オーナーズ　マニュアル

DUCATI 998 Matrix

オーナーズ　マニュアル

DUCATI 998 Matrix

我々は、お客様の素晴しい選択を祝福し、喜んでドゥカティストの一員としてお迎えいたします。
お客様は、この新しい *Ducati* モーターサイクルを日常の用途以外に、もちろんロングツーリングにも使われると思いますが、*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。お客様を常によりよく援助しつづける努力の一つとして、*Ducati* モーター・ホールディング社はお客様にこのマニュアルに記載された正しい使用方法、特に慣らしの項に関して順守していただくようアドバイスいたします。そうすることで、お客様の *Ducati* モーターサイクルは常にお客様の要求に応え　トくれるでしょう。
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まかせ下さい。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、このマニュアルに記載された可能性のある誤りについて、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、この製品を改良、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。

安全性、保証、信頼性、そして *Ducati* モーターサイクルの価値の為に、*Ducati* 純正部品だけをご使用下さい。

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　*6*
シンボルマーク　*6*
安全運転上の注意　*7*
許容最大積載重量　*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*
キー　*12*
イグニッションスイッチ/ステアリングロック　*13*
ハンドルバー左側スイッチ　*14*
クラッチレバー　*15*
ファーストアイドルレバー　*16*
ハンドルバー右側スイッチ　*17*
スロットルグリップ　*17*
フロントブレーキレバー　*17*
リアブレーキペダル　*18*
ギアシフトペダル　*18*
ギアシフトペダルとリアブレーキペダルの位置調整　*19*

主要構成部品/装備　*21*
配置図　*21*
燃料タンクキャップ　*22*
シートロック/ヘルメットフック　*23*
サイドスタンド　*25*
ステアリングダンパー　*26*
フロントフォーク・アジャスターの調整　*26*
リアショック・アジャスターの調整　*28*
車高の調整　*29*

運転のしかた　*31*
慣らしの方法　*31*
走行前のチェック　*33*
エンジンの始動　*34*
モーターサイクルの発進　*36*
ブレーキング　*36*
モーターサイクルの停止　*37*
パーキング　*37*
燃料補給　*38*
工具セット　*39*

主な整備作業とメンテナンス　*40*
フェアリングの脱着　*40*
エアフィルターの清掃/交換　*42*
冷却水量のチェック　*44*
ブレーキ/クラッチ液量のチェック　*45*
ブレーキパッドの摩耗チェック　*46*
ケーブル/ジョイント部への給油　*47*
スロットルケーブルの調整　*47*
バッテリーの充電　*48*

キャスター角の変更 *49*
チェーン・テンションの点検 *50*
チェーンの給油 *50*
バルブの交換 *51*
ヘッドライトの光軸調整 *54*
バックミラーの調整 *55*
チューブレス・タイヤ *55*
エンジンオイル量のチェック *57*
スパークプラグの清掃と交換 *58*
モーターサイクルの手入れ *59*
長期間の保管 *59*
いくつかの国のオーナーにとって重要な事項 *59*

テクニカルデータ *60*
全体寸法 *60*
重量 *60*
指定油脂類 *61*
エンジン *62*
タイミングシステム *62*
性能データ *63*
スパークプラグ *63*
ブレーキ *63*
トランスミッション *64*
フレーム *65*
ホイール *65*
タイヤ *65*
サスペンション *66*
カラーバリエーション *66*
電装 *67*

定期点検メモ *71*

概要

保証

お客様のため、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委せ頂くよう強くお薦めします。*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、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。
不明な点、より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。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、当マニュアルが、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。
このマニュアルには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、お客様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を与える可能性があります。

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、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ーを着用して下さい。
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グラブバーを**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、及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、混雑の割合に合わせて、適切な速度を守って下さい。
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
エンジン停止後も、エキゾースト　システムがまだ熱いことがありますので、エキゾースト　システムに身体の一部が触れぬよう、十分に注意して下さい。また木、葉など可燃性物質のそばにパーキングしないで下さい。

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

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、急な進路変更を必要とする時のトラブルを避けるため、重要です。

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 *375kg* を越えてはなりません。

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。
ハンドルバーやリアマッド・ガード、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、モーターサイクルの安定性を損ないます。
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、*55* 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 *N.*

エンジン *N.*

注意
これらの番号は、お客様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。

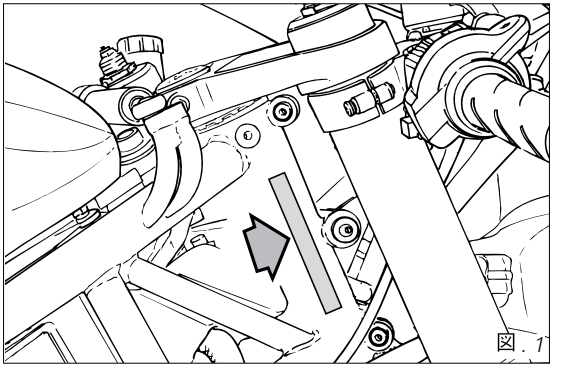


図 . 1

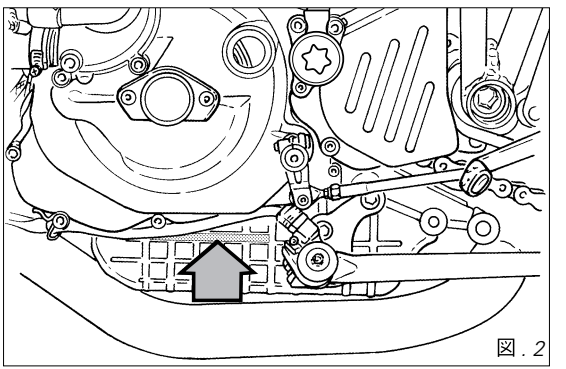


図 . 2

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 / 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) ファストアイドル・ボタン
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

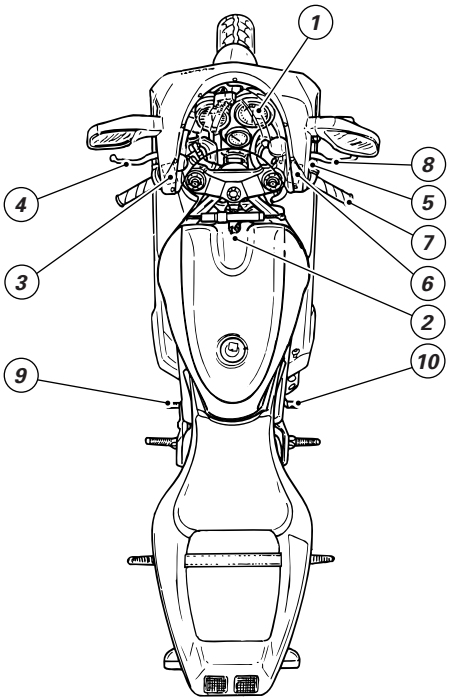


図 . *3*

メーターパネル *(図 . 4)*

1) **スピードメーター** *(km/h)*
速度を表示。
a) **オドメーター** *(km)*
総走行距離を表示。
b) **トリップメーター** *(km)*
リセット後の走行距離を表示。
c) **トリップメーター・リセットノブ**
トリップメーターのリセット “*0000*” に使用。
2) **タコメーター** *(rpm)*
エンジン回転数を表示。
3) **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。
4) **フュエル・ワーニング・ライト (黄)**
燃料タンクの残燃料が約 *4* リットルになった時に点灯。
5) **ターンインジケーター・ライト (緑)**
ウインカー作動時に点灯。
6) **エンジンオイルプレッシャー・ライト (赤)**
エンジンオイル圧力が低すぎる時に点灯。イグニッションスイッチを ***ON*** にすると点灯し、通常はエンジン始動後 *2* ～ *3* 秒で消灯。
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
エンジンに重度の破損をもたらす恐れがあるので、このインジケーター *(6)* が点灯したままの時にはエンジンを停止して下さい。

7) **ハイビーム・ライト (青)**
右ハイビームが *ON* の時に点灯。
8) **冷却水温度インジケーター**
エンジン冷却水の温度を表示します。

重要
エンジンに重大な損傷をもたらしますので、温度が上限レベルに達したときは、モーターサイクルを使用しないで下さい。

パーキングライトを点灯すると、メーターパネルライトが点灯します。

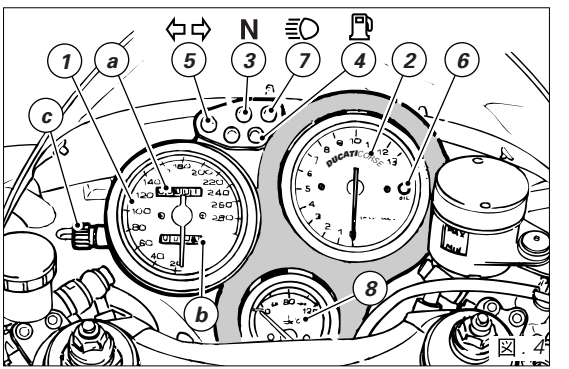


図 . 4

キー *(図. 5)*
お客様の *Ducati* にはイグニッション、ステアリングロック、シートロックに使用できるユニバーサル・キーが*2*個と、キーの認識番号の書かれたプレート *(1)* が付いています。

注意
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。

注意
キーとプレート *(1)* は別にして、安全な場所に保管して下さい。

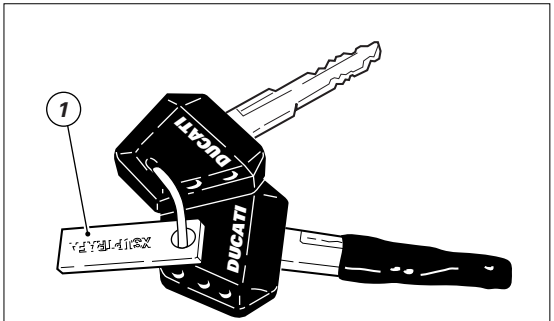


図 . *5*

イグニッションスイッチ / ステアリングロック *(図.6)*

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****:* パーキングライトとステアリングロック。

注意
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。

警告
このモーターサイクルには、エネルギー・セーブの為の *CPU* が搭載されています。キーが *ON* のポジションで放置されると、*15* 秒後に自動的に電源が切れます。キーを ***OFF*** のポジションに戻してから再度 ***ON*** に回して下さい。

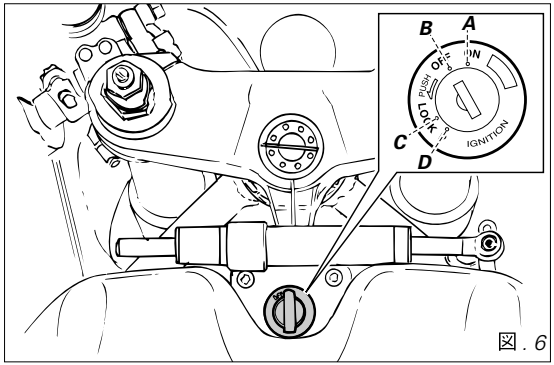


図 . *6*

ハンドルバー左側スイッチ

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：
■≣D ＝ ロービーム *ON* ;
▬≣D＝ ハイビーム *ON.*

2) **スイッチ** ⇦⇨ ＝ ウインカーには *3* つのポジションがあります：
中央 ＝ *OFF* ;
⇦ ＝ 左折 ;
⇨ ＝ 右折 ;
ウインカーを消すには、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** ≣D ＝ ハイビーム点滅。

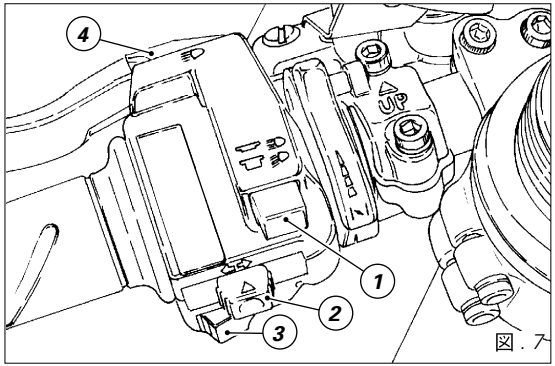


図 . 7

クラッチレバー *(図 .8)*

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。調整には、レバー *(1)* を完全に手前にし、アジャスター *(2)* を *4* つあるポジションの一つにくるようにします。それぞれのポジションは：
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。

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。

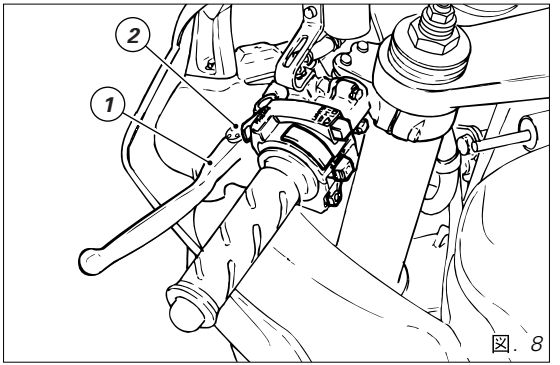


図. *8*

ファーストアイドルレバー *(*図 *. 9)*

ファーストアイドル *(3)* は、冷間時のエンジン始動を容易にするため、また、始動後のアイドリング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) (*垂直 *)* ＝　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 *(34* ページ参照 *)*。

重要
エンジンが暖まっている時にはファーストアイドルレバーを使用しないで下さい。ファーストアイドルレバーを開いたまま走行しないで下さい。

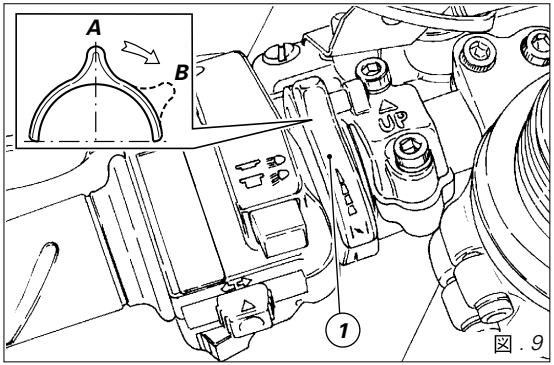


図 *. 9*

ハンドルバー右側スイッチ *(図 . 10)*

1) ***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、再始動可能なようにスイッチを 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 *(1)* 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。

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 . 10)*

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 .10)*

フロント・ブレーキレバー *(4)* 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 *(5)* 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。

警告
このレバーを操作する前に *36* ページの説明をお読み下さい。

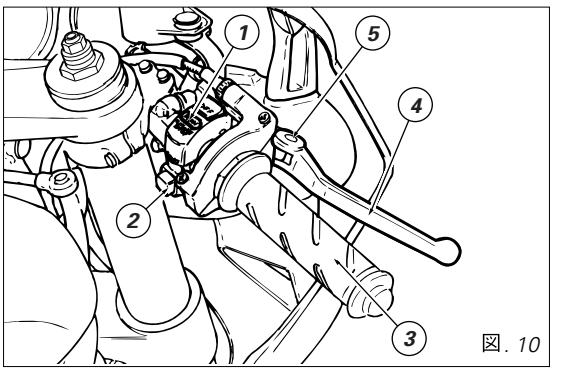


図 . 10

リアブレーキペダル *(図 .11)*

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。

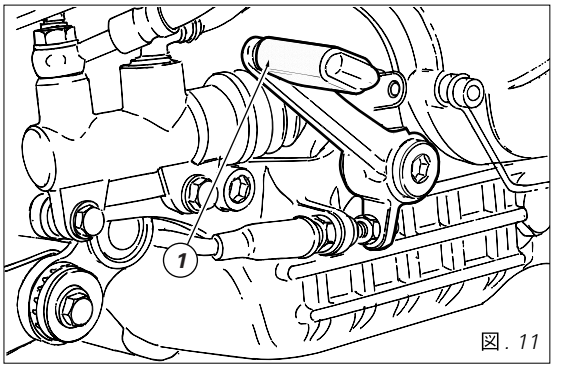


図 . *11*

ギアシフトペダル *(図 .12)*

ギアシフトペダルは、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。

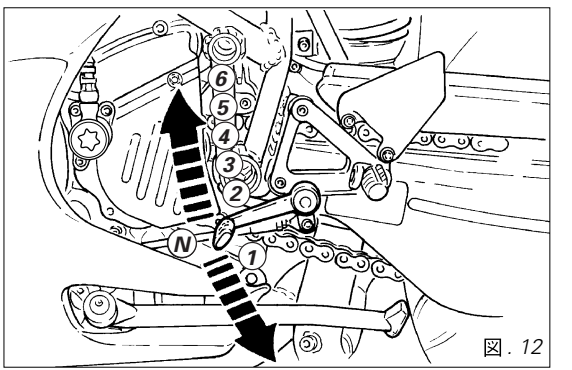


図 . *12*

ギアシフトペダルとリアブレーキペダルの位置調整
(図 .13 と 14)

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。

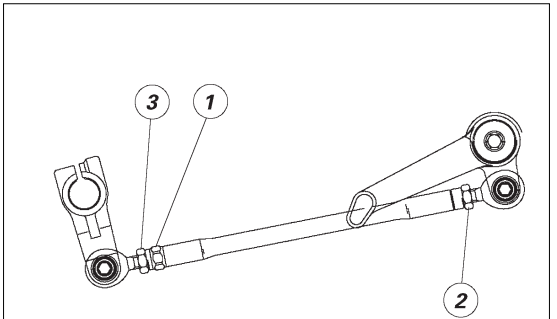


図 . *13*

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。
ペダルがお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～ 2mm* 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。

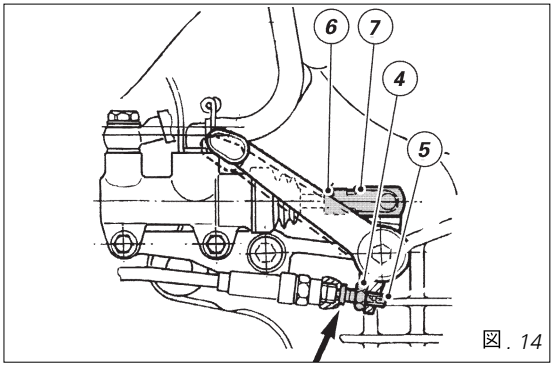


図 . *14*

配置図 *(図 .15)*

1) 燃料タンクキャップ。
2) シートロック 。
3) サイドスタンド。
4) ヘルメット装着用ケーブル・フック。
5) ステアリングダンパー。
6) バックミラー。
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) 車高調整リングロッド。

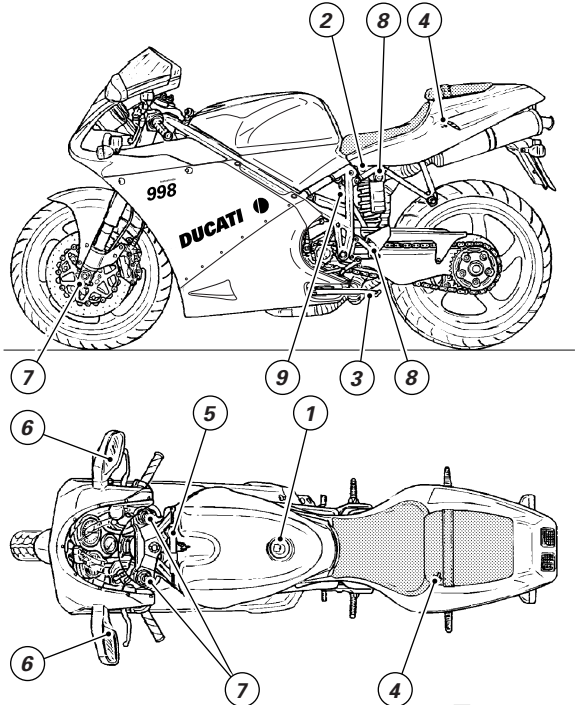


図 . 15

燃料タンクキャップ *(図 .16)*

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。

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 *(38* 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。

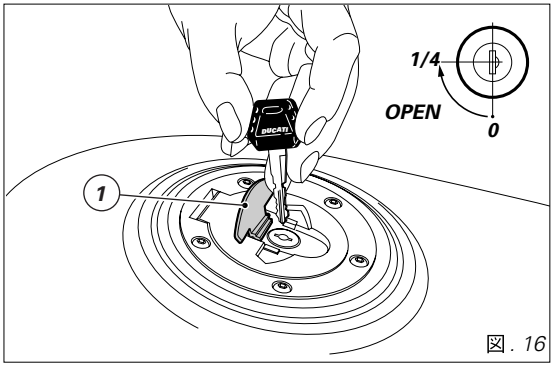


図 . 16

シートロック / ヘルメットフック

開け方 *(図 .17 と 18)*
ロック *(1)* にイグニッションキーを差し込み、時計回りに回します。
シートを後方に引き *(2)*、持ち上げて燃料タンク側に倒します。
シート下の小物入れ左側には、ライダー / パッセンジャーのヘルメット固定用ケーブル・フックがあります。モーターサイクルに付いているケーブルの端 *(A)* をフックに掛けケーブルを外に出し、ヘルメットを固定します。ヘルメット *(図 18)* を掛けたまま、シートを取り付けると自動的にロックがかかります。

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。
ケーブルはモーターサイクル左側に出るようにして下さい。それ以外の位置にあると、シートを取り付けることが出来ません。

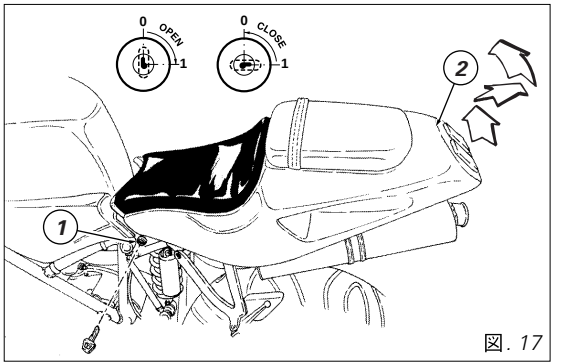


図. 17

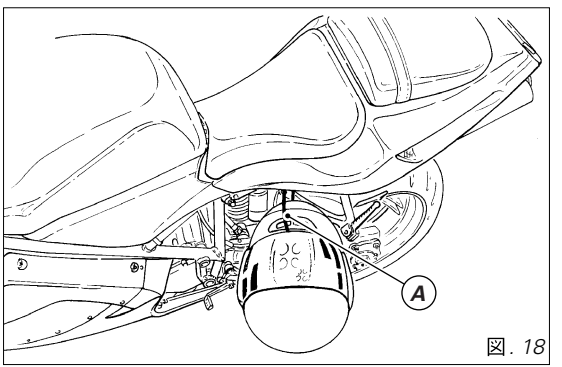


図. 18

閉め方 *(図 19)*
ケーブルの端を元の水平位置になるまで、ゆっくりと戻します。ペア・フック *(3)* でパッセンジャー・シートをフェアリングに留め、ピン *(4)* でモーターサイクルのフレームに留めます。シートカウルを下げ、カチッと音がするまで押して下さい。
フェアリングがフレームにしっかり固定されたことを確認し、キーを反時計方向に回して抜き取ります。

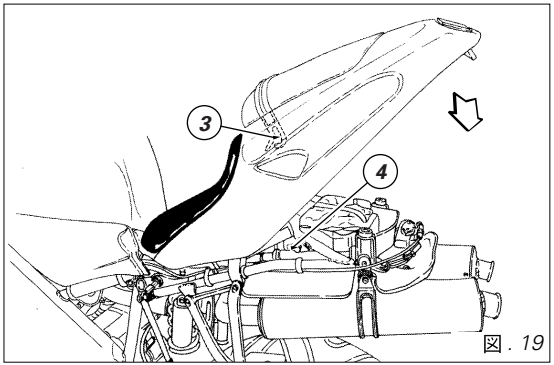


図 . *19*

サイドスタンド *(図 .20)*

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、モーターサイクルに損傷をもたらす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)* を矢印方向に止まるまで押します。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。

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なければなりません。

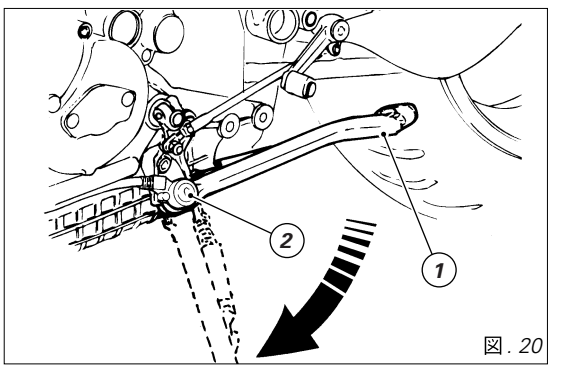


図 . 20

ステアリングダンパー(図.21)

ステアリングダンパーは燃料タンク前方に配置され、フレームとステアリング･ヘッドに固定されています。
これはいかなる条件の元でもフレームとステアリングに正確さと安定性を増し、操縦性を向上させるものです。

重要
キャスター角の変更を行った場合は、ステアリング･ダンパーの取り付け位置も変更しなければなりません(51ページ参照)。

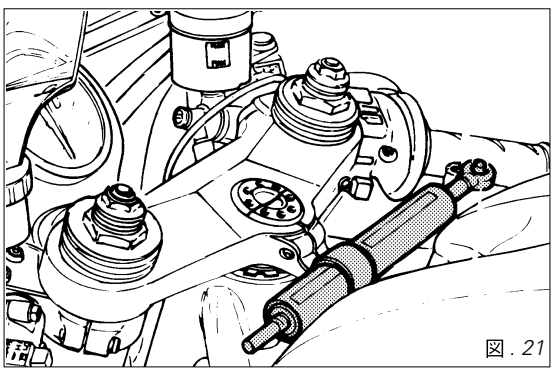


図 . 21

フロントフォーク・アジャスターの調整

この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。

この調整は外部アジャスターにて行います：
1) (図 . 22) リバウンド・ダンピング調整；
2) (図 . 22) スプリング・プリロード調整；
3) (図 . 23) コンプレッション・ダンピング調整。

モーターサイクルを水平の安定した位置にします。
リバウンドダンピングを調節するには小ドライバー (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) 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、カチッと言う音がします。一回の音がダンピング 1 段に相当します。いっぱいに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* レンチで回します。
プリロード *(A,* 図 *. 22)* の調整範囲は *25* ～ *10 mm* です。
工場出荷値は *20 mm* です。

重要
両方のフォークを同じセッティングにして下さい。

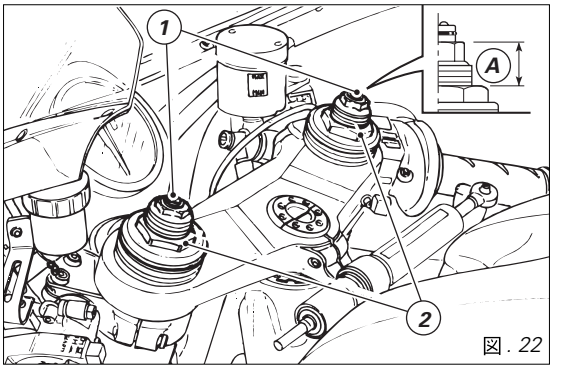


図 . *22*

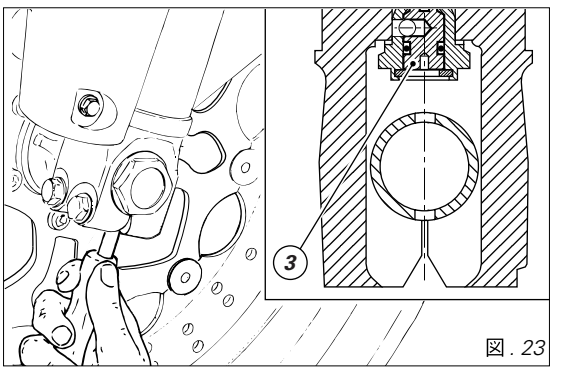


図 . *23*

リアショック・アジャスターの調整 *(図 . 24)*

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、アブソーバー下部左側のスイングアームとの接続部に配置され、リバウンドダンピングをコントロールします。
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。
時計回り方向にアジャスター *(1* と *2)* を回すとダンピングが強くなり、反対方向に回すと弱くなります。
標準設定：
全閉のポジションからアジャスター *(1 - 2)* をいっぱいに絞り込んで *(* 時計回り *)* から *14* ダンピング *(* カチッ、という音 *)* 戻した位置です。

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、好みの強さに調整します。

警告
リングナットを調整するためのピンレンチは、適正なタイプのみを使用して下さい。サイズの違うピンレンチや、グリップ部の短いレンチは使用しないで下さい。
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。

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。

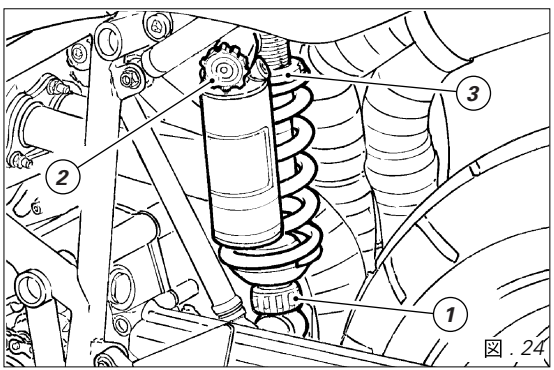


図 . 24

車高の調整 *(図. 26)*

この車両の車高は、私共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. 25)*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。
ショックアブソーバーの作動位置は、リングロッド *(2)* 両端のボールジョイント *(1)* に付いているナット *(3)* をソケットで回すことにより変更可能です。
調整後はナット *(3)* を *25 Nm*のトルクで締め込んで下さい。

注意
下側のナット*(3)*は逆ネジですので注意して下さい。

警告
リンクロッド*(1)*両端の、ボールジョイント*(2)*の軸間距離は*261mm*を越えてはなりません。

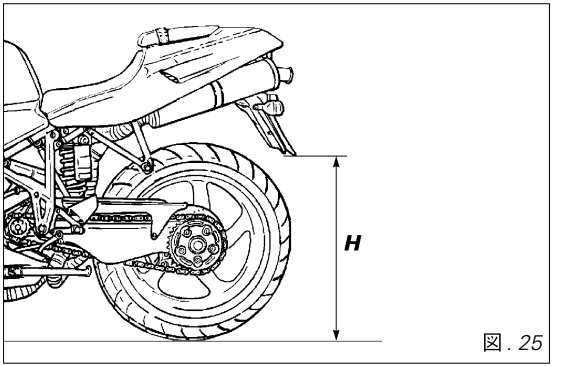


図. *25*

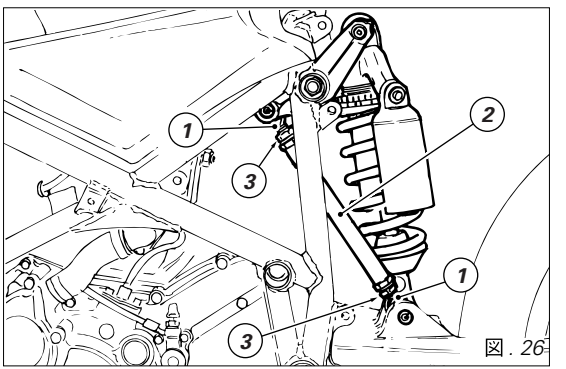


図. *26*

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。

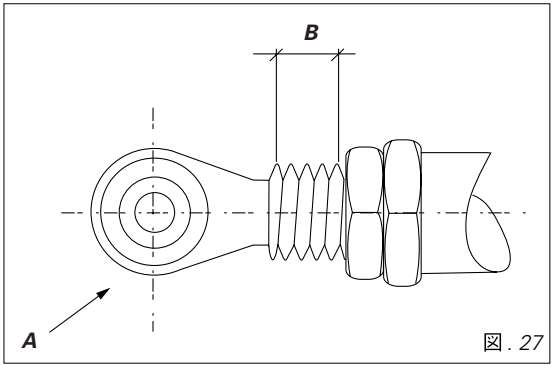


図. *27*

運転のしかた

慣らしの方法

最高許容回転数 *(図 . 28)*
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、タコメーターの制限された回転数を絶対に超えないで下さい：
5500 ～ 6000 回転
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運転は、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トの摩擦材を適切に慣らすためです。

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、必要があれば給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：
7000 回転

重要
慣らしの期間中は、当マニュアル及び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**
通常の安全走行の為に、慣らし期間以降も指示されている回転数を決して超えないようにして下さい：
10000 回転
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。

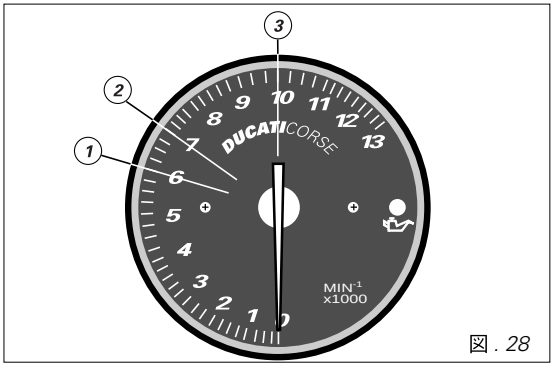


図 . *28*

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 *(38* ページ)。
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 *(57* ページ)。
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 *(44* ページ)。
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 *(55* ページ)。
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 *(51* ページ *)*。
各ロック
燃料タンク、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 *(25* ページ *)*。

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。

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”の方法に従って下さい。

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. *29)*。
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*(11*ページ*)*。

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*)*。さもなければ安全センサーが作動して始動できません。

2) モデルは、スターターレバー*(1)*を*(B)*の位置に動かします*(*図. *30)*。

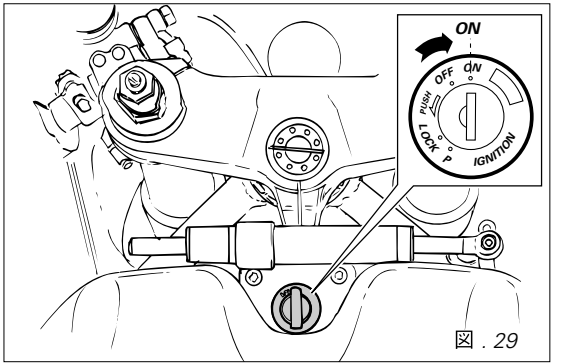


図 . *29*

3) エンジンキルスイッチ *(3,* 図. *31)* が *(**RUN**)* の位置になっていることを確認し、始動ボタン *(4)* 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) モデルは、スターターレバー *(1)* を *(A)* の縦の位置に動かします *(*図. *30)*。

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

高い気温での始動 *(35 °C/95 °F* 以上*)*:
モデルは、常温での始動と同じ手順で行いますが、スターターレバー *(1,* 図. *30)* は使用しないで下さい。

低い温度での始動 *(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。

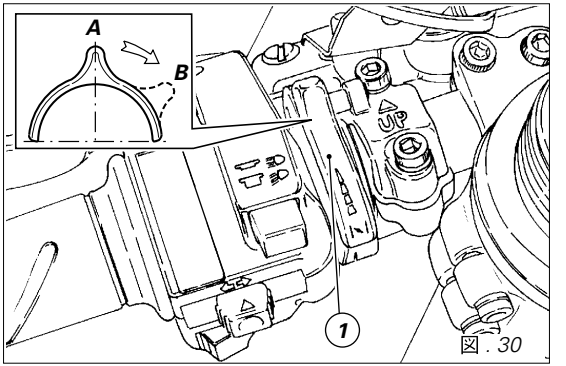


図 . *30*

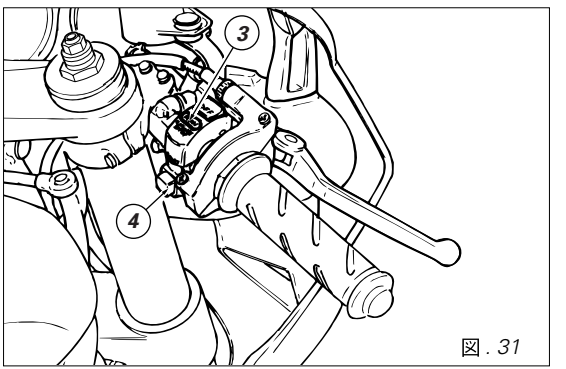


図 . *31*

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
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、メカ部の過熱や摩耗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。

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。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*** *(13*ページ*)*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*(25*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*** の位置にする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。

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
エンジン停止後も、エキゾースト　システムがまだ熱いことがありますので、エキゾースト　システムに身体の一部が触れぬよう、十分に注意して下さい。また木、葉など可燃性物質のそばにパーキングしないで下さい。

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とパッセンジャーの安全の妨げになる事があります。

燃料補給 *(図. 32)*

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。

警告
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。

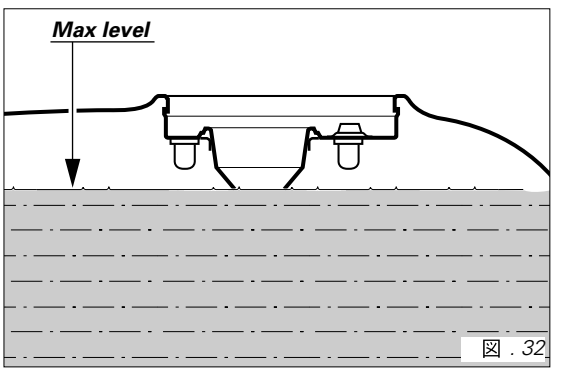


図 . 32

工具セット *(図 . 33)*

シート下の小物入れ *(1)* 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、ロックを解除しシートを外す必要があります *(23* ページ参照 *)*。

ツールバッグ内の工具 *(図 .34)*
内容 *:*
1) 14 mm ボックスレンチ *;*
2) 4,5,6,8,10 mm アレンキー *;*
3) ショックアブソーバー・リングナット用ピンレンチ *;*
4) フロントアクスル・シャフト用レンチ *;*
5) ピンレンチ用エクステンション・バー *;*
6) スパークプラグ用六角レンチ *;*
7) トミーバー *;*
8) ドライバー *;*
9) Torx.

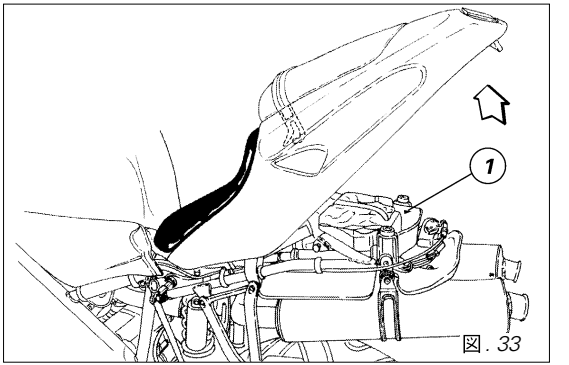


図 . 33

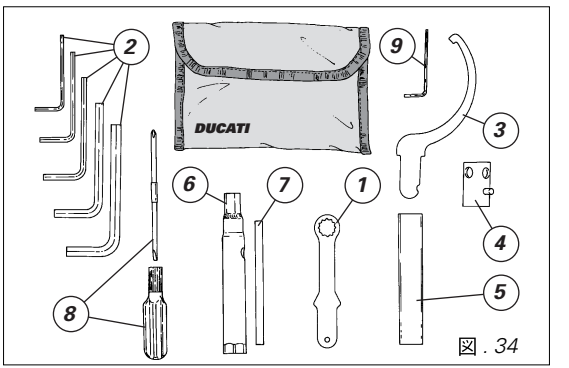


図 . 34

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ことが必要です。

警告
この項目で述べる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。

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

サイド・フェアリング *(図. 35)*
フレームからサイド・フェアリングを外すには以下のクイックファスナー緩めます：
両側のハーフフェアリングを接合させている *2* 本のクイックファスナー *(1)*；
ヘッドライトフェアリングに接合させている *4* 本のクイックファスナー *(2)*；
フレームに接合させている *4* 本のクイックファスナー *(3)*.

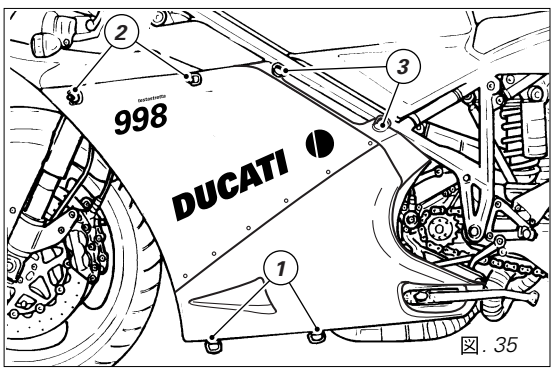


図. 35

ヘッドライト・フェアリング *(図 . 37)*
バックミラー内側 *2* 本のスクリュー *(1, 図 . 36)* を緩め、ヘッドライト・フェアリングからバックミラーを取り外します。
ヘッドライト・フェアリングの *2* 本のスクリュー *(2)* を外し、側面の *4* 本のクイックファスナー *(3)* も外します。

重要
組み付けの際にはスクリュー *(1)* に専用クリームを塗布して下さい。

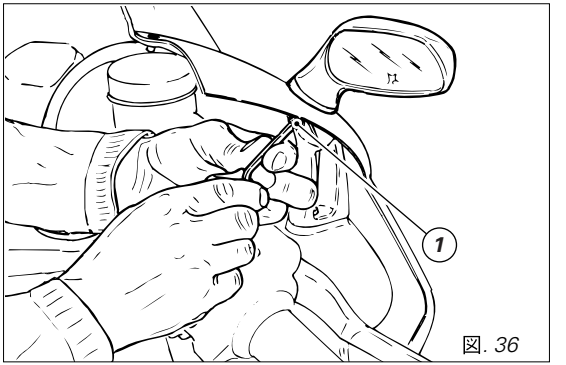


図. *36*

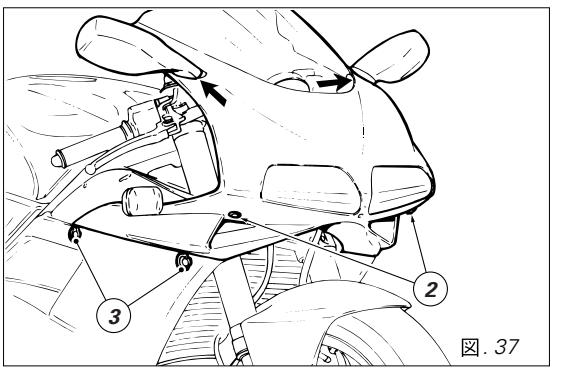


図. *37*

エアフィルターの清掃/交換 *(図. 39)*

参考
図*39*は、作業手順を説明するための分解図です。実際の作業では、下記の部品のみを取り外してください。

エアボックスの作業は、ヘッドライト･フェアリングとハーフフェアリングを取り外した後に作業します *(40 と 41* ページ参照*)*。
エアボックスカバー *(1, 図. 38)* の *8* 本のスクリューを外します。カバーを取り外し、ウインカーのコードは垂らしておきます。リダクションをシートから取り外さない様にして下さい *(4)*。

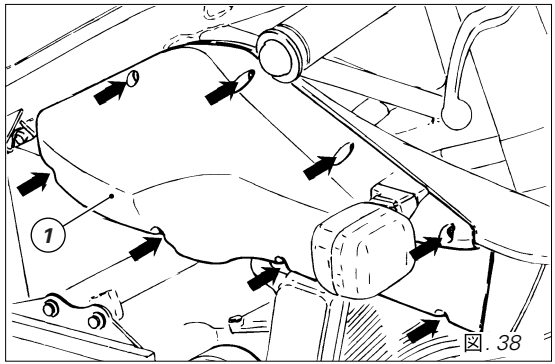


図. 38

フィルター･カートリッジ *(2, 図. 39)* をエアボックス本体 *(3)* から外し、圧縮空気で清掃するか新しいフィルターと交換します。

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。

フィルターを交換した後は図で示される様に、エアボックスカバーその他の取り外したパーツを正しく元の様に取りつけて下さい。

重要
特に埃や湿気の多い環境では、保証書の定期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。

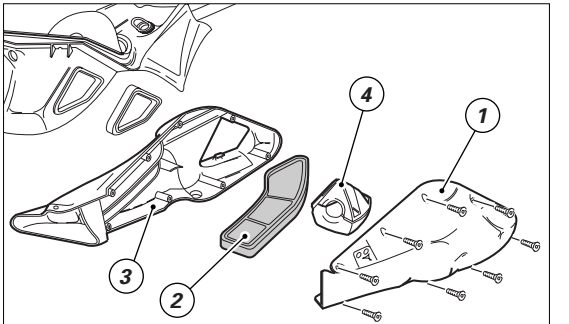


図. 39

冷却水量のチェック *(図 . 40)*

冷却水は、モーターサイクル右側にあるエキスパンション・タンクのレベルがタンクに記された ***MAX*** と ***MIN*** の間になければなりません。
もしも液レベルが目盛り以下になった場合、指定冷却水を補充して下さい。
ハーフフェアリング左側を取り外し、シートカウルを持ち上げた後、燃料タンク後部固定スクリュー *(2, 図 . 41)* を外します。
燃料タンクを後方に引きながら前方フックから外し、右側に移動させ、燃料供給パイプがつながったままフレームから外します。
冷却水ブリーザータンクの注入口キャップ *(1, 図 . 40)* 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つけます。
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 °C/–4 °F* から凍結し始めます *)*

冷却システム全体の容量は、*3,5* 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。

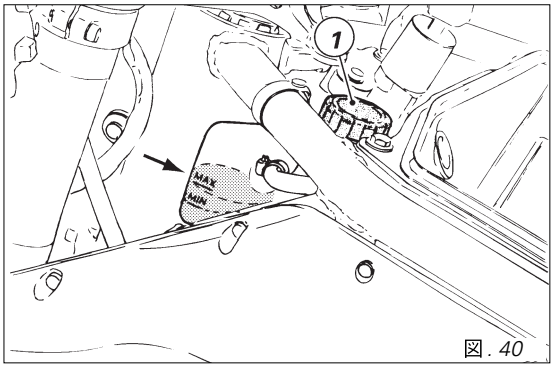


図 . 40

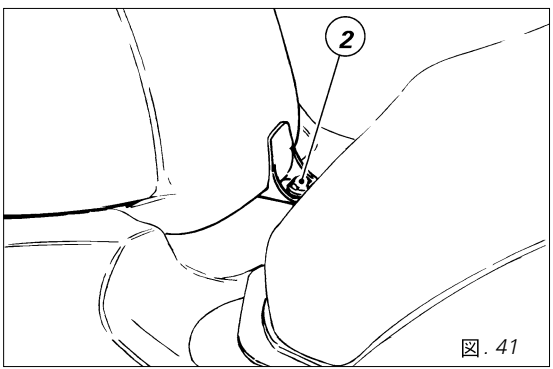


図 . 41

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 . 42)*。液レベルが下がりすぎると、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。

重要
チューブは *4* 年毎に交換しなければなりません。

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。：指示された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 /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。

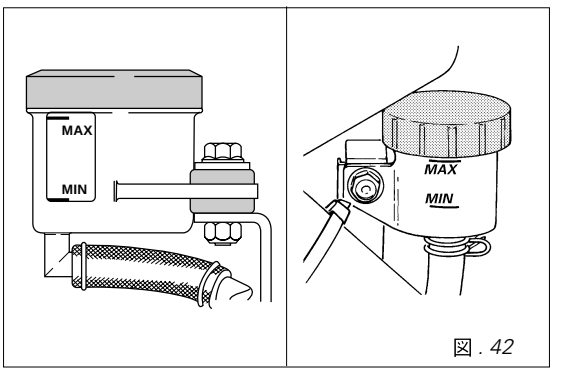


図 . *42*

ブレーキパッドの摩耗チェック *(図 .43)*

ブレーキパッドには磨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。磨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。

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。

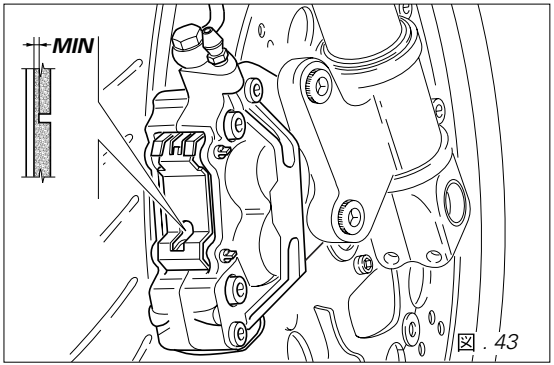


図 . 43

ケーブル / ジョイント部への給油

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。
この様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 *(1,* 図 *.44)* を外してカバーを取り外し、ワイヤーの端とプー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て下さい。

2 本のスクリュー *(1)* 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、汚れを取り除いた後、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 ～ 2,0mm* 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 *(2,* 図 *. 44)* で行って下さい。

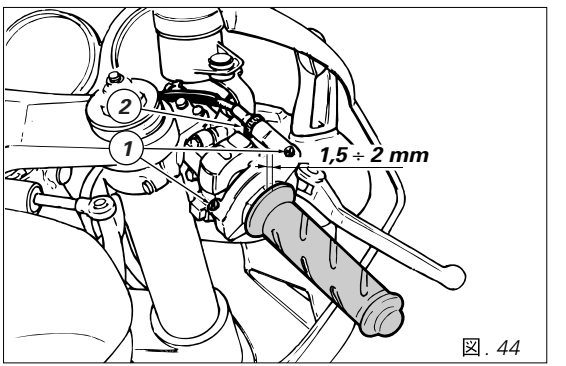


図. *44*

バッテリーの充電 *(図 . 45)*

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。
右側サイドフェアリング *(40 ページ)* を取り外します。上部ブラケット固定スクリュー *(1)* を外し上部ブラケットを取り外します。ブリーザーチューブを手順に従って、常に黒のマイナス端子 *(ー)* 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。

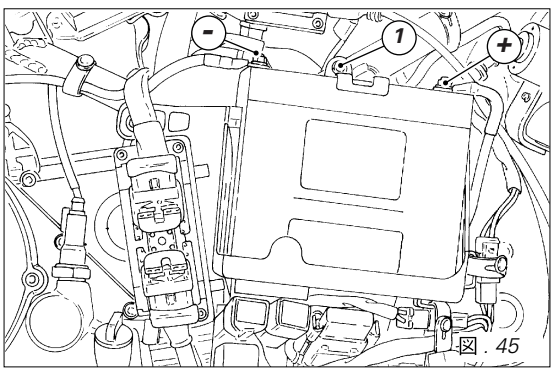


図 . 45

充電は換気のよい場所で実施して下さい。
チャージャーのジャックを電極に接続します *(* 赤を＋、黒を－ *)*。

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、電極への接続はチャージャーの電源を入れる前にしておいて下さい。**また、接続をする時は常に赤の＋極から行って下さい。**

バッテリーケースにバッテリーをスクリュー *(1)* で装着します。
ブリーザーチューブを繋ぎます。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。

キャスター角の変更 *(図.46)*

キャスター角の変更を行うには、まずフレーム右側の*2*本のボルト*(1)*を緩めます。
次にボルト*(2)*を完全に取り外し、専用レンチでステアリングヘッド*(3)*を*180°* 回転させます。
エキセントリックの穴がキャスターの通過穴と軸になるようにして下さい。これで、エキセントリックの表面に状態を示す矢印が表れます。
ボルト*(2)*を止まるまで締め付け、ボルト*(1)*を*SHELL Retinax HDX2* でグリスアップし、*22Nm*のトルクで締めます。

注意
この作業中、ステアリングが一杯に切れ込まないよう片方のハンドルバーで保持して下さい。

キャスター角の変更を行った場合は、ステアリング・ダンパーの取り付け位置も変更しなければなりません。取り付けスクリュー*(4,*図*. 47)* を緩め、ダンパーロットヘッドをフレームサポートの穴*(5)* に合わせて移動させ、スクリュー*(4)*を締め付けます。

重要
キャスター角が*24° 30′* の角度のみステアリング・ロックが使用可能です。

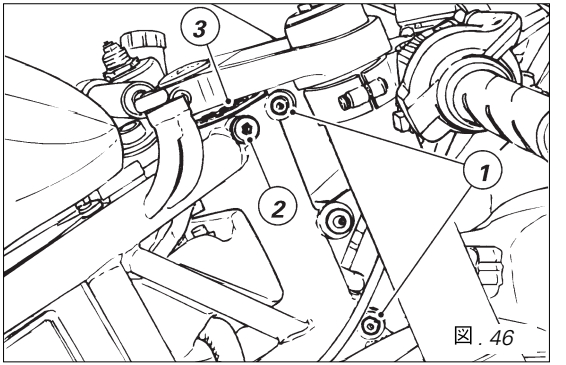


図 . 46

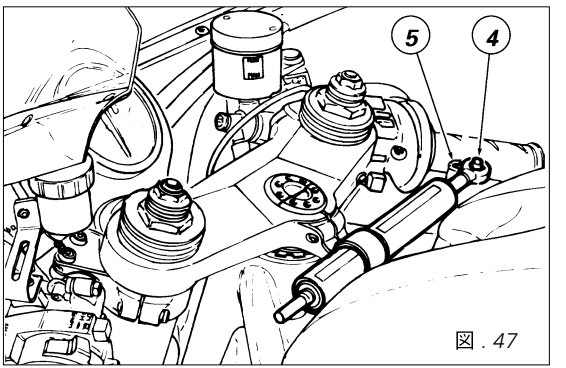


図 . 47

チェーン・テンションの点検 *(図 . 48)*

モーターサイクルのサイドスタンドを立てた状態で、ドライブチェーンとスイングアーム下部との間が最低でも *25mm* なければなりません。
そうでない場合は、チェーンテンションの調整を *Ducati* 正規ディーラーに依頼して下さい。

警告
エキセントリックハブの締め付けトルクが適正かどうかは、ライダーとパッセンジャーの安全に重大な影響を与えます。

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。

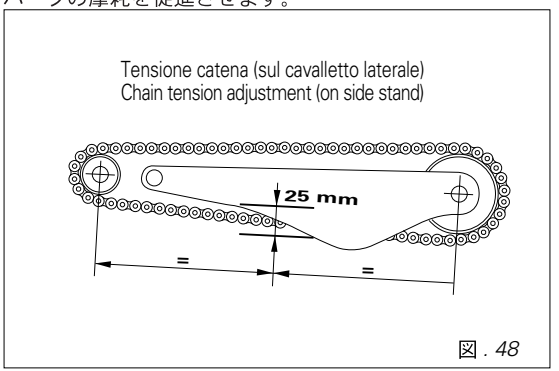


図 . 48

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。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 *67* 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。新しいバルブが切れていないかを、取り外したソケットに取り付ける前に点検して下さい。

ヘッドライト
ヘッドライトのバルブは次の手順で行います。
バルブの取り外し *:*
ロービーム・バルブ *(*図 *49)* : ヘッドライト・ボディのゴム・キャップ *(1)* を外し、バルブ端子 *(2)* をバルブから外し、下側のリリースボタンを押します。
ハイビーム・バルブ左側 *(*図 *50):* バルブの白いリード線の端子 *(3)* を前側のコネクターから外します；ゴム・キャップ *(1)* をヘッドライト・ボディから外し、配線を引き抜きます。

注意
ヘッドライトのバルブは黒いアース線の端子を外すことなく取り外すことが出来ます。

バルブを固定しているクリップ *(4)* を解放しソケットから取り外します *(*図 *49* と *50)*。
同じ仕様のバルブと交換します。

注意
新しいバルブのガラスの部分には、絶対に指で触れないで下さい。バルブの光度が落ちる原因となります。

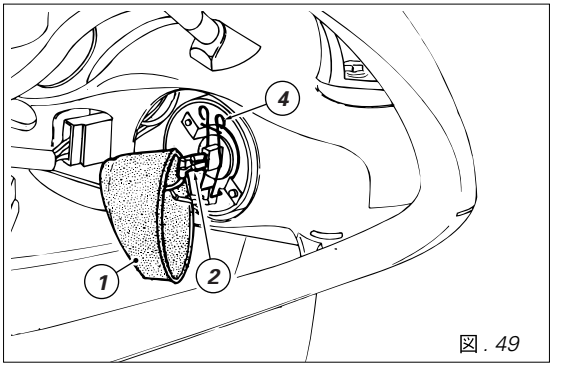


図 *. 49*

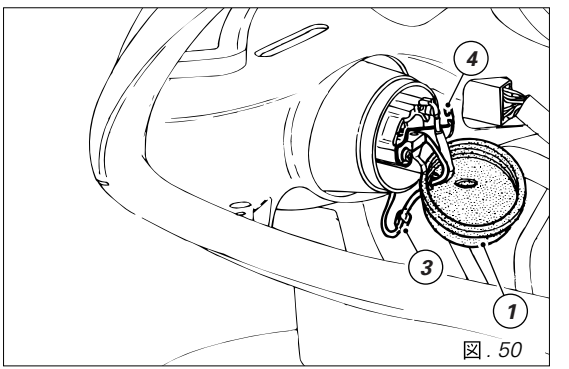


図 *. 50*

バルブの取り付け :
正しい照射方向を得られるよう、バルブベースのガイドピンをホルダーに差し込みます。
ヘッドライトのホルダーのクリップ *(4,* 図 *.50)* を掛けて留めます。
配線を接続し、ゴム・キャップ *(1,* 図 *.50)* を被せます。

パーキングライト・バルブを交換するには、最初にヘッドライト・フェアリングを外します *(41* ページ参照 *)*。
取り付けスクリューを緩めクラクション・ホーンを取り外し、バルブホルダー *(5,* 図 *51)* をサポートから引き抜きます。バルブを取り外し交換して下さい。

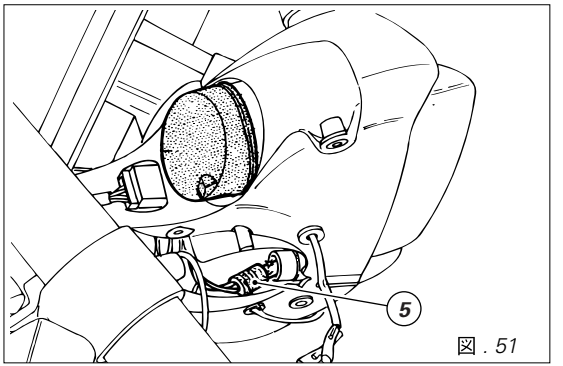


図 . *51*

メーターパネル *(*図 *52)*
メーターパネルのインジケーター・ライトのバルブを交換するには、ヘッドライト・フェアリングを取り外すことが必要です *(41* ページ参照 *)*。
メーターパネルの二つのメーターには、バルブが *1*、または *2* 個ずつ配置されています。交換はそれぞれのバルブホルダー *(1)* からバルブを引き抜いて、同じ仕様の新しいバルブと交換します。

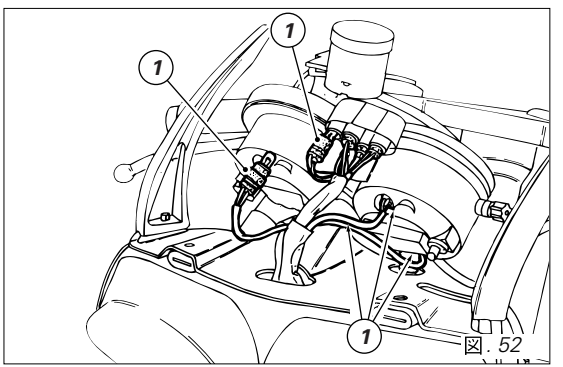


図 . *52*

ウインカー *(図 .53)*
ネジ *(1)* を外してソケット *(2)* をウインカーから取り外して下さい。
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。新しいバルブを押しながら時計回りに、カチッという音がするまで回した後、バルブホルダーを取り付けます。ソケットを付け直すには、本体のすき間にツメ *(A)* を差し込みます。
ネジ *(1)* で固定して下さい。

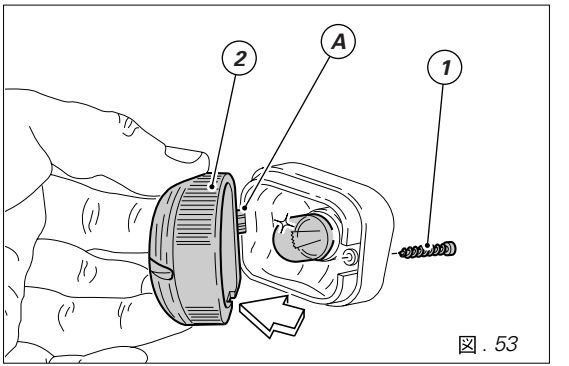


図 . 53

ストップライト *(図 .54)*
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、カバー *(2)* を固定している *2* 本のスクリュー *(1)* を外します。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。レンズを取り外し、新しいバルブを取り付けた後、スクリューを時計回りに閉めこみます。ネジでカバー *(2)* を取り付けます。

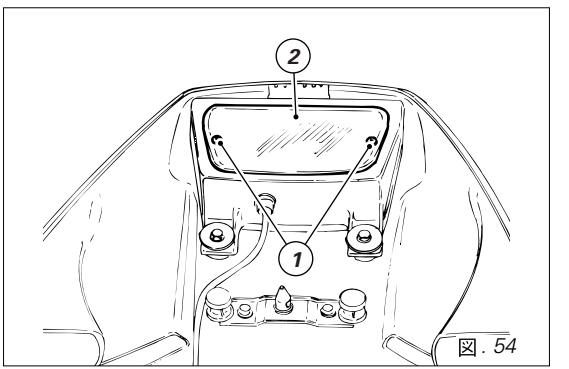


図 . 54

ナンバープレートライト *(図 . 55)*
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。

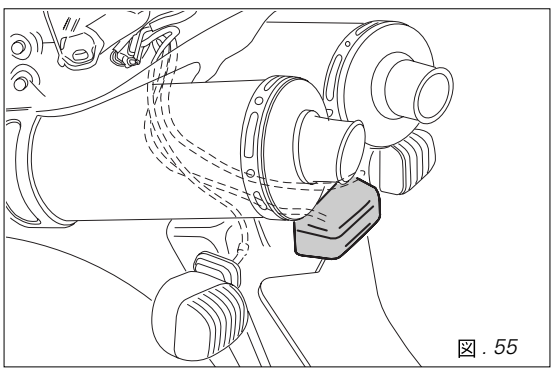


図 . *55*

ヘッドライトの光軸調整 *(図 .56)*

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、センター壁にヘッドライトの中心と同じ高さで水平に線を引き、また車体の縦軸に呼応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 *(*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。

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高低は、ヘッドライト左側のサポートに付いている調整スクリュー *(1,* 図 *.57)* で行います。
プロテクションキャップを外してからスクリューを反時計回りに回して光軸を上げるか、反対に回して下げます。

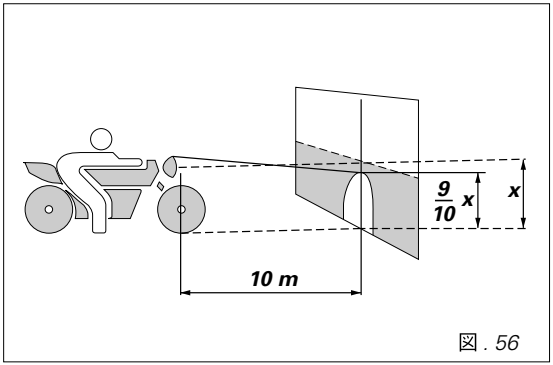


図 . 56

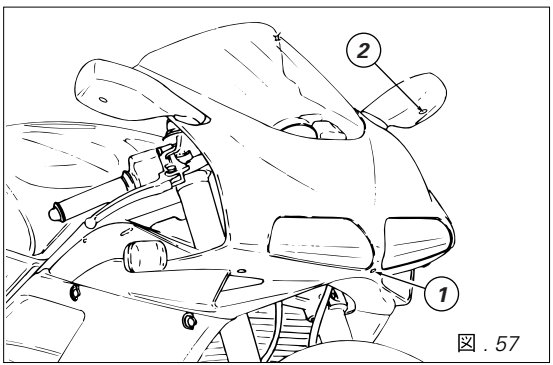


図 . 57

バックミラーの調整

プラスドライバーでスクリュー *(2, 図 57)* を緩めて、手でミラーを調整し、スクリューを締め付けます。

チューブレス・タイヤ

フロント空気圧：
2,1 ～ 2,3 bar
リア空気圧：
2,2 ～ 2,4 bar
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 （チューブレス）
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、タイプを御指定下さい。
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。

注意
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。

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 .58)* 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。

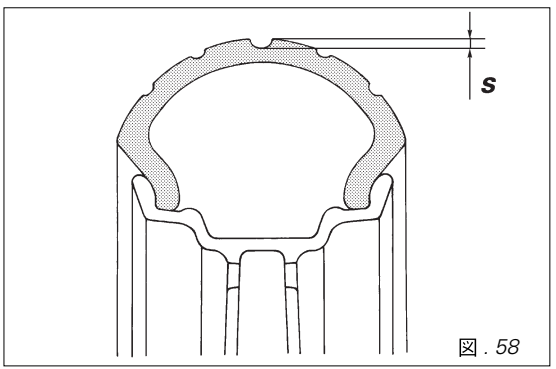


図 . 58

エンジンオイル量のチェック *(図 .59)*

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。

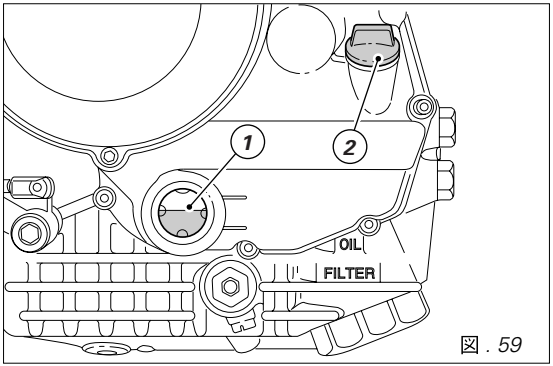
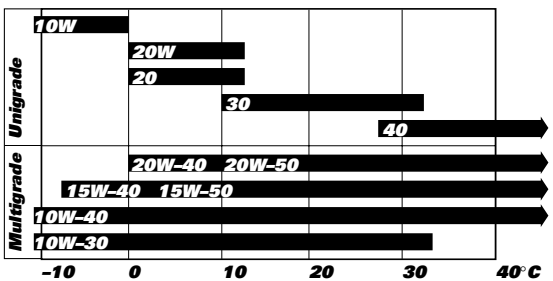


図 . 59

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、正規ディーラーの修理工場に依頼して下さい。

粘度
SAE 10W-40
表に記載された上記粘度以外のものも示された範囲内で、モーターサイクルの使用地の平均気温に合わせて使用が可能です。



スパークプラグの清掃と交換 *(図 .60)*

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。
左側ハーフフェ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。
中央電極のガイシ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 *0,6mm ～ 0,7mm* になっているかを確認して下さい。

重要
ギャ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ガイシ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っ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に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。

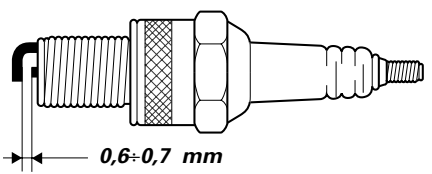


図 . 60

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を直接吹き付けないようにして下さい。
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、エアー吸入口、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浄します。
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 *DucatiPerformance* 社で取り扱っています。

いくつかの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。

テクニカルデータ

重量

装備重量 (燃料なし) :
198 kg
最大積載重量 :
375 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 .61)*

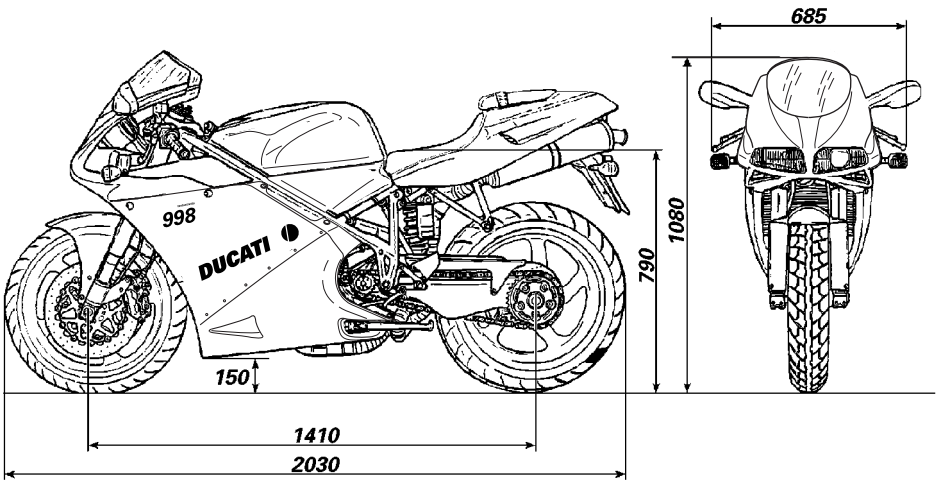


図 . 61

指定油脂類	タイプ	dm^3 (l)
燃料タンク、4リットルのリザーブを含む	無鉛ガソリン *95-98 RON*	*17*
クランクケース・オイルフィルター (エンジン)	*SHELL Advance Ultra 4*	*3,7*
フロント/リアブレーキ、クラッチ	ブレーキ液 *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*	*0,480* (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：
100 mm
ストローク：
63,5 mm
総排気量：
998 cm³
圧縮比：
1:11,4 ± 0,5.
最大出力、クランクシャフト *(95/1/CE)* :
167 kW - 123 PS/9750 rpm
最大トルク、*(95/1/CE)* :
9,89 Kgm 8000 rpm
許容最高回転数：
11500 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 *.62)*
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) クロージング *(* もしくは下側 *)* ・ロッカー・シム；
4) ロッカーアーム・リターン・スプリング；
5) クロージング *(* 下側 *)* ・ロッカーアーム；
6) カムシャフト；
7) バルブ。

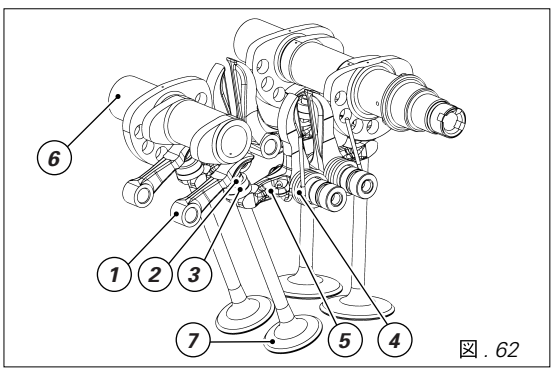


図 . *62*

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 *)* :
270 Km/h

スパークプラグ

メーカー：
CHAMPION
タイプ：
RG 4 HC

ブレーキ

フロントブレーキ
孔開ダブルディスク
タイプ：
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 cm^2
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 TT 2172
ポンプ形式：
PSC 16.

リアブレーキ
孔開き固定式ディスク、鋼鉄製。
ディスク径：
220 mm
車体右側ペダルによる油圧作動。
有効面積：
25 cm^2
メーカー：
BREMBO
型式：
P2.I05N
ブレーキパッド材質：
FERIT I/D 450 FF
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トレートカット・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：
15/36
総ギア比：
*1*速 *15/37*
*2*速 *17/30*
*3*速 *20/28*
*4*速 *22/26*
*5*速 *23/24*
*6*速 *24/23*
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：
525 HV
サイズ：
5/8"x1/16"
リンク数：
94.

重要
上記のギアレシオ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*モーター社から特別なギアレシオ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

ハイテンション・スチールパイプを用いたトレッスルフレーム。
ハンドル切れ角 *(*左右 *)*:
27°
サーキット走行におけるハンドリング向上のため、キャスター角が変更可能です *(49* ページ参照 *)*。

公道走行用・標準セッティング：
キャスター角：*24° 30'*
トレール量：*97 mm*

サーキット走行の場合は、以下のようにセッティングを変更できます：
キャスター角：*23° 30'*
トレール量：*91 mm*

ホイール

5 本スポーク軽合金製。

フロント
サイズ:
3.50x17"

リア
サイズ：
5.50x17"
フロントホイールのアクスルシャフトは取り外し可能です。
リアホイールはリアスプロケットハブにナットとサークリップで固定されています。これにより、交換作業が素早く行えます。

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：
190/50-ZR17

サスペンション

フロントサスペンション
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：
43mm
作動長：
127mm

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、ショックアブソーバーはスプリング・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：
71mm

カラーバージョン

次のカラーが揃っています:
*"マトリックス" グリーン　cod. *0030 (PPG)*
フレームとリムはメタリック・カラー

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;*
パーキングライト、二つ ***12V-5W;***
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.***
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.*
レギュレター、*40A* バッテリー側保護ヒューズ付き。
セルモーター、*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 *51* 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 *.63)*は、ヘッドライト後ろのフレーム右側に配置されています。各ヒューズの配置と定格が表記されたプロテクション・カバーを外すことでヒューズの交換が可能です。

インジェクション・リレーは *2* 個のヒューズ *(1,* 図 *.64)* で、リア・フレーム右側に配置されています。

バッテリー横に配置されているヒューズ *(*図 *.65)* は、レギュレーターを保護しています。交換には、キャップ *(2)* 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 *(3,* 図 *66)*。

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場合には、電気回路に損傷を招き、火災の原因となります。

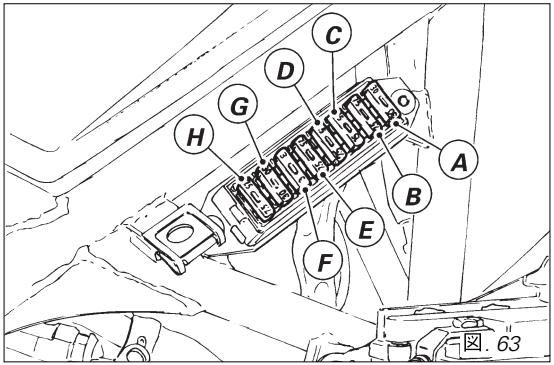


図 . 63

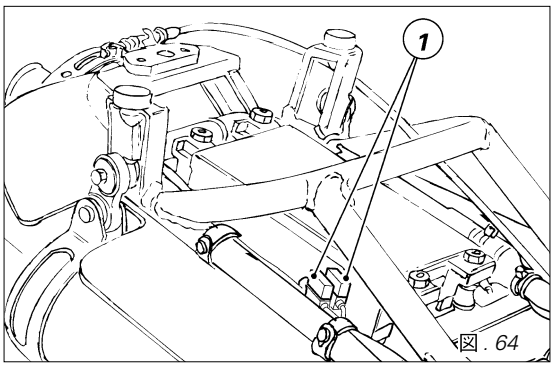


図 . 64

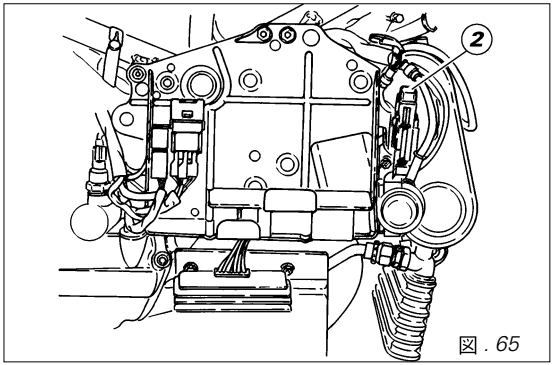


図 . 65

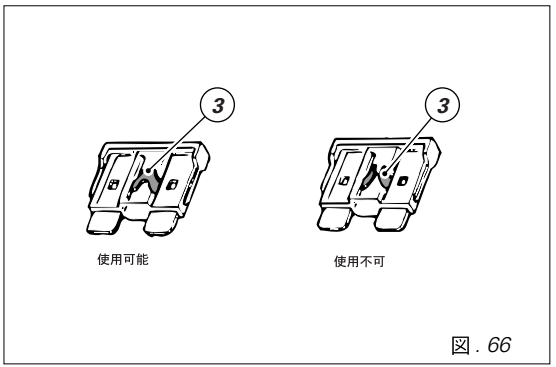


図 . 66

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) イグニッションスイッチ
3) イグニッションリレー
4) ヒューズボックス
5) ウインカーリレー
6) 水温センサー
7) 電動ファンリレー
8) セルモーター
9) スターターソレノイド
10) バッテリー
11) レギュレター・ヒューズ
12) レギュレター
13) ジェネレーター
14) リアウインカー・右側
15) テールライト
16) ナンバープレート・ライト
17) リアウインカー・左側
18) 燃料タンク
19) 診断装置用ソケット
20) インジェクション・リレー
21) コイル *(*水平シリンダー *)*
22) コイル *(*縦シリンダー *)*
23) スパークプラグ *(*水平シリンダー *)*
24) スパークプラグ *(*縦シリンダー *)*
25) インジェクター（水平シリンダー）
26) インジェクター（縦シリンダー）
27) スロットルポジション・センサー
28) タイミング／エンジン回転センサー
29) 水温センサー
30) サイドスタンド・スイッチ
31) イグニッション /インジェクション・ユニット
32) 左電動ファン
33) ニュートラルインジケーター・スイッチ
34) オイルプレッシャー・スイッチ
35) リアブレーキ *STOP* ライトスイッチ
36) フロントブレーキ *STOP* ライトスイッチ
37) ハンドルスイッチ・左側
38) 気圧／気温センサー
39) メーターパネル
40) フロントウインカー・左側
41) 警告ホーン
42) ハイビーム・リレー
43) ヘッドライト
44) フロントウインカー・右側

配線カラーコード
B 青
W 白
V 紫
Bk 黒
Y 黄
R 赤
Lb ライトブルー
Gr グレー
G 緑
Bn 茶
O オレンジ
P ピンク

ヒューズボックス凡例 *(4)*

配置	内容	*A* 値
1-9	メインスイッチ	*30A*
2-10	燃料ポンプ、インジェクター、コイル	*20A*
3-11	キーセンサー	*7.5A*
4-12	コンピュータ電源	*3A*
5-13	ハイビーム／ロービーム	*15A*
6-14	ウインカー、パイロットライト、テールライト、パネルライト	*10A*
7-15	ストップライト、警告ホーン	*7.5A*
8-16	電動ファン	*7.5A*

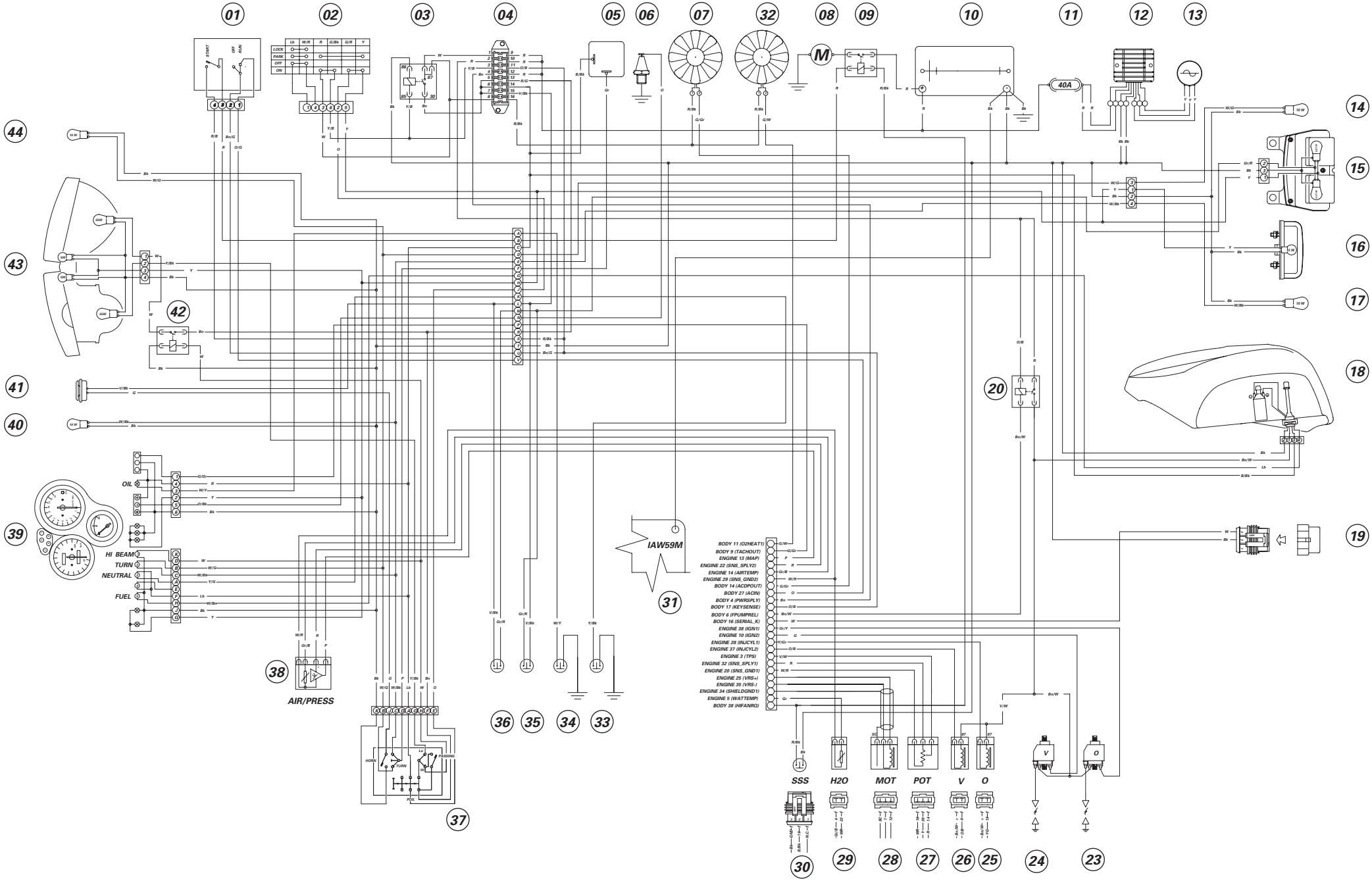
注意
電装図は、このマニュアルの最後にあります。

定期点検メモ

Km	名前 *Ducati* ドゥカティ・サービス	走行距離	日付
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

DUCATI*MOTOR HOLDING S.p.A.*
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Tel 39.051.6413111
Fax 39.051.406580
www.ducati.com

913.7.096.1C
Stampato 09/2003



998Matrix

コネクターはすべて「C」から見た状態です。

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