

Manual de uso y mantenimiento

DUCATI998/748



Nos complace darle la bienvenida entre los aficionados Ducati y nos congratulamos con Ud. por la óptima elección efectuada. Creemos que, además de usar su nueva motocicleta Ducati como medio usual de transporte, Ud. la utilizará también para efectuar viajes, incluso largos, que Ducati Motor Holding S.p.A. desea sean siempre agradables y placenteros. En su continuo esfuerzo de asistirle cada vez mejor, Ducati Motor Holding S.p.A. le aconseja respetar atentamente las simples normas indicadas en este manual, especialmente las que se refieren al rodaje; para que su motocicleta Ducati siempre pueda brindarle grandes emociones. Para toda reparación o simples consejos recordamos que deben consultar nuestros centros de asistencia autorizados.

¡Buen viaje!



Nota

Ducati Motor Holding S.p.A. no se responsabiliza de eventuales errores cometidos durante la realización del presente manual. Todas las informaciones especificadas han sido actualizadas a la fecha de imprenta. Ducati Motor Holding S.p.A. se reserva el derecho de aportar cualquier tipo de modificación necesaria para la evolución de dichos productos.

Para su seguridad, para la validez de la garantía, para la fiabilidad del producto y para el valor de su motocicleta Ducati, utilice solo piezas de recambio originales Ducati.



Atención

Este manual forma parte integrante de la motocicleta, en caso de transferencia de propiedad debe entregarse al nuevo propietario.

INDICE

Indicaciones generales 6

- Garantía 6
- Símbolos 6
- Informaciones útiles para viajar en condiciones de seguridad 7
- Manejo a plena carga 8
- Datos para la identificación 9

Mandos para el manejo 10

- Posición de los mandos para el manejo de la motocicleta 10
- Salpicadero 11
- Llaves 12
- Interruptor de encendido y bloqueo tija superior 13
- Conmutador izquierdo 14
- Leva mando embrague 15
- Pulsador para encendido en frío 748/748S 16
- Leva mando starter 998 17
- Conmutador derecho 18
- Puño giratorio mando acelerador 18
- Leva mando freno delantero 18
- Pedal mando freno trasero 19
- Pedal mando cambio 19

Regulación posición pedal mando cambio y freno trasero 20

Elementos y dispositivos principales 22

- Posición en la motocicleta 22
- Tapón depósito combustible 23
- Cerradura asiento y porta-casco 24
- Caballete lateral 26
- Amortiguador de dirección 27
- Registros regulación horquilla delantera 748/748S/998 27
- Registros regulación amortiguador trasero 748/748S 29
- Registros regulación amortiguador trasero 998 31
- Variación ajuste motocicleta 32

Normas para el uso 33

- Precauciones durante el primer período de uso de la motocicleta 33
- Controles antes de la puesta en marcha 35
- Encendido motor 36
- Encendido y conducción en marcha de la motocicleta 38
- Frenado 39
- Parada de la motocicleta 40
- Aparcamiento 40
- Reabastecimiento de combustible 41
- Accesorios en dotación 42

Operaciones principales de uso y mantenimiento 43

- Desmontaje del carenado 43
- Reemplazo y limpieza de los filtros de aire 45
- Control nivel líquido de refrigeración 47

Control nivel líquido frenos y embrague 48
Control desgaste pastillas freno 49
Lubricación articulaciones 49
Regulación del cable mando acelerador 50
Carga de la batería 50
Variación de la inclinación del tubo de dirección 52
Control y tensado de la cadena de transmisión 53
Lubricación de la cadena de transmisión 53
Reemplazo bombillas luces 54
Orientación del faro 57
Regulación espejos retrovisores 58
Neumáticos Tubeless 58
Control nivel aceite motor 60
Limpieza y sustitución bujías 61
Limpieza general 62
Inactividad prolongada 62
Advertencias importantes 62

Características técnicas 63

Dimensiones 63
Pesos 63
Abastecimientos 64
Motor (748/748S) 65
Distribución (748/748S) 65
Motor (998) 66
Distribución (998) 66
Prestaciones 67
Bujías de encendido 67
Frenos 67
Transmisión 68
Bastidor 69

Ruedas 69
Neumáticos 69
Suspensiones 70
Colores disponibles para cada modelo 70
Sistema eléctrico 71

Memorándum mantenimiento periódico 77

INDICACIONES GENERALES

Garantía

En beneficio del usuario y con el fin de garantizar la fiabilidad del producto, se aconseja dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado para cualquier operación que exija un asesoramiento técnico especial. Nuestro personal, con gran experiencia, dispone de las herramientas necesarias para efectuar cualquier tipo de intervención perfectamente y, sobre todo, montando sólo recambios originales Ducati que garantiza el perfecto intercambio, el buen funcionamiento y la larga duración.

Todas las motocicletas Ducati se entregan con manual de garantía. No se reconocerá la garantía a las motocicletas utilizadas en carreras o campeonatos deportivos. Durante el período de garantía no se puede manipular, modificar o sustituir ningún componente de la motocicleta con otro que no sea original. En estos casos cesará inmediatamente la garantía.

Símbolos

Ducati Motor Holding S.p.A. le invita a leer atentamente este manual para conocer y confiar en su motocicleta, en caso de dudas dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado. Las nociones que aprenderá le serán útiles durante sus viajes, que Ducati Motor Holding S.p.A. desea sean serenos y placenteros, y le permitirán mantener inalteradas durante mucho tiempo las prestaciones de su motocicleta.



Atención

La inobservancia de las instrucciones indicadas puede originar una situación de peligro, graves lesiones personales e incluso la muerte.



Importante

Existe la posibilidad de perjudicar la motocicleta y/o sus componentes.



Nota

Mayores informaciones concernientes a la operación en curso.

Todas las indicaciones **derecha** o **izquierda** se refieren al sentido de marcha de la motocicleta.

Informaciones útiles para viajar en condiciones de seguridad

Atención

Leer antes de usar la motocicleta.

A menudo muchos accidentes dependen de la inexperiencia en el manejo de la motocicleta. Jamás conducir sin carnet de manejo; para usar la motocicleta es necesario disponer de regular carnet de manejo.

No prestar la motocicleta a pilotos sin experiencia o que no disponen de regular carnet de manejo.

El conductor y el pasajero deben colocarse **siempre** casco de protección.

No colocarse prendas o accesorios colgantes que puedan enredarse en los mandos o limitar la visibilidad.

Nunca poner en marcha el motor en un ambiente cerrado. Los gases del escape son venenosos y pueden causar pérdida de conocimiento o incluso la muerte en tiempos breves.

El piloto y el pasajero deberán apoyar los pies en los estribos cada vez que la motocicleta está en marcha.

Para encontrarse preparados a cada cambio de dirección o a cada variación del fondo de la carretera es necesario que el piloto sujete **siempre** en forma firme con las manos los semimanillares; en cambio el pasajero debe sujetarse **siempre** con ambas manos a la específica correa del asiento trasero.

Respetar las leyes y las normas nacionales y locales.

Respetar siempre los límites de velocidad, donde estén indicados, y **jamás** superar la velocidad que las

condiciones de visibilidad, de fondo y de tráfico admiten. Señalar **siempre** con suficiente anticipación, utilizando los específicos indicadores de dirección, cada vez que se gire o se cambie de carril.

Permanecer siempre en posición bien visible, evitando viajar en los "ángulos muertos" de los vehículos que anteceden.

Prestar mucha atención en los cruces, en correspondencia a las salidas de zonas privadas o de aparcamientos y en los carriles a la entrada de la autopista.

Apagar **siempre** el motor al llenar el depósito y procurar que no caiga combustible sobre el motor o sobre el tubo de escape.

No fumar jamás al llenar el depósito.

Al llenar el depósito es posible inhalar vapores de combustible perjudiciales a la salud. Si caen gotas de combustible sobre la piel o sobre la ropa, lavar inmediatamente con agua y jabón y cambiar las prendas. Quitar **siempre** la llave al dejar la motocicleta sin vigilancia.

El motor, los tubos de escape y los silenciadores se mantienen calientes por mucho tiempo.



Atención

El sistema de escape puede estar caliente también después de apagarse el motor; prestar mucha atención a no tocar con ninguna parte del cuerpo el sistema de escape y a no aparcar el vehículo en proximidad de materiales inflamables (como madera, hojas, etc.).

Aparcar su motocicleta de tal forma que no esté expuesta a golpes utilizando el caballete lateral. No aparcar jamás en un terreno irregular o inestable puesto que la motocicleta podría caerse.

No colocar objetos en los espacios libres del bastidor porque podrían interferir con las partes en movimiento de la motocicleta.

Controlar que los neumáticos hayan sido inflados respetando la presión indicada en la pág. 58 y que se encuentren en buenas condiciones.

Manejo a plena carga

La motocicleta ha sido estudiada para recorridos largos a plena carga en absoluta seguridad.

La ubicación de los pesos en la motocicleta es muy importante para mantener inalterable este estándar de seguridad y para evitar situaciones difíciles cuando se efectúan maniobras repentinas o durante el recorrido de tramos de carretera irregular.

Informaciones concernientes a la carga transportable

El peso en conjunto de la motocicleta predispuesta para la marcha con piloto, pasajero, equipaje y accesorios adicionales no debe superar los:

375 kg.

Colocar el equipaje o los accesorios más pesados en la posición más baja posible y en el centro de la motocicleta.

Fijar en forma firme el equipaje a las estructuras de la motocicleta: un equipaje fijado en forma incorrecta puede originar inestabilidad a la motocicleta.

No fijar elementos voluminosos y pesados en la tija superior y en el guardabarros delantero porque originarían una peligrosa inestabilidad de la motocicleta.

Datos para la identificación

Cada motocicleta Ducati está identificada con dos números; uno para el bastidor (fig. 1) y otro para el motor (fig. 2).

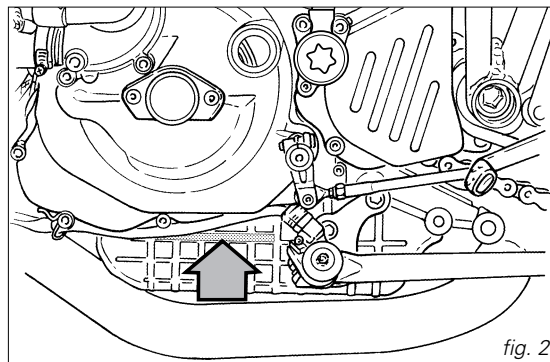
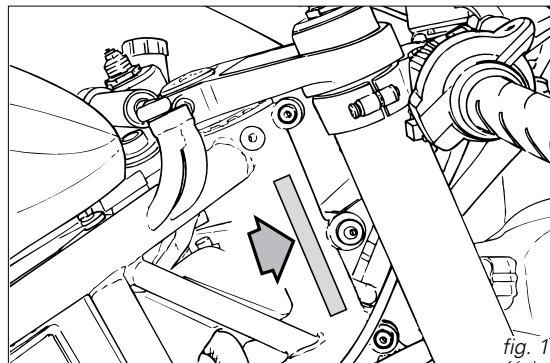
Bastidor N.

Motor N.



Nota

Estos números identifican el modelo de la motocicleta y deben mencionarse para el pedido de partes de recambio.



MANDOS PARA EL MANEJO



Atención

Este capítulo ilustra el posicionamiento y la función de los mandos necesarios para el manejo de la motocicleta. Leer atentamente las instrucciones antes de utilizar cada mando.

Posición de los mandos para el manejo de la motocicleta (fig. 3)

- 1) Salpicadero.
- 2) Interruptor de encendido y bloqueo tija superior con llave.
- 3) Conmutador izquierdo.
- 4) Leva mando embrague.
- 5) Pulsador para encendido en frío.
- 6) Conmutador derecho.
- 7) Puño giratorio mando acelerador.
- 8) Leva mando freno delantero.
- 9) Pedal mando cambio.
- 10) Pedal mando freno trasero.

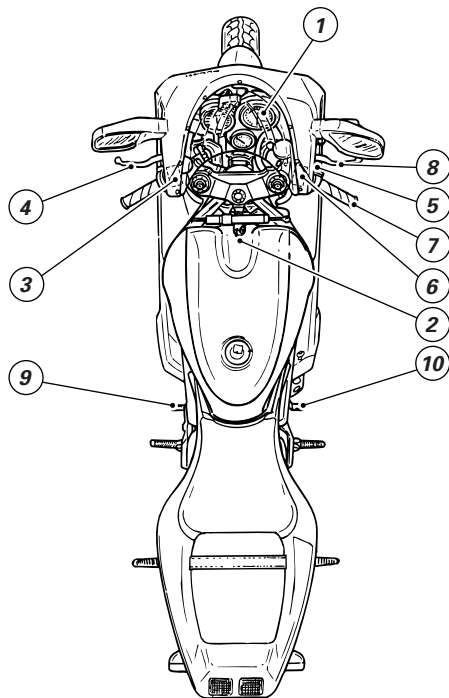


fig. 3

Salpicadero (fig. 4)

1) **Taquímetro** (km/h).

Indica la velocidad de marcha.

a) **Cuentakilómetros** (km).

Indica la distancia total recorrida.

b) **Cuentakilómetros parcial** (km).

Indica la distancia recorrida a partir de la última puesta en cero.

c) **Mecanismo puesta en cero** cuentakilómetros parcial. Girar para posicionar en cero "0000" el cuentakilómetros.

2) **Cuentarrevoluciones** (min⁻¹).

Indica el número de revoluciones por minuto del motor.

3) **Testigo verde N**.

Se ilumina cuando el cambio se encuentra en desembrague.

4) **Testigo amarillo** .

Se ilumina cuando el depósito entra en reserva, es decir que en el depósito quedan unos 4 litros de combustible.

5) **Testigo verde** .

Se ilumina y destella cuando un indicador de dirección está funcionando.

6) **Testigo rojo** .

Se ilumina para indicar que la presión del aceite motor es insuficiente. Debe iluminarse cuando se posiciona el interruptor de encendido en **ON**. Debe apagarse algunos segundos después del encendido del motor.

Si el motor está muy caliente puede suceder que este testigo se ilumine por un breve período, pero se apaga al aumentar el número de revoluciones.

Importante

No utilizar la motocicleta cuando la luz testigo (6)

permanece encendida porque puede perjudicarse gravemente el motor.

7) **Testigo azul** .

Se ilumina para indicar que la luz de carretera derecha se encuentra encendida.

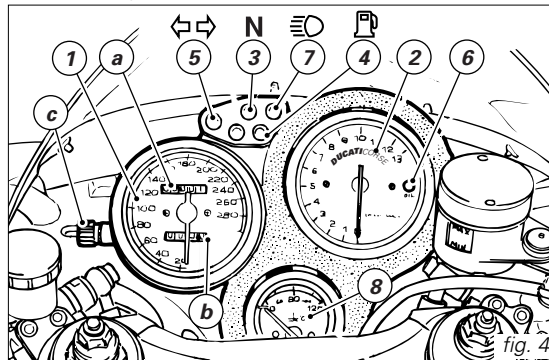
8) **Señalador temperatura agua** .

Indica la temperatura del líquido de refrigeración del motor.

Importante


No utilizar la motocicleta cuando la temperatura alcanza el valor máximo porque puede perjudicarse el motor.

Cuando la luz de posición se encuentra encendida se ilumina el salpicadero.



Llaves (fig. 5)

Con la motocicleta Ducati se hace entrega de dos llaves universales para el encendido, bloqueo tija superior, cerradura del asiento y tapón depósito combustible.

 **Nota** Junto con las llaves se entrega además una placa (1) con el número de identificación de las llaves.

 **Nota** Separar las llaves y conservar la placa (1) en un sitio seguro.

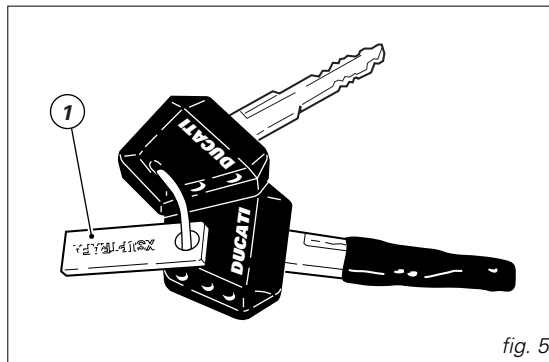


fig. 5

Interruptor de encendido y bloqueo tija superior (fig. 6)

Se encuentra alojado delante del depósito y puede ofrecer cuatro posiciones:

- A) **ON**: luces y motor pueden funcionar;
- B) **OFF**: luces y motor no pueden funcionar;
- C) **LOCK**: bloqueo de la tija superior;
- D) **P**: Luces de posición y bloqueo tija superior.

Nota

Para colocar la llave en estas últimas dos posiciones es necesario empujarla y luego girarla. En las posiciones (B), (C) y (D) puede quitarse la llave.

Atención

El modelo 998 dispone de una central de ahorro energético. Para evitar absorciones de corriente en el caso en que la llave permanezca accidentalmente en ON, la central después de 15 segundos sin accionar el pulsador de encendido, se desactiva, por lo tanto transcurrido dicho tiempo, colocar nuevamente la llave en OFF y luego en ON.

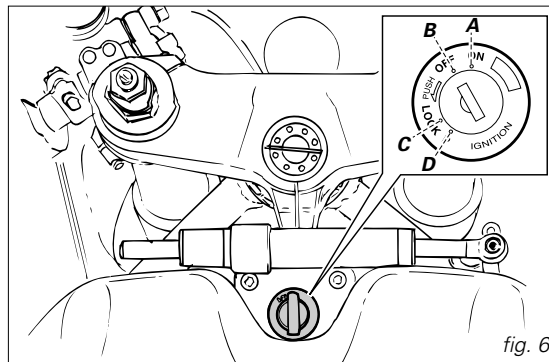





fig. 6

Conmutador izquierdo

1) Conmutador, mando encendido luces con tres posiciones:

hacia abajo  = luces apagadas;

en el centro  = luz de posición delantera y trasera, luz matrícula y luces del salpicadero encendidas;

hacia arriba  = luces del faro, luz de posición delantera y trasera, luz matrícula y luces del salpicadero encendidas.

2) Desviador, mando selección luces con dos posiciones:


posición  = luz de cruce encendida;

posición  = luz de carretera encendida.

3) Interruptor  indicador de dirección con tres posiciones:

posición central = apagado;

posición  = giro a la izquierda;

posición  = giro a la derecha.

Para desactivar el indicador presionar la leva de mando cuando ha retornado al centro.

4) Pulsador  = claxon.

5) Pulsador  = parpadeo luz de carretera.

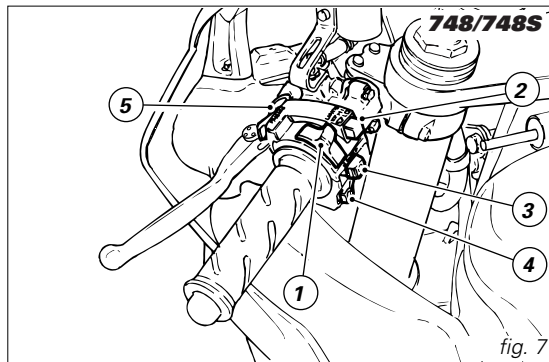


fig. 7

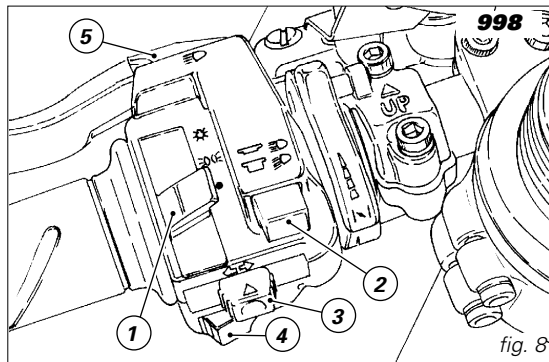


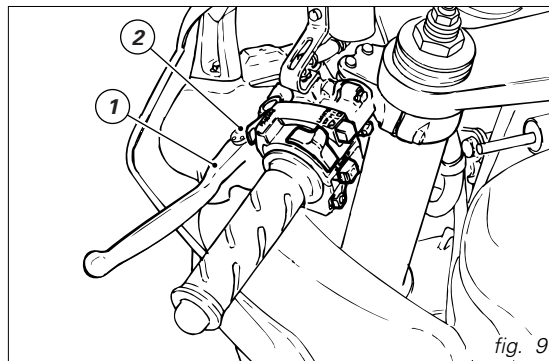
fig. 8

Leva mando embrague (fig. 9)

La leva (1) manda la desconexión del embrague. Ha sido equipada con un mecanismo (2) para la regulación de la distancia entre la leva y el puño en el manillar.

Para la regulación mantener la leva (1) completamente hacia adelante y mover el mecanismo (2) girándolo en una de las cuatro posiciones considerando que: la posición 1 corresponde a la distancia máxima entre la leva y el puño, mientras la posición 4 corresponde a la distancia mínima.

Cuando se tira la leva (1) hacia el puño se interrumpe la transmisión del movimiento del motor al cambio y consiguientemente a la rueda motriz. Su uso es muy importante en todas las fases de manejo de la motocicleta, en especial en fase de encendido.



Importante

Una correcta utilización de este dispositivo prolongará la vida del motor evitando daños a todos los órganos de transmisión.

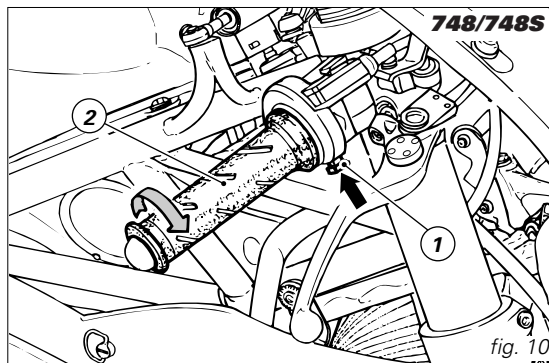
Pulsador para encendido en frío 748/748S (fig. 10)

Este dispositivo se encuentra posicionado en el mando acelerador. Para accionarlo es necesario presionar el pulsador (1). Esta operación determina una pequeña rotación del mando acelerador (2), necesaria para aumentar el número de revoluciones del motor. Usar este dispositivo solo para arrancar el motor cuando está frío (pág. 36).

Importante

■ Cuando el motor se ha calentado suficientemente, colocar nuevamente el pulsador (1) en reposo, girando el puño del acelerador (2) en sentido de las agujas del reloj (desacelerar).

Si el motor está caliente no utilizar este dispositivo.



Leva mando starter (998) (fig. 11)

El mando starter (3) sirve para facilitar el arranque en frío del motor y aumentar el régimen de rotación mínimo, después del encendido.

Posiciones de uso del mando:

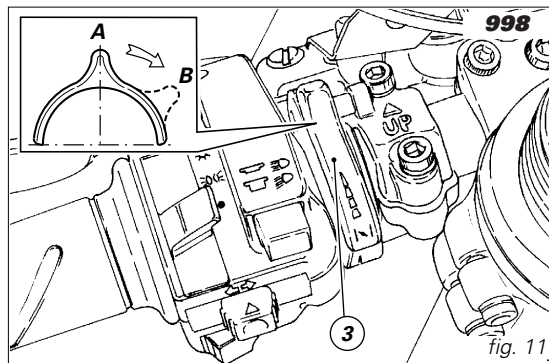
A) - (vertical) mando no activado

B) - mando completamente activado.

La leva dispone además de posiciones intermedias para facilitar el progresivo calentamiento del motor (ver pag.36).

Importante

■ No utilizar este dispositivo cuando el motor está caliente. No viajar con el mando starter activado.



Conmutador derecho (Fig. 12)

1) Interruptor **PARADA MOTOR**, dos posiciones:
posición \odot (**RUN**) = marcha.
posición \otimes (**OFF**) = parada del motor.

⚠ Atención

Este interruptor sirve en especial en los casos de emergencia, cuando es necesario apagar rápidamente el motor. Después de la parada posicionar el interruptor en \odot para proceder con el encendido de la motocicleta.

● Importante

Viajar con las luces encendidas, desactivar el motor con el interruptor (1) y dejar la llave de encendido en **ON** puede causar el agotamiento de la batería porque las luces quedan encendidas.

2) Pulsador Ⓜ = encendido motor.

Puño giratorio mando acelerador (fig. 12)

El puño giratorio (3), en el lado derecho del manillar, manda la apertura de las mariposas del cuerpo de mariposa. Cuando se deja en reposo el puño del manillar retorna a la posición inicial de mínimo en forma automática.

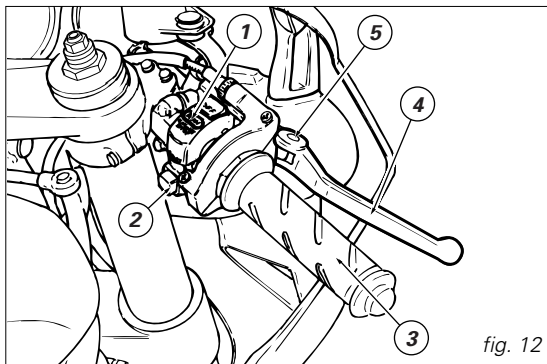
Leva mando freno delantero (fig. 12)

Tirando hacia el puño giratorio la leva (4) se accionará el freno delantero. Es suficiente un esfuerzo mínimo con la mano para accionar este dispositivo porque el funcionamiento es de tipo hidráulico.

La leva de mando consta de un mecanismo (5) para el ajuste de la distancia entre la leva del puño en el semimanillar.

⚠ Atención

Antes de utilizar estos mandos leer las instrucciones indicadas en las pág. 38.



Pedal mando freno trasero (fig. 13)

Empujando hacia abajo el pedal (1) se accionará el freno trasero.

El sistema de mando es de tipo hidráulico.

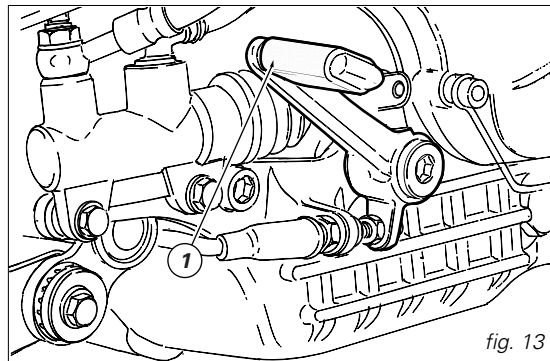


fig. 13

Pedal mando cambio (fig. 14)

El pedal mando cambio dispone de una posición de reposo central **N** con retorno automático y dos movimientos:

hacia abajo = empujar el pedal hacia abajo para engranar la 1ª marcha y para pasar de las marchas superiores a las marchas inferiores. Cumpliendo esta maniobra la luz testigo **N** en el salpicadero se apaga;

hacia arriba = levantar el pedal para engranar la 2ª marcha y sucesivamente la 3ª, 4ª, 5ª y 6ª marcha.

A cada desplazamiento del pedal corresponde un sólo cambio de marcha.

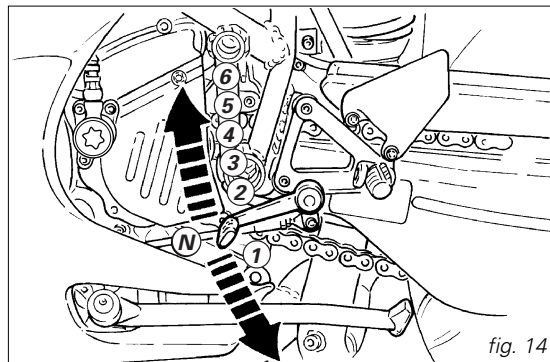


fig. 14

Regulación posición pedal mando cambio y freno trasero (fig. 15 y 16)

Para satisfacer las exigencias de manejo de cada piloto es posible cambiar la posición de las levas de mando del cambio y del freno trasero con respecto a los estribos correspondientes. Para modificar la posición de la leva mando cambio efectuar las siguientes operaciones: bloquear la varilla (1) y aflojar las contratuercas (2) y (3).

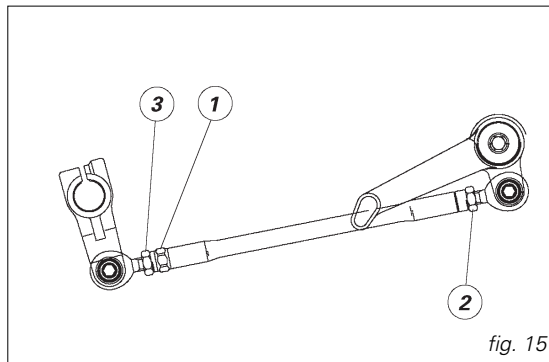


Nota

La tuerca (2) tiene rosca a la izquierda.

Girar la barra (1) con una llave abierta en la parte hexagonal hasta que el pedal del cambio adquiera la posición deseada.

Apretar las dos contratuercas contra la varilla.



Para modificar la posición de la leva mando freno trasero efectuar las siguientes operaciones:

Aflojar la contratuerca (4).

Girar el tornillo (5) de ajuste carrera pedal hasta determinar la posición deseada.

Apretar la contratuerca (4).

Moviendo el pedal con la mano controlar que antes de comenzar el frenado disponga de un juego de aproximadamente 1,5-2 mm.

De lo contrario modificar la longitud de la varilla mando bomba de esta manera:

Aflojar la contratuerca (6) en la varilla de la bomba.

Enroscar la varilla en la horquilla (7) para aumentar el juego y desenroscarla para disminuirlo.

Apretar la contratuerca (6) y controlar nuevamente el juego.

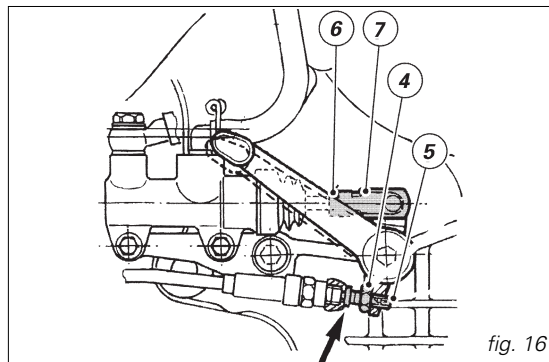


fig. 16

ELEMENTOS Y DISPOSITIVOS PRINCIPALES

Posición en la motocicleta (fig. 17)

- 1) Tapón depósito combustible.
- 2) Cerradura asiento.
- 3) Caballete lateral.
- 4) Gancho para el porta-casco
- 5) Amortiguador de dirección
- 6) Espejos retrovisores.
- 7) Dispositivos de registro horquilla delantera.
- 8) Dispositivos de registro amortiguador trasero.
- 9) Tirante regulación ajuste moto.

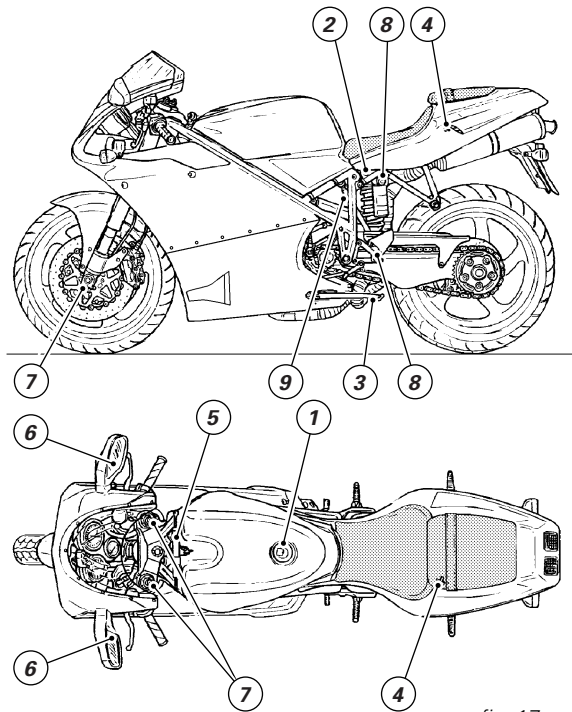


fig. 17

Tapón depósito combustible (fig. 18)

Apertura

Levantar la tapa (1) de protección e introducir la llave en la cerradura. Girar 1/4 de vuelta la llave en sentido de las agujas del reloj para desbloquear la cerradura. Levantar el tapón.

Cierre

Cerrar el tapón introduciendo la llave y presionándolo en su alojamiento. Girar la llave en sentido contrario a las agujas del reloj hasta la posición original y extraerla. Cerrar la tapa (1) de protección de la cerradura.



Nota

Es posible cerrar el tapón sólo con la llave introducida.



Atención

Después de cada llenado del depósito (véase pág. 41) controlar siempre que el tapón se encuentre perfectamente posicionado y cerrado.

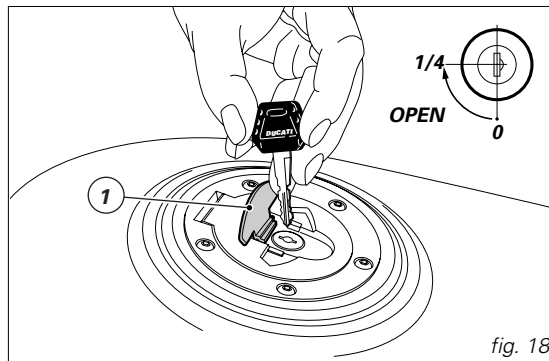


fig. 18

Cerradura asiento y porta-casco

Apertura (fig. 19 y 20)

Introducir la llave de encendido en la cerradura (1) y girarla en sentido de las agujas del reloj.

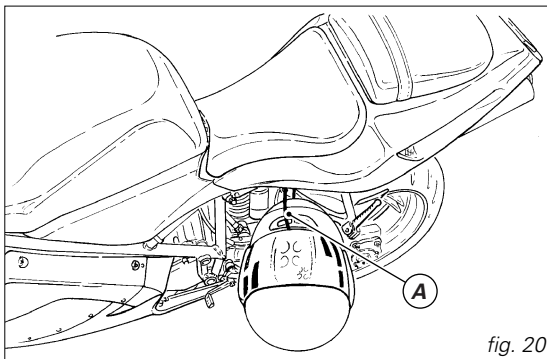
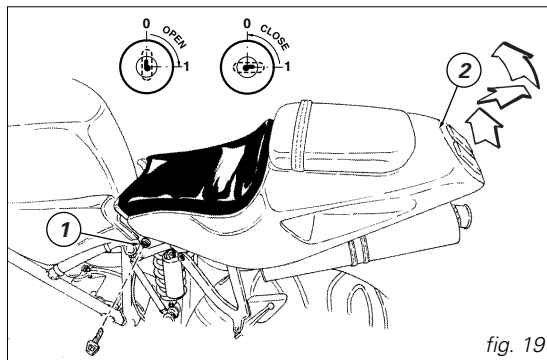
Tirar moderadamente, por la parte trasera, hacia afuera el cuerpo del asiento (2) y levantarlo hasta que apoye en el depósito combustible.

En la parte trasera del alojamiento debajo del asiento encuentra el cable porta casco. Introducir la extremidad del cable (A) en el casco y luego introducir el gancho en las extremidades del cable. Dejar el casco colgado (fig. 20) y proceder con el montaje del asiento para sujetarlo.

Atención

Este dispositivo sirve para proteger el casco cuando la motocicleta está aparcada. No dejar el casco enganchado en el gancho durante el viaje; puede interferir con las operaciones de manejo y originar la pérdida de control de la motocicleta.

El cable de anclaje debe pasar debajo del bastidor en el lado izquierdo. En cualquier otra posición el cable obstaculizará el cierre del asiento.



Cierre (fig. 21)

Tirar moderadamente el cuerpo asiento hacia afuera y bajarlo hasta colocarlo nuevamente en posición horizontal.

Presionar en el asiento del pasajero para acoplar los ganchos (3) del carenado con los pernos (4) del bastidor de la motocicleta hasta sentir el enganche de conexión del pestillo de la cerradura.

Controlar que el enganche se haya realizado correctamente, tirando ligeramente hacia arriba la parte terminal del carenado trasero.

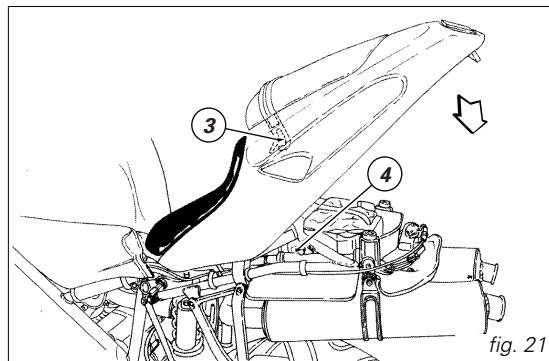


fig. 21

Caballote lateral (fig. 22)

Importante

Antes de accionar el caballote lateral controlar la adecuada consistencia y planaridad de la superficie de apoyo.

Terrenos con escasa estabilidad, grava, asfalto calentado por el sol, etc. pueden determinar graves caídas de la motocicleta aparcada.

En caso de terreno con pendiente, aparcarse siempre colocando la rueda trasera en la parte más baja.

Para emplear el caballote lateral, empujar con el pie (sujetando con ambas manos los semimanillares de la motocicleta) en el caballote (1) acompañándolo hasta la posición de máxima extensión. Inclinarse la motocicleta hasta apoyar el caballote en el terreno.

Atención

No permanecer sentado en la motocicleta aparcada en apoyo en el caballote lateral.

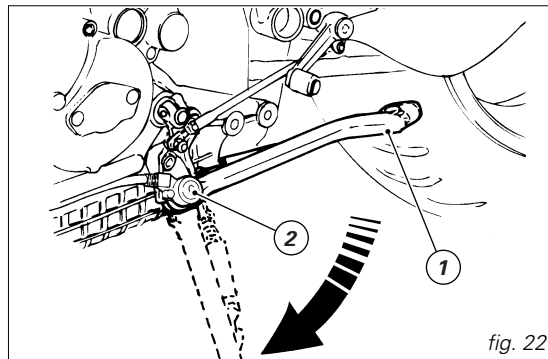
Para colocar el caballote en "reposo" (posición horizontal), inclinarse la motocicleta hacia la derecha y al mismo tiempo levantar con el dorso del pie el caballote (1).

Nota

Se aconseja controlar periódicamente el correcto funcionamiento del sistema de sujeción (formado por dos muelles de tracción, uno dentro del otro) y del sensor de seguridad (2).

Nota

Es posible encender el motor con el caballote abierto y el cambio en posición de desembrague, o con la marcha del cambio engranada, teniendo presionada la leva del embrague (en este caso el caballote debe estar levantado).



Amortiguador de dirección (fig. 23)

Se encuentra posicionado delante del depósito y está fijado al bastidor y a la tija superior.

Su acción favorece una virada más precisa y estable, mejorando el manejo de la motocicleta en cualquier condición.

Importante

Si se ha modificado el ángulo de virada es necesario posicionar nuevamente en forma correcta el amortiguador (véase pág. 52).

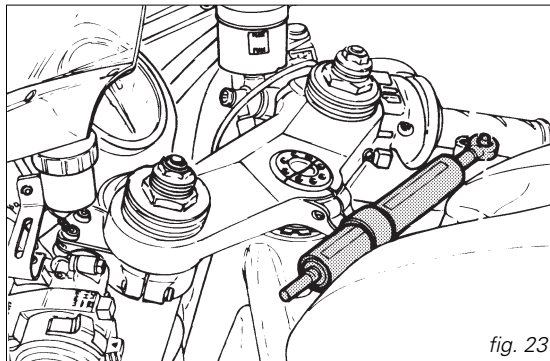


fig. 23

Registros regulación horquilla delantera 748/748S/998

La horquilla de la motocicleta se regula tanto en la fase de extensión (retorno) como en aquella de compresión de las barras.

La regulación se realiza por medio de los registros externos con tornillo:

- 1) (fig. 24) para modificar el freno hidráulico en extensión;
- 2) (fig. 24) para modificar la precarga de los muelles internos;
- 3) (fig. 25) para modificar el freno hidráulico en compresión.

Colocar la motocicleta en posición vertical de forma estable.

Girar con un destornillador el registro (1), ubicado en la parte superior de cada barra horquilla, para intervenir en el freno hidráulico en extensión.

Para actuar en el registro (3) introducir un destornillador a través del agujero pasante en el perno rueda en correspondencia al eje barra horquilla.

Girando los tornillos (1 y 3) de regulación se advertirán unos pasajes, cada uno de los cuales corresponde a una posición de amortiguación. Atornillar completamente el tornillo hasta bloquearlo en la posición "0", que corresponde al máximo frenado. A partir de esta posición, girando en sentido contrario a las agujas del reloj, se pueden contar los distintos pasajes que corresponderán sucesivamente a las posiciones "1", "2", etc.

Las posiciones ESTANDAR son las siguientes:

compresión: 12 pasajes;

extensión: 11 pasajes.

El valor máximo es de 14 pasajes (extensión) y 14 pasajes (compresión) a los cuales corresponde la posición de mínimo frenado.

Para modificar la precarga del muelle interno a cada barra girar el registro con extremidad hexagonal (2) con una llave para hexágonos de 22 mm.

El valor de la precarga (A, fig. 24) puede variar entre 25 y 10 mm.

El calibrado original corresponde a 20 mm.

Importante

Regular los registros de ambas barras en las mismas posiciones.

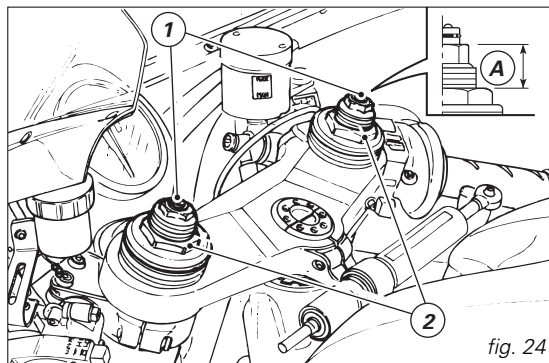


fig. 24

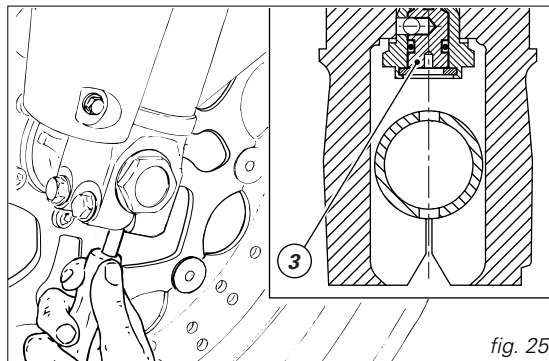


fig. 25

Registros regulación amortiguador trasero

748/748S (fig. 26 y 27)

El amortiguador trasero dispone de registros externos gracias a los cuales es posible adecuar el ajuste de la motocicleta a las condiciones de carga.

El registro (1), ubicado en la parte izquierda, en correspondencia de la fijación inferior del amortiguador al basculante, regula el freno hidráulico en la fase de extensión (retorno).

El registro (2), ubicado en el depósito de expansión del amortiguador, regula el freno hidráulico en la fase de compresión.

Girando en sentido de las agujas del reloj los registros (1 y 2) el frenado aumenta, viceversa disminuye.

Calibrado ESTANDAR para 748/S:

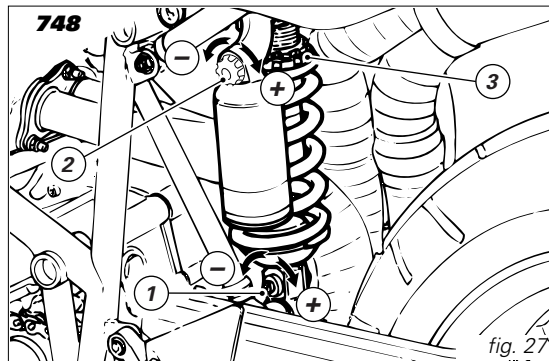
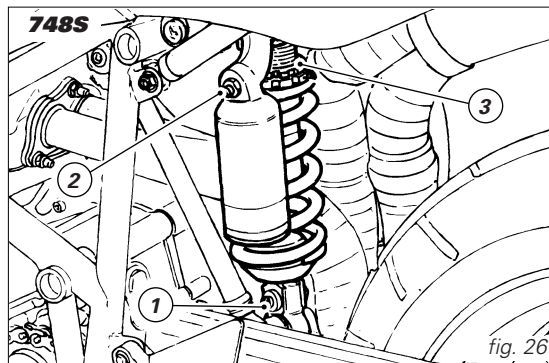
de la posición de todo cerrado (sentido de las agujas del reloj) destornillar los registros (1-2) una vuelta.

Calibrado ESTANDAR para 748:

de la posición de todo cerrado (sentido de las agujas del reloj) destornillar los registros (1-2) 12 pasajes.

Las dos virolas (3), ubicadas en la parte superior del amortiguador, registran la precarga del muelle externo.

Para modificar la precarga del muelle girar la virola superior. **Atornillando o destornillando** la virola inferior **aumenta o disminuye** la precarga. Para modificar la precarga del muelle aflojar la virola superior.



**Atención**

Girar la virola de ajuste de la precarga, utilizando una llave de espigón. Prestar especial atención para evitar que el diente de la llave salga fuera del alojamiento de la virola en movimiento. Si así ocurriese, la mano del usuario podría golpear en forma violenta con otras partes de la motocicleta.

**Atención**

El amortiguador contiene gas a alta presión y puede originar serios daños si es desmontado por personal inexperto.

En la utilización con pasajero y equipaje precargar al máximo el muelle del amortiguador trasero para mejorar la dinámica de la motocicleta y evitar posibles interferencias con el suelo. Puede resultar necesaria la regulación del freno hidráulico en extensión.

Registros regulación amortiguador trasero 998 (fig. 28)

El amortiguador trasero dispone de registros externos gracias a los cuales es posible adecuar el ajuste de la motocicleta a las condiciones de carga.

El registro (1), ubicado en la parte izquierda, en correspondencia de la fijación inferior del amortiguador al basculante, regula el freno hidráulico en la fase de extensión (retorno).

El registro (2), ubicado en el depósito de expansión del amortiguador, regula el freno hidráulico en la fase de compresión.

Girando en sentido de las agujas del reloj los registros (1 y 2) el frenado aumenta, viceversa disminuye.

Calibrado ESTANDAR:

de la posición de todo cerrado (sentido de las agujas del reloj) destornillar los registros (1 - 2) 14 pasajes.

Las dos virolas (3), ubicadas en la parte superior del amortiguador, registran la precarga del muelle externo.

Para modificar la precarga del muelle girar la virola superior. **Atornillando** o **destornillando** la virola inferior **aumenta** o **disminuye** la precarga. Para modificar la precarga del muelle aflojar la virola superior.



Atención

Girar la virola de ajuste de la precarga, utilizando una llave de espigón. Prestar especial atención para evitar que el diente de la llave salga fuera del alojamiento de la virola en movimiento. Si así ocurriera, la mano del usuario podría golpear en forma violenta con otras partes de la motocicleta.



Atención

El amortiguador contiene gas a alta presión y puede originar serios daños si es desmontado por personal inexperto.

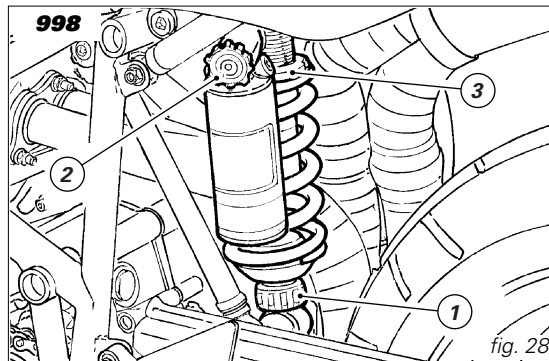


fig. 28

Variación ajuste motocicleta (fig. 30)

El ajuste de la motocicleta representa el resultado de pruebas efectuadas por nuestros técnicos en las más variadas condiciones de empleo.

La modificación de este parámetro representa una operación muy delicada que, si es efectuada sin experiencia, puede resultar peligrosa.

Se aconseja antes de modificar el asiento estándar, marcar una altura (H, fig.29) de referencia.

Para que el piloto pueda modificar el ajuste de la motocicleta, según sus exigencias de manejo, ha sido prevista la posibilidad de variar la posición de trabajo del amortiguador.

Para modificar el intereje de las articulaciones esféricas (1) es necesario aflojar las contratuercas (3).

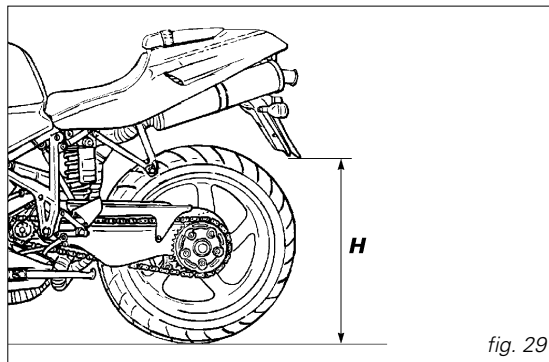


fig. 29

Nota

Prestar atención a la tuerca (3) inferior que tiene rosca izquierda.

Operar en las moldeaduras hexagonales del tirante (2) con una llave abierta.

Una vez efectuada la regulación ajustar las tuercas (3) a 25 Nm.

Atención

El largo del tirante (2), incluido entre los ejes de las articulaciones (1) no debe superar los 261 mm.

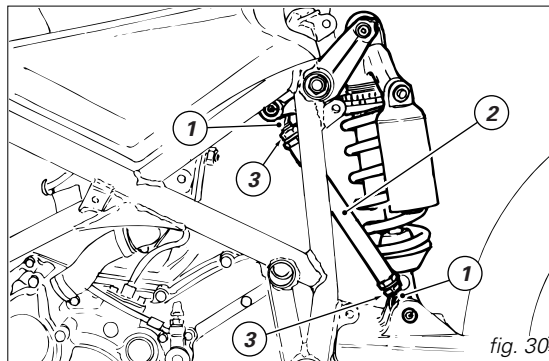


fig. 30

NORMAS PARA EL USO

Precauciones durante el primer período de uso de la motocicleta

Velocidad de rotación máxima (fig. 31 y 32)

Velocidad de rotación que debe respetarse durante el período de rodaje y durante el uso normal:

- 1) Hasta los 1000 km;
- 2) De 1000 a 2500 km;
- 3) Después de los 2500 km.

Hasta 1000 km

Durante los primeros 1000 km de marcha prestar atención al cuentarrevoluciones, no se deben superar jamás las:

6.500÷ 7.000 min⁻¹ (748/748S);

5.500÷ 6.000 min⁻¹ (998).

Durante las primeras horas de marcha de la motocicleta se aconseja variar continuamente la carga y el régimen de revoluciones del motor, manteniéndose siempre dentro del límite establecido.

Resultan útiles las carreteras con curvas, pendientes, etc., en las cuales el motor, los frenos y las suspensiones cumplen un rodaje más eficaz.

Durante los primeros 100 km actuar con precaución en los frenos evitando repentinos y prolongados frenados. Esto permitirá un buen asentamiento de la superficie de rozamiento de las pastillas en los discos del freno. Para permitir que todas las partes mecánicas en movimiento se adapten y en especial, para no perjudicar la duración del funcionamiento de los órganos principales del motor, se aconseja no acelerar repentinamente y no someter el motor a un régimen de revoluciones elevado, especialmente en subidas.

Se aconseja además controlar frecuentemente la cadena y lubricarla si fuese necesario.

De 1000 a 2500 km

El usuario podrá exigir del motor mayores prestaciones sin superar jamás las:

8.000 min⁻¹ (748/748S);

7.000 min⁻¹ (998).

Importante

Durante todo el período de rodaje respetar escrupulosamente el programa de mantenimiento y las revisiones aconsejadas en el manual de garantía. El incumplimiento a tales normas exime a Ducati Motor Holding S.p.A. de toda responsabilidad en caso de daños sufridos por el motor o que afecte a su duración.

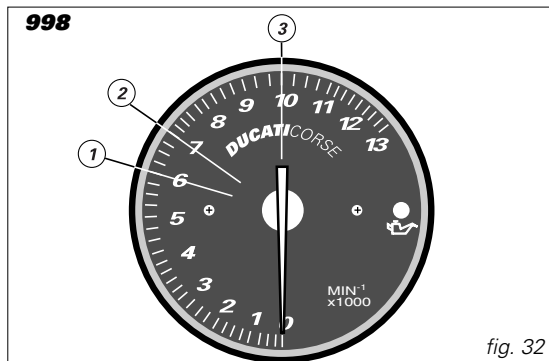
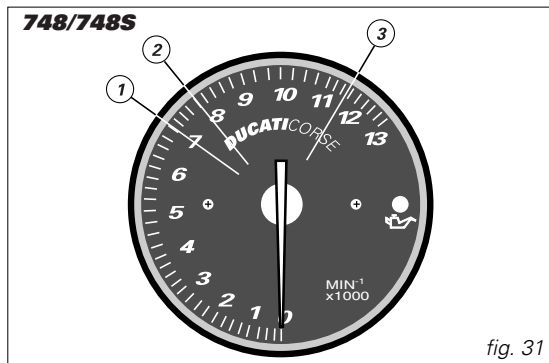
Después de los 2500 km

En el normal empleo de la motocicleta, al completarse el período de rodaje, se aconseja no superar jamás las:

11.500 min^{-1} (748/748S);

10.000 min^{-1} (998).

Si se respetan escrupulosamente estas indicaciones, la duración del motor aumentará y disminuirá la necesidad de revisiones o de puestas a punto.



Controles antes de la puesta en marcha



Atención

El incumplimiento de los controles antes del arranque puede originar daños a la motocicleta y lesiones graves al piloto y al pasajero.

Antes de comenzar un viaje controlar lo siguiente:

Combustible en el depósito

Controlar el nivel del combustible en el depósito. Eventualmente llenar el depósito (pág. 41).

Nivel aceite en el motor

Controlar el nivel en el cárter a través del visor de inspección. Eventualmente reponer (pág. 60).

Líquido frenos y embrague

Controlar en los respectivos depósitos el nivel del líquido.

Líquido de refrigeración

Controlar el nivel del líquido en el depósito de expansión; eventualmente reponer (pág. 47).

Condición neumáticos

Controlar la presión y el nivel de desgaste de los neumáticos (pág. 58).

Funcionamiento de los mandos

Accionar las levas y los pedales de mando frenos, embrague, acelerador, cambio y controlar el funcionamiento.

Luces y señales

Controlar la integridad de las bombillas de iluminación y de señalización y el funcionamiento del claxon. En caso de bombillas quemadas reemplazarlas (pág. 54).

Cierres con llave

Controlar el correcto bloqueo del tapón depósito combustible y del asiento.

Caballote

Controlar el funcionamiento y el correcto posicionamiento del caballote lateral (pág. 26).



Atención

En caso de anomalías renunciar al viaje y consultar un Concesionario o un Taller Autorizado DUCATI.

Encendido motor



Nota

Para encender el motor cuando está caliente respetar el procedimiento descrito para "Temperatura ambiente alta".




Atención

Antes de encender el motor es necesario conocer los mandos empleados durante el manejo.

Temperatura ambiente normal

(incluida entre 10 °C/50 °F y 35 °C/95 °F):

1) Colocar el interruptor de encendido en posición **ON** (fig. 33). Controlar que el indicador verde **N** y el rojo  ubicados en el salpicadero se encuentren iluminados.



Importante

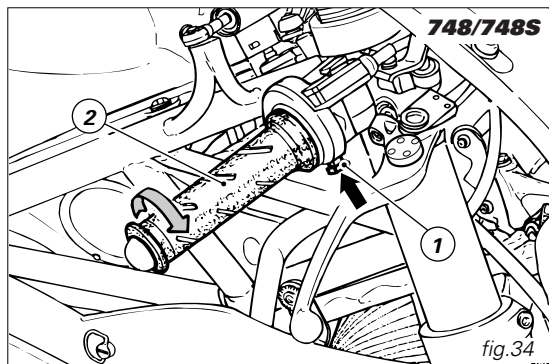
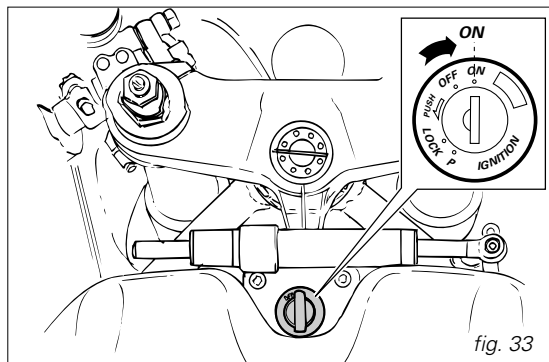
El indicador que señala la presión del aceite debe apagarse unos segundos después del encendido del motor (pág. 11).



Atención

El caballete lateral debe encontrarse en posición de reposo (horizontal), en caso contrario el sensor de seguridad inhibe el encendido.

2) **748/748S** Colocar el pulsador (1, fig. 34) en el mando acelerador.



2) **998** Desplazar la leva de mando starter (1) en posición (B) (fig. 35).

3) Controlar que el interruptor de parada (3, fig. 36) se encuentre en la posición **○ (RUN)**, presionar el pulsador de encendido (4).

Dejar que el motor arranque en forma natural, sin tocar el mando del acelerador.

● **Importante**

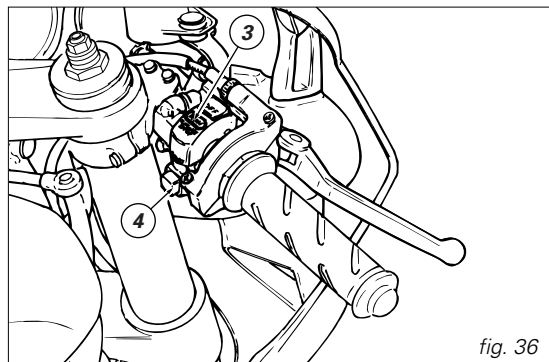
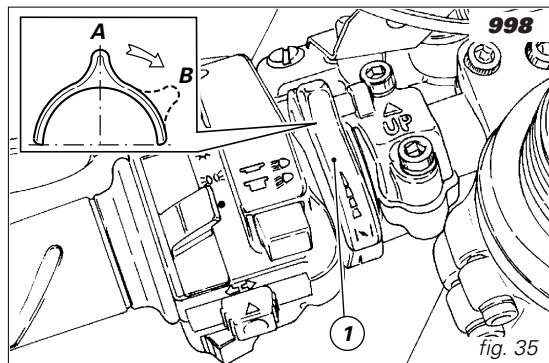
No utilizar el encendido eléctrico durante más de 5 segundos consecutivos. Esperar 10 segundos antes de encender nuevamente el motor.

4) **748/748S** Girar el puño (2, fig. 34) en el sentido de las agujas del reloj (desacelerar), automáticamente el pulsador (1) se desactiva.

4) **998** Desplazar la leva de mando starter (1) hacia la posición vertical (A) (fig. 35).

● **Importante**

No hacer funcionar el motor en frío a un elevado número de revoluciones. Esperar el calentamiento del aceite y su circulación en todas las posiciones que necesitan lubricación.



Temperatura ambiente alta (más de 35 °C/95 °F):

748/748S Efectuar el mismo procedimiento descrito para “Temperatura ambiente normal” sin utilizar el mando starter.

998 Efectuar el mismo procedimiento descrito para “Temperatura ambiente normal” sin utilizar el mando starter.

Temperatura ambiente baja (inferior a 10 °C/50 °F):

Cumplir el procedimiento descrito para “Temperatura ambiente normal” prolongando el tiempo de calentamiento del motor (punto 5) hasta 5 minutos.

Encendido y conducción de la motocicleta

- 1) Desactivar el embrague mediante la palanca de mando.
- 2) Con la punta del pie bajar la palanca selección marchas y engranar la primera marcha.
- 3) Acelerar el motor, girando el puño del acelerador y dejando, contemporánea y lentamente la leva del embrague; la motocicleta empezará a moverse.
- 4) Soltar completamente la leva del embrague y acelerar.
- 5) Para engranar la marcha superior es necesario cerrar el acelerador para disminuir las revoluciones del motor, desembragar, levantar la leva selección marchas y abandonar la leva mando embrague.

El pasaje de las marchas superiores a las inferiores se efectúa de la siguiente manera: soltar el acelerador, tirar la palanca del embrague, acelerar brevemente el motor para que los engranajes se sincronicen, engranar la marcha inferior y soltar el embrague.

El uso de los mandos debe efectuarse con precisión y rapidez. Cuando por una cuesta disminuye la velocidad de la motocicleta se debe pasar inmediatamente a la marcha inferior; de esta manera se evitan esfuerzos anormales a toda la estructura de la motocicleta y no sólo al motor.



Importante

Evitar aceleraciones repentinas porque pueden causar el ahogo del motor y tirones demasiado fuertes a los órganos de transmisión. Evitar que el embrague quede desactivado durante la marcha porque origina un recalentamiento y desgaste anormal a los órganos de rozamiento.

Frenado

Aminorar la velocidad con antelación, engranar una marcha más baja para utilizar el freno motor y luego frenar actuando en ambos frenos. Antes que la motocicleta se detenga desembragar el embrague para evitar que el motor se detenga de repente.



Atención

El empleo independiente de uno de los dos mandos freno disminuye la eficacia de frenado de la motocicleta. No accionar repentinamente y con fuerza excesiva los mandos de los frenos; pueden bloquearse las ruedas con consiguiente pérdida de control de la motocicleta. En caso de lluvia o cuando viaja en superficies con poca adherencia, el frenado de la motocicleta disminuye notablemente. En estas situaciones accionar los mandos de los frenos con extrema delicadeza y atención. Maniobras repentinas pueden causar la pérdida de control de la motocicleta. Cuando se recorren pendientes largas emplear la capacidad de frenado del motor reduciendo las marchas. Accionar los frenos en forma alternada y solo en forma breve, un uso continuo originaría un recalentamiento excesivo del material de rozamiento con reducción de la eficacia de frenado. Los neumáticos inflados con una presión inferior a la establecida disminuyen la eficacia del frenado y comprometen la precisión de manejo y la adherencia en las curvas.

Parada de la motocicleta

Aminorar la velocidad, engranar una marcha más baja y dejar en reposo el puño del acelerador. Sucesivamente se aconseja reducir las marchas hasta obtener el desembrague. Frenar y detener la motocicleta. Apagar el motor girando la llave de encendido en la posición **OFF** (pág. 13).

Importante

No dejar la llave en la posición **ON** cuando el motor está apagado para evitar que los componentes eléctricos se dañen.

Aparcamiento

Después de haber detenido la motocicleta, utilizar el caballete lateral para aparcar (ver pág. 26).

Girar el manillar completamente a la izquierda y empujar la llave de encendido hasta la posición **LOCK** para evitar robos.

Si se aparca la motocicleta en un garaje o en edificaciones similares asegurarse de que haya ventilación y que la motocicleta no se encuentre en proximidad de fuentes de calor.

En caso de necesidad es posible dejar encendida la luz de posición, girando la llave en la posición **P**.

Importante

No dejar la llave en posición **P** durante demasiado tiempo para evitar que la batería se descargue. Jamás dejar la llave de encendido en la cerradura cuando la motocicleta está sin vigilancia.

Atención

El sistema de escape puede estar caliente también después de apagarse el motor; prestar mucha atención a no tocar con ninguna parte del cuerpo el sistema de escape y a no aparcar el vehículo en proximidad de materiales inflamables (como maderas, hojas, etc.).



Atención

El uso de candados o bloqueos que impiden el avance de la motocicleta (ej. bloqueo del disco, de la corona, etc.) es muy peligroso y puede perjudicar el funcionamiento de la motocicleta y la seguridad del piloto y del pasajero.

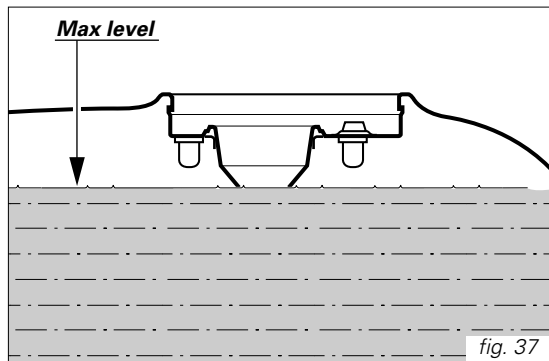
Reabastecimiento de combustible (fig. 37)

Al cargar el combustible, no llenar excesivamente el depósito. El nivel del combustible no debe superar el agujero de introducción en el sumidero del tapón.



Atención

En el sumidero del tapón no debe quedar combustible.



Accesorios en dotación (fig. 38)

En el alojamiento (1) debajo del cuerpo asiento se encuentran:

- un manual de uso y mantenimiento;
- un cableportacasco;
- una bolsa de herramientas para el cumplimiento de las normales operaciones de mantenimiento y control.

Para acceder a este compartimento es necesario levantar el cuerpo asiento operando en la cerradura (pág. 24).

La bolsa de herramientas (fig. 39)

Contiene:

- 1) llave poligonal de 14 mm;
- 2) llave de Allen de 10/8/6/5/4 mm;
- 3) llave excéntrica trasera;
- 4) llave perno rueda delantera;
- 5) prolongación para llave excéntrica trasera;
- 6) llave para hexágonos para bujías;
- 7) perno para llave bujías;
- 8) destornillador doble;
- 9) Llave Torx.

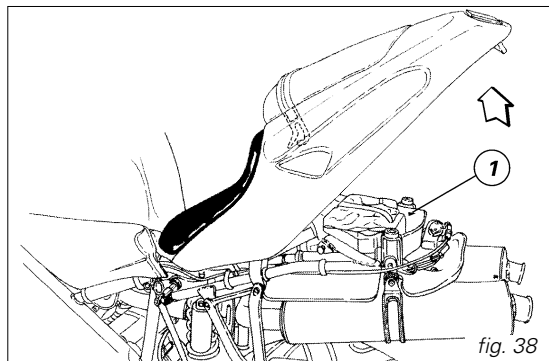


fig. 38

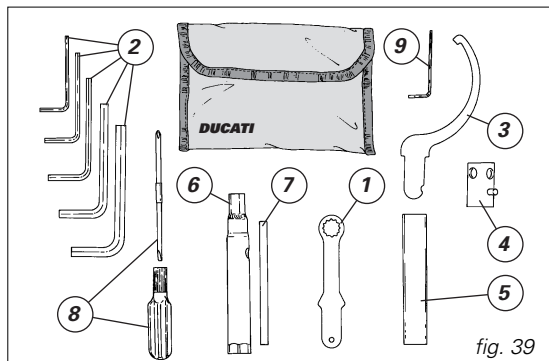


fig. 39

OPERACIONES PRINCIPALES DE USO Y MANTENIMIENTO

Desmontaje del carenado

Para efectuar algunas operaciones de reparación o mantenimiento, es necesario desmontar algunas partes de la carrocería de la motocicleta.



Atención

Si no se sujeta o se fija en forma incorrecta una de las estructuras descritas podría el desprendimiento imprevisto del componente durante la marcha y originar la pérdida de control de la motocicleta.



Importante

Para no perjudicar las partes pintadas de la carrocería y el plexiglás de la cúpula, en correspondencia a los tornillos de fijación, utilizar siempre para cada montaje las arandelas especiales de nylon. Algunos tornillos de fijación son autorroscantes, por lo tanto no se deben apretar demasiado para no dañar la rosca y permitir el montaje en el próximo uso.

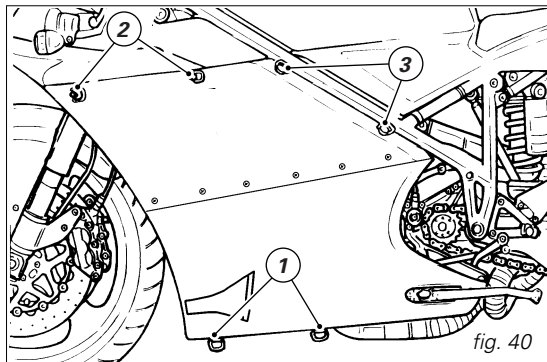


Importante

En el modelo 748 para la fijación de los semicarenados se utilizan tornillos específicos en lugar de enganches rápidos.

Semicarenados laterales (fig. 40)

Desmontar los semicarenados destornillando:
las dos conexiones (1) de empalme semicarenados;
las cuatro conexiones (2) de fijación a la cúpula;
las cuatro conexiones (3) de fijación al bastidor.



Cúpula (fig. 42)

Destornillar el tornillo central (1, fig. 41) de fijación de los espejos retrovisores y desengancharlos de los soportes de la cúpula.

Destornillar los dos tornillos (2) de fijación al soporte faro y desenganchar las cuatro conexiones (3) de unión semicarenados.

Importante

Durante el montaje aplicar un compuesto para roscas de tipo mediano en la ranura de los tornillos (1).

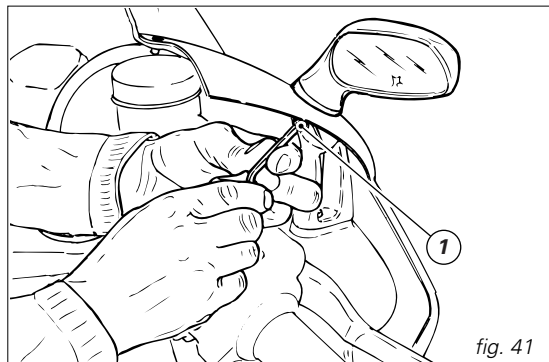


fig. 41

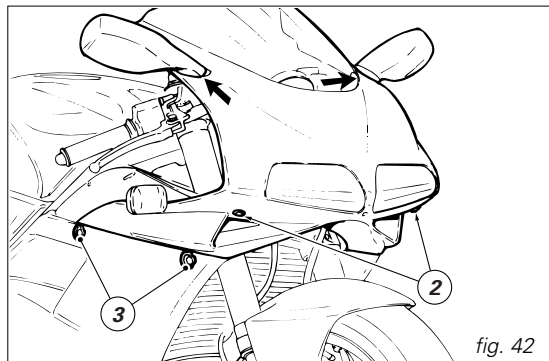


fig. 42

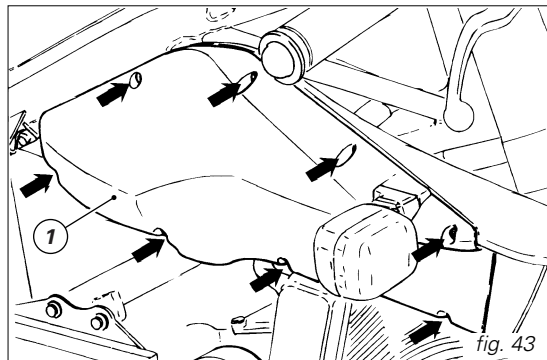
Reemplazo y limpieza de los filtros de aire (fig. 44)



Nota

Para ejecutar con mayor facilidad el procedimiento, la caja filtro aire está totalmente representada en un despiece (fig. 44). Quitar solo los elementos indicados en la siguiente descripción.

Para acceder a las cajas es necesario desmontar los semicarenados y la cúpula (ver pág. 43 y 44). Destornillar los ocho tornillos que sujetan la tapa exterior (1, fig. 43) y desmontar la tapa sin desconectarla del cable del indicador de dirección y sin extraer del propio alojamiento la reducción (4, solo 998).



Quitar el filtro (2, fig. 44) del alojamiento en la tapa interior (3).

Limpiar el cartucho filtro con aire comprimido o sustituirlo.

Importante

Un filtro obstruido reduce la entrada de aire y aumenta el consumo de combustible; disminuye la potencia del motor y origina incrustaciones en las bujías. No utilizar la motocicleta sin filtro. Las impurezas presentes en el aire podrían entrar en el motor dañándolo.

Montar nuevamente el filtro en forma correcta, como ilustra la figura, en el alojamiento de la tapa interna y montar todos los elementos desmontados.

Importante

En caso de empleo en carreteras con mucho polvo o húmedas sustituir con mayor frecuencia, con respecto a lo indicado en la tabla de mantenimiento periódico, presente en el Manual de Garantía.

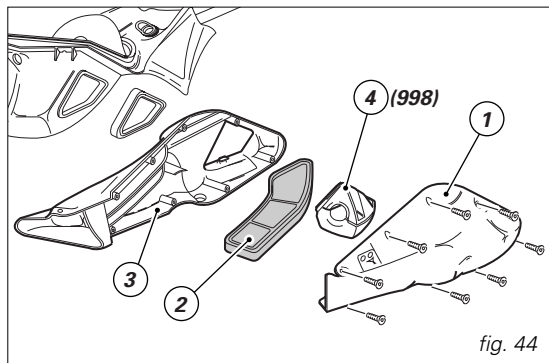


fig. 44

Control nivel líquido de refrigeración (fig. 45)

Controlar el nivel del líquido de refrigeración contenido en el depósito de expansión, en el lado izquierdo de la motocicleta; debe resultar incluido entre las muescas de referencias de **MAX** y **MIN** del depósito.

Si el nivel resulta bajo es necesario reponer el líquido.

Desmontar el semicarenado izquierdo y el depósito combustible, levantar el cuerpo del asiento y destornillar el tornillo trasero (2, fig. 46). Liberar el depósito del anclaje delantero tirándolo hacia atrás. Desplazarlo hacia la derecha sin desconectar los tubos del combustible.

Destornillar el tapón de carga (1, fig. 45) y añadir mezcla de agua y anticongelante SHELL Advance Coolant o Glycoshell (35÷40% del volumen) hasta alcanzar el nivel **MAX**.

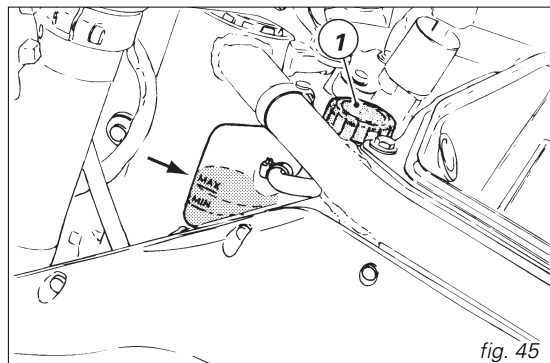


fig. 45

Atornillar nuevamente el tapón (1) y proceder con el montaje de las partes.

Utilizando este tipo de mezcla se obtienen mejores condiciones de ejercicio (correspondientes a -20°C / -4°F comienzo de congelamiento líquido).

Capacidad del circuito de refrigeración: $3,5\text{ dm}^3$ (litros).

⚠ Atención

Esta operación debe efectuarse cuando el motor está frío y la motocicleta en una superficie perfectamente horizontal.

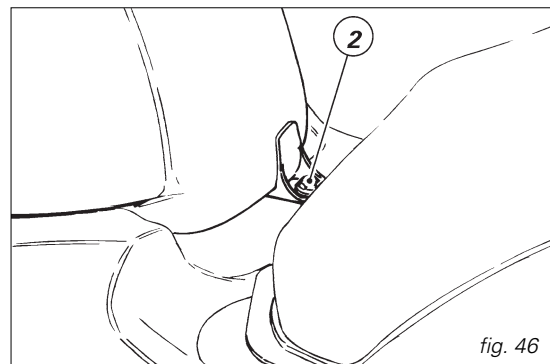


fig. 46

Control nivel líquido frenos y embrague

El nivel no debe descender por debajo de la muesca de **MIN** evidenciada en los respectivos depósitos (fig. 47).

Un nivel insuficiente facilita la entrada de aire en el circuito con consiguiente ineficacia del sistema.

Para la reposición o la sustitución del líquido en los intervalos indicados en la tabla de mantenimiento periódico, presente en el Manual de Garantía, consultar un Concesionario o un Taller Autorizado.

Importante

Cada cuatro años se aconseja sustituir todos los tubos de los sistemas.

Sistema embrague

Si el juego de la leva de mando es excesivo y la motocicleta salta o se detiene al embragar la marcha, significa que hay aire en el sistema. Consultar un Concesionario o un Taller Autorizado para un control y purga del sistema.

Atención

El nivel del líquido del embrague normalmente aumenta en el depósito a causa del consumo del material de rozamiento de los discos de embrague: por lo tanto no superar el valor indicado (3 mm sobre el nivel mínimo).

Sistema frenos

Si se comprueba un juego excesivo de la leva o del pedal del freno, aún cuando que las pastillas freno se encuentren en buenas condiciones, consultar un Concesionario o un Taller Autorizado para un control y purga del sistema.

Atención

El líquido de los frenos y del embrague es perjudicial para las partes pintadas y plásticas, por lo tanto evitar el contacto con las mismas.

El aceite hidráulico es corrosivo y puede causar daños y lesiones.

No mezclar aceites de calidades diferentes.

Controlar la perfecta estanqueidad de las juntas.

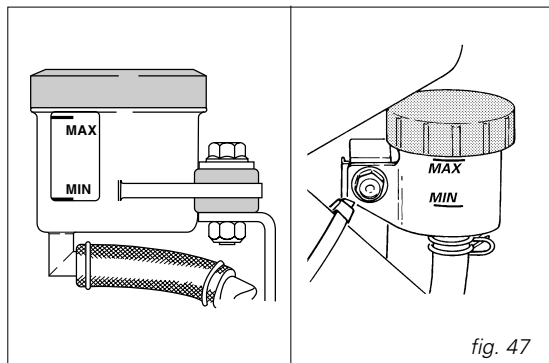


fig. 47

Control desgaste pastillas freno (fig. 48)

Para facilitar el control de las pastillas de frenos, sin que resulte necesario desmontarlas de la pinza, cada pastilla dispone de un indicador de desgaste. En una pastilla en buenas condiciones resultan evidentes las ranuras del material de rozamiento.

Importante

Para la sustitución de las pastillas freno consultar un Concesionario o un Taller Autorizado.

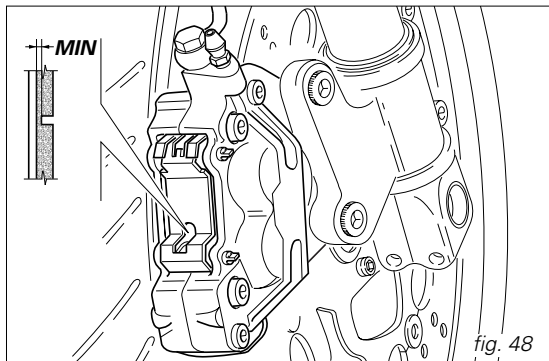


fig. 48

Lubricación articulaciones

Periódicamente es necesario controlar la condición de la envoltura externa del cable de mando acelerador/starter. No deben presentar aplastamiento o cortes en el recubrimiento plástico externo. Controlar actuando en el mando que el cable interno deslice: si se comprueban rozamientos o bloqueos dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado para que proceda a la sustitución. Para prevenir estos inconvenientes es necesario lubricar periódicamente las extremidades de los cables de cada transmisión flexible empleando grasa SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

En el caso de la transmisión acelerador se aconseja abrir el mando, destornillando los dos tornillos de fijación (1, fig. 49), engrasar las extremidades del cable y la polea.

Atención

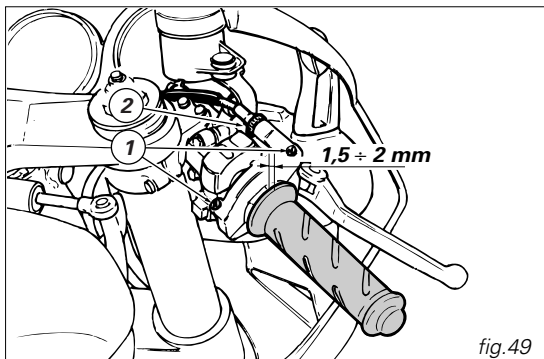
Cerrar el mando prestando mucha atención e introduciendo el cable en la polea.

Montar nuevamente la tapa y ajustar los tornillos (1).

Para garantizar un funcionamiento óptimo de la articulación del caballete lateral es necesario eliminar todo resto de suciedad y luego lubricar con grasa SHELL Alvania R3 todas las posiciones sometidas a rozamiento.

Regulación del cable mando acelerador

El puño de mando del acelerador en todas las posiciones de virada debe disponer de una carrera en vacío, medida en el borde del puño, de $1,5 \div 2,0$ mm. Si resultara necesario regular, operar en el específico registro (2, fig. 49) ubicado en correspondencia al mando mismo.



Carga de la batería (fig. 50 y 51)

Para recargar la batería se aconseja desmontarla de su alojamiento en la motocicleta.

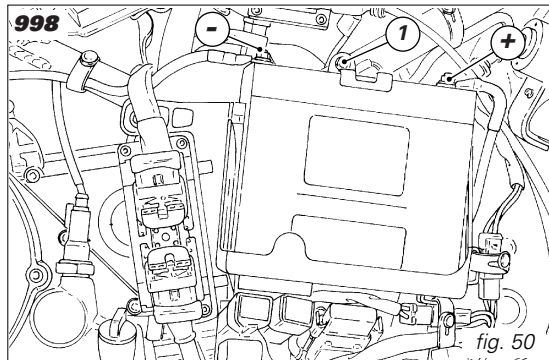
Desmontar el semicarenado derecho (pág. 43), destornillar el tornillo (1) y quitar el soporte de fijación superior. Desconectar antes el terminal negativo (-) negro y luego el positivo (+) rojo.



Atención

La batería produce gases explosivos, conservar lejos de fuentes de calor.

Cargar la batería en un sitio bien ventilado. Conectar los conductores de carga batería respectivamente a los bornes: rojo en el positivo (+), negro en el negativo (-).



Importante

Empalmar la batería en el carga batería antes de accionarlo. Este sistema evita la formación de chispas en correspondencia de los terminales de la batería que pueden incendiar los gases contenidos en los vasos.

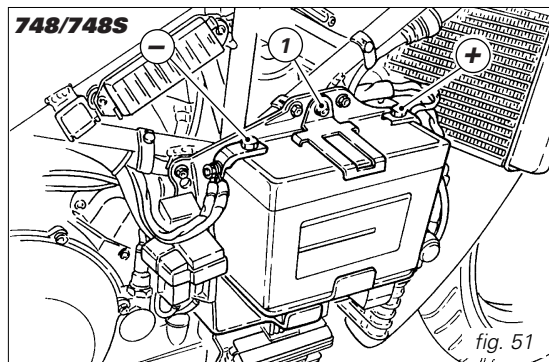
Empalmar siempre antes el terminal positivo rojo (+).

Colocar nuevamente la batería en su alojamiento y fijar el soporte superior con el tornillo (1). Luego proceder al empalme de los terminales engrasando los tornillos de fijación para mejorar la conductividad.

Atención

Conservar la batería lejos del alcance de los niños.

Cargar la batería a 1 A durante 5 ÷ 10 horas.



Variación de la inclinación del tubo de dirección (fig. 52)

Para modificar la inclinación del tubo de dirección es necesario aflojar los dos tornillos (1) sobre el lado derecho del bastidor.

Destornillar completamente el tornillo (2) y con una llave de espigón, girar 180° la extremidad del tubo (3).

Controlar que el agujero en el excéntrico sea coaxial con el agujero pasante del tubo de dirección. Por este motivo en la parte superior del excéntrico ha sido impresa una flecha que indica la fase.

Atornillar nuevamente a tope el tornillo (2). Engrasar la rosca de los tornillos (1) con SHELL Retinax HDX2 y ajustar aplicando un par de apriete de 22 Nm.

Nota

Mientras se efectúa esta operación no mantener los semimanillares completamente girados.

Después de haber modificado el ángulo de virada es necesario posicionar nuevamente en forma correcta el amortiguador. Destornillar el tornillo (4, fig. 53), mover la articulación de la varilla del amortiguador en correspondencia del agujero (5) del bastidor. Bloquear el tornillo (4) anteriormente desmontado aplicando un compuesto para roscas de tipo mediano.

Importante

El bloqueo de la tija superior puede utilizarse solo si el tubo se encuentra regulado en la posición correspondiente a 24°30' de inclinación. Esta regulación ha sido prevista sólo en los modelos 748S, 998.

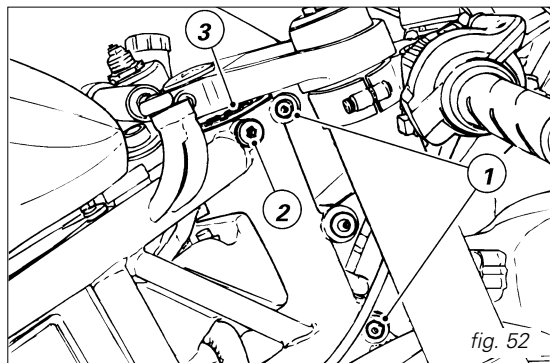


fig. 52

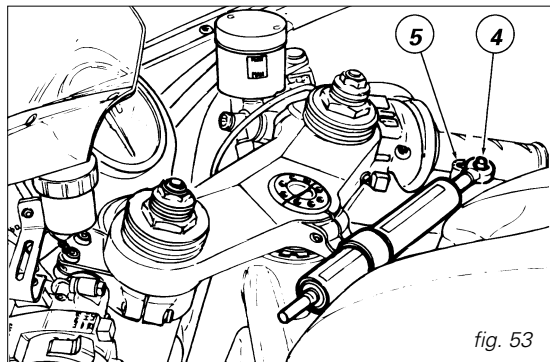


fig. 53

Control y tensado de la cadena de transmisión (fig. 54)

Cuando se aparcas la motocicleta sobre el caballete lateral, la cadena debe encontrarse a una distancia mínima con respecto al basculante de 25 mm.

En caso contrario consultar un Concesionario o un Taller Autorizado para efectuar el tensado de la cadena.



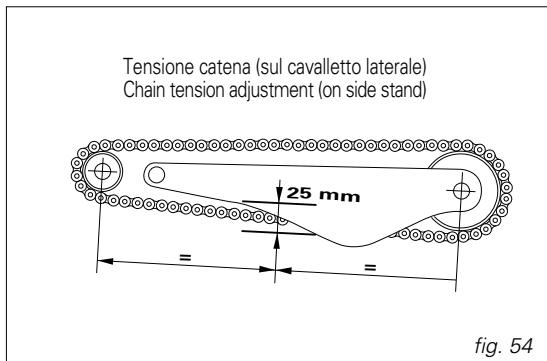
Atención

El correcto ajuste de los tornillos de bloqueo del cubo excéntrico es de fundamental importancia para la seguridad del piloto y del pasajero.



Importante

Una cadena tensada incorrectamente origina un rápido desgaste de los órganos de transmisión.



Lubricación de la cadena de transmisión

Este tipo de cadena dispone de anillos o-ring para proteger los elementos deslizantes de los agentes externos y mantener la lubricación durante más tiempo. Para no perjudicar estas juntas es necesario emplear para la limpieza disolventes específicos y no lavar en forma violenta con hidrolimpiadoras de vapor. Secar la cadena con aire comprimido o con material absorbente y lubricar cada uno de sus elementos con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.



Importante

El uso de lubricantes no específicos puede perjudicar la cadena, la corona y el piñón del motor.

Reemplazo bombillas luces

Antes de sustituir una bombilla quemada es necesario comprobar que aquella de recambio disponga de la misma tensión y potencia como se indica en el párrafo "Sistema eléctrico" de pág. 71.

Controlar el funcionamiento de la bombilla nueva antes de montar las partes desmontadas.

Faro

Para acceder a las bombillas del faro es necesario efectuar las siguientes operaciones:

Desmontaje bombillas:

Luz de cruce (fig. 55): desconectar del cuerpo faro la protección de goma (1). Quitar el borne (2) de la bombilla presionando el pulsador de desancple rápido inferior.

Luz de carretera lado izquierdo (fig. 56), desconectar el borne (3) del cable blanco de la bombilla del cableado delantero, desconectar la protección de goma (1) del cuerpo faro y quitar el cable bombilla.

Nota

Para sustituir las bombillas del faro no es necesario desmontar del cuerpo faro el borne del cable negro de masa.

Desenganchar la tenacilla (4) que sujeta la bombilla y desmontarla de su soporte (fig. 55 y 56).

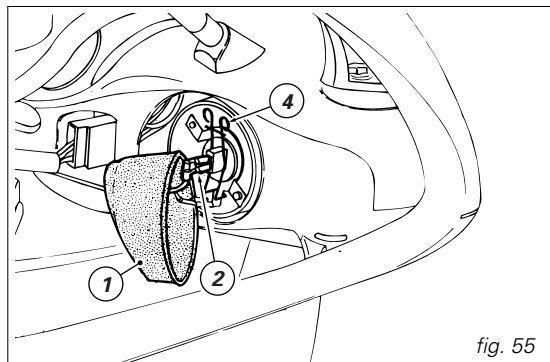


fig. 55

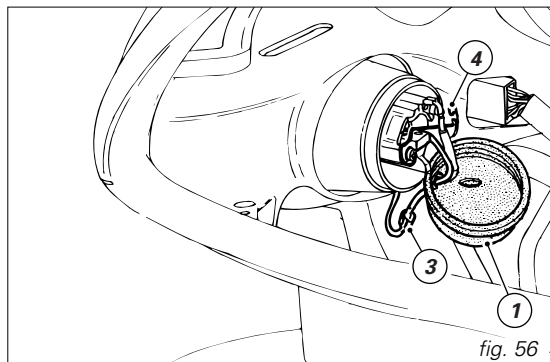


fig. 56



Nota

La parte transparente de la bombilla nueva no debe tocarse con las manos porque dañaría irremediablemente la luminosidad.

Montaje bombillas:

Introducir las lengüetas guía de la base bombilla en los alojamientos correspondientes para obtener la orientación exacta.

Enganchar la extremidad del mecanismo (4, fig. 56) a los soportes del cuerpo faro; empalmar los cables anteriormente desconectados y proceder con el montaje de la protección de goma (1, fig. 56).

Para sustituir las dos bombillas de la luz de posición es necesario desmontar la cúpula (ver pág. 44).

Desmontar el claxon destornillando el tornillo de fijación y quitar el portalámparas (5, fig. 57) del soporte faro. Extraer la bombilla y sustituirla.

Salpicadero (fig. 58)

Para la sustitución de las luces testigo del tablero de instrumentos es necesario desmontar la cúpula (ver pág. 44).

Debajo de cada instrumento del salpicadero se encuentran situadas una o dos bombillas. Para proceder a la sustitución es necesario desmontar el portalámparas (1) que las contiene debajo del instrumento. Extraer la bombilla y sustituirla.

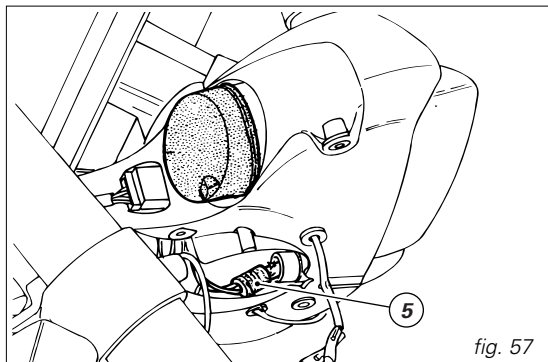


fig. 57

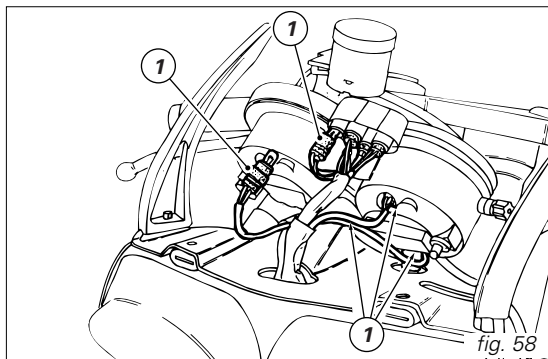


fig. 58

Indicadores de direccion (fig. 59)

Destornillar el tornillo (1) y separar la copa (2) del soporte indicador.

La bombilla dispone de un acople a bayoneta, para extraerla es necesario presionar y girar en sentido contrario a las agujas del reloj. Sustituir la bombilla y posicionarla nuevamente presionando y girando en sentido de las agujas del reloj hasta que se sienta el enganche en su alojamiento. Montar nuevamente la copa introduciendo el diente (A) en la específica fisura del soporte indicador.

Atornillar nuevamente el tornillo (1).

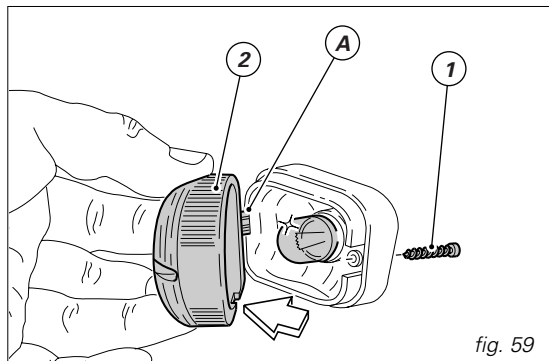


fig. 59

Luz de parada (fig. 60)

Para la sustitución de la bombillas de la luz de parada y de posición es necesario levantar el cuerpo del asiento y destornillar los dos tornillos (1) que sujetan la tapa (2). La bombilla dispone de un acople a bayoneta, para extraerla es necesario presionar y girar en sentido contrario a las agujas del reloj. Sustituir la bombilla y posicionarla nuevamente presionando y girando en sentido de las agujas del reloj hasta que se sienta el enganche en su alojamiento. Montar nuevamente la tapa (2).

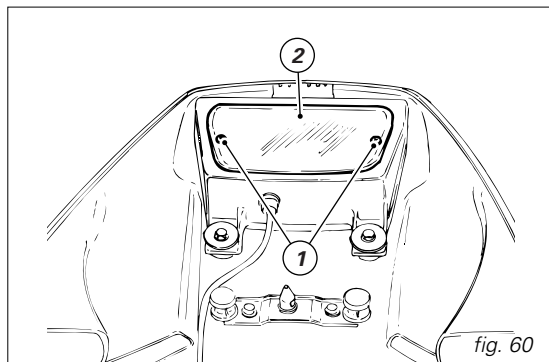
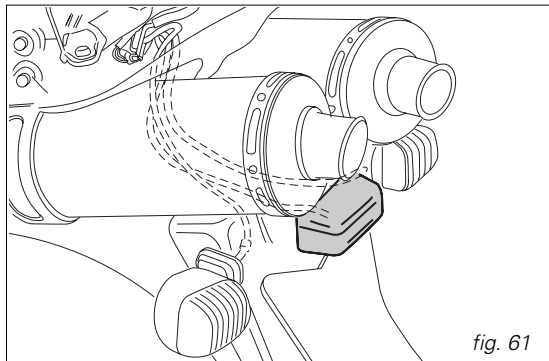


fig. 60

Luz matrícula (fig. 61)

Para acceder a la bombilla de la luz matrícula, desmontar el portalámparas operando por la parte interior del portamatrícula. Desmontar la bombilla y sustituirla.



Orientación del faro (fig. 62)

Para controlar si el faro ha sido orientado correctamente, colocar la motocicleta con los neumáticos inflados con la presión correcta y con una persona sentada en el asiento, perfectamente perpendicular a su eje longitudinal, frente a una pared o pantalla a una distancia de unos 10 m. Trazar una línea horizontal en correspondencia con la altura del centro del faro y una vertical en línea con el eje longitudinal de la motocicleta. Efectuar el control preferentemente en penumbra. Encender la luz de cruce: el límite superior entre la zona oscura y la iluminada debe resultar a una altura que no supere los 9/10 de la altura desde el suelo hasta el centro del faro.



Nota

El procedimiento descrito es el que establece la "Norma Italiana" en cuanto concierne la altura máxima del haz de luz.

Por lo tanto el procedimiento deberá adecuarse a las normas vigentes en el país de uso de la motocicleta.

La variación de la orientación vertical del faro se puede efectuar operando en el tornillo de regulación (1, fig. 63), en la parte delantera del faro. Girando el tornillo en sentido de las agujas del reloj la zona iluminada bajará, viceversa se elevará.

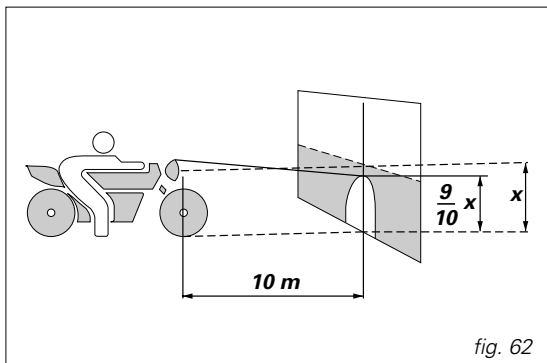


fig. 62

Regulación espejos retrovisores

Con un destornillador de cruz, aflojar el tornillo en el agujero (2, fig. 63), regular manualmente el espejo y ajustar los tornillos.

Neumáticos Tubeless

Presión delantera:

2,1 bar - 2,3 kg/cm²

Presión trasera:

2,2 bar - 2,4 kg/cm²

La presión de los neumáticos se encuentra sometida a variaciones según la temperatura exterior y a la altitud.

Por esta razón la presión de los neumáticos debería controlarse y ajustarse cada vez que se viaja a zonas con importantes variaciones térmicas o de alta montaña.

Importante

Medir y ajustar la presión de los neumáticos cuando están fríos.

Para proteger la redondez de la llanta delantera, recorriendo carreteras con afirmado malo, aumentar la presión de inflado del neumático de 0,2÷0,3 bar.

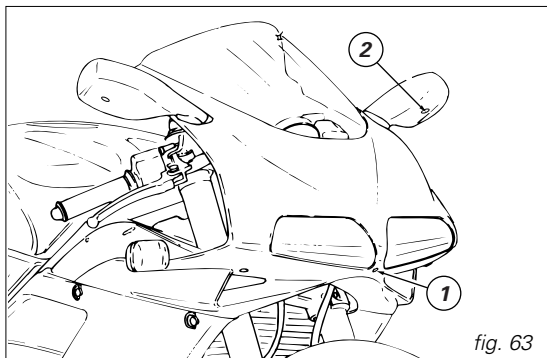


fig. 63

Reparación o sustitución de los neumáticos (Tubeless)

Los neumáticos sin cámara, en presencia de pequeños pinchazos demoran mucho tiempo antes de desinflarse porque disponen de un cierto nivel de auto-retén. Si un neumático resulta ligeramente desinflado controlar atentamente que no haya pérdidas.

⚠ Atención

En caso de pinchado sustituir el neumático. Utilizar sólo neumáticos con la mismas características del primer suministro.

Controlar que se hayan montado en forma firme los capuchones de protección de las válvulas para evitar pérdidas de presión durante la marcha. Jamás utilizar un neumático con cámara de aire. El incumplimiento de esta norma puede causar el reventón imprevisto del neumático y graves consecuencias para el piloto y para el pasajero.

Después de la sustitución de un neumático es necesario equilibrar la rueda.

● Importante

No desmontar o desplazar los contra-pesos para el equilibrado de las ruedas.

👁 Nota

Para la sustitución de los neumáticos, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado para tener seguridad que el desmontaje de las ruedas se realice correctamente.

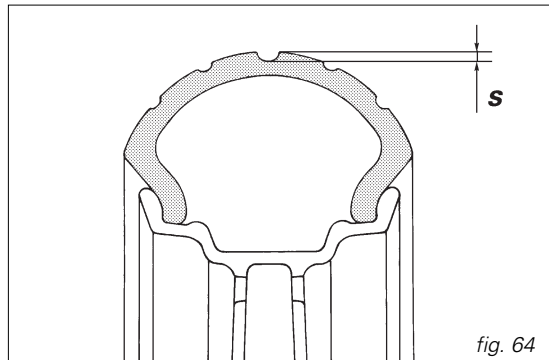
Espesor mínimo de la banda de rodamiento

Medir el espesor mínimo (S , fig. 64) de la banda de rodamiento en la posición de máximo consumo: debe ser superior a los 2 mm, pero no debe ser inferior a las recomendaciones de la ley vigente en el país de uso.

● Importante

Controlar periódicamente los neumáticos para localizar eventuales grietas o cortes, en especial en las paredes laterales, hinchazones o manchas extendidas y evidentes indican daños interiores; reemplazar los neumáticos en caso de daño grave.

Quitar piedras u otros cuerpos extraños que hayan quedado en la ranura de la banda de rodamiento.



Control nivel aceite motor (fig. 65)

El nivel del aceite en el motor se controla a través del visor de inspección (1) ubicado en la tapa embrague. Controlar el nivel con la motocicleta en posición perfectamente vertical y con motor frío. El nivel debe mantenerse entre las muescas indicadas en correspondencia al visor mismo. Si el nivel resulta escaso es necesario reponerlo con aceite motor SHELL Advance Ultra 4.

Desmontar el tapón de carga (2) y añadir aceite hasta alcanzar el nivel necesario. Montar nuevamente el tapón.

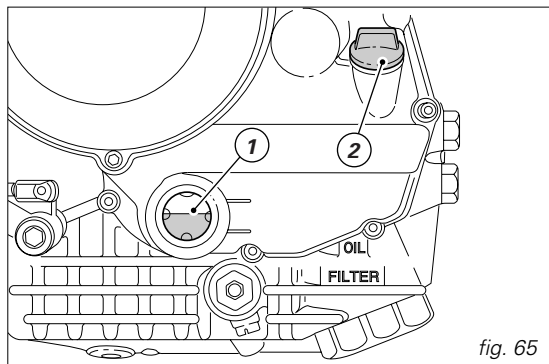


fig. 65

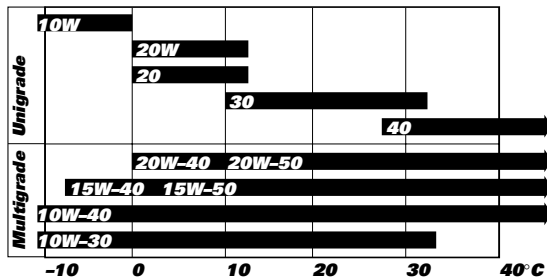
Importante

Para la sustitución del aceite motor y de los filtros aceite, en conformidad con los intervalos indicados en la tabla de mantenimiento periódico presente en el Manual de Garantía, consultar un Concesionario o un Taller Autorizado.

Viscosidad

SAE 10W-40

Las otras viscosidades especificadas en la tabla pueden utilizarse si la temperatura media de la zona de empleo de la motocicleta se encuentra incluida en los límites de la gama indicada.



Limpieza y sustitución bujías (fig. 66)

Las bujías son un elemento importante del motor y deben controlarse periódicamente.

Cumpliendo esta operación relativamente fácil es posible controlar el correcto funcionamiento del motor.

Desmontar el semicarenado izquierdo, quitar los capuchones de las bujías y desmontarlas de la culata utilizando la llave en dotación.

Controlar el color del aislante cerámico del electrodo central: un color marrón claro uniforme indica el buen estado del motor.

Si se encuentran colores diferentes o incrustaciones oscuras, sustituir la bujía y dirigirse a un Concesionario o un Taller Autorizado.

Controlar además el desgaste del electrodo central. Si resulta desgastado o vidrioso, sustituir la bujía.

Controlar la distancia entre los electrodos, debe ser de: $0,6 \div 0,7$ mm.

Importante

Si resultara necesaria una regulación, doblar con mucha atención el electrodo lateral. Una distancia mayor o menor no sólo disminuye las prestaciones sino que además puede originar dificultades de encendido o problemas de funcionamiento al mínimo. Limpiar atentamente el electrodo y el aislante con un cepillo metálico y controlar el estado de la junta. Limpiar atentamente el alojamiento en la culata prestando atención que no caigan cuerpos extraños dentro de la cámara de combustión.

Montar nuevamente la bujía en la culata ajustando a tope toda la rosca. Aplicar un par de apriete de 20 Nm.

Si no se dispone de una llave dinamométrica, después del ajuste manual, cumplir un ulterior giro de 1/2 vuelta con la llave en dotación.

Importante

No utilizar bujías con un nivel térmico inadecuado o con un largo de la rosca diferente. La bujía debe ajustarse correctamente.

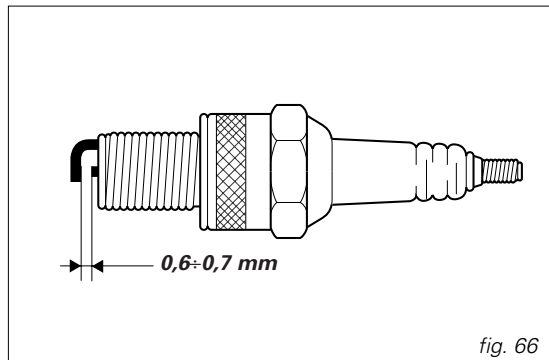


fig. 66

Limpieza general

Para conservar en el tiempo el brillo original de las superficies metálicas y de las partes pintadas, la motocicleta debe lavarse y limpiarse periódicamente según el uso y el estado de las carreteras recorridas. A tal fin, utilizar productos específicos, preferentemente biodegradables, evitando detergentes o disolventes demasiado agresivos.

Importante

No lavar la motocicleta inmediatamente después de la utilización para evitar la formación de halos producidos por la evaporación del agua en las superficies aún calientes. No utilizar chorros de agua caliente o a alta presión. El uso de hidrolimpiadoras podría causar el agrietamiento o graves anomalías a horquillas, cubos rueda, partes eléctricas, juntas de estanqueidad de las horquillas, tomas de aire y silenciadores de escape, con consiguiente pérdida de los requisitos de seguridad de la motocicleta.

Si algunas partes del motor se encuentran muy sucias u oleosas, utilizar un producto desengrasante para la limpieza evitando que el mismo entre en contacto con los órganos de la transmisión (cadena, piñón, corona, etc.). Enjuagar la motocicleta con agua tibia y secar todas las superficies con piel de gamuza.

Atención

Los frenos a veces no reaccionan después del lavado de la motocicleta.

Jamás engrasar o lubricar los discos del freno, el resultado podría ser la pérdida de la eficacia de frenado de la motocicleta. Limpiar los discos con un disolvente que no sea graso.

Inactividad prolongada

Si la motocicleta no es usada por un período prolongado se aconseja cumplir las siguientes operaciones: Limpieza general. Vaciar el depósito combustible quitando el tapón de descarga con junta. Introducir por los orificios de las bujías un poco de aceite motor en los cilindros y girar el motor manualmente para distribuir una capa protectora en las paredes internas. Apoyar la motocicleta en el caballete de servicio para sostener la motocicleta. Desconectar y quitar la batería. El control y, eventualmente, la carga de la batería son necesarios cuando la motocicleta ha permanecido inactiva durante un período superior a un mes. Cubrir la motocicleta con una funda especial para cubrir motocicletas que no perjudique la pintura y no retenga la condensación. La funda para cubrir la motocicleta se encuentra disponible en Ducati Performance.

Advertencias importantes

En algunos países (Francia, Alemania, Inglaterra, Suiza, etc.) las leyes locales exigen el respeto de las normas contra la contaminación y contra el ruido. Efectuar los controles periódicos previstos y sustituir las piezas necesarias con recambios originales Ducati específicos y conformes con las leyes vigentes en los diversos países.

CARACTERISTICAS TECNICAS

Pesos

Predispuesto para la marcha:
196 kg (748/748S); 198 kg (998).

A plena carga:
375 kg

Dimensiones (mm) (fig. 67)

⚠ Atención

Si no se respetan los límites de carga indicados puede perjudicarse la maniobrabilidad y el rendimiento de la motocicleta con posible pérdida de control de la misma.

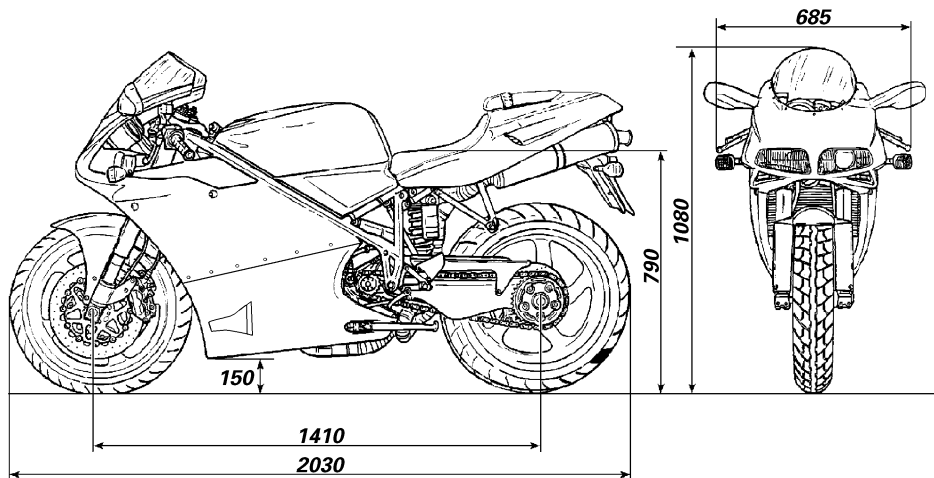


fig. 67

Abastecimientos	Tipo	dm³ (litros)
<i>Depósito combustible, incluida una reserva de 4 dm³ (litros)</i>	<i>Combustible 95-98 RON</i>	<i>17</i>
<i>Cárter motor y filtro</i>	<i>SHELL - Advance Ultra 4</i>	<i>3,4 (748/748S); 3,7 (998).</i>
<i>Circuito frenos delantero/trasero y embrague</i>	<i>Líquido especial para sistemas hidráulicos SHELL - Advance Brake DOT 4</i>	<i>—</i>
<i>Protector para contactos eléctricos</i>	<i>Spray para tratamiento de sistemas eléctricos SHELL - Advance Contact Cleaner</i>	<i>—</i>
<i>Horquilla delantera</i>	<i>SHELL - Advance Fork 7.5 o Donax TA</i>	<i>0,480 (por barra)</i>
<i>Circuito de refrigeración</i>	<i>Líquido anticongelante SHELL – Advance Coolant o Glycoshell 35÷40% + agua</i>	<i>3,5</i>



Importante

No se admite el uso de aditivos en el combustible ni en los lubricantes.

Motor

Bicilíndrico de 4 tiempos en "L" longitudinal de 90°.

Diámetro interno mm:

88

Carrera mm:

61,5

Cilindrada total, cm³:

748

Relación de compresión:

1:11,5±0,5.

Potencia máxima cigüeñal (95/1/CE):

71,3 kW – (97 CV) a 11.000 min⁻¹

Par máx. al cigüeñal (95/1/CE):

7,5 kgm a 9.000 min⁻¹

Régimen máximo:

11.500 min⁻¹

Importante

En ninguna condición de marcha se debe superar el régimen máximo.

Distribución

Desmodromica con cuatro válvulas por cilindro accionadas por ocho balancines (cuatro de apertura y cuatro de cierre) y por dos árboles de levas en la culata. Está accionada por el cigüeñal por medio de engranajes cilíndricos, poleas y correas dentadas.

Esquema de distribución desmodromica (fig. 68)

- 1) Balancín de apertura (o superior);
- 2) registro balancín superior;
- 3) semianillos;
- 4) registro balancín de cierre (o inferior);
- 5) muelle de retorno balancín inferior;
- 6) balancín de cierre (o inferior);
- 7) árbol de levas;
- 8) válvula.

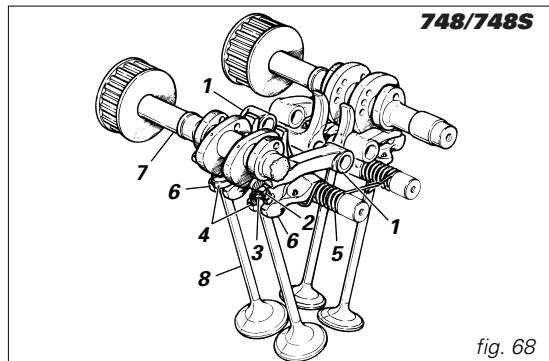


fig. 68

Motor

Bicilíndrico de 4 tiempos en "L" longitudinal de 90°.

Diámetro interno mm:

100

Carrera mm:

63,5

Cilindrada total, cm³:

998

Relación de compresión:

1:11,4±0,5.

Potencia máxima cigüeñal (95/1/CE):

167 kW – (123 CV) a 10.200 min⁻¹

Par máx. al cigüeñal (95/1/CE):

9,89 Kgm a 8.000 min⁻¹

Régimen máximo:

11.500 min⁻¹

 **Importante**

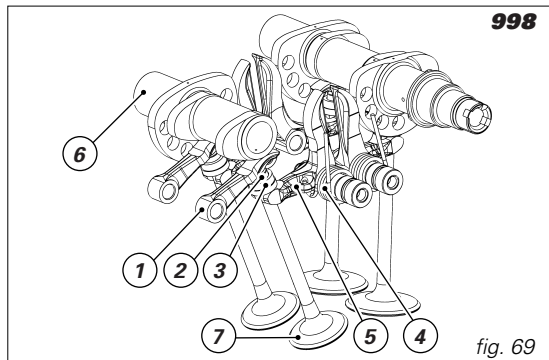
En ninguna condición de marcha se debe superar el régimen máximo.

Distribución

Desmodromica con cuatro válvulas por cilindro accionadas por ocho balancines (cuatro de apertura y cuatro de cierre) y por dos árboles de levas en la culata. Está accionada por el cigüeñal por medio de engranajes cilíndricos, poleas y correas dentadas.

Esquema de distribución desmodromica (fig. 69)

- 1) Balancín de apertura (o superior);
- 2) registro balancín superior;
- 3) registro balancín de cierre (o inferior);
- 4) muelle de retorno balancín inferior;
- 5) balancín de cierre (o inferior);
- 6) árbol de levas;
- 7) válvula.



Prestaciones

La máxima velocidad en cada una de las marchas se obtiene sólo respetando escrupulosamente las normas recomendadas para el rodaje y respetando los intervalos de mantenimiento aconsejados.

Velocidad máxima (solo piloto):

245 km/h (748/748S); 270 km/h (998).

Bujías de encendido

Marca:

CHAMPION

Tipo:

RA 59 GC (748/748S)

RG 4 HC (998).

Frenos

Delantero

De doble disco flotante perforado.

Material:

acero.

Diámetro disco:

320 mm.

Mando hidráulico por medio de leva situada en el lado derecho del manillar.

Superficie de frenado:

88 cm².

Pinzas freno a pistones diferenciados.

Marca:

BREMBO

Tipo:

30/34-4 pistones.

Material de rozamiento:

FERIT I/D 450 FF (748/748S); TOSHIBA TT2172 (998).

Tipo bomba:

PSC 16.

Trasero

De disco fijo perforado, en acero.

Diámetro disco:

220 mm.

Mando hidráulico por medio de pedal situado en el lado derecho.

Superficie de frenado:

25 cm².

Marca:

BREMBO

Tipo:

P2.105N.

Material de rozamiento:

FERIT I/D 450 FF.

Tipo bomba:

PS 11.



Atención

El líquido empleado en el sistema de frenado es corrosivo. En caso de contacto accidental con los ojos o con la piel lavar abundantemente con agua corriente la parte interesada.

Transmisión

Embrague en seco accionado por medio de leva situada en el lado izquierdo del semimanillar.

Transmisión entre el motor y el eje primario del cambio de engranajes con dientes rectos.

Relación:

31/62 (748/748S); 32/59 (998).

Cambio con 6 relaciones con engranajes de toma constante, pedal de mando a la izquierda.

Relación piñón/corona:

14/38 (748/748S); 15/36 (998).

Relaciones totales:

1ª marcha 15/37 (748/748S/998).

2ª marcha 17/30 (748/748S/998).

3ª marcha 20/28 (748/748S/998).

4ª marcha 22/26 (748/748S/998).

5ª marcha 23/24 (748/748S/998).

6ª marcha 24/23 (748/748S/998).

Transmisión entre el cambio y la rueda trasera por medio de una cadena:

Marca:

DID

Tipo:

520 VL4 (748/748S); 525 HV (998).

Dimensiones:

5/8"x1/4" (748/748S); 5/8"x1/16" (998).

N. eslabones:

94.



Importante

Recordar que las relaciones indicadas han sido homologadas y no podrán cambiarse.

Si se desea adaptar la motocicleta para recorridos especiales o competiciones, Ducati Motor Holding S.p.A. está a vuestra disposición para indicar otras relaciones diferentes de aquellas de serie; consultar un Concesionario o un Taller Autorizado.



Atención

Si se desea sustituir la corona trasera es indispensable dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado. Una sustitución imperfecta de este componente puede comprometer gravemente la seguridad del piloto y del pasajero y causar daños irreparables a la motocicleta.

Bastidor

Multitubular con jaula superior en tubos de acero a alta resistencia.

Angulo de virada (por lado):

27°

Para utilizar lo mejor posible la motocicleta en circuitos cerrados ha sido prevista la posibilidad de modificar el ángulo de inclinación del tubo de dirección (ver pág. 52) en los modelos 748S, 998; excluida la versión 748.

La geometría de virada ESTANDAR para empleo en carretera es la siguiente:

Angulo tubo de dirección:

24° 30'

Carrera de avance:

97 mm.

Para empleo en pista la geometría en los modelos (748S, 998) puede ser modificada para adecuar la motocicleta a las características del circuito de la siguiente manera:

Angulo tubo de dirección:

23° 30'

Carrera de avance:

91 mm.

Ruedas

Llantas de aleación ligera con cinco radios para 748S, 998; con tres radios para 748.

Delantera

Dimensiones:

3.50x17".

Trasera

Dimensiones:

5.50x17".

La rueda delantera es con perno extraíble.

La rueda trasera se encuentra fijada, sobresaliente, al cubo porta corona mediante una tuerca y muelle de seguridad. Este sistema permite un rápido reemplazo.

Neumáticos

Delantero

Radial tipo "tubeless".

Dimensión:

120/60-ZR17 (748/748S); 120/70-ZR17 (998).

Trasero

Radial tipo "tubeless".

Dimensión:

180/55-ZR17 (748/748S); 190/50-ZR17 (998).

Suspensiones

Delantera

Horquilla hidráulica invertida equipada con sistema de regulación externo del freno hidráulico en extensión, compresión y precarga de los muelles internos a las barras.

Diámetro tubos portantes:

43 mm.

Carrera en el eje barras:

127 mm.

Trasera

Con accionamiento progresivo obtenido por medio del montaje de un balancín entre el bastidor y el perno pasante superior del amortiguador.

El amortiguador se regula en extensión, compresión y precarga del muelle y se encuentra fijado en la parte inferior a un basculante de un solo brazo en aleación ligera. El basculante gira alrededor del perno central pasante por el bastidor y por el motor.

Este sistema confiere al vehículo una estabilidad excepcional.

Carrera:

71 mm

Colores disponibles para cada modelo

Modelo 748/748S

Disponible en los colores:

rojo anniversary Ducati cód. 473.101 (PPG);

amarillo Ducati cód. 473.201 (PPG);

*gris titanio (748S) cod. *0017 (PPG).*

Modelo 998

Disponible en los colores:

rojo anniversary Ducati cód. 473.101 (PPG);

amarillo Ducati cód. 473.201 (PPG);

bastidor y llantas color metal.

Sistema eléctrico

Está compuesto por las siguientes partes principales:
faro delantero formado por:

unidad de cruce poli-elipsoidal con condensador
12V-55W;

unidad de carretera 12V-55W;

luz de posición con dos bombillas **12V-5W.**

Salpicadero, luces testigo **12V-1,2W** y bombillas de
iluminación instrumento **12V-2W.**

Mandos eléctricos situados en los semimanillares.

Indicadores de dirección, bombillas **12V-10W.**

Claxon.

Interruptores luces de stop.

Batería, 12V-16 Ah.

Alternador 12V-520W.

Regulador electrónico, protegido con fusible de **40A**
ubicado al lado de la batería.

Motor de encendido, 12V-0,7 kW.

Faro trasero, bombilla doble filamento **12V-5/21W** para
luz de posición; bombilla **12V-5W** para luz matrícula.



Nota

Para la sustitución de las bombillas consultar el
párrafo "Reemplazo bombillas luces" en la pág. 54.

Fusibles

La caja porta-fusibles principal (fig. 70) se encuentra
posicionada en el lado derecho del bastidor. Para acceder
a los fusibles utilizados es necesario desmontar la tapa
de protección, en la superficie de la misma se encuentra
indicado el orden de montaje y el amperaje.

Para proteger los relés del sistema de inyección se
encuentran dos fusibles (1, fig. 71) ubicados en el lado
derecho del bastidor trasero.

El fusible montado al lado de la batería (fig. 72) protege el
regulador electrónico. Para acceder al fusible es
necesario desmontar el capuchón de protección (2).

Un fusible quemado se reconoce por la interrupción del
filamento interno (3, fig. 73).



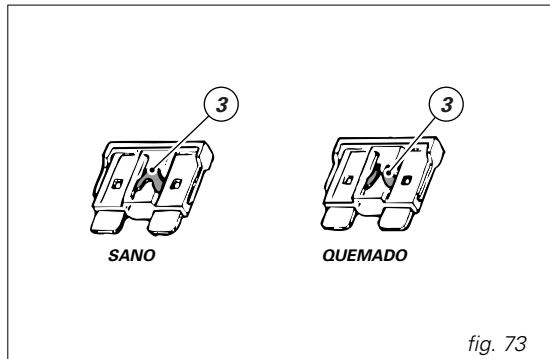
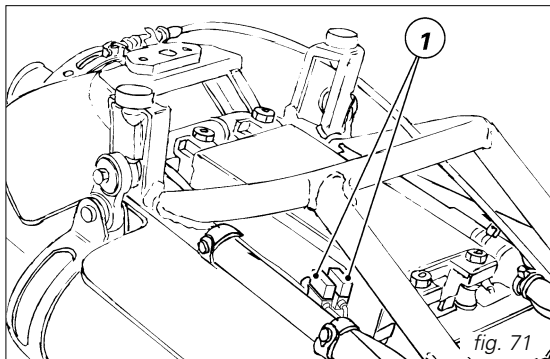
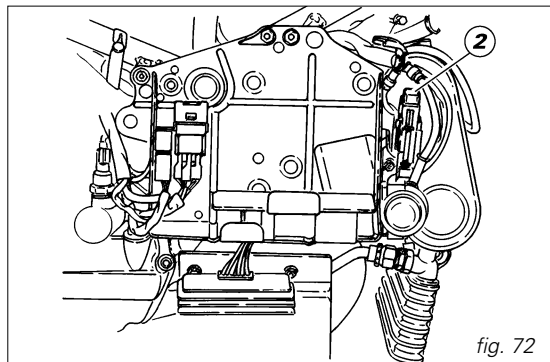
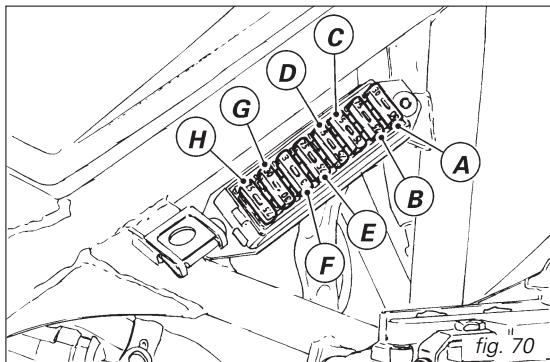
Importante

Para evitar posibles cortocircuitos sustituir el fusible
con llave de encendido en posición **OFF**.



Atención

Jamás utilizar un fusible con características
diferentes de las previstas. El incumplimiento de esta
norma puede causar daños graves al sistema eléctrico o
incluso incendios.



Lista esquema sistema electrico/inyeccion

- 1) Conmutador puño derecho.
- 2) Interruptor llave.
- 3) Relé encendido.
- 4) Caja fusibles.
- 5) Intermitencia indicadores de dirección.
- 6) Relé electroventilador.
- 7) Motor de encendido.
- 8) Telerruptor de encendido.
- 9) Batería.
- 10) Transmisor temperatura agua.
- 11) Interruptor térmico ventilador.
- 12) Electroventilador.
- 13) Indicador de dirección trasero derecho.
- 14) Faro trasero.
- 15) Luz matrícula.
- 16) Indicador de dirección trasero izquierdo.
- 17) Depósito combustible.
- 18) Conexión autodiagnosis.
- 19) Bobina cilindro vertical.
- 20) Bobina cilindro horizontal.
- 21) Bujía cilindro horizontal.
- 22) Bujía cilindro vertical.
- 23) Inyector n. 1.
- 24) Inyector n. 2.
- 25) Inyector n. 3.
- 26) Inyector n. 4.
- 27) Potenciómetro rotación mariposas.
- 28) Sensor presión aire.
- 29) Sensor temperatura aire.
- 30) PickUp revoluciones motor/fase.
- 31) Sensor temperatura agua.
- 32) Unidad encendido/inyección.
- 33) Fusibles relé inyección.
- 34) Fusible regulador.
- 35) Regulador.
- 36) Alternador.
- 37) Relé seguridades.
- 38) Interruptor caballete.
- 39) Interruptor desembrague.
- 40) Interruptor presión aceite.
- 41) Interruptor stop trasero.
- 42) Interruptor stop delantero.
- 43) Conmutador izquierdo.
- 44) Salpicadero.
- 45) Relé luces de cruce.
- 46) Indicador de dirección delantero izquierdo.
- 47) Faro delantero.
- 48) Indicador de dirección delantero derecho.
- 49) Claxon.
- 50) Relé luces de carretera.

Lista color cables

- P** Rosa
G Verde
W Blanco
O Anaranjado
Y Amarillo
B Azul
Bn Marrón
R Rojo
V Violeta
Gr Gris
Lb Azul claro
Bk Negro

Lista caja fusibles (4)

<i>Pos.</i>	<i>Utilizadores</i>	<i>Val.</i>
A-1	General	30A
B-2	Electroventilador refrigeración	7,5A
C-3	Conmutador izquierdo	3A
D-4	Luces de carretera	15A
E-5	Luces de cruce	15A
F-6	Indicadores de dirección, luces testigo, luces de posición y salpicadero	7,5A
G-7	Stop - Claxon	7,5A
H-8	Conmutador derecho	3A

Lista esquema sistema electrico/inyeccion

- 1) Conmutador derecho
- 2) Conmutador llave
- 3) Relé de encendido
- 4) Caja de fusibles
- 5) Intermittencia
- 6) Sensor temperatura agua
- 7) Electroventilador derecho
- 8) Motor de encendido
- 9) Telerruptor de encendido
- 10) Batería
- 11) Fusible regulador
- 12) Regulador
- 13) Alternador
- 14) Indicador de dirección trasero derecho
- 15) Faro trasero
- 16) Luz matrícula
- 17) Indicador de dirección trasero izquierdo
- 18) Depósito combustible
- 19) Conexión autodiagnosis
- 20) Relé inyección
- 21) Bobina cilindro horizontal
- 22) Bobina cilindro vertical
- 23) Bujía cilindro horizontal
- 24) Bujía cilindro vertical
- 25) Inyector cilindro horizontal
- 26) Inyector cilindro vertical
- 27) Potenciómetro mariposa
- 28) Sensores revoluciones/fase
- 29) Sensor temperatura agua
- 30) Interruptor caballete lateral
- 31) Unidad encendido/inyección
- 32) Electroventilador izquierdo
- 33) Interruptor de desembrague
- 34) Interruptor presión aceite
- 35) Interruptor stop trasero
- 36) Interruptor stop delantero
- 37) Conmutador izquierdo
- 38) Sensor temperatura aire/presión
- 39) Instrumentos
- 40) Indicador de dirección delantero izquierdo
- 41) Claxon
- 42) Relé luces de carretera
- 43) Faro
- 44) Indicador de dirección delantero derecho

Lista color cables**W-Y P** Rosa**G** Verde**W** Blanco**O** Naranja**Y** Amarillo**B** Azul**Bn** Marrón**R** Rojo**V** Violeta**Gr** Gris**Lb** Azul claro**Bk** Negro**Lista caja fusibles (4)**

Pos.	Utilizadores	Val.
1-9	General	30 A
2-10	Bomba combustible, inyectores, bobinas	20 A
3-11	Key sense	7,5 A
4-12	Alimentación central	3 A
5-13	Luces de carretera y luces de cruce	15 A
6-14	Indicadores de dirección, testigos, luces de posición y salpicadero	10 A
7-15	Stop - Claxon	7,5 A
8-16	Electroventilador refrigeración	7,5 A

**Nota**

El esquema de los dos sistemas eléctricos se encuentran al final del Manual.

MEMORANDUM MANTENIMIENTO PERIODICO

km	Nombre Ducati Service	Kilometraje	Fecha
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

DUCATIMOTOR HOLDING S.p.A.

Via Cavalieri Ducati, 3

40132 Bologna, Italy

Tel 39.051.6413111

Fax 39.051.406580

www.ducati.com

913.7.078.1B

Stampato 06/2002