

オーナーズマニュアル

**MONSTER**

**MONSTER 1100<sup>EVO</sup> ABS**



**MONSTER**

**MONSTER 1100<sup>EVO</sup> ABS**



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

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

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

誰よりも Ducati を熟知したエキスパート達が、いつも万全の体制でお客様のご要望にお応え致します。

楽しいライディングを！



## 参考

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

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



## 警告

本マニュアルは車両の一部とみなされます。車両を売却する際には、必ず次のユーザーに本マニュアルも渡さなければいけません。

# 目次

## はじめに 7

保証について 7

シンボルマーク 7

安全運転のための注意事項 8

最大積載時の運転 9

識別データ 10

## インストルメントパネル (ダッシュボード) 11

インストルメントパネル 11

LCD の主な機能 15

LCD パラメータ設定 / 表示 17

総走行距離 “オドメーター” 表示 20

スピードメーター 21

“トリップ” メーター表示 22

リザーブ走行距離 “フューエルトリップ”  
メーター表示 23

時刻表示 24

エンジンオイル温度計 25

メンテナンス時期表示 28

バッテリー電圧表示 (BATT) 29

エンジンアイドルリング (RPM) の調整 31

メーターパネルのバックライトの調整 32

ラップタイム表示 (LAP) 33

ラップメモリーデータの表示

(LAP Memory) 35

DDA コンパレーター 36

ERASE DDA 37

ABS 停止機能 38

Ducati Traction Control システム起動 / 解除機能 39

システムの目的 39

システムの起動 40

システムの機能 40

メンテナンス調整 40

DTC セットアップ機能 (Ducati Traction Control) 41

レベルの選択に際しての注意事項 43

サーキットでの使用時のアドバイス 44

一般道での使用時のアドバイス 44

時計の調整 45

インストルメントパネルの診断 46

ヘッドランプ “インテリジェンス” 消灯機能 51

ヘッドライト “インテリジェント” の点灯機能 51

イモビライザーシステム 52

コードカード 53

イモビライザーの解除作業 54

キーの複製 56

## 運転時に必要なコマンド 57

コマンド類の配置 57

イグニッションスイッチ / ステアリングロック	58
左側スイッチ	59
クラッチコントロールレバー	60
右側スイッチ	61
スロットルグリップ	62
フロントブレーキレバー	62
リアブレーキコントロールペダル (図 44)	63
ギアシフトペダル (図 45)	63
ギアチェンジペダルとリアブレーキペダルの位置調整	64

## 主要構成部品 / 装備 66

車両上の位置	66
燃料タンクキャップ	67
シートロック	68
ヘルメットキャリアケーブル	69
サイドスタンド	70
フロントフォークアジャスターの調整	71
リアショックアブソーバーアジャスターの調整	73

## 運転のしかた 74

慣らし運転の方法	74
走行前の点検事項	75
エンジンの始動	77
車両の発進	79
ブレーキ操作	80
車両の停止	81
燃料の補給	81
パーキング	82

標準装備アクセサリー	83
------------	----

## 主な整備作業とメンテナンス 84

エアフィルターの交換	84
クラッチ / ブレーキフルードレベルの点検	84
ブレーキパッドの摩耗点検	86
ジョイント部の潤滑	87
スロットルケーブルの調整	88
バッテリー充電および冬季の断熱	88
バッテリーの取り外し	89
バッテリーの取り付け	96
トランスミッションチェーン張力の点検	107
チェーンの潤滑	108
ライトバルブの交換	109
ヘッドランプの光軸調整	110
タイヤ	112
エンジンオイルレベルの点検	114
スパークプラグの清掃と交換	115
車両の清掃	116
長期間の保管	117
重要注意事項	117

## メンテナンス 118

メンテナンスプログラム:	
ディーラーで行うメンテナンス	118
メンテナンスプログラム:	
お客様が行えるメンテナンス	121

**テクニカルデータ 122**

- 寸法 (mm) 122
- 重量 122
- エンジン 124
- タイミングシステム 124
- 性能データ 125
- スパークプラグ 125
- 燃料供給 125
- ブレーキ 126
- トランスミッション 127
- フレーム 128
- ホイール 128
- タイヤ 128
- サスペンション 128
- 排気装置 129
- カラーバリエーション 129
- エレクトロニカルシステム 129

**定期点検メモ 134**

# はじめに

## 保証について

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

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

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

## シンボルマーク

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



### 警告

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



### 重要

車両や車両構成部品に損傷を与える可能性があります。



### 参考

作業上の追加注意事項。

文中の「右」、「左」の表記は乗車位置から見た位置です。

## 安全運転のための注意事項



### 警告

運転を開始する前によく読んで下さい。

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

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

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

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

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

急な方向転換や路面状態の変化に対応できるよう、ライダーは常に両手でハンドルを握り、パッセンジャーは常にシート下のフレームにあるパッセンジャー用ハンドルを両手で握っていないなければいけません。

走行地域の道路交通法、法律等を遵守して下さい。

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

良好な視界を保ち、前方車両の”死角”に入らないよう注意して走行して下さい。

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

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

給油時には絶対に喫煙しないで下さい。

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

車両から離れるときには、必ずキーを抜いて下さい。

エンジン、エキゾーストパイプ、サイレンサーは、エンジン停止後も長時間高温を帯びています。



### 警告

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

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

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

## 最大積載時の運転

このバイクは最大積載時でも長距離を安全に走行できるように設計されています。

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

## 積載容量について

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

390 Kg。

積み荷は車両の中心に近く、できる限り低い位置に配置するよう努めて下さい。

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

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

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

タイヤが、112 ページに定められた規定空気圧内の良いコンディションであることを確かめて下さい。

## 識別データ

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

---

フレーム N.

---

エンジン N.

---



### 参考

これらの識別番号はモーターサイクルのモデルを識別するものであり、部品の請求時に必要となります。

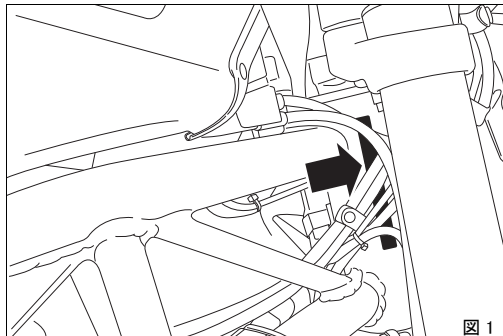


図 1

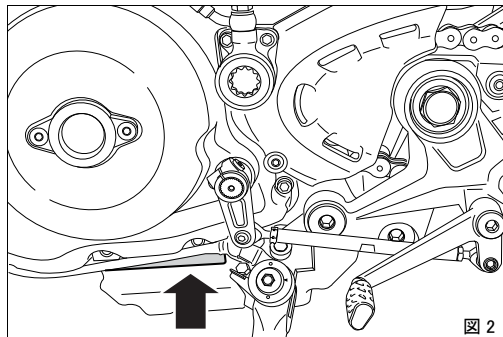


図 2

# インストルメントパネル (ダッシュボード)

## インストルメントパネル

- 1) LCD (15 ページ参照)。
- 2) タコメーター (rpm)。  
1 分間のエンジン回転数を表示。
- 3) ニュートラルランプ N (緑)。  
ギアポジションがニュートラルの時に点灯します。
- 4) リザーブ燃料警告灯 (琥珀色)。  
燃料レベルがリザーブ状態になると点灯します。約 3.5 リットルになったときに点灯します。
- 5) ターンインジケータ表示灯 (緑)。  
ターンインジケータを ON にすると点滅します。  
どちらかのターンインジケータが正常に機能しない場合 (バルブが切れている場合など) には、警告灯が通常よりも早い速度で点滅し、故障を表示します。

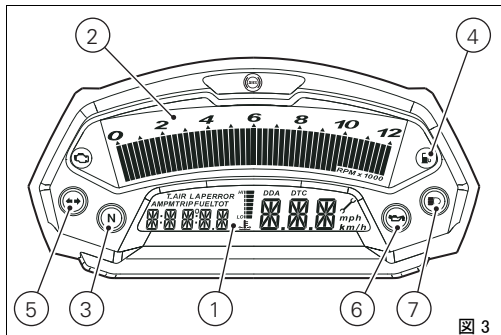



図 3

- 6) エンジンオイル圧警告灯 (赤)。  
エンジンオイルのプレッシャーが低すぎる時に点灯します。  
イグニッションスイッチを ON にすると点灯し、通常はエンジン始動後数秒で消灯します。  
エンジン温度が高い時に、場合によっては数秒間点灯することがありますが、回転数が上がると消灯します。

## 重要

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

- 7) ハイビーム表示灯 (青)  
ハイビームが ON の時に点灯します。

- 8) “車両 / エンジン診断 - EOBBD” ランプ  (琥珀色)。  
エンジンまたは車両のエラーに対応してランプが点灯します。場合によっては、ランプの点灯後にエンジンが停止することがあります。
- 9) リミッターランプ “OVER REV” / トラクションコントロールランプ “DTC” (赤)

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

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

	DTC 作業ランプ
作業なし	停止
DTC 作業中	On - 無点滅

## 参考

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

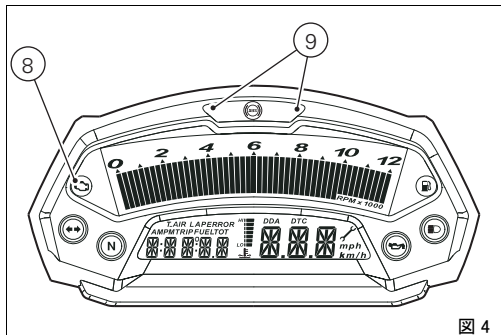


図 4

10) ABS ランプ (ABS) (琥珀色)

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

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

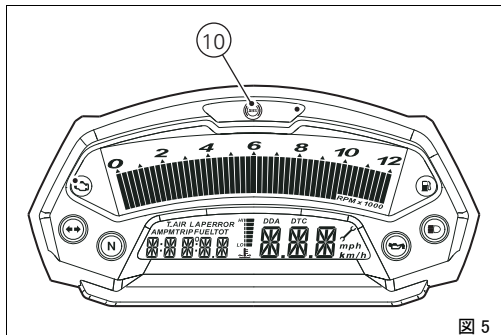


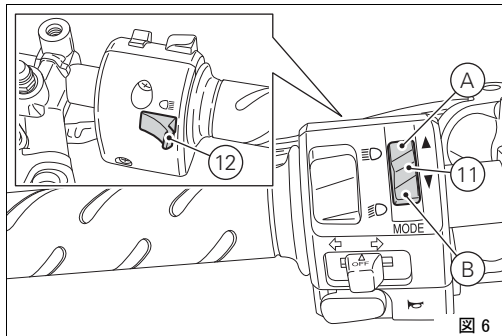
図 5

## 11) 操作ボタン

パネル上のデータ表示および設定を A “▲” および B “▼” の 2 つのポジションで行います。

## 12) ハイビーム点滅 FLASH ボタン

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



## LCD の主な機能



### 警告

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

1) スピードメーター  
走行速度を表示します。

2) オドメーター  
総走行距離を示します。

3) トリップメーター  
リセット後の走行距離を表示します (TRIP)。

4) フューエルトリップメーター  
リザーブに入ってからまでの走行距離を示します。

5) 時計

6) 外気温度表示

7) ラップタイム

8) エンジン回転数表示 (RPM)

9) ラップタイプ (LAP)

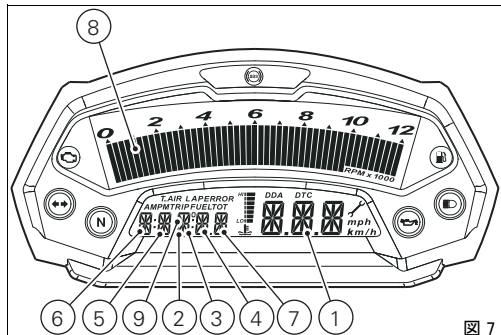


図 7

### 10) メンテナンス時期表示

定期メンテナンス時期であることをインジケーターが点灯して知らせます。

Ducati ディーラーまたはサービスセンターでメンテナンスを受けるまで点灯し続けます。メンテナンスを受けると、ディスプレイ上の表示がリセットされます。

### 11) LAP 機能

LAP 機能が起動していることを示します。

### 12) DDA 機能

DDA コンパレーターが起動していることを示します。

## 重要

インストールメントパネルによってインジェクション/イグニッションシステムの診断を行います。このメニューは、特別の訓練を受けた者専用のメニューですので、絶対に使用しないでください。誤ってこのメニューにアクセスしてしまった場合は、キーを OFF ポジションに回して、Ducati ディーラーまたはサービスセンターに連絡し、必要な確認を行ってもらってください。

### 13) エンジンオイル温度計

## 重要

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

### 14) トラクションコントロール (DTC)

DTC コントロールユニットが起動していることを示します。

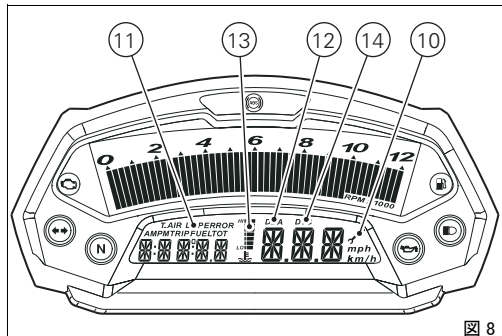
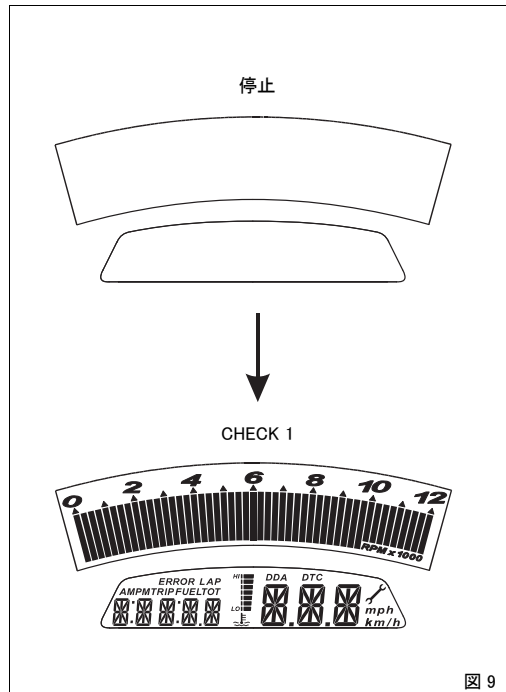


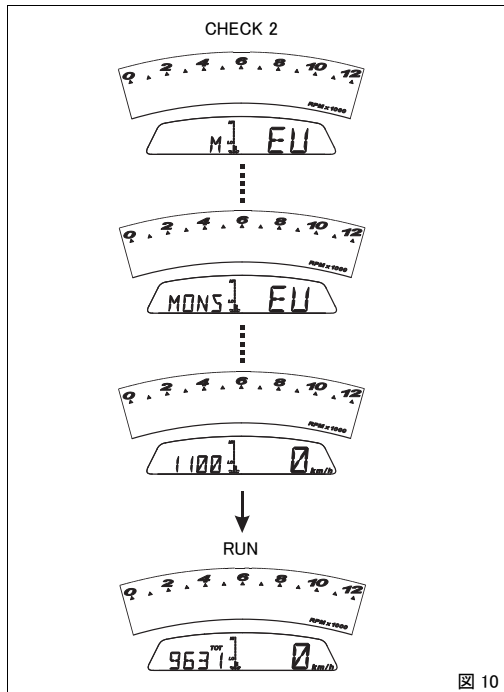
図 8

## LCD パラメータ設定 / 表示

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



その後、走行速度表示位置にモデルを表示する“通常表示”に戻り、2秒間バージョンデータも表示します(EU、UK、USA、CND、FRA、JAP)。  
モデルのバージョンは、1度だけ“スクロール表示”されます。



キーオンの状態では、ダッシュボードに絶えず以下の情報が表示されます（以前に有効になっていた機能は無効になります）。

オドメーター

スピード

エンジン回転数棒グラフ

エンジンオイル温度棒グラフ

ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を使用し、オドメーター (TOT) 機能から以下の機能に移る事ができます：

トリップ (TRIP)

フューエルトリップ (FUEL TRIP) (起動している時のみ)

時計 (CLOCK)

この後 TOT 機能に戻ります。

ポジション A “▲” のボタン (1、図 11) を押すと、システムはメニューに入り以下の機能を順に表示します：

ERROR (有効な場合のみ)

BATT

RPM

LIGHT SET

LAP (OFF または ON)

LAP MEM

DDA (OFF または ON)

ERASE DDA

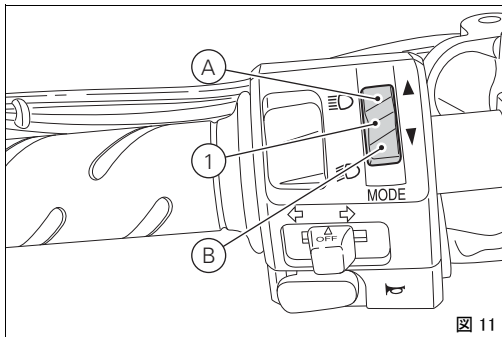
DISAB ABS

DTC (OFF または ON)

DTC SET

時計のセットアップ

CODE - コード (起動している時のみ)



## 重要

このメニューは車速が 20km/h 以下の場合にのみ有効です。この MENU モードに入っているときに車両のスピードが 20 km/h を超えた場合は、インストルメントパネルはこのモードから自動的に初期表示に移ります。どのような場合でもポジション A “▲” のボタン (1、図 11) を 3 秒間押すと、このメニューを終了させることができます。

## 総走行距離“オドメーター”表示

この機能では総走行距離を表示します。  
 キーオンでシステムは自動的にこの機能に入ります。  
 データは永久的に記録され、いかなる場合にもリセットすることはできません。  
 数値が 99999 Km(または 99999 マイル)を越えると、表示は“99999”のまま残ります。

EU、CND、FRA、JAP バージョン



UK、USA バージョン



## スピードメーター

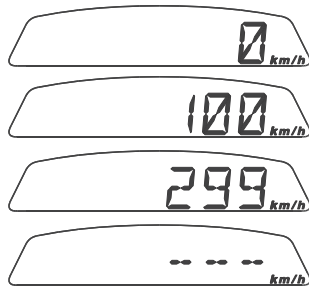
この機能は車両の速度を表示します。

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

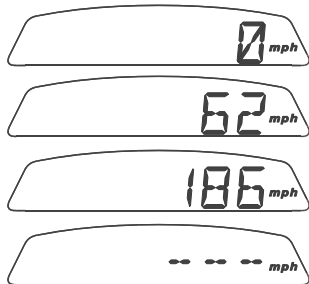
表示可能な最高速度は 299 km/h (186 mph) です。

299 Km/h (186 mph) 以上の場合、ディスプレイに “ --- ” (固定表示) が表示されます。

EU、CND、FRA、JAP バージョン



UK、USA バージョン



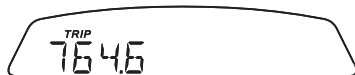
## “トリップ”メーター表示

この機能では部分的走行距離を表示します。  
この機能が表示されている時にポジションB “▼”のボタン(1、図 11)を3秒間押すと、データはリセットされます。  
データが999.9に達すると、走行距離はリセットされ、自動的に0からスタートします。

EU、CND、FRA、JAPバージョン



UK、USAバージョン



## リザーブ走行距離“フューエルトリップ” メーター表示

この機能はリザーブに入ってから走行距離を表示します。リザーブランプが点灯した時点で、どの機能が表示されている場合でも、自動的にフューエルトリップ表示に変わります。リザーブタンク使用の状態が続く場合は、値はキーオフ後もメモリに記憶されます。カウンターは、給油後にリザーブでなくなった時点で自動的に中断します。データが999.9に達すると、カウンターはリセットされ、自動的に0からスタートします。

EU、CND、FRA、JAPバージョン



UK、USAバージョン



図 15

## 時刻表示

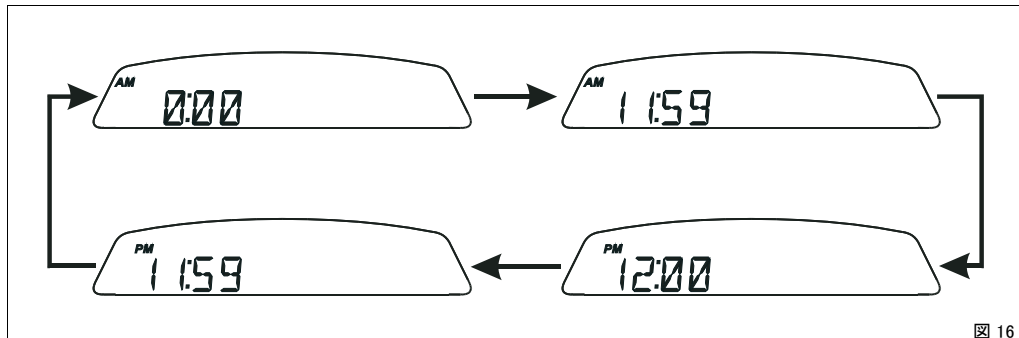
この機能は時刻を表示します。

時刻は常に以下のように表示されます：

AM 0:00 から 11:59 まで

PM 12:00 から 11:59 まで

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



## エンジンオイル温度計

ここでは、エンジンオイル温度表示機能について説明します。

表示：

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

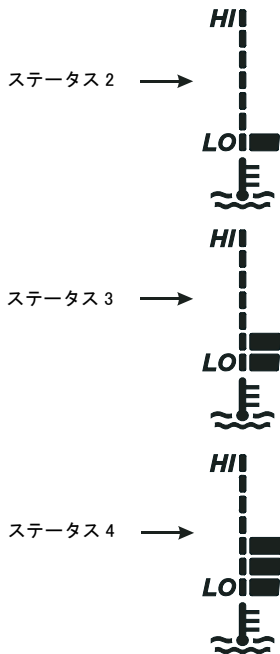
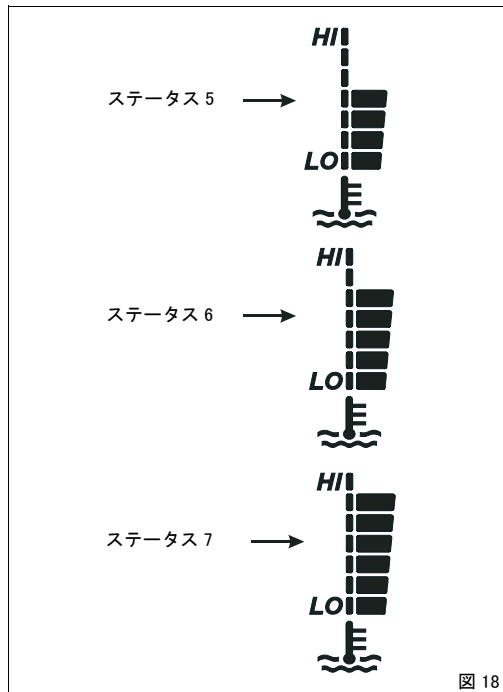
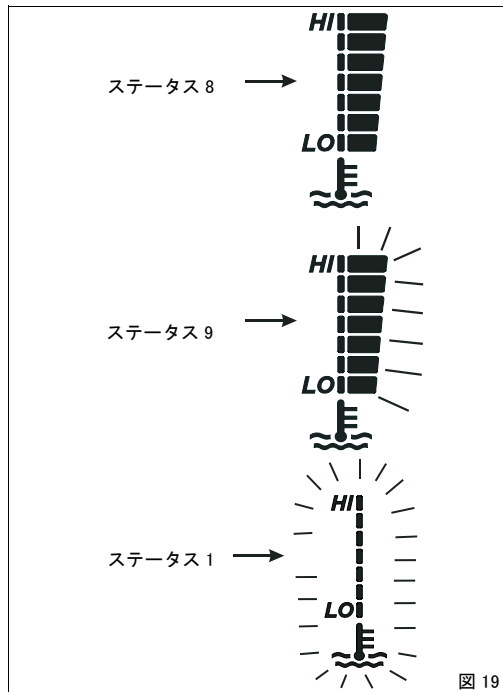


図 17


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



- 温度が  $+191\text{ }^{\circ}\text{C}$  ~  $+200\text{ }^{\circ}\text{C}$  の間にある場合は、ディスプレイには“ステータス 8”が表示されます。
- 温度が  $\geq 201\text{ }^{\circ}\text{C}$  になると、ディスプレイには“ステータス 9”が表示され、点線が点滅表示されます。
- センサーエラーの場合には“ステータス 1”が点滅表示されます。



## メンテナンス時期表示

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

以下の走行距離に達すると、メンテナンス指示がディスプレイに表示されます。

オドメーターでの走行距離が 1000 Km を超えた時  
オドメーターでの走行距離 12000 Km ごと

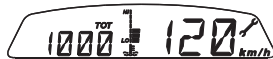
メンテナンス指示はリセットされるまで表示されます。



### 警告

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

EU、CND、FRA、JAP バージョン



点灯（メンテナンス）

リセット



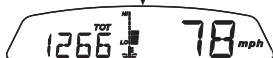
点灯（メンテナンス）

UK、USA バージョン



点灯（メンテナンス）

リセット



点灯（メンテナンス）

## バッテリー電圧表示 (BATT)

ここではバッテリー電圧表示機能について説明します。  
機能を表示するには、メニューから“BATT”ページを選択  
します。

バッテリー電圧に関する情報を、以下のようにディスプレ  
イに表示します：

データが 12.1 ~ 14.9 V 間の場合、数値は固定表示されま  
す。

データが 10.0 ~ 12.0 V 間、または 15.0 ~ 16.0 V 間の場合、  
数値が点滅表示されます。

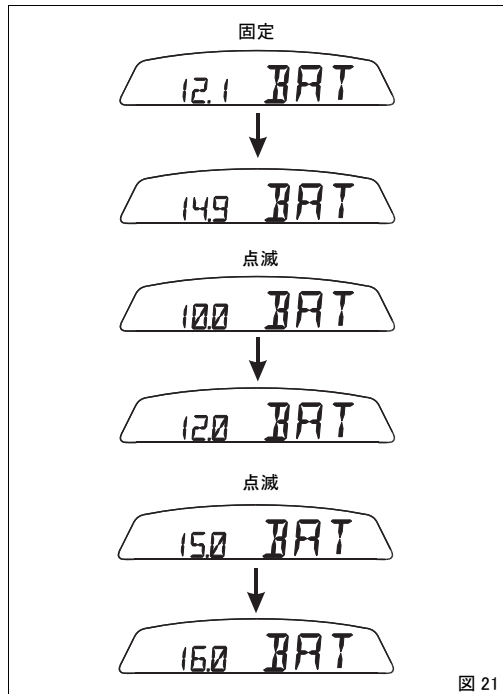
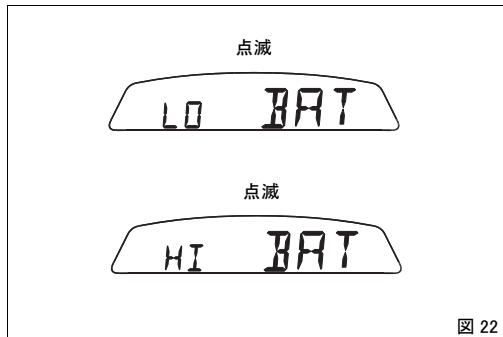


図 21

データが 9.9 V 以下の場合、“LO” が点滅表示され、“車両 / エンジン診断 -EOBD” ランプ (8、図 4) が点灯します。  
データが 16.1 Volt 以上の場合、“HI” が点滅表示し、“車両 / エンジン診断 -EOBD” ランプ (8、図 4) が点灯します。



## エンジンアイドリング (RPM) の調整

ここではアイドリング調整機能を説明します。

機能を表示するには、メニューに入り、“RPM” ページを選択します。

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

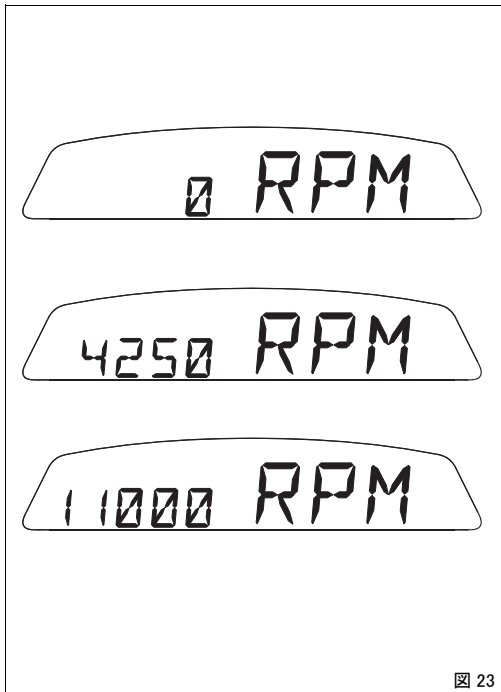


図 23

## メーターパネルのバックライトの調整

この機能ではインストルメントパネル画面上の光の調整を行います。

エンジンコントロールユニットの設定を行うには、メニューに入り、“LIGHT SET”のページに入ります。

このページに入った状態で、B “▼”のポジションでリセットボタン(1、図11)を3秒間押すと調整機能に入り、以下のページが表示されます。

- 1 ページ目 - “LIGHT MAX” 設定

このページでは、バックライトは一番明るい状態です。このボタン(1、図11)をB “▼”のポジションで押すと、2ページへ移ります。

- 2 ページ目 - “LIGHT MID” 設定:

このページでは、バックライトは一番明るい状態より約30%減少した明るさになります。このボタン(1、図11)をB “▼”のポジションで押すと、3ページへ移ります。

- 3 ページ目 - “LIGHT MIN” 設定:

このページでは、バックライトは一番明るい状態から約70%減少した明るさになります。このボタン(1、図11)をB “▼”のポジションで押すと、1ページへ移ります。

3つのページのうち、いずれかのページでボタン(1、図11)をB “▼”ポジションで3秒間押すと、そのページの設定を記録した後、最初の“ライトセット”“LIGHT SET”画面に戻ります。

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

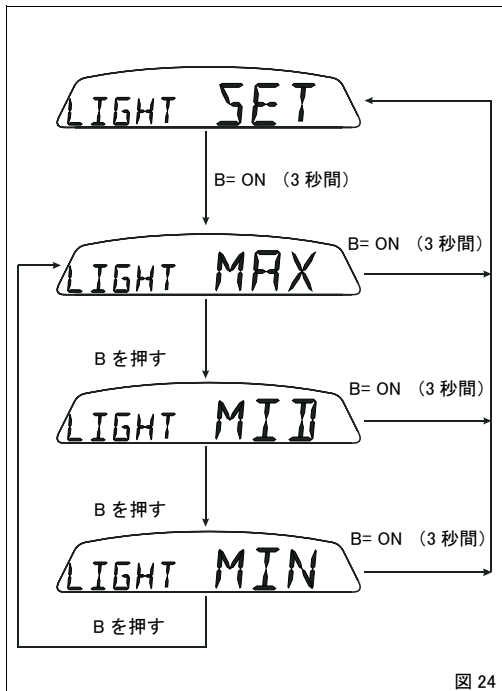


図 24

## ラップタイム表示 (LAP)

ここではラップタイム表示機能を説明します。

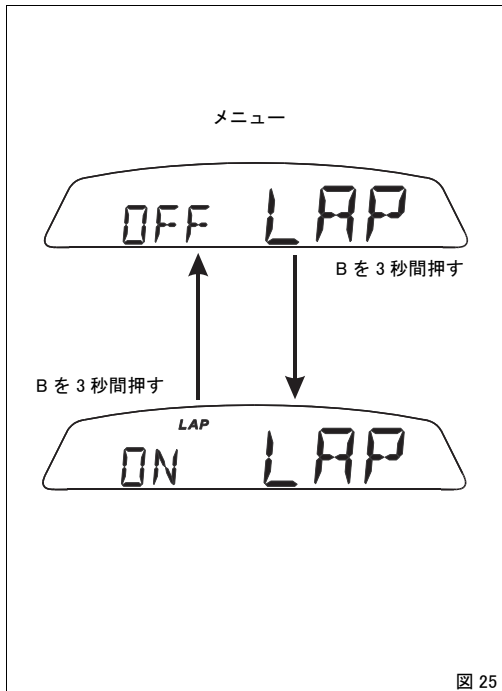
この機能を使用するには、メニューに入り、ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を 3 秒間押しして “LAP” 機能を “On” にします。

クロノメーターの START および STOP は左側スイッチにあるフラッシャーボタン (12、図 6) を介して行います。

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

30 回までラップタイムを記録することが出来ます。

メモリーが満杯の場合、メモリーがリセットされるまでは、フラッシャーボタンを押すたびに、ラップタイムを記録せずにディスプレイ上に 3 秒間 “FULL” と点滅表示されます。



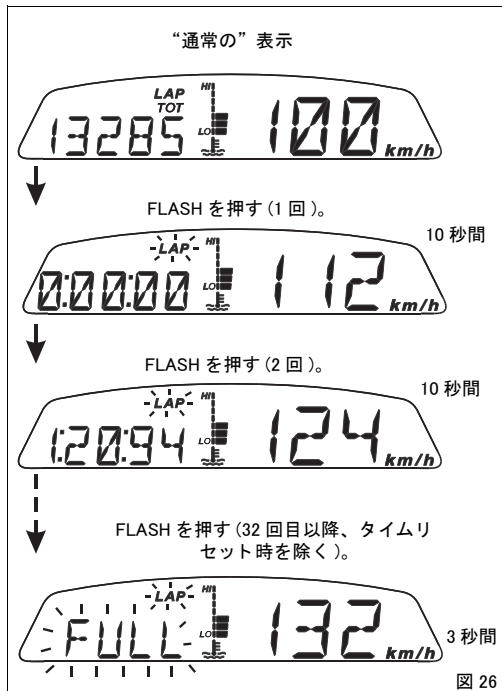
LAP 機能をメニューを介して OFF にした場合、そのラップは記録されません。

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

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

LAP 機能が ON にされ、メモリーがリセットされていないが、記録されているメモリーが 30 以下の場合（例：18 回記録済み）ディスプレイはメモリー可能な残りのラップ数を記録し続けます（この例の場合は 12 回記録可能）。

この機能では、ラップタイムの表示のみが設定されています。いずれにせよ、後でラップメモリー機能で表示できるよう記録されます。



## ラップメモリーデータの表示 (LAP Memory)

この機能はLAP機能で記録されたデータを表示します。

ラップ数およびラップタイム

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

メニューのこのページに入ったら、ポジションB“▼”のボタン(1、図11)を3秒間押すと、1番目のラップタイムが表示されます。ディスプレイにはラップ数とそのラップタイム、エンジン最高回転数が表示されます。

ポジションB“▼”のボタン(1、図11)を押すことにより、ラップナンバー1から順に30までのタイムを表示します。

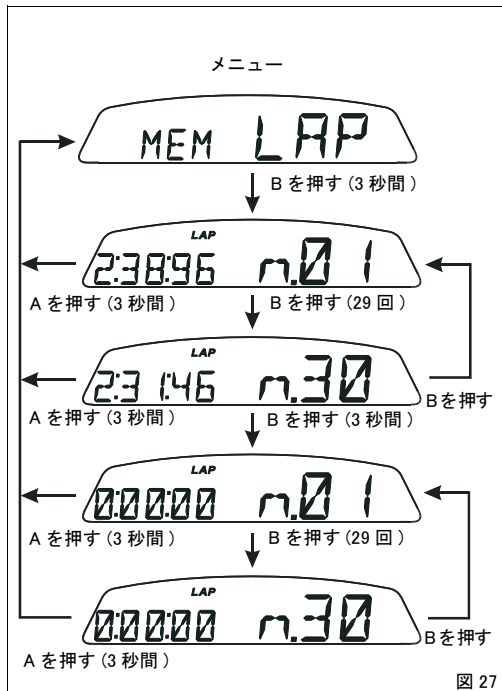
記録されているタイムの表示中に、ポジションB“▼”のボタン(1、図11)を3秒間押し続けると、記録されているタイムが全てクリアされます。この場合、LAP機能が作動していた場合は、自動的に非作動になります。

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

前のレベルに戻るには、ボタン(1、図11)をAポジション“▲”で押さなければいけません。

メモリにデータが何も記憶されていない場合は、ストップウォッチが“0.00.00”と示すと同時に、30ラップ全てのタイムが表示されます。

走行中、エンジンがリミッター値に達した場合は、記憶されたタイムの表示中、関連した“リミッター-オーバーレブ”の警告灯が点灯します(9、図4)。



## DDA コンパレーター

この機能は DDA (Ducati データ分析機能) を作動させるものです。コンパレーターは車両の配線に接続されていなければなりません。

このコンパレーターを使用するには、メニューに入り、ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を 3 秒間押し、“DDA” コンパレーターを “On” にします。

コンパレーターの rpm ソーターの START および STOP は左側スイッチにあるフラッシャーボタン (12、図 6) を介して行います。

DDA 機能使用中、突然ディスプレイが OFF になった場合 (キーオフ)、機能は自動的に OFF になります。



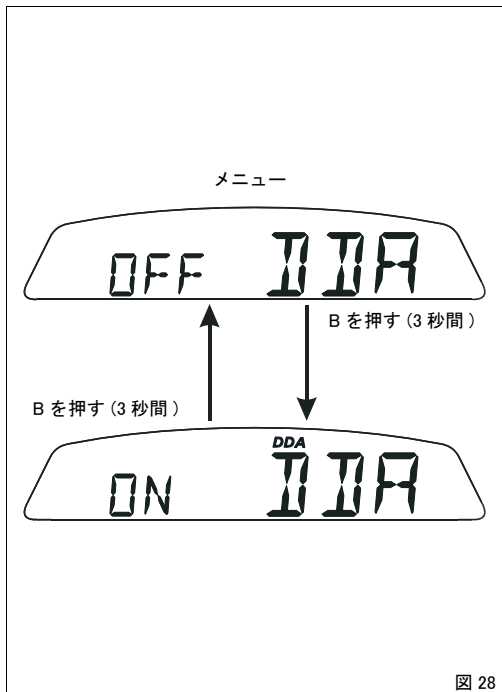
### 参考

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



### 警告

使用し終わったら DDA コンパレーターを主要配線から外します。



## ERASE DDA

この機能で DDA コンパレーター上に保存されたデータを消去することができます。コンパレーターは車両の配線に接続されていなければなりません。

データを消去するにはメニューに入り、“DDA クリア”ページを選択します。

ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を 3 秒間押すと、DDA コンパレーターはデータを取得しなくなり、ディスプレイには 10 秒間 “WAIT...” と表示されます。10 秒経過する

と、“消去 OK” の文字が 3 秒間表示され、DDA コンパレーターのデータが実際に消去されたことを知らせます。ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を 3 秒間押し、DDA コンパレーターがデータを獲得している場合、コンパレーターのデータは消去されず、ディスプレイ上には 3 秒間 “FAIL” と表示されます。

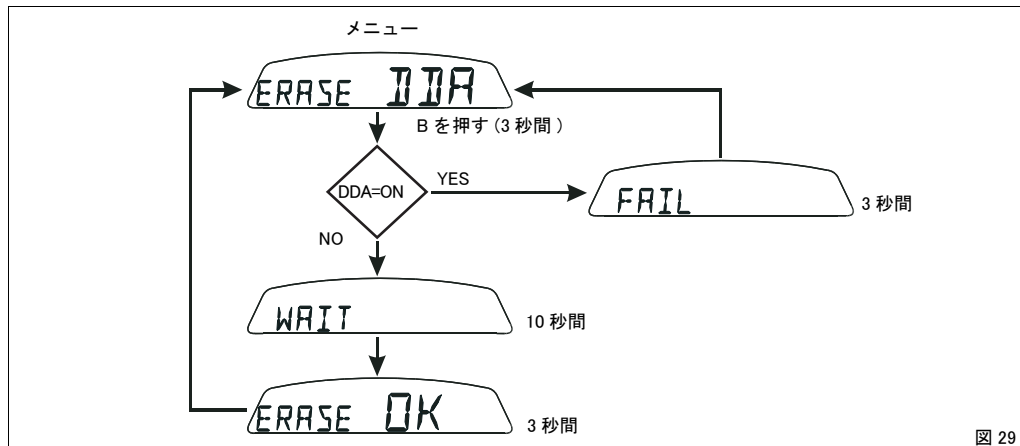


図 29

## ABS 停止機能

この機能を使うと ABS の ECU を解除することができます。



### 警告

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

ABS の ECU を解除するには、メニューの“DISAB ABS”のページへアクセスし、ボタン (1、図 11) を B “▼” ポジションで 3 秒間押します。

ボタンを 3 秒間押すと、インストルメントパネル ABS ランプが点滅して ABS の解除が表示されます (10、図 5)。この時より ABS が解除された状態となります。次回キーをオンまたはオフにすると ABS は再起動します。

次回キーをオンまたはオフにすると、インストルメントパネルの ABS (10、図 5) 警告灯は点灯せず、実際に ABS 機能が起動していることを示します。

ABS システムに異常がある場合は、インストルメントパネルの ABS (10、図 5) 警告灯が点灯と EOBD (8、図 4) 警告灯がいずれも点灯（固定表示）し、メニュー内に ABS エラーが表示されます。



### 重要

この表示機能は走行速度が 10 km/h 以上のときにのみ起動します。速度が 10 km/h 未満の場合は ABS の ECU による診断は行われません。

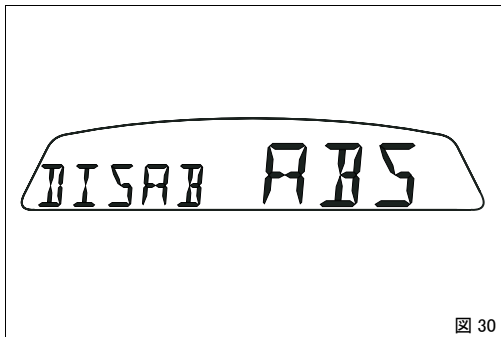


図 30

## Ducati Traction Control システム起動 / 解除機能

この機能は Ducati Traction Control システム DTC を起動させることができます DTC。

### システムの目的



#### 警告

DTC はライダーをアシストするシステムで、一般道走行時でもサーキット利用時でも使用できます。アシストシステムとは、車両の運転がより確実に安心なものとなるためのメカニズムで、ライダーの注意による正しい行動を制限するものではなく、道路交通法の観点から言

う偶発的に起こりうる間違いや、外的要因による間違いに対するアシストをするためのものです。

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

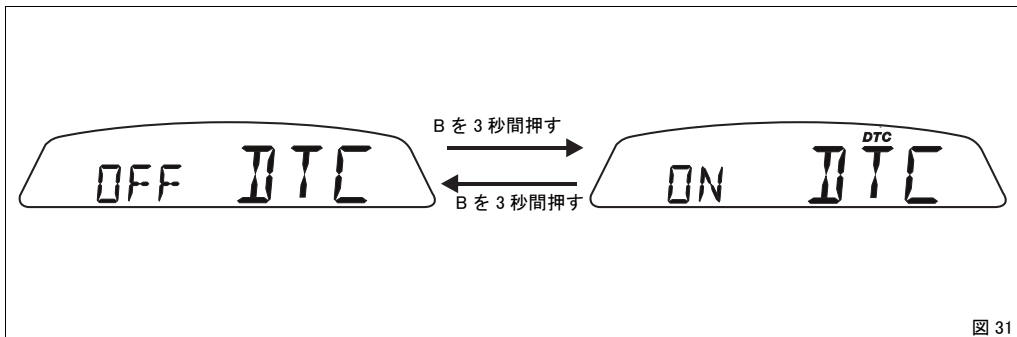


図 31

## システムの起動

システムは安全に停車している状態で起動させます。トラクションコントロールユニットを操作するにはまずメニューに入り、ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を 3 秒間押して “DTC” 機能を “On” に設定します。3 秒後 “DTC” と表示され、DTC が起動したことを示します。“DTC” 表示は通常画面上だけでなく、メニューページ内にも表示されます。

## システムの機能



### 参考

システムは安全に停車している状態で作業をします。

DTC が起動される度にトラクションコントロールユニットは最後に記憶した介入レベルに設定します。その後介入レベルは、“トラクションコントロール介入レベルの設定 (DTC SETUP)” 機能から変更する事ができます。トラクションコントロールユニットを解除するにはメニューに入り、ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) をもう一度 3 秒間押して “DTC” 機能を “OFF” に設定します。3 秒後 “DTC” と表示され、DTC が解除されたことを示します。

Traction Control 起動中に突然車両が KEY OFF になった場合、機能は解除されず、次に KEY ON にした際にもそのまま起動 (DTC On) した状態です。

突然バッテリーが中断された場合 (Batt-OFF) には機能は解除され、電源の確保および次の Key-On 時に DTC OFF の状態です。

## メンテナンス調整

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

## DTC セッティング機能 (Ducati Traction Control)

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

Traction Control コントロールユニットをセッティングするには、エンジン停止時にメニューに入り、“Setup DTC” ページを選択して下さい。

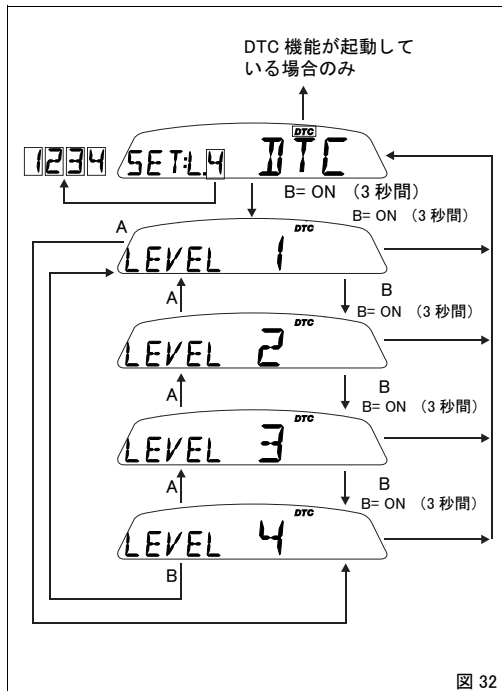
ディスプレイ右側には設定されたトラクションコントロールの介入レベル (L.1……L.4) が表示されます。トラクションコントロールの介入レベルは 1 から 4 まであり、設定した数字に合わせて増加します (次章参照)

メニューのこのページが表示された状態で、ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を 3 秒間押しすと設定機能に移ります。

1 ページ：“Setup LEV. 1” と表示されます。

このレベルを記録したい場合は、ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を 3 秒間押しします。インストルメントパネルは自動的にこのページを終了し、ディスプレイ右側に記録したレベルを記載した状態の通常表示に戻ります。

次のレベルに変更する場合は、ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を押す必要があります。



2 ページ: “Setup LEV. 2” と表示されます。

このレベルを記録したい場合は、ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を 3 秒間押します。インストルメントパネルは自動的にこのページを終了し、ディスプレイ右側に記録したレベルを記載した状態の通常表示に戻ります。

次のレベルに変更する場合は、ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を押す必要があります。前のレベルに戻す場合は、ポジション A “▲” のボタン (1、図 11) を押します。

3 ページ: “Setup LEV. 3” と表示されます。

このレベルを記録したい場合は、ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を 3 秒間押します。インストルメントパネルは自動的にこのページを終了し、ディスプレイ右側に記録したレベルを記載した状態の通常表示に戻ります。

次のレベルに変更する場合は、ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を押す必要があります。前のレベルに戻す場合は、ポジション A “▲” のボタン (1、図 11) を押します。

4 ページ: “Setup LEV. 4” と表示されます。

このレベルを記録したい場合は、ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を 3 秒間押します。インストルメントパネルは自動的にこのページを終了し、ディスプレイ右側に記録したレベルを記載した状態の通常表示に戻ります。

次のレベルに変更する場合は、ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を押す必要があります。前のレベルに戻す場合は、ポジション A “▲” のボタン (1、図 11) を押します。セッティングされた設定は Key-Off 後も記録されます。

突然バッテリーが中断された場合 (Batt-OFF)、電源の確保および次の Key-On 時に機能は解除 (DTC OFF) され、常に L4 に設定されます。

## レベルの選択に際しての注意事項



### 警告

あなたの車両のDTCシステムの4レベル調整は、車両に搭載されているタイヤの種類（メーカー、モデル、サイズなどの特徴）によって決定されています。

標準装備のタイヤと異なったサイズのタイヤを使用する場合、システム機能の特徴を変更することができます。

標準装備のタイヤとモデルまたは/およびメーカーが違うが、サイズクラスが同じ（リア＝180/55-17、フロント＝120/70-17）など、少し違うだけのタイヤを使用する場合、システムの機能を最適化するには、選択可能なレベルのうち、より適切なレベルを選択することでカバーできるでしょう。

サイズクラスの違うタイヤ、またはサイズが少しだけ違うタイヤを使用する場合、システム機能は設定可能な4レベルのどれでも納得するものにはならないことがあります。この場合、システムは解除する事をお勧めします。

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

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

レベル1、2ではDTCコントロールユニットはリアタイヤにスピンおよびコーナーでのドリフトアウトをさせることができます。これらのレベルは熟練者の使用時のみに設定する事を推奨します。

正しいレベルの選択は、3つの観点から行います：

- 1) 安定性（タイヤのタイプ、磨耗状態、アスファルトの種類、気候など）

- 2) レイアウト / 行程（同じような、または全く異なったスピードでのカーブ）
- 3) ライディングスタイル（より“丸く”または“鋭く”）

### 定着の状態からのレベル選択

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

### レイアウトタイプからのレベル選択

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

### ライディングスタイルからのレベル選択

DTCは“丸く”操縦する人にはバイクを倒し、“鋭く”操縦する人には車体を上げて、カーブからより早く抜けれるよう介入します。

## サーキットでの使用時のアドバイス

タイヤを温める間の数周は、システムとの接触を良くするため、レベル4に設定して走行することをお勧めします。その後、レベルを3、2、1、とDTCの最適なレベルに達するまで調整します(タイヤを温めるため、ひとつのレベルごとに数周する)。

1つか2つのゆるいカーブ以外は納得のできるレベルの場合、違うレベルに設定しようと調整するよりは、ゆるいカーブでのライディングスタイルを少し“鋭く”し、カーブ出口での車体角度をより早く上げて走行するとよいでしょう。

## 一般道での使用時のアドバイス

DTCを起動した後、レベル4を選択し、好みのスタイルで運転します。DTCが介入しすぎると感じる場合は、レベルを3、2、1と順番に落とし、快適なレベルに達するまで調整して下さい。

定着状況および/または行程の種類および/またはライディングスタイルを変更し、設定レベルでは納得がいかない場合は、次のレベルに移り、この方法で最も好みのレベルに調整します(例：レベル3ではDTCが介入しすぎると感じる場合はレベル2に、レベル3では全くDTCの介入がないと感じる場合はレベル4に)。

## 時計の調整

この機能では時刻を設定します。

時計をセットするには、メニューに入り、“SET”のページに入ります。

時間の設定

このページに入った状態でポジション B “▼”のボタン(1、図 11)を 3 秒間押すと調整機能に入ります。

この機能に入ると最初に“AM”の表示が点滅します。ポジション B “▼”のボタン(1、図 11)を押すと、PM が表示され点滅します。ポジション B “▼”のボタン(1、図 11)を押すと、ひとつ前のステップに戻ります(時間が 00:00 の場合は、AM から PM へ移ると 12:00 が表示されます)。

ポジション A “▲”のボタン(1、図 11)を押すと、時間が点滅し始め、時間の設定に入ります。ポジション B “▼”のポジションで 1 回押すたびに、1 時間ずつ進みます。B “▼”のポジションで長押しすると、1 秒ごとに 1 時間ずつ進みます(ボタンを押し続けている間、時間表示は点滅しません)。

ポジション A “▲”のボタン(1、図 11)を押すと、分表示が点滅し始め、分の設定に入ります。B “▼”のポジションで押すたびに、1 分ずつ進みます。B “▼”のポジションで長押しすると、1 秒ごとに 1 分ずつ進みます。ポジション B “▼”で 5 秒以上押し続けると、100 ミリ秒につき 1 分の速度で数字が増えます(ポジション B “▼”で押し続ける間、数字は点滅しません)。

ポジション A “▲”で押すと時間設定機能を終了し、設定した時間が表示されます。

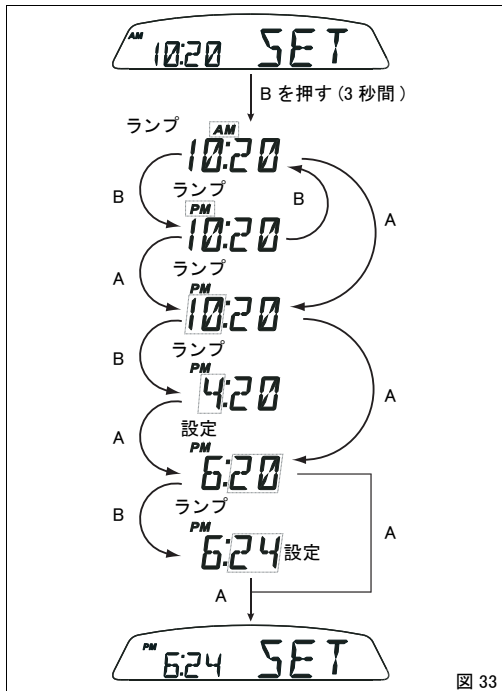


図 33

## インストルメントパネルの診断

### 重要

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

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

このメニューはエラーがある場合のみ有効になり、エラーがひとつも無い場合はこのページは表示されません。エラーが複数ある場合は 3 秒ごとに表示が変わります。Ducati 診断システムを介して、さらに詳しい診断を行うことができます。






















### 警告

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

ランブ エラーメッセージ












エラー












	TPS	01	スロットルポテンシオメーター直流電流または交流電流電源電圧の短絡
	TPS	01	スロットルポテンシオメーターのアース短絡
	PRESS	02	プレッシャーセンサー直流電流電源電圧の短絡
	PRESS	02	プレッシャーセンサーのアースまたは交流電流の短絡
	OIL	03	オイル NTC センサー直流電流または交流電流電源電圧の短絡
	OIL	03	オイル NTC センサーのアース短絡
	T AIR	04	温度センサーのアースまたは交流電流の短絡

ランプ	エラーメッセージ	エラー
	T AIR	04 外気温センサー直流電流電源電圧の短絡
	BATT	05 バッテリー電圧が低い
	BATT	05 バッテリー電圧が高い
	LAMB	06 O2 センサー（横滑り）
	LAMB	06 O2 センサーヒーター直流電流電源電圧の短絡
	LAMB	06 O2 センサーヒーターのアースまたは交流電流の短絡
	FUEL	07 リザーブ燃料 NTC センサー直流電流または交流電流電源電圧の短絡
	FUEL	07 リザーブ燃料 NTC センサーのアース短絡
	DTC	08 トラクションコントロール
	COIL	09 垂直コイル (n.2) 直流電流電源電圧の短絡
	COIL	09 垂直コイル (n.2) アースまたは交流電流の短絡
	COIL	09 水平コイル (n.1) 直流電流電源電圧の短絡

## ランプ エラーメッセージ




## エラー

	COIL	09	水平コイル (n.1) アースまたは交流電流の短絡
	INJE	10	垂直インジェクター (n.2) 直流電流電源電圧の短絡
	INJE	10	垂直インジェクター (n.2) アースまたは交流電流の短絡
	INJE	10	水平インジェクター (n.1) 直流電流電源電圧の短絡
	INJE	10	水平インジェクター (n.1) アースまたは交流電流の短絡
	FAN	11	ファンリレー交流電流
	START	12	スターターコンタクター直流電流電源電圧の短絡
	START	12	スターターコンタクターのアースまたは交流電流の短絡
	R INJ	13	インジェクションリレー交流電流
	STEPP	14	ステッパーモーター交流電流
	STEPP	14	ステッパーモーター直流電流電源電圧の短絡

ランプ	エラーメッセージ		エラー
	STEPP	14	ステッパモーターのアース短絡
	EXVL	15	故障確認エラーまたはポジションエラー
	EXVL	15	ポテンシオメーターのアースまたは交流電流の短絡
	EXVL	15	ポテンシオメーターの直流電流電源電圧の短絡
	EXVL	15	クロスバルブモーターの故障
	ECU	16	ECU (一般エラー)
	PKUP	17	ピックアップセンサー
	SPEED	18	スピードセンサー
	IMMO	19	イモビライザー (キーなし)
	IMMO	19	イモビライザー (アンテナが外れている)
	IMMO	19	イモビライザー (キーが認識されない)

## ランプ エラーメッセージ

## エラー

	CAN	20	CAN ライン
	LIGHT	21	ライトリレー
	ABS	22	ABS システムエラー

## ヘッドランプ “インテリジェンス” 消灯機能

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

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

## ヘッドライト “インテリジェント” の点灯機能

この機能を使用すると、車両のキーオフ時にも、ヘッドランプの点灯を“プログラムする”ことができます。

キーオフ直後に、インストルメントパネルは60秒間作動状態を保ち、その間にポジションA“▲”またはB“▼”のボタン(1、図11)を押すとヘッドランプを点灯させることができます。

この60秒の間にポジションA“▲”またはB“▼”のボタン(1、図11)を押すたびに、ヘッドランプを30秒間点灯させることができます。ボタンを押すたびに点灯時間が加算され、最高6回までボタンを押すことができます(最長180秒まで)。

最初にポジションA“▲”またはB“▼”のボタン(1、図11)押し、ヘッドランプが点灯した瞬間から30秒のカウントダウンが始まります。この30秒の間に再びボタンを押すと、点灯時間は加算されます。ヘッドランプ作動時間である30秒が経過した場合は、それ以上30秒を加算することはできず、ヘッドランプは消灯します。

この機能をリセットするには最低1回キーオン/キーオフ操作を行う必要があります。

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

## イモビライザーシステム

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

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

### キー（図 34）

車両には、以下のキーが付属しています：

- キー B（黒）2 本

キーには“イモビライザーシステムコード”が内蔵されています。

### 参考

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

黒いキー（B）は通常のイグニッションキーで、以下の場合に使用されます：

- エンジンの始動
- フューエルプラグの開閉
- シートロックの解除

### 参考

2本のキーには、キーの識別番号の書かれたプレート(1)が付いています。

### 警告

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

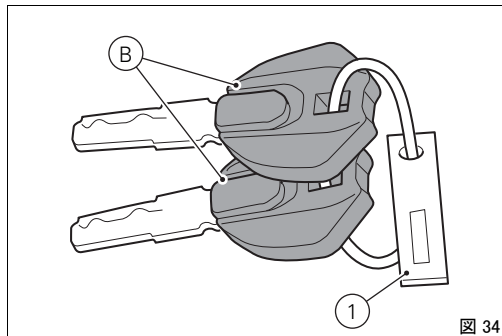


図 34

## コードカード

キーにはコードカード(図 35)が付属しています。カードには、キーオン後にエンジンロックが作動した場合に使用する電子コード(A、図 36)が記載されています。



### 警告

コードカードは安全な場所に保管して下さい。イモビライザーシステムに問題が生じ、琥珀色の“車両/エンジン診断-EOBD”ランプ(8、図 4)が点灯して表示され、エンジンブロック状態になった場合に、エンジンブロックを解除するのに必要となりますので、ライダーは常にコードカード上に記載されている電子コードを携帯することをお勧めします

この作業はコードカードに記載されている電子コード(エレクトロニックコード)がなければ出来ません。



### 警告

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

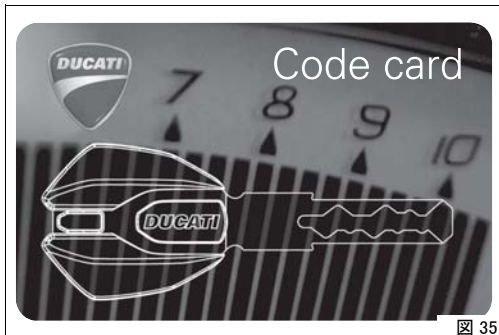


図 35

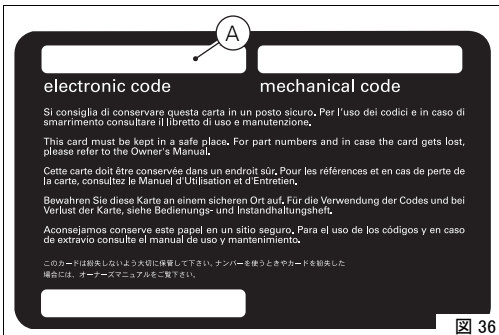


図 36

## イモビライザーの解除作業

“イモビライザーブロック”時には、インストールパネルから“イモビライザーを解除”することができます：  
メニューに入り、“CODE”ページに入ります。

### 参考

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

メニューのこのページでは、初期コードとして“00000”が必ず表示されます。この段階で、ポジションB“▼”のボタン(1、図11)を3秒間押しと、コードカードに記載されている電子コード入力の作業に入ります。

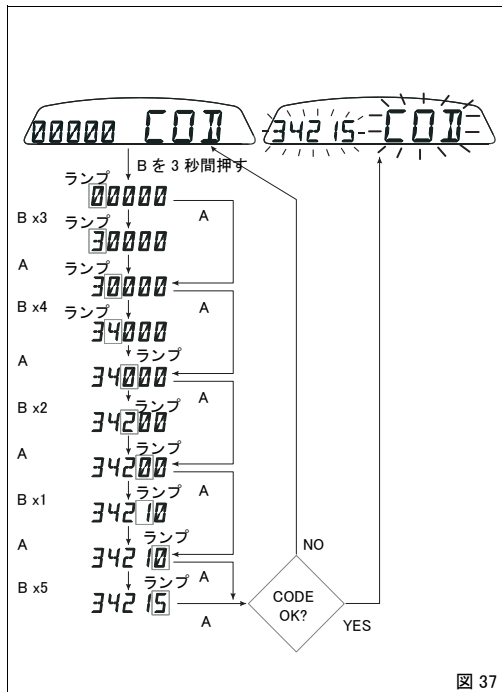


図 37

コードの入力：

この作業を選択すると、一番左の桁の数字が点滅し始めます。

ボタン (1、図 11)：

ポジション B “▼” で押すたびに、1 秒ごとに数が増えます。

ポジション A “▲” で押すと 2 桁目の数値入力に移ります。

ポジション B “▼” で押すたびに、1 秒ごとに数が増えます。

ポジション A “▲” を押すと 3 桁目の数値入力に移ります。

ポジション B “▼” で押すたびに、1 秒ごとに数が増えます。

ポジション A “▲” を押すと 4 桁目の数値入力に移ります。

ポジション B “▼” で押すたびに、1 秒ごとに数が増えます。

ポジション A “▲” を押すと 5 桁目の数値入力に移ります。

ポジション B “▼” で押すたびに、1 秒ごとに数が増えます。

ポジション A “▲” で押すとコード入力確定します。

この時点で、コードが正しく入力されていれば、CODE の文字と入力したコードが同時に 4 秒間点滅表示されます。“車両 / エンジン診断 - EOBD” 警告灯 (8、図 4) が消灯します。続いてインストルメントパネルは自動的にメニューを終了し、“一時的に” エンジン始動を可能にします。インストルメントパネルにエラーが残ったままの場合は、次回のキーオン時にも依然としてエンジンプロック状態になります。

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

## 作業

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

1) コードが承認されると、システムはエンジンブロックを解除します。START ボタン (2、図 42) を押すと、エンジンが始動します。

2) “車両 / エンジン診断 - EOBD” ランプ (8、図 4) が点灯した時点で、ポジション B “▼” のボタン (1、図 11) を押すと “Error” と表示され、コードが承認されなかったことを示します。キーを OFF に戻し、再度 ON に回します。それでもエンジンが始動しない場合は、付属している他の黒キーを使い、もう一度試して下さい。この方法でもまだブロックが解除されない場合は、Ducati サービスセンターに御連絡下さい。



### 警告

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

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

## キーの複製

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

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

この作業時に再メモリーされなかったキーのメモリーは削除されて無効となるため、紛失したキーが後で見つかったもエンジン始動に使用することはできません。



### 参考

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

# 運転時に必要なコマンド



## 警告

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

## コマンド類の配置

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

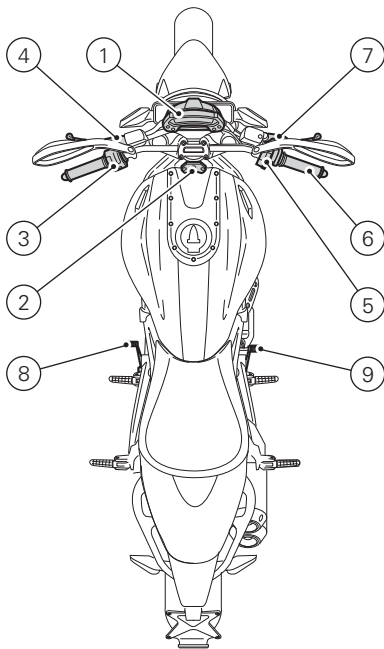


図 38

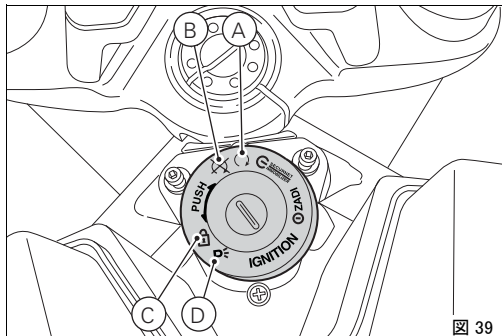
## イグニッションスイッチ / ステアリングロック

燃料タンクの前にあり、4つのポジションがあります：

- A) ○ エンジンおよびランプを ON にする
- B) ☒ エンジンおよびランプを OFF にする
- C) 𠄎 ステアリングロック状態
- D) 𠄎 : ポジションライトとステアリングロック。

### 参考

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



## 左側スイッチ

1) デイマースイッチ、ビームの選択、2 ポジション：

☰ = ロービーム ON

☷ = ハイビーム ON

2) ボタン ◀ ▶ = ターンインジケータ、3 ポジション：

中央 = OFF

◀ = 左折

▶ = 右折

ターンインジケータを消すにはいったん中央部に戻してから操作レバーを押します。

3) ボタン 📢 = 警告ホーン

4) ボタン ☷ = ハイビーム点滅

5) インストルメントパネルコントロールボタン、2 ポジション：

ポジション “▲”

ポジション “▼”

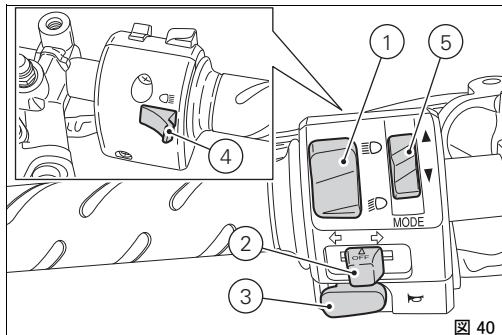


図 40

## クラッチコントロールレバー

レバー (1) でクラッチの接続を操作します。この機種にはアジャスター (2) がついており、レバーとハンドルバー上のハンドル間の調整が可能です。レバーの間隔はアジャスター (2) の 10 クリックで調整できます。時計回りに回すとレバーはスロットルグリップから離れます。アジャスターを反時計回りに回すと近づきます。レバー (1) を操作すると、エンジンの回転がトランスミッションおよび駆動輪に伝わらなくなります。クラッチの適切な操作は、スムーズなライディング、特に発進時に重要です。

### 警告

クラッチ及びブレーキレバーの調整は、停車時に行います。

### 重要

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

### 参考

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

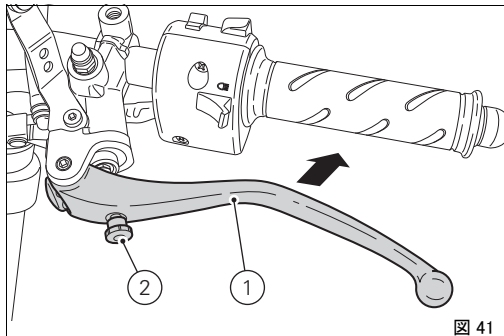


図 41

## 右側スイッチ

1) ENGINE STOP 2つのポジション：

○ (RUN) = エンジン作動

⊗ (OFF) = エンジン停止



### 警告

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



### 重要

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

2) ○ のボタン = エンジン始動

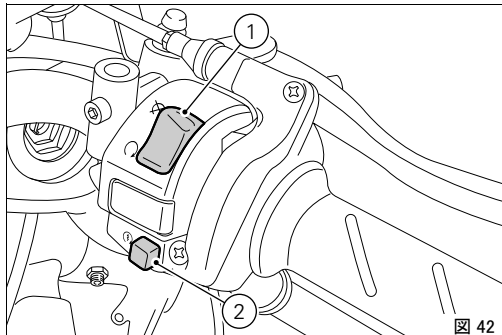


図 42

## スロットルグリップ

ハンドルバー右側のスロットルグリップ(1)は、スロットルボディの開閉を操作します。グリップを緩めると、自動的に元の位置(アイドリング状態)に戻ります。

## フロントブレーキレバー

レバー(2)をスロットルグリップの方向へ引くと、フロントブレーキがかかります。このレバーは油圧で作動するため、軽く握るだけで作動します。

この機種には調整ダイヤル(3)が搭載されているため、レバーとグリップとの間隔が調整できます。レバーの間隔はアジャスター(3)の10クリックで調整できます。時計回りに回すとレバーはスロットルグリップから離れます。アジャスターを反時計回りに回すと近づきます。

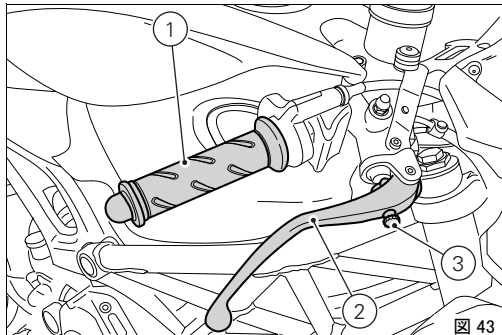


図 43



### 警告

これらの操作コマンドを使用する前に 79 ページの説明をお読みください。



### 警告

フロントブレーキレバーの調整は、停車時に行いません。

**リアブレーキコントロールペダル (図 44)**  
 ペダル(1)を下に踏むことで、リアブレーキが機能します。  
 システムは油圧式で作動します。

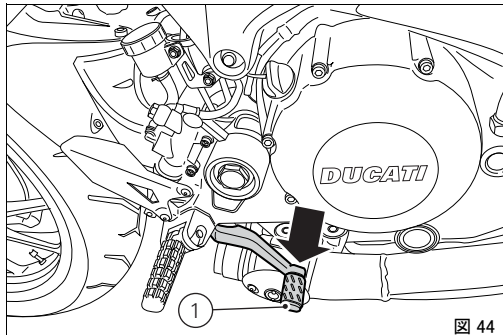


図 44

### ギアシフトペダル (図 45)

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

下へ=シフトダウンおよび1速へのチェンジは、ペダルを下に押します。この操作により、インストルメントパネルの N ランプが消えます。

上へ=ペダルを上へ上げることで、2速から順次3、4、5、6速へとチェンジします。

一回の操作が一速分のシフトに相当します。

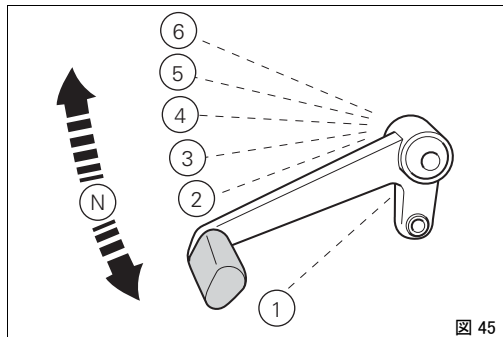


図 45

## ギアチェンジペダルとリアブレーキペダルの位置調整

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

ギアチェンジペダルのポジションは次の手順で調整します：

リンケージ (1) を固定し、ロックナット (2) e (3) を緩めます。

### 参考

ナット (2) は、逆ネジになっています。

リンケージ (1) の六角部分にスパナをかけて回し、シフトペダルを好みの位置に合わせます。

リンケージに対して両方のロックナットを締めます。

リアブレーキコントロールペダルの位置調整は以下の手順で行います：

ナット (4) を緩めます。

ペダルが好みの位置になるまで、アジャスター (5) を回します。

ロックナット (4) を締めます。

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

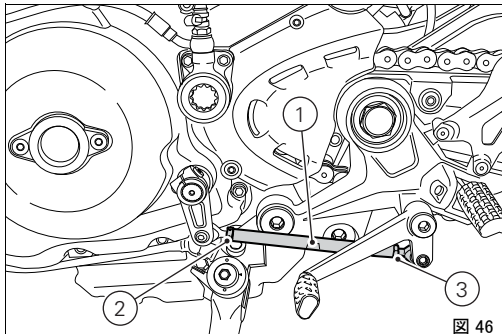


図 46

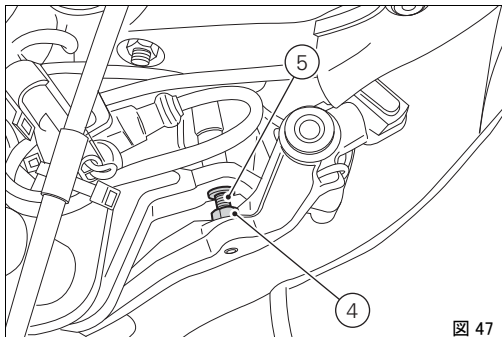


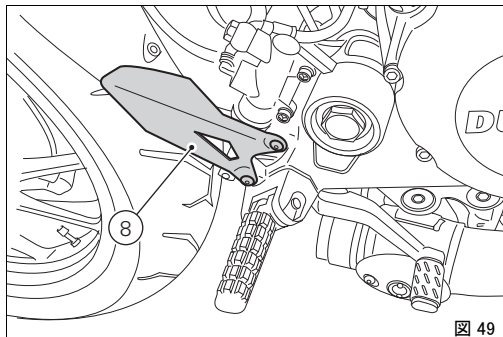
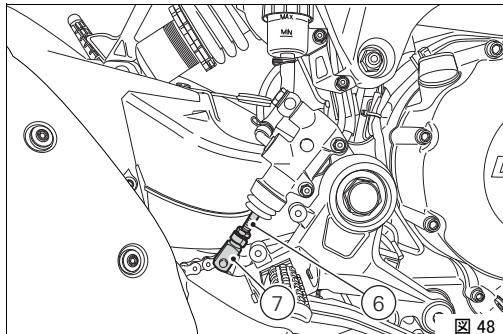
図 47

上記のような遊びが確認できない場合は、マスターシリンダーのロッドの長さを次の手順で調整します：  
 シリンダーのロッド上にあるロックナット(6)を緩めます。  
 フォーク(7)のロッドの遊びを増したい場合は締めこみ、逆に減らしたい場合は緩めます。  
 ロックナット(6)を締めてロッドを固定し、再度遊びを確認します。



### 参考

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



## 車両上の位置

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

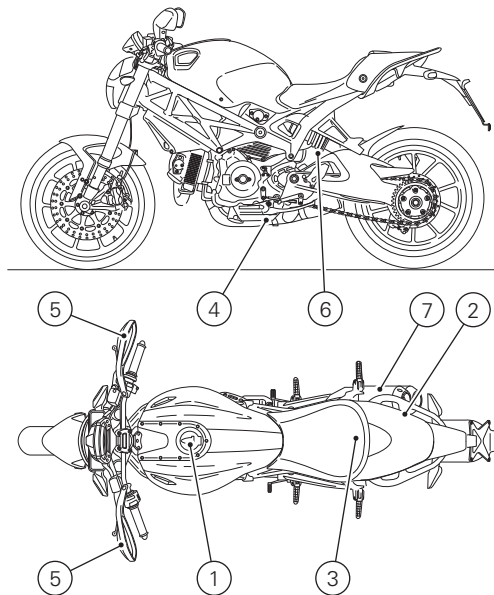


図 50

## 燃料タンクキャップ

### 開け方

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

### 閉じ方

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



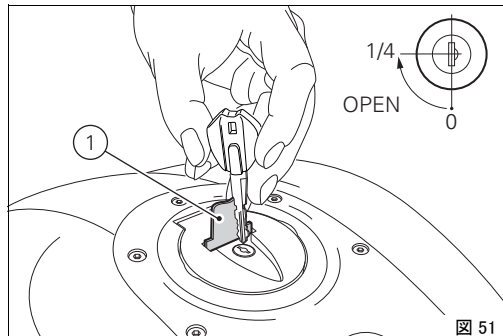
### 参考

プラグはキーが差し込まれていないと閉まりません。



### 警告

燃料補給(81ページ参照)後は毎回、プラグが正しい位置で確実に閉まっていることを確かめて下さい。



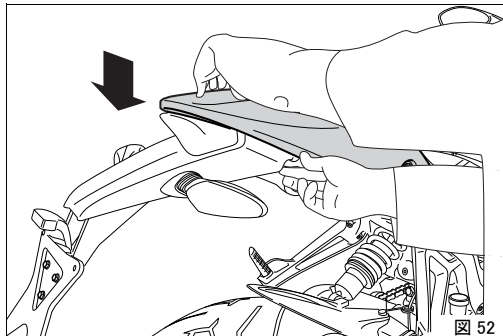
## シートロック

### 開け方

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

### 閉じ方

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



## ヘルメットキャリーケーブル



### 参考

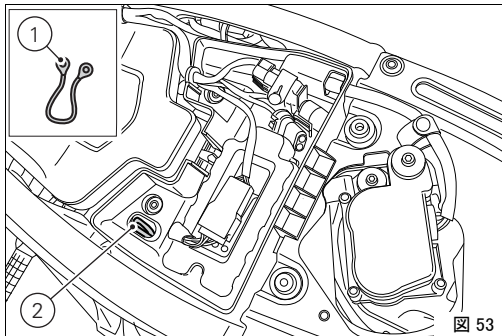
ヘルメットキャリーケーブル（1、図 53）はツールキット内にあります。81 ページの“付属アクセサリ”を参照してください。

ケーブルをヘルメットに通し、ケーブルの先端をピン（2、図 53）に通します。ヘルメットをぶら下げた状態でシートを元に戻し、固定します。



### 警告

ヘルメットロックケーブルは、車両の駐車中にヘルメットの盗難を防止するためのものです。ヘルメットをぶら下げた状態で走行してはいけません。運転の邪魔になり、バランスを失う可能性があります。



## サイドスタンド

### 重要

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

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

傾斜面に停車する場合は、常にリアホイールが斜面の低い側になるようにして下さい。

サイドスタンドを使用するには、ハンドルバーを両手で掴み、車体を支えながら、スタンドのフック(1)を足でいっぱい押し下ろします。次に、スタンドがしっかりと路面に着くまで、車体を徐々に傾けていきます。

### 警告

サイドスタンド使用時には、車両にまたがらないで下さい。

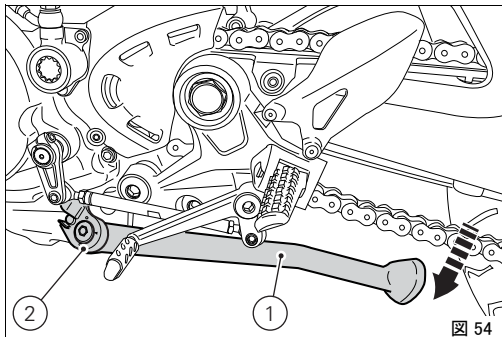
サイドスタンドを元の位置(水平位置)に戻すには、車両を右側に傾けながら、足でスタンドのアーム(1)を持ち上げます。

### 参考

定期的にはスタンド(内側と外側2つのスプリングの状態)と安全センサー(2)の作動を点検することをお勧めします。

### 参考

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



## フロントフォークアジャスターの調整

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

この調整はアウターアジャスターにて行います：

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

サイドスタンドを使い、安定した場所に停車します。

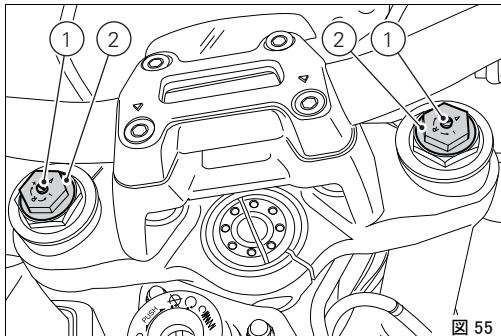
油圧ブレーキのリバウンドダンピングを調整するには、マイナスドライバーで、各フォークレグの上端部にあるアジャスター(1)を回します。

油圧ブレーキのコンプレッションダンピングを調整するには、マイナスドライバーでフォークボトムエンド後部にあるアジャスター(3)を回します。

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

スクリュー(1、3)を回すとカチッと音がします。一回の音がダンピング1段に相当します。

アジャスターを完全にロックが掛かるまで締めると、最高のダンピング値“0”のポジションになります。



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

標準設定は以下のようになります：

コンプレッション：最強から1回転半（完全閉鎖）

リバウンド：最強から1回転（完全閉鎖）

スプリングプリロード：最弱からさらに7回転（完全開放）

1回転はスプリングプリロード 1mmに相当します（トータル 15mm）。

### 重要

両フォークは同じ設定にしてください。

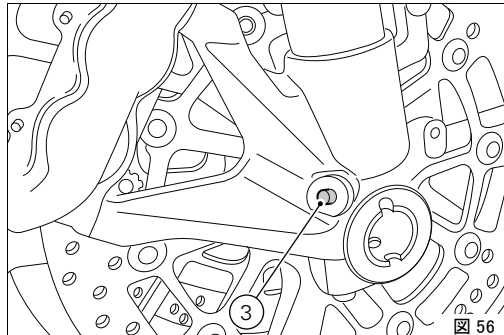


図 56

## リアショックアブソーバーアジャスターの調整

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

アジャスター(1)は、左側、ショックアブソーバー上部のリアサブフレームとの接続部に配置され、リバウンド側のダンピングを調節します。

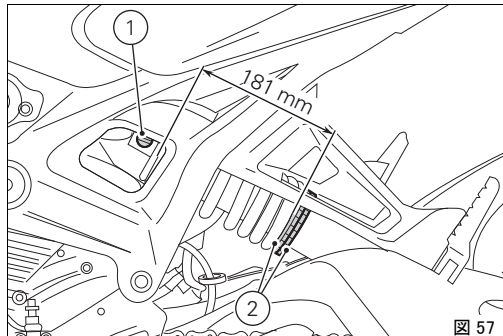
時計回り方向にアジャスター(1)を回るとダンピングが強くなり、反対方向に回すと弱くなります。

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

アジャスターを完全に時計回りの方向に締めた状態の標準設定：

- アジャスター(1)を最大から8クリック緩めます(完全閉鎖)。

Spring プリロード：最小から20mm(プリロードなし)



### 警告

Spring プリロードを調整する時は、スイングアームの損傷を避けるため、181mmを超えないようにしてください。

### 警告

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

# 運転のしかた

## 慣らし運転の方法

### 慣らし運転時の最高速度 (図 58)

慣らし運転期間中の最高許容回転数：

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

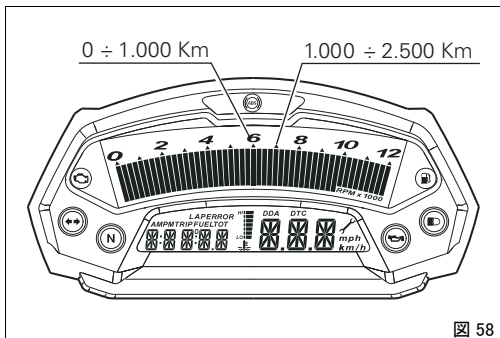


図 58

### 1000 km まで

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

最初の 100 km は、ブレーキの操作に注意し、急ブレーキや長びいた操作を避けてください。これは、ブレーキディスクに対してパットの摩擦材を適切に慣らすためです。全ての機械部分を互いに馴染ませるため、また、エンジンの主要部分の寿命に悪影響が出ないように、急な加速や、特に上り坂での長時間にわたる高速回転は避けて下さい。定期的にチェーンを点検し、必要であれば潤滑し、調整して下さい。

### 1000 ~ 2500 km まで

この期間にはエンジンからもっと強いパワーを引き出すことができますが、決して 7,000 rpm を超えないようにして下さい。

## 重要

慣らし運転期間は、当マニュアルで指定された点検、整備を必ず受けて下さい。これは保証の必須条件で、この条件を守らなかったことによるエンジンの寿命の短縮についてはDucati モーターホールディング社はいかなる責任も負いません。

慣らし運転の方法を守ることでエンジンの寿命を延ばし、調整、オーバーホールの回数を抑えることができます。

## 走行前の点検事項

### 警告

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

走行前に以下の点検を実施して下さい：

タンク内の燃料残量

タンク内の燃料の残量を確認して下さい。必要であれば給油して下さい(81 ページ参照)。

エンジンオイル量

エンジンオイル量をクランクケースの点検窓からチェックしてください。必要であればオイルを補充して下さい(114 ページ参照)。

ブレーキ、クラッチフルード量

それぞれのタンクでオイルの残量を確認してください。

タイヤコンディション

空気圧と摩耗度を点検して下さい(112 ページ参照)。

コマンド類の機能点検

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

ランプ類、インジケーター

ランプ、インジケーター、ホーンが適切に機能するかを確認します。電球が切れている場合には交換して下さい(109 ページ参照)。

各ロック

燃料タンクのキャップとシートが確実にロックされていることを確認します。

スタンド

サイドスタンド(70 ページ参照)がスムーズに作動し、適切な位置にあるかをチェックして下さい。

## ABS ランプ

キーオン後、車両の走行速度が5 km/h を超えぬうちは、ABS 警告灯(10、図 5)は点灯したままの状態となります。ランプが消えると、ABS システムが正常に機能していることを示します。



### 警告

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

## ABS デバイス

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



### 警告

汚れなどが付着して読み取り窓が詰まっていると、システムが正常に機能しない恐れがあります。

泥の多い路面を走行する時にはABSシステムがうまく機能しない場合がありますのでシステムをOFFにしておくことをおすすめします。



### 警告

長い後輪立ち走行を行うと、ABSシステムが停止してしまうおそれがあります。

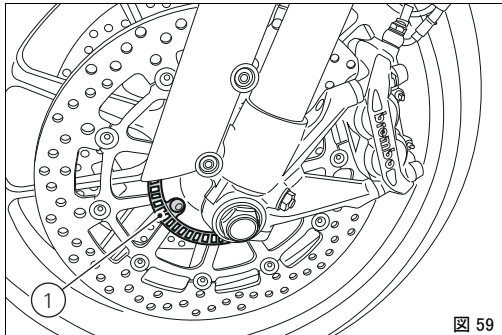


図 59

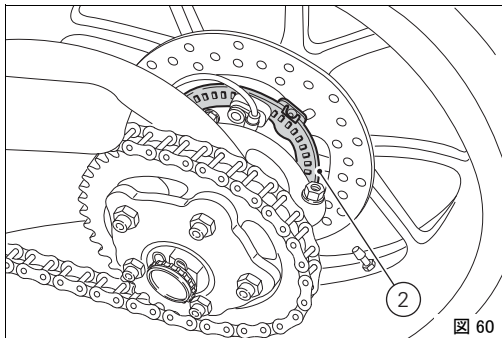


図 60

## エンジンの始動



### 参考

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




### 警告

エンジンを始動する前に、運転に必要な操作系の取り扱いに慣れておいて下さい。

## 常温での始動

(10 °C / 50 ° F ~ 35 °C / 95 ° F の間)

- 1) イグニッションスイッチを(1)のポジションにします。インストルメントパネルの緑のランプ N と赤のランプ  が点灯していることを確認してください。



### 重要

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



### 警告

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



### 参考

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

- 2) エンジーンストップスイッチ(2、図 62)が○(RUN)の位置になっていることを確認してから、スタートボタン(3、図 62)を押します。

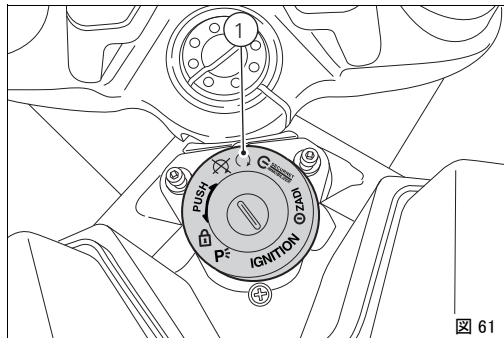


図 61

この時、スロットルグリップは回さず、車両が自然に始動するまで待ちます。

### 参考

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

### 重要

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

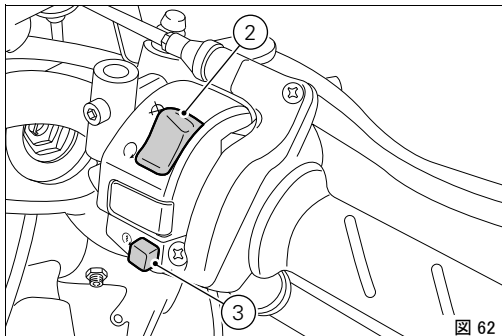


図 62

## 車両の発進

- 1) クラッチレバーを引いてクラッチを切ります。
- 2) 1速に変速するためにギアチェンジペダルをつま先でしっかり押し下げます。
- 3) スロットルグリップを回してエンジンの回転数を上げ、同時にクラッチレバーを徐々につなぐと、車両は発進し始めます。
- 4) クラッチレバーを完全に離し、エンジンの回転数を上げます。
- 5) シフトアップするには、エンジン回転を落とすためにスロットルを戻し、クラッチを切り、ギアチェンジペダルを上げ、クラッチをつなぎます。

シフトダウンは以下のように行います：スロットルグリップを放し、クラッチレバーを引いてから、ギアを同調させやすくするためにエンジンを軽くふかしてシフトダウンし、クラッチを放します。

これらの作業は適切に素早く操作しなければなりません。上り坂を走行する際には、車速が落ちてきたらすぐにシフトダウンし、車両への異常なストレスやエンジンのノッキングを避けて下さい。



### 重要

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



### 警告

長い後輪立ち走行を行うと、ABSシステムが停止してしまうおそれがあります。

## ブレーキ操作

減速するには、最初にスロットルグリップを戻してエンジンブレーキをかけ、それからブレーキを踏みます。急なエンジンストップを防ぐため、車両が停止する前に、クラッチを切ります。

## ABS システム

困難な条件下のブレーキ操作は、非常に慎重に行わなければなりません。ブレーキ操作は二輪車両の運転の中でも最も難しく危険な瞬間の一つです。転倒または事故などは、統計上、様々な場面の中でブレーキ操作時に一番起こりやすくなっています。フロントホイールがロックされると、牽引力、安定性が減り、車両のコントロールを失います。アンチロックブレーキシステム（ABS）は、緊急のブレーキ時、悪道路、悪天候の下でブレーキの性能を最も効果的に使えるように開発されたものです。

ABS は油圧電子システムです。ホイールがロックされそうになると、ホイールにあるセンサーからコントロールユニットに信号が送られ、ブレーキ回路内のプレッシャーが制御されます。

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

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

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

このシステムをインストルメントパネルから停止させたい場合は、“ABS 解除機能”を使います（38 ページ参照）。



### 警告

ABS システムを解除すると、車両は標準ブレーキシステムの状態となりますので2つのブレーキレバーのいずれかを個別に使用すると、車両のブレーキ効率が低下します。ブレーキ類は急激に力づくで操作すると、ホイールのブロックが生じ、車両のコントロールを失います。雨中を走行する際や、滑りやすい路面上ではブレーキ力が著しく低下します。このようなコンディションでは慎重に優しくブレーキ操作をして下さい。急ブレーキは車両のコントロールを失う危険があります。

長く急な下り坂を走行する際にはシフトダウンしてエンジンブレーキを使用します。ブレーキは断続的に短時間だけ使用して下さい。ブレーキの長時間にわたる連続的使用は、摩耗材の過熱を招き、ブレーキ能力の著しい低下の原因となります。規定値を下回る空気圧のタイヤはブレーキ能力を低下させるとともに摩耗を早め、また運転の確実性と、カーブでの安定を欠きます。

## 車両の停止 (図 63)

スロットルグリップを緩めると、車両は徐々にスピードを落とし始めます。シフトダウンしながらクラッチをつなぎ、最後に1速からニュートラルに入れます。ブレーキをかけると、車両を完全に停止することができます。エンジンを停止させるには、キーを(2)ポジションにします。

## 重要

電気部品等の損傷を避けるため、エンジン停止状態ではキーをON、ポジション(1)に放置しないでください。

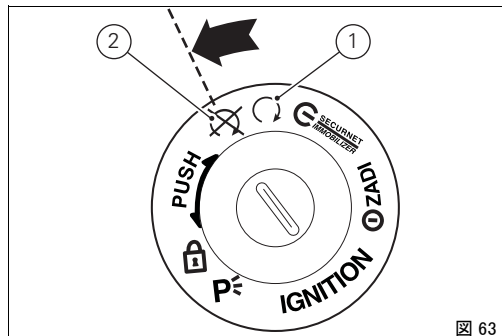


図 63

## 燃料の補給 (図 64)

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

## 警告

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

プラグの上部に燃料が溜まっていないことを確認します。

## 警告 (USA バージョン)

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

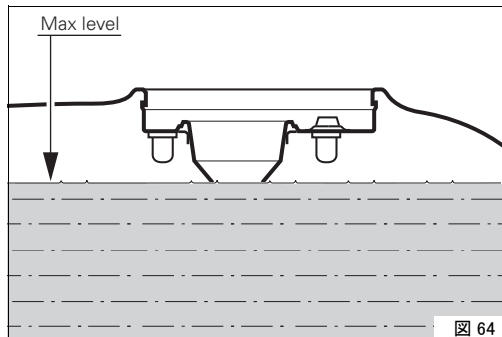


図 64

## パーキング

停止させた車両をサイドスタンドを使って駐車します(70ページ参照)。

盗難防止のため、ハンドルを左に振りきり、キーを(3)にします。

車両をガレージ、その他の建物内に駐車する際には、十分に換気され、車両の近くに熱源が無いことを確認して下さい。

必要な場合には、車両を認識しやすいようにイグニッションキーを(4)の位置にするとパーキングランプを点灯しておくことができます。

### 重要

このキーを長時間ポジション(4)の位置にしておくと、バッテリー切れの原因になります。監視できない場所に停車するときは、キーを付けたままにしないで下さい。

### 警告

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

### 警告

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

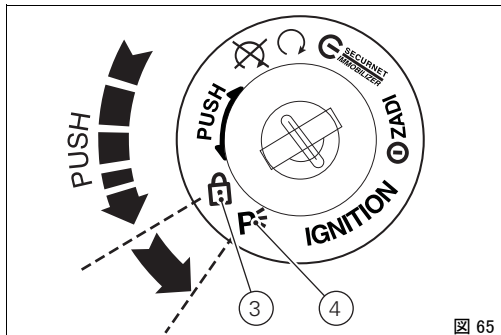


図 65

## 標準装備アクセサリー

シート (1) の下にツールキット (2) があります。

ツールキットは以下のものからなります。

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

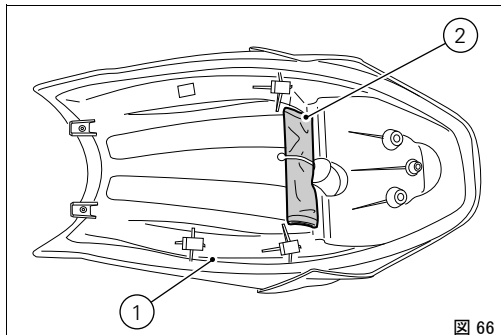


図 66

# 主な整備作業とメンテナンス

## エアフィルターの交換



### 重要

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

## クラッチ / ブレーキフルードレベルの点検 (図 67)

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

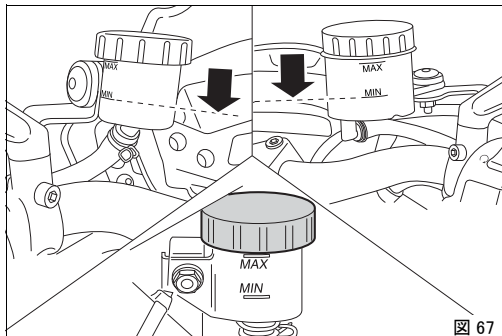
液体レベルが下がると、回路内にエアが混入し、システム作動に悪影響を及ぼします。

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



### 重要

ブレーキ、クラッチシステムのパイプは 全て 4 年毎に交換して下さい。



## クラッチシステム

クラッチレバーに過度の遊びがあり、ギアチェンジの際クラッチにスナッチやジャダーが出る場合は、システム内にエアが混入していることを示します。システムを点検しエアを排出する必要があるため、Ducati ディーラーまたはサービスセンターにご連絡下さい。



### 警告

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

## ブレーキシステム

ブレーキパッドが磨耗していないのに、ブレーキレバー、ブレーキペダルの過度の遊びに気付いた場合には、Ducati ディーラーまたはサービスセンターに連絡し、システムの点検とエア抜きを行って下さい。



### 警告

ブレーキ / クラッチフルードはプラスチックおよび塗装部分に損傷を与えますので、こぼさないようにして下さい。

フルード類には腐食性があるので、傷損害を与える恐れがあります。

異なった品質のオイルを混ぜないで下さい。

シールの状態をチェックしてください。

## ブレーキパッドの摩耗点検 (図 68) 及び (図 69)

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

### 警告

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

### 重要

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

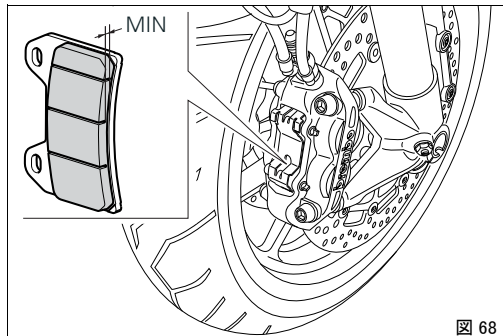


図 68

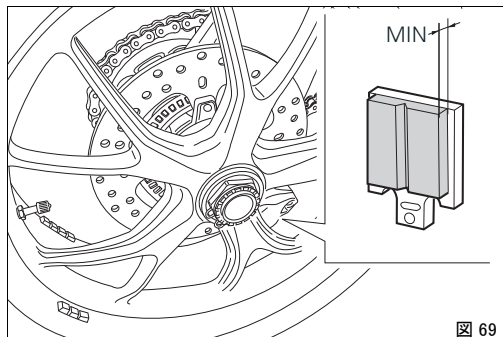
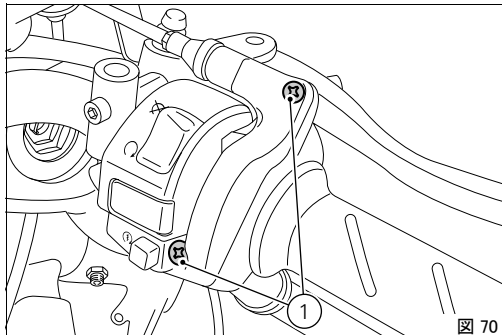


図 69

## ジョイント部の潤滑

スロットルコントロールおよびスターターコントロールケーブルの OUTER SHEATH の状態を定期的に点検する必要があります。被覆につぶれた部分やひび割れた部分があるわけではありません。スロットルグリップを動かして、内部のケーブルが滑らかに作動することを確認します。引っかかったり何らかの異常を感じる場合は、ディーラーまたは Ducati サービスセンターに交換を依頼して下さい。不具合の発生を避けるため、スロットルケーブルの先端を SHELL Advance Grease または Retinax LX2 で定期的に潤滑してください。

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



### 警告

プーリーの中にケーブルを入れ、慎重にスロットルを閉めます。

カバーを付け、スクリュー (1) を 1.8 Nm のトルクで締め付けます。

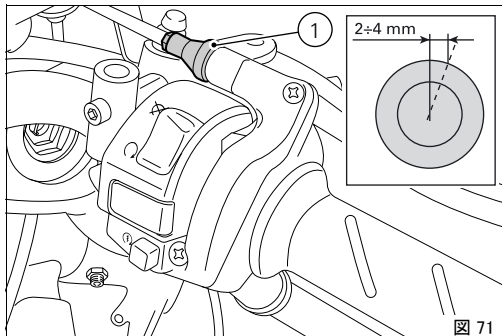
サイドスタンドのスムーズな作動を確保するために、汚れを取り除き、全ての可動部分に規定のグリース SHELL Alvania R3 を塗布して下さい。

## スロットルケーブルの調整 (図 71)

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

## バッテリー充電および冬季の断熱

車両には、バッテリー充電用のコネクタが備わっています。充電器は販売店で入手できます。



## バッテリーの取り外し

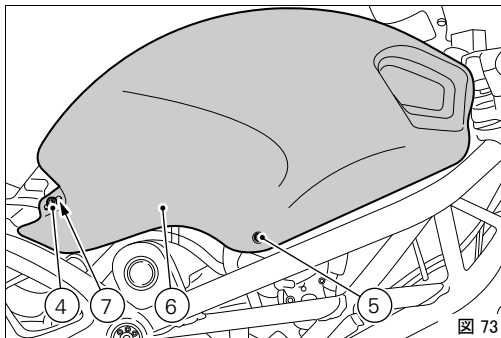
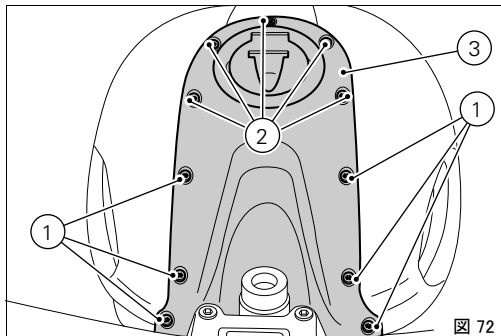


### 重要

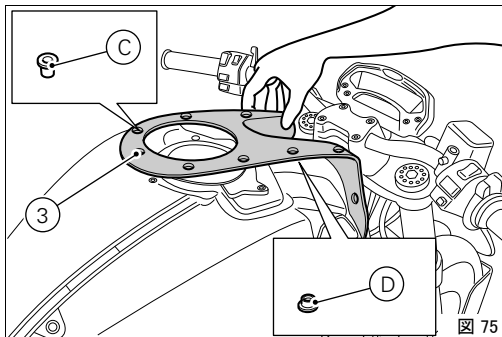
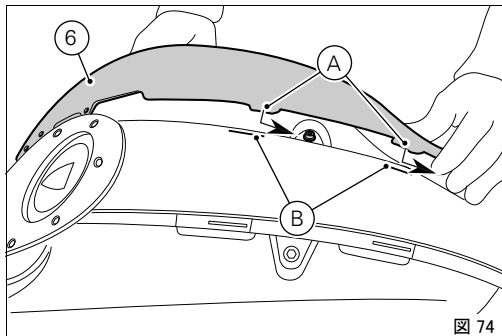
バッテリーを取り外す場合は、必ずディーラーまたはDucati サービスセンターへご依頼ください。

シートを取り外します (68 ページ参照)。

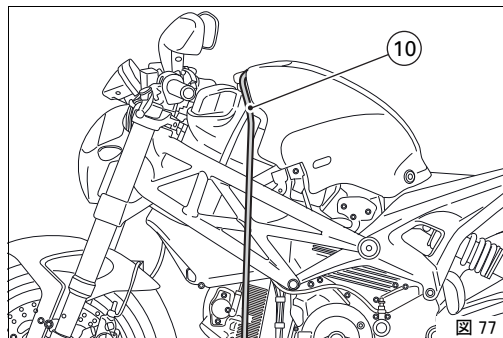
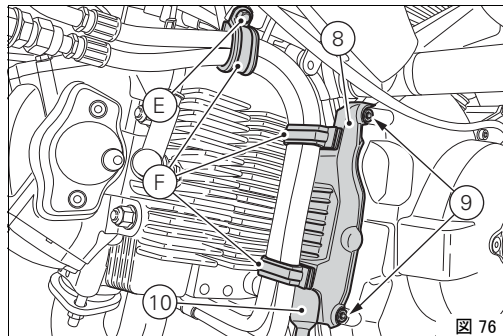
フロントタンクカバー (3) を固定しているネジ (1) および (2) を緩めて外します。フロントタンクカバーは取り外さないでおきます。  
ネジ (4、5) を外して、ナイロンワッシャー (7) を取り出します。



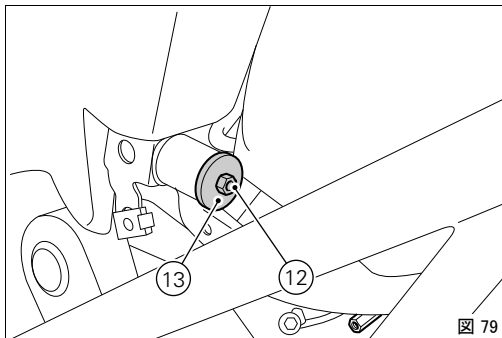
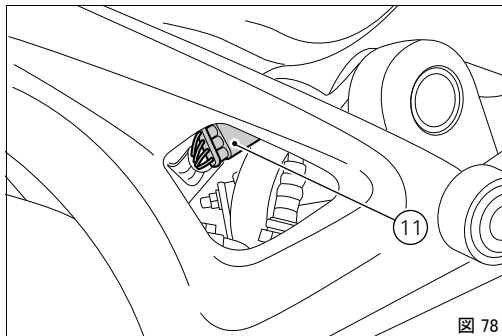
リアカバーにあるスロット (B) のキー (A) を外し、右側タンクカバー (6) を抜き取ります。  
左側タンクカバーについても同じ作業を行います。  
フロントタンクカバー (3) を取り外し、ブッシュ (C) とスペーサー (D) を外します。



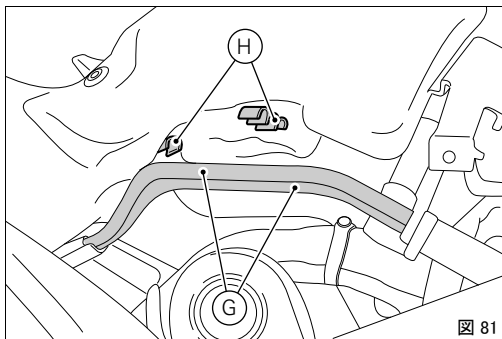
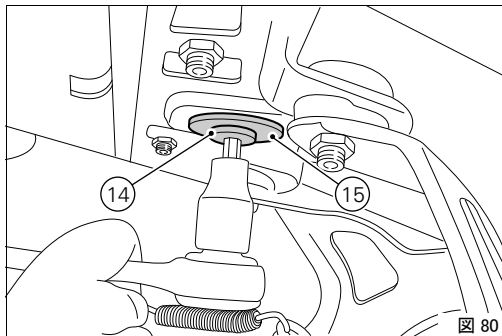
固定ネジ (E) を外します。  
ケーブルガイド (F) からオイルホースを外します。  
固定ネジ (9) 2 個を外し、カバー (8) を外します。  
カバー (8) からエア抜きホース (10) を外します。  
ホース (10) を上へ抜き取ります。ただし、エア抜きホース  
およびドレインホースの継ぎ手には接続したままにしてお  
きます。



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



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

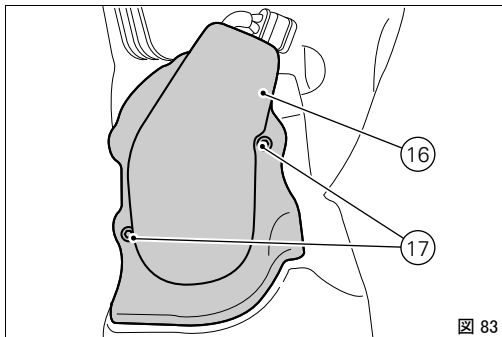
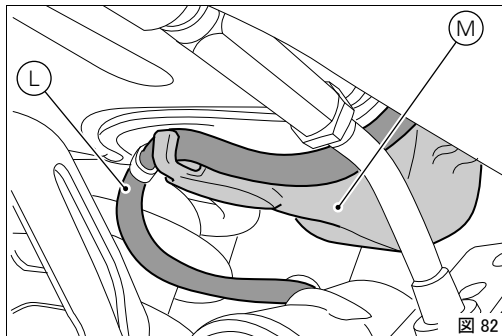


O2 センサー (L) をタンクフランジカバーのクリップ (M) から外します。

**警告**

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

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



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

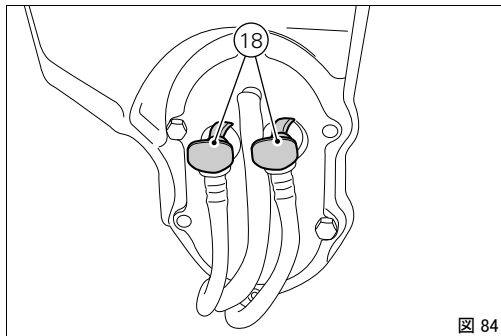


図 84

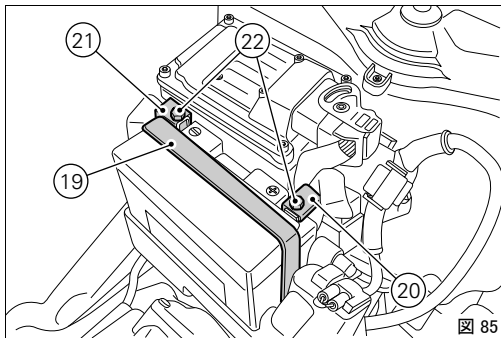


図 85

## バッテリーの取り付け

### 重要

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

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

### 警告

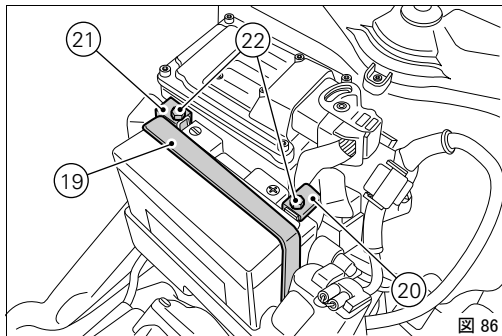
図に示されているように、プラスのケーブル (20) をプラスの電極へ、マイナスのケーブル (21) をマイナスの電極へ接続します。

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

### 警告

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

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





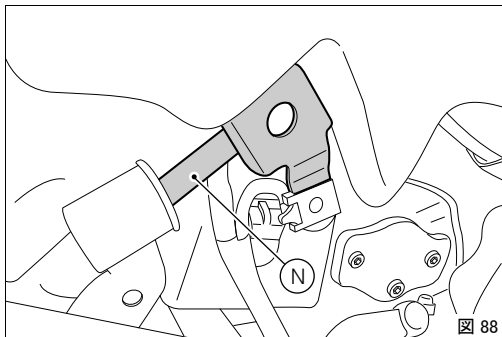
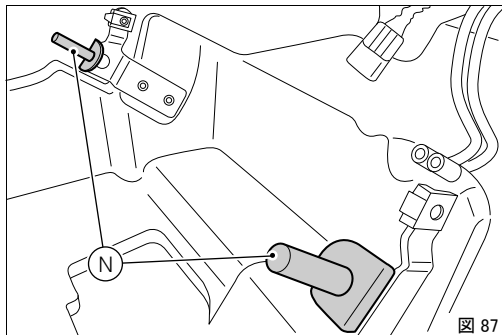
### 警告

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



### 重要

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



タンクを持ち上げた状態でクイックカプリング (18) をフランジに接続し、フランジカバー (16) を取り付けます。その際、ナット (17) を取り付けて  $3 \text{ Nm} \pm 0.3\%$  のトルクで締め付けてください。

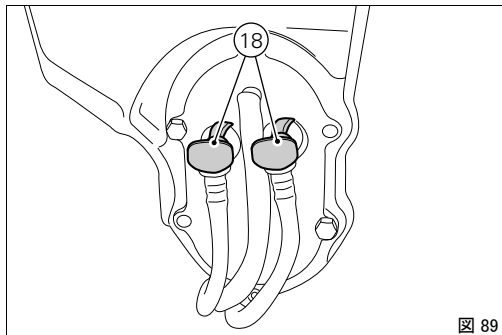


図 89

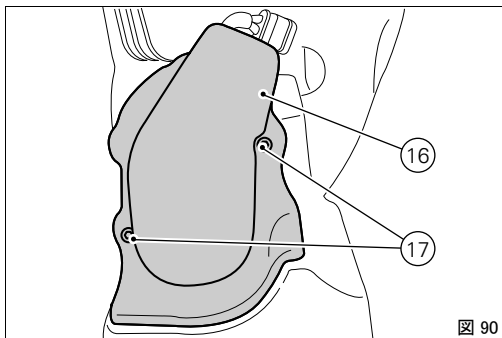


図 90

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

### 重要

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

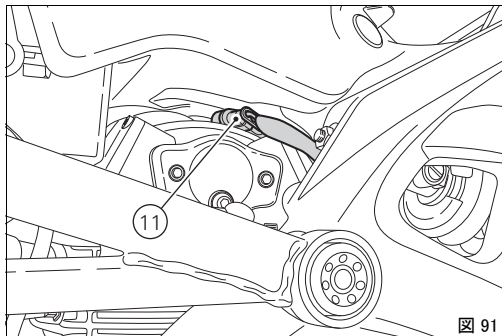


図 91

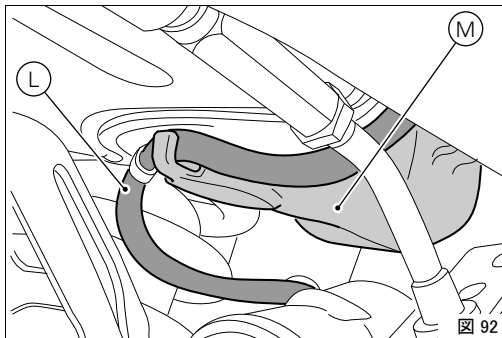
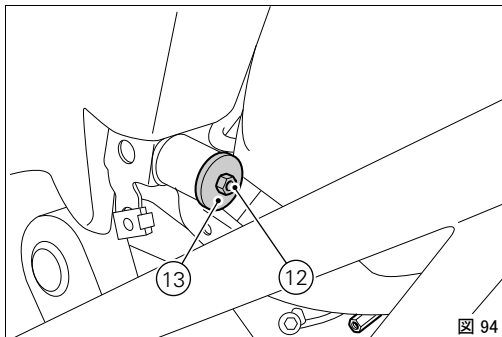
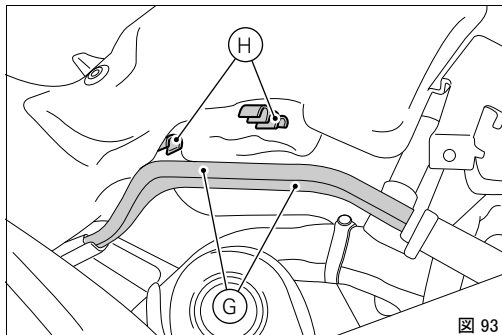


図 92

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



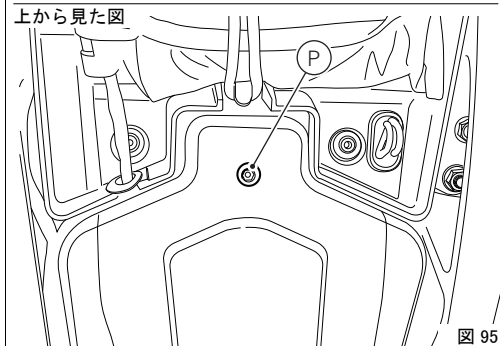
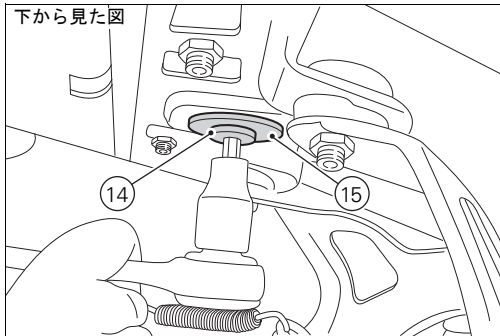
ネジ (14) とワッシャー (15) でタンクをサブフレームに固定します。

5 mm の六角レンチでタンク上部のイモネジ (P) を固定しながら、ネジ (14) を  $10 \text{ Nm} \pm 10\%$  のトルクで締めつけます。

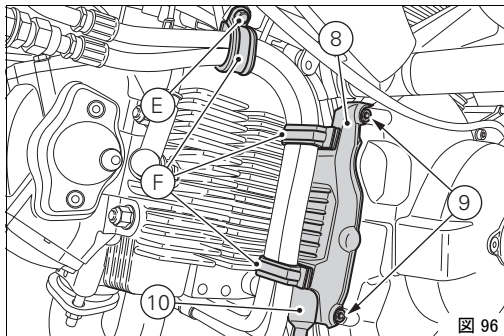


### 重要

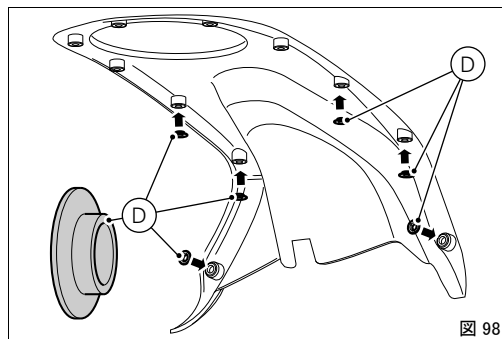
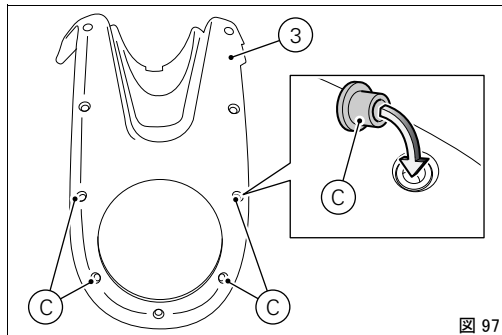
USA バージョンにはイモネジ (P) は使われていません。



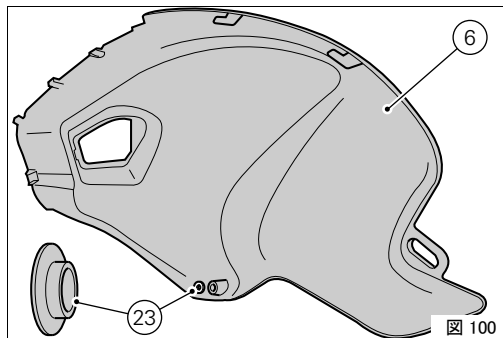
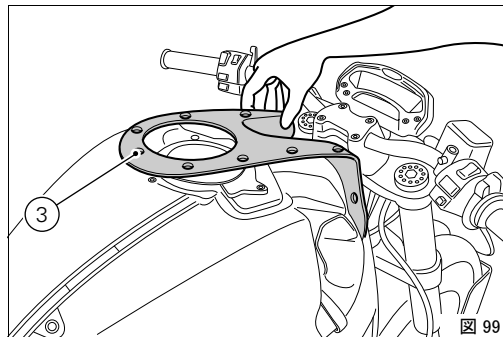
エア抜き / ドレーンホース (10) を車両上に配置し、カバー (8) を取り付けて固定します。  
ネジ (9) 2 個 (うち、長い方のネジを下の穴に) を取り付け、10 Nm のトルクで締め付けます。  
ホースをケーブルガイド (F) で固定し、ネジ (E) で 10 Nm  $\pm$  10% のトルクに締めつけます。



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



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



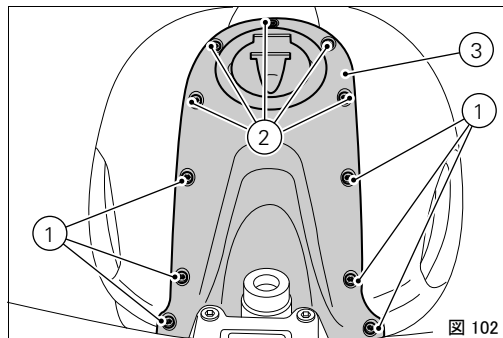
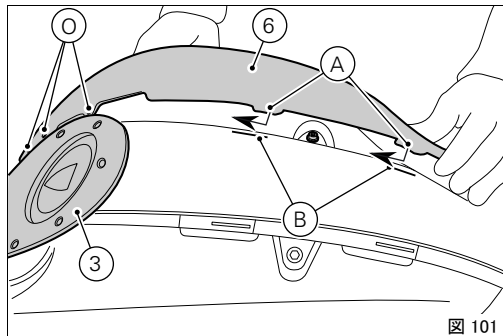
右側タンクカバー (6) をリアカバーにあるスロット (B) のタブ (A) に挿入して取り付けます。



### 参考

ウィング (0) をフロントタンクカバー (3) の下に差し込みます。

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



右側タンク(6)および左側タンク固定用ナイロンワッシャー(7)(5)と共にスクリュー(4)を取り付けます。  
 ネジ(1)と(2)を  $2\text{ Nm} \pm 10\%$  のトルクで締め付けます。この作業はキャップの周りのネジ(2)から始めてください。  
 ネジ(4)と(5)を  $2\text{ Nm} \pm 10\%$  のトルクで締め付けます。  
 シートを取り付けます(68ページ参照)。

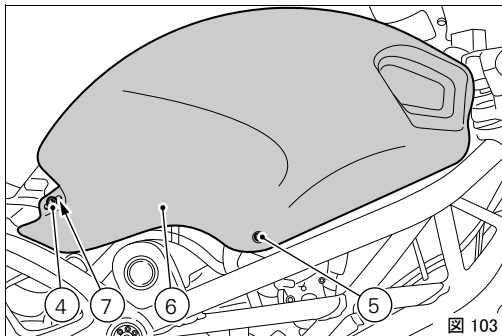


図 103

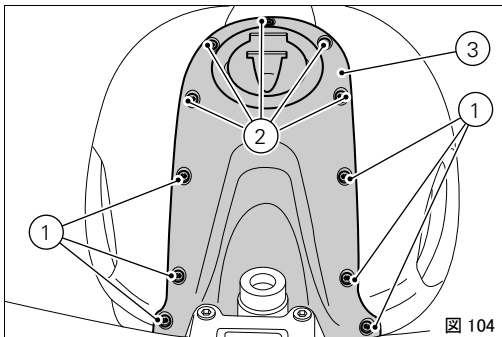


図 104

## トランスミッションチェーン張力の点検

### 重要

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

リアホイールを回転させ、チェーンが最も張る位置を探します。

サイドスタンドに車両を駐車します。指の力だけで測定位置でチェーンを下方向に押し、放します。

チェーンピン中央及びスイングアームのアルミニウム間の距離 (A) を測定します。

以下の数値でなければいけません。A = 61 ~ 63 mm

### 重要

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

### 警告

安全な走行状態を保つにはスイングアームのスクリュウの正しい締め方がとても重要です (1、図 106)。

### 重要

不適切なチェーンの張りは、トランスミッション部品の磨耗を促進させます。

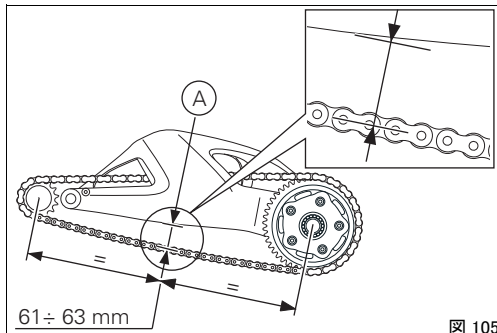


図 105

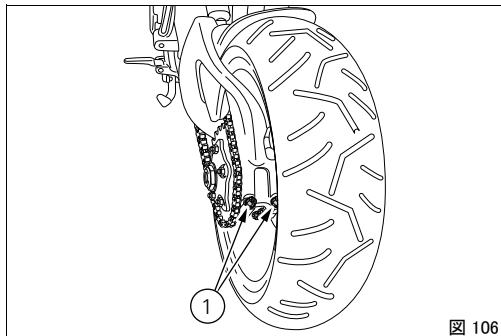


図 106

## チェーンの潤滑

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

チェーンを洗浄する場合には、シールの損傷を防止するため、専用の溶剤を使用して下さい。ウォッシャー等のスチームや圧力のかかった水で洗浄しないで下さい。洗浄後は、コンプレッションエアまたは吸収材でチェーンを乾かし、SHELL Advance Chain または Advance Teflon Chain で潤滑します。

### 重要

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

## ライトバルブの交換

切れたライトバルブを交換する前に、交換用バルブの電圧と出力が 129 ページの“エレクトリカルシステム”に記載された仕様と一致しているかどうかを確認してください。

### 重要

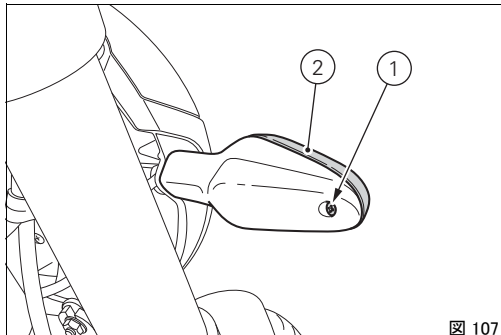
ライトバルブの交換が必要な場合は、ディーラーまたは Ducati サービスセンターにご連絡下さい。

### ターンインジケーター (図 107)

スクリュー (1) を外し、ソケット (2) とターンインジケーターのホルダーを別々にします。

電球はバイヨネットベースタイプなので、取り外すには押しながら反時計回りに回します。新しい電球は、押しながら時計回りにカチッという音がするまで回して取り付けます。バルブカバーを取り付けます。このとき、突起部をマウントのスリットに挿入してください。

スクリュー (1) を締めます。



## ヘッドランプの光軸調整 (図 108)

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

この作業はできれば薄暗い場所で行って下さい。

ロービームを点灯します：

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



### 参考

この方法は、イタリアの基準で制定された照射角度に準拠したものです。

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

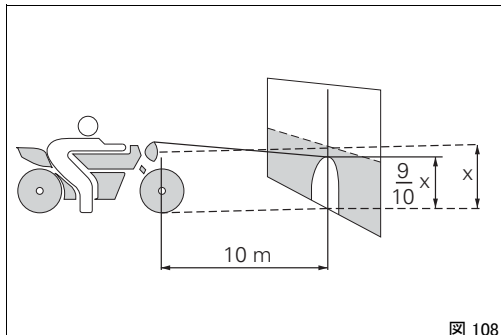


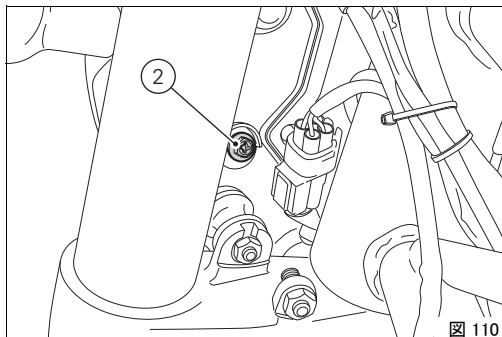
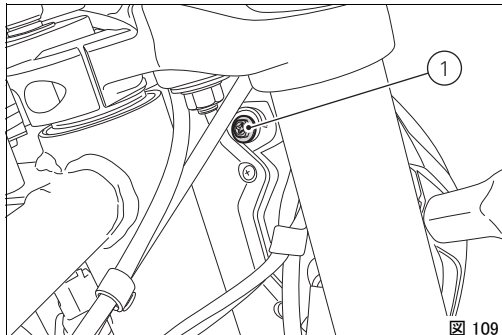
図 108

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



### 警告

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



## タイヤ

フロントタイヤ空気圧：  
2.25bar ~ 2.29 Kg/cm<sup>2</sup>  
リアタイヤ空気圧：  
2.50bar ~ 2.55 Kg/cm<sup>2</sup>

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

### 重要

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

## タイヤの修理と交換

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



### 警告

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

タイヤ交換の後には、必ずホイールバランスの点検を行って下さい。



### 重要

ホイールのバランスウェイトを外したり、移動させたりしないで下さい。



### 参考

タイヤの交換が必要な場合は、ホイールを正しく着脱することが大切です。Ducati オフィシャルディーラーまたはサービスセンターにご依頼下さい。  
センサー、フォーニックホイールなど ABS のパーツがホイールに装着されており、特別の調整が必要になります。

## タイヤ摩耗の限度

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

### 重要

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

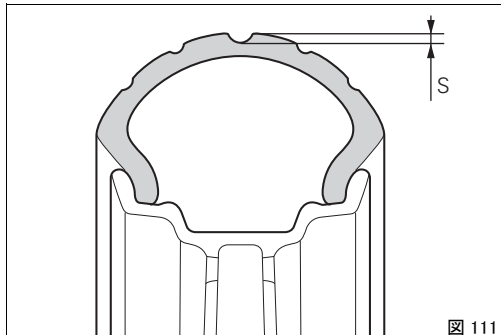


図 111

## エンジンオイルレベルの点検

エンジンオイルの量は、クラッチカバーにある点検窓(1)から見るができます。

レベルチェックは車体を垂直に配置し、エンジン冷間時に行ってください。

オイル液面は、点検窓の横に指示された目盛間になければなりません。オイル量が不足している場合は、エンジンオイル SHELL Advance 4T Ultra を補充してください。

注入口キャップ(2)を外し、指定のオイルを所定のレベルまで補充してください。プラグを取り付けます。

### 重要

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

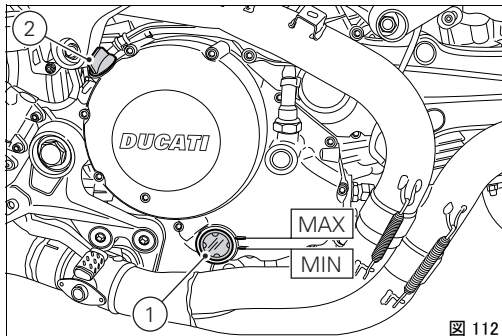
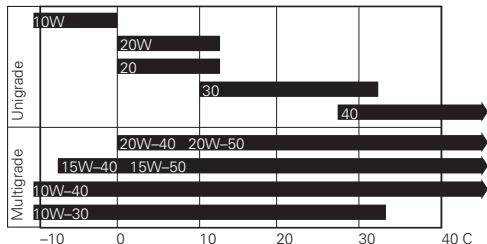


図 112

## 粘度

SAE 15W-50

モーターサイクルを使用する地域の平均気温に応じて、温度が記載範囲内であれば、表に示されている他の粘度のオイルも使用できます。



## スパークプラグの清掃と交換

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

点検作業は比較的簡単であり、エンジンが正常に機能するかどうかを確認することができます。

スパークプラグからビペットを外し、ツールキット内のスパナを使ってヘッドから取り外します。

中央電極のセラミック絶縁部の色を点検します：均等な薄い茶色である場合はエンジンの状態が良好であることを示します。

これ以外の色や黒っぽくカサカサになっている場合は、スパークプラグを交換し、ディーラーまたはサービスセンターまで状況をご連絡ください。

中央電極の摩耗の点検 電極に摩耗や劣化がある場合は、スパークプラグを交換してください。

電極間の距離が次の数値範囲になっているか確認します：  
0.7-0.8 mm

### 重要

距離を調整する場合は、サイド側の電極を曲げないように注意してください。電極間の距離が広すぎたり狭すぎたりするとエンジン性能に影響を及ぼし、また始動困難やアイドリングの不安定などを招きます。

金属ブラシで電極と絶縁材を丁寧に清掃し、ガスケットの状態を確認します。

ヘッド上の取り付け先の汚れを丹念に除去します。このとき、燃烧室に異物が入らぬよう注意してください。

スパークプラグをヘッドにしっかりとねじ込み、取り付けます。20 Nm のトルクで締め付けます。

トルクレンチがない場合は、まず手で締め付けてから、ツールキットのスパナで半回転増し締めしてください。

### 重要

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

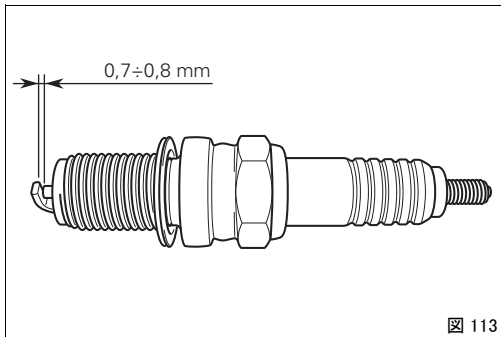


図 113

## 車両の清掃

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

プレキシングラス部分やシートのお手入れには、水と中性洗剤をお使いください。

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



### 参考

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

十分なメンテナンスが行われていない車両は保証の対象になりません。



### 重要

走行後すぐに洗車すると、エンジンがまだ熱いため、水分が蒸発してシミが発生する恐れがあります。

高温の湯や、ウォッシャー等の圧力のかかった水で洗淨しないで下さい。

ウォッシャー等の使用は、フォークやホイールハブ、エレクトリカルシステム、ランプ内部の結露(くもり)、フォークシール、エアダクト、エキゾーストサイレンサーの磨耗や変形をもたらし、車両の安全を損ねる恐れがあります。

エンジンが著しく汚れている場合は、脱脂剤がトランスミッション類(チェーン、スプロケット等)に汚れが付かないように気を付けながら清掃してください。

水道水で良くすすぎ、車体全表面部をセーム革で拭きます。



### 警告

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



### 警告

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

ABS装置が効率よく作動するように、トーンホイールに注意して清掃してください。ホイールやセンサーをいためますので、強い洗剤、溶剤の使用は避けてください。

## 長期間の保管

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

車両を清掃します。

燃料タンクを空にします。

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

サービススタンドで車両を支えます。

ケーブルを外し、バッテリーを取り外します。1ヶ月以上車両を使用しなかった場合には、バッテリーを点検し、必要に応じて充電を行ってください。

結露を防止し塗装を保護するため、車体はカバーで覆います。

車体カバーは Ducati パフォーマンスにて取り扱っています。

## 重要注意事項

国によっては（フランス、ドイツ、イギリス、スイス等）排気ガス、騒音規制の基準を設けている場合があります。法規に義務付けられた定期点検を行う他、規制に適さない部品がある場合は、適合する Ducati オリジナルパーツと取り替えて下さい。

# メンテナンス

## メンテナンスプログラム：ディーラーで行うメンテナンス

メンテナンス項目 / 作業内容 (km / マイル毎、または経過時間*)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	マイル x1000	0.6	7.5	15	22.5	30	37.5
	月数	6	12	24	36	48	60
エンジンオイル交換		●	●	●	●	●	●
エンジンオイルフィルター交換		●	●	●	●	●	●
エンジンオイルインテークフィルター清掃					●		
エンジンオイル圧の点検				●		●	
バルブクリアランスの点検と調整 (1)			●	●	●	●	●
タイミングベルトテンションの点検 (1)			●		●		●
タイミングベルトの交換				●		●	
スパークプラグの点検と清掃 必要であれば交換				●		●	
エアフィルターの点検および清掃 (1)			●		●		●

メンテナンス項目 / 作業内容 (km / マイル毎、または経過時間*)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	マイル x1000	0.6	7.5	15	22.5	30	37.5
	月数	6	12	24	36	48	60
エアフィルターの交換				●		●	
スロットルボディの同期とアイドルリングの点検 (1)			●	●	●	●	●
ブレーキ / クラッチフルードレベルの点検		●	●	●	●	●	●
ブレーキ / クラッチフルードの交換					●		
ブレーキ / クラッチコントロールの点検、調整			●	●	●	●	●
スロットル / チョークの点検と潤滑			●	●	●	●	●
タイヤ圧、磨耗点検		●	●	●	●	●	●
ブレーキパッドの点検 必要であれば交換		●	●	●	●	●	●
ステアリングヘッドベアリングの点検				●		●	
チェーン張力、アライメント点検と潤滑		●	●	●	●	●	●
クラッチプレートの点検 必要であれば交換 (1)			●	●	●	●	●
リアホイールのフレキシブルジョイント点検				●		●	
ホイールハブベアリングの点検				●		●	
ランプ、インジケーターの点検			●	●	●	●	●
エンジン~フレーム固定スクリュー、ナット締め付け点検			●	●	●	●	●
サイドスタンドの点検			●	●	●	●	●
フロントホイールのナット締め付け点検			●	●	●	●	●
リアホイールのナット締め付け点検			●	●	●	●	●
アウターフューエルホースの点検			●	●	●	●	●

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

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

(1) 走行距離 (km) の期限が来た場合に作業を実施して下さい。

## メンテナンスプログラム：お客様が行えるメンテナンス

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

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

# テクニカルデータ

寸法 (mm)

## 重量

重量 (燃料およびバッテリー抜き)

169 Kg.

走行時の燃料無し乾燥重量:

179 Kg.

重量 (燃料込み): 390 kg



## 警告

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

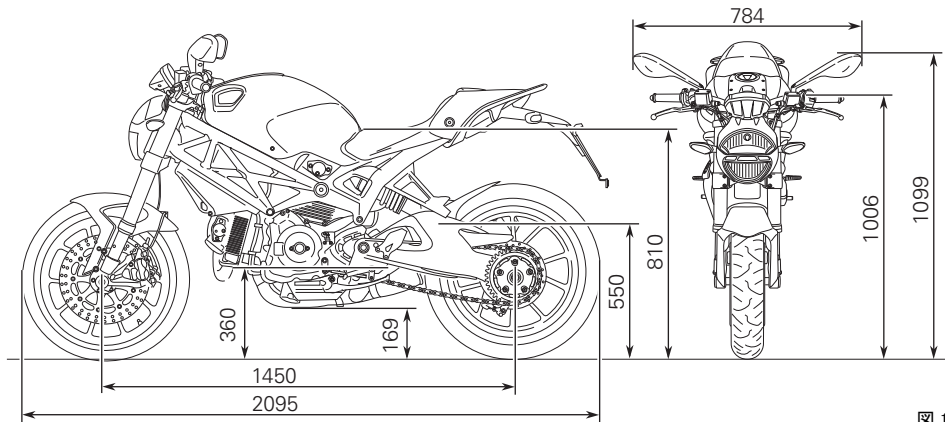


図 114

補給	タイプ	リットル
燃料タンク、3.5 リットルのリザーブ分を含む	オクタン価 RON95 以上の無鉛ガソリン USA バージョンの車両にはオクタン価 90 (RON+MON)/2 以上の無鉛ガソリンを使用します。	13.5
エンジンオイルパンおよびフィルター	SHELL - Advance 4T Ultra	3.8
フロント / リアブレーキシステム、クラッチ	SHELL Advance Brake DOT 4	—
電極保護液	SHELL Advance Contact Cleaner	—
フロントフォーク	SHELL Advance Fork 7.5 または Donax TA	445 cc (片側ごと)

**重要**

燃料、オイル等には絶対に添加剤を加えないで下さい。

## エンジン

90° L 型、2 気筒 4 ストローク

ボア mm :

98

ストローク mm :

71.5

総排気量, cm<sup>3</sup> :

1079

圧縮比 :

11.3 ± 0.5:1

クランクシャフト最大出力 (95/1/EC) :

73.5 kW/100 馬力 /7,500rpm

クランクシャフトトルク最大回転数 (95/1/EC) :

103Nm - 10.5 Kgm / 6,000 rpm

## タイミングシステム

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

## デスモドロミックタイミングシステム ( 図 115 )

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

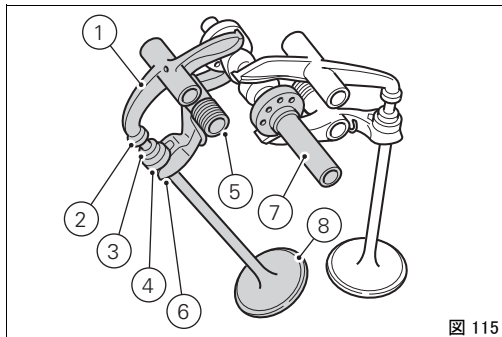


図 115

## 性能データ

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



### 重要

これは保証の必須条件で、この条件が守られなかった結果としてのエンジンの損傷や寿命の短縮について、Ducati モーターホールディング社はいかなる責任を負うものではありません。

## スパークプラグ

メーカー：

NGK

タイプ：

DCPR8E.

## 燃料供給

SIEMENS 製間接電子式インジェクションシステム  
スロットルボディ径：

45 mm

インジェクター（各シリンダー）：1

インジェクター口径：8

ガソリン供給：95-98 RON



### 警告 (USA バージョン)

オクタン価 90 (RON+MON)/2 以上の無鉛ガソリンを使用します。

## ブレーキ

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

### フロント

タイプ :

スチール製孔開きディスク

ディスク 2 枚

ディスク径 :

320 mm

右側ハンドルレバーによる油圧コントロール

シリンダー径違いピストン式ブレーキキャリパー

メーカーおよび型式

BREMBO P4.32 K 4 ピストン

ブレーキパッド材質 :

FERIT I/D 450FF

ポンプタイプ :

PR 18/19.

ポンプシリンダー径 : 18 mm。

## リアサスペンション

タイプ :

穴付き固定ディスク、スチール製

ディスク径 :

245 mm

車体右側ペダルによる油圧コントロール

ブレーキキャリパー

シリンダー径 34 mm.

メーカーおよび型式

P 34 C

ブレーキパッド材質 :

FERIT I/D 450FF

ポンプタイプ :

PS 11

ポンプシリンダー径 : 11 mm



### 警告

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

## トランスミッション

湿式クラッチ / 左側ハンドルバレバーによる操作。  
エンジンとギアボックスメインシャフト間の駆動伝達  
エンジンプロケット / クラッチプロケット比 :

33/61

ギア :

6 速

常時エンゲージ式ギア / 左側ペダルで操作

ギアプロケット / リアプロケット比 :

15/39

変速比 :

1 速 15/37

2 速 17/30

3 速 20/27

4 速 22/24

5 速 24/23

6 速 28/24

トランスミッションチェーン :

メーカー :

REGINA

タイプ :

525 ZRPK

サイズ :

5/8" x 1/4"

リンク数 :

104



### 重要

上記のギア比は認可時の値ですので、いかなる事があっても変更してはいけません。

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



### 警告

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

## フレーム

クロームモリブデン鋼トレリスチューブ、リアフレームはアルミキャスト。

ステアリングアングル（片側）：

32°

ステアリングヘッドアングル：

24°

トレール：

87 mm

## ホイール

軽合金 Y 型 10 スポークリム。

## フロント

サイズ：

MT3.50x17”

## リアサスペンション

サイズ：

MT5.50x17”

ホイールは両方ともシャフト取り外し可

## タイヤ

### フロント

チューブレスラジアルタイヤ

サイズ：

120/70-ZR17

## リアサスペンション

チューブレスラジアルタイヤ

サイズ：

180/55-ZR17

## サスペンション

### フロント

Marzocchi 製アジャスタブル倒立油圧式フォーク：

支柱径（フォーク）43 mm。

フォーク軸ストローク：130 mm

### リアサスペンション

Sachs 製リバウンドおよびスプリングプリロード調整可ブ

ログレスシブタイプモノショックアブソーバー。

ショックアブソーバーストローク：

59.5 mm

リアホイールトラベル：148 mm



## 参考

車両はこの仕様で認可されたものですので変更してはいけません

## 排気装置

触媒付き。

## カラーバリエーション

### 1100 EVO ABS

ホワイトバンドつき anniversary Ducati レッド、部品番号：  
473.1010 (PPG)  
クリアー、部品番号：228.880 (PPG)  
レッドフレーム、ブラックホイール。

Racing Grey バンドつき Diamond Black、部品番号：  
57E22714 (AKZO)  
エナメル、部品番号：54M22705 (AKZO)  
クリアー、部品番号：228.880 (PPG)  
Racing Grey フレーム、ブラックホイール

## エレクトリカルシステム

主要構成部品は以下の通りです：

ヘッドランプ：

ロービーム：H7 (12 V-55 W)

ハイビーム：H1 (12 V-55 W)

パーキングランプ：LED 13.5V 3.2W/0.1W

ハンドルパースイッチ：

ターンインジケーター：

電球タイプ：12 V-10 W

警告ホーン

ストップランプスイッチ

バッテリー、12V-10Ah

ジェネレーター、12V-360W

電子レギュレーター、コントロールユニットの側面にある  
30 A ヒューズで保護 (10、図 117)。

スターターモーター、12V-0.7kW

テール/ストップランプ：

LED

ナンバープレートランプ：

電球タイプ：C5W (12 V-5 W)



### 参考

電球を交換する場合は、109 ページの“電球の交換”を参照してください。

## ヒューズ

電装系を保護するためにヒューズボックスには8つのヒューズが装備されています。6つのヒューズのみ接続されており、あとの2つは予備です。

用途およびアンペア値を知るには表を参照してください。

### ヒューズボックス凡例

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

メインヒューズボックス (9) は右側に取り付けられています。

プロテクションカバー (A) を取り外すことでヒューズの交換が可能になります。

ヒューズボックスのほかに、ヒューズ調節器の近くに2つのABSヒューズ (10) があります。

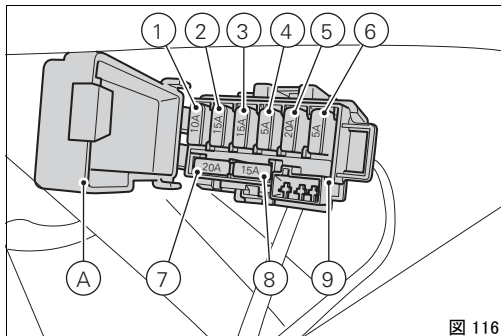


図 116

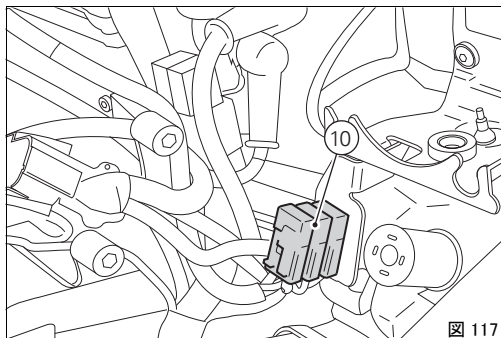


図 117

切れたヒューズは、インナーフィラメントが溶断している  
ので確認できます (11、図 118)。



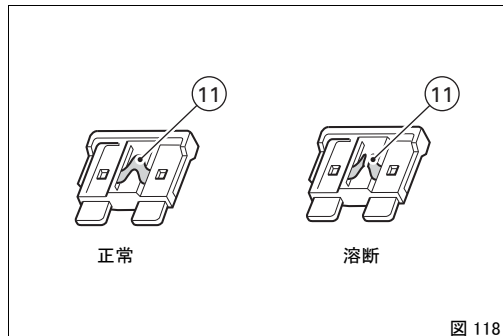
### 重要

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



### 警告

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



## イグニション / エレクトリカルシステム配線図

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

## ワイヤーカラーの略号

B 青  
W 白  
V 紫  
Bk 黒  
Y 黄  
R 赤  
Lb 水色  
Gr 灰色  
G 緑  
Bn 茶  
O オレンジ  
P ピンク



### 参考

配線図はマニュアルの最後部にあります。

## 定期点検メモ

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



Stampato 11/2011

Cod. 913.7.167.1F

Ducati Motor Holding spa  
ducati.com

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

cod 913.71671F