

Manuel d'utilisation et d'entretien
Onderhouds- en gebruiksaanwijzingen

DUCATI 999/999S 

DUCATI999/999S



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 des longues randonnées : Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes.

Dans le but d'offrir une assistance toujours plus efficace et rapide, la société Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre attentivement les instructions qui suivent, en particulier les recommandations concernant le rodage. Vous serez ainsi sûrs que votre moto Ducati sera toujours en mesure de vous laisser rêveurs.

Pour des réparations ou de simples conseils, n'hésitez pas à appeler nos centres de service agréés.

En outre, nous avons mis sur pied un service d'informations pour les ducatistes et les passionnés de moto en général, qui se tient à votre disposition pour tous conseils utiles ou toutes suggestions.

Amusez-vous bien!



Remarque

La Société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs qui se seraient glissées dans le texte au cours de la rédaction de ce manuel. Toutes les informations contenues dans ce manuel s'entendent mises à jour à la date d'impression. En raison du développement constant de ses produits, Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter à tout instant les modifications qu'elle jugera utiles.

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



Attention

Ce manuel doit être considéré comme partie intégrante de la moto et, en cas de transfert de propriété, doit toujours être remis au nouveau propriétaire.

SOMMAIRE

Informations générales 6

- Garantie 6
- Symboles 6
- Renseignements utiles pour rouler en sécurité 7
- Conduite en pleine charge 8
- Identification 9

Commandes 10

- Emplacement des commandes 10
- Tableau de bord 11
- Afficheur à cristaux liquides – Fonctions principales 12
- Afficheur à cristaux liquides – Introduction/visualisation des paramètres 14
- Le système anti-démarrage 20
- Code card 21
- Procédure de déblocage du système anti-démarrage par la poignée des gaz 22
- Double des clés 23
- Contacteur d'allumage/antivol de direction 24
- Commodo gauche 25
- Leva d'embrayage 26
- Levier de starter 27
- Commodo droit 28
- Poignée des gaz 28
- Levier de frein avant 29
- Pédale de frein arrière 30

- Sélecteur de vitesses 30
- Réglage position du sélecteur de vitesses et du frein arrière 31
- Réglage de la position de la pédale de changement de vitesse 32
- Réglage de la position de la pédale de frein arrière 33

Éléments et dispositifs principaux 34

- Emplacement sur le motorcycle 34
- Bouchon de réservoir de carburant 35
- Réglage selle - réservoir (Monoplace) 36
- Serrure de selle et porte-casque (Biplace) 37
- Béquille latérale 39
- Amortisseur de direction 40
- Dispositifs de réglage de la fourche avant 41
- Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière 43
- Variation d'assiette du motorcycle 45

Règles d'utilisation 47

- Précautions pendant la période de rodage de la moto 47
- Contrôles avant la mise en route 49
- Démarrage du moteur 50
- Démarrage et marche du motorcycle 52
- Freinage 53
- Arrêt du motorcycle 54
- Stationnement 54
- Ravitaillement en carburant 55
- Accessoires fournis 56

Opérations d'utilisation et d'entretien principales 57

- Dépose de l'habillage 57
- Contrôle et appoint éventuel du liquide de refroidissement 60
- Contrôle niveau de liquide de freins et d'embrayage 62
- Vérifiez l'usure des plaquettes de frein 63
- Lubrification des articulations 64
- Réglage de la garde de la commande d'accélérateur 65
- Charge de la batterie 66
- Modification de l'inclinaison de la colonne de direction (999) 67
- Modification de l'inclinaison de la colonne de direction (999S) 69
- Contrôle de la tension de la chaîne de transmission 71
- Graissage de la chaîne de transmission 71
- Remplacement des ampoules des feux de route et de croisement 72
- Remplacement ampoule feu de position 74
- Clignotants avant 75
- Clignotants arrière 75
- Feu de stop 76
- Feu de plaque de police 76
- Orientation du projecteur 77
- Réglage des rétroviseurs 78
- Pneus Tubeless (sans chambre à air) 79
- Contrôle du niveau d'huile moteur 81
- Nettoyage et remplacement des bougies 82

- Nettoyage général 83
- Inactivité prolongée 84
- Remarques importantes 84

Caractéristiques techniques 85

- Dimensions (mm) (999/999S) 85
- Poids (999/999S) 85
- Ravitaillements 86
- Moteur 87
- Distribution 87
- Performances 88
- Bougies d'allumage 88
- Alimentation 88
- Freins 88
- Transmission 89
- Cadre (999/999S) 90
- Roues (999/999S) 90
- Pneus 90
- Suspensions 91
- Système d'échappement (999/999S) 91
- Coloris disponibles 91
- Système électrique 92

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 96

INFORMATIONS GÉNÉRALES

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 Carnet de Garantie. Cette garantie n'a pas de validité en cas de motocycles utilisés 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 de façon à bien connaître votre motocycle. De toute manière, si vous avez un doute, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez 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.

Ce livret contient des remarques ou notes ayant une signification particulière :



Attention

Ce symbole signale un risque d'accidents graves, voire mortels, si les instructions qui lui sont associées ne sont pas respectées.



Important

Possibilité d'endommager le motocycle et/ou ses composants.



Remarque

Notes complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications **droit** ou **gauche** se rapportent au sens de marche du motocycle.

Renseignements utiles pour rouler en sécurité

Attention

Lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus souvent à inexpérience de conduite 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 et le passager doivent **toujours** porter un habillement approprié et un casque 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 en roulant.

Pour être prêt à chaque changement de direction ou à chaque variation des conditions de la chaussée, le pilote doit **toujours** tenir les mains sur le guidon, tandis que le passager doit **toujours** tenir les deux mains sur la poignée passager.

Respectez la législation et les règles nationales et locales. Respectez **toujours** les limitations de vitesse là où elles sont signalées et, en tout cas, 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 clignotants, toute manoeuvre pour tourner à gauche ou à droite ou de changement de voie.

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

Faites très attention aux croisements, à la sortie des aires privées ou des 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 pour votre santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous immédiatement à l'eau et au 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 les silencieux restent chauds pendant longtemps.

Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faire attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de matières inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Garez votre motocycle 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 en pleine charge

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

La répartition des poids sur le motocycle est très importante afin de ne pas compromettre la sécurité de conduite 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 (PTC) de la motocyclette en ordre de marche avec pilote, passager, bagages et accessoires ne doit jamais dépasser :

390 kg

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

Fixez solidement le bagage aux structures du motocycle: un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.

Ne fixez pas des éléments volumineux et lourds sur le guidon ni sur le garde-boue avant, car cela causerait une instabilité dangereuse du motocycle.

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

Veillez à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée page 79 et en bon état.

Identification

Deux chiffres identifiant respectivement le cadre (fig. 1.1 et fig. 1.2) le moteur sont indiqués sur chaque motocycle Ducati fig. 2.

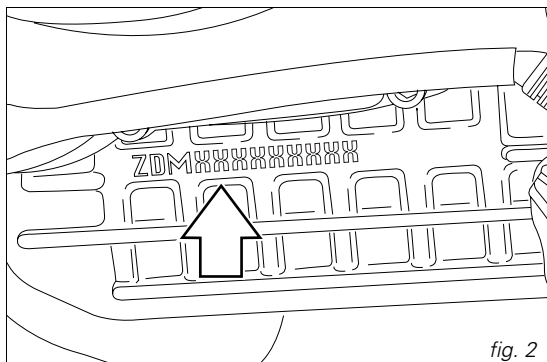
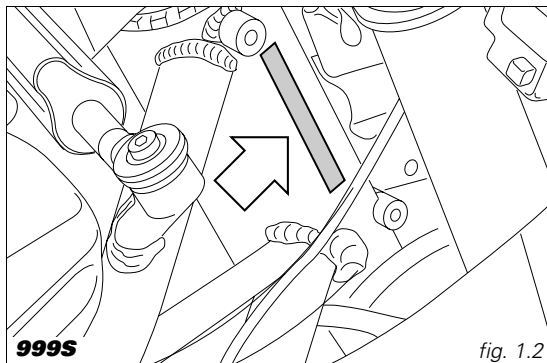
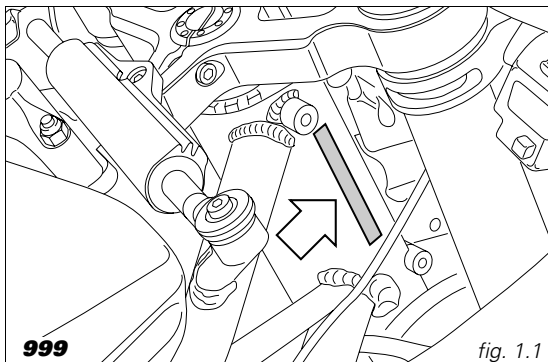
Cadre N°

Moteur N°



Remarque

Ces chiffres identifient le modèle de votre motocycle et sont essentiels pour la commande de pièces détachées.



**Attention**

Ce chapitre décrit le positionnement et la fonction des commandes pour la conduite du motorcycle. Lisez attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

Emplacement des commandes (fig. 3)

- 1) Tableau de bord.
- 2) Contacteur d'allumage/antivol de direction à clé.
- 3) Commodo gauche.
- 4) Levier d'embrayage.
- 5) Commande pour le démarrage à froid.
- 6) Commodo droit.
- 7) Poignée des gaz.
- 8) Levier de frein avant.
- 9) Pédale de changement de vitesse.
- 10) Pédale de frein arrière.

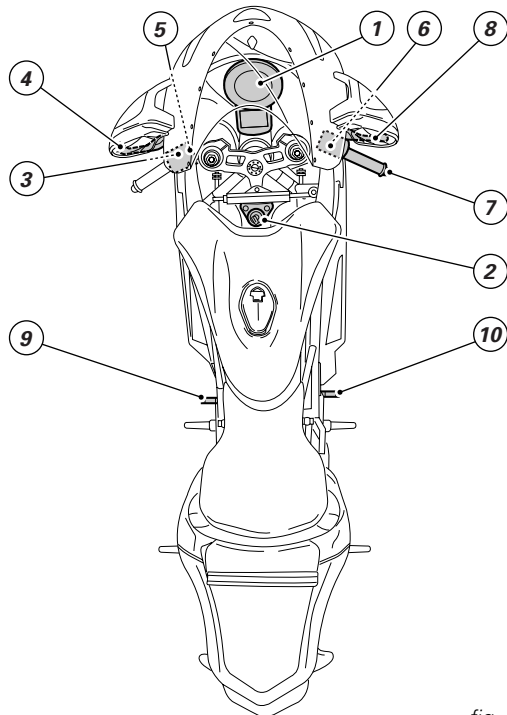


fig. 3

Tableau de bord (fig. 4)

1) **Afficheur LCD**, (voir page12)

2) **Compte-tours** (min^{-1}).

Il indique le régime du moteur en tours par minute (tr/min).

3) **Témoin de point mort N (vert)**.

Il s'allume si le sélecteur est au point mort.

4) **Témoin de bas niveau de carburant** (jaune).

Il s'allume lorsqu'il ne reste plus que 3 litres de carburant environ dans le réservoir. Vous êtes en réserve carburant.

5) **Témoin des clignotants** (vert).

Il s'allume et clignote lorsqu'un clignotant gauche ou droit est actionné.

6) **Témoin de pression d'huile moteur** (rouge).

Il s'allume lorsque la pression d'huile moteur est dangereusement basse. Il doit s'allumer quand on met le contact (clé de contact sur **ON**), mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Ce témoin peut s'allumer brièvement si le moteur est très chaud, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

Important

N'utilisez pas le motorcycle si le témoin (6) reste allumé sous peine de graves dommages pour le moteur.

7) **Témoin de feu de croisement** (bleu).

Il s'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.

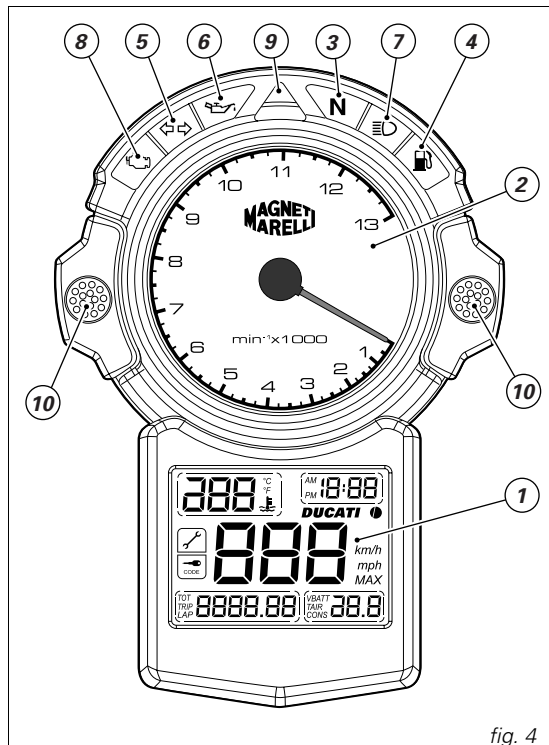


fig. 4

8) **Témoin EOBD** (ambre).

Il s'allume de façon continue pour indiquer une défaillance du système de gestion du moteur et l'arrêt consécutif de celui-ci.

Il est également utilisé en tant que repère visuel pendant la procédure de déblocage du système anti-démarrage électronique moyennant la poignée des gaz.

En l'absence d'anomalies, le témoin doit s'allumer lorsqu'on met le contact (clé de contact sur **ON**) et doit s'éteindre après quelques secondes (normalement de 1,8 à 2 s).

9) **Témoin de seuil commande de marche (rouge)**

Il indique la coupure d'injection par le boîtier électronique : La partie basse du témoin s'allume 200 tours avant la valeur de coupure, alors que sa partie haute s'allume 100 tours avant la valeur de coupure.

10) **Boutons de commande**

Boutons utilisés pour l'affichage et l'introduction des paramètres du tableau de bord.

Afficheur à cristaux liquides – Fonctions principales



Attention

N'intervenez sur le tableau de bord que lorsque la moto est arrêtée. Ne jamais intervenir sur le tableau de bord lorsque vous roulez.

1) **Compteur de vitesse.**

Il indique la vitesse de la moto

2) **Compteur kilométrique.**

Il indique la distance totale parcourue par la moto.

3) **Totalisateur journalier.**

Il indique la distance parcourue depuis la remise à zéro.

4) **Horloge.**

5) **Chronomètre du temps sur le tour de circuit.**

6) **Enregistrement de la vitesse maximale sur le tour de circuit.**

7) **Indicateur de tension de batterie.**

8) **Indicateur de température de l'air.**

9) **Indicateur de consommation.**

10) **Indicateur de température de liquide de refroidissement.**

Cet instrument indique la température du liquide de refroidissement du moteur.



Important

N'utilisez pas le motorcycle si l'aiguille de l'indicateur passe dans la zone rouge ou la zone critique (côté droit du cadran), sous peine d'endommager fortement le moteur.

11) **Indicateur de maintenance préventive.**

L'allumage du témoin signale qu'on a atteint le kilométrage établi pour la maintenance préventive. Le témoin clignotera pendant 50 km après son allumage. Après quoi, le témoin restera allumé de façon constante. La réinitialisation du système devra être confiée à l'Atelier Agréé DUCATI qui effectuera l'entretien.

12) **Indicateur système anti-démarrage.**

L'indicateur reste allumé si le code de la clé n'est pas correct ou reconnu ; il clignote si une défaillance du système anti-démarrage a été réinitialisée avec la procédure de déblocage de l'anti-démarrage électronique moyennant la poignée des gaz (voir page 22).

Important

Le tableau de bord est un instrument permettant de diagnostiquer le système d'injection/allumage électronique. N'utilisez en aucun cas ces menus qui sont réservés à un personnel spécialement formé. Si l'on accède accidentellement à l'une de ces fonctions, tournez la clé sur **OFF** et contactez un centre agréé Ducati pour les vérifications nécessaires.

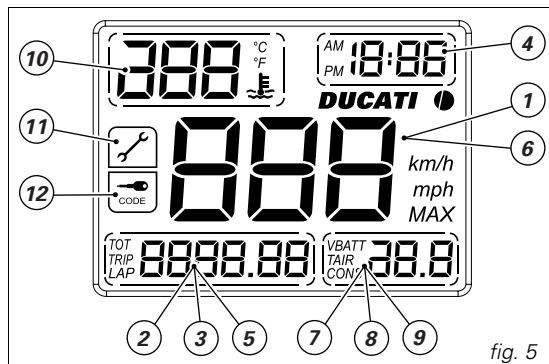


fig. 5

F Afficheur à cristaux liquides - Introduction/ visualisation des paramètres

Lors de l'allumage (clé de contact tournée de la position **OFF** dans la position **ON**), le tableau de bord réalise un **contrôle** de toute l'instrumentation (aiguilles, affichage, témoins) (voir fig. 7).

Visualisation des fonctions sur l'affichage de gauche (A).

Appuyez sur le bouton (1, fig. 6) clé sur **ON** pour alterner la visualisation du totalisateur journalier, du compteur kilométrique et du temps sur le tour du circuit.

Visualisation des fonctions sur l'afficheur droit (B)

Appuyez sur le bouton (2, fig. 6) clé sur **ON** pour alterner la visualisation de la tension de la batterie, de la température de l'air et de la consommation.

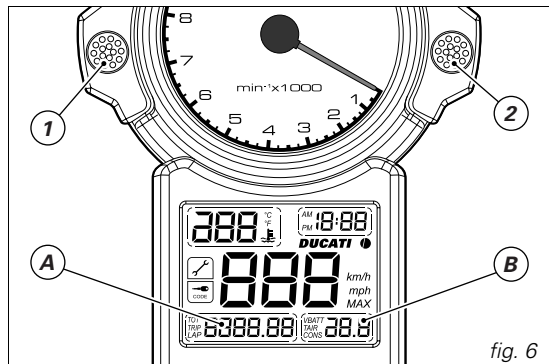


fig. 6

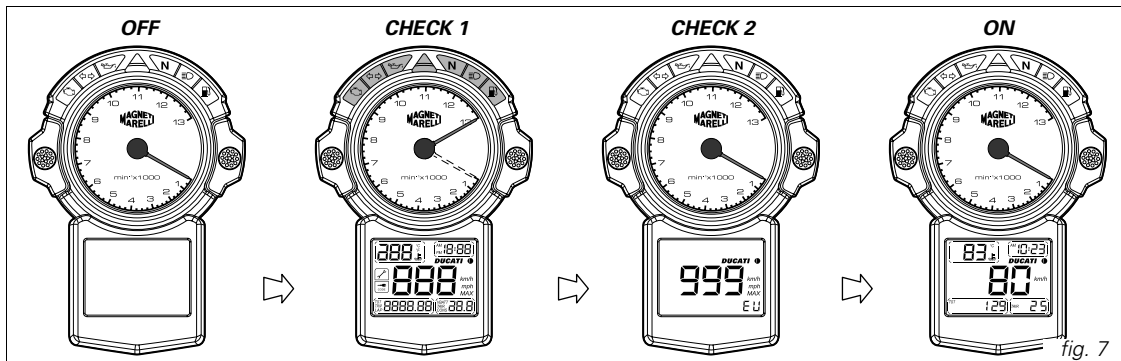


fig. 7

Fonction réglage horloge

Appuyez sur le bouton (1, fig. 8) pendant 2 secondes au moins.

Sélectionnez AM/PM en appuyant sur le bouton (2, fig. 8).

Appuyez sur le bouton (1) pour valider le choix et passer au réglage de l'heure.

Utilisez le bouton (2) pour modifier l'indication de l'heure.

Appuyez sur le bouton (1) pour valider le choix et passer au réglage des minutes.

Utilisez le bouton (2) pour modifier l'indication des minutes. Appuyez sur le bouton (1) pour valider le choix et quitter la fonction du réglage horloge.

Remise à zéro du totalisateur partiel

Sélectionnez la visualisation TRIP sur l'afficheur (3, fig. 8).

Appuyez sur le bouton (2) pendant 2 secondes au moins pour remettre à zéro le totalisateur partiel, sur l'afficheur.

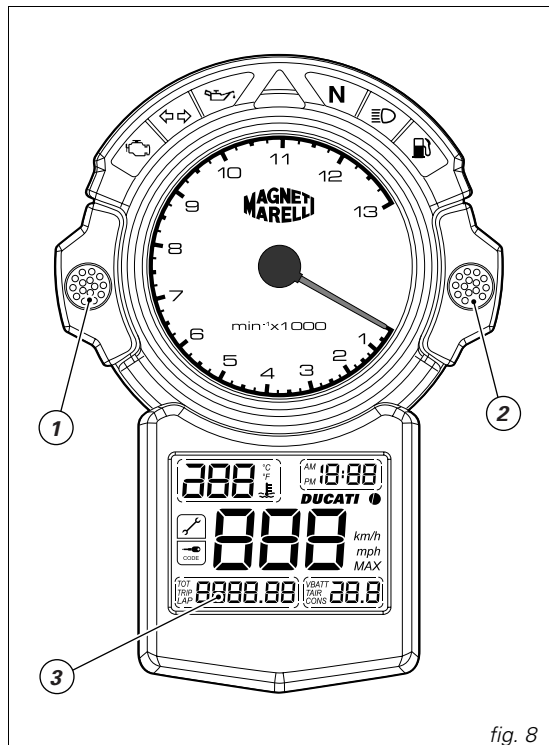


fig. 8

Fonction choix spéciaux (modèle de la motocyclette et unité de mesure)

Le boîtier électronique signale automatiquement au tableau de bord le modèle et l'unité de mesure exacte à afficher ; pour forcer la modification de ces paramètres, tournez la clé de contact de la position OFF dans la position ON et appuyez simultanément sur les boutons (1, fig. 8) et (2 fig. 8).

Appuyez sur le bouton (1) pour faire défiler en séquence tous les paramétrages possibles.

Pour mémoriser la fonction choisie, appuyez sur le bouton (2) pendant 5 secondes, jusqu'à l'apparition sur l'afficheur de l'indication OFF. Tournez le contacteur à clé sur OFF.



Remarque

Dans les encadrés traitillés en figure apparaîtra la version de la motocyclette (base, R et S).

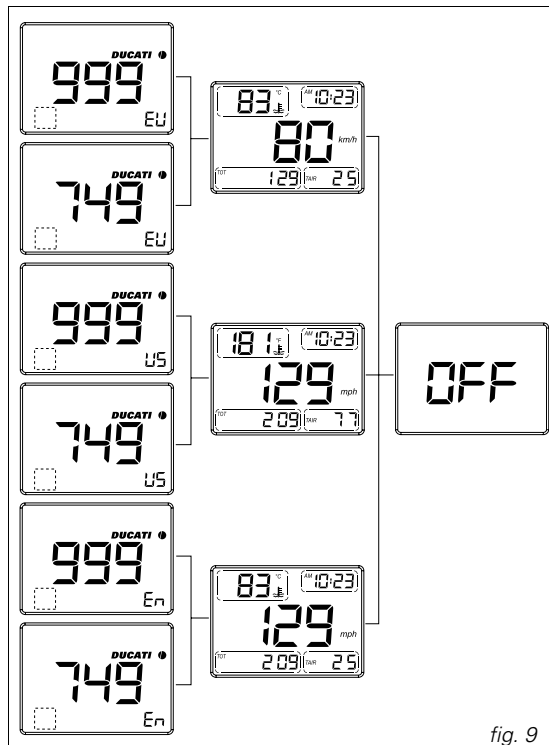


fig. 9

Fonction enregistrement du temps sur le tour de circuit (fig. 10 et fig. 11)

Cette fonction permet de chronométrer le temps sur le tour de circuit, en visualisant également la vitesse et le nombre de tours le plus élevé par rapport au tour chronométré.

Sélectionnez la visualisation LAP sur l'afficheur (4, fig. 10). En roulant, appuyez sur le bouton (5, fig. 11) de démarrage moteur pour faire partir le chronomètre de bord. La frappe successive du bouton (5) stoppe le chronomètre et, simultanément, le chronomètre de bord démarrera pour relever le deuxième temps. Vous pouvez mémoriser jusqu'à un maximum de 19 tours ; si vous mémorisez un plus grand nombre de tours, les premiers chronos seront éliminés pour laisser la place aux derniers 19 tours chronométrés mémorisés.

Remarque

En mode LAP, le démarrage électrique du moteur par le bouton (5) est inhibé.

Fonction visualisation des temps sur le tour de circuit mémorisés (fig. 10)

Après les chronos des tours, vous pouvez visualiser 19 temps chronométrés mémorisés dans afficheur à cristaux liquides. Après avoir arrêté la moto, appuyez sur le bouton (2, fig. 10) et tournez l'interrupteur à clef de la position OFF sur la position ON pour accéder à la fonction. Une fois entré dans la fonction, appuyez sur le bouton (1, fig. 10) pour faire défiler en séquence les chronos ; les informations suivantes s'affichent au tableau de bord :

- indicateur du tour de circuit (6) auquel les données se réfèrent ;
- indicateur du régime moteur maximum (7, fig. 10) dans le chrono sélectionné ;
- chrono mémorisé sur le tour de circuit (4, fig. 10) ;

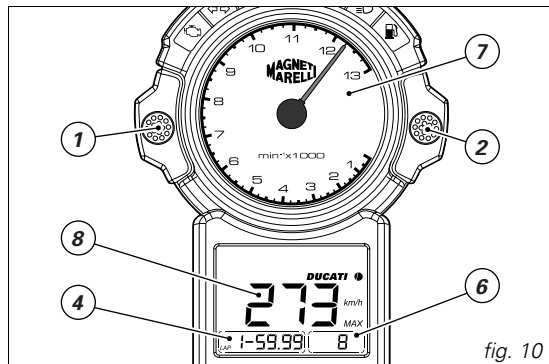


fig. 10

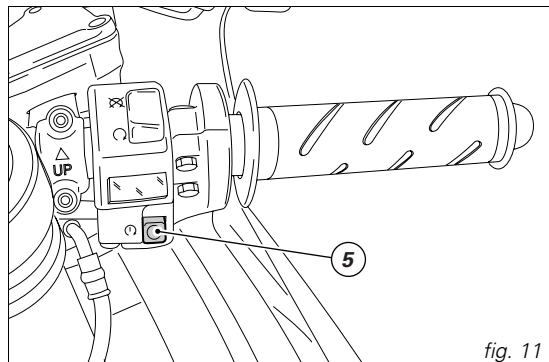


fig. 11

- donnée mémorisée de la vitesse maximale (8, fig. 10) sur le chrono sélectionné.



Remarque

Quand la moto atteint 280 Km/h (174 mph), des tirets « - - - » sont affichés à la place de la vitesse.



Remarque

Le compteur de vitesse donne une vitesse plus élevée par rapport à celle réelle (écart moyen de 8 %). La vitesse maximale mémorisée dans l'afficheur à cristaux liquides correspond à la vitesse réelle de la moto au cours du tour de circuit chronométré.

Pour remettre à zéro les chronos, appuyez sur le bouton (2, fig. 10) pendant plus de 5 secondes.

Fonction température d'eau (fig. 12 et fig. 13)

Lorsque la température de l'eau descend sous les 40 °C/ -40 °F, sur l'afficheur apparaissent des traits clignotants et le témoin ambre EOBD s'allume (8, fig. 4).

Si la température de l'eau est comprise entre -39 °C/ -38,2 °F et +45 °C/+113 °F et entre +120 °C/+248 °F et +124 °C/+255,2 °F, l'afficheur indiquera la température avec des valeurs clignotantes.

Si la température de l'eau est comprise entre +46 °C/ +114,8 °F et +119 °C/+246,2 °F l'afficheur indiquera la température avec des valeurs fixes.

Si la température de l'eau dépasse +125 °C/+257 °F, l'afficheur maintiendra clignotante la valeur 125 °C/257 °F et le témoin ambre EOBD s'allumera (8, fig. 4).

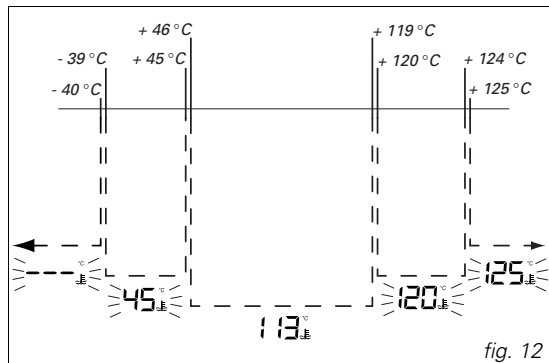


fig. 12

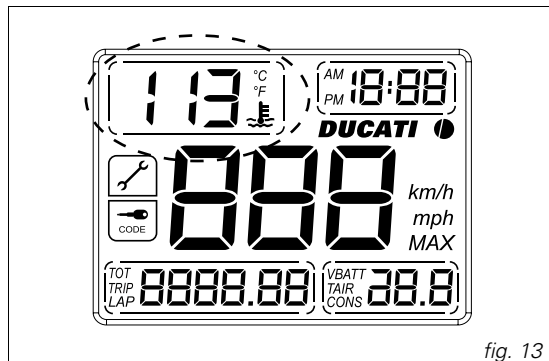


fig. 13

Fonction intensité de lumière des témoins

L'intensité de la lumière des témoins est réglée automatiquement par le tableau de bord en fonction de quantité de lumière extérieure relevée.

Fonction rétroéclairage

Le rétroéclairage du tableau de bord s'active uniquement si le feu de position ou les projecteurs sont allumés. Si tel est le cas, le tableau de bord, grâce à des capteurs détectant l'intensité de la lumière et de la température ambiante, active ou désactive automatiquement le rétroéclairage.

Fonction autoextinction des phares

Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en réglant automatiquement l'extinction du projecteur avant. Le dispositif s'active dans deux cas :

- 1^{er} cas : si vous tournez la clé de la position **OFF** dans la position **ON** et vous ne démarrez pas le moteur dans un délai de 60 s, le projecteur s'éteindra et se rallumera seulement après que vous ayez à nouveau tourné la clé de la position **OFF** dans la position **ON**
- 2^{ème} cas : si à la suite de la normale utilisation de la moto phares allumés, le moteur est mis à l'arrêt avec le bouton **RUN-STOP** sur le commodo droit. Dans ce cas, 60 s après l'arrêt du moteur, le phare s'éteindra et se rallumera lors de la remise en route du moteur.



Remarque

Même dans la phase de démarrage, le système éteint les phares et ne les rallume que lorsque le moteur est mis en route ou, en tout cas, après le relâchement du bouton de démarrage moteur (5, fig. 11).

Le système anti-démarrage

En vue d'augmenter la protection contre le vol, le motorcycle est doté d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau est mis hors service.

En effet, chaque clé contient dans sa poignée un dispositif électronique qui a pour fonction de moduler le signal émis lors du démarrage par une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le « mot de passe », toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

Clés (fig. 14)

La moto neuve est remise avec :

- 1 clé A (ROUGE)
- 2 clés B (NOIRES)



Attention

La clé rouge A est protégée par un capuchon en caoutchouc pour la maintenir en bon état, en évitant le contact avec d'autres clés. Retirez cette protection uniquement en cas de nécessité.

Les clés B sont utilisées pour :

- le démarrage ;
- la serrure du bouchon de réservoir ;
- la serrure de la selle (Biplace).

La clé A remplit les mêmes fonctions que les clés B, mais elle est utilisée également pour effacer et reprogrammer d'autres clés noires, si nécessaire.



Remarque

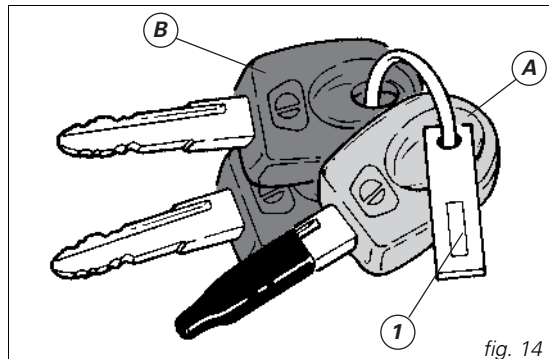
Les trois clés sont dotées également d'une plaquette (1) portant le numéro d'identification des clés.



Attention

Séparer les clés et conserver la plaquette (1), et la clé A, dans un endroit sûr.

Il est préconisé d'utiliser toujours la même clé noire pour utiliser le motorcycle.



Code card

Une CODE CARD (fig. 15) est remise avec les clés ; sur cette carte est inscrit le code électronique (A, fig. 16) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc de non-démarrage du moteur après le **key-on**.

Attention

La CODE CARD doit être rangée dans un endroit sûr. Il est conseillé de garder toujours sur soi le code électronique, figurant sur la CODE CARD, du fait qu'il pourrait s'avérer nécessaire de débloquer le moteur avec la procédure utilisant la poignée des gaz. Cette procédure permet, en cas de problèmes au système anti-démarrage, de désactiver la fonction « blocage du moteur », signalée par l'allumage du témoin ambre EOBD (8, fig. 4).

L'opération n'est possible que si l'on connaît le code électronique indiqué sur la code card.

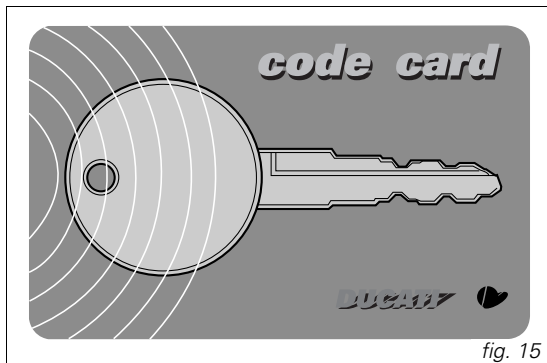


fig. 15

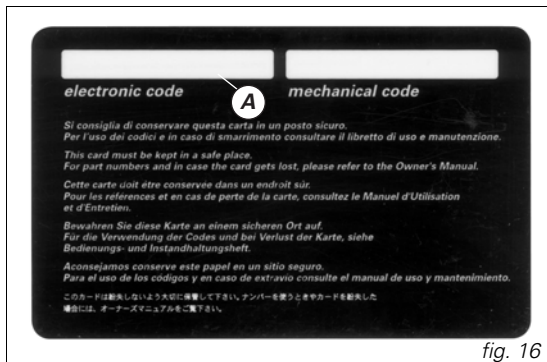


fig. 16

F Procédure de déblocage du système anti-démarrage par la poignée des gaz

1) Tournez la clé sur ON et ouvrez complètement la poignée des gaz sans jamais la fermer.

Le témoin EOBD (8, fig. 4) s'éteint après une durée fixée de 8 secondes.

2) Lorsque le témoin EOBD s'éteint, relâchez la poignée.

3) Le témoin EOBD se rallumera en clignotant.

Entrer le code électronique de déverrouillage indiqué sur la CODE CARD remise par le concessionnaire au client à la livraison de la moto.

4) Comptez un nombre de clignotements du témoin EOBD (8, fig. 4) correspondant au premier chiffre du code secret. Ouvrez complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, puis fermez-la. L'introduction d'un chiffre est ainsi effectuée et reconnue et le témoin EOBD s'allume et reste dans cet état pendant un temps fixé de 4 secondes. Répéter l'opération jusqu'à l'entrée du dernier chiffre du code secret.

Si les gaz n'ont pas été utilisés, le témoin EOBD clignotera 20 fois, puis restera allumé fixe ; dans ce cas, il faudra reprendre la procédure depuis le point (1).

5) Lorsqu'on relâche la poignée des gaz, le code ayant été exactement introduit, les deux cas, A et B, se présenteront :

A) le témoin EOBD s'allume de manière clignotante pour signaler que le déverrouillage a eu lieu. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes ou si le régime moteur dépasse le seuil de 1000 tr/min.

B) le témoin CODE (12, fig. 5) clignote jusqu'à ce que le régime moteur ne dépasse pas 1000 tr/min, ou jusqu'à ce que la moto ne soit remise en route.

6) Si le code n'a PAS été entré correctement, le témoin EOBD reste allumé et on peut répéter un nombre illimité de fois les opérations à partir du point 2.



Remarque

Dans le cas où la poignée était relâchée avant le temps fixé, le témoin se rallumerait et il faudrait ramener la clé en position OFF et répéter la séquence à partir du point (1).

Fonctionnement

Chaque fois que vous tournez la clé du contact de la position ON dans la position OFF, le système antivol active le blocage du moteur. Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de la position OFF dans la position ON :

1) si le code est reconnu, le témoin CODE (12, fig. 5), au tableau de bord, émettra un bref clignotement; le système antivol a reconnu le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton START (5, fig. 11), le moteur démarre;

2) si le témoin CODE reste allumé, le code n'a pas été reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de ramener la clé en position OFF, puis de la remettre en position ON ; si le blocage persiste, faites une nouvelle tentative avec l'autre clé noire fournie. S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faites appel au réseau d'assistance DUCATI.

3) Si le témoin CODE clignote, cela signifie qu'une signalisation du système anti-démarrage (système immobilisateur) a été rétablie (avec la procédure de déblocage par la poignée des gaz, par exemple). En tournant la clé dans la position OFF et de nouveau en position ON, le témoin du système anti-démarrage devrait recommencer à fonctionner normalement (voir point 1).

Attention

Des chocs violents pourraient endommager les composants électroniques de la clé.

Utilisez toujours la même clé au cours de la procédure. L'utilisation de deux clés différentes pourrait empêcher le système de saisir le code de la clé de contact insérée.

Double des clés

Lorsque le client a besoin de clés supplémentaires, il doit s'adresser au réseau d'assistance DUCATI et apporter avec lui toutes les clés encore à sa disposition, ainsi que la CODE CARD.

Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation (jusqu'à un maximum de 8 clés) de toutes les nouvelles clés et de celles déjà en possession du client.

Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au client de démontrer qu'il est bien le propriétaire du motorcycle. Les codes des clés qui ne sont pas présentées au cours de la procédure de mémorisation, sont effacés de la mémoire. De cette façon, les clés éventuellement perdues ne pourront plus mettre le moteur en marche.



Remarque

En cas de transfert de propriété du motorcycle, il est impératif de remettre au nouveau propriétaire toutes les clés et la CODE CARD.

F **Contacteur d'allumage/antivol de direction**

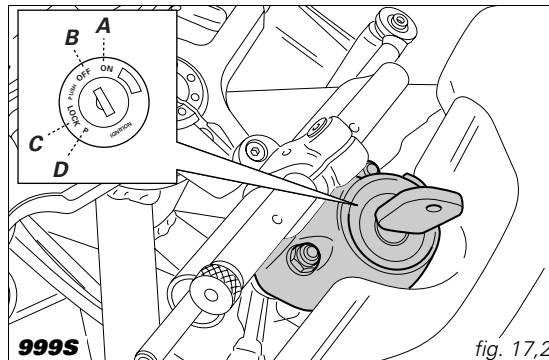
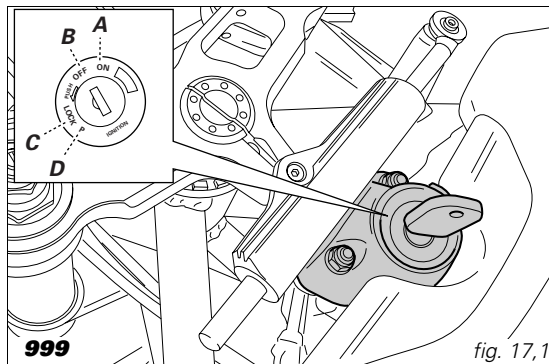
(fig. 17,1 et fig. 17,2)

Ce contacteur est positionné devant le réservoir et à quatre positions:

- A) **ON** : moteur en marche. Tous les circuits électriques sont utilisables ;
- B) **OFF** : moteur arrêté. Tous les circuits électriques sont éteints ;
- C) **LOCK** : direction bloquée ;
- D) **P** : feu de position allumé et direction bloquée.

Remarque

Pour tourner la clé dans les deux dernières positions, il faut l'enfoncer et ensuite la tourner. La clé peut être retirée dans les positions (B), (C) et (D).



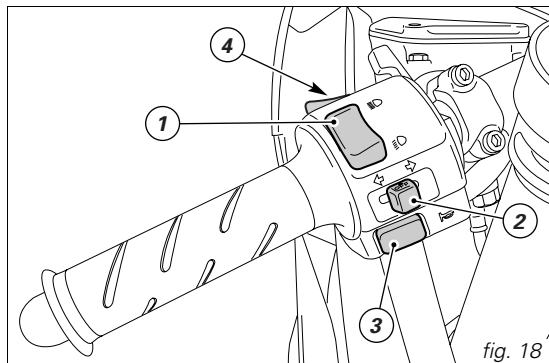
Commodo gauche (fig. 18)

1) Commutateur d'éclairage à deux positions.
position ☞ = feu de croisement allumé ;
position ☛ = feu de route allumé.

2) Bouton ☜☞ = clignotant à trois positions :
position centrale = éteint ;
position ☜ = manoeuvre de tourner à gauche ;
position ☞ = manoeuvre de tourner à droite.
Pour désactiver le clignotant, appuyez sur le levier de commande dès qu'il est revenu en position intermédiaire (ou centrale).

3) Bouton ☞ = avertisseur sonore.

4) Bouton ☛☛ = appel de phares.



Leva d'embrayage

Le levier (1) qui commande le débrayage est équipé d'une molette (2) servant à régler la distance entre ce levier et la poignée sur le demi-guidon.

La molette (2) peut être tournée de 10 déclics pour régler l'écart du levier. Sa rotation dans le sens des aiguilles d'une montre fait éloigner le levier de la poignée des gaz. Au contraire, sa rotation dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, fait approcher le levier de la poignée des gaz.

Quand vous tirez le levier (1), vous coupez le mouvement que le moteur transmet à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. De ce fait, son utilisation est très importante dans toutes les situations de conduite du motorcycle, en particulier au départ.

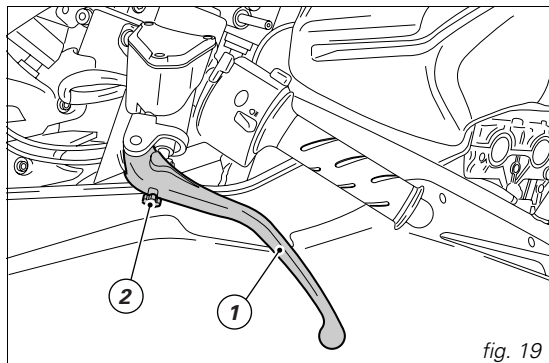


fig. 19



Attention

Le réglage du levier d'embrayage doit s'effectuer motorcycle arrêté.



Important

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



Remarque

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

Levier de starter (fig. 20)

Le starter (1) facilite le démarrage quand le moteur est froid et permet d'augmenter le régime de ralenti, après le démarrage.

Positions d'utilisation de la commande :

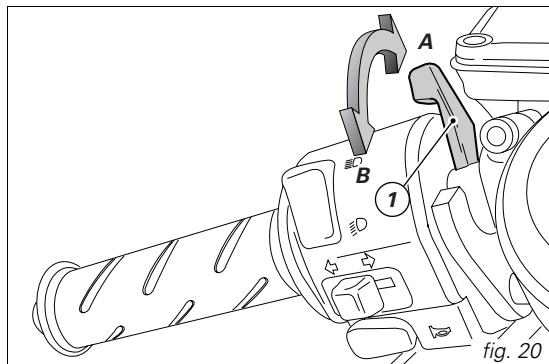
A – starter repoussé ;

B – starter complètement tiré.


Le levier peut être déplacé également sur des positions intermédiaires pour la mise en température progressive du moteur (voir page 51).

Important


N'utilisez pas ce dispositif si le moteur est chaud.
Ne roulez pas avec le starter tiré.



Commodo droit (fig. 21)

1) Commutateur d'**ARRET MOTEUR**, à deux positions :
 position  (**RUN**) = marche ;
 position  (**OFF**) = arrêt moteur.

**Attention**

Ce commutateur s'utilise surtout en cas d'urgence s'il y a lieu 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 feux allumés, si vous arrêtez le moteur au moyen du commutateur (1) et vous laissez la clé de contact sur **ON**, les feux restent allumés et la batterie peut se décharger.

2) Bouton  = démarrage moteur.

Poignée des gaz (fig. 21)

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

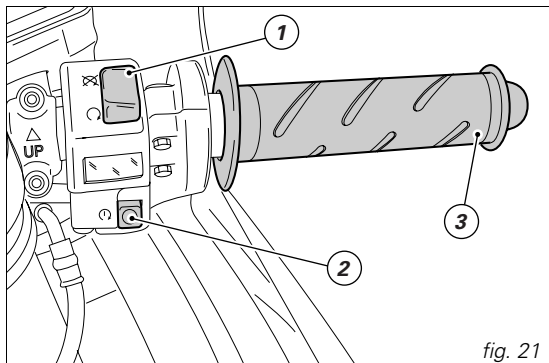


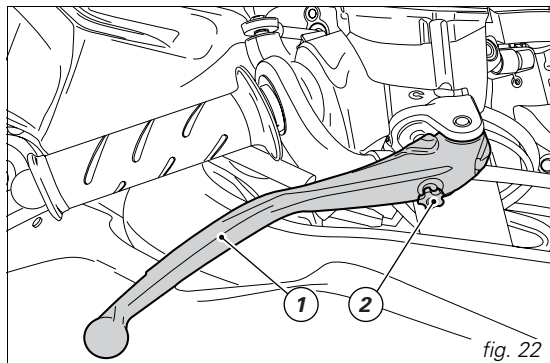
fig. 21

Levier de frein avant (fig. 22)

Pour actionner le frein avant, tirez le levier (1) 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 (2) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée du demi-guidon.

La molette (2) peut être tournée de 10 déclics pour régler l'écart du levier. Sa rotation dans le sens des aiguilles d'une montre fait éloigner le levier de la poignée des gaz. Au contraire, sa rotation dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, fait approcher le levier de la poignée des gaz.



Pédale de frein arrière (fig. 23)

Pour actionner le frein arrière, enfoncez la pédale (1).
Le système de commande est de type hydraulique.

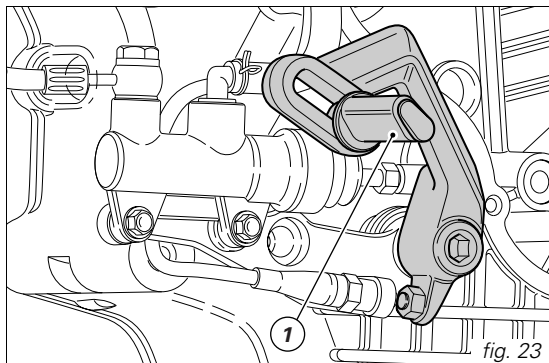


fig. 23

Sélecteur de vitesses (fig. 24)

Le sélecteur de vitesses a une position de repos centrale N, avec rappel automatique ; cette condition est signalée par l'allumage du témoin N (3, fig. 4) au tableau de bord.

Le sélecteur peut être déplacé :

vers le bas = poussez le sélecteur vers le bas pour engager la 1^{ère} et rétrograder. Avec cette manoeuvre, le témoin N au tableau de bord s'éteint ;

en bas = relevez le sélecteur pour engager la 2^{ème} et ensuite la 3^{ème}, la 4^{ème}, la 5^{ème} et la 6^{ème}.

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

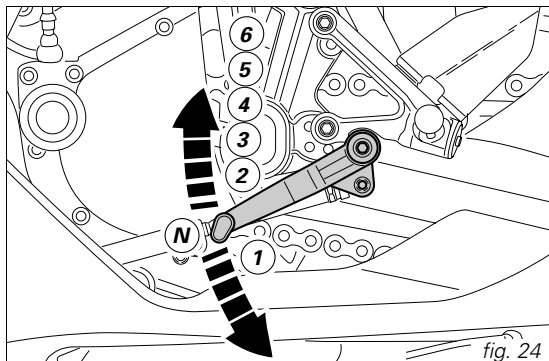


fig. 24

Réglage position du sélecteur de vitesses et du frein arrière



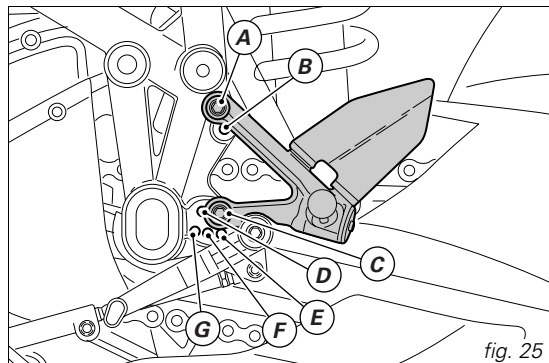
Remarque

On peut varier la hauteur du sélecteur de vitesses et de la pédale de frein arrière en utilisant les trous de fixation supérieurs (A et B) combinés avec les trous inférieurs (C, D, E, F et G) des étriers de support de repose-pieds. La figure ne montre que le réglage de la plaque du sélecteur de vitesses. Le réglage de la plaque de frein arrière se fait suivant une procédure identique.



Attention

Compte tenu de l'importance de ces éléments pour la sécurité de conduite, il est conseillé de faire appel à un Atelier Agréé DUCATI pour effectuer ce réglage.



F Réglage de la position de la pédale de changement de vitesse (fig. 26)

Pour satisfaire les habitudes de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position de la pédale de changement de vitesse par rapport à sa béquille. Trois différents types de réglage sont possibles :

Réglage approximatif de la position du sélecteur

Immobilisez la tige d'action amovible à l'aide d'une clé engagée dans la prise (1) prévue à cet effet et desserrez le contre-écrou (3).

Desserrez et retirez la vis (2) pour régler axialement la tige et obtenir la position souhaitée de la pédale de changement de vitesse. La tige peut se régler en 4 positions par rapport à l'axe de la vis (2). Après le réglage, serrez la vis (2) au couple de 8 Nm et le contre-écrou (3) au couple de 10 Nm.

Réglage fin de précision

Immobilisez la tige d'action amovible à l'aide d'une clé engagée dans la prise (1) prévue à cet effet et desserrez le contre-écrou (3). Réglez la position de la pédale en intervenant sur la prise (1) pour tourner la tige. Après le réglage, serrez le contre-écrou (3) au couple de 10 Nm.

Réglage combiné

Il est possible d'effectuer simultanément les deux réglages décrits plus haut sans oublier de serrer le contre-écrou (3) au couple de 10 Nm et la vis (2) au couple de 8 Nm une fois les réglages terminés.

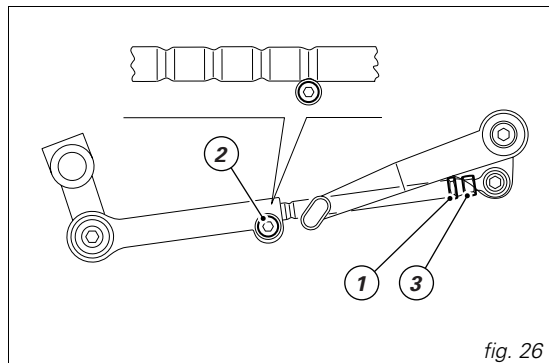


fig. 26

Réglage de la position de la pédale de frein arrière (fig. 27)

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

Desserrez le contre-écrou (1).

Tournez la vis (2) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue.

Serrez le contre-écrou (1) au couple de 2,3 Nm.

En agissant manuellement sur la pédale, il faut constater un léger débattement à vide de celle-ci (env. 1,5÷2 mm) avant que le piston du maître-cylindre réagisse.

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

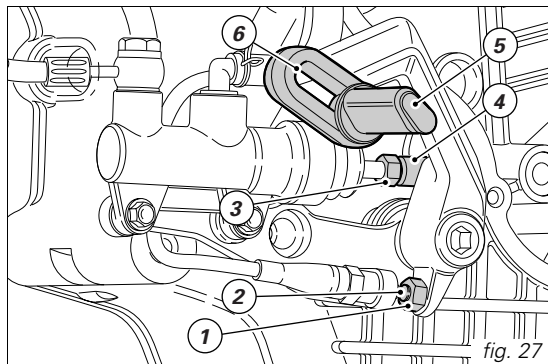
Desserrez le contre-écrou (3) sur la tige du maître-cylindre.

Vissez la tige de commande sur la fourche (4) pour augmenter le jeu ou dévissez-la pour le réduire.

Serrez le contre-écrou (3) au couple de 7,5 Nm et vérifiez de nouveau le jeu.

Il est également possible d'effectuer un réglage fin et changer la position de la pédale de frein (5) sur la fente (6) des étriers.

Pour ce faire, dévissez la vis de fixation de la pédale et faites-la coulisser le long de la fente jusqu'à la position désirée. Serrez la vis de fixation au couple de 12 Nm.



ÉLÉMENTS ET DISPOSITIFS PRINCIPAUX

Emplacement sur le motocycle (fig. 28)

- 1) Bouchon de réservoir de carburant.
- 2) Serrure de selle (Biplace).
- 3) Béquille latérale.
- 4) Crochet pour le câble porte-casque (Biplace).
- 5) Amortisseur de direction.
- 6) Rétroviseurs.
- 7) Dispositifs de réglage de la fourche avant.
- 8) Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière.
- 9) Tirant de réglage de l'assiette du motocycle.
- 10) Silencieux (voir « Attention » page 54).
- 11) Catalyseur.

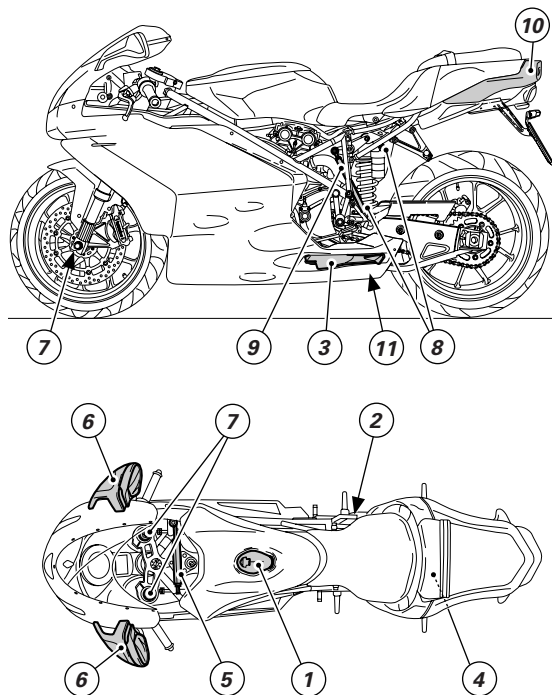


fig. 28

Bouchon de réservoir de carburant (fig. 29)

Ouverture

Levez le cache (1) 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.
Tirez le bouchon.

Fermeture

Refermez le bouchon clé insérée et pressez-le dans son logement. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position initiale et retirez-la.
Refermez le cache (1) de la serrure.



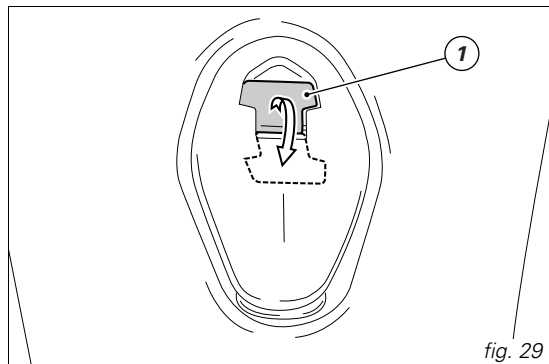
Remarque

La fermeture du bouchon n'est possible qu'avec la clé insérée.



Attention

Après chaque ravitaillement (voir page 50), assurez-vous toujours que le bouchon soit bien en place et fermé.



Réglage selle - réservoir (Monoplace)

Sur la version monoplace, il est possible de modifier horizontalement la position de l'ensemble selle-réservoir-corps de selle par rapport au sous-cadre arrière (1).

Le réglage de la selle (2), ayant une course de 20 mm, permet de satisfaire pleinement les habitudes de conduite de chaque pilote.

Pour effectuer ce réglage, procédez comme suit :

Desserrez et déposez les vis latérales (3) en récupérant les poignées latérales (4).

Desserrez les vis (5) et déplacez en avant ou en arrière l'ensemble selle-réservoir.

Le sous-cadre (1) comporte trois trous (6) permettant trois réglages différents.

Faites correspondre le trou de la selle avec le trou du sous-cadre le plus approprié.

Serrez les vis (5) au couple de 10 Nm.

Un goujon de guidage (7), fixé au centre du corps de selle, coulisse à l'intérieur d'une fente (8) sur laquelle se trouve un tampon caoutchouc en forme de « H » (9).

Reposez les poignées latérales et fixez-les en serrant les vis latérales (3) au couple de 10 Nm.

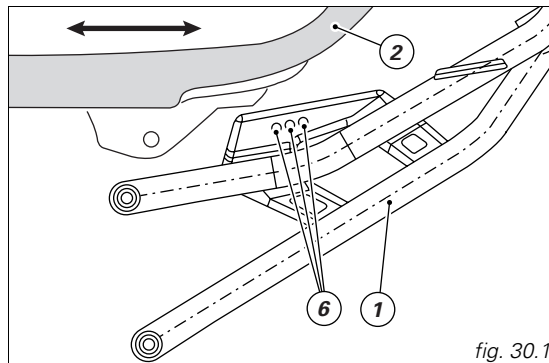


fig. 30.1

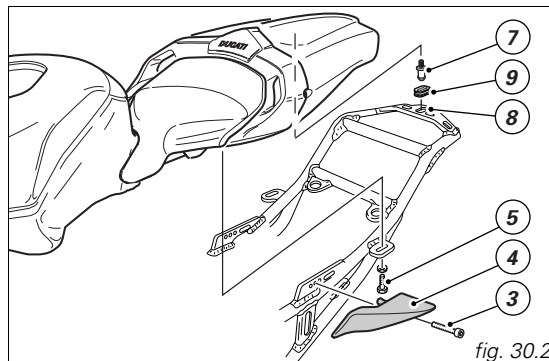


fig. 30.2

Serrure de selle et porte-casque (Biplace)

Ouverture (fig. 31.1 et fig. 31.2)

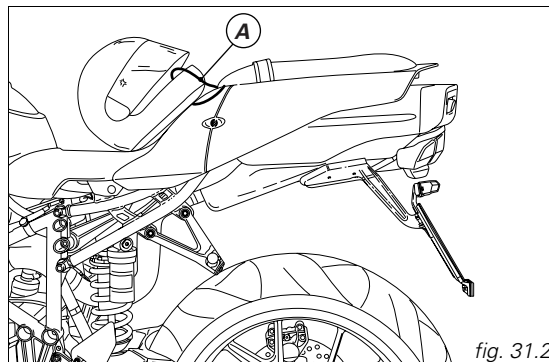
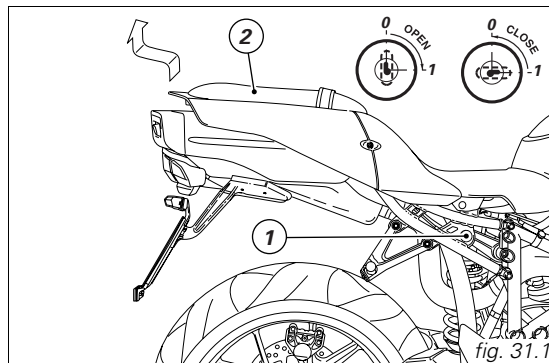
Insérez la clé dans la serrure (1) et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le déclic du crochet de la selle soit audible.

Tirez doucement la partie arrière de la selle (2) vers le haut et soulevez-la jusqu'à pouvoir l'extraire.

Le câble porte-casque se trouve dans la partie avant du compartiment sous la selle. Faites passer le câble (A) dans le casque et insérez dans le crochet les extrémités du câble. Laissez suspendu le casque (fig. 31.2) et remettez en place la selle pour le fixer.

Attention

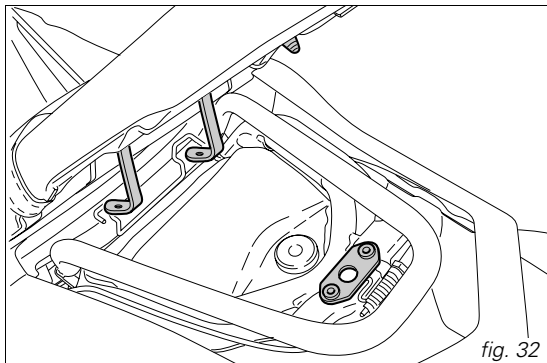
Ce dispositif est une sécurité pour le casque lorsque le motorcycle est garé. Ne laissez pas le casque suspendu en roulant ; cela pourrait gêner vos mouvements pendant la conduite et causer la perte de maîtrise de votre moto. Le câble doit passer sous le sous-cadre du côté gauche. Le câble ne permettra pas la fermeture de la selle dans toute autre position.



F**Fermeture** (fig. 32)

Insérez les crochets avant du fond de selle sous le tube transversal du cadre.

Exercez une pression sur la selle passager jusqu'à ce que le déclic du verrouillage de la serrure soit audible. Assurez-vous du verrouillage correct en tirant doucement vers le haut la selle passager.



Béquille latérale (fig. 33)

Important

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

Les terrains meubles, le gravier, le goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner la chute du motorcycle garé et donc l'endommager sérieusement.

En pente, garez toujours la moto avec sa roue arrière sur le côté aval.

Pour mettre la moto sur la béquille latérale, appuyez votre pied sur la béquille (1) en tenant vos deux mains sur les demi-guidons du motorcycle jusqu'à l'amener à sa position d'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.

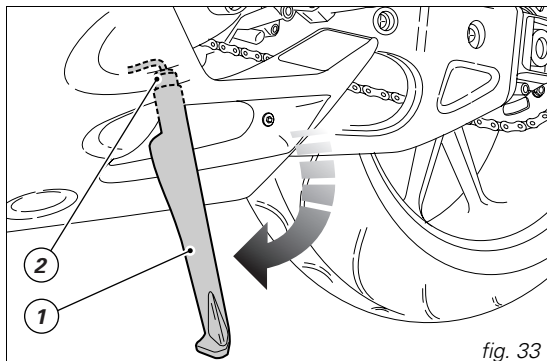
Pour relever la béquille, inclinez le motorcycle à droite et simultanément levez la béquille (1) avec le dos de votre pied.

Remarque

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

Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesses au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).



Amortisseur de direction (fig. 34.1 et fig. 34.2)

Il est placé devant le réservoir et il est fixé au cadre et au té supérieur.

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

(999S)

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

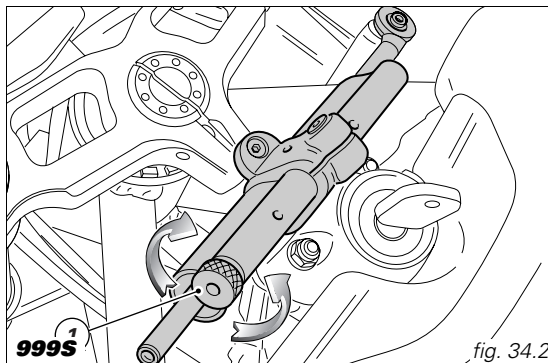
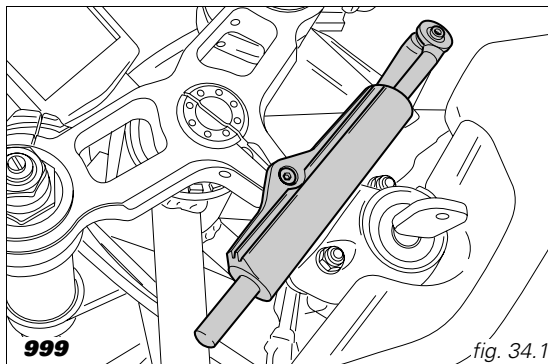
Chaque position de réglage est signalée par un clic.

⚠ Attention (999S)

Ne tentez jamais de modifier la position de la molette (1) en roulant, pour ne pas perdre la maîtrise de votre motorcycle.

● Important

Dans le cas de modification de l'angle de braquage, repositionnez correctement l'amortisseur (voir page 67-69).



Dispositifs de réglage de la fourche avant

La fourche est réglable en précharge, compression et détente.

Des vis de réglage extérieures permettent de :

- 1) modifier le frein hydraulique en détente (fig. 35.1 et fig. 35.2) ;
- 2) modifier la précontrainte des ressorts intérieurs (fig. 35.1 et fig. 35.2) ;
- 3) modifier le frein hydraulique en compression (fig. 36.1 et fig. 36.2).

Placez le motorcycle de manière stable, sur la béquille latérale.

À l'aide d'un petit tournevis, tourner la vis de réglage (1) placée en haut de chaque tube de fourche, pour intervenir sur le frein hydraulique en détente.

Pour accéder à la vis de réglage (3 fig. 36.1 et fig. 36.2), introduire le petit tournevis dans l'orifice de l'axe de roue, en face du tube de fourche.

En tournant les vis (1 et 3) de réglage, on peut constater les crans qui correspondent chacun d'eux à un réglage de la force d'amortissement. En serrant complètement la vis en butée, on obtient la position « 0 », correspondant au freinage maximum. A partir de cette position, en tournant en sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents crans qui correspondent aux positions « 1 », « 2 », etc.

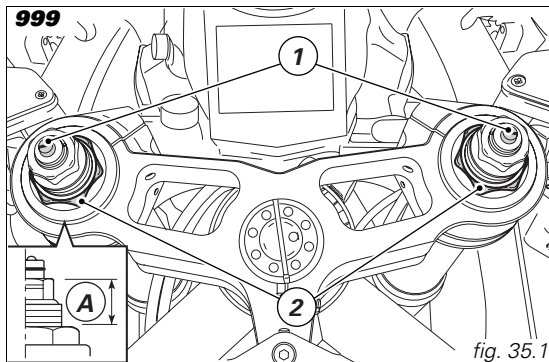


fig. 35.1

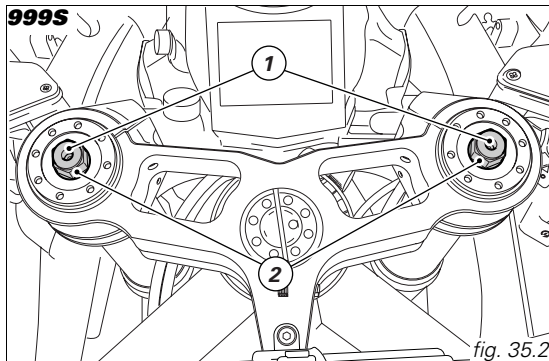


fig. 35.2

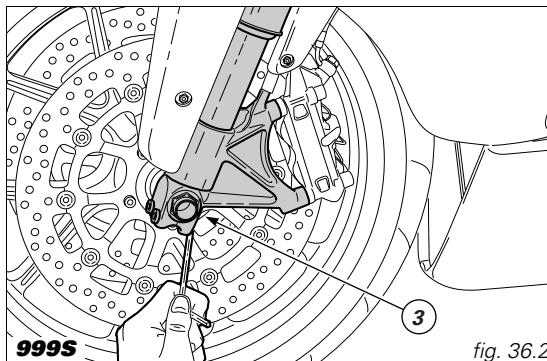
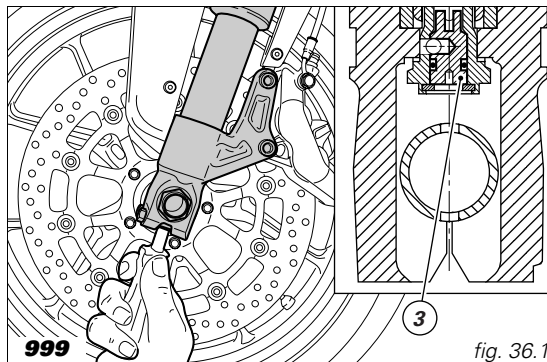
Les réglages D'USINE sont les suivants :
 compression : 7 clics (999), 10 clics (999S) ;
 détente : 10 clics (999), 12 clics (999S) ;
 Précontrainte ressort (A, fig. 35.1) : 20 mm (999),
 10 mm (999S).

Plage de réglage :
 compression : 16 clics (999), 30 clics (999S) ;
 détente : 14 clics (999), 28 clics (999S) ;
 Précontrainte ressort (A, fig. 35.1) : 10÷25 mm (999),
 40 mm (999S).

Pour modifier la précontrainte (autrement dit précharge)
 du ressort de chaque tube, tournez le réglage à tête
 hexagonale (2, fig. 35.1 et fig. 35.2) à l'aide d'une clé mâle
 hexagonale de 22 mm.

Important

Régler les vis de réglage des deux tubes à la même
 valeur.



Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière

(fig. 37.1 et fig. 37.2)

L'amortisseur arrière est doté de réglages extérieurs pour adapter l'assiette du motocycle aux conditions de charge.

Le réglage (1), placé côté gauche en face de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, ajuste l'amortissement hydraulique en extension (détente).

Le réglage (2) sur le vase d'expansion de l'amortisseur ajuste l'amortissement hydraulique en compression.

En tournant les éléments de réglage (1 et 2) dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente le freinage, inversement on le réduit.

(999)

Tarage D'USINE :

de la position tout fermé (sens horaire), dévissez :

le réglage (1) d'un tour et demi ;

le réglage (2) d'un tour.

Précontrainte du ressort 11,5 mm.

(999S)

Tarage D'USINE :

de la position tout fermé (sens horaire), dévissez :

le réglage (2) de 14 clics.

le réglage (2) de 10 clics.

Précontrainte du ressort 14 mm.

Les deux bagues crénelées (3), se trouvant dans la section supérieure de l'amortisseur, ajustent la précontrainte du ressort extérieur. Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez la bague supérieure de blocage. **En serrant** ou **desserrant** la bague crénelée inférieure, **on augmente** ou **on réduit** la précontrainte. Après avoir ajusté la précharge désirée, serrez la bague supérieure de blocage.

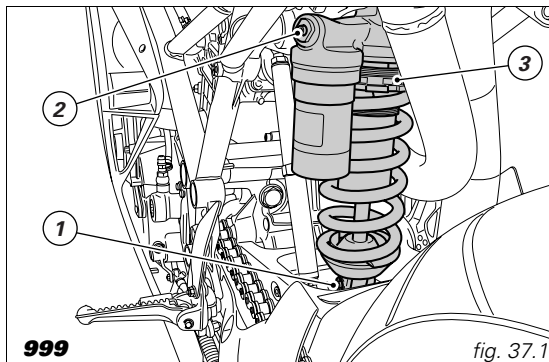


fig. 37.1

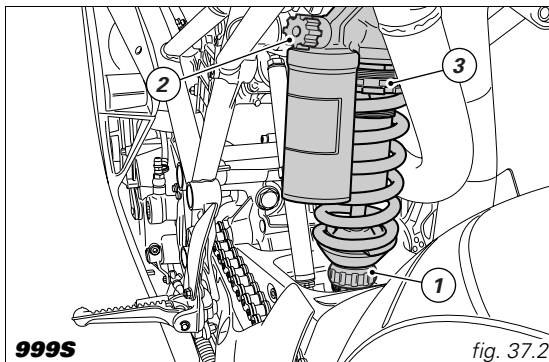


fig. 37.2

**Attention**

Pour tourner la bague crénelée de réglage de la précontrainte, utilisez une clé à ergot. Agissez avec beaucoup de précautions pour éviter le risque de blessure de la main en se heurtant violemment contre d'autres pièces du motorcycle dans le cas où la dent de la clé n'aurait plus de prise sur le créneau de la bague pendant le réglage.

**Attention**

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

Lorsque l'on roule en duo avec bagages, il faut précharger au maximum le ressort de l'amortisseur arrière pour améliorer le comportement dynamique de la moto et éviter qu'il y ait trop peu de garde au sol. L'augmentation de la précontrainte peut nécessiter le réglage du frein hydraulique en détente

Variation d'assiette du motocycle (fig. 38, fig. 39 et fig. 40)

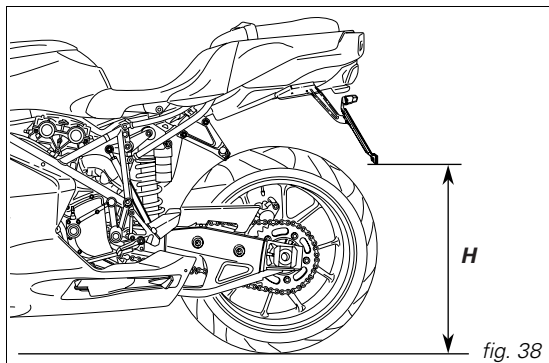
L'assiette du motocycle découle de la synthèse des essais effectués par nos techniciens dans différentes conditions d'utilisation.

La modification de ce paramètre est donc une opération très délicate, qui peut avoir de graves conséquences si elle est réalisée par un personnel inexpérimenté.

Nous vous conseillons, par conséquent, de relever une cote (H, fig. 38) de référence avant de modifier l'assiette d'usine.

Le pilote a la possibilité de modifier l'assiette du motocycle en fonction de ses habitudes de conduite.

Pour modifier l'entraxe des rotules (1), desserrez les contre-écrous (3).



Remarque

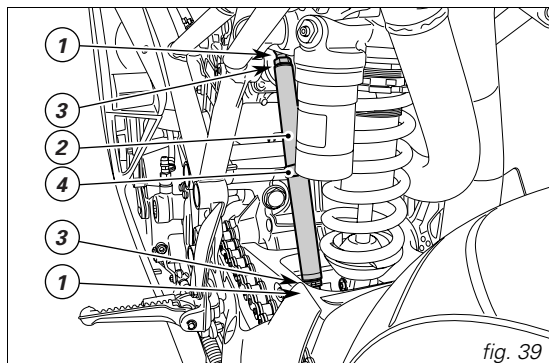
Prenez garde à l'écrou (3) inférieur qui présente un filetage à gauche.

Agissez sur la prise de clé (4) du tirant (2) avec une clé à fourche.

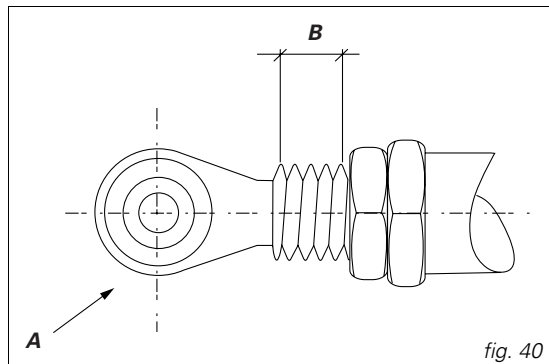
Serrez les écrous (3) à un couple de 25 Nm après le réglage.

Attention

La longueur du tirant (2), comprise entre les axes des rotules (1), ne doit pas dépasser 285 mm.



F La cote maximale de dégagement de l'UNIBALL de la tête (A) d'articulation est de 5 filets, ce qui correspond à 7,5 mm (B).



RÈGLES D'UTILISATION

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Régime maximum (fig. 41)

Régime du moteur pendant et après la période de rodage :

- 1) Jusqu'à 1000 km ;
- 2) De 1000 à 2500 km.

Jusqu'à 1000 km

Au cours des premiers 1000 km, il ne faut absolument pas dépasser :
5500÷6000 min⁻¹.

Au cours des premières heures d'utilisation du motorcycle, il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime moteur tout en respectant la limite établie. Pour cela, les routes sinueuses et, mieux encore, les trajets en pente douce, conviennent tout particulièrement pour un rodage efficace du moteur, des freins et des suspensions.

Pour les premiers 100 km, utilisez les freins avec précaution et évitez les coups de frein brusques et les freinages prolongés. Cela permet une adaptation correcte des garnitures de plaquettes sur les disques de frein. Afin de permettre un ajustement réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre la durée de vie des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne 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 fréquemment la chaîne et de la graisser si nécessaire.

De 1000 à 2500 km

Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur ; il ne faut toutefois jamais dépasser : 7000 min^{-1} .

Important

Pendant la période de rodage, respecter scrupuleusement le programme d'entretien et effectuer les révisions conseillées dans le Carnet de Garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité pour tous les dommages du moteur et sa durée de vie.

Le respect de ces précautions favorise une longévité accrue du moteur, réduisant l'exigence de révisions ou mises au point.

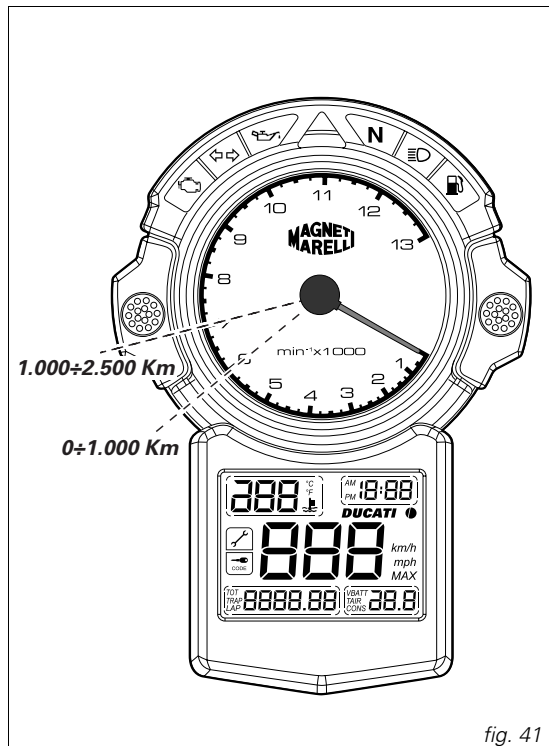


fig. 41

Contrôles avant la mise en route



Attention

L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut endommager la moto ou provoquer des lésions graves au pilote et/ou passager.

Avant de prendre la route, contrôler :

Carburant dans le réservoir

Contrôler le niveau de carburant dans le réservoir. Si nécessaire, procédez au ravitaillement (page 55).

Niveau d'huile moteur

Contrôlez le niveau dans le carter à travers le niveau transparent. Si nécessaire, faites l'appoint d'huile (page 81).

Liquide de freins et embrayage

Vérifiez le niveau du liquide dans les réservoirs respectifs (page 62).

Liquide de refroidissement

Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion. Si nécessaire, faites l'appoint (page 60).

Condition des pneus

Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 79).

Fonctionnement des commandes

Actionner les leviers et les pédales de frein, d'embrayage, de changement de vitesse et la poignée des gaz pour vérifier leur fonctionnement.

Feux et indicateurs

Vérifier l'état des ampoules des feux et des indicateurs et contrôler le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas d'ampoules grillées, procédez au remplacement (page 74).

Verrouillages

Contrôlez le verrouillage du bouchon de réservoir (page 34) et de la selle (version Biplace) (page 36).

Béquille

Vérifiez le fonctionnement et le positionnement correct de la béquille latérale (page 39).



Attention

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

Démarrage du moteur

Remarque


Pour démarrer le moteur déjà chaud, 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 (page 10).

Température ambiante normale

(comprise entre 10 °C/50 °F et 35 °C/95 °F) :

1) Tournez le contacteur d'allumage sur la position **ON** (fig. 42.1 et fig. 42.2). Vérifiez que le témoin vert N et le témoin rouge  au tableau de bord soient allumés.

Important

Le témoin de pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).

Attention

La béquille latérale doit être relevée (position horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.

Remarque

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

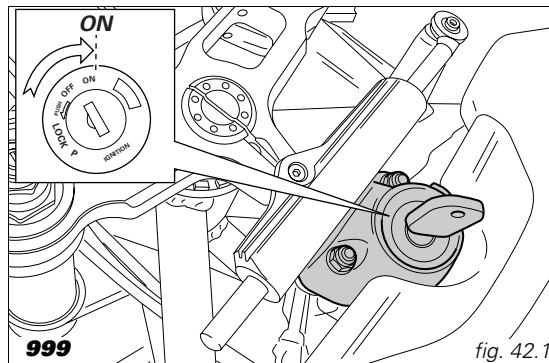


fig. 42.1

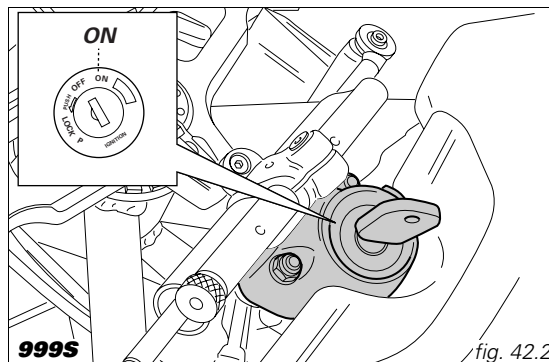


fig. 42.2

- 2) Déplacez le levier de starter (1) en position (B, fig. 43).
 3) Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (2, fig. 44) est en position \odot (RUN), puis appuyez sur le bouton-poussoir de démarrage (3, fig. 44).

Ce modèle est doté d'un système de démarrage assisté. Cette fonction permet le démarrage assisté du moteur en appuyant sur le bouton (3) et en le relâchant immédiatement après. En appuyant sur le bouton (3) le moteur démarre automatiquement pendant un temps MAX qui varie en fonction de la température du moteur. Une fois le moteur en marche, le système empêche le fonctionnement du démarreur électrique. En cas d'allumage raté du moteur, il faut attendre au moins 2 secondes avant de réappuyer sur le bouton de démarrage (3).

Laissez démarrer le moteur spontanément sans donner de gaz.

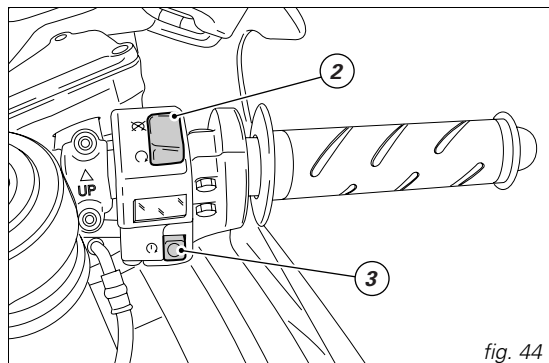
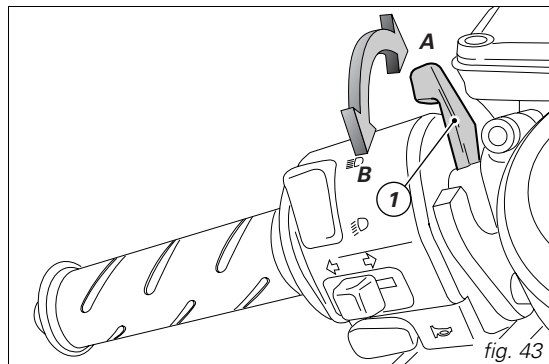
Remarque

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

- 4) Déplacez progressivement le levier de starter (1) en position verticale (A, fig. 43).

Important

Ne faites pas tourner le moteur froid à un régime de rotation élevé. Attendez que l'huile chauffe et circule dans tous les points de lubrification.



Température ambiante élevée (supérieure à 35 °C/ 95 °F) :

Suivez la même procédure décrite pour « Température ambiante normale », sans utiliser la commande de starter (1, fig. 43).

Température ambiante froide (supérieure à 10 °C/ 50 °F) :

Suivez la procédure décrite pour « Température ambiante normale » en faisant chauffer le moteur pendant 5 minutes.

Démarrage et marche du motocycle

- 1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.
- 2) Du bout de votre pied, baissez avec décision le sélecteur de vitesses de manière à engager le premier rapport.
- 3) Accélérez en ouvrant lentement la poignée des gaz et en lâchant simultanément et graduellement le levier d'embrayage ; la moto commencera à se déplacer.
- 4) Relâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.
- 5) Pour passer la seconde vitesse, coupez les gaz pour diminuer le régime moteur, débrayez, levez le sélecteur de vitesses et relâchez le levier d'embrayage.

La rétrogradation se fait comme suit : relâchez l'accélérateur, débrayez, accélérez un instant le moteur, pour permettre la synchronisation des pignons, rétrogradez et relâchez ensuite le levier d'embrayage. L'utilisation des commandes doit se faire judicieusement et avec rapidité : dans les montées, lorsque le motocycle

a tendance à ralentir, rétrogradez tout de suite ; vous éviterez ainsi toutes sollicitations anormales de la partie cycle et du moteur.



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

Diminuez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur, puis freinez en actionnant les deux freins en même temps. Avant que le motorcycle s'arrête, débrayez pour éviter que le moteur s'arrête à l'improviste.



Attention

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage. N'actionnez pas le frein trop brusquement et énergiquement; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d'où la perte de contrôle du motorcycle. Par temps pluvieux ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, l'efficacité de freinage sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utilisez les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manœuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du motorcycle. Lorsque vous parcourez des longues et fortes pentes, utilisez le frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins alternativement et uniquement sur de courtes distances : une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures de frein avec une réduction importante de l'efficacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure ou supérieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la stabilité nécessaires dans les virages.

F**Arrêt du motorcycle**

Réduisez la vitesse, rétrogradez et fermez la poignée des gaz. Rétrogradez jusqu'en 1^{re} et mettez ensuite le sélecteur au point mort. Freinez et arrêtez la moto. Arrêtez le moteur en tournant la clé de contact en position **OFF** (page 24).

Stationnement

Garez le motorcycle en le soutenant sur sa béquille latérale (voir page 39).

Tournez le guidon tout à gauche et tournez la clé de contact dans la position antivol **LOCK**.

Si vous garez votre moto dans un garage ou à l'intérieur d'autres bâtiments ou locaux, veillez à ce que le lieu 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 stationnement allumé en tournant la clé en position **P**.

**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.

**Attention**

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faire attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de matières inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

**Attention**

L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motorcycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.), est très dangereuse. Cela peut compromettre le bon fonctionnement du motorcycle et la sécurité du pilote et du passager.

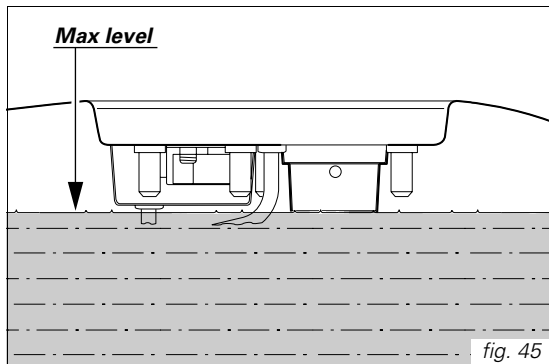
Ravitaillement en carburant (fig. 45)

Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence. Le niveau du carburant doit se situer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon.



Attention

Utilisez du carburant à faible teneur de plomb, avec un nombre d'octanes à l'origine de 95 au moins (voir tableau « Ravitaillements » page 86). Dans le puisard du bouchon, il ne doit pas rester de carburant.



Accessoires fournis (fig. 46 e fig. 47)

- A l'intérieur du semi-carénage droit, on a ménagé un compartiment abritant :
- le manuel d'utilisation et d'entretien ;
 - un câble porte-casque ;
 - un kit outils comprenant :
 - une clé à tube hexagonale pour bougies ; à l'autre extrémité une clé à deux diamètres (int. 10 + ext. 14) ;
 - broche pour clé à bougie ;
 - tournevis double ;
 - clé Allen pour carénages ;
 - tournevis pour le réglage de l'amortisseur arrière.

Le câble porte-casque est placé sous la selle passager dans la version Biplace.

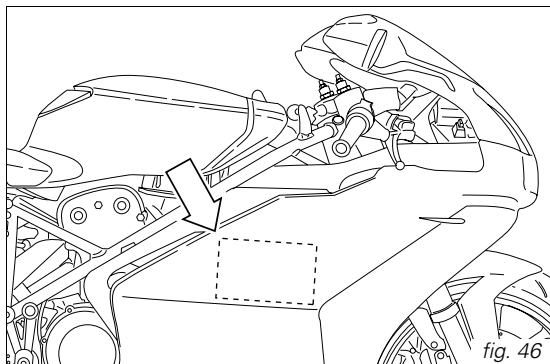


fig. 46

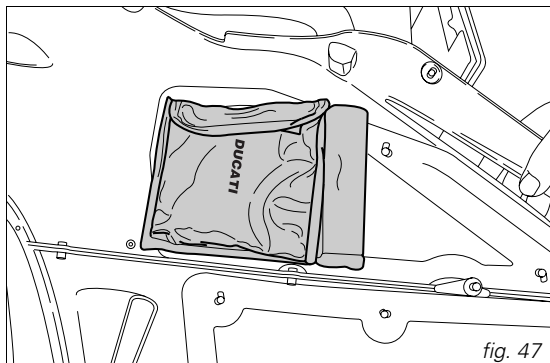


fig. 47

OPÉRATIONS D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN PRINCIPALES

Dépose de l'habillage

Pour effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation, il est 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 en roulant, d'où la perte de contrôle du motorcycle.

Important

Pour ne pas endommager les pièces peintes et le pare-brise en plexiglas de la bulle, mettez toujours en place les rondelles en nylon au niveau des vis de fixation lors de chaque repose.

Carénages latéraux biplace

Déposez les carénages à l'aide de la clé mâle (autrement dit Allen) qui se trouve dans le dessous de selle, en dévissant :

- les deux coupleurs (1) de fixation aux pattes de support des carters ;
- les deux coupleurs (2) de fixation à la bulle ;
- les quatre coupleurs (3) de fixation au cadre ;
- la vis (4) de fixation du carter droit au carter gauche, située sous les carters.

Carénages latéraux monoplace

Desserrez les quatre coupleurs avec la bague (3) de fixation au cadre.

Opérez du côté droit pour accéder au compartiment abritant le kit d'outils. Retirez les carters latéraux à l'aide de la clé Allen en dévissant :

- les deux coupleurs (1) de fixation aux pattes de support des carters ;
- les deux coupleurs (2) de fixation à la bulle ;
- la vis (4) de fixation du carter droit au carter gauche, située sous les carters.

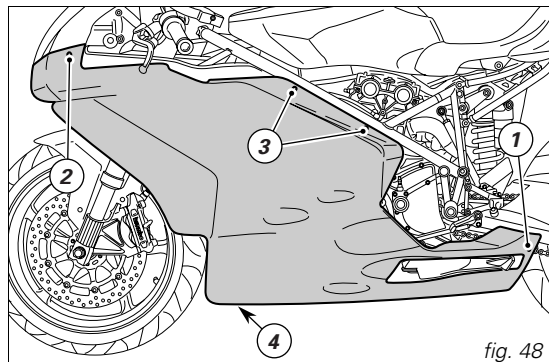




fig. 48

Remarque

 Lors de la repose des carénages, prenez garde à bien engager le détrompeur avant (5) dans son cran, au niveau de la bulle.

Remarque

 Pour reposer le carénage gauche, dépliez la béquille latérale en la faisant passer par l'ouverture obtenue sur le carénage lui-même.

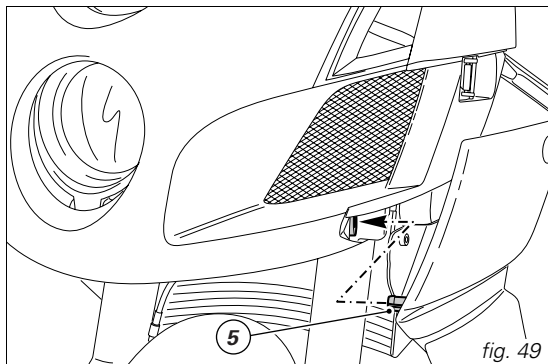


fig. 49


Rétroviseurs

Desserrez les vis (6) de fixation du rétroviseur.

Dégagez les goupilles de fixation (7) de leurs clips de retenue, fixés au support de la bulle (8). Retirez le joint de protection (9) et débranchez les connecteurs (10) de l'indicateur de direction.

Répétez les mêmes opérations pour déposer l'autre rétroviseur.

Important

 Lors de la repose, enduire d'un produit frein de filet de résistance moyenne le filetage des vis (6).

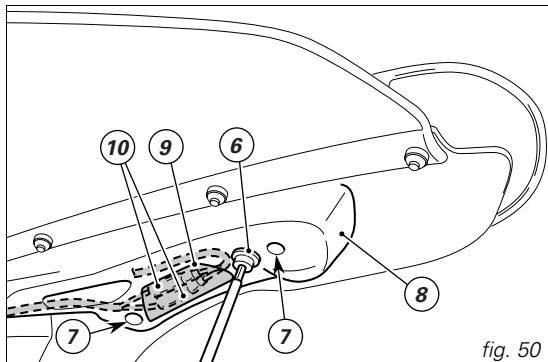


fig. 50

Bulle



Remarque

Pour déposer la bulle, démontez les rétroviseurs et les carters latéraux en respectant les instructions précédemment décrites.

Déposez le tableau de bord (1) en le sortant des tampons caoutchouc de maintien (2).

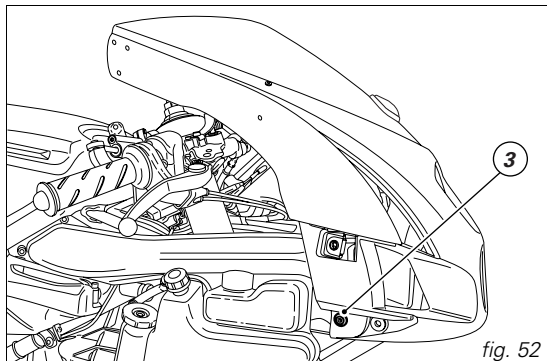
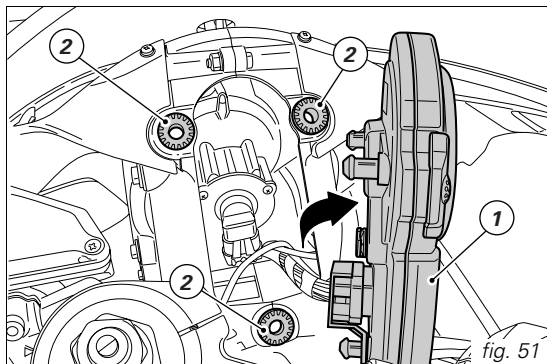
Débranchez les connexions de l'ampoule du feu de position.

Desserrez les deux vis (3) de fixation latérale de la bulle au support de phare.



Remarque

La repose de la bulle terminée, remettez en place les carters latéraux et les rétroviseurs.




F **Contrôle et appoint éventuel du liquide de refroidissement** (fig. 53)

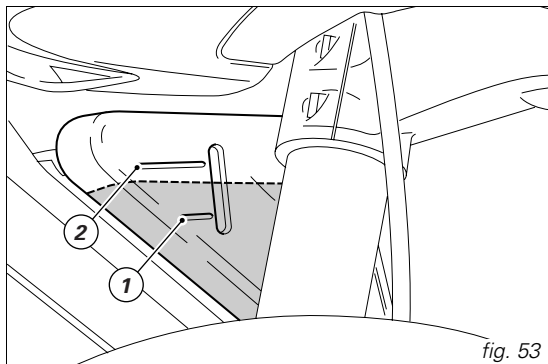
Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement contenu dans le vase d'expansion, sur le côté droit du motorcycle.

Il doit se situer entre les deux repères (1) et (2) : la repère le plus long (2) correspond au niveau **MAX** et le repère le plus court (1) indique le niveau **MIN**

Si le niveau se trouve en dessous du niveau **MIN**, il faut faire l'appoint.

Remarque

 Pour mieux vérifier le niveau du liquide de refroidissement, observez le réservoir du côté gauche bas de la moto, entre la roue avant et le carter latéral droit.



Déposez le carter droit (page 55).

Dévissez le bouchon de remplissage (3, fig. 54) et ajoutez un mélange d'eau et de liquide antigel SHELL Advance Coolant ou Glycoshell (35÷40 % du volume) jusqu'à atteindre le niveau **MAX**.

Revissez le bouchon (3) et remontez les pièces précédemment déposées.

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 $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ / $-4\text{ }^{\circ}\text{F}$).

Capacité du circuit de refroidissement : $2,8\text{ dm}^3$ (litres).



Attention

Cette opération doit être effectuée moteur froid et moto en position verticale sur une surface parfaitement plane.

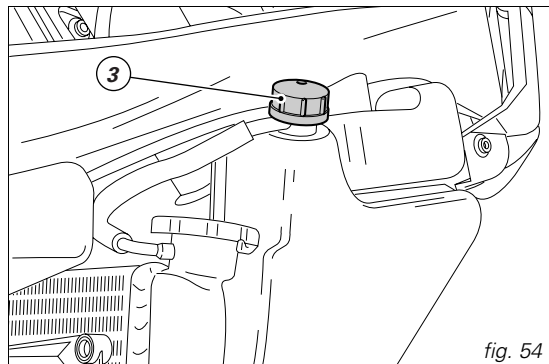


fig. 54

F Contrôle niveau de liquide de freins et d'embrayage

Le niveau ne doit pas descendre au-dessous du repère **MIN** gravé sur les réservoirs correspondants (fig. 55) (la figure ci-contre montre les réservoirs du liquide de freins avant et arrière).

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

Pour l'appoint ou le changement du liquide aux intervalles indiqués dans le tableau d'entretien périodique sur le Carnet de Garantie, contactez un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Important

Tous les 4 ans, il est conseillé de remplacer toutes les tuyauteries des circuits.

Système d'embrayage

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

Attention

Le niveau du liquide de l'embrayage a tendance à s'élever dans le réservoir au fur et à mesure de l'usure de la garniture des disques d'embrayage. Ne dépassez jamais la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau minimum).

Système de freinage

Si vous constatez un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein ne soient pas usées, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour effectuer la vérification et la purge du système.

Attention

Le liquide des freins et de l'embrayage peut endommager certaines parties peintes et plastiques. Évitez donc le contact avec celles-ci. L'huile hydraulique est corrosive et peut causer des dommages et provoquer des blessures. Ne mélangez pas d'huiles de qualité différente.

Contrôlez l'étanchéité parfaite des joints.

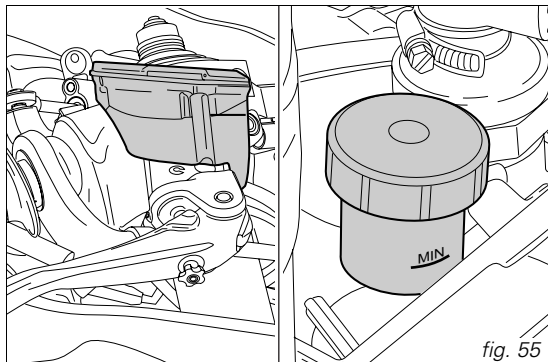


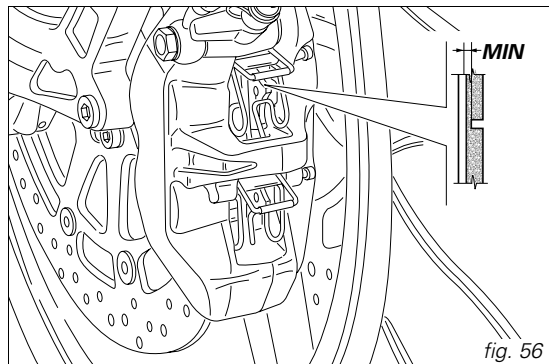
fig. 55

Vérifiez l'usure des plaquettes de frein (fig. 56)

Un repère d'usure est gravé sur chaque plaquette de frein pour faciliter le contrôle, sans avoir à les déposer de l'étrier. Une plaquette en bon état doit présenter des rainures bien visibles sur son revêtement.

Important

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



Lubrification des articulations

Il est nécessaire périodiquement de contrôler les conditions de la gaine extérieure des câbles de commande des gaz et de starter. Il ne doit pas présenter d'écrasements ni de craquelures sur le revêtement plastique extérieur. Vérifiez le libre coulisement des câbles intérieurs en agissant sur la commande : si vous constatez du frottement ou des points durs, faites-le remplacer par un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Pour prévenir ces inconvénients, pour le câble des gaz, il est préconisé d'ouvrir la commande en desserrant les deux vis de fixation (1, fig. 57) et de graisser ensuite l'extrémité du câble ainsi que la poulie avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Attention

Refermez la commande en faisant très attention et en insérant les câbles dans la poulie.

Remontez le couvercle et serrez les vis (1) au couple de 10 Nm.

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.

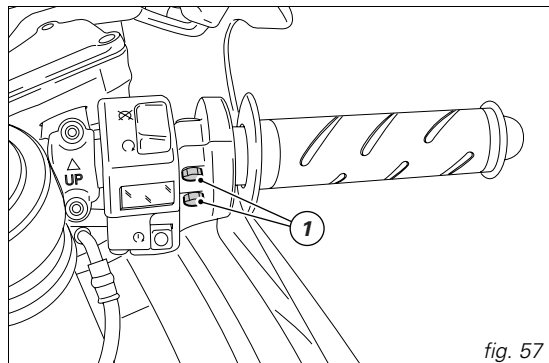
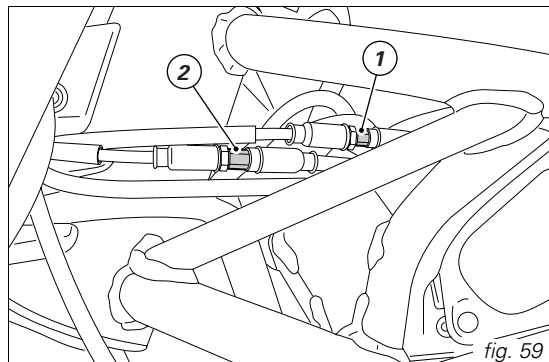
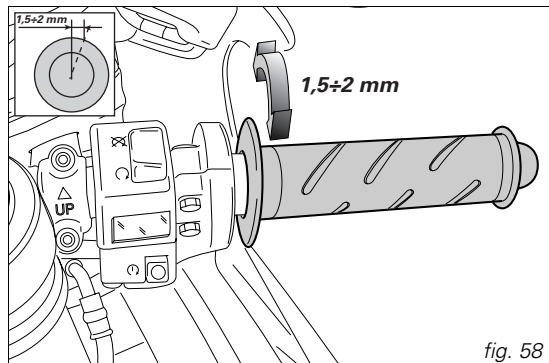


fig. 57

Réglage de la garde de la commande d'accélérateur

La poignée des gaz dans toutes les positions de braquage doit présenter un jeu, mesuré sur la périphérie du bord de la poignée, de $1,5 \div 2,0$ mm. Si besoin est, le régler en agissant sur les dispositifs de réglage prévus à cet effet (1 et 2, fig. 59) situés sur la colonne de direction sur le côté gauche de la moto. Le dispositif de réglage (1) permet de régler l'ouverture de l'accélérateur, alors que dispositif de réglage (2) sert à sa fermeture.

Sortez les soufflets de protection des dispositifs de réglage et desserrez les contre-écrous. Effectuez le réglage de façon à obtenir une course égale dans les deux sens : une rotation dans le sens des aiguilles d'une montre fait augmenter le jeu et une rotation dans le sens inverse le fait diminuer. Les réglages terminés, serrez les contre-écrous et emmanchez les soufflets de protection sur les dispositifs de réglage.



Charge de la batterie (fig. 60)

Pour recharger la batterie, il est conseillé de la déposer du motorcycle.

Déposez le carter latéral gauche (page 57), dévissez la vis (1) et déposez la patte de fixation supérieure.

Débranchez dans l'ordre la borne négative (-) noire et celle positive (+) rouge.

**Attention**

La batterie dégage des gaz très inflammables qui peuvent provoquer une grave explosion: 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 à la borne positive (+), noir à la borne négative (-).

**Important**

Branchez la batterie au chargeur avant de le mettre en marche: la production d'étincelles éventuelle au niveau des bornes de la batterie pourrait enflammer les gaz de celle-ci.

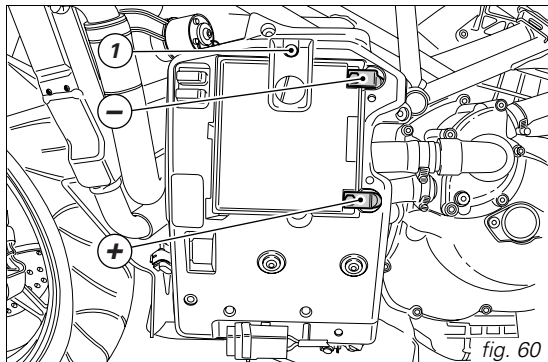
Branchez toujours la borne positive rouge (+) en premier.

Reposez la batterie sur son support et bloquez la bride supérieure avec la vis (1). Procédez ensuite au branchement des bornes en graissant les vis de serrage pour améliorer la conductibilité.

**Attention**

Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

Chargez la batterie pendant 5÷10 heures à 0,9 A.



Modification de l'inclinaison de la colonne de direction (1999)

Avant de modifier l'angle de chasse, déposez l'amortisseur de direction en dévissant les vis de fixation (1 et 2). La vis (2) maintient également le martelet antivol de direction (3) qui devra être déplacé plus en arrière lors de la repose à cause de la variation de l'inclinaison de la colonne.

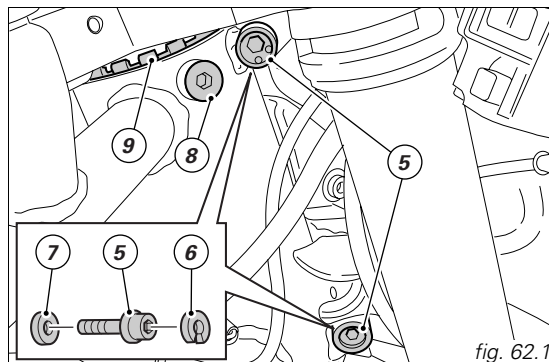
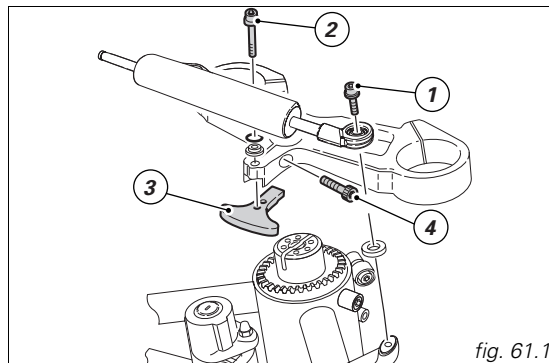
Desserrez la vis de fixation (4) du té supérieur.

Modifiez l'angle de chasse en desserrant les deux vis (5), sur le côté droit du cadre, après avoir déposé les circlips (6) et les rondelles (7).

Desserrez complètement la vis (8) et, à l'aide d'une clé à ergot, tournez de 180° l'extrémité de l'excentrique (9).

Pour vérifier si le trou sur l'excentrique est coaxial au trou débouchant sur la colonne, une flèche est gravée dans la partie supérieure de l'excentrique indiquant l'alignement des trous.

Resserrez la vis (8) jusqu'en butée. Graissez le filet des vis (5) avec de l'huile SHELL Retinax HDX2 et serrez-les au couple de 22 Nm. Remettez en place la rondelle (7) et le circlip (6).



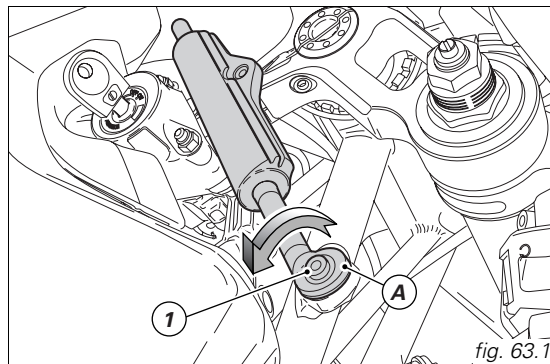
Remarque

Ne pas braquer à fond les demi-guidons lorsque vous effectuez cette opération.

Si vous souhaitez incliner la colonne de direction à $23^{\circ} 30'$, faites coïncider le trou le plus avancé du martelet antiviol de direction (3) avec le trou correspondant de fixation sur le té supérieur. Enduire la vis (2) d'un produit frein de filet de résistance moyenne et l'utiliser pour fixer l'amortisseur de direction en prenant garde d'insérer également le martelet (3).

Tournez l'articulation (A) de la tige amortisseur de 180° sur elle-même. Fixez l'articulation avec la vis (1) précédemment déposée en l'enduisant de frein-filet à résistance moyenne.

Graissez la vis (4) précédemment desserrée et serrez-la au couple de 23 Nm avec une tolérance de $\text{Nm} \pm 5 \%$.



Modification de l'inclinaison de la colonne de direction (999S)

Avant de modifier l'angle de chasse, déposez l'amortisseur de direction en dévissant les vis de fixation (1 et 2). La vis (2) maintient également le martelet antivol de direction (3) qui devra être déplacé plus en arrière lors de la repose à cause de la variation de l'inclinaison de la colonne.

Desserrez la vis de fixation (4) du té supérieur.

Modifiez l'angle de chasse en desserrant les deux vis (5), sur le côté droit du cadre, après avoir déposé les circlips (6) et les rondelles (7).

Desserrez complètement la vis (8) et, à l'aide d'une clé à ergot, tournez de 180° l'extrémité de l'excentrique (9). Pour vérifier si le trou sur l'excentrique est coaxial au trou débouchant sur la colonne, une flèche est gravée dans la partie supérieure de l'excentrique indiquant l'alignement des trous.

Resserrez la vis (8) jusqu'en butée. Graissez le filet des vis (5) avec de l'huile SHELL Retinax HDX2 et serrez-les au couple de 22 Nm. Remettez en place la rondelle (7) et le circlip (6).



Remarque

Ne pas braquer à fond les demi-guidons lorsque vous effectuez cette opération.

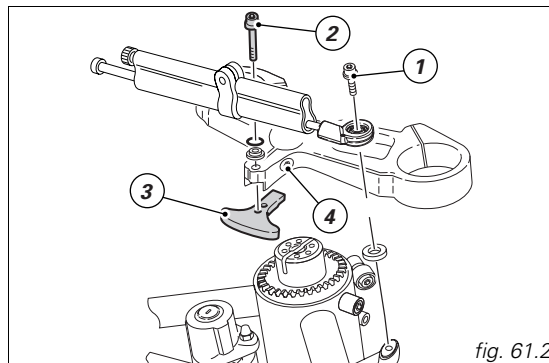


fig. 61.2

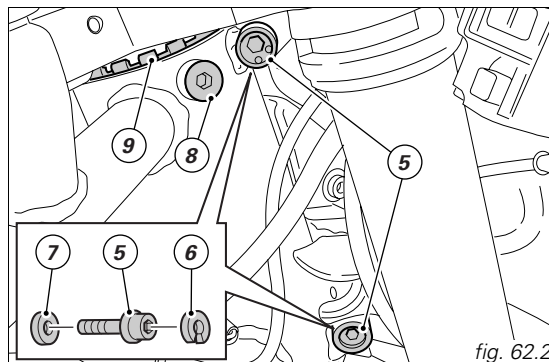


fig. 62.2

Si vous souhaitez incliner la colonne de direction à $23^{\circ} 30'$, faites coïncider le trou le plus avancé du martelet antivol de direction (3) avec le trou correspondant de fixation sur le té supérieur. Enduire la vis (2) d'un produit frein de filet de résistance moyenne et l'utiliser pour fixer l'amortisseur de direction en prenant garde d'insérer également le martelet (3).

Tournez l'articulation (A) de la tige amortisseur de 180° sur elle-même. Fixez l'articulation avec la vis (1) précédemment déposée en l'enduisant de frein-filet à résistance moyenne.

Graissez la vis (4) précédemment desserrée et serrez-la au couple de 23 Nm avec une tolérance de $\text{Nm} \pm 5\%$.

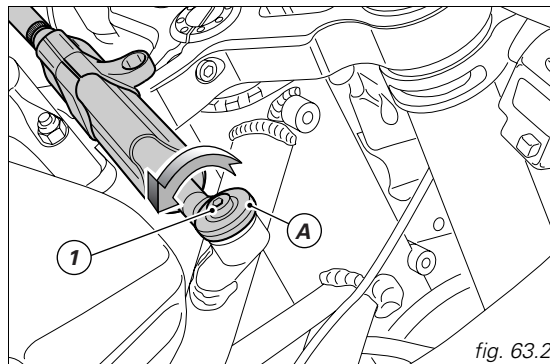


fig. 63.2

Contrôle de la tension de la chaîne de transmission (fig. 64)

Important

Pour la tension de la chaîne de transmission, faites appel à un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Le motorcycle étant stable et ferme sur la béquille latérale, exercez une pression du doigt sur la chaîne, relâchez la chaîne et mesurez la distance finale de la surface du patin de chaîne et du centre de l'axe sous-jacent. La course verticale doit être comprise entre 38-42 mm.

Attention

Le serrage correct des contre-écrous (1) des galets tendeurs est fondamental pour la sécurité du pilote.

Important

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

Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est pourvue de joints toriques pour protéger les éléments coulissants contre les agents extérieurs et pour prolonger l'intervalle de graissage. Pour ne pas endommager ces joints durant le nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas un lavage trop violent en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur.

Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide de matière absorbante et graissez chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager la chaîne, la couronne et le pignon moteur.

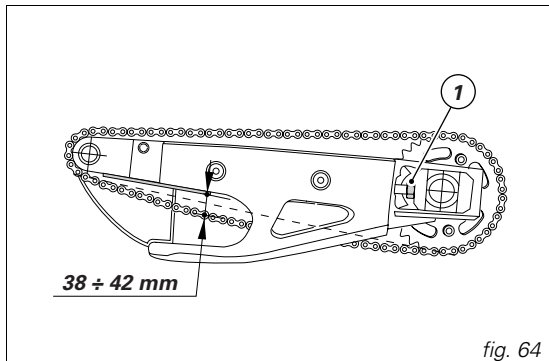


fig. 64

Remplacement des ampoules des feux de route et de croisement

Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, assurez-vous que les valeurs de tension et de puissance de l'ampoule de rechange sont celles indiquées dans le paragraphe « Système électrique » page. 92. Vérifiez toujours le fonctionnement de l'ampoule neuve avant de reposer les pièces déposées. La fig. 65 montre l'emplacement de l'ampoule du feu de croisement (LO), de route (HI) et de position (1).

Important

L'emplacement des ampoules des feux de route et de croisement de la version USA est inversé par rapport à l'indication plus haut.

Phare

Pour accéder à l'ampoule supérieure, déposez le tableau de bord (2) des tampons caoutchouc de maintien.

Tournez la bague de maintien (3) du corps de lampe supérieur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour extraire l'ampoule grillée. Remplacez-la par une neuve identique.

Lors de la repose, tournez la bague de maintien (3) dans le sens des aiguilles d'une montre pour bloquer l'ampoule. Pour accéder à l'ampoule inférieure, déposez la bulle comme décrit dans le paragraphe « Dépose de l'habillage » (page 57) et le couvercle inférieur (4) du support de phare en dévissant les vis (5). Pour son remplacement, répétez la procédure décrite pour l'ampoule supérieure.

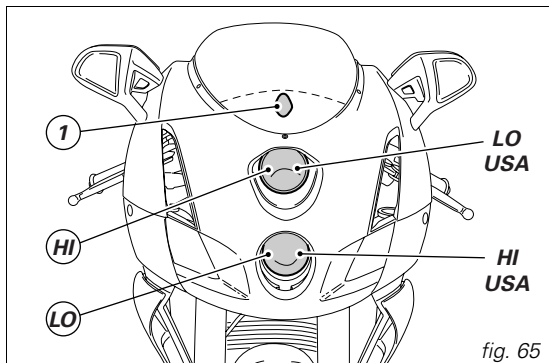


fig. 65

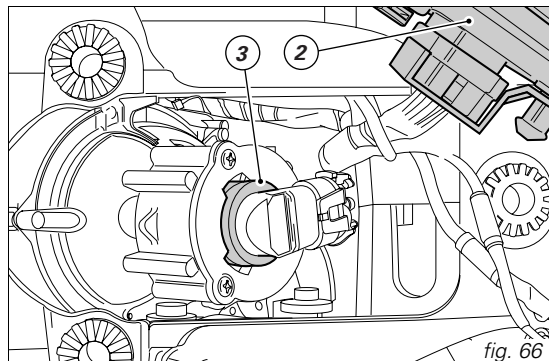


fig. 66



Remarque

Pour remplacer les ampoules du phare, il ne faut pas débrancher le câble du faisceau électrique principal du boîtier de phare.



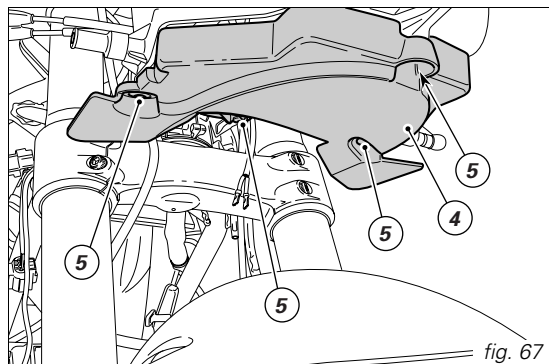
Remarque

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

Remontage

Une fois terminé le remplacement de l'ampoule grillée, rebranchez le tableau de bord au faisceau électrique et repositionnez-le correctement au niveau des tampons caoutchouc de retenue correspondants.

Reposez le cache inférieur et la bulle en les fixant avec les vis de fixation prévues à cet effet ; vérifiez si le câblage des clignotants est bien en place dans les rainures prévues à cet effet à l'intérieur des supports de la bulle.



Remplacement ampoule feu de position

Pour accéder à l'ampoule de feu de position (1), déposez le tableau de bord (voir page 59) des tampons caoutchouc de retenue correspondants et introduisez la main dans le support de phare.

Sortez le porte-ampoule de son logement et remplacez l'ampoule.

Le remplacement de l'ampoule grillée terminé, rebranchez le tableau de bord au faisceau électrique et positionnez-le correctement au niveau des tampons en caoutchouc de retenue correspondants.

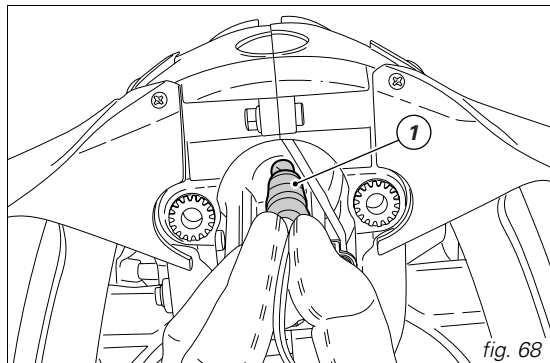


fig. 68

Clignotants avant (fig. 69)



Remarque

Pour en simplifier la représentation, le rétroviseur, sur lequel le clignotant est monté, figure déposé de la bulle.

Desserrez les vis (1) et séparez la coupelle (2) du support de clignotant/rétroviseur.

L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Remontez la coupelle dans l'emplacement correspondant du support de clignotant, en faisant correspondre les crans. Serrez les vis (1).

Clignotants arrière (fig. 70)

Pour le remplacement des ampoules des clignotants arrière, il faut tourner d'un quart de tour le corps du clignotant (3), son optique en haut, et le sortir de son support.

L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Reposez le corps du clignotant (3) et fixez-le au support du clignotant en le tournant d'un quart de tour.

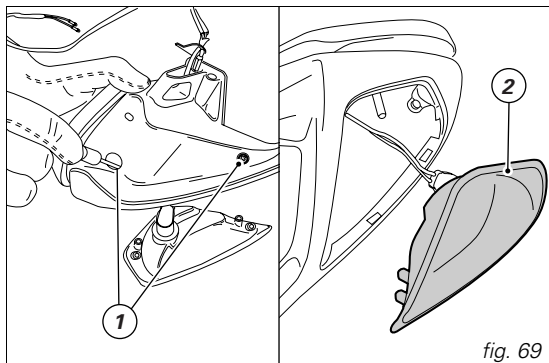


fig. 69

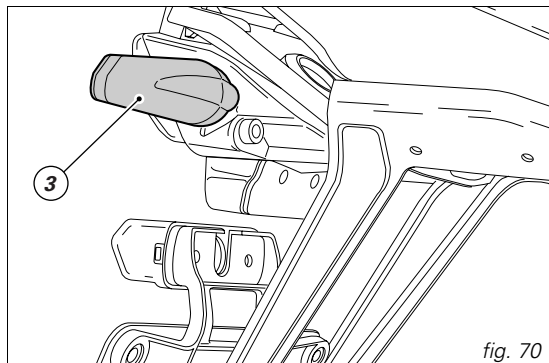


fig. 70

Feu de stop (fig. 71)

Pour remplacer les ampoules du feu de stop et de position arrière, il faut dévisser les deux vis (1) de fixation du couvercle (2). A l'intérieur du couvercle (2) se trouvent deux goupilles fixant l'optique (3) du feu arrière. Sortez le cache (2) de son logement et déposez l'optique (3) du feu arrière. L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Reposer les pièces déposées.

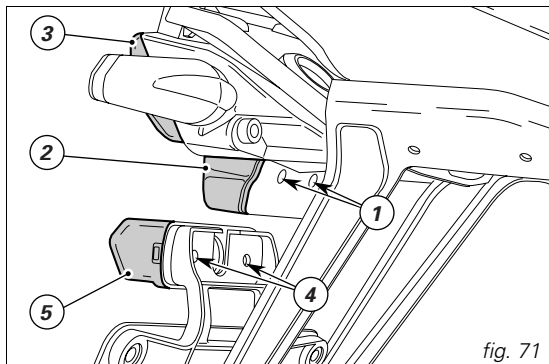


fig. 71

Feu de plaque de police (fig. 72)

Pour avoir accès à l'ampoule de la plaque de police, desserrez les deux vis (4) fixant le couvercle (5). Sortez l'ampoule et remplacez-la.

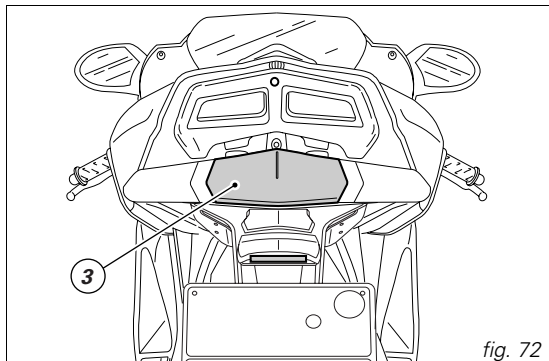


fig. 72

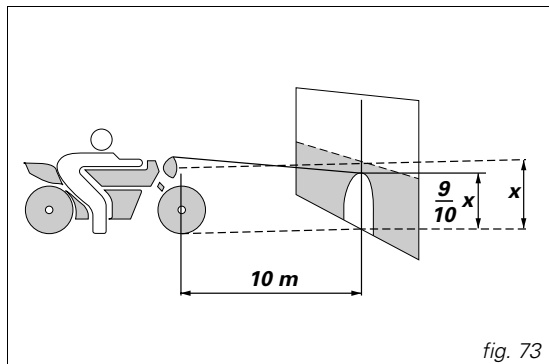
Orientation du projecteur (fig. 73)

Pour contrôler si le projecteur est correctement orienté, placez la moto, parfaitement perpendiculaire avec son axe longitudinal et avec les pneus gonflés à la pression prescrite et une personne sur la selle, devant un mur ou un écran, à une distance de 10 mètres. Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du projecteur et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal du motocycle.

Effectuez le contrôle dans la 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.



Remarque

La procédure décrite est celle établie par la « Réglementation Italienne » concernant la hauteur maximum du faisceau lumineux.

Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays de destination du motocycle.

La correction de l'orientation verticale du phare peut se faire en intervenant sur les molettes de réglage (1, fig. 74), sur la gauche du phare. Si l'on tourne les molettes dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau lumineux baisse, alors que dans l'autre sens il monte.



Remarque

Pour intervenir sur la molette inférieure, déposez la bulle comme indiqué page 59.

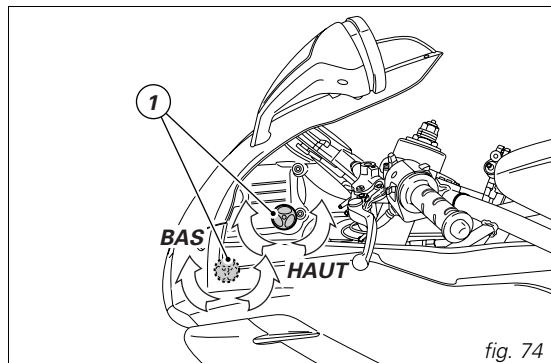


fig. 74

Réglage des rétroviseurs (fig. 75)

Réglez manuellement le rétroviseur en appuyant sur le point (A).

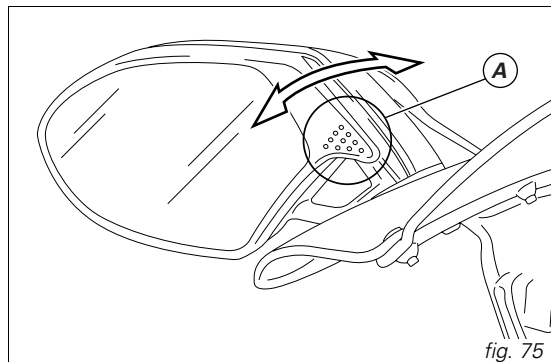


fig. 75

Pneus Tubeless (sans chambre à air)

Pression avant :

2,1 bars -2,3 Kg / cm²

Pression arrière :

2,2 bars -2,4 Kg / cm²

La pression des pneus peut varier selon la température extérieure 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 routes avec beaucoup de nids de poule, il faut augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bar.

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 en roulant. N'utilisez jamais des pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaisson soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur le pilote et le passager.

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

Important

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

Remarque

Pour le remplacement des pneus, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé afin d'assurer une dépose et repose correctes des roues.

Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurez l'épaisseur minimale (S , fig. 76) de la bande de roulement dans le point d'usure le plus important : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.

Important

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

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

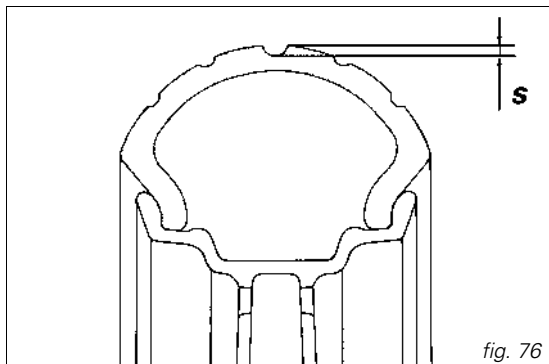
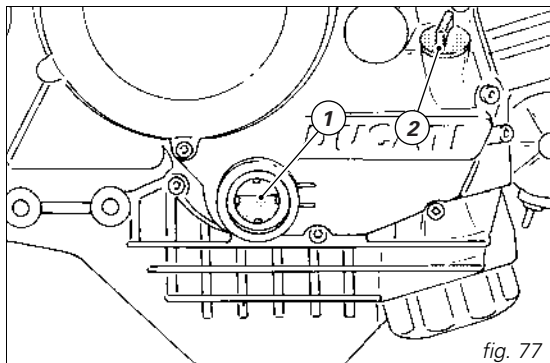


fig. 76

Contrôle du niveau d'huile moteur (fig. 77)

Le niveau d'huile moteur est visible à travers le niveau transparent (1) situé sur le couvercle d'embrayage. Contrôlez le niveau motorcycle parfaitement vertical et moteur froid. Le niveau doit se situer entre les repères du niveau transparent. Si le niveau est bas, faites l'appoint avec de l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4. Retirez le bouchon de remplissage (2) et réajustez le niveau. Remettez en place le bouchon.

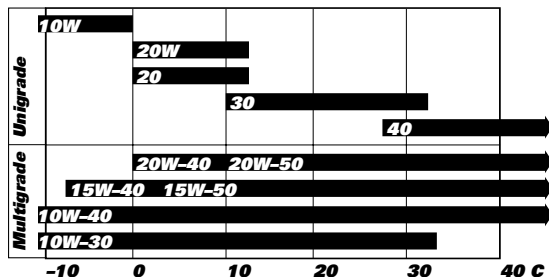


Important

Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile aux intervalles prescrits dans le tableau d'entretien périodique dans le Carnet de Garantie, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Viscosité SAE 10W-40

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



Nettoyage et remplacement des bougies (fig. 78)

Les bougies constituent l'un des éléments essentiels du système d'allumage et doivent être contrôlées périodiquement.

Cette opération permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.

Pour la vérification et, si nécessaire, le remplacement de la bougie, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé qui examinera la couleur de l'isolant céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair indique le bon fonctionnement du moteur.

L'usure de l'électrode centrale et l'écartement des électrodes seront également vérifiés ; valeur d'écartement exacte :
0,6÷0,7 mm.

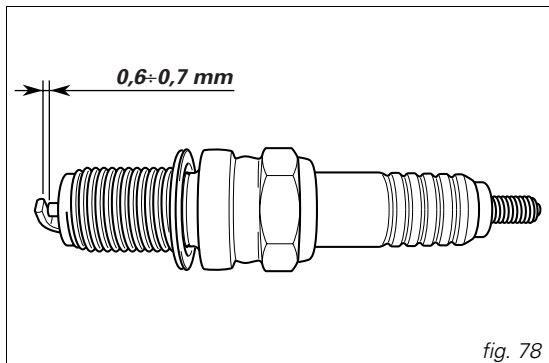


fig. 78

Important

Un écartement plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyage général

Afin de maintenir longtemps l'éclat d'origine des surfaces métalliques et des parties peintes, lavez et séchez périodiquement la moto en fonction de l'utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour cela, utilisez des produits spéciaux, 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. Ne pas diriger sur le motorcycle de jets d'eau chaude ou sous haute pression. L'utilisation de nettoyeurs haute pression à jets de vapeur peut causer des grippages ou des dommages aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouïes d'aération et silencieux avec pour conséquence la perte des conditions de sécurité de conduite.

Si des parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utilisez un dégraissant pour leur nettoyage en évitant que celui-ci entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.). Rincez le motorcycle à l'eau tiède et séchez toutes les surfaces avec une peau de chamois.



Attention

Parfois, les freins ne répondent pas après le lavage du motorcycle. Ne graissez ni lubrifiez les disques de frein, pour ne pas compromettre l'efficacité de freinage. 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'effectuer les opérations ci-dessous :

*nettoyage général ;
videz le réservoir de carburant ;
introduisez une petite quantité d'huile moteur dans les cylindres par le trou des bougies et faites tourner à la main le moteur de quelques tours pour répartir une couche de protection sur les parois internes ;
utilisez la béquille de service pour soutenir la moto ;
débranchez et déposez la batterie.*

Le contrôle et, si nécessaire, la recharge ou le remplacement de la batterie s'avèrent nécessaires dans le cas où le motorcycle n'a pas été utilisé pendant une période supérieure à un mois.

*Recouvrez le motorcycle d'une housse de protection qui ne doit pas pouvoir abîmer la peinture ni retenir la buée.
La housse de protection est disponible auprès de 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.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Poids (999/999S)

À sec :

199 kg

À pleine charge :

390 kg



Attention

Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocyclette, ainsi que provoquer sa perte de contrôle.

Dimensions (mm) (fig. 79) (999/999S)

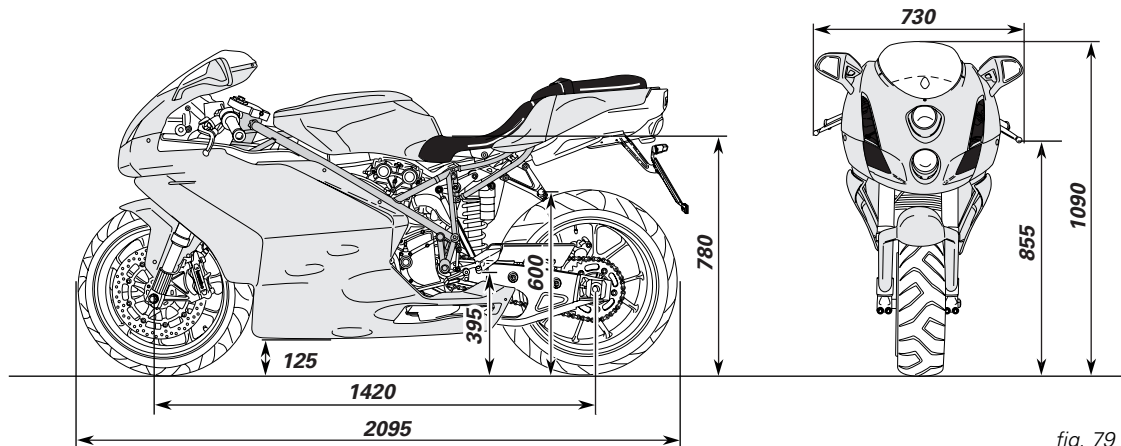


fig. 79

Ravitaillements	Type	dm³ (litres)
Réservoir d'essence, avec réserve carburant de 3 dm ³ (litres) pour 999/999S	Essence sans plomb avec indice d'octanes d'origine d'au moins 95	15,5
Circuit de lubrification pour 999/999S	SHELL - Advance Ultra 4	3,4
Circuits de freins AV/AR et embrayage pour 999/999S	Liquide spécial pour systèmes hydrauliques SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Produit de protection contacts électriques pour 999/999S	Spray pour traitement des circuits électriques SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant seulement pour 999	SHELL - Advance Fork 7,5 ou Donax TA	0,511 (par tube)
Fourche avant seulement pour 999S	SHELL - Advance Fork 7,5 ou Donax TA	115 mm (par tube) hauteur du niveau d'huile
Circuit de refroidissement pour 999/999S	Liquide antigel SHELL - Advance Coolant ou Glycoshell 35÷40 % + eau	2,3



Important

L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

Moteur

Bicylindre à quatre temps en « L » longitudinal de 90°.

Alésage mm :

100 (999/999S)

Course mm :

63,5 (999/999S)

Cylindrée totale, cm³ :

998 (999/999S)

Taux de compression :

11,4±0,5:1 (999/999S).

Puissance maxi. à l'arbre (95/1/CE), kW/ch :

100 kW/136 ch à 9.750 min⁻¹

Couple maxi à l'arbre (95/1/CE) :

106 Nm à 8.000 min⁻¹

Régime maximum, min⁻¹ :

11.500

Important

Ne jamais dépasser le régime maximum en toutes conditions de marche.

Distribution

Desmodromique, à quatre soupapes par cylindre commandées par huit culbuteurs (quatre culbuteurs d'ouverture et quatre de fermeture) et par 2 ACT. Elle est commandée par le vilebrequin par l'intermédiaire d'engrenages cylindriques, poulies et courroies crantées.

Schéma de distribution desmodromique (fig. 80)

- 1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur) ;
- 2) Réglage de culbuteur supérieur ;
- 3) Réglage de culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
- 4) Ressort de rappel de culbuteur inférieur ;
- 5) Culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
- 6) Arbre à cames ;
- 7) Soupape.

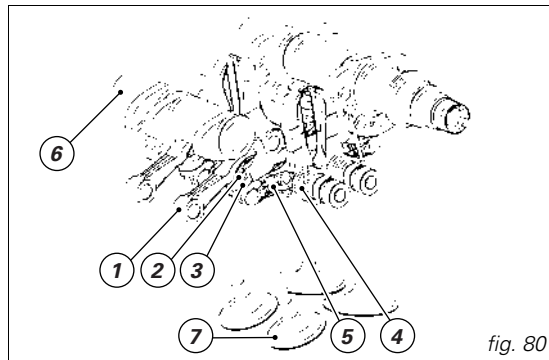


fig. 80

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.

Bougies d'allumage

Marque :

CHAMPION

Type :

RG 4 HC (999/999S)

Alimentation

Injection électronique indirecte MARELLI.

Diamètre corps de papillon :

54 mm

Injecteurs par cylindre : 1

Injecteurs par cylindre : 1

Alimentation essence : 95-98 RON.

Freins

Avant

Double disque semi-flottant percé pour 999/999S.

Matériau piste de freinage :

acier pour 999/999S

Matériau cloche :

aluminium pour 999/999S

Diamètre du disque :

320 mm pour 999/999S.

Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon pour 999/999S.

Surface de freinage :

79 cm² pour 999/999S.

Marque des étriers de frein :

BREMBO pour 999/999S

Type :

34-4 pistons pour 999.

P4-34b pour 999S.

Garniture :

TOSHIBA TT 2172

Type de pompe :

PR18.

Arrière (999/999S)

À disque fixe perforé, en acier.

Diamètre du disque :

240 mm.

Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.

Surface de freinage :

32 cm².

Marque :

BREMBO

Type :

P34c pistons.

Garniture :

FERIT I/D 450 FF.

Type de pompe :

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.

Transmission

Embrayage à sec actionné par levier sur le côté gauche du demi-guidon.

Transmission primaire par pignons à denture droite.

Rapport pignon de distribution/couronne d'embrayage :
32/59 (999/999S)

Boîte de vitesses à 6 rapports en prise constante,
sélecteur de vitesses à gauche.

Rapport pignon sortie de boîte/couronne arrière :
15/36 (999/999S)

Rapport totaux : (999/999S)

1^{ère} 15/37

2^{ème} 17/30

3^{ème} 20/28

4^{ème} 22/26

5^{ème} 23/24

6^{ème} 24/23

Transmission secondaire par chaîne.

Marque :

DID

Type :

525 HV

Dimensions :

5/8"x5/16"

nombre de maillons :

96.



Important

Tenir compte que les rapports indiqués ont été homologués et qu'il ne faut absolument 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. Adressez-vous auprès d'un Concessionnaire ou Atelier Agréé.



Attention

Pour remplacer la couronne arrière, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Le remplacement incorrect de cette pièce peut compromettre sérieusement votre sécurité et endommager irrémédiablement votre moto.

Cadre (999/999S)

Treillis en tubes d'acier à haute résistance.

Angle de braquage (par côté) :

28° 30'

Pour utiliser de manière optimale votre motorcycle sur piste, l'angle de chasse peut être modifié (voir page 67-69).

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 du motorcycle peut être modifiée selon les caractéristiques du circuit de la façon suivante :

Angle de chasse

23° 30'

Chasse :

91 mm.

Roues (999/999S)

Jantes en alliage léger à cinq branches en Y.

Avant

Dimensions :

MT 3,50x17"

Arrière

Dimensions :

MT 5,50x17"

Les roues sont du type à axe amovible.

Pneus**Avant**

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

120/70-ZR17

Arrière

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

190/50-ZR17

Suspensions

Avant

Fourche hydraulique inversée dotée d'un système de réglage extérieur du frein hydraulique en extension et en compression et de la précontrainte des ressorts.

Diamètre des tubes porteurs :

43 mm.

Débattement sur l'axe des tubes de fourche :

125 mm (999)

120 mm (999S).

Arrière (999/999S)

A commande progressive obtenue par l'interposition d'un culbuteur entre cadre et pivot supérieur de l'amortisseur. L'amortisseur, réglable en extension, compression et dans la précontrainte du ressort, est fixé au-dessous d'un bras oscillant en alliage léger. Le bras oscillant tourne autour de l'axe pivot qui passe par le cadre et le moteur.

Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.

Course amortisseur :

71 mm.

Course roue

128 mm.

Système d'échappement (999/999S)

Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 2.

Version U.S.A. : non catalysée.

Coloris disponibles

999 MONO / 999S MONO

*Rouge anniversaire Ducati réf. 473.101 (PPG) ;
cadre rouge et jantes noires.*

*Jaune Ducati réf. 473.201 (PPG) ;
cadre et jantes métallisés (seulement pour 999 USA et
999S Japon).*

999 BIP / 999S BIP

*Rouge anniversaire Ducati réf. 473.101 (PPG) ;
cadre et jantes métallisés (seulement pour 999 BIP).*

*Rouge anniversaire Ducati réf. 473.101 (PPG) ;
cadre rouge et jantes noires.*

*Noir brillant réf. 248.514 (PPG) ;
cadre et jantes noirs.*

Système électrique

Il est constitué des éléments principaux suivants :

phare avant :

ampoule type : **H4 (12V-55/60W)**.

feu de position

ampoule type : **W5W (12V-5W)**.

Commandes électriques sur les demi-guidons.

clignotants :

ampoule type : **R10W (12V-10W)**.

Avertisseur sonore.

Contacteurs feux de stop.

Batterie, 12V-10 Ah.

Alternateur 12V-520W.

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

Démarrreur électrique Denso, 12V-0,7 kW.

Feu arrière et signalisation d'arrêt :

ampoule type : **P21/5W (12V-5/21W)**.

Eclairage feu de plaque :

ampoule type : **W5W (12-5W)**.



Remarque

Pour le remplacement des ampoules, reportez-vous au paragraphe « Remplacement des ampoules des feux » page 72.

Fusibles

La boîte à fusibles principale (1, fig. 81) est placée entre le support de phare et la bulle. Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.

Pour protéger le relais du système d'injection et du boîtier électronique du moteur, il est prévu deux fusibles (2, fig. 82) situés à côté de la batterie. Le fusible (3) protège le régulateur électronique. Pour avoir accès aux fusibles, déposez le capuchon de protection.

On peut reconnaître un fusible fondu par la coupure de son filament intérieur de conduction (4, fig. 83).



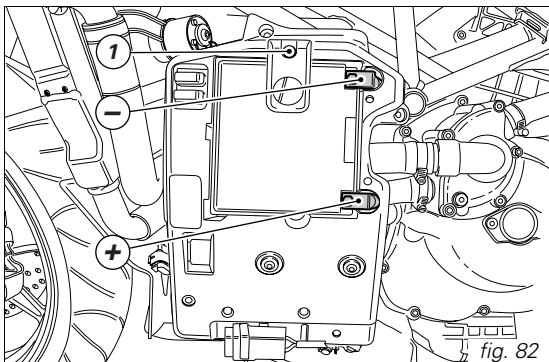
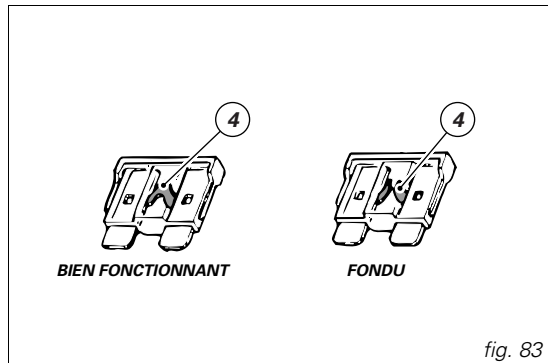
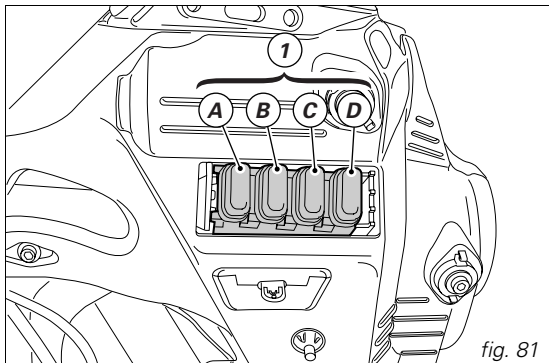
Important

Pour éviter tout court-circuit, effectuez le remplacement du fusible avec clé de contact en position **OFF**.



Attention

N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques différentes de celles prescrites. Le non-respect de cette règle pourrait endommager le système électrique ou même provoquer des incendies.



F **Légende schéma circuit électrique /injection**

- 01 Commodo droit
- 02 Contacteur clé
- 03 Electroventilateur gauche
- 04 Electroventilateur droit
- 05 Démarreur
- 06 Contacteur de démarrage
- 07 Batterie
- 08 Fusible régulateur
- 09 Régulateur
- 10 Alternateur
- 11 Clignotant arrière droit
- 12 Feu arrière
- 13 Feu de plaque de police
- 14 Clignotant arrière gauche
- 15 Réservoir
- 16 Fusible injection
- 17 Relais injection
- 18 Autodiagnostic
- 19 Bobine cylindre horizontal
- 20 Bobine cylindre vertical
- 21 Bougie cylindre horizontal
- 22 Bougie cylindre vertical
- 23 Injecteur cylindre horizontal
- 24 Injecteur cylindre vertical
- 25 Potentiomètre papillon
- 26 Capteur régime/phase
- 27 Capteur température d'eau
- 28 Capteur régime moteur
- 29 Béquille latérale
- 30 Contacteur point mort
- 31 Contacteur pression d'huile
- 32 Contacteur stop arrière
- 33 Boîtier allumage/injection
- 34 Fusibles
- 35 Contacteur embrayage
- 36 Contacteur stop avant
- 37 Commodo gauche
- 38 Antenne transpondeur
- 39 Capteur température d'eau
- 40 Arrivée
- 41 Instrumentation
- 42 Relais feux
- 43 Clignotant avant gauche
- 44 Projecteur
- 45 Feu de position avant
- 46 Clignotant avant droit
- 47 Avertisseur sonore

Légende couleur des fils

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

Légende boîte à fusibles (l)

Pos.	Utilisateurs	Val.
1A	Feux de route et de croisement	15 A
1B	Feu stop – avertisseur sonore- clignotant	20 A
1C	Key on	7,5 A
1D	Alimentation tableau de bord	3 A
2E	Boîtier électronique	3 A
2F	Relais injection	20 A



Remarque

Le schéma du système électrique est présenté à la fin de ce manuel.

AIDE-MÉMOIRE POUR L'ENTRETIEN PÉRIODIQUE

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

Onderhouds- en gebruiksaanwijzingen

NL

DUCATI 999/999S





Welkom in de club van de Ducati-liefhebbers, u hebt een bijzonder goede keuze gemaakt. Wij denken dat u deze nieuwe Ducati niet alleen als dagelijks vervoermiddel zal gebruiken, maar ook voor lange reizen. Ducati Motor Holding S.p.A. wenst u dan ook veel rijplezier toe.

Omdat wij ons constant inspannen voor een steeds betere service, raadt Ducati Motor Holding S.p.A. u aan deze eenvoudige voorschriften zorgvuldig na te leven, met name de voorschriften voor het inrijden van de motorfiets. Alleen op die manier kunt u zeker altijd van uw Ducati genieten.

Neem voor reparaties en advies contact op met een van onze erkende servicecentra.

We hebben bovendien een informatiedesk in het leven geroepen voor Ducati-liefhebbers en fans, zodat ze de beschikking hebben over suggesties en handige tips.

Veel rijplezier!



Opmerkingen

Ducati Motor Holding S.p.A. kan niet aansprakelijk worden gesteld voor eventuele fouten die zijn gemaakt tijdens het samenstellen van deze gebruiks- en onderhoudshandleiding. Alle informatie in deze handleiding is bijgewerkt tot op de publicatiedatum. Ducati Motor Holding S.p.A. behoudt zich het recht voor alle wijzigingen aan te brengen die de technische evolutie van haar producten noodzakelijk maakt.

Gebruik met het oog op de veiligheid, garantie, betrouwbaarheid en waarde van uw Ducati motorfiets alleen originele onderdelen van Ducati.



Opgelet

Deze handleiding maakt integraal deel uit van de motorfiets en dient aan de nieuwe bezitter te worden overhandigd als de motor wordt verkocht.

INHOUD

Aanwijzingen van algemene aard 6

- Garantie 6
- Symbolen 16
- Nuttige informatie voor veilig reizen 7
- Rijden met volle bepakking 8
- Identificatiegegevens van de motorfiets 9

Bedieningsorganen 10

- Plaats van bedieningsorganen voor het besturen van de motorfiets 10
- Bedieningspaneel 11
- LCD – Belangrijkste functies 12
- LCD - Parameters programmeren/weergeven 14
- Antidiefstalsysteem 20
- Codekaart 21
- Gashendelprocedure om het antidiefstalsysteem uit te schakelen 22
- De sleutels laten bijmaken 23
- Startschakelaar en stuurvergrendeling 24
- Linker stuurschakelaar 25
- De koppelingshendel 26
- Chokehendel 27
- Rechter stuurschakelaar 28
- Draibare gasknop 28

- Hendel van voorrem 29
- Pedaal voor achterrem 30
- Versnellingspedaal 30
- De stand van het koppelingspedaal en het achterrempedaal 31
- De stand van het koppelingspedaal 32
- De stand van het achterrempedaal 33

Belangrijkste elementen en mechanismen 34

- Plaats op de motorfiets 34
- Dop brandstoftank 35
- Stand van het zadel – tank (Eenzits) 36
- Slot zadel en helmhouder (Tweezits) 37
- Zijstandaard 39
- Stuurschokdemper 40
- Regelknoppen op de voorvork 41
- Regelknoppen schokdemper achter 43
- Wijzigen ligging van de motorfiets 45

Gebruiksvoorschriften 47

- Voorzorgsmaatregelen tijdens de inrijperiode van de motorfiets 47
- Controleren vòòr het starten 49
- Starten van de motor 50
- De motorfiets starten en ermee rijden 52
- Afremmen 53
- De motorfiets stilzetten 54
- Parkeren 54
- Brandstof tanken 55
- Meegeleverde accessoires 56

Belangrijkste Gebruiks- en Onderhoudswerkzaamheden 57

Delen van het frame demonteren	57
Koelvloeistofpeil controleren en zonodig bijvullen	60
Het peil van rem- en koppelingsvloeistof controleren	62
Slijtage van remblokken controleren	63
De scharnierpunten smeren	64
Afstellen onbelaste slaglengte gashendel	65
Accuvulling	66
Helling van de stuurstang wijzigen (999)	67
Helling van de stuurstang wijzigen (999S)	69
De spanning van de drijfketting controleren	71
De drijfketting smeren	71
De lampjes van dimlicht en groot licht vervangen	72
De lampjes van het parkeerlicht vervangen	74
Richtingaanwijzers voorkant	75
Richtingaanwijzers achterkant	75
Stoplicht	76
Verlichting kentekenplaat	76
Afstellen van koplamp	77
Afstellen van achteruitkijkspiegeltjes	78
Tubeless banden	79
Controle motoroliepeil	81
Reinigen en vervangen van bougies	82
Algemene reiniging	83
Lange tijd buiten gebruik	84
Belangrijke waarschuwingen	84

Technische gegevens 85

Afmetingen (mm) (999/999S)	85
Gewicht (999/999S)	85
Tanken	86
Motor	87
Distributie	87
Prestaties	88
Bougies	88
Voeding	88
Remmen	88
Overbrenging	89
Frame (999/999S)	90
Wielen (999/999S)	90
Banden	90
Ophanging	91
Uitlaat (999/999S)	91
Beschikbare kleuren	91
Elektrische installatie	92

Geheugensteuntje voor onderhoud 96



AANWIJZINGEN VAN ALGEMENE AARD

NL

Garantie

In uw eigen belang en ter behoud van het product, raden wij u nadrukkelijk aan een erkende Ducati Dealer te raadplegen voor alle handelingen die bijzondere technische deskundigheid vereisen.

Ons uiterst gespecialiseerd personeel beschikt over alle uitrustingen en machines die nodig zijn voor perfect uitgevoerde reparaties en onderhoudsbeurten, waarbij uitsluitend gebruik wordt gemaakt van originele onderdelen van Ducati die altijd passen en garant staan voor een motorfiets die perfect rijdt en lang meegaat.

Bij alle Ducati motorfietsen wordt een Garantieboekje meegeleverd. De garantie is niet geldig voor motorfietsen die worden gebruikt voor wedstrijden. Tijdens de geldigheidsperiode van de garantie mag er geen enkele component worden veranderd en mag er niets worden gewijzigd of vervangen door andere, niet originele delen. Overtreding hiervan heeft het onmiddellijk vervallen van de garantierechten tot gevolg.

Symbolen

Ducati Motor Holding S.p.A. verzoekt u vriendelijk deze gebruiks- en onderhoudsaanwijzingen aandachtig door te lezen om vertrouwd te raken met uw motorfiets. Neem in geval van twijfel contact op met een erkende Ducati Dealer. U zult de informatie uit deze handleiding goed kunnen gebruiken tijdens uw reizen, waarvan Ducati Motor Holding S.p.A. hoopt dat ze altijd even probleemloos en prettig verlopen. Bovendien vrijwaart u de prestaties van uw motorfiets ermee. Deze handleiding bevat informatieve opmerkingen met een bijzonder betekenis.



Opgelet

Het niet naleven van deze voorschriften kan gevaarlijke situaties veroorzaken met ernstige en zelfs dodelijke verwondingen tot gevolg.



Belangrijk

Er bestaat kans op schade aan de motorfiets en/of de componenten ervan.



Opmerkingen

Meer informatie over de uit te voeren werkzaamheden.

*Alle richtingaanduidingen (**links** of **rechts**) gaan uit van de rijrichting van de motorfiets.*

Nuttige informatie voor veilig reizen



Opgelet

Eerst lezen voordat u de motor gebruikt.

Vaak zijn ongevallen te wijten aan rijden zonder ervaring. Rijd nooit zonder rijbewijs; om met deze motorfiets te rijden, dient u in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs.

Leen de motor niet uit aan onervaren bestuurders of mensen die geen geldig rijbewijs hebben.

Bestuurder en bijrijder dienen **altijd** gepaste kleding en een veiligheidshelm te dragen

Draag geen loshangende kleding die in de bedieningsorganen klem kan blijven zitten of het zicht kan belemmeren.

Zet de motor nooit aan in een gesloten ruimte. De uitlaatgassen zijn giftig en kunnen bewusteloosheid of binnen heel korte tijd zelfs dodelijke afloop tot gevolg hebben.

Bestuurder en bijrijder dienen hun voeten tijdens het rijden altijd op de voetsteunen te zetten.

Teneinde op elk willekeurig moment van richting te kunnen veranderen of de rijstijl aan veranderingen in het wegdek aan te kunnen passen moet de bestuurder **altijd** de handen aan het stuur houden, terwijl de bijrijder **altijd** met beide handen de handgreep achterop moet vasthouden.

Leef de landelijk en plaatselijk geldende wettelijke voorschriften na.

Leef **altijd** de snelheidsbeperkingen na waar deze zijn aangeduid en rijd in elk geval **nooit** sneller dan zicht, wegdek en verkeer toestaan.

Gebruik **altijd** en tijdig tevoren de richtingaanwijzers om aan te duiden dat u van richting gaat veranderen of een andere rijbaan kiest.

Zorg ervoor dat u altijd goed zichtbaar bent en rijd niet in de "dode hoek" van de voertuigen die voor u rijden.

Rijd voorzichtig op kruispunten, bij het verlaten van privéterrein of parkeerplaats of als u de autoweg oprijdt. Zet de motor **altijd** uit als u tankt en mors geen benzine op de motor of op de uitlaatpijp.

Rook nooit tijdens het tanken.

Tijdens het tanken komen dampen vrij die schadelijk zijn voor de gezondheid. Als brandstofdruppeltjes op uw huid of kleren komen, was deze dan onmiddellijk af met water en zeep en trek andere kleren aan.

Haal de sleutel **altijd** uit het contact als u de motor ergens onbewaakt laat staan.

De motor, de uitlaatpijp en de geluidsdempers blijven nog lang heet nadat de motor is uitgezet.



Opgelet

Het kan zijn dat het volledige uitlaatsysteem warm blijft, ook nadat de motor is uitgezet; raak het uitlaatsysteem dus niet aan met uw lichaam, pas goed op en parkeer het voertuig niet in de buurt van ontvlambare materialen (met inbegrip van hout, bladeren enz.).

Parkeer de motorfiets zò dat niemand ertegen kan stoten en zet hem altijd op de zijstandaard.

Parkeer de motor nooit op een ondergrond die niet vlak en recht of niet hard genoeg is, omdat de motorfiets hierop kan omvallen.

Rijden met volle bepakking

Dit motorvoertuig is ontworpen voor het veilig afleggen van lange afstanden met volle bepakking.

Goed verdelen van het gewicht van de lading op het voertuig is uiterst belangrijk om de veiligheid van de motorfiets te behouden en niet in moeilijkheden te komen bij plotselinge stuurbewegingen of op slecht wegdek.

Informatie omtrent de te vervoeren lading

Het volledige gewicht van de motorfiets mag tijdens het rijden met bestuurder, rijder, bagage en extra accessoires niet meer dan 390 Kg bedragen.

De zwaarste bagage of accessoires dienen zo laag mogelijk en zo veel mogelijk in het midden van de motorfiets opgeborgen te worden.

Maak de bagage stevig vast op de motorfiets; bagage die niet goed is vastgemaakt, kan de motorfiets uit evenwicht brengen.

Maak geen zware of grote voorwerpen vast aan het stuur of het voorste spatbord, omdat dit de motorfiets gevaarlijk uit evenwicht brengt.

Steek geen lading tussen de frameconstructie, aangezien deze verstrikt kan raken in bewegende delen van de motorfiets.

Controleer altijd of de druk van de banden overeenkomt met hetgeen vermeld staat op blz. 79 en tevens of ze zich in goede staat bevinden.

Identificatiegegevens van de motorfiets

Elke Ducati-motorfiets heeft twee identificatienummers, respectievelijk voor het frame (afb. 1.1 en afb. 1.2) en voor de motor (afb. 2).

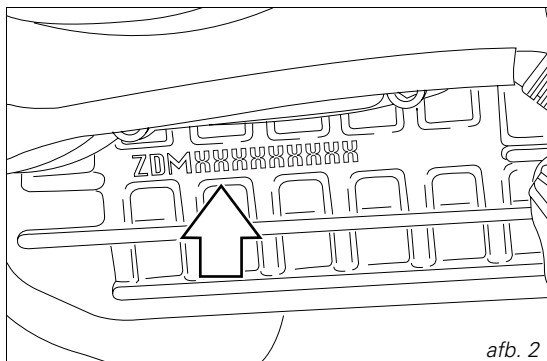
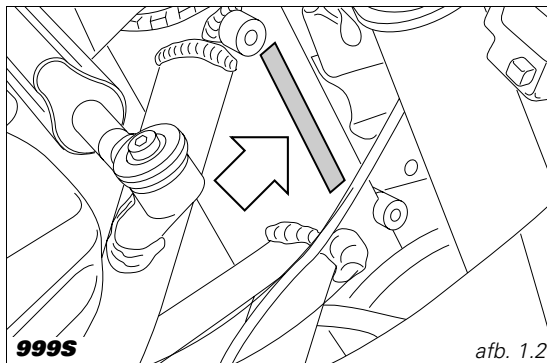
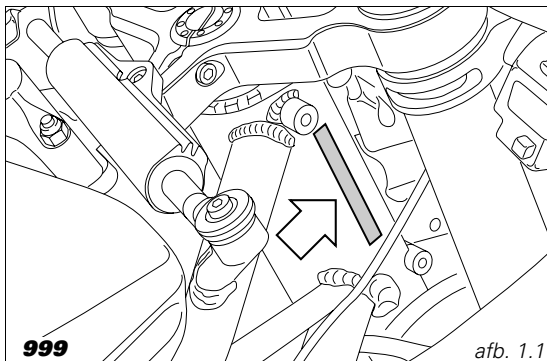
Frame N.

Motor N.



Opmerkingen

Deze nummers geven het model van de motorfiets aan en dienen te worden vermeld bij het bestellen van onderdelen.



BEDIENINGSORGANEN

NL

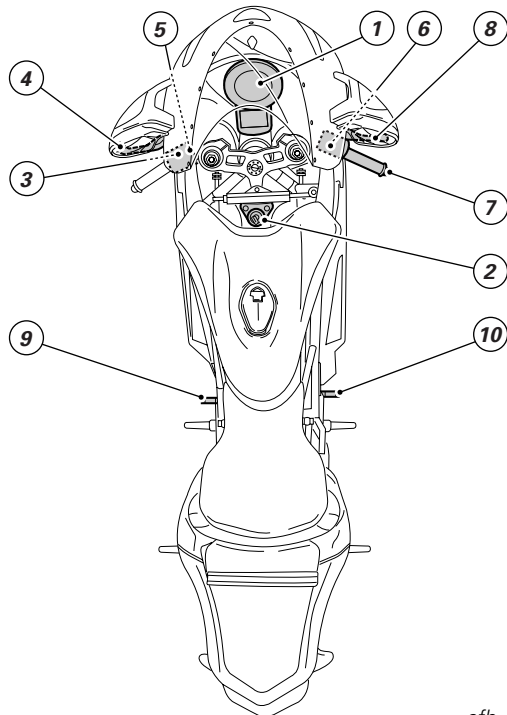


Opgelet

In dit hoofdstuk wordt uitgelegd waar de bedieningsorganen zitten die moeten worden gebruikt om te kunnen rijden met de motorfiets. Lees de beschrijvingen aandachtig door voordat u deze bedieningsorganen gebruikt.

Plaats van bedieningsorganen voor het besturen van de motorfiets (afb. 3)

- 1) Bedieningspaneel.
- 2) De startschakelaar en het stuurslot.
- 3) Linker stuurschakelaar.
- 4) Koppelingshendel.
- 5) Choke voor starten met koude motor.
- 6) Rechter stuurschakelaar.
- 7) Draaibare gasknop.
- 8) Hendel van voorrem.
- 9) Koppelingspedaal.
- 10) Pedaal voor achterrem.



afb. 3

Bedieningspaneel (afb. 4)

1) **LCD**, (zie pag. 12)

2) **Toerenteller** (min^{-1}).

Geeft het motortoerental per minuut aan.

3) **Waarschuwinglampje neutraal N (groen)**.

Gaat branden als de versnelling in zijn vrij staat.

4) **Controlelampje brandstofreserve**  (geel).

Gaat branden als men de reserve-inhoud aanspreekt; er zit nog ongeveer 3 liter benzine in de tank.

5) **Waarschuwinglampje richtingaanwijzers**  (groen).

Gaat branden en knippert zodra een van de richtingaanwijzers wordt gebruikt.

6) **Waarschuwinglampje motoroliedruk**  (rood).

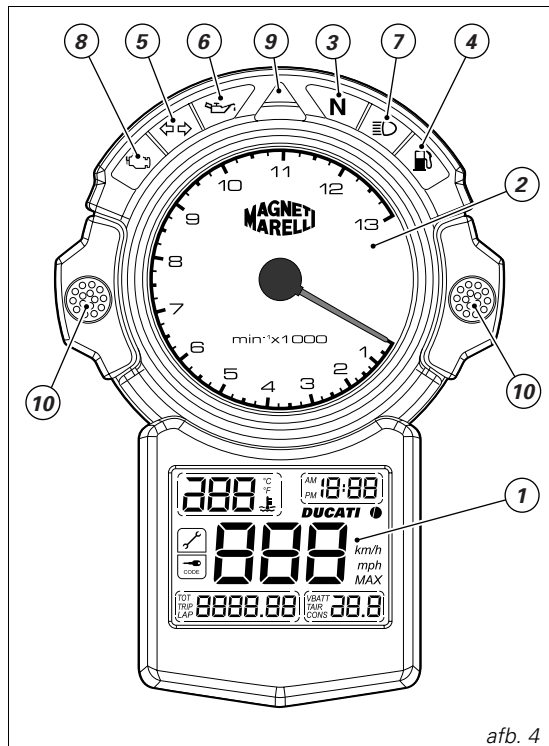
Gaat branden om u ervoor te waarschuwen dat er onvoldoende motoroliedruk is. Het moet even branden als de startschakelaar op **ON** wordt gezet, maar moet enkele seconden nadat de motor is aangeslagen, weer uit gaan. Soms kan dit lampje even gaan branden als de motor erg heet is gelopen, maar het moet uitgaan bij toename van het toerental.

Belangrijk

Gebruik het voertuig niet als dit waarschuwinglampje (6) blijft branden omdat u dan kans loopt de motor te beschadigen.

7) **Waarschuwinglampje groot licht**  (blauw).

Gaat branden om u ervoor te waarschuwen dat het groot licht is ingeschakeld.



afb. 4

8) **Waarschuwinglampje EOBD** (ambergeel).

Als dit blijft branden, betekent het dat de stuureenheid fouten signaleert en de motor blokkeert.

Het dient bovendien als signaal tijdens de procedure voor het ontgrendelen van het antidiefstalsysteem met behulp van de gashendel.

Als er geen fouten worden gemeld, moet het even branden als de startschakelaar op **ON** wordt gezet, maar het moet enkele seconden later weer uit gaan (normaliter 1.8 -2 sec.).

9) **Waarschuwinglampje versnelling (rood)**

Signaleert dat de injectie wordt onderbroken door de computer: 200 toeren voordat het maximale toerental voor deze blokkering wordt bereikt, gaat de onderkant van dit lampje branden; 100 toeren voordat het maximale toerental voor deze blokkering wordt bereikt, gaat de bovenkant van dit lampje branden.

10) **Bedieningsknoppen**

Knoppen die worden gebruikt voor het weergeven en invoeren van parameters op het bedieningspaneel.

LCD - Belangrijkste functies



Opgelet

Programmeer alleen parameters als de motorfiets stil staat. Kom absoluut niet aan het instrumentenpaneel terwijl u rijdt.

1) **Snelheidsmeter**

Geeft de rijsnelheid aan

2) **Kilometerteller**

Duidt het totaal aantal gereden kilometers aan.

3) **Dagteller**

Geeft het aantal kilometer aan dat gereden is vanaf de laatste reset.

4) **Klok.**

5) **Chronometer toersnelheid.**

6) **Meting van de maximale toersnelheid.**

7) **Controlelampje accuspanning.**

8) **Controlelampje luchttemperatuur.**

9) **Controlelampje brandstofverbruik.**

10) **Controlelampje watertemperatuur.**

Geeft de temperatuur weer van de koelvloeistof in de motor.



Belangrijk

Gebruik het voertuig niet als de motor de maximumtemperatuur heeft bereikt, omdat u de motor hierdoor kunt beschadigen.

11) **Controlelampje preventief onderhoud**

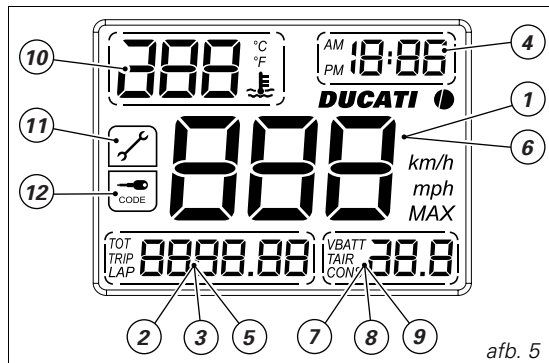
Als dit lampje gaat branden, betekent dit dat de kilometerstand is bereikt waarna uw motorfiets een preventieve onderhoudsbeurt nodig heeft. Gedurende de eerste 50 km nadat dit lampje is begonnen te branden, blijft het knipperen. Daarna blijft het permanent branden. De erkende DUCATI dealer die voor het onderhoud zorgt, zal het systeem resetten.

12) **Controlelampje antidiefstalsysteem.**

Dit lampje blijft branden als de sleutelcode fout is of niet wordt herkend; het knippert als een signalering van het antidiefstalsysteem wordt gereset via de ontgrendelingsprocedure met behulp van de hendel (zie pag. 22).

Belangrijk

Met het instrumentenpaneel kan men het elektronische start/injectiesysteem checken. Gebruik deze menu's nooit: ze zijn voorbehouden voor ons deskundig personeel. Als u deze menu's toevallig opent, zet dan de sleutel op **OFF** en raadpleeg een erkende Ducati dealer om de nodige controles te laten uitvoeren.



afb. 5

LCD - Parameters programmeren/weergeven

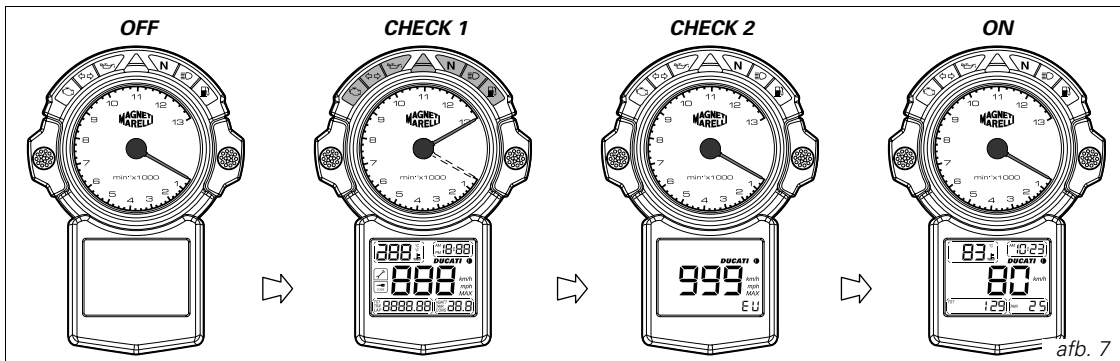
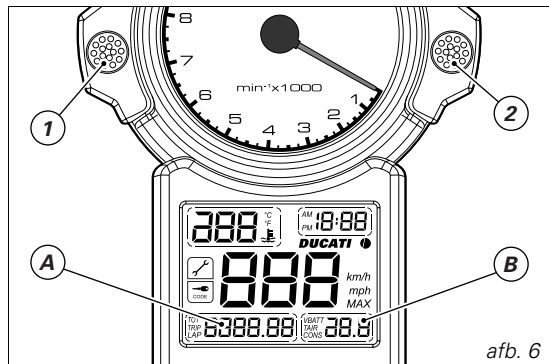
Als het voertuig wordt aangezet (sleutel van **OFF** op **ON**), worden alle instrumenten **gecontroleerd** (wijzertjes, displays, lampjes) (afb. 7)

Weergave van de functies op het linker display (A).

Als de knop (1, afb. 6) wordt ingedrukt en de sleutel staat op **ON**, worden beurtelings de dagteller, de kilometerteller en de toersnelheid weergegeven.

Weergave van de functies op het rechter display (B).

Als de knop (2, afb. 6) wordt ingedrukt en de sleutel staat op **ON**, worden beurtelings de accuspanning, de luchttemperatuur en het brandstofverbruik weergegeven.



De klok instellen

De toets (1, afb. 8) minstens 2 seconden lang indrukken.

De knop (2, afb. 8) indrukken om AM/PM te kiezen.

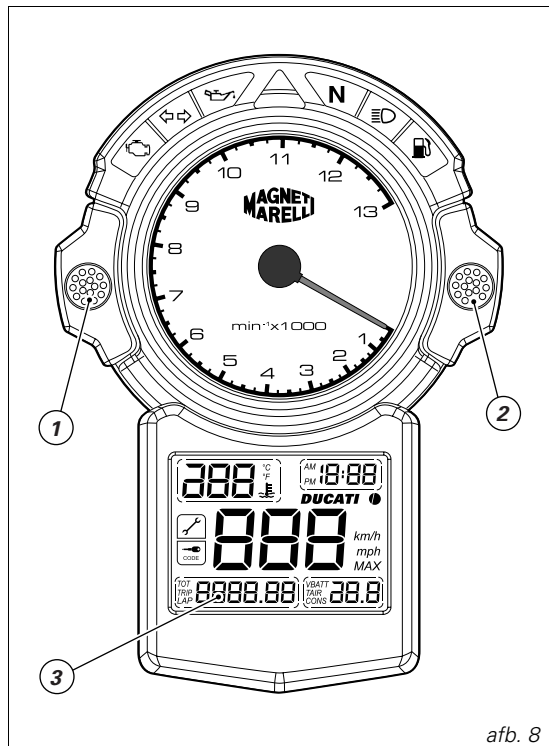
De toets (1) indrukken om uw keuze te bevestigen en de tijd in te stellen.

De tijd wijzigen met de toets (2). De toets (1) indrukken om uw keuze te bevestigen en de minuten te programmeren.

De minuten wijzigen met de toets (2). De toets (1) indrukken om uw keuze te bevestigen en het menu van de klok te verlaten.

De dagteller resetten

TRIP weergave op het display (3, afb. 8) kiezen. De toets (2) minstens 2 seconden lang indrukken om de kilometers van de dagteller op het display op nul te zetten.



afb. 8

Menu voor speciale functies (voertuigmodel en meeteenheden)

De computer bepaalt automatisch het voertuig en de correcte meeteenheden die op het display dienen te worden weergegeven; om deze parameters te wijzigen, zet u de sleutel eerst op OFF en dan op ON en drukt u gelijktijdig op de toetsen (1, afb. 8) en (2, afb. 8).

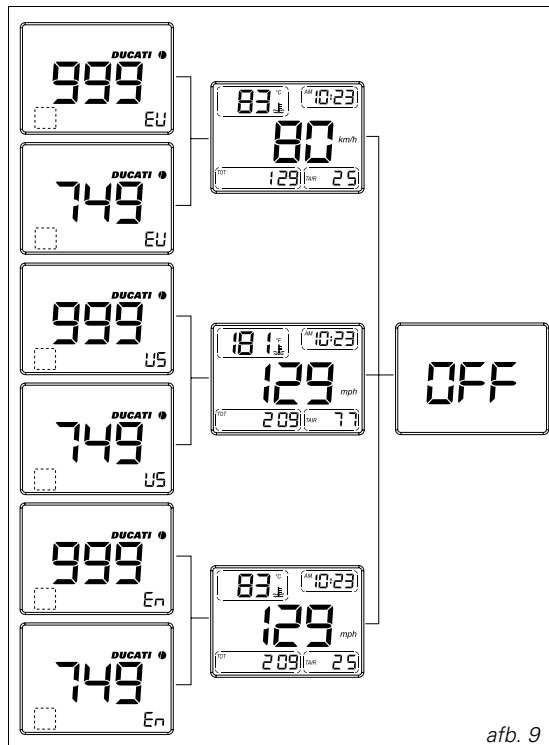
Druk op de toets (1) om alle mogelijke instellingen door te bladeren.

Om uw keuze te bevestigen, drukt u de toets (2) minstens 5 seconden in totdat op het display het woord OFF verschijnt. De sleutelschakelaar op OFF zetten.



Opmerkingen

In de kadertjes met stippelijntjes verschijnt nu de uitvoering van het voertuig (normaal, R en S)



afb. 9

Chronometerfunctie van toersnelheid (afb. 10 en afb. 11)

Hiermee geeft u de snelheid en het hoogste toerental weer van de rijperiode die u hebt gechronometreerd. LAP weergave op het display (4, afb. 10) kiezen. Druk tijdens het rijden op de motorstartknop (5, afb. 11) om de boordchronometer aan te zetten. Als u de knop (5) vervolgens weer indrukt stopt de chronometer en start tegelijkertijd de boordchronometer met het berekenen van de 2de rijperiode.

U kunt maximaal 19 tijden opslaan; worden er méér dan 19 opgeslagen, dan worden de eerste uit het geheugen gewist (alleen de "laatste" 19 worden opgeslagen).

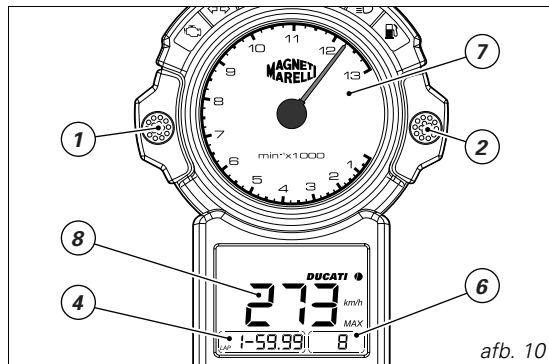
Opmerkingen

Als de LAP-functie is gekozen, kunt u de motor niet elektrisch starten (met knop 5).

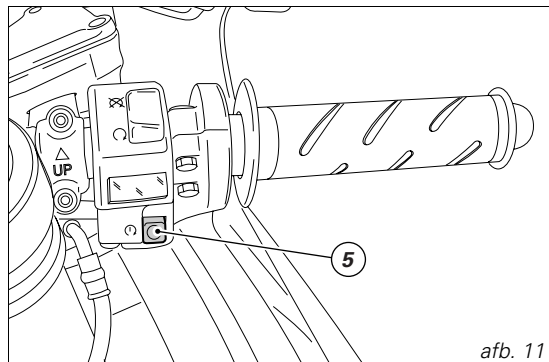
Functie afbeelden opgeslagen toersnelheid (afb. 10)

U kunt na afloop tot 19 gechronometreerde tijden weergeven op het LCD. Schakel de motor uit en druk op de knop (2, afb. 10); om tot de functie toe te treden de sleutelschakelaar van de stand OFF op ON zetten. Druk vervolgens op de knop (1, afb. 10) om alle opeenvolgende metingen weer te geven;

- het nummer van de rit (6) waarnaar de gegevens verwijzen;
- het maximale toerental van de motor (7, afb. 10) tijdens de gechronometreerde rit;



afb. 10



afb. 11

- de gechronometreerde tijd van de toersnelheid (4, afb. 10);
- de maximumsnelheid (8, afb. 10) tijdens het chronometreren.

Opmerkingen

Bij het bereiken van 280 km/uur (174 mph) verschijnen op het display de lijntjes "—".

Opmerkingen

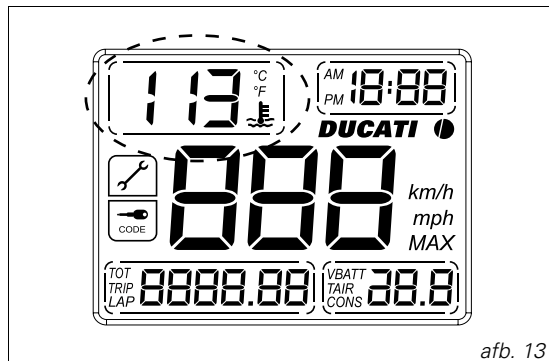
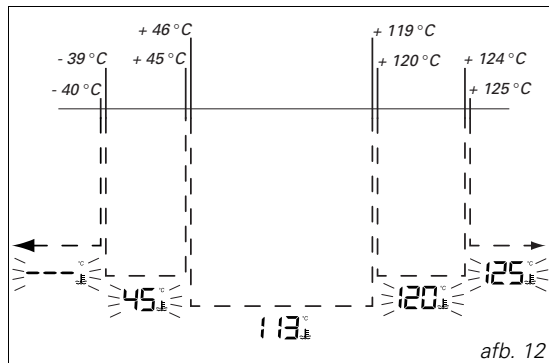
De snelheidsmeter geeft een snelheid weer die hoger is dan in werkelijkheid, met een gemiddelde afwijking van 8%. De maximumsnelheid die op het LCD wordt weergegeven is de reële snelheid die het voertuig heeft bereikt tijdens de gechronometreerde rit.

Druk de knop (2, afb. 10) meer dan 5 seconden in om de metingen te resetten.

Functie watertemperatuur (afb. 12 en afb. 13)

Als de watertemperatuur onder de $-40\text{ }^{\circ}\text{C}/-40\text{ }^{\circ}\text{F}$ daalt, verschijnen op het display knipperende streepjes en gaat het ambergele waarschuwingslampje EOBD (8, afb. 4) branden.

Als het water een temperatuur heeft van tussen de $-39\text{ }^{\circ}\text{C}/-38.2\text{ }^{\circ}\text{F}$ en $+45\text{ }^{\circ}\text{C}/+113\text{ }^{\circ}\text{F}$ en tussen de $+120\text{ }^{\circ}\text{C}/+248\text{ }^{\circ}\text{F}$ en $+124\text{ }^{\circ}\text{C}/+255.2\text{ }^{\circ}\text{F}$, knippert de watertemperatuur op het display.



Als het water een temperatuur heeft van tussen de +46 °C/+114.8 °F en +119 °C/+246.2 °F, knippert de weergegeven temperatuur niet.

Als de temperatuur van het water hoger wordt dan +125 °C/+257 °F, blijft op het display "125 °C/257 °F" afgebeeld; deze waarde knippert en het ambergele EOBD-lampje (8, afb. 4) gaat branden.

Lichtsterkte van de controlelampjes

De sterkte van de controlelampjes wordt automatisch aangepast aan de lichtsterkte, die in de omgeving wordt gemeten.

Instrumentenpaneelverlichting

De verlichting van het instrumentenpaneel werkt alleen als het parkeerlicht of de koplamp branden. Het instrumentenpaneel schakelt met behulp van voelers, die de lichtintensiteit en de omgevingstemperatuur meten, automatisch de verlichting van het instrumentenpaneel in of uit.

Automatisch koplamp uitschakelen

Met deze functie spaart u accu-energie. U kunt kiezen of de koplamp automatisch wordt uitgezet. Het mechanisme treedt in 2 gevallen in werking:

- in het eerste geval als de sleutel van **OFF** op **ON** wordt gezet en na 60 seconden de motor nog niet is aangezet. De koplamp wordt uitgezet en pas weer aangezet als de sleutel weer van **OFF** op **ON** wordt gedraaid.

- in het tweede geval als, nadat u met de lichten aan hebt gereden, de motor wordt uitgezet met de knop **RUN-STOP** op de rechter stuurschakelaar. In dit geval wordt de koplamp 60 sec. nadat de motor is uitgezet uitgeschakeld en wordt hij pas weer ingeschakeld wanneer de motor de volgende keer wordt gestart.



Opmerkingen

Ook tijdens het starten schakelt het systeem de koplamp uit en schakelt deze weer in op het moment dat de motor gestart is of wanneer de motorstartknop wordt losgelaten (5, afb. 11).



Antidiefstalsysteem

Voor een betere beveiliging tegen diefstal is het voertuig uitgerust met een elektronisch antidiefstalsysteem dat de motor blokkeert (IMMOBILIZER) en dat automatisch wordt ingeschakeld, telkens wanneer het instrumentenpaneel wordt uitgezet.

In elke sleutelhandgreep zit hiervoor een elektronisch mechanisme, dat het signaal verwerkt dat wordt uitgezonden telkens wanneer het voertuig wordt aangezet door een speciale antenne in de stuurschakelaar. Dit signaal is een "wachtwoord" dat varieert telkens wanneer de motor wordt aangezet en dat wordt herkend door de elektronische besturing, die naar aanleiding hiervan de motor aanzet.

Sleutels (afb. 14)

De motorfiets wordt geleverd met de volgende sleutels:

- 1 sleutel A (ROOD)
- 2 sleutels B (ZWART)

⚠ Opgelet

Rond de rode sleutel A zit een rubberen bescherming, die belet dat de sleutel in contact komt met de andere sleutels, waardoor hij zich altijd in perfecte staat bevindt. Haal deze bescherming er niet af, tenzij in geval van nood.

De B-sleutels zijn sleutels voor alledaags gebruikt; deze dienen om

- het voertuig te starten.
- de tankdop open te maken.

- het zadelslot (Tweezits) te openen.

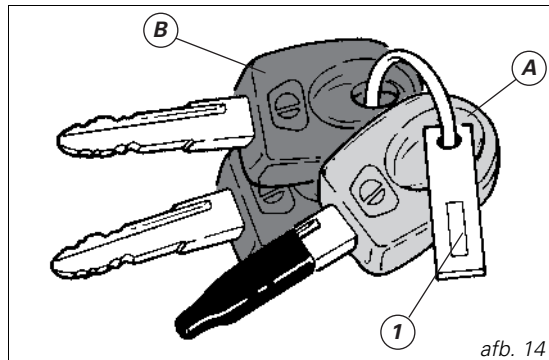
De A-sleutel heeft dezelfde functies, maar men kan er bovendien andere zwarte sleutels mee wissen en herprogrammeren indien noodzakelijk.

👁 Opmerkingen

Samen met de sleutels wordt ook een plaatje (1) geleverd waarop het identificatienummer van de sleutels staat.

⚠ Opgelet

Berg de sleutels en het plaatje niet samen op en bewaar het plaatje (1) en de A-sleutel op een veilige plaats. Wij raden u bovendien aan slechts één van de zwarte sleutels te gebruiken voor het rijden van de motorfiets.



afb. 14

Codekaart

Met de sleutels wordt een CODEKAART (afb. 15) meegeleverd, waarop de elektronische code (A, afb. 16) vermeld staat, die gebruikt moet worden wanneer de motor geblokkeerd is en dus na **key-on** niet start.

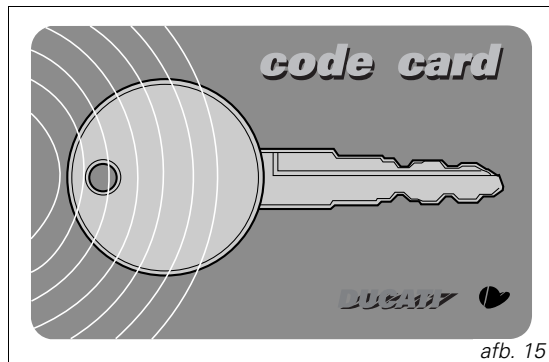


Opgelet

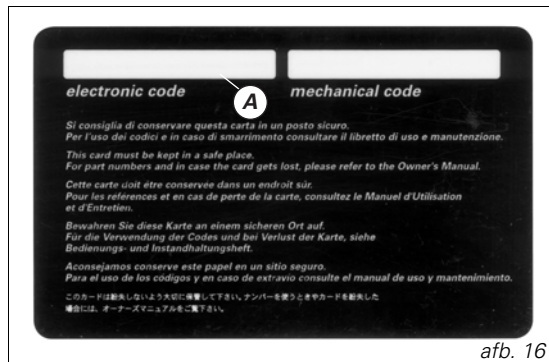
De CODEKAART dient op een veilige plaats te worden bewaard. Wij raden aan altijd de elektronische code die op de CODEKAART staat bijdehand te hebben voor het geval de motor ontgrendeld dient te worden met behulp van de gashendel.

Met deze procedure kan de gebruiker, als het antidiefstalsysteem problemen heeft, de motorblokkering uitzetten, die wordt aangegeven door het ambergele waarschuwingslampje EOBD (8, afb. 4).

Dit kan men uitsluitend met de elektronische code (electronic code) die op de codekaart staat.



afb. 15



afb. 16

Gashendelprocedure om het antidiefstalsysteem uit te schakelen

1) De sleutel op ON zetten en de gashendel volledig draaien en in deze stand vasthouden.

Het EOBD (waarschuwingslampje 8, afb. 4 -gaat na 8 seconden uit.

2) De starthendel loslaten zodra het EOBD-lampje uitgaat.

3) Het EOBD-lampje gaat nu weer branden, maar knippert ditmaal.

Voer vervolgens, om de motor te ontgrendelen, de elektronische code in die vermeld staat op de CODEKAART, die u bij aanschaf van de motorfiets door de dealer overhandigd is.

4) Tel het aantal keren dat het EOBD-lampje (8, afb. 4) knippert, hetgeen overeenkomt met het eerste cijfer van de geheime code.

Zet de gashendel 2 seconden lang geheel open en laat hem daarna weer los. Op deze manier herkent de computerbesturing het cijfer en gaat het EOBD-lampje 4 seconden lang branden. Herhaal de procedure totdat het laatste cijfer ingevoerd is.

Wanneer de gashendel niet bediend wordt, knippert het EOBD-lampje 20 keer en blijft daarna permanent branden, zodat de procedure vanaf punt (1) herhaald moet worden.

5) Als de gashendel wordt losgelaten en het codenummer correct is ingevoerd, kunnen er zich 2 gevallen voordoen, nl. A en B:

A) het controlelampje EOBD gaat knipperen om aan te geven dat de motor ontgrendeld is. Dit lampje gaat uit na 4 seconden of als de motor de limiet van 1000 min^{-1} overschrijdt.

B) het controlelampje CODE (12, afb. 5) knippert totdat het toerental van de motor meer dan $1000/\text{min}^{-1}$ bedraagt of totdat het voertuig weer wordt aangezet.

6) Als de code NIET correct is ingevoerd, blijven het EOBD- en het CODE-lampje branden en kan men de procedure vanaf punt 2 zo vaak herhalen als men dit wenst.



Opmerkingen

Laat men de hendel voortijdig los, dan gaat het controlelampje weer branden en moet de sleutel op OFF gezet worden en de procedure vanaf stap (1) herhaald worden.

Werkingsprincipe

Telkens als de schakelaarsleutel van ON op OFF wordt gezet, blokkeert het beveiligingssysteem de motor. Bij het starten van de motor, door de sleutel van OFF op ON te zetten:

1) als de code wordt herkend zal het CODE-lampje (12, afb. 5) op het instrumentenbord kort knipperen; het beveiligingssysteem herkent de code in de sleutel en zet de motorblokkering uit. Door op de knop START (5, afb. 11) te drukken wordt de motor gestart;

2) als het controlelampje CODE blijft branden betekent dit dat de code niet herkend is. In dit geval is het raadzaam de sleutel eerst op OFF en dan weer op ON te zetten en indien de blokkering niet wordt opgeheven met de andere zwarte sleutel proberen te starten. Als de motor dan nog niet start, dient men contact op te nemen met een erkende DUCATI dealer.

3) Als het CODE-lampje blijft knipperen, betekent dit dat het antidielstalsysteem een signalering heeft gereset (bijvoorbeeld met de gashendelprocedure). Als de sleutel op OFF en dan weer op ON wordt gezet, moet het lampje van het systeem weer normaal gaan werken (zie punt 1).



Opgelet

Zware stoten kunnen de elektronische componenten in de sleutel beschadigen.

Gebruik altijd dezelfde sleutel tijdens de procedure. Als u verschillende sleutels gebruikt, kan het zijn dat het systeem de sleutelcode niet herkent.

De sleutels laten bijmaken

Als de klant duplicaten van de sleutels nodig heeft, dient hij zich tot de technische servicecentra van DUCATI te wenden en alle sleutels die hij nog in zijn bezit heeft mee te nemen, samen met de CODEKAART.

De technische service van DUCATI programmeert (tot een maximum van 8 sleutels) alle nieuwe en oude sleutels. Het kan zijn dat de technische service van DUCATI de klant verzoekt te bewijzen dat hij de rechtmatige eigenaar van het voertuig is.

Sleutels die niet worden voorgelegd voor de programmaprocedure, worden uit het geheugen gewist, zodat sleutels die eventueel verloren zijn geraakt, niet meer kunnen worden gebruikt om de motor te starten.



Opmerkingen

Als de motor van eigenaar verandert, dienen hem alle sleutels en de CODEKAART te worden overhandigd.

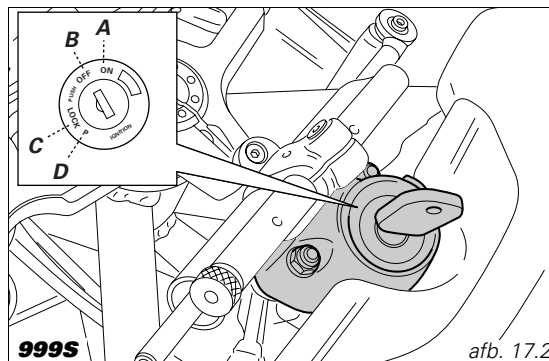
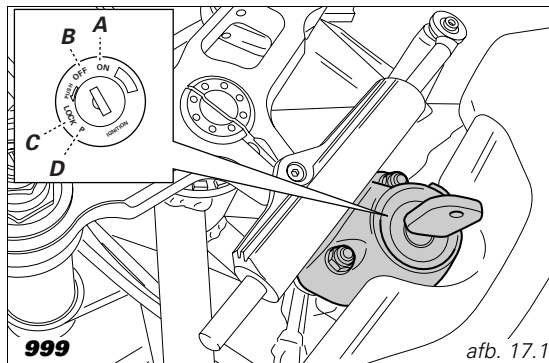
Startschakelaar en stuurvergrendeling (afb. 17.1 en afb. 17.2)

Deze zit vòòr de brandstoftank en heeft vier standen:

- A) **ON**: activeert de functie voor het inschakelen van verlichting en motor;
- B) **OFF**: deactiveert de functie voor het inschakelen van verlichting en motor;
- C) **LOCK** : blokkeert de stuurinrichting;
- D) **P**: parkeerlichten aan en stuur vergrendeld.

Opmerkingen

Om de contactsleutel in deze laatste twee standen te zetten, dient men de sleutel in het contact te stoppen en er dan aan te draaien. De sleutel kan uit het contact worden getrokken in de standen (B), (C) en (D).



Linker stuurschakelaar (afb. 18)

1) Stuurkolomchakelaar, bediening keuze verlichting, met twee standen:

stand  = groot licht aan;

stand  = dimlicht aan;

2) Schakelaar  = richtingaanwijzer met drie standen:


middelste stand = uitgeschakeld;

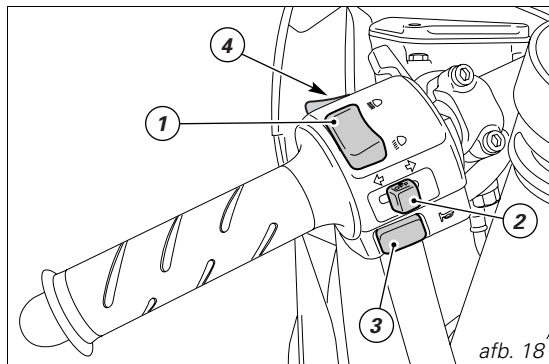
stand  = links afslaan;

stand  = rechts afslaan

Om de richtingaanwijzer uit te schakelen, eenmaal op de bedieningshendel drukken die zich nu weer in het midden bevindt.

3) Schakelaar  = claxon.

4) Schakelaar  = met groot licht signaal geven.



De koppelingshendel

De koppelingshendel (1) is uitgerust met een knop (2) waarmee men de afstand tussen de hendel zelf en de knop op het stuur kan afstellen.

Deze afstand is afgesteld op 10 klikken met de knop (2). Door de hendel naar rechts te draaien, zet u hem verder van de gasknop af. Andersom, naar links, zet u hem dichterbij.

Als de koppelingshendel wordt ingetrokken (1) wordt de transmissie van de motor naar de koppeling en dus naar het aandrijfwiel, onderbroken. Dit is heel belangrijk in alle rijfasen, maar vooral tijdens de startfase.

Opgelet

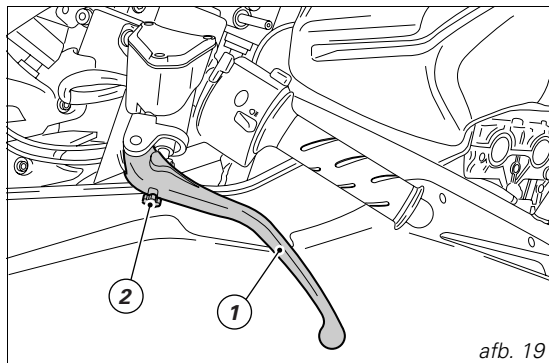
De koppelingshendel dient te worden afgesteld terwijl de motorfiets stil staat.

Belangrijk

Als u de koppelingshendel op een correcte manier gebruikt, gaat de motor langer mee en voorkomt u beschadigingen aan de transmissiedelen.

Opmerkingen

Men kan de motor aanzetten als de standaard uitgeklapt is en de motor in zijn vrij staat, of als de koppelingshendel is ingetrokken (in dit geval moet de standaard ingeklapt zijn).



Chokehendel (afb. 20)

De chokehendel (1) dient om te starten met een koude motor en meer benzine toe te voeren voor een groter stationair toerental.

Standen van de chokehendel:

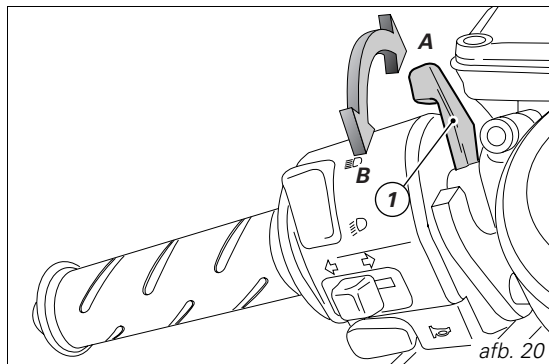
A – niet geactiveerd;

B – volledig geactiveerd.

De hendel kan op tussenstanden worden gezet om de motor geleidelijk aan warm te laten lopen (zie pag. 51).

Belangrijk

Gebruik de chokehendel niet als de motor warm is.
Niet rijden met ingeschakelde choke.



Rechter stuurschakelaar (afb. 21)

1) Schakelaar (**MOTORSTOP**), met twee standen:
stand \odot (**RUN**) = starten;
stand \otimes (**OFF**) = stoppen van motor.

⚠ Opgelet

Deze schakelaar dient vooral in noodgevallen om de motor snel uit te zetten. Als de motor uit staat, zet men deze schakelaar weer in de stand \odot om het voertuig weer aan te kunnen zetten.

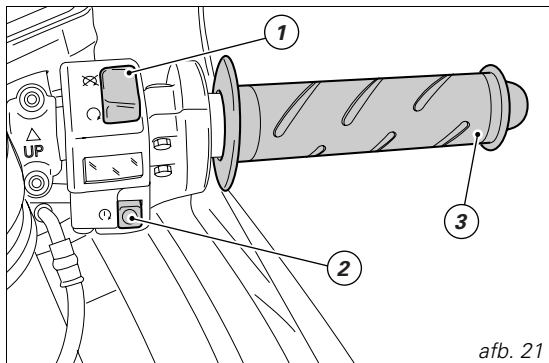
● Belangrijk

Als u, nadat u hebt gereden met brandende lichten, de motor uitzet met de schakelaar (1) en u laat de contactsleutel op **ON** staan, blijven de lichten branden en kan de accu ontladen.

2) Knop \odot = motor starten.

Draaibare gasknop (afb. 21)

Met de draaibare knop (3) op de rechterkant van het stuur worden de gaskleppen geopend. Als de knop wordt losgelaten, keert deze automatisch terug in de oorspronkelijke minimumstand.



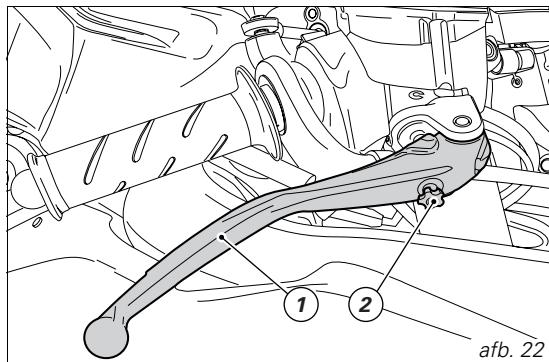
afb. 21

Hendel van voorrem (afb. 22)

Als men de hendel (1) in de richting van de draaiknop trekt, remt men met de voorrem. Lichtjes trekken is voldoende omdat dit mechanisme hydraulisch werkt.

De bedieningshendel is uitgerust met een knop (2) waarmee men de afstand tussen de hendel zelf en de knop op het stuur kan afstellen.

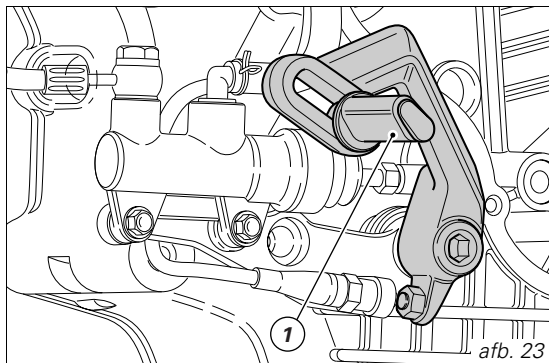
Deze afstand is afgesteld op 10 klikken met de knop (2). Door de hendel naar rechts te draaien, zet u hem verder van de gasknop af. Andersom, naar links, zet u hem dichterbij.



Pedaal voor achterrem (afb. 23)

Om met de achterrem te remmen, trapt men het pedaal (1) met de voet in.

Dit remsysteem werkt hydraulisch.



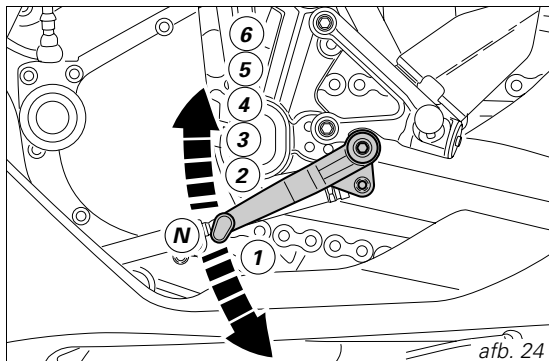
Versnellingspedaal (afb. 24)

De ruststand van het versnellingspedaal bevindt zich in het midden (N). Hij keert automatisch terug; de neutrale stand wordt gesignaleerd door het waarschuwingslampje neutraal N (3, afb. 4) dat gaat branden op het instrumentenpaneel.

Het pedaal kan worden verzet:


naar onder = het pedaal intrappen voor het inschakelen van de 1^e versnelling en om terug te schakelen. Hierdoor gaat het controlelampje N op het instrumentenpaneel uit; naar boven = het pedaal omhoog laten komen om de 2^{de} en respectievelijk 3^{de}, 4^{de}, 5^{de} en 6^{de} versnelling in te schakelen.

Elke pedaalstand bedient telkens 1 versnelling.




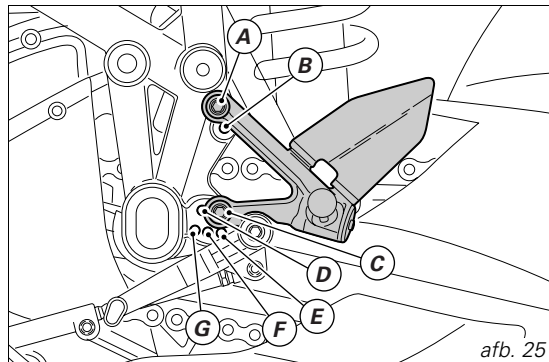
De stand van het koppelingspedaal en het achterrempedaal

Opmerkingen

 U kunt de stand van de pedalen van koppeling en achterrem wijzigen door de bevestigingsgaten bovenaan (A en B) te combineren met de gaten onderaan (C, D, E, F en G) op de voetsteunbeugels. De afbeelding illustreert alleen hoe men de stand van het koppelingspedaal wijzigt. De stand van het achterrempedaal wordt op dezelfde manier aangepast.

Opgelet

 Omdat deze componenten zo belangrijk zijn voor de veiligheid tijdens het rijden met uw motorfiets, raden wij u aan de stand ervan te laten wijzigen door een erkende DUCATI dealer.



De stand van het koppelingspedaal (afb. 26)

De stand van het koppelingspedaal kan aan de behoeften van elke bestuurder worden aangepast.

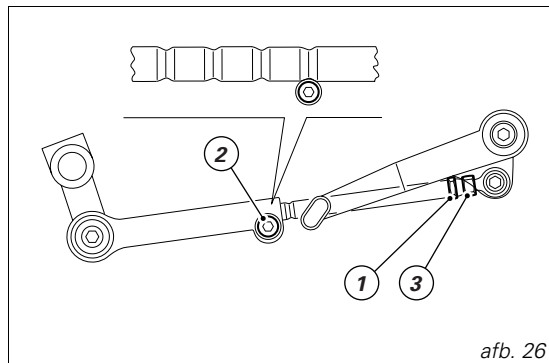
Er zijn drie verschillende mogelijkheden:

De stand van het pedaal bij benadering aanpassen

De verwijderbare terugkeerstang blokkeren met een sleutel in de hiervoor bestemde opening (1) en de contraoer (3) losdraaien.

De schroef (2) losdraaien en verwijderen en de stang verzetten totdat het pedaal in de gewenste stand staat.

De stang kan 4 standen innemen t.o.v. de schroefmiddellijn (2). Na het afstellen de schroef (2) vastzetten met een koppel van 8 Nm en de contraoer (3) met een koppel van 10 Nm.



Precies afstellen

De verwijderbare terugkeerstang blokkeren met een sleutel in de hiervoor bestemde opening (1) en de contraoer (3) losdraaien. De stand van het pedaal wijzigen met de sleutel in de opening (1) om de stang te kunnen draaien. Na het afstellen de contraoer (3) vastzetten met een koppel van 10 Nm.

Gecombineerd afstellen

De mogelijkheid bestaat om de voorheen beschreven afstellingen gelijktijdig uit te voeren; zorg hierbij ervoor om na de afstelling de contraoer (3) met een koppel van 10 Nm en de schroef (2) met een koppel van 8 Nm vast te zetten.

De stand van het achterrempedaal (afb. 27)

De stand van de achterremhendel op de volgende manier wijzigen:

De contraoer (1) losdraaien.

Aan de schroef (2) voor het afstellen van de slag van het pedaal draaien, totdat deze in de gewenste stand staat.

De contraoer (1) met een koppel van 2,3 Nm vastzetten.

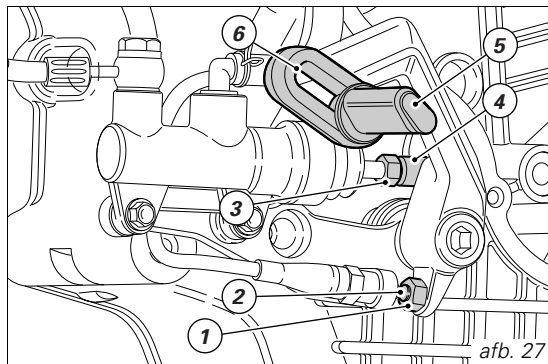
Met de hand op het pedaal controleren of er een speling van ong. 1,5÷2 mm op zit voordat u er mee remt.

Als de speling niet correct is, past u de lengte van het pompstangetje op de volgende manier aan:

De contraoer (3) op het pompstangetje losdraaien.

Het stangetje op het gaffeltje (4) vastdraaien voor meer speling en losdraaien voor minder speling.

De contraoer (3) vastzetten met een koppel van 7,5 Nm en de speling opnieuw controleren.



Men kan de stand preciezer afstellen door de stand van het rempedaal (5) in de beugels (6) te wijzigen.

De bevestigingschroef van het pedaal losdraaien en het pedaal in de beugel in de gewenste stand zetten.

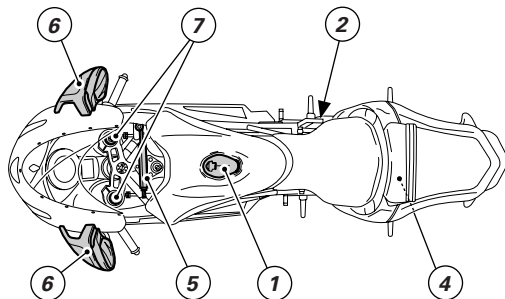
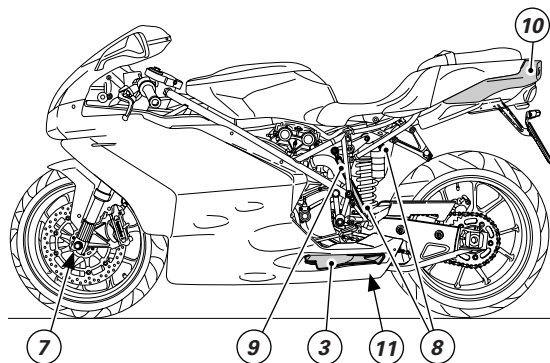
De bevestigingsschroef vastzetten met een koppel van 12 Nm.

BELANGRIJKSTE ELEMENTEN EN MECHANISMEN

NL

Plaats op de motorfiets (afb. 28)

- 1) Dop brandstoftank
- 2) Slot zadel (Tweezits).
- 3) Zijstandaard
- 4) Haak voor kabeltje ophangen helm (Tweezits).
- 5) Stuurschokdemper.
- 6) Achteruitkijkspiegeltjes
- 7) Regelknoppen op de voorvork.
- 8) Regelknoppen schokdemper achter.
- 9) Trekstang voor afstellen ligging motorfiets.
- 10) Uitlaatdemper (zie "Opmerking" op pag. 54).
- 11) Katalysator.



afb. 28

Dop brandstoftank (afb. 29)

Openen

Het dekseltje (1) openmaken en de sleutel in het slot steken. De sleutel 1/4 slag naar rechts draaien om het slot te openen.

De dop optillen.

Sluiten

De dop sluiten met de sleutel en hem goed op zijn plaats aanbrengen. De sleutel naar links draaien totdat het slot weer in zijn oorspronkelijke stand staat en de sleutel eruit halen. Het dekseltje (1) op het slot sluiten.



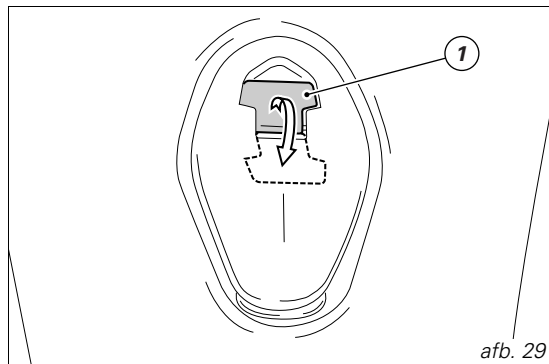
Opmerkingen

De dop kan alleen worden gesloten als de sleutel in het slot steekt.



Opgelet

Telkens als men getankt heeft (zie pag. 50) dient men te controleren of de dop perfect op zijn plaats zit en gesloten is.



Stand van het zadel – tank (Eenzits)

Op de eenzits-uitvoering kan men de hele groep “zadel-tank-zadelachterkant” verplaatsen t.o.v. het achterste kleine framegedeelte (1).

Het zadel (2) kan 20 mm worden verplaatst om aan de behoeften van elke bestuurder te voldoen.

Ga als volgt te werk om deze stand te wijzigen: de schroeven (3) aan de zijkant losdraaien en verwijderen en de zijhandvaten (4) eraf halen.

De schroeven (5) losdraaien en het zadel en de tank samen naar achter of naar voor verplaatsen.

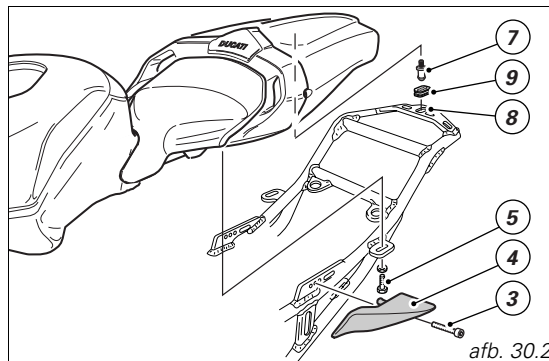
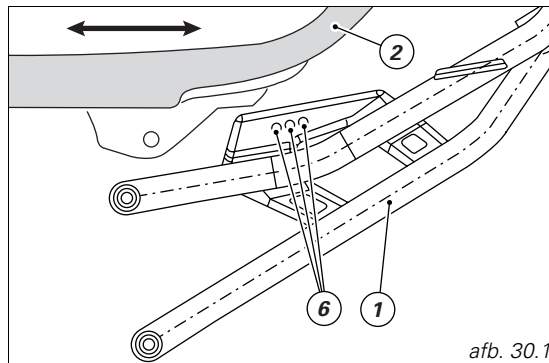
In het kleine framegedeelte (1) zitten drie openingen (6) voor drie verschillende standen.

Zet de opening in het zadel op de voor u meest geschikte opening in het frame.

Zet de schroeven (5) vast met een koppel van 10 Nm.

In het midden van de achterkant van het zadel zit een geleidende pen (7) die in een opening (8) glijdt, waarop een H-vormig rubberetje zit (9).

Monteer de zijhandvaten weer en zet deze met behulp van de schroeven op de zijkant (3) vast met een koppel van 10 Nm.



Slot zadel en helmhouder (Tweezits)

Openen (afb. 31.1 en afb. 31.2)

Steek de sleutel in het slot (1) en draai hem naar rechts tot er een klik te horen is.

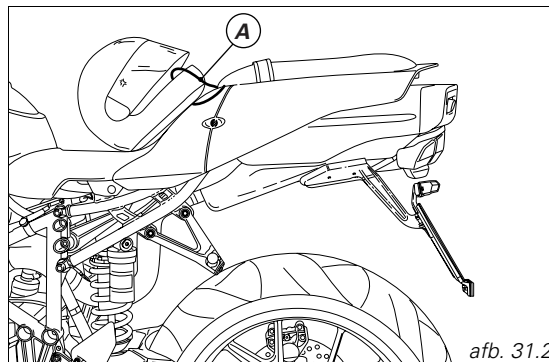
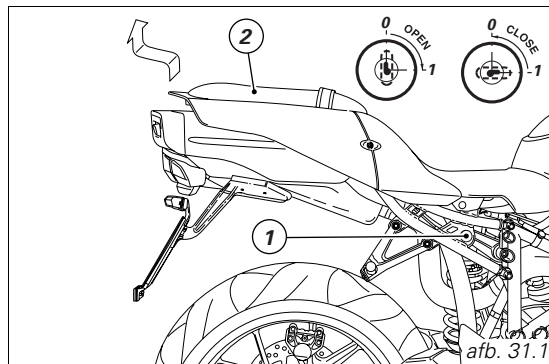
Trek de achterkant van het zadel (2) voorzichtig naar boven, zodat hij verwijderd kan worden.

Voorin de ruimte onder het zadel bevindt zich het kabeltje voor het opbergen van de helm. Schuif het kabeltje (A) in de helm en bevestig het uiteinde van de kabel aan de haak. Laat de helm hangen (afb. 31.2) en bevestig het zadel weer.

Opgelet

Dit systeem dient voor het veilig opbergen van de helm wanneer de motorfiets geparkeerd is. Laat de helm niet hangen tijdens het rijden; dit kan hinderen bij het besturen van de motorfiets, waardoor u het risico loopt de macht over het stuur te verliezen.

Het kabeltje moet onder het kleine frame aan de linkerkant lopen. In elke andere stand geeft dit problemen bij het sluiten van het zadel.

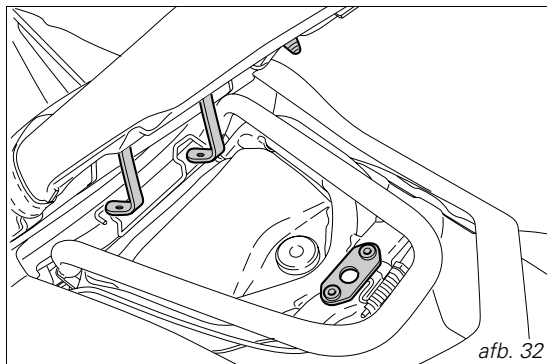


Sluiten (afb. 32)

Bevestig de haken aan de voorkant van het zadel onderaan de dwarsbuis van het frame.

Oefen druk uit op het rijderzadel tot er een klik te horen is, hetgeen betekent dat het slot vergrendeld is.

Trek het rijderzadel iets naar boven om te controleren of het systeem goed vastgeklikt is.



afb. 32

Zijstandaard (afb. 33)

Belangrijk

Voordat u de zijstandaard gebruikt, controleert u of het oppervlak waarop u hem wenst te zetten stevig en vlak genoeg is.

Op zachte grond, kiezelsteen, door de zon verhit asfalt enz. bestaat de mogelijkheid dat de geparkeerde motor omvalt. Als u op een helling parkeert, zet het achterwiel dan altijd in de dalende richting van de helling.

Om de zijstandaard open te klappen, drukt u met uw voet (terwijl u beide handen op het stuur van de motorfiets houdt) tegen de standaard (1) en duwt u deze helemaal uit. Laat de motorfiets naar links overhellen om de standaard op de grond te zetten.

Opgelet

Niet op de motor blijven zitten als deze op de zijstandaard geparkeerd is.

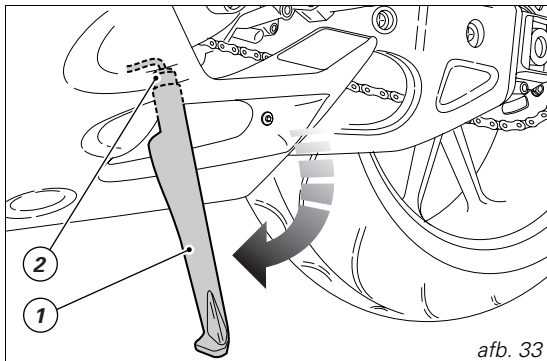
Om de zijstandaard in de ruststand in te klappen (horizontaal) laat men de motorfiets naar rechts hellen en duwt men tegelijkertijd de standaard met de voet naar boven (1).

Opmerkingen

Wij raden aan regelmatig te controleren of het systeem waarmee de standaard in zijn ruststand blijft zitten (twee in elkaar gedraaide trekveren) en de veiligheidssensor (2) goed functioneren.

Opmerkingen

Men kan de motor aanzetten als de standaard uitgeklappt is en de versnelling in zijn vrij staat, of als de koppelingshendel is ingetrokken en de motor in de versnelling staat (in dit geval moet de standaard ingeklapt zijn).



Stuurschokdemper (afb. 34.1 en afb. 34.2)

Deze zit vòòr de brandstoftank en is bevestigd aan het frame en aan de stuurkop.

De stuurschokdemper maakt het sturen stabiel en preciezer en verbetert de handelbaarheid van de motorfiets in elke rijdsituatie.

(999S)

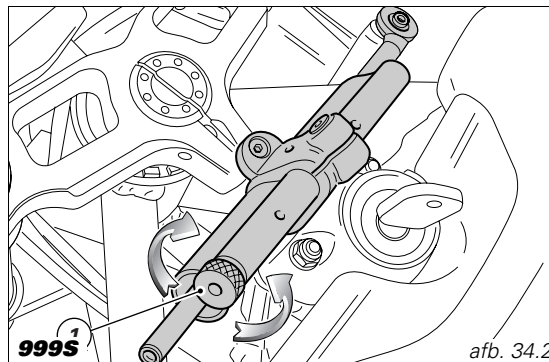
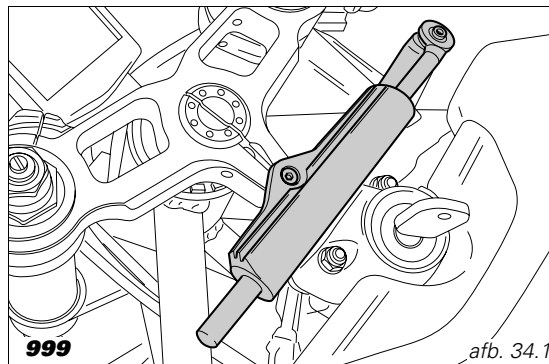
Als u de knop (1) naar rechts draait, worden schokken minder opgevangen, naar links meer.
In elke afstelstand hoort u een "klik".

⚠ Opgelet (999S)

Draai nooit aan de knop (1) terwijl u rijdt, omdat u anders de controle over het stuur kunt verliezen.

● Belangrijk

Als u de stuurhoek wijzigt, dient u ook de stand van de stuurschokdemper aan te passen (zie pag. 67-69).



Regelknoppen op de voorvork

De voorvork van de motorfiets kan worden afgesteld in de uitbeweging, bij de compressie van de veerpoten en de veervoerbelasting.

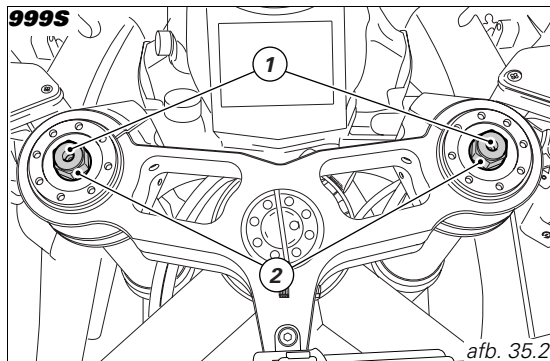
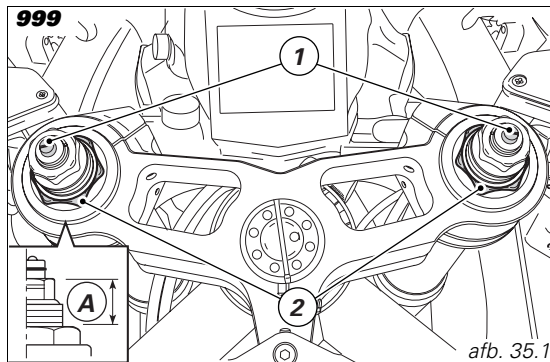
Dit doet u met de regelschroeven op de buitenkant:

- 1) voor het wijzigen van de hydraulische rem in uitbeweging (afb. 35.1 en afb. 35.2);
- 2) voor het wijzigen van de voorbelasting van de binnenveren (afb. 35.1 en afb. 35.2);
- 3) voor het wijzigen van de hydraulische rem in compressie (afb. 36.1 en afb. 36.2).

Zet de motorfiets stevig op de zijstandaard.

Draai met een schroevendraaier aan de stelschroef (1) op het uiteinde van elke vorktelescoop om de hydraulische uit-beweging van de rem bij te stellen.

Om de stelschroef (3, afb. 36.1 en afb. 36.2) te bedienen een schroevendraaier in het gat van de steekas van het wiel steken, ter hoogte van de as van de vorktelescoop. Bij het draaien aan de stelschroeven (1 en 3) zijn er klikken te horen; elke klik komt overeen met een schokdempingsstand. Als u de schroef helemaal in de "0" stand vastdraait, verkrijgt u de hoogste schokdempingstand. Als u in deze stand de schroef naar links draait, kunt u de klikken tellen die overeenstemmen met de 1^e, 2^e stand enz.



De **STANDAARD** standen zijn als volgt:
compressie of in-beweging: 7 klikken (999), 10 klikken (999S);
extensie of uit-beweging: 10 klikken (999), 12 klikken (999S);
Voorbelasting veer (A, afb.35.1): 20 mm (999), 10 mm (999S).

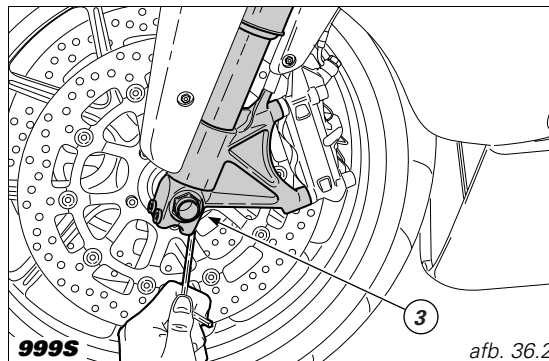
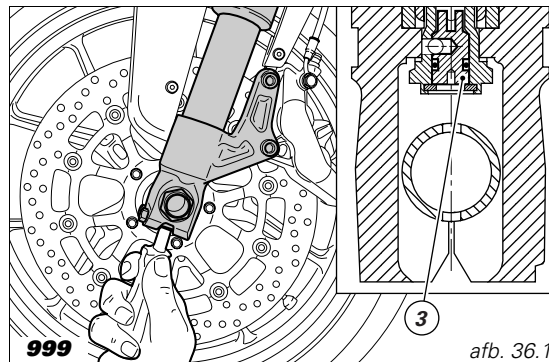
Afstelbereik:

compressie of in-beweging: 16 klikken (999), 30 klikken (999S);
extensie of uit-beweging: 14 klikken (999), 28 klikken (999S);
Voorbelasting veer (A, afb.35.1): 10-25 mm (999), 40 mm (999S).

Om de veervoorspanning in elke veerpoot te wijzigen, draait u aan de zeskantschroef (2, afb. 35.1 en afb. 35.2) met een zeshoeksleutel van 22 mm.

Belangrijk

Zet de stelschroeven op beide veerpoten in dezelfde stand.



Regelknoppen schokdemper achter (afb. 37.1 en afb. 37.2)

Er zitten regelknoppen aan de buitenkant van de achterste schokdemper, waarmee de ligging van de motorfiets kan worden aangepast aan de lading.

De regelknop (1) die op de linkerkant zit, ter hoogte van het punt waar de schokdemper aan de onderkant van de achtervork is bevestigd, regelt de hydraulische schokdemping tijdens de uit-beweging.

De regelknop (2) op het expansievat van de schokdemper, regelt de indrukfase van de hydraulische schokdemping. Door de regelknoppen (1 en 2) naar rechts te draaien, verhoogt men de schokdemping; naar links vermindert men deze.

(999)

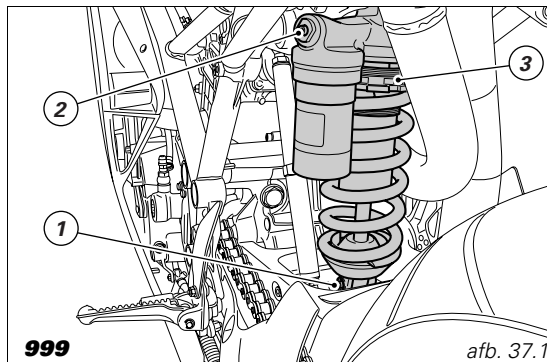
STANDAARDafstelling:
vanuit geheel gesloten stand aan de volgende componenten draaien (naar rechts):
stelknop (1) anderhalve draai;
stelknop (2) één draai.

Voorbelasting veer: 11,5 mm.

(999S)

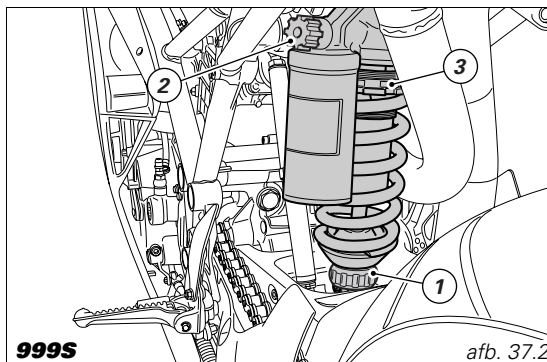
STANDAARDafstelling:
vanuit geheel gesloten stand aan de volgende componenten draaien (naar rechts):
stelknop (1) 14 klikken;
stelknop (2) 10 klikken;
Voorbelasting veer: 14 mm.

De twee schroefringen (3) op de bovenkant van de schokdemper regelen de voorspanning van de veer aan de buitenkant. Om de voorspanning van de veer te wijzigen, draait u eerst de bovenste ring iets los. Vervolgens **draait u de onderste ring lossier of vaster** voor een **grotere of kleinere** voorspanning. Na het afstellen van de gewenste voorbelasting de bovenste ring goed vastzetten.



999

afb. 37.1



999S

afb. 37.2

**Opgelet**

Gebruik een haaksleutel om aan de stelring van de voorspanning te draaien. Draai uiterst voorzichtig om uw hand niet te verwonden doordat u stoot tegen andere delen van de motor indien de "haak" van de sleutel tijdens het draaien onverwachts uit de ring schiet.

**Opgelet**

De schokdemper bevat gas onder hoge druk, hetgeen ernstige problemen kan veroorzaken als onervaren personen hem demonteren.

Tijdens het rijden met bijrijder en bagage moet de voorbelasting van de veer van de achterste schokdemper maximaal zijn, teneinde het dynamisch rijgedrag van de motor te optimaliseren en veranderingen in het wegdek het hoofd te bieden. Het kan zijn dat hiervoor aanpassing van de afstelling van de hydraulische rem in uit-beweging nodig is.

Wijzigen ligging van de motorfiets (afb. 38, afb. 39 en afb. 40)

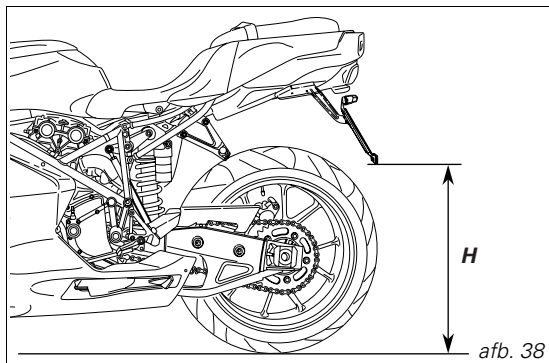
De stand van de stuurhoek is het resultaat van proeven, die onze technici tijdens de meest uiteenlopende rijsituaties hebben uitgevoerd.

De stand van de stuurhoek wijzigen is een delicate handeling, die gevaarlijk kan zijn indien deze met onvoldoende ervaring wordt uitgevoerd.


Voordat men de standaardstand wijzigt, dient men het referentiepunt (H, afb. 38) te meten.

De bestuurder kan de stuurhoek van de motorfiets aanpassen aan zijn eigen behoeften, door de bedrijfsstand van de stuurschokdemper te wijzigen.

Voor het wijzigen van de asafstand tussen de kogelgewrichten (1) dient u de contra moeren (3) iets los te draaien.



Opmerkingen

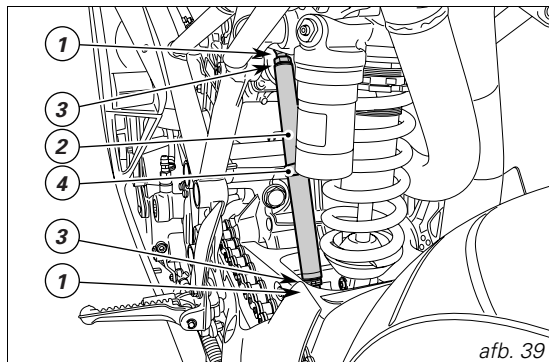
 **Opgelet:** de moer (3) aan de onderkant heeft linkse schroefdraad.

Breng een open sleutel aan op het betreffende punt (4) van de trekstang (2).

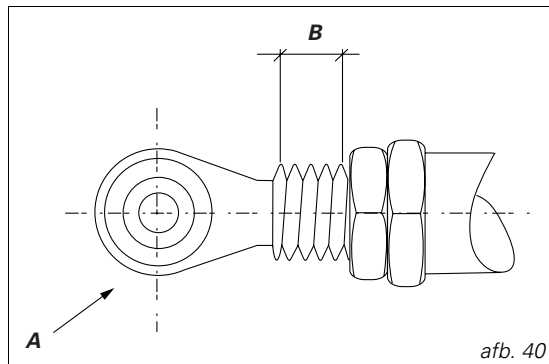
Na afloop de moeren (3) met een aanhaalmoment van 25 Nm vastdraaien.

Opgelet

 De lengte van de trekstang (2) tussen de gewrichten (1) mag niet meer bedragen dan 285 mm.



UNIBALL van de gewrichtskop (A) mag maximaal 5 draaien losgemaakt worden, hetgeen overeenkomt met 7,5 mm (B).



GEBRUIKSVOORSCHRIFTEN

Vorzorgsmaatregelen tijdens de inrijperiode van de motorfiets

Maximum rotatiesnelheid (afb. 41)

Voorgeschreven rotatiesnelheid tijdens inrijden en normaal rijden:

- 1) Tot 1000 km;
- 2) Van 1000 tot 2500 km.

Tot 1000 Km

Tijdens de eerste 1000 km dient men de toerenteller in het oog te houden: dit zijn de snelheden die absoluut niet mogen worden overschreden:

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

Tijdens de eerste inrij-uren van de motor, verdient het aanbeveling de belasting en het toerental voortdurend te wijzigen, binnen de voorgeschreven limieten.

Bijzonder goed hiervoor geschikt zijn wegen met veel bochten en hellingen waarop de motor, de remmen en de ophangingen goed kunnen inlopen.

Voorzichtigheid is geboden tijdens de eerste 100 Km, met name tijdens het remmen: niet bruusk en lang remmen om het wrijvingsmateriaal op de remblokjes de kans te geven gelijkmatig "af te slijten".

Om alle mechanische delen tegelijkertijd de kans te geven hun bewegingen op elkaar af te stemmen en de belangrijkste motororganen nooit in gevaar te brengen, raden wij aan niet bruusk op te trekken en de motor niet te lang op het hoogste toerental te laten draaien, vooral niet op hellingen.

Wij raden bovendien aan de ketting vaak te controleren en indien nodig te smeren.

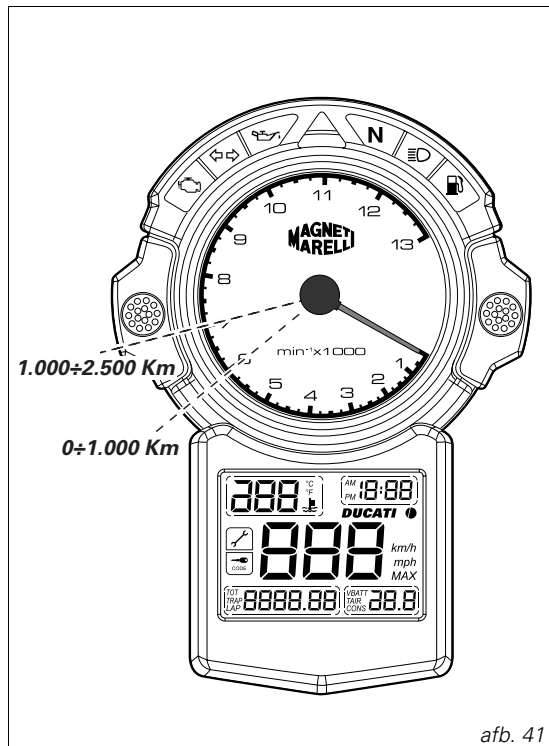
Van 1000 tot 2500 km

Men kan de prestaties van de motor nu gaan opdrijven maar nooit meer dan:
 7000 min^{-1} .

Belangrijk

Tijdens de inrijperiode dient men het onderhoudsprogramma strikt na te leven en de garantiecontroles die in het boekje staan te laten uitvoeren. Het niet naleven van deze voorschriften ontheft Ducati Motor Holding S.p.A. van elke vorm van aansprakelijkheid voor eventuele schade aan de motor en de levensduur ervan.

De motor gaat langer mee als u dit voorschrift naleeft, waardoor reviseren en afstellen minder vaak nodig is.



afb. 41

Controleren vòòr het starten



Opgelet

Als u de motor niet inspecteert voordat u vertrekt, kan hij zwaar beschadigd raken en hebben bestuurder en rijder kans op ernstige verwondingen.

Voordat u begint te rijden, dient u op de volgende punten te controleren:

Brandstof in de tank

Controleren hoeveel brandstof er in de tank zit. Eventueel bijtanken (pag. 55).

Controleren hoeveel olie er in de motor zit

Controleren via het kijkglas hoeveel olie er in het oliecarter zit. Eventueel bijvullen (pag. 81).

Rem- en koppelvloeistof

Controleren hoeveel vloeistof er in elk reservoir zit (pag. 62).

Koelvloeistof

Het peil van de vloeistof in het expansievat controleren; eventueel bijvullen (pag. 60).

Staat van de banden

De druk en de slijtage van de banden controleren (pag. 79).

De bedieningsorganen

Controleren of de hendels en pedalen van remmen, koppeling, gas en versnelling correct werken.

Lampen en waarschuwingssignalen

Controleren of de lampen voor verlichting en signalering goed werken en of de claxon goed functioneert. Als de lampen doorgebrand zijn, dient u deze te vervangen (pag. 74).

Sloten

Controleer of de dop op de benzinetank (pag. 34) en het zadelslot (Tweezits-uitvoering) goed sluiten (pag. 36).

Standaard

Controleer of de standaard goed opent en sluit en op de goede plaats blijft zitten (pag. 39).



Opgelet

In geval van onregelmatigheden het vertrek uitstellen en contact opnemen met een erkende DUCATI dealer.

NL

Starten van de motor

Opmerkingen

Om een reeds warme motor aan te zetten, volgt u de procedure voor "Hoge omgevingstemperatuur".

Opgelet

Zorg ervoor dat u de bedieningsorganen kent die u nodig hebt tijdens het rijden (pag. 10).

Normale omgevingstemperatuur

(tussen 10 °C/50 °F en 35 °C/95 °F):

1) Zet de startschakelaar in de stand **ON** (afb. 42.1 en afb. 42.2). Controleren of het groene lampje Neutraal en het rode lampje  op het instrumentenpaneel branden.

Belangrijk

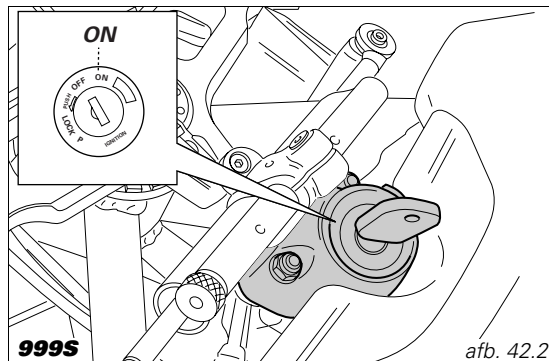
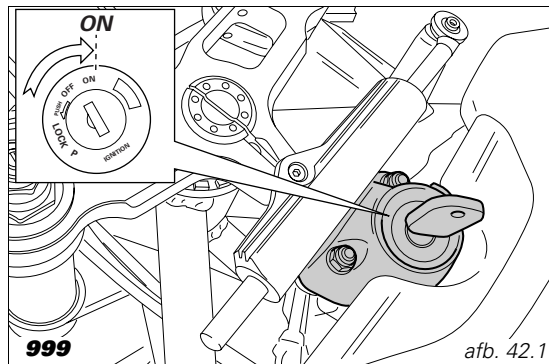
Het oliedruklampje moet enkele seconden nadat de motor is aangeslagen, weer uit gaan (pag. 11).


Opgelet

De zijstandaard moet ingeklapt zijn (ruststand, horizontaal), omdat anders de veiligheidssensor het starten onmogelijk maakt.

Opmerkingen

Men kan de motor aanzetten als de standaard uitgeklaapt is en de motor in zijn vrij staat, of als de koppelingshendel is ingedrukt en de motor in versnelling staat (in dit geval moet de standaard ingeklapt zijn).



2) De chokehendel (1) in stand (B, afb. 43) zetten.
3) Controleren of de startknop (2, afb. 44) op  (RUN) staat; de startknop indrukken (3, afb. 44).
Dit model is uitgerust met een bekrachtigd startmechanisme. U schakelt dit startmechanisme in door de knop (3) in te drukken en onmiddellijk weer los te laten. Zodra de knop (3) wordt ingedrukt, voert de motor automatisch een startpoging uit waarvan de duur afhankelijk is van de temperatuur van de motor. Zodra de motor is gestart, schakelt het systeem de startmotor uit. Als de motor niet start, dient men minstens 2 sec. te wachten voordat men opnieuw de startknop (3) indrukt. Het voertuig moet spontaan starten, zonder gas te geven.

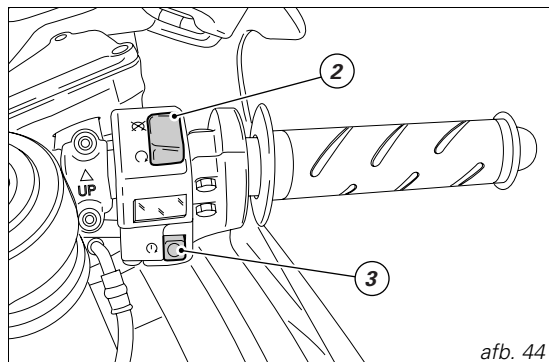
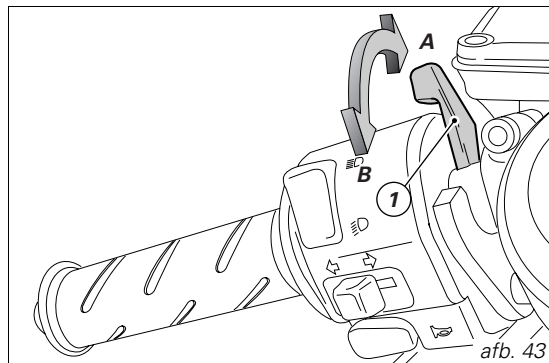
Opmerkingen

Als de accu leeg is, belet het startsysteem de inwerkingstelling van de startmotor.

4) De chokehendel (1) geleidelijk aan recht zetten (A, afb. 43).

Belangrijk

De motor niet op een hoog toerental brengen als deze koud is. Wachten tot de olie warm is en alle punten heeft gesmeerd die dit nodig hebben.




Hoge omgevingstemperatuur (meer dan 35 °C/95 °F):
De startprocedure is hetzelfde als voor een "Normale omgevingstemperatuur", maar zonder de choke (1, afb. 43) te gebruiken.

Lage omgevingstemperatuur (minder dan 10 °C/50 °F):
De startprocedure is hetzelfde als voor een "Normale omgevingstemperatuur", maar de motor dient ongeveer maximaal 5 minuten warm te draaien.

De motorfiets starten en ermee rijden

- 1) De koppelingshendel intrekken.
- 2) Met de punt van uw voet en een besliste beweging de versnellingshendel induwen om deze in de eerste versnelling te zetten.
- 3) Gas geven met de gashendel, tegelijkertijd langzaam de koppelingshendel loslaten; de motorfiets begint te rijden.
- 4) De koppelingshendel helemaal loslaten en gas geven.
- 5) Om over te schakelen naar een hogere versnelling, de gashendel helemaal sluiten voor een lager toerental, de koppelingshendel intrekken, het versnellingspedaal naar boven duwen en de koppelingshendel loslaten.
Op de volgende manier schakelt u terug naar een lagere versnelling: de gashendel loslaten, koppelingshendel intrekken, even gas geven om alle tandwielen te synchroniseren, terugschakelen naar een lagere versnelling en de koppelingshendel loslaten.
De hendels dienen correct en op het juiste moment te worden bediend: op een helling, wanneer de motor snelheid mindert, dient u onmiddellijk naar een lagere

versnelling terug te schakelen. Doet u dit niet, dan brengt u het hele voertuig (en niet alleen de motor) in moeilijke bedrijfsomstandigheden.

 **Belangrijk**
Niet bruusk gas geven: u kunt de motor ermee "verzuipen" of de transmissiedelen forceren. Laat de koppeling niet uitstaan tijdens het rijden: dit kan tot oververhitting en dus overmatige slijtage van alle wrijvingsorganen leiden.

Afremmen

Op tijd vertragen, terugschakelen om met de motor te remmen en vervolgens remmen met beide remmen. Voordat de motor stilstaat, de koppelingshendel intrekken om te voorkomen dat de motor plots afslaat.



Opgelet

Het gebruik van slechts een enkele rem verlaagt het remvermogen van uw motorfiets.

Rem niet te bruusk en niet te hard; de wielen kunnen hierdoor blokkeren, waardoor u mogelijk de macht over uw motorfiets verliest.

Als het regent of wanneer men over glad wegdek rijdt, is het remverhogen aanzienlijk minder. Rem in deze gevallen zachtjes en voorzichtig. Door plotselinge bewegingen te maken, kan het zijn dat u de macht over het voertuig verliest. Op lange en steile dalingen is het beter de motorrem te gebruiken, terug te schakelen en de remmen afwisselend en kort te gebruiken: door voortdurend remmen wordt het wrijvingsmateriaal oververhit en vermindert het remvermogen drastisch. Lagere of hogere bandenspanning dan de voorgeschreven spanning vermindert ook het remvermogen, de hanteerbaarheid en de wegligging van de motorfiets.

De motorfiets stilzetten

Snelheid verminderen, terugschakelen en de gashendel loslaten. Naar de eerste versnelling terugschakelen en dan de versnelling in de neutrale stand zetten. Remmen en stoppen van de motorfiets. De motor uitzetten door de sleutel op **OFF** te zetten (pag. 24).

Parkeren

De stilstaande motor op de zijstandaard zetten (zie pag. 39).

Het stuur helemaal naar links draaien en de sleutel op **LOCK** zetten om diefstal te voorkomen.

Als u in een garage of in een andere ruimte parkeert, controleer dan of deze goed geventileerd is en de motor niet te dicht bij warmtebronnen staat.

In geval van nood kunt u de parkeerlichten laten branden door de sleutel in de stand **P** te zetten.

Belangrijk

Laat de sleutel niet te lang in deze stand **P** staan, want het kan zijn dat de accu dan leegloopt. Laat de sleutel nooit op een onbewaakt voertuig steken.

Opgelet

Het kan zijn dat het volledige uitlaatsysteem warm blijft, ook nadat de motor is uitgezet; raak het uitlaatgedeelte dus niet aan met uw lichaam, pas goed op en parkeer het voertuig niet in de buurt van ontvlambare materialen (met inbegrip van hout, bladeren, enz.).

Opgelet



Sloten of vergrendelingssystemen die beletten dat de motor kan worden verplaatst (bijv. schijfremsloten, kettingtandwielsloten, enz.) zijn bijzonder gevaarlijk en kunnen de motor, bestuurder en bijrijder in gevaar brengen.

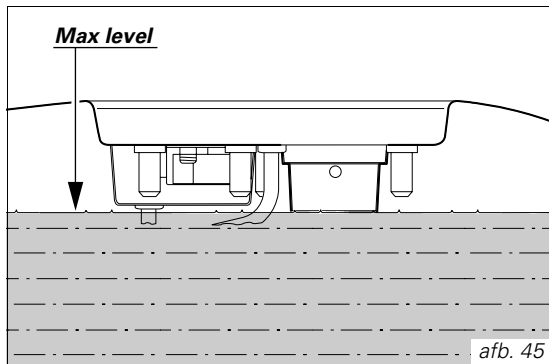
Brandstof tanken (afb. 45)

Niet te veel brandstof in de tank laten lopen.
Het brandstofpeil moet onder de vulpijp blijven.



Opgelet

Gebruik loodarme brandstof met een oorspronkelijk octaangetal van minstens 95 (zie tabel "Tanken" pag. 86).
Er mag geen benzine in de vulpijp onder de dop blijven zitten.



Meegeleverde accessoires (afb. 46 en afb. 47)

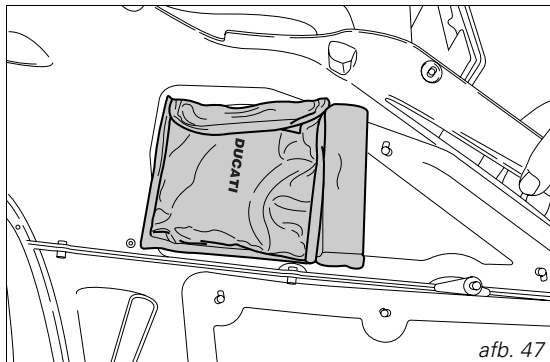
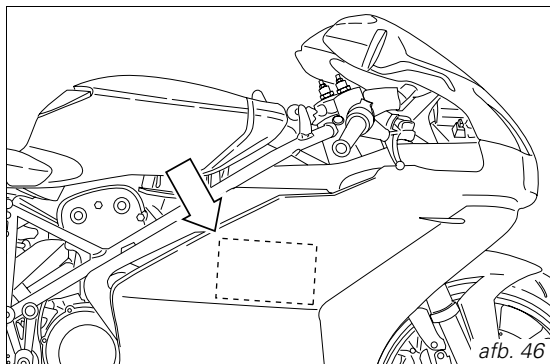
In de rechter kuip helft bevindt zich een opbergruimte met:
de handleiding voor gebruik en onderhoud;

een kabeltje voor het ophangen van de helm;

een gereedschapskit bestaande uit:

- zeskantsleutel voor de bougies; er tegenover een sleutel met dubbele doorsnee (binnen $\varnothing 10$ + buiten $\varnothing 14$);
- een pen voor de bougiesleutel;
- een dubbele schroevendraaier;
- een inbussleutel voor de kuipen;
- een schroevendraaier om de achterste schokdemper af te stellen.

Bij de Tweezits-uitvoering bevindt het kabeltje voor het ophangen van de helm zich onder het zadel van de rijder.



BELANGRIJKSTE GEBRUIKS- EN ONDERHOUDSWERKZAAMHEDEN

Delen van het frame demonteren

Voor bepaalde onderhoudsverrichtingen en reparaties dient men sommige delen van het frame te demonteren.

⚠ Opgelet

Als u gedemonteerde delen niet of verkeerd opnieuw monteert, kan het zijn dat deze losraken tijdens het rijden waardoor u de macht over de motorfiets kunt verliezen.

● Belangrijk

Om de gelakte delen en het plexiglas van het kuipje niet te beschadigen, dient u altijd de kunststof sluitringetjes te monteren onder de borgschroeven.

Kuiphelften tweezitter

Maak voor het verwijderen van de kuiphelften gebruik van de inbussleutel in de ruimte onder het zadel en draai het volgende los:

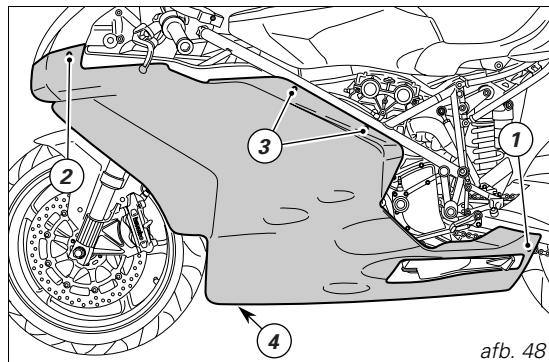
- de twee snelsluitingen (1) voor bevestiging aan de kuipbeugels;
- de twee snelsluitingen (2) voor bevestiging aan het kuipje;
- de vier snelsluitingen (3) voor bevestiging aan het frame;
- de schroef (4), aan de onderkant van de kuip, waarmee de rechter aan de linker kuiphelft bevestigd is.

Kuiphelften eenzitter

De vier snelsluitingen met ring (3) losdraaien waarmee de kuiphelften aan het frame zijn bevestigd.

Aan de rechterkant de inbussleutel voor kuiphelften uit de opbergruimte halen en de kuiphelften verwijderen door onderstaande componenten los te draaien:

- de twee snelsluitingen (1) voor bevestiging aan de kuipbeugels;
- de twee snelsluitingen (2) voor bevestiging aan het kuipje;
- de schroef (4), aan de onderkant van de kuip, waarmee de rechter aan de linker kuiphelft bevestigd is.

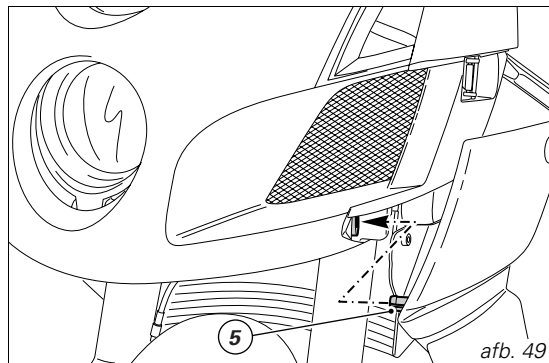


Opmerkingen

Bij het opnieuw monteren van de kuiphelften dient u de voorste pen (5) op de juiste plaats te steken, ter hoogte van het kuipje.

Opmerkingen

Om de linker kuiphelft opnieuw te monteren, dient u de zijstandaard uit te klappen en deze door de opening in de kuiphelft te steken.



Achteruitkijkspiegeltjes

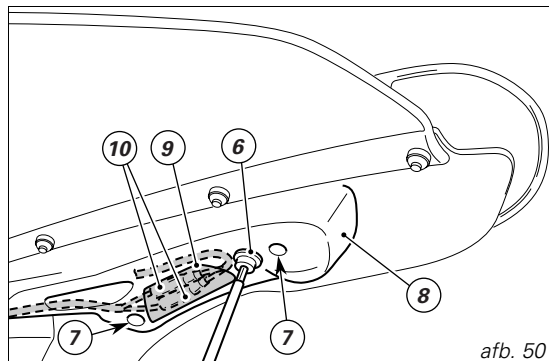
De schroef (6) losdraaien waarmee de achteruitkijkspiegel is vastgemaakt.

De borgpennen (7), die op de kuipjeshouder zitten (8), uit de sluitveertjes halen. Het rubbertje (9) eraf halen en de kabels van de richtingaanwijzers (10) losmaken.

Dezelfde handelingen herhalen om de andere achteruitkijkspiegel te demonteren.

Belangrijk

Tijdens het opnieuw monteren, dient u borgvloeistof (middenklasse) op de schroefdraad van de schroeven (6) aan te brengen.



Het kuipje



Opmerkingen

Om het kuipje te demonteren, dienen eerst de achteruitkijkspiegeltjes en de zijkuipen te worden gedemonteerd zoals hierboven is beschreven.

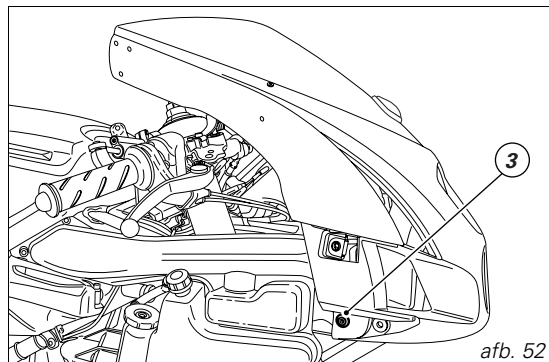
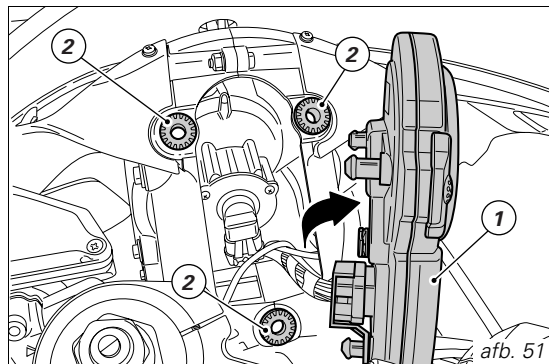
Demonteer het instrumentenpaneel (1) en haal het uit de sluitrubbertjes (2).

Maak de kabels van het lampje van het parkeerlicht los. Draai de twee schroeven (3) los, waarmee het kuipje aan de zijkant aan de koplamp is vastgemaakt.



Opmerkingen

Nadat u het kuipje weer hebt gemonteerd, de achteruitkijkspiegels en de zijkuipen opnieuw aanbrengen.




Koelvloeistofpeil controleren en zonodig bijvullen (afb. 53)

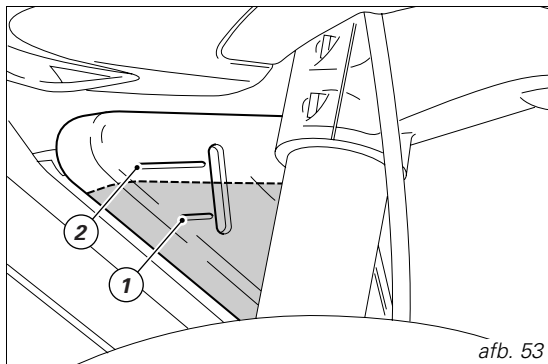
Controleer hoeveel koelvloeistof er in het expansievat zit op de rechterkant van de motorfiets; het peil moet zich tussen de twee streepjes (1) en (2) bevinden: het langste streepje (2) is het **MAX** peil; het kortste streepje (1) geeft het **MIN** peil aan.

Als het niveau lager is dan het **MIN** peil dient u bij te vullen.



Opmerkingen

 Het vloeistofpeil controleert u het best door het reservoir aan de linker onderkant van de motorfiets te bekijken, tussen het voorwiel en de rechter kuiphelft.



afb. 53

De rechter kuiphelft eraf halen (pag. 55).

Draai de vuldop los (3, afb. 54) en giet er een mengsel van water en antivriesmiddel SHELL Advance Coolant of Glycoshell (35÷40% van het volume) in, tot aan het **MAX**-streepje.

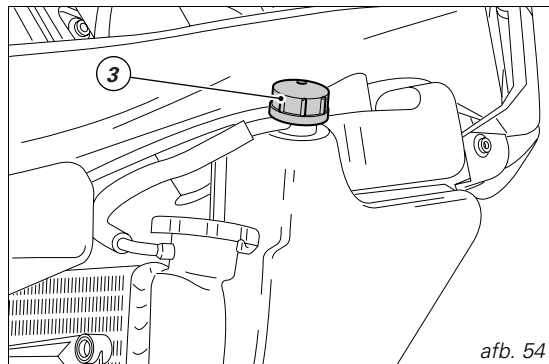
Schroef de dop (3) er weer op en monteer de gedemonteerde delen.

Dit is het beste mengsel voor optimale motorprestaties (de vloeistof heeft een vriespunt van -20 °C/-4 °F).

Inhoud van het koelvloeistofcircuit: 2,8 dm³ (liter).

⚠ **Opgelet**

Om de koelvloeistof bij te vullen dient de motor koud te zijn en het voertuig perfect recht te staan.



afb. 54



Het peil van rem- en koppelvloeistof controleren

Het peil mag niet onder het **MIN**-streepje op beide reservoirs dalen (afb. 55) (op de afbeelding ziet men zowel het voorste als het achterste remvloeistofreservoir).

Als er te weinig vloeistof in zit, kan er lucht in de leidingen komen en werkt het systeem op de duur niet meer afdoende.

Laat de vloeistof of olie door een erkende Ducati dealer bijvullen of vervangen op de in de onderhoudstabel van het garantieboekje voorgeschreven tijdstippen.

Belangrijk

Om de 4 jaar is het raadzaam alle leidingen te laten vervangen.

Koppelingssysteem

Als er te veel speling op de koppelingshendel zit en de motor schokt of slaat uit bij het schakelen, betekent dit dat er lucht in de leiding van het koppelingssysteem zit. Neem contact op met een erkende Ducati dealer om de leiding te laten controleren en/of het systeem te laten ontlichten.

Opgelet

Naarmate de koppelingsplaten slijten, staat het peil van de koppelingsolie hoger: giet er dus nooit meer in dan de voorgeschreven hoeveelheid (3 mm boven het minimumpeil).

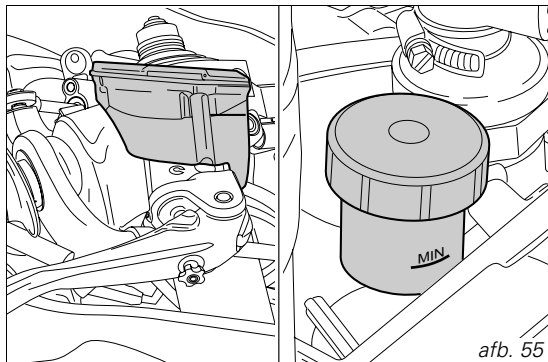
Remleiding

Als er teveel speling op de rempedaal of remhendel zit, ook al zijn de remblokkjes in goede staat, dient u contact op te nemen met een erkende Ducati dealer voor controle van het remsysteem en eventuele ontluchting van de leiding.

Opgelet

Remvloeistof en koppelingolie zijn schadelijk voor kunststof en gelakte delen, zorg dus dat hier geen vloeistof op valt. Hydraulische olie is bijtend en kan schade en verwondingen veroorzaken. Meng geen verschillende kwaliteiten met elkaar.

Controleer of alle pakkingen en dichtingen perfect afsluiten.



afb. 55

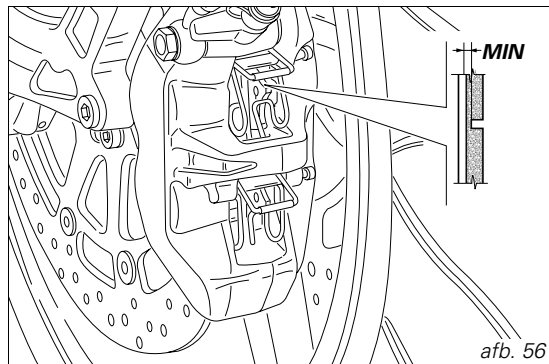
Slijtage van remblokjes controleren (afb. 56)

Om de remblokjes te kunnen controleren zonder de klauw te demonteren, zitten op alle blokjes slijtagegroeven. Op een goed werkend remblokje moeten de groeven goed zichtbaar zijn.



Belangrijk

Neem voor het vervangen van de remblokjes contact op met een erkende Ducati dealer.



De scharnierpunten smeren

Regelmatig de hulzen van de start- en chokekabel controleren. Ze mogen nergens platgedrukt zijn en er mogen geen scheurtjes in de kunststof buitenkant zitten. Controleer met de starter of de kabels vlot bewegen in de buitenkabel: als ze haperen of stroef bewegen, dienen ze te worden vervangen door een erkende Ducati dealer.

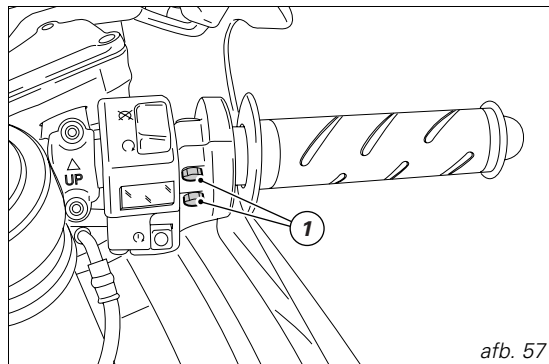
Voor de gaskabel raden wij aan deze te openen door de twee borgschroeven los te draaien (1, afb. 57) en daarna het kabeluiteinde en de spindel in te vetten met vet van het type SHELL Advance Grease of Retinax LX2.

⚠️ Opgelet

Sluit de hendel voorzichtig en vergeet niet de kabels in de spindel te steken.

Het deksel monteren en de schroeven (1) vastzetten met een koppel van 10 Nm.

Voor een optimaal in- en uitklappende zijstandaard dient deze eerst zorgvuldig te worden schoongemaakt en dan op alle wrijvingspunten te worden ingevet met vet van het type SHELL Alvania R3.



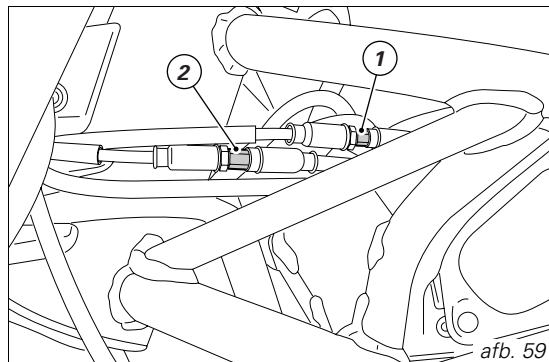
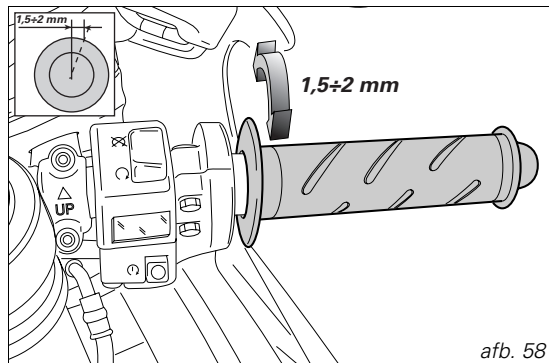
afb. 57

Afstellen onbelaste slaglengte gashendel

De gashendel dient bij alle standen van het stuur een onbelaste slaglengte te hebben van $1,5 \div 2,0$ mm, gemeten aan de buitenkant van de rand van de hendel. Stel dit eventueel af met de speciale regelaars (1 en 2, afb. 59) ter hoogte van de stuurkop op de linkerkant van het voertuig.

Regelknop (1) draait de gashendel open; regelknop (2) sluit hem.

De beschermkapjes van de regelknoppen halen en de contraoeren losdraaien. Aan beide regelaars evenveel draaien: naar rechts voor meer speling; naar links voor minder speling. Na afloop de contraoeren weer vastdraaien en de beschermkapjes erop steken.



Accuvulling (afb. 60)

Voor het opladen is het raadzaam de accu uit de motorfiets verwijderen.

De linker kuiphelft eraf halen (pag. 57), de schroef (1) losdraaien en de bovenste bevestigingsbeugel eraf halen. Maak eerst de zwarte minpool (-) los, en dan de rode pluspool (+).

Opgelet

De accu brengt explosieve gassen voort: houd hem uit de buurt van warmtebronnen.

Laad de accu op in een goed geluchte ruimte.

Maak de kabeltjes van de acculader vast aan de polen: de rode aan de pluspool (+), de zwarte aan de minpool (-).

Belangrijk

Sluit de accu aan op de acculader voordat u deze laatste aanzet: eventuele vonkvorming ter hoogte van de accupolen kan ontploffen van het gas in de accucellen tot gevolg hebben.

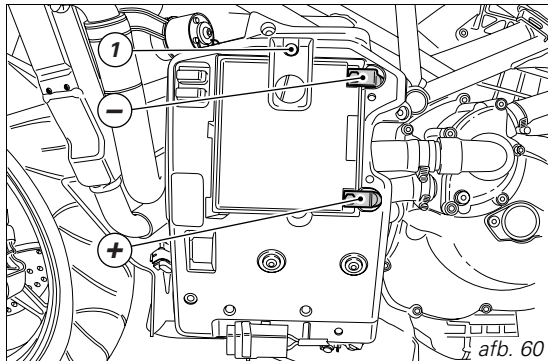
Maak altijd eerst de rode pluspool vast (+).

De accu weer op de accuhouder zetten en de beugel bovenaan vastmaken met de schroef (1), de polen vastmaken en de borgschroeven ervan invetten voor betere geleiding.

Opgelet

Houd de accu buiten het bereik van kinderen.

Laat de accu ongeveer 5÷10 uur 0,9 A opladen.



Helling van de stuurstang wijzigen (999)

Alvorens over te gaan tot het wijzigen van de stuurhoek moet eerst de stuurschokdemper verwijderd worden door de bevestigingsschroeven (1 en 2) los te draaien. Met de schroef (2) is tevens de stuurvergrendeling (3) vastgemaakt, die iets meer naar achter zal moeten worden gemonteerd indien u de stuurhoek wijzigt.

Draai de bevestigingschroef (4) van de stuurkop los.

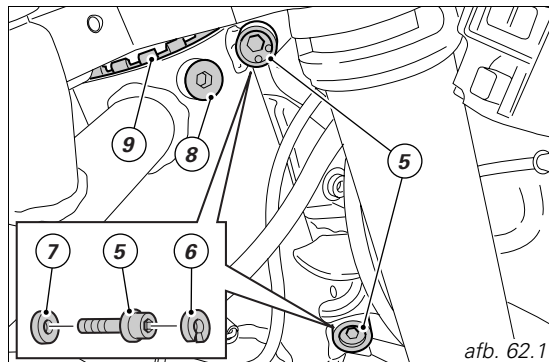
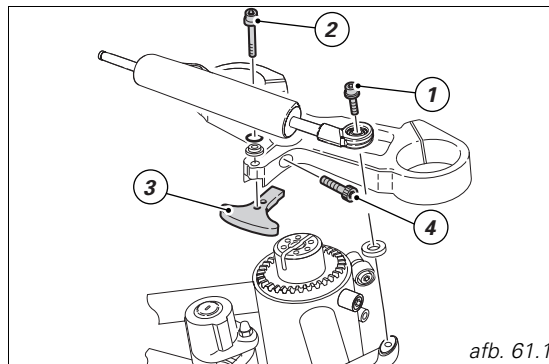
Wijzig de stuurhoek door de twee schroeven (5) op de rechterkant van het frame los te draaien, nadat u eerst de seegerringen (6) en de sluitkransjes (7) hebt verwijderd.

Draai de schroef (8) helemaal los en draai met een haaksleutel het uiteinde van de excentrische moer (9) 180°. Om te controleren of de opening in de excentrische moer precies voor de doorsteekopening van de stuurbuis zit, is de bovenkant van deze moer van een pijltje voorzien, dat de uitlijning van de openingen aangeeft.

De schroef (8) weer volledig vastdraaien. Smeer wat vet op de draad van de schroeven (5) (SHELL Retinax HDX2) en draai ze vast met een koppel van 22 Nm. Monteer het kransje (7) en de seegerring (6) weer.

Opmerkingen

Het stuur mag niet helemaal gedraaid staan terwijl u de stuurhoek wijzigt.

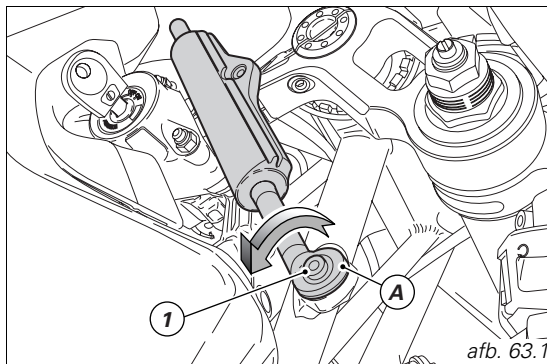


Als u de stuurstang op $23^{\circ} 30'$ wenst te zetten, dient u de voorste opening van de stuurvergrendeling (3) ter hoogte van de bevestigingsopening op de stuurkop te zetten. Smeer wat borgvloeistof (middenklasse) op de schroef (2) en zet hiermee de stuurschokdemper vast. Vergeet de stuurvergrendeling (3) niet.

Draai het gewricht (A) van de schokdemperstang 180° .

Maak het gewricht vast met de zojuist losgehaalde schroef (1) en smeer er wat borgvloeistof op.

Smeer de zojuist losgedraaide schroef (4) in met vet en zet ze vast met een koppel van 23 Nm, met een tolerantie van $Nm \pm 5\%$.



Helling van de stuurstang wijzigen (999S)

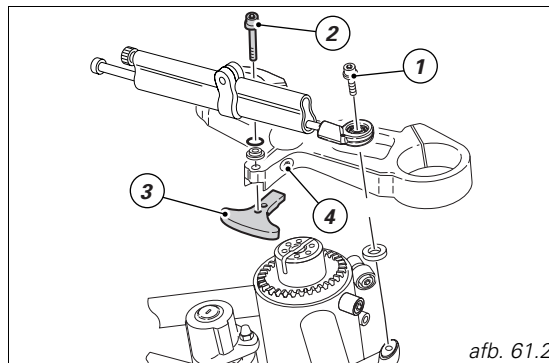
Alvorens over te gaan tot het wijzigen van de stuurhoek moet eerst de stuurschokdemper verwijderd worden door de bevestigingsschroeven (1 en 2) los te draaien. Met de schroef (2) is tevens de stuurvergrendeling (3) vastgemaakt, die iets meer naar achter zal moeten worden gemonteerd indien u de stuurhoek wijzigt.

Draai de bevestigingschroef (4) van de stuurkop los. Wijzig de stuurhoek door de twee schroeven (5) op de rechterkant van het frame los te draaien, nadat u eerst de seegerringen (6) en de sluitkransjes (7) hebt verwijderd. Draai de schroef (8) helemaal los en draai met een haaksleutel het uiteinde van de excentrische moer (9) 180°. Om te controleren of de opening in de excentrische moer precies voor de doorsteekopening van de stuurbuis zit, is de bovenkant van deze moer van een pijltje voorzien, dat de uitlijning van de openingen aangeeft.

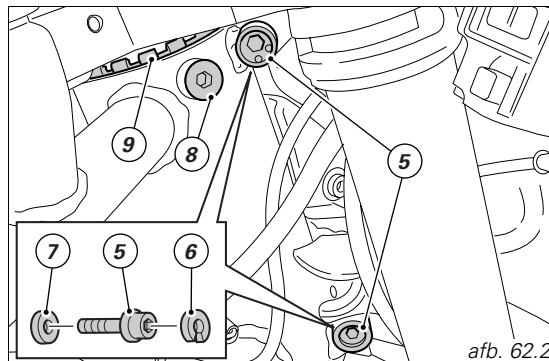
De schroef (8) weer volledig vastdraaien. Smeer wat vet op de draad van de schroeven (5) (SHELL Retinax HDX2) en draai ze vast met een koppel van 22 Nm. Monteer het kransje (7) en de seegerring (6) weer.

Opmerkingen

Het stuur mag niet helemaal gedraaid staan terwijl u de stuurhoek wijzigt.



afb. 61.2



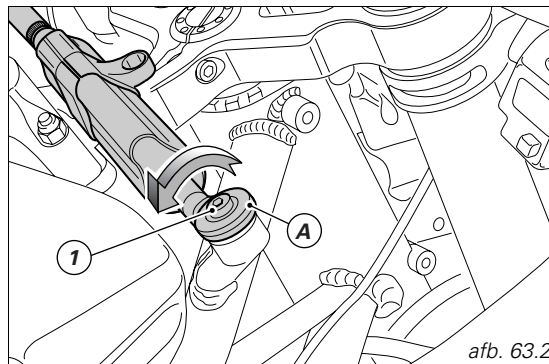
afb. 62.2

Als u de stuurstang op $23^{\circ} 30'$ wenst te zetten, dient u de voorste opening van de stuurvergrendeling (3) ter hoogte van de bevestigingsopening op de stuurkop te zetten. Smeer wat borgvloeistof (middenklasse) op de schroef (2) en zet hiermee de stuurschokdemper vast. Vergeet de stuurvergrendeling (3) niet.

Draai het gewricht (A) van de schokdemperstang 180° .

Maak het gewricht vast met de zojuist losgehaalde schroef (1) en smeer er wat borgvloeistof op.

Smeer de zojuist losgedraaide schroef (4) in met vet en zet ze vast met een koppel van 23 Nm, met een tolerantie van $Nm \pm 5\%$.



De spanning van de drijfketting controleren

(afb. 64)

Belangrijk

Neem voor het spannen van de drijfketting contact op met een erkende Ducati dealer.

Zet de motorfiets op zijn zijstandaard, duw de ketting eerst met een vinger omlaag en laat ze vervolgens los; meet nu de afstand tussen het oppervlak van het kettingblokje en het midden van de onderliggende pen. De waarde moet $38 \div 42$ mm bedragen.

Opgelet

Zorg ervoor dat de contraoeren (1) van de kettingspanmechanismen stevig zijn aangeschroefd: dit is van fundamenteel belang voor de veiligheid van de bestuurder.

Belangrijk

Een slecht gespannen ketting leidt tot vroegtijdige slijtage van de transmissieorganen.

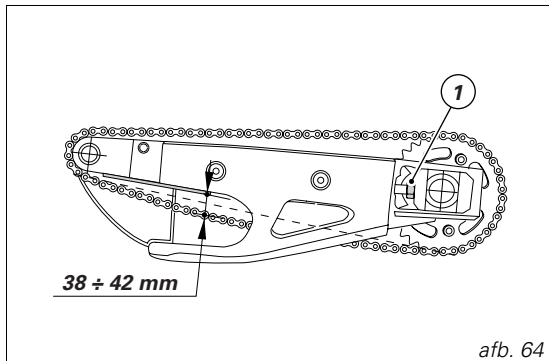
De drijfketting smeren

Op de transmissieketting zitten O-ringen om de glijdende elementen te beschermen tegen invloeden van buitenaf en de smering langer te vrijwaren.

Om deze ringen tijdens het schoonmaken niet te beschadigen, gebruikt u liefst speciaal hiervoor bestemde oplosmiddelen, maar geen hogedrukreiniger (met stoom). Droog de ketting met perslucht of met vochtabsorberend materiaal en smeer elk kettingelement met SHELL Advance Chain of Advance Teflon Chain.

Belangrijk

Het gebruik van verkeerde smeermiddelen kan schade aan de ketting, het grote tandwiel en het kleine motortandwiel tot gevolg hebben.

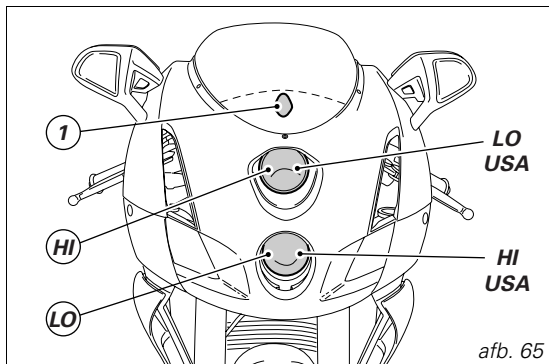


afb. 64

De lampjes van dimlicht en groot licht vervangen

Voordat u een doorgebrand lampje vervangt, dient u te controleren of de spanning en het vermogen van het nieuwe lampje voldoen aan de voorschriften die staan vermeld in de paragraaf "Elektrische installatie" op pag. 92. Controleer altijd eerst of het nieuwe lampje brandt voordat u de gedemonteerde delen weer aanbrengt.

In de afbeelding afb. 65 ziet u de plaats van de lampjes van het dimlicht (LO), het groot licht (HI) en het parkeerlicht (1).



afb. 65

Belangrijk

In de uitvoering voor de U.S.A., is de plaats van de lampjes van het dimlicht en het groot licht omgekeerd.

Koplamp

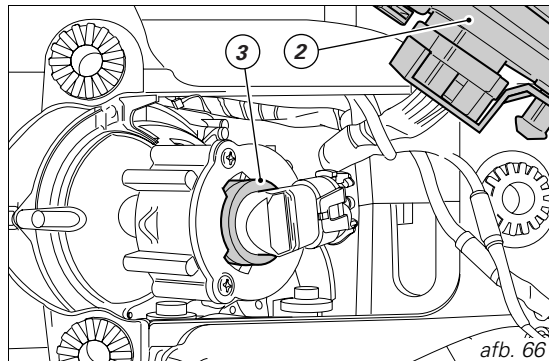
Om het bovenste lampje eruit te halen, moet eerst het instrumentenpaneel (2) (zie pag. 59) uit de sluitrubbers worden gehaald.

De stopring (3) van het bovenste lampglas naar links losdraaien en het doorgebrande lampje eruit halen.

Door een gelijksoortig nieuw lampje vervangen.

De stopring (3) naar rechts draaien om het lampje te blokkeren.

Om bij het onderste lampje te kunnen, dient u het kuipje te demonteren zoals beschreven staat in de paragraaf "Delen van het frame demonteren" (pag. 57) en de onderkant (4) van de koplamphouder door de schroeven (5) los te draaien. Dit lampje vervangt u op dezelfde wijze als het bovenste lampje.



afb. 66

Opmerkingen

Om de lampjes van de koplamp te vervangen hoeft u de kabel van de elektrische hoofdbedrading niet van de behuizing te halen.

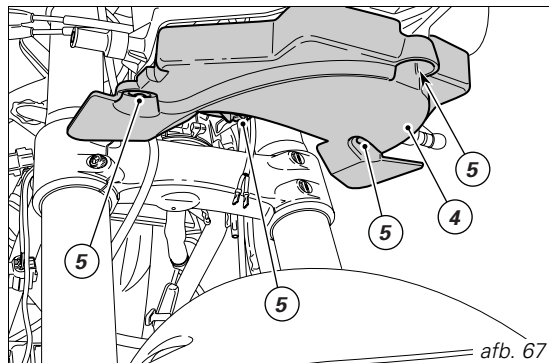
Opmerkingen

Raak het glas van de nieuwe lamp niet aan: het kan zwart worden waardoor de lichtsterkte afneemt.

Opnieuw monteren

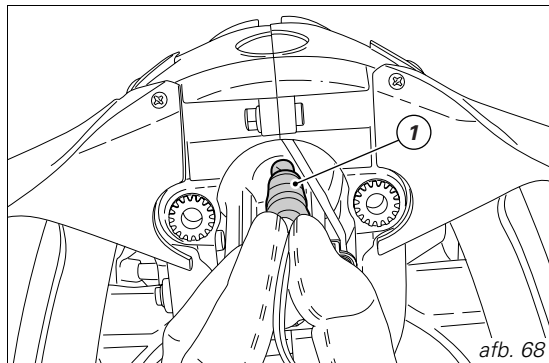
Als u het nieuwe lampje hebt gemonteerd, sluit u de bedrading van het instrumentenpaneel weer aan en steekt u dit precies in de sluitrubbers.

Monteer de onderste afdekking en het koepeltje met behulp van de daarvoor bestemde schroeven; controleer of de kabels van de richtingaanwijzers goed in de gleuven in de houders van het koepeltje zitten.



De lampjes van het parkeerlicht vervangen

Om de lampjes van het parkeerlicht (1) te vervangen, dient u eerst het instrumentenpaneel uit de sluitrubbers te halen (zie pag. 59) en dan uw hand in de lamphouder te steken. De lamphouder eruit halen en het lampje vervangen. Als u het nieuwe lampje hebt gemonteerd, sluit u de bedrading van het instrumentenpaneel weer aan en steekt u dit precies in de sluitrubbers.



Richtingaanwijzers voorkant (afb. 69)

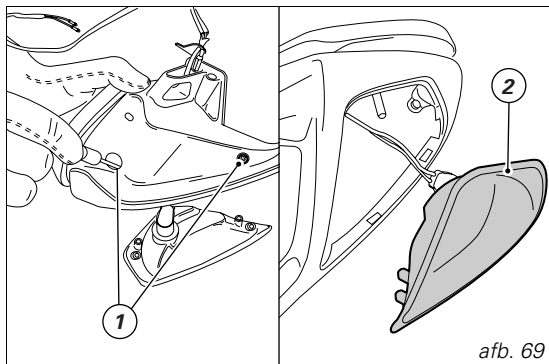
Opmerkingen

Op de afbeelding is de achteruitkijkspiegel waarop de richtingaanwijzer zit, gedemonteerd.

De schroeven (1) losdraaien en het glas (2) van de houder met richtingaanwijzer/spiegeltje halen.

Dit lampje heeft een bajonetsluiting, dus moet u het eerst even indrukken en dan naar links eruit draaien. Om het nieuwe lampje erin te steken, drukt u erop en draait u het naar rechts tot u het hoort klikken. Het glas weer in de juiste richting in de gleuf op de houder van de richtingaanwijzer steken.

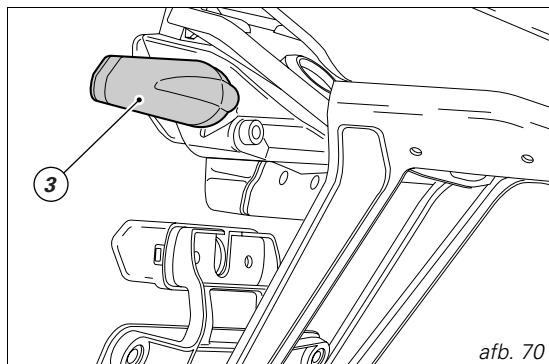
De schroeven (1) weer vastdraaien.



Richtingaanwijzers achterkant (afb. 70)

Om de lampjes van de achterste richtingaanwijzers te vervangen, dient u 1/4 slag aan de behuizing (3) te draaien om het glas naar boven te draaien en de behuizing er dan uit te halen.

Dit lampje heeft een bajonetsluiting, dus moet u het eerst even indrukken en dan naar links eruit draaien. Om het nieuwe lampje erin te steken, drukt u erop en draait u het naar rechts tot u het hoort klikken. Monteer de behuizing (3) en maak deze vast op de houder door er 1/4 slag aan te draaien.

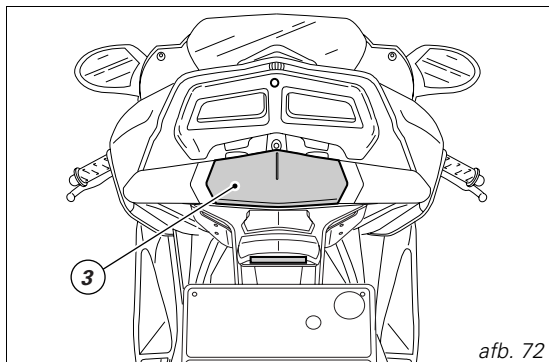
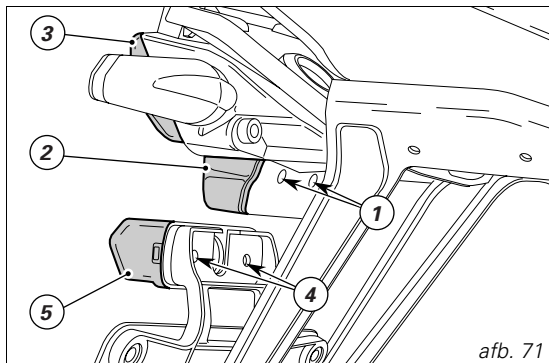


Stoplicht (afb. 71)

Om de lampjes van het achterste stop- en parkeerlicht te vervangen, draait u eerst de twee schroeven (1) los waarmee het deksel (2) is vastgemaakt. In het deksel (2) zitten twee pennen waarmee het glas (3) van het achterlicht vastzit. Schuif het deksel (2) eruit en demonteer het glas (3) van het achterlicht. Dit lampje heeft een bajonetsluiting, dus moet u het eerst even indrukken en dan naar links eruit draaien. Om het nieuwe lampje erin te steken, drukt u erop en draait u het naar rechts tot u het hoort klikken. Monteer de gedemonteerde delen.

Verlichting kentekenplaat (afb. 72)

Om bij het lampje van het kenteken te kunnen, draait u de twee schroeven (4) los waarmee de afdekking (5) is vastgemaakt. Haal het oude lampje eruit en steek het nieuwe erin.



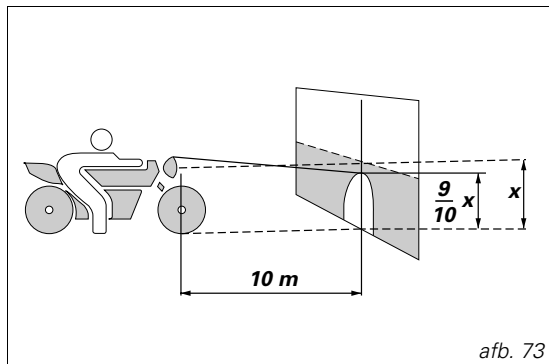
Afstellen van koplamp (afb. 73)

Controleer de lichtbundel van de koplamp door de motor met op druk gebrachte banden en een bestuurder op het zadel, geheel loodrecht op de lengteas op een afstand van 10 meter voor een muur of een scherm te zetten. Teken een horizontale lijn ter hoogte van het midden van de koplamp en een verticale lijn op de lengtelijn van het voertuig op de muur.

Controleer dit zo mogelijk met schemerlicht.

Zet het dimlicht aan:

de bovenste scheidingslijn tussen de donkere zone en de verlichte zone op de muur, mag niet hoger dan $\frac{9}{10}$ komen van de hoogte, gemeten bij de vloer tot aan het midden van de koplamp.



Opmerkingen

De hierboven beschreven meetprocedure is opgenomen in de "Italiaanse Voorschriften" betreffende het berekenen van de maximale afstelhoogte van de lichtbundel.

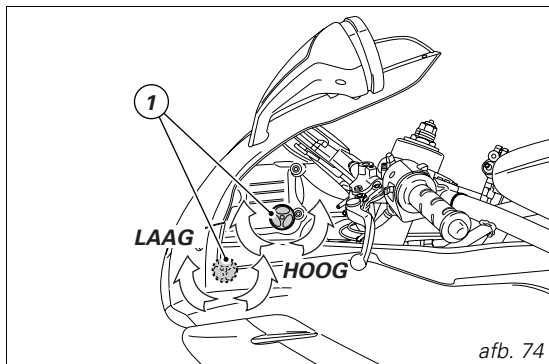
Pas de procedure dus aan de wettelijke voorschriften aan van het land waar de motorfiets wordt gebruikt.

De verticale richting van de koplamp past u aan met behulp van de regelknoppen (1, afb. 74), links van de koplamp. Als u de knoppen naar rechts draait, verzet u de lichtbundel naar onder; naar links verzet u deze naar boven.

Opmerkingen

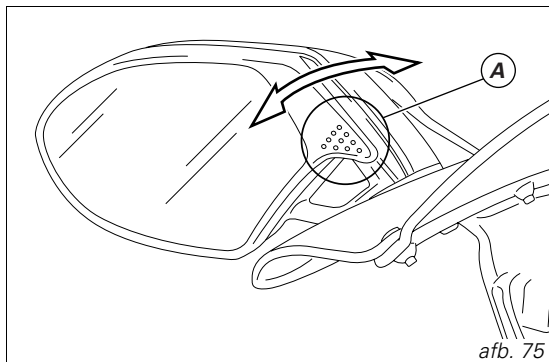
Om bij de onderste knop te kunnen, dient u het koepeltje te demonteren zoals beschreven op pag. 59.

NL



Afstellen van achteruitkijkspiegel (afb. 75)

Het spiegelglas met de hand verzetten door te drukken op punt (A).



Tubeless banden

Spanning voorband:

2,1 bar - 2,3 Kg/cm²

Spanning achterband:

2,2 bar - 2,4 Kg/cm²

De bandenspanning wijzigt op grond van buitentemperatuur en hoogte; meet de spanning en pas deze aan telkens als u in gebieden rijdt met grote temperatuur- en hoogteverschillen.

Belangrijk

De bandenspanning moet bij "koude banden" worden gemeten en afgesteld.

Ter behoud van de ronding van de wioldop van het voorwiel, verhoogt u op erg oneffen wegdek de bandenspanning met 0,2÷0,3 bar.

(Tubeless) banden repareren of vervangen

Als er een klein gaatje komt in een band zonder luchtkamer, duurt het een hele tijd voordat deze helemaal leegloopt omdat hij vrij lekvast is. Controleer dus of er geen lekken in een band zitten die een beetje is leeggelopen.



Opgelet

Vervang de band als hij lek is.

Monteer een nieuwe band van hetzelfde merk en type als de oorspronkelijke.

Controleer goed of u de stofdopjes op de ventielen stevig hebt vastgeschroefd, zodat de lucht er tijdens het rijden niet uit kan lopen. Monteer nooit een band met een binnenband; als dit voorschrift wordt overtreden, kan de band onverwachts klappen met zware gevolgen voor bestuurder en bijrijder.

Als een band wordt vervangen, dient het wiel vervolgens te worden uitgebalanceerd.



Belangrijk

De tegengewichten van de wielen niet verwijderen of verplaatsen.



Opmerkingen

Neem voor het vervangen van de banden contact op met een erkende Ducati dealer, zodat u er zeker van bent dat de wielen op de juiste manier worden ge(de)monteerd.

Minimumdiepte van het loopvlak

De minimumdiepte (*S*, afb. 76) van de groeven in het loopvlak dient op het punt met de grootste slijtage te worden gemeten:

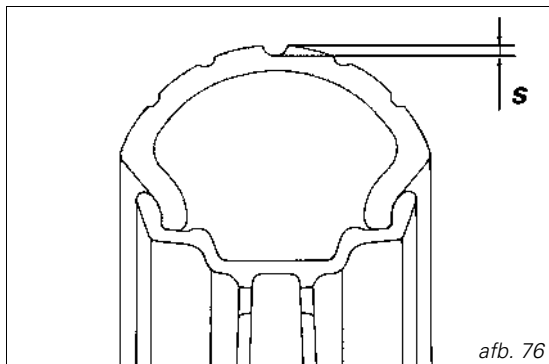
de diepte mag niet minder dan 2 mm bedragen en in elk geval niet minder dan de wettelijk voorgeschreven diepte in het land waarin de motor wordt gebruikt.

NL

Belangrijk

Controleer regelmatig of er geen barsten of sneden in de banden zitten, vooral op de zijkanten, en of er geen verdikkingen of grote slijtageplekken te zien zijn, hetgeen wijst op schade aan de binnenkant van de band; vervang ze als ze ernstig beschadigd zijn.

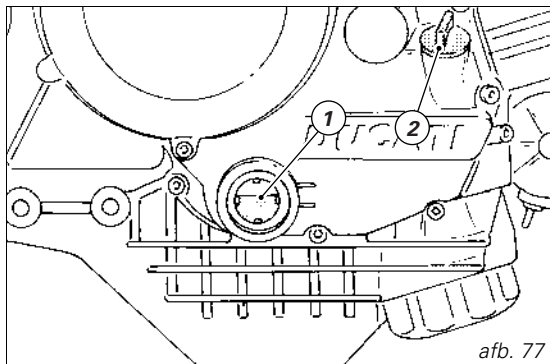
Verwijder steentjes of ander vuil dat in de groeven van de band is blijven zitten.



afb. 76

Controle motoroliepeil (afb. 77)

Via het kijkglas (1) op de koppelingdeksel is er te zien hoeveel olie er in de motor zit. Controleer het oliepeil als het voertuig perfect recht staat en de motor koud is. Het peil moet tussen de streepjes op het venstertje staan. Als het wat te laag is, vult u motorolie bij van het type SHELL Advance Ultra 4. Haal de vuldop (2) eraf en vul olie bij totdat het juiste peil bereikt is. Steek de dop er weer op.



NL

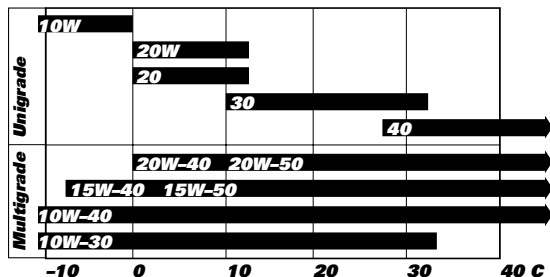
Belangrijk

Laat de olie verversen of de oliefilters vervangen bij een erkende Ducati dealer op de in de onderhoudstabel in het garantieboekje voorgeschreven tijdstippen.

Viscositeit

SAE 10W-40

De overige in de tabel weergegeven viscositeitswaarden kunnen worden gebruikt als de gemiddelde temperatuur van het gebied waarin de motor wordt gebruikt binnen de aangeduide limietwaarden ligt.



Reinigen en vervangen van bougies (afb. 78)

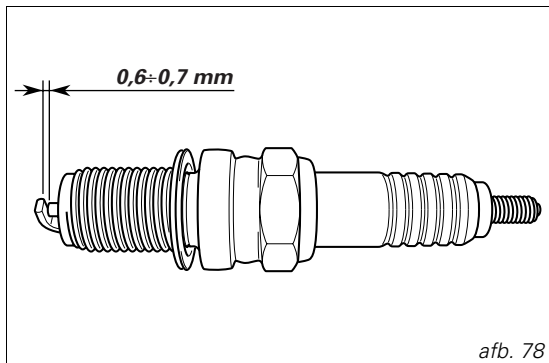
De bougies maken een belangrijk deel uit van de motorfiets en behoeven derhalve regelmatig controle. Hiermee wordt tevens gecontroleerd of de motor goed functioneert.

Neem voor de controle en eventuele vervanging van de bougies contact op met een erkende Ducati dealer, die de kleur van de keramiek isolator van de middelste elektrode zal controleren: als de kleur egaal lichtbruin is, betekent dit dat de motor goed werkt.

Ook de slijtage van de middelste elektrode en de ruimte tussen de elektrodes wordt gecontroleerd; de voorgeschreven ruimte bedraagt: $0,6 \div 0,7$ mm.

Belangrijk

Meer of minder ruimte kan niet alleen leiden tot verminderen van de prestaties van het voertuig, maar kan tevens startmoeilijkheden veroorzaken of problemen bij het stationair toerental.



afb. 78

Algemene reiniging

Om de metalen en gelakte delen mooi glanzend te houden, moet de motorfiets regelmatig gewassen en gereinigd worden. Hoe vaak hangt af van de manier waarop u ermee rijdt en op welk soort wegdek de motor gebruikt wordt. Gebruik hiertoe speciale producten, liefst biologisch afbreekbaar en vermijd bijtende of schurende reinigings- of oplosmiddelen.

Belangrijk

Was de motor niet onmiddellijk nadat u ermee hebt gereden om "kringen" van te snel opdrogende producten op de nog warme oppervlakken te voorkomen. Spuit niet met heet of onder hogedruk staand water op de motor. Gebruik van hogedrukreinigers kan leiden tot vastlopen van de veerelementen, de velgen, de elektrische componenten, de dichtingen van de veerelementen, luchtopeningen en uitlaat of ernstige onregelmatigheden veroorzaken, waardoor het voertuig onveilig wordt en niet meer aan de veiligheidsvoorschriften voldoet.

Als bepaalde motordelen bijzonder vuil of vettig zijn, gebruik dan een ontvettend middel en zorg ervoor dat het niet in aanraking komt met transmissiedelen (ketting, klein en groot tandwiel enz.). Spoel de motorfiets na met lauwwarm water en wrijf hem met een leren zeem droog.



Opgelet

Na het wassen kan het voorkomen dat de remmen minder goed werken. Smeer geen vet of olie op de remschijven; hierdoor kan het remvermogen afnemen. Reinig de remschijven met een oplosmiddel dat geen vet bevat.

Lange tijd buiten gebruik

Als de motorfiets lange tijd niet wordt gebruikt, raden wij aan het volgende te doen:

algemene reiniging;

aftappen van de brandstoftank;

laat via de bougiezittingen een beetje olie in de cilinders lopen en leidt de motorfiets even aan de hand, zodat de binnenwanden van een beschermlaagje worden voorzien; maak gebruik van de standaard om de motor te ondersteunen;

haal de accu los en verwijder hem.

Als de motorfiets langer dan een maand stilstaat, dient u de accu te controleren en eventueel op te laden of te vervangen.

Dek de motorfiets af met een speciaal zeil, dat de lak beschermt en condensafstotend is.

Dit zeil is verkrijgbaar bij Ducati Performance.

Belangrijke waarschuwingen

In sommige landen (Frankrijk, Duitsland, Engeland, Zwitserland, enz.) zijn wettelijke voorschriften van kracht met betrekking tot milieu en geluidshinder.

Voer regelmatig de eventueel voorgeschreven controles uit en gebruik alleen originele Ducati reserveonderdelen, in overeenstemming met de voorschriften die in de verschillende landen van kracht zijn.

TECHNISCHE GEGEVENS

Gewicht (999/999S)

Drooggewicht:

199 Kg.

Gewicht met volle lading:

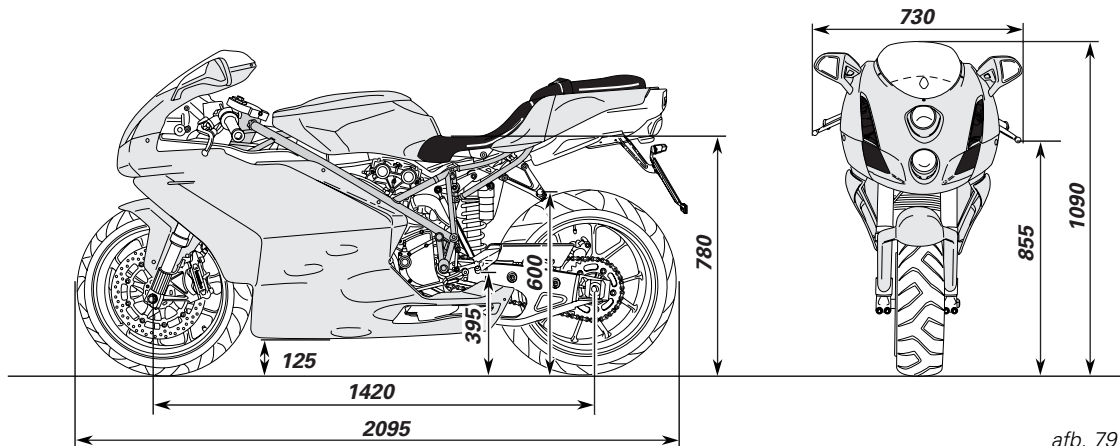
390 Kg.



Opgelet

Als u de motorfiets zwaarder laadt dan de voorgeschreven limietwaarden, vermindert het prestatievermogen ervan en wordt hij moeilijker hanteerbaar, zodat u kans loopt de macht over het stuur te verliezen.

Afmetingen (mm) (999/999S) (afb. 79)



afb. 79

Tanken	Type:	dm³ (liter)
<i>Brandstoftank, inclusief een reservetank van 3 dm³ (liter) voor 999/999S</i>	<i>Loodvrije benzine met een oorspronkelijk octaangehalte van minimaal 95</i>	15,5
<i>Smeercircuit voor 999/999S</i>	<i>SHELL - Advance Ultra 4</i>	3,4
<i>Remcircuit voor/achter en koppeling voor 999/999S</i>	<i>Speciale vloeistof voor hydraulische systemen SHELL – Advance Brake DOT 4</i>	—
<i>Middel voor bescherming elektrische contacten voor 999/999S</i>	<i>Spray voor het behandelen van elektrische installaties SHELL – Advance Contact Cleaner</i>	—
<i>Voorvork uitsluitend voor 999</i>	<i>SHELL - Advance Fork 7.5 of Donax TA</i>	0,511 (per veerpoot)
<i>Voorvork uitsluitend voor 999S</i>	<i>SHELL - Advance Fork 7.5 of Donax TA</i>	115 mm (per veerpoot) niveau oliepeil
<i>Koelcircuit voor 999/999S</i>	<i>Antivriesmiddel SHELL – Advance Coolant of Glycochell 35÷40% + water</i>	2,3



Belangrijk

Het is niet toegestaan additieven te gebruiken voor brandstof of smeermiddelen.

Motor

Viertakt met twee op 90° in de "L" lengte liggende cilinders.

Boring mm:

100 (999/999S)

Slag mm:

63,5 (999/999S)

Totale cilinderinhoud, cm³:

998 (999/999S)

Compressieverhouding:

11,4±0,5:1 (999/999S)

Maximumvermogen op de as (95/1/CE), kW/PK:

100 kW/136 PK bij 9.750 min⁻¹

Maximumkoppel op de as (95/1/CE):

106 Nm bij 8.000 min⁻¹

Maximumtoerental, min⁻¹:

11.500

Belangrijk

In geen enkele rijconditie mag men het voorgeschreven toerental overschrijden.

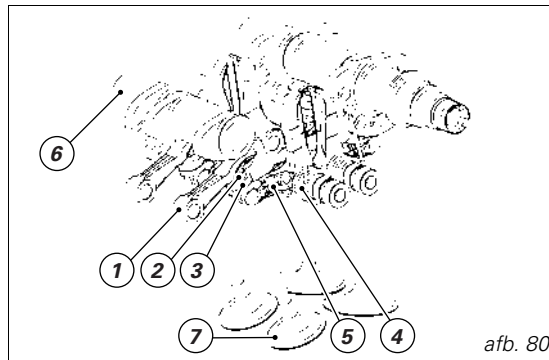
Distributie

Desmodromisch met vier kleppen per cilinder, aangedreven door acht tuimelaars (vier open en vier dicht) en door twee bovenliggende nokkenassen.

Motorasaandrijving met cilindertandwielen, poelies en tandriemen.

Desmodromisch distributieschema (afb. 80)

- 1) Opentuielaar (bovenste);
- 2) Afstelling bovenste tuimelaar;
- 3) Afstelling onderste tuimelaar (sluiten);
- 4) Terugslagveer onderste tuimelaar;
- 5) Onderste tuimelaar (sluiten);
- 6) Verdeleras;
- 7) Klep.



Prestaties

U behaalt de maximale snelheid bij elke versnelling uitsluitend als u de voorschriften voor het inrijden stipt naleeft en regelmatig het voorgeschreven onderhoud uitvoert.

Bougies

Merk:

CHAMPION

Type:

RG 4 HC (999/999S)

Voeding

Indirecte elektronische inspuiting MARELLI.

Doorsnee smookklep huis:

54 mm

Inspuiters per cilinder: 1

Openingen voor inspuiters: 1

Benzinevoeding: 95-98 RON.

Remmen**Vooraan**

Met twee halfzwevende geperforeerde schijven voor 999/999S.

Materiaal voor rembaan:

staal voor 999/999S.

Materiaal huis:

aluminium voor 999/999S.

Schijfdoorsnee:

320 mm voor 999/999S.

Hydraulisch bedieningsorgaan: hendel op rechterkant van stuur voor 999/999S.

Remoppervlak:

79 cm² voor 999/999S.

*Merk van de remklauwen:
BREMBO voor 999/999S.*

Type:

34-4 zuigers voor 999.

P4-34b voor 999S.

Wrijvingsmateriaal:

TOSHIBA TT 2172

Pomp type:

PR18.

Achter(999/999S)

Met vaste, geperforeerde stalen schijf.

Schijfdoorsnee:

240 mm.

Hydraulisch bedieningsorgaan: pedaal aan rechterkant.

Remoppervlak:

32 cm²

Merk:

BREMBO

Type:

P34c zuigers.

Wrijvingsmateriaal:

FERIT I/D 450 FF.

Pomp type:

PS 11.

**Opgelet**

De vloeistof van het remcircuit is bijtend. Mocht er per ongeluk remvloeistof met ogen of huid in aanraking komen, dan dient men deze grondig met stromend water af te wassen.

Overbrenging

Droge koppeling met hendelbediening op linkerkant van het stuur.

Overbrenging tussen motor en drijvende versnellingsas: rechte tandwielen.

Verhouding motortandwiel/koppelingstandwiel:

32/59 (999/999S)

Constante aangrijping, 6 versnellingen, met pedaal op linkerkant.

Verhouding tandwiel uitgang versnellingsbak /achterste kroontandwiel:

15/36 (999/999S)

Totale verhoudingen: (999/999S)

1^{ste} 15/37

2^{de} 17/30

3^{de} 20/28

4^{de} 22/26

5^{de} 23/24

6^{de} 24/23

Kettingoverbrenging tussen versnelling en achterwiel:

Merk:

DID

Type:

525 HV

Afmetingen:

5/8"x5/16"

aantal schalmen:

96.



Belangrijk

De motorfiets is goedgekeurd met de hier vermelde verhoudingen; deze mogen dus niet worden gewijzigd.

Als u de motorfiets wenst aan te passen voor speciale parkoersen of wedstrijden, stelt Ducati Motor Holding S.p.A. zich beschikbaar om andere dan de seriegeleverde verhoudingen aan te geven; raadpleeg hiervoor een erkende Ducati dealer.



Opgelet

Wend u voor het vervangen van het achterste tandwiel tot een erkende Dealer. Als deze component niet correct wordt vervangen, kan dit uw veiligheid ernstig in gevaar brengen en de motorfiets onherroepelijk beschadigen.

Frame (999/999S)

Raamwerkconstructie: buizen van hogeweerstandstaal.
Stuurhoek (aan elke kant):
28° 30'

Voor optimaal rijden op de baan kan de hoek van de stuurstang worden gewijzigd (zie pag. 67-69).

De STANDAARD stuurhoek voor normaal weggebruik is:

Helling stuurstang:

24° 30'

Voorslag:

97 mm.

Bij rijden op de baan kunnen deze maten worden aangepast aan de vereisten van het circuit:

Helling stuurstang:

23° 30'

Voorslag:

91 mm.

Wielen (999/999S)

Velgen van lichtmetaallegering met vijf Y-vormige spaken.

Vooraan

Afmetingen:

MT 3,50x17".

Achteraan

Afmetingen:

MT 5,50x17".

Beide wielen hebben een demonteerbare steekas.

Banden**Vooraan**

"tubeless" radiaalband.

Afmetingen:

120/70-ZR17

Achteraan

"tubeless" radiaalband.

Afmetingen:

190/50-ZR17

Ophanging

Vooraan

Hydraulische vork met omgekeerde telescoop, uitwendige afstelling voor de in- en uitbeweging van de hydraulische schokdemping en de voorspanning van de veren in de veerpoten.

Doorsnee dragende buizen:

43 mm.

Slag op veerpootas:

125 mm (999)

120 mm (999S).

Achter (999/999S)

Progressief bediend met behulp van tuimelaar tussen frame en bovenste draaipunt van de schokdemper.

De onderkant van de schokdemper, voorzien van afstelbare uittrekbeweging, induwbeweging en -veervoorspanning, is gescharnierd op een schommelende vork van lichtmetaallegering. De vork draait rond de steekas, die door motor en frame steekt.

Dit systeem maakt het voertuig uiterst stabiel.

Slag schokdemper:

71 mm.

Wielslag:

128 mm.

Uitlaat (999/999S)

Gekatalyseerd in overeenstemming met de milieuvoorschriften Euro 2.

Uitvoering voor U.S.A.: niet gekatalyseerd.

Beschikbare kleuren

999 MONO / 999S MONO

Ducati Anniversary rood cod. 473.101 (PPG)
rood chassis en zwarte velgen.

Ducati geel cod. 473.201 (PPG);

Chassis en velgen in metaalkleur (alleen voor 999 USA en 999S Japan).

999 BIP / 999S

Ducati Anniversary rood cod. 473.101 (PPG)
Chassis en velgen in metaalkleur (alleen voor 999 BIP).

Ducati Anniversary rood cod. 473.101 (PPG)
Rood chassis en zwarte velgen.

Glanzend zwart cod. 248.514 (PPG)
zwart chassis en velgen

Elektrische installatie

Deze bestaat uit de volgende hoofdcomponenten:

koplamp voorkant:

soort lamp: **H4 (12V-55/60W)**

parkeerlicht:

soort lamp: **W5W (12V-5W)**

Elektrische bedieningen op het stuur:

richtingaanwijzers:

soort lamp: **R10W (12V-10W)**.

Claxon.

Schakelaars stoplicht.

Accu, 12V-10Ah.

Wisselstroomdynamo 12V-520W.

Elektronische regelaar, beveiligd met een zekering van **40A** naast de accu.

Startmotor, 12V-0,7 kW.

Achterlicht en stoplicht:

soort lamp: **P21/5W (12V-5/21W)**

Kentekenplaatverlichting:

soort lamp: **W5W (12V-5W)**



Opmerkingen

Raadpleeg voor het vervangen van de lampjes de paragraaf "Lampjes vervangen" op pag 72.

Zekeringen

De hoofdzekeringendoos (1, afb. 81) bevindt zich tussen de koplamp en het kuipje. De zekeringen zijn toegankelijk door eerst het deksel van de doos te halen, waarop montagevolgorde en stroomsterkte staan beschreven.

Er zijn twee zekeringen voor het injectierelais en de motorcomputer (2, afb. 82) naast de accu aangebracht. De zekering (3) beveiligd de elektronische spanningsregelaar. Om bij de zekeringen te kunnen, moet het kapje eerst eraf worden gehaald.

Men herkent een doorgeslagen zekering aan de onderbroken gloeidraad (4, afb. 83).



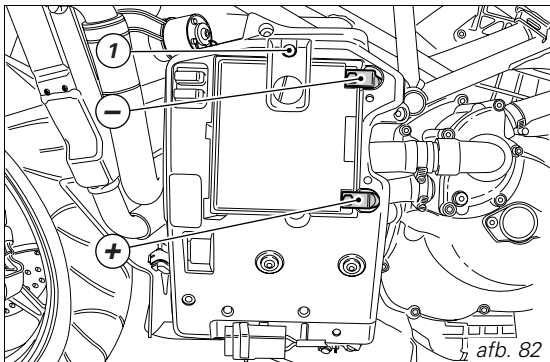
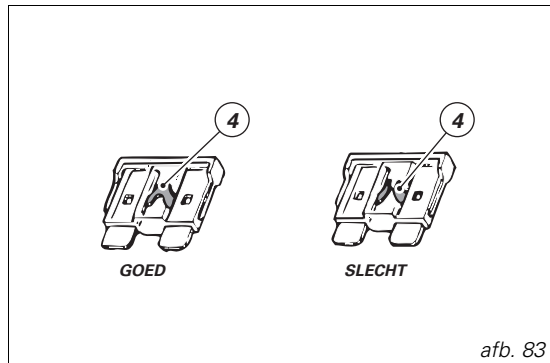
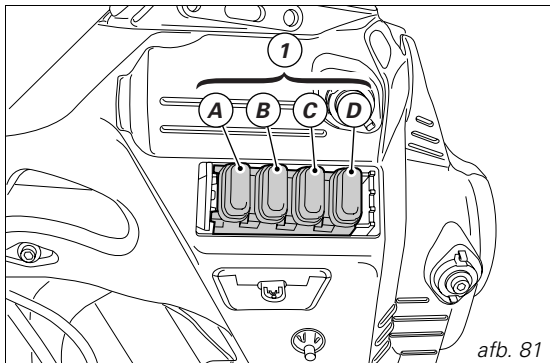
Belangrijk

Om mogelijke kortsluiting te voorkomen, dient de zekering te worden vervangen terwijl de start sleutel op **OFF** staat.



Opgelet

Nooit zekeringen monteren met andere dan de voorgeschreven waarden. Overtreding van dit voorschrift kan schade aan het elektrisch systeem of zelfs brand tot gevolg hebben.



Bedradingschema stroom/inspuiting

- 01 Rechter stuurschakelaar
- 02 Startschakelaar
- 03 Elektromagnetische klep, links
- 04 Elektromagnetische klep, rechts
- 05 Startmotor
- 06 Elektromagnetische starter
- 07 Accu
- 08 Regelweerstand
- 09 Regelaar
- 10 Dynamo
- 11 Richtingaanwijzer, rechtsachter
- 12 Achterverlichting
- 13 Kentekenverlichting
- 14 Richtingaanwijzer, linksachter
- 15 Brandstoftank
- 16 Zekeringen inspuiting
- 17 Relais inspuiting
- 18 Zelfdiagnose
- 19 Spoel horizontale cilinder
- 20 Spoel verticale cilinder
- 21 Bougie horizontale cilinder
- 22 Bougie verticale cilinder
- 23 Inspuiter horizontale cilinder
- 24 Inspuiter verticale cilinder
- 25 Potentiometer smoorklep
- 26 Sensor toeren/fase
- 27 Sensor watertemperatuur
- 28 Snelheidssensor
- 29 Zijstandaard
- 30 Schakelaar neutrale stand versnelling
- 31 Schakelaar oliedruk
- 32 Schakelaar stoplicht achterkant
- 33 Start/inspuiteenheid
- 34 Zekeringen
- 35 Schakelaar koppeling
- 36 Schakelaar stoplicht voorkant
- 37 Stuurschakelaar links
- 38 Antenne transponder
- 39 Sensor luchttemperatuur
- 40 Aankomst
- 41 Instrumenten
- 42 Relais verlichting
- 43 Richtingaanwijzer, linksvoor
- 44 Koplamp
- 45 Parkeerlicht, voor
- 46 Richtingaanwijzer, rechtsvoor
- 47 Claxon

Overzicht kabelkleur

B Blauw

W Wit

V Paars

Bk Zwart

Y Geel

R Rood

Lb Lichtblauw

Gr Grijs

G Groen

Bn Bruin

O Oranje

P Roze

Overzicht zekeringdoos (l)

Pos.	Gebruikers	Waarde
1A	Dimlicht en groot licht	15 A
1B	Stop - claxon - knipperfunctie	20 A
1C	Key on	7,5 A
1D	Voeding instrumentenpaneel	3 A
2E	Computer	3 A
2F	Injectierelais	20 A

NL



Opmerkingen

Het bedradingschema bevindt zich achteraan in dit boekje.

GEHEUGENSTEUNTJE VOOR ONDERHOUD

<i>Km</i>	<i>Naam Ducati Service</i>	<i>Kilometerstand</i>	<i>Datum</i>
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

DUCATIMOTORHOLDING S.p.A.

Via Cavalieri Ducati, 3

40132 Bologna, Italia

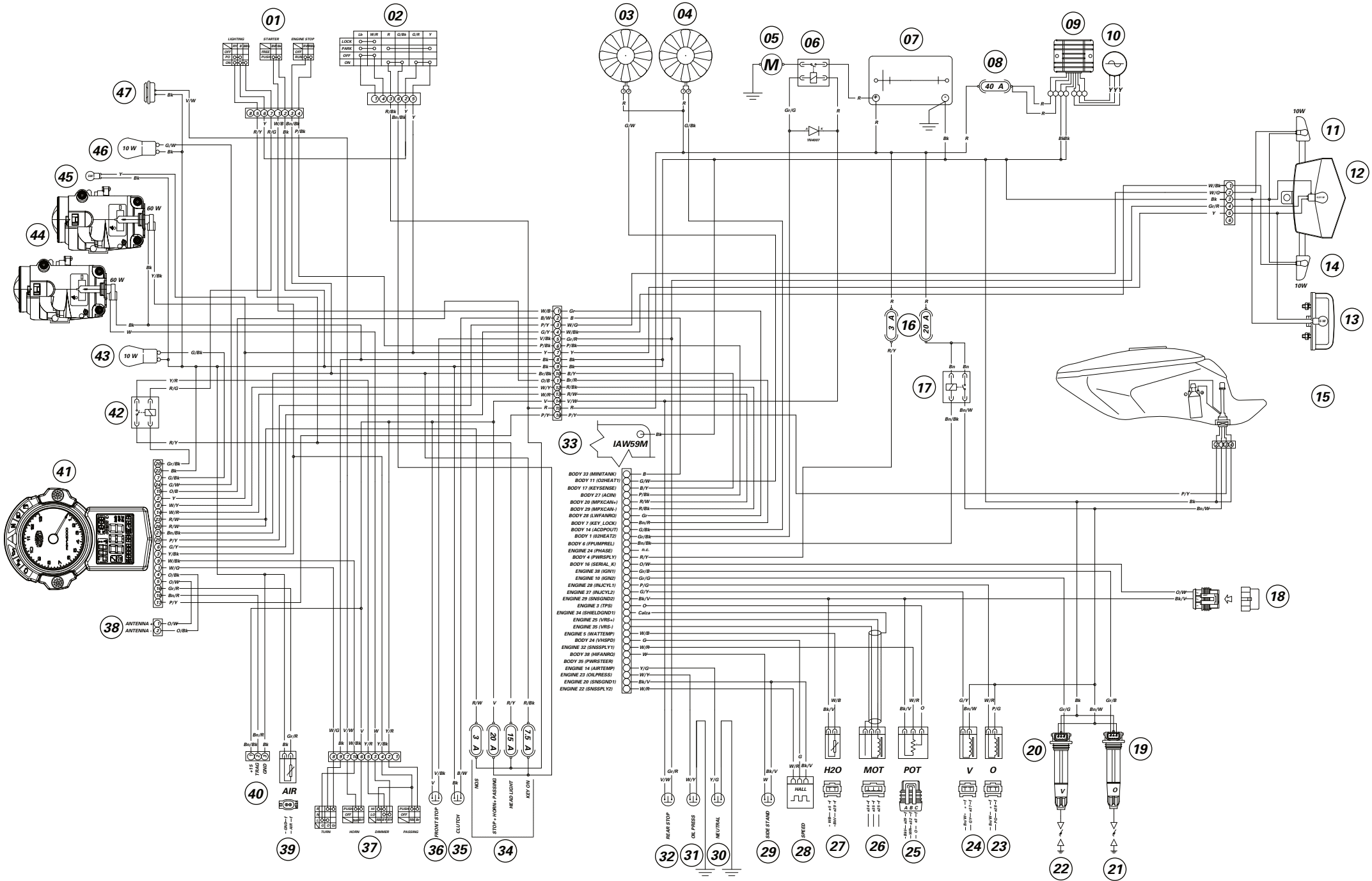
Tel. 0039/0516413111

Fax 0039/051406580

www.ducati.com

913.7.079.1P

Stampato 03/04



DUCATI MOTORHOLDING S.p.A.

Via Cavalieri Ducati, 3

40132 Bologna, Italia

Tel. 0039/0516413111

Fax 0039/051406580

www.ducati.com