

オーナーズマニュアル

***SUPERBIKE***

***848<sup>EVO</sup>***



オーナーズマニュアル

***SUPERBIKE***

***848<sup>EVO</sup>***



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

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

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

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

楽しいライディングを！



## 参考

Ducati モーターホールディング社は、本マニュアルの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 10

## インストルメントパネル (ダッシュボード) 11

インストルメントパネル 11

LCDの主な機能 13

LCDパラメータ設定/表示 14

総走行距離“オドメーター”表示 16

外気温表示 17

走行速度表示 18

エンジンクーラント温度表示 19

リセット後の走行距離インジケーター

“トリップメーターA” 20

リセット後の走行距離インジケーター

“トリップメーターB” 21

リザーブ走行距離“フューエルトリップ”

メーター表示 22

メンテナンス時期警告表示 (SERV) 23

バッテリー電圧表示 (BATT) 24

エンジンアイドリング (RPM) の調整 25

ラップタイム表示 (LAP) 26

ラップメモリーデータの表示 (LAP Memory) 28

DDA コンパレーター 29

ERASE DDA 30

時計の調整 31

インストルメントパネルの診断 32

バックランプ機能 37

ヘッドランプ“インテリジェンス”消灯機能 37

ヘッドランプ“インテリジェンス”の点灯機能 37

イモビライザーシステム 38

キー 38

コードカード 39

イモビライザーの解除作業 40

作業 42

キーの複製 42

## 運転時に必要なコマンド 43

コマンド類の配置 43

イグニッションスイッチ / ステアリングロック 44

左側スイッチ 45

クラッチコントロールレバー 46

右側スイッチ 47

スロットルグリップ 47

フロントブレーキレバー 48

リアブレーキコントロールペダル 49

ギアチェンジコントロールペダル	49
ギアチェンジペダルおよびリアブレーキペダルの位置調整	50

## 主要構成部品 / 装備 52

車両上の配置	52
フューエルプラグ	53
シートロック	54
サイドスタンド	55
ステアリングダンパー	56
フロントフォークアジャスターの調整	57
リアショックアブソーバーアジャスターの調整	59

## 運転のしかた 61

慣らし運転の方法	61
走行前の点検事項	63
エンジンの始動	64
車両の発進	66
ブレーキ操作	66
車両の停止	67
パーキング	67
燃料の補給	68
付属アクセサリー	69

## 主な整備作業とメンテナンス 70

フェアリングの取り外し	70
エアフィルターの交換	74
クーラントレベルの点検および補充	75
ブレーキ / クラッチフルードレベルの点検	76
ブレーキパッドの摩耗点検	78

ジョイント部の潤滑	79
スロットルグリップの調整	80
バッテリーの充電	81
トランスミッションチェーン張力の点検	82
チェーンの潤滑	83
ハイ / ロービーム電球の交換	84
パーキングランプ電球の交換	86
リアターンインジケーター	87
ナンバープレートランプ	87
ヘッドランプの光軸調整	88
リアビューミラーの調整	89
チューブレスタイヤ	90
エンジンオイルレベルの点検	92
スパークプラグの清掃と交換	93
車両の清掃	94
長期間の保管	95
重要注意事項	95

## メンテナンス 96

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	96
メンテナンスプログラム：お客様が行えるメンテナンス	99

## テクニカルデータ 100

全体寸法 (mm)	100
重量	100
エンジン	102
タイミングシステム	102
性能データ	103

スパークプラグ	103
燃料供給	103
ブレーキ	104
トランスミッション	105
フレーム	106
ホイール	106
タイヤ	106
サスペンション	107
排気装置	108
カラーバリエーション	108
エレクトロニカルシステム	108

## 定期点検メモ 113

# はじめに

## 保証について

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

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

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

## シンボルマーク

このバイクについてより良く理解するため、当マニュアルをよくお読み下さい。車両について、不明な点、さらに詳しくお知りになりたい点がある場合は、ディーラーまたは認定サービスセンターへお問い合わせ下さい。当マニュアルに記載された情報は、あなたの走行にきつ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思っております。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

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



### 重要

車両や車両構成部品に損傷を与える可能性があります。



### 参考

作業上の追加注意事項

文中の「右」、「左」の表記は乗車位置から見た位置です。

## 安全運転のための注意事項



### 警告

運転を開始する前によく読んで下さい。

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

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

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

アクセサリなどが視界を制限したり、操作の妨げになることのない適切なライディングウエアを着用して下さい。

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

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

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

走行地域の道路交通法、法律等を遵守して下さい。

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

車線を変える時や曲がる時には、常に適切にターンインジケーターを使用し、早めに合図を出して下さい。

良好な視界を保ち、前方車両の”死角”に入らないよう注意して走行して下さい。

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

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

給油時には絶対に喫煙しないで下さい。

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

車両から離れるときには、必ずキーを抜いて下さい。

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



### 警告

エキゾーストシステムは、エンジンを止めた後も高温を帯びている場合があります。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。凸凹な道を走行したり、急な進路変更を必要とする際のトラブルを避けるために、非常に重要です。

## 積載容量について

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

390 Kg。

積み荷は車両の中心に近く、できる限り低い位置に配置するよう努めて下さい。

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

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

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

タイヤが、90 ページに定められた規定空気圧内の良いコンディションであることを確かめて下さい。

## 識別データ

すべての Ducati モーターサイクルはフレームナンバー（図 1）とエンジンナンバー（図 2）の 2 種類の番号で識別します。

---

フレーム N.

---

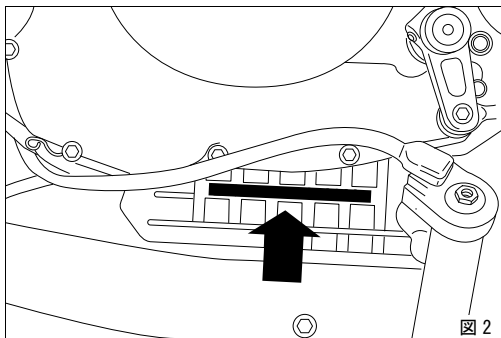
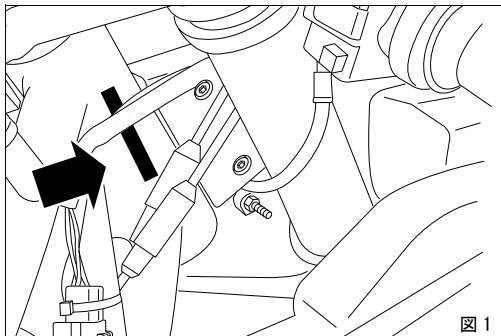
エンジン N.

---



### 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(13 ページ参照)
- 2) タコメーター (rpm)

1 分間のエンジン回転数を表示。

- 3) ニュートラルランプ N ( 緑 ) 。

ギアポジションがニュートラルの時に点灯します。

- 4) 燃料レベル警告ランプ ( 黄 )

燃料レベルがリザーブ状態になると点灯します。この際、燃料残量は3リットルです。

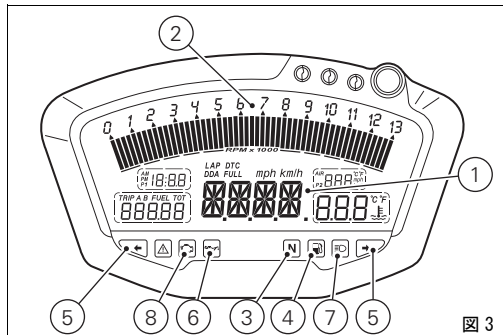
- 5) ターンインジケータ表示灯 ( 緑 )

ターンインジケータを ON にすると点滅します。

- 6) エンジンオイル圧警告ランプ ( 赤 )

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

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



## 重要

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

- 7) ハイビーム表示灯 ( 青 )

ハイビームが ON の時に点灯します。

- 8) "エンジン診断 - EOB" ランプ ( 琥珀色 ) 。

CPU からエラー情報を受け取った場合、およびエンジンブロック後に連続点灯します。

### 9) “車両診断”ランプ

車両診断結果に異常がある場合に点灯します。

### 10) リミッターランプ - OVER REV

10A ランプ：リミッターに達する 800rpm 前に固定点灯します。

10A 固定 +10B ランプ：リミッターに達する 400 rpm 前に固定点灯します。

10A+10B+10C ランプ：リミッターに達した時に点滅します。

### 11) 操作ボタン

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

### 12) フラッシャーランプボタン FLASH (図 5)

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

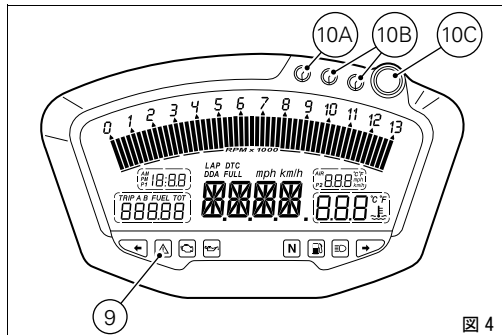


図 4

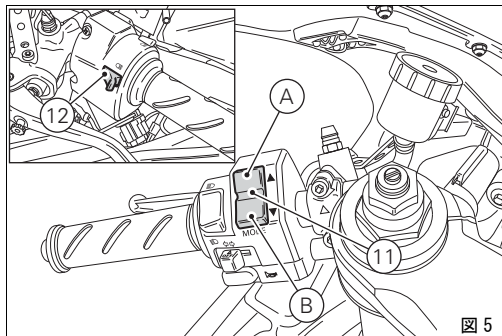


図 5

## LCD の主な機能



### 警告

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

- 1) スピードメーター  
走行速度を表示します。
- 2) オドメーター  
総走行距離を示します。
- 3) トリップメーター  
リセット後の走行距離を表示します (TRIP A および TRIP B)。
- 4) フューエルトリップメーター  
リザーブに入ってからでの走行距離を示します。
- 5) 時計
- 6) ラップタイム
- 7) エンジン回転数表示 (RPM)
- 8) ラップタイム、瞬間最高速度、最大 RPM
- 9) バッテリーテンション表示 (BATT)
- 10) 外気温度計
- 11) クーラント温度計  
エンジンクーラント温度を表示します。



### 重要

温度が最高値に達した時は、エンジンを傷める可能性がありますので車両を使用しないでください。  
12) 定期メンテナンス時期警告灯 (SERV)。  
"SERV" 表示は定期メンテナンスが必要な時期が来たことを知らせます。Key ON 時に 5 秒間表示されます。ドゥカティオフィシャルディーラーにてメンテナンスを受けた後にリセットされます。

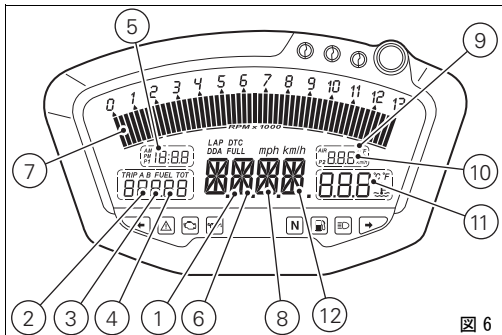


図 6



### 重要

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

## LCD パラメータ設定 / 表示

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

その後、走行速度表示位置にモデルを表示する “通常表示” に戻り、2 秒間バージョンも表示します (EU、UK、USA、CND、FRA、JAP)。

モデルの表示は、エンジンがスタートするまで繰り返し “スクロール表示” されていきます。

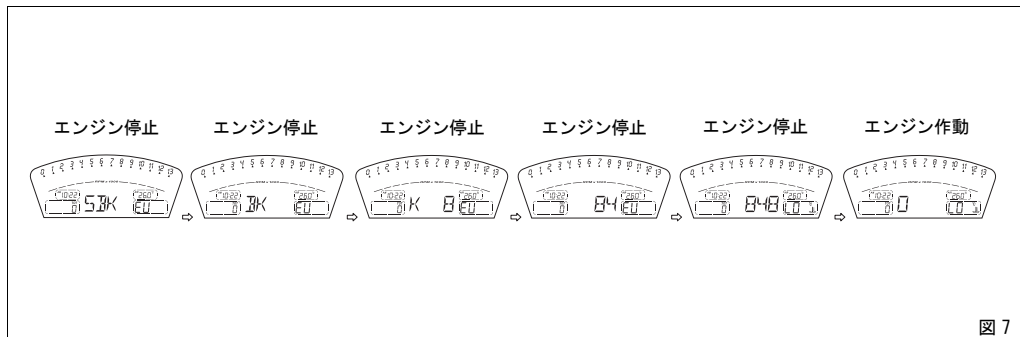


図 7

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

オドメーター  
外気温  
時計 (CLOCK)  
スピード  
エンジンクーラント温度  
エンジン回転数

ポジション B“▼”のボタン (1、図 8) を使用し、オドメーター (TOT) 機能から以下の機能に移る事ができます：

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

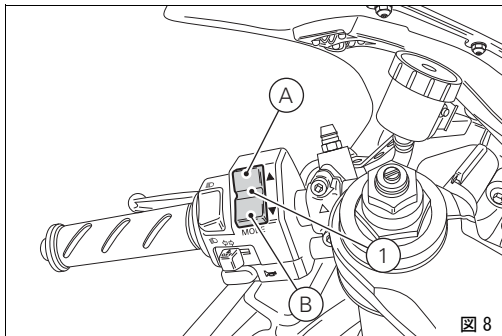
ポジション A“▲”のボタン (1、図 8) を押すと、システムはメニューに入り以下の機能を順に表示します：

ERROR (最低 1 つのエラーを検知している時のみ)  
BATT  
RPM  
LAP (OFF または ON)  
LAP MEM  
USB (OFF または ON)  
ERASE USB  
TIME SET  
CODE - コード (起動している時のみ)



### 重要

このメニューは車速が 20km/h 以下の場合にのみ有効です。この MENU モードに入っているときに車両のスピード



が時速 20 km/h を超えた場合は、インストルメントパネルはこのモードから自動的に初期表示に移ります。どのような場合でもポジション A“▲”のボタン (1、図 8) を 3 秒間押すと、このメニューを終了させることができます。

## 総走行距離“オドメーター”表示

この機能では総走行距離を表示します。

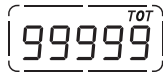
この機能では総走行距離を表示します。

キーオンでシステムは自動的にこの機能に入ります。

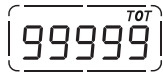
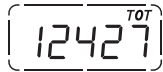
数値は永久保存され、ゼロクリアすることはできません。

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

EU、CND、FRA、JAP バージョン



UK、USA バージョン



## 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：  $-39^{\circ}\text{C}$  ~  $+124^{\circ}\text{C}$

センサーエラー (FAULT) の場合 ( $-40^{\circ}\text{C}$ 、 $+125^{\circ}\text{C}$  または電源 OFF) は “- - -” が固定表示され、続けてエンジン診断ランプ-EOBD が点灯します (8、図 4)。

EU、CND、FRA、JAP バージョン

AIR  
-39<sup>°C</sup>

AIR  
20<sup>°C</sup>

AIR  
124<sup>°C</sup>

AIR  
- - -<sup>°C</sup>



エンジン診断

UK、USA バージョン

AIR  
-38<sup>°F</sup>

AIR  
68<sup>°F</sup>

AIR  
265<sup>°F</sup>

AIR  
- - -<sup>°F</sup>



エンジン診断

図 10

JP

## 走行速度表示

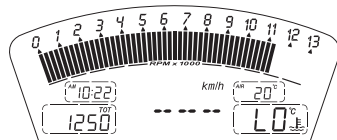
この機能では走行速度を表示します。

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

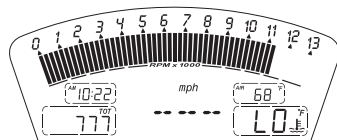
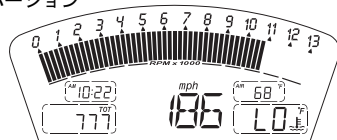
表示可能最高速度は 299 km/h (186 mph) です。

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

EU、CND、FRA、JAP バージョン



UK、USA バージョン



## エンジンクーラント温度表示

エンジンクーラント温度を表示します。

- データが  $-40^{\circ}\text{C}$  ( $-40^{\circ}\text{F}$ ) 以下の場合、ディスプレイは (“---”) を点滅させ、同時にエンジン診断ランプ-EOBD(8、図4) が点灯します。
- データが  $-39^{\circ}\text{C}$  ( $-38^{\circ}\text{F}$ )  $\sim$   $+39^{\circ}\text{C}$  ( $+102^{\circ}\text{F}$ ) 間の場合、ディスプレイ上には “LO” が固定表示されます。
- データが  $+40^{\circ}\text{C}$  ( $+104^{\circ}\text{F}$ )  $\sim$   $+120^{\circ}\text{C}$  ( $+248^{\circ}\text{F}$ ) 間の場合、ディスプレイ上にはデータが固定表示されます。
- データが  $+121^{\circ}\text{C}$  ( $+250^{\circ}\text{F}$ )  $\sim$   $+124^{\circ}\text{C}$  ( $+255^{\circ}\text{F}$ ) 間の場合、ディスプレイ上には “HI” が点滅表示されます。
- データが  $+125^{\circ}\text{C}$  ( $+257^{\circ}\text{F}$ ) 以上の場合、ディスプレイ上には (“---”) が点滅し、同時にエンジン診断ランプ-EOBD(9、図4) が点灯します。
- センサーエラー (FAULT) の場合は “---” が点滅表示され、同時にエンジン診断ランプ-EOBD(8、図4) が点灯します。

EU、CND、FRA、JAP バージョン

固定データ



固定データ



固定データ



点滅データ



点滅データ



エンジン診断

UK、USA バージョン

固定データ



固定データ



固定データ



点滅データ



点滅データ



エンジン診断

図 12

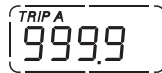
## リセット後の走行距離インジケータ “トリップメーター A”

この機能では部分的走行距離を表示します。

この機能が表示されている時にポジション B“▼”のボタン  
(1、図 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。

EU、CND、FRA、JAP バージョン



UK、USA バージョン

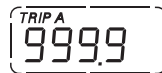
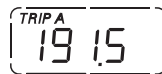


図 13

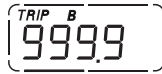
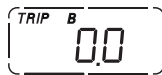
## リセット後の走行距離インジケーター “トリップメーター B”

この機能では部分的走行距離を表示します。

この機能が表示されている時にポジション B“▼”のボタン  
(1、図 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。

EU、CND、FRA、JAP バージョン



UK、USA バージョン

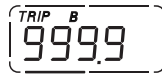
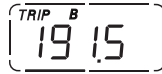
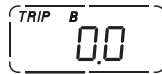
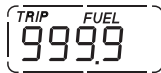


図 14

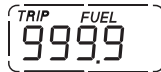
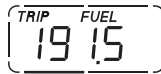
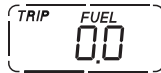
## リザーブ走行距離“フューエルトリップ” メーター表示

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

EU、CND、FRA、JAP バージョン



UK、USA バージョン



## メンテナンス時期警告表示 (SERV)

メンテナンス（車検）時期であることを表示します。

以下の走行距離に達すると、“SERV”メッセージがディスプレイに表示されます：

オドメーターでの走行距離が 1000 Km を超えた時

オドメーターでの走行距離 12000 Km ごと

情報は Key ON 時に 5 秒間表示されます。

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

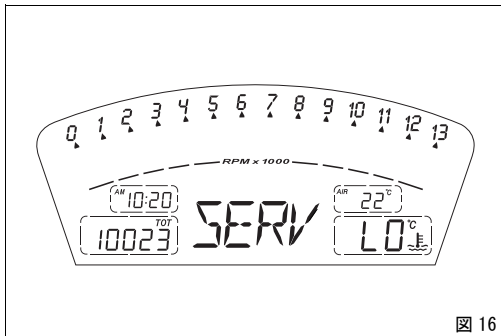


図 16

## バッテリー電圧表示 (BATT)

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

バッテリー電圧に関する情報を、以下のようにディスプレイに表示します：

- データが 12.1 ~ 14.9 V 間の場合、数値は固定表示されます。
- データが 10.0 ~ 12.0 Volt 間、または 15.0 ~ 16.0 Volt 間の場合、数値が点滅表示されます。
- データが 9.9 Volt 以下の場合、“L0” が点滅表示され、車両診断ランプ (9、図 4) が点灯します。
- データが 16.1 Volt 以上の場合、“HI” が点滅表示され、車両診断ランプ (9、図 4) が点灯します。

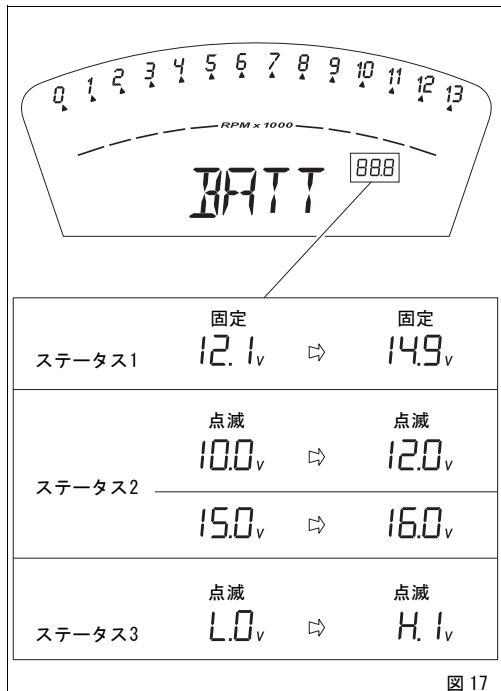


図 17

## エンジンアイドリング (RPM) の調整

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

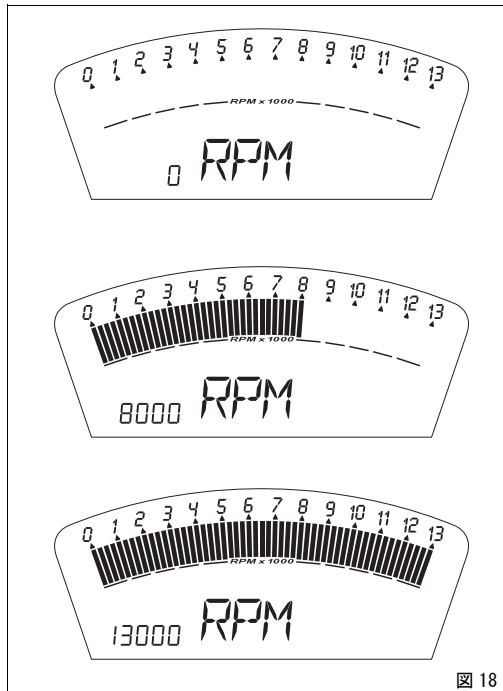


図 18

## ラップタイム表示 (LAP)

ここではラップタイム表示機能を説明します。

この機能を使用するには、メニューに入り、ポジション B “▼” のボタン (1、図 8) を 3 秒間押して “LAP” 機能を “On” にします。

クロノメーターの START および STOP は左側スイッチにあるフラッシャーボタン (12、図 5) を介して行います。

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

30 回までラップタイムを記録することが出来ます。

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

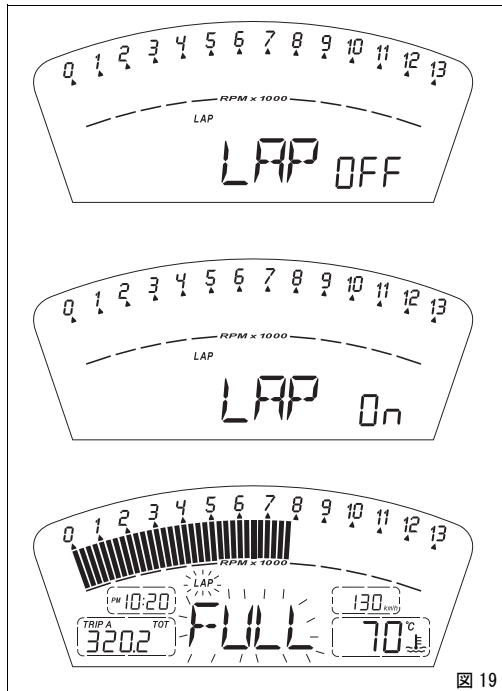


図 19

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

LAP 機能が作動中、突然ディスプレイが消灯（キーオフ）された場合は、LAP 機能は非作動となります（ストップウォッチが作動していても、ラップタイムは記憶されません）。タイムが全く「停止」されなかった場合、タイムが 99 分 59 秒 99 に達した時点でストップウォッチは 0（ゼロ）からカウントを再開し、機能が OFF にされるまでカウントは続きます。

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

この機能では、ラップタイムの表示のみが設定されています。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。

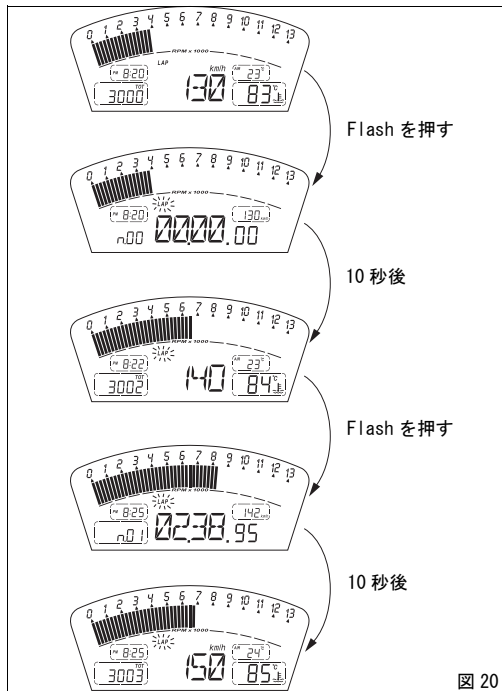


図 20

## ラップメモリーデータの表示 (LAP Memory)

LAP 機能で記録されたデータを表示します。ラップタイム、最高速度、最大 RPM

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

メニューのこのページに入ったら、ポジション B “▼” のボタン (1、図 8) を 3 秒間押すと、1 番目のラップタイムが表示されます。ディスプレイはラップ数とそのラップタイム、最高速度、エンジン最高回転数が表示されます。

ポジション B “▼” のボタン (1、図 8) を押すことにより、ラップナンバー 1 から順に 30 までのタイムを表示します。

記録されているタイムの表示中に、ポジション B “▼” のボタン (1、図 8) を 3 秒間押し続けると、記録されているタイムが全てクリアされます。この場合、LAP 機能が作動していた場合は、自動的に非作動になります。

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

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 “00.00.00” と表示されるクロノメーター、最大 rpm = 0、および最高速度 = 0 と共に表示されます。

走行中、記録したラップタイムを表示している間に、エンジンが 2 つの既存リミッターのうちの 1 つに達した、またはリミッターに達した場合、それぞれのランプも点灯します (10、図 4)。

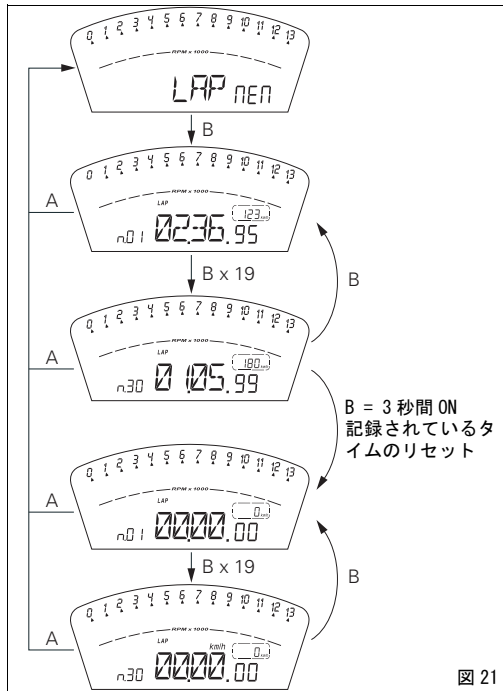


図 21

## DDA コンパレーター

この機能では DDA コンパレーターを起動します (このモデルに標準搭載されていませんが、Ducati ディーラーを介してご購入いただけます): コンパレーターは車両の配線に接続されていなければなりません。

このコンパレーターを使用するには、メニューに入り、ポジション B “▼” のボタン (1、図 8) を 3 秒間押し、“DDA” コンパレーターを “On” にします。

コンパレーターの rpm ソーターの START および STOP は左側スイッチにあるフラッシュボタン (12、図 5) を介して行います。

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



## 参考

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



## 警告

使用し終わったら DDA コンパレーターを主要配線から外します。

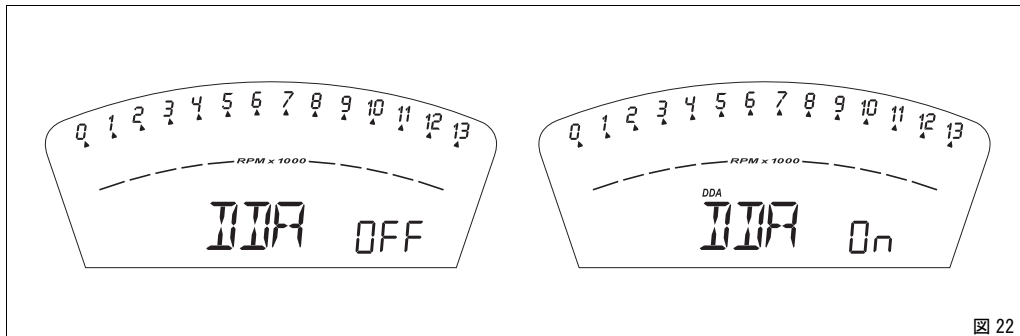


図 22

## ERASE DDA

この機能ではDDAコンパレーターに記録されているデータを削除します（このモデルに標準搭載されていませんが、Ducati ディーラーを介してご購入いただけます）：コンパレーターは車両の配線に接続されていなければなりません。データを消去するにはメニューに入り、“DDA クリア” ページを選択します。

ポジションB“▼”のボタン（1、図8）を3秒間押すと、DDAコンパレーターはデータを取得しなくなり、ディスプレイには10秒間“WAIT...”と表示されます。10秒経過すると、“消去 OK”の文字が2秒間表示され、DDAコンパレーターのデータが消去されたことを確認します。

ポジションB“▼”のボタン（1、図8）を3秒間押し、DDAコンパレーターがデータを獲得している場合、コンパレーターのデータは消去されず、ディスプレイ上には2秒間“FAIL”と表示されます。

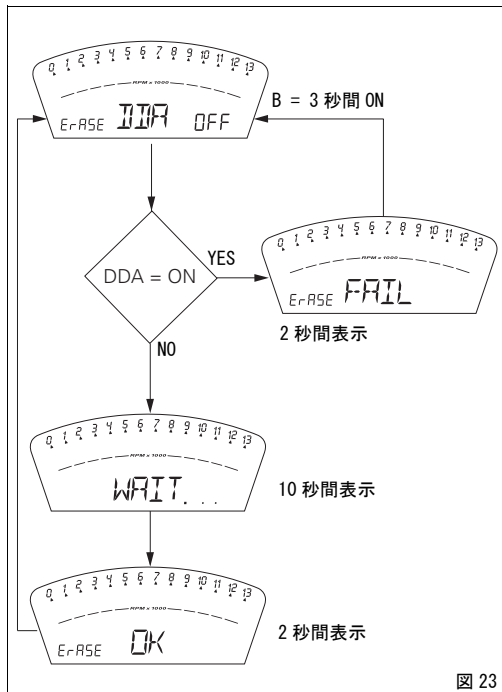


図 23



## インストルメントパネルの診断

### 重要

インストルメントパネルはキーオフから60秒後にシステムの診断を行います。













車両に異常部分が見られた場合は、表示されます。  
エラーが複数ある場合は3秒ごとに表示が変わります。  
以下は表示されるエラー一覧表です。


























### 警告








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

ランプ	エラーメッセージ		エラー
	COIL	8.1	水平シリンダーコイルエラー
	COIL	8.2	水平シリンダーコイルエラー
	COIL	9.1	バッチカルシリンダーコイルエラー
	COIL	9.2	バッチカルシリンダーコイルエラー
	COIL	10.1	水平シリンダーコイルエラー
	COIL	10.2	水平シリンダーコイルエラー
	COIL	11.1	バッチカルシリンダーコイルエラー
	COIL	11.2	バッチカルシリンダーコイルエラー

ランプ	エラーメッセージ	エラー
	INJE	12.1 ホリゾンタルシリンダーインジェクターエラー
	INJE	12.2 ホリゾンタルシリンダーインジェクターエラー
	INJE	13.1 パーチカルシリンダーインジェクターエラー
	INJE	13.2 パーチカルシリンダーインジェクターエラー
	INJE	14.1 ホリゾンタルシリンダーインジェクターエラー
	INJE	14.2 ホリゾンタルシリンダーインジェクターエラー
	INJE	15.1 パーチカルシリンダーインジェクターエラー
	INJE	15.2 パーチカルシリンダーインジェクターエラー
	PUMP	16.0 フューエルポンプリレーエラー
	FAN	18.1 ファンリレーエラー
	FAN	18.2 ファンリレーエラー
	STRT	19.1 スターターコンタクターエラー

ランプ	エラーメッセージ		エラー
	STRT	19.2	スターターコンタクターエラー
	STEP.	21.1	ステッパーマーターエラー
	STEP.	21.2	ステッパーマーターエラー
	STEP.	21.3	ステッパーマーターエラー
	LAMB	22.1	ラムダヒーターエラー
	LAMB	22.2	ラムダヒーターエラー
	EXVL	23.1	エキゾーストバルブモーターエラー
	EXVL	23.2	エキゾーストバルブモーターエラー
	EXVL	23.3	エキゾーストバルブモーターエラー
	EXVL	23.4	エキゾーストバルブモーターエラー
	TPS	1.1	スロットルポジションセンサーエラー
	TPS	1.2	スロットルポジションセンサーエラー

ランプ	エラーメッセージ		エラー
	PRESS	2.1	プレッシャーセンサーエラー
	PRESS	2.2	プレッシャーセンサーエラー
	T. WAT	3.1	エンジンクーラント温度センサーエラー
	T. WAT	3.2	エンジンクーラント温度センサーエラー
	AIR	4.1	外気温センサーエラー
	AIR	4.2	外気温センサーエラー
	BATT	5.1	バッテリーテンションエラー
	BATT	5.2	バッテリーテンションエラー
	LAMB	6.1	ラムダセンサーエラー
	TILT	6.2	ラムダセンサー 2 エラー
	DTC	8.0	トラクションコントロールコントロールユニットエラー
	ECU	30.0	エンジンコントロールユニットエラー

ランプ	エラーメッセージ		エラー
	PK. UP	34.0	ピックアップセンサーエラー
	SPEE.	36.0	スピードセンサーエラー
	IMMO	37.0	イモビライザーエラー
	IMMO	37.1	イモビライザーエラー
	IMMO	37.3	イモビライザーエラー
	IMMO	37.5	イモビライザーエラー
	CAN	38.0	CAN ラインエラー

## バックランプ機能

インストルメントパネルのバックランプはキーを ON にする事により点灯します。

インストルメントパネルはセンサーが周囲の明るさを検知し、暗くなると最大 20% バックランプの明るさを落とし、画面を見やすくします。

## ヘッドランプ“インテリジェンス”消灯機能

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

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

## ヘッドランプ “インテリジェンス” の点灯機能

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

Key OFF 後、インストルメントパネルは 60 秒間作動状態を保ちますが、その間にポジション A “▲” または B “▼” のボタン (1、図 8) を押すとヘッドランプを点灯させる事ができます。

この 60 秒の間にポジション B “▼” のボタン (1、図 8) を押すたびに、ヘッドランプを 30 秒間点灯させることができます。ポジション B “▼” のボタン (1、図 8) を押すたびに、点灯時間が最高 6 回まで加算されます (最長 180 秒まで)。最初にポジション B “▼” のボタン (1、図 8) を押し、ヘッドランプが点灯した瞬間から 30 秒のカウントダウンが始まります。この 30 秒の間に再びボタンを押すと、点灯時間は加算されます。ヘッドランプ作動時間である 30 秒が経過した場合は、それ以上 30 秒を加算することはできず、ヘッドランプは消灯します。

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

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

## イモビライザーシステム

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

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

## キー（図 25）

車両には、以下のキーが付属しています：

- キー B（黒）2 本

キーには“イモビライザーシステムコード”が内蔵されています。



## 参考

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

黒いキー（B）は通常のイグニッションキーで、以下の場合に使用されます：

- エンジンの始動
- フューエルプラグの開閉
- シートロックの解除



## 参考

2 本のキーには、キーの識別番号の書かれたプレート（1）が付いています。



## 警告

キーとプレート（1）は別の安全な場所に保管して下さい。

通常は 2 本の黒いキーの内の 1 本のみを使用するようにしてください。

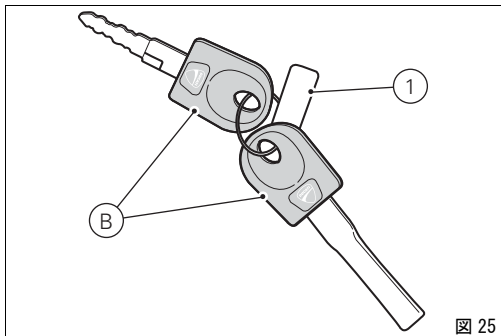


図 25

## コードカード

キーと併せてコードカード（図 26）が付属しています。カードには、キー ON 後にエンジンブロックが作動した場合に使用する電子コード（A、図 27）が記載されています。

### 警告

コードカードは安全な場所に保管して下さい。イモビライザーシステムに問題が生じ、琥珀色の車両診断ランプ（9、図 3）が点灯し、エンジンブロック状態になった場合には、エンジンブロックを解除するため、コードカード上に記載されている電子コードが必要です。常に携帯することをお勧めします。  
この作業はコードカードに記載されている電子コード（エレクトロニックコード）がなければ出来ません。

### 警告

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

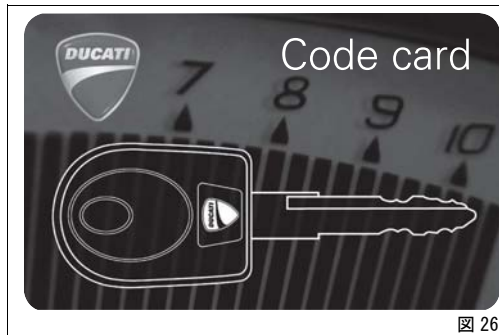


図 26

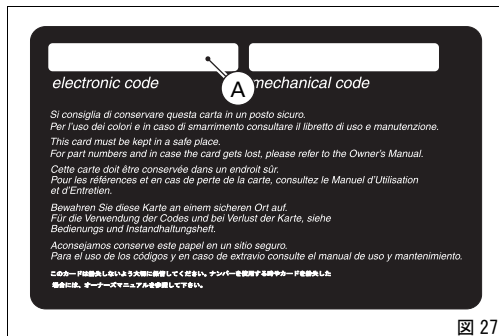


図 27

## イモビライザーの解除作業

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



### 参考

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

メニューのこのページでは、初期コードとして“00000”が必ず表示されます。この段階で、ポジションB“▼”のボタン(1、図8)を3秒間押すと、コードカードに記載されている電子コード入力の作業に入ります。

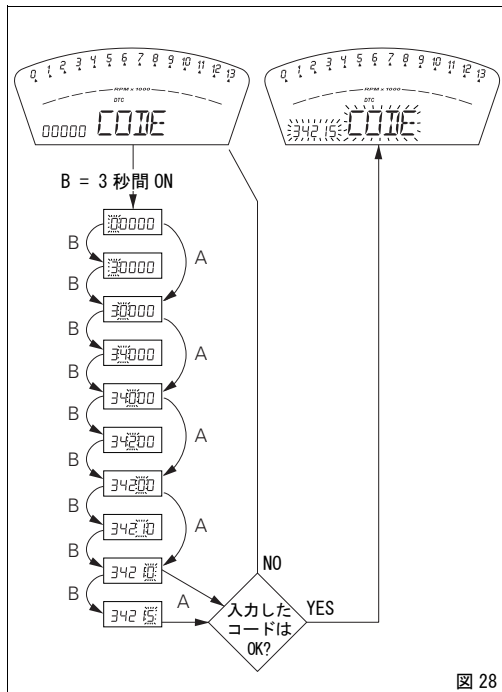


図 28

コードの入力：

この作業を選択すると、一番左の桁の数字が点滅し始めます。

ボタン (1、図 8)：

ポジション B"▼" で押すたびに、1 秒ごとに数が増えます。

ポジション A"▲" で押すと 2 桁目の数値入力に移ります。

ポジション B"▼" で押すたびに、1 秒ごとに数が増えます。

ポジション A"▲" を押すと 3 桁目の数値入力に移ります。

ポジション B"▼" で押すたびに、1 秒ごとに数が増えます。

ポジション A"▲" を押すと 4 桁目の数値入力に移ります。

ポジション B"▼" で押すたびに、1 秒ごとに数が増えます。

ポジション A"▲" を押すと 5 桁目の数値入力に移ります。

ポジション B"▼" で押すたびに、1 秒ごとに数が増えます。

ポジション A"▲" で押すとコード入力確定します。

この時点で、コードが正しく入力されていると CODE の文字と入力されたコードが同時に 4 秒間点滅します。

"車両診断"ランプ (9、図 4) が消灯します。続いてインストルメントパネルは自動的にメニューを終了し、一時的に"エンジン始動を可能にします。"

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

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

## 作業

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

1) コードが承認されると、システムはエンジンブロックを解除します。START ボタン (2、図 33) を押すと、エンジンが始動します。

2) 車両診断ランプ (9、図 4) が点灯した時点でポジション B“▼”のボタン (1、図 8) を押すと“Error IMMO”と表示され、コードが承認されなかった事を示します。キーを OFF に戻し、再度 ON に回します。それでもエンジンが始動しない場合は、付属している他の黒キーを使い、もう一度試して下さい。この方法でもまだブロックが解除されない場合は、Ducati サービスセンターに御連絡下さい。



### 警告

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

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

## キーの複製

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

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

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

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



### 参考

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

# 運転時に必要なコマンド



## 警告

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

## コマンド類の配置 (図 29)

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

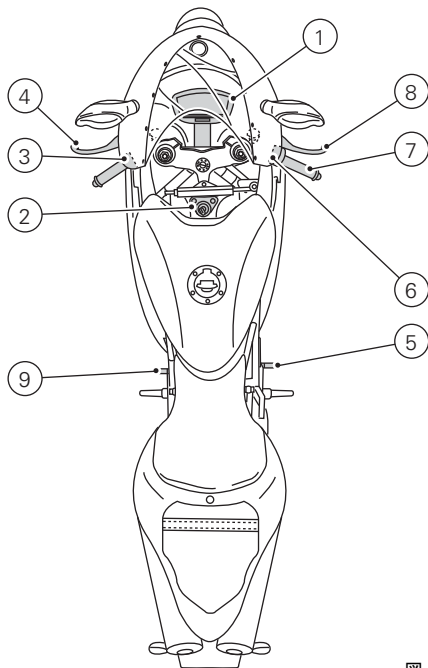


図 29

## イグニッションスイッチ / ステアリングロック (図 30)

燃料タンクの前にあり、4つのポジションがあります：

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



### 参考

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

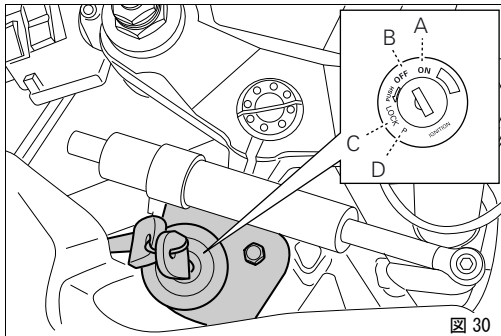


図 30

## 左側スイッチ (図 31)

1) デイマースイッチ、ビームの選択、2 ポジション :

☉ = ロービーム ON

☉ = ハイビーム ON

2) ボタン ◀ ▶ = ターンインジケーター、3 ポジション :

中央 = OFF

◀ = 左折

▶ = 右折

ターンインジケーターを消すには中央部に戻したボタンを押します。

3) ボタン 📣 = 警告ホーン

4) ボタン ☉ = フラッシャー (FLASH) およびインスト  
ルメントパネルコントロール

5) インストルメントパネルコントロールボタン、2 ポジシ  
ョン :

ポジション "▲"

ポジション "▼"

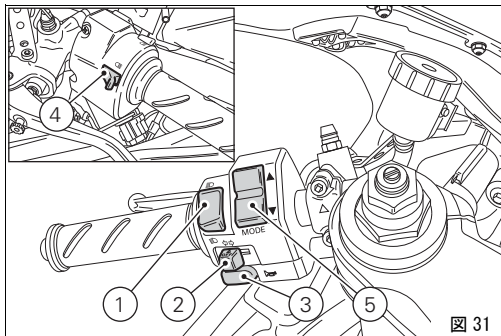


図 31

## クラッチコントロールレバー

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

### 警告

クラッチ及びブレーキレバーの調整は、停車時に行います。

### 重要

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

### 参考

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

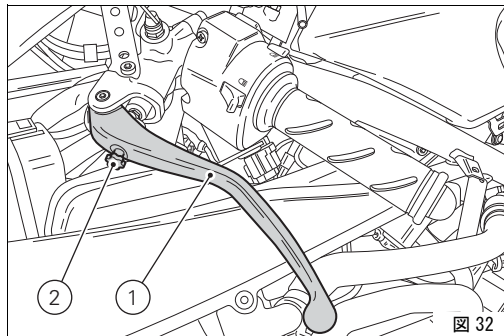


図 32

## 右側スイッチ (図 33)

1) ENGINE STOP 2つのポジション:

- (RUN) = エンジン作動
- ⊗ (OFF) = エンジン停止



### 警告

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



### 重要

ランプを点灯して走行した後、スイッチ (1) でエンジンを停機し、イグニッションキーを ON のままにすると、ランプは点灯し続け、バッテリーを使い切ることができます。

2) ○ ボタン=エンジン始動

## スロットルグリップ (図 33)

右ハンドルバー上のスロットルグリップ (3) は、スロットルボディのスロットル開閉を制御します。グリップを緩めると、自動的に元の位置 (アイドリング状態) に戻ります。

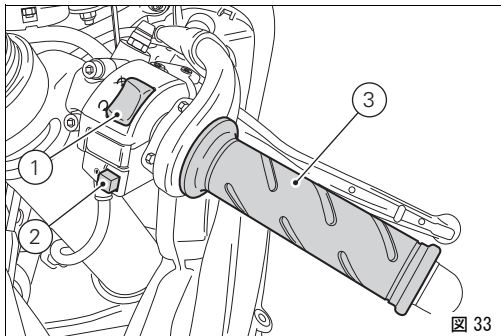


図 33

## フロントブレーキレバー（図 34）

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。

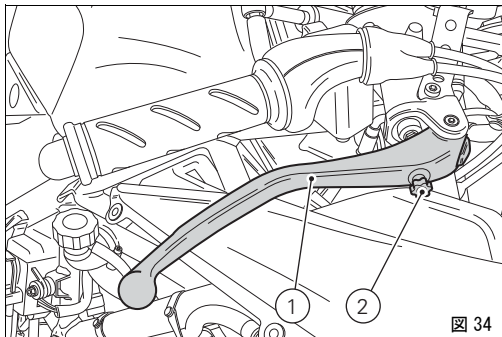


図 34

**リアブレーキコントロールペダル (図 35)**  
ペダル (1) を下に踏むことで、リアブレーキが機能します。  
システムは油圧式で作動します。

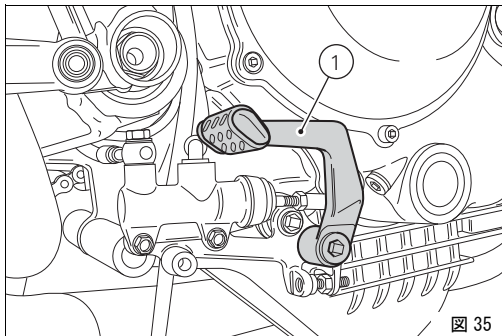


図 35

**ギアチェンジコントロールペダル (図 36)**  
ギアチェンジペダルは、中央のニュートラルのポジション N に自動的に戻ります。ニュートラルポジションであることはインストルメントパネル上の N ランプ (3、図 3) で表示されます。  
ペダルは以下のように動かせます：  
下へ＝シフトダウンおよび 1 速へのチェンジは、ペダルを下に押します。この時、インストルメントパネルの N ランプが消えます。  
上へ＝ペダルを上へ上げることで、2 速から順次 3、4、5、6 速へとチェンジします。  
一回の操作が一速分のチェンジに相当します。

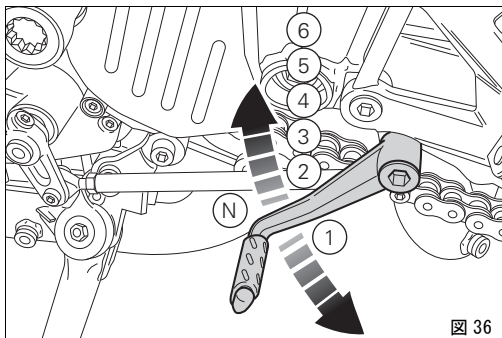


図 36

## ギアチェンジペダルおよびリアブレーキペダルの位置調整 (図 37、図 38)

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

ギアチェンジペダルのポジションは次の手順で調整します：  
ロッド (1) を固定しながら、ナット (2) と (3) を緩めます。

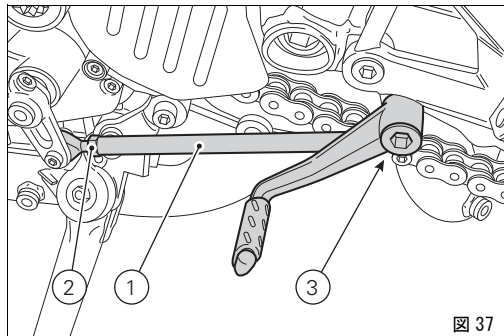


### 参考

ナット (2) は、逆ネジになっています。

ギアチェンジペダルを好みの位置に定めながら、レンチでロッド (1) の六角部分を回します。

ロッドに対して両ロックナットを締め付けます。



リアブレーキコントロールペダルの位置調整は以下の手順で行います：

ナット (4) を緩めます。

ペダルが好みの位置になるまで、アジャスター (5) を回します。

ロックナット (4) を 2.3 Nm のトルクで締め付けます。

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。

遊びが上記でない場合、マスターシリンダーコントロールロッドの長さを次の手順で調整します：

ロッドの上にあるナット (6) を緩めます。

フォーク (7) のロッドの遊びを増したい場合は締めこみ、逆に減らしたい場合は緩めます。

ロックナット (6) を 7.5 Nm のトルクで締め付け、再度遊びを点検します。

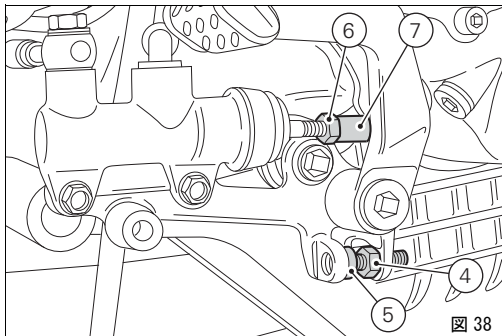


図 38

# 主要構成部品 / 装備

## 車両上の配置 (図 39)

- 1) 燃料タンクキャップ
- 2) シートロック
- 3) サイドスタンド
- 4) ステアリングダンパー
- 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) エキゾーストサイレンサー (67 ページ、“注意事項” 参照)。
- 9) 触媒システム

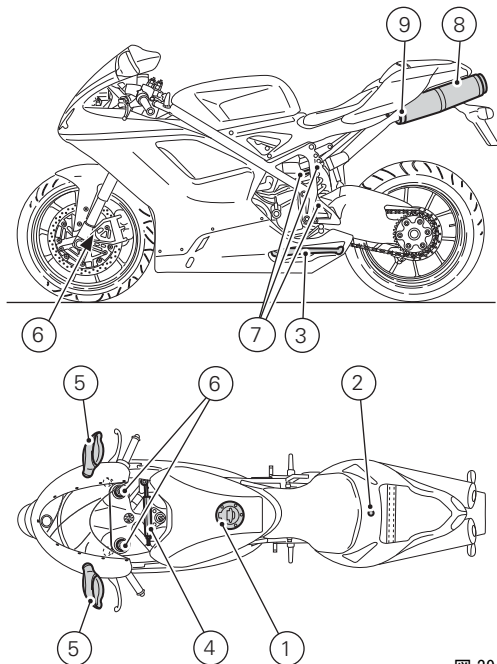


図 39

## フューエルプラグ（図 40）

### 開け方

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

### 閉じ方

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



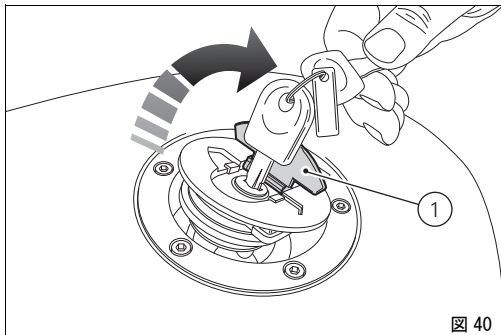
### 参考

プラグはキーが差し込まれていないと閉まりません。



### 警告

燃料補給 (68 ページ参照) 後は毎回、プラグが正しい位置で確実に閉まっていることを確かめて下さい。



## シートロック

### 開け方 (図 41)

鍵穴 (1) にキーを差し込み、クリックと言う音が聞こえるまで時計回りに回します。  
シート (2) の後部を上に向けてやさしく引き、取り外せるまで持ち上げます。

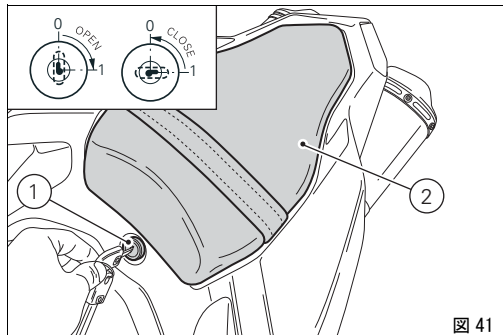


図 41

### 閉じ方 (図 42)

リアサブフレームの下にシートのフック (3) を挿入します。  
ピン (4) がラッチ (5) にカチッとはまるまでパッセンジャーシートを押します。  
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。

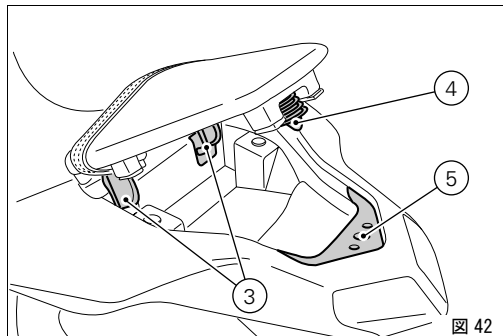


図 42

## サイドスタンド (図 43)

### 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り、車体を支えながら、スタンドのフック (1) を足でいっばいに押します。次に、スタンドがしっかりと路面に着くまで、車体を徐々に傾けていきます。

### 警告

サイドスタンド使用時には、車両にまたがらないで下さい。

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 Springs 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 でエンジンを始動させることができます。ギアが入った状態で始動する時は、クラッチレバーを引いて下さい (この際サイドスタンドは降ろしません)。

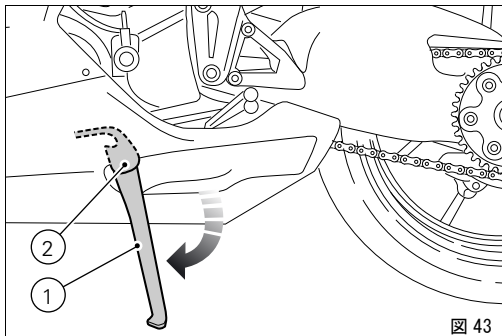
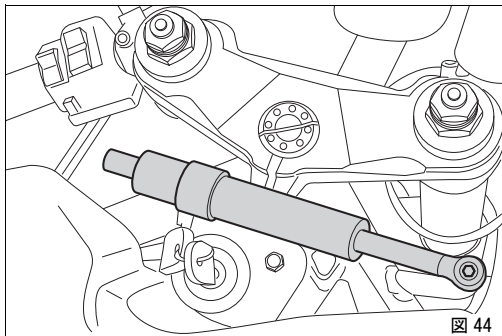


図 43

## ステアリングダンパー (図 44)

燃料タンク前部にあり、フレームとステアリングヘッドに固定されています。

このダンパーのお陰でステアリングはより正確で安定し、あらゆるコンディションでの操縦性がアップしました。



## フロントフォークアジャスターの調整

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

この調整はアウターアジャスターにて行います：

- 1) 油圧ブレーキのリバウンドダンピング調整 (図 45) ；
- 2) インナー springs プリロード調整 (図 45) ；
- 3) 油圧ブレーキのコンプレッションダンピング調整 (図 46) ；

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整する際は、適切なレンチを使用し、各フォークレッグ端部にあるアジャスター (1) を回します。

調整スクリュー (1 と 3) を回すと、カチッと言う音がします。一回の音がダンピング 1 段に相当します。アジャスターをいっぱい締め込むと“0”位置になり、ダンピングが最強にセットされます。この位置から、反時計回り方向に回し、カチッという音でダンピングを 1 段目、2 段目、…と数えます。

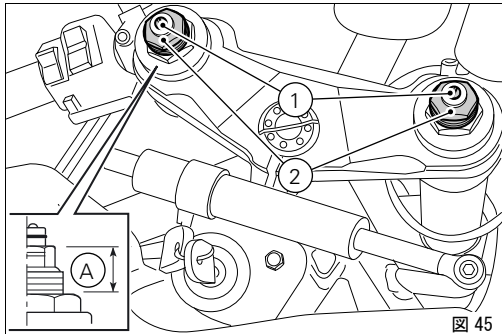


図 45



## リアショックアブソーバーアジャスターの調整 (図 47)

リアショックアブソーバーには、積載重量に合わせて車体の平衡状態を調整できるようアウターアジャスターを装備しています。

アジャスター (1) は、ショックアブソーバーのスイングアームへの固定位置下部、左側にあり、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。

アジャスター (2) は、フレームのリザーバタンクに配置され、油圧ブレーキのコンプレッションダンピングの調整に使用します。

時計回り方向にアジャスター (1 と 2) を回るとダンピングが強くなり、反対方向に回すと弱くなります。

標準設定：

いっばいに閉まった全閉ポジションから、時計回りに次のようにアジャスターを緩めます：

アジャスター (1) を 2 回転

アジャスター (2) を 2 回転

スプリングプリロード：20 mm

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

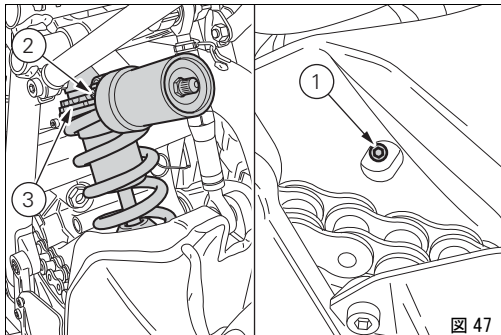


図 47

希望の強さに調整した後は、上部リングナットをしっかり締め付けてください。



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



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。

# 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、急な加速や、特に上り坂での長時間にわたる高速回転は避けて下さい。  
定期的にチェーンを点検し、必要であれば潤滑し、調整して下さい。

## 慣らし運転の方法

### 慣らし運転時の最高速度（図 48）

慣らし運転期間中の最高許容回転数：

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

### 1000 km まで

最初の 1000 km まではタコメーターに注意し、5,500 ~ 6,000 回転 (rpm) を超えてはいけません。  
最初の数時間は、規定回転数の範囲内でエンジンの負荷と回転数を色々変えることをお勧めします。

エンジン、ブレーキ、サスペンションのより効果的な慣らしには、カーブが多く起伏に富んだ場所を走行することが理想的です。

最初の 100 km は、ブレーキディスクに対してパッド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。

## 1000 ~ 2500 km まで

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

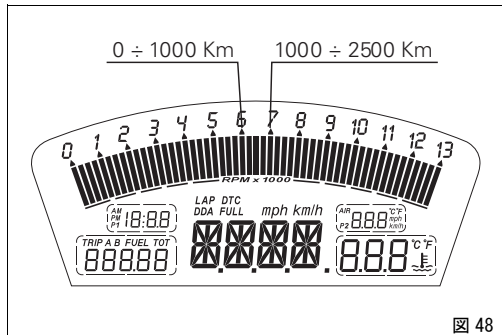
7,000 rpm



### 重要

慣らし運転期間は、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守ることによってエンジンの寿命を延ばし、調整、オーバーホールの回数を抑えることができます。



## 走行前の点検事項



### 警告

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

走行前に以下の点検を実施して下さい：

タンク内の燃料残量

タンク内の燃料の残量を確認して下さい。必要であれば給油して下さい (68 ページ参照)。

エンジンオイル量

クランクケースの点検窓でオイルのレベルを確認して下さい。必要であればオイルを補充して下さい (92 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 (76 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 (75 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 (90 ページ参照)。

コマンド類の機能点検

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

ランプ類、インジケーター

ランプ、インジケーター、ホーンが適切に機能するかを確認します。電球が切れている場合には交換して下さい (84 ページ参照)。

各ロック

フィルタープラグ (53 ページ参照) およびシート (54 ページ参照) のロック状態をチェックします。

スタンド

サイドスタンド (55 ページ参照) がスムーズに作動し、適切な位置にあるかをチェックします。





### 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。

## エンジンの始動

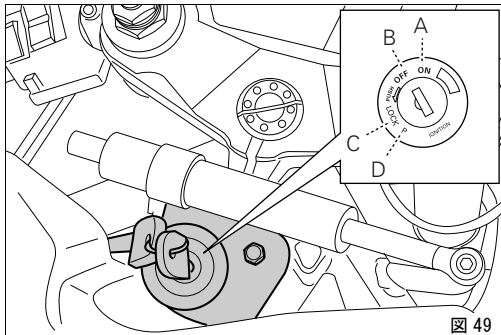
**警告**  
エンジン始動前に、運転に必要なコマンドの取り扱いに慣れておいて下さい (10 ページ)。

**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、さらには死に至る危険性があります。

1) イグニッションキーを ON の位置にします (図 49)。緑のランプ  と赤のランプ  が点いている事を確認してください。

**重要**  
オイルプレッシャー表示ランプはエンジン始動後、数秒で消えなければなりません (11 ページ)。

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

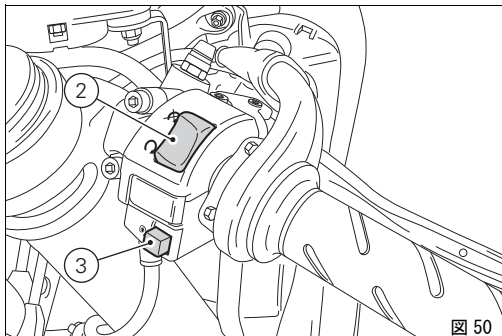


**参考**  
サイドスタンドを下ろし、ギアがニュートラルの状態  
でエンジンを始動させることができます。または、ギアが  
入った状態で始動する時は、クラッチレバーを引いたままの  
状態で始動させてください (この時サイドスタンドは上がっ  
ていなければなりません)。

2) エンジnstoppスイッチ (2、図 50) が O (RUN) の位置になっていることを確認してから、スタートボタン (3、図 50) を押します。

### 重要

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



## 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

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

## ブレーキ操作

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



## 警告

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

## 車両の停止

スロットルグリップを緩めると、車両は 徐々にスピードを落とし始めます。シフトダウンしながらクラッチをつなぎ、最後に1速からニュートラルに入れます。ブレーキをかけると、車両を完全に停止することができます。エンジンを停止させるには、キーをOFF（44 ページ）にします。

## パーキング

停止させた車両をサイドスタンドを使い駐車します（55 ページ参照）。

盗難防止のため、ハンドルを左に振りきり、キーをLOCK にします。

車両をガレージ、その他の建物内に駐車する際には、換気が充分され、車両の近くに熱源が無いことを確認して下さい。必要な場合には、車両を認識しやすいようにイグニッションキーをPの位置にするとパーキングランプを点灯しておくことができます。

## 重要

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

## 警告

エキゾーストシステムは、エンジンを止めた後も高温を帯びている場合があります。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spro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。

## 燃料の補給 (図 51)

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

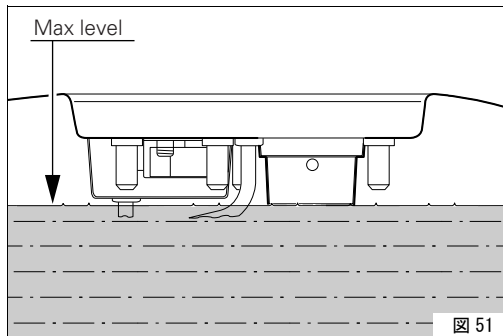
ガソリンは無鉛に出来るだけ近いもの、もしくはオクタン数が最低 95 のものを使用してください (101 ページ “補給” 参照)。

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 (101 ページ “補給” 参照)。



## 付属アクセサリー (図 52)

パッセンジャーシート下の小物入れには、以下の装備があります：

オーナーズマニュアル

ツールキット：

- スパークプラグ用六角レンチ
- スパークプラグレンチ用ボルト
- ダブルスクリュードライバー
- フェアリング用アレンレンチ

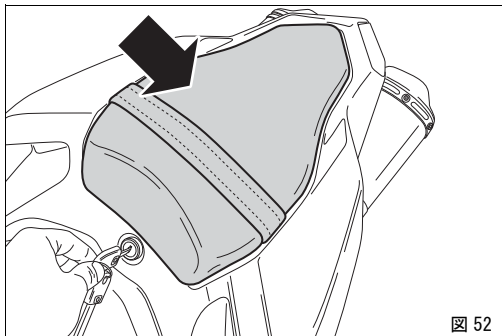


図 52

# 主な整備作業とメンテナンス

## フェアリングの取り外し

車両を正しく整備、修理するためには、該当部分を取り外すことが必要です。

### 警告

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

### 重要

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

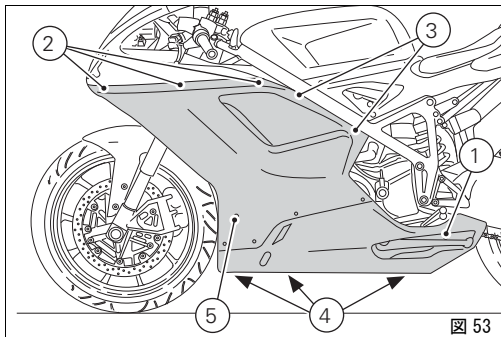
## サイドフェアリング

フェアリングを取り外すには、シート下部にあるアレンレンチを使用して下記を緩めます：

フェアリングブラケットに固定している2本スクリュー (1)  
ヘッドランプフェアリングに固定している6本のスクリュー (2)

フレームに固定している4本のスクリュー (3)  
フェアリング下部にある右側フェアリングを固定している2本スクリュー (4)

オイルクーラーに固定している2本のスクリュー (5)  
ヘッドランプフェアリングにフロントを固定している2本のスクリュー (6、図 54)





### 参考

フェアリングからフリーになっているスプラッシュガードに注意して下さい。



### 参考

左フェアリングを取りつけるには、サイドスタンドを下ろし、フェアリングをフェアリング本体の開口部に通します。



図 54

## リアビューミラー

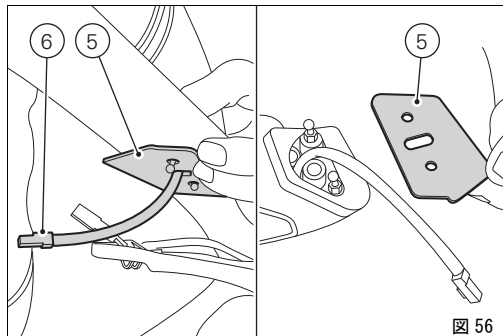
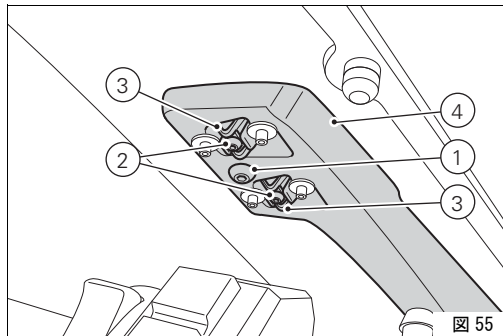
リアビューミラーを固定しているスクリュー(1)をゆるめます。

固定ピン(2)をフェアリングサポート(4)に固定しているピン(3)から外します。保護ラバー(5)を外し、ターンインジケータコネクタ(6)を切り離します。

同様の作業を繰り返し、もう片方のリアビューミラーを取り外します。

### 重要

取り付ける際には、“中強度ネジロック剤”をスクリュー(1)のスレッドに塗布します。



## リアビューミラー広角キット

図の手順に従い、リアビューミラーを取り外します。

2本のスクリー (1) 外し、オリジナルスペーサー (2) を取り外します。

キット (3) にあるスペーサーを取り付け、キット (4) にある長いスクリー2本を差し込み、アレンレンチで締め付けます。

フェアリングにリアビューミラーを取り付けます。

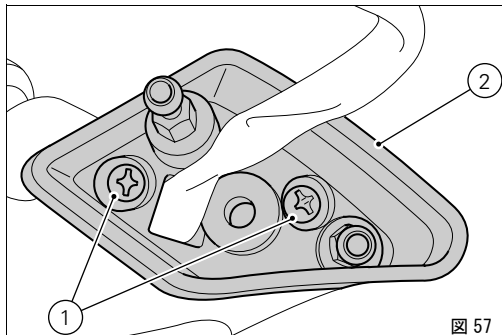


図 57

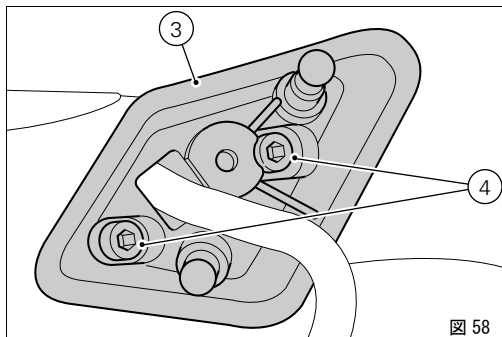


図 58

## ヘッドランプフェアリング



### 参考

ヘッドランプフェアリングを車体から外すには、前項に図示されているように、まずリアビューミラーおよびサイドフェアリングを取り外す必要があります。

ヘッドランプサポートにフェアリングを固定している後部の2本のスクリュー (1) を緩めます。



### 参考

取り付ける際は、ヘッドランプフェアリングの後に、サイドフェアリングおよびリアビューミラーを取り付けます。

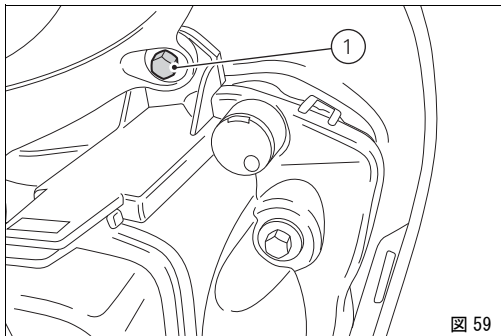


図 59

## エアフィルターの交換



### 重要

エアフィルターのメンテナンス作業は Ducati ディーラーまたは Ducati サービスセンターにご連絡下さい。

## クーラントレベルの点検および補充 (図60)

車両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。レベルは(1)と(2)の間でなければなりません：(2)はMAXレベル(1)はMINレベル  
液体レベルがMIN以下の場合は補充します。

右側フェアリングを取り外します(70ページ)。  
フィルタープラグ(3、図60)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(3)をしっかりと閉め、取り外したパーツを元通りに取りつけます。

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：2.3 リットル



### 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。

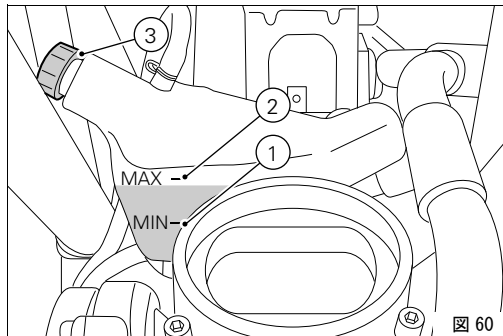


図 60

## ブレーキ / クラッチフルードレベルの点検

ブレーキ、クラッチフルードのレベルは、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61）（図示はフロントおよびリアブレーキフルードリザーバー）。

液体レベルが下がりすぎると、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

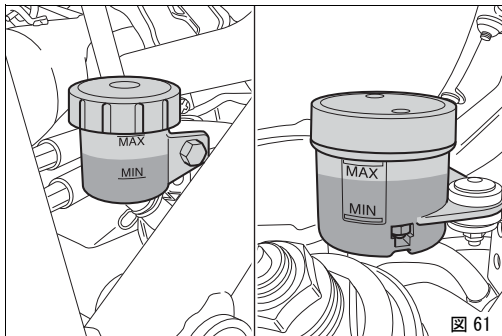
ブレーキ、クラッチシステムのパイプは 全て4年毎に交換して下さい。

## 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。



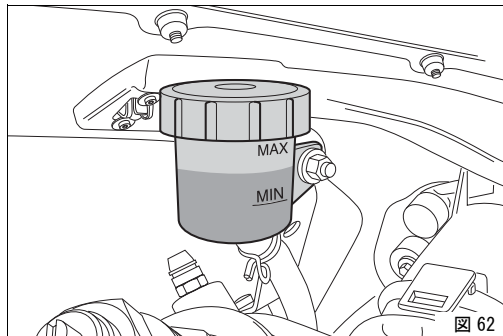
## クラッチシステム

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点検 (図 63 と図 64)

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。

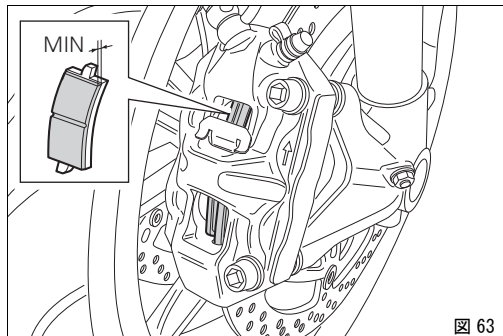


図 63

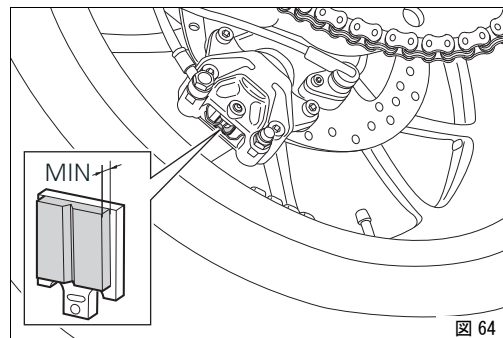


図 64

## ジョイント部の潤滑

スロットルコントロールケーブル外部のシースの状態を定期的に点検する必要があります。外側プラスチック部に亀裂や押し潰された跡があってははいけません。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 65) を緩めてスロットルを開き、ケーブルの両端とプーリーをグリース 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。

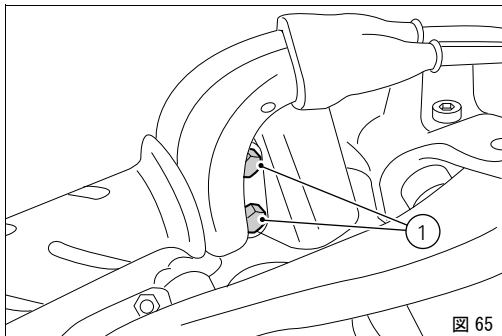


図 65

## スロットルグリップの調整

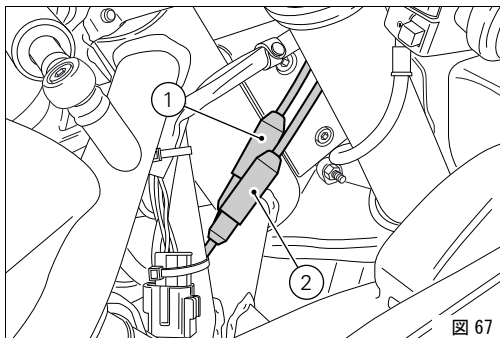
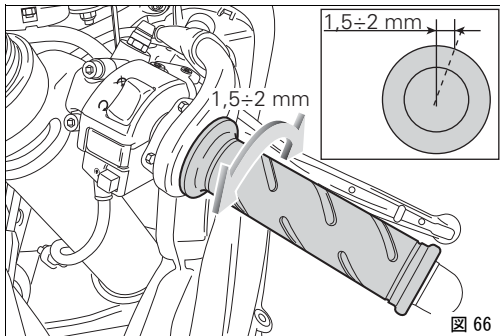
スロットルグリップは

ハンドルのどのポジションでも、

1.5～2.0 mm (グリップの端で測定) の遊びがなければなりません。必要であれば、車両右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 67) 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を締め、アジャスターに保護キャップを取り付けます。



## バッテリーの充電 (図 68)

バッテリーを充電する際、バッテリーを車両から取り外して下さい。

左側フェアリング (70 ページ) 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。黒のマイナス端子 (-) を最初に外し、続いて赤のプラス端子 (+) を外します。



### 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。

バッテリーをサポート (3) に配置し、伝導率を良くするためグリスを塗布した固定スクリューし、端子を接続し、スクリュー (1) でブラケット (2) を固定します。



### 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。

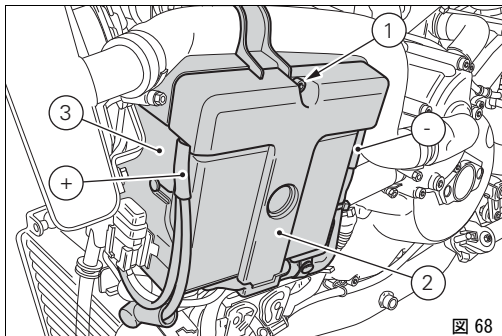


図 68

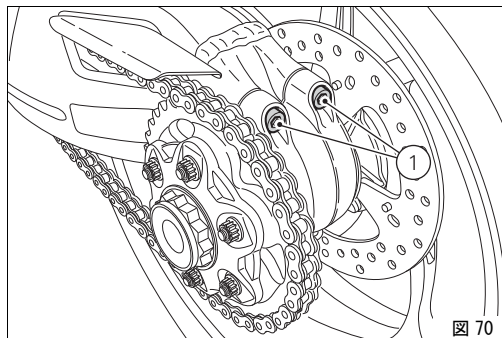
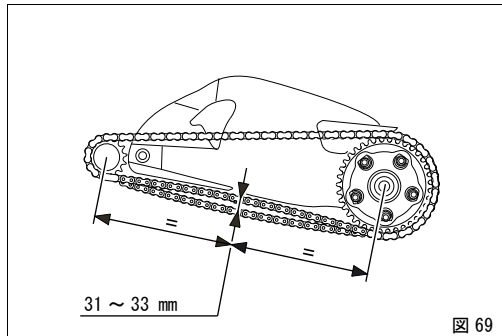
## トランスミッションチェーン張力の点検 (図 69)

**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。

サイドスタンドで停車した状態で、チェーン下部アーム中央  
にツールを配置し、チェーンを下に押し下げて放します。ス  
イングアームのアルミニウム部とチェーン中央部間が  
31 ~ 33 mm になるように調整します。

**警告**  
安全な走行状態を保つにはテンショナーのロックナット  
(1) の正しい締め方がとても重要です。

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



## チェーンの潤滑

この車両には、泥などの侵入を防ぎ、潤滑をより保つOリング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。

## 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 108 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 71 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。

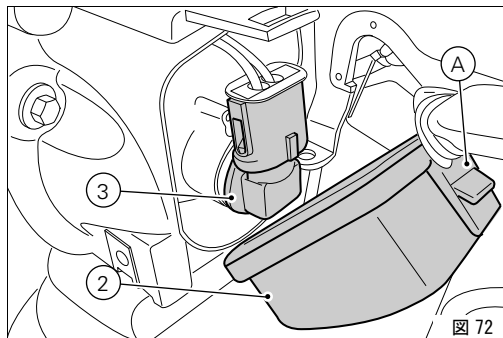
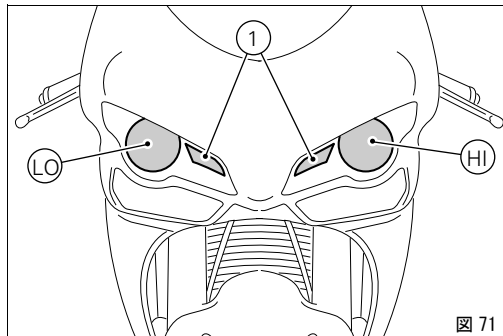
## ヘッドランプ

左側の電球で作業をするには、レバー (A) を押しながらカバー (2) を取り外します。

上部ランプボディのロックリングナット (3) を反時計回りに回して溶断した電球を取り外します。新しい同じタイプの電球と交換します。

取り付ける際はロックリングナット (3) を時計回りに回して電球を固定します。

右側の電球も左側の電球と同様にして外し、交換します。





### 参考

ヘッドランプの電球を交換する際、ヘッドランプ本体から主要配線ケーブルを切り離す必要はありません。



### 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。

## 取り付け

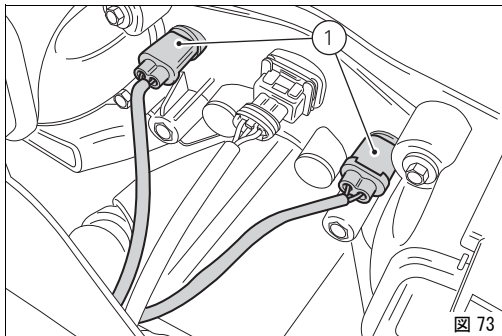
電球の交換終了後、カバーを配置し、レバーを押しながら閉じます。

## パーキングランプ電球の交換

ヘッドランプ (1) サポートに手を入れ、ベースからホルダーを抜き取り、ロックリングナットを回してパーキングランプ (1) の電球を交換します。

溶断した電球を交換します。

取り付ける際は電球 (1) を時計回りに回し、電球を固定します。



### リアターンインジケータ（図 74）

リアターンインジケータの電球の交換にはターンインジケータ（1）ボディを 1/4 回転し、レンズをインジケータサポートから抜き取ります。

電球はバイヨネットベースタイプなので、取り外すには押しながら反時計回りに回します。新しい電球は、押しながら時計回りにカチッという音がするまで回して取り付けます。ターンインジケータボディ（2）を取り付け、サポートに 1/4 回転して取り付けます。

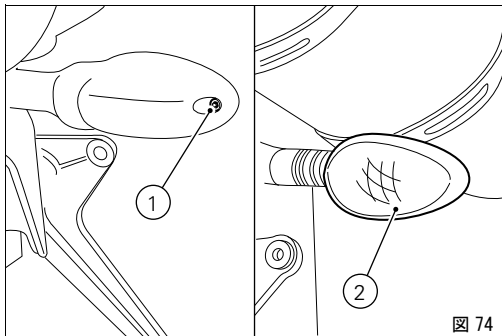


図 74

### ナンバープレートランプ（図 75）

ナンバープレートランプの電球を交換するには、カバー（4）を固定しているスクリュー（3）緩めます。電球を取り出して交換します。

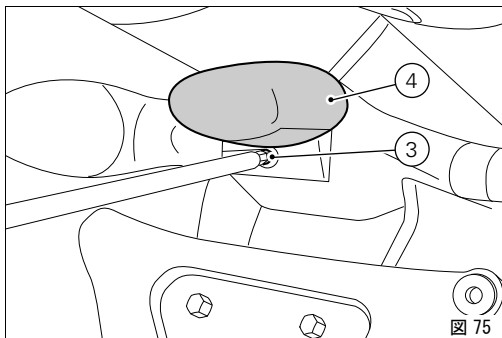


図 75

## ヘッドランプの光軸調整 (図 76)

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

この作業はできれば薄暗い場所で行って下さい。

ロービームを点灯します：

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



### 参考

この方法は、光軸の高さに関するイタリアの規則に準拠したものです。

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

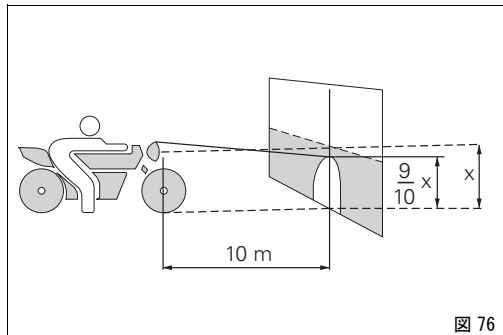


図 76

左側ヘッドランプの水平方向の光軸調整は、ヘッドランプ裏にある調整スクリュー(1、図 77)にて行います。スクリューを時計回りに回すと光軸は右に、反時計回りに回すと左に移動します。

左側ヘッドランプの垂直方向の光軸調整は、ヘッドランプ裏にある調整スクリュー(2、図 77)にて行います。スクリューを時計回りに回すと光軸は下がり、反時計回りに回すと上がります。

前記の作業を繰り返し、右側ランプの調整を行います。



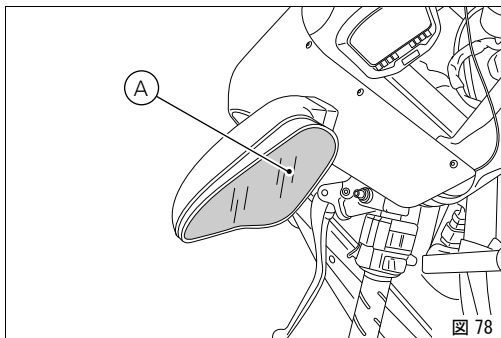
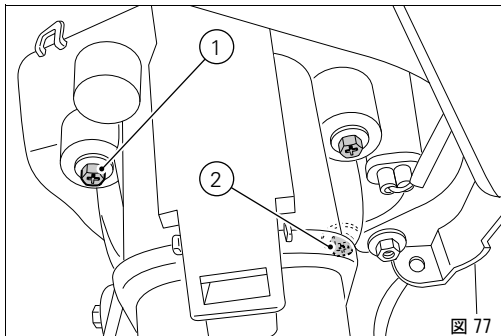
### 警告

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。

### リアビューミラーの調整 (図 78)

(A) を手で押し、ミラーを調整します。



## チューブレスタイヤ

フロントタイヤ空気圧：

2.1bar ~ 2.3 Kg/cm<sup>2</sup>

リアタイヤ空気圧：

2.2bar ~ 2.4 Kg/cm<sup>2</sup>

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

### 重要

タイヤの空気圧はタイヤ冷間時に測定しなければなりません。

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

## タイヤの修理、交換（チューブレス）

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



### 警告

パンクしたタイヤは交換して下さい。交換する際は、標準装備タイヤと同じメーカー、タイプを指定してください。

走行中のエア漏れを防ぐため、タイヤのバルブキャップがしっかり締まっていることを確認します。チューブタイプのタイヤは絶対に使用しないで下さい。突然タイヤが破裂し、ライダー、パッセンジャーの安全に大きな危険を及ぼします。

タイヤ交換の後には、必ずホイールバランスの点検を行って下さい。



### 重要

ホイールのバランスウェイトを外したり、移動させたりしないで下さい。



### 参考

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

## タイヤ摩耗の限度

タイヤのトレッド面が一番摩耗している箇所の (S、図 79) 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はありません。

### 重要

タイヤを定期的に点検します。特に側面に傷やヒビがないか、突起、広範囲のシミ、内部の損傷を表すような箇所がないかを注意深く目視点検して下さい。損傷が著しい場合はタイヤを交換して下さい。

トレッドに入り込んだ石や異物は取り除いて下さい。

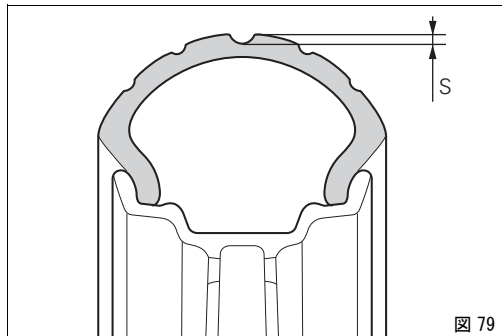


図 79

## エンジンオイルレベルの点検 (図 80)

エンジンオイル量は、クラッチカバー上のオイル点検窓 (1) で確認できます。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。



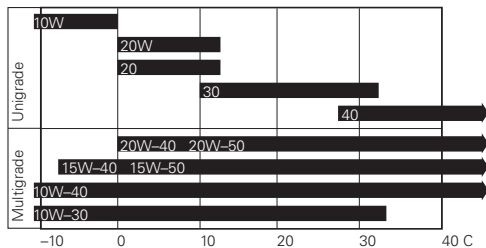
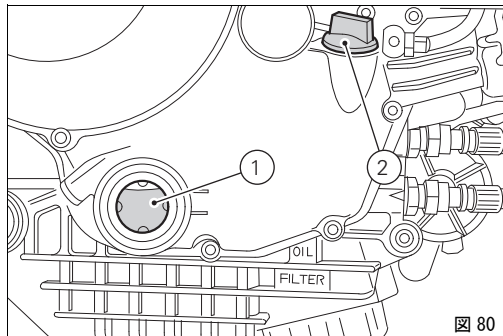
### 重要

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 81)

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

定期的に検査をすることにより良好なエンジンの状態を保つ事が可能になります。

スパークプラグの点検、または交換はオフィシャルディーラーまたは Ducati サービスセンターに依頼してください。中央電極のセラミック製絶縁体の色具合をチェックします：均等な薄い茶色である場合はエンジンの状態が良好であることを示します。

### 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

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

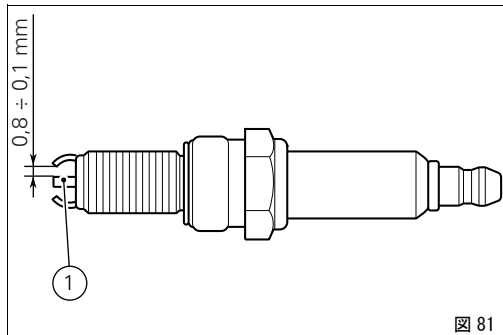


図 81

## 車両の清掃

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

プレキシガラス部分やシートのお手入れには、水と中性洗剤をお使いください。

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



### 参考

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

十分なメンテナンスが行われていない車両は保証の対象になりません。



### 重要

走行後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。高温の湯や、ウォッシュャー等の圧力のかかった水で洗わないで下さい。ウォッシュャー等の使用は、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浄します。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しないで下さい。ブレーキ能力が失われます。ディスクは非油性の溶剤で清掃してください。



### 警告

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

## 長期間の保管

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

車両を清掃します。

燃料タンクを空にします。

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

サービススタンドで車両を支えます。

ケーブルを外し、バッテリーを取り外します。

1ヶ月以上車両を使用しなかった場合には、バッテリーの点検と充電、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。

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

# メンテナンス

## メンテナンスプログラム：ディーラーで行うメンテナンス

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

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

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

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

(1) 走行距離 (km) の期限が来た際にメンテナンス作業を実施して下さい。

## メンテナンスプログラム：お客様が行えるメンテナンス

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

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

# テクニカルデータ

## 全体寸法 (mm) (図 82)

### 重量

走行時の燃料抜きの重量：  
184 Kg

重量 (燃料およびバッテリー抜き)

168 Kg

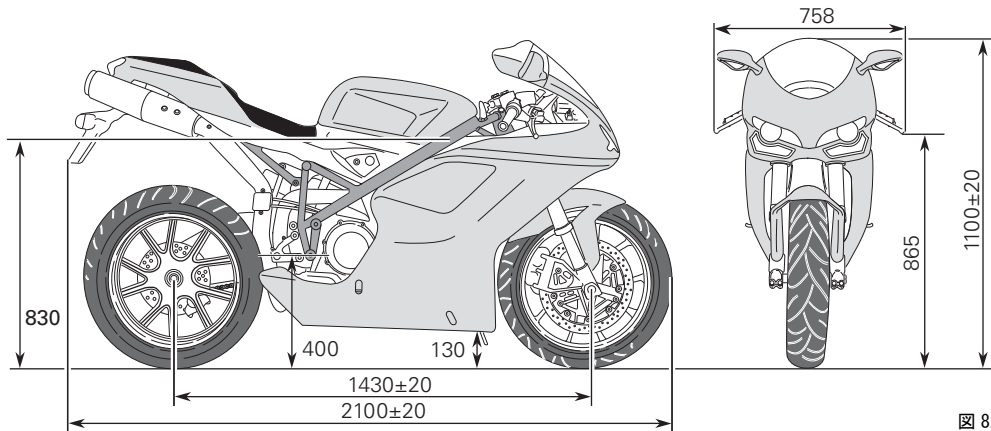
重量 (燃料込み)：

390 Kg。



### 警告

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



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。	15.5 リットル
潤滑回路	SHELL - Advance 4T Ultra	3.7 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	439 cc (レッグごと)
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



## 重要

燃料、オイル等には絶対に添加剤を加えないで下さい。

## エンジン

90° L 型、2 気筒 4 ストローク

ボア mm :

94

ストローク mm :

61.2

総排気量、cm<sup>3</sup> :

849.4

圧縮比 :

13.2 ± 0.5:1

クランクシャフト最大出力 (95/1/CE)、kW/ 馬力 :

103 kW/140 馬力 /10,500rpm

クランクシャフトトルク最大回転数 (95/1/EC) :

98Nm/9,750rpm

最大回転数、rpm :

11,300



### 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 83)

- 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スプリング
- 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

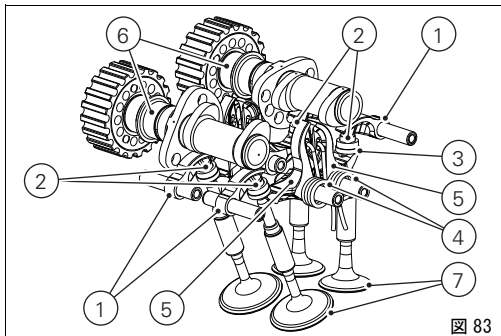


図 83

## 性能データ

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

## スパークプラグ

メーカー：

NGK

タイプ：

MAR10A-J

## 燃料供給

マレツリ製間接式エレクトロニックインジェクションシステム

スロットルボディ楕円部分の直径：

56 mm

インジェクター（各シリンダー）： 1

インジェクター口径： 12

ガソリン供給： 95-98 RON



**警告**

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

### 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：

34-4 ピストン

M4-34

ブレーキパッド材質：

TT 2172

ポンプタイプ：

PR18/19

### 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：

FERIT 1/D 450FF

ポンプタイプ：

PS 11 b



### 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

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

33/61

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

15/39

変速比 :

1速 15/37

2速 17/30

3速 20/28

4速 22/26

5速 23/24

6速 24/23

トランスミッションチェーン :

メーカー :

RK

タイプ :

525 GXW IMPROVED

サイズ :

5/8" x1/16"

リンク数 :

98

## 重要

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

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



## 警告

リアプロケットの交換作業は、Ducati ディーラーまたはサービスセンターにお問い合わせ下さい。この部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

ALS450 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サブフレーム  
ステアリングアングル（片側）：  
28° 30'  
ステアリングヘッドアングル：24° 30'  
トレイル：  
97 mm

## ホイール

軽合金 Y 型 5 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 5.50x17"

ホイールはシャフト取り外し可

## タイヤ

### フロント

チューブレスラジアルタイヤ  
サイズ：  
120/70-ZR17

### リアサスペンション

チューブレスラジアルタイヤ  
サイズ：  
180/55-ZR17

## サスペンション

### フロント

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径：

43 mm

フォークレッグ作動長：

127 mm

### リアサスペンション

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

ショックアブソーバーはスプリングプリロード及びリバウンド / コンプレッションダンピングの調整が可能で、アブソーバー下部が基点となり、ピボットポイントは、軽合金スイングアームに接続されています。スイングアームはフレーム、エンジン用ピンの基点の回りを回転します。

このシステムは車両に高い安定性をもたらします。

ショックアブソーバーストローク：

59.5 mm

ホイールトラベル

120 mm

## 排気装置

触媒が内蔵されています。

## カラーバリエーション

Ducati アニバーサリーレッド、部品番号：473.101 (PPG)  
ルシッドチャコールグレーアンダーフェアリング  
クリアー、部品番号：228.880 (PPG)  
レッドフレーム、ブラックホイール。

### Black Stealth

ベースサフェーサー 2K ブラック、部品番号 54M22705  
(Akzo Nobel)  
ベース、部品番号：54M22704 (Akzo)  
Black Stealth アンダーフェアリング  
クリアー、部品番号：55K23020 (AKZO)  
Racing Black フレームおよびブラックリム。

## 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：

電球タイプ：2 x H11 (12V-55W)

パーキングランプ：

電球タイプ：2 x H16W (12V-6W)

ハンドルパースイッチ：

ターンインジケーター：

フロント：LED

リアターンインジケーター：電球タイプ：R10W (12V-10W)

オレンジ色

警告ホーン

ストップランプスイッチ

バッテリー、12V-10Ah

ジェネレーター、12V-480W

レギュレーター、バッテリー横に 30A の保護ヒューズ付き

スターターモーター、12V-0.7kW

テール / ストップランプ：

LED

ナンバープレートランプ：

電球タイプ：W5W (12-5W)



## 参考

電球の交換については 84 ページの “電球の交換” を参照してください。

## ヒューズ

電装系を保護するためにヒューズボックスには9つのヒューズが装備されています。7つのヒューズのみ接続されており、あとの2つは予備です。

用途およびアンペア値を知るには表を参照してください。

### ヒューズボックス凡例 (1、図 84)

配置	内容	アンペア値
1	Key-on	10 A
2	ランプ	15 A
3	内容	15 A
4	インストルメントパネル	5 A
5	インジェクション	20 A
6	エンジンコントロールユニット	5 A
7	ファン	7.5 A

メインヒューズボックス (1、図 84) はフレーム左側に配置されています。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。

ヒューズ (2) はエレクトロニックレギュレーターを保護します。交換の際は保護キャップを取り外して下さい。

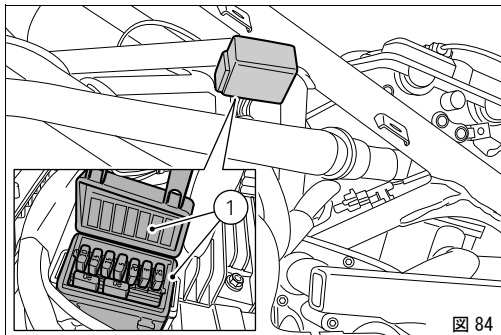


図 84

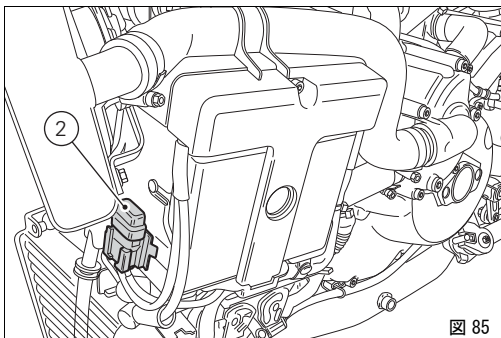


図 85

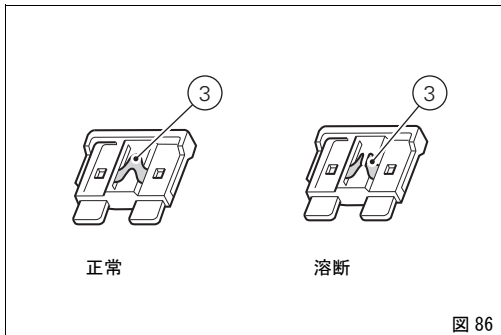
切れたヒューズは、インナーフィラメントが溶断していること  
で確認できます (3、図 86)。

### 重要

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

### 警告

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



## インジェクション/エレクトリカルシステム配線図凡例

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

## 配線カラー表

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

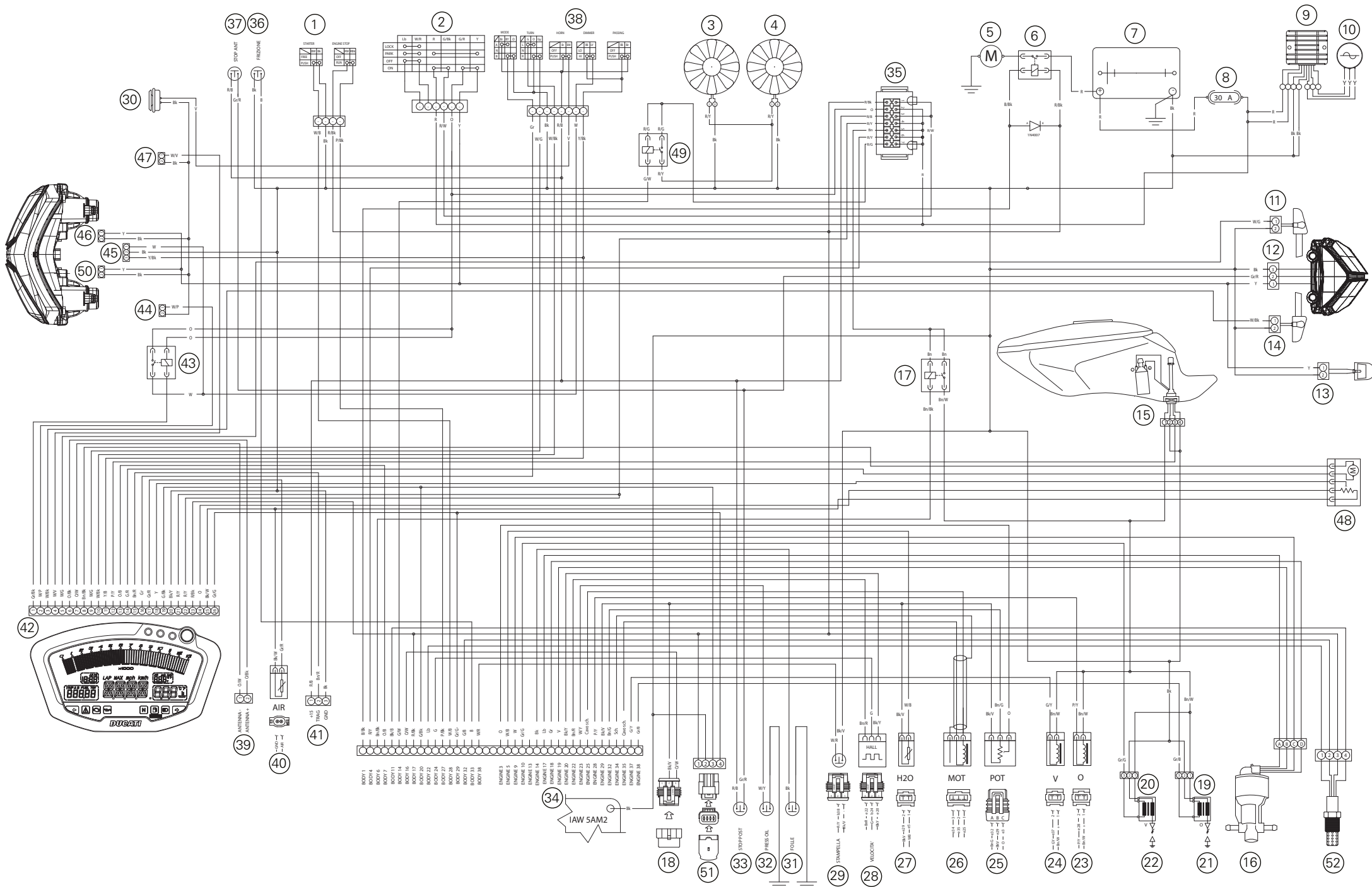


### 参考

配線図はマニュアルの最後部にあります。

# 定期点検メモ

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





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

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

cod 913.7.178.1F