

オーナーズマニュアル

HYPERMOTARD

**HYPERMOTARD
796**



オーナーズマニュアル

HYPERMOTARD

**HYPERMOTARD
796**

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じてくれるでしょう。

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

操作機能 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 37
- コードカード 38
- イモビライザーシステムの解除手順 39
- キーの複製 41

- イグニッションスイッチとステアリングロック 42
- ハンドルバー左側スイッチ 43
- クラッチレバー 44
- ハンドルバー右側スイッチ 45
- スロットルグリップ 45
- フロントブレーキレバー 46
- リアブレーキペダル 47
- ギアシフトペダル 47
- ギアシフトペダルとリアブレーキペダルの調整 48

主要構成部品 / 装備 50

- 配置図 50
- 燃料タンクキャップ 51
- シートの開閉 52
- 工具入れスペースの開閉 53
- サイドスタンド 54
- リアショックアジャスター 55
- バックミラーの調整 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 60
- エンジンの始動 61
- モーターサイクルの発進 63
- ブレーキング 63
- モーターサイクルの停止 64
- パーキング 64
- 燃料補給 65
- 工具セット 66

主な整備作業とメンテナンス 67

フェアリングの取り外し	67
ブレーキ/クラッチ液量のチェック	69
ブレーキパッドの摩耗チェック	71
ジョイント部への注油	72
スロットルケーブルの遊びの調整	73
バッテリーの充電	74
チェーンテンションの点検	75
チェーンの注油	76
フロントライトのバルブの交換	77
リア方向指示器のライトバルブの交換	79
ナンバープレートライトバルブの交換	80
ヘッドライトの光軸調整	81
ヘッドライトの調整	82
チューブレスタイヤ	83
エンジンオイル量の点検	85
スパークプラグの清掃と交換	86
モーターサイクルの清掃	87
長期間の保管	88
外国のオーナーにとって重要な事項	88

メンテナンス 89

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	89
メンテナンスプログラム：	
お客様が行えるメンテナンス	92

技術仕様 93

全体寸法 (mm)	93
重量	93
エンジン	95
タイミングシステム	95
性能データ	96
スパークプラグ	96
燃料供給	96
排気装置	96
トランスミッション	97
ブレーキ	98
フレーム	99
ホイール	99
タイヤ	99
サスペンション	100
カラーバリエーション	100
電気系統	100

定期点検メモ 105

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に、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す。



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た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。免許証はおお客様のモーターサイクルの運転に適したものが重要です。

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ェアを着用し、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ェ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リアテールガイドシート下のリアグリップを保持して下さい。

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

排気系統は、エンジンスイッチを切った後も熱い場合があります。排気系統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。

タイヤがページ 83 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。

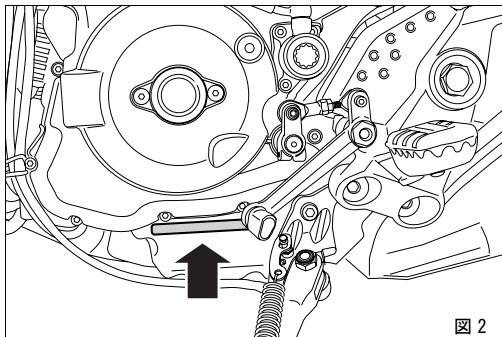
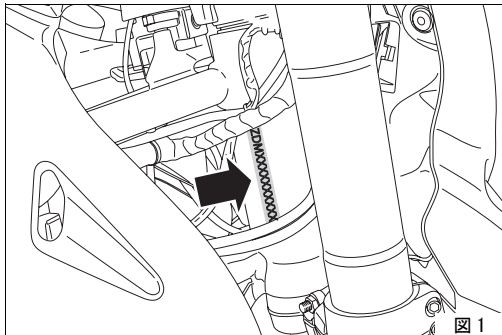
フレーム ナンバー

エンジン ナンバー



メモ

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。



操作機能



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

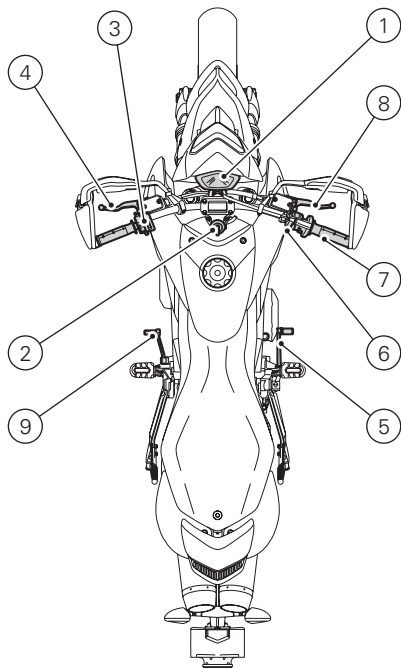


図 3

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 (橙色)。
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。
- 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。

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。

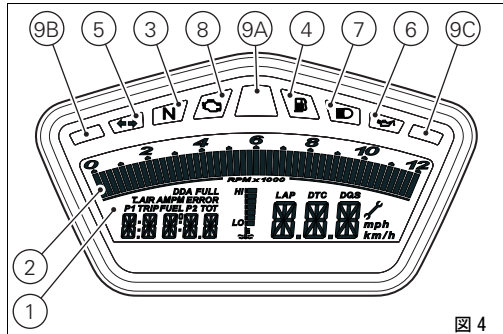
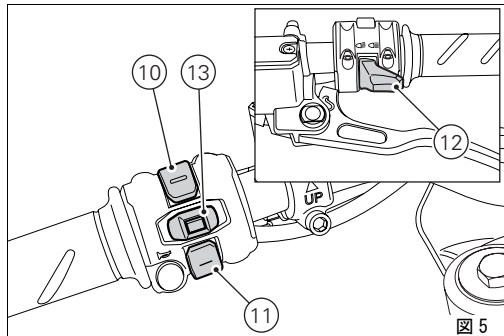


図 4

- 8) “車両 / エンジン診断 - EOBD” パイロットランプ (橙色)。
“エンジン” かつ / または “車両” のエラー、および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 (赤)。
パイロットランプ 9B + 9C: 400 rpm でリミッター前に点灯。
パイロットランプ 9A + 9B + 9C: 800 rpm でリミッター前に点灯。
パイロットランプ 9A + 9B + 9C: リミッターに達した時に点滅。

- 10) コマンドボタン (図 5)。
メーターパネルのパラメーターの“▲”方向への設定とその表示に使用します。
- 11) コマンドボタン (図 5)。
メーターパネルのパラメーターの“▼”方向への設定とその表示に使用します。
- 12) 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。
- 13) 方向指示器解除ボタン (図 5)。
通常方向指示器解除の機能を持つボタンは、メーターパネルのリセット / 確認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) ラップタイムクロノメーター。
- 7) エンジン回転数インジケーター (RPM)。
- 8) ラップタイム、最高回転数記録 (LAP)、およびリミッターの状態 (リミッターに達した場合) を記録します。
- 9) バッテリー電圧インジケーター (BATT)。
- 10) エンジンオイルインジケーター。
エンジンオイル温度を表示します。



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。

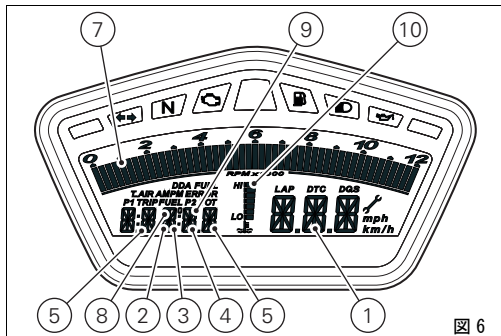


図 6

11) 定期メンテナンスインジケーター。

定期メンテナンス時期に達するとインジケーターが点灯して知らせます。

表示灯は、メンテナンス作業を行うディーラーまたはドゥカティ認定整備工場でのシステムのリセットが行われるまでは、ディスプレイ上に点灯したままの状態となります。

12) LAP 機能。

LAP 機能の作動を表示します。

13) DDA 機能。

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。偶然にアクセス禁止の特別なメニューにアクセスしてしまった場合は、そのメニューは決して使用せず、イグニッションキーを OFF にしてください。問題のある場合は、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。

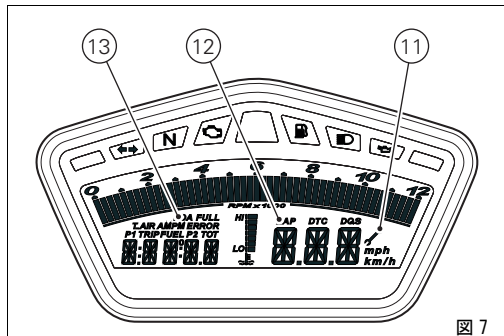
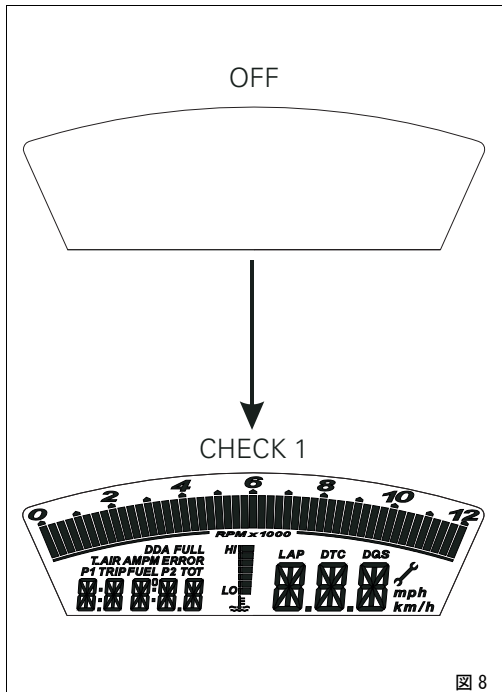


図 7

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。



続いてスピードが表示される場所に、“通常”と表示され、速度の変わりに、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）も 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

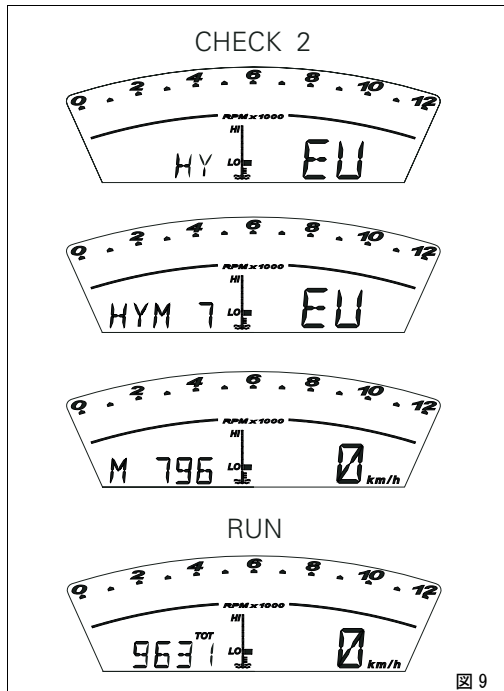


図 9

Key-On の状態で、メーターパネルには絶えず以下の情報が表示されます（以前に有効になっていた機能は無効になります）。

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 10) “▲” を押すと、オドメーター (TOT) 機能から以下の機能へ移ることが可能です。

トリップ

燃料トリップメーター（有効な場合のみ）

時計

この後 オドメーター機能 (TOT) に戻ることができます。

ボタン (2, 図 10) “▼” を押すと、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（エラーがある場合のみ）

バッテリー

RPM

ライト設定

ラップタイム (OFF または ON)

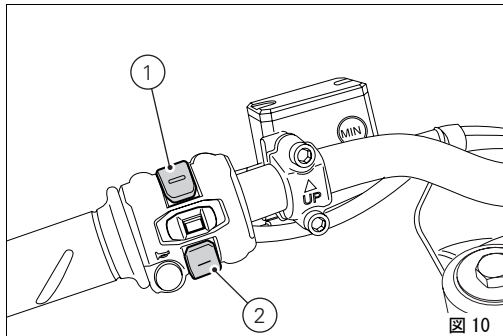
ラップタイムメモリー

DDA (OFF または ON)

DDA の消去

時間設定

コード（イモビライザーにエラーが発生したときのみ有効）



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 (2, 図 10) “▼” を 3 秒間押すと、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”

この機能は総走行距離インジケータを表示するものです。Key-On の状態で、システムは自動的にこの機能に入ります。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となります。

バージョン：ヨーロッパ、カナダ、フランス、日本



バージョン：英国、米国

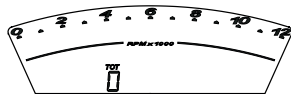


図 11

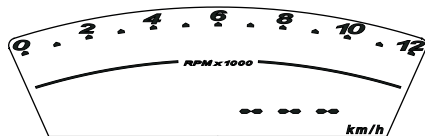
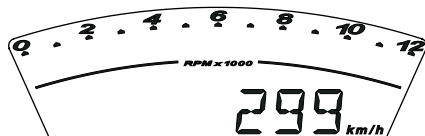
車両の速度表示

この機能は、車両の速度を表示します。

メーターパネル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、メーターパネルには “- - -”（点灯）のラインが表示されます。

バージョン：ヨーロッパ、カナダ、フランス、日本



バージョン：英国、米国

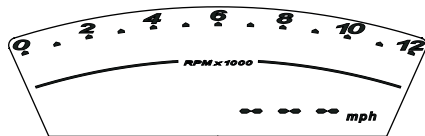
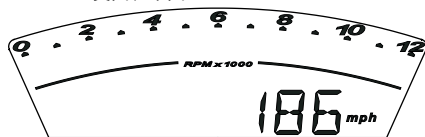


図 12

エンジンオイルインジケータ

この機能は、エンジンオイル温度インジケータを表示するものです。

表示：

- 温度が $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ ~ $+70\text{ }^{\circ}\text{C}$ 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 $+71\text{ }^{\circ}\text{C}$ ~ $+90\text{ }^{\circ}\text{C}$ 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 $+91\text{ }^{\circ}\text{C}$ ~ $+175\text{ }^{\circ}\text{C}$ 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。
 - 温度が $+176\text{ }^{\circ}\text{C}$ ~ $+187\text{ }^{\circ}\text{C}$ 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 $+188\text{ }^{\circ}\text{C}$ ~ $+192\text{ }^{\circ}\text{C}$ 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 $+193\text{ }^{\circ}\text{C}$ ~ $+196\text{ }^{\circ}\text{C}$ 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。
 - 温度が $+197\text{ }^{\circ}\text{C}$ ~ $+199\text{ }^{\circ}\text{C}$ 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 $200\text{ }^{\circ}\text{C}$ の場合は、ディスプレイには“状態 9”が表示され、印が点滅され表示されます。
- センサー不良の場合は、ディスプレイには“状態 1”が点滅して表示されます。

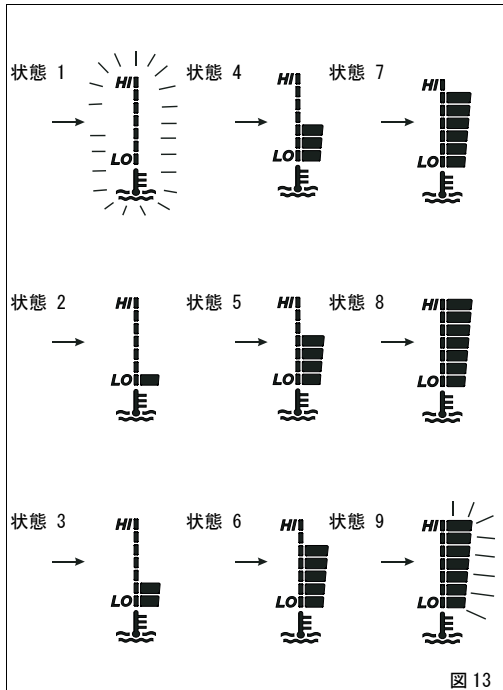


図 13

リセット後の走行距離インジケータ “トリップメーター”

この機能はリセット後の走行距離を表示するものです。

この機能に入っているときボタン（13, 図5）を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。

バージョン：ヨーロッパ、カナダ、フランス、日本



バージョン：英国、米国

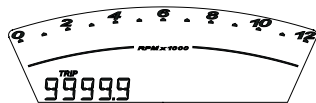


図 14

リザーブタンクの走行距離インジケーター “燃料トリップメーター”

この機能はリザーブタンクの走行距離を表示するものです。
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。

バージョン：ヨーロッパ、カナダ、フランス、日本



バージョン：英国、米国



図 15

時計表示機能

この機能は、時計を表示します。

時計は以下のように表示されます：

AM 0:00 ~ 11:59

PM 12:00 ~ 11:59。

ただしバッテリーが途絶えた場合は (Batt-OFF)、バッテリー電圧を復元し、その後 Key On にしても、時計はリセットされ、自動的に“0:00”から開始します。

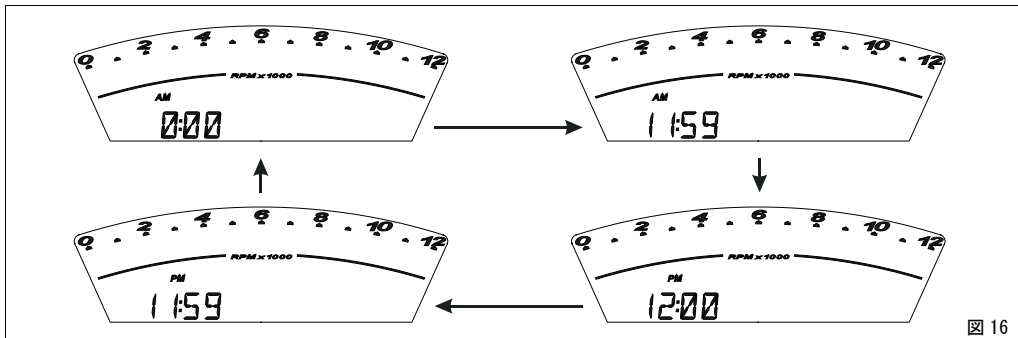



図 16

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（）が点灯して知らせます。

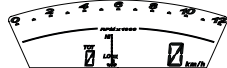
以下の走行距離に達すると、インジケータがメーターパネルに表示されます

- 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メーターパネルに表示されます。

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

バージョン：ヨーロッパ、カナダ、フランス、日本

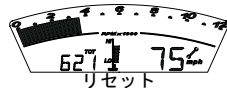
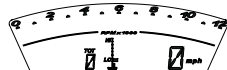


点灯
(MAINT)



点灯
(MAINT)

バージョン：
英国、米国



点灯
(MAINT)



点灯
(MAINT)

図 17

バッテリー電圧インジケータ (BAT)

ここではバッテリー電圧インジケータの機能について説明しています。

この機能を表示させるには、メニューに入り、“BAT”のページに入ります。

バッテリー電圧に関する情報を、以下のようにメーターパネルに表示します：

- 数値が 12.1V から 14.9 V の範囲にある場合は、点灯表示となります
- 数値が 10.0V から 12.0 V、または 15.0V から 16.0 V の範囲にある場合は、点滅表示となります
- 数値が 9.9 V 以下の場合は、“LO”の文字が点滅し、続いて“車両 / エンジン診断 - EOBD”パイロットランプが点灯します (8, 図 4)
- 数値が 16.1 V 以上の場合は、“HI”の文字が点滅し、続いて“車両 / エンジン診断 - EOBD”パイロットランプが点灯します (8, 図 4)。

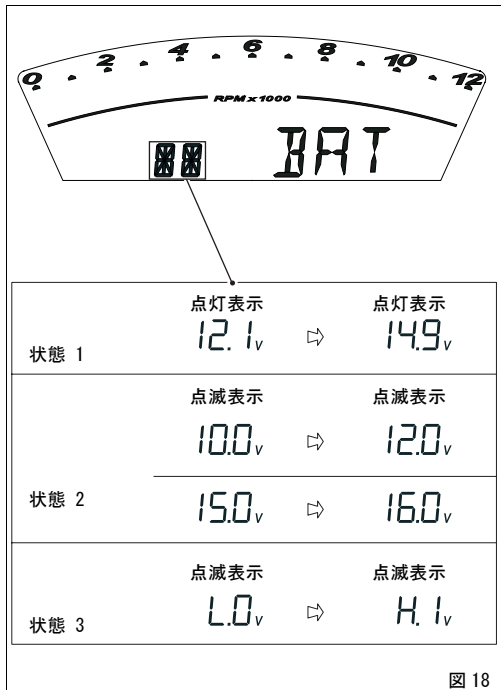


図 18

エンジンのアイドリング調整 (RPM)

この機能はエンジンのアイドリング調整について説明しています。

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。

ダッシュボードには 最高回転数スケールのほかに、より正確に“アイドリング”調整を行うために回転数 (rpm) を数字で表示します。

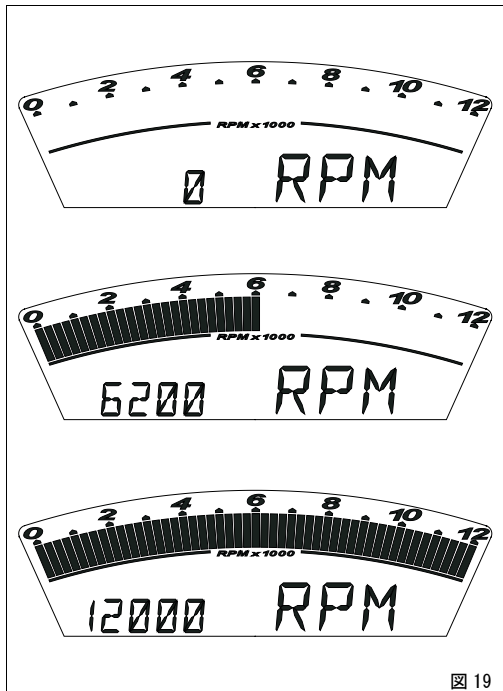


図 19

メーターパネルのバックライトの調整 (LIGHT SET)

この機能では、メーターパネルのバックライトの明るさが調整できます。

この機能を表示させるには、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、リセットボタン (13, 図 5) を 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、バックライトが一番明るい状態です。ボタン (1, 図 10) “▲” 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、バックライトが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 (1, 図 10) “▲” 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、バックライトが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 (1, 図 10) “▲” を押すと 1 ページ目に戻ります。

これら 3 ページのうちどのページにあっても、リセットボタン (13, 図 5) 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 (Batt-OFF)、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。

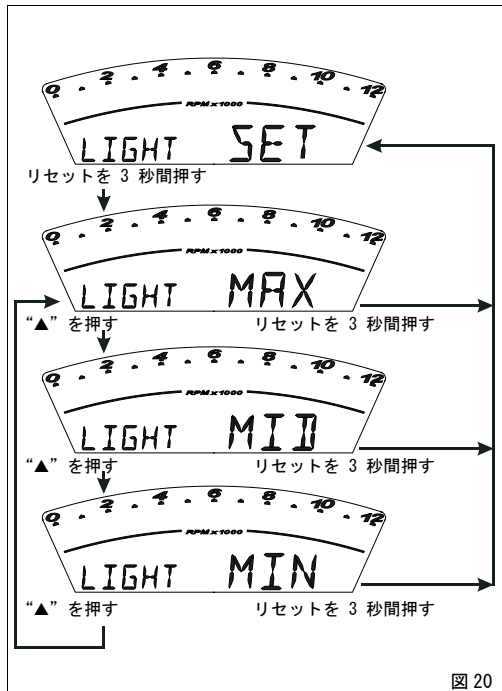


図 20

ラップタイム表示 (LAP)

ここではラップタイム表示の機能について説明しています。この機能を作動させるには、メニューに入り、リセットボタン (13, 図 5) を 3 秒間押しして 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 (12, 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、メーターパネルには 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、メーターパネルには 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。

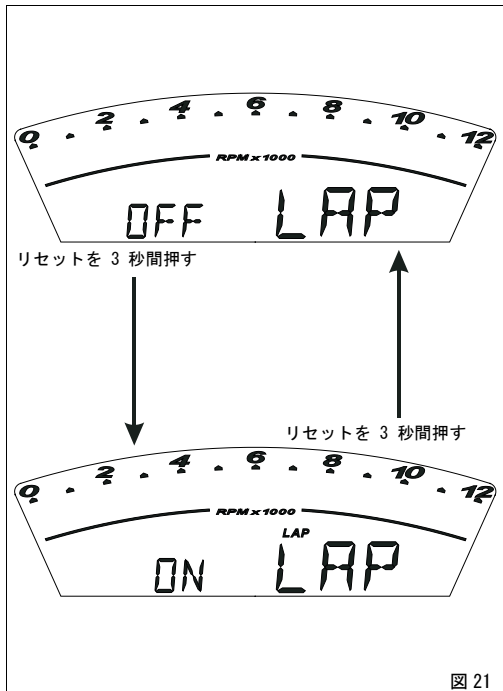


図 21

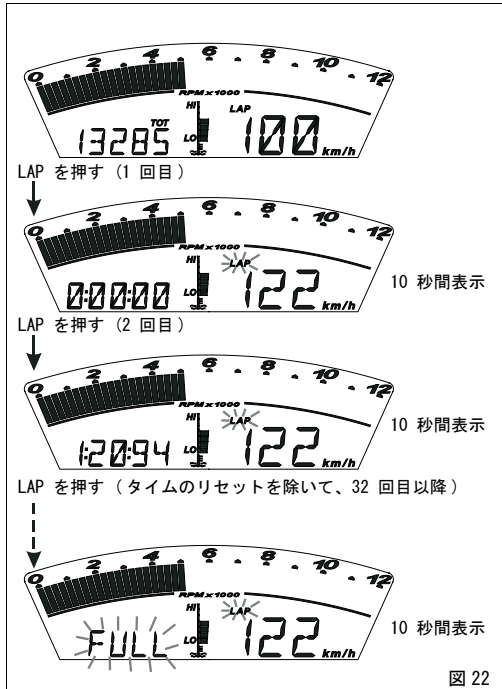
メニューで LAP 機能が非作動の場合は、ラップタイムは記憶されません。

LAP 機能が作動中、突然メーターパネルが消灯 (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、ダッシュボードはメモリが“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全データを完全に表示するために、他のデータ (エンジン最高回転数、最高値に達した場合リミッター) も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。ラップタイム、エンジン最高回転数 (限界値に達した場合)。

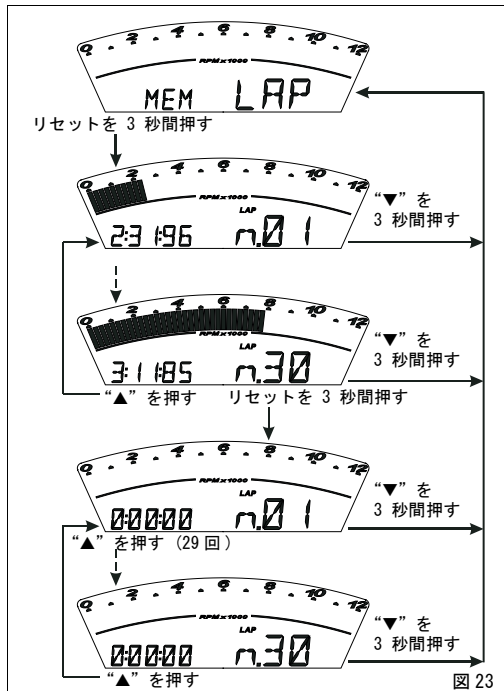
記憶されたタイムを表示するには、メニューに入り、“LAP MEM” のページに入ります。

メニューのこのページで、リセットボタン (13, 図 5) を 3 秒間押すと、“第 1 番目のラップ” が表示されます。メーターパネルにはラップ数とそのラップにおける、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 10) “▲” を押すと、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、リセットボタン (13, 図 5) を 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。

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 “00.00.00”、エンジン最高回転数 = 0、および最高速度 = 0 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前の 2 つの閾値のうちの 1 つ、またはリミッターそのものに達した場合は、記憶されたタイムの表示中、関連したパイロットランプが点灯します (9, 図 4)。



DDA データ収集装置

この機能は DDA データ収集装置を作動させるものです。このモデルシリーズにはあらかじめ装備されてはいませんが、Ducati サービス販売網で入手することが可能です。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。

この機能を作動させるには、メニューに入り、リセットボタン (13, 図 5) を 3 秒間押しして “DDA” を “On” にします。機能が有効になると、DDA の文字が小さく表示され、メニューの外からでも絶えず見ることができます。ラップセパレーターのスタートとストップは、左ハンドルバーの FLASH ハイビーム点滅スイッチ (12, 図 5) を使用して実行します。

DDA 機能が作動中、突然メーターパネルが消灯 (Key-Off) された場合は、機能は自動的に非作動となります。



メモ
Ducati Data Analyzer (DDA) のオーナーは、サイトでのオンラインサービスを受けることができます (<http://dda.prosa.com>)。このサービスでは、DDA をあなたの PC で正しく使用するために必要な、装置および取得したデータを分析するソフトウェアに関しての全ての事が提供されています。



警告
DDA の使用後は、そのコネクタを主配線から取り外してください。

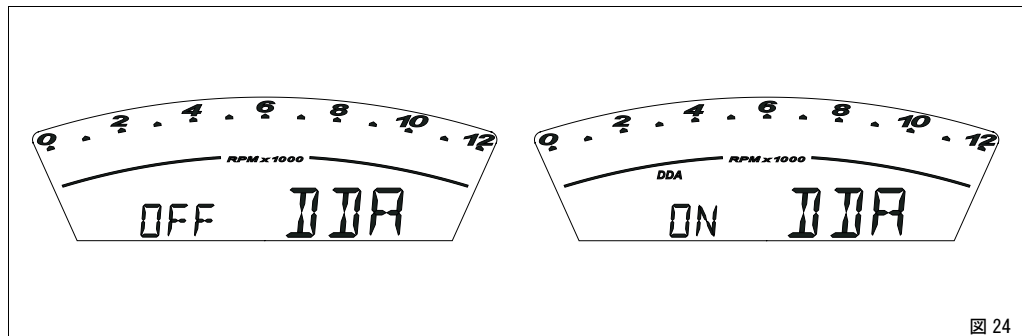


図 24

データの消去 (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ければなりません。

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。

リセットボタン (13, 図 5) を 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、“消去 OK” の文字が 2 秒間表示され、DDA データ収集装置のデータが消去されたことを確認します。

またリセットボタン (13, 図 5) を 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 2 秒間 “消去失敗” の文字が表示されます。

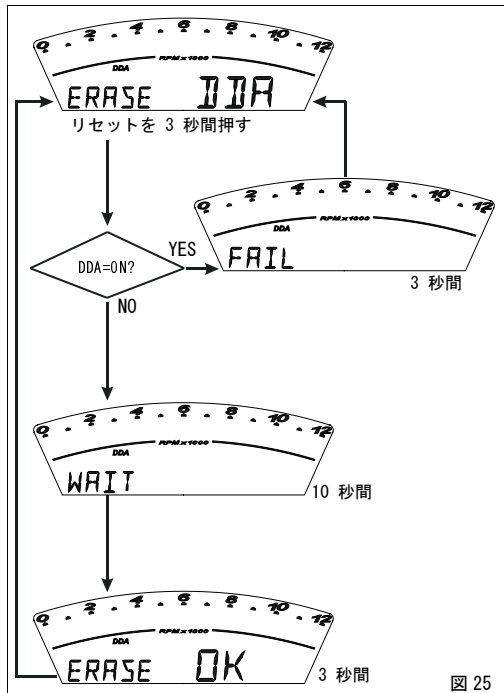


図 25

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。












車両に異常部分が見られた場合は、表示されます。
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。
以下は表示されるエラー一覧表です。



警告

エラーが表示された場合は、Ducati 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。

パイロットランプ	エラーメッセージ	エラー
	TPS	01 スロットルポジションセンサーの通常エラー
	圧力	02 プレッシャーセンサーの通常エラー
	オイル温度	03 エンジンオイル温度センサーの通常エラー
	気温	04 気温センサーの通常エラー
	バッテリー	05 バッテリーテンションの通常エラー
	ラムダ	06 ラムダセンサーヒーターの通常エラー
	燃料	07 リザーブの通常エラー

パイロットランプ	エラーメッセージ		エラー
	コイル	09	コイルの通常エラー
	インジェクター	10	インジェクターの通常エラー
	スタート	12	スターターコンタクターの通常エラー
	インジェクションリレー	13	インジェクションリレーの通常エラー
	ステッパーマーター	14	ステッパーマーターの通常エラー
	エンジンコントロールユニット	16	エンジンコントロールユニットの通常エラー
	ピックアップ	17	センサーピックアップの通常エラー
	スピード	18	スピードセンサーの通常エラー
	イモビライザー	19	イモビライザーの通常エラー
	CAN	20	CAN 通信ラインの通常エラー
	ライト	21	ハイビームライトおよびロービームライトの通常エラー

方向指示器の自動“リセット”機能

方向指示器を作動させた場合、リセットボタン（13、図5）で方向指示器をオフにすることができます。

方向指示器を作動させた後、1 km（0.6 マイル）走行しても方向指示器がオフにされなかった場合は、この機能により方向指示器は自動的に消灯されます。

ヘッドライトの“グラデュアル”点灯機能

Key-On の状態でロービームライト（L0）を点灯すると、ライトがゆっくりと点灯していきます（点灯にかかる時間はおよそ 2 秒）。

消灯時（Key-Off）もまた、ライトがゆっくりと消えていきます（消灯にかかる時間はおよそ 2 秒）。

ヘッドライトの“インテリジェント”消灯機能

この機能はエンジン始動中、またはエンジンが停止した状態でキーが差し込まれたまま（Key-On）である場合にヘッドライトを自動的に消灯します。

エンジン始動時にはバッテリーの消費を防ぐため、メーターパネル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（この場合のライトの消灯と点灯は徐々に行われるのではなく瞬時に消灯・点灯が行われます）。

またエンジンが停止した状態でキーが差し込まれたままである場合（Key-On）、60 秒経つとヘッドライトは自動的に消え、バッテリーの消費を防ぎます。エンジンを始動すればヘッドライトは再点灯します。

イモビライザーシステム

このモーターサイクルは、盗難防止機能の向上のためイモビライザーを装備しています。イモビライザーはイグニッションスイッチ OFF 時にエンジンの作動を禁止する電子システムです。

出力信号を調整する電子装置が各イグニッションキーのハンドグリップに内蔵されています。この信号はイグニッションを ON に回した時、スイッチに内蔵された特殊アンテナから出力され、毎回変更されます。この変調信号は「パスワード」として機能し、“認可”イグニッションキーがエンジンの始動に使用されていることを CPU に伝達します。CPU は信号を認識すると、エンジンを始動させます。

キー（図 27）

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。

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。

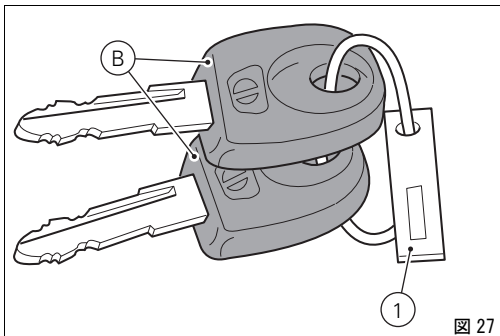


図 27

コードカード

キーと合わせてコードカード（図 28）が納品されます。カードには、電子コード（A、図 29）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る場合があります。

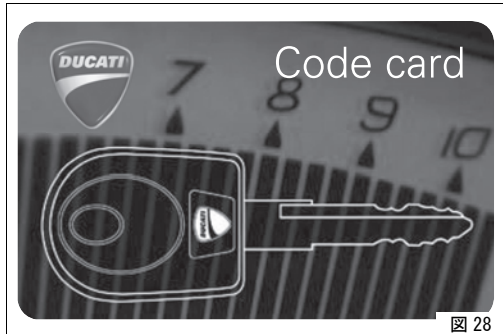


図 28

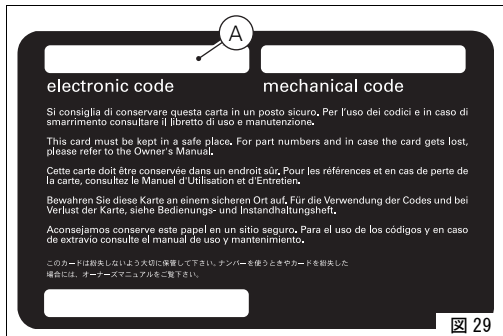


図 29

イモビライザーシステムの解除手順

この機能は“イモビライザーのブロック”が発生した場合に、キーと一緒に支給されたコードカードに記載されている 5 桁の電子コードを入力して、一時的にモーターサイクルのブロックを解除することができます。



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、リセットボタン (13, 図 5) を 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。

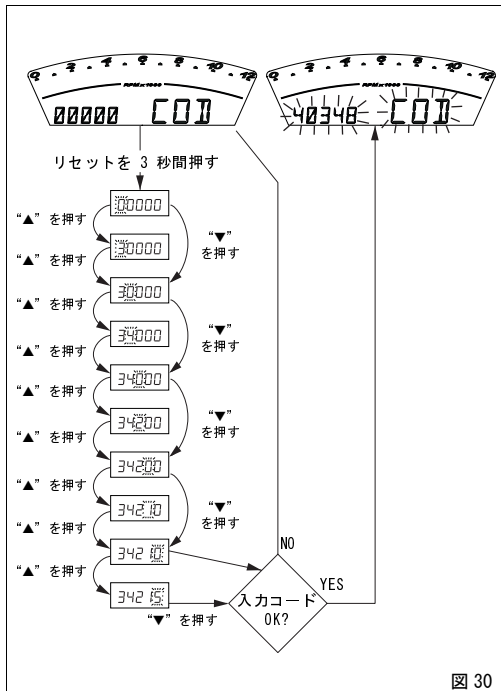


図 30

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 および 2, 図 10)：
- ボタン (1, 図 10) “▲” を押すたびに、カウンターが回転して毎秒 1 つずつ進みます
 - ボタン (2, 図 10) “▼” を押すと 2 番目の数値の設定に移り、その数字が点滅します。ボタン (1, 図 10) “▲” を押すたびに、カウンターが回転して毎秒 1 つずつ進みます
 - ボタン (2, 図 10) “▼” を押すと 3 番目の数値の設定に移り、その数字が点滅します。ボタン (1, 図 10) “▲” を押すたびに、カウンターが回転して毎秒 1 つずつ進みます
 - ボタン (2, 図 10) “▼” を押すと 4 番目の数値の設定に移り、その数字が点滅します。ボタン (1, 図 10) “▲” を押すたびに、カウンターが回転して毎秒 1 つずつ進みます
 - ボタン (2, 図 10) “▼” を押すと 5 番目の数値の設定に移り、その数字が点滅します。ボタン (1, 図 10) “▲” を押すたびに、カウンターが回転して毎秒 1 つずつ進みます
 - ボタン (2, 図 10) “▼” を押すと、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。



メモ

コードの入力を誤った場合は、機能をブロックすることなく、何度でもやり直すことができます。

作業

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 に戻すと以下のようになります。

- 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 35) を押すと、エンジンが始動します。
- 2) “車両 / エンジン診断 - EOBD” パイロットランプ (8, 図 4) が点灯した場合、ボタン (2, 図 10) “▼” を押すと、“IMMO” 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とステアリングロック (図 31)

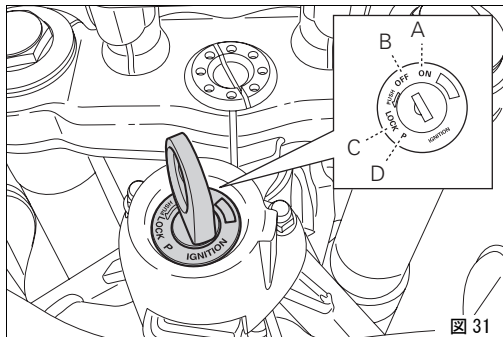
燃料タンクの前に配置され、4つのポジションが選べます。

- 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 ON、ステアリングロック。










メモ

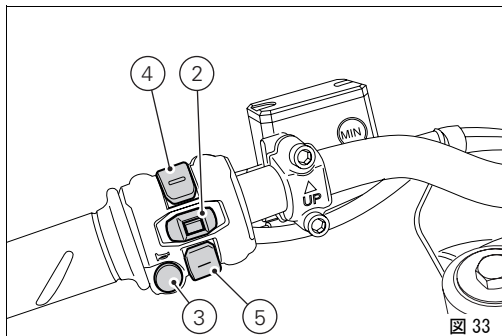
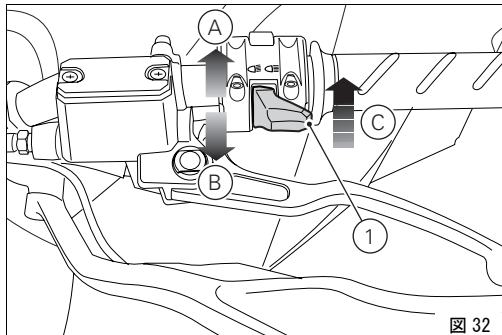
キーを (C)、(D) の位置にするには、押してから回してください。(B)、(C)、(D) の位置ではキーを引き抜くことができます。



ハンドルバー左側スイッチ

(図 32 および 図 33)

- 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 (A)
ポジション  = ハイビーム (B)。
スイッチ  = ハイビーム点滅 (FLASH) およびメーターパネルコマンド (C)。
- 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) メーターパネルコマンド ポジション “▲”。
- 5) メーターパネルコマンド ポジション “▼”。



クラッチレバー (図 34)

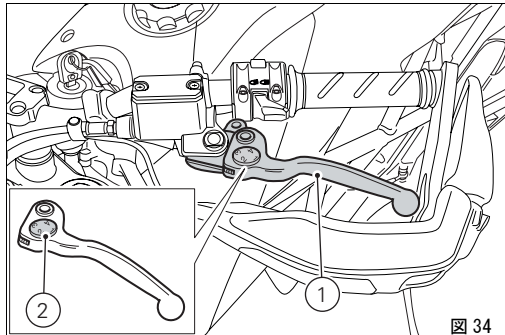
クラッチを操作するレバー (1) には アジャスター (2) が付いており、レバーとグリップとの間隔を調整できます。調整手順は、レバー (1) を完全に放した状態でアジャスター (2) を4つのうちの1つの位置に回します。1の位置ではレバーとグリップの間隔が最大になり、4では最小になることに注意してください。レバー (1) を引くと、エンジンの回転がトランスミッションおよびリアホイールに伝わらなくなります。クラッチの適切な操作は、スムーズなライディング、特に発進時に重要です。

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始動してください。



ハンドルバー右側スイッチ

(図 35 および 図 36)

- 1) 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 (A, 図 36)
 - ポジション ✕ (OFF) = エンジン停止 (B, 図 36)。



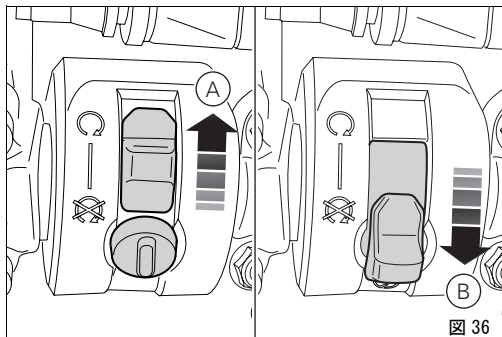
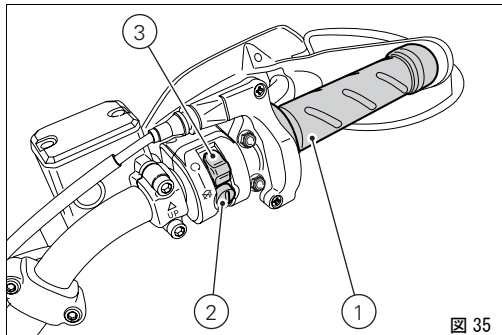
警告

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。

- 2) スタータースイッチ ○ = エンジン始動。

スロットルグリップ (図 35)

ハンドルバー右側のスロットルグリップ (3) は、スロットルバルブを開く操作をします。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。



JP

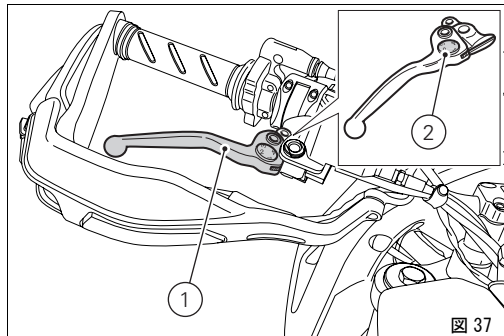
フロントブレーキレバー（図 37）

レバー（1）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。

クラッチを操作するレバーにはアジャスター（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。

1の位置ではレバーとグリップの間隔が最大になり、4では最小になることに注意してください



リアブレーキペダル (図 38)

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するので、軽く作動させるだけで充分です。

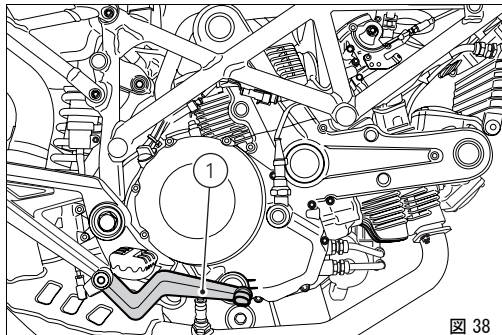


図 38

ギアシフトペダル (図 39)

ギアシフトペダルは通常は中央ポジション N に停止しており、中央のニュートラルのポジション N に自動的に戻ります。このポジションでは、メーターパネルのパイロットランプ N (8, 図 4) が点灯します。

ペダルは以下の位置へ移動できます。

- 下方 = 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。

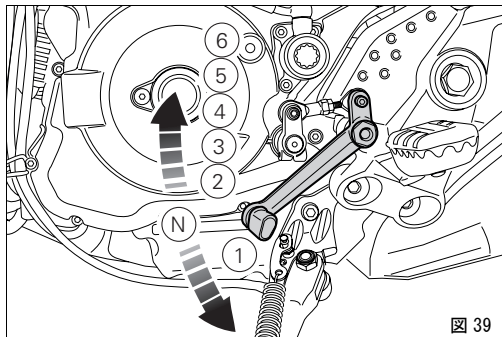


図 39

ギア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。
この調整を行うには、以下の手順に従ってください。

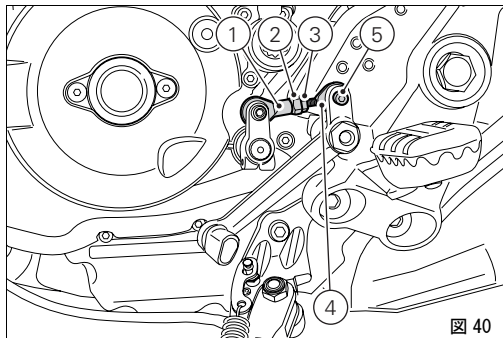
ギアシフトペダル (図 40)

スパナでレンチ (2) を操作し、ロッド (1) を固定してロックナット (3) を緩めます。

ギアシフトレバーからロッド (5) の作業ができるように、ネジ (4) を緩めて外します。

リンケージ (5) を回して、シフトペダルを好みの位置に合わせます。

ネジ (4) でギアシフトレバーをロッド (5) に固定します。
ロッド (5) にロックナット (3) を締め付けます。



リアブレーキペダル (図 41)

ロックナット (7) を緩めます。

アジャスター (6) 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 (7) を締めます。

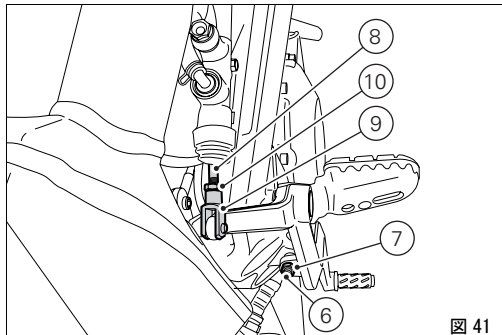
ペダルを手で押して、ブレーキがかかり始めるまでに約 1.5 ~ 2 mm の遊びがあることを確認します。

遊びが上記の範囲にない場合には、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。

ロッドの上にあるロックナット (10) を緩めます。

ロッド (8) をフォーク (9) 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 (10) を締めてロッドを固定し、再度遊びを確認します。



主要構成部品 / 装備

配置図 (図 42)

- 1) 燃料タンクキャップ
- 2) シートの開閉
- 3) 小物ケーススペースの開閉
- 4) サイドスタンド
- 5) リアショックアジャスター
- 6) バックミラー
- 7) サイレンサーおよびエキゾーストパイプ
- 8) 触媒装置



警告

排気系統は、エンジンスイッチを切った後も熱い場合があります。排気系統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。

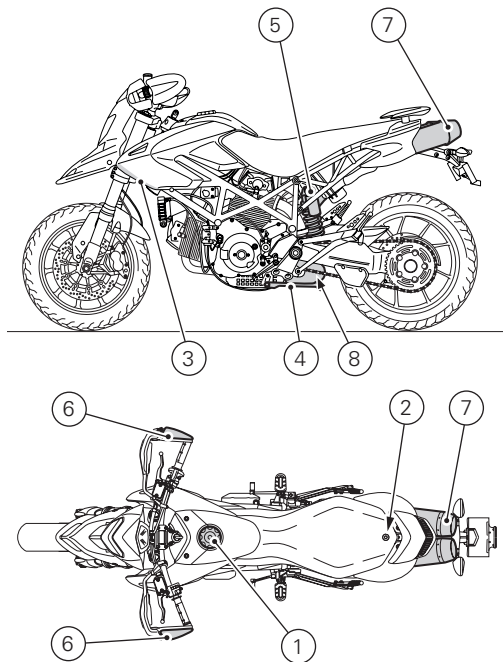


図 42

燃料タンクキャップ（図 43）

開け方

錠にキーを挿し込みます。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（1、図 43）を緩めて外します。

閉め方

キーの差し込まれたキャップ（1）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。



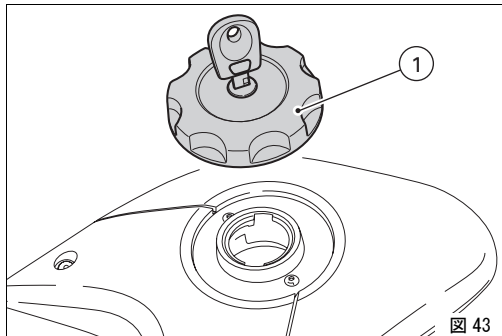
メモ

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 65 を参照）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。



シートの開閉

開け方

同梱されているアレンキーを用いてネジ (1) を緩めて外します。

シートの後部を持ち上げて、後方に引きながら、フロントマウントからシートを抜き取ります。

閉め方

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取り付け、ネジ (1) を締め付けます。

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てください。

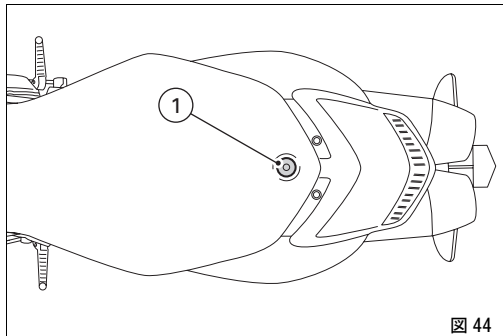


図 44

工具入れスペースの開閉

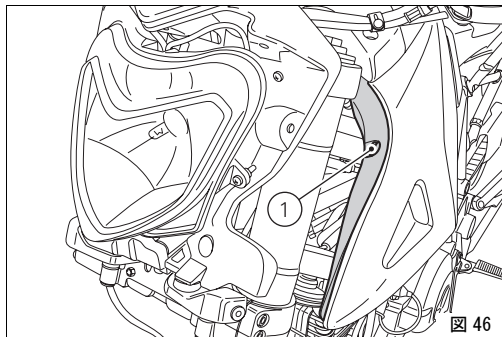
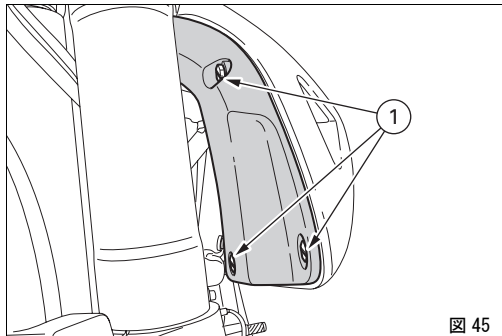
工具入れのスペースは、プラスチックネジ (1) を反時計方向に 1/4 回転回します。

内側のカバーを外して、工具入れの入っているスペースの作業を行います。(参照ページ 66)。

重要

工具入れの入っているスペースには重量のあるものや金属製のパーツなどを入れないようにしてください。運転中にこれらの物がスペース内で移動すると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。

工具入れスペースを閉じるには、内側のカバーを左ハーフフェアリングの内部に再び取り付け、プラスチックネジ (1) を時計方向に 1/4 回転回して締め付けます。



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、つま先でスタンドのフック (1) を止まるまで押します。モーターサイクルを、スタンドの端がしっかりと路面に着くまで左側に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。このセンサーは、エンジンコントロールユニットにスタンドの位置を教えるものです。この装置を保護するために、3 A のヒューズがバッテリー側に取り付けられています (ページを参照 101)。

メモ

エンジンは、サイドスタンドを下ろしてギアをニュートラルにした状態で始動することができます。ギアを入れた状態で始動する場合は、クラッチレバーを引き、必ずスタンドを上げて始動してください。

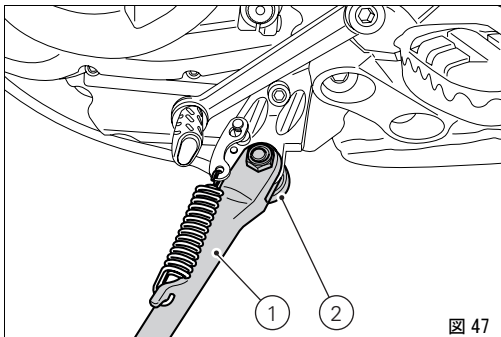


図 47

リアショックアジャスター

(図 48 および 図 49)

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に外部アジャスターを装備しています。

アジャスター (1) は、右側、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 (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：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)：

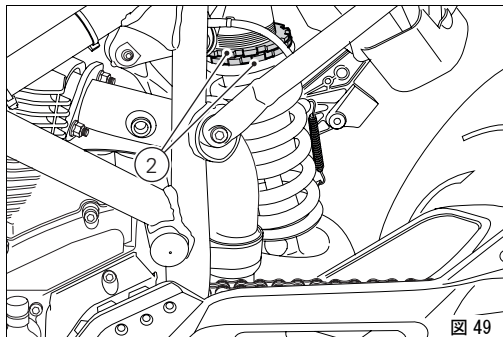
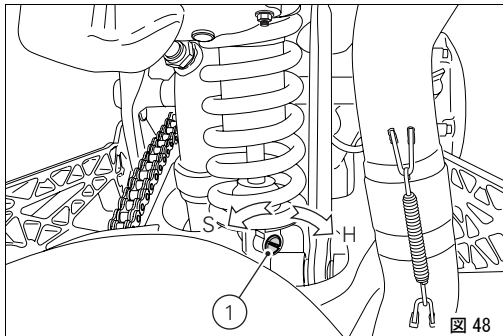
- レジスター (1) を 12 ± 2 段回します。

スプリングプリロード：23 mm。

アブソーバー上部の 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。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： 166 ± 1.5 mm。

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圧のガスが充填されています。未経験者による分解作業は重大な損傷の原因となります。

パッセンジャーと荷物を載せて走行する場合は、リアショックアブソーバーのスプリングプリロードを最大に設定すると、車両の操作性を高め、地面との接触を避けることができます。この場合、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。

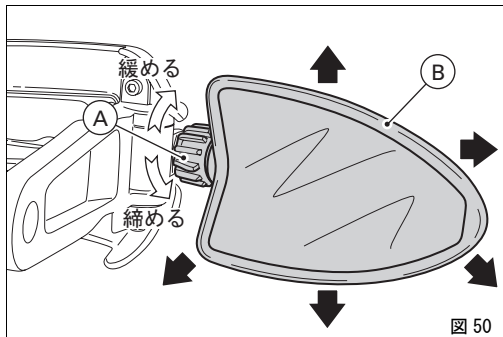
バックミラーの調整

調整はリングナット (A) を緩めて行います。
バックミラーボディ (B) を好みの位置に動かし、リング
ナット (A) を締め付けてミラーを固定します。



警告

調整するときにはミラーの内側を押さないでくだ
さい。破損する可能性があります。



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 51）

慣らし運転期間中および通常使用における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。

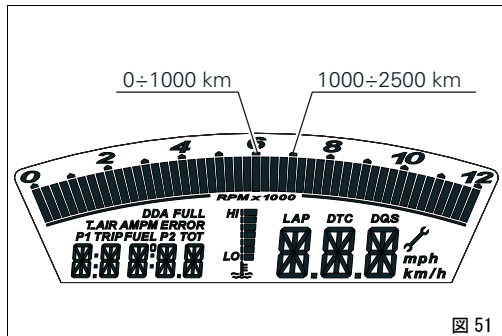
1000 ~ 2500 km まで

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、それでも、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 65）。

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 85）。

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（ページ 69）。

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 83）。

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 77）。

ロック類

燃料タンクキャップが確実に閉じているか（ページ 51）
またパッセンジャーシート確実に閉じているかを確認して下さい（ページ 52）。

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 54）。



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。

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 にします (図 52)。
メーターパネルの緑のパイロットランプ N (8, 図 4) と赤  (7, 図 4) のパイロットランプが点灯することを確認してください。



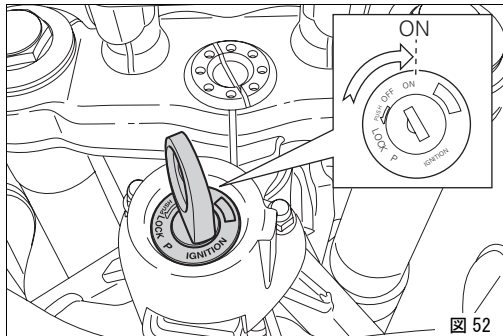
重要

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)。



メモ

エンジンは、サイドスタンドを下ろしてギアをニュートラルにした状態で始動することができます。ギアを入れた状態で始動する場合は、クラッチレバーを引き、必ずスタンドを上げて始動してください。



- 2) エンジンキルスイッチ (1、図 53) が ○ (RUN) の位置になっていることを確認し、始動ボタン (2) を押しませう。

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。

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。

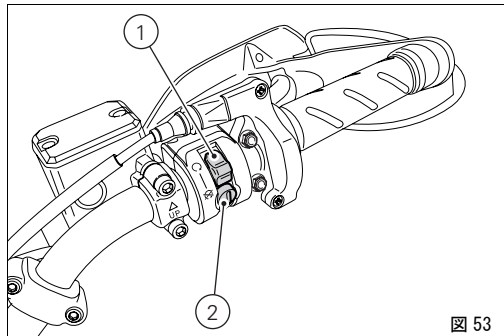


図 53

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。空気圧が規定値未満、または規定値を超えるタイヤは、ブレーキ能力を低下させるとともに摩耗を早め、また運転の的確さと、カーブでの安定を欠きます。

モーターサイクルの停止

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 42）。

パーキング

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 54）。

盗難防止のために、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 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ください。

警告

排気系統は、エンジンスイッチを切った後も熱い場合があります。排気系統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：ディスクロック、リムブロック等）の使用は大変危険で、モーターサイクルの機能やライダーおよびパッセンジャーの安全の妨げになることがあります。

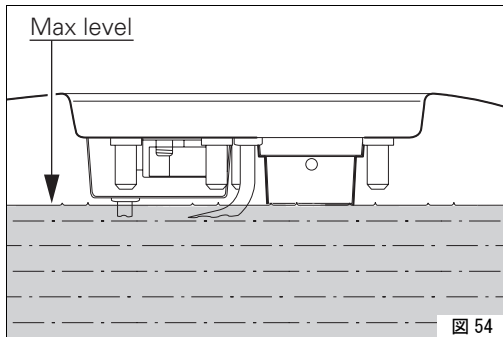
燃料補給（図 54）

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。



警告

オクタン価 95 以上の低鉛燃料を使用してください
（指定油脂類表を参照。ページ 94）。
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。



工具セット (図 55)

右サイドフェアリングの内側のカバーを開けると
(ページ 53)、以下の工具が納めてあります。

工具セットには以下の工具が収納されています。

- 点火プラグ用六角ソケットレンチ
- ボックスレンチ用トミーバー
- ドライバー
- 六角レンチ 3
- 六角レンチ 4
- 六角レンチ 5
- オープンレンチ 8/10。

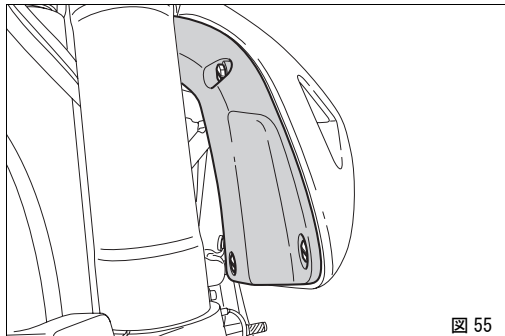


図 55

主な整備作業とメンテナンス

フェアリングの取り外し

モーターサイクルを正しく整備、修理するためには、該当部分のフェアリングを取り外す必要があります。



警告

取り外されたパーツが全て適切に取り付けられていないとパーツが走行中に脱落し、モーターサイクルのコントロールを失わせる危険があります。



重要

車体の塗装部分、およびヘッドライトフェアリングのプレキシガラス製ウィンドシールドに傷を付けないために、取り付けの際には常に専用ナイロンワッシャーを使用してください。

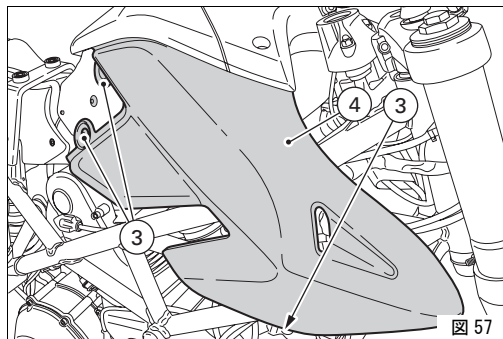
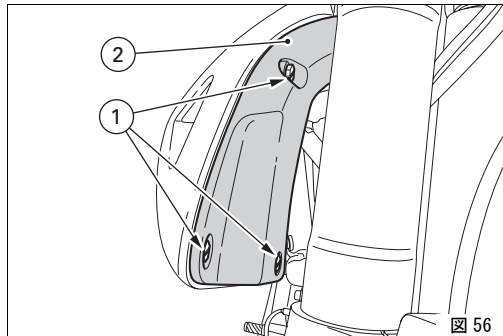
右サイドパネル

シートを起こす（ページ 52）。

隔壁（2）を固定している 3 つのネジ（1）を緩めて外します。

隔壁（2）を取り外します。

3 つのネジ（3）を緩めて外しサイドパネル（4）を取り外します。



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 58 および 図 59）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、Ducati 正規ディーラーまたは公認の整備工場にお尋ねください。

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。

ブレーキシステム

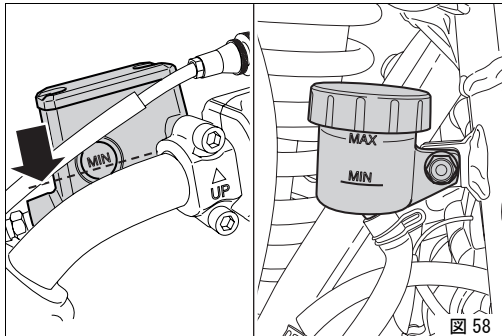
ブレーキパッドが減っていないのに、ブレーキレバー、ブレーキペダルへの過度の遊びに気付いた場合には、システムを点検しエアを排出する必要があるため、Ducati 正規ディーラーまたは公認の整備工場にお尋ねください。

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。



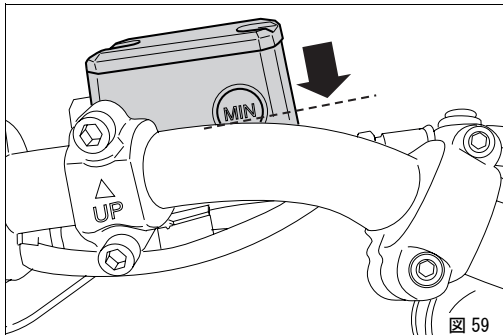
クラッチシステム (図 59)

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お尋ねください。



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) 。



ブレーキパッドの摩耗チェック (図 60)

フロント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。

リアキャリパーの場合、磨耗材が 1 mm くらいになったら交換します (図 61)。キャリパーの間にある隙間から見るすることができます。

重要

ブレーキパッドの交換は Ducati 正規ディーラーまたは公認の整備工場にお尋ねください。

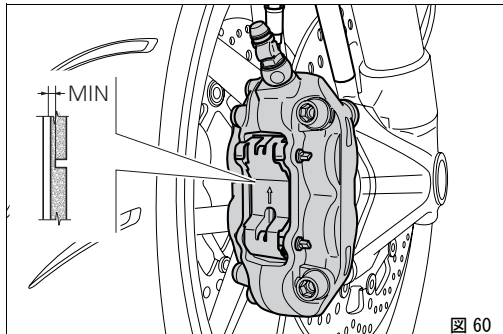


図 60

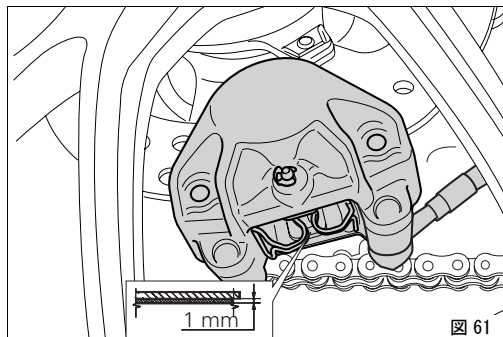


図 61

ジョイント部への注油

スロットルケーブ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、被膜の中でケーブルがスムーズに動か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。

スロットルケーブルのこのような不具合を避けるためには、2本のネジ(1, 図62)を外してカバーを取り外し、ワイヤーの端とプーリーにグリスを塗布して潤滑してください。



警告

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

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(1, 図63)に指定のグリス SHELL Alvania R3 を塗布してください。

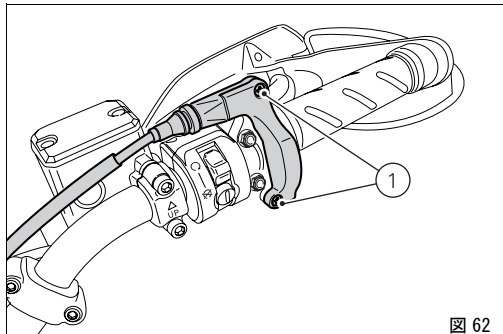


図 62

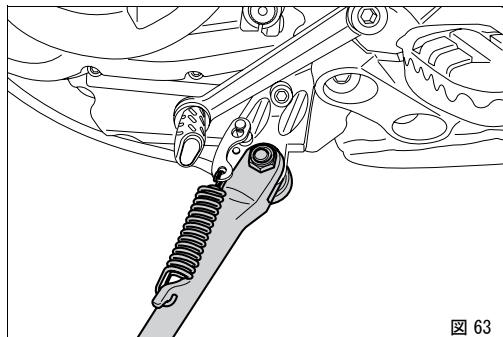


図 63

スロットルケーブルの遊びの調整 (図 64)

スロットルケーブルは、ハンドルバーの。
ハンドルをどの位置に回した場合でも、スロットルグリップにはグリップの周縁で測定して 2 ~ 4 mm の遊びが必要です。
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) を使用します。

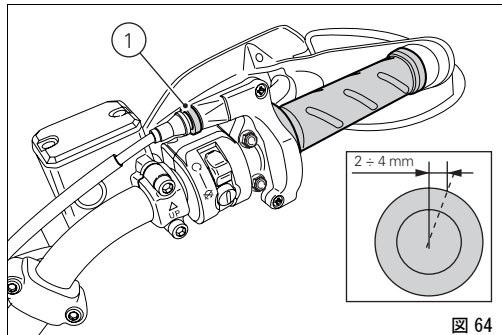


図 64

バッテリーの充電 (図 65)

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。
シートを取り外します (参照ページ 52)。常に黒のマイナス端子 (-) を最初に外し、続いて赤のプラス端子 (+) を外します。
バッテリーマウントブラケットからネジ (1) 2 本を緩めて外し、バッテリーマウントを取り外します。



警告

バッテリーは爆発性のガスを発生させます。火気、熱源のそばに置かないでください。

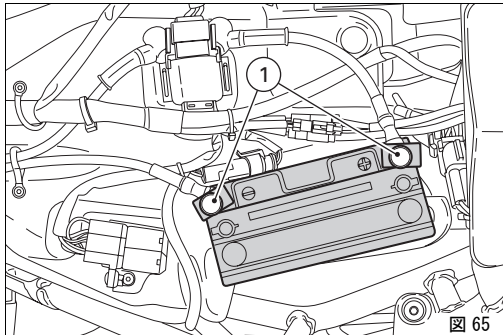
充電は換気の良い場所で実施してください。
バッテリー充電器の赤い導線を バッテリーのプラス側 (+) に、黒い導線をマイナス側 (-) に接続します。



重要

バッテリーを必ず先にバッテリー充電器に接続してから、充電器を起動させてください。バッテリー端子に火花が発生すると電池内のガスを発火させることがあります。また、接続する時は常に赤の (+) 極から行ってください。

バッテリーをバッテリーマウントに取り付け、ネジ (1) でブラケットを固定します。導電性を向上させるために、固定ネジに少量のグリースを塗布し、端子を電極に接続します。



警告

バッテリーは幼児の手の届かないところに置いてください。

バッテリーを 0.9 A で 5 ~ 10 時間充電します。

チェーンテンションの点検 (図 66)

モーターサイクルを移動させて、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垂直に立て、下側チェーンガイドの前部の位置 (ギア前) で、チェーンを下方に押しつけて放し、スイングアームのアルミとチェーンピンの距離が、スイングアームのプレートにあるように 37 ~ 39 mm になるようにします。

重要

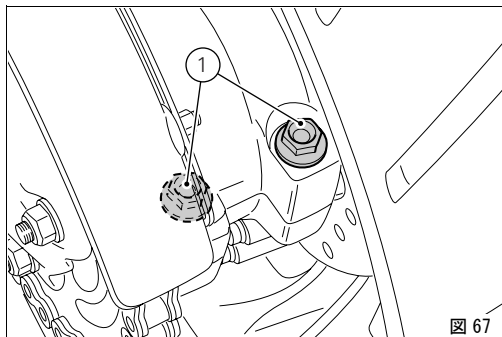
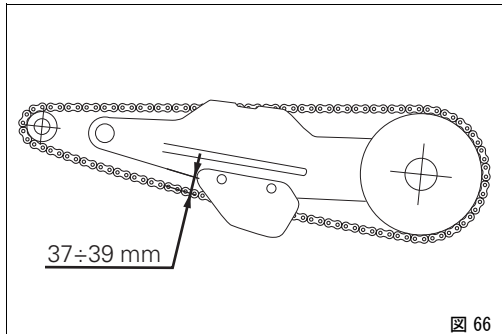
ドライブのチェーンテンションの調整は Ducati 正規ディーラーまたは公認の整備工場にお尋ねください。

警告

スイングアームのネジ (1, 図 67) を正しく締め付けないと、ライダーおよびパッセンジャーの安全がおびやかされることになる場合があります。

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を促進させます。



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、オーリングの損傷を防止するため、専用の溶剤をご使用ください。ウォッシャーや圧力のかかった水などで洗浄しないでください。

洗浄後は、圧縮空気チェーンを乾かし、指定の SHELL Advance Chain もしくは Advance Teflon Chain を各部に塗布します。

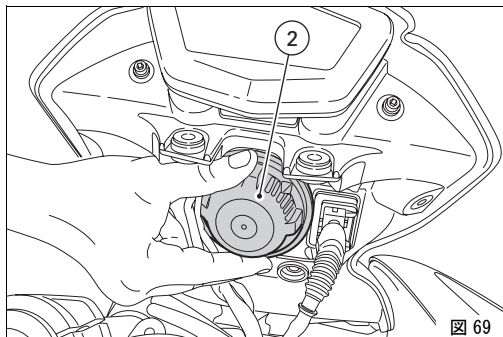
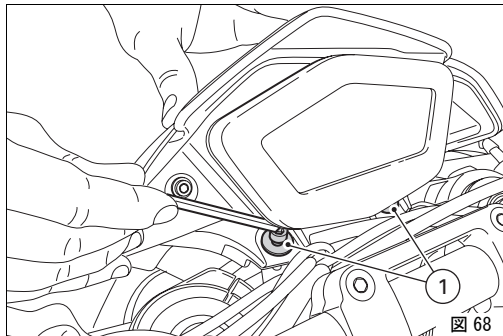


重要

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。

フロントライトのバルブの交換

切れたバルブを交換する前に、新しいバルブの電圧と電力の値が「電気系統」の各仕様に適合しているか確認してください（ページ 100 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）。六角レンチを使ってネジ (1) を外します。ヘッドライトマウントを車両の前方に向かって引き抜き、ハンドグリップ (2) を取り外します。ハンドグリップ (2) を反時計回りに回して取り外します。



クリップ (3) を外します。

バルブ (4) 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、カチッとハマり込むまで、押しながら時計方向に回します。



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。

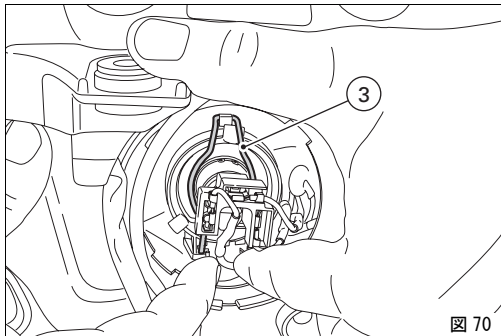


図 70

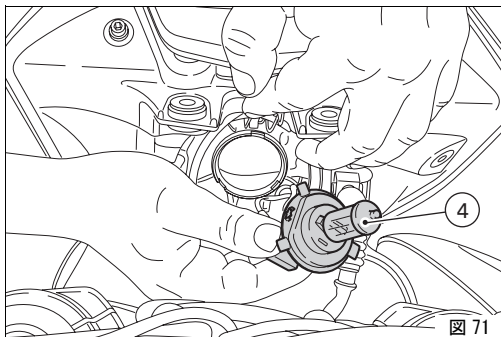
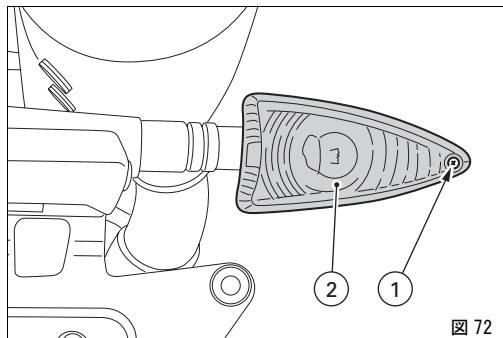


図 71

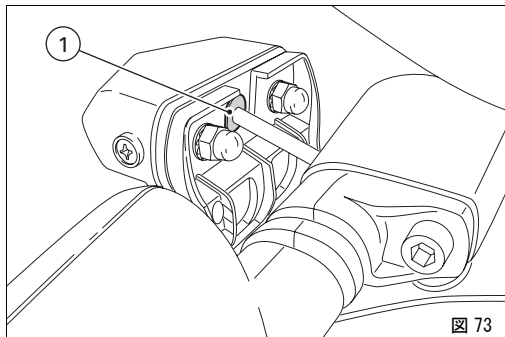
リア方向指示器のライトバルブの交換

リア方向指示器のライトバルブを交換するには、ネジ (1) を外してバルブカバー (2) を取り外します。



ナンバープレートライトバルブの交換

ラバー (1) を抜き取り、バルブを取り出します。



ヘッドライトの光軸調整 (図 74)

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。

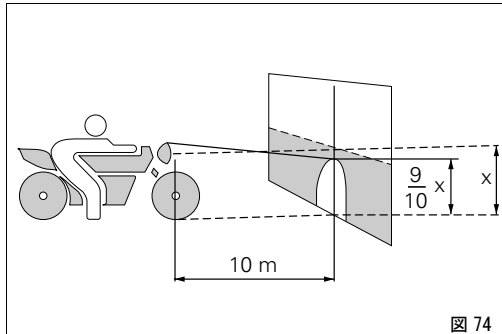


図 74

ヘッドライトの調整 (図 75 および 図 76)

六角レンチでネジ (1) を緩めて外し、ヘッドライトマウントを車両の前方に向かって引き抜き、ヘッドライト調整ネジの作業を行います。

ヘッドライトの水平方向の調整は、ネジ (2) をマニュアルで操作して行います。

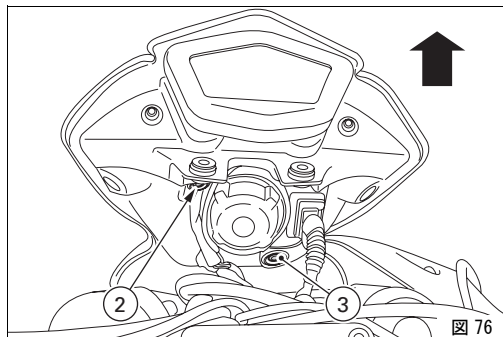
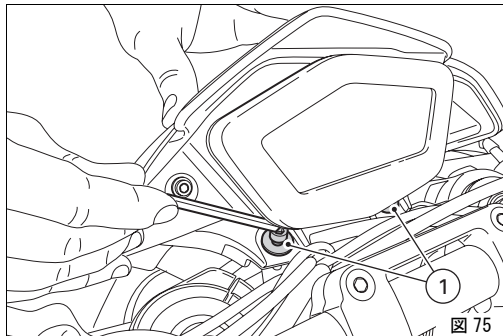
ヘッドライトの垂直方向の調整は、ネジ (3) をマニュアルで操作して行います。

重要

(2) と (3) の調整ネジは、締め止まりがありません。

警告

雨中を走行する際や、またモーターサイクルを洗浄した後などではライトのレンズが曇る場合があります。ライトをしばらくの間点灯させるとレンズから水分を除去することができます。



チューブレスタイヤ

フロント空気圧：

2.2 bar。

リア空気圧：

2.2 bar。



メモ

パッセンジャーを乗せているときのリアタイヤの空気圧は 2.4 bar です。

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せん。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 / 交換（チューブレス）

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



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 77) で、溝の深さを測定してください。

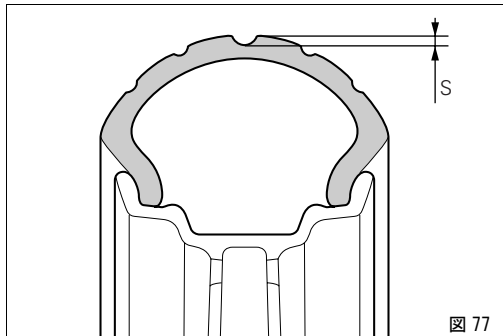
溝の深さは 2 mm 以下、または道交法の基準値以下であればなりません。

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。

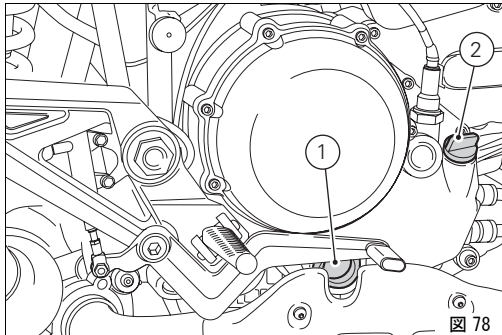


エンジンオイル量の点検 (図 78)

エンジンオイルの量は、エンジンの右側、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、またエンジンが冷えていなければなりません。オイル量は、点検窓の横に指示された目盛りの間になければなりません。もしもオイル量が少ない場合には、指定されたオイル SHELL Advance Ultra 4 を補充する必要があります。注入キャップ (2) を開け、オイルを正しいレベルまで補充します。注入キャップを閉じてください。

重要

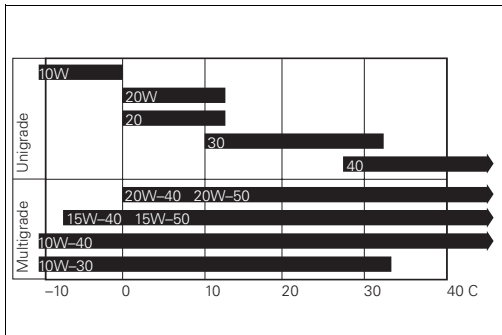
定期点検表に指示されているエンジンオイルとフィルターの交換は、Ducati 正規ディーラーまたは公認の整備工場にお尋ねください。



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 79)

スパークプラグはスムーズなエンジンの作動に不可欠で、定期的な点検が必要です。

スパークプラグを点検することで、エンジンの状態を知ることができます。

スパークプラグの点検および交換は Ducati 正規ディーラーまたは公認の整備工場で行ってください。整備工場では、はじめに中央電極の陶磁器製の絶縁ガイシの色をチェックします。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。

次に、中央電極の摩耗を点検し、電極ギャップを測定します。電極ギャップの規定値は 2-0.7 ~ 0.8 mm です。

重要

電極ギャップが規定値を外れるとエンジン性能に悪影響を及ぼし、また始動困難やアイドルの不安定化を招くおそれがあります。

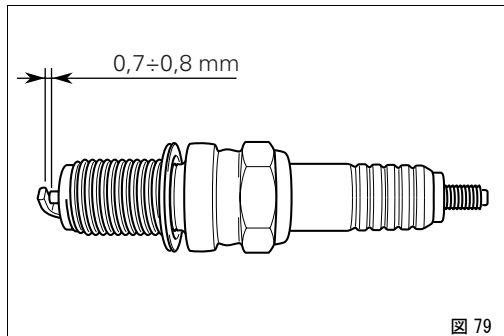


図 79

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、あるいはライトの内部の結露（ライトの曇り）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

モーターサイクルの洗浄や、雨、または湿気などはライトのレンズの曇りの原因となることがあります。ライトをしばらくの間点灯させるとレンズから水分の除去に役立ちます。

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
- 燃料タンクを空にします
- スパークプラグの穴からシリンダーの中に数滴のエンジンオイルを注入し、エンジンを手で数回転させてシリンダー内壁に保護膜を形成させます
- モーターサイクルをスタンドに立てかけて正立させます
- バッテリーケーブルを外し、バッテリーを取り外します。

1 ヶ月以上モーターサイクルを使用しなかった場合には、バッテリーを点検し、充電または交換を行う必要があります。

結露を防止し塗装を保護するため、モーターサイクルはカバーで覆ってください。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)			●		●		●

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
エアフィルターの交換			●			●	
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			●	●	●	●	●

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			●	●	●	●	●
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			●	●	●	●	●

* 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。

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。

技術仕様

全体寸法 (mm) (図 80)

重量

走行中の乾燥重量 (フルード、バッテリーなし) :

167 kg。

走行中の燃料無し重量 :

178.2 kg。

最大積載重量 :

390 kg。

警告

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

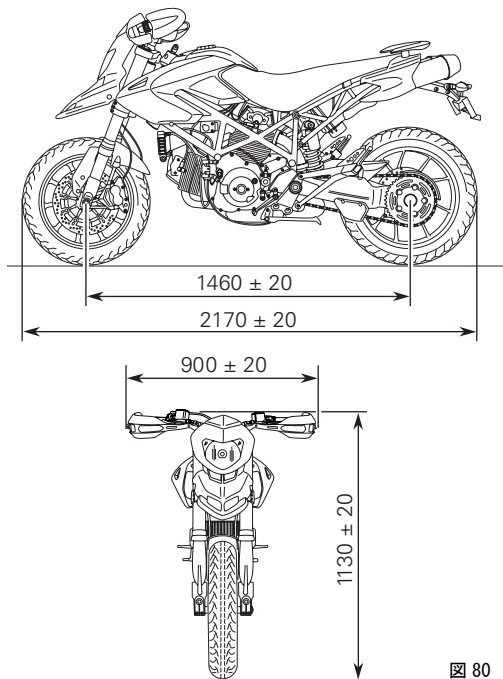


図 80

補給	タイプ	DM ³ (リットル)
燃料タンク、3.3 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	12.4
潤滑システム	SHELL - Advance Ultra 4	3.4
フロント / リアブレーキ、および クラッチ	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	450 cc (右側) 470 cc (左側)



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、デスモドロミックシステム、電子インジェクション、空冷式。

ボア (mm) :

88。

ストローク (mm) :

66。

総排気量 cm³ :

803。

圧縮比 :

11 ± 0.5:1。

シャフト最大出力 (95/1/CE) :

81 kW/60 HP/8000 rpm。

クランクシャフト最大トルク (95/1/CE) :

76 Nm/7.7 kgm/6250 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 81)

- 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 (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 (下側) ロッカーアーム
- 7) カムシャフト
- 8) バルブ

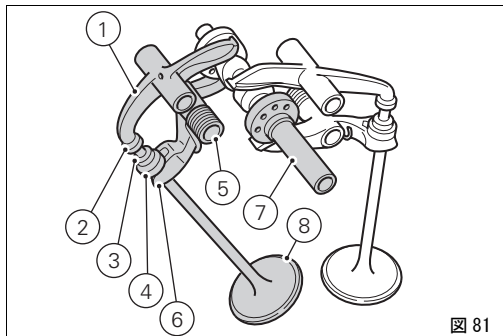


図 81

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。

スパークプラグ

デュアルスパークプラグにより各シリンダーに点火。このため、より完璧な混合気燃焼と最大の出力を提供（特に中回転域）。

メーカー：

NGK。

タイプ：

DCPR8E。

または

メーカー：

CHAMPION。

タイプ：

RA4 HC。

燃料供給

MARELLI 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。

排気装置

排気ガス規制 Euro 3 に準拠した触媒を採用。

トランスミッション

クラッチハウジングおよびディスクは全てアルミニウムの特殊合金製。

湿式クラッチ。ハンドルバー左側レバーによる操作。

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

ピニオン / クラッチスプロケット比：
33/61。

6 速コンスタントメッシュギア、車体左側ペダルによる操作。

ギアボックス / リアスプロケット比：
15/42。

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：

525 HV2。

サイズ：

5/8" x 5/16"。

リンク数。

104。



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。ディーラーまたは ドゥカティ認定整備工場までご相談ください。



警告

リアスプロケットの交換作業は、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。この部分の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。

ブレーキ

フロント

孔開セミフローティングダブルディスク

ハウジング素材：

アルミニウム。

ブレーキレース素材：

スチール。

ディスク径：

305 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：

84 cm²。

ブレーキキャリパーメーカー：

BREMBO。

タイプ：

P4.32K - 4 ピストン。

ブレーキパッド材質：

FERIT 1/D 450 FF。

ポンプ形式：

PS16/22 アジャスト可能レバー。

リア

孔開き固定式ディスク

ハウジング素材：

スチール。

ブレーキレース素材：

スチール。

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 cm²。

メーカー：

BREMBO。

タイプ：

P34c-2 ピストン。

ブレーキパッド材質：

FERIT 1/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。

フレーム

高剛性スチールパイプトレリスフレーム。。
ステアリング角（左右）：
30.5°。

ステアリング形状：
キャスター角：
24°。
トレール：
102 mm。

ホイール

フロント

フロントホイールリムは軽合金、スポーク 5 本。
サイズ：
MT3. 50x17”。

リア

リアホイールリムは軽合金、スポーク 5 本。
サイズ：
MT5. 50x17”。

フロントホイールのアクスルシャフトは取り外し可能。
リアは片持ちスイングアームのハブに固定。

タイヤ

フロント

チューブレスラジアルタイヤ。
サイズ：
120/70-ZR17。

リア

チューブレスラジアルタイヤ。
サイズ：
180/55-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：

165 mm。

リア

ショックアブソーバー上部のピボットポイントとフレームの間に、ロッカーアームが配置されたプログレッシブタイプ。

ショックアブソーバーはスプリングプリロードおよびリバウンドの調整が可能です。ショックアブソーバー下部のピボットポイントは、軽合金製の片持ちスイングアームに接続されています。スイングアームはフレームおよび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：

59.5 mm。

ホイールトラベル：

135 mm。

カラーバリエーション

Ducati アニバーサリーレッド、コード F_473.101 (PPG)

透明 228.880 (PPG)

フレームはレッド、リムはブラック。

パールホワイト Streetfighter、コード L2909004 (LECHLER) + ベース、コード L0050786 (LECHLER)

透明 コード 92311281 (PALINI)

フレームはブラック、リムはブラック。

オペイクブラック、コード 291.501 (PPG)

フレームはブラック、リムはブラック。

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：

モノバルブ H4 (12 V - 55 W/60 W)。

配置 W3W (12 V - 3 W)。

コマンドスイッチ ハンドルバー上。

フロント方向指示器、led。

リア方向指示器、ライトバルブ 12 V - 3 W。

警告ホーン。

ストップライトスイッチ。

バッテリー ドライ、12 V - 10 Ah。

ジェネレーター 12 V - 480 W。

電子レギュレーター。

セルモーター Denso 12 V - 0.7 kW。

テールライト、led。



メモ

バルブの交換は次のページを参照してください 77。

ヒューズ

電子部分の保護には、ヒューズボックスの中に 6 つのヒューズが取り付けられています。

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

位置	利用対象	値
1	Key-On、スターターコンタクター、ラムダセンサー、および ストップ	10 A
2	ライト	15 A
3	積荷	15 A
4	インジェクション	20 A
5	エンジンコントロールユニット	5 A
6	メーターパネル	5 A
7	DDA およびバッテリー充電	5 A

メインヒューズボックス (1, 図 82) は、右サイドパネルの下に取り付けられています (参照ページ 68)。ヒューズを交換するには、保護カバーを外します。

ヒューズホルダーボックスの他に、バッテリー前のシート下にあるスターターコンタクターにマスターヒューズ (2) があります。

ヒューズ (2, 図 83) の交換には、キャップを取り外してください。

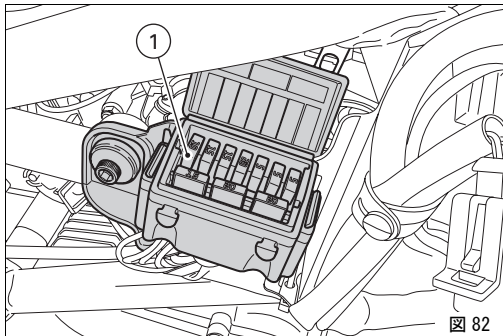


図 82

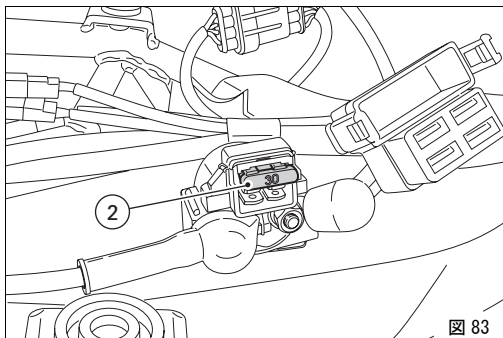


図 83

切れたヒューズは、内部のフィラメントが断線していることで確認できます (3、図 84)。

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。

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。

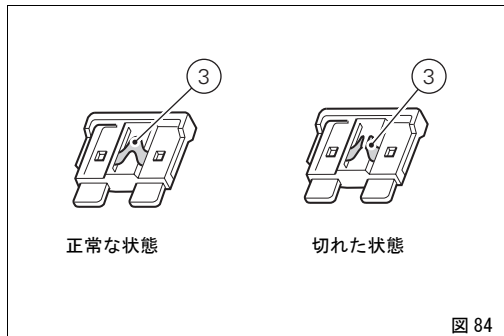


図 84

電装図凡例 / インジェクション

- 1) ハンドルバー右側スイッチ
- 2) イモビライザーアンテナ
- 3) キースイッチ
- 4) ヒューズボックス
- 5) 診断データ入手
- 6) セルモーター
- 7) MASTER ヒューズ付きスターターコンタクター
- 8) バッテリー
- 9) エンジン接地 / 接地プラント
- 10) レギュレーター
- 11) ジェネレーター
- 12) テールライト
- 13) リア方向指示器 (右側)
- 14) ナンバープレートライト
- 15) リア方向指示器 (左側)
- 16) 燃料タンク
- 17) インジェクションリレー
- 18) スピードセンサー
- 19) サイドスタンドスイッチ
- 20) 気温センサー
- 21) MAP 圧力センサー
- 22) 垂直ラムダセンサー
- 23) 水平ラムダセンサー
- 24) コイル (水平シリンダー)
- 25) 右側スパークプラグ (水平シリンダー)
- 26) コイル (垂直シリンダー)
- 27) 右側スパークプラグ (垂直シリンダー)
- 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) ステッパモーター
- 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) ハンドルバー左側スイッチ
- 40) エキゾーストバルブモーター (HYM 796 には無し)
- 41) メーター類 (メーターパネル)
- 42) フロント方向指示器 (左側)
- 43) 警告ホーン
- 44) ヘッドライト
- 45) フロント方向指示器 (右側)
- 46) エンジンコントロールユニット

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

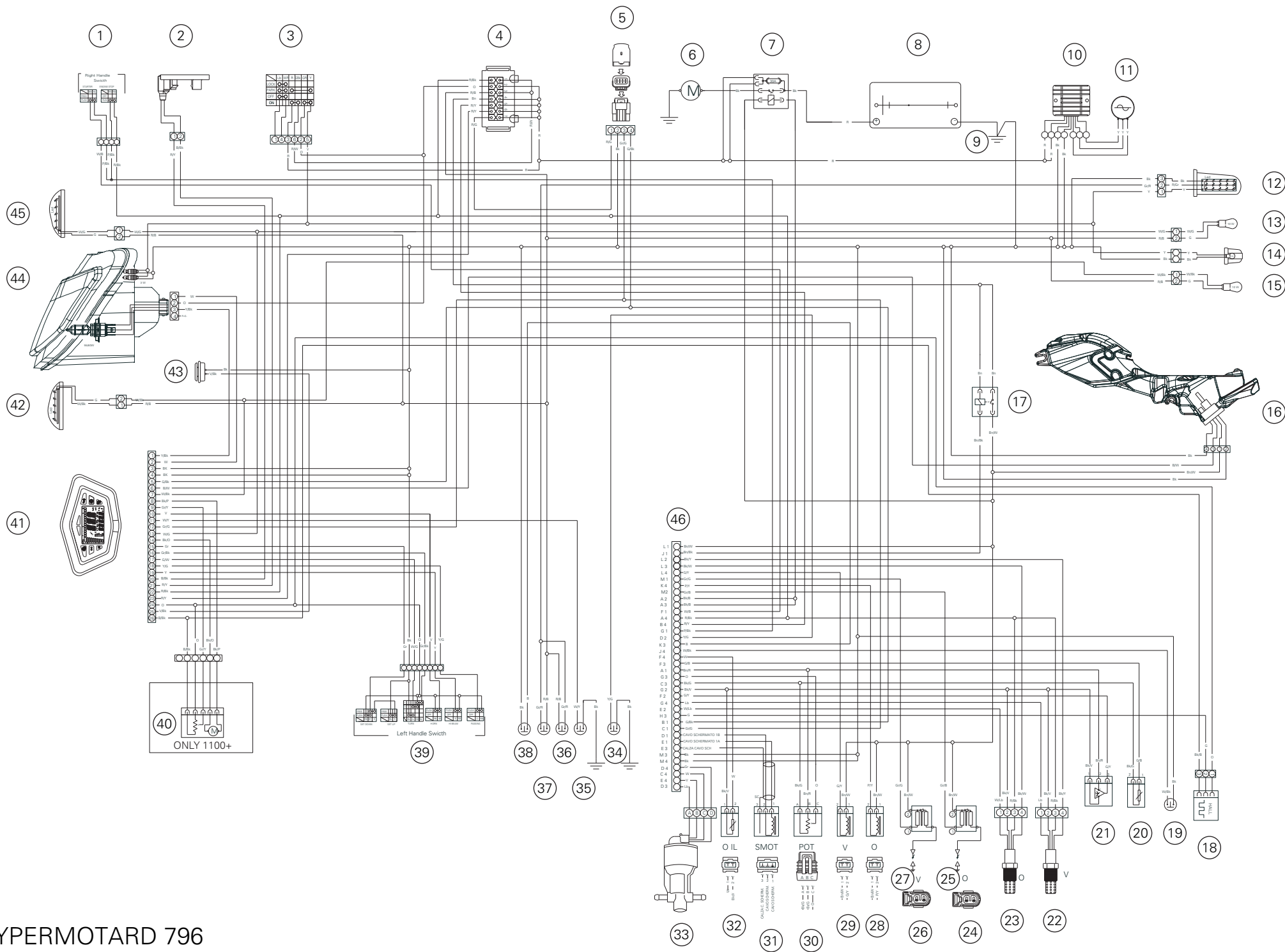


メモ

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			



Stampato 09/2009

Cod. 913.7.146.1B

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580