オーナーズマニュアル

MONSTER DIESEL

DUCATI

オーナーズマニュアル

日本

MONSTER DIESEL

本取扱説明書はモーターサイクルを構成する一部であり、使用期間はモーターサイクルと共に保管しなければなりません。
所有者が変更される場合は、本取扱説明書も新しい所有者に譲渡されなければなりません。
本取扱説明書は大切に保管しなければなりません。損傷や紛失した場合、速やかに Ducati オフィシャルディーラーまたはサービスセンターに新しい取り扱い説明書を請求してください。

ドゥカティモーターサイクルの品質と安全性はデザイン、装備、アクセサリーの開発に伴い絶えず更新され、したがって本取扱説明書には印刷の時点での最新情報が記載されていますが、Ducati モーターホールディング社は予告なく、またその義務を負わず、いつでも変更する権利を有します。このため、お客様の実際のモーターサイクルと比較すると、いくつかの図に違いがある可能性があります。

本マニュアルの全て又は一部を複製又は流布することは禁止されています。あらゆる権利は Ducati モーターホールディング社に帰属しており、理由を明記したうえで（書面による）許可の申請をしなければなりません。

楽しいライディングを！

目次

はじめに　7
安全性ガイドライン　7
当マニュアルで使用されている警告シンボル　8
認可されている用途　9
運転者の義務　9
運転者の教育　11
服装　11
安全のための“ベストプラクティス”　12
燃料の補給　14
最大積載時の運転　15
危険物 - 注意事項　16
車両識別番号　18
エンジン識別番号　19
Monster ディーゼルスペシャルエディション　20

インストルメントパネル(ダッシュボード)　22
インストルメントパネル　22
LCD - メイン機能　26
LCD – パラメータ設定/表示　28
総走行距離インジケーター"オドメーター"　32
“スピード”インジケーター　33
部分走行距離インジケーター“TRIP”　34
リザーブタンクの走行距離インジケーター“TRIP FUEL”　35
時刻インジケーター　36
エンジンオイル温度インジケーター　37
メンテナンス時期インジケーター　40
バッテリー電圧インジケーター(BATT)　41
エンジンアイドリング(RPM)の調整　43
インストルメントパネルのバックライトの調整　44
ラップタイム(LAP)表示　46
記憶データの表示(LAP メモリ)　48
DDA コンパレーター　50
DDA 削除　51
ABS 停止機能　53
Traction Control システム起動/解除機能　54
システムの目的　54

システムの起動　55
システムの機能　56
メンテナンス調整　56
DTC (Ducati Traction Control)設定機能　57
レベルの選択に際しての注意事項　60
サーキットでの使用時のアドバイス　61
一般道での使用時のアドバイス　62
時計の調整機能　62
インストルメントパネルの診断　65
ヘッドライト “インテリジェンス” 消灯機能　71
ヘッドライト “インテリジェンス” の点灯機能　71
イモビライザーシステム　72
キー　73
コードカード　74
イモビライザーの解除の手順　75
作業　77
キーの複製　78

運転時に必要なコマンド　81

コマンド類の配置　81
イグニッションスイッチ / ステアリングロック　82
左側スイッチ　83
クラッチコントロールレバー　84
右側スイッチ　85
スロットルグリップ　86
フロントブレーキレバー　87
リアブレーキペダル　88
ギアチェンジペダル　89
ギアチェンジペダルとリアブレーキペダルの配置調整　90

主要構成部品 / 装備　92

車両上の配置　92
燃料フィラープラグ　93
シートロック　94
ヘルメットホルダースタンド　95
サイドスタンド　96
フロントフォーク調整アジャスター　98
リアショックアブソーバー調整アジャスター　100

運転のしかた　102

慣らし運転の方法　102
走行前の点検事項　104
エンジンの始動　106
車両の発進　108

ブレーキ操作　109
車両の停止　111
燃料の補給　112
パーキング　113
付属アクセサリー　114

主な整備作業とメンテナンス　115

エアフィルターの交換　115
ブレーキ及びクラッチフルードレベルの点検　115
ブレーキパッドの摩耗点検　117
ジョイント部の潤滑　118
スロットルコントロールケーブルの調整　119
バッテリー充電および冬季の断熱　120
バッテリーの取り外し　122
バッテリーの取り付け　129
トランスミッションチェーン張力の点検　140
チェーンの潤滑　142
電球の交換　143
ヘッドランプの光軸調整　144
タイヤ　146
エンジンオイルレベル点検　149
スパークプラグの清掃と交換　151
車両の清掃　153
長期間の保管　155
重要注意事項　155

メンテナンス　156

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　156
メンテナンスプログラム：お客様が行うメンテナンス　159

テクニカルデータ　160

重量　160
全体寸法(mm)　161
エンジン　163
タイミングシステム　163
性能データ　164
スパークプラグ　164
燃料供給　164
ブレーキ　165
トランスミッション　166
フレーム　167
ホイール　167
タイヤ　167

サスペンション　167
エキゾーストシステム　167
カラーバリエーション　167
エレクトリカルシステム　168

定期点検メモ　173

定期点検メモ　173

はじめに

安全性ガイドライン

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はなく、ロングツーリングも楽しまれることと思います。Ducati Motor Holding S.p.A.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。

お客様のモーターサイクルは Ducati モーターホールディング社の絶え間ない研究と開発から得られたものであり、メンテナンスプログラムに従い、オリジナルスペアパーツを使用することで品質を維持することが重要です。本取扱説明書には簡単なメンテナンス作業の実施方法が記載されています。より重要なメンテナンス作業は、Ducati オフィシャルディーラーまたはサービスセンターに配備されているディーラーマニュアルに記載されています。
あなた自身のため、また製品の安全性及び信頼性を保証するために、定期メンテナンスプログラムで行うあらゆる作業は、正規ディーラーまたは Ducati サービスセンターにご依頼頂くよう強くお薦めします (ページ 156 参照)。

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専用器具と適切な工具、完璧な交換可能性、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。
車両を競技やそれに類する目的に使用する場合は保証の対象外となります。
車両や部品の一部でも交換したり、改造したり、変更した場合、保証は適用されません。メンテナンスが正しく行われなかったり、不十分だったり、オリジナルでない又は Ducati に承認されていないスペアパーツが使用されている場合、車両に損傷を招いたり、期待される性能が得られないばかりでなく、保証が適用されなくなることがあります。

お客様とその他の人の安全性は非常に重要です。
Ducati モーターホールディング社はお客様にモーターサイクルを責任をもって使用されることをお願いします。
お客様のモーターサイクルをはじめてご使用になる前に、本取扱説明書を最初から最後まで注意深くお読みになり、記載されているガイドラインに忠実に従ってください。正しい使用法とメンテナンスに関するすべての情報を得ることができます。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、ご購入先のオフィシャルディーラーにお問い合わせ下さい。

当マニュアルで使用されている警告シンボル

お客様又はその他の人に負わす可能性のある危険について、以下のような異なる形式で記載されています。

- モーターサイクルの安全性に関するラベル
- 注意シンボル、及び警告又は重要シンボルのうちの一つで表わされる安全性に関するメッセージ

警告

この説明を遵守しなかった場合、ライダー又はその他の人が重度の負傷および死亡に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。

認可されている用途

モーターサイクルはアスファルト舗装された道路又は平らで滑らかな路面でのみ使用することができます。
舗装されていない道路やオフロードではこのモーターサイクルを使用することができません。

警告
オフロードでの使用はコントロールを失う原因となり、車両が破損したり、けがをしたり、さらには死亡したりすることがあります。

警告
このモーターサイクルをトレーラーのけん引に使用したり、サイドカーを取り付けて使用してはいけません。コントロールを失う原因となり、事故につながる可能性があります。

このモーターサイクルにはライダーが乗車し、またパッセンジャーひとりを乗せることができます。

警告
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、390kg/859 lb を越えてはいけません。

運転者の義務

すべてのライダーは運転免許証を所持していなければなりません。

警告
無免許運転は法律違反で、法律により訴追されます。モーターサイクルを使用するときには免許証を携帯していることを確認してください。未経験者および有効な免許証を持っていないライダーに使用を認めないでください。

飲酒後や麻薬の使用後には運転しないでください。

警告
飲酒運転や麻薬の使用後の運転は法律違反で、法律により訴追されます。

薬の副作用に関する情報をかかりつけの医師から説明を受けていない場合は、運転前の薬の服用は避けてください。

警告
薬によっては眠気を催したり、運転者の反射神経やモーターサイクルの制御能力を減少させることがあり、事故を起こす危険があります。

保険の加入を義務付けている国があります。

警告
自身の国の法律を確認してください。保険に加入し、モーターサイクルのその他の書類と共に保険証書を大切に保管してください。

ドライバー及び必要に応じてパッセンジャーの安全を守るため、規格に適合したヘルメットの着用を法律で義務付けている国があります。

警告
自身の国の法律を確認してください。ヘルメット着用せずに運転すると処罰されることがあります。

警告
ヘルメットを着用しないと、事故の際、重傷や死に至る危険が高まります。

警告
ヘルメットが安全性の規格を満たしており、視界がよく、頭部にちょうどフィットし、自身の国の規格認証ラベルが貼られていることを確認してください。交通関連法規は国によって異なります。モーターサイクルを運転する前に自身の国の現行の法律を確認し、常にそれに従ってください。

運転者の教育

多くの事故は経験不足のために起こります。運転、操作、ブレーキは他の車両とは違う方法で行わなければなりません。

警告

ライダーの経験不足や車両の不適切な使用は、コントロールを失い、死や重大な破損の原因になる可能性があります。

服装

モーターサイクル使用時の服装は安全性の面で非常に重要です。モーターサイクルは衝撃に対して車のように人を保護することができません。

適切な服装とは、ヘルメット、目を保護するゴーグル、手袋、ブーツ、長袖ジャケット、長ズボンです。

- ヘルメットはページ 9 に記載されている要件を満たしていなければなりません。バイザーの付いていないモデルのヘルメットを使用する場合には、適切なメガネを使用してください。
- 手袋は革製又は摩耗に耐える素材のもので、5 本指のものでなければなりません。
- 運転用ブーツ又は靴は、滑り止めソール及び足首のプロテクションが付いていなければなりません。
- ジャケット及びズボン、又は防護スーツは、革製又は摩耗に耐える素材のもので、非常に目立つ色でなければなりません。

重要

いずれにせよ、車両にひっかかる可能性のあるひらひらした服装やアクセサリーの使用は避けてください。

重要

安全のため、季節を問わずこのような服を着用しなければなりません。

重要

パッセンジャーも安全のため、適切な服を着用してください。

安全のための“ベストプラクティス”

使用前、使用中、使用後、人の安全性の確保に非常に重要な簡単な作業及びモーターサイクルの有効なメンテナンスを忘れずに行ってください。

重要

慣らし運転期間中は細心の注意を払い、本取扱説明書の"運転のしかた"に記載されている内容を遵守してください。
順守されなかった結果、エンジンの損傷、および寿命の短縮などについて、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。

警告

運転中に使用する装置について熟知していない場合は運転しないでください。

起動前には本取扱説明書に記載されている点検を行ってください (ページ 108 参照)。

警告

点検を行わないと、車両が破損したり、ライダー又はパッセンジャー、またはその両方に重大なけがを負わせる原因になることがあります。

警告

エンジンの始動は屋外又は十分な換気がされている場所で行い、閉ざされた場所では絶対にエンジンを始動させないでください。
排気ガスは有毒ですので、短時間で意識を失ったり、さらには死に至る危険性があります。
走行中はライダー、パッセンジャーと共に適切な姿勢を保ちます。

重要

ライダーは常にハンドルバーを握っていなければなりません。

重要

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ください。

重要

パッセンジャーは常にシート下フレームのパッセンジャー用ハンドルを両手で握っていなければなりません。

重要
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充分に注意して下さい。

重要
良好な視界を保ち、前方車両の"死角"に入らないよう走行して下さい。

重要
車線を変更す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ください。

重要
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。車両が倒れる可能性があるので平坦でないところや柔らかい地面には絶対に停車しないで下さい。

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。

警告
エンジン停止後でもエンジン、エキゾーストチューブ、及びサイレンサーは長時間高温を帯びているので、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
モーターサイクルを目の届かない場所に置く場合には、常にイグニッションキーを抜き取り、車両の使用に適していない人の手に触れられないように保管してください。

燃料の補給

燃料の補給は屋外で、エンジンが停止している状態で行います。
給油時には絶対に喫煙せず、火気を近付けないでください。
エンジン及びエキゾーストチューブに燃料がかからないように注意してください。
給油中、燃料タンクを完全に満タンにしないでください。燃料レベルは燃料タンクの給油口より低くなければなりません。
給油中、燃料の蒸気をできるだけ吸いこまないようにし、目、皮膚、服に触れないようにしてください。

警告
この車両にはエタノール含量が 10%以下の燃料（E10）のみ使用することができます。
エタノール含量が 10%以上のガソリンを使用することは禁止されています この燃料を使用すると車両のエンジン及び部品に重大な損傷をきたす恐れがあります。エタノール含量が 10%以上のガソリンを使用すると保証の対象外になります。

警告
燃料の蒸気を長時間吸い込み気分が悪くなった場合には、屋外にとどまり、医師に相談してください。目に入った場合は大量の水で洗い流し、皮膚に触れた場合は速やかに石鹸水で洗ってください。

警告
燃料は非常に引火しやすいので、過って衣服に付着した場合には着替えてください。

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。凸凹な道を走行したり、急な進路変更を必要とする際のトラブルを避けるために非常に重要です。

警告
車両許容重量を超えることのないよう、以下の積載容量に注意すること。

積載容量について

重要
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。

重要
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。

重要
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。

重要
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。

警告
タイヤが正しい規定空気圧で、良いコンディションであることを確かめて下さい。

ページ 146 の"タイヤ"の章を参照して下さい。

危険物 - 注意事項

使用済みエンジンオイル

警告
使用済みエンジンオイルは長期間にわたり繰り返し表皮に触れると、上皮がんの原因になることがあります。日常的に使用済みエンジンオイルを取り扱う場合には、使用後速やかに手を水と石鹸で入念に洗ってください。子供の手の届かない場所に保管してください。

ブレーキダスト

ブレーキユニットを清掃する際、圧縮空気のジェットやドライブラシは絶対に使用しないでください。

ブレーキフルード

警告
車両のプラスチック、ゴム製部品又は塗装部品にブレーキフルードがかかるとその部品の損傷の原因になることがあります。ブレーキシステムのメンテナンスを始める前に、これらの部品に清潔な布をかぶせてください。子供の手の届かない場所に保管してください。

警告
ブレーキフルードは腐食性です。誤って目や皮膚に付いた場合は、大量の流水で洗浄して下さい。

クーラント

特定の条件下ではエンジンクーラントに含まれるエチレングリコールが発火し、その炎は目に見えません。エチレングリコールが発火するとその炎は目に見えず、重大なやけどの原因になることがあります。

警告
エンジンクーラントをエキゾーストシステムやエンジン部品にかけないようにしてください。これらの部位は高温のためクーラントを発火させる危険があり、見えない炎で焦げてしまいます。クーラント(エチレングリコール)は皮膚の炎症の原因になることがあり、飲み込むと有毒です。子供の手の届かない場所に保管してください。エンジンがまだ熱いときにはラジエーターのキャップを取り外さないでください。クーラントは圧力がかかっており、やけどの原因になることがあります。

クーリングファンは自動的に作動するので手や衣服を近付けないでください。

バッテリー

警告

バッテリーは爆発性ガスを発生させます。火花、炎、タバコを近付けないでください。バッテリー充電を行う場所の換気が適切であることが確認してください。

車両識別番号

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。

以下の欄に自身のモーターサイクルのフレーム番号を控えておくことをお勧めします。

フレーム　N.

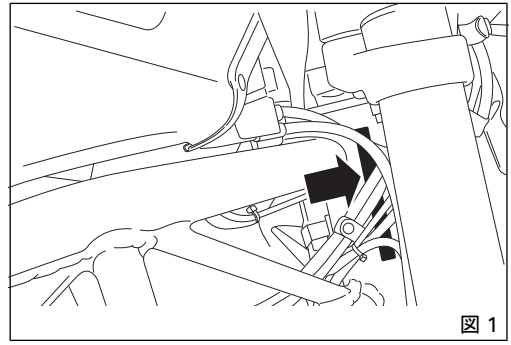


図 1

エンジン識別番号

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。

以下の欄に自身のモーターサイクルのエンジン番号を控えておくことをお勧めします。

フレーム　N.

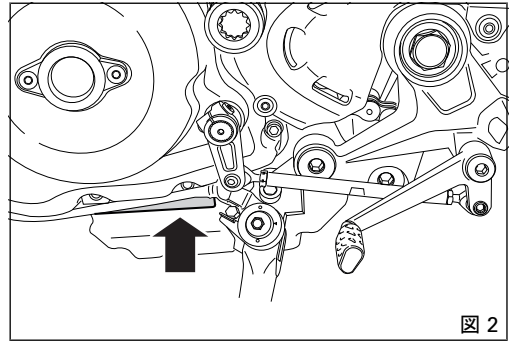


図 2

Monster ディーゼルスペシャルエディション

これはオリジナルモデルですので、製造台数が限られています。各モーターサイクルにはカバーの正面に番号およびお客様のデータが刻まれたパーソナライズメタルプレートが取り付けられています。

警告

メタルプレートの取り付けについては、必ずディーラーまたは Ducati サービスセンターへご依頼ください。

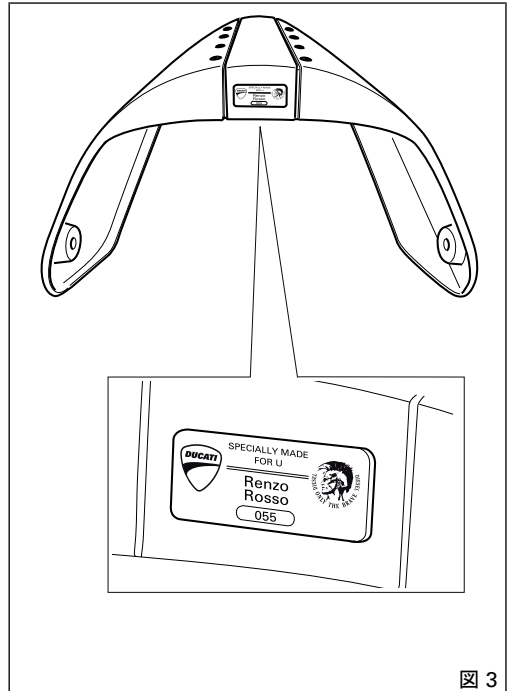


図 3

空白ページ

インストルメントパネル(ダッシュボード)

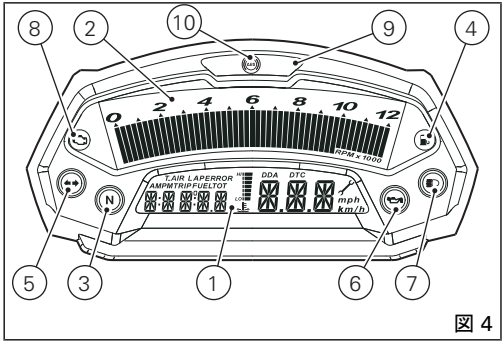


図 4

インストルメントパネル

1) LCD。

2) タコメーター (rpm)。

1 分間のエンジン回転数を表示します。

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。この際、燃料残量は約 3.5 リットルです。

5) ターンインジケーター表示灯 (緑)。

ターンインジケーターを ON にすると点灯し、点滅します。

どちらかのターンインジケーターが正常に機能しない場合（バルブが切れている場合など）には、警告灯が通常よりも早い速度で点滅し、故障を表示します。

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。

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。

7) ハイビーム表示灯 (青) (図 4)。

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) (図 4)。

エンジンや車両にエラーがあると点灯しますが、場合によっては、エンジンブロックに繋がることもあります。

9) リミッターランプ “OVER REV”/ トラクションコントロールランプ “DTC” (赤) (図 4)。

	Over rev ランプ
続行	停止
第一起点 - リミッターに達する RPM 数 (*)	On - 無点滅
リミッター(外部回転切断) (*)	On - 点滅

(*) それぞれのエンジンコントロールユニットの較正は、モデルにより、リミッター値とリミッター自体により異なる設定になる場合があります。

	DTC 干渉ランプ
干渉なし	停止
DTC 作業中	On - 無点滅

参考

Over rev ファンクションランプと DTC ランプが同時に点灯した場合、インストルメントパネルには Over rev ファンクションランと表示されます。

10) ABS ランプ (琥珀色) (図 4)。

エンジン停止 /走行速度 5 Km/h 以下		
ランプ OFF	**点滅**	**点灯**
-	メニューの “DISAB ABS” 機能を使って ABS が解除されている (**)	ABS 機能はまだ発動していない
エンジン起動 /走行速度 5 Km/h 以下		
ランプ OFF	**点滅**	**点灯**
-	メニューの “DISAB ABS” 機能を使って ABS が解除されている	ABS 機能はまだ発動していない
エンジン起動 /走行速度 5 Km/h 以上		
ランプ OFF	**点滅**	**点灯**
ABS 機能は起動中	メニューの “DISAB ABS” 機能を使って ABS が解除されている	問題発生のため、ABS は解除され作動していない

(**) エンジン起動後もランプが点滅する時のみ、ABS が実際に解除されたことを示します。

11) コントロールボタン
インストルメントパネル上のパラメーター表示および設定を A “▲” および B “▼” の 2 つのポジションで行います。
12) フラッシャーランプボタン
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 USB コンパレーター用にも使用します。

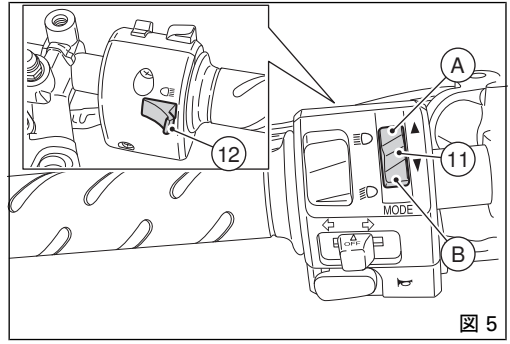


図 5

LCD - メイン機能

警告
インストルメントパネルでの操作は必ず車両が停止している時に行なって下さい。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下さい。

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。
最後のリセットからの走行距離を示します (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の走行距離を示します。
5) 時計。
6) 外気温度表示。
7) ラップタイム。
8) エンジン回転数表示 (RPM)。
9) ラップタイプ (LAP)。

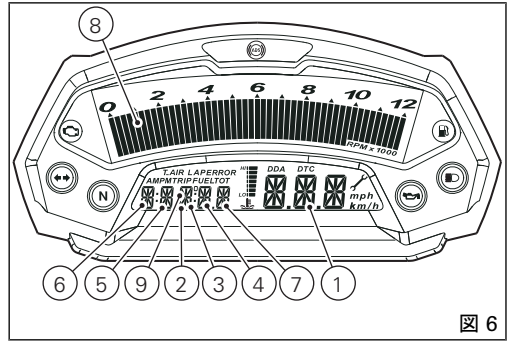


図 6

10) 定期メンテナンス時期表示
定期メンテナンスの期限が過ぎると警告灯が点灯します。
Ducati ディーラーまたはサービスセンターでメンテナンスを受けるまで点灯し続けます。メンテナンスを受けると、ディスプレイ上の表示がリセットされます。
11) LAP 機能。LAP 機能が起動していることを示します。
12) 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が、このメニューは、特別の訓練を受けた者専用のメニューですので、絶対に使用しないでください。誤ってこのメニューにアクセスしてしまった場合は、キーを OFF ポジションに回して、Ducati ディーラーまたはサービスセンターに連絡し、必要な確認を行ってもらってください。

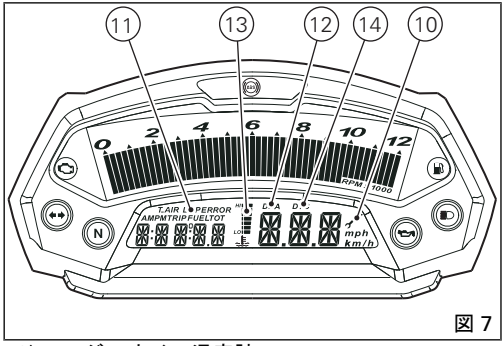


図 7

13) エンジンオイル温度計

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下さい。

14) トラクションコントロール (DTC)
DTC コントロールユニットが起動していることを示します。

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、インストルメントパネルは 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させます。

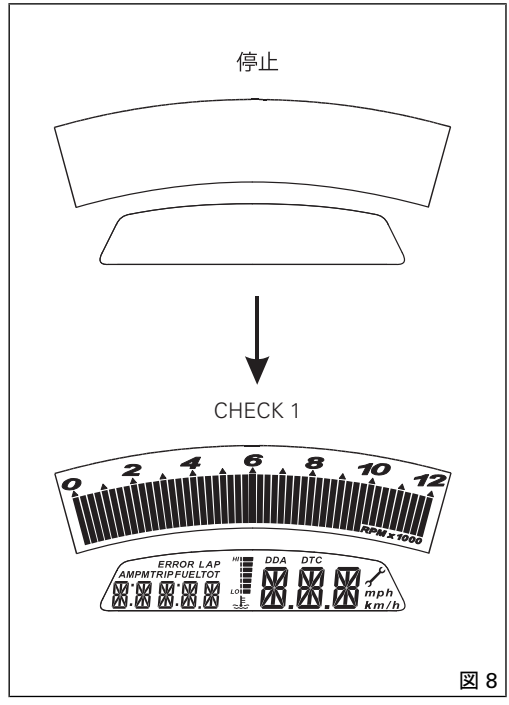


図 8

その後、走行速度表示位置にモデルを表示する"通常表示"に戻り、2 秒間バージョンデータも表示します(EU、UK、USA、CND、FRA、JAP)。
モデルの表示は一度だけ"スクロール"されます。

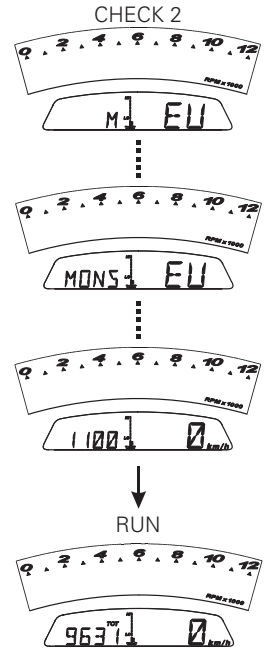


図 9

キーオンの状態では、ダッシュボードに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
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

ポジション B “ ▼ ” のボタン(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：
TRIP
燃料リザーブトリップメーター(TRIP FUEL)
時計
この後 TOT 機能に戻ります。

ポジション A “ ▲ “のボタン(1、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 (有効な場合のみ)
BATT
RPM
ライト設定
LAP (OFF または ON)
LAP MEM

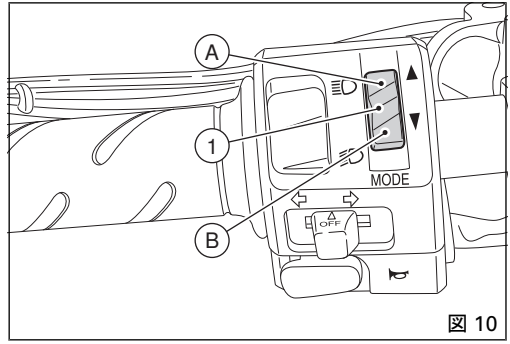


図 10

DDA (OFF または ON)
ERASE DDA
DISAB ABS
DTC (OFF または ON)
DTC SET
時計のセットアップ
CODE (起動している場合のみ)

重要

このメニューは車速が 20 Km/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速が 20 Km/h を超えた場合は、インストルメントパネルの表示はこのモードから自動的に初期表示に移ります。

ポジション A “ ▲ "のボタン (1、図 10) を 3 秒間押すと、いつでもこのメニューを終了させることができます。

総走行距離インジケーター"オドメーター"

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。

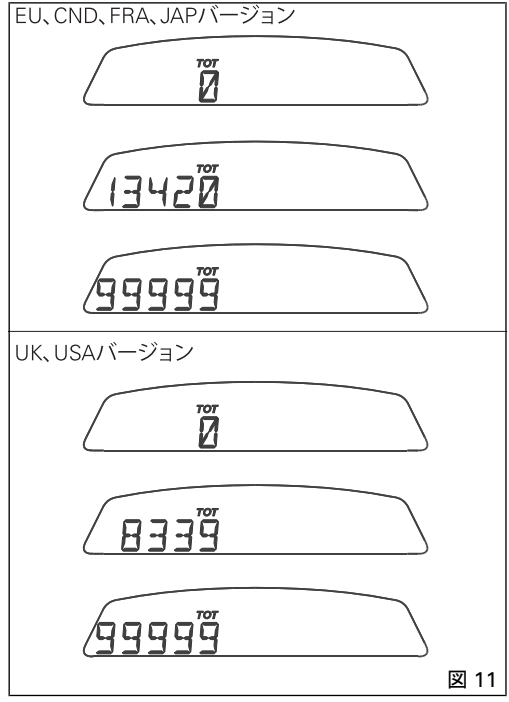


図 11

“スピード” インジケーター

この機能は車両の速度を表示します。
インストルメントパネルはコントロールユニットから実際の速度情報 (km/h) を受信し、8%上乗せしたデータを表示します。
表示可能な最高速度は 299 km/h (186 mph)です。
299 Km/h (186 mph)以上の場合、ディスプレーに" - - - "(固定表示)が表示されます。

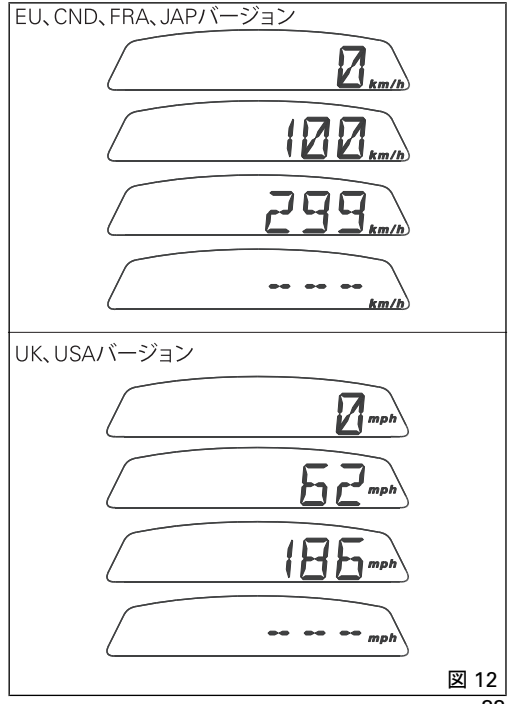


図 12

部分走行距離インジケーター“TRIP”

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ポジションB“▼“のボタン(1、図 10) を 3 秒間押すと、データはリセットされます。
数値が 999.9 を超えると、トリップメーターはリセットされて、自動的に再びゼロからカウントされます。

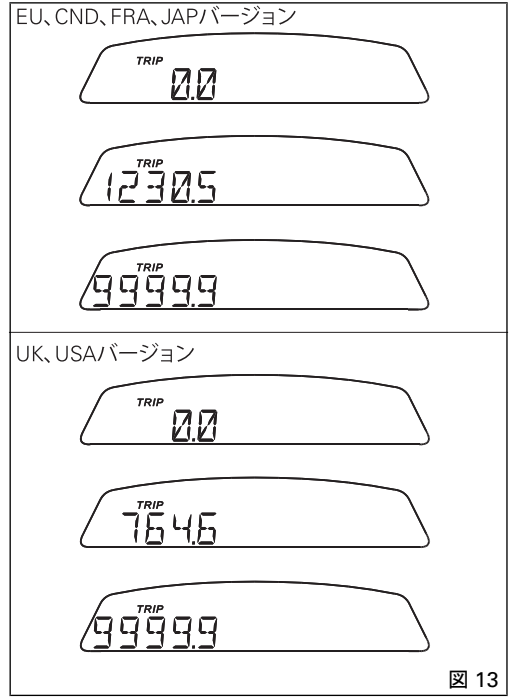


図 13

リザーブタンクの走行距離インジケーター“TRIP FUEL”

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。
数値が 999.9 を超えると、カウンターはリセットされて、自動的に再びゼロからカウントされます。

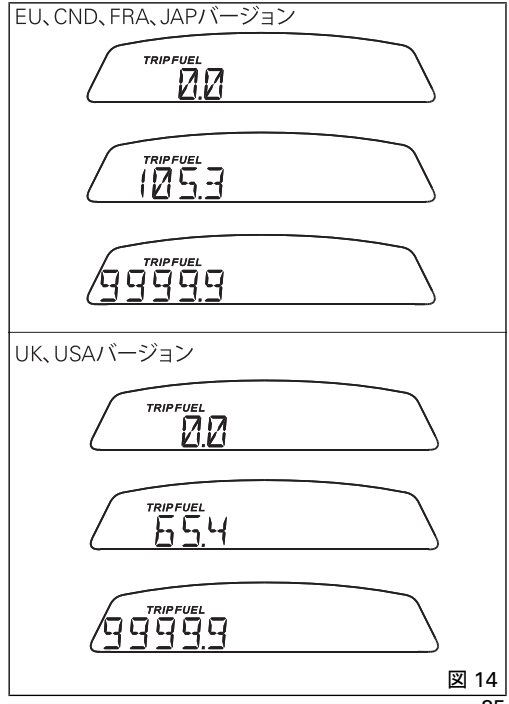


図 14

時刻インジケーター

この機能で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
PM 12:00 から 11:59

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起動時(Key-On)に時計はリセットされ、自動的に“0:00”から再開します。

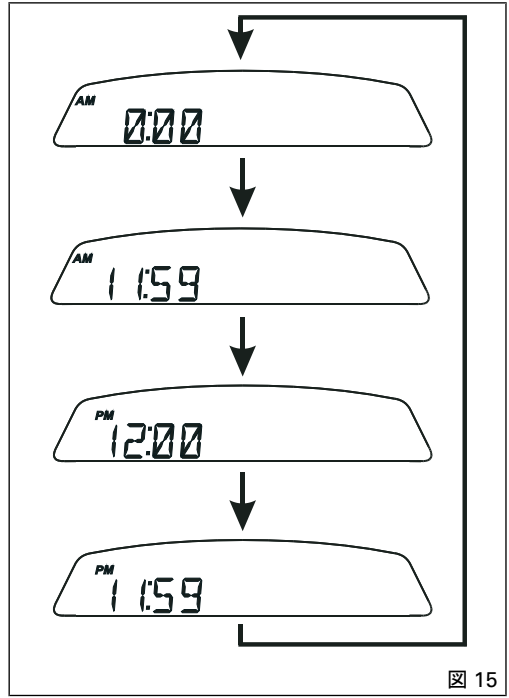


図 15

エンジンオイル温度インジケーター

ここでは、エンジンオイル温度表示機能について説明します。

表示：

- 温度が-40℃～+80℃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+81℃～+110℃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+111℃～+135℃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。

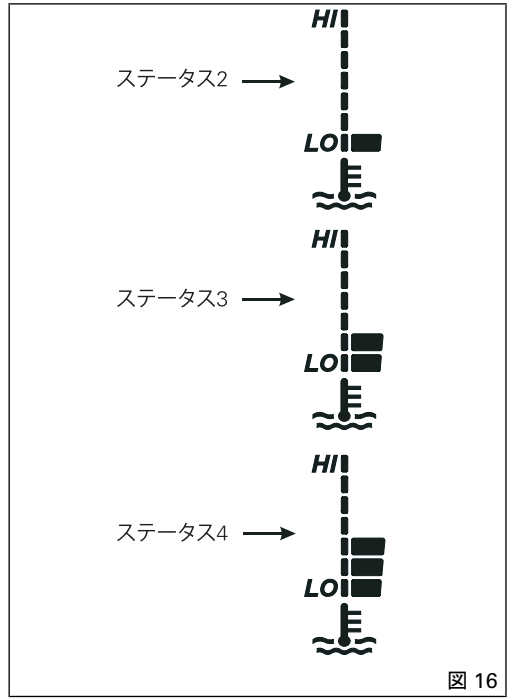


図 16

- 温度が+136℃～+160℃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+161℃～+175℃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+176℃～+190℃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。

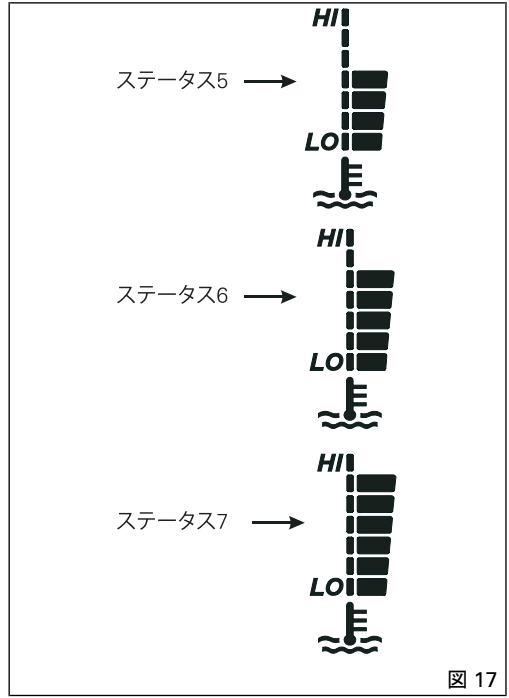


図 17

- 温度が+191℃～+200℃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 201℃以上になると、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 FAULT の場合、“STATO 1”が点滅します

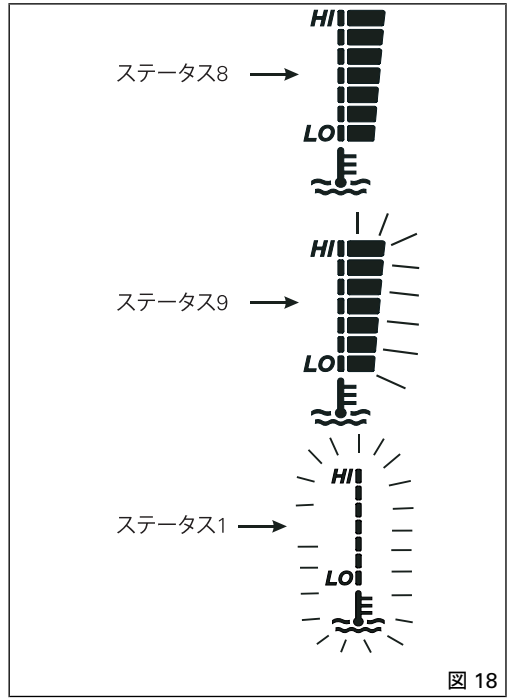


図 18

メンテナンス時期インジケーター

定期メンテナンスインジケーター。
定期メンテナンスの期限が過ぎると警告灯 (⚒) が点灯します。
以下の走行距離に達すると、メンテナンス指示がディスプレイに表示されます。

- 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。
  メンテナンス指示はリセットされるまで表示されます。

警告
Ducati ディーラーもしく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。

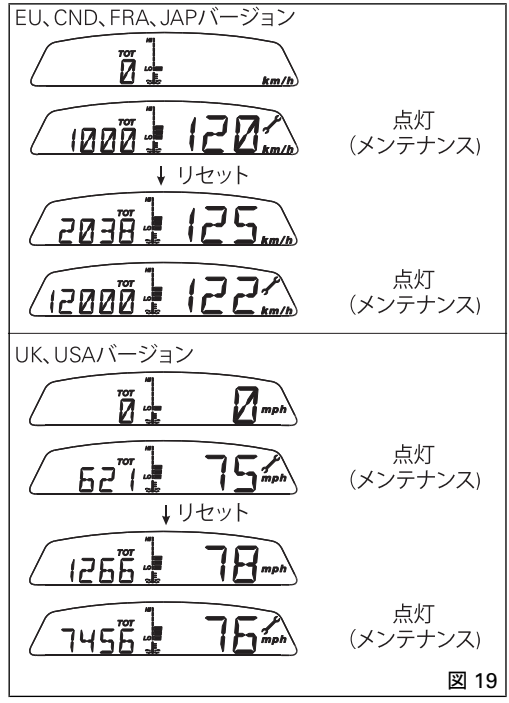


図 19

バッテリー電圧インジケーター(BATT)

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"BATT"ページを選択します。
バッテリー電圧に関する情報を、以下のようにディスプレイに表示します：
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 V 間、または 15.0 ～ 16.0 V 間の場合、数値が点滅表示されます。

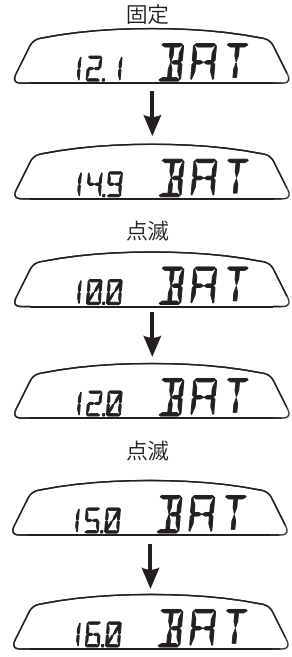


図 20

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 4) 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 4) が点灯します。

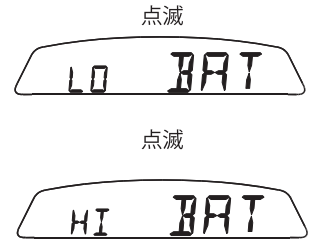


図 21

エンジンアイドリング(RPM)の調整

ここではアイドリング調整機能を説明します。
機能を表示するには、メニューに入り、"RPM"ページを選択します。
ディスプレイには最高回転数スケールのほかに、より正確に “アイドリング” 調整を行うことができるよう、回転数 (rpm) が数字で表示されます。

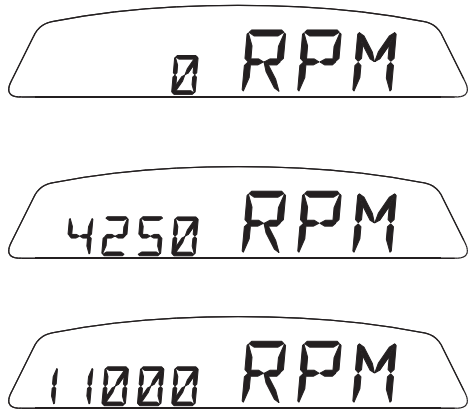


図 22

インストルメントパネルのバックライトの調整

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。
エンジンコントロールユニットの設定を行うには、メニューに入り、“LIGHT SET” のページに入ります。
このページに入った状態で、ポジション B “ ▼ ” のボタン (1、図 10) を 3 秒間押すと調整機能に入り、以下のページが表示されます。

- 1 ページ目 - “LIGHT MAX” 設定
  このページでは背景の強度が最高になります。ポジション B "▼" のボタン (1、図 10) を押すとページ 2 に移動します。
- 2 ページ目 - “LIGHT MID” 設定:
  このページでは背景の強度が最高に比べ約 30% 減少します。ポジション B "▼" のボタン (1、図 10) を押すとページ 3 に移動します。
- 3 ページ目 - “LIGHT MIN” 設定:
  このページでは背景の強度が最高に比べ約 70% 減少します。ポジション B "▼" のボタン (1、図 10) を押すとページ 1 に移動します。

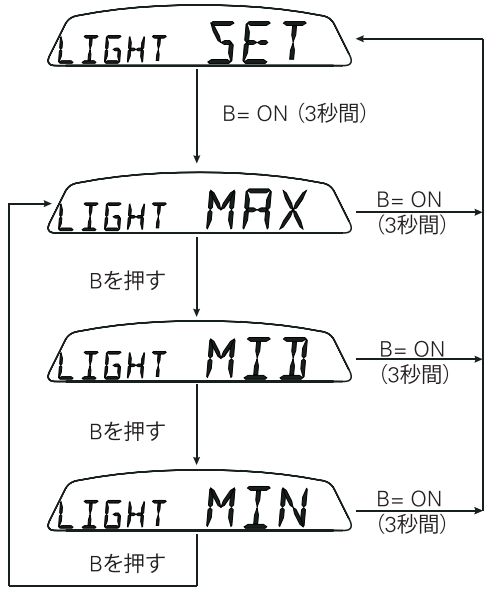


図 23

3 ページのうち、いずれかのページでポジション B “ ▼ ” のボタン(1、図 10) を 3 秒間押すと、そのページの設定を記録した後、“ライトセット (LIGHT SET)” 画面に戻ります。

ただしバッテリーが突然途絶えた場合は、バッテリー電圧を復元し、その後キーオンにしても、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。

ラップタイム(LAP)表示

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、ポジション B “▼"のボタン(1、図 10) を 3 秒間押して"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ャーボタン (12、図 5) を介して行います。
FLASH ボタンを押すたびに、ラップタイム機能が有効になり、ディスプレイには 10 秒間ラップタイムが表示され、その後 “通常” 表示に戻ります。
30 回までラップタイムを記録することができます。
メモリーが満杯の場合、メモリーがリセットされるまでは、フラッシャーボタンを押すたびに、ラップタイムを記録せずにディスプレー上に 3 秒間"FULL" と点滅表示されます。

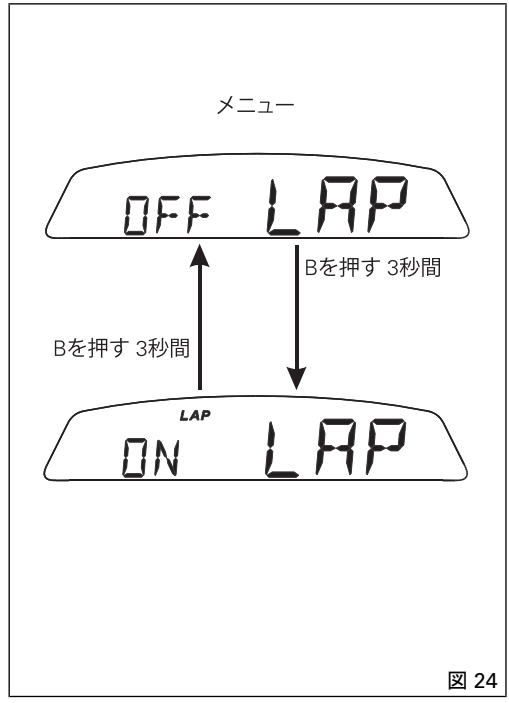


図 24

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 機能が作動中、突然ディスプレイが消灯(キーオフ)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 OFF にされるまでカウントは続きます。LAP 機能が ON になり、"メモリー"がリセットされておらず、記憶されている周回数が 30 以下（例えば 18 周分メモリーされている）の場合、ディスプレイはメモリーがいっぱいになるまで記憶します（この場合はさらに 12 周分記憶可能）。この機能では、一度に 1 ラップタイムのみ表示されます。ただしラップメモリー機能で表示するため、その他のデータも同様に記録されます。

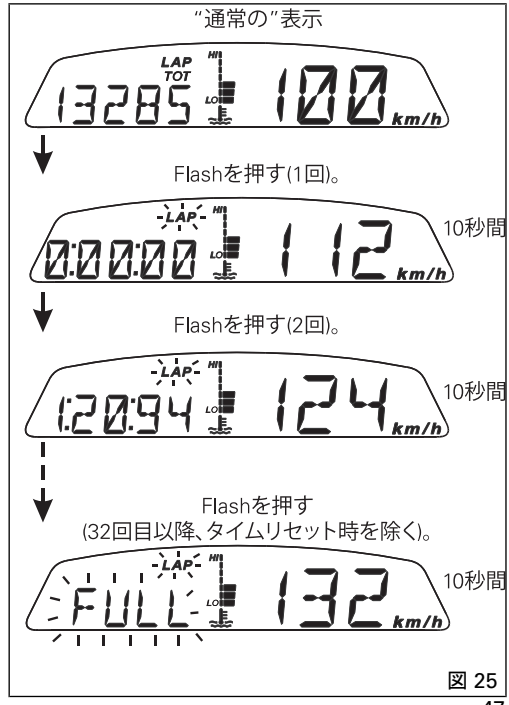


図 25

記憶データの表示(LAP メモリ)

この機能では LAP 機能で記録されたデータ (ラップ数、ラップタイム) を表示します。

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り、ポジション B " ▼ "のボタン (1、図 10) を 3 秒間押すと、1 番目のラップタイムが表示されます。 ディスプレイ上にはラップ数と、そのラップのラップタイム、エンジン最高回転数が表示されます。

ポジション B " ▼ "のボタン(1、図 10) 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、ポジション B " ▼ "のボタン (1、図 10) を 3 秒間押し続けると、ディスプレイに記録されているタイムが全てクリアされます。この際、LAP 機能が作動していた場合は、自動的に解除されます。

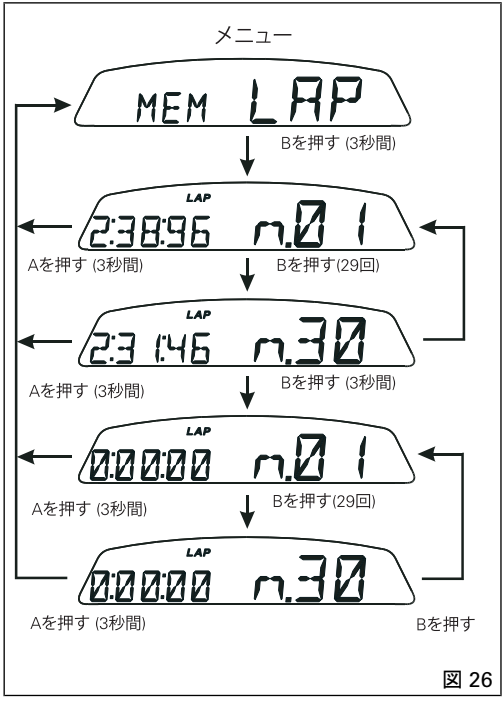


図 26

記憶された最高速度は、LAP 機能中にディスプレイによって表示されたものです。
記録タイムの表示を終了するには、ボタン (1、図 10) をポジション A “ ▲ ” で押さなければいけません。
メモリにデータが何も記憶されていない場合は、ストップウォッチが “0.00.00” と示すと同時に、30 ラップ全てのタイムが表示されます。
走行中、記憶したラップタイムを表示している間に、エンジンがリミッター値に達した場合は、該当する “リミッターオーバーレブ” ランプ (9、図 4) が点灯します。

DDA コンパレーター

この機能で DDA (Ducati Data Analyzer) コンパレーターを起動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。
このコンパレーターを使用するには、メニューに入り、ポジション B “ ▼ “のボタン (1、図 10) を 3 秒間押し、"DDA"コンパレーターを"On"にします。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、突然ディスプレーが OFF になった場合(キーオフ)、機能は自動的に OFF になります。

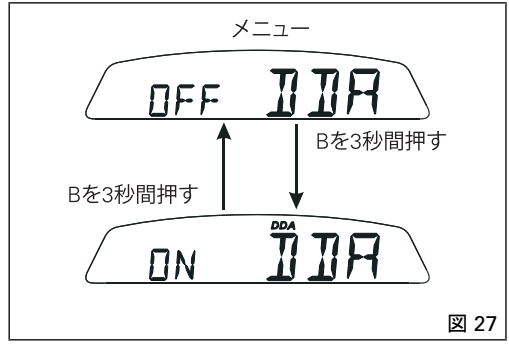


図 27

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

使用し終わったら DDA コンパレーターを主要配線から外します。

DDA 削除

この機能では DDA コンパレーターに記憶されている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。

ポジション B " ▼ "のボタン (1、図 10) 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、ディスプレイ上には 10 秒間“WAIT...”と表示されます。10 秒後、“ERASE OK”の文字が 3 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。

ポジション B “ ▼ “のボタン (1、図 10) を 3 秒間押し、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、ディスプレイ上には 3 秒間"FAIL"と表示されます。

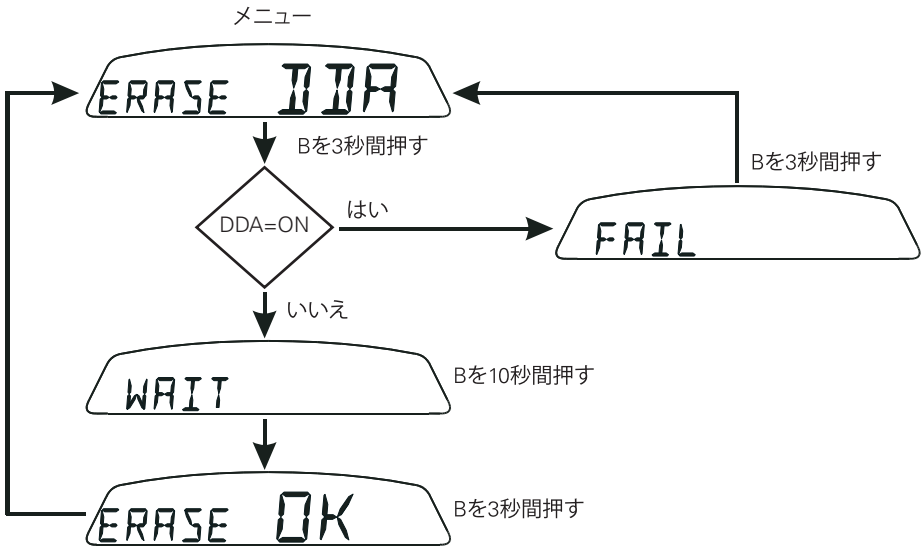

メニュー
ERASE DDA
Bを3秒間押す
DDA=ON
はい
FAIL
Bを3秒間押す
いいえ
WAIT
Bを10秒間押す
ERASE OK
Bを3秒間押す

図 28

ABS 停止機能

この機能を使うと ABS の ECU を解除することができます。

警告
この作業は、車両が停止した状態（キーは ON 位置）で行わなければいけません。

ABS コントロールユニットを解除するには、メニューの “DISAB ABS” のページで、ポジション B “ ▼ “のボタン (1、図 10) を 3 秒間押します。
ボタンを 3 秒間押すと、インストルメントパネル ABS ランプ (10、図 4) が点滅して ABS の解除が表示されます。
この時点から ABS コントロールユニットは解除され、次回の Key-Off / Key- On の際に自動的に再起動します。
次回の Key-On 時、インストルメントパネルの ABS ランプ (10、図 4) は点灯せず、実際に ABS 機能が起動していることを示します。
ABS システムに異常がある場合は、インストルメントパネルの ABS ランプ (10、図 4) と EOBD ランプ (8、図 4) がいずれも点灯し、メニュー内に ABS エラーが表示されます。

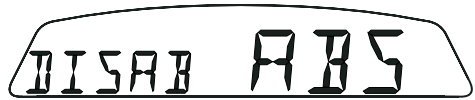


図 29

重要
この表示は車両の速度が 10 km/h 以上の場合のみ作動します。車両の速度が 10 km/h 以下の場合には、ABS コントロールユニットによる診断は実行されません。

Traction Control システム起動/解除機能

この機能は Ducati Traction Control システム (DTC) を起動することができます。

システムの目的

警告

DTC はライダーをアシストするシステムで、一般道走行時でもサーキット利用時でも使用できます。アシストシステムとは、車両の運転がより確実に安心なものとなるためのメカニズムで、ライダーの注意による正しい行動を制限するものではなく、道路交通法の観点から言う偶発的に起こりうる間違いや、外的要因による間違いに対するアシストをするためにのものです。

この安全システムは事故予防のためのシステムです。これらの機能は車両の操縦を助け、その管理を簡単で確実なものとします。車両が走行している路面状況や道路交通法など各種規制範囲を超えた走行をするライダーを阻止するシステムではありません。

システムの起動

システムは安全に停車している状態で設定起動します。
トラクションコントロールのコントロールユニットを操作するにはまずメニューに入り、ボタン(1、図 10) をポジション B "▼"で 3 秒間押し、"DTC"機能を"On"に設定します。3 秒後に"DTC"の文字が表示され、DTC が起動したことを示します。“DTC”表示は通常画面上だけでなく、メニューページ内にも表示されます。

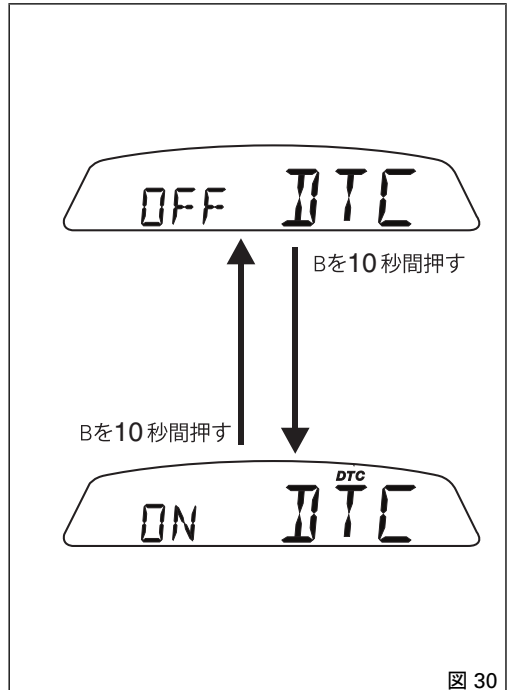


図 30

システムの機能

参考
システムは安全に停車している状態で作業をします。

トラクションコントロールのコントロールユニットは、 DTC が起動される度に一番上の介入レベルに設定します。 その後介入レベルは、“トラクションコントロール介入レベルの設定 (DTC SETUP)” 機能から変更することができます。
トラクションコントロールのコントロールユニットを停止するには、メニューに入り、ボタン (1、図 10) をポジション B "▼"でもう一度 3 秒間押して"DTC"機能を"OFF"に設定します。3 秒後に"DTC"の文字が表示され、DTC が解除されたことを示します。
トラクションコントロール起動中に突然車両が KEY OFF になった場合、機能は解除されず、次に KEY ON にした際にもそのまま起動 (DTC On) した状態です。
突然バッテリーが中断された場合(Batt-OFF)には機能は解除され、電源の確保および次の Key-On 時に DTC OFF の状態です。

メンテナンス調整

システムの機能を調整するには製造元がプログラムしたメンテナンスをよく守ってください。

DTC (Ducati Traction Control)設定機能

この機能は DTC (Ducati Traction Control)コントロールユニットレベルのセッティングを可能にします。

Traction Control コントロールユニットをセッティングするには、エンジン停止時にメニューに入り、"Setup DTC” ページを選択して下さい。ディスプレイ右側には設定されたトラクションコントロールの介入レベル (L.1.....L.4) が表示されます。トラクションコントロールの介入レベルは"1"から"4"であり、設定した数字に合わせて増加します (次章参照)。 メニューのこのページが表示された状態で、ポジション B “ ▼ ” のボタン (1、図 10) を 3 秒間押すと設定機能に移ります。

1 ページ : “Setup LEV. 1“と表示されます。この"レベル"を記録したい場合は、ボタン (1、図 10) をポジション B " ▼ "で 3 秒間押します。インストルメントパネルは自動的にこのページを終了し、ディスプレイ右側に記録したレベルを記載した状態の通常表示に戻ります。 次のレベルに変更する場合は、ポジション B “ ▼ ” のボタン (1、図 10) を押す必要があります。

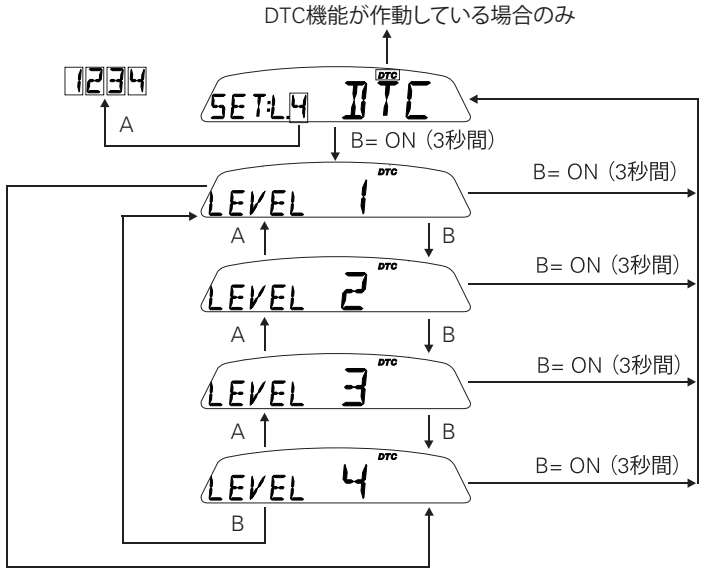

DTC機能が作動している場合のみ
1234
SET:L.4
DTC
A
B= ON（3秒間）
LEVEL 1
LEVEL 2
LEVEL 3
LEVEL 4
B

図 31

2 ページ：“Setup LEV. 2“と表示されます。
この"レベル"を記録したい場合は、ボタン (1、図 10) をポジション B " ▼ "で 3 秒間押します。インストルメントパネルは自動的にこのページを終了し、ディスプレイ右側に記録したレベルを記載した状態の通常表示に戻ります。
次のレベルに変更する場合は、ボタン (1、図 10) をポジション B “ ▼ ” で押す必要があります。前のレベルに戻る場合には、ボタン (1、図 10) をポジション A “ ▲ ” で押す必要があります。

3 ページ：“Setup LEV. 3“と表示されます。
この"レベル"を記録したい場合は、ボタン (1、図 10) をポジション B " ▼ "で 3 秒間押します。インストルメントパネルは自動的にこのページを終了し、ディスプレイ右側に記録したレベルを記載した状態の通常表示に戻ります。
次のレベルに変更する場合は、ボタン (1、図 10) をポジション B “ ▼ ” で押す必要があります。前のレベルに戻る場合には、ボタン (1、図 10) をポジション A “ ▲ ” で押す必要があります。

4 ページ：“Setup LEV. 4“と表示されます。
この"レベル"を記録したい場合は、ボタン (1、図 10) をポジション B " ▼ "で 3 秒間押します。インストルメントパネルは自動的にこのページを終了し、ディスプレイ右側に記録したレベルを記載した状態の通常表示に戻ります。
次のレベルに変更する場合は、ボタン (1、図 10) をポジション B “ ▼ ” で押す必要があります。前のレベルに戻る場合には、ボタン (1、図 10) をポジション A “ ▲ ” で押す必要があります。 セッティングされた設定は Key-Off 後も記録されます。

突然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 時に機能は解除（DTC OFF）され、常に L4 に設定されます。

レベルの選択に際しての注意事項

警告
あなたの車両の DTC システムの 4 レベル調整は、車両に搭載されているタイヤの種類(メーカー、モデル、サイズなどの特徴)によって決定されています。
標準装備のタイヤと異なったサイズのタイヤを使用する場合、システム機能の特徴を変更することができます。
標準装備のタイヤとモデルやメーカーが異るが、サイズクラスが同じ (リア＝ 180/55-17、フロント＝ 120/70-17) であるなど、少し違うだけのタイヤを使用する場合、 システムの機能を最適化するには、選択可能なレベルからより適切なレベルを選択することでカバーできるでしょう。
サイズクラスの違うタイヤ、またはサイズが少しだけ違うタイヤを使用する場合、システム機能は設定可能な 4 レベルのどれでも納得するものにはならないことがあります。この場合、システムは解除する事をお勧めします。

レベル 4 を選択すると、DTC コントロールユニットはリアタイヤのわずかなスピンにも対応します。

レベル 4 とレベル 1 の間には、その他に 2 つのレベルが存在します。DTC の介入度はレベル 4 から 1 に向かい減少します。

レベル 1 と 2 では、DTC コントロールユニットはカーブ出口でリアタイヤをスピンおよびスリップさせることができます。これらのレベルはサーキット内での使用および熟練者の使用時に設定する事を推奨します。
正しいレベルの選択は、3 つの観点から行います：

1) 安定性(タイヤのタイプ、磨耗状態、アスファルトの種類、気候など)
2) レイアウト/行程(同じような、または全く異なったスピードでのカーブ)
3) ライディングスタイル(より”丸く"または”鋭く")

定着の状態からのレベル選択
正しいレベルの選択はレイアウト/行程中の定着状況に関連します(後述のサーキットおよび一般道での使用時のアドバイス参照)。

レイアウトタイプからのレベル選択
レイアウト/行程に均等な速度で走行するカーブがある場合、カーブごとに満足できる介入レベルを見つけることはとても簡単です。その反対に、よりゆるいカーブがある場合、より譲歩した介入レベルが必要です(ゆるいカーブ時、DTC はその他のカーブよりもより介入しようとします)。

ライディングスタイルからのレベル選択
DTC は"丸く"操縦する人にはバイクを倒し、"鋭く"操縦する人には車体を上げて、カーブからより早く抜けれるよう介入します。

サーキットでの使用時のアドバイス

タイヤを温める間の数周は、システムとの接触を良くするため、レベル 4 に設定して走行することをお勧めします。その後、レベルを 3、2、1 と DTC の最適なレベルに達するまで調整します (タイヤを温めるため、ひとつのレベルごとに数周します)。
1 つか 2 つのゆるいカーブ以外は納得のできるレベルの場合、違うレベルに設定しようと調整するよりは、ゆるいカーブでのライディングスタイルを少し"鋭く"し、カーブ出口での車体角度をより早く上げて走行するとよいでしょう。

一般道での使用時のアドバイス

DTC を起動した後、レベル 4 を選択し、お好みのスタイルで運転します。DTC が介入しすぎると感じる場合は、レベルを 3、2、1 と順番に落とし、快適なレベルに達するまで調整して下さい。
定着状況や行程の種類、ライディングスタイルを変更し、設定レベルでは満足できない場合は、次のレベルに設定します。この方法で最も快適なレベルに調整します (例：レベル 3 では DTC が介入しすぎると感じる場合はレベル 2 に、レベル 3 では全く DTC の介入がないと感じる場合はレベル 4 に調整)。

時計の調整機能

この機能では時刻を設定します。
時計をセットするには、メニューに入り、“SET” のページに入ります。

時間の設定

このページに入った状態でポジション B " ▼ "のボタン(1、図 10) を 3 秒間押すと調整機能に入ります。この機能に入ると最初に “AM” の表示が点滅します。ポジション B " ▼ "のボタン (1、図 10) を押すと、"PM" の表示が点滅します。ポジション B " ▼ "のボタン (1、図 10) を押すと、ひとつ前のステップに戻ります (時間が 00:00 の場合は、AM から PM へ移ると 12:00 が表示されます)。

- ポジション A " ▲ "のボタン (1、図 10) を押すと、時間が点滅し始め、時間の設定に入ります。ポジション B “ ▼ ” で押すたびに 1 時間進みます。ポジション B “ ▼ ” で長押しすると、1 秒ごとに 1 時間づつ進みます (ボタンを長押ししている間は、時間は点滅しません)。

- ポジション A " ▲ "のボタン (1、図 10) を押すと、分が点滅し始め、分の設定に入ります。ポジション B “ ▼ ” で押すたびに 1 分進みます。ポジション B “ ▼ ” で長押しすると、1 秒ごとに 1 分づつ進みます。ポジション B " ▼ "で 5 秒以上押し続けると、100 ミリ秒につき 1 分の速度で数字が増します (ポジション B " ▼ "で長押ししている間は、数字は点滅しません)。
- ポジション A " ▲ "で押すと時間設定機能を終了し、設定した時間が表示されます。

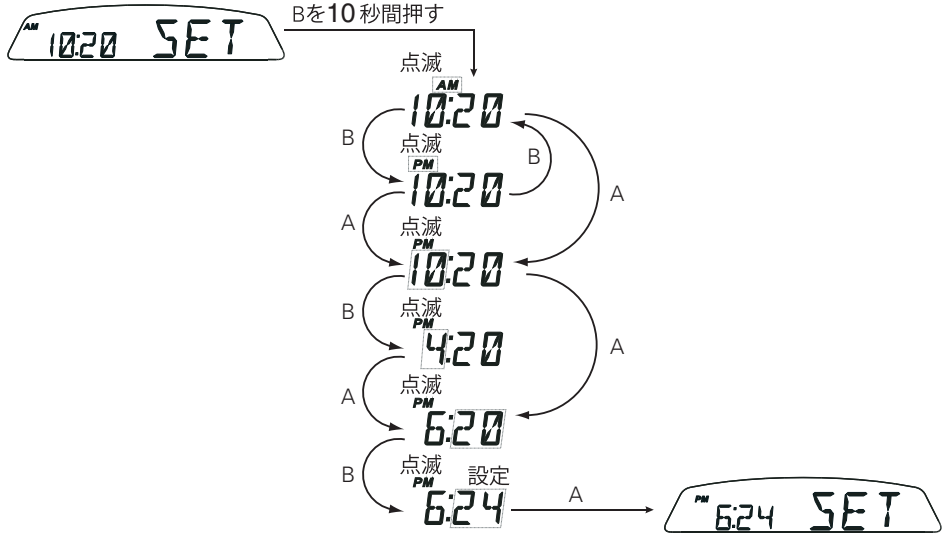

AM 10:20 SET
Bを10秒間押す
点滅
AM 10:20
B
点滅
PM 10:20
B
A
A
点滅
PM 10:20
B
点滅
PM 4:20
A
A
点滅
PM 6:20
B
点滅
PM 6:24
設定
A
PM 6:24 SET

図 32

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。

この機能では、車両の異常部分の検証と表示を行い、可能な場合は、異常部分の交換を行えるようにします。
機能を表示するには、メニューから"Error"ページを選択します。

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

エラーが複数ある場合は 3 秒ごとに表示が変わります。
Ducati 診断システムを介して、さらに詳しい診断を行うことができます。

警告
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	スロットルポテンショメーター Vcc 電源電圧または交流電流の短絡
	TPS	01	スロットルポテンショメーターのアース短絡
	PRESS	02	プレッシャーセンサー Vcc 電源電圧短絡

ランプ	エラーメッセージ	エラー	
	PRESS	02	プレッシャーセンサーのアースまたは交流電流の短絡
	OIL	03	オイル NTC センサー Vcc 電源電圧または交流電流の短絡
	OIL	03	オイル NTC センサーのアース短絡
	T AIR	04	温度センサーのアースまたは交流電流の短絡
	T AIR	04	外気温センサー Vcc 電源電圧短絡
	BATT	05	バッテリー電圧が低い
	BATT	05	バッテリー電圧が高い
	LAMB	06	O2 センサー（横滑り）
	LAMB	06	O2 センサーヒーター Vcc 電源電圧の短絡

ランプ	エラーメッセージ	エラー	
	LAMB	06	O2 センサーヒーターのアースまたは交流電流の短絡
	FUEL	07	リザーブ燃料 NTC センサー Vcc 電源電圧または交流電流の短絡
	FUEL	07	リザーブ燃料 NTC センサーのアース短絡
	DTC	08	トラクションコントロール
	COIL	09	垂直コイル（n.2）Vcc 電源電圧の短絡
	COIL	09	垂直コイル(n.2) アースまたは交流電流の短絡
	COIL	09	水平コイル（n.1）Vcc 電源電圧の短絡
	COIL	09	水平コイル(n.1) アースまたは交流電流の短絡
	INJE	10	垂直インジェクター（n.2）Vcc 電源電圧の短絡

ランプ	エラーメッセージ	エラー	
	INJE	10	垂直インジェクター(n.2) アースまたは交流電流の短絡
	INJE	10	水平インジェクター（n.1）Vcc 電源電圧の短絡
	INJE	10	水平インジェクター(n.1) アースまたは交流電流の短絡
	FAN	11	ファンリレー交流電流
	START	12	スターターコンタクター Vcc 電源電圧短絡
	START	12	スターターコンタクターのアースまたは交流電流の短絡
	R INJ	13	インジェクションリレー交流電流
	STEPP	14	ステッパーモーター交流電流
	STEPP	14	ステッパーモーター Vcc 電源電圧短絡

ランプ	エラーメッセージ		エラー
	STEPP	14	ステッパーモーターのアース短絡
	EXVL	15	故障確認エラーまたはポジションエラー
	EXVL	15	ポテンショメーターのアースまたは交流電流の短絡
	EXVL	15	ポテンショメーターの Vcc 電源電圧短絡
	EXVL	15	クロスバルブモーターの故障
	ECU	16	ECU (一般エラー)
	ピックアップ	17	ピックアップセンサー
	SPEED	18	スピードセンサー
	IMMO	19	イモビライザー (キーなし)

ランプ	エラーメッセージ	エラー	
	IMMO	19	イモビライザー (アンテナが外れている)
	IMMO	19	イモビライザー (キーが認識されない)
	CAN	20	CAN ライン
	ライト	21	ライトリレー
	ABS	22	ABS システムエラー

ヘッドライト“インテリジェンス”消灯機能

ヘッドライトが自動的に消えるので、バッテリーの消費を抑えることが出来ます。次の 3 つの場合に、この機能が作動します：

- 第 1 は、キーを OFF から ON にしたのにエンジンが始動しなかった場合、60 秒後にヘッドランプは OFF になり、エンジンを再始動した時のみに ON になります。
- 第 2 は、ヘッドランプを点灯した状態で車両を使用した後、右側スイッチにある RUN-STOP ボタンでエンジンを止めた時。
  この場合、エンジン停止 60 秒後、ヘッドランプは消灯し、エンジンを再始動した時に点灯します。
- 3 つめのケースは、エンジン始動中にヘッドランプを消灯し、エンジン始動直後に点灯した時。

ヘッドライト“インテリジェンス”の点灯機能

この機能を使用すると、車両のキーオフ時にも、ヘッドランプの点灯を“プログラムする”ことができます。キーオフ後、インストルメントパネルは 60 秒間作動状態を保ち、その間にポジション A "▲"または B "▼"でボタン (1、図 10) を押すと、ヘッドランプを点灯させることができます。
この 60 秒間は、ボタン (1、図 10) をポジション A “▲“または B “▼” で押すごとに、インストルメントパネルはヘッドランプを 30 秒間点灯させます。ボタンを押した回数は最高 6 回まで合計され、点灯時間として加算されます (最大点灯時間は 180 秒です)。ポジション A “▲“または B “▼” でボタン (1、図 10) を最初に押した後、30 秒のヘッドランプ点灯がスタートします。この 30 秒間にボタンが再度押された場合のみ、点灯時間が加算されます。30 秒の点灯時間内にボタンが押されなかった場合は、インストルメントパネルはヘッドランプを消灯し、その後に 30 秒を追加することはできません。
この機能をリセットするには最低 1 回キーオン/ キーオフ操作を行う必要があります。

機能作動中に突然バッテリーが切れるるなどの理由で電源が遮断された場合、電源をリセットするため、インストルメントパネルは機能を OFF(インストルメントパネルは 60 秒間作動状態を保ちません)にします。

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にのみエンジンが始動します。

キー

車両には、キー B (黒) 2 本が付属しています。
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

キーは分けて保管し、通常は 2 本の黒いキーの内の 1 本のみを使用するようにしてください。

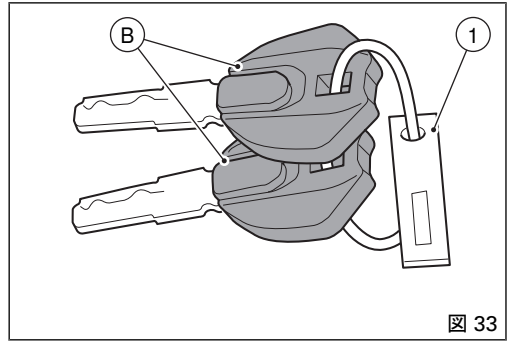


図 33

コードカード

キーと併せてコードカードが付属しています。カードには、キーオン後にエンジンブロックが作動した場合に使用する電子コード (A、図 35) 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"車両/エンジン診断 - EOBD"ランプが点灯し、エンジンブロック状態になった場合には、エンジンブロックを解除するため、コードカード上に記載されている電子コードが必要ですので、常に携帯され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。

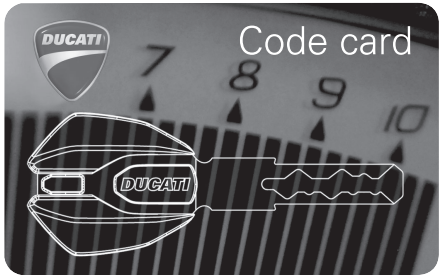


図 34

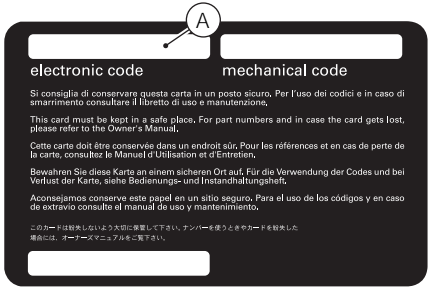


図 35

イモビライザーの解除の手順

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

参考
このメニューは最低 1 つのイモビライザーエラーが検知されていないと使用できません。

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。この段階でポジション B "▼"のボタン (1、図 10) 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作業に入ります。

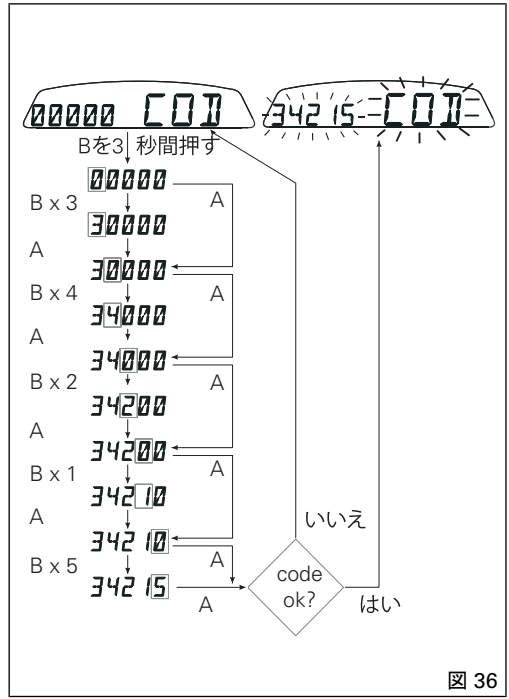


図 36

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、図 10)：ポジション B “ ▼ ” で押すたびに、1 秒ごとに数が増えます。ポジション A “ ▲ ” で押すと 2 桁目の数値入力に移ります。ポジション B" ▼ "で押すたびに、1 秒ごとに数が増えます。
ポジション A" ▲ "を押すと 3 桁目の数値入力に移ります。ポジション B" ▼ "で押すたびに、1 秒ごとに数が増えます。
ポジション A" ▲ "を押すと 4 桁目の数値入力に移ります。ポジション B" ▼ "で押すたびに、1 秒ごとに数が増えます。
ポジション A" ▲ "を押すと 5 桁目の数値入力に移ります。ポジション B" ▼ "で押すたびに、1 秒ごとに数が増えます。
ポジション A" ▲ "で押すとコード入力を確定します。
この時点でコードが正しく入力されていれば、COD 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/エンジン診断 - EOBD"ランプ (8、図 4) 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。
まだエラーが続き、インストルメントパネルに表示される場合は、次の Key-On 時 に再びエラーとなり、エンジンがロックされます。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 COD メニューに戻り"00000"を表示します。

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ブロックを作動します。
エンジンの始動には、キーを OFF から ON 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ブロックを解除します。START ボタン、 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 、 が点灯し、ポジション B “ ▼ ” のボタン を押すと"Error"と表示される場合は、コードが承認されなかったことを示します。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、システムのコード認識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ることがありますので、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、紛失したキーが後でみつかってもエンジン始動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。

サービスメニュー - 単位(UNIT SET)

この機能では、インストルメントパネルに表示される測定値の単位を設定することができます。
サービスメニューに入るには、ポジション A " ▲ "のボタン (1、図 10) を押したまま、同時にキースイッチを"OFF"から"ON"にします。

参考
この “メニュー” に入っているとき、その他の全ての機能は扱えなくなり、車両の始動が無効になります。

最初に表示される機能は"イモビライザー再プログラミング" (00000 PRO)で、ポジション A “ ▲ “の ボタン(1、図 10) を押すと、“UNIT SET” サービスメニューの他の機能が表示されます。
この時点で、ポジション B “ ▼ ” のボタン (1、図 10) を 3 秒間押します。
インストルメントパネルはポジション B " ▼ "のボタン (1 図 10) を押すたびに、以下の点滅表示を順に起動します :

測定単位			
国別標準	スピード	外気温	走行距離
EU	Km/h	°C	Km
EN	mph	°C	miles
USA	mph	°F	miles
CND	Km/h	°C	Km
FRA	Km/h	°C	Km
JAP	Km/h	°C	Km
ECU Id.	インストルメントパネルは ECU からの信号に従って測定単位を設定します。		

ポジション B " ▼ "のボタン (1、図 10) を 3 秒間押すと、現在表示されている状態が記憶され、“MEM” の文字が表示されます。
次のキー ON 時には、インストルメントパネルは新しい設定で起動されます。

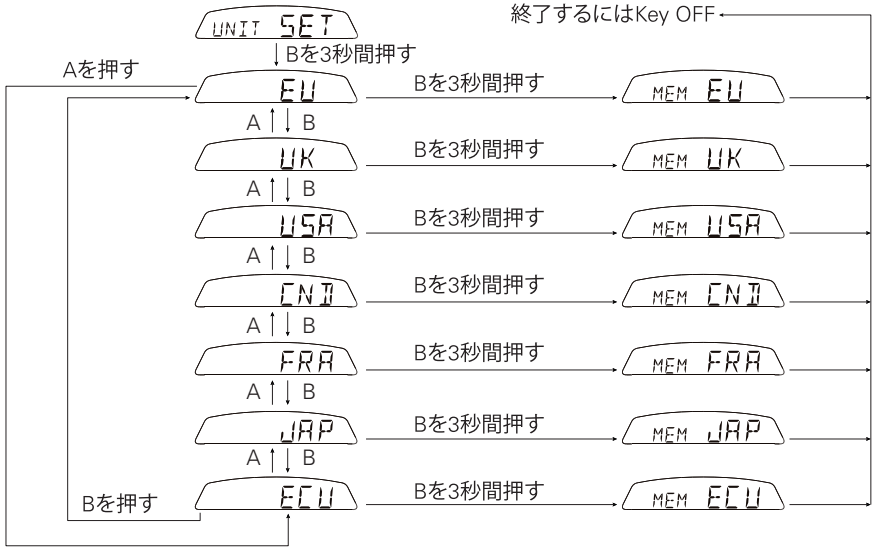

UNIT SET
終了するにはKey OFF
Bを3秒間押す
Aを押す
EU
Bを3秒間押す
MEM EU
A B
UK
Bを3秒間押す
MEM UK
A B
USA
Bを3秒間押す
MEM USA
A B
CNJ
Bを3秒間押す
MEM CNJ
A B
FRA
Bを3秒間押す
MEM FRA
A B
JAP
Bを3秒間押す
MEM JAP
A B
Bを押す
ECU
Bを3秒間押す
MEM ECU

図 37

運転時に必要なコマンド

コマンド類の配置

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。

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) 右側スイッチ
6) スロットルグリップ
7) フロントブレーキレバー
8) ギアチェンジペダル
9) リアブレーキペダル

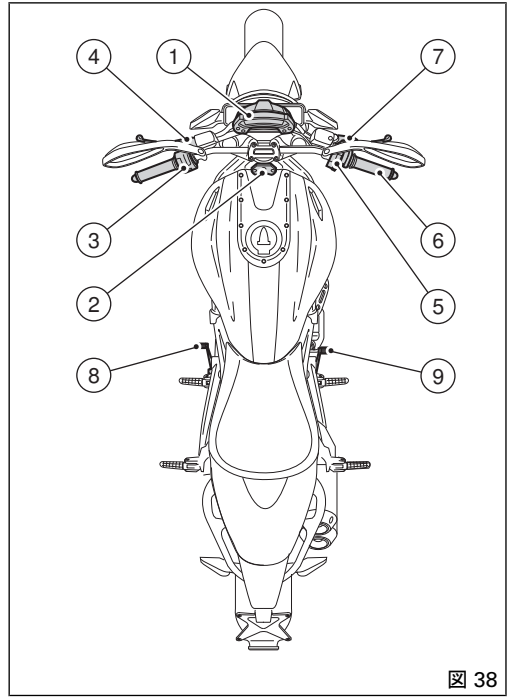


図 38

イグニッションスイッチ / ステアリングロック

燃料タンクの前にあり、4 つのポジションがあります：

A) ：エンジンおよびランプを ON
B) ：エンジンおよびランプを OFF
C) ：ステアリングロック状態
D) ：ポジションランプ及びステアリングロック

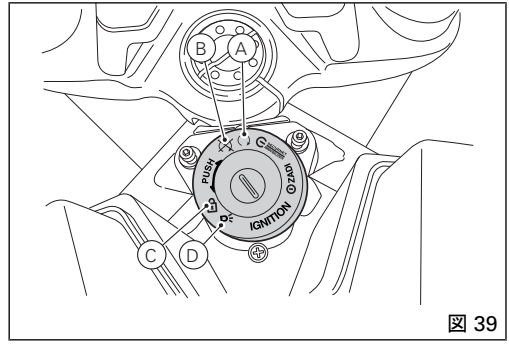


図 39

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

1) ディマースイッチ、ビームの選択、2 ポジション：
   ポジション ≡D ＝ ロービーム ON
   ポジション ≡D ＝ ハイビーム ON
2) ボタン ⇔ ＝ターンインジケーター、3 ポジション：
   中央 ＝ OFF
   ポジション ⇦ ＝ 左折
   ポジション ⇨ ＝ 右折
   ターンインジケーターを消すにはいったん中央部に戻してから操作レバーを押します。
3) ボタン ＝ 警告ホーン
4) ボタン ≡D ＝ハイビーム点滅
5) インストルメントパネルコントロールボタン、2 ポジション：
   ポジション “ ▲ ”
   ポジション “ ▼ ”

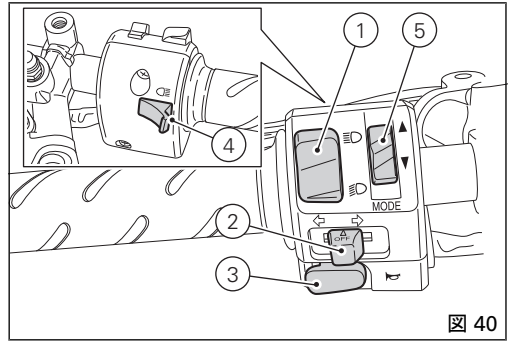


図 40

クラッチコントロールレバー

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、レバーとハンドルバー上のハンドル間の調整が可能です。
レバーの間隔はアジャスター(2)の 10 クリックで調整できます。時計回りに回すとレバーはスロットルグリップから離れます。アジャスターを反時計回りに回すと近づきます。
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。

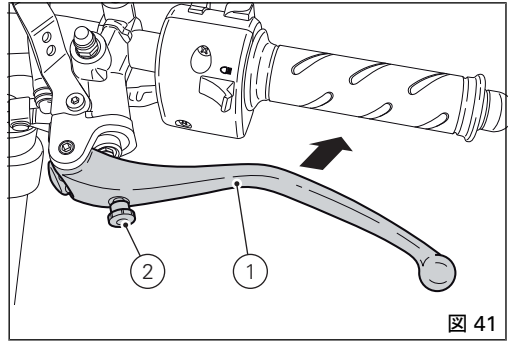


図 41

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
スタンドを降ろし、トランスミッションがニュートラルの状態でエンジンを始動させることができます。ギアが入った状態で始動する時は、クラッチレバーを引いて下さい(この際サイドスタンドは降ろしません)。

右側スイッチ

1) ENGINE STOP 2 つのポジション：

- ポジション ○ (RUN) =エンジン作動
- ポジション ⊗ (OFF) =エンジン停止

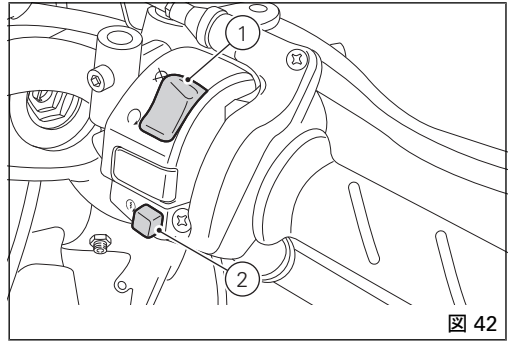


図 42

警告

このスイッチは、緊急時エンジンを直ちに停止させなければならない場合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、スイッチを ○ ポジションに戻して下さい。

重要

ライトを点灯した状態で走行し、スイッチ (1) でエンジンを切り、イグニッションキーを ON の状態で放置すると、ライトが点灯したままになるため、バッテリーが切れてしまうことがあります。

2) ボタン ⏻ ＝エンジン始動

スロットルグリップ

ハンドルバー右側のスロットルグリップ(1)は、スロットルボディ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(アイドリング状態)に戻ります。

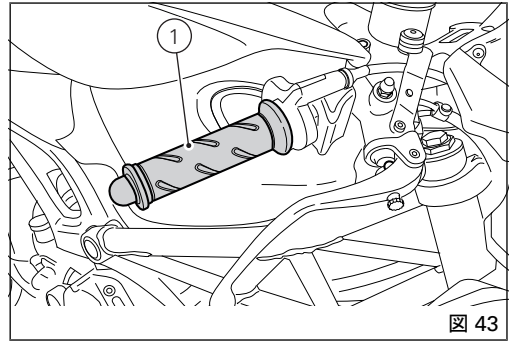


図 43

フロントブレーキレバー

レバー(2)をスロットルグリップの方向へ引くと、フロントブレーキがかかります。このレバーは油圧で作動するため、軽く握るだけで作動します。
この機種には調整ダイヤル(3)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。レバーの間隔はアジャスター (3) の 10 クリックで調整できます。時計回りに回すとレバーはスロットルグリップから離れます。アジャスターを反時計回りに回すと近づきます。

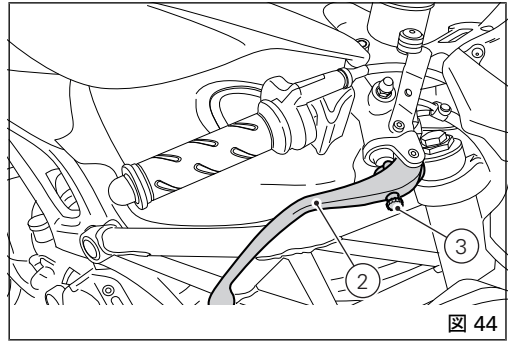


図 44

警告
これらのコマンドを使用する前に、"車両の発進"にある記載を良くお読みください。

警告
フロントブレーキレバーの調整は、停車時に行います。

リアブレーキペダル

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

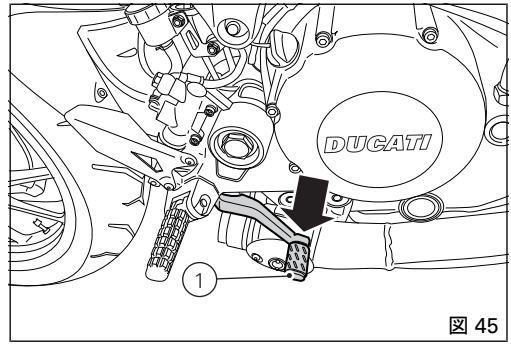


図 45

ギアチェンジペダル

ギアシフトペダルには、中央にスタンバイポジション N があります。このポジションは自動的に元に戻り、2 つの動作があります:

下へ＝シフトダウンおよび 1 速へのチェンジは、ペダルを下に押します。
この時、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シフトに相当します。

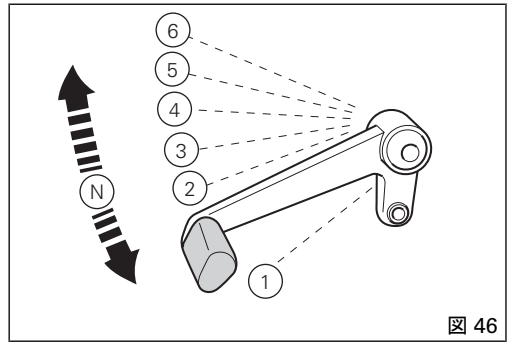


図 46

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、それぞれのライダーのライディングスタイルとフットレストの位置に合わせて調整することができます。ギアチェンジペダルの調整は、次の手順で行います：ロッド (1) を固定しながら、ロックナット (2) と (3) を緩めます。

参考
ナット(2)は、逆ネジになっています。

リンケージ (1) の六角部分にスパナをかけて回し、シフトペダルを好みの位置に合わせます。リンケージに対して両方のロックナットを締めます。リアブレーキペダルを調整するには、ロックナット (4) を緩め、ペダルが好みの位置になるまで調整スクリュー (5) を回します。ロックナット(4)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前に約 1.5 ～ 2 mm の遊びがあるかを確認します。

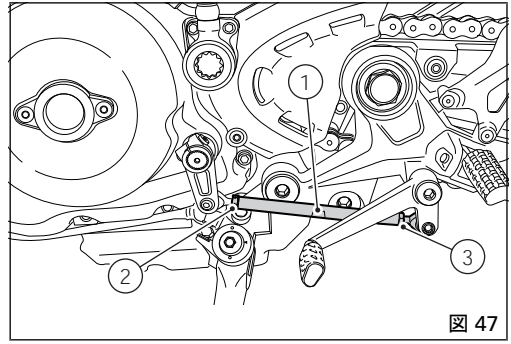


図 47

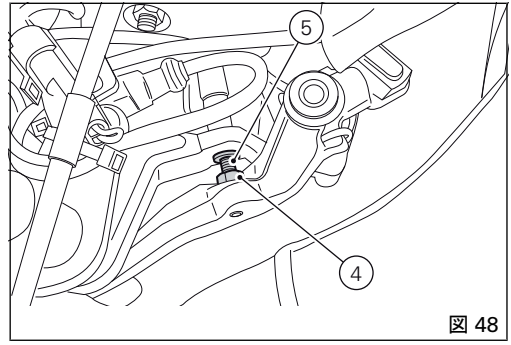


図 48

もし上記のような遊びが確認できない場合、マスターシリンダー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(6)を緩めます。
フォーク(7)のロッドの遊びを増したい場合は締めこみ、逆に減らしたい場合は緩めます。
ロックナット(6)を締め付け、ペダルの遊びを点検します。

参考
ヒールガード（8）がリアブレーキの調整作業の邪魔になる場合には、Ducati オフィシャルディーラーまたはサービスセンターにメンテナンスを依頼してください。

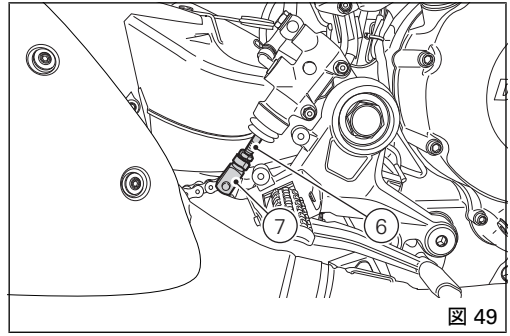


図 49

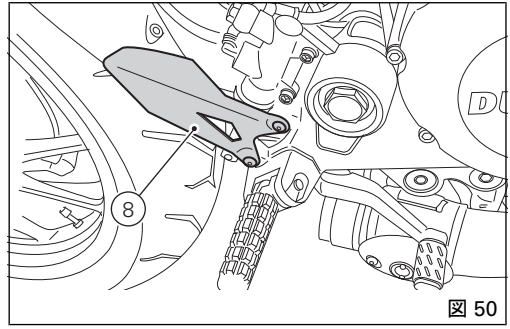


図 50

主要構成部品 / 装備

車両上の配置

1) フィラープラグ。
2) シートロック。
3) ヘルメットロックケーブルピン
4) サイドスタンド。
5) リアビューミラー。
6) リアショックアブソーバーアジャスター。
7) キャタライザー

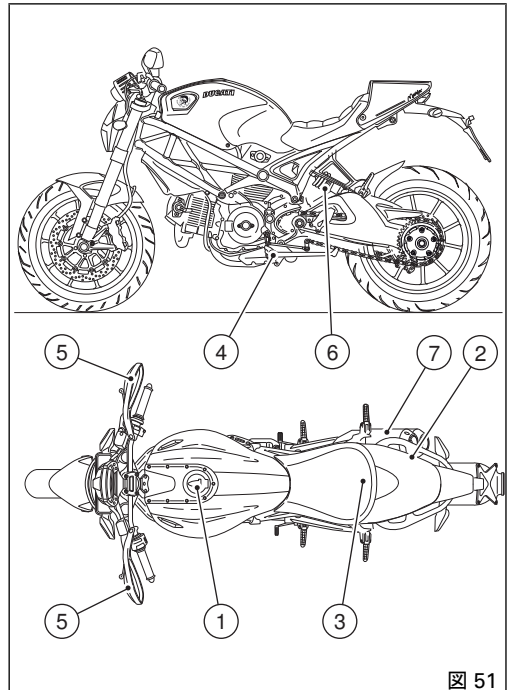


図 51

燃料フィラープラグ

開け方

プラグの保護カバー(1)を持ち上げ、イグニッションキーを差し込み、 キーを時計回りに 1/4 回転してロックを解除します。

閉じ方

キーの差し込まれたプラグを押して閉じ、 キーを反時計回りに回して、元の位置に戻してから抜き取ります。保護カバー(1)を閉じます。

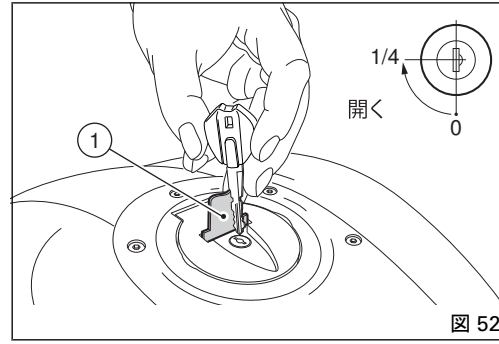


図 52

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。

シートロック

開け方

キーを錠に差し込み時計方向に回しながら同時に掛け金の近くを下方に押し下げてピンを外します。フロントストッパーからシートを後ろ側へ引き出します。

閉じ方

すべてのエレメントが正しい位置にあり、シート下に固定されていることを確認します。シート底部の先端をフレームスタンドの下に差し込み、シートの後端部を押し、カチッと音がしてロックがかかったことを確かめます。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、ロックからキーを抜きます。

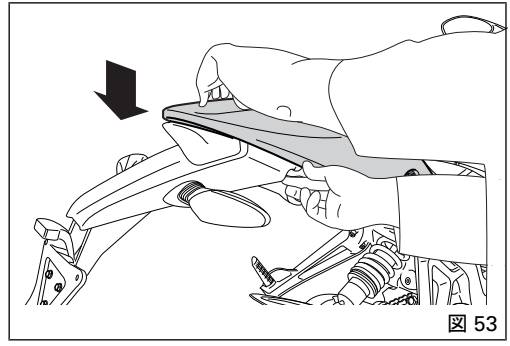


図 53

ヘルメットホルダースタンド

ヘルメットキャリーケーブル (1) はツールキット内にあります。"付属アクセサリー" ページ 114 を参照してください。ケーブルをヘルメットに通し、ケーブルの先端をピン (2) に通します。

ヘルメットをぶら下げた状態でシートを元に戻し、固定します。

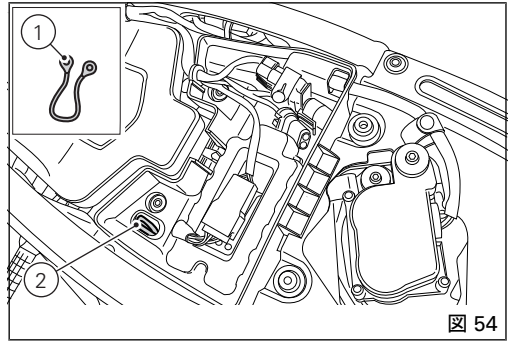


図 54

警告

ヘルメットロックケーブルは、車両の駐車中にヘルメットの盗難を防止するためのものです。ヘルメットをぶら下げた状態で走行しないでください。運転の邪魔になり、車両のコントロールを失う可能性があります。

サイドスタンド

警告
サイドスタンドを使用する前に、地面が適しているか、平らであるかを確かめて下さい。

柔らかい地面、砂利、日光で柔らかくなったアスファルト等に停車すると、転倒の原因になります。
傾斜面に停車する場合は、常にリアホイールが斜面の低い側になるようにして下さい。サイドスタンドを使用するには、ハンドルバーを両手で掴み、車体を支えながら、スタンドのフック(1)を足でいっぱいに押します。次に、スタンドがしっかりと路面に着くまで、車体を徐々に傾けていきます。

警告
サイドスタンド使用時には、車両にまたがらないで下さい。

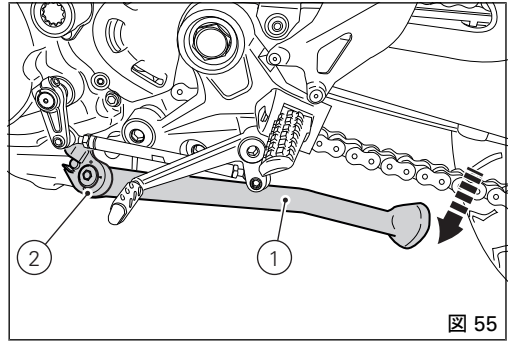


図 55

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、足でスタンドのアーム(1)を持ち上げます。

参考
定期的にスタンド(内側と外側 2 つのスプリングの状態)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。

参考

スタンドが開き、ギアがニュートラルの状態でエンジンを始動させることができます。ギアが入った状態で始動する時は、クラッチレバーを引いて下さい(この際サイドスタンドは閉じていなければなりません)。

フロントフォーク調整アジャスター

車両のフォークは、リバウンド/コンプレッションダンピング、およびスプリングプリロードの調整が可能です。

この調整はアウターアジャスターにて行います:

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

車両をサイドスタンドに安定した状態で停車させます。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、各フォークレッ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) を回します。 各フォークのインナースプリングプリロード調整を行うには、六角形アジャスター (2) を 22 mm の六角レンチで回します。アジャスター (1 と 3) を回すとカチッと音が鳴り、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。

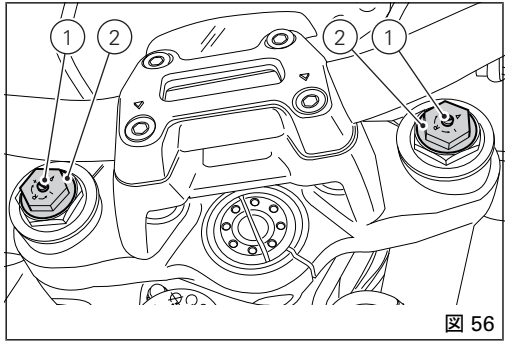


図 56

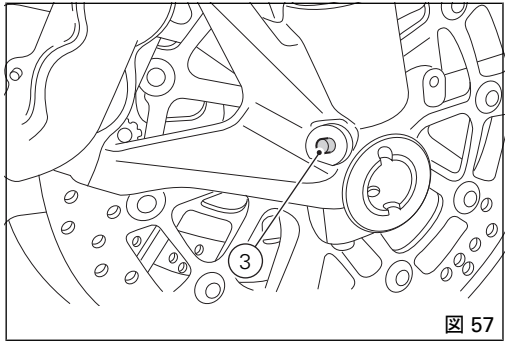


図 57

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：

- コンプレッションダンピング：最大値 (完全閉鎖) から 1.5 回転
- リバウンドダンピング：最大値 (完全閉鎖) から 1 回転
- スプリングプリロード：最小値 (プリロードゼロ) から 7 回転
  1 回転がスプリングプリロード 1 mm に相当します (最大 15 mm)。

警告
同じポジションの両方のレッグのアジャスターを調整します。

リアショックアブソーバー調整アジャスター

リアショックアブソーバーは荷重に合わせて調整できるよう外部アジャスターを装備しています。アジャスター (1) は、左側、ショックアブソーバー上部のリアサブフレームとの接続部に配置され、リバウンド側のダンピングを調節します。
時計回り方向にアジャスター(1)を回とダンピングが強くなり、反対方向に回すと弱くなります。
ショックアブソーバー上部にある 2 つのリングナット(2)で、アウタースプリングプリロードを調整します。
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。

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：

- リバウンド：最大値 (完全閉鎖) からアジャスター(1)を 8 クリック緩める
- スプリングプリロード：最小値 (プリロードゼロ) から 20 mm

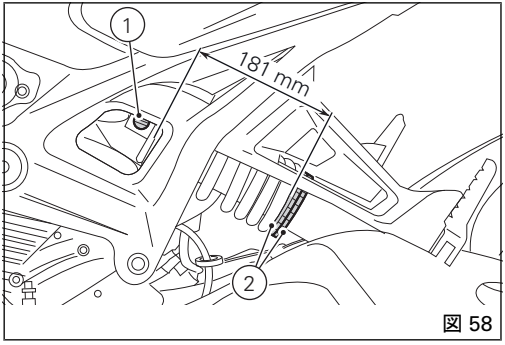


図 58

警告
スプリングプリロードを調整する際は、スイングアームが損傷する可能性がありますので、181 mm の数値を超えないようにしてください。

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。

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。

パッセンジャーと荷物を載せる場合、リアショックアブソーバーのスプリングを最大にプリロードし、車両の動的挙動を改善させ、地面の干渉を避けます。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。

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
慣らし運転期間中および通常使用においてのエンジン最大許容回転数：
1) 1,000 km まで
2) 1,000 ～ 2,500 km まで

1,000 km まで
最初の 1000 km まではタコメーターに注意し、絶対に 5,500 ～ 6,000 rpm を超えないようにしてください。
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。
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、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
この間はエンジンからもっと強いパワーを引き出すことができますが、決して 7,000 rpm を超えないようにしてください。

重要

慣らし運転期間は、当マニュアルで指定された点検、整備を必ず受けて下さい。これは保証の必須条件で、この条件を守らなかったことによるエンジンの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。

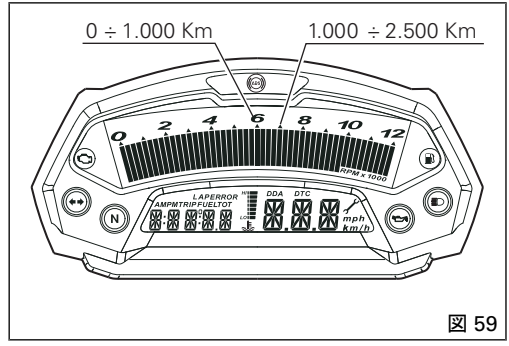


図 59

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ください:

タンク内の燃料量
タンク内の燃料の残量を確認します。必要であれば給油してください (ページ 112)。

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確認します。必要であれば補充してください (ページ 149)。

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ます (ページ 115)。

タイヤコンディション
空気圧と摩耗度を点検します (ページ 146)。

コマンド機能
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 (ページ 143)。

ロック類
フィラープラグ (ページ 93) およびシート (ページ 94) のロック状態を確認します。

スタンド
サイドスタンドがスムーズに作動し、適切な位置にあるかをチェックします (ページ 96)。

ABS ランプ
Key-On 後、ABS ランプ (10、図 4) は点灯したままになります。車両の速度が 5 km/h を超えてランプが消えると、ABS システムが正常に機能していることを示します。

警告
異常がある場合には、車両の使用を中止し、Ducati ディーラーまたはサービスセンターにご連絡下さい。

ABS 装置

フロントトーンホイール(1) とリアトーンホイール(2）が汚れていないか確認してください。

警告

汚れなどが付着して読み取り窓が詰まっていると、システムが正常に機能しない恐れがあります。泥の多い路面を走行する時には ABS システムがうまく機能しない場合がありますのでシステムを OFF にしておくことをおすすめします。

警告

長い後輪立ち走行を行うと、ABS システムが停止してしまうおそれがあります。

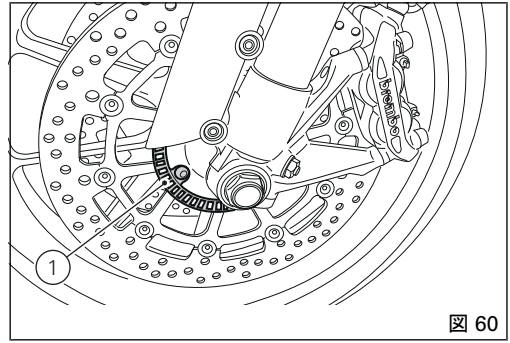


図 60

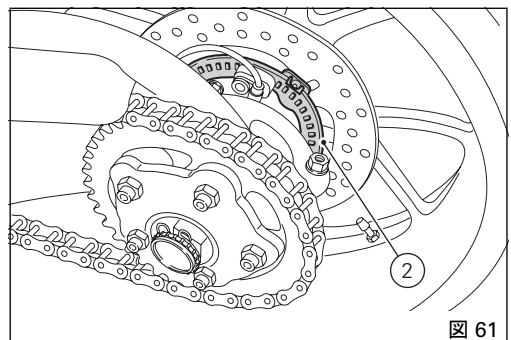


図 61

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。

警告
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、さらには死に至る危険性があります。

イグニッションキーを (1、図 62) の位置にします。緑のランプ N と赤のランプ ☞ が点灯している事を確認してください。

重要
オイルプレッシャー表示ランプは、エンジン始動後、数秒で消えなければなりません。

警告
サイドスタンドが完全に上がって(水平)いない場合、安全センサーが作動して始動できません。

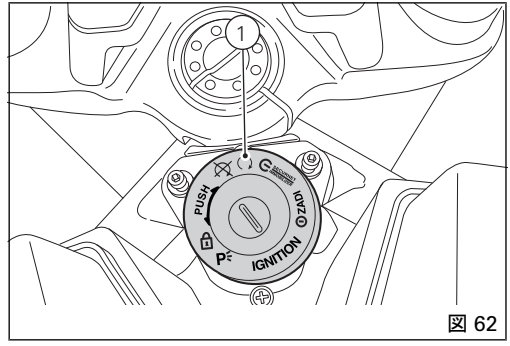


図 62

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時は、クラッチレバーを引いたままの状態で始動させてください(この時サイドスタンドは上がっていなければなりません)。

エンジンストップスイッチ (2、図 63) が ○ (RUN) の位置になっていることを確認してから、スタートボタン (3、図 63) を押します。

この時、スロットルグリップは回さず、車両が自然に始動するまで待ちます。

参考
バッテリーが切れていると、システムにより、自動的にスターターモーターが作動しなくなります。

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。

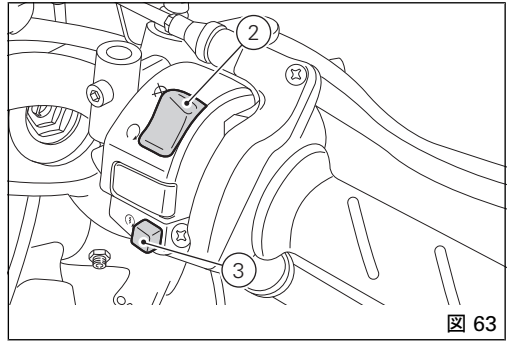


図 63

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直ちにシフトダウンし、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。

警告
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でいると、機械部分の過熱や摩擦部分の異常な摩耗を引き起こします。

警告
長い後輪立ち走行を行うと、ABS システムが停止してしまうおそれがあります。

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。急なエンジンストップを防ぐため、車両が停止する前に、クラッチを切ります。

ABS システム

困難な条件下のブレーキ操作は、非常に慎重に行わなければなりません。ブレーキ操作は二輪車の運転で最も難しく危険な瞬間です。ブレーキ操作中に転んだり事故を起こす可能性が統計的に最も高くなっています。フロントホイールがロックされると、牽引力、安定性が減り、車両のコントロールを失います。

アンチブロックブレーキシステム(ABS)は、緊急のブレーキ時、悪道路、悪天候の下でブレーキの性能を最も効率的に使えるように開発されたものです。ABS は油圧電子システムです。ホイールがロックされそうになると、ホイールにあるセンサーからコントロールユニットに信号が送られ、ブレーキ回路内のプレッシャーが制御されます。

一時的にプレッシャーが下がることで、タイヤが理想的な接地状態を維持したまま、ホイールは回転を続けます。ブレーキ回路内のプレッシャーはすぐにまた上がり始め、ブレーキが作動するようになります。ロックアップのリスクが完全になくなるまでこのサイクルが繰り返されます。

ブレーキが作動状態に入ると、ブレーキレバーとブレーキペダル上に軽い断続的抵抗が感知されます。

フロントとリアブレーキのコントロールシステムはそれぞれ独立していますので、 ABS もフロントとリアブレーキに同時に作動するわけではありません。

このシステムをインストルメントパネルから停止させたい場合は、“ABS 解除機能” を使います (ページ 53 参照)。

警告

ABS システムを解除すると、車両は標準ブレーキシステムの状態となりますので 2 つのブレーキレバーのいずれかを個別に使用すると、車両のブレーキ効率が低下します。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使用は、摩耗材の過熱を招き、ブレーキ性能の著しい低下の原因となります。規定値を下回る空気圧のタイヤはブレーキ能力を低下させるとともに摩耗を早め、また運転の確実性と、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(2)ポジションにします。

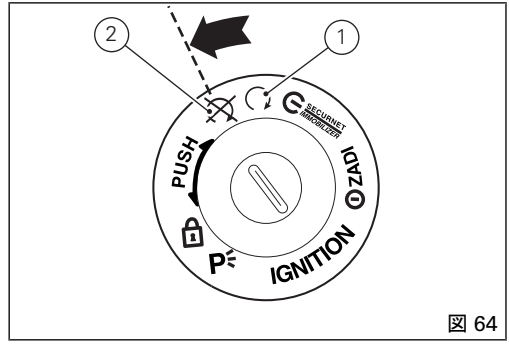


図 64

重要

エレクトリカル部品の損傷を避けるため、エンジン停止状態ではキーを ON、ポジション（1）に放置しないでください。

燃料の補給

給油の際、入れすぎないように注意してください。燃料はプラグの下縁をこえてはいけません。

警告

燃料は、鉛の含有量が少なく、混合前のオクタン価が 95 以上のものを使ってください。

警告

この車両にはエタノール含量が 10%以下の燃料（E10）のみ使用することができます。
エタノール含量が 10%以上のガソリンを使用することは禁止されています この燃料を使用すると車両のエンジン及び部品に重大な損傷をきたす恐れがあります。エタノール含量が 10%以上のガソリンを使用すると保証の対象外になります。

“給油” ページ 162 の表を参照してください。
プラグの上部に燃料が溜まってないことを確認します。

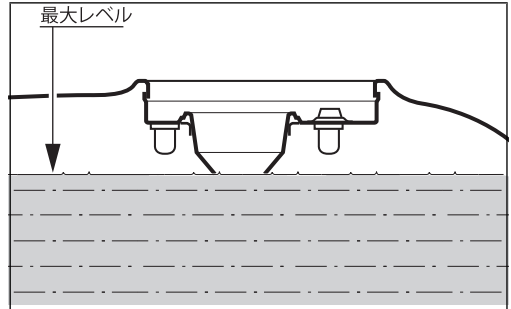


図 65

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(ページ 96)。

盗難防止のため、ハンドルを左に振りきり、キーを(3) 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 (4) 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。

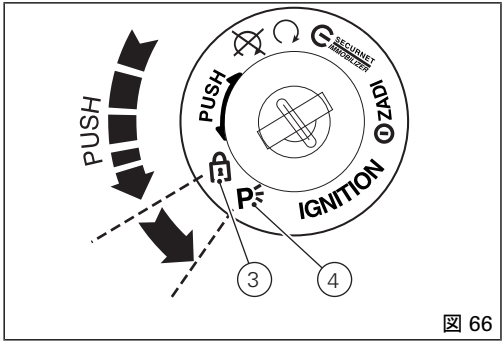


図 66

重要

このキーを長時間ポジション（4）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

エンジン停止後もエキゾーストシステムは高温の場合があります。身体が接触しないように充分に注意し、車両を木材、木の葉などの可燃物のそばに駐車しないようにして下さい。

警告

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、リアスプロケットロック等)は大変危険で、車両の機能とライダーとパッセンジャーの安全に危害を与えるおそれがあります。

付属アクセサリー

シート（1）の下にツールキット（2）があります。ツールキットは以下のものからなります。

- ヒューズ用ピンセット
- 8 mm/10 mm スパナ
- ヘルメットロックケーブル
- ドライバー
- ドライバー用ハンドル
- 16 mm ソケットレンチ
- 8 mm リンケージ
- 3 mm 六角レンチ
- 5 mm 六角レンチ
- 6 mm 六角レンチ

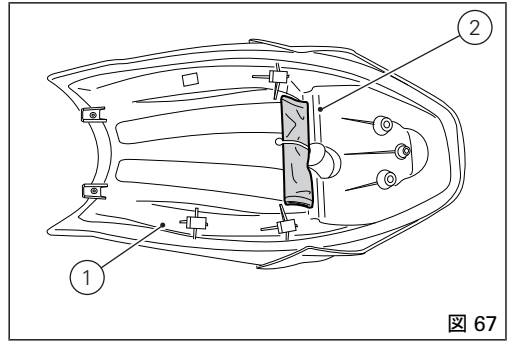


図 67

主な整備作業とメンテナンス

エアフィルターの交換

重要
フィルター交換が必要な場合は、ディーラーまたは Ducati サービスセンターにご連絡下さい。

ブレーキ及び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。
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。

クラッチシステム
クラッチレバーに過度の遊びがあり、ギアチェンジの際クラッチにスナッチやジャダーが出る場合は、システム内にエアが混入していることを示します。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には、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。

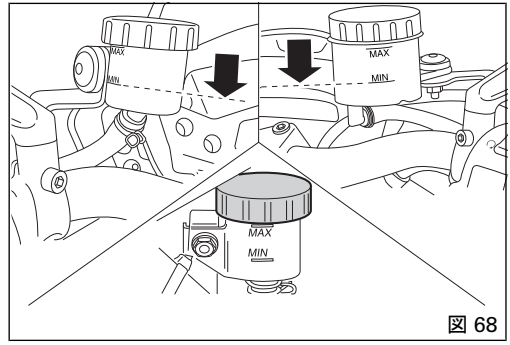


図 68

ブレーキパッドの摩耗点検

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。

警告
プーリーの中にケーブルを入れ、慎重にスロットルを閉めます。

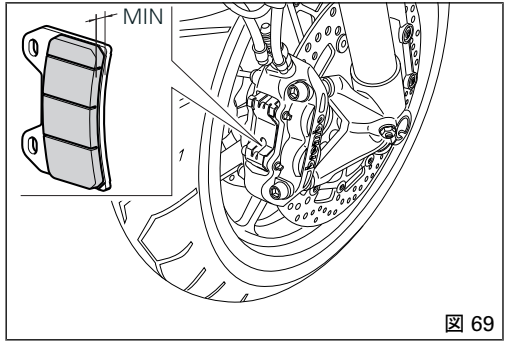


図 69

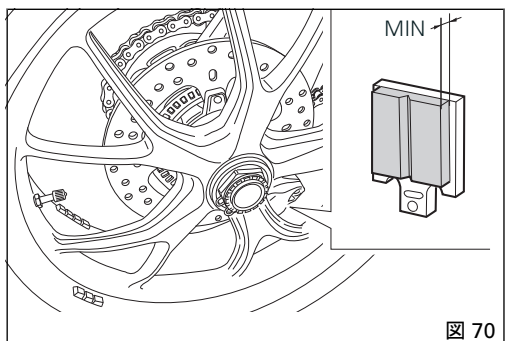


図 70

ジョイント部の潤滑

スロットルコントロールおよびスターターコントロールケーブルのアウターシースの状態を定期的に点検する必要があります。被覆につぶれた部分やひび割れた部分があってはなりません。コマンドを操作して内部ケーブルが滑らかに動くことを確認します。引っかかったり何か異常を感じる場合は、ディーラーまたは Ducati サービスセンターに交換を依頼して下さい。

不具合の発生を避けるため、 スロットルケーブルの先端を SHELL Advance Grease または Retinax LX2 で定期的に潤滑してください。

スロットルトランスミッションの場合は、2 本の固定スクリュー(1)を緩めてスロットルケーブルを開き、ケーブルの端とプーリーにグリースを塗布して下さい。

警告

プーリーの中にケーブルを入れ、慎重にスロットルを閉めます。

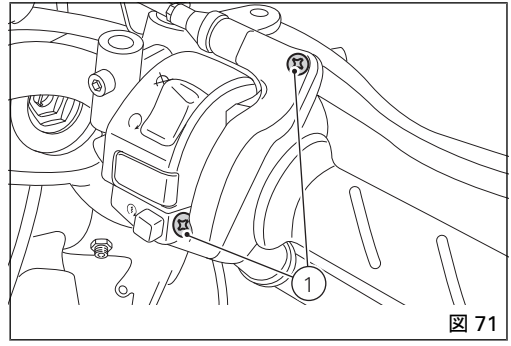


図 71

カバーを取り付け、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、全ての可動部分に規定のグリース SHELL Alvania R3 を塗布して下さい。

スロットルコントロールケーブルの調整

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

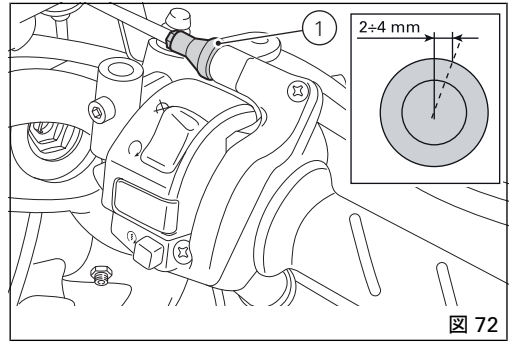


図 72

バッテリー充電および冬季の断熱

車両には所定の充電器 (2) (バッテリーメンテナーキット、部品番号 69924601A - 多くの国、バッテリーメンテナーキット、部品番号 69924601AX - 日本、中国、オーストラリアのみ) を接続することができるコネクター (1) が装備されています。充電器は当社の販売店でお求めになれます。

重要

所定のメンテナーを介してバッテリー電力の最低値が維持されないと、不可逆反応でバッテリー自体の性能の低下を招くサルフェーション現象が生じます。

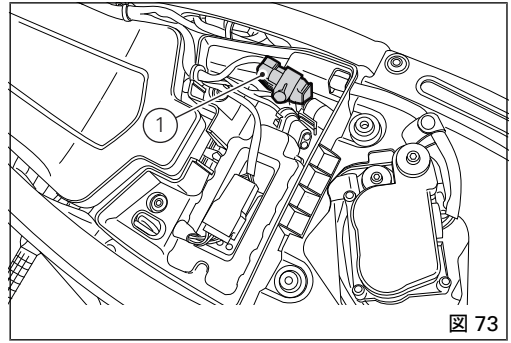


図 73

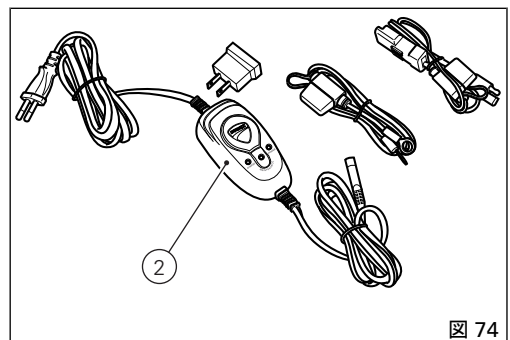


図 74

参考

車両を使用しない期間 (およそ 30 日以上)、Ducati バッテリーメンテナー (バッテリーメンテナーキット、部品番号 69924601A - 多くの国、バッテリーメンテナーキット、部品番号 69924601AX - 日本、中国、オーストラリアのみ) のご使用を推奨します。電圧をモニターする内部エレクトロニクスが搭載されており、充電電流は最大 1.5 アンペア/h です。メンテナーを車両のテールにある診断プラグに接続します。

参考

Ducati に認可されていないバッテリーメンテナーを使用すると、車両のエレクトリカルシステムに損傷をきたす恐れがあります。上記の理由で車両が損傷を受けた場合、不適切なメンテナンスとみなし、バッテリーは車両の保険の対象にはなりません。

バッテリーの取り外し

バッテリーを取り外す場合は、必ずディーラーまたは Ducati サービスセンターへご依頼ください。

シートを取り外します ページ 94。

フロントタンクカバー (3) を固定しているネジ (1) および (2) を緩めて外します。フロントタンクカバーは取り外さないでおきます。
ネジ(4、(5) を外して、ナイロンワッシャー(7)を取り出します。

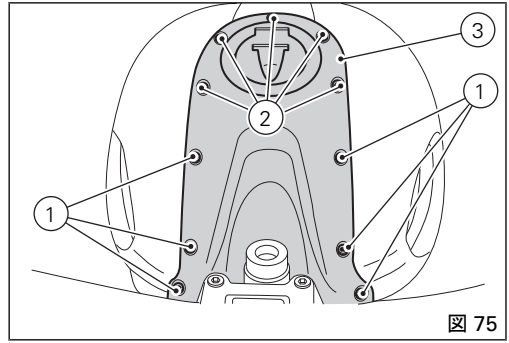


図 75

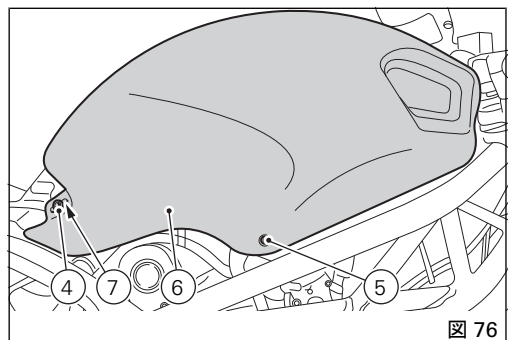


図 76

リアカバーにあるスロット (B) のキー (A) を外し、右側タンクカバー (6) を抜き取ります。
左側タンクカバーについても同じ作業を行います。
フロントタンクカバー(3) を取り外し、ブッシュ(C)とスペーサー(D)を外します。

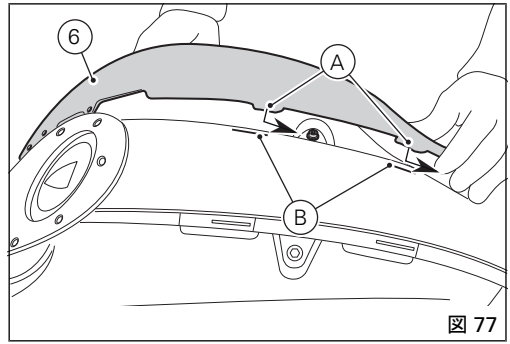


図 77

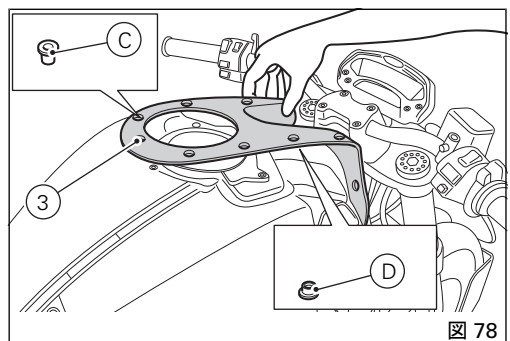


図 78

固定ネジ(E)を外します。
ケーブルガイド(F)からオイルホースを外します。
固定ネジ(9) 2 個を外し、カバー(8)を外します。
カバー(8) からエア抜きホース(10)を外します。
ホース (10) を上へ抜き取ります。ただし、エア抜きホースおよびドレインホースの継ぎ手には接続したままにしておきます。

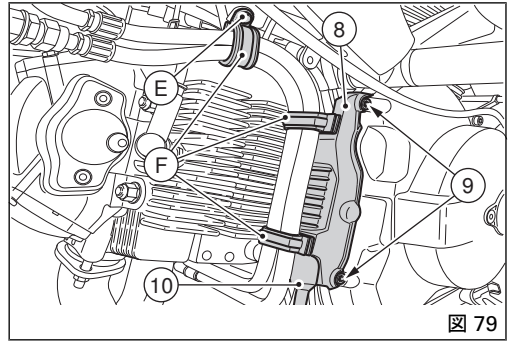


図 79

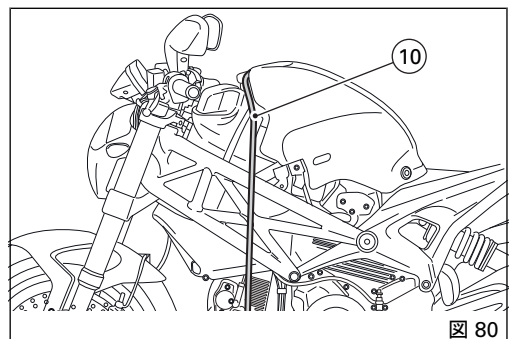


図 80

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

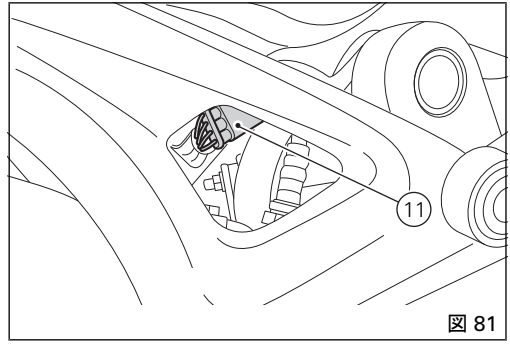


図 81

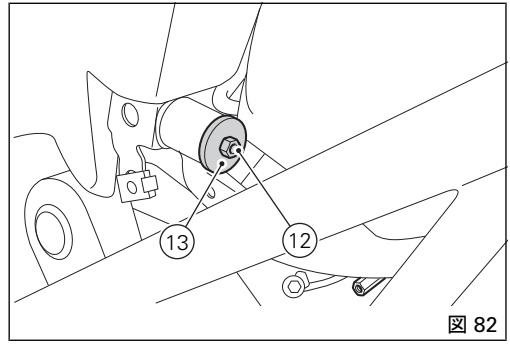


図 82

ネジ (14) を緩めて外し、ワッシャー (15) も外します。
燃料ホース(G) をケーブルガイド(H)から外します。

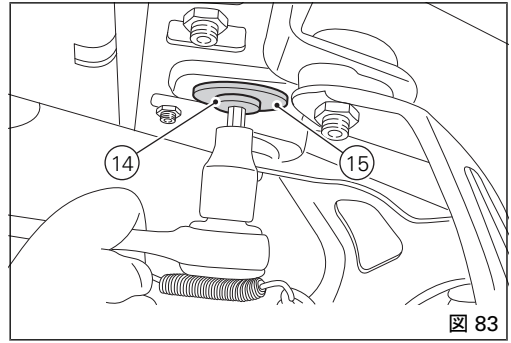


図 83

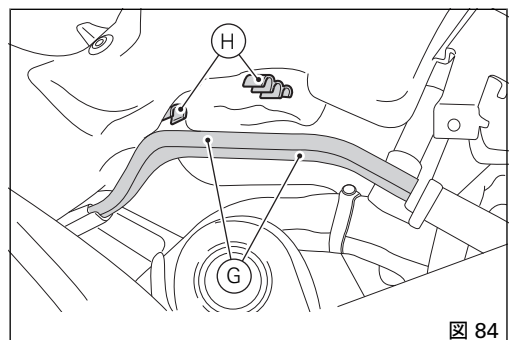


図 84

O2 センサー(L) をタンクフランジカバーのクリップ (M) から外します。

警告
フランジカバー (16) を取り外す前に、タンクが空であり、万一燃料がもれ出た場合に備えてウエスが用意してあることを確認してください。

燃料タンクを持ち上げた状態で、ナット(17)を外してフランジカバー(16)を外します。

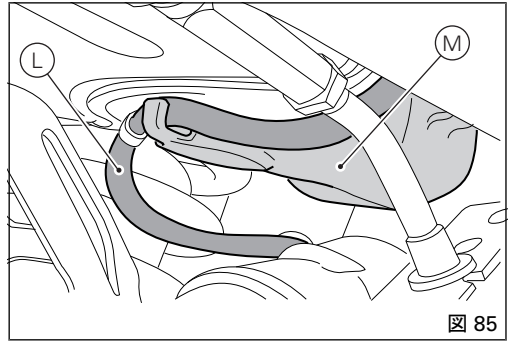


図 85

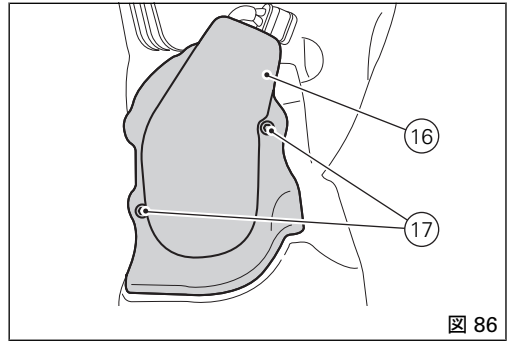


図 86

フランジからクイックカプリング(18) を取り外します。
クリップ(19)を外し、電極保護キャップを抜き取り、電極(20) および (21) のネジ (22) を緩めて、バッテリーを抜き取ります。このとき、作業は必ずマイナス極から始めるようにしてください。

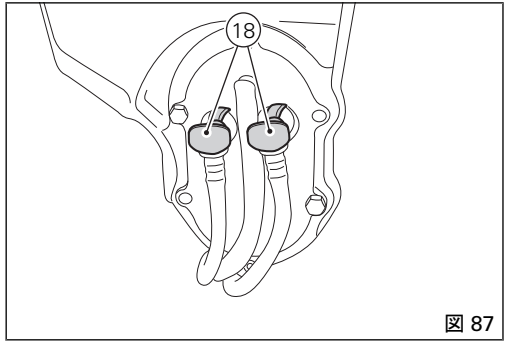


図 87

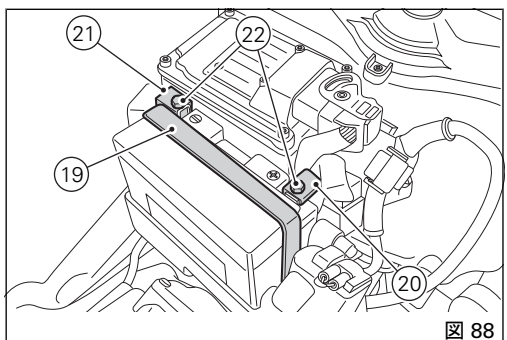


図 88

バッテリーの取り付け

重要
バッテリーを取り付ける場合は、必ずディーラーまたは Ducati サービスセンターへご依頼ください。

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

警告
図のように、陽極ケーブル (20) を陽極へ、陰極ケーブル (21) を陰極に接続します。

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

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

ネジ(22)を 10Nm ± 10%のトルクで締め付けます。バッテリーの電極が腐食しないよう、電極にグリースを塗布してください。

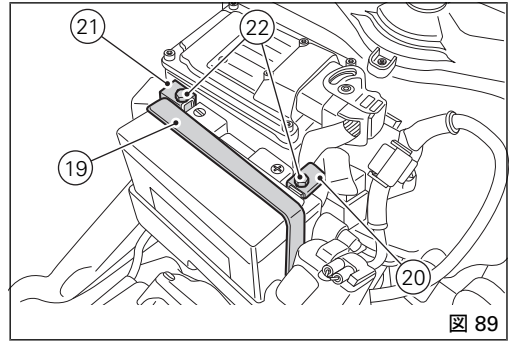


図 89

警告
タンクを取した場合は再取り付けを行いますが、その場合、前側のピン(N) をシャシーの所定の位置にしっかりと差し込んでください。

警告
タンクを取り付ける場合は、必ずディーラーまたは Ducati サービスセンターへご依頼ください。

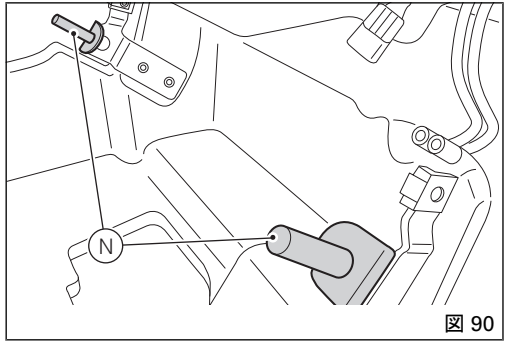


図 90

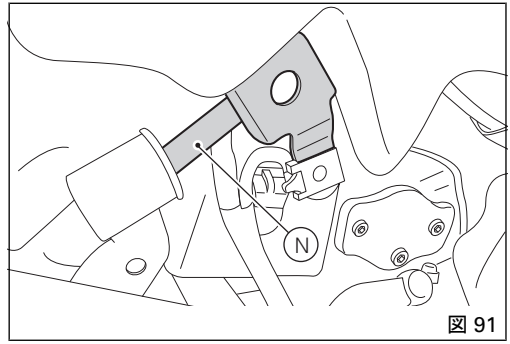


図 91

タンクを持ち上げた状態でクイックカプリング(18)をフランジに接続し、フランジカバー(16) を取り付けます。その際、ナット(17) を取り付けて 3 Nm ± 0,3%のトルクで締め付けてください。

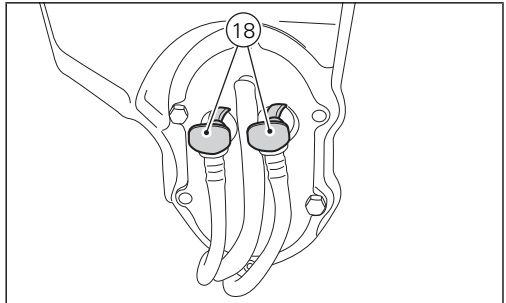


図 92

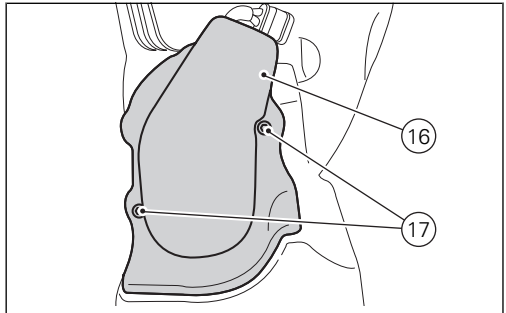


図 93

主配線に燃料センサー (11) を接続します。
O2 センサーケーブル(L) をタンクフランジカバーの所定のクリップ(M) に取り付け、ケーブルタイで固定します。

重要
タンクを下ろしたとき、燃料センサー (11) のコネクターは、図に示すように垂直ヘッドに掛った状態にならなければいけません。

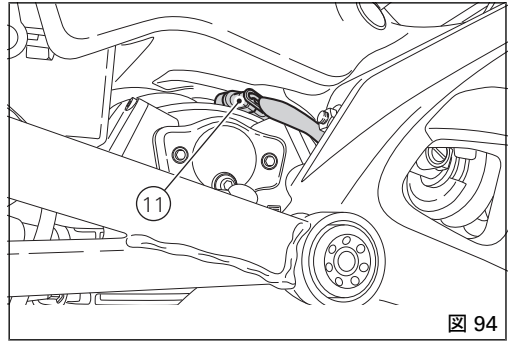


図 94

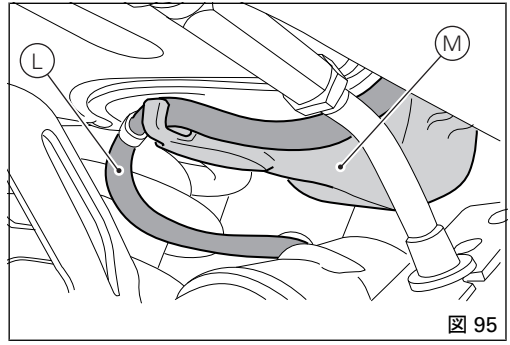


図 95

燃料ホース(G) をケーブルガイド(H)に嵌め込みます。
ネジ(12) とワッシャー(13)でタンクをシャシーに固定します。
ネジ(12)を 10Nm ± 10%のトルクで締め付けます。

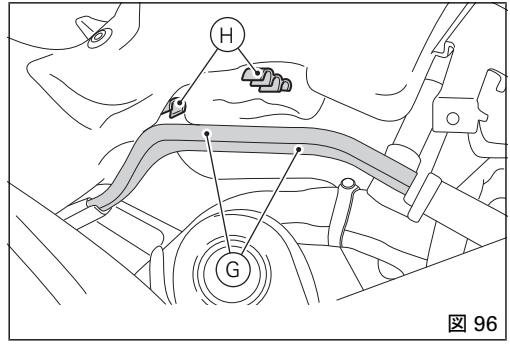


図 96

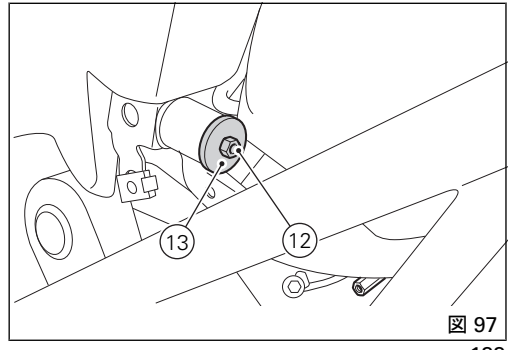


図 97

ネジ(14) とワッシャー(15)でタンクをサブフレームに固定します。
5 mm の六角レンチでタンク上部のイモネジ(P) を固定しながら、ネジ(14) を 10 Nm ± 10% のトルクで締めつけます。

重要
USA バージョンにはイモネジ(P) は使われていません。

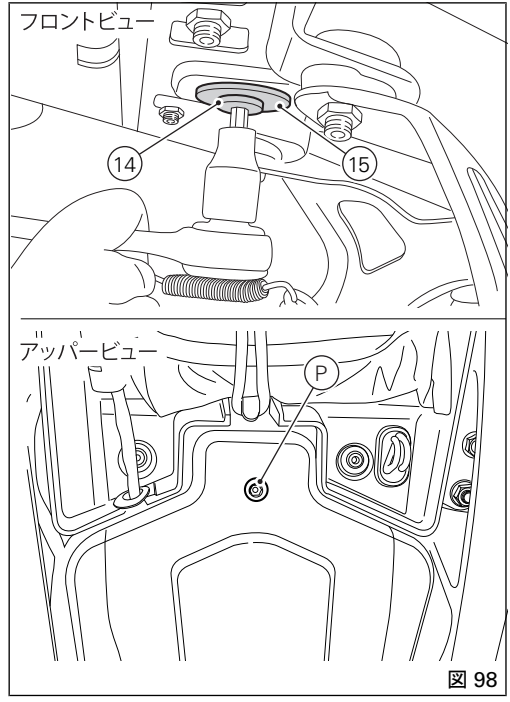


図 98

エア抜き/ドレーンホース (10) を車両上に配置し、カバー(8)を取り付けて固定します。
ネジ(9) 2 個（うち、長い方のネジを下の穴に）を取り付け、 10 Nm のトルクで締め付けます。
ホースをケーブルガイド(F) で固定し、ネジ(E) で 10 Nm ±10%のトルクに締めつけます。

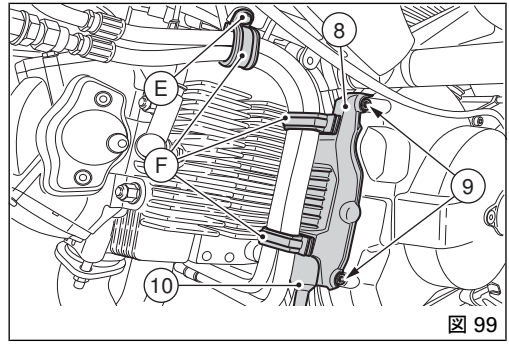


図 99

フロントタンクカバー (3) に 4 つのブッシュ (C) （径の大きい側を上に向けて）とスペーサー(D)が取り付けられ ていることを確認してください。

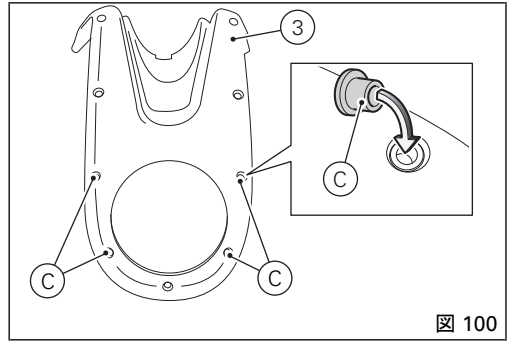


図 100

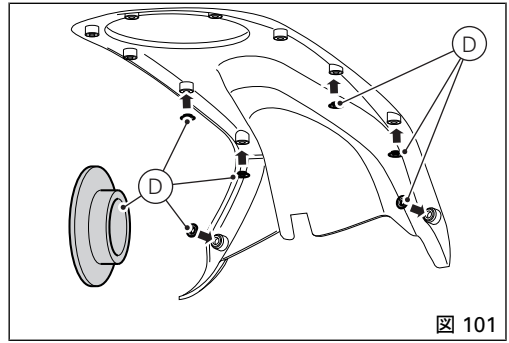


図 101

フロントタンクカバー (3) をタンクに取り付けます。右側タンクカバー(6)内の穴に、スペーサー(23)を取り付けます。

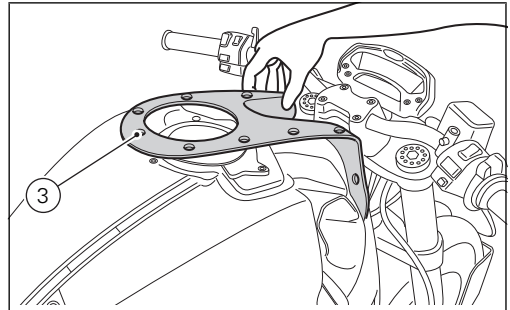


図 102

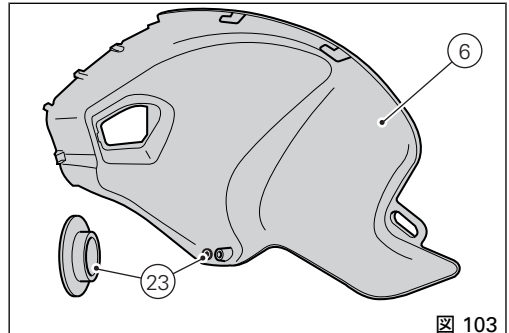


図 103

右側タンクカバー (6) をリアカバーにあるスロット (B) のタブ (A) に挿入して取り付けます。

参考
ウィング(O) をフロントタンクカバー(3)の下に差し込みます。

左側タンクカバーについても同じ作業を行います。ネジ(1) および(2) をフロントタンクカバー(3) に取り付けます。このとき、前側のネジ(1)から作業を始めてください。

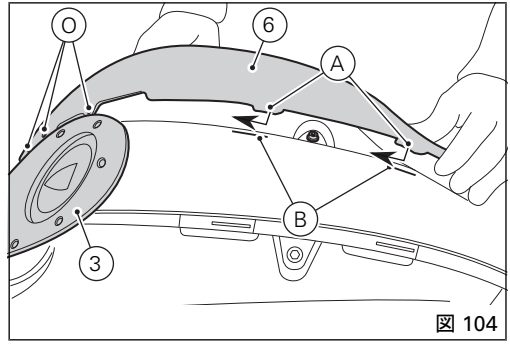


図 104

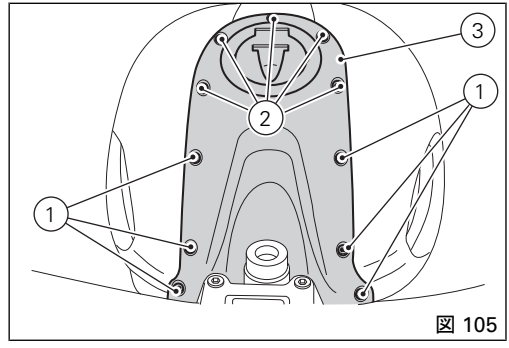


図 105

右側タンク(6) と左側タンクの固定ネジ(4)と(5) を取り付けます。 固定ネジ(4)については、ワッシャー(7)を使用します。
ネジ(1) と(2) を 2 Nm ±10%のトルクで締め付けます。この作業はキャップの周りのネジ(2) から始めてください。
ネジ(4) と(5) を di 2 Nm ±10%のトルクで締め付けます。
シートを取り付けます ページ 94。

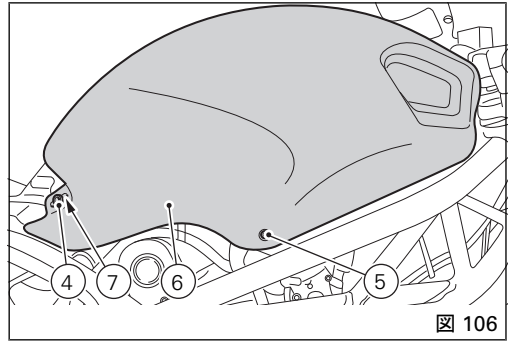


図 106

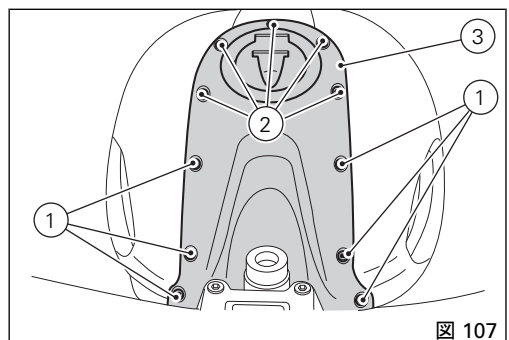


図 107

トランスミッションチェーン張力の点検

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。

リアホイールを回転させ、チェーンが最も張る位置を探します。サイドスタンドに車両を駐車します。指の力だけで測定位置でチェーンを下方向に押し、放します。チェーンピン中央及びスイングアームのアルミニウム間の距離（A）を測定します。次の値でなければなりません。A = 61 ～ 63 mm

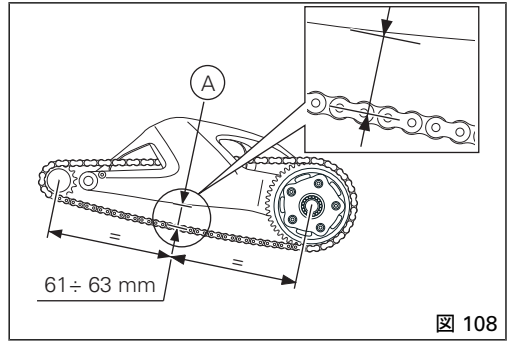


図 108

重要
トランスミッションチェーンが張りすぎている、又は緩すぎる場合は、測定値が規定値になるよう調整します。

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ー (1) の正しい締め方がとても重要です。

重要
不適切なチェーンの張りは、トランスミッション部品の磨耗を促進させます。

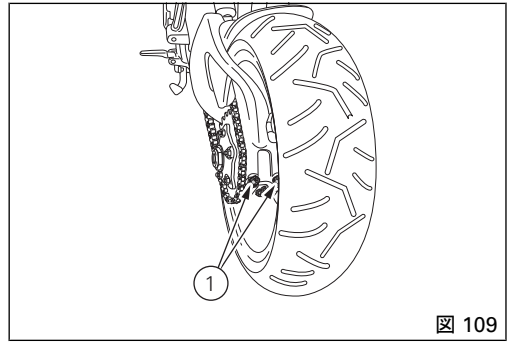


図 109

チェーンの潤滑

この車両には、泥などの侵入を防ぎ、潤滑をより保つ O リング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、シールの損傷を防ぐため、専用の溶剤を使用し、スチームウォッシャーなどの圧力のかかった水で洗浄しないでください。コンプレッションエアーまたは吸収材でチェーンを乾燥させたら、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。

電球の交換

切れた電球を交換する前に、新しい電球が"エレクトリカルシステム" ページ 168 の章に記載されている電圧及び電力と同じであることを確認してください。

重要

ライトバルブの交換が必要な場合は、ディーラーまたは Ducati サービスセンターにご連絡下さい。

スクリュー(1)を外し、ソケット(2)とターンインジケーターのホルダーを別々にします。
電球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。バルブカバーを取り付けます。このとき、突起部をマウントのスリットに挿入してください。スクリュー(1)を締めます。

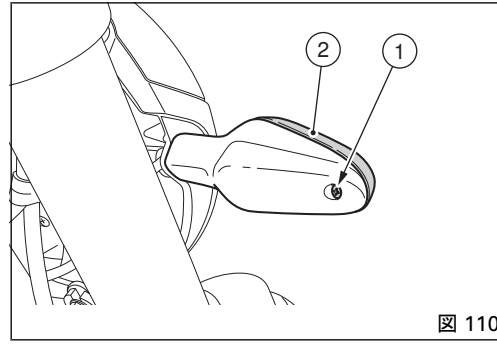


図 110

ヘッドランプの光軸調整

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 (暗い範囲と照射範囲との境界の上限) が、地上からヘッドランプの中心までの高さの 9/10 以下でなければなりません。

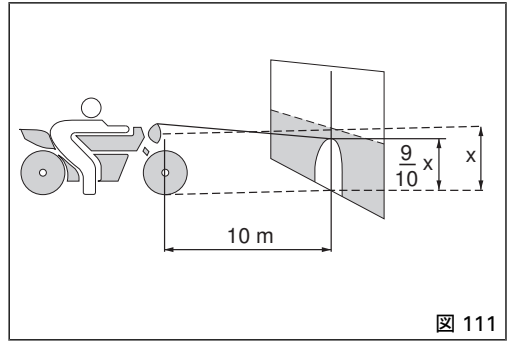


図 111

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。

ヘッドランプの垂直方向の光軸調整を行うにはネジ(1)を、水平方向の光軸調整を行うにはネジ(2)を回します。

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。

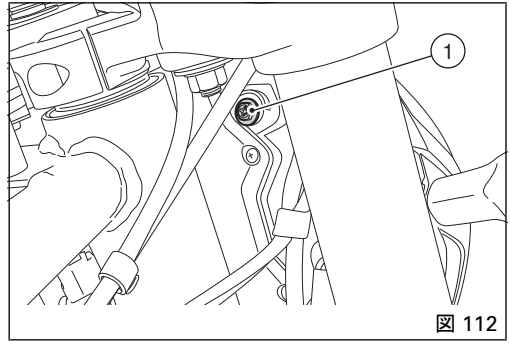


図 112

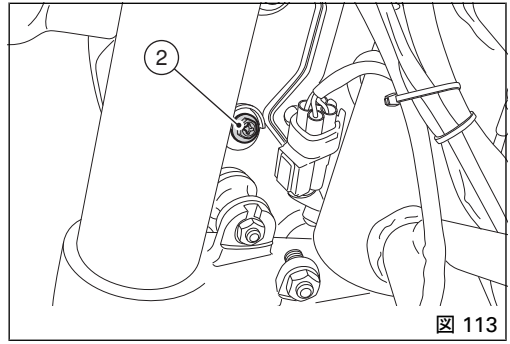


図 113

タイヤ

フロントタイヤ空気圧：
2.25bar ～ 2.29 kg/cm^2
リアタイヤ空気圧：
2.50bar ～ 2.55 kg/cm^2

タイヤの空気圧は外気温や高度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
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。

警告
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。センサー、フォニックホイールなど ABS システムのパーツがホイールに装着されており、特別の調整が必要になります。

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

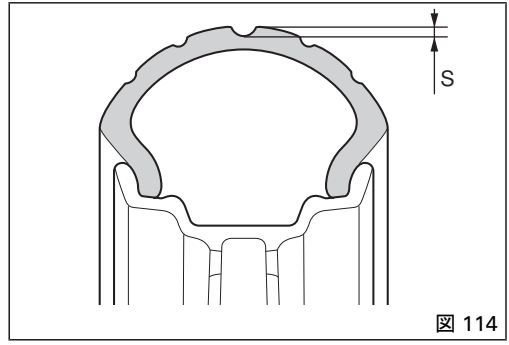


図 114

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点検

エンジンオイルの量は、クラッチカバーにある点検窓 (1) から見ることができます。

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。オイル量が不足している場合は、エンジンオイル SHELL Advance 4T Ultra を補充してください。

注入口キャップ (2) を外し、指定のオイルを所定のレベルまで補充してください。

注入口キャップ (2) を取り付けます。

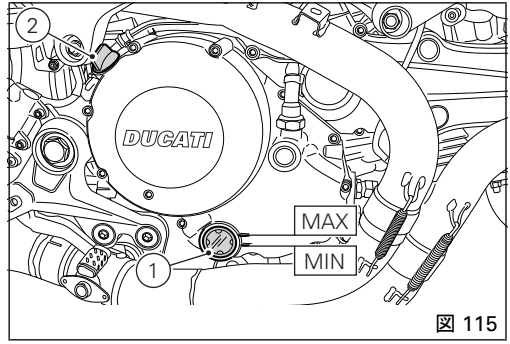


図 115

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にご依頼下さい。

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、温度が記載範囲内であれば、表に示されている他の粘度のオイルも使用できます。

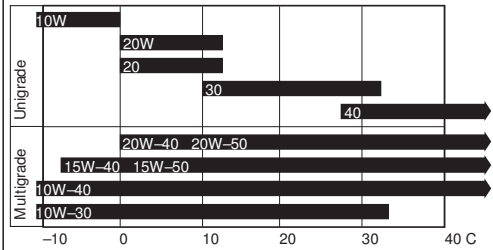


図 116

スパークプラグの清掃と交換

スパークプラグはエンジンの重要な部品ですので、定期的な点検が必要です。
点検作業は比較的簡単であり、エンジンが正常に機能するかどうかを確認することができます。
スパークプラグからピペットを外し、ツールキット内のスパナを使ってヘッドから取り外します。
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。エンジンが正常に機能していれば、薄い茶色を帯びています。
これ以外の色や黒っぽくカサカサになっている場合は、スパークプラグを交換し、ディーラーまたはサービスセンターまで状況をご連絡ください。
中央電極の磨耗状態の点検：磨耗していたりガラス状になっていたる場合は、スパークプラグを交換してください。
電極間の距離の点検：0.7 ～ 0.8 mm でなければなりません。

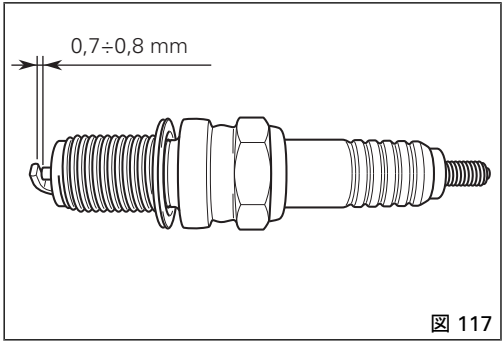


図 117

重要
距離を調整する場合は、サイド側の電極を曲げないよう注意してください。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リングの不安定などを招きます。

金属ブラシで電極と絶縁材を丁寧に清掃し、ガスケットの状態を確認します。.

ヘッド上の取り付け先の汚れを丹念に除去します。このとき、燃焼室に異物が入らぬよう注意してください。
スパークプラグをヘッドにしっかりとねじ込み、取り付けます。
20 Nm のトルクで締め付けます。
トルクレンチがない場合は、まず手で締め付けてから、ツールキットのスパナで半回転増し締めしてください。

重要
熱価が不適切なスパークプラグや、ネジ山の長さが異なるスパークプラグを使用しないでください。スパークプラグは適切に締め付ける必要があります。

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。
プレキシグ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。
ウオッシャー等の使用は、フォークやホイールハブ、エレクトリカルシステム、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てはいけません。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。

ABS システムが効率よく作動するように、フォニックホイールを入念に清掃してください。ホイールやセンサーをいためますので、強い洗剤、溶剤の使用は避けてください。

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薦めします：

- 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。
- サービススタンドで車両を支えます。
- 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、バッテリーを点検し、必要に応じて充電を行ってください。結露を防止し塗装を保護するため、車体はカバーで覆います。車体カバーは Ducati パフォーマンスにて取り扱っています。

重要注意事項

国によっては(フランス、ドイツ、イギリス、スイス等)排気ガス、騒音規制の基準を設けている場合があります。
法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	23	36	48	60
	マイル 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				●		●	
スパークプラグの点検と清掃 必要な場合は交換				●		●	
エアフィルターの点検および清掃 (1)			●		●		●
エアフィルターの交換				●		●	
スロットルボディの同期とアイドリングの点検 (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	23	36	48	60
	マイル x1000	0.6	7.5	15	22.5	30	37.5
	月	6	12	24	36	48	60
ブレーキ / クラッチ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/チョークの点検と潤滑			●	●	●	●	●
タイヤ圧、磨耗点検		●	●	●	●	●	●
ブレーキパッドの点検 必要な場合は交換		●	●	●	●	●	●
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 必要であればは交換 (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、インジケーターの点検			●	●	●	●	●
エンジン～フレーム固定スクリュー、ナット締め付け点検			●	●	●	●	●

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	23	36	48	60
	マイル x1000	0.6	7.5	15	22.5	30	37.5
	月	6	12	24	36	48	60
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			●	●	●	●	●
アウターフューエルホースの点検			●	●	●	●	●
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とき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：お客様が行うメンテナンス

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	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ときに作業を実施して下さい。

テクニカルデータ

重量

乾燥重量 (液体およびバッテリー抜き) : 169 kg
乾燥重量 (燃料抜き) : 188 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。

全体寸法(mm)

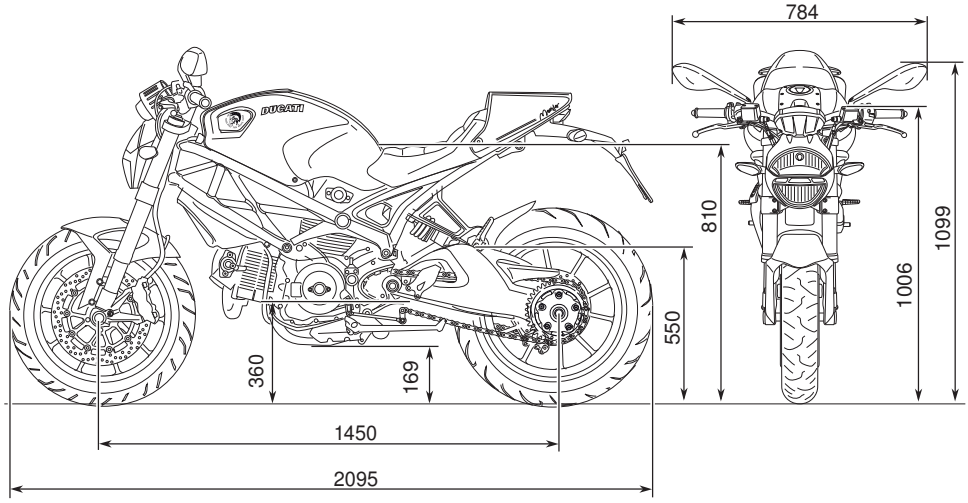


図 118

補給	タイプ	DM³ (リットル)
燃料タンク、リザーブ 3.5 リットルを含む	オクタン価 95 以上の無鉛ガソリン	13.5
エンジンオイルパンおよびフィルター	SHELL - Advance 4T Ultra	3.8
フロント/リアブレーキシステム、クラッチ	SHELL Advance Brake DOT 4	-
電極保護液	SHELL Advance Contact Cleaner	-
フロントフォーク	SHELL Advance Fork 7.5 または Donax TA	445 cc（片側ごと）

重要
燃料、潤滑液等には絶対に添加剤を加えないで下さい。この燃料を使用すると、車両のエンジン及び部品に重大な損傷をきたす恐れがあります。

警告
この車両にはエタノール含量が 10%以下の燃料（E10）のみ使用することができます。
エタノール含量が 10%以上のガソリンを使用することは禁止されています この燃料を使用すると車両のエンジン及び部品に重大な損傷をきたす恐れがあります。エタノール含量が 10%以上のガソリンを使用すると保証の対象外になります。

エンジン

90 ° L 型、2 気筒 4 ストローク
ボア mm：98
ストローク mm：71.5
総排気量, cm^3：1079
コンプレッション比：11.3 ± 0.5:1
クランクシャフト最大出力 (95/1/EC)：
73.5 kW/100 馬力/7,500rpm
クランクシャフトトルク最大回転数(95/1/EC)：
103Nm - 10.5 Kgm / 6,000 rpm

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 本のバルブを、4 本のロッカーアーム (オープニングロッカーアーム 2 本、クロージングロッカーアーム 2 本)、オーバーヘッドカムシャフトが制御します。スパーギア、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

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スプリング

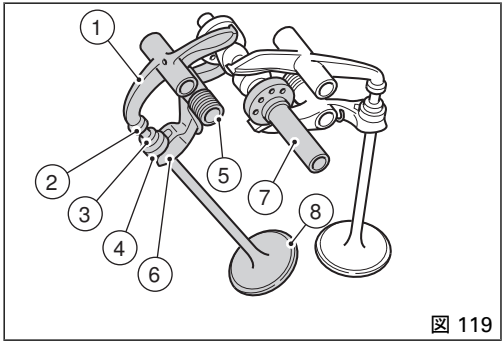


図 119

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

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、適切な定期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。

重要

これは保証の必須条件で、この条件が守ら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、Ducati モーターホールディング社はいかなる責任を負うものではありません。

スパークプラグ

メーカー：NGK

タイプ：DCPR8E

燃料供給

SIEMENS 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

ガソリン燃料：95-98 RON

警告

この車両にはエタノール含量が 10%以下の燃料（E10）のみ使用することができます。

エタノール含量が 10%以上のガソリンを使用することは禁止されています この燃料を使用すると車両のエンジン及び部品に重大な損傷をきたす恐れがあります。エタノール含量が 10%以上のガソリンを使用すると保証の対象外になります。

ブレーキ

各ブレーキのアンチブロックシステムは、両タイヤに搭載されたホール効果センサーで制御されます。ABS 解除が可能。

フロント
タイプ：穴付きディスク、スチール製
ディスク 2 枚
ディスク径：320 mm
右側ハンドルレバーによる油圧コントロール
シリンダー径違いピストン式ブレーキキャリパー
メーカーおよびタイプ：BREMBO P4.32 K 4 ピストン
ブレーキパッド材質：FERIT I/D 450 FF
ポンプタイプ：PR 18/19
ポンプシリンダー Ø：18 mm

リアサスペンション
タイプ：穴付き固定ディスク、スチール製
ディスク径：245 mm
車体右側ペダルによる油圧コントロール。
ブレーキキャリパー：シリンダー Ø 34 mm
メーカーおよびタイプ：P 34 C
ブレーキパッド材質：FERIT I/D 450 FF
ポンプタイプ：PR 11
ポンプシリンダー Ø：11 mm

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。

トランスミッション

湿式クラッチ/左側ハンドルバーレバーによる操作。

エンジンとギアボックスメインシャフト間の駆動伝達

エンジンスプロケット/クラッチスプロケット比：33/61

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：15/39

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：REGINA

タイプ：525 ZRPK

サイズ：5/8″ x 1/4″

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。

警告

リアスプロケットの交換作業は、Ducati ディー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。

フレーム
クロームモリブデン鋼トレリスチューブ、リアフレームはアルミキャスト。
ステアリングアングル (片側)：32°
ステアリングヘッドアングル：24°
トレール mm：87

ホイール
軽合金 Y 型 10 スポークリム。

フロント
サイズ：MT3.50x17”

リアサスペンション
サイズ：MT5,50x17”

ホイールは両方ともシャフト取り外し可

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
Marzocchi 製アジャスタブル倒立油圧式フォーク:
支柱径（フォーク） 43 mm 。
フォークレッグストローク：130 mm

リアサスペンション
Sachs 製リバウンドおよびスプリングプリロード調整可プログレッシブタイプモノショックアブソーバー。
ショックアブソーバーストローク：59.5 mm
リアホイールトラベル：148 mm

エキゾーストシステム
触媒システム搭載

カラーバリエーション
ブレイブグリーン
プライマーサフェーサー、2K ホワイト、部品番号 873AC001 (PALINAL)
ベースディーゼルブレイブグリーン、部品番号 928.T496 (PALINAL)
マットクリアー、部品番号 923I2105 (PALINAL)
マットブラックフレーム、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：
ロービーム：H7 (12 V-55 W)
ハイビーム：H1 (12 V-55 W)
ポジションランプ：LED (13.5V-3.2W/0.1W)
ハンドルバースイッチ
ターンインジケーター:
電球タイプ：12 V-10 W
警告ホーン。
ストップランプスイッチ
バッテリー、12V-10Ah
ジェネレーター、12V-360W
電子レギュレーターはコントロールユニットの側面にある 30 A ヒューズで保護 (10、図 117) されています。
スターターモーター、12V-0.7kW
バックライトおよびストップライト：LED
ナンバープレートランプ
電球タイプ：C5W (12V-5W)

参考

電球を交換する場合は、“電球の交換”の章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 8 つのヒューズが装備されています。6 つのヒューズのみ接続されており、あとの 2 つは予備です。
用途およびアンペア値については表を参照してください。

ヒューズボックス凡例

配置	内容	数値
1	キー ON	10 A
2	パーキングライト、ハイビームライト、ロービームライト	15 A
3	内容	15 A
4	インストルメントパネル	5 A
5	インジェクション	20 A
6	ECU	5 A
7	スペア	20 A
8	スペア	15 A

メインヒューズボックス (9) は右側に取り付けられています。
プロテクションカバー(A)を取り外すことでヒューズの交換が可能になります。
ヒューズボックスのほかに、ヒューズ調節器の近くに 2 つの ABS ヒューズ (10)があります。

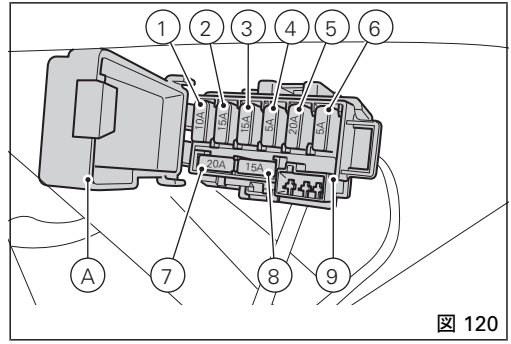


図 120

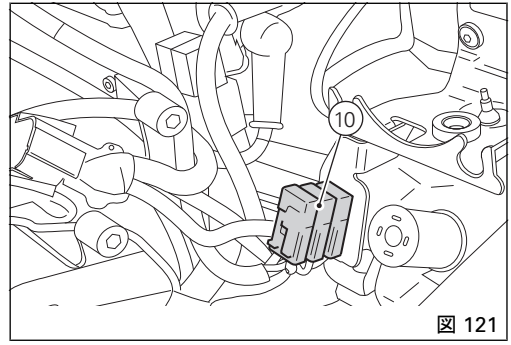


図 121

切れたヒューズは、インナーフィラメント (11) が溶断しているので確認できます。

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。この規則を順守しない場合、エレクトリカルシステムに損傷を招き、火災の原因となることがあります。

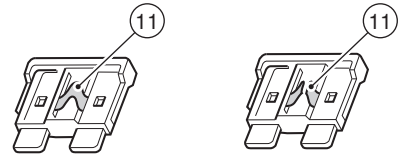


図 122

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) キースイッチ
3) ホリゾンタルシリンダースパークプラグ
4) バーチカルシリンダースパークプラグ
5) スターターモーター
6) スターターコンタクター
7) バッテリー
8) メインヒューズ
9) レギュレーター
10) ジェネレーター
11) 右リアターンインジケーター
12) テールライト
13) ナンバープレートランプ
14) 左リアターンインジケーター
15) 燃料タンク
16) 水平エキゾースト O2 センサー
17) インジェクションリレー
18) 自己診断/DDA
19) ホリゾンタルシリンダーコイル
20) バーチカルシリンダーコイル
21) ヘッドランプ
22) MAP センサー
23) 水平シリンダーインジェクター
24) 垂直シリンダーインジェクター
25) スロットルポジションセンサー
26) エンジン回転/作動センサー
27) シリンダー温度センサー
28) リアスピードセンサー
29) サイドスタンド
30) 警告ホーン
31) ニュートラルスイッチ
32) オイルプレッシャースイッチ
33) リアストップスイッチ
34) ECU
35) ヒューズ
36) クラッチスイッチ
37) フロントストップスイッチ
38) 左側スイッチ
39) トランスポンダーアンテナ
40) 気温センサー
41) 垂直エキゾースト O2 センサー
42) インストルメントパネル
43) ランプリレー
44) 左フロントターンインジケーター
45) 右フロントターンインジケーター
46) バルブモーター
47) ステッパーモーター

48)　ABS ヒューズ
49)　ABS ECU
50)　フロントスピードセンサー
51)　DTC

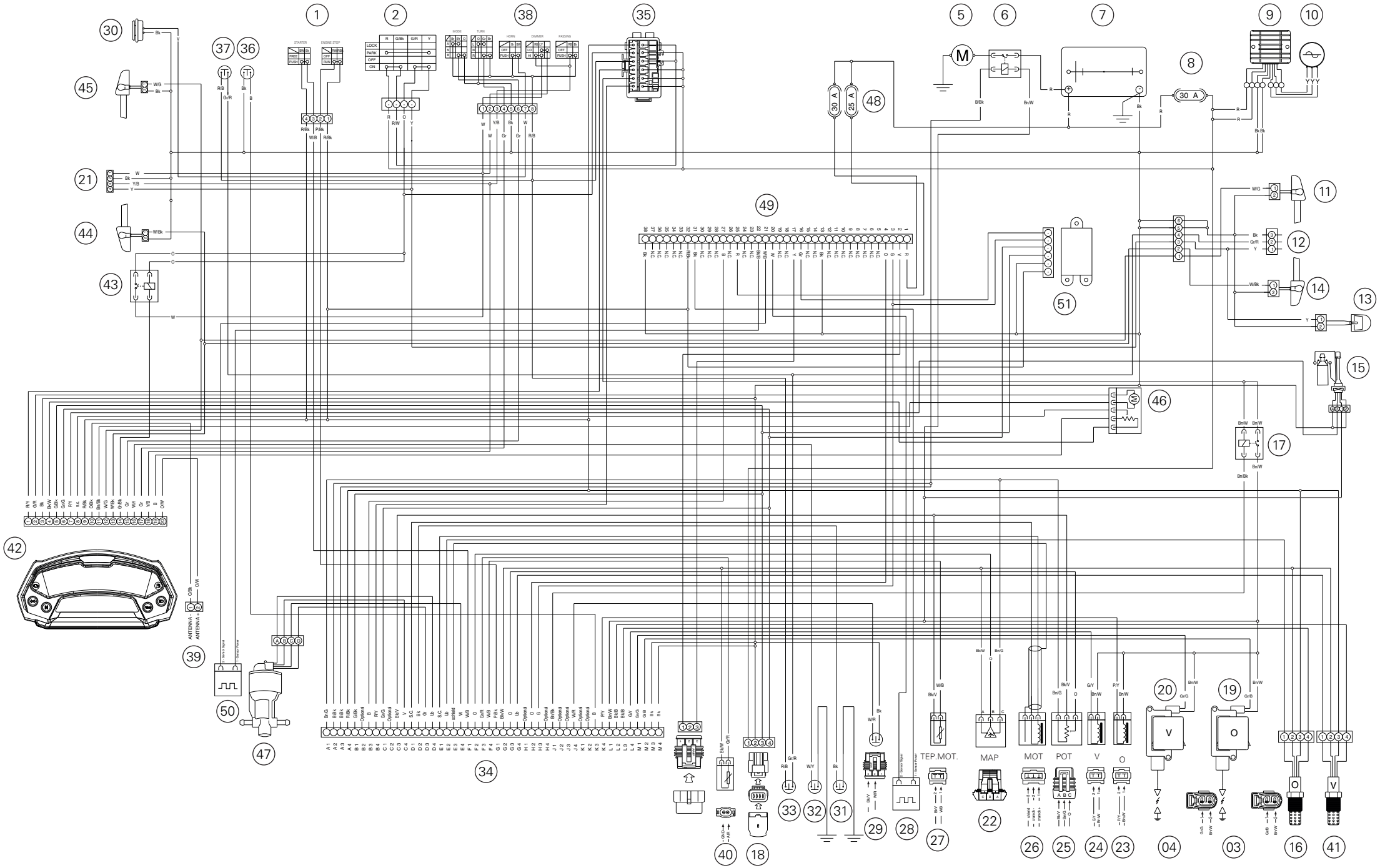
ワイヤーカラーの略号
B 青
W 白
V 紫
Bk 黒
Y 黄
R 赤
Lb ライトブルー
Gr グレー
G 緑
Bn 茶
O オレンジ
P ピンク

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

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			



MONSTER DIESEL

Stampato 07/2012 Cod. 913.7.199.1B

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

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

cod 913.7.199.1B