オーナーズマニュアル

DUCATI MONSTER S4R

オーナーズマニュアル

DUCATI MONSTER S4R

この度は当社の製品をお選びくださりありがとうございます。お客様を喜んでドゥカティストの一員としてお迎えいたします。この新しい Ducati モーターサイクルが日常使用のみならずロングツーリングにおいても、その走行が常に快適で楽しいものでありますよう、Ducati モーターホールディング社は願っております。
お客様に常により良いサービスをお届けするために、Ducati モーターホールディング社は、このマニュアルに記載された正しい使用方法、特に慣らしの項目に関して遵守していただくようお客様にお願い申し上げます。それにより、Ducati モーターサイクルは常にお客様の要求に応えてくれることでしょう。
あらゆる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答えいたします。

楽しいライディングを！

メモ
Ducati モーターホールディング社は、本マニュアルの作成においての誤記および脱字について一切の責任を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思われるあらゆる変更を行う権利を保有します。

安全性、保証、信頼性、そして Ducati モーターサイクルの価値のために、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あり、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

イントロダクション　6
保証　6
シンボルマーク　6
安全運転の注意　7
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
イモビライザーシステム　14
キー　14
コードカード　15
スロットルグリップを使用したイモビライザーによるエンジン作動禁止の解除手順　16
キーの複製　17
イグニッションスイッチとステアリングロック （図 10）　18
ハンドルバー左側スイッチ　19
クラッチレバー　19
チョークレバー　20
ハンドルバー右側スイッチ　20
スロットルグリップ　21
フロントブレーキレバー　21
リアブレーキペダル　22
ギアシフトペダル　22
ギアシフトペダルの位置の調整　23
シフトペダルの位置の調整リアブレーキ　24

主要構成部品 / 装備　25
配置図　25
燃料タンクキャップ　26
シートロックおよびヘルメットホルダー　27
サイドスタンド　28
リアショックアジャスター　29
フロントフォークアジャスター　30
車高の調整　32

運転のしかた　34
慣らし運転の方法　34
走行前のチェック　36
エンジンの始動　37
モーターサイクルの発進　40
ブレーキング　40
モーターサイクルの停止　41
燃料補給　41
パーキング　42
工具セット　43

主な整備作業とメンテナンス　44
フェアリングの取り外し　44
燃料タンクの起こし方　45
エアーフィルターの交換　46
冷却液の液量チェック　47
ブレーキ / クラッチ液量のチェック　48
ブレーキパッドの摩耗チェック　49
スロットルケーブルの調整　49
ケーブル / ジョイント部の潤滑　50
バッテリーの充電　51
チェーンテンションの点検　52
チェーンの潤滑　52
ライトバルブの交換　53
ヘッドライトの光軸調整　56
タイヤ　58
エンジンオイル量のチェック　60
スパークプラグの清掃と交換　61
モーターサイクルの手入れ　62
長期間の保管　63
外国のオーナーにとって重要な事項　63

テクニカルデータ　64
全体寸法（mm）　64
重量　64
燃料補給　65
エンジン　66
タイミングシステム　66
性能データ　67
点火プラグ　67
給油　67
ブレーキ　67
トランスミッション　68
フレーム　68
ホイール　69
タイヤ　69
サスペンション　69
エキゾーストシステム　70
カラーバリエーション　70
電装　70

定期点検メモ　75

イントロダクション

保証

お客様ご自身、および
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 正規ディーラーあるいは公認の整備工場にお任せいただくよう強くお薦めします。
Ducati 正規ディーラースタッフは高度に熟練しており、最適な器具を使用して作業を行う能力を保持し、また、Ducati 純正部品だけを使用して、「ロングライフ」「円滑な作動」「完璧な互換性」について最良な保証をいたします。

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、車両を競技やそれに類すること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 純正部品でないものと交換したり、また改造・変更した場合は、Ducati モーター社の保証は適用されません。

シンボルマーク

Ducati モーターホールディング社はお客様がモーターサイクルをより良く理解できるよう、本マニュアルを注意深く読まれることをお薦めします。お客様のモーターサイクルについて、お問い合わせのある場合には、ご購入先の正規ディーラーあるいは公認の整備工場にお尋ね下さい。スタッフからの最新の情報は、お客様の走行に役立つでしょう。また Ducati モーターホールディング社は、本マニュアルが、快適で楽しい走行と、お客様のモーターサイクルの素晴しい性能を長い間変わらずに保てる一助となることを望んでいます。
本マニュアルには特別な意味を持つ注記を盛り込んでいます。

警告
この説明を遵守しなかった場合、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
モーターサイクルおよびその部品類に損傷を与える危険性があります。

メモ
作業上の追加注意事項です。

文中の「**右**」、「**左**」の表記は車両の進行方向に向かっての位置を示します。

安全運転の注意

警告
運転する前に読んで下さい。

多くの事故はしばしば運転に不慣れなために起こります。
走行する際は常に免許証を携帯していることを確認して下さい。免許証はお客様のモーターサイクルの運転に適したものが必要です。
お客様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。
ライダーおよびパッセンジャーは、**常に**適切なライディングウエアーを着用し、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、引っかかって操作の妨げになるアクセサリーや物が付いていない、適切なライディングウエアーを着用して下さい。
屋内では絶対にエンジンを始動させないで下さい。排気ガスや排煙は有毒で、意識喪失や場合によっては
短時間で死亡に至る危険性もあります。
ライダーおよびパッセンジャーは、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。
進路変更や、路面状況の変化に対処できるよう、ライダーは**常に**両手でしっかりとハンドルバーを保持し、パッセンジャーは**常に**両手でしっかりとシート下のリアグリップを保持して下さい。
走行地域の道交法、および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、混雑の状況に合わせて、適切な速度を守って下さい。
車線変更をする時や曲がろうとする時は、**常に**適時に方向指示器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、私有地や駐車場の出口に近い場所、高速道路への進入路等を走行する場合は充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燃料を吸い込む可能性があります。もしも燃料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くなっています。

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ください。

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スタンドを使用して駐車して下さい。
平面でない場所や
柔らかい土壌には駐車しないでください。モーターサイクルが転倒する恐れがあります。

最大積載量

お客様の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たものです。
モーターサイクル上にバランス良く重量を配分することは通常の安全走行に必要な注意で、特に凸凹道を走行したり、急なハンドル操作を必要とする時のトラブルを避けるため重要です。

積載量について

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、390 kg を超えてはなりません。

積み荷や重いオプションパーツ類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にして下さい。
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マッドガード部に体積や重量のあるものを載せないで下さい。モーターサイクルの安定性を損なう恐れがあります。
フレームのすき間に積み荷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。
タイヤが、58 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。

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 1）とエンジンナンバー（図 2）の 2 つの製造番号で確認できます。

フレーム ナンバー

エンジン ナンバー

メモ

モーターサイクルのこれらのモデル識別番号は、部品の請求時に必要となります。

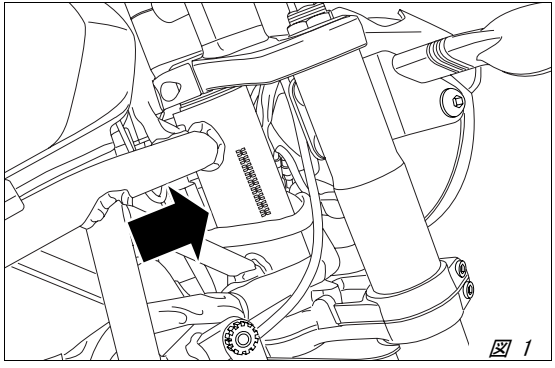


図 1

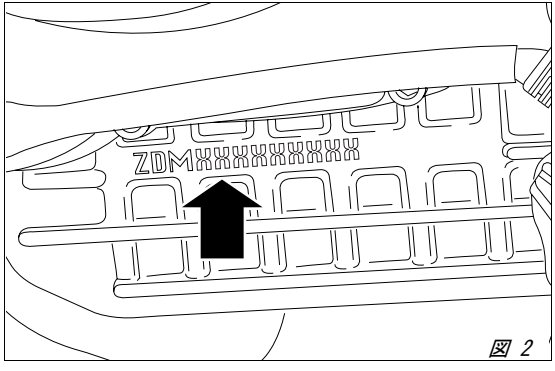


図 2

操作系

警告
この章には、お客様が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を詳しく説明しています。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 3)

1) メーターパネル
2) イグニッションスイッチとキーによる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) チョークレバー
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

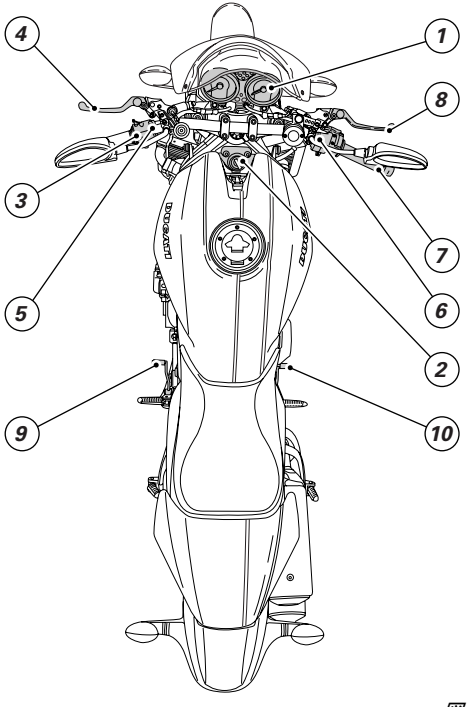


図 3

メーターパネル（図 4）

1) **ハイビームパイロットランプ** ≡D **（青）**
ライトがハイビームの時に点灯。

2) **方向指示器パイロットランプ** ⇦⇨ **（緑）**
方向指示器が作動時に点灯。

3) **燃料警告灯** ⛽ **（黄色）**
タンクの燃料残量が約 3.5 リットルになった時に点灯。

4) **ニュートラルパイロットランプ N （緑）**
ギアポジションがニュートラルの時に点灯。

5) **エンジンオイルプレッシャーパイロットランプ** **（赤色）**
エンジンオイル圧力が低すぎる時に点灯。イグニッションキーを **ON** の位置に回した時に点灯し、エンジンが始動して数秒後に消灯します。
エンジン温度が高い時に、場合によって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
このパイロットランプが点灯したままのときは、モーターサイクルを使用しないでください。エンジンに損傷を与える恐れがあります。

6) **橙色 パイロットランプ**
モーターサイクルの停車時に点灯・点滅します（イモビライザーが作動中）。イモビライザーの診断としても使用可能です。

メモ
イモビライザーが作動されると、パイロットランプは 24 時間点滅しその後消灯します。イモビライザーは作動したままです。

7) **EOBD パイロットランプ** **（橙色）**
エンジンがブロックされている時に点灯します。数秒後に消灯します（通常 1.8 – 2 秒）。

8) **スピードメーター** (km/h)
走行速度を表示。

a) **液晶パネル (1)：**
- **オドメーター** (km)
  総走行距離を表示。
- **トリップメーター** (km)
  リセット後の走行距離を表示。

9) **タコメーター** (rpm)
エンジンの 1 分間の回転数を表示。

b) **液晶パネル (2)：**
- **時計**
- **オイル温度**

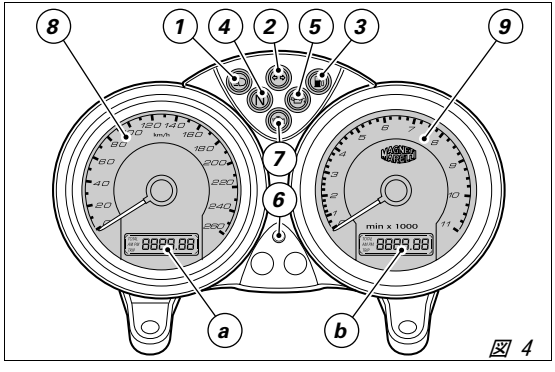


図 4

液晶パネルユニット
*キーを **OFF** から **ON** に回すと、メーターパネルのすべての機器（針、ディスプレイ、パイロットランプ）が**点検**されます（図 5 および 図 6 を参照）。*

液晶パネルユニット (1)
*キーが **ON** の位置でボタン (B, 図 6) を押すとオドメーターとトリップメーターが交互に表示されます。*

トリップメーターのリセット
TRIP 機能（トリップメーター機能）でボタン (B、図 6) を 2 秒以上押し続けるとディスプレイ（液晶パネル 1）がリセットされます。

液晶パネルユニット (2)
*キーが **ON** の位置でボタン (A、図 6) を押すと時計と水温が表示されます。*

時計の調整
ボタン (A、図 6) を 2 秒以上押し続けます。
*ボタン (B、図 6) を押して **AM/PM** を調整します。ボタン (A) を押して「時」の調整をします。ボタン (B) を数回押して時間を変更します。ボタン (A、図 6) を押して「分」の調整をします。*
ボタン (B) を押して分を変更します。5 秒以上押し続けると数字が速く送られます。ボタン (A) を押して時計の調整モードを終了します。

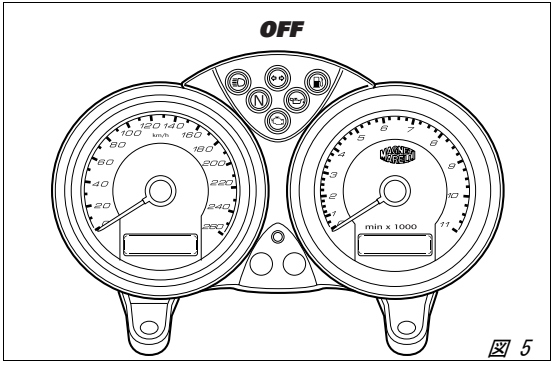


図 5

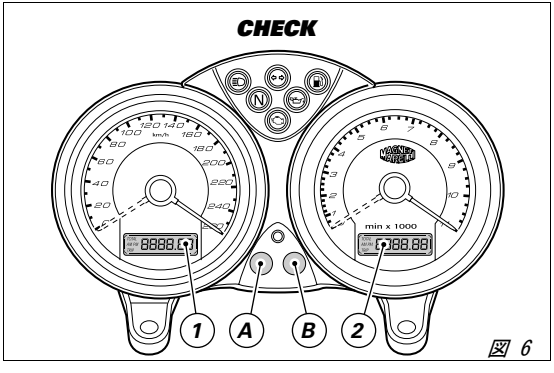


図 6

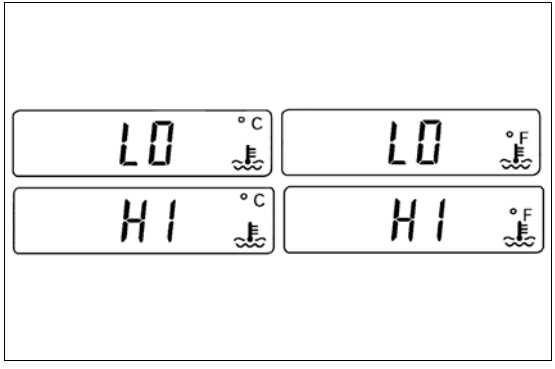
冷却水温度表示
冷却水の温度が 40℃ /104° F の場合、ディスプレイには "LO" が表示され、120 ℃/248° F 以上の場合は "HI" が表示されます。

燃料残量のパイロットランプ
燃料警告灯のパイロットランプが点灯した場合、ディスプレイに "FUEL" の文字が表示されます。

点検指示
最初の 1000 Km / 621 マイルの後、その後 10.000 Km / 6210 マイル毎に、キーを ON の位置に回すたびに 5 秒間ディスプレイに "MAInt" と表示され、定期点検の時期に来ていることを知らせます。

メーターパネルのバックの照明
キーを ON の位置に回し、5 秒以内にボタン (B、図 6) を押すと、ボタンを押すごとにメーターパネルの輝度が変わります。

警告
メーターパネルコントロールボタンを操作する場合は、モーターサイクルを停車してから行って下さい。モーターサイクルの運転中は、いかなる理由があってもメーターパネルコントロールボタンの操作は行わないでください。



イモビライザーシステム
このモーターサイクルは、盗難防止機能の向上のためイモビライザーを装備しています。イモビライザーはイグニッションスイッチ OFF 時にエンジンの作動を禁止する電子システムです。
出力信号を調整する電子装置が各イグニッションキーのハンドグリップに内蔵されています。この信号はイグニッションを ON に回した時、スイッチに内蔵された特殊アンテナから出力され、毎回変更されます。この変調信号は「パスワード」として機能し、「認可」イグニッションキーがエンジンの始動に使用されていることを CPU に伝達します。CPU は信号を認識すると、エンジンを始動させます。

キー （図 7）
オーナーに支給されるキーは以下の 1 組です。
- キー A（1 本）（赤色）
- キー B（2 本）（黒色）

警告
キー A（赤色）には、キーをベストな状態に保ち、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。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 は通常使用するイグニッションキーで、以下に使用します。
- エンジンの始動
- 燃料タンクキャップのロック解除
- シートのロック

キー A にはキー B と同様の機能があります。また必要な場合は、黒色キーの削除および再プログラムができます。

メモ
3 本のキーには識別番号を記載した小型プレート（1）が付属しています。

警告
キーはそれぞれ別の場所に保管して下さい。プレート（1）およびキー A は安全な場所に保管して下さい。モーターサイクル使用時には、2 本のうちのどちらか 1 本の同じ黒色キーを常に使用することをお薦めします。

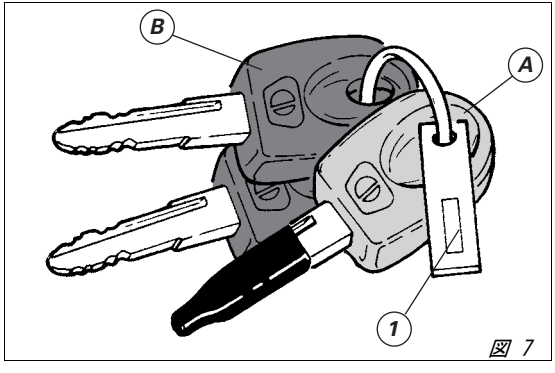


図 7

コードカード

*キーには以下が記載されたコードカード（図 8）が付属しています。電子コード（A、図 9）は、イグニッションキーを **ON** にしてもモーターサイクルが始動しないなど、エンジンの作動のブロック時に使用します。*

警告

コードカードは、安全確実な場所に保管してください。ユーザーはコードカードに掲載された電子コードを常に携帯し、スロットルグリップを使用した手順に従いロック解除しなければならない場合に備えるようお勧めします。

*イモビライザーシステムに不具合がある場合、橙色の **EOBD** パイロットランプ（7、図 4）が点灯するので、以下の方法で「エンジン作動禁止」機能を無効にできます。ただしこの操作は、コードカードの電子コードを知っている場合にのみ実施可能です。*

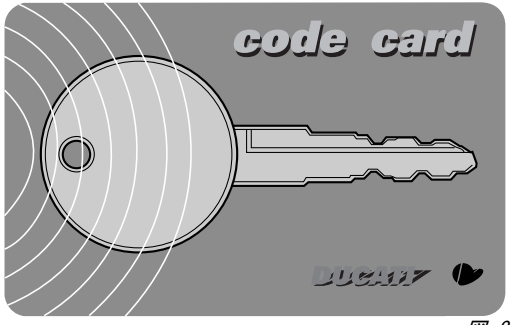


図 8

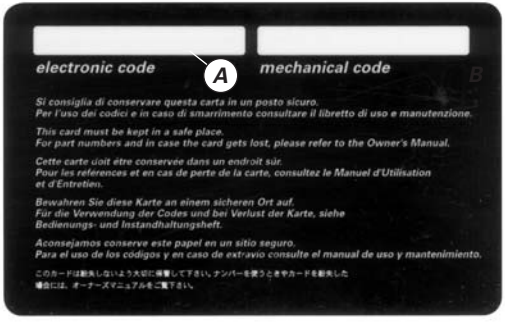


図 9

スロットルグリップを使用したイモビライザーによるエンジン作動禁止の解除手順

1) キーを ON に回します。スロットルを全開に保持します。そのままの状態にします。8 秒後に EOBD パイロットランプ（7、図 4）が消灯します。

2) EOBD パイロットランプが消灯したら直ちにスロットルを戻します。

3) EOBD パイロットランプが点滅します。ここで、解除用の電子コードを入力します。このコードは、納車時にディーラーからお客様に渡される CODE CARD に記載されています。

4 EOBD パイロットランプの点滅回数がシークレットコードの最初の数字と同じになるまで数えます。

スロットルグリップを 2 秒間全開のポジションにし、その後放します。1 桁目の入力が認識されると、EOBD パイロットランプが 4 秒間点灯します。この手順を繰り返して、最後の数字まで入力します。

スロットルグリップをまったく操作しないと、EOBD パイロットランプが 20 回点滅した後、点灯状態になります。この場合は、手順 1 からやり直す必要があります。

5) スロットルグリップを放した時コードが正しく入力されていると、EOBD パイロットランプが点滅して解除が行われたことを示します。4 秒後にパイロットランプは通常の状態（消灯）に戻ります。

6) コードが正しく入力されなかった場合は、EOBD パイロットランプが点灯したままとなります。この場合は、キーを OFF の位置に戻し、手順 1 から何度でもやり直すことができます。

メモ

スロットルグリップを設定時間の前に放した場合は、パイロットランプが再度点灯します。
この場合、キーを OFF にして手順（1）からやり直します。

作動値

イグニッションキーを ON から OFF に回すたびに、イモビライザーがエンジンの作動を禁止します。エンジンを始動するため、イグニッションキーを再度 ON に戻すと以下のようになります。
1) CPU がコードを認識すると、メーターパネルのパイロットランプ (6、図 4) 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コードを認識し、エンジン始動が可能なことを示します。START ボタン (2、図 13) を押すと、エンジンが始動します。
2) パイロットランプ (6、図 4) または EOBD パイロットランプ (7、図 4) が点灯したままの状態の場合は、コードが認識されなかったことを示します。この場合、イグニッションキーを OFF に戻し、再度 ON にします。これでもエンジンが始動しない場合は、もう 1 本の黒色キーで試して下さい。このキーでも始動しない場合は、DUCATI サービスネットワークにご相談下さい。
3) パイロットランプ (6、図 4) が点滅したままの場合は、イモビライザーシステムの不具合がスロットルグリップを使用した解除手順などによりリセットされたことを示します。キーを OFF にしてから ON に戻すと、イモビライザーパイロットランプは正常作動に戻ります (手順 1 参照)。

警告

キーは電子部品を内蔵しています。落としたりぶつけたりすると損傷する恐れがあります。
作業中は同じ 1 本のキーのみを使用して下さい。同一の 1 本のキーのみを使用しないと、使用するキーのコードをシステムが認識できない場合があります。

キーの複製

キーを複製する場合は、お手持ちのすべてのキー、およびコードカードを DUCATI サービスネットワークにお持ち下さい。
DUCATI サービスが合計 8 本まで新しいキーのプログラムおよびオリジナルキーの再プログラムを行います。
この時お客様がモーターサイクルの正当な所有者である証明を求める場合があります。必ず証明できる書類をお持ち下さい。
お持ちにならなかったキーのコードは、キーを紛失した場合使用できないようにするためメモリから削除されます。

メモ

モーターサイクルを売却される場合は、必ずすべてのキーおよびコードカードを新しい所有者にお渡し下さい。

イグニッションスイッチとステアリングロック（図 10）
燃料タンクの前に配置され、4 つのポジションがあります。

*A) **ON** : ライト ON、エンジン作動*
*B) **OFF** : ライト OFF、エンジン停止*
*C) **LOCK** : ステアリングロック*
*D) **P** : パーキングライトおよびステアリングロック*

メモ
キーを（C）、（D）の位置にするには、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。

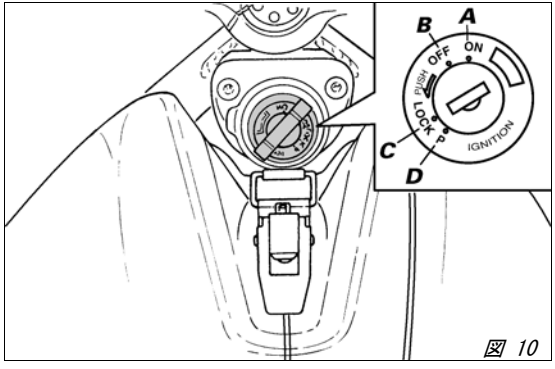


図 10

ハンドルバー左側スイッチ（図 11）

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。
ポジション = ロービーム
ポジション = ハイビーム

2）スイッチ ⇦⇨ = 方向指示器には 3 つのポジションがあります。
中央 = OFF
ポジション ⇦ = 左折
ポジション ⇨ = 右折
方向指示器を消すには、中央に戻ってきたレバーを押して下さい。

3）スイッチ = 警告ホーン

4）スイッチ = ハイビーム点滅

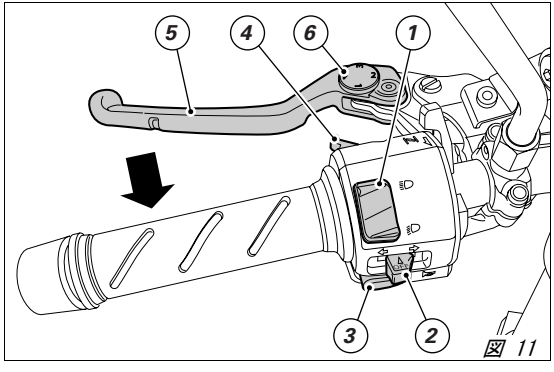


図 11

クラッチレバー（図 11）

クラッチを操作するレバー（5）にはアジャスター（6）が付いており、レバーとグリップとの間隔を調整できます。
調整手順は、レバー（5）を完全に前方に放した状態でアジャスター（6）を 4 つのうちの 1 つの位置に回します。1 の位置ではレバーとグリップの間隔が最大になり、4 では最小になります。
レバー（5）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
クラッチレバーとブレーキレバーの調整は、モーターサイクルを停止させた状態で行います。

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。

メモ
エンジンは、サイドスタンドを下ろしてトランスミッションをニュートラルにしたまま始動できます。ギアを入れた状態でモーターサイクルを始動する場合は、クラッチレバーを引いて下さい。この場合、必ずサイドスタンドを上げて下さい。

チョークレバー（図 12）
チョークレバー（7）はエンジンを冷間始動する場合に使用します。この装置は始動後のエンジンアイドル回転数を増加します。
レバーの使用位置：
A）= チョークレバー未使用；
B）= チョークレバー全開使用；
このレバーは段階的に開閉することも可能で、エンジンが完全に暖機するまで回転数が調整できます（ ページ 37 参照）。

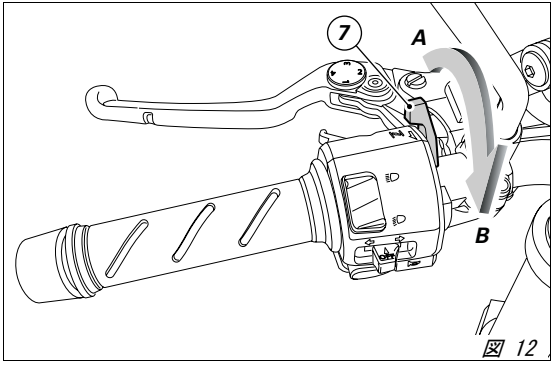


図 12

重要
エンジンが暖機している場合にはチョークレバーを使用しないで下さい。チョークレバー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 13）

1）**ENGINE STOP**（エンジン停止）スイッチ = 2 つのポジションがあります。
ポジション ○ （**RUN**）= エンジン作動
ポジション ⊗ （**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、スイッチをポジション ○ にし、モーターサイクルの始動ができるようにします。

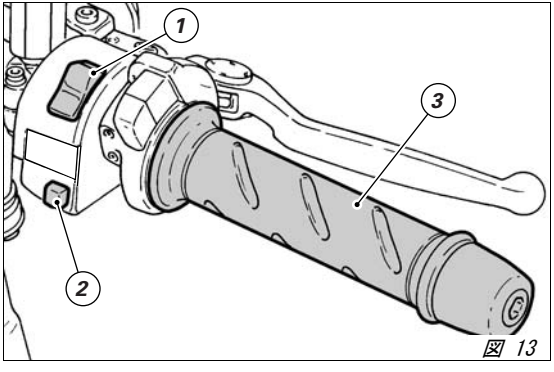


図 13

重要
ライトを点灯させて走行し、スイッチ（1）でエンジンを切りキーを **ON** の状態にしたままにするとライトが点いたままになるのでバッテリーが切れる原因になります。
2）スタータースイッチ ⏻ = エンジン始動

スロットルグリップ（図 13）
ハンドルバー右側のスロットルグリップ（3）は、スロットルバルブを開く操作をします。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 14）
レバー（4）をグリップの方向に引くとフロントブレーキを作動させることができます。油圧によって作動するので、レバーを作動させるには手で軽く操作するだけで充分です。
レバーにはアジャスター（5）が付いており、レバーとグリップとの間隔を調整できます。ブレーキレバーの調整を行うには、クラッチレバーの調整を参照してください（ページ 19）。

警告
これらのレバーの操作を行う前にページ 40 の指示をお読みください。

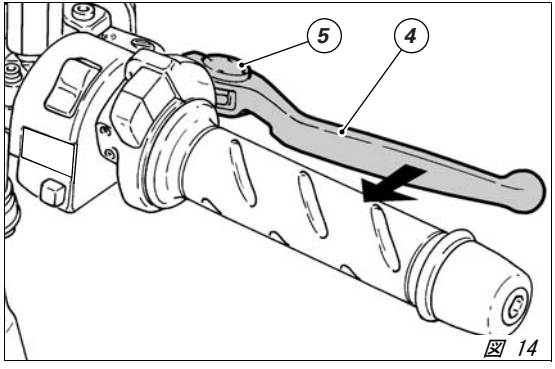


図 14

リアブレーキペダル（図 15）
ペダル（1）を下に踏むことで、リアブレーキが作動します。
システムは油圧式で作動します。

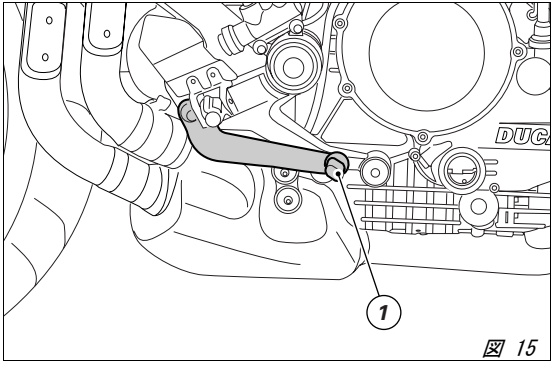


図 15

ギアシフトペダル（図 16）
ギアシフトペダルには自動的に戻る中央のニュートラル位置 **N** とその他 2 方向に作動します。
下方 = 1 速へのチェンジおよびシフトダウン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、メーターパネルのパイロットランプ **N** が消えます。
上方 = 2 速ギア、そして引き続き 3 速、4 速、5 速、6 速へシフトアップしていくときはペダルを上げます。
1 回の操作が一速分のチェンジに相当します。

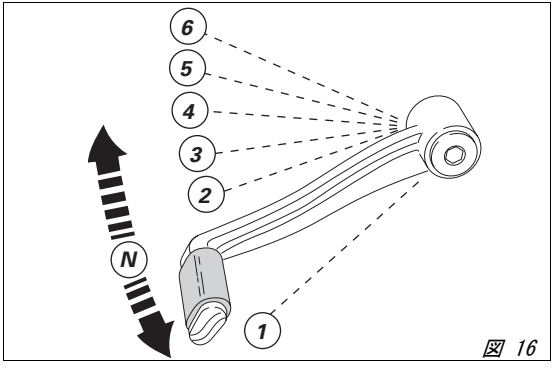


図 16

ギアシフトペダルの調整（図 17）
フットペグと連携するギアシフトペダルポジションはライダーの好みに合わせて調整できます。
シフトペダルの調整は以下の手順で行います。
タップ（2）でリンケージ（1）を固定し、ロックナット（3）および（4）を緩めます。

メモ
ナット（3）は逆ネジです。

リンケージ（1）を回して、シフトペダルを好みの位置に合わせます。
リンケージに対して両方のロックナットを締めます。

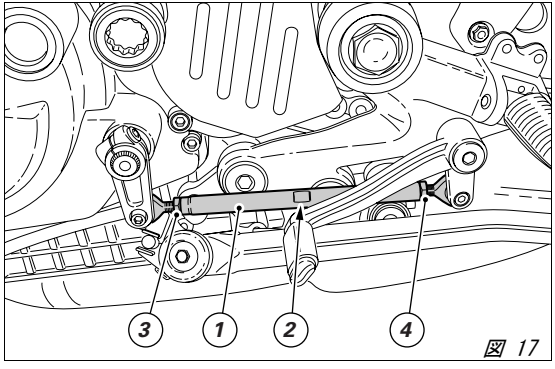


図 17

リアブレーキペダルの調整（図 18）
ライダーの好みに合わせて、フットレストに対するリアブレーキペダルの位置を調整できます。
リアブレーキペダルの調整は以下の手順で行います。
ロックナット（5）を緩めます。
調節ねじ（6）を回して、ペダルを好みの位置に合わせます。
ロックナット（5）を締めます。
ペダルを手で押して、ブレーキがかかり始めるまでに約 1.5 ～ 2 mm の遊びがあることを確認します。
遊びが上記の範囲に収まっていない場合には、ポンプの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。
マスターシリンダーロッドのロックナット（7）を緩めます。
ロッド（8）をフォーク（9）に締め込むと遊びが増加し、緩めると遊びが減少します。
ロックナット（7）を締めてロッドを固定し、再度遊びを確認します。

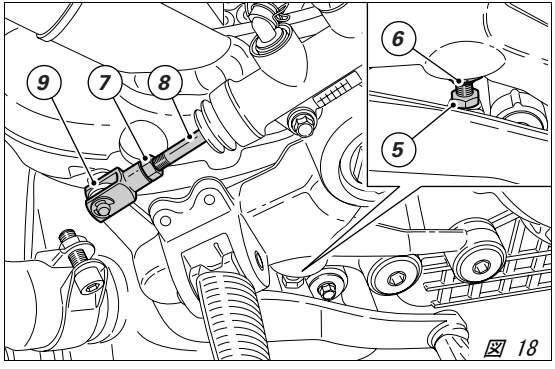


図 18

配置図（図 19）

1) 燃料タンクキャップ
2) シートロック
3) ヘルメットホルダーケーブルピン
4) パッセンジャー用ハンドルグリップ
5) サイドスタンド
6) バックミラー
7) リアショックアジャスター
8) フロントフォークアジャスター
9) 燃料タンクリンケージ
10) シートカバー
11) 燃料タンク固定レバー
12) 触媒装置

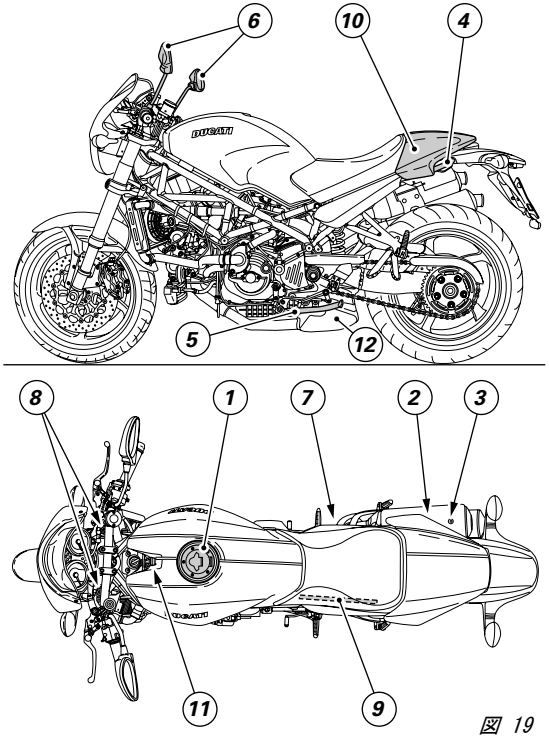


図 19

燃料タンクキャップ（図 20）

開け方

キャップのプロテクションカバー（1）を起こし、イグニッションキーを差し込み、時計回りに 1/4 回転回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元の位置に回してから抜き取ります。
プロテクションカバー（1）を閉めます。

メモ
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
給油を行った後は（ページ 41 参照）毎回必ずキャップが正しい位置できちんと閉められているか確認してください。

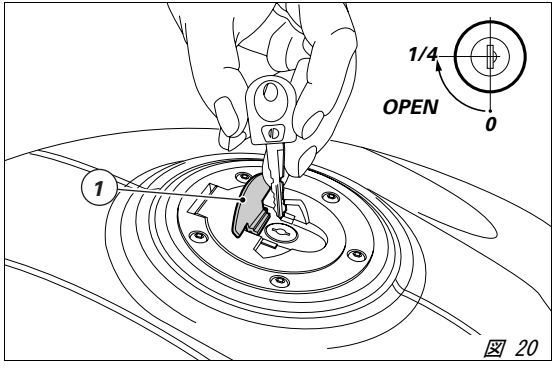


図 20

シートロックおよびヘルメットホルダー（図 21 および図 22）

開け方

錠にキーを挿し込み時計方向に回してフレームからシートの留め金を外します。シートを後方に引きいて前面のストッパーから抜き取ります。
シート下の後方にあるスペースにヘルメットホルダーケーブルがあります（1）（ページ 43 参照）。ケーブルをヘルメットに通し、ケーブルの先端をピン（2）の中に入れます。ヘルメットを下げ、シートを元の通りに固定します。

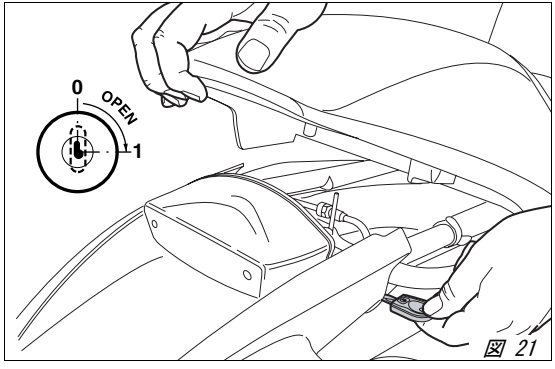


図 21

警告

この装置はモーターサイクルを駐車させている間にヘルメットを安全確実に保持しておくためのものです。走行中はヘルメットを車体から下げておかないでください。運転操作の妨げになり、車両のコントロールを失う危険性があります。

閉め方

全ての構成部品や装備がシート下のスペースに正しく収められ固定されていることを確認してください。シート基底部の前端部分をフレームのスタンド下部に挿し入れてから、シートの後端部分を錠の掛け金がカチッと音がするまで押し込みます。シートがフレームにしっかりと固定されたことを確認し、キーを錠から抜いてください。

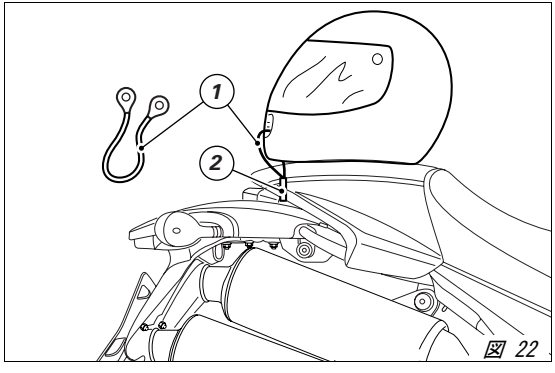


図 22

サイドスタンド（図 23）

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

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、モーターサイクルの転倒の原因となります。
もしも傾斜面にパーキングする場合、常にリアホイール側を斜面の低い方になるようにして下さい。
サイドスタンドを使用するには、つま足で（ハンドルバーを両手でつかんでモーターサイクルを支えながら）スタンドのフック（1）を止まるまで矢印方向に押します。次にモーターサイクルを、スタンドがしっかりと路面に着くまで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。

メモ
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）および安全センサー（2）の作動を点検することをお薦めします。

メモ
エンジンは、サイドスタンドを下ろしてトランスミッションをニュートラルにしたまま始動できます。ギアを入れた状態でモーターサイクルを始動する場合は、クラッチレバーを引いて下さい。この場合、必ずサイドスタンドを上げて下さい。

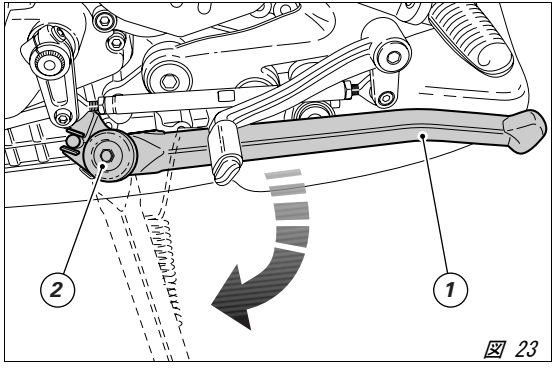


図 23

リアショックアジャスター（図 24 および図 25）
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。
アジャスター（1）は、ショックアブソーバー下部右側のスイングアームとの接続部にあり、リバウンド側のダンピング（油圧ブレーキ）を調節します。
アジャスター（2）は、フレーム左側のリザーバータンクに配置され、コンプレッションダンピングの調整に使用します。アジャスター（1 と 2）を時計方向に回すとダンピングが強くなり、反時計方向に回すと弱くなります。
標準設定：
いっぱいに締めた状態からアジャスター（1）を 1 回転まわし、アジャスター（2）を 2 回転回します。
スプリングプリロード：25 ㎜
アブソーバー上部の 2 枚のリングナット（3）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、上側のリングナットをピンレンチで回します。下部リングナットを**時計回り**、または**反時計回り**に回し、プリロードを**増大**させたり**減少**させたりして好みの強さに調整します。適切なプリロードが得られたら、上側のリングナットを締めます。

警告
プリロードのリングナットを回すためのピンレンチは、適正なもののみを使用して下さい。また、調整中にレンチのピンがいきなりナットの溝から外れると、手をモーターサイクルの他の部分に強くぶつける恐れがあるので充分注意して下さい。

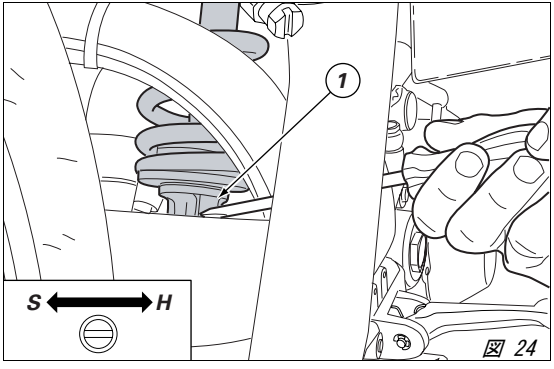


図 24

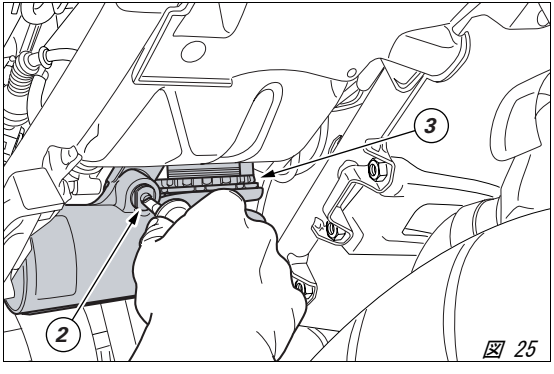


図 25

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。

パッセンジャーと荷物を載せて走行する場合は、リアショックアブソーバーのスプリングプリロードを最大に設定すると、車両の操作性を高め、地面との接触を避けることができます。この場合、油圧ブレーキのリバウンドダンピングの再調整が必要になることもあります。

フロントフォークアジャスター（図 26 – 図 27）
このモーターサイクルのフロントフォークは、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。
この調整は外部アジャスターにて行います：

1）（図 26）油圧ブレーキのリバウンドダンピング調整
2）（図 26）スプリングプリロード調整
3）（図 27）油圧ブレーキの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アレンキー 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 27）を回すには、スイングアームロッドのピンの穴にドライバーを挿しいれ、
フォークに合わせて回転させます。アジャスターのネジ（1 と 3）を回すと、カチッという音がします。一回の音がダンピング 1 段に相当します。ネジをいっぱいに締め込むとになり、ダンピングが最強にセットされます。
この位置から、反時計回りに廻してカチッという音でダンピングを 1 段目、2 段目、というように数えます。

標準設定は以下のようになります。
コンプレッション側 : 12 段
リバウンド側 : 11 段
スプリングプリロード (A, 図 26) :16 mm

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 レンチで回します。

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。

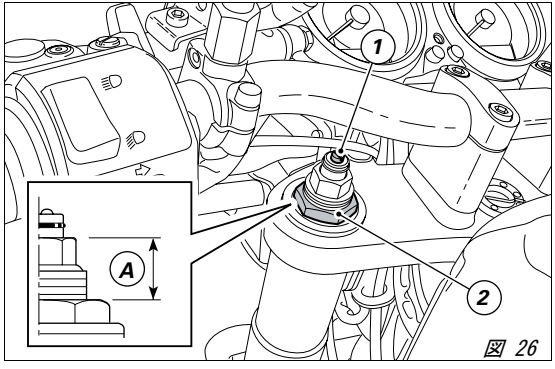


図 26

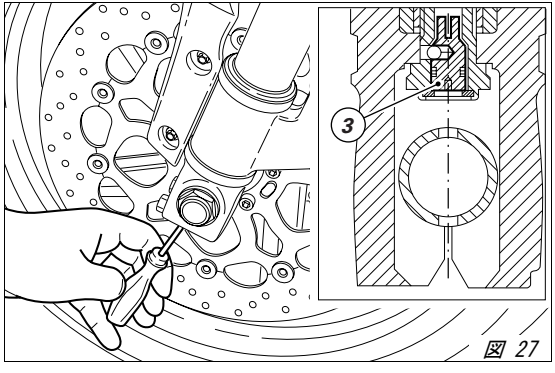


図 27

車高の調整 *（図 28-図 29-図 30）*
この車両の車高は、私共の技術者がさまざまな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 28）を測定しておくことをお薦めします。

ショックアブソーバーの位置を変更して、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。
軸間のボールジョイント（1）を変更するには、ロックナット（3）を緩める必要があります。

メモ
下側のナット（3）は逆ネジですので注意して下さい。

リンクロッド（2）をスパナで操作します。
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。

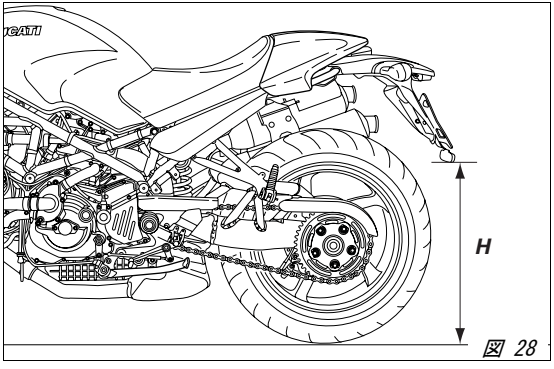


図 28

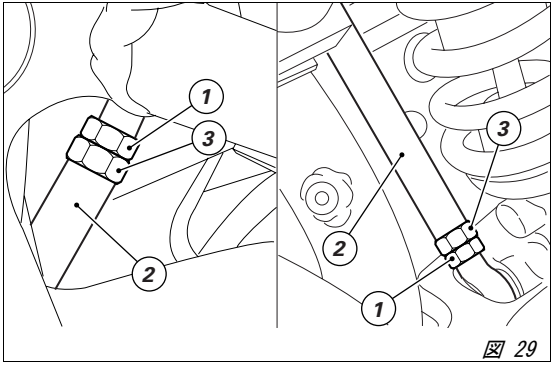


図 29

ヘッド (A) のユニボールはネジ山 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。

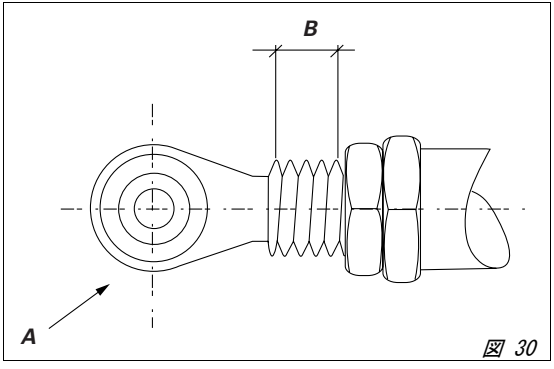


図 30

モーターサイクル使用初期の注意事項（図 31）

重要
慣らし運転期間中は、マニュアル上のメンテナンス事項に慎重に従い、保証書内のクーポンに指定された点検、整備を必ず受けて下さい。これは保証の必須条件で、この条件が遵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 Ducati モーターホールディング社はいかなる責任も負うものではありません。

エンジンの最大許容回転数

慣らし運転期間中および通常使用時のエンジン最大許容回転数：

1) 1000 km まで
2) 1000 ～ 2500 km まで

1000 km まで

最初の 1000 km までは、タコメーターの制限された回転数を絶対に超えないで下さい。
6,000rpm。
最初の間は、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薦めします。
エンジン、ブレーキ、サスペンションを効果的に慣らすには、カーブや起伏の多い場所を走行すると理想的です。
最初の 100 km は、注意して優しくブレーキをかけて下さい。また、急な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正しい状態に慣らすためです。
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よう、乱暴な加速と、特に登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、必要に応じて給油してください。

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すが、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。
7,500 rpm。

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。

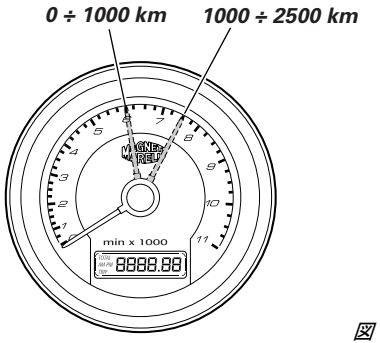


図 31

始動前の点検

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、ライダーや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行って下さい。

タンク内の燃料
タンク内燃料の残量を確認します。必要であれば給油して下さい（ページ 41 参照）。

エンジンオイル量
点検窓でオイルの残量を確認して下さい。必要であれば指定オイルを補充して下さい（ページ 60 参照）。

ブレーキオイルとクラッチオイル
それぞれのタンクのオイル残量を確認してください。

冷却液
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（ページ 47 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（ページ 58 参照）。

操作機能
ブレーキ、クラッチ、アクセルペダル、ギアチェンジレバー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（ページ 53 参照）。

ロック類
燃料タンクのキャップとシートが確実にロックされていることを確認します。

スタンド
サイドスタンド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（ページ 28 参照）。

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 正規のディーラーか公認の整備工場にご連絡下さい。

エンジンの始動

メモ
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」の方法に従って下さい。

警告
エンジンを始動させる前に、走行中に必要な操作類に慣れておいてください。
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。排気ガスや排煙は有毒で、意識喪失や場合によっては短時間で死亡に至る危険性もあります。

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 32)。メーターパネルのグリーンのパイロットランプ **N** と赤のパイロットランプ 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（ページ 11 参照)。

警告
サイドスタンドは完全に上がっていなければなりません（水平位置)。そうでない場合、安全センサーが作動して始動できません。

メモ
エンジンは、サイドスタンドを下ろしてトランスミッションをニュートラルにしたまま始動できます。ギアを入れた状態でモーターサイクルを始動する場合は、クラッチレバーを引いて下さい。この場合、必ずサイドスタンドを上げて下さい。

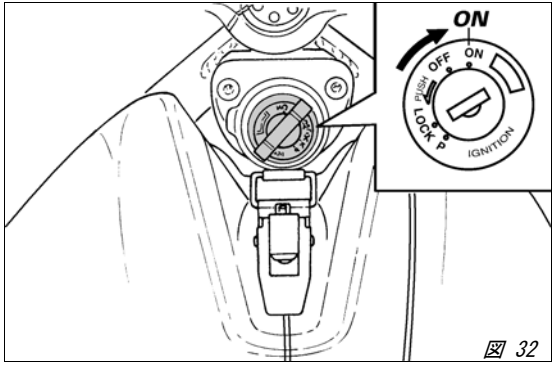


図 32

2) スターターレバーを（B）の位置に動かします（図 33）。

3) エンジンキルスイッチ（1、図 34）が ∩ (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。
このモデルはパワーアシスト方式の始動システムを備えています。
この機能では、ボタン（2）を押してすぐに放すだけでエンジンを始動できます。
ボタン（2）を押すとエンジンが自動的に始動しますが、その最大所要時間はエンジンの温度により変わります。
エンジンが始動すると、システムによってセルモーターが切り離されます。
エンジンが始動しなかった場合は、2 秒以上待ってから再び始動ボタン（2）を押します。
この際、スロットルグリップは回さず、エンジンが自然に始動するのを待ちます。

重要
バッテリー切れの場合は、システムによって自動的にセルモーターが切り離されます。

4) チョークレバーを縦位置（A、図 33）に動かして、エンジンの回転数を約 1,400 ～ 1,500 rpm まで高めます。

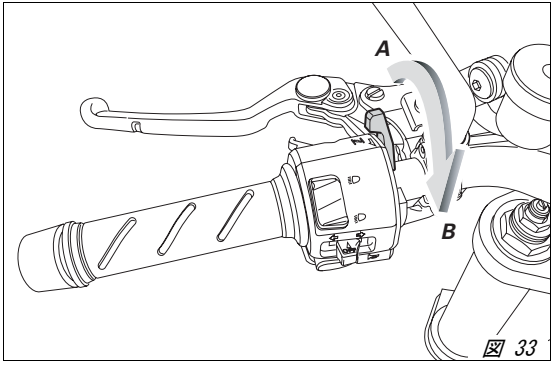


図 33

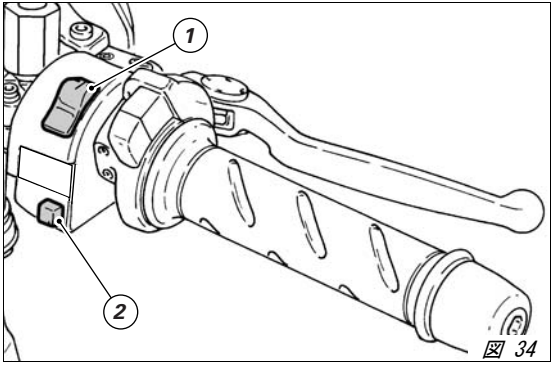


図 34

重要
エンジン冷間時は回転数を上げないで、オイルが温まり、潤滑が必要な全ての部分に行き渡るのを待って下さい。

5) その後、エンジンが徐々に暖機されたら、チョークレバーを徐々に縦位置（A、図 33）に動かします。エンジンが定常温度に達していれば、チョークレバーを完全に閉じてもアイドル回転数に保たれます。

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、チョークレバーは使用しないでください。

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。モーターサイクルが動き出します。
4）クラッチレバーを完全に放し、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。
シフトダウンは、次のように行います。スロットルを放し、クラッチを切り、ギアのタイミングを合わせるために、エンジンの回転数をわずかに上げてから、シフトダウンして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、速度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

ミスファイヤーやトランスミッションのスナッチを招くような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

速度を落とすには、最初にシフトダウン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。

警告

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。
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。このような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。レバーとペダルのブレーキを交互に断続的に使用して下さい。ブレーキの長時間にわたる連続的使用は、摩擦材の過熱を招き、ブレーキ能力の著しい低下の原因となります。
空気圧が規定値を越えたりあるいは下回ったりするタイヤは、ブレーキ能力を低下させ、また運転の的確さを欠き、カーブでの安定を悪くします。

モーターサイクルの停止（図 35）
スピードを落とし、シフトダウンし、スロットルグリップを緩めます。シフトダウンしてゆき、最後に 1 速からニュートラルに入れます。ブレーキをかけてモーターサイクルを停止します。エンジンを停止させるには、イグニッションキーを OFF にします。

重要
電気系の部品を損ねることがありますから、エンジンがかかっていないときに、イグニッションキーを ON のままにしておかないでください。

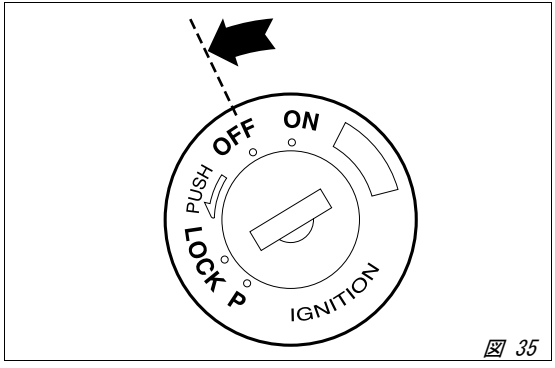


図 35

燃料補給（図 36）
給油の際には決して燃料を入れ過ぎないで下さい。燃料は絶対に給油口の下縁を超えてはなりません。

警告
オクタン価 95 以上の低鉛燃料を使用して下さい。給油口の上部に燃料が溜まってないことを確認して下さい。

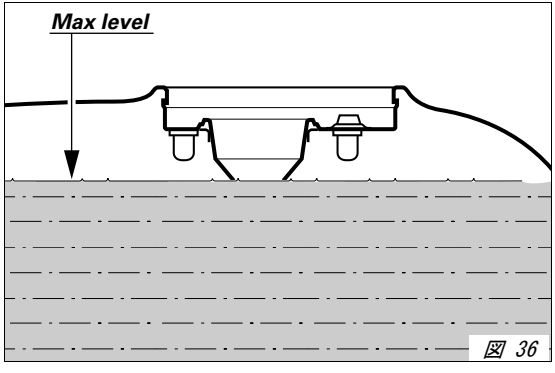


図 36

駐車（図 37）
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します（ページ 28 参照）。
盗難防止のために、ハンドルを左いっぱいに切り、イグニッションキーを LOCK の位置に回すことでハンドルがロックされます。
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ないことを確認して下さい。
必要な際には、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。

重要
キーを長い間 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。監視の無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ください。

警告
モーターサイクルの発進を妨げるタイプの防犯用ロックやチェーン類（例：ディスクブロック、リムブロック等）の使用は大変危険で、モーターサイクルの機能やライダーおよびパッセンジャーの安全の妨げになることがあります。

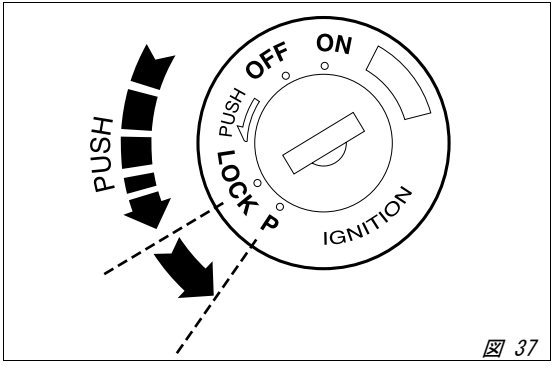


図 37

工具セット
シート下に以下の工具が納めてあります。
オーナーズマニュアル
ヘルメットホルダーケーブル
通常のメンテナンスや点検に必要な工具類の入った袋

シート下のスペースは、シートを取り外し（ページ 27 参照）、硬貨で特殊固定ネジを回して外し、保護カバー（1、図 38）を外します。

工具袋（図 39）
には以下の工具が入っています。
3）点火プラグ用六角ソケットレンチ
4）ボックスレンチ用トミーバー
5）ドライバー
6）ヘルメットホルダーケーブル

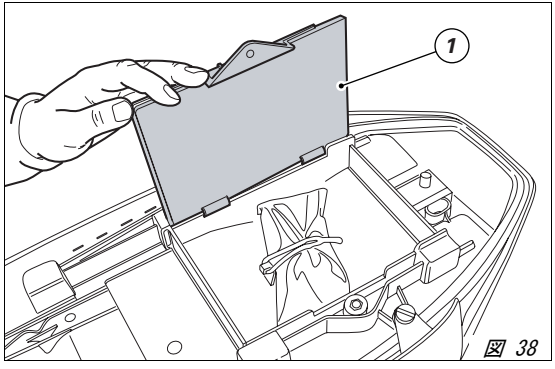


図 38

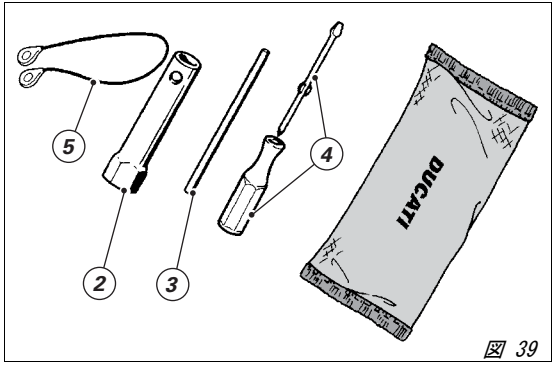


図 39

フェアリングの取り外し（図 40）
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ことが必要です。

警告
取り外されたパーツが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。

ヘッドライトフェアリングの取り外し
ヘッドライトを固定している 2 つのネジ（1）を外します。

メモ
ネジ（1）を固定しているヘッドライトフェアリングの内側にあるナットを失くさないように注意してください。

ヘッドライトフェアリング（2）を取り外します。

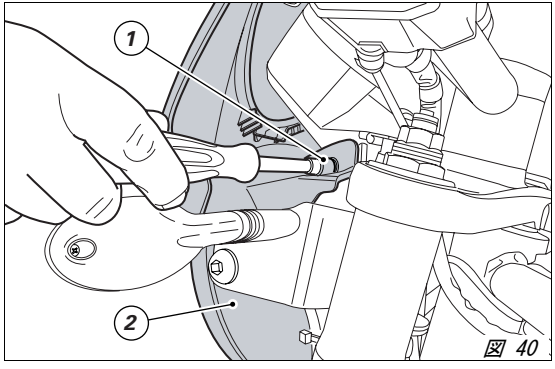


図 40

燃料タンクの起こし方

警告
燃料がキャップの通気孔から漏れ出さないように、燃料の容量は 5 リットル以下にしてください。

シートを取り外し（ページ 27 参照）、掛け金（1、図 41）を上に引き上げます。
燃料タンクを持ち上げて、シート下にある燃料タンク用のバー（2、図 42）を外します。
タンクをバーの上に乗せ支えます。
再びタンクを取り付ける作業は、取り外し作業と逆の手順で行ってください。

警告
燃料タンクを再び戻す時にはホース類が正しい位置にあり、タンクの下でつぶされないことを確認してください。

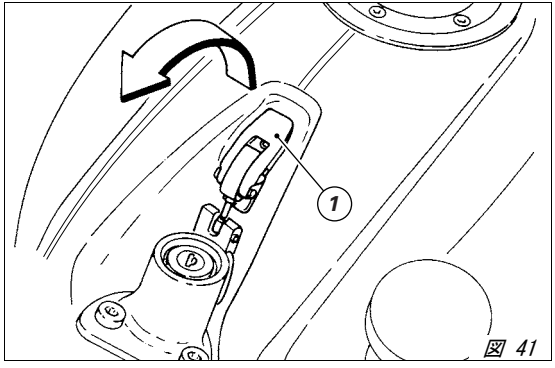


図 41

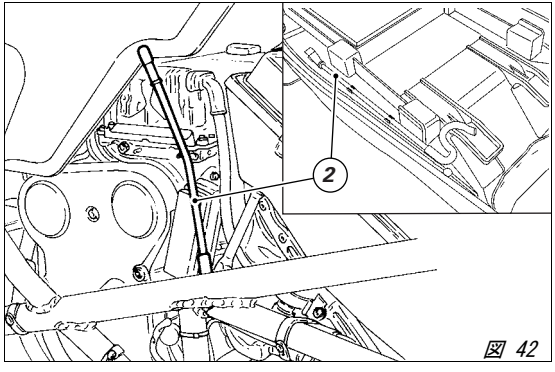


図 42

エアフィルターの交換 *（図 43）*
エアーフィルターは定期点検表に表示されている規定の間隔で交換する必要があります（定期点検表参照）。フィルターボックスの作業を行うためには、燃料タンクを持ち上げてください（ページ 45 参照）。
フィルターを外すには、フィルターボックスの両側にあるカバーを固定しているつまみ（1）を外し、カバー（2）を外します。
フィルターカートリッジ（3、図 44）を取り外し、交換します。

重要
フィルターの目詰まりは、空気の吸入量を減少させ、燃料消費量の増加、エンジンパワーの減少、およびスパークプラグ内の付着物の原因となります。
フィルターを取り付けていない状態でモーターサイクルを使用しないでください。空気中の汚染物質がエンジン内部に入り、エンジンを損傷する危険性があります。

フィルターを図にあるように所定の位置に正しく取り付け、取り外した部品を全て取り付けてください。

重要
埃の多い道路や湿った場所で車両を走行させた場合は、定期点検表に示されている規定の時期よりも頻繁にフィルターを交換してください（定期点検表参照）。

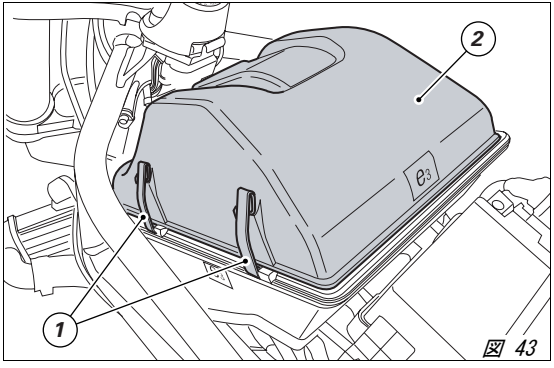


図 43

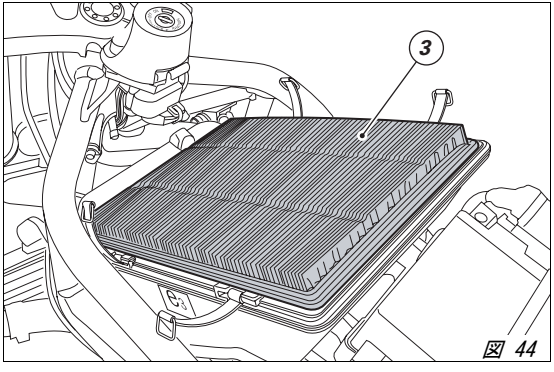


図 44

冷却液の液量チェック（図 45）
車両の右側にあるリザーバータンクの中の冷却液の量を確認します。タンクの **MAX** と **MIN** の基準点の範囲内になければいけません。
レベルが低い場合は、冷却水を補充する必要があります。冷却水リザーバータンクの注入口キャップ（1）を回して開け、水と冷却液 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）を再び締めます。
上記の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できます（-20 ° C/-4° F から凍結し始めます）。

冷却装置容量：2.7 dm^3（リットル）

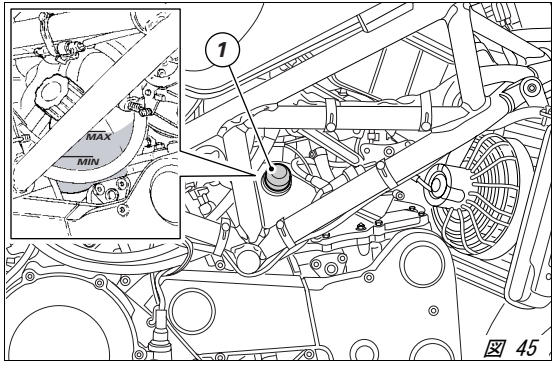


図 45

警告
この作業は、エンジン冷間時に、車体を完全に水平に保った状態で行ってください。

ブレーキ / クラッチ液量のチェック (図 46)
ブレーキ液およびクラッチ液の液量は、それぞれのタンクに記されたゲージの **MIN** のレベル以下になってはいけません。
液レベルが下がり過ぎ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 / クラッチ液補充および交換は、正規ディーラーまたは公認の整備工場に依頼して下さい。

重要
チューブは全て 4 年毎に交換しなければなりません。

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 正規ディーラーまたは公認の整備工場にご連絡下さい。

警告
ブレーキ / クラッチ液はプラスチックや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 / クラッチ液は炎症の原因となります。
液を他のメーカーのものと混ぜないで下さい。
ガスケットの状態をチェックして下さい。

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るため、Ducati 正規ディーラーまたは公認の整備工場にご連絡下さい。

警告
クラッチ液レベルは、クラッチディスクの摩耗にしたがって、タンク内で上昇しやすい性質を持っています。指示されたレベルを超えないで下さい (最小から 3 mm 上)。

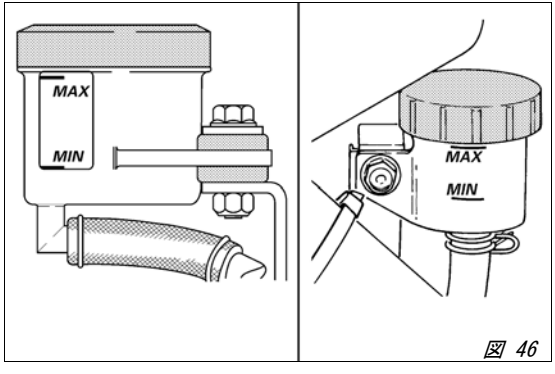


図 46

ブレーキパッドの摩耗チェック（図 47）

フロントブレーキ

ブレーキパッドには摩耗チェックマークがあり、キャリ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。摩擦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

それぞれのブレーキパッドの摩擦材の厚さは 1 mm 以上なければいけません。

重要

ブレーキパッドの交換は Ducati 正規ディーラーまたは公認の整備工場で実施して下さい。

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ハンドルバーの円周で 2 ～ 4 mm なければいけません。スロットルグリップの遊びを調整するには、スロットルケーブルのアジャスター （1、図 48） を使用します。

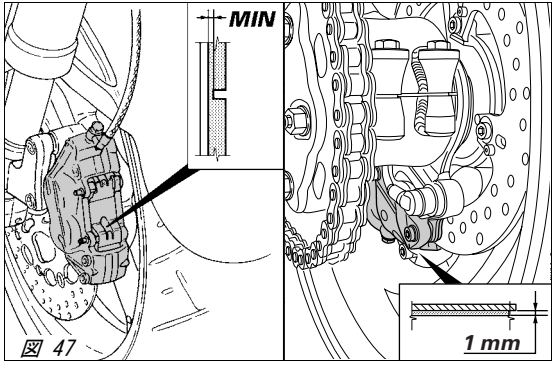


図 47

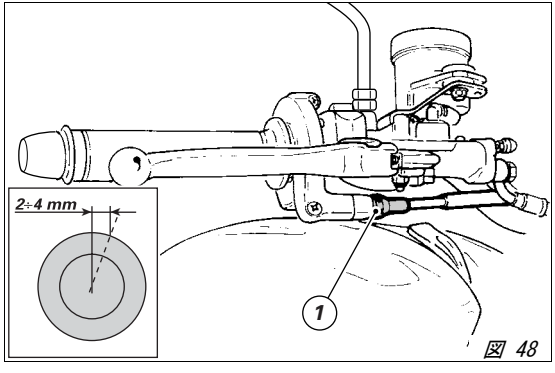


図 48

ケーブル / ジョイント部への給油 *(図 49)*
スロットルケーブルおよびチョークケーブルの被覆の状態を定期的に点検する必要があります。外側のプラスチックの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 正規ディーラーまたは公認の整備工場でワイヤーケーブルを交換して下さい。これらの不具合を避けるために、それぞれのトランスミッションケーブルの先端を定期的に SHELL Advance Grease または Retinax LX2 のグリースを塗布して潤滑してください。

トランスミッションアクセル装置を開ける必要がある場合は、固定ネジ (1) 2 つを外して開け、ケーブルの先端とプーリーにグリースを塗布します。

警告
カバーを取り付ける時に、ワイヤーがガイドとプーリーの中を通っていることを確認し、注意して閉じて下さい。

カバーを取り付け、1.8 Nm のトルクでネジ (1) を締めます。

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

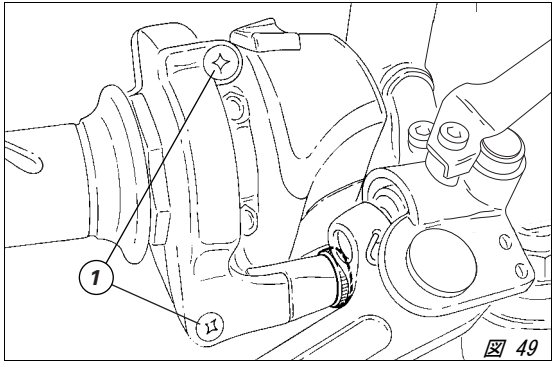


図 49

バッテリーの充電 *（図 50）*
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。
まず最初に黒いマイナス（-）の端子を外し、その後赤いプラス（+）の端子を外します。
ストッパー（1）を外し、バッテリーを取り外します。

警告
バッテリーは爆発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。

充電は換気の良い場所で実施して下さい。
バッテリーチャージャーの導線をそれぞれの端子に接続します。赤はプラス（+）に、黒はマイナス（-）に接続してください。

重要
バッテリーチャージャーは、バッテリーを接続してから始動させます。バッテリー端子に接触したときに火花などが散った場合、セルに含まれるガスに火が移る危険性があります。
また、接続する時は常に赤のプラス極から行って下さい。

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。

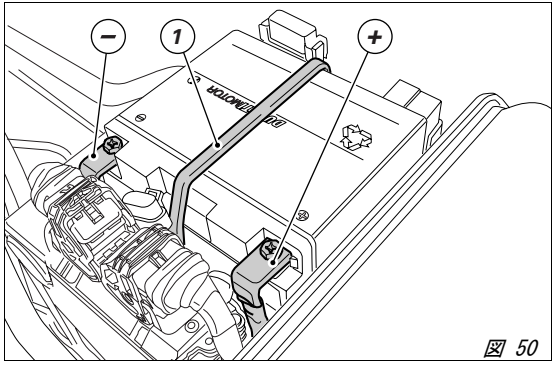


図 50

チェーンテンションの点検 (図 51)
モーターサイクルをゆっくり移動させて、チェーンを最も張った状態にします。
サイドスタンドを使って車体を立てます。スイングアームの中央位置で、チェーンを指で上に押します（ラベルを参照）。下側のチェーンが上下する幅は約 20 ～ 25 mm でなければなりません。
そのような状態でない場合は、Ducati 正規ディーラーまたは公認の整備工場でチェーンテンションの調整を依頼してください。

警告
偏心輪の固定ネジを正しく締めることはライダーの安全にとって基本的なことです。

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摩耗を促進させます。

チェーンの給油
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、泥などの外部からの物の侵入を防ぐオーリング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、ガスケット類の損傷を防止するため、専用の溶剤をご使用下さい。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。洗浄後は圧縮空気でチェーンを乾かし、指定の SHELL Advance Chain もしくは Advance Teflon Chain を各部に塗布します。

重要
指定オイル以外を塗布した場合には、チェーン、リム、またはエンジンピニオンなどに損傷を与えます。

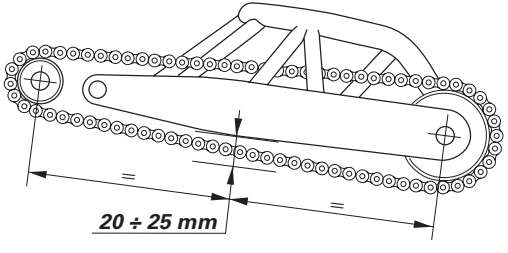


図 51

ライトバルブの交換
切れたバルブを交換する前に、新しいバルブの電圧などが「電装」の各仕様に適合しているか確認して下さい（ページ 70 参照）。

フロントヘッドライト（図 52）
フロントヘッドライトの作業をやり易くするために、「ヘッドライトフェアリングの取り外し」の章に従ってヘッドライトフェアリングを取り外すことをお奨めします（ページ 44 参照）。
ヘッドライトのバルブの作業を行うには、枠やパラボラを固定している下方のネジ（1）を緩めて外します。
ヘッドライトのバルブから導線（2、図 53）を外します。
バルブを固定しているクリップ（3、図 53）を外し、バルブを取り外します。

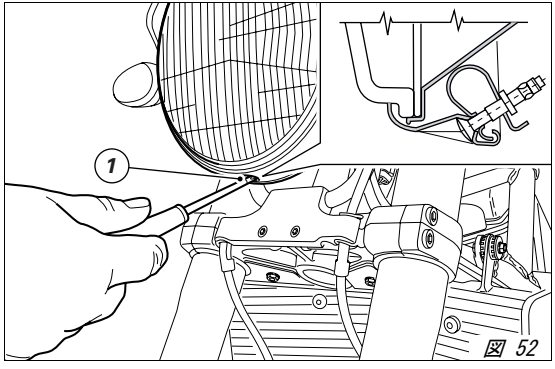


図 52

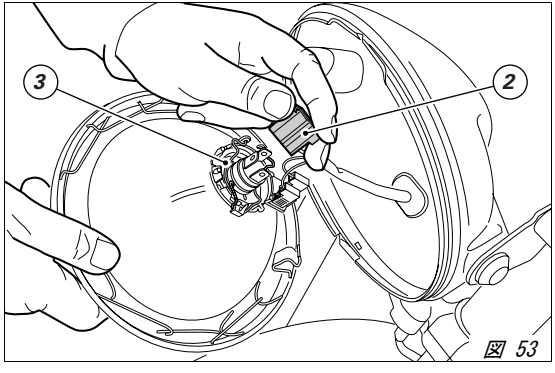


図 53

バルブ （4、図 54）を交換します。

メモ
新しいバルブのガラスの部分には、決して指で触れないでください。バルブの光度が落ちる原因となります。バルブ基底部のつまみを所定の位置に挿入して正しい位置に収めます。
クリップ（3、図 53）の端をヘッドライトのボディに取り付けます。ケーブルを元のように接続します。

パーキングライトのバルブを交換する場合は、相当する導線を外します。バルブ（5、図 55）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方向に回します。新しいバルブに交換し、カチッとはまり込むまで、押しながら時計方向に回します。導線を元の通りに取り付け、枠とパラボラを固定します。

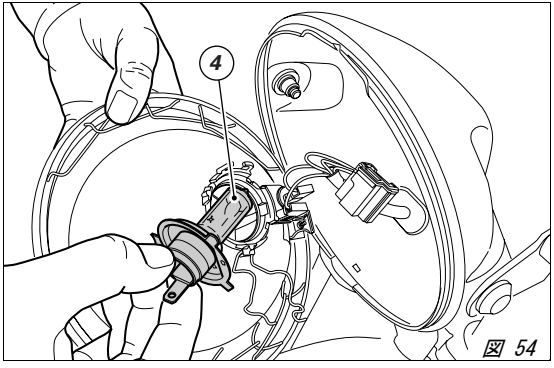


図 54

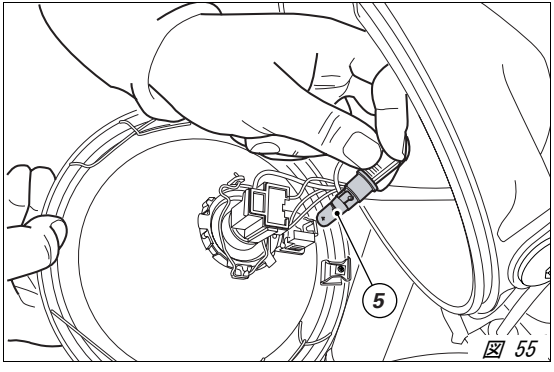


図 55

方向指示器（図 56）
ネジ（1）を緩めて外し、方向指示器レンズ（2）を方向指示器マウントから取り外します。
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方向に回します。新しいバルブに交換し、カチッとはまり込むまで、押しながら時計方向に回します。方向指示器レンズを取り付けます。このとき、突起（A）をマウントのスリットに挿入してください。
ネジ（1）で固定して下さい。

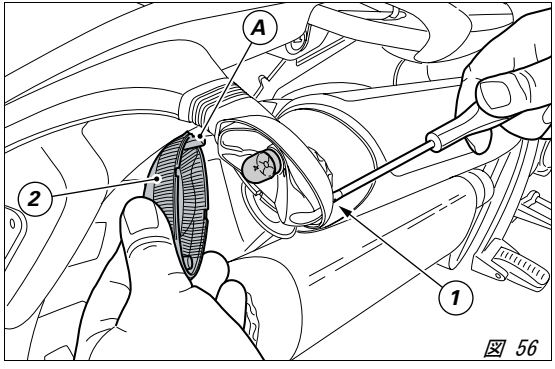


図 56

ストップライト（図 57）
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、透明カバーを固定している 2 本のネジ（1）を緩めて外します。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方向に回します。新しいバルブに交換し、カチッとはまり込むまで、押しながら時計方向に回します。透明カバーを取り付けます。

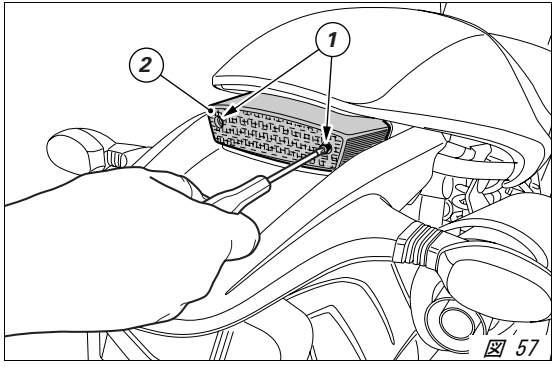


図 57

ナンバープレートライト *（図 58）*
ナンバープレートライト（3）の作業を行うには、内部のバルブホルダーを抜き取り、それからバルブを取り外し交換します。

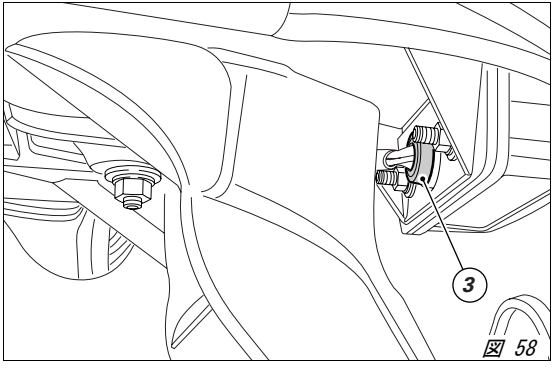


図 58

ヘッドライトの光軸調整 *（図 59）*
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 10 m の距離に置きます。ヘッドライトの中心と同じ高さに水平ラインを引き、車体の縦軸に沿って垂直ラインを引きます。
この作業はできれば薄暗い場所で実施して下さい。
ロービームを点灯します。
光の照射範囲（照射された部分と闇の部分との境界の上側）の地上高が、ヘッドライトの実際の高さとの 9/10 以下でなければなりません。

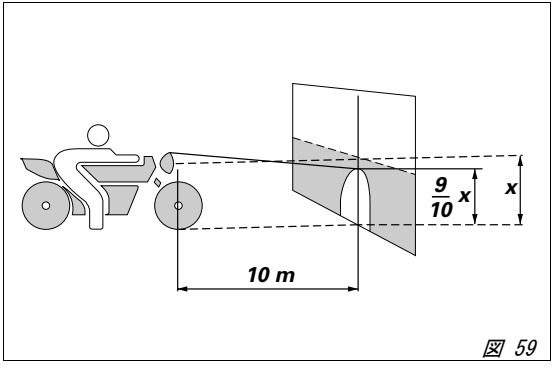


図 59

メモ

この方法は、光軸の高さ制限に関するイタリアの規則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。

ヘッドライトの垂直方向の調整は、サイドマウントに固定しているネジ（1、図 60）で行います。

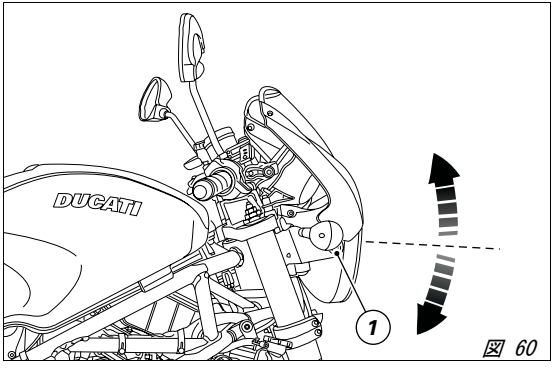


図 60

タイヤ
フロント空気圧：
2.1 bar ー2.3 Kg/cm^2
リア空気圧：
2.2 bar ー2.4 Kg/cm^2

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および調整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 ～ 0.3 bar 上げて下さい。

タイヤの修理および交換
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。もしも、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、タイプを使用してください。
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。この注意に従わない場合、突然タイヤがバーストし、ライダーや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。

メモ
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 正規ディーラーまたは公認の整備工場の修理工場にお任せ下さい。

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ところ（S、図 61）で、溝の深さを測定して下さい。
溝の深さは 2 ㎜ 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、特に側面を定期的に注意深く点検し、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。

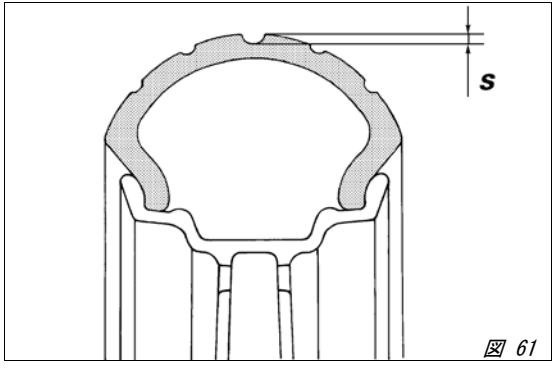


図 61

エンジンオイル量のチェック *（図 62）*
エンジンオイルの量はクラッチカバーの下にある点検窓 (1) から見ることができます。
オイル量をチェックするには、車両を垂直に保ち、またエンジンが冷えていなければなりません。
オイル量は、点検窓の横に指示された目盛り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。キャップを閉じてください。

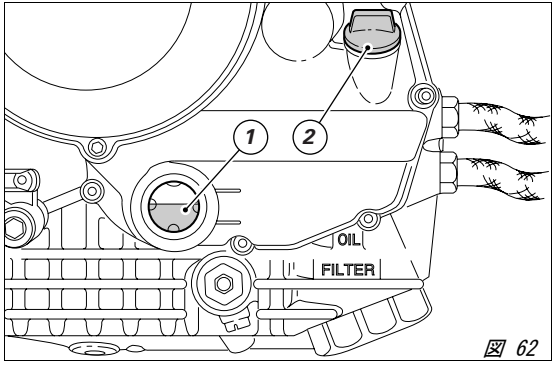
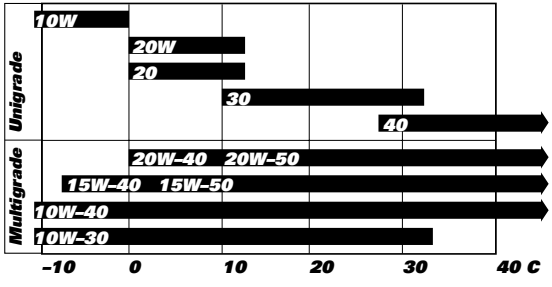


図 62

重要
定期点検表に指示されているエンジンオイルとフィルターの交換は、正規ディーラーまたは公認の整備工場に依頼して下さい。

粘度
SAE 10W-40
モーターサイクルを使用する地域の平均気温に応じて、表に示されている粘度のものを使用できます。



スパークプラグの清掃と交換 *（図 63）*
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。
スパークプラグを点検することで、エンジンの状態を知ることができます。
コイルをスパークプラグから抜き取り、スパナを使用してヘッドを取り外します。
中心電極の陶磁器製の絶縁ガイシの色具合を確認します。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。
それ以外の色であったり、また黒い付着物が見られる場合は、スパークプラグを交換し、正規ディーラーまたは公認の整備工場に報告をしてください。
中心電極の磨耗を確認してください。消耗していたりガラス状になっている場合はスパークプラグを交換してください。
電極のギャップは 0.6 ～ 0.7 mm です。

重要
調整する場合は、注意してサイドの電極を曲げます。電極ギャップが規定値を外れるとエンジン性能に悪影響を及ぼし、また始動困難やアイドリングの不安定化を招くおそれがあります。
電極と絶縁ガイシをメタルブラシで注意して掃除し、ガスケットの状態を確認してください。
ヘッド部の掃除を注意深く行い、その時外部の汚れを燃焼室内に落とさないように注意してください。

スパークプラグをヘッドに再び取り付け、一杯まで回しトルク 20 Nm で締め付けます。
トルクレンチが無い場合は、手で締めたあと備え付けのレンチでさらに 1/2 回転締め付けてください。

重要
熱価が不適切なスパークプラグや、ネジ山の長さが規格に合っていないスパークプラグを使用しないでください。
スパークプラグは正しく締め付ける必要があります。

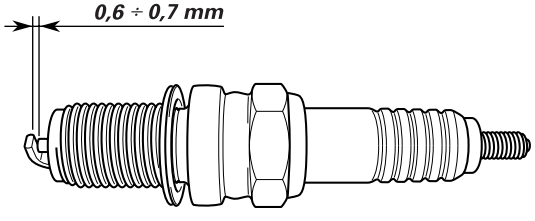


図 63

清掃一般
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。専用の製品を使用して下さい。できれば生物分解性の製品を使用し、強すぎる洗剤や溶剤の使用は避けて下さい。

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、ウォッシャー等の圧力のかかった水を直接吹き付けないようにして下さい。ウォッシャー等の使用は、サスペンション、ホイールベアリング、電装部分、フロントフォークのシール、エア吸入口、マフラーの摩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浄します。
水道水でよくすすぎ、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直後には、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。

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薦めします。
モーターサイクルの通常の清掃をおこないます。
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。
スタンドで車体を立て支えてからバッテリーを外します。
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、バッテリーを点検し、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。

外国のオーナーにとって重要な事項

いくつかの国では（フランス、ドイツ、イギリス、スイス等）、一定期間毎の義務点検以外に、それぞれの国の基準としての排気ガス、騒音の規制を守らなければなりません。
このため、モーターサイクルのオーナーとして、これらの国々の規制に適合する Ducati の特別純正部品をご使用下さい。

技術仕様

重量

重量
乾燥重量：
193 kg
最大積載重量：
390 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。

全体寸法（mm）（図 64）

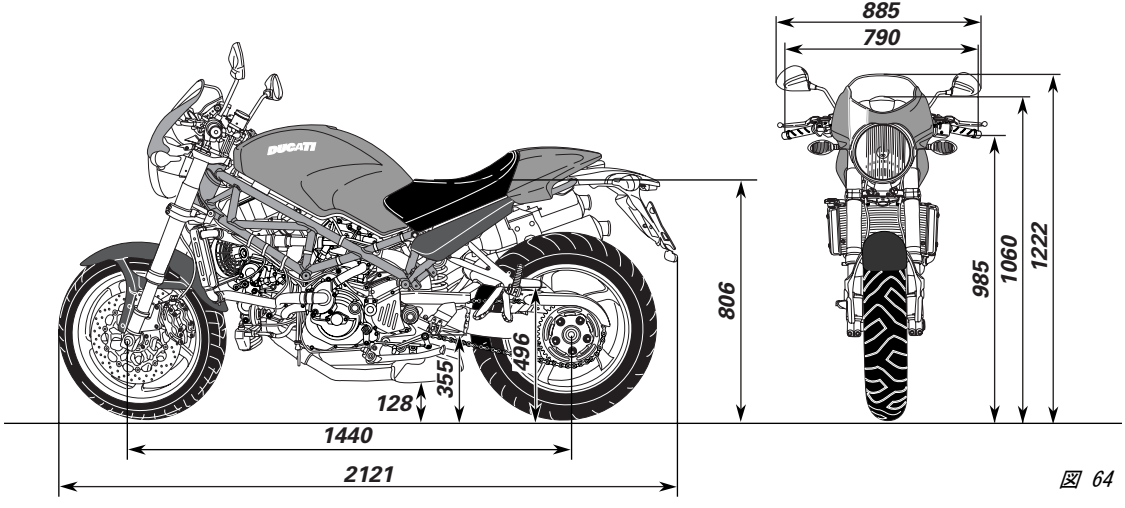


図 64

補給	タイプ	dm^3（リットル）
燃料タンク、3.5 リットルのリザーブ分を含む[3]	RON 95 以上の無鉛ガソリン	15
クランクケース、オイルフィルター	SHELL Advance Ultra 4	3,4
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	SHELL Advance Contact Cleaner	-
フロントフォーク	SHELL Advance Fork 7.5 または Donax TA	0.492（各側）
冷却システム	冷却液 SHELL Advance Coolant または GLYCO SHELL 35 ～ 40 % + 水	2,7

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（mm）:
98.
ストローク（mm）:
66.
総排気量　cm^3:
996
圧縮比：
11,2±0,5:1.
最大出力、クランクシャフト（95/1/EC）:
83.4 kW -113 HP / 8,750 rpm
最大トルク、クランクシャフト（95/1/EC）:
95.5 Nm (9.68 Kgm) / 7,000 rpm

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 つのバルブが、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）と 2 本のタイミングシャフトにより制御され、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によって制御されます。

デスモドロミックタイミングシステム　（図 65）
1) オープニング（上側）ロッカーアーム
2) オープニングロッカーシム
3) ハーフリング
4) クロージング（下側）ロッカーシム
5) リターンスプリング（下側ロッカー）
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

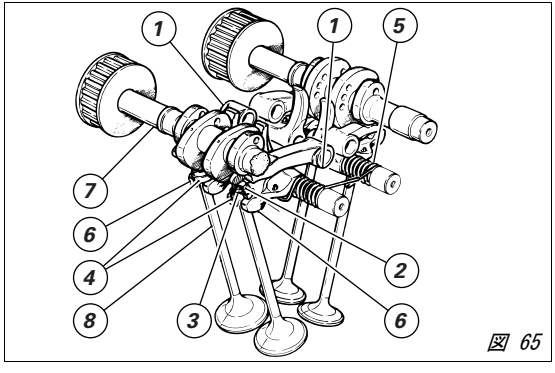


図 65

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。

重要
これは保証の必須条件で、この条件が遵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 Ducati モーター社はいかなる責任も負うものではありません。

点火プラグ
メーカー：CHAMPION
型式：RA 59GC
メーカー：NGK
型式： DCPR9EVX.

電源：
MARELLI 間接電子インジェクション
スロットルボディ口径：
50 mm
各気筒ごとインジェクター： 1
各気筒ごとホール： 1
燃料：95-98 RON

ブレーキ

フロント
型式：
孔開きディスク、スチール製。
2 ディスク
ブレーキレース素材：
スチール
ハウジング素材：
アルミニウム
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
ディスク厚さ 5 ± 0.1 mm
有効面積： 44 cm^2
差動ピストンブレーキキャリパー
メーカーおよび型式 BREMBO 30/34-4 ピストン
ブレーキパッド材質：TOSHIBA TT 2172HH
ポンプ形式：PSC 16

リア
型式：
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
ディスク厚さ 5 ± 0.1 mm
有効面積：25 cm^2
ブレーキキャリパーシリンダー直径 32 mm.
メーカーおよび型式 BREMBO P32F
ブレーキパッド材質：FERIT I/D 450 FF
ポンプ形式：PS 11B

警告
ブレーキ液は侵食性があります。液が目や皮膚に付着した部分は大量の流水で洗浄して下さい。

トランスミッション
クラッチ
乾燥複板式
ハンドルバー左側レバーによる油圧作動
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トレートカットギアによる。
変速比
32/59.
ギア
6 速
左側ペダル操作によるギアチェンジ

ピニオン / スプロケット比
15/42.
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
型式：525 VL4
サイズ：5/8″ x 5/16″
リンク数：104

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。
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、正規ディーラーまたは公認の整備工場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、正規ディーラーまたは公認の整備工場にお任せ下さい。
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し、車両に回復不能な損傷を与える原因になります。

フレーム
トレリスフレーム、上部は特に耐久性のあるアルミニウムチューブ。
ハンドル切れ角（左右）：27°
トレール：96 mm
キャスター角 24°

ホイール
軽合金製リム、スポーク 5 本

フロント
メーカー：MARCHESINI
サイズ：　MT3.50x17″

リア
メーカー：MARCHESINI
サイズ：　MT5.50x17″.
ホイールのアクスルシャフトは取り外し可能です。

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

サスペンション

フロントサスペンション
油圧式倒立フォーク
プリロード（フォーク内部スプリング）およびリバウンド／コンプレッション用外部アジャスター付き油圧式倒立フォーク
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ームの間に、ロッカーアームが配置されたプログレッシブタイプで、リバウンド、コンプレッション、スプリングプリロード調節可能ダンパー。アルミニウム製スイングアーム下部に接合。
スイングアームはエンジンを通してジャーナル周囲を回転。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。
ダンパーストローク：
65 mm
ホイールトラベル：
148 mm

メモ
モーターサイクルの技術仕様は認可を受けているものなので、その仕様を変更するような作業は行わないでください。

エキゾーストシステム
排気ガス規制に準拠した触媒を採用。
U.S.A. バージョン：触媒不採用

カラーバリエーション
Ducati アニバーサリーレッド、コード 473.101 (PPG)
ホワイトのストライプ入り、コード D753 (PPG) フレームはレッド、リムはホワイト

シャイニーブラック、コード 248.514 (PPG)　ホワイトのストライプ入り、コード D753 (PPG)
フレームはブラック、リムはホワイト

シャイニーブラック、コード 248.514 (PPG)
フレームとリムはブラック

ブルー、コード 291.800 (PPG)　ホワイトのストライプ入り、コード D753(PPG)
フレームはブルー、リムはホワイト

電装
主要構成パーツは以下の通りです。
フロントヘッドライト：
バルブタイプ：**H4 (12V-55/60W)**.
パーキングライト
バルブタイプ：**T4W (12V-4W)**.
ハンドルバースイッチ
方向指示器：
バルブタイプ：**R10W (12V-10W)**.
警告ホーン
ストップライトスイッチ
バッテリー、12V-10 Ah
同期発電機 12V-520W
レギュレーター、40 A バッテリー側保護ヒューズ付き。
スターターモーター、12V-0.7 kW
テールライトおよびストップシグナル：
バルブタイプ：**P21/5W (12V-5/21W)**.
ナンバープレートライト：
バルブタイプ：**W5W (12-5W)**.

メモ
バルブの交換は、「バルブの交換」の章を参照してください。(ページ 53 参照)。

ヒューズ

ヒューズボックスは燃料タンクの下にあります。
ヒューズを交換するには、保護カバー（1、図 66）を取り外します。このカバーには、各ヒューズの配置と定格が表示されています。
バッテリーの横にあるヒューズは、電子部品であるレギュレーターを保護します。
交換には、保護キャップ（2、図 68）を取り外して下さい。

切れたヒューズは、内部のフィラメント（3、図 67）が切れていることから判断できます。

重要
回路のショートを防止するため、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と、電気系統に損傷を与え、火災の原因となることもあります。

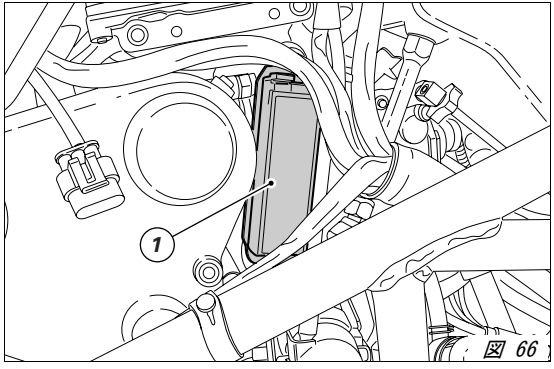


図 66

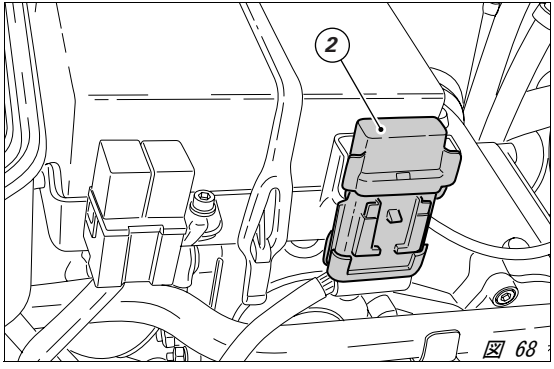


図 68

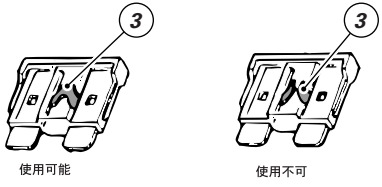


図 67

インジェクション / 電装図凡例

1) ハンドルバー右側スイッチ
2) トランスポンダアンテナ
3) イグニッションスイッチ
4) 主配線接続
5) ヒューズボックス
6) セルモーター
7) スターターコンタクター
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) 右リア方向指示器
13) テールライト
14) ナンバープレートライト
15) 左リア方向指示器
16) 燃料タンク
17) 自己診断コネクター
18) スピードセンサー
19) コイル（水平シリンダー）
20) コイル（垂直シリンダー）
21) スパークプラグ（水平シリンダー）
22) スパークプラグ（垂直シリンダー）
23) インジェクター（水平シリンダー）
24) インジェクター（垂直シリンダー）
25) スロットルポテンシオメーター
26) エンジン回転数／位相センサー
27) サイドスタンドスイッチ
28) コントロールユニット 5.9 M.
29) インジェクションリレー
30) ニュートラルギアインジケータースイッチ
31) オイル圧スイッチ
32) リアブレーキ STOP ライトスイッチ
33) フロントブレーキ STOP ライトスイッチ
34) ハンドルバー左側スイッチ
35) 気温／気圧センサー
36) メーターパネル
37) フロント方向指示器
38) 警告ホーン
39) ヘッドライト
40) 右フロント方向指示器
41) 水温センサー（コントロールユニット）
42) 水温センサー（機器類）
43) クラッチスイッチ
44) 右側電動ファン
45) 左側電動ファン

配線カラー表

B 青
W 白
V 紫
Bk 黒
Y 黄
R 赤
Lb 水色
Gr 灰色
G 緑
Bn 茶
O オレンジ
P ピンク

ヒューズボックス凡例 (5)		
位置	利用対象	値
1-9	一般	30 A
2-10	燃料ポンプ、インジェクター、コイル	20 A
3-11	キー センサー	10 A
4-12	コントロールユニット電源	3 A
5-13	パッシング	7.5 A
6-14	パーキングライト、ハイビーム、ロービーム、メーターパネル	15 A
7-15	ストップ、クラクション、スピードセンサー	10 A
8-16	電動ファン	7.5 A

メモ
電装図は、このマニュアルの最後にあります。

定期点検メモ

km	名前 Ducati サービス	走行距離	日付
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

DUCATI*MOTORHOLDING S.p.A.*
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. 0039/0516413111
Fax 0039/051406580
www.ducati.com

913.7.085.1G
Stampato 04/2004