

オーナーズマニュアル

DUCATI MONSTER
696

オーナーズマニュアル

DUCATI MONSTER 696

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願い申し上げます。それにより、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ける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。

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

JP 操作系 10

- 操作類の位置 10
- メーターパネル 11
- LCD - 主要機能 13
- LCD - パラメーターの設定 / 表示方法 15
- イモビライザーシステム 40
- コードカード 41
- イモビライザーシステムの解除手順 42
- キーの複製 44
- イグニッションスイッチ / ステア リングロック 45

- ハンドルバー左側スイッチ 46
- クラッチレバー 47
- チョークレバー 48
- ハンドルバー右側スイッチ 49
- スロットルグリップ 50
- フロントブレーキレバー 50
- リアブレーキペダル 51
- ギアシフトペダル 51
- シフトペダルと リアブレーキペダルの調整 52

主要構成部品 / 装備 53

- 配置図 53
- 燃料タンクキャップ 54
- シートロックおよびヘルメットホルダー 55
- サイドスタンド 56
- リアショックアジャスター 57

運転のしかた 58

- モーターサイクル使用初期の注意事項 58
- 始動前の点検 59
- エンジンの始動 60
- モーターサイクルの発進 62
- ブレーキング 63
- モーターサイクルの停止 64
- 燃料の補給 64
- 駐車 65
- 工具セット 66

主な整備作業とメンテナンス 67

エアフィルター交換	67
ブレーキ/クラッチ液量のチェック	67
ブレーキパッドの摩耗チェック	68
ジョイント部への注油	69
スロットルケーブルの調整	70
バッテリーの充電および冬季の手入れ	70
バッテリーの取り外し	71
バッテリーの取り付け	79
チェーンテンションの点検	88
チェーンの注油	89
ライトバルブの交換	90
ヘッドライトの光軸調整	91
タイヤ	93
エンジンオイル量のチェック	95
スパークプラグの清掃と交換	96
清掃一般	97
長期間の保管	98
外国のオーナーにとって重要な事項	98

メンテナンス 99

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	99
メンテナンスプログラム:	
お客様が行えるメンテナンス	102

技術仕様 103

全体寸法 (mm)	103
重量	103
補給	104
エンジン	105
タイミングシステム	105
性能データ	106
スパークプラグ	106
燃料供給	106
ブレーキ	107
トランスミッション	108
フレーム	109
ホイール	109
タイヤ	109
サスペンション	109
エキゾーストシステム	110
カラーバリエーション	110
電装	110

定期点検メモ 115

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勧めします。

Ducati 正規ディーラースタッフは高度に熟練しており、最適な器具を使用して作業を行う能力を保持し、また、Ducati 純正部品だけを使用して、“ロングライフ”“円滑な作動”“完璧な互換性”について最良な保証をいたします。

全ての Ducati モーターサイクルには保証書が添付されています。しかし、車両を競技やそれに類することに使用した場合には保証の対象外となります。また保証期間中に、たとえ車両の一部でも Ducati 純正部品でないものと交換したり、また改造・変更した場合は、Ducati モーター社の保証は適用されません。

シンボルマーク

Ducati モーターホールディング社は、お客様がモーターサイクルをより良く理解できるよう、本マニュアルを注意深く読まれることをお勧めします。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ら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せん。



メモ

作業上の追加注意事項です。

右または**左**という表記は、すべて車両の進行方向に向かっての左右を意味します。

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おいて下さい。

急な進路変更や、路面状況の変化に対処できるよう、ライダーは常に両手でしっかりとハンドルバーを保持し、パッセンジャーは常に両手でしっかりとシート下のリアグリップを保持して下さい。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、混雑の割合に合わせて、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十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、人体に有毒な酸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ください。

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

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。

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、390 Kg を超えてはなりません。

積み荷はモーターサイクルの中心に近く、できる限り低い位置に配置するよう努めてください。

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う恐れがあります。

フレームのすき間に積み荷物を挟み込まないでください。可動部分の妨げになる恐れがあります。

タイヤが、93 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。

製造番号

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

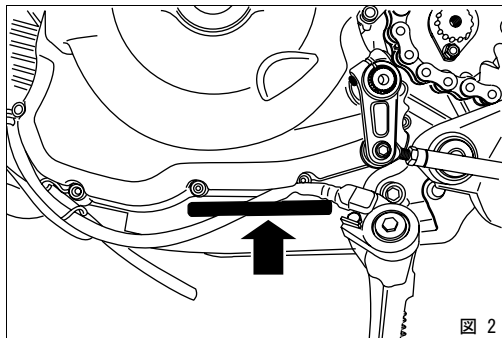
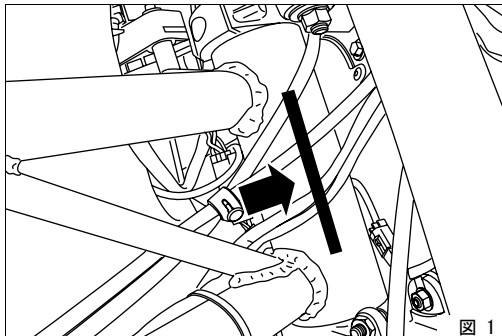
フレーム ナンバー

エンジン ナンバー



メモ

モーターサイクルのこれらのモデル識別番号は、部品の請求時に必要となります。



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 (図 3)

- 1) メーターパネル
- 2) イグニッションスイッチ / 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

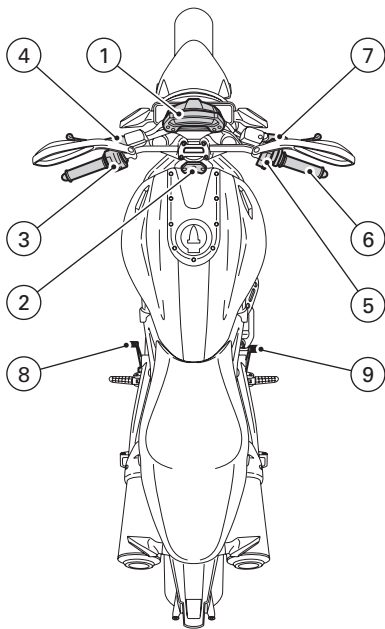


図 3

メーターパネル (図 4)

1) LCD (ページ 13)。

2) 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。

3) ニュートラルパイロットランプ N (緑)。

ギアポジションがニュートラルのときに点灯します。

4) 燃料警告灯 (黄色)。

燃料タンクの残燃料が 約 3 リットルになったときに点灯します。

5) 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。

6) エンジンオイルプレッシャーパイロットランプ (赤)。

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。

重要

このパイロットランプ (6) が点灯したままのときは、モーターサイクルを使用しないでください。エンジンに損傷を与える恐れがあります。

7) ハイビームパイロットランプ (青)。

ライトがハイビームのときに点灯します。

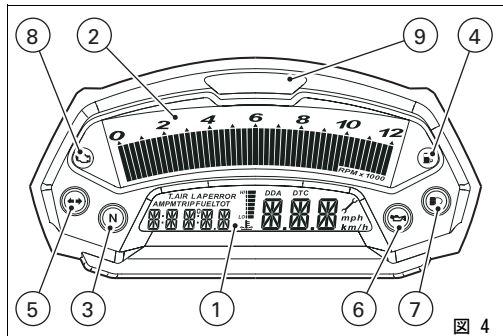


図 4

8) “エンジン診断 - EOB” パイロットランプ (オレンジ)。
エンジンの作動禁止を伴うエラーが発生した場合は、エンジンコントロールユニットによりこのパイロットランプが点灯します。

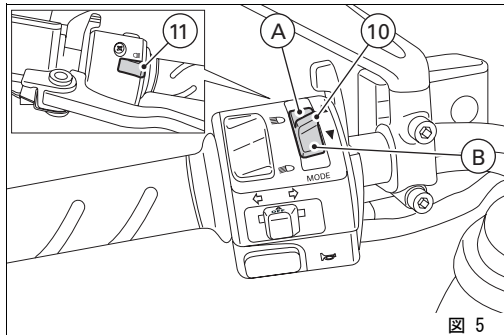
9) リミッターパイロットランプ - OVER REV。
800 rpm でリミッター前に点灯。リミッターに達した時に点滅。

10) ボタン A および B。

メーターパネルのパラメーターの A “▲” および B “▼” 方向への設定とその表示に使用します。

11) スイッチ FLASH ハイビーム点滅 (図 5)。

通常ハイビームライト点滅の機能を持つボタンは、LAP 機能およびメーターパネルの USB コネクタ機能にも使用可能です。



LCD - 主要機能



警告

メーターパネルコントロールボタンを操作する場合は、モーターサイクルを停車してから行ってください。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。

- 1) **スピードメーター。**
走行速度を表示します。
- 2) **オドメーター。**
総走行距離を表示します。
- 3) **トリップメーター。**
リセット後の走行距離を表示します (TRIP)。
- 4) **燃料トリップメーター。**
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。
- 5) **時計。**
- 6) **外気温インジケーター。**
- 7) **ラップタイムクロノメーター。**
- 8) **エンジン回転数インジケーター (RPM)。**
- 9) **ラップタイム (LAP)。**

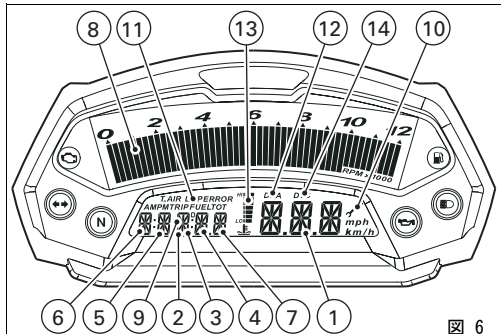


図 6

10) **定期メンテナンスインジケータ** (図 6)。
定期メンテナンス時期に達するとインジケータが点灯します。
定期メンテナンスの一環として Ducati 正規ディーラーの整備工場 でメンテナンスが実行されると消灯します。

11) **LAP 機能** (図 6)。
LAP 機能の作動を表示します。

12) **DDA 機能** (図 6)。
DDA 機能の作動を表示します。

重要

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

13) **オイル温度インジケータ** (図 6)。

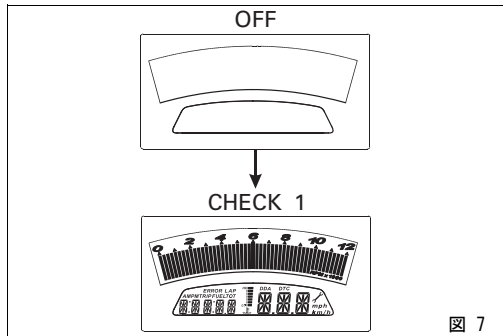
重要

温度が上限値に達したときは、モーターサイクルを使用しないでください。エンジンに損傷を与える恐れがあります。

14) **エンジンコントロール (DTC)** (図 6)。
エンジンコントロール (DTC) の作動を表示します (既設定)。

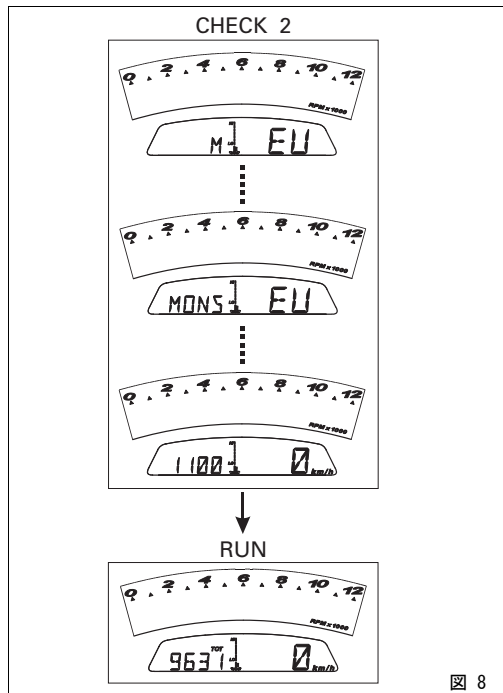
LCD - パラメーターの設定 / 表示方法

キーを **OFF** から **ON** に回して始動すると、ダッシュボードが LCD の全ての数値の桁を 1 秒間作動させ、パイロットランプを順に点灯させます。



続いて通常の表示に変わりますが、速度の代わりに車両、モデル、およびバージョン（ヨーロッパ、英国、米国、カナダ、フランス、日本）が 2 秒間表示されます。モデルのバージョンは、1 度だけ“流れて表示”されていきます。

JP



Key-On の状態で、ダッシュボードには絶えず以下の情報が表示されます（先に作動された機能を非作動にしたのち）。

オドメーター

速度

エンジン回転数棒グラフ

エンジンオイル温度棒グラフ

この時点で、ボタン (1, 図 9) を B “▼” のポジションに押し、オドメーター機能から以下の機能へ移ることができます。

トリップ

燃料トリップメーター（有効な場合のみ）

時計

気温

この後 **TOT** 機能に戻ることができます。

ボタン (1, 図 9) を A “▲” のポジションに押し、システムは MENU に入り、以下の機能を順に表示します。

エラー（有効な場合のみ）

バッテリー

RPM

ライト設定

ラップタイム (OFF または ON)

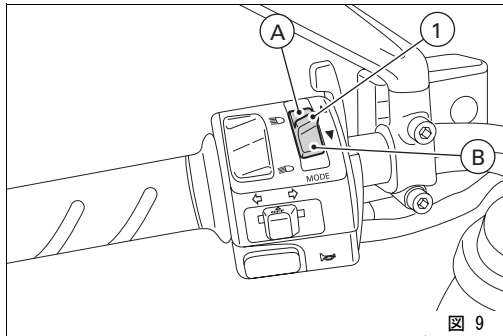
ラップタイムメモリー

DDA (OFF または ON)

DDA の消去

時間設定

コード（有効な場合のみ）



重要

このメニューは車両のスピードが時速 20 km/h 以下の場合のみ有効です。この MENU モードに入っているときに車両のスピードが時速 20 km/h を超えた場合は、メーターパネルはこのモードから自動的に初期表示に移ります。どのような場合でもボタン (1, 図 9) を A “▲” のポジションに 3 秒間押し、このメニューを終了させることができます。

JP

総走行距離インジケータ “オドメーター”

Key-On の状態で、システムは自動的に本機能に入ります。
数値は永久保存され、どのような理由があっても、ゼロク
リアすることはできません。

数値が 99999 km (または 99999 マイル) を超えた場合は、
“99999” の数値がそのまま永久的に表示されることになり
ます。

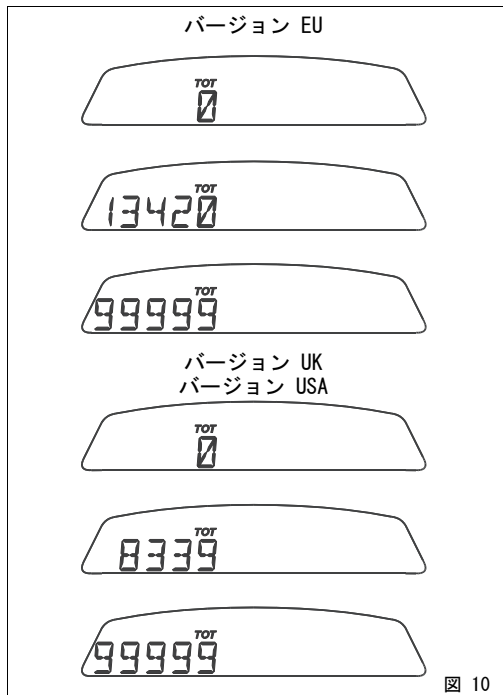


図 10

“スピードメーター”

この機能は、車両の速度を表示します。

ダッシュボードではエンジンコントロールユニットから実際の速度情報（時速 km/h で算出）を受信し、そのデータに 8% 上乗せして表示します。

表示される最大速度は 299 km/h (186 mph) です。

値が 299 km/h (186 mph) を超える場合は、ディスプレイには “- - -”（点灯）のラインが表示されます。

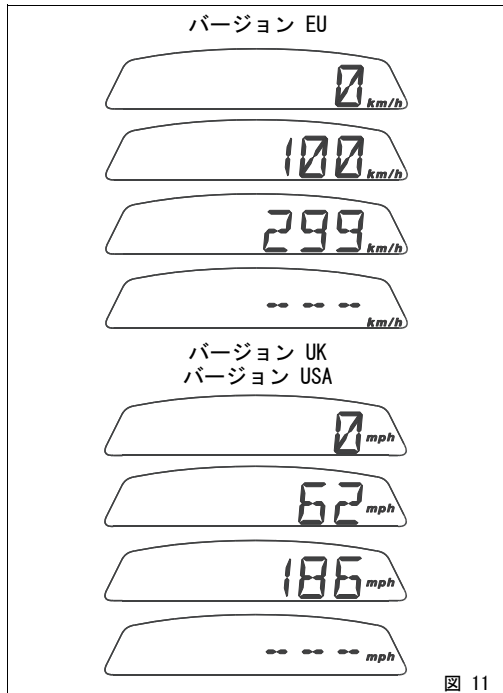


図 11

リセット後の走行距離インジケータ “トリップメーター”

この機能に入っているときボタン (1, 図 9) を B “▼” のポジションに 3 秒間押すと、数値がリセットされます。数値が 999.9 を超えると、トリップメーターはゼロクリアされて、自動的に再びゼロからカウントされます。

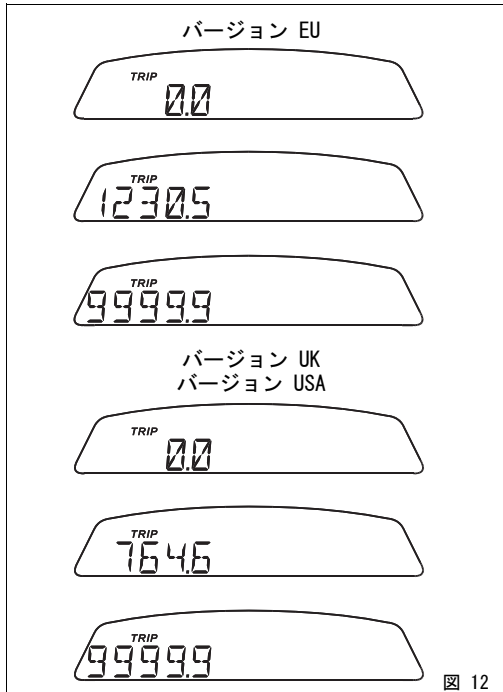


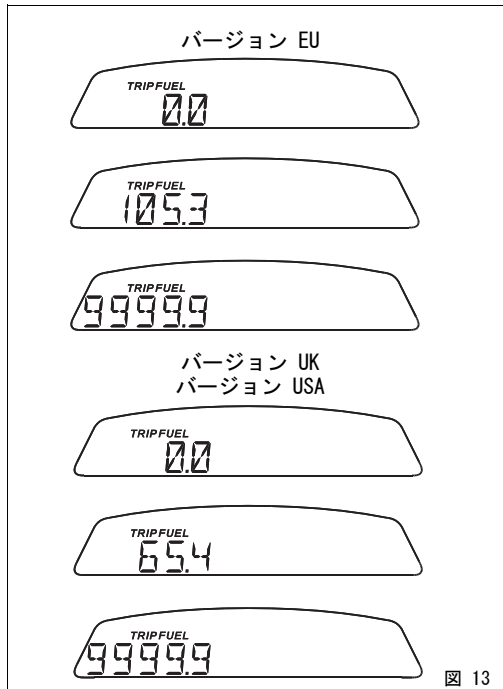
図 12

リザーブタンクの走行距離インジケータ “燃料トリップメーター”

燃料警告灯が点灯したときに、どの機能が表示されても、自動的に燃料トリップメーターが作動します。リザーブタンク使用の状態が続く場合は、値は Key-Off にした後もメモリに記憶されています。

車両がリザーブタンク使用の状態から脱した場合は、自動的にカウントは終了します。

数値が 999.9 を超えると、カウンターはゼロクリアされて、自動的に再びゼロからカウントを開始します。



気温インジケータ

外気温度を表示します。

表示の範囲 $-39^{\circ}\text{C} \sim +124^{\circ}\text{C}$ 。

センサー不良 (-40°C , $+125^{\circ}\text{C}$ またはセンサー非接続) の場合は、ハイフン “- - -” が点灯し、続いて “エンジン診断 - EOB” パイロットランプが点灯します (8, 図 4)。

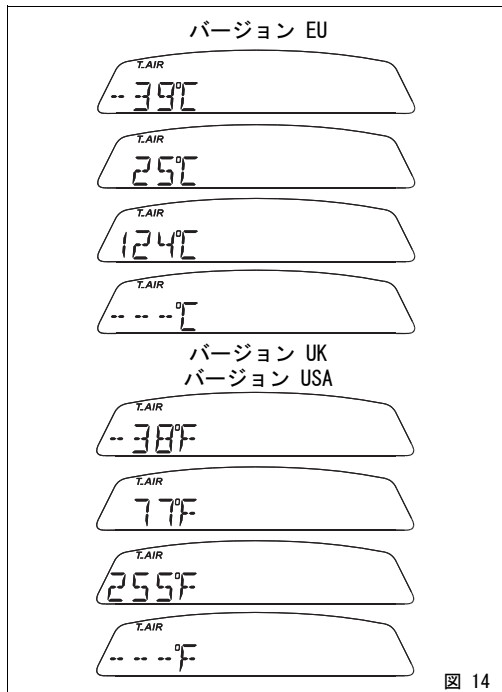


図 14

エンジンオイル温度インジケータ

この機能は、エンジンオイル温度インジケータの機能を説明します。

表示：

- 温度が $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ ~ $+80\text{ }^{\circ}\text{C}$ の間にある場合は、ディスプレイには “状態 2” が表示されます
- 温度が $+81\text{ }^{\circ}\text{C}$ ~ $+110\text{ }^{\circ}\text{C}$ の間にある場合は、ディスプレイには “状態 3” が表示されます
- 温度が $+111\text{ }^{\circ}\text{C}$ ~ $+135\text{ }^{\circ}\text{C}$ の間にある場合は、ディスプレイには “状態 4” が表示されます

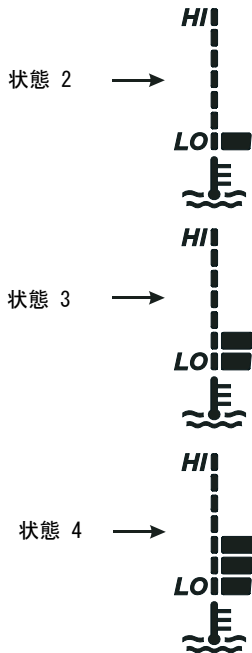


図 15

- 温度が +136 °C ~ +160 °C の間にある場合は、ディスプレイには “状態 5” が表示されます
- 温度が +161 °C ~ +175 °C の間にある場合は、ディスプレイには “状態 6” が表示されます
- 温度が +176 °C ~ +190 °C の間にある場合は、ディスプレイには “状態 7” が表示されます

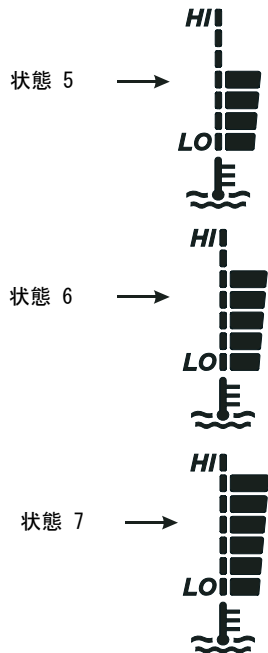
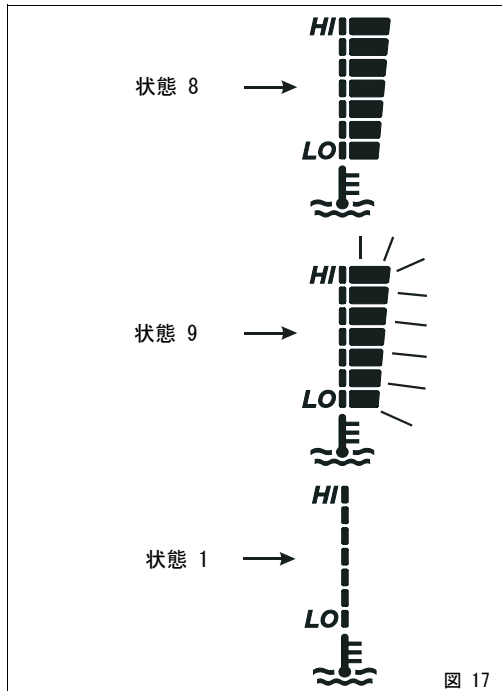


図 16

- 温度が +191 °C ~ +200 °C の間にある場合は、ディスプレイには “状態 8” が表示されます
- 温度が ≥ 201 °C を超える場合は、ディスプレイには “状態 9” が表示され印が点滅します
- センサー不良の場合は、“状態 1” が点滅表示されます。



定期メンテナンスインジケータ

定期メンテナンスを表示します。

定期メンテナンスの時期に達すると、インジケータ (ノ) が点灯して知らせます。

以下の走行距離に達すると、インジケータがディスプレイに表示されます：

総走行距離が最初の 1000 km に達したとき。

その後 12000 km ごと。

インジケータはリセットされるまで表示されます。

メッセージが表示された場合は、正規ディーラーまたは整備工場にお尋ねください。

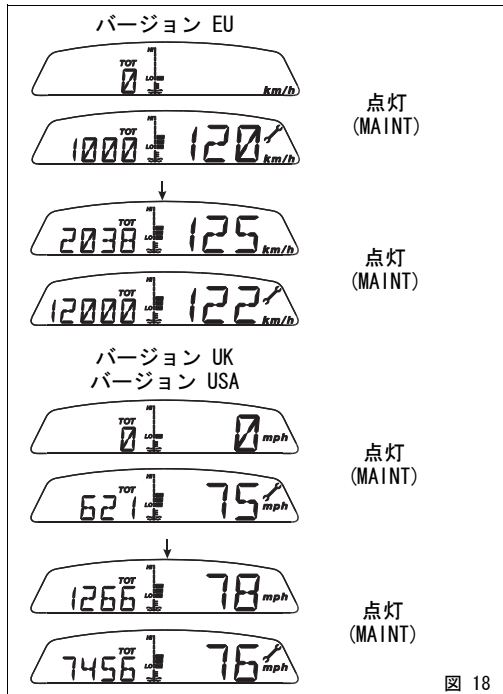


図 18

バッテリー電圧インジケータ (BATT)

この機能を表示させるには、メニューに入り、“BATT”のページに入ります。

バッテリー電圧に関する情報を、以下のようにディスプレイに表示します：

数値が 12.1 Volt から 14.9 Volt の範囲にある場合は、点灯表示となります。

数値が 10.0 Volt から 12.0 Volt、または 15.0 Volt から 16.0 Volt の範囲にある場合は、点滅表示となります。

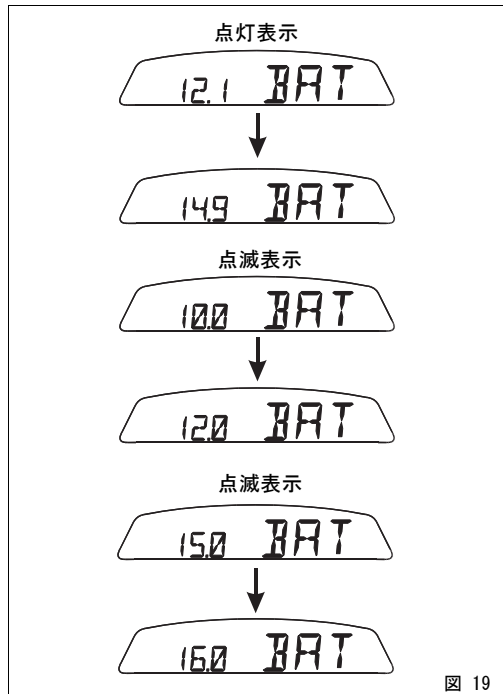
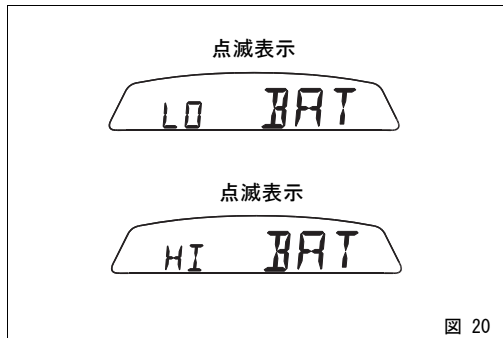


図 19

数値が 9.9 Volt 以下の場合、“LO”の文字が点滅し、続いて“エンジン診断 - EOB D”パイロットランプが点灯します (8, 図 4)。

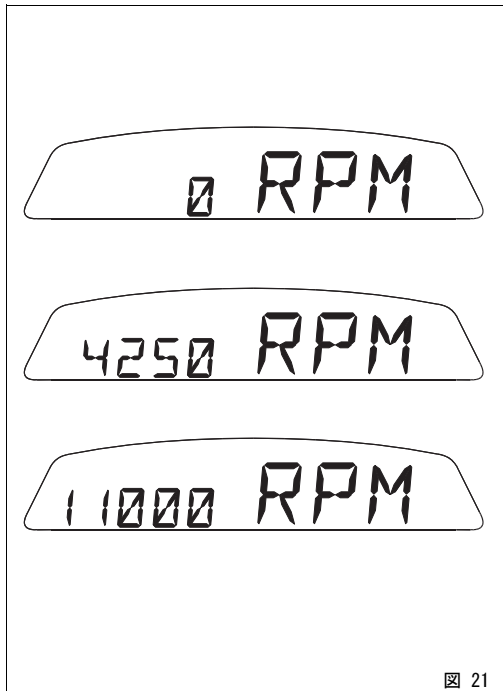
数値が 16.1 Volt 以上の場合、“HI”の文字が点滅し、続いて“エンジン診断 - EOB D”パイロットランプが点灯します (8, 図 4)。



エンジンのアイドリング調整 (RPM)

この機能を表示させるには、メニューに入り、“RPM”のページに入ります。

ディスプレイには最高回転数スケールのほかに、より正確に“アイドリング”調整を行うことができるよう、回転数 (rpm) が数字で表示されます。



メーターパネルのバックライトの調整

メーターパネルのバックライトの設定を行うには、メニューに入り、“LIGHT SET”のページに入ります。

このページに入り、ボタン (1) を **B (▼)** のポジションに 3 秒間押し続けると調整に入り、以下のページを順に表示します。

- 1 ページ目 - “LIGHT MAX” 設定:

このページでは、バックライトは一番明るい状態です。ボタン **B (▼)** を押すと 2 ページ目に移ります。

- 2 ページ目 - “LIGHT MID” 設定:

このページでは、バックライトは一番明るい状態から約 **30%** 減少した明るさになります。ボタン **B (▼)** を押すと 3 ページ目に移ります。

- 3 ページ目 - “LIGHT MIN” 設定:

このページでは、バックライトは一番明るい状態から約 **70%** 減少した明るさになります。ボタン **B (▼)** を押すと 1 ページ目に移ります。

これら 3 ページのうちのどのページにあっても、ボタン **B** を **3 秒間**押し続けると、メーターパネルは “LIGHT SET” のページに戻り、選択されたバックライトの明るさがメモリーに記憶されます。

ただしバッテリーが突然途絶えた場合は、バッテリー電圧を復元し、その後 Key-On にしても、バックライトの明るさは最も明るいレベルが設定されます。

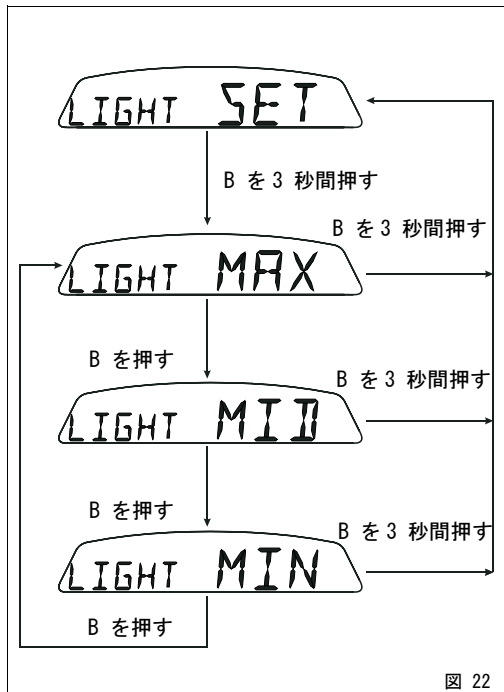


図 22

ラップタイム表示 (LAP)

この機能を作動させるには、メニューに入り、ボタン (1, 図 9) を B “▼” のポジションに 3 秒間押して “LAP” を “On” にします。

ストップウォッチのスタートとストップは、左ハンドルバーの FLASH ハイビーム点滅スイッチ (11, 図 5) を使用して実行します。

Flash ボタンが押されるたびに、ラップタイム機能が有効になり、ディスプレイには 10 秒間ラップタイムが表示され、その後 “通常” 表示に戻ります。

記憶可能な最大ラップタイム数は 30 です。

メモリーが一杯の場合は、FLASH ボタンが押されると、ラップタイムは記憶されず、ディスプレイには 3 秒間 “FULL” の文字が点滅します。これはタイムがリセットされるまで続きます。

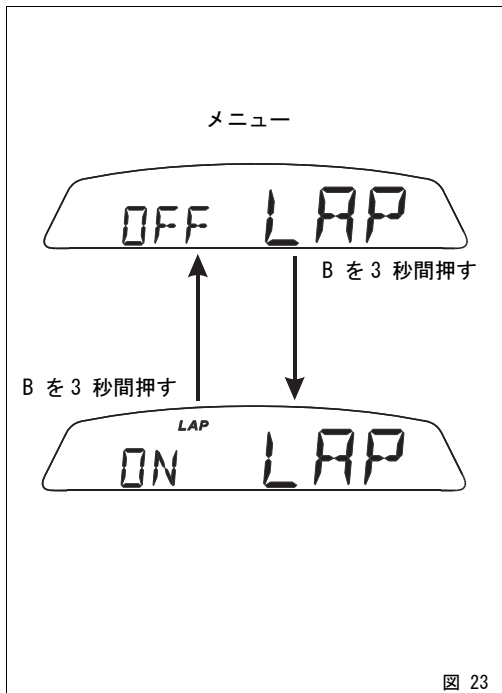


図 23

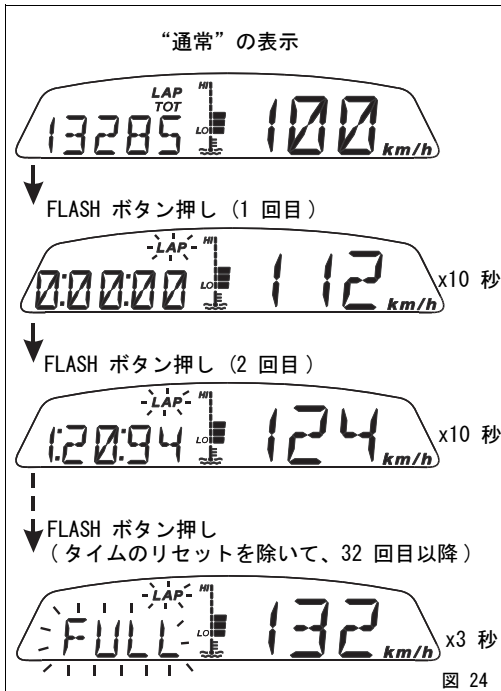
メニューで LAP 機能が非作動の場合は、ラップタイムは記憶されません。

LAP 機能が作動中、突然ディスプレイが消灯 (Key-Off) された場合は、LAP 機能は非作動となります (ストップウォッチが作動していても、ラップタイムは記憶されません)。

タイムが全く “停止” されなかった場合、タイムが 9 分 59 秒 99 に達した時点でストップウォッチは 0 (ゼロ) からカウントを再開し、機能が作動停止されるまでカウントは続きます。

また LAP 機能が作動中で “メモリ” がゼロクリアされておらず、記憶されたラップが 30 ラップ以下 (例えば: 18 ラップ以下が記憶済み) の場合、ディスプレイはメモリが “一杯” になるまで残りのラップを記憶します (この場合はあと残り 12 ラップが記憶可能)。

この機能では、ラップタイムの表示のみが設定されています。ラップメモリー機能のデータを表示するために同様に記憶されます。



記憶データの表示 (LAP メモリ)

LAP 機能で記憶されたデータを表示します。ラップ数およびラップタイム

記憶されたタイムを表示するには、メニューに入り、“LAP MEM”のページに入ります。

メニューのこのページで、ボタン (1, 図 9) を B “▼” のポジションに 3 秒間押すと、“第 1 番目のラップ”が表示されます。ディスプレイにはラップ数とそのラップにおいての、ラップタイム、エンジン最高回転数が表示されます。ボタン (1, 図 9) を B “▼” のポジションに押すと、記憶された 30 タイムがスクロールし、その後第 1 番目のラップに戻ります。

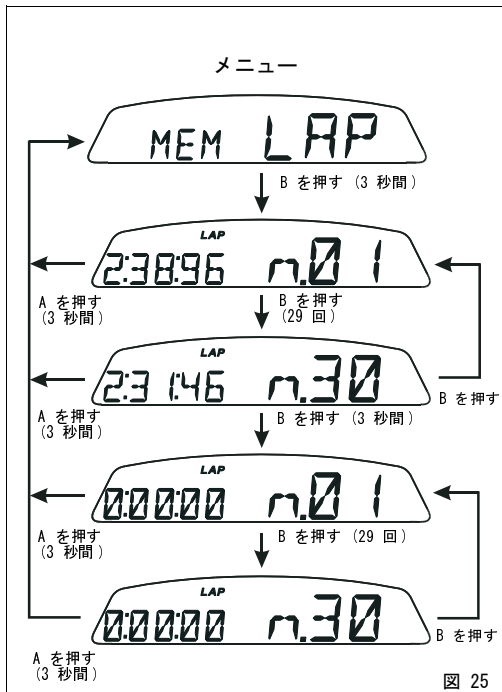
記憶されたタイムの表示中に、ボタン (1, 図 9) を B “▼” のポジションに 3 秒間押したままにすると、瞬時に記憶されたタイムが全てゼロクリアされます。この場合、LAP 機能が作動していた場合は、自動的に非作動になります。

記憶された最高速度は、LAP 機能中にディスプレイによって表示されたものです。

記憶されたタイムの表示を終了するには、ボタン (1, 図 9) を A “▲” のポジションに押します。

メモリにデータが何も記憶されていない場合は、ストップウォッチが “0.00.00” といっしょに 30 タイムが表示されます。

周回中、エンジンがリミッターの閾値に達した場合は、記憶されたタイムの表示中、関連したパイロットランプ “OVER REV.” が点灯します (9, 図 4)。



DDA データ収集装置

この機能は DDA (Ducati データ分析機能) を作動させるものです。コネクタは車両のケーブルに接続されていなければなりません。

コネクタを作動させるには、メニューに入り、ボタン (1, 図 9) を B “▼” のポジションに 3 秒間押しして “DDA” コネクタを “On” にして設定します。

ラップセパレーターのスタートとストップは、左ハンドルの FLASH ハイビーム点滅スイッチ (11, 図 5) を使用して実行します。

DDA 機能が作動中、突然ディスプレイが消灯 (Key-Off) された場合は、機能は非作動となります。

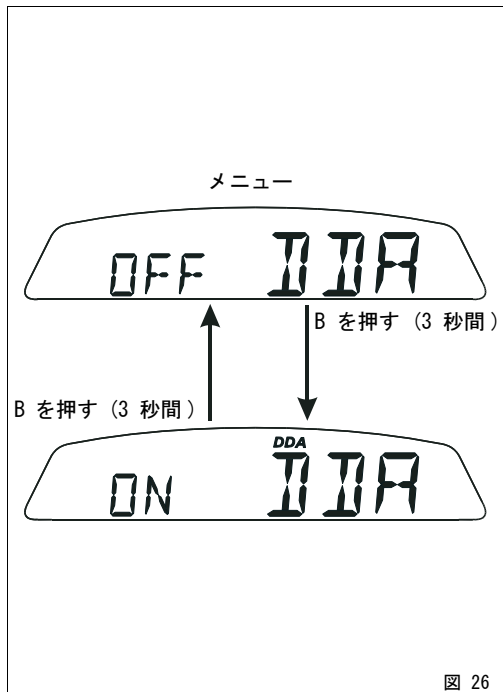


図 26

DDA の消去

この機能で DDA データ収集装置に保存されたデータを消去することができます。コネクタは車両のケーブルに接続されていないと表示されません。

データを消去するには、メニューに入り、“DDA の消去”のページに入ります。

ボタン (1, 図 9) を B “▼” のポジションに 3 秒間押し続けると、DDA コネクタはデータを取得しなくなり、ディスプレイには 10 秒間 “WAIT...” の文字が表示されます。

10 秒経過すると、“ERASE OK” の文字が 3 秒間表示され、DDA コネクタにデータが消去されたことを確認します。またボタン (1, 図 9) を B “▼” のポジションに 3 秒間押し続けると、DDA コネクタがデータを取得している場合は、データ取得のメモリは消去されず、ディスプレイには 3 秒間 “消去失敗” の文字が表示されます。

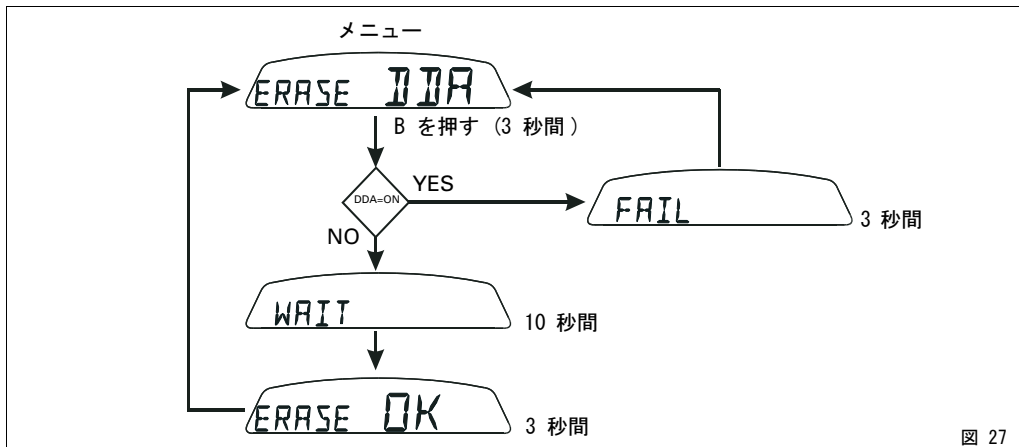


図 27

時計の調整機能

時計をセットするには、メニューに入り、“SET” のページに入ります。

このページに入り、ボタン (1, 図 9) を B “▼” のポジションに 3 秒間押し続けると、調整に入ります。

この機能に入ると最初に “AM” の表示が点滅します。

ボタン (1, 図 9) を B “▼” のポジションに押すと、PM が表示され点滅します。ボタン (1, 図 9) を B “▼” のポジションに押すと、ひとつ前のステップに戻ります (時間が 00:00 になっている場合は、AM から PM に移ると 12:00 が表示されます)。

ボタン (1, 図 9) を A “▲” のポジションに押すと “時” の設定に入り、点滅します。B “▼” のポジションに押すたびに、カウンターが回転して 1 時間ずつ進みます。B “▼” のポジションに押したままにすると、カウンターは 1 秒ごとに 1 時間ずつ進みます (ボタンを押し続けている間は、「時」は点滅しません)。

ボタン (1, 図 9) を A “▲” のポジションに押すと “分” の設定に入り、点滅します。B “▼” のポジションに押すたびに、カウンターが回転して 1 分ずつ進みます。B “▼” のポジションに押すたびに、カウンターは 1 秒ごとに 1 分ずつ進みます。B “▼” のポジションに 5 秒以上押し続けると数字が速く送られ、100 ms ごとに進みます (B “▼” のポジションで長く押し続けている間は、“秒” は点滅しません)。

A “▲” のポジションに押すと、時計設定モードを終了し、新しく設定された時間を表示します。

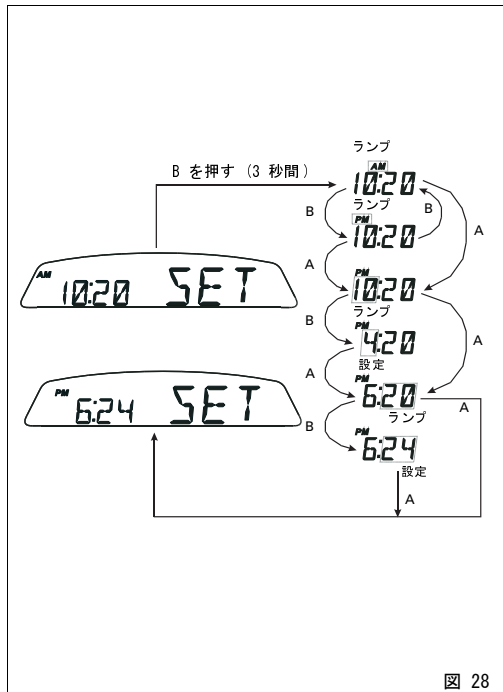


図 28

メーターパネルの診断

重要

メーターパネルは、最後の Key-Off から 60 秒後にシステム診断を実行します。

この機能では、車両の異常部分の検証と表示を行い、可能な場合は、異常部分の交換を行えるようにします。

この機能を表示させるには、メニューに入り、“Error”のページに入ります。







このメニューはエラーがある場合のみ有効になり、エラーがひとつも無い場合はこのページは表示されません。











複数のエラーが見られた場合は、3 秒ごとに入れ替わって表示されます。
Ducati 診断システムを介して、さらに詳しい診断を行うことができます。



警告

エラーが表示された場合は、Ducati 正規ディーラーの整備工場にお尋ねください。

エラーメッセージ	エラー
 TPS	スロットルポジションセンサー
 圧力	プレッシャーセンサー
 オイル温度	オイル温度センサー
 気温	気温センサー
 バッテリー	バッテリー電圧
 ラムダ	ラムダセンサーまたはラムダヒーター

エラーメッセージ	エラー
	燃料 燃料リザーブセンサー
	コイル 垂直または水平コイル
	インジェクター 垂直または水平インジェクター
	スタート スターターコンタクター
	インジェクションリレー インジェクションリレー
	ピックアップ ピックアップセンサー
	スピード スピードセンサー（既設定）
	イモビライザー イモビライザー（キーの紛失時またはアンテナが接続されていない場合、あるいはキーが認識されない場合）
	CAN CAN ライン（エンジンコントロールユニットとメーターパネル間の通信）
	ライト ライトリレー

ヘッドライト “インテリジェント” の消灯機能

ヘッドライトが自動的に消えるので、バッテリーの消費を抑えることが出来ます。次の 3 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** に回してエンジンを始動せずに 60 秒経過した場合。この場合ヘッドライトは消え、次にエンジンを始動したときにのみ再び点灯します。
- もうひとつ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、ハンドルバー右側スイッチの **RUN-STOP** ボタンを使ってエンジンを止めた場合、この場合、エンジンを止めてから 60 秒経つとヘッドライトは消え、次にエンジンを始動した時に再び作動します。
- 3 番目のケースでは、エンジンを始動中はヘッドライトが消え、エンジン始動と共にライトが点灯します。

ヘッドライト “インテリジェント” の点灯機能

この機能を使用すると、車両が Key-Off の状態でもヘッドライトの点灯を “プログラムする” ことができます。メーターパネルは Key-Off の直後から 60 秒の間作動しており、ボタン (1, 図 9) を A “▲” または B “▼” のポジションに押すと、ヘッドライトを点灯させることができます。

この 60 秒の間、ボタン (1, 図 9) を A “▲” または B “▼” のポジションに押すたびに、ヘッドライトを 30 秒間点灯させることができます。ボタンを押すたびに点灯時間が加算され、最高 6 回までボタンを押すことが可能です (最長 180 秒まで)。

最初にボタン (1, 図 9) を A “▲” または B “▼” のポジションに押してヘッドライトを点灯すると、そこから 30 秒のカウントが始まります。この 30 秒の間に再びボタンが押されると、作動時間の合計が計算されます。ヘッドライト作動時間である 30 秒が経過した場合は、それ以上さらに 30 秒を加算することはできず、ヘッドライトは消灯します。

この機能を再び有効にしたい場合は、少なくとも 1 回は Key-On/Key-Off を行う必要があります。

機能が有効になっている間、バッテリーの供給が途絶えた場合はいつでも、電圧を元に戻すためにこの機能は無効となります (メーターパネルは 60 秒間作動中にはなっていません)。

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 29)

オーナーに支給されるキーは以下の 1 組です。

- 黒色キー (B) 2 本。

キーにはイモビライザーシステムの“コード”が内蔵されています。

メモ

いくつかの作業を実施するために、Ducati ディーラーは、お客様にこのコードカードを持参するように尋ねる場合があります。

黒色キー 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。

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。

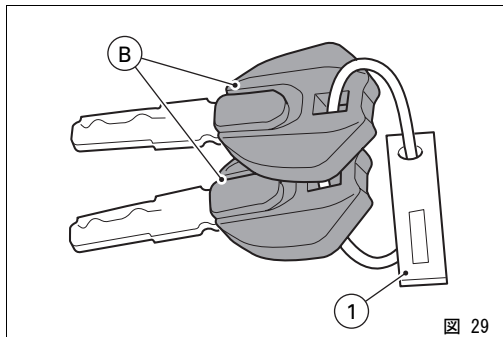


図 29



警告

キーはそれぞれ別の場所に保管し、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勧めします。

コードカード

キーと合わせてコードカード（図 30）が納品されます。カードには、電子コード（A、図 31）が掲載されており、**key-on** の後エンジンがロックしてかからない場合に使用します。



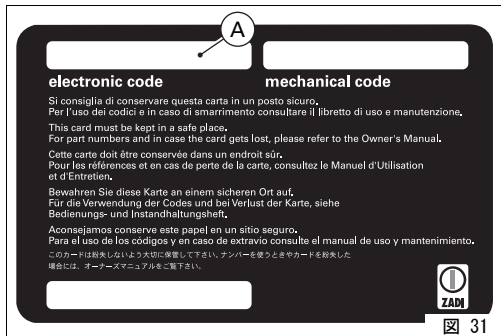
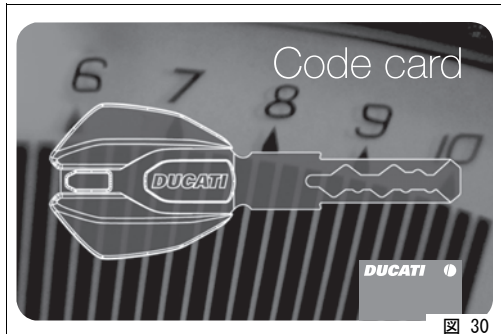
警告

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勧めします。イモビライザーシステムに不具合がある場合、“車両診断 - EOBD パイロットランプ”（橙色）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（8、図 4）。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。



警告

正規ディーラーはキーの再プログラムまたはキーの交換を行うためにコードカードを尋ねられる場合があります。



JP

イモビライザーシステムの解除手順

“イモビライザーのロック”が発生した場合、メーターパネルから、以下に示されているように解除の機能に入り、“イモビライザーの解除”を実行することができます。メニューに入り、“CODE”ページに入ります。



メモ

このメニューはイモビライザーにエラーが発生したときのみに有効となります。

メニューのこのページでは、初期コードとして“00000”が必ず表示されます。この段階で、ボタン (1, 図 9) をポジション B “▼” へ 3 秒間押すと、コードカードに記載されている電子コード入力の手順に入ります。

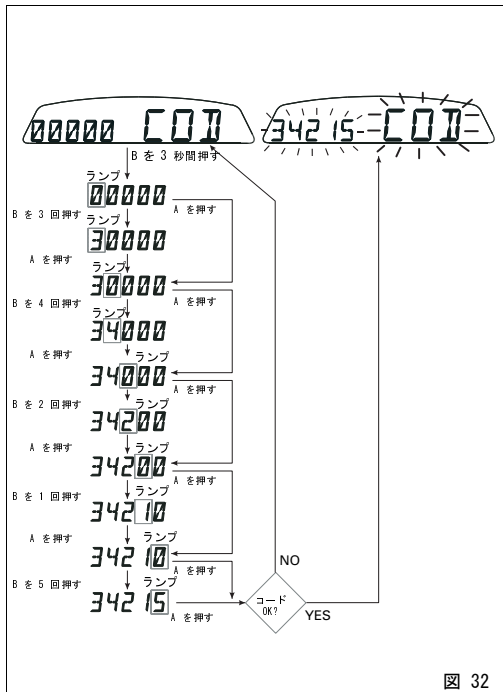


図 32

コードの入力：

この機能に入ると、左の最初の桁が点滅します。

ボタン (1, 図 9)：

B “▼” のポジションに押すたびに、カウンターが回転して毎秒 1 つずつ進みます。

A “▲” のポジションに押すと、2 桁目の数字の設定に移り、その数字が点滅します。B “▼” のポジションに押すたびに、カウンターが回転して毎秒 1 つずつ進みます。

A “▲” のポジションに押すと、3 桁目の数字の設定に移り、その数字が点滅します。B “▼” のポジションに押すたびに、カウンターが回転して毎秒 1 つずつ進みます。

A “▲” のポジションに押すと、4 桁目の数字の設定に移り、その数字が点滅します。B “▼” のポジションに押すたびに、カウンターが回転して毎秒 1 つずつ進みます。

A “▲” のポジションに押すと、5 桁目の数字の設定に移り、その数字が点滅します。B “▼” のポジションに押すたびに、カウンターが回転して毎秒 1 つずつ進みます。

A “▲” のポジションに押して、コードを確認します。

この時点で、コードが正しく入力されると CODE の文字と入力されたコードが同時に 4 秒間点滅します。“車両診断 - EOBD” パイロットランプ (8, 図 4) が消灯します。続いてメーターパネルは自動的にメニューを終了し、“一時的に” エンジン始動を可能にします。

まだエラーが続き、メーターパネルに表示される場合は、Key-On に続いて再びエラーとなり、エンジンがロックされます。

またコードが正しく入力されなかった場合は、メーターパネルは自動的に “コード” メニューに戻り、コード “00000” を表示します。

作動値

イグニッションキーを ON から OFF に回すたびに、イモビライザーがエンジンの作動を禁止します。エンジンを始動するため、イグニッションキーを再度 OFF から ON に戻すと以下ようになります。

1) CPU がコードを認識すると、イモビライザーシステムがエンジン始動が可能なことを示します。START ボタン

(2, 図 37) を押すと、エンジンが始動します。

2) “車両診断 - EOBD” パイロットランプ (8, 図 4) が点灯した場合、ボタン (10, 図 5) を “▼” ポジションに押すと、“エラー” の表示と一緒にページが表示され、コードは認識されていないことを示します。この場合、イグニッションキーを OFF に戻し、再度 ON にします。そ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。



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。

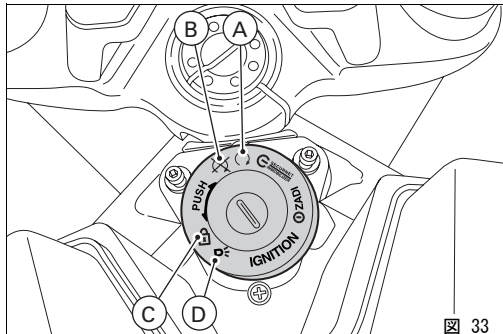
イグニッションスイッチ / ステア リングロック (図 33)

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

メモ

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




ハンドルバー左側スイッチ (図 34)

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。

5) メーターパネルコマンド 2ポジション:

ポジション “▲”

ポジション “▼”。

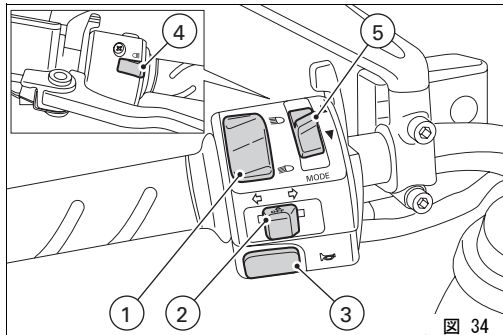


図 34

クラッチレバー (図 35)

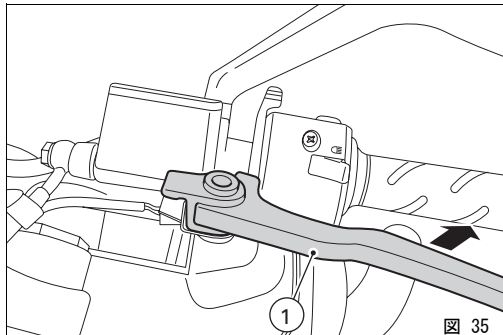
レバー (1) を引くと、エンジンの回転がトランスミッションおよびリアホイールに伝わらなくなります。クラッチの適切な操作は、スムーズなライディング、特に発進時に重要です。

重要

クラッチレバーを正しく操作することで、トランスミッションのダメージを回避し、モーターサイクルの寿命を延ばすことができます。

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。



チョークレバー (図 36)

チョークレバーはエンジンを冷間始動する場合に使用します。この装置は始動後のエンジンアイドル回転数を増加します。

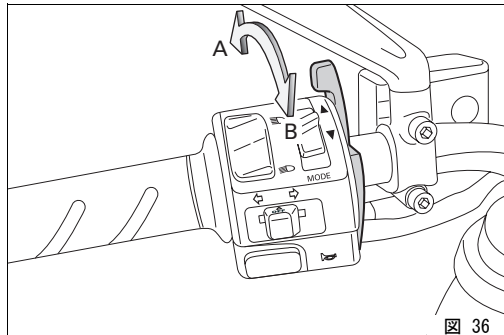
エンジンを冷間始動する場合に、チョークレバーを使用する必要があります (1 または最大 2 パー エンジンオイル温度点灯)。エンジンの暖機運転中、アイドル回転数が約 1500 rpm になるように、チョークレバーを調整する必要があります。

レバーの使用位置：

A) = チョークレバー未使用

B) = チョークレバー全開使用。

このレバーは段階的に開閉することも可能で、エンジンが完全に暖機するまで回転数が調整できます (参照 ページ 60)。



重要

エンジンが暖機している場合にはチョークレバーを使用しないでください。チョークレバーを開いたまま走行しないでください。

ハンドルバー右側スイッチ (図 37)

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

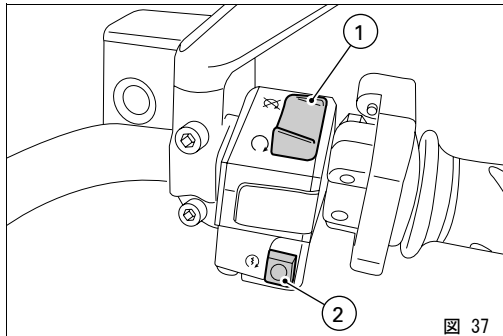
このスイッチは、エンジンを直ちに停止させることが必要な緊急時等に使用することを目的としています。エンジン停止後は、○ 再始動可能なようにスイッチを作動ポジションに戻してください。



重要

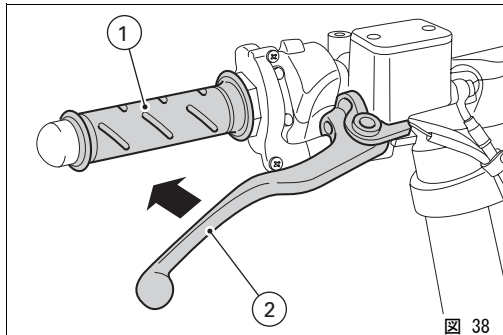
ライトを点灯させて走行し、スイッチ (1) でエンジンを切りキーを **ON** の状態にしたままにするとライトが点いたままになるのでバッテリーを消費する原因になります。

2) スタータースイッチ ① = エンジン始動。



スロットルグリップ (図 38)

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 (アイドルリング状態) に戻ります。



フロントブレーキレバー (図 38)

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。

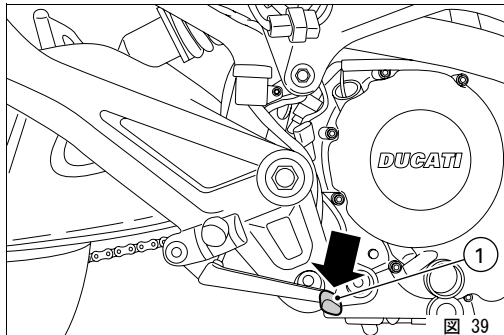


警告

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 62。

リアブレーキペダル (図 39)

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。



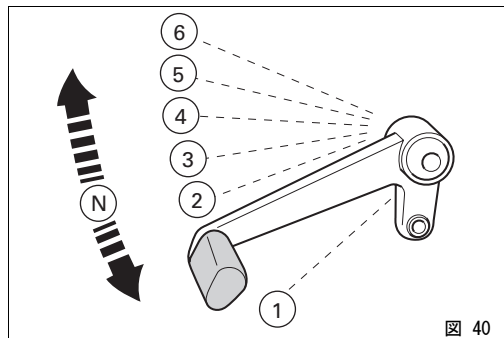
ギアシフトペダル (図 40)

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。

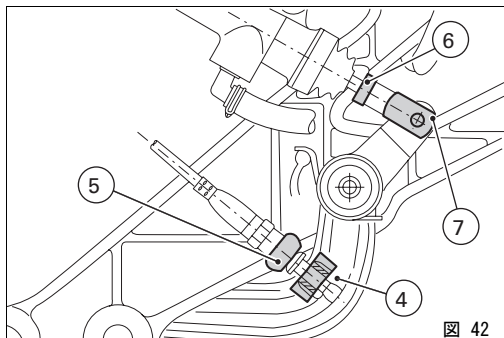
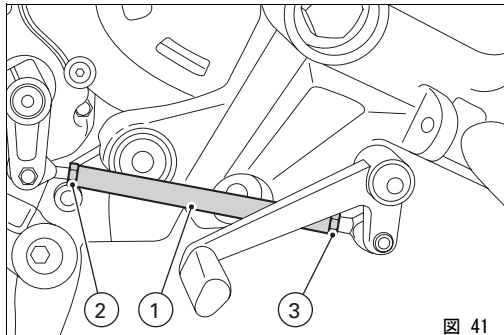


シフトペダルと リアブレーキペダルの調整

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。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) を締め付けます。ペダルを手で押して、ブレーキがかかり始めるまでに約 1.5 ~ 2 mm の遊びがあることを確認します。遊びが上記の範囲にない場合には、ポンプのマスターシリンダーロッドの長さを次の手順で調整します。ポンプ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、再度遊びを確認します。



主要構成部品 / 装備

配置図 (図 43)

- 1) 燃料タンクキャップ
- 2) シートロック
- 3) ヘルメットホルダーケーブルピン
- 4) サイドスタンド
- 5) バックミラー
- 6) リアショックアジャスター
- 7) 触媒装置

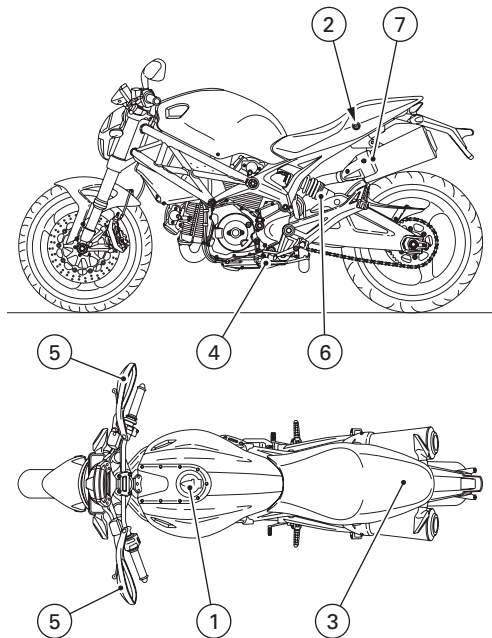


図 43

燃料タンクキャップ (図 44)

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。



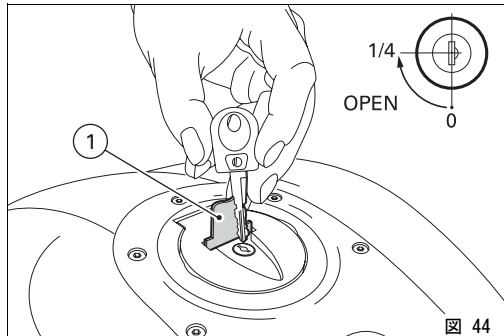
メモ

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



シートロックおよびヘルメットホルダー

開け方

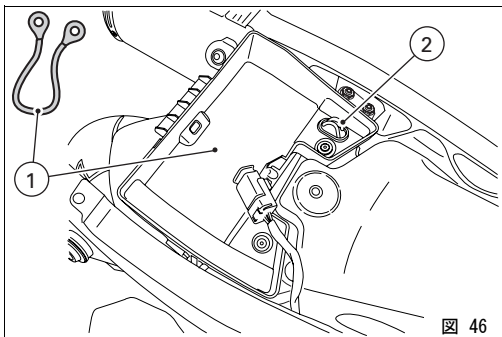
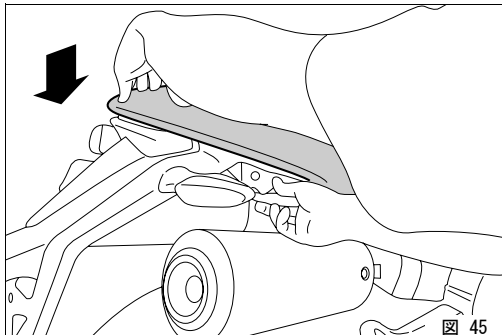
キーを錠に差し込み時計方向に回しながら同時に掛け金の近くを下方に押し下げてピンを外します。シートを後方に引きいて前面のストッパーから抜き取ります。シート下の後方にあるスペースにヘルメットホルダーケーブルがあります (1) (ページ 40)。ケーブルをヘルメットに通し、ケーブルの先端をピン (2) の中に入れます。ヘルメットを下げ、シートを元の通りに固定します。

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たままにおかないでください。運転操作の妨げになり、車両のコントロールを失う危険性があります。

閉め方

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



サイドスタンド (図 47)

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、平らであるかを確認してください。

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、モーターサイクルの転倒の原因となります。

もしも傾斜面にパーキングする場合、常にリアホイール側を斜面の低い方になるようにしてください。

サイドスタンドを使用するには、つま足で（ハンドルバーを両手でつかんでモーターサイクルを支えながら）スタンドのフック (1) を止まるまで押します。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。

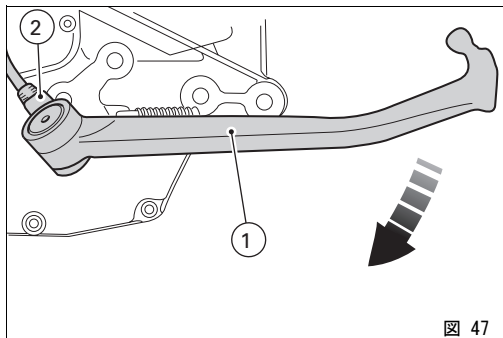
サイドスタンドを元の位置（水平位置）に戻すには、モーターサイクルを右側に傾けながら、足の甲でフック (1) を持ち上げます。

メモ

定期的にはスタンド（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。

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。



リアショックアジャスター

リアショックアブソーバーには、積載重量に合わせて車体の平衡状態を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、左側、ショックアブソーバー上部のリアサブフレ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 (1) を時計方向 **H** に回すとダンピングが強くなり、反時計方向 **S** に回すと弱くなります。

標準設定：

いっばいに閉まった全閉ポジションから、時計回りに次のようにアジャスター (1) を di 8 段緩めます
アブソーバー下部の 2 枚のリングナット (2) は、スプリングプリロードの調整に使用します。
スプリングプリロードを変更するには、上側のリングナットをピンレンチで回します。下部リングナットを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。
リアホイールを上げた状態での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：150±1 mm。



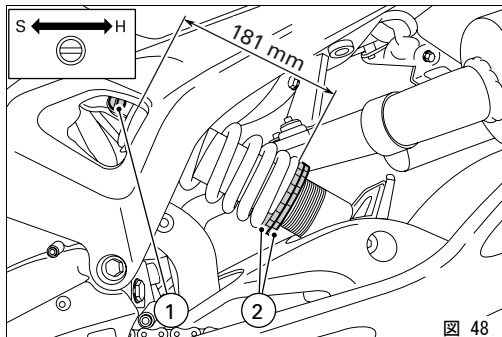
警告

スプリングプリロードを調整する時は、スイングアームの破損を避けるため、181 mm の値を超えないようにしてください。



警告

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



警告

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

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

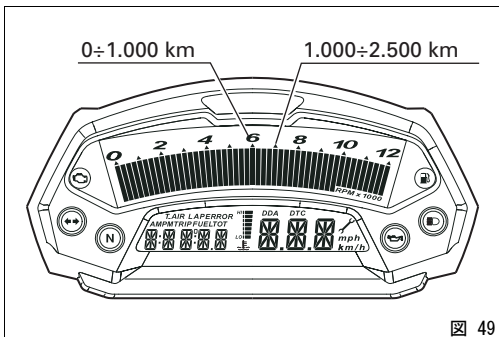
運転のしかた

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 49）

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。



1000 km まで

初めの走行 1000 km までは、タコメーターに注意を払い、5500 ~ 6000 rpm を決して超えないようにしてください。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勧めします。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、急ブレーキや長びいた操作を避けてください。これは、ブレーキディスクに対してパットの摩擦材を適切に慣らすためです。モーターサイクルの全てのメカ部分を互いに馴染ませるため、また、エンジンの主要部分の寿命に悪影響が出ないよう、乱暴な加速と、特に登り坂での長時間の高速回転を避けてください。

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。

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、整備を必ず受けてください。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。

始動前の点検

警告

走行前にこれらの点検を怠った場合、モーターサイクルに損傷を与え、ライダーやパッセンジャーの重大な事故につながる危険があります。

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。必要に応じて給油してください（ページ 64）。

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。必要に応じて補充してください（ページ 95）。

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 93）。

操作機能

ブレーキ、クラッチ、アクセル、トランスミッション等の作動レバーまたはペダルを作動させて機能を確認します。

ライトおよびインジケーター

ライトのランプおよびインジケーターランプが完全な状態であること、警告ホーンが機能することを確認します。バルブが切れている場合には交換してください（ページ 90）。

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 56）。

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、正規ディーラーか公認の整備工場にご連絡ください。

エンジンの始動



メモ

暖機されたエンジンを始動する場合には“高い気温での始動”の方法に従ってください。



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。

常温での始動

(10 °C / 50 °F ~ 35 °C / 95 °F の範囲)

- 1) イグニッションスイッチを (1, 図 50) にします。メーターパネルの緑のパイロットランプ **N** と赤のパイロットランプ **O** が点灯していることを確認します。



重要

オイルプレッシャー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 11)。



警告

サイドスタンドは完全に上がってなければなりません (水平位置)。さもなければ安全センサーが作動して始動できません。



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。

- 2) チョークレバーを (B, 図 52) の位置に動かします。
- 3) エンジンキルスイッチ (2, 図 51) が **O** (RUN) の位置になっていることを確認し、始動ボタン (3, 図 51) を押します。

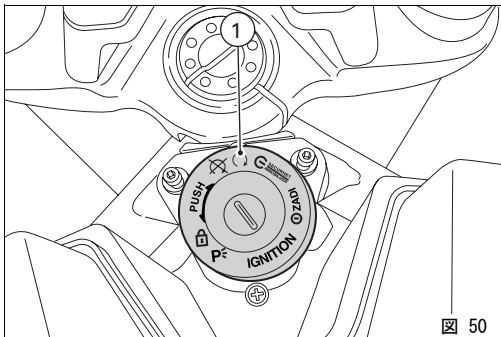


図 50

この時、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まで待ちます。

メモ

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

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

重要

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

5) その後、エンジンが徐々に暖機されたら、チョークレバーを徐々に縦位置 (A、図 52) に動かします。エンジンが定常温度に達していれば、チョークレバーを完全に閉じてもアイドル回転数に保たれます。

高い気温での始動 (35 °C / 95 °F 以上)

“低い気温での始動”と同じ手順で行いますが、チョークレバーは使用しないでください。

低い気温での始動 (10 °C / 50 °F 以下)

“常温での始動”と同じ手順で行いますが、エンジンのウォームアップを 5 分間行ってください。

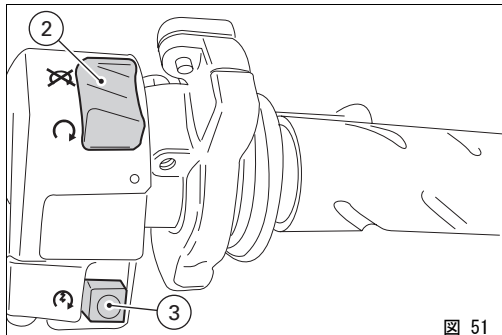


図 51

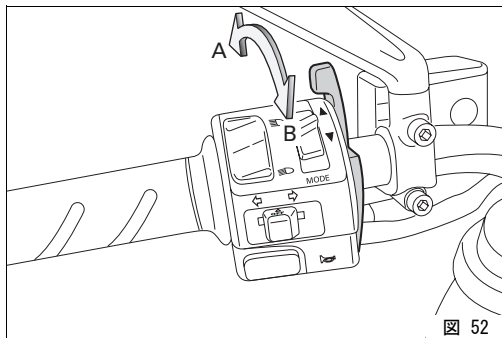


図 52

モーターサイクルの発進

- 1) クラッチレバーを引いてクラッチを切ります。
- 2) 1 速に変速するためにギアシフトペダルをつま先で確実に押し下げます。
- 3) スロットルグリップを回してエンジンの回転数を上げ、同時にクラッチレバーを徐々につなぎます。モーターサイクルが動き出します。
- 4) クラッチレバーを完全に放し、エンジンの回転数を上げます。
- 5) シフトアップするには、エンジン回転を落とすためにスロットルを戻し、クラッチを切り、ギアシフトペダルをかき上げ、クラッチをつなぎます。

シフトダウンは、次のように行います。スロットルを放し、クラッチを切り、ギアのタイミングを合わせるために、エンジンの回転数をわずかに上げてから、シフトダウンしてクラッチをつなぎます。

操作類は適切に素早く操作しなければなりません。上り坂を走行する際には、車速が落ちてきたら躊躇することなくシフトダウンして、モーターサイクルへの異常なストレスやエンジンのノッキングを避けてください。



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していると、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。

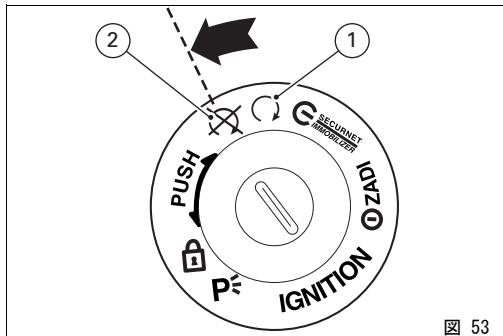
長く急な下り坂を走行する際にはシフトダウンしてエンジンブレーキを使用します。レバーとペダルのブレーキを交互に断続的に使用して下さい。ブレーキの長時間にわたる連続的使用は、摩耗材の過熱を招き、ブレーキ能力の著しい低下の原因となります。空気圧が規定値を下回るタイヤは、ブレーキ能力を低下させるとともに摩耗を早め、また運転の的確さを欠き、カーブでの安定を悪くします。

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 1、図 53 の位置に回します。

重要

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

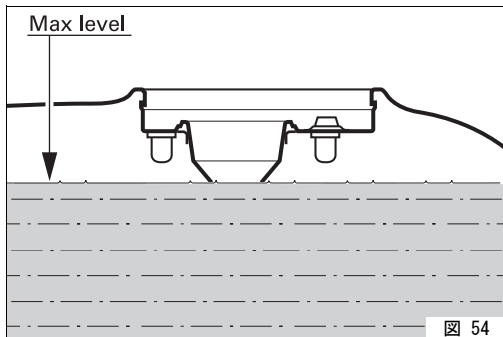


燃料の補給

給油の際には決して燃料を入れ過ぎないでください。燃料は絶対に給油口の下縁を超えてはなりません（図 54）。

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。



駐車

サイドスタンドを使って車体を立てて駐車します
(参照ページ 56)。

ハンドルを左いっぱい切り、イグニッションキーを押して盗難防止の位置 (3, 図 55) 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、イグニッションキーを (4, 図 55) の位置に回してパーキングライトを点灯しておくことができます。

重要

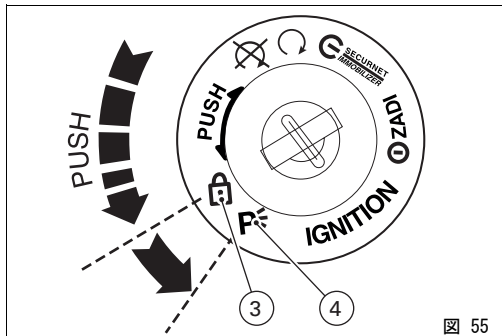
キーを長い間 (4, 図 55) の位置のままにしておくと、バッテリー切れの原因になります。監視できない場所にイグニッションキーを付けたままでモーターサイクルを駐車しておかないでください。

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ください。

警告

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



工具セット (図 56)

シート下に以下の工具が納めてあります。

オーナーズマニュアル

ヘルメットホルダーケーブル

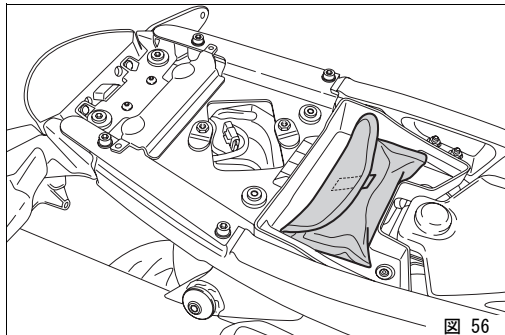
通常のメンテナンスや点検に必要な工具類の入った袋。

シート下のスペースは、シートを取り外します
(ページ 55)。

工具袋

以下の工具が入っています

- ヒューズ用ピンセット
- 固定レンチ 8/10
- ヘルメット盗難防止ケーブル
- ドライバー
- ドライバー用ハンドル
- チューブレンチ 16 mm
- ロッド 8 mm
- 六角レンチ 3 mm
- 六角レンチ 5 mm
- 六角レンチ 6 mm。



主な整備作業とメンテナンス

エアフィルターの交換

重要

エアフィルターのメンテナンスはDucati 公認の整備工場にお任せください。

ブレーキ / クラッチ液量のチェック

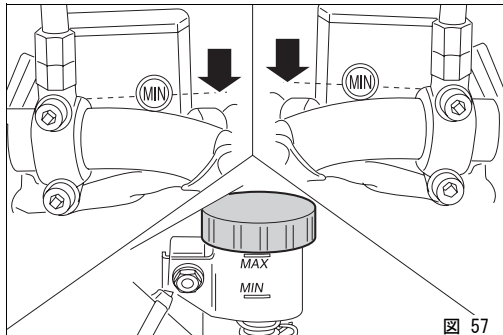
(図 57)

ブレーキ液およびクラッチ液の液量は、それぞれのタンクに記されたゲージの **MIN** 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。

重要

チューブは全て 4 年毎に交換しなければなりません。



クラッチシステム

クラッチレバーに過度の遊びがあり、ギアチェンジの際クラッチにスナッチやジャダーが出る場合は、システム内にエアが混入しています。システムを点検しエアを排出する必要があるため、Ducati 正規ディーラーまたは公認の整備工場にご連絡ください。

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）。

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。

ブレーキパッドの摩耗チェック (図 58)

フロントブレーキ

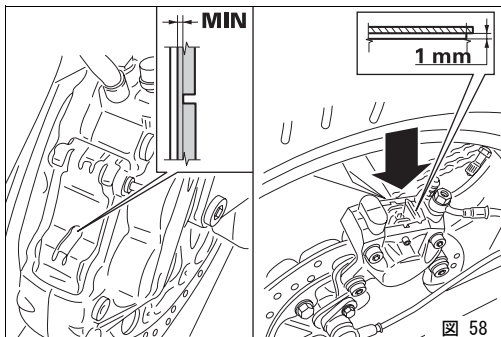
ブレーキパッドには摩耗チェックマークがあり、キャリパーからパッドを外すことなく、容易にチェックできます。摩耗材に刻まれた溝が見えているうちはパッドの通常使用範囲です。

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行ってください。



ジョイント部への注油

スロットルケーブルおよびチョークケーブルの被覆の状態を定期的に点検する必要があります。外側のプラスチックの被膜に亀裂やツブレの形跡があってはなりません。操作類を動かして、被膜の中でワイヤーがスムーズに動くか確認してください。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。

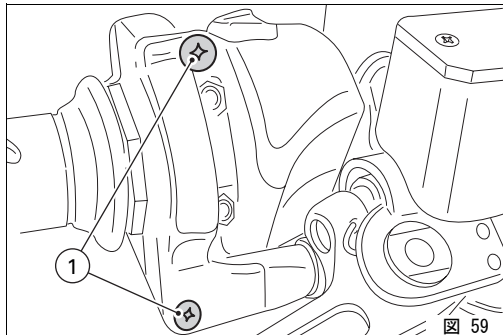
トランスミッションアクセル装置を開ける必要がある場合は、固定ネジ (1, 図 59) 2 つを外して開け、ケーブルの先端とプーリーにグリースを塗布します。

警告

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

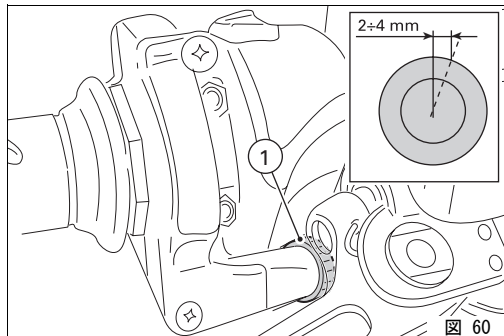
カバーを取り付け、1.8 Nm のトルクでネジ (1) を締め付けます。

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。



スロットルケーブルの調整

スロットルケーブルは、ハンドルバーのどの位置においても、スロットルグリップの遊びがハンドルバーの円周で2～4 mm なければいけません。スロットルグリップの遊びを調整するには、スロットルケーブルのアジャスター(1, 図 60) を使用します。



バッテリーの充電および冬季の手入れ

このモーターサイクルには、当社の販売網において専用のバッテリーチャージャーを接続することのできるコネクタが支給されています。

バッテリーの取り外し

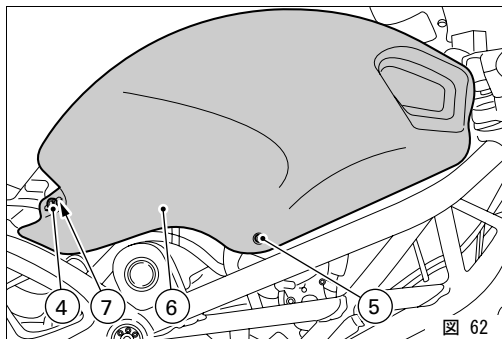
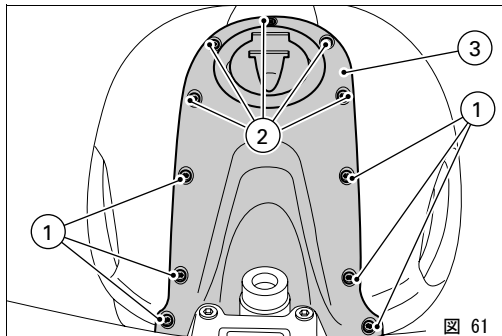
重要

バッテリーの取り外しは、**必ず** 正規ディーラーまたは正規の Ducati 整備工場にお尋ねください。

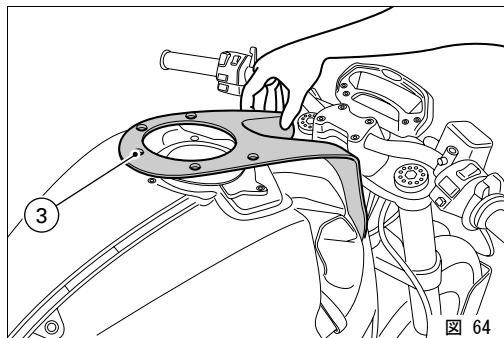
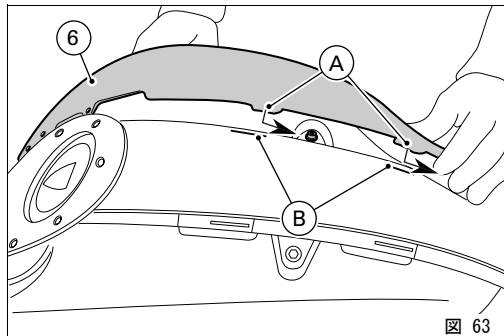
シートを取り外します（ページ 55）。

フロントタンクカバー (3) を固定しているネジ (1) および (2) を緩めて外します。

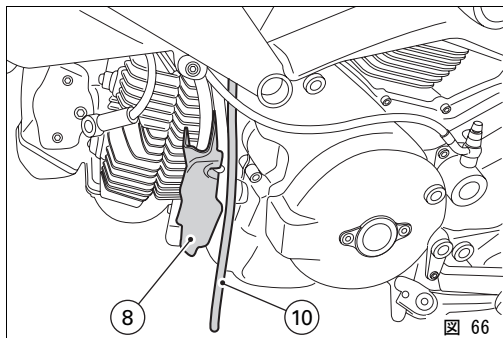
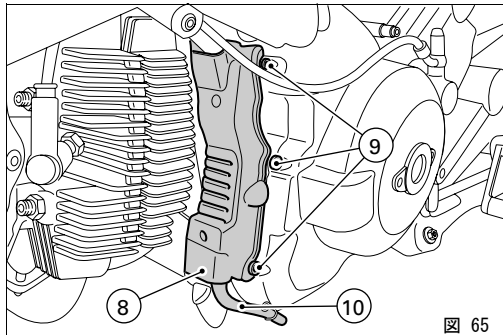
固定ネジ (4) および (5) を緩めて外し、ナイロンワッシャー (7) を取り外します。



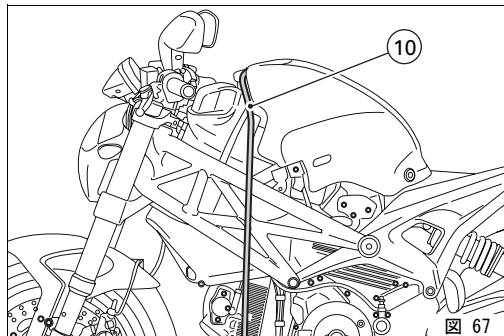
リアカバーにあるスロット (B) のキー (A) を外して、右側
タンクカバー (6) を抜き取ります。
左側タンクカバーにも同様の作業を行い、取り外します。
フロントタンクカバー (3) を取り外します。



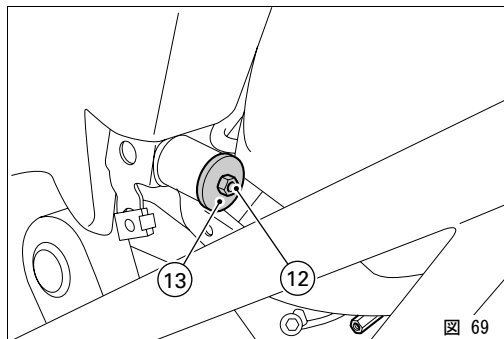
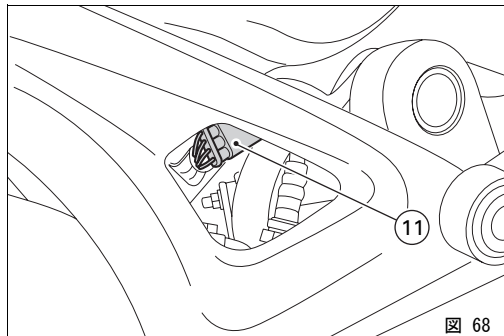
3本の固定ネジ(9)を緩めて外し、カバー(8)を外します。
カバー(8)からエア抜きホース(10)を取り外します。



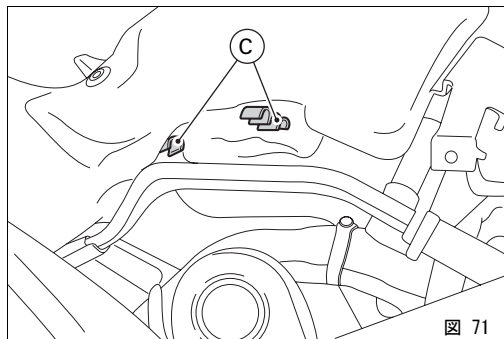
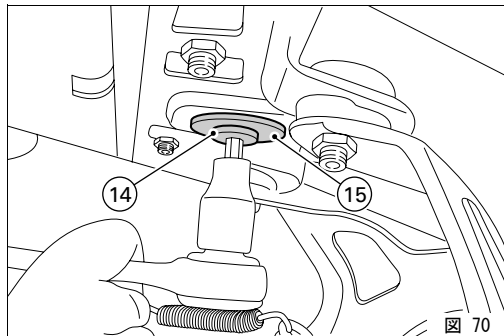
ホース (10) を上へ抜き取ります。ただし、エア抜きホース
およびドレインホースの継ぎ手には接続したままにします。



車両の右側から作業を行って、燃料レベルセンサーのコネクター (11) を主配線から外し、フレームにサイドタンクを固定しているネジ (12) を緩めて外し、ワッシャー (13) も外します。



ネジ (14) を緩めて外し、ワッシャー (15) も外します。
ケーブルガイド (C) から燃料ホースを取り外します。



ラムダセンサーケーブル (D) を燃料タンクフランジカバーから取り外します。

警告

フランジカバー (16) を取り外す前に、タンクが空で、また、もし燃料がもれ出た場合に備えて布切れが用意してあることを確認してください。

燃料タンクを持ち上げたまま、ナット (17) を緩めて外し、フランジカバー (16) を取り外します。

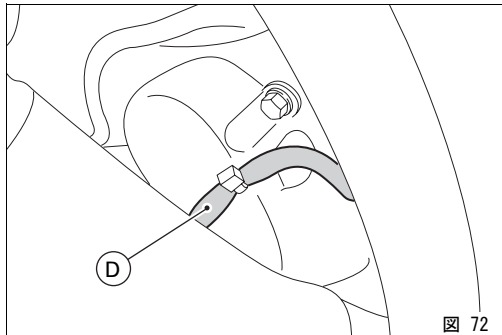


図 72

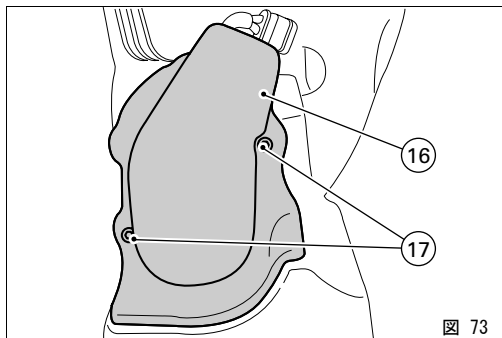
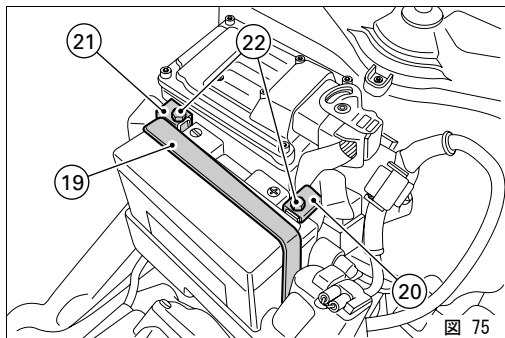
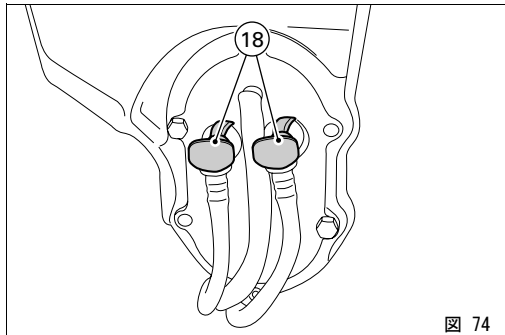


図 73

継ぎ手 (18) をフランジから外します。
スプリングフック (19) を取り外し、電極の保護キャップ
を抜き取ります。電極 (20) および (21) のネジ (22) を緩
めて外します。このとき、必ず陰極から始めてください。
それからバッテリーを抜き取ります。



バッテリーの取り付け



重要

バッテリーの取り付けは、**必ず** 正規ディーラーまたは正規の Ducati 整備工場にお尋ねください。

バッテリーをバッテリーマウントに取り付け、スプリングフック (19) で固定します。



警告

図に示されているように、プラスのケーブル (20) をプラスの電極へ、マイナスのケーブル (21) をマイナスの電極へ接続します。

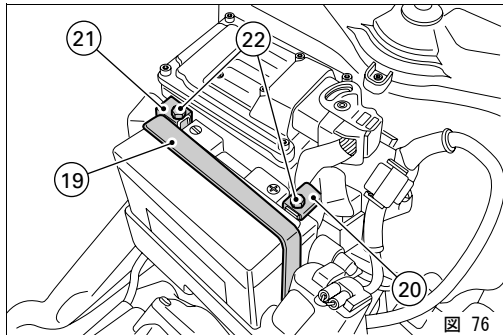
電極 (20) および (21) にネジ (22) を取り付けます。このとき、必ず陽極 (赤いケーブル) から始めてください。



警告

図に示されているように、ケーブル (20) および (21) を配置します。

ネジ (22) を 10 Nm \pm 10% のトルクで締め付けます。バッテリーの電極に錆が付かないよう、電極にグリースを塗布してください。





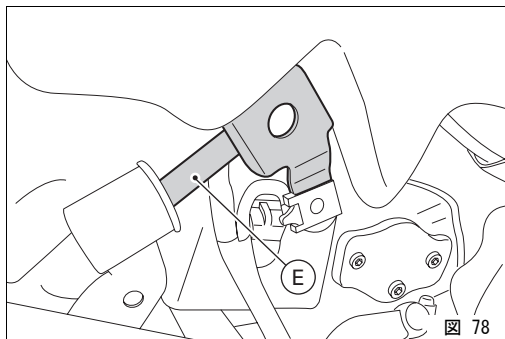
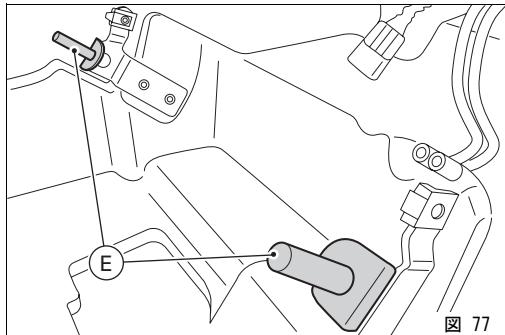
警告

車両から燃料タンクを取り外した場合は、フレームの所定の位置にフロントシャフト (E) を挿入して、タンクを取り付けます。

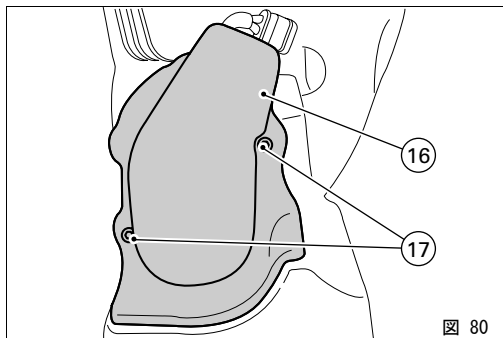
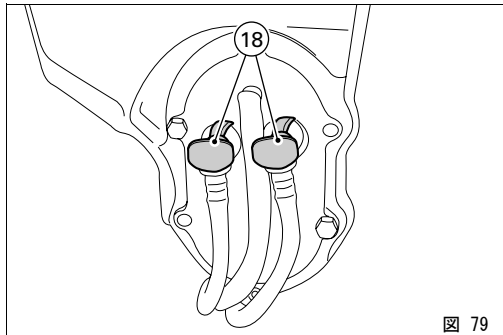


重要

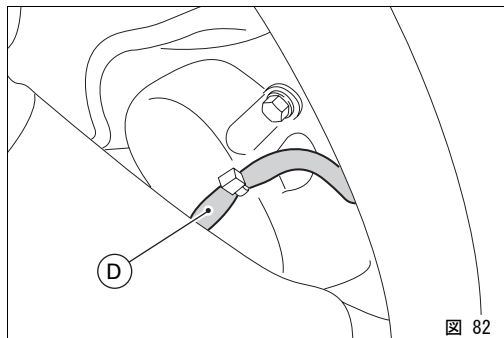
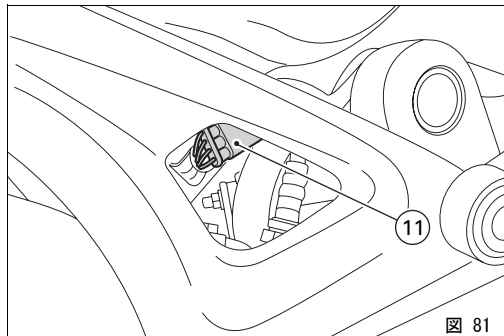
燃料タンクの取り付けは、**必ず** 正規ディーラーまたは正規の Ducati 整備工場にお尋ねください。



燃料タンクを持ち上げたまま、継ぎ手 (18) をフランジに取り付け、ナット (17) を留め付けてフランジカバー (16) を取り付け、ナットを $3 \text{ Nm} \pm 0.3\%$ のトルクで締め付けます。

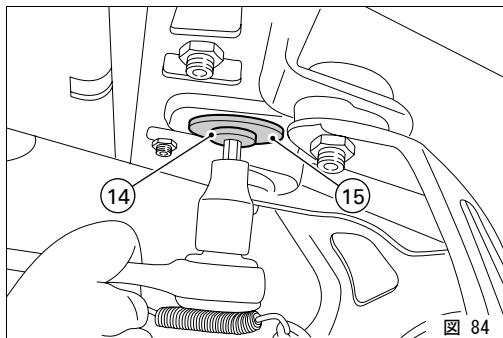
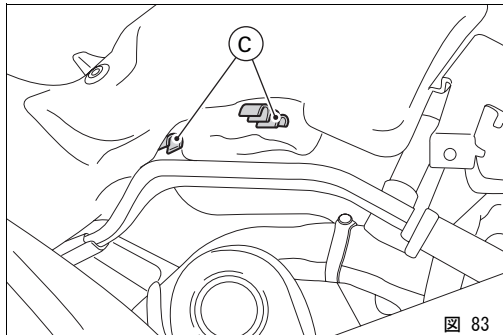


主配線に燃料センサー（11）を接続します。
ラムダセンサーケーブル（D）を燃料フランジカバーに取り
付け、固定輪で固定します。



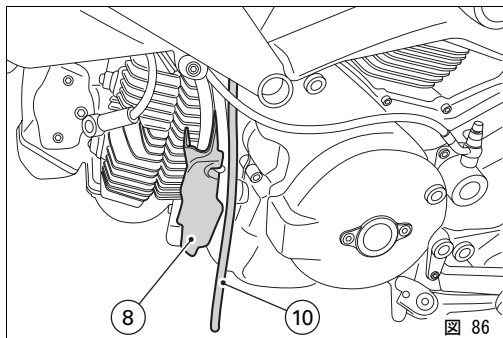
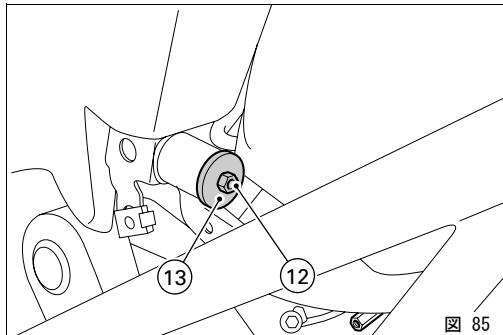
JP

ケーブルガイド (C) に燃料ホースを取り付けます。
サブフレームに燃料タンクをネジ (14) と ワッシャー (15)
で留め付けます。
ネジ (14) を $10 \text{ Nm} \pm 10\%$ のトルクで締め付けます。



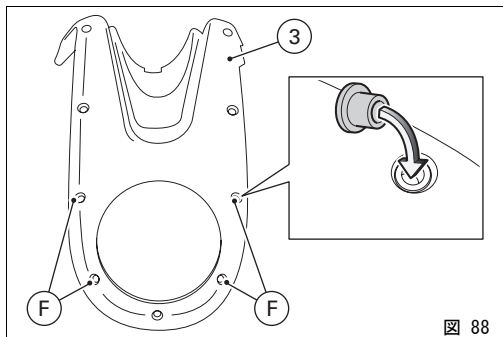
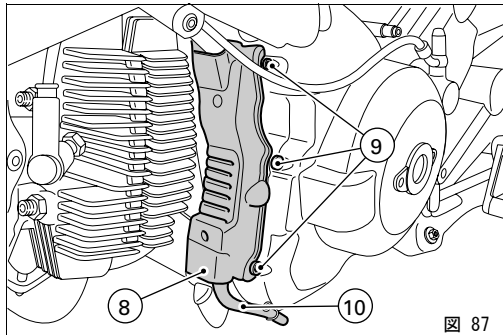
ネジ (12) とワッシャー (13) で燃料タンクをフレームに固定します。

ネジ (12) を 10 Nm \pm 10% のトルクで締め付けます。
エア抜き / ドレインホース (10) を車両に取り付け、
カバー (8) を取り付けてホースを固定します。

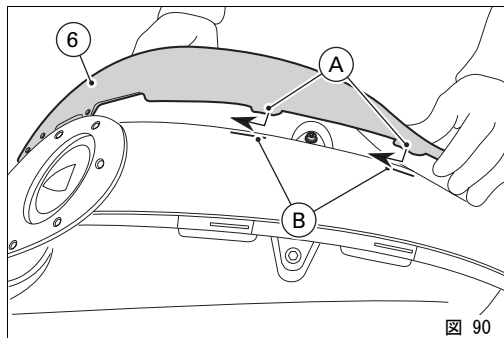
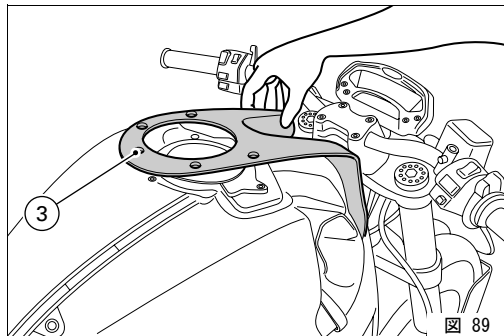


3本のネジ(9)を取り付け、10 Nmのトルクで締め付けます。このとき最も長いネジを下側の穴に入れてください。

フロントタンクカバー(3)に4つのブッシュ(F, 図88)が、図に示されているように、直径の大きい方を上に向けて、取り付けられていることを確認してください。



フロントタンクカバー (3) をタンクに取り付けます。
右側タンクカバー (6) をリアカバーにあるスロット (B)
のキー (A) に挿入して取り付けます。



JP

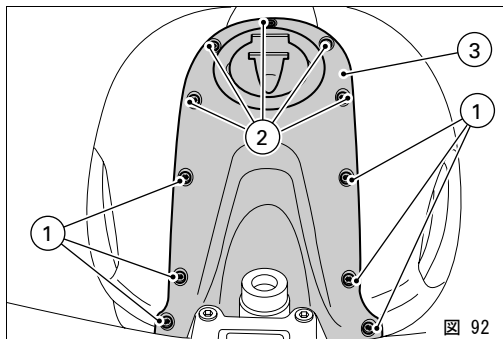
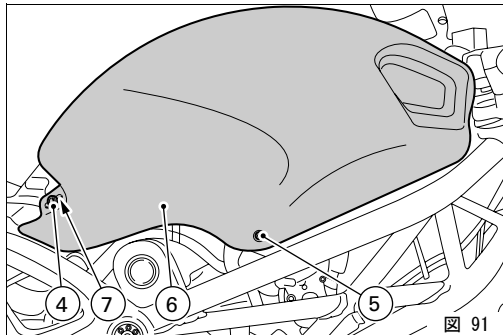
ネジ (4) をナイロンワッシャー (7) と一緒に取り付け、ネジ (5) をタンクカバー (6) に取り付けます。

左側タンクカバーにも同様の作業を行い、取り付けます。フロントタンクカバー (3) にネジ (1) および (2) を留め付けます。

ネジ (1) を 0.8 Nm のトルクで締め付け、ネジ (2) を 3 Nm のトルクで締め付けます。このとき前方にあるほうから始めます。

ネジ (4) を 3 Nm のトルクで締め付け、ネジ (5) を 0.8 Nm のトルクで締め付けます。

シートを取り外します (ページ 55).



JP

チェーンテンションの点検

リアホイールをゆっくり移動させて、チェーンを最も張った状態にします。

車両はサイドスタンドを立てた状態で、下側チェーンの中央部でチェーンを指で押して下げてからチェーンを放し、チェーンピンの中央部とスイングアームのアルミ部分との距離を測ります。測定値が 46 ~ 48 mm でなければなりません (図 93)。

ホイールシャフトのナット (1, 図 94) を緩め、左右のスイングアームにある調節ねじ (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。

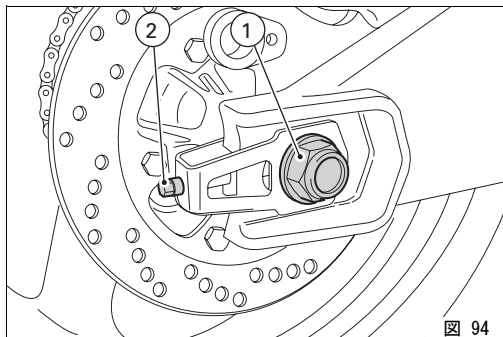
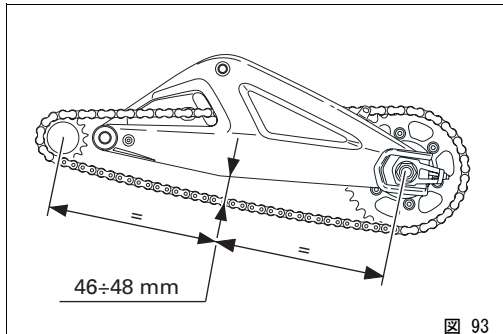
重要

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。

スイングアームの左右で、位置合わせの目盛りが一致していることを確認します。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) 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) 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。



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。

ライトバルブの交換

切れたライトバルブを交換する前に、新しいバルブの電圧と電力の値が、“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 110）。

重要

ライトバルブの交換は Ducati 公認の整備工場にお任せください。

方向指示器（図 95）

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、カチッとハマり込むまで、押しながら時計方向に回します。バルブカバーを取り付けます。このとき、突起をマウントのスリットに挿入してください。ネジ（1）で固定します。

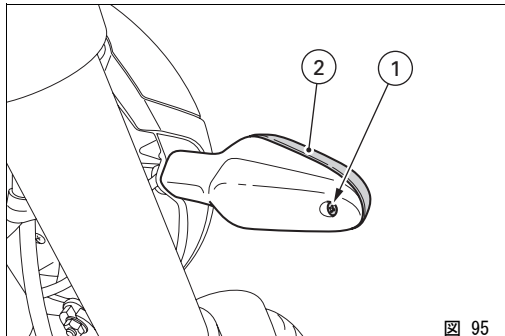


図 95

ヘッドライトの光軸調整 (図 96)

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、また車体の縦軸に沿って垂直ラインを引きます。

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。

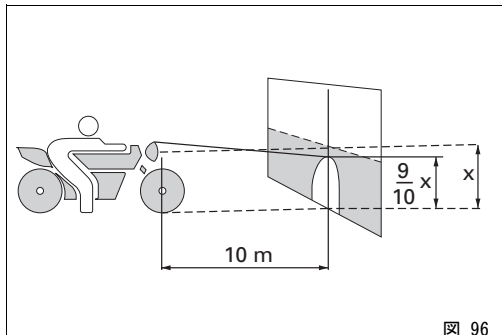
光の照射範囲（照射された部分と闇の部分との境界の上側）の地上高が、ヘッドライトの実際の高さの $\frac{9}{10}$ 以下でなければなりません。



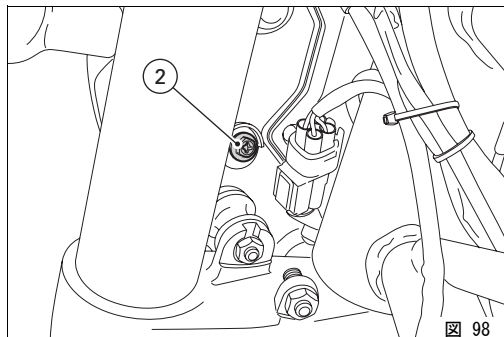
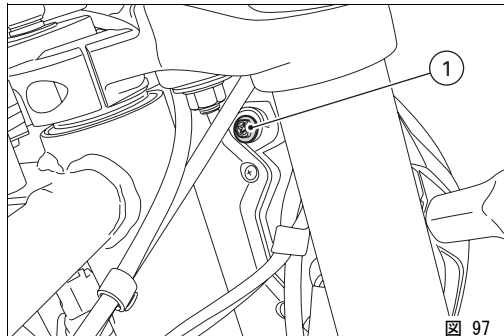
メモ

この方法は、光軸の高さ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。



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 97) で行います。ヘッドライトの水平方向の調整は、ネジ (2) で行います。



タイヤ

フロント空気圧：

2.1 bar - 2.3 Kg/cm²。

リア空気圧：

2.2 bar - 2.4 Kg/cm²。

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



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、チューブレスタイヤであればエアの減り方が遅いため、気付くまで時間がかかります。もしも、タイヤの空気圧が下がってきた場合には、パンクの可能性をチェックしてください。



警告

タイヤがパンクした場合はタイヤ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。チューブタイプのタイヤは絶対に使用しないで下さい。この注意に従わない場合、突然タイヤがバーストし、ライダーやパッセンジャーを重大な事故に巻き込む危険性があります。

タイヤ交換の後には、必ずバランスチェックを受けてください。



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 99) 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はありません。

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。

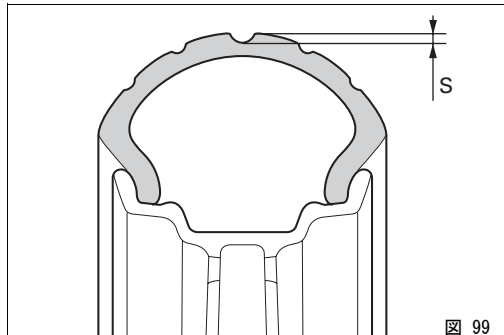


図 99

エンジンオイル量のチェック (図 100)

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し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。

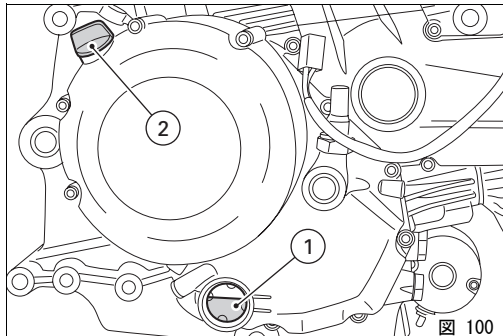


図 100

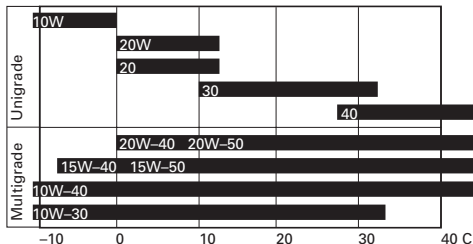
重要

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ください。

粘度

SAE 15W-50

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 101)

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。

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。

中心電極の磨耗を確認してください。中心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 0.7 ~ 0.8 mm です。

重要

調整する場合は、注意してサイドの電極を曲げます。電極ギャップが規定値を外れるとエンジン性能に悪影響を及ぼし、また始動困難やアイドリングの不安定化を招くおそれがあります。

電極と絶縁ガイシをメタルブラシで注意して掃除し、ガスケットの状態を確認してください。

ヘッド上の掃除を注意深く行います。このとき、外部の汚れを燃焼室に落とさないように注意してください。

スパークプラグをヘッドに再び取り付け、一杯まで回します。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。

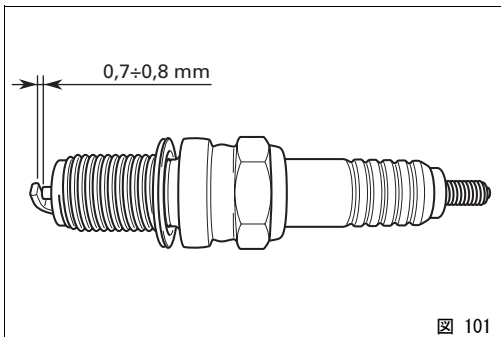


図 101

清掃一般

ペンキ塗装部分とメタリック塗装部分のオリジナルな艶を長い間保つため、走行する道路のコンディションに合わせて、モーターサイクルを定期的に清掃、洗車しなければなりません。専用の製品を使用してください。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。

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勧めします：

モーターサイクルの通常の清掃をおこないます。

排気キャップとそのガスケットを外して、燃料タンクを空にします。

スパークプラグの穴からシリンダーの中に数滴のエンジンオイルを注入し、エンジンを手で数回転させてシリンダー内壁に保護膜を形成させます。

モーターサイクルをスタンドに立てかけて正立させます。

バッテリーケーブルを外し、バッテリーを取り外します。

1ヶ月以上モーターサイクルを使用しなかった場合には、バッテリーを点検し、充電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、モーターサイクルには、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。

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)			●	●	●	●	●
タイミングベルトテンションの点検 (1)			●		●		●
タイミングベルトの交換				●		●	
点火プラグの点検および清掃。必要な場合は交換				●		●	
エアフィルターの点検および清掃 (1)			●		●		●
エアフィルターの交換				●		●	

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
スロットルボディの同期とアイドルリングの点検 (1)			●	●	●	●	●
ブレーキ / クラッチ液量の点検		●	●	●	●	●	●
ブレーキ / クラッチ液の交換					●		
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			●	●	●	●	●
タイヤの摩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キの点検。必要な場合は交換 (1)			●	●	●	●	●
リアホイールの弾性継ぎ手の点検				●		●	
ホイールハブベアリングの点検				●		●	
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					●		

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
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			●	●	●	●	●
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		●	●	●	●	●	●
清掃一般			●	●	●	●	●

* 最初の2つの期限（キロメートル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) キロメートルによる期限に達した場合のみに行う作業。

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 (距離または時間による期限*)	km. x1000	1
	mi. x1000	0.6
	月	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		●
タイヤの摩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。

技術仕様

重量

走行中の乾燥重量：161 kg。

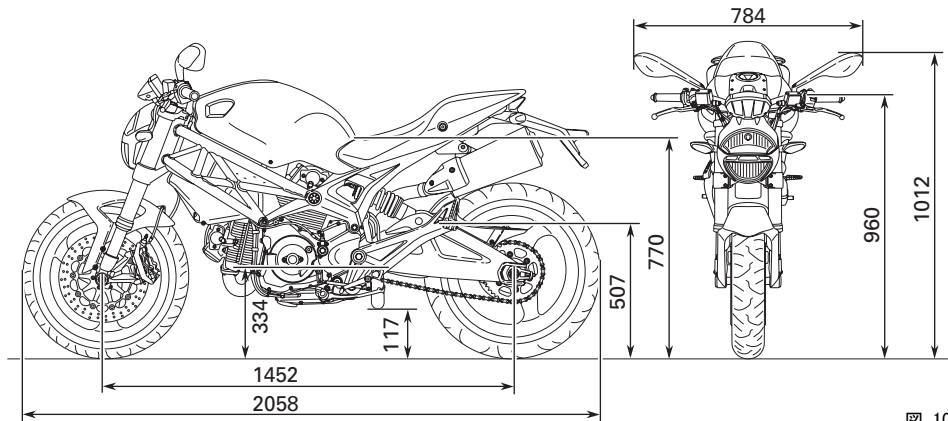
最大積載重量：390 kg。



警告

重量制限を遵守しなければ、操縦性と性能の低下を招き、車両のコントロールを失う原因となります。

全体寸法 (mm) (図 102)



補給	タイプ	dm ³ (リットル)
燃料タンク。3.5 リットルのリザーブ分を含む	オクタン価 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	3.1
フロント / リアブレーキ、クラッチ	SHELL - Advance Brake DOT 4	-
電極接点保護	SHELL - Advance Contact Cleaner	-
フロントフォーク	SHELL - Advance Fork 7.5 または Donax TA	538±2.5 cm ³ (各側)



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。

エンジン

縦 90° L 型 4 サイクル 2 気筒。

ボア mm:

88。

ストローク mm:

57.2。

総排気量 cm³:

696。

圧縮比 ± 0.5:1:

10.7。

クランクシャフト最大トルク (95/1/CE):

54.5 kW/9,000 rpm。

62 Nm/7,750 rpm。

タイミングシステム

デスモドロミックシステム。各気筒 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 103)

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

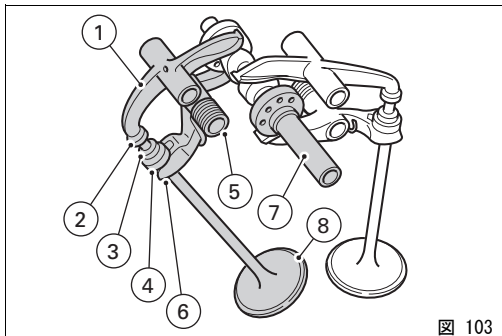


図 103

性能データ

各ギアにおける最高速度への到達は、適切な指定点検整備を受けて、適正な慣らし期間が済んだ後に限ります。

重要

これ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。

スパークプラグ

メーカー：

NGK。

タイプ

DCPR8E。

燃料供給

SIEMENS 間接電子インジェクション。

スロットルボディ口径：

45 mm。

各気筒ごとインジェクター：1。

各気筒ごとホール：8。

燃料：95 -98 RON。

ブレーキ

フロント

タイプ：

孔開き、スチール製。

2 ディスク。

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。

ブレーキ有効面積 cm^2 ：

44 (各ディスク)。

差動ピストンブレーキキャリパー。

メーカーおよび型式：

BREMBO P4.32 K 4 ピストン。

ブレーキパッド材質：

FERIT I/D 450 FF。

ポンプ形式：

PS 15。

リア

タイプ：

孔開き固定式ディスク、スチール製。

ディスク径：

245 mm。

車体右側ペダルによる油圧作動。

ブレーキ有効面積：

25 cm^2 。

ブレーキキャリパー：

シリンダー直径 34 mm。

メーカーおよび型式：

P 34 C。

ブレーキパッド材質：

FERIT I/D 450 FF。

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。

トランスミッション

クラッチ：

湿式多板式

ハンドルバー左側レバーによる油圧作動。

エンジンとギアボックスメインシャフト間の駆動伝達はストレートカットギアによる。

ピニオン / クラッチスプロケット比：
33/61。

ギア：

6 速

左側ペダル操作によるギアチェンジ。

ギアボックス / リアスプロケット比：
15/45。

総ギア比：

1 速 13/32

2 速 18/30

3 速 21/28

4 速 23/26

5 速 22/22

6 速 26/24

チェーンによるギアボックスとリアホイール間駆動伝達：

メーカー：

DID。

タイプ：

520 V6。

サイズ：

5/8" x 1/4"。

リンク数：

107 + 1 開リンク。



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。

この部分の誤った交換作業はライダーの安全に深刻な危険をもたらし、車両に回復不能な損傷を与える原因になります。

フレーム

モリブデンクロムのスチールパイプトレリスフレーム。

リアサブフレームはアルミニウム鑄造。

ステアリング角（左右）：

32°。

キャスター角：

22.8°。

トレール mm：

87。

ホイール

軽合金製リム、スポーク 3 本。

フロント

メーカー：

BREMBO。

サイズ：

MT3. 50x17”。

リア

メーカー：

BREMBO。

サイズ：

MT4. 50x17”。

ホイールのアクスルシャフトは両側とも取り外し可能です。

タイヤ

フロント

チューブレスラジアルタイヤ。

サイズ：

120/60-ZR17。

リア

チューブレスラジアルタイヤ。

サイズ：

160/60-ZR17。

サスペンション

フロント

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、スプリングプリロード調節可能モノダンパーを配したプログレッシブタイプ。

ダンパーストローク： 59.5 mm。

ホイールトラベル： 148 mm。



メモ

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

エキゾーストシステム

排気ガス規制 Euro 3 に準拠した触媒を採用。

USA バージョン：触媒なし。

カラーバリエーション

Ducati アニバーサリーレッド、コード no. F_473.101 (PPG)

シャイニーブラック、コード 248.514 (PPG)

透明 コード 228.880 (PPG)

フレームはレッド、リムはブラック。

オペイクブラック、コード 291.501 (PPG)

フレームおよびリムはブラック。

パールホワイト、コード 490.019 (PPG)

透明 コード 228.880 (PPG)

フレームはブラック

リムはブラック。

電装

主要構成パーツは以下の通りです。

フロントヘッドライト：

ロービーム：H7 (12 V-55 W)

ハイビーム：H1 (12 V-55 W)

パーキングライト：H6 (12 V-6 W)。

ハンドルバースイッチ：

方向指示器：

バルブタイプ：RY10W (12 V-10 W)。

警告ホーン。

ストップライトスイッチ。

バッテリー、12 V-10 Ah。

ジェネレーター 12 V-480 W。

レギュレーター、30 A バッテリー側保護ヒューズ付き

(2, 図 105)。

スターターモーター、12 V-0.7 kW。

テールライトおよびストップシグナル：

LED。

ナンバープレートライト：

バルブタイプ：C5W (12 V-5 W)。



メモ

バルブの交換は、“ライトバルブの交換”の章を参照してください (ページ 90)。

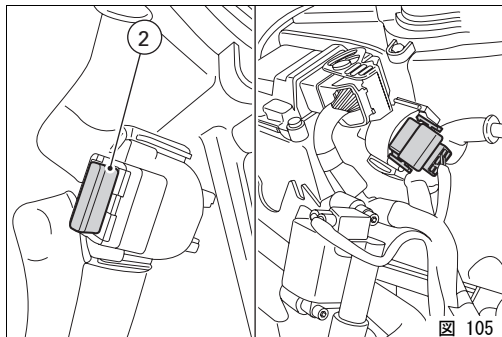
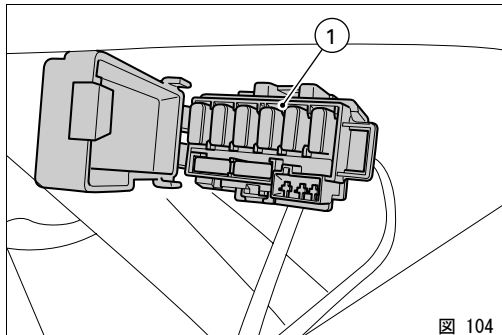
ヒューズ

電子部分の保護には、ヒューズボックスの中に 8 つのヒューズが取り付けられています。システムと接続されているのは 6 つのヒューズのみです。2 つは予備です。用法と定格に関しては一覧表を参照してください。

ヒューズボックス凡例 (1, 図 104)

位置	利用対象	値
1	キー ON	10 A
2	パーキングライト、ハイビームライト、ロービームライト	15 A
3	利用対象	15 A
4	メーターパネル	5 A
5	インジェクション	20 A
6	エンジンコントロールユニット	5 A
7	予備	20 A
8	予備	5 A

ヒューズボックスは右側にあります (図 104)。
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。



切れたヒューズは、内部のフィラメント (A) が切れていることから判断できます (4, 図 106)。

重要

回路のショートを防止するために、ヒューズを交換するときはイグニッションキーを **OFF** にしてください。

警告

規定の性能と異なるヒューズを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。

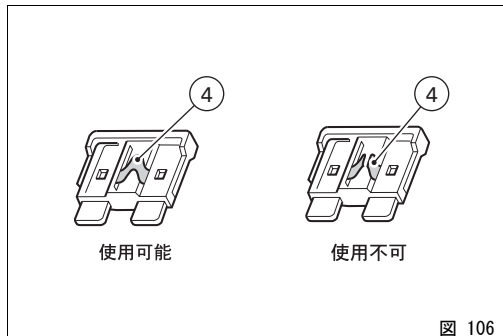


図 106

電装図凡例

- 1) ハンドルバー右側スイッチ
- 2) キースイッチ
- 3) スパークプラグ（水平シリンダー）
- 4) スパークプラグ（垂直シリンダー）
- 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) メインヒューズ
- 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) ナンバープレートライト
- 14) リア方向指示器（左側）
- 15) 燃料タンク
- 16) 水平エキゾースト ラムダセンサー
- 17) インジェクションリレー
- 18) 自己診断 / DDA
- 19) コイル（水平シリンダー）
- 20) コイル（垂直シリンダー）
- 21) フロントヘッドライト
- 22) MAP センサー
- 23) インジェクター（水平シリンダー）
- 24) インジェクター（垂直シリンダー）
- 25) スロットルポジションセンサー
- 26) エンジン回転数 / 位相センサー
- 27) シリンダーセンサー
- 28) スピードセンサー
- 29) スタンド
- 30) 警告ホーン
- 31) ニュートラルスイッチ
- 32) オイル圧スイッチ
- 33) リアブレーキ STOP ライトスイッチ
- 34) エンジンコントロールユニット
- 35) ヒューズ
- 36) クラッチスイッチ
- 37) フロントブレーキ STOP ライトスイッチ
- 38) ハンドルバー左側スイッチ
- 39) トランスポンダアンテナ
- 40) 気温センサー
- 41) 垂直エキゾースト ラムダセンサー
- 42) メーターパネル
- 43) ライトリレー
- 44) フロント方向指示器（左側）
- 45) フロント方向指示器（右側）

ケーブルカラー表

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



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 06/2008

Cod. 913.7.136.1B

DUCATI 

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



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