オーナーズマニュアル

DUCATI SPORTCLASSIC
SPORT 1000

JP

JP

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 正規ディーラーの整備工場にお任せください。
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。本マニュアルに記載されている情報はすべて、発行の日付をもって最新のものとします。
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。

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ください。

警告

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

JP

目次

イントロダクション 6
保証 6
シンボルマーク 6
安全運転上の注意 7
最大積載量 8
製造番号 9

操作系 10
操作類の位置（モノポスト） 10
操作類の位置（ビポスト） 11
メーターパネル 12
液晶パネルユニットの機能 14
イモビライザーシステム 17
キー 17
コードカード 18
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 19
キーの複製 20
イグニッションスイッチ / ステアリングロック 21
ハンドルバー左側スイッチ 22
クラッチレバー 23
ハンドルバー右側スイッチ 24
スロットルグリップ 25
フロントブレーキレバー 25
リアブレーキペダル 26
ギアシフトペダル 27
ギアシフトおよびリアブレーキペダルの調整 28

主要構成部品 / 装備 30
配置図（モノポスト）30
配置図（ビポスト）31
燃料タンクキャップ 32
シートロックおよびヘルメットホルダー 33
サイドスタンド 35
リアショックアジャスター（モノポスト） 36
リアショックアジャスター（ビポスト） 37

運転のしかた 38
慣らしの方法 38
始動前のチェック 39
エンジンの始動 40
モーターサイクルの発進 42
ブレーキング 42
モーターサイクルの停止 43

JP

パーキング 43
燃料補給 44
工具セット 45

主な整備作業とメンテナンス 46
ブレーキ / クラッチ液量のチェック 46
ブレーキパッドの摩耗チェック 48
ケーブル / ジョイント部への注油 49
スロットルケーブルの調整 50
バッテリーの充電 51
チェーンテンション 53
チェーンの注油 55
ライトバルブの交換 56
フロント方向指示器 58
リア方向指示器 59
ナンバープレートライト 60
ストップライト 61
ヘッドライトの光軸調整 62
タイヤ 63
エンジンオイル量のチェック 65
スパークプラグの清掃と交換 66
モーターサイクルの手入れ 67
長期間の保管 68
いくつかの国のオーナーにとって重要な事項 68

メンテナンス 69
メンテナンスプログラム :
公認の整備工場で行うメンテナンス 69
メンテナンスプログラム :
お客様が行えるメンテナンス 72

テクニカルデータ 73
全体寸法（モノポスト）(mm) 73
重量（モノポスト）73
全体寸法（ビポスト）(mm) 74
重量（ビポスト）74
燃料補給 75
エンジン 76
タイミングシステム 76
性能データ 77
ブレーキ 77
トランスミッション 78
フレーム 79
ホイール 79
タイヤ 79
点火プラグ 79
燃料供給 80
サスペンション 80
エキゾーストシステム 80
カラーバリエーション 80
電装 81

定期点検メモ 86

JP

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。

JP

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ください。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
車両ならびに車両構成部品に損傷の可能性があります。

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。

安全運転上の注意

⚠ 警告
運転する前に読んでください。

多くの事故はしばしば不慣れなために起こります。走行する際は常に免許証を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ください。
屋内では絶対にエンジンを始動させないでください。排気ガスは有毒で、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もたらします。
ライダーおよびパッセンジャーは、モーターサイクルが動いている間は足をフットレストに載せていて下さい。
進路変更や、路面状況の変化に対処できるよう、ライダーは**常に**両手でしっかりとハンドルバーを保持し、パッセンジャーは**常に**両手でしっかりと後部シートの専用ベルトを保持して下さい。
走行地域の道交法、および法律を遵守して運転してください。
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ください。
車線変更をする時や曲がる時は、**常に**適時に方向指示器を使用して合図してください。
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ください。
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ください。
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ください。
給油時は絶対に喫煙しないでください。
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ください。
モーターサイクルから離れる場合は、**常に**キーを抜いてください。
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に接触しないよう十分に注意し、車両を木材、木の葉などの可燃物のそばに駐車しないようにして下さい。

モーターサイクルは人や物がぶつからないような場所にサイドスタンドを使用して駐車してください。
平坦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。

JP

最大積載量

お客様のモーターサイクルは、許容最大重量の荷物を積載しても、長距離を安全かつ快適に走行できるよう設計されたものです。
モーターサイクル上にバランス良く重量を配分することは通常の安全走行に必要な注意で、特に凸凹道を走行したり、急な進路変更を必要とする時のトラブルを避けるため重要です。

積載量について

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、次の値を超えてはなりません。
320 Kg（モノポスト）;
390 Kg（ビポスト）。

積み荷はモーターサイクルの中心に近く、できる限り低い位置に配置するよう努めてください。
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ください。ステアリングの妨げになり、モーターサイクルの安定性を損ないます。
フレームのすき間に積み荷物を挟み込まないでください。可動部分の妨げになる恐れがあります。
タイヤが、63 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ください。

JP

製造番号

すべての Ducati モーターサイクルはフレームナンバー（図 1）とエンジンナンバー（図 2）の 2 つの製造番号で確認できます。

フレーム ナンバー

エンジン ナンバー

メモ

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ください。

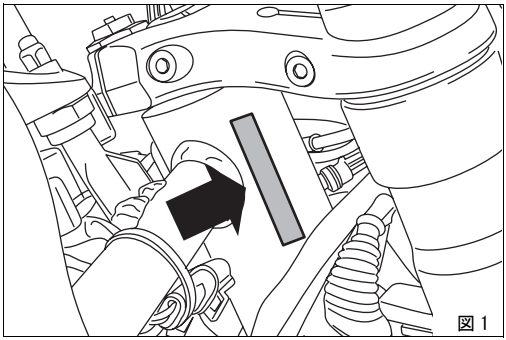


図 1

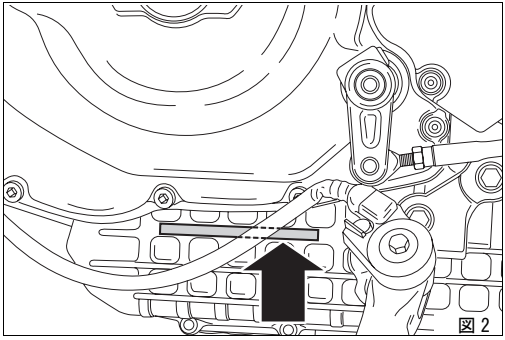


図 2

JP

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、注意深く読んでください。

操作類の位置（モノポスト）(図 3.1)

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) ハンドルバー右側スイッチ
6) スロットルグリップ
7) フロントブレーキレバー
8) ギアシフトペダル
9) リアブレーキペダル

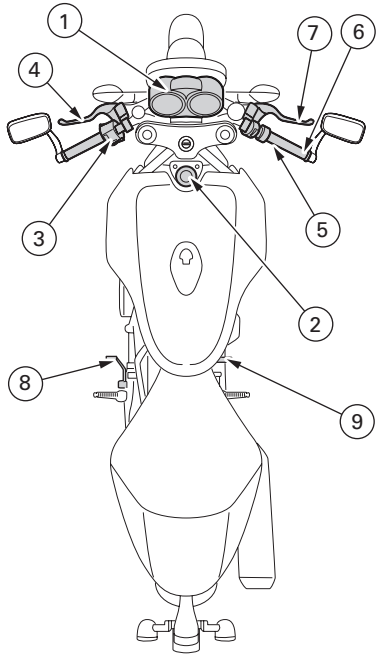


図 3.1

操作類の位置（ビポスト）(図 3.2)

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) ハンドルバー右側スイッチ
6) スロットルグリップ
7) フロントブレーキレバー
8) ギアシフトペダル
9) リアブレーキペダル

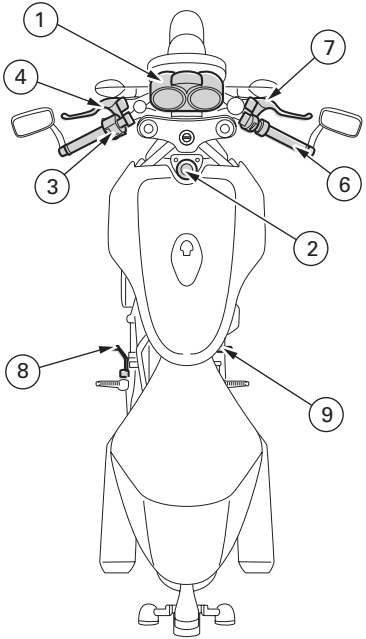


図 3.2

JP

メーターパネル（図 4.1 および 図 4.2）

1) **ハイビームパイロットランプ（青）**.
ライトがハイビームのときに点灯します。

2) **方向指示器パイロットランプ（緑）**.
方向指示器の作動時に点滅します。

3) **燃料警告灯（黄色）**.
燃料タンクの残燃料が約 3.5 リットルになったときに点灯します。

4) **ニュートラルパイロットランプ N（緑）**.
ギアポジションがニュートラルのときに点灯します。

5) **エンジンオイルプレッシャーパイロットランプ（赤色）**.
エンジンオイル圧力が低すぎるときに点灯します。イグニッションスイッチを ON にすると点灯し、エンジンが始動して数秒後に消灯します。
エンジン温度が非常に高い場合に数秒間点灯することがありますが、エンジン回転数の上昇とともに消灯します。

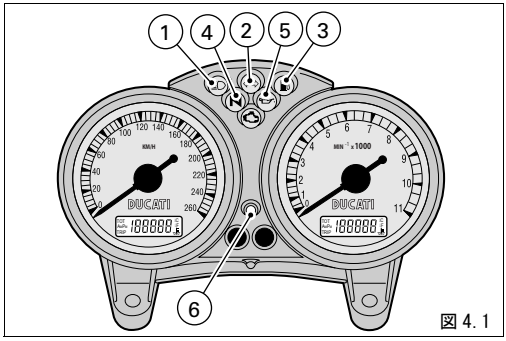


図 4.1

重要

このパイロットランプが点灯したままのときは、モーターサイクルを使用しないでください。エンジンに損傷を与える恐れがあります。

6) **パイロットランプ（ 橙色 ）**
駐車時（イモビライザー作動中）に点滅します。また、イモビライザーの診断にも使用されます。

メモ

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

JP

7) **EOBD パイロットランプ （橙色）**
エンジンがブロックしている時に点灯します。数秒後に消灯します（通常 1.8 - 2 秒）。
8) **スピードメーター** (km/h)
走行速度を表示します。
a) **液晶パネル (1):**
- **オドメーター** (km).
  総走行距離を表示します。
- **トリップメーター** (km)
  リセット後の走行距離を表示します。
- **燃料トリップメーター**
  燃料警告灯が点灯したときに、リザーブタンクの残燃料を走行キロメートルで表示します。

9) **タコメーター** (rpm)
エンジンの 1 分間の回転数を表示します。
b) **液晶パネル (2):**
- **時計**
- **オイ ル温度**

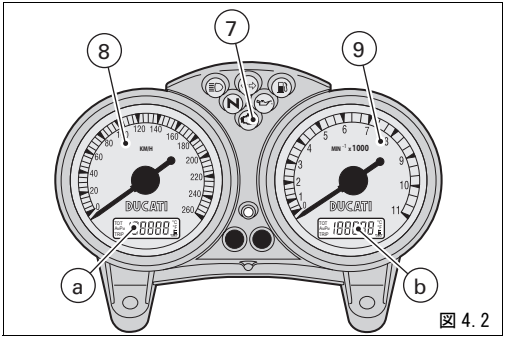


図 4.2

JP

液晶パネルユニットの機能

キーを **OFF** から **ON** に回して始動すると、メーターパネルではすべてのメーター類の針、ディスプレイ、およびパイロットランプがチェックされます（図5 および 図6）。

液晶パネルユニット (1) の機能

キーが ON の位置でボタン（A、図 6）を押すと、トリップメーターとオドメーターが交互に表示されます。燃料警告灯が作動している場合は、リザーブタンクの走行距離のキロメートルが表示されます（燃料トリップ機能）。

トリップメーターのリセット

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

液晶パネルユニット (2)

キーが ON の位置でボタン（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 秒以上押し続けると、ディスプレイ (2, 図 6) には時刻が表示されます。
ボタン（A、図 6）を押して AM/PM を調整します。ボタン (B, 図 6) を押して「時」の調整をします。ボタン（A）を数回押して、「時」を設定します。ボタン（B）を押して「分」の調整をします。
ボタン（A）を押して分を進めます。5 秒以上押し続けると数字が速く送られます。ボタン（B）を押して時計の調整モードを終了します。

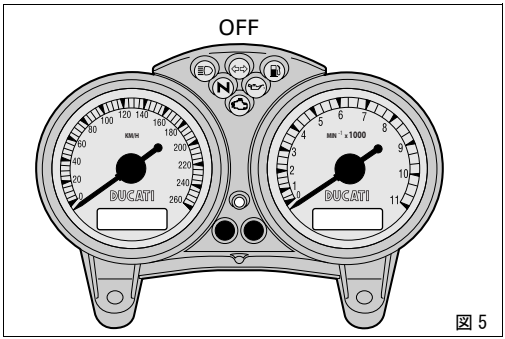


図 5

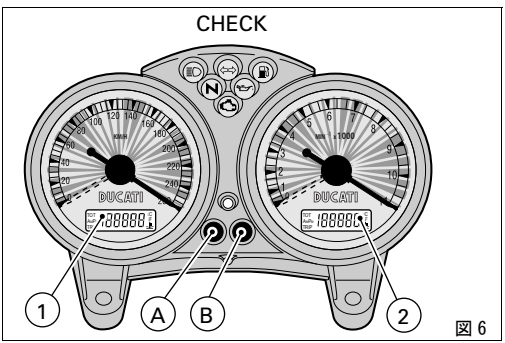


図 6

JP

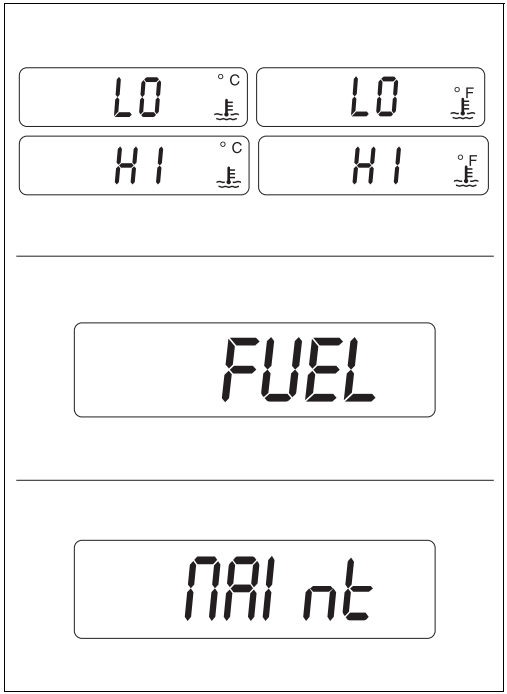
オイル温度の表示機能
冷却水温度が 50 ° C/122 ° F 未満になると、ディスプレイに "**LO**" という文字が表示されます。170 ° C/338 ° F を超えると、"**HI**" という文字が表示されます。

燃料残量のパイロットランプ
燃料警告灯のパイロットランプが点灯した場合、ディスプレイ (2, 図 6) に "**FUEL**" の文字が表示されます。燃料トリップ機能が作動している場合はディスプレイ (1, 図 6) には "F" (FUEL) の後にリザーブタンクの走行距離のキロメートルが表示されます。

点検指示
キーを ON の位置に回すたびに 5 秒間ディスプレイ (1, 図 6) に "**MAInt**" と表示され、定期点検の時期に来ていることを知らせます。ディスプレイに "**MAInt**" と表示された場合は、正規ディーラーあるいは公認の整備工場にお尋ねください。

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

⚠ 警告
メーターパネルコントロールボタンを操作する場合は、モーターサイクルを停車してから行ってください。運転中には決してメーターパネルコントロールボタンを操作しないでください。



JP

ヘッドライトの自動消灯機能（ビポスト）
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：
- ひとつは、キーを OFF から ON に回した後、エンジンが始動されなかった場合。60 秒経つとヘッドライトは消え、次にキーを OFF から ON に回した時にのみ、またはエンジンを始動した結果として、再び点灯します。
- 次は、モーターサイクルを通常に使用した後、ヘッドライトが点灯したまま、エンジンストップ（1, 図 13）の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、あるいはキーを OFF から ON に回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再び点灯します。

JP

イモビライザーシステム

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

キー （図 7）

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

この「赤いキー」はメンテナンスの道具であり、モーターサイクルのイモビライザーシステムの一部です。
キーにはイモビライザーシステムの「コード」が内蔵されており、日常には使用しないでください。メンテナンス作業を実施するために、Ducati ディーラーは、お客様にこのキーを持参するように尋ねる場合があります。安全のために、この赤いキーは交換することはできません。メンテナンス作業にキーが必要な時、キーを提供できない場合は、エンジンコントロールユニット、メーターパネル、イグニッション装置を交換する必要が生じ、これらの交換費用はかなり高く、またお客様の負担となります。赤いキーは安全な場所に保管してください。
- 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ください。

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。
- エンジン始動
- 燃料タンクキャップのロック解除
- シートのロック

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

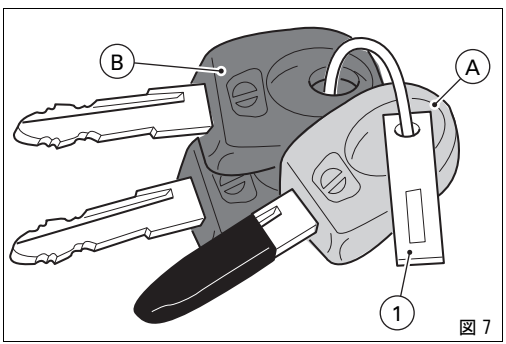


図 7

JP

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ください。プレート（1）およびキー A は安全な場所に保管してください。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。

コードカード

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

警告

コードカードは安全な場所に保管してください。ただし、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必要となるので、モーターサイクルを運転する際には電子コードが印刷されているコードカードを携帯するようお薦めします。
イモビライザーシステムに不具合がある場合、橙色の EOBD パイロットランプ（7、図 4.1）が点灯するので、以下の方法で「エンジン作動禁止」機能を無効にできます。
ただしこの操作は、コードカードの電子コードを知っている場合にのみ実施可能です。

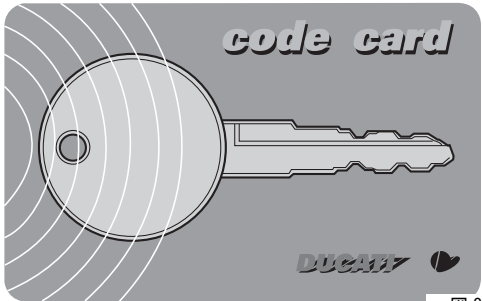


図 8

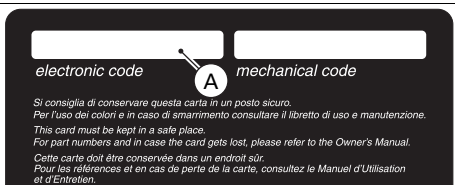


図 9

JP

スロットルグリップを使用したイモビライザーによるエンジン作動禁止の解除手順

1) キーを ON に回します。スロットルを全開に保持します。そのままの状態にします。
   8 秒後に EOBD（7, 図 4.1）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再び点灯し、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（7, 図 4.1）の点滅回数がシークレットコードの最初の数字と同じになるまで数えます。
   スロットルグリップを 2 秒間全開のポジションにし、その後放します。1 桁目の入力が認識されると、EOBD パイロットランプが 4 秒間点灯します。この手順を繰り返して、最後の数字まで入力します。スロットルグリップをまったく操作しないと、EOBD パイロットランプが 20 回点滅した後、点灯状態になります。この場合は、手順 1 からやり直す必要があります。
5) スロットルグリップを放した時コードが正しく入力されていると、EOBD パイロットランプが点滅して解除が行われたことを示します。4 秒後にパイロットランプは通常の状態（消灯）に戻ります。
6) コードが正しく入力されなかった場合は、EOBD パイロットランプが点灯したままとなります。この場合は、キーを OFF の位置に戻し、手順 1 から何度でもやり直すことができます。

メモ
スロットルグリップを設定時間の前に放した場合、パイロットランプが再度点灯します。その場合には、キーを OFF に回して、手順（1）からやり直さなければなりません。

JP

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 OFF から ON に戻すと以下のようになります。

1) CPU がコードを認識すると、メーターパネルのパイロットランプ（6, 図 4.1）が短時間点滅します。これはイモビライザーシステムがキーコードを認識し、エンジン始動が可能なことを示します。START ボタン（2, 図 13）を押すと、エンジンが始動します。
2) パイロットランプ（6、図 4.1）または EOBD パイロットランプ（7、図 4.1）が点灯したままの状態の場合は、コードが認識されなかったことを示します。この場合、イグニッションキーを OFF に戻し、再度 ON にします。これでもエンジンが始動しない場合は、もう 1 本の黒色キーで試してみてください。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ください。
3) パイロットランプ（6、図 4.1）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）。

JP

警告
キーは電子部品を内蔵しています。落とす、またはぶつけると損傷する恐れがあります。
作業中は 1 本のキーのみを使用してください。複数のキーを使用すると、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
キーを複製したい場合は、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ください。
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ください。
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た場合は、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ください。

イグニッションスイッチとステアリングロック（図 10）

燃料タンクの前に配置され、4 つのポジションが選べます。

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

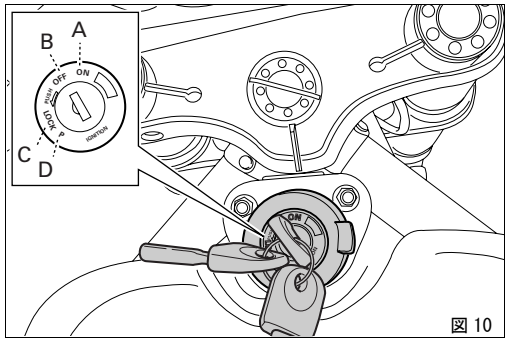


図 10

メモ

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

JP

ハンドルバー左側スイッチ（図 11）

1) ライト切り替えスイッチ = 2 つのポジションがあります。
ポジション = ロービーム
ポジション = ハイビーム

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

3) スイッチ = 警告ホーン

4) スイッチ = ハイビーム点滅

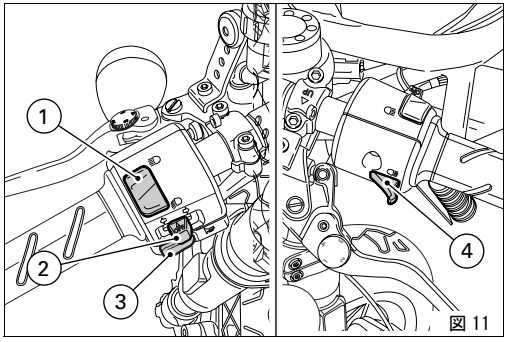


図 11

JP

クラッチレバー（図 12）

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。調整手順は、レバー（1）を完全に前方に放した状態でアジャスター（2）を 4 つのうちの 1 つの位置に回します。以下の点に注意してください：
1 の位置ではレバーとグリップの間隔が最大になり、4 では最小になります。
レバー（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。

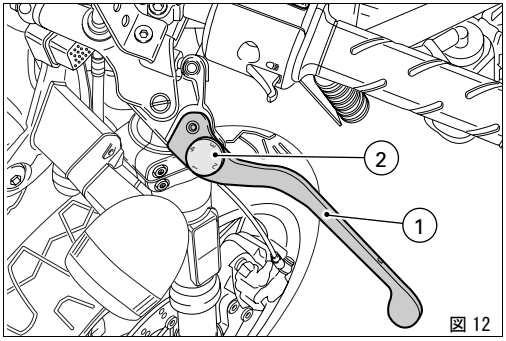


図 12

警告

クラッチレバーの調整は、モーターサイクルを停止した状態で行ってください。

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ください。この場合、必ずサイドスタンドを上げてください。

ハンドルバー右側スイッチ（図 13）

1） **ENGINE STOP**（エンジン停止）スイッチ = 2 つのポジションがあります。
ポジション ⟲ （**RUN**）= エンジン作動
ポジション ⊗ （**OFF**）= エンジン停止

警告

このスイッチは、エンジンを直ちに停止させることが必要な緊急時等に使用することを目的としています。エンジン停止後は、スイッチを作動ポジション ⟲ にし、モーターサイクルの始動ができるようにします。

重要

ライトを点灯させて走行し、スイッチ（1）でエンジンを切りキーを ON の状態にしたままにするとライトが点いたままになるのでバッテリーを消費する原因になります。

2） スタータースイッチ ⚡ = エンジン始動

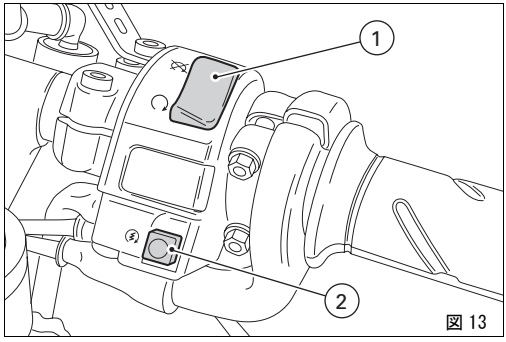


図 13

JP

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

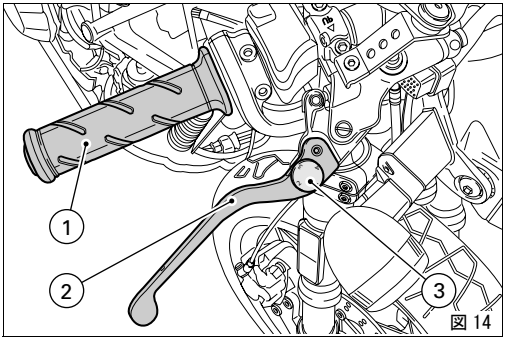


図 14

フロントブレーキレバー（図 14）

レバー（2）をグリップの方向へ引くと、フロントブレーキを作動させることができます。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。
この機種にはアジャスター（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

これらのレバーの操作を行う前に以下のページの指示をお読みください。ページ 42.

JP

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。

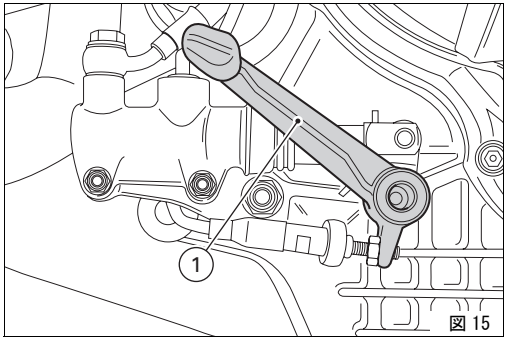


図 15

JP

ギアシフトペダル (図 16)

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

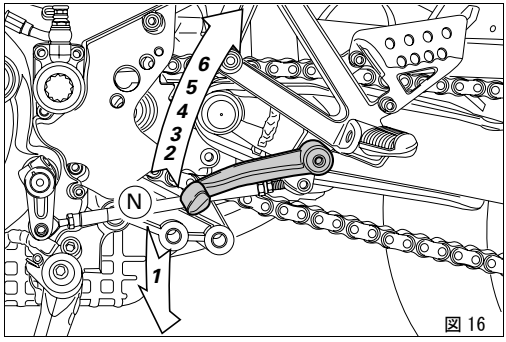


図 16

JP

シフトペダルとリアブレーキペダルの調整

ライダーの好みに合わせて、フットレストに対するシフトペダルやリアブレーキペダルの位置を調整できます。
シフトペダルの調整は以下の手順で行います。
リンケージ（1）を固定して､ロックナット（2）および（3）を緩めます。

メモ
ナット（2）は逆ネジです。

リンケージ（1）の六角形部分にスパナをかけて回し、シフトペダルを好みの位置に合わせます。
リンケージに対して両方のロックナットを締めます。

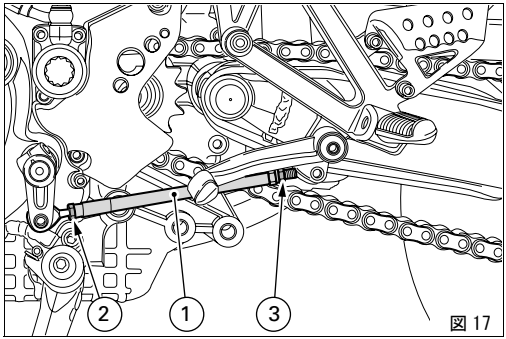


図 17

JP

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（4）を緩めます。
アジャスター（5）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（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** ㎜ の遊びがあるかを確認します。
遊びが上記の範囲にない場合には、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。
ロッドの上にあるロックナット（6）を緩めます。
ロッドをフォーク（7）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（6）を締めてロッドを固定し、再度遊びを確認します。

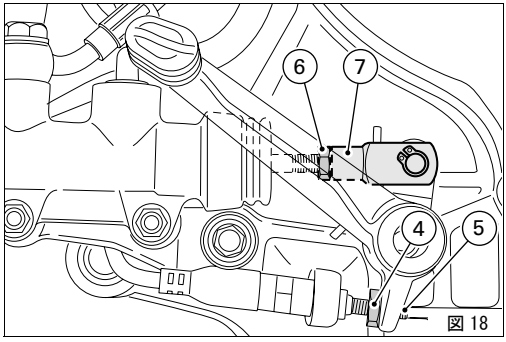


図 18

JP

主要構成部品 / 装備

配置図（モノポスト）

（図 19.1）

1) 燃料タンクキャップ
2) シートロックおよびヘルメットホルダー
3) サイドスタンド
4) バックミラー
5) リアショックアジャスター
6) 触媒装置（USA バージョンを除く）

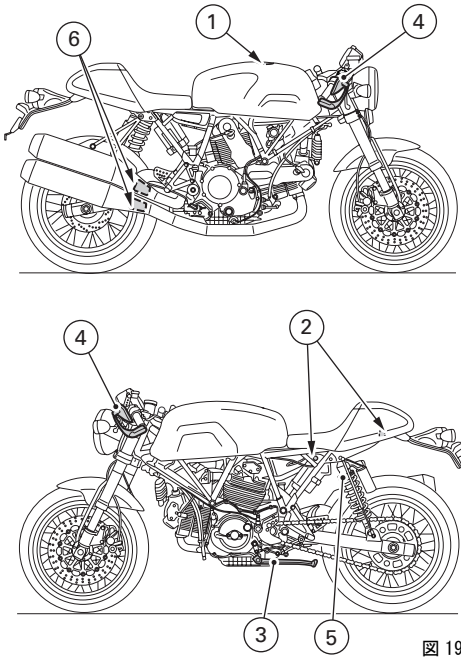


図 19.1

配置図（ビポスト）

（図 19.2）

1) 燃料タンクキャップ
2) シートロックおよびヘルメットホルダー
3) サイドスタンド
4) バックミラー
5) リアショックアジャスター
6) 触媒装置（USA バージョンを除く）
7) シートカバー

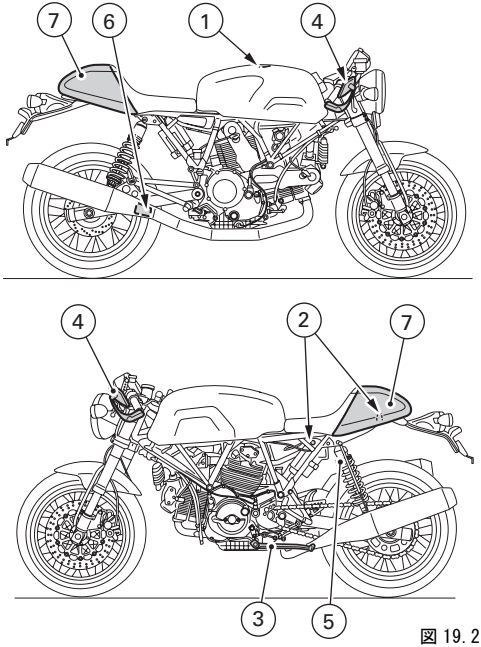


図 19.2

JP

燃料タンクキャップ（図 20 および 図 21）

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ください。

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 42 参照）毎回必ずキャップが正しい位置できちんと閉められているか確認してください。

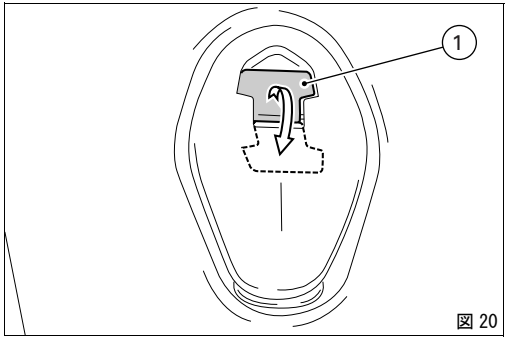


図 20

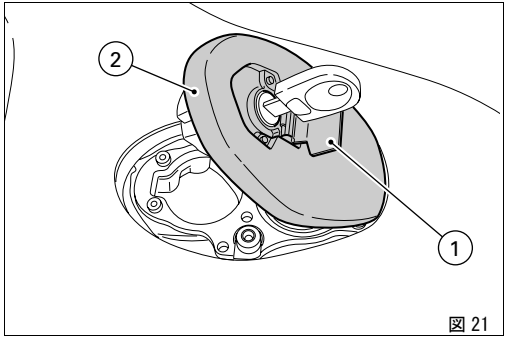


図 21

JP

シートロックおよびヘルメットホルダー

開け方（図 22）
錠（1）にキーを挿し込み時計方向に回してフレームからシートの留め金を外します。フレームのフック（2）からシートのストッパー（3）を抜き取り、シートを後方に引いて抜き取ります。

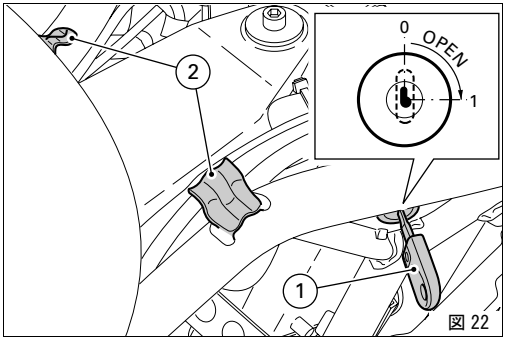


図 22

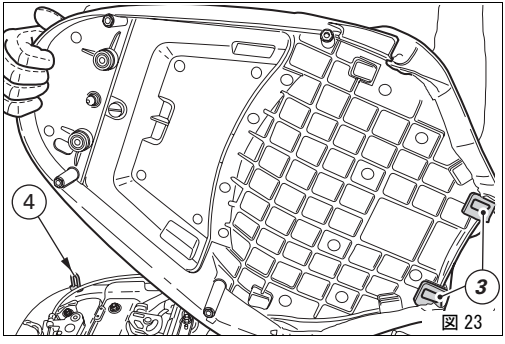


図 23

JP

フレームの後方のシート下に、ドライバーのためのヘルメットフック（4, 図 23 – 図 24）があります（ビポストバージョンでは、フックはパッセンジャーのヘルメットフックにも使用されます）。ケーブルの先端をフックに差し込み、ヘルメットを下げて、シートを元の通りに固定します。

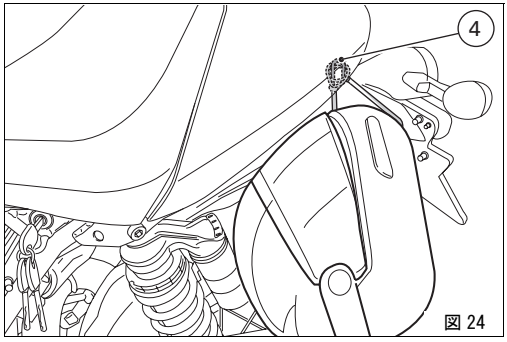


図 24

警告

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

閉め方

全ての構成部品や装備がシート下のスペースに正しく収められ固定されていることを確認してください。フレームのフック（2, 図 22）にシートのストッパー（3, 図 23）を挿し入れてから、シートの後端部分を錠の掛け金がカチッと音がするまで押し込みます。シートがフレームにしっかりと固定されたことを確認し、キーを錠（1, 図 22）から抜いてください。

JP

サイドスタンド（図 25）

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ください。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ください。

サイドスタンドを使用するには、ハンドルバーを両手でつかんでモーターサイクルを支えながらつま足で スタンドのフック（1）を止まるまで矢印方向に押します。次にモーターサイクルを、スタンドがしっかりと路面に着くまで徐々に傾けていきます。

警告
サイドスタンド使用時には、モーターサイクルにまたがらないでください。

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）と安全センサー（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ください。この場合、必ずサイドスタンドを上げてください。

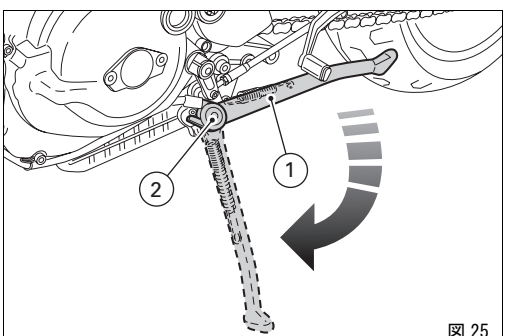


図 25

JP

リアショックアジャスター（モノポスト）（図 26）

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のスイングアームとの接続部に配置され、リバウンド側のダンピングを調節します。
ショックアブソーバータンクにあるアジャスター（2）は、油圧ブレーキのコンプレッションダンピングを調整できます。
アジャスター（1）および（2）を時計回りに回すとダンピングが強くなり、反対方向に回すと弱くなります。
標準設定：全閉ポジションからの標準設定は以下のようになります（時計回り）
- アジャスター（1）を 20 段
- アジャスター（2）を 12 段

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。**リングナットを締めたり緩めたり**して、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。
ショックアブソーバーのプリロードスプリングの標準長：190 mm

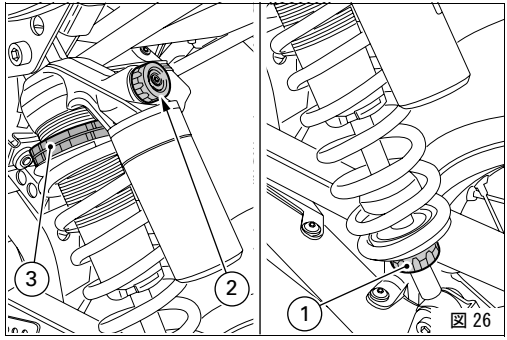


図 26

JP

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。

リアショックアジャスター（ビポスト）（図 27）

ビポストバージョンのリアショックアブソーバーは 2 つで、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のスイングアームとの接続部に配置され、リバウンド側のダンピングを調節します。
アジャスター（2）はリザーバータンクに配置され、コンプレッションダンピングの調整に使用します。
アジャスター（1）と（2）を時計方向に回すとダンピングが強くなり、
反時計方向に回すと弱くなります。
標準設定：全閉ポジションからの標準設定は以下のようになります（時計回り）
- アジャスター（1）を 12 段
- アジャスター（2）を 12 段

アブソーバー上部のリングナット（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、リングナットを回します。**リングナットを締めたり緩めたり**して、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。
標準設定はプリロードの最小値。そのポジションから、5 ポジション 1 段 = 4 mm、全工程 = 20 mm のみ増加させることができます。
ショックアブソーバーのプリロードスプリングの標準長：192 ± 1.5 mm

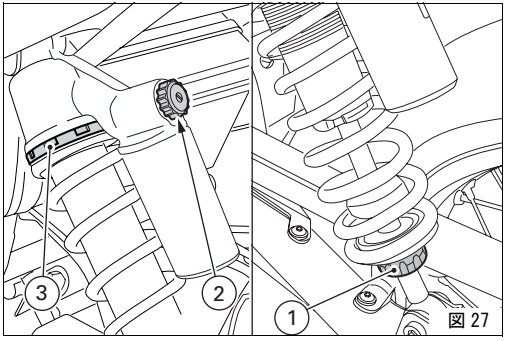


図 27

JP

運転のしかた

モーターサイクル使用初期の注意事項

エンジン最大許容回転数（図 28）
慣らし運転期間中および通常使用においてのエンジン最大許容回転数：

1) 1000 km まで
2) 1000 ～ 2500 km まで

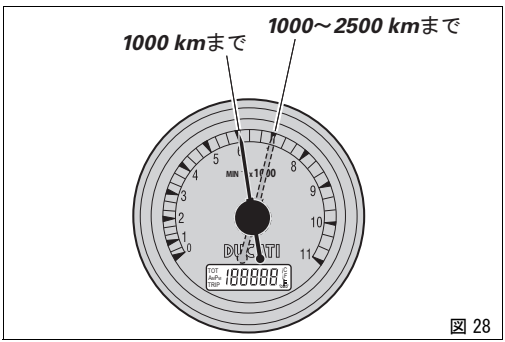


図 28

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ください：
5.500 ÷ 6.000 rpm.
最初の数時間は、指定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、ブレーキの操作に注意し、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ください。
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、7000 rpm を決して超えないようにしてください。

JP

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。これらの規定を厳守しない場合、Ducati モーターホールディング社は エンジンの故障およびその寿命等に関して、一切の責任を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になります。

始動前のチェック

警告

走行前にこれらの点検を怠った場合、モーターサイクルに損傷を与え、ライダー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実施してください：

タンク内の燃料量
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ください（ページ 44）。

エンジンオイル量
点検窓からタンク内のオイル残量を点検します。必要であれば補充してください（ページ 65）.

ブレーキ液とクラッチオイル
それぞれのタンクでオイルの残量を確認してください。

タイヤの状態
タイヤの空気圧と摩耗状態を確認してください（ページ 63）.

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。

ライトおよびインジケーター
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。バルブが切れている場合には交換してください（ページ 56）.

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

スタンド
サイドスタンドが正しくスムーズに作動し、適正な位置にあるか確認してください（ページ 35）.

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 正規ディーラーか公認の整備工場にご連絡ください。

JP

エンジンの始動

警告
エンジンを始動させる前に、走行に必要な操作類の取り扱いに慣れておいてください（ページ 10）.

1) イグニッションスイッチを **ON**（図 29）にします。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。

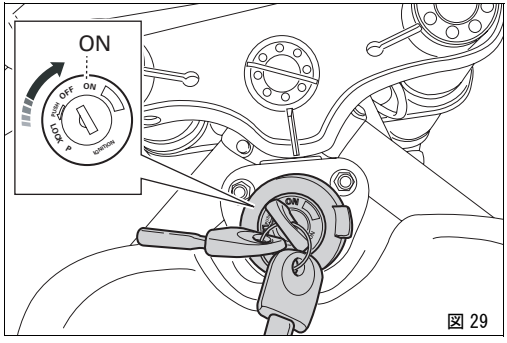


図 29

重要
オイルプレッシャーパイロットランプはエンジン始動後、数秒で消えなければなりません（ページ 12）.

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ください。この場合、必ずサイドスタンドを上げてください。

JP

2) エンジンキルスイッチ（1、図 30）が ∩(RUN) の位置になっていることを確認し、始動ボタン（2, 図 30）を押します。

このモデルはパワーアシスト方式の始動システムを備えています。
この機能では、ボタン（2）を押してすぐに放すだけでエンジンを始動できます。ボタン（2）を押すとエンジンが自動的に始動しますが、その最大所要時間はエンジンの温度によって変わります。
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（2）を押します。
この際、スロットルグリップは回さず、エンジンが自然に始動するのを待ちます。

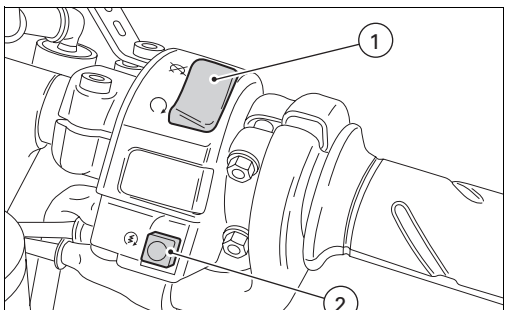


図 30

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ください。

JP

モーターサイクルの発進

1) クラッチレバーを引いてクラッチを切ります。
2) 1 速に変速するためにギアシフトペダルをつま先で確実に押し下げます。
3) スロットルグリップを回してエンジンの回転数を上げ、同時にクラッチレバーを徐々につなぎます。モーターサイクルが動き出します。
4) クラッチレバーを完全に放し、エンジンの回転数を上げます。
5) シフトアップするには、エンジン回転を落とすためにスロットルを戻し、クラッチを切り、ギアシフトペダルをかき上げ、クラッチをつなぎます。シフトダウンは、次のように行います。スロットルを放し、クラッチを切り、ギアのタイミングを合わせるために、エンジンの回転数をわずかに上げてから、シフトダウンしてクラッチをつなぎます。操作類は適切に素早く操作しなければなりません。上り坂を走行する際には、速度が落ちてきたら躊躇することなくシフトダウンして、モーターサイクルへの異常なストレスやエンジンのノッキングを避けてください。

JP

● 重要

ミスファイヤーおよびトランスミッションのスナッチを招く激しい加速操作は避けてください。ギアを変速した後もクラッチレバーを引いたままでいると、メカ部の過熱や摩耗部分の異常な摩耗を引き起こします。

ブレーキング

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、それから両方のブレーキをかけます。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ください。
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。こういったコンディションでは慎重で丁寧なブレーキ操作を心がけてください。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。
空気圧が規定値下回るタイヤは、ブレーキ能力を低下させ、また運転の的確さを欠き、カーブでの安定を悪くします。

モーターサイクルの停止

速度を落とし、ギアをシフトダウンして、スロットルグリップを放します。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** の位置に回します（ページ 21）.

重要

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

駐車

サイドスタンドを使って車体を立てて駐車します（ページ 35）.
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ください。
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** の位置のままにしておくと、バッテリー切れの原因になります。監視できない場所にイグニッションキーを付けたままでモーターサイクルを駐車しておかないでください。

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に接触しないよう十分に注意し、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

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。

JP

燃料の補給

給油の際には決して入れ過ぎないでください。燃料は絶対に給油口（図 31）の下縁を超えてはなりません。

警告

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

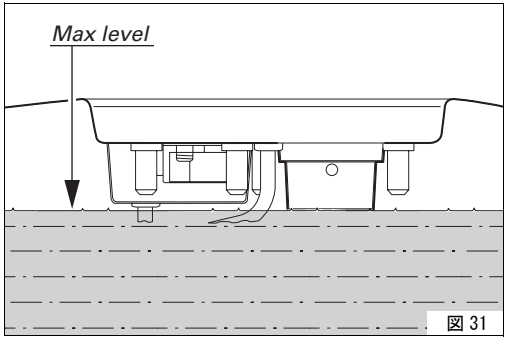


図 31

JP

工具セット（図 32）

シート下には袋（1）があり、以下のものが納めてあります。
オーナーズマニュアル
ヘルメットホルダーケーブル
通常のメンテナンスや点検に必要な工具類の入った袋

シート下のスペースは、ロックを外しシートを取り外して（ページ 33 参照）、ネジ（2）を緩めて外し、カバー（3）を持ち上げます。

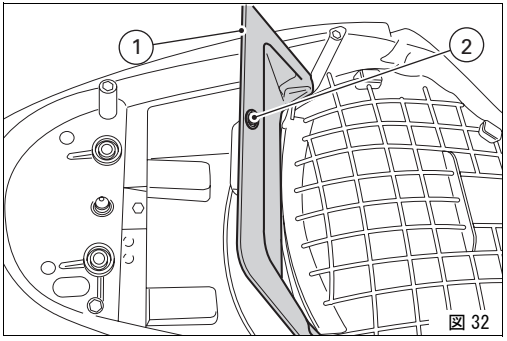


図 32

工具袋（図 33）

以下の工具が入っています
- 点火プラグ用六角ソケットレンチ（4）
- ボックスレンチ用トミーバー（5）
- ドライバー（6）
- ヘルメットホルダーケーブル（7）

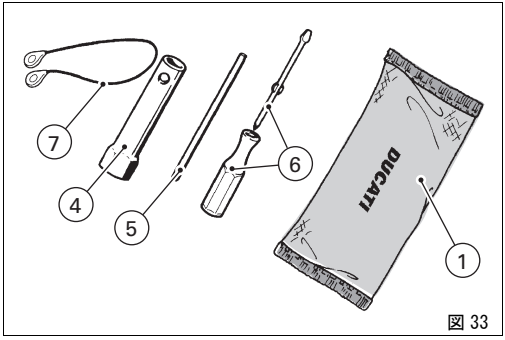


図 33

JP

主な整備作業とメンテナンス

ブレーキ / クラッチ液量のチェック

ブレーキ液およびクラッチ液の液量は、それぞれのタンク（図 34 および 図 35）に記されたゲージの MIN のレベル以下になってはいけません。
液レベルが下がり過ぎると、回路内にエアが混入し、正常なシステム作動に悪影響を及ぼします。
また、定期点検表に指示されたブレーキ / クラッチ液補充および交換は、正規ディーラーまたは公認の整備工場に依頼してください。

JP

重要
チューブは 4　年毎に交換しなければなりません。

ブレーキシステム
ブレーキパッドが減っていないのに、ブレーキレバー、ブレーキペダルの過度の遊びに気付いた場合には、システムを点検しエアを排出する必要があるため、Ducati 正規ディーラーまたは公認の整備工場にご連絡ください。

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ください。ブレーキ / クラッチ液は炎症の原因となります。
異なる品質の液とは混ぜないでください。
ガスケットの状態をチェックしてください。

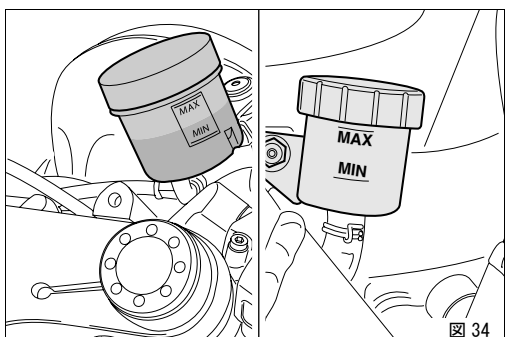


図 34

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ください。

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摩耗にしたがって上昇しやすい性質を持っています。指示されたレベルを超えないでください（最小から 3 mm 上）。

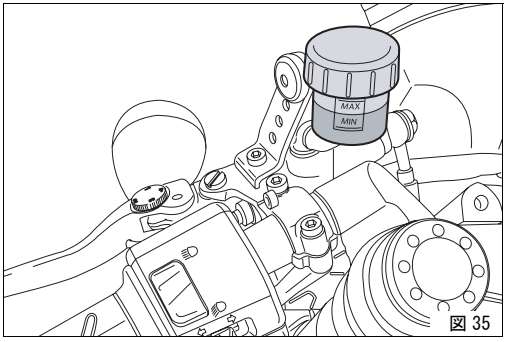


図 35

JP

ブレーキパッドの摩耗チェック（図 36）

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

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

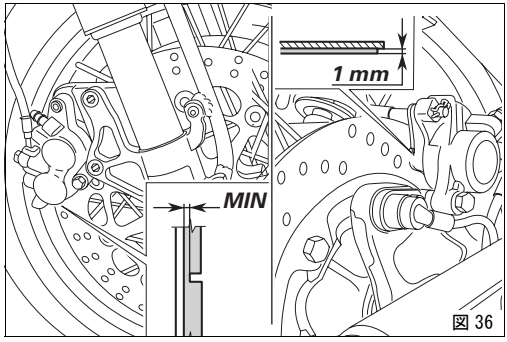


図 36

JP

ジョイント部への給油

スロットルの被膜の状態を定期的にチェックしなければなりません。外側のプラスチックの被覆につぶれた部分やひび割れた部分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ください。もしも何らかの抵抗や、動きにくい箇所がある場合には、Ducati 正規ディーラーまたは公認の整備工場でワイヤーケーブルを交換してください。
これらの不具合を避けるために、それぞれのトランスミッションケーブルの先端を定期的に SHELL Advance Grease または Retinax LX2 のグリースを塗布して潤滑してください。

スロットルケーブルのこの様な不具合を避けるためには、2本のネジ（1、図 37）を外してカバーを取り外し、定期的にワイヤーの端とプーリーを SHELL Advance Grease または Retinax LX2 のグリースを塗布して潤滑してください。

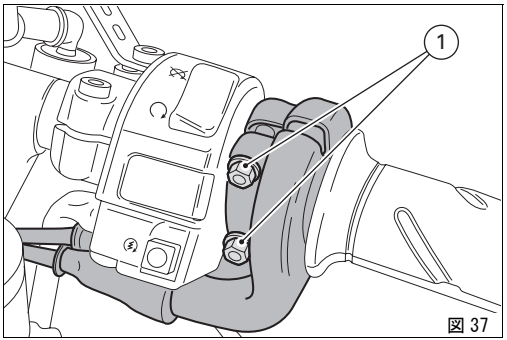


図 37

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ください。

カバーを取り付け、6 Nm のトルクでネジ（2）を締め付けます。

サイドスタンドのスムーズな作動を確保するために、汚れを取り除いた後、全ての可動部分に指定のグリース SHELL Alvania R3 を塗布してください（図 38）。

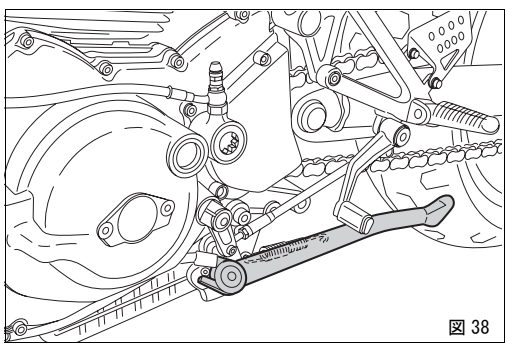


図 38

JP

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 ㎜ なければなりません。
この値にならない場合は、スロットルボディのアジャスター（1）を使用して遊びを調整します（図 40）。

重要

スロットルグリップの遊びを調整するには、Ducati 正規ディーラーまたは公認の整備工場にお任せください。

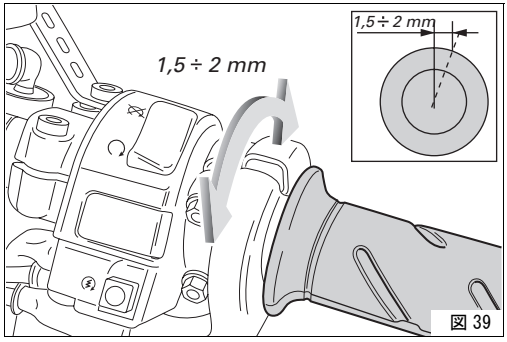


図 39

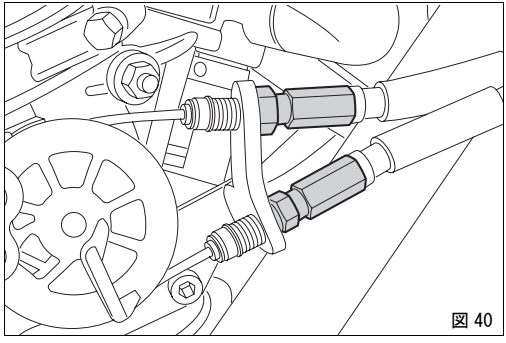


図 40

JP

バッテリーの充電（図 41）

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ください。
バッテリーマウントの固定ネジ（1）を緩めて外します。
2 つのサイドストッパーから固定ラバーを取り外し、カバー（2）を外します。
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。
バッテリーを車両の後方へ抜き取り、バッテリーマウントからバッテリーを取り外します。

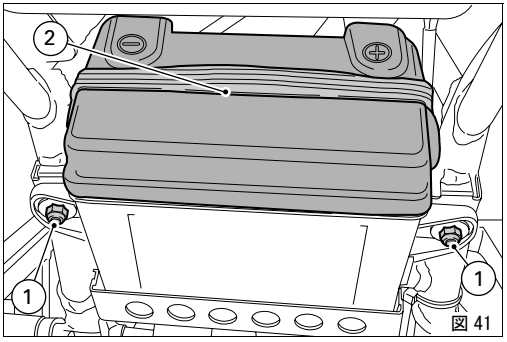


図 41

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ください。

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

重要

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

JP

警告

バッテリーは幼児の手の届かないところに置いてください。

バッテリーを 1 A で 5 ～ 10 時間充電します。

バッテリーをバッテリーマウントに取り付け、カバー (2, 図 41) を固定し、バッテリーマウントをフレームに固定します。ネジ (1, 図 41) を 10 Nm で締め付けます。

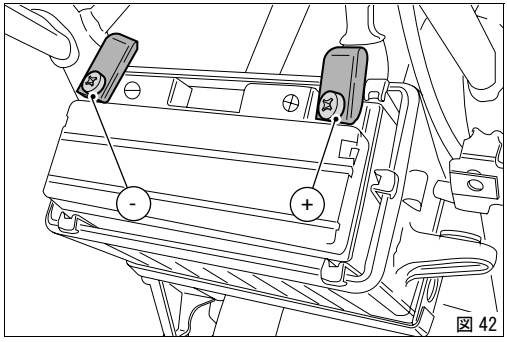


図 42

JP

チェーンテンションの点検

リアホイールをゆっくりと回転させて、チェーンを最も張った状態にします。
サイドスタンドを使って車体を立てます。スイングアームの中央位置で、チェーンを指で上に押します。下側のチェーンが上下する幅は以下のようでなければなりません：
30 ÷ 32 mm（モノポスト）.
27 ÷ 29 mm（ビポスト）
テンションの調整は、ホイールピンのナット（1, 図 44.1）を緩めます。両側のスイングアームにあるアジャスター（2）を左右同量になるように回します。時計方向に締めるとテンションが増加し、緩めるとテンションが減少します。テンションを下げる場合は、ホイールを前方に押す必要があります。

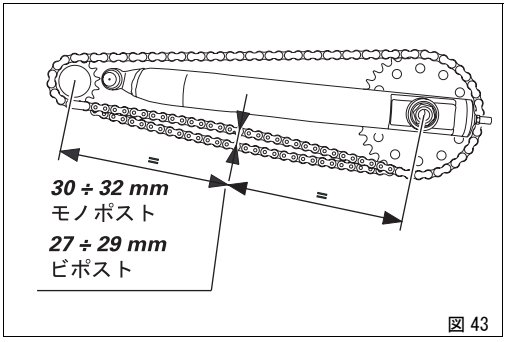


図 43

重要

チェーンテンションが適切でないと、トランスミッションパーツの摩耗が早まります。

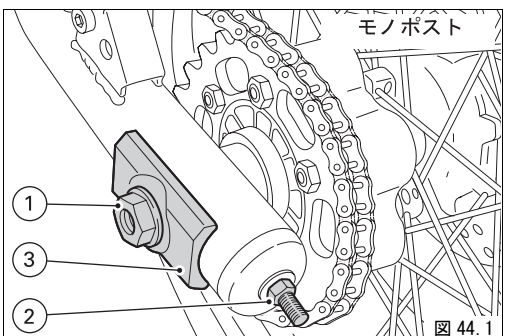


図 44.1

JP

スイングアームの左右で、位置合わせの目盛り (3, 図 44.1 および 図 44.2) に対して、ポジションゲージの位置を確認します。これにより、ホイールを完全に調整することができます。
SHELL Retinax HDX2 のグリースをホイールピンのナット (1, 図 44.1 および 図 44.2) のネジ山に塗布し、72 Nm のトルクで締め付けます。
レジスター (2, 図 44.1 および 図 44.2) のネジ山に SHELL Alvania R3 のグリースを塗布し、8 Nm のトルクで締め付けます。

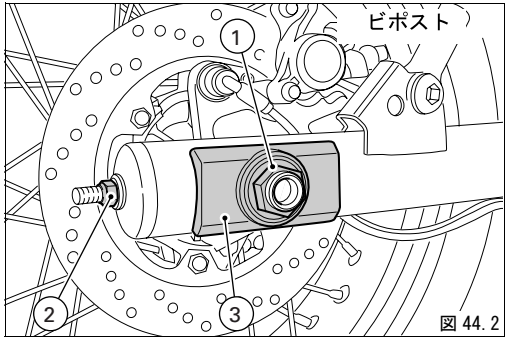


図 44.2

JP

チェーンの注油

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、外部からの異物の侵入を防ぐオーリングの付いたチェーンが装着されています。
チェーンを洗浄する場合には、ガスケット類の損傷を防止するため、専用の溶剤をご使用ください。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ください。洗浄後は圧縮空気でチェーンを乾かし、指定の SHELL Advance Chain もしくは Advance Teflon Chain を各部に塗布します。

● 重要

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

JP

ライトバルブの交換

切れたバルブを交換する前に、新しいバルブの電圧などが「電装」の各仕様に適合しているか確認してください（ページ 81）。新しいバルブが切れていないかを、取り外したソケットに取り付ける前に点検して下さい。

ヘッドライト

ヘッドライトのバルブを交換するには、フレーム / パラボラユニットをヘッドライト本体に固定している下部のネジ (1) を緩めて外します。
ヘッドライトのバルブから導線（2、図 46）を外します。バルブを固定しているクリップ（3、図 46）を外し、バルブを取り外します。

メモ

新しいバルブのガラスの部分には、決して指で触れないでください。バルブの光度が落ちる原因となります。

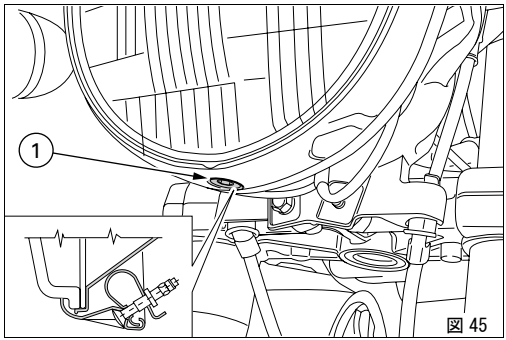


図 45

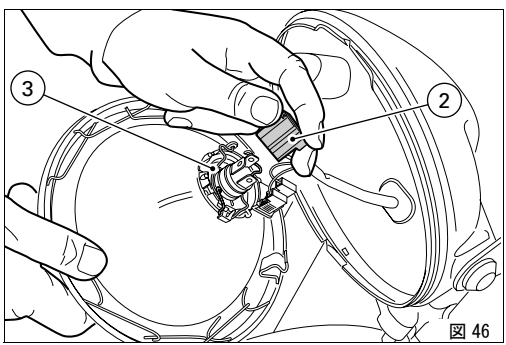


図 46

JP

バルブ（4）を交換します。

メモ

新しいバルブのガラスの部分には、決して指で触れないでください。バルブの光度が落ちる原因となります。
ライトバルブの基部にあるタブを所定の位置にはめ込んで、正しい向きに取り付けます。
クリップ（3, 図 46）の先端をヘッドライト本体のマウントに掛けます。ケーブルを元のように接続します。

パーキングライトのバルブを交換する場合は、相当する導線を外します。バルブ（5）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。コネクターを元どおりに取り付け、フレーム / パラボラユニットを固定します。

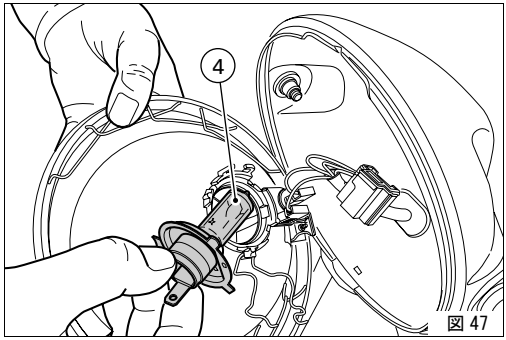


図 47

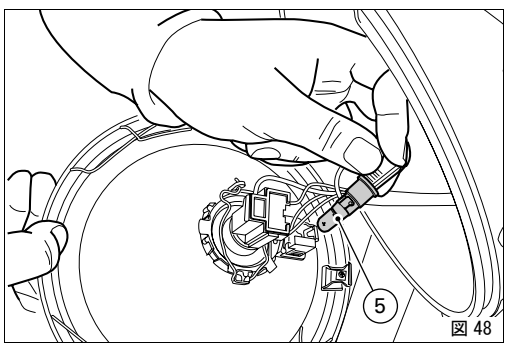


図 48

JP

フロント方向指示器（図 49）

ネジ（1）を緩めて外し、方向指示器レンズ（2）を方向指示器マウントから取り外します。
バルブはバヨネットベースタイプなので、取り外すには押しながら反時計回りに回します。新しいバルブに交換し、カチッという音がするまで押しながら時計回りに回して取り付けます。バルブカバーを取り付けます。
ネジ（1）で固定します。

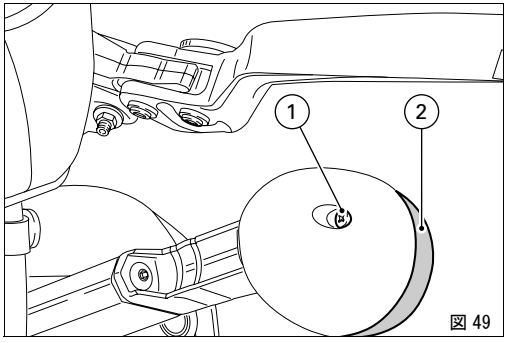


図 49

JP

リア方向指示器 （図 50 および 図 51）

ネジ（1）を緩めて外し、バルブカバー（2）を方向指示器マウント（3）から取り外します。バルブマウント（5）からバブル（4）を抜き取ります。
新しいバルブに交換し、バルブ（4）をバルブマウント（5）にはめ込みます。バルブカバー（2）をバルブマウント（5）と一緒に方向指示器マウント（3）に再び取り付けます。このとき、バルブマウント（5）の 2 つのピンを方向指示器マウント（3）の内側の突起にはめ込みます。
ネジ（1）で固定します。

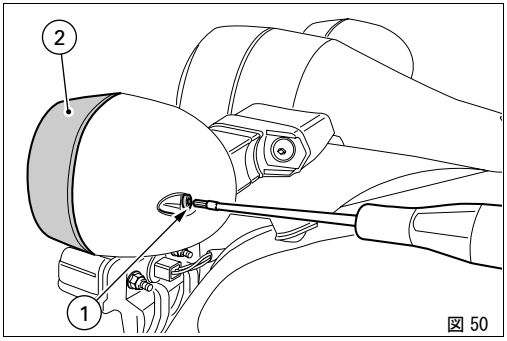


図 50

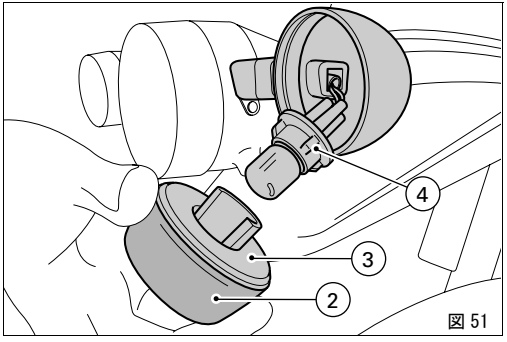


図 51

JP

ナンバープレートライト（図 52）

ナンバープレートライトのバルブを交換するには、ナンバープレートホルダーからバルブホルダーを抜き取ります。バルブを取り出して交換します。

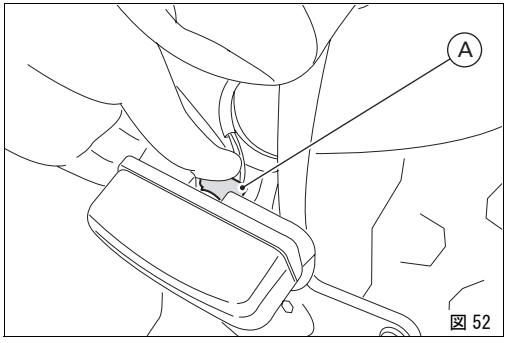


図 52

メモ

バルブホルダーにはチップ部分（A, 図 52）が取り付けられており、それによってケーブルを取り外さなくてもナンバープレートホルダーからバルブホルダーを抜き取ることができます。

JP

ストップライト

ストップライトとパーキングライトのバルブを交換するには、透明カバーを固定している 2 本のネジ（1, 図 53）を緩めて外し、カバーを取り外します。バルブはバヨネットベースタイプなので、取り外すには押しながら反時計回りに回します。新しいバルブに交換し、カチッという音がするまで押しながら時計回りに回して取り付けます（図 54）。透明カバーを取り付け、ネジ（1）を締めます。

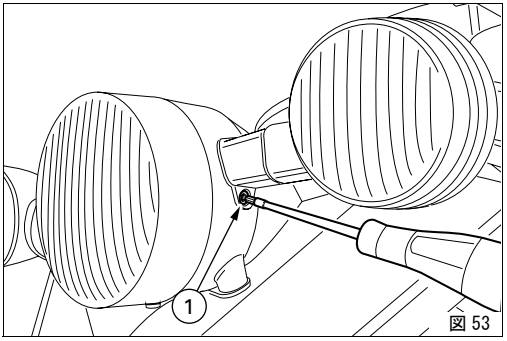


図 53

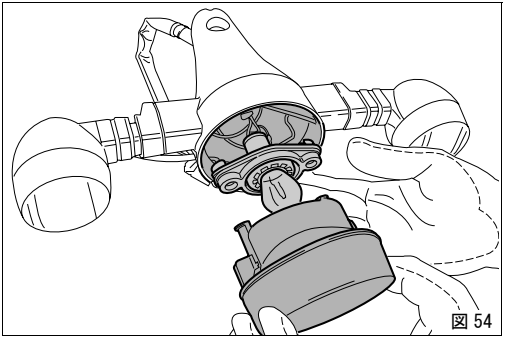


図 54

JP

ヘッドライトの光軸調整 （図 55）

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。壁にヘッドライトの中心と同じ高さで水平に線を引き、また車体の縦軸に呼応する垂直線も引きます。
この点検は薄暗い場所で行うとよいでしょう。
ロービームライトを点灯します。
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の 9/10 以下でなければなりません。

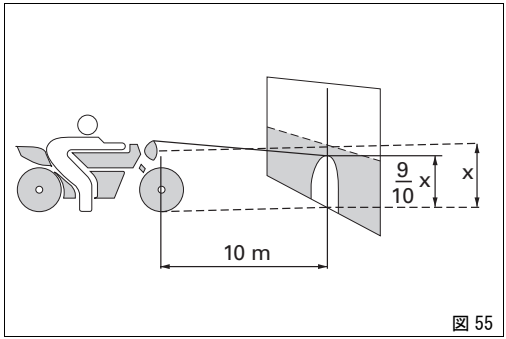


図 55

メモ

この方法は、光軸の高さ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ください。

JP

ヘッドライトの垂直方向の調整は、サイドマウントに固定しているネジ（1、図 56）で行います。

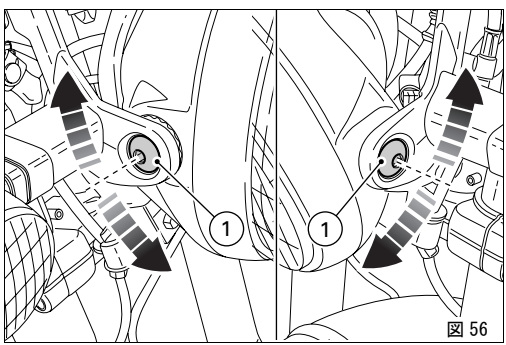


図 56

タイヤ

フロント空気圧：
2,2 bar
リア空気圧：
2,2 bar

タイヤの空気圧は気温と高度の変化によって影響を受けます。したがって、走行する場所の気温と高度の条件に合わせてチェックし調整することをお薦めします。

重要

タイヤの空気圧はタイヤ冷間時に測定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 上げてください。

タイヤの修理および交換

タイヤに小さな穴が開いた場合でも、チューブタイヤでは比較的短い時間でエアが減ります。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ください。

警告

タイヤがパンクした場合はタイヤとチューブを交換してください。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チューブの同じメーカー、タイプをご指定ください。走行中のエア漏れを防ぐため、タイヤのバルブキャップが確実に閉めてあることを確認してください。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。この注意に従わない場合、タイヤの圧力が低下し、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。タイヤおよびチューブの交換の後には、必ずバランスチェックを受けてください。

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ください。

メモ

タイヤおよびチューブの交換が必要な場合は、ホイールの着脱が正しく行われるように、Ducati 正規ディーラーまたは公認の整備工場にお任せください。

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 57）で、溝の深さを測定してください。
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ください。
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ください。

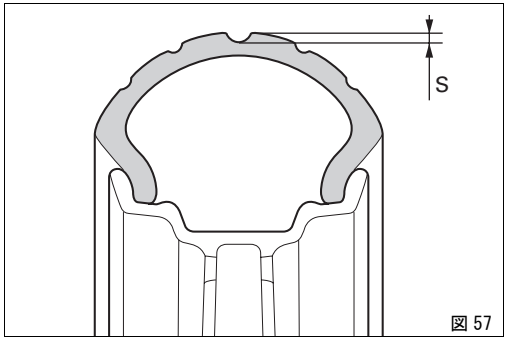


図 57

JP

エンジンオイル量の点検 （図 58）

エンジンオイルの量はクラッチカバーにある点検窓 (1) から見ることができます。
オイル量をチェックするには、車両を垂直に保ち、またエンジンが温まっていなければなりません。エンジンを切った後､オイル液面が安定するまで数分待ってください。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。注入キャップを閉じてください。

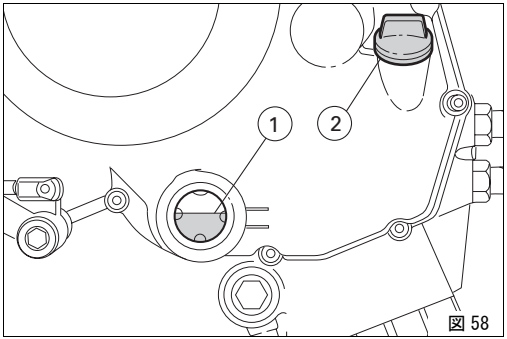


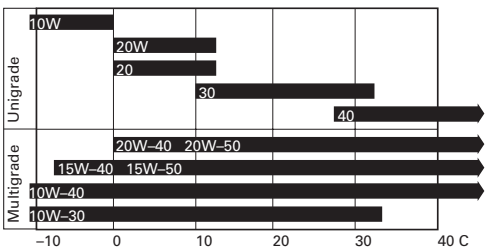
図 58

重要

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

粘度

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



JP

スパークプラグの清掃と交換（図 59）

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。
左ハーフフェアリングを取り外し、キャップをスパークプラグから抜き取り、スパナを使用してヘッドを取り外します。
中央電極のセラミック製絶縁ガイシの色を確認します。全体的に薄茶色であればエンジンの状態が良好なことを示しています。

それ以外の色であったり、また黒い付着物が見られる場合は、スパークプラグを交換し、正規ディーラーまたは公認の整備工場に報告をしてください。
次に、中央電極の摩耗を点検してください。中央電極が消耗していたりガラス状になっている場合には、スパークプラグを交換してください。
電極のギャップは
0,6 ÷ 0,7 mm です。

JP

● 重要

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

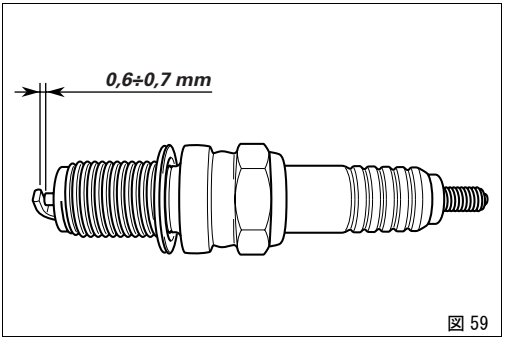


図 59

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

● 重要

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

モーターサイクルの清掃

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ください。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ください。

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ください。
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ください。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ください。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ください。

警告

シートを清掃する時は、強い力でこすらないでください。またアルコールやその他の溶剤を使用しないでください。清掃には水のみを使用し、文字の書かれている後部のみの清掃を行ってください。水以外のものを使用した場合、色落ちや塗装部分に損傷を与える可能性があります。

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ください。
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ください。

JP

メンテナンス

メンテナンスプログラム： 公認の整備工場で行うメンテナンス

作業のタイプと作業リスト （距離または時間による期限 *）	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	月	6	12	24	36	48	60
エンジンオイルの交換		●	●	●	●	●	●
エンジンオイルフィルターの交換		●	●	●	●	●	●
エンジンオイル吸入フィルターの清掃					●		
エンジンオイル圧の点検				●		●	
バルブクリアランスの点検と調整（1）			●	●	●	●	●
チェーンテンションの点検（1）			●		●		●
チェーンの交換				●		●	
点火プラグの点検および清掃 必要な場合は交換				●		●	
エアーフィルターの点検および清掃（1）			●		●		●
エアフィルターの交換				●		●	
スロットルボディの同期とアイドリングの点検（1）			●	●	●	●	●

JP

作業のタイプと作業リスト （距離または時間による期限 *）	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	月	6	12	24	36	48	60
ブレーキ / クラッチ液量のチェック		●	●	●	●	●	●
ブレーキ / クラッチ液量の交換					●		
ブレーキレバーおよびクラッチレバーの点検と調節			●	●	●	●	●
スロットルグリップおよびチョークレバーの点検および潤滑			●	●	●	●	●
タイヤの磨耗とタイヤ圧の点検		●	●	●	●	●	●
ブレーキパッドの交換 必要な場合は交換		●	●	●	●	●	●
ステアリングベアリングの点検				●		●	
チェーンのテンション、アラインメント、および潤滑の点検		●	●	●	●	●	●
クラッチディスクパックの点検 必要な場合は交換（1）			●	●	●	●	●
リアホイールの弾性継ぎ手の点検				●		●	
ホイールベアリングハブの点検				●		●	
ライト類とインジケーターの点検			●	●	●	●	●
エンジンフレームのネジを固定するナットの締めの点検			●	●	●	●	●
サイドスタンドの点検			●	●	●	●	●
フロントホイールナットの締め具合の点検			●	●	●	●	●
リアホイールナットの締め具合の点検			●	●	●	●	●
外部燃料ホースの点検			●	●	●	●	●
フロントフォークオイルの交換					●		
フォークおよびリアショックからのオイル漏れがないことを確認			●	●	●	●	●

JP

作業のタイプと作業リスト （距離または時間による期限 *）	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	月	6	12	24	36	48	60
ピニオンの固定具合の点検			●	●	●	●	●
グリース塗布・注油一般			●	●	●	●	●
バッテリー充電装置の点検			●	●	●	●	●
モーターサイクルの路上テスト		●	●	●	●	●	●
モーターサイクルの清掃			●	●	●	●	●
整備マニュアルに従ってスポークホイールの点検（1）			●	●	●	●	●

*** 最初の 2 つの期限（キロメートルおよびマイルによる距離または何ヶ月などの時間による期限）が切れる前にメンテナンス作業を実施して確認してください。**

(1) キロメートル / マイルによる期限に達した場合のみに行う作業

JP

メンテナンスプログラム： お客様が行えるメンテナンス

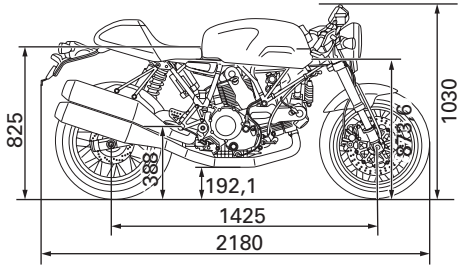
作業のタイプと作業リスト （キロメートル / マイルの距離または時間による期限 *）	Km. x1000 mi. x1000 月	1 0,6 6
エンジンオイルレベルの点検		●
ブレーキ / クラッチ液量の点検		●
タイヤの磨耗とタイヤ圧の点検		●
チェーンのテンションおよび潤滑の点検		●
ブレーキパッドの交換 交換が必要な場合は、正規ディーラーに依頼してください。		●

*** 最初の 2 つの期限（キロメートルおよびマイルによる距離または何ヶ月などの時間による期限）が切れる前にメンテナンス作業を実施して確認してください。**

JP

技術仕様

全体寸法（モノポスト）(mm)（図 60.1）



重量（モノポスト）

乾燥重量：
Kg フルードおよびバッテリー無し乾燥重量
最大積載重量：
320 Kg を超えてはなりません。

⚠ 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。

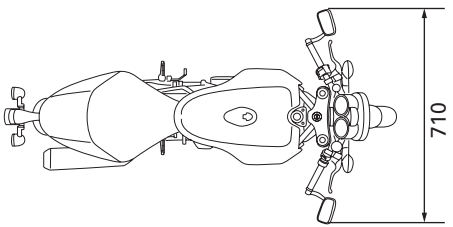


図 60.1

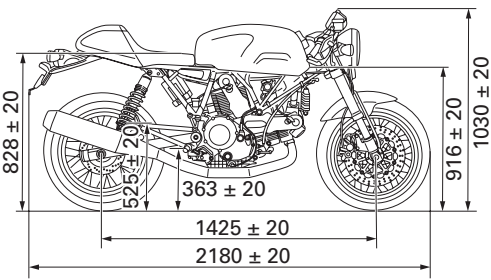
JP

全体寸法（ビポスト）(mm)（図 60.2）

重量（ビポスト）

乾燥重量：
Kg フルードおよびバッテリー無し乾燥重量
最大積載重量：
390 Kg を超えてはなりません。

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。



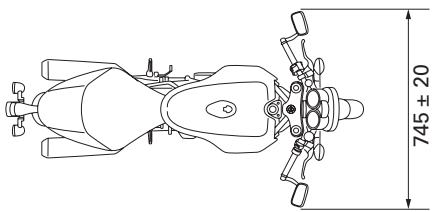


図 60.2

JP

補給	タイプ	リットル
燃料タンク、3.5 リットルのリザーブ分を含む	RON 95 以上の無鉛ガソリン	15
エンジンオイルパンおよびフィルター	SHELL Advance Ultra 4	3,9
フロント / リアブレーキ、クラッチ系統	油圧系統用特殊ブレーキ液 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	（各側） 395 cm^3

重要

燃料、オイル等には絶対に添加剤を加えないでください。

JP

エンジン

縦 90° L 型 4 サイクル 2 気筒。
ボア (mm) :
94.
ストローク (mm) :
71,5.
総排気量 cm3 :
992.
圧縮比 ± 0.5:1
10,0.
クランクシャフト最大出力 (95/1/CE) :
61 kW -83 HP / 8,000 rpm
クランクシャフト最大トルク (95/1/EC) :
83 Nm -8.5 Kgm / 6,000 rpm

重要

どのような場合でも、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 2 つのバルブが、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) と 1 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 61)

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

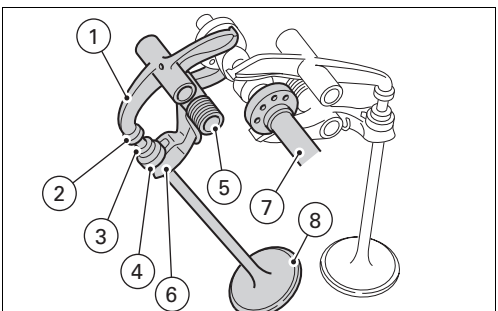


図 61

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
孔開きダブルディスク
ハウジング素材：
スチール
ブレーキレース素材：
ステンレススチール
ディスク径：
320 mm
ハンドルバー右側レバーによる油圧作動。
有効面積：
88 cm^2.
差動ピストンブレーキキャリパー
メーカー：
BREMBO
型式：
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
孔開き固定式ディスク
ブレーキレース素材：
ステンレススチール
ディスク径：
245 mm
車体右側ペダルによる油圧作動。
有効面積：
25 cm^2.
メーカー：
BREMBO
型式：
P 34.
ブレーキパッド材質：
Toshiba TT 2172 HH.
ポンプ形式：
PS 11

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ください。

JP

トランスミッション

クラッチ
乾式多板（モノポスト）
湿式多板（ビポスト）
ハンドルバー左側レバーによる油圧作動。
エンジンとギアボックスメインシャフト間の駆動伝達はストレートカットギアによる。
変速比
32/59（モノポスト）、
33/61（ビポスト）
ギア
6 速
左側ペダル操作によるギアチェンジ
ピニオン / スプロケット比
15/38（モノポスト）、
15/39（ビポスト）

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
型式：
525 GXW
サイズ：
5/8″ x 5/16″
リンク数：
100.

重要

上記のギア比は認可されたもので、どのような場合で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。正規ディーラーあるいは公認の整備工場にお尋ねください。

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ください。誤った交換作業はライダーおよびパッセンジャーの安全に深刻な危険をもたらし、車両に回復不能な損傷を与える原因になります。

フレーム
トレリスフレーム、上部は特に耐久性のあるアルミニウムチューブ。
ステアリング切れ角（左右）:
28°.
キャスター角
24°.
トレール:
92 mm

ホイール
スポークリム

フロント
サイズ:
3.50 x 17"

リア
メーカー:
BREMBO
サイズ:
5.50 x 17"
フロントホイールのアクスルシャフトは取り外し可能です。

タイヤ

フロント
ラジアルチューブタイヤ
サイズ:
120/70-R17.

リア
ラジアルチューブタイヤ
サイズ:
180/55-R17.

スパークプラグ
メーカー:
CHAMPION
型式:
RA 6 HC.

または
メーカー:
NGK
型式:
DCPR8E.

燃料供給

MARELLI 間接電子インジェクション CPU 5AM2
スロットルボディ口径：1 速
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

サスペンション

フロント
軽量油圧式倒立フォーク
フォーク径：
43 mm
作動長：
120 mm

リア
リバウンド、コンプレッションおよびスプリングプリロード調節可能ダンパーは、アルミニウム製スイングアームに接合されています。ビポストバージョンでは、ダンパーは 2 つです。
スイングアームはエンジンを通してジャーナル周囲を回転します。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：
94.5 mm
ホイールトラベル
132.9 mm

JP

エキゾーストシステム

排気ガス規制 Euro 3 に準拠した触媒を採用。

カラーバリエーション

イエロー、コード *0038 (PPG)
透明 228.880 (PPG);
ブラックのストライプ入り
フレームはブラック、リムはクロームメッキ

Ducati アニバーサリーレッド F_473.101 (PPG)
透明 228.880 (PPG);
ホワイトおよびブラックのストライプ入り
フレームはブラック、リムはクロームメッキ

オペイクブラック、コード 291.501 (PPG)
透明 228.880 (PPG);
ホワイトのストライプ入り
フレームはブラック、リムはクロームメッキ

電気系統

主要構成パーツは以下の通りです。

フロントヘッドライト：
バルブタイプ：**H4 (12V-55/60W)**.
パーキングライト：
バルブタイプ：**W5W (12V-4W)**.
ハンドルバースイッチ
方向指示器：
バルブタイプ：**W16W (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-520W
レギュレーター、40 A（モノポスト）/**30 A**（ビポスト）
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：**HD P5/21W-12V**.
ナンバープレートライト：
バルブタイプ：**W5W (12-5W)**.

メモ
バルブの交換は、「バルブの交換」の章を参照してください ページ 56。

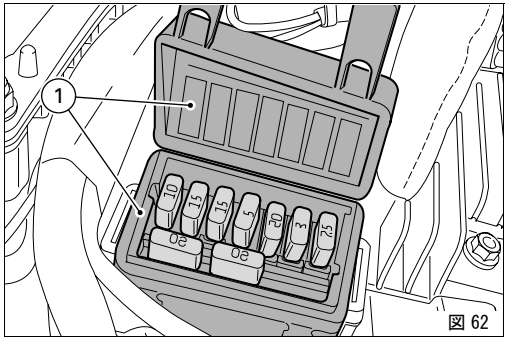


図 62

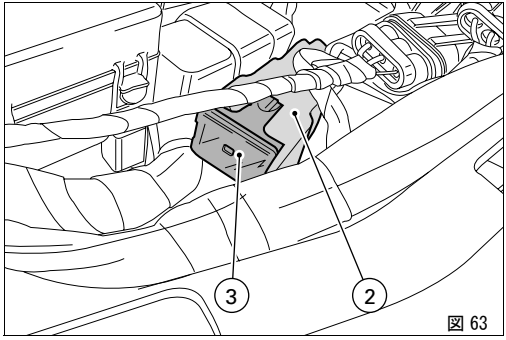


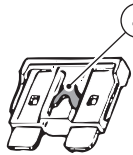
図 63

JP

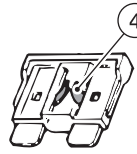
ヒューズ
メインヒューズホルダーボックスはシート下の電装トレー（図 62）に取り付けられています。
ヒューズを交換するには、保護カバー（1）を外します。保護カバーには各ヒューズの配置と定格が表記されています。システムと接続されているのは 7 つのヒューズで、ヒューズホルダボックスの中にあります。

ヒューズボックス（図 63）の横にあるヒューズ（2、モノポストは 40 A/ ビポストは 30 A）は、電子部品であるレギュレーターを保護します。
交換には、保護キャップ（3）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 64）が切れていることから判断できます。



正常な状態



切れた状態

図 64

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** にしてください。

JP

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ください。このルールを守らない場合には、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。

電装図凡例 / インジェクション（モノポスト）

1) ハンドルバー右側スイッチ
2) トランスポンダアンテナ
3) イグニッションスイッチ
4) ヒューズボックス
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) リア方向指示器（右側）
12) テールライト
13) リア方向指示器（左側）
14) ナンバープレートライト
15) 燃料タンク
16) チャージャーコネクター
17) 自己診断コネクター
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) コイル（水平シリンダー）
22) コイル（垂直シリンダー）
23) スパークプラグ 1（水平シリンダー）
24) スパークプラグ 2（水平シリンダー）
25) スパークプラグ 1（垂直シリンダー）
26) スパークプラグ 2（垂直シリンダー）
27) ステッパーモーター
28) インジェクター（水平シリンダー）
29) インジェクター（垂直シリンダー）
30) スロットルポジションセンサー
31) エンジン回転数 / 位相センサー
32) オイル温度センサー（コントロールユニット）
33) コントロールユニット
34) ニュートラルスイッチ
35) オイル圧スイッチ
36) リアブレーキ STOP ライトスイッチ
37) フロントブレーキ STOP ライトスイッチ
38) クラッチスイッチ
39) オイル温度センサー（機器類）
40) ハンドルバー左側スイッチ
41) 気温 / 気圧センサー
42) メーター類（メーターパネル）
43) フロント方向指示器（左側）
44) 警告ホーン 1
45) ヘッドライト
46) フロント方向指示器（右側）
47) インジェクションリレー
48) 警告ホーン 2

電装図凡例 / インジェクション（ビポスト）

1) ハンドルバー右側スイッチ
2) トランスポンダアンテナ
3) イグニッションスイッチ
4) ヒューズボックス
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) リア方向指示器（右側）
12) テールライト
13) リア方向指示器（左側）
14) ナンバープレートライト
15) 燃料タンク
16) チャージャーコネクター
17) 自己診断コネクター
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) コイル（水平シリンダー）
22) コイル（垂直シリンダー）
23) スパークプラグ 1（水平シリンダー）
24) スパークプラグ 2（水平シリンダー）
25) スパークプラグ 1（垂直シリンダー）
26) スパークプラグ 2（垂直シリンダー）
27) ステッパーモーター
28) インジェクター（水平シリンダー）
29) インジェクター（垂直シリンダー）
30) スロットルポジションセンサー
31) エンジン回転数 / 位相センサー
32) オイル温度センサー（コントロールユニット）
33) コントロールユニット
34) ニュートラルスイッチ
35) オイル圧スイッチ
36) リアブレーキ STOP ライトスイッチ
37) フロントブレーキ STOP ライトスイッチ
38) クラッチスイッチ
39) オイル温度センサー（機器類）
40) ハンドルバー左側スイッチ
41) 気温 / 気圧センサー
42) メーター類（メーターパネル）
43) フロント方向指示器（左側）
44) 警告ホーン 1
45) ヘッドライト
46) フロント方向指示器（右側）
47) インジェクションリレー
48) ライトリレー
49) 警告ホーン 2

JP

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

配置	利用対象	値
1	キー ON、スターターコンタクター、ラムダ	10 A
2	パーキングライト、ハイビーム / ロービーム	15 A
3	ストップライト、警告ホーン、フラッシャー	15 A
4	メーターパネル	5 A
5	インジェクション（ポンプインジェクター コイル）	20 A
6	エンジンコントロールユニット	5 A
7	チャージャー	7.5 A

JP

メモ
電装図は、このマニュアルの最後にあります。

定期点検メモ

km	名前 Ducati サービス	走行距離	日付
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			

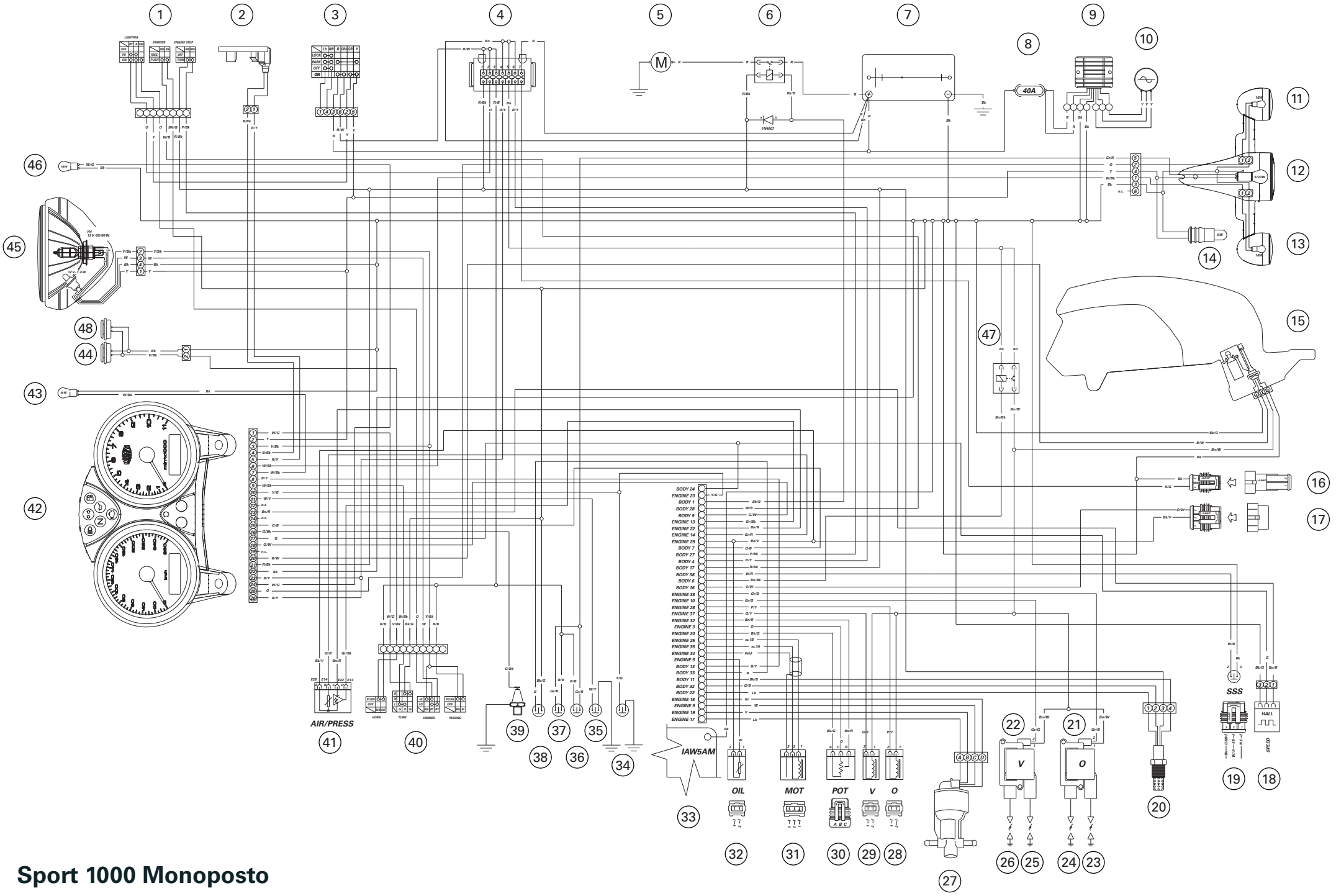
JP

Stampato 06/2006

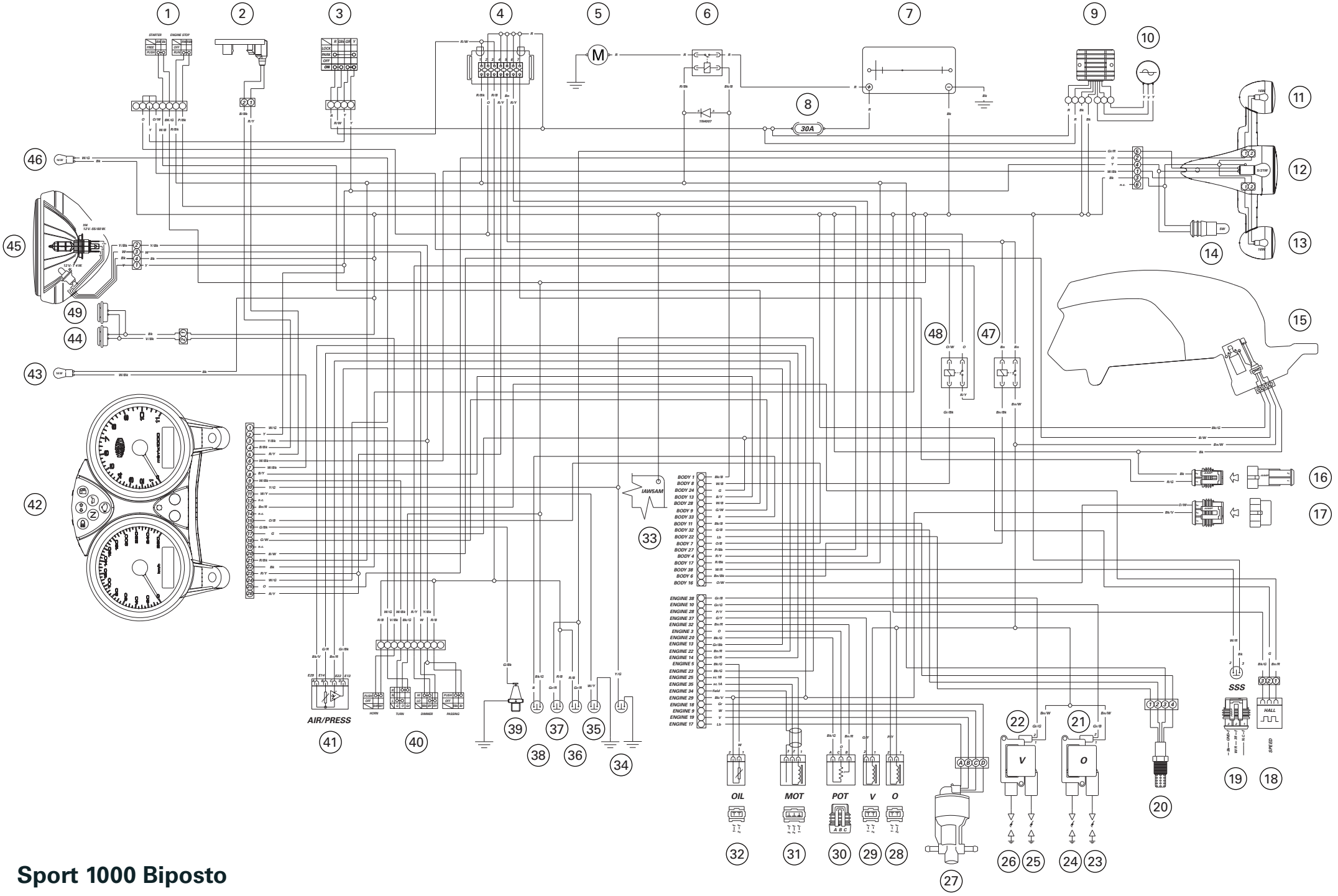
Cod. 913.7.108.1F

DUCATI

Ducati Motor Holding spa via Cavalieri Ducati, 3 40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111 Fax +39 051 406580
www.ducati.com



Sport 1000 Monoposto



Sport 1000 Biposto