

Onderhouds- en gebruiksaanwijzingen
Manuel d'utilisation et entretien

DUCATI MONSTER

MONSTER 620

MONSTER 620DARK



DUCATI MONSTER

MONSTER 620

MONSTER 620DARK





Welkom in de club van de Ducati-liefhebbers, u hebt een bijzonder goede keuze gemaakt. Wij denken dat u deze nieuwe Ducati niet alleen als normaal vervoersmiddel zult gebruiken, maar ook voor lange reizen. Ducati Motor Holding S.p.A. wenst u dan ook veel rijplezier toe. Omdat wij ons altijd inspannen voor een steeds betere service, raadt Ducati Motor Holding S.p.A. u aan deze eenvoudige voorschriften zorgvuldig na te leven, met name de voorschriften voor het inrijden van de motorfiets. Alleen op die manier zult u lange tijd van uw Ducati genieten. Voor reparaties en advies kunt u contact opnemen met een van onze erkende servicecentra.

Veel rijplezier!



Opmerkingen

Ducati Motor Holding S.p.A. kan niet aansprakelijk worden gesteld voor eventuele fouten die zijn gemaakt tijdens het samenstellen van deze gebruiks- en onderhoudsaanwijzingen. Alle informatie in deze handleiding is bijgewerkt tot op de publicatiedatum. Ducati Motor Holding S.p.A. behoudt zich het recht voor welke wijzigingen dan ook aan te brengen aan haar producten die de technische ontwikkeling noodzakelijk maken.



Opgelet

Deze handleiding maakt integraal deel uit van de motorfiets en dienen aan de nieuwe bezitter te worden overhandigd als de motor wordt verkocht.

Aanwijzingen van algemene aard 6

- Garantie 6
- Symbolen 6
- Nuttige informatie voor veilig rijden 7
- Rijden met volle bepakking 8
- Identificatiegegevens van de motorfiets 9

Bediening van de motorfiets 10

- Plaats van de bediening op de motorfiets 10
- Instrumentenpaneel 11
- Functies van de LCD-eenheid 12
- Antidiefstalsysteem 14
- Sleutels 14
- Codekaart 15
- Het antidiefstalsysteem uitschakelen met de gashendel 16
- Sleutels laten bijmaken 17
- Contactschakelaar en stuurslot 18
- Stuurschakelaar links 19

- De koppelingshendel 20
- Chokehendel 21
- Stuurschakelaar rechts 22
- De draaibare gashendel 23
- De remhendel van de voorrem 23
- Het pedaal voor de achterrem 24
- Het koppelingspedaal 24
- De stand van de koppelingspedaal en achterrem 25

Belangrijkste elementen en mechanismen 26

- Plaats van deze elementen op de motorfiets 26
- Dop van de brandstoftank 27
- Zadelslot en helmhouder 28
- Zijstandaard 29
- Afstelmechanisme achterste schokdemper 30

Gebruiksvoorschriften 32

- Voorzorgsmaatregelen tijdens de inrijperiode 32
- Uit te voeren Controles voor het starten 33
- De motor starten 34
- De motorfiets starten en ermee rijden 36
- Remmen 37
- De motorfiets stilzetten 38
- Brandstof tanken 38
- Parkeren 39
- Bijgeleverde accessoires 40

Belangrijkste gebruiks- en onderhoudswerkzaamheden 41

- Optillen van de brandstoftank 41
- Vervangen van het luchtfilter 42
- Controle rem- en koppelingsvloei­stof­peil 43
- Controle van de slijtage van de remblokken 44
- De scharnierpunten smeren 45
- De gaskabel afstellen 46
- De accu opladen 47
- De transmissieketting spannen 48
- De ketting smeren 49
- De lampjes vervangen 50
- De hoogte van de koplamp afstellen 53
- Bandenspanning 54
- Het motoroliepeil controleren 56
- De bougies reinigen en vervangen 57
- De motor reinigen 58
- De motor een lange tijd niet gebruiken 59
- Belangrijke waarschuwingen 59

Technische kenmerken 60

- Afmetingen (mm) 60
- Gewichten 60
- Brandstof 61
- Motor 62
- Distributie 62
- Prestaties 63
- Ontstekingsbougies 63
- Voeding 63
- Remmen 64

- Transmissie 65
- Frame 66
- Wielen 66
- Banden 66
- Ophangingen 66
- Uitlaat 67
- Beschikbare kleuren 67
- Elektrische uitrustingen 67

Geheugensteuntje voor periodieke onderhoudsbeurten 71

AANWIJZINGEN VAN ALGEMENE AARD

Garantie

In uw eigen belang en voor de garantie en betrouwbaarheid van dit product, raden wij nadrukkelijk aan een Ducati dealer te raadplegen voor alle handelingen die bijzondere technische deskundigheid vereisen.

Ons uiterst gespecialiseerd personeel beschikt over alle apparatuur die nodig is voor perfect uitgevoerde reparaties en onderhoudsbeurten en gebruikt alleen originele Ducati onderdelen die altijd passen en garant staan voor een motorfiets die altijd perfect rijdt en lang meegaat.

Bij alle Ducati motorfietsen hoort een Garantieboekje. De garantie is niet geldig voor motorfietsen die worden gebruikt voor wedstrijden. In de geldigheidsperiode van de garantie mag er aan geen enkel component worden geknoeid en mag niets worden gemodificeerd of vervangen door andere, niet originele delen. Het niet nakomen van deze bepaling heeft het onmiddellijk vervallen van de garantierechten tot gevolg.

Symbolen

Ducati Motor Holding S.p.A. verzoekt u vriendelijk deze gebruiks- en onderhoudsaanwijzingen aandachtig te lezen om zo vertrouwd te raken met uw motorfiets. Neem bij twijfel contact op met een Dealer of een Erkende Garage. De informatie in deze handleiding zal u goed van pas komen tijdens de rustige en plezierige reizen die Ducati Motor Holding S.p.A. u toewenst, en de prestaties van uw motorfiets zullen lange tijd gewaarborgd blijven. In dit boekje staat informatie die van bijzonder belang kan zijn:



Opgelet

Het niet naleven van deze voorschriften kan gevaarlijke situaties veroorzaken met ernstige, en zelfs dodelijke, verwondingen tot gevolg.



Belangrijk

Kans voor schade aan de motorfiets en/of onderdelen ervan.



Opmerkingen

Meer informatie over uit te voeren handelingen.

Bij richtingaanduidingen (**links** en **rechts**) wordt uitgegaan van de rijrichting van de motorfiets.

Nuttige informatie voor veilig rijden



Opgelet

Lees dit eerst voordat u de motorfiets gebruikt.

Vaak zijn ongevallen te wijten aan rijden zonder ervaring. Rijd nooit zonder rijbewijs; om met deze motorfiets te rijden, dient u in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs.

Leen de motor niet uit aan onervaren bestuurders of mensen die geen geldig rijbewijs hebben.

De bestuurder en de passagier dienen **altijd** geschikt kleding en een valhelm te dragen.

Draag geen wijde kleren die in de motor verstrikt kunnen raken

of het zicht kunnen belemmeren.

Zet de motor nooit aan in een afgesloten ruimte. De uitlaatgassen zijn giftig en kunnen bewusteloosheid en een snelle dood tot gevolg hebben.

De bestuurder en de passagier dienen hun voeten tijdens het rijden altijd op de voetsteunen te zetten.

Om voorbereid te zijn op elke richtingsverandering en verandering van het type wegdek, moet de bestuurder zijn handen **altijd** aan het stuur houden, terwijl de passagier zich **altijd** met beide handen moet vasthouden aan de framehandgrepen onder het zadel.

Leef de nationale en plaatselijke wettelijke voorschriften na.

Houd u altijd de snelheidsbeperkingen zoals deze aangeduid worden en rijd in elk geval **nooit** sneller dan de zichtbaarheid, het wegdek en het verkeer toestaan.

Gebruik **altijd** en op tijd de richtingaanwijzers om aan te duiden dat u van richting gaat veranderen, afslaat of een andere rijbaan kiest.

Zorg ervoor dat u altijd goed zichtbaar bent en rijd niet in de "dode hoek" van de voertuigen die voor u rijden.

Let goed op op kruispunten, als u een privé-terrein of een parking verlaat of als u op de invoegstrook van de snelweg rijdt.

Zet de motor **altijd** uit als u tankt en mors geen benzine op de motor of op de uitlaatpijp.

Rook nooit tijdens het tanken.

Tijdens het tanken komen dampen vrij die schadelijk zijn voor de gezondheid. Als brandstofdruppeltjes op uw huid of kleren komen, was uw huid dan onmiddellijk met water en zeep en trek andere kleren aan.

Haal de sleutel **altijd** uit het contact als u de motor ergens onbewaakt laat staan.

De motor, de uitlaatpijp en de geluidsdempers blijven nog lang heet.



Opgelet

Het hele uitlaatgedeelte kan warm blijven, ook nadat de motor is uitgezet; raak het uitlaatgedeelte dus niet aan met een of ander lichaamsdeel, pas goed op en parkeer het voertuig niet in de buurt van ontvlambare materialen (met inbegrip van hout, bladeren enz.).

Parkeer de motorfiets zo dat niemand ertegen kan stoten en zet hem altijd op de zijstandaard.

Parkeer nooit op een ongelijke of zachte ondergrond, aangezien de motorfiets dan kan omvallen.

Rijden met volle bepakking

Dit motorvoertuig is ontworpen voor het absoluut veilig rijden van lange afstanden met volle bepakking. Het is zeer belangrijk dat het gewicht goed over de motorfiets verdeeld is om de motorfiets veilig te kunnen manoeuvreren en niet in moeilijkheden te komen bij plotselinge stuurbewegingen of op slecht wegdek.

Informatie omtrent de lading

*Het totale gewicht van het motorvoertuig tijdens het rijden, met bestuurder, passagier, bagage en extra accessoires mag niet meer bedragen dan:
390 kg*

De zwaarste bagage of accessoires dienen zo laag mogelijk en zo veel mogelijk in het midden van het voertuig te worden vastgemaakt. Maak de bagage stevig vast op de motorfiets; bagage die niet goed is vastgemaakt, kan de motorfiets uit zijn evenwicht brengen.

Maak geen zware of grote voorwerpen vast aan het stuur of het voorste spatbord, omdat dit de motorfiets gevaarlijk uit zijn evenwicht brengt.

Steek geen lading tussen de frameconstructie aangezien deze verstrikt kan raken in bewegende delen van de motorfiets.

Controleer of de bandenspanning die waarden aangeeft zoals staat aangegeven op pag. 54 en controleer of de banden in goede staat zijn.

Identificatiegegevens van de motorfiets

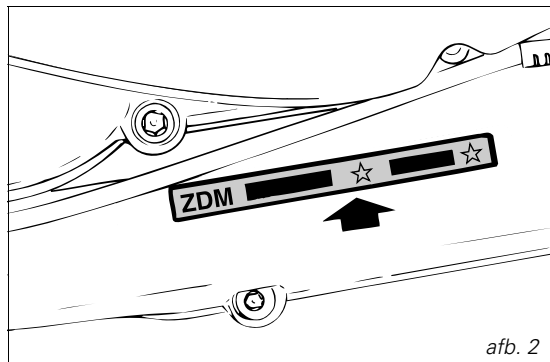
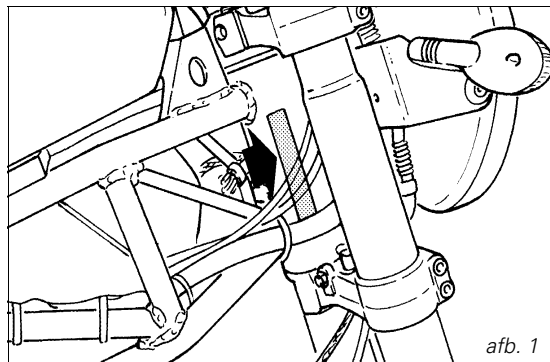
Elke Ducati motorfiets kan worden onderscheiden door twee identificatienummers op respectievelijk het frame (afb. 1) en op de motor (afb. 2).

Framenummer

Motornummer

**Opmerkingen**

Deze nummers duiden op het model en dienen te worden vermeld bij het bestellen van reserveonderdelen.



BEDIENING VAN DE MOTORFIETS

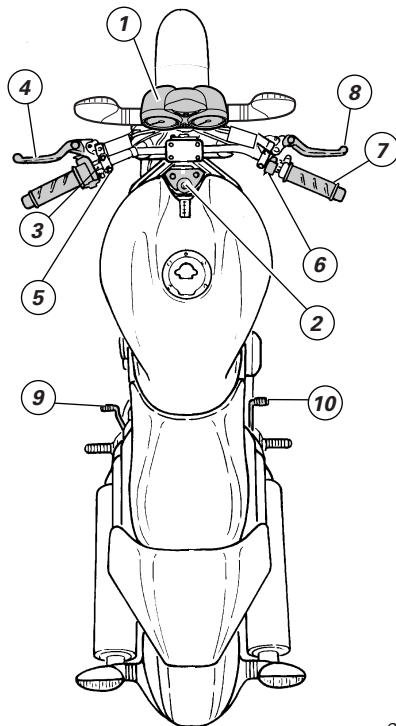


Opgelet

In dit hoofdstuk wordt uitgelegd waar de bediening zit, die dient te worden gebruikt voor het besturen de motorfiets. Lees de beschrijvingen zorgvuldig door voordat u de bediening gebruikt.

Plaats van de bediening op de motorfiets (afb. 3)

- 1) Instrumentenpaneel
- 2) De startschakelaar en het stuurslot.
- 3) Stuurschakelaar links
- 4) De koppelingshendel
- 5) Chokehendel.
- 6) De stuurschakelaar rechts
- 7) Draaibare gashendel.
- 8) De remhendel van de voorrem
- 9) De versnellingspedaal
- 10) Het pedaal van de achterrem



afb. 3

Instrumentenpaneel (afb. 4)

1) Waarschuwinglampje groot licht (blauw).

Dit gaat branden om u ervoor te waarschuwen dat het groot licht brandt.

2) Lampje richtingaanwijzers (groen).

Gaat branden en knippert zodra een van de richtingaanwijzers wordt gebruikt.

3) Controlelampje reservebrandstof (geel).

Gaat branden als de reservebrandstof wordt aangesproken en er nog ong. 3,5 liter brandstof in de tank zit.

4) Lampje vrijloop N (groen).

Gaat branden als de versnelling in zijn vrij staat.

5) Waarschuwinglampje motoroliedruk (rood).

Dit gaat branden om u ervoor te waarschuwen dat er onvoldoende motoroliedruk is. Het moet gaan branden wanneer de startschakelaar in de stand **ON** wordt gezet, maar moet enkele seconden na het starten van de motor uitgaan. Soms kan dit lampje even gaan branden als de motor erg heet is geworden, maar het zou uit moeten gaan als het aantal toeren toeneemt.

Belangrijk

Gebruik het voertuig niet als dit waarschuwinglampje blijft branden aangezien u de motor kunt beschadigen.

6) Ambergeel lampje

Gaat branden en knippert als het voertuig stil staat (antidiefstalsysteem actief) en wordt ook gebruikt om te controleren of het antidiefstalsysteem werkt.

Opmerkingen

Als het antidiefstalsysteem is ingeschakeld, blijft dit lampje 24 uur lang knipperen, waarna het uitgaat maar het antidiefstalsysteem ingeschakeld blijft.

7) EOBD-controlelampje (ambergeel).

Als dit gaat branden, betekent dit dat de motor geblokkeerd is. Het gaat na enkele seconden weer uit (meestal na 1.8 - 2 sec.).

8) Snelheidsmeter (km/u).

Geeft de rijsnelheid aan.

a) LCD (1):

- Kilometermeter (km).

Geeft het totaal aantal gereden kilometers aan.

- Dagteller (km).

Geeft de kilometers aan die zijn gereden vanaf de laatste reset.

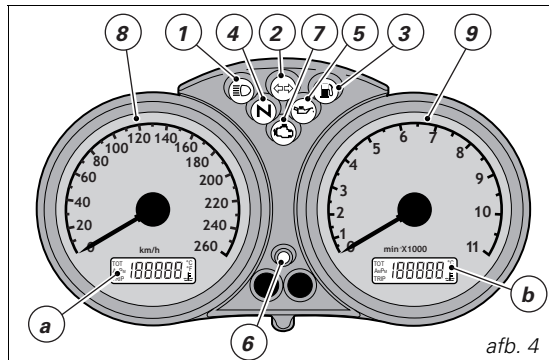
9) Toerenteller (min⁻¹).

Geeft het aantal toeren per minuut aan van de motor.

b) LCD (2):

- Klok

- Olietemperatuur



afb. 4

Funcities van de LCD-eenheid

Bij het inschakelen (sleutel van **OFF** naar **ON**) voert het instrumentenpaneel een Check uit van alle instrumenten (wijzers, display, controlelampjes) zie (afb. 5 en afb. 6).

Funcities van de LCD-eenheid (1)

Door op de knop (B, afb. 6) te drukken terwijl de sleutel op **ON** staat, wordt de weergave van de dagteller en die van de kilometerteller afgewisseld.

De dagteller resetten

Als de knop (B, afb. 6) langer dan 2 seconden wordt ingedrukt als de **TRIP** functie aan staat (dagteller), wordt het display (LCD 1) gereset.

Funcities van de LCD-eenheid (2)

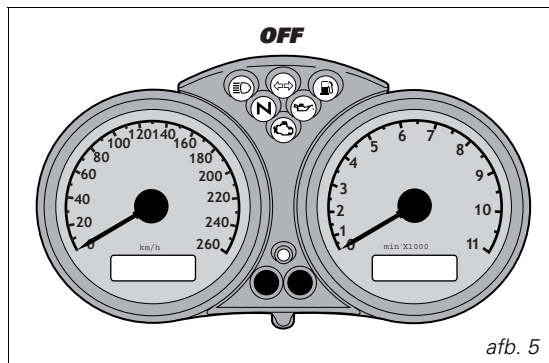
Door de knop (A, afb. 6) in te drukken terwijl de sleutel op **ON** staat, wordt de klok en de olietemperatuur weergegeven.

De klok instellen:

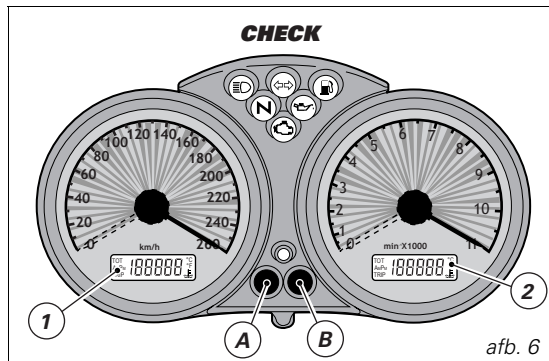
Druk de knop (A, afb. 6) gedurende minimaal 2 seconden in.

Stel AM/PM af door knop (B, afb. 6) in te drukken. Druk knop (A) in om de uren te kunnen programmeren. Druk knop (B) herhaaldelijk in om het uur te wijzigen. Druk knop (A) in om de minuten te kunnen programmeren.

Druk knop (B) in om de minuten te wijzigen; als men deze langer dan 5 seconden ingedrukt houdt, veranderen de minuten sneller. Druk knop (A) in om het klokmenu te sluiten.



afb. 5



afb. 6

De olietemperatuur

Als de temperatuur van de olie onder 50 °C/122 °F komt, verschijnt op het display de lettercombinatie "**LO**"; als deze hoger dan 170 °C/338 °F wordt, verschijnt de combinatie "**HI**".

Controlelampje brandstofpeil

Als het controlelampje van het brandstofpeil gaat branden, verschijnt op het display het woord "**FUEL**".

Waarschuwing onderhoud

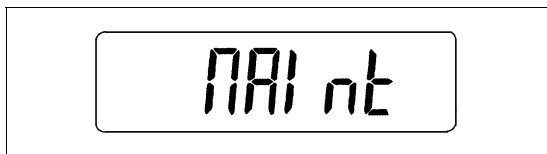
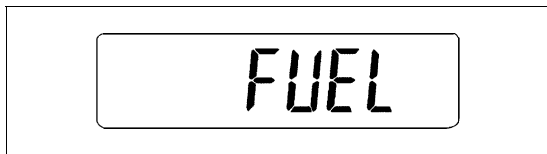
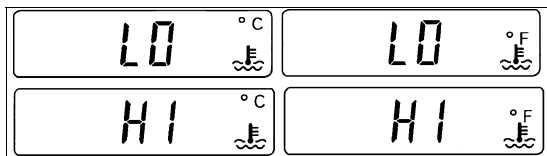
Na de eerste 1000 km/621 mijl en vervolgens na elke 10.000 km/ 6210 mijl wordt, elke keer als de sleutel op de **ON**-stand gezet wordt, gedurende 5 seconden in het display de melding "**MAInt**" weergegeven, wat aangeeft dat het tijd is voor de periodieke onderhoudsbeurt.

Achterverlichting

Als de toets (B, afb. 6) binnen 5 seconden wordt ingedrukt met de sleutel in de **ON**-stand, verandert bij elke druk op de genoemde knop de lichtsterkte van het instrumentenpaneel.

Opgelet

Bedien het instrumentenpaneel alleen als de motorfiets stilstaat. Bedien voor geen enkele reden het instrumentenpaneel terwijl u rijdt.



Antidiefstalsysteem

Voor een betere beveiliging tegen diefstal is het voertuig uitgerust met een elektronisch antidiefstalsysteem (IMMOBILIZER) dat de motor blokkeert en dat automatisch wordt ingeschakeld telkens als het instrumentenpaneel wordt uitgezet.

Elke sleutel heeft in de sleutelring een elektronisch mechanisme dat het signaal verwerkt dat telkens als het voertuig wordt gestart door een speciale antenne in de stuurschakelaar wordt uitgezonden. Dit signaal is een "wachtwoord" dat telkens als de sleutel in het contact gestoken wordt anders is en waarmee de computer de sleutel herkent zodat de motor gestart kan worden.

Sleutels (afb. 7)

Samen met het voertuig worden de volgende sleutels geleverd:

- 1 sleutel A (ROOD)
- 2 sleutels B (ZWART)

⚠ Opgelet

Om de rode sleutel A zit een rubberen bescherming die belet dat de sleutel in contact kan komen met de andere sleutels. Haal deze bescherming er niet af, tenzij in geval van nood.

De B-sleutels zijn de normaal te gebruiken sleutels en dienen voor:

- het starten.
- het openen van de tankdop.
- het afsluiten van het zadel.

De A-sleutel heeft dezelfde functies, maar men kan er andere zwarte sleutels mee wissen en herprogrammeren, indien nodig.



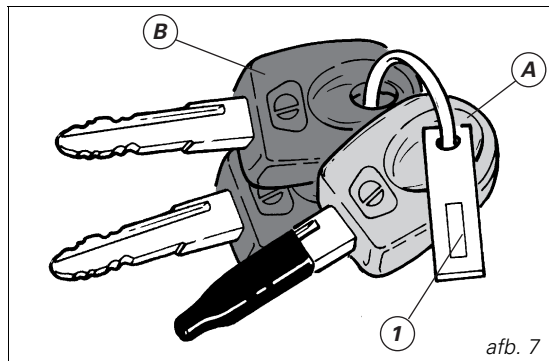
Opmerkingen

Samen met de drie sleutels wordt ook een plaatje (1) geleverd waarop het identificatienummer van de sleutels staat.



Opgelet

Haal de sleutels en het plaatje (1) uit elkaar en bewaar het plaatje en de A-sleutel op een veilige plaats. Wij raden bovendien aan slechts 1 van de zwarte sleutels te gebruiken om de motorfiets te starten.



afb. 7

Codekaart

Bij de sleutels hoort ook de CODEKAART (afb. 8) waarop de elektronische code staat (A, afb. 9), te gebruiken als de motor blokkeert en dus starten dmv **key-on** niet mogelijk is.

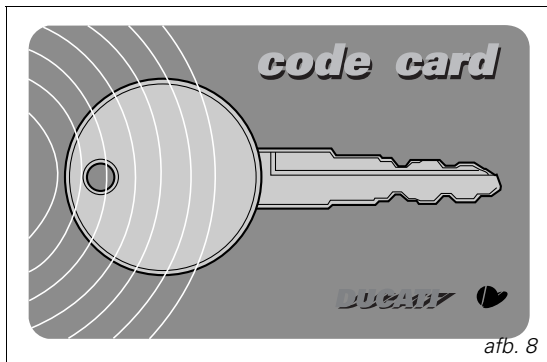


Opgelet

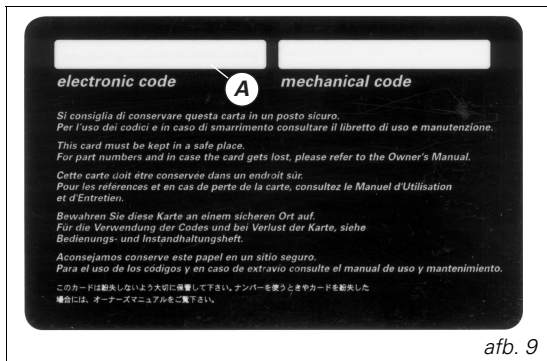
De CODEKAART dient op een veilige plaats te worden bewaard. Wij raden de gebruiker aan altijd de elektronische code die op de CODEKAART bij zich te hebben om de motor te deblokken door middel van de starthendelprocedure.

De volgende procedure biedt de gebruiker daarom de mogelijkheid om, in geval van problemen met het antidiefstalsysteem, de functie "motor blokkeren" uit te schakelen, wat wordt weergegeven doordat het ambergele EOBd-controlelampje (7, afb. 4) gelijktijdig gaat branden.

Dit kan men alleen als men de elektronische code (electronic code) kent die op de codekaart staat.



afb. 8



afb. 9

Het antidiefstalsysteem uitschakelen met de gashendel

1) De sleutel op ON zetten en de gashendel helemaal opendraaien en in deze stand houden.

Het EOBD-waarschuwinglampje (7, afb. 4) gaat na 8 seconden uit.

2) De gashendel loslaten zodra het EOBD-lampje uitgaat.

3) Het EOBD-lampje zal nu opnieuw gaan branden, maar knippert. Toets nu de elektronische deblokkeer-code in die op de CODEKAART staat, die de dealer aan de klant heeft aflevering van de motor.

4) Tel het aantal keren dat het EOBD-controlelampje (7, afb.

4) knippert, dat gelijk dient te zijn aan het eerste cijfer van de geheime code.

De starthendel 2 seconden lang helemaal opendraaien en dan loslaten. Op deze manier herkent de computer het cijfer, het EOBD-lampje gaat continu branden en blijft 4 seconden lang branden. Herhaal de handelingen totdat alle cijfers zijn ingevoerd.

Wanneer men geen gas geeft, zal het controlelampje EOBD 20 keer knipperen, vervolgens blijft het branden en de procedure dient vanaf punt (1) herhaald te worden.

5) Als de starthendel nu wordt losgelaten en de code is correct ingevoerd, zal het EOBD-lampje gaan knipperen om te bevestigen dat de motor niet meer geblokkeerd is.

Het lampje gaat na 4 seconden uit. 6) Als de code NIET goed is ingevoerd, blijft het EOBD-lampje branden en is het mogelijk de handelingen te herhalen door de sleutel opnieuw op OFF te zetten en opnieuw te beginnen bij punt (1). Dit kan een onbeperkt aantal keer herhaald worden.



Opmerkingen

Als de hendel te snel wordt losgelaten, zal het lampje weer gaan branden en dient men de sleutel op OFF te zetten en opnieuw te beginnen vanaf punt (1).

Werking

Telkens als de schakelaarsleutel van ON op OFF wordt gezet, blokkeert het beveiligingssysteem de motor. Op het moment dat de motor wordt gestart, door de sleutel van OFF op ON te zetten:

1) gaat, als de code wordt herkend, het controlelampje (6, afb. 4), op het instrumentenpaneel, kort knipperen; het beveiligingssysteem heeft de code van de sleutel herkend en schakelt de motorblokkering uit. Door op de START-knop (3, afb. 14.1) te drukken, start de motor;

2) blijven het controlelampje (6, afb. 4) of het EOBD-lampje (7, afb. 4) branden, als de code niet wordt herkend. In dit geval is het raadzaam de sleutel eerst op OFF en dan weer op ON te zetten en, als de blokkering nog niet uitgeschakeld wordt, dan met de andere zwarte sleutel proberen te starten.

Als de motor nog niet start, dient men contact op te nemen met hulpdienst van DUCATI.

3) Als het controlelampje (6, afb. 4) blijft knipperen, betekent dit dat een waarschuwing van het antidiefstalsysteem is opgeheven (bijvoorbeeld door middel van een deblokkeringsprocedure via de knop). Als de sleutel op OFF en dan weer op ON wordt gezet, moet het lampje van het systeem weer normaal gaan werken (zie punt 1).

Opgelet

Hard stoten kan de elektronische onderdelen in de sleutel beschadigen

Gebruik altijd dezelfde sleutel tijdens de procedure. Als u een andere sleutel gebruikt, kan het zijn dat het systeem de sleutelcode niet herkent.

Sleutels laten bijmaken

Als de klant duplicaten van de sleutels nodig heeft, dient hij zich tot de technische servicecentra van DUCATI te wenden en alle sleutels die hij nog in zijn bezit heeft met zich mee te nemen samen met de CODEKAART.

De technische service van DUCATI programmeert (tot een maximum van 8 sleutels) alle nieuwe en oude sleutels.

De technische service van DUCATI kan de klant verzoeken te bewijzen dat hij de rechtmatige eigenaar van het voertuig is.

Sleutelcodes die niet worden overhandigd tijdens de programmeringsprocedure, worden uit het geheugen gewist zodat sleutels die eventueel zoek zijn geraakt, niet meer kunnen worden gebruikt om de motor te starten.



Opmerkingen

Als de motor van eigenaar wisselt, dienen aan hem ook alle sleutels en de CODEKAART te worden overhandigd.

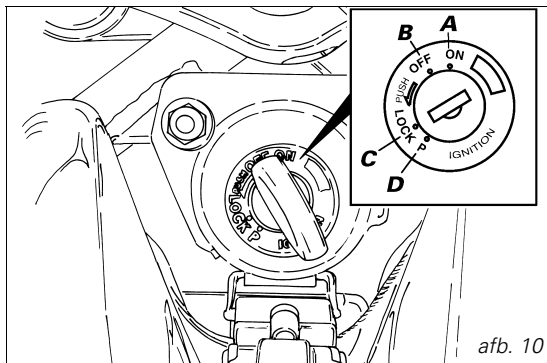
Contactschakelaar en stuurslot (afb. 10)

Deze zit voor de brandstoftank en heeft vier standen :

- A) **ON**: stelt de lichten en de motor in werking;
- B) **OFF**: schakelt de werking van de lichten en de motor uit;
- C) **LOCK**: het stuur is vergrendeld;
- D) **P**: standlicht en stuurslot.

**Opmerkingen**

Om de contactsleutel in deze laatste twee standen te zetten, dient men de sleutel in het contact te duwen en er dan aan te draaien. De sleutel kan uit het contact worden getrokken in de standen (B), (C) en (D).



afb. 10

Stuurschakelaar links (afb. 11)

1) Lichtschakelaar met twee standen:

stand  = dimlicht aan;

stand  = groot licht aan.

2) Knop  = richtingaanwijzer met drie standen:

middelste stand = uit;

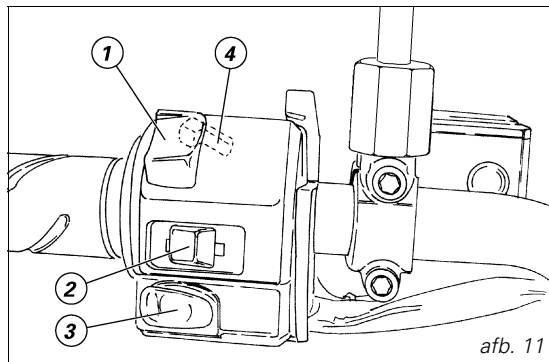
stand  = linksaf;

stand  = rechtsaf.

Om de richtingaanwijzer uit te schakelen, drukt u het hendeltje in zodra deze weer in het midden staat.

3) Knop  = claxon.

4) Knop  = groot licht.



De koppelingshendel (afb. 12)

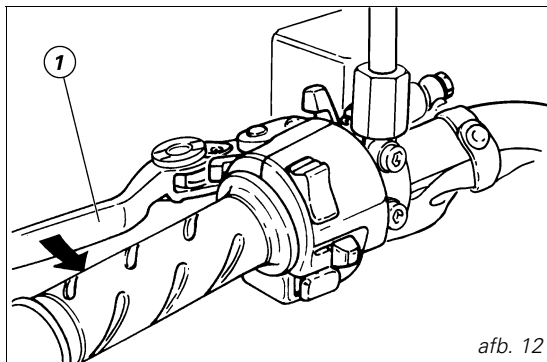
Als de koppelingshendel (1) in werking wordt gesteld, wordt de transmissie van de motor naar de koppeling, en dus naar het aandrijfwiel, onderbroken. Het gebruik van deze handel is zeer belangrijk tijdens alle rijfasen, vooral bij het starten.

**Belangrijk**

Als de koppeling op een correcte manier gebruikt wordt, gaat de motor langer mee en voorkomt u beschadigingen aan de transmissiedelen.

**Opmerkingen**

De motor kan gestart worden als hij zijn vrij en op de standaard staat, of als de motor in zijn versnelling staat door de koppelingshendel aangetrokken te houden (in dit geval moet de standaard ingeklapt zijn).



afb. 12

Chokehendel (afb. 13)

De chokehendel is om het starten met een koude motor te vergemakkelijken en een groter minimumtoerental toe te staan na het starten.

Standen van de chokehendel:

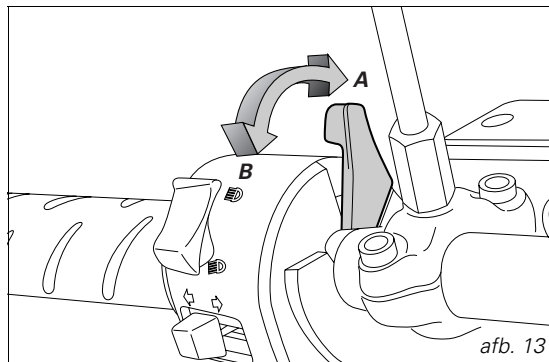
A) = niet ingeschakeld;

B) = helemaal ingeschakeld.

De hendel kan op tussenstanden worden gezet om de motor geleidelijk aan warm te laten lopen (zie pag 34).

**Belangrijk**

Gebruik de chokehendel niet als de motor warm is.
Niet rijden als de chokehendel is ingeschakeld.



Stuurschakelaar rechts (afb. 14.1)

1) Schakelaar **MOTOR UIT**, met twee standen:
 stand $\bigcirc$ (**RUN**) = rijden;
 stand $\otimes$ (**OFF**) = uitschakelen van de motor.

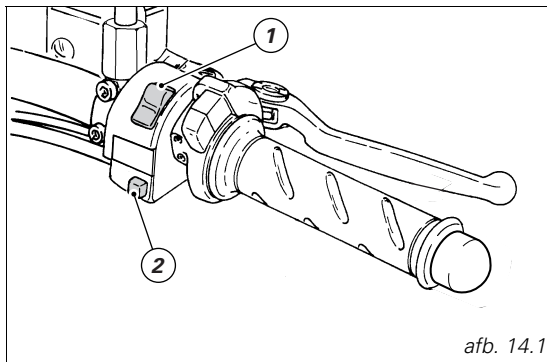
**Opgelet**

Deze schakelaar dient vooral om de motor snel uit te kunnen zetten in noodgevallen. Als de motor uit staat, zet men deze schakelaar weer in stand $\bigcirc$ om het voertuig weer te kunnen starten

**Belangrijk**

Als u na het rijden de motor uitzet met de noodstop-schakelaar (1) terwijl de lichten nog branden en de startsleutel staat nog op **ON**, kan de accu leeg raken omdat het licht blijft branden.

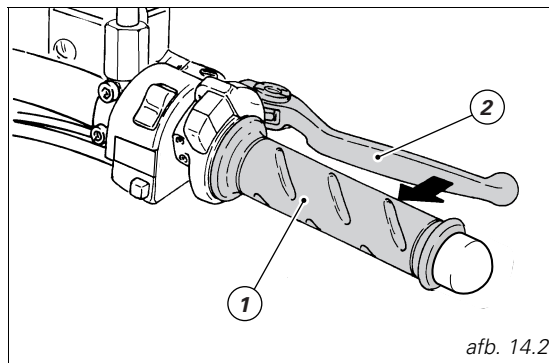
2) Knop $\textcircled{M}$ = motor starten.



afb. 14.1

De draaibare gashendel (afb. 14.2)

Met de draaibare gashendel (1), aan de rechterkant van het stuur, opent men de gaskleppen. Als de hendel wordt losgelaten, keren deze automatisch terug in de oorspronkelijke minimumstand.



NL

De remhendel van de voorrem (afb. 14.2)

Als men de hendel (2) in de richting van de gashendel trekt, remt men met de voorrem. Lichtjes trekken is voldoende omdat dit mechanisme hydraulisch werkt.



Opgelet

Lees voordat u de bediening gebruikt, de instructies op pag. 36.

Het pedaal voor de achterrem (afb. 15)

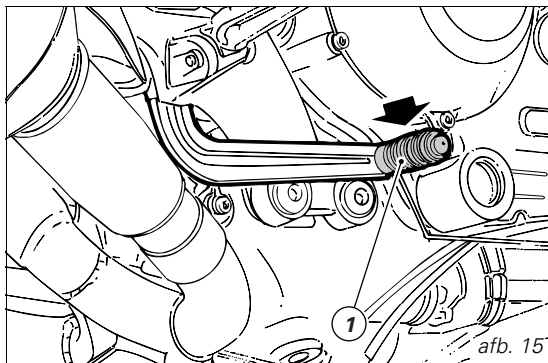
Om met de achterrem te remmen, drukt men het pedaal (1) met de voet in.

Dit is een hydraulisch remsysteem.

Het koppelingspedaal (afb. 16)

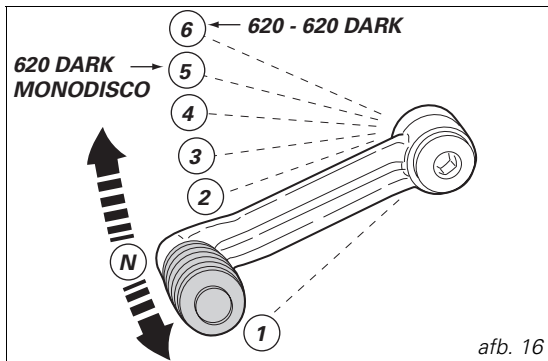
De ruststand van het koppelingspedaal is in het midden (**N**) waarin hij automatisch terugkeert en kan twee kanten op bewegen:

naar beneden = het pedaal indrukken voor de 1^{ste} versnelling en om terug te schakelen. Bij deze beweging gaat het waarschuwingslampje **N** op het instrumentenpaneel uit;
naar boven = het pedaal naar boven trekken voor de 2^{de} en vervolgens de 3^{de}, 4^{de}, 5^{de} en 6^{de} versnelling.

**Opmerkingen**

Het model 620 DARK MONODISCO heeft 5 versnellingen.

Elke verplaatsing van het pedaal staat voor maar een verandering van versnelling.



De stand van de koppelingspedaal en achterrem

De stand van de koppelingshendel en de achterrembediening kan, met betrekking tot de betreffende treeplanken, aan de behoeften van elke bestuurder worden aangepast.

De stand van de versnellingspedaal kan op de volgende manier aangepast worden:

de stang (1) vasthouden en de contraemoeren (2) en (3) losdraaien.



Opmerkingen

De moer (2) heeft linkse schroefdraad.

Draai stang (1) door middel van een open steeksleutel op de zeshoekige kant totdat het pedaal op de gewenste positie staat.

Beide contraemoeren tegen de stang vastdraaien.

De positie van de achterremhendel kan op de volgende manier aangepast worden:

De contraemoer (4) losdraaien.

Aan de regelschroef (5) van het pedaal draaien totdat deze op de gewenste positie staat.

De contraemoer (4) vastdraaien.

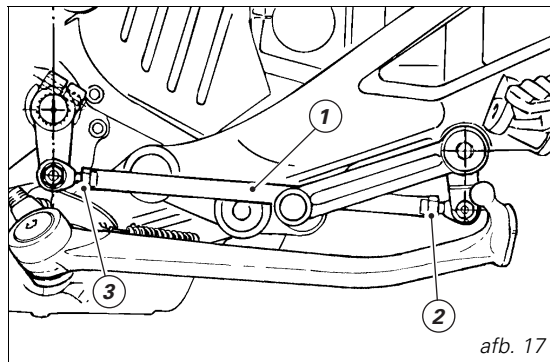
Controleer, door met de hand op het pedaal te drukken, of deze een speling van ongeveer $1,5 \div 2$ mm heeft voordat u ermee remt.

Als de speling niet correct is, past u de lengte van het pompstangetje op de volgende manier aan:

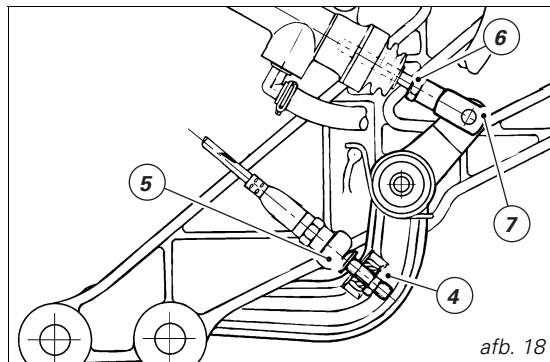
De contraemoer (6) op het pompstangetje losdraaien.

Het stangetje op het gaffeltje (7) aandraaien voor meer speling en losdraaien voor minder speling.

De contraemoer (6) vastdraaien en de speling opnieuw controleren.



afb. 17

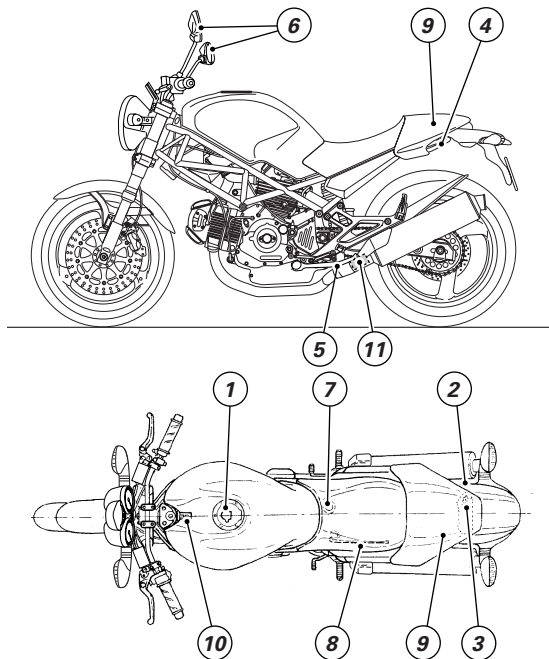


afb. 18

BELANGRIJKSTE ELEMENTEN EN MECHANISMEN

Plaats van deze elementen op de motorfiets (afb. 19)

- 1) Brandstoftankdop
- 2) Zadelslot.
- 3) Pin voor kabeltje van de helmhouder.
- 4) Passagiershandgreep.
- 5) De zijstandaard
- 6) Achteruitkijkspiegeltjes.
- 7) Regelknoppen voor achterste schokdemper.
- 8) Tilstang tank.
- 9) Zadeldeksel (behalve 620DARK en 620DARK MONODISCO).
- 10) Borgstang tank.
- 11) Katalysator



afb. 19

Dop van de brandstoftank (afb. 20)

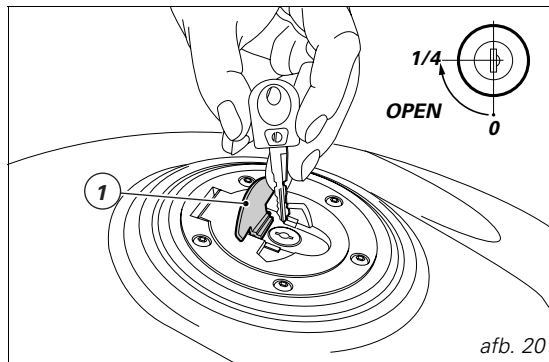
Openen

Het beschermkapje (1) openmaken en de sleutel in het slot steken. De sleutel 1/4 slag naar rechts draaien om het slot te openen.

De dop optillen.

De dop sluiten

De dop sluiten met de sleutel en deze er goed induwen. De sleutel naar links draaien totdat het slot weer in zijn oorspronkelijke stand staat en de sleutel eruit halen. Het beschermkapje (1) op het slot sluiten.



afb. 20



Opmerkingen

De dop kan alleen worden gesloten als de sleutel erin zit.



Opgelet

Telkens als men getankt heeft (zie pag. 38), dient men te controleren of de dop goed op zijn plaats zit en op slot zit.

Zadelslot en helmhouder

Openen

De sleutel in het slot steken en naar rechts draaien om het zadel los te maken. Trek het zadel naar achteren, uit de voorste grendels.

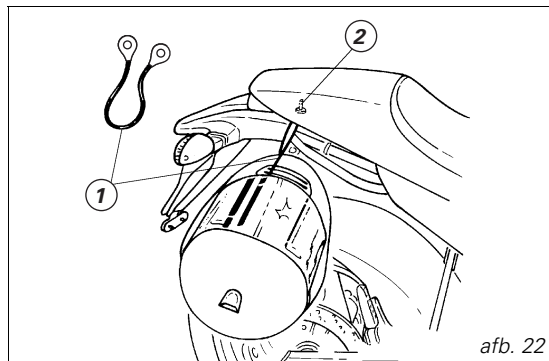
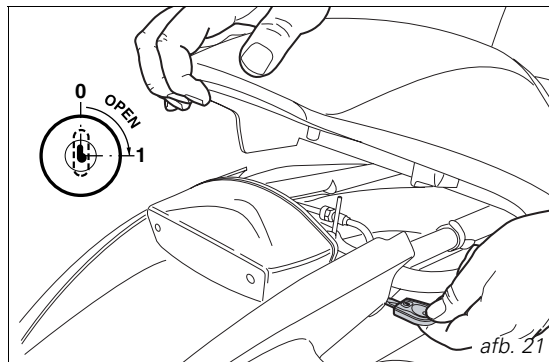
Achteraan in de ruimte onder het zadel zit de helmhouder (1) (zie pag. 40). Steek de kabel door de helm en plaats de pin (2) aan het uiteinde van de kabel. Laat de helm hangen en monteer het zadel weer om de helm vast te maken.

Opgelet

Dit mechanisme dient om de helm te beveiligen als men de motor ergens parkeert. Laat de helm niet op deze manier vastgemaakt op de motorfiets zitten tijdens het rijden; de helm kan uw bewegingen tijdens het rijden belemmeren en u kunt de controle over het voertuig verliezen.

De dop sluiten

Controleer of alle elementen op hun plaats zitten en goed zijn vastgemaakt in de ruimte onder het zadel. Plaats de voorste uiteinden van de zadelbodem onder de houder van het frame en duw vervolgens op het achterste uiteinde van het zadel totdat de klik van de slotvergrendeling hoorbaar is. Controleer of het zadel stevig op het frame vastzit en haal de sleutel uit het slot.



Zijstandaard (afb. 23)



Belangrijk

Voordat u de zijstandaard gebruikt, controleert u of het oppervlak waarop u hem wenst te zetten stevig en vlak genoeg is.

Zachte grond, grind, door de zon verwarmd asfalt enzovoorts kunnen ervoor zorgen dat de geparkeerde motorfiets omvalt, met eventuele schade tot gevolg. Als u op een helling parkeert, dient u het achterwiel altijd in de richting van de helling die naar beneden gaat te plaatsen.

Om de zijstandaard open te klappen, drukt u met uw voet (terwijl u beide handen op het stuur van de motorfiets houdt) tegen de standaard (1) en duwt u deze helemaal uit. Laat de motorfiets naar links overhellen om de standaard op de grond te zetten.



Opgelet

Blijf niet op de motor als deze op de zijstandaard staat.

Om de zijstandaard in de ruststand in te "klappen" (horizontaal) zet men de motorfiets recht en duwt men tegelijkertijd de standaard met de voet naar boven (1).



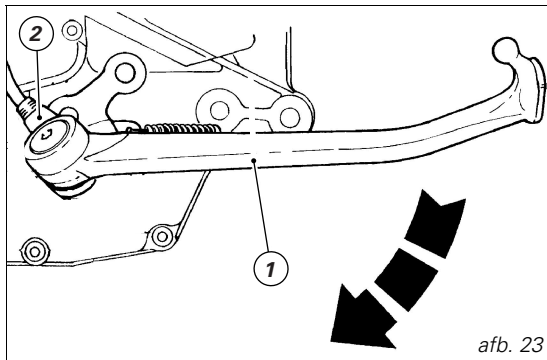
Opmerkingen

Wij raden aan regelmatig te controleren of het systeem waarmee de standaard in zijn ruststand blijft zitten (twee in elkaar gedraaide trekveren) en de veiligheidssensor (2) goed functioneren.



Opmerkingen

Men kan de motor aanzetten als de motor in zijn vrij en op de standaard staat, of als de motor in zijn versnelling staat door de koppelingshendel in te knijpen (in dit geval moet de standaard ingeklapt zijn).



Afstelmechanisme achterste schokdemper

De achterste schokdemper is uitgerust met een regelknop aan de buitenkant, om de gewichtsverdeling van de motor aan te kunnen passen aan de lading.

De regelknop (1) aan de rechterzijde die overeenkomt met de onderste bevestiging van de schokdemper aan de achterschok, stelt de hydraulische rem af in de uitgetrokken fase (retour).

Door de regelknop (1) naar rechts te draaien wordt de rem **H** verhoogd, door de andere kant op te draaien wordt de rem **S** verlaagd.

Standaardafstelling:

in de volledig ingeduwde stand draait u (naar rechts) de regelknop (1) 18 klikken los.

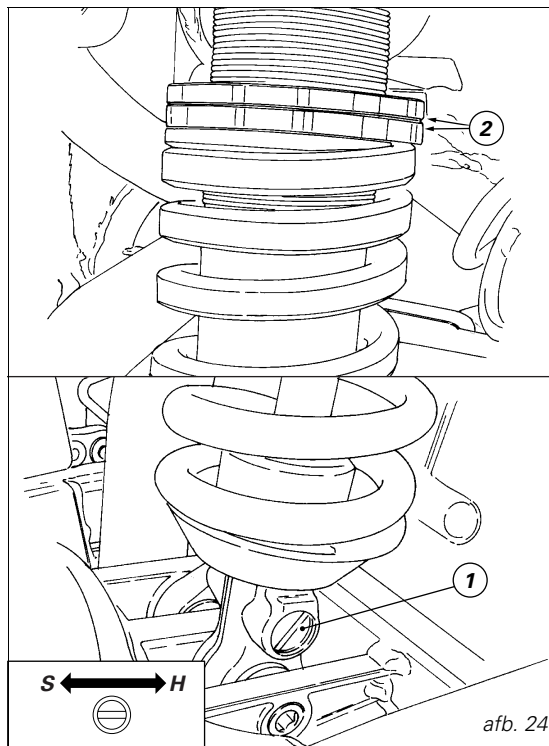
Met de twee ringen (2), aan de bovenzijde van de schokdemper, wordt de voorspanning van de buitenste veer afgesteld.

Om de voorspanning van de veer te wijzigen, draait u eerst aan de bovenste ring. Vervolgens draait u de onderste ring losser of vaster voor een grotere of kleinere voorspanning. De **STANDAARD** lengte van de voorgespannen veer op de schokdemper is: 157 mm.



Opgelet

Gebruik een haaksleutel om aan de afstelling van de voorspanning te draaien. Draai voorzichtig om uw hand niet te verwonden door stoten tegen andere delen van de motor als de "haak" van de sleutel uit de ring schiet tijdens het draaien.



**Opgelet**

In de schokdemper zit gas onder hoge druk dat ernstige schade kan veroorzaken als onervaren personen deze demonteren.

Als u van plan bent personen en bagage te vervoeren, moet de veervoorspanning van de achterste schokdemper maximaal worden afgesteld, om het dynamisch gedrag van de motorfiets te verbeteren en te voorkomen dat de motorfiets de grond raakt. Hiervoor kan het nodig zijn de afstelling van de uitgetrokken hydraulische rem aan te passen.

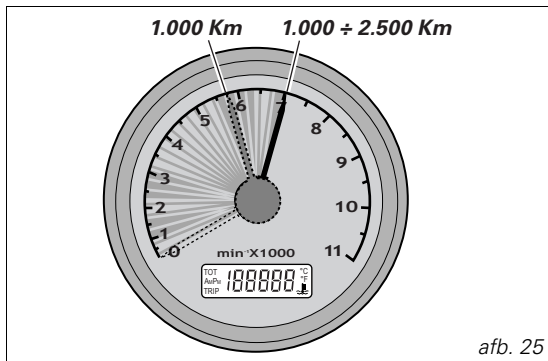
GEBRUIKSVOORSCHRIFTEN

Vorzorgsmaatregelen tijdens de inrijperiode

Maximale toerental (afb. 25)

Toerental tijdens het inrijden en het normale rijden:

- 1) Tot 1000 km;
- 2) van 1000 tot 2500 km



afb. 25

Tot 1000 km

Tijdens de eerste 1000 km dient men de toerenteller in de gaten te houden: de toeren mogen absoluut niet boven: $5.500 \div 6.000 \text{ min}^{-1}$ komen

Tijdens de eerste inrij-uren van de motor is het raadzaam de lading en het toerental voortdurend te wijzigen, daarbij echter wel binnen de voorgeschreven limieten blijvend. Bijzonder goed hiervoor geschikt zijn wegen met veel bochten en hellingen waarop de motor, de remmen en de ophanging doeltreffend ingereken worden.

Voorzichtigheid is geboden tijdens de eerste 100 km, met name tijdens het remmen: niet bruusk en lang remmen om het wrijvingsmateriaal op de remblokjes de kans te geven gelijkmatig af te slijten.

Om alle mechanische onderdelen tegelijkertijd de kans te geven hun bewegingen op elkaar af te stemmen en de duurzame werking van de belangrijkste motoronderdelen niet in gevaar te brengen, raden wij u aan niet abrupt te versnellen en de motor niet te lang op het hoogste toerental te laten draaien, vooral niet op hellingen. Wij raden u bovendien aan de ketting vaak te controleren en indien nodig te smeren.

Van 1000 tot 2500 km

Men kan de prestaties van de motor nu gaan verhogen maar nooit meer dan 7.000 min^{-1} .



Belangrijk

Tijdens de inrijperiode dient men het onderhoudsprogramma strikt na te leven en de garantiecontroles die in het boekje staan te laten uitvoeren. Het niet naleven van deze voorschriften ontheft Ducati Motor Holding S.p.A. van elke vorm van aansprakelijkheid voor eventuele schade aan de motor en de levensduur ervan.

De motor gaat langer mee als u de aanbevelingen opvolgt waardoor de noodzaak tot reviseren en afstellen vermindert.

Uit te voeren Controles voor het starten



Opgelet

Als u de motor niet inspecteert voordat u vertrekt, kunt u deze ernstige schade berokkenen en is het risico dat zowel de bestuurder als de passagier ernstige verwondingen oplopen.

Voordat u begint te rijden, dient u de volgende punten te controleren:

De brandstof in de brandstoftank

Controleren hoeveel brandstof er in de tank zit. Eventueel bijtanken (pag. 38).

Controleren hoeveel olie er in de motor zit

Het olieniveau kan gecontroleerd worden via het controleruitje. Eventueel bijvullen (pag. 56).

Rem- en koppelvloeistof

Controleer hoeveel vloeistof er in elk reservoir zit.

Staat van de banden

De spanning en de slijtage van de banden controleren (pag. 54).

De werking van de bediening

Controleren of de hendels en pedalen van de remmen, de koppeling, gas en versnelling correct werken.

Lampen en richtingaanwijzers

Controleer of de lampen, de richtingaanwijzers en de claxon goed werken. Als er lampen stuk zijn, dient u deze te vervangen (pag. 50).

Sloten

Controleer of de dop van de benzinetank goed sluit en het slot van het zadel goed werkt.

Standaard

Controleer of de zijstandaard goed opent en sluit en op de goede plaats zit (pag. 29).



Opgelet

In geval van problemen dient u uw vertrek uit te stellen en contact op te nemen met een erkende Ducati dealer.

De motor starten



Opmerkingen

Volg voor het starten van een al warme motor de procedure voor "Hoge omgevingstemperatuur".



Opgelet

Zorg ervoor dat u voor het starten de bediening van de motor kent die u nodig hebt tijdens het rijden.

Normale omgevingstemperatuur

(tussen 10 ° C/50 ° F en 35 ° C/95 ° F):

1) Zet de startschakelaar in de stand **ON** (afb. 26). Controleer of het groene lampje **N** en het rode  lampje op het instrumentenbord branden.



Belangrijk

Het oliedruklampje moet enkele seconden nadat de motor is gestart, weer uit gaan (pag. 11).



Opgelet

De zijstandaard moet ingeklapt zijn (ruststand, horizontaal), omdat anders de veiligheidssensor het starten onmogelijk maakt.



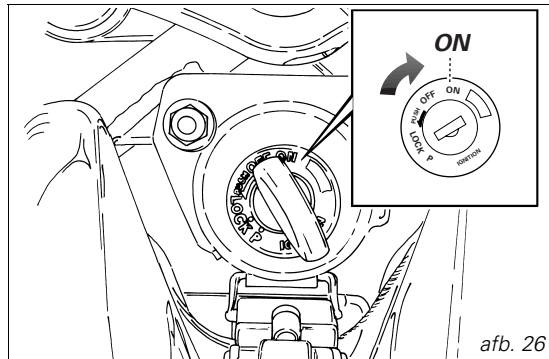
Opmerkingen

Men kan de motor aanzetten als de motor in zijn vrij en op de standaard staat, of als de motor in zijn versnelling staat door de koppelingshendel in te knijpen (in dit geval moet de standaard ingeklapt zijn).

2) Zet de chokehendel in stand (B, afb. 28).

3) Zorg ervoor dat de uitschakelaar (1, afb. 27) in de stand  (RUN) staat, druk vervolgens op de startknop (2, afb. 27).

Dit model is uitgerust met een "startstelsysteembevestiging". Dit systeem bedient u door de knop (2) in te drukken en meteen weer los te laten. Als de knop (2) wordt ingedrukt, start de motor automatisch en wordt de starttijd aangepast aan de temperatuur van de motor. Als de motor gestart is belet het systeem het aanslaan van de startmotor. Als de motor niet start, dient men minstens 2 seconden te wachten voordat men de startknop (2) opnieuw indrukt.



afb. 26

Het voertuig moet spontaan starten, zonder gas te geven.



Opmerkingen

Als de accu leeg is, belet het systeem het aanslaan van de startmotor.

4) Plaats de starthendel in de verticale positie (A) om een motortoerental te verkrijgen van circa 1.400-1.500 min⁻¹.



Belangrijk

De motor niet op een hoog toerental laten lopen als deze koud is. Wachten tot de olie warm is en alle punten heeft gesmeerd die dit nodig hebben.

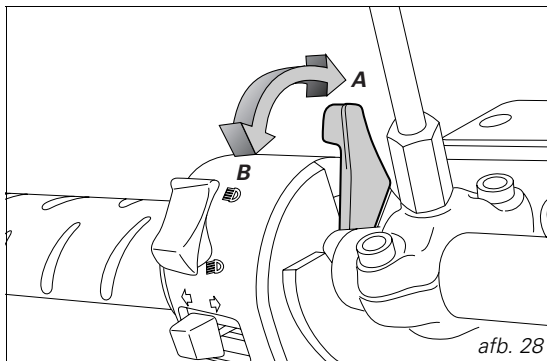
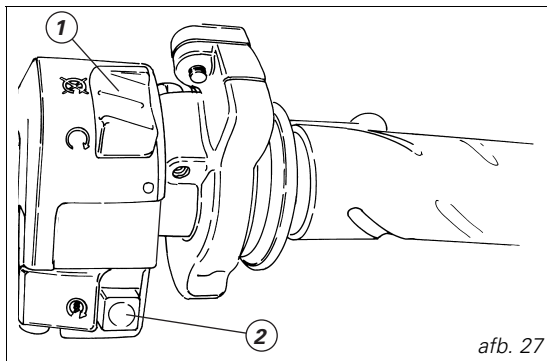
5) Breng vervolgens, terwijl de motor langzaam warm wordt, geleidelijk de chokehendel in de verticale positie (A, afb. 28). Als de motor voldoende warm gelopen is, moet deze in zijn stationair toerental blijven draaien ook als de choke niet meer wordt gebruikt.

Hoge omgevingstemperatuur (hoger dan 35 °C/95 °F):

De startprocedure is dezelfde als voor een "Normale ruimtetemperatuur", maar zonder de choke te gebruiken.

Lage omgevingstemperatuur (lager dan 10 °C/50 °F):

De startprocedure is dezelfde als voor een "Normale omgevingstemperatuur", maar de motor dient circa 5 minuten langer warm te draaien (punt 5).



De motorfiets starten en ermee rijden

1) De koppeling met de koppelingshendel in zijn vrij zetten.
 2) Met de punt van uw voet en een besliste beweging de versnellingshendel induwen om deze in eerste versnelling te zetten.

3) Geef gas met de gashendel en laat tegelijkertijd langzaam de koppelingshendel los; het voertuig begint nu te rijden.

4) De koppelingshendel helemaal loslaten en gas geven.

5) Om naar een hogere versnelling te schakelen, moet het gas worden losgelaten om het toerental omlaag te brengen, de koppelingshendel moet worden ingetrokken, de versnellingshendel worden opgetild en de koppelingshendel moet worden losgelaten.

Op de volgende manier schakelt u terug naar een lagere versnelling: de gashendel loslaten, koppelingshendel intrekken, even gas geven om alle tandwielen te synchroniseren, terugschakelen en de koppelingshendel loslaten.

De hendels dienen snel en op intelligente wijze te worden bediend : op een helling, wanneer de motor snelheid mindert, dient u onmiddellijk naar een lagere versnelling terug te schakelen. Doet u dit niet, dan zet u het hele voertuig (en niet alleen de motor) onder druk.



Belangrijk

Niet abrupt gas geven: u kunt er de motor mee "verzuipen" of de transmissieorganen mee forceren. Laat de koppeling niet in zijn vrij staan tijdens het rijden: dit kan tot oververhitting en dus een abnormale slijtage van alle schijven leiden.

Remmen

Op tijd snelheid minderen, terugschakelen om met te motor te remmen en vervolgens remmen met beide remmen. Voordat de motor stilstaat, de koppeling in zijn vrij zetten om te voorkomen dat de motor plotseling uitvalt.



Opgelet

Als u maar een rem gebruikt bij het remmen, is de doeltreffendheid van de remmen van de motorfiets minder. Rem niet te abrupt en niet te hard; u kunt er de wielen mee blokkeren waardoor u de controle over de motorfiets verliest. Als het regent of als u op een glad wegdek rijdt, is het remvermogen aanzienlijk minder. Rem in deze gevallen zachtjes en voorzichtig. Door plotselinge bewegingen kunt u de controle over het voertuig verliezen.

Op lange en steile dalingen is het beter op de motor af te remmen door terug te schakelen en de remmen afwisselend en kort te gebruiken: door voortdurend remmen wordt het wrijvingsmateriaal oververhit en het remvermogen drastisch verminderd. Een lagere bandenspanning dan de voorgeschreven spanning, vermindert ook het remvermogen, maakt het rijden minder precies en de motorfiets houdt de bochten minder goed.

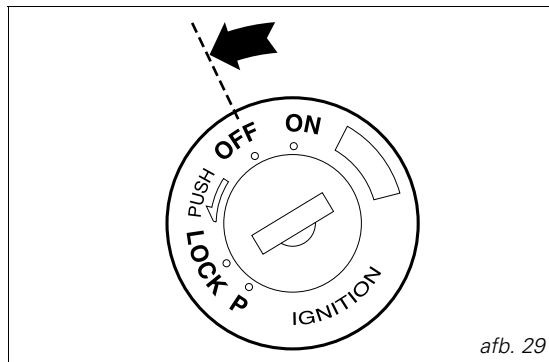
De motorfiets stilzetten

Snelheid minderen, terugschakelen en de gashendel loslaten. Naar de eerste versnelling terugschakelen en dan in de neutrale stand zetten. Remmen en stoppen. De motor uitzetten door de sleutel op **OFF** te zetten (pag. 18).



Belangrijk

De sleutel niet op ON laten staan terwijl de motor uit staat om schade aan de elektrische onderdelen te voorkomen.



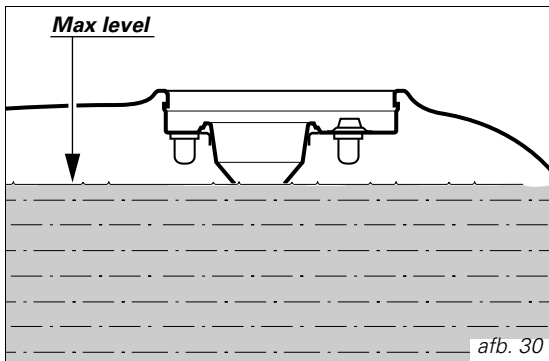
Brandstof tanken

Niet te veel brandstof in de tank doen. De brandstof moet onder het inlaatgat van de doprand blijven (afb. 30).



Opgelet

Gebruik loodvrije brandstof met een octaangetal van minstens 95. Er mag geen benzine in de vulpijp onder de dop blijven zitten.



Parkeren

De stilstaande motor op de zijstandaard zetten (zie pag. 29).

Het stuur helemaal naar links draaien en de sleutel op **LOCK** zetten om diefstal te voorkomen.

Als je in een garage of in een andere ruimte parkeert, controleer dan dat deze goed geventileerd is en dat de motor niet te dicht bij warmtebronnen staat.

In geval van nood laat u de parkeerlichten branden door de sleutel in de stand **P** te zetten.

Belangrijk

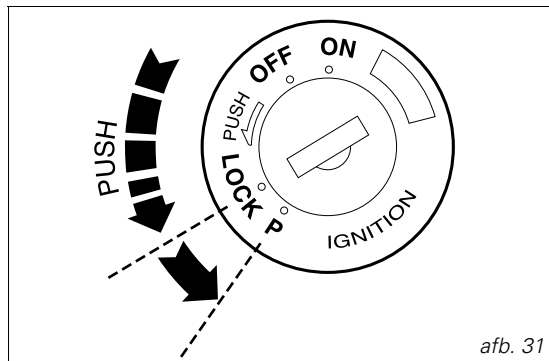
Laat de sleutel niet te lang in deze stand **P** staan omdat de accu leeg kan raken. Laat de sleutel nooit in een onbewaakt voertuig zitten.

Opgelet

Het hele uitlaatgedeelte kan warm blijven, ook nadat de motor is uitgezet; raak het uitlaatgedeelte dus met geen enkel lichaamsdeel aan, pas goed op en parkeer het voertuig niet in de buurt van ontvlambare materialen (met inbegrip van hout, bladeren enz.).

Opgelet

Het gebruik van sloten en blokkeringen die het rijden van de motorfiets verhinderen (bijv. diskslot, kroonwielblokkering enzovoorts) is zeer gevaarlijk en kan de werking van de motorfiets en de veiligheid van de bestuurder en passagier in gevaar brengen.



Bijgeleverde accessoires (afb. 32)

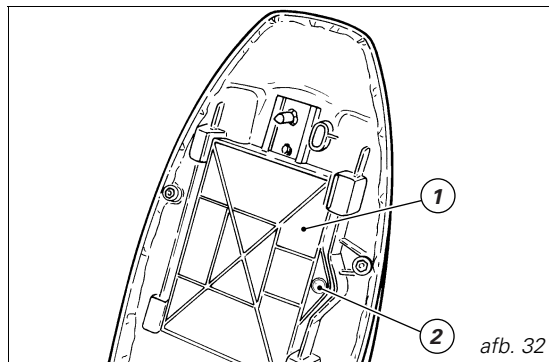
In de ruimte onder het zadel zitten:
de gebruiks- en onderhoudsaanwijzingen;
een helmhouder;
een gereedschapssetje voor normale controle- en
onderhoudsverrichtingen.

Om toegang te krijgen tot de opbergruimte moet het zadel
(pag. 28) en het beschermkap (1) worden verwijderd door
de speciale schroef (2) met een munt los te draaien.

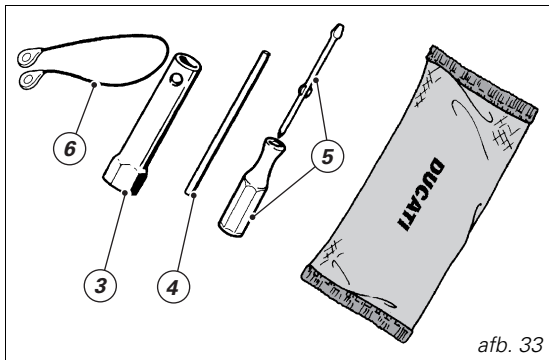
In de gereedschapsset (afb. 33)

zitten:

- 3) een bougiesleutel;
- 4) pin voor bougiesleutel;
- 5) een dubbele schroevendraaier;
- 6) helmhouder.



afb. 32



afb. 33

BELANGRIJKSTE GEBRUIKS- EN ONDERHOUDSWERKZAAMHEDEN

Optillen van de brandstoftank (afb. 34)



Opgelet

Om te voorkomen dat er benzine uit het ontluftingsgat van de benzinedop komt, mag er niet meer dan 5 liter benzine in de tank zitten.

Verwijder het zadel (pag. 28) en til de haak (1) op. Til de tank op en ontkoppel de steunstang (2, afb. 35) van zijn plek onder het zadel.

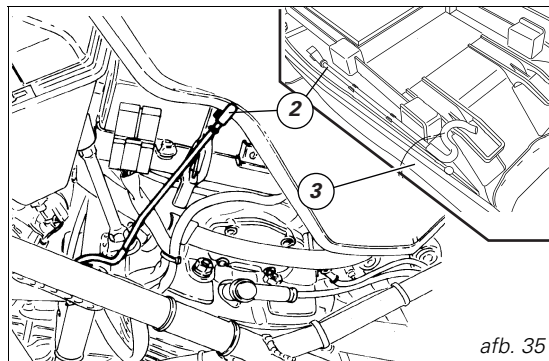
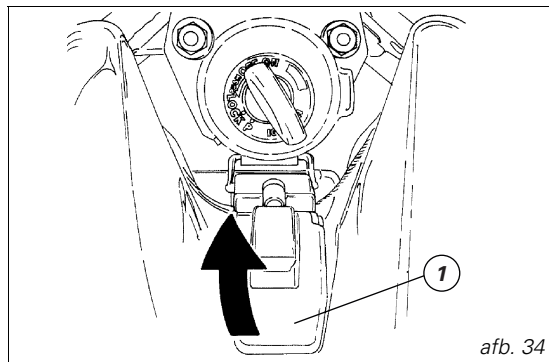
Plaats de tank op de steunstang.

Om de tank weer te monteren, de hierboven beschreven handelingen in de omgekeerde volgorde uitvoeren.



Opgelet

Als u de tank weer laat zakken, dient u op te letten dat alle slangen op hun plaats zitten en nergens worden platgedrukt.



Vervangen van het luchtfilter

Het filter moet worden vervangen op de tijdstippen die zijn voorgeschreven in de onderhoudstabel in het garantieboekje. Om het filterhuis te bereiken, moet de brandstoftank worden opgetild (pag. 41).

Om het filter eruit te halen, maakt u de lipjes (1) los waarmee het deksel op beide kanten van het filterhuis zit en haalt u de kap (2, afb. 36) eraf.

De filter eruit halen (3, afb. 37) en vervangen.

Belangrijk

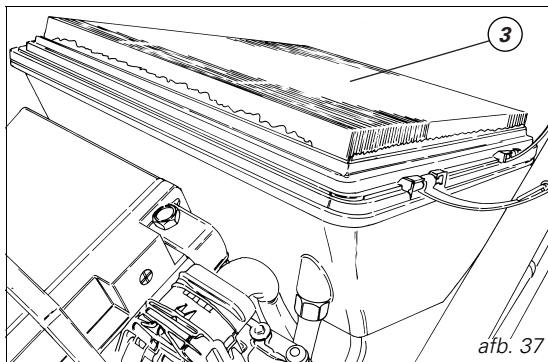
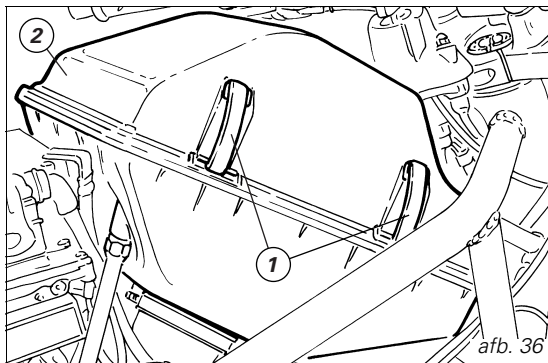
Een vuil filter vermindert de luchtinlaat waardoor er meer brandstof wordt verbruikt, het motorvermogen afneemt en vuil zich vastzet op de bougies.

Rijd niet met een motor zonder filter; de vuile deeltjes die in de lucht zitten, kunnen in de motor komen en deze beschadigen.

Het filter weer correct monteren, zoals op de afbeelding, in het filterhuis steken en alle elementen die u eraf hebt gehaald, weer monteren.

Belangrijk

Wanneer het voertuig op stoffige of vochtige wegen wordt gebruikt, moet het filter vaker worden vervangen dan wordt voorgeschreven in de onderhoudstabel in het garantieboekje.



Controle rem- en koppelingsvloeistofpeil (afb. 38)

Het peil mag niet onder het **MIN**-streepje zakken dat op de respectieve tanks is aangebracht.

Als er te weinig vloeistof in zit, kan er lucht in de leidingen komen en werkt het systeem op den duur niet meer.

Om de vloeistof bij te vullen of met de tussenpozen te vervangen die voorgeschreven zijn in de tabel voor periodiek onderhoud, weergegeven in het Garantieboekje, dient men zich tot een dealer of erkende garage te wenden.

Belangrijk

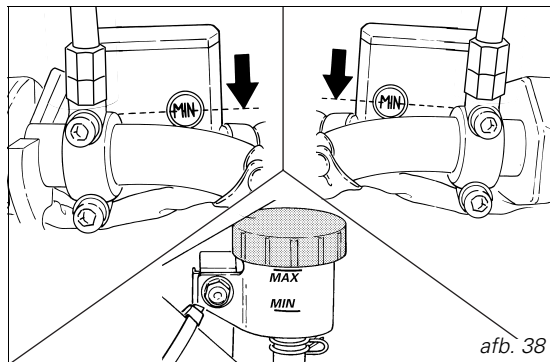
Om de 4 jaar is het raadzaam de leidingen te laten vervangen.

De koppeling

Als er te veel speling op de koppelingshendel zit en de motor schokt of valt uit bij het schakelen, betekent dit dat er lucht in de leiding van de koppeling zit. Ga naar een erkende Ducati dealer om de leiding te laten controleren en/of te laten ontluchten.

Opgelet

Naarmate de koppelingsschijven slijten, wordt het peil van de koppelingsolie hoger: giet er dus nooit meer in dan de voorgeschreven hoeveelheid (3 mm boven het minimum).



afb. 38

Remmechanisme

Als er speling op het rempedaal of remhendel zit ook al zijn de remblokjes in goede staat, dient u contact op te nemen met een erkende Ducati dealer om het remsysteem te laten controleren en eventueel het mechanisme te laten ontluchten.



Opgelet

De vloeistof voor de remmen en de koppeling is schadelijk voor plastic en gelakte delen, zorg dus dat hier geen vloeistof op valt.

Hydraulische vloeistof is bijtend en kan schade en verwondingen veroorzaken.

Meng geen verschillende kwaliteiten met elkaar.

Controleer of alle pakkingen in goede staat zijn.

Controle van de slijtage van de remblokken (afb. 39)

Voorrem

Om de remblokjes te kunnen controleren zonder de klauw te demonteren, zitten op alle blokjes slijtagegroeven. Op een goed blokje moeten de groeven goed zichtbaar zijn.

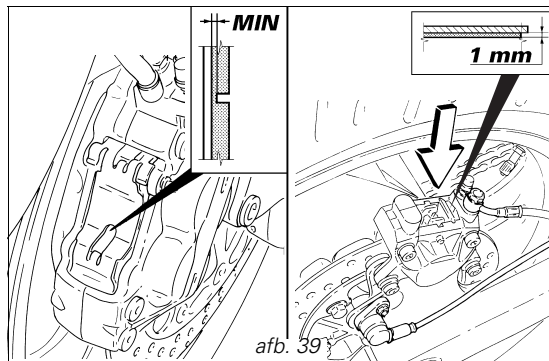
Achterrem

Het wrijvingsmateriaal op elk blokje moet minstens 1 mm dik zijn.



Belangrijk

Om de remblokjes te laten vervangen, dient u naar een erkende Ducati dealer te gaan.



De scharnierpunten smeren

U dient regelmatig de beschermhulzen rond de start- en chokekabels te controleren. Ze mogen nergens platgedrukt zijn en er mogen geen scheurtjes in de plastic buitenkant zitten. Controleer of de kabels in de huls glijden door het bedieningsorgaan te bewegen: indien er sprake is van wrijving of wanneer de kabels blijven steken, moeten ze worden vervangen bij een officiële Ducati-dealer of een erkende garage.

Om te voorkomen dat de kabels stroef gaan bewegen, hoeft u slechts regelmatig de uiteinden van elke flexibele transmissiekabel te smeren met vet van het type SHELL Advance Grease of Retinax LX2.

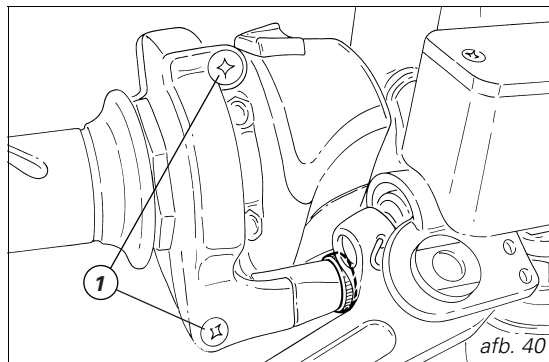
In geval van gasbediening is het raadzaam het bedieningsorgaan te openen door de twee bevestigingsschroeven (1, afb. 40), los te draaien en vervolgens het uiteinde van de kabel en de spindel te smeren.



Opgelet

Sluit de hendel voorzichtig en vergeet niet de kabel in de spindel te steken.

De kap monteren en de schroeven (1) aandraaien met een aanhaalmoment van 1,8 Nm.

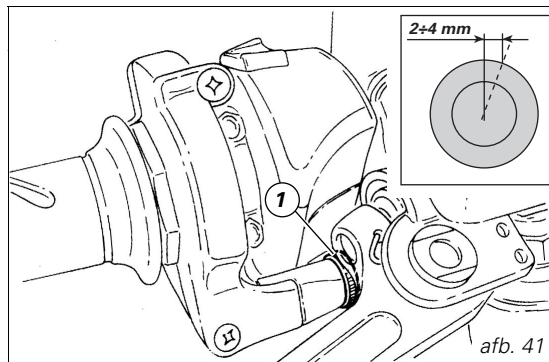


afb. 40

Voor een optimaal in- en uitklappende zijstandaard dient deze eerst zorgvuldig te worden schoongemaakt en dan te worden ingevet met vet van het type SHELL Alvania R3 op alle wrijvingspunten.

De gaskabel afstellen

De gashendel moet in alle draaiposities een vrije slag hebben van 2-4 mm, gemeten vanaf de rand van de hendel. Stel deze indien nodig af met de bijbehorende stelknop (1, afb. 41) die zich op het bedieningsorgaan bevindt.



De accu opladen (afb. 42)

Het is raadzaam de accu te demonteren om deze op te laden.

Maak eerst de negatieve zwarte pool (-) los, en dan de positieve rode (+) pool.

Maak de stoppen (1) los en haal de accu van het voertuig.

**Opgelet**

De accu produceert explosieve gassen: houd de accu ver uit de buurt van warmtebronnen.

Laad de accu op in een goed geventileerde ruimte.

Sluit de kabeltjes eerst aan de rode positieve (+) pool, en dan aan de zwarte negatieve (-) pool aan.

**Belangrijk**

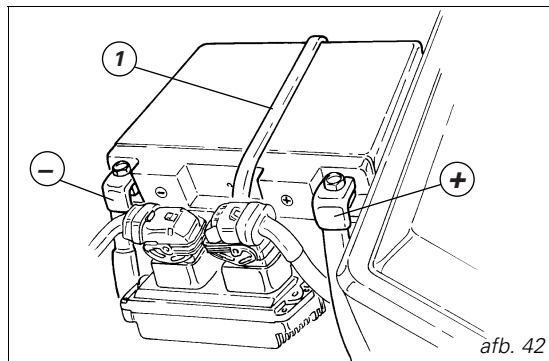
Sluit de accu eerst aan op de acculader voordat u deze aanzet om vonken op de accupolen te voorkomen waardoor het gas in de accucellen kan exploderen.

Maak altijd eerst de positieve pool vast (rode).

**Opgelet**

Houd de accu buiten het bereik van kinderen.

Laat de accu op 1A ong. 5÷ 10 uren opladen.

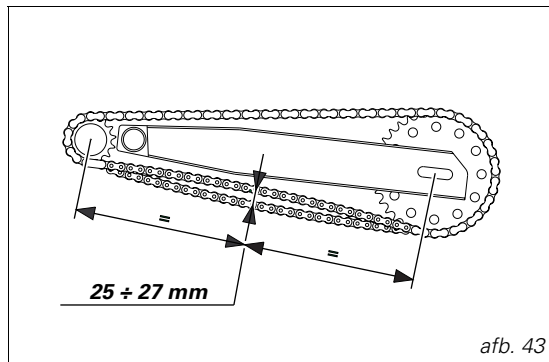


De transmissieketting spannen

Laat het achterwiel langzaam draaien om de stand te vinden waarin de ketting het strakst gespannen is. Terwijl de motorfiets op de zijstandaard staat, moet de ketting met een vinger omhoog worden geduwd, zodat die overeenkomt met de middellijn van de achtersvork. Het onderste deel van de ketting moet een omwenteling kunnen maken. (afb. 43):

$25 \div 27$ mm.

Om de ketting te spannen, draait u de moer (1, afb. 44) van de steekas los en draait u de schroeven (2) op beide kanten van de achtersvork evenveel vast. Als je deze laatste schroeven losdraait, gaat de ketting losser zitten. In dit geval moet het wiel naar voor worden verzet.



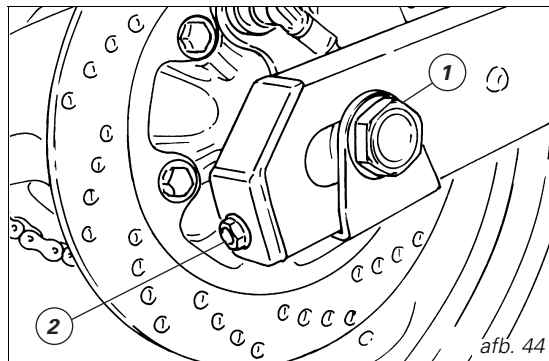
Belangrijk

Een slecht gespannen ketting doet de transmissiedelen snel slijten.

Op beide kanten van de achtersvork zit een schaalverdeling: beide kanten moeten op hetzelfde streepje zitten; voor een perfect uitgebalanceerd wiel.

Smeer wat vet op de draad van de moer (1) van de steekas (SHELL Retinax HDX2) en draai de moer vast met een aanhaalmoment van 72 Nm.

Smeer wat vet op de draad van de afstelschroeven (2) (SHELL Alvania R3) en draai ze vast met een koppel van 8 Nm.



De ketting smeren

Op de ketting zitten O-ringen om de glijdende elementen te beschermen tegen invloeden van buitenaf en de smering langer te vrijwaren.

Om deze ringen tijdens het schoonmaken niet te beschadigen, gebruikt u liefst speciaal hiervoor bestemde oplosmiddelen en een hogedrukreiniger (zonder te overdrijven). Droog de ketting met perslucht of met een vochtabsorberend materiaal en smeer elk kettingelement met SHELL Advance Chain of Advance Teflon Chain.

**Belangrijk**

Met verkeerde smeermiddelen kunt u de ketting, het grote kroonwiel en het kleine motortandwiel beschadigen.

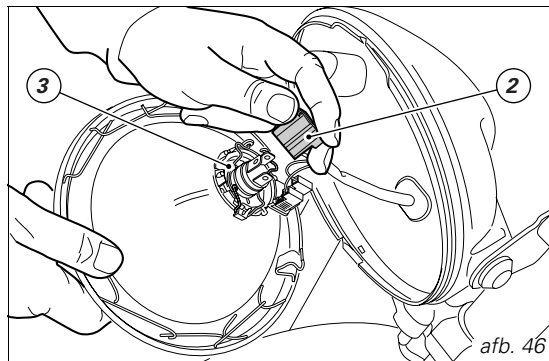
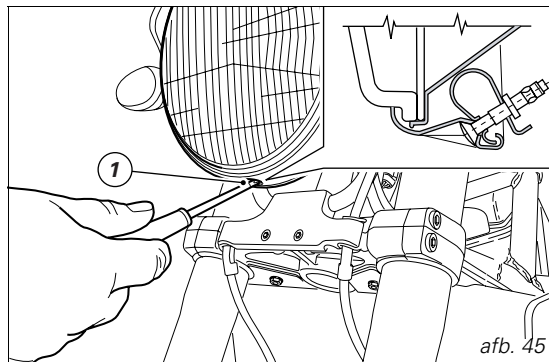
De lampjes vervangen

Voordat u een lampje dat stuk is vervangt, dient u te controleren of de spanning en het vermogen van het nieuwe lampje voldoen aan de voorschriften die zijn opgesomd onder het punt "Elektrische uitrustingen" op pag. 67.

Koplamp (afb. 45, afb. 46, afb. 47, afb. 48)

Om de lampjes uit de koplamp te halen, draait u eerst de onderste schroef (1) los waarmee de hele lamp (parabool en lampframe) vastzitten.

Maak de connector (2, afb. 46) los van het lampje van de koplamp. Ontkoppel de borgveer (3, afb. 46) van de lamp en verwijder de lamp van de steun.



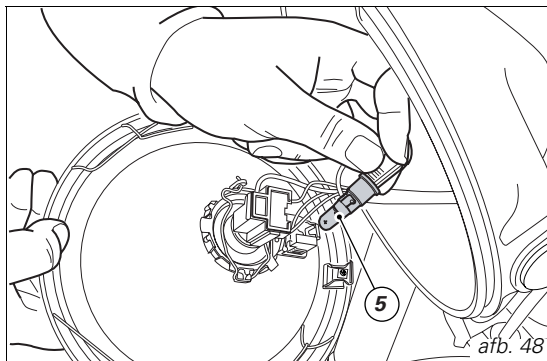
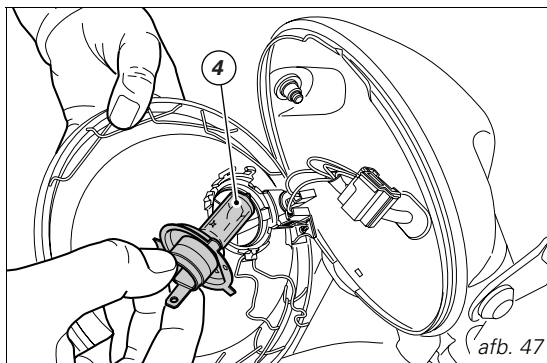
Vervang de lampen (4).

Opmerkingen

Het doorzichtige gedeelte van het nieuwe lampje mag niet met de handen worden aangeraakt, omdat het hierdoor zwart kan worden en de verlichtingssterkte kan verminderen.

Breng de spieën van de lampbasis aan in de betreffende zittingen, om de juiste richting te verkrijgen; maak het uiteinde van de veer (3, afb. 46) vast aan de steunen van de koplampbehuizing. Maak de draden weer vast.

Om het lampje van het parkeerlicht te vervangen, moet de connector worden losgemaakt. Het lampje (5) heeft een bajonetkoppelingsmechanisme. Om het lampje te verwijderen, dient men erop te drukken en naar links te draaien. Om het nieuwe lampje erin te steken, drukt u erop en draait u het naar rechts tot u het hoort klikken. Sluit het lampje weer aan en maak het frame en de parabool weer vast.

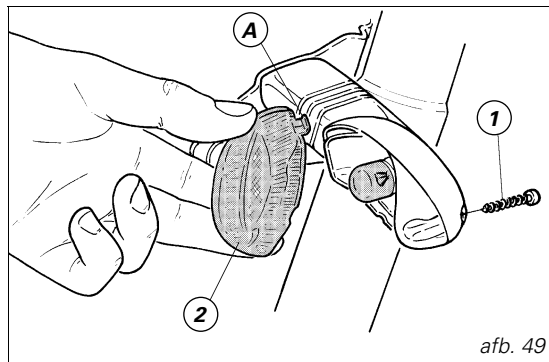


Richtingaanwijzers (afb. 49)

De schroef (1) losdraaien en het gekleurde glas (2) van de houder halen.

Dit lampje heeft een bajonetsluiting, dus moet u het eerst even indrukken en dan naar links eruit draaien. Om het nieuwe lampje erin te steken, drukt u erop en draait u het naar rechts tot u het hoort klikken. Om het gekleurde glas weer te monteren steekt u het tandje (A) in de opening in de houder.

De schroef (1) weer vastdraaien.



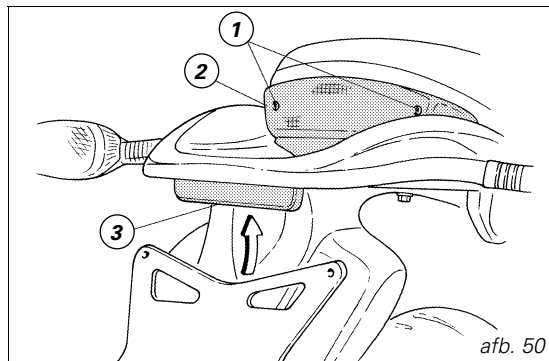
afb. 49

Remlicht (afb. 50)

Om de lampjes van de stop- en standlichten te vervangen, draait u eerst de twee schroeven (1) los waarmee het glas (2) is vastgemaakt en haalt u dit weg. Dit lampje heeft een bajonetsluiting, dus moet u het eerst even indrukken en dan naar links eruit draaien. Om het nieuwe lampje erin te steken, drukt u erop en draait u het naar rechts tot u het hoort klikken. Monteer het glas weer.

Kentekenplaatverlichting (afb. 50)

Om het lampje van de kentekenplaatverlichting (3) te bereiken, moet de lamphouder vanaf de binnenzijde worden verwijderd, haal vervolgens het lampje eruit en vervang deze.



afb. 50

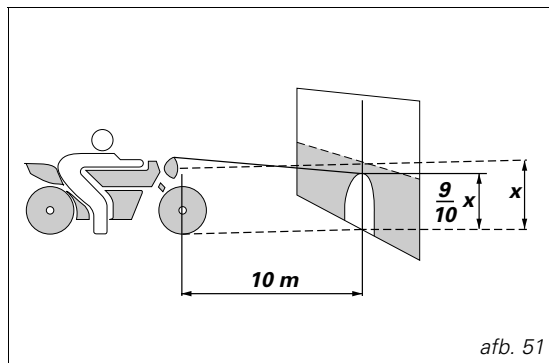
De hoogte van de koplamp afstellen (afb. 51)

Controleer de lichtbundel van de koplamp door de motor met op druk gebrachte banden en een bestuurder op het zadel, perfect loodrecht op de lengteas op een afstand van meter voor een muur of een scherm te zetten. Teken een horizontale lijn op de hoogte van het midden van de koplamp en een verticale lijn op de lengtelijn van het voertuig.

Controleer dit zo mogelijk met schemerlicht.

Zet het dimlicht aan:

de bovenste scheidelijnslijn tussen de donkere zone en de verlichte zone op de muur, mag niet hoger dan $\frac{9}{10}$ komen van de hoogte, gemeten bij de vloer tot aan het midden van de koplamp.

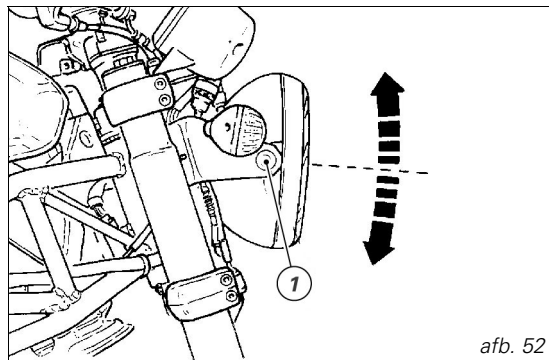


Opmerkingen

De hierboven beschreven meetprocedure is de "Italiaanse wettelijk" voorgeschreven procedure om de maximale koplamphoogte te berekenen.

Pas de procedure dus aan de wettelijke voorschriften van uw eigen land aan.

De correctie van de verticale richting van de koplamp kan worden uitgevoerd door aan de schroeven (1, afb. 52) te draaien die de koplamp op de zijsteunen bevestigen.



Bandenspanning

Spanning voorband:
2,1 bar - 2,3 Kg/cm²

Spanning achterband:
2,2 bar - 2,4 Kg/cm²

De bandenspanning wijzigt naar gelang van de buitentemperatuur en de hoogte; meet de spanning en pas deze aan telkens als u in gebieden rijdt met grote temperatuur- en hoogteverschillen.



Belangrijk

De bandenspanning moet met "koude banden" worden gemeten.

Om de velg van het voorwiel te beschermen op erg oneffen wegdekken, verhoogt u de bandenspanning met $0,2 \div 0,3$ bar.

De banden repareren of vervangen

Als er een gaatje komt in een band zonder luchtkamer, duurt het een hele tijd voordat deze helemaal leegloopt omdat ze vrij lekvast zijn. Controleer dus zorgvuldig of er geen lekken zitten in een band als deze een beetje is leeggelopen.



Opgelet

Vervang de band als er een gaatje in is. Monteer een nieuwe band van hetzelfde merk en type als de oorspronkelijke.

Controleer goed of u de stofdopjes op de ventielen goed hebt vastgeschroefd zodat de lucht er niet tijdens het rijden uit kan lopen. Monteer nooit een band met een binnenband; als dit voorschrift wordt overtreden, kan de band klappen met zware gevolgen voor de bestuurder.

Als een band wordt vervangen, dient het wiel te worden uitgebalanceerd.



Belangrijk

De contragewichten van de wielen niet verwijderen of verplaatsen.



Opmerkingen

Om de banden te laten vervangen, contacteert u een dealer of een Erkende Garage zodat u er zeker van bent dat de wielen op de juiste manier worden ge(de)monteert.

Minimumdiepte van het loopvlak

De minimumdiepte (S , afb. 53) van de groeven in het loopvlak dient op het punt met de grootste slijtage te worden gemeten:

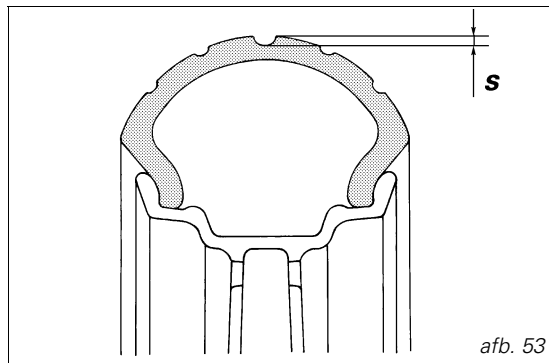
de dikte mag niet minder dan 2 mm bedragen en in elk geval niet minder dan de wettelijk voorgeschreven dikte in het land waarin de motor wordt gebruikt.



Belangrijk

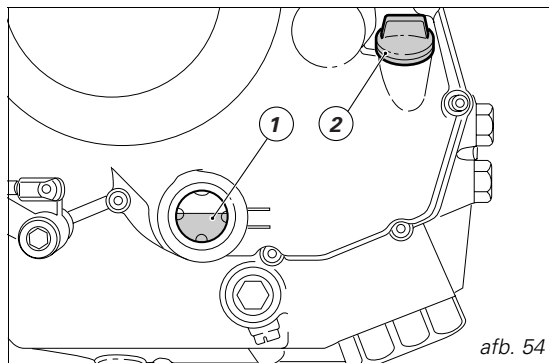
Controleer regelmatig of er geen barsten of sneden in de banden zitten, vooral op de zijkanten, en of er geen verdikkingen of grote slijtageplekken op zitten die wijzen op schade aan de binnenkant van de band; vervang ze als ze ernstig beschadigd zijn.

Haal steentjes of ander vuil dat in de groeven van de band zit, eruit.



Het motoroliepeil controleren (afb. 54)

Het motoroliepeil is zichtbaar via het glazen raampje. Controleer de olie als het voertuig perfect recht staat en de motor warm is; wacht enkele minuten nadat de je de motor hebt uitgezet, totdat de olie afgekoeld is. Het peil moet tussen de streepjes op het venstertje staan. Als er te weinig in zit, vult u motorolie bij van het type 4 SHELL Advance Ultra 4. Haal de vuldop (2) eraf en vul olie bij totdat het peil juist is. Steek de dop er weer op.



afb. 54

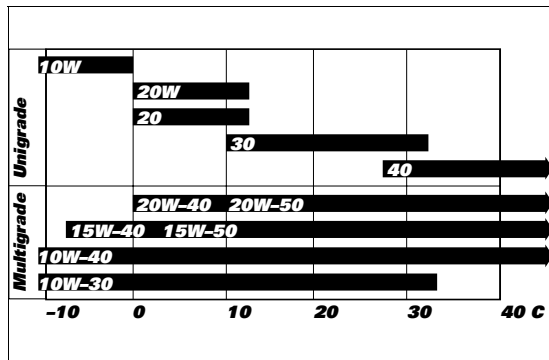
Belangrijk

Voor het ververset van de motorolie en het vervangen van de oliefilters op de voorgeschreven tijdstippen in de onderhoudstabel in het garantieboekje, dient u zich te wenden tot een officiële Ducati-dealer of een erkende garage.

Viscositeit

SAE 10W-40

De overige viscositeitswaarden in de tabel kunnen worden gebruikt als de gemiddelde temperatuur van het gebied waar de motorfiets wordt gebruikt, zich binnen de grenzen van het aangegeven bereik bevindt.



De bougies reinigen en vervangen (afb. 55)

De bougies vormen een belangrijk element van het voertuig en dienen regelmatig te worden gecontroleerd. Dit is een vrij eenvoudige verrichting waarmee ook wordt gecontroleerd of de motor goed functioneert.

Haal de doppen van de bougies en draai de bougies eruit met de bougiesleutel die in de toebehoren zit.

Controleer de kleur van de elektrode in het midden van de bougie: als de kleur overal even lichtbruin is, betekent dit dat de motor goed werkt.

Als de bougies een andere kleur hebben of als er donkere korsten op zitten, vervangt u ze en breng je een erkende Ducati dealer hiervan op de hoogte.

Controleer ook de slijtage van de elektrode in het midden; als er veel slijtage op zit, of de bougie ziet er glazig uit, dien je de bougie te vervangen.

Controleer hoeveel ruimte er tussen de elektrodes zit; de voorgeschreven ruimte bedraagt: $0,6 \div 0,7$ mm.

Belangrijk

Om de ruimte aan te passen, moet u voorzichtig de elektrode aan de zijkant verbuigen. Meer of minder ruimte kan niet alleen de prestaties van het voertuig verminderen, maar kan ook startmoeilijkheden veroorzaken of problemen op het minimumtoerental.

Maak de elektrode en het porselein zorgvuldig schoon met een metalen borsteltje en controleer de dichting.

Maak het tapgat in de kop zorgvuldig schoon en zorg dat er niets in de verbrandingskamer valt.

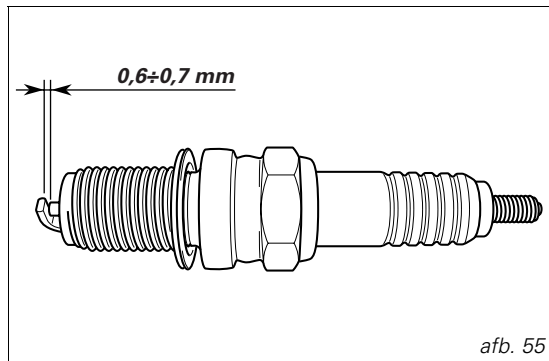
Monteer de bougie weer in de kop en schroef deze helemaal aan. Aanhaalmoment: 20 Nm.

Indien u niet over een momentsleutel beschikt, dient u na het handmatig vastdraaien, een extra draai van een halve slag te geven met de bijgeleverde sleutel.

Belangrijk

Monteer geen bougies met een andere warmtegraad of met een andere schroefdraad.

De bougie dient correct te worden aangeschroefd.



afb. 55

De motor reinigen

Om de metalen en gelakte delen mooi glanzend te houden, moet de motorfiets regelmatig gewassen en gereinigd worden. Hoe vaak hangt af van de manier waarop je ermee rijdt, en op welke wegen de motor rijdt. Gebruik er speciale, als het kan biologisch afbreekbare, producten voor en vermijd bijtende of schurende wasmiddelen of oplosmiddelen.



Belangrijk

Was de motor niet onmiddellijk nadat u ermee hebt gereden om "kringen" van te snel opdrogende producten op de nog warme oppervlakken te vermijden. Spuit niet met heet water of water onder hoge druk op de motor.

Hogedrukreinigers kunnen de veerelementen, de velgen, de elektrische componenten, de dichtingen van de veerelementen, luchtopeningen en uitlaat laten vastlopen of ernstige onregelmatigheden veroorzaken, waardoor het voertuig onveilig wordt en niet meer aan de veiligheidsvereisten voldoet.

Als sommige delen van de motor bijzonder vuil of vet blijken te zijn, gebruik dan een ontvettingsmiddel voor de reiniging, maar voorkom dat dit middel in contact komt met de aandrijfonderdelen (ketting, tandwiel, kroonwiel enzovoorts).

Spoel het voertuig af met lauw water en droog alle oppervlakken met een zeem.



Opgelet

Na het wassen kunnen de remmen soms minder goed werken. Smeer geen vet of olie op de remschijven waardoor het remvermogen afneemt. Reinig de remschijven met een oplosmiddel dat geen vet bevat.

De motor een lange tijd niet gebruiken

Als de winter een lange tijd niet wordt gebruikt, raden wij aan het volgende te doen :

de motorfiets helemaal reinigen;

de brandstoftank aftappen (aftapdop en dichting eraf halen);

Breng vanaf de bougiehouders een beetje motorolie in de cilinders aan en laat de motor handmatig een paar slagen draaien om het beschermende laagje over de binnenwanden te verdelen;

de motorfiets op de hoofdstandaard zetten;

de accu losmaken en eruit halen. Als de motorfiets langer dan een maand stilstaat, dient u de accu te controleren en eventueel op te laden.

Bedek de motorfiets met een speciaal zeil dat de lak niet beschadigt en geen condens vasthoudt.

Dit zeil kunt u bij Ducati Performance kopen.

Belangrijke waarschuwingen

In sommige landen (Frankrijk, Duistland, Engeland , Zwitserland, enz.) zijn plaatselijke wettelijke milieu- en lawaaivoorschriften.

Voer regelmatig de eventuele voorgeschreven controles uit en gebruik alleen originele onderdelen van Ducati die voldoen aan de voorschriften van de verschillende landen.

TECHNISCHE KENMERKEN**Gewichten**

Drooggewicht:

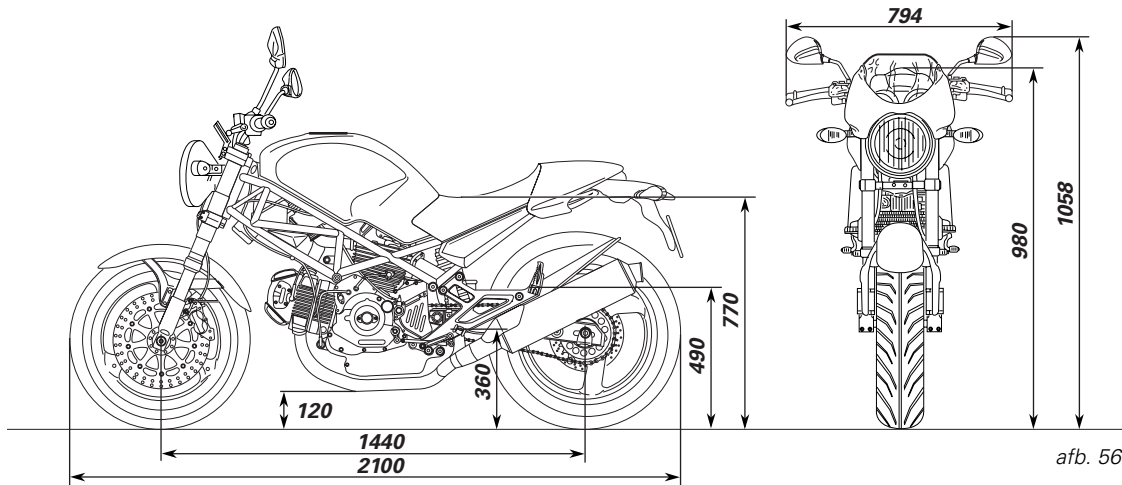
168 kg (620-620 DARK)

166 kg (620 DARK MONODISCO)

Gewicht met volle bepakking: 390 kg

**Opgelet**

Als u de motorfiets zwaarder laadt dan de voorgeschreven limieten, presteert hij minder en worden de handteerbaarheid en de wegligging minder goed zodat u er de controle over kunt verliezen.

Afmetingen (mm) (afb. 56)

afb. 56

Brandstof	Type	dm³ (liter)
<i>Brandstoftank, inclusief een reserve van 3,5 dm³ (liter) en 3 dm³ in de wisseltank</i>	<i>Loodvrije benzine met een octaangetal van minstens 95</i>	14
<i>Oliecarter en -filter</i>	<i>SHELL - Advance Ultra 4</i>	3,1
<i>Voor- en achterremcircuit en koppeling</i>	<i>SHELL Advance Brake DOT 4</i>	—
<i>Bescherming voor elektrische contacten</i>	<i>SHELL Advance Contact Cleaner</i>	—
<i>Voorvork</i>	<i>SHELL Advance Fork 7.5 of Donax TA</i>	0,400 (per telescoop)


Belangrijk

Het is niet toegestaan additieven te gebruiken voor brandstof of smeermiddelen.

Motor

Viertakt met twee in 90° in de lengte liggende "L" cilinders.

Boring mm:

80

Slag mm:

61,5

Totale cilinderinhoud cm^3 :

618

Compressieverhouding $\pm 0,5:1$:

10,5

Max. vermogen op de as (95/1/EG):

47,3 kW - 64 CV bij 9.500 min^{-1}

Max. koppel op de as (95/1/EG):

53 Nm bij 6.750 min^{-1}

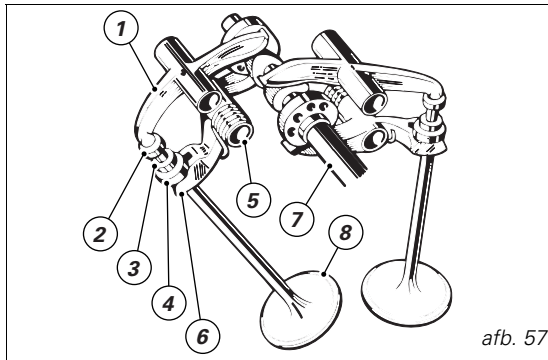
Distributie

Desmodromisch met twee kleppen per cilinder, aangedreven door vier tuimelaars (twee open en twee dicht) en door een frontale distributie-as.

Motorasaandrijving met cilindertandwielen, poelies en tandriemen.

Schema van de desmodromische distributie (afb. 57)

- 1) Tuimelaar voor openen (of bovenste tuimelaar);
- 2) regelaar bovenste tuimelaar;
- 3) halve ringen;
- 4) regelaar tuimelaar voor sluiten (of onderste tuimelaar);
- 5) drukveer onderste tuimelaar;
- 6) tuimelaar voor sluiten (of onderste tuimelaar);
- 7) nokkenas;
- 8) klep.



afb. 57

Prestaties

U haalt de maximale snelheid bij elke versnelling als u de voorschriften voor het inrijden stipt naleeft en regelmatig het voorgeschreven onderhoud uitvoert.

**Belangrijk**

Het niet opvolgen van deze voorschriften ontslaat Ducati Motor Holding S.p.A. van elke verantwoordelijkheid voor eventuele schade aan of een kortere levensduur van de motor.

Ontstekingsbougies

Merk:

CHAMPION

Type:

RA 6 HC;

RA 4 HC.

Merk:

NGK

Type:

DCPR8E.

Voeding

Indirecte elektronische MARELLI injectie.

Doorsnede van de gasklep:

45 mm.

Injectoren per cilinder: 1

Gaten voor injectoren: 1

Benzinetoevoer: 95-98 RON.

Remmen

Vooraan (620/620 DARK)

Type:

met geperforeerde stalen schijf.

2 schijven.

Schijfdiameter:

300 mm.

Hydraulische bediening: hendel op rechterkant van stuur.

Remoppervlak, cm²:

44 per schijf

Remklauwen met afzonderlijke zuigers.

Merk en type:

BREMBO PF2x28 2 zuigers.

Wrijvingsmateriaal:

FERIT I/D 450 FF.

Pomp type:

PS 15.

Vooraan (620 DARK MONODISCO)

Type:

met geperforeerde stalen schijf.

Schijfdiameter:

320 mm.

Hydraulische bediening: hendel op rechterkant van stuur.

Remoppervlak, cm²:

44 per schijf

Remklauwen met afzonderlijke zuigers.

Merk en type:

P 30/34 4 zuigers.

Wrijvingsmateriaal:

FERIT I/D 450 FF.

Pomp type:

PS 13.

Achteraan

Type:

Met vaste geperforeerde stalen schijf.

Schijfdiameter:

245 mm.

Hydraulische bediening: pedaal op rechterkant.

Remoppervlak:

25 cm²

Remklauw:

Ø cilinder 32 mm.

Merk en type:

P 32 F

Wrijvingsmateriaal:

FERIT I/D 450 FF.

Pomp type:

PS 11.



Opgelet

De remvloeistof is corrosief. Als er toevallig remvloeistof in contact komt met de ogen of de huid, dient men deze met overvloedig stromend water te wassen.

Transmissie

Koppeling:

schijven in oliebad;

bedieningsorgaan: hendel op linkerkant van het stuur.

Overbrenging tussen motor en versnellingsas: tandwielen met kroontanden.

Verhouding motortandwiel/koppelingstandwiel:

33/61

Versnellingen:

met 6 verhoudingen (620-620 DARK);

met 5 verhoudingen (620 DARK MONODISCO);

constante aangrijping, pedaal links.

Verhouding motortandwiel uitgang versnelling/achterste koppelingstandwiel:

15/48 (620-620 DARK)

15/46 (620 DARK MONODISCO)

Totale verhoudingen:

1^e 13/32 (620-620 DARK)

2^e 18/30 (620-620 DARK)

3^e 21/28 (620-620 DARK)

4^e 23/26 (620-620 DARK)

5^e 22/22 (620-620 DARK)

6^e 26/24 (620-620 DARK)

1^e 40/16 (620 DARK MONODISCO)

2^e 36/21 (620 DARK MONODISCO)

3^e 32/34 (620 DARK MONODISCO)

4^e 29/27 (620 DARK MONODISCO)

5^e 28/29 (620 DARK MONODISCO)

Kettingoverbrenging tussen versnelling en achterwiel:

Merk:

DID

Type:

520 VL4

Afmetingen:

5/8" x 1/4"

Aant. schakels:

106

Belangrijk

De motorfiets is goedgekeurd met de hier vermelde verhoudingen die dus niet mogen worden gewijzigd.

Indien u de motorfiets wilt aanpassen voor speciale parcoursen of wedstrijden, is Ducati Motor Holding S.p.A. bereid de verhoudingen te geven die afwijken van de standaard; wendt u in dat geval tot een officiële Ducati-dealer of een erkende garage.

Opgelet

Als het achterste tandwiel moet worden vervangen, dient u zich tot een dealer of een erkende garage te wenden.

Als dit onderdeel niet correct wordt vervangen, kan dit uw veiligheid en die van de passagier ernstig in gevaar brengen en de motorfiets onherroepelijk beschadigen.

Frame

Buis met roosterframe boven van zeer sterke stalen stangen.

Stuurhoek (op elke kant):

27°

Balhoofdhoek:

24°

Naloop mm:

96

Wielen

Lichtmetalen velgen met drie spaken.

Vooraan

Merk:

BREMBO

Afmetingen:

MT3.50x17"

Achteraan

Merk:

BREMBO

Afmetingen:

MT4,50x17"

Beide wielen hebben een demontabele steekas.

Banden**Vooraan**

Radiale "tubeless" band.

Afmetingen:

120/60-ZR17

Achteraan

Radiale "tubeless" band.

Afmetingen:

160/60-ZR17

Ophangingen**Vooraan**

Hydraulische vork met omgekeerde telescoop.

Diameter draagstangen: 43 mm.

Speling op de stangas: 130 mm.

Achteraan

Progressieve inwerkingstelling door tuimelaar tussen frame en bovenste draaipunt van de schokdemper. De schokdemper die verstelbaar is bij uitvering en bij het voorspannen van de veer. Onderkant gescharnierd op een schommelende achtervork in staal en aluminium.

De achtervork draait rond de steekas die door de motor zit.

Dit systeem maakt dit voertuig uiterst stabiel.

Speling schokbreker: 65 mm.

Veerweg van het achterwiel: 148 mm.

**Opmerkingen**

Voer geen werkzaamheden uit aan de motorfiets die de technische eigenschappen kunnen veranderen, op basis waarvan de erkenning is verkregen.

Uitlaat

Gekatalyseerd volgens de milieuvoorschriften EURO 2.
Uitvoering voor de V.S.: niet gekatalyseerd.

Beschikbare kleuren

620

Rood Ducati anniversary code 473.101 (PPG);
Rood frame en zwarte velgen.
Donkergrijs cod. *0017 (PPG);
Frame en velgen in fluorescerend rood
Zwart glanzend cod. 248.514 (PPG);
Frame en velgen zwart.

620DARK - 620 DARK MONODISCO

Dark zwart cod. 291.501 (PPG);
Frame en velgen zwart.

Elektrische uitrustingen

De volgende belangrijkste componenten:

Koplamp:

lamp type: H4 (12V-55/60W).

Parkeerlicht

lamp type: T4W (12V-4W).

Elektrische bedieningen op het stuur:

Richtingaanwijzers:

lamp type: R10W (12V-10W).

Claxon.

Schakelaars voor remlichten.

Accu, 12V-10 Ah.

Wisselstroomdynamo 12V-520W.

Elektronische regelaar met zekering van 40A die naast de accu zit.

Startmotor, 12V-0,7 kW.

Achterste lamp en stoplicht

lamp type: P21/5W (12V-5/21W).

Nummerplaatverlichting:

lamp type: W5W (12-5W).



Opmerkingen

Zie voor het vervangen van de lampjes de paragraaf
"Vervangen van de lampjes" op pag. 50.

Zekeringen

De zekeringhouder met de hoofdzekeringen zit links van de accu (afb. 58).

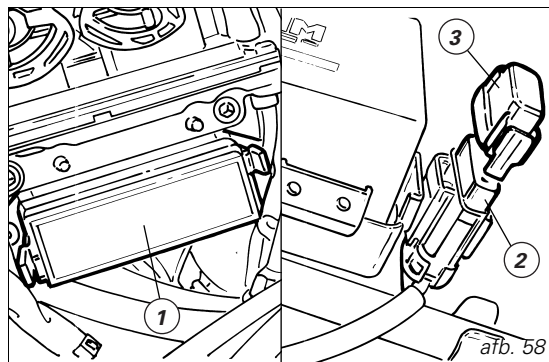
De gebruikte zekeringen zijn bereikbaar door eerst het beschermkap van de houder (1) te halen waarop de montage en de stroomsterkte zijn beschreven.

Slechts zes zekeringen zijn aangesloten, de andere twee zijn reservezekeringen.

De zekering van 40A (2) rechts van de accu (afb. 58) is die van de elektronische regelaar.

Om deze zekering te kunnen bereiken, moet het beschermkapje (3) er eerst af worden gehaald.

Men herkent een doorgeslagen zekering aan een onderbroken gloeidraad (4, afb. 59).

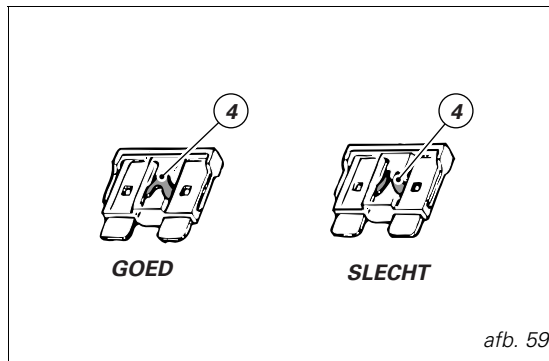


Belangrijk

Om mogelijke kortsluitingen te voorkomen, dient de zekering te worden vervangen terwijl de startsleutel op **OFF** staat.

Opgelet

Nooit zekeringen monteren met andere dan de voorgeschreven waarden. Als u dit voorschrift overtreedt, kunt u het elektrische systeem beschadigen of zelfs brand veroorzaken.



Legenda bedradingschema elektrische leiding/ ontsteking

- 1) De stuurschakelaar rechts
- 2) Transponderantenne
- 3) Sleutelcontact
- 4) Hoofdrelais
- 5) Zekeringenhouder
- 6) Startmotor
- 7) startrelais
- 8) Accu
- 9) Zekering van de spanningsregelaar
- 10) Regelaar
- 11) Wisselstroomdynamo
- 12) Achterste richtingaanwijzer RECHTS
- 13) Achterlicht
- 14) Nummerplaatverlichting
- 15) Achterste richtingaanwijzer links
- 16) Tank
- 17) Aansluiting automatisch testsysteem
- 18) Snelheidssensor
- 19) Bobine horizontale cilinder
- 20) Bobine verticale cilinder
- 21) Bougie horizontale cilinder
- 22) Bougie verticale cilinder
- 23) Injectie horizontale cilinder
- 24) Injectie verticale cilinder
- 25) Potentiometer luchtverdeelklep
- 26) Toerental/timing sensor
- 27) Schakelaar zijstandaard
- 28) Regeleenheid 5.9 M

- 29) Injectierelais
- 30) Neutraalschakelaar
- 31) Schakelaar oliedruk
- 32) Schakelaar remlicht achteraan
- 33) Schakelaar remlicht vooraan
- 34) Stuurschakelaar links
- 35) Sensor voor temperatuur/luchtdruk
- 36) Instrumenten (dashboard)
- 37) Richtingaanwijzer vooraan links
- 38) Claxon
- 39) Koplamp
- 40) Richtingaanwijzer vooraan RE
- 41) Olietemperatuursensor regeleenheid
- 42) Temperatuursensor instrumentenolie
- 43) Koppelingschakelaar.

Kleurcode bedrading**B** Blauw**W** Wit**V** Paars**Bk** Zwart**Y** Geel**R** Rood**Lb** Felblauw**Gr** Grijs**G** Groen**Bn** Bruin**O** Oranje**P** Roze**Zekeringenhouder (1 afb. 58)**

- nr.	Beschrijving	Waarde
1-9	Algemeen	30 A
2-10	Brandstofpomp, injectoren, spoelen	20 A
3-11	Key sense	10 A
4-12	Voeding regeleenheid	3 A
5-13	Passing	7,5 A
6-14	Parkeerlichten, dashboardverlichting, dimlichten/groot licht	15 A
7-15	Stop, claxon	10 A
8-16	Snelheidssensor	5 A

**Opmerkingen**

Het bedradingschema zit achteraan in dit boekje.

GEHEUGENSTEUNTJE VOOR PERIODIEKE ONDERHOUDSBEURTEN

NL

<i>Km</i>	<i>Naam Ducati Service</i>	<i>Kilometerstand</i>	<i>Datum</i>
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			



Manuel d'utilisation et entretien

DUCATI MONSTER

MONSTER 620

MONSTER 620DARK





Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour des longues randonnées : Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes.

Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, tout particulièrement pour le rodage : vous serez ainsi sûrs que votre moto sera toujours en mesure de vous faire éprouver de sensations fortes.

Contactez nos centres autorisés au service après-vente en cas de réparation, ou tout simplement pour un conseil.

Amusez-vous bien!



Remarque

La Société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs pouvant s'être glissées au cours de la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations y contenues s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter toute modification que le développement évolutif de ces produits puisse entraîner.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre motorcycle Ducati n'utilisez que des pièces de rechange d'origine Ducati.



Attention

Ce manuel est partie intégrante du motorcycle et, en cas de transfert de propriété, il devra être livré au nouvel acquéreur.

SOMMAIRE

Indications générales 6

Garantie 6

Symboles 6

Informations utiles pour rouler en sécurité 7

Conduite à pleine charge 8

Données d'identification 9

Commandes pour la conduite 10

Position des commandes pour la conduite du
motocycle 10

Tableau de bord 11

Fonctions des unités LCD 12

Le système antidémarrage 14

Clés 14

Code card 15

Procédure de déblocage de l'antidémarrage électronique
avec la poignée des gaz 16

Double des clés 17

Commutateur d'allumage et antivol de direction 18

Commutateur gauche 19

Levier d'embrayage 20

Levier de starter 21

Commutateur droit 22

Poignée des gaz 23

Levier du frein avant 23

Pédale du frein arrière 24

Pédale de changement vitesse 24

Réglage position de la pédale de changement vitesses et
frein arrière 25

Principaux éléments et dispositifs 26

Position sur le motocycle 26

Bouchon réservoir de carburant 27

Serrure de selle et élément porte-casque 28

Béquille latérale 29

Éléments de réglage amortisseur arrière 30

Mode d'emploi 32

Précautions pour la première période d'utilisation du
motocycle 32

Contrôles avant la mise en route 33

Démarrage du moteur 34

Démarrage et mise en route du motocycle 36

Freinage 37

Mise à l'arrêt du motocycle 38

Ravitaillement carburant 38

Stationnement 39
Accessoires en dotation 40

Principales opérations d'entretien 41

Levage réservoir de carburant 41
Remplacement du filtre à air 42
Contrôle niveau liquide de freins et embrayage 43
Vérification de l'usure des plaquettes de freins 44
Lubrification des articulations 45
Réglage du câble des gaz 46
Charge de la batterie 47
Mise en tension de la chaîne de transmission 48
Graissage de la chaîne de transmission 49
Remplacement des ampoules d'éclairage 50
Assiette du phare 53
Pneus 54
Contrôle niveau huile moteur 56
Nettoyage et remplacement des bougies 57
Nettoyage général 58
Inactivité prolongée 59
Consignes importantes 59

Caractéristiques techniques 60

Encombrement (mm) 60
Poids 60
Ravitaillements 61
Moteur 62
Distribution 62
Performances 63
Bougies d'allumage 63

Alimentation 63
Système de freinage 64
Transmission 65
Cadre 66
Roues 66
Pneus 66
Suspensions 66
Système d'échappement 67
Coloris disponibles 67
Circuit électrique 67

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 71

INDICATIONS GENERALES

Garantie

Dans votre intérêt et afin de garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière.

Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention dans les règles de l'art et, surtout, en utilisant uniquement des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie vient à déchoir si le motocycle est utilisé dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motocycle. De toute manière, si vous avez un doute n'hésitez pas à faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle. Ce manuel inclut des notes d'information avec des significations particulières :



Attention

Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et être préjudiciable à l'intégrité physique personnelle, même de manière grave, voire procurer la mort.



Important

Possibilité de porter préjudice au motocycle et/ou à ses composants.



Remarque

Notices complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications relativement à **droite** ou à **gauche** se rapportent à l'ordre de marche du motocycle.

Informations utiles pour rouler en sécurité



Attention

Lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus souvent à inexpérience de conduite du véhicule. Ne conduisez jamais sans permis ; pour utiliser la moto il faut être titulaire du permis de conduire "A". Ne prêtez pas votre moto à des pilotes sans expérience, dépourvus de permis de conduire "A".

Le pilote et le passager doivent **toujours** porter des vêtements adéquats ainsi qu'un casque de protection. Ne portez pas des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité. Ne démarrez pas le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience voire la mort dans des délais très courts.

Le pilote et le passager doivent appuyer leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.

Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, le pilote doit **toujours** maintenir ses mains sur le guidon, ainsi que le passager doit **toujours** se tenir, de ses deux mains, aux poignées du cadre prévues à cet effet sous la selle.

Respectez la législation et les règles nationales et locales. Respectez toujours les limitations de vitesse, là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne dépassez **jamais** la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation vous permettent d'atteindre.

Signalez **toujours** et suffisamment à l'avance, avec les clignotants prévus à cet effet, tout changement de direction ou de voie.

Se rendre bien visible en évitant de rouler dans "l'angle mort" des véhicules qui vous précèdent.

Faites très attention aux croisements, en correspondance avec les sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.

Éteignez **toujours** le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.

Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence. Lorsque vous prenez de l'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles à votre santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous illico à l'eau et savon et changez de vêtements.

Retirez **toujours** votre clé quand vous laissez votre moto sans surveillance.

Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux demeurent longtemps chauds.



Attention

Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Garez votre motocycle de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale.

Ne le garez jamais sur un terrain irrégulier ou instable car il pourrait tomber.

Conduite à pleine charge

Votre motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité et confort. La répartition des poids sur le motocycle est très importante afin de maintenir inaltérés ces niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou en parcourant des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable

*Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser :
390 Kg.*

F

Tachez de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.

Fixez fermement le bagage aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.

Ne fixez pas d'éléments volumineux et lourds sur le guidon ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse au motocycle.

N'insérez pas d'éléments à transporter dans les espaces du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement du motocycle.

Veillez à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée à la page 54 et en bon état.

Données d'identification

Deux chiffres, identifiant respectivement le cadre (fig. 1) et le moteur (fig. 2), sont indiqués sur chaque motorcycle Ducati.

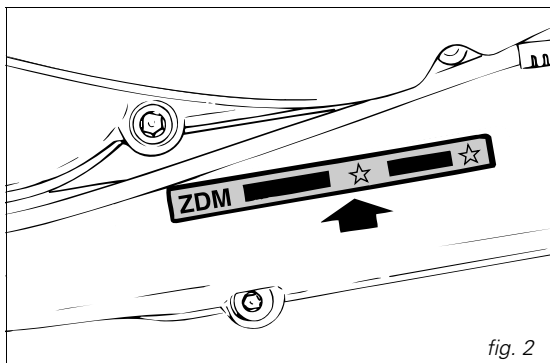
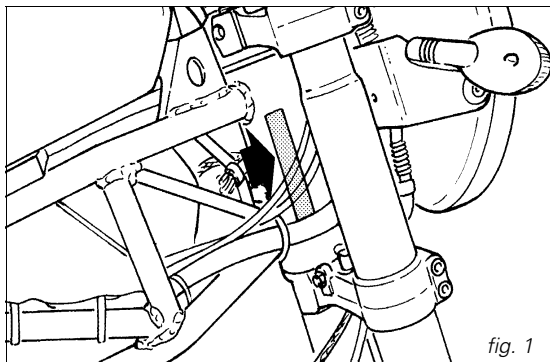
Cadre N°

Moteur N°



Remarque

Ces chiffres identifient le modèle de votre motorcycle et doivent être rappelés sur la commande de pièces détachées.



COMMANDES POUR LA CONDUITE



Attention

Ce chapitre vous renseigne sur le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motorcycle. Lisez soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.

Position des commandes pour la conduite du motorcycle (fig. 3)

F

- 1) Tableau de bord
- 2) Commutateur d'allumage et antivol de direction à clé
- 3) Commutateur gauche
- 4) Levier d'embrayage
- 5) Levier de starter
- 6) Commutateur droit
- 7) Poignée des gaz
- 8) Levier de commande frein avant
- 9) Pédale de changement vitesses
- 10) Pédale du frein arrière

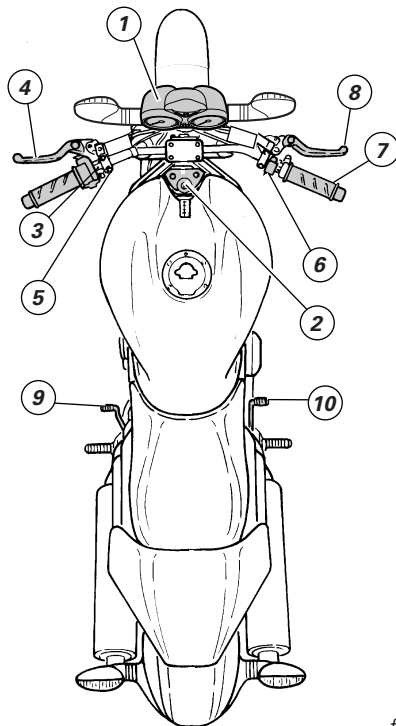


fig. 3

Tableau de bord (fig. 4)

1) **Témoin feu de route** (bleu).

S'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.

2) **Témoin clignotants de direction** (vert).

Il s'allume et clignote lorsqu'un clignotant de direction est en service.

3) **Témoin réserve carburant** (jaune).

S'allume quand le réservoir est en réserve, il n'y a qu'environ 3,5 litres de carburant.

4) **Témoin point mort N (vert).**

S'allume si le sélecteur est au point mort.

5) **Témoin pression huile moteur** (rouge).

S'allume pour indiquer une pression d'huile moteur insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur **ON**, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Cet avertisseur peut s'allumer brièvement si le moteur atteint une température élevée, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

Important

N'utilisez pas le motorcycle si le témoin demeure allumé car vous pourriez porter préjudice au moteur.

6) **Témoin jaune ambre**

S'allume et clignote lorsque le motorcycle est à l'arrêt (antidémarrage électronique actif) ; il est utilisé aussi comme diagnostic du système antidémarrage électronique.

Remarque

Une fois que l'antidémarrage électronique est en fonction, le témoin clignote pendant 24 heures ; ce temps terminé, il s'éteint mais le système demeure actif.

7) **Témoin EOBD** (jaune ambre).

S'allume pour indiquer le blocage du moteur. Il s'éteint au bout de quelques secondes (normalement 1.8 - 2 sec.).

8) **Indicateur de vitesse** (km/h).

Indique la vitesse de roulage.

a) **Afficheur à cristaux liquides - LCD (1) :**

- **Compteur kilométrique** (km).

Indique la distance totale parcourue par le véhicule.

- **Totalisateur journalier** (km).

Indique la distance parcourue depuis la dernière mise à zéro.

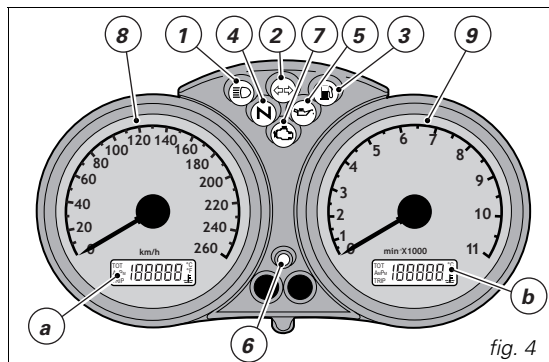
9) **Compte-tours** (trs.min⁻¹).

Indique le nombre de tours/minute du moteur.

b) **Afficheur à cristaux liquides - LCD (2) :**

- **Horloge**

- **Température huile**



Fonctions des unités LCD

A l'allumage (clé de **OFF** à **ON**), le tableau de bord effectue un contrôle de tous les instruments : aiguilles, afficheur et témoins (voir fig. 5 et fig. 6).

Fonctions de l'unité LCD (1)

La clé sur **ON**, appuyez sur le bouton (B, fig. 6) pour afficher le totalisateur journalier et le compteur kilométrique.

Mise à zéro totalisateur journalier

En appuyant sur le bouton (B, fig. 6) pendant plus de 2 secondes lorsqu'on est dans la fonction **TRIP** (totalisateur journalier), l'afficheur (LCD 1) se met à zéro.

Fonctions de l'unité LCD (2)

La clé sur **ON**, appuyez sur le bouton (A, fig. 6) pour afficher l'horloge et la température de l'huile.

Réglage horloge

Appuyez sur le bouton (A, fig. 6) pendant 2 secondes au moins.

Appuyez sur le bouton (B, fig. 6) pour régler AM/PM.

Appuyez sur le bouton (A) pour passer au réglage des heures. Appuyez plusieurs fois sur le bouton (B) pour modifier l'indication de l'heure. Appuyez sur le bouton (A) pour passer au réglage des minutes.

Appuyez sur le bouton (B) pour faire défiler les minutes ; en appuyant sur le bouton pendant plus de 5 secondes le défilement est plus rapide. Appuyez sur le bouton (A) pour quitter la fonction de réglage.

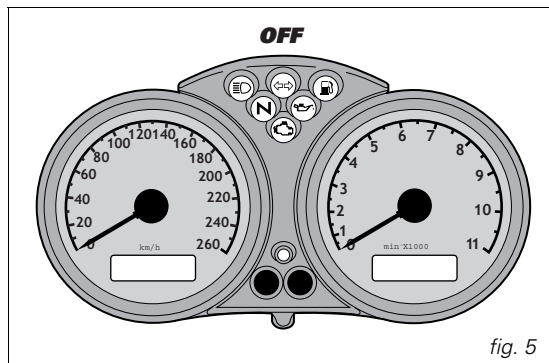


fig. 5

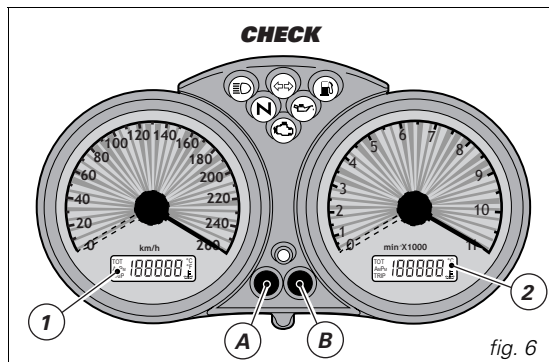


fig. 6

Fonction température huile

Lorsque la température de l'huile descend en dessous de 50 °C/122 °F, l'inscription "**LO**" apparaît sur l'afficheur, tandis qu'en dessus de 170 °C/338 °F l'inscription "**HI**" s'affiche.

Fonction témoin niveau de carburant

Lorsque le témoin de bas niveau s'allume, l'inscription "**FUEL**" apparaît sur l'afficheur.

Fonction témoin entretien

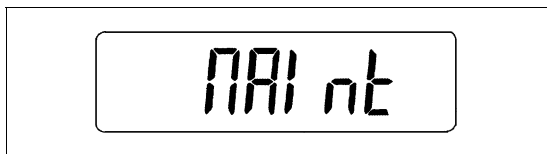
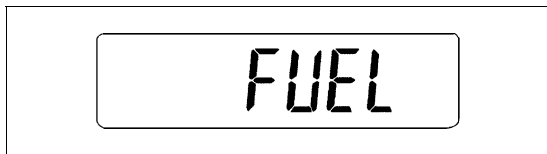
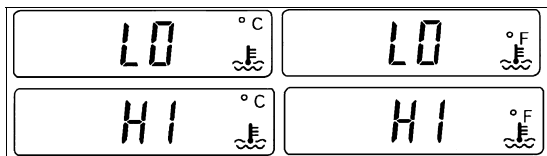
Après les 1000 premiers km/621 mi et ensuite tous les 10.000 km/ 6210 mi chaque fois que l'on tourne la clé sur **ON** l'inscription "**MAInt**" s'affiche pendant 5 secondes ; cela indique la nécessité d'effectuer la révision d'entretien périodique.

Fonction éclairage de fond

La clé sur **ON**, si vous appuyez sur le bouton (B, fig. 6) dans 5 secondes, chaque pression de ce bouton va déterminer une variation de l'intensité lumineuse du tableau de bord.

⚠ Attention

N'agissez sur le tableau de bord que lorsque le véhicule est à l'arrêt. Ne jamais intervenir sur le tableau de bord lorsque vous roulez.



Le système antidémarrage

En vue d'augmenter la protection contre le vol, le motorcycle est doté d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau est mis hors service.

En effet chaque clé abrite dans sa poignée un dispositif électronique jouant le rôle de moduler le signal transmis lors du démarrage d'une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le "mot de passe", toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

Clés (fig. 7)

Le motorcycle est livré avec :

- n° 1 clé A (ROUGE)
- n° 2 clés B (NOIRES)



Attention

La clé rouge A est revêtue d'un capuchon en caoutchouc pour la préserver en bonnes conditions, en évitant le contact avec d'autres clés. Retirez cette protection uniquement en cas de nécessité.

Les clés B sont les clés d'usage courant et servent pour :

- le démarrage ;
- le bouchon du réservoir de carburant ;
- la serrure de la selle.

La clé A joue le même rôle que les clés B, mais en plus elle permet d'effacer et de programmer à nouveau, le cas échéant, d'autres clés noires.



Remarque

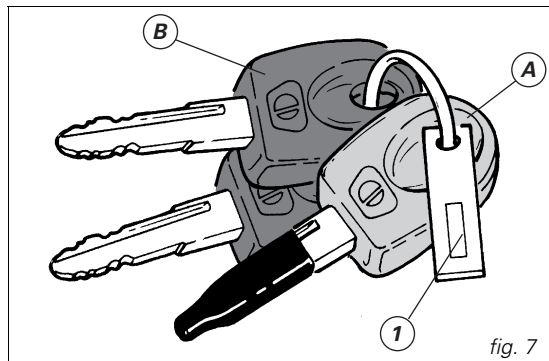
Les trois clés sont dotées également d'une plaquette (1) reportant le numéro d'identification des clés.



Attention

Répartissez les clés et rangez la plaquette (1) et la clé A dans un endroit sûr.

Il est conseillé d'utiliser toujours la même clé noire pour le démarrage du motorcycle.



Code card

Une CODE CARD (fig. 8) est fournie avec les clés. Cette carte porte le code électronique (A, fig. 9) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc d'allumage raté après le **key-ON**.



Attention

La CODE CARD doit être rangée dans un endroit sûr. Il est conseillé de garder toujours sur soi le code électronique, figurant sur la CODE CARD, du fait qu'il pourrait s'avérer nécessaire de débloquer le moteur via la procédure avec la poignée des gaz.

Cette procédure permet donc à l'usager, en cas de problèmes à l'antidémarrage électronique, de désactiver la fonction "blocage du moteur" signalée par l'allumage du témoin jaune ambre EOBd (7, fig. 4).

L'opération peut se réaliser uniquement si l'on connaît le code électronique (electronic code) indiqué sur la code card.

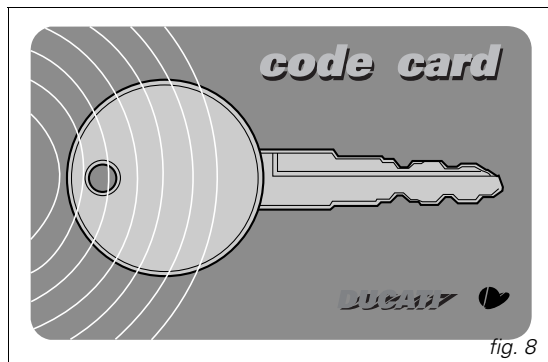


fig. 8

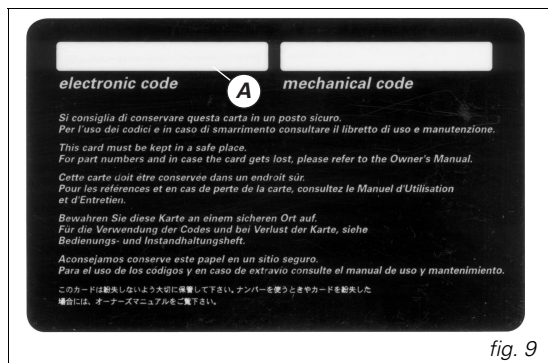


fig. 9

Procédure de déblocage de l'antidémarrage électronique avec la poignée des gaz

1) Positionnez la clé de contact sur ON, puis tournez à fond la poignée des gaz et tenez-la tournée.

Le témoin EOBD (7, fig. 4) s'éteint après une durée préfixée de 8 secondes.

2) Lorsque le témoin EOBD s'éteint, relâchez la poignée.

3) Le témoin EOBD se rallumera en clignotant. Introduisez maintenant le code électronique de déblocage indiqué sur la CODE CARD livrée au client par le concessionnaire lors de la livraison du motocycle.

4) Comptez un nombre de clignotements du témoin EOBD (7, fig. 4) équivalent au premier chiffre du code secret.

Ouvrez complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, et ensuite relâchez-la. L'introduction d'un chiffre est ainsi effectuée et reconnue et le témoin EOBD s'allume et reste dans cet état pendant un temps préétabli de 4 secondes. Répétez cette opération jusqu'à l'introduction du dernier chiffre du code.

Au cas où l'on n'utiliserait pas la poignée des gaz, le témoin EOBD clignotera 20 fois, puis il s'allumera et restera fixe ; il faudra répéter la procédure à partir du point (1).

5) Au relâchement de la poignée des gaz, dans la mesure où le code introduit est correct, le témoin EOBD s'allume et clignote pour signaler que le déblocage a abouti. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes.

6) Si le code introduit N'est PAS exact, le témoin EOBD demeure allumé et, la clé sur OFF, l'on peut répéter les opérations à partir du point (1) pour un nombre de fois illimité.



Remarque

Au cas où la poignée des gaz serait relâchée à contretemps, le témoin se rallume, il faudra donc ramener la clé sur OFF et répéter la séquence à partir du point (1).

Fonctionnement

Chaque fois que la clé du commutateur est tournée de ON à OFF, le système de protection active le blocage du moteur. Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de OFF à ON :

1) si le code est reconnu, le témoin (6, fig. 4), placé sur le tableau de bord, produit un bref clignotement ; le système de protection a saisi le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton START (3, fig. 14.1), le moteur se met en route.

2) Si le témoin (6, fig. 4) ou le témoin EOBD (7, fig. 4) demeurent allumés, le code n'a pas été saisi. Dans ce cas, il est conseillé de remettre la clé dans la position OFF et ensuite à nouveau dans la position ON ; si le blocage persiste, essayez à nouveau avec l'autre clé noire en dotation.

S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faites appel au réseau d'assistance DUCATI.

3) Si le témoin (6, fig. 4) continue de clignoter, cela signifie qu'un signal du système antidémarrage électronique a été rétabli (par exemple avec la procédure de déblocage au moyen de la poignée des gaz). Tournez la clé sur OFF et ensuite sur ON pour rétablir le fonctionnement normal du témoin antidémarrage électronique (voir point 1).



Attention

Des coups violents pourraient endommager les composants électroniques se trouvant dans la clé. En cours de procédure utilisez toujours la même clé. L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de saisir le code de la clé de contact insérée.

Double des clés

En cas de demande de clés supplémentaires, adressez-vous au réseau d'assistance DUCATI en apportant toutes les clés à disposition ainsi que la CODE CARD.

Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation (jusqu'à un maximum de 8 clés) de toutes les nouvelles clés ainsi que de celles déjà en possession du client.

Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au Client de démontrer qu'il est le propriétaire du motocycle. Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire, comme garantie que les clés éventuellement perdues ne seront plus en état de mettre en marche le moteur.



Remarque

En cas de changement de propriétaire du motocycle, il est impératif que le nouveau propriétaire entre en possession de toutes les clés et de la CODE CARD.

Commutateur d'allumage et antivol de direction

(fig. 10)

Situé devant le réservoir, il a quatre positions :

- A) **ON** : met en circuit l'éclairage et le moteur ;
- B) **OFF** : met hors circuit l'éclairage et le moteur ;
- C) **LOCK** : la direction est bloquée ;
- D) **P** : feu de stationnement et antivol de direction.



Remarque

Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut la pousser et ensuite la tourner. Les positions (B), (C) et (D) permettent l'extraction de la clé.

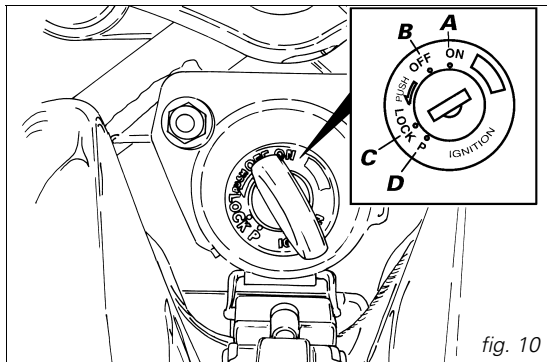


fig. 10

Commutateur gauche (fig. 11)

1) Inverseur, commande de sélection feux, à deux positions :

position ☞ = feu de croisement allumé ;

position ☞ = feu de route allumé.

2) Bouton ⇄ = clignotant de direction à trois positions :

position centrale = éteint ;

position ⇄ = virage à gauche ;

position ⇄ = virage à droite.

Pour désactiver l'indicateur, appuyez sur le levier de commande une fois revenu au centre.

3) Bouton 📢 = avertisseur sonore.

4) Bouton ☞ = appel de phare.

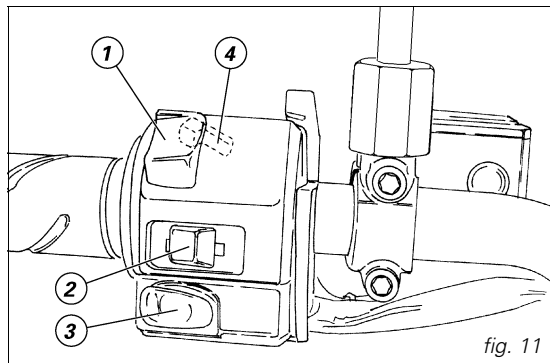


fig. 11

Levier d'embrayage (fig. 12)

Quand vous tirez le levier (1), vous coupez le mouvement que le moteur transmet à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. De ce fait, son utilisation est très importante dans toutes les phases de la conduite du motorcycle, tout particulièrement au départ.



Important

Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie du moteur et évitera de porter préjudice aux organes de transmission.



Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

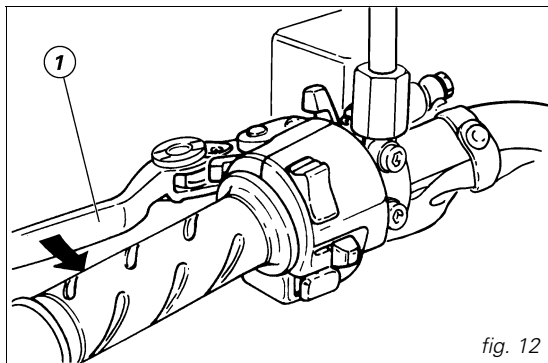


fig. 12

Levier de starter (fig. 13)

La commande de starter sert à favoriser le démarrage du moteur à froid et à augmenter le régime de rotation au ralenti, après le démarrage.

Positions d'utilisation de la commande :

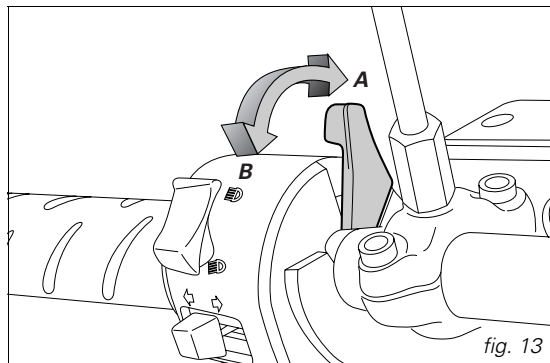
A) = commande non activée ;

B) = commande complètement activée.

Le levier peut être déplacé également sur des positions intermédiaires pour la mise en température progressive du moteur (voir page 34).

Important

N'utilisez pas ce dispositif si le moteur est chaud. Ne roulez pas avec la commande de starter activée.



Commutateur droit (fig. 14.1)

1) Interrupteur **DE MISE A L'ARRET MOTEUR** à deux positions :

position  (**RUN**) = marche;

position  (**OFF**) = arrêt du moteur.



Attention

Cet interrupteur sert surtout en cas d'urgence pour mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt, ramenez le commutateur en position  pour procéder à la mise en route du motocycle.



Important

Rouler lorsque les feux sont allumés, arrêter le moteur avec l'interrupteur (1) et laisser la clé de contact sur **ON**, peut occasionner l'épuisement de la batterie, du fait que les feux demeurent allumés.

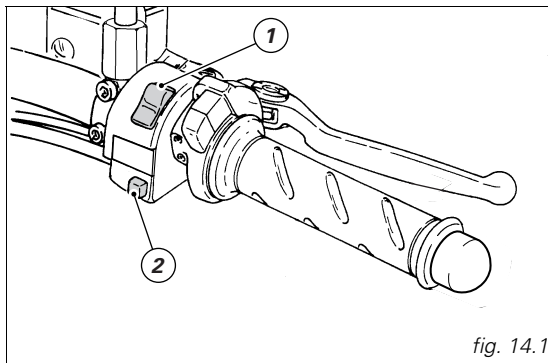


fig. 14.1

2) Bouton  = démarrage moteur.

Poignée des gaz (fig. 14.2)

La poignée des gaz (1), main droite du guidon, commande l'ouverture des soupapes du corps à papillons. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

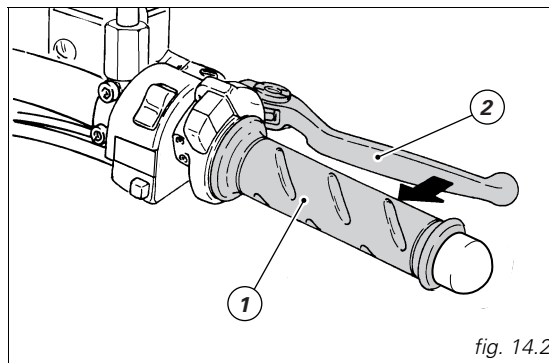


fig. 14.2

Levier du frein avant (fig. 14.2)

Pour actionner le frein avant, tirez le levier (2) vers la poignée. Un effort minimum de votre main suffit pour actionner ce dispositif car le fonctionnement est hydraulique.

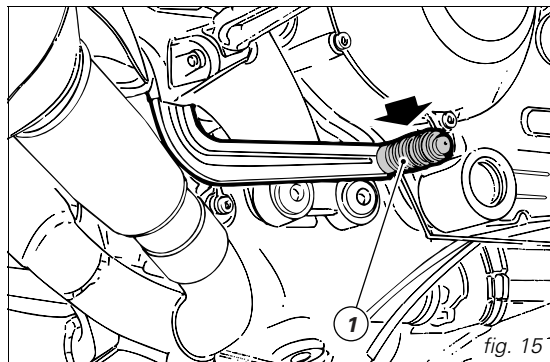
**Attention**

Avant d'utiliser ces commandes, lisez les instructions énoncées à la page 36.

Pédale du frein arrière (fig. 15)

Pour actionner le frein arrière, appuyez votre pied sur la pédale (1).

Le système de commande est de type hydraulique.



F

Pédale de changement vitesse (fig. 16)

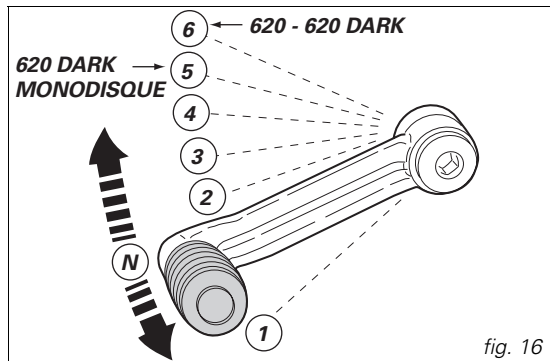
La pédale de changement vitesse a une position de repos centrale **N** avec rappel automatique et deux mouvements : en bas = pousser la pédale vers le bas pour passer la 1^{re} vitesse et pour rétrograder. Avec cette manoeuvre le témoin **N** au tableau de bord s'éteint ; en haut = en levant la pédale, vous passerez la 2^e vitesse et ensuite la 3^e, 4^e, 5^e et 6^e vitesse.



Remarque

Le modèle 620 DARK MONODISQUE est équipé de boîte à cinq rapports.

A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.



Réglage position de la pédale de changement vitesses et frein arrière

Pour secondar toutes exigences de conduite du pilote, on peut modifier la position des pédales de changement vitesses et de frein arrière, face au repose-pied correspondant.

Pour modifier la position de la pédale de changement vitesse, procédez comme suit : immobilisez la tige (1) et desserrez les contre-écrous (2) et (3).



Remarque

L'écrou (2) a un filetage à gauche.

Tournez la tige (1), à l'aide d'une clé à ouverture fixe sur le côté hexagonal, jusqu'à obtenir la position voulue de la pédale.

Serrez les deux contre-écrous contre la tige.

Pour modifier la position de la pédale du frein arrière, procédez comme suit :

Desserrez le contre-écrou (4).

Tournez la vis de butée (5) réglant le débattement de la pédale jusqu'à la position voulue.

Serrez le contre-écrou (4).

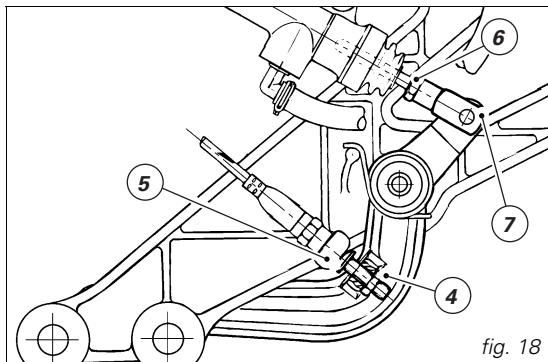
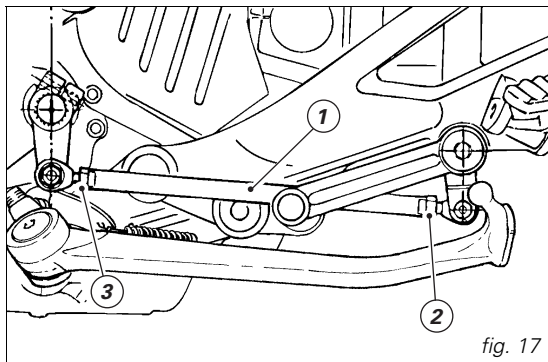
En agissant manuellement sur la pédale, il faut constater un léger débattement à vide de celle-ci (env. 1,5÷2 mm), avant que l'action de freinage se produise.

Si cela n'est pas le cas, il faut modifier la tige de commande du maître-cylindre de la manière suivante :

Desserrez le contre-écrou (6) sur la tige de commande du maître-cylindre.

Vissez la tige de commande sur l'articulation (7) pour augmenter le jeu ou dévissez-la pour le réduire.

Serrez le contre-écrou (6) et vérifiez le jeu de nouveau.



PRINCIPAUX ELEMENTS ET DISPOSITIFS

Position sur le motorcycle (fig. 19)

- 1) Bouchon réservoir de carburant
- 2) Serrure selle.
- 3) Axe pour lacet d'ancrage du casque.
- 4) Poignée pour passager.
- 5) Béquille latérale
- 6) Rétroviseurs
- 7) Eléments de réglage amortisseur arrière
- 8) Béquille de levage réservoir.
- 9) Capot de selle (sauf 620DARK et 620DARK MONODISQUE).
- 10) Levier d'ancrage du réservoir.
- 11) Catalyseur

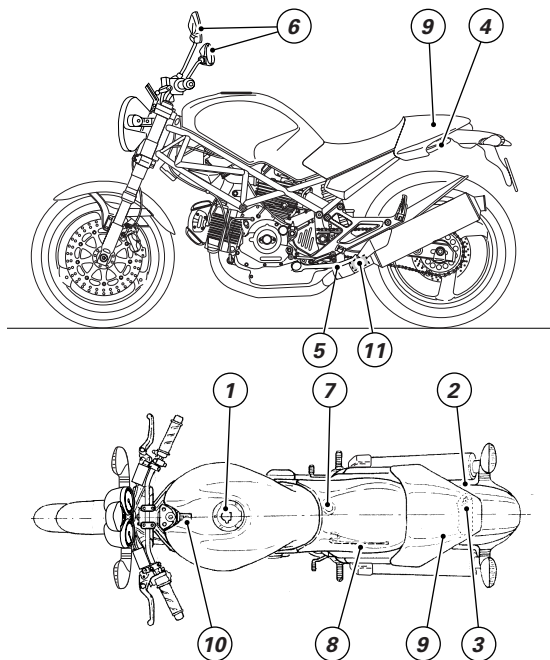


fig. 19

Bouchon réservoir de carburant (fig. 20)

Ouverture

Levez le cache (1) de protection et insérez la clé dans la serrure. Tournez la clé de 1/4 de tour en sens horaire pour déverrouiller la serrure.

Levez le bouchon.

Fermeture

Refermez le bouchon, la clé insérée, et emboîtez-le dans son logement. Tournez la clé dans en sens anti-horaire jusqu'à sa position d'origine et sortez-la. Refermez le cache (1) de protection serrure.



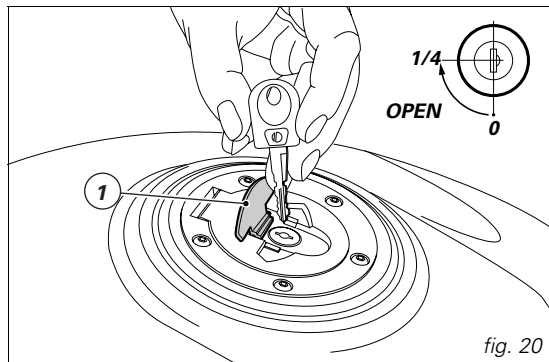
Remarque

Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée.



Attention

Après avoir pris de l'essence (voir page 38), veuillez toujours à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.



Serrure de selle et élément porte-casque

Ouverture

Introduisez la clé dans la serrure, tournez-la en sens horaire pour dégager la selle du cadre. Sortez la selle de ses arrêtoirs avant en la tirant à l'arrière. A la partie arrière du dégagement au-dessous de la selle vous trouverez le lacet d'ancrage du casque (1) (voir page 40). Faites passer le lacet par le casque et introduisez l'extrémité du lacet dans l'axe (2). Laissez pendre le casque à l'extérieur et remontez la selle pour le fixer.



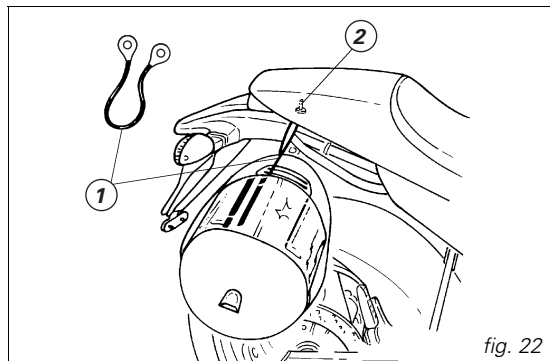
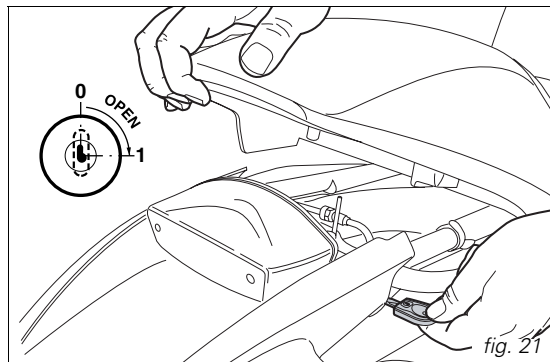
Attention

Ce dispositif sert à assurer le casque lorsque le motorcycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre quand vous roulez ; cela pourrait gêner les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du motorcycle.

F

Fermeture

Veillez à ce que tous les éléments soient bien placés et fixés dans le dégagement sous la selle. Introduisez les extrémités avant du fond de selle sous le tube en U du cadre et appuyez sur l'extrémité arrière de la selle jusqu'à entendre le cliquetis de verrouillage de la serrure. Veillez à ce que la selle soit solidement fixée au cadre et sortez la clé de la serrure.



Béquille latérale (fig. 23)

Important

Avant d'utiliser la béquille latérale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui soient adaptées.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé.

Si le terrain est en pente, gardez toujours la moto avec sa roue arrière à la partie aval.

Pour utiliser la béquille latérale, appuyez votre pied sur la béquille (1) - en tenant de vos deux mains le guidon du motocycle - jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Inclinez le motocycle jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention

Ne restez pas assis sur le motocycle garé avec sa béquille latérale.

Pour ramener la béquille en position de "repos" (position horizontale), inclinez le motocycle à droite en levant la béquille (1) avec le dos de votre pied.



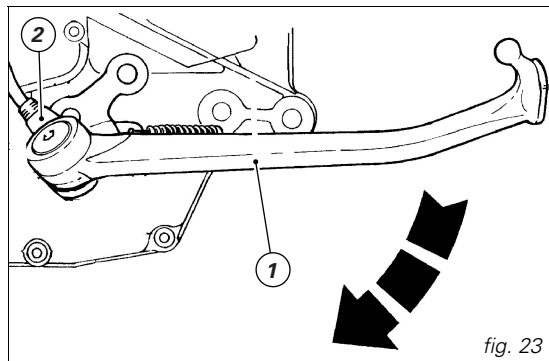
Remarque

Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de maintien - se composant de deux ressorts à traction, l'un à l'intérieur de l'autre - et du capteur de sécurité (2).



Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).



F

Eléments de réglage amortisseur arrière

L'amortisseur arrière est équipé d'éléments de réglage extérieurs, permettant d'adapter l'assiette du motocycle aux conditions de charge.

La vis de réglage (1), placée au côté droit près de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle le frein hydraulique en extension (détente).

Si l'on tourne en sens horaire l'élément de réglage (1), on augmente la rigidité **H** ; inversement on réduit **S**.

Tarage STANDARD :

à partir de la position totalement fermée (sens horaire) desserrez la vis de réglage (1) de 18 déclics.

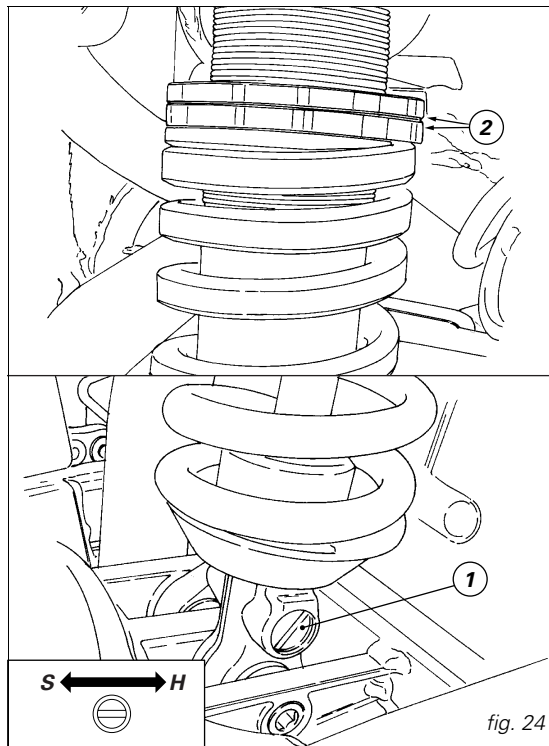
Les deux bagues (2) dans la partie supérieure de l'amortisseur règlent la précontrainte du ressort externe. Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez la bague supérieure. Vissez ou dévissez la bague inférieure pour augmenter ou réduire la précontrainte.

Longueur STANDARD du ressort précontraint sur l'amortisseur : 157 mm.



Attention

Tournez la bague de réglage de la précontrainte à l'aide d'une clé à ergot. Agissez avec une précaution toute particulière, afin que votre main ne soit pas blessée à la suite d'un choc violent, contre d'autres parties du motocycle, au cas où, au cours de l'action, la dent de la clé se dégagerait du cran sur la bague.



**Attention**

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel n'ayant pas l'expérience voulue.

En cas de sortie avec passager et bagage, préchargez le ressort de l'amortisseur arrière de façon appropriée pour améliorer le comportement dynamique du motorcycle et éviter tout contact avec le terrain. Cela peut entraîner aussi le réglage du frein hydraulique en détente.

MODE D'EMPLOI

Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle

Vitesse de rotation maximum (fig. 25)

Vitesse de rotation à respecter durant la période de rodage et en conditions d'utilisation normale :

- 1) Jusqu'à 1000 km ;
- 2) De 1000 à 2500 km.

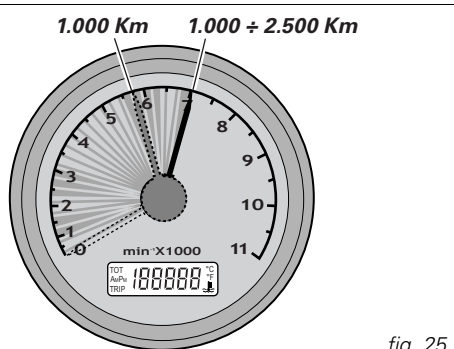


fig. 25

Jusqu'à 1000 km

Au cours des 1000 premiers km de roulage prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le régime de $5.500 \div 6.000 \text{ trs.min}^{-1}$.

Au cours des premières heures de roulage du motocycle il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur tout en respectant la limite établie. A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore en pentes douces, sont tout spécialement indiqués car le moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace.

Pour les 100 premiers km utilisez les freins avec précaution et évitez tous coups de frein brutaux et freinages prolongés ; cela permet l'adaptation optimale des garnitures des plaquettes sur les disques de frein. Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques du motocycle et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.

Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser si nécessaire.

De 1000 à 2500 km

Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur ; il ne faut toutefois jamais dépasser le régime de $7000 \text{ trs.min}^{-1}$.



Important

Pendant toute la période de rodage, respectez scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le Carnet de Garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité à l'égard des préjudices occasionnés au moteur et de sa durée de vie.

Le respect des préconisations ci-dessus accroît la longévité du moteur et réduit l'exigence de révisions ou mises au point.

Contrôles avant la mise en route



Attention

L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou atteinte à l'intégrité physique du pilote et du passager.

Avant de vous mettre en route, contrôlez les éléments suivants :

Carburant dans le réservoir

Contrôlez le niveau du carburant dans le réservoir. En l'occurrence, prenez de l'essence (page 38).

Niveau d'huile moteur

Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. En l'occurrence, faites l'appoint d'huile (page 56).

Liquide freins et embrayage

Vérifiez le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants.

Condition des pneus

Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 54)

Fonctionnalité des commandes

Actionnez les leviers et pédales des freins, embrayage, gaz et changement de vitesse pour en contrôler le bon fonctionnement.

Eclairage et avertisseurs

Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et les indicateurs, ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas de lampes grillées, procédez au remplacement (page 50).

Verrouillages à clé

Contrôlez le verrouillage du bouchon réservoir de carburant et de la selle.

Béquille

Vérifiez le fonctionnement et la position correcte de la béquille latérale (page 29).



Attention

En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.



Démarrage du moteur



Remarque

Pour démarrer le moteur lorsqu'il est déjà en température, suivez la procédure décrite pour "Température ambiante élevée".



Attention

Avant de démarrer le moteur, il est recommandé de vous familiariser avec les commandes à utiliser durant la conduite.

Température ambiante normale

(comprise entre 10 °C/50 °F et 35 °C/ 95 °F)

1) Déplacez le commutateur d'allumage en position **ON** (fig. 26). Vérifiez si le témoin vert **N** et le rouge  au tableau de bord sont allumés.

F



Important

La lampe témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).



Attention

La béquille latérale doit se trouver au repos (position horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.



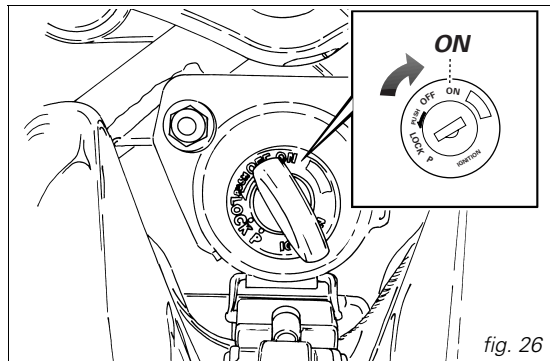
Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

2) Déplacez le levier de starter en position (B, fig. 28).

3) Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (1, fig. 27) soit en position  (RUN) ; appuyez ensuite sur le bouton de démarrage (2, fig. 27).

Le motorcycle est doté de démarrage servocommandé. Cette fonction permet le démarrage servocommandé du moteur en appuyant sur le bouton (2) et en le relâchant immédiatement. En appuyant sur le bouton (2) le moteur démarre automatiquement pendant un temps maximum qui varie en fonction de la température du moteur. Moteur en marche, le système neutralise l'entraînement du démarreur électrique. En cas d'allumage raté du moteur, il faut attendre au moins 2 secondes avant d'appuyer de nouveau sur le bouton de démarrage (2).



Laissez démarrer le motocycle spontanément sans actionner la poignée des gaz.



Remarque

Si la batterie est à plat, le système empêche automatiquement l'entraînement du démarreur électrique.

4) Déplacez le levier de starter en position verticale (A) pour obtenir un régime de rotation du moteur d'env. $1.400 \div 1.500 \text{ trs.min}^{-1}$.



Important

Ne faites pas fonctionner le moteur froid à un nombre de tours élevé. Attendez que l'huile monte en température et circule dans tous les éléments exigeant le graissage.

5) Au fur et à mesure que le moteur monte en température, portez progressivement le levier de starter en position verticale (A, fig. 28). Le moteur à température de fonctionnement devra tenir le ralenti, le starter totalement fermé.

Température ambiante élevée (supérieure à $35^\circ\text{C}/95^\circ\text{F}$)
Suivez la même procédure décrite pour "Température ambiante normale", sans utiliser la commande de starter.

Température ambiante froide (inférieure à $10^\circ\text{C}/50^\circ\text{F}$) :
Suivez la procédure décrite pour Température ambiante normale, en prolongeant le temps de mise en température du moteur (point 5) jusqu'à 5 minutes.

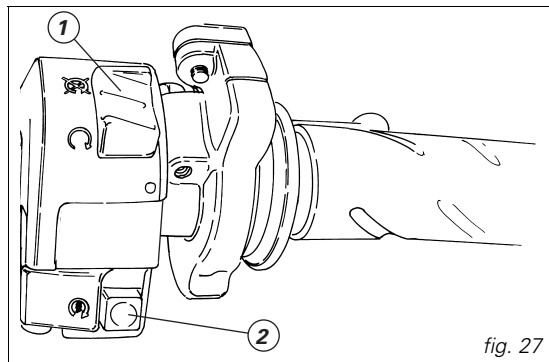


fig. 27

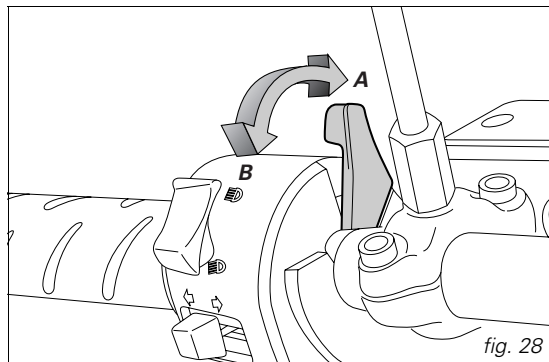


fig. 28

Démarrage et mise en route du motorcycle

- 1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.
- 2) Du bout de votre pied, baissez avec décision la pédale de changement vitesses de manière à engager le premier rapport.
- 3) Accélérez en agissant sur la poignée des gaz et en lâchant à la fois et progressivement le levier d'embrayage : le véhicule commencera à se déplacer.
- 4) Lâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.
- 5) Pour passer la seconde vitesse il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur ; débrayer subitement, soulever la pédale de changement vitesses et lâcher le levier d'embrayage.

La rétrogradation se fait de la manière suivante : relâchez la poignée des gaz , débrayez, accélérez un instant le moteur , pour permettre la synchronisation des engrenages à engager, rétrogradez et relâchez le levier de débrayage.

Utilisez les commandes avec intelligence et rapidité : lorsque le moteur commence de réduire la vitesse en abordant une pente, rétrogradez immédiatement et soyez toujours sur le bon rapport de boîte ; on évite ainsi toutes sollicitations critiques tant sur la structure du motorcycle que sur son moteur.



Important

Evitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier de débrayage tiré, pour ne pas risquer l'échauffement et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Réduisez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur et utilisez seulement ensuite les deux freins ensemble pour l'arrêt définitif. Avant que le motocycle s'arrête, il faut débrayer pour éviter que le moteur s'éteigne à l'improviste.



Attention

L'utilisation indépendante de l'une d'entre les deux commandes réduit l'efficacité du freinage de votre motocycle. N'utilisez pas le frein trop brusquement ou d'une force exagérée ; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d'où la perte de contrôle du motocycle. En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, la capacité de freinage de votre motocycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utilisez les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du motocycle.

Lorsque vous abordez de longues et fortes descentes, bénéficiez du frein moteur en rétrogradant ; utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances : l'insistance sur le frein provoque l'échauffement de la garniture et réduit sensiblement la capacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et sont préjudiciables à la précision de conduite et à la tenue de route au virage.

Mise à l'arrêt du motorcycle

Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée des gaz. Rétrogradez jusqu'à la première vitesse et par la suite mettez au point mort. Freinez et mettez la moto à l'arrêt. Coupez le moteur en déplaçant la clé de contact en position **OFF** (page 18).

Important

Lorsque le moteur est à l'arrêt, ne laissez pas la clé de contact en position **ON** pour éviter de porter préjudice aux composants électriques.

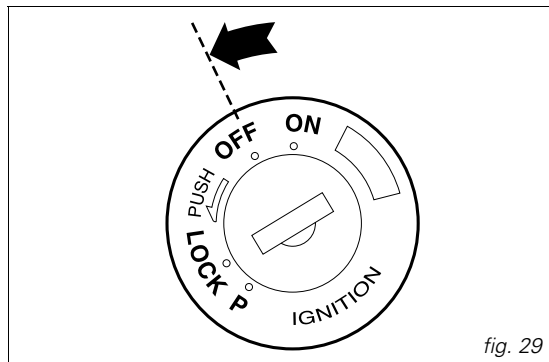


fig. 29

F

Ravitaillement carburant

Quand vous prenez de l'essence, ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon (fig. 30).

Attention

Utilisez du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octane à l'origine de 95 au moins. Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.

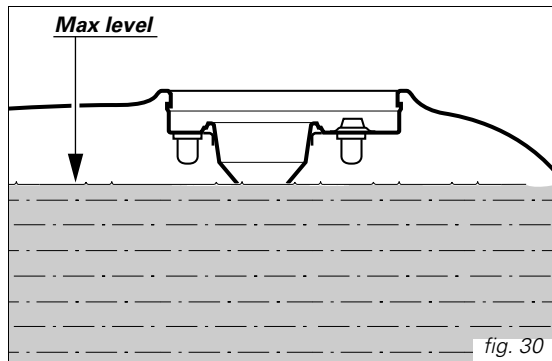


fig. 30

Stationnement

Après avoir arrêté le motorcycle, utilisez la béquille latérale pour le garer (voir page 29).

Tournez le guidon tout à gauche et déplacez la clé de contact en position **LOCK** pour éviter les vols.

Si vous gardez votre moto dans un garage ou à l'intérieur d'autres structures, veillez à ce que l'endroit soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur tout près de votre motorcycle.

Si besoin est, on peut laisser le feu de position allumé en tournant la clé sur **P**.

Important

Il ne faut pas que la clé de contact reste trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie. Ne laissez jamais la clé de contact insérée si le motorcycle est sans surveillance.

Attention

Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Attention

L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motorcycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut être préjudiciable au bon fonctionnement du motorcycle et à l'intégrité physique de pilote et passager.

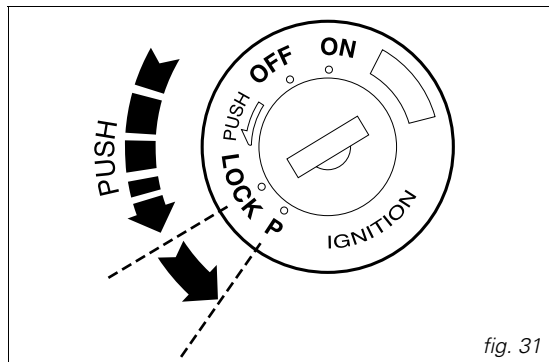


fig. 31

Accessoires en dotation (fig. 32)

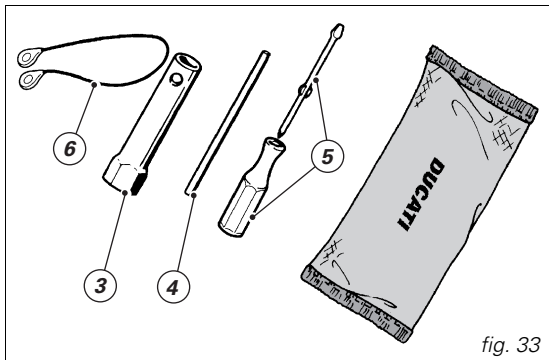
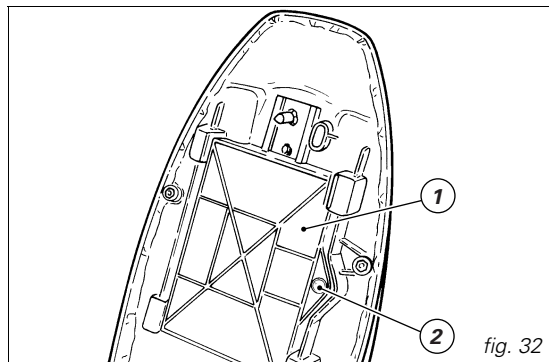
Un dégagement au-dessous de la selle abrite :
un manuel d'utilisation et entretien ;
un lacet d'ancrage du casque ;
une trousse à d'outils pour les opérations ordinaires
d'entretien et de contrôle.

Pour avoir accès au dégagement, il est nécessaire de retirer la selle (page 28) et sortir le cache de protection (1) en desserrant la vis spéciale (2) à l'aide d'une monnaie.

Le kit d'outils (fig. 33)

comprend :

- 3) clé à bougies à six pans ;
- 4) axe de clé à bougies ;
- 5) double tournevis ;
- 6) lacet d'ancrage du casque.



PRINCIPALES OPERATIONS D'ENTRETIEN

Levage réservoir de carburant (fig. 34)



Attention

Pour éviter que le carburant sorte par le reniflard du bouchon de carburant, assurez-vous que la quantité de carburant à l'intérieur est au-dessous de 5 l.

Retirez la selle (page 28) et soulevez le crochet (1).
Levez le réservoir et dégagez la béquille de service (2, fig. 35) de son logement sous la selle.

Appuyez le réservoir sur la béquille de service.
Pour la repose, effectuez les opérations de dépose à l'inverse.



Attention

Lorsqu'on baisse le réservoir, prenez garde au bon positionnement des tubulures de façon à éviter des les écraser.

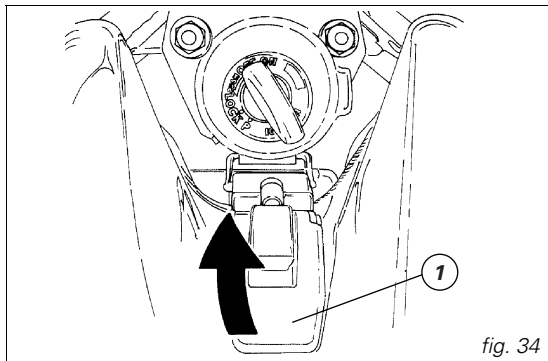


fig. 34

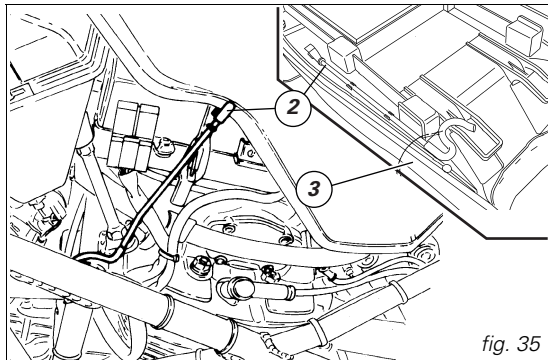


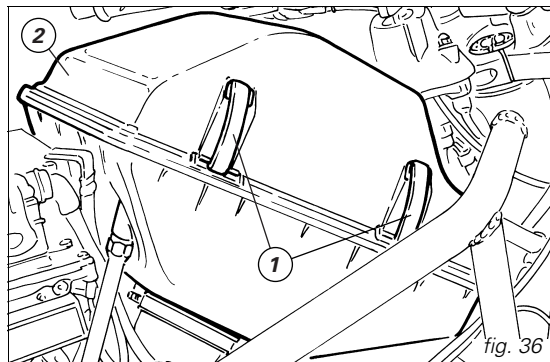
fig. 35

Remplacement du filtre à air

Le filtre à air doit être remplacé avec la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique indiqué sur le Carnet de Garantie. Pour avoir accès à la boîte à filtre, levez le réservoir de carburant (page 41).

Pour retirer le filtre, décrochez les languettes (1) de fixation du couvercle, de part et d'autre de la boîte à filtre, et retirez le couvercle (2, fig. 36).

Retirez la cartouche du filtre (3, fig. 37) et remplacez-la.

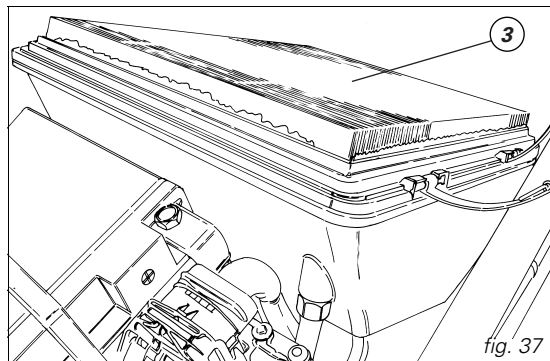


Important

Un filtre encrassé réduit l'amenée d'air ce qui entraîne une consommation de carburant plus importante, un moteur moins performant et de la calamine sur les bougies.

N'utilisez pas le motorcycle sans filtre ; les impuretés existant dans l'air pourraient entrer dans le moteur et lui porter préjudice.

Reposez correctement le filtre, ainsi qu'il est indiqué en figure, dans l'emplacement de la boîte à filtre et remontez tous les éléments retirés.



Important

En cas d'utilisation sur des routes poussiéreuses ou humides, remplacez le filtre à des intervalles plus rapprochés que les prescriptions indiquées au tableau d'entretien périodique dans le Carnet de Garantie.

Contrôle niveau liquide de freins et embrayage

(fig. 38)

Le niveau ne doit pas descendre en dessous de la marque **MIN** indiquée sur les réservoirs correspondants .

Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.

Quant à la remise à niveau du liquide ou à la vidange, suivant la cadence indiquée au tableau d'entretien périodique du Carnet de Garantie, contactez un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Important

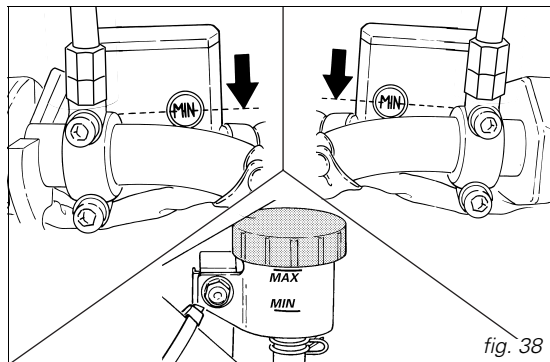
Tous les 4 ans il est conseillé de remplacer totalement les tubulures des circuits.

Système d'embrayage

Un jeu au levier de commande trop important et un motorcycle qui saute ou s'arrête lors du passage de la vitesse signalent la présence d'air dans le système. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification et, au besoin, la purge du système.

Attention

Le niveau du liquide d'embrayage dans le réservoir a tendance à augmenter au fur et à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use : il ne faut donc pas dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau min).



Système de freinage

Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes soient en bonnes conditions, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du circuit et, au besoin, la purge du système.



Attention

Le liquide de freins et embrayage est nuisible aux éléments peints du carénage et aux éléments plastiques ; évitez donc tout contact du liquide avec ces éléments. L'huile hydraulique est corrosive et peut occasionner des préjudices et des lésions. Ne mélangez pas d'huiles de qualité différente. Contrôlez la parfaite étanchéité des joints.

F

Vérification de l'usure des plaquettes de freins (fig. 39)

Frein avant

Pour simplifier le contrôle des plaquettes de freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque plaquette comporte un indicateur d'usure. Une plaquette en bon état doit présenter des rayures bien visibles sur ses garnitures.

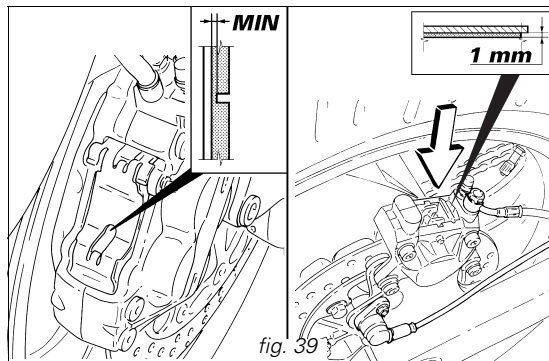
Frein arrière

Sur chaque plaquette l'épaisseur de la garniture doit être de 1 mm au moins.



Important

Pour le remplacement des plaquettes de freins, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

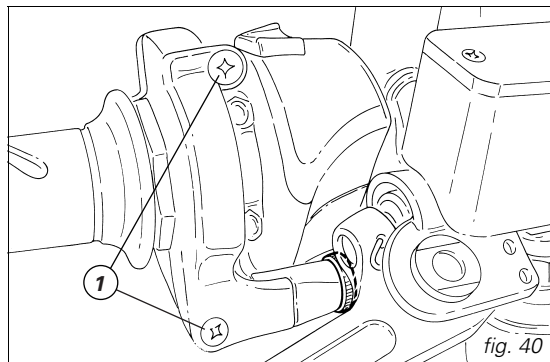


Lubrification des articulations

Périodiquement il est nécessaire de contrôler les conditions des gaines extérieures des câbles des gaz et de starter. Ils ne doivent pas présenter d'étranglements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur. Vérifiez le coulisement libre du câble intérieur en intervenant sur sa commande : si vous constatez du frottement ou des points durs, faites-le remplacer par un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Pour prévenir pareils problèmes, graissez périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de chaque commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour le câble des gaz, on préconise d'ouvrir la commande en desserrant les deux vis de fixation (1, fig. 40), et de graisser l'extrémité du câble et le rouet.



Attention

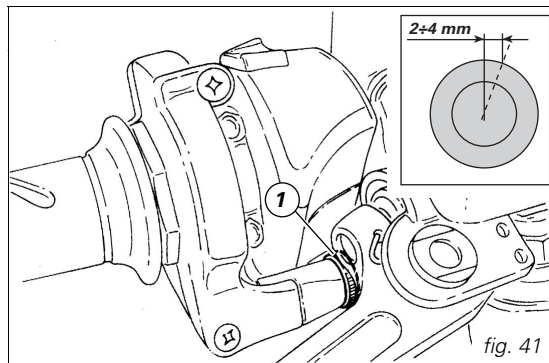
Refermez la commande en faisant très attention et en insérant le câble dans le rouet.

Reposez le couvercle et serrez les vis (1) au couple de 1,8 Nm.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 tous les points soumis au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

Réglage du câble des gaz

La poignée des gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de $2 \div 4$ mm, mesurée sur le bord de la poignée. S'il y a lieu de la reprendre, agir sur l'élément de réglage correspondant (1, fig. 41) situé près de la commande.



Charge de la batterie (fig. 42)

Pour recharger la batterie il est conseillé de la retirer du motorcycle.

Débranchez la borne négative (-) noire en premier et celle positive (+) rouge par la suite.

Décrochez les arrêtoirs (1) et retirez la batterie.



Attention

La batterie produit des gaz explosibles : gardez-la loin des sources de chaleur.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.

Branchez les conducteurs du chargeur de batterie sur les bornes : rouge au pôle positif (+), noir au pôle négatif (-).



Important

Reliez la batterie au chargeur avant de l'allumer pour éviter la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l'intérieur de ses éléments.

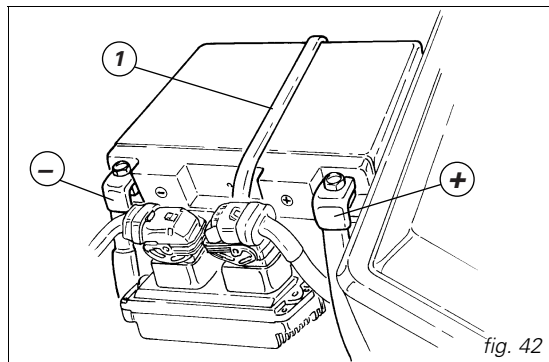
Reliez toujours la borne positive (rouge) en premier.



Attention

Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

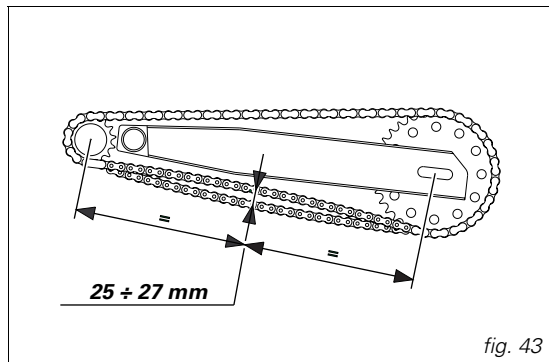
Chargez la batterie pendant 5-10 heures à 1 A .



Mise en tension de la chaîne de transmission

Faites tourner lentement la roue arrière pour trouver la position où la chaîne se présente tendue davantage. Le motorcycle sur sa béquille latérale, poussez la chaîne de votre doigt vers le haut, tout au milieu du bras oscillant. Le brin inférieur de la chaîne doit avoir un mou (fig. 43) de $25 \div 27$ mm.

Pour régler la tension, desserrez l'écrou (1, fig. 44) de l'axe de roue, serrez la vis (2) du même nombre de tours et en sens horaire, de part et d'autre du bras oscillant, pour la tendre davantage ou desserrez-la pour obtenir l'effet contraire. Dans ce dernier cas, il faut pousser la roue vers l'avant.



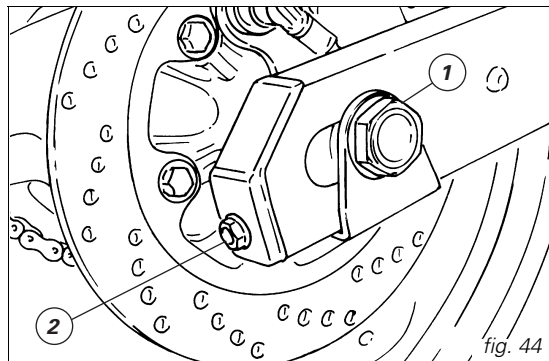
Important

Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

Vérifiez la correspondance des détrompeurs de part et d'autre du bras oscillant. Aussi sera-t-il garanti le parfait alignement de la roue.

Graissez le filet de l'écrou (1) de l'axe de roue avec de la graisse SHELL Retinax HDX2 et serrez au couple de 72 Nm.

Graissez le filet des vis (2) de réglage avec de la graisse SHELL Alvania R3 et serrez au couple de 8 Nm.



Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est pourvue de joints toriques à protection des éléments frottants contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage. Afin de ne pas endommager ces joints au cours du nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas de lavage trop violent - par des machines à jets de vapeur, par exemple. Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide d'une matière absorbante et graissez-la à chacun de ses éléments avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.



Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait être fort préjudiciable à la chaîne, à la couronne et au pignon moteur.

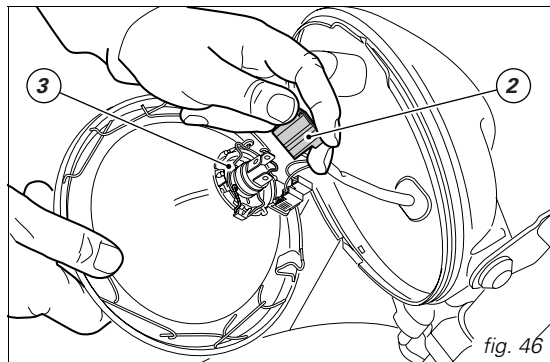
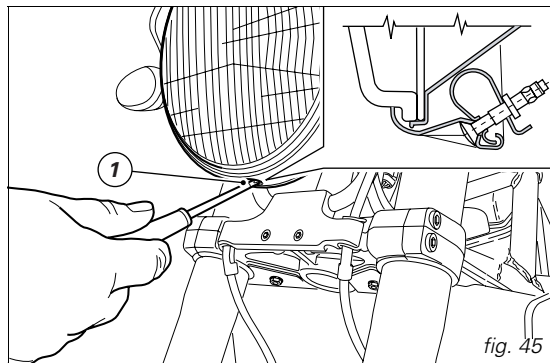
Remplacement des ampoules d'éclairage

Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, assurez-vous que la lampe de rechange ait les valeurs de tension et de puissance spécifiées pour "Circuit Electrique" à la page 67.

Phare (fig. 45, fig. 46, fig. 47, fig. 48)

Pour avoir accès aux ampoules du phare, desserrez la vis inférieure (1) fixant l'ensemble cadre/réflecteur au corps de phare.

Débranchez le connecteur (2, fig. 46) de l'ampoule du phare. Débranchez l'agrafe (3, fig. 46) de retenue ampoule et retirez la lampe du support.



Remplacez les ampoules (4).

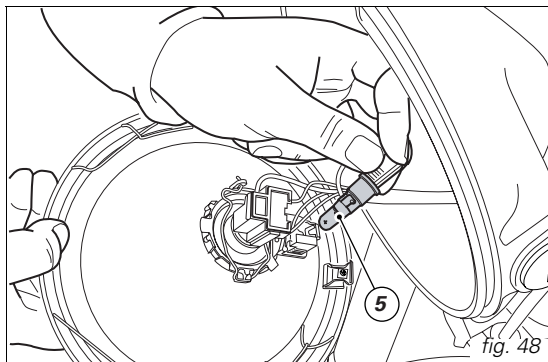
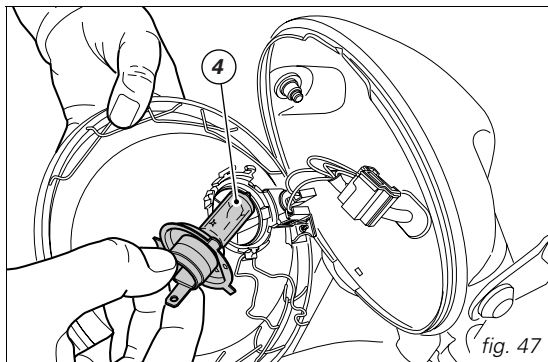


Remarque

La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.

Insérez les ergots du socle d'ampoule dans les fentes correspondantes afin d'obtenir l'assiette exacte ; reliez l'extrémité de la clip (3, fig. 46) aux supports du corps de phare. Branchez à nouveau les câbles.

Pour remplacer l'ampoule du feu de position, débranchez le connecteur. L'ampoule (5) a une attache à baïonnette ; pour l'extraire, il faut la pousser et la tourner en sens anti-horaire. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner en sens horaire jusqu'à son encliquetage en place. Rebranchez le connecteur et fixez l'ensemble cadre/réflecteur.



Clignotants de direction (fig. 49)

Desserrez la vis (1) et séparez la coupelle (2) depuis le support du clignotant.

Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner en sens anti-horaire. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut la pousser et la tourner en sens horaire jusqu'à son encliquetage en place. Remontez la coupelle en insérant l'ergot (A) dans le cran correspondant du support du clignotant. Serrez la vis (1).

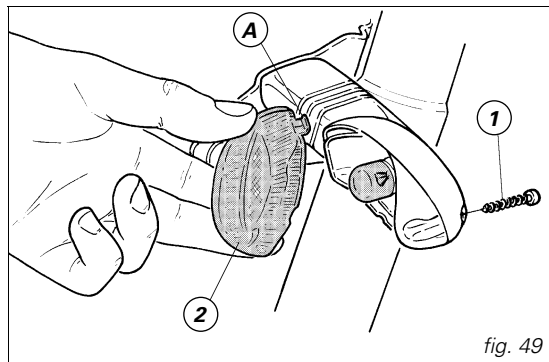


fig. 49

Feu de stop (fig. 50)

Pour remplacer l'ampoule du feu stop et de position, il faut desserrer les deux vis (1) fixant l'optique (2) et la retirer.

Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner en sens anti-horaire. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut la pousser et la tourner en sens horaire jusqu'à son encliquetage en place. Reposez l'optique.

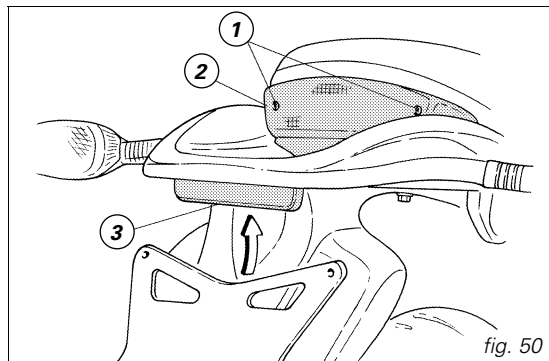


fig. 50

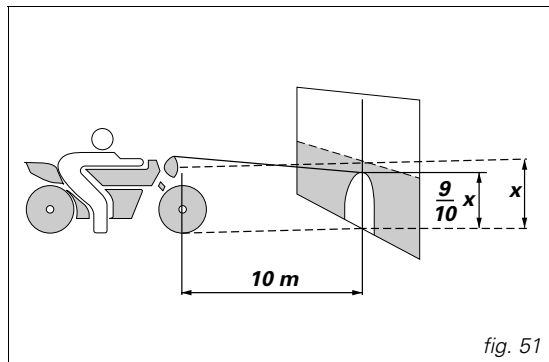
Eclairage plaque d'immatriculation (fig. 50)

Pour avoir accès à l'ampoule de l'éclairage de plaque (3), retirez la douille de lampe de l'intérieur, puis sortez et remplacez l'ampoule.

Assiette du phare (fig. 51)

Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez le motorcycle, pneus gonflés à la pression exacte et une personne assise en selle, parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal en face d'un mur ou écran, à une distance de 10 m de celui-ci. Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du motorcycle. Effectuez le contrôle en pénombre autant que possible. Allumez le feu de croisement.

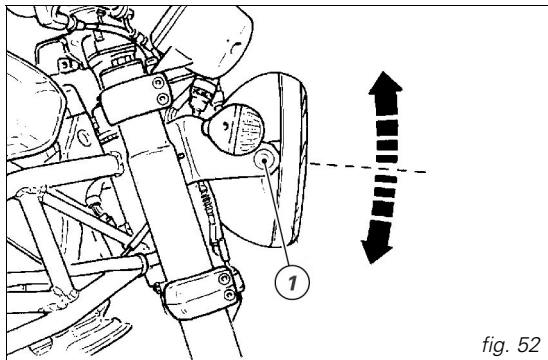
La limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur $\frac{9}{10}$ de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.



Remarque

La procédure décrite est établie par la "Réglementation Italienne" au sujet de la hauteur maximum du faisceau lumineux. Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays où le motorcycle est utilisé.

Il est possible de modifier l'orientation verticale du phare en tournant les vis (1, fig. 52) le fixant aux supports latéraux.



Pneus

Pression avant :

2,1 bars - 2,3 Kg/cm²

Pression arrière :

2,2 bars - 2,4 Kg/cm²

La pression des pneus peut varier selon la température externe et l'altitude ; elle doit donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.



Important

Mesurez et réglez la pression lorsque les pneus sont froids.

Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des chaussées très déformées, augmentez la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bar.

F

Réparation ou remplacement des pneus

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.



Attention

En cas de perforation, remplacez le pneu.

Remplacez les pneus en utilisant la marque de première monte.

Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des soupapes pour éviter les chutes de pression lorsque vous roulez. N'utilisez jamais des pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaisson soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur pilote et passager.

Après remplacement d'un pneu, il faut réaliser l'équilibrage de la roue.



Important

Ne détachez ni déplacez les contrepoids d'équilibrage des roues.



Remarque

Adressez-vous à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé pour le remplacement des pneus afin d'avoir la garantie d'une dépose et repose correcte des roues.

Épaisseur minimale de la bande de roulement

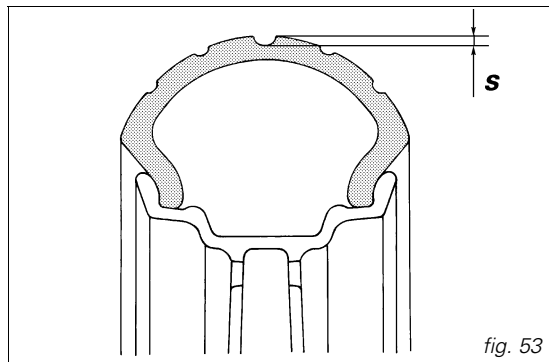
Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 53) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions législatives en vigueur.



Important

Contrôlez périodiquement vos pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur : remplacez-les s'il sont fort abîmés.

Otez le gravier ou d'autres corps étrangers restés captifs dans les sculptures du pneu.



Contrôle niveau huile moteur (fig. 54)

Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) placé sur le couvercle d'embrayage.

Contrôlez le niveau motorcycle parfaitement vertical et moteur en température. Après l'extinction, attendez quelques minutes afin que le fluide se stabilise.

Le niveau doit se maintenir entre les marques du hublot de regard. Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint avec l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4.

Otez le bouchon de remplissage (2) et complétez l'huile jusqu'au niveau établi. Reposez le bouchon.

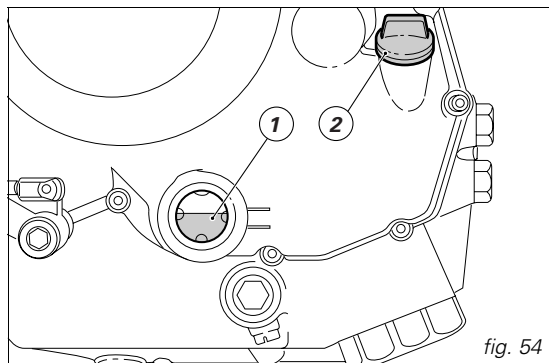


fig. 54

Important

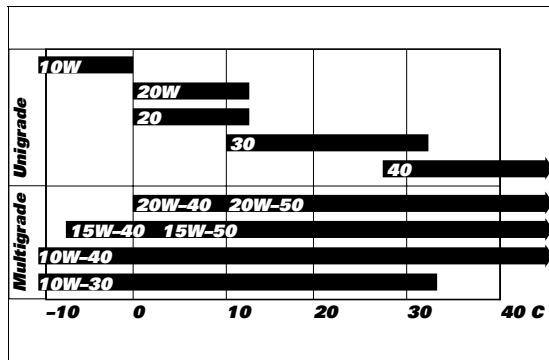
Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile - suivant la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique du Carnet de Garantie - contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

F

Viscosité

SAE 10W-40

Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation du motorcycle se trouve dans les limites de la gamme prescrite.



Nettoyage et remplacement des bougies (fig. 55)

La bougie est un élément important du moteur et doit donc être systématiquement contrôlée.

Cette action s'avère assez facile et permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.

Sortez les capuchons des bougies et retirez-les de la culasse au moyen de la clé en dotation.

Vérifiez la couleur de l'isolation céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair témoigne un bon état du moteur.

Si l'on constate une couleur différente ou de la calamine, remplacez la bougie et rapportez ce que vous avez constaté à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Contrôlez également l'usure de l'électrode centrale : si elle se présente usée et vitreuse, remplacez la bougie.

Contrôlez l'écart entre les électrodes :

l'écart doit être de 0,6-0,7 mm.

Important

En cas de réglage, prenez garde à plier l'électrode latérale. Un écart plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés au démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyez l'électrode et l'isolation soigneusement à l'aide d'une petite brosse métallique et vérifiez la condition du joint. Nettoyez soigneusement son emplacement sur la culasse et prenez garde à ne pas laisser tomber de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.

Reposez la bougie sur la culasse en la vissant jusqu'au bout de son filetage. Serrez au couple de 20 Nm.

Si l'on ne dispose pas de clé dynamométrique, après un serrage à la main, serrez encore de 1/2 tour avec la clé en dotation.

Important

N'utilisez pas des bougies ayant un degré thermique non approprié ni une longueur différente du filetage. La bougie doit être serrée correctement.

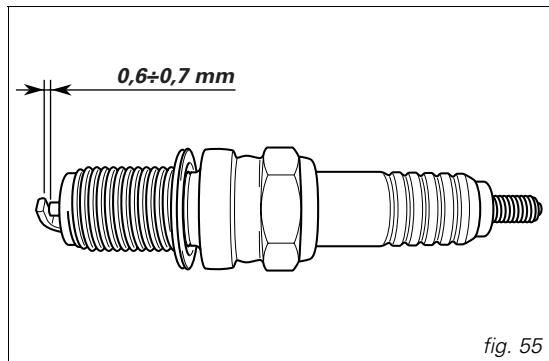


fig. 55

Nettoyage général

Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et des éléments peints, il faut laver et essuyer périodiquement le motocycle à raison de son utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour ce faire, servez-vous de produits appropriés, biodégradables si possible, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.



Important

Ne lavez pas le motocycle aussitôt après son utilisation, pour prévenir la formation des halos provoqués par l'eau qui s'évapore des surfaces demeurant encore chaudes.

Ne pas diriger sur le motocycle de jets d'eau chaude ou sous haute pression.



L'utilisation de machines à jets de vapeur est susceptible de provoquer des grippages ou des anomalies aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouïes d'aération et pots d'échappement pouvant provoquer la perte des conditions de sécurité du véhicule.

Si quelques parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utilisez un dégraissant à nettoyer ; empêchez pourtant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.).

Rincez le motocycle à l'eau tiède et séchez toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau chamoisée.



Attention

Parfois les freins ne répondent pas après le lavage du motocycle. Ne graissez ni lubrifiez les disques de frein, ce qui provoquerait la perte de l'efficacité de freinage de la machine.

Nettoyez les disques avec un solvant non gras.

Inactivité prolongée

Si le motorcycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations ci-dessous :

réalisez un nettoyage général ;

laissez écouler le carburant du réservoir en ôtant le bouchon de vidange avec joint ;

introduisez, par les sièges des bougies, un peu d'huile moteur dans les cylindres et faites tourner un peu le moteur manuellement, afin de distribuer un film

protecteur sur les parois internes ;

utilisez le support de service pour soutenir le motorcycle ;

débranchez et ôtez la batterie. Le contrôle et, au besoin, la recharge de la batterie s'avèrent nécessaires en cas de non-utilisation du motorcycle pour une période supérieure à un mois ;

recouvrez le motorcycle d'une housse de protection n'endommageant pas la peinture et ne retenant pas la buée.

La housse est disponible auprès de Ducati Performance.

Consignes importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.

Réalisez, en l'occurrence, les contrôles périodiques prévus et remplacez tout ce qu'il faut par des pièces détachées spécifiques d'origine Ducati, qui se conforment aux règles des différents pays.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Poids

A sec :

168 Kg (620 - 620 DARK)

166 Kg (620 DARK MONODISQUE)

A pleine charge : 390 kg



Attention

Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocyclette, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.

Encombrement (mm) (fig. 56)

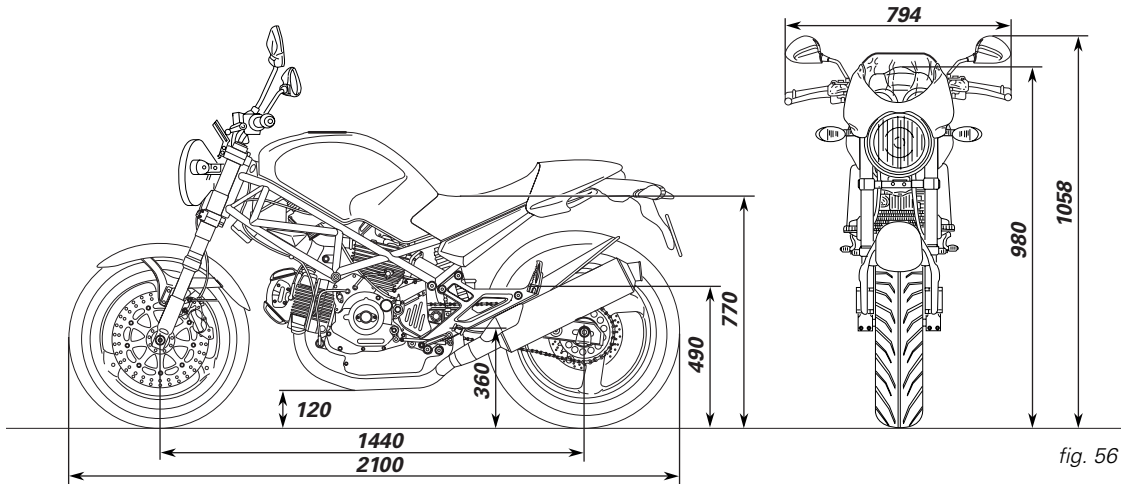


fig. 56

Ravitaillements	Type	dm³ (litres)
Réservoir carburant, y compris une réserve de 3,5 dm ³ (litres), 3 dm ³ dans le réservoir plastique	Essence sans plomb avec indice d'octane à l'origine de 95 au minimum	14
Carter inférieur et filtre	SHELL - Advance Ultra 4	3,1
Circuit frein AV./AR. et embrayage	SHELL Advance Brake DOT 4	—
Protection pour contacts électriques	SHELL Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant	SHELL Advance Fork 7.5 ou Donax TA	0,400 (par tube)



Important

L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

Moteur

Bicylindre à quatre temps en "L" longitudinal à 90°.

Alésage mm :

80

Course mm :

61,5

Cylindrée totale cm³ :

618

Rapport volumétrique $\pm 0,5:1$:

10,5

Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :

47,3 kW - 64 Ch à 9.500 trs/mn

Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :

53 Nm à 6.750 trs/mn

F

Distribution

Desmodromique, deux soupapes par cylindre, actionnées par quatre culbuteurs (deux culbuteurs d'ouverture et deux de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Le vilebrequin la commande à l'aide d'engrenages à denture droite, poulies et courroies crantées.

Schéma distribution desmodromique (fig. 57)

- 1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur).
- 2) Pastille de réglage culbuteur supérieur.
- 3) Demi-lunes.
- 4) Pastille de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur).
- 5) Ressort de rappel du culbuteur inférieur.
- 6) Culbuteur de fermeture (ou inférieur).
- 7) Arbre à cames.
- 8) Soupape.

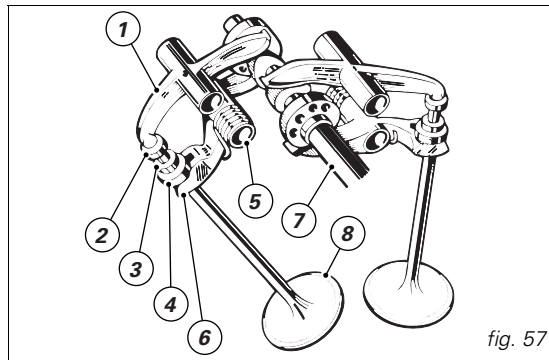


fig. 57

Performances

La vitesse de pointe, relativement à chaque rapport, peut être obtenue dans la mesure où l'on respecte les prescriptions du rodage et les opérations d'entretien systématique.



Important

Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité à l'égard des préjudices portés au moteur et de sa durée de vie.

Bougies d'allumage

Marque :
CHAMPION
Type :
RA 6 HC ;
RA 4 HC.
Marque :
NGK
Type :
DCPR8E.

Alimentation

*Injection électronique indirecte MARELLI.
Diamètre corps à papillons :
45 mm
Injecteurs par cylindre : 1
Orifices par injecteur : 1
Alimentation en essence : 95-98 RON.*

Système de freinage

Avant (620/620 DARK)

Type :

percé en acier.

n° 2 disques

Diamètre du disque :

300 mm

Commande hydraulique par levier, main droite du guidon.

Surface de freinage, cm² :

44 chaque disque

Etriers de frein à pistons différenciés.

Marque et type :

BREMBO PF2x28 2 Pistons.

Garniture :

FERIT I/D 450 FF

Type de maître-cylindre :

PS 15

Avant (620 DARK MONODISQUE)

Type :

monodisque percé en acier.

Diamètre du disque :

320 mm

Commande hydraulique par levier, main droite du guidon.

Surface de freinage, cm² :

44 chaque disque

Etriers de frein à pistons différenciés.

Marque et type :

P 30/34 4 pistons.

Garniture :

FERIT I/D 450 FF

Type de maître-cylindre :

PS 13

Arrière

Type :

A disque fixe perforé, en acier.

Diamètre du disque :

245 mm

Commande hydraulique par pédale côté droit.

Surface de freinage :

25 cm²

Etrier de frein :

Ø cylindre 32 mm.

Marque et type :

P 32 F

Garniture :

FERIT I/D 450 FF

Type de maître-cylindre :

PS 11



Attention

Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, lavez abondamment à l'eau courante la partie concernée.

Transmission

Embrayage :

multidisque en bain d'huile ;

actionné par levier côté gauche du guidon.

Transmission entre moteur et arbre pignonné primaire par engrenages à denture droite.

Rapport pignon moteur/couronne embrayage :

33/61

Boîte :

à 6 rapports (620-620 DARK) ;

à 5 rapports (620 DARK MONODISQUE) ;

avec engrenages constamment en prise, pédale de commande à gauche.

Rapport pignon sortie boîte de vitesse/couronne arrière :

15/48 (620-620 DARK)

15/46 (620 DARK MONODISQUE)

Rapports totaux :

1^a 13/32 (620-620 DARK)

2^a 18/30 (620-620 DARK)

3^a 21/28 (620-620 DARK)

4^a 23/26 (620-620 DARK)

5^a 22/22 (620-620 DARK)

6^a 26/24 (620-620 DARK)

1^a 40/16 (620 DARK MONODISQUE)

2^a 36/21 (620 DARK MONODISQUE)

3^a 32/34 (620 DARK MONODISQUE)

4^a 29/27 (620 DARK MONODISQUE)

5^a 28/29 (620 DARK MONODISQUE)

Transmission entre la boîte de vitesses et la roue AR par chaîne.

Marque :

DID

Type :

520 VL4

Dimensions :

5/8" x 1/4"

Nombre de maillons :

106

Important

Les rapports indiqués ont été homologués, par conséquent il ne faut pas les modifier.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adaptation du motocycle à des parcours spéciaux, ou circuits et pour vous indiquer des rapports différents de ceux standard. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Attention

S'il y a lieu de remplacer la couronne AR, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Un remplacement imparfait peut être fort préjudiciable à la sécurité du pilote et du passager, ainsi qu'endommager de manière irréparable le motocycle.



Cadre

En treillis tubulaire - cage supérieure en tubes d'acier hyper-résistants

Angle de braquage (de chaque côté) :

27°

Angle de chasse :

24°

Chasse mm :

96

Roues

Jantes en alliage léger à trois branches.

Avant

Marque :

BREMBO

Dimensions :

MT3.50x17"

Arrière

Marque :

BREMBO

Dimensions :

MT4,50x17"

Les roues AV et AR sont du type à axe amovible.

Pneus

Avant

Radial, sans chambre à air (tubeless).

Dimensions :

120/60-ZR17

Arrière

Radial, sans chambre à air (tubeless).

Dimensions :

160/60-ZR17

Suspensions

Avant

A fourche hydraulique inversée.

Diamètre des plongeurs: 43 mm.

Débattement sur l'axe des tubes : 130 mm.

Arrière

A commande progressive obtenue par l'interposition d'un balancier entre cadre et point d'ancrage supérieur de l'amortisseur. L'amortisseur est réglable en extension et dans la précontrainte du ressort. Il est ancré par sa partie inférieure au bras oscillant en acier ou en aluminium.

Le bras oscillant tourne autour d'un pivot d'ancrage qui passe par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.

Débattement amortisseur : 65 mm.

Débattement roue arrière : 148 mm.



Remarque

Ne pas effectuer d'interventions sur le motorcycle pouvant modifier les caractéristiques techniques qui ont permis d'obtenir l'homologation.

Système d'échappement

Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 2.

Version U.S.A. : non catalysée.

Coloris disponibles

620

Rouge Anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG).

Cadre rouge et jantes noires.

*Gris foncé réf. *0017 (PPG)*

Cadre couler métal et jantes rouges fluorescentes.

Noir poli réf. 248.514 (PPG)

Cadre et jantes couleur noire.

620DARK - 620 DARK MONODISQUE

Noir Dark réf. 291.501 (PPG).

Cadre et jantes couleur noire.

Circuit électrique

Se compose des éléments principaux qui suivent :

Phare avant :

*ampoule type : **H4 (12V-55/60W).***

Feu de position :

*ampoule type : **T4W (12V-4W).***

Commandes électriques aux demi-guidons :

Clignotants de direction :

*ampoule type : **R10W (12V-10W).***

Avertisseur sonore.

Contacteurs de feux stop.

Batterie, 12V-10 Ah.

Alternateur 12V-520W.

Régulateur électronique, protégé par fusible de **40A** situé à côté de la batterie.

Démarrreur électrique, 12V-0,7 kW.

Feu arrière et feu stop :

*ampoule type : **P21/5W (12V-5/21W).***

Eclairage de plaque à numéro :

*ampoule type : **W5W (12-5W).***



Remarque

Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe "Remplacement des ampoules" à la page 50

Fusibles

La boîte à fusibles principale est placée sur le côté gauche de la batterie (fig. 58).

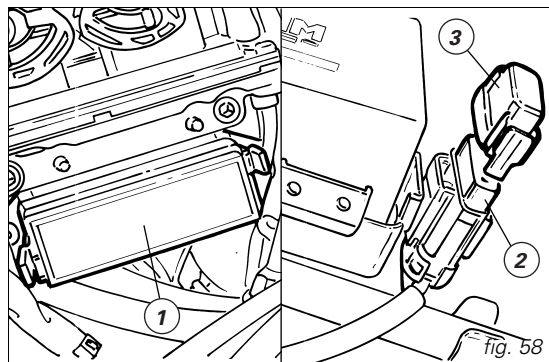
Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1) sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.

Uniquement six fusibles sont reliés au circuit, deux étant de réserve.

Le fusible de 40A (2) placé sur le côté droit de la batterie (fig. 58) protège le régulateur électronique.

Pour accéder au fusible, il faut retirer le capuchon de protection (3).

On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament intérieur de conduction (4, fig. 59).



F



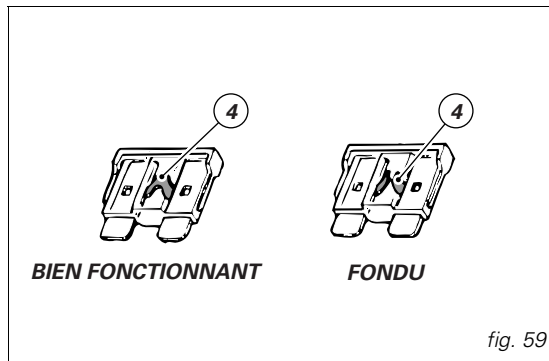
Important

Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement d'un fusible clé de contact en position **OFF**.



Attention

N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques autres que celles établies. Faute du respect de cette règle, on pourrait porter préjudice au circuit électrique voire provoquer d'incendies.



Clé de lecture circuit électrique/allumage

- 1) Commutateur droit
- 2) Antenne Transpondeur
- 3) Commutateur à clé
- 4) Relais principal
- 5) Boîte à fusibles
- 6) Démarreur électrique
- 7) Solénoïde de démarrage
- 8) Batterie
- 9) Fusible régulateur
- 10) Régulateur
- 11) Alternateur
- 12) Clignotant arrière droit
- 13) Feu arrière
- 14) Eclairage plaque à numéro
- 15) Clignotant arrière gauche
- 16) Réservoir
- 17) Connecteur autodiagnostic
- 18) Transmetteur de vitesse
- 19) Bobine cylindre horizontal
- 20) Bobine cylindre vertical
- 21) Bougie cylindre horizontal
- 22) Bougie cylindre vertical
- 23) Injecteur cylindre horizontal
- 24) Injecteur cylindre vertical
- 25) Potentiomètre papillon
- 26) Capteur de tours/position moteur
- 27) Contacteur béquille latérale
- 28) Boîtier électronique 5.9 M
- 29) Relais injection
- 30) Contacteur de point mort
- 31) Contacteur pression huile
- 32) Contacteur de stop arrière
- 33) Contacteur de stop avant
- 34) Commutateur gauche
- 35) Sonde de température/pression air
- 36) Instrumentation (tableau de bord)
- 37) Clignotant avant gauche
- 38) Avertisseur sonore
- 39) Phare
- 40) Clignotant avant droit
- 41) Sonde de température huile boîtier
- 42) Sonde de température huile instrument
- 43) Contacteur embrayage

Code couleur des fils**B** Bleu**W** Blanc**V** Violet**Bk** Noir**Y** Jaune**R** Rouge**Lb** Bleu ciel**Gr** Gris**G** Vert**Bn** Marron**O** Orange**P** Rose**F****Légende boîtes à fusibles (1, fig. 58)**

Pos.	Consommateurs	Val.
1-9	Général	30 A
2-10	Pompe à carburant, injecteurs, bobines	20 A
3-11	Key sense	10 A
4-12	Alimentation boîtier	3 A
5-13	Passing	7,5 A
6-14	Feux de position, tableau de bord, feux de route/ croisement	15 A
7-15	Stop, avertisseur sonore	10 A
8-16	Transmetteur de vitesse	5 A

**Remarque**

Le plan du câblage électrique se trouve à la fin du manuel.

AIDE-MEMOIRE POUR L'ENTRETIEN PERIODIQUE

Km	Nom Ducati Service	Kilométrage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

DUCATIMOTOR HOLDING S.p.A.

Via Cavaliere Ducati, 3

40132 Bologna, Italy

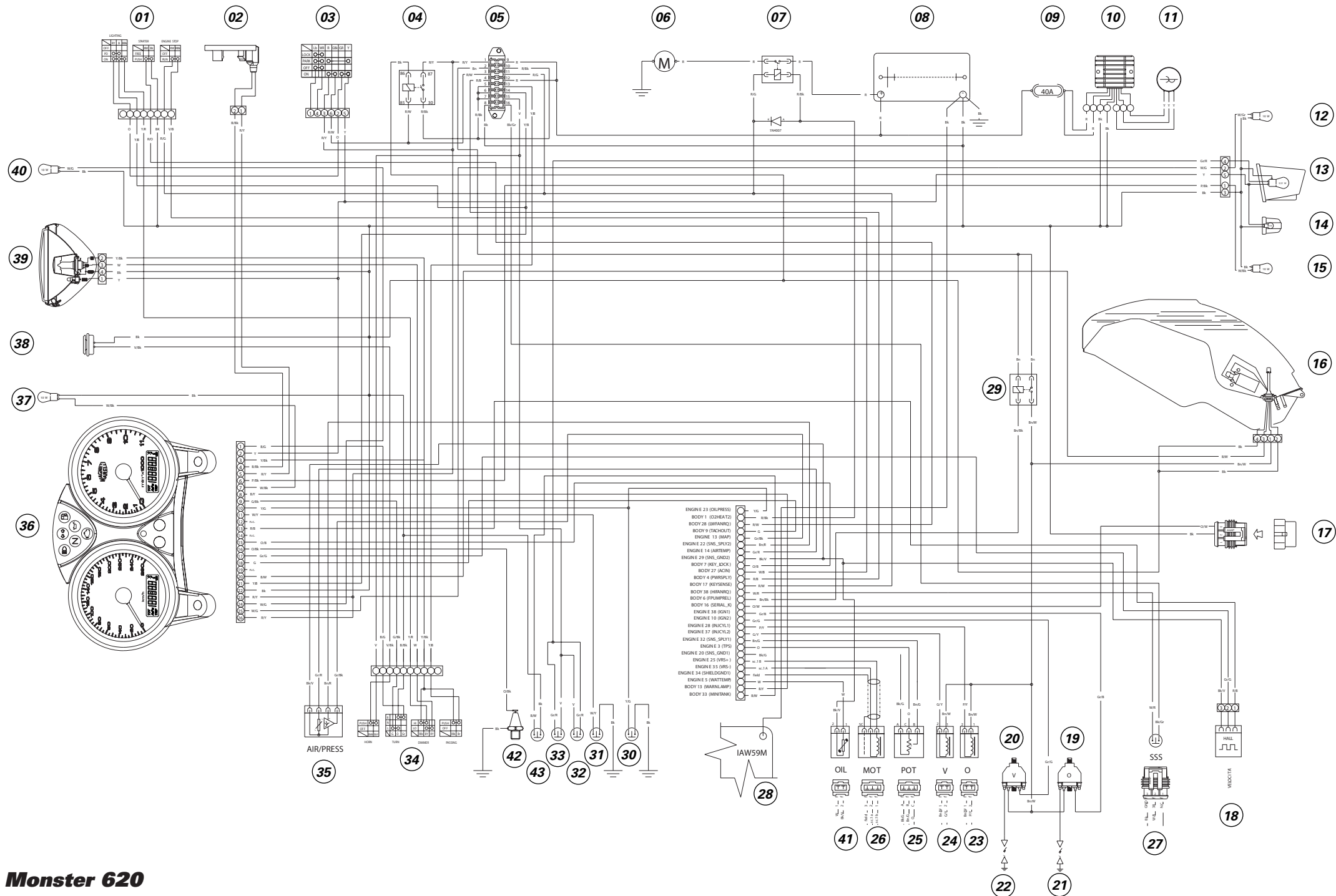
Tel 39.051.6413111

Fax 39.051.406580

www.ducati.com

913.7.082.1H

Stampato 07/2004



Monster 620
Monster 620Dark
Monster 620Dark Monodisco

ALLE CONNECTOREN ZIJN AFGEBEELD VANUIT "C"
 TOUS LES CONNECTEURS SONT VUS DE "C"

DUCATI MOTORHOLDING S.p.A.

Via Cavalieri Ducati, 3

40132 Bologna, Italia

Tel. 0039/0516413111

Fax 0039/051406580

www.ducati.com