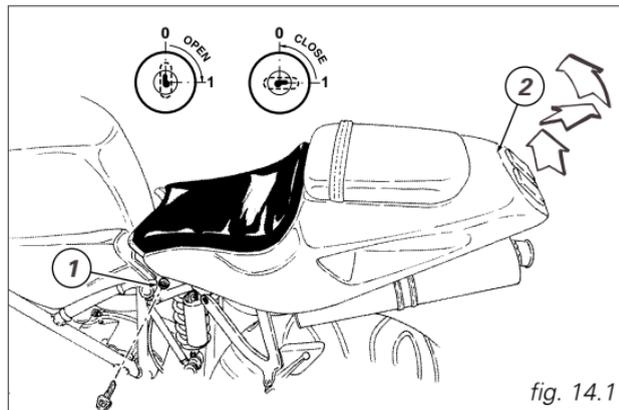
Introduisez la clé dans la serrure (1) et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre. Tirez modérément le fuselage (2), sur sa partie arrière, vers l'extérieur et levez-le jusqu'à l'appuyer sur le réservoir de carburant.

La partie arrière du dégagement, au-dessous de la selle, abrite le lacet de fixation du casque. Faites passer le lacet (A) dans le casque et introduisez les extrémités du lacet dans le crochet. Laissez pendre le casque (fig. 14.2) à l'extérieur et remontez la selle pour le fixer.

⚠ Attention

Ce dispositif sert à assurer le casque lorsque le motorcycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre lorsque vous roulez; cela pourrait entraver les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du motorcycle.

Faites passer le lacet au-dessous de l'arceau depuis le côté gauche. Toute autre position du lacet empêche la fermeture de la selle.



F

Fermeture

Monoplace (fig. 14.3)

Positionnez correctement les éléments abrités dans le dégagement au-dessous de la selle.

Baissez le fuselage jusqu'à le ramener à sa position horizontale. Appuyez sur l'extrémité arrière (2) jusqu'à entendre le cliquetis de verrouillage de la serrure.

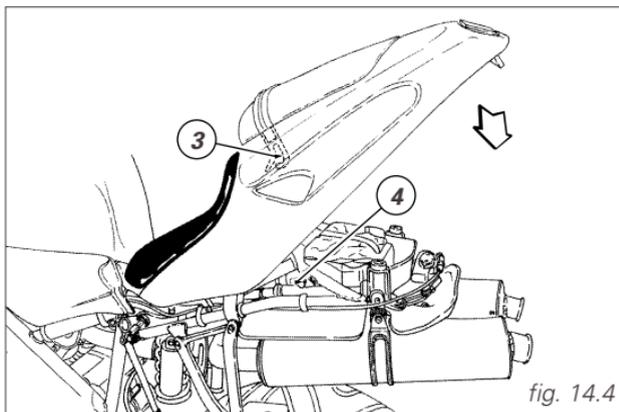
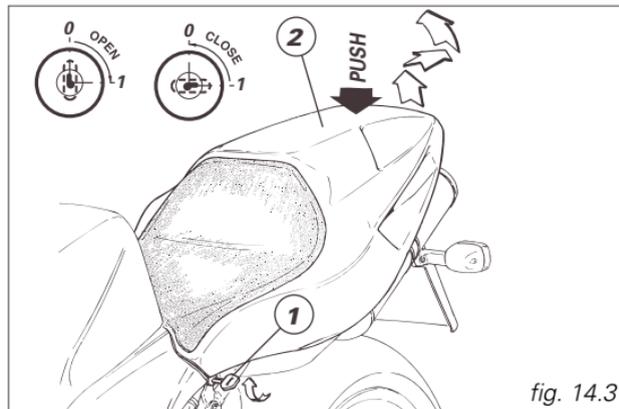
Assurez-vous du parfait encliquetage en tirant légèrement l'extrémité du carénage arrière vers le haut.

Biplace (fig. 14.4)

Tirez légèrement le fuselage vers l'extérieur et baissez-le jusqu'à le ramener à sa position horizontale.

Appuyez sur la selle du passager pour faire accoupler les crochets (3) solidaires du carénage avec les pions (4) solidaires du cadre du motorcycle, jusqu'à entendre le cliquetis de verrouillage de la serrure.

Assurez-vous du parfait encliquetage en tirant légèrement l'extrémité du carénage arrière vers le haut.



Béquille latérale (fig. 15)

Important

Avant d'utiliser la béquille latérale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui soient adaptées.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motorcycle garé.

Si le terrain est en pente, garez toujours la moto avec sa roue arrière au côté aval.

Pour utiliser la béquille latérale, appuyez votre pied sur l'élément (1) - en tenant de vos deux mains le guidon du motorcycle - jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Inclinez le motorcycle jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention

Ne restez pas assis sur le motorcycle garé sur sa béquille latérale.

Pour ramener la béquille au "repos" (position horizontale) inclinez le motorcycle à droite en levant l'élément (1) avec le dos de votre pied.

Notes

Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de retenue - se composant de deux ressorts à traction, l'une à l'intérieur de l'autre - et du capteur de sécurité (2).

Attention

La mise en route du motorcycle s'avère uniquement si la béquille est en position de "repos" grâce à la dotation d'un dispositif de sécurité qui, différemment, produit l'inhibition du moteur.

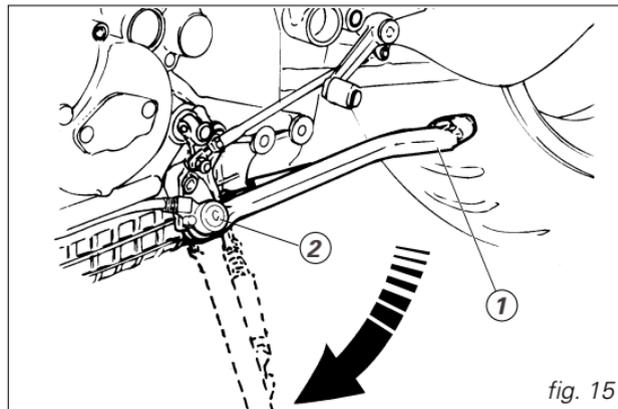


fig. 15

Amortisseur de direction (fig. 16)

Placé devant le réservoir, il est fixé au cadre et à la tête de fourche.

Son action contribue à rendre la direction plus précise et plus stable en améliorant la prise en main du motorcycle quelles que soient les conditions de conduite.

Si l'on tourne la molette (1) dans le sens des aiguilles d'une montre, la direction résulte plus dure (2), alors qu'en sens inverse elle sera plus douce (3).

Chaque position de réglage est marquée par un cliquetis.



Attention

Ne tâchez jamais de modifier la position de la molette (1) tant que vous roulez, afin d'éviter de perdre le contrôle du véhicule.



Important

Le cas où l'angle de chasse serait modifié, il faut repositionner correctement l'amortisseur (voir page 45).

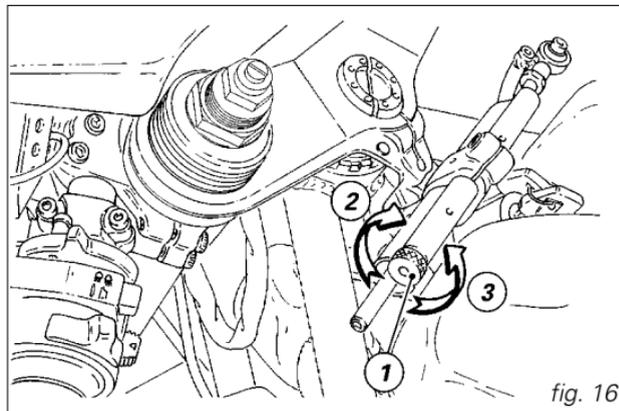


fig. 16

Éléments de réglage fourche avant

La fourche du motorcycle est réglable tant en phase d'extension (détente) que de compression des tubes.

Le réglage s'effectue grâce aux éléments extérieurs à vis :

- 1) (fig. 17.1) pour modifier l'action hydraulique de freinage en extension ;
- 2) (fig. 17.1) pour modifier la précontrainte des ressorts internes ;
- 3) (fig. 17.2) pour modifier l'action hydraulique de freinage en compression.

Placez le motorcycle en position verticale et assurez-vous de sa stabilité.

A l'aide d'une clé six pans mâle de 3 mm, tournez la vis de réglage (1), placée en bout de chaque tube de fourche, pour intervenir sur l'action hydraulique de freinage en détente.

Pour intervenir sur la vis (3), introduisez une clé six pans mâle de 3 mm à l'intérieur du trou comme indiqué dans la figure 17.2.

En tournant les vis (1 et 3) de réglage, on entend des cliquetis: chacun correspond à une position d'amortissement. En serrant complètement la vis en butée, on obtient la position "0", correspondant à l'effet de freinage maximum. A partir de cette position, en tournant en sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents déclics qui correspondent aux positions "1", "2", etc.

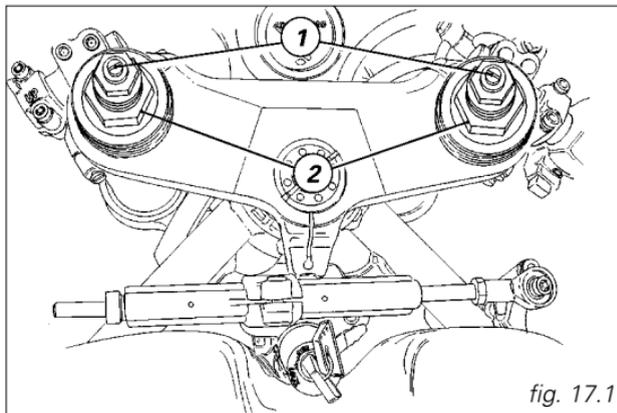


fig. 17.1

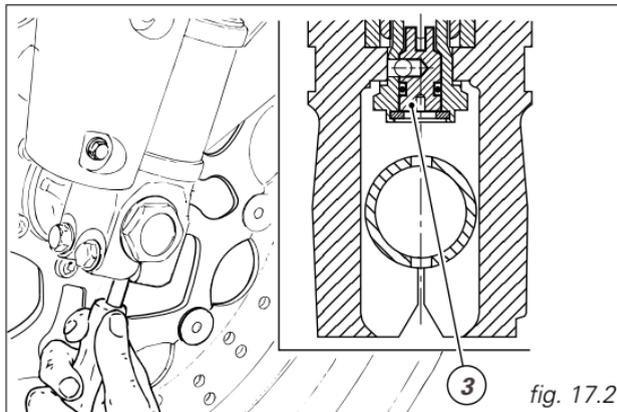


fig. 17.2

Les réglages STANDARD sont les suivants :

compression : 10 déclics ;

extension : 12 déclics ;

La valeur maximale à laquelle correspond l'effet freinant minimal est de 24 déclics (extension) et 28 déclics (compression).

Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (2) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm.

Le tarage d'origine correspond à 10 mm.



Important

Réglez les vis de réglage des deux tubes aux mêmes positions.

Éléments de réglage amortisseur arrière (fig. 18)

L'amortisseur arrière est équipé d'éléments de réglage extérieurs, permettant d'adapter l'assiette du motorcycle aux conditions de charge.

L'élément de réglage (1), placé côté gauche en face de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle l'action amortissante en extension (détente).

L'élément de réglage (2) sur le vase d'expansion de l'amortisseur règle l'action freinante en compression.

Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les éléments de réglage (1 et 2), on augmente la rigidité, inversement on la réduit.

Tarage STANDARD :

à partir de la position totalement fermée (sens des aiguilles d'une montre), desserrez les éléments de réglage (1 - 2) de 14 déclics. Les deux bagues filetées (3), se trouvant dans la section supérieure de l'amortisseur, règlent la précontrainte du ressort extérieur.

Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez la bague supérieure. En **serrant** ou **desserrant** la bague filetée inférieure **on augmente** ou **on réduit** la précontrainte.

⚠ Attention

Pour tourner la bague filetée de réglage de la précontrainte utilisez une clé à ergot. Agissez avec une précaution tout particulière afin d'éviter le risque de vous blesser la main en se heurtant violemment contre d'autres pièces du motorcycle, le cas où la dent de la clé n'aurait plus de prise sur la rainure de la bague au cours de l'action.

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel non chevronné.

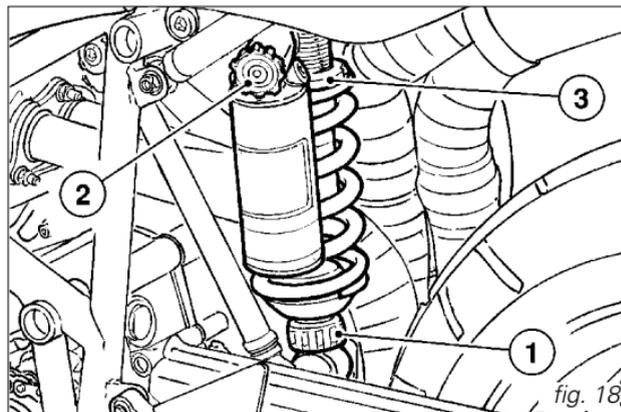


fig. 18

Variation de l'assiette du motocycle (fig. 19.2)

L'assiette d'usine du motocycle est le fruit des essais effectués par nos Techniciens dans les conditions d'utilisation les plus variées.

La modification de ce paramètre est donc une opération très délicate qui peut se révéler dangereuse si réalisée sans l'expérience voulue.

Par conséquent, nous vous conseillons de prendre note de la cote (H, fig. 19.1) de référence avant de modifier l'assiette standard.

Le pilote a la possibilité de modifier l'assiette du motocycle en fonction de ses exigences de conduite en modifiant la position de travail de l'amortisseur arrière.

Pour augmenter ou diminuer l'entraxe du tirant (2) desserrez les écrous (3) des joints sphériques (1).

Serrez les écrous (3) après le réglage.

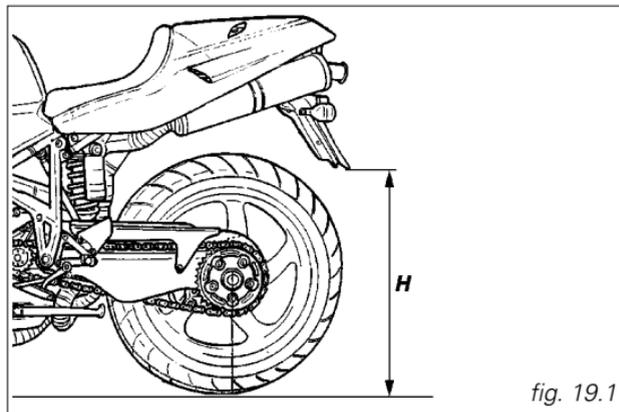


fig. 19.1

F



Notes

Prenez garde à l'écrou (3) inférieur ayant un filetage à gauche.



Attention

La longueur du tirant (2), comprise entre les axes des joints (1), ne doit pas dépasser 261 mm.

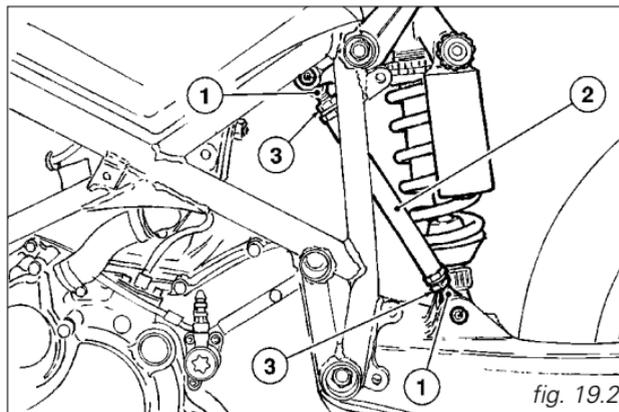


fig. 19.2

MODE D'EMPLOI

Précautions pendant la première période d'utilisation du motocycle

Vitesse de rotation max. (fig.20)

Vitesse de rotation à respecter durant la période de rodage et en conditions d'utilisation normale :

- 1) jusqu'à 1000 km ;
- 2) à partir de 1000 km jusqu'à 2500 km ;
- 3) au-delà de 2500 km.

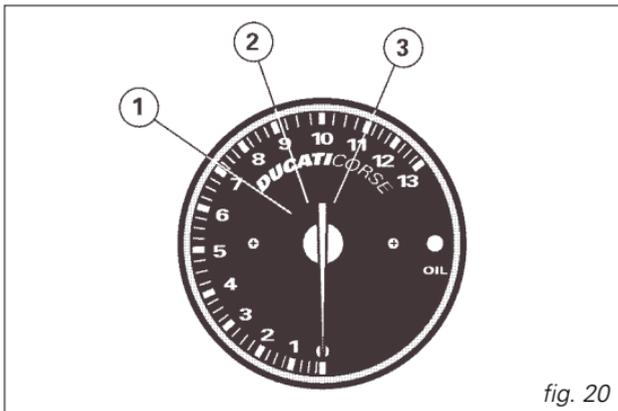


fig. 20

Jusqu'à 1000 km

Au cours des 1000 premiers km de roulage prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser : $6500 \div 7000 \text{ min}^{-1}$.

Au cours des premières heures de roulage du motocycle il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur tout en respectant la limite établie. A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore les courtes distances en colline, sont tout spécialement indiqués car le moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace. Pour les 100 premiers km utilisez les freins avec précaution et évitez les coups de frein brusques et les freinages prolongés. Cela permet une adaptation correcte des garnitures des plaquettes sur les disques de frein. Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des principaux organes du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées. Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser si nécessaire.

De 1000 à 2500 km

Vous pourrez prétendre alors de performances meilleures de votre moteur; il ne faut toutefois jamais dépasser : 9000 min^{-1} et en pareilles conditions vous devrez roder le moteur jusqu'à 2500 km de roulage. La longévité du moteur et l'exigence réduite de révisions et mises au points sont directement liées au rigueur et au soin avec lequel vous respecterez ces préconisations.

Au-delà de 2500 km

Tout en utilisant normalement le motorcycle après rodage, il est conseillé de ne jamais dépasser : 11.000 min⁻¹.

Important

Pendant toute la période de rodage respecter scrupuleusement le programme des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le livret de garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité à l'égard des préjudices portés au moteur et de sa durée de vie.

Contrôles avant la mise en route

Attention

L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou atteinte à l'intégrité physique du pilote.

Avant de vous mettre en route, contrôlez les éléments suivants :

Carburant dans le réservoir

Contrôlez le niveau du carburant dans le réservoir. S'il y a lieu, prenez de l'essence (page 34).

Niveau d'huile moteur

Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. S'il y a lieu, faites l'appoint avec l'huile prescrite (page 54).

Liquide de freins et embrayage

Vérifiez le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants.

Liquide de refroidissement

Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion. S'il y a lieu, faites l'appoint (page 40).

Condition des pneus

Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 52).

Fonctionnalité des commandes

Actionnez les leviers et pédales de commande de freins, embrayage, gaz et sélecteur de vitesse et en contrôler le bon fonctionnement.

Eclairage et avertisseurs

Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et les indicateurs, aussi bien que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas de lampes grillées, procédez au remplacement (page 47).

Verrouillages à clé

Contrôlez le verrouillage du bouchon de réservoir et de la selle.

Béquille

Vérifiez la fonctionnalité et la parfaite position de la béquille latérale (page 23).

Attention

En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé DUCATI.

Démarrage du moteur

Notes

Pour démarrer le moteur lorsqu'il est déjà en température, suivez la procédure décrite pour "Température ambiante élevée".

Attention

Avant de démarrer le moteur, familiarisez-vous avec les commandes que vous devez utiliser durant la conduite.

Température ambiante normale

(comprise entre 10 ° et 35 °C) :

1) Déplacez le commutateur d'allumage en position **ON** (fig. 21.1). Vérifiez si l'avertisseur lumineux vert **N** et le rouge  sur le tableau de bord sont allumés.

Important

La lampe témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11). Si le témoin demeure allumé, arrêter le moteur et contrôler le niveau d'huile.

Ne démarrez pas le moteur si la pression de l'huile est insuffisante.

Attention

La béquille latérale doit se trouver au repos (position horizontale), différemment le capteur de sécurité provoque l'inhibition au démarrage.

2) Déplacer le levier de commande starter (1) en position (B) (fig. 21.2).

3) Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (3, fig. 21.3) est en position **○ (RUN)** ; appuyez ensuite sur le bouton-poussoir de démarrage (4).

Laissez que le moteur démarre spontanément sans actionner la commande des gaz.

Important

Ne laissez pas fonctionner le démarreur électrique au-delà de 5 secondes de suite. S'il s'avère nécessaire, attendez 10 secondes avant de l'actionner à nouveau.

4) Déplacer le levier de commande starter (1) en position verticale (A) (fig. 21.2).

Important

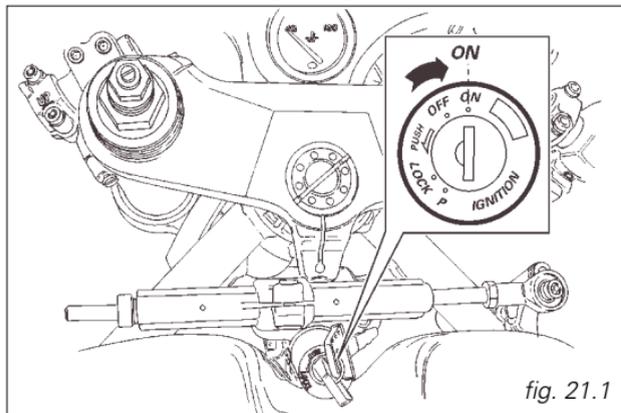
Ne faites pas fonctionner le moteur à un nombre de tours élevé. Lorsqu'il est froid, attendez que l'huile monte en température et circule dans tous les éléments exigeant le graissage.

Température ambiante élevée (supérieure à 35 °C) :

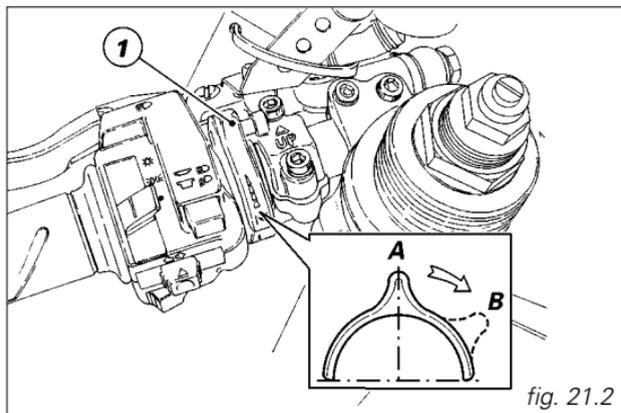
Suivez la même procédure sans utiliser le bouton-poussoir (1).

Température ambiante froide (inférieure à 10 °C) :

Suivez la procédure décrite pour "Température extérieure normale", en prolongeant le temps de mise en température du moteur jusqu'à 5 minutes.



F



Démarrage et mise en route du motocycle

- 1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.
- 2) Du bout de votre pied, baissez avec décision le levier de sélection vitesses de manière à engager le premier rapport.
- 3) Accélérez en agissant sur la poignée de commande des gaz et en lâchant à la fois et graduellement le levier d'embrayage: le véhicule commencera à se déplacer.
- 4) Lâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.
- 5) Pour passer la seconde vitesse il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur; débrayer subitement, soulever le levier de sélection vitesses et lâcher le levier d'embrayage.

La rétrogradation se fait comme suit: relâchez l'accélérateur, débrayez, accélérez un petit peu le moteur - cela permet la synchronisation des rapports à engager -, rétrogradez et relâchez ensuite le levier d'embrayage. L'utilisation des commandes doit être effectuée judicieusement et avec rapidité: dans les montées, lorsque le motocycle a tendance à ralentir, rétrogradez sans délais, pour éviter toutes sollicitations anormales non seulement au moteur mais aussi à la structure entière du motocycle.

Important

Évitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier d'embrayage tiré, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Réduisez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur et utilisez ensuite les deux freins ensemble pour l'arrêt définitif. Avant que le motocycle s'arrête, il faut débrayer pour éviter que le moteur s'éteigne à l'improviste.

Attention

L'utilisation indépendante de l'une d'entre les deux commandes réduit l'efficacité du freinage de votre motocycle.

N'utilisez pas le frein trop brusquement ou d'une force exagérée ; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d'où la perte du contrôle du motocycle.

En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, la capacité de freinage de votre motocycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utilisez les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte du contrôle du motocycle. Lorsque vous empruntez de longues parcours en forte pente, utilisez le frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances: une utilisation continue provoquera la surchauffe des garnitures de frein avec une réduction importante de la capacité de freinage.

Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et sont préjudiciables à la précision de conduite et à la tenue en virage.

Mise à l'arrêt du motocycle

Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée de l'accélérateur. Rétrogradez jusqu'à la première vitesse et par la suite mettez au point mort. Freinez et mettez la moto à l'arrêt. Eteignez le moteur en déplaçant la clé de contact en position **OFF** (page 12).

Important

Lorsque le moteur est à l'arrêt, ne laissez pas la clé de contact en position **ON** pour éviter de porter préjudice aux composants électriques.

Attention

L'utilisation de cadenas ou verrouillages empêchant le véhicule de rouler (ex. : verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse et peut être préjudiciable au fonctionnement du motocycle ainsi qu'à la sécurité du pilote.

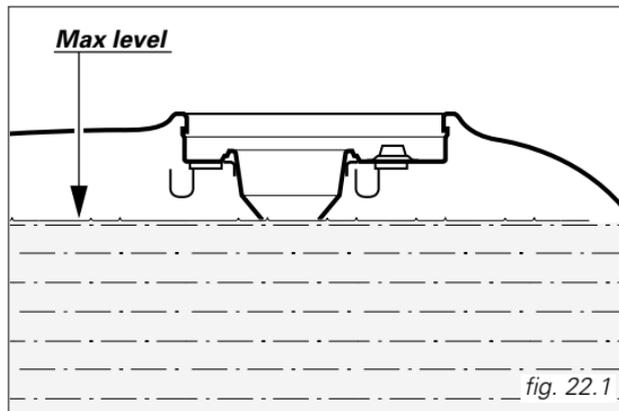
F

Ravitaillement carburant (fig. 22.1)

Quand vous prenez de l'essence, ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon.

Attention

Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.



Stationnement

Garez le motorcycle en utilisant sa béquille latérale (voir page 23).

Tournez le guidon tout à gauche et déplacez la clé de contact en position **LOCK** (fig. 22.2) pour éviter les vols. Si vous garez votre moto dans un garage ou à l'intérieur d'autres structures, veillez à ce que l'endroit soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur tout près de votre motorcycle. Si besoin est, on peut laisser le feu de position allumé en tournant la clé sur **P** (fig. 22.2).

Important

Il ne faut pas que la clé de contact reste trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie. Ne laissez jamais la clé de contact insérée si le motorcycle est sans surveillance.

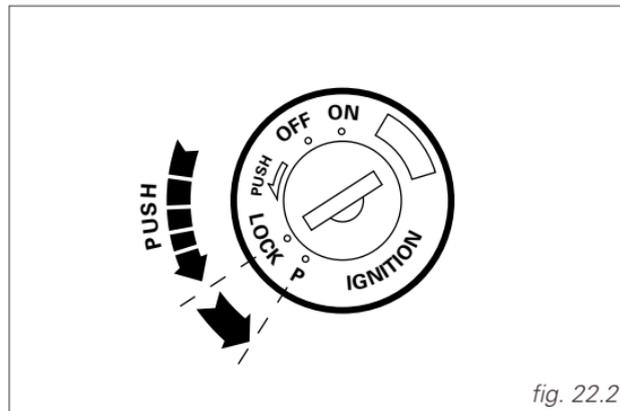


fig. 22.2

Accessoires en dotation (fig. 23)

Le dégagement (1) au-dessous du fuselage abrite :
un manuel d'utilisation et entretien ;
un lacet d'ancrage du casque ;
un jeu d'outils pour les normales opérations d'entretien
et de contrôle.

Pour y avoir accès, il est nécessaire de lever le fuselage
en intervenant sur la serrure (page 21).

Le kit d'outils (fig. 24)

comprend :

- 1) clé polygonale 14 mm ;
- 2) clé six pans mâle de 10/8/6/5/4 mm ;
- 3) clé d'excentrique arrière ;
- 4) clé de pivot de roue avant ;
- 5) rallonge à clé d'excentrique arrière ;
- 6) clé à bougies six pans ;
- 7) tige de clé à bougies ;
- 8) double tournevis ;
- 9) lacet d'ancrage casque.

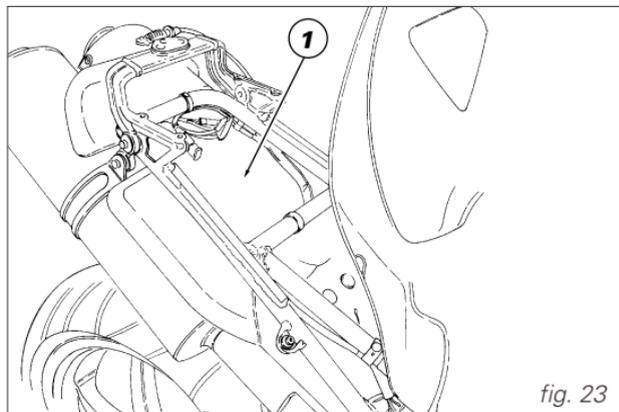


fig. 23

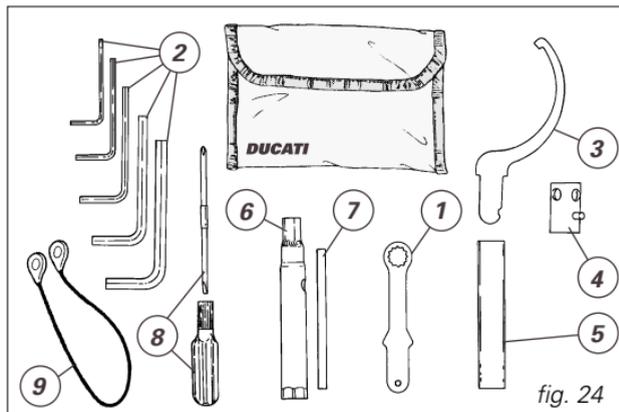


fig. 24

PRINCIPALES OPERATIONS D'ENTRETIEN

Dépose de l'habillage

Pour effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation il s'avère nécessaire de déposer certains éléments de l'habillage du motorcycle.



Attention

L'inexécution ou l'exécution imparfaite de la repose d'un des éléments précédemment retirés peut en provoquer le détachement soudain durant la marche, d'où la perte de contrôle du motorcycle.



Important

Pour ne pas porter préjudice aux éléments peints du carénage et au saute-vent de la bulle, lors de chaque remontage placez toujours les rondelles en nylon en correspondance avec les vis de serrage. Certaines vis de serrage sont auto-taraudeuses. Ne les serrez pas de manière exagérée pour éviter d'en endommager le filetage et empêcher le serrage après coup.

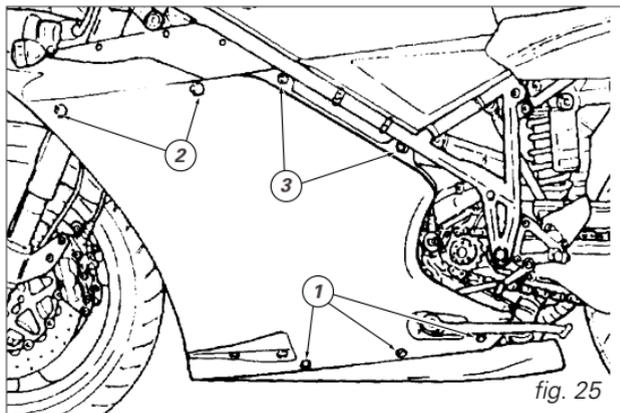
Demi-carénages latéraux (fig. 25)

Retirez les demi-carénages en dévissant les éléments suivants :

les trois attaches (1) côté droit et gauche du dessous-de-carénage ;

les quatre attaches (2) de fixation à la bulle ;

les quatre attaches (3) de fixation au cadre.

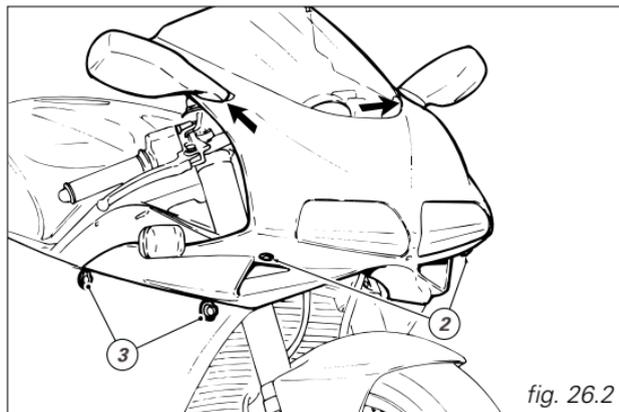
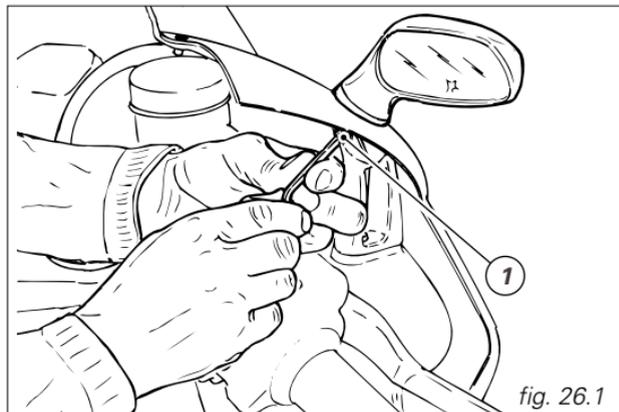
**F**

Bulle (fig. 26.1)

Dévissez la vis centrale (1) fixant les rétroviseurs et décrochez ceux-ci depuis les supports de la bulle.
Dévissez les deux vis (2, fig. 26.2) de fixation au support de phare et décrochez les quatre attaches (3) d'union des demi-carénages.

Important

Lors du remontage, enduire d'un produit "frein-filet moyen" le filet des vis (1).



Remplacement et nettoyage des filtres à air

(fig. 27.1)

Les filtres à air doivent être remplacés avec la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie). Pour avoir accès aux boîtes à filtre, retirez les demi-carénages et la bulle (voir page 36). Dévissez les huit vis de fixation du couvercle extérieur (1, fig. 27.1) et retirez le couvercle en le laissant accroché au câble du clignotant de direction. Faites attention à ne pas retirer la réduction (4) de son logement. Otez le filtre (2, fig. 27.2) de l'emplacement sur le couvercle intérieur (3).

Nettoyez la cartouche du filtre avec un jet d'air comprimé ou, en l'occurrence, remplacez-la.

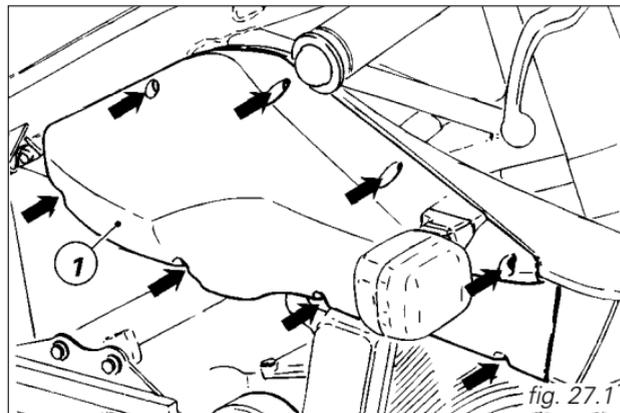


fig. 27.1

Important

Un filtre sale réduit l'amenée d'air et procure une consommation de carburant majeure, un moteur moins performant et de la calamine sur les bougies. N'utilisez pas le motorcycle sans filtre; les impuretés existant dans l'air pourraient entrer et porter préjudice au moteur.

Reposez correctement le filtre, ainsi qu'il est indiqué dans la figure 27.2, dans l'emplacement du couvercle intérieur et remontez tous les éléments retirés.

Important

En cas d'utilisation sur des routes poussiéreuses ou humides, remplacez le filtre à des intervalles plus rapprochés que les prescriptions indiquées au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie).

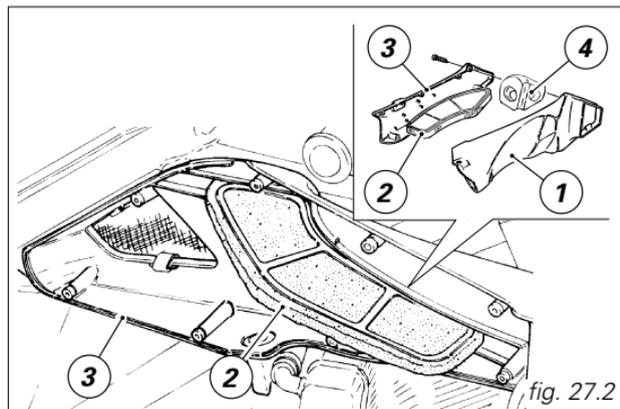


fig. 27.2

Contrôle niveau liquide de refroidissement

(fig. 28.1)

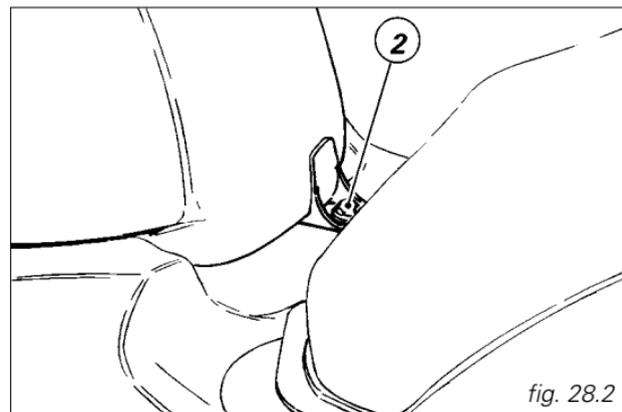
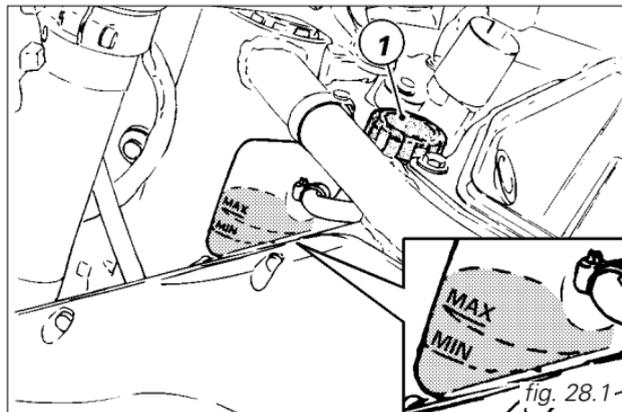
Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement à l'intérieur du vase d'expansion sur le côté gauche du motorcycle. Il doit être compris entre les références **MAX** et **MIN** marquées sur le réservoir.

Si le niveau devait être trop bas, il faudra faire l'appoint. Retirez le demi-carénage gauche et le réservoir de carburant et dévissez la vis AR (2, fig. 28.2) après avoir levé le fuselage. Otez le réservoir de son ancrage AV en le tirant vers l'arrière. Déplacez-le à droite en laissant les tubulures du carburant branchées.

Dévissez le bouchon de remplissage (1, fig. 28.1) et ajoutez un mélange d'eau et liquide antigel SHELL Advance Coolant ou Glycoshell (35-40% du volume) jusqu'à atteindre le niveau **MAX**.

F Vissez de nouveau le bouchon (1) et remontez les éléments précédemment ôtés.
L'utilisation de ce type de mélange permet d'obtenir des conditions de service optimales (qui correspondent à un début de congélation du liquide à -20°C).

Capacité du circuit de refroidissement : $3,5\text{ dm}^3$ (litres).



Contrôle niveau liquide de freins et embrayage

Le niveau ne doit pas descendre au-dessous de la marque **MIN** indiquée sur les différents réservoirs (fig. 29).

Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.

Quant à la remise à niveau du liquide ou à la vidange, suivant la cadence indiquée au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie), faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Important

Tous les 4 ans il est conseillé de remplacer totalement les tubulures des circuits.

Système d'embrayage

Un jeu trop important au levier de commande et un motorcycle qui saute ou s'arrête lors du passage de la vitesse peut signaler la présence d'air dans le système. Faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification et la purge du système.

Attention

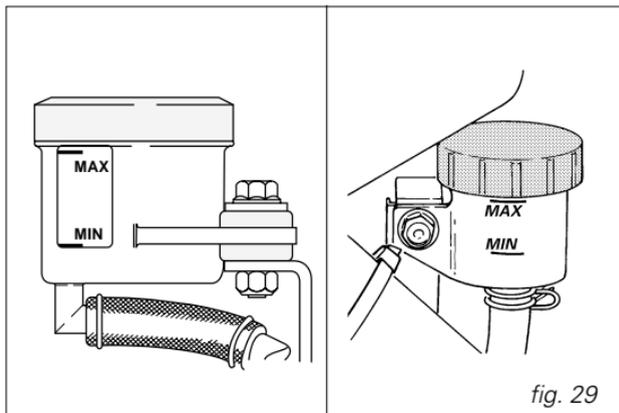
Le niveau du liquide embrayage à l'intérieur du réservoir a tendance à augmenter à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use. Ne dépassez jamais la valeur prescrite de 3 mm au-dessus du niveau minimum.

Système de freinage

Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein soient en bonnes conditions, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification et la purge du système.

Attention

Le liquide des freins et de l'embrayage est dangereux pour certains éléments peints et plastiques. Evitez donc le contact avec ces éléments. L'huile hydraulique est corrosif et peut porter préjudice ou provoquer des lésions. Ne pas mélanger d'huiles de qualité différente. Vérifiez la bonne étanchéité des joints.



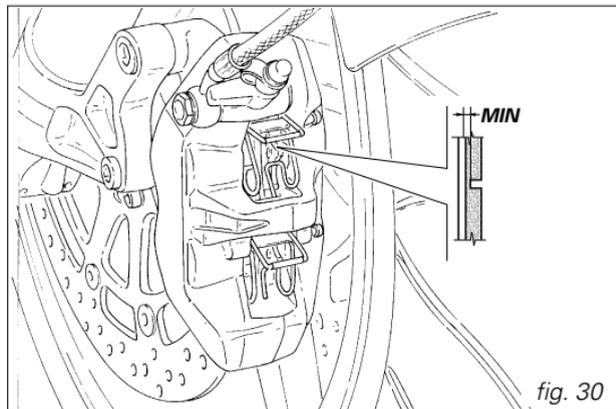
Vérification de l'usure des plaquettes de freins

(fig. 30)

Pour simplifier le contrôle des plaquettes de freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque plaquette comporte un indicateur d'usure. Une plaquette en bon état doit présenter des rayures bien visibles sur ses garnitures.

Important

Pour le remplacement des plaquettes de freins, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.



Lubrification des articulations

Périodiquement il est nécessaire de contrôler les conditions de la gaine extérieure du câble de commande des gaz et du câble de commande starter. Ils ne doivent pas présenter d'écrasements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur.

Vérifiez le mouvement libre du câble intérieur en agissant sur la commande : si vous constatez du frottement ou des coincements, faites-le remplacer par un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Pour prévenir pareils problèmes, graissez périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de chaque commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour le câble des gaz, on préconise d'ouvrir la commande, en desserrant les 2 vis de fixation (1, fig. 31), et de graisser l'extrémité des câbles et le rouet.

⚠ Attention

Refermez la commande en faisant très attention et en insérant le câble dans le rouet.

Reposez le couvercle et serrez les vis (1).

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

Réglage du câble de commande des gaz

La poignée de commande des gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de $1,5 \div 2,0$ mm, mesurée sur le bord de la poignée. S'il y a lieu de la reprendre, agir sur l'élément de réglage correspondant (2, fig. 31) situé près de la commande.

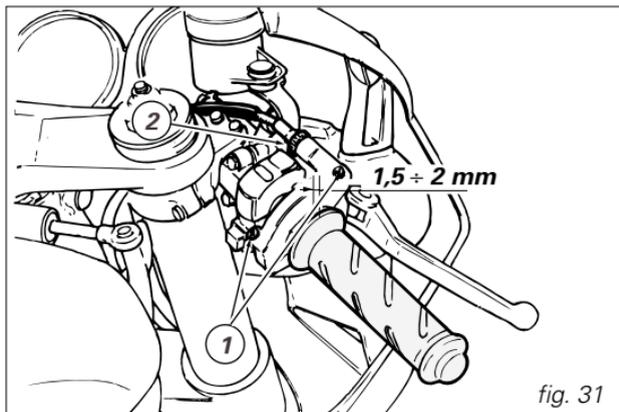


fig. 31

Charge de la batterie (fig. 32)

Pour recharger la batterie il est conseillé de la retirer du motocycle.

Retirez le demi-carénage droit (page 37), dévissez la vis (1) et démontez la bride d'attache supérieure. Retirez dans l'ordre: la borne négative (-) noire et celle positive (+) rouge.

Attention

La batterie produit des gaz explosibles : gardez-la loin des sources de chaleur.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.
Branchez les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes - rouge au pôle positif (+), noir au pôle négatif (-).

F

Important

Reliez la batterie au chargeur avant de l'activer pour éviter la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l'intérieur de ses éléments.

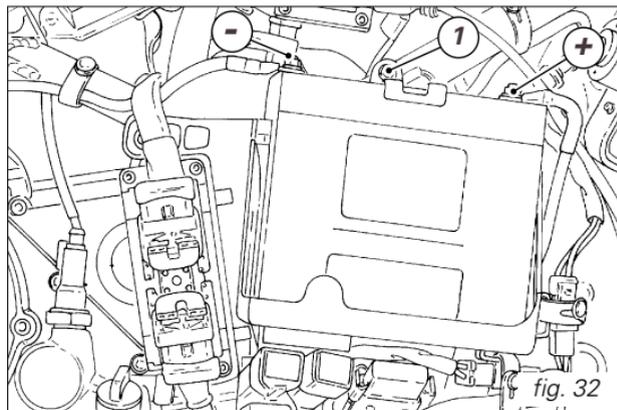
Reliez toujours la borne positive rouge (+) en premier.

Remettez la batterie sur son support et serrez la bride supérieure avec la vis (1), puis reliez les bornes en graissant les vis de fixation pour en améliorer la conductibilité.

Attention

Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

Chargez la batterie à 1A pendant 5-10 heures.



Modification de l'angle de chasse (fig. 33.1)

Pour modifier l'angle de chasse, desserrez les deux vis (1) sur le côté droit du cadre.

Dévissez complètement la vis (2) et, à l'aide d'une clé à ergot, tournez de 180° l'extrémité de la colonne (3).

Assurez-vous que l'orifice sur l'excentrique est sur le même axe de l'orifice traversant de la colonne de direction. Dans ce but, une flèche indiquant la phase est marquée sur la partie supérieure de l'excentrique.

Vissez à nouveau la vis (2) jusqu'à la faire buter. Graissez le filet des vis (1) avec de l'huile SHELL Retinax HDX2 et serrez-les au couple de 22 Nm.



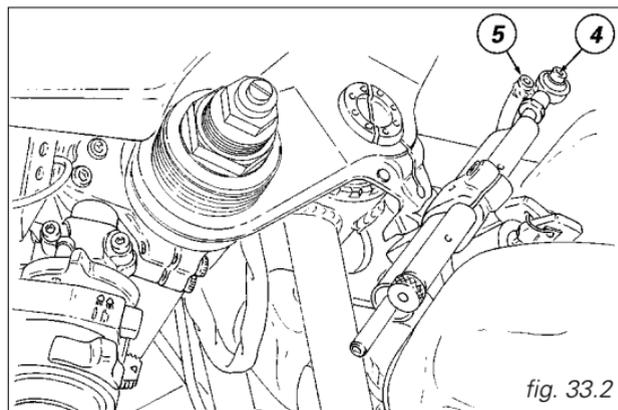
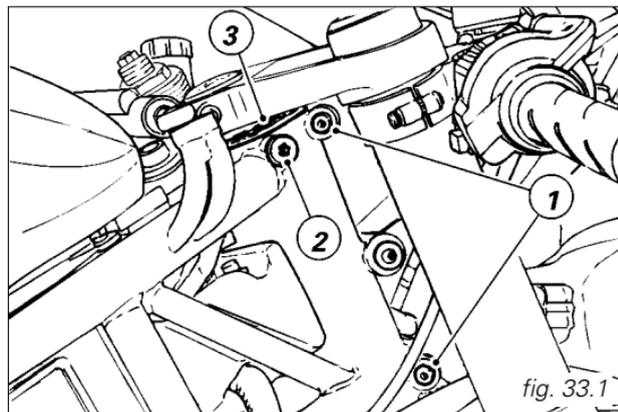
Notes

Maintenir les demi-guidons non complètement braqués lorsque vous effectuez cette opération.

Après avoir modifié l'angle de chasse, il faut repositionner l'amortisseur. Dévissez la vis (4, fig. 33.2), déplacez l'articulation de l'axe amortisseur au niveau du trou (5) du cadre. Serrez la vis (4) précédemment ôtée en appliquant du frein-filet moyen.

Important

Utilisez l'antivol de direction uniquement si la colonne est réglée sur la position correspondant à 24° 30' d'inclinaison.



Contrôle de la tension de la chaîne de transmission (fig. 34)

Faites tourner lentement la roue arrière pour trouver la position de tension maxi. de la chaîne.

Avec le motorcycle sur sa béquille latérale, poussez la chaîne vers le haut avec un doigt en correspondance de la ligne moyenne du bras oscillant. Le brin inférieur de la chaîne doit avoir un jeu de 25 mm.

Si cela ne s'avère pas, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour réaliser la mise en tension de la chaîne.



Attention

Le serrage correct des vis de blocage du moyeu excentrique est fondamental pour la sécurité du pilote.



Important

Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

F

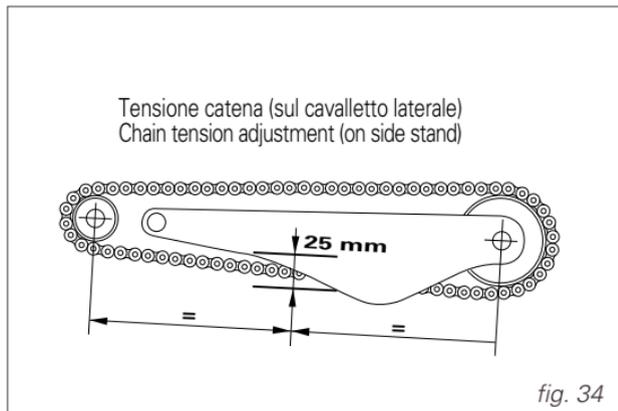
Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est pourvu de joints toriques à protection des éléments frottants contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage. Afin de ne pas endommager ces joints durant le nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas un lavage trop violent par des machines à jets de vapeur. Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide de matière absorbante et graissez-la à chacun de ses éléments avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.



Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait être fort préjudiciable à la chaîne, la couronne et le pignon moteur.



Remplacement des ampoules d'éclairage

Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, il faut s'assurer que la lampe de rechange a les valeurs de tension et de puissance spécifiées à la page 64 du paragraphe "Système Electrique".

Vérifiez toujours le bon fonctionnement de l'ampoule neuve avant de reposer les éléments retirés.

Phare

Pour accéder aux ampoules du phare, il faut procéder comme suit.

Dépose des ampoules :

ampoule feu de croisement (fig. 35.1) : détachez du phare le soufflet en caoutchouc (1). Sortez le connecteur (2) de la lampe en appuyant sur le bouton de déclenchement rapide inférieur.

Ampoule feu de route côté gauche (fig. 35.2) : débranchez le connecteur (3) du câble de lampe blanc du câblage avant ; détachez le soufflet en caoutchouc (1) de l'ensemble phare et sortez le câble de lampe.

Notes

Pour remplacer les ampoules du projecteur il n'est pas nécessaire de détacher le connecteur du câble noir de masse depuis l'ensemble phare. Décrochez l'agrafe (4) de retenue ampoule et retirez la lampe de son support (fig. 35.1 et 35.2).

Notes

La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée de ses mains, car cela provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.

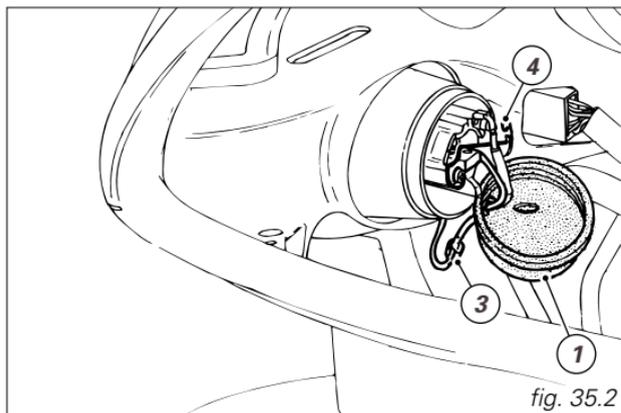
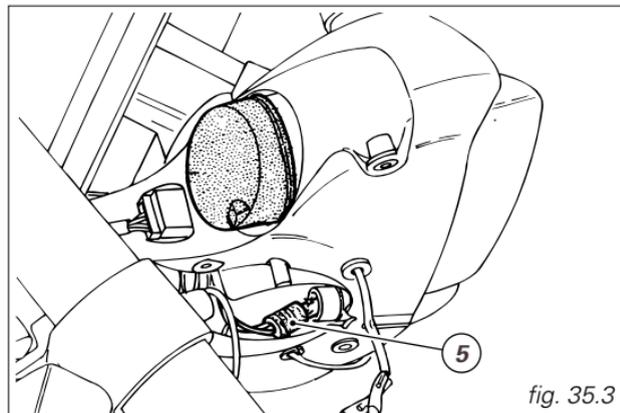
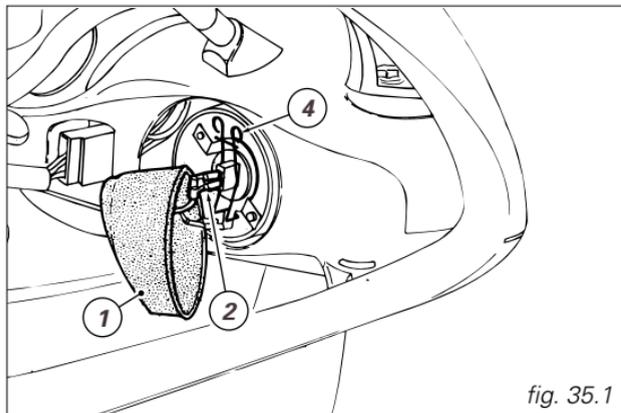
Repose ampoules :

insérez les languette de positionnement du socle d'ampoule dans les fentes correspondantes afin d'obtenir l'assiette exacte.

Accrochez l'extrémité de l'agrafe (4, fig. 35.2) aux supports de l'ensemble phare ; reliez les câbles précédemment détachés et remontez le soufflet en caoutchouc (1, fig. 35.2).

Pour remplacer les ampoules du feu de position, il faut retirer la bulle (voir page 37).

Retirez l'avertisseur sonore en dévissant les vis de fixation et ôtez la douille de lampe (5, fig. 35.3) du support de phare. Sortez l'ampoule et remplacez-la.

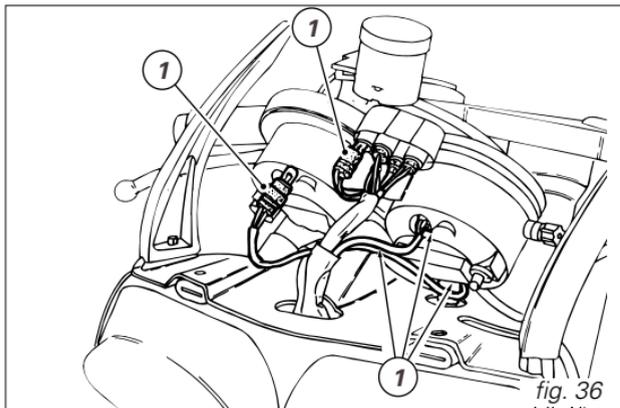


F

Tableau de bord (fig. 36)

Retirez la bulle (voir page 37) pour avoir accès aux lampes témoin sur le tableau de bord.

Sous chaque instrument du tableau de bord vous trouverez une ou deux ampoules. Pour leur remplacement il faut sortir la douille de lampe (1) supportant l'ampoule de dessous l'instrument. Otez la lampe et remplacez-la.

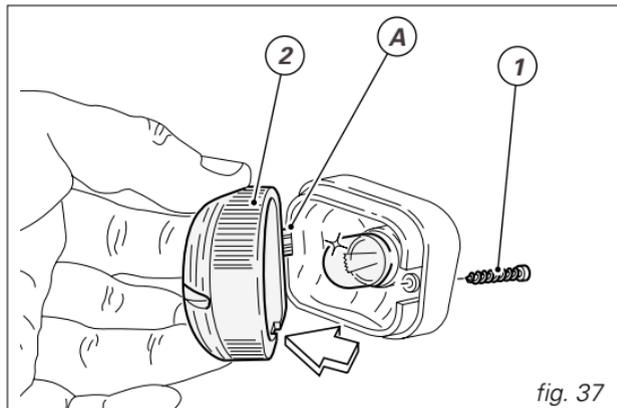


Clignotants de direction (fig. 37)

Desserrez la vis (1) et séparez la coupelle (2) depuis le support du clignotant.

Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner en sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place.

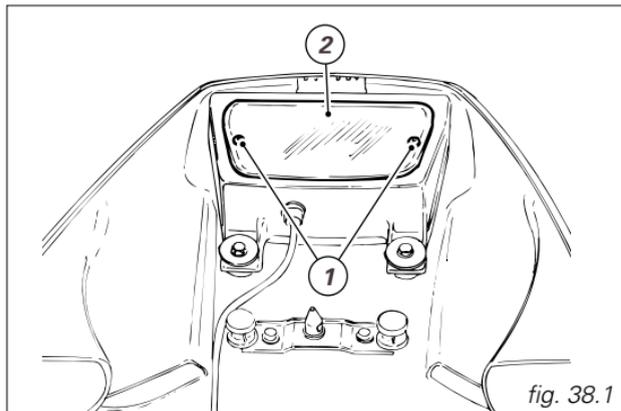
Remontez la coupelle en insérant l'ergot (A) dans le cran correspondant du support du clignotant. Serrez la vis (1).



Feux stop (fig. 38.1)

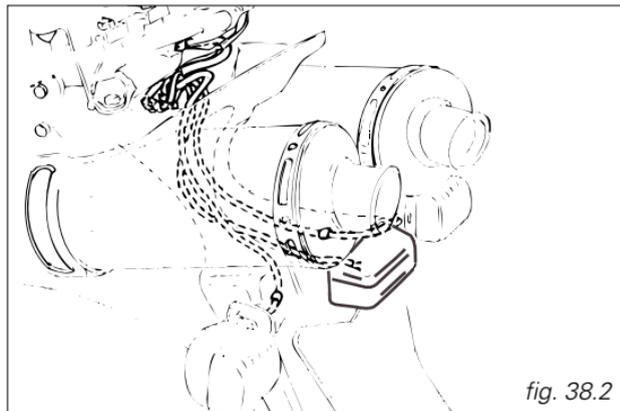
Pour accéder à l'ampoule d'éclairage plaque, sortez la douille de lampe de l'intérieur du support de plaque.

Pour remplacer les ampoules du feu stop et de position, levez le fuselage et dévissez les deux vis (1) de fixation du couvercle (2). Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner en sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place. Replacez le couvercle (2).



Eclairage de la plaque à numéro (fig. 38.2)

Pour accéder à l'ampoule de l'éclairage de la plaque, retirez la douille de lampe du support de la plaque, puis retirez l'ampoule et remplacez-la.

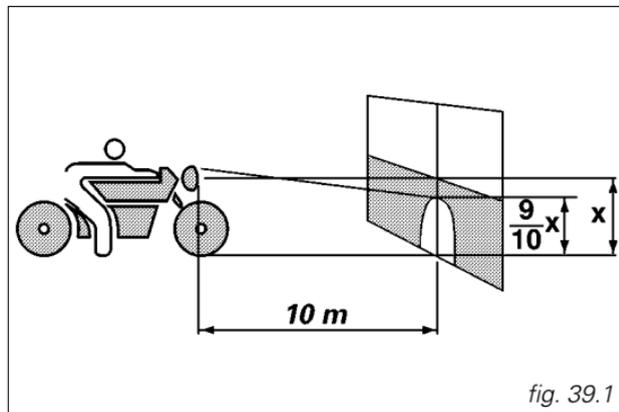


Réglage de l'assiette du phare (fig. 39.1)

Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez la motocyclette, les pneus gonflés à la pression exacte et une personne assise en selle, parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal et en face d'une paroi ou écran, à une distance de 10 m. Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du motocyclette. Effectuez le contrôle en pénombre autant que possible.

Allumez le feu de croisement :

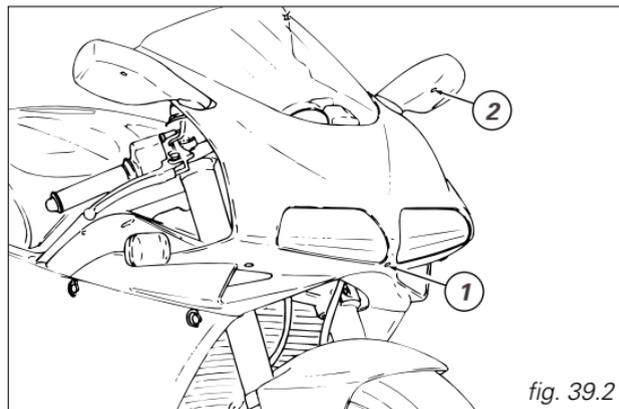
la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur $\frac{9}{10}$ de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.



Notes

La procédure décrite est établie par la "Règlementation Italienne" au sujet de la hauteur maximum du faisceau lumineux. Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays où le motocyclette est utilisé.

La retouche de l'assiette verticale du phare s'effectue en intervenant sur la vis de réglage (1, fig. 39.2), après avoir ôté le bouchon de protection. Si l'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau lumineux baisse, vice versa il monte.



Réglage des rétroviseurs

A l'aide d'un tournevis à lame cruciforme, desserrez la vis de l'orifice (2, fig. 39.2), réglez manuellement le rétroviseur et serrez les vis.

Pneus Tubeless (sans chambre à air)

Pression avant :
2,2 bars - 2,24 Kg/cm²

Pression arrière :
2,4 bars - 2,44 Kg/cm²

La pression des pneus peut varier selon la température externe et l'altitude; elle devrait donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

Important

La pression des pneus doit être contrôlée et réglée lorsqu'ils sont froids.

Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des chaussées très déformées, il faut augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bars.

Réparation ou remplacement des pneus (Tubeless)

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.



Attention

En cas de perforation, remplacez le pneu. Lors du remplacement des pneus, utilisez la marque et le type d'origine.

Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression pendant la marche. N'utilisez jamais de pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaison soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur le pilote.

Après remplacement d'un pneu, il faut réaliser l'équilibrage de la roue.



Important

Ne détachez ni ne déplacez les contrepoids d'équilibrage des roues.



Notes

Pour le remplacement des pneus, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour l'assurance d'une dépose et repose des roues correcte.

Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurez l'épaisseur minimale (S , fig. 40) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante: elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.



Important

Contrôlez périodiquement vos pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Remplacez-les s'il sont fort abîmés.

Otez le gravier ou les autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

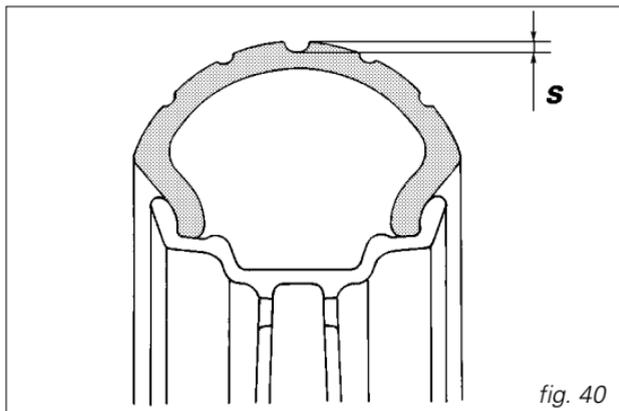


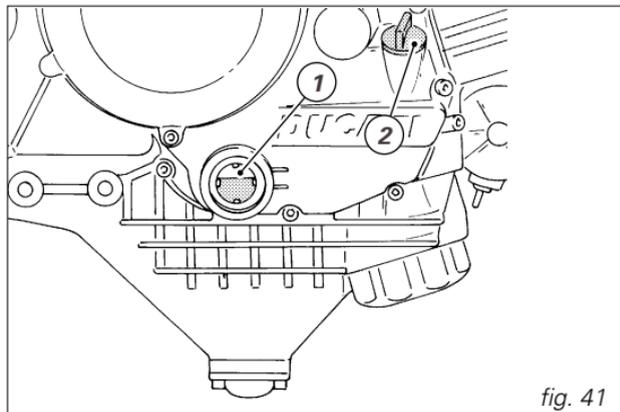
fig. 40

Contrôle niveau d'huile moteur (fig. 41)

Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) sur le cache d'embrayage. Contrôlez le niveau motocycle parfaitement vertical et moteur froid. Le niveau doit se maintenir entre les marques du hublot de regard. Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint avec l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4. Otez le bouchon de remplissage (2) et complétez l'huile jusqu'au niveau établi. Remettez le bouchon.

Important

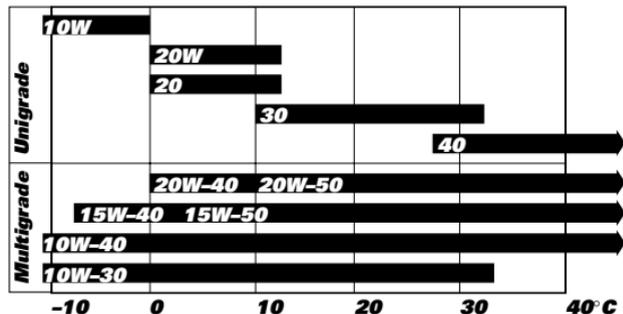
Pour la vidange d'huile moteur et le remplacement des filtres à huile, avec la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie), faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.



F

Viscosité SAE 10W-40

Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation du motocycle se trouve dans les limites de la gamme prescrite.



Nettoyage et remplacement des bougies (fig. 42)

Les bougies sont un élément important du moteur et doivent donc être systématiquement contrôlées.

Cette action s'avère assez facile et permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.

Retirez le demi-carénage gauche, sortez les capuchons des bougies et enlevez-les de la culasse à l'aide de la clé en dotation.

Vérifiez la couleur de l'isolation céramique de l'électrode centrale: une couleur uniforme marron clair témoigne un bon état du moteur.

Si l'on constate une couleur différente ou de la calamine sombre, remplacez la bougie et rapportez ce que vous avez constaté à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Contrôlez également l'usure de l'électrode centrale: si elle se présente usée et vitreuse, remplacez la bougie. Contrôlez l'écart entre les électrodes: il doit être de 0,6-0,7 mm.

Important

En cas de réglage prendre garde à plier l'électrode latérale. Un écart plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyez l'électrode et l'isolation soigneusement à l'aide d'une petite brosse métallique et vérifiez la condition du joint.

Nettoyez soigneusement son emplacement sur la culasse et prenez garde à ne pas laisser tomber de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.

Reposez la bougie sur la culasse en la vissant jusqu'au fond du filetage. Serrez au couple de 20 Nm.

Si l'on ne dispose pas de clé dynamométrique, après le serrage à la main, serrez encore de 1/2 tour avec la clé en dotation.

Important

N'utilisez pas des bougies ayant un degré thermique non approprié ni une longueur différente du filetage. La bougie doit être serrée correctement.

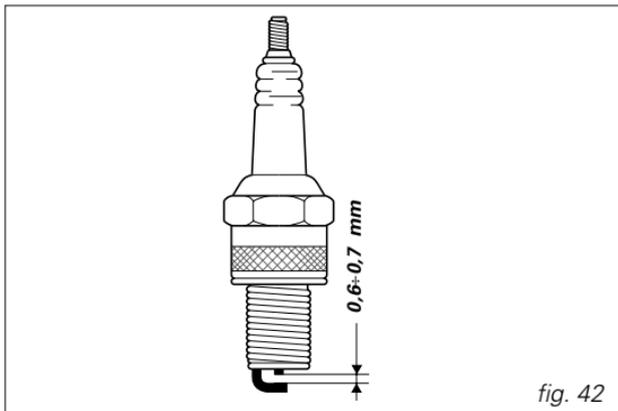


fig. 42

Nettoyage général

Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et des éléments peints, il faut laver et essuyer périodiquement le motorcycle suivant l'utilisation et les conditions des routes parcourues. Pour ce faire, servez-vous de produits appropriés, biodégradables si possible, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.

Important

Ne lavez pas le motorcycle aussitôt après son utilisation, pour prévenir la formation des halos provoqués par l'eau qui s'évapore des surfaces encore chaudes. N'orientez pas de jets d'eau chaude ni sous haute pression vers le motorcycle. L'utilisation de machines à jet de vapeur pourrait entraîner le grippage du moteur ou des anomalies graves aux fourches, moyeux des roues, circuit électrique, joints SPI de la fourche, prises au vent et pots d'échappement, et, par conséquent, la perte des conditions techniques nécessaires à la sécurité du véhicule.

Si quelques parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utilisez un dégraissant à nettoyer, tout en empêchant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.). Rincez le motorcycle à l'eau tiède et essuyez toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau chamoisée.



Attention

Parfois les freins ne répondent pas après le lavage du motorcycle.

Ne graissez ni lubrifiez les disques de frein, on pourrait réduire l'efficacité du freinage de la machine. Nettoyez les disques avec un solvant non gras.

Inactivité prolongée

Si le motorcycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations ci-dessous:

réalisez un nettoyage général;

vidangez le réservoir carburant en ôtant le bouchon de vidange avec joint;

introduisez, par les sièges des bougies, un peu d'huile moteur dans les cylindres et faites tourner un peu le moteur manuellement, afin de distribuer un film

protecteur sur les parois internes;

placez le motorcycle sur le support;

débranchez et ôtez la batterie. Le contrôle et, au besoin, la recharge de la batterie s'avèrent nécessaires en cas de non-utilisation du motorcycle pour une période supérieure à un mois.

Recouvrez le motorcycle d'une housse appropriée pour protéger la peinture tout en laissant cependant évaporer la buée.

La housse est disponible auprès Ducati Performance.

Remarques importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande-Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.

Réalisez, en l'occurrence, les contrôles périodiques prévus et remplacez tout ce qu'il faut par des pièces détachées spécifiques d'origine Ducati, qui se conforment aux règles des différents pays.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Poids

A sec :

187 kg

A pleine charge :

307 kg.

Encombrement (mm) (fig. 43)



Attention

Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motorcycle, tout comme provoquer la perte de contrôle du véhicule.

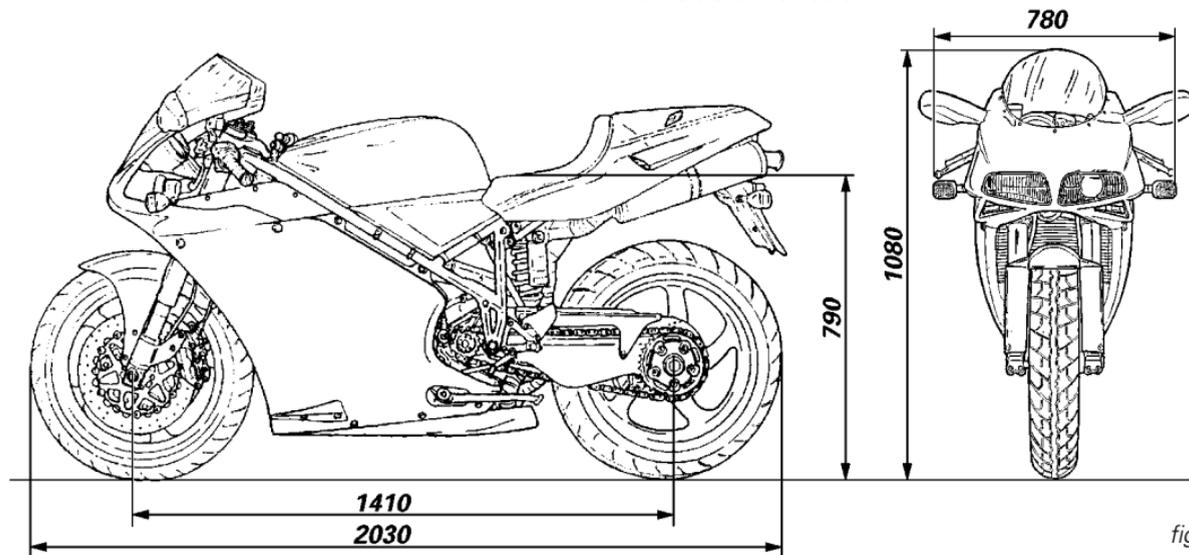


fig. 43

Ravitaillements	Type	dm³ (litres)
Réservoir à essence, y compris une réserve de 4 dm ³ (litres)	Essence 95-98 RON	17
Carter moteur et filtre	SHELL - Advance Ultra 4	3,8
Circuits de freins AV/AR et embrayage	Liquide spécifique pour les systèmes hydrauliques SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Chaîne	Produits pour chaînes à joints toriques SHELL - Advance Chain ou Advance Teflon Chain	—
Câble de compteur kilométrique	Graisse SHELL – Alvania R3 ou Retinax LX2	—
Roulements de direction	Graisse SHELL – Alvania R3 ou Retinax LX2	—
Protection pour contacts électriques	Spray pour le traitement des systèmes électriques SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant	SHELL - Advance Fork 7,5 ou Donax TA	0,480 (par tube)
Circuit de refroidissement	Liquide antigel SHELL – Advance Coolant ou Glycoshell 35-40 % ajouté à l'eau	3,5



Important

L'emploi d'additifs dans l'essence ou dans les lubrifiants est à proscrire.



Moteur

Bicylindre à quatre temps en "L" longitudinal de 90°.

Alésage :

100 mm

Course :

63,5 mm

Cylindrée totale

998 cm³ :

Taux de compression :

1:11,4 ±0,5

Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :

100/136 Kw/Ch à 10.200 min⁻¹

Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :

10,3 Kgm à 8.000 min⁻¹

Régime max. :

10.500 min⁻¹

F

Important

Quelle que soit la condition de marche, il ne faut pas dépasser la limite de vitesse maxi.

Distribution

Desmodromique, quatre soupapes par cylindre, actionnées par huit culbuteurs (quatre culbuteurs d'ouverture et quatre de fermeture) et par deux arbres de distribution en tête. Le vilebrequin la commande à l'aide d'engrenages cylindriques, poulies et courroies crantées.

Schéma de la distribution desmodromique (fig. 44)

- 1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur) ;
- 2) pastille de réglage culbuteur supérieur ;
- 3) pastille de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
- 4) ressort de rappel du culbuteur inférieur ;
- 5) culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
- 6) arbre de distribution ;
- 7) soupape.

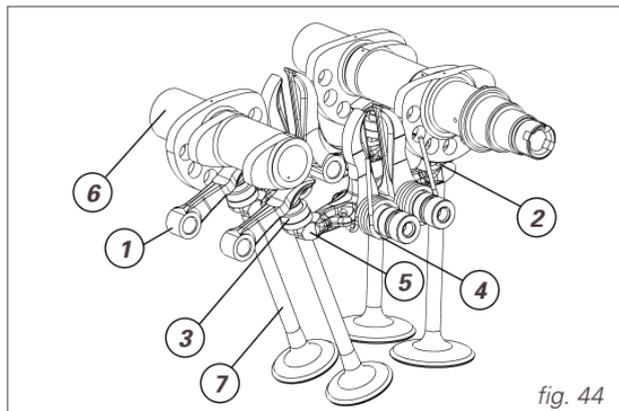


fig. 44

Bougies d'allumage

Marque :
CHAMPION
Type :
RG 4 HC.

Performances

La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées (voir Carnet de Garantie).

Vitesse max. :
au-delà de 270 Km/h.

Freins

Avant

A double disque semi-flottant perforé.

Matériau :
acier
Diamètre du disque :
320 mm.
Commande hydraulique par levier, à la droite du guidon.
Surface de freinage :
79 cm².

Etriers de frein avec pistons différenciés.
Marque :
BREMBO

Type :
34 - 4 pistons.
Garniture :
TOSHIBA TT 2172
Type de maître-cylindre :
PSC 15.

Arrière

A disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque :
220 mm.
Commande hydraulique par pédale côté droit.
Surface de freinage :
25 cm².
Marque :
BREMBO
Type :
32 - 2 pistons.
Garniture :
FERIT I/D 450 FF.
Type de maître-cylindre :
PS 11.



Attention

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



Transmission

Embrayage à sec actionné par levier côté gauche du guidon.

Transmission entre moteur et arbre primaire de la boîte par pignons à dents droites.

Rapport :

32/59

Boîte à 6 vitesses avec pignon en prise constante, pédale de commande à gauche.

Rapport pignon/couronne :

15/36

Rapports totaux :

1^e 15/37

2^e 17/30

3^e 20/28

4^e 22/26

5^e 23/24

6^e 24/23

Transmission entre la boîte de vitesses et la roue AR par chaîne :

Marque :

DID

Type :

525 HV.

Dimensions :

5/8" x 5/16"

N° de maillons :

94.

Important

Les rapports indiqués ont été homologués et il ne faut pas les modifier.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adaptation du motorcycle à des parcours spéciaux, ou compétitions et pour vous indiquer des rapports différents de ceux standard. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Attention

Pour remplacer la couronne AR, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Le remplacement non approprié de cet élément peut être fort préjudiciable à la sécurité du pilote et endommager de manière irréparable le motorcycle.

Cadre

En treillis tubulaire - structure supérieure en tubes d'acier à haute résistance

*Angle de braquage (de chaque côté) :
27°*

Pour utiliser de manière optimale votre motorcycle sur piste, l'angle de chasse peut être modifié (voir page 45).

Pour une utilisation sur route, la géométrie STANDARD de la colonne de direction est la suivante :

angle de chasse :

24°30'

chasse :

97 mm.

Pour une utilisation sur piste, la géométrie peut être modifiée, afin d'adapter le motorcycle aux caractéristiques du circuit de la façon suivante :

angle de chasse :

23°30'

chasse :

91 mm.

Notes

Si on règle l'angle de chasse à 23°30', l'antivol de direction n'est plus fonctionnant.

Roues

Jantes en alliage léger à cinq bâtons.

Avant

Dimensions :

3.50x17"

Arrière

Dimensions :

5,50x17"

La roue AV est du type à axe amovible.

La roue AR est fixée en porte-à-faux au moyeu du barbotin grâce à un écrou et à une agrafe de sécurité. Le changement de roue se fait en vitesse avec ce système.

Pneus

Avant

Radial, type "tubeless".

Dimensions :

120/70-ZR17.

Arrière

Radial, type "tubeless".

Dimensions :

190/50-ZR17

Suspensions

Avant

Fourche hydraulique inversée, équipée de réglage extérieur de l'action hydraulique amortissante en extension, compression et de la précontrainte des ressorts à l'intérieur des tubes.

Diamètre tubes porteurs :

43 mm.

Débattement sur l'axe des tubes :

120 mm.

Arrière

A commande progressive obtenue par l'interposition d'un balancier, entre cadre et pivot supérieur de l'amortisseur. L'amortisseur, réglable en extension, compression et dans la précontrainte du ressort, est fixée au-dessous d'un monobras oscillant en alliage léger. Le bras oscillant tourne autour du pivot traversant le cadre et directement calé sur le moteur.

Cette solution technologique procure une stabilité exceptionnelle à la machine.

Débattement :

71 mm.

Débattement de la roue :

130 mm.

Circuit électrique

Se compose des principaux éléments qui suivent:

phare avant consistant en :

unité phare code polyellipsoïdale à condensateur **12V-55W** ;

unité feu de route 12V-55W ;

feu de position avec deux ampoules **12V-5W**.

Tableau de bord, lampes témoin **12V-1,2W** et lampes d'éclairage instrument **12V-2W**.

Commandes électriques sur les demi-guidons.

Clignotants de direction, ampoules **12V-10W**.

Avertisseur sonore.

Contacteurs feux stop.

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

Alternateur, **12V-520W**.

Régulateur électronique, protégé par fusible de **40 A** placé à côté de la batterie.

Démarrateur électrique, **12V-0,7 kW**.

Feu arrière, ampoule à double filament, **12V-5/21W** pour signaler l'arrêt, et **feu de position** ;

ampoule 12V-5W pour éclairage de plaque à numéro.



Notes

Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe "Remplacement des ampoules" à la page 47.

Fusibles

La boîte à fusibles principale (fig. 45.1) est placée au côté droit du cadre. Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.

Le fusible placé près de la batterie (fig. 45.2) protège le régulateur électronique. Pour accéder au fusible, il faut retirer le capuchon de protection (2).

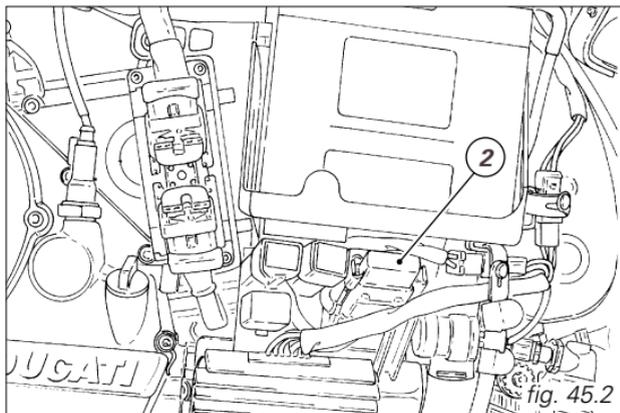
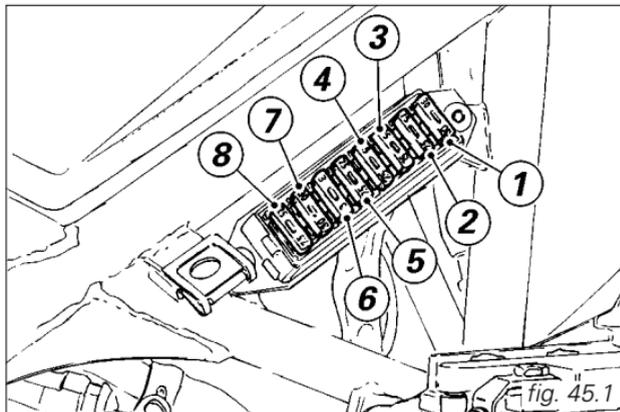
On peut reconnaître un fusible fondu par la coupure de son filament conducteur interne (3, fig. 45.3).

Important

Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement du fusible avec clé de contact en position OFF.

Attention

N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques différentes des celles établies. Faute de respect de cette règle, on pourrait porter préjudice au système électrique ou même provoquer des incendies.



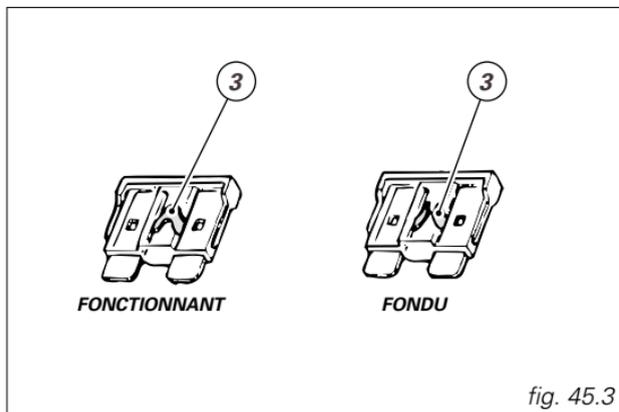


fig. 45.3

F

Légende plan de câblage électrique/injection

- 1) Commutateur poignée droite
- 2) Commutateur à clé
- 3) Relais allumage
- 4) Boîte à fusibles
- 5) Intermittence
- 6) Capteur de température eau
- 7) Electroventilateur droit
- 8) Démarreur électrique
- 9) Solénoïde de direction
- 10) Batterie
- 11) Fusible du régulateur
- 12) Regulator
- 13) Alternateur
- 14) Clignotant de direction arrière droit
- 15) Feu arrière
- 16) Eclairage de plaque
- 17) Clignotant de direction arrière gauche
- 18) Réservoir de carburant
- 19) Connexion autodiagnostic
- 20) Relais d'injection
- 21) Bobine cylindre horizontal
- 22) Bobine cylindre vertical
- 23) Bougie cylindre horizontal
- 24) Bougie cylindre vertical
- 25) Injecteur cylindre horizontal
- 26) Injecteur cylindre vertical
- 27) Potentiomètre papillon
- 28) Capteur de phase/tours moteur
- 29) Transmetteur température eau
- 30) Contacteur béquille latérale
- 31) Unité allumage/injection
- 32) Electroventilateur gauche
- 33) Contacteur point mort
- 34) Contacteur pression huile
- 35) Contacteur feu stop arrière
- 36) Contacteur feu stop avant
- 37) Commutateur gauche
- 38) Transmetteur température air/pression
- 39) Instruments
- 40) Clignotant de direction avant gauche
- 41) Avertisseur sonore
- 42) Relais feux de route
- 43) Phare
- 44) Clignotant de direction avant droit

Code couleur des faisceaux

W-Y Blanc-Jaune
P Rose
Y-G Jaune-Vert
G Vert
R-G Rouge-Vert
W-R Blanc-Rouge
W Blanc
V-Bk Violet-Noir
Y Jaune
W-G Blanc-Vert
Bn Marron
G-W Vert-Blanc
W-Bk Blanc-Noir
R-Bk Rouge-Noir
R-B Rouge-Bleu
Gr-R Gris-Rouge
R Rouge
W-Bn Blanc-Marron
O Orange
Bn-W Marron-Blanc
Y-Bk Jaune-Noir
Gr Gris
B-Bk Bleu-Noir
Lb Bleu ciel
Bk Noir
V-W Violet-Blanc
Y-B Jaune-Bleu
Bn-G Marron-Vert
G-Gr Vert-Gris
O-G Orange-Vert

Gr-Y Gris-Jaune
Gr-B Gris-Bleu
O-B Orange-Bleu

Légende boîte à fusibles (4)

Pos.	Consommateurs	Val.
1-9	Interrupteur général	30 A
2-10	Pompe à carburant, injecteurs, bobines	20 A
3-11	Key sense	7,5 A
4-12	Alimentation boîtier électronique	3 A
5-13	Feux de route et feux de croisement	15 A
6-14	Clignotants de direction, témoins, feux de position, éclairage tableau de bord	10 A
7-15	Stop, avertisseur sonore	7,5 A
8-16	Electroventilateur de refroidissement	7,5 A



Notes

Le plan du câblage électrique se trouve à la fin de ce manuel.

AIDE-MEMOIRE POUR L'ENTRETIEN PERIODIQUE

<i>km</i>	<i>Nom du Service Ducati</i>	<i>Kilométrage</i>	<i>Date</i>
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

F