オーナーズマニュアル

# DUCATI SUPERBIKE

## 749S/749/749DARK

オーナーズマニュアル

# DUCATI SUPERBIKE

## 749S/749/749DARK

*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てくれるでしょう。*
*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、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
LCD - 主要機能　12
LCD - パラメーターの設定 / 表示方法　14
イモビライザーシステム　20
キー　20
コードカード　21
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　22
キーの複製　23
イグニッションスイッチ / ステアリングロック　24
ハンドルバー左側スイッチ　25
クラッチレバー　26
チョークレバー　27
ハンドルバー右側スイッチ　28
スロットルグリップ　28
フロントブレーキレバー　29
リアブレーキペダル　30
ギアシフトペダル　30
ギアシフトペダルの位置調整
およびリアブレーキ (749/749S)　31
ギアシフトペダルの位置の調整　32
シフトペダルの位置の調整
リアブレーキ　33

**主要構成部品 / 装備　34**
配置図　34
配置図　35
燃料タンクキャップ　36
シートの位置 - タンク 749/749S （モノポスト）　37
シートロックおよびヘルメットホルダー　38
サイドスタンド　40
ハンドルのショックアブゾーバー (749/749S)　41
フロントフォークアジャスター　42
リアショックアブゾーバーアジャスター
749/749Dark/749S 用　44
モーターサイクルのバランス調整 (749/749S)　46

**運転のしかた　48**
慣らしの方法　48
走行前のチェック　50
エンジンの始動　51
モーターサイクルの発進　53
ブレーキング　54
モーターサイクルの停止　54
パーキング　55
燃料補給　56
工具セット　57

**主な整備作業とメンテナンス　58**
フェアリングの取り外し　58
水の管理と補給
冷却　61
ブレーキ / クラッチ液量のチェック　63
ブレーキパッドの摩耗チェック　64
ケーブル / ジョイント部の潤滑　65
スロットルケーブルの調整　66
バッテリーの充電　67
パイプの傾斜の変更
ステアリング（749/749S）　68
チェーンテンションの点検　70
チェーンの潤滑　71
ハイビームバルブおよびロービームバルブの交換　72
パーキングライトバルブの交換　74
フロントウインカー　75
リアウインカー　75
ストップライト　76
ナンバープレートライト　76
ヘッドライトの光軸調整　77
バックミラーの調整　78
チューブレスタイヤ　79
エンジンオイル量のチェック　81
スパークプラグの清掃と交換　82
モーターサイクルの手入れ　83
長期間の保管　84
外国のオーナーにとって重要な事項　84

**テクニカルデータ　85**
寸法（749/749S）（mm）　85
重量（749/749S）（mm）　85
寸法（749Dark）（mm）　86
重量（749Dark）　86
燃料補給　87
エンジン　88
タイミングシステム　88
性能データ　89
点火プラグ　89
ブレーキ　90
トランスミッション（749/749S/749Dark）　91
フレーム　92
ホイール（749/749S/749Dark）　92
タイヤ（749/749S）　92
サスペンション　93
エキゾーストシステム　93
カラーバリエーション　93
電装　94

**定期点検メモ　98**

## 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。*
*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。*
*運転中に急に進行方向が変わったりすることに対処するためもしくは道路状況の変化に応じて、ドライバーは**常に**両手をハンドルから手を離さずに、またパッセンジャーは**常に**リアシートにあるグラブバーをつかむようにしてください。*
*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。*
*重量のある積み荷やアクセサリーはなるべく低い位置に積むかモーターサイクルの中心に積むようにしてください。*
*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、79 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 1.1、図 1.2）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**

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。

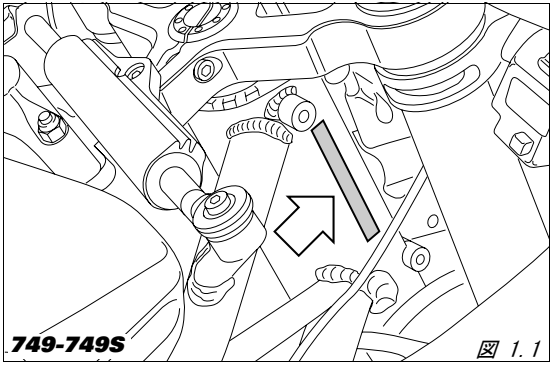



図 1.1

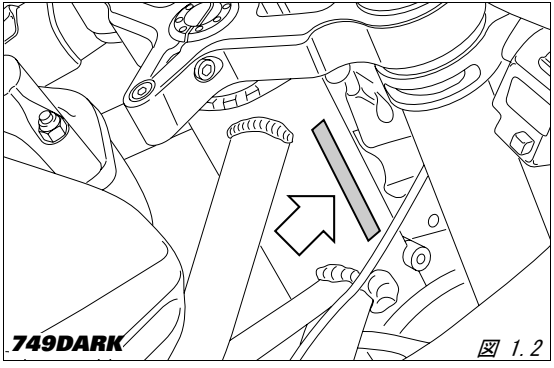



図 1.2

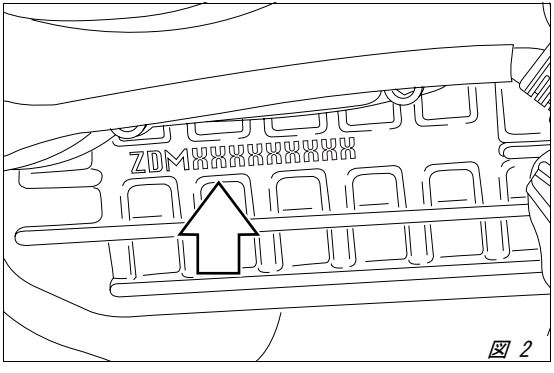



図 2

## 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) スターターレバー
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

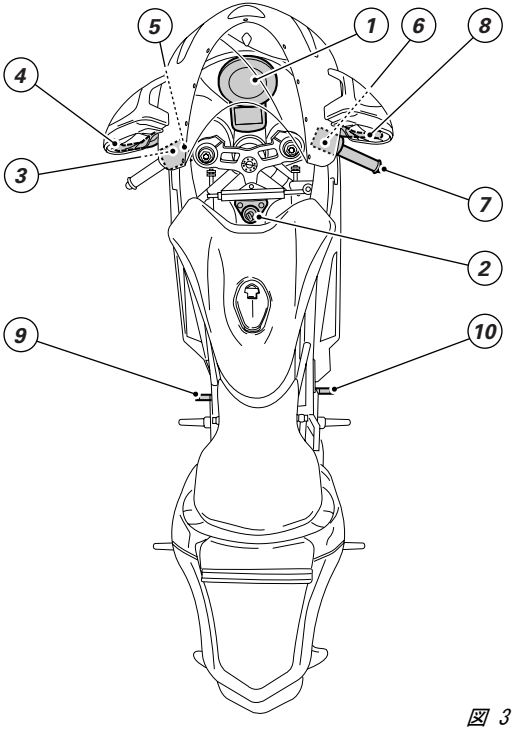



図 3

***メーターパネル***（図 4）

1）**LCD**（12 ページ参照）
2）**タコメーター**（rpm）
エンジンの 1 分間の回転数を表示。
3）**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。
4）**燃料警告灯**（黄色）
燃料タンクの残燃料が約 3 リットルになった時に点灯。
5）**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。
6）**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（6）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。

7）**ハイビームパイロットランプ**（青）
ハイビームが ON の時に点灯。

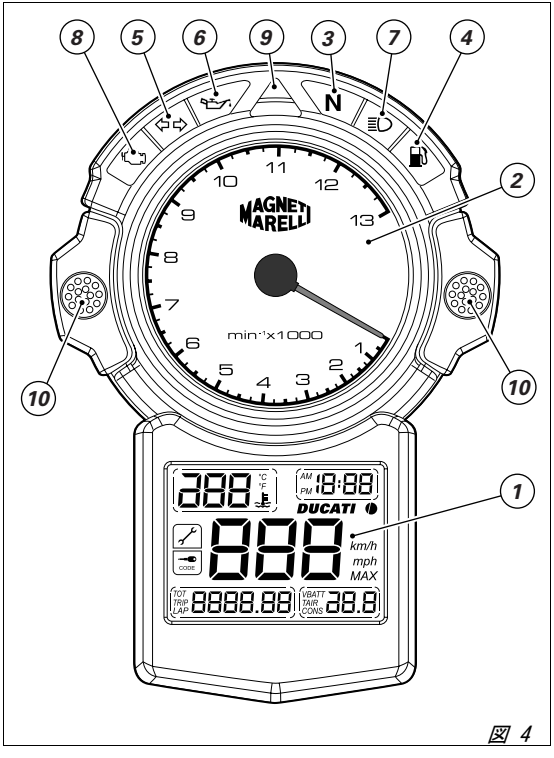


図 4

*8) **EOBD パイロットランプ** （橙色）*
*エンジンの作動禁止を伴うエラーが発生した場合は、エンジンコントロールユニットによりこのパイロットランプが点灯します。*
*また、スロットルグリップを使用したイモビライザー無効のインジケーターを兼用しています。*
*エラーが発生していない場合は、イグニッションスイッチを ON にするとこのパイロットランプが点灯し、数秒後（通常 1.8 ～ 2 秒後）に消灯します。*
***9) ギアチェンジ規定値パイロットランプ 赤色***
*コントロールユニットによりインジェクションリミッターが作動したことを示します。パイロットランプ下部は、インジェクションリミッターが作動するエンジン回転数まであと 200 rpm になった時に点灯します。パイロットランプ上部は、インジェクションリミッターが作動するエンジン回転数まであと 100 rpm になった時に点灯します。*
*10)**コントロールボタン***
*これらのボタンは、メーターパネルのパラメーターの表示および設定に使用します。*

## *LCD - 主要機能*

***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。決して運転中にメーターパネルコントロールボタンを操作しないで下さい。*

*1) **スピードメーター***
*速度を表示。*
*2) **オドメーター***
*総走行距離を表示。*
*3) **トリップメーター***
*リセット後の走行距離を表示。*
*4) **時計***
*5) **ラップタイムクロノメーター***
*6) **ラップ最高速度記録***
*7) **バッテリー電圧インジケーター***
*8) **気温インジケーター***
*9) **燃量インジケーター***
*10)**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。*

***重要***
*温度が上限値に達したときは、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。*

*11)**定期点検インジケーター***
*このライトは定期メンテナンス用に指定した走行距離に到達すると点灯します。その時点から走行 50 km までは点滅し続け、その後は点灯したままになります。定期メンテナンスの一環として Ducati 正規ディーラーの修理工場でカウンターがリセットされると消灯します。*
*12)**イモビライザーインジケーター***
*インジケーターはキーコードが不正な場合、または承認されない場合に点灯します。またスロットルグリップを使用してイモビライザーを無効にすると点滅します（22 ページ参照）。*

***重要***
*メーターパネルにはオンボード電子式インジェクション / イグニッションシステムの診断機能があります。診断メニューは訓練を受けたメカニックのみ操作可能です。偶然にこの機能へアクセスした場合はイグニッションキーを **OFF** にし、Ducati 公認サービスセンターでモーターサイクルを点検して下さい。*

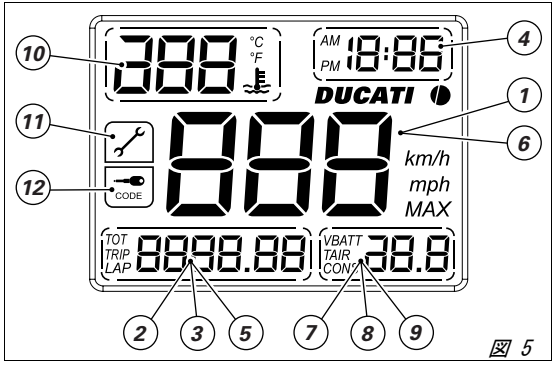


*図 5*

### *LCD - パラメーターの設定 / 表示方法*

*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 7 を参照）。*

### *左側ディスプレイ機能の呼び出し（A）*

*(1、図 6) キーを ON にしてボタン (1) を押すと、トリップメーター、オドメーター、ラップタイムインジケーターが順に表示されます。*

### *右側ディスプレイ機能の呼び出し（B）*

*キーを ON にしてボタン (2、図 6) を押すと、バッテリー電圧インジケーター、外気温インジケーター、燃量インジケーターが順に表示されます。*

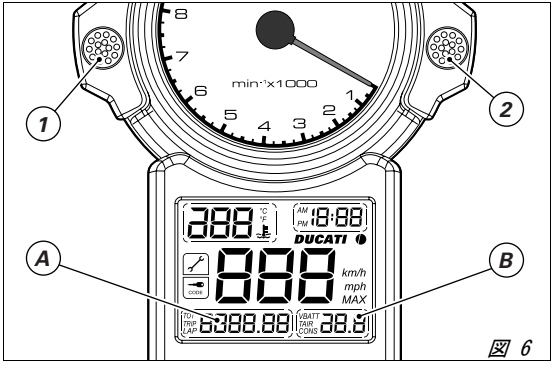



*図 6*

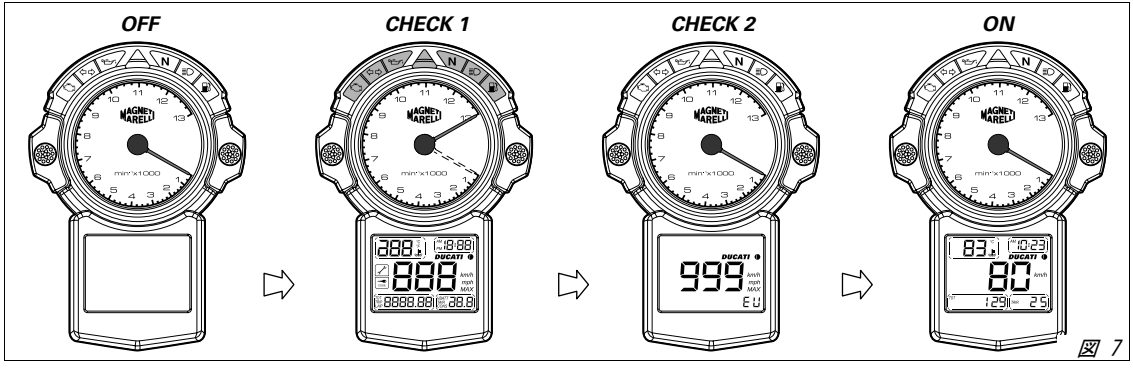



*図 7*

### *時計の設定*

*ボタン（1、図 8）を 2 秒以上押し続けます。*
*ボタン（2、図 8）を押して AM/PM を選択します。ボタン（1）を押して確定すると、「時」設定モードになります。*
*ボタン（1）を押して確定すると、「分」設定モードになります。*
*ボタン（2）を押して、「分」を設定します。ボタン（1）を押して確定すると、時計設定モードが終了します。*

### *トリップメーターのリセット*

*図 8 ディスプレイ（3）の TRIP モードを選択します。ボタン（2）を 2 秒以上押すと、表示されているトリップメーター表示がリセットされます。*

*図 8*

***特殊設定機能（車両モデルおよび測定単位）***

*エンジンコントロールユニットにより正しい車両モデルおよび測定単位の情報が自動的にメーターパネルに送信され表示されます。これらのパラメーターを変更する場合は、ボタン（1、図 8）および（2、図 8）の両方を押しながらキーを OFF から ON に回します。*
*ボタン（1）を押して選択したい設定までスクロールします。*
*ディスプレイに OFF と表示されるまでボタン（2）を 5 秒以上押して、選択した設定を保存します。キーを OFF に回します。*

***メモ***
*図の点線で囲まれた場所は、車両バージョン（ノーマル、R、S）の表示位置です。*

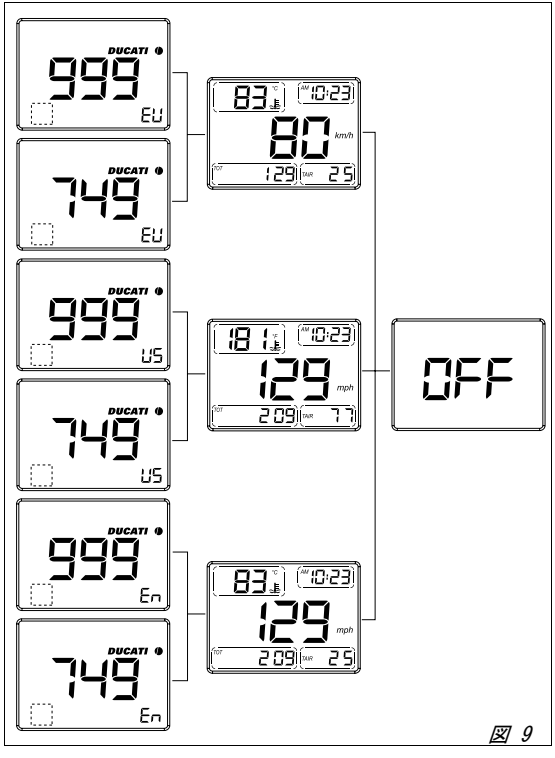


*図 9*

***ラップタイム記録*** *（図 10 および図 11）*
*この機能によりラップタイムが記録でき、ラップタイム記録中の最高速度およびエンジン回転数が表示されます。ディスプレイ（4、図．10）の TRIP モードを選択します。走行中にエンジンスタートボタン（5、図．11）を押すと、オンボードクロノメーターが作動します。走行中にエンジンスタートボタン（5、図．11）を押すと、オンボードクロノメーターが作動します。再度ボタン（5）を押すとクロノメーターが停止し、同時に 2 回目のタイム測定をするためにオンボードクロノメーターが作動します。最高 19 個までラップタイムを記憶させることができます。最高回転数が記憶されると、最初の回転数は失われます（「最新の」19 個のタイムが記憶されます）。*

***メモ***
*LAP モードでは、スタートボタン（5）を操作してもエンジンが始動しない場合があります。*

***記憶されているラップタイム記録の表示*** *（図．10）*
*ラップタイム測定後、19 個までのタイムが LCD で検索および表示できます。車両のスイッチを切った後ボタン（2、図．10）を押し、キーを OFF から ON にしてこの機能を作動させます。*
*この機能が作動した後*
*ボタン（1、図．10）を押すと、記録されたタイムがスクロールします。メーターパネルに表示される情報は以下の通りです。*

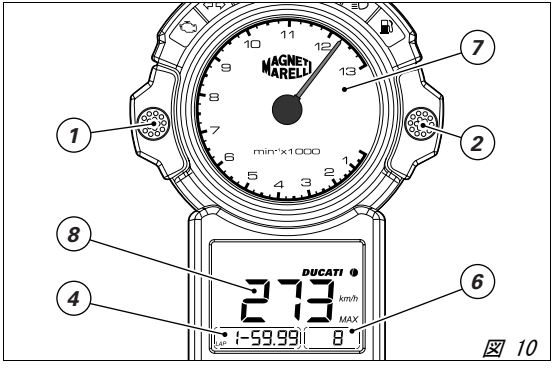


*図 10*

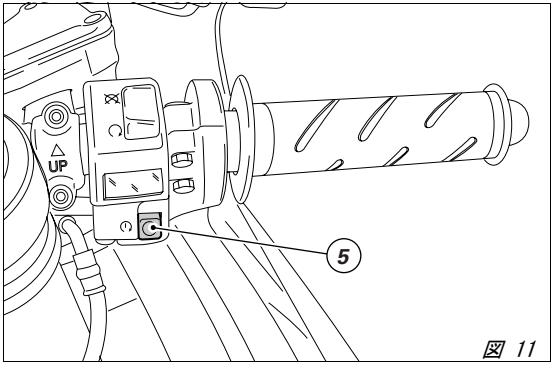


*図 11*

- ラップナンバー (6)
- 選択したラップ中の最大エンジン回転数 (7、図 . 10)
- ラップタイム (4、図 . 10)
- 選択したラップ中の最高速度 (8、図 . 10)

**メモ**
280 km/h (174 mph) に達すると、ディスプレイには "---" というラインが表示されます。

**メモ**
スピードメーターは実際の速度より速い速度を示します。誤差は平均で 8 % です。LCD に保存されるラップタイム最高速度はそのラップタイム時の実際の車速です。

記録されているラップタイムを消去するには、ボタン (2、図 10) を 5 秒以上押します。

**冷却水温度機能** (図 12 および図 13)
冷却水温度が -40° C/-40° F より低い場合、ディスプレイに点が数個点滅し、橙色の EBOAD パイロットランプが点灯します (8、図 4)。
冷却水温度が -39° C/-38.2° F ～ +45° C/+113° F 間、または +120° C/+248° F ～ +124° C/+255.2° F 間の場合、ディスプレイの温度表示が点滅します。
冷却水温度が +46° C/+114.8° F ～ +119° C/+246.2° F 間の場合、温度表示は点灯したままです。
冷却水温度が +125° C/+257° F を超えると、ディスプレイの温度表示 125° C/257° F が点滅し、橙色の EOBD パイロットランプが点灯します (8, 図 4).。

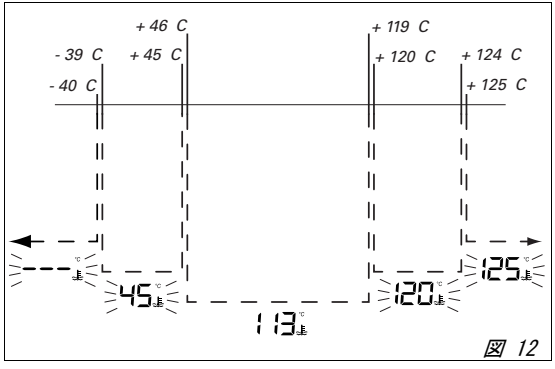


図 12

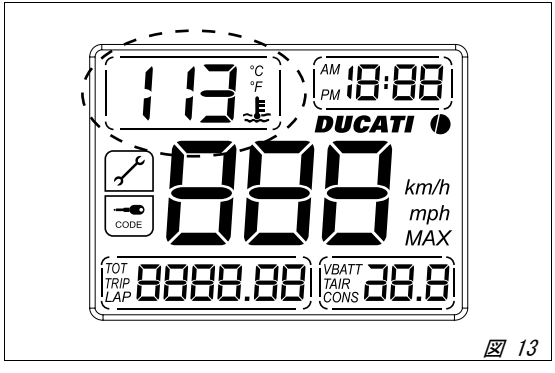


図 13

***パイロットランプの明るさの強度***

*パイロットランプの明るさは、感知された外の光の量に応じ、メーターパネルによって自動的に調整されます。*

***メーターパネルのバックの照明***

*メーターパネルのバックの照明は、テールライトもしくはヘッドライトが点灯している場合のみ作動します。これらのライトが点灯していると、光の強度、気温を感知するセンサーの働きで、メーターパネルが自動的にバック照明の作動を調整します。*

***ヘッドライトの自動消灯機能***

*ヘッドライトが自動的に消えるので、バッテリーの消費を抑えることが出来ます。次の 2 つの場合、この機能は作動します：*

- *キーを **OFF** から **ON** にした場合で、エンジンを始動させない場合。60 秒後にヘッドライトが消灯し、キーを使って **OFF**/ キー **ON** に再始動した場合。*
- *ヘッドライトをつけてモーターサイクルを使用した後、右側スイッチの **RUN-STOP** ボタンを使ってエンジンを止めた場合。*
  *この場合、エンジンを止めてから 60 秒経つとヘッドライトは消え、次にエンジンを始動した時に再び作動します。*

***メモ***

*エンジン始動のときも、システムではヘッドライトがいったん消えるようにします。エンジンがスタートしてから、またはいずれにしてもエンジンスタートボタン（2、図 2）が解放されてからまた点灯します。*

**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 14）
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
- シートロック解除（2 シート）

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。

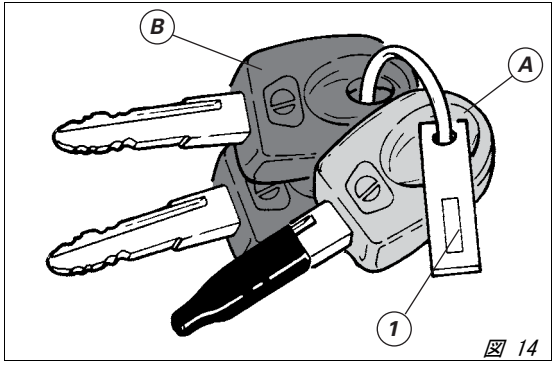


図 14

**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 15）が付属しています。電子コード（A、図 16）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 （(8, 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。

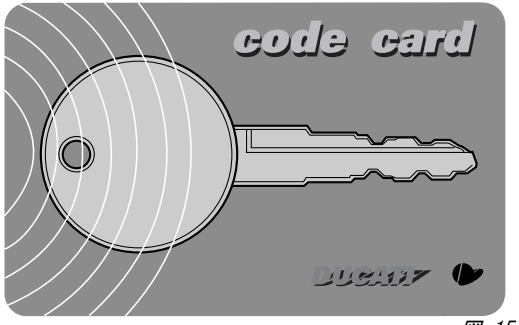


図 15

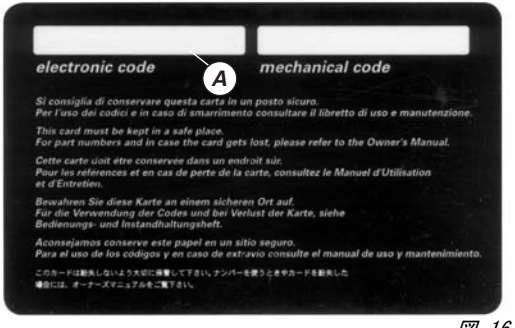


図 16

***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 のポジションに入れ、スロットルグリップをいっぱいに回し、その状態のままキープします。*
*8 秒後に EOBD (8、図 4) パイロットランプが消灯します。*
*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 パイロットランプが点滅する数を数えます (8、)。これはシークレットコードの最初の数に対応しています。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) 正しいコードが入力された時は、スロットルグリップを放すと：*

*A) EOBD パイロットランプが点滅しながら点灯し、ブロックが解除されたことを示します。4 秒たつと、もしくはエンジン回転数が 1000 $rpm^{-1}$ を超えると、パイロットランプは通常の状態 (消灯) に戻ります。*
*B) エンジンの回転数が 1000 $rpm^{-1}$ を超えるまで、もしくはモーターサイクルを再始動するまで CODE (12、図 5) パイロットランプが点滅を続けます。*

*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、手順 2 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 CODE (12、図 5) パイロットランプが短時間点滅します。これはイモビライザーシステムがキーコードを認識し、エンジン始動が可能なことを示します。START (5、図 11) ボタンを押すと、エンジンが始動します。
2) CODE パイロットランプが点灯したままの場合は、コードが認識されていないことを示します。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) CODE パイロットランプ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 / ステアリングロック*** *(図 17.1 および図 17.2)*
*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 ON、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。*

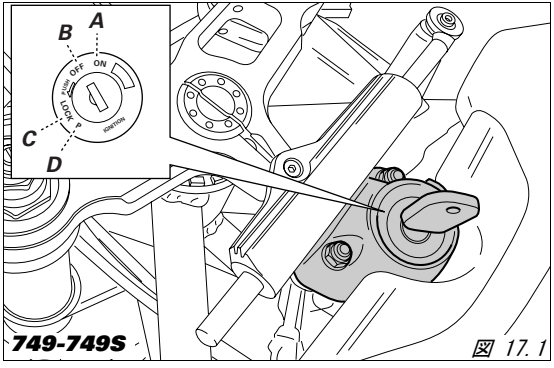


*図 17.1*

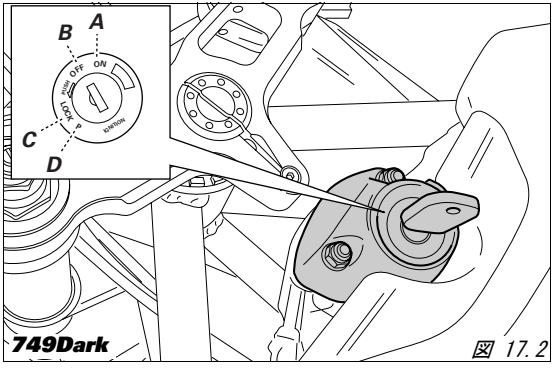


*図 17.2*

***ハンドルバー左側スイッチ***（図 18）

*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*
*方向指示器をキャンセルするには、スイッチを押してください。*
*中央にスイッチが戻るように。*

*3) スイッチ = 警告ホーン*

*4) スイッチ = ハイビーム点滅*

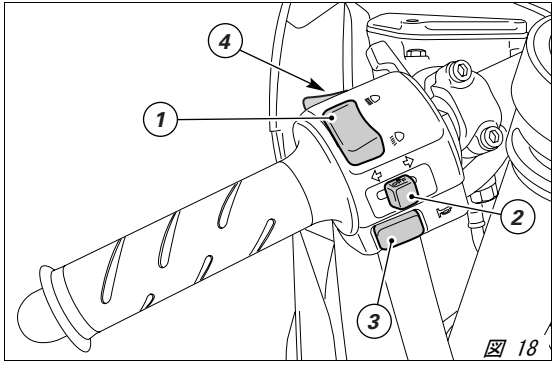


*図 18*

**クラッチレバー**
クラッチを操作するレバー（1）にはアジャスター（2）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。
レバーとグリップとの間隔はノブ（2）を使用して調整（10 段階）します。レバーとグリップとの間隔を広くするにはノブを時計回りに、間隔を狭くするには反時計回りに回転させます。
レバー（1）を引くと、エンジンの回転がトランスミッションおよびリアホイールに伝わらなくなります。クラッチの適切な操作は、スムーズなライディング、特に発進時に重要です。

**警告**
クラッチ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。

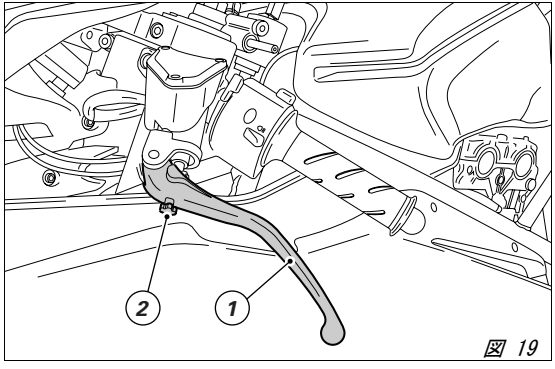


図 19

***チョークレバー*** *（図 20）*
*チョークレバー（1）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。*
*レバーポジション：*
*A）= 閉*
*B）= 全開*
*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 51）。*

***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。スターターレバーを開いたまま走行しないで下さい。*

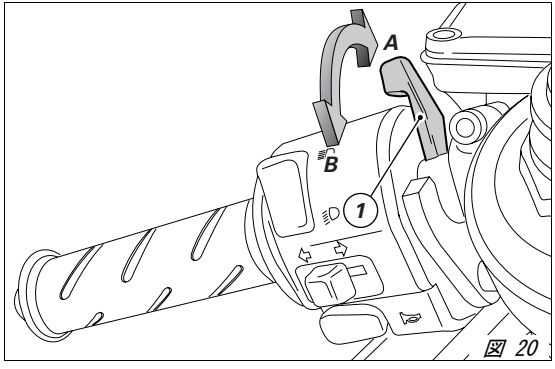


*図 20*

**ハンドルバー右側スイッチ**（図 21）

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。このスイッチを元の位置に戻した後 ○ エンジンを始動することができます。

**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 21）
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。

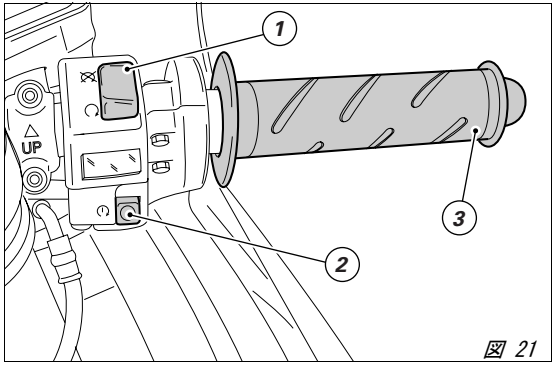


図 21

***フロントブレーキレバー***（図 22）
*レバー（1）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。*
*この機種にはアジャスター（2）が付いており、レバーとグリップとの間隔が調整できるようになっています。*
*レバーとグリップとの間隔はアジャスター（2）を使用して調整（10 段階）します。レバーとグリップとの間隔を広くするにはノブを時計回りに、間隔を狭くするには反時計回りに回転させます。*

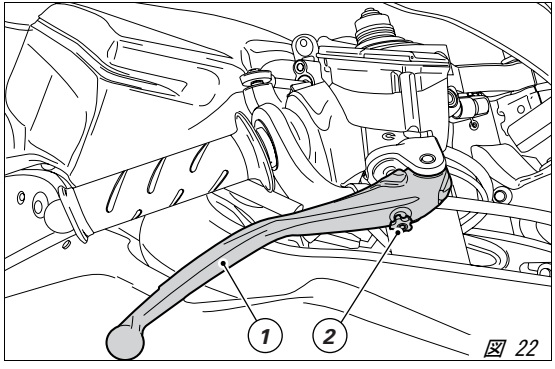


図 22

***リアブレーキペダル*** *（図 23）*
*ペダル（1）を下に踏むことで、リアブレーキが作動します。*
*システムは油圧式で作動します。*

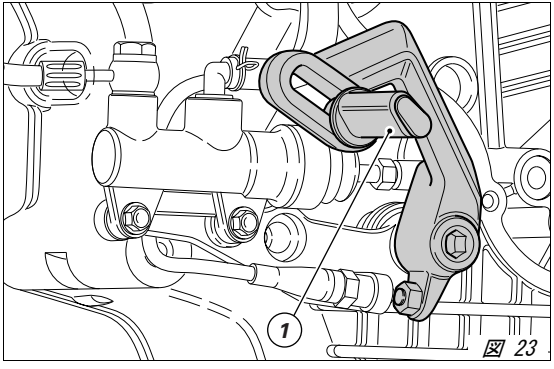


*図 23*

***ギアシフトペダル*** *（図 24）*
*ギアシフトペダルは通常は中央ポジション N に停止しており、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。このポジションでは、メーターパネルのパイロットランプ N（3、図 4）が点灯します。*
*ペダルは以下の位置へ移動できます。*
*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。*

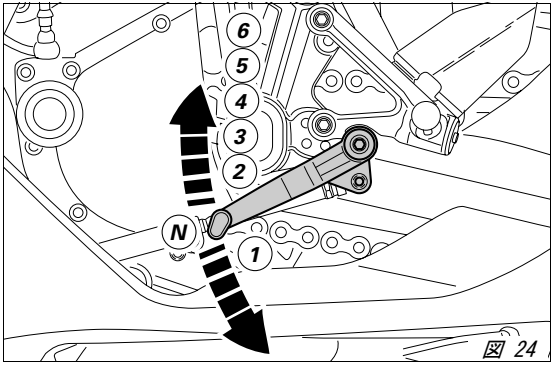


*図 24*

## ギアシフトおよびリアブレーキペダルの調整 749

**メモ**

ギアシフトおよびリアブレーキペダルのポジションは、アッパー (A および B)、ロア (C、D、E、F および G) 取り付け穴を様々に組み合わせて、フットペグブラケットを固定することにより変更できます。図はギアシフトフットペグ調整を示しています。リアブレーキフットペグは同じ手順で調整可能です。

**警告**

ギアシフトおよびリアブレーキフットペグは重要な安全部品です。これらの部品は DUCATI 正規の修理工場で調整して下さい。

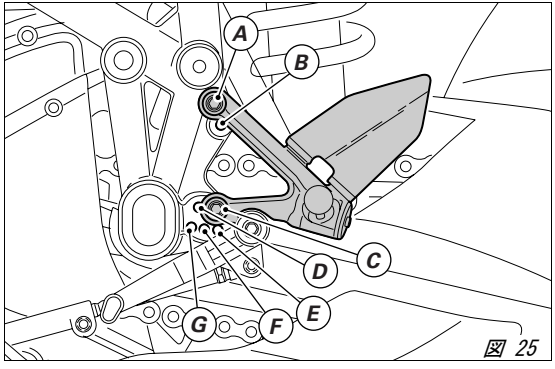


図 25

***ギアシフトペダルの調整***（図 26）
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。
3 つの異なる調整が可能です。

***ペダルポジションのおおまかな調整***
レンチをソケット（1）に取り付けます。着脱可能なリンケージを回り止めし、ロックナット（3）を緩めます。スクリュー（2）を緩めて取り外し、リンケージを軸方向に調節しギアシフトペダルをお好みのポジションへ設定します。リンケージはスクリュー（2）の軸により 4 箇所のポジションに調節できます。調節が完了したところで、スクリュー（2）を 8 Nm トルクで締め、ロックナット（3）を 10 Nm トルクで締めます。

***微調整***
レンチをソケット（1）に取り付けます。着脱可能なリンケージを回り止めし、ロックナット（3）を緩めます。ソケット（1）を使用してリンケージを回転させ、ペダルをお好みのポジションに設定します。調節が完了したところで、ロックナット（3）を 10 Nm トルクで締めます。

***組み合わせ調整***
前述の 2 つの調整を同時に行なうこともできます。調節が完了したところで、スクリュー（2）を 8 Nm トルクで締め、ロックナット（3）を 10 Nm トルクで締めるようご注意ください。

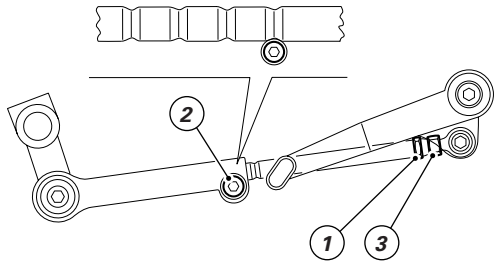


図 26

***リアブレーキペダルの調整*** *（図 27）*
*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（1）を緩めます。*
*調節ねじ（2）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（1）を 2.3 Nm トルクで締めます。*
*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。*
*ポンプ上のロッドのロックナット（3）を 7.5Nm のトルクで緩めてください。*
*ロッドをフォーク（4）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（3）を締めてロッドを固定し、再度遊びを確認します。*

*次の手順で、リアブレーキペダルポジションの微調整も可能です。*
*ブレーキペダル（5）の固定スクリューを緩め、ペダルをブラケットスロット（6）へスライドさせ、お好みのポジションに設定します。固定スクリューを 12 Nm トルクで締めます。*

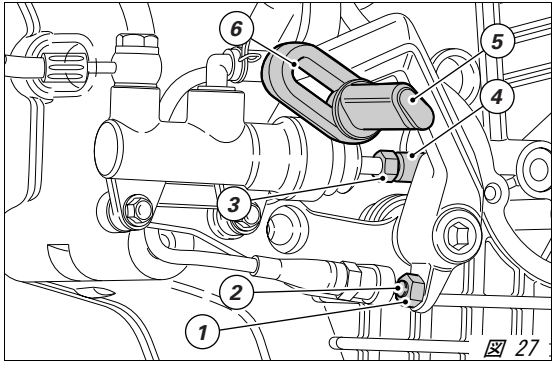


*図 27*

**配置図** 749/749S（図 28. 1）

1) 燃料タンクキャップ
2) サドルロック（2 シート）
3) サイドスタンド
4) ヘルメットホルダースタンドのフック（2 シート）
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) 車高調整リンクロッド
10) エキゾーストサイレンサー（ページ 55 の注意参照）
11) 触媒

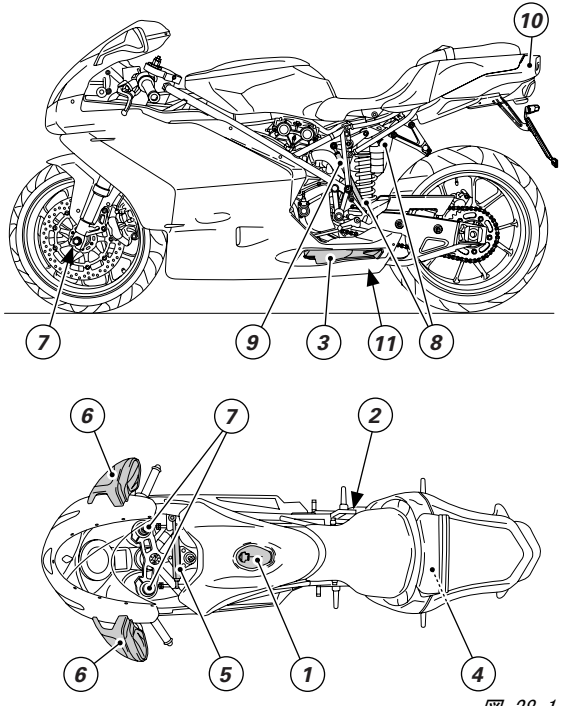
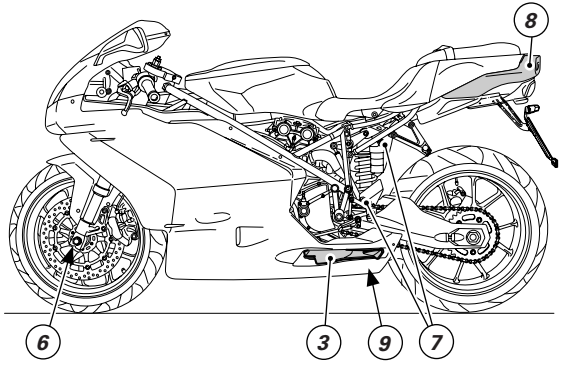



図 28. 1

**配置図** (749 Dark)(図 28.2)

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) ヘルメットホルダーケーブルピン
5) バックミラー
6) フロントフォークアジャスター
7) リアショックアジャスター
8) エキゾーストサイレンサー（ページ 55 の注意参照）
9) 触媒



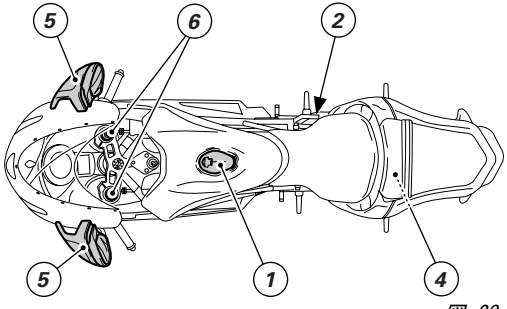




図 28.2

***燃料タンクキャップ***（図 29）

***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 56 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。

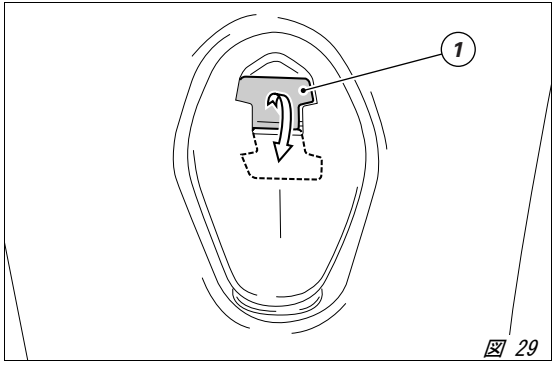


図 29

***シートの調整 - タンク 749/749S*** *（1 シート）*
*1 シート / 燃料タンク / テールガードのアッセンブリーは、リアサブフレーム（1）の軸に沿って前後にスライドさせて調整できます。*
*これにより、シート（2）はライダーの好みに合わせて 20 ㎜ の範囲で調整できます。*
*調整方法は以下の通りです。*
*サイドスクリュー（3）を緩めて取り外し、サイドグラブハンドル（4）を取り外します。*
*スクリュー（5）を緩めて、シート / 燃料タンクのアッセンブリーを前後に動かします。*

*サブフレーム（1）の 3 個の穴（6）により 3 つの異なるポジションに調整できます。*
*シートの穴とサブフレームの穴を合わせ、お好みのシートポジションを決めます。*
*スクリュー（5）を規定トルクで締め付けます。*
*テールガード中央に固定してあるスタッド（7）をH型ラバー（9）に取り付けられているスロット（8）へスライドさせます。*
*サイドグラブハンドルを取り付け、スクリュー（3）を規定トルクで締め付けます。*

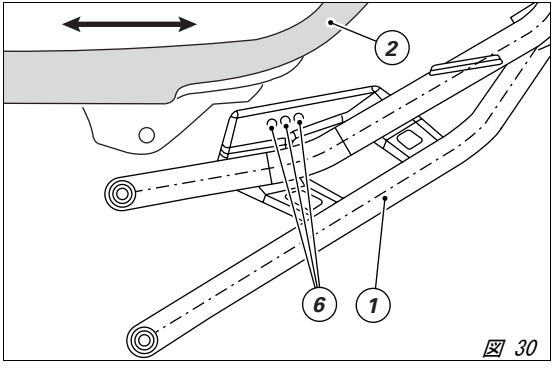


*図 30*

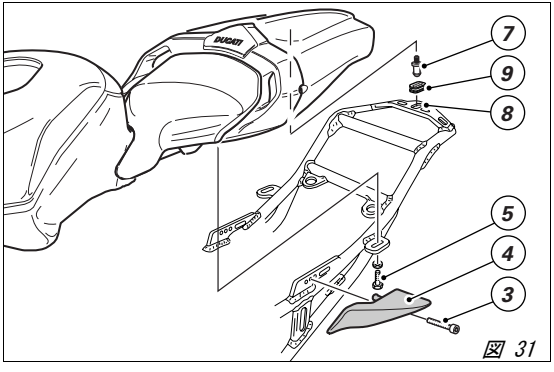


*図 31*

## シートロックおよびヘルメットホルダー（２シート）

**開き方**（図 32 および図 33）
イグニッションキーをキーホール（1）に差し込み、サドルのフックがカチッというところまで時計回りに回します。
サドル後部（2）をゆっくり上側に引き、引き出すところまで起こします。
シート下スペースの前部にヘルメットホルダー（A）のケーブルピンがあります。
ヘルメットを下げ（図 33）、シートを元の通りに固定します。

**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。
ケーブルは左側サブフレームの下を通っています。その他の位置においては、ケーブルピンがシートの閉め方を邪魔してしまいます。

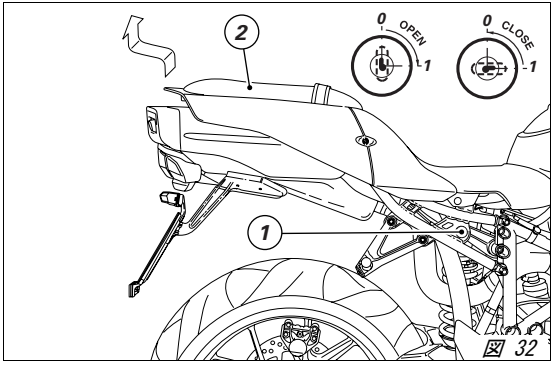


図 32

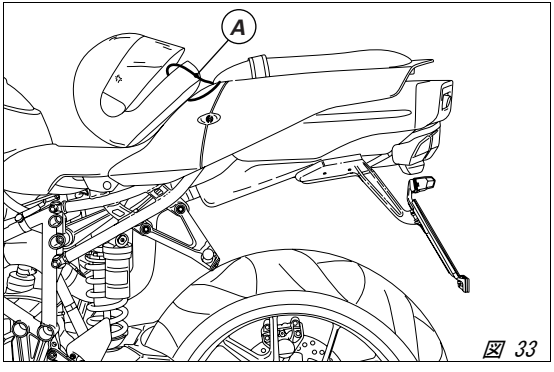


図 33

***閉め方*** *（図 34）*
*サドル底部の前部フックをフレーム横軸パイプ下に挿入します。*
*リアシートをロックのボルトがはまってカチッという音がするまで押し込みます。*
*パッセンジャーシートの高さに対してゆっくりと引っ張りながら正しく接続されていることを確認してください。*

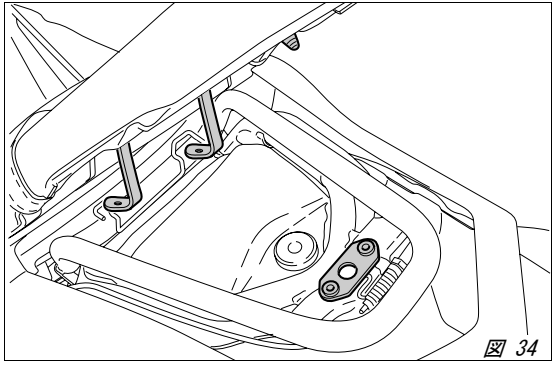


*図 34*

***サイドスタンド***（図 35）

**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（ハンドルバーをつかみ、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。

**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。

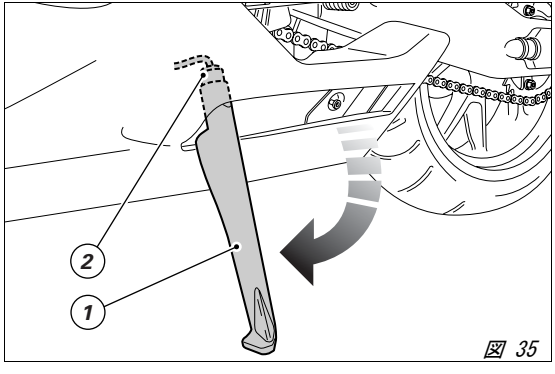


図 35

***ステアリングのショックアブゾーバー (749/749S)***
*（図 36）*
*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。*

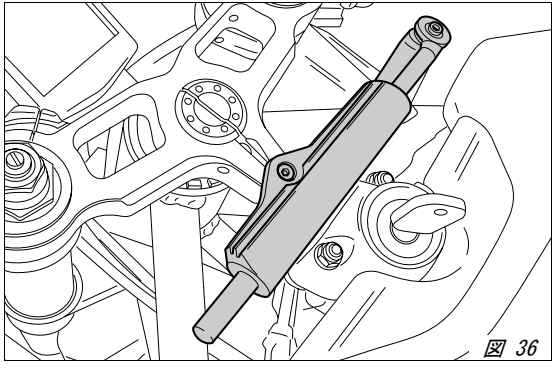


*図 36*

***フロントフォークアジャスター***
*モーターサイクルのフォークは、リバウンド時（リバーサル）フォーク圧力とスプリングプリロードにおいて調整することができます。*

*この調整は外部アジャスターにて行います：*

*1）コンプレッションダンピング調整（図 37）；*
*2）インナースプリングプレロード調整（図 37）；*
*3）コンプレッションダンピング調整（図 38）.*

*サイドスタンドを立て、モーターサイクルを安定したポジションに保ちます。*
*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。*
*フォークチューブのホイールシャフトナットにあるホールにドライバーを差し込み、アジャスター（3）を調節します。*
*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。“0”位置になるまで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。この位置から、反時計回り方向に回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。*

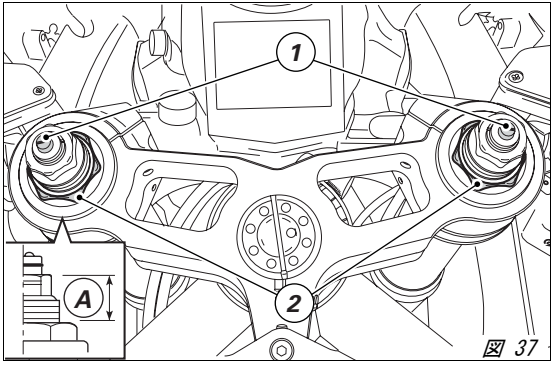


*図 37*

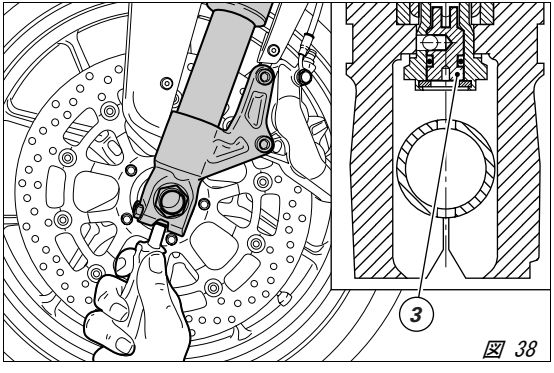


*図 38*

*標準設定 (749/749S) :*
*コンプレッション側 : 7 段*
*リバウンド側 : 10 段*
*スプリングプリロード (A, 図 37):20 mm*

*アジャスターレンジ (749/749S) :*
*コンプレッション側 : 16 段*
*リバウンド側 : 14 段*
*スプリングプリロード (A, 図 37)10 ～ 25 mm*

*749Dark モデルのフォークは独立した油圧式アジャスターを装備しています :*
*コンプレッション用支柱右側*
*リバウンド用支柱左側*

*標準設定 (749 Dark) :*
*コンプレッション側 : 7 段 (支柱右側) ;*
*リバウンド側 : 10 段 (支柱右側) ;*
*スプリングプリロード (A, 図 37)20mm*

*アジャスターレンジ (749 Dark) :*
*コンプレッション側 : 16 段 (支柱右側) ;*
*リバウンド側 : 14 段 (支柱右側) ;*
*スプリングプリロード (A, 図 37)*
*10-25 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, 図 37) 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。*

***749/749Dark/749S 用リアショックアブゾーバーアジャスター***（図 39）
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。
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。

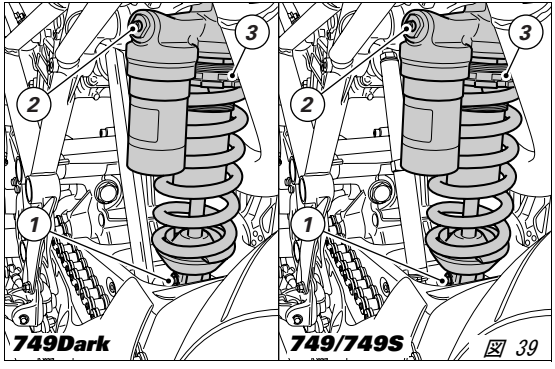


図 39

**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。

***ショックアブゾーバー 749/749 Dark***
*標準設定：*
*いっぱいに閉まった状態のポジション（時計回り）から次のようにアジャスターを緩めます：*
*アジャスター (1)：17 段*
*アジャスター (2)： 1,5 回転*
*スプリングプリロード：10 mm*

***ショックアブゾーバー 749S 1 シート***
*標準設定：*
*いっぱいに閉まった状態のポジション（時計回り）から次のようにアジャスターを緩めます：*
*アジャスター (1)： 1 回転*
*アジャスター (2)： 1 回転*
*スプリングプリロード：11.5 mm*

***ショックアブゾーバー 749S 2 シート***
*標準設定：*
*いっぱいに閉まった状態のポジション（時計回り）から次のようにアジャスターを緩めます：*
*アジャスター (1)： 1,5 回転*
*アジャスター (2)： 1 回転*
*スプリングプリロード：15 mm*

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

*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。*

## モーターサイクルのバランス調整（749/749S）

（図 40-図 41-図 42）

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 40）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。

オープンエンドスパナを使い、リンクロッド（2）のソケット（4）を調整します。
調整後はナット（3）を 25 Nm のトルクで締め込んで下さい。

**警告**
リンクロッド（2）両端の、ボールジョイント（1）の軸間距離は 285 mm を超えてはなりません。

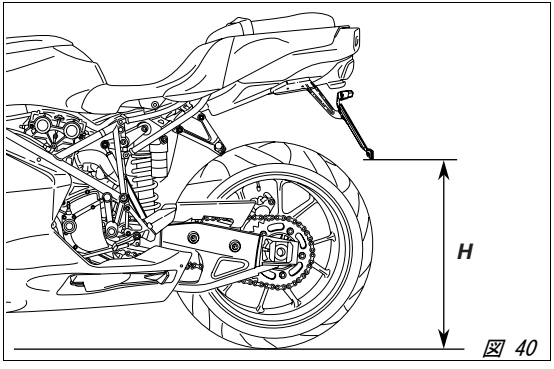


図 40

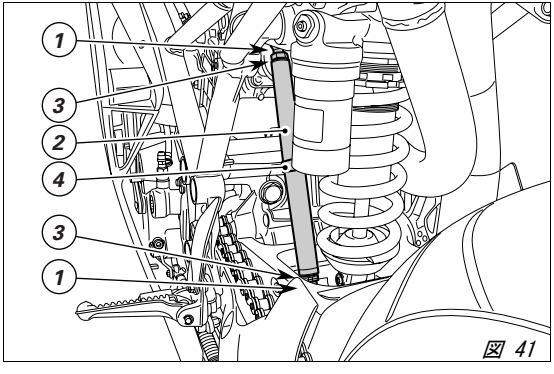


図 41

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。

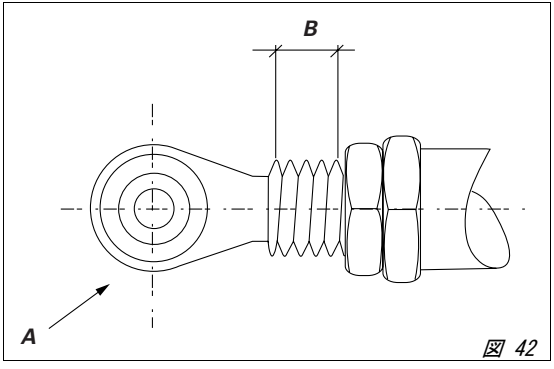


図 42

## 運転のしかた

## 慣らしの方法

**最高許容回転数** *(図 43)*
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：
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、必要に応じて注油してください。

*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：*
*7000 rpm。*

**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。*

*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 43*

## 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 56）。

**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（ページ81）。

**ブレーキオイルとクラッチオイル**
各リザーバータンクの液量を確認して下さい（ページ 63）。

**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 61）。

**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 79）。

**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 72）。

**ロック類**
燃料タンクキャップが確実に閉じているか確認して下さい（ ページ 36）。とシート（2 シートバージョン）（38 ページ）。

**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 40）。

**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

**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（ページ 10）。

### 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 44.1 - 図 44.2）。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）。

**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。

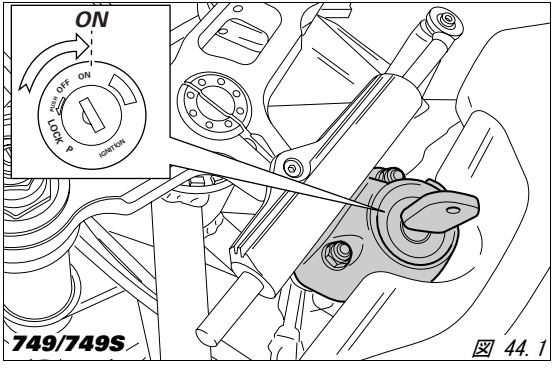


図 44.1

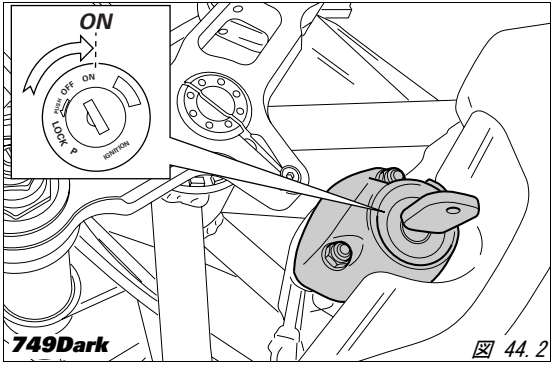


図 44.2

2) スターターレバーを（B）の位置に動かします（図 45）。
3) エンジンキルスイッチ（1, 図 46）が ∩ （RUN）の位置になっていることを確認し、始動ボタン（3）を押します（3, 図 46）。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（3）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（3）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って変わります。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（3）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。

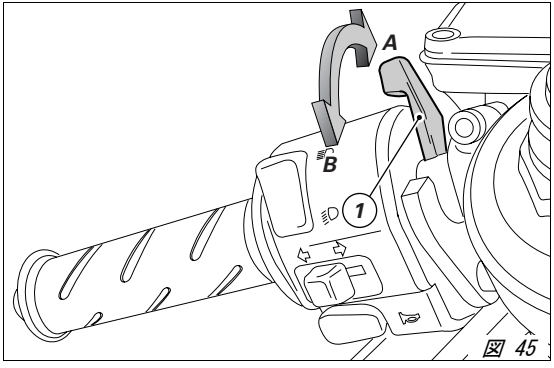


図 45

**メモ**
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) スターターレバー（1）を縦の位置（A）にゆっくり動かします（図 45）。

**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。

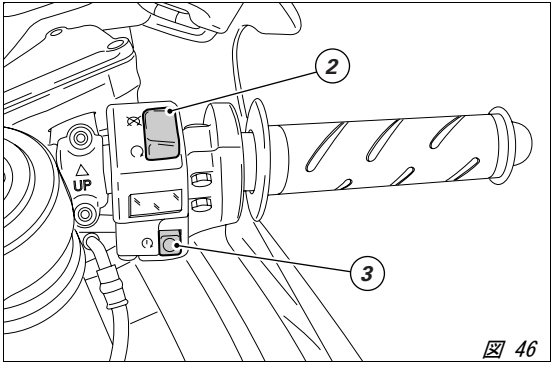


図 46

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、スターターレバー（1、図 45）は使用しないで下さい。

低い気温での始動（10° C/50° F 以下）：
「常温での始動」と同じ手順で行いますが、エンジンのウォームアップを 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、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**

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。空気圧が規定値未満、または規定値を超えるタイヤは、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**（ページ 24）の位置に回すだけです。*

***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します（ページ 40）.*
*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押して **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。*

***燃料補給*** *（図 47）*
*給油の際には決して燃料を入れ過ぎないで下さい。燃料の残量レベルはタンクキャップを開けて給油口の下までにしてください。*

***警告***
*オクタン価 95 以上の低鉛燃料を使用して下さい（ページ 87 の指定油脂類表を参照）。*
*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。*

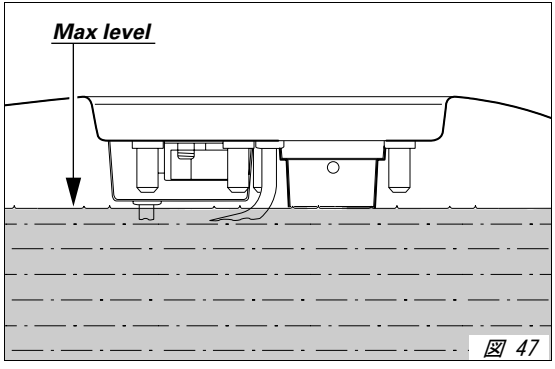


*図 47*

***工具セット***（図 48 および図 49）
サイドフェアリング内部の右側には以下のものが収納されています：
オーナーズマニュアル
ヘルメットホルダーケーブルピン （749 – 749S 1 シートバージョン）；
工具セット（以下の工具が収納されています）
- スパークプラグ用ボックスレンチ(内径 10 + 外径 14 のコンビネーションレンチ）
- ボックスレンチ用トミーバー
- ドライバー
- フェアリング用キー（749 – 749S 1 シートバージョン）；
- リアショックアブソーバー調整用ドライバー

2 シートバージョンでは、ヘルメットホルダーがパッセンジャー用シートの下にあります。

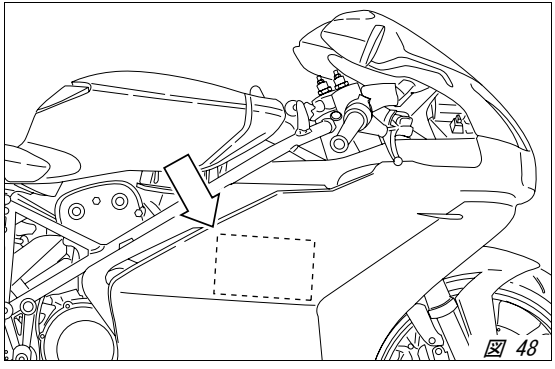


図 48

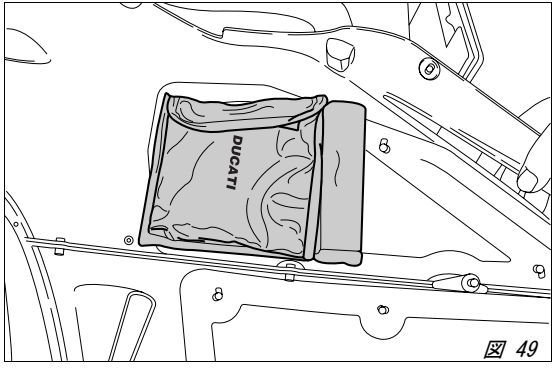


図 49

### フェアリングの着脱

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。

**重要**
車体の塗装部分、およびスクリーンのプレキシグラスに傷を付けないために、取り付けスクリュー再装着の際には常に専用ナイロンワッシャをお使い下さい。

### 2 シートサイドフェアリング (749/749S/749Dark)

次のものを外し、サドル下に装備されているアレンスパナを使ってボディーパネルを取り外します：
ボディーパネルとブラケット間を固定している 2 個のクイックファスナー（1）
ボディーパネルとヘッドライトフェアリング間を固定している 2 個のクイックファスナー（2）
ボディーパネルとヘッドライトフェアリング間を固定している 4 個のクイックファスナー（3）
左右ボディーパネル下端を接続しているスクリュー（4）

### 1 シートサイドフェアリング (749 - 749S)

ボディーパネルをフレームに固定している 4 個のクイックファスナー（3）をリングと共に取り外します。
右側のツールキットからフェアリング用のアレンキーを取り出し、以下の部品を取り外します。
ボディーパネルとブラケット間を固定している 2 個のクイックファスナー（1）
ボディーパネルとヘッドライトフェアリング間を固定している 2 個のクイックファスナー（2）
左右ボディーパネル下端を接続しているスクリュー（4）

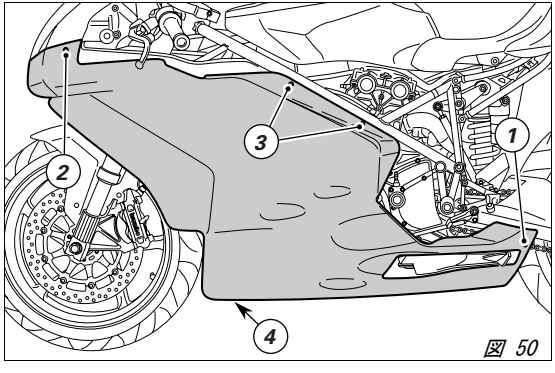


図 50

**メモ**
*フェアリングを取り付ける時は、フロント位置決めラグ（5）がヘッドライトフェアリングの穴にきちんとはまっていることを確認して下さい。*

**メモ**
*左側ボディーパネルを取り付ける時には、サイドスタンドを出してボディーパネル開口部に挿入して下さい。*

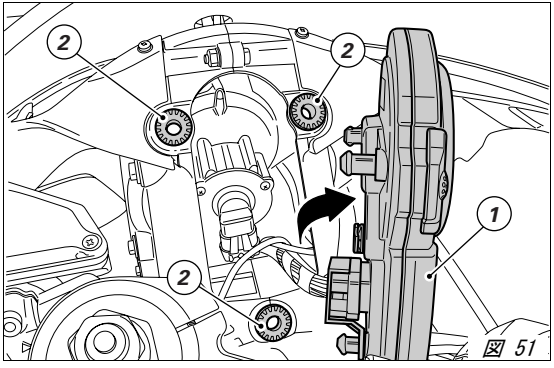


図 51

**バックミラー**
*バックミラーの固定スクリュー（6）を外します。*
*固定ピン（7）をヘッドライトフェアリングサポート（8）に固定されているクリップから外します。ラバーブーツ（9）を引き抜き、ウインカーコネクター（10）の接続を外します。*
*もう一方のバックミラーも同様に取り外します。*

**重要**
*組み付けの際にはスクリュー（6）に専用クリームを塗布して下さい。*

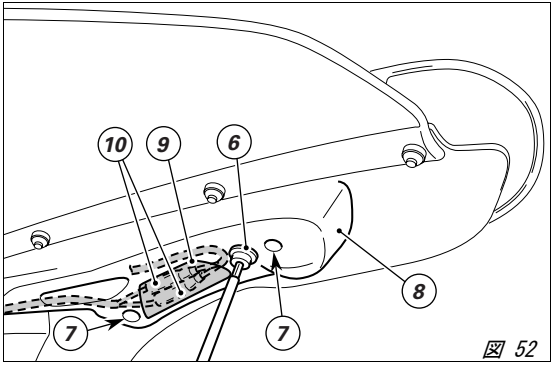


図 52

## ヘッドライトフェアリング

**メモ**
*ヘッドライトフェアリングを取り外す場合は、最初にバックミラーおよびサイドボディーパネルを上記の手順で取り外して下さい。*

*ラバーグロメット（2）が外れるまでメーターパネル（1）を引きます。*
*パーキングライトバルブのコネクターの接続を外します。*
*ヘッドライトフェアリングをヘッドライトサポートの片側に固定している 2 個のスクリュー（3）を外します。*

**メモ**
*サイドボディーパネルおよびバックミラーは、ヘッドライトフェアリングを取り付けてから取り付けて下さい。*

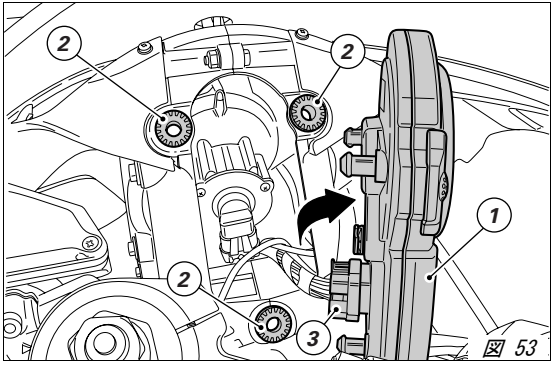


図 53

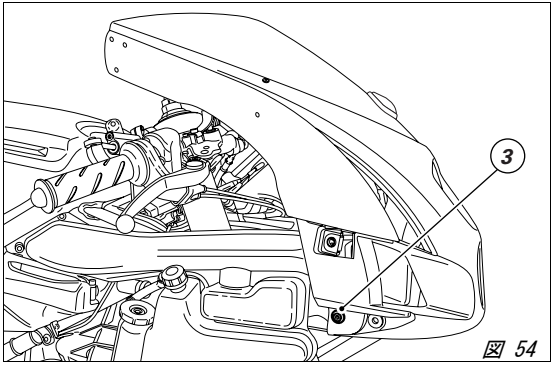


図 54

***冷却水量の点検および冷却水の補充*** *（図 55）*
*モーターサイクル右側にあるリザーバーの冷却水量を点検します。冷却水量はマーク（1）～ マーク（2）間になければなりません。一番長いマーク（2）は* ***MAX*** *レベルを示し、一番短いマーク（1）は* ***MIN*** *レベルを示します。クーラントが* ***MIN*** *レベルより下にある場合は、冷却水を補充して下さい。*

***メモ***
*タンクの冷却水量をしっかり確認するには、モーターサイクルの左側から、フロントホイールと右フェアリング間を見下ろして下さい。*

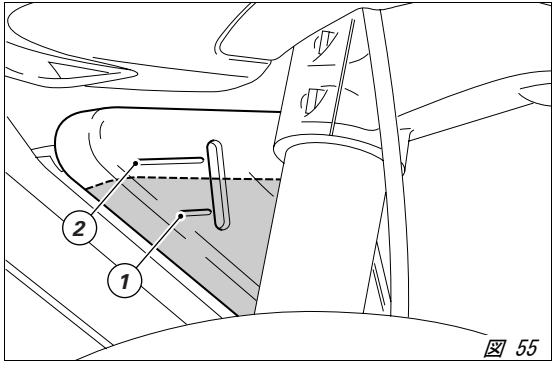


*図 55*

***右フェアリングを取り外します***（ページ 58）。
冷却水リザーバータンクの注入口キャップ（3, 図 56）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（3）をきちんと閉め、取り外したパーツを元通りに取り付けます。
上記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：2.3 $dm^3$（リットル）

**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。

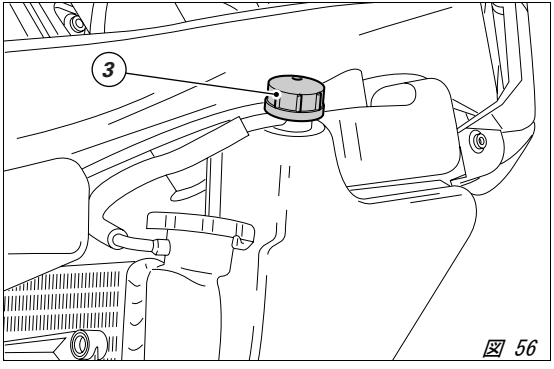


図 56

***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 57)。図はフロントおよびリアブレーキリザーバータンクを示しています。*
*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、正規ディーラーの修理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。*

***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)。*

***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。*

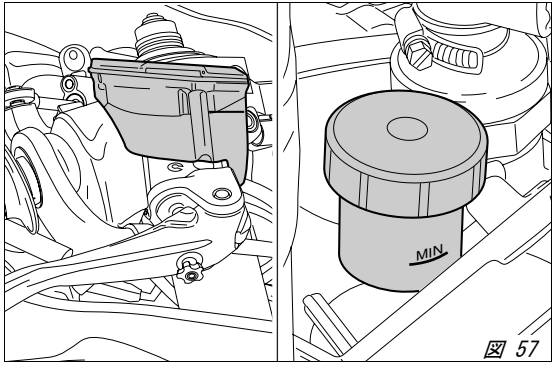


*図 57*

***ブレーキパッドの摩耗チェック*** *（図 58）*
*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。*

***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。*

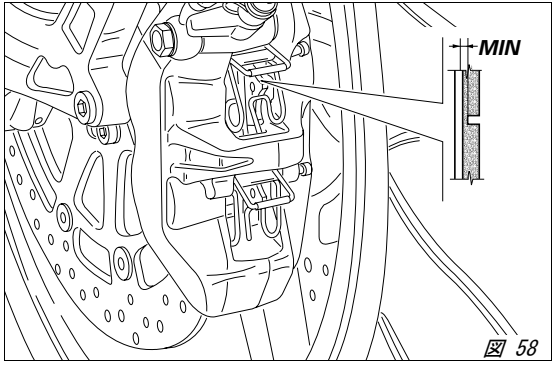


*図 58*

***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。*
*不便さを避けるために、スロットルを開ける場合、固定ネジ (1, 図 71), を緩め、ケーブルの先端とプーリーに SHELL Advance Grease または Retinax LX2 のグリスを塗ってください。*

***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。*

*カバーを取り付け、10 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。*

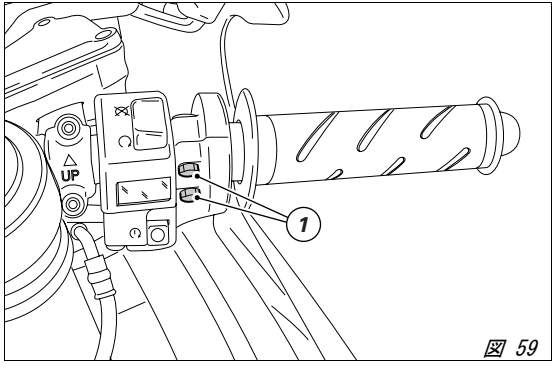


*図 59*

***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 ～ 2.0 mm なければなりません。それ以外の場合は、モーターサイクル左側のステアリングチューブにあるアジャスター（1 および 2、図 61）を使用して調整して下さい。*
*アジャスター（1）はスロットル開用、アジャスター（2）はスロットル閉用です。*
*アジャスターのダストカバーを引き抜き、ロックナットを緩めます。アジャスターを使用して、以下のように調整します。時計回りに回すと遊び量が増加し、反時計回りに回すと減少します。調整終了後、ロックナットを締め付け、ダストカバーを取り付けます。*

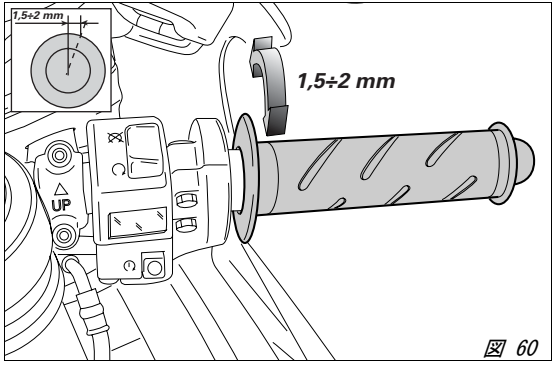


図 60

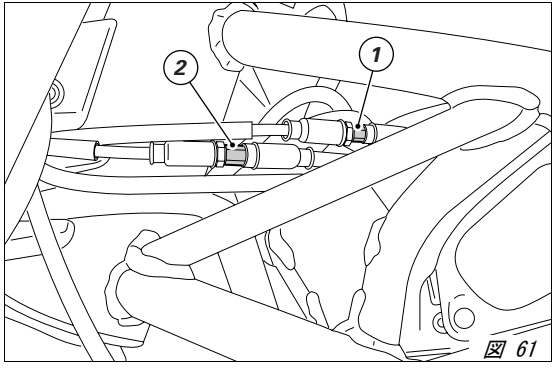


図 61

***バッテリーの充電*** *（図 62）*
*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。*
*左側サイドフェアリング（ページ 58）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。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。*

***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***
*バッテリーを稼動させる前に、充電されたバッテリーを接続してください：バッテリー端子のスパークの発生は電池内のガスの内容物を発火させることがあります。*
***また、接続する時は常に赤の + 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。導電性を向上させるために、締め付けスクリュー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 0.9 A で 5 ～ 10 時間充電します。*

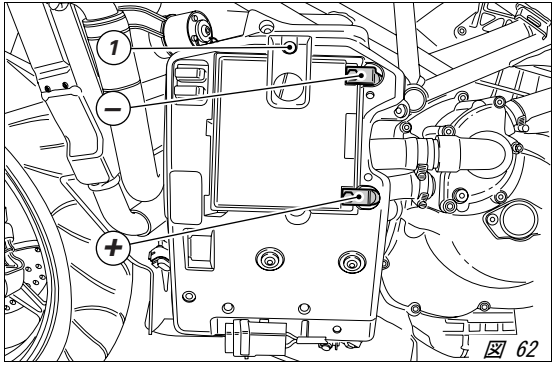


*図 62*

## キャスター角を変更する (749/749S)

キャスター角を変更する場合は、最初にステアリングダンパーを取り外して下さい。固定スクリュー (1 および 2) を緩め、ステアリングダンパーを取り外します。ステアリングロックペグ (3) はスクリュー (2) で固定されています。キャスター角を変更した場合は、ステアリングロックペグを元の位置に取り付けて下さい。
ステアリングヘッド固定スクリュー (4) を緩めます。
キャスター角を変更するには、サークリップ (6) およびワッシャー (7) を取り外し、フレーム右側の 2 個のスクリュー (5) を緩めます。
次にボルト (8) を完全に取り外し、専用レンチでステアリングチューブエキセントリック (9) を 180° 回転させます。エキセントリックの穴がステアリングチューブの通過穴の中央に重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 (8) を止まるまで締め付け、スクリュー (5) を SHELL Retinax HDX2 でグリスアップし、22 Nm のトルクで締めます。ワッシャー (7) およびサークリップ (6) を取り付けます。

**メモ**
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。

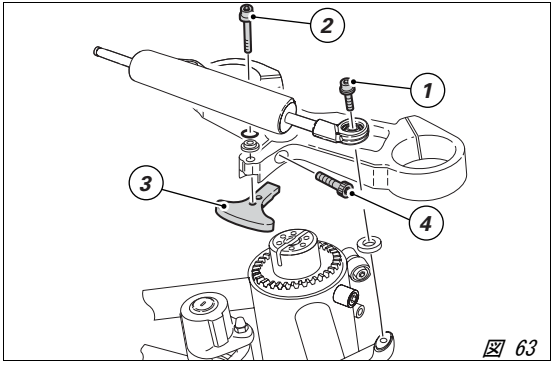


図 63

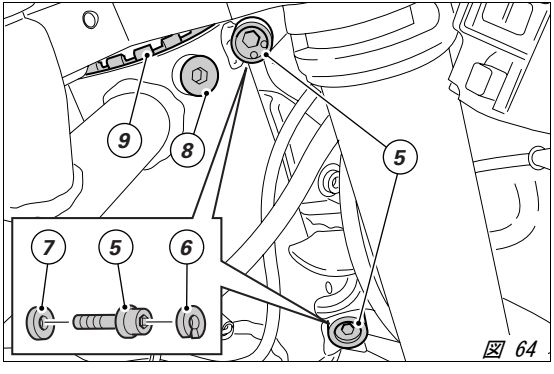


図 64

キャスター角を 23° 30’ に設定したい場合は、ステアリングロックペグ (3) 最前端の穴をステアリングヘッドの取り付け穴に合わせて下さい。専用クリームをスクリュー (2) に塗布します。ステアリングロックペグ (3) を取り付け、スクリューを使用してステアリングダンパーを固定します。
ステアリングダンパーロッドのボールジョイント (A) を 180° 回転させます。取り外したスクリュー (1) に専用クリームを塗布し、ステアリングダンパーとスクリューを固定します。
あらかじめ緩めたスクリュー (4) をグリスアップし、許容誤差 ± 5% Nm で 22 Nm のトルクに締めます。

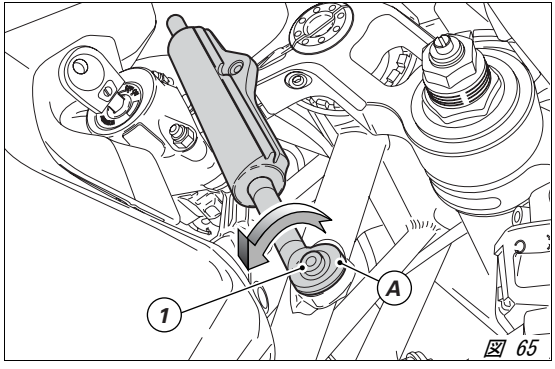


図 65

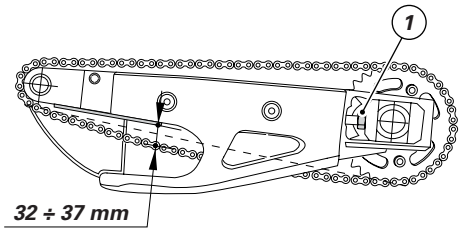
**チェーンテンションの点検** （図 66.1 図 66.2）

**重要**
ドライブのチェーンテンションの調整は Ducati 正規ディーラーで実施して下さい。

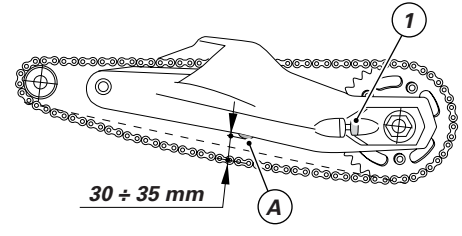
**749/749S**
モーターサイクルはサイドスタンドを立てた状態で、チェーンを指で押して下げてからチェーンを放し、チェーンスライディングブロックの表面と下のピンとの最終的な距離を測ります。測定値が 32 ～ 37 mm でなければなりません。

**749Dark**
サイドスタンドを立てた状態で、チェーンの下部を指で押してから放し、表面（A）と下にあるピンの中央の距離を測ります。測定値が 30 ～ 35 mm でなければなりません。

**警告**
テンショナーロックナット（1）の締め付けトルクが適正かどうかは、ライダーの安全に重大な影響を与えます。



**749/749S** 図 66.1



**749Dark** 図 66.2

**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、リム、またはエンジンピニオンなどに損傷を与えます。*

### ハイビームバルブおよびロービームバルブの交換

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 94）。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。
図 67 はロービーム（LO）、ハイビーム（HI）、パーキングライト（1）の各バルブ位置を示しています。

**重要**
USA バージョンでは、ハイビームとロービームのバルブ位置が逆になっています。

### ヘッドライト

上部のバルブにアクセスするには、メーターパネル（2）を（ページ 60）ラバーグロメットから外します。
上部バルブ本体のロックリングナット（3）を反時計回りに回し、切れたバルブを取り外して同じ定格のバルブと交換します。
取り付ける時はロックリングナット（3）を時計回りに回し、バルブを所定の位置に固定します。
下部バルブに手が届くよう 58 ページの「フェアリングの脱着」の項に従って、ヘッドライトフェアリングを取り外します。スクリュー（5）を外し、ヘッドライトサポートの底部カバー（4）を取り外します。上部バルブの取り外しと同様に下部バルブを取り外します。

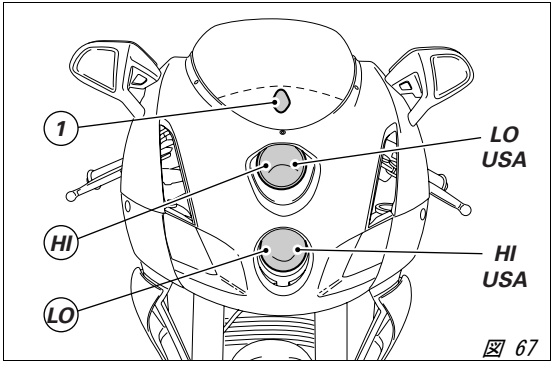


図 67

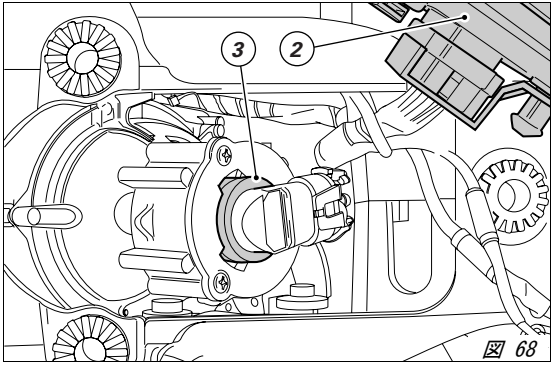


図 68

**メモ**
ヘッドライトバルブの交換時にメインワイヤーハーネスの接続を外す必要はありません。

**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。

**バルブの取り付け**
切れたバルブを交換した後、メーターパネルコネクターをメインワイヤーハーネスに接続します。メーターパネルをラバーグロメットに位置決めし、パネルを取り付けます。
底部カバーおよびヘッドランプフェアリングを取り付け、固定スクリューを使用して固定します。ウインカーワイヤーがヘッドランプサポート内部の溝に正しく配線されているか確認します。

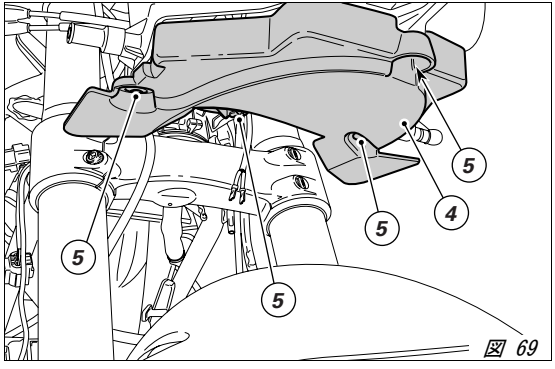


図 69

***パーキングライトバルブの交換***

*パーキングライト（1）を交換するには、メーターパネルを（ページ 60）ラバーグロメットから外し、ヘッドライトサポートの内側へ手を入れてください。*
*バルブホルダーをホルダーシートから取り外し、バルブを交換します。切れたバルブを交換した後、メーターパネルコネクターをメインワイヤーハーネスに接続します。メーターパネルをラバーグロメットに位置決めし、パネルを取り付けます。*

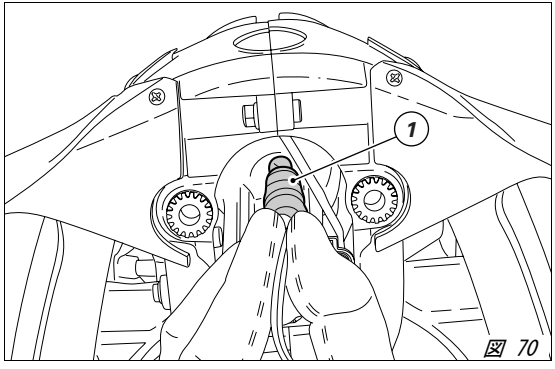


*図 70*

***フロントウインカー*** *（図 71）*

***メモ***
*バックミラーおよび内蔵型ウインカーの図は、ヘッドライトフェアリングから切り離した状態で簡略化して示してあります。*

*スクリュー（1）を外してソケット（2）をウインカー／ミラーサポート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。バルブをウインカー本体の適切な開口部に差し込みます。*
*スクリュー（1）で固定して下さい。*

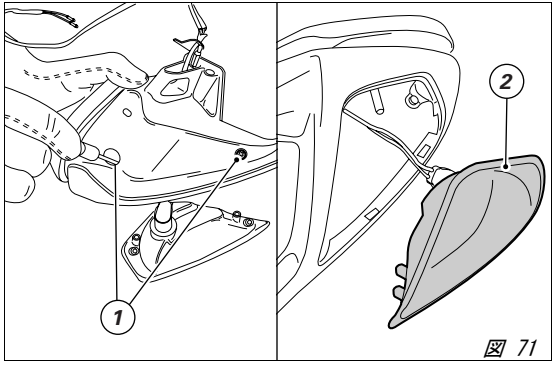


*図 71*

***リアウインカー*** *（図 72）*
*リアウインカーバルブを交換するには、ウインカー本体（3）を 1/4 回転ほど回してレンズを上向きにし、ウインカーサポー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。ウインカー本体（3）をウインカーサポートに取り付け、1/4 回転回して固定します。*

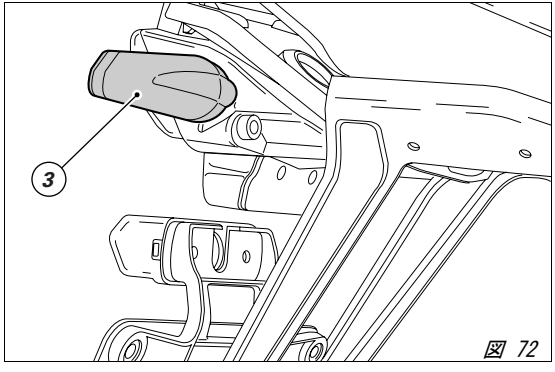


*図 72*

***ストップライト*** *（図 73）*
*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。カバー（2）の内側には 2 本の固定ピンがあり、テールライトレンズ（3）を所定の位置に保持しています。カバー（2）を引き抜いて外し、テールライトレンズ（3）を取り外します。バルブはバヨネットベースタイプなので、取り外すには押しながら反時計方向に回します。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。取り外したすべての部品を取り付けます。*

***ナンバープレートライト*** *（図 74）*
*ナンバープレートライトのバルブを交換するには、カバー（5）を固定している 2 本のスクリュー（4）を外します。その後バルブを取り外して交換します。*

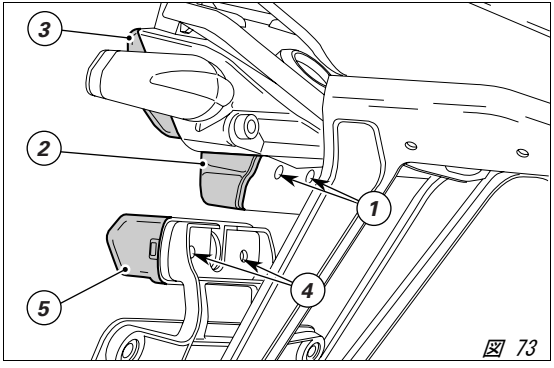


*図 73*

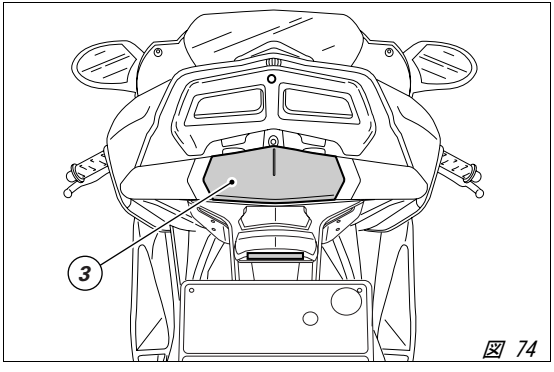


*図 74*

**ヘッドライトの光軸調整**（図 75）
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。

**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。

ヘッドライト光軸の高低は、ヘッドライト左側の調整ノブ（1、図 76）で調整します。光軸を下げる場合はノブを時計回りに回し、上げる場合は反時計回りに回します。

**メモ**
下側のノブを調整するには、60 ページの記載に従ってヘッドライトフェアリングを取り外しておく必要があります。

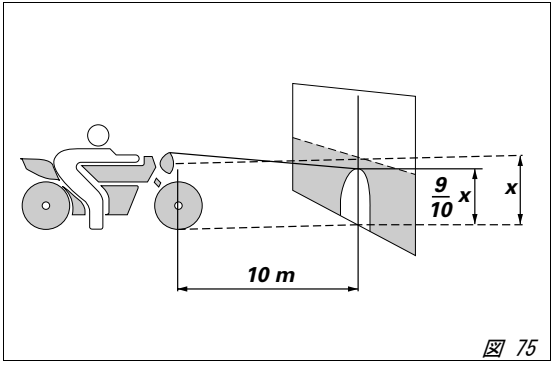


図 75

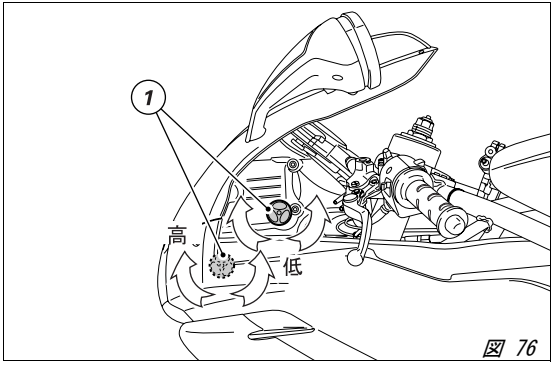


図 76

**バックミラーの調整**（図 77）
バックミラーは（A）部を手で押して調整します。

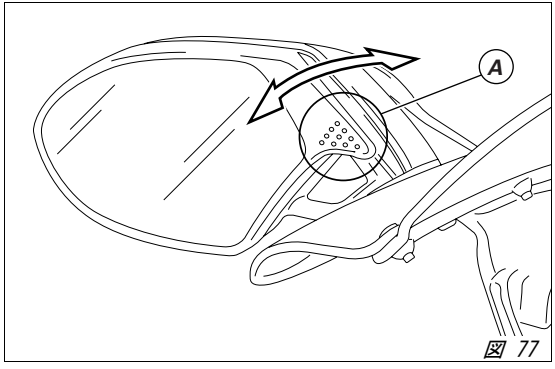


図 77

***チューブレスタイヤ***
*フロント空気圧：*
*2.1 bar - 2.3 Kg/cm²*
*リア空気圧：*
*2.2 bar - 2.4 Kg/cm²*
*タイヤの空気圧は気温と高度の変化によって影響を受けます。したがって、走行する場所の気温と高度の条件に合わせてチェックし調整することをお薦めします。*

***重要***
*タイヤの空気圧はタイヤ冷間時に測定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 / 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 78）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。*

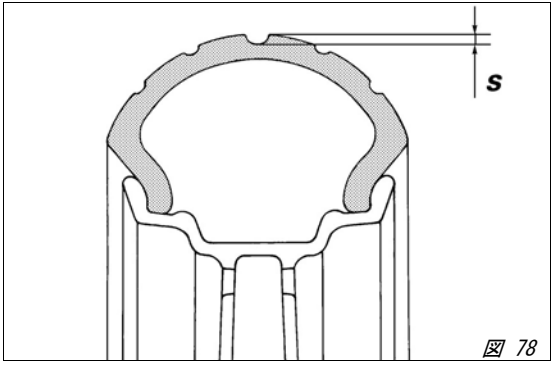



*図 78*

***エンジンオイル量のチェック*** *（図 79）*
*エンジン内のエンジンオイルレベルはクラッチカバー上にある点検窓（1）で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。*

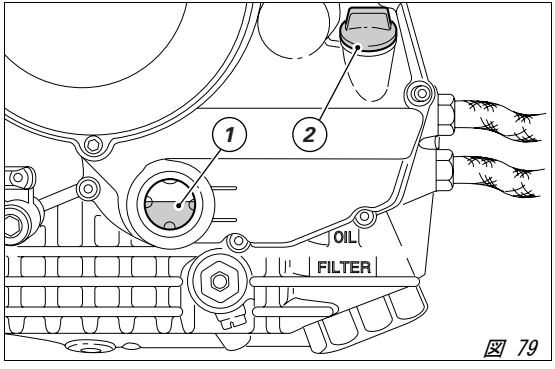
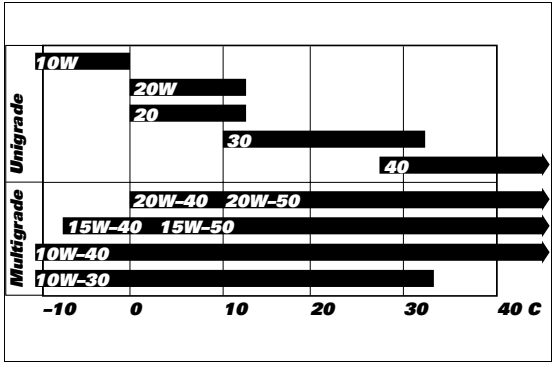


*図 79*

***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***
*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 80）*
*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。*
*スパークプラグの点検および交換は Ducati 正規ディーラーで実施して下さい。ディーラーでは、はじめに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。*
*次に、中央電極の摩耗を点検し、電極ギャップを測定します。電極ギャップの規定値は 0.6 ～ 0.7 mm です。*

***重要***
*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。*

*図 80*

***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。*
*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、バッテリーを点検し、充電または交換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

### 全体寸法（749/749S）（mm）（図 81. 1）

### 重量（749/749S）

乾燥重量：
197 Kg（749 1 シート）
201 kg（749 2 シート）
199 kg（749S 1 シート）
203 kg（749S 2 シート）
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。

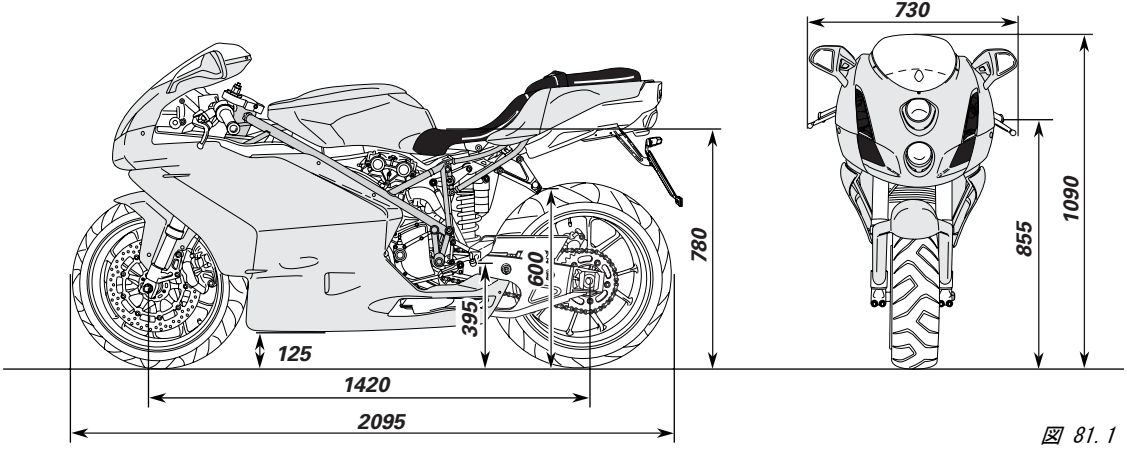



図 81. 1

**全体寸法（749Dark）（mm）**（図 81.2）

**重量（749Dark）**
乾燥重量：
201 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。

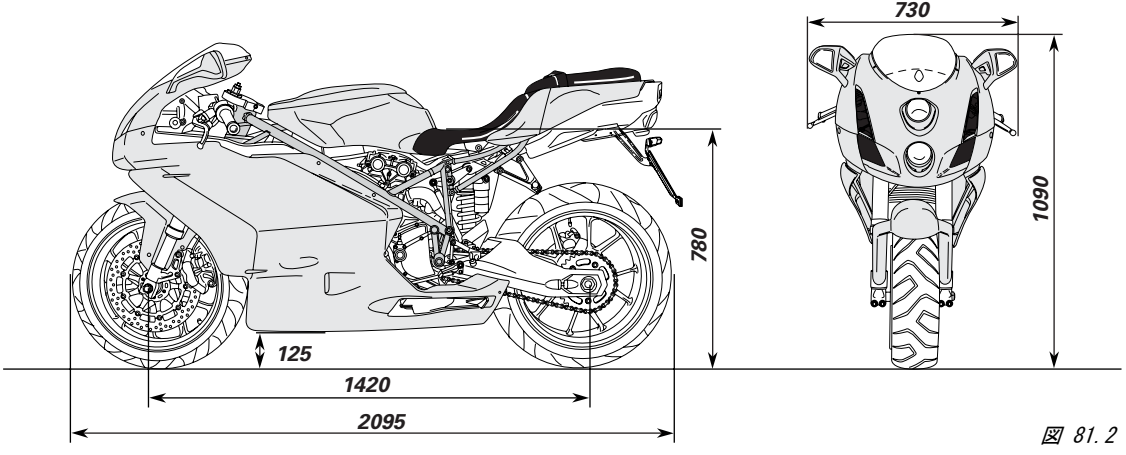



図 81.2

| 指定油脂類 | タイプ | $dm^3$（リットル） |
|---|---|---|
| 燃料タンク、3 リットルのリザーブを含む | RON 95 以上の無鉛ガソリン | 15,5 |
| 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 | 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 | 511 cc（軸）749/749S<br>486 cc（軸）749 Dark<br>オイルレベルの位置 |
| 冷却システム | 不凍液 SHELL Advance Coolant または Glycoshell 35 ～ 40 % + 水の混合液 | 2,3+0,5 |

**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（mm）:
90（749/749S/749Dark）
ストローク（mm）:
58.8（749/749S/749Dark）
総排気量　$cm^3$:
748（749/749S/749Dark）
圧縮比：
11,7 ± 0,5:1（749/749Dark）;
12,3 ± 0,5 :1(749S).
最大出力、クランクシャフト（95/1/EC）kW/CV：
76/103 @ 10.000 rpm（749/749Dark）;
81/110 @ 10.500 rpm（749S）
最大トルク、クランクシャフト（95/1/EC）:
77/103 @ 8,500 rpm（749/749Dark）;
78 Nm @ 8,500（749S）;
許容最高回転数（rpm）:
11.500

**重要**
いかなることがあっても許容最高回転数を超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 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 82）

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) クロージング（下側）ロッカーシム
4) リターンスプリング（下側ロッカー）
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

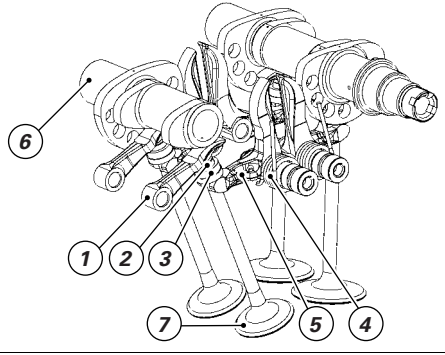


図 82

***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***
*メーカーおよび形式 (749/749Dark):*
*CHAMPION RG4HC*
*CHAMPION 8654*
*NGK CR9 EVX*
*メーカーおよび型式 (749S)*
*CHAMPION RG59V*
*CHAMPION 8654*
*NGK CR9 EVX*

*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:*
*54 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***
*孔開ダブルディスク*
*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。*
*有効面積：*
*79 $cm^2$.*
*ブレーキキャリパーメーカー：*
*BREMBO*
*型式：*
*34 -4 ピストン*
*ブレーキパッド材質：*
*TOSHIBA TT 2172*
*ポンプ形式：*
*PR18*

***リア***
*孔開き固定式ディスク、鋼鉄製*
*ディスク径：*
*240 mm*
*車体右側ペダルによる油圧作動*
*有効面積：*
*32 $cm^2$.*
*メーカー：*
*BREMBO*
*型式：*
*P34c*
*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 (749/749S/749Dark)**
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。
フロントスプロケット / クラッチスプロケット比：
749/749Dark/749S 用に 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。
ギアボックス / リアスプロケット比：
749/749Dark 用に 14/39；
749S 用に 14/38
749/749Dark/749S 用全体ギア比：
1 速 15/37
2 速 17/30
3 速 20/28
4 速 22/26
55 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
型式：
525 HV
サイズ：
5/8″ x 5/16″
リンク数：
98 (749/749Dark)
96(749S)

**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**
高張力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）:
28° 30'

公道走行用の標準セッティング:
キャスター角
24° 30'
トレール:
97 mm
サーキット走行用のセッティングは、以下のように変更可能です。
キャスター角
23° 30'
トレール:
91 mm

**ホイール (749/749S/749Dark)**
Y 型スポーク 5 本、軽合金リム

**フロント**
サイズ:
MT3,50x17″.

**リア**
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 (749/749S)**

**フロントサスペンション**
チューブレスラジアルタイヤ
サイズ:
120/70-ZR17

**リアサスペンション**
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
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ハイドロリック倒立フォーク。
フォーク径：
43 mm
作動長：
125 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、ショックアブソーバーはスプリングプリロードおよびリバウンド／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、軽合金の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フレームおよび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。
ダンパーストローク：
71 mm
ホイールトラベル：
128 mm

### 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。
USA バージョン：触媒なし。

## カラーバリエーション

### 749BIP / 749S MONO BIP
Ducati イエロー、コード 473.201 (PPG)
フレームとリムはメタルカラー（749 BIP、749S MONO USA モデル、および 749S BIP のみ）
Ducati アニバーサリーレッド、コード 473.101 (PPG)
フレームとリムはメタルカラー（749 BIP のみ）
Ducati アニバーサリーレッド、コード 473.101 (PPG)
フレームはレッド、リムはブラック

### 749 Dark BIP
ダークブラック、コード 291.501 (PPG)
フレームとリムはメタルカラー

**電装**
主要構成パーツは以下の通りです。
**デュアルハロゲンヘッドライト：**
**ロービームヘッドライト**形式：**HB3（12V-60W）.**
**ハイビームビームヘッドライト**形式：**HB3（12V-60W）**
**パーキングライト**：
バルブタイプ：**W5W（12V-5W）**
**ハンドルバースイッチ**
ウィンカー：
バルブタイプ：**R10W（12V-10W）**
ウィンカー：
バルブタイプ：**RW16W（12V-16W）**
**警告ホーン**
**ストップライトスイッチ**
**バッテリー、12V-10 Ah**
**ジェネレーター、12V-480W**
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**
バルブ交換については、「ライトバルブの交換」の項目を参照してください（ページ 72）。

**ヒューズ**
メインヒューズボックス（1、図 83）は、ヘッドライトマウントとヘッドライトフェアリングの間に配置されています。ヒューズを交換するには、保護カバーを取り外します。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。

バッテリー横に配置されている 2 個のヒューズ（2、図 84）はインジェクションシステムリレーおよびエンジンコントロールユニットを保護しています。
ヒューズ（3）はレギュレーターを保護しています。交換には、キャップ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（4、図 85）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。

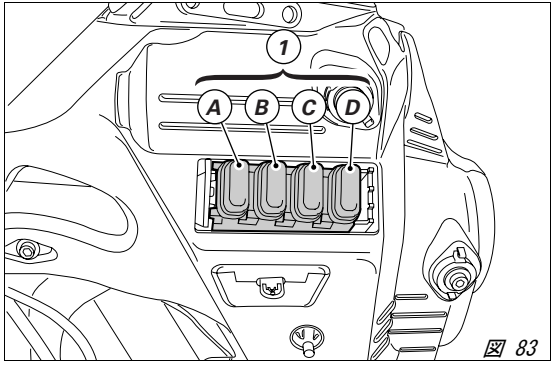


図 83

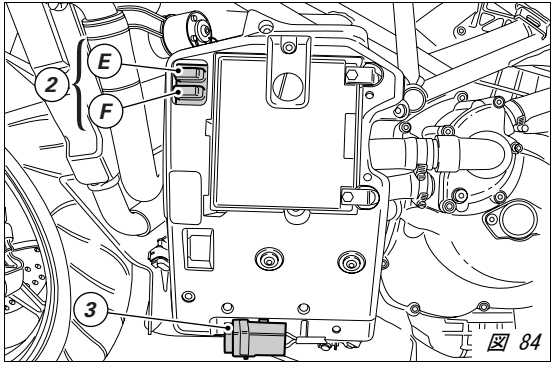


図 84

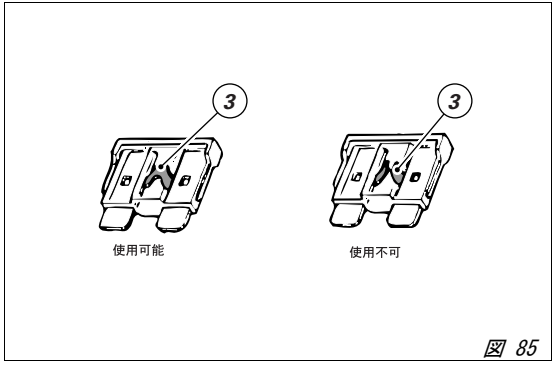


図 85

## 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) イグニッションスイッチ
3) 左側電動ファン
4) 右側電動ファン
5) セルモーター
6) スターターコンタクター
7) バッテリー
8) レギュレーターヒューズ
9) レギュレーター
10) ジェネレーター
11) リアウインカー（右側）
12) テールライト
13) ナンバープレートライト
14) リアウインカー（左側）
15) 燃料タンク
16) インジェクションヒューズ
17) インジェクションリレー
18) 自己診断装置
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) スロットルポジションセンサー
26) エンジン回転数／位相センサー
27) 水温センサー
28) スピードセンサー
29) サイドスタンド
30) ニュートラルスイッチ
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) 点火 - 燃料噴射ユニット
34) ヒューズ
35) クラッチスイッチ
36) フロントブレーキ STOP ライトスイッチ
37) ハンドルバー左側スイッチ
38) トランスポンダアンテナ
39) 気温センサー
40) フィニッシュライン
41) メーターパネル
42) ライトリレー
43) フロント方向指示器（左側）
44) ヘッドライト
45) フロントパーキングライト
46) フロント方向指示器（右側）
47) 警告ホーン

**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** (図 83 および 図 84)

| 位置 | 利用対象 | 値 |
|---|---|---|
| 1A | ハイビーム / ロービーム | 15 A |
| 1B | 警告ホーン、ストップ、セルスターター、パイロットランプ | 20 A |
| 1C | イグニッションスイッチ ON | 7.5 A |
| 1D | メーターパネル電源 | 3 A |
| 2E | エンジンコントロールユニット | 3 A |
| 2F | インジェクションリレー | 20 A |

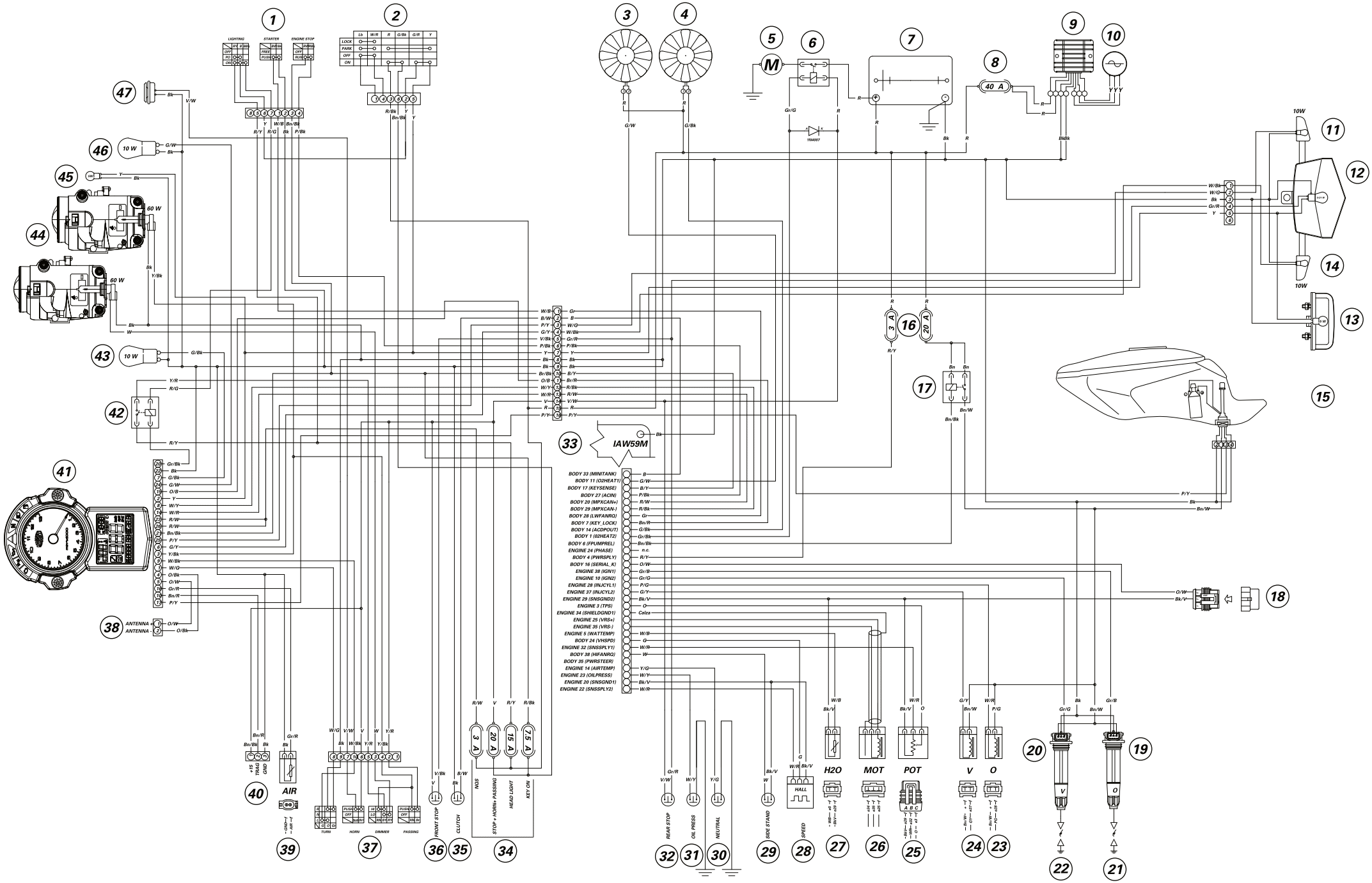
**メモ**
電装図は、このマニュアルの最後にあります。

## 定期点検メモ

| km | 名前<br>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*

***913.7.077.1T***
*Stampato 04/2004*




**749/749S/749Dark**

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