

Manuel d'utilisation et entretien

DIAVEL

DIAVEL ABS



DIAVEL

DIAVEL ABS



Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les « Ducatisti » 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.

Par souci d'amélioration permanente de la qualité de son service, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre attentivement les instructions qui suivent, notamment les recommandations concernant le rodage. Vous aurez ainsi la certitude de toujours vivre de grandes émotions avec votre Ducati.

Pour toute réparation ou simples conseils, veuillez contacter nos centres de service agréés.

De plus, notre service d'informations est à la disposition des « Ducatisti » et de tous les motards et passionnés de moto, pour tous conseils utiles ou suggestions.

Amusez-vous bien !



Remarque

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. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter à tout moment les modifications qu'elle jugera utiles pour l'amélioration de ses produits. Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre moto Ducati, n'utiliser que des pièces détachées d'origine Ducati.



Attention

Ce manuel est partie intégrante du motorcycle et, en cas de transfert de propriété, il devra être livré au nouvel acquéreur.

Sommaire

F Indications générales 7

Garantie 7

Symboles 7

Informations utiles pour rouler en sécurité 8

Conduite à pleine charge 9

Données d'identification 10

Tableau de bord (Dashboard) 11

Tableau de bord sur guidon 12

LCD (afficheur à cristaux liquides) - Fonctions principales 14

Indicateur de vitesse du véhicule 15

Indicateur des tours moteur (RPM) 16

Horloge 17

Température du liquide de refroidissement du moteur 18

Couleur du fond de l'afficheur (Autoréglage) 19

Tableau de bord sur réservoir 19

TFT – Réglage/affichage des paramètres 21

Indicateur de la distance totale parcourue « Compteur kilométrique » 23

Indicateur de la distance journalière parcourue « TRIP 1 » 24

Indicateur de la distance journalière parcourue « TRIP 2 » 25

Indicateur de distance parcourue en réserve (TRIP FUEL) 25

Indicateur « CONS. AVG » - Consommation Moyenne 26

Indicateur « CONS. » - Consommation Instantanée 26

Indicateur « SPEED AVG » - Vitesse Moyenne 27

Indicateur « TRIP TIME » - Temps de voyage 27

Indicateur « AIR » - Température de l'air 28

Indicateur de la vitesse enclenchée 29

Indication du « Mode de conduite réglé » 30

Indication de la fonction « LAP » active/inactive 31

Fonction « Riding Mode » (changement du mode de conduite) 32

Indicateur d'interventions d'entretien 34

Tableaux des interventions d'entretien 34

Indication du kilométrage restant avant le SERVICE 36

Indication du kilométrage atteint pour le SERVICE 38

Indication Warning (alarmes/avertissements) 40

Niveau de batterie « faible » 41

Traction Control (DTC) désactivé 41

Clé Hands Free (HF) non reconnue 42

Niveau de batterie de la clé Hands Free (HF) « faible » 42

Température du liquide de refroidissement du moteur

« haute » 43

Erreur de déblocage de la direction - Direction toujours bloquée 43

Diagnostic du tableau de bord 44

Menu de réglage 48

Personnalisation « Riding Mode » 50

Fonction de réglage du système DTC (Ducati Traction Control) 52

Fonction de réglage ENGINE (contrôle de la puissance du moteur) 56

Fonction DEFAULT (rétablissement des paramètres par défaut Ducati) 58
 Fonction Désactivation / Réactivation Menu 2 59
 Fonction réglage fond tableau de bord réservoir - DASHBOARD 1 62
 Fonction réglage éclairage de fond du tableau de bord guidon - DASHBOARD 2 64
 Fonction d'indication numérique des tours moteur 66
 Fonction d'activation et désactivation LAP (temps sur le tour) 68
 Fonction d'enregistrement LAP 70
 Fonction d'affichage des LAP mémorisés 72
 Fonction d'effacement des LAP mémorisés 74
 Indicateur de la tension de batterie (BATTERY) 76
 Fonction de réglage de l'horloge 78
 Fonction changement Unités de Mesure 80
 Fonction de désactivation de l'ABS 84
 Le système antidémarrage électronique 86
 Clés 86
 Remplacement de la batterie de la clé active 88
 Double des clés 91
 Procédure de déblocage du système antidémarrage électronique 92
 Contrôle des feux 96

Commandes pour la conduite 99

Position des commandes pour la conduite du motocycle 99
 Système « Hands Free » 100
 Commutateur gauche 110
 Levier de commande de l'embrayage 111

Commutateur droit 112
 Poignée des gaz 113
 Levier de commande du frein avant 113
 Pédale de commande du frein arrière 114
 Sélecteur de vitesse 114
 Réglage de la position de la pédale de sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière 115

Principaux éléments et dispositifs 117

Position sur le motocycle 117
 Bouchon du réservoir de carburant 118
 Serrure de selle 119
 Béquille latérale 122
 Poignée passager 123
 Réglage de la fourche avant 124
 Réglage de l'amortisseur arrière 126

Mode d'emploi 129

Précautions pendant la période de rodage de la moto 129
 Contrôles avant la mise en route 131
 Mise en marche/arrêt du moteur 133
 Démarrage et mise en route du motocycle 135
 Freinage 135
 Arrêt de la moto 137
 Stationnement 137
 Ravitaillement en carburant 140
 Accessoires fournis de série 141

Principales opérations d'utilisation et entretien 142

- Remplacement du filtre à air 142
- Contrôle et appoint éventuel du niveau du liquide de refroidissement 142
- Contrôle du niveau du liquide d'embrayage et de frein 143
- Vérification de l'usure des plaquettes de frein 145
- Lubrification des articulations 146
- Réglage de la course à vide de la poignée des gaz 147
- Charge de la batterie 148
- Charge et tamponnement hivernal de la batterie 155
- Contrôle de tension de la chaîne de transmission 156
- Graissage de la chaîne de transmission 157
- Remplacement des ampoules feux de route et de croisement 158
- Orientation du phare 159
- Réglage des rétroviseurs 161
- Pneus sans chambre à air (tubeless) 162
- Contrôle niveau huile moteur 164
- Nettoyage et remplacement des bougies 165
- Nettoyage général 166
- Inactivité prolongée 167
- Consignes importantes 167

Programme d'entretien 168

- Opérations réservées au concessionnaire 168
- Opérations réservées au concessionnaire 170
- Opérations réservées au client 171

Caractéristiques techniques 172

- Encombrements (mm) 172
- Poids 172
- Moteur 174
- Distribution 174
- Performances 175
- Bougie d'allumage 175
- Alimentation 175
- Freins 176
- Transmission 177
- Cadre 178
- Roues 178
- Pneus 178
- Suspensions 178
- Système d'échappement 179
- Coloris disponibles 179
- Circuit électrique 179

Aide-mémoire pour entretiens périodiques 185

Indications générales

Garantie

Dans votre intérêt et pour garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement de vous adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière. Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour effectuer un travail 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.

Toutes les motos Ducati sont livrées avec leur Carnet de garantie. Cette garantie ne couvre pas les motos utilisées dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie, aucune pièce de la moto ne devra être altérée, modifiée ou remplacée par une autre pièce non d'origine, sous peine d'annulation immédiate de la garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel de façon à bien vous familiariser avec votre nouvelle moto. En cas de doute, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé. Les informations qu'il vous donnera se révéleront utiles au cours de vos voyages que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite agréables et ludiques, et vous permettront de compter longtemps sur les performances de votre moto.

Ce manuel inclut des notes d'information avec des significations particulières :



Attention

L'inobservation des instructions indiquées peut créer une situation de risque et être préjudiciable à l'intégrité physique personnelle, même de manière grave, voire procurer la mort.



Important

Risque de dommages à la moto et/ou à ses composants.



Remarque

Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications à DROITE ou à GAUCHE se rapportent au sens de marche du motocycle.

Informations utiles pour rouler en sécurité



Attention

À lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus au manque d'expérience du conducteur de la moto. Ne jamais conduire sans permis ; pour utiliser la moto, il est indispensable d'être titulaire d'un permis moto.

Ne jamais prêter la moto à des pilotes inexpérimentés ou dépourvus d'un permis moto.

Le pilote et le passager doivent TOUJOURS porter des vêtements adéquats ainsi qu'un casque de protection.

Ne jamais porter de vêtements ou accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.

Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en très peu de temps. Le pilote et le passager doivent poser leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.

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 se tenir des deux mains à la poignée passager sur le corps de selle arrière. Pour l'utilisation de la poignée arrière, se référer au paragraphe « Poignée passager » page 123.

Respecter la législation et les règles nationales et locales. TOUJOURS respecter les limites de vitesse, là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne JAMAIS dépasser la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation permet d'atteindre.

Signaler TOUJOURS et suffisamment à l'avance, avec les clignotants, tout changement de direction ou de voie. Rester bien visible en évitant de rouler dans « l'angle mort » des véhicules qui précèdent.

Faire très attention dans les carrefours, à la sortie des propriétés privées ou des parkings et sur les bretelles d'accès aux autoroutes.

TOUJOURS arrêter le moteur lorsqu'on se ravitaillie en carburant et veiller à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.

Ne jamais fumer pendant le ravitaillement en essence.

Lorsqu'on prend de l'essence, on peut respirer des vapeurs nuisibles à la santé. Si des gouttes de carburant devaient entrer en contact avec la peau ou les vêtements, laver immédiatement à l'eau et au savon et changer de vêtements.

TOUJOURS retirer la clé quand on laisse la moto sans surveillance.

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 d'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de produits inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Garer la moto sur la béquille latérale dans un lieu à l'abri des chocs.

Ne jamais la garer sur un sol accidenté ou instable, car elle pourrait tomber.

Conduite à pleine charge

Cette moto a été conçue pour parcourir de longues distances en pleine charge, en toute sécurité.

La répartition des poids sur la moto est très importante afin de ne pas compromettre la sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manœuvres rapides et soudaines ou sur des chaussées déformées.



Attention

Ne pas dépasser le poids total admis du motocycle et faire attention aux informations sur la charge transportable qui suivent.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage et accessoires supplémentaires, ne doit pas dépasser la valeur suivante :
400 kg



Important

Tâcher de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.

Fixer solidement les bagages aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre la moto instable.

Ne pas fixer d'objets volumineux et lourds sur le guidon ou sur le garde-boue avant, car ils causeraient une instabilité dangereuse de la moto.

Ne pas coincer d'objets à transporter dans les interstices du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement de la moto.

En cas de montage des valises latérales (disponibles sur demande auprès du Service des pièces détachées Ducati), répartir les bagages et les accessoires selon leur poids et les placer de manière uniforme dans les valises latérales.

Fermer chaque valise latérale avec sa serrure à clé.

Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée à la page 162 et en bon état.

Données d'identification

Deux chiffres d'identification, identifiant respectivement le cadre (fig. 1) et le moteur (fig. 2), sont indiqués sur chaque motocycle Ducati.

Cadre N°

Moteur N°

F



Remarque

Ces chiffres identifient le modèle de votre moto et sont indispensables pour la commande de pièces détachées.

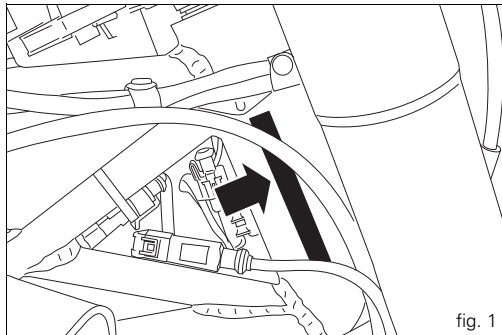


fig. 1

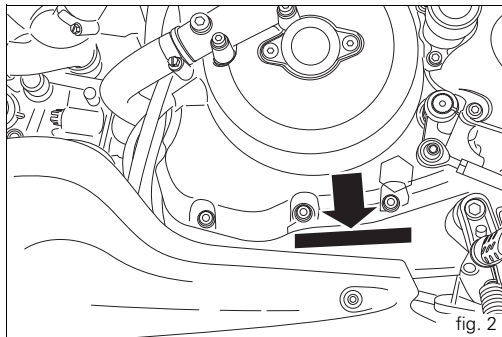
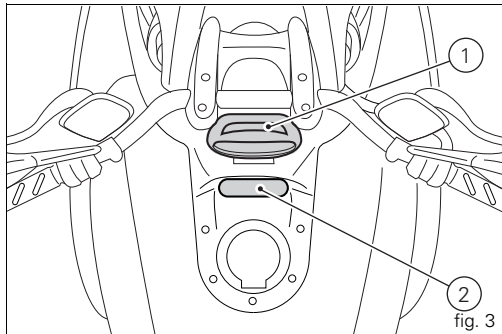


fig. 2

Tableau de bord (Dashboard)

Le véhicule est équipé de deux tableaux à bord : un afficheur LCD (à cristaux liquides) (1, fig. 3) positionné sur le guidon avec les indications principales (vitesse, tours moteur, température liquide de refroidissement moteur et horloge) et un afficheur TFT en couleur (2, fig. 3) logé dans le carénage réservoir, qui visualise les informations de voyage (mode de conduite réglé, autonomie, consommation, vitesse moyenne, etc.) et les menus de réglage (« setting ») pour l'activation et le réglage des diverses fonctions.



F

Tableau de bord sur guidon

- 1) Afficheur LCD.
- 2) TÉMOIN DE POINT MORT N (VERT).
Il s'allume quand le sélecteur est au point mort.
- 3) TÉMOIN DU FEU DE ROUTE  (BLEU).
Il s'allume pour indiquer que les feux de route sont allumés.
- 4) TÉMOIN DE PRESSION D'HUILE MOTEUR  (ROUGE).

Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer lors du Key-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

Ne pas utiliser la moto si le témoin (4) reste allumé pour ne pas risquer de causer de graves dommages au moteur.

- 5) TÉMOIN DE RÉSERVE DE CARBURANT  (JAUNE AMBRE).

Il s'allume lorsqu'il ne reste plus que 4 litres de carburant environ dans le réservoir (réserve).

- 6) TÉMOIN DES CLIGNOTANTS  (VERT).
Ils s'allument et clignotent lorsque le clignotant correspondant est en fonction.

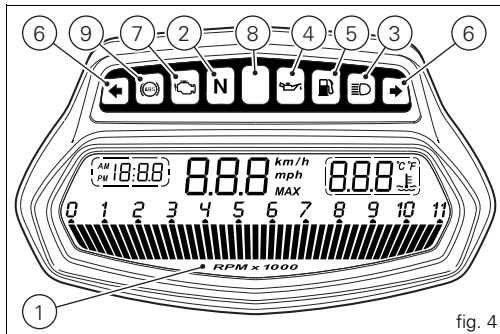


fig. 4

- 7) TÉMOIN « DIAGNOSTIC VÉHICULE/MOTEUR - EOB »  (JAUNE AMBRE).

Il s'allume suite à des erreurs « moteur » et/ou « véhicule » et, dans certains cas, pour signaler le blocage du moteur.

- 8) Témoin limiteur « Over Rev » / témoin de contrôle de traction « DTC » (ROUGE) (fig. 4) :

Témoin Over Rev	
Aucune coupure	OFF
1 ^{er} seuil - nombre de trs/mn avant le limiteur (*)	On - FIXE
Limiteur (coupure par surrégime) (*)	On - clignotant

(*) Chaque calibrage de la centrale de gestion du moteur, selon le modèle, peut avoir un réglage différent des seuils précédant l'intervention du limiteur et du limiteur lui-même.

Témoins d'intervention DTC	
Aucune intervention	OFF
Intervention DTC	On - clignotant



Remarque

Dans le cas particulier où le témoin d'activation de la fonction Over Rev et celui d'intervention du DTC s'allumeraient en même temps, le tableau de bord donnera la priorité à la fonction Over Rev.

- 9) TÉMOINS ABS  (JAUNE AMBRE) (fig. 4).

Il s'allume pour indiquer que l'ABS est désactivé ou hors service.

Moteur arrêté/vitesse inférieure à 5 Km/h		
Témoin éteint	Témoin clignotant	Témoin fixe
-	ABS désactivé à travers la fonction « ABS » du menu	ABS activé mais encore hors service
Moteur en marche / vitesse inférieure à 5 Km/h		
Témoin éteint	Témoin clignotant	Témoin fixe
-	ABS désactivé à travers la fonction « ABS » du menu	ABS activé mais encore hors service
Moteur en marche / vitesse supérieure à 5 Km/h		
Témoin éteint	Témoin clignotant	Témoin fixe
ABS activé et en service	ABS désactivé à travers la fonction « ABS » du menu	ABS désactivé et hors service à cause d'un problème

LCD (afficheur à cristaux liquides) - Fonctions principales

1) INDICATEUR DE VITESSE.

Indique la vitesse de roulage.

2) COMPTE-TOURS.

Il indique le régime du moteur en tours par minute.

3) HORLOGE.

4) INDICATEUR DE TEMPÉRATURE DE L'EAU.

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

Important

Ne pas utiliser la moto si la température atteint la valeur maximale sous peine d'endommager le moteur.

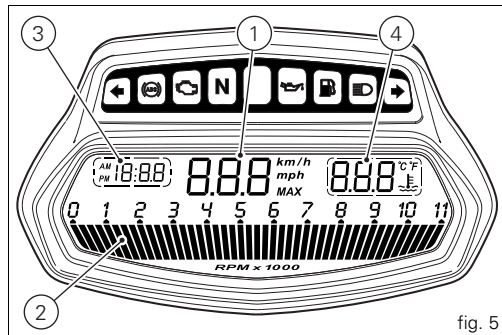


fig. 5

Indicateur de vitesse du véhicule

Cette fonction indique la vitesse du véhicule (Km/h ou mph selon le système de mesure choisi).

Le tableau de bord reçoit l'information de la vitesse réelle et affiche la donnée majorée de 5 %.

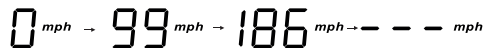
La vitesse maximale affichée est 299 Km/h (186 mph).

Au-delà de 299 Km/h (186 mph), l'afficheur visualise les tirets « - - - » (ils ne clignotent pas).



0 ^{km/h} → 160 ^{km/h} → 299 ^{km/h} → - - - ^{km/h}

fig. 6



0 ^{mph} → 99 ^{mph} → 186 ^{mph} → - - - ^{mph}

fig. 7

Indicateur des tours moteur (RPM)

Cette fonction permet de visualiser les tours moteur.

Le tableau de bord reçoit l'information des tours moteur et affiche la donnée.

La donnée est affichée progressivement de gauche à droite pour identifier le nombre de tours.

F

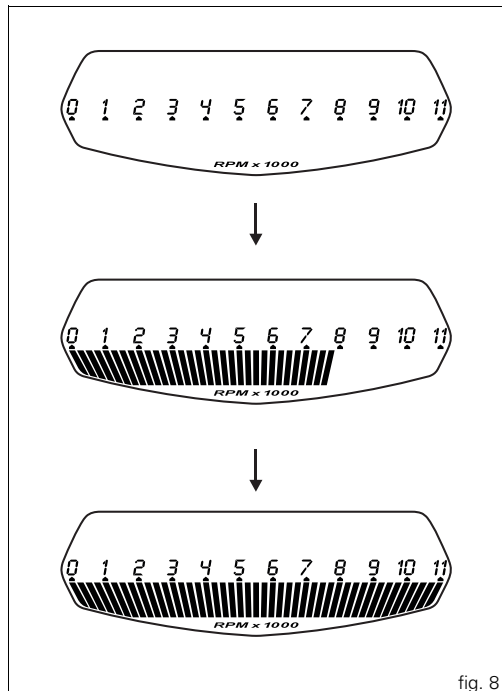


fig. 8

Horloge

Cette fonction permet de visualiser l'indication de l'heure.

L'heure est toujours affichée selon la séquence suivante :

a. m. de 0:00 à 11:59

p. m. de 12:00 à 11:59

En cas de coupure de la batterie (Battery OFF), une fois la tension rétablie et lors du prochain Key-On, l'horloge sera remise à zéro et reprendra automatiquement à partir de « 0:00 ».

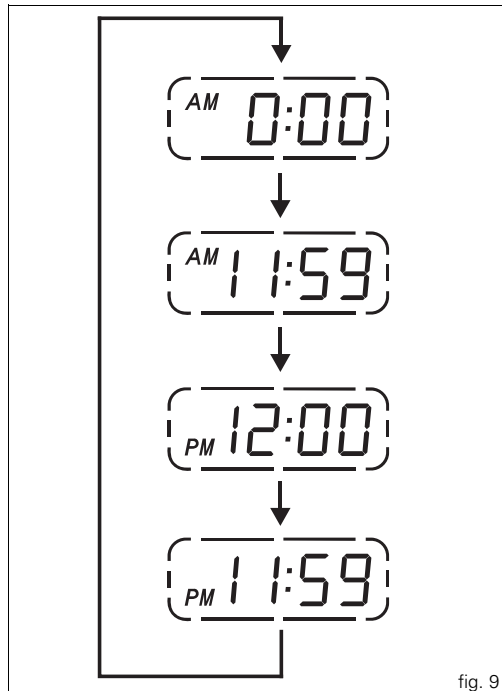


fig. 9

Température du liquide de refroidissement du moteur

Cette fonction affiche l'indication de l'état du liquide de refroidissement du moteur.

Il est possible de choisir l'unité de mesure de la température (°C ou °F).

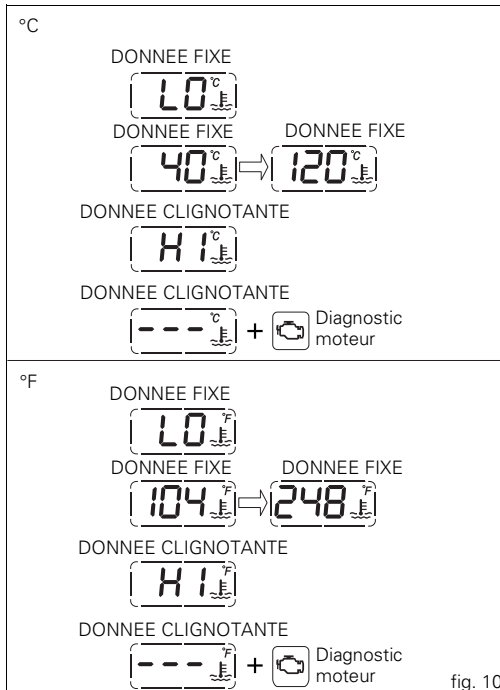
L'indication de la donnée est réalisée de la manière suivante :

- si la donnée est comprise entre - 39 °C et +39 °C, le tableau de bord affiche l'indication « LO » fixe ;
- si la donnée est comprise entre +40 °C et +120 °C, le tableau de bord affiche la donnée fixe ;
- si la donnée est égale ou supérieure à +121 °C, le tableau de bord affiche l'indication « HI » clignotant.



Remarque

En cas d'erreur du capteur, les tirets (« --- ») sont affichés clignotants et simultanément le témoin « Diagnostic véhicule/moteur - EOBD » (7, fig. 4) s'allume.



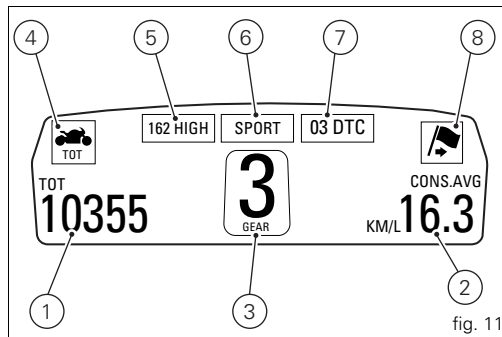
Couleur du fond de l'afficheur (Autoréglage)

Le tableau de bord règle automatiquement la couleur du fond selon la lumière extérieure.

Quand le capteur détecte une « lumière faible » (nuit), le tableau de bord passe au mode avec fond noir ; vice versa quand le capteur détecte une « lumière intense » (jour), le tableau de bord passe au mode avec fond blanc. Il est toutefois possible de personnaliser cette fonction au travers du menu de réglage avec la fonction « BACK LIGHT - DASHBOARD 1 » à la page 62, en réglant, au besoin un des modes NIGHT (nocturne) ou DAY (diurne) en permanence (ou retourner au mode AUTO).

Tableau de bord sur réservoir

- 1) Menu 1 (TOT, TRIP 1, TRIP 2, TRIP FUEL).
- 2) Menu 2 (CONS. AVG., CONS., SPEED AVG, AIR et TRIP TIME) si actif.
- 3) Indication Vitesse / Point mort (Neutral).
- 4) Icône se référant à la fonction indiquée au-dessous du Menu 1.
- 5) Indication du réglage du moteur (Engine) du mode de conduite actuellement réglé.
- 6) Mode de Conduite actuellement réglé (Riding Mode).
- 7) Indication du niveau d'intervention du DTC (Traction Control) du mode de conduite actuellement réglé.
- 8) Icône se référant à la fonction indiquée au-dessous du Menu 2.



9) BOUTON DE COMMANDE (fig. 12).

Bouton utilisé pour l'affichage et le réglage des paramètres du tableau de bord avec position « ▲ ».

10) BOUTON DE COMMANDE (fig. 12).

Bouton utilisé pour l'affichage et le réglage des paramètres du tableau de bord avec position « ▼ ».

11) BOUTON D'APPEL DE PHARES FLASH (fig. 12).

Le bouton qui normalement sert à réaliser l'appel de phares peut aussi être utilisé pour les fonctions LAP.

12) BOUTON DE DÉSACTIVATION (RESET) (fig. 12).

Le bouton qui normalement sert à désactiver les clignotants peut aussi être utilisé pour la fonction RESET/CONFIRMATION du tableau de bord, ainsi que pour activer le « Riding Mode ».

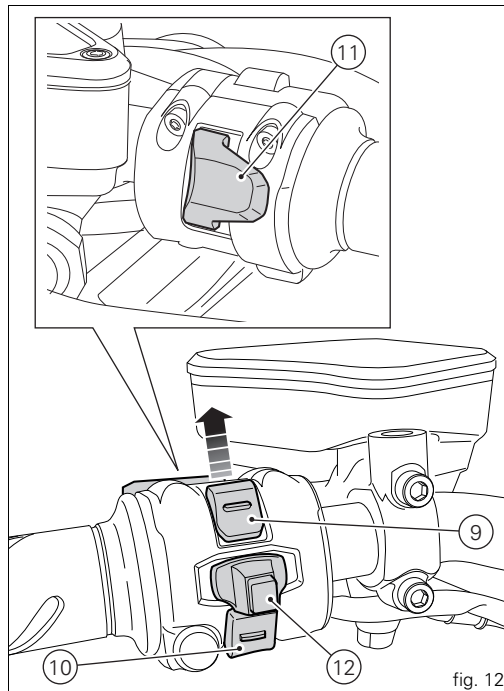


fig. 12

TFT – Réglage/affichage des paramètres



Attention

N'intervenir sur le tableau de bord que si la moto est arrêtée. N'intervenir en aucun cas sur le tableau de bord lorsque la moto roule.

À la fin de la vérification, le tableau de bord affiche toujours comme indication « principale » le Compteur kilométrique (TOT) à gauche et la Consommation Moyenne à droite (à moins que le Menu 2 n'ait été désactivé).

À la fin de la vérification initiale, le tableau de bord visualise toujours l'affichage « principal » où les informations suivantes sont fournies :

- Mode de conduite réglé (Riding Mode) ;
- Indication de la vitesse (GEAR) ;
- Menu 1 : Compteur kilométrique (TOT) ;
- Menu 2 : Consommation Moyenne (CONS. AVG).

En appuyant sur le bouton (1, fig. 14) « ▲ », il est possible de passer aux fonctions suivantes du menu 1 :

- TRIP 1 - Compteur kilométrique journalier 1 ;
- TRIP 2 - Compteur kilométrique journalier 2 ;
- TRIP FUEL - Distance parcourue avec le véhicule en réserve (uniquement si actif).

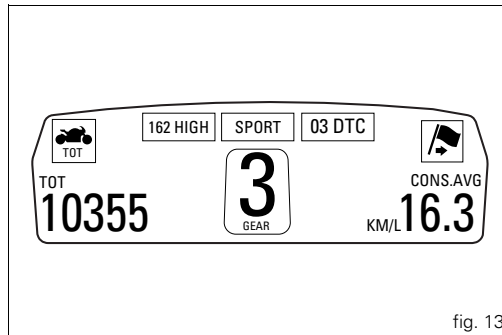


fig. 13

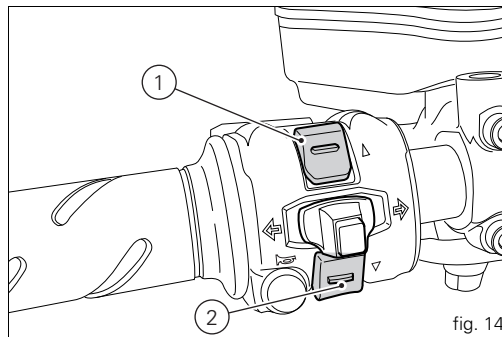


fig. 14

En appuyant sur le bouton (2, fig. 14) « ▼ », il est possible de passer aux fonctions suivantes du menu 2 :

- CONS. - Consommation instantanée ;
- SPEED AVG - Vitesse moyenne ;
- TRIP TIME - Temps de voyage ;
- AIR - Température de l'air.



Remarque

Il est possible de désactiver l'affichage du Menu 2 au travers du menu de réglage avec la Fonction « MENU 2 ».

F

Indicateur de la distance totale parcourue « Compteur kilométrique »

Cette fonction permet l'affichage de l'indication de la distance totale parcourue (Km ou MI selon l'application spécifique).

Lors du Key-On, le système entre automatiquement dans cette fonction.

La donnée est mémorisée en permanence et elle ne peut pas être mise à zéro.

Si la distance parcourue est supérieure à 199999 Km (ou 199999 MI), l'indication « 199999 » reste affichée en permanence.

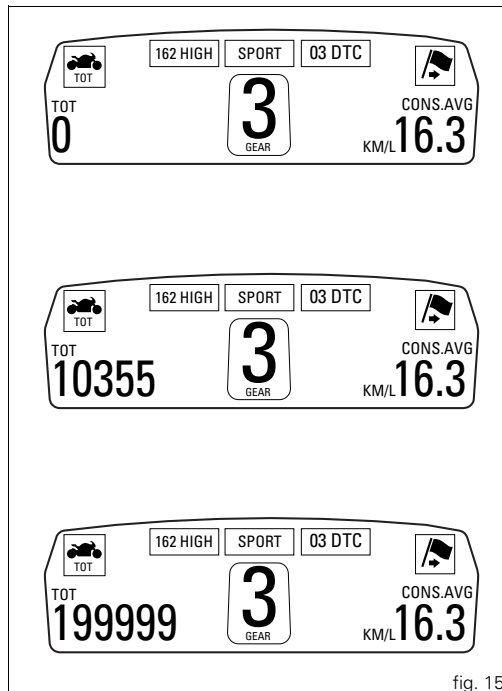


fig. 15

Indicateur de la distance journalière parcourue « TRIP 1 »

Cette fonction permet l'affichage de l'indication de la distance journalière parcourue (Km ou MI selon l'application spécifique).

Lorsqu'on est dans cette fonction, si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 14) « ▲ » pendant 3 secondes, la donnée est remise à zéro.

Si la donnée dépasse le nombre 9999.9, la distance parcourue est remise à zéro et le comptage recommence automatiquement.

Si à n'importe quel moment les unités de mesure du système sont changées au travers du menu de réglage avec la Fonction « SET UNITS » ou une coupure de l'alimentation a lieu (Battery Off), la distance parcourue est remise à zéro et le comptage repart de zéro (en tenant compte des nouvelles unités de mesure établies).



Remarque

Si l'on remet cette donnée à zéro, les fonctions « Consommation moyenne », « Vitesse moyenne » et « Temps de voyage » sont aussi remises à zéro.

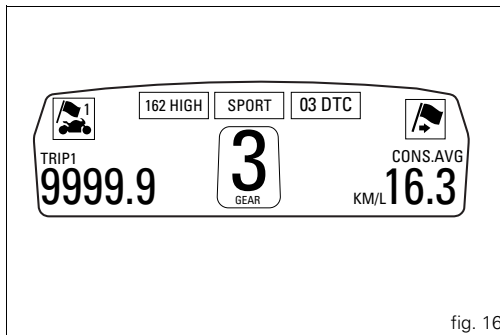


fig. 16

Indicateur de la distance journalière parcourue « TRIP 2 »

Cette fonction permet l'affichage de l'indication de la distance journalière parcourue (Km ou MI selon l'application spécifique).

Lorsqu'on est dans cette fonction, si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 14) « ▲ » pendant 3 secondes, la donnée est remise à zéro.

Si la donnée dépasse le nombre 9999.9, la distance parcourue est remise à zéro et le comptage recommence automatiquement.

Si à n'importe quel moment on change les unités de mesure du système au travers du menu de réglage avec la Fonction « SET UNITS » ou une coupure de l'alimentation a lieu (Battery Off), la distance parcourue est remise à zéro et le comptage repart de zéro (en tenant compte des nouvelles unités de mesure établies).

Indicateur de distance parcourue en réserve (TRIP FUEL)

Cette fonction permet l'affichage de l'indication de la distance parcourue (Km ou MI selon l'application spécifique) avec le véhicule en réserve.

La fonction « TRIP FUEL » est activée chaque fois que le témoin de la réserve de carburant s'allume.

L'information sera conservée en mémoire tant que la moto sera en réserve, même après avoir coupé le contact (Key-Off). Le comptage s'interrompt automatiquement quand le véhicule ne roule plus en réserve.

Si la donnée dépasse le nombre 9999.9, le compteur est automatiquement mis à zéro et le comptage recommence.

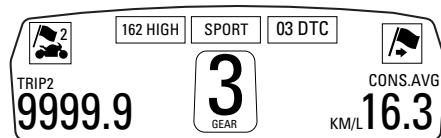


fig. 17

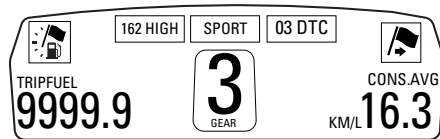


fig. 18

Indicateur « CONS. AVG » - Consommation Moyenne

Cette fonction indique la consommation moyenne du véhicule. Le calcul est effectué sur la base de la quantité de carburant utilisée et des kilomètres parcourus à partir de la dernière remise à zéro du TRIP 1. Lorsque le TRIP 1 est remis à zéro, la donnée est aussi remise à zéro et la première donnée disponible est affichée 10 secondes après la remise à zéro. Pendant les premières 10 secondes dans lesquelles la donnée n'est pas encore disponible, les tirets « - - - » sont visualisés sur l'afficheur. la donnée est exprimée en « L / 100 » (litres / 100 Km) ; il est possible de changer les unités de mesure de la « Consommation » (moyenne et instantanée simultanément) de L / 100 à Km/L au travers du menu de réglage avec la Fonction « SET UNITS ». La phase active du calcul a lieu lorsque le moteur est en marche, même si le véhicule est à l'arrêt (les interruptions de la marche durant lesquelles le moteur est à l'arrêt ne sont pas considérées).

Indicateur « CONS. » - Consommation Instantanée

Cette fonction indique la consommation courante du véhicule. Le calcul est effectué sur la base de la quantité de carburant utilisée et de la distance parcourue dans la dernière seconde ; la donnée est exprimée en « L / 100 » (litres / 100 Km) ; il est possible de changer les unités de mesure de la « Consommation » (moyenne et instantanée simultanément) de L/100 à Km/L au travers du menu de réglage avec la Fonction « SET UNITS ». La phase active du calcul n'a lieu que lorsque le moteur est en marche et que le véhicule est en mouvement (les interruptions de la marche durant lesquelles la vitesse est = 0 et/ou le moteur est arrêté ne sont pas considérées). Pendant la phase dans laquelle le calcul n'est pas effectué, les tirets « - - - » sont visualisés sur l'afficheur.

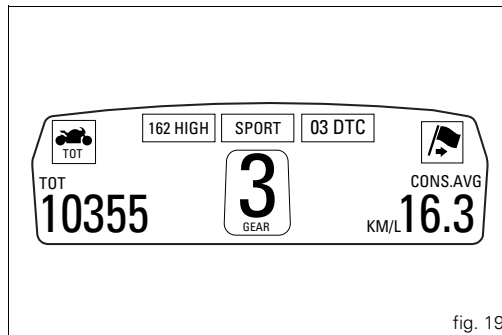


fig. 19

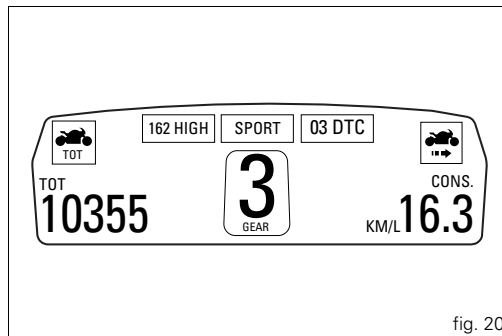


fig. 20

Indicateur « SPEED AVG » - Vitesse Moyenne

Cette fonction indique la vitesse moyenne du véhicule. Le calcul est effectué sur la base de la distance parcourue et du temps écoulé à partir de la dernière remise à zéro du TRIP 1. Lorsque le TRIP 1 est remis à zéro, la donnée est aussi remise à zéro et la première donnée disponible est affichée 10 secondes après la remise à zéro. Pendant les premières 10 secondes dans lesquelles la donnée n'est pas encore disponible, les tirets « -.- » sont visualisés sur l'afficheur. La phase active du calcul a lieu lorsque le moteur est en marche, même si le véhicule est à l'arrêt (les interruptions de la marche durant lesquelles le moteur est à l'arrêt ne sont pas considérées). La donnée calculée est ensuite affichée majorée de 5 % pour s'aligner avec l'indication de vitesse du véhicule. Il est possible de changer les unités de mesure de la « vitesse » (et de la « distance ») de Km/h (et Km) à mph (et MI) au travers du menu de réglage avec la Fonction « SET UNITS ».

Indicateur « TRIP TIME » - Temps de voyage

Cette fonction indique le temps de voyage du véhicule. Le calcul est effectué sur la base du temps écoulé à partir de la dernière remise à zéro du TRIP 1. Lorsque le TRIP 1 est remis à zéro, la donnée est aussi remise à zéro. La phase active du calcul a lieu lorsque le moteur est en marche, même si le véhicule est à l'arrêt (lors des interruptions de la marche durant lesquelles le moteur est à l'arrêt le temps est stoppé automatiquement et repart automatiquement quand la phase active de comptage recommence). Si la donnée dépasse 511:00 (511 heures et 00 minutes), le compteur est mis à zéro automatiquement et le comptage recommence.

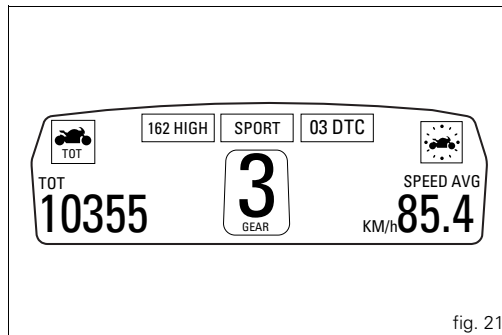


fig. 21

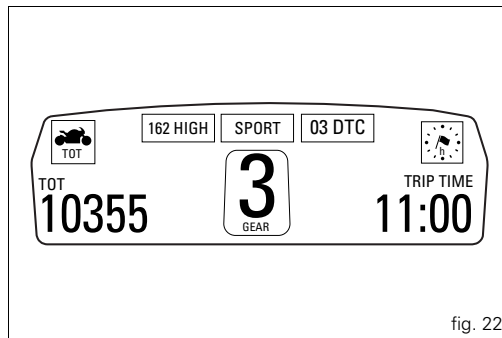


fig. 22

Indicateur « AIR » - Température de l'air

Cette fonction permet de visualiser la température extérieure.

Plage d'affichage : -39 °C ÷ +124 °C

En cas d'ERREUR (FAULT) du capteur (-40 °C, +125 °C ou débranché), les tirets « --- » non clignotants sont affichés et le témoin « Diagnostic véhicule/moteur - EOBD » (7, fig. 4) s'allume.

F Remarque

Véhicule arrêté, la chaleur du moteur peut influencer sur l'indication de la température.

Lorsque la température relevée diminue jusqu'à atteindre 4 °C (39 °F), l'avertissement de la possibilité de formation de glace est activé. L'indication est désactivée quand la température augmente jusqu'à atteindre 6 °C (43 °F).

⚠ Attention

L'avertissement n'exclut pas le fait que certaines portions de route puissent être verglacées même avec des températures supérieures à 4 °C (39 °F). Quand les températures extérieures sont basses, il est toujours recommandé de conduire avec prudence, notamment dans des portions de route non exposées au soleil et/ou sur des ponts.

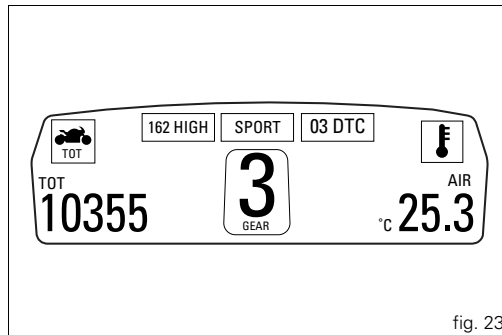


fig. 23

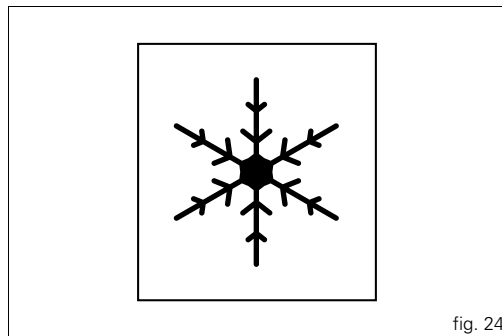


fig. 24

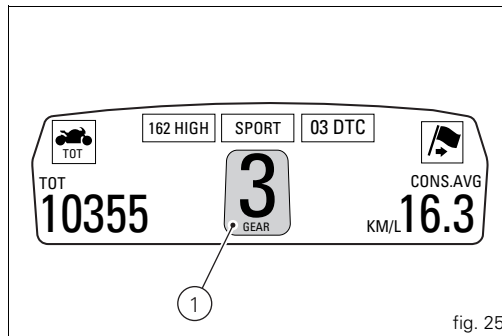
Indicateur de la vitesse enclenchée

Cette fonction permet l'affichage des vitesses (1, fig. 25).
Le tableau de bord reçoit l'information de la donnée et indique la vitesse enclenchée ou « N » pour le point mort.



Remarque

En cas d'erreur du capteur de rapport, le tiret « - » est affiché (il ne clignote pas).



Indication du « Mode de conduite réglé »

Cette fonction indique le « mode de conduite » réglé dans le véhicule.

TROIS « Modes de conduite » sont disponibles : SPORT, TOURING et URBAN.

Le mode de conduite peut être modifié à l'aide de la fonction « RIDING MODE ».



Remarque

La « base » qui indique le mode de conduite (SPORT, TOURING ou URBAN) est de couleur bleue (1, fig. 26) si les paramètres liés au mode de conduite réglé à ce moment-là sont ceux par défaut (fixés par Ducati) ou de couleur jaune (2, fig. 27) si un ou plusieurs paramètres ont été modifiés (personnalisés) au travers du menu de réglage avec la fonction « RIDING MODE ».

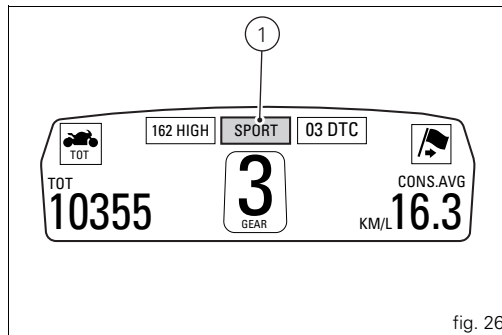


fig. 26

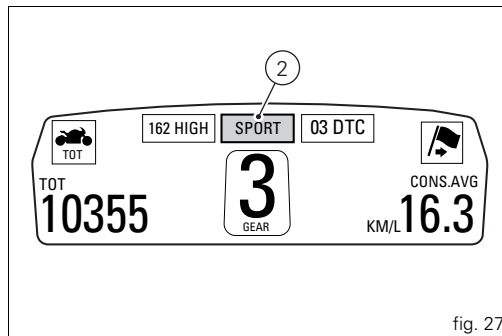


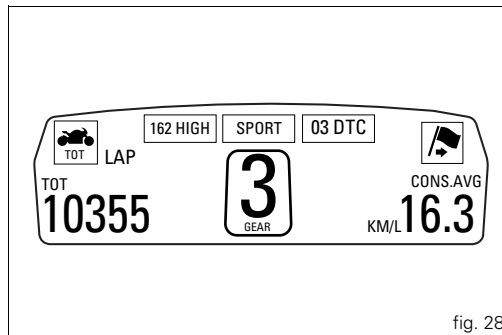
fig. 27

Indication de la fonction « LAP » active/inactive

Cette fonction indique si le « LAP » (Temps sur le tour) est actif.

Lorsque l'indication « LAP » est éteinte, la fonction est désactivée.

Il est possible d'activer la Fonction « LAP » au travers du menu de réglage avec la Fonction « LAP ».



Fonction « Riding Mode » (changement du mode de conduite)

Cette fonction permet de changer le mode de conduite du véhicule.

Chaque mode de conduite est associé à un niveau différent d'intervention du contrôle de traction (DTC - Ducati Traction Control) et à une distribution différente de la puissance du moteur (Engine).

Pour modifier le mode de conduite de la moto, il suffit d'appuyer une seule fois sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) et l'afficheur visualise le menu « RIDING MODE ». En appuyant plusieurs fois sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12), il est possible de sélectionner le mode de conduite souhaité. Pour confirmer le mode de conduite, il faut appuyer pendant 3 secondes sur le même bouton.

Si la poignée des gaz n'est pas actionnée (véhicule arrêté), le changement effectif du mode de conduite se produira immédiatement. Si la poignée des gaz est actionnée (véhicule en mouvement), l'afficheur visualise l'indication « CLOSE THROTTLE TO ACTIVATE » pour demander précisément de relâcher la poignée des gaz. Cette indication reste active pendant 5 secondes dans lesquelles il faut relâcher la poignée des gaz si l'on veut effectivement activer le nouveau mode de conduite.

Au bout de ces 5 secondes, si la poignée de l'accélérateur n'est pas relâchée, la procédure est annulée (aucun changement n'est réalisé).

Si le menu « RIDING MODE » est activé et aucune pression du bouton de remise à zéro (12, fig. 12) ne se produit dans les 10 secondes consécutives, le tableau de bord sort

automatiquement de l'affichage sans apporter aucune modification.



Attention

Ducati conseille de changer le mode de conduite lorsque le véhicule est arrêté. Si le changement du mode de conduite est effectué pendant la marche, il faut prêter beaucoup d'attention (il est conseillé de changer le mode de conduite à basse vitesse).

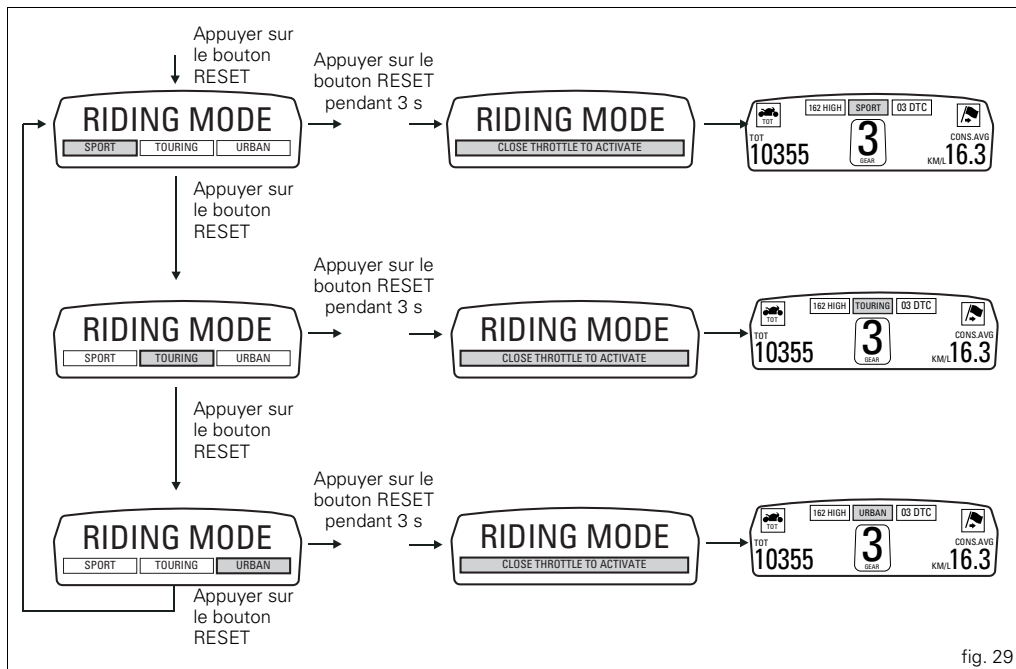


fig. 29

Indicateur d'interventions d'entretien

Cette fonction indique que le véhicule est sur le point d'atteindre ou bien a déjà atteint le kilométrage prévu pour réaliser l'entretien général préventif ou la vidange d'huile dans un atelier agréé Ducati.

Tableaux des interventions d'entretien

Avertissement	Kilométrage parcouru	compte à rebours - 1 000 DESMO SERVICE	compte à rebours - 1 000 OIL SERVICE	DESMO SERVICE	OIL SERVICE
1	1 000				•
2	11 000		•		
	12 000				•
3	23 000	•			
	24 000			•	
4	35 000		•		
	36 000				•
5	47 000	•			
	48 000			•	
6	59 000		•		
	60 000				•
7	71 000	•			
	72 000			•	
8	83 000		•		
	84 000				•
9	95 000	•			
	96 000			•	

Première indication - OIL SERVICE 1 000 Km

La première indication est activée à 1 000 Km (600 MI) du compteur kilométrique.

L'indication (rouge) est activée à chaque Key-On pendant 10 secondes dans le format « grand » (1, fig. 30), puis elle reste toujours visible dans le format « petit » (2, fig. 31) jusqu'à la remise à zéro.



Attention

Seuls les concessionnaires ou les ateliers agréés Ducati peuvent remettre à zéro l'indication, après avoir effectué l'entretien correspondant.

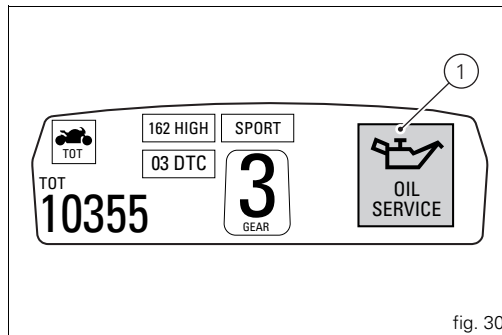


fig. 30

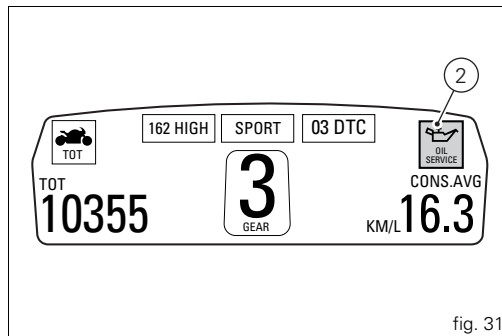


fig. 31

Indication du kilométrage restant avant le SERVICE

Après avoir effectué la « première » remise à zéro de l'indication OIL SERVICE (des 1 000 Km), à chaque Key-On le système affiche l'indication du type d'intervention à effectuer par la suite (OIL SERVICE ou DESMO SERVICE) et le kilométrage résiduel.

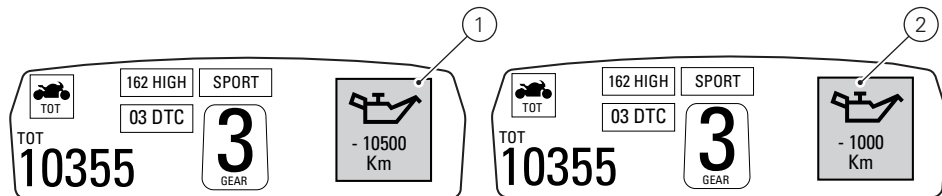
L'indication (1, fig. 32) (verte) est activée à chaque Key-On pendant 2 secondes ; quand 1 000 Km manquent pour atteindre le seuil, l'indication (2, fig. 32) (jaune ambre) est activée à chaque Key-On pendant 5 secondes.



Attention

Seuls les concessionnaires ou les ateliers agréés Ducati peuvent remettre à zéro l'indication, après avoir effectué l'entretien correspondant.

OIL SERVICE (Compte à rebours)



DESMO SERVICE (Compte à rebours)

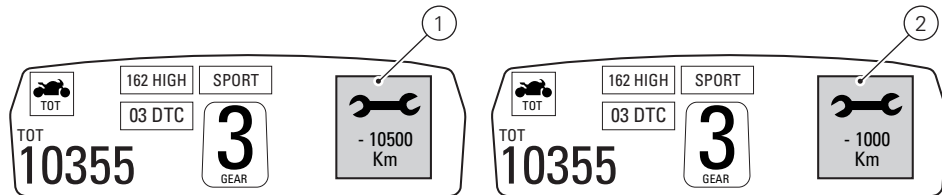


fig. 32

Indication du kilométrage atteint pour le SERVICE

Lorsqu'on atteint le seuil à partir duquel il faut effectuer l'intervention d'entretien, à chaque Key-On le système affiche l'indication du type d'intervention à effectuer (OIL SERVICE ou DESMO SERVICE).

L'indication (rouge) est activée à chaque Key-On pendant 10 secondes dans le format « grand » (1, fig. 33), puis elle reste toujours visible dans le format « petit » (2, fig. 33) jusqu'à la remise à zéro.

F

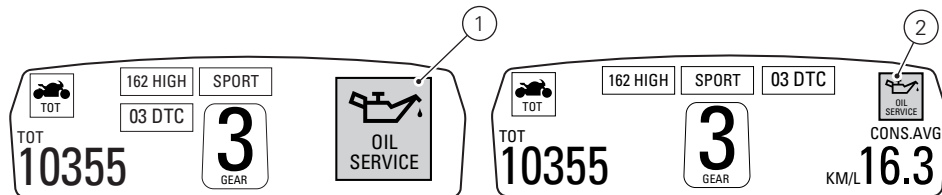
Une fois la remise à zéro effectuée, le système affichera de nouveau le type d'intervention à effectuer par la suite et le kilométrage résiduel (comme décrit au paragraphe précédent).



Attention

Seuls les concessionnaires ou les ateliers agréés Ducati peuvent remettre à zéro l'indication, après avoir effectué l'entretien correspondant.

OIL SERVICE



DESMO SERVICE

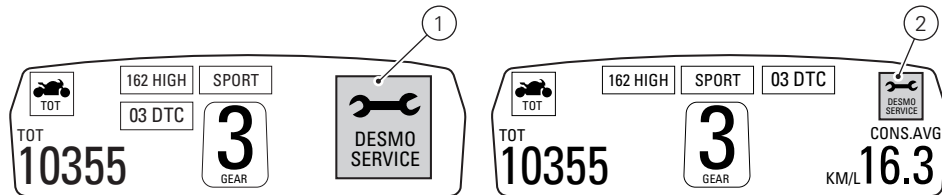


fig. 33

Indication Warning (alarmes/avertissements)

Le tableau de bord active en temps réel certains signaux d'avertissement / mauvais fonctionnements qui, toutefois, ne compromettent pas le bon fonctionnement du véhicule. Lors du Key-On (à la fin de la vérification), un ou plusieurs avertissements (warning) peuvent s'afficher (uniquement si activées).

Lors de l'activation d'un avertissement, l'indication (jaune ambre) reste bien visible pendant 10 secondes (1, fig. 34) pour passer ensuite à un affichage plus réduit (2, fig. 34). Si plusieurs avertissements sont détectés, ils sont affichés alternativement toutes les 3 secondes.



Remarque

Lors de l'activation d'un ou de plusieurs avertissements, aucun témoin n'est allumé.

Les avertissements qui pourraient s'afficher sont les suivants :

- Niveau de batterie « bas » (LOW BATTERY) ;
- Traction Control « désactivé » (DTC OFF) ;
- Clé Hands Free (HF) « non reconnue » ;
- Niveau de batterie de la clé Hands Free (HF) « Bas » ;
- Température du liquide de refroidissement moteur « Élevée » (HIGH TEMP) ;
- Déblocage de la direction en erreur - Direction encore bloquée (Unlock error).

Lors de l'activation d'un ou de plusieurs avertissements, il est toutefois possible, à l'aide du bouton (2, fig. 14) « ▼ », de passer aux autres fonctions.

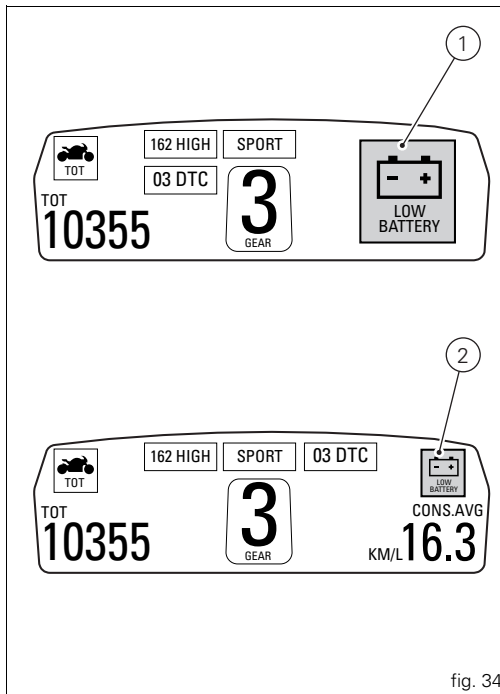


fig. 34

Niveau de batterie « faible »

L'activation de cet avertissement (jaune ambre) signale que la charge de la batterie du véhicule est faible.

Son activation a lieu lorsque la tension de la batterie est de ≤ 11.0 V.



Remarque

Dans ce cas, Ducati recommande de recharger immédiatement la batterie au moyen de l'instrument spécial, car il est fort probable qu'il soit impossible de mettre en marche le véhicule.

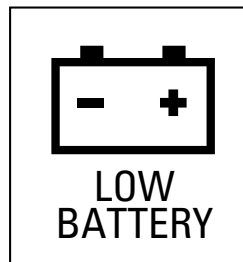


fig. 35

Traction Control (DTC) désactivé

L'activation de cet avertissement (jaune ambre) signale que le DTC (Ducati Traction Control) est désactivé.



Remarque

Dans ce cas, Ducati recommande d'être très prudent lors de la conduite, car le comportement du véhicule est différent par rapport au fonctionnement avec le DTC activé.

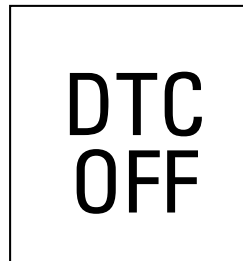


fig. 36

Clé Hands Free (HF) non reconnue

L'activation de cet avertissement (jaune ambre) signale que le système Hands Free ne détecte pas la clé active (1, fig. 62) aux alentours du véhicule.



Remarque

Dans ce cas, Ducati recommande de vérifier si la clé active (1, fig. 62) se trouve effectivement aux alentours (si elle n'a pas été égarée) ou si elle fonctionne correctement.

F

Niveau de batterie de la clé Hands Free (HF) « faible »

L'activation de cet avertissement (jaune ambre) signale que le système Hands Free détecte que la pile qui permet à la clé active (1, fig. 62) de communiquer avec le véhicule et de le mettre en marche est sur le point d'être déchargée.



Remarque

Dans ce cas, Ducati recommande de remplacer immédiatement la pile comme indiquée au paragraphe « Remplacement de la batterie de la clé active » (page 88).



fig. 37



fig. 38

Température du liquide de refroidissement du moteur « haute »

L'activation de cet avertissement (jaune ambre) signale que la température du liquide de refroidissement du moteur est élevée.

Son activation a lieu lorsque la température atteint 121 °C (250 °F).



Remarque

Dans ce cas, Ducati recommande de s'arrêter et d'éteindre immédiatement le moteur ; vérifier si les ventilateurs fonctionnent correctement.

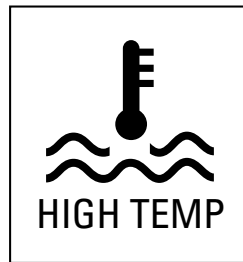


fig. 39

Erreur de déblocage de la direction - Direction toujours bloquée

L'activation de cet avertissement (jaune ambre) signale que le système Hands Free n'a pas réussi à désactiver l'antivol de direction.



Attention

Dans ce cas, Ducati conseille d'éteindre et rallumer le véhicule (Key-Off/Key-On) en maintenant le guidon en fin de course. Si l'avertissement reste toujours présent (et donc la direction ne se débloque pas), il faut s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

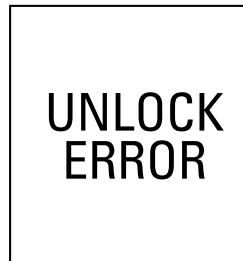


fig. 40

Diagnostic du tableau de bord

Cette fonction permet d'identifier d'éventuels comportements anormaux du véhicule.

Le tableau de bord affiche en temps réel tout éventuel comportement anormal du véhicule (ERREURS).

Lors du Key-On (à la fin de la vérification), une ou plusieurs « ERREURS » (uniquement si activées) sont affichés en rouge.

Lors de l'activation d'une « erreur », l'indication (rouge) reste bien visible pendant 10 secondes (1, fig. 41) pour passer ensuite à un affichage plus réduit (2, fig. 41).

Si plusieurs erreurs sont détectées, elles sont affichées alternativement toutes les 3 secondes. Lors de l'activation d'une ou de plusieurs erreurs, le témoin « Diagnostic véhicule/moteur EOB » est toujours allumé sur le tableau de bord du guidon (7, fig. 4).

Le tableau ci-dessous contient la liste des erreurs pouvant être signalées.



Attention

Quand une ou plusieurs erreurs sont affichées, toujours s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

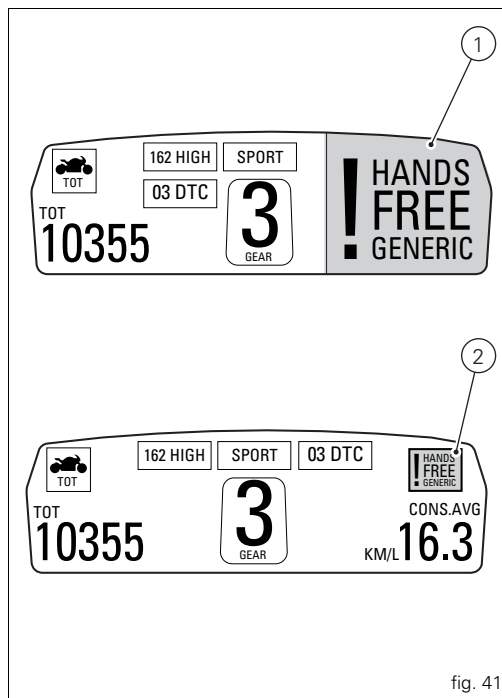


fig. 41

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR	ERREUR
	BBS/DTC	Centrale Black Box/Traction Control
	GEAR SENSOR	Capteur de Rapport
	FUEL SENSOR	Sonde de niveau de carburant
	SPEED SENSOR	Transmetteur de vitesse
	EXVL SYSTEM	Moteur de la vanne sur l'échappement
	UNKNOW DEVICE	Centrale inconnue
	DEVICE ECU	Centrale ECU hors service
	DEVICE DSB SLAVE	Tableau de bord guidon hors service
	DEVICE HANDS FREE	Centrale Hands Free hors service
	DEVICE BBS DTC	Centrale Black Box / Traction Control hors service
	THROTTLE POSITION	Position du papillon incorrecte

F

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR	ERREUR
	ACCELER. POSITION	Position de la commande des gaz incorrecte
	ETV	Relais moteur ou moteur du papillon hors service
	DEVICE DBS MASTER	Tableau de bord réservoir hors service
	PRESSURE SENSOR	Capteur de pression atmosphérique
	ENGINE TEMP.	Capteur de température moteur
	T-AIR SENSOR	Capteur de température de l'air
	FUEL INJECT.	Relais d'injection
	COIL	Bobine
	INJECTOR	Injecteur
	PICK UP	Capteur de tours / phase
	LAMBDA	Sonde lambda
	FAN RELAY	Relais des ventilateurs

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR	ERREUR
	CAN LINE	Ligne de communication CAN
	BATTERY	Tension de batterie (HIGH ou LOW)
	DEVICE ABS	Centrale ABS hors service
	STOP LIGHT	Feu stop arrière
	ECU GENERIC	Erreur de la centrale de gestion du moteur
	KEY	Problème de communication HF
	HANDS FREE GENERIC	Erreur de la centrale Hands Free

Menu de réglage

Ce menu permet d'activer, de désactiver et de configurer certaines fonctions du véhicule.

Pour entrer dans le menu de réglage, il faut appuyer sur le bouton (2, fig. 14) « ▼ » pendant 3 secondes.



Remarque

Lorsqu'on est dans ce menu, il n'est pas possible d'afficher une autre fonction.

F



Important

Pour des raisons de sécurité, il n'est possible d'accéder au menu de réglage que si la vitesse du véhicule est égale ou inférieure à 20 Km/h. Si le véhicule dépasse 20 Km/h quand ce menu est affiché, celui-ci disparaît automatiquement du tableau de bord pour laisser la place à l'affichage principal.

Les options du menu de réglage sont les suivantes :

- RIDING MODE
- MENU 2
- BACK LIGHT
- RPM
- PIN CODE
- LAP
- BATTERY
- CLOCK
- SET UNITS
- ABS
- EXIT

Pour sortir du menu de réglage, il faut afficher l'indication « EXIT » à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou du bouton (2, fig. 14) « ▼ », puis appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12).

Appuyer sur « ▼ » pendant 3 s.

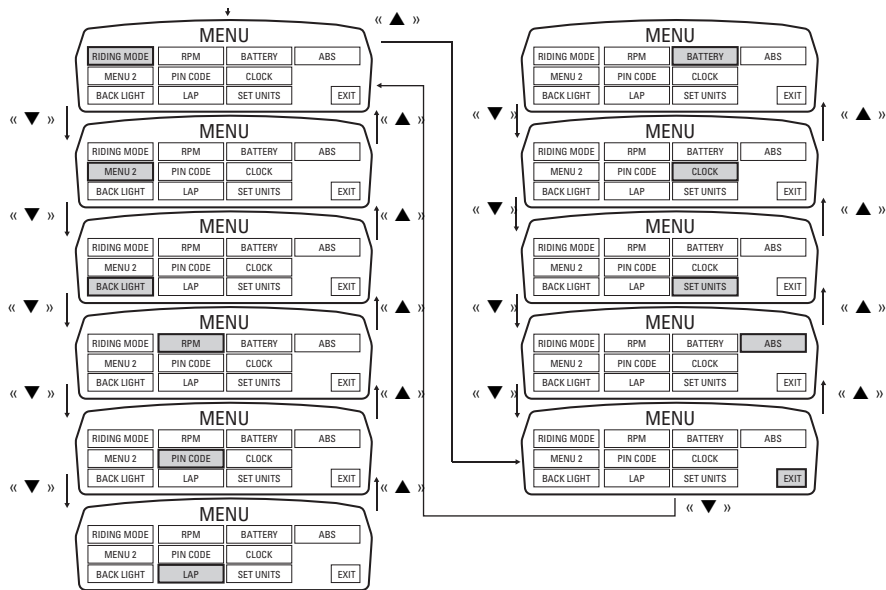


fig. 42

Personnalisation « Riding Mode »

Cette fonction permet de personnaliser chaque mode de conduite.

Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage page 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « RIDING MODE » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page suivante.

Quand on entre dans cette fonction, les trois modes de conduite sont visualisés sur l'afficheur ; pour personnaliser les paramètres, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » le mode de conduite à modifier, puis appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour confirmer.

Les paramètres pouvant être personnalisés sont le « DTC » (Ducati Traction Control) et l'« ENGINE » (moteur).

Tout paramètre modifié est mémorisé même après un Battery-Off.

Pour modifier les paramètres DTC, voir le paragraphe « DTC (Ducati Traction Control) » à la page 52.

Pour modifier les paramètres ENGINE, voir le paragraphe « ENGINE (contrôle de la puissance du moteur) » à la page 56.

Il est également possible de rétablir pour chaque mode de conduite les paramètres définis par Ducati au moyen de la fonction « DEFAULT ».

Pour rétablir les paramètres par défaut, voir le paragraphe « DEFAULT (Rétablissement des paramètres par défaut Ducati) » à la page 58.



Remarque

Si les paramètres n'ont pas été modifiés (personnalisés) ou si l'on procède au rétablissement des paramètres avec la fonction « DEFAULT », à la sortie du menu de réglage, dans l'affichage « principal », la « base » qui indique le mode de conduite (SPORT, TOURING ou URBAN) devient bleue (1, fig. 43).



Attention

Il est conseillé de ne modifier les paramètres que si l'on a acquis assez d'expérience concernant l'assiette du véhicule. Si les paramètres sont modifiés par inadvertance, il est conseillé d'utiliser la fonction « DEFAULT » pour les rétablir.

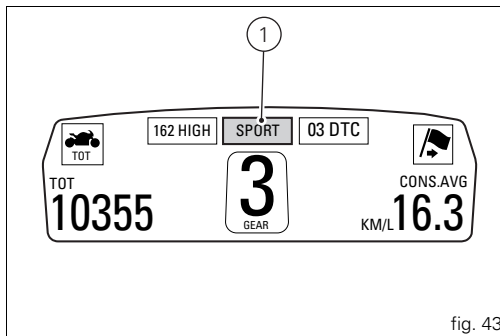


fig. 43

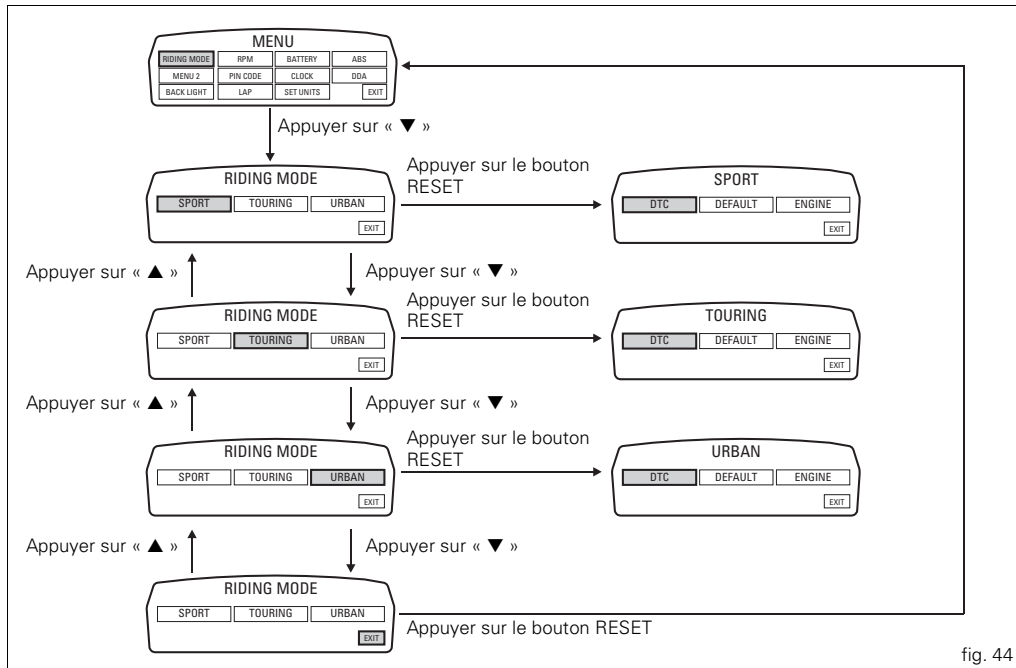


fig. 44

Fonction de réglage du système DTC (Ducati Traction Control)

Cette fonction permet de personnaliser le niveau d'intervention du DTC (Ducati Traction Control) et, au besoin, de le désactiver pour chaque mode de conduite.

Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage page 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « RIDING MODE » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page suivante. Sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▲ » le mode de conduite à modifier, puis appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12).

Pour entrer dans la page suivante ; à ce stade, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▲ » l'indication « DTC », puis appuyer de nouveau sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour confirmer la sélection. Quand on entre dans la fonction, l'afficheur visualise à gauche, à l'intérieur d'un rectangle, le niveau du DTC actuellement réglé (par ex. : DTC 1). Sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▲ » le nouveau niveau d'intervention (de 1 à 8) ou, au besoin, l'indication OFF pour désactiver le Traction Control ; une fois le nouveau réglage sélectionné, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour afficher l'indication « MEMORY ». À ce stade, mémoriser le nouveau réglage en appuyant sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pendant 3 secondes avec l'indication « MEMORY » surlignée. Si la mémorisation a réussi, l'indication « MEMORIZED » sera affichée pendant 2 secondes en vert et l'indication « EXIT » sera surlignée automatiquement.

Pour sortir du réglage, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) avec l'indication « EXIT » surlignée.

L'intervention du système DTC peut être augmentée du niveau 1 au niveau 8.

Le tableau suivant indique le niveau d'intervention du système DTC le plus apte aux divers types de conduite et les niveaux « RIDING MODE » réglés par défaut qui peuvent être sélectionnés par l'utilisateur :

Niveau DTC	Type de conduite	Utilisation	Par défaut?
1	SPORT	Conduite sportive sur route pour motocyclistes experts et sur piste	C'est le « default » du RIDING MODE SPORT
2	SPORT-TOURING	Conduite sur route pour motocyclistes experts	/
3	TOURING	Conduite normale sur route	C'est le « default » du RIDING MODE TOURING
4	TOURING 2	Conduite normale sur route pour motocyclistes moins experts	/
5	URBAN	Conduite urbaine (de ville)	C'est le « default » du RIDING MODE URBAN
6	URBAN 2	Conduite urbaine pour motocyclistes moins experts	/
7	WET	Conduite sur chaussée asphaltée humide	/
8	RAIN	Conduite sur chaussée asphaltée mouillée	/

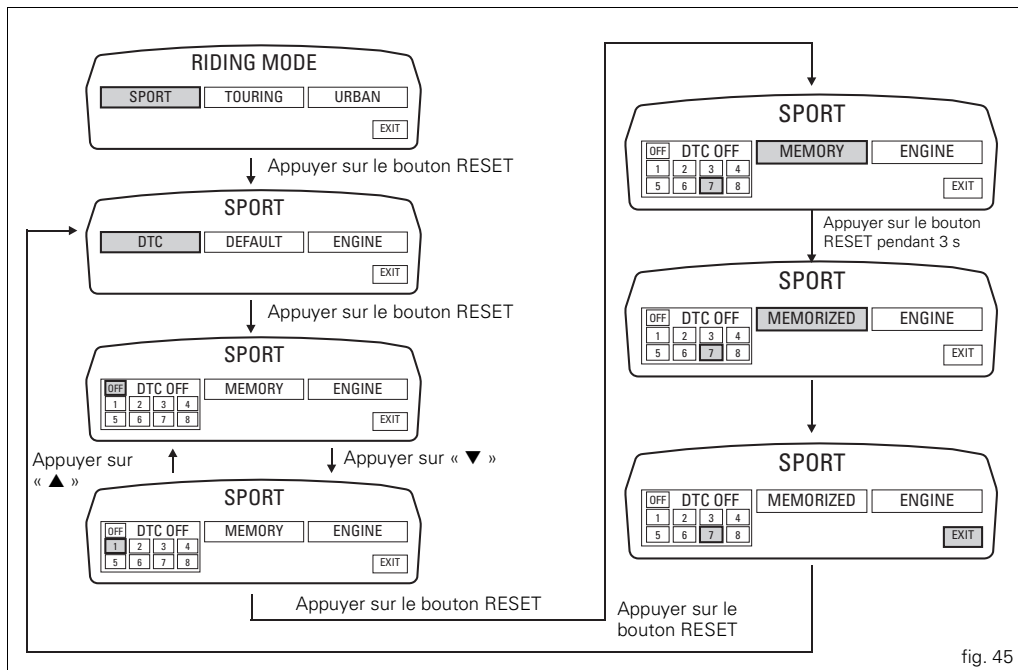


fig. 45

Indications pour le choix du niveau



Attention

Les 8 niveaux du système de contrôle de traction (DTC) fourni avec la moto ont été réglés avec les pneus de première monte (marque, modèle et taille caractéristiques). Le remplacement des pneus de première monte par des pneus de taille différente peut altérer le fonctionnement du système.

En cas de petites différences comme par exemple, dans le cas de pneus de marque et/ou modèle différents de ceux d'origine, mais toutefois appartenant à la même classe dimensionnelle (AR. = 240/45-17 ; AV. = 120/70-17), il peut être suffisant de sélectionner le niveau le plus approprié parmi les niveaux disponibles afin de rétablir un fonctionnement optimal du contrôle de traction.

Par contre, si les pneus utilisés appartiennent à une autre classe de taille ou que leur taille est sensiblement différente de celle des pneus de première monte, le fonctionnement du contrôle de traction pourrait être altéré à tel point qu'aucun des 8 niveaux pré-réglés ne donne un résultat satisfaisant. Dans ce cas, il est conseillé de désactiver le système.

En choisissant la position 8, le système DTC interviendra dès le moindre signe de glissement du pneu arrière.

Entre la position 8 et la position 1, il y a encore 6 autres positions intermédiaires. Le niveau d'intervention du système DTC diminue par pas constants en passant de la position 8 à la position 1.

Le niveau 1 permet un glissement élevé et pour fonctionner correctement, il requiert une bonne et constante adhérence ;

on recommande donc l'utilisation du niveau 1 seulement aux motocyclistes experts et dans des conditions d'asphalte optimales.

Le choix du bon niveau sera fait en fonction de 3 variables, à savoir :

- 1) L'adhérence (type de pneu, usure du pneu, type asphalte, météo, etc.)
- 2) Le tracé/parcours (virages avec vitesse de roulage très semblable ou très différente)
- 3) Le style de conduite (plus « harmonieux » ou plus « anguleux »)

Rapport entre la position choisie et les conditions d'adhérence :

La recherche du niveau le plus approprié dépend fortement des conditions d'adhérence du circuit/parcours (voir, ci-après, les conseils d'utilisation sur circuit et sur route).

Rapport entre la position choisie et le type de circuit :

Si le circuit/parcours comporte des virages permettant une vitesse homogène, il sera plus facile de trouver un niveau d'intervention convenable pour chaque virage ; par contre, si le circuit/parcours comporte des virages beaucoup plus serrés que d'autres, il sera plus difficile de trouver un compromis satisfaisant (dans le virage plus serré, le DTC tendra toujours à intervenir plus que dans les autres virages).

Rapport entre la position choisie et le style de conduite :

Le système DTC tend à intervenir davantage si le pilote a une conduite « douce » et incline fortement la moto que si le pilote à une conduite « nerveuse » et redresse rapidement la moto à la sortie des virages.

Conseils pour l'utilisation sur piste

Il est conseillé d'utiliser la position 8 sur les deux premiers tours de circuit (pour chauffer les pneus) afin de se familiariser avec le système ; ensuite, il est conseillé d'essayer à la suite les positions 7, 6, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention du DTC le mieux adapté (en faisant toujours deux tours de circuit avant de changer de position pour permettre la mise en température des pneus).

Si le pilote a trouvé une position satisfaisante pour tous les virages, sauf pour un ou deux virages plus serrés où l'intervention du système est excessive, il peut tenter de modifier légèrement son mode de conduite et adoptant un style plus « nerveux » et en redressant plus rapidement la moto à la sortie du virage, au lieu d'essayer de changer immédiatement le niveau d'intervention.

Conseils pour l'utilisation sur route

Activer le DTC, sélectionner le niveau 8 et conduire la moto comme d'habitude ; si le DTC intervient excessivement, il est conseillé d'essayer à la suite les positions 7, 6, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention le plus approprié.

En cas de changements dans les conditions d'adhérence et/ou le type de parcours et/ou le style de conduite et que le niveau réglé n'est plus satisfaisant, passer au niveau suivant puis procéder de même pour rechercher le niveau le mieux adapté (par ex., si avec le niveau 7, l'intervention du DTC est excessif, passer au niveau 6 ; si avec le niveau 7 le DTC n'intervient pas, passer au niveau 8).

Fonction de réglage ENGINE (contrôle de la puissance du moteur)

Cette fonction permet de personnaliser la puissance fournie par le moteur (ENGINE).

Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage page 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « RIDING MODE » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page suivante.

Sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » le mode de conduite à modifier, puis appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page suivante ; à ce stade, sélectionner à l'aide des boutons (1, fig. 14) « ▲ » et (2, fig. 14) « ▼ » l'indication « ENGINE », puis appuyer de nouveau sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour confirmer la sélection. Quand on entre dans la fonction, l'afficheur visualise à droite, à l'intérieur d'un rectangle, le réglage du moteur (ENGINE 162 HIGH, 162 LOW ou 100 HP).



Remarque

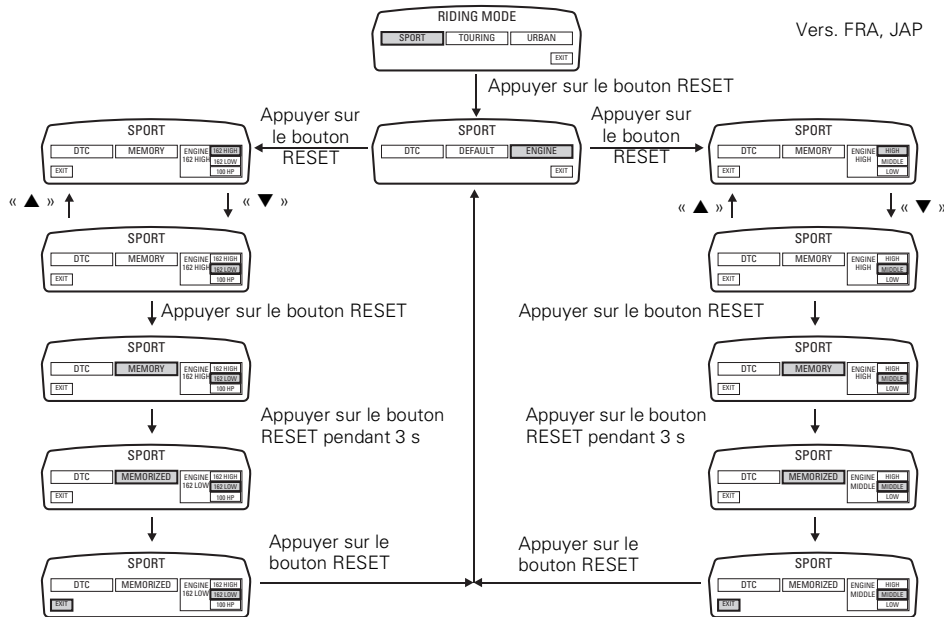
Dans les versions France et Japon, l'afficheur visualise les réglages (ENGINE HIGH, MIDDLE ou LOW).

Sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » un des trois réglages du moteur ; une fois le nouveau réglage sélectionné, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour afficher l'indication « MEMORY ».

À ce stade, mémoriser le nouveau réglage en appuyant sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pendant 3 secondes avec l'indication « MEMORY » surlignée. Si la mémorisation

a réussi, l'indication « MEMORIZED » sera affichée pendant 2 secondes en vert et l'indication « EXIT » sera surlignée automatiquement.

Pour sortir du réglage, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) avec l'indication « EXIT » surlignée.



Fonction DEFAULT (rétablissement des paramètres par défaut Ducati)

Cette fonction permet de rétablir les paramètres réglés par Ducati pour chaque mode de conduite.

Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage page 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « RIDING MODE » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page suivante.

Sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » le mode de conduite dont on veut rétablir les paramètres initiaux (paramètres par défaut) et appuyer sur le bouton (12, fig. 12) pour entrer dans la page suivante ; à ce stade, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » l'indication « DEFAULT ».

À ce stade, pour rétablir les paramètres initiaux, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pendant 3 secondes. Pour le rétablissement des paramètres, il faut attendre environ 3 secondes pendant lesquelles l'afficheur visualise l'indication « PLEASE WAIT... » (patienter) ; à la fin de la procédure, l'afficheur visualise l'indication « DEFAULT OK » pour confirmer le rétablissement effectif des paramètres.



Important

Cette procédure rétablit les paramètres de tous les modes de conduite.

Pour sortir du réglage, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) avec l'indication « EXIT » surlignée.

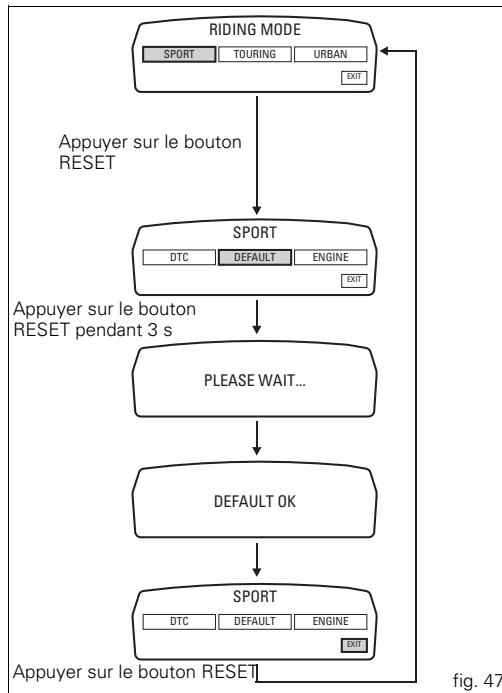
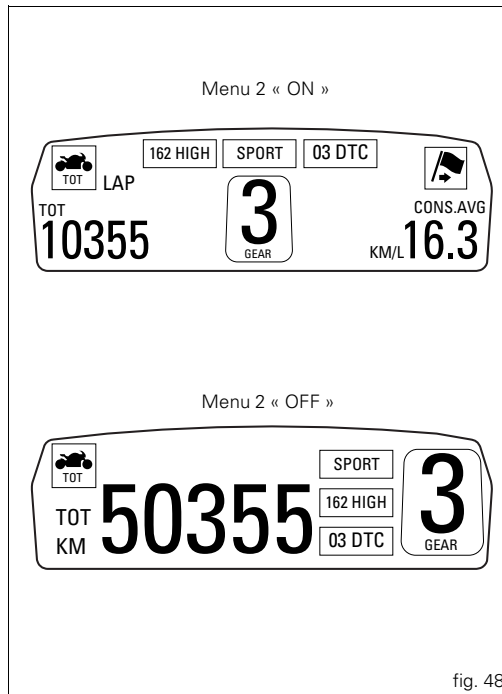


fig. 47

Fonction Désactivation / Réactivation Menu 2

Cette fonction permet de désactiver / réactiver le Menu 2. Si l'on désactive le Menu 2, les fonctions consommation moyenne (CONS. AVG), consommation instantanée (CONS.), vitesse moyenne (SPEED AVG), temps de voyage (TRIP TIME) et température de l'air (AIR) ne seront plus visualisées dans l'« affichage principal ». Toutefois, toutes ces fonctions continuent également le calcul et lors de la réactivation du Menu 2 les données seront mises à jour et congruentes.

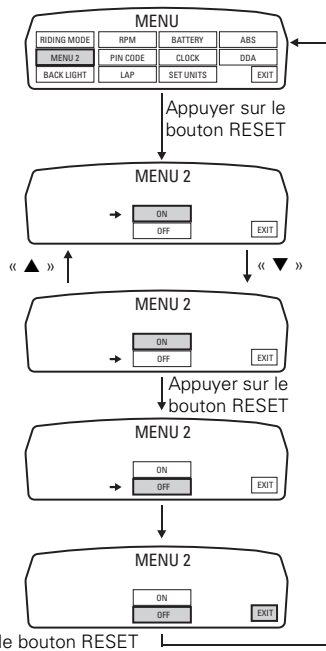


Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage à la page 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « MENU 2 » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 14) pour entrer dans la page suivante.

L'afficheur surligne l'état de la fonction (ON en vert ou OFF en jaune) ; à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ », déplacer la flèche gauche sur le nouveau réglage et confirmer en appuyant sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12).

Pour sortir du réglage, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) avec l'indication « EXIT » surlignée.

F



Appuyer sur le bouton RESET

fig. 49

Fonction réglage fond tableau de bord réservoir - DASHBOARD 1

Cette fonction permet de régler le « fond » du tableau de bord réservoir.

Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage à la page 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « BACK LIGHT » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page suivante.

Sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « DASHBOARD 1 » et confirmer en appuyant sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12). Quand on entre dans la fonction « DASHBOARD 1 », l'afficheur surligne l'état du réglage (DAY, NIGHT ou bien AUTO en vert) ; à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ », déplacer la flèche gauche sur le nouveau réglage et confirmer en appuyant sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12).

Pour sortir du réglage, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) avec l'indication « EXIT » surlignée.

Réglage « DAY » (diurne) : le fond du tableau de bord devient « blanc » en permanence pour une meilleure visibilité - conseillé avec lumière extérieure intense.

Réglage « NIGHT » (nocturne) : le fond du tableau de bord devient « noir » pour une visibilité plus atténuée - conseillé avec lumière extérieure faible et/ou obscurité.

Réglage « AUTO » : le fond du tableau de bord est réglé automatiquement selon la lumière extérieure (détectée par un capteur) : il sera « noir » pour une visibilité plus atténuée

avec lumière extérieure faible et « blanc » pour une meilleure visibilité avec lumière extérieure intense.



Remarque

En cas de coupure de la batterie, une fois la tension rétablie et lors du prochain Key-On, l'éclairage de fond sera toujours réglé sur le mode « AUTO ».

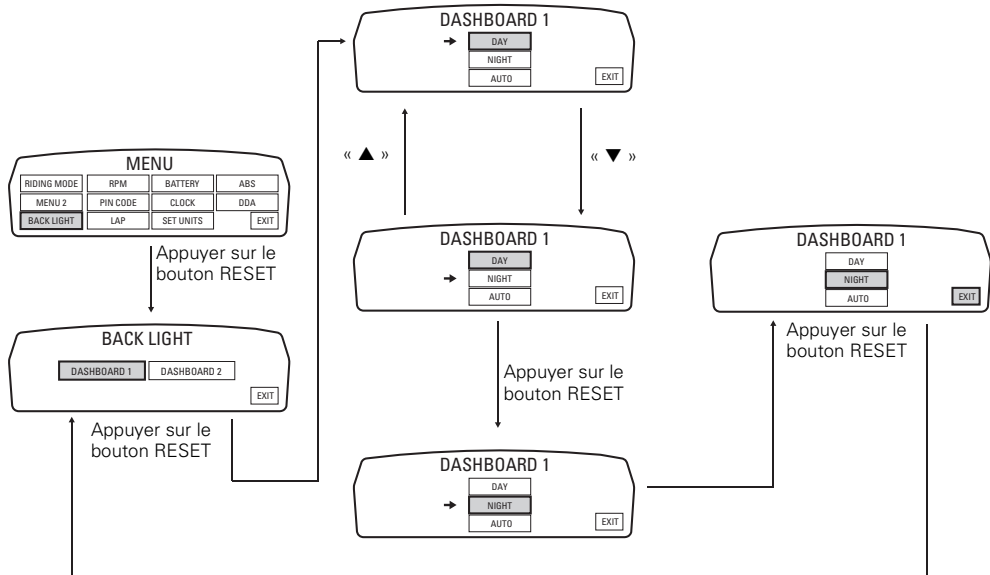


fig. 50

Fonction réglage éclairage de fond du tableau de bord guidon - DASHBOARD 2

Cette fonction permet de régler l'intensité de « l'éclairage de fond » du tableau de bord guidon.

Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage à la page 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « BACK LIGHT » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page suivante.

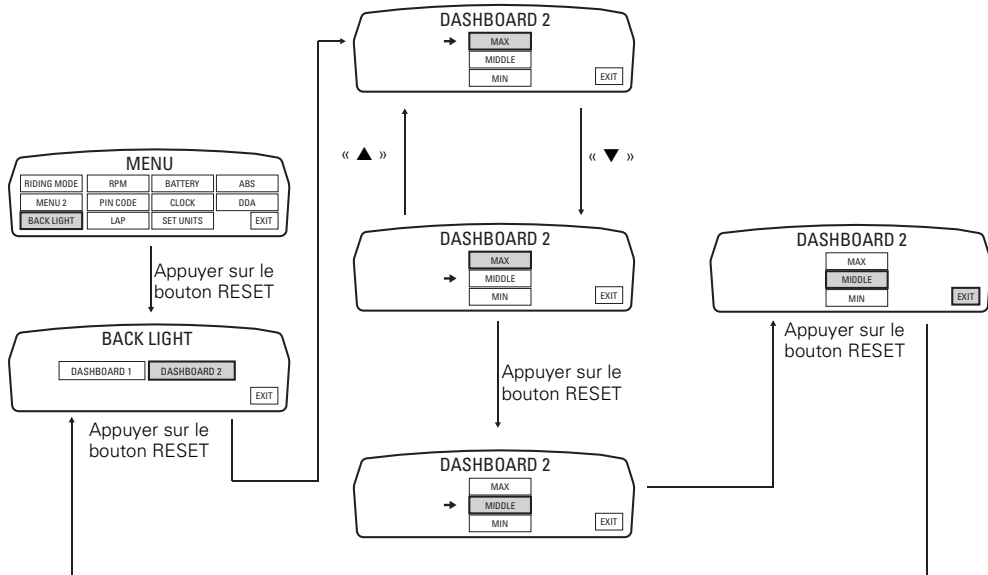
Sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « DASHBOARD 2 » et confirmer en appuyant sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12). Quand on entre dans la fonction « DASHBOARD 2 », l'afficheur surligne l'état du réglage (MAX, MIDDLE ou MIN en vert) ; à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ », déplacer la flèche gauche sur le nouveau réglage et confirmer en appuyant sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12).

Pour sortir du réglage, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) avec l'indication « EXIT » surlignée.

Si l'on sélectionne le réglage « MAX », le fond du tableau de bord placé sur le guidon règle en permanence l'éclairage de fond à la puissance maximale, pour une meilleure visibilité - conseillé avec lumière extérieure intense.

Si l'on sélectionne le réglage « MIDDLE », le fond du tableau de bord placé sur le guidon règle en permanence un éclairage de fond réduit d'environ 30 % de sa puissance maximale, pour une visibilité plus atténuée - conseillé avec lumière extérieure faible.

Si le réglage « MIN » est sélectionné, le fond du tableau de bord placé sur le guidon règle en permanence un éclairage de fond réduit d'environ 50 % de sa puissance maximale, pour une visibilité plus atténuée - conseillé avec lumière extérieure faible et/ou obscurité.



Fonction d'indication numérique des tours moteur

Cette fonction permet de visualiser le nombre de tours moteur (RPM) pour régler le ralenti avec plus de précision. Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage page à la 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « RPM » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour confirmer.

L'afficheur visualise l'information des tours moteur de manière numérique avec une précision de 50 trs/mn.

Pour sortir du réglage, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) avec l'indication « EXIT » surlignée.

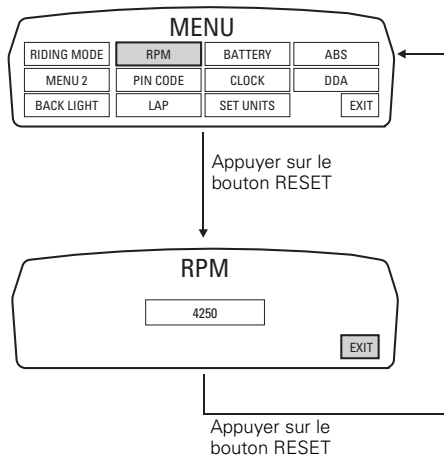


fig. 52

Fonction d'activation et désactivation LAP (temps sur le tour)

Cette fonction permet d'activer et désactiver la fonction LAP (temps sur le tour).

Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage à la page 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « LAP » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page suivante.

L'afficheur surligne l'état de la fonction (ON en vert ou OFF en jaune) ; à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ », déplacer la flèche gauche sur le nouveau réglage et confirmer en appuyant sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12).

Pour sortir du réglage, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) avec l'indication « EXIT » surlignée.

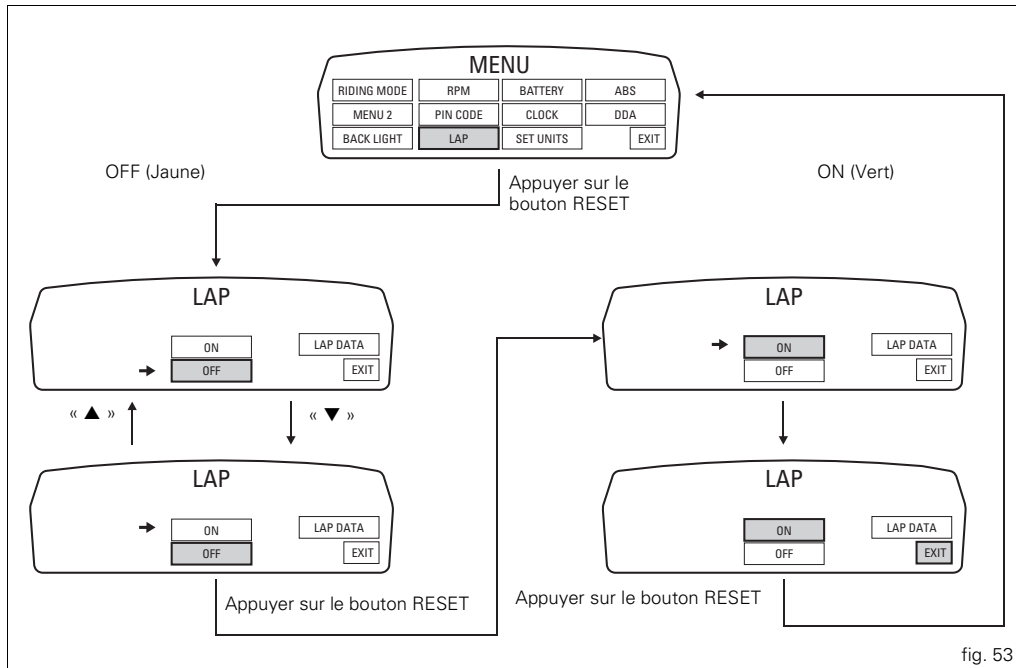
En mémorisant la condition « OFF », la fonction LAP est désactivée.

En mémorisant la condition « ON », la fonction LAP est activée (voir paragraphe « Enregistrement LAP »).



Remarque

Quand la fonction « LAP » est activée, le bouton d'appel de phares (11, fig. 12) cumule la double fonction d'appel de phares et de démarrage et d'arrêt du temps sur le tour.



Fonction d'enregistrement LAP

Cette fonction décrit le mode de fonctionnement de l'enregistrement des temps sur le tour « LAP ».

Si la fonction a été activée (voir la section « Activation et désactivation LAP »), il est possible d'enregistrer le temps sur le tour de la manière suivante :

- la première pression du bouton d'appel de phares (11, fig. 12) fait partir le « chronomètre » du premier tour et le tableau de bord affiche l'indication « LAP-START » clignotante pendant 4 secondes, pour retourner ensuite à l'affichage « précédent » ;
- à partir de ce moment, à chaque pression du bouton d'appel de phares (11, fig. 12), l'afficheur visualise automatiquement, pendant 10 secondes, le numéro du tour et le temps sur le tour, pour retourner ensuite à l'affichage « précédent ».

Il est possible de chronométrer et de mémoriser jusqu'à 30 tours.

Si la mémoire est pleine, à chaque pression du bouton d'appel de phares (11, fig. 12), le tableau de bord ne mémorise plus aucun temps sur le tour et affiche l'indication « LAP-FULL » clignotante pendant 4 secondes, jusqu'à ce que les temps soient remis à zéro.

Quand on désactive la fonction LAP, le tour en cours n'est pas mémorisé.

Au cas où la fonction LAP serait active lors d'un arrêt inattendu du véhicule (Key-Off), elle est automatiquement désactivée (même si le chronomètre était actif, le tour en cours ne sera pas mémorisé).

Si le temps n'est jamais arrêté, dès que l'on atteindra un temps de 9 minutes, 59 secondes, 99 centièmes, le chronomètre recommencera à compter à partir de 0 (zéro) et le comptage du temps continuera jusqu'à ce que la fonction soit désactivée.

Par contre, si la fonction LAP est activée et la mémoire n'a pas été remise à zéro, mais le nombre de tours mémorisés est inférieur à 30 (exemple : 18 tours mémorisés), le tableau de bord mémorisera les tours éventuellement restants jusqu'au remplissage de la mémoire (dans cet exemple, un maximum de 12 tours pourra encore être mémorisé).

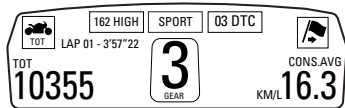
Cette fonction prévoit seulement l'affichage des temps sur le tour qui sont en train d'être enregistrés. Toutefois, d'autres données sont mémorisées (vitesse MAX et trs/mn MAX) pour être affichées au complet par la suite dans la fonction « LAP DATA » (affichage LAP mémorisés).



Appuyer sur le bouton d'appel de phares FLASH 1 fois.



Appuyer sur le bouton d'appel de phares FLASH 2 fois.



Appuyer sur le bouton d'appel de phares FLASH 31 fois.



Appuyer sur le bouton d'appel de phares FLASH 32 fois.



fig. 54

Fonction d'affichage des LAP mémorisés

Cette fonction permet de visualiser les LAP mémorisés.

Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage page à la 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « LAP » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page suivante.

Sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » l'indication « LAP DATA » et appuyer de nouveau sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page qui affiche les temps précédemment enregistrés.

Le tableau de bord affiche l'information comme suit :

- en haut à gauche, le numéro du tour que l'on est en train de visualiser (par ex. : LAP N° 01) ;
- en bas à gauche, un rectangle dans lequel sont indiqués le temps sur le tour (TIME), la vitesse maximale du tour correspondant (SPEED MAX) et les tours moteur maximaux (régime moteur maximal) du tour correspondant (RPM MAX) ;
- à droite, il est possible d'afficher à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » l'indication « NEXT » (avec laquelle, à chaque pression du bouton de remise à zéro, (12, fig. 12) le tour suivant est affiché) et l'indication « PREV » (avec laquelle, à chaque pression du bouton de remise à zéro, (12, fig. 12) le tour précédent est affiché).

Pour sortir, sélectionner l'indication « EXIT » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12).



Remarque

La vitesse MAX mémorisée est celle indiquée sur l'afficheur (majorée de 5 %).

Si aucune donnée n'est mémorisée, l'indication « NO LAP » est affichée et le chronomètre indique « -.-.- », le nombre de trs/mn MAX = -.-.-.- et la vitesse MAX = -.-.-.-.



Remarque

Si les temps mémorisés sont effacés lorsque la fonction LAP était activée, celle-ci est désactivée automatiquement.

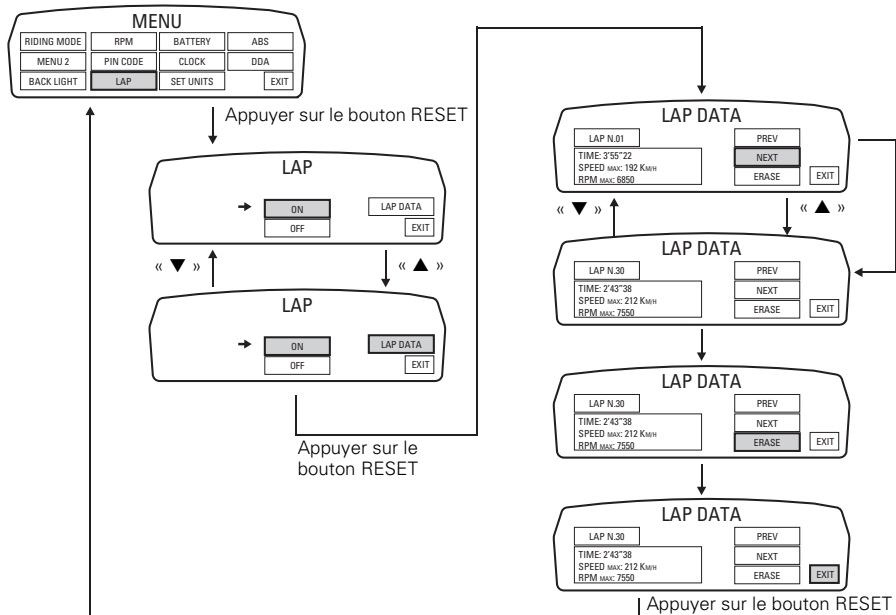


fig. 55

Fonction d'effacement des LAP mémorisés

Cette fonction permet d'effacer les LAP mémorisés. Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage à la page 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « LAP » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page suivante.

Sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » l'indication « LAP DATA » et appuyer de nouveau sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page qui affiche les temps précédemment enregistrés.

Afficher l'indication « ERASE », faire défiler à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » les LAP mémorisés à effacer et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pendant 3 secondes. À ce stade, l'afficheur visualise à gauche l'indication « PLEASE WAIT... » et ensuite l'indication « ERASE OK » pendant 2 secondes, pour confirmer l'effacement.

On constatera qu'il n'y aura plus de données mémorisées et l'indication « NO LAP » sera affichée.

Pour sortir, sélectionner l'indication « EXIT » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12).

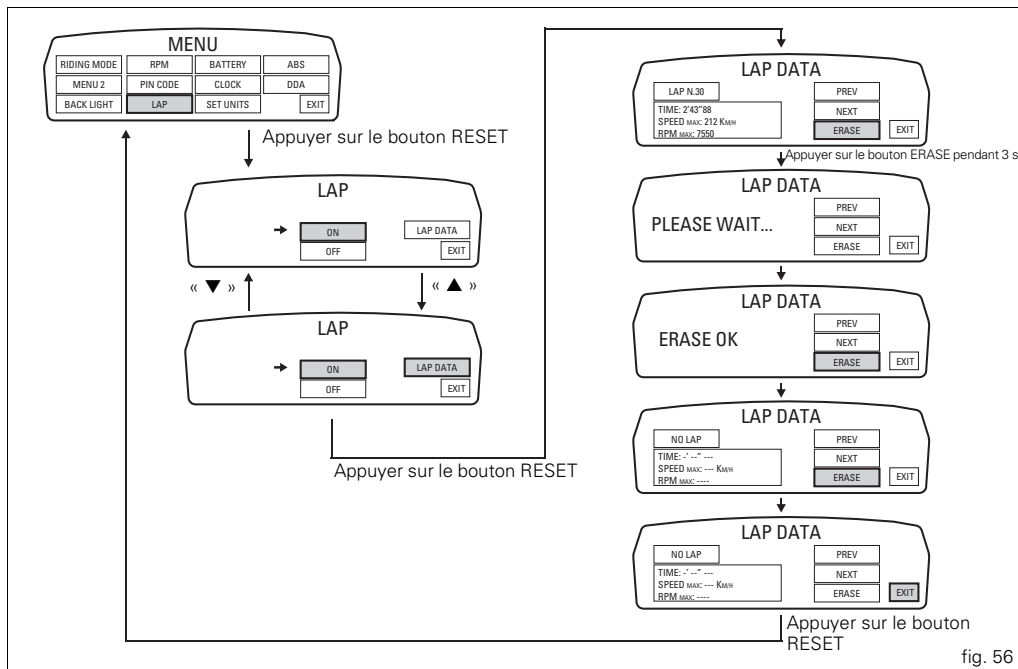


fig. 56

Indicateur de la tension de batterie (BATTERY)

Cette fonction décrit le fonctionnement de l'indicateur de la tension de batterie.

Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage à la page 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « BATTERY » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour confirmer.

L'afficheur visualise l'information de la manière suivante :

- si la tension de batterie est comprise entre 11.8 et 14.9 V, la donnée est affichée en mode fixe ;
- si la tension de batterie est comprise entre 11.0 et 11.7 V, la donnée est affichée en clignotant ;
- si la tension de batterie est comprise entre 15.0 et 16.0 V, la donnée est affichée en clignotant ;
- si la tension de batterie est égale ou inférieure à 10.9 V, l'indication « LOW » est affichée en clignotant et le témoin « Diagnostic véhicule/moteur - EOBD » (7, fig. 4) s'allume ;
- si la tension de batterie est égale ou supérieure à 16.1 V, l'indication « HIGH » est affichée en clignotant et le témoin « Diagnostic véhicule/moteur - EOBD » (7, fig. 4) s'allume.



Remarque

Si la donnée n'est pas disponible, les tirets « --- » sont affichés.

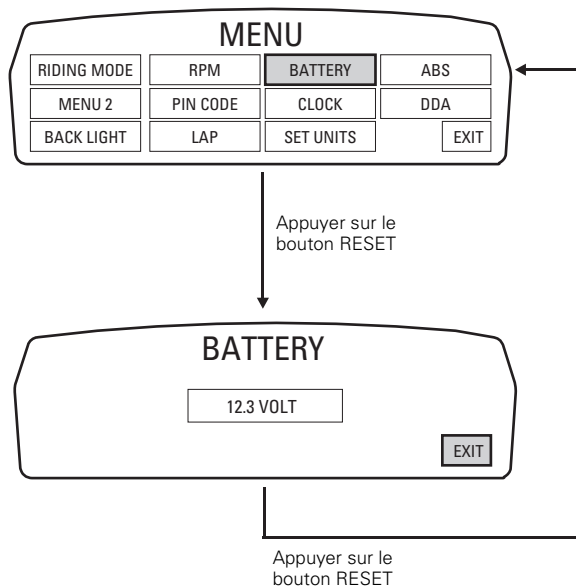


fig. 57

Fonction de réglage de l'horloge

Cette fonction permet de régler l'horloge.

Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage à la page 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « CLOCK » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour confirmer.

L'afficheur visualise l'indication « SETTING » surlignée en vert (3, fig. 58) ; à ce stade, pour modifier l'heure affichée sur le tableau de bord guidon, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pendant 3 secondes, l'indication « SETTING » sera surlignée en gris (4, fig. 58).

Réglage de l'horloge

Quand on entre dans cette fonction, l'indication « AM » clignote sur l'afficheur.

En appuyant sur le bouton (2, fig. 14) « ▼ », on passe au clignotement de l'indication « PM ».

En appuyant encore sur le bouton (2, fig. 14) « ▼ », on retourne au pas précédent (si l'heure est 00:00, quand on passe de « AM » à « PM », l'heure 12:00 sera affichée).

Si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 14) « ▲ », on passe au réglage des heures, qui commencent à clignoter.

À chaque pression du bouton (2, fig. 14) « ▼ », le comptage avance de manière rotative à intervalles d'une heure. En appuyant de manière prolongée sur le bouton (2, fig. 14) « ▼ », le comptage avance de manière rotative à intervalles d'une heure toutes les secondes (durant la pression prolongée du bouton, les heures ne clignotent pas).

Si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 14) « ▲ », on passe au réglage des minutes qui commencent à clignoter.

À chaque pression du bouton (2, fig. 14) « ▼ », le comptage avance de manière rotative à intervalles d'une minute. En appuyant de manière prolongée sur le bouton (2, fig. 14) « ▼ », le comptage avance de manière rotative à intervalles d'une minute toutes les secondes.

Si l'on appuie sur le bouton (2, fig. 14) « ▼ » pendant plus de 5 secondes, le comptage avance de 1 unité toutes les 100 ms (pendant la pression prolongée du bouton (2, fig. 14) « ▼ », les secondes ne clignotent pas).

Si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 14) « ▲ », le réglage se termine et sur l'afficheur du tableau de bord réservoir l'indication « SETTING » sera de nouveau surlignée en vert (5, fig. 58).

Pour sortir, sélectionner l'indication « EXIT » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12).



Remarque

En cas de coupure de la batterie, une fois la tension rétablie et lors du prochain Key-On, l'horloge est toujours réglée de nouveau (elle repart automatiquement de 00:00).

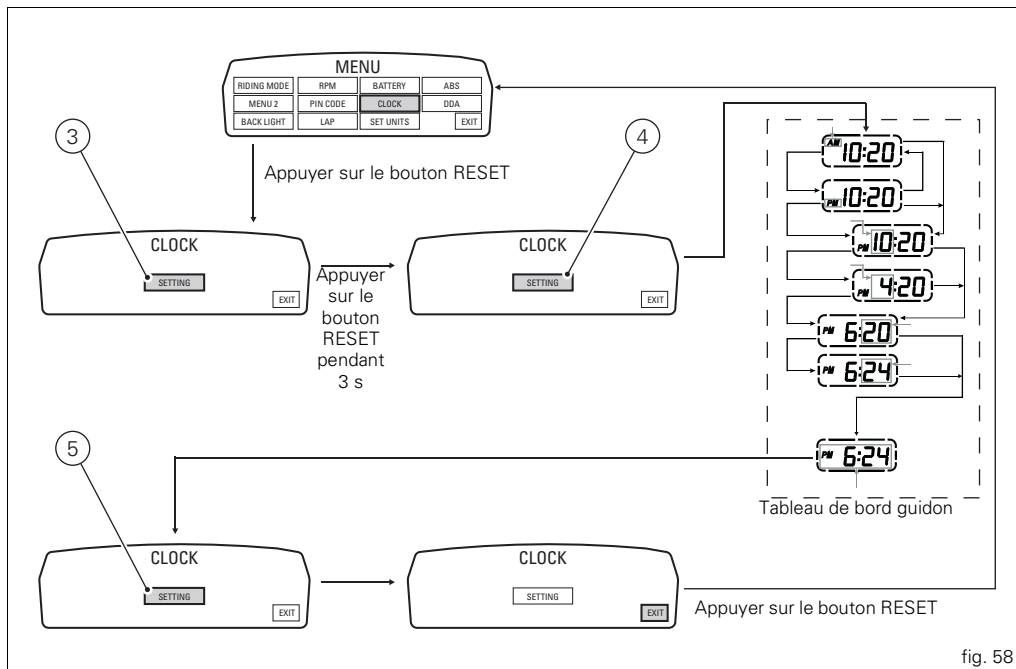


fig. 58

Fonction changement Unités de Mesure

Cette fonction permet de changer les unités de mesure affichées.

Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage à la page 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « SET UNITS » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page suivante.

Sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la grandeur pour laquelle on veut modifier l'unité de mesure et appuyer de nouveau sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12).

Le tableau de bord affiche les unités de mesure qui peuvent être modifiées ; sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la grandeur à modifier et appuyer de nouveau sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12).

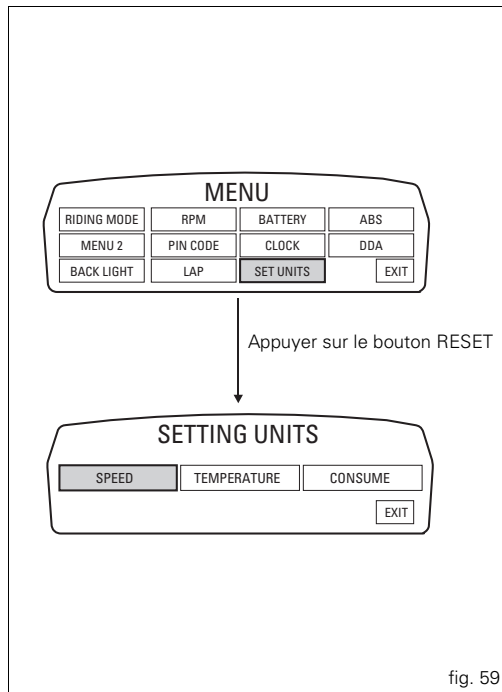


fig. 59

Réglage « SPEED »

Cette fonction permet de changer les unités de mesure de la vitesse (ainsi que de la distance parcourue).

L'afficheur visualise en vert l'unité de mesure actuellement établie ; à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ », déplacer la flèche gauche sur le nouveau réglage et confirmer en appuyant sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12).

En mémorisant le réglage, lorsqu'on retourne dans l'affichage principal, les nouvelles unités de mesure établies seront présentes.

- 1) Km/h : en déterminant cette condition, les paramètres suivants seront affichés avec les mêmes unités de mesure :
 - TOT, TRIP 1, TRIP 2, TRIP FUEL : Km
 - Vitesse Véhicule et Vitesse MOYENNE (SPEED AVG) : Km/h
- 2) mph : en déterminant cette condition, les paramètres suivants seront affichés avec les mêmes unités de mesure :
 - TOT, TRIP 1, TRIP 2, TRIP FUEL : MI
 - Vitesse Véhicule et Vitesse MOYENNE (SPEED AVG) : mph.

Pour sortir du réglage, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) avec l'indication « EXIT » surlignée.

Réglage « TEMPERATURE »

Cette fonction permet de changer les unités de mesure de la température.

L'afficheur visualise en vert l'unité de mesure actuellement établie ; à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ », déplacer la flèche gauche sur le nouveau réglage et confirmer en appuyant sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12).

En mémorisant le réglage, lorsqu'on retourne dans l'affichage principal, les nouvelles unités de mesure établies seront présentes.

- 3) °C : en déterminant cette condition, les paramètres suivants seront affichés avec les mêmes unités de mesure :
 - Température liquide de refroidissement moteur et T_AIR : °C
- 4) °F : en déterminant cette condition, les paramètres suivants seront affichés avec les mêmes unités de mesure :
 - Température liquide de refroidissement moteur et T_AIR : °F

Pour sortir du réglage, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) avec l'indication « EXIT » surlignée.

Réglage « CONSUME »

Cette fonction permet de changer les unités de mesure de la Consommation Moyenne et Instantanée.

L'afficheur visualise en vert l'unité de mesure actuellement établie ; à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ », déplacer la flèche gauche sur le nouveau réglage et confirmer en appuyant sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12).

En mémorisant le réglage, lorsqu'on retourne dans l'affichage principal, les nouvelles unités de mesure établies seront présentes.

5) Km/L : en déterminant cette condition, les paramètres suivants seront affichés avec les mêmes unités de mesure :

- CONS. et CONS. AVG. : Km/L

6) L/100 : en déterminant cette condition, les paramètres suivants seront affichés avec les mêmes unités de mesure :

- CONS. et CONS. AVG : L/100

7) mpgal UK : en déterminant cette condition, les paramètres suivants seront affichés avec les mêmes unités de mesure :

- CONS. et CONS. AVG : mpgal UK

8) mpgal USA : en déterminant cette condition, les paramètres suivants seront affichés avec les mêmes unités de mesure :

- CONS. et CONS. AVG : mpgal USA

Pour sortir du réglage, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) avec l'indication « EXIT » surlignée.

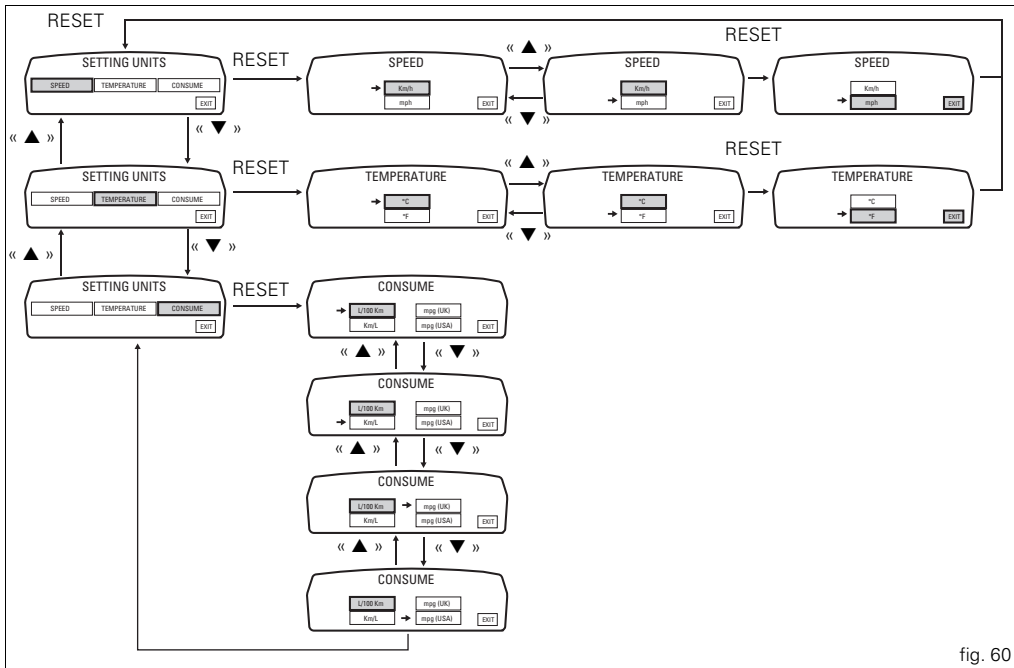


fig. 60

Fonction de désactivation de l'ABS

Cette fonction permet de désactiver ou d'activer le système ABS.

Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage à la page 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « ABS » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page suivante.

L'afficheur surligne l'état de la fonction (ON en vert ou OFF en jaune) ; à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ », déplacer la flèche gauche sur le nouveau réglage et confirmer en appuyant sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pendant 3 secondes.

Au bout des 3 secondes, le système vérifie si la requête a été effectivement menée à bonne fin ; pendant ce temps de vérification, l'indication « PLEASE WAIT... » est affichée. Le temps de vérification terminé, la nouvelle condition sera affichée.



Remarque

Si la requête de désactivation n'a pas été menée à bonne fin, il est conseillé de répéter la procédure. Si le problème persiste, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

Pour sortir du réglage, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) avec l'indication « EXIT » surlignée.

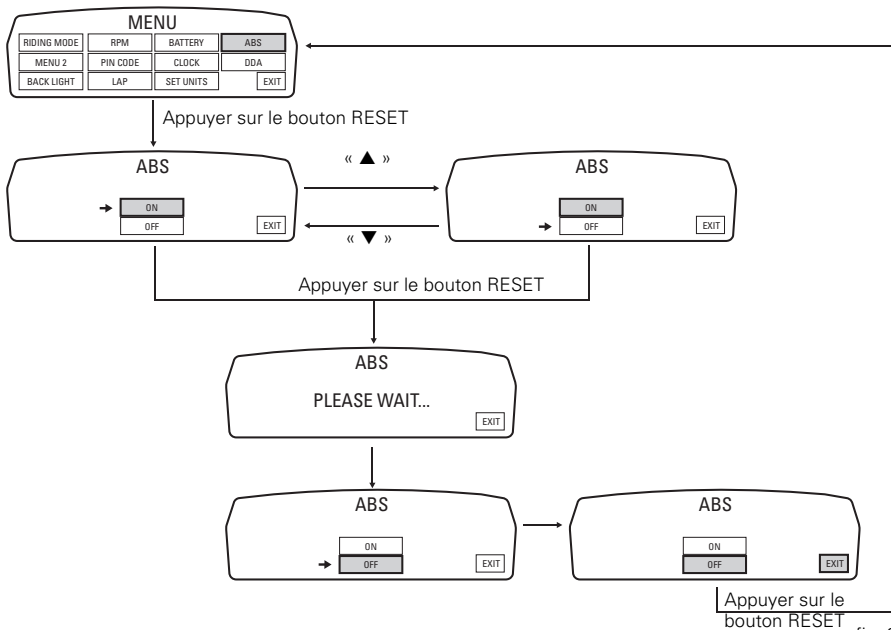


fig. 61

Le système antidémarrage électronique

Pour une meilleure protection antivol, la moto est équipée d'un système électronique de blocage du moteur/système antidémarrage électronique (IMMOBILIZER), qui est activé automatiquement quand le tableau de bord est mis hors service.

En effet, chaque clé renferme dans sa poignée un dispositif électronique de modulation du signal émis lors du démarrage par une antenne spéciale positionnée sous la selle. Le signal modulé constitue le « mot de passe », toujours différent à chaque démarrage, par lequel la centrale reconnaît la clé et ce n'est qu'après avoir rempli cette condition qu'il autorise le démarrage du moteur.

Clés (fig. 62)

Le motocycle est livré avec :

- 1 clé active (1, fig. 62) ;
- 1 clé passive (2, fig. 62).

Toutes les deux contiennent le code utilisé par le système Hands Free pour effectuer le Key-On, mais de manières différentes.

La clé active (1, fig. 63) est celle d'usage courant ; en appuyant sur le bouton (A, fig. 63), on obtient l'ouverture totale de la partie métallique, position (B, fig. 63). En appuyant sur le bouton (A, fig. 63), il est possible de déplacer la partie métallique dans la position intermédiaire (C, fig. 63) ; une fois cette position obtenue, relâcher le bouton pour la bloquer.

La partie métallique peut être repliée en la poussant vers l'intérieur de la poignée.

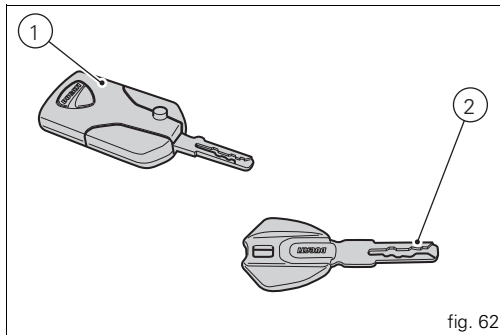


fig. 62

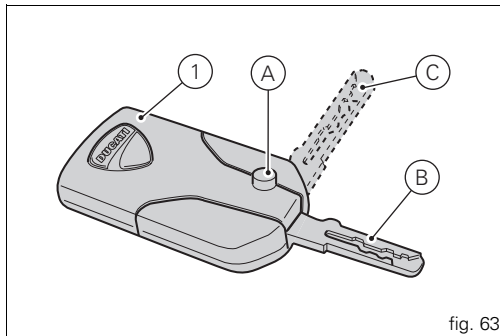


fig. 63

L'intérieur de la clé active abrite une batterie qui doit être remplacée quand, au moment de l'allumage du tableau de bord, l'avertissement de niveau batterie clé basse est affiché (fig. 64).



Remarque

Dans ce cas, il est recommandé de remplacer la batterie immédiatement (page 88).

Lorsque le niveau de charge descend sous une certaine limite, cette clé ne peut fonctionner qu'en mode passif, ce qui équivaut à l'utilisation de la clé passive : dans ce cas, aucun message n'apparaît sur le tableau de bord.



Attention

Il est interdit de voyager avec la clé (1 ou 2, fig. 62) insérée dans la serrure du bouchon du réservoir ou dans la serrure de la selle, car elle pourrait glisser et entraîner un danger potentiel. En outre, si elle est frappée, les éléments mécaniques de la clé et le circuit intégré pourraient s'endommager.

La conduite dans des conditions météorologiques défavorables, clé insérée, pourrait également endommager le circuit intégré de la clé.

Ne pas laisser la clé sur le motocycle pendant le lavage de celui-ci, car elle pourrait s'endommager, puisqu'elle n'est pas étanche.



fig. 64

Remplacement de la batterie de la clé active

Utiliser exclusivement des batteries lithium-ion CR 2032 de 3 V.



Remarque

Après avoir remplacé la batterie, il n'est pas nécessaire de reprogrammer les clés.

F

Extraire la partie métallique de la batterie.

Ouvrir les coquilles en plastique de la poignée en faisant levier avec une pièce de monnaie de grande taille (pièce de monnaie de 2 €), comme illustré sur la fig. 65.



Important

Introduire la pièce de monnaie exactement au point indiqué. Ne pas utiliser d'autres objets, insérés sur d'autres points, car cela pourrait endommager le circuit intégré et/ou le revêtement de protection.

Une fois les coquilles en plastique séparées, extraire le circuit imprimé (1, fig. 66) en faisant levier DÉLICATEMENT sous celui-ci avec un petit tournevis plat, comme illustré sur la figure.



Important

Insérer la pointe du tournevis plat légèrement au-dessous du circuit imprimé avec beaucoup de soin pour ne pas l'endommager. Ne pas exercer de la pression sur la batterie ni sur le porte-batterie.

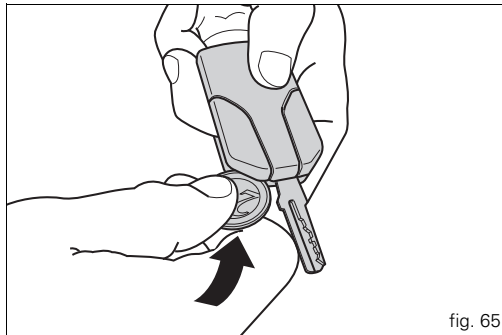


fig. 65

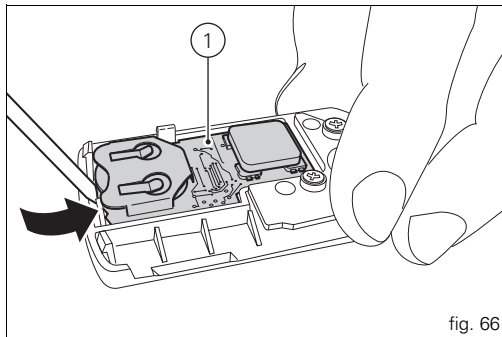


fig. 66

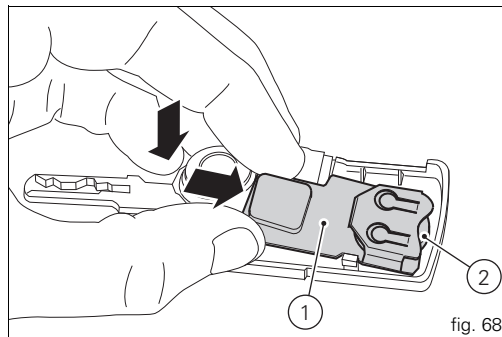
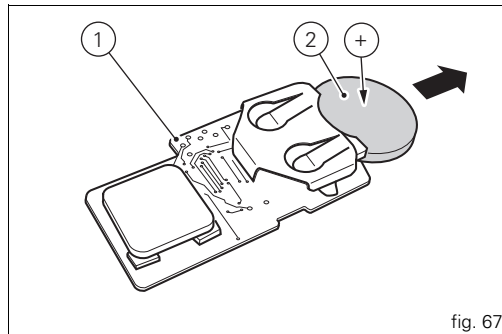
Extraire la batterie (2, fig. 67) du circuit imprimé (1, fig. 67) et la remplacer par une neuve.
Faire attention aux polarités : le pôle positif (+) doit être orienté vers le haut.



Important

Utiliser exclusivement des batteries du type prescrit.

Réinsérer le circuit imprimé (1, fig. 68) dans la coquille en plastique du côté de la batterie (2, fig. 68).



Exercer une légère pression sur l'antenne (3, fig. 69) du circuit imprimé jusqu'à entendre le déclic d'accrochage.

Aligner les deux coquilles de la poignée et exercer de la pression sur les zones indiquées par les flèches (fig. 70) pour les refermer.

Pour confirmer sa bonne fermeture, il faut entendre le déclic d'accrochage ; vérifier si la clé est bien fermée.

F

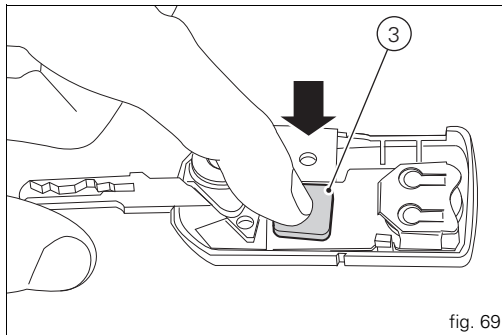


fig. 69

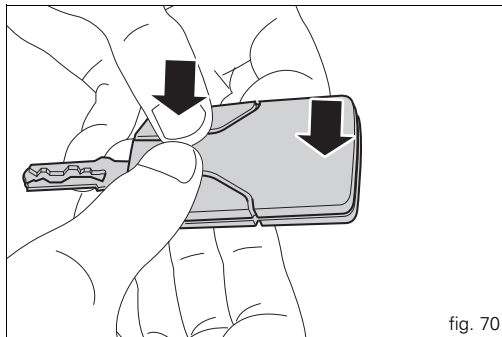


fig. 70

Double des clés

En cas de besoin de clés supplémentaires, s'adresser au réseau d'assistance Ducati en apportant toutes les clés disponibles.

Le réseau d'assistance Ducati effectuera la mémorisation de toutes les clés neuves et de celles déjà en possession du client.

Le réseau d'assistance Ducati pourra demander au client de démontrer qu'il est le propriétaire du motorcycle.

Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire, comme garantie que les clés éventuellement perdues ne seront plus en état de mettre en marche le moteur.

Procédure de déblocage du système antidémarrage électronique

Cette procédure permet d'effectuer l'allumage temporaire du véhicule en cas de panne du système HF (Hands Free).



Remarque

La fonction PIN CODE doit être activée en saisissant le PIN personnel (CIP) de 4 chiffres dans le tableau de bord ; autrement, il sera impossible d'effectuer l'allumage temporaire en cas de panne.



Attention

Le code PIN doit être activé (mémorisé) par le propriétaire du véhicule. S'il existe déjà un PIN activé, s'adresser à un concessionnaire agréé Ducati pour faire remettre à zéro cette fonction. Pour réaliser cette procédure, le concessionnaire agréé Ducati pourrait demander au client de démontrer qu'il est le propriétaire du véhicule.

Fonction d'activation du PIN CODE

Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage à la page 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « PIN CODE » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page suivante.



Remarque

Si l'indication « MODIFY PIN CODE » est affichée à peine entré dans cette fonction, cela signifie qu'un PIN est déjà présent et que la fonction a donc déjà été activée.

Quand on entre dans la fonction, l'afficheur visualise l'indication « INSERT NEW PIN CODE » et au-dessous quatre tirets « - - - - » surlignés en vert ; il faut ensuite saisir un code de 4 chiffres.

Saisie du code :

appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12). à chaque pression du bouton (2, fig. 14) « ▼ », le chiffre surligné augmente de « 0 » à « 9 » pour revenir ensuite à « 0 » ;

appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour confirmer le chiffre choisi ;

répéter la procédure jusqu'à saisir le quatrième chiffre.

Appuyer de nouveau sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour passer à l'affichage de l'indication « MEMORY ».

Pour mémoriser le PIN saisi, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pendant 3 secondes avec l'indication « MEMORY » surlignée en vert.

Pour confirmer que le PIN a été mémorisé, l'afficheur visualise l'indication « MEMORIZED » pendant environ 2 secondes pour passer ensuite automatiquement à l'affichage de l'indication « EXIT ».

À partir de maintenant, si l'on entre de nouveau dans la fonction « PIN CODE », l'afficheur visualisera l'indication « MODIFY PIN CODE » et il sera possible de modifier de nouveau le PIN un nombre illimité de fois.

Pour sortir du réglage, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) avec l'indication « EXIT » surlignée.

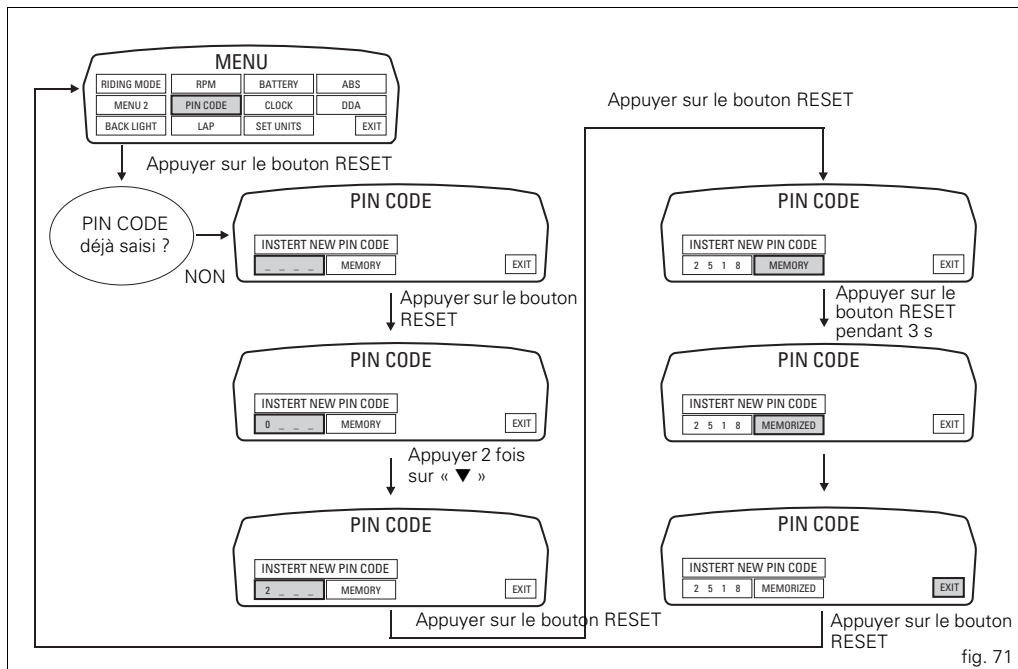


fig. 71

Fonction de modification du PIN CODE

Cette fonction permet de modifier le PIN CODE personnel de quatre chiffres.

Pour entrer dans la fonction, il faut afficher le menu de réglage à la page 48, sélectionner à l'aide du bouton (1, fig. 14) « ▲ » ou (2, fig. 14) « ▼ » la fonction « PIN CODE » et appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour entrer dans la page suivante.



Remarque

Si l'indication « INSERT NEW PIN CODE » et les tirets « ---- » sont affichés quand on entre dans cette fonction, cela signifie que la fonction n'a pas été activée car le PIN CODE n'a jamais été saisi. Saisir donc le PIN personnel comme décrit au paragraphe précédent « Fonction d'activation du PIN CODE ».

Quand on entre dans la fonction, l'afficheur visualise l'indication « MODIFY PIN CODE » et au-dessous « OLD PIN » et quatre tirets « ---- » surlignés en vert ; à ce stade, saisir le code de 4 chiffres.



Remarque

Pour pouvoir modifier le PIN, il faut connaître le PIN déjà mémorisé.

À ce stade, saisir l'« ancien » PIN (OLD PIN). Appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12); à chaque pression du bouton (2, fig. 14) « ▼ », le chiffre surligné augmente de « 0 » à « 9 » pour revenir ensuite à « 0 » ; appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour confirmer le chiffre choisi ; répéter la procédure jusqu'à saisir le quatrième chiffre ;

appuyer de nouveau sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour confirmer.

Si le code saisi est incorrect, le tableau de bord affiche de nouveau les quatre tirets « ---- » pour répéter la tentative de saisie du code.

Si le code saisi est correct, l'indication « CORRECT » est surlignée automatiquement en vert, pendant environ 2 secondes, et les quatre tirets « ---- » sont surlignés automatiquement à côté de l'indication « NEW PIN » ; il faut ensuite saisir un nouveau code de 4 chiffres.

Appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12); à chaque pression du bouton (2, fig. 14) « ▼ », le chiffre surligné augmente de « 0 » à « 9 » pour revenir ensuite à « 0 » ; appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour confirmer le chiffre choisi ; répéter la procédure jusqu'à saisir le quatrième chiffre ; appuyer de nouveau sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour confirmer.

L'indication « MEMORY » est surlignée automatiquement. Pour mémoriser le nouveau PIN saisi, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pendant 3 secondes avec l'indication « MEMORY » surlignée en vert.

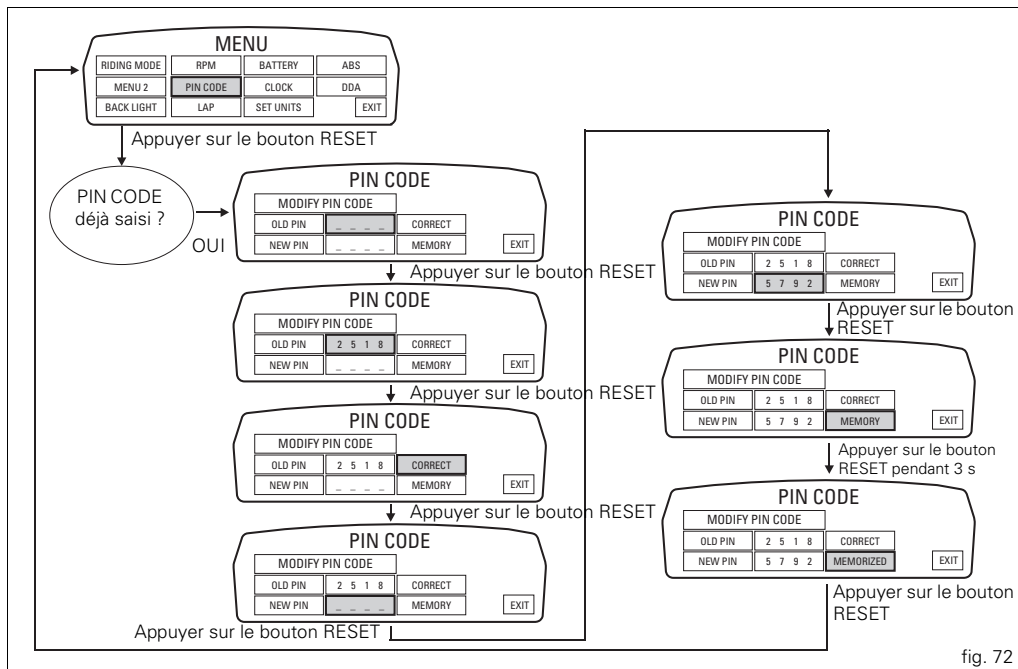
Pour confirmer que le nouveau PIN a été mémorisé, l'afficheur visualise l'indication « MEMORIZED » pendant environ 2 secondes pour passer ensuite automatiquement à l'affichage de l'indication « EXIT ».

Pour sortir du réglage, appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) avec l'indication « EXIT » surlignée.



Remarque

Il est possible de modifier le PIN CODE personnel un nombre illimité de fois.



Contrôle des feux

Contrôle du phare

Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en réglant automatiquement l'extinction du phare. Lors du Key-On, les feux de croisement et les feux de route sont éteints (Off).

Une fois le moteur démarré, le feu de croisement sera activé automatiquement ; il restera désormais activé en mode de fonctionnement normal : il sera ainsi possible de passer des feux de croisement aux feux de route (à l'aide du bouton 11, fig. 12) ou faire un appel de phares (à l'aide du bouton 11, fig. 12). Si le moteur ne démarre pas après le Key-On, il est toujours possible d'activer les feux en appuyant sur le bouton qui se trouve sur le commutateur gauche, de commande feux de route/croisement (bouton 11, fig. 12) ; la première pression active les feux de croisement. à partir de maintenant, à l'aide du même bouton, il est possible d'activer (et de désactiver) le feu de route (si le moteur ne démarre pas dans un délai de 60 secondes, le feu de croisement ou de route activé est désactivé).

Si le phare est activé avant de mettre le moteur en marche selon la procédure décrite auparavant, pendant le démarrage du véhicule, le phare sera automatiquement éteint et il ne sera réactivé qu'une fois le moteur complètement démarré.

Clignotants (rentrée automatique)

Le tableau de bord commande la rentrée automatique des clignotants.

Après avoir activé un des deux clignotants, il est possible de les désactiver à l'aide du bouton de remise à zéro (12, fig. 12). Au cas où la remise à zéro ne serait pas exécutée manuellement, le tableau de bord désactive automatiquement le clignotant après avoir parcouru 500 m (0,3 mi) depuis son activation.

Le comptage de la distance parcourue pour réaliser la désactivation automatique est déclenché à des vitesses inférieures de 80 Km/h (50 mph).

Si le calcul de la distance parcourue pour réaliser la désactivation automatique est activé et que l'on dépasse par la suite la vitesse de 80 Km/h (50 mph), le calcul est interrompu et ne recommencera que lorsque la vitesse descendra au-dessous du seuil indiqué.

Fonction « Parking »

Cette fonction permet d'activer le mode « PARKING ». La fonction « PARKING » permet d'activer les feux de position avant et arrière quand le véhicule est éteint pour être visible en cas de stationnement.

Il est possible d'activer cette fonction en appuyant sur le bouton (2, fig. 14) « ▼ » pendant 3 secondes dans les 60 secondes suivant l'arrêt du véhicule.

Une fois cette fonction activée, l'indication apparaît sur l'afficheur circulaire pendant 5 secondes et les feux restent allumés pendant 2 heures, au bout desquelles ils s'éteignent automatiquement.

Pour pouvoir interrompre la fonction, il est nécessaire d'effectuer un allumage et une extinction du véhicule (Key-On / Key-Off).



Remarque

En cas de coupure imprévue de la batterie à n'importe quel moment lorsque cette fonction est activée, le tableau de bord la désactivera une fois la tension rétablie.



Attention

L'utilisation fréquente de cette fonction peut réduire notablement l'état de charge de la batterie. Ducati conseille donc de l'utiliser uniquement en cas de nécessité.



fig. 73

Indication « Direction en position correcte pour être bloquée »

Cette fonction informe que la direction se trouve dans la position correcte pour activer l'antivol de direction.

Les capteurs révèlent que la direction est dans la bonne position, dans les 60 secondes suivant l'arrêt du véhicule, et le tableau de bord active l'indication sur l'afficheur pendant 5 secondes au maximum.

F

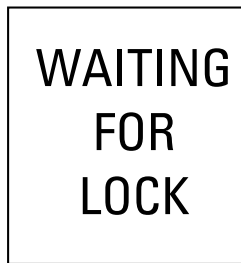


fig. 74

Indication « Antivol de direction activé »

Cette fonction informe que l'antivol de direction a été activé. Dans les 60 secondes suivant l'arrêt du véhicule, il est possible d'activer l'antivol de direction en appuyant vers le bas sur le bouton « RUN ».

Si l'antivol de direction a été correctement activé, le tableau de bord active l'indication sur l'afficheur pendant 5 secondes.



Remarque

L'activation de l'antivol de direction n'est possible que si la direction est dans la position correcte.

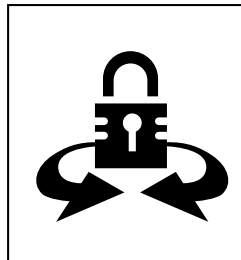


fig. 75

Commandes pour la conduite



Attention

Ce chapitre illustre le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lire attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

Position des commandes pour la conduite du motocycle (fig. 76)

- 1) Tableau de bord guidon.
- 2) Système « Hands Free ».
- 3) Tableau de bord réservoir.
- 4) Commutateur gauche.
- 5) Levier de commande embrayage.
- 6) Pédale commande de frein arrière.
- 7) Commutateur droit.
- 8) Poignée des gaz.
- 9) Levier commande de frein avant.
- 10) Sélecteur de vitesse.

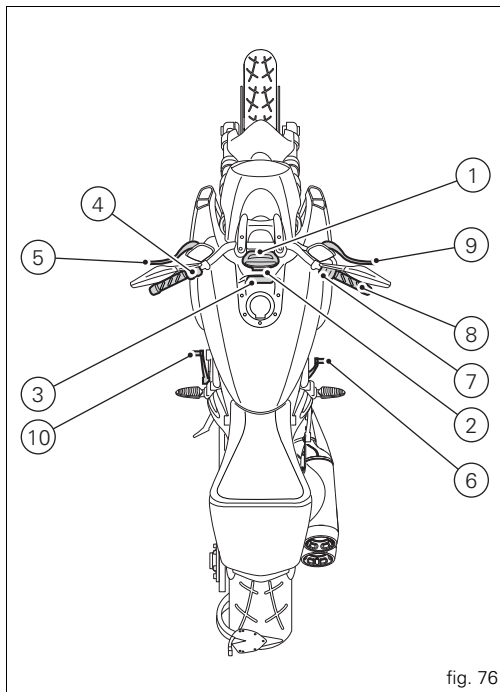


fig. 76

Système « Hands Free »

Le système Hands Free se compose de :

- 1) Bloc Hands Free ;
- 2) Antenne ;
- 3) Clé active ;
- 4) Clé passive ;
- 5) Bouchon électrique (en option).

Le bouton « Hands Free » (7, fig. 79) est placé sur la partie avant du réservoir.

F

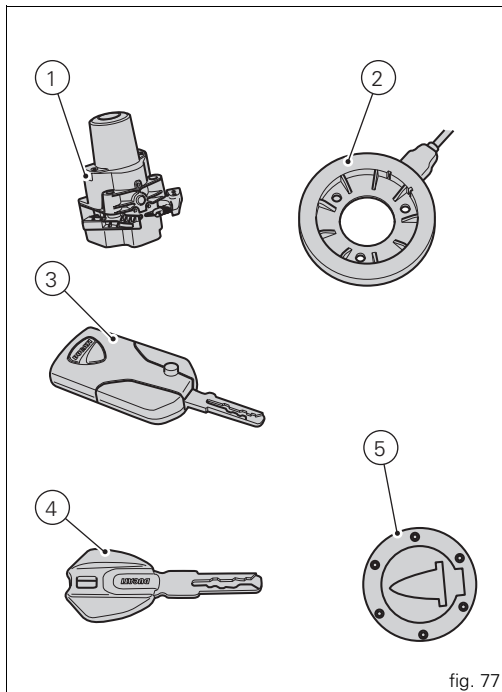


fig. 77

Allumage (Key-On) et extinction (Key-Off) du système Hands Free

Le Key-On sert à allumer le système Hands Free et tous les dispositifs électroniques.

Le Key-Off sert à éteindre le système Hands Free et tous les dispositifs électroniques, et à arrêter le moteur.

Le Key-On se fait à l'aide du bouton (6) situé sur le commutateur droit du guidon ou à l'aide du bouton d'urgence (7) placé sur le bloc Hands Free (1, fig. 77).

Le Key-Off se fait à l'aide du bouton (6) situé sur le commutateur droit du guidon ou à l'aide du bouton (7) placé sur le bloc Hands Free (1, fig. 77).



Remarque

L'utilisation d'un des deux boutons (6) ou (7) n'exclut pas l'autre (ex. : si l'on met le moteur en marche avec l'un, on peut l'arrêter avec l'autre et vice-versa).

Le Key-On ne peut être réalisé qu'en présence d'une des deux clés (3, fig. 77) ou (4, fig. 77), ou bien en saisissant le PIN CODE.

Le Key-Off, par contre, peut être réalisé même en l'absence de la clé (3, fig. 77) ou (4, fig. 77).

Le Key-Off se fait quand la vitesse du véhicule est égale à zéro en appuyant sur le bouton (6) du guidon ou en appuyant sur le bouton (7) Hands Free. Si la vitesse est supérieure à zéro, la seule manière d'effectuer le Key-Off est à l'aide du bouton (7) Hands Free.

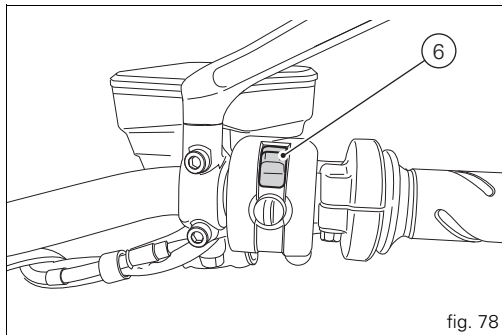


fig. 78

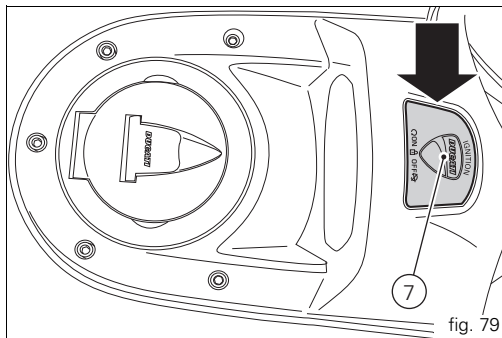


fig. 79



Remarque

Quand la pile de la clé active (3, fig. 77) est épuisée, celle-ci fonctionne comme la clé passive (4, fig. 77). Le tableau de bord signale l'épuisement de la batterie.

La partie mécanique de la clé (3) sert à ouvrir le bouchon de carburant et la serrure de la selle.

La partie métallique de la clé (3) reste cachée à l'intérieur de la clé ; en appuyant sur le bouton (A, fig. 80), on obtient l'ouverture totale de la partie métallique, position (B, fig. 80).

En appuyant sur le bouton (A, fig. 80), il est possible de déplacer la partie métallique dans la position intermédiaire (C, fig. 63) ; une fois cette position obtenue, relâcher le bouton pour la bloquer.



Remarque

Lorsque le véhicule est Key-On et le moteur est arrêté, au bout de 30 secondes consécutives sans détecter la présence de la clé active (3, fig. 80), le véhicule s'éteint automatiquement sans besoin d'aucune action de la part de l'utilisateur.

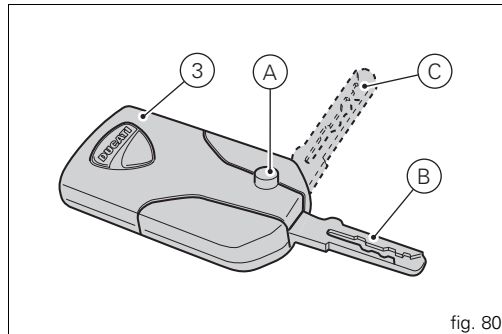


fig. 80

Key-On/Key-Off à l'aide du bouton rouge du guidon avec la clé active

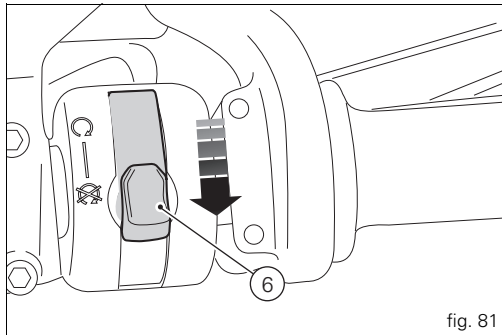
Le Key-On se fait en appuyant sur le bouton rouge (6) du guidon en position ALLUMAGE / EXTINCTION HANDS FREE et en présence de la clé active (3, fig. 77).



Remarque

La clé active (3, fig. 77) a un rayon d'action d'environ 1,5 m, elle peut donc être utilisée dans ce périmètre.

Le Key-Off se fait en appuyant sur le bouton rouge (6) du guidon en position ALLUMAGE / EXTINCTION HANDS FREE, même en l'absence de la clé (3, fig. 77), uniquement lorsque la vitesse du véhicule est égale à zéro.



Key-On/Key-Off à l'aide du bouton du bloc Hands Free avec la clé active

Le Key-On se fait en appuyant sur le bouton (7) du bloc Hands Free (1, fig. 77) en présence de la clé active (3, fig. 77).

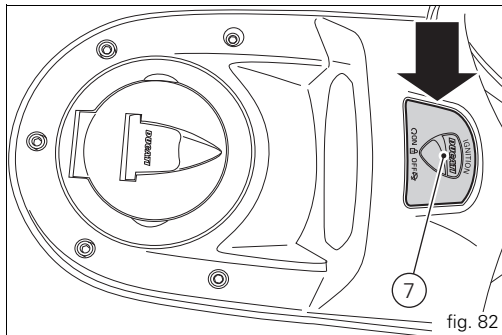


Remarque

La clé active (3, fig. 77) a un rayon d'action d'environ 1,5 m, elle peut donc être utilisée dans ce périmètre.

F

Le Key-Off se fait en appuyant sur le bouton (7) du bloc Hands Free (1, fig. 77) même en l'absence de la clé (3, fig. 77).



Key-On/Key-Off à l'aide du bouton rouge du guidon avec la clé passive

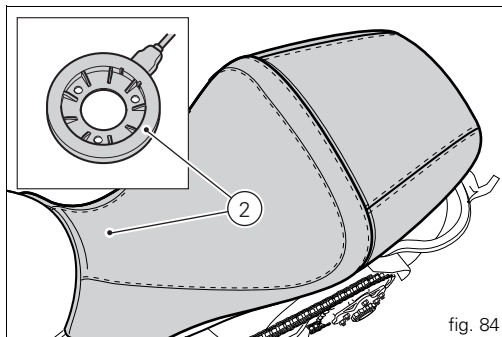
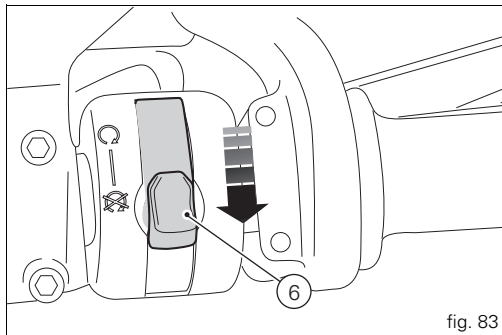
Le Key-On se fait en appuyant sur le bouton rouge (6) du guidon en position ALLUMAGE / EXTINCTION HANDS FREE et en présence de la clé passive (4, fig. 77).



Remarque

La clé passive (4, fig. 77) a un rayon d'action de quelques centimètres, cette clé (4, fig. 77) doit donc être placée près de l'antenne (2). Pour accéder à l'antenne (2), déposer la selle (voir « Dépose de la selle » à la page 119).

Le Key-Off se fait en appuyant sur le bouton rouge (6) du guidon en position ALLUMAGE / EXTINCTION HANDS FREE, même en l'absence de la clé (4, fig. 77), uniquement lorsque la vitesse du véhicule est égale à zéro.



Key-On/Key-Off à l'aide du bouton du bloc Hands Free avec la clé passive

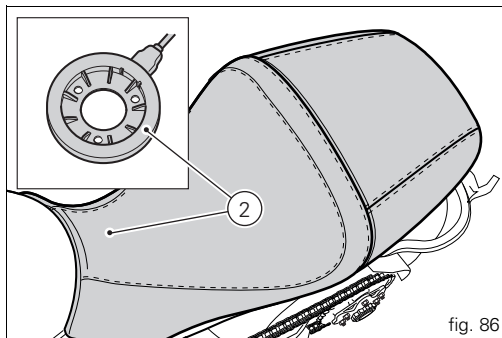
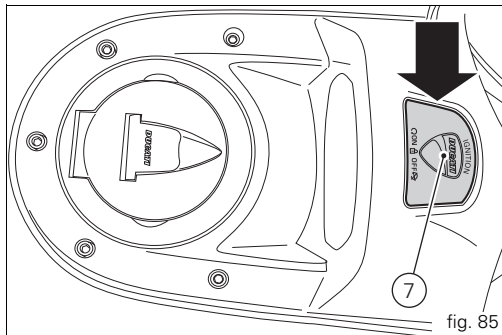
Le Key-On se fait en appuyant sur le bouton (7) du bloc Hands Free en présence de la clé passive (4, fig. 77).



Remarque

La clé passive (4, fig. 77) a un rayon d'action de quelques centimètres, cette clé (4, fig. 77) doit donc être placée près de l'antenne (2). Pour accéder à l'antenne (2), déposer la selle (voir « Dépose de la selle » à la page 119).

Le Key-Off se fait en appuyant sur le bouton (7) du bloc Hands Free (1, fig. 77) même en l'absence de la clé (4, fig. 77).



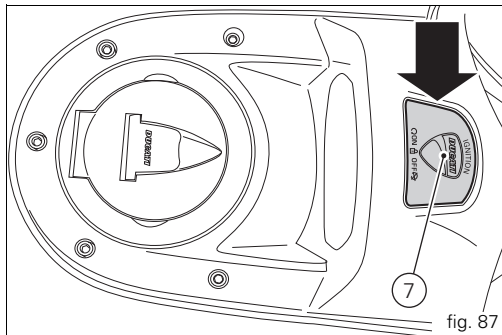
Key-On/Key-Off à l'aide du PIN CODE (déblocage du système antidémarrage électronique)

Le Key-On se fait en appuyant sur le bouton (7) du bloc Hands Free (1, fig. 77) en l'absence des clés (3, fig. 77) et (4, fig. 77), et en saisissant le PIN CODE dans le tableau de bord. Le Key-Off se fait en appuyant sur le bouton (6) du guidon, bouton Hands Free (7), moteur arrêté, en l'absence des clés. Après chaque Key-Off, lors du prochain Key-On, en l'absence des clés, il faut saisir le PIN CODE.

Le PIN CODE sera saisi par le client une fois le véhicule reçu. Sans PIN CODE, cette fonction est désactivée.

Lorsque le bouton Hands Free (7) est pressé, le tableau de bord active le rétro-éclairage et l'afficheur circulaire pour pouvoir saisir le PIN CODE de quatre chiffres. La saisie du PIN CODE correct allume le tableau de bord et autorise le démarrage du moteur.

Il faut saisir le PIN CODE dans un délai de 120 s, au bout desquelles le Key-Off se produit automatiquement.



Fonction de saisie du PIN CODE pour le déblocage du véhicule

Cette fonction permet d'allumer temporairement le véhicule en cas de panne du système HF (Hands Free).

Pour activer la fonction, appuyer sur le bouton « d'urgence » Hands Free (7, fig. 87) s'il est impossible de mettre le véhicule en marche à l'aide du bouton de démarrage normal.

Après avoir appuyé sur le bouton, le tableau de bord active sur l'afficheur l'indication « INSERT PIN CODE » et au-dessous quatre tirets « - - - - » surlignés en vert pour pouvoir saisir le code PIN de 4 chiffres.

Saisie du code :

appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12).
à chaque pression du bouton (2, fig. 14) « ▼ », le chiffre surligné augmente de « 0 » à « 9 » pour revenir ensuite à « 0 » ;

appuyer sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour confirmer le chiffre choisi ;
répéter la procédure jusqu'à saisir le quatrième chiffre ;
appuyer de nouveau sur le bouton de remise à zéro (12, fig. 12) pour confirmer.

Si le code saisi est incorrect, le tableau de bord affiche de nouveau les quatre tirets « - - - - » pour répéter la tentative de saisie du code.



Remarque

Il est possible de répéter la saisie du code un nombre illimité de fois. Toutefois, le tableau de bord s'éteint automatiquement 120 secondes après la tentative de saisie du code.

Si le code saisi est correct, l'afficheur visualise le code clignotant et l'indication « CORRECT » pendant 3 secondes. Au bout de ces 3 secondes, le tableau de bord visualise l'affichage normal (et active toutes les indications). Il est désormais possible de démarrer le véhicule à l'aide du bouton de démarrage (Key-On).



Remarque

Le démarrage est autorisé tant que le véhicule ne sera pas éteint (Key-Off). Lors de la prochaine tentative d'allumage, si le problème persiste, il faut répéter la procédure dès le début pour pouvoir démarrer temporairement le véhicule.



Important

S'il est nécessaire de réaliser cette procédure pour démarrer le véhicule, il faut s'adresser immédiatement à un atelier agréé Ducati pour résoudre le problème.

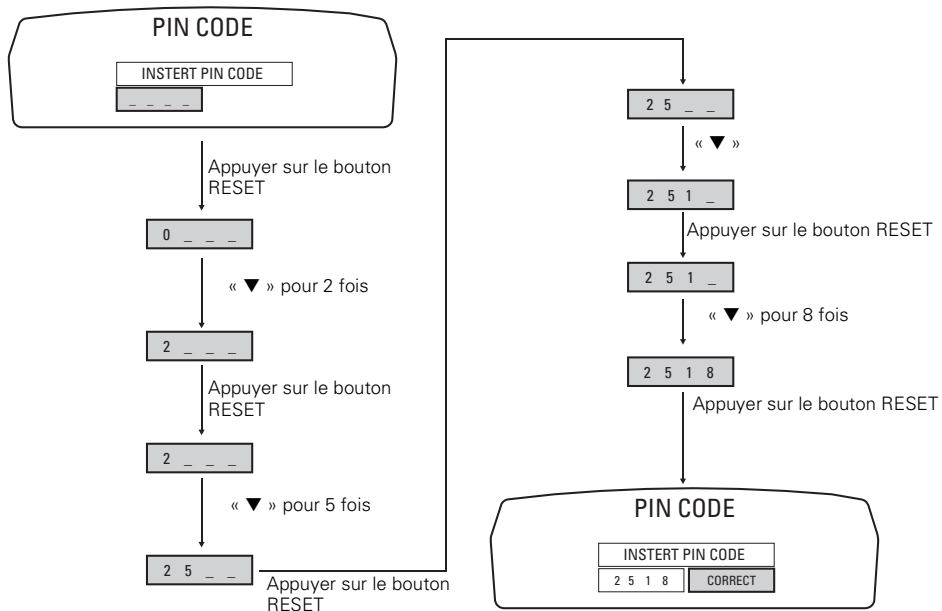


fig. 88

Commutateur gauche (fig. 89)

- 1) Inverseur, commande de sélection des feux, à deux positions (fig. 89) :
 (A) à chaque pression vers le bas, on a la commutation de feu de croisement allumé  à feu de croisement / de route allumé .
 (B) poussé latéralement  = appel de phares (FLASH), fonction « Start-Stop Lap ».
- 2) Bouton  = clignotant à trois positions (fig. 89) :
 position centrale = éteint ;
 position  = virage à gauche ;
 position  = virage à droite.
- 3) Bouton de désactivation des clignotants, activation du mode de conduite « Riding mode » et navigation du menu.
- 4) Bouton  = avertisseur sonore.
- 5) Bouton de navigation du menu, défilement de l'afficheur et mise à zéro TRIP 1 et TRIP 2.
- 6) Bouton de navigation du menu, défilement de l'afficheur.

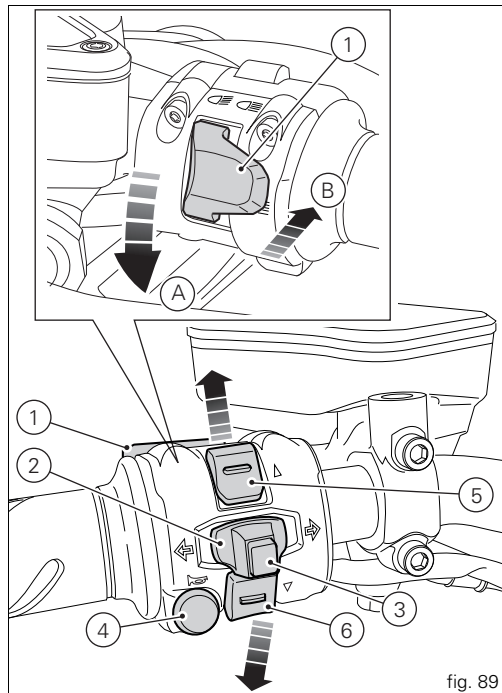


fig. 89

Levier de commande de l'embrayage (fig. 90)

Le levier (1) qui commande le débrayage est équipé d'une molette (2) pour le réglage de la distance entre le levier et la poignée sur le demi-guidon.

La molette (2) peut être tournée de 10 crans pour régler le levier. Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée des gaz. Tourner la molette dans le sens inverse pour rapprocher le levier. L'actionnement du levier (1) désaccouple la transmission du mouvement à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante pendant la conduite de la moto, notamment au démarrage.



Attention

Le levier d'embrayage doit être réglé moto arrêtée.



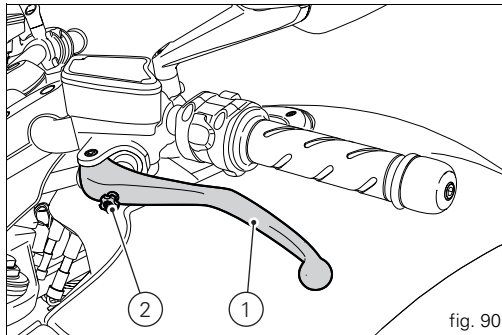
Important

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 une vitesse enclenchée, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille latérale doit être repliée).

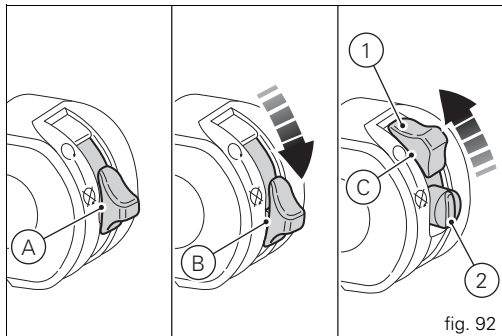
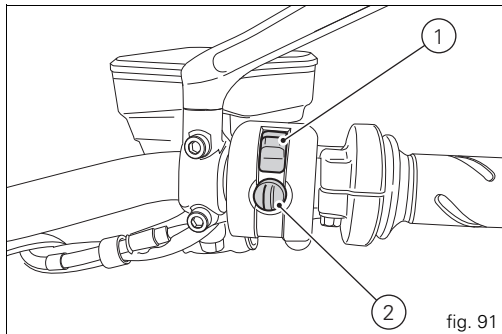


Commutateur droit (fig. 91)

- 1) Contacteur rouge d'ALLUMAGE/EXTINCTION.
- 2) Bouton noir de DÉMARRAGE DU MOTEUR.

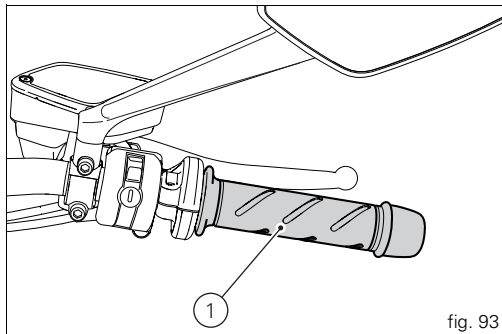
Le contacteur (1) a trois positions d'utilisation, à savoir :

- F**
- A) au centre : RUN OFF. Dans cette position, il est impossible de démarrer le moteur et tous les dispositifs électroniques sont éteints.
 - B) poussé vers le bas : ALLUMAGE/EXTINCTION. Dans cette position, il est possible d'allumer (Key-On) et d'éteindre (Key-Off) le système.
 - C) poussé vers le haut : RUN ON. Cette position est la seule qui permet de démarrer le moteur en appuyant sur le bouton noir (2).



Poignée des gaz (fig. 93)

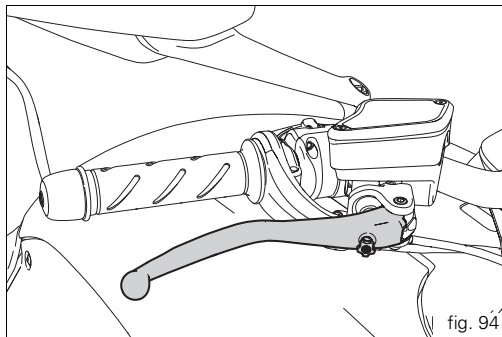
La poignée des gaz (1, fig. 93), au côté droit du guidon, commande l'ouverture des papillons du corps à papillons. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.



Levier de commande du frein avant (fig. 94)

Pour actionner le frein avant, tirer le levier (1, fig. 94) vers la poignée des gaz. Un effort minimum de la main suffit pour actionner ce levier car son fonctionnement est hydraulique. Le levier de commande (1, fig. 94) est doté d'une molette (2, fig. 94) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée sur le demi-guidon.

La molette (2, fig. 94) peut être tournée de 10 crans pour régler le levier. Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée des gaz. Tourner la molette dans le sens inverse pour rapprocher le levier.



Pédale de commande du frein arrière (fig. 95)

Pour actionner le frein arrière, appuyer sur la pédale (1, fig. 95), pied vers le bas.

Le système de commande est de type hydraulique.

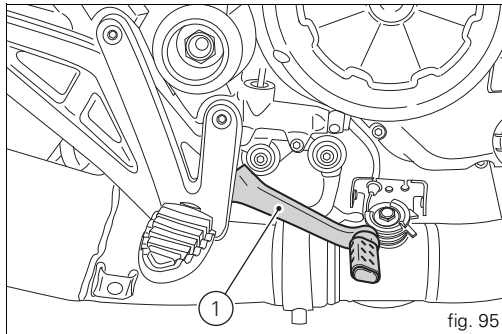


fig. 95

Sélecteur de vitesse (fig. 96)

Le sélecteur de vitesse (1, fig. 96) a une position centrale de repos N, avec retour automatique ; cette condition est signalée par l'allumage du témoin N (2, fig. 4) au tableau de bord.

La pédale peut être déplacée :

en bas = pousser le sélecteur vers le bas pour englocher la 1^{re} vitesse et pour rétrograder. Avec cette manœuvre, le témoin N sur le tableau de bord s'éteint ;

en haut = lever le sélecteur pour englocher la 2^{de} vitesse et ensuite la 3^{de}, 4^{de}, 5^{de} et 6^{de} vitesse.

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

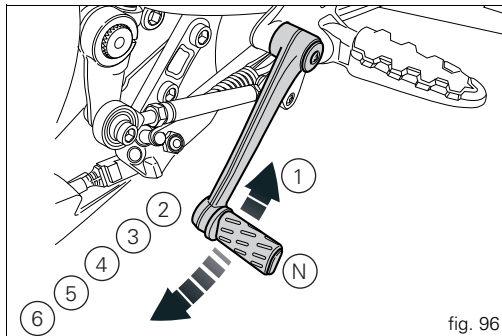


fig. 96

Réglage de la position de la pédale de sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière

En fonction du style de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position de la pédale de changement de vitesse par rapport au repose-pied.

Pour modifier la position de la pédale, procéder comme suit :

Sélecteur de vitesse (fig. 97)

bloquer la tringle (1) et desserrer les contre-écrous (2) et (3).



Remarque

L'écrou (2) est fileté à gauche.

Tourner la tringle (1) en intervenant sur la partie hexagonale avec une clé anglaise jusqu'à ce que la pédale de sélecteur soit dans la position voulue.

Serrer les deux contre-écrous contre la tringle.

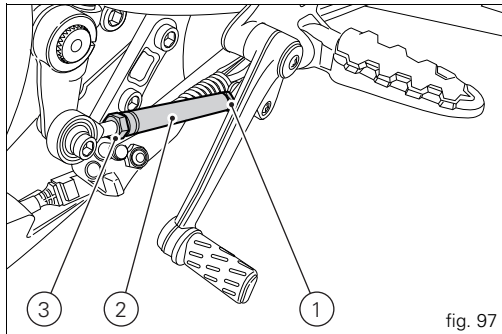


fig. 97

Pédale de commande du frein arrière (fig. 98)

Desserrer le contre-écrou (7).

Tourner la vis de réglage (6) de la course de la pédale jusqu'à la position voulue.

Serrer le contre-écrou (7).

En appuyant d'une main sur la pédale, vérifier la présence d'une légère course à vide (environ $1,5 \div 2$ mm) avant le début de l'action de freinage.

Si ce n'est pas le cas, régler la longueur de la tringle de commande du maître-cylindre en agissant comme suit :

Desserrer le contre-écrou (10) sur la tringle du maître-cylindre.

Visser la tringle (8) sur la fourche (9) pour augmenter le jeu ou la dévisser pour le diminuer.

Serrer le contre-écrou (10) et vérifier de nouveau le jeu.

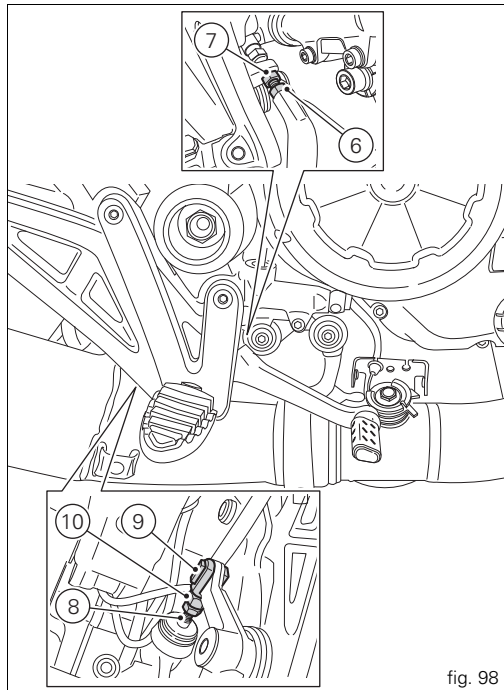


fig. 98

Principaux éléments et dispositifs

Position sur le motocycle (fig. 99)

- 1) Bouchon réservoir de carburant.
- 2) Serrure selle.
- 3) Béquille latérale.
- 4) Rétroviseurs.
- 5) Dispositifs de réglage de la fourche avant.
- 6) Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière.
- 7) Catalyseur.
- 8) Silencieux d'échappement (voir « Attention » à la page 137).

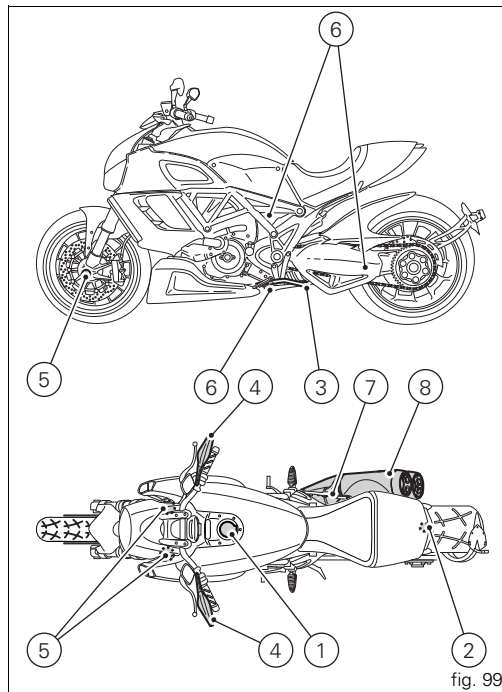


fig. 99

Bouchon du réservoir de carburant



Remarque

Pour ouvrir ou fermer le bouchon de réservoir à l'aide de la clé active, mettre la partie métallique dans la position intermédiaire, comme indiqué à la page 86.

Ouverture

Soulever le cache de protection (1, fig. 100) et insérer la clé active ou passive dans la serrure. Tourner la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure.

Soulever le bouchon (2, fig. 101).

Fermeture

Refermer le bouchon (2, fig. 101) avec la clé insérée et le pousser dans son logement. Retirer la clé et refermer le cache de protection (1, fig. 100) de la serrure.



Remarque

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



Attention

Après le ravitaillement en carburant (voir page 140), toujours veiller à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.

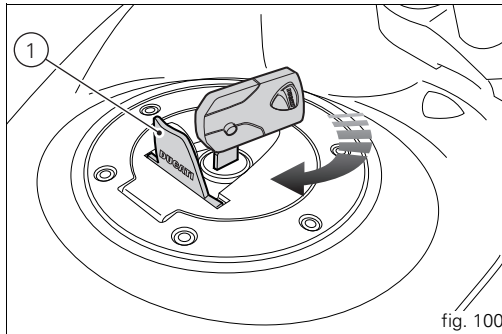


fig. 100

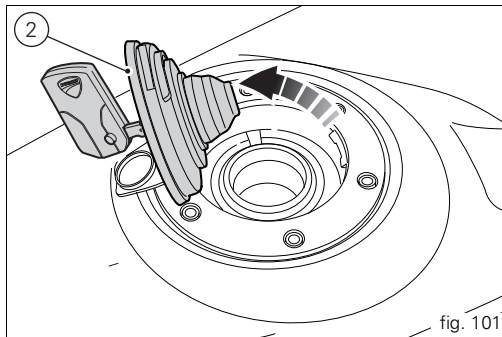


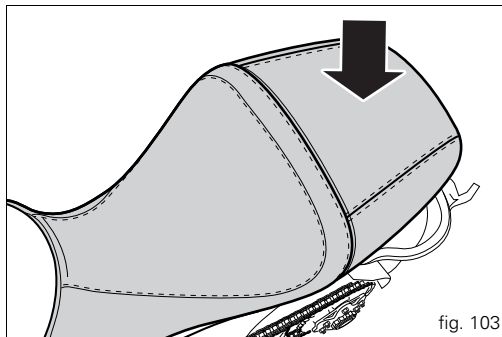
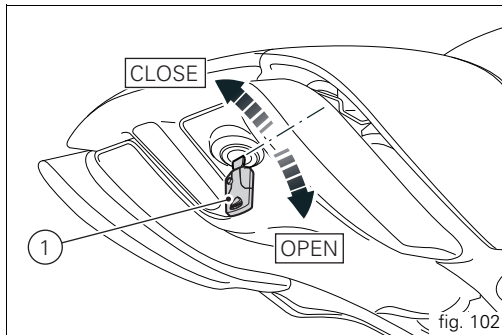
fig. 101

Serrure de selle

En actionnant la serrure (1, fig. 102) il est possible de déposer la selle pour accéder au compartiment dessous-selle et aux dispositifs situés sous la selle.

Dépose de la selle

Introduire la clé active ou passive dans la serrure (1, fig. 102) et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre tout en poussant vers le bas à proximité du verrou, pour faciliter le dégagement du pion. Sortir la selle des arrêtoirs avant en la tirant vers l'arrière.



Câble porte-casque



Remarque

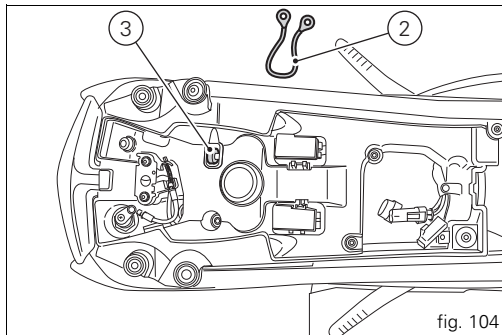
Le câble porte-casque (2, fig. 104) se trouve dans la trousse à outils, voir « Accessoires fournis de série » page 141.

Faire passer le câble par le casque et insérer son extrémité dans la goupille (3, fig. 104). Laisser le casque suspendu et remettre la selle en place pour le fixer.



Attention

Ce dispositif est une protection antivol pour le casque lorsque la moto est garée. Ne pas laisser le casque accroché pendant la marche ; il pourrait gêner la conduite et entraîner une perte de contrôle de la moto.



Repose de la selle

Vérifier si tous les éléments sont bien placés et fixés dans le compartiment sous la selle. Insérer les brides (4) du fond de la selle dans les ergots (5) du cadre, puis pousser sur l'extrémité arrière de la selle jusqu'à entendre le déclic du verrou de la serrure. Vérifier si la selle est bien fixée au cadre, puis retirer la clé de la serrure.

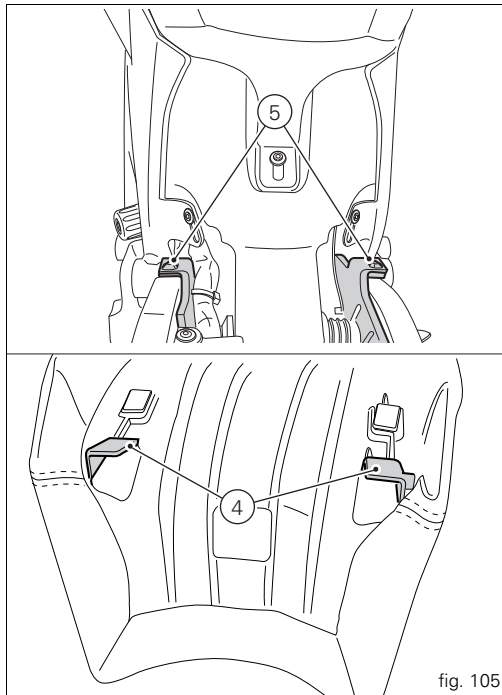


fig. 105

Béquille latérale (fig. 106)

Important

Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifier que la surface d'appui est solide et plane.

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

En pente, toujours garer la moto avec sa roue arrière vers le bas.

Pour utiliser la béquille latérale, appuyer le pied sur la béquille (1) - en tenant des deux mains le guidon du motocycle - jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Incliner le motocycle jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention

Ne pas rester assis sur la moto garée sur sa béquille latérale.

Pour ramener la béquille en position de « repos » (position horizontale), incliner le motocycle à droite en levant la béquille (1) avec le dessus du pied en même temps.

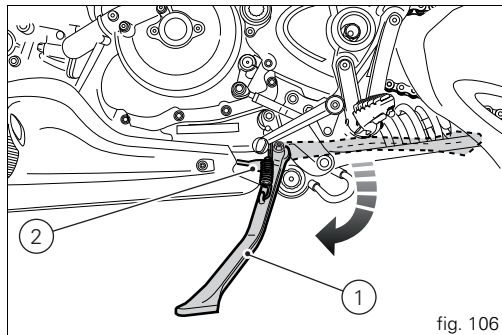


fig. 106

Remarque

Il est conseillé de contrôler périodiquement le 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 au point mort, ou bien avec une vitesse enclenchée, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

Poignée passager

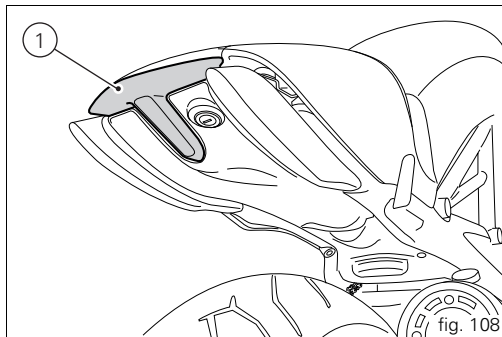
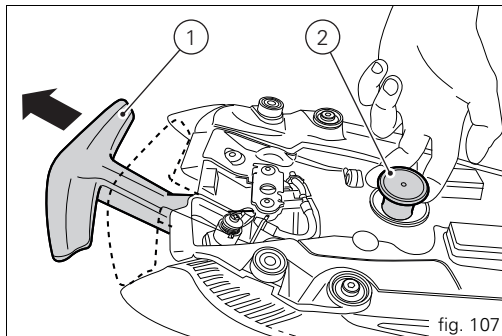
La poignée passager (1, fig. 107) est positionnée à l'intérieur du corps de selle arrière ; pour la faire sortir, déposer la selle (voir « Dépose de la selle » à la page 119), lever la molette (2, fig. 107) et sortir la poignée (1, fig. 107) de son logement jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale.



Attention

Avant de l'utiliser, vérifier que la poignée passager est bloquée dans la bonne position, en la tirant en avant et en arrière.

Pour la faire rentrer, lever la molette (2, fig. 107), pousser la poignée passager (1, fig. 107) dans son logement jusqu'à ce qu'elle adhère complètement au corps de selle arrière (fig. 108) et reposer la selle (voir « Repose de la selle » à la page 121).



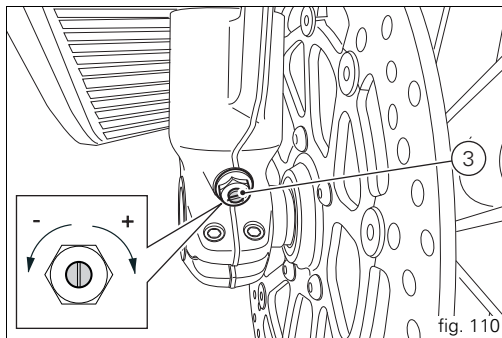
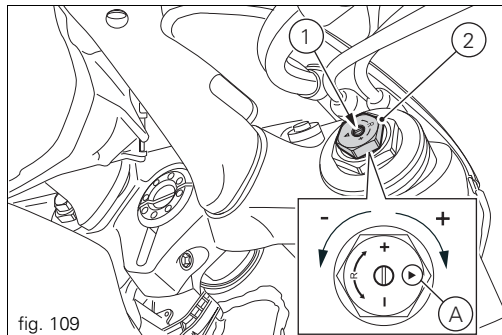
Réglage de la fourche avant

La fourche du motocycle est réglable en phase d'extension (détente) et de compression des tubes, ainsi que dans la précontrainte du ressort.

Le réglage peut être réalisé à l'aide des vis extérieures :

- 1) pour modifier le frein hydraulique en extension (fig. 109) ;
- 2) pour modifier la précontrainte des ressorts intérieurs (fig. 109) ;
- 3) pour modifier le frein hydraulique en compression (fig. 110).

Placer la moto sur la béquille latérale, en veillant à ce qu'elle soit parfaitement stable. À l'aide d'un tournevis plat, tourner la vis de réglage (1), placée en haut de chaque tube de fourche, pour intervenir sur le frein hydraulique en détente. À l'aide d'un tournevis plat, tourner la vis de réglage (3), placée sur le pied de fourche de chaque tube, pour intervenir sur le frein hydraulique en compression. Il est possible de régler l'amortissement en tournant les vis de réglage (1 et 3). En serrant la vis à fond jusqu'à la faire buter, on obtient la position « 0 » qui correspond à l'effet d'amortissement maximum. À partir de cette position, en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, il est possible de compter les tours. Pour modifier la précontrainte du ressort intérieur de chaque tube de fourche, tourner le dispositif de réglage à tête hexagonale (2, fig. 109) à l'aide d'une clé hexagonale de 22 mm, à partir de la position totalement ouverte (dans le sens des aiguilles d'une montre). À chaque tour complet dans le sens des aiguilles d'une montre, selon la référence (A, fig. 109), correspond 1 mm de précontrainte ressort, pour un total maximum de 15 mm correspondant à 3 tours complets.



Les réglages STANDARD à partir de la position complètement fermée sont les suivantes :
compression :
1 tour et demi ;
Extension :
1 tour et demi.
Précontrainte du ressort : POSITION TOTALEMENT OUVERTE (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre).



Important

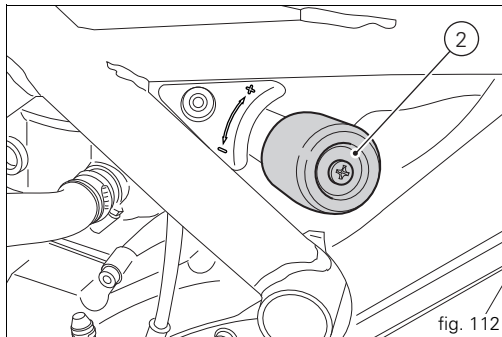
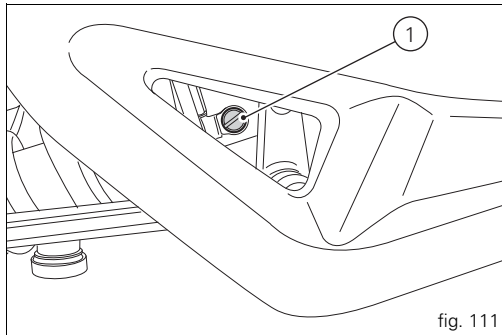
Régler les éléments de réglage des deux tubes aux mêmes positions.

Réglage de l'amortisseur arrière

L'amortisseur arrière est doté de commandes extérieures permettant d'adapter l'assiette du véhicule aux conditions de charge.

Le dispositif de réglage (1, fig. 111), placé près de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle le frein hydraulique en extension (retour).

La molette (2, fig. 112), placée sur le côté gauche du motorcycle, règle la précontrainte du ressort extérieur de l'amortisseur.



La molette (3, fig. 113), placée sur le vase d'expansion de l'amortisseur, règle le frein hydraulique en compression. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre les éléments de réglage (1) ou les molettes (2) et (3), on augmente le frein ou la précontrainte ; inversement, on le réduit.

Réglage STANDARD ; à partir de la position totalement fermée (sens des aiguilles d'une montre), desserrer : élément de réglage (1, fig. 111) de 12 déclics ; molette (2, fig. 112) COMPLÈTEMENT OUVERTE (sens inverse des aiguilles d'une montre) ; élément de réglage (3, fig. 113) de 25 déclics.



Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer de graves dommages s'il est démonté par une personne inexpérimentée.

Pour rouler en duo avec bagages, il faut précontrainte au maximum le ressort de l'amortisseur arrière afin d'améliorer le comportement dynamique de la moto et éviter qu'il y ait trop peu de garde au sol. Il peut être nécessaire de régler en conséquence le frein hydraulique en détente.

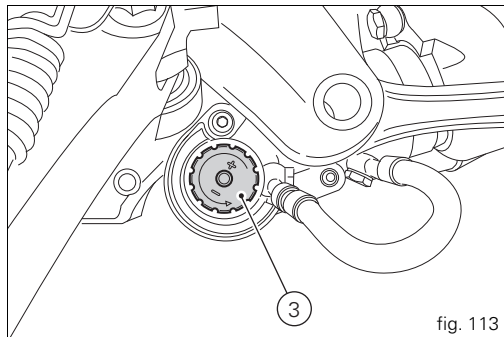


fig. 113

Les valeurs reprises dans le tableau sont à titre indicatif, en tenant compte d'un pilote équipé qui pèse 80-90 kg et d'un passager équipé qui pèse 70-80 kg.

Fourche avant						
		Plage	Par défaut	Sport	Touring	Urban
Uniquement pilote	Compression	0 ÷ 3	1,5	0,5	1	1,5
	Extension (détente)	0 ÷ 3	1,5	1	1,5	1,5
	Précontrainte	0 ÷ 15	0	4	1	0
Pilote avec passager	Compression	0 ÷ 3	1,5	0	0,5	1
	Extension (détente)	0 ÷ 3	1,5	1,5	1,5	2,5
	Précontrainte	0 ÷ 15	0	7	4	2
Amortisseur arrière						
Uniquement pilote	Compression	0 ÷ 40	25	6	15	25
	Extension (détente)	0 ÷ 24	12	4	9	12
	Précontrainte	0 ÷ 28	0	20	10	0
Pilote avec passager	Compression	0 ÷ 40	25	4	6	15
	Extension (détente)	0 ÷ 24	12	6	8	10
	Précontrainte	0 ÷ 28	0	28	20	15

Mode d'emploi

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Vitesse de rotation maximale (fig. 114)

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

- 1) jusqu'à 1 000 Km ;
- 2) de 1 000 à 2 500 Km.

Jusqu'à 1 000 Km

Au cours des 1 000 premiers Km de marche, prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le nombre de tours suivant :

5 500 ÷ 6 000 trs/mn

Pendant les premières heures d'utilisation de la moto, il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du 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. Pendant les 100 premiers kilomètres, utiliser les freins avec précaution en évitant les coups de frein brusques et les freinages prolongés ; cela permet aux garnitures des plaquettes de s'adapter sur les disques de frein.

Pour permettre l'adaptation 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 lorsque nécessaire.

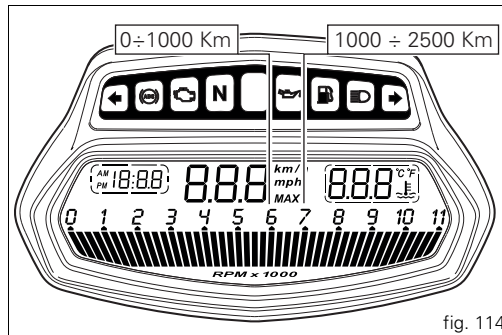


fig. 114

De 1 000 à 2 500 Km

On peut alors exiger au moteur de meilleures performances ;
il ne faut toutefois jamais dépasser le nombre de tours
suivant :

7 000 trs/mn



Important

Pendant la période de rodage, respecter scrupuleusement le programme d'entretien et effectuer les révisions conseillées dans le Carnet de garantie.

L'inobservation de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité en cas de dommages au moteur ou de réduction de sa durée de vie.

Ces quelques précautions permettent de prolonger la durée de vie du moteur, en réduisant les besoins de révisions ou de mises au point.

F

Contrôles avant la mise en route



Attention

L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou être la cause de lésions graves au pilote et/ou passager.

Avant de se mettre en route, contrôler les éléments suivants :

CARBURANT DANS LE RÉSERVOIR

Contrôler le niveau de carburant dans le réservoir. Au besoin, se ravitailler en carburant (page 140).

NIVEAU D'HUILE MOTEUR

Contrôler le niveau d'huile dans le carter moteur par le regard transparent. Au besoin, faire l'appoint d'huile (page 164).

LIQUIDE FREINS ET EMBRAYAGE

Vérifier le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants (page 143).

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Contrôler le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion. Au besoin, faire l'appoint d'huile (page 142).

CONDITION DES PNEUS

Contrôler la pression et l'état d'usure des pneus (page 162).

FONCTIONNALITÉ 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 AVERTISSEURS

Contrôler l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas d'ampoules grillées, procéder au remplacement (page 158).

VERROUILLAGES À CLÉ

Contrôler le serrage du bouchon du réservoir (page 118) et de la selle (page 119).

BÉQUILLE

Vérifier le fonctionnement et la position correcte de la béquille latérale (page 122).

Témoin ABS

Après le Key-On, le témoin ABS (9, fig. 4) reste allumé. Quand la vitesse du véhicule dépasse 5 Km/h, le témoin s'éteint pour identifier le bon fonctionnement du système ABS.



Attention

En cas d'anomalies, renoncer à la sortie et s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

Dispositif ABS

Vérifier le nettoyage des roues crantées avant (1, fig. 115) et arrière (2, fig. 116).



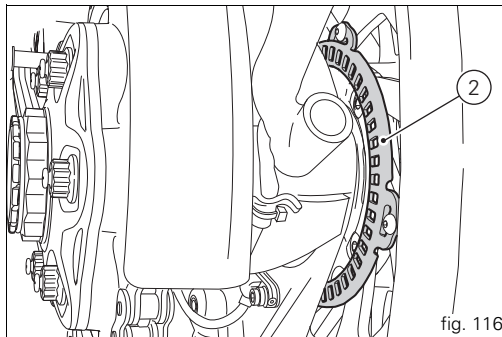
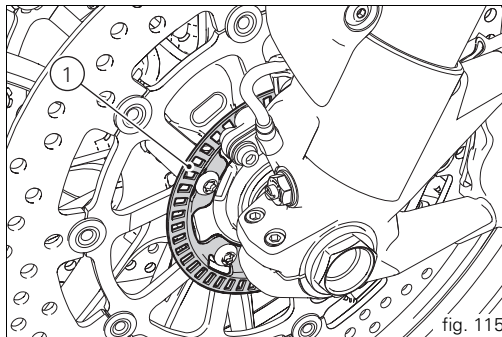
Attention

L'obstruction des orifices de lecture peut compromettre le bon fonctionnement du dispositif. En présence de terrains particulièrement boueux, il est préconisé de mettre hors service le dispositif ABS car des anomalies soudaines de fonctionnement pourraient se vérifier.



Attention

Un cabrage prolongé peut désactiver le système ABS.



Mise en marche/arrêt du moteur



Attention

Avant le démarrage du moteur, il est bien de se familiariser avec les commandes à utiliser durant la conduite (page 99).



Attention

Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en très peu de temps.

En présence de la clé active ou passive, réaliser le Key-On (allumage du système « Hands Free » et de tous les dispositifs électroniques du véhicule) en poussant vers le bas le contacteur rouge (1, fig. 117), situé sur le côté droit du guidon.

Le tableau de bord sur le guidon exécute l'initialisation et le contrôle des systèmes de bord, en allumant tous les témoins en séquence, de l'extérieur vers l'intérieur, pendant quelques secondes.

Après ce contrôle, seuls les témoins vert N (2, fig. 118) et rouge  (3) doivent rester allumés.



Attention

La béquille latérale doit se trouver au repos (position horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.

Après le Key-On, mais sans avoir encore démarré le moteur, au bout de 10 s consécutives sans détecter la présence de la clé active, le système réalise automatiquement le Key-Off.

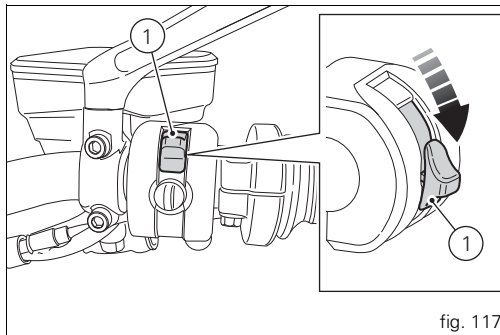


fig. 117

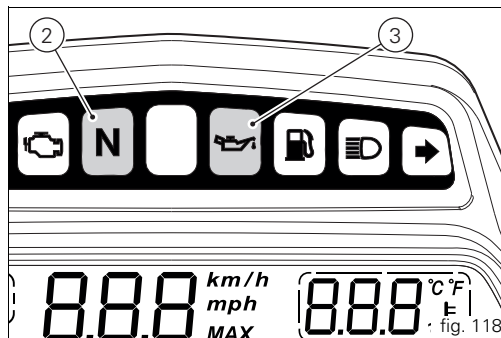


fig. 118



Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec une vitesse enclenchée, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être en position horizontale).

Déplacer le contacteur rouge (1) vers le haut pour laisser découvert le bouton noir (4, fig. 119).

Pousser le bouton (4) pour démarrer le moteur.

F



Important

Ne pas faire fonctionner le moteur froid à un nombre de tours élevé. Attendre que l'huile chauffe et circule dans tous les points de lubrification.

Le témoin rouge de pression d'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.

Le moteur s'arrête lorsque le bouton rouge (1, fig. 119) du guidon est placé sur RUN OFF.



Remarque

Pour allumer le système « Hands Free » et tous les dispositifs électroniques du véhicule, se référer également à la page 100 « Système Hands Free ».

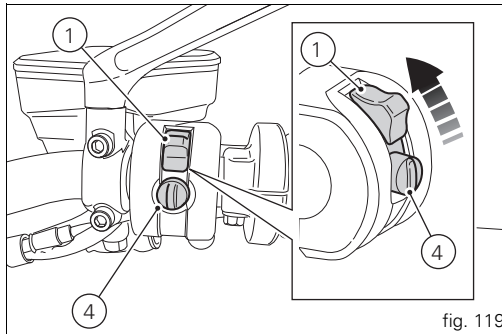


fig. 119

Démarrage et mise en route du motocycle

- 1) Débrayer avec le levier de commande.
 - 2) Avec la pointe du pied, appuyer énergiquement sur le sélecteur de vitesses, de manière à engager le premier rapport.
 - 3) Accélérer en ouvrant lentement la poignée des gaz et en lâchant simultanément et graduellement le levier d'embrayage ; la moto commencera à se déplacer.
 - 4) Relâcher totalement le levier d'embrayage et commencer à accélérer.
 - 5) Pour engager le second rapport de vitesse, couper les gaz pour diminuer le régime du moteur, débrayer, lever le sélecteur de vitesses et relâcher le levier d'embrayage.
- Pour rétrograder : relâcher l'accélérateur, débrayer, accélérer un instant le moteur, pour synchroniser les engrenages, rétrograder et relâcher ensuite le levier d'embrayage.
- L'utilisation des commandes doit se faire judicieusement et avec rapidité : dans les montées, rétrograder dès que la moto a tendance à ralentir pour éviter de forcer anormalement le moteur et la partie cycle.



Important

Éviter les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Éviter de tenir le levier d'embrayage débrayé pendant la marche, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.



Attention

Un cabrage prolongé peut désactiver le système ABS.

Freinage

Ralentir progressivement en rétrogradant pour utiliser le frein moteur, puis freiner en actionnant les deux freins. Débrayer avant l'arrêt de la moto pour éviter que le moteur ne cale brusquement.

Système ABS

L'utilisation du frein dans des conditions particulièrement difficiles exige une grande sensibilité du conducteur. Le freinage est un des moments les plus difficiles et dangereux de la conduite d'un véhicule à deux roues : en effet, la possibilité de chute ou d'accident dans cette circonstance est statistiquement la plus élevée. Lorsque la roue avant se bloque, l'action stabilisante du frottement fait défaut, provoquant ainsi la perte de contrôle du véhicule.

Afin de maintenir l'efficacité de toute la capacité de freinage du véhicule, dans des situations d'urgence et sur tout type de terrain/chaussée ou dans des conditions climatiques hostiles, nous avons réalisé le système antiblocage des roues (ABS).

Il s'agit d'un dispositif hydraulique-électronique qui assure la gestion de la pression à l'intérieur du circuit de freinage, au moment où le capteur, monté sur la roue, signale à la centrale que la roue est sur le point de se bloquer. Cette baisse de pression momentanée fait en sorte que la roue continue de tourner, en maintenant l'adhérence idéale des pneus au sol. À ce moment-là, la centrale restitue la pression dans le circuit en reprenant l'action de freinage et répète le cycle jusqu'à ce que le problème n'ait complètement disparu.

On s'aperçoit de l'activation du mécanisme lors d'un freinage par une faible résistance pulsatoire sur le levier et sur la pédale de frein.

Les commandes et la gestion des systèmes de freinage avant et arrière se produisent séparément, soit actionnées par les commandes respectives sur la moto. L'ABS ne

constitue donc pas un système de freinage intégral qui gère simultanément le frein avant et le frein arrière.

Au besoin, le système peut être désactivé depuis le tableau de bord en utilisant la « Fonction de désactivation de l'ABS ».



Attention

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage.

Ne pas actionner le frein trop brusquement pour ne pas bloquer les roues en risquant de perdre le contrôle de la moto.

Par temps pluvieux ou sur chaussées glissantes, l'efficacité de freinage sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utiliser les freins avec douceur et extrême prudence. Les manœuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle de la moto. Dans les longues descentes à fortes pentes, utiliser le frein moteur en rétrogradant ; ne freiner que ponctuellement 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.

Arrêt de la moto

Réduire la vitesse, rétrograder et relâcher la poignée des gaz. Rétrograder jusqu'à l'engagement de la première puis mettre le sélecteur au point mort. Freiner et arrêter la moto. Arrêter le moteur en déplaçant vers le bas le contacteur rouge (1, fig. 121).

Stationnement

Pour stationner le véhicule, l'arrêter et le poser sur la béquille latérale.

Braquer le guidon complètement à gauche ou à droite.

Si cette opération est effectuée dans les 60 secondes suivant l'arrêt du moteur, l'afficheur du tableau de bord visualise le message « Waiting for lock » (fig. 120) pendant environ 5 secondes.

Pour activer l'antivol de direction, déplacer de nouveau vers le bas le contacteur rouge (1, fig. 121) pendant cet intervalle.

WAITING
FOR
LOCK

fig. 120

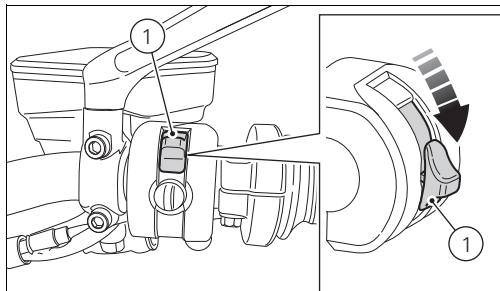


fig. 121

Si l'antivol de direction a été activé correctement, l'afficheur du tableau de bord visualise l'indication de direction bloquée (fig. 122) pendant 5 secondes.

Le blocage de la direction est désactivé lors du Key-On.

Si le système « Hands Free » n'a pas réussi à débloquent la direction, un message d'erreur (fig. 123) apparaît sur l'afficheur.

Dans ce cas, il est conseillé d'éteindre et rallumer le véhicule (Key-Off/Key-On) en maintenant le guidon en fin de course.

Si l'avertissement reste toujours présent (et donc la direction ne se débloquent pas), il faut s'adresser à un atelier agréé Ducati.

Dans les 60 secondes suivant l'extinction du véhicule, pour rendre visible le motorcycle pendant les heures nocturnes ou dans des zones peu éclairées, il est possible d'activer la fonction « Parking » qui allume les feux de position avant et arrière.

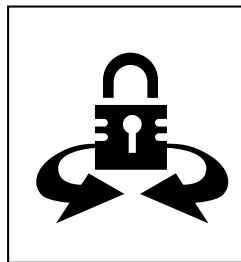


fig. 122

UNLOCK
ERROR

fig. 123

Appuyer sur le bouton (2, fig. 124) pendant au moins 3 secondes : l'afficheur du tableau de bord visualise l'indication de fonction activée (fig. 125) pendant 5 secondes et les feux restent allumés pendant 2 heures. Une fois ce temps écoulé, ils s'éteindront automatiquement.



Remarque

En cas de coupure imprévue de la tension fournie par la batterie lorsque la fonction « Parking » est activée, au rétablissement de la tension, le tableau de bord désactivera cette fonction.



Important

L'utilisation fréquente de cette fonction peut réduire notablement l'état de charge de la batterie. Il est donc conseillé de l'utiliser uniquement en cas de nécessité.



Attention

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



Attention

L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motocycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut compromettre le bon fonctionnement du motocycle et porter préjudice à l'intégrité physique du pilote et du passager.

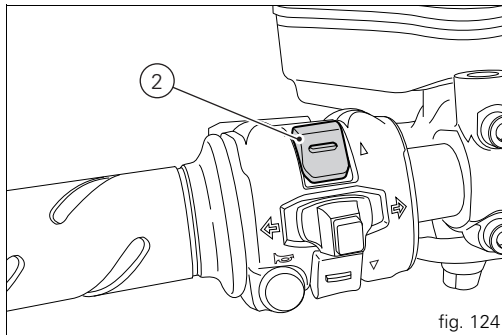


fig. 124

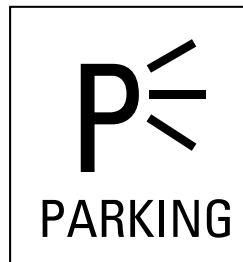


fig. 125

Ravitaillement en carburant (fig. 126)

Durant le ravitaillement en carburant, ne pas trop remplir le réservoir. Le niveau du carburant doit rester au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon.



Attention

Utiliser toujours du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octane minimum à l'origine de 95 (voir les tableau « Ravitaillements » à la page 173). Il ne doit pas rester de carburant dans le puisard du bouchon.

F

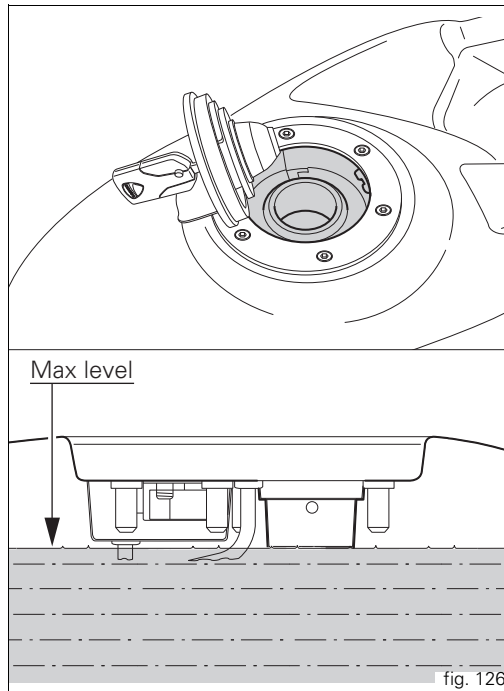


fig. 126

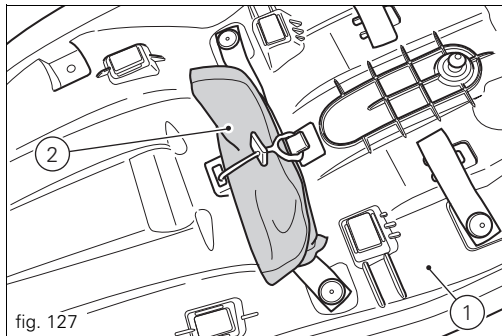
Accessoires fournis de série (fig. 127)

La trousse à outils (2) est logée sous le selle (1) et le Manuel d'utilisation et entretien est placé dans le compartiment dessous-selle.

La trousse à outils est composée de :

- pincettes pour fusibles ;
- deux câbles antivol casque ;
- tournevis ;
- manche pour tournevis ;
- clé tube de 14/16 mm ;
- tringle de 6 mm ;
- clé Allen de 3 mm ;
- clé Allen de 4 mm ;
- clé Allen de 5 mm.

Pour accéder au compartiment, déposer la selle (voir « Dépose de la selle » à la page 119).



Principales opérations d'utilisation et entretien

F Remplacement du filtre à air



Important

Pour effectuer les opérations d'entretien du filtre à air, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.

Contrôle et appoint éventuel du niveau du liquide de refroidissement

Contrôler le niveau du liquide de refroidissement contenu dans le vase d'expansion, au côté droit du véhicule. Braquer le guidon complètement à gauche et vérifier si le niveau est compris entre les repères MIN et MAX marqués sur le côté du vase d'expansion. Si le niveau est au-dessous du niveau MIN, faire l'appoint.

Dévisser le bouchon de remplissage (1) et ajouter une solution d'eau et d'antigel SHELL Advance Coolant ou Glycoshell (35 ÷ 40 % du volume) jusqu'à atteindre le niveau MAX.

Revisser le bouchon (1).

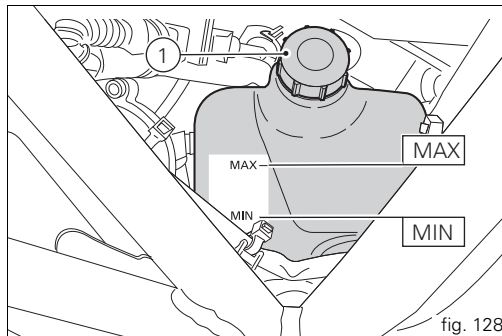
L'utilisation de ce type de mélange permet d'obtenir des conditions de fonctionnement optimales (correspondant à un début de congélation du liquide à -20 °C/-4 °F).

Capacité du circuit de refroidissement : 2,5 dm³ (litres).



Attention

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



Contrôle du niveau du liquide d'embrayage et de frein

Le niveau de liquide ne doit pas descendre au-dessous du repère MIN du réservoir correspondant.

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

Quant à l'appoint ou à la vidange du fluide aux intervalles prescrits au tableau d'entretien périodique du Carnet de garantie, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

Important

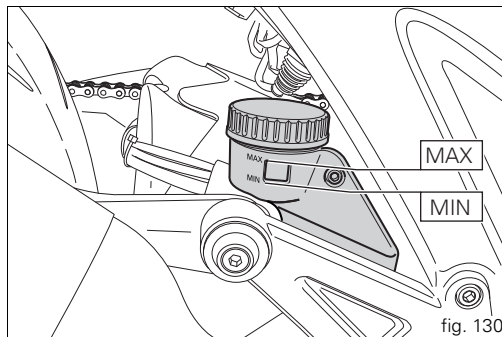
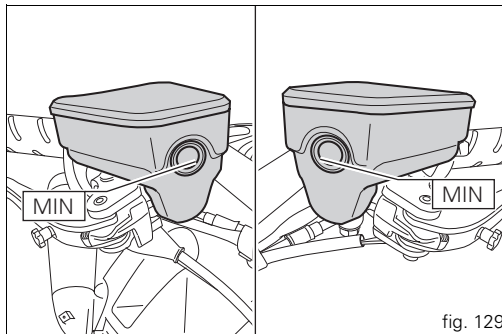
Il est conseillé de remplacer totalement les durites des circuits tous les 4 ans.

Système de freinage

Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein soient en bon état, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati pour faire vérifier le système et, au besoin, le purger.

Attention

Le liquide de frein et d'embrayage attaque la peinture et le plastique ; éviter donc tout contact avec les parties peintes ou en plastique. L'huile hydraulique est corrosive et peut causer des dommages et provoquer des blessures. Ne pas mélanger d'huiles de qualité différente. Vérifier l'étanchéité des joints.



Système d'embrayage

Un jeu au levier de commande trop important et un véhicule qui saute ou s'arrête lors de l'enclenchement de la vitesse signalent la présence d'air dans le circuit. S'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati pour faire vérifier le système et, au besoin, le purger.



Attention

Le niveau du liquide d'embrayage a tendance à augmenter dans le réservoir à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use : ne jamais dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau minimum).

F

Vérification de l'usure des plaquettes de frein (fig. 131 et fig. 132)

Contrôler l'usure des plaquettes à travers l'ouverture obtenue entre les demi-étriers.

Si l'épaisseur de la garniture, même d'une seule plaquette, est d'environ 1 mm, procéder au remplacement des deux plaquettes.



Attention

L'usure de la garniture au-delà de la limite causerait le contact du support métallique avec le disque de frein, en compromettant l'efficacité du freinage, l'intégrité du disque et la sécurité du pilote.



Important

Pour faire remplacer les plaquettes de frein, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

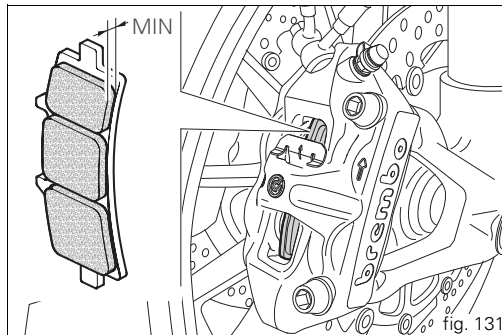


fig. 131

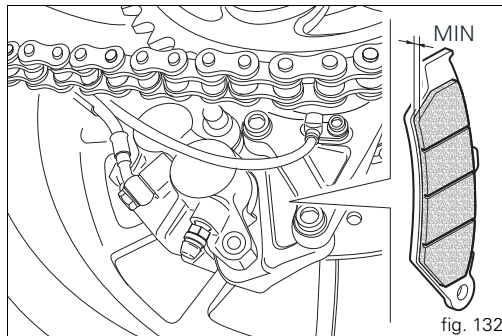


fig. 132

Lubrification des articulations

Il faut contrôler périodiquement les conditions de la gaine à l'extérieur des câbles des gaz et starter. Son revêtement extérieur en plastique ne doit pas être écrasé ni craquelé. Actionner les commandes pour vérifier que les câbles coulisent librement dans leur gaine : en cas de frottements ou de points durs, faire remplacer le câble par un concessionnaire ou un atelier agréé Ducati.

Pour éviter ce genre d'inconvénients, dans le cas de la transmission de la commande des gaz, il est conseillé d'ouvrir le logement en dévissant les deux vis de fixation (1, fig. 133), puis de graisser l'extrémité des câbles et le rouet (2, fig. 134) avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

F

Attention

Refermer ensuite le logement avec précaution, en insérant les câbles dans la poulie.

Reposer le couvercle et serrer 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.

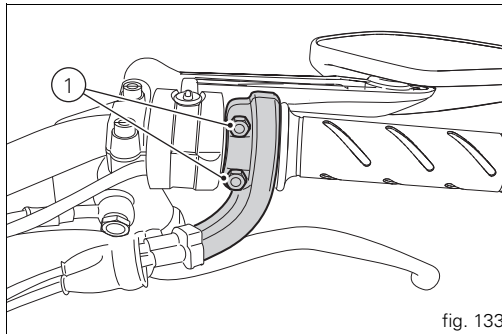


fig. 133

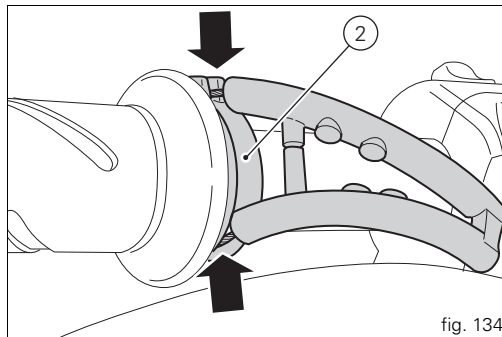
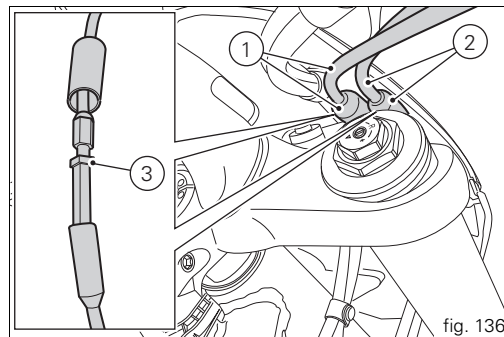
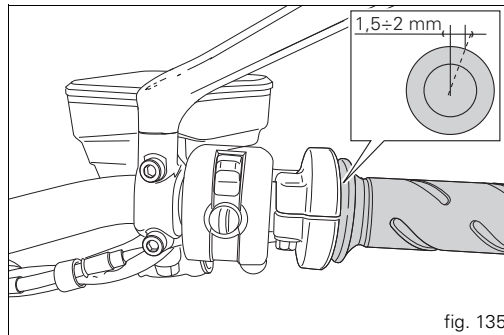


fig. 134

Réglage de la course à vide de la poignée des gaz

La poignée des gaz dans toutes les positions de braquage doit avoir une course à vide de $1,5 \div 2,0$ mm, mesurée sur le contour du bord de la poignée. Si nécessaire, la régler à l'aide des dispositifs de réglage respectifs (1 et 2, fig. 135) situés au niveau de la colonne de direction du côté droit du véhicule. Le dispositif de réglage (1) permet de régler l'ouverture de l'accélérateur et le dispositif de réglage (2) permet de régler sa fermeture.

Sortir les soufflets de protection des éléments de réglage et desserrer les contre-écrous (3). Corriger le jeu en agissant proportionnellement sur les deux éléments de réglage : tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le jeu ou dans le sens inverse pour le diminuer. Une fois les réglages terminés, serrer les contre-écrous (3) et ajuster les soufflets de protection sur les éléments de réglage.



Charge de la batterie

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



Important

La batterie est logée dans le sous-carénage ; pour la dépose, **TOUJOURS** s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.

F

Déposer le sous-carénage gauche (1, fig. 137) en dévissant :
la vis (2, fig. 137) de fixation latérale au bac composants électriques ;
la vis (3, fig. 137) de fixation supérieure au bac composants électriques ;
la vis (4, fig. 137) de fixation inférieure au sous-carénage central ;

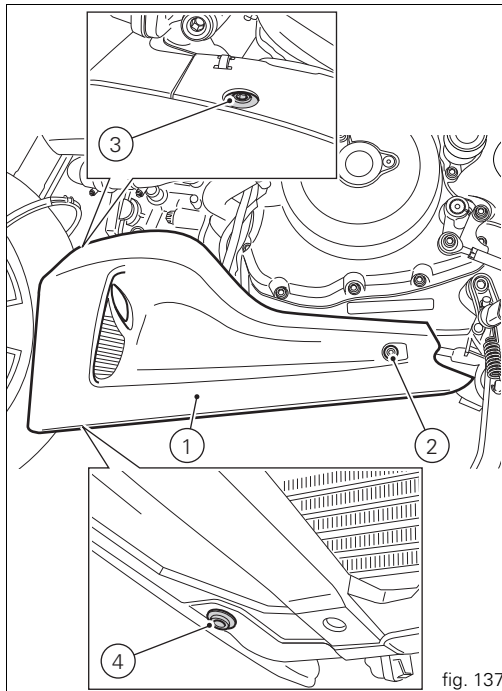


fig. 137

la vis (5, fig. 138) de fixation sous-carénage central au sous-carénage gauche ;
dévisser les vis (6, fig. 139) et ôter le couvercle de fixation batterie (7, fig. 139).

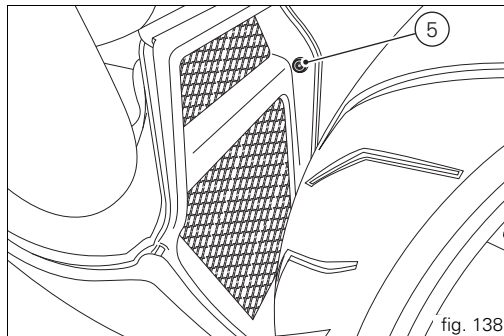


fig. 138

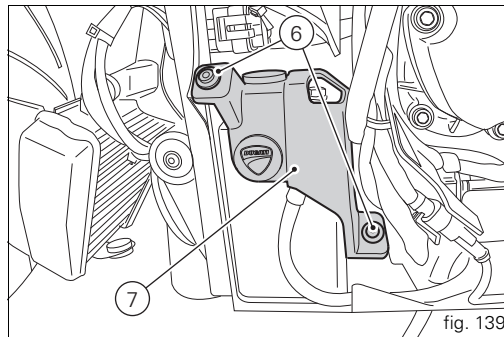


fig. 139

Sortir la batterie (8, fig. 140) de son logement et en partant toujours de la borne négative (-) dévisser les vis (9, fig. 140). Retirer le câble positif (10, fig. 140), le câble positif ABS (11, fig. 140) de la borne positive et le câble négatif (12, fig. 140) de la borne négative.



Attention

La batterie dégage des gaz explosifs : la tenir loin des sources de chaleur.

F



Attention

Tenir la batterie hors de la portée des enfants.

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

Charger la batterie dans un endroit bien aéré.

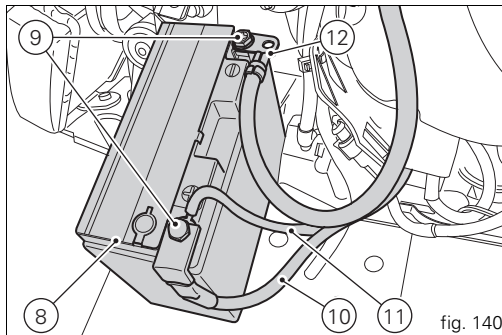
Brancher les conducteurs du chargeur de batterie de la façon suivante : rouge à la borne positive (+), noir à la borne négative (-).



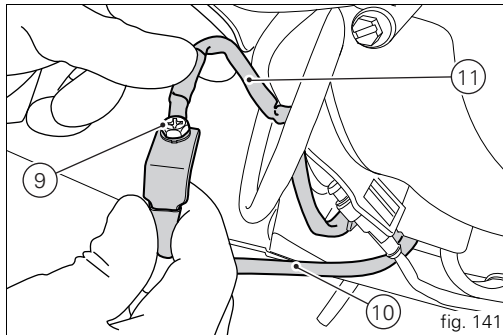
Important

Brancher la batterie au chargeur avant de mettre le chargeur en fonction : la production d'étincelles au niveau des bornes de la batterie pourrait enflammer les gaz contenus à l'intérieur de ses éléments.

Toujours brancher la borne positive rouge (+) en premier.



Positionner le câble positif du système ABS (11, fig. 141) au-dessus du câble positif (10, fig. 141) et insérer la vis (9, fig. 141) sur les câbles.

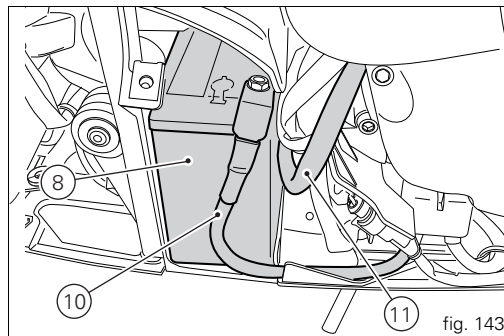
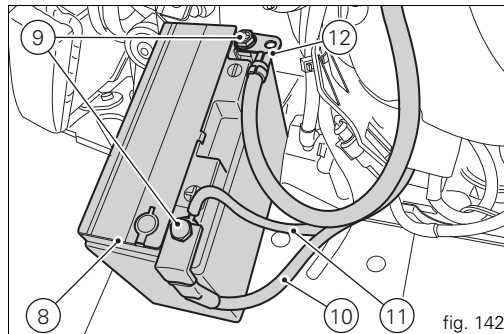


F

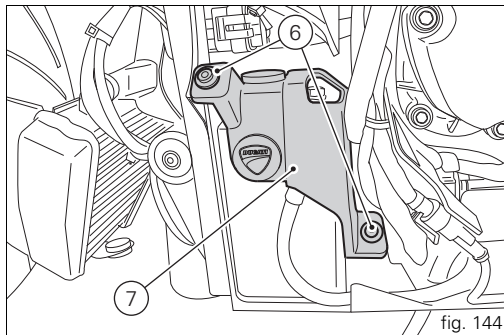
Relier le câble positif (10, fig. 142), précédemment assemblé avec le câble ABS (11, fig. 142), à la borne positive de la batterie et le câble négatif (12, fig. 142) à la borne négative de la batterie, puis insérer l'autre vis (9, fig. 142).

Serrer les vis (9, fig. 142) des bornes au couple de $5 \text{ Nm} \pm 10 \%$ et appliquer de la graisse autour des bornes de la batterie pour empêcher leur oxydation.

Repositionner la batterie (8, fig. 143) dans le support, en orientant les câbles (10, fig. 143) et (11, fig. 143) comme indiqué en fig. 143.



Reposer le couvercle de fixation batterie (7, fig. 144) et fixer en serrant les vis (6, fig. 144) au couple de $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$.



Reposer le sous-carénage gauche (1, fig. 145) comme suit :
insérer la vis (2, fig. 145) de fixation latérale au bac
composants électriques ;
insérer la vis (3, fig. 145) de fixation supérieure au bac
composants électriques ;
insérer la vis (4, fig. 145) de fixation inférieure au sous-
carénage central ;

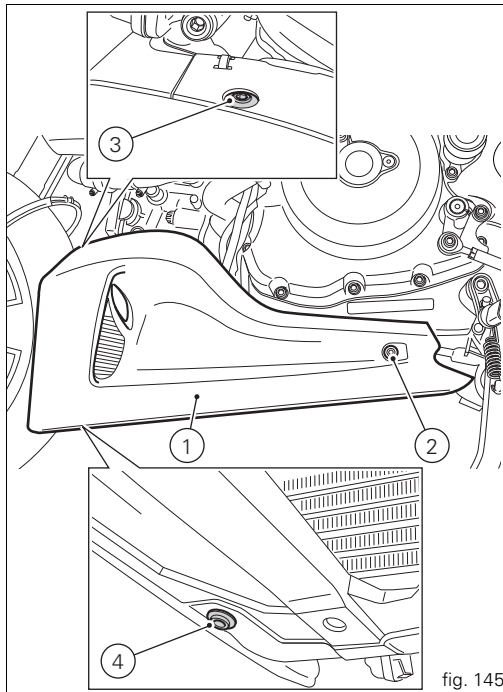
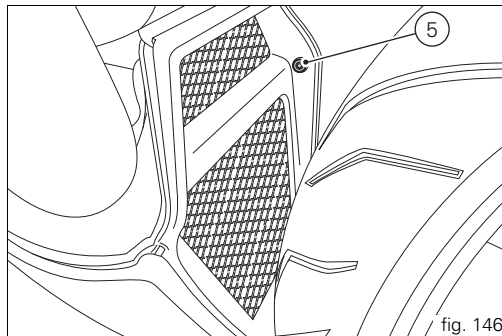


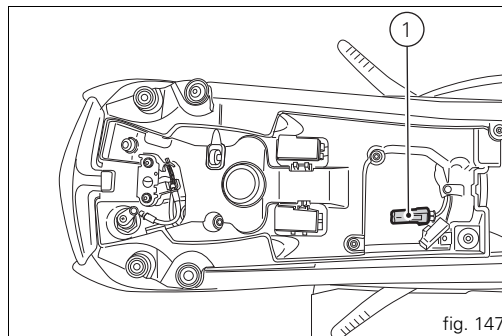
fig. 145

insérer la vis (5, fig. 146) de fixation sous-carénage central au sous-carénage gauche.
Serrer les vis (2, fig. 149), (3, fig. 145), (4, fig. 145) et (5, fig. 146) au couple de $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$.



Charge et tamponnement hivernal de la batterie

Votre motocycle est doté d'un connecteur (1, fig. 147) auquel il est possible de relier un chargeur de batterie spécial, disponible dans notre réseau de vente.



Contrôle de tension de la chaîne de transmission (fig. 148)



Important

Pour la mise en tension de la chaîne de transmission, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

Tourner la roue arrière pour trouver la position dans laquelle la chaîne est plus tendue.

Placer le véhicule sur la béquille latérale. Pousser la chaîne vers le bas dans le point de mesure, puis relâcher la chaîne.

Mesurer la distance entre le profil supérieur de la « fenêtre » et le centre du pion.

Cette distance doit être : $9 \div 11$ mm.



Important

Si la chaîne de transmission est trop tendue ou trop détendue, la régler de façon à ce que la mesure respecte les valeurs indiquées.

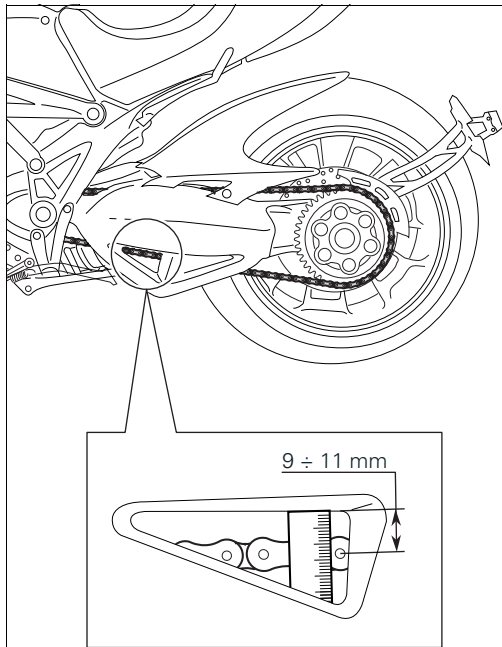


fig. 148



Attention

Le bon serrage des vis (1, fig. 149) est fondamental pour la sécurité du pilote et du passager.



Important

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

Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est à joints toriques pour protéger les éléments coulissants contre les agents extérieurs et pour prolonger l'intervalle de graissage.

Pour ne pas endommager les joints toriques lors du nettoyage de la chaîne, utiliser uniquement des solvants spécifiques et ne pas effectuer de lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur. Sécher la chaîne à l'air comprimé ou avec un produit absorbant et graisser 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. 149

Remplacement des ampoules feux de route et de croisement

Avant de procéder au remplacement d'une ampoule grillée, s'assurer que l'ampoule de rechange ait des valeurs de tension et de puissance identiques à celles spécifiées au paragraphe « Circuit électrique » de la page 179. Toujours vérifier le bon fonctionnement de l'ampoule neuve avant de procéder à la repose des pièces retirées.

La fig. 150 illustre la position des ampoules des feux de croisement (LO), des feux de route (HI) et des feux de position à DEL (1).

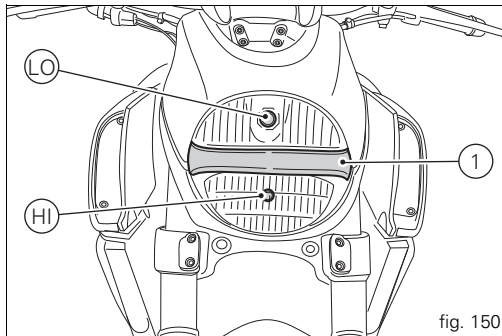


fig. 150

Phare



Important

Pour effectuer l'opération de remplacement de l'ampoule feu de croisement/de route, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.



Attention

En cas d'utilisation du motorcycle sous la pluie ou après un lavage, il se pourrait que le verre du phare soit embué. Si l'on allume le phare pendant quelque temps, la buée du verre sera éliminée.

Orientation du phare (fig. 151)

Contrôler que le phare soit bien orienté : pneus gonflés à la bonne pression, une personne assise sur sa selle et moto droite parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal, placée en face d'un mur ou d'un écran à une distance de 10 mètres de celui-ci. Tracer une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal de la moto.

Effectuer le contrôle en pénombre autant que possible.

Allumer le feu de croisement :

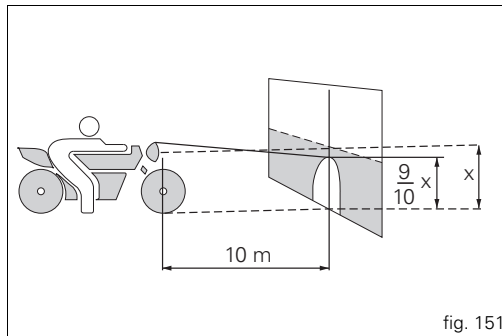
la hauteur de la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser les $\frac{9}{10}$ de la distance entre le sol et le centre du phare.



Remarque

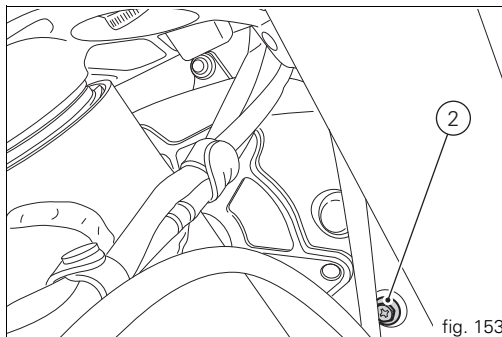
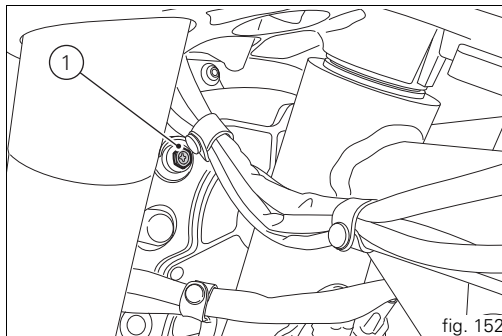
La procédure décrite est établie par la réglementation italienne en ce qui concerne la hauteur maximale du faisceau lumineux.

Conformer cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays de destination de la moto.



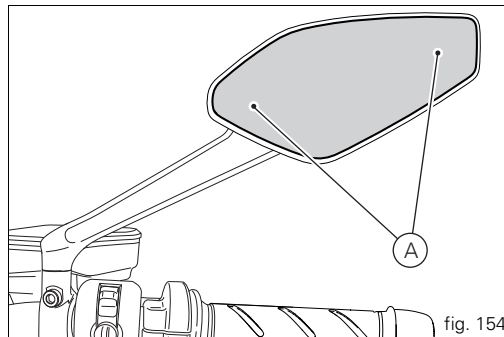
La correction de l'orientation verticale du phare s'effectue en agissant sur les vis (1) et son réglage horizontal s'effectue en agissant sur la vis (2).

F



Réglage des rétroviseurs (fig. 154)

Régler manuellement le rétroviseur en exerçant de la pression sur les points (A).



F

Pneus sans chambre à air (tubeless)

Pression avant :

2,50 bars (uniquement pilote) - 2,6 bars (avec passager et/ou valises)

Pression arrière :

2,50 bars (uniquement pilote) - 2,6 bars (avec passager et/ou valises)

La pression des pneus peut varier selon la température extérieure et l'altitude ; elle devrait donc être contrôlée et adaptée à chaque voyage en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

F



Important

La pression des pneus doit être contrôlée et corrigée à froid.

Pour ne pas risquer d'endommager la jante avant, augmenter la pression de gonflage du pneu de $0,2 \div 0,3$ bar avant de rouler sur des routes très accidentées

Réparation ou remplacement pneus (sans chambre à air)

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 un pneu est légèrement dégonflé, contrôler avec soin la présence éventuelle de fuites.



Attention

En cas de crevaison, remplacer le pneu.

En cas de remplacement, utiliser des pneus de même marque et type que ceux d'origine.

S'assurer d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression lorsqu'on roule. Ne jamais utiliser un pneu avec chambre à air, car il pourrait éclater et mettre en grave danger le pilote et le passager.

Après remplacement d'un pneu, il faut rééquilibrer la roue.



Important

Ne pas retirer et ne pas déplacer les masses d'équilibrage des roues.



Remarque

S'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati pour le remplacement des pneus afin d'avoir la garantie d'une dépose et repose correcte des roues. Quelques éléments du système ABS sont montés sur les roues qui requièrent des réglages spécifiques (capteurs, roues crantées).

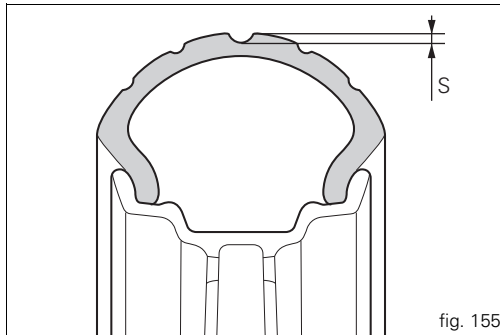
Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurer l'épaisseur minimale (S, fig. 155) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.



Important

Contrôler périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Les remplacer s'ils sont très abîmés. Ôter les graviers ou autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.



Contrôle niveau huile moteur (fig. 156)

Le niveau d'huile dans le moteur est visible à travers le hublot de regard (1) situé sur le couvercle d'embrayage. Contrôler le niveau avec la moto parfaitement verticale et le moteur froid. Le niveau d'huile doit se situer entre les repères du regard transparent. Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint avec de l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4. Ôter le bouchon de remplissage (2) et ajouter de l'huile jusqu'au niveau établi. Remettre le bouchon.

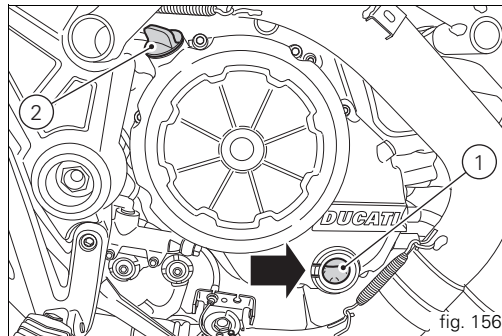


fig. 156

F

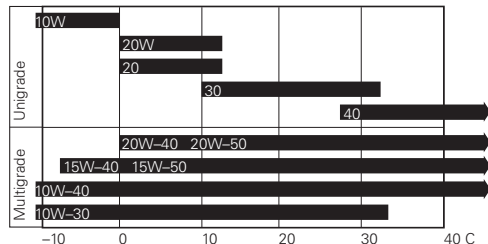
Important

Pour la vidange de l'huile moteur et le remplacement des filtres à huile aux intervalles prescrits au tableau d'entretien périodique du Carnet de garantie, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

Viscosité

SAE 15W-50

Les autres viscosités spécifiées dans le tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation de la moto est comprise dans la plage indiquée.



Nettoyage et remplacement des bougies (fig. 157)

La bougie est un élément important du moteur et doit donc être systématiquement contrôlée.

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

Pour faire vérifier et éventuellement remplacer la bougie, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati, qui examinera la couleur de l'isolant céramique de l'électrode centrale (1) : une couleur uniforme marron clair indique le bon fonctionnement du moteur.



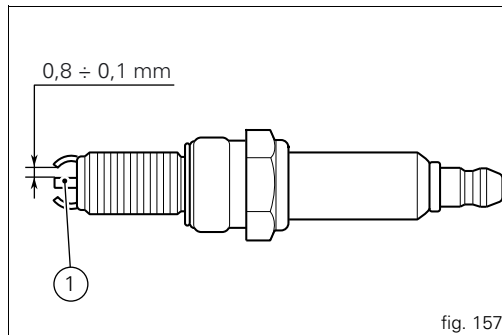
Remarque

Vérifier l'usure de l'électrode centrale et l'écart entre les électrodes qui doit être de :
 $0,8 \div 0,1$ mm.



Important

Un écartement supérieur ou inférieur diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.



Nettoyage général

Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et des éléments peints, il faut laver et essuyer périodiquement le motocycle à raison de son utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour cela, utiliser des produits spéciaux, si possible biodégradables, et éviter les détergents ou solvants trop agressifs.

Pour nettoyer le plexiglas et la selle, utiliser uniquement de l'eau et du savon neutre.

F

Important

Ne pas laver la moto immédiatement après son utilisation, pour éviter la formation d'auréoles dues à l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes. Ne pas diriger de jets d'eau chaude ou à haute pression vers la moto. L'utilisation de nettoyeurs à haute pression peut causer des grippages ou des dommages aux fourches, aux moyeux de roue, aux circuits électriques, aux joints d'étanchéité de la fourche, aux prises d'air et aux silencieux, ainsi que la formation de condensation à l'intérieur du phare (buée), compromettant ainsi la sécurité du véhicule.

Si quelques parties du moteur sont particulièrement sales ou encrassées, utiliser un dégraissant pour le nettoyage en évitant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.). Rincer le motocycle à l'eau tiède et sécher toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau de chamois.



Attention

Parfois, les freins ne répondent pas après le lavage de la moto. Ne pas graisser ou lubrifier les disques de frein, pour ne pas compromettre l'efficacité de freinage. Nettoyer les disques avec un solvant non gras.



Attention

Le lavage, la pluie ou l'humidité peuvent causer la formation de buée sur le verre de phare.

Si l'on allume le phare pendant quelque temps, la buée du verre sera éliminée.

Nettoyer soigneusement les roues crantées du système antiblocage ABS pour garantir une parfaite efficacité du dispositif. Ne pas utiliser de produits agressifs pouvant endommager les roues crantées et les capteurs.



Remarque

Pour le nettoyage du tableau de bord, ne pas utiliser de l'alcool ou des dérivés de l'alcool.

Inactivité prolongée

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

réaliser un nettoyage général ;

vidanger le réservoir de carburant ;

introduire une petite quantité d'huile moteur dans les cylindres par le trou des bougies et tourner à la main le moteur de quelques tours pour recouvrir les parois internes d'un voile protecteur ;

utiliser la béquille de stand pour soutenir le motorcycle ;
débrancher et déposer la batterie.

Si la moto est restée inutilisée pendant plus d'un mois, contrôler et éventuellement recharger ou remplacer la batterie.

Recouvrir la moto d'une housse de protection, qui ne doit pas abîmer la peinture ni retenir la buée.

La housse de protection est disponible auprès de Ducati Performance.

Consignes importantes

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

Effectuer les contrôles périodiques prévus et remplacer toutes les pièces défectueuses par des pièces d'origine Ducati conformes aux réglementations de chaque pays.

Programme d'entretien

F

Opérations réservées au concessionnaire

Liste des opérations à réaliser à 1 000 Km
Lecture de la mémoire de pannes avec DDS sur les centrales de gestion du moteur, du véhicule et de l'ABS.
Vidange de l'huile moteur.
Remplacement du filtre à huile moteur.
Contrôle des feux et des indicateurs.
Contrôle des dispositifs de sécurité (contacteur de la béquille latérale, contacteur du levier d'embrayage, contacteur d'arrêt du moteur, commutateur droit et capteur de rapport).
Contrôle du niveau de charge de la batterie.
Nettoyage du filtre d'aspiration d'huile moteur.
Contrôle du niveau de liquide refroidissement.
Contrôle du niveau de liquide de frein et d'embrayage.
Contrôle de l'usure des plaquettes et des disques de frein.

Liste des opérations à réaliser à 1 000 Km
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus.
Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne.
Contrôle de la liberté de mouvement de la béquille latérale et de la béquille centrale (si installée).
Contrôle du serrage des composants de sécurité (ex. : écrous du disque de la roue, étriers de frein, écrous de la roue, serrage du pignon).
Contrôle des points de frottement, du jeu et de la liberté de mouvement des câbles flexibles et du câblage électrique visible.
Essai sur route du motocycle incluant l'essai des dispositifs de sécurité (ex. : ABS).
Remplissage du coupon de révision dans le carnet de garantie.

Opérations réservées au concessionnaire

F	Liste des opérations à réaliser tous les 12 000 Km ou une fois par an (selon la première limite atteinte)
	Lecture de la mémoire de pannes avec DDS sur les centrales de gestion du moteur, du véhicule et de l'ABS.
	Vidange de l'huile moteur.
	Remplacement du filtre à huile moteur.
	Contrôle et/ou réglage du jeu aux soupapes (seulement tous les 24 000 Km).
	Remplacement des courroies de distribution (seulement tous les 24 000 Km ou 60 mois).
	Remplacement des bougies (seulement tous les 24 000 Km).
	Remplacement du filtre à air (seulement tous les 24 000 Km).
	Vidange de l'huile de la fourche avant (seulement tous les 24 000 Km).
	Vidange du liquide de refroidissement (seulement tous les 24 000 Km).
	Contrôle des feux et des indicateurs.
	Contrôle des dispositifs de sécurité (contacteur de la béquille latérale, contacteur du levier d'embrayage, contacteur d'arrêt du moteur, commutateur droit et capteur de rapport).
	Contrôle du niveau de charge de la batterie.
	Contrôle du niveau de liquide refroidissement.
	Contrôle du niveau de liquide de frein et d'embrayage.
	Contrôle de l'usure des plaquettes et des disques de frein.
	Contrôle de la pression et de l'usure des pneus.
	Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne.
	Contrôle de l'usure de la transmission finale.

Liste des opérations à réaliser tous les 12 000 Km ou une fois par an (selon la première limite atteinte)
Contrôle de la lubrification de l'axe de la roue arrière (seulement tous les 24 000 Km).
Contrôle de la liberté de mouvement de la béquille latérale et de la béquille centrale (si installée).
Contrôle du serrage des composants de sécurité (ex. : écrous du disque de la roue, étriers de frein, écrous de la roue, serrage du pignon).
Contrôle des points de frottement, du jeu et de la liberté de mouvement des câbles flexibles et du câblage électrique visible.
Essai sur route du motocycle incluant l'essai des dispositifs de sécurité (ex. : ABS).
Remplissage du coupon de révision dans le carnet de garantie.

F

Opérations réservées au client

Liste des opérations à réaliser tous les 1 000 Km
Contrôler le niveau d'huile moteur.
Régler la tension de la chaîne.

Caractéristiques techniques



Attention

Le non-respect des limites de charge pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement du motorcycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.

Encombres (mm) (fig. 158)

Poids

En ordre de marche, sans liquides ni batterie : 210 kg

À pleine charge : 400 kg

F

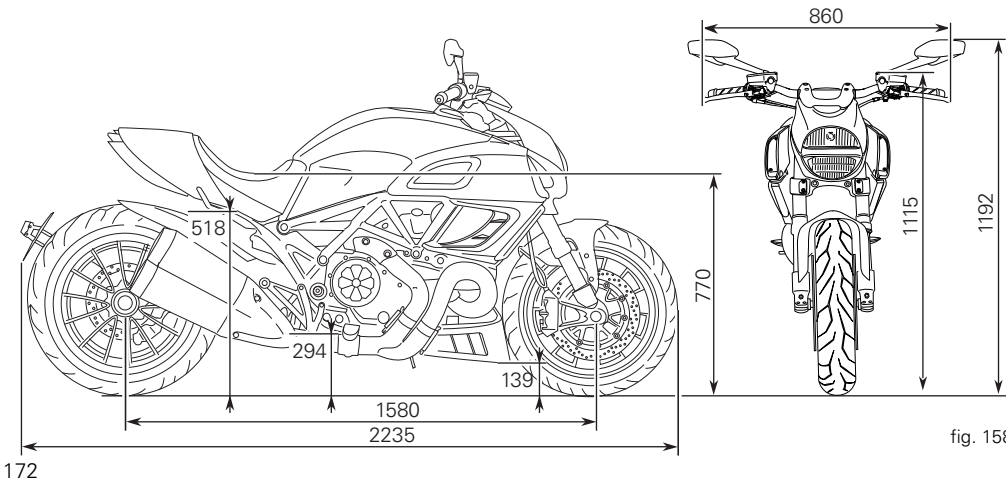


fig. 158

RAVITAILLEMENTS	TYPE	
Réservoir de carburant, y compris une réserve de 4 dm ³ (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octanes à l'origine d'au moins 95	17 dm ³ (litres) 16 dm ³ (litres) (USA)
Circuit de graissage	SHELL - Advance Ultra 4	4 dm ³ (litres)
Circuit de freins AV/AR et embrayage	Liquide spécial pour systèmes hydrauliques SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Protection pour contacts électriques	Spray pour traitement des circuits électriques SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant	SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA	720 cc (par tube)
Circuit de refroidissement	Liquide antigel SHELL - Advance Coolant ou Glycoshell 35 ÷ 40 % + eau	2,5 dm ³ (litres)



Important

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

Moteur

Bicylindre à 4 temps en « L » longitudinal de 90°, avec carter moulé sous pression, à carter bas.

Alésage (mm) :

106

Course (mm) :

67,9

Cylindrée totale (cm³) :

1198

Rapport volumétrique :

11,5 ± 0,5:1

Puissance maximale à l'arbre (95/1/CE) (kW/CV) :

119 kW/162 CV à 9 500 trs/mn

Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :

13 kgm/128 Nm à 8 000 trs/mn

Régime max. (trs/mn) :

10.800

F

Important

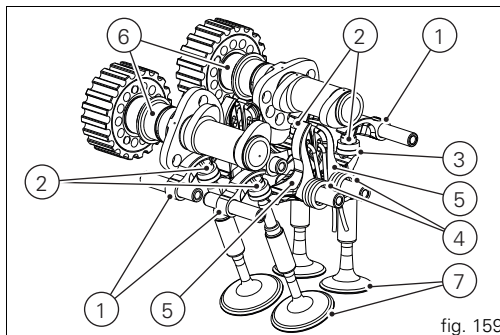
Ne jamais dépasser le régime maximum, sous aucun prétexte.

Distribution

DESMODROMIQUE, quatre soupapes par cylindre, actionnées par huit culbuteurs (quatre culbuteurs d'ouverture et quatre de fermeture) et par deux arbres à cames en tête. Elle est commandée par le vilebrequin par l'intermédiaire d'engrenages cylindriques, de poulies et de courroies crantées.

Schéma de la distribution desmodromique (fig. 159)

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



Performances

La vitesse maximale, 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.



Important

L'inobservation de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité pour tout éventuel dommage du moteur et tout éventuel problème concernant sa durée de vie.

Bougie d'allumage

Marque :

NGK

Type :

MAR10A-J

Alimentation

Injection électronique indirecte MITSUBISHI.

Corps de papillons à section ovale (diamètre correspondant) :
56 mm

Injecteurs par cylindre : 1

Trous par injecteur : 12

Alimentation en essence : 95-98 RON

Freins

Système antiblocage des freins à action séparée, contrôlé par des capteurs à effet Hall montés sur les deux roues, avec détection par roues crantées et possibilité de désactivation de l'ABS.

Avant

À double disque perforé semi-flottant.

Matériau de la surface de freinage :

acier.

Matériau de la frette :

aluminium.

Diamètre du disque :

320 mm

Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.

Marque des étriers de frein :

BREMBO

Type :

M4.34a (étrier à 4 pistons Ø 34)

Garniture :

TT 2182 FF

Type de maître-cylindre :

PR18/19

Arrière

À disque fixe perforé, en acier.

Diamètre du disque :

265 mm

Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.

Marque :

BREMBO

Type :

PF 30/32a (étrier flottant à 2 pistons Ø 30 / Ø 32).

Garniture :

Toshiba TT2182 FF.

Type de maître-cylindre :

PS 13.



Attention

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

Transmission

Embrayage en bain d'huile actionné par levier sur le côté gauche du guidon.

Transmission primaire par pignons à denture droite.

Rapport pignon moteur/couronne embrayage :
33/61

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

Rapport pignon sortie boîte de vitesses/couronne arrière :
15/43

Rapports totaux :

1^e 15/37

2^e 17/30

3^e 20/27

4^e 22/24

5^e 24/23

6^e 25/22

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

Marque :

DID

Type :

HV2 525

Dimensions :

5/8" x1/16"

Nombre de maillons :

118



Important

Les rapports indiqués ont été homologués et ne doivent donc pas être modifiés.

Toutefois, Ducati Motor Holding S.p.A. est à disposition pour tout besoin d'adaptation de la moto à des circuits spéciaux ou de compétition et pour indiquer des rapports autres que ceux standard ; s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.



Attention

S'il y a lieu de remplacer la couronne arrière, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

Le remplacement incorrect de cette pièce peut compromettre sérieusement votre sécurité et endommager irréparablement votre moto.

Cadre

Treillis tubulaire en tubes d'acier ALS450.

Sous-cadre arrière moulé en aluminium.

Angle de chasse : 28°.

Angle de braquage : 34° côté gauche / 34° côté droit.

Chasse : 130 mm

Roues

Jantes en alliage léger à quatorze branches.

F Avant

Dimensions :

MT 3,50x17".

Arrière

Dimensions :

MT 8,00x17".

Pneus

Avant

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

120/70-ZR17

Arrière

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

240/45-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 :

50 mm avec traitement.

Débattement de la roue :

120 mm

Arrière

L'amortisseur, réglable en extension, en compression et avec commande à distance pour la précontrainte du ressort, est ancré dans sa partie supérieure au cadre et dans sa partie inférieure à un bras oscillant en alliage léger. Le bras oscillant tourne autour de l'articulation qui passe par le cadre et le moteur.

Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.

Course de l'amortisseur :

59,5 mm

Débattement de la roue :

120 mm

Système d'échappement

Silencieux monobloc en acier inoxydable avec des terminaux en aluminium.

Catalyseur intégré dans le silencieux et sondes lambda sur les tuyaux d'échappement à la sortie des culasses.

Coloris disponibles

Email rouge Ducati réf. 54D234015 (AKZO) ;

Cadre rouge et jantes noires.

Diamond Black réf. 57E22714 (AKZO) ;

Email réf. 54M22705 (AKZO).

Transparent réf. 228.880 (PPG) ;

cadre Racing Black jantes noires.

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :

Phare avant :

ampoule du feu de croisement du type : 1xH7 blue vision (12V-55W) ;

ampoule du feu de route du type : 1xH1 (12V-55W) ;

Feu de position : À DEL (12V-2,4W).

Commandes électriques sur le guidon.

Clignotants :

avant : À DEL (13,5V-2,9W).

Avertisseur sonore.

Contacteurs des feux de stop.

Batterie hermétique, 12 V-10 Ah.

ALTERNATEUR 12 V-430 W.

FUSIBLE MASTER, PROTÉGÉ PAR UN FUSIBLE DE 30 A placé sur le solénoïde de démarrage, derrière la batterie (C, fig. 162).

Démarrreur : 12 V-0,7 kW

Feu arrière, indication arrêt et indicateurs arrière :

position : (13,5V-0,6W) ;

stop : À DEL (13,5V-2,8W) ;

indicateurs arrière : À DEL (13,5V-2,06W).

Éclairage de la plaque d'immatriculation :

À DEL (13,5V-0,67W).



Remarque

Pour remplacer les ampoules, voir le paragraphe « Remplacement des ampoules des feux de route et de croisement » à la page 158.

Fusibles

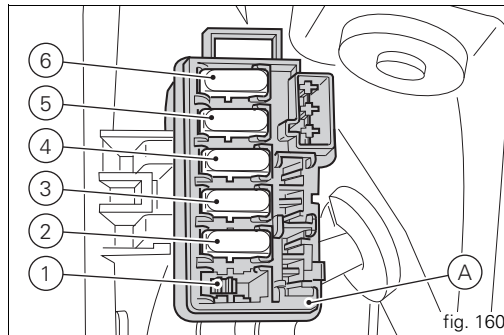
Pour protéger les composants électriques, il existe douze fusibles, placés à l'intérieur des boîtes à fusibles avant et arrière, et un sur le solénoïde de démarrage électrique. Dans chaque boîte, il existe un fusible de réserve.

Consulter le tableau pour identifier la fonction et l'intensité des fusibles.

La boîte à fusibles arrière gauche (A, fig. 160) et la boîte à fusibles arrière droite (B, fig. 161) sont positionnées sous la selle, dans le compartiment dessous-de-selle.

Pour accéder aux fusibles, déposer la selle (voir « Dépose de la selle » à la page 119).

Les fusibles utilisés sont accessibles en soulevant le couvercle de protection sur lequel sont indiqués l'ordre de montage et l'ampérage.

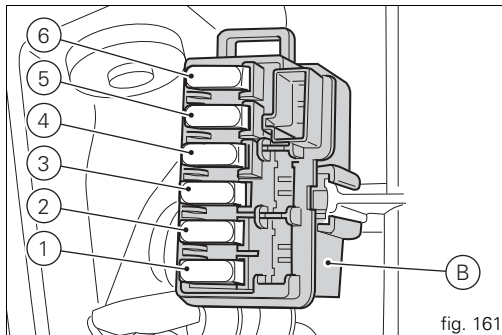


LÉGENDE DES BOÎTES A FUSIBLES ARRIÈRE GAUCHE (A, fig. 160)

Pos.	Utilisateurs	Val.
1	-	-
2	Tableau de bord	10 A
3	Boîtier électronique de gestion du moteur	5 A
4	Key-sense	15 A
5	Relais d'injection	20 A
6	Relais d'ouverture du papillon (ETV)	10 A

**LÉGENDE DES BOÎTES À FUSIBLES ARRIÈRE DROITE
(B, fig. 161)**

Pos.	Utilisateurs	Val.
1	Système Black Box (BBS)	7,5 A
2	Navigateur/Alarme	7,5 A
3	ABS 2	25 A
4	ABS 1	30 A
5	Ventilateurs	10 A
6	Diagnostic/Recharge	7.5 A





Remarque

Pour accéder au fusible principal, déposer le sous-carénage gauche (voir « Charge de la batterie » à la page 148).

Le fusible principal (C, fig. 162) est positionné près de la batterie, sur le solénoïde de démarrage (D). Pour accéder au fusible, il faut déposer le capuchon de protection (E). On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament conducteur interne (F, fig. 163).

F



Important

Pour éviter tout éventuel court-circuit, remplacer le fusible après le Key-Off.



Attention

Ne jamais utiliser un fusible ayant des caractéristiques autres que celles établies. L'inobservation de cette règle pourrait endommager le système électrique ou même provoquer des incendies.

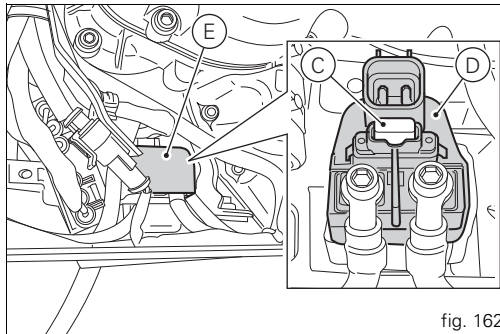


fig. 162

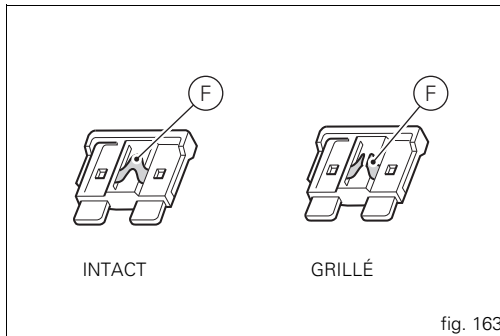


fig. 163

Légende circuit électrique/système d'injection

- | | | |
|--|---|----------------------------------|
| 1) Commutateur droit | 27) Moteur de la vanne sur l'échappement | 54) Tableau de bord réservoir |
| 2) Système antidémarrage | 28) Capteur de rapport | 55) Clignotant avant droit |
| 3) Relais Hands Free | 29) Capteur de vitesse arrière | 56) Navigateur |
| 4) Hands Free | 30) Boîtier électronique ABS | 57) Feu de route / de croisement |
| 5) Boîte à fusibles avant | 31) Capteur de position de la poignée des gaz (APS) | 58) Feu de position |
| 6) Ventilateur droit | 32) Moteur du potentiomètre/Ride-By-Wire (TPS/ETV) | |
| 7) Ventilateur gauche | 33) Capteur de tours / phase | |
| 8) Relais des ventilateurs | 34) Capteur MAP vertical | |
| 9) Relais de la pompe à carburant | 35) Capteur MAP horizontal | |
| 10) Relais du système Ride-By-Wire (ETV) | 36) Température du moteur | |
| 11) Boîtier électronique d'injection (EMS) | 37) Capteur de température de l'air | |
| 12) Boîte à fusibles arrière | 38) Sonde lambda verticale | |
| 13) Acquisition de données/diagnostic | 39) Sonde lambda horizontale | |
| 14) Démarreur électrique | 40) Contacteur de pression d'huile | |
| 15) Solénoïde à fusible | 41) Feu stop arrière | |
| 16) Batterie | 42) Contacteur de la béquille latérale | |
| 17) Masse du câblage | 43) Contacteur de l'embrayage | |
| 18) Régulateur | 44) Feu stop avant | |
| 19) Alternateur | 45) Injecteur principal vertical | |
| 20) Pompe à essence | 46) Injecteur principal horizontal | |
| 21) Niveau d'essence | 47) Bobine horizontale | |
| 22) Clignotant arrière droit | 48) Bobine verticale | |
| 23) Feu arrière | 49) Commutateur gauche | |
| 24) Clignotant arrière gauche | 50) Avertisseur sonore | |
| 25) Centrale de commande du véhicule (BBS) | 51) Capteur de vitesse avant | |
| 26) Alarme antivol | 52) Clignotant avant gauche | |
| | 53) Tableau de bord sur guidon | |

Code de couleur des câbles

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

F



Remarque

Le schéma du circuit électrique se trouve à la fin de ce manuel.

Aide-mémoire pour entretiens périodiques

Km	NOM DUCATI SERVICE	KILOMÉTRAGE	DATE
1 000			
12 000			
24 000			
36 000			
48 000			
60 000			

F



Stampato 03/2011

Cod. 913.7.181.1A

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

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

cod 913.7181.1A