

オーナーズ マニュアル

DUCATI SPORTTOURING

ST4s

ST4s ABS



オーナーズマニュアル

DUCATI SPORTTOURING

ST4s

ST4s ABS



Ducati モーターサイクルをお買い上げ頂き、ありがとうございました。素晴らしい選択をなさったあなたを、ドゥカティの仲間として迎えるのは、私共にとって何よりも喜びです。

新しいモーターサイクルを日常の足として利用されるばかりではなく、ロングツーリングも楽しめることと思います。Ducati モーター・ホールディング社は、常にその走行が快適で楽しいものであるよう願っています。

私共は、アフターサービスの改善に絶えず努めています。その努力の一環として、お客様にこのマニュアルに記載された正しい使用方法、特に慣らし運転の項を順守していただくようお願い致します。そうすれば、Ducati モーターサイクルは、あなたの要求にいつでも応えてくれ、最高のライディングがいつも楽しめることでしょう。

修理作業や適切なアドバイスが必要な場合は、Ducati 正規ディーラーの修理工場に是非お任せ下さい。他のどこよりも *Ducati* を熟知したエキスパート達が、いつも万全の体制でお客様のご要望にお応え致します。

楽しいライディングを！



注意

Ducati モーター・ホールディング社は、本マニュアルの記載条項に誤りがあったとしても、これに対しいかなる責任も負うものではありません。

ここに記載された情報は、印刷された時点において最新のものです。

Ducati モーター・ホールディング社は、製品を改良、発展させていくために必要とされる、あらゆる変更を行う権利を保有します。

あなたの安全のために、そして保証の有効性、Ducati モーターサイクルの信頼性、価値を保全するために、Ducati 純正部品のみをご使用下さい。



警告

本マニュアルは車両の一部を形成するもので、車両を譲渡する場合には、常に新しい所有者に譲渡しなければなりません。

目次

概要 6

- 保証について 6
- シンボルマーク 6
- 安全運転上の注意 7
- 許容最大積載量 8
- 製造番号 9

操作系 10

- 操作類の位置 10
- メーターパネル 11
- LCDの主な機能 13
- LCDパラメーター設定/表示 15
- イモビライザー・システム 24
- キー 24
- コードカード 25
- スロットルグリップを使用してイモビライザー・エンジンブロック解除の手順 26
- キーの複製 27
- イグニッションスイッチ/ステアリングロック 28
- ハンドルバー左側スイッチ 29
- ST4s ABS 30
- クラッチレバー 31
- ファーストアイドルレバー 32

- ハンドルバー右側スイッチ 33
- スロットルグリップ 34
- フロント・ブレーキレバー 34
- リアブレーキペダル 35
- ギアシフトペダル 35
- ギアシフトペダルとリアブレーキペダルの位置調整 36

主要構成部品/装備 37

- 配置図 37
- 燃料タンクキャップ 38
- シートロック/ヘルメットフック 39
- サイドスタンド 40
- モーターサイクル・リフトハンドル 41
- コンセント 41
- センター・スタンド 42
- サイドミラー 43
- フロントフォーク・アジャスターの調整 44
- リアショック・アジャスターの調整 46
- 車高の調整 47

運転のしかた 49

- 慣らし運転の方法 49
- 走行前のチェック 51
- ABSシステム (ST4s ABS) 52
- エンジンの始動 53
- モーターサイクルの発進 55
- ブレーキング 55
- ABSシステム (ST4s ABS) 55
- モーターサイクルの停止 57
- パーキング 57

燃料補給 58
工具セット 59

主な整備作業とメンテナンス 60

フェアリングの脱着 60
サイドバッグ 65
燃料タンクのリフト 66
エアフィルターの清掃/交換 67
冷却水量のチェック 68
ブレーキ/クラッチ液量のチェック 69
ブレーキパッドの摩耗チェック 70
ケーブル/ジョイント部の潤滑 71
スロットルケーブルの調整 72
バッテリーの充電 73
チェーンテンションの調整 74
チェーンの潤滑 75
バルブの交換 76
ヘッドライトの光軸調整 81
ヘッドライト光軸の垂直方向の調整 81
タイヤ 82
エンジンオイル量のチェック 84
スパークプラグの清掃と交換 85
モーターサイクルの手入れ 86
長期間の保管 87
重要注意事項 87

テクニカルデータ 88

全体寸法 88
重量 88
指定油脂類 89

エンジン 90
タイミング・システム 90
性能データ 91
スパークプラグ 91
フレーム 91
ホイール 91
タイヤ 91
ブレーキ 92
トランスミッション 93
サスペンション 94
排気システム 94
カラーバリエーション 94
電装 95

定期点検メモ 101

概要

保証について

あなた自身のため、また製品の信頼性を保証するために、特に専門的技術が要求される整備作業は、*Ducati* 正規ディーラーの修理工場にお任せ頂くよう強くお勧めします。*Ducati* 正規ディーラーの熟練したスタッフが、どのような整備作業も行える適切な器材道具と、完璧な互換性、円滑な作動、ロングライフを保証する *Ducati* 純正部品のみを使用して、最善のサービスを提供致します。全ての *Ducati* モーターサイクルには保証書が添付されています。しかしながら、車両を競技やそれに類する目的に使用した場合には保証の対象外となります。

また保証期間中に、たとえ車両の一部でも *Ducati* 純正部品でない物と交換したり、改造したり、変更した場合、*Ducati* モーター社の保証は適用されません。

シンボルマーク

このモーターサイクルについてより良い理解を深めるため、当マニュアルを注意深くお読み下さい。モーターサイクルについて、不明な点、さらに詳しくお知りになりたい点がある場合には、ご購入先の正規ディーラーにお尋ね下さい。当マニュアルに記載された情報は、あなたの走行にきっと役立つことでしょう。*Ducati* モーター・ホールディング社は、快適で楽しい走行を願いつつ、長期にわたってあなたのモーターサイクルが変らぬ性能を保つようお手伝いしていきたいと思っております。

本マニュアルには注意事項として、下記のシンボルマークが使用されています：



警告

この説明を順守しなかった場合、あなたを重度の負傷および死亡に至らしめる危険性があります。



重要

車両ならびに車両構成部品に損傷の可能性があります。



注意

作業上の追加注意事項。

文中の「右」、「左」の表記は乗車位置から見た場合で示してあります。

安全運転上の注意



警告

運転する前に読んで下さい。

多くの事故はしばしば不慣れなために起こります。走行する際は常に免許証を所持しているか確かめて下さい;免許証は期限が有効でお客様のモーターサイクルの運転に適したものがが必要です。

あなたのモーターサイクルを未経験者、および有効免許証を持っていないライダーに貸してはいけません。

ライダー、パッセンジャー共に常に安全なヘルメットを被らなければなりません。

視界を制限したり、操作の妨げになるアクセサリーや物がぶら下がっていない、適切なライディングウエアを着用して下さい。

屋内では絶対にエンジンを始動したり、作動させたりしないで下さい。排気ガスは有毒で意識を喪失させ、短時間の内に死に至らしめます。

ライダー・パッセンジャー共に、モーターサイクルが動いている間は足をフットレストに載せていて下さい。

急な進路変更や、路面状況の変化に対処できるよう、常に両手でしっかりとハンドルバーを保持して下さい。パッセンジャーはシートサイドのパッセンジャー用Grabバーを常に両手で保持しなければなりません。

走行地域の道交法、法律を遵守して運転して下さい。

常に指示された速度制限を厳守するとともに、視界や道路条件、混雑の割合に合わせて、常に速度を調節して下さい。レーンチェンジする時や曲がろうと思った時は、常に適時にウインカーを使用して合図して下さい。

良好な視界を保ち、前方の車両の“死角”に入って走行しないようにして下さい。

交差点や、私有地の出口に近い場所、駐車場、高速道路への進入路等を走行する場合は十分に注意して下さい。

給油時は常にエンジンを停止し、給油の際、エンジンやエキゾーストパイプにガソリンをこぼさないよう特に注意して下さい。

給油時は絶対に、喫煙しないで下さい。

給油の際に、人体に有毒な気化したガソリンを吸い込む可能性があります。もしもガソリンが皮膚や衣服に付着した場合は、直ちに石鹸と水で洗浄し衣服を取り替えて下さい。

モーターサイクルから離れる場合は、常にキーを抜いて下さい。

エンジン、エキゾースト・パイプ、マフラーはエンジン停止後も長時間熱いままです。



警告

エキゾーストシステムは、エンジンスイッチを切った後も熱い場合があります。エキゾーストシステムへ接触しないよう充分注意し、車両を木材、木の葉などの可燃物のそばに駐車しないようにして下さい。

モーターサイクルは人や物がぶつからないような場所にサイド/センタースタンドを使用して駐車して下さい。

平坦でないところや柔らかい地面、およびモーターサイクルが倒れる可能性がある場所には絶対に駐車しないで下さい。

許容最大積載量

当モーターサイクルは、許容最大重量の荷物を積載しても、長距離を安全かつ快適に走行できるよう設計されています。

モーターサイクル上に重量をバランス良く配分することは、通常の安全走行に必要な注意事項です。凸凹道を走行したり、急な進路変更を必要とする時のトラブルを避けるために、これは特に重要です。

重要

サイドバックを装備して 120 Km/h 以上のスピードで走行しないで下さい。タイヤの不具合がある時、道路のコンディションが悪い時、視界不良の時には、更にスピードを落としてください。

積載容量について

走行時の全車体重量はライダー、パッセンジャー、荷物、オプションパーツの重量を含んだ合計で 420 kg を越えてはなりません。

積み荷は 23kg を超えてはなりません。(図 . 1) の様に振り分けます :

サイドバックは 1 個につき最大 9 Kg ;
燃料タンクバックは 5 Kg.

積み荷はモーターサイクルの中心に近く、できる限り低い位置に配置するよう努めて下さい。積み荷はモーターサイクルにしっかりと固定して下さい。積み荷が完全に固定されていないとモーターサイクル転倒の原因になります。

ハンドルバーやフロント・フェンダー部に、体積や重量のあるものを載せないで下さい。ステアリングの妨げになります。

フレームのすき間に絶対に物を挟み込まないで下さい。可動部分の妨げになる恐れがあります。

サイドバックを装備する場合 (Ducati スペアパーツ部門にあります) は、次の点に注意して下さい : 積み荷、アクセサリーの重量を均等に振り分け、両サイドのバッグの均衡が保てるようにして下さい ;

サイドバックはきちんと閉めてロックを掛けてください。タイヤが、82 ページに定められた適正空気圧を保持し、また良いコンディションにあることを確かめて下さい。

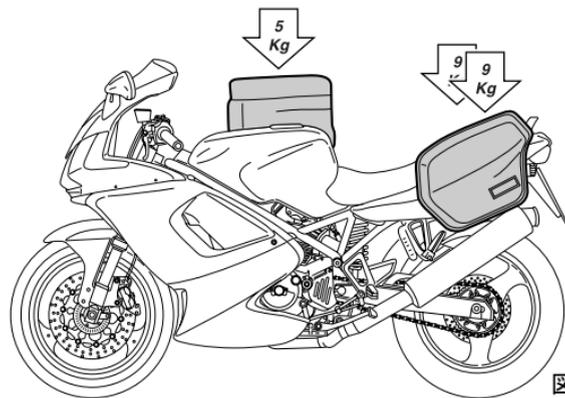


図 . 1

製造番号

すべての *Ducati* モーターサイクルはフレームナンバー (図.2) とエンジンナンバー (図.3) の2つの製造番号で確認できます。

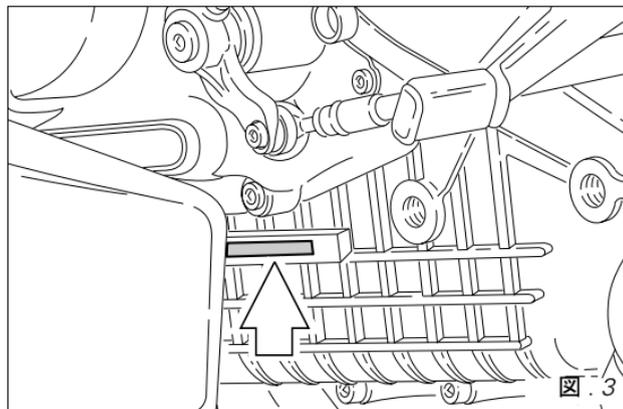
フレーム N.

エンジン N.



注意

これらの番号は、あなたのモーターサイクルの型式を識別するもので、部品を発注する際に必ずお知らせ下さい。



操作系



警告

この章には、モーターサイクルを運転する上で必要な全ての操作類の機能と配置が詳しく説明されています。操作類を使用する前に、注意深く読んで下さい。

操作類の位置 (図 .4)

- 1 メーターパネル
- 2 イグニッション・スイッチ / ステアリング・ロック
- 3 ハンドルバー左側スイッチ
- 4 クラッチ・レバー
- 5 ファースト・アイドル・レバー
- 6 ハンドルバー右側スイッチ
- 7 スロットル・グリップ
- 8 フロント・ブレーキ・レバー
- 9 ギアシフト・ペダル
- 10 リアブレーキ・ペダル

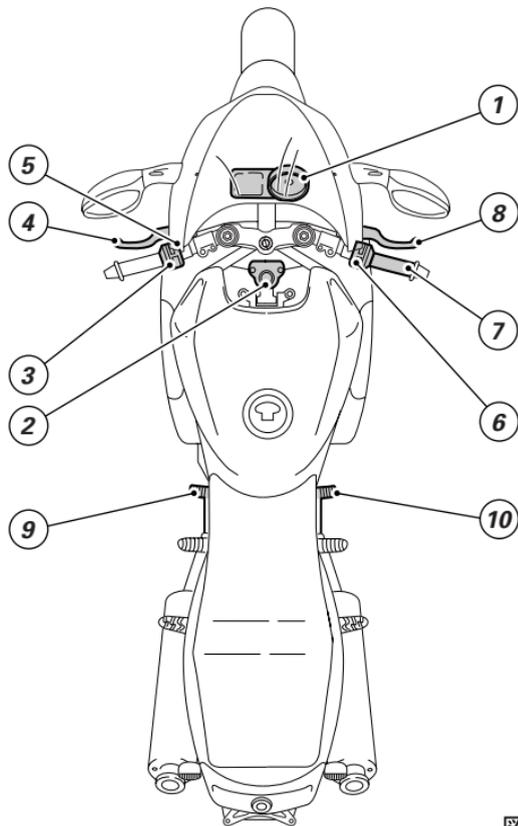


図 . 4

メーターパネル (図 .5.1-5.2)

1) **LCD** (14 ページ参照)

2) **コントロール・ボタン A と B.**

メーターパネル上のパラメーター表示、設定ボタン。

3) **イモビライザー・IMMO インジケーター** (琥珀色)

キーコードが誤っている場合、もしくはキーコードが認識されない場合、インジケーターは点灯したままになります。イモビライザー・システムが出した警告を、スロットルグリップによるイモビライザー解除でリセットすると、インジケーターは点滅します (26 ページ参照)。

重要

メーターパネルによって電子インジェクション/イグニッション・システムの診断を行うことができますが、このメニューの使用は専門のトレーニングを受けた人に限られますので、絶対にいじらないで下さい。誤ってこの機能に入ってしまったような場合は、キーを **OFF** のポジションにして、ドゥカティ・アシスタント・サービスに御連絡下さい。

4) **タコメーター (rpm).**

一分間のエンジン回転数を表示。

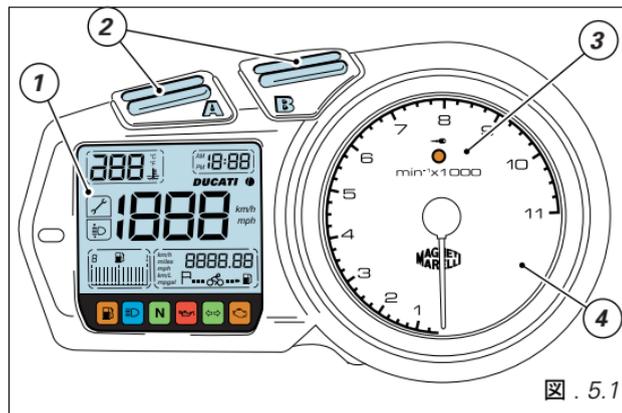


図 . 5.1

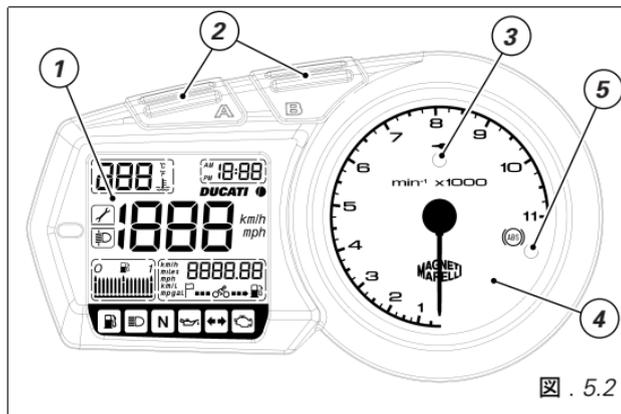
5) ABSインジケータ (ABS) (オレンジ) (ST4s ABS)

ABSが作動している時は、キーを ON(check)にすると、数秒間点灯した後、消灯します。左ハンドルバーのスイッチでABSの作動を解除すると、点灯してから、点滅をはじめます。(30ページを参照)。



重要

ABSライトが点灯を続けている場合は、ABSが機能していないことを意味します。通常のブレーキ操作に支障はありませんが、正規 *Ducati* ディーラーの修理工場に連絡して下さい。原因はバッテリーの電圧不足によることが多いですが、システム自体が不良のこともあり得ます。



LCDの主な機能



警告

メーターパネルのコントロールは必ずモーターサイクルが停止している時に行なって下さい。運転中にメーターパネルの操作は絶対に行わないで下さい。

1) 水温

エンジン冷却水の温度を表示します。



重要

水温が最高温度に達した時はモーターサイクルを使用しないで下さい。エンジンを傷める場合があります。

2) 時計

3) タコメーター

モーターサイクルの速度を表示。

4) 補助ディスプレイ

オドメーター、トリップメーター、平均速度、瞬間燃料消費量、平均燃料消費量、現在までの燃料消費量、走行可能距離、燃料残量が順に表示されます。

5) EOBD ライト (琥珀色)

CPUがエラーを知らせた時、場合によっては、その結果エンジン・ブロックがかかり作動しなくなると点灯します。スロットルグリップによってイモビライザーを解除している間も点灯しています。

エラーが存在しない時は、イグニッションキーを **ON** にすると点灯し、数秒後に消えます (通常 1.8 - 2 秒後)。

6) ターン・インジケーター・ライト (緑)

ターン・インジケーターを **ON** にすると点灯してから、点滅を始めます。

7) **エンジンオイルプレッシャー・ライト** (赤)
 エンジンオイルのプレッシャーが低すぎる時に点灯します。イグニッションスイッチを **ON** にすると点灯し、通常はエンジン始動後数秒で消灯します。エンジン温度が高い時に、場合によっては数秒間点灯することがありますが、回転数が上がると消灯します。

重要
 エンジンに重度の破損をもたらす恐れがあるので、このインジケータ (7) が点灯したままの時にはモーターサイクルを使用しないで下さい。

8) **ニュートラル・ライト N** (緑)
 ギアポジションがニュートラルの時に点灯します。

9) **ハイビーム・ライト** (青)
 ハイビームが **ON** の時に点灯します。

10) **燃料警告ランプ** (黄)
 燃料タンクの燃料が約 6.5 リットルになった時に点灯します。

11) **燃料レベルランプ**
 燃料タンク内の残量燃料が表示されます。最後のバーが減ると、低燃料レベルのランプ (10) が点灯します。

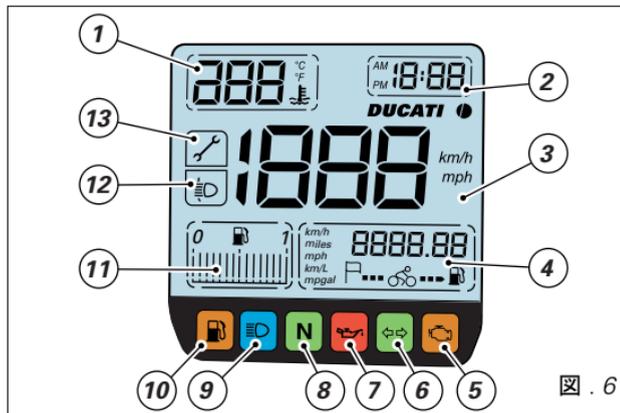


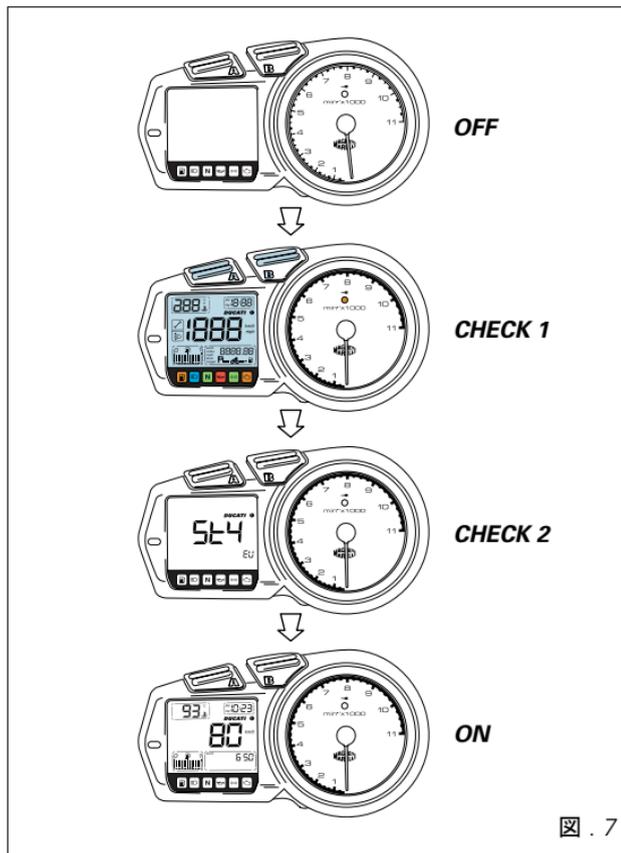
図 . 6

12) **光軸の垂直方向調整**
 光軸垂直方向調整モードを選択すると点灯します。

13) **メンテナンス・インジケータ**
 規定のメンテナンス・サービスが必要な時期が来たことを知らせます。メンテナンスを要する走行距離を過ぎてても走行を続けると、最初の 50 Km の間このランプは点滅し、その後点灯したままになります。ドゥカティ・アシスタント・サービスにてメンテナンス・サービスを受けた後、リセットされます。

LCD-パラメーター設定 / 表示

イグニッションキーを **ON** に回すと、メーターパネルはすべての計器 (ポインター、ディスプレイ、ライト) のチェックをします (図 . 7 参照)。



水温 (図 .8)

エンジンの冷却水の温度を表示します。温度が 40 °C/104 °F 以下の時はディスプレイに “LO” が点滅表示されます。40 °C/104 °F から 120 °C/248 °F の間では温度が表示されます。

121 °C/250 °F から 124 °C/255 °F の間ではを越えると “HI” が点滅表示されます。

水温が 125 °C/257 °F に達すると、点線 ‘---’ がディスプレイ上に点滅表示され、EOBD ランプが点灯します (5、図 .6)。



注意

水温センサーが接続されていないと、点線 ‘---’ がディスプレイ上に表示され、EOBD ランプが点灯します (5、図 .6)。

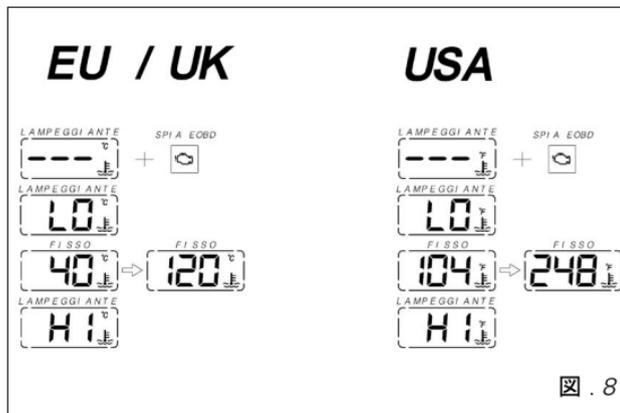


図 .8

時計の調整

まず、AM/PMの調整をします。ボタン(A, 11ページ参照)を2秒間押し続けるとAMの文字が点滅を始めます。ボタン(B)を再度押すとPMの文字が点滅を始めます。前に戻るにはボタン(B)を押してください。

ボタン(A)を押してAM/PMの確認を行うと、数字が点滅する時間調整の画面になります；

ボタン(B)を繰り返して押して時間を合わせます。ボタン(B)を5秒以上押し続けると時間数が早く進みます。

次に、ボタン(A)を押すし時間の確認を行ってから、分の調整に移ります。ボタン(B)を押すと分数が進みます。ボタン(A)を押すと調整画面を終了します。

補助ディスプレイ機能 (図.9)

キーをONにし、ボタン(B)を押し続けると次の機能が順に表示されます：

- オドメーター
- トリップメーター
- 平均速度
- 瞬間燃料消費量
- 平均消費量
- 現在までの燃料消費量
- 走行可能距離
- 燃料残量

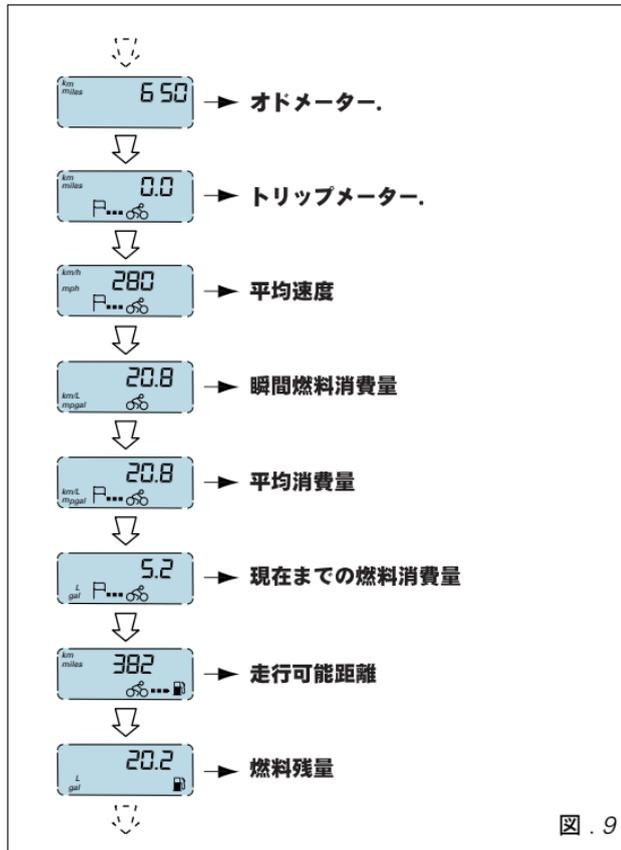


図.9

オドメーター (図 .10)
総走行距離を表示します。

トリップメーター
リセット後の走行距離を表示します。リセットするにはボタン (A, 11 ページ参照) を少なくとも 2 秒間押します。数字が 9999.9Km に達すると、ディスプレイは自動的にリセットされます。

平均速度
トリップメーターのリセット後の走行距離に基づいて計算された平均速度が表示されます。

瞬間燃料消費量
走行時の瞬間燃料消費量を表示します。エンジンを切らずに停止している時は、点線 '—' がディスプレイ上に表示されます。エンジンを切って停止している時は、'0.0' が表示されます。

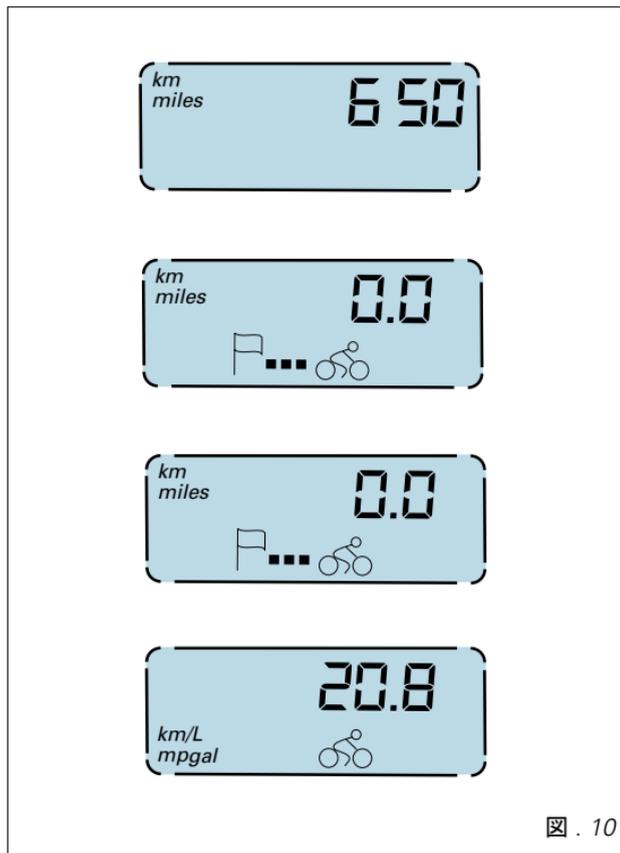


図 . 10

平均消費量 (図 .11)

トリップメーターのリセット後の走行距離に基づいて計算された平均燃料消費量を表示します。モーターサイクルが停止している時はエンジンの ON/OFF 状態に関らず、メモリーされている最後の数字が表示されています。

現在までの燃料消費量

トリップメーターがリセットされてから現在までの走行距離に消費された燃料が表示されます。9999.9 リットルを越えると、表示は点線 '---' に変わります。

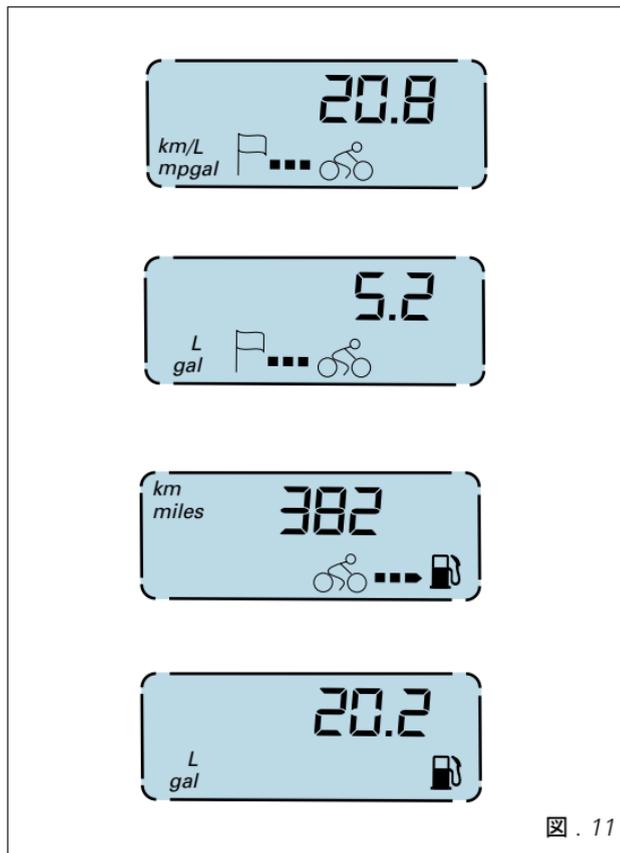


図 . 11

走行可能距離

タンク内の燃料残量で走行できる距離を示します。この表示機能が選択されていなくとも、燃料警告ランプ (10, 図 . 6) が点灯すると自動的に走行可能距離表示に切り換わり、点線 '---' が 10 秒間ディスプレイ上に表示されます。燃料警告ランプが点灯している間は、60 秒ごとにこの表示が繰り返されます。

モーターサイクルを停止すると、エンジンの ON/OFF 状態に関らず、保存されている最後のデータが表示されま



注意

数値は 10 秒ごとに更新されます。誤差は 0.5Km です。

デジタル燃料残量

タンク内の燃料残量を示します。燃料警告ランプ (10, 図 . 6) が点灯すると点線 '---' がディスプレイ上に表示され、燃料ポンプのシンボルが点滅を始めます。

光軸の垂直方向調整 (図 .12.1-12.2)

ヘッドライト光軸の位置が調整できます。この機能モードに入るには、ボタン (B, 図 .5.1 参照) を押しながら、キーを **ON** にします。ディスプレイ上にヘッドライト光軸の現在の位置 (図 .12) を示す値が表示され、ディスプレイ上にランプが点灯します (12, 図 .6)。

ボタン (A) を押すと光軸は下がり、(B) を押すと上がります。調整範囲は "3"(最大) から "-3"(最少) までです。キーを **OFF** にすると調整位置が保存され、元の画面に戻ります。

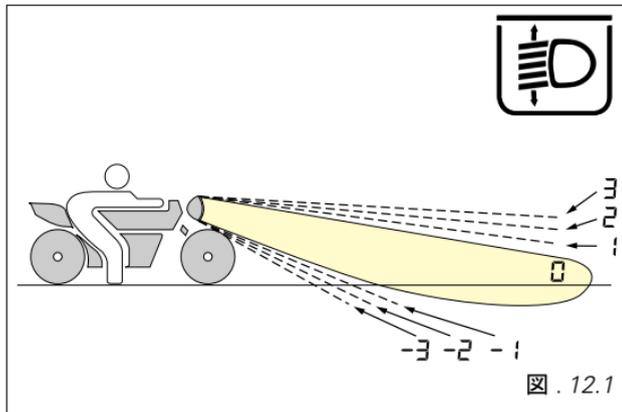


図 .12.1

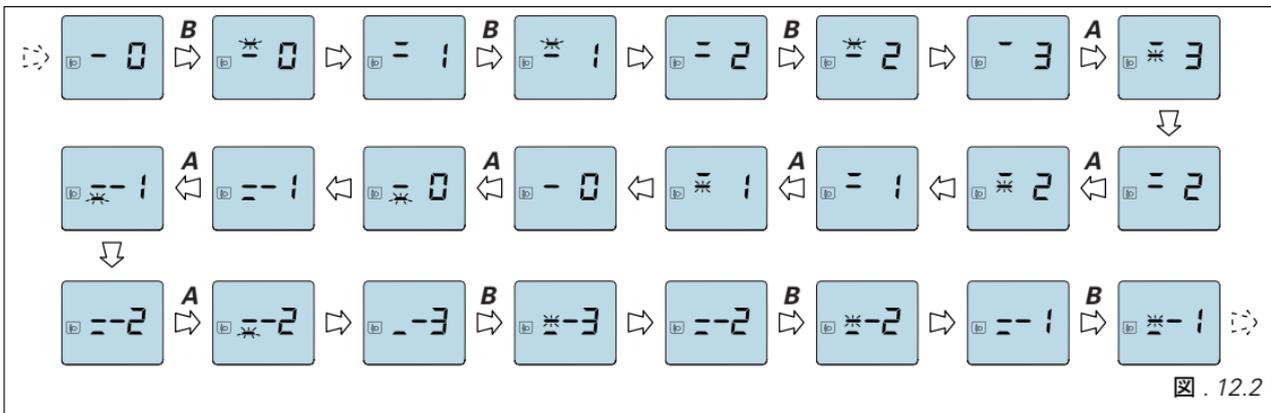


図 .12.2

特別選択機能：モーターサイクル・モデルと測定単位

(図 . 13)

ディスプレイに表示されるモーターサイクルのモデルと測定単位は、CPU から自動的にメーターパネルに伝えられます。これを強制的に変える場合は、ボタン (A) と (B) を同時に押してイグニッションキーを **OFF** から **ON** にします。ディスプレイにモーターサイクルのモデルとバージョンが点滅表示され、ボタン (B) を押すと設定可能なパラメーターが順に表示されます。保存するには、**OFF** が表示されるまでボタン (A) を少なくとも 5 秒押してから、キーを **OFF** に戻します。



注意

この機能が作動している間は、イグニッション不可能となります。

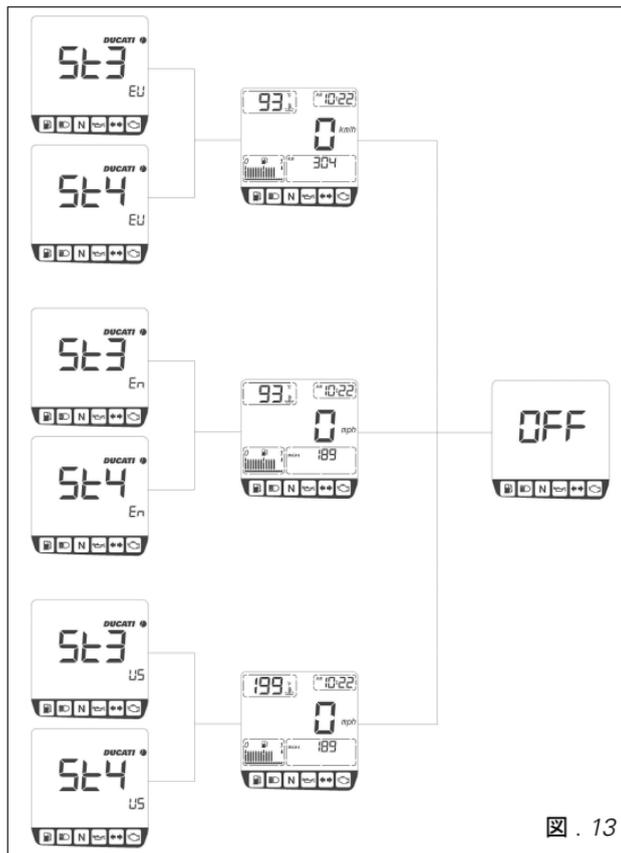


図 . 13

バックライト機能

メーターパネルのバックライトは、パーキングライト、もしくはロー/ハイビームが ON になっている場合のみ機能します。

周囲の明るさ、気温を検知するセンサーによってメーターパネルのバックライトは自動的に ON/OFF の状態に切り換わります。

パイロットランプの明るさ調整機能

パーキングライト、もしくはロー/ハイビームが ON になっている場合のみ機能します。

周囲の明るさに応じてメーターパネルがパイロットランプの明るさを自動調節します。

ヘッドライトの自動消灯機能

ヘッドライトが自動的に OFF となり、バッテリーの消費量を抑えます。この機能は次の 2 つの場合に作動します：

- キーを OFF から ON に回した後、60 秒たってもエンジンをスタートさせないとヘッドライトは自動的に消えます。キーを再び ON にすると、ヘッドライトは点灯します。
- ヘッドライトを点灯して走行後、エンジンをエンジン・キル・スイッチ (2, 図 . 19) によって停止した場合、60 秒後にヘッドライトは自動的に消えます。エンジンを再び始動すると、ヘッドライトは点灯します。



注意

エンジンを始動させている間はヘッドライトは消えています。エンジンが始動すると、もしくはボタン (3, 図 . 21) を放すと、ヘッドライトが点きます。

イモバイザー・システム

このモーターサイクルには電子制御でエンジンをブロックする盗難防止装置（イモバイザー）が搭載されています。イモバイザーは、毎回エンジンを停止する度に自動的に作動します。

各キーの握り手にはトランスポンダーが内蔵されています。トランスポンダーからの信号は、イグニッションスイッチ部に組み込まれたアンテナを介してコントロールユニットに送られます。この信号は“パスワード”の役割を果たし、イグニッションキーがスイッチに差し込まれる度に、毎回変更されます。CPUが“パスワード”によってキーを認識した時のみエンジンが始動します。

キー（図.14）

モーターサイクルには、以下のキーが付属してきます：

- キー A（赤）1本
- キー B（黒）2本

警告

キー A（赤色）には、キーを最適な状態に保ち、他のキーとの接触を防ぐためゴム製のカバーが取り付けられています。本当に必要な場合以外は絶対にこのカバーを取り外さないで下さい。

キー B は、通常のイグニッションキーで下記に使用されます：

- エンジンの始動。
- 燃料タンクキャップ。
- シートロック。

キー A はキー B と同じ機能を持つ他、2本の黒キーのコードメモリー変更、削除の機能を併せ持っています。



警告

強い衝撃を与えるとキーに内蔵された電子部品を損傷しますので注意してください。



注意

3本のキーには、キーの認識番号の書かれたプレート(1)が付いています。



警告

キー A とプレート(1)は別にして、安全な場所に保管して下さい。モーターサイクルを始動するのに2本の黒いキーのうち、1本のみを使用するようにして下さい。

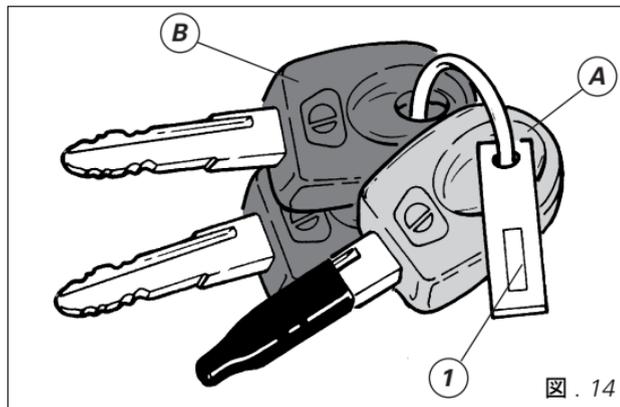


図.14

コードカード

キーと併せて以下のコードが記載されたコードカード (図 .15) が付属してきます。

カードには、キー・オン後にエンジンブロックが作動した場合に使用するエレクトロニック・コード (A、図 .16) が記載されています。



警告

コードカードは安全な場所に保管して下さい。スロットルグリップを使用してエンジン・ブロックを解除する (26 ページ参照) 場合に備えて、コードカードに記載されたエレクトロニック・コードを控えて、常に携帯されることをお勧めします。

イモビライザーシステムが不具合の場合に、琥珀色の EOBД ランプ (5、図 . 6) で示されるエンジン・ブロック機能を解除するには、下記の手順に従ってください。

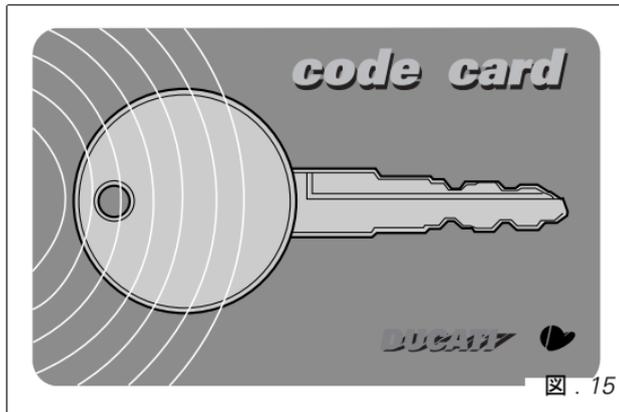


図 . 15

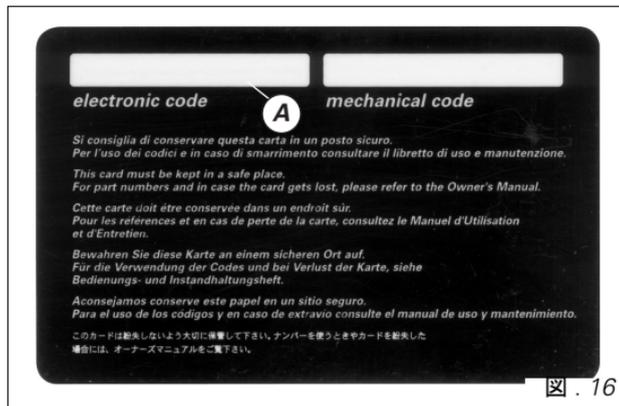


図 . 16

スロットルグリップを使用してイモビライザー・エンジンブロック解除の手順

1) キーを **ON** の位置にしてスロットルグリップを十分に開き、開いた状態を保ちます。

EOBD ランプは 8 秒後に消灯します。

2) EOBD ランプが消えたらスロットルグリップを放して下さい。

3) EOBD ライトが点滅しますので、点滅回数を数えて下さい。コード番号の一番最初の数字と同じ数だけ点滅したら、スロットルを全開にし、その位置を 2 秒間保ってからスロットルグリップを放して下さい。一つの数字の入力がこうして認識され、EOBD ランプが 4 秒間点灯します。同様の操作をコード番号の残りの数字についても繰り返します。数字が入力されない場合は、EOBD ライトが 20 回点滅した後、点灯したままになります。この場合は作業は完了しなかったこととなりますので、キーをもう一度 **OFF** に戻してから、(1) からの操作をやり直して下さい。

4) コード番号最後の数字を入力するまで (3) の作業を繰り返します。

5) スロットルグリップを放して下さい。もし入力されたコードが正しければ、次の状態が起こります：

A) EOBD ランプが点滅しブロック解除を知らせます。警告ランプは 4 秒後、もしくはエンジン回転数が 1000rpm を越えると通常の状態 (消灯) に戻ります。

B) IMMO ランプ (3. 図 . 5.1-5.2) がエンジン回転数が 1000rpm を越えるまで、もしくはエンジンが再始動するまで点滅します。

6) もしも入力されたコード番号が違っていた場合、EOBD ランプと IMMO ランプは点灯し続けます。キーを **OFF** に戻して手順 (2) から回数に制限なく、作業をやり直すことが出来ます。



注意

定められた時間の前にスロットルグリップが放された場合は、警告ランプが再び点灯します。キーを **OFF** に戻し、手順 (1) に戻って作業をやり直す必要があります。

操作

イグニッションキーを **ON** から **OFF** の位置に回す度に、イモビライザーはエンジンブロックを作動します。

エンジンの始動には、キーを **OFF** から **ON** の位置に回して下さい (キー・オン) :

1) コードが認証されると、メーターパネルの *IMMO* ランプが短時間点滅します。これは、イモビライザーシステムがキーのコードを認証しエンジンブロックを解除したことを意味します。スタート・ボタンを の押し続けるとエンジンが始動します ;

2) *IMMO* ランプが点灯したままの状態が続いた場合は、コードが認証されていません。キーを **OFF** の位置に戻して、再度 **ON** の位置に回します。それでもエンジンが始動しない場合は、付属している他の黒キーを使い、もう一度試して下さい。

もしこの方法でもまだブロックが解除されない場合は、ドゥカティ・アシスタントサービスに御連絡下さい。

3) *IMMO* ランプが点滅し続けている場合は、イモビライザーシステムがリセットされたことを (例えば、スロットルグリップを使用してのデロック作業) 意味します。



重要

作業中は常に同じキー1本のみを使用してください。違うキーを使用すると、システムのコード認証の妨げになる場合があります。

キーの複製

追加のキーを必要とされる場合、ドゥカティ・アシスタントサービスにお問い合わせになり、お手元の全てのキーとコードカードをお持ち下さい。

ドゥカティ・アシスタントサービスは、新しいキーとお手元のキー全てを (最高 8本まで) 再メモリーします。

ドゥカティ・アシスタントサービスは、お客様にモーターサイクルのオーナーである証明の提示を求める事がありますので、用意のため必要書類をご持参下さい。

紛失して、再メモリーに持ち込まれなかったキーはメモリーから削除され、無効となります。これらでエンジンを始動することはもうできません。



注意

モーターサイクルのオーナーが変更された場合、全てのキーとコードカードが新オーナーに譲り渡されなければなりません。

イグニッションスイッチ/ステアリングロック (図 . 17)
燃料タンクの前に配置され、4つのポジションが選べます:

- A) **ON**: エンジンとライトが作動中です;
- B) **OFF**: 停止;
- C) **LOCK**: ステアリングロック;
- D) **P**: パーキングライト+ステアリングロック。



注意

キーを (C)、(D) の位置にするには、キーを押してから回して下さい。(B)、(C)、(D) の位置ではキーを引き抜くことができます。

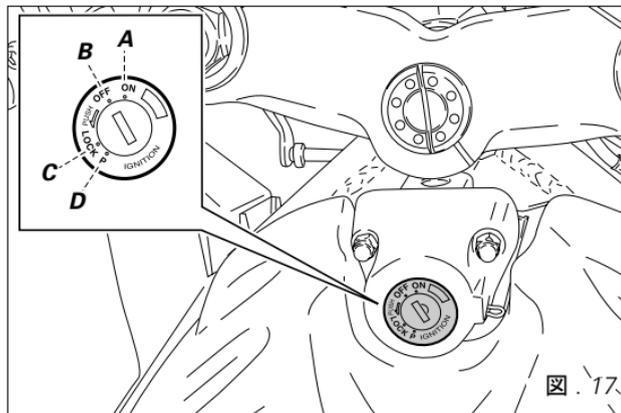


図 . 17.

ハンドルバー左側スイッチ (図 .18.1-18.2)

1) ライト切り替えスイッチ。2つのポジションがあります：

☉ = ロービーム ON；

☉ = ハイビーム ON。

2) スイッチ ⇄ = ウィンカーには3つのポジションがあります：

中央 = OFF；

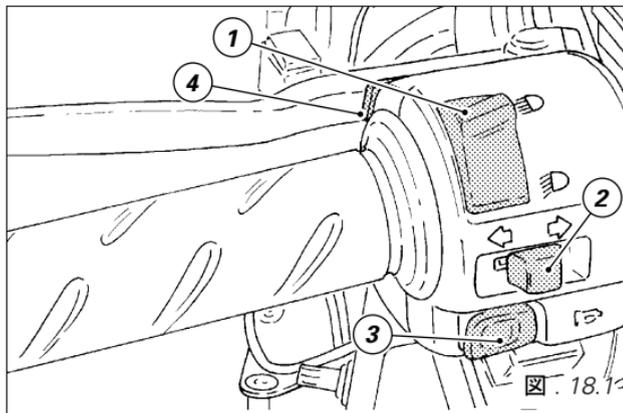
⇄ = 左折；

⇄ = 右折。

ウィンカーを消すには、レバーを中央の位置に戻してから押して下さい。

3) スイッチ 📣 = 警告ホーン。

4) スイッチ ☉ = ハイビーム点滅。



ST4s ABS

5) スイッチ  = ABS OFF。

ABSを解除するには、メータパネルのオレンジランプが点滅を始めるまで、スイッチを3秒程押し続けてから、放して下さい。



注意

スイッチを5秒以上押し続けたり、オレンジのABSランプが点滅を始める前に放すと、ABSは解除されません。



警告

この操作はモーターサイクルが停止している時に行なって下さい(キーはON)。



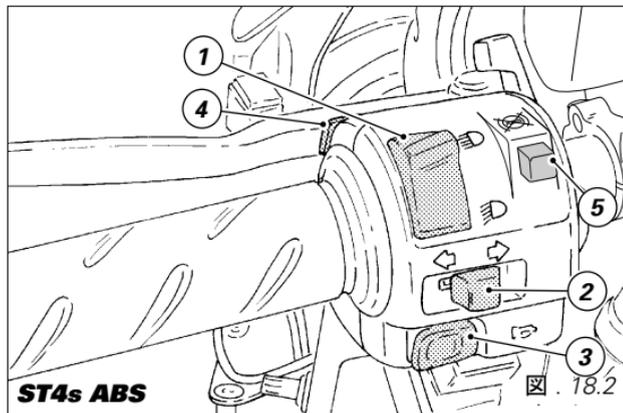
注意

ABSが解除状態にあることを示すため、オレンジランプは点滅し続けます。



注意

キーをOFFにすると、ABSは自動的にリセットされます。その次にキーをONにした時は、ABSはONの状態にあります。



クラッチレバー (図 . 19)

レバー (1) でクラッチの接続を操作します。
この機種にはアジャスター (2) がついており、レバーとグリップとの間隔の調整が可能です。調整を行うには、レバー (1) を完全に手前にし、アジャスター (2) が 4 つあるポジションのどれか 1 つにできるようにします。ポジション 1 は、レバーとグリップの間隔が最大で、逆にポジション 4 は間隔が最小です。

レバー (1) を引くと、エンジンの回転がトランスミッションおよびリアホイールに伝わらなくなります。クラッチの適切な操作は、スムーズなライディング、特に発進時に重要です。



警告

クラッチ及びブレーキレバーの調整は、モーターサイクルが停止した状態で行います。



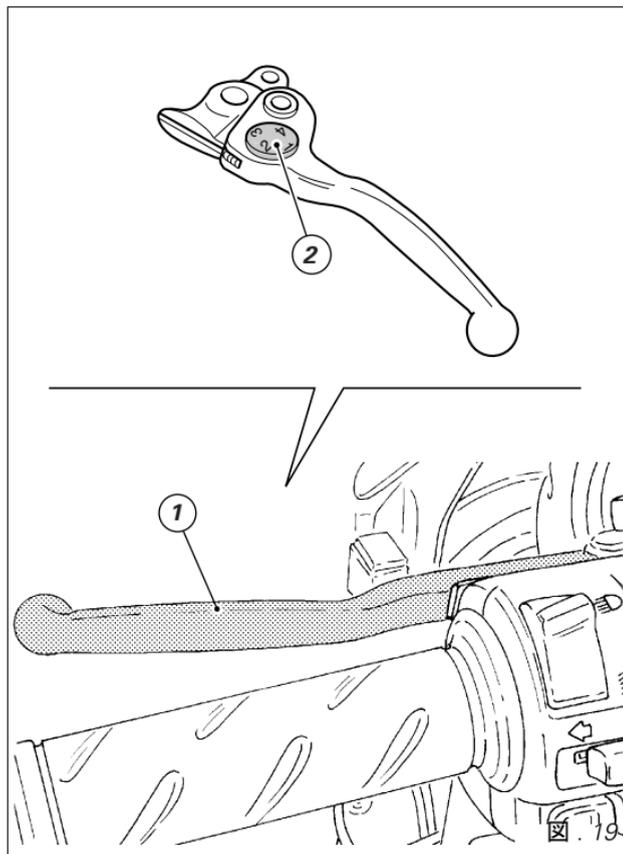
重要

クラッチレバーを正しく操作することで、トランスミッションのダメージを回避し、モーターサイクルの寿命を延ばすことができます。



注意

サイドスタンドを降ろし、トランスミッションがニュートラルの状態状態でエンジンを始動させることができます。ギアが入った状態で始動する時は、クラッチレバーを引いて下さい。この際サイドスタンドは上がっていません。



ファーストアイドルレバー (図 .20.1-20.2)

冷間時のエンジン始動を容易にするため、また、始動後のアイドル回転数を増加させるために使用します。

レバー・ポジション：

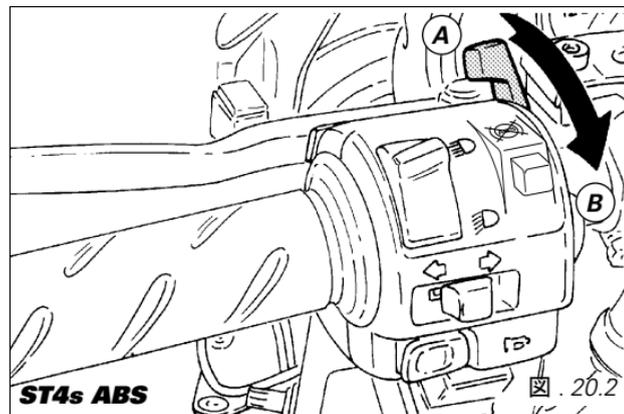
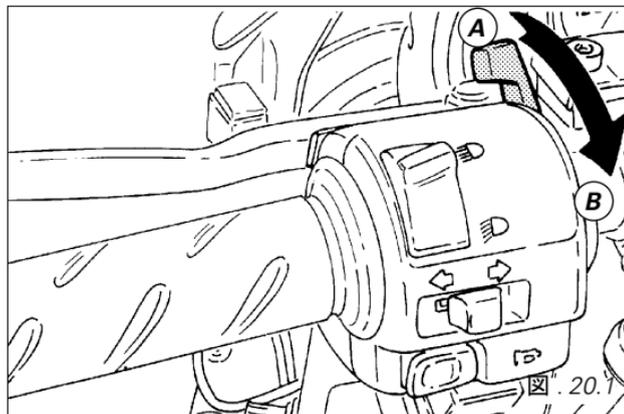
A) = 閉じ；

B) = 全開。

レバーの位置は、エンジンの暖機状態に合わせて調整可能です。

重要

エンジンが暖まっている時にはチョークを使用しないで下さい。チョークを開いたまま走行しないで下さい。



ハンドルバー右側スイッチ (図 .21)

1) ライトスイッチ、3つのポジションがあります：

右 **○** = ライト OFF；

中央 **☼** = フロント・リアパーキングライト、ナンバープレートライト、メーターパネルライト ON；

左 **☼** = ヘッドライト、フロント・リアパーキングライト、ナンバープレートライト、メーターパネルライト ON。

2) **ENGINE STOP** (エンジン停止) スイッチには2つのポジションがあります：

○ (RUN) = エンジン作動；

☒ (OFF) = エンジン停止。



警告

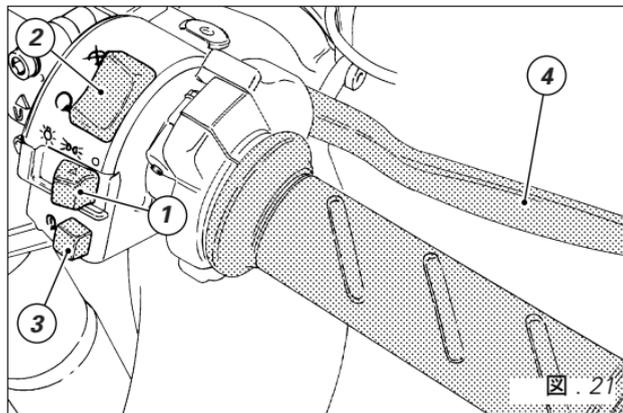
このスイッチは、エンジンを直ちに停止させることが必要な緊急時等に使用することを目的としています。エンジン停止後は、再始動可能のようにスイッチを○のポジションに戻して下さい。



重要

ライトを点灯して走行時、スイッチ (2) を使用してエンジンを停止しイグニッション・キーを **ON** のポジションで放置すると、ライトが点灯したままとなり、バッテリー切れの原因になります。

3) ボタン **○** = エンジン始動。



スロットルグリップ (図 .22)

ハンドルバー右側のスロットルグリップは、スロットル・バルブを操作します。

スロットルを開けている時にグリップの握りを緩めると、自動的に元の位置 (アイドリング状態) に戻ります。

フロント・ブレーキレバー (図 . 22)

フロント・ブレーキレバー (1) をスロットルグリップの方向へ引くと、フロントブレーキがかかります。このレバーは油圧で作動するため、軽く握るだけで充分です。

この機種にはダイヤル (2) が付いており、レバーとグリップとの間隔が調整できるようになっています。

調整するには、レバー (1) をいっばいに倒した状態で、つまみ (2) を回して4つの中で最適な位置にセットします。ポジション 1 ではレバーとグリップの間隔が最も広く、ポジション 4 では最も狭くなります。



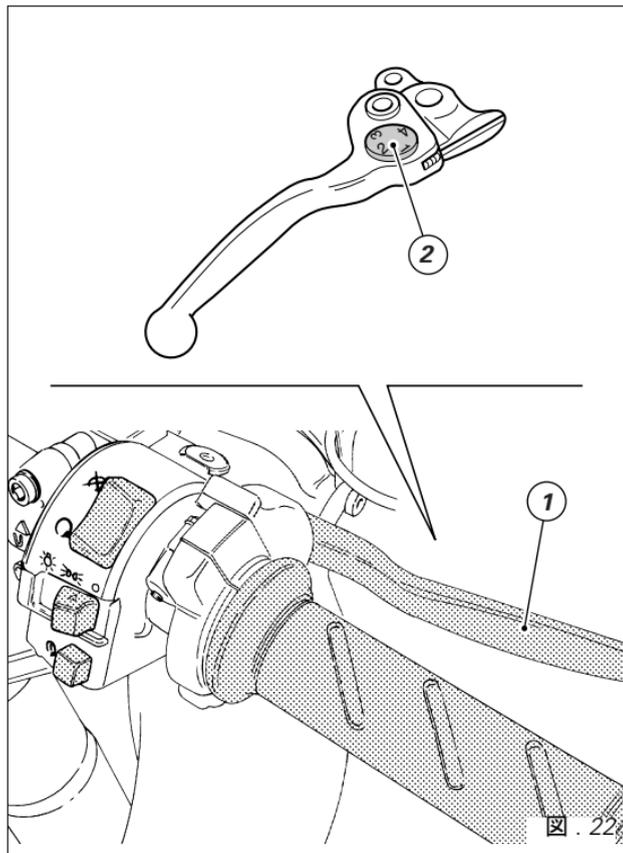
警告

フロント・ブレーキレバーの調整はモーターサイクルが停止しているときに行なって下さい。



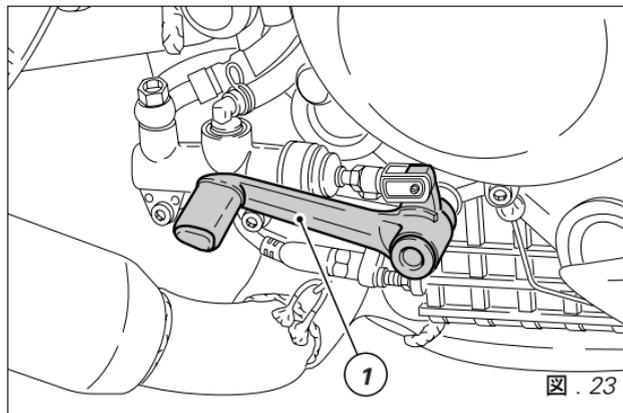
警告

このレバーを操作する前に 55、56 ページの説明をお読み下さい。



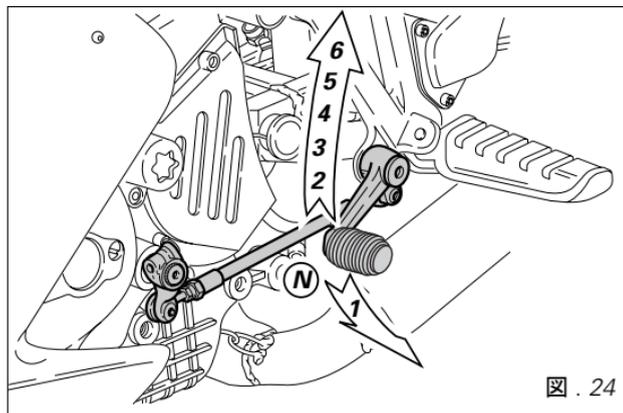
リアブレーキペダル (図 .23)

ペダル (1) を下に踏むことで、リアブレーキが機能します。
システムは油圧式で作動します。



ギアシフトペダル (図 .24)

ギアシフトペダルは、上下に動き、中央のニュートラルのポジション **N** に自動的に戻ります：
下へ＝シフトダウンおよび 1 速へのチェンジは、ペダルを下に押します。ニュートラルのポジションから 1 速にチェンジした時に、メーターパネルの **N** ランプが消えます；
上へ＝ペダルを上へ掻き上げることで、2 速から順次 3、4、5、6 速へとチェンジします。
一回の操作が一速分のチェンジに相当します。



ギアシフトペダルとリアブレーキペダルの位置調整

(図 . 25 と 26)

ギアシフト・ペダルとリアブレーキ・ペダルのポジションは、それぞれのライダーのライディングスタイルとフットレストの位置に合わせて調整することができます。

ギアシフト・ペダルのポジションは次の手順で調整します：

リンケージ (1) を固定しながら、ナット (2) と (3) を緩めます。



注意

ナット (2) は、逆ネジになっています。

ギアシフト・ペダルを好みの位置に定めながら、スパナでリンケージ (1) の六角部分を回します。

リンケージの両端をナットで締めこみ固定します。

リアブレーキ・ペダルの調整は以下の手順で行います：

ナット (4) を緩めます。

ペダルが好みの位置になるまで、アジャスター (5) を回します。

ナット (4) を締めこみます。

ペダルを手で押しながら、ブレーキがかかり始めるまでに約 1,5 ~ 2 mm の遊びがあるかを確認します。

もしも上記のような遊びが確認できない場合、マスターシリンダー・ロッドの長さを次の手順で調整します：

ロッドの上にあるナット (6) を緩めます。

フォーク (7) のロッドの遊びを増したい場合は締めこみ、逆に減らしたい場合は緩めます。

ナット (6) を締め、ロッドを固定し再度遊びを確認します。

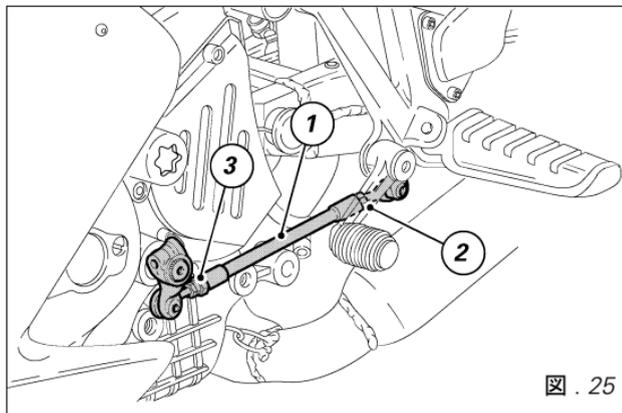


図 . 25

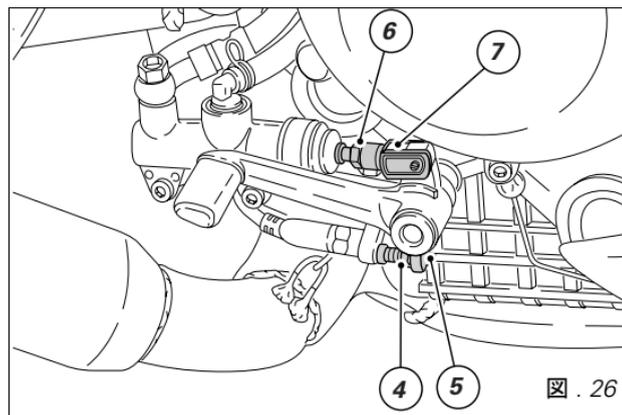


図 . 26

主要構成部品 / 装備

配置図 (図 .27)

- 1) 燃料タンクキャップ。
- 2) シートロックとヘルメットフック。
- 3) サイドスタンド。
- 4) モーターサイクル・リフトハンドル。
- 5) センタースタンド。
- 6) サイドミラー。
- 7) フロントフォーク・アジャスター。
- 8) リアショック・アジャスター。
- 9) コンセント
- 10) カタライザー

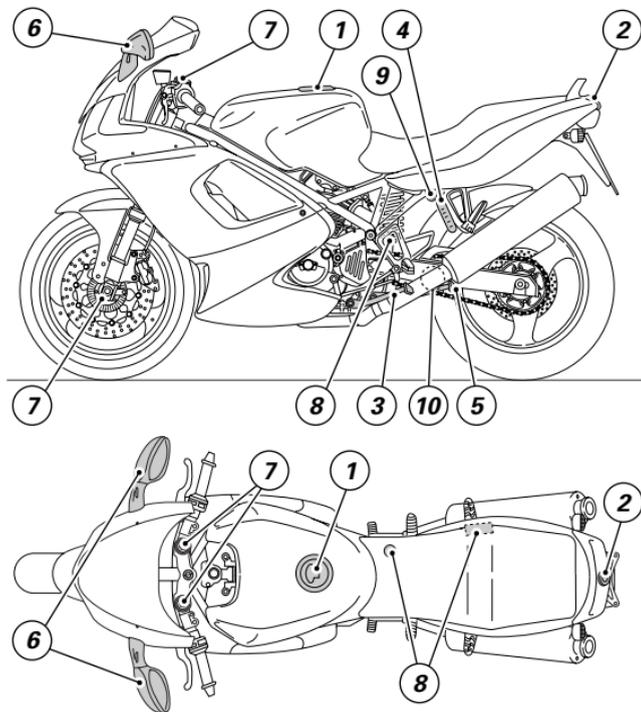


図 . 27

燃料タンクキャップ (図 .28)

開け方

キャップの保護カバー(1)を起し、イグニッション・キーを差し込み、時計回りに 1/4 回転してロックを解除すれば、キャップを開けることができます。

キャップを持ち上げて下さい。

閉め方

キーの差し込まれたキャップを閉じ、キーを反時計回りに回して、元の位置に戻してから抜き取ります。保護カバー(1)を閉めます。



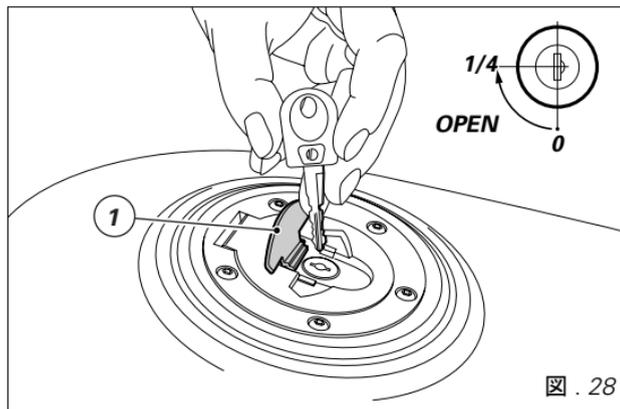
注意

キャップはキーが差し込まれていないと閉じられません。



警告

燃料補給(58ページ参照)後は毎回、キャップが正しい位置で確実に閉まっていることを確かめて下さい。



シートロック / ヘルメットフック

開け方 (図 .29)

ロック (4) にイグニッションキーを差し込み、時計回りに 1/4 回転して、ボディからシートを外して下さい。シートを後方に引き、前方ホルダー (1) から引き抜きます。シート下後方に、ライダー / パッセンジャーのヘルメット固定用ケーブル (2) があります (59 ページ参照)。ケーブルをヘルメットに通してから、その端を 2 つあるフック (3) の片方に掛けて、外部に吊り下げて下さい (図 .30)。シートを取り付けて下さい。



警告

このヘルメットフックは、モーターサイクルをパーキングする時のみ使用して下さい。ヘルメットをフックにつけたまま走行すると、ステアリングに影響し転倒の危険性があります。

閉め方

シート下小物入れ内部の全ての物が正しく整理されているか確かめて下さい。シートの先端部を前方ホルダーに差し込み、シート後部をカチッと音がするまで押して下さい。シートがしっかりフレームに固定されている事を確認し、キーをロックから抜き取ります。

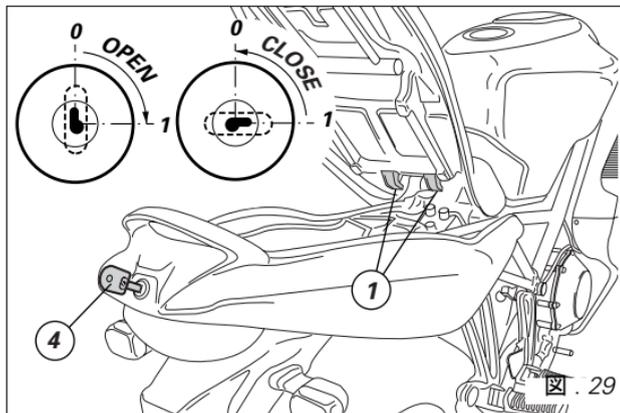


図 . 29

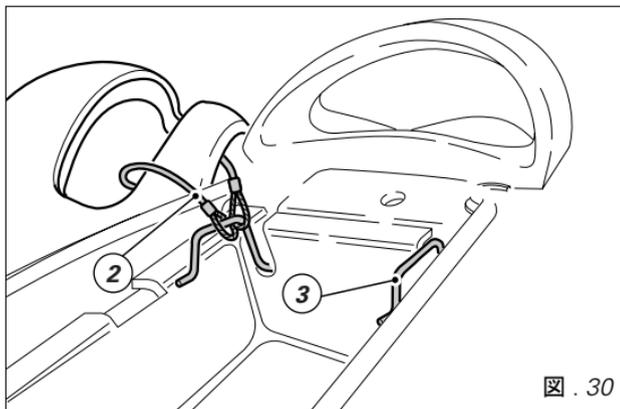


図 . 30

盗難防止用ロック (図 .31)

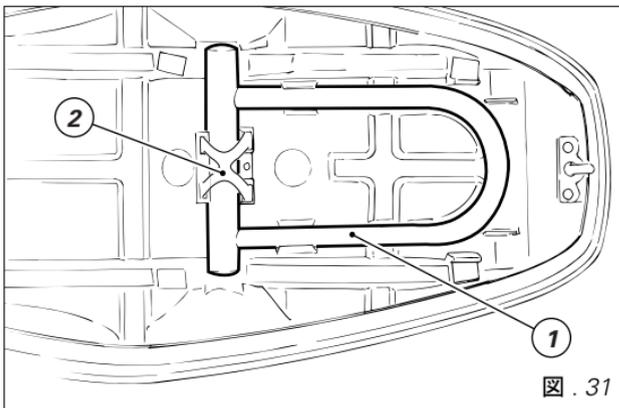
シート下に盗難防止用ロック (1) があります。バンド (2) を外して取り出して下さい。

治安の悪い場所に駐車する時などに、ステアリング・ロックの補助としてお使い下さい。



警告

モーターサイクルの発進を妨げるタイプの盗難防止用ロック (ディスク・ロック、ホイールロック等) は大変危険で、モーターサイクルの機能とライダーとパッセンジャーの安全に危害を与えるおそれがあります。



サイドスタンド (図 .32)



重要

サイドスタンドは、短時間のパーキングにのみ使用して下さい。

サイドスタンドを使用する前に、地面が適しているか、平らであるかを確認して下さい。

柔らかい地面、砂利、日光で柔らかくなったアスファルト等にパーキングすることは、モーターサイクルに損傷をもたらす転倒の原因となります。

傾斜面にパーキングする場合は、常にリアホイールが斜面の低い方に向くようにして下さい。

サイドスタンドを使用するには、ハンドルバーを両手で掴み、モーターサイクルを支えながら、スタンドのフック (1) を足でいっぱいに押します。次に、スタンドがしっかりと路面に着くまで、モーターサイクルを徐々に傾けていきます。



警告

サイドスタンド使用時には、モーターサイクルにまたがらないで下さい。

サイドスタンドを元の位置 (水平位置) に戻すには、モーターサイクルを右側に傾けながら、足の甲でフック (1) を持ち上げます。



注意

定期的にスタンド (内側と外側 2つのスプリングの損傷と摩耗) と安全センサー (2) の作動を点検することをお勧めします。



注意

サイドスタンドを降ろし、トランスミッションがニュートラルの状態ではエンジンを始動させることができます。ギアが入った状態で始動する時は、クラッチレバーを引いて下さい。この際、サイドスタンドは上がっていません。

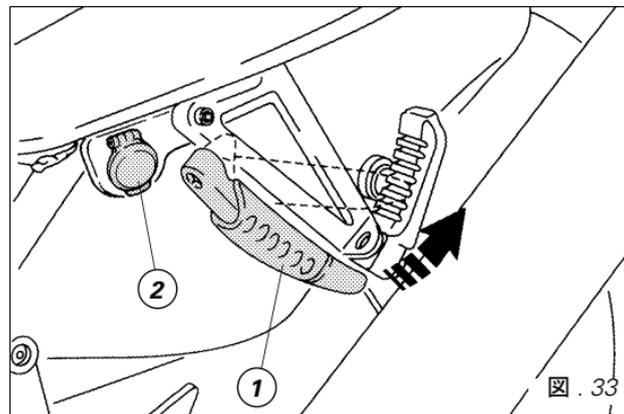
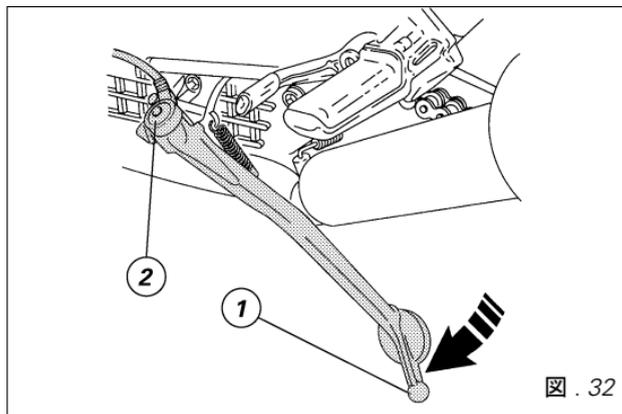
モーターサイクル・リフトハンドル

モーターサイクルをセンタースタンドに載せる場合や、その他のパーキング作業をする時に、左側パッセンジャー・フットレスト脇にあるハンドル (1, 図 .33) を使用して下さい。

使用するには、ハンドルを外側に向けて回します; 作業終了後、ハンドルから手を離すと自動的に元の位置に戻ります。

コンセント

このモーターサイクルには、専用アクセサリーの為の電源コンセント (2, 図 .33) があります。コンセントは 20A のヒューズで保護されています。



センター・スタンド

モーターサイクルを安定してパーキングするために、常にセンター・スタンド (1, 図 .34) を使用して下さい。センター・スタンドは、許容最大重量が積載されていても使用できます。



警告

スタンドを使用する前に、地面が適しているか、平らであるかを確認して下さい。

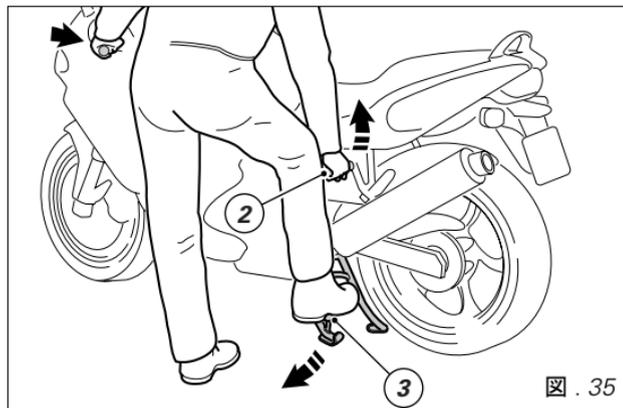
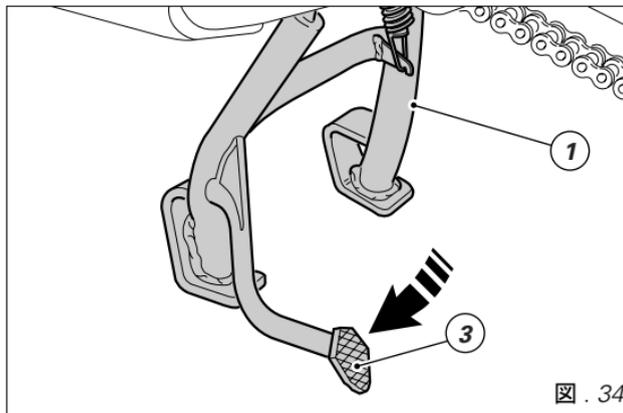
左手で左ハンドルバーを、右手でリフト・ハンドル (2, 図 .35) を握り、右足でセンター・スタンドのフック (3) を地面に当たるまで押します。同時に、握ったハンドルでモーターサイクルを上を持ち上げ、それから後ろに引きます。センター・スタンドを元に戻すには、ハンドルを握り、後輪が地面に届くまで、前に押すだけです。スタンドは自動的に元の位置に戻ります。



警告

走行時は、スタンドがきちんと収納されているかを確認して下さい。

定期的にスタンド内の部品 (内側と外側 2つのスプリングの損傷と摩耗) の作動を点検することをお勧めします。



サイドミラー (図 .36)

サイドミラーは、特別なバネで接続された2つの部分からなっています。衝撃があった場合、バネの働きでミラーはフェアリング側に回り込み、その後元の位置に戻ります。



重要

バネが外れたり、ミラーを交換するときは、Ducati 正規ディーラーの修理工場にお任せ下さい。



警告

サイドミラー無しでは決して走行しないで下さい。後部の不可視は重大な事故の要因となります。

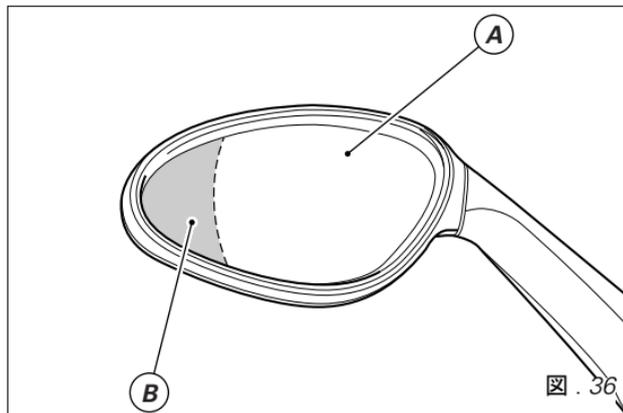
ミラーのレンズは2フォーカスで、死角を作ることなく、後部のより広角な視覚が可能です：

- A) 表面内側=実際のイメージ；
- B) 表面外側=拡大されたイメージ。



警告

ミラーに写るイメージの物体は、実際はより近くにありますが；この現象は、ミラーの表面外側 (B) に写る物体に関して一層顕著になります。



フロントフォーク・アジャスターの調整

モーターサイクルのフロントフォークには、リバウンド/コンプレッション・ダンピングアジャスターが装備されています。

この調整は外部スクリュー・アジャスターにて行います：

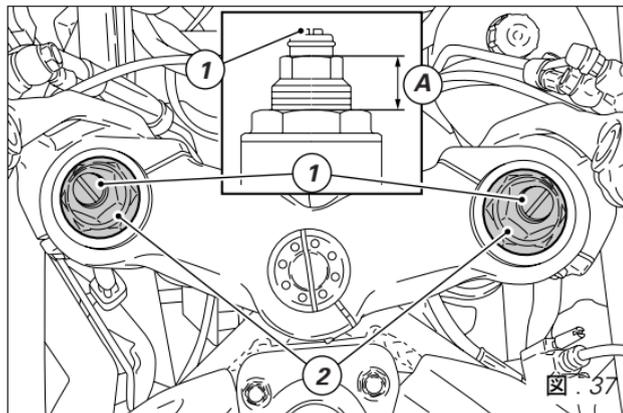
- 1) (図 . 37) リバウンド・ダンピング調整；
- 2) (図 . 37) スプリング・プリロード調整；
- 3) (図 . 38.1-38.2) コンプレッション・ダンピング調整。

リバウンド・ダンピングを調節するには、ドライバー（-）で、各フォークの上部に配置されているアジャスター（1）を回します。

アジャスター（3, 図 . 38.1-38.2）の調整は、フロントフォーク下部のアクスルシャフトの貫通穴からドライバーを差し込むことで行います。

スクリュー（1 と 3）を回すと、カチッと音がします。一回の音がダンピング 1 段に相当します。いっぱい締め込むとダンピングが最強にセットされます“0”。

この位置から、反時計回り方向に廻してカチッという音でダンピングを 1 段目、2 段目、…と数えます。



標準設定：

コンプレッション側：12 段目；

リバウンド側：11 段目。

調整範囲は、リバウンド側 14 段、コンプレッション側 14 段で、これが最弱のダンピングです。

各フォーク内部のスプリング・プリロードを変更するには、六角アジャスター・ナット (2) を 22 mm 六角ピンレンチで回します。

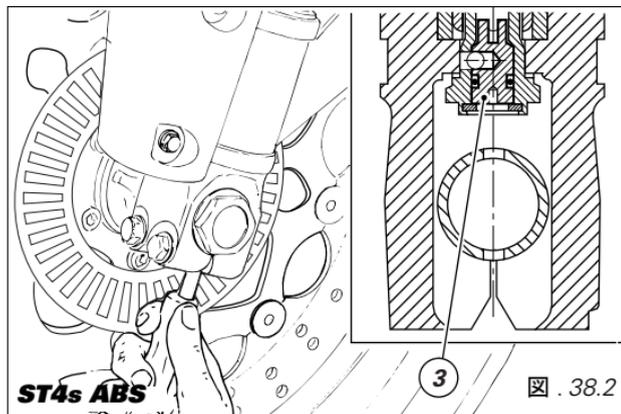
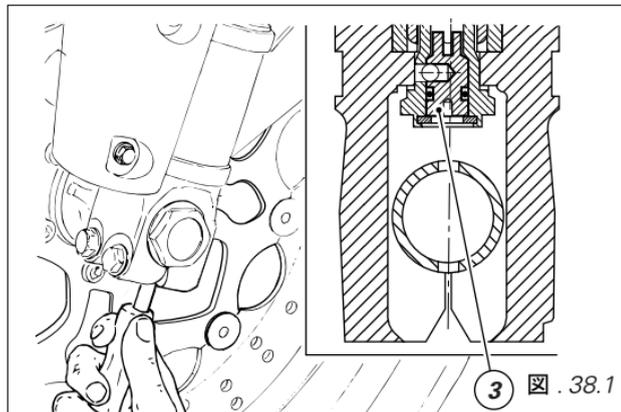
A(図. 37)の高さでプリロードが決定され、その調整範囲は 25 ~ 10 mm です。

工場出荷値は 16 mm です。



重要

両方のフォークを同じセッティングにしてください。



リアショック・アジャスターの調整

リアショック・アブソーバーは荷重に合わせて調整できる
よう外部アジャスターを装備しています。

リバウンドダンピング用アジャスター(1, 図 . 39)は、コン
トロールユニットの近くの後部右側に配置されています。
コンプレッションダンピングの調整アジャスター(2, 図
. 40)は、エキスパッションタンクに配置されています。
時計回り方向にアジャスター(1と2)を回るとダンピングが
強くなり(H)、反対方向に回すと弱くなります(S)。
標準設定。アジャスターを時計回りの方向にいっぱい
に締め

- アジャスター(1)を14段緩めた位置；
- アジャスター(2)を14段緩めた位置。

右側パッセンジャー・フットレスト下部のノブ(3, 図 . 40)
は、スプリングプリロードの調整に使用します。

スプリング・プリロードを変更するには、ノブ(3)を手で
回します。プリロードを強くする場合は時計回りに、弱く
する場合は反時計回りに回して下さい。

バネの標準長：149.5 mm



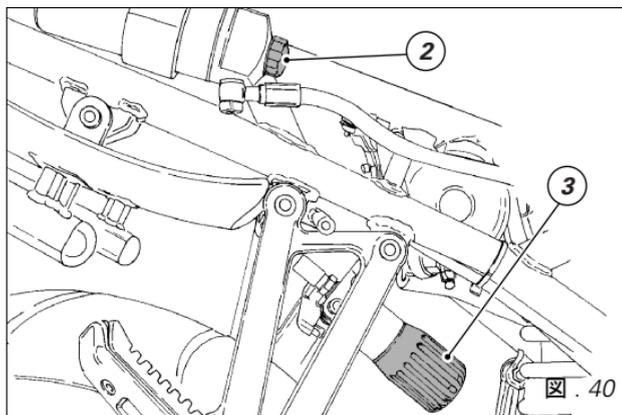
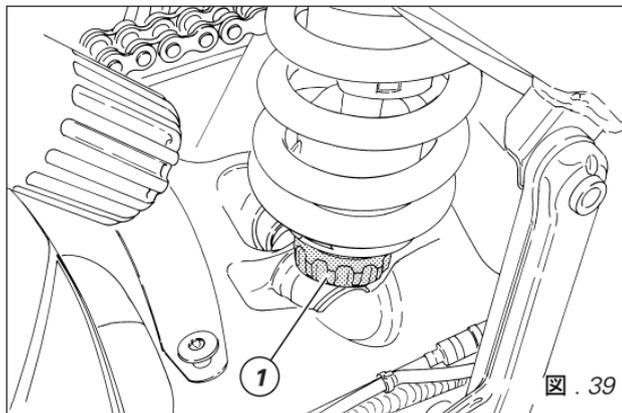
警告

ショックアブソーバーには高圧のガスが充填され
ています。未経験者による分解作業は重大な損傷の原因と
なります。



重要

パッセンジャー載せて走行する際には、スプリング・
プリロードを最大に設定すれば、路面からの影響を受けに
くなり、走行安定性が増します。この場合には、リバウ
ンド・ダンピングの再調整が必要になることがあります。



車高の調整 (図 . 41-42 - 43)

この車両の車高は、Ducati 社の技術者がさまざまな走行状態でテストを行い決定しています。

車高の調整は非常にデリケートな作業で、不適切な変更作業を行えばライダーの身体に危険をもたらします。

標準車高を変更する前に、基準値 (H、図 . 41) を測定しておくことをお勧めします。

ライダーは自分のライディングスタイルに合わせて車高の変更が可能です。ロックナット (3) を緩めて、ボールジョイント (1) の軸間距離を変更します。



注意

下側のナット (3) は逆ネジですので注意して下さい。

レンチでリンクage (2) を調整します。

調整後はナット (3) を 25 Nm のトルクで締め込んで下さい。



警告

リンクロッド (2) 両端の、ボールジョイント (1) の軸間距離は 272 mm を超えてはなりません。

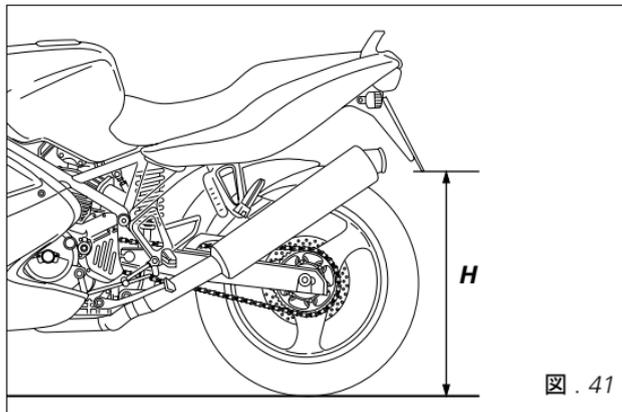


図 . 41

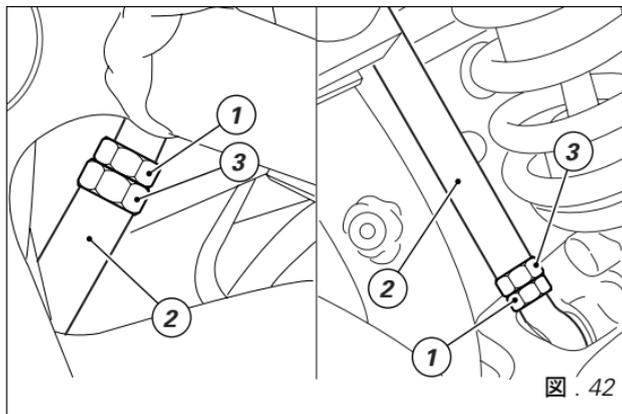
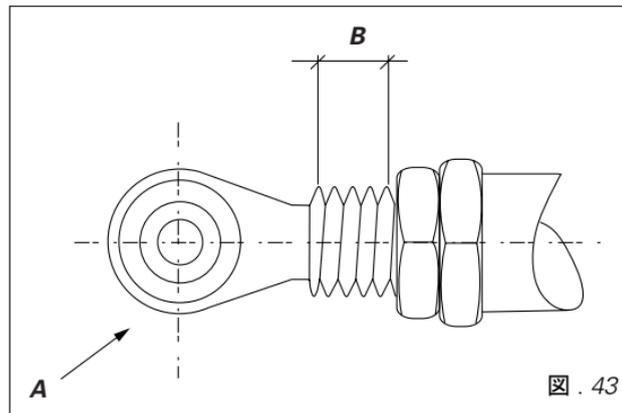


図 . 42

ユニボール・ヘッド (A) のネジ部はネジ山 5 つ分、長さにして 7.5 mm (B) 以上、外に出さないでください。



運転のしかた

よう、乱暴な加速と、特に上り坂での長時間の高速回転を避けて下さい。

さらに、定期的にドライブチェーンを点検し、必要があれば注油して調整して下さい。

1000～2500 km まで

この期間では、エンジンからよりパワーを引き出せませんが、それでも、下記の回転数を決して超えないようにして下さい：

7500rpm。

慣らし運転の方法

最高許容回転数 (図 .44)

慣らし運転期間中の最高許容回転数：

- 1) 1000 km まで；
- 2) 1000～2500 km まで；
- 3) 2500 km 以降。

1000 km まで

最初の 1000 km までは、タコメーターに注意し、6000rpm を絶対に超えないで下さい。

最初の数時間は、制限された回転数の範囲内でエンジンの負荷と回転数をさまざまに変えることをお勧めします。このために、エンジン、ブレーキ、サスペンションのより効果的な慣らしは、カーブの多い、起伏に富んだ場所を走行することが理想的です。

最初の 100 km は、優しくブレーキをかけて下さい。また、激しいブレーキングや長い間ブレーキをかけることは避けて下さい。これは、ブレーキディスクに対してパッドの摩擦材を適切に慣らすために重要です。

モーターサイクルの全てのメカ部分を互いに馴染ませるため、また、エンジンの主要部分の寿命に悪影響が出ない

重要

慣らしの期間中は、当マニュアルに指定された点検、整備を必ず受けて下さい。これは保証の必須条件で、この条件が順守されなかった結果としてのエンジンの損傷や寿命の短縮については *Ducati* モーター・ホールディング社はいかなる責任を負うものではありません。

2500 km 以降

通常的安全走行の為に、慣らし期間以降も指示されている最高速度を決して超えないようにして下さい：
10000rpm。

慣らし運転の方法を遵守することでエンジンの寿命を延ばし、調整、オーバーホールの回数を減らすことが可能です。

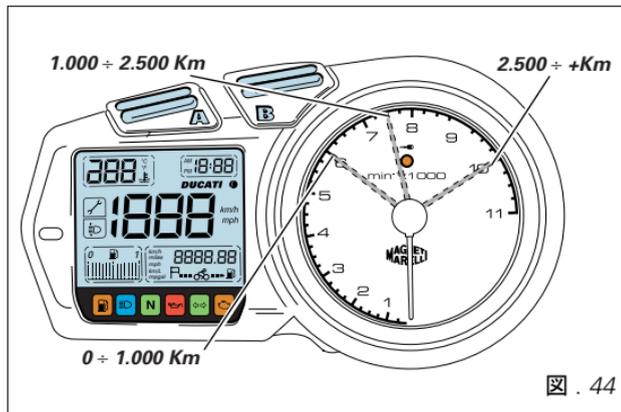


図 . 44

走行前のチェック



警告

走行前にこれらの点検を怠った場合、モーターサイクルに損傷を与え、ライダー、及びパッセンジャーがケガをする恐れがあります。

走行前に以下の点検を実施して下さい：

タンク内の燃料量

タンク内燃料の残量を確認して下さい。
必要であれば給油して下さい(58ページ参照)。

エンジンオイル量

クランクケースの点検窓でオイルのレベルを確認して下さい。

必要であれば指定オイルを補充して下さい(84ページ参照)。

ブレーキ、クラッチ液量

各リザーバータンクの液量を確認して下さい。

冷却水量

冷却水タンクの液量を確認します；
必要であれば指定冷却水を補充して下さい(68ページ参照)。

タイヤコンディション

空気圧と摩耗度を確認して下さい(82ページ参照)。

操作系

ブレーキ、クラッチ、アクセル、ギアチェンジの作動を確認します。

ライト、インジケーター

ライト、インジケーター、ホーンが適切に作動するか確認します。また、バルブが切れている場合には交換して下さい(76ページ参照)。

各ロック

燃料タンクのキャップ、シート、のロックが確実に閉じているか確認して下さい。

スタンド

サイドスタンド(40、41ページ参照)、センタースタンド(42ページ参照)がスムーズに作動し、適正な位置にあるか確認して下さい。

ABS ランプ

キーを ON にしてランプが数秒点灯することを確認して下さい。ランプがその後消えれば、ABS が作動しています。



警告

もしも不良がある場合には、モーターサイクルの使用を中止し、Ducati 正規ディーラーにご連絡下さい。

ABSシステム (ST4s ABS)

フロント (1) とリアのフォニック・ホイール (2) に汚れ等が付着していないことを確認してください。



警告

リーディング・スロットが詰まっていると、システムが正常に機能しなくなるおそれがあります。

路面状況が悪いときには ABS システムに不具合が生じる場合があります。システムを OFF にしておくことをおすすめします。

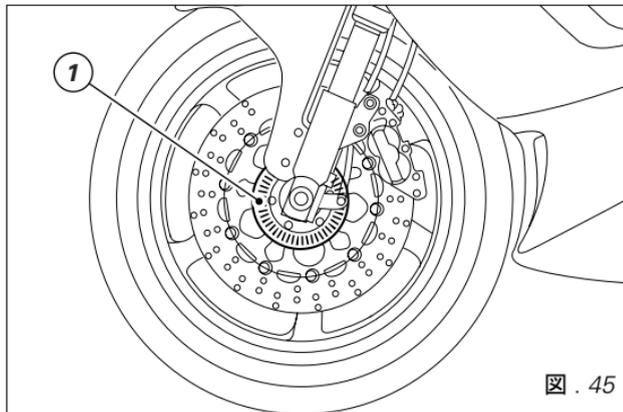


図 . 45

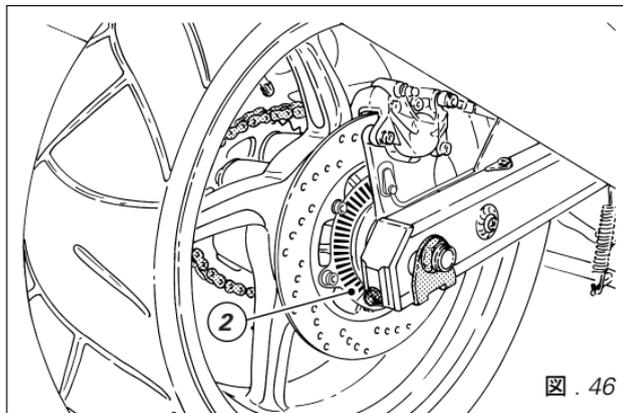


図 . 46

エンジンの始動



注意

暖機されたエンジンを始動する場合には“高い気温での始動”の方法に従ってください。



警告

エンジンを始動する前に、走行に必要な操作系の取り扱いに慣れておいて下さい。

常温での始動

(10 °C/50 °F ~ 35 °C/95 °F) :

1) イグニッション・キーを**ON**の位置にします(図.47)。メーターパネルのグリーン **N** と赤のインジケーター [] が点灯していることを確認します。



重要

オイルプレッシャー・インジケーターはエンジン始動後、数秒で消えなければなりません(14 ページ参照)。



警告

サイドスタンドは完全に上がってなければなりません(水平位置)。さもなければ安全センサーが作動して始動できません。

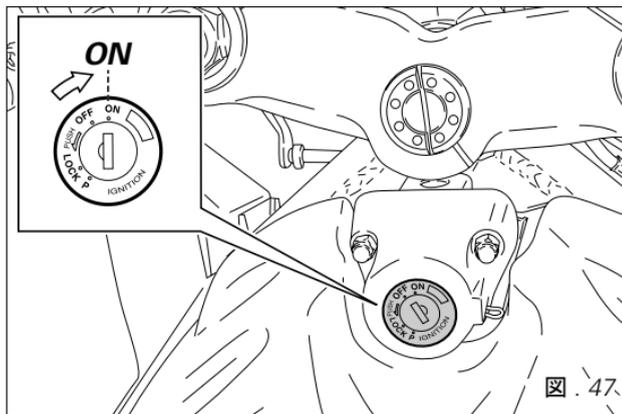


注意

サイドスタンドを降ろし、トランスミッションがニュートラルの状態ではエンジンを始動させることができません。ギアが入った状態で始動する時は、クラッチレバーを引いて下さい。この際サイドスタンドは上がってなければなりません。

2) ファーストアイドルレバー (B) を水平位置にします(図 .48)。

3) エンジン停止スイッチ (1, 図.49) が **O (RUN)** の位置になっていることを確認し、始動ボタン (2) を押します。この際、スロットルグリップは回さないで始動させて下さい。





重要

始動用セルモーターは5秒以上押し続けしないで下さい。再始動しなければならない場合には、10秒待ってから行います。

4) 1400～1500回転 (rpm) のアイドリング回転数を得るために、ファーストアイドルレバーを垂直方向 (A) に少し戻します。



重要

潤滑が必要な全ての部分にオイルが行き渡らせるために、この時点ではエンジンの回転を上げないで下さい。

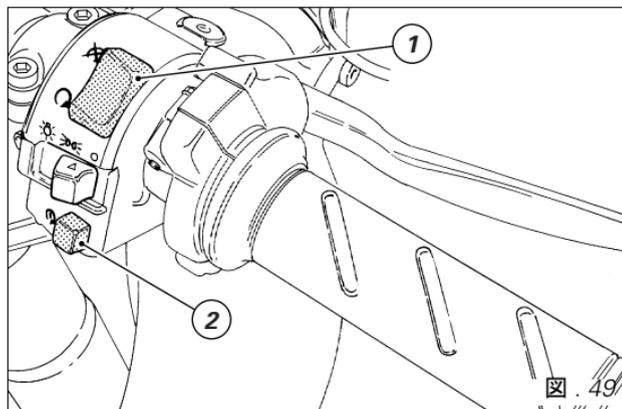
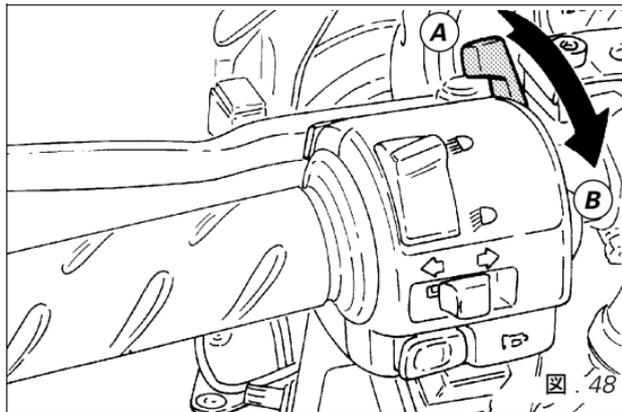
5) エンジンのウォームアップ状態にあわせてファーストアイドルレバーを段階的に垂直な位置 (A, 図.48) に戻して下さい。エンジンが充分に暖まった時には、ファーストアイドルレバーが完全に閉まった状態でアイドリングが保たれなければなりません。

高い気温での始動 (35°C/95°F以上) :

常温での始動と同じ手順で行いますが、チョークは使用しないで下さい。

低い気温での始動 (10°C/50°F以下) :

“常温での始動”と同じ手順で行いますが、エンジンのウォームアップ (5) を5分間行って下さい。



モーターサイクルの発進

- 1) クラッチレバーを引いてクラッチを切ります。
 - 2) 1 速に変速するためにギアシフトペダルをつま先で確実に押し下げます。
 - 3) スロットルグリップを回してエンジンの回転数を上げ、同時にクラッチレバーを徐々につなぎます。
 - 4) クラッチレバーを完全に離しエンジンの回転数を上げます。
 - 5) シフトアップするには、エンジン回転を落とすためにスロットルを戻し、クラッチを切り、ギアシフトペダルをかき上げ、クラッチをつなぎます。
- シフトダウンするには、スロットルグリップを戻し、クラッチレバーを引いてから、ギアを同調させやすくするためにエンジンを軽くふかしてシフトダウンし、クラッチをつなぎます。
- 操作類は適切に素早く操作しなければなりません。上り坂を走行する際には、車速が落ちてきたら躊躇することなくシフトダウンして、モーターサイクルへの異常なストレスやエンジンのノッキングを避けて下さい。



重要

キャブレターのオーバーフローやトランスミッションのスナッチを招く激しい加速操作は避けて下さい。ギアを変速した後もクラッチレバーを引いたままでいると、メカ部の過熱や摩擦部分の異常な摩耗を引き起こします。

ブレーキング

突発時を除いて、障害物に接近しすぎたための急ブレーキの操作は避けて下さい。車速を落とすには、最初にスロットルグリップを戻してエンジンブレーキをかけ、それからブレーキングします。こうすればモーターサイクルの安定性を維持できます。エンジンが急に止まるのを防ぐため、モーターサイクルが停止する前に、クラッチを切ります。

ABSシステム (ST4s ABS)

不利な条件下の正しいブレーキ操作は、非常に慎重に行わなければなりません。ライダーにとって最も難しいと同時に、習得が不可欠の操作です。転倒、事故のリスクがブレーキをかける時に一番多いことは統計上でも示されています。フロントホイールがロックされると、牽引力と安定性を、ひいては車両のコントロールを失います。アンチ・ロック・ブレーキ・システム (ABS) は、緊急のブレーキ時、悪道路、悪天候の下でブレーキの性能を最も効率的に使えるように開発されたものです。

ABSは油圧、電子作動です。ホイールがロックされそうになると、ホイールに装着されたセンサーからコントロールユニットに信号が送られ、ブレーキ回路内のプレッシャーが制御されます。一時的にプレッシャーが下がることで、タイヤが理想的な接地状態を維持したまま、ホイールは回転を続けます。ブレーキ回路内のプレッシャーはすぐにまた上がり始め、ブレーキが作動するようになります。ロックアップのリスクが完全になくなるまでこのサイクルが繰り返されます。

ABSが働くと、ブレーキレバーとペダルに軽い抵抗、脈動が感じられます。フロントとリアブレーキのコントロールシステムはそれぞれ独立していますので、ABSもフロントとリアブレーキに同時に作動するわけではありません。ABSを解除するには左側スイッチのボタンを押して下さい(30ページ参照)。



警告

ABSが解除されている時は通常のブレーキシステムが働きます。効果的なブレーキングのためにレバーとペダル両方のブレーキを使用して下さい。片方しか使用しなかった場合にはブレーキ効果が低下します。

ブレーキを強く、または乱暴にかけるとホイールがロックされ、モーターサイクルのコントロールができなくなります。

雨中を走行する際や、滑りやすい路面上ではブレーキ能力が著しく低下します。こういったコンディションでは慎重で優しいブレーキ操作を心がけて下さい。急ブレーキはモーターサイクルのコントロールを失わせる危険があります。

長く急な下り坂を走行する際にはシフトダウンしてエンジンブレーキを使用します。ブレーキは断続的に短時間だけ使用して下さい。ブレーキの長時間にわたる連続的使用は、摩耗材の過熱を招き、ブレーキ能力の著しい低下の原因となります。

指定空気圧値以下のタイヤはブレーキ能力を低下させるとともに摩耗を早め、また運転の的確さと、カーブでの安定を欠きます。

モーターサイクルの停止

スロットルグリップを緩めると、モーターサイクルは徐々にスピードを落とし始めます。シフトダウンしながらクラッチをつないでいき、最後に1速からニュートラルに入れます。ブレーキをかけるとモーターサイクルを完全に停止させることができます。エンジンを停止させるには、イグニッション・キーを **OFF** (図 .50) の位置に回すだけです。



重要

電装部分に損傷を招くので、エンジン停止中には絶対にイグニッション・キーを **ON** の位置にしたままにしないで下さい。

パーキング

モーターサイクルを停止させてから、サイドスタンドを使って駐車 (42 ページ参照) します。

盗難防止のためにイグニッション・キーを押してから回し、**LOCK** (図 .51) の位置にすることでハンドルがロックされます。

付属の盗難防止用ロック (40 ページ参照) も合わせてお使いになることをお勧めします。

モーターサイクルをガレージ、その他の建物内に駐車する際には、その場所の換気が充分で、また、車両の近くに熱源が無いことを確認して下さい。

夜間、路上に駐車する際には、車両を認識しやすいようにパーキングライトを点灯しておくことができます。イグニッション・キーを **P** の位置に回します。

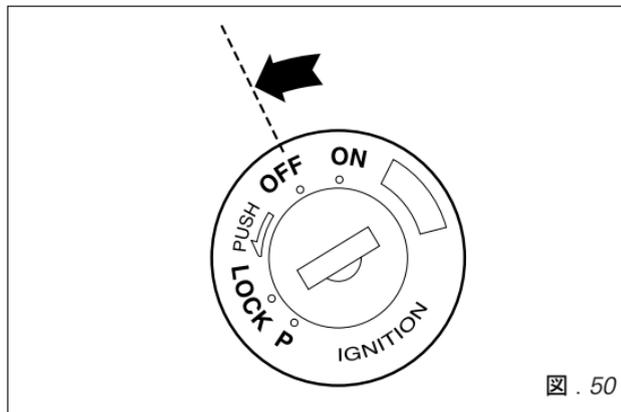


図 .50

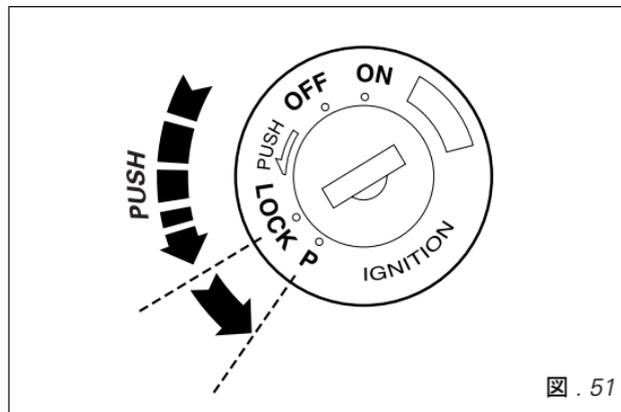


図 .51



重要

このスイッチを長い間 **P** の位置に放置しておくと、バッテリー切れの原因になります。監視できない場所にイグニッション・キーを付けたままでモーターサイクルを駐車しないで下さい。



警告

エキゾーストシステムは、エンジンスイッチを切った後も熱い場合があります。エキゾーストシステムへ接触しないよう充分注意し、車両を木材、木の葉などの可燃物のそばに駐車しないようにして下さい。

燃料補給

給油の際には決して入れすぎないで下さい。燃料は絶対に給油口の下縁を超えてはなりません (図 .52)。



警告

鉛の含有率が低く、オクタン価が 95 以上の無鉛ガソリンを使用して下さい。給油口の上部に燃料が溜まっていないことを確認して下さい。

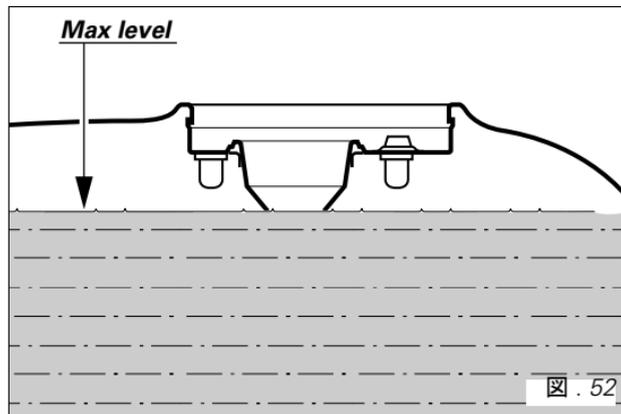


図 . 52

工具セット (図 .53)

シート下の小物入れには、以下の物が収納されています：
オーナーズ・マニュアル；
ヘルメット装着用ケーブル；
モーターサイクルの簡単な点検、整備をするためのレンチ
と工具の入ったツールバッグ。

取り出しには、留め具を (8) 外し、シートを取り外す必要
があります (39 ページ参照)。

ツールバッグ内の工具 (図 .54)

内容：

- 1) スパークプラグ用六角レンチ；
- 2) ドライバー；
- 3) アレンキー；
- 4) ヘルメット・ケーブル；
- 5) 延長コード；
- 6) 多角レンチ。

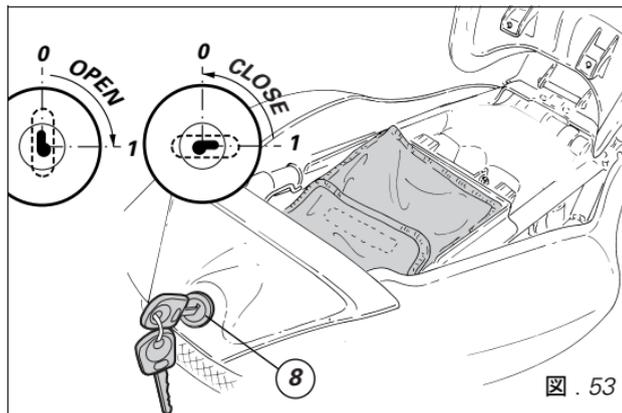


図 . 53

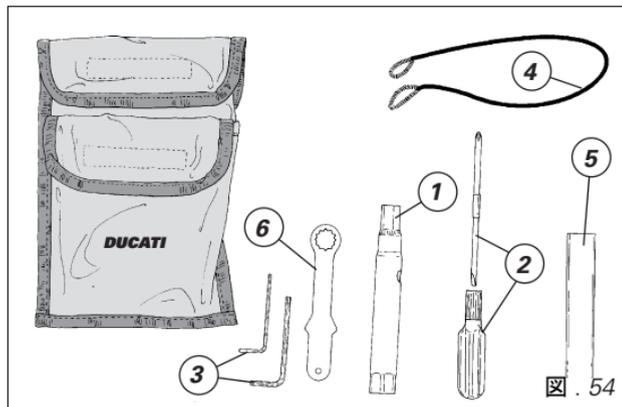


図 . 54

主な整備作業とメンテナンス

フェアリングの脱着

モーターサイクルを正しく整備、修理するためには、該当部分のフェアリングを取り外す必要があります。



警告

取り外したパーツはしっかりと取り付け直して下さい。適切に取り付けられていないと、走行中に脱落し、モーターサイクルのコントロールを失わせる危険があります。



重要

車体の塗装部分、及びスクリーンのプレキシガラスに傷を付けないために、スクリー再装着の際には常に専用ナイロンワッシャをお使い下さい。セルフタッピングタイプのスクリューは、必要以上に締め過ぎると、取り付け面に損傷を与え、その後取り付ける事が出来なくなります。

アンダー・ハーフフェアリング

各アンダー・ハーフフェアリングをアッパー・ハーフフェアリングに接合している4本のスクリュー(1)を取り外します(図.55)。

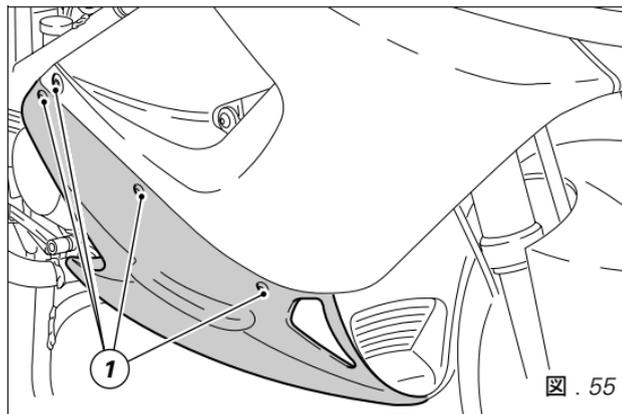
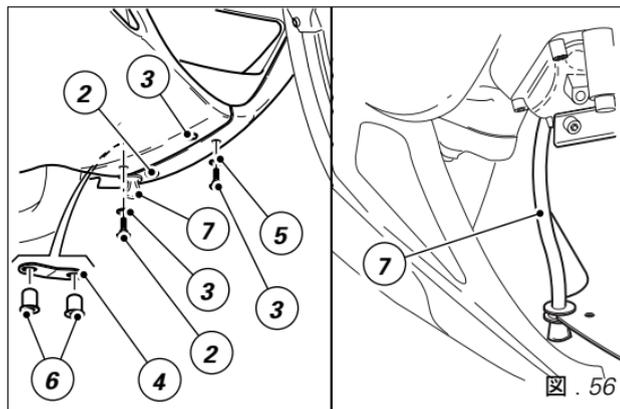


図. 55

ハーフ・フェアリングどうしを接合している 2 本のスクリューのうち、1本のスクリュー (2 図 .56) を緩めます。プレートのワッシャー (5 図 .56) とウォルナット・インサート (6 図 .56) を保存しておきます。プレートはアンダー・ハーフ・フェアリングに接続したままにしておきます。アンダー・ハーフ・フェアリングをフロント・スcoopに固定している 2本のスクリュー (3、図 .56) を緩めます。ブリーザーパイプ (7 図 .56) を左側アンダー・ハーフ・フェアリングにあるシートから外します。アンダー・ハーフ・フェアリングを取り外します。



メーターパネル・カバー

後部パネルをヘッドライト・フェアリングに留めているスクリュー (1) を緩めます。後部パネル (2) を前部パネル (3) から引き抜きます。前部パネル (3) を外すには、スクリュー (4) を緩め、ウインドスクリーン (5) を取外します。

スクリュー (6) を緩めて、ワイヤリングを切り離し、前方パネルを (3) をメーターパネルと共に取外します。

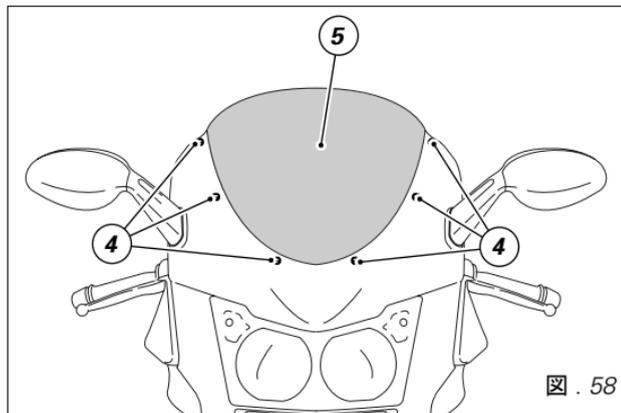


図 . 58

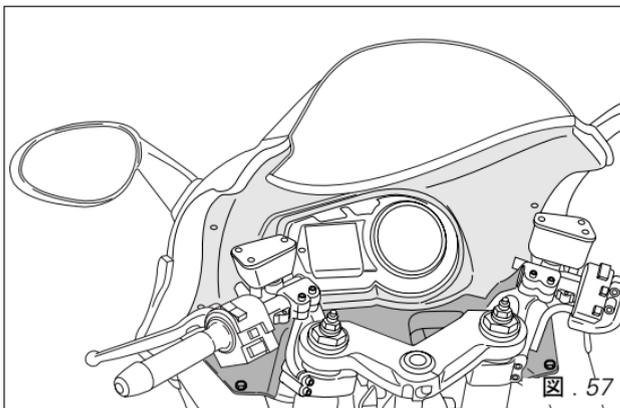


図 . 57

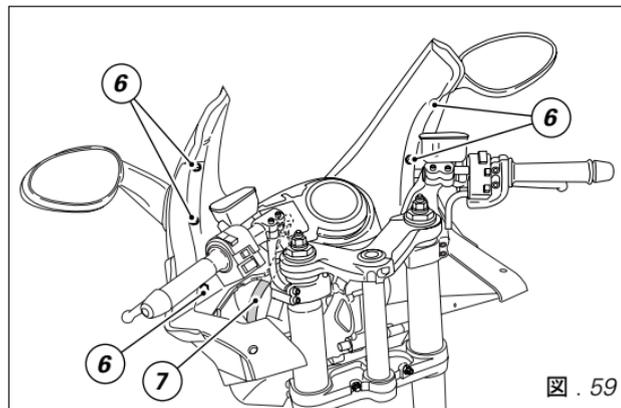
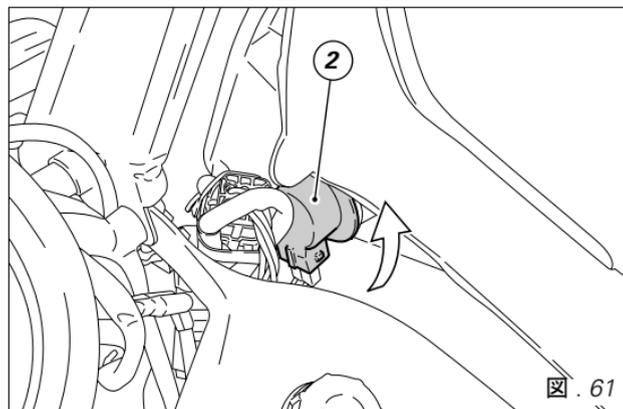
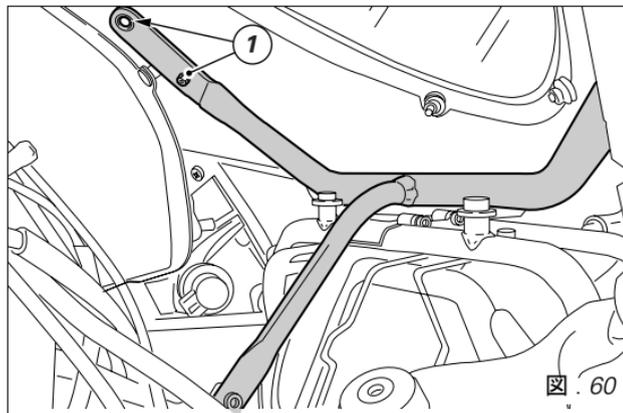


図 . 59

ヘッドライト・フェアリング

メータパネルのカバーを取り外します。

サイドミラー内側 4 本のスクリュー (1、図 .60) を緩め、サイドミラーを取り外します。ウインカーのケーブルを切り離します (2、図 .61)。



ヘッドライト・フェアリングをハーフ・フェアリングに固定しているの 8 本のスクリュー(3、図 .62-63)を外します。ヘッドライトから引き抜くように、フェアリングを取り外します。



重要

取り付けを行う際、両方のサイドミラーのサポートのスクリューを緩めてから、ヘッドライトフェアリングを取り付ける必要があります。ウインカーのケーブルが押しつぶされない様に注意し、サイドミラーをガasketと共に取り付け、スクリュー(1、図 .60)で固定します。ヘッドライトフェアリングは上部が水平になるように装着して下さい。前方のスクリュー(3、図 .62-63)をまず締めてから、緩めてあったサポートのスクリューを締めます。

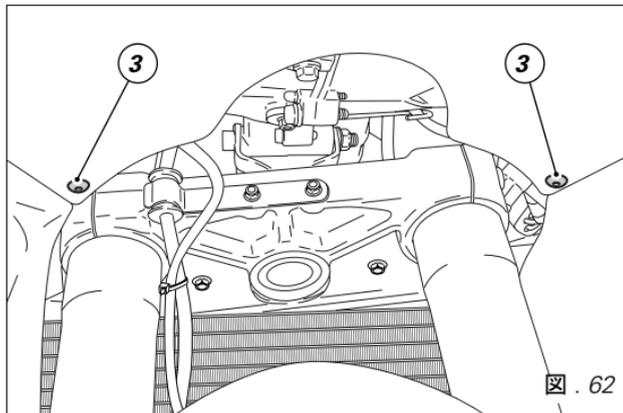


図 . 62

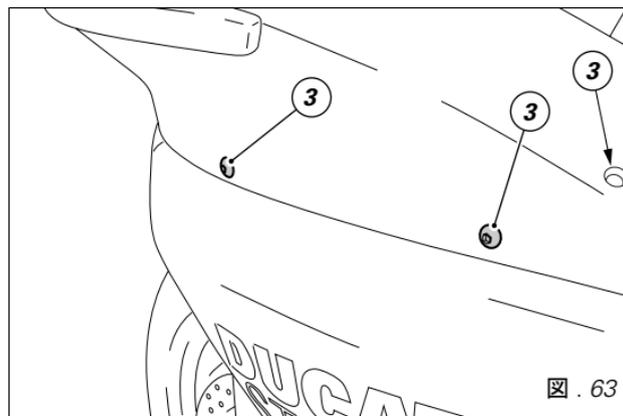
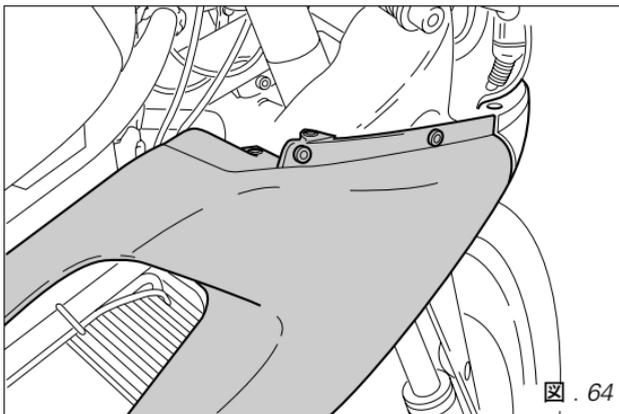
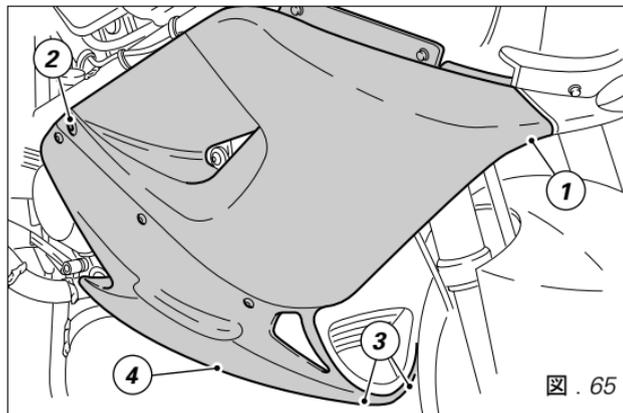


図 . 63

対のアッパー、アンダー・ハーフ・フェアリング

ヘッドライト・フェアリングをハーフ・フェアリングに接合している 8 本のスクリュー (3、図 .62-63) を緩めます。それぞれのハーフ・フェアリングを前方デフレクターに固定しているスクリュー (1、図 65) を緩めます。それぞれのハーフ・フェアリングをフレームに固定している後方のスクリュー (2、図 65) を緩めます。ハーフ・フェアリングをエア・スクープに固定している下のスクリュー 2 本 (3、図 65) を緩めます。ハーフ・フェアリングどうしを接合している 2 本のスクリューのうち片方を (4、図 65) 緩めます。ウインドスクリーンに注意を払いながら、ハーフ・フェアリングを外してください。



サイドバッグ

このモーターサイクルには、サイドバッグが取り付け可能です。モーターサイクルと同じカラーのサイドバッグ・キットは、Ducati スペアパーツ・サービス部でお求めいただけます。サイドバッグ・キットには、装着に必要な全てのアクセサリと取り付け説明書が付属してきます。

燃料タンクのリフト

カバーを燃料タンクに固定している 2 本のスクリュー (1, 図 .66) を緩めます。イグニッションスイッチからカバーを切り離して取り外します。タンクサポートからスプリングクリップ (2, 図 .67) を外します。燃料タンクを持ち上げ、サポートロッド (3, 図 .68) を取り外し、燃料タンクを図で示すように支えます。

作業が終了したら、上記作業手順の逆の順序で取り付けを行って下さい。



警告

燃料タンクキャップについている通気口からガソリンが漏れるのを防ぐため、残量が 5 リットル以下 (メーターパネルの燃料タンク・インジケーターが点灯した状態) であることを確認して下さい。

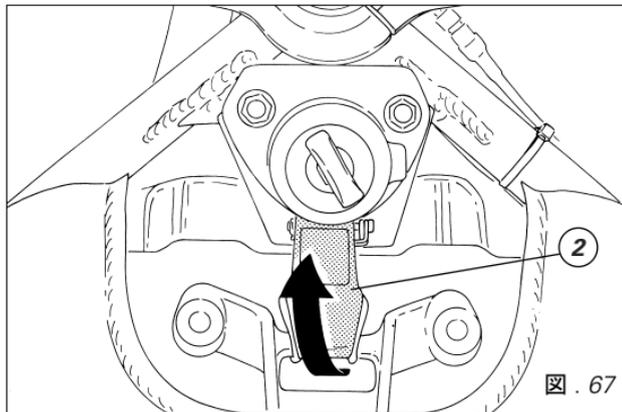


図 . 67

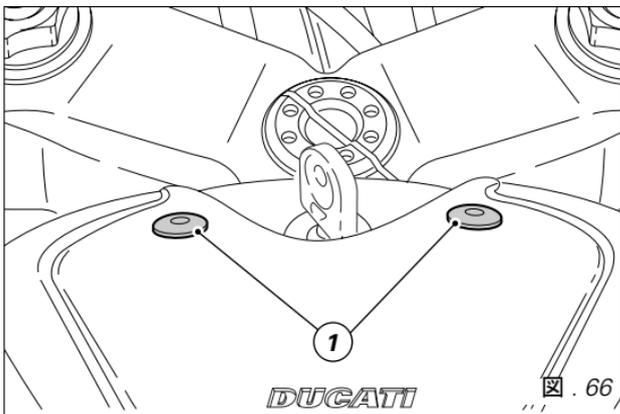


図 . 66

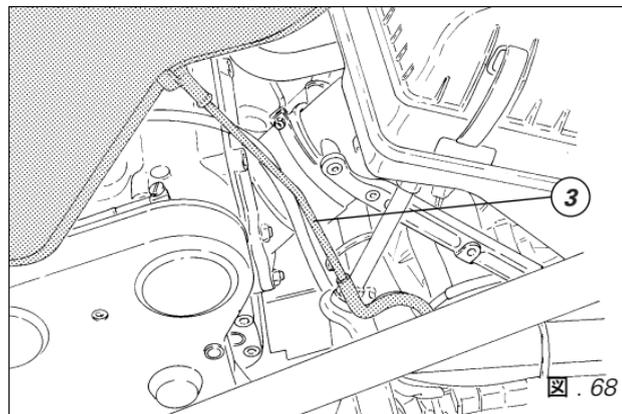


図 . 68

エアフィルターの清掃 / 交換

エアフィルターは、定期点検表に指示された一定期間毎に必ず交換して下さい（保証書参照）。フィルターボックスは燃料タンクを持ち上げた後、以下の手順で実施します。フィルターボックス両側のカバークリップ (1, 図 .69) を外し、カバー (2) を取り外します。エアフィルター・カートリッジ (3, 図 .70) を取り出し、新しいものと交換します。

重要

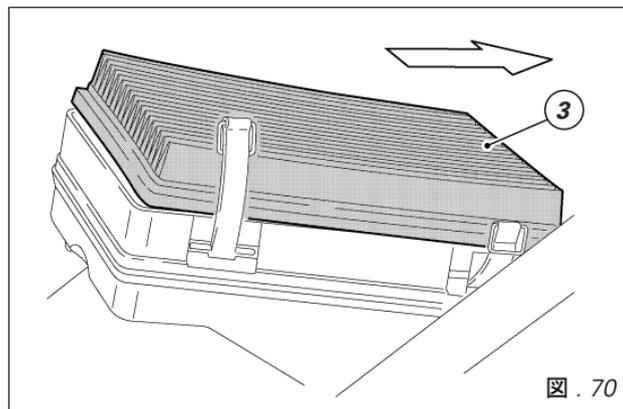
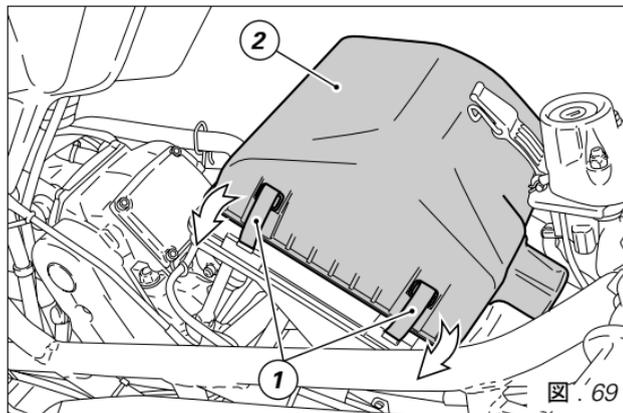
目詰まりしたフィルターは吸気能力を減少させ、燃費を悪くし、エンジン出力の低下とスパークプラグの汚れを招きます。

また、異物を吸引するとエンジンに損傷を引き起こすので、モーターサイクルをエアフィルターの無い状態で使用しないで下さい。

エアフィルターを図 70 に示されるように正しく取り付け、取り外した全てのパーツを正しく元のように取りつけて下さい。

重要

特に埃や湿気の多い環境では、点検表に指示された間隔よりも頻繁にフィルターを交換して下さい（保証書参照）。



冷却水量のチェック

モーターサイクル右側にあるエキスパッション・タンクの冷却水レベルをチェックして下さい。冷却水のレベルは、**MAX**と**MIN**の印の間になければなりません(図.71)。

液レベルが目盛り以下になった場合は、指定冷却水を補充して下さい。

メーターパネルの右側のサイドカバーを取り外してから、注入口キャップ(1, 図.72)を回して開け、水と冷却原液、*SHELL Advance Coolant*または*Glycoshell (35~40%)*の混合液を**MAX**のレベルになるまで補充します。

キャップ(1)をきちんと閉め、取り外したパーツを元通りに取り付けます。

上記に示された混合液を使用することで最良のコンディションを得ることが出来ます

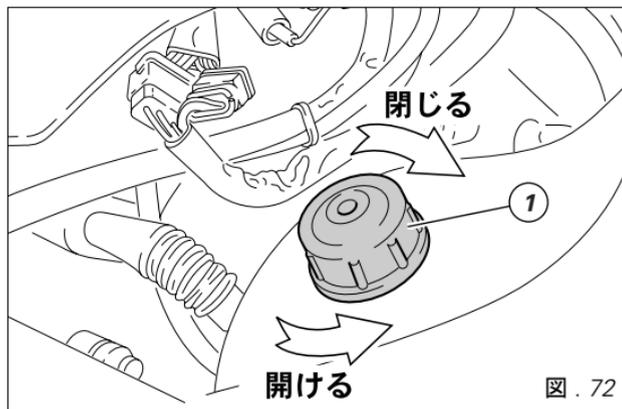
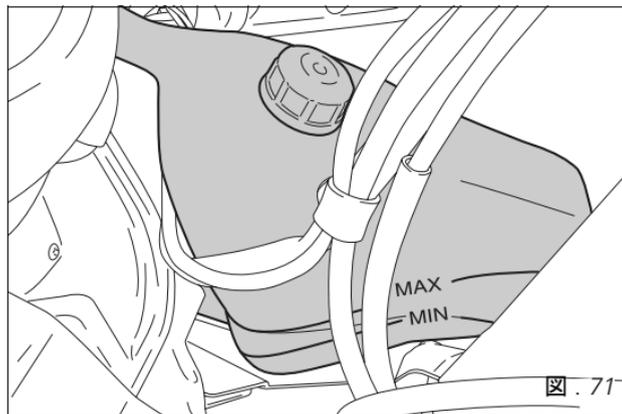
($-20^{\circ}C$ / $-4^{\circ}F$ から凍結し始めます)。

冷却システム全体の許容量は、 $3,5\text{ dm}^3$ (リットル)です。



警告

この作業は、エンジン冷間時にモーターサイクルが完全に平坦な状態で行って下さい。



ブレーキ / クラッチ液量のチェック

ブレーキ、クラッチ液面のレベルは、絶対に各リザーバータンクの **MIN** 目盛り以下になってはいけません (図 .73)。液レベルが下がると、回路内にエアが混入し、正常なシステム作動に悪影響を及ぼします。

また、定期点検表に指示されたブレーキ / クラッチ液補充及び交換は、正規ディーラーの修理工場に依頼して下さい (保証書参照)。



重要

ブレーキ、クラッチチューブは 全て 4 年毎に交換して下さい。

クラッチシステム

クラッチレバーに過度の遊びがあり、ギアチェンジの際クラッチにスナッチやジャダーが出る場合は、システム内にエアが混入しています。システムを点検しエアを排出する必要がありますため、*Ducati* 正規ディーラーにご連絡下さい。



警告

クラッチ液レベルはタンク内で、クラッチ・ディスクの磨耗にしたがって上昇しやすい性質を持っています。既定のレベルを超えないで下さい (最小から 3 mm 上)。

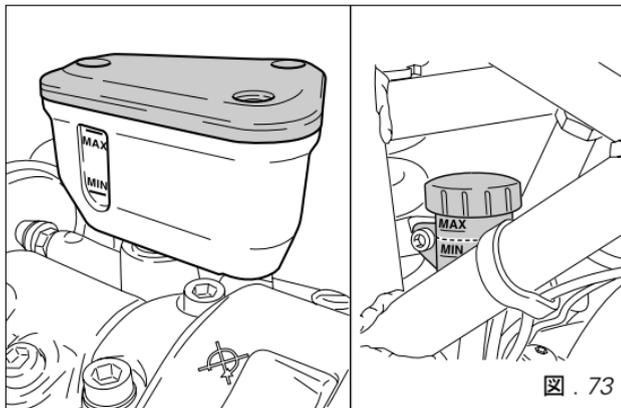
ブレーキシステム

ブレーキパッドが減っていないのに、ブレーキレバー、ブレーキペダルの過度の遊びに気付いた場合には、システムを点検しエアを排出する必要があるため、*Ducati* 正規ディーラーにご連絡下さい。



警告

ブレーキ / クラッチ液はプラスチックの塗装部分に損傷を与えますので、こぼさないようにして下さい。



ブレーキパッドの摩耗チェック

フロントブレーキ (図 .74)

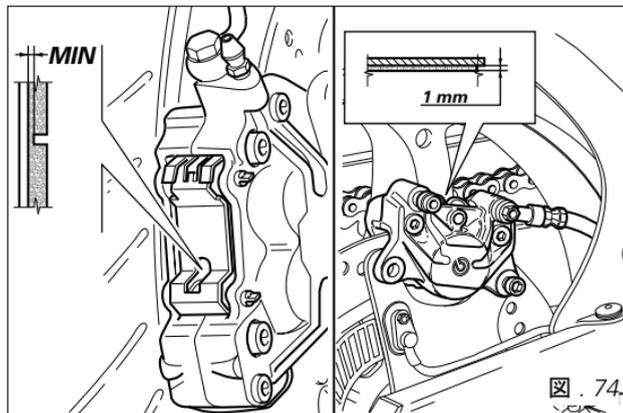
ブレーキパッドには摩耗チェックマークがあり、キャリアパーからパッドを外すことなく、容易にチェックできます。摩耗材に刻まれた溝が見えているうちはパッドの通常使用範囲です。

リアブレーキ (図 .74)

ブレーキパッドは、磨耗面が両方とも最低 1mm の厚さがなければなりません。

重要

ブレーキパッドの交換は *Ducati* 正規ディーラーで実施して下さい。



ケーブル / ジョイント部の潤滑

スロットルおよびチョークワイヤーは定期的に被膜の状態をチェックしなければなりません。被膜に亀裂やツブレの形跡があってはなりません。操作類を動かして、被膜の中でワイヤーがスムーズに動くか確認して下さい。もしも何らかの抵抗や、動きにくい箇所がある場合には、Ducati 正規ディーラーでワイヤーケーブルを交換して下さい。このような不具合を避けるためには、ワイヤーの両端に、一定期間毎に指定 SHELL Advance Grease か Retinax LX2 のグリースを塗布して下さい。

スロットルケーブルについては、2本のスクリュー (2) を外してカバー (1, 図 .75) を取り外し、ワイヤーの端とプリーをグリスアップするのが最良の方法です。

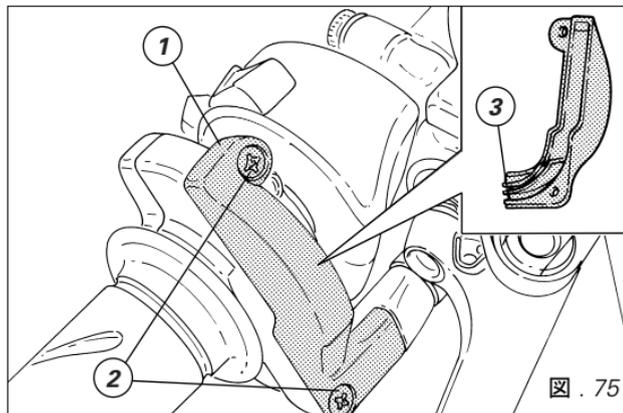


警告

カバーを取り付ける際は、ワイヤーを正しくプリーに通してからカバーの溝 (3) に入れて下さい。

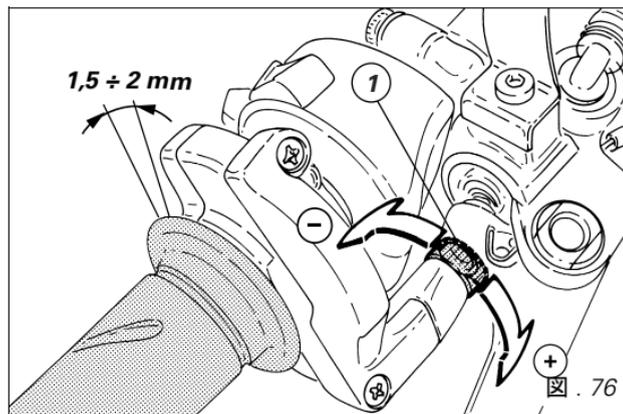
2本のスクリュー (2) でカバーを固定します。

サイドスタンドのスムーズな作動を確保するために、汚れを取り除き、全ての可動部分に指定のグリース SHELL Alvania R3 を塗布して下さい。



スロットルケーブルの調整

スロットルケーブルは、ハンドルバーのどの位置においても、スロットルグリップの遊びが $1,5 \sim 2,0 \text{ mm}$ なければなりません。もし調整が必要なら、スロットルグリップ基部に設けられたアジャスター (1, 図 . 76) で行って下さい。



バッテリーの充電 (図 . 77)

バッテリーを充電する際には、バッテリーをモーターサイクルから取り外して実施して下さい。

右側ハーフ・フェアリング (65 ページ参照) を取り外します。上部ブラケット固定スクリュー (1) を緩めて、上部ブラケットを取り外します。常に黒のマイナス端子 (-) を最初に外し、続いて赤のプラス端子 (+) を外します。



警告

バッテリーは可燃性のガスを発生させます。火気、熱源のそばに置かないで下さい。

充電は換気のよい場所で行って下さい。

チャージャーのジャックを電極に接続します。赤をプラス極 (+) に、黒をマイナス極 (-) に接続して下さい。



重要

ジャックを電極に接続する際に火花がスパークし、セル内の可燃性ガスに引火する危険があるので、バッテリーへ接続する時は、チャージャーの電源が入っていないことを確認して下さい。接続は常に赤の + 極から行って下さい。

バッテリーをマウントに載せ、上部ブラケットをスクリュー (1) で固定します。

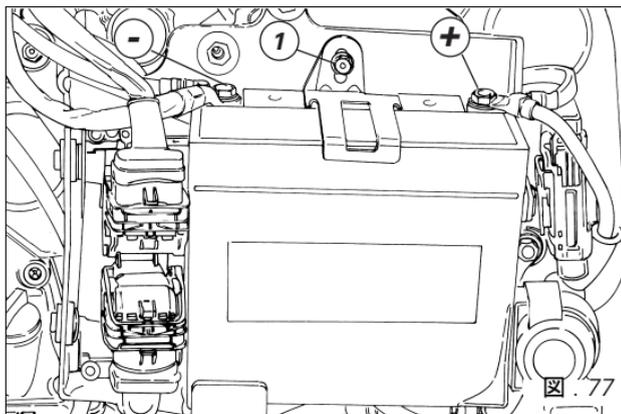
導電性を向上させるために、締め付けネジに少量のグリースを塗布し、端子を電極に接続します。



警告

バッテリーは幼児の手の届かないところに置いて下さい。

バッテリーを 1A で 5 ~ 10 時間充電します。



チェーンテンションの調整

チェーンが一番引っ張られた状態になるまで、リアホイールをゆっくりと回します。

モーターサイクルのセンタースタンドを立てた状態で、スイングアームの中央部のチェーンを指で押し上げて測定します。チェーンの一番下がっている部分でのたわみが、 32 mm なければいけません (図 . 78)。

チェーンテンションの調整は以下のように行って下さい。アクスルシャフト両側のナット (1, 図 . 78) を緩めます。スイングアーム両端のスクリュー (2) を同等分だけ締めて (時計回りに回す) テンションを強めるか、緩めて弱めるかしてテンションを調整します。チェーン・テンションを弱める場合には、ホイールを前方に押さなければなりません。

重要

不適切なチェーンの張りは、トランスミッション・パーツの磨耗を促進させます。

スイングアーム両側の位置マークが一致しているかどうかを確認して下さい; これで完璧なホイール・アライメントを確保できます。

SHELL Retinax HDX2 でグリスアップされた、アクスルシャフト・ナット (1) を指定トルク 83 Nm で締め付けます。

SHELL Alvania R3 でグリスアップされた調整スクリュー (2) を指定トルク 8 Nm で締め付けます。

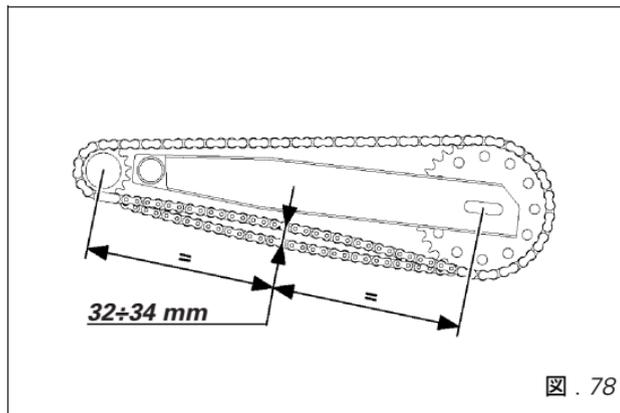


図 . 78

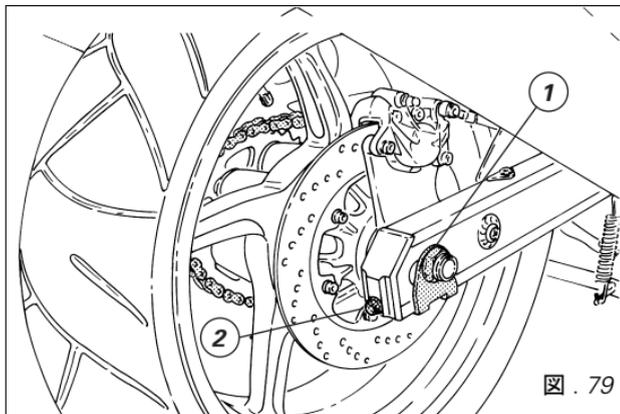


図 . 79

チェーンの潤滑

このモーターサイクルには、可動部分にグリースが封入され、泥の侵入を防ぐ O - リングシールの付いたチェーンが装着されています。

チェーンを洗浄する場合には、O - リングシールの損傷を防止するため、専用の溶剤を使用して下さい。ウォッシャー等でスチームや圧力のかかった水で洗浄しないで下さい。取り返しのつかない損傷を受けます。

洗浄後は、エアでチェーンを乾かし、指定の *SHELL Advance Chain* もしくは *Advance Teflon Chain* を各リンクに塗布します。



重要

指定オイル以外を塗布した場合には、チェーン、フロント/リアスプロケットに深刻な損傷を与えます。

バルブの交換

切れたバルブを交換する前に、新しいバルブが 95 ページの“電装表”の各仕様に適合しているか確認して下さい。

ヘッドライト (図 . 80-81-82-83-84)

ヘッドライト・バルブ交換作業の前に、メーターパネルのサイドカバーを取り外し (66 ページ参照)、保護キャップ (2) の留め具を外します。

ハイビーム・バルブ左側 (図 . 81):

ケーブルを引き出し (3) てから、バルブをケーブルから取り外してください。

注意

新しいバルブを取り付ける場合は、必ずバルブの基部を持ってください。ガラスの部分には、絶対に指で触れないで下さい。バルブの高度が落ちる原因となります。

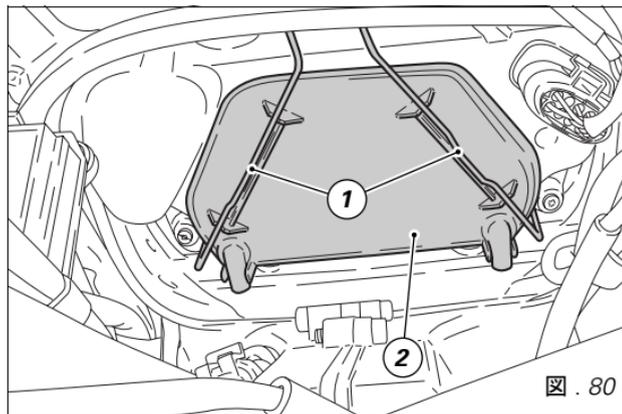


図 . 80

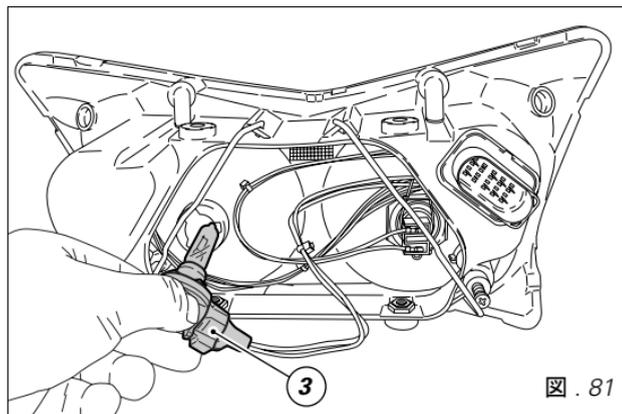


図 . 81

ロービーム バルブ右側 (図 .82-83) :
コネクタを切り離します (4)。
ケーブル (6) を留めているクリップ (5) を外します。

バルブを取りつけるには上記の作業を逆の手順で行ってください。

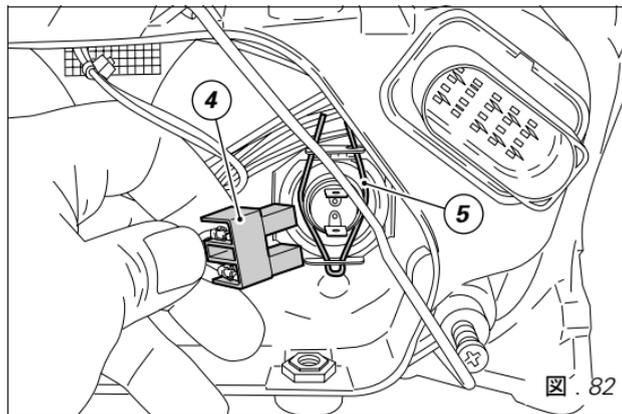


図 . 82

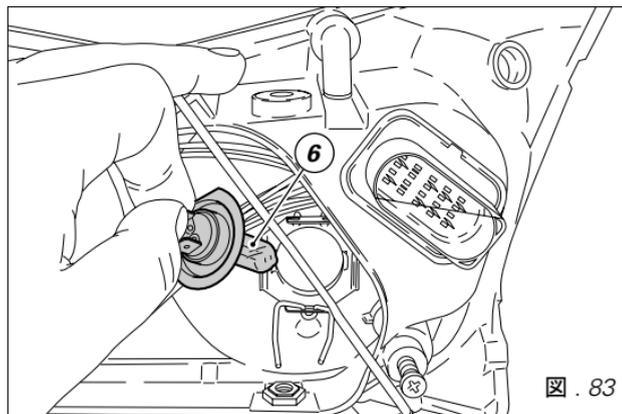
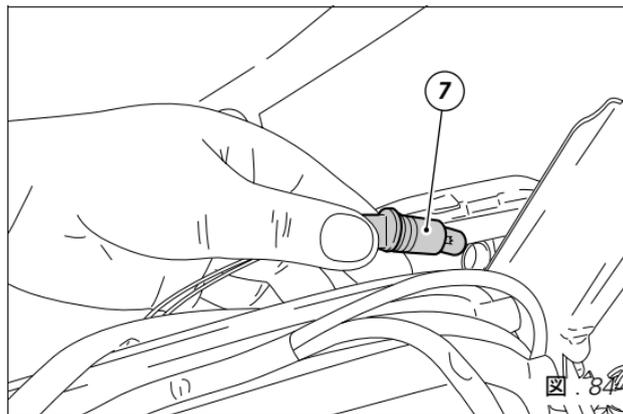


図 . 83

パーキングライト・バルブの交換は、バルブホルダー (7、
図 .84) をライト後方から引き抜き、バルブを外し、交換
します。



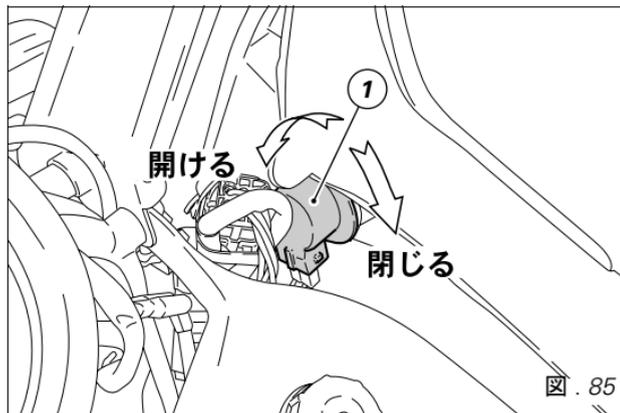
ウインカー

ウインカーのバルブを交換するには、メーターパネルのサイドカバーを取り外します。

フロント・ウインカー：

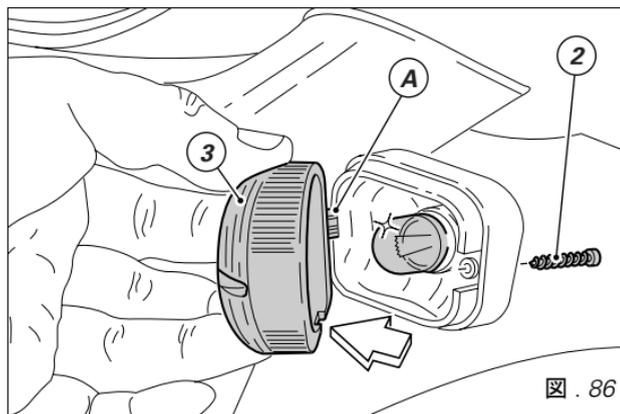
バルブホルダー (1, 図 .85) を反時計回りに回して、ウインカーのボディから外します。切れたバルブを取り出し、新しいバルブを取り付けます。

バルブホルダーの取り付けは、丸型の開口部を上に向け、ウインカーボディのシートにきっちりとはまるまで時計回りに回転してください。



リア・ウインカー：

スクリュー (2, 図 .86) を緩め、ランプカバー (3) とウインカーのボディを別々にします。バルブはバヨネットベース・タイプなので、取り外すには押しながら反時計回りに回します。交換した新しいバルブは、押しながら時計回りにカチッという音がするまで回して取り付けます。ボディのスロットにランプカバーのツメ (A) を差し込み、スクリュー (2) で固定して下さい。



ナンバープレート・ライト

ナンバープレート・ライトのバルブを交換するには、ナンバープレートホルダーからバルブホルダーを引き抜いて、バルブを外して交換して下さい。

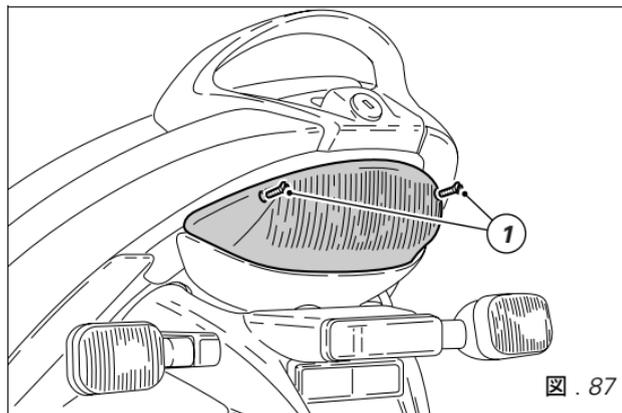


図 . 87

ストップライト

ストップライトとパーキングライトのバルブを交換するには、レンズを固定している2本のスクリュー(1, 図 . 87)を緩め、レンズを取り外します。バルブはバヨネットベース・タイプなので、取り外すには押しながら反時計回りに回します。新しいバルブを取り付けたら、押しながら今度は時計回りにカチッと音がするまで回します(図 . 88)。スクリュー(1)でレンズを固定します。

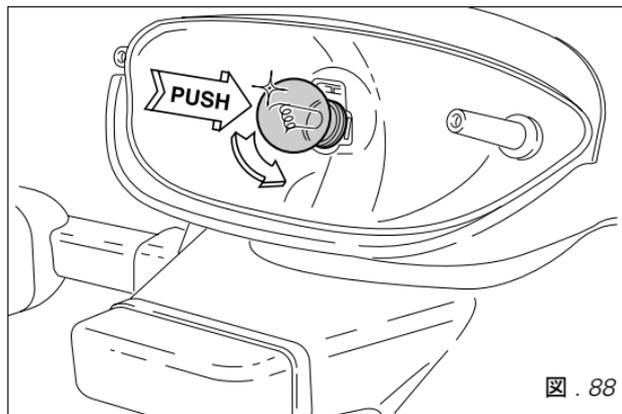


図 . 88

ヘッドライトの光軸調整 (図 .89)

ヘッドライトの光軸をチェックする際には、適正な空気圧のタイヤを付けたモーターサイクルにライダーが1名だけまたがり、車両を垂直にし、縦軸に対して正しい角度を保持します。モーターサイクルは壁またはスクリーンから10mの距離に置き、壁にヘッドライトの中心と同じ高さで水平に線を引き、また車体の縦軸に一致する垂直線も引きます。

この作業はできれば薄明時に実施して下さい。

ロービームを点灯します：

光の照射範囲の高さが (照射された部分と明るい部分との境界の上限)、地上からヘッドライトの中心までの高さの $\frac{9}{10}$ 以下でなければなりません。

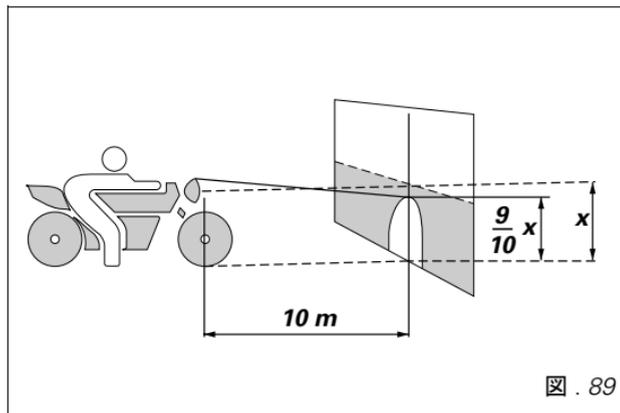


図 . 89



注意

この方法は、“イタリアの基準”で制定された照射角度に準拠したものです。

イタリア以外の各国のオーナーは、それぞれの国で有効な方法で実施して下さい。

ヘッドライト光軸の垂直方向の調整 (図 .90)

メーターパネルにあるボタン (A) と (B) を押して、ヘッドライト光軸の垂直方向の調整を選択します (21 ページ参照)。

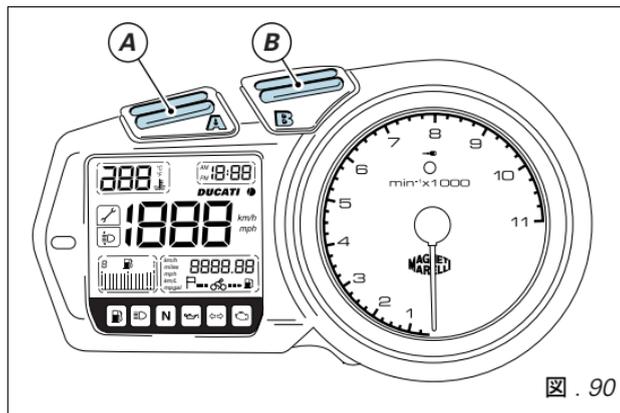


図 . 90

タイヤ

フロント空気圧、ライダー＋荷物：

2,1bar ~ 2,3 Kg/cm²

リア空気圧、ライダー＋荷物：

2,2bar ~ 2,4 Kg/cm²

フロント空気圧、ライダー＋パッセンジャー＋荷物：

2,4bar ~ 2,5 Kg/cm²

リア空気圧、ライダー＋パッセンジャー＋荷物：

2,8bar ~ 2,9 Kg/cm²

タイヤの空気圧は気温と高度の変化によって影響を受けます；

したがって、走行する場所の気温と高度の条件に合わせてチェックし調整することをお薦めします。



重要

タイヤの空気圧は“タイヤ冷間時”に測定しなければなりません。

フロントホイール・リムがダメージを受けないように、悪路を走行する時はタイヤの空気圧を 0,2 ~ 0,3bar 上げて下さい。

タイヤの修理 / 交換

タイヤに小さな穴が開いた場合でも、チューブレスタイヤであればエアの減り方が遅いため、気付くまで時間がかかります。タイヤの空気圧が下がってきた場合には、パンクの可能性をチェックして下さい。



警告

タイヤがパンクした場合はタイヤを交換して下さい。

パンクしたタイヤを交換する際は、モーターサイクルの操縦性と安定性を確保するために指定標準タイヤと同じメーカー、タイプを御指定ください。

走行中のエア漏れを防ぐため、タイヤのバルブキャップが確実に閉めてあることを確認して下さい。チューブタイプのタイヤは絶対に使用しないで下さい。この注意を守らなければ、突然にタイヤがバーストし、ライダーとパッセンジャーを重大な事故に巻き込む危険性があります。

タイヤ交換の後には、必ずバランスチェックを受けて下さい。



重要

ホイールのバランスウェイトを外したり、移動させたりしないで下さい。



警告 (ST4s ABS)

タイヤの交換が必要な場合は、ホイールが正しく脱着されるように、Ducati 正規ディーラーの修理工場にお任せ下さい。センサー、フォーニック・ホイールなど ABS のパーツがホイールに装着されており、特別の調整が必要になります。

タイヤ摩耗限界

タイヤのトレッド面が一番摩耗している所 (S, 図 .91) で、溝の深さを測定して下さい：

溝の深さは $2mm$ 以下、または道交法の基準値以下であってはなりません。

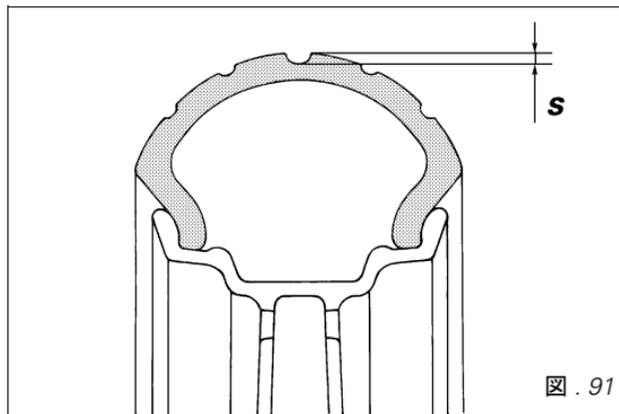


重要

タイヤに傷やヒビがないか、特に側面を注意深く目視点検し、ひどい損傷がある場合には交換して下さい。

出っ張りや他と大きく異なる箇所は内部の損傷を表わしているので、タイヤを交換しなければなりません。

トレッドに入り込んだ石や異物は取り除いて下さい。



エンジンオイル量のチェック (図 .92)

エンジンオイル量は、クラッチ・カバー上のオイル点検窓(1)で確認できます。

オイル量をチェックするには、車両を垂直に保ちます。エンジンが暖まった状態でチェックします。液面が安定するまで、エンジン停止後数分間待って下さい。

オイル液面は、点検窓の横に指示された目盛の間になければなりません。

もしもオイル量が少ない場合には、指定されたオイル *SHELL Advance Ultra 4* を補充する必要があります。注入キャップ (2) を開け、オイルを正しいレベルまで補充します。注入キャップを閉じて下さい。

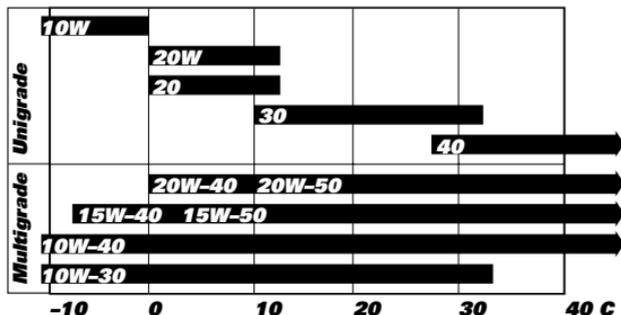
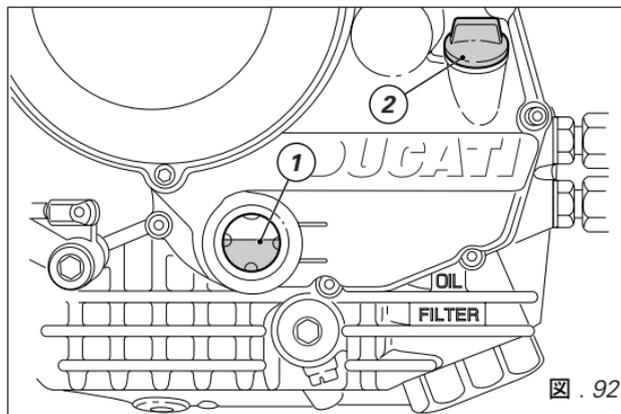
重要

定期点検表 (保証書参照) に指示されている、エンジンオイルとフィルターとの交換は、正規ディーラーの修理工場に依頼して下さい。

粘度

SAE 10W-40

モーターサイクルの使用地の気温が表示された指定範囲内であれば、表に示された他の粘度も使用できます。



スパークプラグの清掃と交換 (図 .93)

スパークプラグはスムーズなエンジンの作動に不可欠で、定期的な点検が必要です。この作業は簡単で素早く行え、エンジン状態を良く知ることができます。左側ハーフエアリングを取り外し、プラグキャップを外し、備品のスパークプラグ・レンチでシリンダーヘッドからプラグを外します。

中央電極の碍子の色をチェックします：明るい茶色であればエンジンの状態が良好なことを示しています。もしも変色していたり、カーボンが堆積している場合には、スパークプラグを交換し、購入先の正規ディーラーにご報告下さい。

また、電極の摩耗もチェックします；電極が減っていたりガラス状に溶けている場合には、スパークプラグを交換して下さい。

電極ギャップが $0,6\text{mm} \sim 0,7\text{mm}$ になっているかどうか確認して下さい。

重要

ギャップの調整が必要で電極を曲げる際は、慎重に実施して下さい。ギャップが広すぎたり、狭すぎたりするとエンジン性能に影響を及ぼし、また、始動困難やアイドリングの不安定を招きます。

金属ブラシを使って電極と碍子をていねいに清掃し、シールの状態をチェックします。

燃焼室に異物が混入しないように、シリンダーヘッドのプラグシートを注意して清掃します。

スパークプラグをシリンダーヘッドに取り付けるには、プラグをシリンダーヘッドの中にしかりと入るまで指で回して締め込みます。プラグは指定されたトルク 20Nm で締め込みます。

トルクレンチをお持ちでない場合には、指で締めた後、備品のスパークプラグ・レンチで更に $1/2$ 回転締め込むことで、指定されたトルクと同じ効果が得られます。

重要

指定と異なる熱価や、ネジ長のスパークプラグは絶対使用しないで下さい。

スパークプラグはしっかりと締め付けなければなりません。

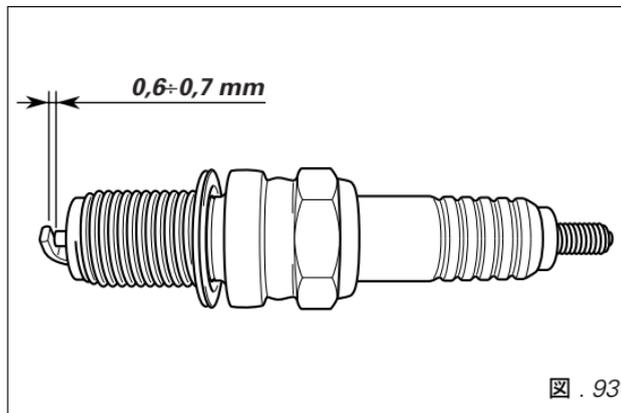


図 . 93

モーターサイクルの手入れ

ペンキ塗装部分とメタリック塗装部分のオリジナルな艶を長い間保つため、走行する道路のコンディションに合わせて、モーターサイクルを定期的に清掃、洗車しなければなりません。

モーターサイクルに損傷を与えないように、強すぎない洗剤や溶剤を使用しないために専用の洗剤と水を使って洗車して下さい。



重要

走行後のボディがまだ暖かい間は、水染み等を防ぐためすぐには洗車をしないで下さい。

高温のお湯や、ウオッシャー等の圧力のかかった水で洗淨しないで下さい。

ウオッシャー等の使用は、サスペンションやホイールベアリング、電装部分、エア吸入口、マフラーの磨耗や変形をもたらすおそれがあります。

もしもエンジンにひどく汚れた部分や油脂汚れなどがある時は、油取り用洗剤を使って、トランスミッション系統(チェーン、ギア、リム等)に洗剤がかからない様に洗淨します。

水道水で良くすすぎ、モーターサイクル全ての表面部分をセーム革で拭きます。



警告

モーターサイクルを洗車した後は、ブレーキ能力が落ちることがあります。

ブレーキディスクには絶対に、グリースやその他のいかなるオイルも付けないで下さい。ブレーキ能力が失われ、事故を招く危険があります。ディスクは非油性の溶剤で清掃して下さい。

ABSの装置が効率よく作動するように、フォニック・タイヤは特に注意して清掃して下さい。タイヤ、センサーを傷めまですので強い洗剤、溶剤の使用は避けてください。

長期間の保管

モーターサイクルを長期間使用しない場合には、保管する前に以下の作業を実施するようお勧めします：

モーターサイクルを清掃します；

ドレンプラグをシールと共に外すことで燃料タンクを空にします；

スパークプラグの穴からシリンダーの中に数滴のエンジンオイルを注入し、エンジンを手で数回転させてシリンダー内壁に保護膜を形成させます；

モーターサイクルをスタンドに立てかけて正立させます；

バッテリーケーブルを外し、バッテリーを取り外します。

1ヶ月以上モーターサイクルを使用しなかった場合には、バッテリーの点検と充電を行う必要があります；

結露を防止し塗装を保護するため、モーターサイクルはカバーで覆って下さい。純正カバーは *Ducati Performance* 社で取り扱っています。

重要注意事項

国によっては（フランス、ドイツ、イギリス、スイス等）排気ガス、騒音規制の基準を設けている場合があります。法に義務付けられた定期点検を行う他、規制に適さない部品がある場合は、オーナーの責任において適合する *Ducati* の特別純正部品と取り代えて下さい。

テクニカルデータ

全体寸法 (mm) (図 . 94)

重量

装備重量 (燃料なし) :

217 kg (ST4s ABS)。

212 kg (ST4s) .

最大積載重量 :

420 Kg.



警告

重量制限を遵守しなければ、操縦性と性能の低下を招き、車両のコントロールを失う原因となります。

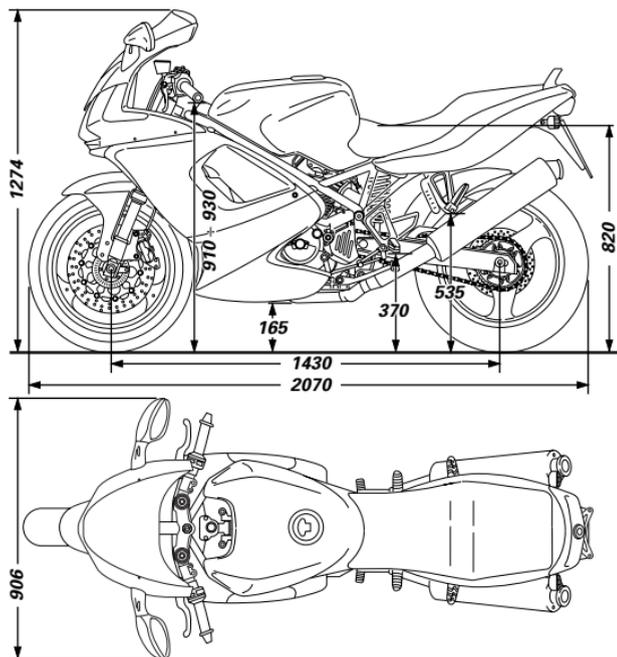


図 . 94

指定油脂類	タイプ	dm ³ (リットル)
燃料タンク、6 リットルのリザーブを含む	無鉛ガソリン (オクタン価 95 以上)	21
クランクケース・オイルフィルター	SHELL Advance Ultra 4	3, 9
フロント / リアブレーキ、クラッチ	SHELL Advance Brake DOT 4	-
電極接点保護	電極保護スプレー SHELL Advance Contact Cleaner	-
フロントフォーク	SHELL Advance Fork 7.5 または Donax TA	0, 518 (各側)
冷却システム	不凍液 SHELL - Advance Coolant または Glycoshell 35 ÷ 40% + 水の混合液	3, 5



重要

燃料、オイル等には絶対に添加剤を加えないで下さい。

エンジン

縦 90° L 型・4 サイクル 2 気筒。

ボア：

98 mm.

ストローク：

66 mm.

総排気量：

996 cc.

圧縮比：

11,5 ± 0,5 : 1

最大軸出力 (95/1/EC)：

86 kw - 117 馬力 /8750 rpm.

最大軸トルク、(95/1/EC)：

10 Kgm 7000 rpm.

許容最高回転数：

10000 rpm.

重要

いかなることがあっても許容最高回転数を越えてエンジンを作動させてはなりません。

タイミング・システム

デスモドロミック・システム。各気筒 4 本のバルブが、クランクシャフトよりスパーギアとベルトローラー/コグドベルトで駆動されるカムシャフト・8本のロッカーアーム (4 オープニング・ロッカーアーム、4 クロージング・ロッカーアーム) によって制御される。

デスモドロミック・タイミングシステム (図 .95)

- 1) オープニング (もしくは上側) ・ロッカーアーム；
- 2) オープニング・ロッカー・シム；
- 3) スプリット・リング；
- 4) クロージング (もしくは下側) ・ロッカー・シム；
- 5) ロッカーアーム・リターン・スプリング；
- 6) クロージング (下側) ・ロッカーアーム；
- 7) カムシャフト；
- 8) バルブ。

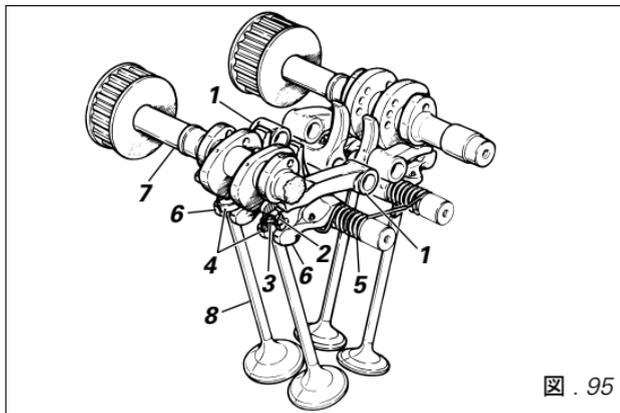


図 . 95

性能データ

各ギアにおける最高速度への到達は適切な指定点検整備を受けて、適正な慣らし期間が済んだ後に限ります。

最高速度 (ライダーのみ) :

255 Km/h.

スパークプラグ

メーカー :

CHAMPION

タイプ :

RA 59 GC.

フレーム

ハイテンション・スチールパイプを用いたトレリス・フレーム。

ハンドル切れ角 (左右) :

30°

キャスト角 :

24°

トレール :

102mm.

ホイール

3本スポーク軽合金製。

フロント

サイズ :

3, 50X17M

リア

サイズ :

5, 50x17M.

ホイールは両方ともアクスルシャフトが取り外し可能です。

タイヤ

フロント

チューブレス・ラジアルタイヤ

サイズ :

120/70-ZR17.

リア

チューブレス・ラジアルタイヤ

サイズ :

180/55-ZR17.

ブレーキ

ABS

各ホイールに装着された、「ホール」効果のセンサーによるアンチ・ロック・ブレーキシステム。システムは前後ホイール、別々に作動します。ABSの作動は解除できます。

フロントブレーキ

孔開ダブルディスク

材質：

スチール

ディスク径：

320 mm

ハンドルバー右側レバーによる油圧作動。

有効面積：

88 cm²

ダブルピストン・ブレーキキャリパー。

メーカー：

BREMBO

型式：

4ピストン・30/34

ブレーキパッド材質：

TOSHIBA TT2802.

ポンプ形式：

PS 16.

リアブレーキ

孔開き固定式ディスク、スチール製。

ディスク径：

245 mm.

車体右側ペダルによる油圧作動。

有効面積：

25 cm²

ダブルピストン・ブレーキキャリパー

メーカー：

BREMBO

型式：

P34

ブレーキパッド材質：

FERIT I/D 450FF

ポンプ形式：

PS11



警告

ブレーキ液は塗装部分を溶かすだけでなく、誤って目や皮膚に飛沫が付くと、ひどい炎症の原因となります。液が付着した部分は大量の水道水で洗浄して下さい。

トランスミッション

乾式クラッチ / ハンドルバー左側レバーによる操作。
エンジンとギアボックス・メインシャフト間の駆動伝達は
スパー・ギアによる。

減速比：

32/59.

6速コンスタントメッシュギア、車体左側ペダルによる操
作。

フロント / リア・スプロケット比：

15/38.

総ギア比：

1速 15/37

2速 17/30

3速 20/27

4速 22/24

5速 24/23

6速 28/24

チェーンによるギアボックスとリアホイール間駆動伝達：

メーカー：

DID

形式：

525HV.

サイズ：

5/8 x 5/16

リンク数：

102.



重要

上記のギア比は認可されたもので、いかなることがあっても変更してはいけません。

ただし、この車両を競技用に仕様変更する場合には、*Ducati* モーター・ホールディング社から特別なギア比に関する情報を提供いたします。取り扱いと純正交換部品に関しては、正規ディーラーにお問い合わせ下さい。



警告

リア・スプロケットの交換作業は、正規ディーラーにお任せ下さい。この部分の誤った交換作業はライダーの安全に深刻な危険をもたらす、車両に回復不能な損傷を与える原因になります。

サスペンション フロントサスペンション

ハイドロリック倒立フォーク。
プリロード（フォーク内部スプリング）及びリバウンド/
コンプレッション用外部アジャスター付きハイドロリック
倒立フォーク。

フォーク径：

43 mm.

作動長：

130 mm

リアサスペンション

ショックアブソーバー上部のピボット・ポイントとフレイム
の間に、ロッカーアームが配置されたプログレッシブ・
タイプで、ショックアブソーバーはリザーバーから分離さ
れ、スプリング・プリロード及びリバウンド / コンプレッ
ション・ダンピングの調整が可能です。

ショックアブソーバー下部のピボット・ポイントは、スイ
ングアームに接続されています。スイングアームピボット
シャフトはエンジンを貫通しています。

このシステムは、モーターサイクルに高い安定性をもたら
します。

作動長：

65 mm.

リアホイール・トラベル：

148 mm.

排気システム Euro 2 基準に適合

カラーバリエーション

アニバーサリー・レッド Ducati cod.473.101

イエロー Ducati cod.473.201

フレイム、ホイールはメタルカラー、エア・スクープとタ
ンクカバーは車体と同色。

メタリック・ダークグレー Ducati cod.653.6047、フレイ
ムはメタルカラー、ホイールはレッド、エア・スクープは
シルバー、タンクカバーは車体と同色。

電装

主要構成パーツは以下の通りです：

ヘッドライト 以下のバルブが装着されています：

キャパシター付きプロジェクター・ロービーム、**12V-55W**；

ハイビーム、**12V-55W**；

2パーキングライト、**12V-3W**；

メーターパネル インジケーターライト **12V-1.2W**、メーターパネル・ライト **12V-2W**と**3W**。

ハンドルバー・スイッチ：

ウインカー・ランプ、**12V-10W**。

警告ホーン；

ストップ・ライト・スイッチ。

バッテリー、**12V-10Ah**

ジェネレーター、**12V-520W**。

レギュレーター、**40A** 保護ヒューズ付き。

スターターモーター、**12V-0,7kW**。

テールライト、ストップ・ライト、テールライト用ダブルフィラメント **12V-5 / 21W**；

ナンバープレート用 **12V-5W**。



注意

“バルブの交換 については、76 ページを参照して下さい。

ヒューズ

メインヒューズ・ボックス (図 .96) は、ヘッドライト後ろのフレーム左側に配置されています。ヒューズボックスを取り出すには、メーターパネルの左側のサイドカバーを取り外す必要があります (62 ページ参照)。ヒューズの交換するには、各ヒューズの配置と定格が表記されたプロテクション・カバー (1) を外してください。

7個のヒューズが回路に接続されており、1個はスペアです。

シート下にある3個のヒューズ (2、図 .97) はABSを保護しています。交換にはキャップ (3) を外して下さい。

バッテリー横に配置されているヒューズ (図 .98) は、レギュレーターを保護しています。交換には、保護キャップ (4) を取り外して下さい。

切れたヒューズは、インナー・フィラメントが断線していることで確認できます (5、図 .99)。



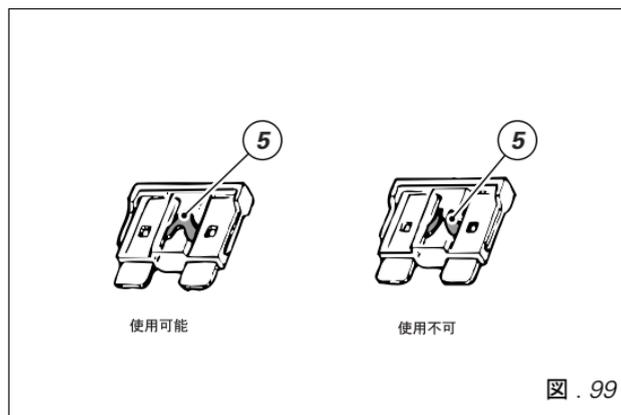
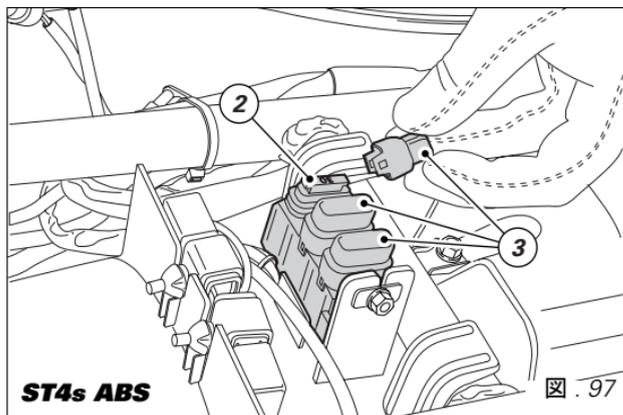
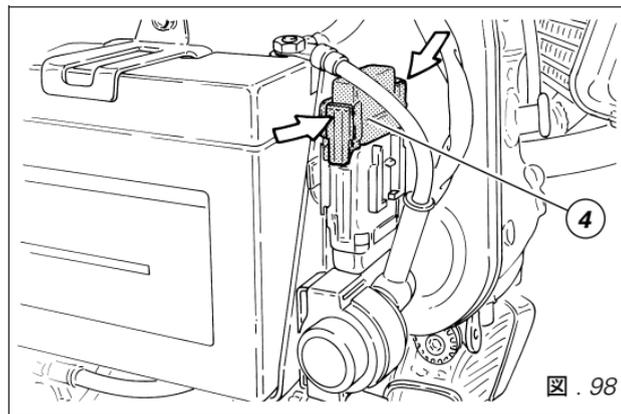
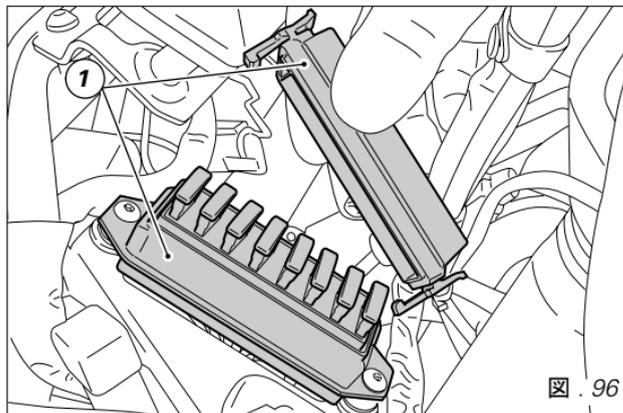
重要

回路のショートを防止するために、ヒューズ交換の前には、イグニッション・キーを**OFF**にして下さい。



警告

表示されている値以外のヒューズは決して使用しないで下さい。このルールを守らない場合には、電気回路に損傷を招き、火災の原因となります。



ST4s インジェクション / 電装図凡例

- 1) 右側ハンドルスイッチ
- 2) キー・スイッチ
- 3) スターターモーター
- 4) ソレノイド・スターター
- 5) バッテリー
- 6) レギュレーター・ヒューズ
- 7) レギュレーター
- 8) ジェネレーター
- 9) リアウインカー・右側
- 10) ヒューズ・ボックス
- 11) ヒューズ
- 12) 電動ファン
- 13) テール・ライト
- 14) ナンバープレート・ライト
- 15) リアウインカー・左側
- 16) コンセント
- 17) 燃料タンク
- 18) インジェクションリレー
- 19) 自己診断用ソケット
- 20) パーチカルシリンダー・コイル
- 21) ホリゾンタルシリンダー・コイル
- 22) ホリゾンタルシリンダー・スパークプラグ
- 23) パーチカルシリンダー・スパークプラグ
- 24) ホリゾンタルシリンダー・インジェクター
- 25) パーチカルシリンダー・インジェクター
- 26) スロットルポジション・センサー
- 27) エンジン回転 / 作動・センサー
- 28) オイル温度センサー
- 29) スピード・センサー
- 30) サイドスタンド・スイッチ
- 31) ニュートラルライト・スイッチ
- 32) オイルプレッシャー・スイッチ
- 33) リア・ストップライト・スイッチ
- 34) ファンリレー
- 35) イグニッション / インジェクション・コントロールユニット
- 36) クラッチ・スイッチ
- 37) フロント・ストップライト・スイッチ
- 38) レリーズ接続
- 39) 左側スイッチ
- 40) イモビライザー・アンテナ
- 41) 外気温センサー
- 42) メーターパネル
- 43) ライト・リレー
- 44) フロントウインカー・左側
- 45) ヘッドライト
- 46) フロントウインカー・右側
- 47) 警告ホーン
- 48) グリップ・ワイアリング・レリーズ
- 49) 自己診断用電源

ST4s ABS インジェクション / 電装図凡例

- 1) 右側ハンドルスイッチ
- 2) イグニッションキー・ユニット
- 3) ヒューズボックス
- 4) ヒューズ
- 5) 電動ファン
- 6) スターターモーター
- 7) スターター・スイッチ
- 8) バッテリー
- 9) レギュレーター・ヒューズ
- 10) レギュレーター
- 11) ジェネレーター
- 12) リアウインカー・右側
- 13) テールライト
- 14) ナンバープレート・ライト
- 15) リアウインカー・左側
- 16) コンセント
- 17) 燃料タンク
- 18) インジェクションリレー
- 19) 自己診断用ソケット
- 20) パーチカルシリンダー・コイル
- 21) ホリゾンタルシリンダー・コイル
- 22) ホリゾンタルシリンダー・スパークプラグ
- 23) パーチカルシリンダー・スパークプラグ
- 24) ホリゾンタルシリンダー・インジェクター
- 25) パーチカルシリンダー・インジェクター
- 26) スロットルポジション・センサー
- 27) エンジン回転 / 作動・センサー
- 28) オイル温度センサー
- 29) ABS 診断ソケット
- 30) スタンドライト・スイッチ
- 31) ニュートラルライト・スイッチ
- 32) オイルプレッシャー・スイッチ
- 33) リア・ストップライト・スイッチ
- 34) ファンリレー
- 35) イグニッション / インジェクション・ユニット
- 36) クラッチ・スイッチ
- 37) フロント・ストップライト・スイッチ
- 39) 左側スイッチ
- 40) イモビライザー・アンテナ
- 41) 外気温センサー
- 42) メーターパネル
- 43) ライト・リレー
- 44) フロントウインカー・左側
- 45) ヘッドライト
- 46) フロントウインカー・右側
- 47) 警告ホーン
- 48) グリップ・ワイアリング・レリーズ
- 49) レリーズ接続
- 50) リア・スピード・センサー
- 51) フロント・スピード・センサー
- 52) ABS コントロール・ユニット
- 53) 自己診断用電源

配線カラー表

P ピンク

G 緑

W 白

O オレンジ

Y 黄

B 青

Bn 茶

R 赤

V 紫

Gr グレー

Lb ライトブルー

Bk 黒



注意

電装図は、このマニュアルの最後にあります。

ST4s

ヒューズボックス凡例

配置	内容	A 値
1-9	キー・オン	7.5A
2-10	ライト	15A
3-11	ストップライト、警告ホーン、ウインカー、リモコン・スイッチ	20A
4-12	メーターパネル	5A
5-13	グリップ・ヒーティングフ	5A
6-14	サイドスタンド・スイッチ	3A
7-15	リザーブ	15A
8-16	リザーブ	20A
a	CCM 電源	3A
b	インジェクション	20A
c	コンセント、自己診断用電源	20A

ST4s ABS

ヒューズボックス凡例		
1-9	キー・オン	7.5A
2-10	パーキングライト、ハイ / ロー・ビーム	15A
3-11	ウインカー、警告ホーン、ストップライト、、リモコン・スイッチ	20A
4-12	メーターパネル	5A
5-13	グリップ・ヒーティングブ	5A
6-14	サイドスタンド・スイッチ	3A
7-15	CCM 電源	3A
8-16	キー・オン ABS コントロールユニット	20A
a	電源コンセント	20A
b	インジェクション	20A
c	ABS 電源	30A

定期点検メモ

<i>Km</i>	名前 <i>Ducati</i> ・サービス	走行距離	日付
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

DUCATIMOTORHOLDING S.p.A.

Via Cavalieri Ducati, 3

40132 Bologna, Italy

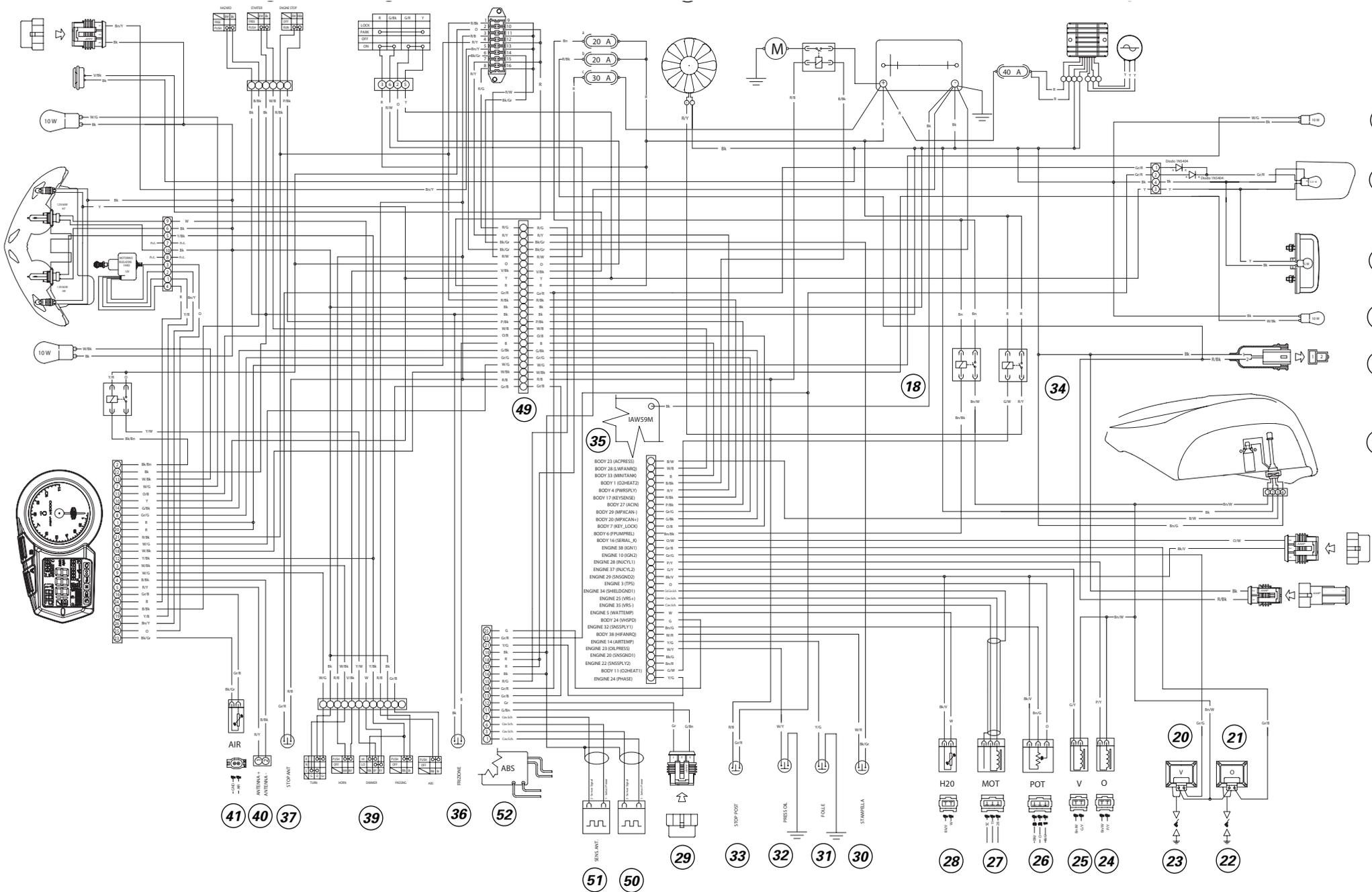
Tel 39.051.6413111

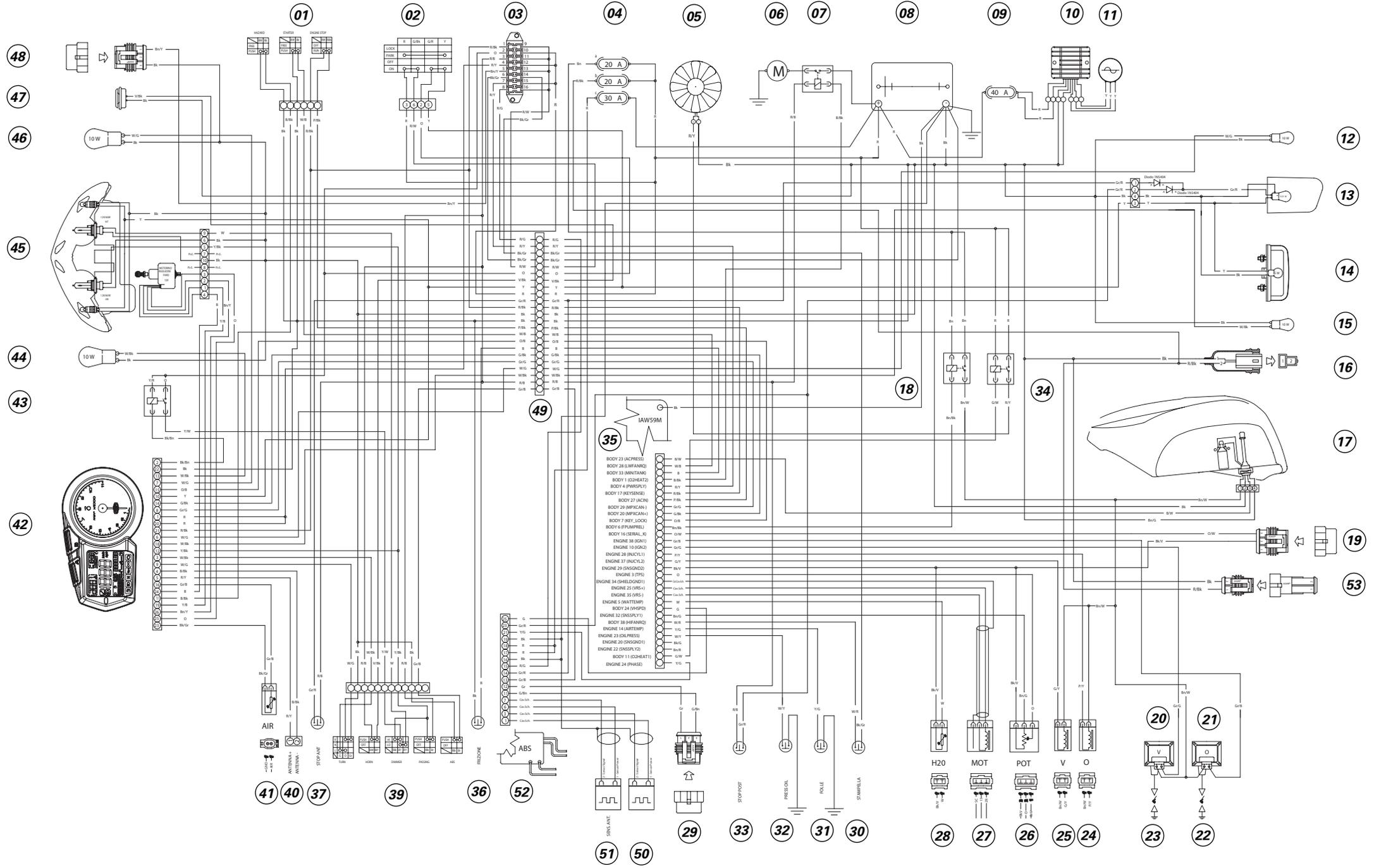
Fax 39.051.406580

www.ducati.com

913.7.094.1C

Stampato 08/2003





DUCATI MOTORHOLDING S.p.A.

Via Cavalieri Ducati, 3

40132 Bologna, Italia

Tel. 0039/0516413111

Fax 0039/051406580

www.ducati.com