

Manuel d'utilisation et entretien

DUCATI MONSTER

1100 / 1100S

DUCATI *MONSTER*
1100 / 1100S

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les ducatisques et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre nouvelle Ducati non seulement pour vos déplacements quotidiens, mais également pour vos voyages que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite toujours agréables et ludiques.

Par souci d'amélioration permanente de la qualité de son service, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre attentivement les simples normes ici présentes, avec une attention particulière en ce qui concerne le rodage. Vous aurez ainsi la certitude de toujours vivre de grandes émotions avec votre Ducati.

Pour toute réparation ou simples conseils, veuillez contacter nos centres de service agréés.

De plus, notre service d'informations est à la disposition des Ducatisques et de tous les motards et passionnés de moto, pour tout conseil utile ou suggestion.

Amusez-vous bien !



Remarque

Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs qui se seraient glissées dans le texte au cours de la rédaction de ce manuel. Toutes les informations contenues dans ce manuel s'entendent mises à jour à la date d'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter à tout moment les modifications qu'elle jugera utiles pour l'amélioration de ses produits.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre moto Ducati, n'utiliser que des pièces de rechange d'origine Ducati.



Attention

Ce manuel fait partie intégrante de la moto et, en cas de changement de propriété, il doit toujours être remis au nouveau propriétaire.

Sommaire

Informations générales 6

- Garantie 6
- Symboles 6
- Renseignements utiles pour rouler en sécurité 7
- Conduite en pleine charge 8
- Identification 9

Commandes pour la conduite 10

- Emplacement des commandes pour la conduite de la moto 10
- Tableau de bord 11
- Écran à cristaux liquides – Fonctions principales 13
- Écran à cristaux liquides – Entrée/visualisation des paramètres 15
- Système anti-démarrage 39
- Code card 40
- Déverrouillage du système anti-démarrage 41
- Double des clés 43

- Interrupteur de démarrage et verrou de direction 44
- Comodo gauche 45
- Levier d'embrayage 46
- Comodo droit 47
- Poignée d'accélérateur 48
- Levier du frein avant 48
- Pédale du frein arrière 49
- Pédale de sélecteur des vitesses 49
- Réglage de la position de la pédale de sélecteur et de la pédale de frein arrière 50

Principaux éléments et dispositifs 51

- Emplacement sur la moto 51
- Bouchon du réservoir à carburant 52
- Serrure de selle et porte-casque 53
- Béquille latérale 54
- Vis de réglage de la fourche avant 55
- Vis de réglage de l'amortisseur arrière 57

Règles d'utilisation de la moto 58

- Précautions pendant la période de rodage de la moto 58
- Contrôles avant la mise en route 59
- Démarrage du moteur 60
- Démarrage et marche de la moto 62
- Freinage 63
- Arrêt de la moto 64
- Ravitaillement en carburant 64
- Stationnement 65
- Accessoires fournis 66

Principales opérations d'utilisation et d'entretien 67

- Remplacement du filtre à air 67
- Contrôle du niveau de liquide d'embrayage et des freins 67
- Vérifier si les plaquettes des freins sont usées 68
- Lubrification des articulations 69
- Réglage du câble des gaz 70
- Charge et tamponnement hivernal de la batterie 70
- Dépose de la batterie 71
- Repose de la batterie 78
- Tension de la chaîne de transmission 87
- Graissage de la chaîne de transmission 88
- Remplacement des ampoules 89
- Orientation du projecteur 90
- Pneus 92
- Contrôle du niveau d'huile moteur 94
- Nettoyage et remplacement des bougies 95
- Nettoyage général 96
- Inactivité prolongée 97
- Remarques importantes 97

Entretien 98

- Programme d'entretien : opérations réservées au concessionnaire 98
- Programme d'entretien : opérations réservées au client 101

Caractéristiques techniques 102

- Dimensions hors tout (mm) 102
- Poids 102
- Ravitaillements 103
- Moteur 104
- Distribution 104
- Performances 105
- Bougies d'allumage 105
- Alimentation 105
- Freins 106
- Transmission 107
- Cadre 108
- Roues 108
- Pneus 108
- Suspensions 108
- Échappement 109
- Coloris disponibles 109
- Circuit électrique 109

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 114

Informations générales

Garantie

Dans votre intérêt et pour garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière. Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour effectuer un travail dans les règles de l'art en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Toutes les motos Ducati sont livrées avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie ne couvre pas les motos utilisées dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie, aucune pièce de la moto ne devra être altérée, modifiée ou remplacée par une autre pièce non d'origine, sous peine d'annulation immédiate de la garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel de façon à bien vous familiariser avec votre nouvelle moto. En cas de doute, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les informations qu'il vous fournira seront utiles durant vos voyages que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite agréables et ludiques, et vous permettront de compter longtemps sur les performances de votre moto. Ce manuel contient des remarques ou mises en garde avec les symboles suivants :



Attention

Ce symbole signale un risque d'accidents graves, voire mortels, si les instructions qui lui sont associées ne sont pas respectées.



Important

Risque de dommages à la moto et/ou à ses composants.



Remarque

Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications relatives à **droite** ou **gauche** se réfèrent au sens de la marche de la moto.

Renseignements utiles pour rouler en sécurité



Attention

À lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus au manque d'expérience du conducteur de la moto. Ne jamais conduire sans permis ; pour utiliser la moto, il est indispensable d'être titulaire d'un permis moto.

Ne jamais prêter la moto à des pilotes inexpérimentés ou dépourvus d'un permis moto.

Le pilote et le passager doivent **toujours** porter des vêtements appropriés et un casque homologué.

Ne jamais porter de vêtements ou accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.

Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en très peu de temps.

Le pilote et le passager doivent poser leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.

Pour être prêt à chaque changement de direction ou à chaque variation des conditions de la chaussée, le pilote doit **toujours** tenir les mains sur le guidon, tandis que le passager doit **toujours** se tenir des deux mains à la poignée passager sous la selle.

Respecter la législation ainsi que les règles nationales et locales.

Toujours respecter les limitations de vitesse et ne **jamais** rouler à des vitesses excessives compte tenu de la visibilité, des conditions de la chaussée ainsi que de la circulation.

Toujours signaler suffisamment à l'avance, avec les clignotants, tout changement de direction ou de voie. Rester bien visible en évitant de rouler dans « l'angle mort » des véhicules qui précèdent.

Faire très attention dans les carrefours, à la sortie des propriétés privées ou des parkings et sur les bretelles d'accès aux autoroutes.

Toujours éteindre le moteur pour prendre de l'essence et veiller à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.

Ne jamais fumer pendant le ravitaillement en essence.

Lorsqu'on prend de l'essence, on peut respirer des vapeurs nuisibles à la santé. Si des gouttes de carburant devaient entrer en contact avec la peau ou les vêtements, laver immédiatement à l'eau et au savon et changer de vêtements. Ne **jamais** oublier de retirer la clé avant de laisser la moto sans surveillance.

Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux restent chauds pendant longtemps.



Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faire attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de produits inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Garer la moto sur la béquille latérale dans un lieu à l'abri des chocs.

Ne jamais la garer sur un sol accidenté ou instable, car elle pourrait tomber.

Conduite en pleine charge

Cette moto a été conçue pour parcourir de longues distances en pleine charge, en toute sécurité.

La répartition des poids sur la moto est très importante afin de ne pas compromettre la sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manœuvres rapides et soudaines ou sur des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total de la moto en ordre de marche, conducteur, passager, bagages et accessoires compris, ne doit pas dépasser 390 kg.

Placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.

Fixer solidement les bagages aux structures de la moto :

un bagage mal fixé peut rendre la moto instable

Ne pas fixer d'objets volumineux et lourds sur le guidon ou sur le garde-boue avant, car ils causeraient une instabilité dangereuse de la moto.

Ne pas coincer d'objets à transporter dans les interstices du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement de la moto.

S'assurer que les pneus sont gonflés à la pression indiquée page 92 et qu'ils sont en bon état.

Identification

Chaque moto Ducati possède deux numéros d'identification : un numéro de cadre (fig. 1) et un numéro de moteur (fig. 2).

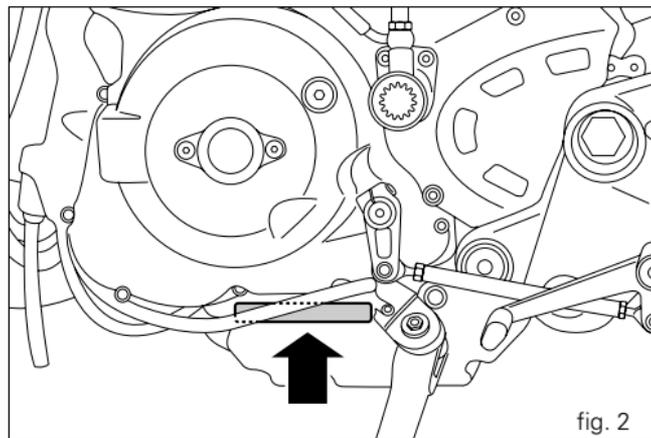
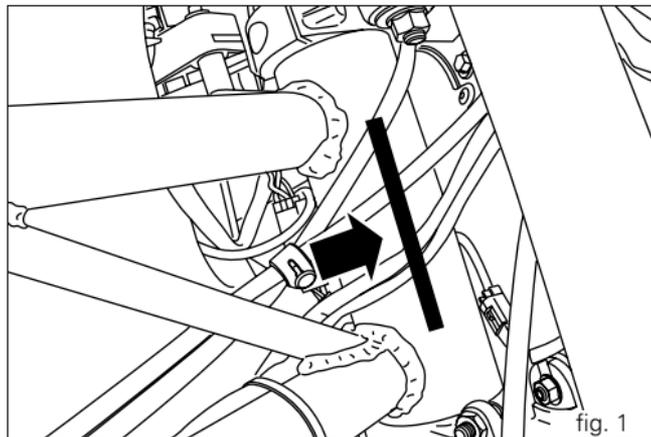
Cadre n°

Moteur n°



Remarque

Ces numéros identifient le modèle de votre moto et sont indispensables pour la commande de pièces détachées.



Commandes pour la conduite



Attention

Ce chapitre présente les commandes nécessaires à la conduite de la moto en indiquant leur position et leur fonction. Lire attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

Emplacement des commandes pour la conduite de la moto (fig. 3)

- 1) Tableau de bord.
- 2) Contacteur d'allumage/antivol de direction à clé.
- 3) Comodo gauche.
- 4) Levier d'embrayage.
- 5) Comodo droit.
- 6) Poignée des gaz.
- 7) Levier de frein avant.
- 8) Pédale de sélecteur de vitesse.
- 9) Pédale de frein arrière.

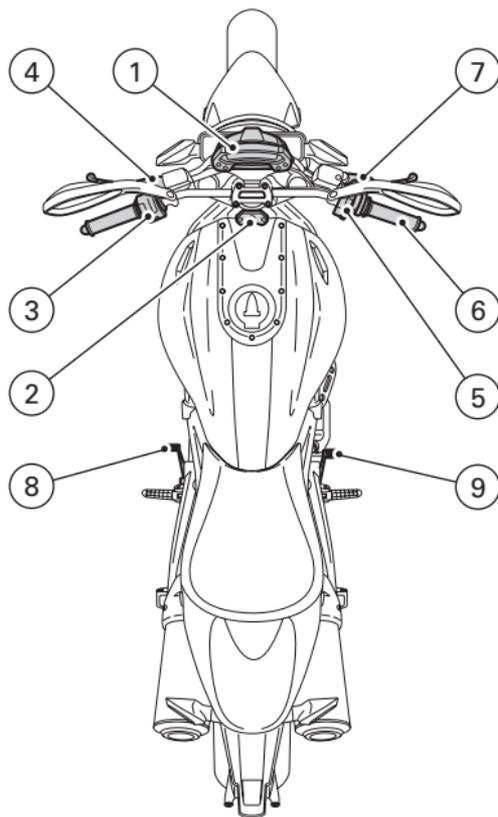


fig. 3

Tableau de bord (fig. 4)

1) **LCD** (voir page 13).

2) **Compte-tours** (min^{-1}).

Il indique le régime du moteur en tours par minute.

3) **Témoin de point mort N (vert)**.

Il s'allume quand le sélecteur est au point mort.

4) **Témoin de réserve**  (jaune).

Il s'allume lorsqu'il ne reste plus que 3 litres environ de carburant dans le réservoir (réserve).

5) **Témoins des clignotants**  (vert).

Ils s'allument et clignotent lorsque le clignotant correspondant est en fonction.

6) **Témoin de pression d'huile moteur**  (rouge).

Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer quand on tourne la clé de contact en position **ON**, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.

Important

Ne pas utiliser la moto si le témoin (6) reste allumé pour ne pas risquer de causer de graves dommages au moteur.

7) **Témoin du feu de route**  (bleu).

Il s'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.

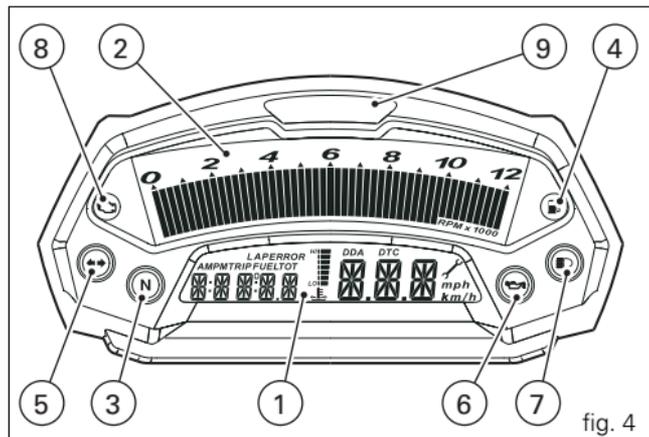


fig. 4

8) **Témoin « Diagnostic moteur - EOBD »**  (jaune orangé).

S'il reste continuellement allumé, il signale que le système de diagnostic embarqué a détecté une défaillance et a bloqué le moteur.

9) **Témoin de limiteur - OVER REV.**

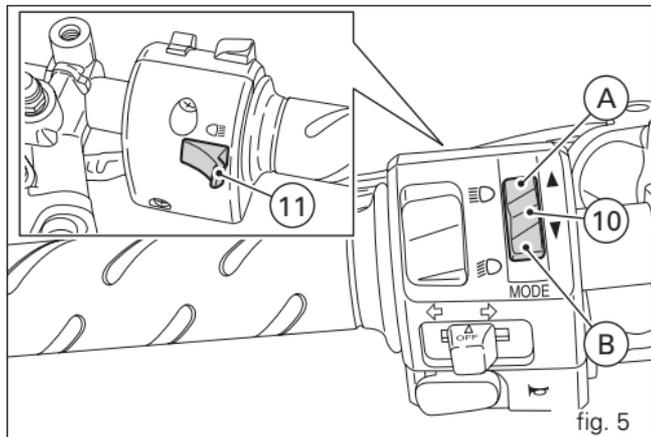
Il s'allume (fixe) au régime de 800 tr/min avant l'intervention du limiteur. Il clignote quand le limiteur est atteint.

10) **Bouton de commande A et B.**

Bouton utilisé pour l'affichage et l'entrée de paramètres du tableau de bord, avec deux positions A « ▲ » et B « ▼ ».

11) **Bouton d'appel de phares FLASH** (fig. 5).

Ce bouton, qui permet normalement de faire un appel de phares, peut être utilisé pour l'enregistrement du temps sur un tour de circuit (fonction LAP) et l'acquisition USB du tableau de bord.



Écran à cristaux liquides – Fonctions principales



Attention

N'intervenir sur le tableau de bord que si la moto est arrêtée. N'intervenir en aucun cas sur le tableau de bord lorsque la moto roule.

1) **Tachymètre.**

Il indique la vitesse de la moto.

2) **Totaliseur.**

Il indique la distance totale parcourue par la moto.

3) **Totalisateur partiel.**

Il indique la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro (TRIP).

4) **Compteur kilométrique de réserve.**

Il indique la distance parcourue en réserve.

5) **Horloge.**

6) **Chronomètre du temps sur le tour de circuit.**

7) **Indicateur de régime moteur (tr/min).**

8) **Temps sur le tour de circuit.**

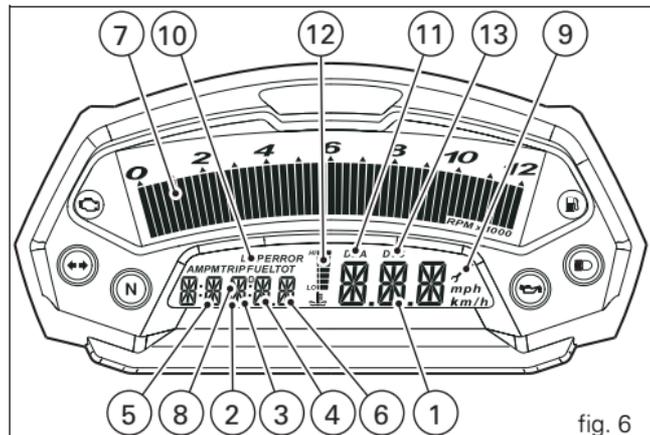


fig. 6

9) **Indicateur d'entretien préventif** (fig. 6).

Cet indicateur signale qu'une révision est nécessaire dans le cadre du programme d'entretien périodique. L'indicateur reste visible à l'écran jusqu'à la réinitialisation du système par l'Atelier agréé Ducati qui effectuera l'entretien.

10) **Fonction LAP** (fig. 6).

Indique l'activation de la fonction LAP.

11) **Fonction DDA** (fig. 6).

Indique l'activation du système d'acquisition DDA.

Important

Le tableau de bord est un instrument permettant de diagnostiquer le système d'injection/allumage électronique. N'utiliser en aucun cas ces menus, qui sont réservés à un personnel spécialisé. En cas d'accès accidentel à l'une de ces fonctions, tourner la clé sur **OFF** et contacter un centre agréé Ducati pour les vérifications nécessaires.

12) **Indicateur de température d'huile moteur** (fig. 6).

Important

Ne pas utiliser la moto si la température atteint la valeur maximum sous peine d'endommager le moteur.

13) **Contrôle traction (DTC)** (fig. 6).

Indique l'activation du système de contrôle de traction (DTC) (prédisposition).

Écran à cristaux liquides – Entrée/ visualisation des paramètres

Quand on met le contact (en tournant la clé de contact de la position **OFF** à la position **ON**), le tableau de bord active pendant 1 seconde tous les caractères de l'écran LCD et allume les témoins en séquence

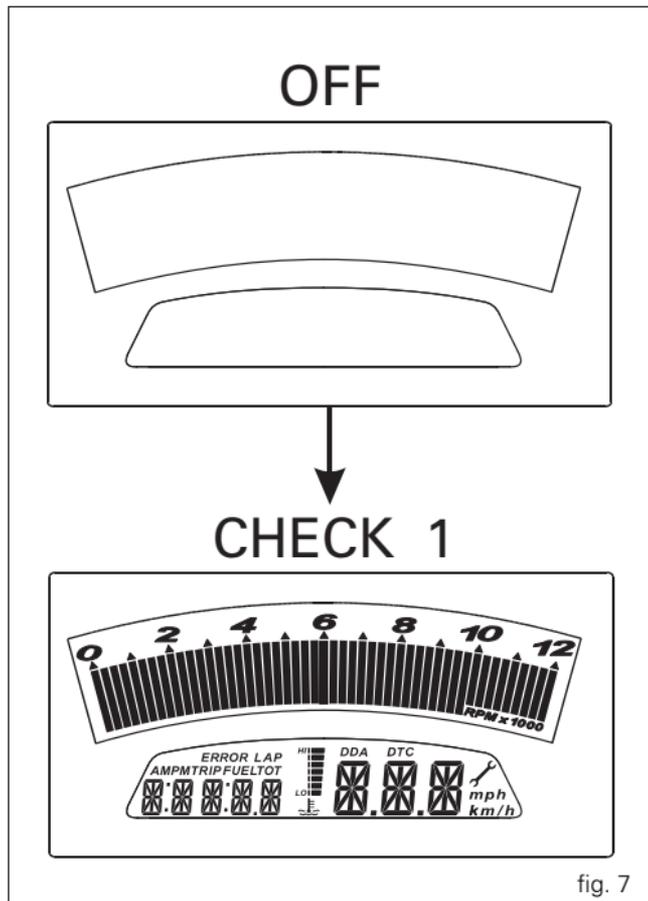


fig. 7

Il passe ensuite en mode d'affichage « normal » en affichant le Modèle de véhicule et, pendant 2 secondes, la version (EU, UK, USA, CND, FRA, JAP) à la place de la vitesse. Les modèles défilent un par un à l'écran

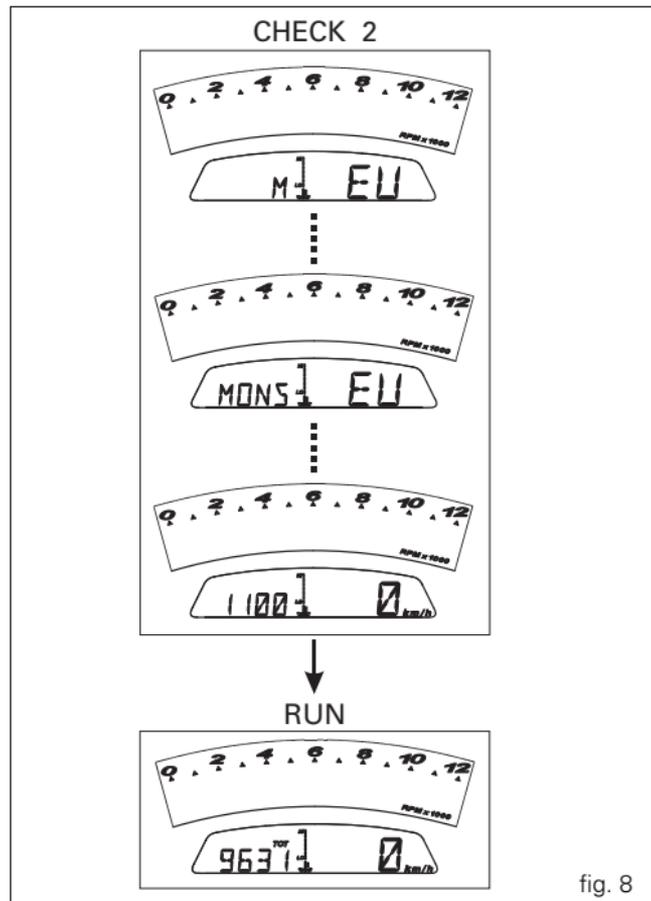


fig. 8

En mettant le contact (clé sur la position ON), le tableau de bord affiche toujours les informations suivantes (en désactivant les fonctions précédemment activées) :

Compteur totaliseur

Vitesse

Graphique en barres du régime du moteur

Graphique en barre de la température de l'huile moteur

Après quoi, en mettant le bouton (1, fig. 9) sur la position B « ▼ », il est toujours possible de passer de la fonction de Totaliseur aux fonctions suivantes :

TRIP

TRIP FUEL (seulement si cette fonction est active)

Horloge

pour revenir à la fonction **TOT**.

Par contre, en amenant le bouton (1, fig. 9) sur la position A « ▲ », le système entre dans le MENU et affiche en séquence les fonctions suivantes :

Error (seulement si cette fonction est active)

BATT

RPM (tr/min)

FEUX

LAP (OFF ou ON)

LAP MEM

DDA (OFF ou ON)

Erase DDA

TIME Set

CODE (seulement si cette fonction est active)

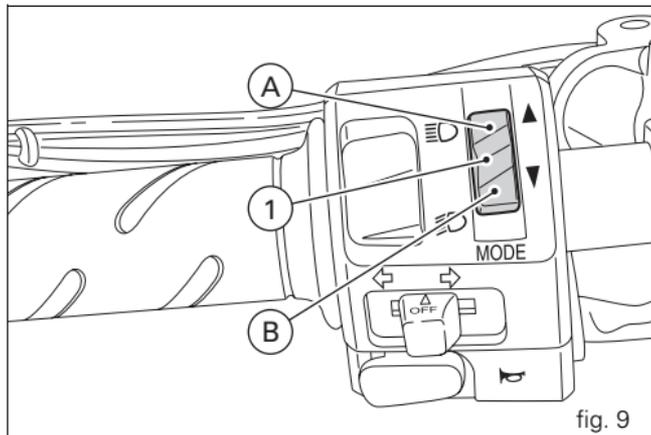


fig. 9



Important

Ce menu n'est actif que si la vitesse du véhicule est inférieure à 20 km/h. Si le véhicule dépasse 20 km/h alors que ce MENU est affiché, celui-ci disparaît automatiquement pour laisser la place aux données initiales. Il reste possible de fermer ce menu à tout moment en appuyant 3 secondes sur le bouton (1, fig. 9), position A « ▲ ».

Indicateur de distance totale parcourue (Totaliseur)

Quand on met le contact, le système entre automatiquement dans cette fonction.

La distance est mémorisée de manière définitive et ne peut pas être remise à zéro.

Si la distance parcourue est supérieure à 99999 km (ou 99999 miles), « 99999 » reste affiché en permanence.

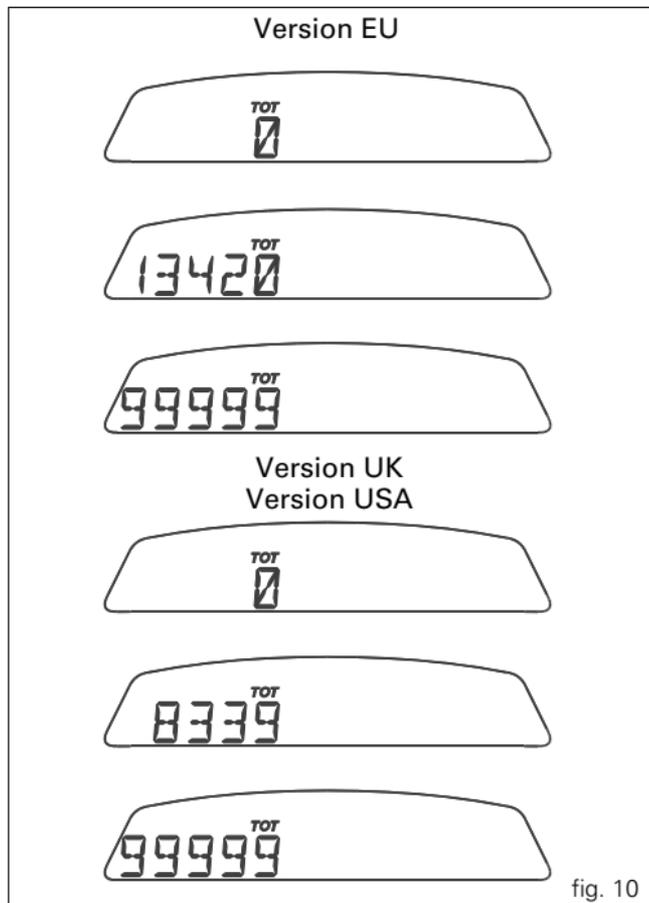


fig. 10

Indicateur de « Vitesse »

Cette fonction permet d'afficher la vitesse du véhicule. Le tableau de bord reçoit l'information de la vitesse réelle (calculée en km/h) depuis le calculateur et affiche cette vitesse majorée de 8 %.

La vitesse maximum affichée est 299 km/h (186 mph). Au-delà de 299 km/h (186 mph), l'afficheur visualise les tirets « - - - » (ne clignotent pas).

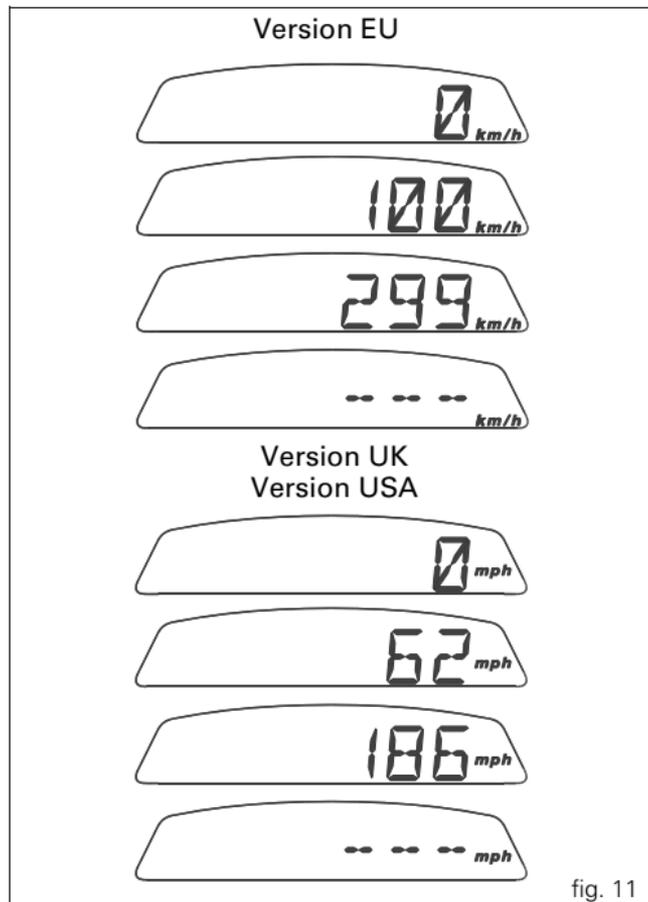


fig. 11

Indicateur de distance partielle parcourue « TRIP »

Si l'on appuie 3 secondes sur le bouton (1, fig. 9), position B « ▼ » à l'intérieur de cette fonction, le compteur partiel Trip Best remis à zéro.

Quand la distance parcourue atteint 999.9 km (ou miles), elle est remise à zéro et le compte reprend automatiquement.

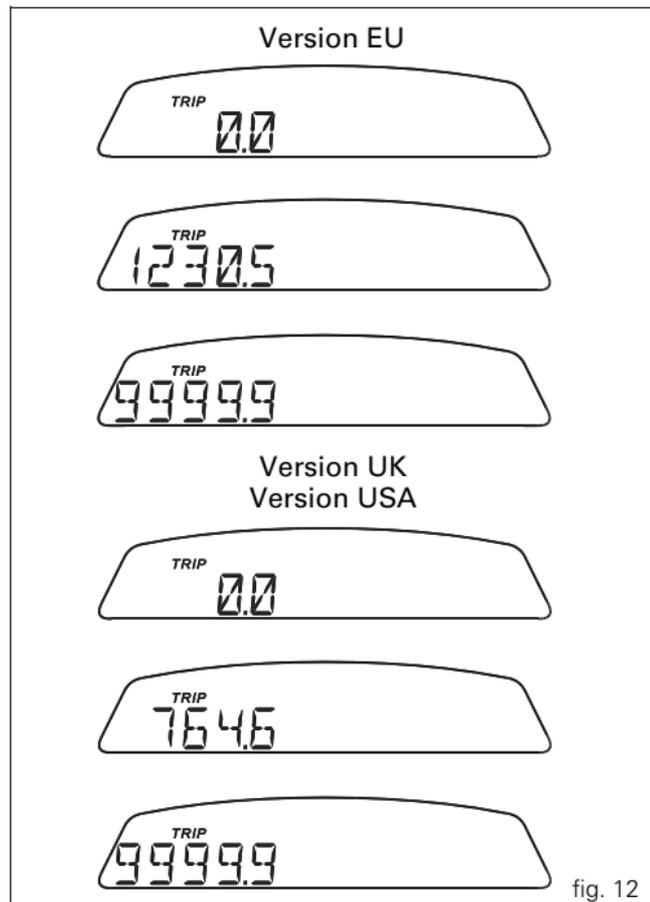


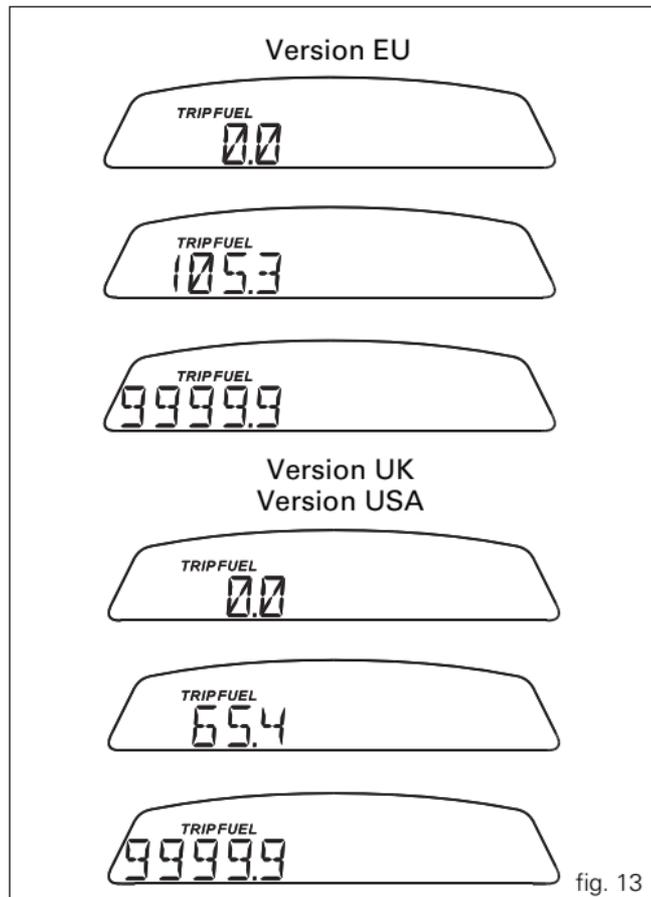
fig. 12

Indicateur de distance parcourue en réserve « TRIP FUEL »

La fonction TRIP FUEL s'active chaque fois que le témoin de la réserve de carburant s'allume. L'information est conservée en mémoire tant que la moto est en réserve, même après avoir coupé le contact.

Le compte cesse automatiquement dès que la moto n'est plus en réserve.

Quand la distance parcourue atteint 999.9 km (ou miles), elle est remise à zéro et le compte reprend automatiquement.



F

Indicateur de température de l'huile moteur

Cette fonction décrit le fonctionnement de l'indicateur de température de l'huile moteur.

Visualisations :

- si la température est comprise entre $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ et $+80\text{ }^{\circ}\text{C}$, l'écran affiche l'« ÉTAT 2 » ;
- si la température est comprise entre $+81\text{ }^{\circ}\text{C}$ et $+110\text{ }^{\circ}\text{C}$, l'écran affiche l'« ÉTAT 3 » ;
- si la température est comprise entre $+111\text{ }^{\circ}\text{C}$ et $+135\text{ }^{\circ}\text{C}$, l'écran affiche l'« ÉTAT 4 » ;

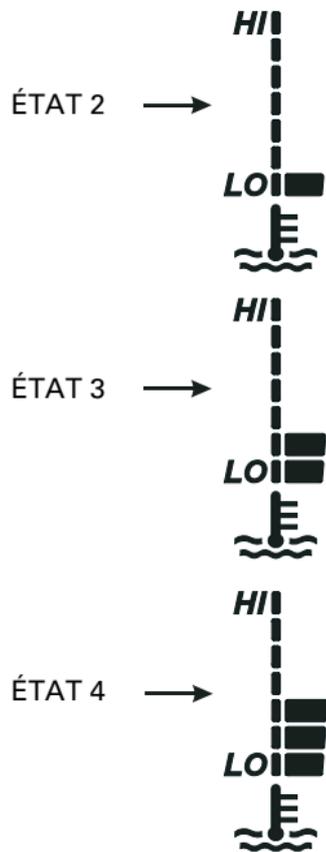


fig. 14

- si la température est comprise entre +136 °C et +160 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 5 » ;
- si la température est comprise entre +161 °C et +175 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 6 » ;
- si la température est comprise entre +176 °C et +190 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 7 » ;

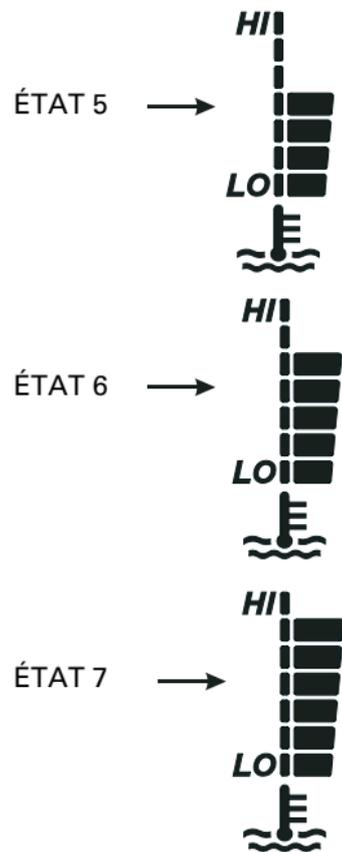
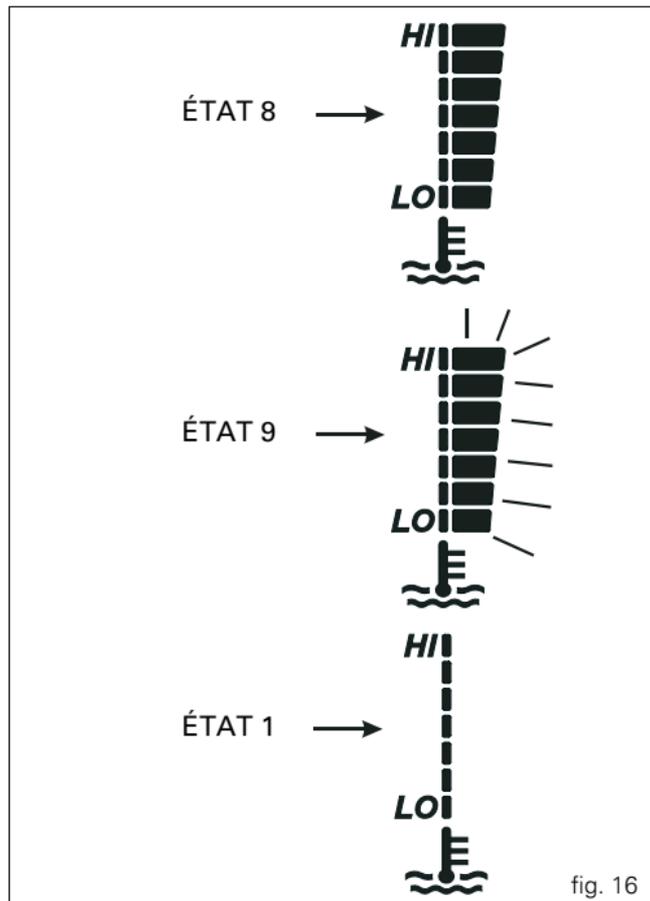


fig. 15

- si la température est comprise entre +191 °C et +200 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 8 » ;
- si la température correspond à ≥ 201 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 9 » et les crans clignotent ;
- en cas d'anomalie de fonctionnement de la sonde, l'écran affiche l'« ÉTAT 1 » clignotant.



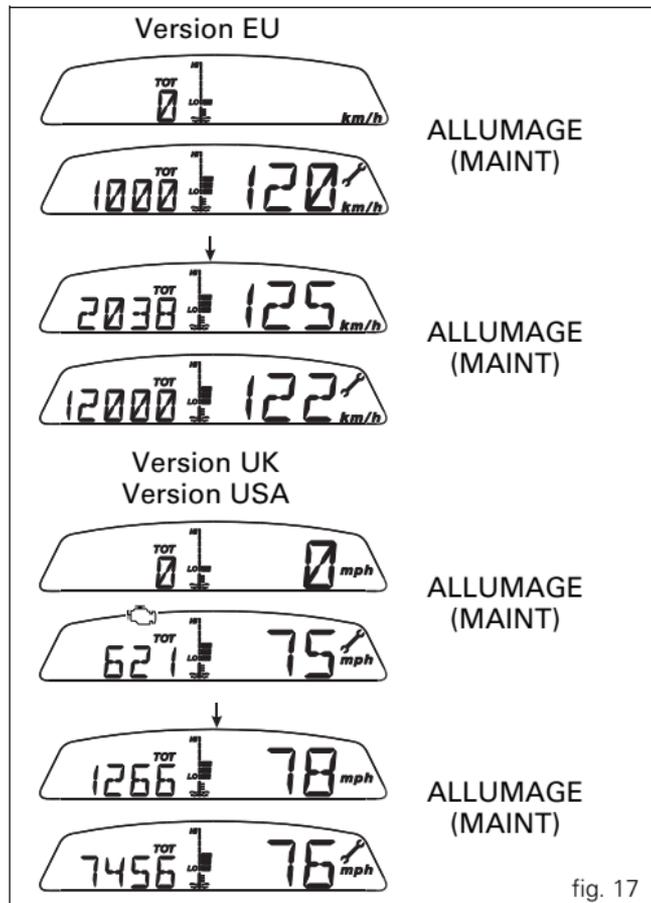
Indicateur d'entretien préventif

Il affiche les interventions d'entretien préventif (révision).
Cet indicateur (↗) signale qu'une révision est nécessaire
dans le cadre du programme d'entretien périodique.

L'indicateur d'entretien préventif s'affiche aux kilométrages
suivants :

après les 1000 premiers km sur le totaliseur ;
tous les 12000 km au totaliseur.

L'indication reste affichée tant qu'elle n'a pas été réinitialisée.
Quand ce message s'affiche, prendre rendez-vous avec un
concessionnaire ou un atelier agréé.



Indicateur de tension de batterie (BATT)

Pour visualiser cette fonction, il faut accéder au menu et choisir la page « BATT ».

L'écran affiche la tension de la batterie de la façon suivante :
si la tension est comprise entre 12,1 et 14,9 V, la valeur est fixe ;

si la tension est comprise entre 10,0 et 12,0 V ou entre 15,0 et 16,0 V, la valeur clignote ;

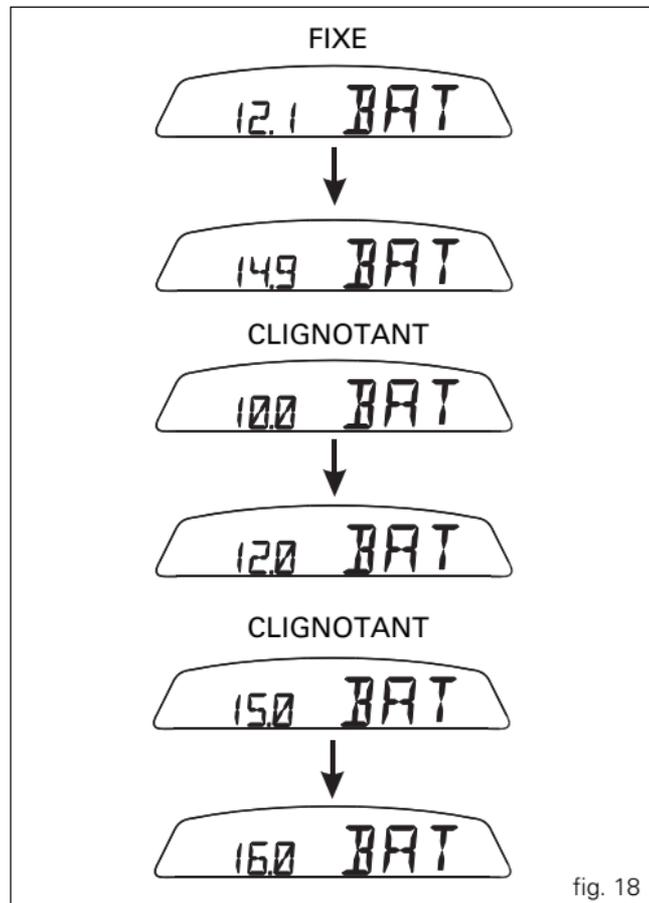


fig. 18

si la température est égale ou inférieure à 9,9 V, l'écran affiche « LO » clignotant et le témoin de « Diagnostic moteur – EOBD » du véhicule (8, fig. 4) s'allume ;
si la température est égale ou supérieure à 16,1 Volt, l'écran affiche « HI » clignotant et le témoin de « Diagnostic moteur – EOBD » du véhicule (8, fig. 4) s'allume.



F

Réglage du régime de ralenti (tr/min)

Pour visualiser cette fonction, il faut accéder au menu et choisir la page « RPM ».

L'écran affiche le compte-tours supérieur et le régime du moteur (tr/min) en valeur numérique pour permettre un réglage plus précis du « ralenti ».

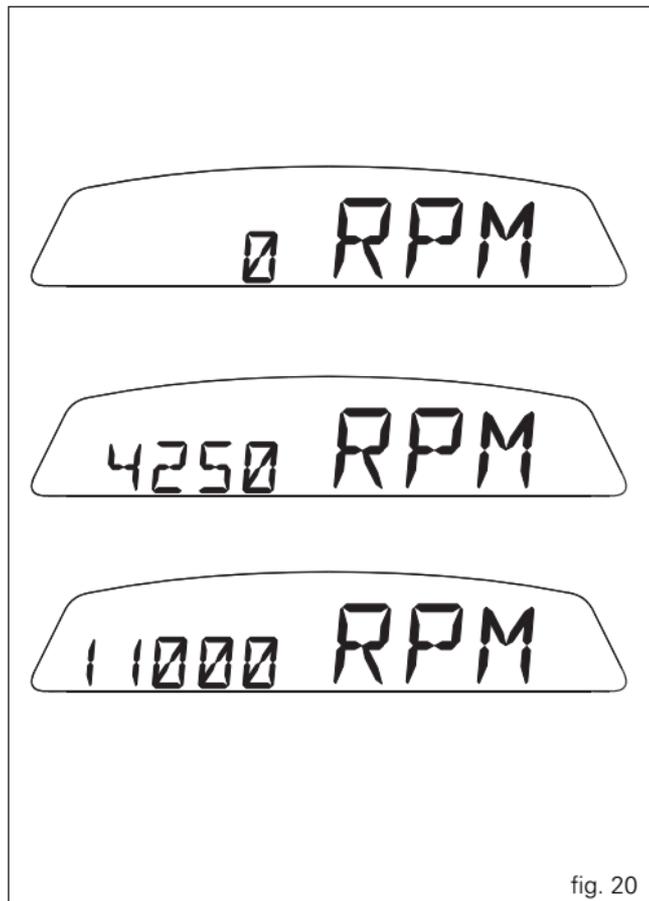


fig. 20

Réglage du rétro-éclairage

Pour régler le rétro-éclairage, accéder à la page « LIGHT SET » du menu.

Une fois cette page affichée, appuyer 3 secondes sur le bouton **B** (▼) pour accéder au mode réglage ; les pages suivantes s'affichent en séquence :

- page 1 – réglage « LIGHT MAX » :

Dans cette page, le rétro-éclairage est réglé sur la puissance maximale ; en appuyant sur le bouton **B** (▼), on passe à la page 2.

- page 1 – réglage « LIGHT MID » :

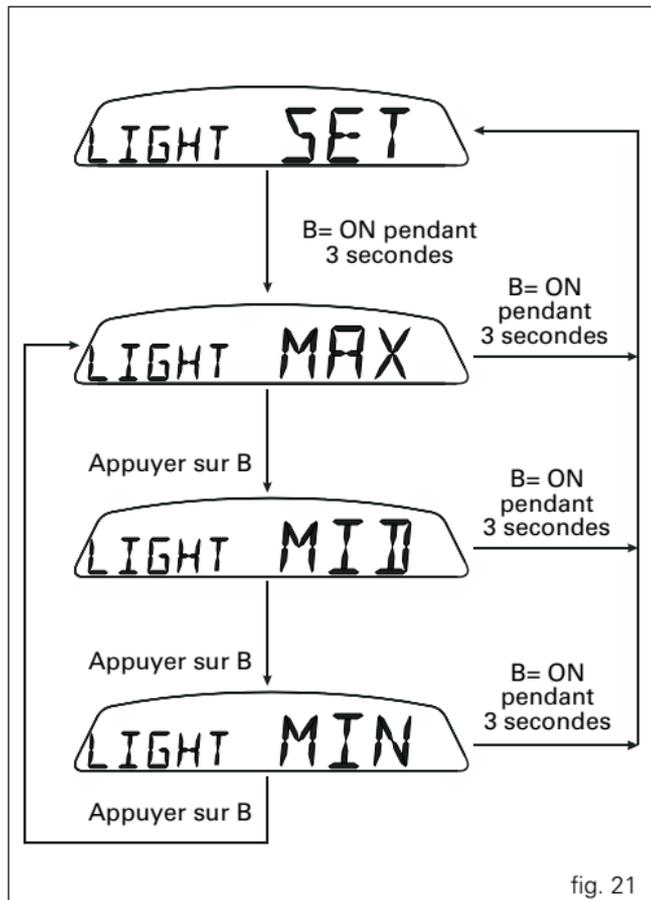
Dans cette page, le rétro-éclairage est réduit d'environ **30 %** par rapport à la puissance maximale ; en appuyant sur le bouton **B** (▼), on passe à la page 3.

- page 1 – réglage « LIGHT MIN » :

Dans cette page, le rétro-éclairage est réduit d'environ **70 %** par rapport à la puissance maximale ; en appuyant sur le bouton **B** (▼), on passe à la page 1.

En appuyant **3 secondes** sur le bouton **B** dans une de ces trois pages, le tableau de bord revient à la page « LIGHT SET » et mémorise la puissance du rétro-éclairage sélectionné et le garde en mémoire.

Par contre, après une coupure de courant de batterie, lorsque le courant revient et qu'on met de contact, le rétro-éclairage est réglé sur sa puissance maximale.



Affichage du temps sur le tour de circuit (LAP)

Pour valider la fonction, accéder au menu et régler la fonction « LAP » sur « On » en appuyant 3 secondes sur le bouton (1, fig. 9), position B « ▼ ».

Le START et le STOP du chronomètre doivent avoir lieu à travers le bouton d'appel de phares FLASH (11, fig. 5) sur le comodo gauche.

Chaque fois que l'on appuie sur le bouton FLASH lorsque la fonction LAP est active, l'écran affiche pendant 10 secondes le temps réalisé sur le tour de circuit puis retourne à l'affichage « normal ».

Il est possible de chronométrer et de mémoriser jusqu'à 30 tours.

Si la mémoire est pleine, chaque fois que l'on appuie sur le bouton FLASH, l'écran affiche le mot « FULL » pendant 3 secondes à la place du temps réalisé. Pour pouvoir enregistrer d'autres temps, il faut remettre à zéro les temps mémorisés.

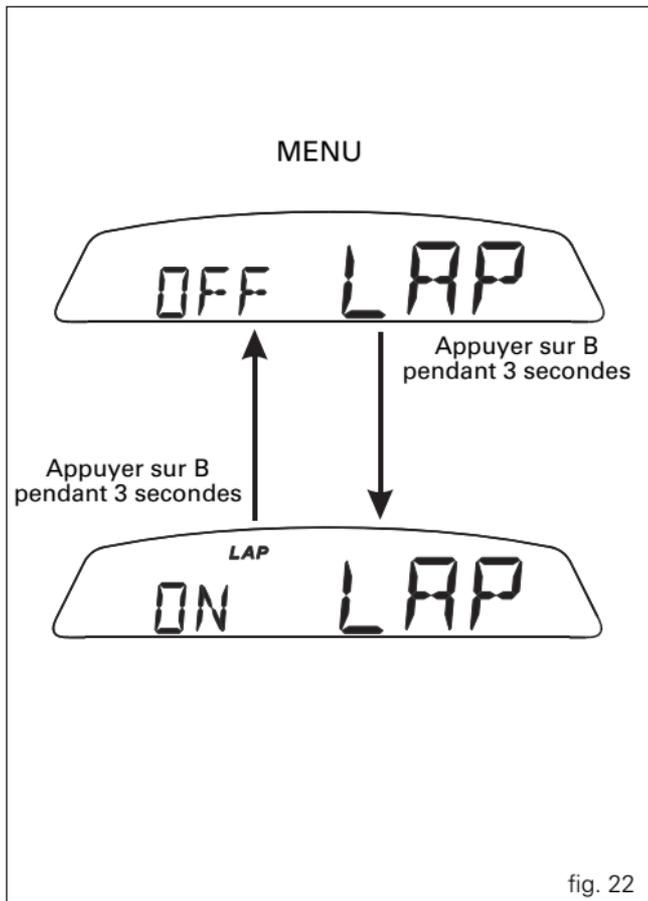


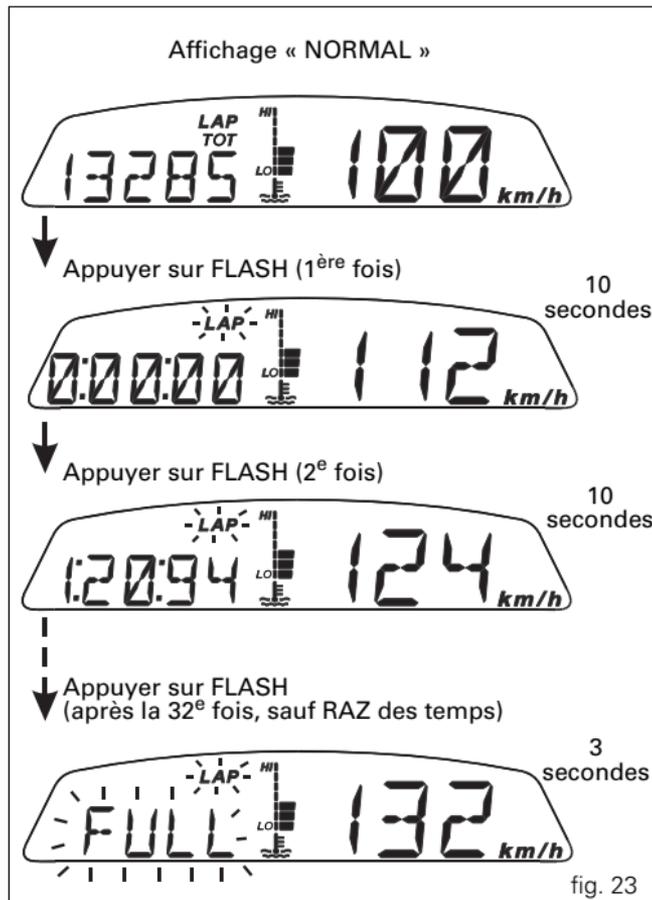
fig. 22

Si on désactive la fonction LAP pendant un tour de circuit, le temps correspondant n'est pas mémorisé.

Si on éteint l'écran (on coupe le contact) quand la fonction LAP est active, celle-ci est automatiquement désactivée (si le chronomètre est en marche, le temps sur le tour en cours n'est pas mémorisé).

Si le temps n'est jamais « stoppé », le chronomètre repart à 0 (zéro) au bout de 9 minutes, 59 secondes, 99 centièmes et le temps est recalculé jusqu'à ce que la fonction soit désactivée. Par contre, si la fonction LAP est activée, que la « mémoire » n'a pas été remise à zéro, mais que le nombre de tours mémorisés est inférieur à 30 (exemple : 18 tours mémorisés), les tours restants éventuels seront mémorisés jusqu'à « saturation » de la mémoire (dans cet exemple, jusqu'à 12 tours pourront être mémorisés).

Cette fonction ne prévoit que l'affichage du temps sur le tour accompli ; celui-ci sera mémorisé pour être disponible dans la fonction Lap Memory.



Affichage des données mémorisées (LAP Memory)

Affiche les données mémorisées avec la fonction LAP : numéro et temps sur le tour de circuit.

Pour afficher les temps mémorisés, accéder au menu, page « LAP MEM ».

En appuyant 3 secondes sur le bouton (1, fig. 9), position B « ▼ » depuis cette page du menu, on affiche le « 1^{er} tour » ; l'écran indique le numéro du tour, le temps réalisé et le régime maximum atteint sur ce tour.

Appuyer sur le bouton (1, fig. 9), position B « ▼ » pour faire défiler les 30 temps mémorisés puis revenir au 1^{er} tour.

En appuyant 3 secondes sur le bouton (1, fig. 9) durant l'affichage des temps mémorisés, l'écran remet instantanément à zéro tous les temps mémorisés ; dans ce cas, « ▼ » la fonction LAP était validée, elle sera automatiquement désactivée.

La vitesse MAX mémorisée est celle indiquée à l'écran pendant la fonction Lap.

Pour quitter l'affichage des temps mémorisés, appuyer sur le bouton (1, fig. 9), position A « ▲ ».

Si la mémoire ne contient aucune donnée, l'écran affiche les 30 temps et le chronomètre qui indique « 0.00.00 ».

Si la moteur atteint le limiteur durant le tour, le témoin « OVER REV. » s'allumera lorsque les temps mémorisés seront affichés. (9, fig. 4).

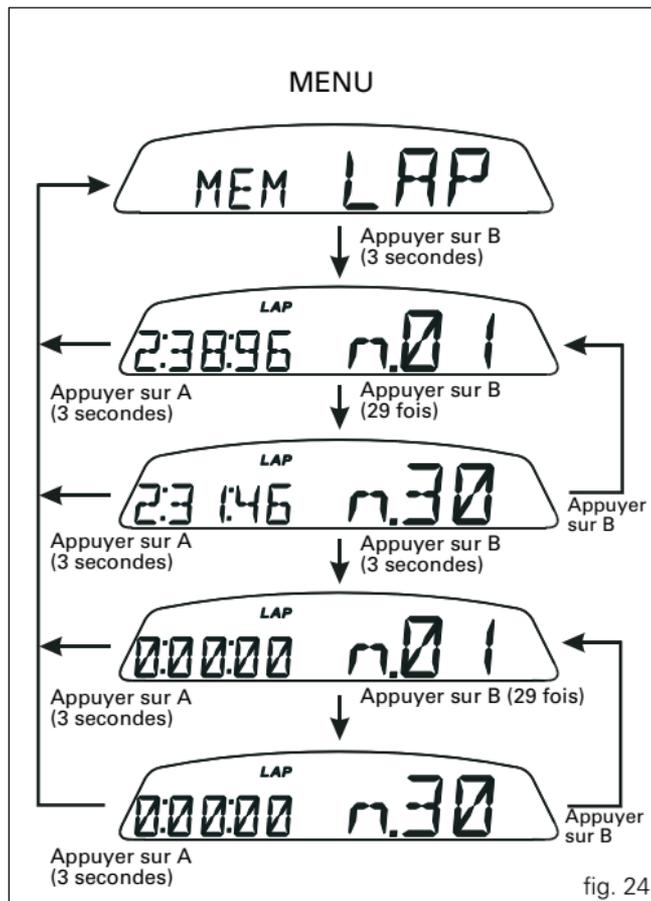


fig. 24

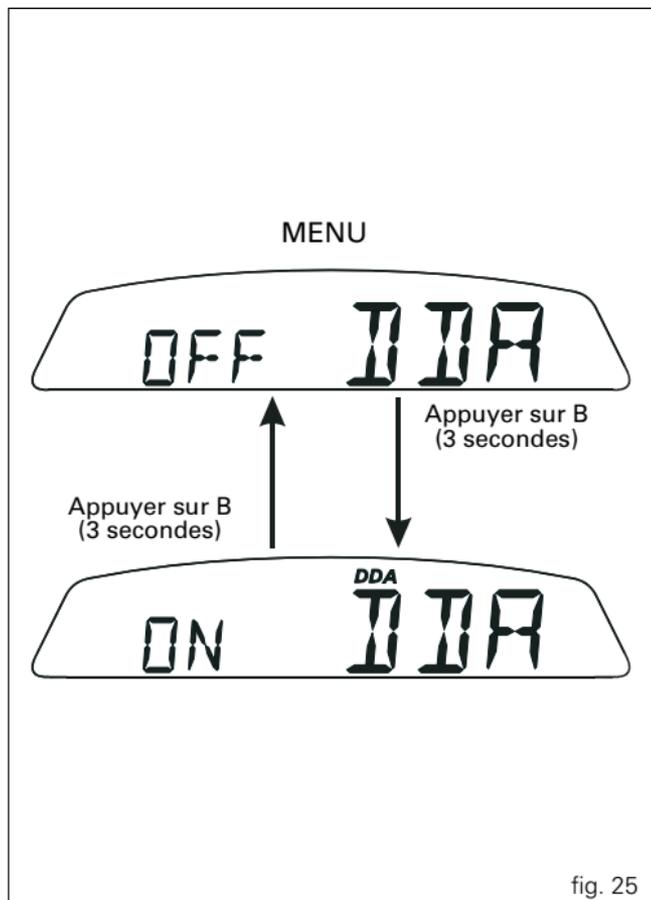
Système d'acquisition DDA

Cette fonction permet l'activation du système d'acquisition DDA (Ducati Data Analyzer) : le système d'acquisition doit être relié au câblage du véhicule.

Pour valider la fonction, accéder au menu et régler la fonction « DDA » sur « On » en appuyant 3 secondes sur le bouton (1, fig. 9), position B « ▼ ».

Le START et le STOP pour le séparateur de tours de l'acquisition doivent avoir lieu à travers le bouton d'appel de phares FLASH (11, fig. 5) sur le comodo gauche.

Si on éteint l'écran (on coupe le contact) quand la fonction DDA est active, celle-ci est automatiquement désactivée.



Erase DDA

Cette fonction permet d'effacer les données enregistrées sur le système d'acquisition DDA : le système d'acquisition doit être relié au câblage du véhicule.

Pour afficher les temps mémorisés, accéder au menu, page « Erase DDA ».

Si on appuie 3 secondes sur le bouton (1, fig. 9), position B « ▼ » et que le système d'acquisition DDA ne saisit aucune donnée, l'écran affiche 10 secondes le message « WAIT... »; au terme des 10 secondes, il affiche

« ERASE OK » pendant 3 secondes, pour confirmer que les données du système DDA ont été effacées. Par contre, si on appuie 3 secondes sur le bouton (1, fig. 9), position B « ▼ » et que le système d'acquisition DDA est activé, les données contenues dans sa mémoire ne sont pas effacées et l'écran affiche « FAIL » pendant 3 secondes.

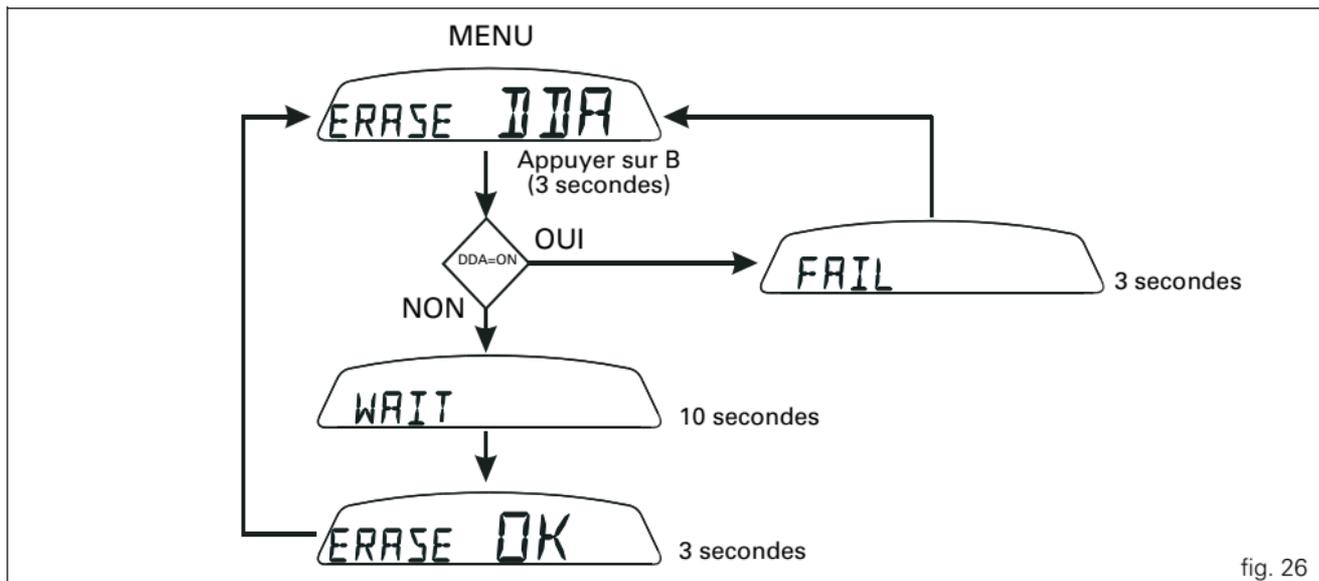


fig. 26

Réglage de l'horloge

Pour régler l'horloge, accéder à la page « SET » du menu. Une fois cette page affichée, appuyer 3 secondes sur le bouton (1, fig. 9), position B « ▼ » pour accéder au mode réglage.

Quand on entre dans cette fonction, « AM » clignote à l'écran ; en appuyant sur le bouton (1, fig. 9), position B « ▼ », on passe au clignotement de « PM » ; en appuyant encore sur le bouton (1, fig. 9), position B « ▼ », on retourne en arrière (l'heure 00:00 devient 12:00 quand on passe de AM à PM) ;

en appuyant sur le bouton (1, fig. 9), position A « ▲ », on passe au réglage des heures qui se mettent à clignoter. Chaque fois que l'on appuie sur la position B « ▼ », les heures augmentent progressivement d'une à la fois ; en gardant le doigt sur B « ▼ », chaque seconde, les heures augmentent d'une à la fois (en gardant le doigt sur la touche, les heures ne clignotent pas).

en appuyant sur le bouton (1, fig. 9), position A « ▲ », on passe au réglage des minutes qui se mettent à clignoter. Chaque fois que l'on appuie sur la position B « ▼ », les minutes augmentent progressivement d'une à la fois ; en gardant le doigt sur B « ▼ », chaque seconde, les minutes augmentent d'une à la fois. En gardant le doigt plus de 5 secondes sur la position B « ▼ », les intervalles augmentent au rythme de 1 toutes les 100 ms (en gardant le doigt sur B « ▼ », les secondes ne clignotent pas). Appuyer côté A « ▲ » pour quitter le mode réglage et afficher l'heure.

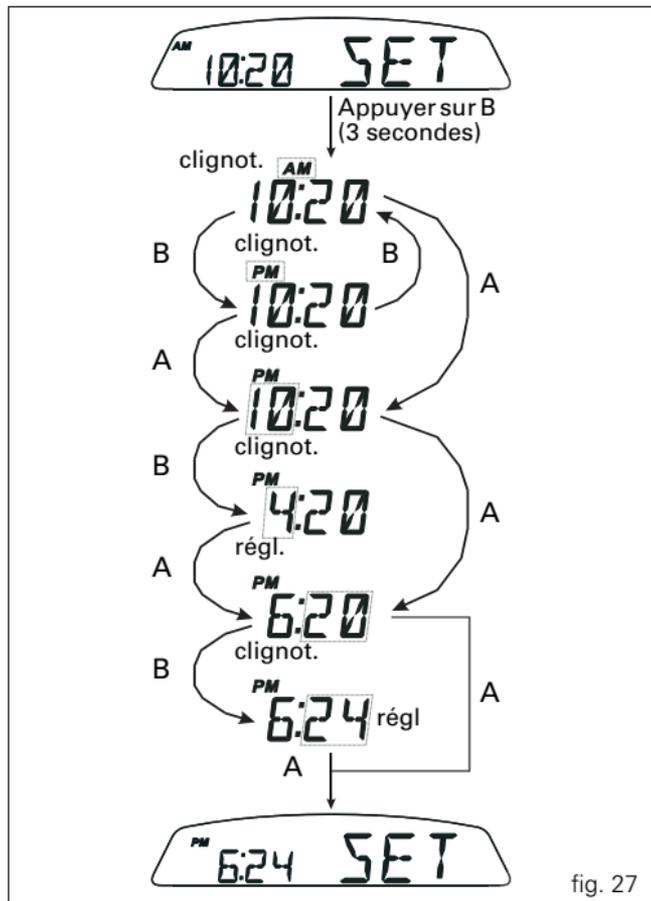


fig. 27

Diagnostic du tableau de bord

Important

Le tableau de bord procède correctement au diagnostic, 60 secondes après le dernier arrêt moteur.

Cette fonction permet de visualiser et d'identifier les comportements anormaux de la moto et de savoir si les pièces défectueuses sont remplaçables.

Pour visualiser cette fonction, accéder au menu et choisir la page « Error ».

Cette page n'est accessible qu'en présence d'au moins une erreur sinon, elle n'est PAS visible.

En présence de plusieurs erreurs, celles-ci défilent toutes les 3 secondes.

Dans tous les cas, il est toujours possible d'effectuer un diagnostic plus détaillé à l'aide du Ducati Diagnostic System.



Attention

En présence d'une erreur, contacter un garage agréé Ducati.

	Message d'erreur	Erreur
	TPS	Potentiomètre du papillon
	PRESS	Capteur de pression
	T OIL	Sonde de température d'huile
	BATT	Tension de batterie LOW - HIGHT
	LAMB	Sonde Lambda et/ou Réchauffeur Lambda
	FUEL	Capteur de réserve d'essence

	Message d'erreur	Erreur
	COIL	Bobine verticale et/ou horizontale
	INJET	Injecteur vertical et/ou horizontal
	START	Télerupteur de démarrage
	R INJ	Relais injection
	STEPP	Moteur pas à pas
	EXVL	EXVL – Moteur de pilotage soupape sur l'échappement
	PKUP	Capteur du pick-up
	SPEED	Capteur de vitesse (prédisposition)
	IMMO	Système anti-démarrage (clé manquante, antenne débranchée ou clé inconnue)
	CAN	Ligne CAN (Communication entre ECU et tableau de bord)
	LIGHT	Relais feux

Fonction d'extinction « intelligente » du phare

Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en réglant automatiquement l'extinction du projecteur avant. Le dispositif se déclenche dans 3 cas :

- dans le 1^{er} cas, en tournant la clé de **OFF** à **ON** sans démarrer le moteur dans les 60 secondes qui suivent, le projecteur est désactivé et ne s'allumera qu'au prochain démarrage ;
- dans le 2^e cas, après avoir utilisé la moto avec les phares allumés, en éteignant le moteur à l'aide du bouton **RUN-STOP** qui se trouve sur le comodo droit. Dans ce cas, 60 secondes après l'arrêt du moteur, le projecteur sera éteint puis se rallumera au prochain démarrage ;
- dans le 3^e cas, le phare s'éteint durant le démarrage du moteur, il se rallumera dès que le moteur tournera.

Fonction d'allumage « intelligente » du projecteur

Cette fonction permet l'allumage « programmé » du phare, même moteur éteint (Key-Off).

Immédiatement après l'extinction, le tableau de bord reste actif 60 secondes, ce qui permet d'allumer le projecteur en appuyant sur le bouton (1, fig. 9), position A « ▲ » ou B « ▼ ». Durant ces 60 secondes, chaque fois que l'on appuie sur le bouton (1, fig. 9), position A « ▲ » ou B « ▼ », le tableau de bord permet d'allumer le projecteur 30 secondes ; il est possible d'appuyer plusieurs fois sur le bouton pour prolonger la durée, jusqu'à un maximum de 6 fois (pour un temps maximum de 180 secondes).

Après avoir appuyé une première fois sur le bouton (1, fig. 9), position A « ▲ » ou B « ▼ », le phare s'allume (START) pour une durée de 30 secondes ; si l'on appuie une deuxième fois sur ce bouton avant l'expiration de ce délai, il sera prolongé de 30 secondes supplémentaires ; à la fin des 30 secondes, il n'est plus possible « d'ajouter » d'autres périodes de 30 secondes et le tableau de bord éteindra le phare. Pour retourner dans cette fonction, mettre et couper le contact au moins une fois.

En cas d'arrêt de la batterie alors que la fonction est activée, le tableau de bord désactivera la fonction dès que la batterie se remettra en marche (tableau de bord éteint pendant 60 secondes).

Système anti-démarrage

Pour une meilleure protection contre le vol, la moto est équipée d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), qui entre automatiquement en fonction quand le tableau de bord est mis hors service.

Chaque clé renferme un dispositif électronique de modulation du signal émis au démarrage par une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le « mot de passe », toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

Clés (fig. 28)

La moto neuve est livrée avec :

- 2 clés B (NOIRES).

Ces clés contiennent le « code du système anti-démarrage ».



Remarque

Votre concessionnaire Ducati pourrait vous demander de lui remettre la Code Card pour effectuer certaines opérations de maintenance.

Les clés noires (B) sont les clés d'usage courant et servent pour :

- mettre le contact ;
- ouvrir le bouchon du réservoir ;
- déverrouiller la serrure de la selle.



Remarque

Les deux clés sont remises avec une plaquette (1) portant leur numéro d'identification.

F

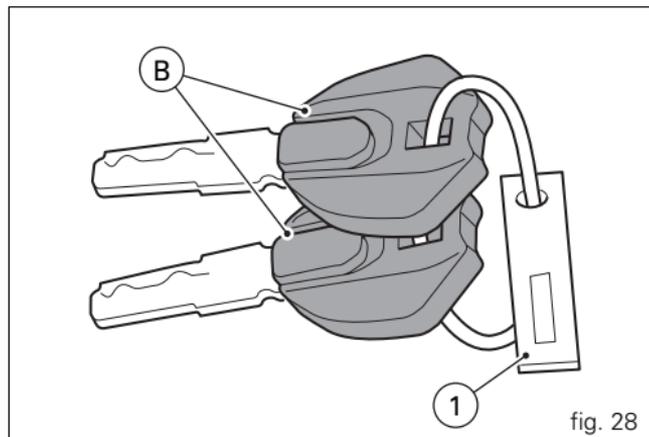


fig. 28



Attention

Séparer les clés et utiliser une clé noire avec la moto.

Code card

Les clés sont livrées avec une CODE CARD (fig. 29) portant le code électronique (A, fig. 30), à utiliser en cas d'arrêt moteur et impossibilité de le rallumer après avoir mis le **contact**.



Attention

La CODE CARD doit être rangée en lieu sûr.

Nous conseillons à l'utilisateur d'avoir toujours sur soi le code électronique de la CODE CARD au cas où il devrait débloquer le moteur à travers la procédure décrite ci-après et qui lui permet, en cas de problème sur le système anti-démarrage, de désactiver la fonction « verrouillage moteur » signalée par le témoin jaune orangé « Diagnostic moteur – EOBD » (8, fig. 4).

L'opération n'est possible que si l'on connaît le code électronique indiqué sur la code card.



Attention

Le concessionnaire a besoin de la Code Card pour reprogrammer ou remplacer une clé.

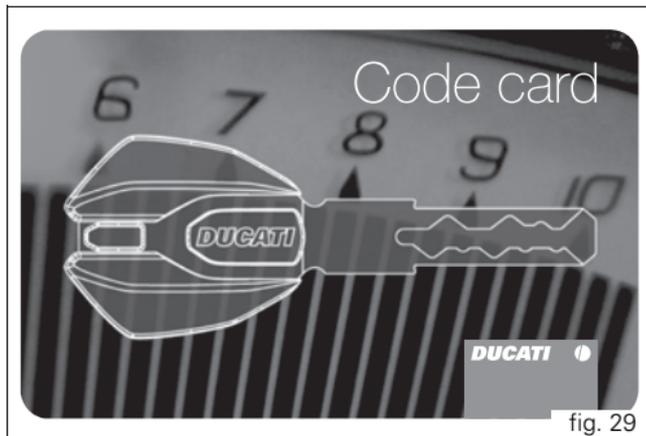


fig. 29

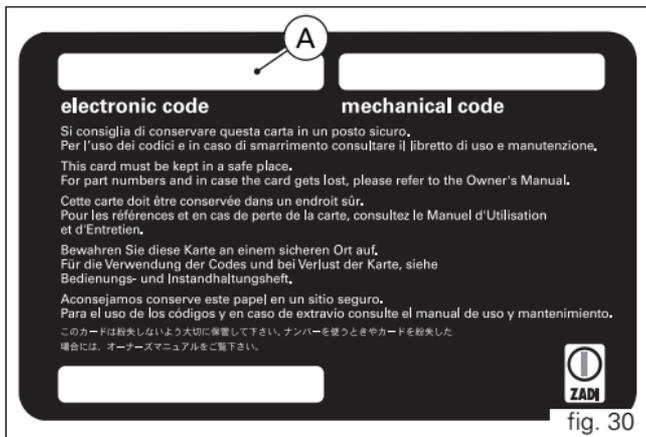


fig. 30

Déverrouillage du système anti-démarrage

Après un « VERROUILLAGE du système anti-démarrage », il est possible de le déverrouiller depuis le tableau de bord en procédant de la façon suivante : entrer dans le menu, page « COD ».

Remarque

Ce menu ne doit être activé qu'en présence d'au moins une erreur de système anti-démarrage.

Le code affiché quand on ouvre cette page est toujours le « 00000 » ; à ce point, en appuyant sur le bouton (1, fig. 9), position B « ▼ » pendant 3 secondes, il est possible d'entrer dans la procédure du code électronique de la Code Card.

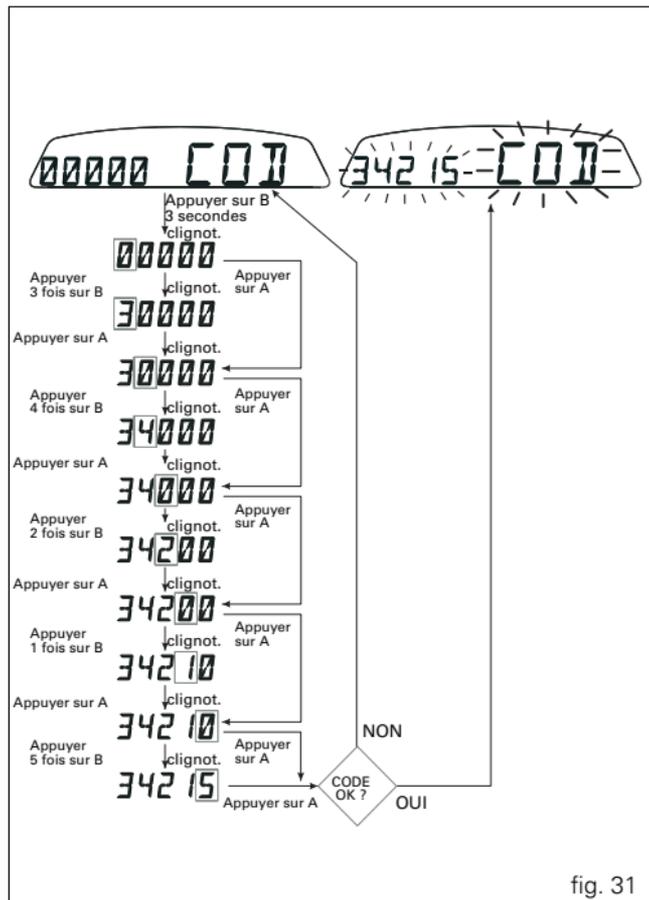


fig. 31

Entrée du code :

à l'entrée de cette fonction, le premier chiffre de gauche clignote.

Bouton (1, fig. 9) :

chaque fois que l'on appuie sur B « ▼ » les numéros avancent à raison d'un chiffre par seconde ;

appuyer sur la position A « ▲ » pour passer à l'entrée du deuxième chiffre qui se met à clignoter. Chaque fois que l'on appuie sur B « ▼ » les numéros avancent à raison d'un chiffre par seconde ;

appuyer sur la position A « ▲ » pour passer à l'entrée du troisième chiffre qui se met à clignoter. Chaque fois que l'on appuie sur B « ▼ », les numéros avancent à raison d'un chiffre par seconde ;

appuyer sur la position A « ▲ » pour passer à l'entrée du quatrième chiffre qui se met à clignoter. Chaque fois que l'on appuie sur B « ▼ » les numéros avancent à raison d'un chiffre par seconde ;

appuyer sur la position A « ▲ » pour passer à l'entrée du cinquième chiffre qui se met à clignoter. Chaque fois que l'on appuie sur B « ▼ » les numéros avancent à raison d'un chiffre par seconde ;

appuyer sur A « ▲ » pour confirmer le code.

Si le code a été saisi correctement, le message COD et le code clignotent simultanément 4 secondes ; le témoin « Diagnostic moteur - EOBD » (8, fig. 4) s'éteint ; après quoi, le tableau de bord sort automatiquement du menu pour permettre le démarrage « momentané » du véhicule.

Si l'erreur n'a pas été éliminée, le tableau de bord retournera en condition d'erreur et le moteur restera bloqué au prochain Key-On.

Si le code n'a pas été saisi correctement, le tableau de bord retournera automatiquement au menu « COD » et affichera le code « 00000 ».

Fonctionnement

Chaque fois qu'on tourne la clé du contact de la position ON à la position OFF, le système antivol active le blocage du moteur. Au démarrage du moteur, en tournant la clé de la position OFF à la position ON :

1) si le code est reconnu, le système de protection déverrouille le moteur. Appuyer sur START (2, fig. 35) pour démarrer le moteur ;

2) si le témoin « Diagnostic moteur - EOBD » (8, fig. 4) s'allume et si la page avec le message « Error » s'affiche en appuyant sur le bouton (10, fig. 5), position « ▼ », le code n'a pas été reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de ramener la clé sur la position OFF, puis de la remettre sur la position ON ; si le blocage persiste, faites une nouvelle tentative avec l'autre clé noire fournie. S'il est encore impossible de démarrer le moteur, faire appel au réseau d'assistance DUCATI.



Attention

Des chocs violents pourraient endommager les composants électroniques de la clé.

Toujours utiliser la même clé au cours de la procédure. L'utilisation de deux clés différentes pourrait empêcher le système de reconnaître le code de la clé insérée.

Double des clés

Lorsque le client a besoin de doubles de clés, il doit s'adresser au réseau d'assistance Ducati et apporter avec lui toutes les clés encore à sa disposition, ainsi que la CODE CARD.

Le réseau d'assistance Ducati mémorisera toutes les clés neuves et les clés déjà possédées.

Le réseau d'assistance Ducati pourra demander au client de prouver qu'il est bien le propriétaire de la moto.

Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation seront effacés de la mémoire.

Ainsi, les clés éventuellement perdues ne pourront plus mettre le moteur en marche.



Remarque

En cas de changement de propriétaire de la moto, le nouveau propriétaire doit absolument entrer en possession de toutes les clés et de la CODE CARD.

Interrupteur de démarrage et verrou de direction (fig. 32)

Ce contacteur se trouve devant le réservoir et a quatre positions :

- A)  : éclairage et moteur en circuit ;
- B)  : éclairage et moteur hors circuit ;
- C)  : direction bloquée ;
- D)  : feu de position et antivol de direction.



Remarque

Pour tourner la clé dans les deux dernières positions, il faut d'abord l'enfoncer. La clé peut être retirée des positions (B), (C) et (D).

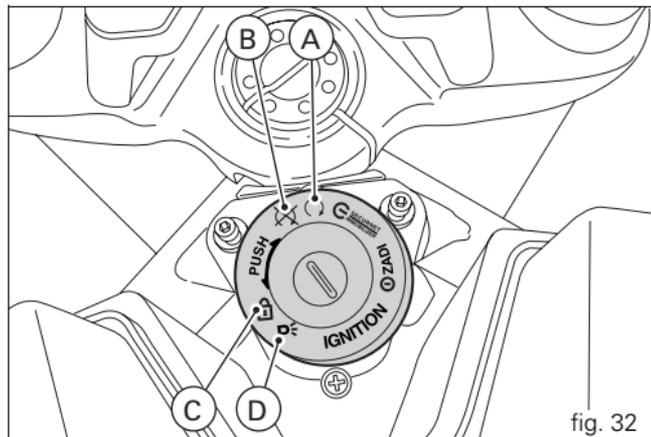


fig. 32

Comodo gauche (fig. 33)

1) Commutateur d'éclairage à deux positions :
position  = feu de croisement allumé ;
position  = feu de route allumé.

2) Bouton  = indicateur de direction à trois positions :
position centrale = éteint ;
position  = virage à gauche ;
position  = virage à droite.
Pour désactiver le clignotant, appuyer sur le levier de commande après l'avoir remis en position centrale.

3) Bouton  = avertisseur sonore.

4) Bouton  = appel de phares.

5) Commutateur de commande tableau de bord à deux positions :
position «  » ;
position «  ».

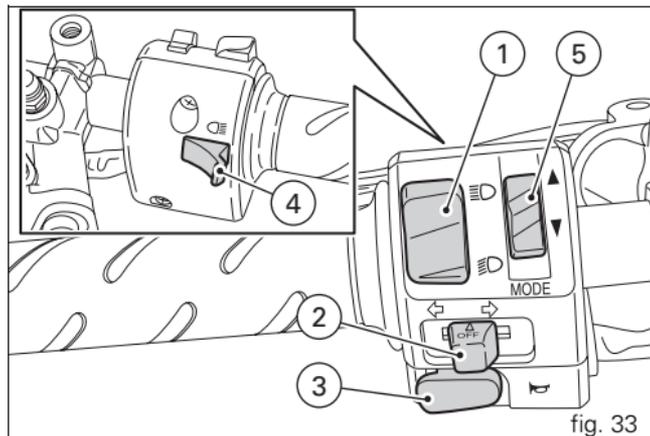


fig. 33

Levier d'embrayage (fig. 34)

Le levier (1) qui commande le débrayage, est équipé d'une molette (2) permettant de régler la distance entre ce levier et la poignée sur le guidon.

La distance du levier est réglée sur 10 crans de la molette (2). Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée d'accélérateur. Ou tourner la molette dans le sens inverse, pour rapprocher le levier. L'actionnement du levier (1) désaccouple la transmission du mouvement à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante pendant la conduite de la moto, notamment au démarrage.



Attention

Le levier d'embrayage doit être réglé moto arrêtée.



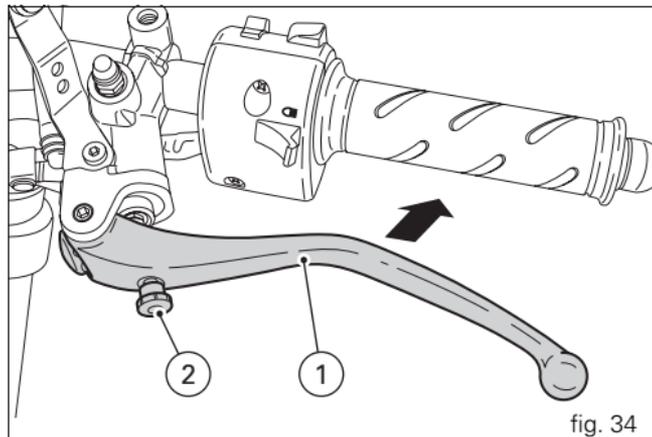
Important

Une utilisation correcte de ce dispositif prolongera la durée de vie du moteur et évitera d'endommager les organes de la transmission.



Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesses au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).



Comodo droit (fig. 35)

1) Interrupteur **ARRÊT MOTEUR**, à deux positions :
position  (**RUN**) = marche ;
position  (**OFF**) = arrêt du moteur.



Attention

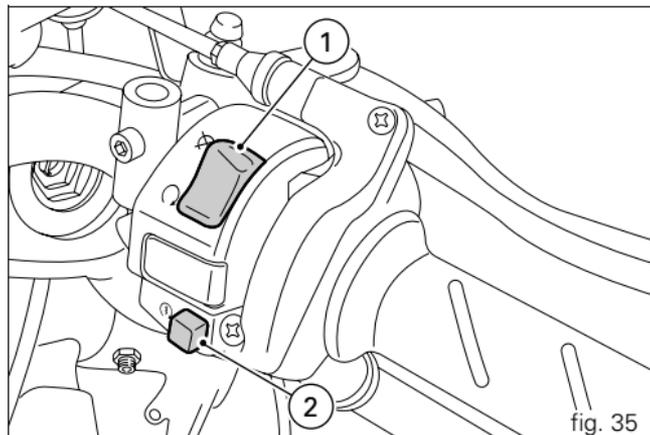
Ce commutateur s'utilise surtout en cas d'urgence, s'il est nécessaire d'éteindre rapidement le moteur. Après l'arrêt, remettre l'interrupteur sur la position  pour pouvoir procéder au démarrage de la moto.



Important

Rouler avec le feu allumé, éteindre le moteur à l'aide de l'interrupteur (1) et laisser la clé de contact sur **ON** peut décharger la batterie car son témoin reste allumé.

2) Bouton  = démarrage moteur.



F

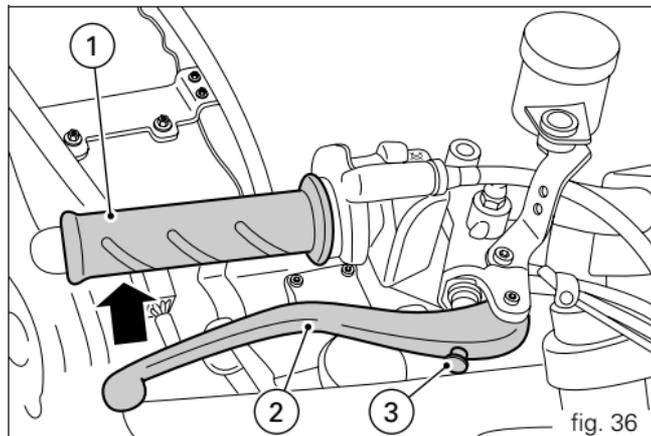
Poignée d'accélérateur (fig. 36)

La poignée des gaz (1), du côté droit du guidon, commande l'ouverture du papillon. Lorsqu'on la relâche, elle revient automatiquement sur la position initiale de ralenti.

Levier du frein avant (fig. 36)

Tirer le levier (2) vers la poignée des gaz pour actionner le frein avant. L'effort nécessaire est minime car le fonctionnement est du type hydraulique.

Le levier de commande est doté d'une molette (3) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée sur le guidon. La distance du levier est réglée sur 10 crans de la molette (3). Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée d'accélérateur. Ou tourner la molette dans le sens inverse, pour rapprocher le levier.

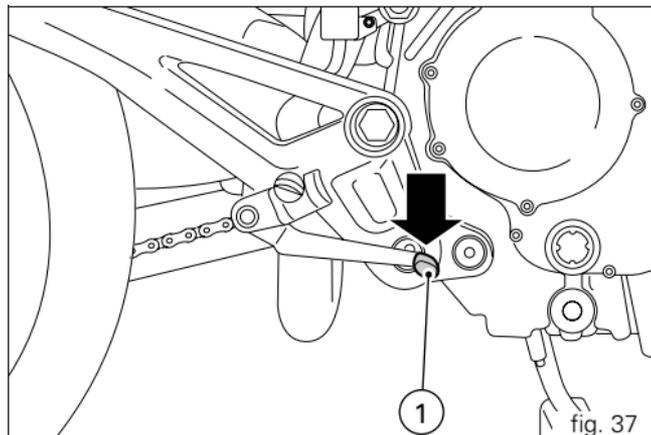


Attention

Avant d'utiliser ces commandes, lire les instructions à la page 62.

Pédale du frein arrière (fig. 37)

Pour actionner le frein arrière, appuyer sur la pédale (1).
Le système de commande est de type hydraulique.

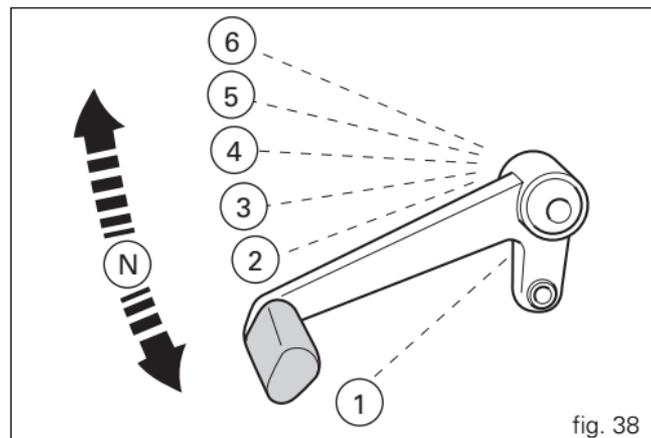


Pédale de sélecteur des vitesses (fig. 38)

La pédale de sélecteur a une position neutre centrale **N** avec retour automatique et deux mouvements :

vers le bas = pousser la pédale vers le bas pour enclencher la 1^{ère} vitesse et pour passer à une vitesse inférieure. Avec cette manoeuvre, le témoin **N** du tableau de bord s'éteint ;
vers le haut = relâcher la pédale pour enclencher la 2^e vitesse puis la 3^e, 4^e, 5^e et 6^e.

Chaque déplacement de la pédale correspond au passage d'une seule vitesse.



F Réglage de la position de la pédale de sélecteur et de la pédale de frein arrière

En fonction du style de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position du levier de sélecteur et du levier de frein arrière par rapport aux repose-pieds.

Pour modifier la position de la pédale du sélecteur de vitesse, procéder comme suit :

bloquer la tringle (1) et desserrer les contre-écrous (2) et (3).



Remarque

L'écrou (2) est fileté à gauche.

Tourner la tringle (1) en intervenant sur la partie hexagonale avec une clé anglaise jusqu'à ce que la pédale de sélecteur soit dans la position voulue.

Serrer les deux contre-écrous contre la tringle.

Pour modifier la position de la pédale du frein arrière, procéder comme suit :

desserrer le contre-écrou (4).

Tourner la vis (5) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue.

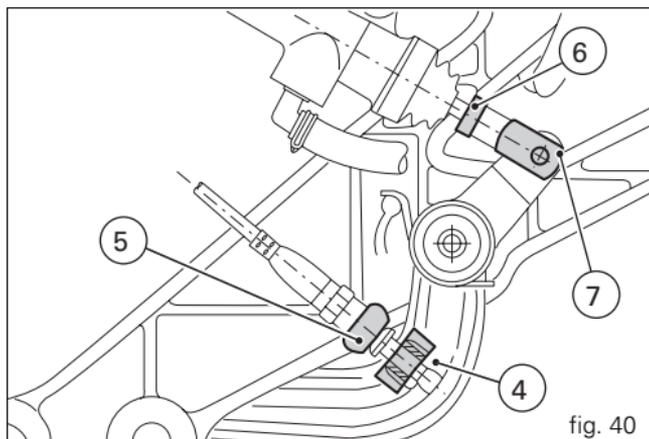
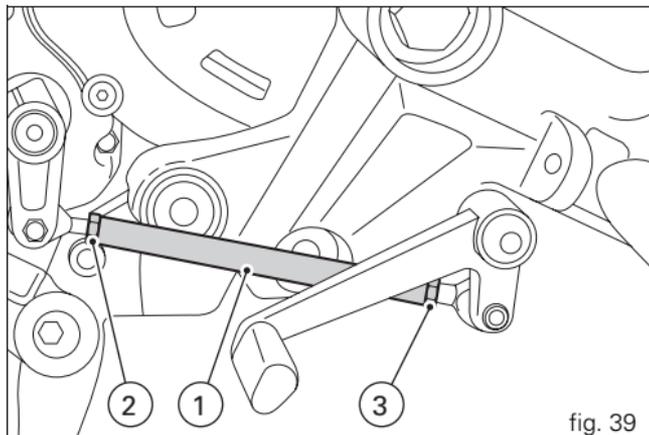
Serrer le contre-écrou (4).

Agir sur la pédale pour vérifier si elle présente un jeu de 1,5÷2 mm env. avant de freiner.

Si tel n'est pas le cas, régler la longueur de la tringle de commande du maître-cylindre en procédant comme suit : desserrer le contre-écrou (6) sur la tringle du maître-cylindre.

Visser la tringle sur la fourche (7) pour augmenter le jeu ou la dévisser pour diminuer le jeu.

Serrer le contre-écrou (6) et vérifier de nouveau le jeu.



Principaux éléments et dispositifs

Emplacement sur la moto (fig. 41)

- 1) Bouchon du réservoir de carburant.
- 2) Serrure de selle.
- 3) Goujon pour le câble porte-casque.
- 4) Béquille latérale.
- 5) Rétroviseurs.
- 6) Vis de réglage de l'amortisseur arrière.
- 7) Catalyseur.

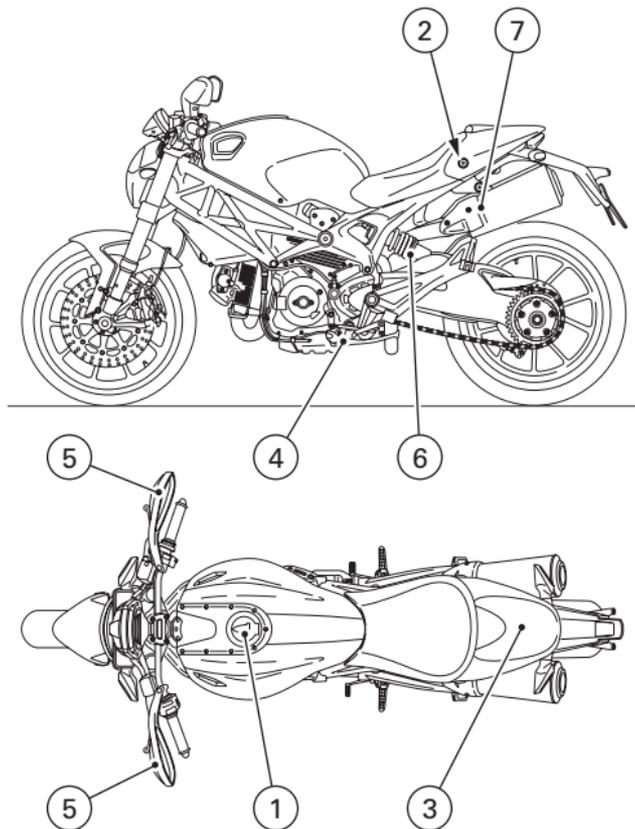


fig. 41

Bouchon du réservoir à carburant (fig. 42)

Ouverture

Soulever le cache (1) et insérer la clé dans la serrure.
Tourner la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure.
Soulever le bouchon.

Fermeture

Refermer le bouchon avec la clé insérée et appuyer dessus pour l'encaster dans son logement. Tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position initiale puis la retirer. Refermer le cache (1) de la serrure.



Remarque

La fermeture du bouchon n'est possible qu'avec la clé insérée.



Attention

Après chaque ravitaillement (voir page 64), toujours s'assurer que le bouchon est parfaitement fermé.

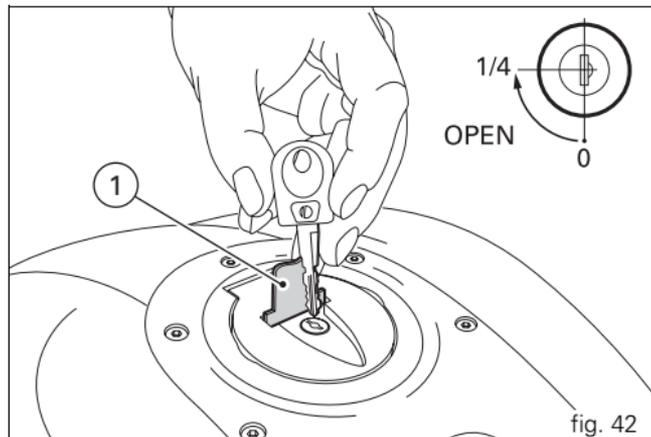


fig. 42

Serrure de selle et porte-casque

Ouverture

Introduire la clé dans la serrure, la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre tout en appuyant à proximité du verrou pour faciliter le dégagement de la broche. Dégager la selle des agrafes avant en la tirant en arrière. Le câble de fixation du casque (1) se trouve à l'arrière du compartiment sous la selle (voir page 40). Faire passer le câble dans le casque et introduire l'extrémité dans le crochet (2). Laisser le casque suspendu et remettre la selle en place pour le fixer.

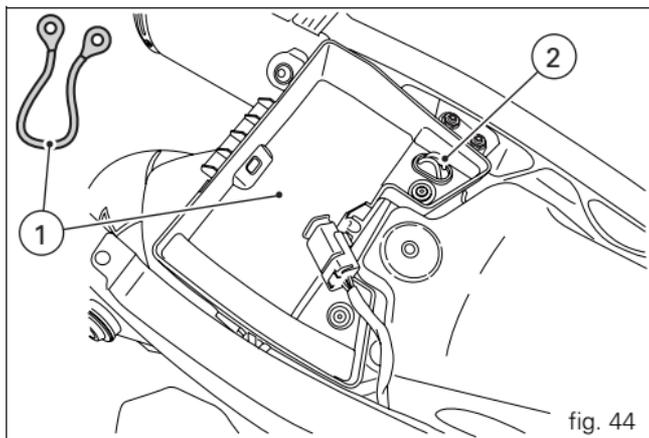
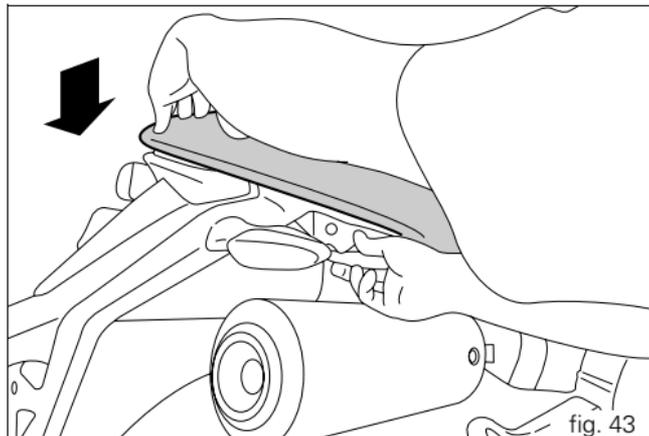


Attention

Ce dispositif est une sécurité antivol pour le casque lorsque la moto est garée. Ne pas laisser le casque accroché pendant la marche ; il pourrait gêner la conduite et entraîner une perte de contrôle de la moto.

Fermeture

Vérifier que tous les éléments sont bien en place et fixés dans le logement sous la selle. Introduire les extrémités avant du fond de la selle sous le cavalier du cadre, puis appuyer à l'arrière de la selle jusqu'à entendre le déclic du verrou de la serrure. Vérifier que la selle est bien fixée au cadre et retirer la clé de la serrure.



F Béquille latérale (fig. 45)

Important

Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifier que la surface d'appui est solide et plane.

Les sols meubles, le gravier, le goudron ramolli par la chaleur, etc. peuvent causer la chute de la moto garée.

En pente, toujours garer la moto avec sa roue arrière vers le bas.

Pour mettre la moto sur la béquille latérale, appuyer sur la béquille (1) avec le pied en tenant les deux mains sur le guidon de la moto. Incliner la moto jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention

Ne pas rester assis sur la moto garée sur sa béquille latérale.

Pour relever la béquille (position de repos horizontale), incliner la moto vers la droite et lever en même temps la béquille (1) avec le pied.

Remarque

Il est conseillé de contrôler périodiquement le fonctionnement du système de retenue (constitué de deux ressorts de traction, montés l'un dans l'autre) et du capteur de sécurité (2).

Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesses au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).

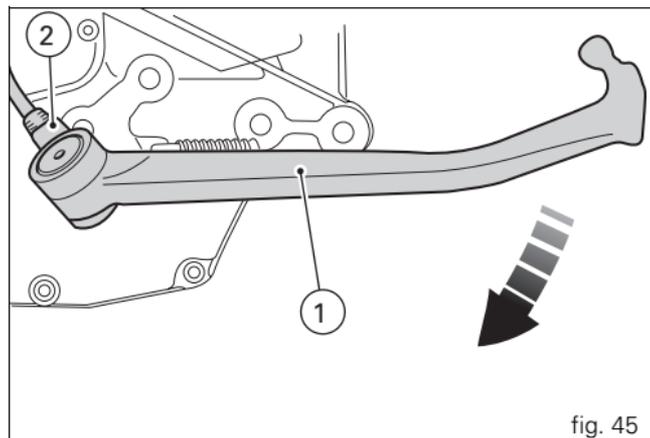


fig. 45

Vis de réglage de la fourche avant

La fourche de la moto est réglable en détente (retour, compression et précontrainte du ressort).

Des vis extérieures permettent de :

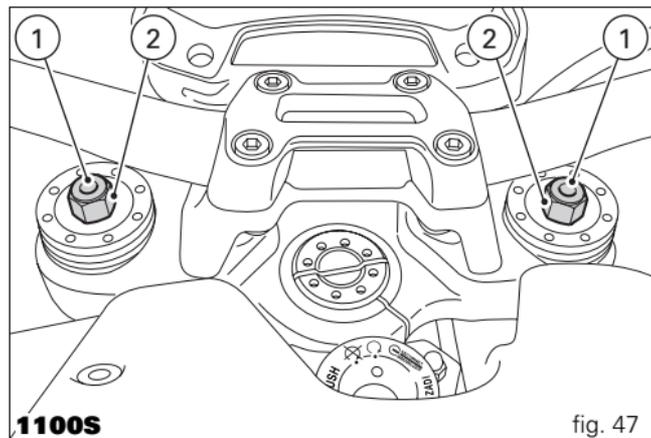
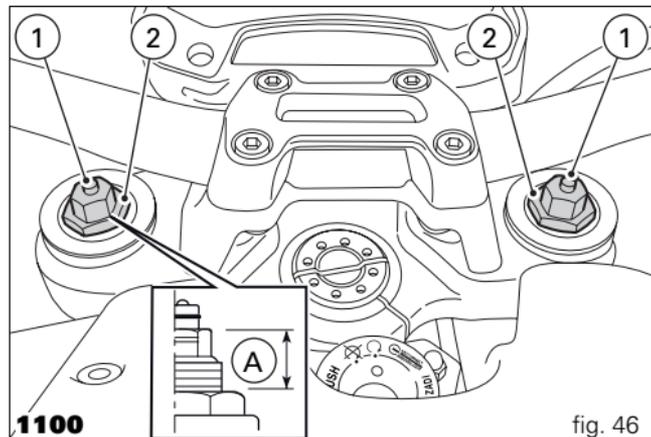
- 1) régler le frein hydraulique en détente (fig. 46 et fig. 47) ;
- 2) régler la précontrainte des ressorts intérieurs (fig. 46 et fig. 47) ;
- 3) régler le frein hydraulique en compression (fig. 48 et fig. 49) ;

Placer la moto sur la béquille latérale, en veillant à ce qu'elle soit parfaitement stable.

À l'aide d'un petit tournevis (1100) ou d'une clé (1100S), tourner la vis de réglage (1) située en haut de chaque tube de fourche, pour intervenir sur le frein hydraulique en détente. Faire tourner la vis de réglage (3, fig. 48 et fig. 49) à l'aide du tournevis dans la partie arrière des pieds porte-roue pour intervenir sur le frein hydraulique en compression.

Les crans pendant la rotation des vis de réglage (1 et 3) correspondent à une position d'amortissement.

En serrant la vis à fond, on obtient la position « 0 », correspondant à la force d'amortissement maximale.



A partir de cette position, en tournant en sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents crans qui correspondent aux positions « 1 », « 2 », etc.

Les réglages D'USINE sont les suivants :

1100

compression : 1,5 tours \pm 1/4 tour ;

détente : 1,5 tours \pm 1/4 tour.

Précontrainte du ressort (A, fig. 47) : 10 mm (3 tours après ouverture complète).

Pour modifier la précontrainte du ressort de chaque tube, tourner l'élément de réglage à tête hexagonale (2, fig. 46) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm.

1100S

compression : 8 crans ;

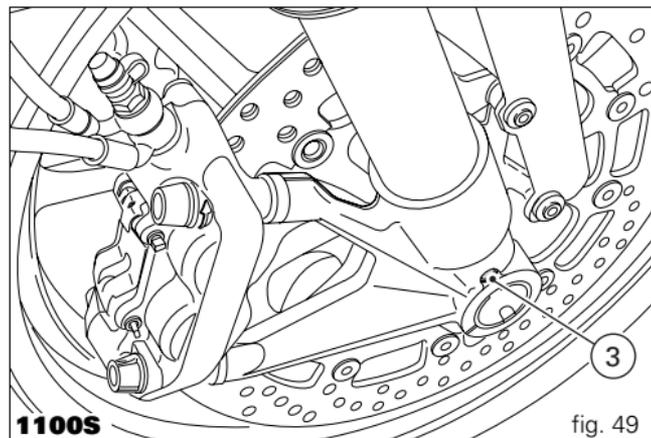
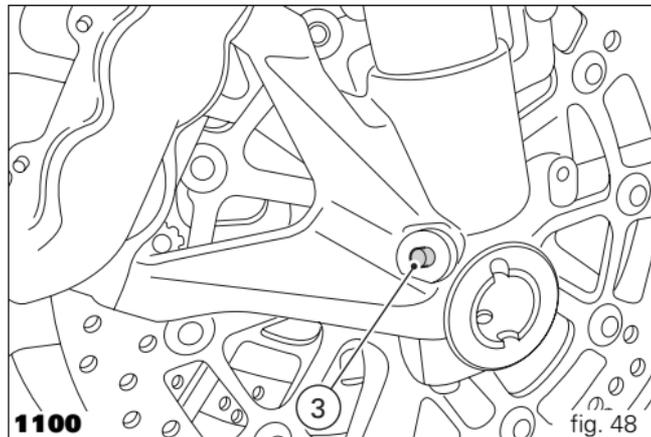
détente : 12 crans.

Précontrainte du ressort : 10 mm (3 tours après ouverture complète).

Pour modifier la précontrainte du ressort de chaque tube, tourner l'élément de réglage à tête hexagonale (2, fig. 47) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm.

Important

Régler de manière identique les vis de réglage des deux tubes de fourche.



Vis de réglage de l'amortisseur arrière

(fig. 50 et fig. 51)

L'amortisseur arrière est doté d'éléments de réglage extérieurs permettant d'adapter l'assiette de la moto aux conditions de charge.

L'élément de réglage (1), situé du côté gauche au niveau du point de fixation supérieur de l'amortisseur au cadre arrière règle le frein hydraulique en phase de détente (retour). En tournant l'élément de réglage (1) dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente le freinage ; dans l'autre sens, on le diminue.

1100

Réglage d'USINE de la position tout fermé (sens des aiguilles d'une montre) :

- desserrer l'élément de réglage (1) de 13 crans.
- Précontrainte du ressort : 18 mm.

1100S

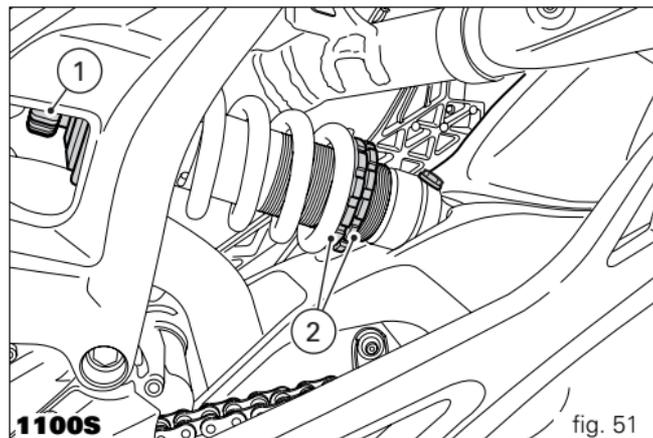
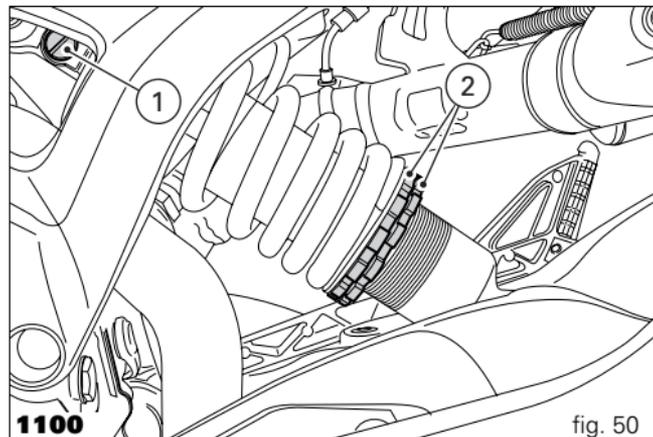
Réglage d'USINE de la position tout fermé (sens des aiguilles d'une montre) :

- desserrer l'élément de réglage (1) de 15 crans.
- Précontrainte du ressort : 19 mm.

Les deux bagues (2), en haut de l'amortisseur, permettent de régler la précontrainte du ressort extérieur. Pour modifier la précontrainte du ressort, desserrer la bague supérieure de blocage. **Visser** ou **dévisser** la bague inférieure pour **augmenter** ou **diminuer** la précontrainte.

⚠ Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer de graves dommages s'il est démonté par une personne inexpérimentée.



Règles d'utilisation de la moto

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Régime maximum (fig. 52)

Régime du moteur pendant et après la période de rodage :

- 1) jusqu'à 1000 km ;
- 2) de 1000 à 2500 km.

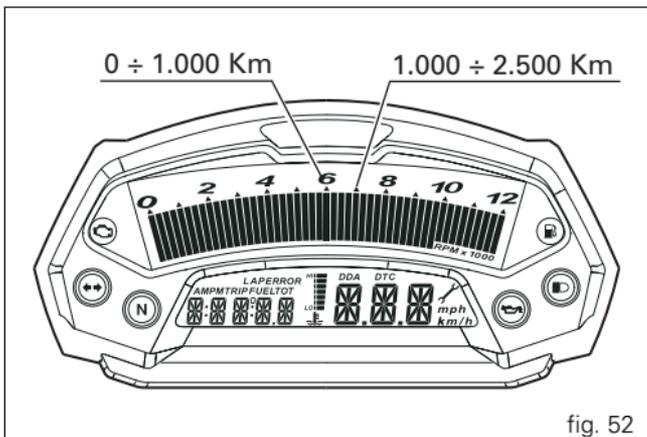


fig. 52

Jusqu'à 1000 km

Durant les 1000 premiers km, faire attention au compteur : ne jamais dépasser $5\,500\div 6\,000\text{ min}^{-1}$.

Durant les premières heures d'utilisation de la moto, il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime, tout en respectant les limites indiquées.

Pour cela, les routes sinueuses et, mieux encore, les trajets en pente douce, conviennent tout particulièrement pour un rodage efficace du moteur, des freins et des suspensions. Rester prudent sur les 100 premiers km et agir en douceur sur les freins en évitant des freinages brusques et prolongés de sorte que la garniture des plaquettes s'adapte aux disques des freins.

Pour permettre l'adaptation réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre la durée de vie des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées. Nous conseillons également de contrôler fréquemment la chaîne et de la graisser lorsque cela s'avère nécessaire.

De 1000 à 2500 km

Il est possible de demander plus au moteur sans jamais dépasser $7\,000\text{ min}^{-1}$.

Important

Pendant la période de rodage, respecter scrupuleusement le programme d'entretien et effectuer les révisions conseillées dans le Carnet de Garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité en cas de dommages au moteur ou de réduction de sa durée de vie.

Ces quelques précautions permettent de prolonger la durée de vie du moteur, en réduisant les besoins de révisions ou de mises au point.

Contrôles avant la mise en route

Attention

L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou être la cause de lésions graves au pilote et/ou passager.

Avant de prendre la route, contrôler :

Carburant dans le réservoir

Contrôler le niveau de carburant dans le réservoir. Éventuellement, faire le plein (page 64).

Niveau d'huile moteur

Contrôler le niveau d'huile dans le carter moteur par le regard transparent. Éventuellement, faire l'appoint (page 94).

Liquide de freins et embrayage

Contrôler le niveau de liquide dans les réservoirs correspondants.

Condition des pneus

Contrôler la pression et l'état d'usure des pneus (page 92).

Fonctionnement des commandes

Actionner les leviers et pédales des freins, d'embrayage, des gaz et de sélecteur de vitesse pour contrôler leur fonctionnement.

Feux et indicateurs

Contrôler l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. Si les ampoules sont grillées, les remplacer (page 89).

Serrages à clé

Contrôler le verrouillage du bouchon de réservoir et de la selle.

Béquille

Vérifier si la béquille latérale fonctionne correctement et qu'elle se trouve dans la bonne position (page 54).

Attention

En cas d'anomalies, renoncer au départ et faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé Ducati.

F Démarrage du moteur

Remarque

Pour démarrer le moteur déjà chaud, suivre la procédure décrite pour « Température ambiante élevée ».

Attention

Avant de démarrer le moteur, se familiariser avec les commandes à utiliser pendant la conduite.

Température ambiante normale

(comprise entre 10 °C/50 °F et 35 °C/95 °F) :

- 1) Déplacer le contacteur sur la position (1, fig. 53).
Vérifier si les témoins vert **N** et rouge  sont allumés sur le tableau de bord.

Important

Le témoin qui indique la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après que le moteur a démarré (page 11).

Attention

La béquille latérale doit être relevée (position de repos horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.

Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesses au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).

- 2) S'assurer que l'interrupteur d'arrêt (2, fig. 54) se trouve sur la position  (RUN) puis appuyer sur le contacteur (3, fig. 54).

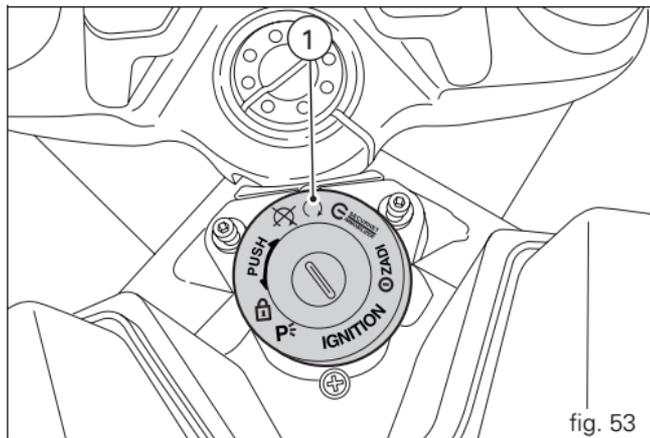


fig. 53

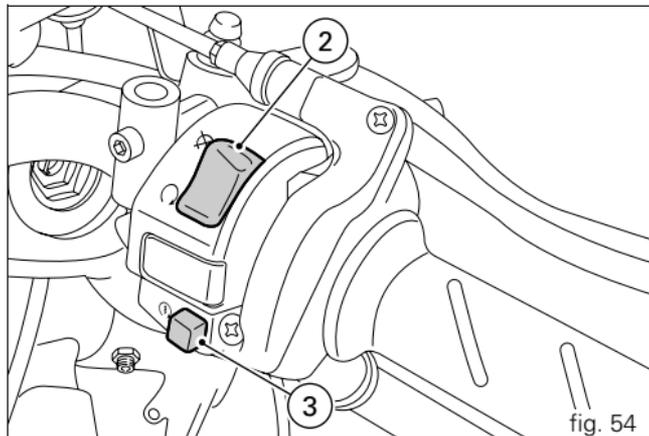
Laisser démarrer le moteur spontanément sans donner de gaz.

Remarque

Si la batterie est à plat, le système neutralise automatiquement l'actionnement du démarreur électrique.

Important

Ne pas faire tourner le moteur froid à un régime élevé. Attendre que l'huile arrive à la bonne température et qu'elle circule dans tous les points nécessitant à être lubrifiés.



Démarrage et marche de la moto

- 1) Débrayer à l'aide du levier de commande.
- 2) De la pointe du pied, appuyer énergiquement sur le sélecteur de vitesses de manière à engager le premier rapport.
- 3) Accélérer le moteur, intervenir sur la poignée des gaz, relâcher simultanément et lentement le levier d'embrayage ; la moto commence à rouler.
- 4) Relâcher totalement le levier d'embrayage et commencer à accélérer.
- 5) Pour engager le rapport supérieur, couper les gaz pour diminuer le régime moteur, débrayer, lever le sélecteur de vitesses et relâcher le levier d'embrayage.

Pour rétrograder : relâcher l'accélérateur, débrayer, accélérer un instant le moteur, pour synchroniser les engrenages, rétrograder et relâcher ensuite le levier d'embrayage.

L'utilisation des commandes doit se faire judicieusement et avec rapidité : dans les montées, rétrograder dès que la moto a tendance à ralentir pour éviter de forcer anormalement le moteur et la partie cycle.



Important

Éviter les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Éviter de tenir le levier d'embrayage débrayé pendant la marche, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Ralentir progressivement en rétrogradant pour utiliser le frein moteur, puis freiner en actionnant les deux freins. Débrayer avant l'arrêt de la moto pour éviter que le moteur ne cale brusquement.



Attention

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage. Ne pas forcer les commandes des freins pour ne pas risquer de bloquer les roues, ce qui entraînerait la perte de contrôle de la moto. Par temps pluvieux ou sur chaussées glissantes, l'efficacité de freinage sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utiliser les freins avec douceur et extrême prudence. Les manœuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle de la moto.

Dans les longues descentes à fortes pentes, utiliser le frein moteur en rétrogradant ; ne freiner que ponctuellement et uniquement sur de courtes distances : une utilisation constante entraîne une surchauffe de la garniture, ce qui réduit l'efficacité du freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la stabilité nécessaires dans les virages.

F Arrêt de la moto

Réduire la vitesse, rétrograder et relâcher la poignée des gaz. Rétrograder jusqu'à l'engagement de la première puis mettre le sélecteur au point mort. Freiner et arrêter la moto. Arrêter le moteur en tournant la clé sur la position (1, fig. 55).

Important

Ne pas laisser la clé sur ON une fois le moteur éteint pour éviter d'endommager les composants électriques.

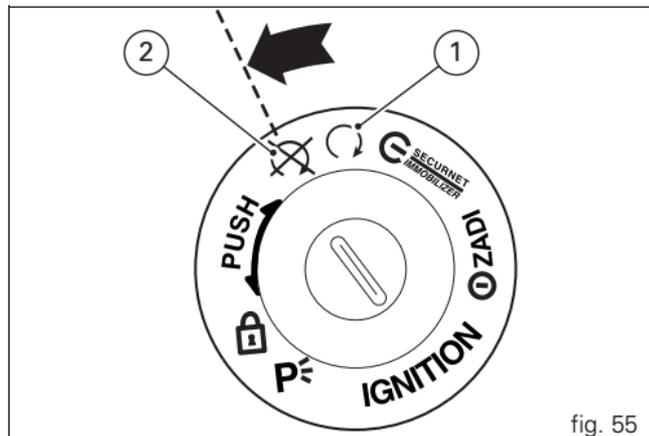


fig. 55

Ravitaillement en carburant

Ne pas trop remplir le réservoir. Le niveau de carburant doit rester en-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon (fig. 56).

Attention

Utiliser un carburant à faible teneur en plomb, avec un nombre d'octanes à l'origine d'au moins 95. Il ne doit pas rester de carburant dans le puisard du bouchon.

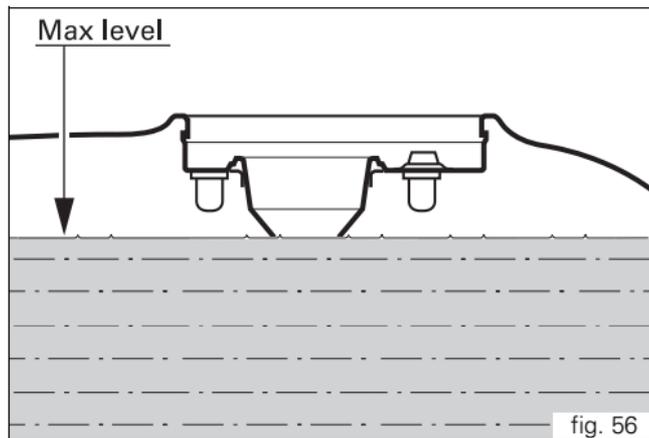


fig. 56

Stationnement

Stationner la moto sur la béquille latérale (voir page 54). Braquer complètement à gauche et tourner la clé sur la position (3, fig. 57) pour éviter le vol.

Pour garer la moto dans un garage ou dans un local quelconque, veiller à ce que le lieu soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur à proximité de votre moto. En cas de nécessité, laisser le feu de position allumé en tournant la clé sur la position (4, fig. 57).

Important

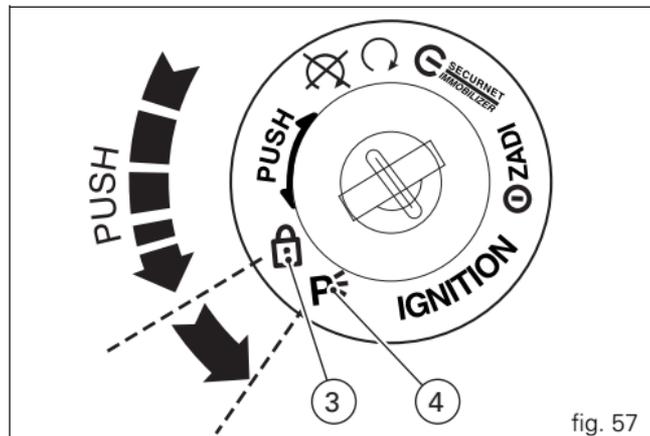
Ne pas laisser la clé sur (4, fig. 57) trop longtemps, la batterie pourrait se décharger. Ne jamais laisser la clé de contact insérée si la moto est sans surveillance.

Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faire attention à ne pas toucher le système d'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de produits inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Attention

L'utilisation de cadenas ou barres de blocage qui empêchent la marche de la moto est très dangereuse et peut compromettre le fonctionnement de la moto et la sécurité du pilote et du passager.



Accessoires fournis (fig. 58)

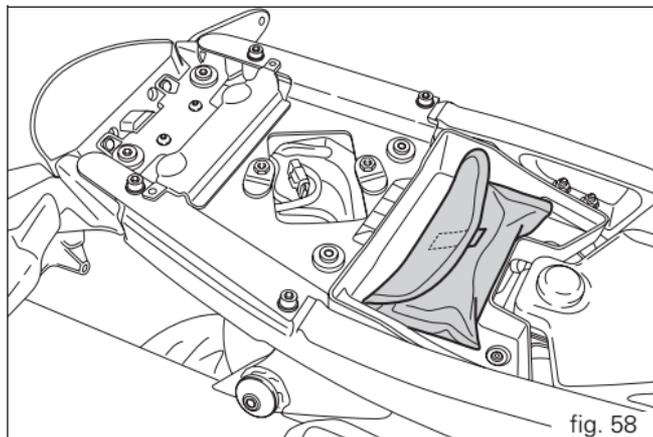
Le compartiment sous la selle contient :
un manuel d'utilisation et d'entretien ;
un câble de suspension pour casque ;
une trousse à outils pour les interventions de routine.

Pour accéder au compartiment, déposer la selle (page 53).

La trousse à outils

contient :

- une pince à fusibles ;
- une clé fixe double 8/10 ;
- un câble de suspension pour casque ;
- un tournevis ;
- un manche pour tournevis ;
- une clé tubulaire de 16 mm ;
- tringle 8 mm ;
- anglaise 3 mm ;
- anglaise 5 mm ;
- anglaise 6 mm.



Principales opérations d'utilisation et d'entretien

Remplacement du filtre à air



Important

Pour l'entretien du filtre à air, s'adresser à un atelier agréé Ducati.

Contrôle du niveau de liquide d'embrayage et des freins (fig. 59)

Le niveau de liquide ne doit pas descendre au-dessous du repère **MIN** du réservoir correspondant.

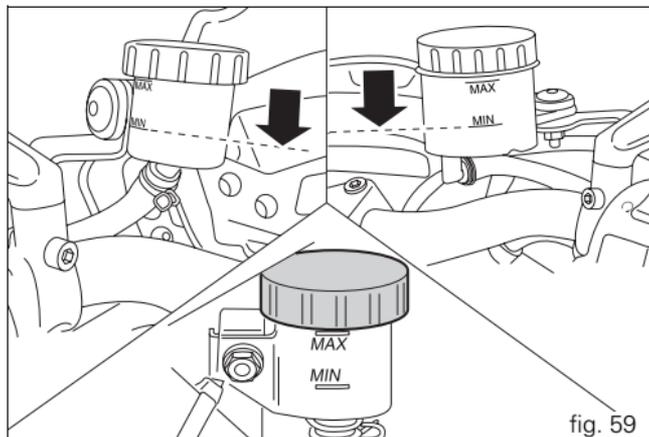
Un niveau insuffisant favorise l'admission d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.

Pour l'appoint ou le changement du liquide aux fréquences indiquées dans le tableau d'entretien périodique sur le Carnet de Garantie, contacter un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.



Important

Tous les 4 ans, il est conseillé de remplacer toutes les tuyauteries des circuits



F

Système d'embrayage

Un jeu excessif au levier de commande et une moto qui saute ou s'arrête lors du passage d'une vitesse peuvent être le signe de la présence d'air dans le circuit. S'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du système et la purge du circuit.



Attention

Le niveau du liquide d'embrayage a tendance à augmenter dans le réservoir à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use : ne jamais dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du repère de minimum).

Système de freinage

Si le jeu au levier ou à la pédale de frein est excessif bien que les plaquettes de frein ne soient pas usées, demander à un Concessionnaire ou Atelier Agréé de vérifier et purger le système.



Attention

Le liquide de freins et d'embrayage attaque la peinture et le plastique ; éviter donc tout contact avec les parties peintes ou en plastique.

L'huile hydraulique est corrosive et peut causer des dommages et provoquer des blessures.

Ne pas mélanger d'huiles de qualité différente.

Vérifier l'étanchéité des joints.

Vérifier si les plaquettes des freins sont usées (fig. 60)

Frein avant

Un repère d'usure est gravé sur chaque plaquette de frein pour faciliter le contrôle, sans avoir à les déposer de l'étrier. Une plaquette en bon état doit présenter des rainures bien visibles sur sa garniture.

Frein arrière

L'épaisseur de la garniture de chaque plaquette doit être d'au moins 1 mm.



Important

Pour le remplacement des plaquettes de frein, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

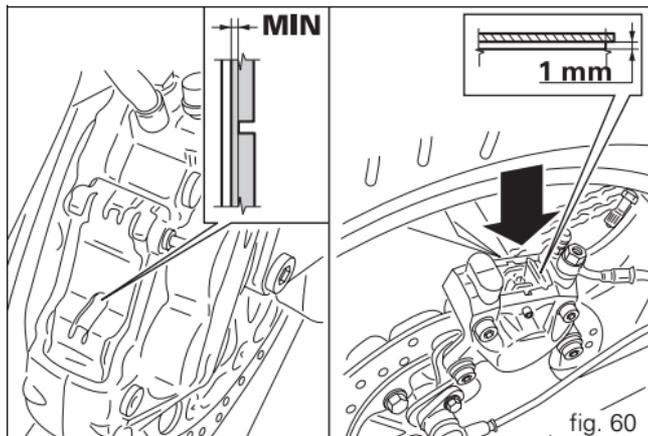
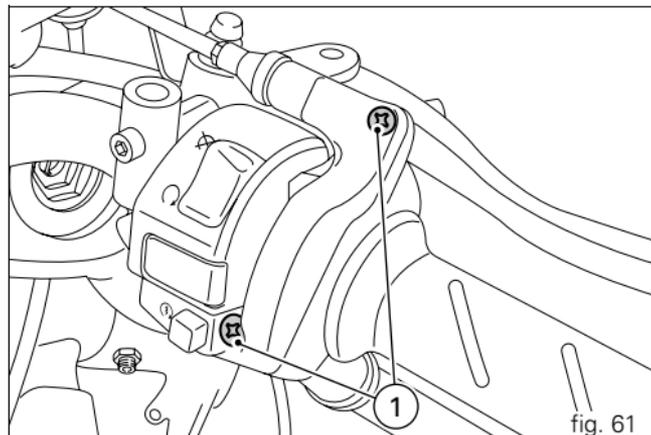


fig. 60

Lubrification des articulations

Il est nécessaire de contrôler périodiquement les conditions des gaines extérieures des câbles de commande des gaz et de starter. Leur revêtement extérieur en plastique ne doit pas être écrasé ni craquelé. Actionner les commandes pour vérifier que les câbles coulisent librement dans leur gaine : en cas de frottements ou de points durs, faire remplacer le câble par un Concessionnaire ou un Atelier Agréé. Pour éviter ces inconvénients, lubrifier périodiquement l'extrémité de tous les câbles flexibles de commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour la commande des gaz, il est conseillé d'ouvrir la poignée en desserrant les deux vis de fixation (1, fig. 61) puis de graisser l'extrémité du câble et la poulie.



Attention

Refermer ensuite la commande avec précaution, en insérant les câbles dans la poulie.

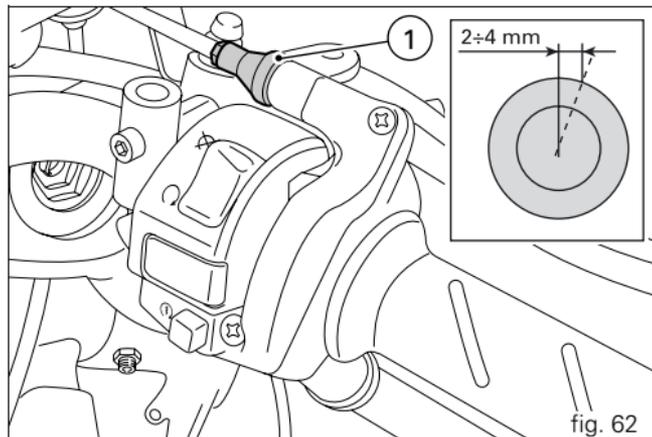
Reposer le couvercle et serrer les vis (1) au couple de 1,8 Nm.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

F

Réglage du câble des gaz

Quelle que soit la position du guidon, la poignée des gaz doit avoir un jeu de 2÷4 mm, mesuré sur la périphérie du bord de la poignée. Si nécessaire, la régler en intervenant sur la vis de réglage (1, fig. 62) en face de la commande.



Charge et tamponnement hivernal de la batterie

Votre moto est équipée d'un connecteur qui permet de raccorder un chargeur de batterie spécial disponible dans notre réseau de vente.

Dépose de la batterie



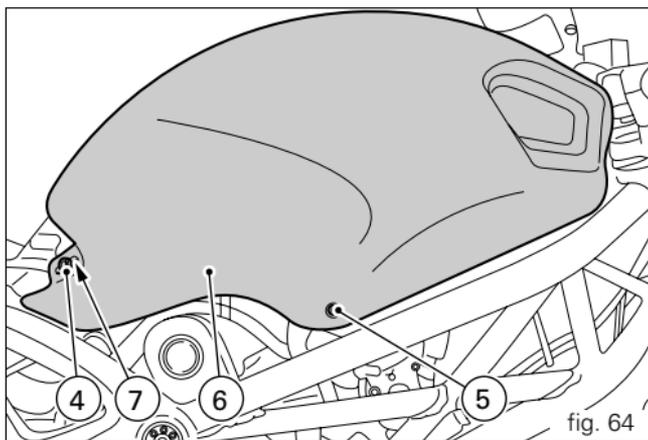
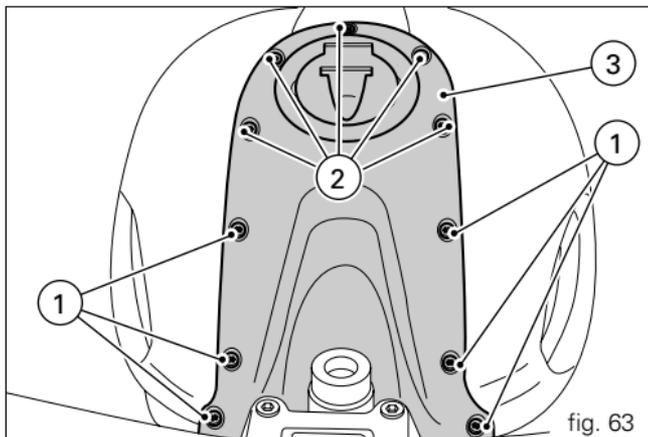
Important

Pour déposer la batterie, **toujours** s'adresser à un Concessionnaire ou un Atelier Agréé Ducati.

Rimuovere la sella (pag. 53).

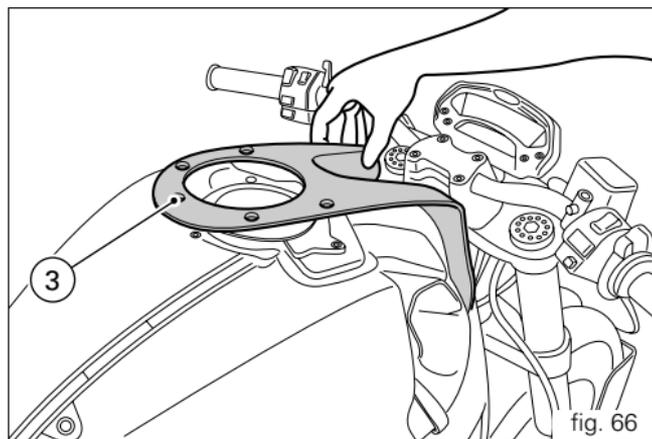
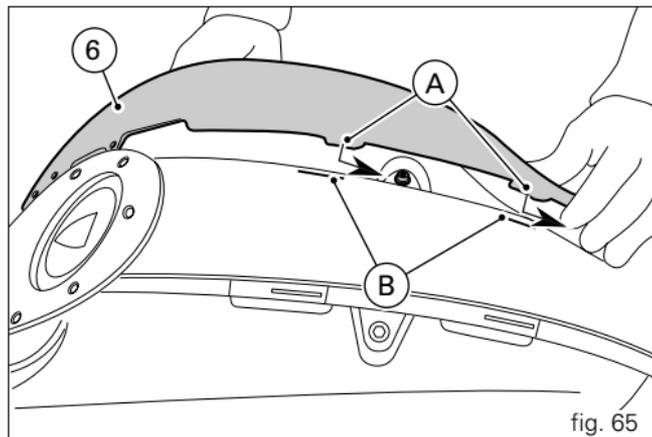
Desserrer les vis (1) et (2) de fixation du couvercle du réservoir avant (3).

Desserrer les vis (4), (5) et récupérer les rondelles en Nylon (7).

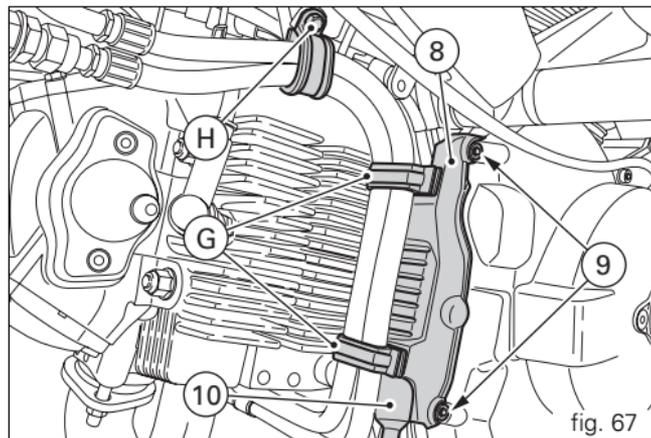


F

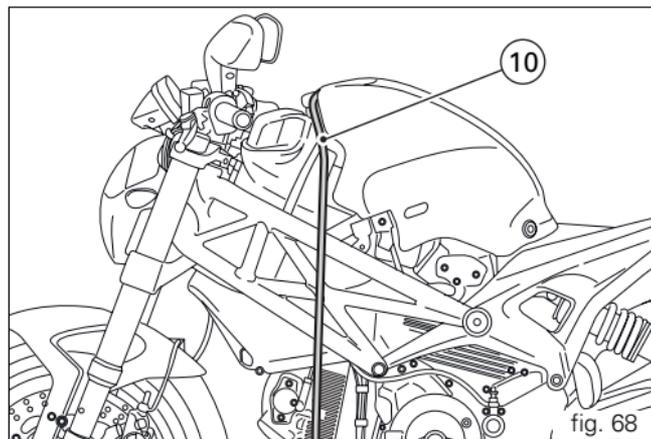
Dégager le couvercle du réservoir droit (6) après avoir détaché les languettes (A) des fentes (B) sur couvercle arrière.
Procéder aux mêmes opérations pour déposer le couvercle du réservoir gauche.
Enlever le couvercle du réservoir avant (3)



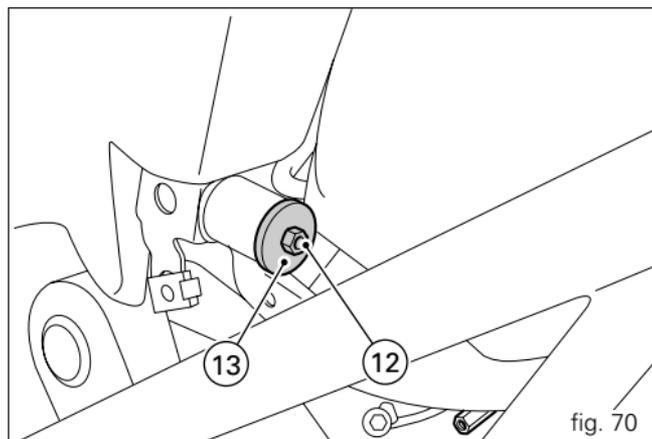
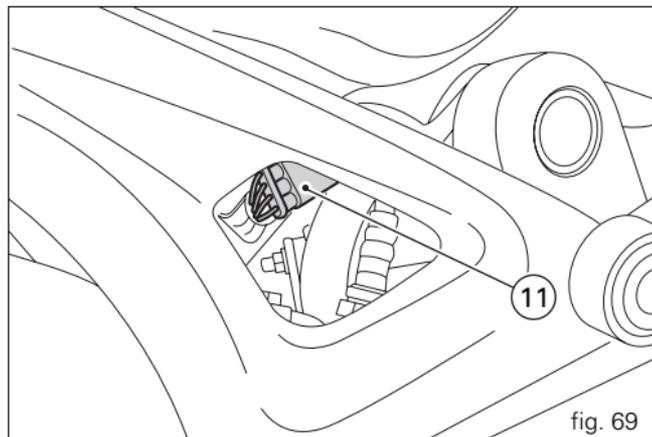
Desserrer la vis de fixation (H).
Dégager les conduits de l'huile des passages (G).
Desserrer les deux vis de fixation (9) et dégager le couvercle (8).
Dégager le tuyau de mise à l'air (10) du couvercle (8).



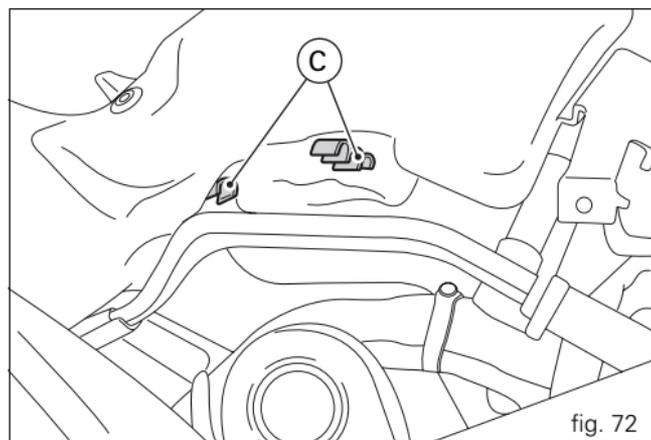
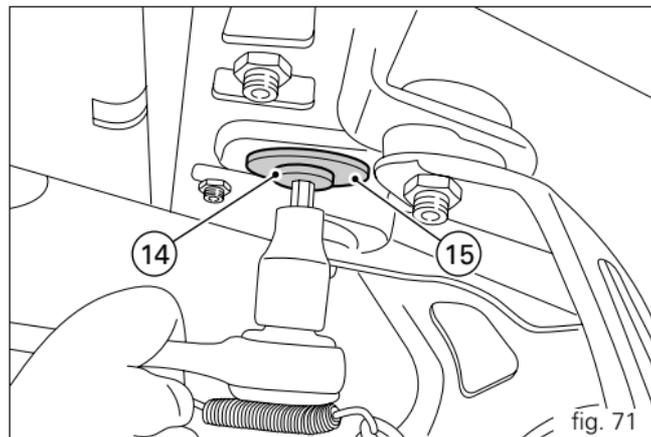
Sortir le tuyau (10) par le haut en le laissant branché à ses raccords et au raccord du tuyau de reniflard et de drainage du réservoir.



En intervenant sur le côté droit du véhicule, débrancher le connecteur (11) de la sonde de niveau de carburant du faisceau principal, desserrer la vis (12) de fixation latérale du réservoir au cadre et récupérer la rondelle (13).



Desserrer la vis (14) et récupérer la rondelle (15).
Détacher les tuyaux d'essence des passages (C).



F Débrancher le fil de la sonde lambda (D) du flasque du réservoir.



Attention

Avant de déposer le flasque (20), s'assurer que le réservoir est vide et absorber les fuites de carburant avec un chiffon.

Maintenir le réservoir à carburant soulevé et déposer le flasque (16) en dévissant les écrous (17).

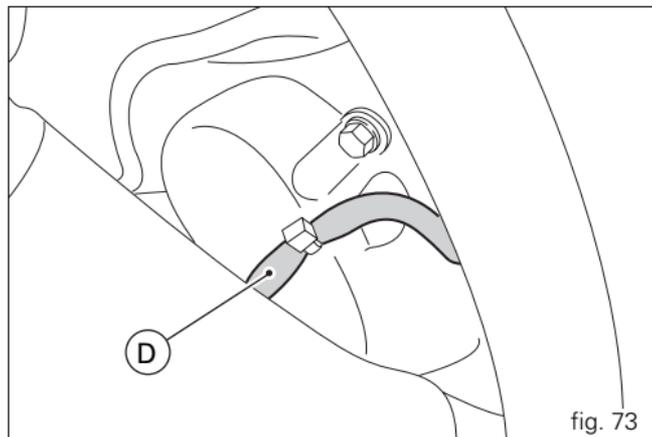


fig. 73

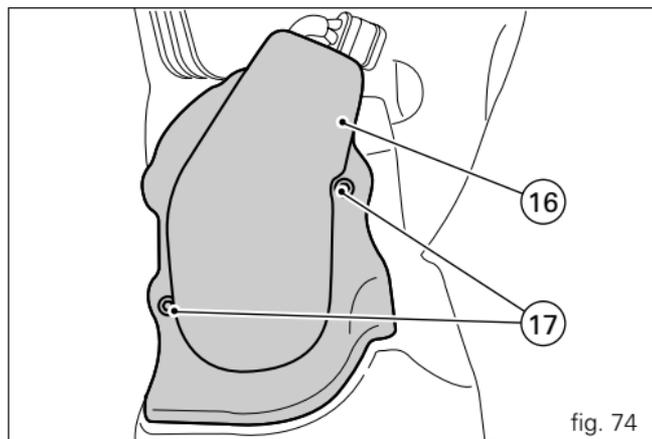
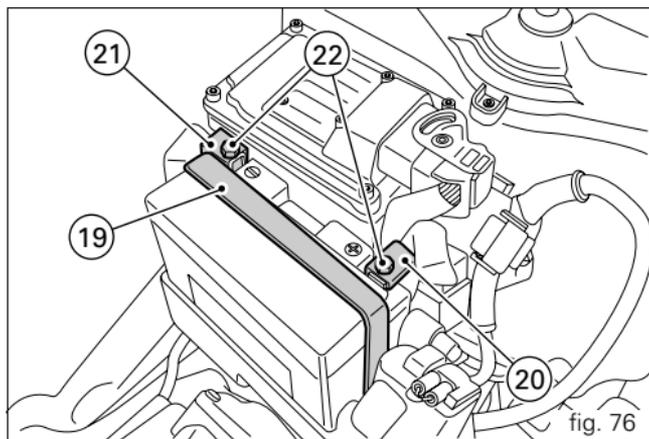
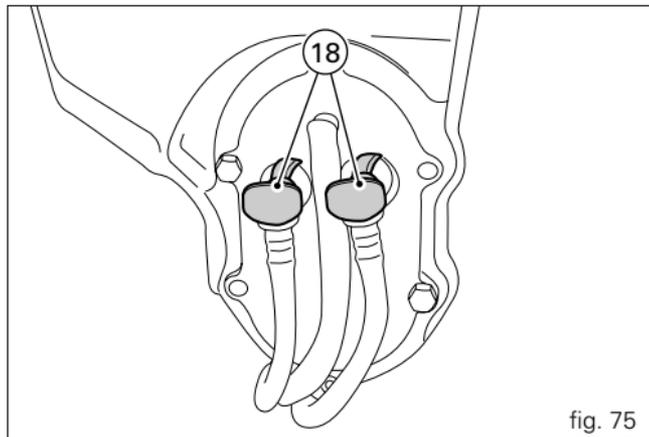


fig. 74

Débrancher les raccords rapides (18) du flasque.
Déposer la patte élastique (19), dégager les capuchons de protection des cosse, desserrer les vis (22) des cosse (20) et (21) en partant toujours de la négative puis dégager la batterie de son logement.



F Repose de la batterie

Important

Pour reposer la batterie, **toujours** s'adresser à un Concessionnaire ou un Atelier Agréé Ducati.

Introduire la batterie dans le support de batterie et la fixer avec la patte élastique (19).

Attention

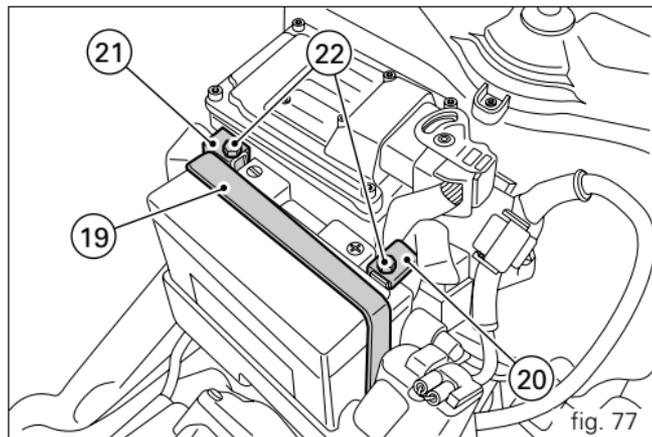
Brancher le fil positif (20) à la cosse positive et le fil négatif (21) à la cosse négative comme le montre la figure.

Introduire les vis (22) sur les cosses (20) et (21) en commençant toujours par le positif (fil rouge).

Attention

Orienter les fils (20) et (21) comme le montre la figure.

Serrer les vis (22) au couple de $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$.
Appliquer de la graisse autour des cosses de la batterie pour éviter leur corrosion.





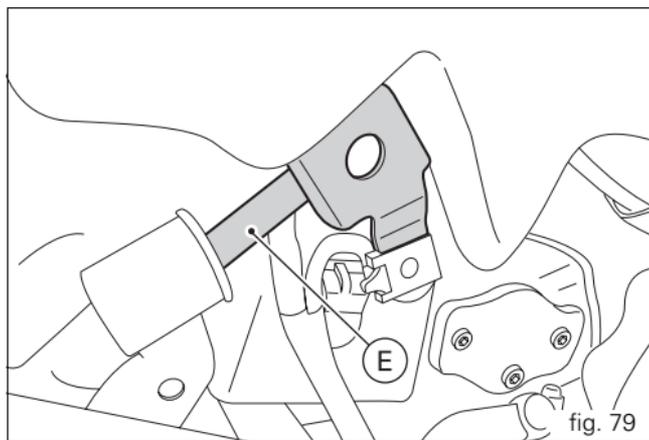
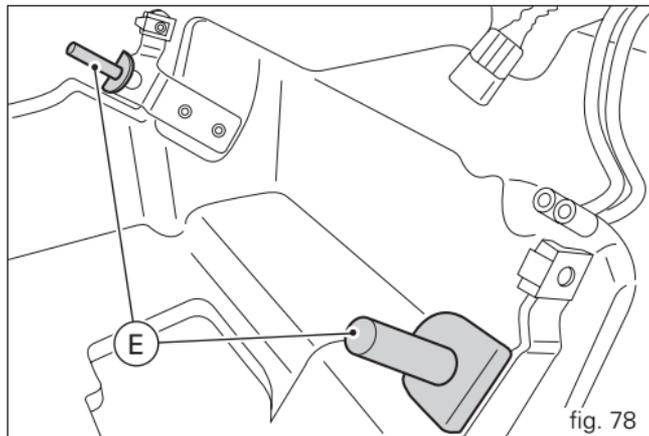
Attention

S'il a fallu démonter le réservoir de la moto, le remonter en introduisant les axes avant (E) dans les logements du cadre.



Important

Pour reposer le réservoir, **toujours** s'adresser à un Concessionnaire ou un Atelier Agréé Ducati.



F

Maintenir le réservoir soulevé et attacher les raccords rapides (18) au flasque puis remonter le couvercle (16) en introduisant et en serrant les écrous (17) au couple de $3 \text{ Nm} \pm 0,3 \%$.

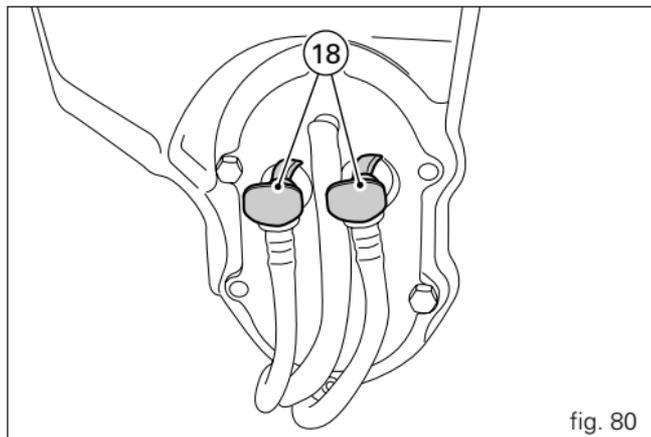


fig. 80

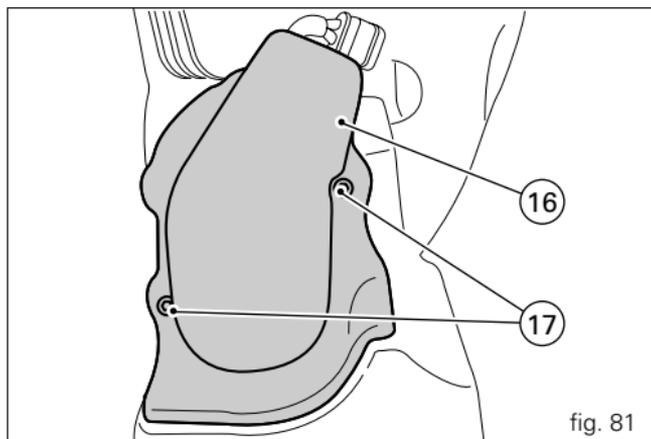
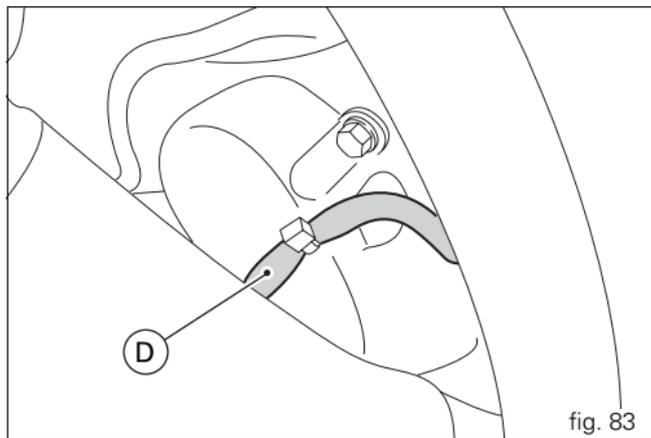
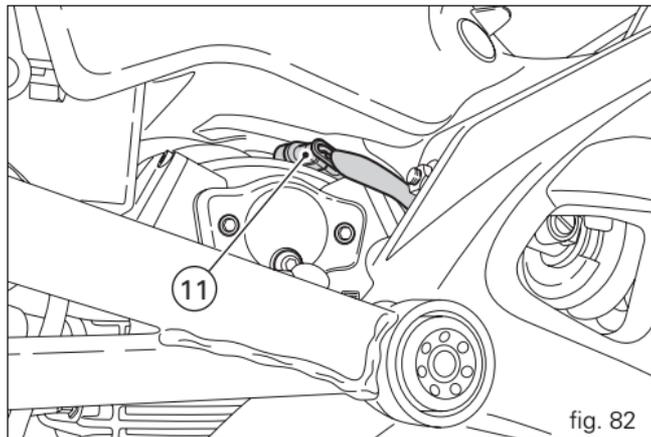


fig. 81

Brancher la sonde de carburant (11) au faisceau principal.
Mettre le fil de la sonde lambda (D) sur le flasque du réservoir et le fixer à l'aide d'une attache.

Important

Lorsque le réservoir est abaissé, le connecteur de la sonde à carburant (11) doit se trouver contre la culasse verticale, comme le montre la figure.



F

Accrocher les tubulures d'essence dans les passe-câbles (C)
Fixer le réservoir au cadre en introduisant la vis (14) avec la rondelle (15).
Serrer la vis (14) au couple de $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$.

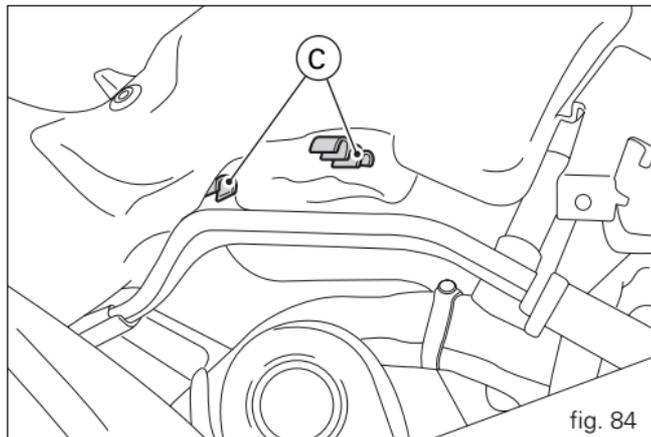


fig. 84

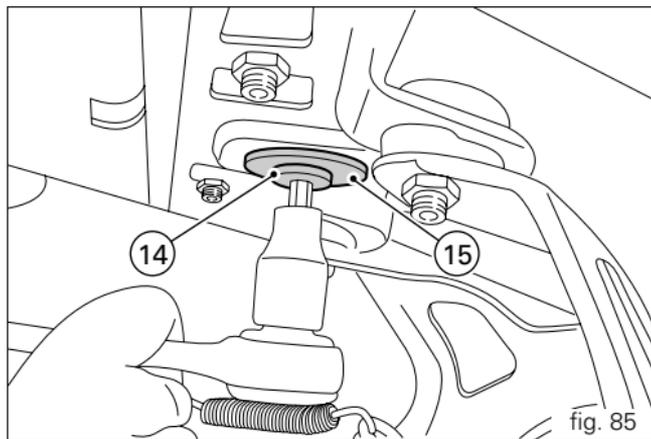
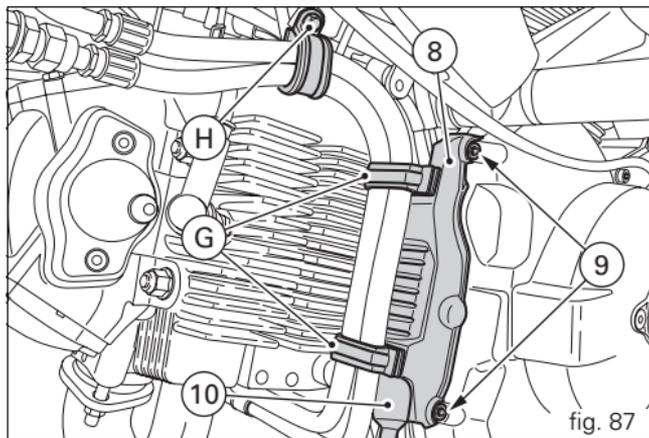
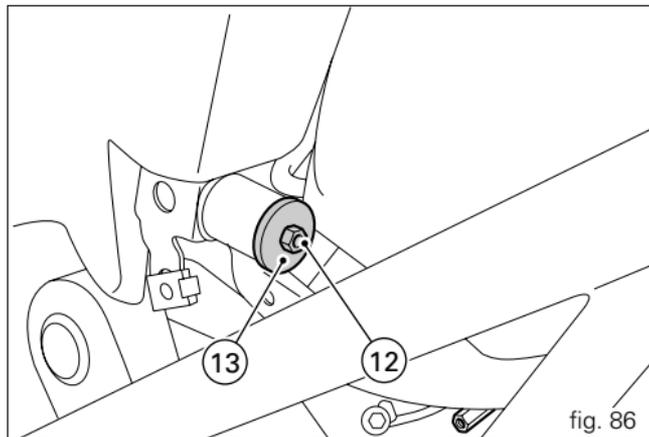


fig. 85

Fixer le réservoir au cadre à l'aide de la vis (12) et de la rondelle (13).
Serrer la vis (12) au couple de $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$.
Installer le tuyau de mise à l'air/reniflard (10) sur la moto et le bloquer en remontant le couvercle (8).

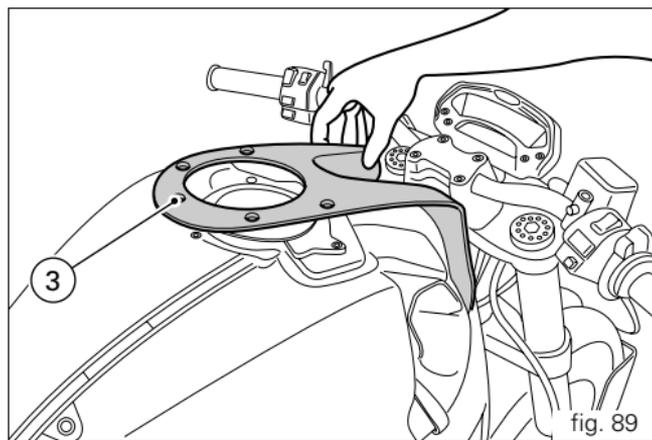
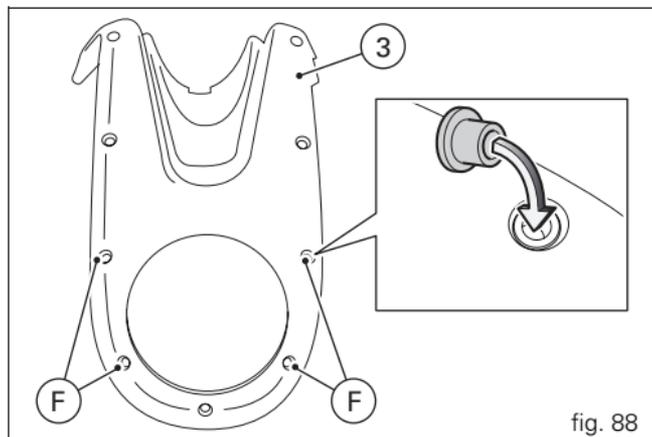
Introduire et serrer les deux vis (9) en se rappelant de placer la plus longue dans l'orifice inférieur ; couple de serrage : 10 Nm .



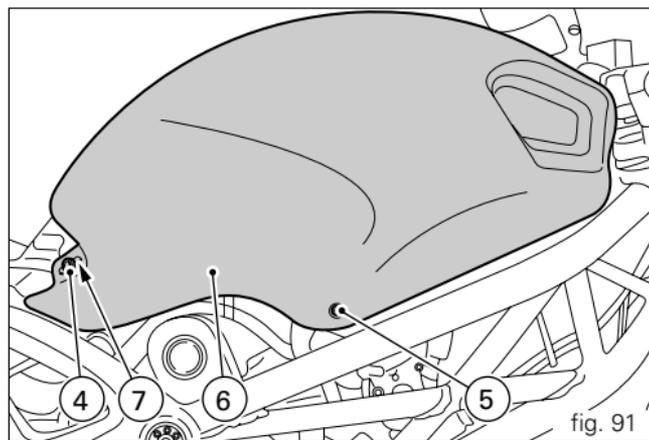
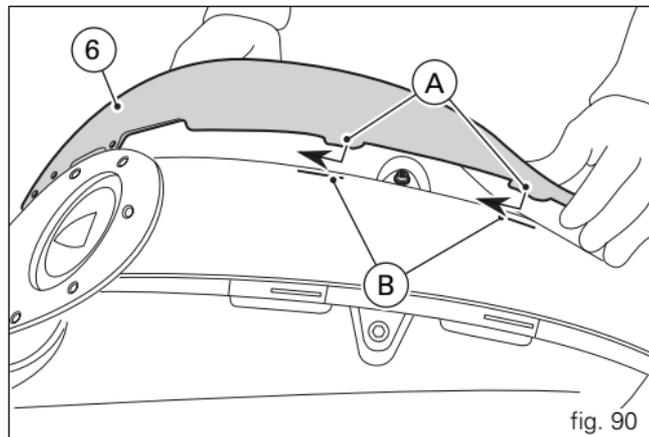
F

S'assurer que les quatre douilles (F, fig. 88) se trouvent sur le couvercle du réservoir avant (3), avec le côté de plus grand diamètre orienté vers le haut.

Poser le couvercle avant (3) sur le réservoir de carburant.



Remonter le couvercle de réservoir droit (6) en introduisant les languettes (A) dans les fentes (B) du couvercle arrière. Introduire les vis (4) avec les rondelles en Nylon (7) et la vis (5) sur le couvercle du réservoir (6). Procéder aux mêmes opérations pour remonter le couvercle du réservoir gauche.



F

Introduire les vis (1) et (2) sur le couvercle du réservoir avant (3).

Serrer les vis (1) au couple de 0,8 Nm et les vis (2) au couple de 3 Nm, en partant des vis avant.

Serrer les vis (4) au couple de 3 Nm et les vis (5) au couple de 0,8 Nm.

Déposer la selle (page 53).

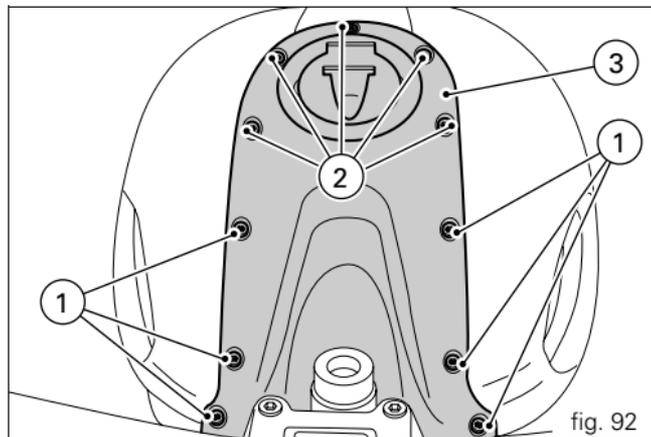


fig. 92

Tension de la chaîne de transmission

Faire tourner lentement la roue arrière pour trouver la position dans laquelle la chaîne est plus tendue.
Moto sur la béquille latérale, appuyer d'un doigt au milieu du brin inférieur de la chaîne, relâcher la chaîne et mesurer la distance entre les axes de la chaîne et l'aluminium du bras oscillant. La distance doit être comprise entre 61 ÷ 63 mm (fig. 93).



Important

Pour régler la tension de la chaîne de transmission, s'adresser à un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.



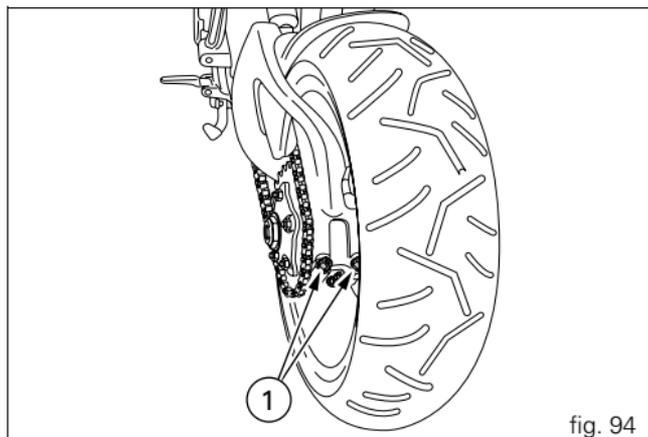
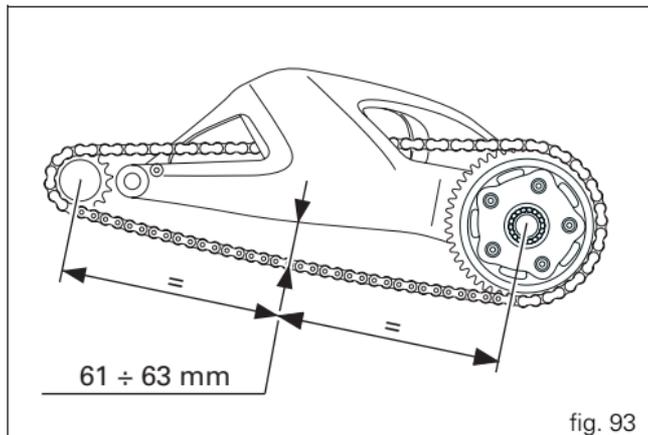
Attention

Il est fondamental de serrer correctement les vis (1, fig. 94) du bras oscillant pour la sécurité du pilote et du passager.



Important

Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.



F

Graissage de la chaîne de transmission

La chaîne de transmission est du type à joints toriques pour protéger les éléments frottants contre les agents extérieurs et une plus longue durée de la lubrification. Pour ne pas endommager les joints toriques lors du nettoyage de la chaîne, utiliser uniquement des solvants spécifiques et ne pas effectuer de lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur. Sécher la chaîne à l'air comprimé ou avec un produit absorbant puis graisser chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager la chaîne, la couronne et le pignon moteur.

Remplacement des ampoules

Avant de remplacer une ampoule grillée, s'assurer que celle de rechange présente les mêmes valeurs de tension et de puissance (voir paragraphe « Circuit électrique » page 109).

Important

Pour remplacer les ampoules, s'adresser à un atelier agréé Ducati.

Indicateurs de direction (fig. 95)

Desserrer la vis (1) et séparer la coupelle (2) du support du clignotant.

L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Remonter la coupelle en enfilaant la dent dans la fente du support du clignotant. Resserrer la vis (1).

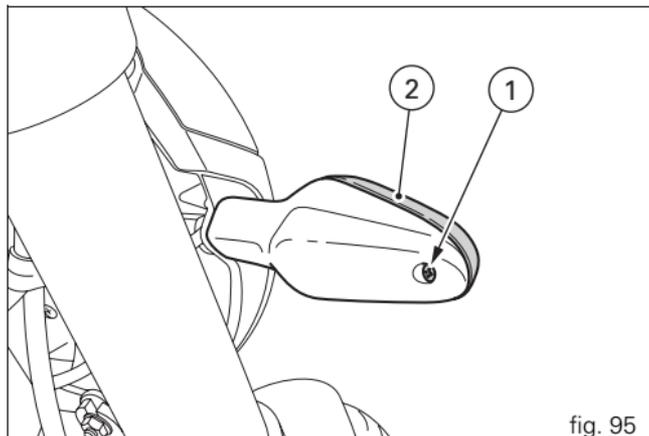


fig. 95

F

Orientation du projecteur (fig. 96)

Pour contrôler si le projecteur est bien orienté, mettre la moto parfaitement perpendiculaire à son axe longitudinal, les pneus gonflés à la pression prescrite et avec une personne sur la selle, en face d'un mur ou d'un écran, à une distance de 10 mètres. Tracer une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du projecteur et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal de la moto.

Effectuer de préférence le contrôle dans la pénombre.

Allumer le feu de croisement :

la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur $\frac{9}{10}$ de la distance comprise entre le sol et le centre du projecteur.



Remarque

La procédure décrite est celle établie par la « Réglementation Italienne » concernant la hauteur maximum du faisceau lumineux.

Conformer cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays de destination de la moto.

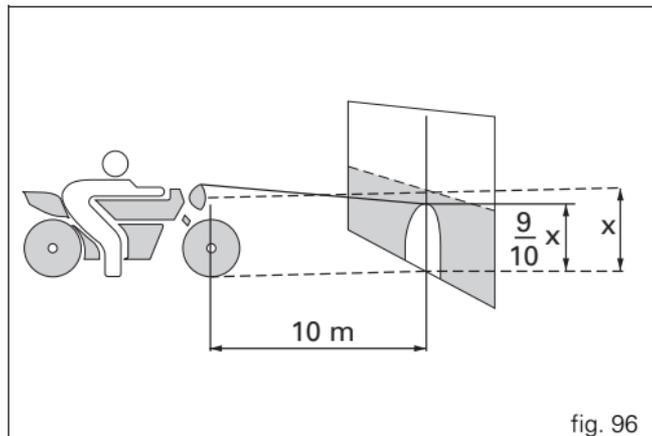
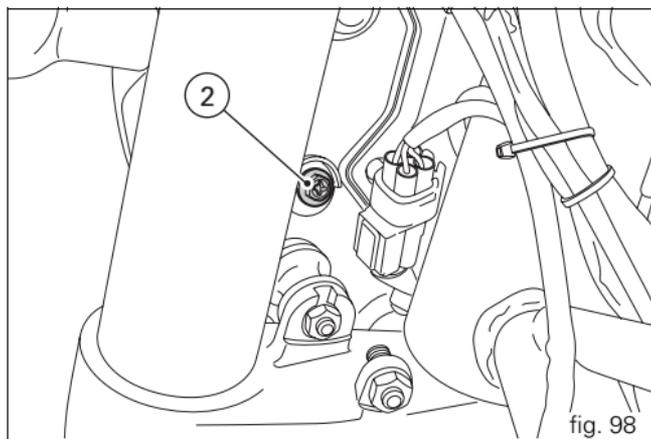
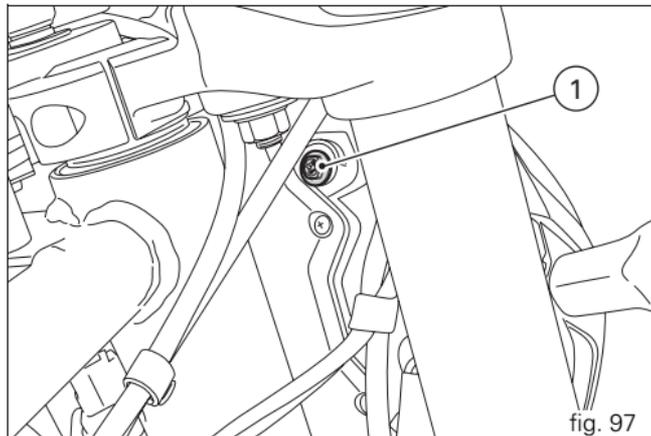


fig. 96

L'orientation verticale du projecteur se corrige à l'aide des vis (1, fig. 97) et son réglage horizontal à l'aide de la vis (2).



Pneus

Pression du pneu avant :
2,2 bar.

Pression du pneu arrière :
2,4 bar.

La pression des pneus peut varier selon la température extérieure et l'altitude ; elle devrait donc être contrôlée et adaptée à chaque voyage dans des zones présentant de fortes variations de température.

Important

La pression des pneus doit être contrôlée et corrigée « à froid ».

Pour ne pas risquer d'endommager la jante avant, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2-0,3 bar avant de rouler sur des routes très accidentées.

Réparation ou remplacement des pneus

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si un pneu est légèrement dégonflé, contrôler avec soin la présence éventuelle de fuites.



Attention

En cas de crevaison, remplacer le pneu.

En cas de remplacement, utiliser des pneus de même marque et type que ceux d'origine.

Veiller à bien visser les capuchons des valves pour éviter que les pneus ne se dégonflent en roulant. Ne jamais utiliser un pneu avec chambre à air, car il pourrait éclater et mettre en grave danger le pilote et le passager.

Après remplacement d'un pneu, il faut rééquilibrer la roue.



Important

Ne pas retirer et ne pas déplacer les masses d'équilibrage des roues.



Remarque

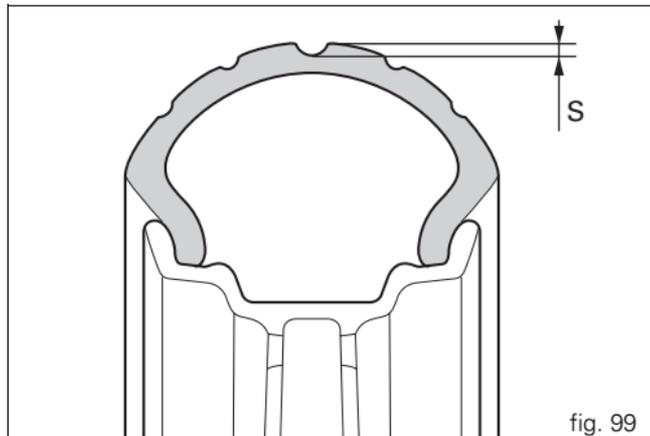
Pour le remplacement des pneus, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé qui peut garantir un démontage et remontage approprié des roues.

Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurer l'épaisseur minimale (S, fig. 99) de la bande de roulement à l'endroit où l'usure est maximale : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.

Important

Contrôler périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des hernies ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Les remplacer s'ils sont très abîmés. Ôter les graviers ou autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.



F

Contrôle du niveau d'huile moteur (fig. 100)

Le niveau d'huile dans le moteur est visible à travers le regard (1) transparent situé sur le couvercle d'embrayage. Pour contrôler le niveau, la moto doit être parfaitement verticale et le moteur chaud (éteint) ; attendre quelques minutes après avoir éteint le moteur pour laisser le temps au niveau de se stabiliser.

Le niveau d'huile doit se situer entre les repères du regard transparent. Si le niveau est faible, ajouter de l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4.

Enlever le bouchon de remplissage (2) et ajouter de l'huile jusqu'au niveau établi. Remettre le bouchon.

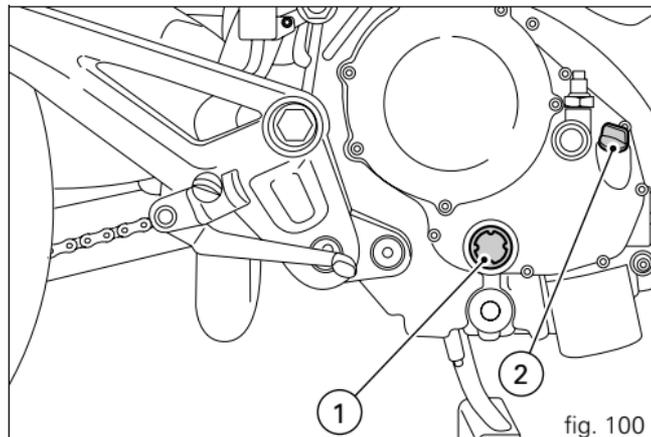


fig. 100

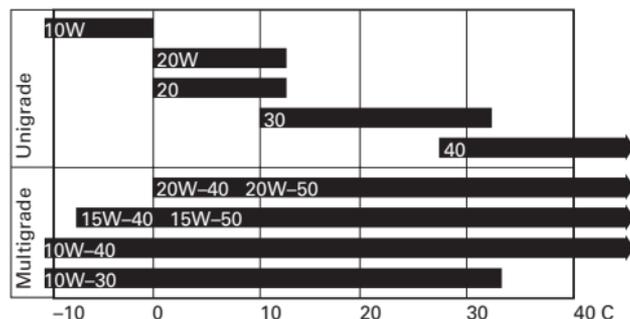
Important

Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile aux intervalles prescrits dans le tableau d'entretien périodique figurant dans le Carnet de Garantie, faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Viscosité

SAE 15W-50

Les autres viscosités spécifiées dans le tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation de la moto est comprise dans la plage indiquée.



Nettoyage et remplacement des bougies

(fig. 101)

Les bougies constituent l'un des éléments essentiels du système d'allumage et doivent être contrôlées périodiquement.

Cette opération est relativement facile et permet de contrôler l'état de fonctionnement du moteur.

Sortir les pipettes des bougies et les extraire de la culasse à l'aide de la clé spéciale fournie.

Contrôler la couleur de l'isolant céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair indique le bon fonctionnement du moteur.

En présence d'une autre couleur ou de dépôts sombres, remplacer la bougie et expliquer ce qui s'est passé à un Concessionnaire ou un Atelier agréé.

Contrôler également l'usure de l'électrode centrale ; si elle est usée ou vitreuse, remplacer la bougie.

Contrôler l'écartement des électrodes, qui doit être de $0,7 \div 0,8$ mm.



Important

En cas de réglage, faire attention à plier l'électrode latérale. Un écartement supérieur ou inférieur diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyer soigneusement l'électrode et l'isolant avec une brosse métallique et contrôler l'état du joint.

Nettoyer soigneusement le logement sur la culasse et faire attention à ne pas laisser pénétrer d'impuretés ou corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.

Remonter la bougie sur la culasse en la vissant à fond.

Serrer au couple de 20 Nm.

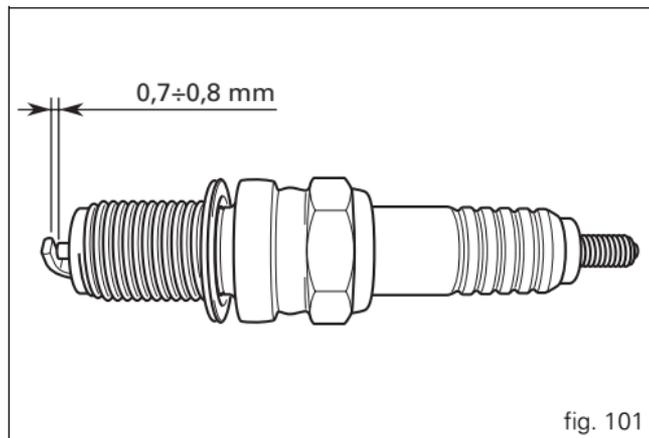
Pour serrer sans clé dynamométrique, visser d'abord à la main puis effectuer encore 1/2 tour à l'aide de la clé fournie.



Important

Utiliser exclusivement des bougies dont le degré thermique et la longueur de filetage sont conformes.

La bougie doit être correctement serrée.



Nettoyage général

Afin de maintenir longtemps l'éclat d'origine des surfaces métalliques et des parties peintes, laver et sécher périodiquement la moto en fonction de l'utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour cela, utiliser des produits spéciaux, si possible biodégradables, et éviter les détergents ou solvants trop agressifs.

Important

Ne pas laver la moto aussitôt après son utilisation, pour éviter la formation d'auréoles dues à l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes.

Ne pas diriger de jets d'eau chaude ou à haute pression vers la moto.

L'utilisation de nettoyeurs haute pression peut causer des grippages ou des dommages aux fourches, moyeux de roue, circuits électriques, joints spi de la fourche, prises d'air et silencieux en compromettant gravement la sécurité et la stabilité de la moto.

Si des parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, les nettoyer à l'aide d'un produit dégraissant en évitant qu'il n'entre en contact avec les organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.). Rincer la moto à l'eau tiède et essuyer toutes les surfaces avec une peau de chamois.



Attention

Parfois, les freins ne répondent pas après le lavage de la moto. Ne pas graisser ou lubrifier les disques de frein, pour ne pas compromettre l'efficacité de freinage. Nettoyer les disques avec un solvant non gras.

Inactivité prolongée

Si la moto doit rester inutilisée pendant une longue période, il est conseillé d'effectuer les opérations suivantes :

nettoyage général ;

vider le réservoir d'essence en ôtant le bouchon de vidange avec son joint ;

introduire une petite quantité d'huile moteur dans les cylindres par le trou des bougies et tourner à la main le moteur de quelques tours pour enduire les parois internes d'une couche de protection ;

utiliser la béquille de service pour soutenir la moto ;
débrancher et déposer la batterie. Si la moto est restée inutilisée pendant plus d'un mois, contrôler et éventuellement recharger la batterie.

Recouvrir la moto d'une housse de protection, qui ne doit pas abîmer la peinture ni retenir la buée.

La housse de protection est disponible auprès de Ducati Performance.

Remarques importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande-Bretagne, Suisse, etc.), la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.

Effectuer les contrôles périodiques prévus et remplacer toutes les pièces défectueuses par des pièces d'origine Ducati conformes aux réglementations de chaque pays.

Programme d'entretien : opérations réservées au concessionnaire

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres/miles ou en durée d'utilisation*)	km x1000	1	12	24	36	48	60
	mi x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Vidange de l'huile moteur		●	●	●	●	●	●
Remplacement du filtre à huile moteur		●	●	●	●	●	●
Nettoyage du filtre d'aspiration huile moteur					●		
Contrôle de la pression de l'huile moteur				●		●	
Contrôle et/ou réglage du jeu aux soupapes (1)			●	●	●	●	●
Contrôle de la tension des courroies de distribution (1)			●		●		●
Remplacement des courroies de distribution				●		●	
Contrôle et nettoyage des bougies. Les remplacer si elles sont en mauvais état				●		●	
Contrôle et remplacement du filtre à air (1)			●		●		●
Remplacement du filtre à air				●		●	

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres/miles ou en durée d'utilisation*)	km x1000	1	12	24	36	48	60
	mi x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Contrôle de synchronisation et de ralenti du papillon (1)		●	●	●	●	●	●
Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage	●	●	●	●	●	●	●
Remplacement du liquide de freins et d'embrayage				●			
Contrôle et réglage des commandes de frein et d'embrayage		●	●	●	●	●	●
Contrôle/graisage des câbles de starter/des gaz		●	●	●	●	●	●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus	●	●	●	●	●	●	●
Contrôle des plaquettes de frein. Les remplacer si elles sont en mauvais état	●	●	●	●	●	●	●
Contrôle des roulements de direction			●		●		
Contrôle de la tension, de l'alignement et de la lubrification de la chaîne	●	●	●	●	●	●	●
Contrôle des disques d'embrayage. Remplacer si nécessaire (1)		●	●	●	●	●	●
Contrôle du joint élastique de la roue arrière			●		●		
Contrôle des roulements des moyeux de roue			●		●		
Contrôle des feux et des indicateurs		●	●	●	●	●	●
Contrôle des écrous et vis de fixation du moteur au cadre		●	●	●	●	●	●
Contrôle de la béquille latérale		●	●	●	●	●	●
Contrôle de l'écrou de roue avant		●	●	●	●	●	●
Contrôle du serrage de l'écrou de roue arrière		●	●	●	●	●	●
Contrôle des durites de carburant externes		●	●	●	●	●	●
Vidange de l'huile de la fourche avant					●		

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres/miles ou en durée d'utilisation*)	km x1000	1	12	24	36	48	60
	mi x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Vérification de l'absence de fuites d'huile dans la fourche et l'amortisseur arrière		●	●	●	●	●	●
Contrôle de la fixation du pignon		●	●	●	●	●	●
Lubrification et graissage général		●	●	●	●	●	●
Contrôle et recharge de la batterie		●	●	●	●	●	●
Essai de la moto sur route	●	●	●	●	●	●	●
Nettoyage général		●	●	●	●	●	●

* Effectuer la révision à l'échéance du premier des deux délais (km ou mois).

(1) Opération à effectuer uniquement au terme du kilométrage indiqué.

Programme d'entretien : opérations réservées au client

F

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance kilométrique/miles ou temporelle*)	km x1000	1
	mi x1000	0,6
	Mois	6
Contrôle du niveau d'huile moteur		●
Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage		●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●
Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne		●
Contrôle des plaquettes de frein. Si elles sont usées, demander au concessionnaire de les remplacer		●

* Effectuer la révision à l'échéance du premier des deux délais (km ou mois).

Caractéristiques techniques

Poids

Sans liquide et batterie :

169 kg (1100) ;

168 kg (1100S).

À pleine charge : 390 kg.



Attention

Le non-respect des limites de charge pourrait altérer la maniabilité et le rendement de la moto et être la cause d'accidents dus à une perte de contrôle du véhicule.

Dimensions hors tout (mm) (fig. 102)

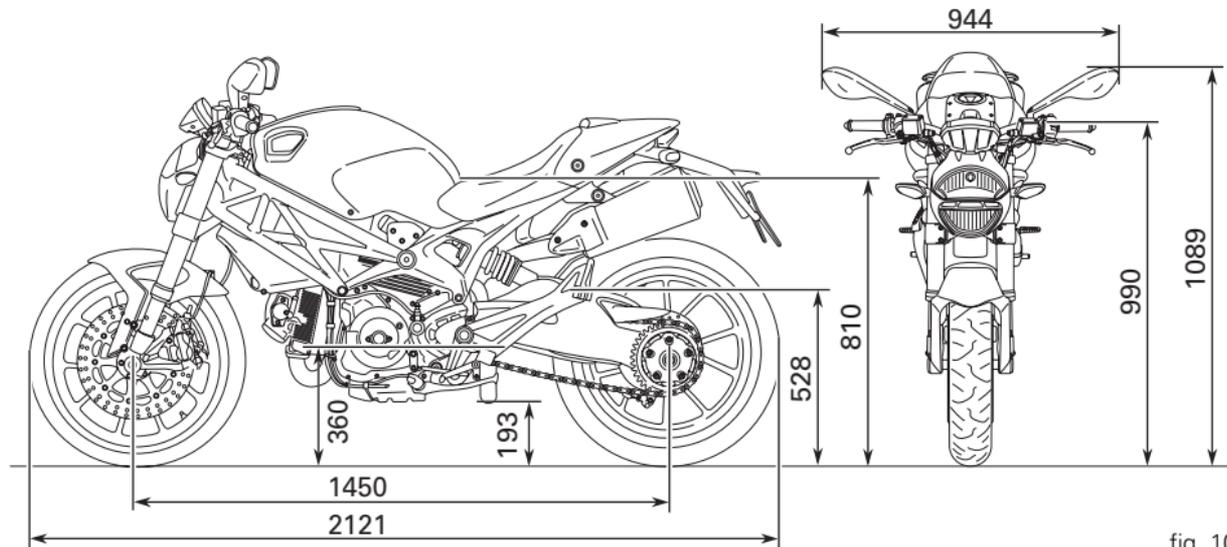


fig. 102

Ravitaillements	Type	dm ³ (litres)
Réservoir d'essence, avec réserve de 3,5 dm ³ (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octanes à l'origine d'au moins 95	15
Carter moteur et filtre	SHELL - Advance Ultra 4	3,5
Circuit de freins AV/AR et embrayage	SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Protection pour contacts électriques	SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant	SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA	524±2,5 cm ³ , par tube (1100) 140 mm mesurés sans ressort, par tube (1100S)



Important

L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

Moteur

Bicylindre à 4 temps en « L » longitudinal de 90°.

Alésage mm :

98.

Course mm :

71,5.

Cylindrée totale, cm³ :

1078.

Taux de compression $\pm 0,5:1$:

10,7.

Puissance maximale à l'arbre (95/1/CE) :

69,8 kW - 95 CV à 7 500 tr/min.

103 Nm - 10,5 kgm à 6 000 tr/min.

Distribution

Desmodromique, deux soupapes par cylindre commandées par quatre culbuteurs (deux culbuteurs d'ouverture et deux de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Elle est commandée par le vilebrequin par l'intermédiaire d'engrenages cylindriques, de poulies et de courroies crantées.

Schéma de distribution desmodromique (fig. 103)

- 1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur) ;
- 2) Réglage du culbuteur supérieur ;
- 3) demi-lunes ;
- 4) pastille de réglage du culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
- 5) ressort de rappel du culbuteur inférieur ;
- 6) culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
- 7) arbre à cames ;
- 8) soupape.

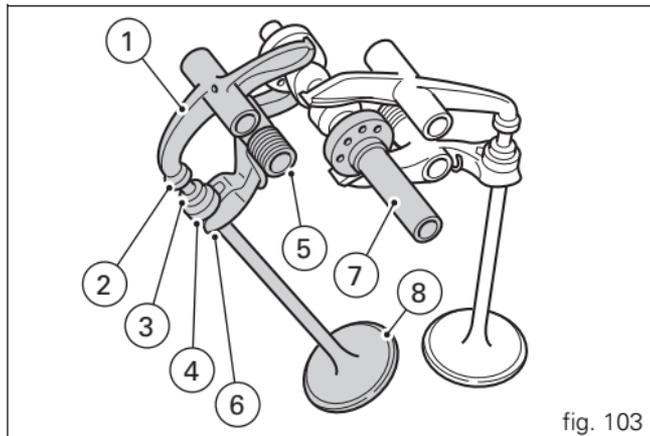


fig. 103

Performances

La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.



Important

Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité pour tous les dommages du moteur et sa durée de vie.

Bougies d'allumage

Marque :
Champion.
Type :
RA6HC.

ou bien

Marque :
NGK.
Type :
DCPR8E.

Alimentation

Injection électronique indirecte SIEMENS.
Diamètre du corps de papillon :
45 mm.
Injecteurs par cylindre : 1.
Trous par injecteur : 8.
Alimentation essence : 95 -98 RON.

Freins

Avant

Type :

à disque perforé en acier.

2 disques.

Diamètre du disque :

320 mm.

Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.

Surface de freinage, cm² :

44 par disque.

Étrier de frein à pistons différenciés.

Marque et type :

BREMBO P4.32 K 4 pistons.

Garniture :

FERIT I/D 450 FF.

Type de maître cylindre :

PR 18/19.

Arrière

Type :

à disque fixe perforé, en acier.

Diamètre du disque :

245 mm.

Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.

Surface de freinage :

25 cm².

Étrier de frein :

Ø cylindre 34 mm.

Marque et type :

P 34 C.

Garniture :

FERIT I/D 450 FF.

Type de maître cylindre :

PS 11.



Attention

Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, laver abondamment à l'eau courante.

Transmission

Embrayage :

multidisque en bain d'huile ;

commande par levier sur le côté gauche du guidon.

Transmission primaire par pignons à denture droite.

Rapport pignon de distribution/couronne d'embrayage :
32/59.

Boîte de vitesses :

6 rapports ;

avec engrenages en prise constante, pédale de sélecteur à gauche.

Rapport pignon sortie de boîte/couronne arrière :
15/39.

Rapports totaux :

1^{ère} 15/37

2^{ème} 17/30

3^{ème} 20/27

4^{ème} 22/24

5^{ème} 24/23

6^{ème} 28/24

Transmission par chaîne entre boîte de vitesses et roue arrière :

Marque :

REGINA.

Type :

525 ZRPK.

Dimensions :

5/8" x 1/4".

N.bre de maillons :

103 + 1 ouvert.



Important

Les rapports indiqués ont été homologués et ne doivent donc pas être modifiés.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à disposition pour tout besoin d'adaptation de la moto à des circuits spéciaux ou de compétition et pour indiquer des rapports autres que ceux standard. S'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.



Attention

Pour remplacer la couronne arrière, faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Toute imperfection lors du remplacement de cette pièce peut compromettre sérieusement votre sécurité et celle du passager ou causer des dommages irréversibles à votre moto.

Cadre

Treillis tubulaire en acier au chrome molybdène -

Cadre arrière moulé en aluminium.

Angle de braquage (par côté) :

32°.

Angle de chasse :

22,8°.

Avant-course mm :

87.

Roues

Jantes en alliage léger à cinq branches en Y.

Avant

Marque :

BREMBO.

Dimensions :

MT3.50x17".

Arrière

Marque :

BREMBO.

Dimensions :

MT5,50x17".

Les deux roues sont du type à axe amovible.

Pneus

Avant

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

120/70-ZR17.

Arrière

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

180/55-ZR17.

Suspensions

Avant

À fourche hydraulique inversée.

Diamètre des tubes porteurs : 43 mm.

Débattement sur l'axe des tubes de fourche : 130 mm.

Arrière

Action progressive avec mono amortisseur réglable en détente et précontrainte du ressort.

Débattement de l'amortisseur :

59,5 mm (1100) ;

58,5 mm (1100S).

Excursion de la roue arrière : 148 mm.



Remarque

Ne jamais modifier une quelconque des caractéristiques prises en compte pour l'homologation de la moto.

Échappement

Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 3.

Version U.S.A : sans catalyseur.

Coloris disponibles

1100

Rouge anniversaire Ducati réf. 473.101 (PPG) ;

Transparent réf. 228.880 (PPG) ;

Cadre rouge et jantes grises.

Argent mat (Silver Matt) réf. 928D998 (PAL) ;

Transparent réf. 923i1281 (PAL) ;

Cadre rouge et jantes Argent mat (Silver Matt).

Noir brillant Ducati réf. 248.514 (PPG) ;

Transparent réf. 228.880 (PPG) ;

Cadre noir mat et jantes Argent mat (Silver Matt).

1100S

Rouge anniversaire Ducati réf. 473.101 (PPG) ;

Transparent réf. 228.880 (PPG) ;

Cadre rouge et jantes dorées.

Blanc Perle réf. 490.019 (PPG) ;

Transparent réf. 228.880 (PPG) ;

Cadre noir mat et jantes dorées.

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :

phare avant :

feu de croisement : **H7 (12 V-55 W)**.

feu de route : **H7 (12 V-55 W)**.

feu de position : **H6 (12 V-6 W)**.

Commandes électriques sur les bracelets :

clignotants :

ampoules type : **RY10W (12 V-10 W)**.

Avertisseur sonore.

Contacteurs feux de stop.

Batterie, 12 V-10 Ah.

Alternateur 12 V-480 W.

Régulateur électronique, protégé par un fusible de **30 A** placé à côté de la centrale (2, fig. 105).

Démarrateur, 12 V-0,7 kW.

Feu arrière et feu de stop :

à LED.

Lampe de la plaque d'immatriculation :

ampoule type : **C5W (12 V-5 W)**.



Remarque

Pour remplacer les ampoules, voir paragraphe « Remplacement des ampoules », page 89.

Fusibles

Les composants électriques sont protégés par huit fusibles situés dans la boîte à fusibles. Seulement six fusibles sont reliés au circuit ; deux sont des fusibles de secours. Consulter le tableau pour identifier la fonction et l'intensité des fusibles.

Légende boîtiers à fusibles (1, fig. 104)

Rep.	Utilisateurs	Val.
1	Key ON	10 A
2	Feux de position, feux de route/croisement	15 A
3	Utilisateurs	15 A
4	Tableau de bord	5 A
5	Injection	20 A
6	Centrale de gestion du moteur	5 A
7	Réserve	20 A
8	Réserve	5 A

La boîte à fusibles principale se trouve du côté droit (fig. 104). Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1) sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.

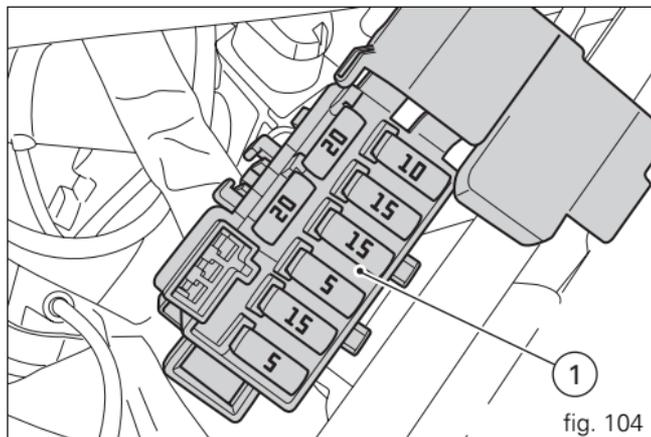


fig. 104

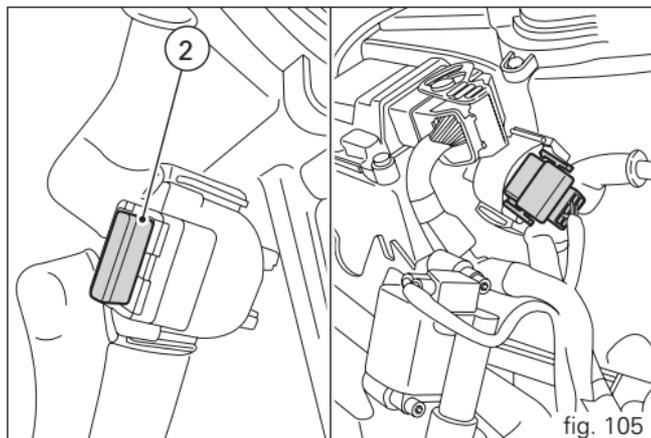


fig. 105

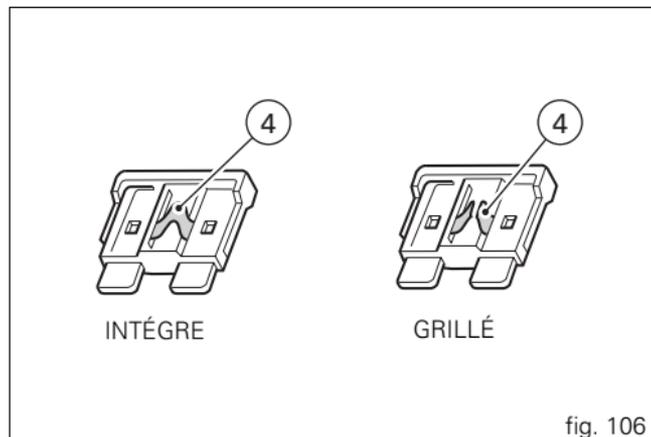
On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament de conduction intérieur (4, fig. 106).

Important

Pour éviter les risques de court-circuit, toujours couper le contact (clé sur la position **OFF**) avant de remplacer un fusible.

Attention

Ne jamais utiliser un fusible ayant des caractéristiques différentes de celles prescrites. Le non-respect de cette règle pourrait endommager le système électrique ou même provoquer des incendies.



Légende du schéma du circuit électrique/injection

- 1) Comodo droit
- 2) Contacteur à clé
- 3) Bougie du cylindre horizontal
- 4) Bougie du cylindre vertical
- 5) Démarreur
- 6) Télérupteur de démarrage
- 7) Batterie
- 8) Fusible principal
- 9) Régulateur
- 10) Alternateur
- 11) Clignotant arrière droit
- 12) Feu arrière
- 13) Lampe de la plaque d'immatriculation
- 14) Clignotant arrière gauche
- 15) Réservoir à essence
- 16) Sonde lambda de l'échappement horizontal
- 17) Relais injection
- 18) Autodiagnostic/DDA
- 19) Bobine du cylindre horizontal
- 20) Bobine du cylindre vertical
- 21) Projecteur avant
- 22) Capteur MAP
- 23) Injecteur du cylindre horizontal
- 24) Injecteur du cylindre vertical
- 25) Potentiomètre du papillon
- 26) Capteur de régime/phase
- 27) Sonde de température cylindre
- 28) Capteur de vitesse
- 29) Béquille
- 30) Avertisseur sonore
- 31) Contacteur de point mort
- 32) Contacteur de pression d'huile
- 33) Contacteur du feu de stop arrière
- 34) Centrale de gestion du moteur
- 35) Fusibles
- 36) Contacteur d'embrayage
- 37) Contacteur du feu de stop avant
- 38) Comodo gauche
- 39) Antenne du transponder
- 40) Sonde de température de l'air
- 41) Sonde lambda de l'échappement vertical
- 42) Tableau de bord
- 43) Relais feux
- 44) Clignotant avant gauche
- 45) Clignotant avant droit
- 46) Moteur soupape
- 47) Moteur pas à pas

Code de couleur des fils

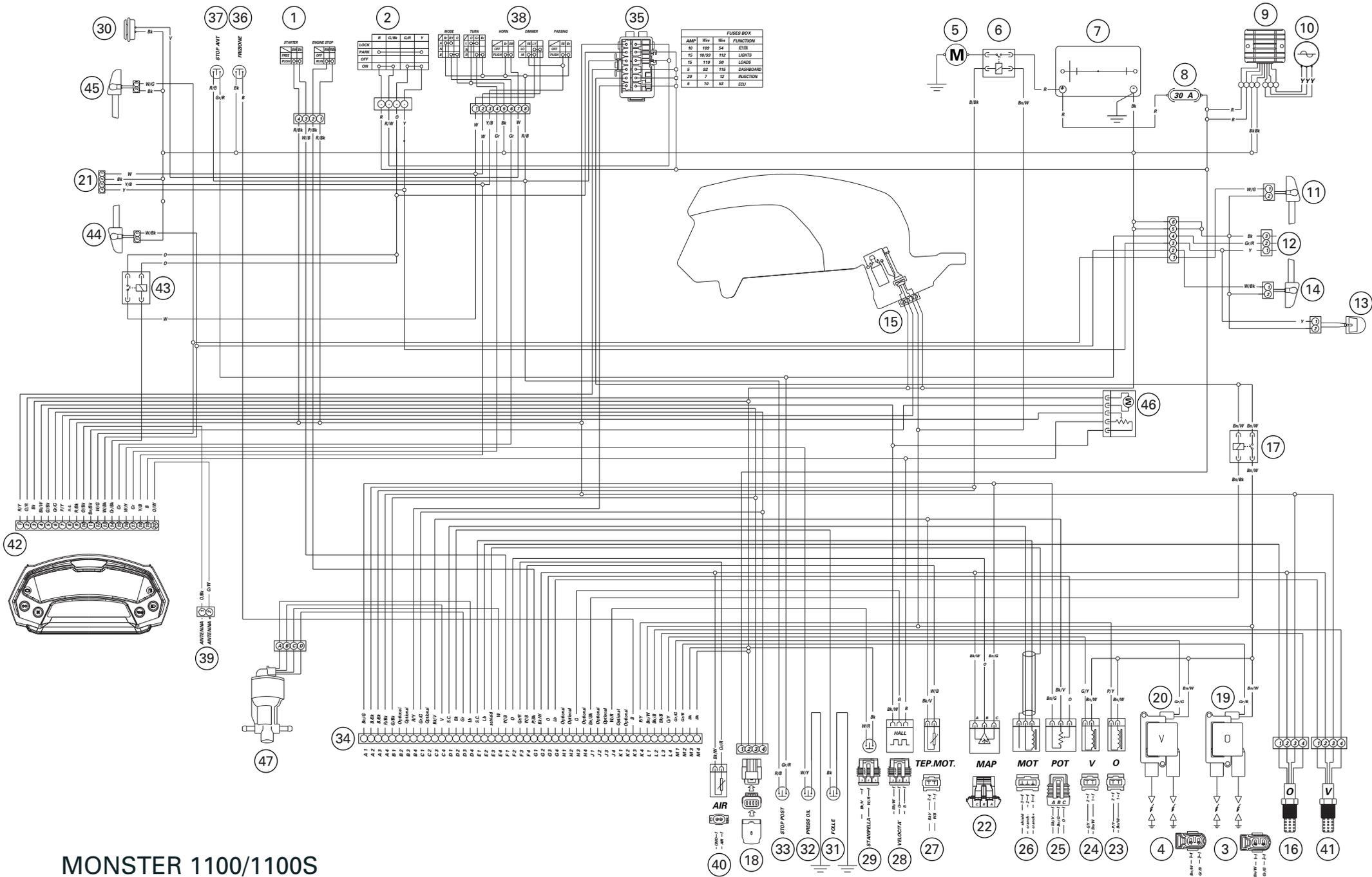
B Bleu
W Blanc
V Violet
Bk Noir
Y Jaune
R Rouge
Lb Bleu ciel
Gr Gris
G Vert
Bn Marron
O Orange
P Rose

**Remarque**

Le schéma du circuit électrique se trouve à la fin de ce manuel.

Aide-mémoire pour l'entretien périodique

km	Nom Service Ducati	Kilométrage	Date
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			



MONSTER 1100/1100S

DUCATI 

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

DUCATI 

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