

オーナーズマニュアル

MULTISTRADA

MULTISTRADA 1200 ABS

MULTISTRADA 1200S ABS



MULTISTRADA

MULTISTRADA 1200 ABS

MULTISTRADA 1200 S ABS

この度はお買い上げ頂き、ありがとうございます。貴方をドゥカティの仲間として迎えられることは、私達にとって何よりも喜びです。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お願いいたします。

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順守していただく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、車両を売却する際には、常に新しい所有者に渡さなければなりません。

目次

はじめに 7

保証について 7

シンボルマーク 7

安全運転のための注意事項 8

最大積載時の運転 9

識別データ 11

インストルメントパネル
(ダッシュボード) 12

インストルメントパネル 12

LCDの主な機能 15

LCD - パラメーター設定 / 表示 16

車両速度計 18

エンジン回転数表示 (RPM) 19

ギアイン表示 20

時計 21

燃料残量表示 22

エンジnakラント温度 23

総走行距離 “オドメーター” 表示 24

“Trip 1” メーター表示 25

“Trip 2” メーター表示 25

DTC 表示 ON / OFF 26

LAP 表示 ON / OFF 26

警告表示 (アラーム / マーク) 27

バッテリーレベル “LOW” 28

トラクションコントロール (DTC) OFF 28

Hands Free (HF) キー無感知 29

Hands Free (HF) キーバッテリーレベル “LOW” 29

エンジnakラント温度 “High” 30

エラー ステアリングアンロック状態 - ステアリングロック状態 30

インストルメントパネルの診断 31

メンテナンス時期表示 35

SERVICE に至るまでの残りの走行距離表示 35

SERVICE に達した走行距離表示 35

メンテナンス一覧 36

SET UP - ライディングスタイル設定 38

RANGE - 燃料残量 40

CONS I. - 瞬間燃費 41

CONS M. - 平均燃費 41

AVG - 平均速度 42

外気温表示 42

TIME TRIP - 走行時間 43

Riding Mode (ライディングスタイル変更) 44

LOAD (車両装備変更) 46

セッティングメニュー 48

ABS 停止機能 50

バッテリーテンション表示 (BATTERY) 52

“Riding Mode” のパーソナライズ 54

DTC セッティング機能 (Ducati Traction Control) 56

ENGINE (エンジン出力コントロール) セットアップ 60

DES (Ducati Electronic Suspension) セットアップ	62
DEFAULT (Ducati 社設定の修復)	70
インストルメントパネル バックライト調節	72
LAP (ラップタイム) 起動 / 解除機能	74
LAP 設定	76
LAP 記録表示	78
DTC(Ducati Traction Control) の起動 / 解除機能	80
デジタルエンジン回転表示機能	82
時計の調整	84
イモビライザーシステム	86
キー	86
アクティブキーのバッテリー交換	88
キーの複製	91
イモビライザーの解除作業	92
ランプコントロール	98
単位の変更	103
運転時に必要なコマンド	106
コマンド類の配置	106
Hands free システム	107
左側スイッチ	118
クラッチレバー	119
右側スイッチ	120
スロットルグリップ	121
フロントブレーキレバー	121
リアブレーキコントロールペダル	122
ギアシフトペダル	122
ギアチェンジペダルとリアブレーキペダルの配置調整	123

主要構成部品 / 装備	125
車両上の配置	125
燃料フィルタープラグ	126
シートロック	127
ヘルメットキャリアケーブル	130
サイドスタンド	131
パワーサブライ	132
フロントフォーク調整	133
リアショックアブソーバー調節	135
車両装備の種類 (S バージョンのみ)	137
運転のしかた	138
慣らし運転の方法	138
走行前の点検事項	140
ON/OFF	142
車両の発進	144
ブレーキ操作	144
車両の停止	146
パーキング	146
燃料の補給	149
付属アクセサリー	150
フロントセミマッドガードキット	150
リアロングマッドガードキット	152
主な整備作業とメンテナンス	153
クーラントレベルの点検および補充	153
ブレーキ / クラッチフルードレベルの点検	154
ブレーキパッドの摩耗チェック	156
ジョイント部の潤滑	157

スロットルグリップの調整	158
バッテリーの充電	159
トランスミッションチェーン張力の点検	160
チェーンの潤滑	161
付属のテンションチェーンキャリパーの使用	162
ハイ/ロービーム電球の交換	164
リアターンインジケーター	166
ナンバープレートランプ	167
ヘッドランプの光軸調整	167
リアビューミラーの調整	169
チューブレスタイヤ	170
エンジンオイルレベルの点検	172
スパークプラグの清掃と交換	173
車両の清掃	174
長期間の保管	175
重要注意事項	175

メンテナンスプログラム： 176

ディーラーで行うメンテナンス	176
ディーラーで行うメンテナンス	178
お客様が行えるメンテナンス	179

テクニカルデータ 180

全体寸法 (mm)	180
重量	180
エンジン	182
タイミングシステム	182
性能データ	183
スパークプラグ	183

燃料供給	183
ブレーキ	184
トランスミッション	185
フレーム	186
ホイール	186
タイヤ	186
サスペンション	186
エキゾーストシステム	187
カラーバリエーション	187
エレクトリカルシステム	187

定期点検メモ 194

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、ご購入先のオフィシャルディーラーにお問い合わせ下さい。当マニュアルに記載された情報は、あなたの走行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、快適で楽しい走行を願いつつ、長期にわたってあなたの車両性能が保たれるようお手伝いしていきたいと考えております。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

この説明を順守しない場合、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

車両ならびに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ります。運転時には運転免許証を必ず所持しているかを確認して下さい。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。

視界を制限したり、操作の妨げになるアクセサリなどがない。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、さらには死亡にまで至る危険性があります。

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

急な方向変更や路面状態の違いに対応できるよう、ライダーは常に両手でハンドルを保持し、パッセンジャーはテールにあるハンドルを常に持っていなければなりません。

走行地域の道路交通法、法律等を遵守して下さい。

常に指示された速度制限を厳守するとともに、視界や道路条件、混雑の割合に合わせて、常に速度を調整して下さい。

レーンチェンジする時や曲がる時には、常に適切にターンインジケーターを使用し、早めに合図をして下さい。

良好な視界を保ち、前方車両の”死角”に入らないよう走行して下さい。

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

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

給油時は絶対に喫煙しないで下さい。

給油の際に、人体に有毒な酸化ガソリンを吸い込む可能性があります。もし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、衣服を取り替えて下さい。

車両から離れる場合は、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保ちます。



警告

エキゾーストシステムは、エンジンを止めた後も熱い場合があります。エキゾーストシステムボディには手を触れないよう充分注意し、車両を木材、木の葉などの可燃物のそばに駐車しないようにして下さい。

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

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

最大積載時の運転

このバイクは最大積載時でも長距離を安全に走行できるように設計されています。

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



警告

サイドバック、トップケース、タンクバックを積んだ状態での最高走行速度は 180 km/h を超えてはならない。

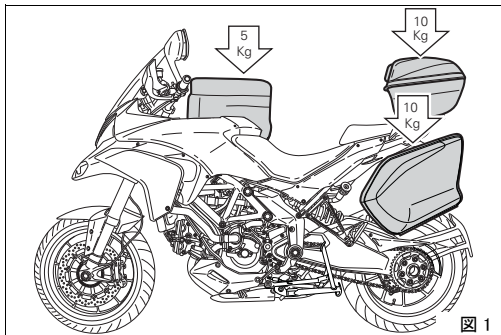


警告

車両許容重量を超えることのないよう、以下の積載容量に注意すること。

積載容量について

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：
430 Kg.



警告

サイドバック、トップケース、タンクバックの最高重量は、以下のように 35 kg を絶対に超えてはならない。
サイドバックは 1 個につき最大 10 Kg
トップケースは最大 10 kg
タンクバックは 5 Kg



重要

積み荷は車両の中心に近く、できる限り低い位置に配置するよう努めて下さい。

バッグなどの荷物は車体にしっかり固定します。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、体積や重量のある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。

サイドバック設置（ご要望で Ducati 部品交換センターにて受付可能）の際は、荷物やアクセサリをそれぞれの重量に基づき、サイドバックの重量が均一になるように心がけます。それぞれのロックでサイドバッグを閉めます。

タイヤが、170 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 2)とエンジンナンバー(図 3)の2種類の番号で識別します。

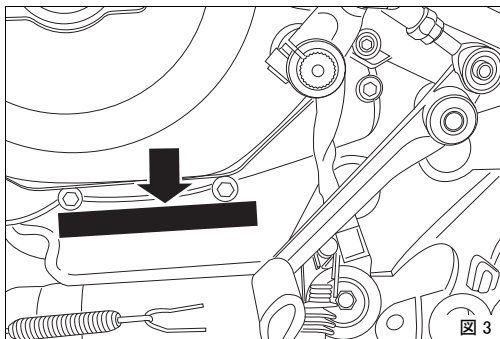
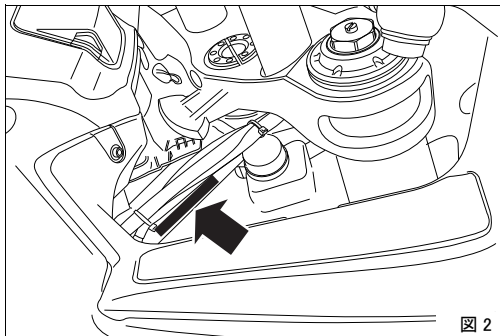
フレーム N.

エンジン N.



参考

これらの番号は車両モデルを識別するもので、部品を注文する際にも必要です。



インストルメントパネル (ダッシュボード)

インストルメントパネル


1) LCD Dot-Matrix(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します。

3) ニュートラルランプ N (緑)

ギアポジションがニュートラルの時に点灯します。

4) ハイビーム表示灯  (青)

ハイビーム点灯時に表示します。

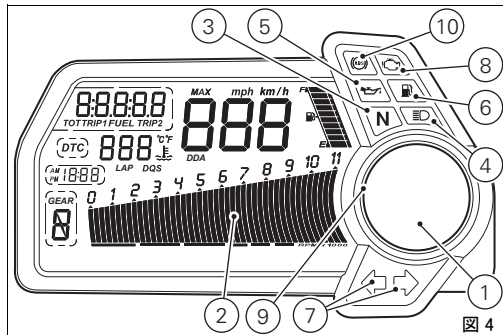
5) エンジンオイル圧警告灯  (赤)


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。
“Key-on” の状態が必要ですが、エンジン起動後、数秒の停止が必要です。

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

エンジンに重度の破損をもたらす恐れがあるので、このランプ (5) が点灯続けている場合は、車両を使用しないで下さい。



6) 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 4 リットルになったときに点灯します。

7) ターンインジケーター表示灯  (緑)

ターンインジケーターを ON にすると点灯し、点滅します。

8) “車両 / エンジン診断 - EOBd” ランプ  (琥珀色)

エンジンと / もしくは車両にエラーが出ると同時に点灯しますが、場合によっては、エンジンロックにつながることもあります。

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

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

DTC 作業ランプ	
作業なし	停止
DTC 作業中	On - 無点滅

(*) それぞれのエンジンコントロールユニットの口径測定は、モデルにより、リミッターの限界とリミッターそのものの次第で異なる設定になる場合があります。



参考

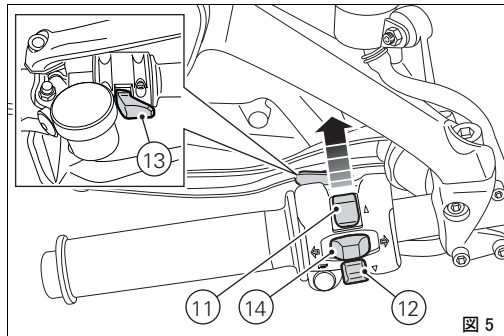
Over rev ファンクションランプと DTC ランプが同時に点灯した場合、インストルメントパネルには Over rev ファンクションランプと表示されます。

- 10) ABS ランプ (ABS) (琥珀色) (図 4)。
ABS 停止もしくはエラー時に点灯します。

エンジン停止 / 走行速度 5 Km/h 以下		
消灯	点滅	点灯
-	ABS 停止は “DISAB ABS” と表示 (**)	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		
消灯	点滅	点灯
-	ABS 停止は “DISAB ABS” と表示	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		
消灯	点滅	点灯
ABS 機能は起動中	ABS 停止は “DISAB ABS” と表示	問題発生のため、ABS は解除されている

(**) ABS はエンジン起動後もランプが点滅する時のみ停止します。

- 11) コントロールボタン (図 5)
インストルメントパネル “▲” 上の設定および表示に使用するボタン。
- 12) コントロールボタン (図 5)
インストルメントパネル “▼” 上の設定および表示に使用するボタン。
- 13) フラッシャーランプボタン FLASH (図 5)
フラッシャーランプ機能ボタンは LAP 機能に使うこともあります。
- 14) 停止ボタン (RESET) (図 5)。
このボタンは通常ターンインジケーターの解除に使用しますが、インストルメントパネルのリセット / 決定と Riding Mode 機能にも使用します。



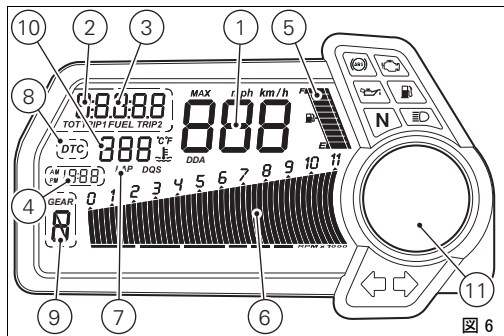
LCD の主な機能



警告

インストルメントパネルでの操作は必ず車両が停止している時に行なって下さい。走行中にインストルメントパネルの操作は絶対に行わないで下さい。

- 1) スピードメーター
走行速度を表示します
- 2) オドメーター
総走行距離を示します
- 3) トリップメーター
リセット後の走行距離を表示します (TRIP 1 および TRIP 2)。
- 4) 時計
- 5) 燃料レベル
- 6) エンジン回転数表示 (RPM)。
- 7) ラップタイム、瞬間最高速度、最大 RPM(LAP)。
- 8) DTC ON/OFF。
- 9) ギア表示



10) クーラント温度計
エンジンのクーラント温度を表示します。

重要

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

11) LCD Dot-Matrix

LCD パラメーター設定 / 表示

インストルメントパネルチェック後には常にディスプレイ中央にオドメーター (TOT) と円形のディスプレイにはライディングスタイルが表示されます。



参考

ボタンを押しながらチェックを中断することができます (1、図 8)。

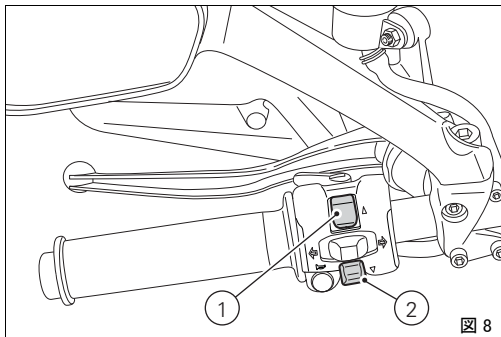
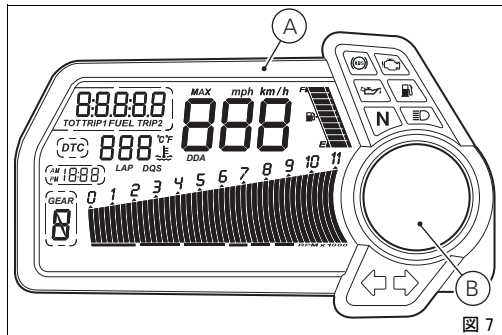
始動チェック後、インストルメントパネル中央には以下の情報が表示されます。

LCD (メインディスプレイ) (A、図 7):

- 走行速度表示
- エンジン回転数表示 (RPM)
- ギア表示
- 時計
- 燃料レベル表示
- エンジン冷却水温表示
- TOT - オドメーター

この時点でボタンを押しながら (1、図 8) “▲”、以下の機能が可能になります。

- TRIP1 - オドメーター 1
- TRIP2 - オドメーター 2



Dot-Matrix (LCD ディスプレイ) (B、図 7):

- 警告 (起動の場合)
- エラー (起動の場合)
- DESMO SERVICE (起動の場合)
- SET UP - ライディングスタイル設定表示

この時点でボタンを押しながら (2、図 8) “▼”、以下の機能が可能になります:

- RANGE - 燃料残量
- CONS I. - 瞬間燃費
- CONS M. - 平均燃費
- AVG - 平均速度
- AIR - 空気温
- TIME TRIP - 走行時間

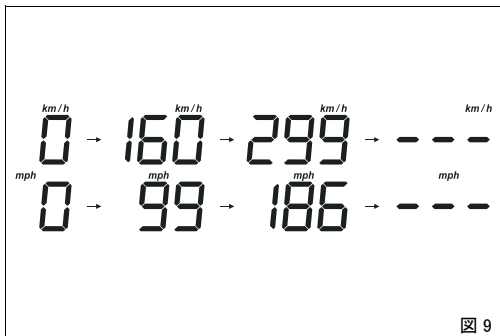
車両速度計

この機能は車両速度 (Km/h または mph の選択が可能) を表示します。

インストルメントパネルは実際の速度 (km/h) 情報を 8% 増大させたデータを表示します。

表示可能最高速度は 299 km/h (186 mph) です。

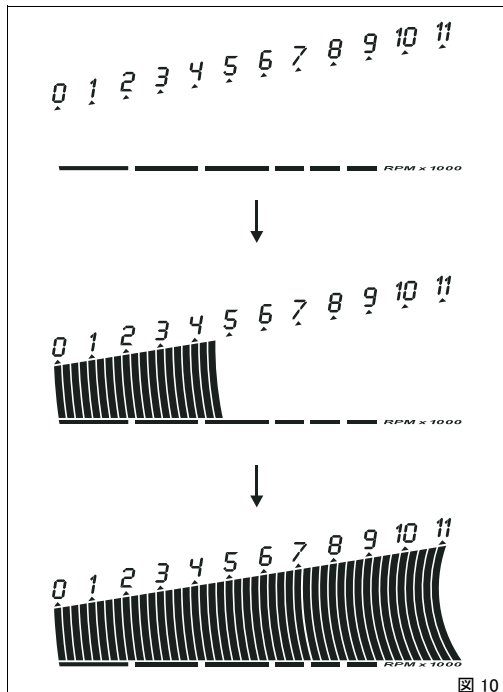
299 Km/h (186 mph) 以上の場合、“ --- ” (連続表示) が表示されます。



エンジン回転数表示 (RPM)

この機能はエンジン回転を表示します。
インストルメントパネルにはエンジン回転データが表示されます。

左から右に見えるデータは回転数を表します。



ギアイン表示

この機能はギアを表示します。
インストルメントパネルはデータおよびクラッチを切った状態またはニュートラル“N”を表示します。



参考

ギアセンサーエラーが出た場合 “-” の表示が出ます（無点滅）。



時計

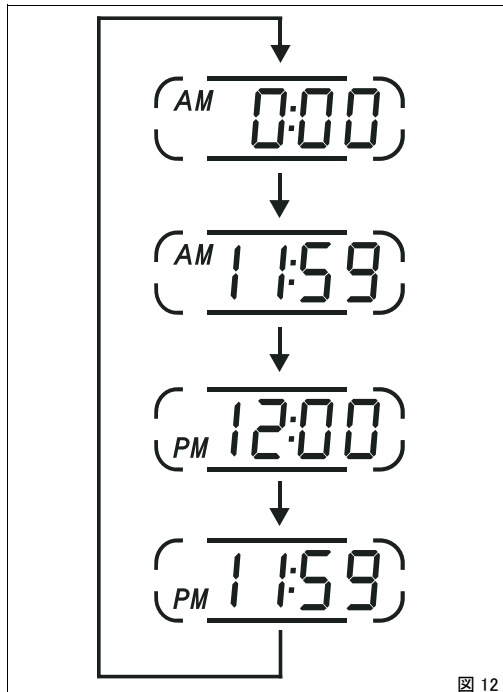
この機能では時刻を表示します。

時刻は常に以下のように表示されます：

AM 0:00 から 11:59

PM 12:00 から 11:59

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



燃料残量表示

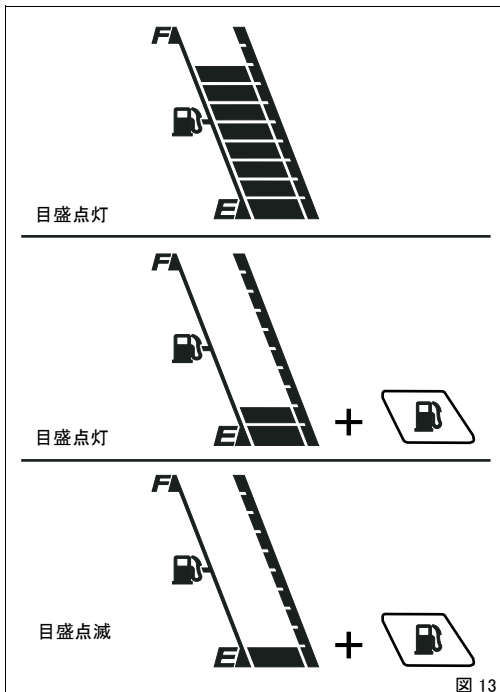
この機能は燃料残量を表示します。リザーブランプは2目盛まで下がり、燃料タンクに約4リットルの残量がある場合点灯します。さらに目盛が下がる場合、最後の目盛は点滅します。

重要

給油時、リザーブ状態に入りランプが点灯した場合、車両停止 (key-off) を推奨します。車両が起動 (key-on でエンジンは off) 状態で給油した場合、データ更新に時間差が出る場合があります。

参考

レベルセンサーエラーが出た場合、目盛のない棒グラフが表示され、数値は点滅表示されます。



エンジンクーラント温度

エンジンクーラントに関する表示機能について記述します。
温度測定単位の選択が可能です。

(°C °F)

以下のとおり、データが表示されます：

- データが -39°C から $+39^{\circ}\text{C}$ の場合、インストルメントパネルには無点滅で“LO”と表示されます。
- データが -40°C から $+120^{\circ}\text{C}$ の場合、インストルメントパネルには無点滅で表示されます。
- データが $+121^{\circ}\text{C}$ ($^{\circ}\text{F}$) 以上の場合、ディスプレイ上には“HI”が点滅表示されます。



参考

センサーエラーの場合は“---”が点滅表示され、同時にエンジン / 車両診断ランプ-EOBD(8、図 4) が点灯します。

EU、CND、FRA、JAP バージョン

固定データ

LO^{°C}

固定データ

40^{°C}



固定データ

120^{°C}

点滅データ

HI^{°C}

点滅データ

---^{°C}



エンジン診断

UK、USA バージョン

固定データ

LO^{°F}

固定データ

104^{°F}



固定データ

248^{°F}

点滅データ

HI^{°F}

点滅データ

---^{°F}

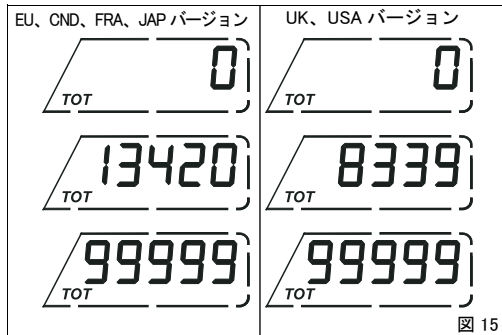


エンジン診断

図 14

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 ON 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、リセットする事はできません。
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。



“Trip 1”メーター表示

この機能では部分的走行距離を表示します。
この機能が表示されている時にボタン(1、図8)“▲”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。
システムの測定単位を変更もしくは供給中断(Battery off)が発生した場合は、その時点でこの機能はリセットされ、0からカウントが始まります(新しく設定された単位で)。

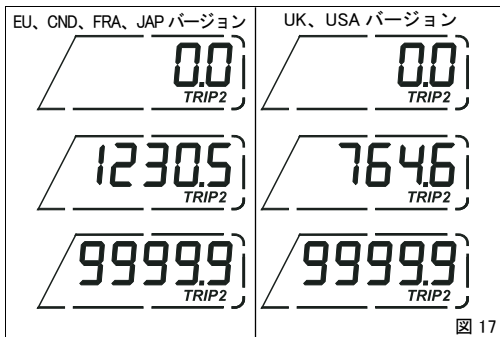
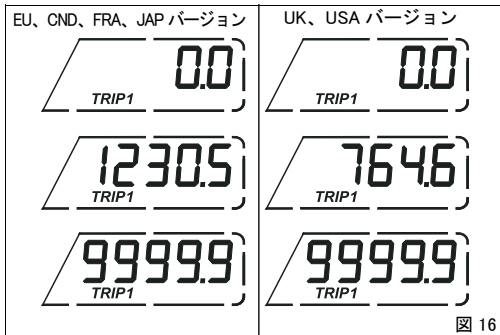


参考

このデータがリセットされると、平均燃費と平均速度および走行時間機能もリセットされます。

“Trip 2”メーター表示

この機能では部分的走行距離を表示します。
この機能が表示されている時にボタン(1、図8)“▲”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。
システムの測定単位を変更もしくは供給中断(Battery off)が発生した場合は、その時点でこの機能はリセットされ、0からカウントが始まります(新しく設定された単位で)。



DTC 表示 ON / OFF

この機能は DTC (Ducati Traction Control) が ON の状態の時のみ表示されます。

点枠内の DTC が消えている場合、OFF 状態を表します。

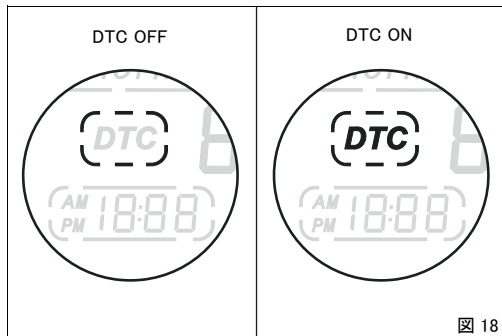


図 18

LAP 表示 ON / OFF

この機能は LAP (ラップタイム) が ON の状態の時のみ表示されます。

LAP が消えている場合は、OFF 状態を表します。

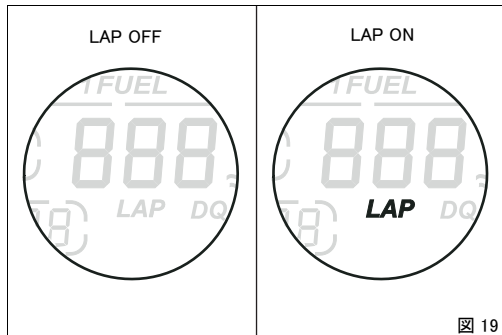


図 19

警告表示（アラーム / マーク）

インストルメントパネルは円形ディスプレイ “Dot-Matrix” (B、図 20) 上に、車両の正常機能に危険のない程度の警告を表示します。

Key-On (チェック終了後) 状態で、起動中の場合、一つもしくはそれ以上の警告表示が出ます。

起動中に警告が発令された場合、円形ディスプレイ “Dot-Matrix” (B、図 20) 上は自動的にマークに置き換わります。警告マークが 2 つ以上の場合、3 秒ごとに表示が変わります。



参考

一つもしくはそれ以上の警告がある場合、マークランプは点灯しません。

警告は以下のマークで表示されます。

- バッテリーレベル
- トラクションコントロール
- Hands Free キー
- Hands Free キーバッテリーレベル
- 冷却水温度
- ステアリングロック解除エラー

一つもしくはそれ以上の警告が出た場合でも、ボタン (2、図 8) “▼” を押せば他の機能に移動が可能です。

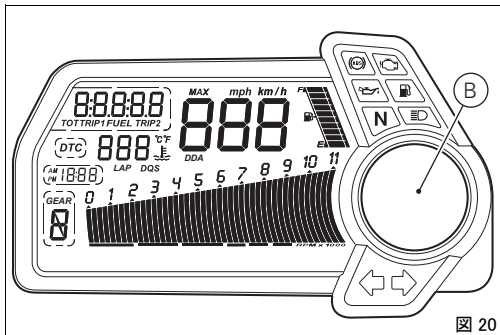


図 20

バッテリーレベル “LOW”

車両バッテリーが低下すると、この警告が表示されます。
バッテリー電圧が ≤ 11.0 Volt 時に表示されます。



参考

この場合 Ducati 社は、車両停止を避けるため、正規チャージャーで速やかにバッテリーチャージをすることを推奨します。

トラクションコントロール (DTC) OFF

この警告は DTC (Ducati Traction Control) が OFF の状態を表します。



参考

この場合 Ducati 社は、車両がトラクションコントロール機能に沿っていない理由から、運転に細心の注意を払うことを推奨します。

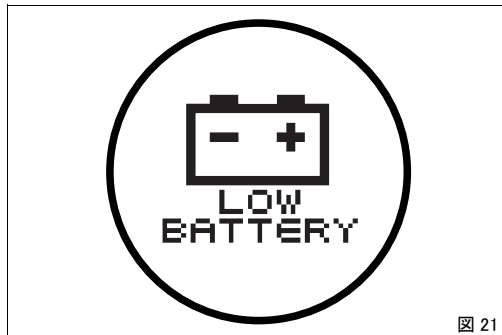


図 21

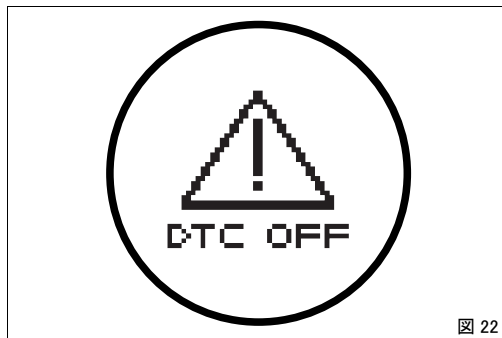


図 22

Hands Free (HF) キー無感知

この警告はアクティブキー (1、図 60) の Hands Free システムが車両付近に感知されない場合表示されます。



参考

この場合 Ducati 社は、アクティブキー (1、図 60) を車両付近で感知確認 (これで無くしていない確認も可) することを推奨します。



図 23

Hands Free (HF) キーバッテリーレベル “LOW”

この警告は Hands Free システムにより、アクティブキー電池 (1、図 60) がバッテリーが切れかかっている車両起動を知らせるものです。



参考

この場合 Ducati 社は、“アクティブキーのバッテリー交換” (88 ページ) を参照し、速やかな電池交換を推奨します。



図 24

エンジンクーラント温度 “High”

この警告はエンジンクーラント温度が高温であることを表します。

温度が 121° C (250° F) まで上昇すると作動します。



参考

この場合 Ducati 社は、速やかなエンジン停止と切断を推奨します。ファンの作動は構いません。

エラー ステアリングアンロック状態 - ステアリングロック状態

この警告は Hands Free システムがステアリングロックにオンできなかった時に表示されます。



警告

この場合 Ducati 社は、ハンドルレバーを押しながら車両の停止と再起動 (Key-Off/Key-On) を推奨します。もしマークが変わらない (つまりステアリングロック状態のまま) 場合は、Ducati オフィシャルディーラーまたはサービスセンターにご依頼下さい。



図 25

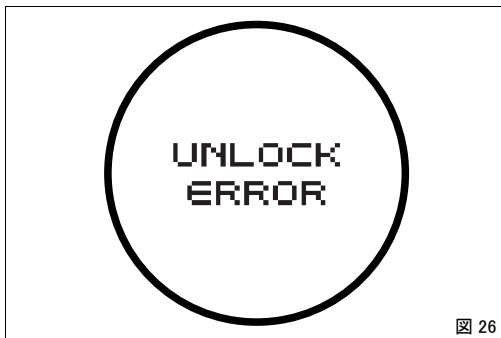


図 26

インストルメントパネルの診断

この機能は車両の異常を点検します。

インストルメントパネルは、あらゆる車両異常（エラー）を即時に表示します。

Key-On（チェック終了後）状態で、一つもしくはそれ以上の警告表示が出ます（起動中の場合のみ）。

起動中に警告が発令された場合、円形ディスプレイ“Dot-Matrix”（B、図 7）上は自動的にマークに置き換わります。

複数のエラーがある場合は 3 秒ごとに表示が変わります。

複数のエラーがある場合はいつも“エンジン / 車両診断 - EOBD”ランプも点灯します（8、図 4）。


一つもしくはそれ以上のエラーが出た場合でも、ボタン（2、図 8）“▼”を押せば他の機能に移動が可能です。

その後、エラーリストが表示されます。









警告

一つかそれ以上のエラーが表示された場合には、必ず Ducati ディーラーまたはサービスセンターにご連絡下さい。

ランプ	エラーメッセージ	エラー
	BBS/DTC	Black Box ユニット / トラクションコントロール
	GEAR SENSOR	ギアセンサー
	FUEL SENSOR	燃料レベルセンサー
	SPEED SENSOR	スピードセンサー
	EXVL ERROR	エキゾーストバルブモーター
	UNKNOWN DEVICE	未確認コントロールユニット

ランプ	エラーメッセージ	エラー
	DEVICE ECU	ECU コントロールユニット無作動
	DEVICE DASHBOARD	インストルメントパネルエラー
	DEVICE HANDS FREE	Hands Free コントロールユニットエラー
	DEVICE BBS - DTC	Black Box コントロールユニット故障
	THROTTLE POSITION	スロットルポジションエラー
	ACCELER. POSITION	アクセルポジションエラー
	ETV MOTOR	スロットルモーターエラー
	ETV RELAY	スロットルモーターリレーエラー
	PRESSURE	外気圧センサー
	ENGINE TEMPERAT.	エンジン温度
	AIR TEMP.	外気温
	FUEL INJECTION	インジェクションリレー

ランプ	エラーメッセージ	エラー
	COIL	コイル
	INJECTOR	インジェクター
	PICK-UP	エンジン回転作動センサー
	LAMBDA	ラムダセンサー
	LAMBDA HEATER	ラムダヒーター
	FAN RELAY	ファンリレー
	HIGH BEAM	ハイビームリレー
	LOW BEAM	ロービームリレー
	CAN	CAN ライン
	BATTERY	電圧 (HIGH もしくは LOW)
	DEVICE DES	サスペンションコントロールユニットエラー
	DES GENERIC	サスペンションコントロールユニット機能に問題発生

ランプ	エラーメッセージ	エラー
	STOP LIGHT	リアストップライト
	ECU GENERIC	ECU コントロールユニットエラー
	KEY ERROR	HF コミュニケーションに問題発生
	HANDS FREE GENERIC	Hands Free コントロールユニットエラー
	DES FRONT COMPRESS.	フロントサスペンションを調整するステッパーに問題発生
	DES FRONT REBOUND	フロントサスペンションをリバウンド調整するステッパーに問題発生
	DES REAR COMPRESS.	リアサスペンションをコンプレッション調整するステッパーに問題発生
	DES REAR REBOUND	リアサスペンションをリバウンド調整するステッパーに問題発生
	DES PRELOADER ADJUSTER	リアサスペンションプリロードを調整する DC モーターに問題発生

メンテナンス時期表示

この機能は車両の走行距離から、Ducati オフィシャルサービスセンターにてゼネラルメンテナンスもしくはオイル交換の必要性を表示します。

SERVICE に至るまでの残りの走行距離表示

Ducati 社がプログラムした残走行距離が 1000 Km(621mile) に達した際、起動中のインストルメントパネル(起動チェック後)上に、必要なサービスマークと残走行距離(count-down)が表示されます。

この表示は Key-On するごとに、5 秒間点滅します。残走行距離 I は 100 Km ごとに更新されます (-1000、-900、-800、-700、ecc...)。



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。

SERVICE に達した走行距離表示

Ducati 社設定の走行距離に達した場合、起動インストルメントパネル上に、Ducati ディーラーもしくはサービスセンターにて行なわれる “DESMO SERVICE” もしくは “OIL SERVICE” メンテナンスが表示されます。

この表示は Key-On するごとに点灯します。ボタン (2、図 8) “▼” を押すと、他の機能も表示する事ができます。この表示はリセットしない限り残り、機能スクロールをするたびに表示されます。



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。



参考

走行距離限界は絶対厳守です。

メンテナンス一覧

サイン	走行距離数	count down -1000 DESMO SERVICE	count down -1000 OIL SERVICE	DESMO SERVICE	OIL SERVICE
1	1000				●
2	11000		●		
	12000				●
3	23000	●			
	24000			●	
4	35000		●		
	36000				●
5	47000	●			
	48000			●	
6	59000		●		
	60000				●
7	71000	●			
	72000			●	
8	83000		●		
	84000				●
9	95000	●			
	96000			●	

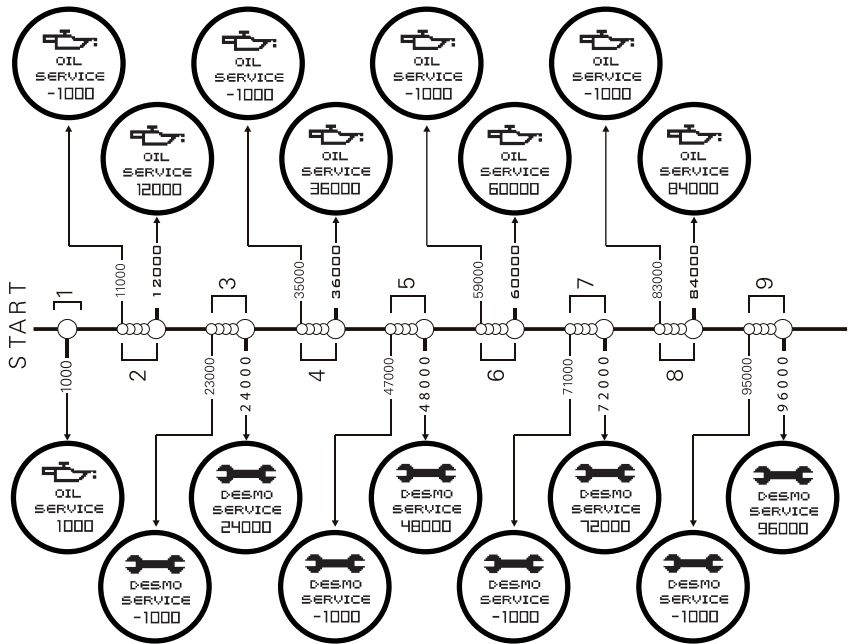


图 27

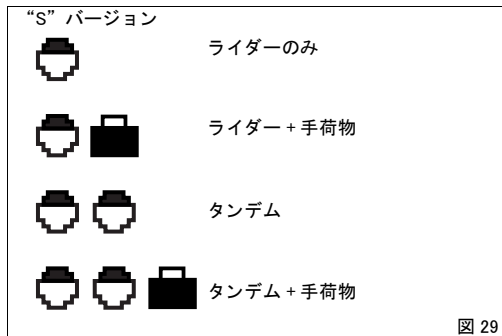
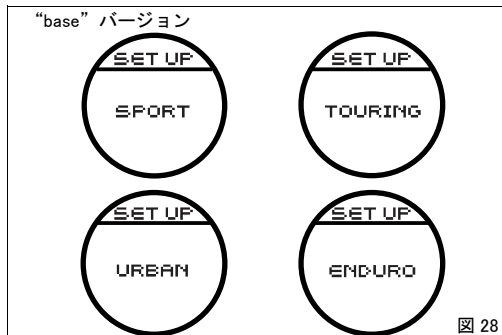
SET UP - ライディングスタイル設定

この機能は車両に設定されたライディングスタイルを表示します。

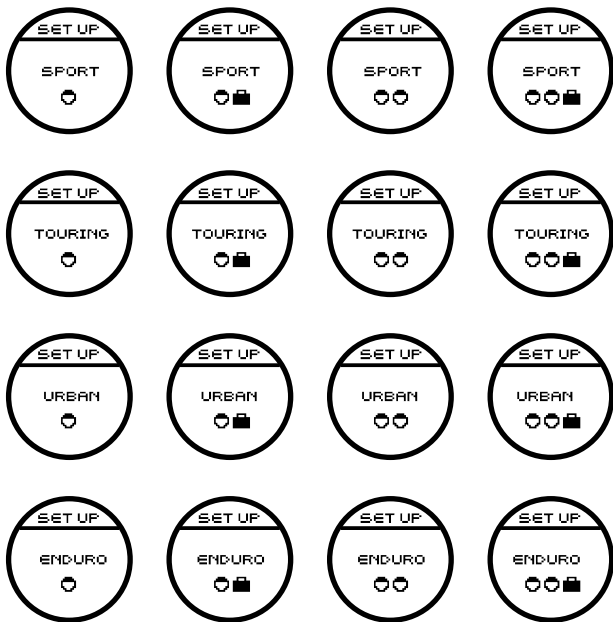
ライディングスタイルは次の4種類があります。SPORT、TOURING、URBAN と ENDURO。
それぞれのライディングスタイルが“Riding Mode”機能によって変えることができます。

基本バージョンは設定ライディングスタイルのみ表示されます。

“S”バージョンは設定調整(図29)とライディングスタイル(図30)が表示されます。



“S” バージョン



RANGE - 燃料残量

この機能は燃料タンク内の燃料でどれだけ走行したかを表示します。

燃料レベルにより算出され、平均燃費は最終約90秒の走行時間を参照しています(“CONS M.”とは別)。

4リットル以上の燃料残量を持ちつつ、車両停止状態(Key OFF)で給油した場合、次のkey-on時、燃料残量データは瞬時に更新され、新しい燃料レベルと18.0 Km/Lの平均燃費が算出されます。もし逆のケースの場合(4リットル以下の燃料残量)、データ更新は車両作動開始後のみ行なわれます(瞬時にはではない)。

走行距離が0になった時、点滅表示になり、同時にマーク(車両+ガソリンポンプ)点滅も開始します。

数値はエンジン起動中かつ車両が動いている時に算出されます(車両停止中か/もしくはエンジン停止中のギア中断はお勧めできません)。



警告

給油の際は車両停止(key-off)をお勧めします。停止せずに給油した場合(key-on/ エンジンオフ)、データ更新は車両が動き出してから行なわれます(速度0キロ以上)。



警告

給油後の燃料残量はあくまで概算データです。Ducati社は最後通知前の給油を推奨します。

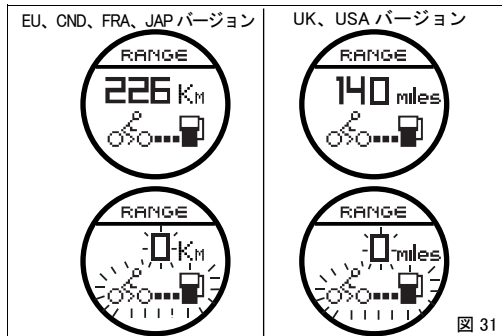


図 31

CONS I. – 瞬間燃費

この表示は車両の瞬間燃費を表します。
 数値は消費燃料量と最終数秒の走行距離から算出されます。
 データは“L / 100”（リットル / 100km）で表示されます。
 “Setting special” 機能で測定単位を“Km / L”（キロ / リットル）に設定することができます。
 数値はエンジン起動中かつ車両が動いている時に算出されます（車両停止中 か / もしくは エンジン停止中のギア中断はお勧めできません）。算出がされない場合、ディスプレイ上に“---”が表示されます。

CONS M. – 平均燃費

この表示は車両の平均燃費を表します。
 数値は消費した燃油量と Trip 1 の最終リセットから始まった走行 km から算出されます。Trip 1 がリセットされるとデータは 0 に戻り、リセット 10 秒後に最初のデータが表示されます。数値がディスプレイされない最初の 10 秒間は“---”が表示されます。
 データは“L / 100”（リットル / 100km）で表示されます。
 “Setting special” 機能で測定単位を“Km / L”（キロ / リットル）に設定することができます。
 車体停止、エンジン作動中も計算されます（エンジン停止中のギアの中断は考慮されません）。

EU、CND、FRA、JAP バージョン

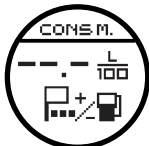


UK、USA バージョン



図 32

EU、CND、FRA、JAP バージョン



UK、USA バージョン



図 33

AVG - 平均速度

車両の平均速度が表示されます。

数値は消費した燃油量と Trip 1 の最終リセットから始まった走行 km から算出されます。Trip 1 がリセットされるとデータは 0 に戻り、リセット 10 秒後に最初のデータが表示されます。数値がディスプレイされない最初の 10 秒間は “---” が表示されます。

車体停止、エンジン作動中も計算されます（エンジン停止中のギアの中断は考慮されません）。

表示車両速度を 8% 増大させたデータを表示します。

外気温表示

この機能では外気温を表示します。

表示の範囲：-39° C ~ +124° C

センサーエラーの場合（-40° C、+125° C または電源 OFF）は “---” が固定表示され、続けて車両 / エンジン診断 - EOBD ランプが点灯し（8、図 4）、メニューの “エラー” リストに記録されます。



参考

停止車両にとって、エンジン熱は表示温度に影響を与えます。

EU、CND、FRA、JAP バージョン



UK、USA バージョン

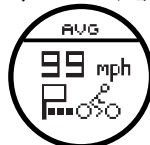
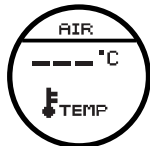
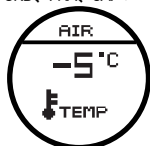


図 34

EU、CND、FRA、JAP バージョン



UK、USA バージョン

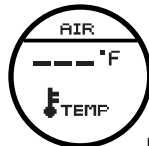


図 35

4° C (39° F) まで温度が下がった場合、ice の通告がでます。6° C (43° F) まで温度が上がると通告は解除されます。



警告

この通告は 4° C (39° F) 以上の温度でも、凍結路面上であれば表示されます。外気温が低い場合、特に日陰や / または 橋など走行する時は、常に慎重な運転を心がけるようお勧めします。

TIME TRIP - 走行時間

この機能は車両の走行時間を表示します。

Trip 1 の最終リセットからの数値が表示されます。Trip 1 のリセットでデータは 0 から始まります。

車体停止、エンジン作動中も計算されます（エンジン停止中のギアの中断で、時間は自動的に止まり、計算が始まると自動的に時間測定も始まります。）

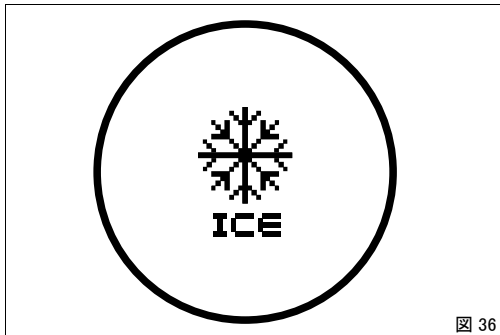


図 36

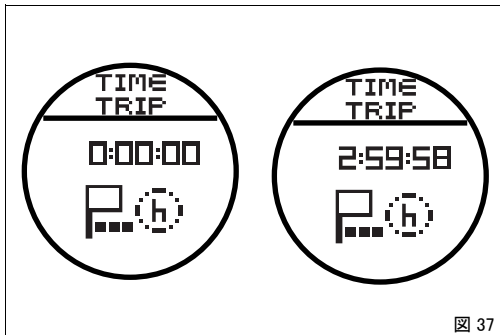


図 37

Riding Mode (ライディングスタイル変更)

この機能で車両のライディングスタイルの変更が可能です。それぞれのライディングスタイルは各自のトラクションコントロール (DTC - Ducati Traction Control)、エンジン排気量と出力を兼ね備えています。

“S”バージョンにはエレクトリックサスペンションがあり、また各ライディングスタイル変更はそれぞれの車両装備によって異なります。

車両のライディングスタイル変更は、reset ボタン (14、図 5) を一度だけ押し、円形ディスプレイ (B、図 7) 上に “SET UP” メニューを表示します。

同じ reset ボタン (14、図 5) を何度も押すことで、好みのライディングスタイルの選択が可能です。ライディングスタイルの決定には同ボタンを 3 秒連続で押し続けます。

スロットルが閉まっている場合 (車両停止) は、即ライディングスタイル変更が可能です。スロットルが開いている場合 (車両作動) ディスプレイ上には “CLOSE THROTTLE TO ACTIVATE” のメッセージが表示されます。このメッセージはスロットルを閉じた時 5 秒間表示されます。スタイル変更はその後可能です。

スロットルが閉じられず 5 秒経過すると、変更プロセスはキャンセルになります (無変更のままです)。

“SET UP” メニューが表示され、reset ボタン (14、図 5) を 10 秒連続で押さなければ、インストルメントパネルは無変更のまま、自動的に表示が消えます。



警告

Ducati 社は車両停止時のライディングスタイル変更をお勧めします。運転中にスタイル変更を行なう場合は、充分ご注意ください (低速での変更をお勧めします)。

LOAD（車両装備変更）

この機能はSバージョンだけにあり、車両の装備変更をします。

各スタイルにそれぞれ4つずつの装備があります（図29）。装備変更はresetボタン（14、図5）を3秒間押し続け、円形ディスプレイ（B、図7）上には“LOAD”メニューが表示されます。

同じresetボタン（14、図5）を何度も押すことで、好みの装備選択が可能です。装備決定には、新たに同resetボタン（14、図5）を3秒間押し続けます。3秒後、即変更され、ディスプレイ上に自動的に表示されます。

機能例 “ライダーのみ” から “ライダー＋手荷物” に装備変更した場合、設定ライディングスタイルにより変更が多様化します（“ライダー＋手荷物” でSPORT、TOURING、URBAN、ENDUROの選択が表示されます）。

“LOAD”メニューが表示され、resetボタン（14、図5）を10秒連続で押さなければ、インストルメントパネルは無変更のまま、自動的に表示が消えます。



警告

装備変更は車両の多様なライディングスタイルを可能にします。運転中に装備変更を行なう場合は、充分ご注意ください（低速での変更をお勧めします）。

“S” バージョンのみ

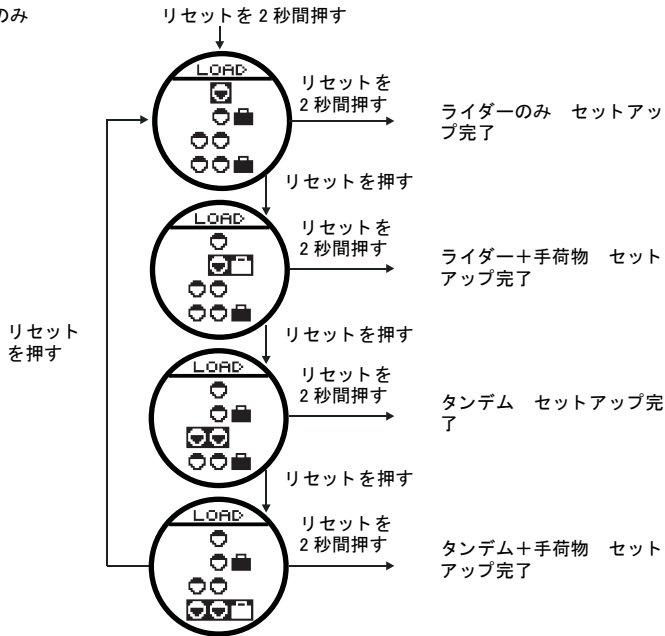


図 39

セッティングメニュー

このメニューはいくつかの車両機能の設定および使用を可能にします。

セッティングメニューに入るには、ボタン(2、図8)“▼”を2秒間押し続けます。



参考

メニューの中にセッティングが表示になると、メインディスプレイ(A、図7)上でのスクロールはできなくなります。



重要

安全上、セッティングメニューに入る場合は、20 Km/h かそれ以下で走行して下さい。この MENU モードに入っているときに車両のスピードが時速 20 km/h を超えた場合は、インストルメントパネルはこのモードから自動的に初期表示に移ります。

セッティングメニュー項目は以下の通り

- EXIT
- ABS
- BATTERY
- SETUP
- B.LIGHT
- LAP
- DTC
- RPM
- CLOCK
- PIN CODE
- EXIT

セッティングメニューから出る場合は、ボタン(1、図8)“▲”か(2、図8)“▼”で“EXIT”(メニュー項目の最初と最後にあります)を選択し、リセットボタンを押します(14、図5)。

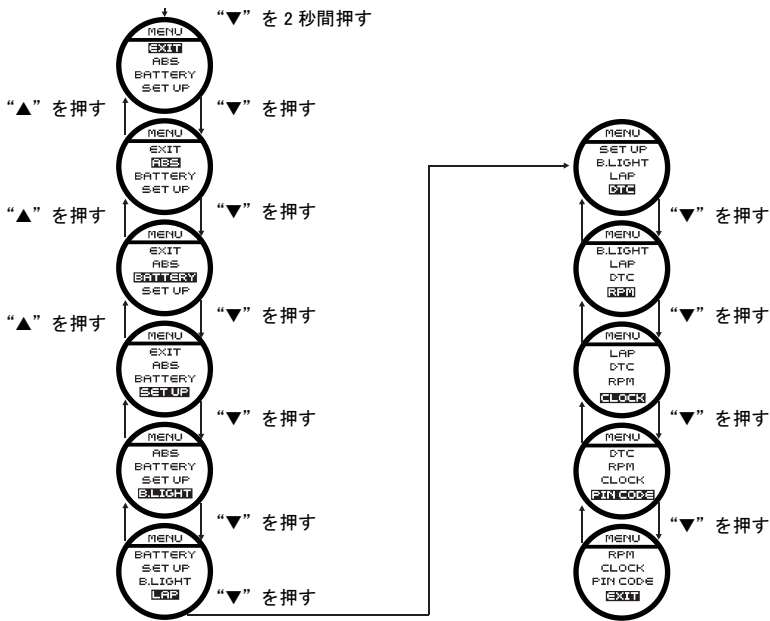


図 40

ABS 停止機能

この機能で ABS コントロールユニット を停止します。
この機能はセッティングメニュー 48 ページから、ABS を選択します。

ABS 停止は、リセットボタン (14、図 5) を 3 秒間押し続けます。

インストルメントパネルから停止の送信が始まり (円形ディスプレイ (B、図 7) 上には WAIT... が 6 秒間表示されます)、その後、ABS 停止が完了した場合、円形ディスプレイ (B、図 7) 上に “DISABLED” の表示がでます。

停止すると ABS ランプ (10、図 4) は、off “から点滅状態に入ります。

再度 ABS システムを開始する場合、車両の再起動 (key-off/key-on) が必要です。



参考

停止の転送が失敗した場合は、円形ディスプレイ (B、図 7) 上に “NOT DISABLED” の表示が出ます。

この場合、最初からやりなおして下さい。問題が解決しない場合、ディーラーまたは Ducati サービスセンターにご連絡ください。

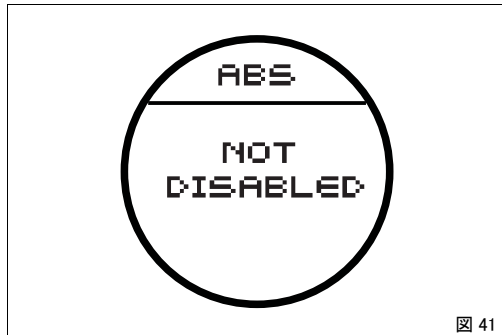


図 41

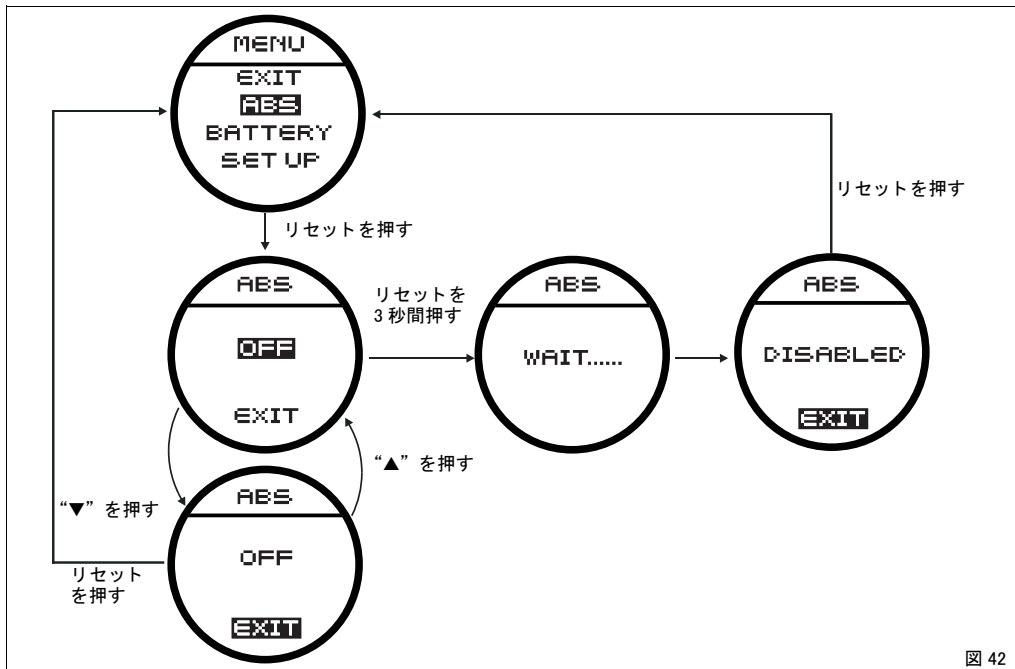


図 42

バッテリーテンション表示 (BATTERY)

ここではバッテリーテンション表示機能を説明します。
この機能はセッティングメニュー 48 ページから、
BATTERY を選択します。
ディスプレイ上には以下の項目が表示されます。

- バッテリーテンションが 11.8 から 14.9 Volt の場合、固定表示になります。
- バッテリーテンションが 11.0 から 11.7 Volt の場合、点滅表示になります。
- バッテリーテンションが 15.0 から 16.0 Volt の場合、点滅表示になります。
- バッテリーテンションが 10.9 Volt 以下の場合、“ LOW ” 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。
- バッテリーテンションが 16.1 Volt 以上の場合、“ HIGH ” 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。



参考

データが出力できない時は “ --- ” が表示されます。

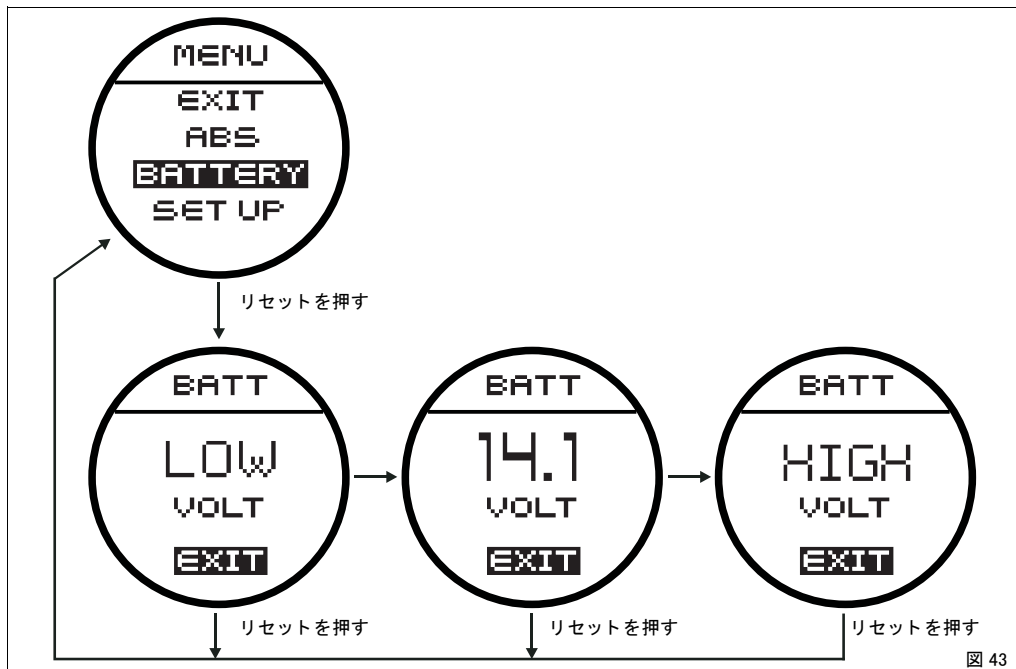


図 43

“Riding Mode” のパーソナライズ

この機能でそれぞれのライディングスタイルの設定が可能になります。

この機能はセッティングメニュー 48 ページから、SET UP を選択します。

円形ディスプレイ (B、図 7) 上に、4 つのライディングスタイルが表示されます。パーソナライズにはボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で更新したいライディングスタイルを選択し、リセットボタン (14、図 5) で決定します。

これで “DTC” (Ducati Traction Control)、’ “ENGINE” (“S” バージョンのみ)、エレクトロニックサスペンション調整 “DES” のパーソナライズが可能です。

更新事項は Battery-Off 後もメモリー消去されません。

DTC パネルの更新は、DTC (Ducati Traction Control) 56 ページを参照してください。

Engine パネルの更新は、ENGINE (エンジン出力コントロール) 60 ページを参照してください。

エレクトロニックサスペンション (“S” バージョンのみ) の更新は、DES (Ducati Electronic Suspension) を参照してください。

それぞれのライディングスタイルを、Ducati 社初期設定に戻すには、“DEFAULT” で可能です。

default パネルの更新は、DEFAULT (Ducati 初期設定修復) 70 ページを参照してください。



警告

これらの更新は、車両のセットアップに充分慣れている方のみにお勧めします。想定外の更新になった場合、DEFAULT で、パネルそのものの修復をお勧めします。

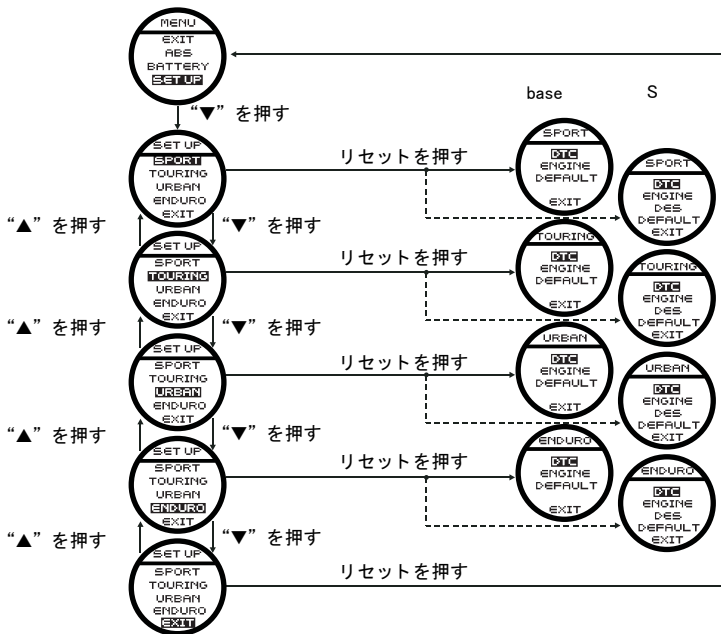


図 44

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

この機能は DTC (Ducati Traction Control) 介入レベルの設定を可能にします。

この機能はセッティングメニュー 48 ページから、SET UP を選択します。パーソナライズにはボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で更新したいライディングスタイルを選択し、リセットボタン (14、図 5) で DTC 画面に移ります。円形ディスプレイ (B、図 7) 上部に、DTC レベルが “LEVEL N.” で表示されず。

トラクションコントロールの介入レベルは 1 から 8 まであり、設定した数字に合わせて増加します。

DTC レベルの更新には、ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で NEW LEVEL を選択し、リセットボタン (14、図 5) を押します。

ディスプレイ上の数値設定には、ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で数字の加減調整ができます。reset ボタン (14、図 5) を押し、新しいレベルに決定されます。

この時点で新設定をメモリーするには、reset ボタン (14、図 5) を “MEMORY” 表示と押してください。

LEVEL N.2 以上は、新設定がメモリー済みである確認がされます。

この機能終了には “EXIT” で、reset ボタン (14、図 5) を押してください。

DTC はレベル 1 からレベル 8 まであります。

以下の一覧は、各タイプのライディングに適切な DTC レベルで、“Riding Mode” からユーザーによる修正設定が可能です。:

DTC レベル	ライディングタイプ	使用	デフォルト?
1	ENDURO プロフェッショナル	熟練ライダー向けオフロード仕様 リアスピンの高めです。アスファルト上では操作しないでください。	NO
2	ENDURO	普通ライダー向けオフロード仕様 アスファルト上では使用しないで下さい。	ENDURO デフォルト
3	TRACK	熟練ライダー向けサーキット仕様 スキッドします	NO
4	SPORT	路上およびサーキット上で、スポーティライディング	SPORT デフォルト
5	TOURING	ノーマルライディング	TOURING デフォルト
6	URBAN	ENGINE 100HP (最大出力 100 HP) で、とても慎重なライディングです。	URBAN デフォルト
7	RAIN	濡れた路面	NO
8	HEAVY RAIN	路面は濡れ、アスファルトは滑りやすい	NO

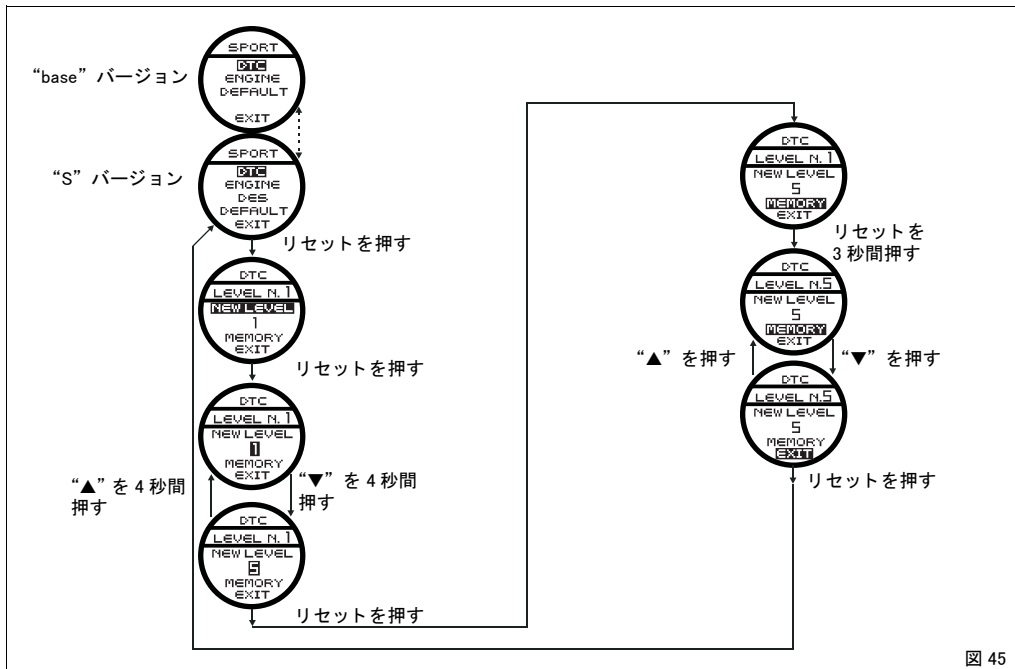


図 45

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8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= 190/55-17、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8レベルのどれも納得できるものではない可能性があります。この場合、システムは解除する事をお勧めします。

レベル8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8とレベル1の間には、その他に6つのレベルが存在します。DTCの介入度はレベル8から1に向かい減少します。

レベル1、2、3ではDTCコントロールユニットはリアタイヤがスピンおよびスリップを許可します。これらのレベルはサーキット内での使用および熟練者の使用時に設定する事を推奨します。

正しいレベルの選択は、3つの観点から行います：

- 1) 安定性（タイヤのタイプ、磨耗状態、アスファルトの種類、気候など）

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

定着の状態からのレベル選択

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

レイアウトタイプからのレベル選択

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

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約2周は、システムとの接触を良くするため、レベル8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7、6、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2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8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7、6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調整します(例:レベル7ではDTCが介入しすぎると感じる場合はレベル6に、レベル7では全くDTCの介入がないと感じる場合はレベル8に)。

ENGINE (エンジン出力コントロール) セットアップ

この機能でエンジン出力と排出量をパーソナライズします。この機能はセッティングメニュー 48 ページから、SET UP を選択します。パーソナライズにはボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で更新したいライディングスタイルを選択し、リセットボタン (14、図 5) で ENGINE 画面に移ります。円形ディスプレイ (B、図 7) 上部に、Engine (150 HIGH、150 LOW もしくは 100 HP) 設定が表示されます。



参考

フランスおよび日本バージョンの円形ディスプレイ (B、図 7) には設定 (HIGH、MID、および LOW) が表示されず。

エンジン出力レベルの更新には、ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で NEW LEVEL を選択し、リセットボタン (14、図 5) を押します。

ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で、3 つ (150 HIGH、150 LOW もしくは 100 HP) の選択肢、フランスおよび日本バージョンは (HIGH、MID、LOW) から選択が可能です。reset ボタン (14、図 5) を押し、新しいレベルに決定されます。

この時点で新設定をメモリーするには、reset ボタン (14、図 5) を 3 秒間押しながら、“MEMORY” を表示してください。

新しい設定がメモリーされた事が確認ができます。

この機能終了には “EXIT” で、reset ボタン (14、図 5) を押ししてください。

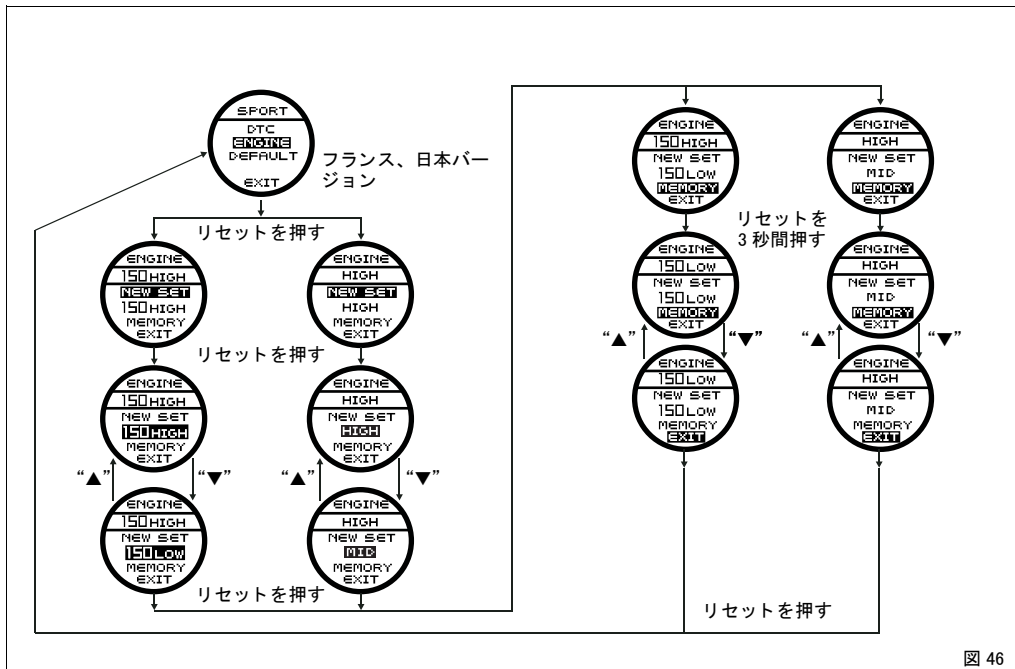


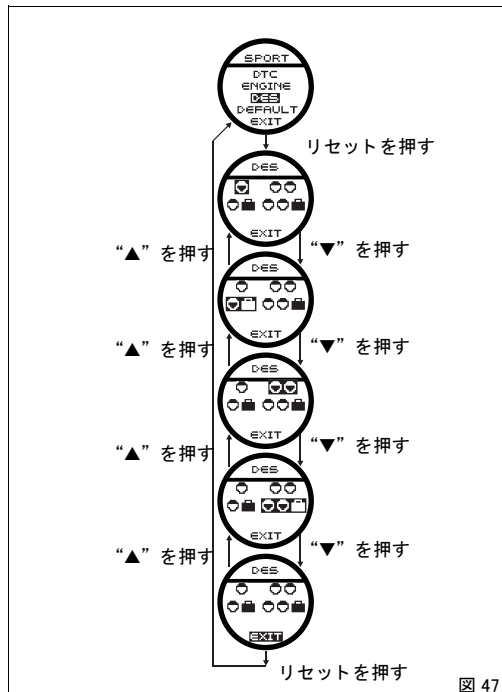
図 46

DES (Ducati Electronic Suspension) セットアップ

“S”バージョンのみにあります。

この機能はセッティングメニュー 48 ページから、SET UP を選択します。パーソナライズにはボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で更新したいライディングスタイルを選択し、リセットボタン (14、図 5) で DES 画面に移ります。円形ディスプレイ (B、図 7) 上に、4 種の装備が表示されます (図 29)。

ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で希望の装備を選択し、reset (14、図 5) ボタンを押してください。



円形ディスプレイ (B、図 7) 上に、3 種類の設定表示がでます。

- FRONT: フロントショックアブソーバーのコンプレッション / リバウンド調整
- REAR: リアショックアブソーバーのコンプレッション / リバウンド調整
- PRE-LOAD: リアスプリングプリロード調整

ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で希望のパラメータを選択し、reset (14、図 5) ボタンを押してください。

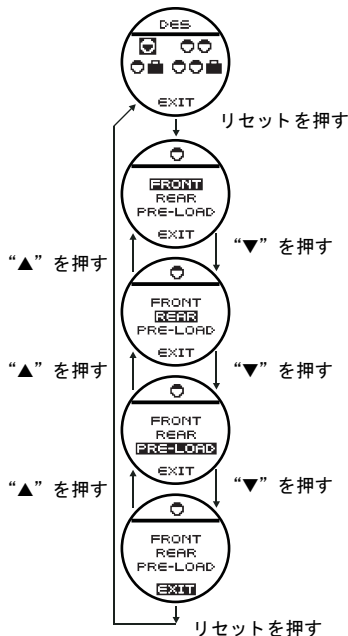


図 48

FRONT 調整

- 円形ディスプレイ (B、図 7) 上部に、コンプレッション [C.] とリバウンド [R.] 設定が表示されます。
- ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で希望のパラメーターを選択し、reset (14、図 5) ボタンを押してください。
- 円形ディスプレイ (B、図 7) 上に、設定変更をしたい数字が表示されます。
- ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で数字の加減調整ができます (1 から 32 まで)
- reset ボタン (14、図 5) を押し、新しいレベルに決定されます。



参考

設定を上げるにつれて、油圧ブレーキが弱くなります。反対に、設定を下げるにつれて、ショックアブソーバーの油圧ブレーキは強くなります。

この時点で新設定をメモリーするには、reset ボタン (14、図 5) を 3 秒間押しながら、“MEMORY” を表示してください。

[C.] もしくは [R.] は、更新時に新設定がメモリー済みである確認がされます。

この機能終了には“EXIT”で、reset ボタン (14、図 5) を押してください。

REAR 調整

- 円形ディスプレイ (B、図 7) 上部に、コンプレッション [C.] とリバウンド [R.] 設定が表示されます。
- ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で希望のパラメーターを選択し、reset (14、図 5) ボタンを押してください。
- ディスプレイ上の数値設定には、
- ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で数字の加減調整ができます (1 から 32 まで)
- reset ボタン (14、図 5) を押し、新しいレベルに決定されます。

参考

設定を上げるにつれて、油圧ブレーキが弱くなります。反対に、設定を下げるにつれて、ショックアブソーバーの油圧ブレーキは強くなります。

この時点で新設定をメモリーするには、reset ボタン (14、図 5) を 3 秒間押しながら、“MEMORY” を表示してください。

[C.] もしくは [R.] は、更新時に新設定がメモリー済みである確認がされます。

この機能終了には“EXIT” で、reset ボタン (14、図 5) を押してください。

PRE-LOAD 調整

- 円形ディスプレイ (B、図 7) 上部に、設定プリロードとバーグラフが表示されます。
- ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で NEW SET を選択し、reset (14、図 5) ボタンを押してください。
- ディスプレイ上の数値設定には、
- ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で数字の加減調整ができます (1 から 16 まで)、
- reset ボタン (14、図 5) を押し、新しいレベルに決定されます。

参考

設定数値を上げるにつれて、リアショックアブソーバーは硬化します。反対に、設定数値を下げるにつれて、リアショックアブソーバーは軟化します。

この時点で新設定をメモリーするには、reset ボタン (14、図 5) を 3 秒間押しながら、“MEMORY” を表示してください。

上記数値とバーグラフは、更新時、新設定がメモリー済みである確認がされます。

この機能終了には “EXIT” で、reset ボタン (14、図 5) を押してください。

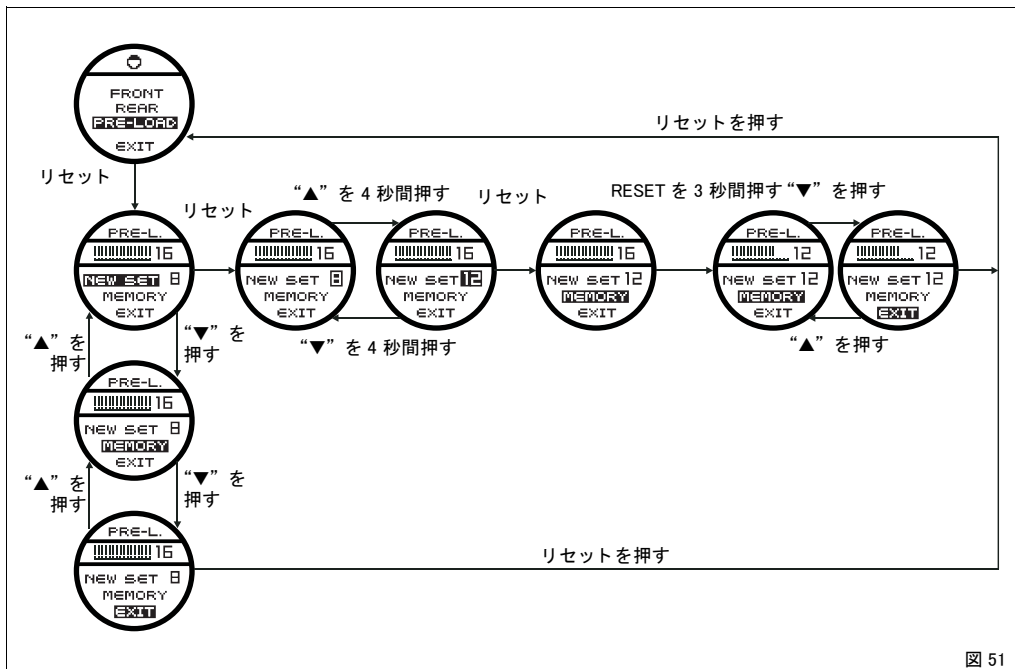


図 51

DEFAULT (Ducati 社設定の修復)

この機能で Ducati 社設定から、それぞれのライディングスタイルに設定が可能です。

この機能はセッティングメニュー 48 ページから、SET UP を選択します。ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で、セットアップを更新したいライディングスタイルを選択し “DEFAULT” に機能に入ります。

円形ディスプレイ (B、図 7) 上に、“DEFAULT PARAMETER ?” が表示されます。パラメーター更新には “YES” で、reset ボタン (14、図 5) を押してください。パラメーターの更新には約 15 秒かかり、ディスプレイ上には “WAIT…” の表示が出ます。作業終了時には円形ディスプレイ (B、図 7) 上に、“DEFAULT OK” が表示され、パラメーター更新が実行された表示が出ます。



重要

この作業で全てのライディングスタイルパラメーターを修復します。

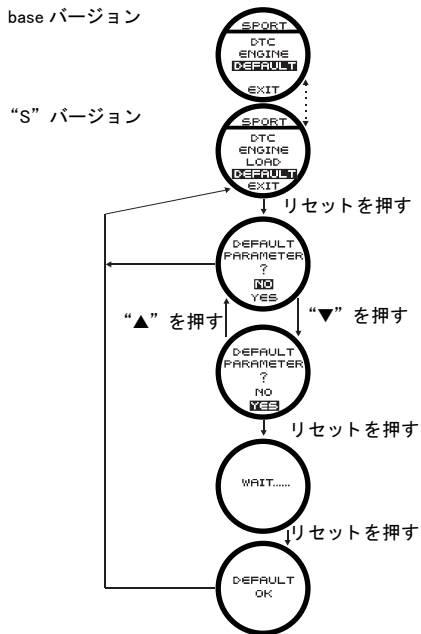


図 52

インストルメントパネル バックライト 調節

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。

この機能はセッティングメニュー 48 ページから、B.LIGHT を選択します。

ディスプレイ上には以下の項目が表示されます。

- 矢印は現在使用しているレベルをさします。
- ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で、新しいレベルを選択できます。
- 新設定をメモリーするには、reset (14、図 5) ボタンを押してください。矢印はメモリーされたレベルに移動します。

この機能終了には“EXIT”を選択し、reset ボタン (14、図 5) を押してください。

MAX この設定がバックライトは一番明るい状態です。

MID この設定はバックライトは MAX より 30% 減の明るさです。

MIN この設定はバックライトは MAX より 70% 減の明るさです。



参考

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

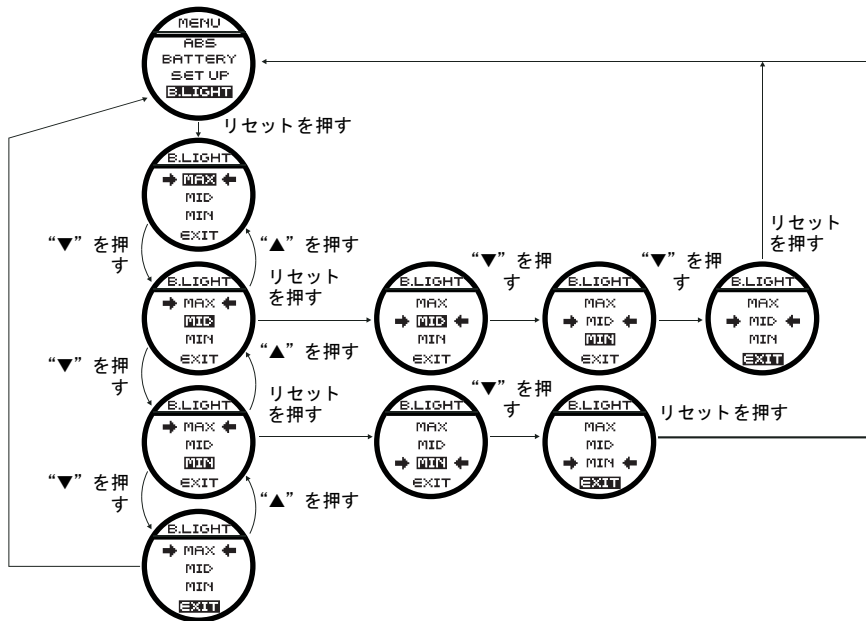


図 53

LAP (ラップタイム) 起動 / 解除機能

この機能で LAP (ラップタイム) の起動 / 解除が可能です。
この機能はセッティングメニュー 48 ページから、LAP を選択します。

次に reset (14. 図 5) ボタンを押し、“ON / OFF” を表示します。

ディスプレイ上には以下の項目が表示されます。

- 矢印は現在使用しているレベルをさします。
- ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で、新しい設定を選択できます。
- 新設定をメモリーするには、reset (14、図 5) ボタンを押してください。矢印はメモリーされたレベルに移動します。

この機能終了には “EXIT” を選択し、reset ボタン (14、図 5) を押してください。

“OFF” 設定にすると、LAP 機能は解除されます。

“ON” 設定にすると、LAP 機能は起動されます。(LAP 機能設定参照)



参考

LAP 機能が起動中、flash (13. 図 5) ボタンは、ハイビーム機能の “flash” とラップタイム機能の Start / Stop の両方に使われます。

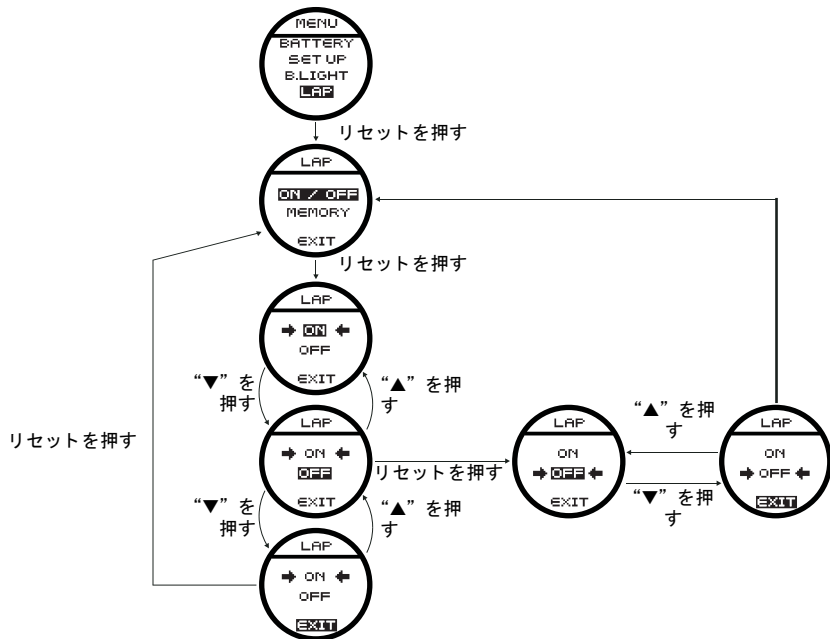


図 54

LAP 設定

この機能で LAP の設定をします。

機能が起動状態であれば (LAP 起動 / 解除参照)、以下の方法でラップタイム機能の設定が可能です。

- flash (13、図 5) ボタンを一度押すと、クロノメーターが最初のラップをとりはじめ、円形ディスプレイ (B、図 7) 上に “START LAP” が 4 秒間表示され、その後元の表示に戻ります。
- 以後、flash (13、図 5) ボタンを押すたびに、円形ディスプレイ (B、図 7) 上には、ラップタイムが自動的に 10 秒間表示され、その後元の表示に戻ります。

30 回までラップタイムを記録する事が出来ます。メモリーがフルの際、メモリーがリセットされるまでは、フラッシャーボタン (13、図 5) を押すたびに、ラップタイムを記憶せずに円形ディスプレイ上に (B、図 7) 3 秒間 “LAP MEMORY FULL” と点滅表示されます。

LAP 機能を OFF にした場合、そのラップは記録されません。

LAP 機能使用中に突然エンジンが止まった場合 (キー OFF)、LAP 機能は自動的に OFF になります (クロノメーターが作動していても、ラップタイムは記憶されません)。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) インストルメントパネルはメモリーが可能な残りのラップ数を記録し続けます (この例の場合は 12 回記録可能)。

この機能は今現在記録されているラップタイムしか表示しません。ラップメモリー機能の全データを完全に表示するために、他のデータ (最高速度、エンジン最高回転数、最高値に達した場合リミッター) も同様に記録されます (LAP 記録表示参照)。

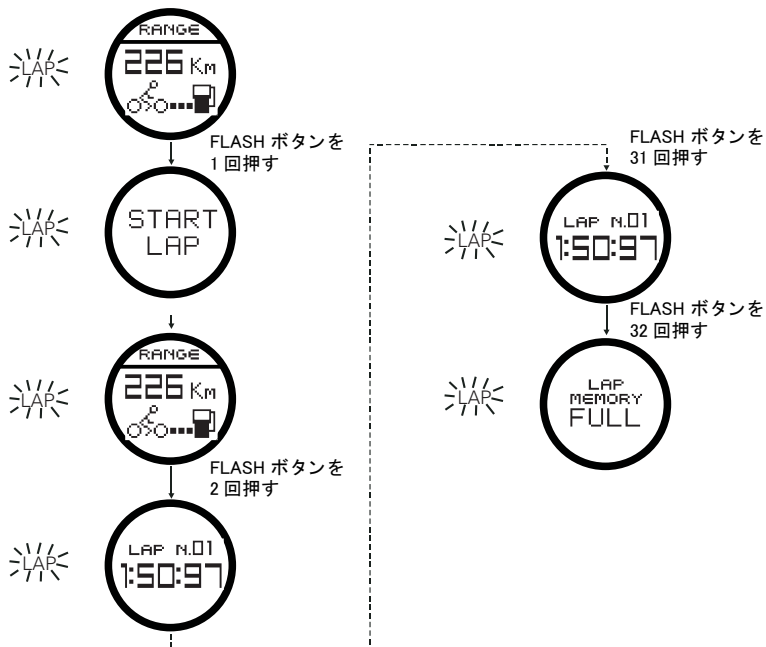


図 55

LAP 記録表示

この機能で LAP 記録表示をします。

この機能はセッティングメニュー 48 ページから、LAP を選択します。

次に reset (14. 図 5) ボタンを押し、“MEMORY” を表示します。

ディスプレイ上には以下の項目が表示されます。

円形ディスプレイ (B、図 7):

- 表示中のラップ数 (例:N.1)
- NEXT は次の LAP 表示に移るときに使います。
- RESET は記録されている全てのラップタイムを消去する時に使います。

この機能終了には“EXIT”を選択し、reset ボタン (14、図 5) を押してください。

LCD (中央ディスプレイ) (A、図 7):

- 上部左 ラップタイム (例:1:50:97);
- 上部右 記録 LAP で出した最高速度
- 下部 記録 LAP で出した最高エンジン回転数 (RPM)



参考

記録最高速度は中央ディスプレイ (A) に表示されます (8% 増大させたもの)。

データ取得中に最高速度が 299km/h(186 mph) を超えた場合、到達した速度のデータが表示されます (例: 316 km/h)。メモリーにデータが記録されていない場合、30 のラップタイムが“0.00.00”と表示されるクロノメーター、最大 rpm = 0、および最大瞬間速度 = 0 と共に表示されます。

ラップタイム記録中に、エンジンがリミッター限界に達した場合、記録タイム表示時に Over Rev ランプ (9、図 4) が点灯します。

他の記録タイムを表示するには、NEXT 表示からリセットボタン (14、図 5) を押してください。リセットボタン (14、図 5) を押すごとに、次のタイムが表示されます。全ての記録タイムを消去するためには、RESET 表示からリセットボタン (14、図 5) を 3 秒間押してください。



参考

記録タイムが消去されると、LAP 機能が起動中でも自動的に OFF になります。

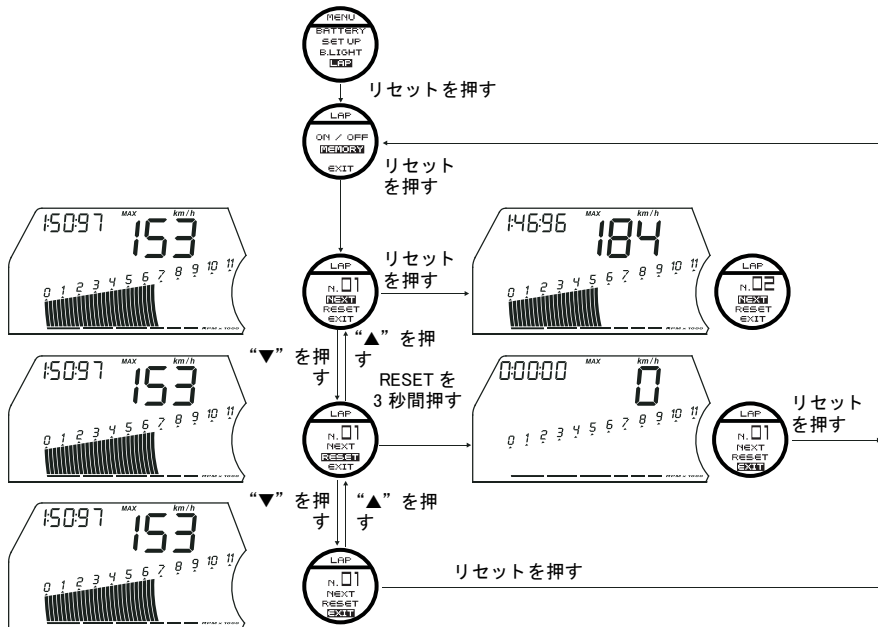


図 56

DTC(Ducati Traction Control) の起動 / 解除機能



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。

この機能でDTC(Ducatiトラクションコントロール)の起動/解除ができます。

この機能はセッティングメニュー 48 ページから、DTC を選択します。

次に reset (14. 図 5) ボタンを押し、“ON / OFF” を表示します。

ディスプレイ上には以下の項目が表示されます。

- 矢印は現在使用しているレベルをさします。
- ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で、新しい設定を選択できます。
- 新設定をメモリーするには、reset (14、図 5) ボタンを押ししてください。矢印はメモリーされたレベルに移動します。

この機能終了には“EXIT”を選択し、reset ボタン (14、図 5) を押ししてください。

OFF 設定にすると、トラクションコントロールは解除されます。

ON 設定にすると、トラクションコントロールは起動されません。



参考

DTC を解除するには “warning” 表示より 前述のとおり DTC OFF にして下さい。バッテリーが中断された場合、電源の確保および次の Key-On 時に、DTC は常に自動的に OFF 設定となります。

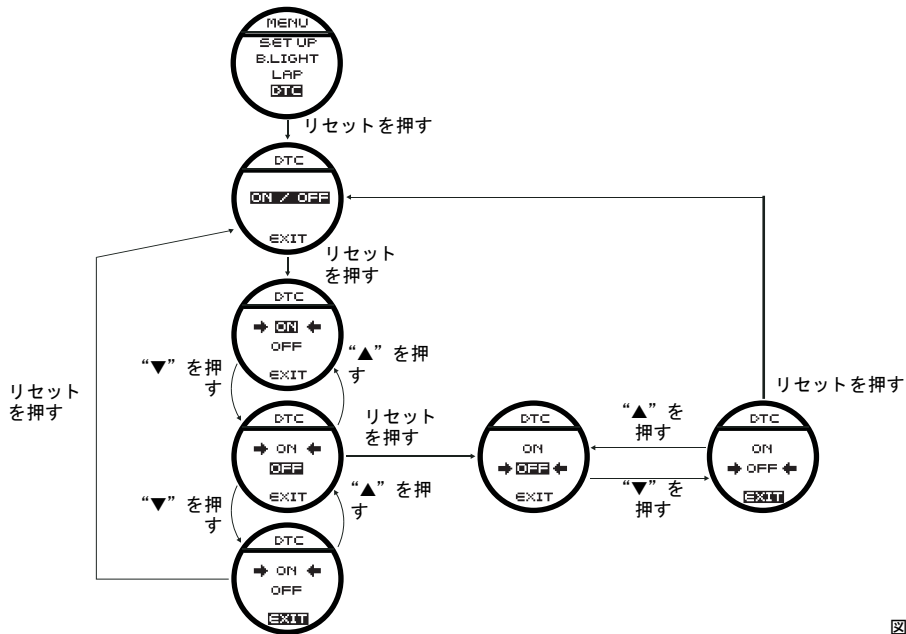


図 57

デジタルエンジン回転表示機能

この機能はより正確なエンジン回転数 (RPM) を表示します。
この機能はセッティングメニュー 48 ページから、RPM を
選択します。
ディスプレイにはエンジン回転情報が 50 rpm から正確に表示
されます。

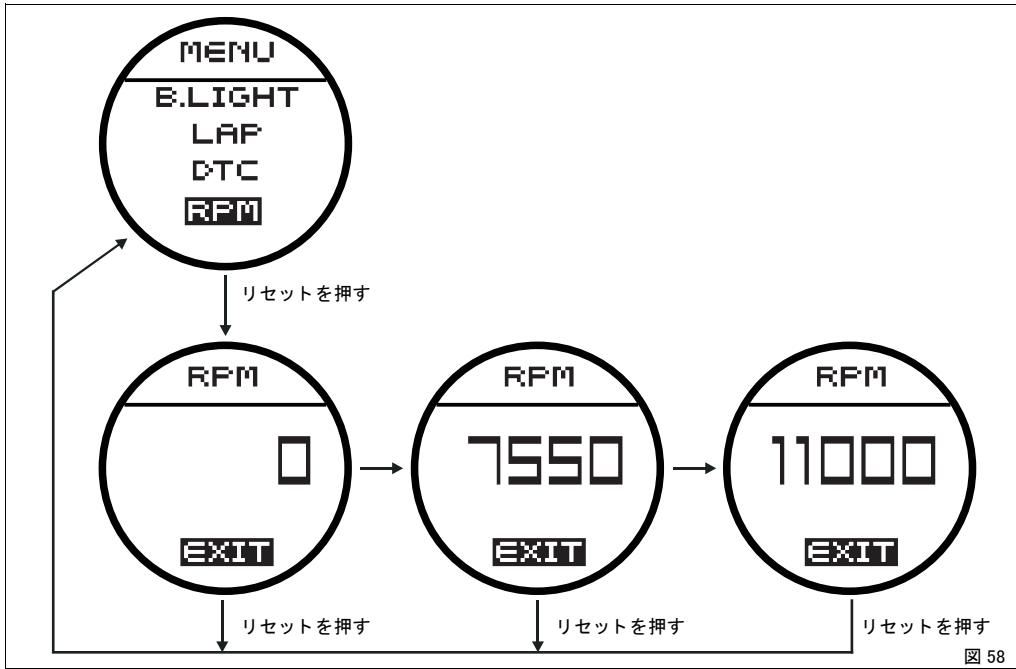


図 58

時計の調整

この機能は時計の調整設定をします。

この機能はセッティングメニュー 48 ページから、CLOCK を選択します。

次に reset (14、図 5) ボタンを 3 秒間押し、“SET UP” で設定が完了します。

円形ディスプレイ (B) 上の、SET CLOCK … で設定したい時間を表示し、設定後、時間は中央ディスプレイ上に表示されます。

時計のセットアップ

この機能に入ると最初に “AM” の表示が点滅します。

ボタン “▼” (2、図 8) を押し、PM が点滅表示します。

ボタン “▼” (2、図 8) を押し、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)。

ボタン “▲” (1、図 8) を押し、時間表示が点滅し始め、時間の設定に入ります。

ボタン (2、図 8) “▼” を押すたびに、1 時間進みます。ボタン (2、図 8) “▼” を押し続けると、秒につき 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)。

ボタン (1、図 8) “▲” を押し、分が点滅し始め、分の設定に入ります。

ボタン (2、図 8) “▼” を押すたびに、1 分進みます。ボタン (2、図 8) “▼” を押し続けると、1 秒につき 1 分ずつ進みます。

ボタン (2、図 8) “▼” を 5 秒以上押し続けると、100ms につき 1 分の割合で数字が増します (ボタン (2、図 8) “▼” を押し続けている間、数字は点滅しません)。

ボタン (1、図 8) “▲” を押し、全ての新しい時間表示は点滅し、円形ディスプレイ上に “MEM” の表示が出ます。新しい時間設定を決定 (メモリー) する場合は、reset (14、図 5) ボタンを押ししてください。

この機能終了には “EXIT” を選択し、reset ボタン (14、図 5) を押ししてください。



参考

バッテリーが中断された場合、電源の確保および次の Key-On 時に、時計はリセットされず (自動的に 00:00 から再開します)。

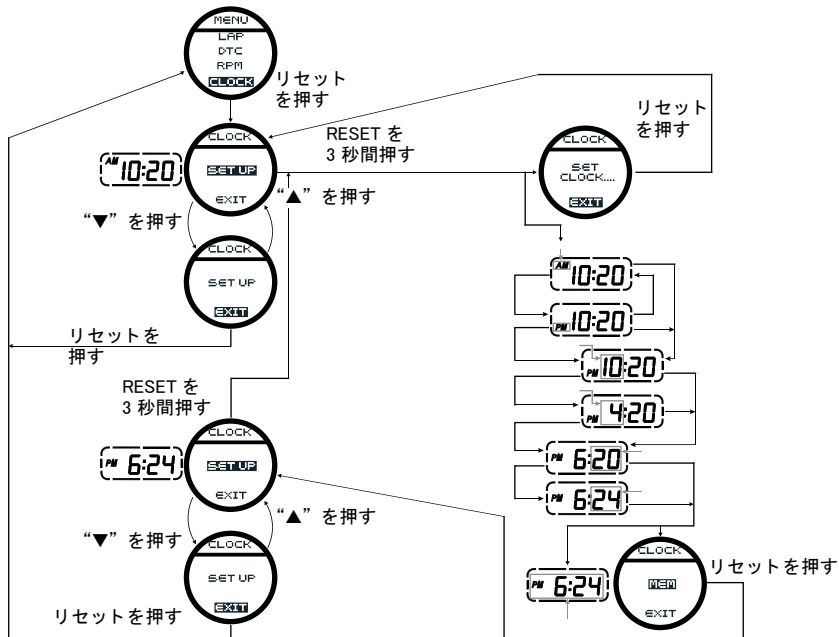


図 59

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、フェアリング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、毎回変更され、CPUが“パスワード”によってキーを承認した時のみエンジンが始動します。

キー（図 60）

車両には、以下のキーが付属しています：

- アクティブキー 1 本 (1、図 60)。
- パッシブキー 1 本 (2、図 60)。

これらのキーは、異なる方法で Hands free システム key-on 状態にする為のコードをもっています。

アクティブキー (1、図 61) は、普通使用のキーで、ボタン (A、図 61) を押しながら金属部分 (B、図 61) より発信します。金属のへこみの最後部分は、柄の内側に入っています。

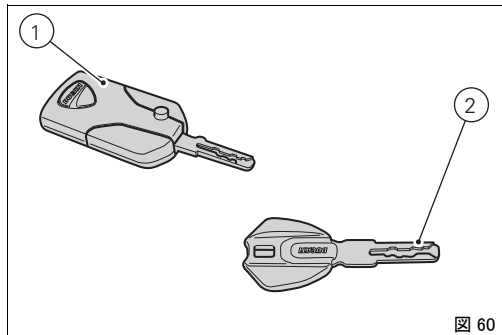


図 60

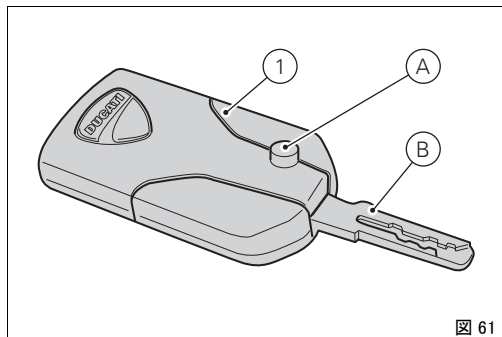


図 61

アクティブキー内部には、バッテリーが内蔵されており、インストールパネル起動時、low level のメッセージがキーとバッテリーのマーク (図 62) の下に表示が出たときは、交換しなければなりません。



参考

この場合できるだけ早いバッテリー交換をお勧めします。(88 ページ)。

充電量がある程度の限界から下がると、このキーはパッシブキー同様、発信できなくなります。この状態になると、インストールパネル上には何も表示されません。



警告

キー (1 または 2、図 60) をフィラープラグのロックやシートロックに挿したまま走行しないで下さい。抜けたり、思わぬ事故の元になります。また、強度の衝撃はキー機能と全回路に損傷を与える可能性があります。過酷な天候の下、キー挿入のまま走行することも、キー IC に損傷を与える可能性があります。洗車中にキーを車両の上に放置しないで下さい。防水対応はしておりませんので、損傷の可能性があります。



図 62

アクティブキーのバッテリー交換

リチウムイオンバッテリー CR 2032 3 Volt のみ使用してください。



参考

交換後のキーの再設定は必要ありません。

バッテリーの金属部分を取り出してください。プラスチックの柄部分を、直径がある程度ある硬貨(2ユーロ硬貨 €)を使い、開けて下さい。図 63 を参照。



重要

矢印で表示されている部分のみに、硬貨を挿入してください。上記以外のもので開けたり、矢印以外の場所に挿入しないで下さい。IC や / またはワッシャープロテクターに損傷を与える可能性があります。

柄部分を外した後は、図で示すように、小さなマイナスドライバの先をプレス回路(1、図 64)のすぐ下にいれ、回路を破損させないように慎重に持ち上げ、引き抜いてください。



重要

小さなマイナスドライバの先をプレス回路のすぐ下に、回路を破損させないように慎重に置いて下さい。バッテリーおよびバッテリーケースに力をかけないで下さい。

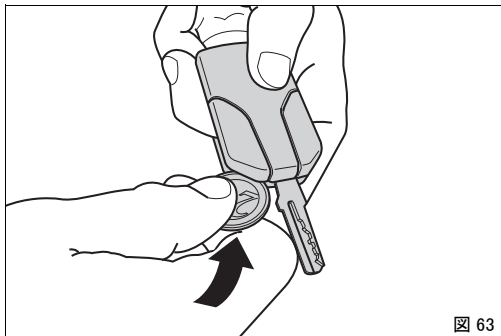


図 63

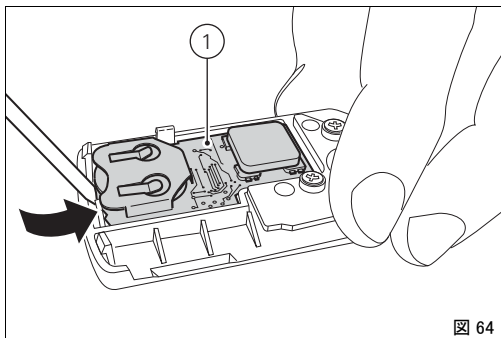


図 64

バッテリー(2、図 65)をプレス回路(1、図 65)から抜いて、新しいバッテリーと交換してください。電極に注意してください。プラス(+)は向かって目に見える方になります。

重要

指定バッテリーのみ、使用してください。

プレス回路を元に戻す時(1、図 66)には、バッテリー側から(2、図 66)挿し、プラスチックに入れてください。

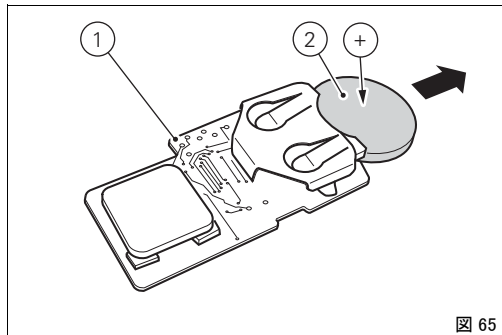


図 65

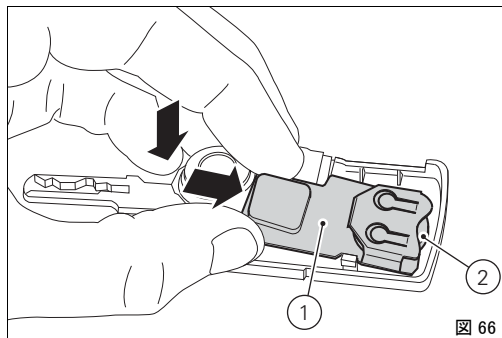


図 66

プレス回路アンテナ(3、図 67) をカチっという連結音が聞こえるまで軽く押して下さい。

二つの柄を揃え、矢印部分(図 68)を押して、閉じてください。
カチッという音でよく閉じたことがわかります。

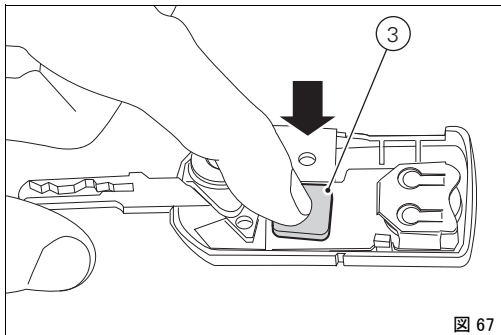


図 67

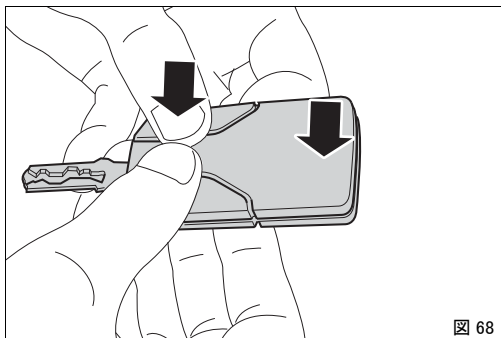


図 68

キーの複製

追加のキーが必要な場合は、お持ちのキー全てを持って
Ducati サービスセンターにご依頼下さい。

Ducati サービスセンターは新しいキー、およびお手持ちの
キーを再プログラミングします。

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

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

イモビライザーの解除作業

HF (Hands Free) システムに不具合が生じた場合、車両の一時起動をします。



参考

PIN CODE 機能作動には、不具合が生じた場合に一時起動をするため、予め4桁のPINをインストルパネルに入力します。



警告

PIN コードは車両所有者自身が設定してください。PIN コードが既に設定になっていた場合は、Ducati ディーラーへ解除の申し込みをして下さい。設定解除をする場合、Ducati ディーラーは車両所有者確認をさせていただくことがあります。

PIN CODE 起動機能

この機能はセッティングメニュー 48 ページから、PIN CODE を選択します。



参考

その時点で“MODIFY”の表示が出た場合、PIN は既に存在し機能していることを表します。

円形ディスプレイ (B、図 7) 上に、“NEW PIN”と“----”が表示されます。この時点で4桁のコードを入力します。

コードの入力：

ボタン (2、図 8) “▼” を押すごとに、表示数値は0から9まで移動し、また0に戻ります。

reset ボタン (14、図 5) を押し、数値が設定されます。同じ方法で4桁すべてを入力します。

新たに reset ボタン (14、図 5) を押し、数値が設定されます。

ディスプレイ上に“OK”と“EXIT”の表示が出ます。

設定 PIN の確定には、新たに reset (14、図 5) ボタンを押し“OK”を表示します。

PIN 設定が完了すると、ディスプレイ上に“NEW PIN MEM”が3秒間表示されます。

3秒後、インストルメントパネル上から、自動的に設定メニューが消えます。

以後、新たに PIN CODE 機能に入った場合“MODIFY”が表示され、PIN の再設定が可能になります。

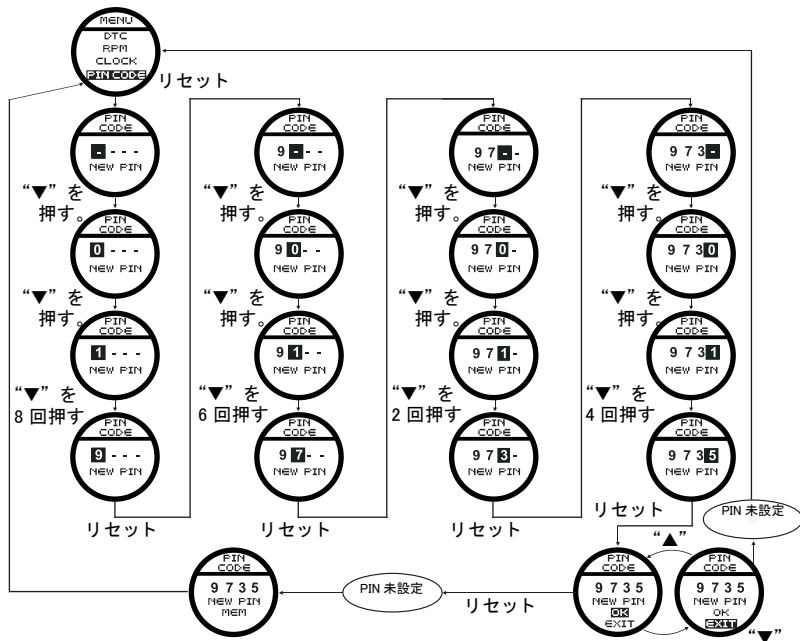


図 69

PIN CODE 変更

この機能で4桁のPIN CODEの変更が可能となります。
この機能はセッティングメニュー48ページから、PIN CODEを選択します。



参考

“NEW PIN”と“----”が即表示された場合は、未入力同様、PIN CODEが機能していないことを示します。前頁“PIN CODE 起動機能”で説明したように、PINを入力してください

円形ディスプレイ(B、図7)上に、“MODIFY”が表示されません。reset(14、図5)ボタンを押し、“MODIFY”で、PINの変更をします。



参考

PIN 変更には、メモリー済みPINを記憶しておくことが必要です。

円形ディスプレイ(B、図7)上に、“OLD PIN”と“----”が表示されます。この時点で、古い4桁のコードを入力してください。

旧PIN入力ボタン(2、図8)“▼”を押すごとに、表示数値は0から9まで移動し、また0に戻ります。

resetボタン(14、図5)を押し、数値が設定されます。

同じ方法で4桁すべてを入力します。

新たにresetボタン(14、図5)を押し、数値が設定されません。

ディスプレイ上に“OK”と“EXIT”の表示が出ます。

設定した旧PINの確定には、新たにreset(14、図5)ボタンを押し“OK”を表示します。

旧コード入力を間違えた場合は、“OLD PIN WRONG”が3秒間表示され、その後インストールメントパネル上には、“MODIFY”が表示され、旧コード入力再試行を促します。

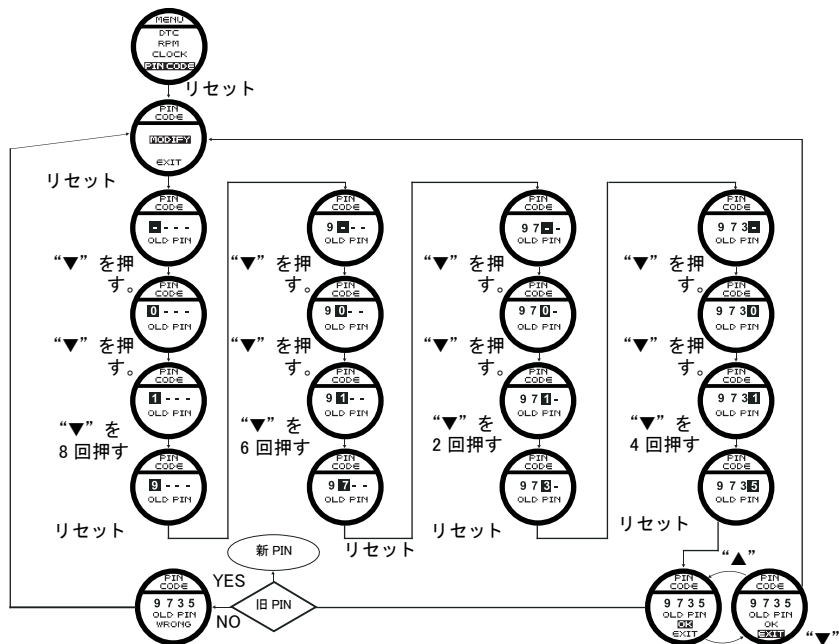


図 70

コードが正しく入力された場合には、円形ディスプレイ上に“NEW PIN”と“----”が表示されます。この時点で4桁のコードを入力します。

新IN入力ボタン(2、図8)“▼”を押すごとに、表示数値は0から9まで移動し、また0に戻ります。

resetボタン(14、図5)を押し、数値が設定されます。

同じ方法で4桁すべてを入力します。

新たにresetボタン(14、図5)を押し、数値が設定されます。

ディスプレイ上に“OK”と“EXIT”の表示が出ます。

設定PINの確定には、新たにreset(14、図5)ボタンを押し“OK”を表示します。

PIN設定が完了すると、ディスプレイ上に“NEW PIN MEM”が3秒間表示されます。

3秒後、インストルメントパネル上から、自動的に設定メニューが消えます。

PIN CODE 変更はこれで終了です。



参考

PIN CODE の設定は何度でも可能です。

ランプコントロール

ヘッドランプコントロール

ヘッドランプが自動的に OFF となり、バッテリーの消費量を抑えます。

Key-On にすると、ハイビームおよびロービームは OFF の状態です。

エンジンを始動させるとロービームが自動的に点灯します。

この時点から“通常”機能となります：ロービームからハイビームへ（ボタン 13、図 5 を利用して）変更することができます。“FLASH”（ボタン 13、図 5 を利用して）を使用する事ができます。Key-On にした後もエンジンを始動させない場合も、左側スイッチでロー/ハイビームを点灯する事ができます（ボタン 13、図 5）。1 回押すとロービームが点灯します。この時点から、同じボタンを利用してロービーム/ハイビームを点け換えることができます（60 秒以内にエンジンが始動されない場合は、点灯しているロービームまたはハイビームは消灯します）。

上記の手順でエンジンを始動する前にビームを点灯した場合、車両を始動させる際、自動的に一旦消灯し、エンジンが完全に始動した時点で点灯します。

ターンインジケーター（自動リターン機能）

インストルメントパネルでターンインジケーターの自動リターン機能の調節が可能です。

2つのうち、どちらかのターンインジケーターを点けた後リセットボタン（14、図 5）で解除する事ができます。

手動リセットしなかった場合、500m（または 0.3 マイル）走行後、インストルメントパネルはインジケーターを自動的に解除します。

自動解除の際、走行距離のカウントは 80 Km/h (50 mph) 以下で行なわれます。

走行距離カウントは自動解除が完了した後、80 km/h (50 mph) 以上で可能です。また、前述の速度を下回った場合、カウントは解除され、再開します。

PARKING 機能

この機能はパーキング様式を設定します。

PARKING 機能で車両停止の際、駐車が目立つように、前後部ライトを点灯することができます。

車両停止後60秒以内に、ボタン(2、図8)“▼”を3秒間押すと設定が可能です。

設定が完了すると、円形ディスプレイ上に5秒間表示され、ライトは2時間点灯され、その後自動的に消灯します。

この機能は車両の起動と停止で解除することができます。



参考

機能作動中に突然バッテリーが無くな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停止します。



警告

この機能を頻繁に使うことで、バッテリーの消耗が著しくなります。Ducati 社はこの機能を必要な時のみに利用することをお勧めします。



図 72

ステアリングロックが可能なポジション表示

この機能はステアリングがロック可能なポジションであることを表示します。

車両のエンジンを切った後60秒以内に、ステアリングロックが可能なポジションであることをセンサーが察知し、インストールメントパネルは円形ディスプレイ上に5秒間表示します。

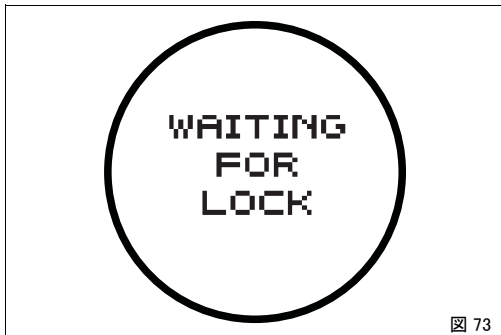


図 73

ステアリングロック起動表示

この機能でステアリングロックの起動を確認できます。車両のエンジンを切った後60秒以内に、下のほうにあるRUN ボタンを押すと、ステアリングロック状態に入ります。正常にステアリングロック状態に入れば、円形ディスプレイ上に5秒間表示されます。



参考

ステアリングロックは正しいステアリングポジションでのみ起動ができます。



図 74

始動の赤いボタン上に“不具合”の疑いの表示

この機能は、システムの不具合吸収がないことを保証するため、キーを“最高”の位置に持ってくる必要があることを知らせます。

重要

短時間のうちに車体のバッテリーが切れる可能性があります。

不具合は、エンジン停止 (Key-Off) 後の 60 秒間表示されません。

停止 (Key-Off) するため、1 秒以上起動ボタン (1, 図 76) を押し続けると、システムは“RED SWITCH NOT RELEASED”を表示し、点滅します。(図 75)

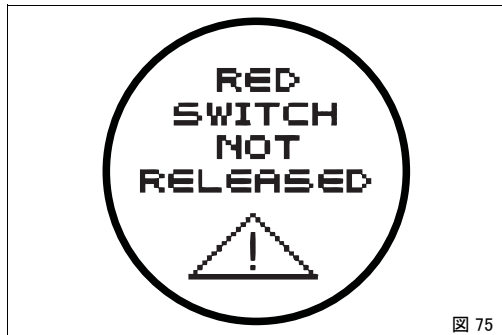


図 75

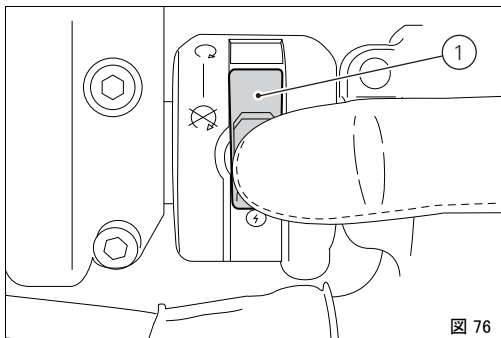
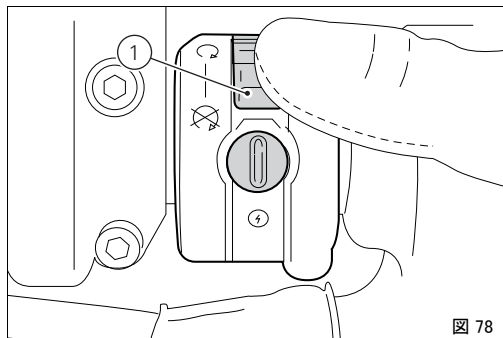
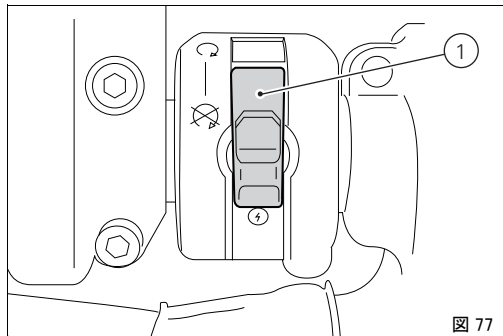


図 76

キー(1, 図 77)を離した後も表示が続く場合は、ボタン(1, 図 78)“最高”の位置にする必要があります。
この場合、不具合をディーラー又は、Ducati に認可された整備工場に連絡してください。



単位の変更

この機能では表示単位の変更が可能です。

このメニューに入るには、車両を ON にすると同時に flash ボタン (13、図 5) および reset (14、図 5) を最低 3 秒間押しします。

このメニューに入ったら、画面には“UNITS”が表示されます。単位を設定するには reset ボタン (14、図 5) を押しします。

インストルメントパネルには変更が可能な表示単位が示されます。ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” で、希望する表示を選択し、もう一度 reset ボタン (14、図 5) を押し決定します。



参考

このメニューを使用している時、他の機能は使用できません。

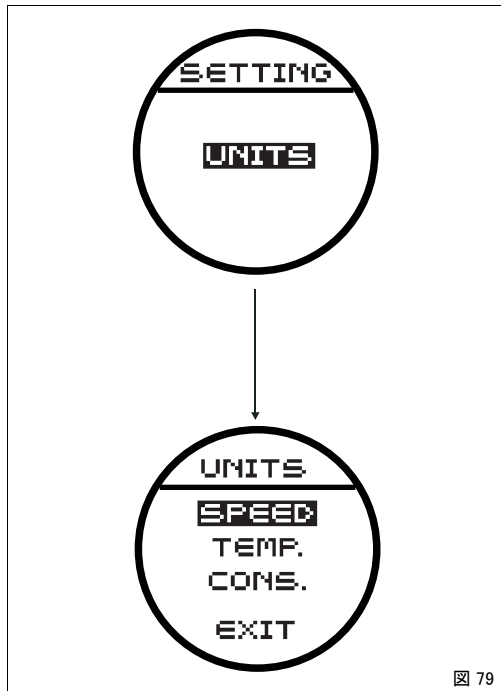


図 79

SPEED の設定

矢印は現在使用中の設定を示しています。ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” を使用して、新しい設定を選択する事ができます。

新設定をメモリーするには、reset(14、図 5) ボタンを 3 秒間押してください。

設定をメモリーすると表示が自動的に消えるので、この時点で車体を停止 (Key-Off) する必要があります。次の始動 (Key-On) で、新しく設定した単位が表示されます。

- 1) Km/h: この設定を選択すると、以下の項目がこの単位を使用します：
 - TOT、TRIP1、TRIP2、RANGE : Km
 - 車両スピードおよび AVG : Km/h
- 2) mph: この設定を選択すると、以下の項目がこの単位を使用します：
 - TOT、TRIP1、TRIP2、RANGE : マイル
 - 車両スピードおよび AVG : mph

“外気温” の設定

矢印は現在使用中の設定を示しています。ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” を使用して、新しい設定を選択する事ができます。

新設定をメモリーするには、reset(14、図 5) ボタンを 3 秒間押してください。

設定をメモリーすると表示が自動的に消えるので、この時点で車体を停止 (Key-Off) する必要があります。次の始動 (Key-On) で、新しく設定した単位が表示されます。

- 3) °C: この設定を選択すると、以下の項目がこの単位を使用します：
 - クーラントおよび T_AIR 温度 : °C

- 4) °F: この設定を選択すると、以下の項目がこの単位を使用します：

- クーラントおよび T_AIR 温度 : °F

“燃費” の設定

矢印は現在使用中の設定を示しています。ボタン (1、図 8) “▲” と (2、図 8) “▼” を使用して、新しい設定を選択する事ができます。

新設定をメモリーするには、reset(14、図 5) ボタンを 3 秒間押してください。

設定をメモリーすると表示が自動的に消えるので、この時点で車体を停止 (Key-Off) する必要があります。次の始動 (Key-On) で、新しく設定した単位が表示されます。

- 5) Km/L: この設定を選択すると、以下の項目がこの単位を使用します：
 - 瞬間燃費および平均燃費 : Km/L
- 6) L/100: この設定を選択すると、以下の項目がこの単位を使用します：
 - 瞬間燃費および平均燃費 : L/100
- 7) mpgal UK: この設定を選択すると、以下の項目がこの単位を使用します：
 - 瞬間燃費および平均燃費 : mpgal UK
- 8) mpgal USA: この設定を選択すると、以下の項目がこの単位を使用します：
 - 瞬間燃費および平均燃費 : mpgal USA

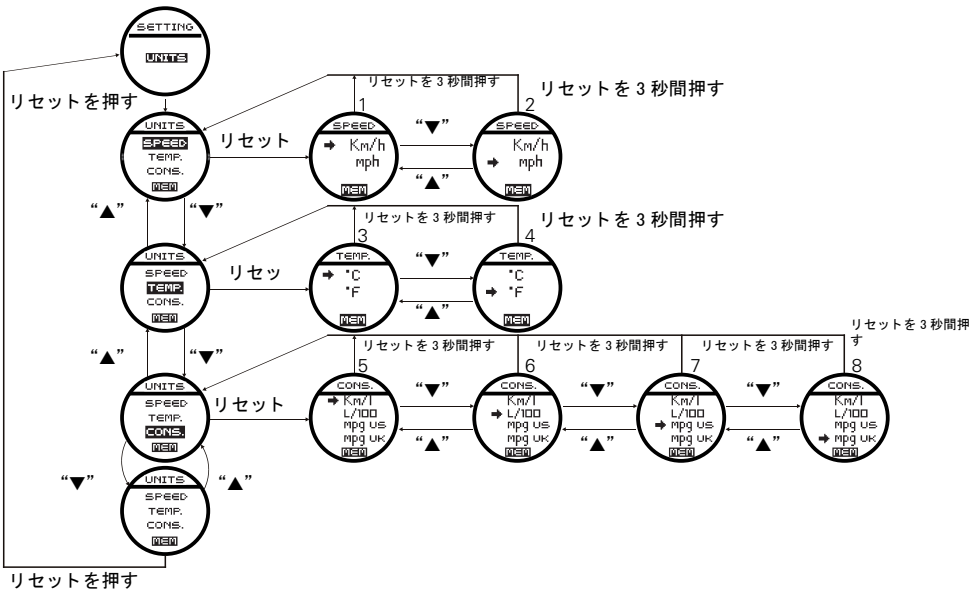


図 80

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読んで下さい。

コマンド類の配置 (図 81)

- 1) インストルメントパネル
- 2) Hands free システム
- 3) 左側スイッチ
- 4) クラッチコントロールレバー
- 5) リアブレーキペダル
- 6) 右側スイッチ
- 7) スロットルグリップ
- 8) フロントブレーキレバー
- 9) ギアチェンジペダル

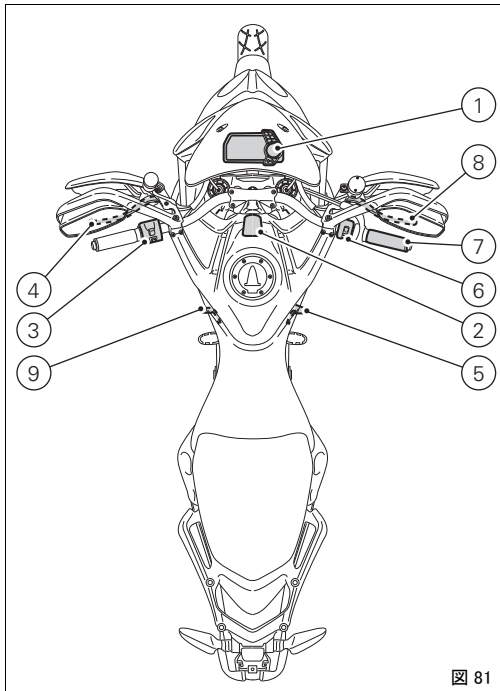


図 81

Hands free システム

Hands free システムは、以下から成り立っています。

- 1) Hands Free ブロック
- 2) アンテナ
- 3) アクティブキー
- 4) パッシブキー
- 5) エレクトリックキャップ (オプション)

Hands free ブロック (1、図 82) は 燃料タンクの前方部に位置し、作業するには小さな枠 (8、図 84) を外さなければなりません。



参考

USA パージョンには、小さな枠 (8、図 84) は付属していません。

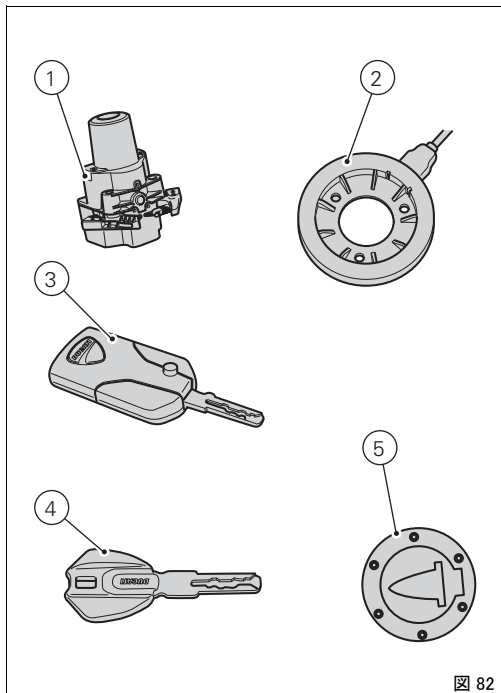


図 82

Hands free システムの起動 “key on” と解除 “key off”

key on は Hands free と全てのエレクトリックデバイスの起動 / 開始に使われます。

key off は Hands free と全てのエレクトリックデバイスの解除 / 停止とエンジン停止を確実にします。

key on はハンドルの右スイッチボタン (6) 上か Hands free ブロック (1、図 82) 上の緊急ボタン (7) で行ないます。

key off はハンドルの右スイッチボタン (6、図 83) 上か Hands free ブロック (1、図 82) 上の緊急ボタン (7) で行ないます。



警告

ボタン (7) は小さな枠 (8) に隠れています。ボタン (7) を押したい場合は、取り外してください。USA バージョンには、小さな枠 (8) は付属していません。



参考

(6) か (7) のボタンは ON/OFF どちらも同様に使えます。例えば、片一方で ON をして、もう片一方で OFF、またはその逆という具合に使うことができます。

Key on は (3、図 82) か (4、図 82) のどちらか一つのキーもしくは暗証番号が可能です。

Key off は (3、図 82) か (4、図 82) のキーがなくても可能です。

Key off にするは、停止状態でハンドルのボタン (6) か Hands free ボタン (7) を押します。停止状態でない場合は、Hands free ボタン (7) のみ押します。

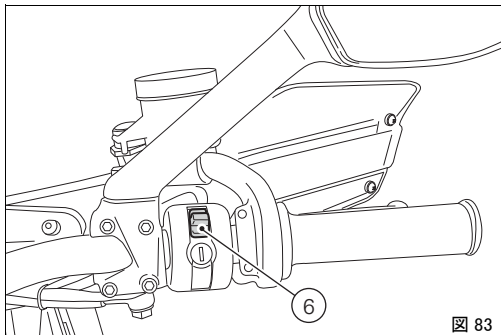


図 83

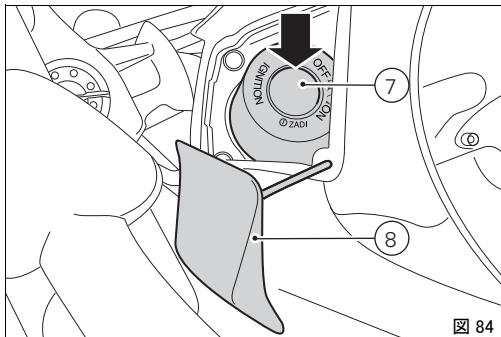


図 84



参考

アクティブキー (3、図 82) のバッテリーが切れると、パッシブキー同様の作動になります。(4、図 82)。インストールパネルはバッテリーの消耗状態を表示します。

キー (3) の金属部分 (A) は、フィラープラグを開ける時とシートおよびバックのロックに使います。

キー (3) の金属部分 (A) は、突き出たボタン (B、図 86) を押すと、柄の内側に隠れます。



参考

車両が key-on でエンジン off の時、アクティブキー (3、図 86) を抜いた 30 秒後、車両はユーザーが何もしなくても自動的に停止します。

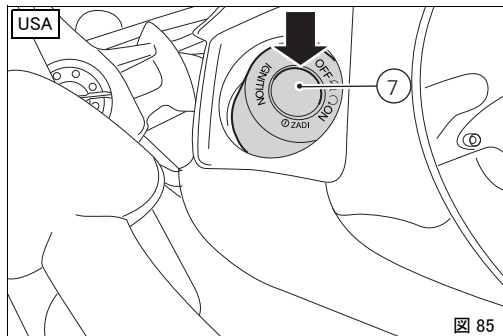


図 85

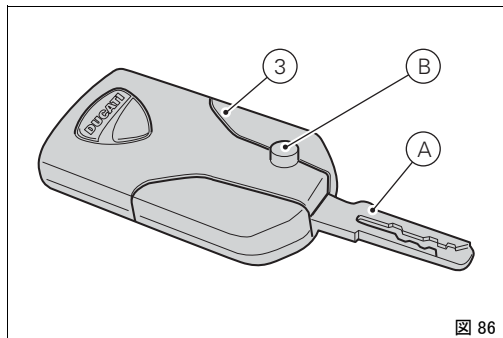


図 86

アクティブキーでハンドルの赤いキーを使い

Key-on/key-off

key-on にはハンドルにある HANDS FREE 起動 / 停止の赤いキー (6) を使います。これにはアクティブキー (3、図 82) が 必要です。



参考

アクティブキー (3、図 82) は、約 1.5 m 圏内で作動します。その圏内に置くようにしてください。

key-off にはハンドルにある HANDS FREE 起動 / 停止の赤いキー (6) を使います。キー (3、図 82) がなくとも、停止状態であれば key-off になります。

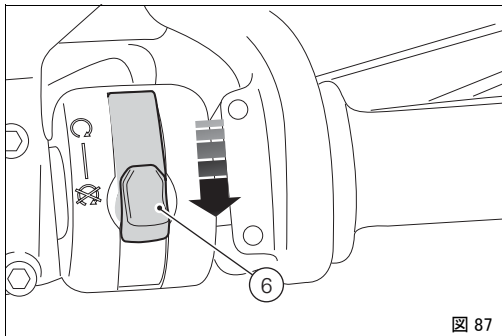


図 87

アクティブキーで Hands free ブロック上のキーを使い Key-on/key-off

key-on には Hands free ブロック (1、図 82) 上のボタン (7) を使います。これにはアクティブキー (3、図 82) が必要です。



参考

USA バージョンには、小さな枠 (8) は付属していません。



参考

アクティブキー (3、図 82) は、約 1.5 m 圏内で作動します。その圏内に置くようにしてください。

key-off には Hands free ブロック (1、図 82) 上のボタン (7) を使います。これはアクティブキー (3、図 82) がなくても可能です。

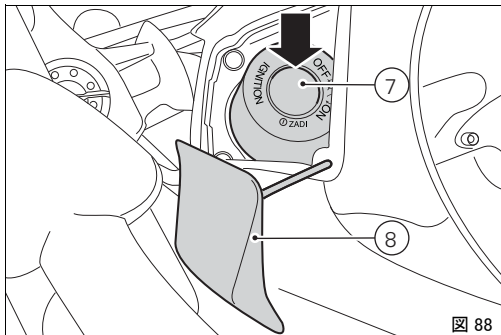


図 88

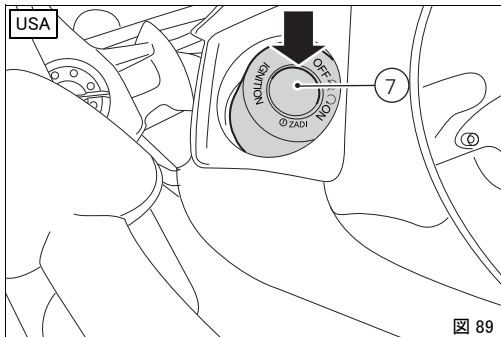


図 89

パッシブキーでハンドルの赤いキーを使い

Key-on/key-off

key-onにはハンドルにある HANDS FREE 起動 / 停止の赤いキー (6) を使います。これにはパッシブキー (4、図 82) が必要です。



参考

パッシブキー (4、図 82) は、数 cm 圏内で作動しますので、キー (4、図 82) はアンテナ (2) のそばに置くようにしてください。

key-offにはハンドルにある HANDS FREE 起動 / 停止の赤いキー (6) を使います。キー (4、図 82) がなくとも、停止状態であれば key-off になります。

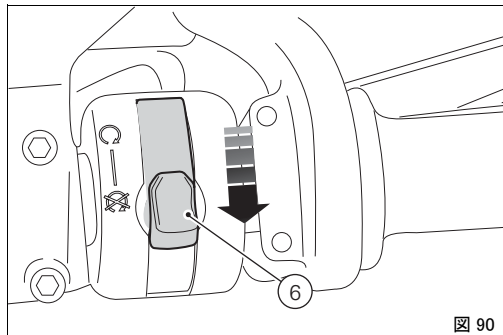


図 90

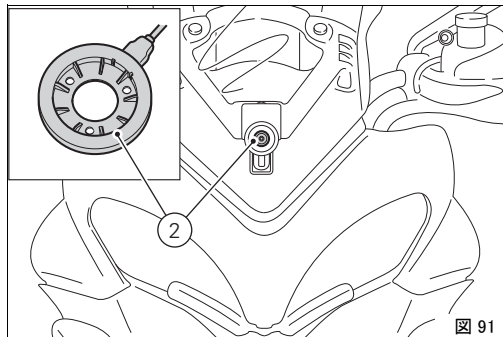


図 91

パッシブキーで Hands free ブロック上のキー
を使い Key-on/key-off

key-on には Hands free ブロック上のボタン (7) を使います。
これにはパッシブキー (4、図 82) が必要です。



参考

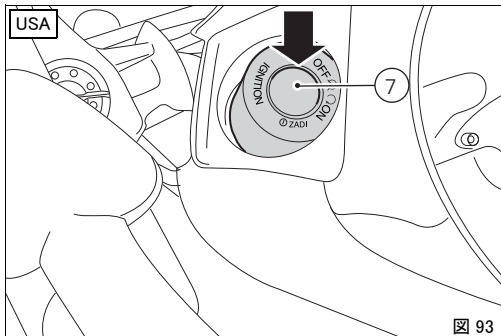
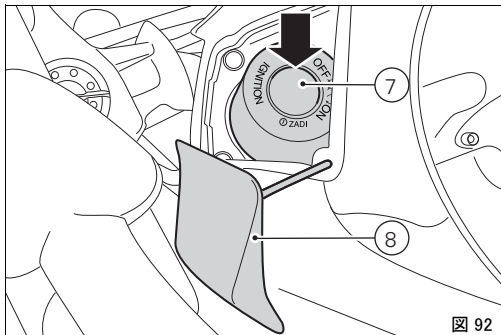
USAバージョンには、小さな枠 (8) は付属していません。



参考

パッシブキー (4、図 82) は、数 cm 圏内で作動しますので、キー (4、図 82) はアンテナのそばに置くようにしてください。

key-off には Hands free ブロック (1、図 82) 上のボタン (7) を使います。これはパッシブキー (4、図 82) がなくても可能です。



暗証番号（イモビライザー解除）で Key-on/ key-off



参考

USA バージョンには、小さな枠(8)は付属していません。

key-on には hands free ブロック(1、図 82)上のボタン(7)を使います。これにはキー(3、図 82)と(4、図 82)は必要なく、ダッシュボードで暗証番号を入力します。

key-off にはハンドルにあるボタン(6)を押し / Hands Free ボタン(7) / エンジン off キー無し。

以降 key-on 後、key-off ごとにキーは使わずに暗証番号を入力します。

暗証番号は車両入手時にユーザーが入力します。

暗証番号を入力しないとこの機能は作動しません。

Hands Free ボタン(7)を押すと、インストルメントパネルにバックライトが点灯し、円形ディスプレイに4桁の暗証番号入力画面が表示されます。暗証番号を正しく入力すると、インストルメントパネルが点灯し、エンジンが起動します。暗証番号は120秒以内に入力を終了してください。それを超えると自動的に Key-off となります。

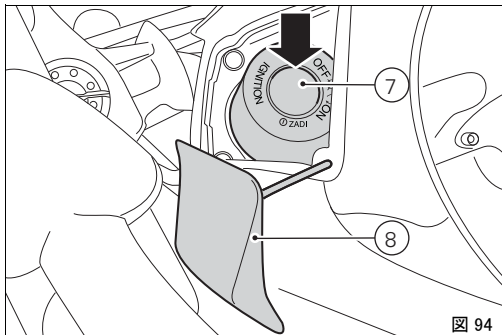


図 94

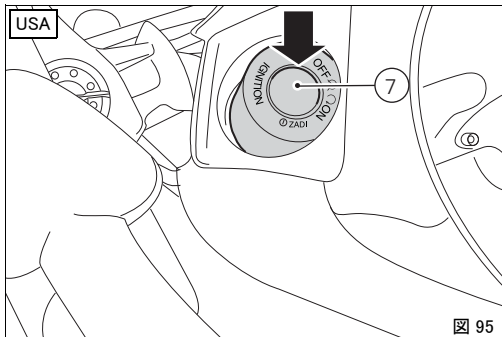


図 95

車両解除のための暗証番号入力機能

この機能で HF (Hands Free) システムに不具合が生じた場合、車両の一時起動をします。

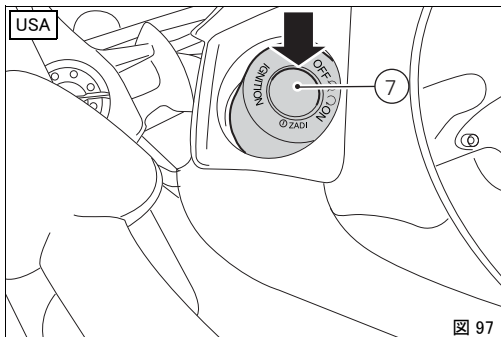
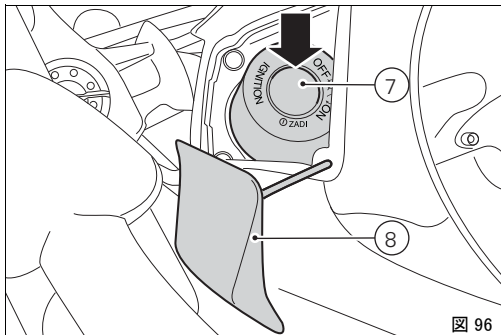
作動には Hands Free (7、図 96) ボタンを押しますが、通常ボタンで車両の起動ができないときは、小さな枠 (8、図 96) を外した緊急ボタンを押します。



参考

USAバージョンには、小さな枠 (8、図 96) は付属していません。

ボタンを押すと、インストルメントパネルは円形ディスプレイ (B、図 7) (とバックライト) のみが起動し、4 桁の暗証番号入力画面が表示されます。



コードの入力：

ボタン (2、図 8) “▼” を押すごとに、表示数値は 0 から 9 まで移動し、また 0 に戻ります。

reset ボタン (14、図 5) を押し、数値が設定されます。

同じ方法で 4 桁すべてを入力します。

新たに reset ボタン (14、図 5) を押し、数値が設定されます。

暗証番号が正しくない場合、インストルメントパネルは、最初の指示画面に戻り、暗証番号の再入力を行わなければなりません。



参考

暗証番号の再入力は何度でも可能です。しかし、インストルメントパネルは入力開始 120 秒後に自動的に消灯します。

入力番号に間違いがなければ、ディスプレイ上に 4 秒間、暗証番号と PIN OK が点滅表示されます。4 秒後、ディスプレイ全体が通常表示にもどります。

以降、車両の起動は Start ボタン (key-on) で可能になります。



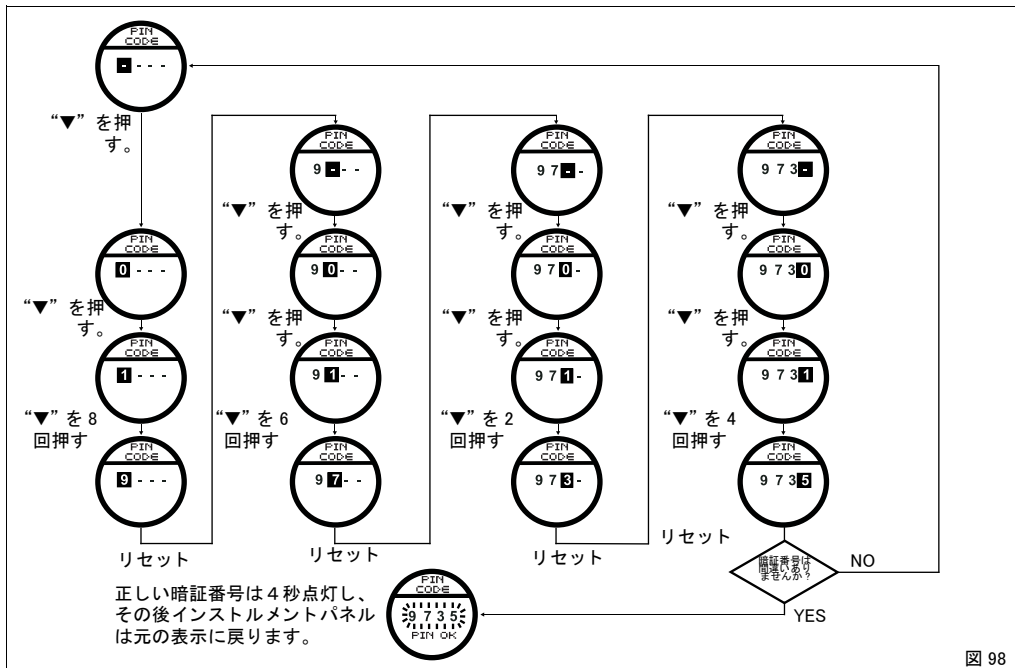
参考

車両停止 (key-off) にしない限り、車両起動が可能です。次の起動の際、もし問題が解決しない場合、車両の”一時”起動のため、もう一度最初から繰り返してください。



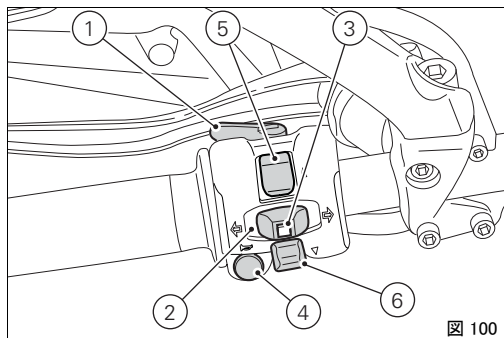
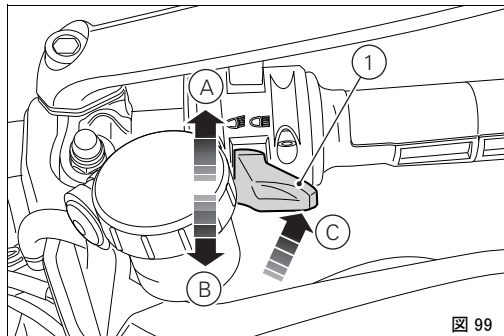
重要

起動のため、上記のプロセスをふまなければならないときは、早めに Ducati サービスセンターまでお問い合わせ下さい。



左側スイッチ（図 99 および図 100）

- 1) デイマースイッチ、ビームの選択、2 ポジション（図 99）:
 - (A) 上に押した場合 ☺ = ロービーム ON
 - (B) 下方に押した場合 ☹ = ハイビーム ON
 - (C) 水平に押した場合 ☺☹ = ハイビーム点滅 (FLASH)、“Start-Stop lap” 表示
- 2) ボタン ⇄ = ターンインジケーター、3 ポジション（図 100）:
 - 中央 = OFF
 - ⇄ = 左折
 - ⇄ = 右折
- 3) ターンインジケーター停止ボタン、Riding mode 起動とメニュー操作
- 4) 📢 ボタン = 警告ホーン
- 5) メニュー操作ボタン、インストルメントパネルスクロールと TRIP1 と TRIP2 機能のリセット。
- 6) メニュー操作ボタン、円形ディスプレイ Dot-Matrix スクロール。



クラッチレバー（図 101）

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) を引くと、エンジンの回転がトランスミッションおよびホイールモーターに伝わらなくなります。クラッチの適切な操作は、スムーズなライディング、特に発進時に重要です。



警告

クラッチ及びブレーキレバーの調整は、停車時に行います。



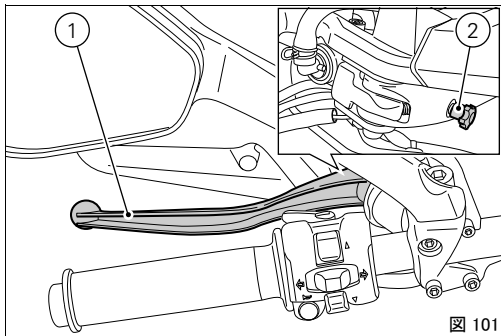
重要

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



参考

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



右側スイッチ (図 102)

- 1) 赤スイッチ ON/OFF
- 2) 黒ボタン エンジン始動

スイッチ (1、図 102) は 3 ポジションあります。

- A) 中央止め: 停止。このポジションではエンジンの起動は不可、全てのエレクトリックデバイスは停止します。
- B) 下部に押した場合 ON/OFF このポジションでシステムの起動 (key-on) と停止 (key-off) が可能です。
- C) 上部に押した場合 始動 このポジションのみで、黒ボタン (2) を押しながら、エンジンの起動が可能です。

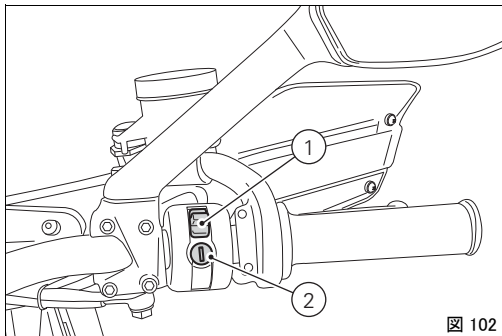


図 102

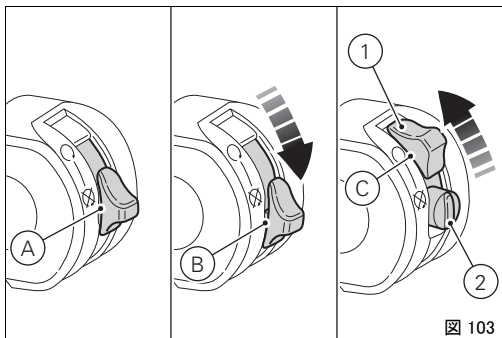
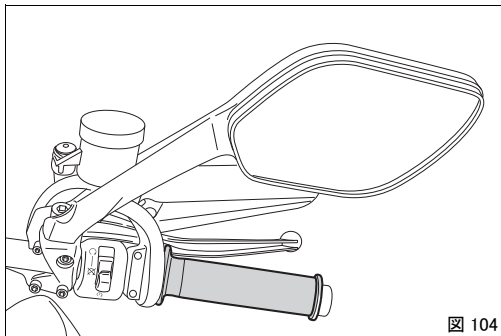


図 103

スロットルグリップ (図 104)

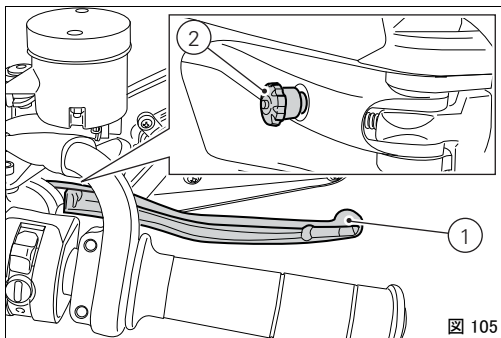
ハンドルパー右側のスロットルグリップは、スロットルボディの開閉を操作します。グリップを緩めると、自動的に元の位置(アイドリング状態)に戻ります。



フロントブレーキレバー (図 105)

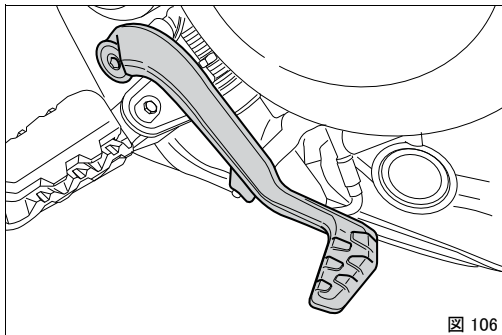
レバー(1)をスロットルグリップの方向へ引くと、フロントブレーキがかかります。このレバーは油圧で作動するため、軽く握るだけで作動します。

コントロールレバー(1)にはつまみ(2)が付いており、レバーとグリップとの間隔が調整できるようになっています。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。



リアブレーキコントロールペダル (図 106)

ペダルを下に踏むことで、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。



ギアシフトペダル (図 107)

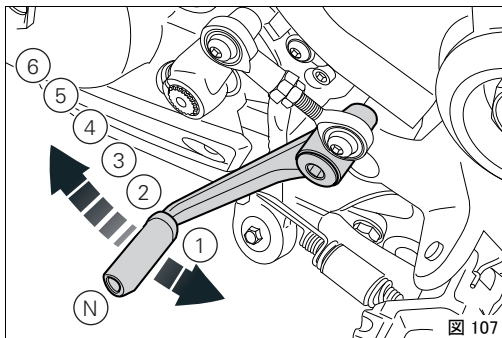
ギアシフトペダルは、中央のニュートラルのポジション N に自動的に戻ります。ニュートラルポジションであることはインストルメントパネル上の N ランプ (3、図 4) で表示されます。

ペダルは以下のように動かします：

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

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

一回の操作が一速分のチェンジに相当します。



ギアチェンジペダルとリアブレーキペダルの配置調整

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

これらの調整は以下の手順で行ってください：

ギアシフトペダル (図 108)

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

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

リンケージ (5) を回し、ギアチェンジペダルを好みの位置に調整します。

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

リンケージ (5) をロックナット (3) で締め付けます。

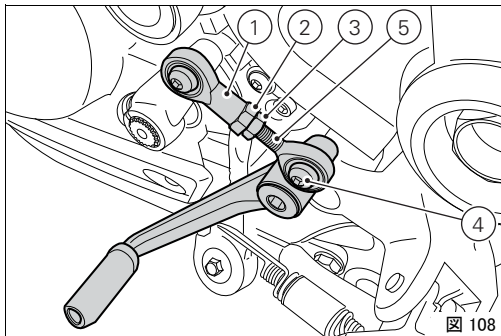


図 108

リアブレーキコントロールペダル (図 109)

ナット (7) を緩めます。

ペダルが好みの位置になるまで、調整スクリュー (6) を回します。

ロックナット (7) を締め付けます。

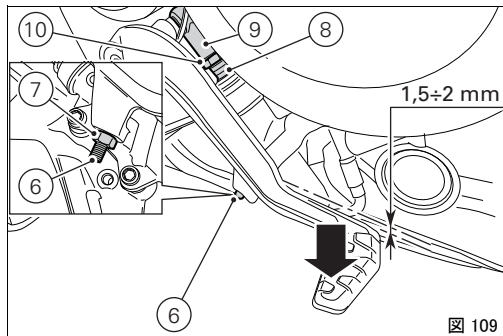
ペダルを手で押しながら、ブレーキがかかり始めるまでに約 1.5 ~ 2 mm の遊びがあるかを確認します。

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

シリンダーのロッド上にあるロックナット (10) を緩めます。

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

ロックナット (10) を締め付け、ペダルの遊びを点検します。



主要構成部品 / 装備

車両上の配置 (図 110)

- 1) フィラープラグ
- 2) シートロック
- 3) サイドスタンド
- 4) パワーサプライ
- 5) リアビューミラー
- 6) フロントフォークアジャスター
- 7) リアショックアブソーバーアジャスター
- 8) 触媒システム
- 9) エキゾーストサイレンサー (146 ページ、“注意事項”参照)。

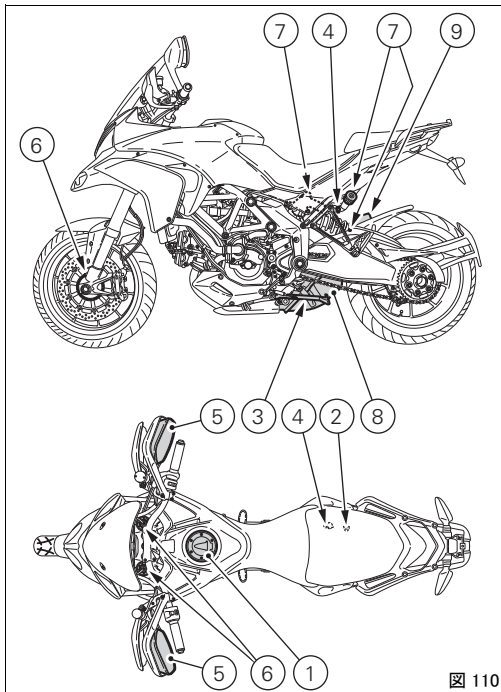


図 110

燃料フィルタープラグ

開け方

プラグの保護カバー(1, 図 111)を起し、アクティブキーもしくはパッシブキーを挿入します。時計回りに1/4回転してロックを解除すれば、プラグを開けることができます。キャップ(2 図 112)を起します。

閉じ方

キーの差し込まれたプラグ(2)で押しながら閉じてください。キーを抜き取り、プラグの保護カバー(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(149 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。

エレクトリックフィルタープラグの開け方 (オプション)

エレクトリックフィルタープラグ(2, 図 112)は、小さなレバー(1, 図 111)を上げて、key-off ごと 60 秒以内に開けることができます。

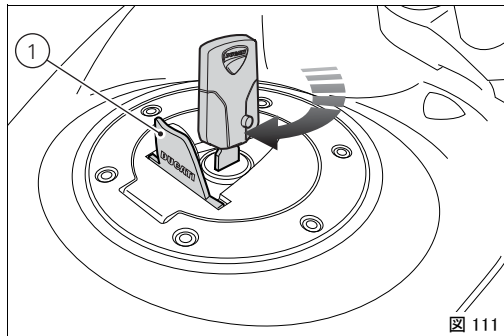


図 111

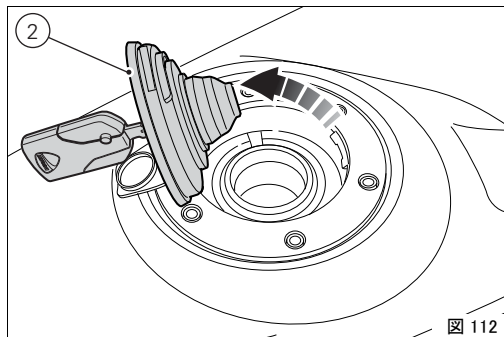


図 112

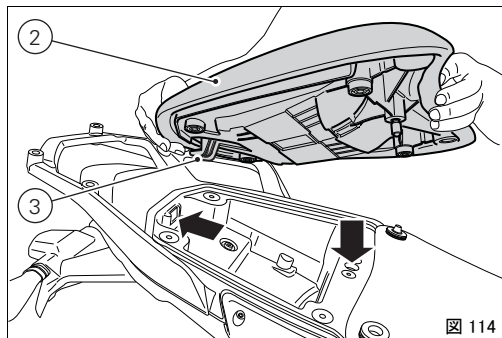
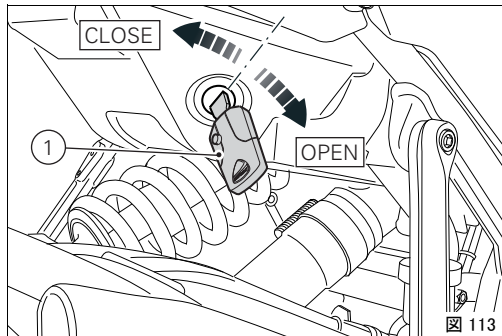
シートロック

パッセンジャーシート (1, 図 113) はツールキットケース使用時に外すことができ、ライダーシートはバッテリーその他のデバイスアクセス時に取り外すことができます。

シートの取り外し

鍵穴 (1) にアクティブキーもしくはパッシブキーを差し込み、クリックと言うパッセンジャーシートの切り離し音が聞こえるまで時計回りに回します。

パッセンジャーシート (2, 図 114) の取り外しには、前方部分を持ち上げ、シート奥の後方ホック (3) をはずすように、前方に引きます。



ライダーシート (4、図 115) の取り外しには、後方部分をフレームピン (5) から抜き取ります。

ライダーシートを後方に引くと同時に、前方部分を下に押し、ピン (6、図 116) で燃料タンクに留めてください。

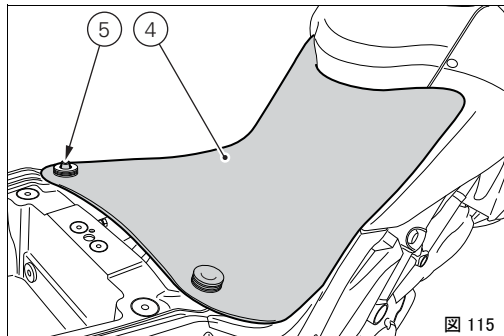


図 115

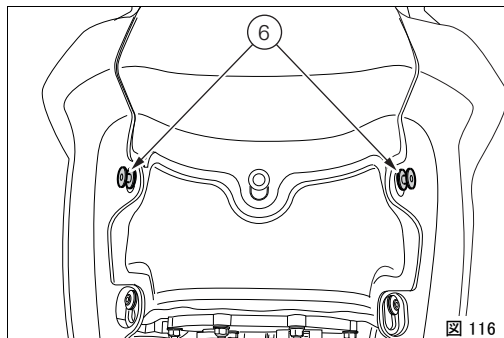
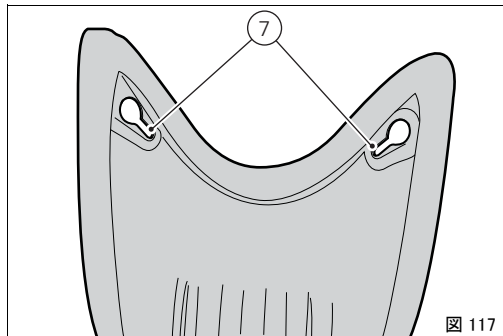


図 116

取り付け

ライダーシート前方部分(4)にピンホール(7, 図 117)があり、燃料タンクのピン(6, 図 116)はここに入ります。ライダーシート前端部の上を、ピンホール(7)に深くピン(6)がおさまるように押します。ライダーシートの後方部分を、フレームピン(5, 図 115)に挿しこみます。後部ホック(3, 図 114)をテールを開けたところに挿し、パッセンジャーシート(2)の前方部分を、ピン中央がラッチにカチっとおさまるまで押します。正しくロックされているか確認するため、パッセンジャーシートを少し上に引き上げます。シートのキー(1, 図 113)を抜いてください。



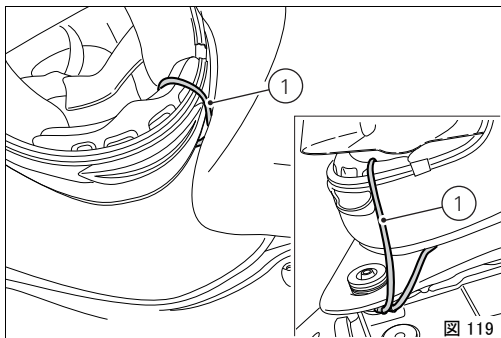
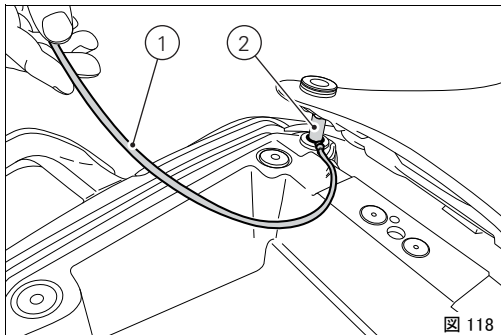
ヘルメットキャリーケーブル

127 ページの“シートを取り外し”に従い、パッセンジャーシート及びライダーシートを取り外します。ケーブル(1、図 119)をヘルメットに通し、フレームのピン(2、図 118)にケーブルの両端を挿入します。ヘルメットをぶら下がった状態にし、ライダーシート及びパッセンジャーシートを取り付けヘルメットを固定します。



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 (図 120)

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パーキングすると、車両転倒の原因となります。

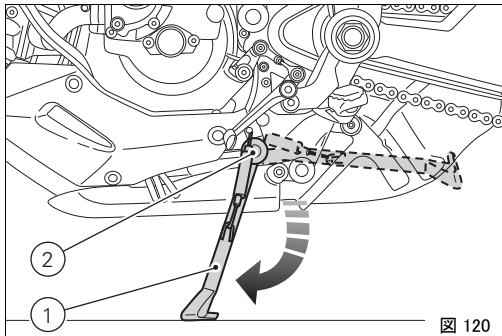
傾斜面に停車する場合は、常にリアホイールが斜面の低い側になるようにして下さい。

サイドスタンドを使用するには、ハンドルバーを両手で握み、車体を支えながら、スタンドのフック(1)を足でしっかりと押し下ろします。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)。

パワーサプライ

車両は付属アクセサリのための2つのパワーサプライが装備されています。後部ヒューズボックスには、10 Aの保護ヒューズがあります。

パワーサプライは、パッセンジャーステップサポートブラケットの裏側に位置し、車両左側(1, 図 121)と右側(2, 図 122)にあります。

重要

エンジン停止状態で、アクセサリをパワーサプライに付けたまま長い時間放置しないで下さい。車両バッテリー消耗の原因になります。

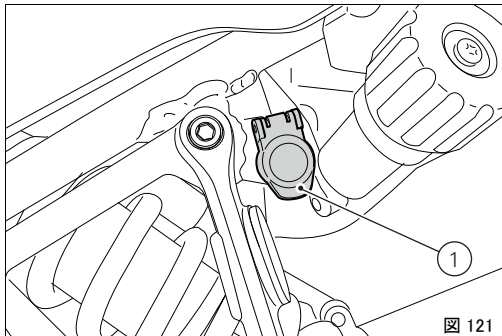


図 121

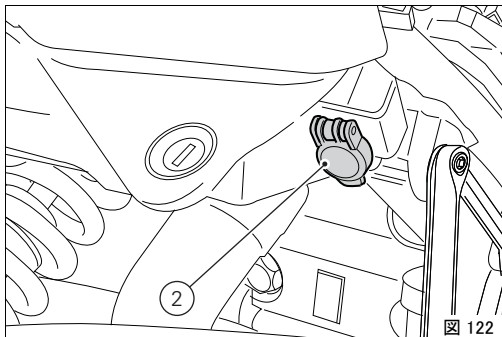


図 122

フロントフォーク調整

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

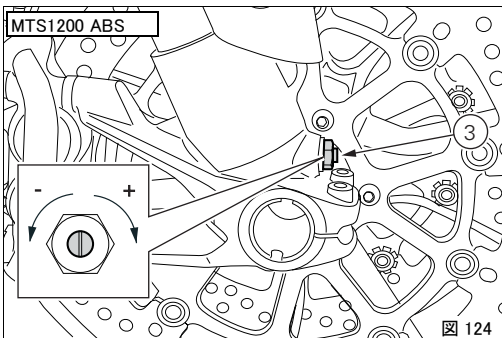
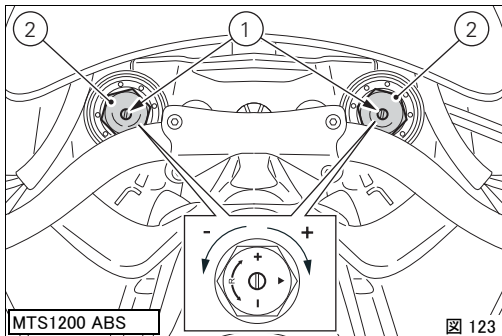
この調整は外部スクリュアジャスターで行います：

- 1) 油圧ブレーキのリバウンドダンピング調整 (図 123)；
- 2) インナー springs プリロード調整 (図 123)；
- 3) 油圧ブレーキのコンプレッションダンピング調整 (図 124)；

サイドスタンドを使い、安定した場所に停車します。リバウンドダンピングを調節するには、ドライバー (-) で、各フォークの上部に配置されているアジャスター (1) を回します。

アジャスター (1 と 3) を回すごとに、ダンピングは緩みます。アジャスターをいっぱいに締め込むと “0” 位置になり、ダンピングが最強にセットされます。このポジションから時計の逆周りに回し、ダンピング値を計ります。

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、全開のポジションから、六角アジャスターナット (2, 図 123) を 22 mm の六角レンチで回します (時計周りで)。

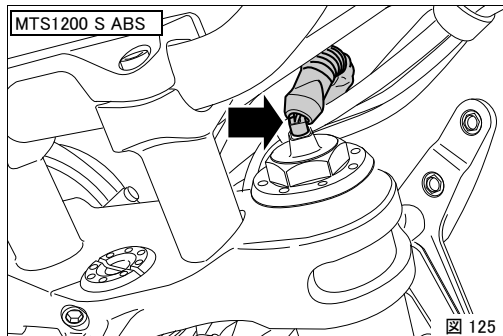


標準設定：
コンプレッション：
1.5 回転；
リバウンド：
2 回転。
スプリングプリロード：全開（逆時計回り）。

重要

両フォークは同じ設定にしてください。

S モデルのフォーク調節は、インストルメントパネルからフォークインナー調節デバイス（図 125）に送信されるインパルスで行なわれます。
フォーク調節に関しては、62 ページ “DES (Ducati Electronic Suspension) セットアップ” を参照してください。



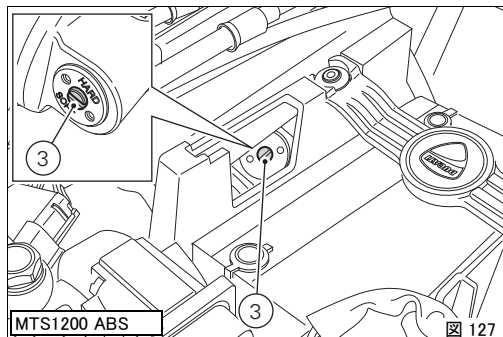
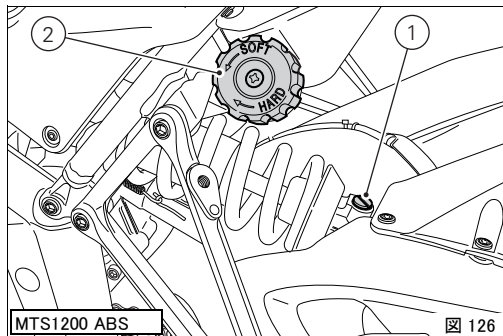
リアショックアブソーバー調節

リアショックアブソーバーは荷重に合わせてバランスを調整できるように外部アジャスターを装備しています。

アジャスター(1 図 126)は、ショックアブソーバーのスイングアームへの固定位置下部にあり、リバウンド(リターン)の時点で油圧ブレーキを調整します。

車両の左側にあるつまみ(2, 図 126)で、アブソーバーのアウトースプリングプリロードを調整します。

ショックアブソーバーのエキスパンションタンク上にあるアジャスター(3 図 127)は油圧ブレーキのコンプレッションダンピングの調整をします。



アジャスター(3, 図 127)へのアクセスには、ライダーシートとバッテリー脇のカバー(4, 図 128)の取り外しが必要です。バッテリーサポートを開くと、アジャスター(3, 図 127)の調整ができます。

アジャスター(1)と(3)を時計回りに回すか、もしくはツマミ(2)の調節で、ブレーキもしくはプリロードがアップします。その逆はダウンします。

STANDARD 調整 アジャスターが完全に閉じた状態から時計回りに：

アジャスター(1)を9クリック；

18 mm (max. 18 – min. 25 mm)のツマミ(2)；

アジャスター(3)を1.5クリック。

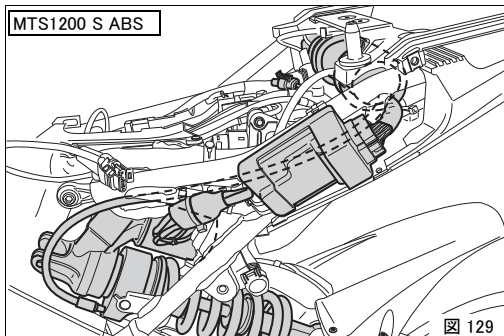
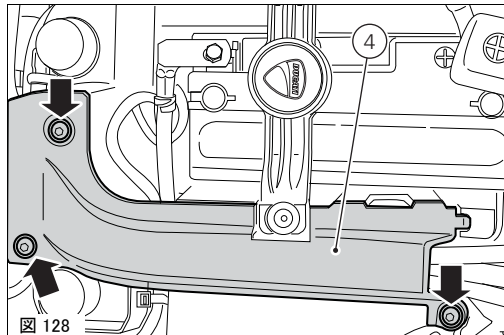


警告

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

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

Sモデルのショックアブソーバー調節は、インストルメントパネルからアブソーバー内部の調節デバイス(図 129)に送信されるインパルスで行なわれます。



車両装備の種類 (S バージョンのみ)

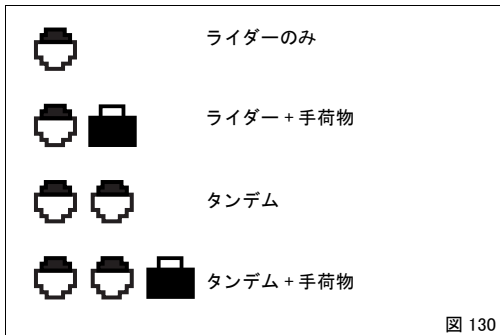
この車両の車高は、Ducati 社の技術者がさまざまな走行状態でテストを行い決定しています。

インストルメントパネルを通じて、ライダーは4つの異なる装備配置を設定することができます。

- ライダーのみ;
- ライダー + 手荷物;
- タンデム;
- タンデム + 手荷物。

上記の装備のどれもが、それぞれ4つライディングスタイル (SPORT、TOURING、URBAN と ENDURO) を選択でき、さらにその中の個々のトラクションコントロール (DTC)、エンジン出力とサスペンションダンピングコントロールの初期設定が可能です。

各設定に関しては、54 ページ “Riding Mode” のパーソナライズを参照してください。



運転のしかた

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、乱暴な加速と、特に上り坂での長時間の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。

慣らし運転の方法

慣らし運転時の最高速度 (図 131)

慣らし運転期間中の最高許容回転数：

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

1000 km まで

最初の 1000 km まではタコメーターに注意し、5500 ~ 6000 回転 (rpm) を超えてはいけません。最初の数時間は、規定回転数の範囲内でエンジンの負荷と回転数を色々変えることをお勧めします。エンジン、ブレーキ、サスペンションのより効果的な慣らしには、カーブが多く起伏に富んだ場所を走行することが理想的です。最初の 100 km は、ブレーキディスクに対してパッドの摩擦材を適切に慣らすために、優しくブレーキをかけ、急なブレーキや長い間ブレーキをかけることは避けて下さい。

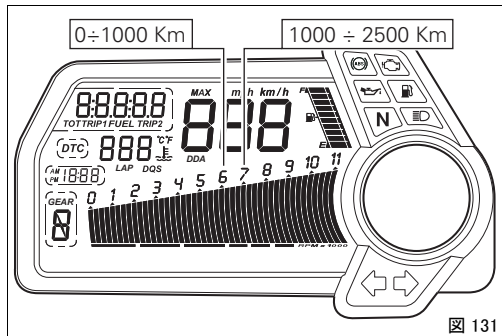


図 131

1000 ～ 2500 km まで

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

7000 rpm



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。順守されなかった結果、エンジンの損傷、および寿命の短縮などについて、Ducati モーターホールディング社はいかなる責任も負いません。

慣らし運転の方法を遵守することでエンジンの寿命を延ばし、調整、オーバーホールの回数を減らすことにつながります。

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ます。必要であれば給油して下さい(149 ページ参照)。

エンジンオイル量

点検窓からタンク内のオイル残量を点検します。必要であればオイルを補充して下さい(172 ページ参照)。

ブレーキ、クラッチフルード量

各リザーバー内のフルードレベルを確認します(154 ページ参照)。

クーラント量

クーラントタンクの液量を確認します。必要であれば補充して下さい(153 ページ参照)。

タイヤコンディション

空気圧と摩耗度を点検します(170 ページ参照)。

コマンド類の機能点検

ブレーキ、クラッチ、スロットルグリップ、ギアチェンジの機能を確認します。

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(164 ページ参照)。

各ロック

フィラープラグ(126 ページ参照)およびシート(127 ページ参照)のロック状態をチェックします。

スタンド

サイドスタンド(131 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ます。

ABS ランプ

key-on 後、ABS ランプ(10、図 4)は点灯し続けます。時速 5 km/h を超えると、ランプは ABS システムが正常に機能していることで消えます。



警告

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

ABS デバイス

フロントフォニックホイール(1, 図 132) とリアフォニックホイール(2, 図 133) をよく清掃してください。



警告

点検用窓が詰まっていると、システムが正常に機能しなくなるおそれがあります。

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

長い後輪立ち走行は、ABS システムが停止してしまうおそれがあります。

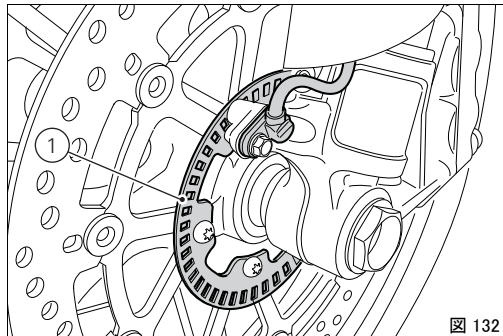


図 132

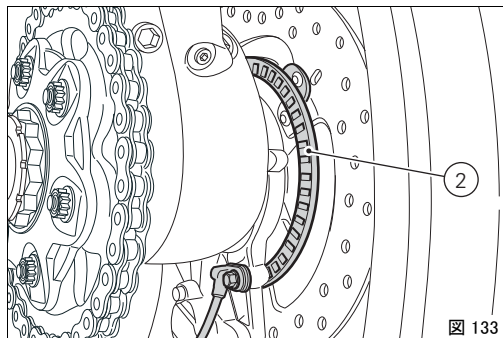


図 133

ON/OFF

**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(106 ページ)。

**警告**

屋内では絶対にエンジンを始動したり、作動させたりしないで下さい。排気ガスは有毒ですので、短時間で意識を失ったり、さらには死亡にまで至る危険性があります。

右ハンドルの赤いスイッチ(1, 図 134)を下にずらしながら、アクティブキーまたはパッシブキーで“key-on”(Hands free システムと全てのエレクトリックデバイスの起動)状態にして下さい。

インストルメントパネルは初期設定と車両システムコントロールを開始し、下から上方向に連続で全てのランプを数秒点灯します。

このコントロールの後は、グリーンライト N(2, 図 135)と赤いライト(3)のみが点灯し残ります。

**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。

Key-on 後で、まだエンジンが始動していない状態の時、アクティブキーが感知されない場合、その 10 秒後に、このシステムは自動的に key-off になります。

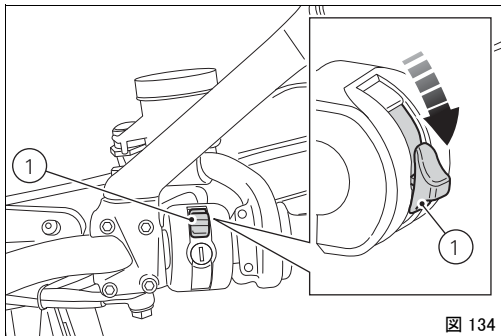


図 134

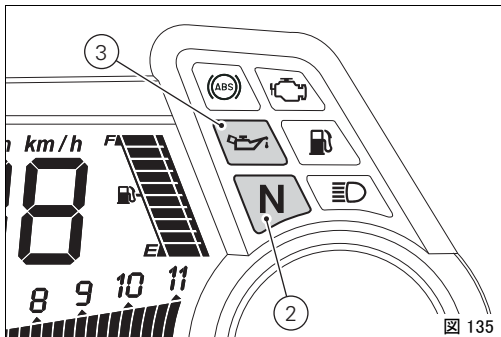


図 135



参考

サイドスタンドを下ろし、ギアがニュートラルの状態
でエンジンを始動させることができます。または、ギアが
入った状態で始動する時は、クラッチレバーを引いたま
まの状態が始動させてください(この時サイドスタンドは上
がっていません)。

黒いボタン (4, 図 136) が見えるように、赤いスイッチ (1) を
上にずらして下さい。
エンジン起動のため、ボタン (4) を押して下さい。



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。

オイル圧の赤いランプは、エンジン起動後数秒で消えます。

ハンドルの赤いスイッチ (1, 図 136) を RUN OFF にいれ、エ
ンジンを停止します。



参考

Hands free システムと全てのエレクトリックデバイ
スの起動に関しては、107 ページ “Hands Free システム” も
参照してください。

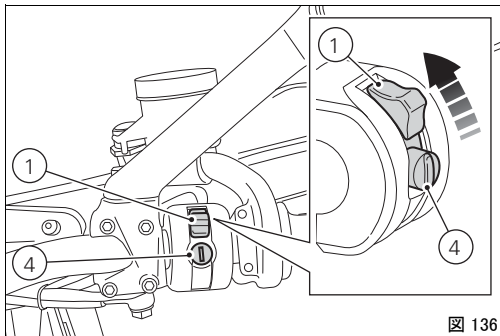


図 136

車両の発進

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

オーバーフローやトランスミッションのスナッチを招く激しい加速操作は避けて下さい。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

長い後輪立ち走行は、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。エンジンが急に止まるのを防ぐため、車両が停止する前に、クラッチを切ります。

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。転倒または事故といった非常事態の可能性は、統計上、様々な場面の中で一番高いです。フロントホイールがロックされると、牽引力、安定性が減り、車両のコントロールを失います。

アンチブロックブレーキシステム (ABS) は、緊急のブレーキ時、悪道路、悪天候の下でブレーキの性能を最も効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鼓動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で停止させたい場合は、“ABS 停止機能”を使います。



警告

レバーとペダルの内、片方だけ使用するとブレーキ効力が低下します。

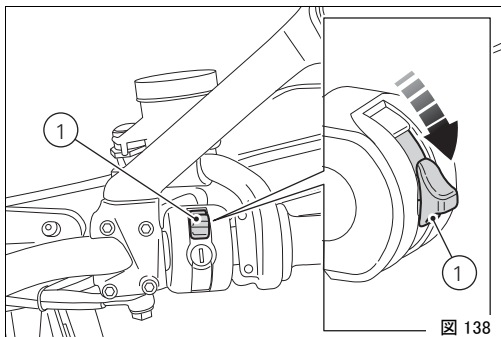
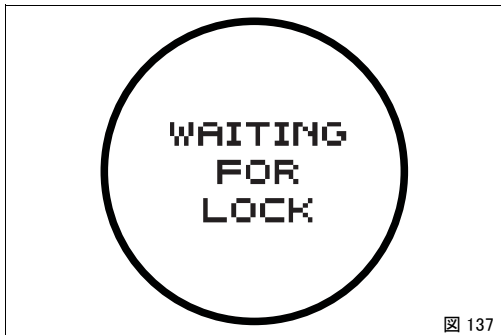
ブレーキ類は急激に力づくで操作すると、ホイールのブロックが生じ、車両のコントロールを失います。雨中を走行する際や、滑りやすい路面上ではブレーキ力が著しく低下します。このようなコンディションでは慎重に優しくブレーキ操作をして下さい。急ブレーキは車両のコントロールを失う危険があります。長く急な下り坂を走行するにはシフトダウンしてエンジンブレーキを使用します。ブレーキは断続的に短時間だけ使用して下さい。ブレーキの長時間にわたる連続的使用は、摩耗材の過熱を招き、ブレーキ能力の著しい低下の原因となります。規定空気圧以外のタイヤはブレーキ能力を低下させるとともに摩耗を早め、また運転の確実性と、カーブでの安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

車両の停止

スロットルグリップを緩めると、車両は徐々にスピードを落とし始めます。シフトダウンしながらクラッチをつなぎ、最後に1速からニュートラルに入れます。ブレーキをかけると、車両を完全に停止することができます。赤いスイッチ(1, 図 138)を下にずらし、エンジンを OFF にして下さい。

パーキング

停止させた車両をサイドスタンドを使い駐車します。ハンドルを左か右に振りきります。これがエンジン停止後、60 秒以内に行なわれれば、円形ディスプレイ上に、約 5 秒間 “Waiting for lock” (図 137) のメッセージが表示されます。この間にステアリングブロック設定したい場合は、新たに赤いスイッチ(1, 図 138)を下にずらして下さい。



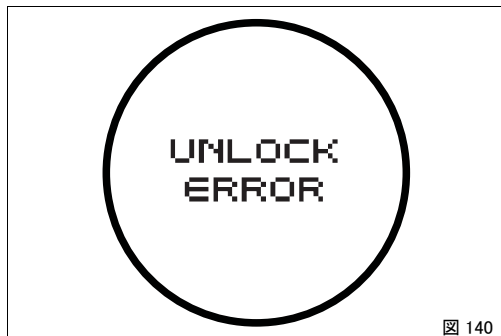
ステアリングブロックが正常に設定されれば、円形ディスプレイ上に STEERING LOCKED (図 139) と 5 秒間表示されます。

ステアリングブロックは、key-on で解除できます。

Hands free システムがステアリングブロックの解除ができない場合、円形ディスプレイ上に UNLOCK ERROR (図 140) と表示されます。

この場合、ハンドルレバーを押しながら車両の停止と再起動 (Key-Off/Key-On) を推奨します。もしマークが変わらない (つまりステアリングロック状態のまま) 場合は、Ducati サービスセンターにご依頼下さい。

車両停止から 60 秒以内に、夜間もしくは明るさに乏しい場所にて目立つように、Parking 機能を起動させ、前後部に位置するライトを点灯することができます。



ボタン(2, 図 141)を最低3秒間押してください。円形ディスプレイ上に、起動を示すマークと PARKING(図 142)が5秒間表示され、ランプは2時間点灯し続けます。この時間が経過すると、自動的に消灯します。



参考

Parking機能が起動中に、突然バッテリーが無くな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停止します。



重要

この機能を頻繁に使うことで、バッテリーの消耗が著しくなります。この機能は必要な時のみに利用することを勧めます。



警告

エキゾーストシステムは、エンジンを止めた後も熱い場合があります。エキゾーストシステムボディには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、リアスプロケットロック等)は大変危険で、車両の機能とライダーとパッセンジャーの安全に危害を与えるおそれがあります。

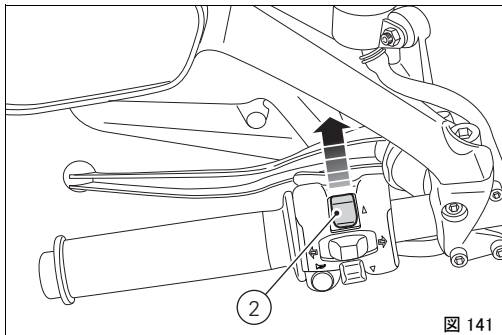


図 141



図 142

燃料の補給 (図 143)

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。



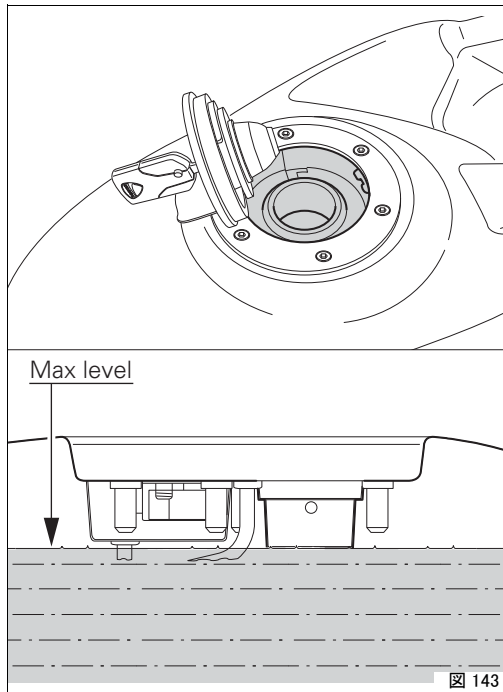
警告

ガソリンは無鉛に出来るだけ近いもの、もしくはオクタン価 RON が最低 95 のものを使用してください (181 ページ “補給” 参照)。
プラグの上部に燃料が溜まってないことを確認します。



警告 (USA バージョン)

ガソリンは無鉛に出来るだけ近いもの、もしくはオクタン価最低 90 (RON+MON)/2 のものを使用してください (181 ページ “補給” 参照)。



付属アクセサリー (図 144)

パッセンジャーシート (1) 下の小物入れには、以下の装備があります。

オーナーズマニュアルと以下の装備を含むツールキット (2) :

- タイヤ用スクレーパー付きニードル (90°) 1本
- パンク用ラバーストッパー 2つ
- 高圧ポンペ 2本
- バルブアダプター (ポンペがない場合) 2つ
- 5 mm アレンレンチ ストーンフェンダー用 1本
- 10 mm アレンレンチ 偏心クランプ用 1本
- レンチ 偏心クランプ用 1本
- レンチ、10mm アレンレンチ、ドライバー用エクステンション 1本
- テンションチェーンキャリパー (162 ページに書かれている目的のみに使用)
- プラスドライバー もしくは 10 mm バッテリー用レンチ 1本

小物入れの利用は、パッセンジャーシートを取り外してください。

標準装備として :

- フロントセミマッドガードキット
- リアロングマッドガードキット

フロントセミマッドガードキット (図 145)

重要

フロントセミマッドガードキットの取り付けは、必ず 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。

パイプガイド (1、図 145) を取り外し、2 本のスクリュー (2、図 145) を外します。

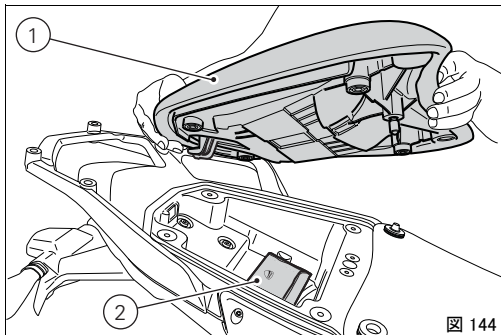


図 144

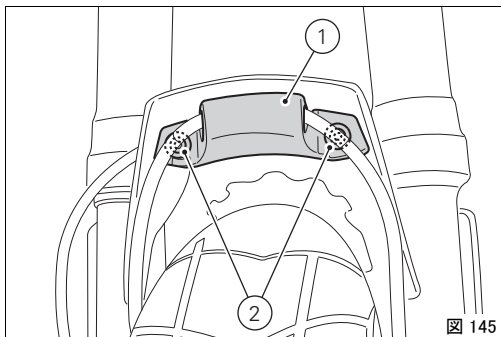


図 145

リアロングマッドガードキット

重要

リアロングマッドガードキットの取り付けは、必ず
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。

3本のスクリュー(2)を外し、リアマッドガード(1)を取り
外します。

リアロングマッドガードキット(3)をスイングアーム上に配
置し、前の作業で取り外したスクリュー(2)を差し込みま
す。

スクリュー(2)を $5\text{Nm} \pm 10\%$ のトルクで締め付けます。

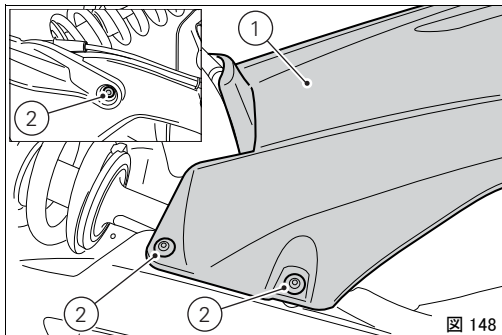


図 148

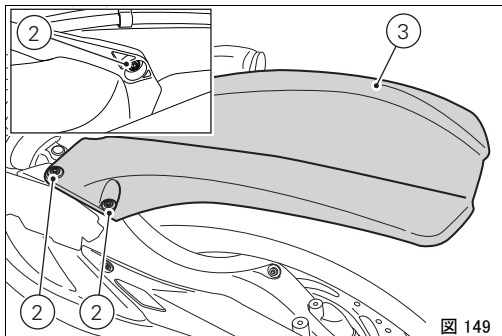


図 149

主な整備作業とメンテナンス



警告

この作業は、エンジン冷間時に車両が完全に垂直で安定した状態で行って下さい。

JP

クーラントレベルの点検および補充

ステアリングチューブ右側にあるエキスパンションタンク内のクーラントレベルを点検します。

ハンドルを左側にいっぱい切り、エキスパンションタンク脇に見える MIN から MAX 目盛のどのレベルにあるかを確認します。

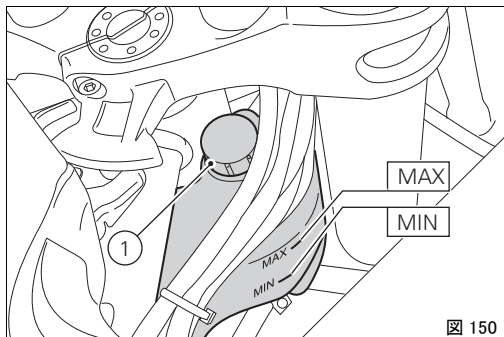
液体レベルが MIN 以下の場合は補充します。

フィルタープラグ (1) をゆるめ、希釈水と不凍液 SHELL Advance Coolant または Glycoshell (35 ~ 40%) の混合液を MAX のレベルになるまで補充します。

プラグ (1) を閉めます。

上記に示された混合液を使用することで最良のコンディションを保つ事が出来ます (-20° C/-4° F から凍結し始めます)。

クーリングシステムの容量 : 4.10 リットル



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レベルは絶対に各リザーバーの MIN 目盛り以下になってはいけません（図 151 はフロントおよびリアブレーキフルードリザーバーで、図 152 はクラッチフルードリザーバーです）。

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

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

重要

ブレーキ、クラッチシステムのパイプは 全て 4 年毎に交換して下さい。

ブレーキシステム

ブレーキパッドが磨耗していないのに、ブレーキレバー、ブレーキペダルの過度の遊びに気付いた場合には、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。これらの液体は腐食性ですので傷損害を与える恐れがあります。異なった品質のオイルを混ぜないで下さい。シールの状態をチェックしてください。

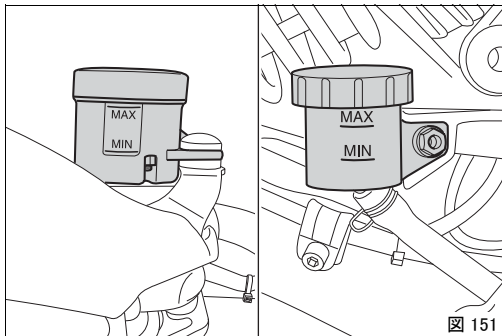


図 151

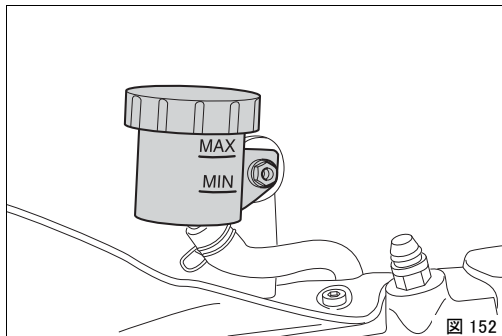


図 152

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



警告

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

ブレーキパッドの摩耗チェック

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



警告

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



重要

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

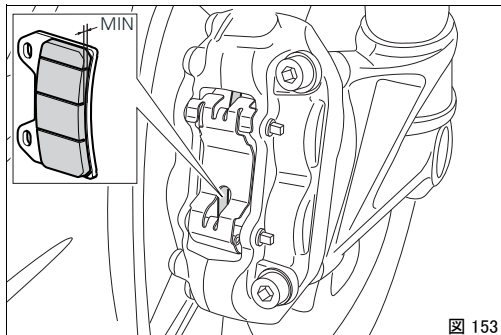


図 153

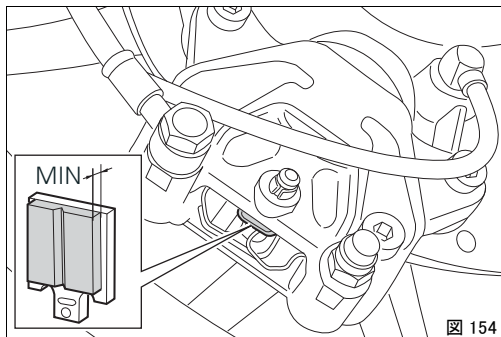


図 154

ジョイント部の潤滑

スロットルコントロールケーブル外部のシースの状態を定期的に点検する必要があります。外側プラスチック部に亀裂や押し潰された跡があってははいけません。スロットルグリップを動かして、インナーケーブルが滑らかに作動することを確認します。引っかかったり何か異常を感じる場合は、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。

このようなことを避けるため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, 図 155) を緩めてスロットルを開き、ケーブルの両端とプーリー (2, 図 156) をグリース SHELL Advance Grease または Retinax LX2 で潤滑します。



警告

プーリーの中にケーブルを入れ、注意しながらスロットルを閉じます。

カバーを付け、スクリュー (1) を 10 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。

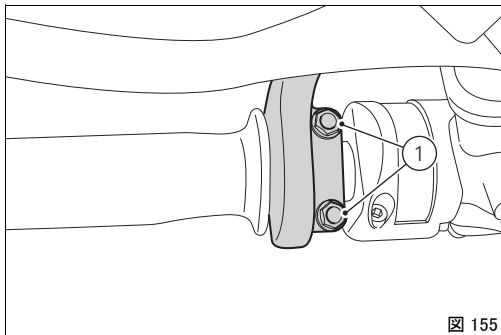


図 155

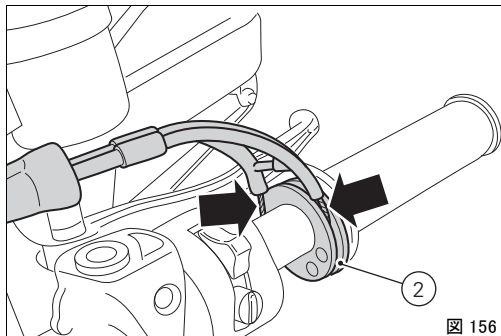


図 156

スロットルグリップの調整

スロットルコントロールグリップはどのステアリング角度においても、(グリップの端で測定)規定値:

1.5 ~ 2.0 mm の遊びがなければなりません。必要であれば、車体左側のステアリングチューブにある適切なアジャスター(1 および 2、図 157)を使用して調整します。

アジャスター(1)はスロットル開度調整用で、(2)は閉度調整用です。

アジャスターの保護カバーを引き抜き、ロックナット(3)を緩めます。両方のアジャスターを同程度に使用して、以下のように調整します。時計回りに回すと遊び量が増え、反時計回りに回すと減少します。調整が終了したらロックナット(3)を締め、アジャスターに保護キャップを取り付けます。

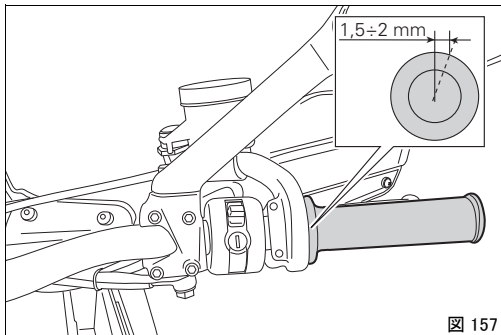


図 157

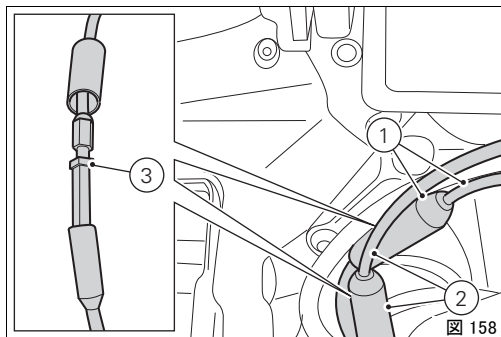


図 158

バッテリーの充電 (図 159)

バッテリーを充電する際、バッテリーを車両から取り外して下さい。

ライダーシートを取り外します。スクリュー (1) を緩めて、固定ブラケット (2) を取り外します。スクリュー (3) を緩め、陽極ケーブル (4) 及び陽極ケーブル (ABS) (5) を陽極端子から、陰極ケーブル (6) を陰極端子から取り外します。必ず陰極 (-) から始め、バッテリーを上方向に引き抜きます。



警告

バッテリーは爆発性のガスを発生させます。熱源の近くに保管しないで下さい。

充電は換気のよい場所で行って下さい。

端子にチャージャーのコンダクターを接続します：赤い端子はプラス (+)、黒い端子はマイナス (-)。



重要

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

スクリュー (3) にグリスを塗布します。

サポートにバッテリーを置き、陽極ケーブル (4) 及び ABS 陽極ケーブル (5) を陽極端子に、陰極ケーブル (6) をバッテリーの陰極端子に節々臆します。必ず陽極 (+) から初め、スクリュー (3) を差し込みます。

バッテリー固定ステイ (2) を取り付け、スクリュー (1) で締め付けます。



警告

バッテリーは幼児の手の届かないところに置いて下さい。

バッテリーは 0.9A で 5 ~ 10 時間充電します。

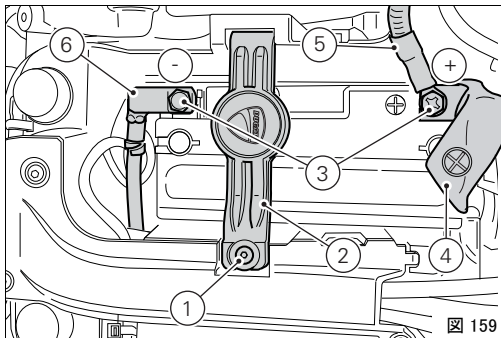


図 159

トランスミッションチェーン張力の点検 (図 160)

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。

サイドスタンドで駐車した状態のチェーン張力は、チェーン下部のアーム中央にツールを配置し、指で押す程度の力でチェーンを下げて放ち、チェーン中央部とスイングアームのアルミニウム部間 (A) を測定します。

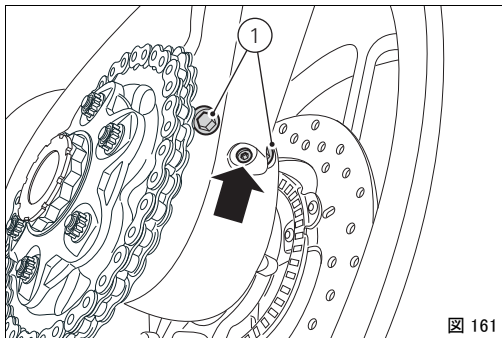
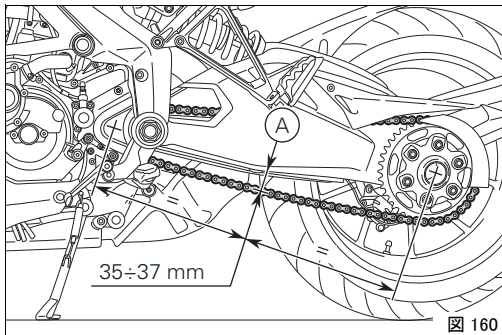
以下の数値でなければいけません。A = 35 ~ 37 mm。

警告

安全な走行状態を保つにはスクリュー (1, 図 161) の正しい締め方がとても重要です。

重要

不適切なチェーンの張りは、トランスミッション部品の磨耗を促進させます。



スクリュー(1)に到達するには、3つのスクリュー(4)を外して、ストーンガード(2、図162)とリアチェーンガード(3)を取り外す必要があります。

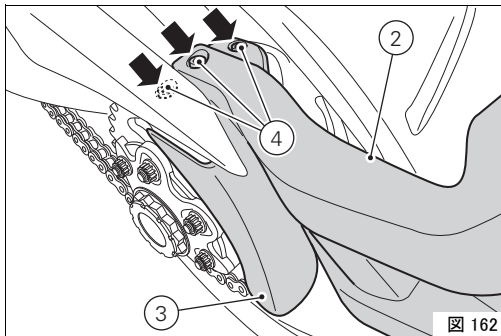


図 162

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シールの付いたチェーンが装備されています。チェーンを洗浄する場合には、シールの損傷を防止するため、専用の溶剤を使用して下さい。ウォッシャー等でスチームや圧力のかかった水で洗浄しないで下さい。洗浄後は、コンプレッションエアでチェーンを乾かし、SHELL Advance Chain または Advance Teflon Chain で潤滑します。

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

付属のテンションチェーンキャリアの使用

正確に測定するため、車体はリアスタンドに駐車しておかなければなりません。

チェーンが最も張っている部分のテンションが正しいことを常に確認する必要があります（したがって、チェーンを等間隔で何か所も測定します）。



参考

エレクトロニカルサスペンション付きの“S”バージョンでは、チェーンのテンションは設定した Riding Mode によって異なります。レベル1のプレロードの条件で測定することを推奨します（Riding Mode “URBAN”、車両装備“ライダーのみ”）。

始める前に、指の力だけでチェーンを下ろし、ツール(1, 図163)を使用します。

チェーンテンションキャリア(1)をスイングアーム及びピアンダーチェーンのガイド中央固定に該当するアンダーチェーンガイドの間に挿入します。(図164)。

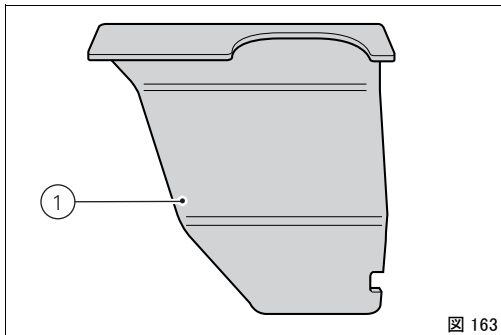


図 163

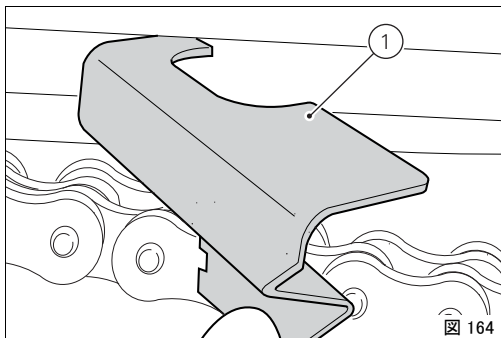


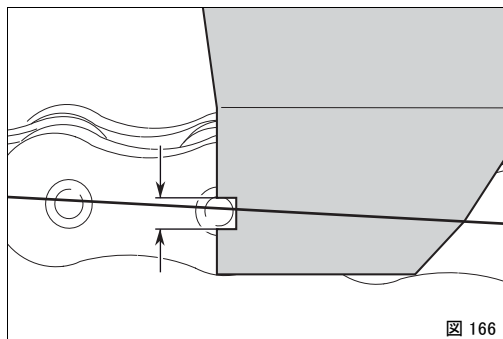
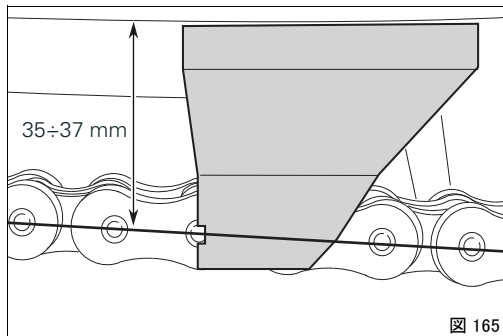
図 164

チェーンのテンションが正しいかどうかは、チェーンテンションキャリパー上のカービングのインターバル識別内部にチェーンピンの軸（図 165 の黒線）が一致していることを確認します（図 165 の矢印からインターバル境界）
チェーンピンがこのインターバル（図 166）より高いか低い場合は、チェーンのテンション調整をする必要があります（160 ページ）



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。



ハイ / ロービーム電球の交換

切れた電球を交換する前に、新しい電球が 187 ページの“電気システム”の各仕様に適合しているか確認します。取り外した部品を取りつける前に、新しい電球が機能するかを確認して下さい。

図 167 にはロービーム (LO)、ハイビーム (HI) およびパーキングランプ (1) 配置が図示されています。

ヘッドランプ

左右のヘッドランプを交換するには、以下の方法でブリッジを取り外さなければなりません。

参考

図は右ヘッドランプの交換を表しています。左に関しても、方法は同じです。

ブリッジカバーの取り外し (2、図 168)。

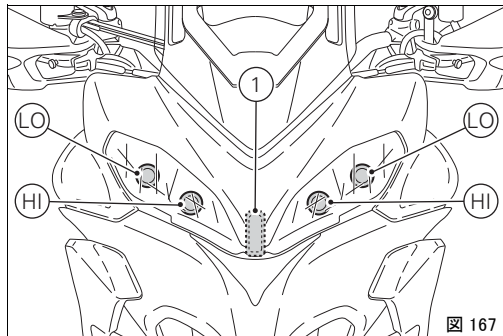


図 167

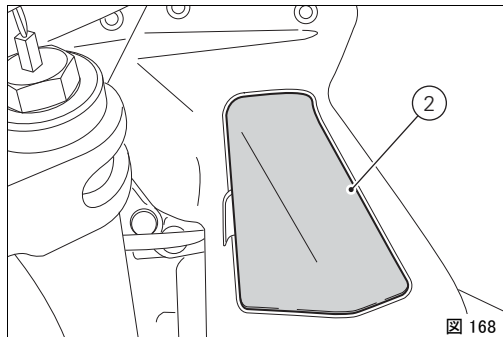


図 168

フェアリングにブリッジ (4) を留めている 4 つのスクリュー (3、図 169) を外します。

フェアリング上のリードをホール (A、図 170) から外すため後部を持ち上げながらブリッジ (4) を外します。ランプホルダー (6) からコネクター (5) を外します。溶断した電球とランプホルダーをいっしょに反時計回りに回し、取り外します。新しいランプと交換してください。



参考

レンズの部分には、絶対に指で触れないで下さい。電球の高度が落ちる原因となります。

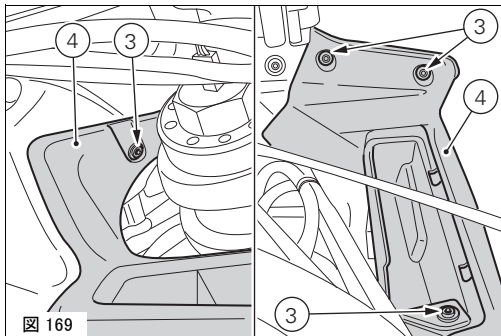


図 169

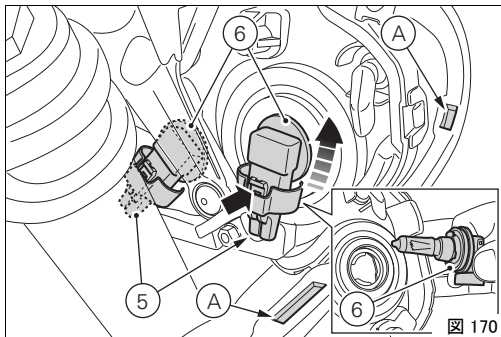


図 170

取り付け

取り付けには、ランプホルダー (6) を時計回りに回し、ランプボディに取り付けます。
コネクター (5) を取り付け、注意しながらフェアリングのリード (B、図 171) をホール (A、図 170) に入れて下さい。



参考

パーキングランプの交換については、Ducati サービスセンターまでお問い合わせ下さい。

リアターンインジケータ (図 172)

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

電球はバイオ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。交換した新しい電球は、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。ツメを正しくインジケータサポート上の溝にいれ、ホルダー (2) を取り付けます。
スクリュー (1) を締めます。

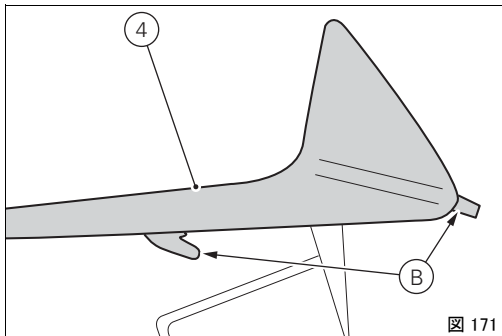


図 171

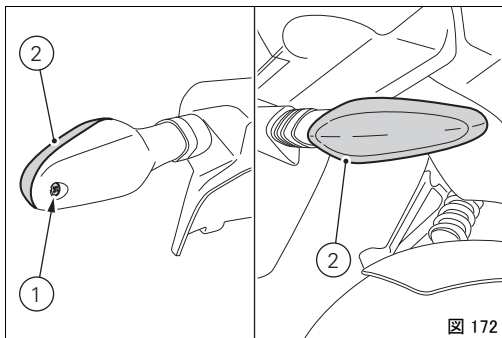


図 172

ナンバープレートランプ (図 173)

ナンバープレートランプは、ナンバープレートランプの小さなふた(3)を開け、ランプ(4)を抜き取り、新しいものと交換してください。

ヘッドランプの光軸調整 (図 174)

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時間を実施して下さい。

ロービームを点灯します：

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



参考

この方法は、イタリアの基準で制定された照射角度に準拠したものです。

イタリア以外の国での使用は、それぞれの国で法律に従い調整してください。

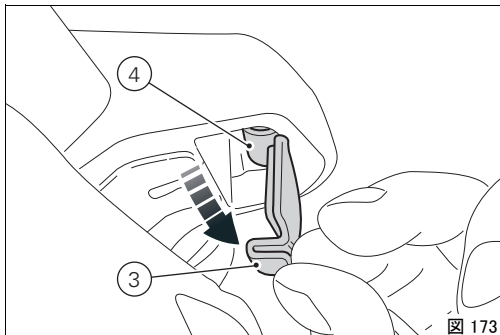


図 173

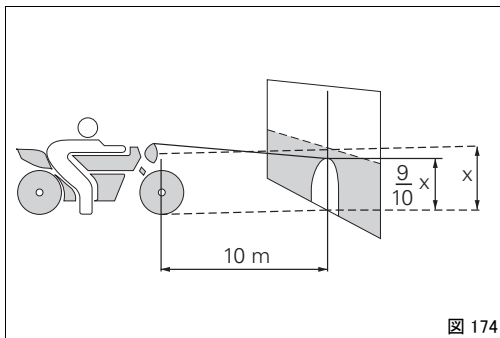


図 174

ヘッドランプの垂直方向の光軸調整は、ヘッドランプ側面下部にある調整スクリュー(1、図 175)で行います。ヘッドランプのスクリュー(1)を時計回りに回すと、光軸は下に移動します。その反対に回すと、光軸は上に移動します。

ヘッドランプの水平方向の光軸調整は、ヘッドランプ上部の中心部にある調整スクリュー(2)にて行ないます。左側にあるスクリュー(2)を時計回りに回すと、光軸は右に移動します。その反対に回すと、光軸は左に移動します。

光軸を同様に移動させるには、ヘッドランプ右側のスクリュー(2)を反時計回りに回します。

警告

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

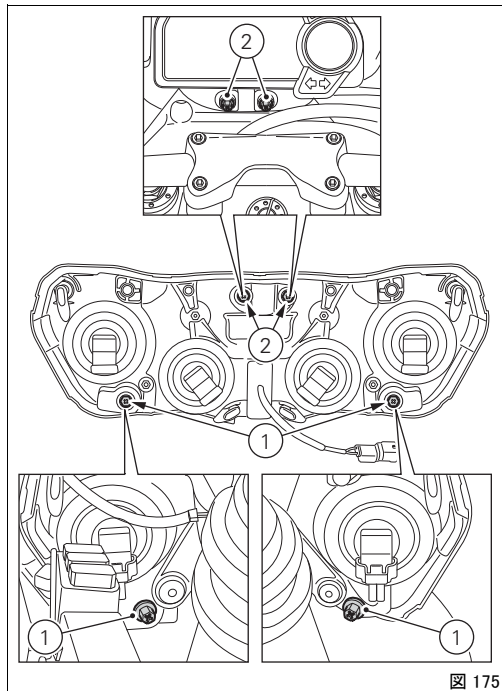
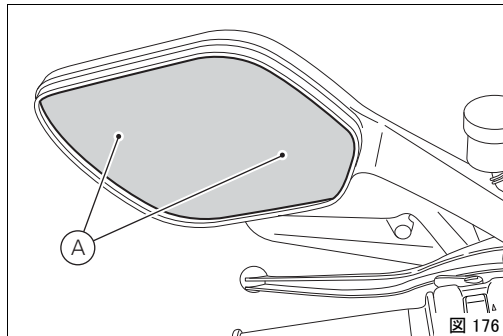


図 175

リアビューミラーの調整 (図 176)

(A) を手で押し、ミラーを調整します。



JP

チューブレスタイヤ

フロントタイヤ空気圧：

2.50 bar (ライダーのみ) - 2.9 bar (タンデム と / もしくはバック)

リアタイヤ空気圧：

2.50 bar (ライダーのみ) - 2.9 bar (タンデム と / もしくはバック)

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

重要

タイヤの空気圧はタイヤ冷間時に測定しなければなりません。

フロントリムがダメージを受けないように、悪路を走行する時はタイヤの空気圧を 0.2 ~ 0.3bar 上げて下さい。

タイヤの修理、交換（チューブレス）

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

警告

タイヤがパンクした場合はタイヤを交換して下さい。交換する際は、標準装備タイヤと同じメーカー、タイプを指定してください。

走行中のエア漏れを防ぐため、タイヤのバルブキャップがしっかり締まっていることを確認します。チューブタイプのタイヤは絶対に使用しないで下さい。突然タイヤが破裂

し、ライダー、パッセンジャーの安全に大きな危険を及ぼします。

タイヤ交換の後には、必ずホイールバランスの点検を行って下さい。

重要

ホイールバランスのウェイトを外したり、移動させたりしないで下さい。

参考

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

センサー、フォ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

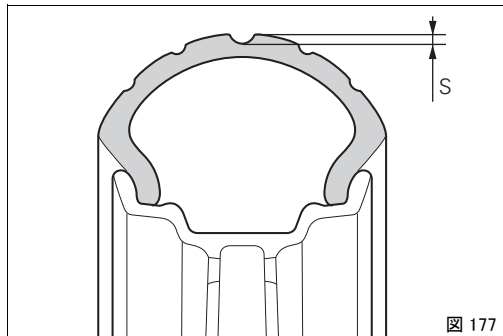
タイヤのトレッド面が一番摩耗している箇所の(S、図 177)溝の深さを測定します：

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、でっぱり、広範囲のシミ、内部の損傷を表す箇所がないかを注意深く目視点検して下さい。損傷が著しい場合はタイヤを交換して下さい。

トレッドに入り込んだ石や異物は取り除いて下さい。

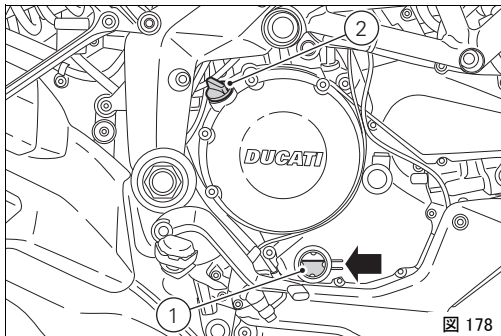


エンジンオイルレベルの点検 (図 178)

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の間になければなりません。液量が標準レベルに達しない場合はエンジンオイル SHELL Advance 4T Ultra を補給してください。フィルタープラグ(2)を取り、規定のレベルに達するまで補充してください。プラグを取り付けます。

重要

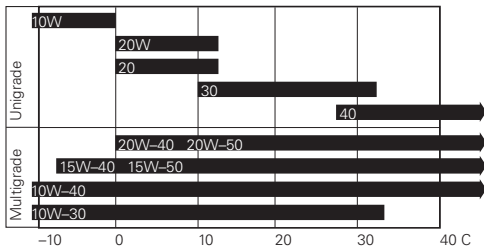
保証書に記載されている定期点検表に従い、エンジンオイルとフィルターの交換は、Ducati ディーラーまたはサービスセンターにご依頼下さい。



粘度

SAE 15W-50

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



スパークプラグの清掃と交換 (図 179)

スパークプラグはスムーズなエンジンの作動にとっても重要ですので、定期的な点検が必要です。

定期的に検査をすることにより良好なエンジンの状態を保つ事が可能になります。

スパークプラグの点検または交換は、オフィシャルディーラーまたは Ducati サービスセンターに依頼してください。中央電極のセラミック製絶縁体 (1) の色具合をチェックします：均等な薄い茶色の場合はエンジンの良好なコンディションを示します。



参考

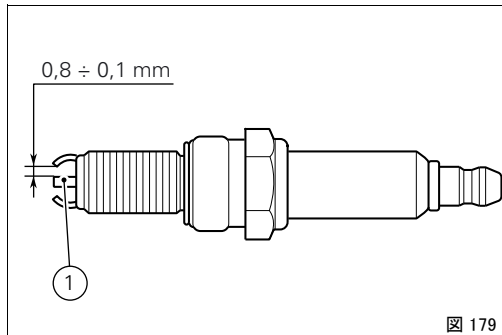
中央電極の摩耗状態、電極間の距離の点検：

0.8~0.1 mm



重要

広すぎたり、狭すぎたりするとエンジン性能に影響を及ぼし、また、始動困難やアイドルリングの不安定などを招きます。



車両の清掃

塗装部分とメタリック部分の本来の艶を長い間保つため、走行する道路のコンディションに合わせて、車両を定期的な清掃、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、強すぎる洗剤や溶剤を使用しないために専用の洗剤と水を使って洗車します。プレキシガラスおよびシート部の清掃には、中性洗剤および水のみを使用して下さい。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

走行後のボディがまだ暖かい間は、水染み等を防ぐためすぐには洗車をしないで下さい。高温や、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ベアリング、電装部分、ランプ内部の結露(くもり)、フォークシール、エア吸入口、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おそれがあります。

エンジンにひどく汚れた部分や油脂汚れなどがある時は、油取り用洗剤を使って、トランスミッション系統(チェー

ン、ギア、リム等)に洗剤がかからない様に洗淨します。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を付けないで下さい。ブレーキ能力が失われます。ディスクは非油性の溶剤で清掃してください。



警告

洗淨、雨、または結露はヘッドランプレンズのくもりを生じさせる事があります。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の装置が効率よく作動するように、フォニック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、保管する前に以下の作業を実施するようお勧めします：

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。

車両をスタンドに立てかけて停車します。

ケーブルを外し、バッテリーを取り外します。

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

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替えて下さい。

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

走行距離 1000 km 時に行なわれるメンテナンス一覧
DDS でエンジンコントロールユニット、車両および ABS 上のエラー検出
エンジンオイル交換
エンジンオイルフィルター交換
ランプ、インジケーターの点検
セキュリティデバイスの点検（サイドスタンドスイッチ、クラッチレバースイッチ、右側スイッチモーター停止スイッチ、ギアセンサー）
バッテリーチャージレベルの点検
エンジンオイルインテークフィルター清掃
クーラントレベルのチェック
ブレーキ / クラッチフルードレベルの点検
ブレーキパッドとディスクの消耗度点検

走行距離 1000 km 時に行なわれるメンテナンス一覧

タイヤ圧、磨耗点検

チェーン張力の点検と潤滑

サイドおよびセンタースタンドの動作点検（装備している場合）

セキュリティロックコンポーネント点検（例、ホイールディスクナット、ブレーキキャリパー、ホイールナット、ギアロック）

フレキシブルケーブルと配線ケーブルの摩擦部分、遊びと動作を目視点検

セキュリティデバイス（例、ABS）テストを兼ねた道路上の試運転

保証書にある実施サービスチェックの記入

ディーラーで行うメンテナンス

年走行距離 12000 km で行なわれるメンテナンス一覧（リミットの設定次第による）
DDS でエンジンコントロールユニット、車両および ABS 上のエラー検出
エンジンオイル交換
エンジンオイルフィルター交換
バルブの遊び点検と / または設定 (24000 km ごとに限定)
タイミングベルトの交換 (24000 km/60ヶ月ごとに限定)
スパークプラグの交換 (24000 km ごとに限定)
エアフィルターの交換 (24000 km ごとに限定)
フロントフォークオイルの交換 (24000 km ごとに限定)
クーラントの交換 (24000 km ごとに限定)
ランプ、インジケーターの点検
セキュリティデバイスの点検（サイドスタンドスイッチ、クラッチレパースイッチ、右側スイッチモーター停止スイッチ、ギアセンサー）
バッテリーチャージレベルの点検
クーラントレベルのチェック
ブレーキ / クラッチフルードレベルの点検
ブレーキパッドとディスクの消耗度点検
タイヤ圧、磨耗点検
チェーン張力の点検と潤滑
ファイナルトランスミッションの磨耗点検
リアホイールピンの点検と潤滑 (24000 km ごとに限定)

年走行距離 12000 km で行なわれるメンテナンス一覧(リミットの設定次第による)

サイドおよびセンタースタンドの動作点検(装備している場合)

セキュリティーロックコンポーネント点検(例、ホイールディスクナット、ブレーキキャリパー、ホイールナット、ギアロック)
--

フレキシブルケーブルと配線ケーブルの摩擦部分、遊びと動作を目視点検

セキュリティーデバイス(例、ABS)テストを兼ねた道路上の試運転

保証書にある実施サービスチェックの記入

お客様が行えるメンテナンス

走行距離 1000 km ごとに行なわれるメンテナンス一覧

エンジンオイルレベル点検

チェーン張力設定

テクニカルデータ



警告

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

全体寸法 (mm) (図 180)

重量

重量 (燃料およびバッテリー抜き): 192 Kg.

重量 (燃料込み): 430 Kg.

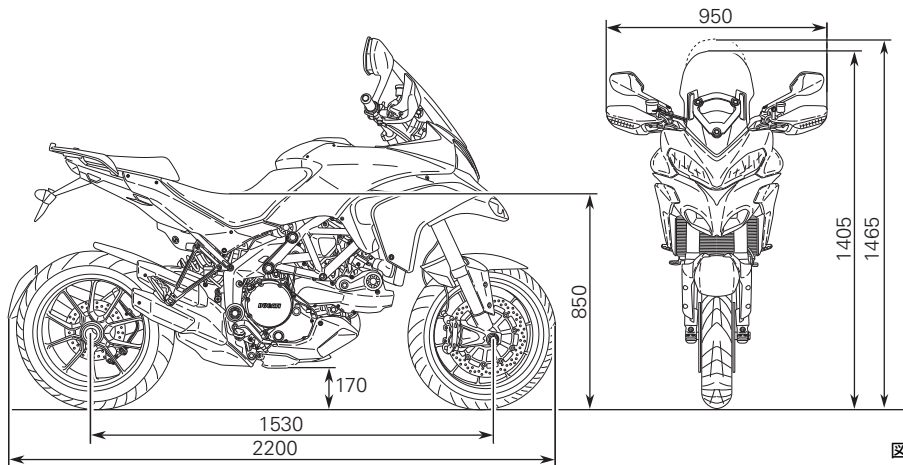


図 180

燃料補給	タイプ	
燃料タンク、リザーブ 4 リットルを含む	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。	20.0 リットル
潤滑回路	SHELL - Advance 4T Ultra	4.10 リットル
フロント / リアブレーキシステム、クラッチ	油圧システム用 SHELL - Advance Brake DOT 4	—
電極保護液	配線用スプレー SHELL - Advance Contact Cleaner	—
フロントフォーク	SHELL - Advance Fork 7.5 または Donax TA	170 mm (シャフトごと) (*) (MTS1200 S ABS) 720 mm (シャフトごと) (*) (MTS1200 S ABS)
クーラントシステム	不凍液 SHELL - Advance Coolant または Glycoshell 35 ~ 40% + 水溶液	2.3 リットル

(*) 値はオイルの表面とケースの端の間に来る空気の柱を測定します。フォーク内のプリロードスプリングとチューブは無しで、ケースを下げた状態で測定します。



重要

燃料、オイル等には添加剤を絶対に加えないで下さい。

エンジン

90° L 型、2 気筒 4 ストローク

ボア mm :

106

ストローク mm :

67.9

総排気量、cm³ :

1198.4

コンプレッション比 :

11.5 ± 0.5:1

クランクシャフト最大出力 (95/1/CE)、kW/ 馬力 :

110.3 kW/150 馬力 /9250rpm

クランクシャフトトルク最大回転数、(95/1/EC) :

12.1 Kgm / 118.7 Nm/7500rpm

最大回転数、rpm:

10700

重要

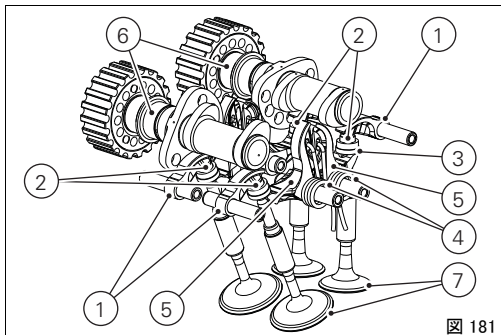
どんな状況でも許容最大回転数を越えた状態で走行してはいけません。

タイミングシステム

デスモドロミックシステム : シリンダーごとに 4 本のバルブ、8 本のロッカーアーム (4 オープニングロッカーアーム、4 クロージングロッカーアーム) クランクシャフトよりスパーギアとベルトローラー / コグドベルトで駆動されるカムシャフトによって制御されます。

デスモドロミックタイミングシステム (図 181)

- 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) クロージング (もしくはロア) ロッカーアームシム
- 4) ロッカーアームリターンズプリング
- 5) クロージング (もしくはロア) ロッカーアーム
- 6) カムシャフト
- 7) バルブ



性能データ

各ギアにおける最高速度への到達は適切な規定点検整備を受けて、適正な慣らし期間終了後に限ります。



重要

これは保証の必須条件で、この条件が順守されなかった結果としてのエンジンの損傷や寿命の短縮について、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 :

MAR9A-J

燃料供給

ミツビシ製間接式エレクトロニックインジェクションシステム。

楕円対応スロットルボディ (直径準拠)

56 mm

インジェクター (各シリンダー) : 1

インジェクター穴 : 12

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コントロールされます。ABSの解除が可能です。

フロント

穴付きセミフローティングダブルディスク

ブレーキシュー材質：

スチール製

ハウジング材質：

アルミニウム製

ディスク直径：

320 mm

右側ハンドルレバーによる油圧コントロール

ブレーキキャリパーメーカー：

BREMBO

タイプ：

P4-32 ピストン

ブレーキパッド材質：

TT 2172

ポンプタイプ：

PR15/18

リアサスペンション

穴付き固定ディスク、スチール製

ディスク直径：

245 mm

車体右側ペダルによる油圧コントロール

メーカー：

BREMBO

タイプ：

P34c ピストン

ブレーキパッド材質：

TOSHIBA TT 2172 HH

ポンプタイプ：

P 34c.



警告

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

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
エンジンスプロケット / クラッチスプロケット比 :

33/61

6 速コンスタントギア、車体左側ペダルによる操作
ギアスプロケット / リアスプロケット比 :

15/40

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 25/22

トランスミッションチェーン :

メーカー :

レジナ

タイプ :

136ZRPB

サイズ :

5/8" x 1/16"

リンク数 :

108

重要

上記のギア比は認可されたものですので、いかなる
ことがあっても変更してはいけません。

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

警告

リアスプロケットの交換作業は、Ducati ディーラーま
たはサービスセンターにお問い合わせ下さい。この部品の
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、
車両に回復不能な損傷を与える原因となります。

フレーム

ALS420 スチール製パイプトレリスフレーム
 ALS 450 スチール製パイプトレリスリアフレーム
 エンジン上をピボットするサイドプレートは軽合金製ダイキャスト接続
 ステアリングヘッドアングル：24° 30'

ホイール

軽合金製 10 スポークリム

フロント

サイズ：
 MT 3.50x17"

リアサスペンション

サイズ：
 MT 6.00x17"

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：
 190/55-ZR17

サスペンション

フロント

ハイドロリック倒立フォーク、プリロード（フォークインナーコイルスプリング）及びリバウンド / コンプレッション調整システム付き
 スタンションチューブ直径：
 TIN 加工 50 mm
 ホイールトラベル
 170 mm

リアサスペンション

リバウンド / コンプレッション調整、スプリングプリロードのリモコン操作が可能なショックアブソーバーは、フレーム上部とスイングアーム下部の中心に位置します。スイングアームはフレーム、エンジン用ピンの基点の回りを回転します。
 このシステムは車両に高い安定性をもたらします。
 ショックアブソーバーストローク：
 59.5 mm
 ホイールトラベル
 170 mm



参考

S モデルは、フロントフォークとリアショックアブソーバーの設定が、インストルメントパネルから発するインパルスで可能です。

エキゾーストシステム

アルミ製端部付きステンレス製モノブロックマフラー
マフラー内の集積触媒システムと排気筒上のラムダセン
サー

カラーバリエーション

Multistrada 1200 ABS

Ducati アニバーサリーレッド、部品番号：473.101 (PPG)
クリアー、部品番号：228.880 (PPG)
レーシンググレーフレーム、ブラックホイール

アーティックホホワイト、部品番号：L2909004 (LECHLER)
エナメル、部品番号：L2920057 (LECHLER)
クリアー、部品番号：228.880 (PPG)
レーシンググレーフレーム、ブラックホイール

Multistrada 1200S ABS

Ducati アニバーサリーレッド、部品番号：473.101 (PPG)
クリアー、部品番号：228.880 (PPG)
レーシンググレーフレーム、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 H11 (12V-55W)； 2個

ハイビーム H11 (12V-55W)； 2個

パーキングランプ：led ランプ (13.5V-4W)。

ハンドル上スイッチ

ターンインジケーター：

フロント：LED ランプ (9.8V-2.2W)；

リアターンインジケーター：ハロゲンランプ RY10W 琥珀色
(12V-10W)。

警告ホーン

ストップランプスイッチ

バッテリー、12V-10 Ah、密封タイプ

ジェネレーター、12V-500W

電子部分は 30A ヒューズで保護されています。バッテリー
(C、図 184) 後のスターターコンタクター上に配置されてい
ます。

スターターモーター 12V-0.7 kW。

テール/ストップランプ：

LED ランプ (13.5V - 4.2W / 1.5W)

ナンバープレートランプ：ランプタイプ C5W (12-5W)。



参考

電球の交換については 164 ページの “ロー / ハイビーム電球の交換” を参照して下さい。

ヒューズ

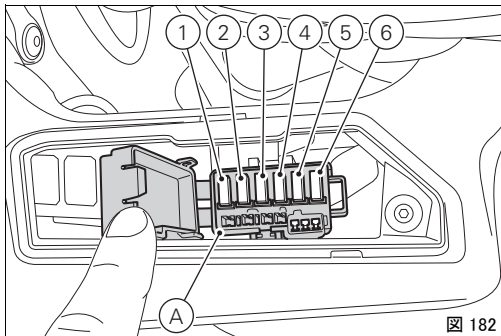
エレクトリックコンポーネントプロテクトはフロントおよびリアヒューズボックス内に12、スターターコンタクター上に一つあります。それぞれのボックス内に補給ヒューズがあります。

用途およびアンペアを知るには表を参照してください。

フロントヒューズボックス (A、図 168) は右ブリッジ内に位置し、点検窓を外すとアクセスが可能になります。ヒューズの交換には、各ヒューズの配置と定格が表記された保護カバーを外してください。

フロントヒューズボックス (A、図 182)

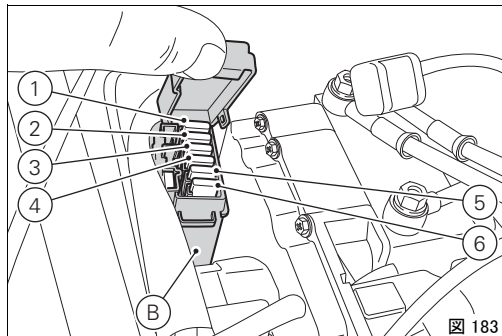
配置	内容	アンペア値
1	ランプ	20 A
2	インストルメントパネル	10 A
3	エンジンコントロールユニット	5 A
4	Key-sense	15 A
5	インジェクションコンタクター	20 A
6	スロットルモーターコンタクター (ETV)	10 A



リアヒューズボックス (B、図 183) は、ABS コントロールユニットの脇、リアサブフレームの右フレーム上に位置します。ヒューズボックスへのアクセスには、ライダーシートの取り外しが必要です (127 ページ参照)。ヒューズの交換には、各ヒューズの配置と定格が表記された保護カバーを外してください。

リアヒューズボックス (B、図 183)

配置	内容	アンペア値
1	Black Box システム (BBS)	7.5 A
2	プラグ / ナビゲーションシステム / アラーム	10 A
3	ABS 2	25 A
4	ABS 1	30 A
5	ファン	10 A
6	診断	7.5 A



メインヒューズ(C、図 184)は、スターターコンタクター(D)上、リアヒューズボックスの前に位置しています。交換の際は保護キャップ(E)を取り外して下さい。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ことで確認できます(F、図 185)。

重要

回路のショートを防止するために、ヒューズ交換はKey-of後にして下さい。

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、電気システムに損傷を招き、火災の原因となります。

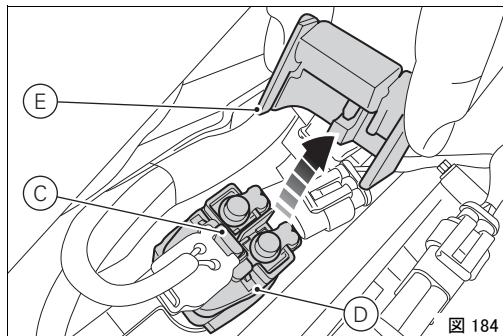


図 184

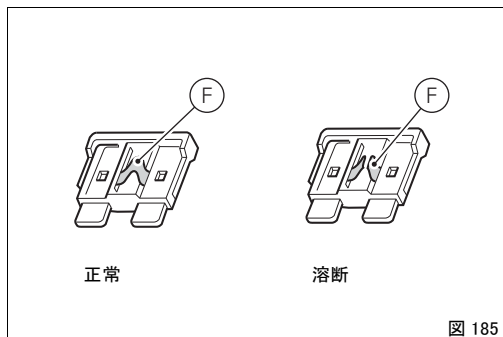


図 185

インジェクション / エレクトリカルシステム配線図凡例 1200 ABS

- | | | |
|------------------------------|--|---------------------|
| 1) 右側スイッチ | 30) 車両コントロールユニット (BBS) | 57) 防犯 Led アラーム |
| 2) イモビライザー | 31) 防犯アラーム | 58) 左フロントターンインジケーター |
| 3) Hands Free リレー | 32) エキゾーストバルブモーター | 59) インストルメントパネル |
| 4) Hands free | 33) ギアセンサー | 60) 右フロントターンインジケーター |
| 5) フロントヒューズボックス | 34) リアスピードセンサー | 61) ロービームリレー |
| 6) 右ファン | 35) ABS コントロールユニット | 62) 左ロービーム |
| 7) 左ファン | 36) ガスグリップポジションセンサー (APS) | 63) 左ハイビーム |
| 8) ファンリレー | 37) ポテンシオメーター / ride-by-wire (TPS/ETV) | 64) 右ハイビーム |
| 9) 燃料ポンプリレー | | 65) 右ロービーム |
| 10) ride-by-wire リレー (ETV) | | 66) ハイビームリレー |
| 11) インジェクションコントロールユニット (EMS) | 38) エンジン回転作動センサー | 67) パーキングランプ : |
| 12) ナビゲーションシステム | 39) パーチカル MAP センサー | 68) ヒーテッドグリップコネクター |
| 13) 左プラグ 12V | 40) ホリゾンタル MAP センサー | |
| 14) 右プラグ 12V | 41) エンジン温度 | |
| 15) リアヒューズボックス | 42) 気温センサー | |
| 16) データの獲得 / 診断 | 43) パーチカルラムダセンサー | |
| 17) スターターモーター | 44) ホリゾンタルラムダセンサー | |
| 18) ABS 診断 | 45) オイルプレッシャースイッチ | |
| 19) ヒューズコンタクター | 46) リアストップ | |
| 20) バッテリー | 47) サイドスタンドスイッチ | |
| 21) アース配線 | 48) クラッチスイッチ | |
| 22) レギュレーター | 49) フロントストップ | |
| 23) ジェネレーター | 50) パーチカルメインインジェクター | |
| 24) フェューエルポンプ | 51) ホリゾンタルメインインジェクター | |
| 25) 燃料レベル | 52) パーチカルコイル | |
| 26) 右リアターンインジケーター | 53) ホリゾンタルコイル | |
| 27) リアライト | 54) 左側スイッチ | |
| 28) 左リアターンインジケーター | 55) 警告ホーン | |
| 29) 後部配線 | 56) フロントスピードセンサー | |

インジェクション / エレクトリカルシステム配線図凡例 1200 ABS

- | | | |
|------------------------------|--|--------------------------------------|
| 1) 右側スイッチ | 30) 車両コントロールユニット (BBS) | 57) 防犯 Led アラーム |
| 2) イモビライザー | 31) 防犯アラーム | 58) 左フロントターンインジケーター |
| 3) Hands Free リレー | 32) エキゾーストバルブモーター | 59) インストルメントパネル |
| 4) Hands free | 33) ギアセンサー | 60) 右フロントターンインジケーター |
| 5) フロントヒューズボックス | 34) リアスピードセンサー | 61) ロービームリレー |
| 6) 右ファン | 35) ABS コントロールユニット | 62) 左ロービーム |
| 7) 左ファン | 36) ガスグリップポジションセンサー (APS) | 63) 左ハイビーム |
| 8) ファンリレー | 37) ポテンシオメーター / ride-by-wire (TPS/ETV) | 64) 右ハイビーム |
| 9) 燃料ポンプリレー | 38) エンジン回転作動センサー | 65) 右ロービーム |
| 10) ride-by-wire リレー (ETV) | 39) パーチカル MAP センサー | 66) ハイビームリレー |
| 11) インジェクションコントロールユニット (EMS) | 40) ホリゾンタル MAP センサー | 67) パーキングランプ : |
| 12) ナビゲーションシステム | 41) エンジン温度 | 68) リアサスペンション - コンプレッション - stepper C |
| 13) 左プラグ 12V | 42) 気温センサー | 69) リアサスペンション - リバウンド - stepper D |
| 14) 右プラグ 12V | 43) パーチカルラムダセンサー | 70) リアサスペンション - ハイドロ リックスプリングプリロード |
| 15) リアヒューズボックス | 44) ホリゾンタルラムダセンサー | 71) 作動サスペンションコントロールユニット |
| 16) データの獲得 / 診断 | 45) オイルプレッシャースイッチ | 72) フロントフォーク - リバウンド - stepper B |
| 17) スターターモーター | 46) リアストップ | 73) フロントフォーク - コンプレッション - stepper A |
| 18) ABS 診断 | 47) サイドスタンドスイッチ | 74) ヒーテッドグリップコネクター |
| 19) ヒューズコンタクター | 48) クラッチスイッチ | |
| 20) バッテリー | 49) フロントストップ | |
| 21) アース配線 | 50) パーチカルメインインジェクター | |
| 22) レギュレーター | 51) ホリゾンタルメインインジェクター | |
| 23) ジェネレーター | 52) パーチカルコイル | |
| 24) フェューエルポンプ | 53) ホリゾンタルコイル | |
| 25) 燃料レベル | 54) 左側スイッチ | |
| 26) 右リアターンインジケーター | 55) 警告ホーン | |
| 27) リアライト | 56) フロントスピードセンサー | |
| 28) 左リアターンインジケーター | | |
| 29) 後部配線 | | |

配線カラー表

B 青
W 白
V 紫
BK 黒
Y 黄
R 赤
LB ライトブルー
GR グレー
G 緑
BN 茶
O オレンジ
P ピンク

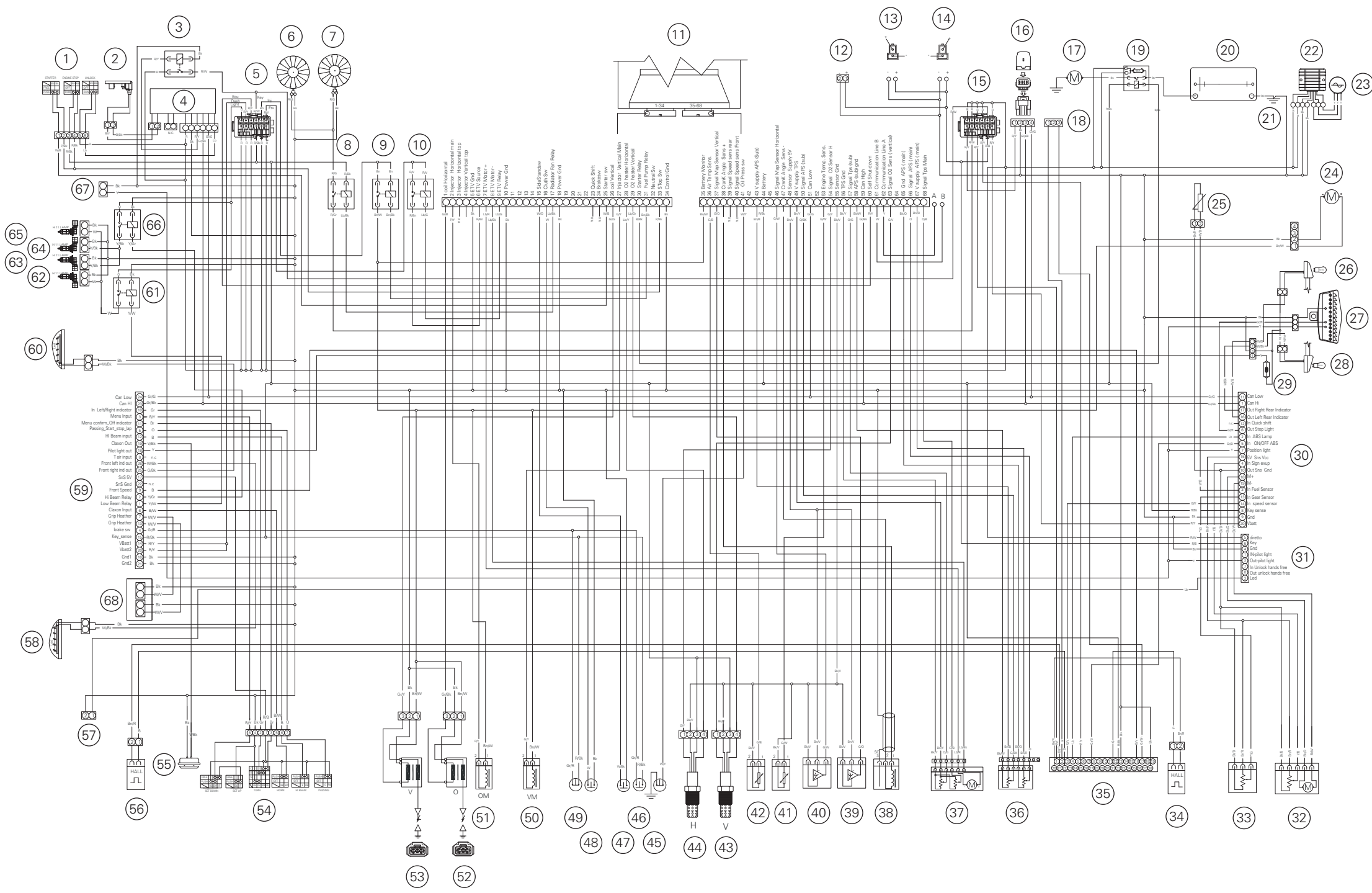


参考

配線図はマニュアルの最後尾にあります。

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			



Multistrada 1200 ABS

Stampato 11/2011

Cod. 913.7.170.1M

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

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

cod 913.7.170.1M