

オーナーズマニュアル

**HYPERMOTARD**

**HYPERMOTARD 1100<sup>EVO</sup>**



オーナーズマニュアル

***HYPERMOTARD***

***HYPERMOTARD 1100<sup>EVO</sup>***



この度は Ducati 製品をお買い上げ頂きありがとうございます。貴方をドゥカティストの仲間としてお迎えできるのは、私達にとって何よりの喜びです。この新しいバイクでは日常的に利用されるだけでなく、ロングツーリングも楽しめることと思います。Ducati モーターホールディング社は、そのライディングが常に快適で楽しいものであるよう願っています。

私達は、常にアフターサービスの改善に努めていますが、その努力の一環として、お客様にこのマニュアルに記載された正しい使用方法、特に慣らし運転の項を遵守していただけますようお願い致します。そうすることにより、Ducati はあなたの要求にいつでも応え、最高のライディングがいつも楽しめることでしょう。

修理作業や適切なアドバイスが必要な場合は、Ducati オフィシャルディーラーにご連絡下さい。

誰よりも 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応え致します。

楽しいライディングを！



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

安全のため、そして保証を有効にするため、また Ducati モーターサイクルの信頼性、価値を保証するため、Ducati オリジナルパーツのみをご使用下さい。



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

# 目次

## はじめに 7

保証について 7

シンボルマーク 7

安全運転のための注意事項 8

最大積載時の運転 9

識別データ 10

## インストルメントパネル (ダッシュボード) 11

インストルメントパネル 11

LCDの主な機能 13

LCDパラメータ設定/表示 15

総走行距離“オドメーター”表示 18

走行速度表示 19

エンジンオイル温度計 20

“トリップ”メーター表示 21

リザーブ走行距離“フューエルトリップ”

メーター表示 22

時刻表示 23

メンテナンス時期表示 24

バッテリーテンション表示 (BAT) 25

エンジンアイドリング (RPM) の調整 26

画面表示バックライトの調整 (LIGHT SET) 27

ラップタイム表示 (LAP) 28

ラップメモリーデータの表示 (LAP Memory) 30

DDA コンパレーター 31

データの消去 (DDA 削除) 32

時計の調整 33

インストルメントパネルの診断 34

ターンインジケーターの自動リターン機能 36

ヘッドランプ“段階的“点灯/消灯機能 36

ヘッドランプ“インテリジェンス”消灯機能 36

イモビライザーシステム 37

キー 37

コードカード 38

イモビライザーの解除作業 39

作業 41

キーの複製 41

## 運転に必要なコマンド 42

コマンド類の配置 42

イグニッションスイッチ/ステアリングロック 43

左側スイッチ 44

クラッチレバー 45

右側スイッチ 46

スロットルグリップ 46

フロントブレーキコントロールレバー 47

リアブレーキコントロールペダル 48

- ギアチェンジコントロールペダル 48
- ギアチェンジペダルとリアブレーキペダルの配置調整 49

## 主要構成部品 / 装備 51

- 車両上の位置 51
- フューエルプラグ 52
- シートの開閉 53
- ツールキットケース入れトランクの開閉 54
- サイドスタンド 55
- フロントフォークアジャスターの調整 56
- リアショックアブソーバーアジャスターの調整 58
- リアビューミラーの調整 59

## 運転のしかた 60

- 慣らし運転の方法 60
- 走行前の点検事項 62
- エンジンの始動 63
- 車両の発進 65
- ブレーキ操作 65
- 車両の停止 66
- パーキング 66
- 燃料の補給 67
- 付属アクセサリー 68

## 主な整備作業とメンテナンス 69

- フェアリングの取り外し 69
- ブレーキ / クラッチフルードレベルの点検 71

- ブレーキパッドの摩耗チェック 73
- ジョイント部の潤滑 74
- スロットルケーブルの調整 75
- バッテリーの充電 76
- トランスミッションチェーン張力の点検 77
- チェーンの潤滑 78
- ヘッドランプ電球の交換 79
- リアターンインジケータランプ電球の交換 81
- ナンバープレートランプ電球の交換 82
- ヘッドランプの光軸調整 83
- ヘッドランプの光軸調整 84
- チューブレスタイヤ 85
  - エンジンオイルレベルの点検 87
- スパークプラグの清掃と交換 88
- 車両の清掃 89
- 長期間の保管 90
- 重要注意事項 90

## メンテナンス 91

- メンテナンスプログラム：
  - ディーラーで行うメンテナンス 91
  - メンテナンスプログラム：
    - お客様が行えるメンテナンス 94

## テクニカルデータ 95

- 全体寸法 (mm) 95
- 重量 95
- エンジン 97

タイミングシステム	97
性能データ	98
スパークプラグ	98
燃料供給	98
排気装置	98
トランスミッション	99
ブレーキ	100
フレーム	101
ホイール	101
タイヤ	101
サスペンション	102
カラーバリエーション	102
電気リカルシステム	102

定期点検メモ	107
--------	-----

# はじめに

## 保証について

あなた自身、また製品の信頼性を保証するために、特に専門的技術が要求される整備作業は、Ducati オフィシャルディーラーまたはサービスセンターにお任せ頂くよう強くお勧めします。

Ducati オフィシャルディーラーの熟練したスタッフが、どのような整備作業にも対応できる適切な器具と、完璧な互換性、円滑な作動、ロングライフを保証する Ducati オリジナルパーツのみを使用し、最善のサービスを提供致します。

全ての Ducati モーターサイクルには保証書が付属しています。スポーツレースで使用した車両又は十分なメンテナンスが行われていない車両は保証の対象になりません。また保証期間中に、車両の一部あれ、Ducati オリジナルパーツ以外の部品と交換したり、改造したり、変更したりした場合、保証は適用されません。

## シンボルマーク

このバイクについてより良く理解するため、当マニュアルをよくお読み下さい。車両について、不明な点、さらに詳しくお知りになりたい点がある場合は、ディーラーまたは認定サービスセンターへお問い合わせ下さい。当マニュアルに記載された情報は、あなたのライディングにきっと役立つことでしょう。Ducati モーターホールディング社は、快適で楽しいライディングを願いつつ、長期にわたってあなたのモーターサイクルが性能を保つようお手伝いしていきます。

本マニュアルには注意事項として、下記のシンボルマークが使用されています：



### 警告

表示された指示を守らない場合、重度の負傷および死亡にまで至る危険性があります。



### 重要

車両や車両構成部品に損傷を与える可能性があります。



### 参考

作業上の追加注意事項

文中の「右」、「左」の表記は乗車位置から見た位置です。



## 安全運転のための注意事項



### 警告

運転を開始する前によく読んで下さい。

多くの事故の殆どは経験不足のために起こるものです。運転時には必ず運転免許証を所持していることを確認して下さい。免許証は適した車種および有効期限内のものが必要です。

あなたの車両を未経験者および有効免許証を持っていないライダーに貸さないで下さい。

ライダー、パッセンジャー共に常に適した服装、およびヘルメットの着用は義務となっております。

アクセサリなどが視界を制限したり、操作の妨げになることのない適切なライディングウエアを着用して下さい。屋内では絶対にエンジンを始動したり、作動させたりしないで下さい。排気ガスは有毒ですので、短時間で意識を失ったり、さらには死にまで至る危険性があります。

ライダー、パッセンジャー共に、走行中は足をフットレストに乗せておいて下さい。

急な方向変更や路面状態の違いに対応できるよう、ライダーは常に両手でハンドルを保持し、パッセンジャーはテールにあるハンドルを常に持っていなければなりません。走行地域の道路交通法、法律等を遵守して下さい。

常に指示された速度制限を厳守するとともに、視界や道路条件、混雑の割合に合わせて、常に速度を調整して下さい。車線を変える時や曲がる時には、常に適切にターンインジケーターを使用し、早めに合図を出して下さい。

良好な視界を保ち、前方車両の”死角”に入らないよう注意して走行して下さい。

交差点や私有地の出口に近い場所、駐車場、高速道路への進入路等を走行する際は十分に注意して下さい。

給油の際は常にエンジンを停止し、給油時にエンジンやエキゾーストパイプにガソリンがこぼれないように注意して下さい。

給油時には絶対に喫煙しないで下さい。

給油の際に、人体に有毒な酸化ガソリンを吸い込む可能性があります。万一ガソリンが皮膚や衣服に付着した場合は、直ちに石鹸と水で洗浄し、衣服を着替えて下さい。

車両から離れるときには、必ずキーを抜いて下さい。エンジン、エキゾーストパイプ、サイレンサーは、エンジン停止後も長時間高温を帯びています。



### 警告

エキゾーストシステムは、エンジンを止めた後も高温を帯びている場合があります。手を触れないよう充分注意し、車両を木材、木の葉などの可燃物のそばに駐車しないようにして下さい。

車両は人や物がぶつからないような場所にサイドスタンドを使用して停車して下さい。

平面でないところや柔らかい地面、および車両が倒れる可能性がある場所には絶対に停車しないで下さい。

## 最大積載時の運転

このバイクは最大積載時でも長距離を安全に走行できるように設計されています。

重量をバランス良く配分することは、通常の安全走行に必要な注意事項です。凸凹道を走行したり、急な進路変更を必要とする時のトラブルを避けるために、特に重要です。

## 積載容量について

ライダー、パッセンジャー、荷物、アクセサリーを含めた走行時の総重量は、以下の数値を越えてはいけません：

390 Kg。

積み荷は車両の中心に近く、できる限り低い位置に配置するよう努めて下さい。

バッグなどの荷物は車体にしっかり固定してください。確実に固定されていない場合、運転が不安定になる危険があります。

車両が不安定になりますので、ステアリングヘッドやフロントマッドガード部に、体積や重量のかさむものを固定しないで下さい。

車両の可動部分の妨げになる恐れがありますのでフレームのすき間に絶対に物を挟まないで下さい。

タイヤが pag. 85 で定められた規定空気圧で、また良いコンディションにあることを確かめて下さい。

## 識別データ

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

---

フレーム N.

---

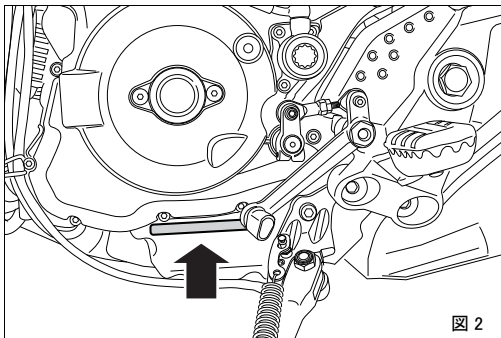
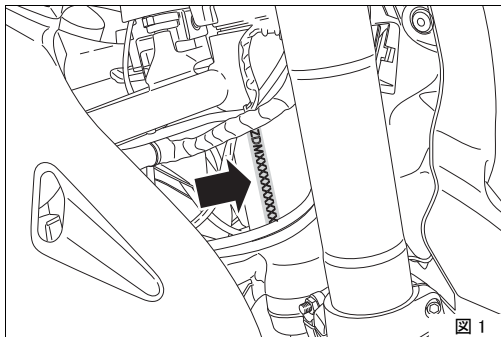
エンジン N.

---



### 参考

これらの番号は車両モデルを識別するもので、部品を注文する際にも必要です。



# インストルメントパネル (ダッシュボード)

## インストルメントパネル

1) LCD(13 ページ参照)

2) タコメーター (rpm)

1 分間のエンジン回転数を表示。

3) ニュートラルランプ N (緑)

ギアポジションがニュートラルの時に点灯します。

4) リザーブ燃料警告灯 (琥珀色)

燃料レベルがリザーブ状態になると点灯します。約 3.5 リットルになったときに点灯します。

5) ターンインジケータ表示灯 (緑)

ターンインジケータが ON の際に点滅します。

6) エンジンオイル圧警告灯 (赤)

エンジンオイルのプレッシャーが低すぎる時に点灯します。イグニッションスイッチを ON にすると点灯し、通常はエンジン始動後数秒で消灯します。

エンジン温度が高い時に、場合によっては数秒間点灯することがありますが、回転数が上がると消灯します。

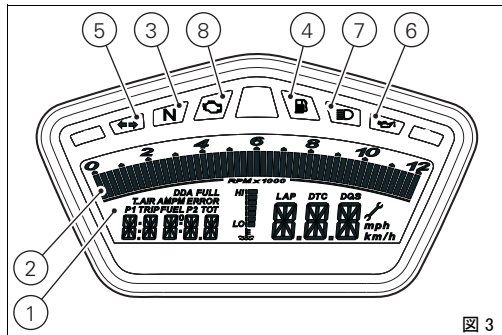


図 3

## 重要

このランプ (6) が点灯続けている場合は、エンジンに重度の破損をもたらす恐れがあるので、車両を使用しないで下さい。

7) ハイビーム表示灯 (青)

ハイビームが ON の時に点灯します。

8) “車両 / エンジン診断 - EOBD” ランプ (琥珀色)

CPU からエンジンおよび / または車両エラー情報を受け取った場合は連続点灯し、エンジンブロック状態になる場合もあります。

9) リミッターランプ - OVER REV (赤)

9B+9C ランプ：リミッターに達する 400 rpm 前に固定点灯します。

9A+9B+9C ランプ：リミッターに達する 800rpm 前に固定点灯します。

9A+9B+9C ランプ：リミッターに達した時に点滅します。

10) コントロールボタン (図 5)

インストルメントパネル “▲” 上の設定および表示に使用するボタン

11) コントロールボタン (図 5)

インストルメントパネル “▼” 上の設定および表示に使用するボタン。

12) フラッシャーランプボタン (図 5)

このボタンは通常ハイビーム点滅機能に使用しますが、LAP 機能およびインストルメントパネルの DDA コンパレータ用にも使用します。

13) ターンインジケータ解除ボタン (図 5)

このボタンは通常ターンインジケータの解除機能に使用しますが、インストルメントパネルのリセット / 決定機能にも使用します。

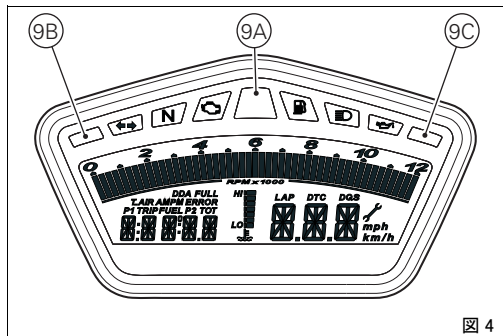


図 4

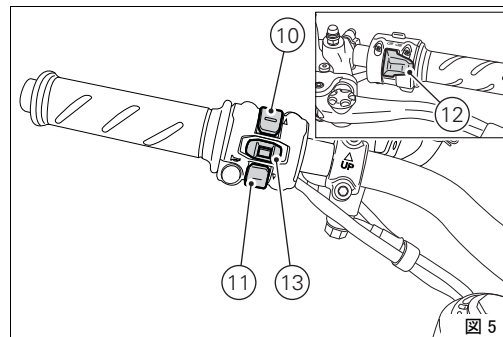


図 5

## LCD の主な機能



### 警告

インストルメントパネルの操作は必ず車両が停止している時に行ってください。走行中にインストルメントパネルの操作は絶対に行わないでください。

- 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) フューエルトリップメーター  
リザーブに入ってからでの走行距離を示します。
- 5) 時計
- 6) ラップタイム
- 7) エンジン回転数表示 (RPM)
- 8) ラップタイムの記録、最大 RPM(LAP) およびリミッターのステータス (到達時)。
- 9) バッテリーテンション表示 (BATT)
- 10) エンジンオイル温度計  
エンジンオイルの温度を示します。



### 重要

温度が最高値に達した時は、エンジンを傷める可能性がありますので車両を使用しないでください。

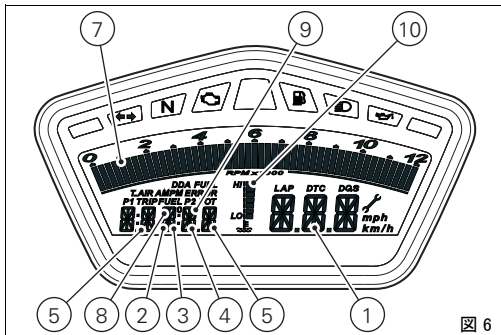


図 6

11) 定期メンテナンス時期表示。

定期メンテナンス時期であることをインジケーターが点灯して知らせます。

Ducati ディーラーまたはサービスセンターにてメンテナンスを受けた後、ディスプレイ上の表示がリセットされます。

12) LAP 機能

LAP 機能が起動していることを示します。

13) DDA 機能

DDA 機能が起動していることを示します。

## 重要

インストルメントパネルによってインジェクション / イグニッションシステムの診断を行います。この機能（技術者のみの機能）に間違っって入ってしまった場合は、絶対に使用せず、キーを OFF にしてください。問題がある場合は、必要な点検作業を行うため、ディーラーまたは Ducati サービスセンターにご連絡下さい。

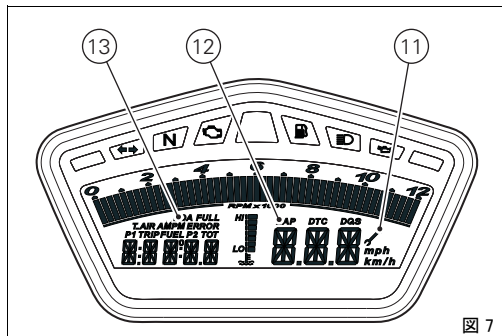
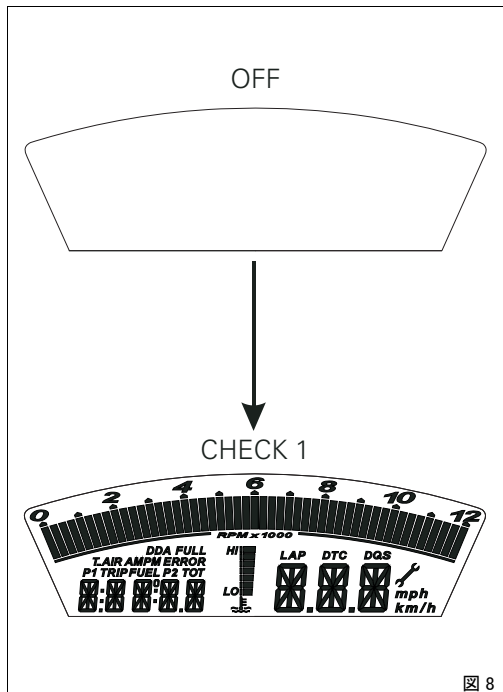


図 7

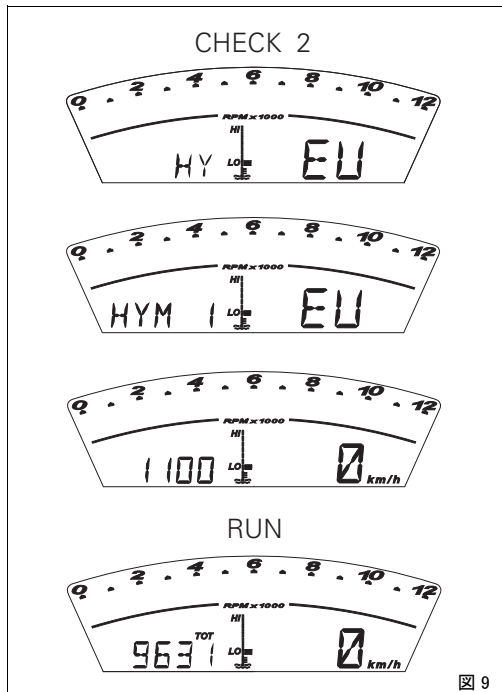
## LCD パラメータ設定 / 表示

イグニッションキーを OFF から ON にすると、インストールパネルは LCD 上の全ての計器を 1 秒間起動し、ランプ類を順番に点灯します。





その後、走行距離表示位置にモデルを表示する“通常表示”に戻り、走行距離表示位置には2秒間バージョンを表示します(EU、UK、USA、CND、FRA、JAP)。モデル表示は1回“スクロール”表示されます。



Key-On の状態で、インストルメントパネルには常に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）：

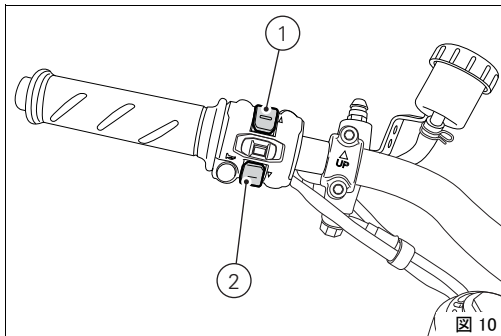
オドメーター  
スピード  
エンジン回転数棒グラフ  
エンジンオイル温度棒グラフ

ボタン“▲”（1、図 10）を使用し、オドメーター（TOT）機能から以下の機能に移る事ができます：

トリップ（TRIP）  
フューエルトリップ（FUEL TRIP）（起動している時のみ）  
時計（CLOCK）  
その後オドメーター（TOT）機能に戻ります。

ボタン“▼”（2、図 10）を押すと、システムはメニューに入り以下の機能を順に表示します：

ERROR（最低 1 つのエラーを検知している時のみ）  
BATT  
RPM  
LIGHT SET  
LAP（OFF または ON）  
LAP MEM  
DDA（OFF または ON）  
ERASE DDA  
TIME SET  
CODE（イモビライザーにエラーが発生した時のみ有効）



## 重要

このメニューは車速が 20km/h 以下の場合にのみ有効です。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、インストルメント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“▼”のボタン（2、図 10）を 3 秒間押し、このメニューを終了させることができます。

## 総走行距離“オドメーター”表示

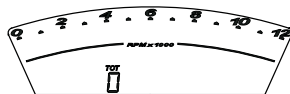
この機能では総走行距離を表示します。

キーオンでシステムは自動的にこの機能に入ります。

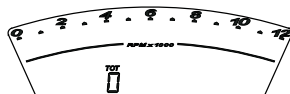
データは永久的に記録され、いかなる場合にもリセットすることはできません。

数値が 99999 Km(または 99999 マイル)を越えると、表示は“99999”のまま残ります。

EU、CND、FRA、JAP バージョン



UK、USA バージョン



## 走行速度表示

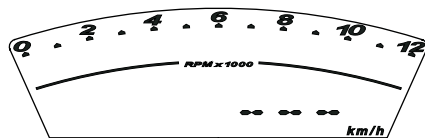
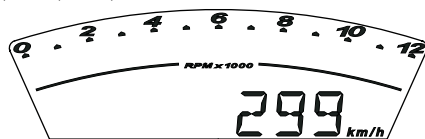
この機能では走行速度を表示します。

インストルメントパネルは実際の速度 (km/h) 情報をコントロールユニットから受け取り、8% 増大させたデータを表示します。

表示可能最高速度は 299 km/h (186 mph) です。

299 Km/h (186 mph) 以上の場合、インストルメントパネル上“ --- ” (連続表示) が表示されます。

EU、CND、FRA、JAP バージョン



UK、USA バージョン

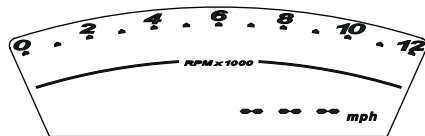
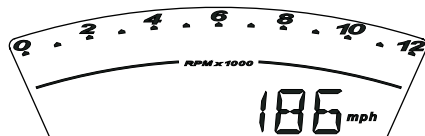


図 12

JP

## エンジンオイル温度計

この機能ではエンジンオイル温度計を表示します。

表示：

- 温度が  $-40^{\circ}\text{C}$  ~  $+70^{\circ}\text{C}$  の間にある場合は、ディスプレイには“ステータス 2”が表示されます。
  - 温度が  $+71^{\circ}\text{C}$  ~  $+90^{\circ}\text{C}$  の間にある場合は、ディスプレイには“ステータス 3”が表示されます。
  - 温度が  $+91^{\circ}\text{C}$  ~  $+175^{\circ}\text{C}$  の間にある場合は、ディスプレイには“ステータス 4”が表示されます。
  - 温度が  $+176^{\circ}\text{C}$  ~  $+187^{\circ}\text{C}$  の間にある場合は、ディスプレイには“ステータス 5”が表示されます。
  - 温度が  $188^{\circ}\text{C}$  ~  $+192^{\circ}\text{C}$  の間にある場合は、ディスプレイには“ステータス 6”が表示されます。
  - 温度が  $+193^{\circ}\text{C}$  ~  $+196^{\circ}\text{C}$  の間にある場合は、ディスプレイには“ステータス 7”が表示されます。
  - 温度が  $+197^{\circ}\text{C}$  ~  $+199^{\circ}\text{C}$  の間にある場合は、ディスプレイには“ステータス 8”が表示されます。
  - 温度が  $200^{\circ}\text{C}$  になると、ディスプレイには“ステータス 9”が表示され、点線が点滅表示されます。
- センサーエラーの場合には“ステータス 1”が点滅表示されます。

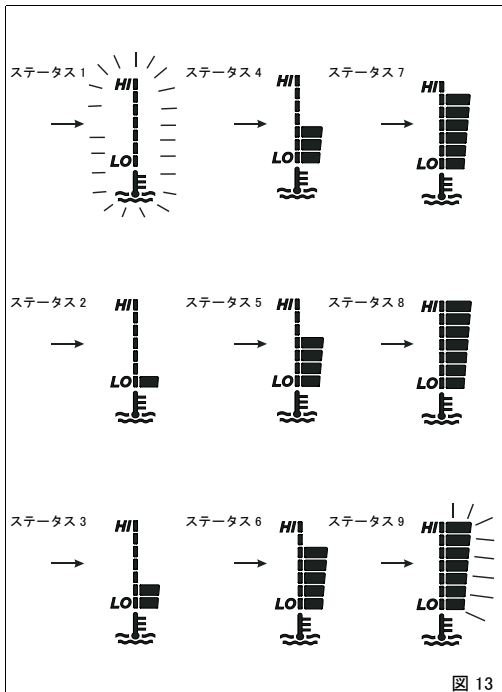


図 13

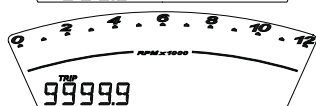
## “トリップ”メーター表示

この機能では部分的走行距離を表示します。

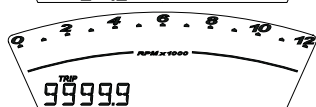
この機能が表示されている時にボタン (13、図 5) を 3 秒間  
押すと、データはリセットされます。

データが 999.9 に達すると、走行距離はリセットされ、自  
動的に 0 からスタートします。

EU、CND、FRA、JAP バージョン



UK、USA バージョン



## リザーブ走行距離“フューエルトリップ”メーター表示

この機能はリザーブに入ってからの走行距離を表示します。リザーブランプが点灯した時点で、どの機能が表示されている場合でも、自動的にフューエルトリップ表示に変わります。

リザーブタンク使用の状態が続く場合は、値はキーオフ後もメモリに記憶されます。

カウンターは、給油後にリザーブでなくなった時点で自動的に中断します。

データが999.9に達すると、カウンターはリセットされ、自動的に0からスタートします。

EU、CND、FRA、JAP バージョン



UK、USA バージョン



## 時刻表示

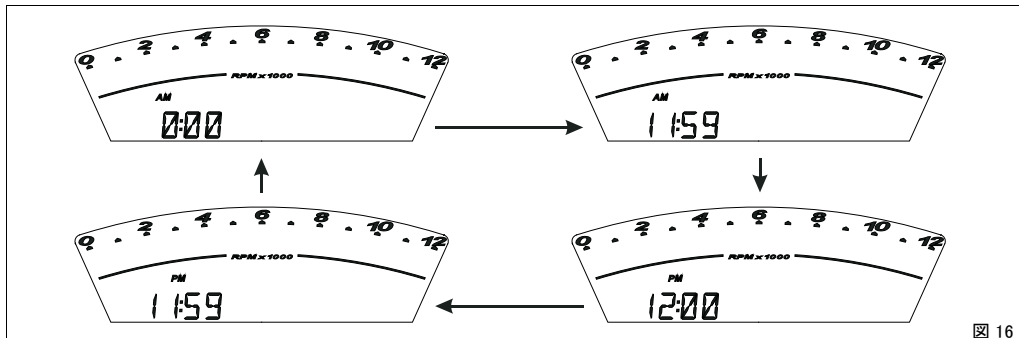
この機能は時刻を表示します。

時刻は常に以下のように表示されます：

AM 0:00 から 11:59 まで


PM 12:00 から 11:59 まで

バッテリー電源が中断された場合 (Batt-OFF)、電源の確保  
および次のキーオン時に時計はリセットされ、自動的に  
“0:00” から再開します。





## メンテナンス時期表示

メンテナンス（車検）時期であることを表示します。  
定期メンテナンス時期が来た事をインジケータ（) が点灯して知らせます。

インストルメントパネルはメンテナンス表示を以下の走行距離で表示します：

オドメーターでの走行距離が 1000 Km を超えた時

オドメーターでの走行距離 12000 Km ごと

表示はリセットされるまでインストルメントパネル上に連続表示されます。

メッセージが表示されたら、ディーラー、または Ducati サービスセンターにご連絡ください。

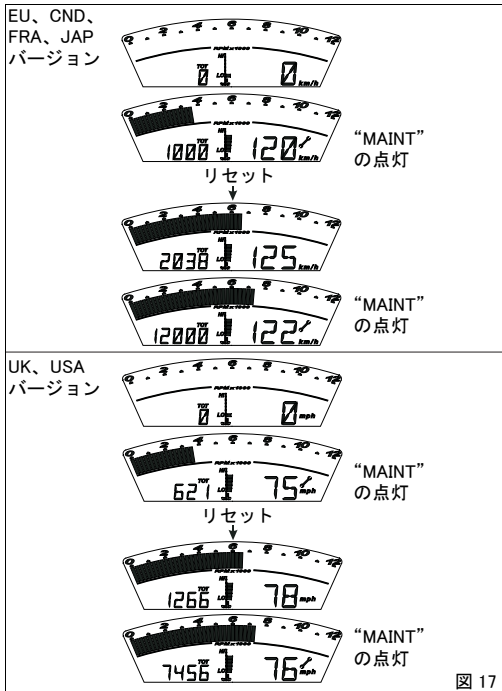


図 17

## バッテリーテンション表示 (BAT)

ここではバッテリーテンション表示機能を説明します。  
機能を表示するには、メニューから“BAT”ページを選択  
します。

インストルメントパネルはバッテリーテンションに関する  
情報を以下の順で表示します：

- データが 12.1 ~ 14.9 V 間の場合、数値は固定表示されま  
す。
- データが 10.0 ~ 12.0 Volt 間、または 15.0 ~ 16.0 Volt 間  
の場合、数値が点滅表示されます。
- データが 9.9 Volt 以下の場合、“LO” が点滅表示され、  
“車両 / エンジン診断 -EOBD” ランプ (8、図 3) が点灯し  
ます。
- データが 16.1 Volt 以上の場合、“HI” が点滅表示され、  
“車両 / エンジン診断 -EOBD” ランプ (8、図 3) が点灯し  
ます。

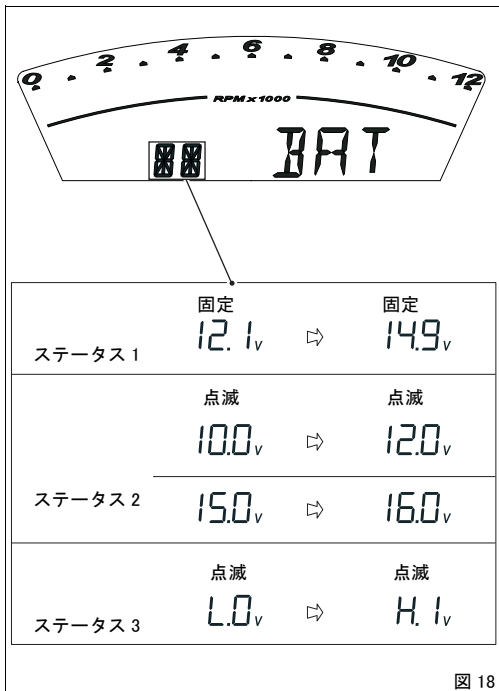


図 18

## エンジンアイドルリング (RPM) の調整

ここではアイドルリング調整機能を説明します。

機能を表示するには、メニューから“RPM”ページを選択します。

インストールメントパネルでは rpm メーター以外に、アイドルリング調整をより正確に行う為、エンジン回転数 (rpm) を数字で表示します。

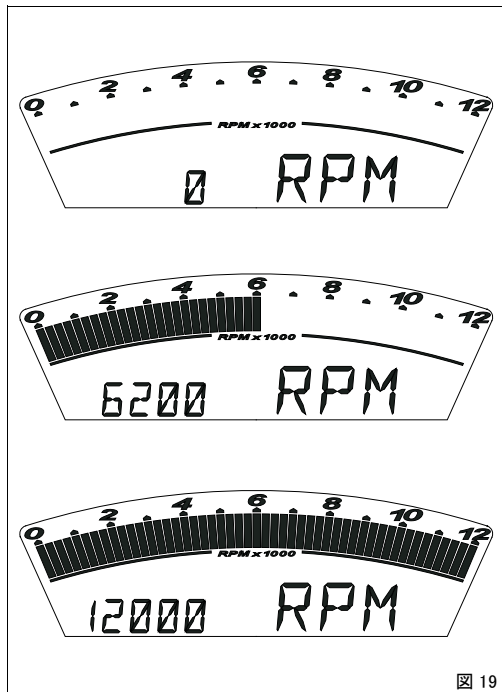


図 19

## 画面表示バックライトの調整 (LIGHT SET)

この機能ではインストルメントパネル画面上の光の調整を行います。

機能を使用するには、メニューから“LIGHT SET”ページを選択します。

このページに入った状態でリセットボタン (13、図 5) を 3 秒押すと調整機能に入り、以下のページが表示されます。

1 ページ - “LIGHT MAX” セットアップ:

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 (1、図 10) “▲” を押すと、2 ページ目に移ります。

2 ページ - “LIGHT MID” セットアップ:

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 (1、図 10) “▲” を押すと、3 ページ目に移ります。

3 ページ - “LIGHT MIN” セットアップ:

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 (1、図 10) “▲” を押すと、1 ページ目に戻ります。

3 ページ中、いずれかのページでリセットボタン (13、図 5) を 3 秒間押すと、そのページの設定を記録した後、最初の“ライトセット (LIGHT SET)”画面に戻ります。

バッテリーが中断された場合 (Batt-OFF)、電源の確保および次の Key-On 時に画面の光調整もリセットされ、最大レベルにセットされます。

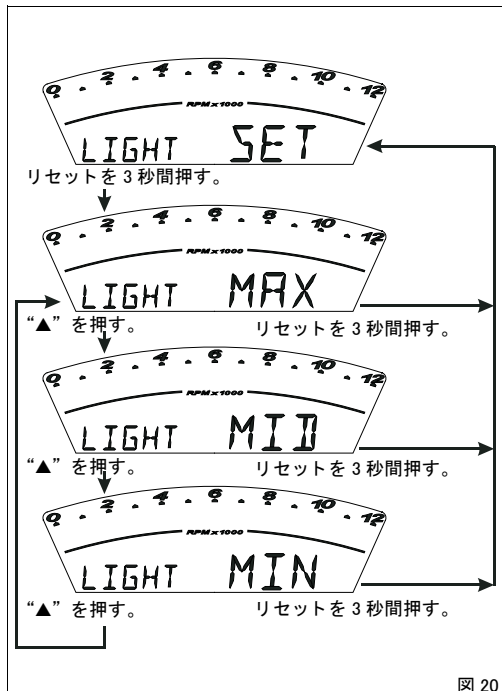


図 20

## ラップタイム表示 (LAP)

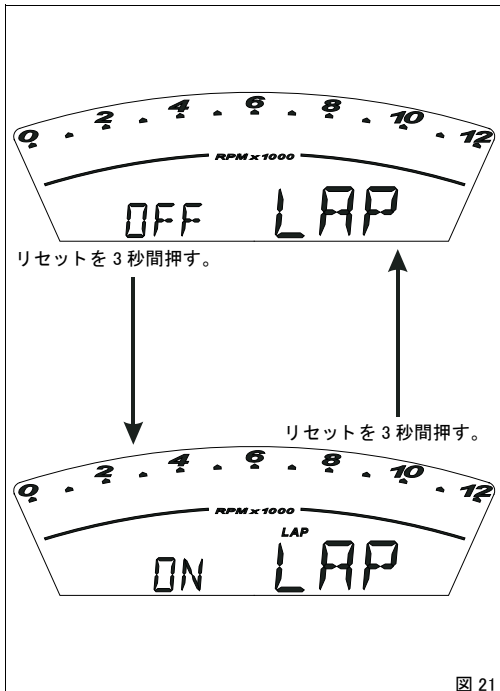
ここではラップタイム表示機能を説明します。

この機能を使用するには、メニューに入り、リセットボタン(13、図 5)を3秒押しして“LAP”機能を“On”にします。クロノメーターの START および STOP は左側スイッチにあるフラッシュボタン(12、図 5)を介して行います。

LAP 機能中フラッシュボタンを押すたびに、インストールメントパネル上に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。

30回までラップタイムを記録することが出来ます。

メモリーがフルの場合、メモリーがリセットされるまでは、フラッシュボタンを押すたびに、ラップタイムを記録せずにインストールメントパネル上に3秒間“FULL”と点滅表示されます。



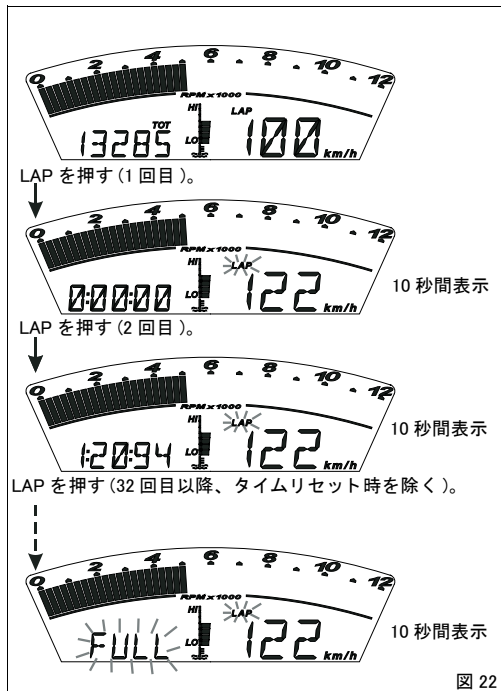
LAP 機能をメニューを介して OFF にした場合、そのラップは記録されません。

LAP 機能使用中に突然インストルメントパネルが OFF になった場合 (キー OFF)、LAP 機能は自動的に OFF になります (クロノメーターが作動していても、ラップタイムは記録されません)。

ラップタイムの “STOP” 指示が出されなかった場合、9 分 59 秒 99 の時点でクロノメーターは 0 に戻り、ストップ指示が出されるまでラップタイムを測定し続けます。

LAP 機能が ON にされ、メモリーがリセットされていないが、記録されているメモリーが 30 以下の場合 (例: 18 回記録済み) インストルメントパネルはメモリーが可能な残りのラップ数を記録し続けます (この例の場合は 12 回記録可能)。


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全てを表示するため、その他のデータ (最大 RPM、達した場合のリミッター) も同様に記録されます。





## ラップメモリーデータの表示 (LAP Memory)

LAP 機能で記録されたデータを表示します。ラップタイム、最大 RPM、達した場合のリミッター


記録したタイムを表示するには、メニューに入り、“LAP MEM” ページを選択します。

メニューのこのページに入ったら、リセットボタン (13、) を 3 秒間押すと、1 番目のラップタイムが表示されます。インストルメントパネルはラップ数とそのラップタイム、エンジン最高回転数が表示されます。

ボタン “▲” (1、) を押すことにより、ラップナンバー 1 から順に 30 までのタイムを表示します。

記録されているタイムの表示中に、リセットボタン (13、) を 3 秒間押し続けると、記録されているタイムが全てクリアされます。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。

メモリーにデータが記録されていない場合、30 のラップタイムが “00.00.00” と表示されるクロノメーター、最大 rpm = 0、および最大瞬間速度 = 0 と共に表示されます。

走行中、記録したラップタイムを表示している間に、エンジンが 2 つの既存リミッターのうちの 1 つに達した、またはリミッターに達した場合、それぞれのランプも点灯します (9、)。

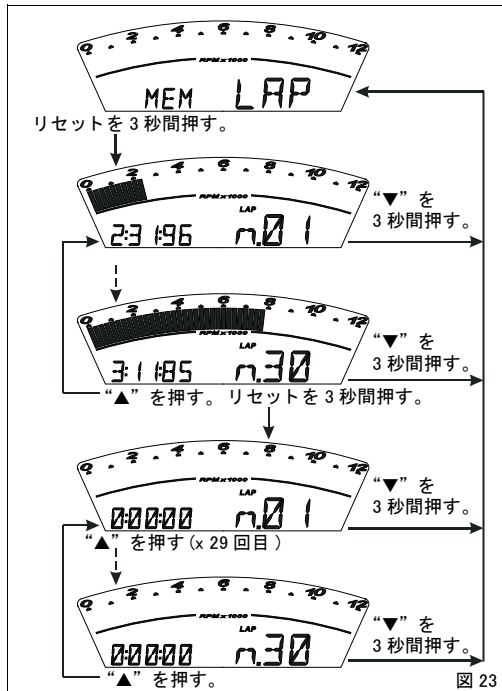


図 23

## DDA コンパレーター

この機能は DDA コンパレーター (Ducati データアナライザー) (このモデルは標準搭載ではありませんが、Ducati ディーラーを介して購入することができます) を起動させます: コンパレーターは車両の配線に接続されていなければなりません。

このコンパレーターを使用するには、メニューに入り、リセットボタン (13、図 5) を 3 秒押し、“DDA” コンパレーターを “On” にします。

機能が起動していることはメニューから出た状態でも画面上に DDA と小さく表示されることによって判ります。コンパレーターの rpm ソーターの START および STOP は左側スイッチにあるフラッシャーボタン (12、図 5) を介して行います。

DDA 機能使用中、突然インストルメントパネルが OFF になった場合 (キー OFF)、機能は自動的に OFF になります。



### 参考

Ducati Data Analyzer (DDA) の所有者は Online サービスを利用することができます (<http://dda.prosa.com>)。このサービスでは、DDA を正しく利用するために必要な情報などをデバイスから取得したデータ分析のためのソフトウェアまで、全て提供します。



### 警告

使用が終了したら DDA コンパレーターを主要配線から外します。

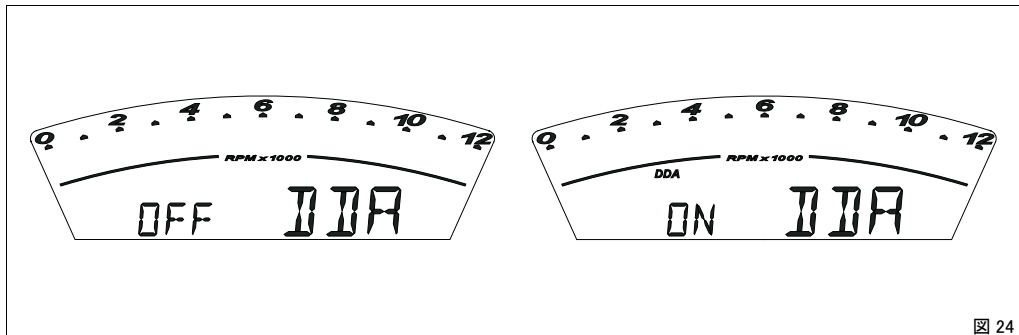


図 24



## データの消去 (DDA 削除)

この機能で DDA コンパレーター上に保存されたデータを消去することができます。コンパレーターは車両の配線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 クリア” ページを選択します。

リセットボタン (13、図 5) を 3 秒間押すと、DDA コンパレーターはデータを取得しなくなり、インストルメントパネルには 10 秒間 “WAIT...” と表示されます。10 秒後、“消去 OK” の文字が 2 秒間表示され、DDA コンパレーターのデータが消去されたことを確認します。

リセットボタン (13、図 5) を 3 秒間押しても DDA コンパレーターがデータを取得している場合、コンパレーターのデータは消去されず、インストルメントパネル上には 2 秒間 “FAIL” と表示されます。

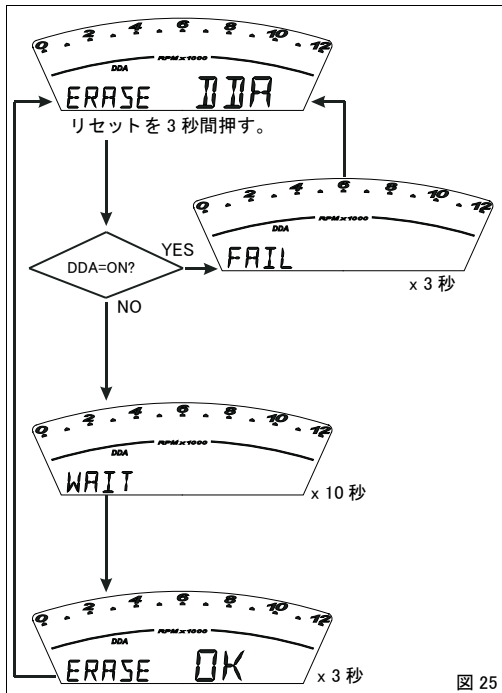


図 25



## インストルメントパネルの診断

### 重要








インストルメントパネルはキーオフから 60 秒後にシステムの診断を行います。

車両に異常がある場合は表示されます。  
エラーが複数ある場合は 3 秒ごとに表示が変わります。  
以下は表示されるエラー一覧表です。



### 警告

ひとつでもエラーが表示された場合には、必ず Ducati ディーラーまたはサービスセンターにご連絡下さい。

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一般エラー
	PRESS	02 プレッシャーセンサー一般エラー
	T OIL	03 エンジンオイル温度センサー一般エラー
	T AIR	04 ECU 内部エア温度センサー一般エラー
	BATT	05 バッテリーテンション一般エラー
	LAMB	06 ラムダセンサーヒーター一般エラー
	FUEL	07 リザーブ一般エラー

ランプ	エラーメッセージ	エラー
	COIL	09 コイル一般エラー
	INJE	10 インジェクター一般エラー
	START	12 スターターコンタクター一般エラー
	R INJ	13 インジェクションリレー一般エラー
	STEPP	14 ステッパーモーター一般エラー
	EXVL	15 エキゾーストバルブモーター一般エラー
	ECU	16 エンジンコントロールユニットエラー
	PK UP	17 ピックアップセンサー一般エラー
	SPEED	18 スピードセンサー一般エラー
	IMMO	19 イモビライザー一般エラー
	CAN	20 CAN 送信ライン一般エラー
	LIGHT	21 ハイおよび / またはロービーム一般エラー

## ターンインジケータの自動リターン機能

2つのうち、どちらかのターンインジケータを点けた後、リセットボタン(13、図5)で解除する事ができます。リセットしなかった場合、1Km(または0.6マイル)走行後、インジケータは自動的に解除されます。

## ヘッドランプ “段階的” “点灯 / 消灯機能

Key-On時、ロービーム(LO)は2秒間かけて“段階的”に点灯します。消灯(Key-Off)時も“段階的”に消灯します(約2秒間かけて消灯)。

## ヘッドランプ “インテリジェンス” 消灯機能

この機能は、エンジンを始動する際、またはエンジン停止時にキーがKey-Onのままの際、自動的にヘッドランプを消灯します。

エンジンを始動する際、インストルメントパネルはバッテリーの消費を減らすため、自動的にヘッドランプを消灯し、エンジンが始動してから再び点灯します(エンジンの直接始動/停止時)。

エンジン停止時に、キーがKey-On状態のままの場合、バッテリーの消費を防ぐため、ヘッドランプは60秒後に自動的に消灯します。ヘッドランプはエンジン始動時に再度点灯します。

## イモビライザーシステム

この車両には電子制御でエンジンをブロックする盗難防止システム（イモビライザー）が搭載されています。イモビライザーは、毎回エンジンを停止する度に自動的に作動します。

各キーのボディにはトランスポンダーが内蔵されています。トランスポンダーからの信号は、イグニッションスイッチ部に組み込まれたアンテナを介してコントロールユニットに送られます。この信号はパスワードの役割を果たし、イグニッションキーがスイッチに差し込まれる度に変更し、CPUがその“パスワード”によってキーを認識した時のみエンジンが始動します。

## キー（図 27）

車両には、以下のキーが付属しています：

- キー B（黒）2本

キーにはイモビライザーシステム“コード”が内蔵されています。

## 参考

Ducati のディーラーが作業を行う際に、コードカードが必要となる場合があります。

黒いキー（B）は通常のイグニッションキーで、以下の場合に使用されます：

- エンジンの始動
- フューエルプラグの開閉
- シートロックの解除

## 参考

2本のキーには、キーの識別番号の書かれたプレート（1）が付いています。

## 警告

2本のキーは個別に保管し、通常は2本の黒いキーのうち、1本のみを使用するようにしてください。

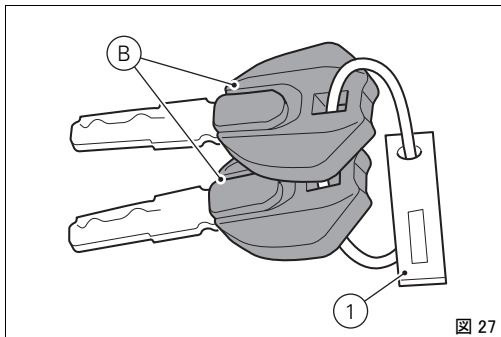


図 27

## コードカード

キーと併せてコードカード(図28)が付属しています。カードには、キー ON 後にエンジンロックが作動した場合に使用する電子コード(A、図29)が記載されています。

### 警告

コードカードは安全な場所に保管して下さい。イモビライザーシステムに問題が生じ、琥珀色の“エンジン診断-EOBD”ランプ(8、図3)の点灯で表示され、エンジンブロック状態になった場合に、エンジンロックを解除する為、ライダーは常にコードカード上に記載されている電子コードを携帯することをお勧めします  
この作業はコードカードに記載されている電子コード(エレクトロニックコード)がなければ出来ません。

### 警告

コードカードはディーラーでキーの再プログラミングまたはキーの交換をする際にも必要です。

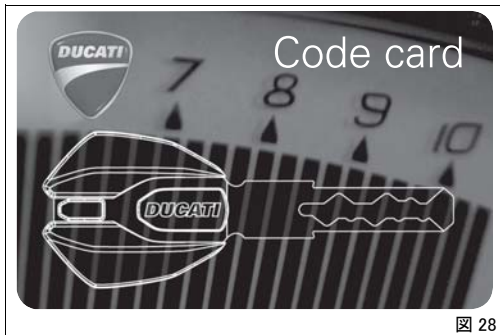


図 28

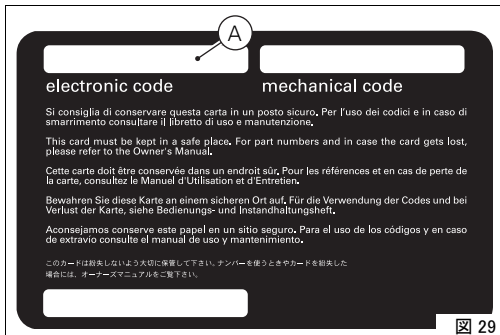


図 29





コードの入力：

この作業を選択すると、一番左の桁の数字が点滅し始めます。

ボタン (1 および 2、図 10)：

ボタン (1、図 10) “▲” を押すたび、1 秒ごとに数字が増えます。

ボタン “▼” (2、図 10) を押すと、2 桁目の数字が点滅し始めて設定に入ります。ボタン (1、図 10) “▲” を押すたび、1 秒ごとに数字が増えます。

ボタン “▼” (2、図 10) を押すと、3 桁目の数字が点滅し始めて設定に入ります。ボタン (1、図 10) “▲” を押すたび、1 秒ごとに数字が増えます。

ボタン “▼” (2、図 10) を押すと、4 桁目の数字が点滅し始めて設定に入ります。ボタン (1、図 10) “▲” を押すたび、1 秒ごとに数字が増えます。

ボタン “▼” (2、図 10) を押すと、5 桁目の数字が点滅し始めて設定に入ります。ボタン (1、図 10) “▲” を押すたび、1 秒ごとに数字が増えます。

ボタン (2、図 10) “▼” を押すと、コードを決定します。

この時点で、コードが正しく入力されていると “code” の文字と、入力したコードが同時に 4 秒間点滅します。“エンジン診断 -EOBD” パイロットランプ (8、図 3) が消灯します。続いてインストルメント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。

インストルメントパネルにエラーが残ったままの場合は、次回のキーオン時にも依然としてエンジンロック状態になります。

コードが正しく入力されなかった場合、インストルメントパネルは自動的に “code” メニューに戻り “00000” を表示します。



### 参考

間違ったコードを何度入力しても、機能等がブロックされる事はありません。

## 作業

イグニッションキーを ON から OFF の位置に回す度に、システムはエンジンプロックを作動します。エンジンの始動には、キーを OFF から ON にして下さい：

1) コードが承認されると、システムはエンジンプロックを解除します。START ボタン (2、図 36) を押すと、エンジンが始動します。

2) “車両 / エンジン診断 -EOBD” ランプ (8、図 3) が点灯した場合、ボタン “▼” (2、図 10) を押すと “IMMO” と表示され、コードが承認されなかった事を示します。キーを OFF に戻し、再度 ON に回します。それでもエンジンが始動しない場合は、付属している他の黒キーを使い、もう一度試して下さい。この方法でもまだブロックが解除されない場合は、Ducati サービスセンターに御連絡下さい。



### 警告

キーに強い衝撃を与えると内蔵された電子部品が破損しますので注意してください。

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

## キーの複製

追加のキーが必要な場合は、お持ちのキー全てとコードカードを持って Ducati サービスセンターにご依頼下さい。Ducati サービスセンターは新しいキー、およびお手持ちのキーを再プログラミングします。

Ducati アシスタントサービスは、お客様が車両のオーナーである証明の提示を求めていますので、必要書類をご持参下さい。

この作業時に再メモリーされなかったキーのメモリーは削除されて無効となるため、エンジンを始動する為に使用することはできません。



### 参考

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

# 運転に必要なコマンド



## 警告

この章では車両を運転する上で必要な全てのコマンド機能と配置を詳しく説明しています。コマンドを使用する前によくお読み下さい。

## コマンド類の配置 (図 31)

- 1) インストルメントパネル
- 2) イグニッションスイッチ / ステアリングロック
- 3) 左側スイッチ
- 4) クラッチコントロールレバー
- 5) リアブレーキペダル
- 6) 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) ギアチェンジペダル

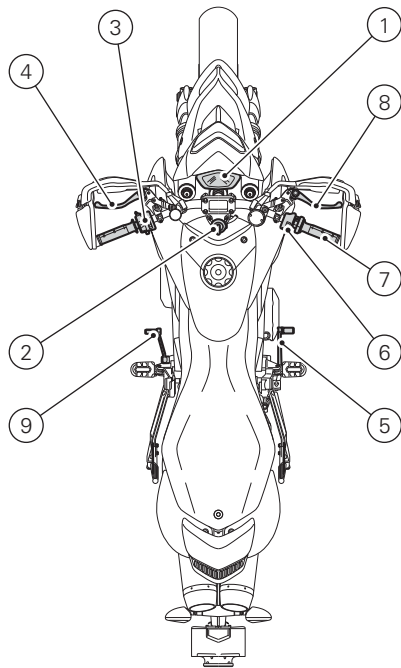


図 31

## イグニッションスイッチ / ステアリング ロック (図 32)

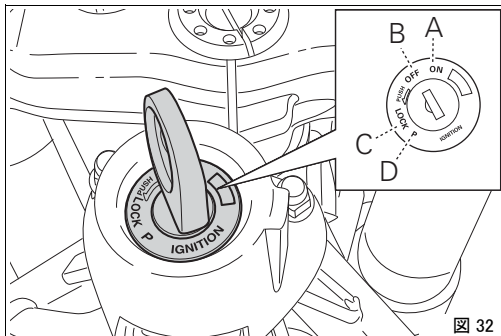
燃料タンクの前にあり、4つのポジションがあります：

- A) ON: エンジンおよびランプを ON にする
- B) OFF: エンジンおよびランプを OFF にする
- C) LOCK: ステアリングロック状態
- D) P: パーキングランプ点灯+ステアリングロック状態










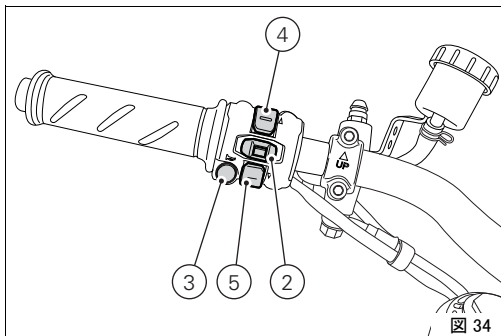
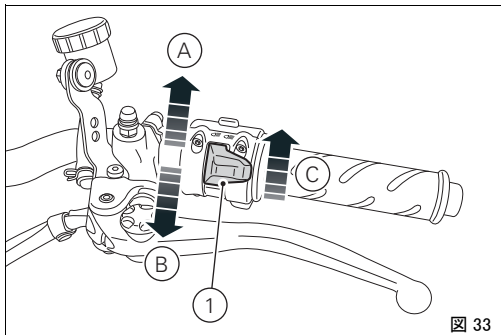
### 参考

キーを最後の2つのポジションにするには、キーを押してから回して下さい。(B)、(C)、(D)の位置ではキーを引き抜くことができます。



## 左側スイッチ（図 33 および図 34）

- 1) ランプ切り替えスイッチ。2つのポジションがあります：  
ポジション  = ロービーム ON(A)  
ポジション  = ハイビーム ON(B)  
ボタン  = フラッシャー (FLASH) およびインスト  
ルメントパネルコントロール (C)
- 2)  ボタン = ターンインジケータには3つのポジ  
ションがあります：  
中央 = OFF  
 = 左折  
 = 右折  
ターンインジケータを消すには中央部に戻したボタ  
ンを押します。
- 3)  ボタン = 警告ホーン
- 4) インストルメントパネルポジション “▲” コントロール  
ボタン
- 5) インストルメントパネルポジション “▼” コントロール  
ボタン



## クラッチレバー（図 35）

レバー (1) でクラッチの接続を操作します。

この機種にはアジャスター (2) がついており、レバーとグリップとの間隔の調整が可能です。調整を行うには、レバー (1) を完全にゆるめ、レバーをハンドルから離すにはつまみ (2) を時計回りに回し、近づけるには反時計回りに回します。

レバー (1) を操作すると、エンジンの回転がトランスミッションおよび駆動輪に伝わらなくなります。クラッチの適切な操作は、スムーズなライディング、特に発進時に重要です。

### 警告

クラッチ及びブレーキレバーの調整は、停車時に行います。

### 重要

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

### 参考

サイドスタンドを下ろし、ギアがニュートラルの状態ですらエンジンを始動させることができます。また、ギアが入った状態で始動する時は、クラッチレバーを引いて下さい（この場合サイドスタンドは下ろしません）。

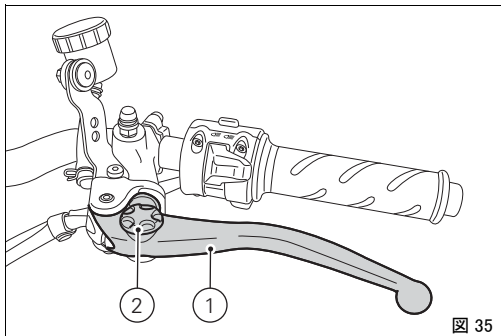


図 35

## 右側スイッチ (図 36 および図 37)

- 1) ENGINE STOP (エンジン停止) スイッチには 2 つのポジションがあります:
- ポジション ○ (RUN) = エンジン作動 (A、図 37)
  - ポジション ⓧ (OFF) = エンジンの停止 (B、図 37)



### 警告

このスイッチは、緊急時等にエンジンを直ちに停止させなければならない時に使用するためのものです。エンジン停止後は、再始動ができるようにスイッチを“○”ポジションに戻して下さい。

- 2) ボタン ⓧ = エンジン始動

## スロットルグリップ (図 36)

ハンドルバー右側のスロットルグリップ (3) は、スロットルボディの開閉を操作します。グリップを緩めると、自動的に元の位置 (アイドル状態) に戻ります。

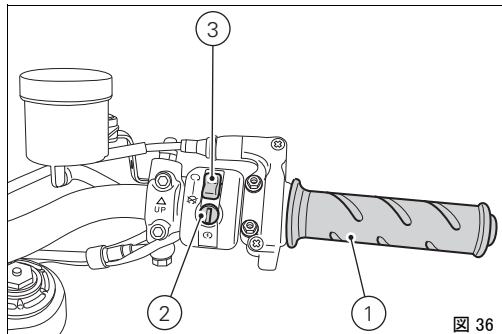


図 36

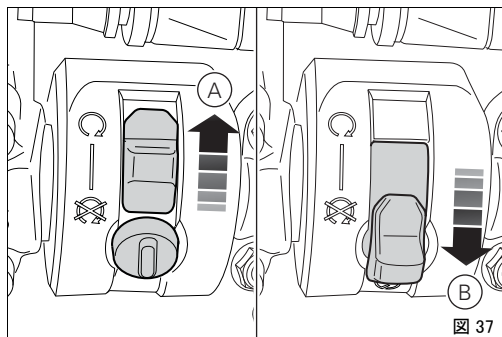


図 37

## フロントブレーキコントロールレバー

(図 38)

レバー(1)をスロットルグリップの方向へ引くと、フロントブレーキがかかります。このレバーは油圧で作動するため、軽く握るだけで作動します。

この機種には調整用つまみ(2)が搭載されているため、レバーとグリップとの間隔が調整できます。

調整を行うには、レバー(1)を完全にゆるめ、レバーをハンドルから離すにはつまみ(2)を時計回りに回し、近づけるには反時計回りに回します。



### 警告

ブレーキレバーの調整は、停車時に行います。

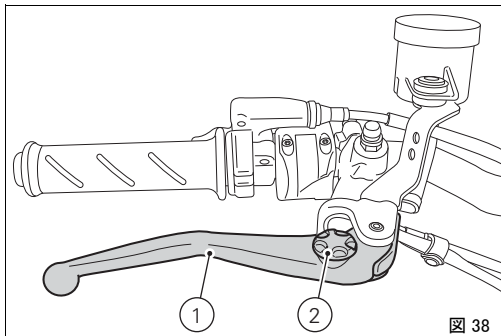


図 38



**リアブレーキコントロールペダル (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。最小限の力で機能させるため、油圧システムを使用しています。

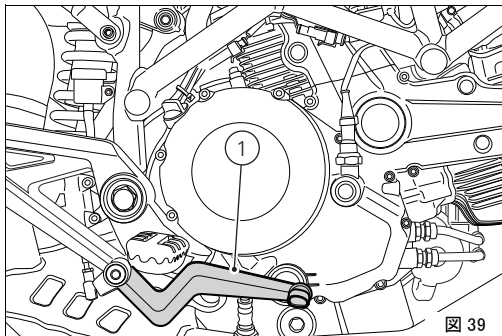


図 39

**ギアチェンジコントロールペダル (図 40)**  
ギアチェンジペダルは、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。ニュートラルポジションであることはインストルメントパネル上の N ランプ (8、図 3) で表示されます。  
ペダルは以下のように動かします：  
下へ＝シフトダウンおよび 1 速へのチェンジは、ペダルを下に押します。この時、インストルメントパネルの N ランプが消えます。  
上へ＝ペダルを上へ上げることで、2 速から順次 3、4、5、6 速へとチェンジします。  
一回の操作が一速分のチェンジに相当します。

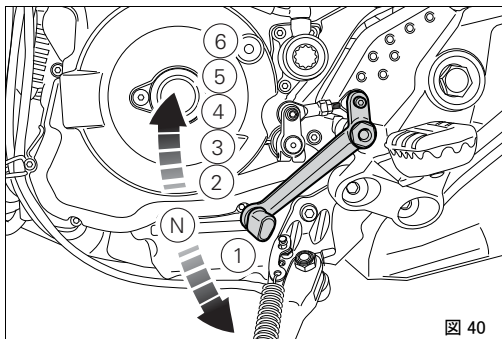


図 40

## ギアチェンジペダルとリアブレーキペダルの配置調整

ギアチェンジペダルとリアブレーキペダルのポジションは、ライダーのライディングスタイルとフットペグの位置に合わせて調整することができます。

これらの調整は以下の手順で行ってください：

### ギアチェンジペダル (図 41)

オープンエンドレンチを使用してリンケージ (1) をフラット (2) に固定し、ロックナット (3) を緩めます。

リンケージ (5) をギアチェンジレバーから取り外すため、スクリュー (4) を緩めます。

リンケージ (5) を回し、ギアチェンジペダルを好みの位置に調整します。

リンケージ (5) にギアチェンジレバーをスクリュー (4) で固定します。

リンケージ (5) をロックナット (3) で締め付けます。

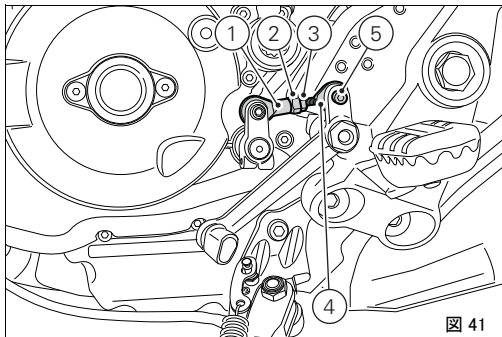


図 41

## リアブレーキコントロールペダル (図 42)

ナット (7) を緩めます。

ペダルが好みの位置になるまで、調整スクリュー (6) を回します。

ロックナット (7) を締め付けます。

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

上記のような遊びが確認できない場合は、マスターシリンダーのロッドの長さを次の手順で調整します：

シリンダーのロッド上にあるロックナット (10) を緩めます。

フォーク (9) のロッド (8) の遊びを増やしたい場合は締め、逆に減らしたい場合は緩めます。

ロックナット (10) を締め付け、ペダルの遊びを点検します。

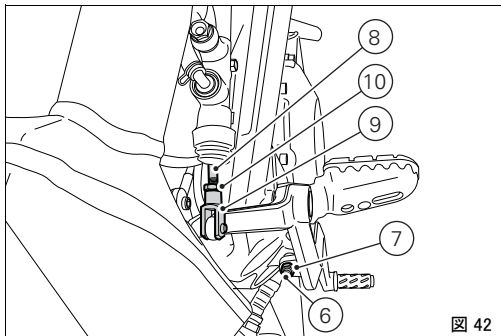


図 42

# 主要構成部品 / 装備

## 車両上の位置 (図 43)

- 1) 燃料タンクキャップ
- 2) シートの開閉
- 3) 小物入れトランクの開閉
- 4) サイドスタンド
- 5) フロントフォークアジャスター
- 6) リアショックアブソーバーアジャスター
- 7) リアビューミラー
- 8) サイレンサー、エキゾーストパイプ
- 9) 触媒システム

### **警告**

エキゾーストシステムは、エンジンを止めた後も高温を帯びている場合があります。手を触れないよう充分注意し、車両を木材、木の葉などの可燃物のそばに駐車しないようにして下さい。

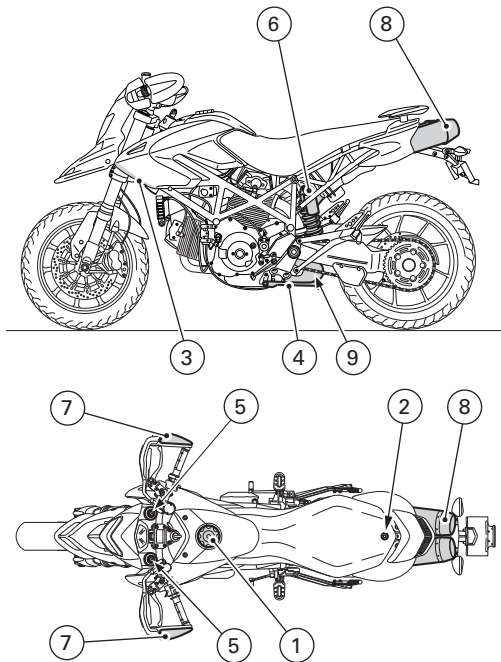


図 43

## フューエルプラグ (図 44)

### 開け方

鍵穴にキーを挿入します。時計回りに 1/4 回転してロックを解除し、プラグを開けます。

キャップ (1、図 44) を取り外します。

### 閉じ方

キーの差し込まれたキャップ (1) を押しながら、キーを反時計回りに回して、元の位置に戻してから抜き取ります。



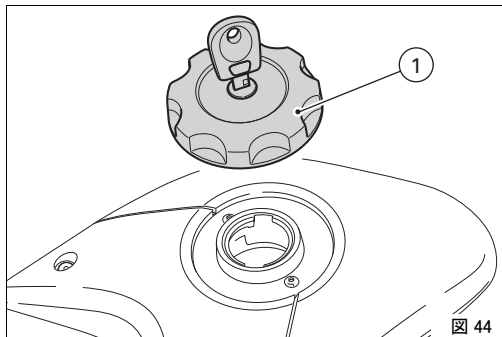
### 参考

プラグはキーが差し込まれていないと閉まりません。



### 警告

燃料補給 (67 ページ参照) 後は毎回、プラグが正しい位置で確実に閉まっていることを確かめて下さい。



## シートの開閉

### 開け方

付属のアレンスクリュー(1)を緩めて外します。  
シート後部を持ち上げ、後部から引きながら、前部サポートから抜き取ります。

### 閉じ方

シート前端部をフレームクランプ下部に挿入し、スクリュー(1)を挿し込み締め付けます。  
シートがしっかりフレームに固定されている事を確認します。

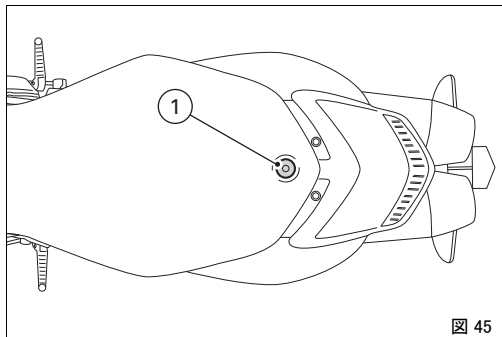


図 45

## ツールキットケース入れトランクの開閉

ツールキットケース入れトランクを開けるには、プラスチック製のスクリュー(1)を反時計回りに1/4回転回します。

ツールキットケース(68ページ参照)が収納されているトランクは、内側のカバーを取り外して開きます。

### 重要

重い物や、金属製の物で車両運転中のバランスを崩させる可能性のある物を入れしないで下さい。

トランクを閉めるには、左サイドフェアリング内側に内部カバーを取り付け、プラスチック製スクリュー(1)を時計回りに1/4回転させます。

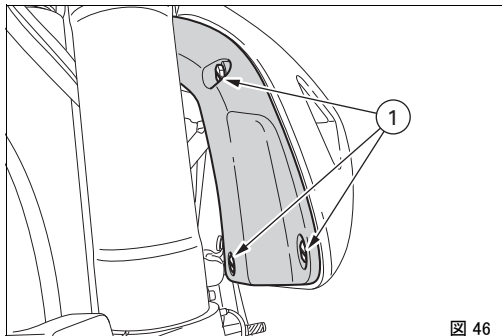


図 46

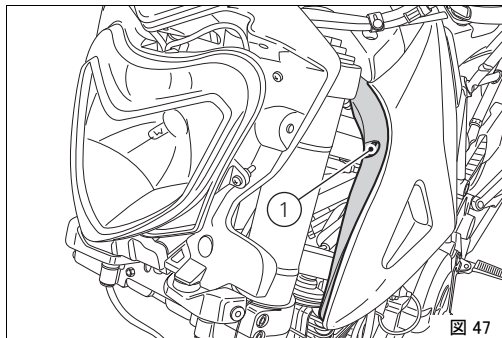


図 47

## サイドスタンド (図 48)

### 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下さい。柔らかい地面、砂利、日光で柔らかくなったアスファルト等に停車すると、転倒の原因になります。

傾斜面に駐車する場合は、常にリアホイールが斜面の低い方に向くようにして下さい。

サイドスタンドを使用するには、ハンドルバーを両手で握り、車体を支えながら、スタンドのフック (1) を足でしっかり押します。スタンドの先端が地面に着くまで車体を左側に傾けます。

### 警告

サイドスタンド使用時には、車両にまたがらないで下さい。

サイドスタンドを元の位置 (水平位置) に戻すには、車両を右側に傾けながら、足でフック (1) を持ち上げます。

### 参考

2本のスプリング (1本はもう1本の内側) で構成されている保持システムが正確に機能しているかどうか、CPUにスタンドのポジションを伝えるセキュリティーセンサー (2) の機能を定期的にチェックすることをお勧めします。この配線を保護するため、バッテリーサイドに3Aのヒューズが配置されています (103ページ参照)。

### 参考

スタンドを下ろし、ギアがニュートラルの状態ではエンジンを始動させることができます。または、ギアが入った状態で始動する場合、クラッチレバーを引いた状態で始動させます (この場合サイドスタンドは下ろしません)。

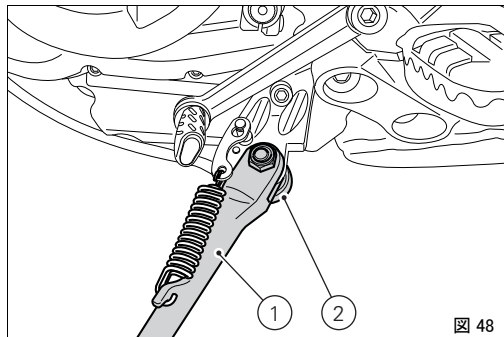


図 48



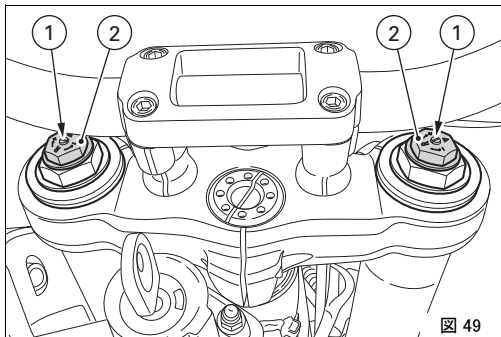
## フロントフォークアジャスターの調整

フロントフォークには、リバウンド / コンプレッション / スプリングプリロードダンピングアジャスターが装備されています。

この調整は外部スクリーアジャスターで行います：

- 1) 油圧ブレーキのリバウンドダンピング調整 (図 49)
- 2) インナーズプリングプリロード調整 (図 49)
- 3) 油圧ブレーキのコンプレッションダンピング調整 (図 50)

サイドスタンドを使い、安定した場所に停車します。  
油圧ブレーキのリバウンドダンピングを調整するには、マイナスドライバーで、各フォークレグの上端部にあるアジャスター (1) を回します。  
油圧ブレーキのコンプレッションダンピングを調整するには、マイナスドライバーでフォークボトムエンド後部にあるアジャスター (3、図 50) を回します。  
スクリー (1、3) を回すとカチツと言う音がします。一回の音がダンピング 1 段に相当します。  
アジャスターを完全にロックが掛かるまで締めると、最高のダンピング値 “0” のポジションになります。



この位置から、反時計回り方向に廻してカチッという音でダンピングを1段目、2段目、…と数えます。

標準設定は以下のようになります：

コンプレッション：1.5回転±1/4回転

リバウンド：1.5回転±1/4回転

スプリングプリロード：10 mm (3回転、全開位置から)。

各フォーク内部のスプリングプリロードを変更するには、六角アジャスターナット (2、図 49) を 22 mm の六角レンチで回します。



**重要**

両フォークは同じ設定にして下さい。

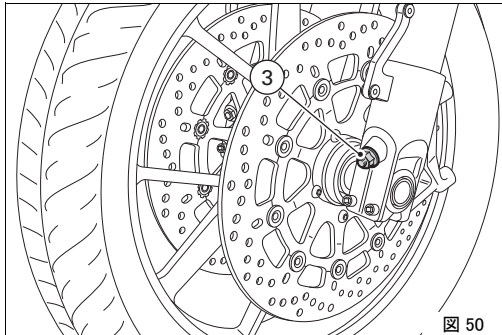


図 50

## リアショックアブソーバーアジャスターの調整 (図 51)

リアショックアブソーバーは荷重に合わせて調整できるような外部アジャスターを装備しています。

アジャスター (1) は、ショックアブソーバーのスイングアームへの固定位置下部、右側にあり、拡張 (リバウンド) の時点で油圧ブレーキを調整します。

ショックアブソーバーのエキスパンションタンク上にあるアジャスター (2) は油圧ブレーキのコンプレッションダンピングの調整をします。

アジャスター (1、2) を時計方向に回すとダンピングが強くなる (H) なり、反対方向に回すと弱くなる (S) になります。

アジャスターを完全に時計回りの方向に締めた状態の標準設定：

- アジャスター (1) を 15 クリック ± 3 クリック回します。
  - アジャスター (2) を 2 回転 ± 1/4 回転回します。
- スプリングプリロード：19 mm

アブソーバー上部にある 2 つのリングナット (3) は、アウトースプリングプリロードの調整に使用します。スプリングプリロードを変更するには、上部固定リングナットを緩めます。下部リングナットを締める、または緩めることでプリロードの強弱を調整します。

### 警告

アジャスターのリングナットを回すにはサイズに合ったレンチを使用してください。調整中にレンチがナットの溝から外れると、手を車体に強くぶつけ、怪我をする恐れがあるのでよく注意して下さい。

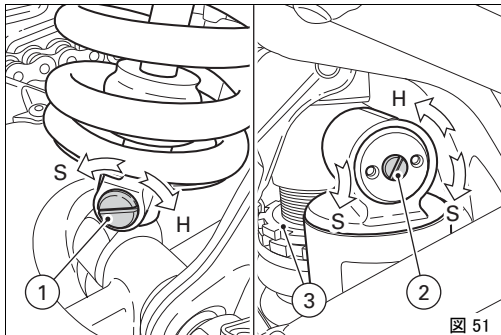


図 51



### 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ることがあります。

パッセンジャー載せて走行する際には、スプリングプリロードを最大に設定すると、路面からの影響を受けにくくなり、走行中の安定性が増します。この場合には、リバウンドダンピングの再調整が必要になることがあります。

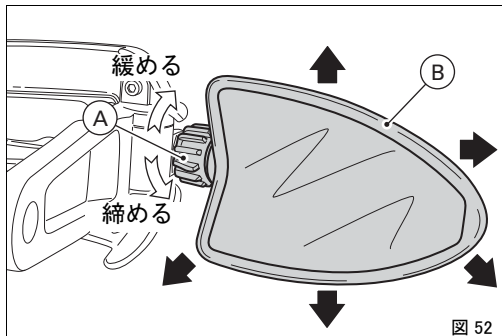
## リアビューミラーの調整

調整はリングナット (A) を緩めて行います。  
リアビューミラーボディ (B) を好みの角度にし、リング  
ナット (A) を締め付けて固定します。



### 警告

ミラーの内側を押して調整すると、ミラーが損傷する  
危険があります。



# 運転のしかた

## 慣らし運転の方法

### 慣らし運転時の最高速度 (図 53)

慣らし運転期間中の最高許容回転数：

- 1) 1000 km まで
- 2) 1000 ~ 2500 km まで

### 1000 km まで

最初の 1000 km まではタコメーターに注意し、5,500 ~ 6,000 回転 (rpm) を超えてはいけません。最初の数時間は、規定回転数の範囲内でエンジンの負荷と回転数を色々変えることをお勧めします。エンジン、ブレーキ、サスペンションのより効果的な慣らしには、カーブが多く起伏に富んだ場所を走行することが理想的です。

最初の 100 km は、ブレーキディスクに対してパッド摩擦材を適切に慣らすために、優しくブレーキをかけ、急なブレーキングや長いブレーキをかけることは避けて下さい。全ての機械部分を互いに馴染ませるため、また、エンジンの主要部分の寿命に悪影響が出ないように、急な加速や、特に上り坂での長時間にわたる高速回転は避けて下さい。定期的にチェーンを点検し、必要であれば潤滑し、調整して下さい。

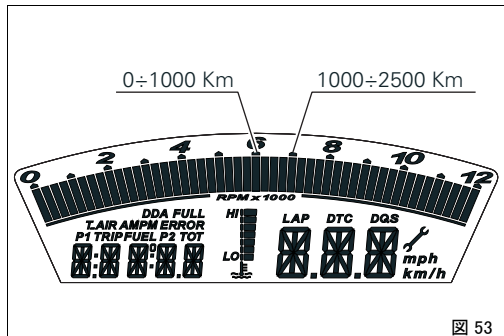
### 1000 ~ 2500 km まで

この間、エンジンからよりパワーを引き出す事は可能ですが、下記の回転数を決して超えないようにして下さい：  
7,000 rpm

## 重要

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

慣らし運転の方法を守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抑えることができます。



## 走行前の点検事項



### 警告

走行前にこれらの点検を怠った場合、車両に損傷を与え、ライダー、及びパッセンジャーを危険に晒す恐れがあります。

走行前に以下の点検を実施して下さい：

タンク内の燃料残量

タンク内の燃料の残量を確認して下さい。必要であれば給油して下さい(67 ページ参照)。

エンジンオイル量

エンジンオイル量をクランクケースの点検窓からチェックして下さい。必要であればオイルを補充して下さい(87 ページ参照)。

ブレーキ、クラッチフルード量

各リザーバー内のフルードレベルを確認して下さい(71 ページ参照)。

タイヤコンディション

空気圧と摩耗度を点検して下さい(85 ページ参照)。

コマンド類の機能点検

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。

ランプ類、インジケーター

ランプ、インジケーター、ホーンが適切に機能するかを確認します。電球が切れている場合には交換して下さい(79 ページ参照)。

各ロック

燃料タンクキャップ(52 ページ参照)、パッセンジャーシート(53 ページ参照)のロック状態をチェックします。

スタンド

サイドスタンド(55 ページ参照)がスムーズに作動し、適切な位置にあるかを確認して下さい。



### 警告


不良な点がある場合には、車両の使用を中止し、Ducati オフィシャルディーラーにご連絡下さい。

## エンジンの始動



### 警告

エンジンを始動する前に、運転に必要な操作系の取り扱いに慣れておいて下さい  
(42 ページ参照)。

- 1) イグニッションキーを ON にします (図 54)。インスト  
ルメントパネル上の緑のランプ N (8、図 3) と赤のラン  
プ  (7、図 3) が点灯している事を確認します。



### 重要

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



### 参考

サイドスタンドを下ろし、トランスミッションが  
ニュートラルの状態ではエンジンを始動させることができ  
ません。また、ギアが入った状態で始動する時は、クラッチレ  
バーを引いて下さい (この場合サイドスタンドは下ろせま  
せん)。

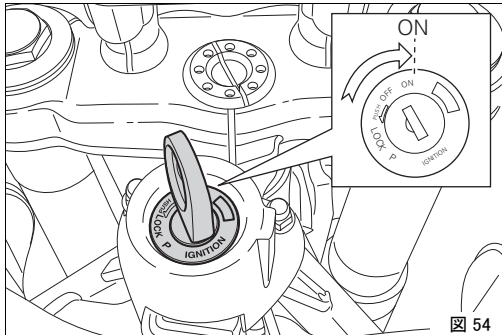


図 54



- 2) エンジン停止スイッチ (1、図 55) が ○(RUN) の位置になっていることを確認し、始動ボタン (2) を押します。



### 参考

バッテリーが切れているとスターターモーターのドライブシステムが自動的に動かなくします。



### 重要

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

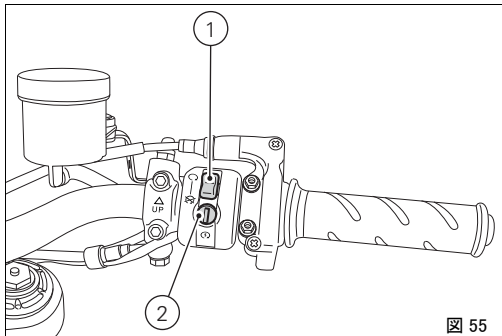


図 55

## 車両の発進

- 1) クラッチレバーを引いてクラッチを切ります。
- 2) 1速に変速するためにギアチェンジペダルをつま先でしっかり押し下げます。
- 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ぐと、車両は発進し始めます。
- 4) クラッチレバーを完全に離し、エンジンの回転数を上げます。
- 5) シフトアップするには、エンジン回転を落とすためにスロットルを戻し、クラッチを切り、ギアチェンジペダルを上げ、クラッチをつなぎます。  
シフトダウンは以下のように行います：スロットルグリップを放し、クラッチレバーを引いてから、ギアを同調させやすくするためにエンジンを軽くふかしてシフトダウンし、クラッチを放します。  
これらの作業は適切に素早く操作しなければなりません。上り坂を走行する際には、車速が落ちてきたらすぐにシフトダウンし、車両への異常なストレスやエンジンのノッキングを避けて下さい。

## 重要

急な加速操作は、オーバーフローやトランスミッションのスナッチを招きますので避けて下さい。ギアを変速した後もクラッチレバーを引いたまましていると、機械部分の過熱や摩擦部分の異常な摩耗を引き起こします。

## ブレーキ操作

減速するには、最初にスロットルグリップを戻してエンジンブレーキをかけ、それからブレーキングします。エンジンが急に止まるのを防ぐため、車両が停止する前に、クラッチを切ります。



### 警告

レバーとペダルの内、片方だけ使用するとブレーキ効力が低下します。  
ブレーキ類は急激に力づくで操作すると、ホイールのブロックが生じ、車両のコントロールを失います。  
雨中を走行する際や、滑りやすい路面上ではブレーキ力が著しく低下します。このようなコンディションでは慎重に優しくブレーキ操作をして下さい。急ブレーキは車両のコントロールを失う危険があります。長く急な下り坂を走行する際にはシフトダウンしてエンジンブレーキを使用します。ブレーキは断続的に短時間だけ使用して下さい。ブレーキの長時間にわたる連続的使用は、摩耗材の過熱を招き、ブレーキ能力の著しい低下の原因となります。規定空気圧値外のタイヤはブレーキ力を低下させるとともに摩耗を早め、また運転の安全性と、カーブでの安定を欠きます。

## 車両の停止

スロットルグリップを緩めると、車両は徐々にスピードを落とし始めます。シフトダウンしながらクラッチをつなぎ、最後に1速からニュートラルに入れます。ブレーキをかけると、車両を完全に停止することができます。エンジンを停止させるには、キーをOFF(43ページ)にします。

## パーキング

停止させた車両をサイドスタンドを使い駐車します(55ページ参照)。

盗難防止のため、ハンドルを左に振りきり、キーをLOCKにします。

車両をガレージ、その他の建物内に駐車する際には、換気が充分され、車両の近くに熱源が無いことを確認して下さい。

必要な場合には、車両を認識しやすいようにイグニッションキーをPの位置にするとパーキングランプを点灯しておくことができます。

## 重要

このキーを長時間Pの位置にしておくと、バッテリー切れの原因になります。監視できない場所に停車するときは、キーを付けたままにしないで下さい。

## 警告

エキゾーストシステムは、エンジンを止めた後も高温を帯びている場合があります。手を触れないよう充分注意し、車両を木材、木の葉などの可燃物のそばに駐車しないようにして下さい。

## 警告

発進を妨げるタイプの盗難防止用ロック(ディスクロック、ホイールロック等)は大変危険で、車両の機能とライダーおよびパッセンジャーの安全をおびやかす恐れがあります。

## 燃料の補給 (図 56)

給油時、燃料を入れすぎないように注意してください。燃料は給油口の下縁をこえてはいけません。



### 警告

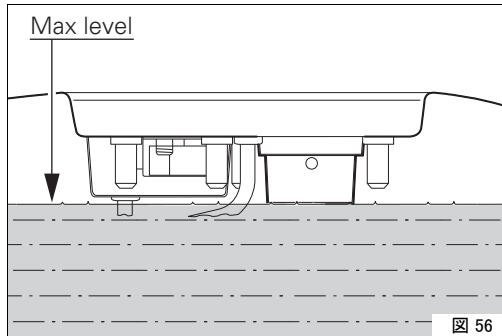
ガソリンは無鉛に出来るだけ近いもの、もしくはオクタン価 RON が最低 95 のものを使用してください (96 ページ “補給” 参照)。

プラグの上部に燃料が溜まってないことを確認します。



### 警告 (USA バージョン)

ガソリンは無鉛に出来るだけ近いもの、もしくはオクタン価最低 90 (RON+MON)/2 のものを使用してください (96 ページ “補給” 参照)。



## 付属アクセサリー(図 57)

左サイドフェアリングのトランクには(54 ページ参照) :

以下の装備を含むツールキット :

- スパークプラグ用六角レンチ
- スパークプラグレンチ用ボルト
- ダブルスクリュードライバー
- アレンレンチ 3
- アレンレンチ 4
- アレンレンチ 5
- オープンレンチ 10/13

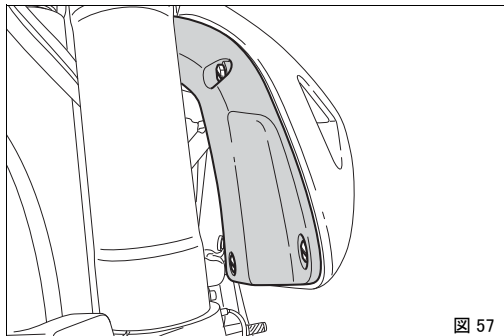


図 57

# 主な整備作業とメンテナンス

## 右サイドパネル

シートを持ち上げます(53 ページ参照)。  
フューエルプラグを取り外します(52 ページ)。  
スクリュー(1)および(2)を外し、タンクカバー(3)をシート  
トの方向に抜き取ります。ワッシャー(4)を回収します。

## フェアリングの取り外し

車両を正しく整備、修理するためには、該当部分を取り外すことが必要です。



### 警告

取り外したパーツは正確に取り付け直して下さい。適切に取り付けられないと、走行中に部品が脱落し、車両のコントロールを失なう危険があります。



### 重要

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

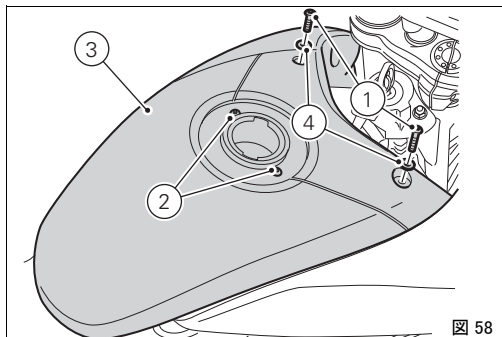
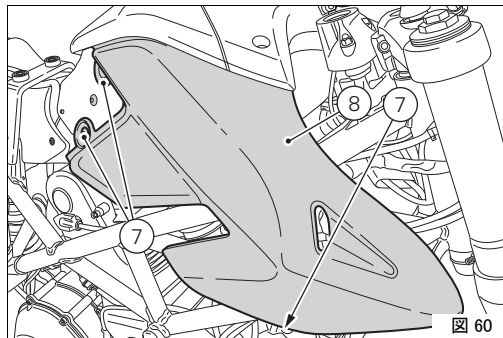
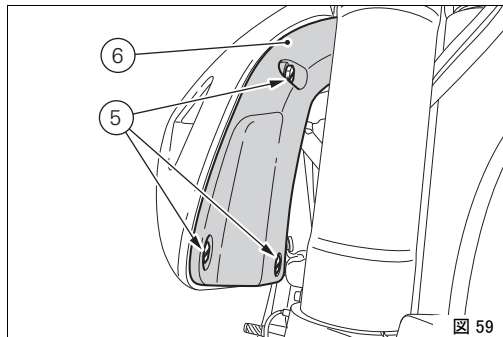


図 58

プロテクション (6) を固定する 3 本のスクリュー (5) を緩めます。

プロテクション (6) を外します。

3 本のスクリュー (7) をゆるめ、サイドパネル (8) を取り外します。



## ブレーキ / クラッチフルードレベルの点検

ブレーキ、クラッチ液のレベルは、絶対に各リザーバータンクの MIN 目盛りより下になってはいけません(図 61、図 62)。

液体レベルが下がりすぎると、回路内にエアが混入し、システム作動に悪影響を及ぼします。

また、定期点検表で指定されているブレーキ / クラッチフルード補充及び交換は、Ducati ディーラーまたはサービスセンターに依頼して下さい。

### 重要

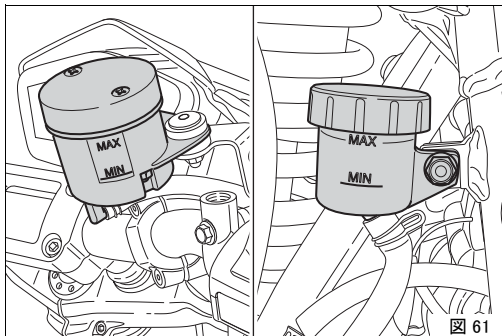
ブレーキ、クラッチシステムのパイプは 全て 4 年毎に交換して下さい。

## ブレーキシステム

ブレーキパッドが磨耗していないのに、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は、Ducati ディーラーまたはサービスセンターに連絡し、システムの点検とエア抜きを行って下さい。

### 警告

ブレーキ / クラッチフルードはプラスチックおよび塗装部分に損傷を与えますので、こぼさないようにして下さい。フルード類には腐食性があるので、傷損害を与える恐れがあります。異なった品質のオイルを混ぜないで下さい。シールの状態をチェックしてください。





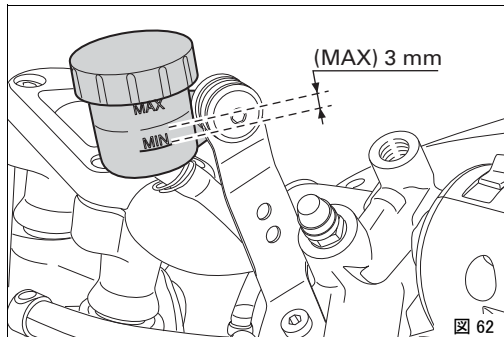
## クラッチシステム (図 62)

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る可能性があります。システムを点検しエアを排出する必要があるため、Ducati ディーラーまたはサービスセンターにご連絡下さい。



### 警告

クラッチフルードレベルはクラッチディスクの磨耗材の消耗によって上がる傾向があります。規定のレベルを超えないよう注意して下さい(最低レベルの 3 mm 上)。



## ブレーキパッドの摩耗チェック (図 63)

キャリパー間の開口部を通してパッドの摩耗を点検します。摩耗剤の厚さが一つでもおおよそ 1mm ならば、両方のパッドを交換します。



### 警告

摩耗剤が消耗しすぎると、ブレーキディスクと金属製サポートが接触し、ブレーキの性能、ディスクの完全性、ライダーの安全性を損なう可能性があります。



### 重要

ブレーキパッドの交換は Ducati ディーラーまたはサービスセンターで実施して下さい。

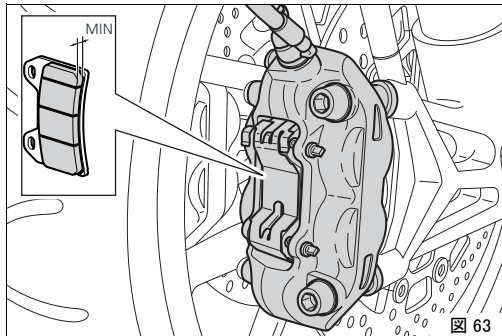


図 63

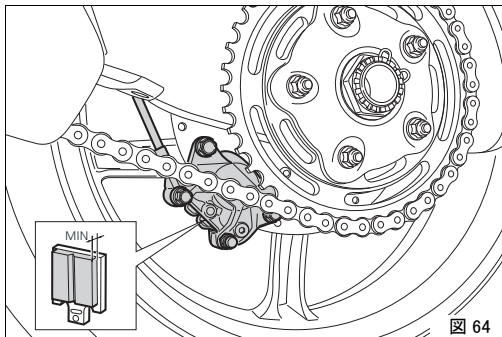


図 64

## ジョイント部の潤滑

スロットルコントロールケーブル外部のシースの状態を定期的に点検する必要があります。外側プラスチック部に亀裂や押し潰された跡があってはいけません。スロットルグリップを動かして、インナーケーブルが滑らかに作動することを確認します。引っかかったり何か異常を感じる場合は、Ducati オフィシャルディーラーまたはサービスセンターに交換を依頼して下さい。

これらの問題を避けるため、2本の固定スクリュー(1、図 65)を緩めてスロットルケーブルを開き、ケーブルの端とブーリーにグリースを塗布して下さい。

### 警告

ブーリーの中にケーブルを入れ、注意しながらスロットルを閉めます。

カバーを付け、スクリュー(1)を 1.8 Nm のトルクで締め付けます。

サイドスタンドのスムーズな作動を確保するために、汚れを取り除き、全ての可動部分に指定のグリース SHELL Alvania R3 を塗布して下さい(1、図 66)。

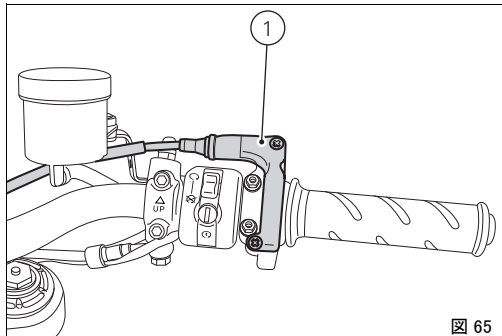


図 65

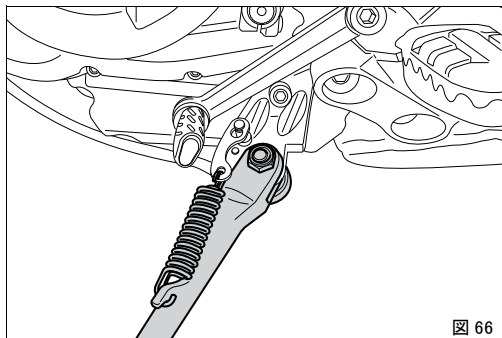


図 66

## スロットルケーブルの調整 (図 67)

スロットルグリップは  
ハンドルのどのポジションでも、  
グリップのふちの部分で 2 ~ 4 mm でなければなりません。  
必要な場合は、スロットルグリップ上にある専用のアジャ  
スター (1) を使用して調整して下さい。

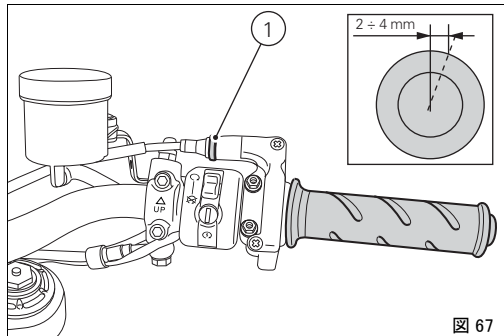


図 67

## バッテリーの充電 (図 68)

バッテリーを充電する際、バッテリーを車両から取り外して下さい。

シートを取り外します (53 ページ参照)。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。

バッテリーサポートブラケットの 2 本の固定スクリュー (1) を緩め、バッテリーサポートを取り外します。



### 警告

バッテリーは爆発性のガスを発生させます。熱源の近くに保管しないで下さい。

充電は換気のよい場所で行って下さい。

バッテリーチャージャーのコンダクターをターミナルに接続します：赤いコンダクターはバッテリーのプラス (+) へ、黒いコンダクターはマイナス (-) へ。



### 重要

チャージャーに電源を入れる前に、バッテリーをチャージャーに接続します。電源に接続する際に火花が発生し、セル内の可燃性ガスに引火する危険があります。接続は常に赤のプラス (+) 極から行って下さい。

バッテリーをサポートに載せ、ブラケットをスクリュー (1) で固定します。

導電性を向上させるために、締め付けスクリューに少量のグリースを塗布し、端子を電極に接続します。

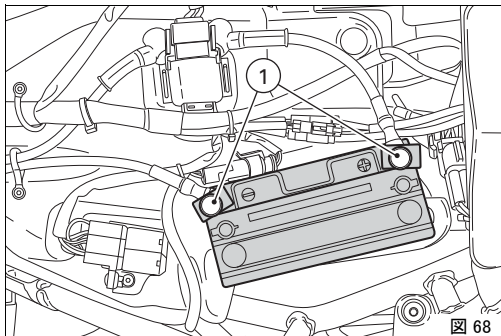


図 68



### 警告

バッテリーは幼児の手の届かないところに置いて下さい。

バッテリーは 0.9A で 5 ~ 10 時間充電します。

## トランスミッションチェーン張力の点検

(図 69)

車両のポジションをチェーンが一番張った状態にします。サイドスタンドを使用して車体を停車し、下部チェーンガードの(進行方向)前部分でチェーンを下に向かって押し離し、スイングアームのアルミニウム部分とチェーンペグの中央部分間の距離がスイングアーム上にあるラベルに記載されているように  $33 \sim 35\text{mm}$  であるかを点検します。

### 重要

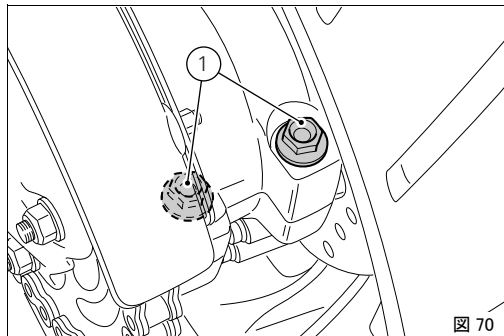
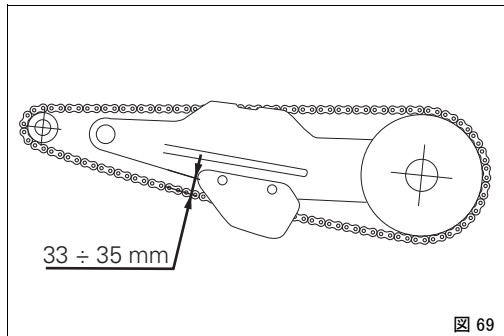
チェーン張力の調整は Ducati オフィシャルディーラーまたはサービスセンターに依頼してください。

### 警告

安全な走行状態を保つにはスイングアームのスクリュウの正しい締め方がとても重要です(1、図 70)。

### 重要

不適切なチェーンの張りは、トランスミッション部品の磨耗を促進させます。



## チェーンの潤滑

この車両には、泥などの侵入を防ぎ、潤滑をより保つオリ  
ングの付いたチェーンが装備されています。

チェーンを洗浄する場合には、シールの損傷を防止するた  
め、専用の溶剤を使用して下さい。ウォッシャー等でス  
チームや圧力のかかった水で洗浄しないで下さい。

洗浄後は、コンプレッションエアでチェーンを乾かし、  
SHELL Advance Chain または Advance Teflon Chain で潤滑し  
ます。



### 重要

規定オイル以外を塗布すると、チェーン、フロント /  
リアスプロケットに損傷を与える可能性があります。

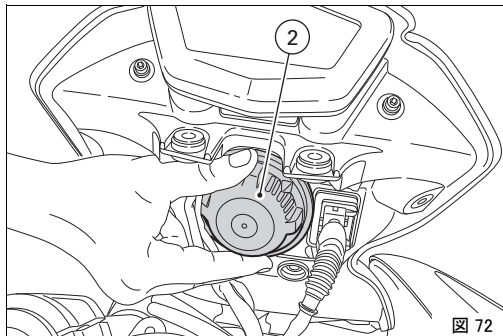
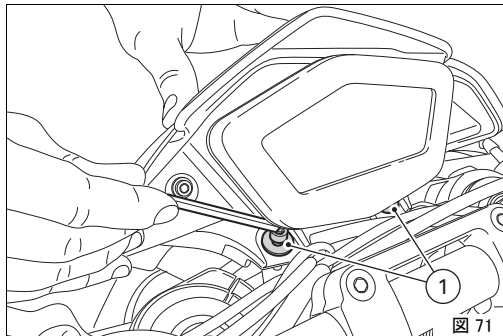
## ヘッドランプ電球の交換

切れた電球を交換する前に、新しい電球が 102 ページの“電気システム”の各仕様に適合しているか確認します。取り外した部品を取りつける前に、新しい電球が機能するかを確認して下さい。

アレンレンチでスクリュー (1) を緩めます。

ヘッドランプサポートをグリップ (2) が自由になるまで車体前側に向けて抜きます。

グリップ (2) を反時計回りに回して緩めます。





ピン (3) を外します。  
電球 (4) はバイ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。新しい電球は、押しな  
がら時計回りにカチッという音がするまで回して取り付け  
ます。



### 参考

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

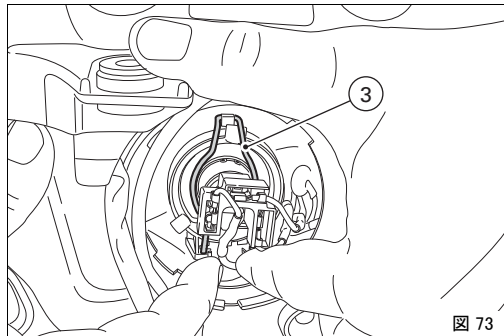


図 73

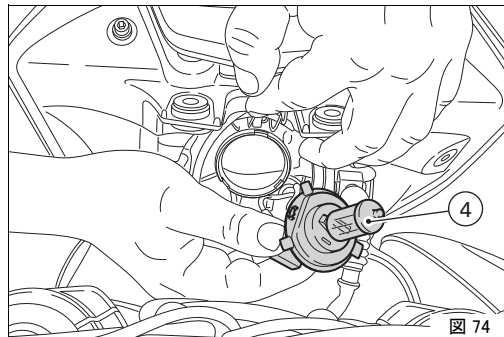
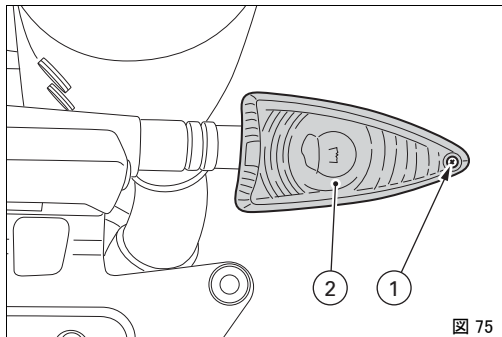


図 74

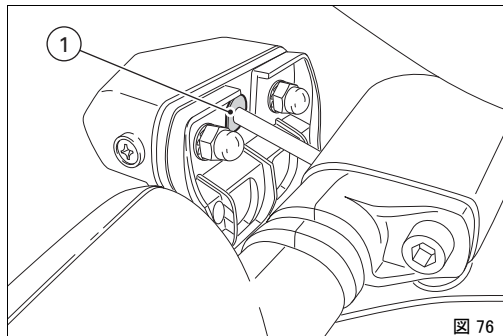
## リアターンインジケータランプ電球の交換

リアターンインジケータランプ電球の交換は、スク  
リュー(1)を緩め、カバー(2)を取り外して行います。



## ナンバープレートランプ電球の交換

ラバー(1)を抜き取り、電球を取り外します。



## ヘッドランプの光軸調整 (図 77)

ヘッドランプの光軸をチェックするには、適切な空気圧のタイヤの車両にまたがり、車体を垂直に保ち、縦軸に対して正しい角度を保持します。車両は壁またはスクリーンから 10m の距離に配置します。壁にヘッドランプの中心と同じ高さで水平に線を引き、また車体の縦軸に一致する垂直線も引きます。

この作業はできれば薄暗い場所で行って下さい。

ロービームを点灯します：

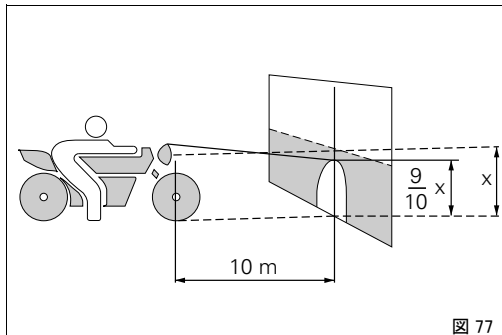
光の照射範囲の高さが (照射された部分と明るい部分との境界の上限)、地上からヘッドランプの中心までの高さの  $\frac{9}{10}$  以下でなければなりません。



### 参考

この方法は、イタリアの基準で制定された照射角度に準拠したものです。

イタリア以外の国で使用する場合は、それぞれの国で法律に従い調整してください。



ヘッドランプの光軸調整(図78および図79)  
アレンレンチでスクリュー(1)を緩め、ヘッドランプサポートを車両前方へ向けてヘッドランプ調整用スクリューで操作が出来るまで抜き出します。

水平方向の光軸調整は、スクリュー(2)を手で操作します。  
垂直方向の光軸調整は、スクリュー(3)を手で操作します。



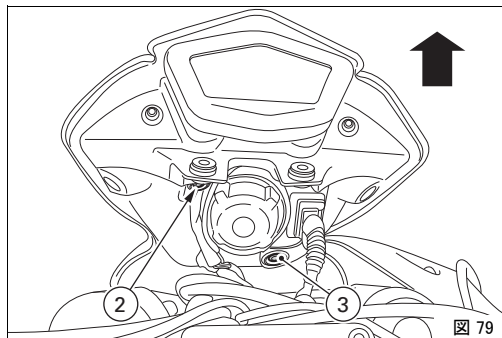
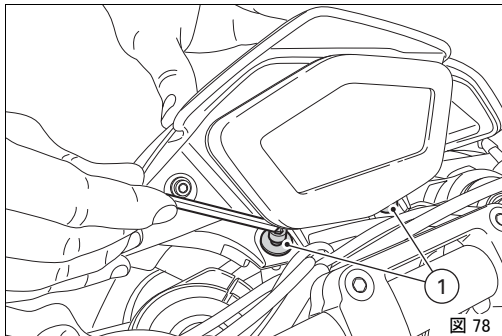
### 重要

スクリュー(2)(3)は調整用のため、締め付ける事ができません。



### 警告

雨天時または洗車後に車両を使用する際、ランプレンズが曇っている場合があります。  
レンズ内の結露はランプを点灯すると短時間で消えます。



## チューブレスタイヤ

フロントタイヤ空気圧：

2.2 bar

リアタイヤ空気圧：

2.2 bar



### 参考

パッセンジャーを乗せている場合、リアタイヤの空気圧を 2.4bar に上げてください。

タイヤの空気圧は外気温や標高によっても変化しますので標高の高い場所や気温差のある場所を走行する場合は、毎回点検と調整を行って下さい。



### 重要

タイヤの空気圧はタイヤ冷間時に測定しなければなりません。フロントホイールリムがダメージを受けないように、悪路を走行する時はタイヤの空気圧を 0.2 ~ 0.3bar 上げて下さい。

## タイヤの修理、交換（チューブレス）

タイヤに穴が開いた場合、チューブレスタイヤは空気の減り方が遅いため、気付くまでに時間がかかることがあります。タイヤの空気圧が下がってきた場合は、パンクの可能性をチェックします。



### 警告

パンクしたタイヤは交換して下さい。交換する際は、標準装備タイヤと同じメーカー、タイプを指定してください。走行中のエア漏れを防ぐため、タイヤのバルブキャップがしっかり締まっていることを確認します。チューブタイプのタイヤは絶対に使用しないで下さい。突然タイヤが破裂し、ライダー、パッセンジャーの安全に大きな危険を及ぼします。

タイヤ交換の後には、必ずホイールバランスの点検を行って下さい。



### 重要

ホイールのバランスウェイトを外したり、移動させたりしないで下さい。



### 参考

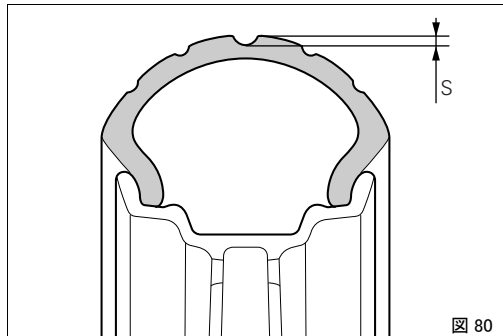
タイヤの交換が必要な場合は、ホイールを正しく着脱することが大切ですので、Ducati オフィシャルディーラーまたはサービスセンターにご依頼下さい。

## タイヤ摩耗の限度

タイヤのトレッド面が一番摩耗している箇所の(S、図 80)溝の深さを測定します：  
溝の深さは 2mm 以下、または道交法の規定値以下であってはなりません。

### 重要

タイヤを定期的に点検します。特に側面に傷やヒビがないか、突起、広範囲のシミ、内部の損傷を表すような箇所がないかを注意深く目視点検して下さい。損傷が著しい場合はタイヤを交換して下さい。  
トレッドに入り込んだ石や異物は取り除いて下さい。



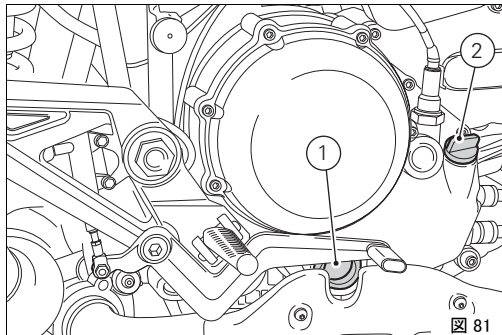
## エンジンオイルレベルの点検 (図 81)

エンジンオイルレベルは車両右側面クラッチカバーの上にある点検窓(1)から目視点検することが出来ます。レベルチェックは車体を垂直に配置し、エンジン冷間時に行ってください。オイル液面は、点検窓の横に指示された目盛間になければなりません。液量が標準レベルに達しない場合はエンジンオイル SHELL Advance 4T Ultra を補給してください。フィルタープラグ(2)を取り、規定のレベルに達するまで補充してください。プラグを取り付けます。



### 重要

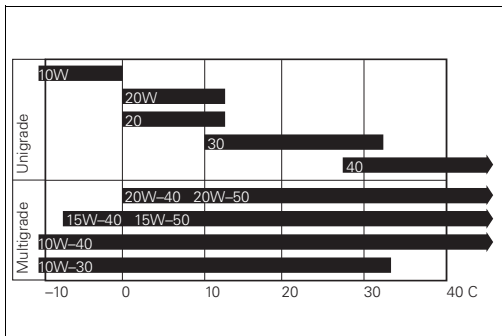
保証書に記載されている定期点検表に従い、エンジンオイルとフィルターの交換は、Ducati ディーラーまたはサービスセンターにご依頼下さい。



## 粘度

SAE 15W-50

車両使用環境の気温が表示された指定範囲内であれば、表に示された以外の粘度のオイルも使用できます。





## スパークプラグの清掃と交換 (図 82)

スパークプラグはエンジンをスムーズに作動させるために非常に重要なコンポーネントですので、定期的な点検が必要です。

定期的に検査をすることにより良好なエンジンの状態を保つ事が可能になります。

スパークプラグの点検または交換は、オフィシャルディーラーまたは Ducati サービスセンターに依頼してください。

中央電極のセラミック製絶縁体の色具合をチェックします：均等な薄い茶色である場合はエンジンの状態が良好であることを示します。

中央電極の摩耗状態、電極間の距離が以下の数値であるかを確認して下さい：

0.7~0.8 mm

### 重要

電極間の距離が広すぎたり狭すぎたりするとエンジン性能に影響を及ぼし、また始動困難やアイドルの不安定などを招きます。

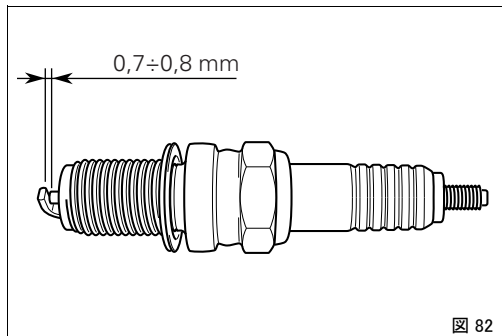


図 82

## 車両の清掃

塗装部分とメタリック部分の本来の艶を長期間保つため、走行する道路の状態に合わせて、車両を定期的に清掃、洗車しなければなりません。車両に損傷を与えないように、強力な洗剤や溶剤を使用せず、専用の洗剤と水を使って洗車します。

プレキシガラス部分やシートのお手入れには、水と中性洗剤をお使いください。

定期的にアルミニウム製部品を手作業で清掃してください。研磨剤や水酸化ナトリウムが含まれていないアルミニウム専用洗剤を使用してください。

## 参考

研磨剤付きスポンジやスチールウールは使用せず、柔らかい布のみを使用してください。

十分なメンテナンスが行われていない車両は保証の対象になりません。

## 重要

走行後すぐに洗車すると、エンジンがまだ熱いため、水分が蒸発してシミが発生する恐れがあります。高温の湯や、ウォッシャー等の圧力のかかった水で洗浄しないで下さい。ウォッシャー等の使用は、フォークやホイールハブ、電気リカルシステム、ランプ内部の結露（くもり）、フォークシール、エアダクト、エキゾーストサイレンサーの磨耗や変形をもたらし、車両の安全を損ねる恐れがあります。

エンジンが著しく汚れている場合は、脱脂剤がトランスミッション類（チェーン、スプロケット等）に汚れが付かな

いように気を付けながら清掃してください。水道水で良くすすぎ、車体全表面部をセーム革で拭きます。



### 警告

洗車後は、ブレーキ能力が落ちることがあります。ブレーキディスクには絶対に、グリースやその他のいかなるオイルも付けないで下さい。ブレーキ能力が失われます。ディスクは非油性の溶剤で清掃してください。



### 警告

洗浄、雨、結露などにより、ヘッドランプレンズにくもりが生じることがあります。レンズ内の結露はランプを点灯すると短時間で消えます。

## 長期間の保管

車両を長期間使用しない場合は、保管する前に以下の作業を行うようお勧めします：

車両を清掃します。

燃料タンクを空にします。

スパークプラグのベースから少量のエンジンオイルをシリンダーに入れ、手でエンジンを数回転させシリンダー内壁に保護膜を形成させます。

車両をスタンドに立てかけて停車します。

ケーブルを外し、バッテリーを取り外します。

1ヶ月以上車両を使用しなかった場合には、バッテリーの点検と充電、交換を行う必要があります。

カバーで、車両を覆います。このカバーは Ducati

Performance で取り扱われています。塗装部分を保護し、湿度を溜め込まない素材で出来ています。

## 重要注意事項

国によっては（フランス、ドイツ、イギリス、スイス等）排気ガス、騒音規制の基準を設けている場合があります。

法規に義務付けられた定期点検を行う他、規制に適さない部品がある場合は、適合する Ducati オリジナルパーツと取り替えて下さい。

# メンテナンス

## メンテナンスプログラム：ディーラーで行うメンテナンス

メンテナンス項目 / 作業内容 (km / マイル毎、または経過時間*)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	マイル x1000	0.6	7.5	15	22.5	30	37.5
	月数	6	12	24	36	48	60
エンジンオイル交換		●	●	●	●	●	●
エンジンオイルフィルター交換		●	●	●	●	●	●
エンジンオイルインテークフィルター清掃					●		
エンジンオイル圧点検				●		●	
バルブの遊び点検、調整 (1)			●	●	●	●	●
タイミングベルト張力の点検 (1)			●		●		●
タイミングベルトの交換				●		●	
スパークプラグの点検と清掃 必要であれば交換				●		●	
エアフィルターの点検と清掃 (1)			●		●		●

メンテナンス項目 / 作業内容 (km / マイル毎、または経過時間*)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	マイル x1000	0.6	7.5	15	22.5	30	37.5
	月数	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点検(同調とアイドルリング)(1)			●	●	●	●	●
ブレーキ / クラッチフルードレベルの点検		●	●	●	●	●	●
ブレーキ / クラッチフルードの交換					●		
ブレーキ / クラッチコントロールの点検、調整			●	●	●	●	●
スロットル / スターターの点検と潤滑			●	●	●	●	●
タイヤ圧、磨耗点検		●	●	●	●	●	●
ブレーキパッドの点検 必要であれば交換		●	●	●	●	●	●
ステアリングヘッドベアリングの点検				●		●	
チェーン張力、アライメント点検と潤滑		●	●	●	●	●	●
クラッチプレートの点検 必要であれば交換(1)			●	●	●	●	●
リアホイールのフレキシブルジョイント点検				●		●	
ホイールハブベアリングの点検				●		●	
ランプ、インジケータの点検			●	●	●	●	●
エンジン~フレーム固定スクリュー、ナット締め付け点検			●	●	●	●	●
サイドスタンドの点検			●	●	●	●	●
フロントホイールのナット締め付け点検			●	●	●	●	●
リアホイールのナット締め付け点検			●	●	●	●	●
アウターフェューエルホースの点検			●	●	●	●	●

メンテナンス項目 / 作業内容 (km / マイル毎、または経過時間*)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	マイル x1000	0.6	7.5	15	22.5	30	37.5
	月数	6	12	24	36	48	60
フロントフォークオイルの交換					●		
フロントフォーク / リアショックアブソーバーオイル漏れ点検			●	●	●	●	●
フロントスプロケット固定具の点検			●	●	●	●	●
潤滑、グリースの塗布全般			●	●	●	●	●
バッテリーの点検と充電			●	●	●	●	●
道路上の試運転		●	●	●	●	●	●
車両の清掃			●	●	●	●	●

\* 走行距離 (km) または経過月数のうち、どちらか最初の期限に達した場合に作業を実施して下さい。

(1) 走行距離 (km) の期限が来た場合に作業を実施して下さい。

## メンテナンスプログラム：お客様が行えるメンテナンス

メンテナンス項目 / 作業内容 (km / マイル毎、もしくは経過時間*)	Km. x1000	1
	マイル x1000	0.6
	月数	6
エンジンオイルレベル点検		●
ブレーキ / クラッチフルードレベルの点検		●
タイヤ圧、磨耗点検		●
チェーン張力の点検と潤滑		●
ブレーキパッドの点検 必要であれば、ディーラーにて交換して下さい。		●

\* 走行距離 (km) または経過月数のうち、どちらか最初の期限に達した場合に作業を実施して下さい。

# テクニカルデータ

## 全体寸法 (mm) (図 83)

### 重量

重量 (燃料およびバッテリー抜き)

171 Kg

重量 (燃料込み):

390 Kg。



### 警告

重量制限を遵守しない場合、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。

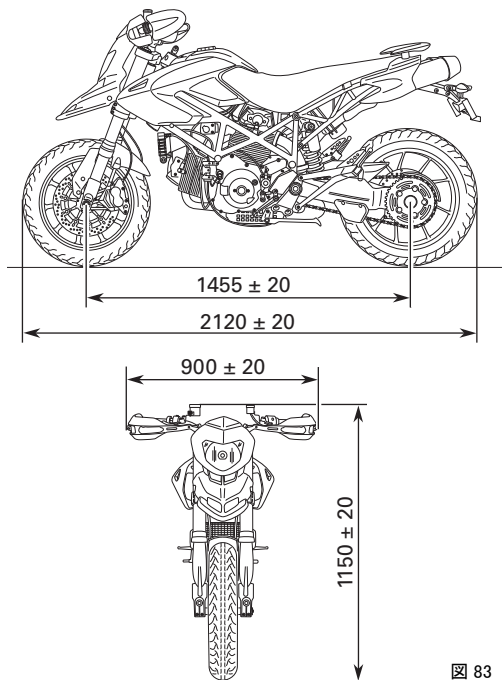


図 83



燃料補給	タイプ	リットル
燃料タンク、3.5 リットルのリザーブ分を含む	オクタン価 RON95 以上の無鉛ガソリン USA バージョンの車両にはオクタン価 90 (RON+MON)/2 以上の無鉛ガソリンを使用します。	12.4
潤滑回路	SHELL - Advance 4T Ultra	3.8
フロント / リアブレーキシステム、クラッチ	油圧システム用 SHELL - Advance Brake DOT 4	—
電極保護液	配線用スプレー SHELL - Advance Contact Cleaner	—
フロントフォーク	SHELL - Advance Fork 7.5 または Donax TA	110 ± 2 mm 690 cc

**重要**  
燃料、オイル等には絶対に添加剤を加えないで下さい。

## エンジン

4ストローク 90° L型 2気筒エンジン、デスモドロミックシステム搭載、エレクトロニックインジェクションシステム、空冷式

ボア mm :

98

ストローク mm :

71.5

総排気量、cm<sup>3</sup> :

1079

圧縮比 :

11.3 ± 0.5:1

クランクシャフト最大出力 (95/1/EC) :

70 kW - 95 馬力 / 7,500 rpm

クランクシャフトトルク最大回転数 (95/1/EC) :

102.9 Nm - 10.5 kgm / 5,750 rpm

## 重要

どんな状況でも許容最大回転数を越えた状態で走行してはいけません。

## タイミングシステム

デスモドロミックシステム：シリンダーごとに2本のバルブ、4本のロッカーアーム (2 オープニングロッカーアーム、2 クロージングロッカーアーム)、カムシャフト スパークア、ベルトローラー / コグドベルトで駆動されるクランクシャフトによって制御。

## デスモドロミックタイミングシステム (図 84)

- 1) オープニング (アッパー) 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 (またはロア) ロッカーアームシム
- 5) ロッカーアームリターンズプリング
- 6) クロージング (またはロア) ロッカーアーム
- 7) カムシャフト
- 8) バルブ

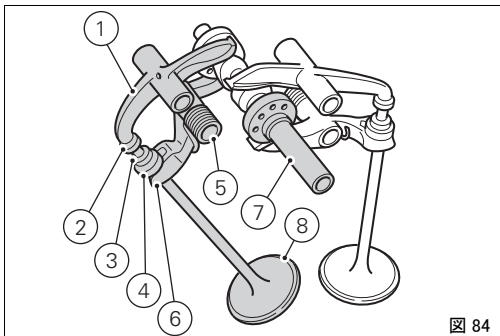


図 84

## 性能データ

各ギアにおける最高速度は、決められた慣らし期間を正しく行い、適切な規定点検整備を受けた場合にのみ出すことができるようになります。

## スパークプラグ

シリンダーごとの点火はダブルスパークプラグを介して起こります。この方法では特に中間速度においての、より完全、効力の高い燃焼を得ることが出来ます。

メーカー：

NGK

タイプ：

DCPR8E

または：

メーカー：

CHAMPION

タイプ：

RA8YCX4

## 燃料供給

SIEMENS 製間接電子式インジェクションシステム

スロットルボディ径：

45 mm

インジェクター（各シリンダー）：1

インジェクター口径：8

ガソリン供給：95-98 RON



## 警告 (USA バージョン)

オクタン価 90 (RON+MON)/2 以上の無鉛ガソリンを使用します。

## 排気装置

触媒が内蔵されています。

## トランスミッション

アルミニウム合金製クラッチハウジング、ディスク  
左側ハンドルバーレバーで操作する乾式マルチディスクク  
ラッチ

エンジンとギアボックスメインシャフト間の駆動伝達

エンジンスプロケット / クラッチスプロケット比 :

32/59

6速コンスタントギア、車体左側ペダルによる操作

ギアスプロケット / リアスプロケット比 :

15/41

変速比 :

1速 15/37

2速 17/30

3速 20/27

4速 22/24

5速 24/23

6速 28/24

トランスミッションチェーン :

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時の値ですので、いかなることがあっても変更してはいけません。

この車両を競技用に仕様変更する場合には、Ducati モーターホールディング社から特別なギア比に関する情報を提供いたしますので、オフィシャルディーラーまたは Ducati サービスセンターにお問い合わせ下さい。



### 警告

リアスプロケットの交換作業は、Ducati デイラーまたはサービスセンターにお問い合わせ下さい。この部分の誤った交換作業はライダーの安全に深刻な危険をもたらし、車両に重大な損傷を与える原因となります。

## ブレーキ

### フロント

穴付きセミフローティングダブルディスク

ハウジング材質：

アルミニウム

ブレーキシュー材質：

スチール製

ディスク径：

305 mm

右側ハンドルレバーによる油圧コントロール

ブレーキ面

84 cm<sup>2</sup>.

ブレーキキャリパーメーカー：

BREMBO

タイプ：

固定キャリパー P4.32K / 4 ピストン Ø32

ブレーキパッド材質：

FERIT I/D 450FF

ポンプタイプ：

ラジアル PR 18/18.

### リアサスペンション

穴付き固定ディスク

ハウジング材質：

スチール製

ブレーキシュー材質：

スチール製

ディスク径：

245 mm

車体右側ペダルによる油圧コントロール

ブレーキ面

25 cm<sup>2</sup>

メーカー：

BREMBO

タイプ：

P34C/2 ピストン

ブレーキパッド材質：

FERIT I/D 450FF

ポンプタイプ：

PS 11B.



### 警告

ブレーキ液には腐食性があります。誤って目や皮膚に付いた場合は、大量の流水で洗浄して下さい。

## フレーム

高耐性スチールパイプトレーリスフレーム  
ステアリングアングル(片側):  
32°

ステアリング:  
ステアリングヘッドアングル:  
24°

トレール:  
102 mm

## ホイール

### フロント

5本スポーク軽合金製フロントホイールリム  
サイズ:  
MT3.50x17"

### リアサスペンション

5本スポーク軽合金製リアホイール  
サイズ:  
MT5.50x17"

フロントホイールはピン取り外し可能ですが、リアホイールはシングルスウィングアームのハブに固定されています。

## タイヤ

### フロント

チューブレスラジアルタイヤ  
サイズ:  
120/70-ZR17

### リアサスペンション

チューブレスラジアルタイヤ  
サイズ:  
180/55-ZR17

## サスペンション

### フロント

油圧倒立フォーク

スタンションチューブ径：

50 mm

フォーク軸ストローク：

165 mm

### リアサスペンション

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

ショックアブソーバーはスプリングプリロード及びリバウンドダンピングの調整が可能で、アブソーバー下部が基点となり、ピボットポイントは、軽合金シングルアーム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、エンジン用ピンの基点の回りを回転します。このシステムは車両に高い安定性をもたらします。

ショックアブソーバーストローク：

60.5 mm

ホイールトラベル

141 mm

## カラーバリエーション

Ducati アニバーサリーレッド、部品番号：473.101 (PPG)

クリアー、部品番号：228.880 (PPG)

レッドフレーム、ブラックホイール

## エレクトリカルシステム

主要構成部品は以下の通りです：

ヘッドランプ：

シングルランプ H4 (12V - 55W / 60W)

パーキング W3W (12V - 3W)

ハンドル上スイッチ

フロントターンインジケーター、LED

リアターンインジケーター、電球 12V - 3W

警告ホーン

ストップランプスイッチ

ドライバッテリー、12V - 10 Ah

ジェネレーター、12V - 480W

エレクトロニックレギュレーター

Denso 製スターターモーター、12V - 0.7kW

テールランプ、LED



### 参考

電球の交換は 79 ページを参照してください。

## ヒューズ

電装系を保護するためにヒューズボックスには6つのヒューズが装備されています。  
用途およびアンペアについては表を参照してください。  
使用とアンペア数

ヒューズボックス凡例		
配置	内容	アンペア値
1	キーオン、スターターコンタクター、ラムダセンサー、ストップランプ	10 A
2	ランプ	15 A
3	Loads	15 A
4	インジェクション	20 A
5	ECU	5 A
6	インストルメントパネル	5 A
7	DDA およびバッテリーの充電	5 A
8	スペア	20 A
9	スペア	20 A
10	スペア	15 A

メインヒューズボックス(図 85)は右サイドパネルの下に配置されています(69 ページ参照)。プロテクションカバーを取り外すことでヒューズの交換が可能になります。

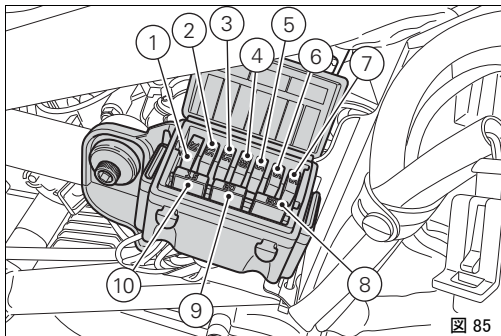


図 85

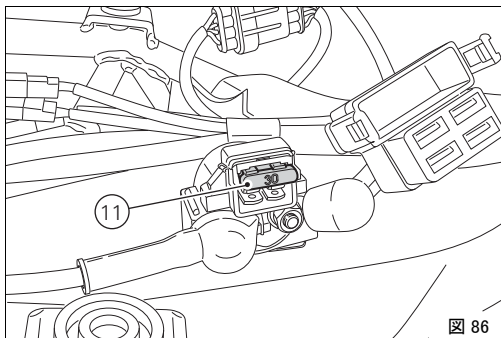


図 86



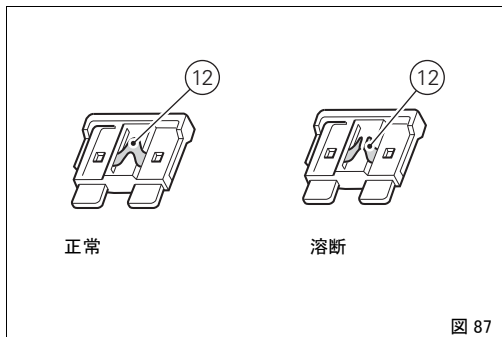
ヒューズボックスの他にマスターヒューズ(11、図 86)がシート下部のバッテリーの前にあるコンタクター上に配置されています。

ヒューズ(11、図 86)を交換するには、保護キャップを取り外す必要があります。

切れたヒューズは、インナーフィラメントが断線していることで確認できます(12、図 87)。

**重要**  
回路のショートを防止するために、ヒューズ交換の前には、イグニッションキーを OFF にして下さい。

**警告**  
表示されている規定以外のヒューズは決して使用しないで下さい。このルールを守らない場合には、電気回路に損傷を招き、火災の原因となります。



## インジェクション / エレクトリカルシステム 配線図凡例

- 1) 右側スイッチ
- 2) 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) データの取得 / 診断
- 6) スターターモーター
- 7) マスターヒューズ付きスターターコンタクター
- 8) バッテリー
- 9) エンジンアース / システムアース
- 10) レギュレーター
- 11) ジェネレーター
- 12) テールランプ
- 13) 右リアターンインジケーター
- 14) ナンバープレートランプ
- 15) 左リアターンインジケーター
- 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 プレッシャーセンサー
- 22) パーチカルラムダセンサー
- 23) ホリゾンタルラムダセンサー
- 24) 水平シリンダーコイル
- 25) 右側ホリゾンタルシリンダースパークプラグ
- 26) 垂直シリンダーコイル
- 27) 右側パーチカルシリンダースパークプラグ
- 28) 水平シリンダーインジェクター
- 29) 垂直シリンダーインジェクター
- 30) スロットルポジションセンサー
- 31) エンジン回転 / 作動センサー
- 32) コントロールユニットオイル温度センサー
- 33) ステッパモーター
- 34) ニュートラルスイッチ
- 35) オイルプレッシャースイッチ
- 36) リアストップスイッチ
- 37) フロントストップスイッチ
- 38) クラッチスイッチ
- 39) 左側スイッチ
- 40) エキゾーストバルブモーター
- 41) 計器類 ( インストルメントパネル )
- 42) 左フロントターンインジケーター
- 43) 警告ホーン
- 44) ヘッドランプ
- 45) 右フロントターンインジケーター
- 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** ライトブルー

**Gr** グレー

**G** 緑

**Bn** 茶

**O** オレンジ

**P** ピンク

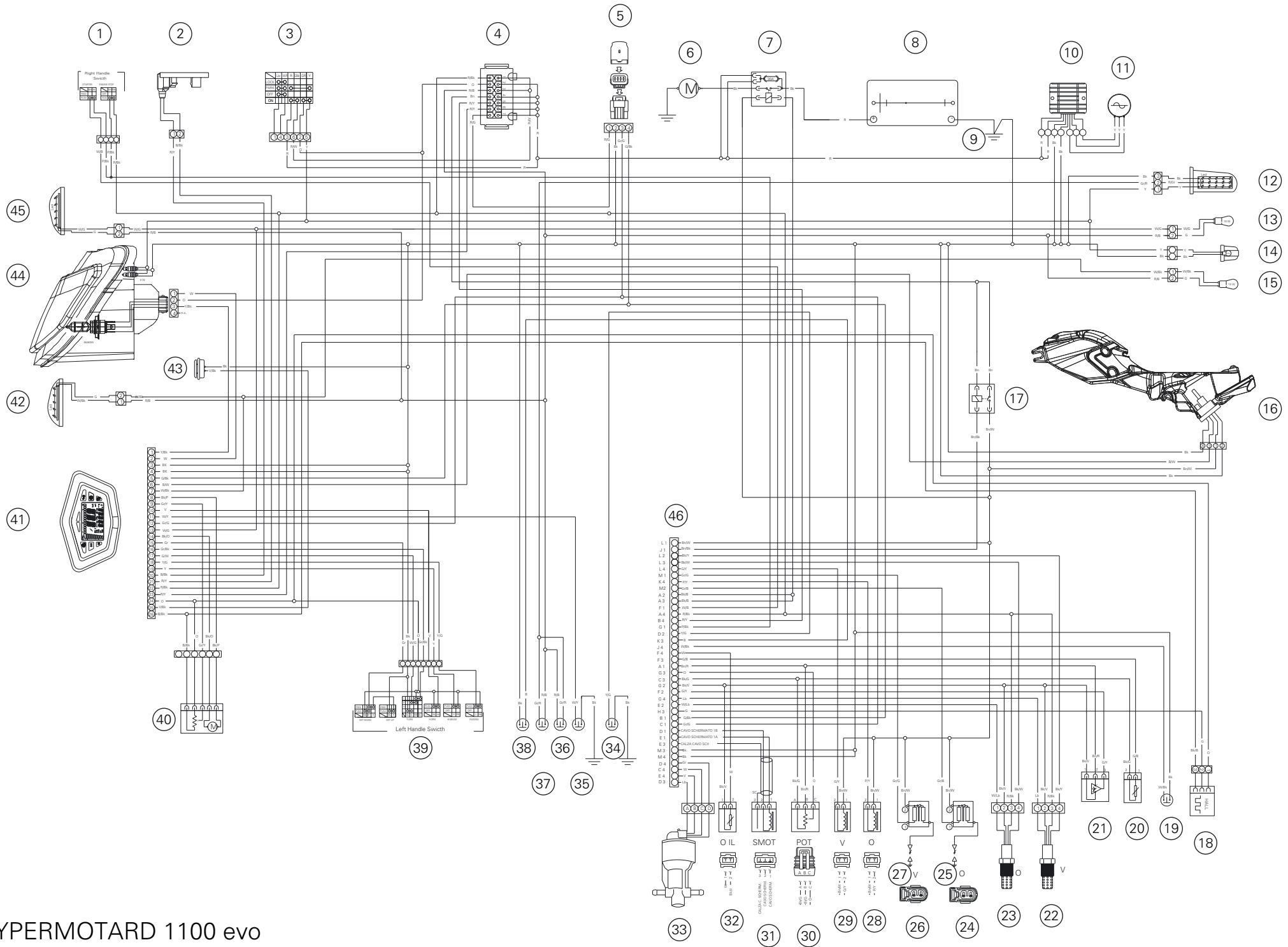


### 参考

配線図はマニュアルの最後部にあります。

# 定期点検メモ

KM	DUCATI サービスセンター名	走行距離	実施日
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			



HYPERMOTARD 1100 evo

Stampato 11/2011

Cod. 913.7.187.1B

Ducati Motor Holding spa  
[www.ducati.com](http://www.ducati.com)

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

cod 913.7.187.1B