

DUCATI998S *Bostrom* 

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 relacionadas en este manual, especialmente las que se refieren al rodaje; para que su motocicleta siempre pueda regalarle grandes emociones. Para toda reparación o consejo recordamos que deben consultar nuestros centros de asistencia autorizada.

Buen viaje!

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 sólo piezas de recambio originales Ducati.



Atención

Este manual debe considerarse parte integrante de la motocicleta y en caso de venta del vehículo debe entregarse siempre al nuevo propietario.

Indicaciones generales 6

- Garantía 6
- Símbolos 6
- Informaciones útiles para viajar en condiciones de seguridad 7
- Manejo a plena carga 8
- Dotación 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 12
- Conmutador izquierdo 13
- Leva mando embrague 14
- Leva mando starter 15
- Conmutador derecho 16
- Puño giratorio mando acelerador 16
- Leva mando freno delantero 16
- Pedal mando freno trasero 17
- Pedal mando cambio 17

- Registración posición pedal mando cambio y freno trasero 18

Elementos y dispositivos principales 19

- Posición en la motocicleta 19
- Tapón depósito combustible 20
- Cerradura asiento y porta-casco 21
- Caballote lateral 22
- Amortiguador de dirección 23
- Registros regulación horquilla delantera 24
- Registros regulación amortiguador trasero 26
- Variación ajuste moto 27

Normas para el uso 28

- Precauciones durante el primer período de uso de la motocicleta 28
- Controles antes de la puesta en marcha 29
- Encendido motor 30
- Encendido y puesta en marcha de la moto 32
- Frenado 32
- Parada de la moto 33
- Reabastecimiento de combustible 33
- Aparcamiento 34
- Accesorios suministrados 34

Operaciones principales de uso y mantenimiento 36

- Desmontaje del carenado 36
- Reemplazo y limpieza de los filtros aire 38
- Control nivel líquido de refrigeración 39
- Control nivel fluido frenos y embrague 40

Control desgaste pastillas freno 41
Lubrificación articulaciones 42
Regulación del cable mando acelerador 42
Carga de la batería 43
Variación de la inclinación del tubo de dirección 44
Control y tensado de la cadena de transmisión 45
Lubrificación de la cadena de transmisión 45
Reemplazo bombillas luces 46
Orientación del faro 50
Regulación espejos retrovisores 51
Neumáticos Tubeless 51
Control nivel aceite motor 53
Limpieza y sustitución bujías 54
Limpieza general 55
Inactividad prolongada 56
Advertencias importantes 56

Características técnicas 57

Dimensiones 57
Pesos 57
Abastecimientos 58
Motor 59
Distribución 59
Bujías de encendido 60
Prestaciones 60
Frenos 60
Transmisión 61
Chasis 62
Ruedas 62
Neumáticos 62

Suspensiones 63
Sistema eléctrico 63

Promemoria mantenimiento periódico 68

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 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 y además la muerte.



Importante

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



Nota

Mayores informaciones concernientes 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 utilizar la motocicleta.

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

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

*El conductor debe colocarse **siempre** un 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 humos del escape son venenosos y pueden causar pérdida de conocimiento o incluso la muerte en tiempos breves.

El conductor deberá 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.*

Respetar las leyes y las normas nacionales y locales.

*Respetar siempre los límites de velocidad, donde indicados, y en todas formas **jamás** superar la velocidad que las condiciones de visibilidad, de fondo de la carretera y de tráfico admiten.*

*Señalar **siempre** con suficiente anticipo, utilizando los específicos indicadores de dirección, cada vez que se gire o se cambie carril.*

Permanecer siempre en posición bien visible, evitando viajar en las “áreas ciegas” de los vehículos que anteceden.

Prestar mucha atención en los cruces, en correspondencia de 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.

Procuren aparcar la 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.

Manejo a plena carga

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

La ubicación de los pesos en la moto es muy importante para mantener inalterado 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 la carga transportable

El peso en conjunto de la moto en orden de marcha con piloto, equipaje y accesorios adicionales no debe superar los:

310 Kg.

Posicionar el equipaje o los accesorios mas pesados en la posición mas baja posible y posiblemente en el centro de la motocicleta.

Fijar en forma firme el equipaje a las estructuras de la moto: 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 en cuanto originarían una peligrosa inestabilidad del vehículo.

No colocar objetos en los espacios libres del chasis en cuanto pueden interferir con las partes en movimiento del vehículo.

Controlar que los neumáticos hayan sido hinchados respetando la presión indicada en la pag. 51 y que se encuentren en buenas condiciones.

Dotación

*Junto con la motocicleta se suministra:
funda para cubrir la moto; caballete trasero de servicio.*

Datos para la identificación

Cada motocicleta Ducati está identificada con dos números; uno para el chasis (fig. 1.1) y otro para el motor (fig. 1.2).

Chasis N.

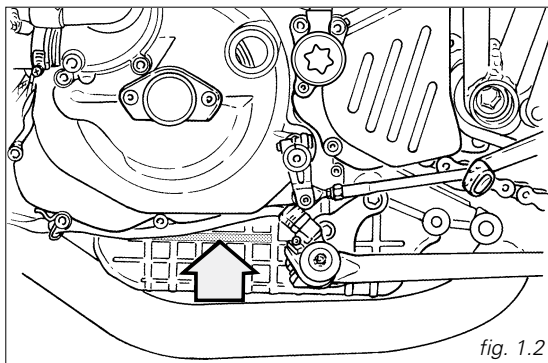
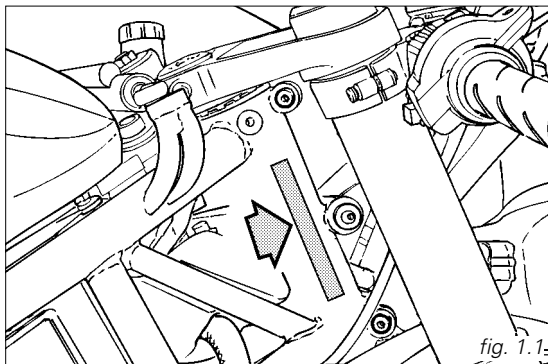
Motor N.



Nota

Estos números identifican el modelo de su motocicleta y son indispensables para el pedido de partes de recambio.

Este modelo, considerando su exclusividad, ha sido fabricado en un número limitado de ejemplares. Cada motocicleta ha sido identificada por un número de serie progresivo punzonado en una placa de plata ubicada en la tija de dirección.



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. 2)

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

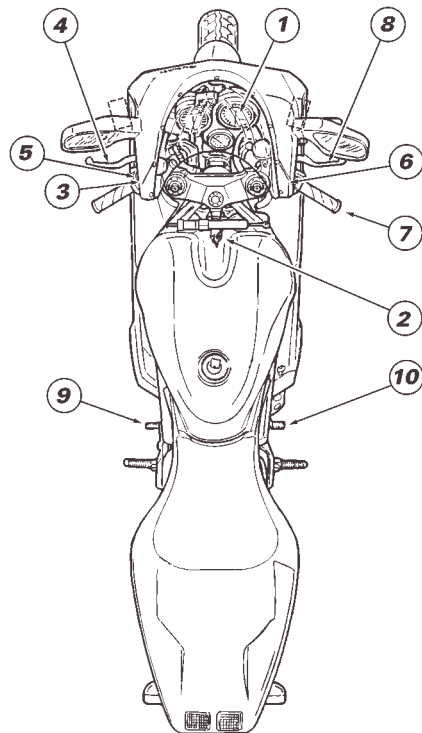


fig. 2

Salpicadero (fig. 3)

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 parcial.

2) **Cuentarrevoluciones** (rpm) Indica el número de vueltas por minuto del motor.

3) **Señalador verde N**. Se ilumina cuando el cambio se encuentra en punto muerto.

4) **Señalador amarillo** . Se ilumina cuando el depósito entra en reserva, es decir que en el depósito quedan 4 litros de combustible.

5) **Señalador verde** . Se ilumina y relampaguea cuando un indicador de dirección está funcionando.

6) **Señalador 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. Puede verificarse que se encienda brevemente si el motor está muy caliente, debería apagarse cuando el número de vueltas aumenta.

Importante

No utilizar la motocicleta cuando la luz testigo (6) permanece encendida porque puede perjudicarse gravemente el motor.

7) **Señalador azul** .

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

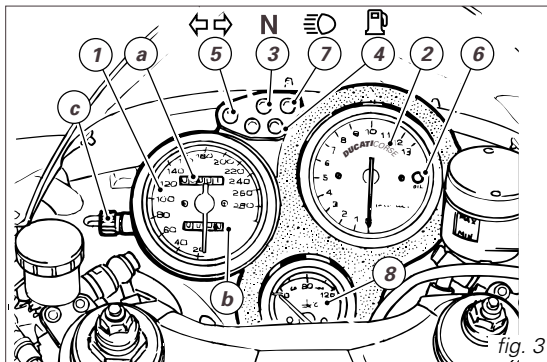
8) **Señalador temperatura agua** .

Indica la temperatura del líquido de refrigeración del motor.

Importante

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

Cuando la luz de posición se encuentra encendida se iluminan los instrumentos.



Llaves (fig. 4)

Con su moto Ducati se le ha entregado una llave (en dos copias) universal para el encendido, bloqueo del manillar y cerradura del asiento y una placa (1) con el número de identificación de las llaves.

**Nota**

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

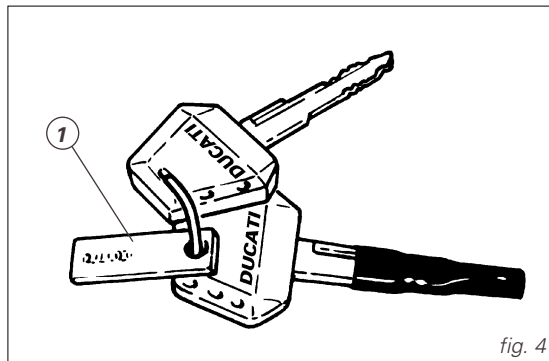


fig. 4

Interruptor de encendido y bloqueo tija superior (fig. 5)

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

- A) **ON**: habilita el funcionamiento de las luces y del motor.
- B) **OFF**: deshabilita el funcionamiento de las luces y del motor.
- C) **LOCK**: bloqueo del manillar.
- D) **P**: Luz de posición y bloqueo del manillar.

**Atención**

Este vehículo ha sido equipado con una centralita de ahorro energético. Con el fin de evitar absorciones de corriente, en caso de permanencia accidental de la llave

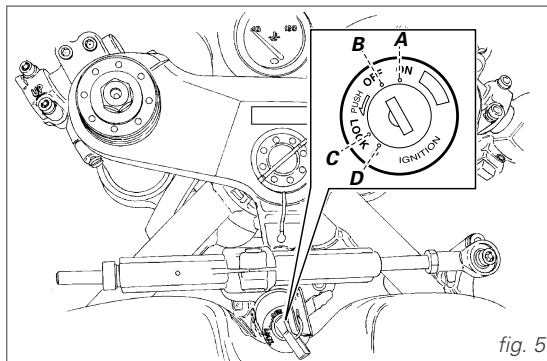


fig. 5

en ON, la centralita después de 15 segundos sin accionar el pulsante de encendido se desactiva, por lo tanto una vez superado este tiempo, girar la llave en **OFF** y luego en **ON**.



Nota

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

Conmutador izquierdo (fig. 6)

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** **↔** = indicadores 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 regresado al centro.

4) **Pulsador** **☞** = claxon.

5) **Pulsador** **☹** = parpadeo luz de carretera.

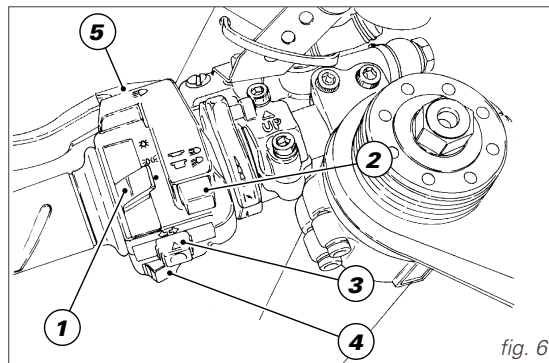


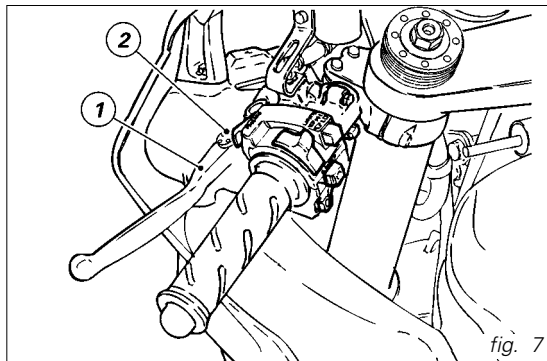
fig. 6

Leva mando embrague (fig. 7)

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.

Leva mando starter (fig. 8)

El mando starter (1) sirve para facilitar el arranque en frío del motor y aumentar el régimen de rotación mínimo, después del encendido.

Posiciones de utilizo del mando:

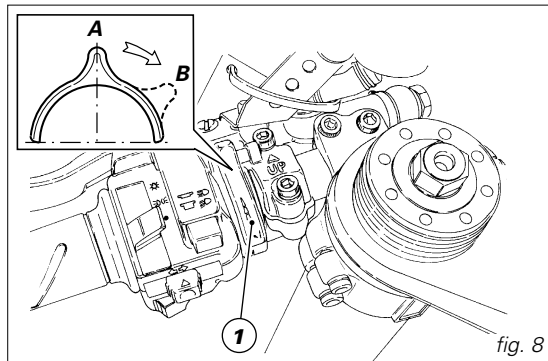
A - (vertical) mando desactivado;

B - mando completamente activado.



La leva puede disponer de posiciones intermedias para facilitar el calentamiento progresivo del motor (consultar pag. 30).

Importante


Si el motor está caliente no utilicen este dispositivo.
No viajar con el mando starter activado.



Conmutador derecho (fig. 9)


1) Interruptor **PARADA MOTOR**, dos posiciones:
 posición  (**RUN**) = marcha.
 posición  (**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  para proceder con el encendido de la motocicleta.

● Importante

Después de haber viajado con las luces encendidas, si apagan el motor con el interruptor (1) y dejan la llave de encendido en **ON** las luces quedan encendidas y puede verificarse la descarga de la batería.

2) Pulsante  = encendido motor.

Puño giratorio mando acelerador (fig. 9)

El puño giratorio (3), en el lado derecho del manillar, manda la apertura de las válvulas 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. 9)

Tirando la leva (4) hacia el puño giratorio accionarán el freno delantero. Es suficiente un esfuerzo mínimo con la mano para accionar este dispositivo en cuanto el funcionamiento es de tipo hidráulico. La palanca 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 pag. 30 y 31.

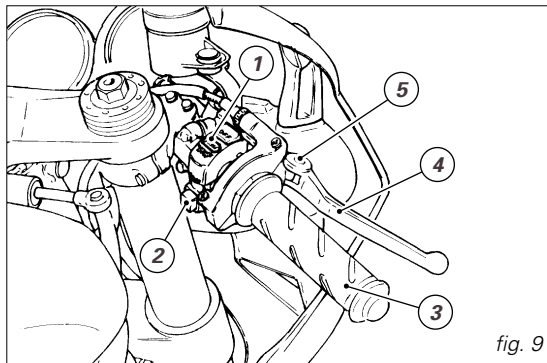


fig. 9

Pedal mando freno trasero (fig. 10)

Empujando hacia abajo el pedal (1) accionarán el freno trasero. El sistema de mando es de tipo hidráulico.

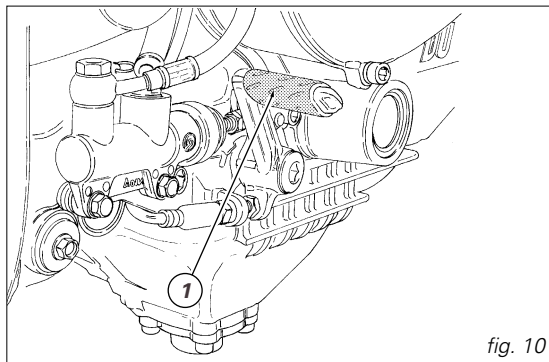


fig. 10

Pedal mando cambio (fig. 11)

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 a las marchas inferiores.

*Cumpliendo esta maniobra el indicador **N** en el salpicadero se apagará.*

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 solo un cambio de marcha.

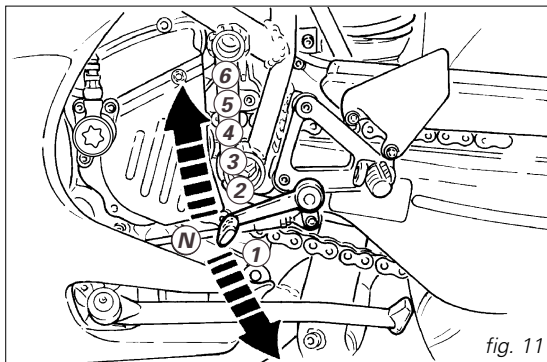


fig. 11

Registración posición pedal mando cambio y freno trasero

Para responder a las exigencias de manejo de cada piloto es posible modificar la posición del pedal de mando cambio y freno trasero respecto a los estribos.

Para modificar la posición de la leva mando cambio proceder en la siguiente forma:
Bloquear la varilla (1) y aflojar las contra-tuercas (2) y (3).



Nota

La tuerca (2) tiene rosca a la izquierda.

Girar la varilla (1) actuando con una llave abierta en la parte hexagonal, disponiendo el pedal del cambio en la posición deseada. Ajustar contra la varilla ambas contra-tuercas.

Para modificar la posición de la leva mando freno trasero actuar en la siguiente forma:

Aflojar la contratuerca (4). Girar el tornillo (5) de registro carrera pedal hasta obtener la posición deseada. Ajustar la contra-tuerca (4). Controlar, actuando manualmente en el pedal, que el mismo presente un juego de aproximadamente 1,5 ÷ 2 mm. antes de comenzar el frenado.

Si no resulta es necesario modificar la longitud de la varilla de mando de la bomba en la siguiente forma:

Aflojar la contra-tuerca (6) en la varilla de la bomba. Atornillar la varilla en la hoquilla (7) para aumentar el juego o destornillar para disminuirlo. Ajustar la contra-tuerca (6) y comprobar nuevamente el juego.

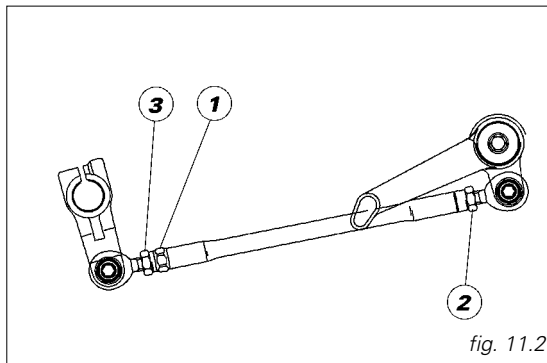


fig. 11.2

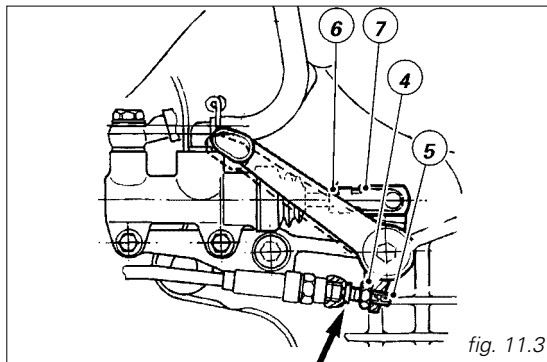


fig. 11.3

ELEMENTOS Y DISPOSITIVOS PRINCIPALES

E

Posición en la motocicleta (fig. 12)

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

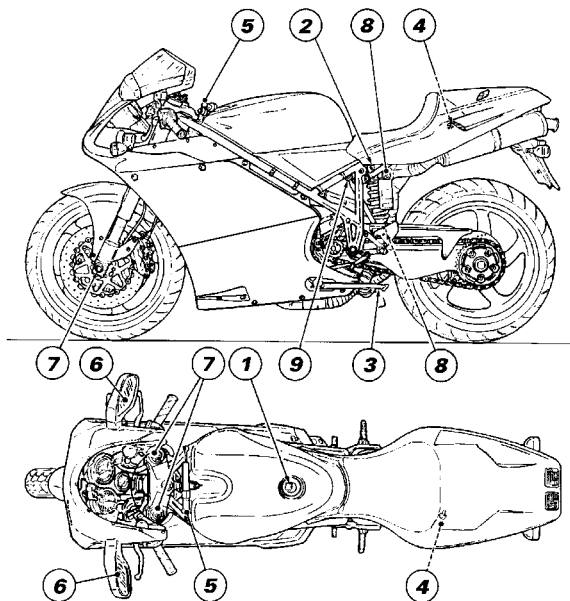


fig. 12

Tapón depósito combustible (fig. 13)

Apertura

Levantar la tapa (1) de protección y colocar la llave en la cerradura. Girar de 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 asiento.

Girar la llave en sentido contrario a las agujas del reloj hasta la posición original y extraerla.

Cerrar la tapa (1) de protección cerradura.



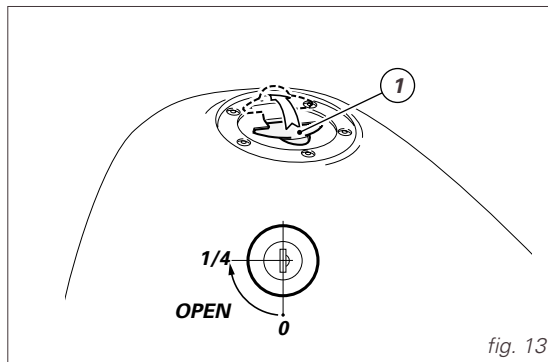
Nota

Es posible cerrar el tapón solo con la llave introducida.



Atención

Después de cada llenado del depósito (ver pag. 33) controlar siempre que el tapón se encuentre perfectamente posicionado y cerrado.



Cerradura asiento y porta-casco

Apertura (fig. 14.1)

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 encontrarán el cable de anclaje del casco. Introducir la extremidad del cable (A) en el casco y luego introducir el gancho en las extremidades del cable. Dejar colgado el casco (fig. 14.2) y proceder con el remontaje del asiento para sujetarlo.

A Atención

Este dispositivo sirve para la seguridad del casco cuando la motocicleta está aparcada. No dejar el casco colgado cuando viajan; puede interferir con las operaciones de manejo y originar el descontrol del vehículo. El cable debe pasarse debajo del bastidor lado izquierdo. En cualquier otra posición el cable impedirá el cierre del asiento.

Cierre

Controlar que todos los elementos se encuentren correctamente posicionados y fijados en el alojamiento ubicado debajo del asiento. Bajar el cuerpo del asiento hasta posicionarlo horizontalmente. Presionar la extremidad trasera (2) hasta oír el enganche que evidencia la conexión del pestillo de la cerradura. Controlar que el enganche se haya cumplido correctamente, tirando ligeramente hacia arriba la parte terminal del carenado trasero.

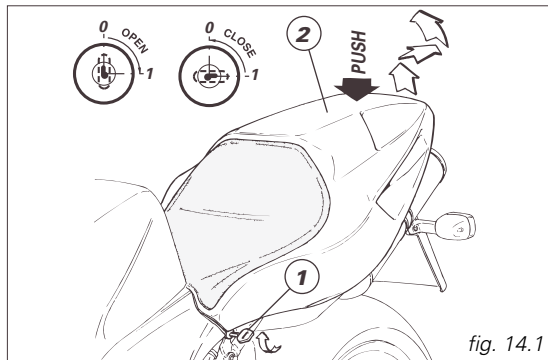


fig. 14.1

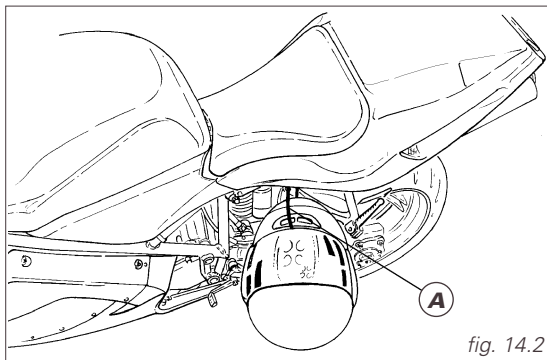


fig. 14.2

Caballote lateral (fig. 15)

Importante

Antes de accionar el caballote lateral controlar la adecuada consistencia y planeidad 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 posicionando la rueda trasera en la parte de pendiente hacia abajo.

Para emplear el caballote lateral, empujar con el pie (sujetando con ambas manos el manillar 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 sentados en la motocicleta aparcada en apoyo sobre el caballote lateral.

Para posicionar 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).



Atención

Es posible accionar la motocicleta solo si el caballote se encuentra en posición de "reposo" en cuanto dispone de un dispositivo de seguridad que inhibe el encendido del motor en caso de posición incorrecta del caballote.

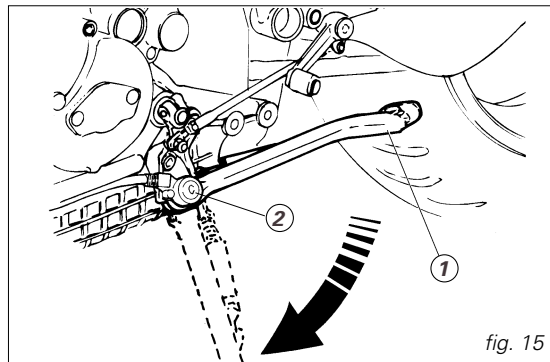


fig. 15

Amortiguador de dirección (fig. 16)

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

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

Girando en el sentido de las agujas del reloj el mecanismo (1) la tija resultará más dura (2), en el sentido contrario a las agujas del reloj más suave (3).

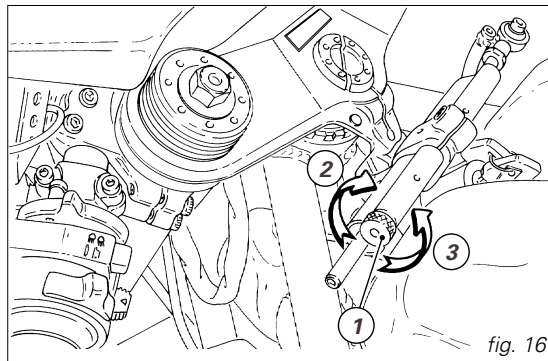
Cada posición de registración se identifica con un "click".

⚠ Atención

Jamás intentar modificar la posición del mecanismo (1) durante la marcha para evitar el posible descontrol de la motocicleta.

● Importante

Si se ha modificado el ángulo de dirección es necesario posicionar nuevamente en forma correcta el amortiguador (ver pag. 44).



Registros regulación horquilla delantera

La horquilla de la motocicleta se regula en fase de extensión (retorno) y compresión de las varillas.

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

- 1) (fig. 17.1) para modificar el freno hidráulico en extensión;
- 2) (fig. 17.1) para modificar la precarga de los muelles internos;
- 3) (fig. 17.2) para modificar el freno hidráulico en compresión.

Posicionar la motocicleta en vertical, en forma estable. Girar con una llave de Allen de 3 mm. el registro (1), ubicado en la parte superior de cada varilla horquilla, para intervenir en el freno hidráulico en extensión. Para actuar en el registro (3) introducir una llave de Allen de 3 mm. a través del agujero como indicado en la figura 17.2.

Girando los tornillos (1 y 3) de regulación se advertirán unos pasajes, cada uno de los cuales corresponde a una regulación de la 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 varios pasajes que corresponderán sucesivamente a las posiciones "1", "2", etc.

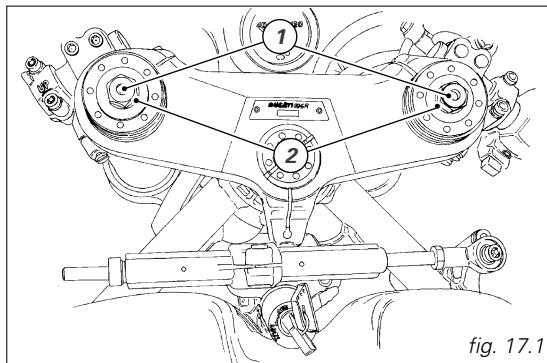


fig. 17.1

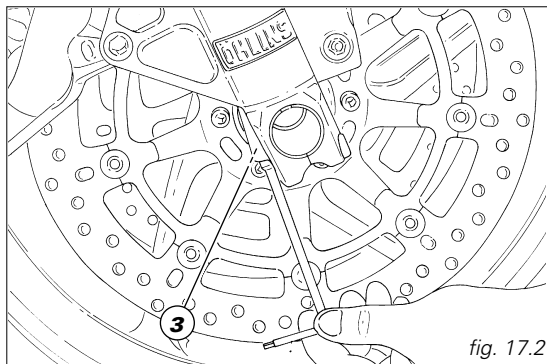


fig. 17.2

Las regulaciones ESTANDAR son las siguientes:

compresión:

10 pasajes;

extensión:

12 pasajes.

El valor máximo al cual corresponde la regulación de mínimo frenado es de 24 pasajes (extensión) y 28 pasajes (compresión).

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

El calibrado original corresponde a 10 mm.

 **Importante**

Regular los registros de ambas varillas en las mismas posiciones.

Registros regulación amortiguador trasero

(fig. 18)

El amortiguador trasero dispone de registros externos gracias a los cuales es posible adecuar el asentamiento de la moto 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): de 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.

⚠ Atención

Para girar la virola de ajuste de la precarga utilizar una llave de sector. Prestar especial atención para evitar daños a la mano que golpearía con violencia otras partes de la motocicleta en caso que el diente de la llave salga fuera del asiento de la virola durante el movimiento.

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

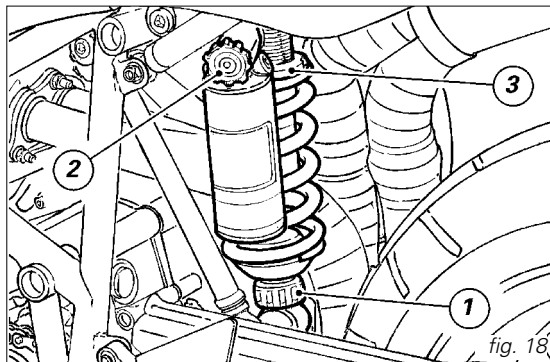


fig. 18

Variación ajuste moto (fig. 19.2)

El asiento de su moto 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 se efectúa sin experiencia, puede resultar peligrosa.

Aconsejamos antes de modificar el asiento estándar, marcar una altura (H, fig.19.1) de referencia.

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

Aumentar o disminuir el intereje del tirante (2) aflojando las tuercas (3) de las articulaciones esféricas (1). Una vez efectuada la regulación ajustar las tuercas (3) a 25 Nm.

Nota

La tuerca (3) inferior es de rosca a la izquierda.

Atención

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

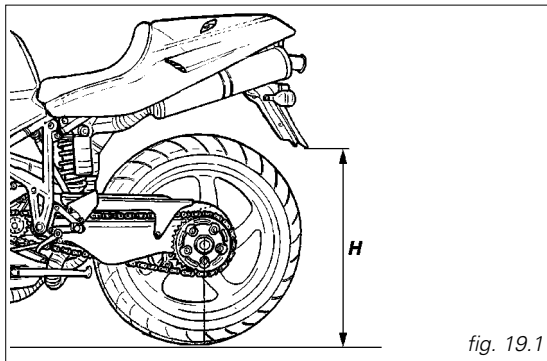


fig. 19.1

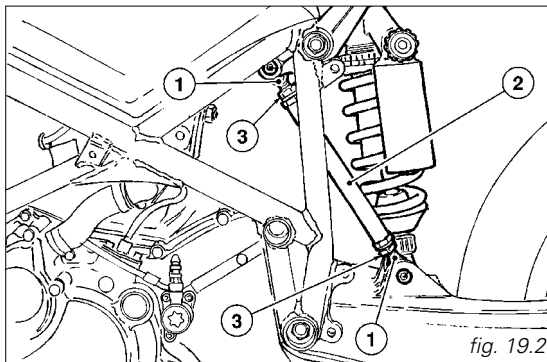


fig. 19.2

NORMAS PARA EL USO

Precauciones durante el primer período de uso de la motocicleta

Velocidad de rotación máxima (fig. 20)

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.

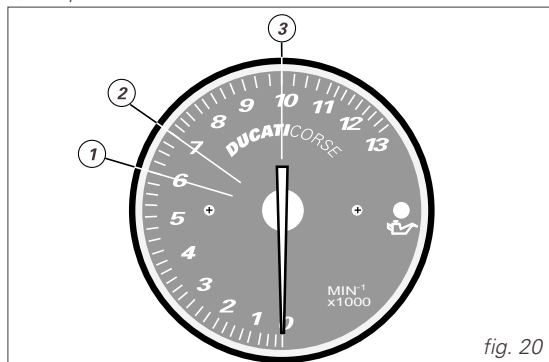


fig. 20

Hasta 1000 Km

Durante los primeros 1000 km de marcha prestar atención al cuentarrevoluciones, absolutamente no se debe superar: las 5.500 \pm 6.000 rev./min.

Durante las primeras horas de marcha de la moto 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 roce de las pastillas en los discos del freno.

Para permitir que todas las partes mecánicas del vehículo 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 es necesario.

De 1000 a 2500 Km

El usuario podrá exigir de su motor mayores prestaciones sin superar jamás: las 7.000 rev./min.



Importante

Durante todo el periodo de rodaje respetar escrupulosamente el intervalo de las operaciones de mantenimiento y los controles aconsejados en el manual de garantía. El incumplimiento a tales normas exime 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, aconsejamos no superar jamás las: 10.000 rev./min.

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 al vehículo y lesiones graves al piloto.

Antes de comenzar un viaje controlar lo siguiente:

Combustible en el depósito

Controlar el nivel del combustible en el depósito. Eventualmente llenar el depósito (pag. 33).

Nivel aceite en el motor

Controlar el nivel en el cárter a través del visor de

inspección. Eventualmente añadir (pag. 53).

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; si es necesario añadir (pag. 39).

Condición neumáticos

Controlar la presión y el nivel de desgaste de los neumáticos (pag. 51 y 52).

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 (pag. 46).

Cierre con llave

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

Caballote

Controlar el funcionamiento y el correcto posicionamiento del caballote lateral (pag. 22).



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 y 35 °C):

1) Posicionar el interruptor de encendido en **ON** (fig. 21.1). Controlar que el indicador verde **N** y 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 (pag. 11). Si el testigo permanece encendido, detener el motor y controlar el nivel del aceite. No poner en marcha el motor si la presión del aceite es insuficiente.



Atención

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

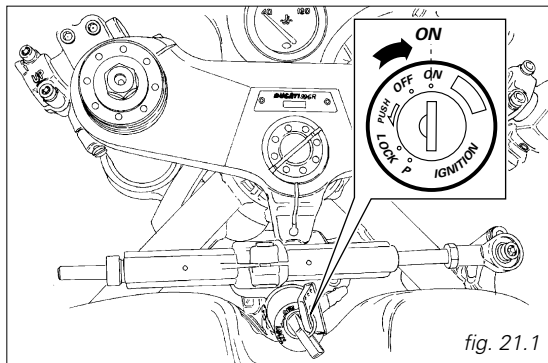


fig. 21.1

2) Desplazar la leva mando starter (1) en la posición (B) (fig.21.2).

3) Controlar que el interruptor de parada (3, fig. 21.3) se encuentre en la posición **O (RUN)**, presionar el pulsante de encendido (4).

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

● **Importante**

No mantener accionado el encendido eléctrico durante mas de 5 segundos por vez. Si necesario, esperar 10 segundos antes de accionarlo nuevamente.

4) Desplazar la leva mando starter (1) hacia la posición vertical (A) (fig.21.2).

● **Importante**

No encender el motor, a un elevado número de vueltas. Cuando está frío esperar el calentamiento del aceite y su circulación en todas las posiciones que necesitan lubricación.

Temperatura ambiente alta (mas de 35 °C):

Efectuar el mismo procedimiento sin utilizar el pulsante (1).

Temperatura ambiente baja (inferior a 10 °C)

Cumplir el procedimiento descrito para "Temperatura externa normal" prolongando el tiempo de calentamiento del motor hasta 5 minutos.

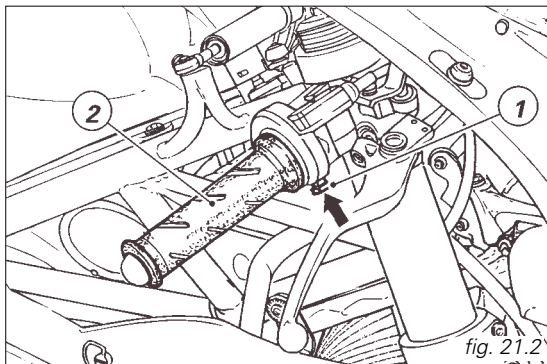


fig. 21.2

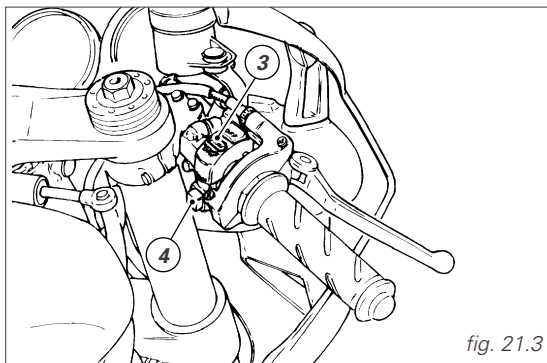


fig. 21.3

Encendido y puesta en marcha de la moto

- 1) Desactivar el embrague mediante la palanca de mando.
- 2) Con la punta del pié bajar la palanca selección marchas y engranar la primera marcha.
- 3) Acelerar el motor, girando el puño del gas y dejando, contemporánea y lentamente la palanca del embrague; el vehículo empezará a moverse.
- 4) Abandonar completamente la palanca del embrague y acelerar.
- 5) Para engranar la marcha superior es necesario cerrar el acelerador para disminuir las vueltas del motor, desembragar inmediatamente, levantar la leva selección marchas y dejar en reposo la leva mando embrague. El pasaje de las marchas superiores a las inferiores se efectúa de la siguiente manera: abandonar 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 moto engranar inmediatamente la marcha inferior; de esta manera se evitan esfuerzos anormales a toda la estructura de la moto y no sólo al motor.

Importante

Evitar aceleraciones repentinas que 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 fricción.

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 Vuestra motocicleta.

No accionar repentinamente y con fuerza excesiva los mandos de los frenos; pueden bloquear las ruedas con consiguiente descontrol del vehículo.

En caso de lluvia o cuando viajan en superficies con poca adherencia el frenado de vuestro vehículo disminuye notablemente. En estas situaciones accionar los mandos de los frenos con extrema delicadez y atención.

Maniobras repentinas pueden causar el descontrol del vehículo.

Cuando recorren bajadas con fuerte pendiente, emplear la capacidad de frenado del motor reduciendo las marchas. Accionar los frenos en forma alternada y solo en forma breve, una utilización continua originaría un recalentamiento excesivo del material de fricción con reducción de la eficacia de frenado.

Los neumáticos hinchados con una presión inferior de la establecida disminuyen la eficacia del frenado y comprometen la precisión de manejo y la estabilidad en curva.

Parada de la moto

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. Para apagar el motor es suficiente girar la llave de encendido en la posición **OFF** (pag. 12).

Importante

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

Reabastecimiento de combustible (fig. 22)

Al cargar la gasolina, 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.

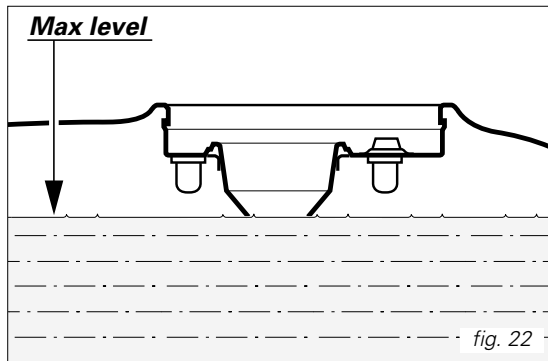


fig. 22

Aparcamiento

Aparcar la motocicleta parada utilizando el caballete lateral (ver pag. 22). Girar el manillar completamente a la izquierda y empujar la llave de encendido hasta la posición **LOCK** para evitar robos. Si aparcan su moto en un garaje o en otras estructuras, asegurarse de que haya ventilación y que la moto 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 moto está sin vigilancia.

Atención

El empleo de candados o cerraduras que impiden el avance de la motocicleta (ej. bloqueo-disco, bloqueo-corona, etc.) son muy peligrosos y pueden perjudicar el funcionamiento de la motocicleta y la seguridad del piloto.

Accesorios suministrados (fig. 23)

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

un manual de uso y mantenimiento

un cable de anclaje del casco

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 del asiento actuando en la cerradura (ver pag. 21).

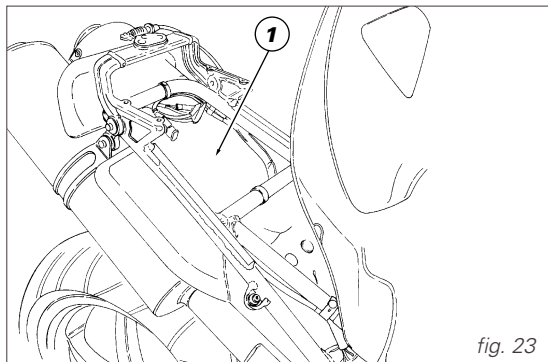
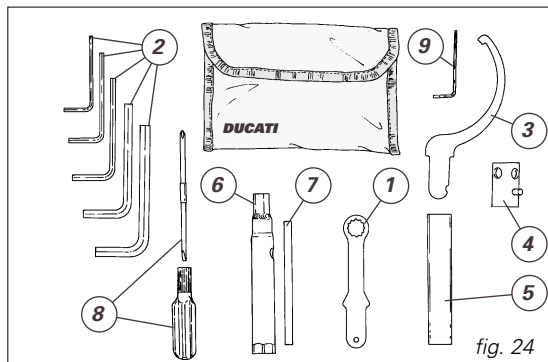


fig. 23

La bolsa de herramientas (fig. 24):

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 hexagonal para bujías.
- 7) Perno para llave bujías.
- 8) Destornillador doble.
- 9) Torx.



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 fija o se fija en forma incorrecta una de las estructuras descritas puede verificarse el desprendimiento imprevisto del componente durante la marcha y originar el descontrol del vehículo.

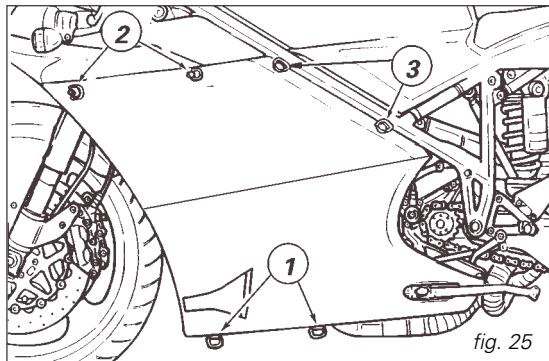


Importante

Para no perjudicar las partes pintadas y el plexiglas de la cúpula, en cada remontaje posicionar siempre las arandelas especiales de nylon en correspondencia de los tornillos de fijación. Algunos de los tornillos de fijación son de tipo autotrabadores, no apretarlos excesivamente para no perjudicar la rosca e impedir un sucesivo utilizzo.

Semicarenados laterales (fig. 25)

Desmontar los semicarenados destornillando:
 las tres conexiones (1) lado derecho y lado izquierdo ubicadas debajo del carenado;
 las cuatro conexiones (2) de fijación cúpula;
 las cuatro conexiones (3) de fijación chasis.



Cúpula (fig. 26.2)

Destornillar el tornillo central (1, fig. 26.1) 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 remontaje aplicar un compuesto para roscas de tipo mediano en el fileteado de los tornillos (1).

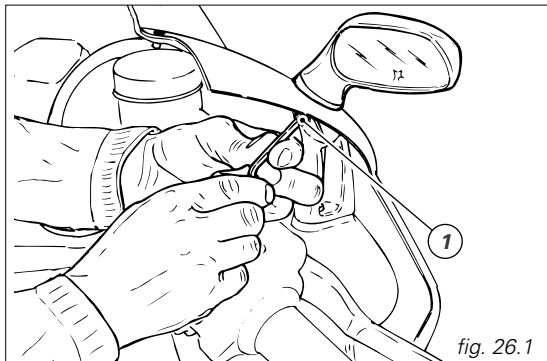


fig. 26.1

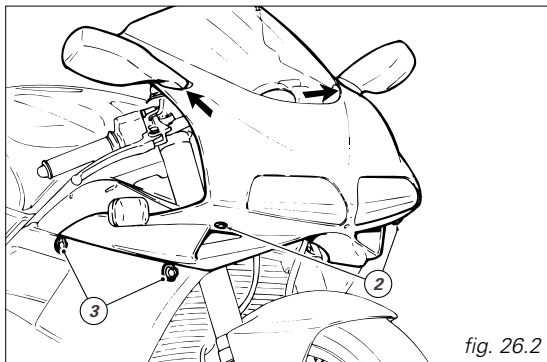


fig. 26.2

Reemplazo y limpieza de los filtros de aire (fig. 27.2)

Para acceder a las cajas es necesario desmontar los semicarenados y la cúpula (véase pág. 37 y 38).

Destornillar los ocho tornillos que sujetan la tapa exterior (1, fig. 27.1) y desmontar la tapa sin desconectarla del cable del indicador de dirección, sin extraer del propio asiento la reducción (4).

Quitar el filtro (2, fig. 27.2) del asiento en la tapa interior (3).

Limpia el cartucho filtro con aire comprimida o sustituirlo.

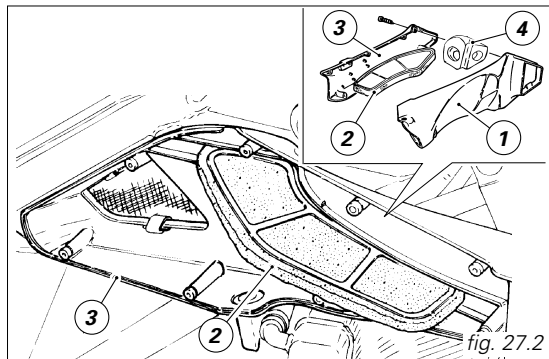
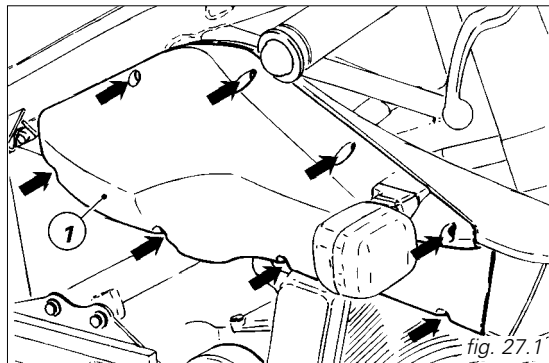
Importante

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 penetrar en el motor estropeándolo.

Montar nuevamente el filtro en forma correcta, como ilustra la figura, en el asiento 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.



Control nivel líquido de refrigeración (fig. 28.1)

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 añadir líquido.

Desmontar el semicarenado izquierdo y el depósito combustible, levantar el cuerpo del asiento y destornillar el tornillo trasero (2, fig. 28.2).

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. 28.1) y añadir mezcla de agua y anticongelante SHELL Advance Coolant o Glycoshell (35÷40% del volumen) hasta alcanzar el nivel **MAX**.

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

Utilizando este tipo de mezcla se obtienen mejores condiciones de ejercicio (correspondientes a -20°C comienzo 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.

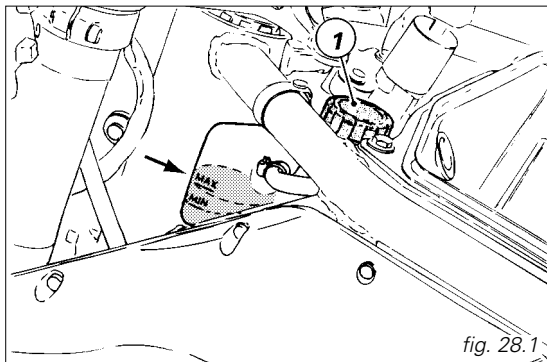


fig. 28.1

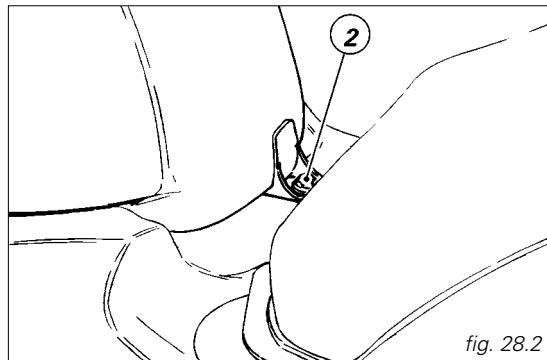


fig. 28.2

Control nivel fluido frenos y embrague

El nivel no debe descender por debajo de la muesca de **MIN** evidenciada en los respectivos depósitos (fig. 29). Un nivel insuficiente facilita la entrada de aire en el circuito con consiguiente ineficacia del sistema. Para el rellenado o la sustitución del líquido a los intervalos indicados en la tabla de mantenimiento periódico (consultar el manual de garantía), consultar un Concesionario o un Taller Autorizado.

Importante

Cada 4 años aconsejamos sustituir todos los tubos de los equipos.

Sistema embrague

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

Atención

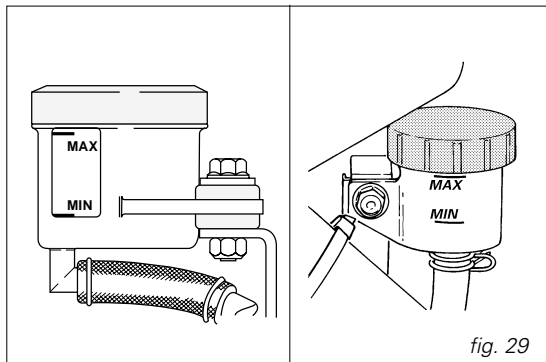
El nivel del líquido del embrague normalmente aumenta en el depósito a causa del material de consumo de los discos de fricción: por lo tanto no superar el valor indicado (3 mm. sobre el nivel mínimo).

Sistema frenos

Si comprueban un juego de la leva o del pedal del freno excesivo, a pesar que las pastillas freno se encuentren en buenas condiciones, consultar Vuestro Concesionario o un Taller Autorizado para un control del sistema y para la purga del equipo.

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 originar daños y lesiones. No mezclar aceites de calidades diferentes. Controlar la perfecta estanqueidad de las juntas.



Control desgaste pastillas frenos (fig. 30)

Para facilitar el control de las pastillas de los 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 fricción.

Importante

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

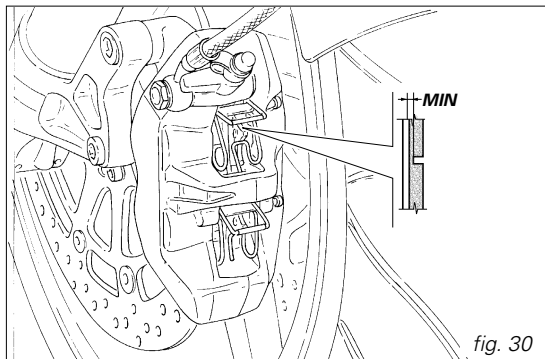


fig. 30

Lubrificación articulaciones

Periódicamente es necesario controlar la condición de la envoltura externa del cable de mando acelerador/starter. No deben presentar aplastes o cortes en el recubrimiento plástico externo. Controlar actuando en el mando que el cable interno deslice: si se verifican rozamientos o bloqueos dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado para que proceda con 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 la tapa del mando, destornillando los dos tornillos de fijación (1, fig. 31), engrasar las extremidades del cable y de la polea.

⚠ Atención

Cerrar, prestando mucha atención, el mando 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 antes de todo eliminar todo resto de suciedad y luego lubricar con grasa SHELL Alvania R3 todas las posiciones sometidas a roce.

Regulación del cable mando acelerador

El puño de mando del acelerador en todas las posiciones de dirección debe disponer de una carrera en vacío, medida en el borde del puño, de $1,5 \div 2,0$ mm. Si resultara necesario regular, actuar en los específicos registros (2, fig. 31) situados en correspondencia del mando mismo.

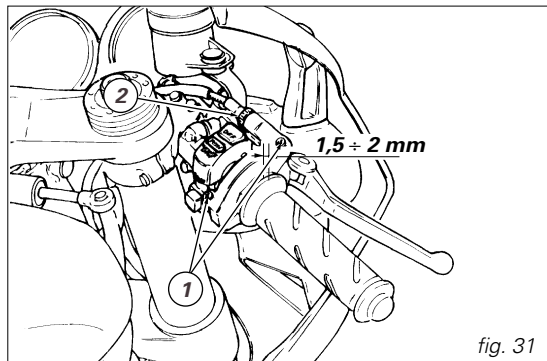


fig. 31

Carga de la batería (fig. 32)

Para recargar la batería se aconseja desmontarla de la motocicleta.

Desmontar el semicarenado derecho (pag. 36), destornillar el tornillo (1) y quitar el soporte de fijación superior. Desconectar respetando el siguiente orden, el terminal negativo (-) negro, 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 del carga batería respectivamente a los bornes: rojo en el positivo (+), negro en el negativo (-).

Importante

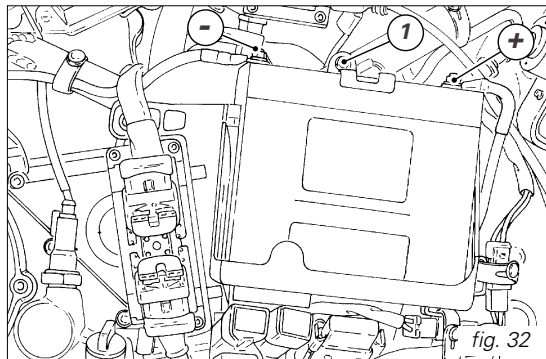
Empalmar la batería en el carga batería antes de accionarlo. Este sistema evita la formación de chispas en correspondencia de los terminales de la batería que pueden incendiar los gases contenidos en los vasos. **Empalmar siempre antes el terminal positivo rojo (+).**

Posicionar nuevamente la batería en el soporte y bloquear el sostén superior con el tornillo (1), luego proceder con el 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. 33.1)

Para modificar la inclinación del tubo de dirección es necesario aflojar los dos tornillos (1) sobre el lado derecho del chasis. Destornillar completamente el tornillo (2) y con una llave de sector, girar de 180° la extremidad del tubo (3). Controlar que el agujero en el excéntrico sea coaxial con el agujero pasadizo de la tija de dirección. Para facilitar su identificación 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 mantener los semimanillares no completamente girados.

Después de haber modificado el ángulo de dirección es necesario posicionar nuevamente en forma correcta el amortiguador. Destornillar el tornillo (4, fig. 33.2), posicionar la articulación de la varilla del amortiguador en correspondencia del agujero (5) del chasis. Bloquear el tornillo (4) anteriormente destornillado, 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.

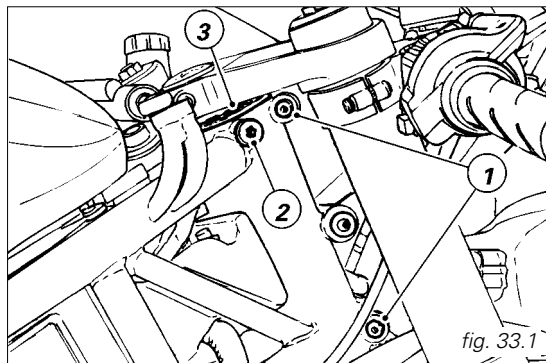


fig. 33.1

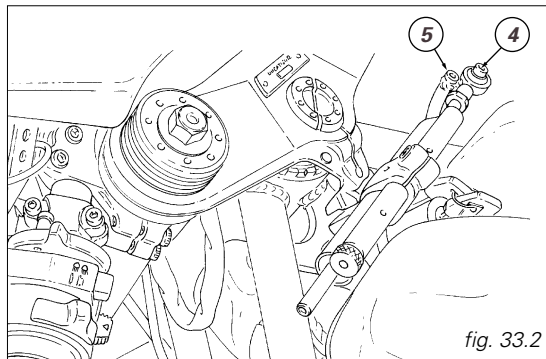


fig. 33.2

Control y tensado de la cadena de transmisión (fig. 34)

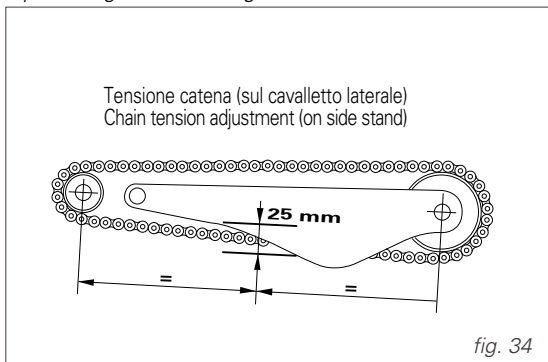
Cuando se aparca la motocicleta sobre el caballete lateral, la cadena debe encontrarse a una distancia mínima con respecto al basculante de 25 mm. En caso contrario consultar un Concesionario o un Taller Autorizado para efectuar el tensado de la cadena.

⚠ **Atención**

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

● **Importante**

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



Lubrificación 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 comprimida 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 en forma grave la cadena, la corona y el piñón del motor.

Reemplazo bombillas luces

Antes de sustituir una bombilla quemada es necesario comprobar que el foco de recambio disponga de la misma tensión y potencia como especificado en el "Sistema eléctrico" (pag. 63). Comprobar siempre el funcionamiento de la nueva bombilla, antes de proceder con el remontaje de las partes desmontadas.

Faro

Para acceder a las bombillas del faro es necesario proceder en la siguiente forma:

Desmontaje lámparas:

Luz de cruce (fig. 35.1), desconectar del cuerpo faro la protección de goma (1). Quitar el borne (2) de la lámpara presionando el pulsante de desenganche rápido inferior.

Luz de carretera lado izquierdo (fig. 35.2), desconectar el borne (3) del cable blanco de la bombilla del cablaje delantero, desconectar la protección de goma (1) del cuerpo faro y quitar el cable bombilla.



Nota

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

Desenganchar el muelle (4) que sujeta la lámpara y desmontarla de su soporte (fig. 35.1 y 35.2).



Nota

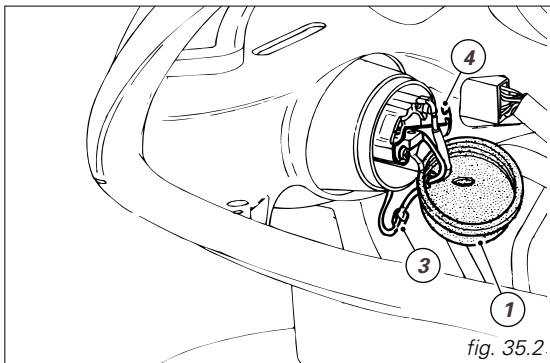
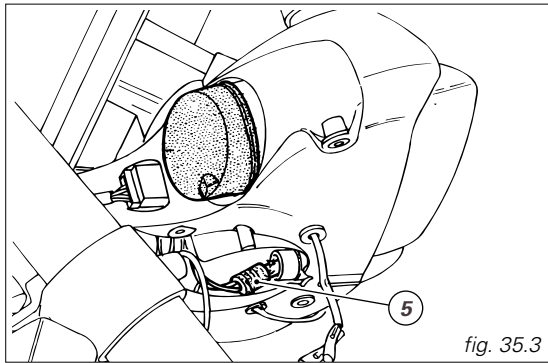
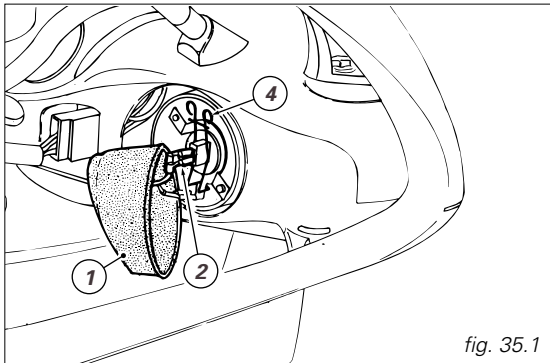
La parte transparente de la bombilla nueva no debe tocarse con las manos desnudas porque dañaría irremediablemente la luminosidad.

Remontaje lámpara

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

Enganchar la extremidad del muelle (4, fig. 35.2) a los soportes del cuerpo faro, empalmar los cables anteriormente desconectados y proceder con el remontaje de la protección de goma (1, fig. 35.2).

Para sustituir la bombilla de la luz de posición es necesario desmontar la cúpula (ver pag. 37). Desmontar el claxon destornillando el tornillo de fijación y los portalámparas (5, fig. 35.3) del soporte faro. Extraer el foco y sustituirlo.



Salpicadero (fig. 36)

Para la sustitución de las luces testigo e iluminación del tablero de instrumentos es necesario desmontar la cúpula (ver pag. 37).

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

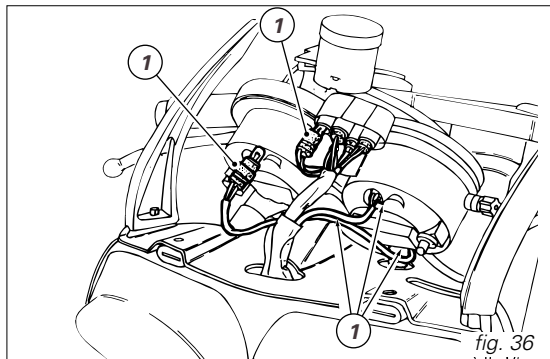


fig. 36

Indicadores de dirección (fig. 37)

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

El foco dispone de un enganche de bayoneta, para extraerlo es necesario presionar y girar en sentido contrario a las agujas del reloj. Sustituir el foco y posicionarlo nuevamente presionando y girando en sentido de las agujas del reloj hasta que se oiga el enganche en su asiento. Montar nuevamente la copa introduciendo el diente (A) en la específica fisura del soporte indicador.

Atornillar nuevamente el tornillo (1).

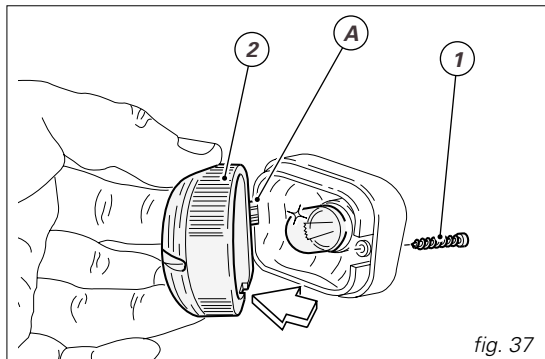
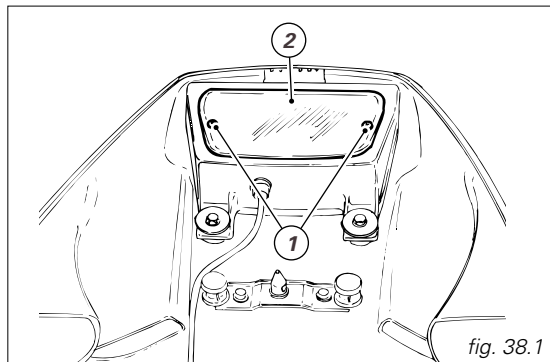


fig. 37

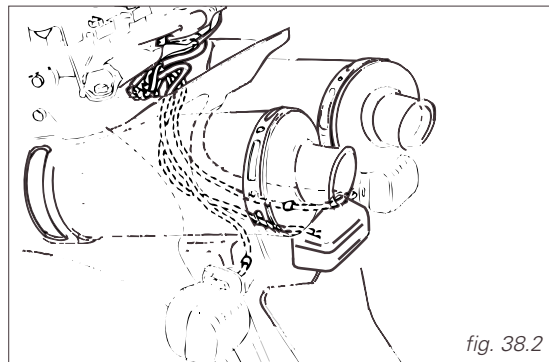
Luz parada (fig. 38.1)

Para la sustitución de los focos 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). El foco dispone de un enganche de bayoneta, para extraerlo es necesario presionar y girar en sentido contrario a las agujas del reloj. Sustituir el foco y posicionarlo nuevamente presionando y girando en sentido de las agujas del reloj hasta que se oiga el enganche en su asiento. Montar nuevamente la tapa (2).



Luz matrícula (fig. 38.2)

Para acceder al foco de la luz matrícula, extraer el portalámparas del interior del porta matrícula, quitar la lámpara y proceder con su sustitución.



Orientación del faro (fig. 39.1)

Para controlar si el faro ha sido orientado correctamente, colocar la moto con los neumáticos hinchados con la presión correcta y con una persona sentada en el asiento, perfectamente perpendicular con su eje longitudinal.

Posicionarse delante de una pared o pantalla a una distancia de unos 10 m. y trazar una línea horizontal en correspondencia con la altura del centro del faro y una vertical en línea con el eje longitudinal de la moto.

Efectuar el control posiblemente 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.

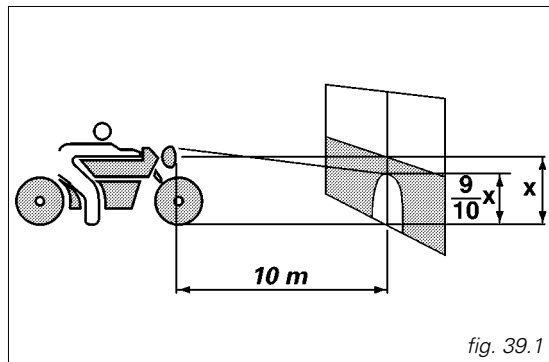


fig. 39.1

Nota

El procedimiento descrito es el que establece la "Norma italiana" por cuanto concierne la altura máxima de la faja de luz.

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

La variación de la orientación vertical del faro se puede efectuar actuando en el tornillo de regulación (1, fig. 39.2), en la parte delantera del faro. Girando el tornillo en sentido de las agujas del reloj la zona iluminada bajará, viceversa se levantará.

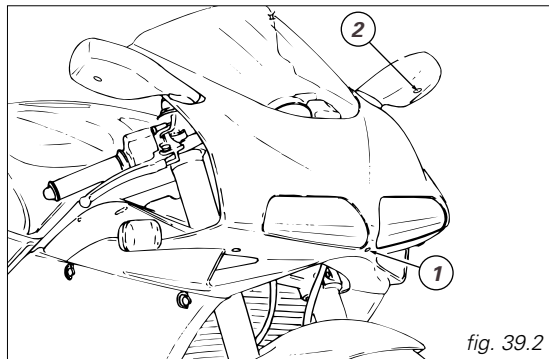


fig. 39.2

Regulación espejos retrovisores

Con un destornillador de cruz, aflojar el tornillo en el agujero (2, fig. 39.2), 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

La presión de los neumáticos debe controlarse y regularse con los neumáticos fríos.

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

Reparación o sustitución de los neumáticos (Tubeless)

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

Atención

En caso de pinchado sustituir el neumático, utilizar sólo neumáticos originales con características correspondientes al 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.

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

Importante

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

Nota

Para la sustitución de los neumáticos, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado para una total seguridad del correcto desmontaje y remontaje de las ruedas.

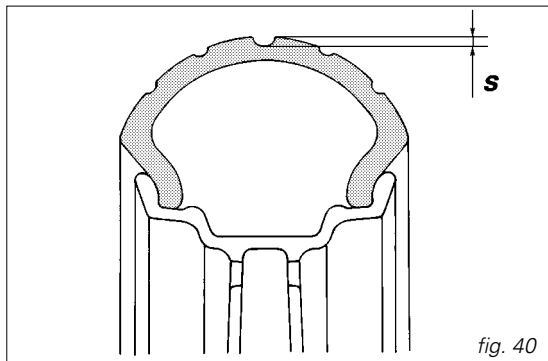
Espesor mínimo de la banda de rodamiento

Medir el espesor mínimo (S , fig. 40) de la banda de rodamiento en la posición de máximo consumo: debe ser superior a los 2 mm, en todas formas no debe ser inferior a las indicaciones de la ley vigente.

Importante

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

Quitar pequeñas rocas u otros cuerpos extraños que puedan encastrarse en la ranura de la banda de rodamiento.



Control nivel aceite motor (fig. 41)

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 del visor mismo.

Si el nivel resulta escaso es necesario proceder al rellenado 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.

Importante

Para la sustitución del aceite motor y de los filtros aceite, en conformidad con los intervalos indicados en la tabla de mantenimiento periódico (consultar 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.

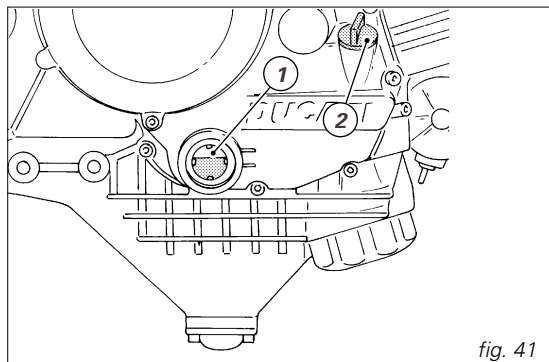
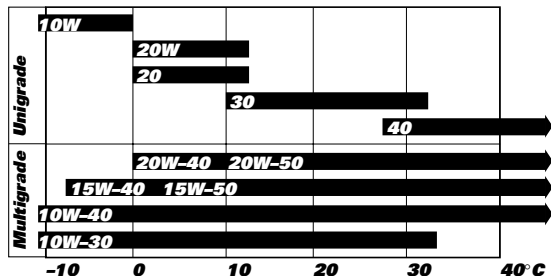


fig. 41



Limpieza y sustitución bujías (fig. 42)

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 encuentran colores diferentes o incrustaciones oscuras, sustituir la bujía e informar 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 solo disminuye las prestaciones sino que además puede originar dificultades de encendido o problemas de funcionamiento al mínimo.

Limpier atentamente el electrodo y el aislante con un cepillo metálico y controlar el estado de la junta.

Limpier atentamente el asiento 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 disponen 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.

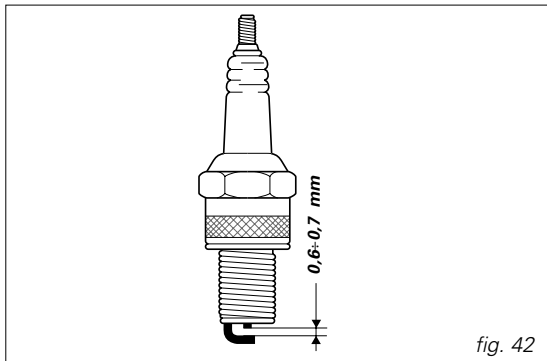


fig. 42

Limpieza general

Para conservar en el tiempo la brillantez original de las superficies metálicas y de las partes pintadas, el vehículo debe lavarse y limpiarse periódicamente según el uso y la situación de las carreteras recorridas.

A tal fin, utilizar productos específicos, posiblemente biodegradables, evitando detergentes o disolventes demasiado agresivos.

Importante

No lavar el vehículo inmediatamente después de la utilización para evitar la formación de halos producidos por la evaporación del agua en las superficies aún calientes.

No dirigir hacia la motocicleta chorros de agua caliente o a alta presión.

El uso de hidrolimpiadoras puede causar agarrotamientos o graves anomalías a las horquillas, cubos rueda, equipo eléctrico, juntas de estanqueidad de la horquilla, tomas de aire y en los silenciadores de escape, con consiguiente pérdida de los requisitos de seguridad del vehículo.

Si algunas partes del motor se encuentran muy sucias o con mucha grasas, utilizar un producto desgrasante para la limpieza evitando que el mismo entre en contacto con los órganos de la transmisión (cadena, piñón, corona, etc.).

Enjuagar el vehículo 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, se pierde la eficacia de frenado de la motocicleta.

Limpiar los discos con un disolvente que no sea graso.

Inactividad prolongada

Si la motocicleta no debe usarse por un período prolongado aconsejamos cumplir las siguientes operaciones:

Limpiar la pieza general.

Vaciar el depósito combustible quitando el tapón de descarga con junta.

Introducir por los asientos 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 las 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 (como por ejemplo Francia, Alemania, Inglaterra, Suiza, etc.) las leyes locales exigen el respeto de las normas contra la contaminación y contra el ruido. Efectuar los eventuales controles periódicos previstos y sustituir las piezas necesarias con recambios originales Ducati específicos y conformes con las Leyes vigentes en los varios países.

CARACTERISTICAS TECNICAS

Pesos

Predisuesto para la marcha:

187 kg.

A plena carga:

310 kg.



Atención

Si no se respetan los límites de carga indicados puede perjudicarse la maniobrabilidad y el rendimiento de su motocicleta con posible descontrol del vehículo.

Dimensiones (mm) (fig. 43)

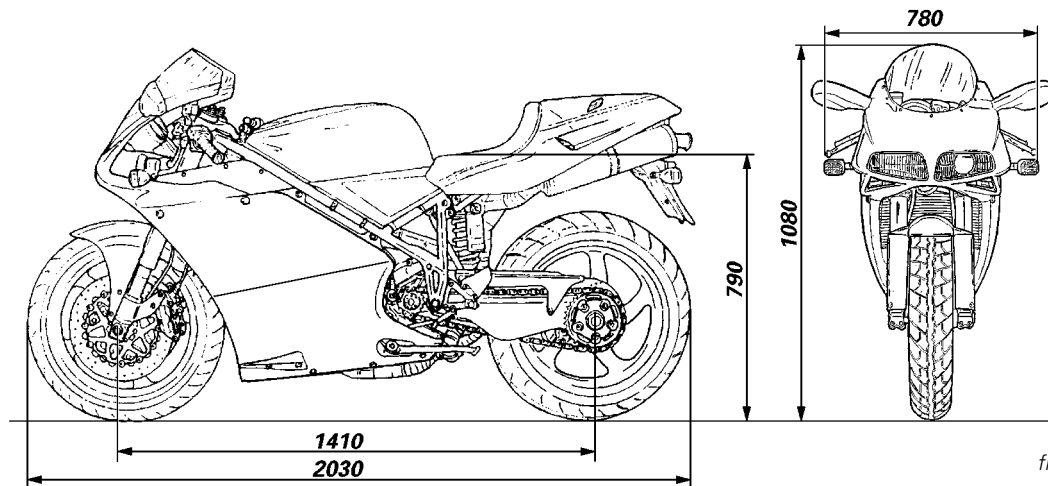


fig. 43

Abastecimientos	Tipo	dm³ (litros)
<i>Depósito combustible, incluida una reserva de 4 dm³ (litros)</i>	<i>Gasolina 95-98 RON</i>	<i>17</i>
<i>Cárter motor y filtro</i>	<i>SHELL - Advance Ultra 4</i>	<i>3,8</i>
<i>Circuito frenos del./tras. 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 varilla)</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.:

100

Carrera mm.:

63,5

Cilindrada total cm³:

998

Relación de compresión:

1:11,4 ± 0,5

Potencia máxima cigüeñal (95/1/CE), KW/CV:

100/136 a 10.200 rpm;

Par max. al cigüeñal (95/1/CE):

10,3 Kgm a 8.000 rpm;

Régimen máximo, rpm:

11.500

Importante

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

Distribución

Desmodrónica 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 mediante engranajes cilíndricos, poleas y correas dentadas.

Esquema de distribución desmodrónica (fig. 44)

- 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.

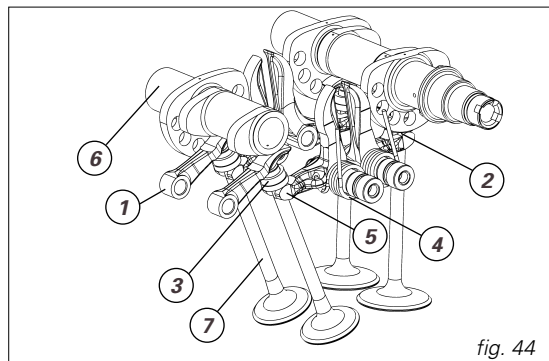


fig. 44

Bujías de encendido

Marca:
CHAMPION
Tipo:
RG 4 HC

Prestaciones

La velocidad máxima con cada marcha se obtiene solo respetando escrupulosamente las normas de rodaje indicadas y cumpliendo periódicamente las operaciones de mantenimiento recomendadas (consultar el manual de garantía).

Velocidad máxima:
260 Km/h.

Frenos

Delantero

De doble disco semiflotante agujereado

Material:
acero.

Diámetro disco:
320 mm

Mando hidráulico mediante palanca situada en el lado derecho del manillar.

Superficie de frenado:
79 cm²

Marca:
BREMBO

Tipo:
34-4 pistones.
Material de fricción:
TOSHIBA TT 2172
Tipo bomba:
PSC 15

Trasero

de disco fijo agujereado en acero

Diámetro disco:
220 mm

Mando hidráulico mediante pedal situado en el lado derecho.

Superficie de frenado:
25 cm²

Marca:
BREMBO

Tipo:
32 - 2 pistones

Material de fricción:
FERIT I/D 450 FF

Tipo bomba:
PS 11



Atención

El líquido empleado en el sistema de frenado es muy 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 mandada 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:

32/59

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

Relación piñón/corona:

15/36

Relaciones totales:

1ª 15/37

2ª 17/30

3ª 20/28

4ª 22/26

5ª 23/24

6ª 24/23

Transmisión entre el cambio y la rueda trasera mediante una cadena:

Marca:

DID

Tipo:

525 HV

Dimensiones:

5/8"x1/16"

N. eslabones:

94

Importante

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

Si se desea adaptar la moto para recorridos especiales o competiciones, Ducati Motor Holding S.p.A. está a Vs. 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 causar daños irreparables a la motocicleta.

Chasis

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

Ángulo tubo de dirección (por parte):

27°

Para utilizar lo mejor posible su motocicleta en circuitos cerrados ha sido prevista la posibilidad de modificar el ángulo de inclinación del tubo de dirección (ver pag. 44).

La geometría de dirección ESTÁNDAR para empleo en carretera es la siguiente:

Ángulo tubo:

24°30'

Carrera de ida:

97 mm

Para empleo en pista la geometría puede ser modificada para adecuar la moto a las características del circuito en la siguiente forma:

Ángulo tubo:

23°30'

Carrera de ida:

91 mm

Ruedas

Llantas de aleación ligera con cinco radios.

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:

120/70-ZR17

Trasero

Radial tipo "tubeless".

Dimensión:

190/50-ZR17

Suspensiones

Delantera

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

Diámetro tubos portadores:

43 mm.

Carrera en el eje varillas:

120 mm

Trasera

Con accionamiento progresivo obtenido por medio del montaje de un balancín entre el chasis y el fulcro superior del amortiguador.

El amortiguador regulable en extensión, compresión y precarga del muelle, se encuentra fijado en la parte inferior a un basculante en aleación ligera. El basculante gira alrededor del perno central pasadizo por el chasis y por el motor.

Este sistema confiere al vehículo una estabilidad excepcional.

Carrera:

71 mm

Excursión rueda:

130 mm.

Sistema eléctrico

Está compuesto por las siguientes partes principales:

Faro delantero formado por:

Unidad de cruce poliéipsoidal con condensador **12V-55W.**

Unidad de carretera 12V – 55 W.

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

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

Mandos eléctricos situados en el manillar.

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

Claxon.

Interruptores luces de parada.

Batería, 12V-10 Ah.

Alternador 12V-520W.

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

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

Faro trasero, bombilla doble cableado **12V-5/21W** para indicar la parada y **luz de posición; bombilla 12V-5W para la luz matrícula.**



Nota

Para la sustitución de las bombillas consultar en las pag. 46 el párrafo “Reemplazo bombillas luces”.

Fusibles

La caja porta-fusibles principal (fig. 45.1) se encuentra posicionada en el lado derecho del chasis. Es posible acceder a los fusibles utilizados quitando la tapa de protección, en cuya superficie ha sido indicado el orden de montaje y el amperaje.

Para proteger los relé del sistema de inyección existen dos fusibles ubicados en el lado derecho del bastidor trasero.

El fusible montado al lado de la batería (fig. 45.2) protege el regulador electrónico. Para acceder al fusible es necesario desmontar el capuchón de protección (1).

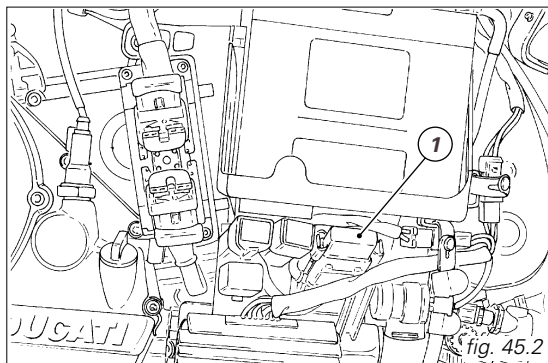
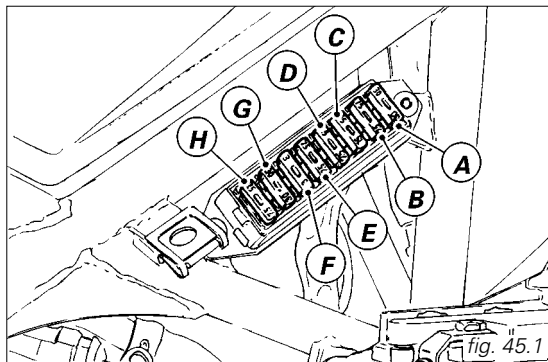
Un fusible quemado se reconoce por la interrupción del cable conductor interno (2, fig. 45.3).

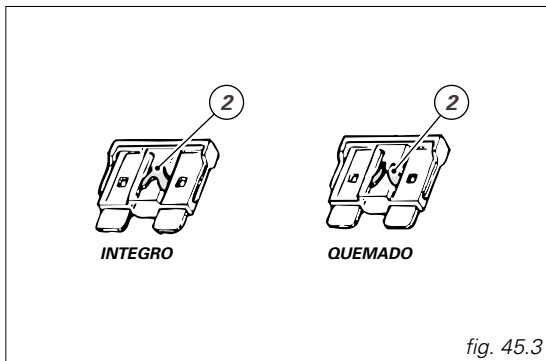
Importante

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.





Listado esquema sistema eléctrico/inyección

- 1) Conmutador derecho
- 2) Conmutador llave
- 3) Relé de encendido
- 4) Caja de fusibles
- 5) Intermitencia
- 6) Sensor temperatura agua
- 7) Electroventilador derecho
- 8) Motor de arranque
- 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 autodiagnóstico
- 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 de mariposa
- 28) Sensores vueltas/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 Blanco-Amarillo

P Rosa

Y-G Amarillo-Verde

G Verde

R-G Rojo-verde

W-R Blanco-Rojo

W Blanco

V-Bk Violeta-Negro

Y Amarillo

W-G Blanco-Verde

Bn Marrón

G-W Verde-Blanco

W-Bk Blanco-Negro

R-BK Rojo-Negro

R-B Rojo-Azul

Gr-R Gris-Rojo

R Rojo

W-Bn Blanco-Marrón

O Naranja

Bn-W Marrón-Blanco

Y-Bk Amarillo-Negro

Gr Gris

B-Bk Azul-Negro

Lb Azul claro

Bk Negro

V-W Morado-Blanco

Y-B Amarillo-Azul

Bn-G Marrón-Verde

G-Gr Verde-Gris

O-G Naranja-Verde

Gr-Y Gris-Amarillo

Gr-B Gris-Azul

O-B Naranja-Azul



Lista caja fusibles (4)

<i>Pos.</i>	<i>Utilizadores</i>	<i>Val.</i>
1-9	General	30 A
2-10	Bomba combustible, inyectores, bobinas	20 A
3-11	Key sense	7,5 A
4-12	Alimentación centralita	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 del sistema eléctrico se encuentra al final del manual.

PROMEMORIA MANTENIMIENTO PERIODICO

<i>km</i>	<i>Nombre Ducati Service</i>	<i>Kilometraje</i>	<i>Fecha</i>
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			