オーナーズ　マニュアル

DUCATI SPORT CLASSIC

SPORT 1000

オーナーズマニュアル

DUCATI SPORTCLASSIC

SPORT 1000

Ducati モーターサイクルをお買い上げ頂き、ありがとうございました。貴方を、ドゥカティストの仲間として迎えることは、私共にとって何よりもの喜びです。新しい車両を日常の足として利用されるばかりではなく、ロングツーリングも楽しまれることと思います。*Ducati* モーターホールディング社は、常にその走行が快適で楽しいものであるよう願っています。
私共は、アフターサービスの改善に絶えず努めていますが、その努力の一環として、お客様にこのマニュアルに記載された正しい使用方法、特に慣らし運転の項を順守していただくようお願い致します。そうすれば、*Ducati* モーターサイクルは、あなたの要求にいつでも応え、最高のライディングがいつも楽しめることでしょう。
修理作業や適切なアドバイスが必要な場合は、*Ducati* 正規ディーラーの修理工場に是非お任せ下さい。

楽しいライディングを！

注意
Ducati モーターホールディング社は、本マニュアルの記載条項に誤りがある場合も、これに対しいかなる責任も負うものではありません。ここに記載された情報は、印刷された時点において最新のものです。*Ducati* モーターホールディング社は、製品を改良、発展させていくために必要とされる、あらゆる変更を行う権利を保有します。

あなたの安全のために、そして保証の有効性、*Ducati* モーターサイクルの信頼性、価値を保全するために、*Ducati* オリジナルパーツのみをご使用下さい。

警告
本マニュアルは車両の一部とみなされ、車両を売却する場合には、常に新しい所有者に渡さなければなりません。

目次

はじめに *6*
保証について *6*
シンボルマーク *6*
安全運転のための注意 *7*
許容最大積載量 *8*
識別データ *9*

運転に必要なコマンド *10*
コマンド類の位置 *10*
インストルメントパネル *11*
LCD ユニットの機能 *12*
イモビライザーシステム *14*
キー *14*
コードカード *15*
スロットルグリップを使用してイモビライザーエンジンブロック解除の手順 *16*
キーの複製 *17*
イグニッションスイッチ / ステアリングロック *18*
左側スイッチ *19*
クラッチレバー *20*
右側スイッチ *21*
スロットルグリップ *22*
フロントブレーキレバー *22*
リアブレーキペダル *23*
ギアチェンジペダル *24*
ギアチェンジペダルとリアブレーキペダルの位置調整 *25*

主要構成部品 / 装備 *27*
車両上のポジション *27*
燃料タンクプラグ *28*
シートロック / ヘルメットフック *29*
サイドスタンド *31*
リアショックアブソーバーアジャスターの調整 *32*

運転のしかた *33*
慣らし運転の方法 *33*
走行前のチェック *34*
エンジンの始動 *35*
車両の発進 *37*
ブレーキング *37*
車両の停止 *38*
パーキング *38*
燃料補給 *39*
アクセサリー *40*

主な整備作業とメンテナンス *41*
ブレーキ / クラッチ液量のチェック *41*
ブレーキパッドの摩耗点検 *43*
接続部の潤滑 *44*
スロットルケーブルの調整 *45*
バッテリーの充電 *46*

トランスミッションチェーン張力の調整　*48*
トランスミッションチェーンの潤滑　*49*
電球の交換　*50*
フロントターンインジケーター　*52*
リアターンインジケーター　*53*
ナンバープレートランプ　*54*
ストップランプ　*55*
ヘッドランプの光軸調節　*56*
タイヤ　*57*
エンジンオイルレベルの点検　*59*
スパークプラグの清掃と交換　*60*
車両の清掃　*61*
長期間の不使用　*62*
重要注意事項　*62*

テクニカルデータ　*63*
全体寸法　*63*
重量　*63*
エンジン　*65*
タイミングシステム　*65*
性能データ　*66*
ブレーキ　*66*
トランスミッション　*67*
フレーム　*68*
ホイール　*68*
タイヤ　*68*
スパークプラグ　*68*
燃料供給　*69*
サスペンション　*69*
排気システム　*69*
カラーバリエーション　*69*
エレクトリカルシステム　*70*

定期点検メモ　*74*

はじめに

保証について

あなた自身のため、また製品の信頼性を保証するために、特に専門的技術が要求される整備作業は、*Ducati* 正規ディーラーの修理工場にお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* オリジナル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。車両を競技やそれに類する目的に使用した場合には保証の対象外となります。また保証期間中に、たとえ車両の一部でも *Ducati* オリジナル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

この車両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。車両について、ご不明な点、さらに詳しくお知りになりたい点がある場合には、ご購入先の正規ディーラーまたはサービスセンターにお尋ね下さい。当マニュアルに記載された情報は、あなたの走行にきっと役立つことでしょう。*Ducati* モーターホールディング社は、快適で楽しい走行を願いつつ、長期にわたってあなたの車両が性能を保つようお手伝いします。本マニュアルには注意事項として、下記のシンボルマークが使用されています：

警告
この説明を順守しなかった場合、重度の負傷および死亡にまで至る危険性があります。

重要
車両や部品に
損傷をきたす恐れがあります。

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の表示です。

安全運転のための注意

警告
運転する前に読んで下さい。

多くの事故はほとんど経験不足のために起こります。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車両の運転に適したものが必要です。
あなたの車両を未経験者、および有効免許証を持っていない人に貸さないで下さい。
運転する際は**必ず**運転に適した服装で、ヘルメットを装着して下さい。
視界を制限したり、操作の妨げになるアクセサリーなどがない、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、意識を喪失したり、短時間の内に死に至ったりする事があります。
車両が動いている間は足をフットレストに載せていなければなりません。
突然の方向変更、または路面状態の変化に対応できるよう、ライダーは常にハンドルバーをしっかり保持していなければなりません。
走行地域の道路交通法などの法律を遵守して運転して下さい。
常に指示された速度制限を厳守するとともに、視界や道路条件、混雑の割合に合わせて、常に速度を調節して下さい。
レーンチェンジする時や曲がる時には、**常に**適時にターンインジケーターを使用して早めに合図して下さい。
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。
車両から離れる場合は、**常に** キーを抜いて下さい。
エンジン、エキゾーストパイプ、サイレンサーはエンジン停止後も長時間高熱を保ちます。

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。手を触れないよう充分注意し、車両を木材、木の葉などの可燃物のそばに駐車しないようにして下さい。

車両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。

平面でない所や柔らかい地面、および車両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
この車両は長距離を最大積載量で安全に走行できるように設計されています。
重量をバランス良く配分することは、通常の安全走行に必要な注意事項です。凸凹道を走行したり、急な進路変更を必要とする時のトラブルを避けるために、特に重要です。

許容積載ついて

ライダー、荷物、アクセサリー装着時の重量は、以下の数値を越えてはいけません：
388 Kg

積み荷は車両の中心に近く、できる限り低い位置に配置するよう努めて下さい。

積み荷は車両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車両転倒の原因になります。
車両が不安定になりますので、ステアリングヘッド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。
フレームのすき間に絶対に物を挟み込まないで下さい。可動部分の妨げになる恐れがあります。
タイヤが、*57* ページに定められた規定空気圧を保持し、また良いコンディションにあることを確かめて下さい。

識別データ

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* 種類の製造番号で確認できます。

フレーム *N.*

エンジン *N.*

注意

これらの番号は、あなたの車両モデルを識別するもので、部品を注文する際に必要です。

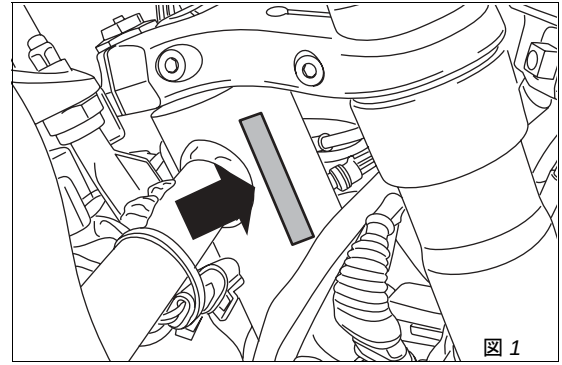


図 *1*

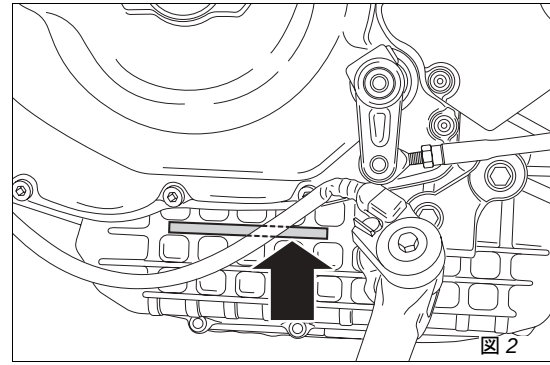


図 *2*

運転に必要なコマンド

警告
この章には、車両を運転する上で必要な全ての操作類の機能と配置が詳しく説明されています。操作類を使用する前に、注意して読んで下さい。

コマンド類の位置 *(図 3)*

1) インストルメントパネル
2) イグニッションスイッチ / キーステアリングロック
3) 左側スイッチ
4) クラッチコントロールレバー
5) 右側スイッチ
6) スロットルツイストグリップ
7) フロントブレーキレバー
8) ギアチェンジペダル
9) リアブレーキペダル

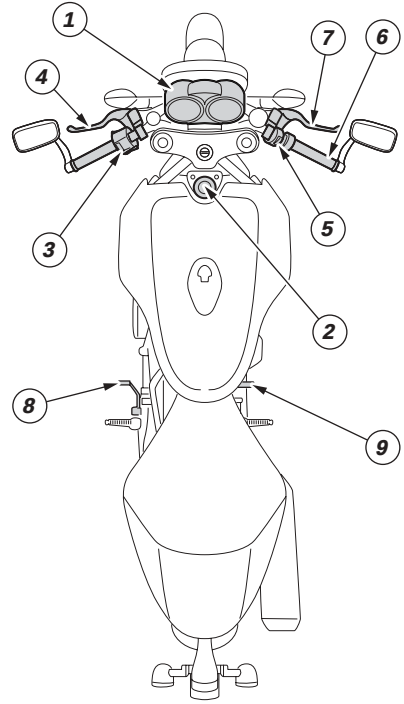


図 *3*

インストルメントパネル *(図 4)*

1) **ハイビーム表示灯 (青)**

ハイビームが *ON* の時に点灯します。

2) **ターンインジケーター表示灯 (緑)**

ターンインジケーターを *ON* にすると点灯してから、点滅を始めます。

3) **燃料レベル警告ランプ (黄)**

燃料タンクの燃料残量が約*4*リットルになった時に点灯します。

4) **ニュートラルランプ *N* (緑)**

ギアポジションがニュートラルの時に点灯します。

5) **エンジンオイル圧警告灯 (赤)**

エンジンオイルのプレッシャーが低すぎる時に点灯します。イグニッションスイッチを *ON* に移動すると点灯し、通常はエンジン始動後数秒で消灯します。
エンジン温度が高い時に、場合によって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が点灯したままの際は車両を使用しないで下さい。

6) **ランプ (琥珀色)**

車両が停車されている時に点灯、点滅します *(イモビライザー ON)*。イモビライザーが機能しているかもチェックできます。

注意

イモビライザーが正常に機能している時は*24*時間点滅し、ランプは消えますが、機能は残ります。

7) ***EOBD* ランプ (琥珀色)**

エンジンブロック状態を示します。エンジンブロック数秒後に消灯します *(約 1.8 - 2 秒)*。

8) **スピードメーター *(km/h)***

走行速度を表示します。

a) ***LCD (1)***:

- **オドメーター** *(km)*
  総走行距離を示します。
- **トリップメーター** *(km)*
  リセット後からの走行距離を表示します。

9) **タコメーター *(rpm)***

一分間のエンジン回転数を表示します。

b) ***LCD (2)***:

- **時計**

– オイル温度

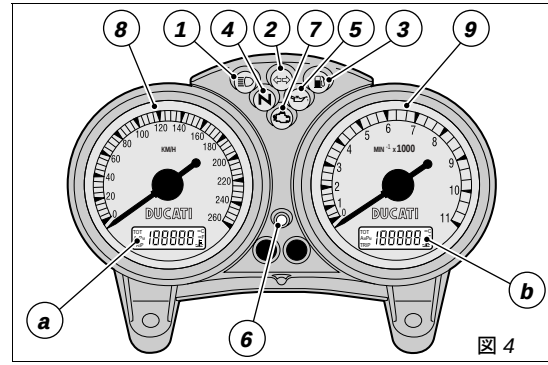


図 *4*

LCD ユニットの機能

イグニッションキーを ***ON*** に回すと、インストルメントパネルはすべての計器（ 指針、ディスプレィ、ランプ ）のチェックをします *(* 図 *5*、図 *6)*。

LCD(1) ユニットの機能

キーを *ON* の状態にし、ボタン *(A*、図 *6)* を押し、オドメーターおよびトリップメーター距離を表示することが出来ます。

トリップメーターをゼロにします。

ボタン *(A*、図 *6)* を ***TRIP*** *(* トリップメーター *)* が表示されている時に *2* 秒以上押し続けると、ディスプレイ *(LCD 1)* がゼロになります。

LCD(2) ユニットの機能

キーを *ON* の状態にし、ボタン *(B*、図 *6)* を押すと、時計とオイル温度が表示されます。

時計の調整

ボタン *(B*、図 *6)* を *2* 秒以上押し続けます。
ボタン *(A*、図 *6)* を押し、*AM/PM* を調整します。ボタン *(A*、図 *6)* を押し、時の調整機能に移ります。ボタン *(A)* を繰り返して押して時間を合わせます。ボタン *(B)* を押し、分の調整機能に移ります。
ボタン *(A)* を押し、分数を進めます。*5* 秒以上押し続けると早く変わります。ボタン *(B)* を押し、調整機能から出ます。

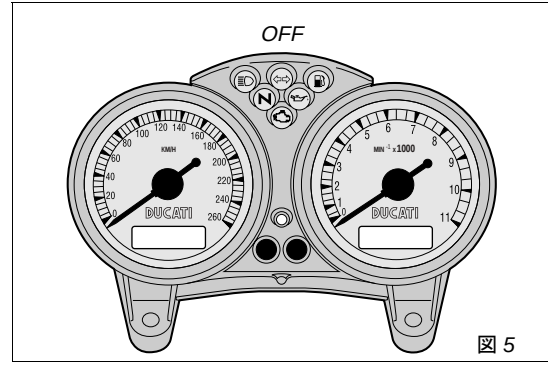


図 *5*

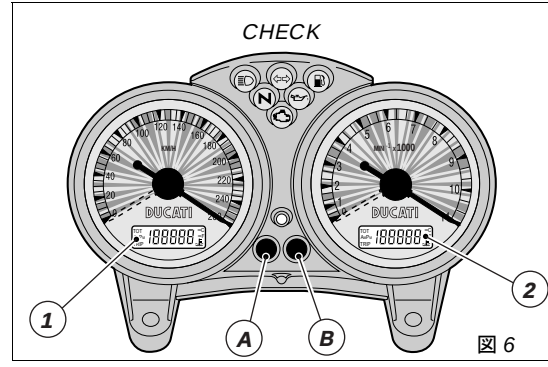
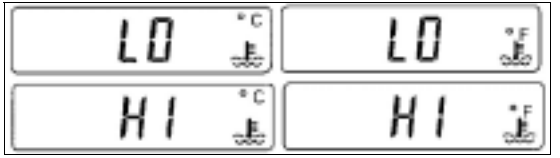
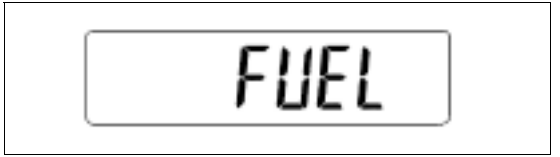


図 *6*

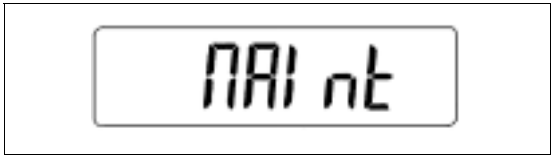
オイル温度機能
オイル温度が *50 ºC/122 ºF* 以下の時は "***LO*** " 、*170 ºC/ 338 ºF* 以上の時は "***HI***" が表示されます。



燃料残量機能ランプ
リザーブランプが点いた時、ディスプレイ上には "***FUEL***" が表示されます。



メンテナンス時期表示機能
最初の *1000 Km/621 mi* 後、その後 *10.000 Km/ 6210 mi* 毎、ディスプレイにはキーを *ON* にするたびに *5* 秒間 "***MAInt***" が表示され、定期的メンテナンス期限であることを示します。



インストルメントパネルランプ調整機能
キーが *ON* の状態でスイッチ *(B*、図 *. 6)* を押すと、*5* 秒以内にスイッチを押すたびにインストルメントパネルのランプが調整されます。

警告
インストルメントパネルのコントロールは必ず車両が停止している時に行なって下さい。運転中にインストルメントパネルの操作は絶対に行わないで下さい。

イモビライザーシステム
この車両には電子制御でエンジンをブロックする盗難防止装置 (イモビライザー) が搭載されています。イモビライザーは、毎回エンジンを停止する度に自動的に作動します。
各キーの握り手にはトランスポンダーが内蔵されています。トランスポンダーからの信号は、イグニッションスイッチ部に組み込まれたアンテナを介してコントロールユニットに送られます。この信号は“パスワード”の役割を果たし、イグニッションキーがスイッチに差し込まれる度に、毎回変更されます。*CPU* が “パスワード”によってキーを認識した時のみエンジンが始動します。

キー *(図 7)*
車両には、以下のキーが付属してきます :
- キー *A(赤)1* 本
- キー *B(黒)2* 本

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

キー *B* は、通常のイグニッションキーで下記に使用されます :
- エンジンの始動
- 燃料タンクキャップ
- シートロック

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

注意
3 本のキーには、キーの識別番号の書かれたプレート *(1)* が付いています。

警告
キー*A* とプレート *(1)* は別にして、安全な場所に保管して下さい。
車両を始動するのに *2* 本の黒いキーのうち、*1* 本のみを使用するようにしてください。

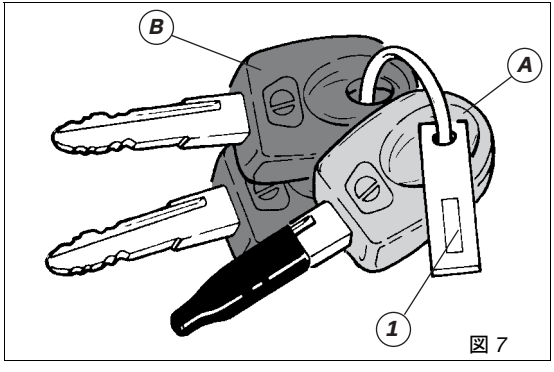


図 *7*

コードカード
キーにはコードカード *(* 図 *8)* がついています: コードカードにはエレクトロニックコード *(A*、図 *9)* が記されていますこのコードは ***key-on*** 後のエンジンブロックの際に必要となります。

警告
コードカードは安全な場所に保管して下さい。スロットルグリップを使用してエンジンブロックを解除する場合に備えて、コードカードに記載されたエレクトロニックコードを控えて、常に携帯されることをお勧めします。
イモビライザーシステムが不具合の場合、琥珀色の *EOBD* ランプ *(7*、図 *4)* で示されるエンジンブロック機能を解除するには、下記の手順に従ってください。
この作業はコード・カードに記載されたエレクトロニックコードがなければ出来ません。

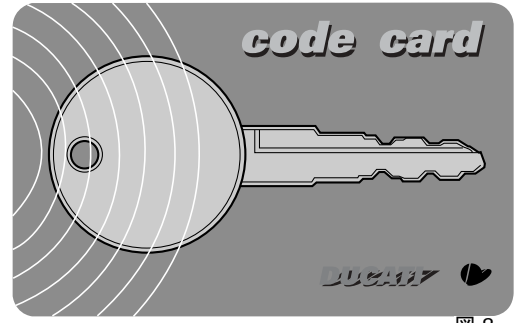


図 *8*

図 *9*

スロットルグリップを使用してイモビライザーエンジンブロック解除の手順

1) キーを *ON* の位置にしてスロットルグリップを十分に開き、開いた状態を保ちます。
EOBD ランプ *(7*、図 *4)* は *8* 秒後に消灯します。

2) *EOBD* ランプが消えたらスロットルグリップを放して下さい。

3) *EOBD* ランプが点滅しますので、点滅回数を数えて下さい。この時点でディーラーから車両引渡しの際に渡されたコード・カードに記されているエレクトロニックコードを入力します。

4) *EOBD (7*、図 *4)* ランプの点滅数とコードの最初の数が一緒になるように数えます。
スロットルグリップを *2* 秒間全開にし、元に戻します。一つの数字の入力がこうして識別され、*EOBD* ランプが *4* 秒間点灯します。最後の数値を挿入するまでこの作業を繰り返します。スロットルを使っても出来ない時は、*EOBD* ランプが *20* 回点滅し、その後ランプが点灯し、もう一度 *(1)* からやり直すことになります。

5) コードを正しく入力した場合には、スロットルグリップをはなすと *EOBD* ランプが点滅し、ブロックが解除されたことを示します。*4* 秒後にランプは通常 *(* 消灯 *)* の状態に戻ります。

6) 入力されたコード番号が違っていた場合、*EOBD* ランプと *IMMO* ランプは点灯し続けます。キーを *OFF* に戻して手順 *(1)* から回数に制限なく、作業をやり直すことが出来ます。

注意

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

機能

イグニッションキーを *ON* から *OFF* の位置に回す度に、イモビライザーはエンジンブロックを作動します。エンジンの始動には、キーを *OFF* から *ON* の位置に回して下さい：

1) コードが認証されると、インストルメントパネルのランプ *(6*、図 *4)* が短時間点滅します。これは、イモビライザーシステムがキーのコードを認証しエンジンブロックを解除したことを意味します。*START* ボタン *(2*、図 *13)* を押すと、エンジンが始動します。

2) もしランプ *(6*、図 *4)* または *EOBD* ランプ *(7*、図 *4)* が点灯したままの場合は、コードが認証されなかったことを示します。キーを *OFF* の位置に戻して、再度 *ON* の位置に回します。それでもエンジンが始動しない場合は、付属している他の黒キーを使い、もう一度試して下さい。もしこの方法でもまだブロックが解除されない場合は、ドゥカティ・アシスタントサービスに御連絡下さい。

3) ランプ *(6*、図 *4)* が点滅し続けている場合は、イモビライザーシステムがリセットされたことを *(* 例えば、スロットルグリップを使用してのデロック作業 *)* 意味します。キーを *OFF* にしてから、*ON* にするとイモビライザーランプは通常の機能 *(1)* 参照、に戻ります。

警告

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

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

キーの複製

追加のキーがお入用の場合は、お持ちの全てのキーとコードカードを持ってドゥカティ・アシスタントサービスまでご依頼下さい。

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

ドゥカティ・アシスタントサービスは、お客様がオーナーである証明の提示を求める事がありますので、必要書類をご持参下さい。

再メモリーされなかったキーのメモリーは削除され、無効となり、エンジンを始動することはできません。

注意

オーナー変更の場合、全てのキーとコードカードを新しいオーナーに譲り渡されなければなりません。

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

A) ***ON****:* エンジン、ランプが作動中
B) ***OFF****:* エンジン、ランプ機能停止
C) ***LOCK****:* ステアリングロック作動中
D) ***P****:* パーキングランプ＋ステアリングロック

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

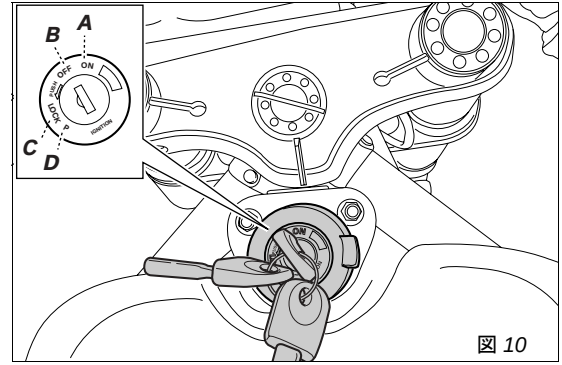


図 *10*

左側スイッチ *(図 11)*

1) ランプ切り替えスイッチ。*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 ＝ ターンインジケーターには *3* つのポジションがあります：

中央 ＝ *OFF*

⇦ ＝ 左折

⇨ ＝ 右折

ターンインジケーターをとるには中央部に戻ったスイッチを一度押します。

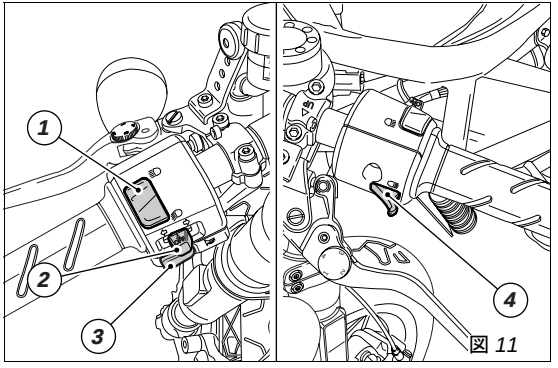


図 *11*

3) 🚘 スイッチ ＝ 警告ホーン

4) ≡D スイッチ ＝ ハイビーム点滅

クラッチレバー *(図 12)*
レバー *(1)* でクラッチを操作します。
この機種には調整用つまみ *(2)* がついており、レバーとグリップとの間隔を調整する事が出来ます。
調整をするには、レバー*(1)* をいっぱいに前にした状態で、つまみ *(2)* を回して以下の *4* つの中で最適な位置にセットします。
ポジション *1* ではレバーとグリップの間隔が最も広く、ポジション *4* では最も狭くなります。
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。

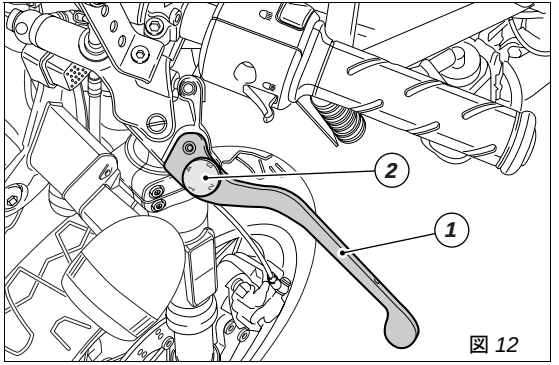


図 *12*

警告
クラッチ及びブレーキレバーの調整は、車両が停止した状態で行います。

重要
クラッチレバーを正しく操作することで、トランスミッションの損傷を避け、車両の寿命を延ばすことができます。

注意
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降ろしません*)*。

右側スイッチ *(図 13)*

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なければならない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、再始動ができるようにスイッチを ⟲ ポジションに戻して下さい。

重要

ランプを点灯して走行時、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、ランプ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) ⏻ ボタン ＝エンジン始動

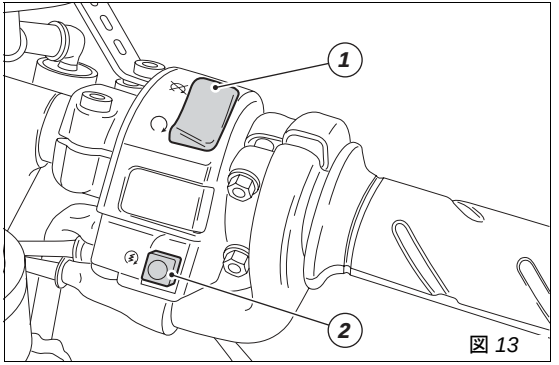


図 *13*

スロットルグリップ *(* 図 *14)*
ハンドルバー右側のスロットルグリップ *(1)* は、スロットルボディバルブの開閉を制御します。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。

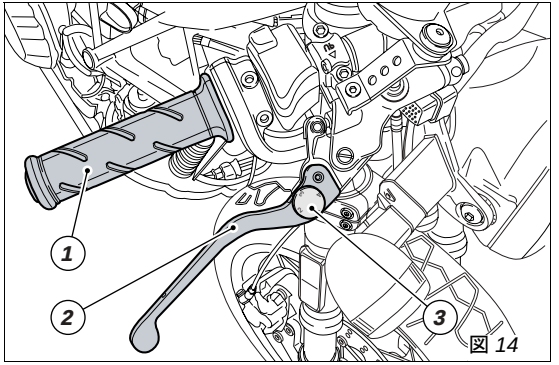


図 *14*

フロントブレーキレバー *(* 図 *14)*
フロントブレーキレバー *(2)* 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。
この機種にはつまみ *(3)* 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、*37* ページの説明をお読み下さい。

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

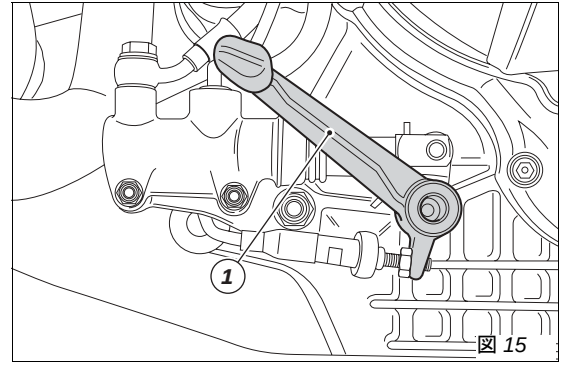


図 *15*

ギアチェンジペダル *(図 16)*
ギアチェンジペダルは、上下に動き、中央のニュートラルのポジション ***N*** に自動的に戻ります：
下へ＝シフトダウンおよび *1* 速へのチェンジは、ペダルを下に押します。この時に、インストルメントパネルの ***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。

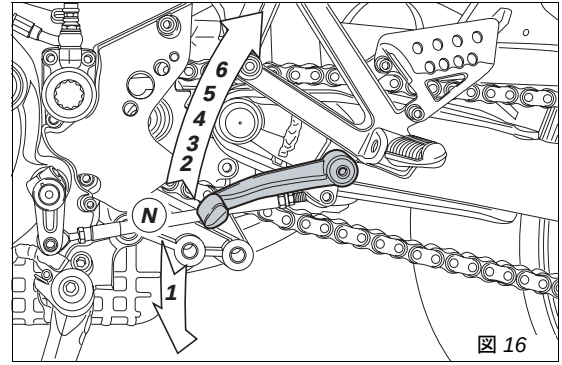


図 *16*

ギアチェンジペダルとリアブレーキペダルの位置調整

ギアチェンジ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。

ギアチェンジペダルのポジションは次の手順で調整します：

ロッド *(1)* を固定しながら、ロックナット *(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。

ギアチェンジペダルを好みの位置に定めながら、レンチでロッド *(1)* の六角部分を回します。

ロッドの両端をナットで締めこみ固定します。

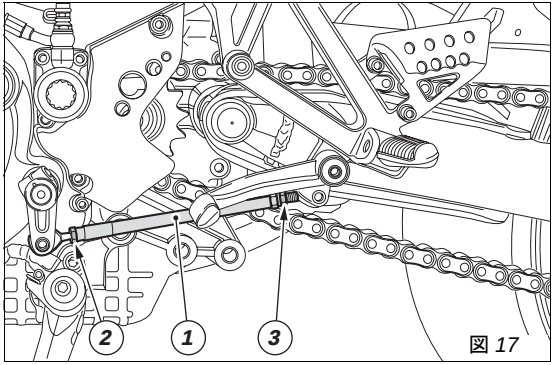


図 *17*

リアブレーキペダルの調整は以下の手順で行います：
ナット *(4)* を緩めます。
ペダルが好みの位置になるまで、アジャスター *(5)* を回します。
ナット *(4)* を締めます。
ペダルを手で押しながら、ブレーキがかかり始めるまでに約 ***1.5*** ～ ***2*** *mm* の遊びがあるかを確認します。
もし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。

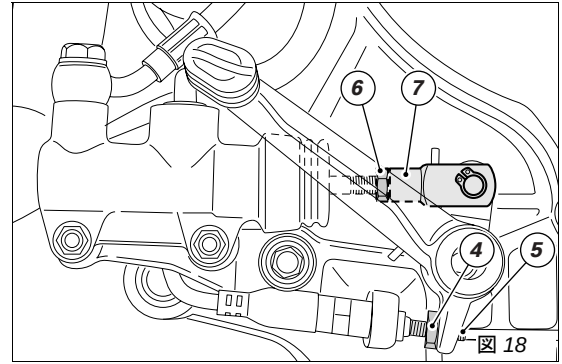


図 *18*

車両上のポジション *(図 19)*

1) 燃料タンクプラグ
2) シートロック / ヘルメットフック
3) サイドスタンド
4) リアビューミラー
5) リアショックアブソーバーアジャスター
6) 触媒システム *(USA* バージョン以外 *)*

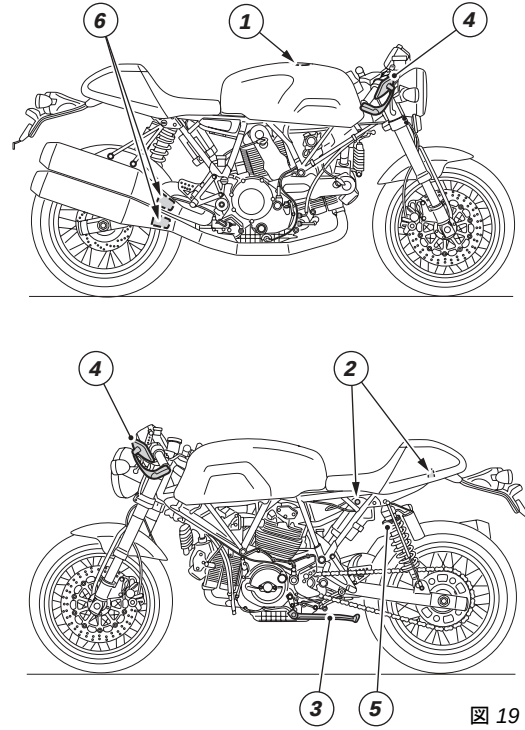


図 *19*

燃料タンクプラグ *(* 図 *20*、図 *21)*

開け方
キャップの保護カバー *(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押して閉じ、キーを反時計回りに回して、元の位置に戻してから抜き取ります。保護カバー *(1)* を閉めます。

注意
キャップはキーが差し込まれていないと閉まりません。

警告
燃料補給 (*39* 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。

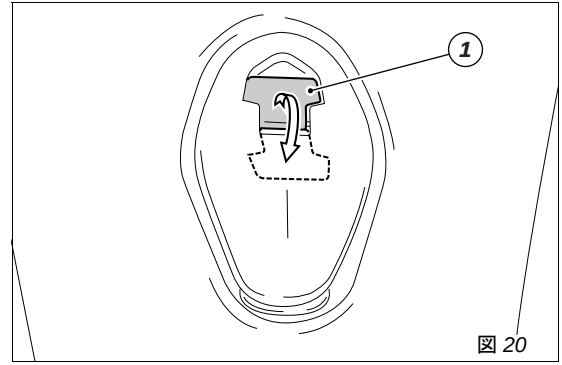


図 *20*

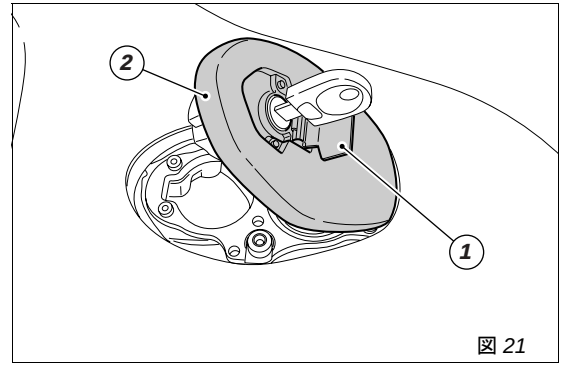


図 *21*

シートロック / ヘルメットフック

開け方 *(図 22)*

キーを穴 *(1)* に差し込み、時計方向に回すと、シートの後部を持ち上がります。シート固定具 *(3)* をフレームの留め具から抜き取り、後部に引きながらシートを取り外します。

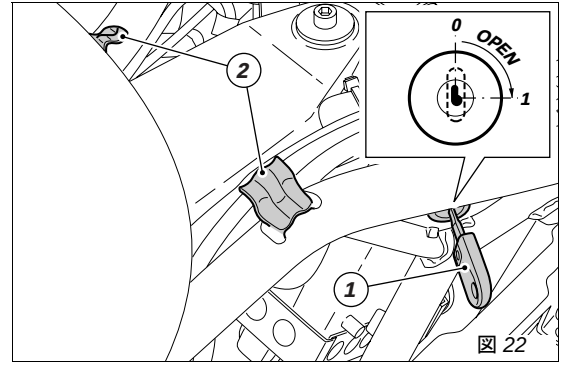


図 *22*

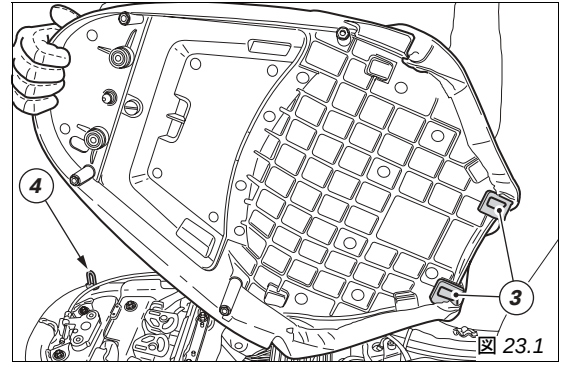


図 *23.1*

シート下部のフレーム後部にライダーのヘルメット用フック *(4*、図 *23.1* - 図 *23.2)* があります。ヘルメットの留め紐の先端部をフックに付け、ぶら下げ、シートを取り付けて固定します。

警告
このヘルメットフックは、車両を駐車する時のみ使用して下さい。ヘルメットをフックにつけたまま走行すると、ステアリングに影響し転倒の危険性があります。

閉め方
シート下小物入れ内部の全ての物が正しく整理されているか確かめて下さい。シートの留め金*(3*、図*23.1)* をフレームのフック *(2*、図 *22)* に取り付け、シート後端部をカチッとロックする音が聞えるまで押し込みます。シートがしっかりフレームに固定されている事を確認し、キーをロック *(1*、図 *22)* から抜き取ります。

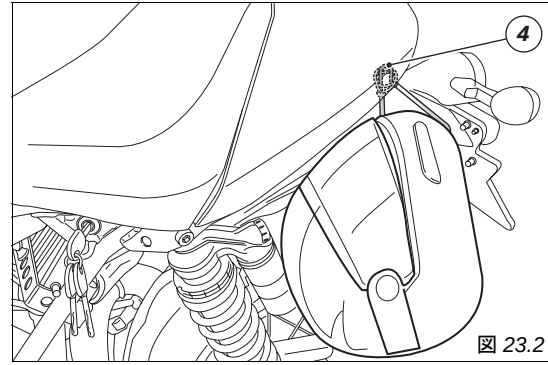


図 *23.2*

サイドスタンド (図 *24*)

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駐車することは、転倒の原因となります。
傾斜面に停車する場合は、常にリアホイールが斜面の低い方に向くようにして下さい。
サイドスタンドを使用するには、ハンドルバーを両手で掴み、車体を支えながら、スタンドのフック *(1)* を足でいっぱいに押します。次に、スタンドがしっかりと路面に着くまで、車体を徐々に傾けていきます。

警告
サイドスタンド使用時には、車両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、車両を右側に傾けながら、足でフック *(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
スタンドを降ろし、ギア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降ろしません *)*。

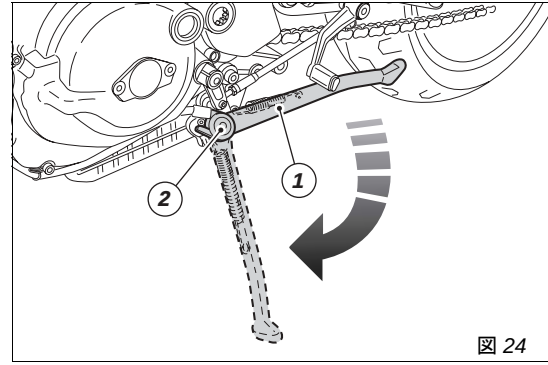


図 *24*

リアショックアブソーバーアジャスターの調整 *(* 図 *25)*
リアショックアブソーバーは荷重に合わせて調整できるよう外部アジャスターを装備しています。
アジャスター *(1)* は、スイングアームとショックアブソーバー固定位置の下部にあり、リバウンドの時に油圧ブレーキを調整します。
コンプレッションダンピング調整アジャスター *(2)* は、アブソーバーのエキスパンションタンク上にあります。
時計回り方向にアジャスター *(1*、*2)* を回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。
アジャスターを時計回りに完全に締めた状態からの標準設定：
- アジャスター *(1)* を *20* クリック緩める
- アジャスター *(2)* を *12* クリック緩める

アブソーバー上部にある *2* 個のリングナット *(3)* は、アウター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、上部リングナットを回します。下部リングナットを**締める** か**緩める**で プリロードが**強く** か**弱く** なります。
アブソーバー上のスプリングプリロードの標準の長さ *: 190 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。

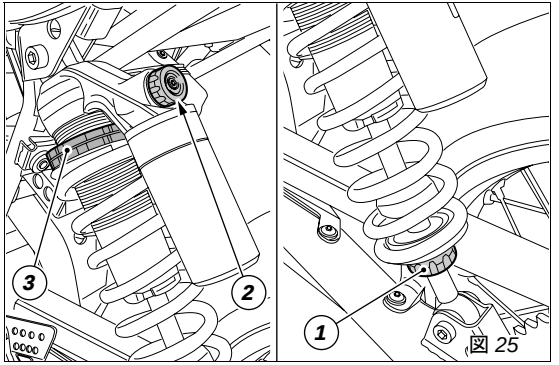


図 *25*

運転のしかた

慣らし運転の方法

慣らし運転時の最高速度 *(* 図 *26)*
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

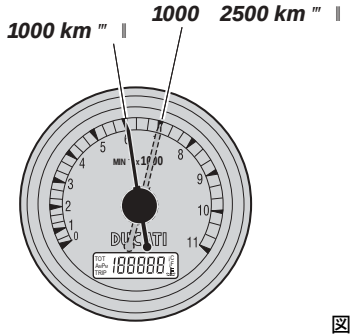


図 *26*

1000 km まで

最初の *1000 km* までは、タコメーターに注意し、*5500 ～ 6000* 回転 *(rpm)* を超えないように気を付けます。
最初の数時間は、制限された回転数の範囲内でエンジンの負荷と回転数をさまざまに変えることをお勧めします。
このために、エンジン、ブレーキ、サスペンションのより効果的な慣らしは、カーブの多い、起伏に富んだ場所を走行することが理想的です。
最初の *100 km* は、ブレーキディスクに対してパッドの摩擦材を適切に慣らすために、優しくブレーキをかけ、急なブレーキや長い間ブレーキをかけることは避けて下さい。
車両全ての機械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、特に上り坂での長時間の高速回転は避けて下さい。
定期的にチェーンを点検し、必要があれば潤滑して下さい。

1000 ～ 2500 km まで

この間、エンジンからよりパワーを引き出す事も可能ですが、回転数 *7000 rpm* を決して超えないようにして下さい。

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

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。

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、車両に損傷を与え、ライダ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：

タンク内の燃料残量
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 (*39* ページ参照)。

エンジンオイル量
エンジンオイル量をクランクケースの点検窓からチェックしてください。
必要であれば指定オイルを補充して下さい
(*59* ページ参照)。

ブレーキ、クラッチ液量
各リザーバーの液量を確認して下さい。

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 (*57* ページ参照)。

操作器系
ブレーキ、クラッチ、スロットル、ギアチェンジの作動を確認します。

ランプ、インジケーター
ランプ、インジケーター、ホーンが適切に作動するか確認します。電球が切れている場合には交換して下さい (*50* ページ参照)。

各ロック
燃料タンクのキャップ、シートのロックが確実に閉じているか確認して下さい。

スタンド
サイドスタンド (*31* ページ参照) がスムーズに作動し、適切な位置にあるかをチェックして下さい。

警告
もし不備な点がある場合には、車両の使用を中止し、*Ducati* 正規ディーラーにご連絡下さい。

エンジンの始動

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 (*10* ページ参照)。

1) イグニッションキーを ***ON*** の位置にします (図 *27*)。緑のランプ ***N*** と赤のランプ が点いている事を確認してください。

重要
オイルプレッシャー警告灯はエンジン始動後、数秒で消えなければなりません (*11* ページ参照)。

注意
スタンドを降ろし、ギア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降ろしません)。

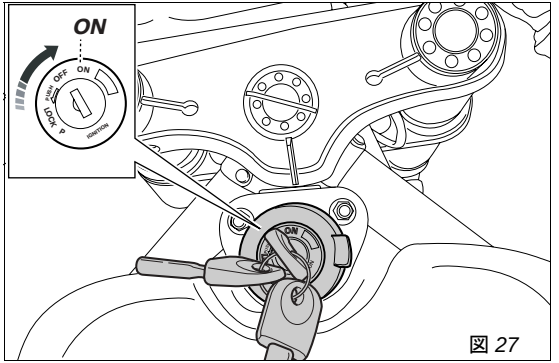


図 *27*

2) エンジンストップスイッチ *(1*、図 *28)* が ∩ *(RUN)* の位置になっていることを確認してから、スタートボタン *(2*、図 *28)* を押します。

このモデルにはワンタッチスターターが装備されています。
この機能によりボタン *(2)* をすぐ放してもエンジンのワンタッチ始動が可能です。エンジンの自動始動に必要なボタン *(2)* を押す秒数は、エンジンの温度により変わってきます。
エンジンが作動している時、このシステムはエンジン始動のドライブを妨げます。エンジンが始動しなかった場合には、*2* 秒ほど待ってからボタン *(2)* をもう一度押し直して下さい。
スロットルグリップを回さず、自動的に始動させて下さい。

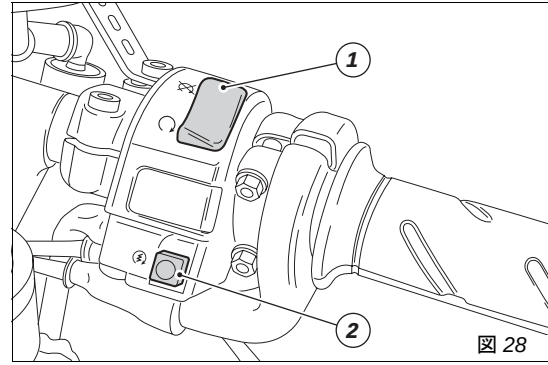


図 *28*

重要
エンジンが冷たい間は回転数を上げ過ぎないで下さい。潤滑が必要な全ての部分にオイルを行き渡らせるために、エンジンが温まるのを待ってください。

車両の発進

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チェンジ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ゆっくり放すと、車両が動き出します。
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、ギアチェンジペダルをかき上げ、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すぐにシフトダウンし、車両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システムのスナッチやオーバーフロー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、機械部分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

減速するには、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。エンジンが急に止まるのを防ぐため、車両が停止する前に、クラッチを切ります。

警告

レバーとペダルの内、片方しか使用しなかった場合、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、車両のコントロールを失う原因になります。

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かつ優しいブレーキ操作をするように心がけて下さい。

急ブレーキは車両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。

車両の停止
スロットルグリップを緩めると、車両は 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、車両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、キーを ***OFF*** *(18* ページ *)* の位置に回します。

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
停止させた車両をサイドスタンドを使い駐車します。*(31* ページ参照 *)*。
盗難防止のため、ハンドルを左にきり、キーを ***LOCK*** の位置にします。
車両をガレージ、その他の建物内に駐車する際には、換気が充分で、車両の近くに熱源が無いことを確認して下さい。
必要な場合には、車両を認識しやすいようにイグニッションキーを ***P*** の位置に回し、パーキングランプを点灯しておくことができます。

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キーを付けたままで車両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。手を触れないよう充分注意し、車両を木材、木の葉などの可燃物のそばに駐車しないようにして下さい。

警告
発進を妨げるタイプの盗難防止用ロック *(* ディスクロック、ホイールロック等 *)* は大変危険で、車両の機能およびライダーとパッセンジャーの安全に危害を与えるおそれがあります。

燃料補給

給油の際、入れすぎないよう注意してください。燃料は給油口の下縁をこえてはいけません。
(図 *29*)

警告

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

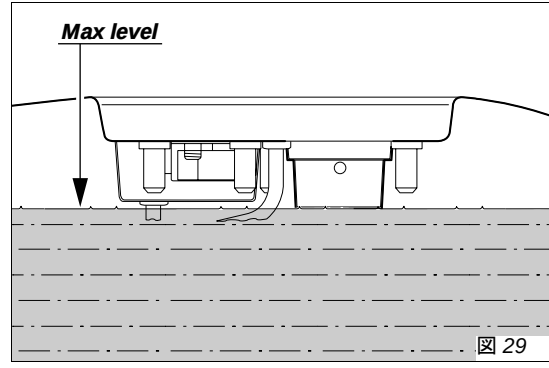


図 *29*

アクセサリー *(* 図 *30)*
シートの下のトランクにあるケース *(1)* 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
ヘルメット固定用ケーブル
車両の簡単な点検、整備をするためのレンチと工具の入ったツールバッグ

この小物入れはシートを取り外し *(29* ページ参照 *)*、ネジ *(2)* を緩め、カバー *(3)* を持ち上げて開けます。

ツールバッグ *(* 図 *31)*
内容 *:*
- スパークプラグ用六角レンチ *(4)*
- スパークプラグレンチ用ボルト *(5)*
- ドライバー *(6)*
- ヘルメット装着用ケーブル *(7)*

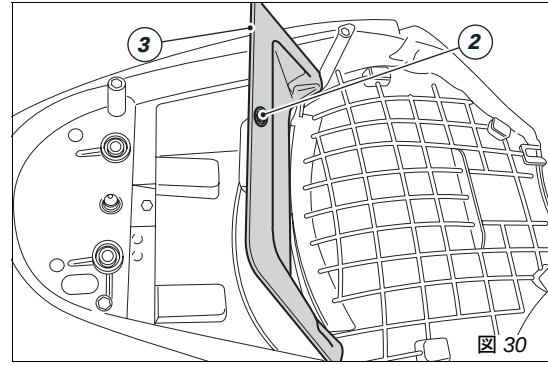


図 *30*

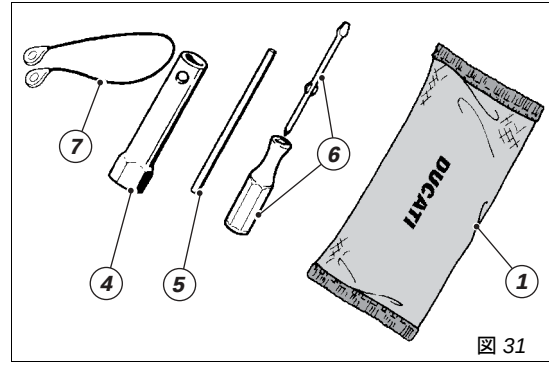


図 *31*

ブレーキ / クラッチ液量のチェック
液面は、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 *32*、図 *33*、図 *34)*。
液体レベルが下がりすぎると、回路内にエアが混入し、システム作動に悪影響を及ぼします。
また、定期点検表に指示されたブレーキ / クラッチ液補充及び交換は、正規ディーラーの修理工場に依頼して下さい *(* 保証書参照 *)*。

重要
ブレーキ、クラッチチューブは 全て *4* 年毎に交換して下さい。

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。

これらの液体は腐食性で傷損害を与える恐れがあります。
異なった品質のオイルを混ぜないで下さい。
ガスケットの状態をチェックしてください。

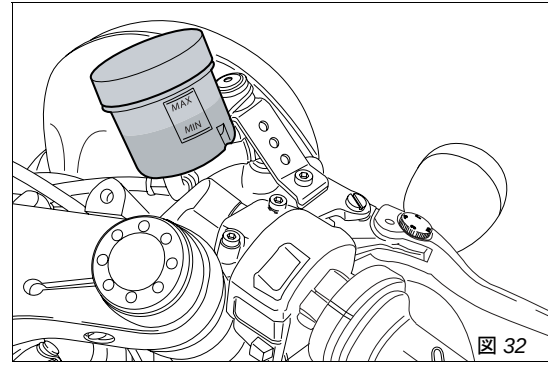


図 *32*

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。既定のレベルを超えないで下さい(最小レベルから*3 mm*上)。

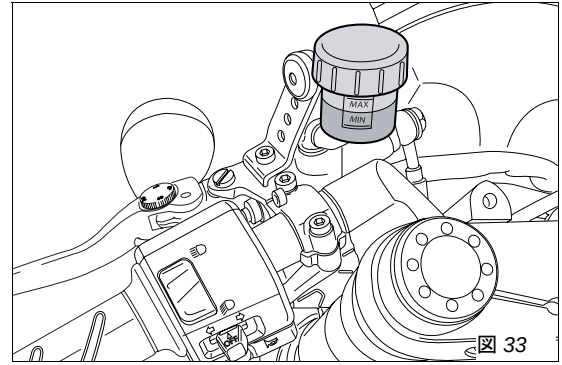


図 *33*

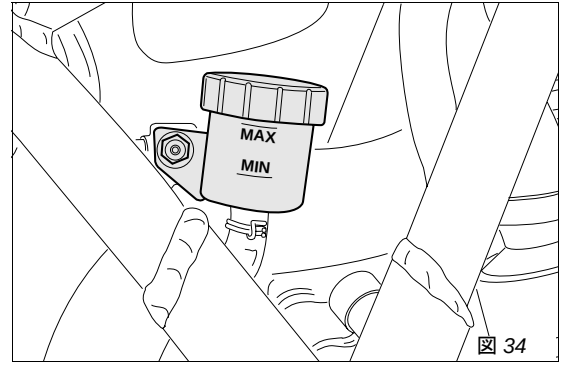


図 *34*

ブレーキパッドの摩耗点検 (図 *35*)

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

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

重要
ブレーキパッドの交換は *Ducati* 正規ディーラーで実施して下さい。

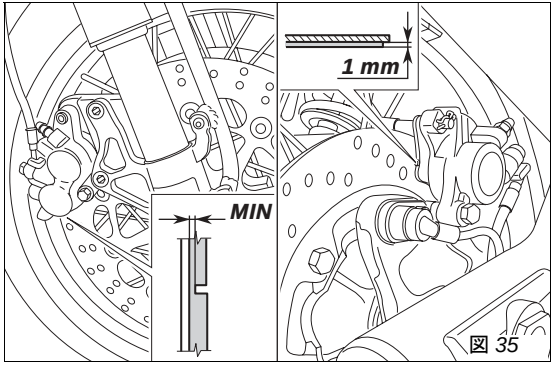


図 *35*

接続部の潤滑
定期的にスロットルコントロールのケーブル外部のシース (被膜) の状態を点検する必要があります。外側プラスチック被膜に亀裂や押し潰された跡があってはいけません。操作類を動かして、被膜の中でケーブルがスムーズに動くか確認して下さい。もし何らかの抵抗や、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* を使用し潤滑してください。

2 本のネジ *(1*、図 *36)* を緩め、スロットルコントロールを開き、ケーブル端部およびプーリーを定期的に *SHELL Advance Grease* または *Retinax LX2* で潤滑します。

警告
プーリーの中にケーブルを入れ、注意しながらスロットルを閉めます。

カバーを付け、ネジ *(2)* を *6 Nm* のトルクで締め付けます。

サイドスタンドが常にスムーズに動くように、汚れを取り除き、全ての可動部分に *SHELL Alvania R3* グリースを塗布して下さい *(* 図 *37)*。

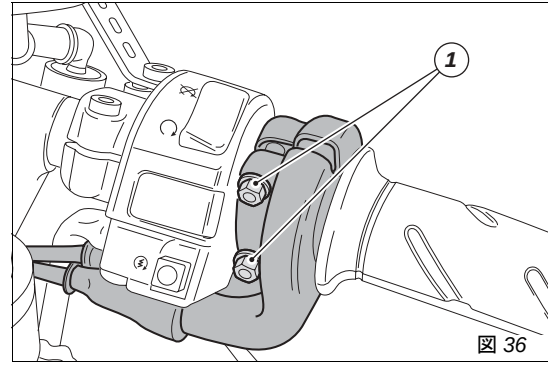


図 *36*

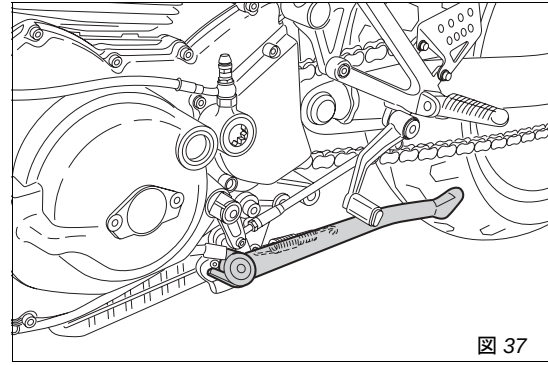


図 *37*

スロットルケーブルの調整
スロットルコントロールはステアリングのどの位置においても遊びが ***1.5~2mm*** なければなりません。
遊びがそれ以外の場合は、スロットルボディのアジャスター *(1)* で調整する必要があります *(* 図 *39)*。

重要
調整は正規ディーラーまたはサービスセンターに依頼して下さい。

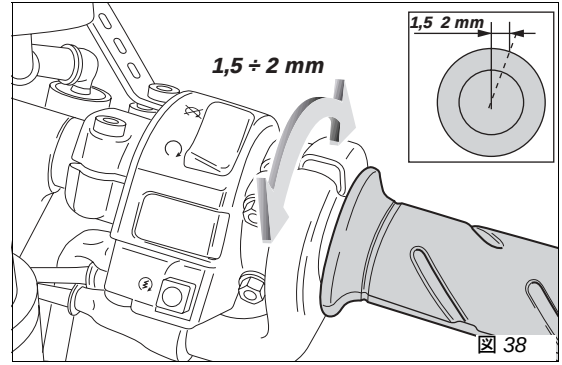


図 *38*

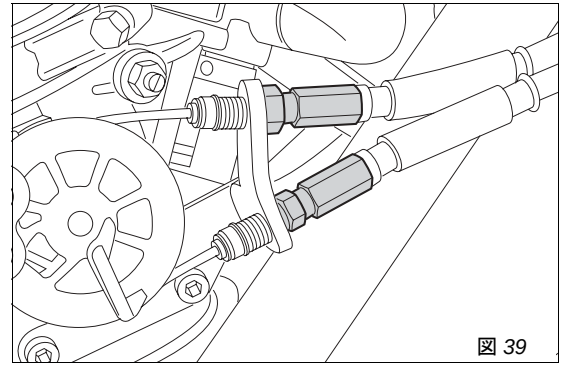


図 *39*

バッテリーの充電 *(図 40)*
バッテリーを充電する際には、バッテリーを車両から取り外して実施して下さい。
バッテリーサポート固定ネジ *(1)* を緩めます。
側面 *2* 箇所にある固定バンドを外し、カバー *(2)* を外します。
常に黒のマイナス端子 *(-)* を最初に外し、続いて赤のプラス端子 *(+)* を外します。
バッテリーを車両後部に向けて、サポートから抜き取ります。

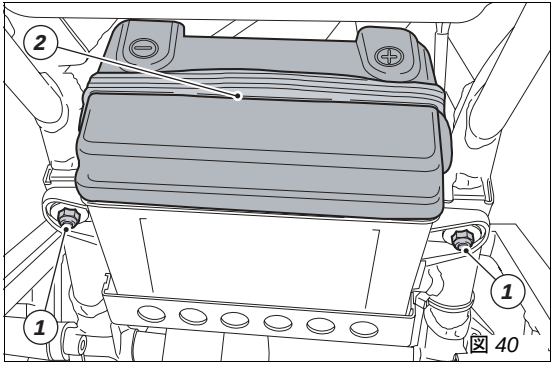


図 *40*

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

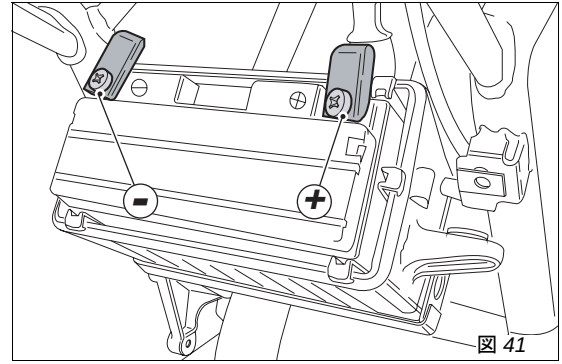
充電は換気のよい場所で行って下さい。
ジャックをそれぞれの電極に赤をプラス *(+)*、黒をマイナス *(-)* 極につなぎます。

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

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。

バッテリーをサポートに配置し、カバー *(2*、図 *40)* を固定し、ネジ *(1*、図 *40)* を *10 Nm* のトルクで締め付け、サポートをフレームに固定します。



トランスミッションチェーン張力の調整

チェーンが一番引っ張られた状態になるまで、リアホイールをゆっくりと回します。
サイドスタンドを立てた状態で、フォーク中央部のチェーンを指で押し上げて測定します。チェーンの一番下がっている部分でのたわみが ***30 ～ 32 mm*** でなければなりません。
張力を調整するには、ホイールシャフトのナット *(1*、図 *43)* をゆるめ、スイングアーム両サイドのナット *(2)* を同様に、張力を増すには時計回り、減らすには反時計回りに回します。張力を減らす場合には、ホイールを前方に押します。

重要

不適切なチェーンの張りは、トランスミッション部品の磨耗を促進させます。

しっかりホイールアライメントをするために、スイングアーム両側のカーソル *(3*、図 *43)* のマーク が一致しているか、よく確認してください。
SHELL Retinax HDX2 でグリースアップされた､ナット *(1)* を規定トルク *72 Nm* で締め付けます。
SHELL Alvania R3 でグリスアップされたナット *(2)* を *8 Nm* のトルクで締め付けます。

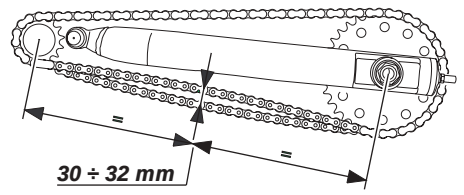


図 *42*

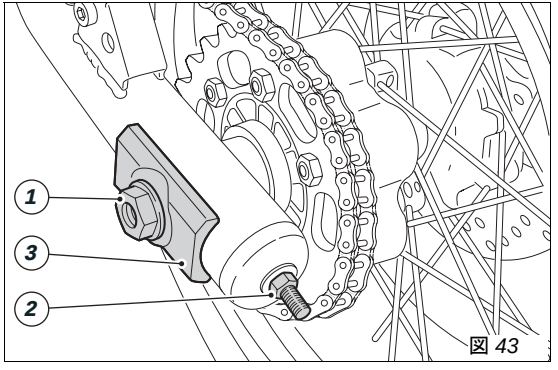


図 *43*

トランスミッションチェーンの潤滑

この車両には、泥などの侵入を防ぎ、潤滑をより保つ *O* リングシールの付いたチェーンが装備されています。チェーンを洗浄する場合には損傷を防ぐため、*O* リングシールの損傷を防止するため、専用の溶剤を使用して下さい。ウォッシャー等でスチームや圧力のかかった水で洗浄しないで下さい。洗浄後は、圧縮エアでチェーンを乾かし、指定の *SHELL Advance Chain* もしくは *Advance Teflon Chain* にて潤滑します。

重要

指定された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損傷を与える可能性があります。

電球の交換
切れた電球を交換する前に、新しい電球が *70* ページの「エレクトリカルシステム」の各仕様に適合しているか確認して下さい。部品と付け直す前に新しい電球がちゃんと点くか確認してください。

ヘッドランプ
ヘッドランプの電球を交換するには、まず本体に枠、パラボラを固定している下部のネジ *(1)* を緩めます。
ヘッドランプの電球からコネクター *(2*、図 *45)* 外します。電球を押さえているクリップ *(3*、図 *45)* を外し、サポートから取り除きます。

注意
ガラスの部分には、絶対に指で触れないで下さい。電球の高度が落ちる原因となります。

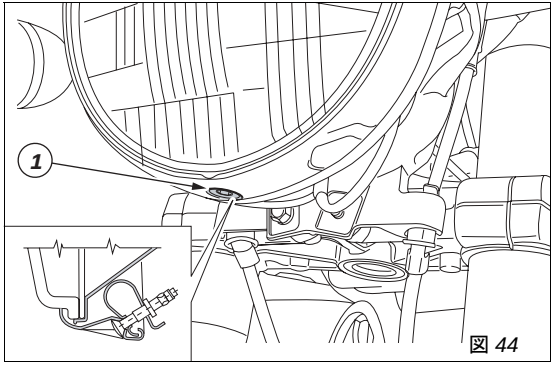


図 *44*

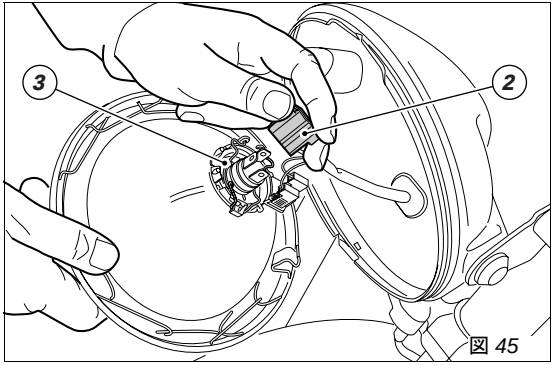


図 *45*

電球 *(4)* を交換します。

注意

ガラスの部分には、絶対に指で触れないで下さい。電球の高度が落ちる原因となります。
正しい光軸角度にするために、ホルダーのガイドに沿って電球のベースを差し込みます。
クリップ *(3*、図 *45)* の端部をヘッドランプ本体サポートにはめます。ケーブルをつなぎます。

パーキングランプの電球を交換するには、コネクターを外してください。電球 *(5)* はバイオネットベースタイプなので、取り外すには押しながら反時計回りに回します。交換した新しい電球は、押しながら時計回りにカチッという音がするまで回して取り付けます。コネクターにつなぎ、枠、パラボラに固定します。

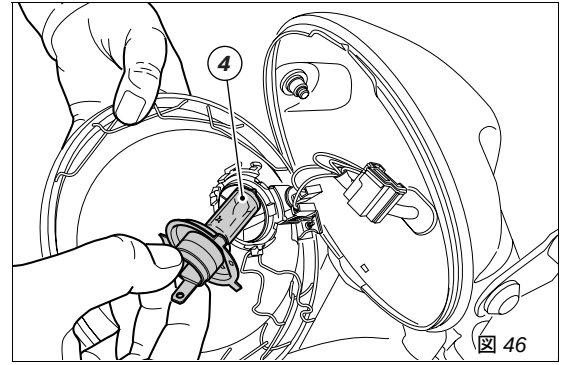


図 *46*

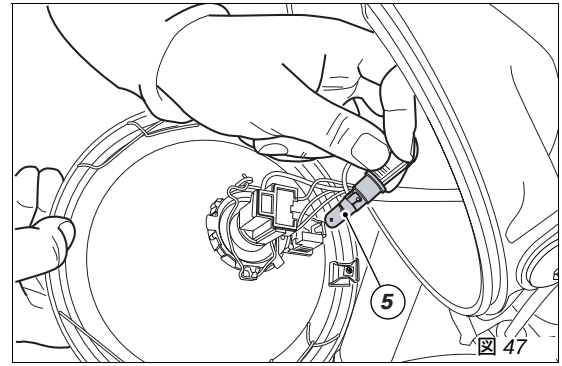


図 *47*

フロントターンインジケーター *(図 48)*
ねじ *(1)* を外し、ランプカバー *(2)* とターンインジケーターのボディを別々にします。
電球はバイオネットベースタイプなので、取り外すには押しながら反時計回りに回します。交換した新しい電球は、押しながら時計回りにカチッという音がするまで回して取り付けます。カバーを取り付けます。
スクリュー *(1)* を締めます。

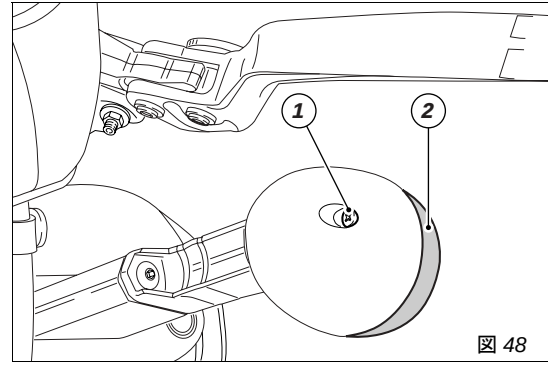


図 *48*

リアターンインジケーター *(* 図 *49*、図 *50)*
ねじ *(1)* を外し、ランプカバー*(2)* とターンインジケーターサポート *(3)* を離します。電球サポート *(5)* から電球ユニット *(4)* を抜き取ります。
電球を交換し、ユニット *(4)* をサポート *(4)* に取り付けます。ターンインジケーターサポート *(3)* 内側に電球サポート *(5)* の *2* つのつめを差し込み、インジケーターサポート *(3)* に電球サポート *(5)* と共にカバー *(2)* を取り付けます。スクリュー *(1)* を締めます。

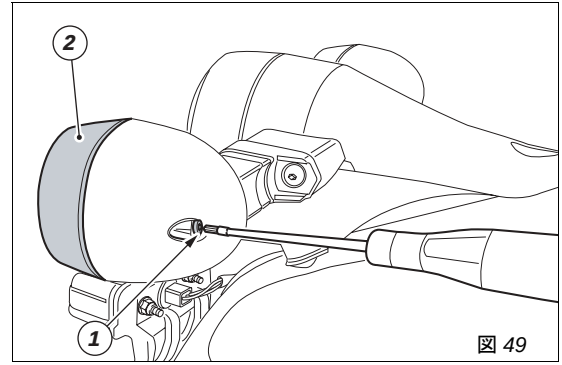


図 *49*

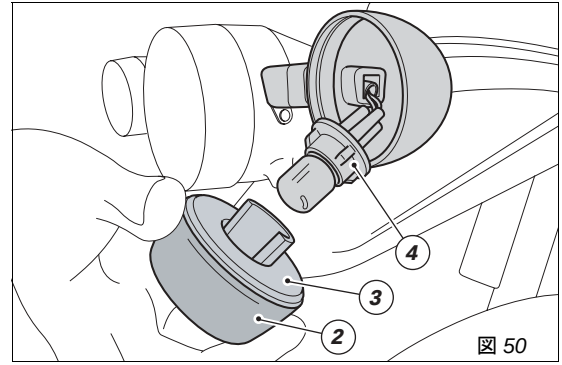


図 *50*

ナンバープレートランプ *(図 51)*
ナンバープレートランプの電球を交換するには、ナンバープレートホルダーから電球ホルダーを引き抜きます。
電球を外し、交換して下さい。

注意
ソケットは取り出す際にケーブルを引きちぎらないための先端 *(A、図 51)* が付いています。

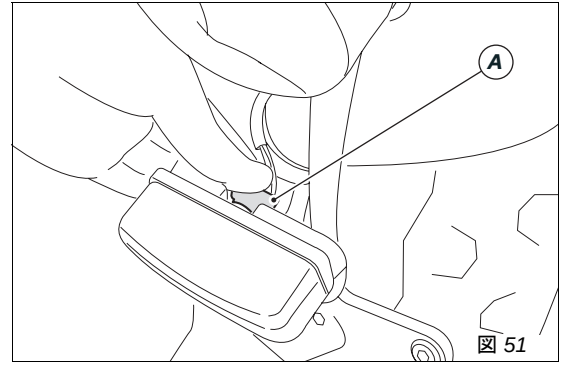


図 *51*

ストップランプ
ストップランプとパーキングランプの電球を交換するには、レンズを固定している *2* 本のスクリュー *(1*、図 *52)* を緩め、レンズを取り外します。電球はバイオ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。新しい電球を取り付けたら、押しながら今度は時計回りにカチッと音がするまで回します *(*図*53)*。スクリュー *(1)* でレンズを固定します。

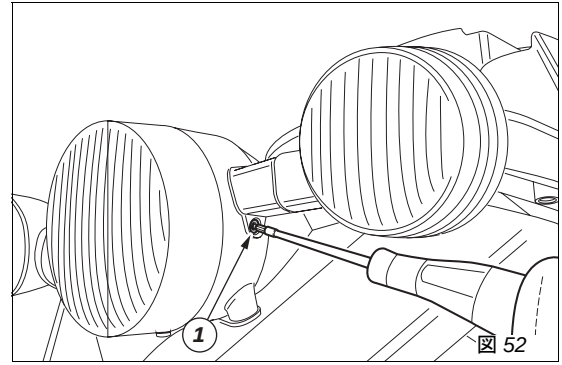


図 *52*

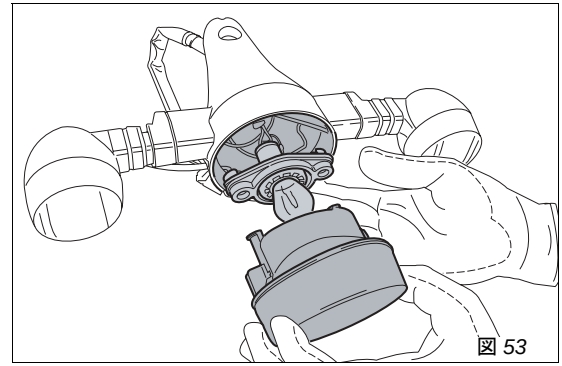


図 *53*

ヘッドランプの光軸調節 *(* 図 *54)*
ヘッドランプの光軸をチェックするには、適正な空気圧のタイヤの車両にライダーがまたがり、垂直に保ち、縦軸に対して正しい角度を保持します。車両は壁またはスクリーンから *10 m* の距離に置きます。壁にヘッドランプの中心と同じ高さで水平に線を引き、また車体の縦軸に一致する垂直線も引きます。
この作業はできれば薄暗い場所で実施して下さい。
ロービームを点灯します。
光の照射範囲の高さが *(*照射された部分と明るいの部分との境界の上限 *)*、地上からヘッドランプの中心までの高さの *9/10* 以下でなければなりません。

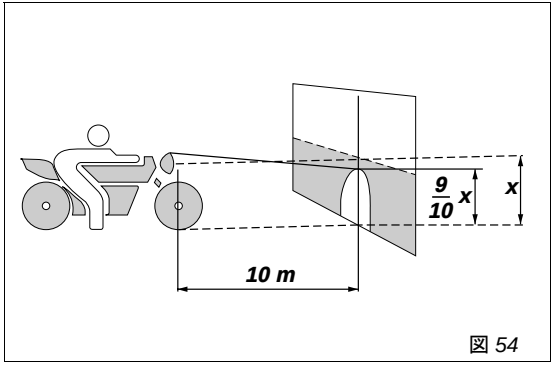


図 *54*

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。
イタリア以外の国での使用は、それぞれの国で法律に従い調節してください。

ヘッドランプの光軸垂直方向調節には、まずサイドサポートを固定しているネジ *(1*、図 *55)* を緩めます。

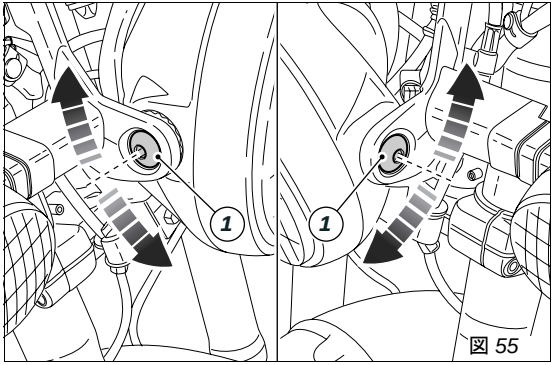


図 *55*

タイヤ
フロントタイヤ空気圧：
2.2 bar
リアタイヤ空気圧：
2.2 bar

タイヤの空気圧は気温や標高の影響を受けます。したがって、走行する場所の気温と標高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、状態の悪い路面を走行する場合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
チューブ内蔵タイヤはタイヤに小さな穴が開いた場合、空気の減り方が早いため、早く気付きます。タイヤの空気圧が下がってきた場合には、パンクの可能性をチェックして下さい。

警告
穴が開いた場合は、タイヤおよびチューブを交換します。標準搭載されているタイヤおよびチューブと同じメーカーで同格のものを使用します。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しっかり締まっていることを確認して下さい。チューブレスタイプのタイヤは絶対に使用しないで下さい。突然タイヤが破裂し、タイヤ内の空気圧が突如減少し、ライダーに大きな危険を及ぼします。
片方のタイヤを交換した場合には、必ずバランスチェックを行って下さい。

重要
ホイールのバランスウェイトを勝手に外したり、移動させたりしないで下さい。

注意
タイヤおよびチューブの交換が必要な場合は、ホイールを正しく着脱することが大切ですので、*Ducati* 正規ディーラーまたはサービスセンターにご依頼下さい。

タイヤ摩耗の限界
タイヤのトレッド面が一番摩耗している所 *(S*、図 *56)* で、溝の深さを測定して下さい：
溝の深さは *2 mm* 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。

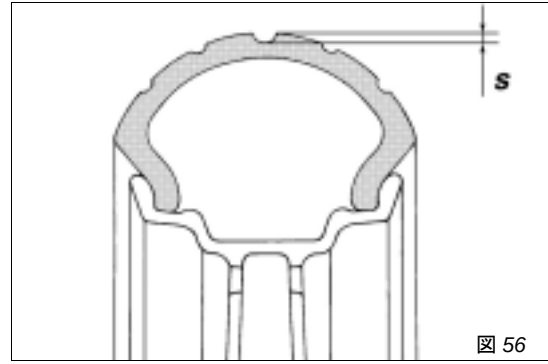


図 *56*

エンジンオイルレベルの点検 *(図 57)*
エンジンオイル量は、クラッチカバー上のオイル点検窓 *(1)* で確認できます。
オイル量をチェックするには、車両を垂直に保ちます。エンジンが暖まった状態でチェックします。液面が安定するまで、エンジン停止後数分間待って下さい。オイルレベルは、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。
もしオイル量が少ない場合は、エンジンオイル *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。

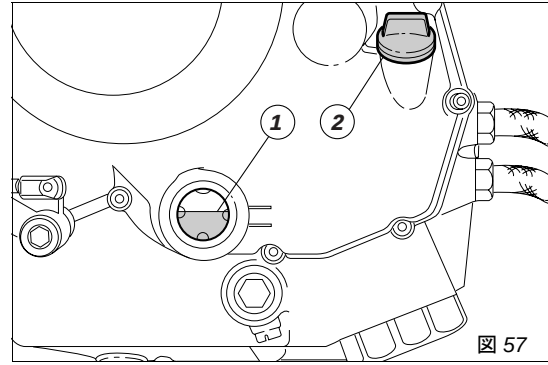
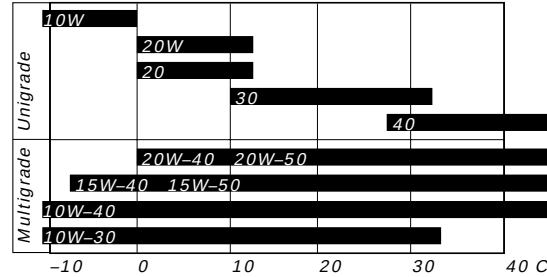


図 57

重要
定期点検表 *(* 保証書参照 *)* に指示されている、エンジンオイルとフィルターの交換は、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
車両使用環境の気温が表示された指定範囲内であれば、表に示された以外の粘度の物も使用できます。



スパークプラグの清掃と交換 *(図 58)*
スパークプラグはエンジンの作動においてとても重要で、定期的な点検が必要です。
この作業は簡単で、エンジン状態を短時間で良く知ることができます。
左サイド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。
中央電極のセラミック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。

もし変色していたり、汚れ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。
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。
電極間の距離は ***0.6~0.7 mm*** でなければなりません。

重要
調整のために電極を曲げる際は、慎重に行ってください。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絶縁体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。

スレッドをベースにしっかり付け、ヘッドにスパークプラグを取り付けます。プラグは指定されたトルク *20 Nm* で締め込みます。
トルクレンチをお持ちでない場合は、手で締めた後、付属のレンチで更に *1/2* 回転締め込みます。

重要
指定と異なる熱値、ねじ縁の長さ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。

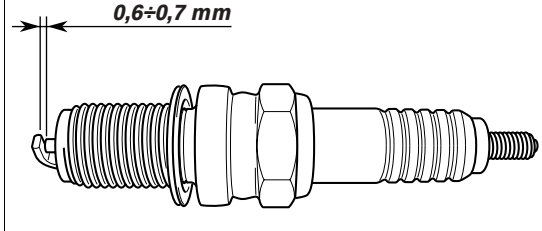


図 *58*

車両の清掃
塗装部分とメタリック塗装部分のオリジナルな艶を長期間保つため、走行する道路のコンディションに合わせて、車両を定期的に清掃、洗車しなければなりません。車両に損傷を与えないように、強すぎる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
走行後すぐに洗車すると、エンジンがまだ熱いため水分が蒸発し染みになる恐れがあります。
高温や、ウオッシャー等の圧力のかかった水で洗浄しないで下さい。水圧の高いウォッシャーを使用すると、フォーク、ホイールハブ、エレクトリカルシステム、フォークベアリング、エアー吸入口、エキゾーストサイレンサーなどの摩耗、または車両に重大な損害を与える可能性があります。

もし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、車体全表面部をセーム革で拭きます。

警告
洗車した後は、ブレーキ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を付けないで下さい。ブレーキ力が失われます。ディスクは非油性の溶剤にて清掃してください。

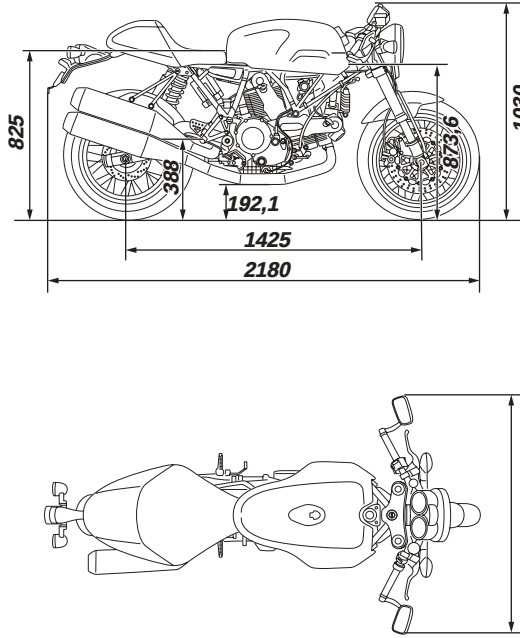
長期間の不使用

車両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。
車両の清掃燃料の抜き取りスパークプラグのベースから少量のエンジンオイルをシリンダーに入れ、手でエンジンを数回転させシリンダー内壁に保護膜を形成させます。
車両をスタンドに配置します。
ケーブルを外し、バッテリーを取り外します。*1*ヶ月以上車両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。
結露を防ぎ、塗装部を保護するため、車体はカバーで覆って下さい。
車体カバーは *Ducati Performance* にて取り扱っています。

重要注意事項

国によっては *(* フランス、ドイツ、イギリス、スイス等 *)* 排気ガス、騒音規制の基準を設けている場合があります。法に義務付けられた定期点検を行う他、規制に適さない部品がある場合は、適合する *Ducati* オリジナル部品と取り代えて下さい。

全体寸法 *(mm) (* 図 *59)*



重量
乾燥時車体重量：
187 Kg (燃料およびバッテリー抜き *)*
最大積載時重量：
320 Kg

警告
重量制限を遵守しないと、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 *59*

燃料補給	タイプ	リットル
燃料タンク、リザーブ *3.5* リットルを含む	オクタン最低値 *95* の無鉛ガソリン	*15*
クランクケース、エンジンオイルフィルター	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3.9*
フロント/リアブレーキシステム､クラッチ	油圧システム用特製フルード *SHELL - Advance Brake DOT 4*	—
電極保護液	配線用スプレー *SHELL - Advance Contact Cleaner*	—
フロントフォーク	*SHELL - Advance Fork 7.5* または *Donax TA*	*(* シャフトごと *)* *395* cm^3

重要
絶対に燃料、オイル等には添加剤を加えないで下さい。

エンジン
縦 *90º L* 型 *4* サイクル *2* 気筒
ボア：
94 mm
ストローク：
71.5 mm
総排気量：
992 cm³
圧縮比 ± *0.5:1:*
10,0 cm³
最大出力、クランクシャフト *(95/1/EC)*：
61 kW - 83 馬力 */8000 rpm*
最大軸トルク、*(95/1/EC)*：
83 Nm - 8.5 Kgm/6000 rpm

重要
いかなることがあっても許容最高回転数を越えた状態で走行してはいけません。

タイミングシステム
デスモドロミックシステム ：シリンダーごとに *2* 本のバルブ､*4* 本のロッカーアーム *(2* オープニングロッカーアーム、*2* クロージングロッカーアーム *)*、カムシャフト クランクシャフトよりスパーギアとベルトローラー/ 歯付き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 *60)*

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

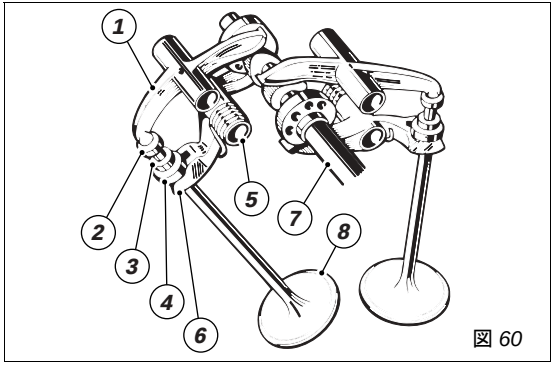


図 *60*

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。

ブレーキ

フロント
穴付きダブルディスク
ハウジング材質：
スチール
ブレーキトラック材質
ステンレス *Inox*
ディスク径：
320 mm
ハンドルバー右側レバーによる油圧作動
有効面積：
88 cm²
ダブルピストンブレーキキャリパー
メーカー：
BREMBO
タイプ：
30/32 ピストン
ブレーキパッド材質：
Toshiba TT 2172 HH
ポンプ形式：
PSC 16

リア
穴付き固定ディスク
ブレーキトラック材質
ステンレス *Inox*
ディスク径：
245 mm
車体右側ペダルによる油圧式
有効面積：
25 cm²
メーカー：
BREMBO
タイプ：
P 32.
ブレーキパッド材質：
FERIT I/D 450FF
ポンプ形式：
PS11

警告
ブレーキ液は腐食性です。誤って目や皮膚に付いた場合は大量の流水で洗浄して下さい。

トランスミッション
クラッチ：
乾式マルチディスク
ハンドルバー左側レバーにより操作
エンジンとギアボックスメインシャフト間の駆動伝達
減速比：
32/59
ギア：
6 速
コンスタントギア、左側ペダルによる操作
フロント / リアスプロケット比：
15/38 cm^3

総ギア比：
1 速 *15/37*
2 速 *17/30*
3 速 *20/27*
4 速 *22/24*
5 速 *24/23*
6 速 *28/24*

チェーンによるギアボックスとリアホイール間駆動伝達：
メーカー：
RK
タイプ：
525 GXW
サイズ：
5/8"x5/16"
リンク数：
100 cm^3

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ので、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。勝手に交換し、正確に交換作業が行われなかった場合、あなたに危険が及ぶだけでなく、車両にも取り返しのつかない損傷を与えることになります。

フレーム
ハイテンションスチールパイプを用いたトレリスフレーム
ステアリングアングル (左右) :
28º
ステアリングヘッドアングル
24º
トレール :
92 mm

ホイール
スポークリム

フロント
サイズ :
3.50x17"

リア
メーカー :
BREMBO
サイズ :
5.50x17"
フロントホイールはシャフト取り外し可能です。

タイヤ

フロント
エアチューブラジアルタイヤ
サイズ :
120/70-R17

リア
エアチューブラジアルタイヤ
サイズ :
180/55-R17

スパークプラグ
メーカー :
CHAMPION
タイプ :
RA 6 HC

または *:*
メーカー :
NGK
タイプ :
DCPR8E

燃料供給
電子制御式インジェクションシステム *MARELLI CPU 5AM2*
スロットルボディ直径：*45 mm*
シリンダー用インジェクター：*1*
インジェクター用穴：*1*
ガソリン供給 *: 95-98 RON*

サスペンション

フロント
軽量ハイドロリック倒立フォーク
フォーク半径：
43 mm
フォーク軸：
120 mm

リア
リバウンド / コンプレッションダンピング、スプリングプリロード調整可能なショックアブソーバーはアルミニウム製スイングアームに内蔵されています。
スイングアームはエンジンを貫通したピボットシャフトを回転しています。このシステムは、車両に高い安定性をもたらします。
ショックアブソーバーは長さの調整もできます：標準値 *336 mm*、*4 mm* まで短縮可、*8 mm* まで延長可 。
この結果、スプリングプリロードの調整にかかわらず、後部の高さを調整することが出来ます。

アブゾーバー作動長
94.5 mm
ホイールトラベル
132.9 mm

排気システム
ヨーロッパの公害防止規制 *EURO3* に適合した触媒システム
USA バージョン *:* 触媒システム不搭載

カラーバリエーション
イエロー 、部品番号：**0038 (PPG)*
Ducati アニバーサリーレッド、部品番号: *F_473.101 (PPG)*
Ducati ルシッドブラック、部品番号：*248.514 (PPG)*
ブラックフレーム、クロムメッキリム

エレクトリカルシステム
主要構成パーツは以下の通りです：
ヘッドランプ *:*
電球 *:* ***H4 (12V-55/60W)***
パーキングランプ *:*
電球：***W5W (12V-4W)***
ハンドルバー上スイッチ：
ターンインジケーター *:*
電球 *:* ***W16W (12V-16W)***
警告ホーン
ストップランプスイッチ
バッテリー、*12V-10 Ah*
ジェネレーター、*12V-520W*
レギュレーター、バッテリー側面に ***40A*** の保護ヒューズ付き
スターターモーター、*12V-0.7kW*
テールランプ / ストップランプ *:*
電球：***HD P5/21W-12V***
ナンバープレートランプ *:*
電球 *:* ***W5W (12-5W)***

注意
電球の交換 については、*50* 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はシート下のエレクトリカルシステムケースにあります (図 *61*)。
ヒューズの交換するには、各ヒューズの配置と定格が表記されたプロテクション・カバー (1) を外してください。
エレクトリカルシステムに接続されているヒューズは*7*つあり、ヒューズボックス内にあります。

ヒューズボックス *(* 図 *62)* 右側にある *40A* ヒューズ *(2)* はエレクトロニックレギュレーターを保護しています。
交換するには、保護キャップ *(3)* を取り外します。

切れたヒューズは、フィラメントが断線していることで確認できます *(4*、図 *63)*。

重要
回路のショートを防ぐために、ヒューズ交換の前には、必ず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。

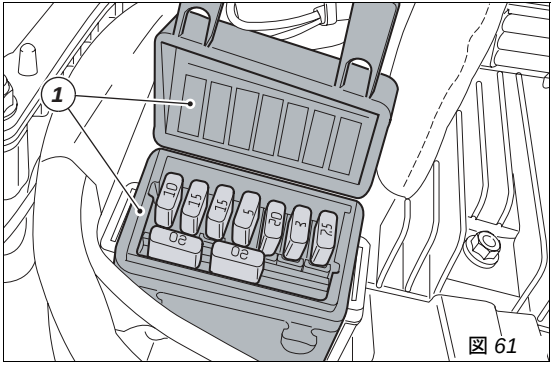


図 61

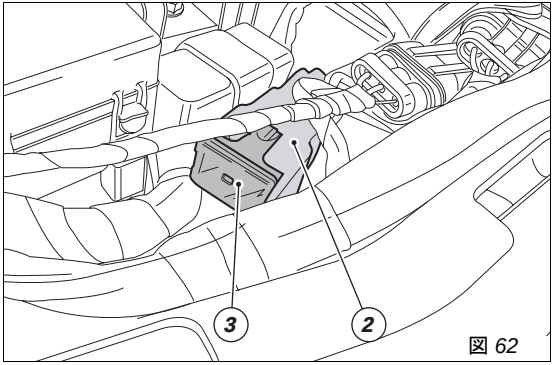


図 62

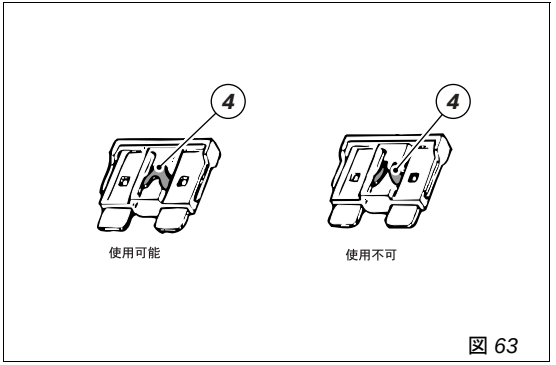


図 63

インジェクション / エレクトリカルシステム配線図凡例

1) 右側スイッチ
2) トランスポンダーアンテナ
3) キースイッチ
4) ヒューズボックス
5) スターターモーター
6) スターターコンタクター
7) バッテリー
8) 調整用ヒューズ
9) レギュレーター
10) ジェネレーター
11) 右リアターンインジケーター
12) テールランプ
13) 左リアターンインジケーター
14) ナンバープレートランプ
15) 燃料タンク
16) バッテリーチャージャーコネクター
17) 自動診断コネクター
18) スピードセンサー
19) サイドスタンドスイッチ
20) ラムダセンサー
21) ホリゾンタルシリンダーコイル
22) バーチカルシリンダーコイル
23) *1* ホリゾンタルシリンダースパークプラグ
24) *2* ホリゾンタルシリンダースパークプラグ
25) *1* バーチカルシリンダースパークプラグ
26) *2* バーチカルシリンダースパークプラグ
27) ステッパーモーター
28) インジェクターホリゾンタルシリンダー
29) インジェクターバーチカルシリンダー
30) スロットルポジションセンサー
31) エンジン回転 / 作動センサー
32) オイル温度センサー
33) コントロールユニット
34) ニュートラルスイッチ
35) オイルプレッションスイッチ
36) リアストップランプスイッチ
37) フロントストップスイッチ
38) クラッチスイッチ
39) 計器オイル温度センサー
40) 左側スイッチ
41) 気温 / 気圧センサー
42) 計器類 (インストルメントパネル)
43) 左フロントターンインジケーター
44) 警告ホーン *1*
45) ヘッドランプ
46) 右フロントターンインジケーター
47) インジェクションリレー
48) 警告ホーン *2*

配線カラー
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

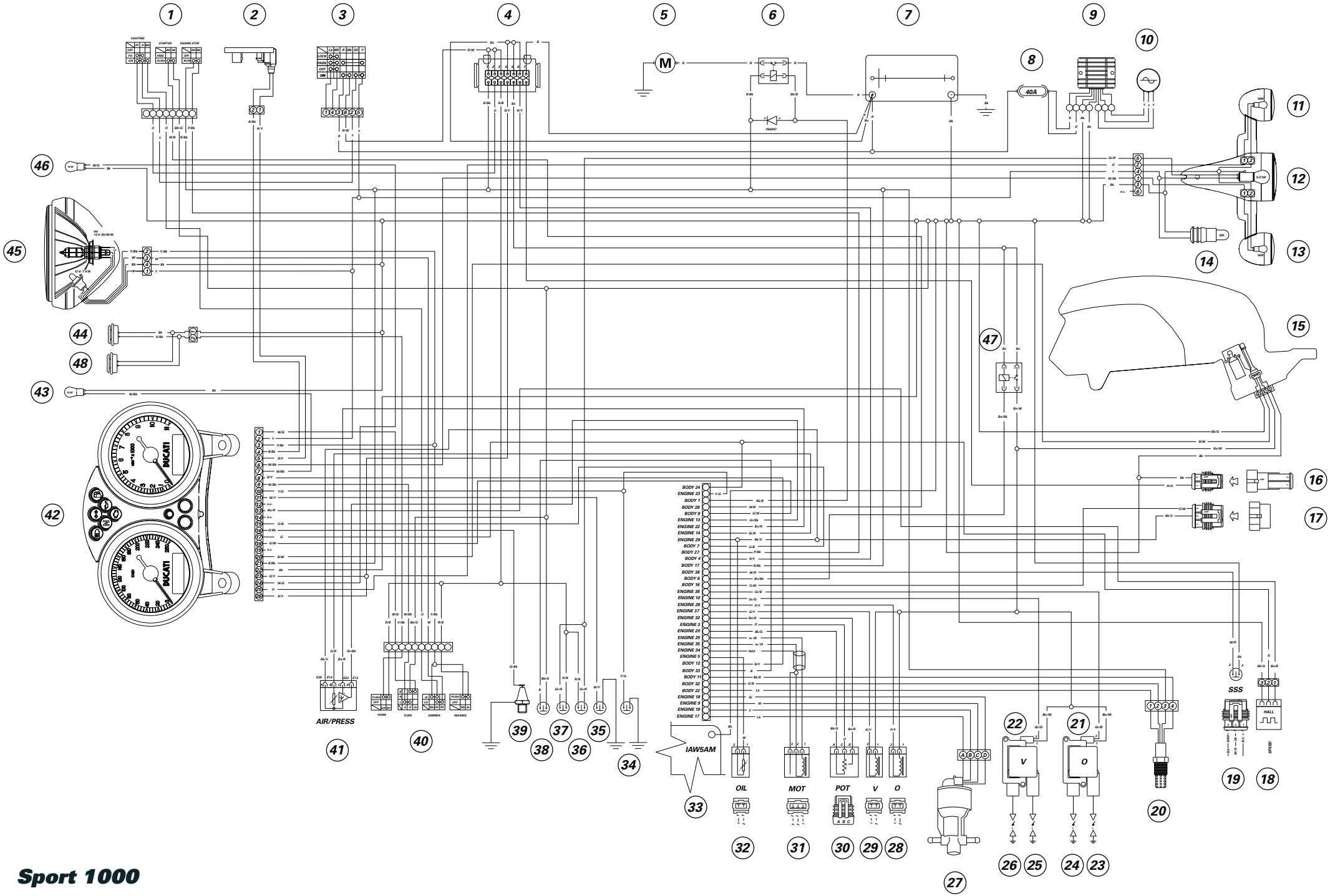
ヒューズボックス凡例

配置	内容	アンペア値
1	キーオン、スターターコンタクター、ラムダセンサー	*10 A*
2	パーキングランプ、ロー/ハイビーム	*15 A*
3	ストップランプ、警告ホーン、ハザード	*15 A*
4	インストルメントパネル	*5 A*
5	インジェクション（インジェクターコイルポンプ）	*20 A*
6	エンジンコントロールユニット	*5 A*
7	バッテリーチャージャー	*7.5 A*

注意
エレクトリカルシステム配線図は、このマニュアルの最後にあります。

定期点検メモ

Km	*Ducati* 正規ディーラー名	走行距離	実地日
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
40A
AIR/PRESS
HORN
TURN
DIMMER
PASSING
IAW5AM
OIL
MOT
POT
V
O
SSS
HALL
SPEED
DUCATI

Sport 1000

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

913.7.108.1D
Stampato 09/2005

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