

DUCATI*SUPER SPORT* 

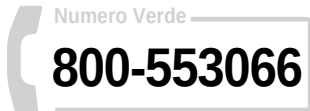
Siamo lieti di darti il benvenuto tra i Ducatisti e ci complimentiamo con Te per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che oltre ad usufruire della tua nuova Ducati come mezzo di normale spostamento, la utilizzerai per effettuare viaggi anche lunghi, che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sempre piacevoli e divertenti.

Nel continuo sforzo di fornire un'assistenza sempre migliore, la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare per quanto concerne il rodaggio. Avrai così la certezza che la tua Ducati sia sempre in grado di regalarti grandi emozioni.

Per riparazioni o semplici consigli, rivolgiti ai nostri centri di assistenza autorizzata.

Inoltre abbiamo predisposto un servizio informazioni per i ducatisti e gli appassionati, a tua disposizione per suggerimenti e consigli utili.

DUCATI LINEA DIRETTA



Buon divertimento!



Note

La Ducati Motor Holding S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente libretto. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa. La Ducati Motor Holding S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

Per la sicurezza, la garanzia, l'affidabilità ed il valore del motociclo Ducati usa solo ricambi originali Ducati.



Attenzione

Questo libretto é parte integrante del motociclo e, in caso di passaggio di proprietà, deve essere consegnato al nuovo acquirente.

SOMMARIO

Indicazioni generali 6

- Garanzia 6
- Simboli 6
- Informazioni utili per viaggiare in sicurezza 7
- Guida a pieno carico 8
- Dati per l'identificazione 9

Comandi per la guida 10

- Posizione dei comandi per la guida del motociclo 10
- Cruscotto 11
- Chiavi 12
- Interruttore d'accensione e bloccasterzo a chiave 12
- Commutatore sinistro 13
- Leva comando frizione 14
- Leva comando starter 15
- Commutatore destro 16
- Manopola girevole comando acceleratore 17
- Leva comando freno anteriore 17
- Pedale comando freno posteriore 18
- Pedale comando cambio 18
- Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore 19

Elementi e dispositivi principali 20

- Posizione sul motociclo 20
- Tappo serbatoio carburante 21
- Serratura sella e portacasco 22
- Cavalletto laterale 23
- Registri di regolazione forcella anteriore (900) 24
- Registri di regolazione ammortizzatore posteriore 25
- Ammortizzatore per modello 750 26
- Ammortizzatore per modello 750Sport/900Sport 26
- Registri di regolazione ammortizzatore per modello 900 26

Norme d'uso 27

- Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo 27
- Controlli prima dell'avviamento 28
- Avviamento motore 29
- Avviamento e marcia del motociclo 31
- Frenata 32
- Arresto del motociclo 32
- Parcheggio 33
- Rifornimento carburante 33
- Accessori in dotazione 34

Operazioni d'uso e manutenzione principali 35

- Rimozione della vestizione 35
- Sollevamento serbatoio carburante 38
- Sostituzione del filtro aria 39
- Controllo livello fluido freni e frizione 40
- Verifica usura pastiglie freno 42
- Lubrificazione delle articolazioni 43
- Regolazione del cavo comando acceleratore 44

<i>Carica della batteria</i>	45
<i>Tensionamento della catena trasmissione</i>	46
<i>Lubrificazione della catena trasmissione</i>	47
<i>Sostituzione lampadine luci</i>	48
<i>Orientamento del proiettore</i>	52
<i>Pneumatici</i>	53
<i>Controllo livello olio motore</i>	55
<i>Pulizia e sostituzione candele</i>	56
<i>Pulizia generale</i>	57
<i>Lunga inattività</i>	58
<i>Avvertenze importanti</i>	58

Caratteristiche tecniche 59

<i>Ingombri</i>	59
<i>Pesi</i>	59
<i>Rifornimenti</i>	60
<i>Motore</i>	61
<i>Distribuzione</i>	61
<i>Prestazioni</i>	62
<i>Freni</i>	62
<i>Trasmissione</i>	63
<i>Telaio</i>	64
<i>Ruote</i>	64
<i>Pneumatici</i>	64
<i>Candele d'accensione</i>	64
<i>Sospensioni</i>	65
<i>Colori disponibili per modello</i>	65
<i>Impianto elettrico</i>	66

Promemoria manutenzioni periodiche 70

INDICAZIONI GENERALI

Garanzia

Nel tuo interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, ti consigliamo vivamente di rivolgerti ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per qualsiasi operazione che richieda particolare competenza tecnica. Il nostro personale, altamente qualificato, dispone di adeguate attrezzature per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte utilizzando esclusivamente ricambi originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata.

Tutti i motocicli Ducati sono corredati di libretto di garanzia. La garanzia non verrà riconosciuta ai motocicli impiegati in gare sportive. Durante il periodo di garanzia nessun componente può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale, pena l'immediata decadenza del diritto di garanzia.

Simboli

La Ducati Motor Holding S.p.A. Ti invita a leggere attentamente il seguente libretto al fine di imparare a conoscere il tuo motociclo. In caso di dubbi rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Le nozioni che apprenderai si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sereni e divertenti e Ti permetteranno di mantenere inalterate per lungo tempo le prestazioni del motociclo.



Attenzione

La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.



Importante

Esiste la possibilità di arrecare danno al motociclo e/o ai suoi componenti.



Note

Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

Tutte le indicazioni relative a **destro** o **sinistro** si riferiscono al senso di marcia del motociclo.

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza



Attenzione

Leggere prima di usare la moto.

Molti incidenti sono spesso dovuti all'inesperienza nella guida del motociclo. Non guidare mai senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.

Non prestare il motociclo a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.

*Il pilota e il passeggero devono indossare **sempre** un casco protettivo.*

Non portare abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.

Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte in tempi brevi.

Il pilota e il passeggero devono appoggiare i piedi sulle pedane ogni volta che il motociclo è in movimento.

*Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale, il pilota deve tenere **sempre** le mani sui semimanubri, mentre il passeggero deve tenersi **sempre** con entrambe le mani nell'apposito maniglione dietro al sellino posteriore.*

Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.

*Rispettare sempre i limiti di velocità dove indicati e comunque non superare **mai** la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo stradale e di traffico consentono.*

*Segnalare **sempre** e con sufficiente anticipo, utilizzando*

gli appositi indicatori di direzione, ogni svolta o cambiamento di corsia.

Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle "aree cieche" dei veicoli che precedono.

Fare molta attenzione negli incroci, in corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie d'ingresso in autostrada.

*Spegnere **sempre** il motore quando si fa rifornimento e fare attenzione a non far cadere del carburante sul motore o sul tubo di scarico.*

Non fumare mai durante il rifornimento.

Durante il rifornimento si possono inalare vapori di benzina nocivi alla salute. Se qualche goccia di benzina dovesse cadere sulla pelle o sugli abiti, lavarsi immediatamente con acqua e sapone e cambiare gli abiti.

*Togliere **sempre** la chiave quando si lascia il motociclo incustodito.*

Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.

Parcheggiare il motociclo in modo che non possa essere urtato e utilizzando il cavalletto laterale.

Non parcheggiare mai su un terreno sconnesso o morbido, in quanto il motociclo potrebbe cadere.

Guida a pieno carico

Questo motociclo è stato progettato per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza.

La sistemazione dei pesi sul motociclo è molto importante per mantenere inalterati gli standard di sicurezza evitare di trovarsi in difficoltà in caso di manovre repentine o in tratti di strada sconnessa.

Informazioni sul carico trasportabile

*Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, passeggero, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i:
385 Kg.*

Disporre il bagaglio o gli accessori più pesanti in posizione più bassa possibile e possibilmente al centro del motociclo.

Fissare saldamente il bagaglio alle strutture del motociclo; un bagaglio non fissato correttamente può renderlo instabile.

Non fissare elementi voluminosi e pesanti sulla testa di sterzo o sul parafango anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del motociclo.

Non inserire parti da trasportare negli interstizi del telaio in quanto potrebbero interferire con le parti in movimento del motociclo.

Verificare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata a pag. 53 e che risultino in buone condizioni.

Dati per l'identificazione

Ogni motocicletta Ducati è contraddistinta da due numeri di d'identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 1.1) e per il motore (fig. 1.2).

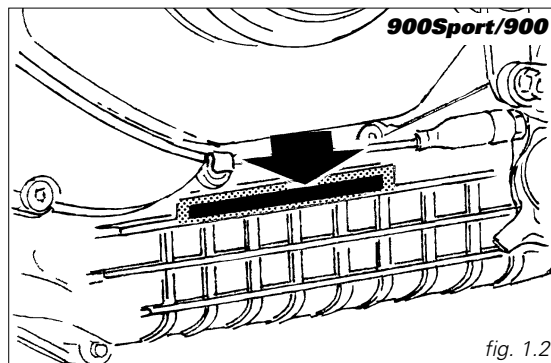
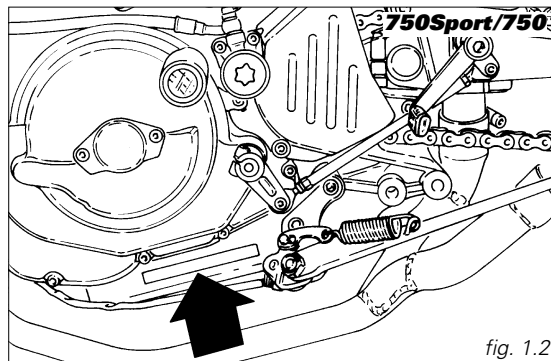
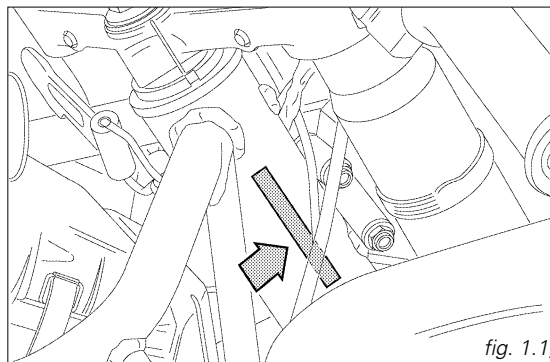
Telaio N.

Motore N.



Note

Questi numeri identificano il modello del motociclo e sono da citare per la richiesta di parti di ricambio.



COMANDI PER LA GUIDA



Attenzione

Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.

Posizione dei comandi per la guida del motociclo (fig. 2)

- 1) Cruscotto.
- 2) Interruttore d'accensione e bloccasterzo a chiave.
- 3) Commutatore sinistro.
- 4) Leva comando frizione.
- 5) Leva comando starter.
- 6) Commutatore destro.
- 7) Manopola girevole comando acceleratore.
- 8) Leva comando freno anteriore.
- 9) Pedale comando cambio.
- 10) Pedale comando freno posteriore.

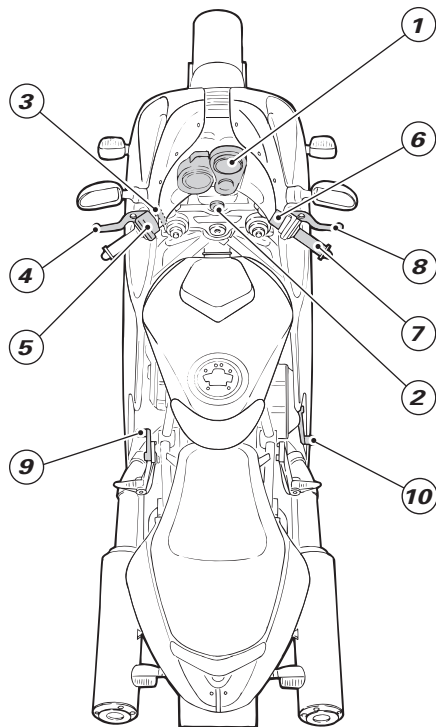


fig. 2

Cruscotto (fig. 3)

1) **Tachimetro** (km/h).

Indica la velocità di marcia.

a) **Contachilometri** (km).

Indica la distanza totale percorsa.

b) **Contachilometri parziale** (km).

Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento.

c) **Pomello azzeramento** contachilometri parziale.

Ruotarlo per portare a zero "0000" il contachilometri.

2) **Contagiri** (min⁻¹).

Indica il numero di giri al minuto del motore.

3) **Spia verde N**.

Si accende quando il cambio è in posizione di folle.

4) **Spia gialla** .

Si accende quando il serbatoio è in riserva, sono rimasti circa 4 litri di carburante.

5) **Spia verde** .

Si accende e lampeggia quando un indicatore di direzione è in funzione.

6) **Spia rossa** .

Si accende per indicare una pressione dell'olio motore insufficiente. Deve accendersi quando si sposta l'interruttore d'accensione su **ON**, ma deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore.

Può succedere che si accenda brevemente in caso di motore molto caldo, dovrebbe spegnersi quando i numeri di giri aumentano.

Importante

Non utilizzare il motociclo quando la spia rimane accesa in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

7) **Spia blu** .

Si accende per indicare la luce abbagliante accesa.

8) **Indicatore temperatura olio**.

Indica la temperatura dell'olio motore.

Importante

Non utilizzare il motociclo quando la temperatura raggiunge il valore massimo in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

Quando la luce di posizione è accesa si illumina il cruscotto.

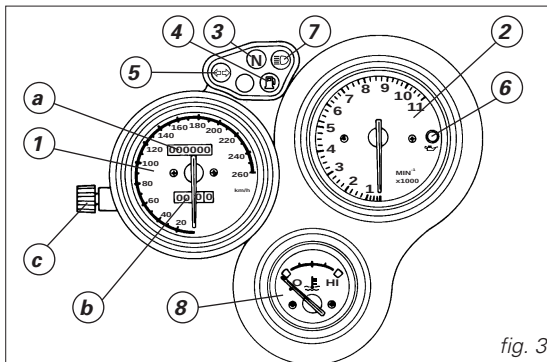


fig. 3

Chiavi (fig. 4)

Vengono consegnate due chiavi universali per avviamento, bloccasterzo e serratura sella ed una piastrina (1) col numero d'identificazione delle chiavi.



Note

Separare le chiavi e conservare la piastrina in un luogo sicuro.

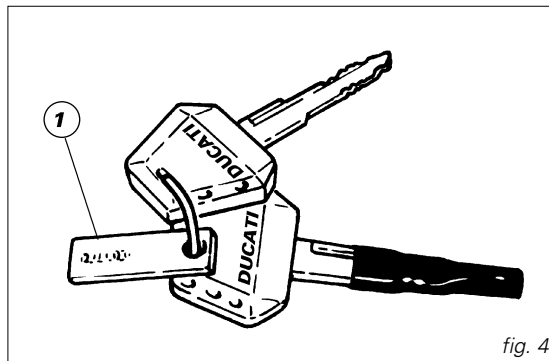


fig. 4

Interuttore d'accensione e bloccasterzo (fig. 5)

È sistemato davanti al serbatoio ed è a quattro posizioni:

A) **ON**: abilita il funzionamento di luci e motore;

B) **OFF**: disabilita il funzionamento di luci e motore;

C) **LOCK**: lo sterzo è bloccato;

D) **P**: luce di posizione e bloccasterzo.



Note

Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.

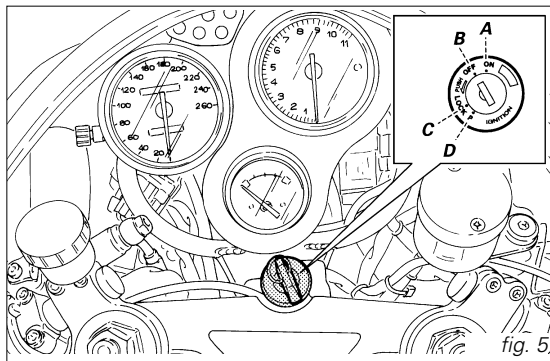


fig. 5

Commutatore sinistro (fig. 6, 6/1 e 7)

1) Commutatore, comando accensione luci a tre posizioni:

in basso  = luci spente;

al centro  = luce di posizione anteriore e posteriore, luce targa e luci del cruscotto accese;

in alto  = luci del proiettore, luce di posizione anteriore e posteriore, luce targa e luci del cruscotto accese.

2) Deviatore, comando selezione luci, a due posizioni:

posizione  = luci anabbagliante accesa;

posizione  = luci abbagliante accesa.

3) Pulsante  indicatore di direzione a tre posizioni:

posizione centrale = spento;

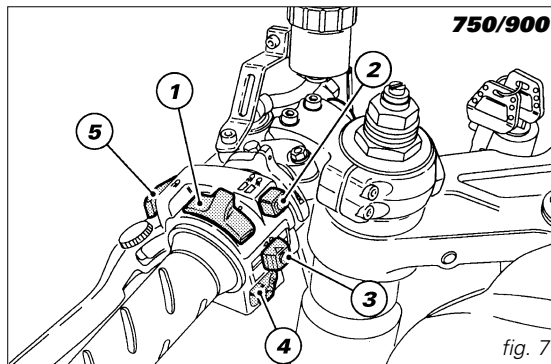
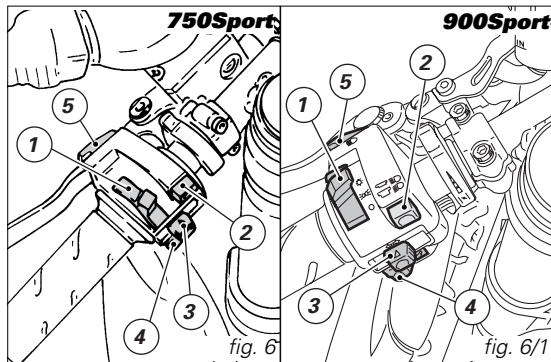
posizione  = svolta a sinistra;

posizione  = svolta a destra.

Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

4) Pulsante  = avvisatore acustico.

5) Pulsante  = lampeggio abbagliante.



Leva comando frizione (fig. 8 e 9)

La leva (1) che aziona il disinnesto della frizione, è dotata di pomello (2) per la regolazione della distanza tra la leva stessa e la manopola, sul manubrio (il dispositivo di registro non è presente nella versione 750Sport).

Per effettuare la regolazione, mantenere la leva (1) completamente in avanti ed agire sul pomello (2), ruotandolo in corrispondenza di una delle quattro posizioni previste, tenendo conto che: la posizione n° 1, corrisponde alla distanza massima tra la leva e manopola, mentre la posizione n° 4, corrisponde alla distanza minima.

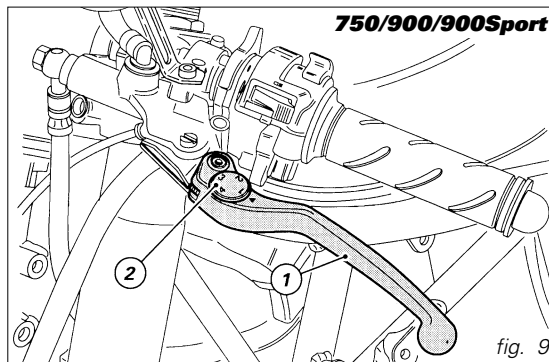
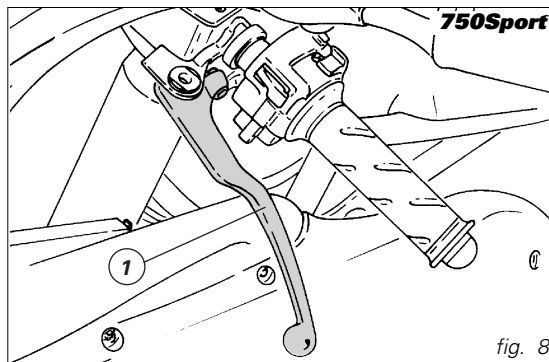
Quando la leva (1) viene azionata si interrompe la trasmissione dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze.

Attenzione

La regolazione della leva frizione, va effettuata a motociclo fermo.

Importante

Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.



Leva comando starter (fig. 9/1, 10 e 11)

Il comando starter serve per agevolare la partenza a freddo del motore e innalzare il regime di rotazione minimo, dopo l'avviamento.

Posizioni d'utilizzo del comando:

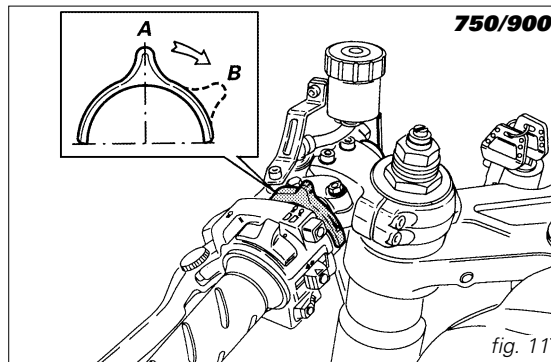
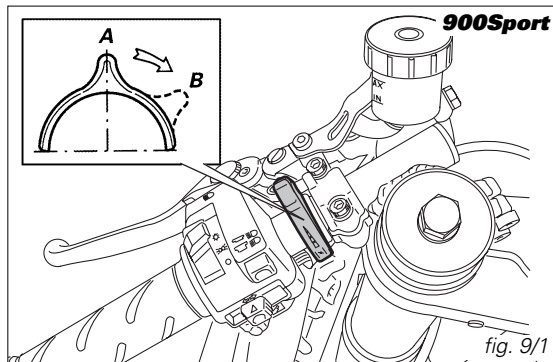
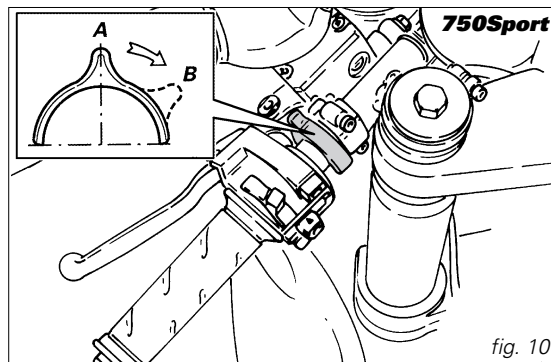
A) (verticale) = comando non attivato;

B) = comando completamente attivato.

La leva può assumere anche posizioni intermedie per assecondare il progressivo riscaldamento del motore (vedi pag. 29-30).

Importante

Non usare questo dispositivo se il motore è caldo.
Non viaggiare col comando starter attivato.



Commutatore destro (fig. 12, 12/1 e 13)

1) Interruttore **ARRESTO MOTORE**, a due posizioni:

posizione  (**RUN**) = marcia.

posizione  (**OFF**) = arresto del motore.

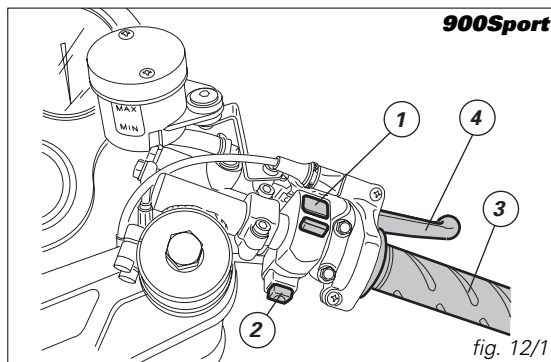
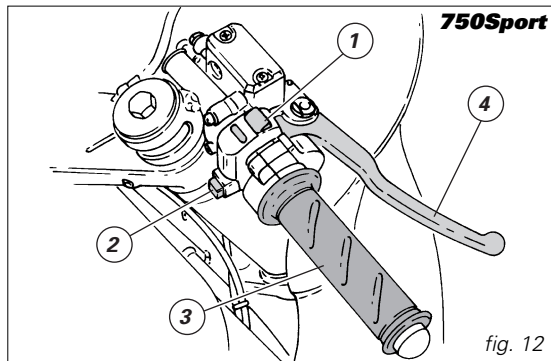
Attenzione

Questo interruttore va utilizzato soprattutto nei casi di emergenza, quando è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto, riportare l'interruttore in posizione  per poter procedere all'avviamento del motociclo.

Importante

Dopo aver viaggiato con le luci accese, se si spegne il motore con l'interruttore (1) e si lascia la chiave di accensione su **ON**, le luci rimangono accese e si può scaricare la batteria.

2) Pulsante  = avviamento motore.

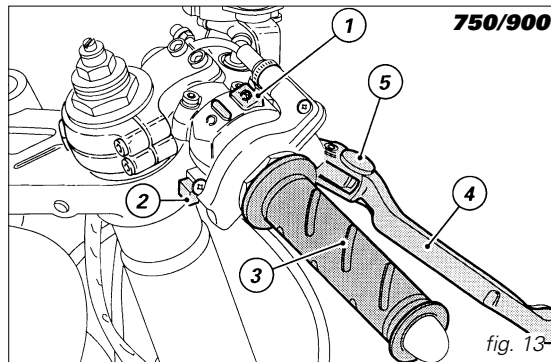


Manopola girevole comando acceleratore

(fig. 12/1, 12 e 13)

La manopola girevole (3), sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle valvole del corpo farfallato.

Quando viene rilasciata, la manopola torna automaticamente alla posizione iniziale di minimo.



Leva comando freno anteriore (fig. 12/1, 12 e 13)

Tirando la leva (4) verso la manopola girevole si aziona il freno anteriore. È sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico.

La leva di comando è dotata di un pomello (5) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul semimanubrio (questo dispositivo non è presente nella versione 750Sport).



Attenzione

Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 31-32.

Pedale comando freno posteriore (fig. 14)

Per azionare il freno posteriore, premere il pedale (1) verso il basso con il piede.

Il sistema di comando è di tipo idraulico.

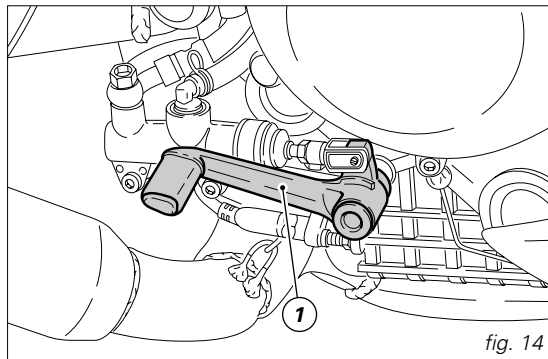


fig. 14

Pedale comando cambio (fig. 15)

Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale **N** con ritorno automatico e due movimenti: in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare la 1ª marcia e per scalare a una marcia inferiore. Con questa manovra la spia **N** sul cruscotto si spegne; in alto = sollevare il pedale per innestare la 2ª marcia e successivamente la 3ª, 4ª, 5ª e 6ª marcia (6ª marcia solo per le versioni 900 e 900Sport). Ad ogni spostamento del pedale corrisponde solo un cambio marcia.

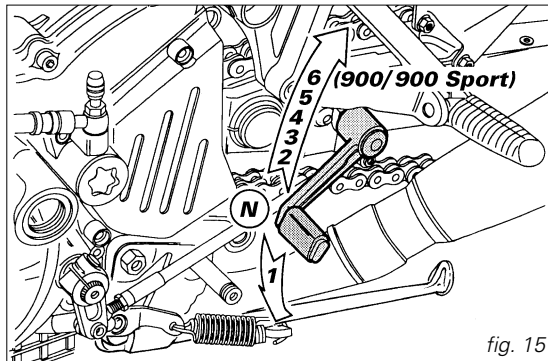


fig. 15

Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione delle leve comando cambio e freno posteriore rispetto alle relative pedane. Per modificare la posizione della leva comando cambio agire nel modo seguente:

- bloccare l'asta (1) e allentare i controdadi (2) e (3).



Note

Il dado (2) ha un filetto sinistrorso.

Ruotare l'asta (1), operando con una chiave aperta sulla parte esagonale, facendo assumere al pedale cambio la posizione desiderata.

Serrare contro l'asta entrambi i controdadi.

Per modificare la posizione della leva comando freno posteriore agire nel modo seguente:

Allentare il controdado (4).

Ruotare la vite (5) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata.

Serrare il controdado (4).

Verificare, agendo a mano sul pedale, che questo presenti un gioco di circa $1,5 \div 2$ mm prima di iniziare l'azione frenante.

Se così non risulta occorre modificare la lunghezza dell'astina di comando della pompa nel modo seguente:

Allentare il controdado (6) sull'astina della pompa.

Avvitare l'astina sulla forcella (7) per aumentare il gioco o svitare per diminuirlo.

Serrare il controdado (6) e verificare nuovamente il gioco.

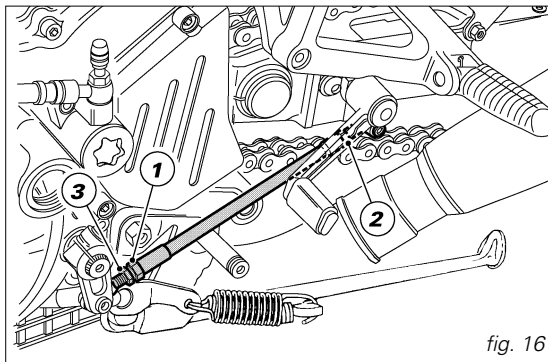


fig. 16

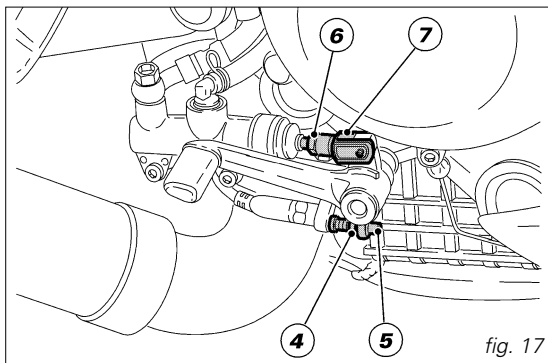


fig. 17

ELEMENTI E DISPOSITIVI PRINCIPALI

Posizione sul motociclo (fig. 18)

- 1) Tappo serbatoio carburante.
- 2) Serratura sella e portacasco.
- 3) Cavalletto laterale.
- 4) Specchi retrovisori.
- 5) Dispositivi di registro forcella anteriore (900).
- 6) Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.

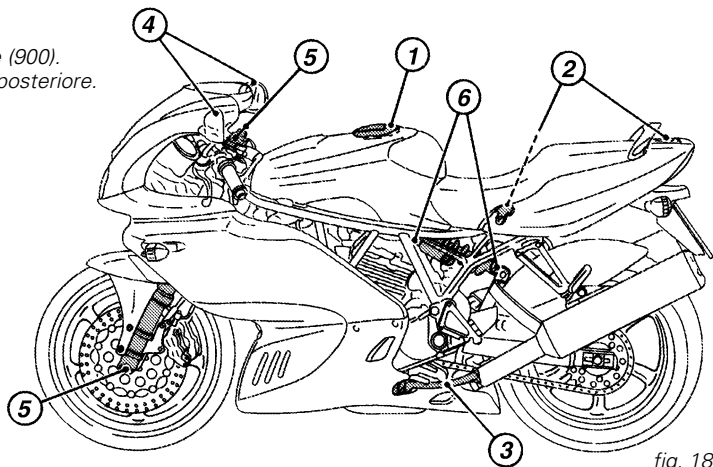


fig. 18

Tappo serbatoio carburante (fig. 19)

Apertura

Sollevare il coperchietto (1) di protezione ed inserire la chiave nella serratura. Ruotare di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura. Sollevare il tappo.

Chiusura

Richiudere il tappo con la chiave inserita e premerlo nella sede. Ruotare la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estrarla. Richiudere il coperchietto (1) di protezione serratura.



Note

È possibile chiudere il tappo solo con la chiave inserita.



Attenzione

Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 33) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.

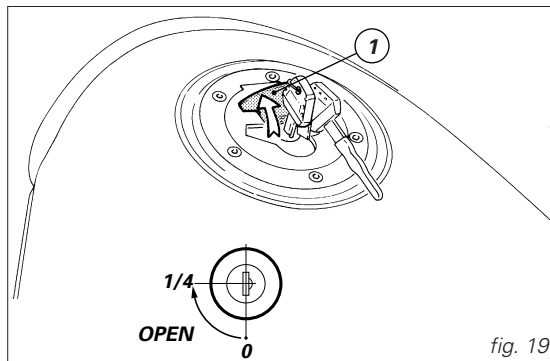


fig. 19

Serratura sella e portacasco

Apertura (fig. 20)

Introdurre la chiave nella serratura (1), ruotarla in senso orario per ottenere il sollevamento della parte posteriore della sella. Sfilare la sella dai fermi anteriori tirandola all'indietro.

Nella parte anteriore del vano sotto alla sella si trovano i ganci (2, fig. 21) d'attacco dei caschi di protezione per il pilota e il passeggero. Inserire l'estremità del laccio del casco nel gancio, lasciare appesi i caschi e rimontare la sella per fissarli.

Attenzione

Questo dispositivo serve per la sicurezza del casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciare il casco attaccato quando si viaggia; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del motociclo.

Chiusura

Assicurarsi che tutti gli elementi siano correttamente disposti e fissati nel vano sotto alla sella. Inserire le estremità anteriori del fondo sella sotto al cavalletto del telaio quindi spingere sull'estremità posteriore della sella fino ad udire lo scatto del chiavistello della serratura. Assicurarsi che la sella sia saldamente fissata al telaio e rimuovere la chiave dalla serratura (1).

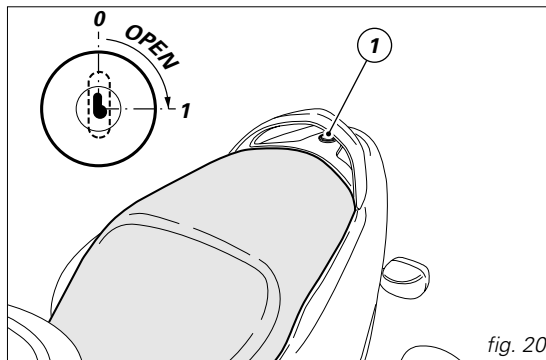


fig. 20

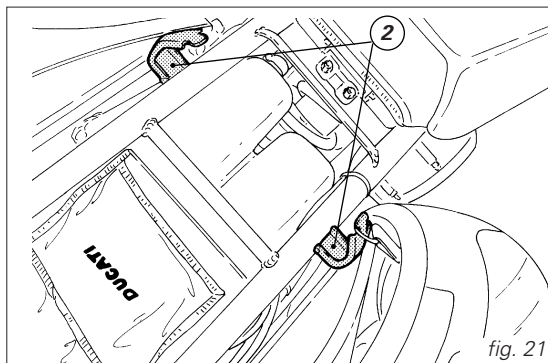


fig. 21

Cavalletto laterale (fig. 22)

Importante

Prima d'azionare il cavalletto laterale, accertarsi dell'adeguata consistenza e planarità della superficie d'appoggio.

Terreni molli, ghiaia, asfalto ammorbidito dal sole, ecc... possono infatti determinare rovinose cadute del motociclo parcheggiato.

In caso di pendenza del suolo, parcheggiare sempre con la ruota posteriore rivolta verso il lato in discesa della pendenza.

Per impiegare il cavalletto laterale, premere con il piede (tenendo il motociclo con entrambe le mani sui semimanubri) sulla stampella (1) accompagnandola fino al punto di massima estensione. Inclinare il motociclo fino a portare in appoggio il cavalletto al suolo.

Attenzione

Non sostare seduti sul motociclo parcheggiato col cavalletto laterale.

Per posizionare il cavalletto a "riposo" (posizione orizzontale), inclinare il motociclo verso destra e contemporaneamente sollevare con il piede la stampella (1).

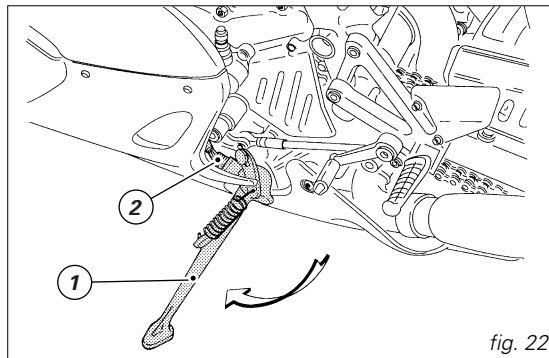
Note

È consigliabile verificare periodicamente il corretto funzionamento del sistema di trattenuta (costituito da due

molle a trazione una all'interno dell'altra) e del sensore di sicurezza (2).

Attenzione

È possibile avviare il motociclo solo se il cavalletto è in posizione di "riposo" in quanto il cavalletto è dotato di un dispositivo di sicurezza che in caso contrario inibisce l'avviamento del motore.



Registri di regolazione forcella anteriore

La forcella del motociclo 900 è regolabile sia nella fase di estensione (ritorno) sia nella compressione degli steli.

La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:

- 1) (fig. 23) per modificare il freno idraulico in estensione;
- 2) (fig. 23) per modificare il precarico delle molle interne;
- 3) (fig. 23/1) per modificare il freno idraulico in compressione.

Ruotare con un cacciavite a taglio il registro (1), posto sulla sommità di ogni stelo forcella, per intervenire sul freno idraulico in estensione.

Per agire sul registro (3) introdurre un cacciavite attraverso il foro passante sul perno ruota in corrispondenza dell'asse stelo forcella.

Ruotando le viti (1 e 3) di regolazione si avvertono degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una posizione di smorzamento. Avvitando completamente la vite fino a bloccarla si ottiene la posizione "0", che corrisponde alla massima frenatura. A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti che corrisponderanno successivamente alle posizioni "1", "2", ecc.

Le posizioni STANDARD sono le seguenti:

compressione: 11 scatti;
estensione: 7 scatti.

Il valore massimo, a cui corrisponde la regolazione di minima frenatura, è di 14 scatti (estensione) e 16 scatti (compressione).

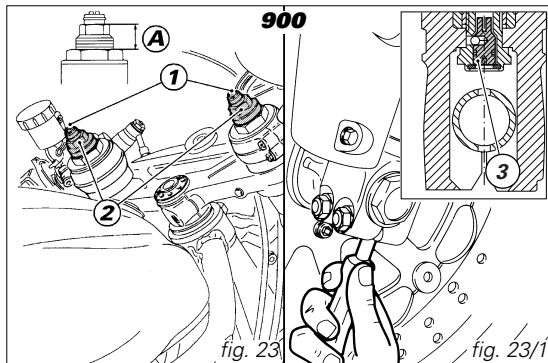
Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo ruotare il registro ad estremità esagonale (2) con una chiave esagonale di 22 mm.

Il valore del precarico (A, fig. 23) può variare tra 25 e 10 mm.

La taratura originale corrisponde a 18 mm.

Importante

Regolare i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.



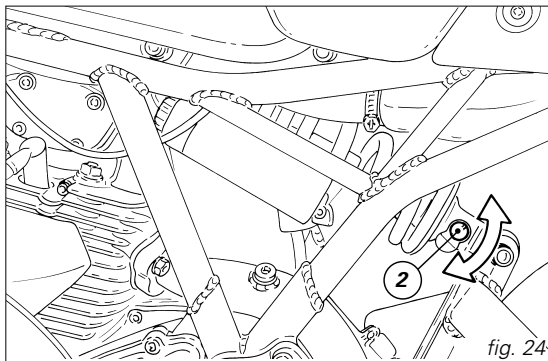


fig. 24

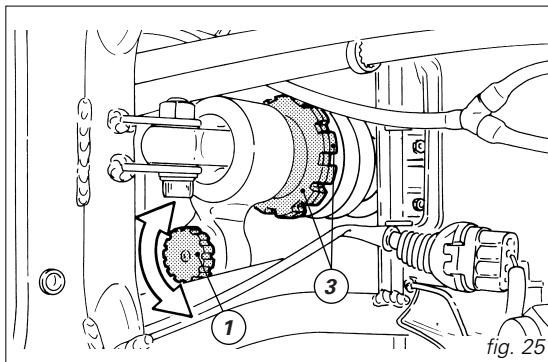


fig. 25

Registri di regolazione ammortizzatore posteriore

Tutti gli ammortizzatori posteriori sono dotati di regolazione del precarico molla e dello smorzamento sia in estensione e compressione.

Il registro (1, fig. 25) sul serbatoio d'espansione dell'ammortizzatore, sul lato sinistro del telaio, regola il freno idraulico nella fase di compressione.

Il registro (2, fig. 24) posto sul lato sinistro in corrispondenza del fissaggio dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).

Ruotando in senso orario i registri (1 e 2) si aumenta la frenatura.

Le due ghiera (3, fig. 25) poste nella parte superiore dell'ammortizzatore, registrano il precarico della molla esterna.

Per modificare il precarico della molla svitare la ghiera superiore. Avvitando o svitando la ghiera inferiore si aumenta o diminuisce il precarico.

A regolazione conclusa riserrare la ghiera superiore.



Attenzione

Per ruotare la ghiera di registro del precarico utilizzare una chiave a settore. Usare particolare cautela per evitare il rischio di ferirsi la mano urtando violentemente altre parti del motociclo in caso il dente della chiave perda improvvisamente la presa sul vano della ghiera durante il movimento. L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.

Ammortizzatore per modello 750

Per il modello 750, grazie a particolari accorgimenti la frenatura idraulica è variabile con la corsa dell'ammortizzatore (quindi della ruota), per garantire il miglior comfort.

Lo smorzamento in corrispondenza dei piccoli valori di schiacciamento dell'ammortizzatore, è infatti inferiore a quello corrispondente agli schiacciamenti maggiori, garantendo il miglior assorbimento delle piccole asperità del terreno.

Taratura STANDARD:

- Registro (1, fig. 25) di compressione 18 scatti.
- Registro (2, fig. 24) di estensione 8 scatti.

Lunghezza STANDARD della molla:

177 mm.

Ammortizzatore per modello 750Sport/900Sport

Taratura STANDARD:

- Registro (1, fig. 25) di compressione 25 scatti.
- Registro (2, fig. 24) di estensione 6 scatti.

Lunghezza STANDARD della molla:

177 mm.

Registri di regolazione ammortizzatore per modello 900 (fig. 26)

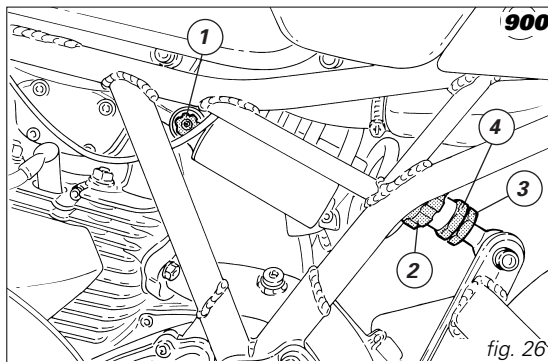
L'ammortizzatore Öhlins del modello 900 è dotato anche della regolazione in lunghezza. Questo accorgimento permette la regolazione dell'altezza del retrotreno indipendentemente dal precarico della molla.

- Registro (1) di compressione 14 scatti.
- Registro (2) di estensione 10 scatti.

Per modificare il retrotreno agire svitando il controdado (3) e il dado (4).

Lunghezza STANDARD della molla:

160 mm.



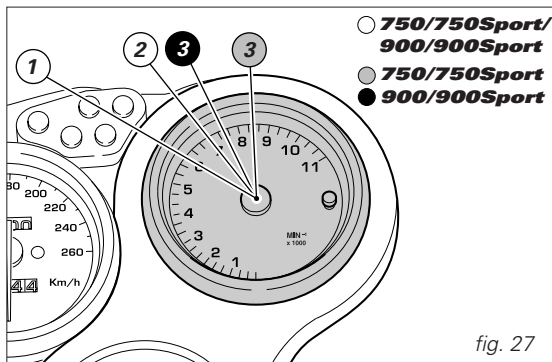
NORME D'USO

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo

Velocità di rotazione massima (fig. 27)

Velocità di rotazione da rispettare nel periodo di rodaggio e nel normale uso:

- 1) Fino a 1000 km;
- 2) Da 1000 a 2500 km;
- 3) Dopo 2500 km.



Fino a 1000 Km

Durante i primi 1000 km di marcia fare attenzione al contagiri, non si deve assolutamente superare i: $5.500 \div 6.000 \text{ min}^{-1}$.

Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore, pur rimanendo sempre entro il limite indicato. A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari i tratti di strada collinari, dove il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio efficace.

Per i primi 100 Km agire con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate, questo per consentire un corretto assestamento del materiale d'attrito delle pastiglie sui dischi freno.

Per consentire un adattamento reciproco di tutte le parti meccaniche in movimento ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita.

Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla, se necessario.

Da 1000 a 2500 Km

Si può pretendere dal motore maggiori prestazioni, ma non si deve mai superare i 7.000 min^{-1} .

 Importante

Durante il periodo di rodaggio osservare scrupolosamente il programma di manutenzione ed i tagliandi consigliati nel libretto di garanzia. L'inosservanza di tali norme esime la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità per eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Dopo 2500 Km

Nel normale uso del motociclo, a fine rodaggio, si consiglia di non superare mai i:

8.500 min⁻¹ (750/750Sport);

7.500 min⁻¹ (900/900Sport).

Attenendosi alle raccomandazioni si favorisce una maggiore durata del motore, riducendo la necessità di revisioni o di messe a punto.

Controlli prima dell'avviamento **Attenzione**

La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente e al passeggero.

Prima di mettersi in viaggio controllare i seguenti punti:

Carburante nel serbatoio

Controllare il livello del carburante nel serbatoio.

Eventualmente fare rifornimento (pag. 33).

Livello olio nel motore

Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione. Eventualmente rabboccare (pag. 55).

Liquido freni e frizione

Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido.

Condizione pneumatici

Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici (pag. 53).

Funzionalità dei comandi

Azionare le leve e i pedali di comando freni, frizione, acceleratore, cambio e controllare il funzionamento.

Luci e segnalazioni

Verificare l'integrità delle lampade d'illuminazione, di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade bruciate procedere alla sostituzione (pag. 48).

Serraggi a chiave

Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio e della sella.

Cavalletto

Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 23).

**Attenzione**

In caso di anomalie rinunciare alla partenza e rivolgersi ad un concessionario o ad un'officina autorizzata.

Avviamento motore



Note

Per avviare il motore già caldo seguite la procedura descritta per "Temperatura ambiente alta".



Attenzione

Prima di avviare il motore familiarizzare con i comandi che si devono utilizzare durante la guida.

Temperatura ambiente normale

(compresa tra 10 °C e 35 °C):

1) Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione **ON** (fig. 28). Verificare che la spia verde **N** e quella rossa  sul cruscotto risultino accese.



Importante

La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore (pag. 11).



Attenzione

Il cavalletto laterale deve risultare in posizione di riposo (orizzontale), altrimenti il sensore di sicurezza inibisce l'avviamento.

2) Spostare la leva comando starter in posizione (B) (fig. 29, 29/1 e 30).

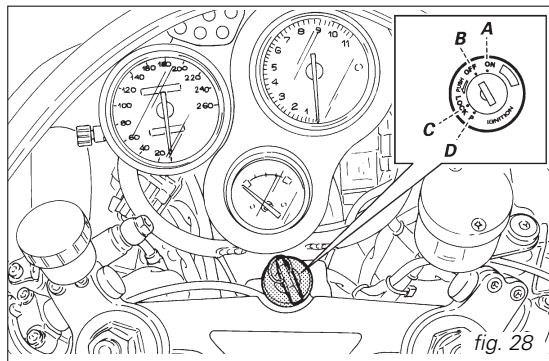
3) Accertarsi che l'interruttore d'arresto (1, fig. 31, 31/1 e 32) sia nella posizione **O (RUN)**, premere quindi il pulsante avviamento (2).

Lasciare che il motociclo si avvii spontaneamente, senza azionare il comando dell'acceleratore.



Importante

Non usare l'avviamento elettrico per più di 5 secondi consecutivi. Aspettare 10 secondi, prima di riavviare il motore.



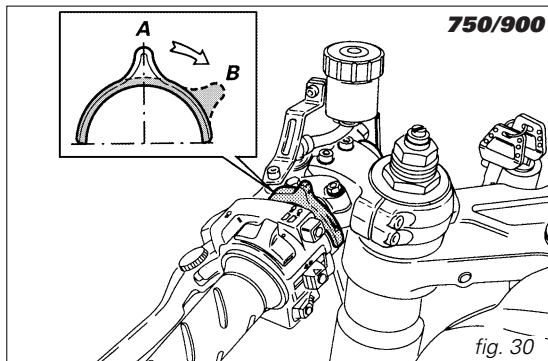
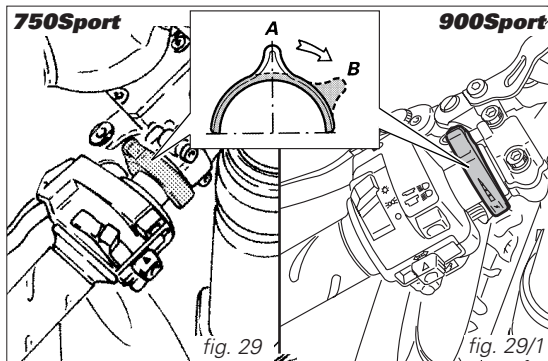
I 4) Spostare la leva starter verso la posizione verticale (A) per ottenere il regime di rotazione del motore di circa $1.400 \div 1.500 \text{ min}^{-1}$.

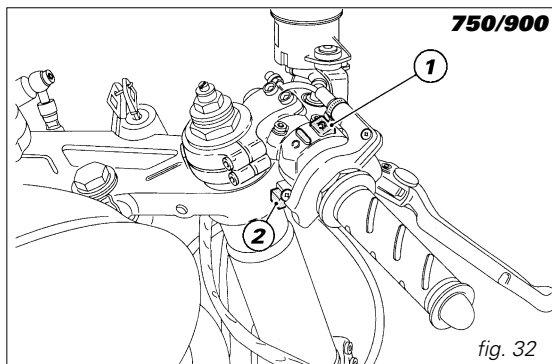
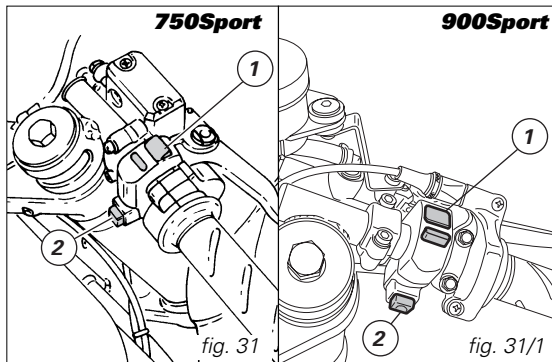
Importante
Non far funzionare il motore ad un elevato numero di giri quando è freddo. Aspettare il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

5) Successivamente, man mano che il motore si scalda, portare progressivamente la leva dello starter in posizione verticale (A). Il motore regimato termicamente dovrà tenere il minimo con starter completamente escluso.

Temperatura ambiente alta (oltre i 35°C):
Eseguire la stessa procedura senza utilizzare il comando starter.

Temperatura ambiente fredda (inferiore a 10°C):
Eseguire la procedura descritta per "Temperatura esterna normale" prolungando il tempo di riscaldamento del motore (punto 5) fino a 5 minuti.





Avviamento e marcia del motociclo

- 1) Disinserire la frizione agendo sulla leva comando.
- 2) Con la punta del piede abbassare con decisione la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia.
- 3) Accelerare il motore, agire sulla manopola comando acceleratore, rilasciare contemporaneamente e lentamente la leva della frizione; il veicolo inizierà a spostarsi.
- 4) Rilasciare completamente la leva frizione e accelerare.
- 5) Per passare alla marcia superiore chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione.

Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, disinserire la frizione, accelerare un attimo il motore, per permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, scalare quindi la marcia inferiore e rilasciare la frizione.

L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando il motociclo accenna a diminuire la velocità passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano così sollecitazioni anormali a tutta la struttura del motociclo e non solo al motore.

Importante

Evitare accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi agli organi di trasmissione. Evitare di tenere la frizione disinserita durante la marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un'usura anormale degli organi d'attrito.

Frenata

Rallentare per tempo, scalare per utilizzare il freno motore e poi frenare agendo su entrambi i freni. Prima che il motociclo si arresti disinserire la frizione per evitare che il motore si spenga improvvisamente.



Attenzione

L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi freno riduce l'efficacia frenante del motociclo. Non azionare bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; si può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del motociclo. In caso di pioggia o quando si viaggia su superfici con poco aderenza l'azione frenante del motociclo è notevolmente ridotta. In queste situazioni azionare i comandi freni con molta dolcezza ed attenzione. Manovre improvvise possono causare la perdita del controllo del motociclo.

Quando si affrontano lunghe discese con forte pendenza, utilizzare la capacità frenante del motore scalando di marcia, azionare i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causa un riscaldamento eccessivo del materiale d'attrito con una drastica riduzione dell'efficacia frenante.

I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e compromettono la precisione di guida e la tenuta in curva.

Arresto del motociclo

Ridurre la velocità, scalare di marcia e rilasciare la manopola dell'acceleratore. Scalare fino ad inserire la prima e successivamente la folle. Frenare ed arrestare il motociclo. Spegnerne il motore spostando la chiave nella posizione **OFF** (pag. 12).



Importante

Non lasciare la chiave su **ON** a motore spento onde evitare danni ai componenti elettrici.

Parcheggio

Parcheggiare il motociclo fermo sul cavalletto laterale (vedi pag. 23).

Sterzare completamente a sinistra e portare la chiave nella posizione **LOCK** per prevenire i furti.

Se si parcheggia in un garage o in altre strutture, fare attenzione che sia ben ventilato e che il motociclo non risulti vicino a fonti di calore.

In caso di necessità si può lasciare accesa la luce di posizione, ruotando la chiave nella posizione **P**.

Importante

Non lasciare la chiave su **P** per tempi lunghi, la batteria si potrebbe scaricare. Non lasciare mai la chiave inserita quando il motociclo è incustodito.

Attenzione

L'utilizzo di lucchetti o blocchi che impediscono l'avanzamento del motociclo (es. bloccadisco, bloccacorona ecc...) è molto pericoloso e può compromettere il funzionamento del motociclo e la sicurezza di pilota e passeggero.

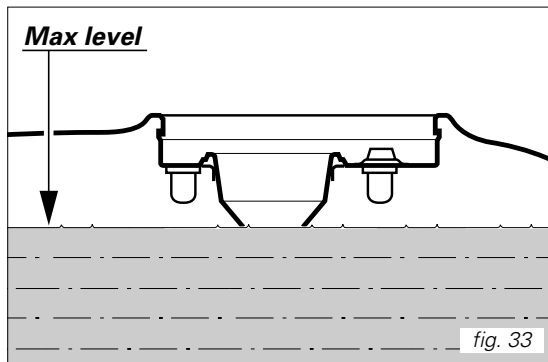
Rifornimento carburante

Durante il rifornimento non riempire eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro d'immissione nel pozzetto del tappo (fig. 33).



Attenzione

Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.



Accessori in dotazione (fig. 34)

Nel vano sotto alla sella è alloggiata una busta (1) che contiene:

un libretto uso e manutenzione;
 un cavetto portacasco;
 una tasca superiore con gli attrezzi per le normali operazioni di manutenzione e verifica.

Per accedere al vano è necessario rimuovere la sella agendo sulla serratura (vedi pag. 22).

La busta attrezzi (fig. 35)

Contiene:

chiave a tubo esagonale per candela (2);
 perno per chiave candela (3);
 giravite doppio (4);
 cavetto portacasco (5).

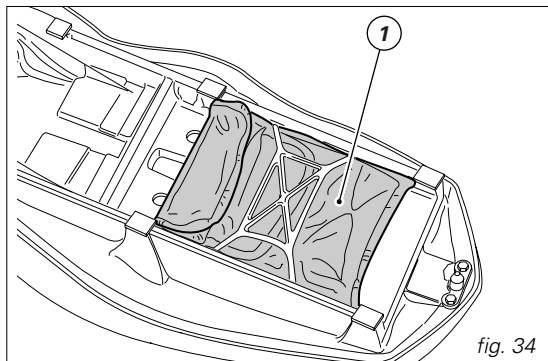


fig. 34

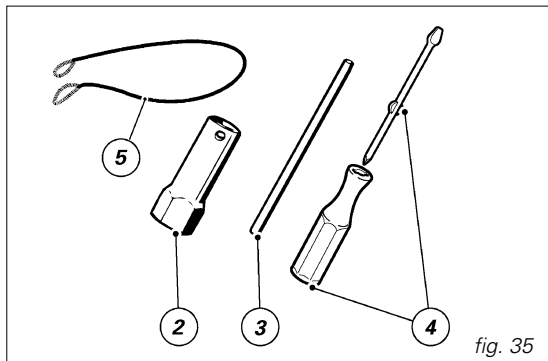


fig. 35

OPERAZIONI D'USO E MANUTENZIONE PRINCIPALI

Rimozione della vestizione

Per poter effettuare alcuni interventi di manutenzione o riparazione è necessario rimuovere alcune parti della vestizione del motociclo.

Attenzione

Il mancato o scorretto rifissaggio di una delle parti rimosse può causarne l'improvviso distacco durante la marcia con la conseguente perdita di controllo del motociclo.

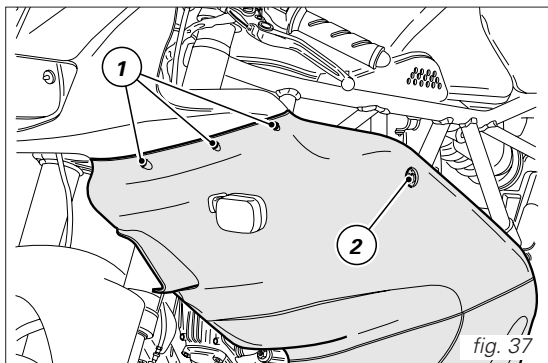
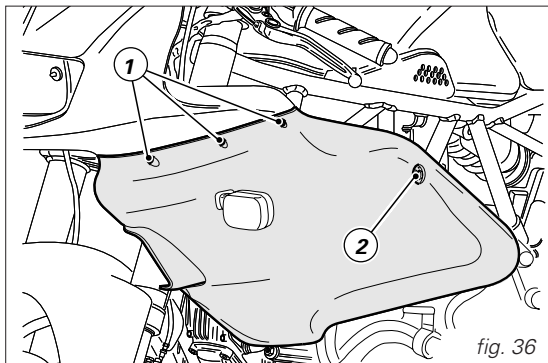
Importante

Per non danneggiare le parti verniciate e il plexiglass del cupolino, ad ogni rimontaggio posizionare sempre le rosette in nylon in corrispondenza delle viti di fissaggio. Alcune delle viti di fissaggio sono di tipo autofilettante, non serrarle eccessivamente per non danneggiare la filettatura ed impedire il bloccaggio al successivo utilizzo.

Semicarene laterali

Svitare le tre viti (1, fig. 36 e 37) di fissaggio di ogni semicarena al cupolino.

Svitare la vite (2) che fissa ogni semicarena al supporto del telaio.



Versione semicarenata (fig. 38)

Svitare la vite (3) di fissaggio di ogni semicarena alla staffa di supporto inferiore.

Scollegare le connessioni degli indicatori e rimuovere le semicarene.

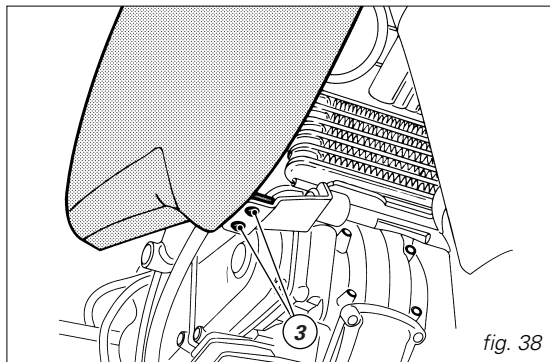


fig. 38

Versione carenata (fig. 39)

Svitare la vite (4) di fissaggio della semicarena sinistra alla piastra di supporto cavalletto laterale. Svitare la vite (5) di fissaggio della semicarena destra al perno pedale freno posteriore.

Scollegare le connessioni degli indicatori.

Svitare le quattro viti (6) che fissano tra di loro le semicarene nella parte inferiore e rimuovere le semicarene.

Questa operazione non è necessaria qualora si intenda rimuovere entrambe le semicarene; in questo caso sfilarle da sotto il motociciclo facendo attenzione a non forzarle in apertura per evitare rotture.

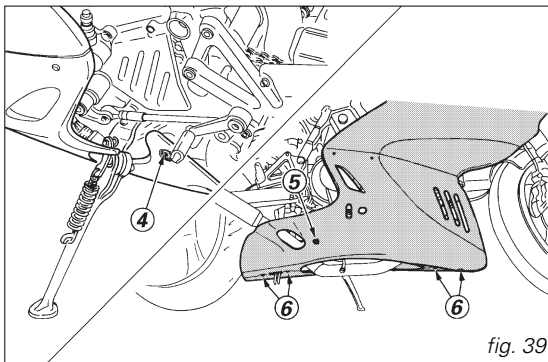
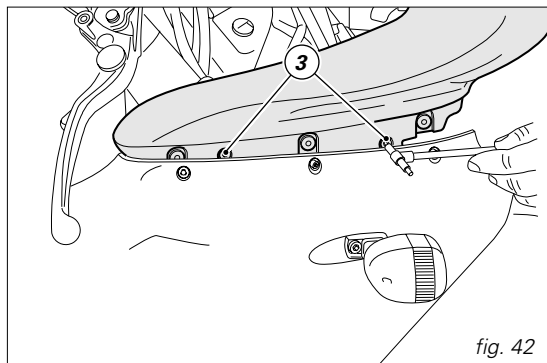
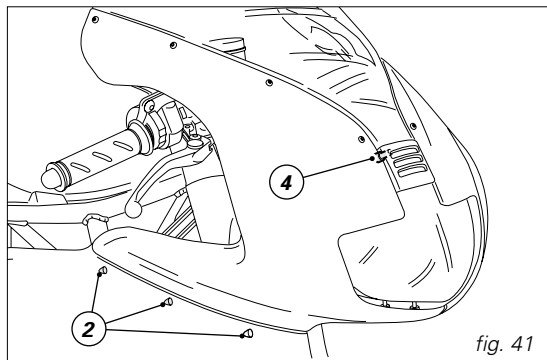
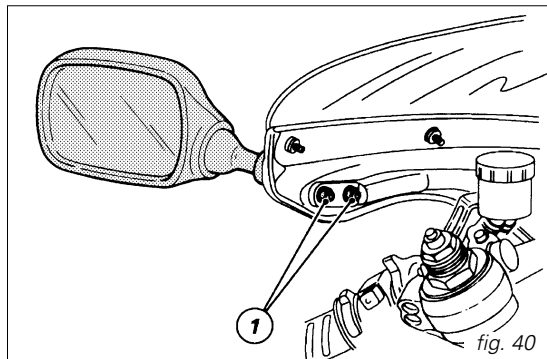


fig. 39

Cupolino

Svitare i due dadi (1, fig. 40) di fissaggio degli specchietti retrovisori. Rimuovete gli specchietti dal cupolino. Svitare le tre viti di fissaggio (2, fig. 41) di ogni semicarena al cupolino. Scostare leggermente le semicarene e svitare le quattro viti (3, fig. 42) che fissano ogni lato del cupolino al telaio di supporto proiettore. Rimuovere il cupolino sfilandolo dal perno di fissaggio anteriore (4, fig. 41), sopra al proiettore.



Sollevamento serbatoio carburante (fig. 43 e 44)

Rimuovere la sella (vedi pag. 22).

Sganciare, tirandolo verso l'alto, il gancio elastico (1, fig. 43) anteriore, dal supporto del serbatoio.

Sollevare il serbatoio e sganciare l'astina di servizio (2, fig. 44) dall'apposito fermo (3).

Appoggiare il serbatoio sull'astina di servizio (2) inserendo l'estremità di quest'ultima nel foro del traversino del telaio.

Eseguire l'intervento e procedere al rimontaggio dei componenti rimossi eseguendo le operazioni descritte in ordine inverso.



Attenzione

Per evitare fuoriuscite di carburante dallo sfiato del tappo carburante, il contenuto di carburante deve essere minore di 5 litri (spia riserva accesa sul cruscotto).

Sollevare il serbatoio il minimo necessario per estrarre l'astina di servizio; una sua rotazione eccessiva può danneggiare il cablaggio della sonda carburante e/o i tubi carburante.

Abbassando il serbatoio verificare che i tubi carburante non rimangano strozzati e che il cavo della sonda carburante non sia in prossimità della testa del cilindro verticale.

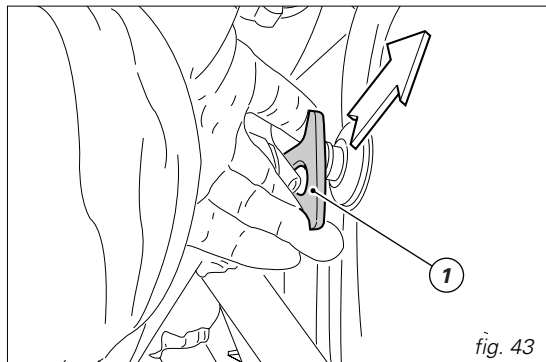


fig. 43

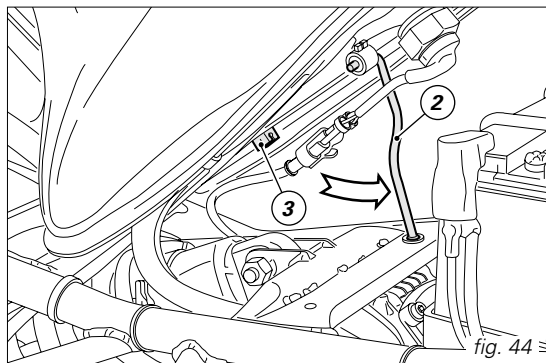


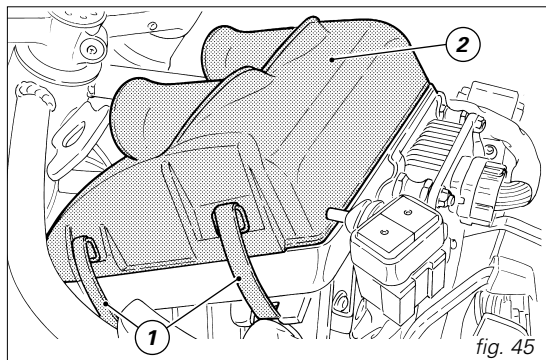
fig. 44

Sostituzione del filtro aria (fig. 45 e 46)

Il filtro aria deve essere sostituito agli intervalli prescritti sulla tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia). Per accedere alla scatola filtro sollevare il serbatoio carburante.

Per rimuovere il filtro, sganciare le linguette (1) di fissaggio del coperchio su entrambi i lati della scatola filtro e rimuovere il coperchio (2).

Rimuovere la cartuccia filtro (3, fig. 46) e sostituirla.

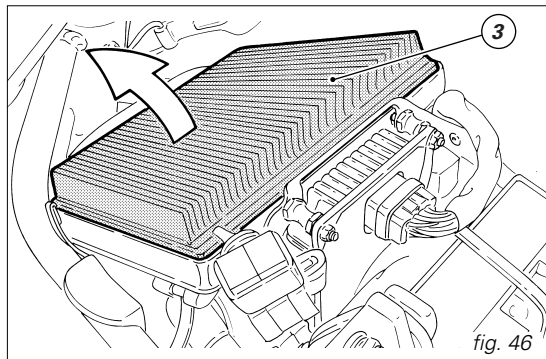


Importante

Un filtro sporco, riduce l'entrata dell'aria aumentando il consumo di carburante, riducendo la potenza del motore e provocando incrostazioni nelle candele.

Non usare il motociclo senza filtro; le impurità presenti nell'aria potrebbero entrare nel motore danneggiandolo.

Reinstallare correttamente il filtro, come indicato in figura 46, nella sede della scatola filtro e rimontare tutti gli elementi rimossi.



Importante

In caso d'impiego su strade polverose o umide provvedere alla sostituzione più frequentemente di quanto prescritto nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia).

Controllo livello fluido freni e frizione

Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di **MIN** evidenziata sui rispettivi serbatoi (fig. da 47 a 51). Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.

Per il rabbocco o la sostituzione del fluido agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia), rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Importante

Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni degli impianti.

Impianto freni

Se si rileva un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante le pastiglie freno siano in buone condizioni, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

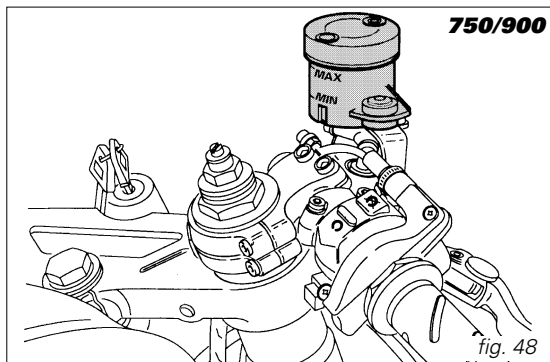
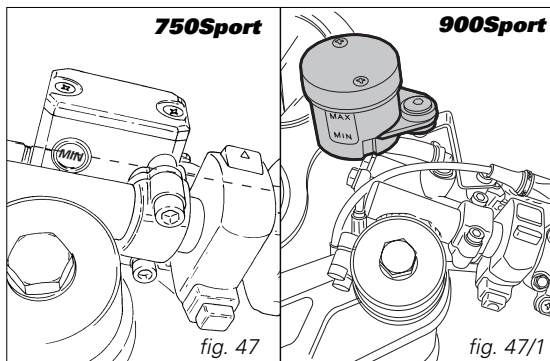
Attenzione

Il fluido dei freni e della frizione è dannoso per parti verniciate ed in plastica, quindi evitare il contatto con le stesse.

L'olio idraulico è corrosivo e può provocare danni e lesioni.

Non mescolare olii di qualità diverse.

Controllare la perfetta tenuta delle guarnizioni.

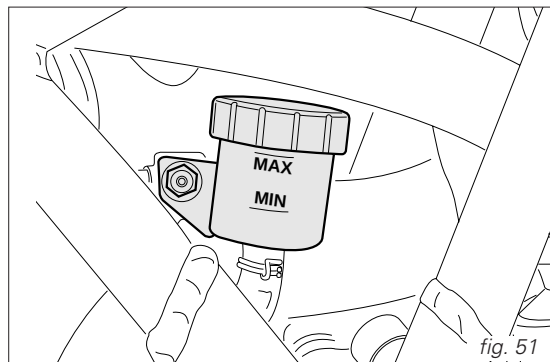
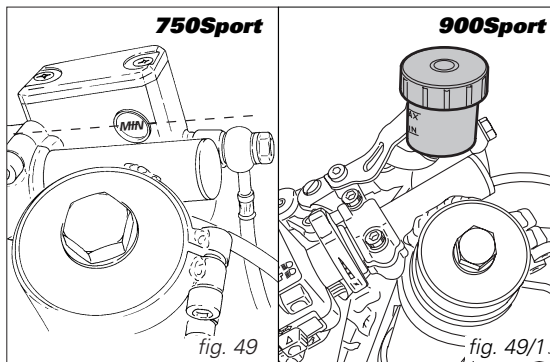
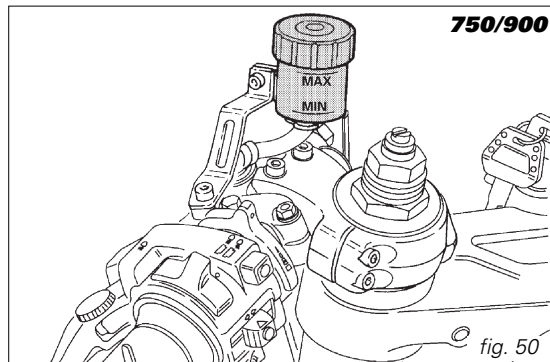


Impianto frizione

Se il gioco della leva di comando è eccessivo e il motociclo salta o si arresta all'inserimento della marcia, indica una presenza d'aria nell'impianto. Rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

⚠ Attenzione

Il livello del liquido frizione tende ad aumentare nel serbatoio con il consumo del materiale d'attrito dei dischi frizione: non superare quindi il valore prescritto (3 mm sopra il livello minimo).



Verifica usura pastiglie freno (fig. 52)

Freno anteriore

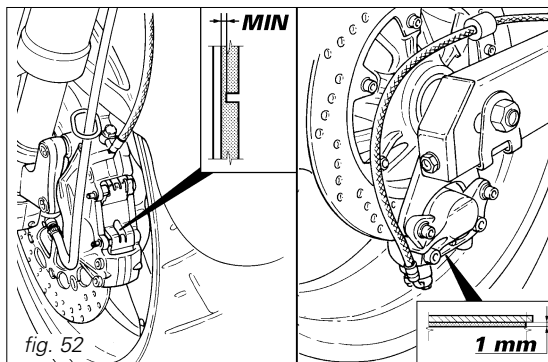
Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni, senza doverle rimuovere dalla pinza, ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale d'attrito.

Freno posteriore

Su ogni pastiglia lo spessore del materiale d'attrito deve essere almeno 1 mm.

Importante

Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.



Lubrificazione delle articolazioni

Periodicamente è necessario controllare le condizioni della guaina esterna del cavo di comando acceleratore e comando starter. Non devono presentare schiacciamenti o screpolature nel rivestimento plastico esterno.

Verificare il funzionamento scorrevole del cavo interno agendo sul comando: se si manifestano attriti o impuntamenti farlo sostituire da un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Per evitare questi inconvenienti lubrificare periodicamente l'estremità dei cavi di ogni trasmissione flessibile con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

Nel caso della trasmissione acceleratore si consiglia di rimuovere il coperchietto (1, fig. 53) del comando, svitando le due viti di fissaggio (2), quindi ingrassare l'estremità del cavo e la carrucola.

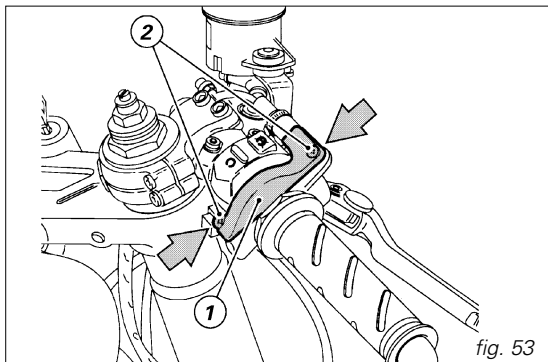


fig. 53



Attenzione

Richiudere con molta attenzione il comando inserendo il cavo nella carrucola e facendolo passare nella slitta del coperchio (3, fig. 54).

Rimontare il coperchio e serrare le viti (2).

Per garantire un funzionamento ottimale dell'articolazione del cavalletto laterale è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso SHELL Alvania R3 tutti i punti soggetti ad attrito.

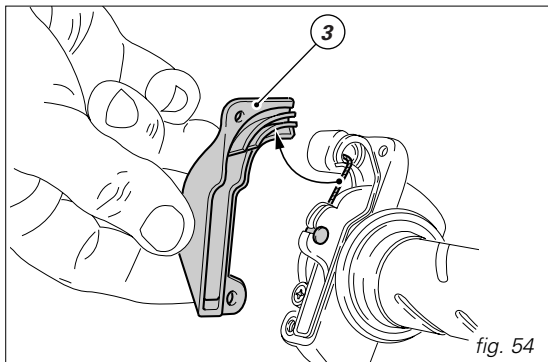
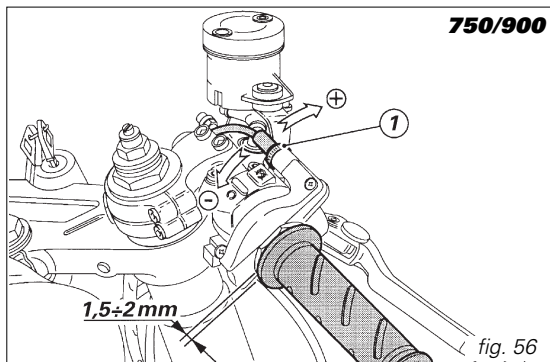
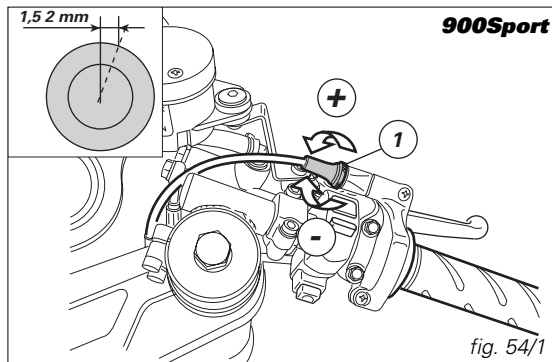
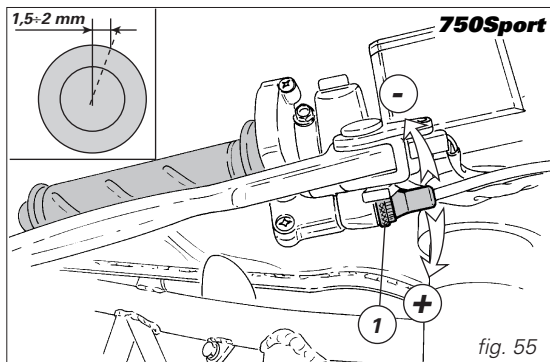


fig. 54

Regolazione del cavo comando acceleratore

La manopola di comando acceleratore in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di **1,5÷2 mm**. Se necessario regolarla agendo sul apposito registro (1, fig. 54/1, 55 e 56) situato in corrispondenza del comando stesso.



Carica della batteria (fig. 57)

Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal motociclo.

Staccare per primo, il terminale negativo (-) nero, poi quello positivo (+) rosso.

Sganciare i fermi (1) e rimuovere la batteria.

Attenzione

La batteria produce gas esplosivi: tenerla lontano da fonti di calore.

Caricare la batteria in un luogo ben ventilato.

Collegare i conduttori del caricabatterie ai rispettivi terminali: rosso al positivo (+), nero al negativo (-).

Importante

Collegare la batteria al caricabatteria prima di attivarlo, per evitare la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria, che potrebbero incendiare i gas contenuti nelle celle.

Collegare sempre per primo il terminale positivo (rosso).

Attenzione

Tenere la batteria lontano dalla portata dei bambini.

Caricare la batteria a 1A per 5÷10 ore.

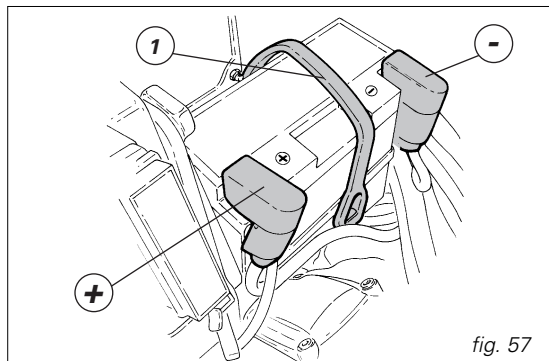


fig. 57

Tensionamento della catena trasmissione

Far girare lentamente la ruota posteriore per trovare la posizione in cui la catena risulta più tesa.

Con il motociclo sul cavalletto laterale, spingere la catena con un dito verso l'alto in corrispondenza della mezzeria del forcellone. Il ramo inferiore della catena deve poter compiere un'escursione di:

25 mm per 900 (fig. 58);

30 mm per 750/750Sport/900Sport (fig. 58).

Per registrare la tensione (750/750Sport/900Sport) allentare il dado (1, fig. 59) del perno ruota; avvitare della stessa entità, in senso orario, la vite (2) su entrambi i lati del forcellone per aumentare la tensione o svitare per diminuirla. In quest'ultimo caso è necessario spingere in avanti la ruota.

Per registrare la tensione (900) allentare i dadi (1, fig. 60) su ciascun lato del perno ruota.

Allentare il controdado (2) e svitare della stessa entità, in senso antiorario, la vite (3) su entrambi i lati del forcellone per aumentare la tensione o avvitare per diminuirla. In quest'ultimo caso è necessario spingere in avanti la ruota.

Importante

Una catena non correttamente tesa causa una veloce usura degli organi di trasmissione.

Verificare la corrispondenza, su entrambi i lati del forcellone, delle tacche di posizionamento rispetto all'indice del cursore (4, fig. 59, 60); in questo modo sarà garantito il perfetto allineamento della ruota.

Ingrassare il filetto del dado (1) del perno ruota con SHELL Retinax HDX2 e serrarlo alla coppia di 72 Nm. Ingrassare il filetto con SHELL Alvania R3 delle viti (3) di registro e serrare i controdadi (2) alla coppia di 8 Nm.

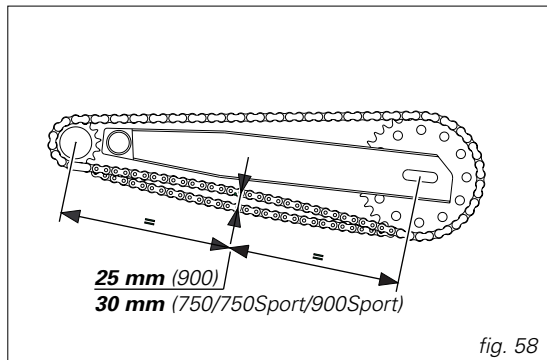
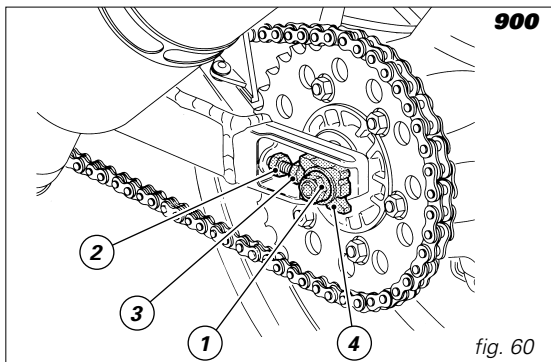
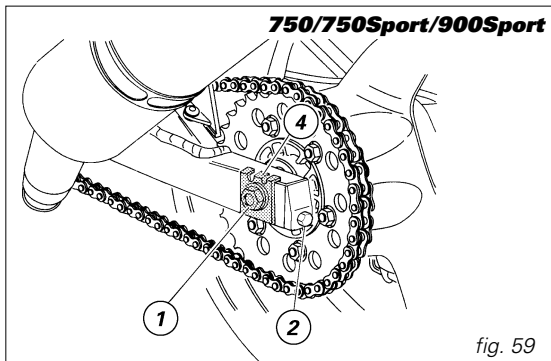


fig. 58



Lubrificazione della catena trasmissione

Questo tipo di catena è provvista di anelli O-ring per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione. Per non danneggiare queste guarnizioni durante la pulizia, utilizzare solventi specifici e non effettuare un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore. Asciugare la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificatela, in ogni suo elemento, con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.

Importante

L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare la catena, la corona e il pignone motore.

Sostituzione lampadine luci

Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina fulminata accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati nel paragrafo "Impianto Elettrico" a pag. 66. Verificare sempre il funzionamento della nuova lampadina, prima di rimontare le parti rimosse.

Proiettore

Per accedere alle lampadine del proiettore è necessario operare all'interno del cupolino.

Sfilare il connettore (1, fig. 61) dalla lampada.

Sfilare la cuffia di protezione tirandola dall'apposita linguetta (A).

Sganciare la molletta (2, fig. 62) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto; sostituire la lampadina.



Note

La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ciò ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità.

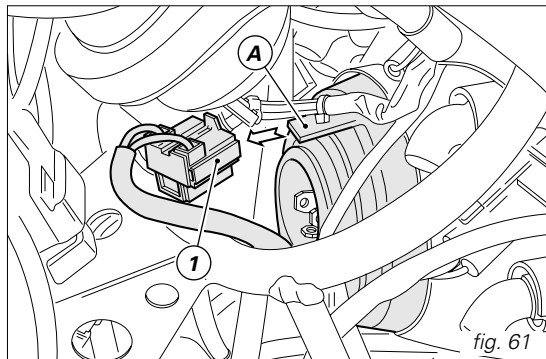
Rimontaggio lampada:

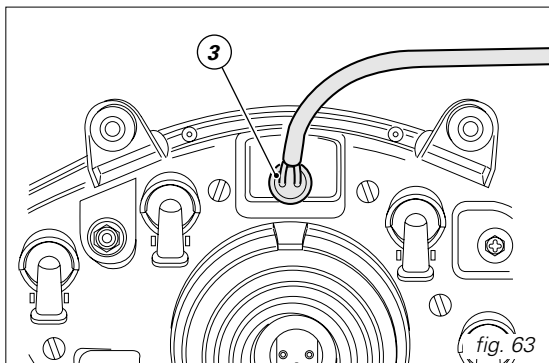
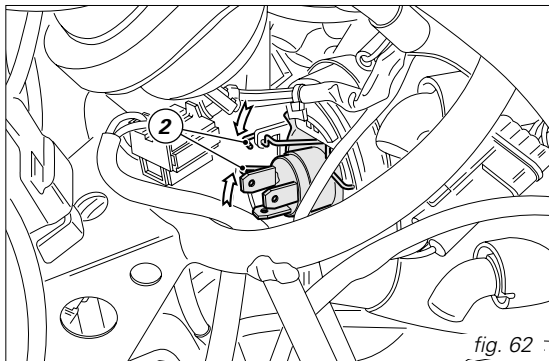
inserire le linguette guida della base lampadina nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento.

Agganciare l'estremità della molletta (2) ai supporti del corpo proiettore, collegare il connettore (1) precedentemente scollegato e rimontare la cuffia in gomma.

La lampada della luce di posizione è montata nella parte superiore del corpo proiettore. Per sostituirla è necessario sfilare il portalampada (3, fig. 63) dal corpo proiettore.

Estrarre la lampada e sostituirla.





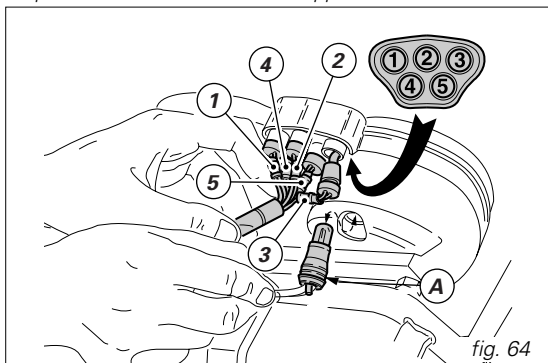
Cruscotto (fig. 64)

Per la sostituzione delle lampadine spia e illuminazione del quadro strumenti è necessario rimuovere il cupolino (vedi pag. 37). Estrarre il portalampada, dalla parte posteriore dello strumento, e procedere alla sostituzione della lampadina sfilandola dal relativo portalampada. Per evitare d'invertire il posizionamento, in caso di sostituzione di più lampadine spia, sul cavo di ogni portalampada è stampigliato un numero che deve corrispondere con lo stesso punzonato sulla relativa sede del cruscotto.



Nota

 *I portalampada delle luci strumenti sono provvisti di una estremità (A) con la quale è possibile estrarli dal corpo strumento evitando di strappare i cavi.*



Indicatori di direzione (fig. 65)

Svitare la vite (1) e separare la coppetta (2) dal supporto indicatore.

La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare la coppetta inserendo il dentino (A) nell'apposita fessura del supporto indicatore.

Riavvitare la vite (1).

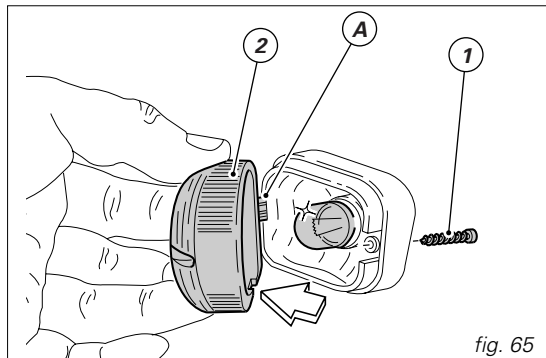


fig. 65

Luce targa (fig. 66)

Per accedere alla lampadina della luce targa, sfilare il portalampada dall'interno del portatarga.

Sfilare la lampadina e sostituirla.

**Nota**

Il portalampada è provvisto di un'estremità (A) con la quale è possibile estrarlo dal portatarga evitando di strappare i cavi.

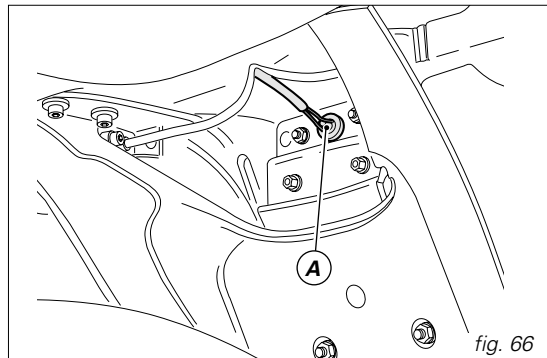
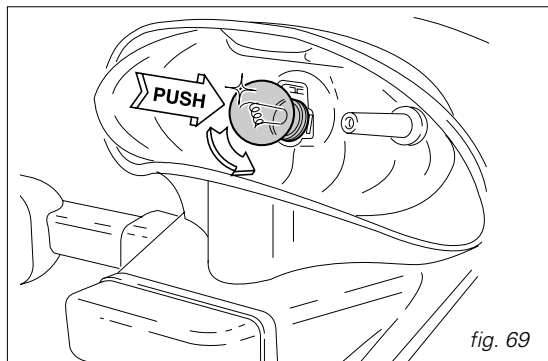
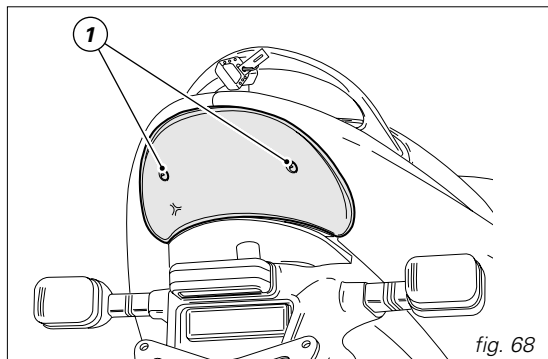


fig. 66

Luce arresto

Per la sostituzione della lampadina luce arresto e posizione, è necessario svitare le due viti (1, fig. 68) che fissano il trasparente e rimuoverlo. La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede (fig. 69). Rimontare il trasparente e serrare le viti (1).



Orientamento del proiettore (fig. 70)

Controllare se il proiettore è correttamente orientato mettendo il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri. Tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del proiettore e una verticale in linea con l'asse longitudinale del motociclo. Effettuare il controllo possibilmente nella penombra. Accendere la luce anabbagliante: il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a $\frac{9}{10}$ dell'altezza da terra del centro del proiettore.

**Note**

La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso. Adeguare la procedura alle normative in vigore nel paese dove viene utilizzato il motociclo.

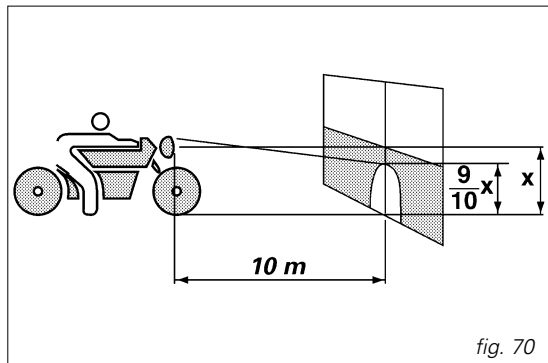
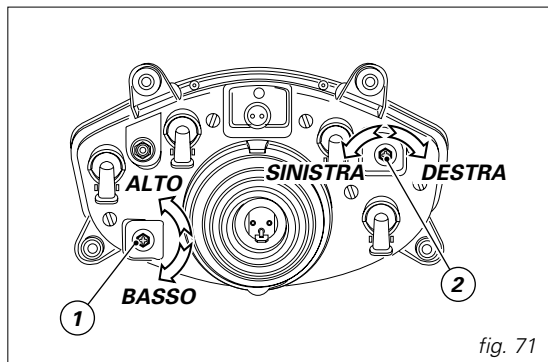


fig. 70

La rettifica dell'orientamento verticale del proiettore si può effettuare agendo sulla vite di regolazione (1, fig. 71), sul lato sinistro del proiettore. Ruotando la vite in senso orario il fascio luminoso si abbasserà, viceversa, si alzerà.

La rettifica dell'orientamento orizzontale del proiettore si può effettuare agendo sulla vite di regolazione (2, fig. 71), sul lato destro del proiettore. Ruotando la vite in senso orario il fascio luminoso si sposterà verso destra, viceversa, si sposterà verso sinistra.



Pneumatici

Pressione anteriore:

2,1÷2,2 bar

Pressione posteriore:

2,1÷2,3 bar

La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine; controllarla e adeguarla ogni volta che si viaggia in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.

Importante

La pressione dei pneumatici, deve essere controllata e regolata a "gomma fredda".

Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, se si percorrono strade molto sconnesse, aumentare la pressione nel pneumatico di 0,2÷0,3 bar.

Riparazione o sostituzione pneumatici

I pneumatici senza camera d'aria in presenza di forature di lieve entità, impiegano molto tempo a sgonfiarsi in quanto hanno un certo grado d'autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllare attentamente che non ci siano perdite.



Attenzione

In caso di foratura sostituire il pneumatico. Sostituire i pneumatici utilizzando la marca e il tipo di primo equipaggiamento. Assicurarsi di aver avvitato i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia. Non usate mai un pneumatico con camera d'aria; la mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per pilota e passeggero.

Dopo la sostituzione di un pneumatico è necessario provvedere all'equilibratura della ruota.



Importante

Non rimuovere o spostare i contrappesi per l'equilibratura delle ruote.



Note

Per la sostituzione dei pneumatici rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per avere la garanzia sul corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.

Spessore minimo del battistrada

Misurare lo spessore minimo (S , fig. 72) del battistrada nel punto di massimo consumo: non deve essere inferiore a **2 mm** e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione locale.



Importante

Controllare periodicamente i pneumatici per individuare eventuali crepe o tagli, soprattutto nelle pareti laterali, rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti che indicano danni interni; sostituirli in caso di danno grave. Togliere dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura della gomma.

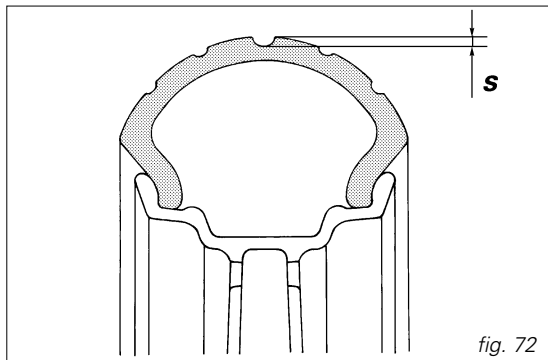


fig. 72

Controllo livello olio motore (fig. 73)

Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione (1) posto sul coperchio frizione.

Controllare il livello con il motociclo in posizione perfettamente verticale e con motore caldo; attendere qualche minuto dopo lo spegnimento affinché il livello si stabilizzi. Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell'oblò stesso.

Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco con l'olio motore SHELL Advance Ultra 4. Rimuovere il tappo di carico (2) e aggiungere olio fino a raggiungere il livello stabilito. Rimontare il tappo.

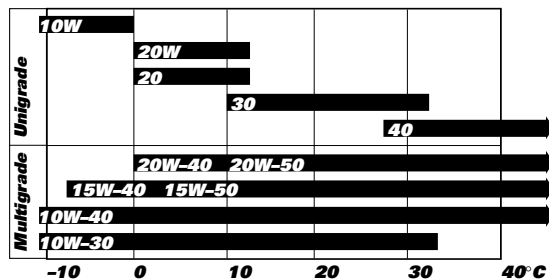
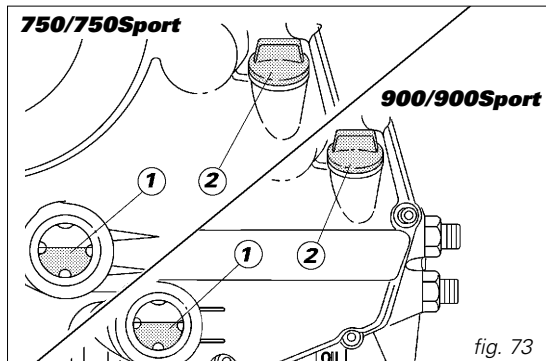
Importante

Per la sostituzione dell'olio motore e dei filtri olio agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia), rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Viscosità

SAE 10W-40

Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona d'uso del motociclo rientra nella gamma indicata.



Pulizia e sostituzione candele (fig. 74)

Le candele costituiscono un elemento importante del motore e sono da controllare periodicamente. Questa operazione è relativamente facile e permette di verificare il buono stato di funzionamento del motore. Rimuovere la semicarena sinistra, sfilare le pipette dalle candele e rimuoverle dalla testa utilizzando la chiave a corredo.

Verificare la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro indica un buon funzionamento del motore.

Nel caso di colorazioni diverse o incrostazioni scure, sostituire la candela e riferire quanto riscontrato a un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Controllare anche l'usura dell'elettrodo centrale; se risulta consumato o vetroso, sostituire la candela. Controllare la distanza fra gli elettrodi, deve essere di: **$0,6 \pm 0,7$ mm.**

Importante

In caso di regolazione fare attenzione a piegare l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo. Pulire accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificare lo stato della guarnizione. Pulire con cura la sede sulla testa e fare attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.

Rimontare la candela sulla testa avvitando completamente il filetto nella sede. Serrare alla coppia di 20 Nm.

Se non si dispone di una chiave dinamometrica, dopo il serraggio a mano, fare un'ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.

Importante

Non usare candele con un grado termico inadeguato o con la lunghezza del filetto diverso. La candela deve essere serrata correttamente.

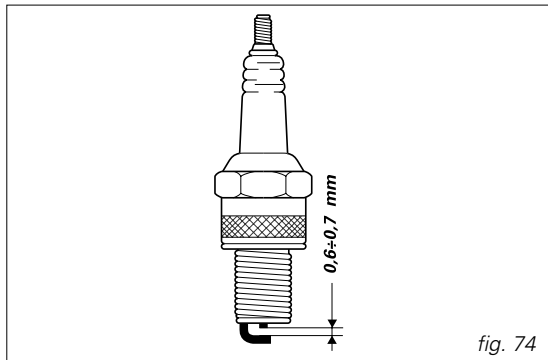


fig. 74

Pulizia generale

Per mantenere nel tempo la brillantezza originale delle superfici metalliche e di quelle verniciate, il motociclo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade che si percorrono. Utilizzare a tal fine prodotti specifici, possibilmente biodegradabili, evitando detergenti o solventi troppo aggressivi.

Importante

Non lavare il motociclo immediatamente dopo l'uso per evitare la formazione di aloni prodotti dall'evaporazione dell'acqua sulle superfici ancora calde. Non indirizzare verso il motociclo getti di acqua calda o ad alta pressione. L'uso di idropultrici potrebbe comportare grippaggi o gravi anomalie a forcelle, mozzi ruota, impianto elettrico, guarnizioni di tenuta delle forcelle, prese d'aria e silenziatori di scarico, con conseguente perdita dei requisiti di sicurezza del motociclo.

Se alcune parti del motore risultano particolarmente sporche o unte, utilizzare uno sgrassante per la pulizia evitando che questo vada a contatto con gli organi della trasmissione (catena, pignone, corona, ecc...). Sciacquare il motociclo con acqua tiepida e asciugare tutte le superfici con una pelle scamosciata.



Attenzione

I freni talvolta possono non rispondere dopo il lavaggio del motociclo.

Non ingrassare o lubrificare i dischi freno, si perderebbe l'efficacia frenante del motociclo.

Pulire i dischi con un solvente non grasso.

Lunga inattività

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile eseguire le seguenti operazioni:

pulizia generale;

vuotare il serbatoio carburante rimuovendo il tappo di scarico con guarnizione;

introdurre dalle sedi delle candele un po' d'olio motore nei cilindri e far compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
utilizzare il cavalletto di servizio per sostenere il motociclo;

scollegare e rimuovere la batteria. Qualora il motociclo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad un mese, controllare ed eventualmente ricaricare la batteria.

Ricoprire il motociclo con un telo coprimoto che non danneggi la vernice e non trattiene la condensa.

Il telo coprimoto è disponibile presso Ducati Performance.

Avvertenze importanti

In alcune nazioni, (Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc.) la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore.

Effettuare le eventuali verifiche periodiche previste e sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici e conformi alle norme dei vari paesi.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Ingombri (mm) (fig. 75)

Pesi

A secco:

183 kg (750);

181 Kg (750Sport);

188 kg (900/900Sport).

A pieno carico:

385 Kg.



Attenzione

Il mancato rispetto dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causarne la perdita di controllo.

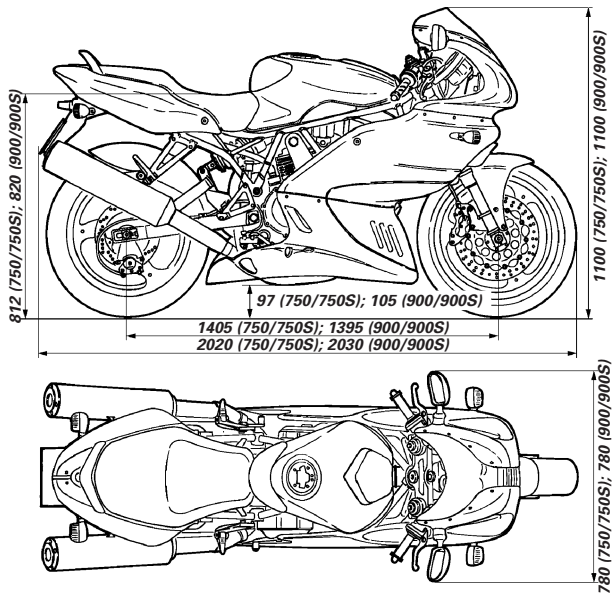


fig. 75

Rifornimenti	Tipo	dm³ (litri)
Serbatoio combustibile, compresa una riserva di 4 dm ³ (litri)	Benzina 95-98 RON	16
Coppa motore e filtro	SHELL - Advance Ultra 4	3,3 (750/750Sport); 3,9 (900/900Sport).
Circuito freni ant./post. e frizione	Liquido speciale per sistemi idraulici SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Protettivo per contatti elettrici	Spray per trattamento impianti elettrici SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Forcella anteriore	SHELL - Advance Fork 7.5 o Donax TA	(per stelo) 0,548 (750/900) 0,410 (750Sport/900Sport)



Importante

Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.

Motore

Bicilindrico a 4 tempi a "L" longitudinale di 90°.

Alésaggio:

88 mm (750/750Sport);

92 mm (900/900Sport).

Corsa:

61,5 mm (750/750Sport);

68 mm (900/900Sport).

Cilindrata totale:

748 cm³ (750/750Sport);

904 cm³ (900/900Sport).

Rapporto di compressione:

9,0±0,5:1 (750/750Sport);

9,2±0,5:1 (900/900Sport).

Potenza massima all'albero (95/1/CE):

47 kW-64 CV a 8.250 min⁻¹ (750/750Sport);

59 kW-80 CV a 7.500 min⁻¹ (900/900Sport).

Coppia massima all'albero (95/1/CE):

60 Nm a 6.000 min⁻¹ (750/750Sport);

79 Nm a 6.500 min⁻¹ (900/900Sport).

Regime massimo:

9.000 min⁻¹.



Importante

In nessuna condizione di marcia si deve superare il regime massimo.

Distribuzione

Desmodromica a due valvole per cilindro comandate da quattro bilancieri (due di apertura e due di chiusura) e da un albero distribuzione in testa. È comandata dall'albero motore mediante ingranaggi cilindrici, puleggie e cinghie dentate.

Schema distribuzione desmodromica (fig. 76)

- 1) Bilanciere di apertura (o superiore);
- 2) registro bilanciere superiore;
- 3) semianelli;
- 4) registro bilanciere di chiusura (o inferiore);
- 5) molla richiamo bilanciere inferiore;
- 6) bilanciere di chiusura (o inferiore);
- 7) albero distribuzione;
- 8) valvola.

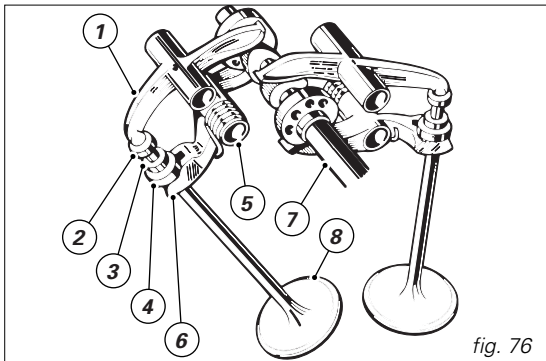


fig. 76

Prestazioni

La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite.

Velocità massima (solo conduttore):

205 km/h (750/750Sport);

225 Km/h (900/900Sport).

Freni

Anteriore

A mono disco forato per 750Sport;

a doppio disco forato per 750/900/900Sport.

Materiale pista frenante:

acciaio inox.

Diametro disco:

320 mm.

Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.

Superficie frenante:

44 cm² (750Sport);

88 cm² (750/900/900Sport).

Pinze freno a pistoni differenziati.

Marca:

BREMBO

Tipo:

30/34-4 pistoni.

Materiale attrito:

FERIT I/D 450 FF.

Tipo pompa:

PS 13 (750Sport);

PSC 16 (750/900/900Sport).

Posteriore

A disco fisso forato.

Materiale pista frenante:

acciaio inox.

Diametro disco:

245 mm.

Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.

Superficie frenante:

25 cm².

Marca:

BREMBO

Tipo:

P 32 G.

Materiale attrito:

FERIT I/D 450 FF.

Tipo pompa:

PS 11.



Attenzione

Il liquido impiegato nell'impianto frenante è corrosivo. Nel caso di un accidentale contatto con gli occhi o la pelle lavare abbondantemente con acqua corrente la parte interessata.

Trasmissione

Frizione:

multidisco a bagno d'olio (750/750Sport);

multidisco a secco (900/900Sport);

comandata idraulicamente mediante leva sul lato sinistro del semimanubrio.

Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad ingranaggi a denti diritti.

Rapporto:

33/61 (750/750Sport);

32/59 (900/900Sport)).

Cambio a:

a 5 rapporti (750/750Sport);

a 6 rapporti (900/900Sport));

con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.

Rapporto pignone/corona:

15/40.

Rapporti totali:

1° 16/40 (750/750Sport); 15/37 (900/900Sport)).

2° 21/36 (750/750Sport); 17/30 (900/900Sport)).

3° 24/32 (750/750Sport); 20/27 (900/900Sport)).

4° 27/29 (750/750Sport); 22/24 (900/900Sport)).

5° 29/28 (750/750Sport); 24/23 (900/900Sport)).

6° 28/24 (900/900Sport)).

Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante una catena:

Marca:

DID

Tipo:

520 VL4.

Dimensioni:

5/8"x1/4".

n° maglie:

98 (750/750Sport/900Sport);

96 (900).



Importante

I rapporti indicati sono quelli omologati e non possono essere cambiati.

Se si desidera adattare il motociclo per percorsi speciali o gare, la Ducati Motor Holding S.p.A. è a disposizione per indicare dei rapporti diversi da quelli di serie; rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.



Attenzione

Dovendo sostituire la corona posteriore è necessario rivolgersi presso un Concessionario o un'Officina Autorizzata. Una sostituzione imperfetta può compromettere gravemente la tua sicurezza e quella del passeggero e provocare danni irreparabili al motociclo.

I Telaio
Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi di acciaio altoresistenziali.

*Angolo di sterzata (per lato):
28°.*

*Angolo canotto di sterzo:
24°.*

*Avancorsa:
96 mm (750/750Sport);
100 mm (900/900Sport).*

Ruote

*Cerchi in lega leggera a tre razze
(750/750Sport/900Sport);
a cinque razze (900).*

Anteriore

*Marca:
BREMBO
Dimensioni:
3.50x17"*

Posteriore

*Marca:
BREMBO
Dimensioni:
4,50x17" (750/750Sport);
5,50x17" (900/900Sport).
La ruota anteriore è a perno sfilabile.*

Pneumatici

Anteriore

*Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
120/70-ZR17.*

Posteriore

*Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
160/60-ZR17 (750/750Sport);
170/60-ZR17 (900/900Sport).*

Candele d'accensione

*Marca:
CHAMPION
Tipo:
RA 6 HC*

Sospensioni

Anteriore

A forcella oleodinamica a steli rovesciati.

La forcella del modello 900 è dotata di sistema di regolazione esterna del freno idraulico in estensione e compressione e del precarico delle molle interne agli steli.

Diametro steli:

43 mm.

Corsa sull'asse steli:

20 mm.

Posteriore

L'ammortizzatore, regolabile in estensione, in compressione e nel precarico della molla, è infulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante in acciaio (750/750Sport/900Sport) o in lega leggera (900).

Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il motore. Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.

Nell'ammortizzatore del modello 750, lo smorzamento idraulico varia in funzione della corsa dell'ammortizzatore stesso.

L'ammortizzatore Öhlins del modello 900 è inoltre dotato di regolazione della lunghezza totale; la lunghezza standard è pari a 336 mm, ed è possibile un accorciamento di 4 mm ed un allungamento di 8 mm rispetto a questa dimensione. Tutto ciò rende possibile regolare l'altezza della parte posteriore indipendentemente dalla regolazione del precarico molla.

Corsa:

71 mm (750/750Sport/900Sport)

Escursione ruota:

136 mm (750/750Sport/900Sport)

Corsa:

76 mm (900)

Escursione ruota:

145 mm (900).

Colori disponibili per modello

Modello 750/900

Rosso Anniversary Ducati cod. 473.101 (PPG);

Giallo metallizzato Ducati cod. 473.201 (PPG);

*Grigio Senna cod. *0017 (PPG);*

Telaio e cerchi color metallo.

Modello 750Sport/900Sport

Nero opaco Ducati cod. 248.514 (PPG);

Telaio e cerchi color metallo.

Impianto elettrico

Formato dai seguenti particolari principali:
proiettore anteriore con lampada allo iodio, doppio filamento **12V-55/60W**.

Luce di posizione con lampada **12V-5W**.

Cruscotto, lampade spia **12V-3W** e lampade illuminazione strumento **12V-2** e **3W**.

Comandi elettrici sui semimanubri:
 indicatori direzione, lampade **12V-10W**.

Avvisatore acustico.

Interruttori luci arresto.

Batteria, **12V-10 Ah**.

Alternatore 12V-520W.

Regolatore elettronico, protetto con fusibile da **40A** posto a lato della batteria.

Motorino avviamento, **12V-0,7 kW**.

Fanale posteriore, lampada a doppio filamento **12V-5/21W** per segnalazione arresto e luce posizione; lampada **12V-5W** per illuminazione targa.



Note

Per la sostituzione delle lampade vedi al paragrafo "Sostituzione lampade luci" alla pag. 48.

Fusibili

La scatola porta fusibili principale è posizionata sul lato sinistro della batteria (fig. 77).

I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione (1) sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'amperaggio.

Solo sei fusibili sono collegati all'impianto, due sono di riserva.

Il fusibile da 40A (2) posto sul lato destro della batteria (fig. 77) protegge il regolatore elettronico.

Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il relativo cappuccio di protezione (3).

Un fusibile bruciato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (4, fig. 78).



Importante

Per evitare possibili corto circuiti eseguire la sostituzione del fusibile con chiave d'accensione in posizione **OFF**.



Attenzione

Non usare mai un fusibile con caratteristiche diverse da quelle prescritte. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.

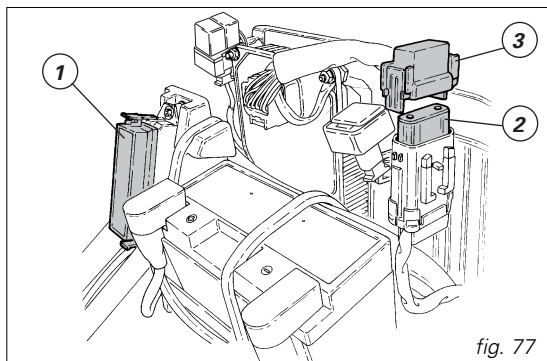


fig. 77

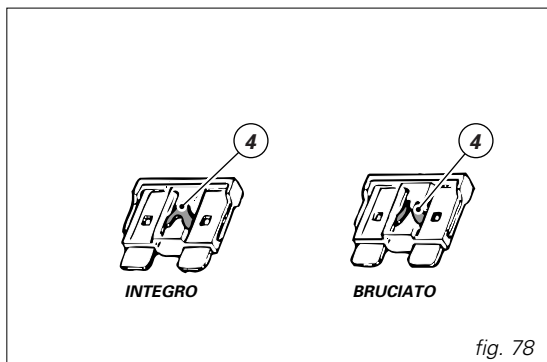


fig. 78

Legenda schema impianto elettrico/iniezione

- 1) Commutatore manopola destra.
- 2) Interruttore a chiave.
- 3) Relé accensione.
- 4) Scatola fusibili.
- 5) Intermittenza indicatori direzione.
- 6) Motorino avviamento.
- 7) Teleruttore avviamento.
- 8) Batteria.
- 9) Sensore temperatura olio strumento.
- 10) Indicatore direzione posteriore destro.
- 11) Fanale posteriore.
- 12) Luce targa.
- 13) Indicatore direzione posteriore sinistro.
- 14) Serbatoio carburante.
- 15) Connessione autodiagnosi.
- 16) Bobina cilindro orizzontale.
- 17) Bobina cilindro verticale.
- 18) Candela cilindro orizzontale.
- 19) Candela cilindro verticale.
- 20) Iniettore cilindro orizzontale.
- 21) Iniettore cilindro verticale.
- 22) Potenzimetro rotazione farfalle.
- 23) PickUp giri motore/fase.
- 24) Sensore temperatura olio.
- 25) Interruttore cavalletto.
- 26) Unità accensione/iniezione.
- 27) Relè iniezione.
- 28) Fusibili per relè iniezione.
- 29) Avvisatore acustico.
- 30) Fusibile regolatore 40A.

- 31) Regolatore.
- 32) Alternatore.
- 33) Interruttore indicatore cambio in folle.
- 34) Interruttore pressione olio.
- 35) Interruttore posteriore STOP.
- 36) Interruttore STOP anteriore.
- 37) Commutatore manopola sinistra.
- 38) Sensore temperatura aria.
- 39) Cruscotto.
- 40) Indicatore direzione anteriore sinistro.
- 41) Proiettore.
- 42) Indicatore direzione anteriore destro.

Legenda colore cavi

P Rosa
GR-Bk Grigio-Nero
Y-G Giallo-Verde
G Verde
R-G Rosso-Verde
W-R Bianco-Rosso
O-Bk Arancio-Nero
V-BK Viola-Nero
Y Giallo
B-Bk Blu-Nero
BN Marrone
W-Y Bianco-Giallo
Y-R Giallo-Rosso
R-Bk Rosso-Nero
R-B Rosso-Blu
GR-R Grigio-Rosso
R Rosso
Gr-Y Grigio-Giallo
Gr-B Grigio-Blu
Y-Bk Giallo-Nero
GR Grigio
O-B Arancio-Blu
V-W Viola-Bianco
Bk Nero
W Bianco
W-Bk Bianco-Nero
W-G Bianco-Verde
R-W Rosso-Bianco
B Blu
B-W Blu-Bianco

Bn-W Marrone-Bianco

W-Bn Bianco-Marrone

O Arancio

I

Legenda scatola fusibili (4)

<i>Pos.</i>	<i>Utilizzatori</i>	<i>Val.</i>
1-9	Generale	30 A
2-10	Luci abbagliante e anabbagliante	15 A
3-11	Indicatori direzione, spie, luci posizione e cruscotto	7,5 A
4-12	Stop - avvisatore acustico	7,5 A
5-13	Iniezione	7,5 A
6-14	Diagnosi	3 A
7-15	Pompa carburatore, iniettori, bobine	20 A
8-16	Alimentazione diretta centralina	5 A



Note

Lo schema dell'impianto elettrico si trova alla fine del libretto.

PROMEMORIA MANUTENZIONI PERIODICHE**km****Nome
Ducati Service****Chilometraggio****Data**

1000

10000

20000

30000

40000

50000

Owner's manual

E

DUCATI*SUPER SPORT* 

Hearty welcome among Ducati fans! Please accept our best compliments for choosing a Ducati motorcycle. We think you will ride your Ducati motorcycle for long journeys as well as short daily trips. Ducati Motor Holding s.p.a wishes you smooth and enjoyable riding. We are steadily doing our best to improve our "Technical Assistance" service. For this reason, we recommend you to strictly follow the indications given in this manual, especially for motorcycle running-in. In this way, your Ducati motorbike will surely give you unforgettable emotions.

For any servicing or suggestions you might need, please contact our authorized service centres.

Enjoy your ride!



Note

Ducati Motor Holding S.p.A. declines any liability whatsoever for any mistakes incurred in drawing up this manual. The information contained herein is valid at the time of going to print. Ducati Motor Holding S.p.A. reserves the right to make any changes required by the future development of the above-mentioned products.



Warning

This manual forms an integral part of the motorcycle and - if a transfer of title occurs - must always be handed over to the new owner.

TABLE OF CONTENTS

E

General 6

Warranty 6

Symbols 6

Useful information for safe riding 7

Carrying the max load allowed 8

Identification data 9

Controls 10

Position of motorcycle controls 10

Instrument panel 11

Keys 12

Key-operated ignition switch and steering lock 12

Left switch 13

Clutch lever 14

Cold start lever 15

Right switch 16

Throttle twistgrip 17

Front brake lever 17

Rear brake pedal 18

Gear change pedal 18

Setting the gear change and rear brake pedals 19

Main components and devices 20

Location 20

Tank filler plug 21

Seat catch and helmet hooks 22

Side stand 23

Front fork adjusters (900) 24

Shock absorber adjusters 25

Shock absorber (750) 26

Shock absorber (750Sport/900Sport) 26

Shock absorber adjusters (900) 25

Directions for use 27

Running-in recommendations 27

Pre-ride checks 28

Starting the engine 29

Moving off 31

Braking 32

Stopping the motorcycle 32

Parking 33

Refuelling 33

Tool kit and accessories 34

Main maintenance operations 35

Removing the fairing 35

Lifting the fuel tank 38

Changing the air filter 39

Checking brake and clutch fluid level 40

Checking brake pads for wear 42

Lubricating joints 43

Throttle cable adjustment 44

Charging the battery 45

Chain adjustment 46
Chain lubrication 47
Replacing bulbs 48
Beam setting 52
Tyre pressures 53
Checking engine oil level 55
Cleaning and replacing the spark plugs 56
Cleaning the motorcycle 57
Storing the bike away 58
Important notes 58

Technical data 59

Overall dimensions 59
Spark plugs 59
Weights 59
Top-ups 60
Engine 61
Timing system 61
Performance data 62
Brakes 62
Transmission 63
Frame 64
Wheels 64
Tyres 64
Available colors 64
Suspensions 65
Electric system 65

For United States of America version only 69

Routine maintenance record 78

GENERAL



Warranty

In your own interest, and in order to guarantee product reliability, you are strongly advised to refer to a Ducati Dealer or Authorised Workshop for any servicing requiring particular technical expertise. Our highly skilled staff have access to the implements required to perform any servicing job at best, and use Ducati original spare parts only as the best guarantee for full interchangeability, smooth running and long life.

All Ducati motorcycles come with a "Warranty Card". The warranty does not apply to the motorcycles used in competitions. No motorcycle part may be tampered with, altered, or replaced with parts other than original Ducati spare parts during the warranty period, or the warranty will be automatically invalidated.

Symbols

Ducati Motor Holding S.p.A. advises you to read this booklet carefully so as to become familiar with your motorcycle. In case of any doubts, please call a Ducati Dealer or Authorised Workshop. The information contained herein will prove useful on your trips - and Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth, enjoyable riding - and will help you keep the performance of your motorcycle unchanged for a long time.



Warning

Failure to comply with these instructions may put you at risk and lead to severe injury or death.



Important

Possibility of damaging the motorcycle and/or its components.



Note

Additional information on the job being carried out.

*The terms **right** and **left** are referred to the motorcycle viewed from the riding position.*

Useful information for safe riding



Warning

Read this section before riding your motorcycle.

Accidents are frequently due to inexperience. Always make sure you have your licence with you when riding; you need a valid licence to be entitled to ride your motorcycle.

Do not lend your motorcycle to inexperienced riders or who do not hold a valid licence.

Both rider and pillion passenger must **always** wear a safety helmet.

Wear proper clothing, with no loose items or accessories that may become tangled in the controls or limit your zone of vision.

Never start or run the engine indoors. Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.

Both rider and pillion passenger should keep their feet on the footpegs when the motorcycle is in motion.

Always hold the handlebars firmly with both hands so you will be ready for sudden changes of direction or in the road surface. The pillion passenger should **always** hold on to the suitable grab handle at the rear seat with both hands.

Ride within the law and observe national and local rules.

Always respect speed limits where these are posted. However, always adjust your speed to the visibility, road and traffic conditions you are riding in.

Always signal your intention to turn or pull to the next

lane in good time using the suitable turn indicators.

Be sure you are clearly visible and do not ride within the blind spot of vehicles ahead.

Be very careful when tackling road junctions, or when riding in the areas near exits from private grounds, car parks or on slip roads to access motorways.

Always turn off the engine when refuelling.

Be extremely careful not to spill gasoline on the engine or on the exhaust pipe when refuelling.

Do not smoke when refuelling.

While refuelling, you may inhale noxious gasoline vapours. Should any gasoline drops be spilled on your skin or clothing, immediately wash with soap and water and change your clothing.

Always remove the key when you leave your motorcycle unattended.

The engine, exhaust pipes, and mufflers stay hot for a long time.

Park your motorcycle where no one is likely to hit it and use the side stand.

Never park on uneven or soft ground or your motorcycle may fall over.

Carrying the maximum load allowed

Your motorcycle is designed for long-distance riding, carrying the maximum load allowed in full safety. Even weight distribution is critical to preserving these safety features and avoiding trouble when performing sudden manoeuvres or riding on bumpy roads.

Information about carrying capacity

The total weight of the motorcycle in running order including rider, pillion passenger, luggage and additional accessories should not exceed 385 Kg.

E

Arrange your luggage or heavy accessories in the lowest possible position and close to motorcycle centre.

Be sure to secure the luggage to the supports provided on the motorcycle as firmly as possible. Improperly secured luggage may affect stability.

Never fix bulky or heavy objects to the handlebar or to the front mud guard as this would affect stability and cause danger.

Do not insert any objects you may need to carry into the gaps of the frame as these may foul moving parts.

Make sure the tyres are inflated to the proper pressure indicated at page 53 and that they are in good condition.

Identification data

All Ducati motorcycles have two identification numbers, for frame (fig. 1.1) and engine (fig. 1.2).

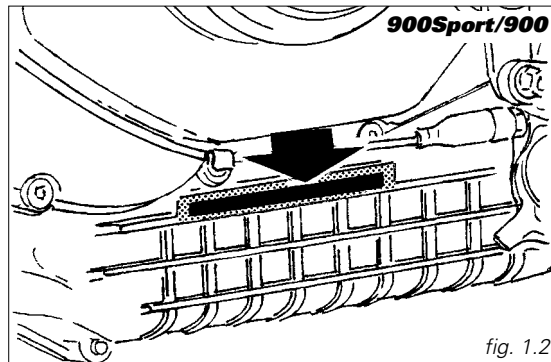
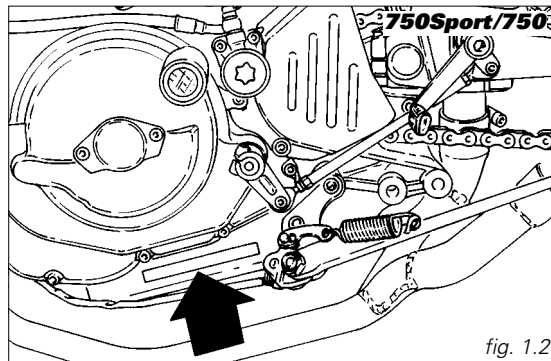
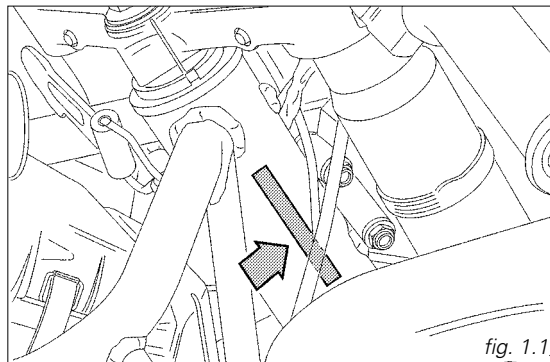
Frame number

Engine number



Note

These numbers identify the motorcycle model and should always be indicated when ordering spare parts.



CONTROLS

E



Warning

This section details the position and function of all the controls you need to drive your motorcycle. Be sure to read this information carefully before you use the controls.

Position of motorcycle controls (fig. 2)

- 1) Instrument panel.
- 2) Key-operated ignition switch and steering lock.
- 3) Left switch.
- 4) Clutch lever.
- 5) Cold start lever.
- 6) Right switch.
- 7) Throttle twistgrip.
- 8) Front brake lever.
- 9) Gear change pedal.
- 10) Rear brake pedal.

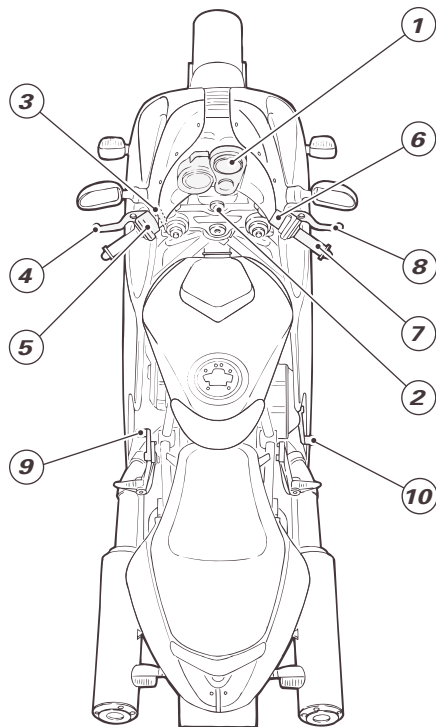


fig. 2

Instrument panel (fig. 3)

1) **Speedometer** (kph or mph).

Gives road speed.

a) **Odometer** (km or miles).

Gives total distance covered.

b) **Trip meter** (km or miles).

Gives distance covered since last resetting.

c) **Trip meter** resetting knob.

Turn to reset trip meter to "0000".

2) **Engine revolution meter** (rpm)

Indicates engine rpm.

3) **Green light** .

Comes on when gearbox is in neutral.

4) **Yellow light** .

Comes on when there are about 4 litres fuel left in the tank.

5) **Green light** .

Comes on and flashes when a turn indicator is on.

6) **Red light** .

Comes on when engine oil pressure is too low. It briefly comes on when the ignition is switched to **ON** and normally goes out a few seconds after engine starts. It may shortly come on when the engine is hot, however, it should go out as the engine revs up.

Important

If this light stays on, stop the engine or it may suffer severe damage.

7) **Blue light** .

Comes on when high beam is on.

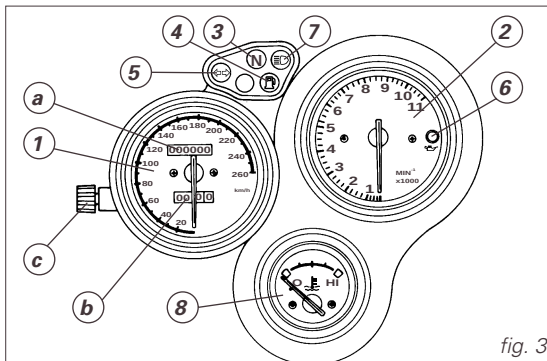
8) **Oil temperature indicator.**

Shows temperature of engine oil.

Important

Stop the engine if it reaches maximum temperature or it may suffer severe damage.

When you switch on the parking light, the panel lights will come on as well.



Keys (fig. 4)

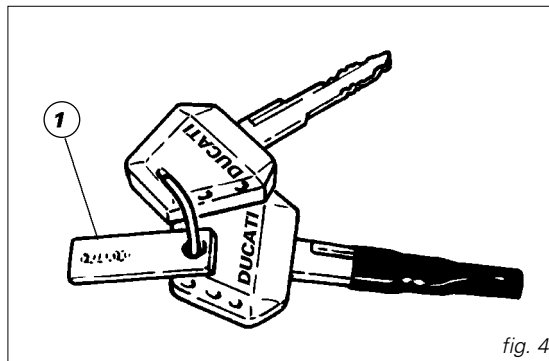
Your Ducati was delivered with two universal keys for ignition, steering lock and seat catch and a key identification plate (1).



Note

Separate the two keys and keep the identification plate in a safe place.

E



Key-operated ignition switch and steering lock

(fig. 5)

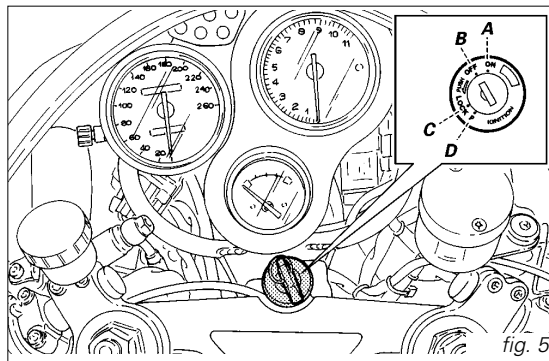
It is located in front of the fuel tank and has four positions:

- A) **ON**: enables the operation of lights and engine;
- B) **OFF**: disables the operation of lights and engine;
- C) **LOCK**: steering locked;
- D) **P**: parking light and steering lock.



Note

To move the key to the last two positions, press it down before turning it. Switching to (B), (C) and (D), you will be able to take the key out.



Left switch (fig. 6, 6/1 and 7)

1) Switch, light switch, 3 positions:

Down  = lights off;

Centre  = front and rear parking light, number plate light and panel lights on;

Up  = headlamp, front and rear parking light, number plate light and panel lights on.



Note

This device is not fitted on the Australia and Japan versions.

2) Dip switch, light dip switch, two positions:

position  = low beam on;

position  = high beam on.

3) Switch  = 3-position turn indicator:

centre position = OFF;

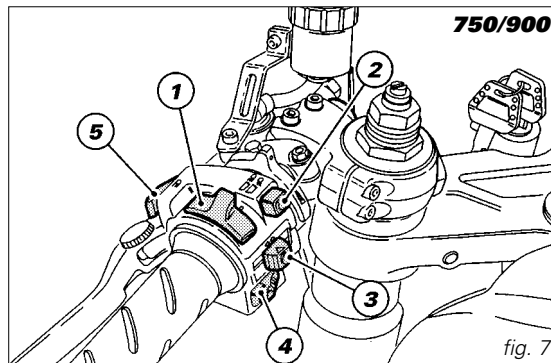
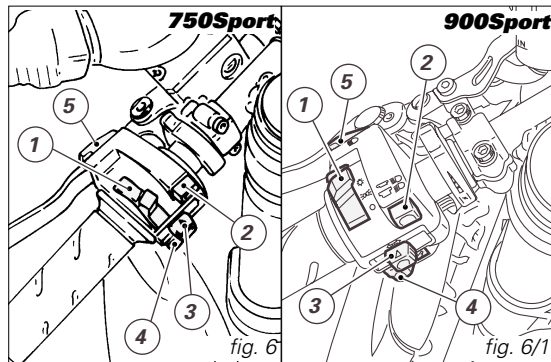
position  = left turn;

position  = right turn.

To cancel turn indicators, return switch to central position and push in.

4) Button  warning horn.

5) Button  = high-beam flasher.



Clutch lever (fig. 8 and 9)

Lever (1) disengages the clutch. It features a dial adjuster (2) for lever distance from the twistgrip on handlebar (this adjuster is not fitted on the 750Sport version).

To set lever distance from twistgrip, push lever (1) fully forward and turn the dial adjuster (2) to one of its four positions. Remember that position no. 1 gives maximum distance between lever and twistgrip, whereas lever and twistgrip are closest when adjuster is set to position no. 4. When you pull in the lever (1), you will disengage the engine from the gearbox and therefore from the driving wheel. Using the clutch properly is essential to smooth riding, especially when moving off.



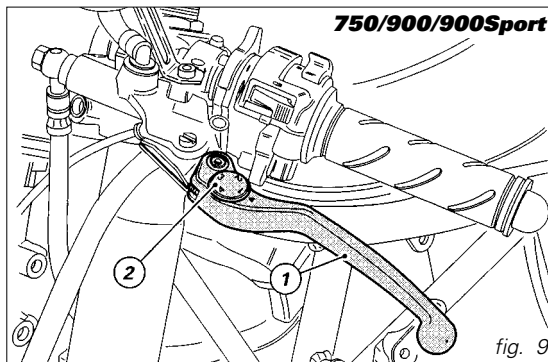
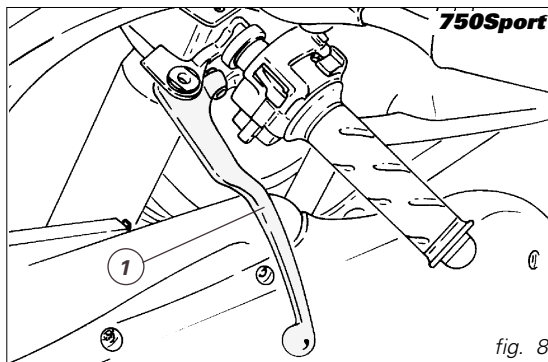
Warning

Set clutch lever when motorcycle is stopped.



Important

Using the clutch properly will avoid damage to transmission parts and spare the engine.



Cold start lever (fig. 9/1, 10 and 11)

Use this device to start the engine from cold. It will increase the engine idling speed after starting.

Lever positions:

A) (vertical) = closed

B) fully open.

The lever can be opened and closed gradually to adjust speed until engine is fully warm (see pages 29-30).

 Important

Never use the cold start device when the engine is warm or leave it open when riding.

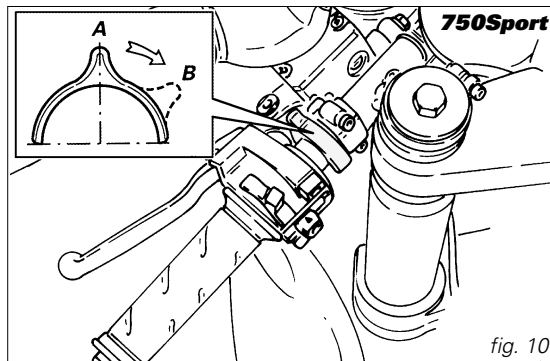


fig. 10

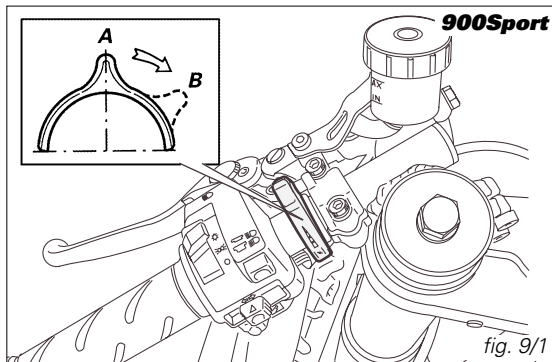


fig. 9/1

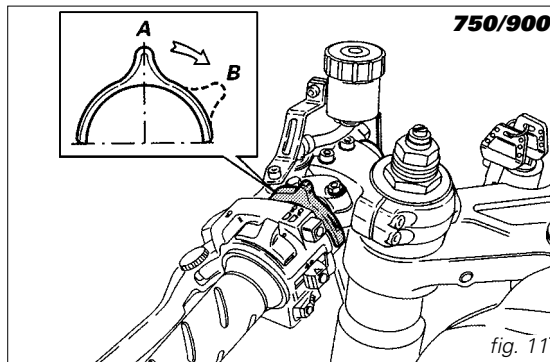


fig. 11

Right switch (fig. 12, 12/1 and 13)

G) Switch for **ENGINE STOP**, two positions:

position ○ (RUN) = run.

position ☒ (OFF) = stop.



Warning

This switch is mainly intended for use in emergency cases when you need to stop the engine quickly. After stopping the engine, return the switch to the ○ position to enable starting.

E



Important

Stopping the engine using switch (1) after riding with the lights on and leaving the ignition key in the **ON** position, may run the battery flat as the lights will remain on.

2) Button ○ = engine start

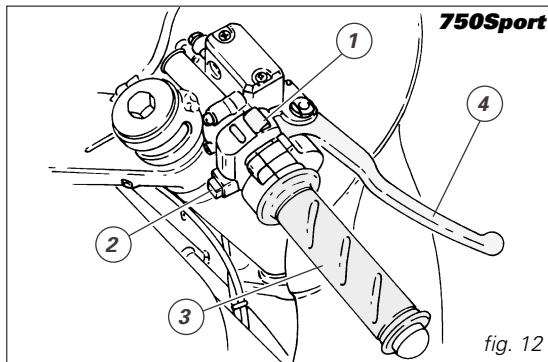


fig. 12

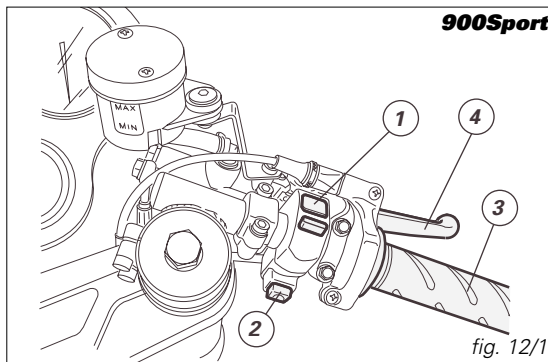
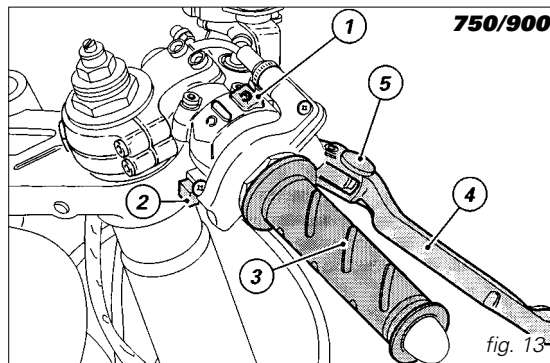


fig. 12/1

Throttle twistgrip (fig. 12, 12/1 and 13)

The twistgrip (3) on the right handlebar opens the throttles. When released, it will spring back to the initial position (idling speed).



Front brake lever (fig. 12, 12/1 and 13)

Pull in the lever (4) towards the twistgrip to operate the front brake. The system is hydraulically operated and you just need to pull the lever gently.

The control lever features a dial adjuster (5) for lever distance from the twistgrip on handlebar (this adjuster is not fitted on the 750Sport version).



Warning

Please read the instructions on pages 31-32 before using these controls.

Rear brake pedal (fig. 14)

Push down on the pedal (1) to apply the rear brake. The system is hydraulically operated.

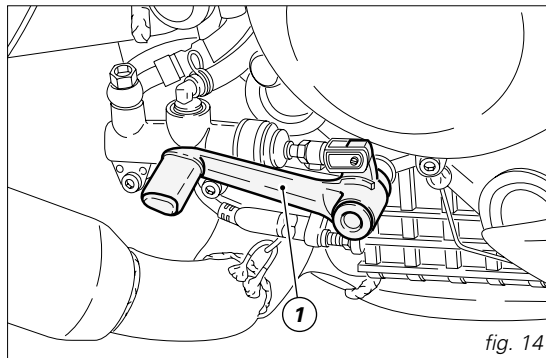


fig. 14

Gear change pedal (fig. 15)

The gear change pedal is at rest when in the central position **N**, is moved up and down to change gears and then returns to the central position.

down = push down on the pedal to engage 1st gear and to shift down. The **N** light will go out.

up = lift the pedal to engage the 2nd gear and then the 3rd, 4th, 5th and 6th gear (900 and 900Sport only).

Each time you move the pedal you will engage the next gear.

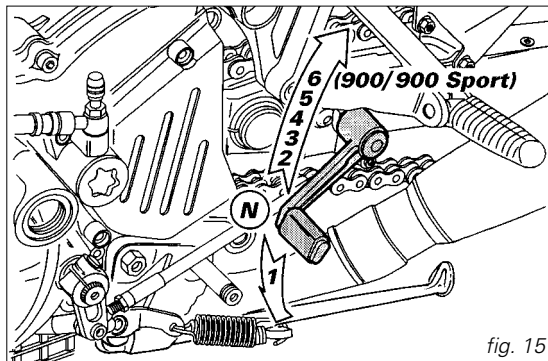


fig. 15

Setting the gear change and rear brake pedals

The gear change and rear brake pedals can be adjusted to suit the preferred riding position of each rider.

To set the gear change pedal, lock linkage (1) and loosen the check nuts (2) and (3).



Note

Nut (2) has a left-hand thread.

Fit an open-end wrench to the hexagon portion of linkage (1). Rotate linkage until setting pedal in the desired position.

Tighten both check nuts onto linkage (4).

To set the rear brake pedal, loosen check nut (4).

Turn pedal travel adjusting screw (5) until pedal is in the desired position.

Tighten check nut (4).

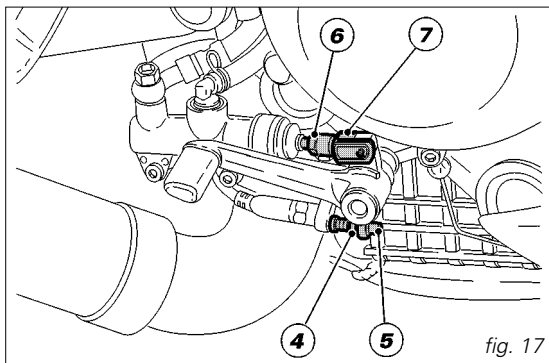
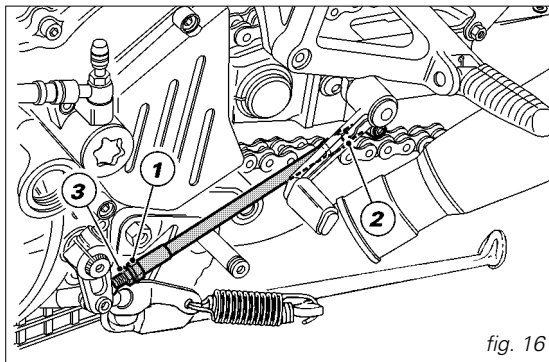
Work pedal by hand to make sure it has 1.5 - 2 mm free play before brake begins to bite.

If not so, set the length of cylinder linkage as follows.

Loosen the check nut (6) on cylinder linkage.

Tighten linkage into fork (7) to increase play, or unscrew linkage to reduce it.

Tighten check nut (6) and check pedal free play again.



MAIN COMPONENTS AND DEVICES

E

Location (fig. 18)

- 1) Tank filler plug.
- 2) Seat catch and helmet hooks.
- 3) Side stand.
- 4) Rear view mirrors.
- 5) Front fork adjusters (900).
- 6) Shock absorber adjusters.

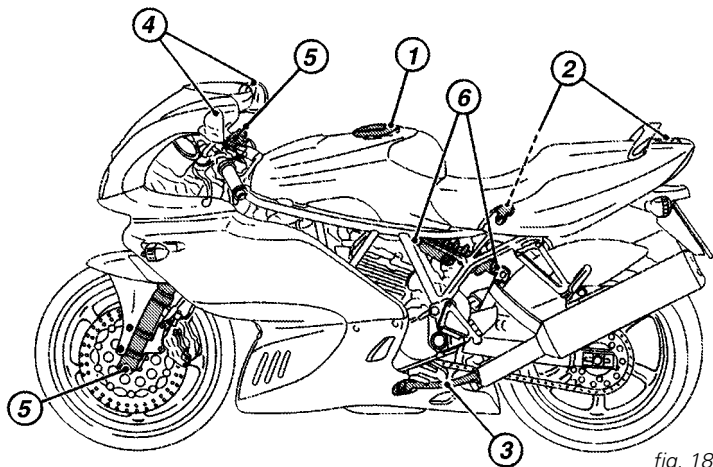


fig. 18

Tank filler plug (fig. 19)

Opening

Lift the protection lid (1) and fit the ignition key into the lock. Turn the key clockwise 1/4 turn to unlock. Lift the plug.

Closing

Refit the plug with the key in it and push it down into its seat.

Turn the key anticlockwise to its initial position and take it out. Close the lock protection lid (1).



Note

The plug can only be closed with the key in. Close the plug to remove the key.



Warning

Always make sure you have properly refitted (see page 33) and closed the plug after each refuelling.

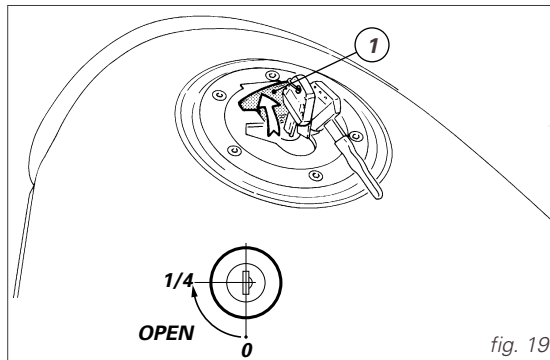


fig. 19

Seat catch and helmet hooks

Opening (fig. 20)

Fit the ignition key into the lock (1) and turn the key clockwise until the rear end of the seat lifts up. Pull the seat backward to slide it off its front holders.

At the front end of the compartment underneath the seat, there are the helmet hooks (2, fig. 21) for rider and pillion rider helmets. Hook the helmet straps onto the hooks and leave the helmets hanging outside. They will be locked safely when you refit the seat.

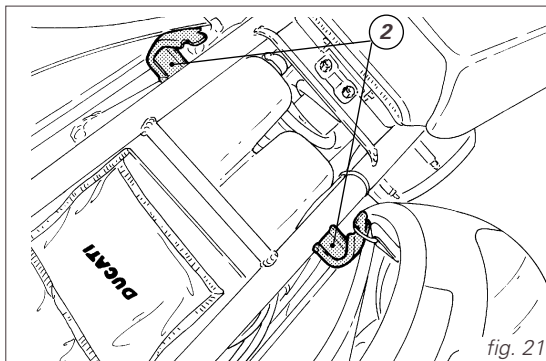
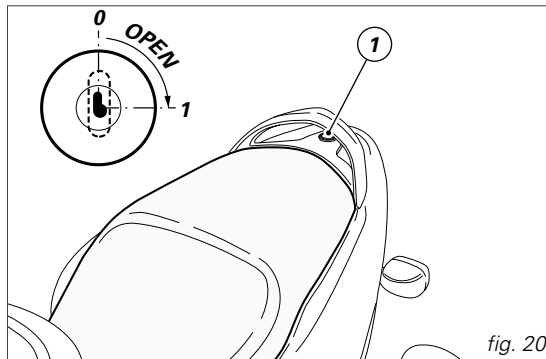


Warning

This system is intended to lock your helmet safely when you park your motorcycle. Never leave the helmet hanging from the hook when riding or it may get in the way and make you lose control of the motorcycle.

Closing

Make sure that all parts are arranged and secured properly inside the compartment under the seat. Slide the front ends of the seat bottom underneath the frame U-bolt and push down on the rear end of the seat until you hear the catch click. Make sure the seat is firmly secured to the frame and take the key out of the lock (1).



Side stand (fig. 22)



Important

Before lowering the side stand, make sure that the bearing surface is hard and flat.

Do not park on soft or pebbled ground or on asphalt melt by the sun heat and similar or the motorcycle may fall over.

When parking in downhill road tracts, always park the motorcycle with its rear wheel facing downhill.

To pull down the side stand, hold the motorcycle handlebars with both hands and push down on the thrust arm (1) with your foot until it is fully extended. Tilt the motorcycle until the side stand is resting on the ground.



Warning

Do not sit on the motorcycle when it is supported on the side stand.

To move the side stand to its rest position (horizontal position), tilt the motorcycle to the right and, at the same time, lift the thrust arm (1) with your foot.



Note

Check for proper operation of the stand mechanism (two springs, one into the other) and the safety sensor (2) at regular intervals.



Warning

The motorcycle can only be started if the side stand is up as the side stand is equipped with a safety device preventing engine start if the stand is down.

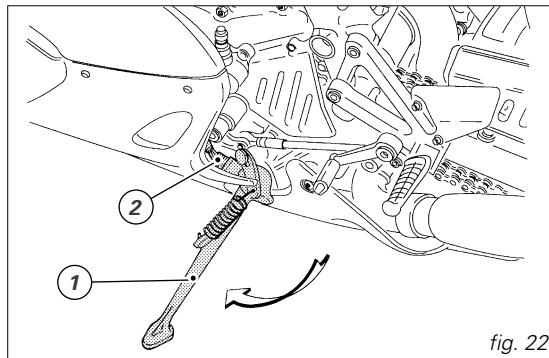


fig. 22

Front fork adjusters

The front fork used on the 900 model has rebound and compression damping adjusters.

This adjustment is done using the outer adjusters:

- 1) (fig. 23) to adjust rebound damping;
- 2) (fig. 23) to adjust inner springs preload;
- 3) (fig. 23/1) to adjust compression damping.

Turn the adjuster (1) on fork leg top with a flat screwdriver to adjust rebound damping.

To reach the adjuster (3), insert a screwdriver into the passing hole on the wheel spindle at fork leg axis.

As you turn the adjusting screws (1 and 3), you will hear them click. Each click identifies a setting. Turn the screw all the way in to set the hardest damping (position 0).

This will be your starting point. Now turn the screw anticlockwise and listen for the clicks that identify setting positions no. "1", "2" and so on.

STANDARD factory setting is as follows:

compression: 11 clicks;

rebound: 7 clicks.

The setting range is 14 clicks for rebound and 16 clicks for compression. The 14th and 16th clicks give the softest damping.

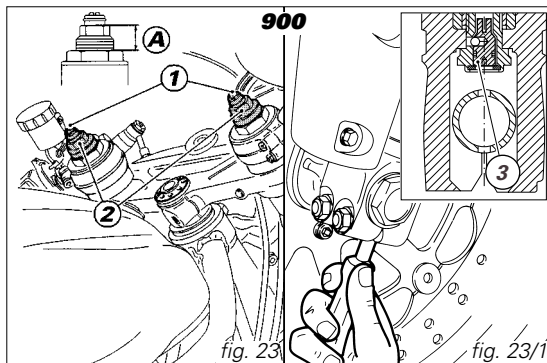
To change the preload of the spring inside each fork leg turn the hex. adjusting nut (2) with a 22-mm hexagon wrench.

Height (A, fig. 23) determines preload and may vary from 25 to 10 mm.

Factory setting is 18 mm.

Important

Adjust both fork legs to same settings.



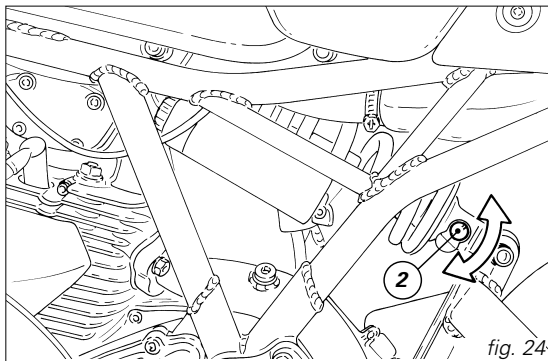


fig. 24

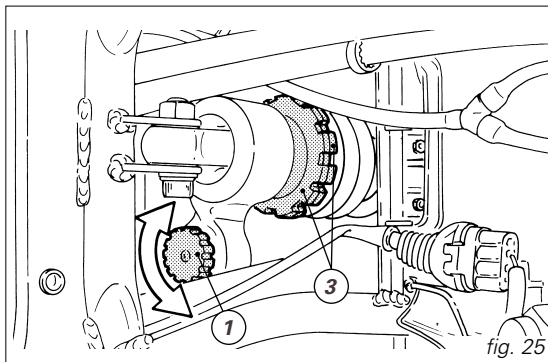


fig. 25

Shock absorber adjusters

Rear shock absorbers feature spring preload, rebound and compression adjustment.

The adjuster (1, fig. 25) on the shock absorber expansion reservoir - LH side of the frame - controls compression damping.

The adjuster (2, fig. 24) on the left of the connection holding the shock absorber to the swingarm controls rebound damping.

Turn the adjusters (1 and 2) clockwise to increase damping.

Two ring nuts (3, fig. 25) located on the top section of the shock absorber are used to adjust the outer spring preload.

To change spring preload, slacken the upper ring nut. Then tighten or slacken the lower ring to increase or decrease spring preload as required.

When finished, tighten the upper ring nut again.



Warning

Use a specific pin wrench to turn the preload adjusting nut. Be careful when turning the nut with the wrench, as the pin may slip out of the ring nut recess and you may hurt your hand hitting motorcycle parts.

The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe damage if taken apart by unskilled persons.

Shock absorber (750)

On the 750 model, hydraulic damping changes with shock absorber travel (in other words, wheel travel) for improved comfort. A slightly compressed shock absorber will provide softer damping compared to when the shock absorber is strongly compressed, resulting in better damping on moderately bumpy roads.

STANDARD setting:

- Compression damping adjuster (1, fig. 25): 18 clicks.

- Rebound damping adjuster (2, fig. 24): 8 clicks.

STANDARD spring length:

177 mm

Shock absorber (750Sport/900Sport)

STANDARD setting:

- Compression damping adjuster (1, fig. 25): 25 clicks.

- Rebound damping adjuster (2, fig. 24): 6 clicks.

STANDARD spring length:

177 mm

Shock absorber adjusters (900) (fig. 26)

The Öhlins shock absorber fitted to the 900 model features also length adjustment. It allows to adjust the seat height regardless the spring preload.

- Compression damping adjuster (1):

14 clicks.

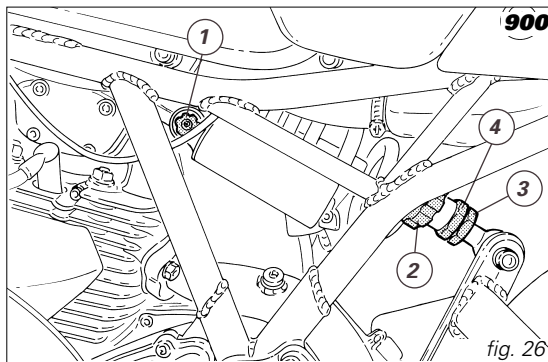
- Rebound damping adjuster (2):

10 clicks.

Undo lock nut (3) and nut (4) to change original setting.

STANDARD spring length:

160 mm



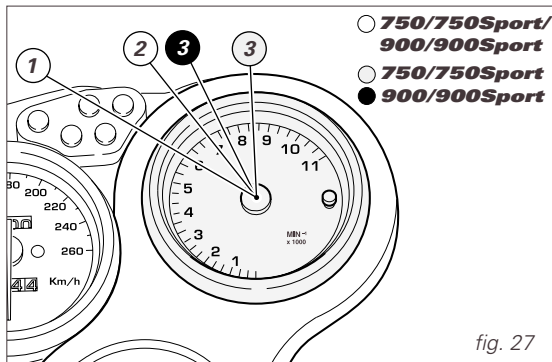
DIRECTIONS FOR USE

Running-in recommendations

Max. rotation speed (fig. 27)

Rotation speed for running-in period and during standard use (rpm):

- 1) up to 1000 km;
- 2) from 1000 to 2500 km;
- 3) after 2500 km.



Up to 1000 km

During the first 1000 km, keep an eye on the revolution meter. The indicator must not exceed: 5500-6000 rpm.

During the first hours of riding, it is advisable to run the engine at varying load and rpm, though still within recommended limit. To this end, roads with plenty of bends and even hilly areas are ideal for a most efficient running-in of engine, brakes and suspensions.

For the first 100 km, use the brakes gently. Do not brake violently or keep brake applied for too long. This will enable a correct break-in of friction material on brake pads against brake discs.

For all mechanical moving parts to adapt to one another and above all not to adversely affect the life of basic engine parts, it is advisable to avoid harsh accelerations and not to run the engine at high rpm for too long, especially uphill.

Furthermore, the drive chain should be inspected frequently. Lubricate and tighten it as required.

From 1000 to 2500 km

At this point, you can squeeze some more power out of your engine, being careful, however, to never exceed 7000 rpm.



Important

During the whole running-in period, the maintenance and service rules recommended in this manual should be observed carefully. Have the service inspections performed as recommended in the Warranty Card.

Failure to comply with these rules will release Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability whatsoever for resulting engine damage or shorter engine life.

After 2500 km

After running-in, never exceed the following values during the motorcycle standard use:

8500 rpm (750/750Sport);

7500 rpm (900/900Sport).

Strict observance of running-in recommendations will ensure longer engine life and reduce the likelihood of overhauls and tune-ups.

Pre-ride checks



Warning

Failure to carry out these checks before riding, may lead to motorcycle damage and injury to rider and passenger.

Before riding, perform a thorough check-up on your bike as follows:

Fuel level in the tank

Check fuel level in the tank.
Fill tank if needed (page 33).

Engine oil level

Check oil level in the sump through the sight glass. Top up if needed (page 55).

Brake and clutch fluid

Check fluid level in the relevant reservoirs.

Tyre condition

Check tyre pressure and condition (page 53).

Controls

Work the brake, clutch, throttle and gear change controls (levers, pedals and twistgrips) and check for proper operation.

Lights and indicators

Make sure lights, indicators and horn work properly.
Replace any burnt-out bulbs (page 48).

Key-operated locks

Check that fuel filler plug and seat catch locks are closed firmly.

Stand

Make sure side stand operates smoothly and is in the correct position (page 23).



Warning

In case of malfunctioning, do not start the motorcycle and call a Ducati Dealer or authorised workshop.

Starting the engine



Note

Follow the “High ambient temperature” procedure to start the engine when it is warm.



Warning

Before starting the engine, become familiar with the controls you will need to use when riding.

Regular ambient temperature

(10 to 35°C):

1) Move the ignition key to **ON** (fig. 28). Make sure both the green light **N** and the red light  on the instrument panel come on.



Important

The oil pressure light should go out a few seconds after the engine has started (page 11).



Warning

The side stand must be fully up (in a horizontal position) as its safety sensor prevents engine start when down.

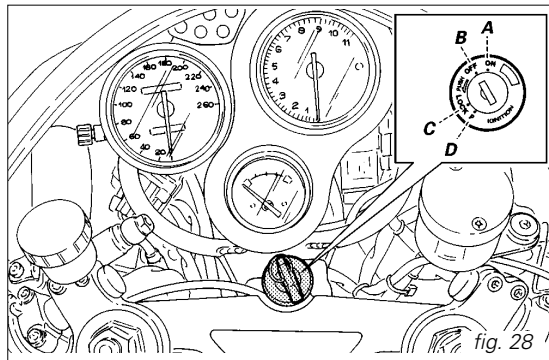
2) Move the cold start lever to the B position (fig. 29, 29/1 and 30).

3) Check that the stop switch (1, fig. 31, 31/1 and 32) is positioned to  (**RUN**), then press the starter button (2). Let the engine start without using the throttle control.



Important

Never operate the electric start button more than 5 seconds at a time. If needed, allow 10 seconds before attempting to restart the engine.



4) Move the cold start lever to the vertical position (A) to let engine idle at about 1400-1500 rpm.

Important

Do not rev up the engine when it is cold. Allow some time for oil to reach all points that need lubricating.

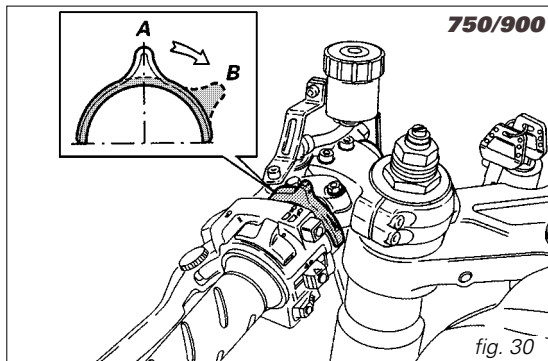
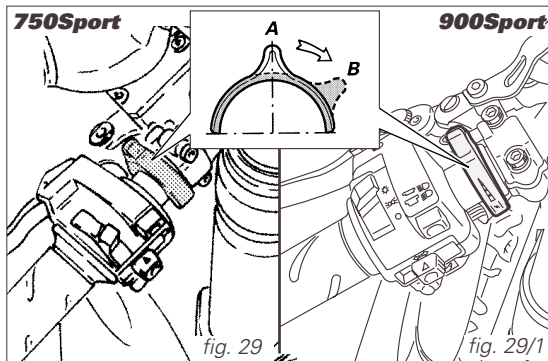
5) As the engine warms up, move the cold start lever gradually towards the vertical position (A). Once fully warm, the engine should hold idling rpm with the cold start shut down.

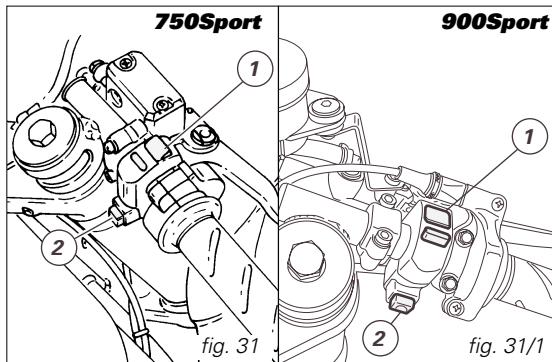
High ambient temperature (over 35 °C):

Follow the same procedure, however, do not use the cold start device.

Cold ambient temperature (below 10 °C):

Follow the procedure for "Regular ambient temperature", however allow 5 minutes for the engine to warm up (see step 5).





Moving off

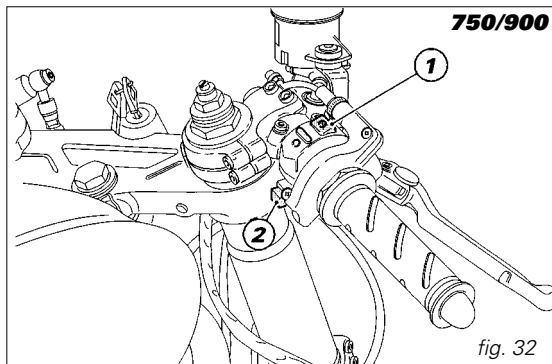
- 1) Disengage the clutch squeezing the control lever.
- 2) Push down on gear change lever sharply with the tip of your foot to engage the first gear.
- 3) Speed up engine, by turning the throttle twistgrip and slightly releasing the clutch lever at the same time. The motorcycle will start moving off.
- 4) Let go of clutch lever and speed up.
- 5) To shift up, close the throttle to slow down engine, disengage the clutch, lift the gear change lever and let go of clutch lever.

To shift down, release the twistgrip, pull the clutch control lever, shortly speed up to help gears synchronise, shift down and release the clutch.

The controls should be used correctly and timely: when riding uphill do not hesitate to shift down as soon as the motorcycle tends to slow down, so you will avoid stressing the engine and the motorcycle abnormally.

Important

Avoid harsh accelerations, as this may lead to carburettor flooding and transmission snatching. The clutch lever should not be pulled longer than necessary after gear is engaged, or friction parts may overheat and wear out.



Braking

Slow down in time, shift down to engine-brake first and then brake applying both brakes. Pull the clutch lever before stopping the motorcycle, to avoid sudden engine stop.



Warning

Use both brake lever and pedal for effective braking. Using only one of the brakes will give you less braking power.

E

Never use brake controls harshly or violently or you may lock the wheels and lose control of the motorcycle. When riding in the rain or on slippery surfaces, braking will become less effective. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions. Any sudden manoeuvres may lead to loss of control. When tackling long, high-gradient downhill road tracts, shift down gears to use engine braking. Apply one brake at a time and use brakes sparingly. Keeping the brakes applied all the time would cause the friction material to overheat and dangerously reduce braking power. Underinflated tyres reduce braking efficiency, steering accuracy and road holding in a bend.

Stopping the motorcycle

If you let go of the throttle twistgrip, the motorcycle will slow down gradually and smoothly. Then, shift down releasing the clutch, and finally change from first to neutral. Apply brakes and you will bring the motorcycle to a complete stop.

To switch the engine off, simply turn the key to **OFF** (page 12).



Important

Never leave the key in the **ON** position when engine is stopped, or this will damage the electric components.

Parking

Stop the motorcycle, then put it on the side stand (see page 23).

Turn the handlebar fully left and block it by pushing in the ignition key and turning it to the **LOCK** position.

If you park in a garage or other facilities, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat or sparks. You may leave the parking lights on by turning the key to position **P**.

Important

Do not leave the key turned to **P** for long periods or the battery will run down.

Never leave the ignition key in the switch when you are leaving your bike unattended.

Warning

Using padlocks or locks that prevent motion (such as brake disc or crown sprocket locks and so on) is very dangerous and may affect motorcycle operation as well as the safety of rider and passenger.

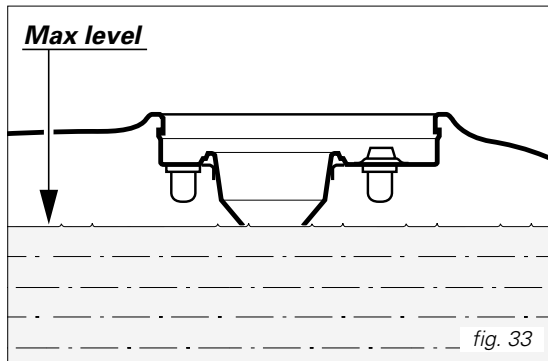
Refuelling

Never overfill the tank when refuelling. Fuel should never be touching the rim of filler recess (fig. 33).



Warning

Be sure there is no fuel trapped in the filler recess.



Tool kit and accessories (fig. 34)

Accommodated in the compartment under the seat is a bag (1) holding:
an Owner's manual;
a helmet fastening cable;
a tool kit for usual maintenance and checks stored in the top pocket.

E

To access this compartment, lift the seat by opening the catch (page 22).

The tool bag (fig. 35) holds:
box wrench for spark plugs (2);
tommy bar (3);
double-bit screwdriver (4).
helmet cable (5).

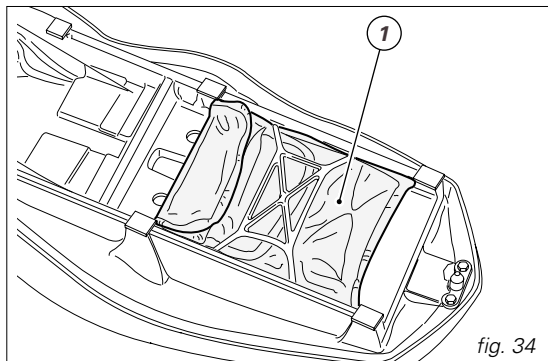


fig. 34

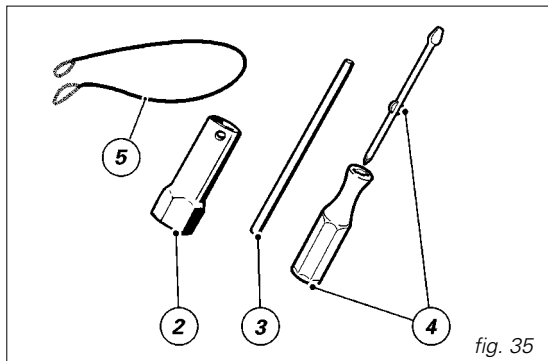


fig. 35

MAIN MAINTENANCE OPERATIONS

Removing the fairing

Some servicing operations need the motorcycle fairing to be removed.

Warning

Firmly secure all removed parts when refitting them, otherwise some of them might suddenly come off when riding and you may lose control of your motorcycle.

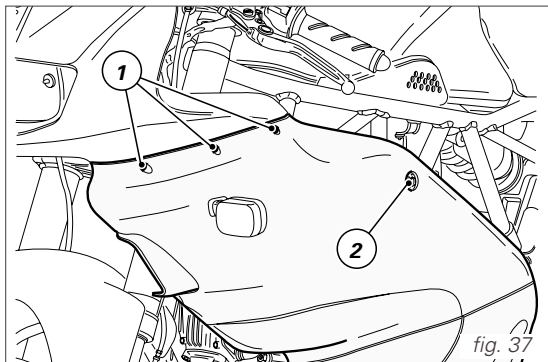
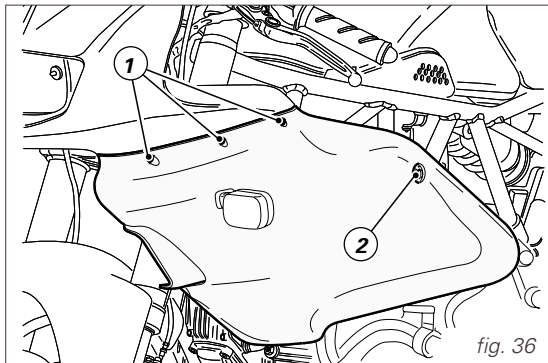
Important

At reassembly always fit nylon washers when tightening fastening screws to avoid damage to painted parts and Plexiglas headlamp fairing. Some fastening screws are of the self-tapping type; do not overtighten, otherwise threading might damage thus avoiding further use.

Side body panels

Unscrew the three screws (1, fig. 36 and 37) that hold each body panel to the headlamp fairing.

Unscrew the screw (2) that holds each body panel to the frame.



Half-faired version (fig. 38)

Unscrew the screw (3) that holds each body panel to the lower support bracket.

Disconnect the indicator connectors and remove the body panels.

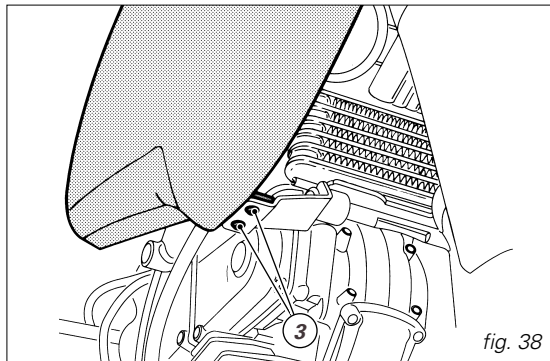


fig. 38

Fully-faired version (fig. 39)

Unscrew the screw (4) that holds the left body panel to the side stand fixing plate. Unscrew the screw (5) that holds the right body panel to the rear brake pedal shaft. Disconnect the indicator connectors.

Unscrew the four screws (6) that join the body panels together at the bottom end and remove the body panels. Omit this latter step if you wish to remove both body panels together. Simply slide them off from under the motorcycle. Be sure not to force them apart to avoid damage.

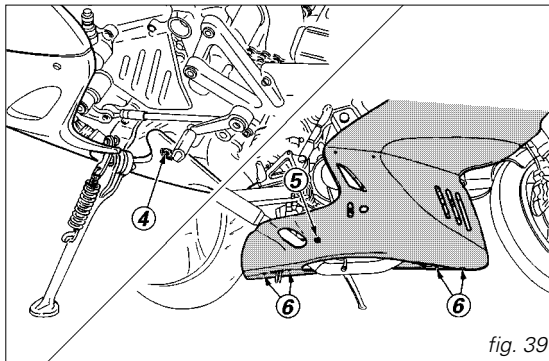


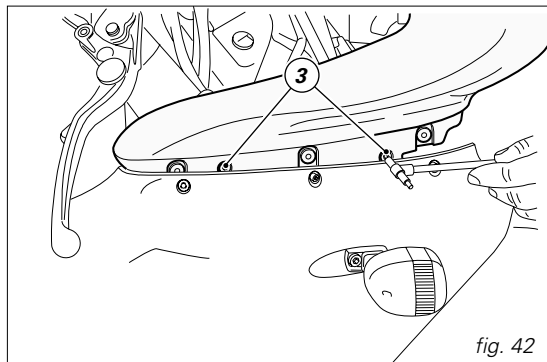
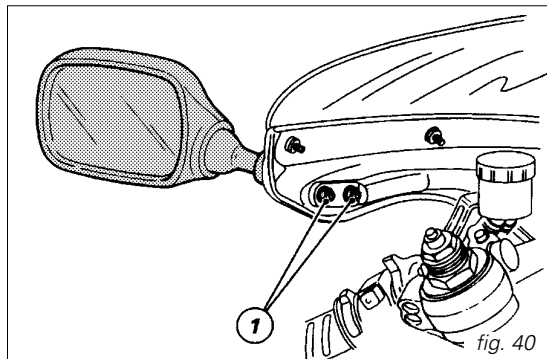
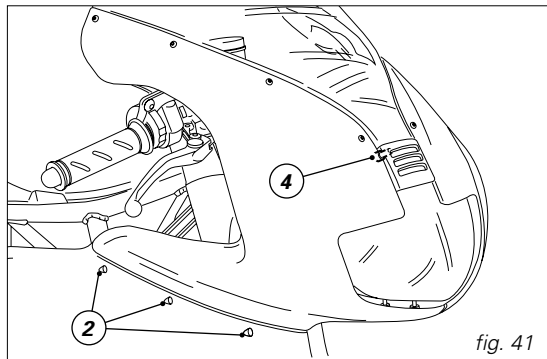
fig. 39

Headlamp fairing

Unscrew the two nuts (1, fig. 40) that hold the rear view mirrors to the headlamp fairing and remove the rear view mirrors.

Unscrew the three screws (2, fig. 41) that hold each body panel to the headlamp fairing. Move the body panels slightly apart and unscrew the four screws (3, fig. 42) that fix the headlamp fairing to headlamp subframe on both sides.

Lift the headlamp off its front fastening pin (4, fig. 41) and over the headlamp.



Lifting the fuel tank (fig. 43 and 44)

Remove the seat (see page 22).

Pull the clip (1, fig. 43) upwards to disengage it from the tank catch.

Lift the tank and unhook the service rod (2, fig. 44) from its retainer (3).

Place the tank onto the rod (2) fitting rod end into the hole in frame cross-member.

E When finished, reverse the above procedure to refit all the parts you have removed.



Warning

Make sure the fuel in the tank is less than 5 litres (the reserve light on the instrument panel should be on) or fuel may leak out through the filler plug breather.

Lift the tank just enough to pull out service rod. Do not lift the tank exceedingly or you may damage the fuel sensor wire and the fuel lines.

When lowering the tank, be sure the fuel lines are not squeezed and the fuel sensor wire is not pushed too close to vertical cylinder head.

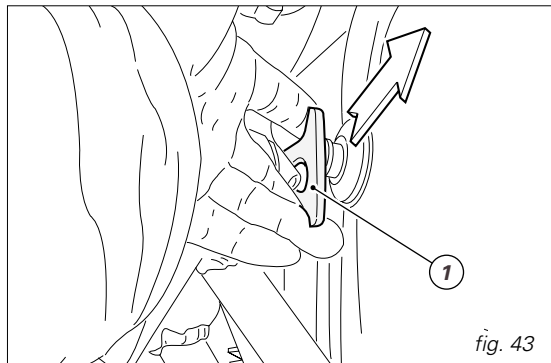


fig. 43

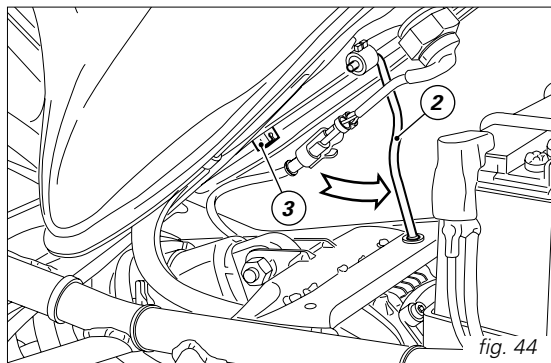


fig. 44

Changing the air filter (fig. 45 and 46)

Replace air filter at the required intervals shown in the routine maintenance chart (see Warranty Card). The air box is accessible after lifting the fuel tank.

Undo the clips (1) of the cover on both sides of the air box, then remove cover (2).

Remove the filter (3, fig. 46) and fit a new one.

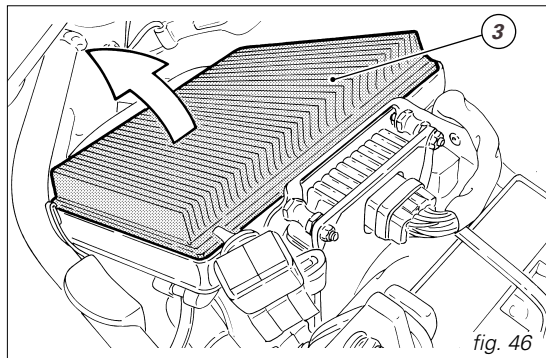
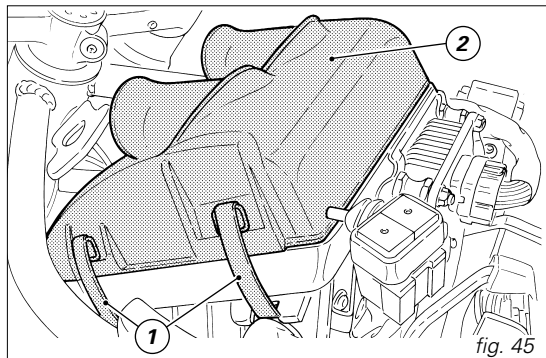
Important

A clogged filter will reduce air intake, increase fuel consumption, reduce engine power, and foul the spark plugs. Do not use the motorcycle without filter or suspended matters could get into the engine and cause damage.

Install the filter properly into its seat in the air box as shown in figure 46 and refit all the parts you have removed.

Important

If you are using the motorcycle on dusty or very wet roads, replace filter more frequently than recommended intervals (see Warranty Card).



Checking brake and clutch fluid level

Fluid level should never fall below the MIN mark on each reservoir (fig. 47 to 51).

If level drops below the limit, air might get into the circuit and affect the operation of the system involved.

Brake and clutch fluid must be topped up and changed at the intervals specified in the routine maintenance chart (see Warranty Card) by a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

E

Important

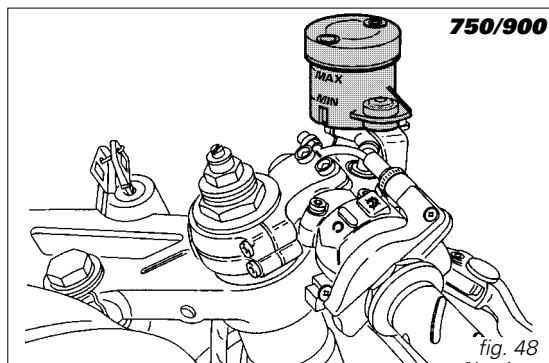
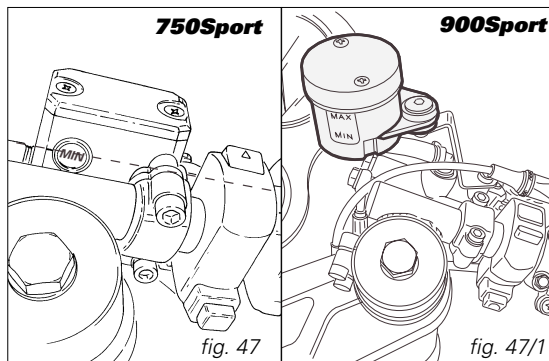
It is recommended all brake and clutch lines be changed every four years.

Brake system

If you find exceeding play on brake lever or pedal and brake pads are still in good condition, contact your Ducati Dealer or Authorised Workshop to have the system inspected and any air drained out of the circuit.

Warning

Brake and clutch fluid will damage paintwork and plastic parts if accidentally spilled.
Hydraulic oil is corrosive; it may cause damage and lead to severe injuries.
Never mix different quality oils.
Check seals for proper sealing.



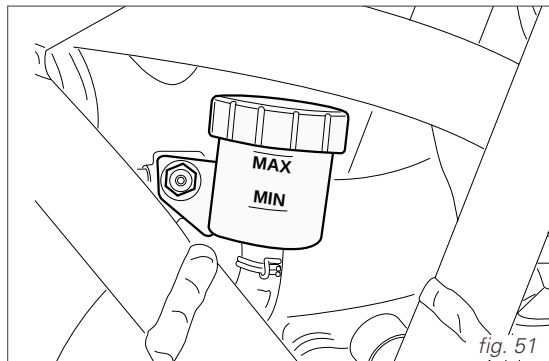
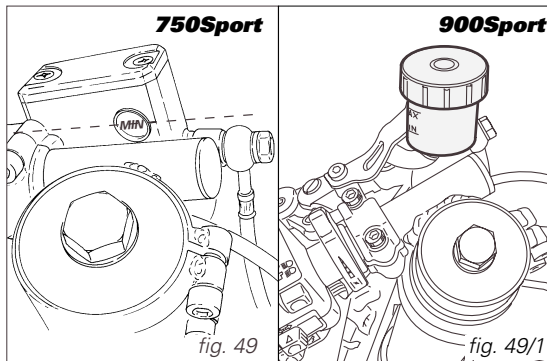
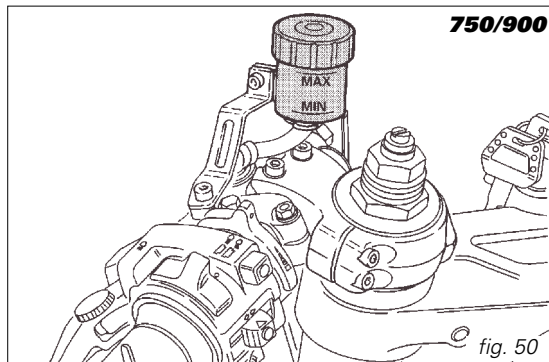
Clutch system

If the control lever has exceeding play and the transmission snatches or jams as you try to engage a gear, it means that there is air in the circuit. Contact your Ducati Dealer or Authorised Workshop to have the system inspected and air drained out.



Warning

Brake fluid level will increase as clutch plate friction material wears down. Do not exceed specified level (3 mm above minimum level).



Checking brake pads for wear (fig. 52)

Front brake

To facilitate inspection without removing the pads from the callipers, brake pads have a wear mark. If the grooves in the friction material are still visible, the pad is still in good condition.

E

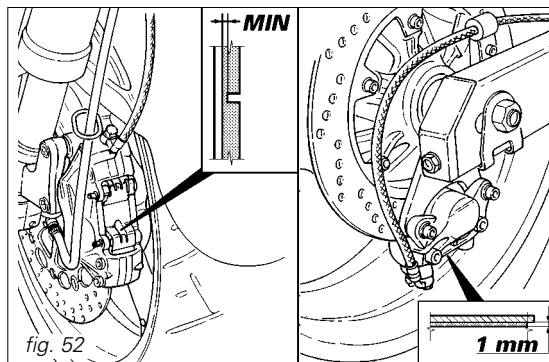
Rear brake

The friction material on each pad should be at least 1 mm thick.



Important

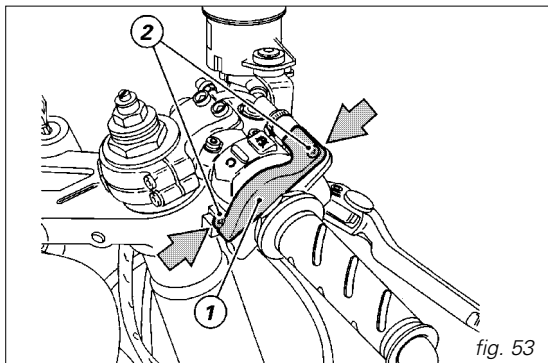
Have the brake pads replaced at a Ducati Dealer or Authorised Workshop.



Lubricating joints

The condition of the outer sheaths of the throttle and cold start cables should be checked at regular intervals. The sheaths should show no signs of squeezing or cracking. Work the controls to make sure the cable slides smoothly inside the sheath: if you feel any friction or hard spots, have the cable replaced by your Ducati Dealer or Authorised Workshop. To prevent these failures, smear the ends of the Bowden cables with SHELL Advance Grease or Retinax LX2 at regular intervals.

For the throttle cable, it is best to remove the cover (1, fig. 53) by unscrewing the two fastening screws (2) and then grease the cable end and the pulley.

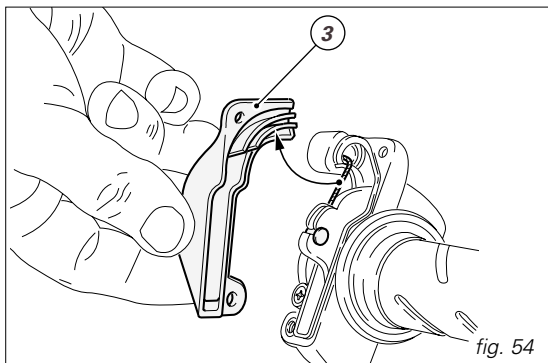


Warning

When refitting the cover, be sure to slide the cable properly onto the suitable pulley and inside the guide in the cover (3, fig. 54).

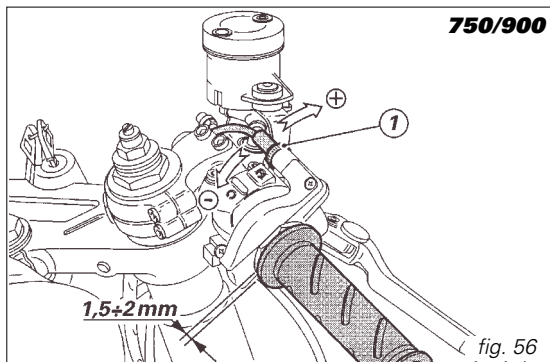
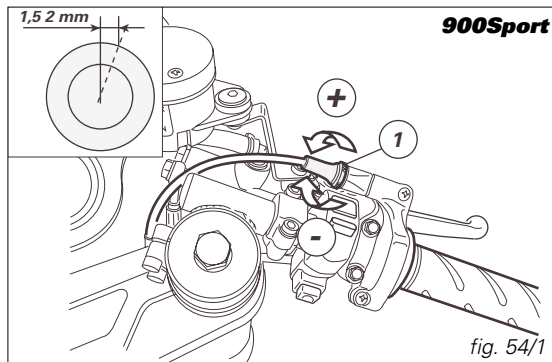
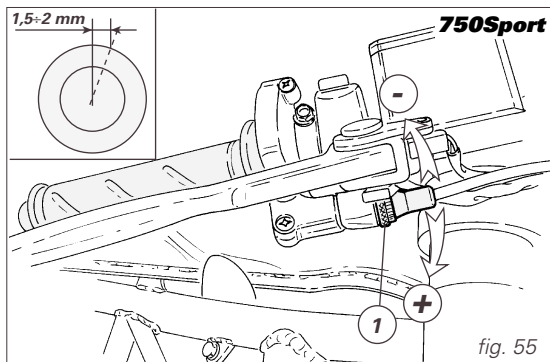
Refit the cover and tighten the screws (2).

To ensure smooth operation of side stand joint, clean off any dirt and apply SHELL Alvania R3 at all points exposed to friction.



Throttle cable adjustment

The throttle twistgrip must have a free play of **1.5 - 2 mm** measured at the edge of the twistgrip, at all positions of the handlebars. If it needs adjusting, use the suitable adjuster (1, fig. 54/1, 55 and 56) provided on the throttle control.



Charging the battery (fig. 57)

Before charging the battery, it is best to remove it from the motorcycle.

Always disconnect the black negative terminal (-) first, and then the red positive terminal (+).

Undo the straps (1) and remove the battery.

Warning

Batteries develop explosive gases: keep battery away from heat sources and flames.

Charge the battery in a well ventilated room.

Connect the battery charger leads to the battery terminals (red to positive terminal +, black to negative terminal -).

Important

Make sure the charger is off when you connect the battery to it, or you might get sparks at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells.

Always connect the red positive terminal first.

Warning

Keep the battery out of the reach of children. A low battery will degrade soon if not charged promptly.

Charge the battery at 1 A for 5-10 hours.

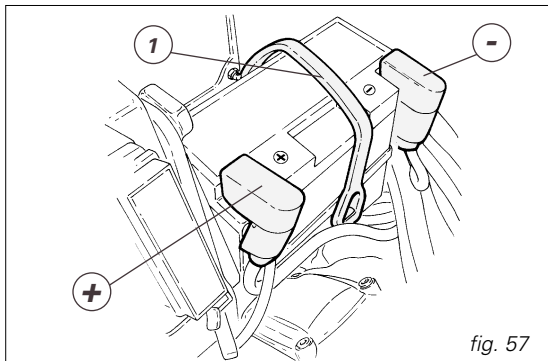


fig. 57

Chain adjustment

Turn the rear wheel slowly until you find the position where chain tension is tightest.

Put motorcycle on the side stand and push the chain up pressing with a finger at mid-length of swingarm. The lower stretch of chain must have a slack of

25 mm for 900 (fig. 58);

30 mm for 750/750Sport/900Sport.

On 750, 750Sport and 900Sport models, chain tension is adjusted as follows:

Slacken the nut (1, fig. 59) of the wheel spindle, tighten (turn clockwise) or slacken the screw (2) on either side of the swingarm equally to increase or reduce chain tension. If you are slackening the chain, you will have to push the wheel forward.

To adjust chain tension on 900 model, slacken the nuts (1, fig. 60) on both sides of wheel spindle.

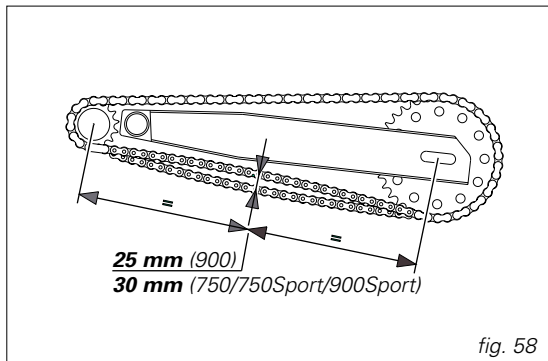
Slacken the check nut (2) and slacken (turn clockwise) or tighten the screw (3) on either side of the swingarm equally to increase or reduce chain tension. If you are slackening the chain, you will have to push the wheel forward.

Important

Improper chain tension will lead to early wear of transmission parts.

Make sure you have adjusted to the same setting marks on both sides of the swingarm. Refer to pointer on slider (4, fig. 59, 60). This will ensure perfect wheel alignment. Grease the thread of the wheel spindle nut (1) with

SHELL Retinax HDX2 grease and torque nut to 72 Nm. Grease the threads of adjusting screws (3) with SHELL Alvania R3 grease and torque check nuts (2) to 8 Nm.



750/750Sport/900Sport

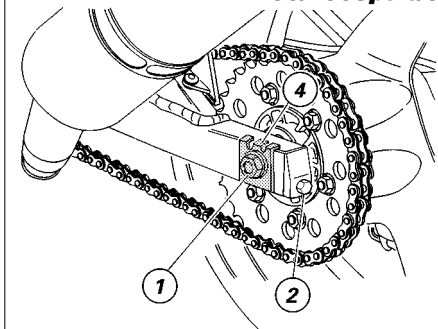


fig. 59

Chain lubrication

The chain fitted on your motorcycle has O-rings that keep dirt out of and lubricant inside the sliding parts. The seals might be irreparably damaged if the chain is cleaned using any solvent other than those specific for O-ring chains or washed using steam or water jets. After cleaning, blow the chain dry or dry it using absorbent material and apply SHELL Advance Chain or Advance Teflon Chain on each link.



Important

Using non-specific lubricants may lead to severe damage to chain, front and rear sprocket.

E

900

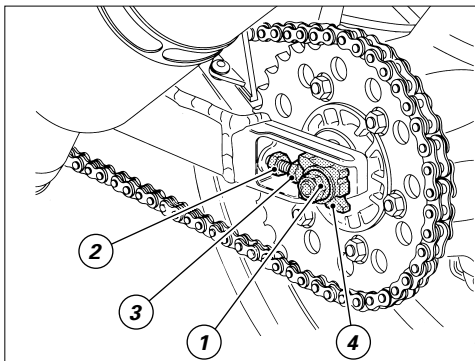


fig. 60

Replacing bulbs

Before replacing a burnt-out bulb, make sure that the new bulb complies with voltage and wattage as specified on page 65, "Electric System", for that lighting device. Always test the new lamp before refitting the parts you have removed.

Headlamp

To gain access to headlamp bulbs you will need to work behind the headlamp fairing.

Remove connector (1, fig. 61) from the bulb.

Pull the tab (A) to remove the protective cap.

Release the clip (2, fig. 62) that holds the bulb in place and take the bulb out of its socket. Fit a new bulb.



Note

Be careful to hold the new bulb at the base only. Never touch the transparent body with your fingers or it will blacken resulting in reduced bulb brilliancy.

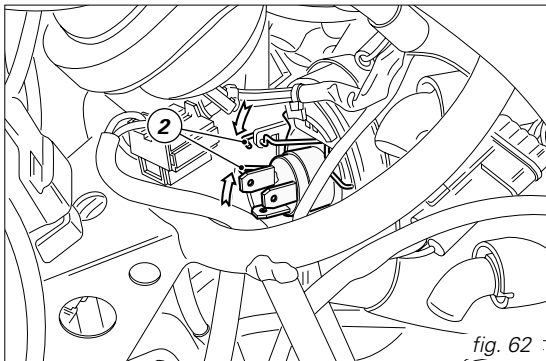
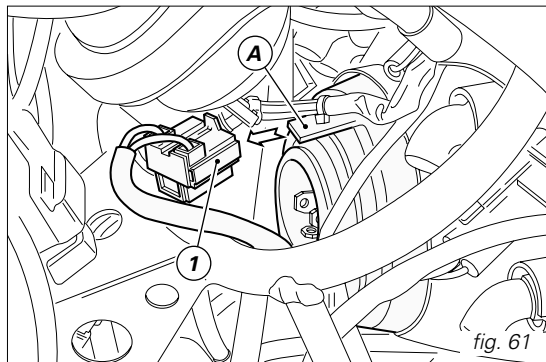
Reassembly

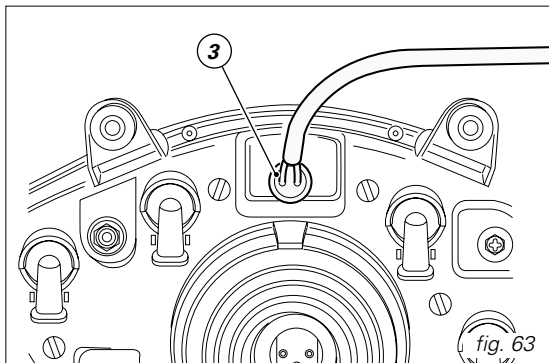
Insert the locating pegs of the bulb base into their seats to obtain correct alignment.

Hook the clip (2) to the headlamp holders; reconnect the connector (1) you have detached previously and refit the rubber cover.

The parking light bulb is fitted on the top section of the headlamp body. To change it, pull out the bulb holder (3, fig. 63) from headlamp body.

Remove the bulb and fit a new one.





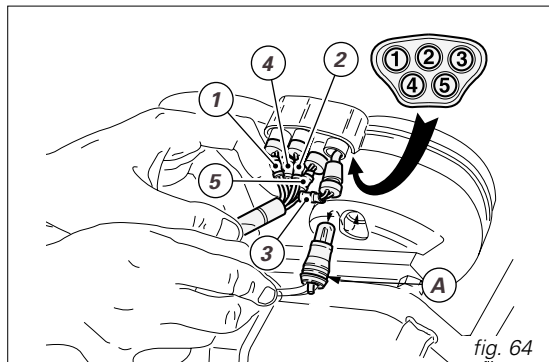
Instrument panel (fig. 64)

Remove the headlamp fairing to reach the instrument panel bulbs (see page 37). Extract the lamp holder from behind the instrument and pull out the bulb from its holder to replace it. The bulb holder cables are numbered to avoid confusion in the event more bulbs need replacing at the same time. Be sure to match the numbers marked on the connectors in the instrument panel.



Note

The bulb holders of the instrument panel lights have a tang (A) to aid removal without risking to tear the cables.



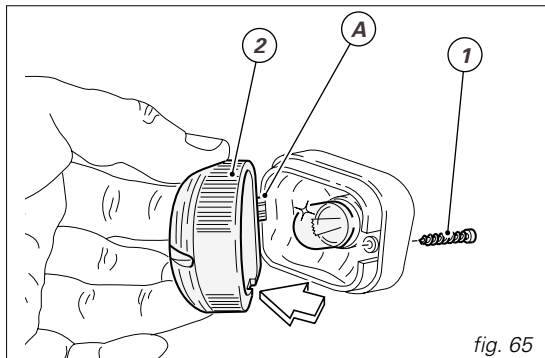
Turn indicators (fig. 65)

Remove the screw (1) and detach the glass (2) from the indicator body holder.

The bulb is of the banjo-type: press and rotate anti-clockwise to remove; fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks.

Refit the glass sliding the small tab (A) into the suitable slot in the indicator body and tighten the screw (1).

E



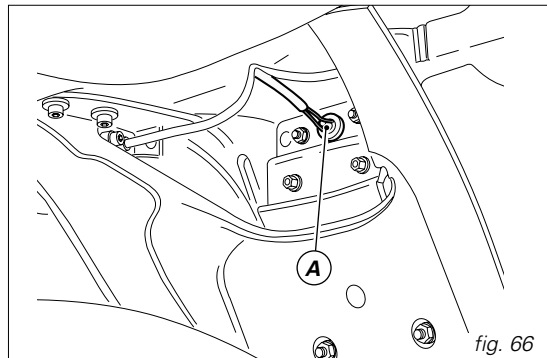
Number plate light (fig. 66)

To expose the number plate light bulb, withdraw the lamp holder from the number plate holder, then extract the bulb and replace it.



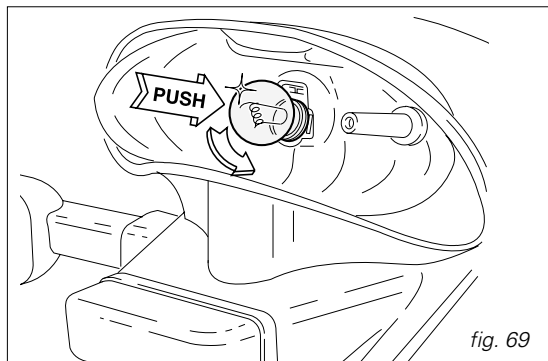
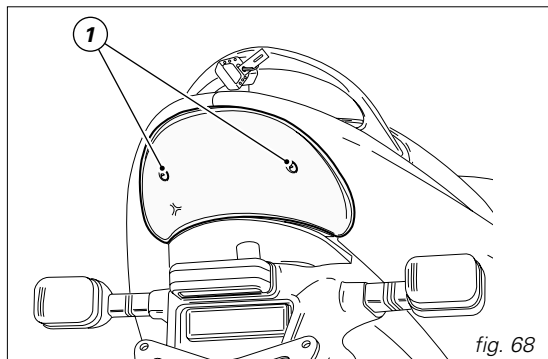
Note

The bulb holder has a tang (A) to aid removal from number plate holder without risking to tear the cables.



Stop light

To replace the stop and parking light bulb, unscrew the two screws (1, fig. 68) that secure the glass and remove glass. The bulb is of the banjo-type: press and rotate anti-clockwise to remove; fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks (fig. 69). Refit the glass and tighten the screws (1).



Beam setting (fig. 70)

When checking beam setting, put the motorcycle upright. Tyres should be inflated at the correct pressure and one person should be sitting astride the motorcycle, keeping it at right angles to its longitudinal axis. Place the motorcycle opposite a wall or a screen, 10 meters apart from it, then draw a horizontal line dictated by headlamp centre and a vertical one in line with the longitudinal axis of motorcycle.

If possible, perform this check in dim light.

Switch on the low beam. The height of the light spot (measured at the upper limit between dark and lighted-up area) should not exceed $\frac{9}{10}$ th of the height from ground of headlamp centre.

**Note**

The procedure described here is in compliance with the "Italian Standard" establishing the maximum height of the light beam. Owners in other countries will adapt said procedure to the provisions in force in their countries.

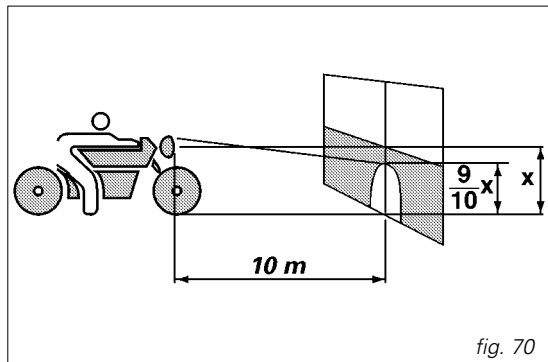


fig. 70

The height of the light beam can be corrected using the screw (1, fig. 71) on the left side of the headlamp. Turn the screw clockwise to lower the beam, anticlockwise to raise it.

The side position of the headlamp is adjusted using the adjusting screw (2, fig. 71) on the right side of headlamp. Turn the screw clockwise to move the beam to the right, anticlockwise to move it to the left.

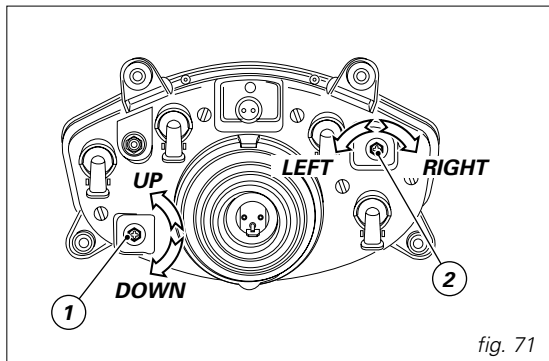


fig. 71

Tyre pressures

Front tyre:

2.1-2.2 bar

Rear tyre:

2.1-2.3 bar

As tyre pressure is affected by temperature and altitude variations, you are advised to check and adjust it whenever you are riding in areas where ample variations in temperature or altitude occur.

Important

Check and set tyre pressure when tyres are cold.

To avoid front wheel rim distortion, when riding on bumpy roads, increase front tyre pressure by 0.2 - 0.3 bar.

Tyre repair or replacement

In the event of a tiny puncture, tubeless tyres will take a long time to deflate, as they tend to keep air inside. If you find low pressure on one tyre, check the tyre for punctures.



Warning

A tyre must be replaced when punctured. Only fit tyres of the same type as original-equipment tyres.

Be sure to tighten the valve caps securely to avoid leaks when riding. Never use tube type tyres. Failure to heed this warning may lead to sudden tyre bursting and to serious danger to rider and passenger.

After replacing a tyre, the wheel must be balanced.



Important

Do not remove or shift the wheel balancing weights.



Note

If tyres need replacing, contact a Ducati Dealer or Authorised Workshop to make sure wheels are removed and refitted correctly.

Minimum tread depth

Measure tread depth (S, fig. 72) at the point where tread is most worn down. It should not be less than **2 mm** and anyway not below the legal limit.



Important

Visually inspect the tyres at regular intervals for cracks and cuts, especially on the side walls, bulges or large spots that are indicative of internal damage. Replace them if badly damaged.

Remove any stones or other foreign bodies caught in the tread.

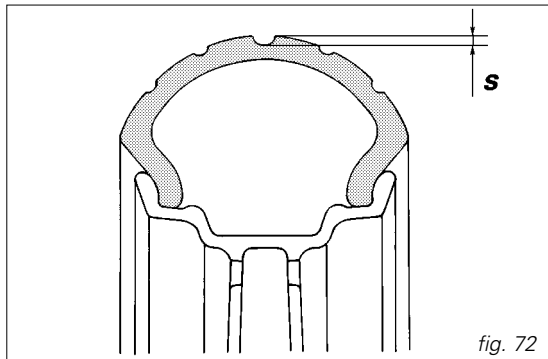


fig. 72

Checking engine oil level (fig. 73)

Engine oil level can be checked through the sight glass (1) provided on the clutch cover.

When checking oil level, the motorcycle should be upright and the engine warm.

Allow a few minutes for oil to settle to a steady level after stopping the engine.

Oil level should be between the marks near the sight glass.

Top up oil level with SHELL Advance Ultra 4, if low.

Undo the filler plug (2) and top up to correct level.

Refit the plug.

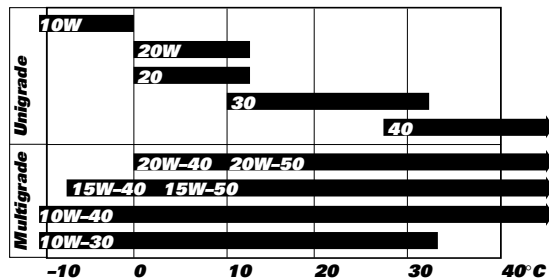
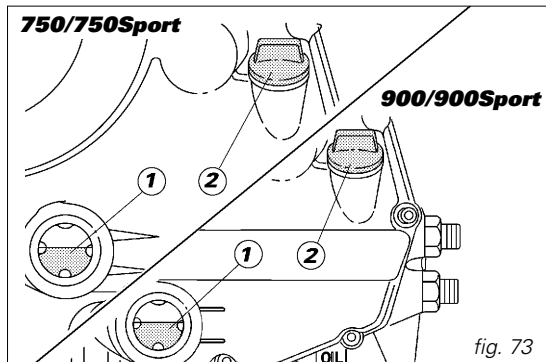
Important

Engine oil and oil filters must be changed by a Ducati dealer or authorized workshop at regular intervals, as specified in the routine maintenance chart (see Warranty Card).

Viscosity

SAE 10W-40

The other viscosity degrees indicated in the table can be used if the local average temperature is within the limits specified for that oil viscosity.



Cleaning and replacing the spark plugs (fig. 74)

Spark plugs are essential to smooth engine running and should be checked at regular intervals. This is done quite easily and quickly and provides a good measure of engine condition.

Remove the LH fairing, remove the spark plug caps from the cylinder head using the wrench supplied with the bike.

E Check the colour of the insulating ceramic material of the central electrode: a light brown, even colour is a sign of good engine condition. If colour has altered or you find any dark deposits, change the spark plug and report this to your Dealer or authorised workshop.

Check wear on the central electrode. If it looks worn out or has a vitreous appearance, change the spark plug.

Check electrode gap: it should be **0.6-0.7 mm**.

Important

If the gap needs adjusting, be very careful when bending the side electrode. If gap is too wide or too close, engine performance will be affected. This could also cause difficult starting or irregular idling.

Clean the electrode and the insulating material accurately using a small metal brush and check seal condition.

Clean the seat in the cylinder head. Be careful not to let any foreign matters fall into the combustion chamber.

Refit spark plug into cylinder head. Tighten until thread is fully into the head. Tighten the spark plug to 20 Nm.

If you do not have a torque wrench, you can use the

wrench supplied with the tool kit to tighten the spark plug an additional 1/2 turn.

Important

Never use spark plugs with a heat rating other than recommended or a thread length other than standard. Spark plugs should be tightened properly.

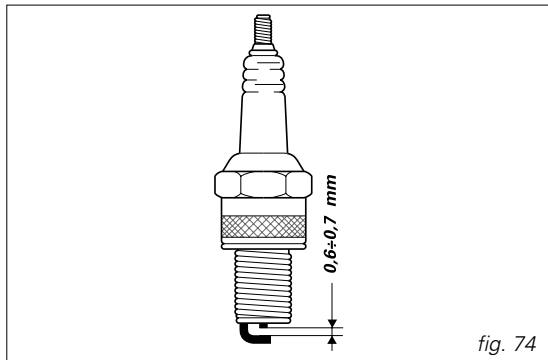


fig. 74

Cleaning the motorcycle

To preserve the finish of metal parts and paintwork, wash and clean your motorcycle at regular intervals, anyway according to the road conditions you ride in.

Use specific products only. Prefer biodegradable products. Avoid aggressive detergents or solvents.



Important

Do not wash your motorcycle right after use. When the motorcycle is still hot, water drops will evaporate faster and spot hot surfaces.

Never clean the motorcycle using hot or high-pressure water jets. Cleaning the motorcycle with water cleaners may lead to seizure or severe failure of front fork, wheel hub assembly, electric system, front fork seals, air inlets or exhaust silencers and adversely affect the operation of motorcycle safety features.

If needed, clean off stubborn dirt or exceeding grease from engine parts using a degreasing agent. Be sure to avoid contact with drive parts (chain, sprockets, etc.). Rinse with warm water and dry all surfaces with chamois leather.



Warning

Loss of braking may occur immediately after washing the motorcycle.

Never grease or lubricate the brake discs. Loss of braking and further accidents may occur. Clean the discs with an oil-free solvent.

Storing the bike away

If the motorcycle is to be left unriden over long periods, it is advisable to carry out the following operations before storing it away:

clean the motorcycle;

remove tank drain plug and seal and drain all fuel from tank;

pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug seats, then crank the engine by hand a few times so a protective film of oil will spread on cylinder inner walls;

place the motorcycle on the service stand;
disconnect and remove the battery. Battery should be checked and charged whenever the motorcycle has been left unriden for over a month;

protect the motorcycle with a suitable canvas available from Ducati Performance. This will protect paintwork and let condensate breathe out.

Important notes

Some countries, such as France, Germany, Great Britain, Switzerland, etc. have compulsory emission and noise standards that include mandatory inspections at regular intervals.

It is the Owner's responsibility to have any parts not in compliance with the standards in force in his/her country replaced with spare parts complying with local law.

E

TECHNICAL DATA

Overall dimensions (mm) (fig. 75)

Spark plugs

Make:

CHAMPION

Type:

RA 6 HC

Weights

Dry weight:

183 Kg (750)

181 Kg (750Sport)

188 Kg (900/900Sport).

Carrying full load:

385 Kg



Warning

Failure to observe weight limits could result in poor handling and impair the performance of your motorcycle, and you may lose control of the motorcycle.

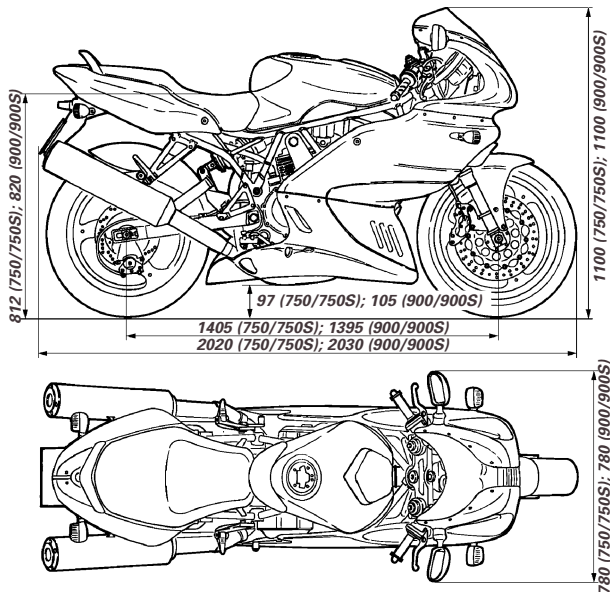


fig. 75

Top-ups	Type of fluid	cu dm (litres)
Fuel tank, including a 4 cu dm (litres) reserve	Gasoline 95-98 RON	16
Oil sump and oil filter	SHELL Advance Ultra 4	3.3 (750/750Sport) 3.9 (900/900Sport)
Front/Rear brake and clutch circuits	Special fluid for hydraulic systems SHELL-Advance Brake DOT 4	–
Protectant for electric contacts	Spray for electric systems SHELL-Advance Contact Cleaner	–
Front fork	SHELL-Advance Fork 7.5 or Donax TA	(each leg) 0.548 (750/900) 0.410 (750Sport/900Sport)



Important

Do not use any additives in fuel or lubricants.

Engine

Twin cylinder, four-stroke, 90° "L" type, longitudinal.

Bore:

88 mm (750/750Sport);

92 mm (900/900Sport).

Stroke:

61.5 mm (750/750Sport);

68 mm (900/900Sport).

Total displacement:

748 c.c. (750/750Sport);

904 c.c. (900/900Sport).

Compression ratio:

9.0±0.5:1 (750/750Sport);

9.2±0.5:1 (900/900Sport).

Max. power at crankshaft (95/1/CE):

47 kW – 64 HP at 8250 rpm (750/750Sport);

59 kW – 80 HP at 7500 rpm (900/900Sport).

Max torque at crankshaft (95/1/CE):

60 Nm at 6000 rpm (750/750Sport);

79 Nm at 6500 rpm (900/900Sport).

Max. rotation speed

9000 rpm

Important

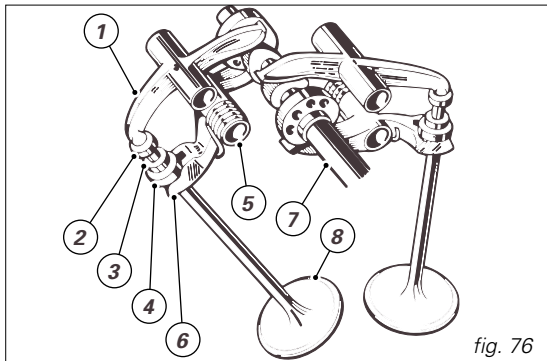
Do not exceed specified rotation speed limits under any running condition.

Timing system

Desmodromic (type) with two valves per cylinder, operated by four rockers (2 opening rockers and 2 closing rockers) and an overhead camshaft. It is operated by the crankshaft through spur gears, belt rollers and toothed belts.

Desmodromic timing system (fig. 76)

- 1) Opening (or upper) rocker.
- 2) Opening rocker shim.
- 3) Split rings.
- 4) Closing (or lower) rocker shim.
- 5) Return spring for lower rocker.
- 6) Closing (or lower) rocker.
- 7) Camshaft.
- 8) Valve.



Performance data

Maximum speed in any gear should be reached only after a correct running-in period with the motorcycle properly serviced at the recommended intervals.

Max. speed (rider alone):

205 Kph (750/750Sport);

225 Kph (900/900Sport).

Brakes

Front brake

Single drilled disc on 750Sport;

double drilled disc on 750/900/900Sport.

Braking surface material:

stainless steel.

Disc diameter:

320 mm

Hydraulically operated by a control lever on right handlebar.

Braking surface:

44 sq cm (750Sport);

88 sq cm (750/900/900Sport).

Brake callipers with separate pistons.

Make:

BREMBO

Type:

30/34-4 pistons

Friction material:

FERIT I/D 450 FF.

Master cylinder type:

PS 13 (750Sport);

PSC 16 (750/900/900Sport).

Rear brake

With fixed drilled disc.

Braking surface material:

stainless steel.

Disc diameter:

245 mm.

Hydraulically operated by a pedal on RH side.

Braking surface:

25 sq cm.

Make:

BREMBO

Type:

P 32 G.

Friction material:

FERIT I/D 450 FF

Master cylinder type:

PS 11.



Warning

Brake fluid can dissolve paintwork and cause severe eye and skin injuries in the event of accidental spilling. Wash the affected area with abundant running water.

Transmission

Clutch:

wet multi-plate clutch (750/750Sport);

dry multi-plate clutch (900/900Sport).

Clutch is hydraulically operated by a control lever on left handlebar.

Drive is transmitted from engine to gearbox main shaft via spur gears.

Gear ratio:

33/61 (750/750Sport);

32/59 (900/900Sport).

Gearbox:

5-speed (750/750Sport);

6-speed (900/900Sport).

Gearbox with constant mesh gears, gear change pedal on left side of motorcycle.

Front/rear sprocket ratio:

15/40.

Total gear ratios:

1st gear 16/40 (750/750Sport); 15/37 (900/900Sport).

2nd gear 21/36 (750/750Sport); 17/30 (900/900Sport).

3rd gear 24/32 (750/750Sport); 20/27 (900/900Sport).

4th gear 27/29 (750/750Sport); 22/24 (900/900Sport).

5th gear 29/28 (750/750Sport); 24/23 (900/900Sport).

6th gear 28/24 (900/900Sport).

Drive chain from gearbox to rear wheel:

Make:

DID

Type:

520 VL4.

Size:

5/8"x1/4"

Links:

98 (750Sport/750/900Sport);

96 (900).



Important

The above gear ratios are part of the homologated specifications and under no circumstances must they be modified.

If you wish to tune up your motorcycle for competitive trials, you may refer to Ducati Motor Holding S.p.A. who will be glad to provide information about the special ratios available. Relevant instructions and original spare parts are available from your local Dealer or authorised workshop.



Warning

If the rear sprocket needs replacing, contact a Ducati Dealer or an authorised workshop. If improperly replaced, this component could seriously endanger your safety and that of your passenger, and cause irreparable damage to your motorcycle.

Frame

Tubular trestle frame with upper section made of high-strength steel.

Steering angle (on each side):

28°

Headstock angle:

24°

Trail:

96 mm (750/750Sport);

100 mm (900/900Sport).

E

Wheels

*Three-spoke, light-alloy rims (750/750Sport/900Sport);
five-spoke rims on (900).*

Front wheel

Make:

BREMBO

Dimensions:

3.50x17"

Rear wheel

Make:

BREMBO

Dimensions:

4.50x17" (750/750Sport);

5.50x17" (900/900Sport).

Front wheel spindle can be removed.

Tyres

Front tyre

Tubeless, radial tyre.

Size:

120/70-ZR17.

Rear tyre

Tubeless, radial tyre.

Size:

160/60-ZR17 (750/750Sport);

170/60-ZR17 (900/900Sport).

Available colors

750/900 models

Ducati Anniversary Red 473.101 (PPG)

Ducati Metallized Grey 473.201 (PPG)

*Senna Grey *0017 (PPG)*

Metal rims and frame.

750Sport/900Sport models

Ducati matt black 248.514 (PPG)

Metal rims and frame.

Suspensions

Front

Hydraulic upside-down fork.

The front fork fitted to the 900 model features outer adjusters for rebound, compression, and preload (for inner springs of fork legs).

Stanchion diameter mm:

43 mm.

Travel along leg axis:

120 mm.

Rear

The rear shock absorber enables the adjustment of rebound and compression damping and spring preload.

At the bottom pivot point it is connected to the swingarm. Swingarm is made from steel (750/750Sport/900Sport) or light alloy (900) and hinges on a pivot pin passing through the engine. The whole system gives the bike excellent stability.

On 750 model, shock absorber hydraulic damping varies with shock absorber travel.

The Öhlins shock absorber on 900 model features also total length adjustment. Standard length is 336 mm and it cannot be reduced by 4 mm or increased by 8 mm. The seat height can thus be adjusted regardless the spring preload.

Travel:

71 mm (750/750Sport/900Sport)

Rear wheel travel:

136 mm (750/750Sport/900Sport)

Travel:

76 mm (900).

Rear wheel travel:

145 mm (900).

Electric system

Basic electric items are:

Headlamp with double filament **12V-55/60 W** iodine bulb.

12V-5W parking light.

Instrument panel, 12V-3W warning lights; **12V-2W** and **3W** instrument lights.

Electrical controls on handlebar.

Turn indicators, **12V-10W** bulbs.

Horn.

Stop light switches.

Battery 12V-10 Ah.

Generator 12V-520W.

Electronic voltage regulator (rectifier), protected by a **40 A** fuse located on the side of the battery.

Starter motor, 12V-0.7 kW.

Tail light, 12V-5/21W double-filament bulb for stop light and parking light; **12V-5W** bulb for number plate light.



Note

See "Replacing bulbs" on page 48 for relevant instructions.

Fuses

The main fuse box is located on the left side of the battery (fig. 77).

To expose the fuses, take off the box protective cover (1). Mounting position and ampere capacity are marked on box cover.

Only 6 fuses are connected. There are two spare fuses.

E

The 40A fuse (2) placed on the RH side of the battery (fig. 77) protects the electronic regulator. Remove the fuse cap (3) to expose it.

A blown fuse is identified by the interrupted inner filament (4, fig. 78).

Important

Switch the ignition key to **OFF** before replacing a fuse to avoid possible short circuits.

Warning

Never use a fuse with a rating other than specified. Failure to observe this rule may damage the electric system or even lead to fire.

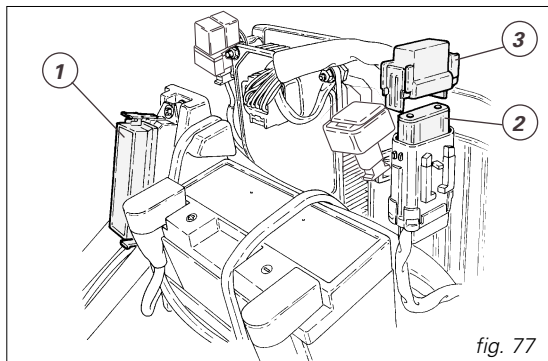


fig. 77

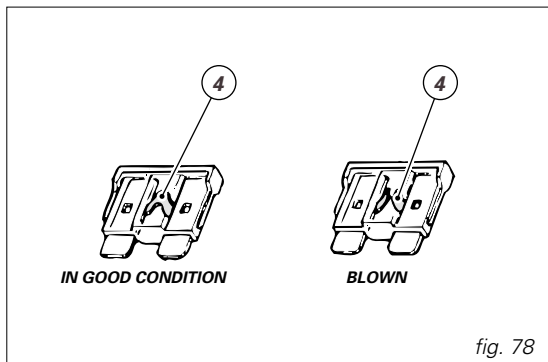


fig. 78

Legend of the wiring diagram of electric system/ignition

- 1) Right switch
- 2) Key-operated switch
- 3) Ignition relay
- 4) Fuse box
- 5) Turn indicator flasher
- 6) Starter motor
- 7) Starter contactor
- 8) Battery
- 9) Oil temperature sensor (instrument)
- 10) Rear right-turn indicator
- 11) Tail light
- 12) Number plate light
- 13) Rear left-turn indicator
- 14) Fuel tank
- 15) Diagnosis connector
- 16) Horizontal cylinder coil
- 17) Vertical cylinder coil
- 18) Horizontal cylinder spark plug
- 19) Vertical cylinder spark plug
- 20) Horizontal cylinder injector
- 21) Vertical cylinder injector
- 22) Throttle position sensor
- 23) Engine rpm/timing sensor
- 24) Oil temperature sensor
- 25) Stand light switch
- 26) Injection/ignition unit
- 27) Injection relay
- 28) Injection relay fuses
- 29) Horn
- 30) Regulator fuse (40A)
- 31) Regulator
- 32) Generator
- 33) Neutral light switch
- 34) Oil pressure switch
- 35) Rear STOP light switch
- 36) Front STOP light switch
- 37) Left switch
- 38) Air temperature sensor
- 39) Instrument panel
- 40) Front left-turn indicator
- 41) Headlamp
- 42) Front right-turn indicator

Wire colour coding**P** Pink**Gr-Bk** Grey-Black**Y-G** Yellow-Green**G** Green**R-G** Red-Green**W-R** White-Red**O-Bk** Orange-Black**V-Bk** Violet-Black**Y** Yellow**B-Bk** Blue-Black**Bn** Brown**W-Y** White-Yellow**Y-R** Yellow-Red**R-Bk** Red-Black**R-B** Red-Blue**Gr-R** Grey-Red**R** Red**Gr-Y** Grey-Yellow**Gr-B** Grey-Blue**Y-Bk** Yellow-Black**Gr** Grey**O-B** Orange-Blue**V-W** Violet-White**Bk** Black**W** White**W-Bk** White-Black**W-G** White-Green**R-W** Red-White**B** Blue**B-W** Blue-White**Bn-W** Brown-White**W-Bn** White-Brown**O** Orange**Legend of fuse box (4)**

Pos.	Description	Rat.
1-9	Main switch	30 A
2-10	High and low beams	15 A
3-11	Turn indicators, warning lights, tail lights and instrument panel lights	7.5 A
4-12	Stop, warning horn	7.5 A
5-13	Injection	7.5 A
6-14	Diagnostics	3 A
7-15	Fuel Pump, injectors, coils	20 A
8-16	CPU direct power supply	5 A

**Note**

The system wiring diagram is at the end of this manual.

FOR UNITED STATES OF AMERICA VERSION ONLY

Reporting of safety defects

If you believe that your vehicle has a defect which could cause a crash or could cause injury or death, you should immediately inform the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in addition to notifying Ducati North America. If NHTSA receives similar complaints, it may open an investigation, and if it finds that a safety defect exists in a group of vehicles, it may order a recall and remedy campaign. However, NHTSA cannot become involved in individual problems between you, your dealer, or Ducati North America. To contact NHTSA, you may either call the Auto Safety Hotline toll-free at 1-800-424-9393 (or 366-0123 in Washington, D.C. area) or write to: NHTSA, U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 20590. You can also obtain other information about motor vehicle safety from the Hotline.

Safety warnings

Traffic Rules vary from jurisdiction to jurisdiction. Know the regulations in your jurisdiction before riding this motorcycle.



Warning

This motorcycle is designed and intended for use on streets and other smooth, paved areas only. Do not use this motorcycle on unpaved surfaces. Such use could lead to upset or other accident.

Noise emission warranty

Ducati Motor S.p.A. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers. Warranty claims should be directed to: Ducati North America, Inc., 237 West Parkway, Pompton Plains, New Jersey, 07444-1028 Tel: 001.973.839-2600 • Fax: 001.973.839-2331.

Noise and exhaust emission control system information

Source of Emissions

The combustion process produces carbon monoxide and hydrocarbons. Control of hydrocarbons is very important because under certain conditions, they react to form photochemical smog when subjected to sunlight. Carbon monoxide does not react in the same way, but is toxic. Ducati utilizes lean carburetor settings and other systems to reduce carbon monoxide and hydrocarbons.

Exhaust Emission Control System

The Exhaust Emission Control System is composed of lean carburetor settings, and no adjustments should be

E**USA**

made except idle speed adjustments with the throttle stop screw. The Exhaust Emission Control System is separate from the crankcase emission control system.

Crankcase Emission Control System

The engine is equipped with a closed crankcase system to prevent discharging crankcase emissions into the atmosphere. Blow-by gas is returned to the combustion chamber through the air cleaner and the throttle body.

Evaporative Emission Control System

California motorcycles are equipped with an evaporative emission control system which consists of a charcoal canister and associated piping. This system prevents the escape of fuel vapors from the throttle body and fuel tank.

Tampering warning

Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal Law prohibits the following acts or causing thereof:

- (1) the removal or rendering inoperative by any person, other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use; or*
- (2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.*

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below:

- (1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.*
 - (2) Removal or puncturing of any part of the intake system.*
 - (3) Lack of proper maintenance.*
 - (4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.*
- This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.*

Problems that may affect motorcycle emissions

If you are aware of any of the following symptoms, have the vehicle inspected and repaired by your local Ducati dealer.

Symptoms:

Hard starting or stalling after starting.

Rough idle.

Misfiring or backfiring during acceleration.

After-burning (backfiring).

Poor performance (driveability) and poor economy.

Riding safety

The points given below are applicable for every day motorcycle use and should be carefully observed for safe and effective vehicle operation.

A motorcycle does not provide the impact protection of an automobile, so defensive riding in addition to wearing protective apparel is extremely important.

Do not let protective apparel give you a false sense of security.

Before changing lanes, look over your shoulder to make sure the way is clear. Do not rely solely on the rear view mirror; you may misjudge a vehicle's distance and speed, or you may not see it at all.

When going up steep slopes, shift to a lower gear so that there is plenty of power to spare rather than overloading the engine.

When applying the brakes, use both the front and rear brakes. Applying only one brake for sudden braking may cause the motorcycle to skid and lose control.

When going down long slopes, control vehicle speed by closing the throttle. Use the front and rear brakes for auxiliary braking.

Riding at the proper rate of speed and avoiding unnecessarily fast acceleration are important not only for safety and low fuel consumption but also for long vehicle life and quieter operation.

When riding in wet conditions or on loose roadway surfaces, the ability to maneuver will be reduced. All of your actions should be smooth under these conditions. Sudden acceleration, braking or turning may cause loss of control.

When the roadway is wet, rely more on the throttle to control vehicle speed and less on the front and rear brakes.

The throttle should also be used judiciously to avoid skidding the rear wheel from too rapid acceleration or deceleration.

On rough roads, exercise caution, slow down, and grip the fuel tank with your knees for better stability.

When quick acceleration is necessary as in passing, shift to a lower gear to obtain the necessary power.

Do not down shift at too high an r.p.m. to avoid damage to the engine from overrevving.

Avoiding unnecessary weaving is important to the safety of both the rider and other motorists.

Do not exceed the legal speed limit or drive too fast for existing conditions. High speed increases the influence of any condition affecting stability and the loss of control. Operate motorcycle only at moderate speed and out of traffic until you have become thoroughly familiar with its operation and handling characteristics under all conditions. This is a very high performance motorcycle, designed and intended for use by experienced careful riders only!

A new motorcycle must be operated according to a special break-in procedure (see Running in recommendations).



Warning

Before starting engine, check for proper operation of brake, clutch, shifter, throttle controls, correct fuel and oil supply.

Gasoline is extremely flammable and is explosive under certain conditions. Refuell in a well ventilated area with the engine stopped. Do not smoke or allow open flames or sparks when refuelling or servicing the fuel system. Always close the fuel petcock when the engine is not running to prevent flooding of the throttle body. Do not overfill fuel tank (see instructions page 33).

Motorcycle exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Do not inhale exhaust gases and never run the engine in a closed garage or confined area.

Use only Ducati approved parts and accessories.

This motorcycle was not intended to be equipped with a sidecar or to be used to tow any trailer or other vehicle. Ducati does not manufacture sidecars or trailers and cannot predict the effects of such accessories on handling or stability, but can only warn that the effects will be adverse and any damage to motorcycle components caused by the use of such accessories will not be remedied under warranty.



Warning

Do not ride the motorcycle with helmets attached to the hook; the helmets could cause an accident by distracting the operator or interfering with normal vehicle operation.

Protective apparel

Always wear a helmet. Most motorcycle accident fatalities are due to head injuries.

For safety eye protection, gloves, and high top, sturdy boots should also be worn.

The exhaust system becomes very hot during operation, never touch the exhaust system. Wear clothing that fully covers your legs. Do not wear loose clothing which could catch on the control levers, footrests, wheels, or chain. Any amount of alcohol will significantly interfere with your ability to safely operate your motorcycle. Don't drink and ride.

Vehicle identification number (VIN);

Every Ducati motorcycle is identified by two identification numbers (see page 9). Figure A specifically shows the frame identification numbers.

- 1) 750/750Sport specific identification no.
- 2) 900/900Sport specific identification no.

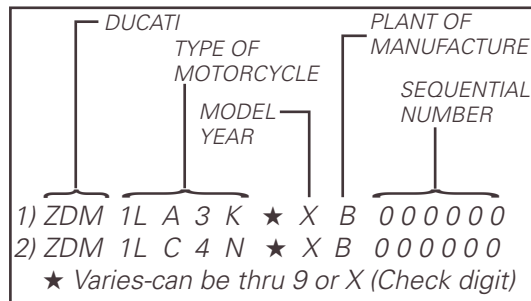
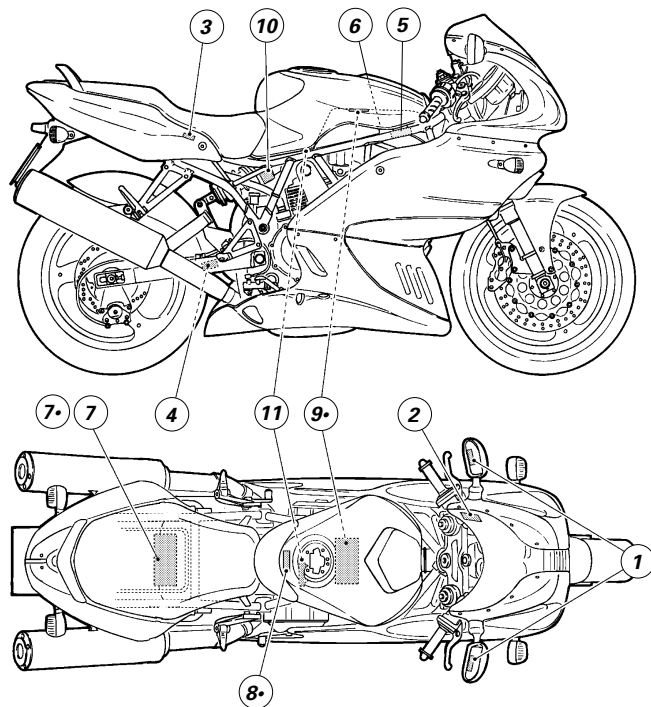


fig. A

Label location (fig. B)



● **only for California**

OBJECT IN MIRROR ARE CLOSER THAN THEY APPEAR

1

WARNING
DO NOT ATTEMPT TO LOOK THROUGH THIS FAIRING. THIS IS NOT A WINDSHIELD, BUT AN AERODYNAMIC FAIRING ONLY. FAILURE TO OBSERVE THIS WARNING COULD RESULT IN A COLLISION OR UPSET AND CONSEQUENT SERIOUS BODILY INJURY.

2

HELMET HOLDER UNDER THE SEAT

3

Tensione catena (sul cavalletto centrale)
Chain Tension Adjustment (on centre stand)



4

MOTORCYCLE NOISE EMISSION CONTROL INFORMATION

THIS [REDACTED] MOTORCYCLE, 2 [REDACTED] MEETS EPA NOISE EMISSION REQUIREMENTS OF [REDACTED] dBA AT [REDACTED] RPM BY THE FEDERAL TEST PROCEDURE. MODIFICATIONS WHICH CAUSE THIS MOTORCYCLE TO EXCEED FEDERAL NOISE STANDARDS ARE PROHIBITED BY FEDERAL LAW. SEE OWNER'S MANUAL.

(See 401.100.1)

5

Manufactured by **DUCATI MOTOR spa**

DATE [REDACTED] 7/97

GWR: [REDACTED] Lbs ([REDACTED] kg) with [REDACTED] tire, [REDACTED] RIM at [REDACTED] cold.
GAWR front: [REDACTED] Lbs ([REDACTED] kg) with [REDACTED] tire, [REDACTED] RIM at [REDACTED] cold.
GAWR rear: [REDACTED] Lbs ([REDACTED] kg) with [REDACTED] tire, [REDACTED] RIM at [REDACTED] cold.
This vehicle conforms to all applicable Federal Motor Vehicle Safety standards in effect on the date of manufacture shown above. Type classification: Motorcycle

Vehicle I.D. No.: ZDM1TB9PXWB00001

(See 401.100.1)

6

VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION

Engine displacement: 904 cc
Engine family: [REDACTED]
Engine exhaust control system: [REDACTED]

THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA REGULATIONS APPLICABLE TO 1 [REDACTED] MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES

ENGINE TUNE-UP SPECIFICATIONS

ITEM	SPECIFICATIONS	INSTRUCTIONS
IGNITION TIMING:	■ bTDC at idle speed	No adjustment
IDLE SPEED (RPM):	■ ± 0.12 mm	No adjustment
IDLE MIXTURE:		No adjustment
VALVE CLEARANCE (in & ex):	Opening [REDACTED] mm Closing [REDACTED] mm	See Service Manual
SPARK PLUG: CHAMPION [REDACTED]		
SPARK PLUG GAP (mm): 0.5 ± 0.6		

OIL: SAE 20W/50
FUEL: Unleaded gasoline

DUCATI MOTOR spa - BOLOGNA - ITALY

7

VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION

Engine displacement: 904 cc
Engine family: [REDACTED]
Engine exhaust control system: [REDACTED]
Evap family: [REDACTED]

THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO 1 [REDACTED] MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES AND IS CERTIFIED TO 1.4 kg GWR ENGINE FAMILY EXHAUST EMISSION STANDARD IN CALIFORNIA

ENGINE TUNE-UP SPECIFICATIONS

ITEM	SPECIFICATIONS	INSTRUCTIONS
IGNITION TIMING:	■ bTDC at idle speed	No adjustment
IDLE SPEED (RPM):	■ ± 0.12 mm	No adjustment
IDLE MIXTURE:		No adjustment
VALVE CLEARANCE (in & ex):	Opening [REDACTED] mm Closing [REDACTED] mm	See Service Manual
SPARK PLUG: CHAMPION [REDACTED]		
SPARK PLUG GAP (mm): 0.5 ± 0.6		

OIL: SAE 20W/50
FUEL: Unleaded gasoline

DUCATI MOTOR spa - BOLOGNA - ITALY

7

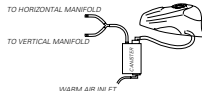
CAUTION

NEVER FILL TANK SO FUEL LEVEL RISES INTO FILLER NECK. IF TANK IS OVERFILLED, HEAT MAY CAUSE FUEL TO EXPAND AND FLOW INTO EVAPORATIVE EMISSION CONTROL SYSTEM RESULTING IN HARD STARTING AND ENGINE HESITATION.

8

VEHICLE EMISSION CONTROL LABEL

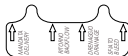
ENGINE DISPLACEMENT: 904 cc. ENGINE FAMILY: [REDACTED]
THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO [REDACTED] MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES.
EVAP FAMILY: [REDACTED]



DUCATI MOTOR spa
Via A.C. Ducati, 3
40132 BOLOGNA
ITALY

WARNING

CONTAINS HIGHLY COMPRESSED GAS. USE ONLY PERFECTLY DRY NITROGEN GAS. OTHER GASES MAY CAUSE EXPLOSION. DO NOT INCINERATE. REFER TO OWNERS MANUAL FOR REGULATING GAS.



11

10

9

California evaporation emission system

This system consists of (fig. C):

- 1) Warm air inlet;
- 2) Canister;
- 3) Dell'Orto jet;
- 4) Intake manifolds;
- 5) Breather pipe;
- 6) Fuel tank.



Important

In the event of fuel system malfunction, contact Ducati's authorized Service Centres.

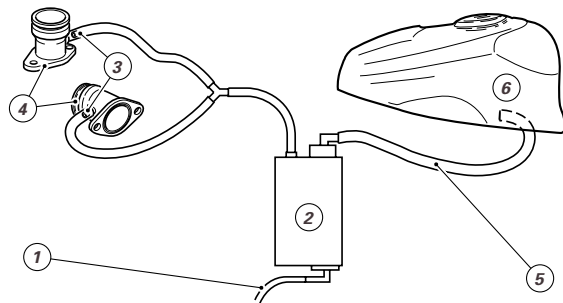


fig. C

Ducati limited warranty on emission control system

Ducati North America, Inc., 237 West Parkway, Pompton Plains, New Jersey 07444-1028 warrants that each new 1998 and later Ducati motorcycle, that includes as standard equipment a headlight, tail-light and stoplight, and is street legal:

A) is designed, built and equipped so as to conform at the time of initial retail purchase with all applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency, and the California Air Resources Board; and

B) is free from defects in material and workmanship which cause such motorcycle to fail to conform with applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency or the California Air Resources Board for a period of use, depending on the engine displacement, of 12,000 kilometers (7,456 miles), if the motorcycle's engine displacement is less than 170 cubic centimeters; of 18,000 kilometers (11,185 miles), if the motorcycle's engine displacement is equal to or greater than 170 cubic centimeters but less than 280 cubic centimeters; or of 30,000 kilometers (18,641 miles), if the motorcycle's engine displacement is 280 cubic centimeters or greater; or 5 (five) years from the date of initial retail delivery, whichever first occurs.

I. Coverage

Warranty defects shall be remedied during customary business hours at any authorized Ducati motorcycle dealer located within the United States of America in

E

USA

compliance with the Clean Air Act and applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency and the California Air Resources Board. Any part or parts replaced under this warranty shall become the property of Ducati.

In the state of California only, emissions related warranted parts are specifically defined by that state's Emissions Warranty Parts List. These warranted parts are: carburetor and internal parts; intake manifold; fuel tank, fuel injection system; spark advance mechanism; crankcase breather; air cutoff valves; fuel tank cap for evaporative emission controlled vehicles; oil filler cap; pressure control valve; fuel/vapor separator; canister; igniters; breaker governors; ignition coils; ignition wires; ignition points, condensers, and spark plugs if failure occurs prior to the first scheduled replacement, and hoses, clamps, fittings and tubing used directly in these parts. Since emission related parts may vary from model to model, certain models may not contain all of these parts and certain models may contain functionally equivalent parts.

In the state of California only, Emission Control System emergency repairs, as provided for in the California Administrative Code, may be performed by other than an authorized Ducati dealer. An emergency situation occurs when an authorized Ducati dealer is not reasonably available, a part is not available within 30 days, or a repair is not complete within 30 days. Any replacement part can be used in an emergency repair. Ducati will reimburse the owner for the expenses, including diagnosis, not to exceed Ducati's suggested retail price for all warranted

parts replaced and labor charges based on Ducati's recommended time allowance for the warranty repair and the geographically appropriate hourly labor rate. The owner may be required to keep receipts and failed parts in order to receive compensation.

II. Limitations

This Emission Control System Warranty shall not cover any of the following:

A. Repair or replacement required as a result of

- (1) accident,
- (2) misuse,
- (3) repairs improperly performed or replacements improperly installed,
- (4) use of replacement parts or accessories not conforming to Ducati specifications which adversely affect performance and/or
- (5) use in competitive racing or related events.

B. Inspections, replacement of parts and other services and adjustments required for routine maintenance.

C. Any motorcycle on which odometer mileage has been changed so that actual mileage cannot be readily determined.

III. Limited liability

A. The liability of Ducati under this Emission Control Systems Warranty is limited solely to the remedying of defects in material or workmanship by an authorized Ducati motorcycle dealer at its place of business during customary business hours. This warranty does not cover inconvenience or loss of use of the motorcycle or

transportation of the motorcycle to or from the Ducati dealer. Ducati shall not be liable for any other expenses, loss or damage, whether direct, incidental, consequential or exemplary arising in connection with the sale or use of or inability to use the Ducati motorcycle for any purpose. Some states do not allow the exclusion or limitation of any incidental or consequential damages, so the above limitations may not apply to you.

B. No express emission control system warranty is given by Ducati except as specifically set forth herein. Any emission control system warranty implied by law, including any warranty of merchantability or fitness for a particular purpose, is limited to the express emission control systems warranty terms stated in this warranty. The foregoing statements of warranty are exclusive and in lieu of all other remedies. Some states do not allow limitations on how long an implied warranty lasts so the above limitation may not apply to you.

C. No dealer is authorized to modify this Ducati Limited Emission Control Systems Warranty.

IV. Legal rights

This warranty gives you specific legal rights, and you may also have other rights which vary from state to state.

V. This warranty is in addition to the Ducati limited motorcycle warranty.

VI. Additional information

Any replacement part that is equivalent in performance and durability may be used in the performance of any

maintenance or repairs. However, Ducati is not liable for these parts. The owner is responsible for the performance of all required maintenance. Such maintenance may be performed at a service establishment or by any individual. The warranty period begins on the date the motorcycle is delivered to an ultimate purchaser.

Ducati North America, Inc..
237 West Parkway
Pompton Plains, New Jersey, 07444-1028
001.973.839-2600

ROUTINE MAINTENANCE RECORD

<i>km</i>	<i>Ducati Service Name</i>	<i>Mileage</i>	<i>Date</i>
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			



Manuel d'utilisation et entretien

DUCATI*SUPER SPORT*  



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 Ducati sera toujours en mesure de vous laisser rêveurs.

Pour toute réparation ou suggestion, veuillez bien contacter nos centres de service agréé.

Amusez-vous bien!



Remarques

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 motocycle Ducati n'utilisez que des pièces de rechange d'origine Ducati.



Attention

Ce manuel est à considérer partie intégrante du motocycle et, en cas de vente du motocycle, doit toujours être livré au nouvel acquéreur.

SOMMAIRE

Indications générales 6

- Garantie 6
- Symboles 6
- Renseignements 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 motorcycle 10
- Tableau de bord 11
- Les clés 12
- Commutateur d'allumage et antivol de direction 12
- Commutateur gauche 13
- Levier de commande embrayage 14
- Levier de commande starter 15
- Commutateur droit 16
- Poignée de commande des gaz 17
- Levier de commande frein avant 17
- Pédale de commande frein arrière 18
- Sélecteur de vitesses par pédale 18
- Réglage position de la pédale de changement vitesses et frein arrière 19

Principaux éléments et dispositifs 20

- Position sur le motorcycle 20
- Bouchon réservoir carburant 21
- Serrure de selle et lacet de casque 22
- Béquille latérale 23
- Éléments de réglage fourche avant (900) 24
- Éléments de réglage amortisseur arrière 25
- Amortisseur (750) 26
- Amortisseur (750Sport/900Sport) 26
- Éléments de réglage amortisseur (900) 26

Mode d'emploi 27

- Précautions pour la première période d'utilisation du motorcycle 27
- Contrôles avant la mise en route 28
- Démarrage du moteur 29
- Démarrage et mise en route du motorcycle 31
- Freinage 32
- Mise à l'arrêt du motorcycle 32
- Stationnement 33
- Ravitaillement carburant 33
- Accessoires en dotation 34

Principales opérations d'entretien 35

- Dépose de l'habillage 35
- Levage réservoir carburant 38
- Remplacement du filtre à air 39
- Contrôle niveau liquide de freins et embrayage 40
- Vérification de l'usure des plaquettes de freins 42
- Lubrification des articulations 43
- Réglage du câble de commande des gaz 44

Charge de la batterie	45
Mise en tension de la chaîne de transmission	46
Graissage de la chaîne de transmission	47
Remplacement des ampoules d'éclairage	48
Réglage de l'assiette du phare	52
Pneus	53
Contrôle niveau d'huile moteur	55
Nettoyage et remplacement des bougies	56
Nettoyage général	57
Inactivité prolongée	58
Remarques importantes	58

Caractéristiques techniques 59

Encombrement	59
Poids	59
Ravitaillements	60
Moteur	61
Distribution	61
Performances	62
Système de freinage	62
Transmission	63
Cadre	64
Roues	64
Pneus	64
Bougies d'allumage	64
Suspensions	65
Coloris disponibles	65
Système électrique	65

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 70

INDICATIONS GENERALES

Garantie

Dans votre intérêt et dans le but 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 n'utilisant que 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 le manuel suivant, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motocycle. De toute manière, si vous avez un doute n'hésitez 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.



Attention

Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et porter atteinte à l'intégrité physique de manière grave et procurer même la mort.



Important

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



Remarques

Notes complémentaires concernant l'opération en cours.

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

Renseignements 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 un casque de protection homologué.

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 ou même la mort dans des délais très courts.

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

Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, le pilote doit maintenir **toujours** ses mains sur les demi-guidons, ainsi que le passager doit se tenir **toujours**, de ses deux mains, à la poignée prévue à cet effet derrière 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 de direction, tout virage ou changement 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.

Eteignez **toujours** le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte d'essence ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement. Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence.

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

N'oubliez **jamais** de retirer votre clé quand la moto n'est pas surveillée.

Le moteur, les tuyaux d'échappement et le silencieux restent chauds pendant longtemps.

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 motorcycle a été conçue pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité.

La répartition des poids sur le motorcycle 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 motorcycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser 385 Kg.

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

F *Fixez solidement le bagage aux structures du motorcycle : un bagage mal fixé peut rendre le motorcycle instable.*

Ne fixez pas des éléments volumineux et lourds sur le té supérieur ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse du motorcycle.

N'insérez pas d'éléments à transporter à l'intérieur des espaces du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement du motorcycle.

Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée à la page 53 et en bon état.

Données d'identification

Deux chiffres identifiant respectivement le cadre (fig. 1.1) et le moteur (fig. 1.2) sont indiqués sur chaque motocyclette Ducati.

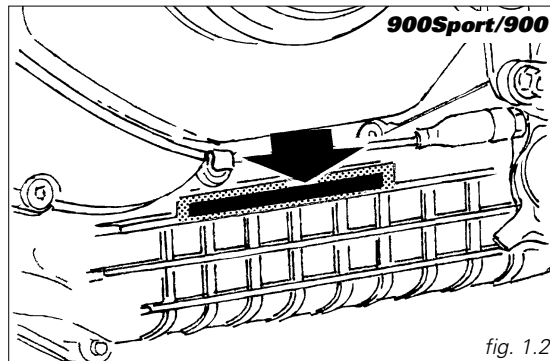
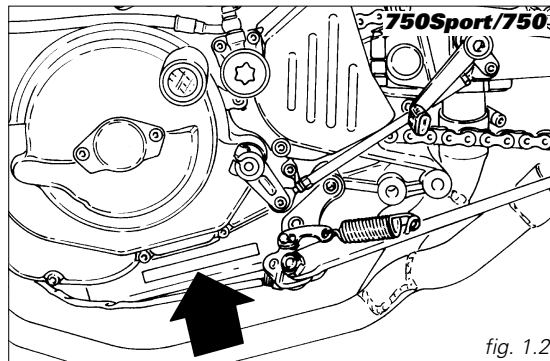
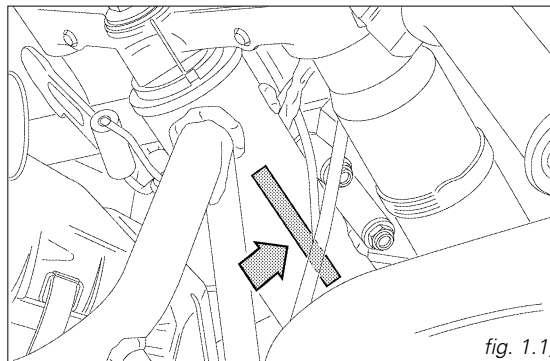
Cadre N°

Moteur N°



Remarques

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



COMMANDES POUR LA CONDUITE



Attention

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

Position des commandes pour la conduite du motorcycle (fig. 2)

- 1) Tableau de bord.
- 2) Commutateur d'allumage et antivolt sur la direction à clé.
- 3) Commutateur gauche.
- 4) Levier commande embrayage.
- 5) Levier commande starter.
- 6) Commutateur droit.
- 7) Poignée de commande des gaz.
- 8) Levier commande frein avant.
- 9) Sélecteur de vitesse par pédale.
- 10) Pédale commande frein arrière.

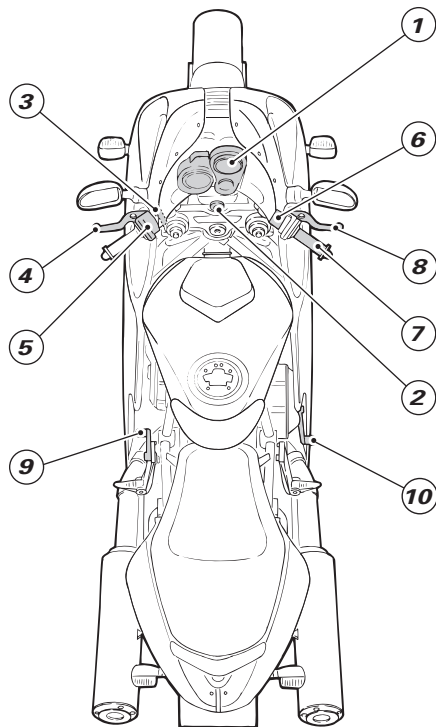


fig. 2

Tableau de bord (fig. 3)

1) Indicateur de vitesse (km/h).

Indique la vitesse de marche.

a) Compteur kilométrique (km).

Indique la distance totale parcourue.

b) Totalisateur journalier (km). Indique la distance parcourue à partir de la dernière mise à zéro.

c) Bouton de mise à zéro totalisateur journalier.

Sert à mettre à zéro "0000" le totalisateur journalier.

2) Compte-tours (min⁻¹).

Indique le nombre de tours la minute du moteur.

3) Avertisseur lumineux vert .

S'allume si le sélecteur est au point mort.

4) Avertisseur lumineux jaune .

S'allume quand le réservoir est en réserve, il n'y a qu'environ 4 litres de carburant.

5) Avertisseur lumineux vert .

S'allume et clignote si un indicateur de direction est en fonctionnement.

6) Avertisseur lumineux 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 motocycle si le témoin demeure allumé car vous pourriez porter gravement préjudice au moteur.

7) Avertisseur lumineux bleu .

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

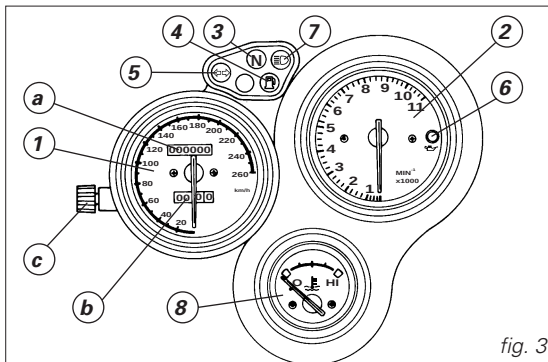
8) Indicateur de température huile.

Indique la température de l'huile moteur.

Important

N'utilisez pas le motocycle si la température a atteint la valeur maximale car vous pourriez porter gravement préjudice au moteur.

Le tableau de bord s'éclaire lorsque le feu de position est allumé.



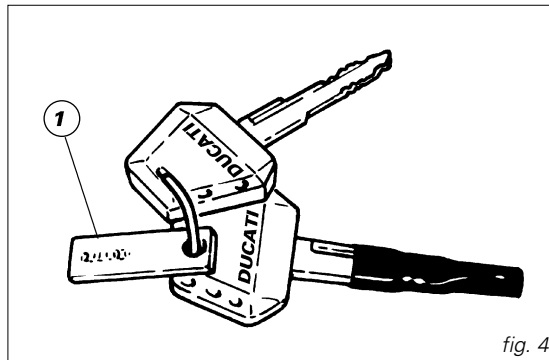
Les clés (fig. 4)

La dotation comprend deux clés universelles pour le démarrage, antivol de direction et serrure de selle avec une plaquette (1) comportant le chiffre d'identification des clés.



Remarques

Séparez les clés et gardez la plaquette dans un endroit sûr.



Commutateur d'allumage et antivol de direction (fig. 5)

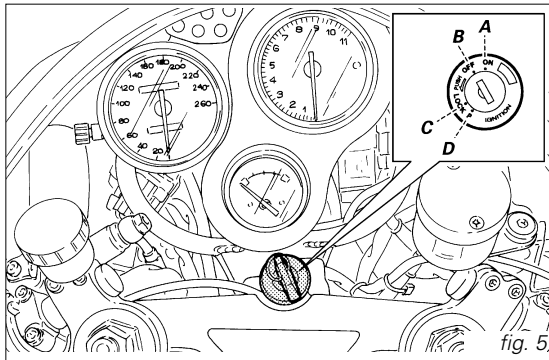
Il est placé devant le réservoir et il a quatre positions :

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



Remarques

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



Commutateur gauche (fig. 6, 6/1 et 7)

1) Commutateur, commande système d'éclairage à trois positions :

en bas  = feux éteints ;

au milieu  = feu de position avant et arrière, éclairage plaque minéralogique et éclairage instruments de bord allumés ;

en haut  = phares, feu de position avant et arrière, éclairage plaque minéralogique et instruments de bord allumés.

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

position   = feu de croisement allumé ;

position   = feu de route allumé.

3) Bouton   = clignotant de direction à trois positions :

position centrale = éteint ;

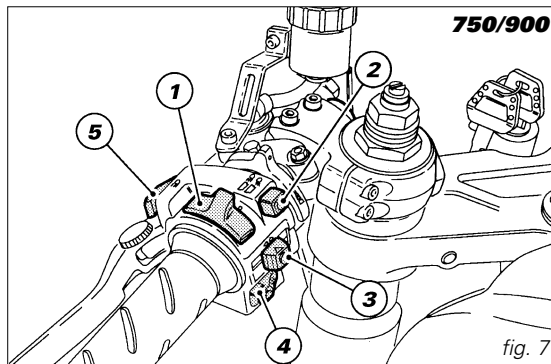
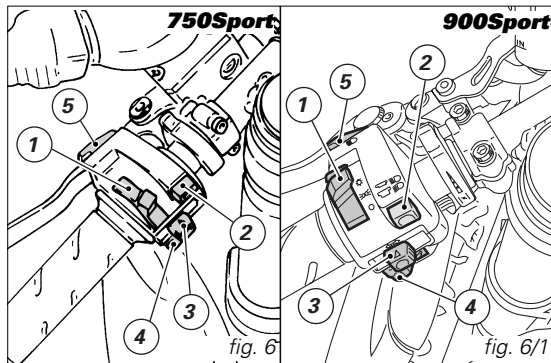
position  = virage à gauche ;

position  = virage à droite.

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

4) Bouton  = avertisseur sonore.

5) Bouton  = appel de phare.



Levier de commande embrayage (fig. 8 et 9)

Le levier (1) qui commande le débrayage est équipé d'une molette (2) servant à régler l'écart entre ce levier et la poignée sur le guidon (la version 750Sport n'est pas dotée du dispositif de réglage).

Pour réaliser ce réglage, tirez le levier (1) tout en avant et tournez la molette (2) sur l'une de ses quatre positions, compte tenu que :

la position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la molette, alors que la position n° 4 correspond à la distance minimale.

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.

F



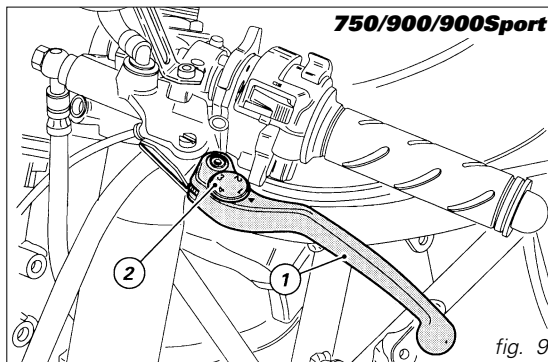
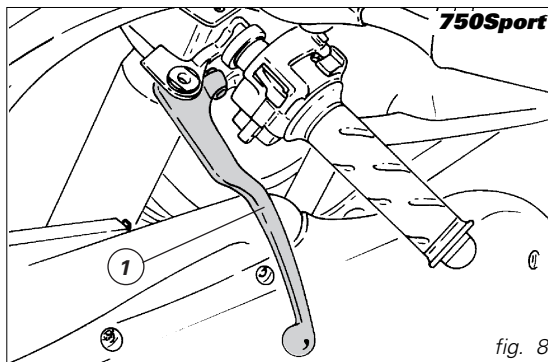
Attention

Le réglage du levier d'embrayage doit s'effectuer motorcycle à l'arrêt.



Important

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



Levier de commande starter (fig. 9/1, 10 et 11)

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 :

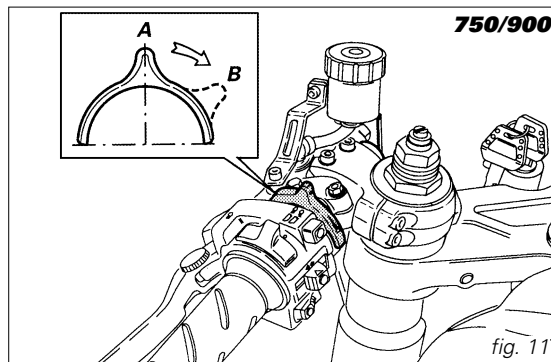
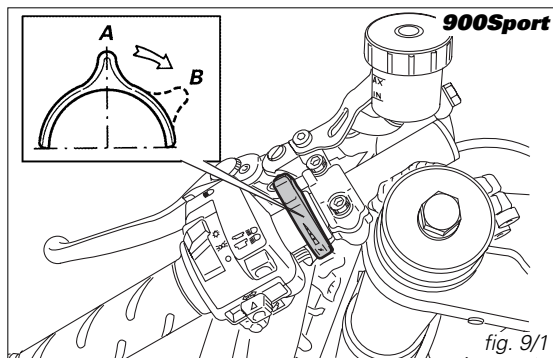
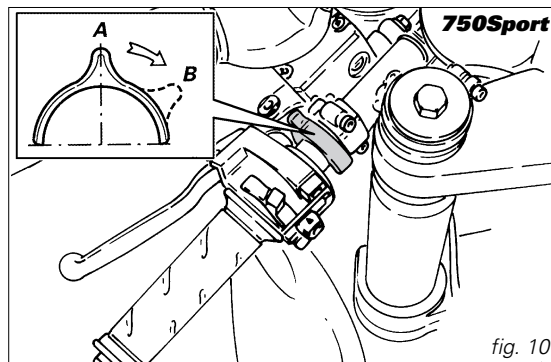
A) (verticale) = commande non activée ;

B) = commande complètement activée.

Le levier peut être déplacé également sur des positions intermédiaires pour la mise en température progressive du moteur (voir pages 29-30).

 Important

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



Commutateur droit (fig. 12, 12/1 et 13)

1) Interrupteur **ARRET MOTEUR**, à deux positions:

position ○ = **RUN** = marche;

position ☒ = **OFF** = arrêt du moteur.



Attention

Cet interrupteur s'utilise 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 motorcycle.

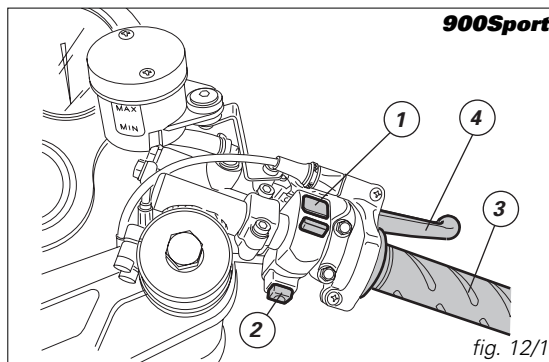
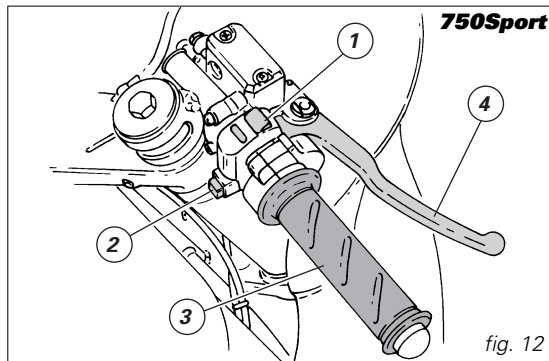


Important

Après une sortie feux allumés, si l'on arrête le moteur avec le commutateur (1) en laissant la clé de contact sur **ON**, les feux demeurent allumés et cela peut provoquer l'épuisement de la batterie.

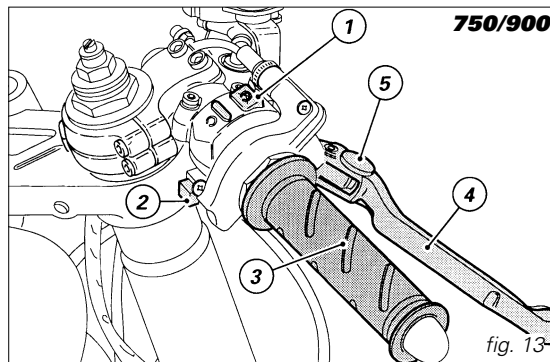
F

2) Bouton ☒ = démarrage moteur.



Poignée de commande des gaz (fig. 12, 12/1 et 13)

La poignée de commande des gaz (3), coté droit du guidon, commande l'ouverture des soupapes du corps à papillons. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.



Levier de commande frein avant (fig. 12, 12/1 et 13)

Pour actionner le frein avant, tirez le levier (4) vers la poignée. Un effort minimum de votre main suffit pour actionner ce dispositif car le fonctionnement est hydraulique.

Le levier de commande est doté d'une molette (5) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée du demi-guidon (la version 750Sport n'est pas dotée de ce dispositif).



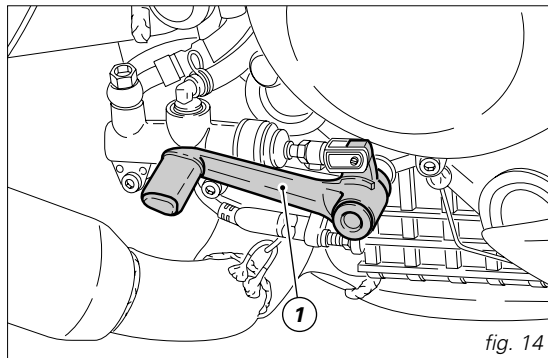
Attention

Avant d'utiliser ces commandes, lire les instructions énoncées aux pages 31 et 32.

Pédale de commande frein arrière (fig. 14)

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

Le système de commande est de type hydraulique.

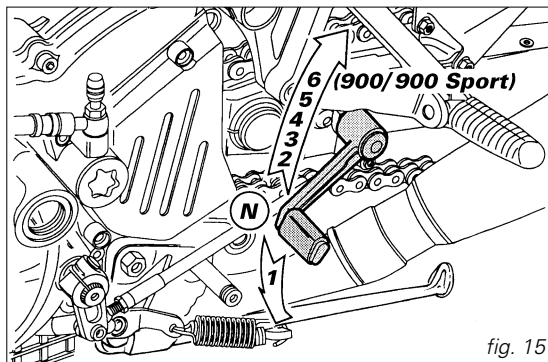


Sélecteur de vitesse par pédale (fig. 15)

Le sélecteur de vitesse par pédale a une position de repos centrale **N** avec retour automatique et deux mouvements :

en bas = en poussant la pédale vers le bas, vous passerez la 1^{re} vitesse et rétrograderez. Avec cette manoeuvre le témoin **N** sur le 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 (uniquement pour les modèles 900 et 900Sport).

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 vitesses, procédez comme suit : immobilisez la tige (1) et desserrez les contre-écrous (2) et (3).



Remarques

L'écrou (2) a un filetage à gauche.

Tournez la tige (1) à l'aide d'une clé à positionner sur sa partie hexagonale jusqu'à obtenir la position voulue de la pédale.

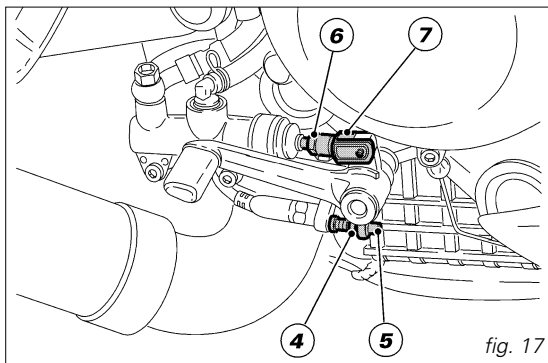
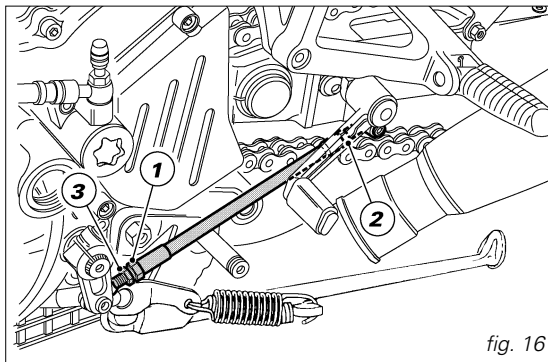
Serrez les deux contre-écrous contre la tige.

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 le piston du maître-cylindre réagisse.

Si cela ne se produit pas, il faut régler la tige de commande du maître-cylindre comme suit :

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. 18)

- 1) Bouchon réservoir carburant.
- 2) Serrure de selle et lacet de casque.
- 3) Béquille latérale.
- 4) Rétroviseurs.
- 5) Dispositifs de réglage fourche avant (900).
- 6) Dispositifs de réglage amortisseur arrière.

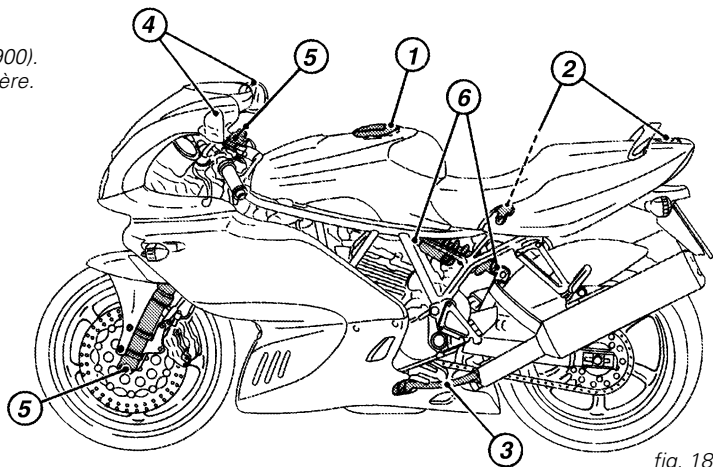


fig. 18

Bouchon réservoir carburant (fig. 19)

Ouverture

Levez le cache (1) de protection et insérez la clé dans la serrure. Tournez la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour débloquer la serrure. Levez le bouchon.

Fermeture

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



Remarques

Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée. Par conséquent, il est nécessaire de fermer le bouchon pour retirer la clé.



Attention

Après avoir pris de l'essence (voir page 33), veillez toujours à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.

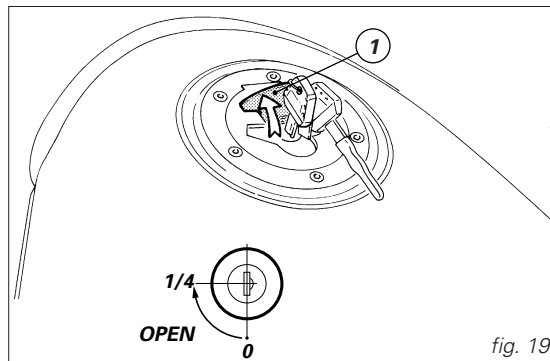


fig. 19

Serrure de selle et lacet de casque

Ouverture (fig. 20)

Introduisez la clé dans la serrure (1) et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au levage de la partie arrière de la selle. Sortez la selle de ses arrêtoirs avant en la tirant en arrière.

A la partie avant du dégagement au-dessous de la selle vous trouverez les crochets (2, fig. 21) d'ancrage des casques de protection pour pilote et passager. Faites passer l'extrémité du lacet de casque dans le crochet. Laissez pendre les casques à l'extérieur et remontez la selle pour les fixer.



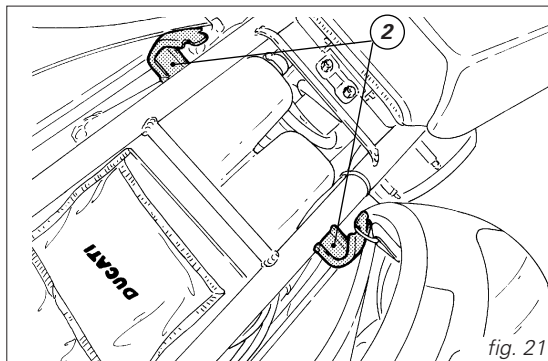
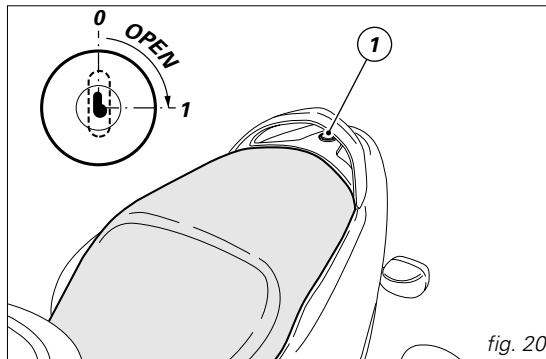
Attention

Ce dispositif sert à assurer le casque lorsque le motorcycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre lorsque vous roulez; cela pourrait entraver 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 cavalier 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 (1).



Béquille latérale (fig. 22)

Important

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

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

Si le terrain est en pente, garez toujours la moto avec sa roue arrière sur le côté aval.

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

Attention

Ne restez pas assis sur le motorcycle garé sur sa béquille latérale.

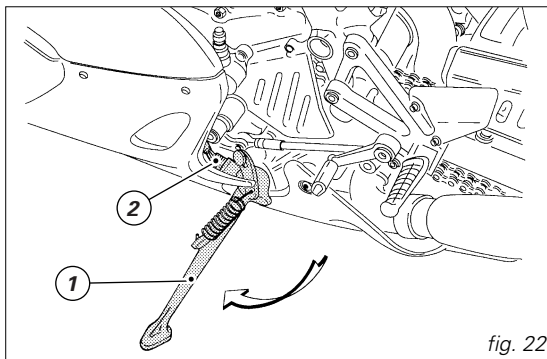
Pour ramener la béquille au "repos" (position horizontale) inclinez le motorcycle à droite en levant en même temps l'élément (1) avec votre pied.

Remarques

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

Attention

Le démarrage du motorcycle se produit uniquement si la béquille est en position de "repos" grâce à la dotation d'un dispositif de sécurité, inhibant le démarrage du moteur si celle-ci est encore baissée.



Éléments de réglage fourche avant

La fourche du motocycle modèle 900 est réglable tant en phase d'extension (détente) que de compression des tubes.

Le réglage s'effectue grâce aux éléments extérieurs à vis :

- 1) (fig. 23) pour modifier l'action hydraulique d'amortissement en extension ;
- 2) (fig. 23) pour modifier la précontrainte des ressorts intérieurs ;
- 3) (fig. 23/1) pour modifier l'action hydraulique d'amortissement en compression.

A l'aide d'un petit tournevis tournez la vis de réglage (1), placée en bout de chaque tube de fourche, pour intervenir sur l'action amortissante en détente.

Pour intervenir sur la vis (3), introduisez un tournevis à l'intérieur du trou traversant sur le pivot de roue en correspondance avec l'axe du tube de fourche.

En tournant les vis (1 et 3) de réglage, on entend des cliquetis : chacun correspond à une position d'amortissement. En serrant complètement la vis en butée, on obtient la position "0", correspondant à l'effet d'amortissement maximum. A partir de cette position, en tournant dans le inverse aux aiguilles d'une montre, on peut compter les différents cliquetis qui correspondront aux positions "1" et "2", etc.

Les positions STANDARD sont les suivantes :

compression : 11 cliquetis ;

extension : 7 cliquetis.

La valeur maximale, correspondant à l'effet freinant minimal, est de 14 cliquetis (extension), 16 cliquetis (compression).

Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (2) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm.

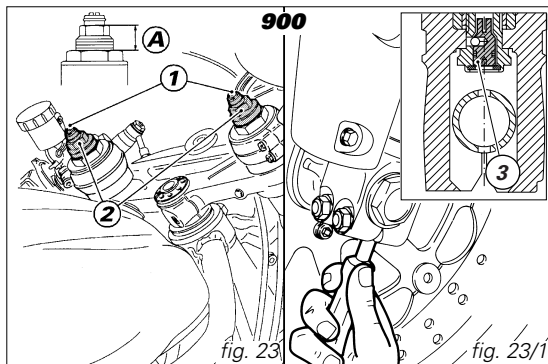
La valeur de précontrainte (A, fig. 23) peut varier de 25 à 10 mm.

Le tarage d'origine correspond à 18 mm.



Important

Régalez les vis de réglage des deux tubes aux mêmes positions.



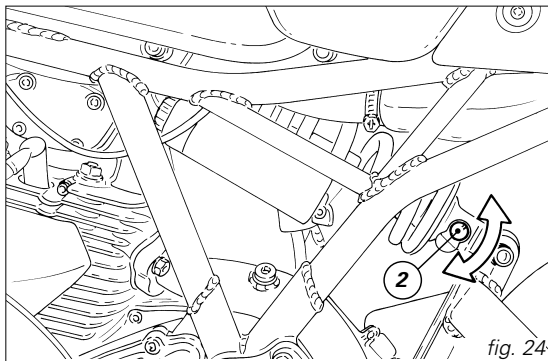


fig. 24

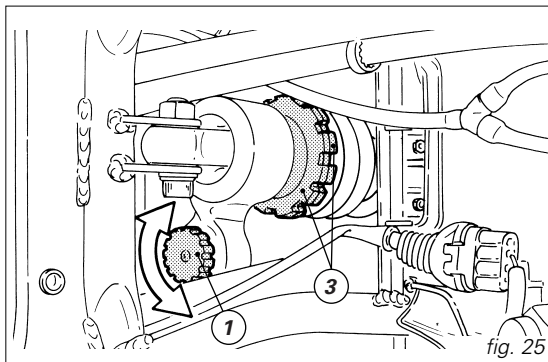


fig. 25

Éléments de réglage amortisseur arrière (fig. 25)

Tous les amortisseurs arrière sont dotés d'éléments de réglage de la précontrainte du ressort et de l'action de freinage en extension et compression.

L'élément de réglage (1, fig. 25) sur le vase d'expansion de l'amortisseur, main gauche du cadre, règle l'action hydraulique de freinage en compression.

L'élément de réglage (2, fig. 24), placé à gauche en correspondance de la fixation de l'amortisseur au bras oscillant, règle l'action hydraulique de freinage en extension (détente).

Si l'on tourne les éléments de réglage (1 et 2) dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente la rigidité. Les deux bagues filetées (3, fig. 25), placées en haut de l'amortisseur, règlent la précontrainte du ressort extérieur. Pour modifier la précontrainte du ressort, desserrez la bague filetée supérieure. En serrant ou desserrant la bague inférieure on augmente ou on réduit la précontrainte. Le réglage terminé, serrez à nouveau la bague filetée supérieure.



Attention

Pour tourner la bague filetée réglant la précontrainte utilisez une clé à ergot appropriée. 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 motorcycle, au cas où, au cours de l'action, la dent de la clé se dégagerait du cran sur la bague. 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.

Amortisseur (750)

Sur le modèle 750, grâce à des moyens particuliers, l'action hydraulique de freinage varie selon la course de l'amortisseur (par conséquent de la roue) garantissant un confort meilleur.

En effet, l'amortissement face à des valeurs réduites de compression de l'amortisseur est inférieure à l'amortissement qui se vérifie en présence d'une compression plus importante permettant d'avoir un bon effet d'absorption sur les aspérités du terrain.

Tarage STANDARD :

- Élément de réglage (1, fig. 25) de compression 18 cliquetis.
- Élément de réglage (2, fig. 24) d'extension 8 cliquetis.

Longueur STANDARD du ressort :

177 mm

F

Amortisseur (750Sport/900Sport)

Tarage STANDARD :

- Élément de réglage (1, fig. 25) de compression 25 cliquetis.
- Élément de réglage (2, fig. 24) d'extension 6 cliquetis.

Longueur STANDARD du ressort :

177 mm

Éléments de réglage amortisseur (900) (fig. 26)

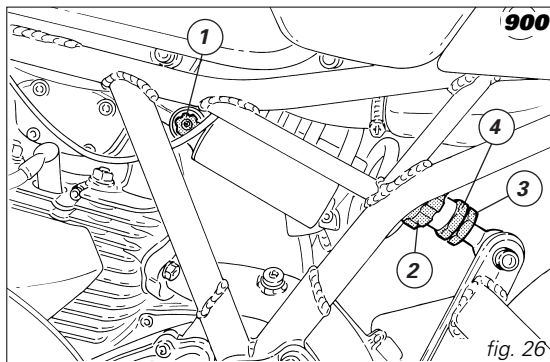
L'amortisseur Öhlins du modèle 900 est doté aussi de réglage de la longueur. Cette solution permet de régler la hauteur de la selle indépendamment de la précontrainte du ressort.

- Élément de réglage (1) de compression 14 cliquetis.
- Élément de réglage (2) d'extension 10 cliquetis.

Pour modifier la valeur d'origine, desserrez le contre-écrou (3) et l'écrou (4).

Longueur STANDARD du ressort :

160 mm



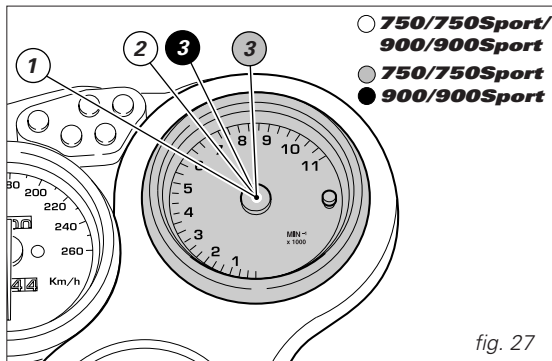
MODE D'EMPLOI

Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle

Vitesse de rotation max. (fig. 27)

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

- 1) jusqu'à 1000 km ;
- 2) à partir de 1000 km jusqu'à 2500 km ;
- 3) au-delà de 2500 km.



Jusqu'à 1000 km

Au cours des 1000 premiers km de roulage prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser :

$5.500 \div 6.000 \text{ min}^{-1}$.

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 les coups de frein brusques et les freinages prolongés. Cela permet une adaptation correcte des garnitures des plaquettes sur les disques de frein. Afin de permettre une mise en place 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 7.000 min^{-1} .

Important

Pendant toute la période de rodage, respectez scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le livret de garantie. 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.

Au-delà de 2500 km

Tout en utilisant normalement le motorcycle après rodage, il est conseillé de ne jamais dépasser :
le régime de 8.500 min⁻¹ (750/750Sport) ;
le régime de 7.500 min⁻¹ (900/900Sport).

Plus ces précautions seront soigneusement et scrupuleusement respectées, plus la longévité du moteur sera accrue et moins l'exigence de révisions ou mises au point s'avérera nécessaire.

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.

S'il y a lieu, prenez de l'essence (page 33).

Niveau d'huile moteur

Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. S'il y a lieu, faites l'appoint d'huile (page 55).

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 53)

Fonctionnement des commandes

Actionnez les leviers et pédales de commande freins, embrayage, gaz et sélecteur de vitesse et en contrôler le bon fonctionnement.

Eclairage et avertisseurs

Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et les indicateurs, aussi bien que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas de lampes grillées, procédez au remplacement (page 48).

Verrouillages à clé

Contrôlez le verrouillage du bouchon réservoir à essence et de la selle.

Béquille

Vérifiez le fonctionnement et la parfaite position de la béquille latérale (page 23).



Attention

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

Démarrage du moteur



Remarques

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



Attention

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

Température ambiante normale
(comprise entre 10 ° et 35 °C) :

1) Déplacez le commutateur d'allumage en position **ON** (fig. 28). Vérifiez si l'avertisseur lumineux vert **N** et le rouge  sur le tableau de bord sont allumés.



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 en position de repos (position horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.

2) Déplacez le levier de commande starter en position (B) (fig. 29, 29/1 et 30).

3) Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (1, fig. 31, 31/1 et 32) est en position **O (RUN)** ; appuyez ensuite sur

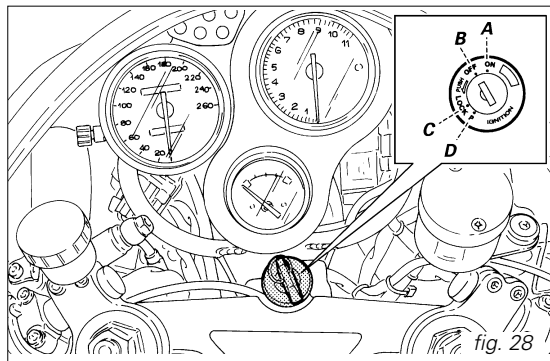
le bouton-poussoir de démarrage (2).

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



Important

N'utilisez pas le démarreur électrique au-delà de 5 secondes de suite. Attendez 10 secondes avant de redémarrer le moteur.



F

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

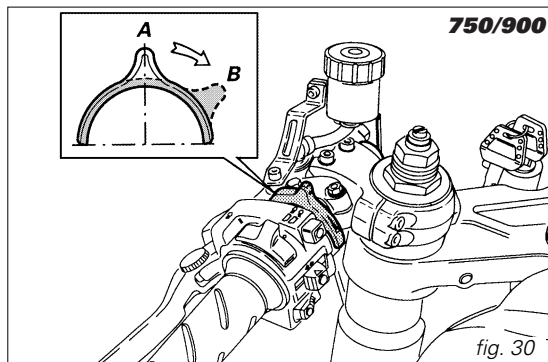
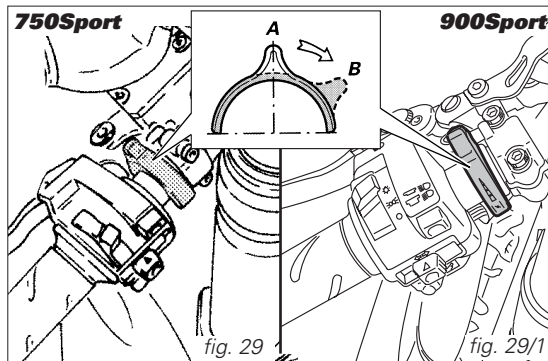
Important

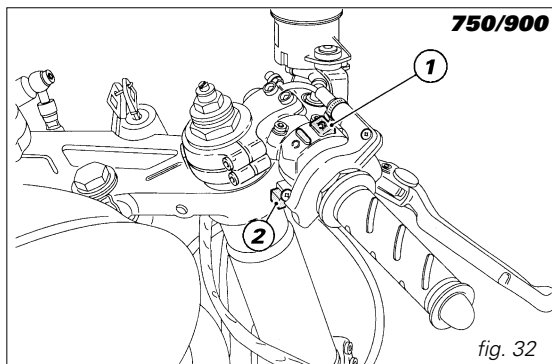
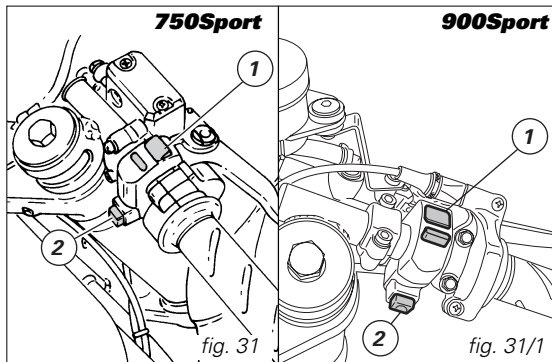
Ne faites pas fonctionner le moteur froid à un nombre de tours élevé. Attendre que l'huile monte en température et circule dans tous les éléments exigeant le graissage.

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

Température ambiante élevée (supérieure à 35°C)
Suivez la même procédure sans utiliser la commande de starter.

Température ambiante froide (inférieure à 10°C)
Suivez la procédure décrite pour "Température extérieure normale", en prolongeant le temps de mise en température du moteur (point 5) jusqu'à 5 minutes.





Démarrage et mise en route du motocycle

- 1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.
- 2) Du bout de votre pied, baissez avec décision le levier de sélection vitesses de manière à engager le premier rapport.
- 3) Accélérez en agissant sur la poignée de commande des gaz et en lâchant à la fois et graduellement 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 le levier de sélection vitesses et lâcher le levier d'embrayage.

La rétrogradation se fait comme suit : lâchez l'accélérateur, débrayez, accélérez un petit peu le moteur - cela permet la synchronisation des engrenages à engager -, rétrogradez et lâchez ensuite le levier d'embrayage. L'utilisation des commandes doit être effectuée judicieusement et avec rapidité: dans les montées, lorsque la moto a tendance à ralentir, rétrogradez tout de suite, on évite ainsi toutes sollicitations anormales en l'occurrence pour le moteur mais aussi pour le motocycle complet.



Important

Évitez 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 d'embrayage tiré, pour ne pas risquer la surchauffe 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 du 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 du contrôle du motocycle. Lorsque vous vous trouvez sur des longues et fortes pentes, utilisez le frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances: une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures de frein avec une réduction importante de 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 motocycle

Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée de l'accélérateur. Rétrogradez jusqu'à la première vitesse et par la suite mettez au point mort. Freinez et mettez la moto à l'arrêt. Eteignez le moteur en déplaçant la clé de contact en position **OFF** (page 12).



Important

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

Stationnement

Après avoir arrêté le motorcycle, utilisez la béquille latérale pour le garer (voir page 23).

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

Si vous garez 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 en position **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

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.

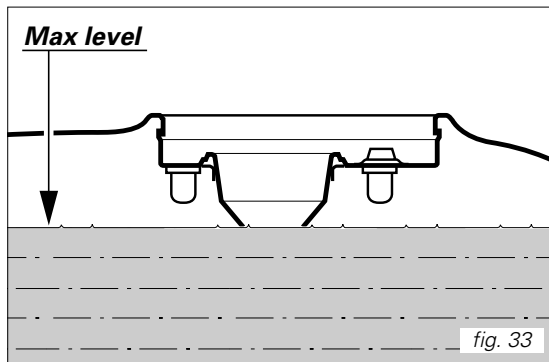
Ravitaillement carburant

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. 33)



Attention

Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.



Accessoires en dotation (fig. 34)

Un dégagement au-dessous de la selle abrite une trousse (1) qui contient :

- un manuel d'utilisation et entretien ;
- un lacet d'ancrage du casque ;
- un jeu d'outils pour les normales opérations d'entretien et de contrôle.

Pour y avoir accès, il faudra sortir la selle en intervenant sur la serrure (voir page 22).

Le kit d'outils comprend (fig. 35)

- clé à bougies à six pans (2) ;
- axe pour clé à bougies (3) ;
- double tournevis (4) ;
- lacet d'ancrage du casque (5).

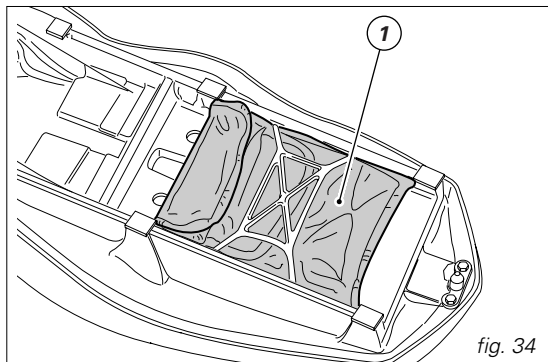


fig. 34

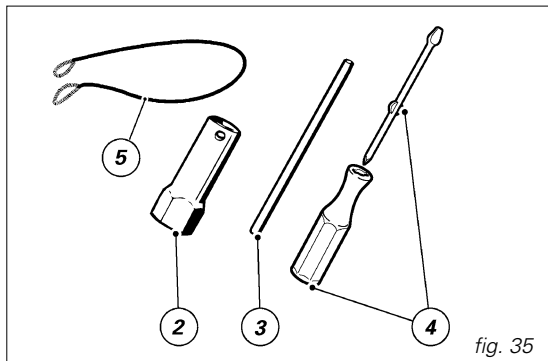


fig. 35

PRINCIPALES OPERATIONS D'ENTRETIEN

Dépose de l'habillage

Pour pouvoir effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation il faut déposer certains éléments de l'habillage du motocycle.



Attention

L'inexécution ou l'exécution imparfaite du serrage d'un des éléments précédemment retirés peut en provoquer le détachement soudain durant la marche, d'où la perte de contrôle du motocycle.



Important

Pour ne pas porter préjudice aux éléments peints du carénage et au plexiglass de la bulle, lors de chaque remontage utilisez toujours les rondelles en nylon en correspondance avec les vis de serrage. Certaines vis de serrage sont autotaraudeuses ; ne les serrez pas trop afin de ne pas endommager le filet et empêcher ainsi le blocage lors de la prochaine utilisation.

Demi-carénages latéraux

Desserrez les trois vis (1, fig. 36 et 37) fixant chaque demi-carénage à la bulle. Desserrez la vis (2) fixant chaque demi-carénage au support du cadre.

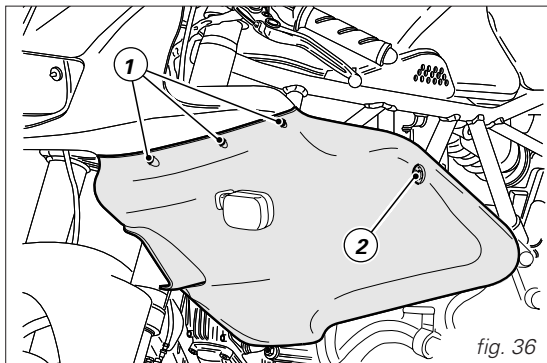


fig. 36

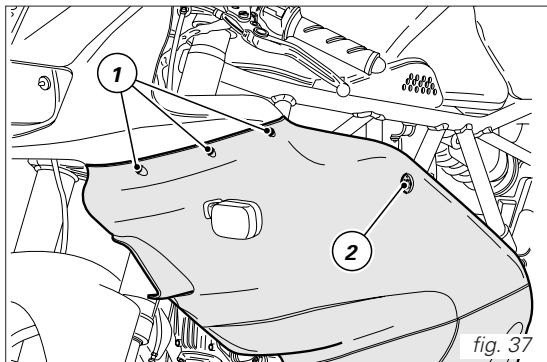


fig. 37

Version équipée de demi-carénage (fig. 38)

Desserrez la vis (3) fixant chaque demi-carénage à la bride de support inférieure.

Débranchez les liaisons des clignotants de direction et retirez les demi-carénages.

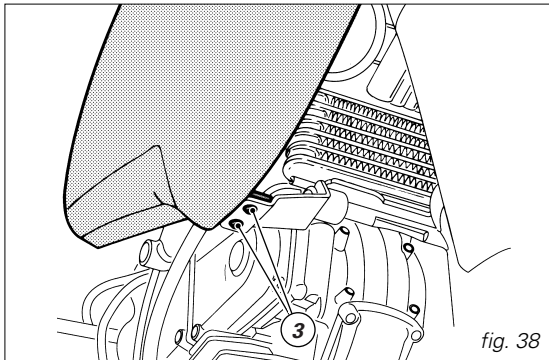


fig. 38

Version équipée de carénage (fig. 39)

Desserrez la vis (4) fixant le demi-carénage gauche à la plaque de support de la béquille latérale. Desserrez la vis (5) fixant le demi-carénage droit au goujon de la pédale de frein arrière.

Débranchez les liaisons des clignotants de direction.

Desserrez les quatre vis (6) de serrage inférieur des demi-carénages entre eux et retirez les demi-carénages.

Cette opération ne s'avère pas nécessaire si vous souhaitez retirer les deux demi-carénages. Si cela est le cas, ôtez-les de dessous le motocycle, en prenant garde à ne pas forcer lors de leur écartement, afin d'en prévenir la rupture.

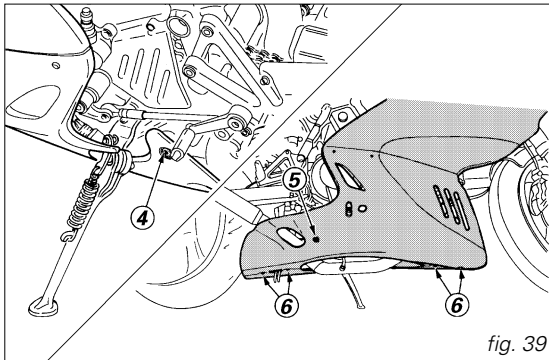
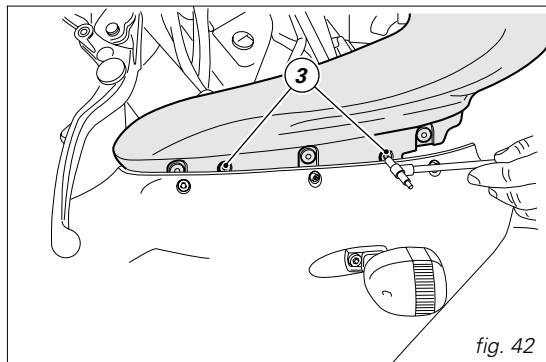
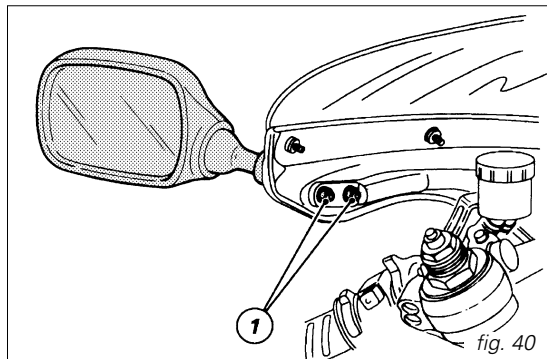
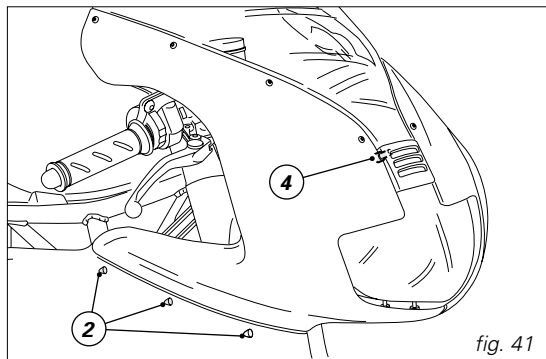


fig. 39

Bulle

Desserrez les deux écrous (1, fig. 40) de serrage des rétroviseurs. Retirez les rétroviseurs de la bulle. Desserrez les trois vis (2, fig. 41) fixant chaque demi-carénage à la bulle. Ecartez légèrement les demi-carénages et desserrez les quatre vis (3, fig. 42) fixant chaque côté de la bulle au petit cadre supportant le phare.

Retirez la bulle en la dégageant du goujon de serrage avant (4, fig. 41) au-dessus du phare.



Levage réservoir carburant (fig. 43 et 44)

Retirez la selle (voir page 22).

Détachez, en le tirant vers le haut, le crochet flexible (1, fig. 43) avant du support du réservoir.

Levez le réservoir et décrochez la tige de service (2, fig. 44) de son arrêtoir (3).

Appuyez le réservoir sur la tige de service (2) en insérant l'extrémité de celle-ci dans le trou de la traverse du cadre.

L'opération effectuée, procédez à la repose des composants retirés suivant dans l'ordre inverse les instructions décrites.



Attention

Pour éviter que l'essence sorte du reniflard dans le bouchon carburant, assurez-vous que la quantité de carburant à l'intérieur est au-dessous de 5 l (témoin de réserve sur le tableau de bord allumé).

Levez le réservoir tant qu'il suffit pour ôter la tige de service; une rotation excessive pourrait endommager le câblage de la sonde à carburant et/ou les Durites de carburant.

Lorsque vous baissez le réservoir, veillez à ce que les Durites de carburant ne s'étranglent pas et que le câble de la sonde à carburant ne se trouve pas près de la culasse du cylindre verticale.

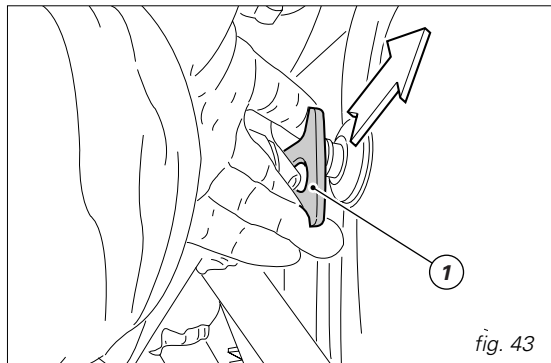


fig. 43

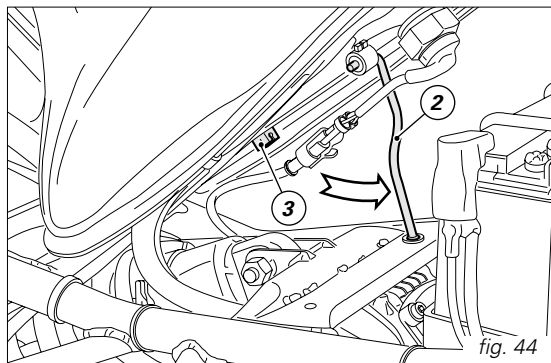


fig. 44

Remplacement du filtre à air (fig. 45 et 46)

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

Pour retirer le filtre, décrochez les languettes (1) de serrage au couvercle sur les deux côtés de la boîte à filtre et retirez le couvercle (2).

Retirez la cartouche du filtre (3, fig. 46) et remplacez-la.

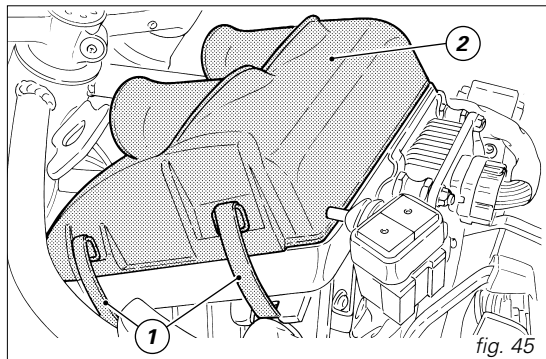


fig. 45

Important

Un filtre sale réduit l'amenée d'air et procure une consommation de carburant majeure, 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 et porter préjudice au moteur.

Reposez correctement le filtre, ainsi qu'il est indiqué en figure 46, dans l'emplacement de la boîte à filtre et reposez 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 (voir Carnet de Garantie).

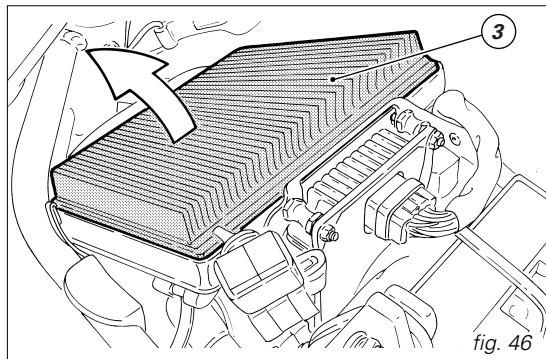


fig. 46

Contrôle niveau liquide de freins et embrayage

Le niveau ne doit pas descendre au-dessous de la marque **MIN** indiquée sur les réservoirs respectifs (fig. de 47 à 51).

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 (voir Carnet de Garantie), faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Important

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

Système de freinage

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

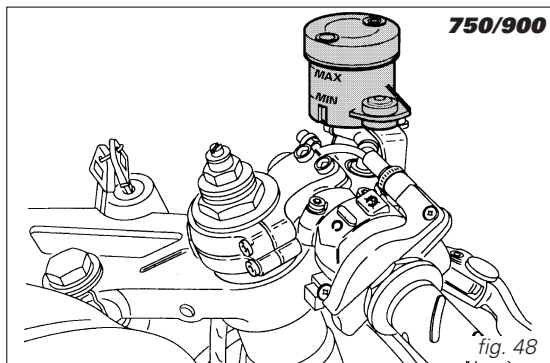
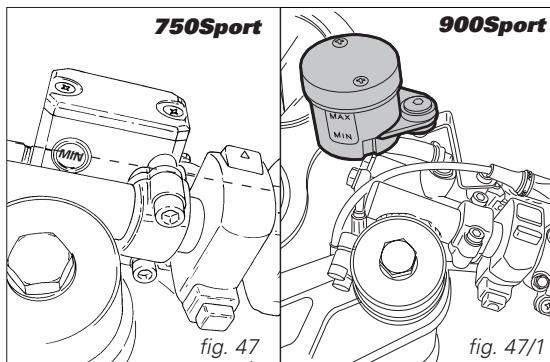
Attention

Le liquide de freins et embrayage est dangereux pour les éléments peints du carénage et les éléments en plastique. Evitez 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.



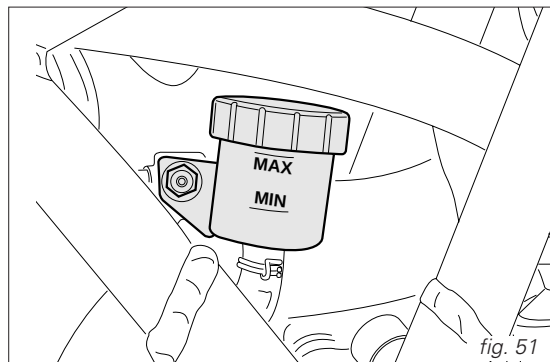
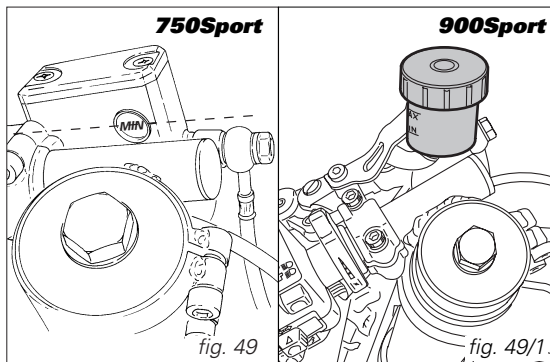
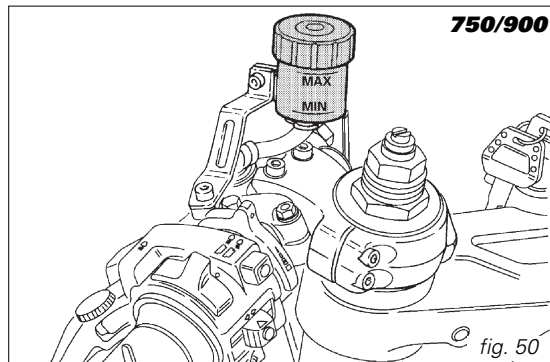
Système d'embrayage

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. Faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification et la purge du système.



Attention

Le niveau du liquide d'embrayage dans le réservoir a tendance à augmenter parallèlement à l'usure de la garniture des disques d'embrayage. Ne dépassez donc pas la valeur prescrite de 3 mm au-dessus du niveau min.



Vérification de l'usure des plaquettes de freins (fig. 52)

Frein avant

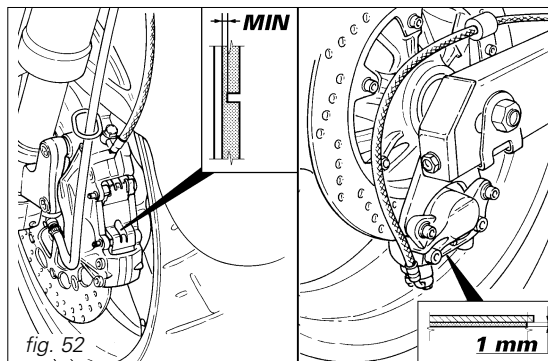
Pour simplifier le contrôle des plaquettes de freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque pastille comporte un indicateur de consommation. Une plaquette en bon état doit présenter des rayures bien visibles sur ses garnitures.

Frein arrière

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

Important

Pour le remplacement des plaquettes de freins, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.



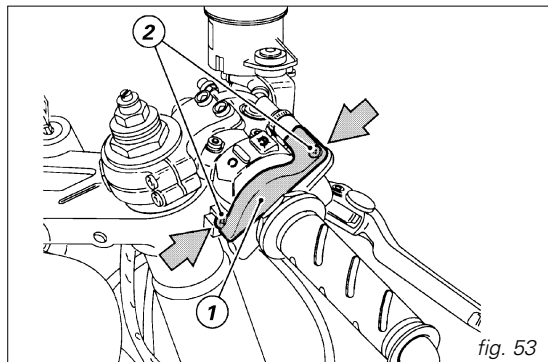
Lubrification des articulations

Périodiquement il est nécessaire de contrôler les conditions de la gaine extérieure du câble de commande accélérateur et du câble de commande starter. Ils ne doivent pas présenter d'écrasements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur.

Vérifiez le coulissement libre du câble intérieur en agissant sur la commande : si vous constatez du frottement ou des coincements, 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 de retirer le cache (1, fig. 53) de la commande en desserrant les deux vis de serrage (2), et de graisser l'extrémité du câble et le rouet.

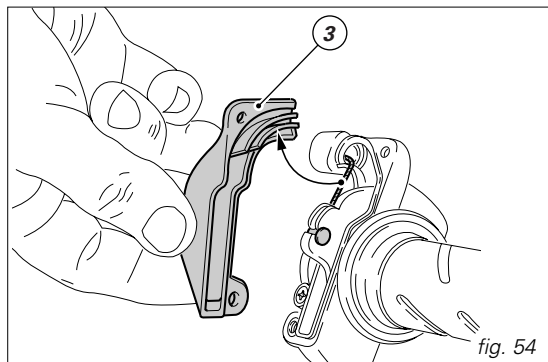


Attention

Refermez la commande en faisant très attention et en insérant le câble dans le rouet à travers la guide du couvercle (3, fig. 54).

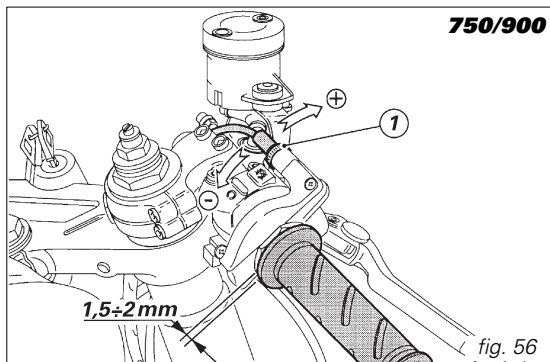
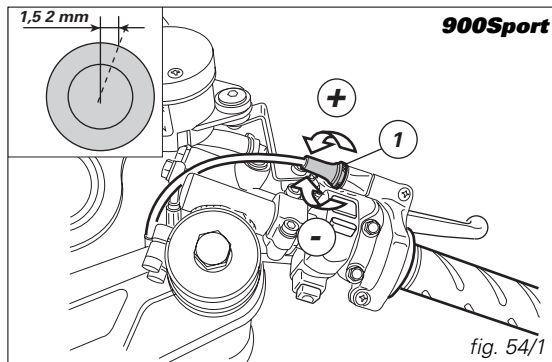
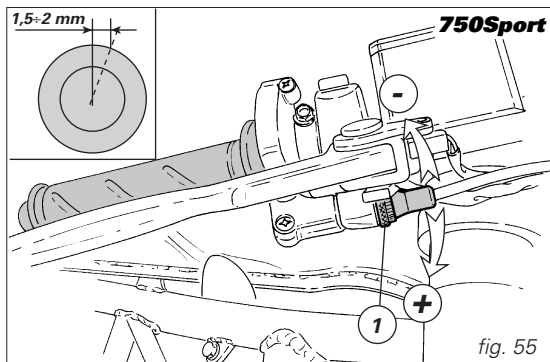
Reposez le couvercle et serrez les vis (2).

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



Réglage du câble de commande des gaz

La poignée de commande des gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de $1,5 \pm 2 \text{ mm}$, mesurée sur le bord de la poignée. S'il y a lieu de la reprendre, agir sur l'élément de réglage correspondant (1, fig. 54/1, 55 et 56) situé près de la commande.



Charge de la batterie (fig. 57)

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

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 de toute source d'étincelles ou flammes.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.

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

● Important

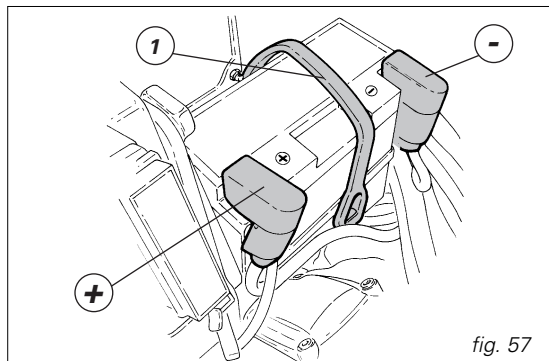
Reliez la batterie au chargeur avant de l'activer pour éviter la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l'intérieur de ses éléments.

Reliez toujours la borne positive (rouge) en premier.

⚠ Attention

Tenez la batterie hors de la portée des enfants.
Une batterie laissée à plat subit une dégradation considérable.

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



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.

Avec le motocycle sur sa béquille latérale, poussez la chaîne vers le haut avec un doigt en correspondance avec le milieu du bras oscillant. Le brin inférieur de la chaîne doit avoir un mou de :

25 mm pour le modèle 900 (fig. 58) ;

30 mm pour les modèles 750/750Sport/900Sport.

Pour régler la tension (750/750Sport/900Sport) desserrez l'écrou (1, fig. 59) de l'axe de roue, serrez pareillement, dans le sens des aiguilles d'une montre, la vis (2) des deux côtés du bras oscillant pour la tendre davantage ou desserrez pour obtenir l'effet contraire. Dans ce cas, il faut pousser la roue en avant.

Pour régler la tension (900) desserrez les écrous (1, fig. 60) de chaque côté de l'axe de roue.

Desserrez le contre-écrou (2) et desserrez pareillement, dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, la vis (3) des deux côtés du bras oscillant pour la tendre davantage ou serrez pour obtenir l'effet contraire. Dans ce cas, il faut pousser la roue en avant (900).

Important

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

Vérifiez la correspondance, sur les deux côtés du bras oscillant, des repères de positionnement par rapport à l'indication du curseur (4, fig. 59, 60) ce qui garantit 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 (3) de réglage avec de la graisse SHELL Alvania R3 et serrez les contre-écrous (2) au couple de 8 Nm.

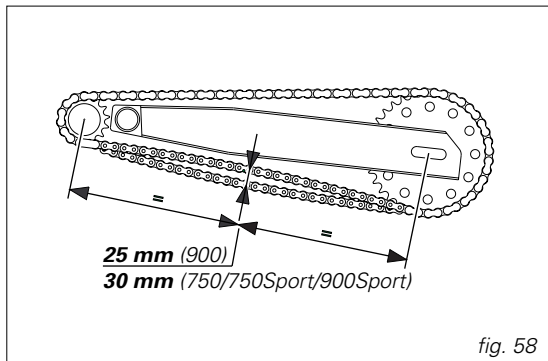


fig. 58

750/750Sport/900Sport

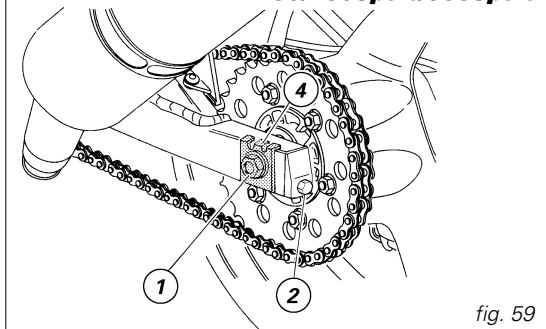


fig. 59

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 durant le nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas un lavage trop violent par des machines à jets de vapeur. Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide de 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, la couronne et au pignon moteur.

900

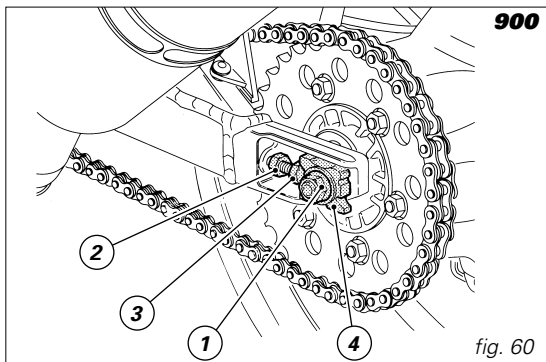


fig. 60

Remplacement des ampoules d'éclairage

Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, il faut s'assurer que la lampe de rechange a les valeurs de tension et de puissance spécifiées à la page 66 "Système Electrique". Vérifiez toujours le bon fonctionnement de l'ampoule neuve avant de procéder à la repose des pièces retirées.

Phare

Pour accéder aux ampoules du phare, il faut agir de l'intérieur de la bulle.

Sortez le connecteur (1, fig. 61) de l'ampoule.

Sortez le soufflet de protection en le tirant par sa languette (A).

Décrochez l'agrafe (2, fig. 62) de retenue ampoule et retirez la lampe du support. Remplacez l'ampoule

L'ampoule du feu de position est montée dans la partie supérieure de l'ensemble phare. Pour la remplacer, il faut sortir la douille de lampe (3, fig. 63) de l'ensemble phare. Sortez l'ampoule et remplacez-la.

F



Remarques

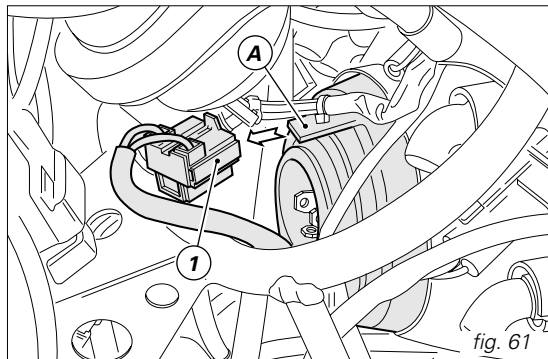
La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.

Repose ampoules

Insérez les ergots de positionnement du socle d'ampoule dans les fentes correspondantes afin d'obtenir l'assiette exacte.

Accrochez l'extrémité de l'agrafe (2) aux supports de l'ensemble phare ;

reliez le connecteur (1) précédemment détaché et remontez le soufflet en caoutchouc.



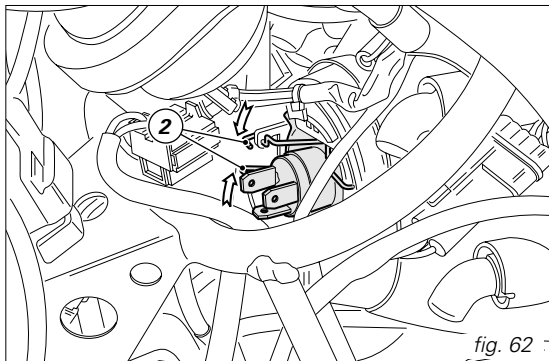


fig. 62

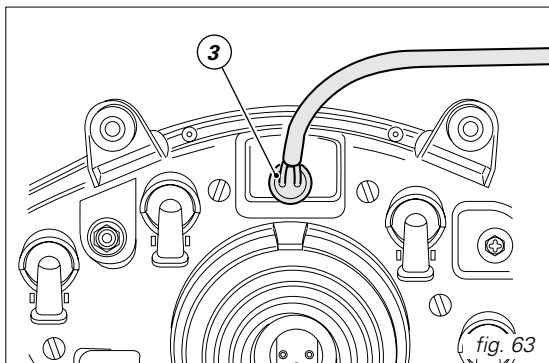


fig. 63

Tableau de bord (fig. 64)

Pour le remplacement des lampes témoin et d'éclairage du tableau de bord, il faut retirer la bulle (voir page 37). Sortez la douille de lampe du côté arrière de l'instrument et procédez au remplacement de l'ampoule en la sortant de sa douille. Afin d'éviter d'inverser la mise en place, en cas de remplacement de plusieurs lampes témoin à la fois, un numéro est poinçonné sur le câble de chaque douille de lampe, qui doit correspondre au même numéro poinçonné sur l'emboîtement correspondant du tableau de bord.



Remarques

Les douilles de lampe des instruments sont équipées d'une extrémité (A) par laquelle on peut les extraire de l'ensemble instrument en évitant de déchirer les câbles.

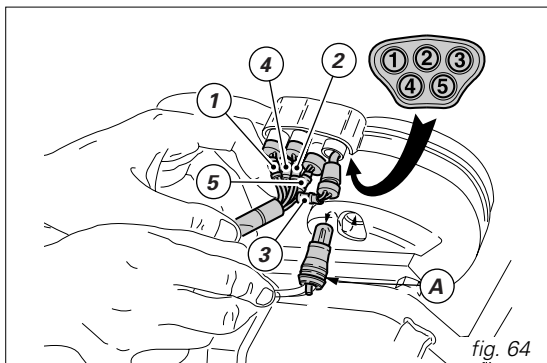


fig. 64

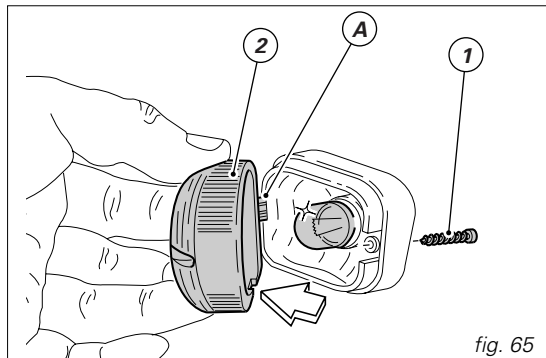
Clignotants de direction (fig. 65)

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 inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre 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).



Eclairage plaque (fig. 66)

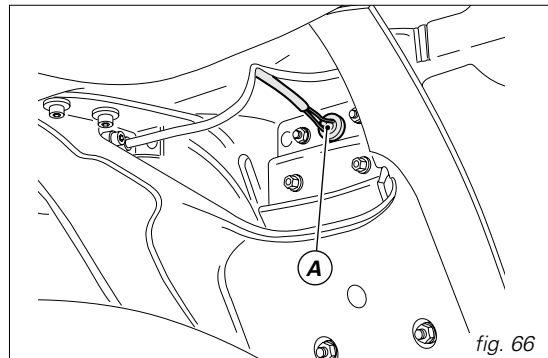
Pour accéder à l'ampoule d'éclairage plaque, sortez la douille de lampe de l'intérieur du support de plaque.

Sortez la lampe et remplacez-la.



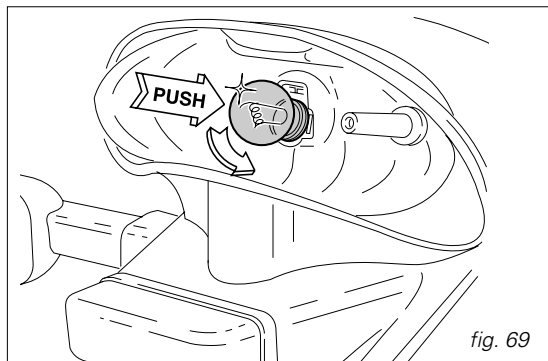
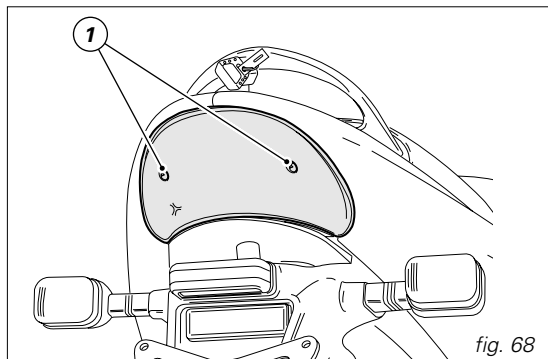
Remarques

La douille de lampe est pourvue d'une extrémité (A) par laquelle on peut la sortir du support de plaque, en évitant de déchirer les câbles.



Feux stop

Pour remplacer l'ampoule du feu stop et de position, il faut desserrer les deux vis (1, fig. 68) qui serrent l'optique et retirer ensuite l'optique. Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner en sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place (fig. 69). Remontez l'optique et serrez les vis (1).



Réglage de l'assiette du phare (fig. 70)

Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez le motorcycle, les pneus gonflés à la pression exacte et une personne assise en selle, parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal en face d'une paroi ou écran, à une distance de 10 m. 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 $9/10$ de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.

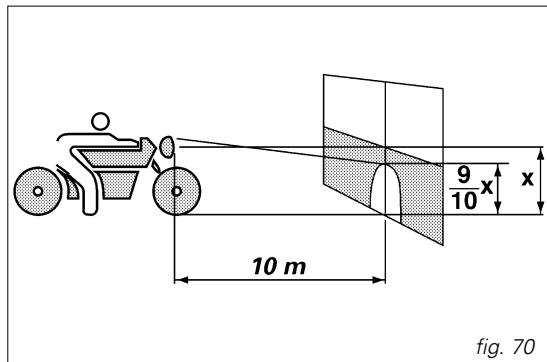


fig. 70



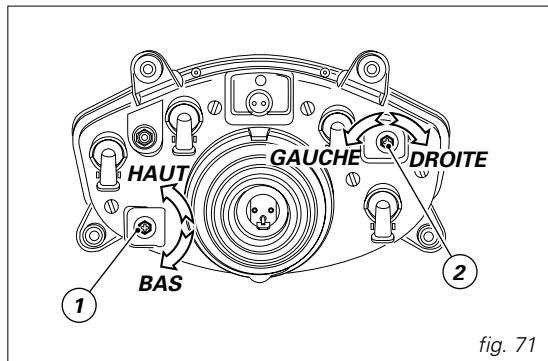
Remarques

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.

La retouche de l'assiette verticale du phare s'effectue en intervenant sur la vis de réglage (1, fig. 71), côté gauche du phare. Si l'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau lumineux baisse, vice versa il monte.

La retouche de l'assiette horizontale du phare s'effectue en intervenant sur la vis de réglage (2, fig. 71), côté droit du phare. Si l'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau lumineux se déplacera à droite, vice versa il se déplacera à gauche.



Pneus

Pression avant :

2,1÷2,2 bars

Pression arrière :

2,1÷2,3 bars

La pression des pneus peut varier selon la température externe et l'altitude, elle devrait 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 des pneus lorsqu'ils sont froids.

Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des routes avec beaucoup de nids de poule, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bars.

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. Lors du remplacement des pneus, utilisez la marque et le type de première monte. Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression pendant la marche. N'utilisez jamais de 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.

F

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



Important

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



Remarques

Pour le remplacement des pneus, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé afin d'assurer une dépose et repose des roues correcte.

Epaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 72) 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 de la loi 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 les autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

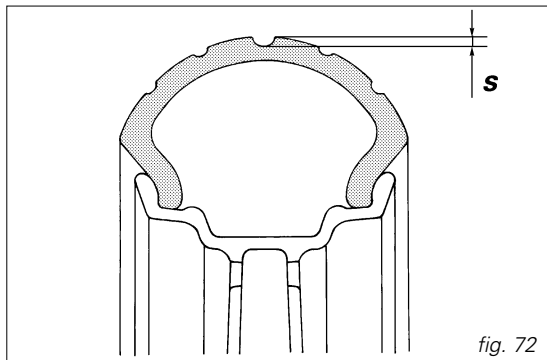


fig. 72

Contrôle niveau d'huile moteur (fig. 73)

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

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

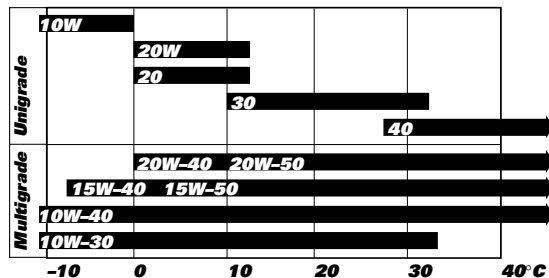
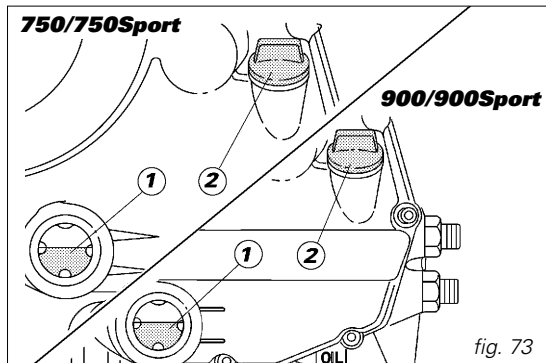
Important

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

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. 74)

Les bougies sont un élément important du moteur et doivent donc être systématiquement contrôlées.

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

Retirez le demi-carénage gauche, sortez les capuchons des bougies et enlevez-les de la culasse à l'aide 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 sombre, 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 : il doit être de **0,6±0,7 mm**.

Important

En cas de réglage prendre garde à plier l'électrode latérale. Un écart plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés de 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'à la fin de son filetage. Serrez au couple de 20 Nm.

Si l'on ne dispose pas de clé dynamométrique, après le 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.

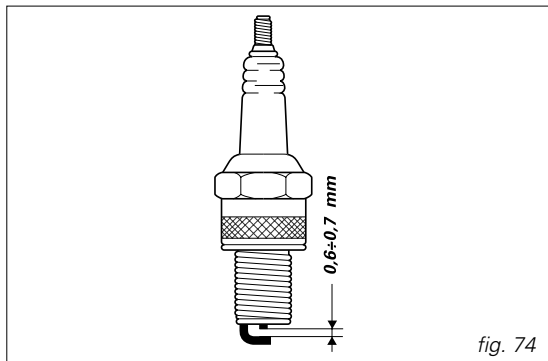


fig. 74

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 suivant l'utilisation et les 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 jet de vapeur est susceptible de provoquer des grippages ou des anomalies aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouies d'aération et pots d'échappement.

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

Rincez le motocycle à l'eau tiède et essuyez 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, on pourrait galvauder l'efficacité du 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 ;

vidangez le réservoir carburant 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. En cas de non-utilisation du motorcycle pour une période supérieure à un mois, contrôlez et, au besoin, rechargez la batterie.

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

La housse est disponible auprès du Service Pièces Détachées Ducati.

Remarques 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

Encombrement (mm) (fig. 75)

Poids

A vide :

183 Kg (750) ;

181 Kg (750Sport) ;

188 Kg (900/900Sport).

A pleine charge :

385 kg.



Attention

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

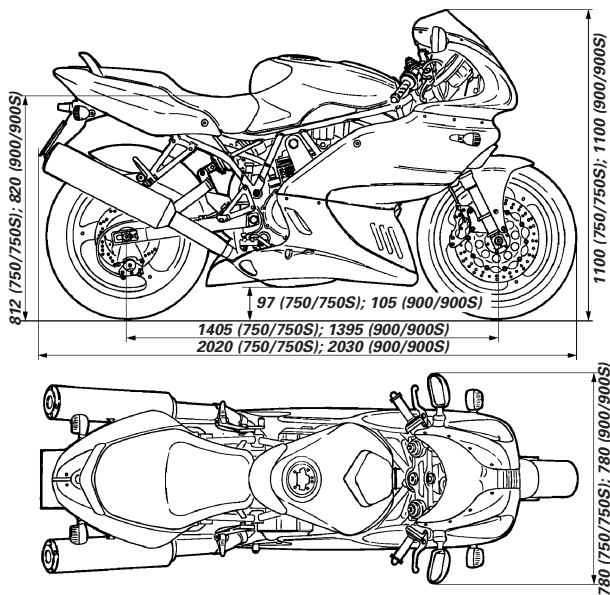


fig. 75

Ravitaillements	Type	dm³ (litres)
Réservoir à essence, y compris une réserve de 4 dm ³ (litres)	Essence 95-98 RON	16
Carter moteur et filtre	SHELL – Advance Ultra 4	3,3 (750/750Sport) 3,9 (900/900Sport)
Circuits de freins AV/AR et embrayage	Liquide spéciale pour systèmes hydrauliques SHELL – Advance Brake DOT 4	—
Protection pour contacts électriques	Spray pour le traitement des systèmes électriques SHELL – Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant	SHELL – Advance Fork 7.5 ou Donax TA	(par tube) 0,548 (750/900) 0,410 (750Sport/900Sport)

F



Important

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

Moteur

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

Alésage :

88 mm (750/750Sport) ;

92 mm (900/900Sport).

Course:

61,5 mm (750/750Sport) ;

68 mm (900/900Sport).

Cylindrée totale:

748 cm³ (750/750Sport) ;

904 cm³ (900/900Sport).

Rapport volumétrique:

9,0±0,5:1 (750/750Sport) ;

9,2±0,5:1 (900/900Sport).

Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :

47 kW - 64 ch à 8.250 min⁻¹ (750/750Sport) ;

59 kW - 80 ch à 7.500 min⁻¹ (900/900Sport).

Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :

60 Nm à 6.000 min⁻¹ (750/750Sport) ;

79 Nm à 6.500 min⁻¹ (900/900Sport).

Régime max. :

9.000 min⁻¹.

Important

Quelle que soit la condition de marche, il ne faut pas dépasser le limite de vitesse maxi.

Distribution

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

Schéma de la distribution desmodromique (fig. 76)

- 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 de distribution ;
- 8) soupape.

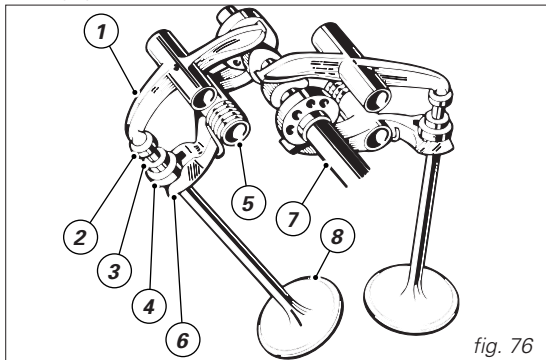


fig. 76

Performances

La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.

Vitesse max. (seul pilote) :
205 Km/h (750/750Sport) ;
225 Km/h (900/900Sport).

Système de freinage

Frein avant

A un seul disque perforé pour 750Sport ;
à double disque perforé pour 750/900/900Sport.

Matériau surface de freinage :
acier inox.

Diamètre du disque :
320 mm

Commande hydraulique par levier, à la droite du guidon.

Surface de freinage :

44 cm² (750Sport) ;
88 cm² (750/900/900Sport)

Etriers de frein avec pistons différenciés.

Marque :

BREMBO

Type :

30/34-4 pistons

Garniture :

FERIT I/D 450 FF

Type de maître-cylindre :

PS 13 (750Sport) ;

PSC 16 (750/900/900Sport).

Frein arrière

A disque fixe perforé.

Matériau surface de freinage :

acier inox.

Diamètre du disque :

245 mm

Commande hydraulique par pédale côté droit.

Surface de freinage :

25 cm²

Marque :

BREMBO

Type :

P 32 G.

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 :

disques multiples à bain d'huile (750/750Sport) ;

disques multiples à sec (900/900Sport) ;

actionné hydrauliquement par levier côté gauche du demi-guidon.

Transmission entre moteur et arbre primaire de la boîte par engrenages à dents droites.

Rapport :

33/61 (750/750Sport) ;

32/59 (900/900Sport).

Boîte :

à 5 vitesses (750/750Sport) ;

à 6 vitesses (900/900Sport) ;

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

Rapport pignon/couronne : 15/40.

Rapports totaux :

1^e 16/40 (750/750Sport); 15/37 (900/900Sport).

2^e 21/36 (750/750Sport); 17/30 (900/900Sport).

3^e 24/32 (750/750Sport); 20/27 (900/900Sport).

4^e 27/29 (750/750Sport); 22/24 (900/900Sport).

5^e 29/28 (750/750Sport); 24/23 (900/900Sport).

6^e 28/24 (900/900Sport).

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

Marque :

DID

Type :

520 VL4.

Dimensions :

5/8"x1/4"

Maillons :

98 (750/750Sport/900Sport) ;

96 (900).



Important

Tenir compte que les rapports indiqués ont été homologués et qu'il ne faut absolument pas les modifier.

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



Attention

Pour remplacer la couronne AR, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Le remplacement et montage incorrect de cet élément peut être sérieusement préjudiciable pour la sécurité du pilote aussi bien que du passager et endommager de manière irréparable le motorcycle.

Cadre

*Tubulaire à treillis - structure supérieure en tubes d'acier
à haute résistance*

Angle de braquage (de chaque côté) :

28°

Angle de chasse :

24°

Chasse :

96 mm (750/750Sport) ;

100 mm (900/900Sport).

Roues

Jantes en alliage léger à trois rayons

(750/750Sport/900Sport) ;

à cinq rayons (900).

F

Avant

Marque :

BREMBO

Dimensions :

3,50x17"

Arrière

Marque :

BREMBO

Dimensions :

4,50x17" (750/750Sport) ;

5,50x17" (900/900Sport).

La roue AV est du type à axe amovible.

Pneus

Avant

Radial, type "tubeless".

Dimensions :

120/70-ZR17

Arrière

Radial, type "tubeless".

Dimensions :

160/60-ZR17 (750/750Sport) ;

170/60-ZR17 (900/900Sport).

Bougies d'allumage

Marque :

CHAMPION

Type :

RA 6 HC

Suspensions

Avant

Fourche hydraulique inversée.

La fourche du modèle 900 est dotée d'un système de réglage extérieur de l'action hydraulique amortissante en extension, compression et de la précontrainte des ressorts à l'intérieur des tubes.

Diamètre tubes porteurs :

43 mm

Débattement sur l'axe des tubes de fourche :

120 mm.

Arrière

L'amortisseur réglable en extension, compression et dans la précontrainte du ressort, est fixé par sa partie inférieure sur le bras oscillant en acier (750/750Sport/900Sport) ou alliage léger (900). Le bras oscillant tourne autour de l'axe pivot qui passe par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.

Pour le modèle 750, l'amortissement hydraulique varie en fonction de la course de l'amortisseur.

L'amortisseur Öhlins du modèle 900 est aussi doté de réglage de la longueur totale. La longueur standard est de 336 mm, mais il est possible de réduire de 4 mm et augmenter de 8 mm cette valeur. Cette solution permet de régler la hauteur de la selle indépendamment du réglage de la précontrainte du ressort.

Débattement :

71 mm (750/750Sport/900Sport)

Débattement roue arrière :

136 mm (750/750Sport/900Sport)

Débattement :

76 mm (900)

Débattement roue arrière :

145 mm (900)

Coloris disponibles

Modèle 750/900

Rouge Anniversaire Ducati réf. 473.101 (PPG).

Jaune métallisé Ducati réf. 473.201 (PPG).

Gris Senna réf. *0017 (PPG).

Cadre et jantes métal.

Modèle 750Sport/900Sport

Noir mat Ducati, réf. 248.514 (PPG).

Cadre et jantes métal.

Système électrique

Se compose des principaux éléments qui suivent:
Phare avant avec ampoule à iode, double filament **12V-55/60W**.

Feu de position avec ampoule **12V-5W**.

Tableau de bord, lampes témoin **12V-3W** et lampes d'éclairage instrument **12V-2 et 3W**.

Commandes électriques sur les demi-guidons.
Clignotants de direction, ampoules **12V-10W**.

Avertisseur sonore.

Contacteurs feux stop.

Batterie, 12V-10 Ah.

Alternateur, 12V-520W.

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

Démarrateur électrique, 12V-0,7 kW.

Feu arrière, ampoule à double filament, **12V-5/21W** pour signaler l'arrêt, et feu de position; ampoule **12V-5W** pour éclairage de plaque minéralogique.



Remarques

Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe "Remplacement des ampoules" à la page 48.

Fusibles

La boîte à fusibles principale est placée sur le côté gauche de la batterie (fig. 77).

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

Au système ne sont reliés que six fusibles. Deux sont de réserve.

Le fusible de 40A (2) placé sur le côté droit de la batterie (fig. 77) protège le régulateur électronique.

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

On peut reconnaître un fusible fondu par la coupure de son filament intérieur de conduction (4, fig. 78).



Important

Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement du fusible avec clé de contact en position **OFF**.



Attention

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

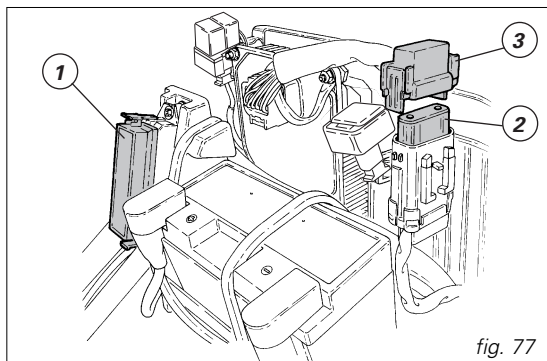


fig. 77

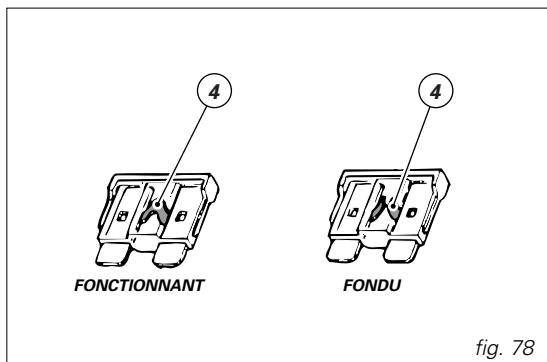


fig. 78

Légende plan de câblage électrique/injection

- 1) Commutateur poignée droite
- 2) Commutateur à clé
- 3) Relais allumage
- 4) Boîte à fusibles
- 5) Intermittence clignotants de direction
- 6) Démarreur électrique
- 7) Solénoïde de démarrage
- 8) Batterie
- 9) Transmetteur température huile instrument
- 10) Clignotant de direction arrière droit
- 11) Feu arrière
- 12) Eclairage de plaque
- 13) Clignotant de direction arrière gauche
- 14) Réservoir carburant
- 15) Contact diagnostic
- 16) Bobine cylindre horizontal
- 17) Bobine cylindre vertical
- 18) Bougie cylindre horizontal
- 19) Bougie cylindre vertical
- 20) Injecteur cylindre horizontal
- 21) Injecteur cylindre vertical
- 22) Potentiomètre rotation papillons
- 23) Capteur de tours moteur/position
- 24) Transmetteur température huile
- 25) Contacteur béquille
- 26) Unité allumage/injection
- 27) Relais injection
- 28) Fusibles pour relais injection
- 29) Avertisseur sonore
- 30) Fusible régulateur 40A

- 31) Régulateur
- 32) Alternateur
- 33) Contacteur point mort
- 34) Contacteur pression huile
- 35) Contacteur feu STOP arrière
- 36) Contacteur feu STOP avant
- 37) Commutateur poignée gauche
- 38) Transmetteur température air
- 39) Tableau de bord
- 40) Clignotant de direction avant gauche
- 41) Phare
- 42) Clignotant de direction avant droit

F

Code couleur des fils

P Rose
Gr-Bk Gris-Noir
Y-G Jaune-Vert
G Vert
R-G Rouge-Vert
W-R Blanc-Rouge
O-Bk Orange-Noir
V-Bk Violet-Noir
Y Jaune
B-Bk Bleu-Noir
Bn Marron
W-Y Blanc-Jaune
Y-R Jaune-Rouge
R-Bk Rouge-Noir
R-B Rouge-Bleu
Gr-R Gris-Rouge
R Rouge
Gr-Y Gris-Jaune
Gr-B Gris-Bleu
Y-Bk Jaune-Noir
Gr Gris
O-B Orange-Bleu
V-W Violet-Blanc
Bk Noir
W Blanc
W-Bk Blanc-Noir
W-F Blanc-Vert
R-W Rouge-Blanc
B Bleu
B-W Bleu-Blanc

Bn-W Marron-Blanc

W-Bn Blanc-Marron

O Orange

Légende boîte à fusibles (4)

<i>Pos.</i>	<i>Consommateurs</i>	<i>Val.</i>
1-9	Interrupteur général	30 A
2-10	Feux de croisement et de route	15 A
3-11	Clignotants de direction, avertisseurs lumineux, feux de position et éclairage tableau de bord	7,5 A
4-12	Stop, avertisseur sonore	7,5 A
5-13	Injection	7,5 A
6-14	Diagnostic	3 A
7-15	Pompe à carburant, injecteurs, bobines	20 A
8-16	Alimentation boîtier électronique	5 A



Remarques

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

AIDE-MEMOIRE POUR L'ENTRETIEN PERIODIQUE

<i>km</i>	<i>Nom du Service Ducati</i>	<i>Kilométrage</i>	<i>Date</i>
<i>1000</i>			
<i>10000</i>			
<i>20000</i>			
<i>30000</i>			
<i>40000</i>			
<i>50000</i>			



Anleitungs- und Instandhaltungsheft

DUCATISUPER SPORT 

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisisten“ begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Spaß und Vergnügen wünscht.

Da Ducati Motor Holding S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service zu bieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen, in dieser Betriebsanleitung aufgeführten Normen aufmerksam zu befolgen, dies insbesondere was die Einlaufzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird. Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.

Viel Vergnügen!



Hinweis

Die Ducati Motor Holding S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für eventuelle Fehler, die bei der Zusammenstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Die Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen anbringen zu können.

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.



Achtung

Diese Betriebsanleitung ist ein Teil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

INHALTSVERZEICHNIS

Allgemeine Hinweise 6

Garantie	6
Symbole	6
Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt	7
Fahrten mit voller Ladung	8
Erkennungsdaten	9

Fahrsteuerungen 10

Anordnung der Motorradsteuerungen	10
Instrumentenbrett	11
Schlüssel	12
Zündschalter und Lenkradschloß	12
Linker Umschalter	13
Kupplungshebel	14
Starterhebel	15
Rechter Umschalter	16
Gasdrehgriff	17
Vorderradbremshel	17
Pedal der Hinterradbremse	18
Gangschaltpedal	18
Einstellung der Position des Fußschalthebels und des Hinterradbremspedals	19

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 20

Anordnung am Motorrad	20
Kraftstofftankverschluss	20
Sitzbank- und Helmschloß	22
Seitenständer	23
Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel (900)	24
Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein	25
Zentralfederbein am Modell 750	26
Zentralfederbein an den Modellen 750Sport/900Sport	26
Einstellvorrichtungen am Zentralfederbein des Modells 900	25

Gebrauchsnormen 27

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit	27
Kontrollen vor dem Motoranlass	28
Motoranlass	29
Start und Fahrt des Motorrads	31
Bremsen	32
Anhalten	32
Parken	33
Tanken	33
Mitgeliefertes Zubehör	34

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten 35

Abnahme der Verkleidung	35
Anheben des Kraftstofftanks	38
Austausch des Luftfilters	39
Pegelkontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitspegels	40

Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten 70

Verschleißkontrolle an den Bremsbelägen	42
Schmieren der Gelenke	43
Regulierung des Gaszugs	44
Aufladen der Batterie	45
Spannen der Antriebskette	46
Schmieren der Antriebskette	47
Austausch der Glühbirnen	48
Ausrichten des Scheinwerfers	52
Reifen	53
Kontrolle des Motorölpegels	55
Reinigung oder Austausch der Zündkerzen	56
Allgemeine Reinigung	57
Längere Ausserbetriebsetzung	58
Wichtige Hinweise	58

Technische Daten 59

Maße	59
Zündkerzen	59
Gewichte	59
Betriebsstoffe	60
Motor	61
Ventilsteuerung	61
Leistungen	62
Bremsen	62
Antrieb	63
Rahmen	64
Räder	64
Reifen	64
Modell-Farbnummern	64
Radaufhängungen	65
Elektrische Anlage	65

ALLGEMEINE HINWEISE

Garantie

Hinsichtlich einer Produktgarantie und -verlässlichkeit, weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse eingehend darauf hin, sich für die Durchführung jeglicher Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Unser hochqualifiziertes Personal verfügt über die für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Ausrüstung und verwendet ausschließlich nur Originalersatzteile der Ducati. Ersatzteile, die eine komplette Austauschbarkeit, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Alle Ducati-Motorräder sind mit einem „Garantieheft“ ausgestattet. Diese Garantie wird jedoch nicht mehr gewährleistet, wenn die Motorräder bei Sportwettkämpfen eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen bzw. Änderungen vorgenommen werden und sie dürfen nicht durch anderweitige Teile, die keine Originalteile sind, ausgetauscht werden. Die sofortige Folge wäre in diesem Fall der Verfall jeglichen Rechts auf die diesbezüglich gewährleistete Garantie.

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad so kennenzulernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, könnten Ihnen während Ihren Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und ermöglichen es Ihnen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten.



Achtung

Eine Nichteinhaltung dieser Anleitungen kann Gefahrensituationen schaffen und zu schweren Verletzungen und auch zum Tod führen.



Wichtig

Es besteht die Möglichkeit das Motorrad und/oder seine Bestandteile zu beschädigen.



Hinweis

Weitere Informationen über den laufenden Vorgang.

Alle Angaben wie **rechts** und **links** beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.

Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt



Achtung

Vor Fahrbeginn lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des jeweiligen Motorradfahrers verursacht. Deshalb darf das Motorrad niemals ohne Führerschein gefahren werden. Um das Motorrad verwenden zu dürfen, muss man über einen regulären Führerschein verfügen. Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen ausleihen, die über keinen regulären Führerschein verfügen.

Fahrer und Beifahrer müssen **immer** einen Schutzhelm tragen.

Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Zubehör tragen, welches sich in die Steuerungen verhängen oder die Sicht behindern könnte.

Den Motor niemals in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.

Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den jeweiligen Fußrasten abstellen.

Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen der Fahrbahn vorbereitet zu sein, müssen die Lenkerhälften **immer** fest mit beiden Händen umgriffen werden, während sich der Beifahrer **immer** mit beiden Händen am Griff hinten an der Sitzbank festhalten muss. Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen müssen beachtet werden.

Immer die Geschwindigkeitsbegrenzungen, dort wo angegeben, einhalten und **niemals** die Geschwindigkeit, welche von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrsverhältnissen gegeben wird, überschreiten.

Immer und rechtzeitig, unter Anwendung der jeweiligen Blinker, jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen.

Sich gut ersichtlich zeigen und vermeiden im "Toten Winkel" der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren. Besonders an Kreuzungen, an den Ausfahrten aus Privatparkplätzen oder öffentlichen und auf den Zufahrten zu Autobahnen Acht geben.

Beim Tanken den Motor **stets** abstellen und besonders darauf achten, dass kein Benzin auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.

Beim Tanken des Motorrads niemals rauchen.

Die Benzindämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind für die Gesundheit schädlich. Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen sollten, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.

Immer den Zündschlüssel abziehen, wenn man das Motorrad unbewacht stehen lässt.

Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann, dazu möglichst den Seitenständer verwenden.

Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier leicht umfallen kann.

Fahrten mit voller Ladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, um auch auf langen Fahrstrecken mit voller Ladung vollkommen sicher reisen zu können.

Die Verteilung der Lasten auf dem Motorrad ist sehr wichtig, um diese Sicherheitsstandards aufrecht erhalten und um Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Informationen über die Tragfähigkeit

Das Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads, mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und weiterem Zubehör darf nicht überschritten werden: 385 kg.

Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und möglichst in der Mitte des Motorrads ausrichten. Das Gepäck fest an den Motorradstrukturen befestigen: Nicht richtig befestigtes Gepäck kann ein instabiles Motorrad zur Folge haben.

Keinerlei voluminöse und schwere Elemente am Lenkerkopf oder am vorderen Schutzblech befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.

Niemals Teile in die Freiräume zwischen dem Rahmen einfügen, da sie mit den sich in Bewegung befindlichen Motorradteilen in Berührung kommen könnten.

Überprüfen, ob die Reifen den auf Seite 53 angegebenen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.

Erkennungsdaten

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Erkennungsnummern versehen: eine für den Rahmen (Abb. 1.1) und eine für den Motor (Abb. 1.2).

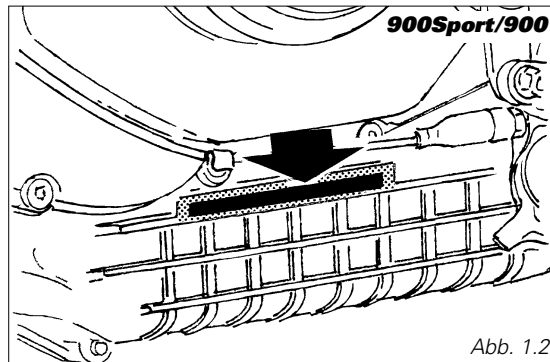
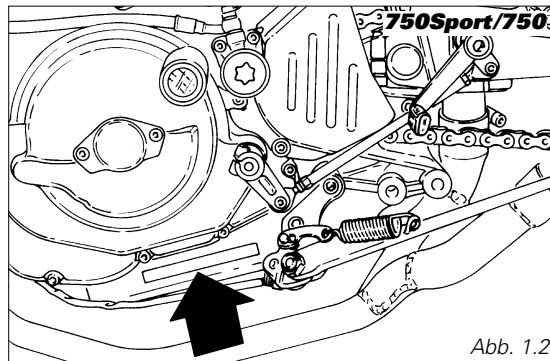
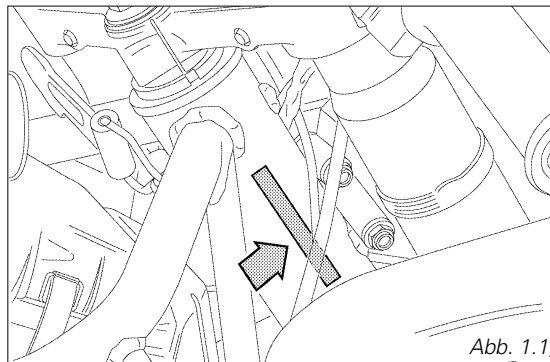
Rahmen-Nr.

Motor-Nr.



Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und sind bei Ersatzteilbestellungen stets anzugeben.



FAHRSTEUERUNGEN



Achtung

Dieses Kapitel zeigt die Anordnung der Steuerungen an, die beim Fahren des Motorrads erforderlich sind. Vor einem Verwenden der entsprechenden Steuerungen, müssen daher folgende Beschreibung aufmerksam durchgelesen werden.

Anordnung der Motorradsteuerungen (Abb. 2)

- 1) Instrumentenbrett
- 2) Zündschalter und Lenkradschloss
- 3) Linker Umschalter
- 4) Kupplungssteuerhebel
- 5) Starterhebel
- 6) Rechter Umschalter
- 7) Gasdrehgriff
- 8) Vorderradbremshebel
- 9) Gangschaltpedal
- 10) Hinterradbremspedal

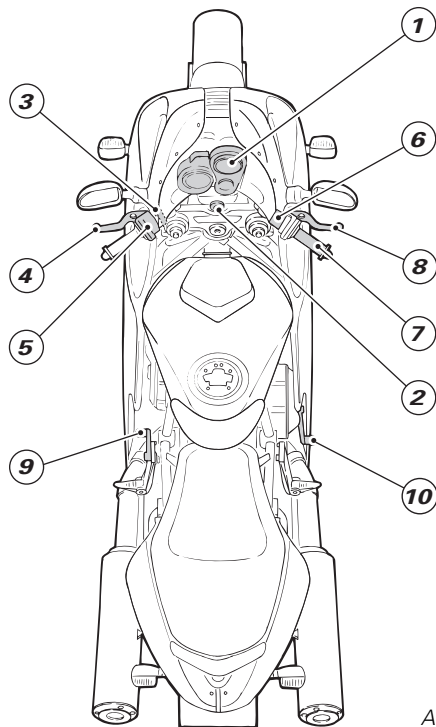


Abb. 2

Instrumentenbrett (Abb. 3)

1) **Tachometer** (km/h)

Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.

a) **Kilometerzähler** (km)

Zeigt die insgesamt befahrene Strecke an.

b) **Tageskilometerzähler** (km)

Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an.

c) **Rückstellknopf** für Tageskilometerzähler

Dient zur Rückstellung des Tageskilometerzählers auf "0000".

2) **Drehzahlmesser** (min⁻¹)

Zeigt die Motordrehzahl an.

3) **Grüne Kontrollleuchte N.**

Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.

4) **Gelbe Kontrollleuchte** .

Ihr Aufleuchten zeigt an, dass noch circa 4 Liter Kraftstoff vorhanden sind.

5) **Grüne Kontrollleuchte** .

Ihr Aufblinken zeigt an, dass ein Blinker eingeschaltet ist.

6) **Rote Kontrollleuchte** .

Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschalter auf **ON** gestellt wird und muss einige Sekunden nach dem Anlass erlöschen. Bei einem sehr heißen Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, muss in diesem Fall bei steigender Drehzahl jedoch wieder erlöschen.

Wichtig

Leuchtet diese Kontrollleuchte weiter auf, darf man nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen könnte.

7) **Blaue Kontrollleuchte** .

Ihr Aufleuchten zeigt an, dass das Fernlicht eingeschaltet ist.

8) **Öltemperaturanzeige.**

Zeigt die Temperatur der Motoröls an.

Wichtig

Das Motorrad darf nicht verwendet werden, wenn der Motor die Höchsttemperatur erreicht hat, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen kann.

Bei eingeschalteten Standlicht ist das Instrumentenbrett beleuchtet.

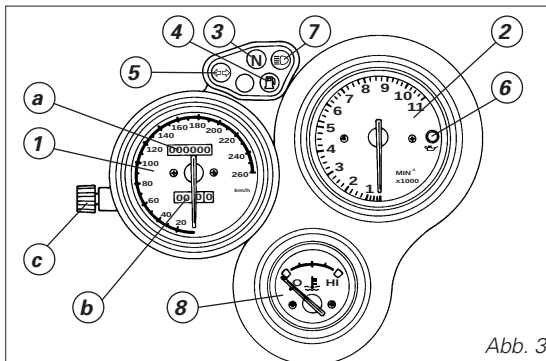


Abb. 3

Schlüssel (Abb. 4)

Es werden zwei Universalschlüssel geliefert: für den Anlass, das Lenkerschloss und das Sitzbankschloss, darüber hinaus ein Anhänger (1) mit der Identifikationsnummer dieser Schlüssel.



Hinweis

Die Schlüssel voneinander trennen und den Anhänger an einem sicheren Ort aufbewahren.

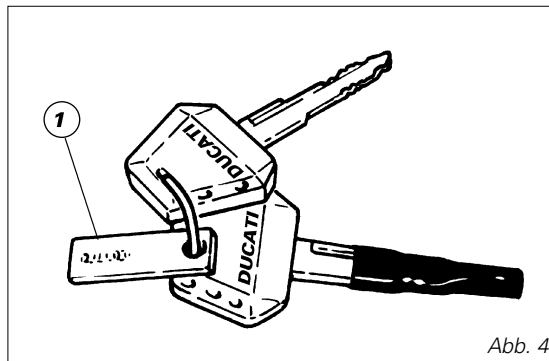


Abb. 4

Zündschlüsselschalter und Lenkerschloss

(Abb. 5)

Ist vor dem Tank angebracht und kann auf vier Positionen gestellt werden:

- A) **ON**: Funktion von Lichtern und Motor eingeschaltet.
- B) **OFF**: Funktion von Lichtern und Motor ausgeschaltet.
- C) **LOCK**: Lenker blockiert.
- D) **P**: Standlicht und Lenkerschloss.



Hinweis

Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, muss man ihn eindrücken und entsprechend ausrichten. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

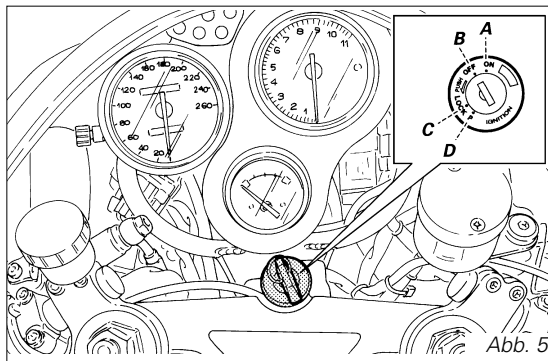


Abb. 5

Linker Umschalter (Abb. 6, 6/1 und 7)

1) Umschalter, Lichtschalter mit drei Positionen:
nach unten **●** = Lichter aus;
Mitte **☉** = vorderes Standlicht, Kennzeichenbeleuchtung
und Beleuchtung des Instrumentenbretts eingeschaltet;
nach oben **☼** = Scheinwerfer, vorderes Standlicht,
Kennzeichenbeleuchtung und Beleuchtung des
Instrumentenbretts eingeschaltet.

2) Wechselschalter, Wahl der Beleuchtungsart, zwei
Positionen:

Position **☐** = Abblendlicht eingeschaltet;

Position **☐** = Fernlicht eingeschaltet.

3) Taste **↔** = Blinkerschalter mit drei Positionen:

mittlere Position = ausgeschaltet;

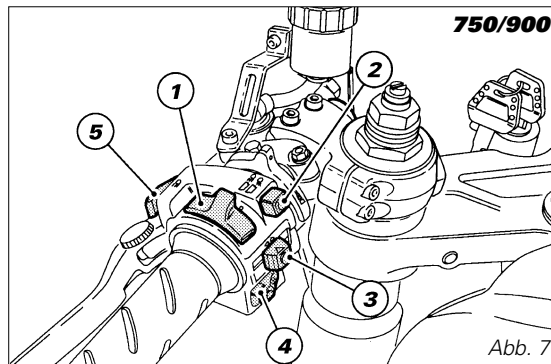
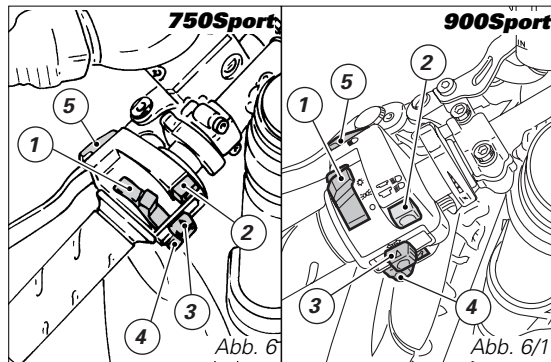
Position **↔** = Abbiegen nach links;

Position **↔** = Abbiegen nach rechts.

Um die jeweilige Blinklichtfunktion ausschalten zu
können, muss der kleine Hebel an der Blinkersteuerung,
nachdem er wieder in die Mitte zurückgesprungen ist,
gedrückt werden.

4) Drucktaste **☐** = Hupe.

5) Drucktaste **☐** = Lichthupe.



Kupplungshebel (Abb. 8 und 9)

Dieser Hebel (1) ist für das Auskuppeln zuständig. Er ist mit einem Regulierknopf (2) ausgestattet, über den die Distanz zwischen diesem Hebel und dem Griff am Lenker eingestellt werden kann (diese Einstellvorrichtung ist bei der Version 750Sport nicht vorgesehen). Bei der Einstellung den Hebel (1) vollkommen nach vorne gedrückt halten und den Regulierknopf (2) auf eine der vier vorgesehenen Positionen bringen. Dabei berücksichtigen, dass:

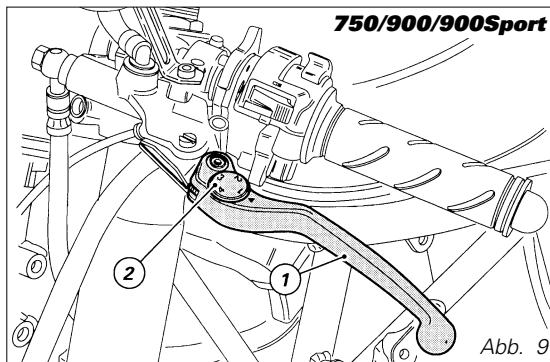
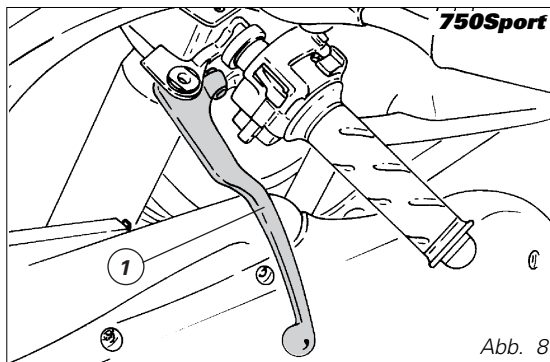
die Position Nr. 1 dem maximalen Abstand zwischen Hebel und Griff entspricht, während man in der Position Nr. 4 den minimalen Abstand erhält. Wird der Hebel (1) betätigt, kommt es zu einer Unterbrechung des Antriebs vom Motor zum Getriebe, d.h. zum Antriebsrad. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrphasen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, besonders aber beim Anfahren.

Achtung

Die Regulierung des Kupplungshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Wichtig

Eine korrekte Anwendung dieser Vorrichtung wird die Lebensdauer des Motors verlängern, da so Schäden an dessen Antriebsorganen vermieden werden können.



Starterhebel (Abb. 9/1, 10 und 11)

Die Steuerung des Starters dient einem schnelleren Anlassen eines noch kalten Motors und, nach dem Anlass, der Anhebung der Standgasdrehzahl.

Positionen der Steuerung:

A) (senkrecht) = Steuerung nicht aktiviert;

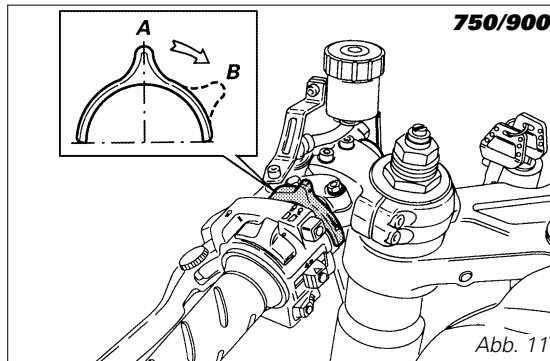
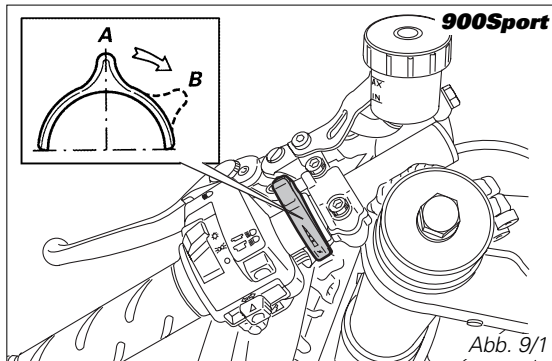
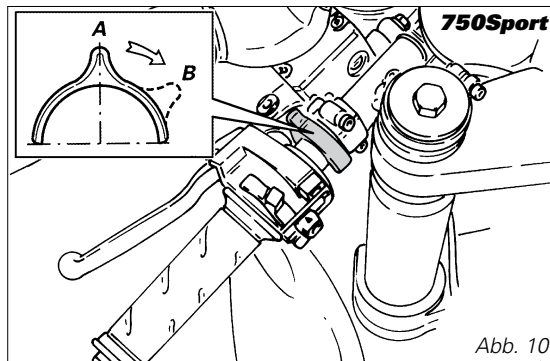
B) = Steuerung vollständig aktiviert.

Dieser Hebel kann auf Zwischenstellungen gebracht werden, wodurch eine stufenweise Erwärmung des Motors ermöglicht wird (siehe Seite 29-30).



Wichtig

Diese Vorrichtung darf nicht verwendet werden, wenn der Motor bereits warm ist. Nicht mit aktiviertem Starter fahren.



Rechter Umschalter (Abb.12, 12/1 und 13)

P) Schalter, **MOTORSTOP**, zwei Positionen:

Position  **RUN** = Fahrt;

Position  **OFF** = Motorstop.



Achtung

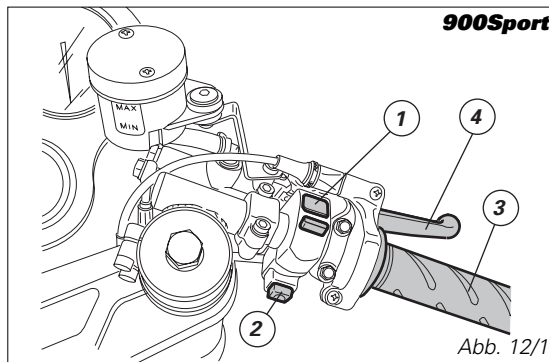
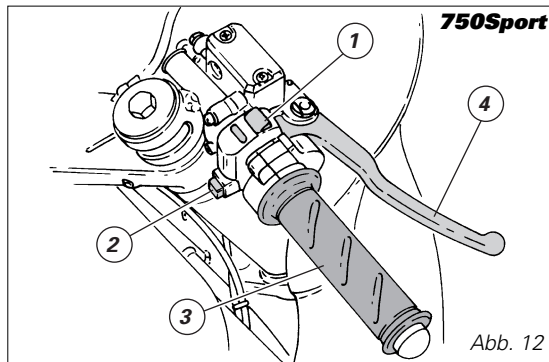
Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen sich ein schnelles Ausschalten des Motors als erforderlich erweist. Nach einem erfolgten Halt, muss der Schalter auf die Position  zurückgestellt werden, dann kann der Zündvorgang erfolgen.



Wichtig

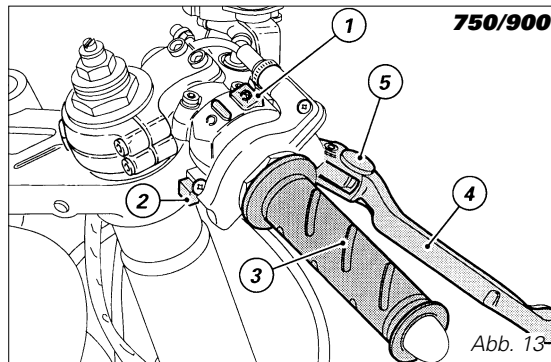
Fährt man mit eingeschalteter Beleuchtung und schaltet den Motor dann unter Anwendung des Schalters (1) aus und lässt den Zündschlüssel auf **ON**, bleiben die Lichter eingeschaltet und es kann zum Entladen der Batterie kommen.

2) Drucktaste  = Motoranlass.



Gasdrehgriff (Abb. 12, 12/1 und 13)

Der Gasdrehgriff (3), auf der rechten Seite des Lenkers, steuert die Öffnung der Ventile des Drosselklappenkörpers. Bei Loslassen des Griffs kehren diese automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.



Vorderradbremshebel (Abb. 12, 12/1 und 13)

Durch Ziehen dieses Hebels (4) zum Gasdrehgriff wird die Vorderradbremse betätigt. Hier reicht schon ein geringer Kraftaufwand aus, da es sich um eine hydraulische Funktion handelt. Der Hebel ist mit einem Regulierknopf (5) für die Einstellung des Hebelabstands vom Griff zur Lenkerhälfte ausgestattet (diese Vorrichtung ist bei der Version 750Sport nicht vorhanden).



Achtung

Vor dem Verwenden dieser Steuerungen die Anleitungen auf den Seiten 31-32 lesen.

Pedal der Hinterradbremse (Abb. 14)

Das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken und so die Hinterradbremse betätigen. Es handelt sich um ein hydraulisches Steuerungssystem.

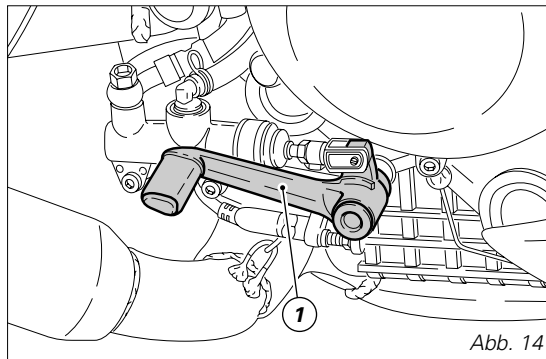


Abb. 14

Gangschaltpedal (Abb. 15)

Das Gangschaltpedal verfügt über eine Ruheposition, die sich in der Mitte **N** befindet und in die das Pedal automatisch wieder zurückspringt. Es verfügt über zwei Positionen:

nach unten = wird das Pedal nach unten gedrückt, werden der 1. Gang und niedrigere Gänge eingelegt. Diese Steuerung führt zum Erlöschen der Kontrollleuchte **N** am Instrumentenbrett;

nach oben = durch Anheben des Pedals kann man den 2. Gang und danach den 3., den 4., den 5. und den 6. Gang (nur bei den Versionen 900 und 900Sport) einlegen. Jede Pedalverstellung entspricht der Weiterschaltung um einen einzigen Gang.

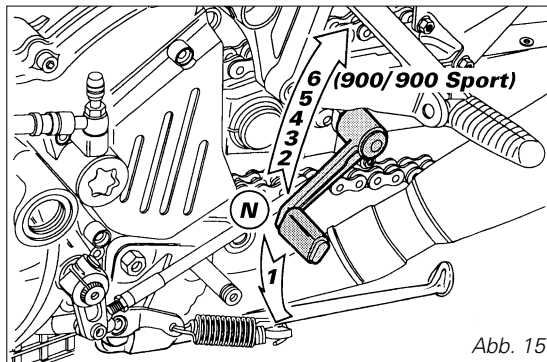


Abb. 15

Einstellung der Position des Fußschalthebels und des Hinterradbremspedals

Zur Anpassung an die Ansprüche der Fahrer besteht die Möglichkeit, die Position des Schalthebels und des Hinterradbremspedals den Fußrasten gegenüber entsprechend einzustellen.

Die Position des Schalthebels kann wie folgt geändert werden: Den Stab (1) blockieren, dann die Kontermuttern (2) und (3) lockern.



Hinweis

Die Mutter (2) hat ein linksgängiges Gewinde.

Den Stab (1) durch Ansetzen eines offenen Schlüssels am Sechskant drehen und dabei den Schalthebel in die gewünschte Position bringen.

Die beiden Kontermuttern gegen den Stab anziehen.

Die Position des Pedals der Hinterradbremse kann wie folgt geändert werden:

Die Kontermutter (4) lockern. Die Einstellschraube (5) für den Pedalhub so lange betätigen, bis man die gewünschte Position erreicht hat.

Die Kontermutter (4) anziehen. Durch manuelles Betätigen des Bremspedals prüfen, ob hier ein Spiel von circa 1,5÷2 mm vorhanden ist, bevor die Bremse anspricht. Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs des Bremszylinders folgendermaßen geändert werden:

Die Kontermutter (6) des Bremszylinderstabs lockern.

Um den Leerhub zu erhöhen, den Stab an der Gabel (7) einschrauben. Zur Minderung lockern. Die Kontermutter (6) anziehen, dann das Spiel erneut prüfen.

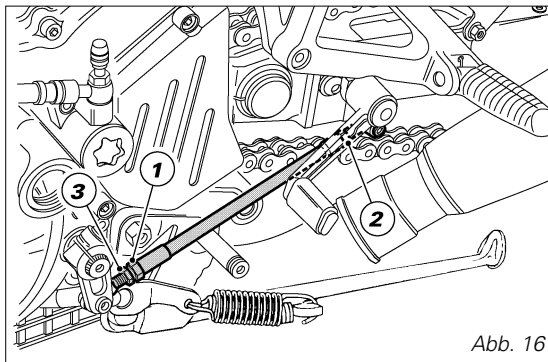


Abb. 16

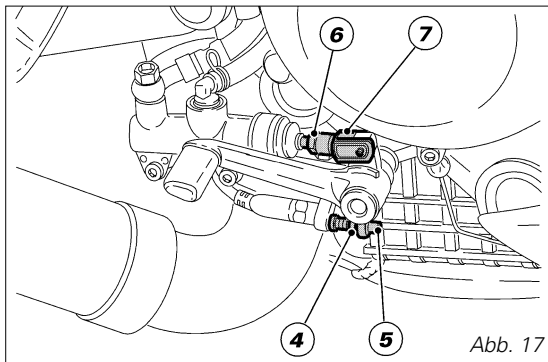


Abb. 17

HAUPTBESTANDTEILE- UND VORRICHTUNGEN

Anordnung am Motorrad (Abb. 18)

- 1) Kraftstofftankverschluss
- 2) Sattel- und Helmschloss
- 3) Seitenständer
- 4) Rückspiegel
- 7) Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel (900)
- 8) Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein

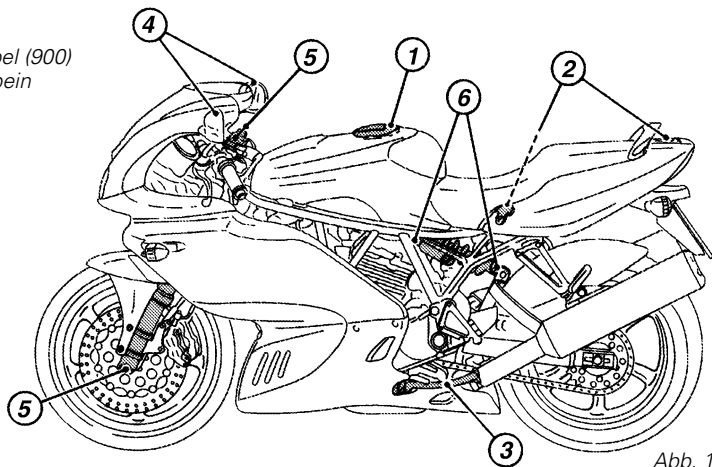


Abb. 18

Kraftstofftankverschluss (Abb. 19)

Öffnen

Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Nun um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und so das Schloss aufsperrt. Den Verschluss anheben.

Schließen

Den Verschluss mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken.

Den Schlüssel, gegen den Uhrzeigersinn, in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlusses wieder zuklappen.

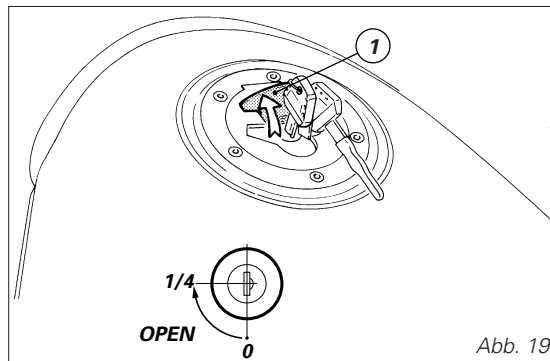


Abb. 19



Hinweis

Ein Schließen des Tanks ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.



Achtung

Nach jedem Tankvorgang (siehe Seite 33) muss man sich immer davon überzeugen, dass der Tankverschluss auch wieder perfekt ausgerichtet und abgeschlossen wurde.

Sitzbank- und Helmschloss

Öffnen (Abb. 20)

Den Zündschlüssel in das Schloss (1) einstecken und im Uhrzeigersinn aufdrehen; dabei kommt es zum Hochschnappen des hinteren Sitzbankteils.

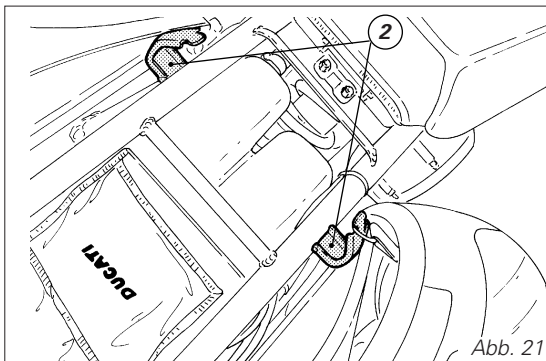
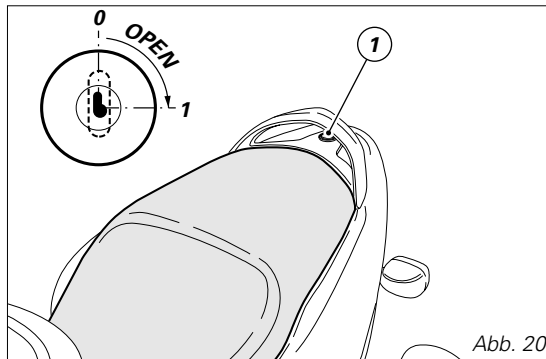
Die Sitzbank nun durch Ziehen nach hinten aus den vorderen Feststellvorrichtungen lösen. Im vorderen Sitzbankteil befinden sich die Haken (2, Abb. 21) für die Befestigung des Fahrer- bzw. des Beifahrerhelms. Das Ende des jeweiligen Helmverschlusses in einen der Haken einhaken, die Helme heraushängen lassen und zur Befestigung die Sitzbank montieren.

Achtung

Diese Vorrichtung dient der Absicherung des Helms, wenn das Motorrad geparkt wird. Den Helm niemals beim Fahren daran hängen lassen, da er mit den Fahrbewegungen interferieren und so den Verlust der Motorradkontrolle verursachen könnte.

Schließen

Sich darüber vergewissern, dass alle Elemente wieder korrekt im Stauraum unter der Sitzbank angeordnet und befestigt wurden. Den vorderen Teil der Sitzbank- unterseite unter den Bügelbolzen des Rahmens schieben, dann den hinteren Teil so lange niederdrücken, bis das Einrasten des Keils im Schloss vernehmbar ist. Sich davon überzeugen, dass die Sitzbank fest am Rahmen aufsitzt, dann den Schlüssel aus dem Schloss (1) abziehen.



Seitenständer (Abb. 22)

Wichtig

Vor dem Betätigen des Seitenständers muss man sich darüber vergewissern, dass die jeweilige Abstellfläche fest und eben genug ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt, u.ä. können zu einem mit starken Schäden verbundenem Umfallen des Motorrads führen. Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit dem Hinterrad talwärts abgestellt werden. Zum Ausklappen des Seitenständers, braucht man nur mit dem Fuß den Schubarm (1) herunterzudrücken (dabei die Lenkerhälften des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung zu begleiten. Das Motorrad so lange neigen, bis der Ständer am Boden zum Aufliegen kommt.

Achtung

Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es durch den Seitenständer gestützt wird. Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition“ (waagrecht) zu bringen, muss das Motorrad nach rechts geneigt und gleichzeitig der Schubarm (1) mit dem Fuß hochgedrückt werden.

Hinweis

Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Haltesystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) zu prüfen.

Achtung

Ein Anlassen des Motorrads ist nur bei einem sich in der „Ruheposition“ befindlichen Seitenständer möglich, da seine Sicherheitsvorrichtung den Anlass des Motors verhindern würde.

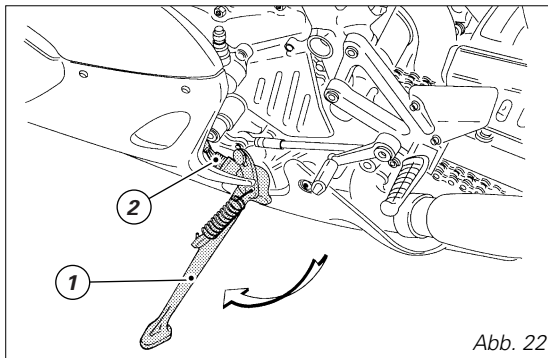


Abb. 22

Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel

Die Regulierung der Gabel in der Version 900 ist in der Zugstufe (Rückzug) und in der Druckstufe möglich.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

- 1) (Abb. 23) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe;
- 2) (Abb. 23) zur Änderung der Vorspannung der innen liegenden Federn;
- 3) (Abb. 23/1) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe.

Unter Anwendung eines Schlitzschraubendrehers kann man die sich am Scheitel jedes Gabelholms befindliche Einstellschraube (1) drehen und so auf die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe einwirken. Um die Einstellschraube (3) zu betätigen, muss man einen Schraubenzieher in die durchgehende Bohrung der Radachse an der Gabelholmachse einführen. Betätigt man die Einstellschrauben (1 und 3) kann man Einrastgeräusche vernehmen, von denen jedes jeweils einer Dämpfposition entspricht. Schraubt man die Schraube vollkommen ein, bis zu deren Feststellung, erreicht man die Position "0", die der maximalen Dämpfung entspricht. Von dieser Position aus beginnend, kann man, durch ein Drehen gegen den Uhrzeigersinn, die verschiedenen Einrastgeräusche mitzählen, die dann nacheinander für die Positionen "1", "2", usw. stehen. Die Standardpositionen sind folgende:
Druckstufe: 11 Einrastungen;
Zugstufe: 7 Einrastungen.

Der Maximalwert, dem die Regulierung der Mindestdämpfung entspricht, beläuft sich auf 14 Einrastungen (Zugstufe) und 16 Einrastungen (Druckstufe). Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms ändern zu können, muss die Sechskant-Einstellschraube (2) unter Anwendung eines 22mm-Sechskantschlüssels entsprechend betätigt werden. Der Vorspannungswert (A, Abb. 23) kann zwischen 25 und 10 mm variieren. Die Originaleneinstellung entspricht 18 mm.



Wichtig

Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

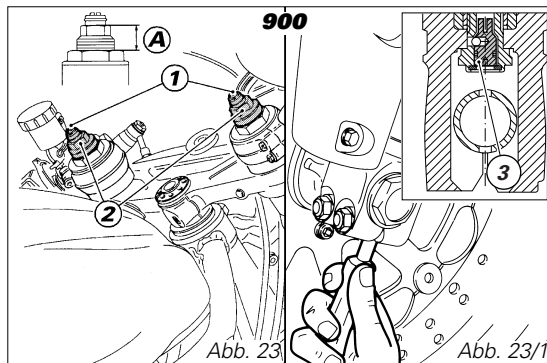
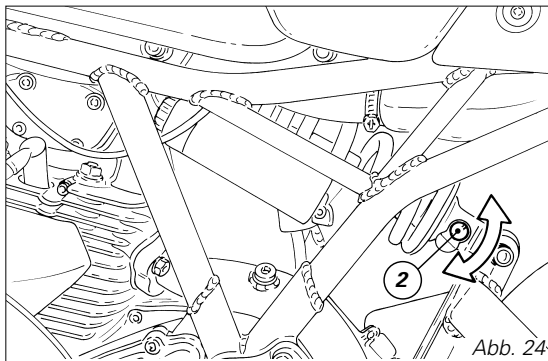


Abb. 23

Abb. 23/1



Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein

Alle Zentralfederbeine verfügen über Einstellvorrichtungen, die sowohl eine Einstellung der Federvorspannung als auch in der Druck- und der Zugstufe erlauben.

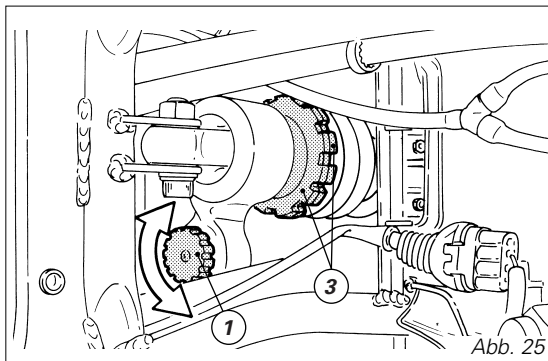
Die Einstellvorrichtung (1, Abb. 25) auf der linken Rahmenseite am Ausdehnbehälter des Federbeins dient zur Regulierung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe.

Die Einstellvorrichtung (2, Abb. 24) auf der linken Rahmenseite an der Befestigung des Federbeins dient zur Regulierung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe (Rücklauf).

Dreht man diese Einstellvorrichtungen (1 und 2) im Uhrzeigersinn, wird die Dämpfung erhöht. Die beiden Nutmutter (3, Abb. 25), die am oberen Teil des Federbeins angeordnet sind, dienen der Einstellung der Vorspannung der äußeren Feder.

Für die Änderung der Federvorspannung muss die obere Nutmutter gelöst werden. Durch Anziehen oder Lösen der Nutmutter wird die Vorspannung erhöht bzw. gemindert.

Nach erfolgter Einstellung, die obere Nutmutter erneut anziehen.



Achtung

Zum Drehen der für die Vorspannungsregulierung vorgesehenen Nutmutter einen Hakenschlüssel verwenden und vorsichtig verfahren, damit die Hand nicht stark gegen andere Motorradteile schlagen kann, falls der Zahn des Schlüssels beim Drehen herauspringt. Das

Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

Zentralfederbein am Modell 750

Beim Modell 750 wird die hydraulische Dämpfung dank besonderer Maßnahmen dem Federbeinhub (d.h. also des Rads) entsprechend variiert und gewährleistet dadurch den besten Fahrkomfort. Die Dämpfung bei geringen Kompressionswerten des Federbeins ist daher niedriger als bei stärkeren Kompressionen, was letztendlich eine bessere Aufnahme geringfügiger Bodenunebenheiten garantiert.

STANDARD-Einstellung:

Einstellschraube (1, Abb. 25) für Druckstufe - 18 Einrastungen.

Einstellschraube (2, Abb. 24) für Zugstufe - 8 Einrastungen.

STANDARD-Länge der Feder:
177 mm.

Zentralfederbein an den Modellen 750Sport/900Sport

STANDARD-Einstellung:

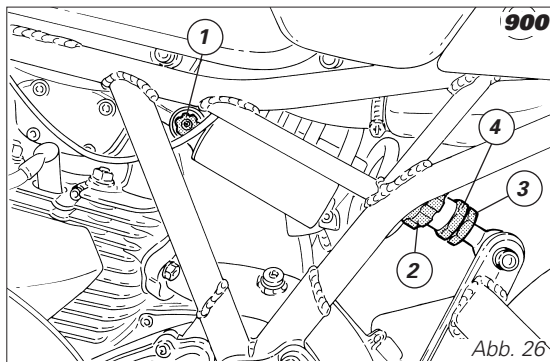
- Einstellschraube (1, Abb. 25) für Druckstufe - 25 Einrastungen.
- Einstellschraube (2, Abb. 24) für Zugstufe - 6 Einrastungen.

STANDARD-Länge der Feder:
177 mm.

Einstellschrauben am Zentralfederbein des Modells 900 (Abb. 26)

Das Zentralfederbein Öhlins am Modell 900 ist darüber hinaus mit einer Vorrichtung ausgestattet, die eine Einstellung der jeweiligen Länge erlaubt. Diese Vorkehrung ermöglicht, von der Federvorspannung unabhängig, eine Einstellung der Höhe der hinteren Radaufhängungsposition.

- Einstellschraube (1) für Druckstufe - 14 Einrastungen.
 - Einstellschraube (2) für Zugstufe - 10 Einrastungen.
- Für die Regulierung der hinteren Radaufhängungshöhe sind die Kontermutter (3) und die Mutter (4) zu lösen.
STANDARD-Länge der Feder:
160 mm.



GEBRAUCHSNORMEN

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Max. Drehzahl (Abb. 27)

Maximale in der Einfahrzeit und bei normalen Einsatz einzuhaltende Drehzahl

- 1) bis 1000 km;
- 2) ab 1000 bis 2500 km;
- 3) über 2500 km.

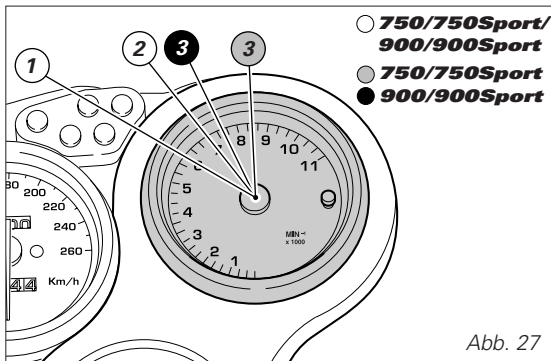


Abb. 27

Bis 1000 km

Während der ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachtet werden. Folgende Geschwindigkeiten dürfen nicht überschritten werden: $5.500 \div 6.000 \text{ min}^{-1}$.

Während der ersten Betriebsstunden des Motorbikes die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei jedoch immer innerhalb des vorgeschriebenen Drehzahlbereichs bleiben. Dazu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und Straßen in einem leicht hügeligen Gelände, wo Motor, Bremse und Radfederungen wirksam eingefahren werden können. Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibungsmaterials der Bremsbeläge. Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen Teile und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinflussen, wird empfohlen, nicht zu abrupt zu beschleunigen und den Motor nicht zu lange in erhöhter Drehzahl, besonders nicht an Steigungen, zu halten. Darüber hinaus sollte die Antriebskette öfters kontrolliert und, falls erforderlich, geschmiert werden.

Von 1000 bis 2500 km

Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahlen dürfen nicht überschritten werden: 7.000 min^{-1} .

Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons empfohlenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Eine Nichtbeachtung dieser Normen entbindet die Ducati Motor Holding S.p.A. von jeder und jeglicher Verantwortung hinsichtlich eventueller Motorschäden oder einer verminderten Lebensdauer desselben.

Nach 2500 km

Bei einem normalen Motorradeinsatz, nach der Einlaufzeit, wird empfohlen, folgende Drehzahlen nicht zu überschreiten:

8.500 min⁻¹ (750/750Sport);

7.500 min⁻¹ (900/900Sport).

Hält man sich an diese Empfehlungen, wird die Lebensdauer des Motors begünstigt und die Erfordernis von Überholungsarbeiten oder Einstellungen geringer.

Kontrollen vor dem Motoranlass

D

Achtung

Ein Ausbleiben der erforderlichen Kontrollen vor dem Losfahren kann zu Schäden am Motorrad und zu schweren Verletzungen des Fahrers oder des Beifahrers führen.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:

Kraftstoff im Tank

Den Kraftstoffpegel im Tank kontrollieren. Eventuell Nachtanken (Seite 33).

Motorölpegel

Über das Schauglas den Pegel in der Ölwanne kontrollieren. Eventuell nachfüllen (Seite 55).

Brems- und Kupplungsflüssigkeit

In den jeweiligen Behältern den Pegelstand der Flüssigkeiten prüfen.

Reifenzustand

Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 53).

Funktionalität der Steuerungen

Die Pedale und die Hebel der Steuerungen von Kupplung, Gas und Gangschaltung betätigen und dabei deren Funktionen kontrollieren.

Lichter und Anzeigen

Die Integrität der Glühbirnen der Beleuchtung, der Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühbirnen ersetzen (Seite 48).

Verschlüsse

Den korrekten Sitz des Tankverschlusses und der Sitzbank kontrollieren.

Ständer

Die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers (Seite 23) prüfen.



Achtung

Im Fall von Störungen, auf einen Einsatz des Motorrads verzichten und sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Motoranlass



Hinweis

Zum Starten eines bereits warmen Motors, muss man, so wie unter Punkt „Hohe Umgebungstemperatur“ beschrieben, vorgehen.



Achtung

Vor dem Anlass des Motorrads, muss man sich mit den Steuerungen, die man während der Fahrt anwenden muss, vertraut machen.

Normale Umgebungstemperatur

(zwischen 10° und 35°C):

1) Den Zündschalter auf die Angabe **ON** (Abb. 28) drehen und dabei prüfen, ob die grüne Kontrollleuchte **N** und die rote Öldruckkontrollleuchte  am Instrumentenbrett aufleuchten.



Wichtig

Die Öldruckkontrollleuchte muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors (Seite 11) erlöschen.



Achtung

Der Seitenständer muss sich beim Losfahren immer in seiner Ruheposition befinden (waagrecht), da sonst der Sicherheitssensor am Anlass hindern würde.

2) Den Starterhebel in die Position (B) (Abb. 29, 29/1 und 30) bringen.

3) Sich davon überzeugen, dass sich der Stopschalter (1,

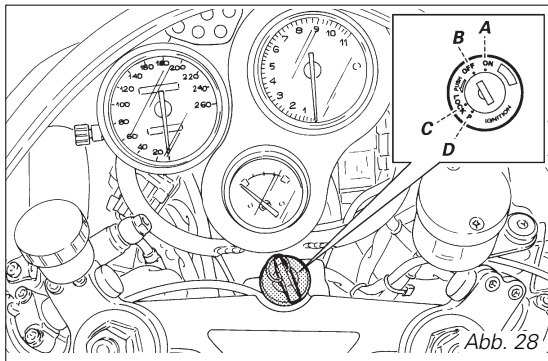
Abb. 31, 31/1 und 32) auf  **RUN** befindet, dann die Startertaste (2) betätigen.

Des Motorrads spontan anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.



Wichtig

Die elektrische Anlassvorrichtung nicht länger als 5 Sekunden pro Versuch verwenden und vor einem neuen Startversuch immer erst 10 Sekunden abwarten.



D

4) Den Starterhebel nun in die senkrechte Stellung (A) bringen und dadurch den Motor auf eine Umdrehungszahl von circa $1400 \div 1500 \text{ min}^{-1}$ bringen.

Wichtig

Einen kalten Motor nie in einer zu hohen Drehzahl betreiben. Erst das Erwärmen des Öls und das Erreichen derjenigen Stellen, die eine Schmierung erfordern, abwarten.

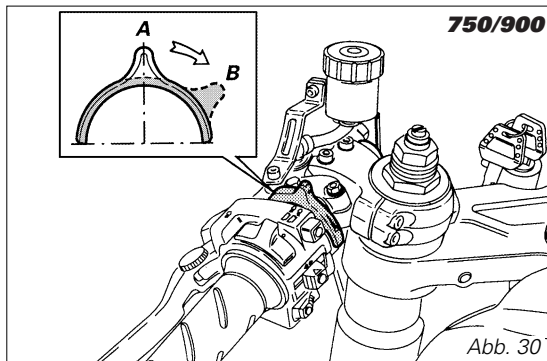
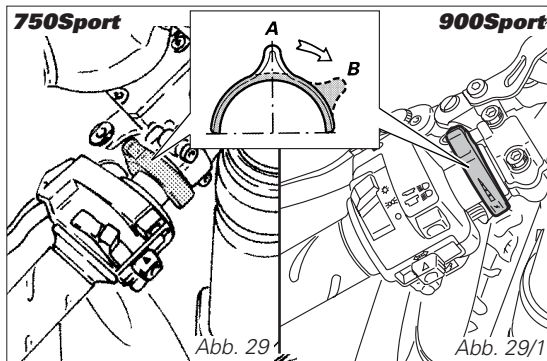
5) Während sich der Motor langsam erwärmt, den Starterhebel schrittweise auf die Position (A) bringen. Ein warmgelaufener Motor muss das Standgas bei vollkommen ausgeschlossenen Starter halten können.

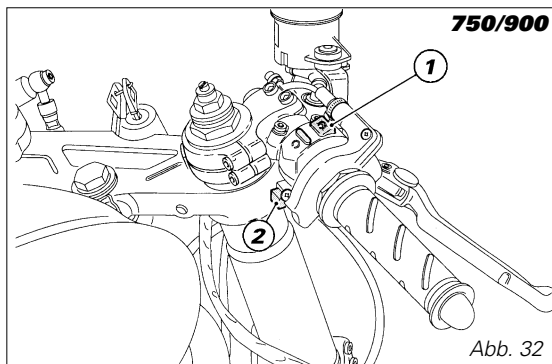
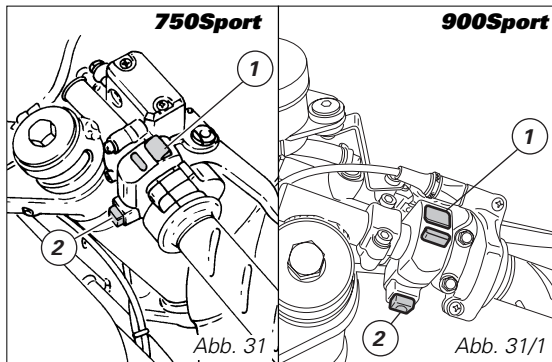
Hohe Umgebungstemperatur (über 35°C)

So wie bereits beschrieben vorgehen, ohne jedoch die Startersteuerung zu verwenden.

Kalte Umgebungstemperatur (unter 10°C)

So wie unter Punkt "Normale Umgebungstemperatur" beschrieben vorgehen und dabei die Aufwärmzeit für den Motor bis auf 5 Minuten (Punkt 5) hinausziehen.





Start und Fahrt des Motorrads

- 1) Den Motor durch Ziehen des Kupplungshebels entkuppeln.
- 2) Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
- 3) Durch Drehen des Gasdrehgriffs den Motor beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig zurücklassen. Das Motorrad fährt an.
- 4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
- 5) Um in einen höheren Gang umschalten zu können, das Gas zurückdrehen und so die Motordrehzahl mindern, dann auskuppeln, den Gangwahlhebel anheben und daraufhin den Kupplungshebel zurücklassen. Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: Gasdrehgriff zurückdrehen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurzzeitig beschleunigen, dadurch wird eine Ausrichtung der einzulegenden Zahnräder auf Gleichlauf ermöglicht, nun den nächst niedrigeren Gang einlegen, dann den Kupplungshebel loslassen. Die Steuerungen sollten überlegt und rechtzeitig eingesetzt werden: An Steigungen, wenn das Motorrad anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl, muss man sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen, nicht nur am Motor, sondern auch an der gesamten Motorradstruktur vermieden.



Wichtig

Abrupte Beschleunigungen sind zu vermeiden, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Kraftstoffmengen

und zu starken Ruckbelastungen an der Kraftübertragung führen können. Zu vermeiden ist auch, die Kupplung während der Fahrt ausgekuppelt zu lassen, dies könnte eine Erwärmung und einen übermäßigen Verschleiß des Reibungsmaterials bewirken.

Bremsen

Die Geschwindigkeit vorzeitig herabsetzen, anhand der Bremswirkung des Motors abdrosseln und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen und so vermeiden, dass das Motorrad plötzlich ausgeht.



Achtung

Ein unabhängiges Anwenden einer dieser beiden Steuerungen mindert die Bremswirkung. Die Bremsen niemals zu abrupt und mit zu viel Kraft betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder kommen kann, was wiederum den Verlust der Motorradkontrolle zur Folge haben kann. Bei Regen oder beim Befahren von Fahrbahnen mit geringer Haftung, wird die Bremswirkung erheblich reduziert. In diesen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Plötzliche Fahrmanöver können hier zum Verlust der Motorradkontrolle führen. Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken, muss man die Bremskraft des Motors ausnutzen, die man durch ein Herunterschalten der Gänge erzeugt. Die Bremsen dabei abwechselnd und nur kurzzeitig betätigen: Eine lang

andauernde Betätigung erzeugt die Überhitzung des Bremsbelags wodurch es zu einer drastischen Minderung der Bremswirkung kommt. Reifen mit einem Druck, der unter den vorgeschriebenen Werten liegt, mindern die Bremswirkung und beeinträchtigen die Fahrgenauigkeit und die Haftung in Kurven.

Anhalten

Die Geschwindigkeit mindern, herunterschalten und das Gas zurücklassen. Die Gänge so lange herunter schalten, bis man vom ersten Gang in den Leerlauf schalten kann. Abbremsen und das Motorrad anhalten. Den Zündschlüssel auf **OFF** (Seite 12) stellen und so den Motor ausschalten.



Wichtig

Den Schlüssel bei ausgeschaltetem Motor nicht auf **ON** stehen lassen, da die elektronischen Komponenten beschädigt werden könnten.

Parken

Zum Abparken des stehenden Motorrads den Seitenständer (siehe Seite 23) verwenden.

Den Lenker vollständig nach links drehen und, zur Diebstahlsicherung, den Schlüssel auf **LOCK** stellen. Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und dass es nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.

Falls erforderlich, kann man die Standlichter angeschaltet lassen. Dazu den Zündschlüssel in die Position **P** bringen.

Wichtig

Den Schalter nicht zu lange in der Position **P** belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.

Achtung

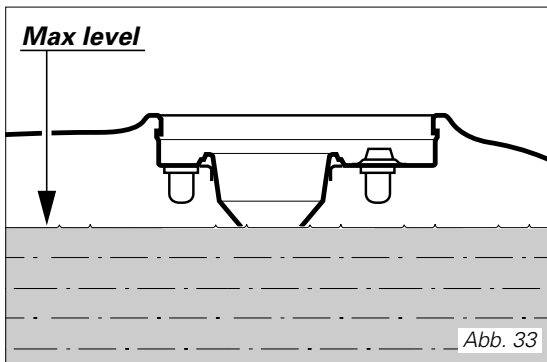
Das Verwenden von Vorhängeschlössern oder anderweitigen Blockiersystemen, die am Losfahren des Motorrads hindern (z.B. Bremsscheibenblockierung, Kettenblattblockierung, usw.....) ist sehr gefährlich und kann den Betrieb des Motorrads und die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer negativ beeinflussen.

Tanken

Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstoffpegel muss unterhalb der Einfüllöffnung der Aufnahme des Tankverschlusses (Abb. 33) bleiben.

Achtung

In der Tankverschlusskammer darf kein Kraftstoff vorhanden sein.



D

Mitgeliefertes Zubehör (Abb. 34)

Im Stauraum unter der Sitzbank befindet sich eine Hülle (1) mit folgendem Material:

Anleitungs- und Instandhaltungsheft;

Helmbefestigungsgurt;

Werkzeugtasche für die normalen Instandhaltungs- und Kontrollarbeiten.

Um an dieses zu Fach gelangen, muss man die Sitzbank, nach dem Öffnen des Sitzbankschlosses entfernen (siehe Seite 22).

Die Werkzeugtasche (Abb. 35)

enthält:

Zündkerzen-Sechskantschlüssel (2);

Stift für Zündkerzenschlüssel (3);

Zweifach-Schraubenzieher (4);

Helmbefestigungsgurt (5).

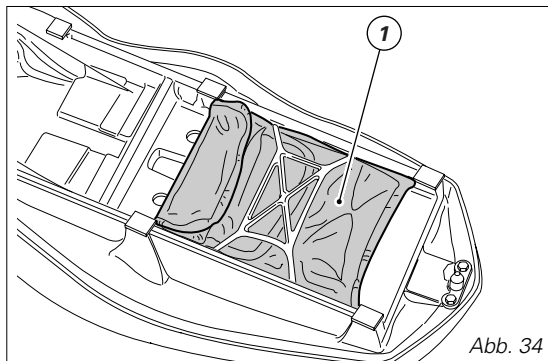


Abb. 34

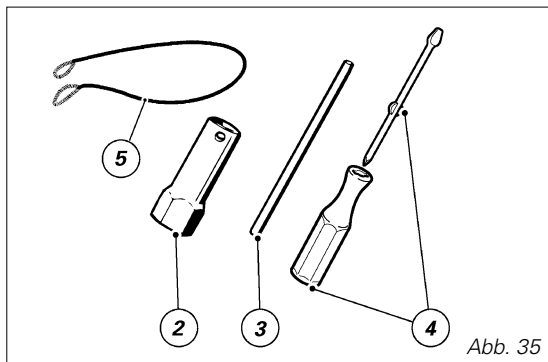


Abb. 35

HAUPTSÄCHLICHE BETRIEBS- UND INSTANDHALTUNGSARBEITEN

Abnahme der Verkleidung

Um bestimmte Reparatur- oder Instandhaltungseingriffe ausführen zu können, ist zuvor die Abnahme einiger Verkleidungsteile des Motorrads erforderlich.



Achtung

Eine mangelnde oder nicht korrekt erfolgte Befestigung eines der entfernten Teile, kann während der Fahrt zu deren plötzlichen Lösen und so zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.



Wichtig

Um eine Beschädigung der lackierten Verkleidungsteile oder des Plexiglas der Cockpitverkleidung zu vermeiden, muss man immer die Unterlegscheiben aus Nylon unter den Befestigungsschrauben anordnen. Einige dieser Befestigungsschrauben sind selbstschneidend und dürfen daher nicht übermäßig angezogen werden, um das Gewinde nicht zu beschädigen und eine Blockierung bei der nächsten Verwendung zu vermeiden.

Seitenverkleidungen

Die drei Schrauben (1, Abb. 36 und 37), die die jeweilige Verkleidungshälfte am Cockpit befestigen, lösen. Die Schraube (2), die die Verkleidungshälften am Rahmenhalter befestigt, lösen.

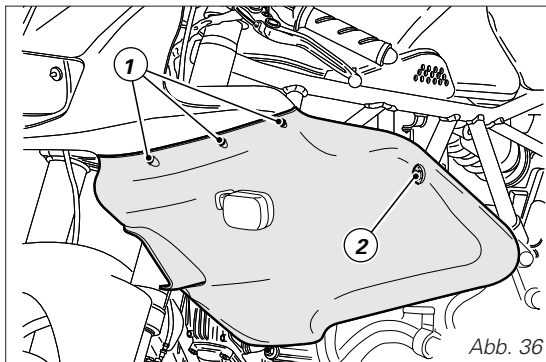


Abb. 36

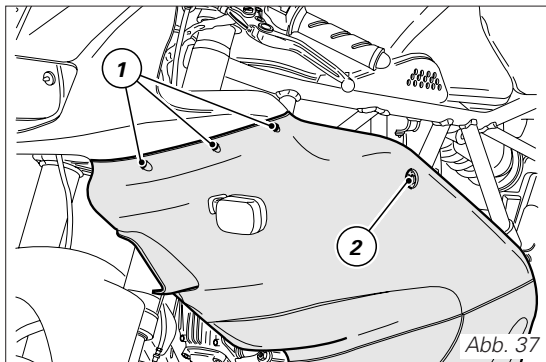


Abb. 37

Halbverkleidete Version (Abb. 38)

Die Schraube (3) für die Befestigung der Verkleidungshälfte am unteren Abstützbügel lösen.

Die Anschlüsse der Blinker abstecken, dann die Verkleidungshälften abnehmen.

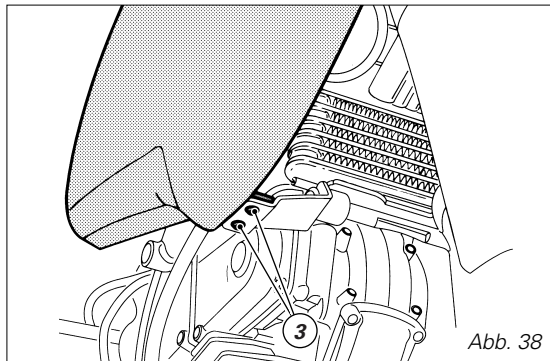


Abb. 38

Verkleidete Version (Abb. 39)

Die Schraube (4) für die Befestigung der linken Verkleidungshälfte an der Halteplatte des Seitenständers lösen. Die Schrauben (5) für die Befestigung der rechten Verkleidungshälfte am Stift des Hinterradbremsspedals lösen. Die Anschlüsse der Blinker abstecken.

Die vier Schrauben (6), die die Verkleidungshälften untereinander am unteren Teil befestigen, lösen, dann die Verkleidungen abnehmen.

Dies ist nicht erforderlich, wenn man beide Verkleidungshälften gleichzeitig abnehmen möchte. In diesem Fall sind diese von unten vom Motorrad abzuziehen. Dabei, um ihren Bruch zu vermeiden, darauf achten, dass sie nicht zu stark auseinandergedrückt werden.

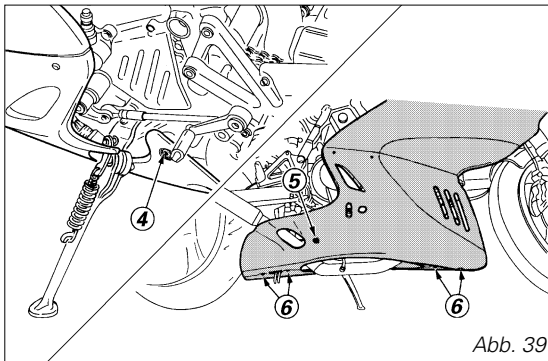


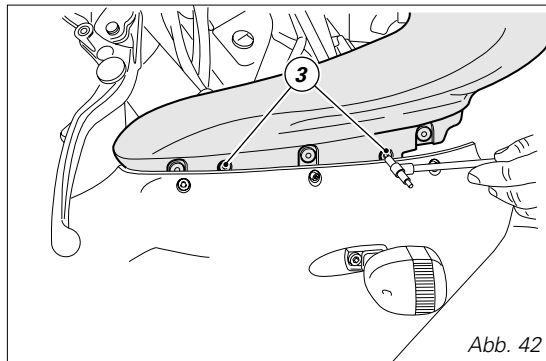
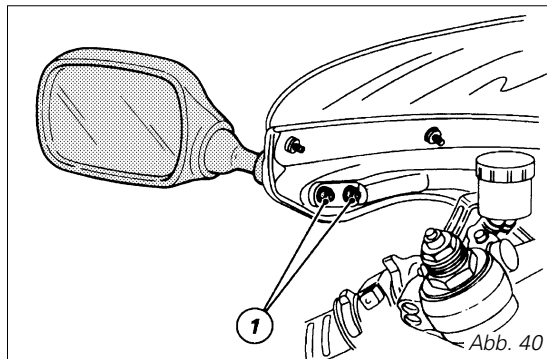
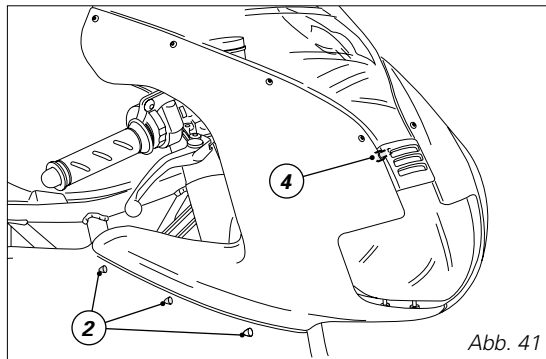
Abb. 39

Cockpitverkleidung

Die zwei Muttern (1, Abb. 40), die für die Befestigung der Rückspiegel zuständig sind, lösen, dann die Rückspiegel abnehmen.

Die drei Schrauben (2, Abb. 41) für die Befestigung der Verkleidungshälften am Cockpit lösen. Die Verkleidungshälften leicht abziehen und die vier Schrauben (3, Abb. 42), die für die Befestigung der Cockpitseiten am Scheinwerferstützrahmen zuständig sind, lösen.

Die Cockpitverkleidung über den Scheinwerfer vom vorderen Befestigungsstift (4, Abb. 41) abziehen.



Anheben des Kraftstofftanks (Abb. 43 und 44)

Die Sitzbank abnehmen (siehe Seite 22).

Den vorderen elastischen Haken (1, Abb. 43) an der Tankhalterung durch Ziehen nach hinten aushaken.

Den Tank hochheben, dann den Stützstab (2, Abb. 44) aus seinem Halter (3) aushaken und den Tank auf dem Stützstab (2) auflegen bzw. dessen Ende in die Bohrung der Querstrebe am Rahmen einfügen.

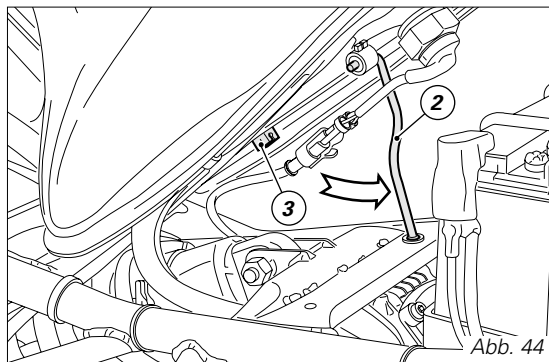
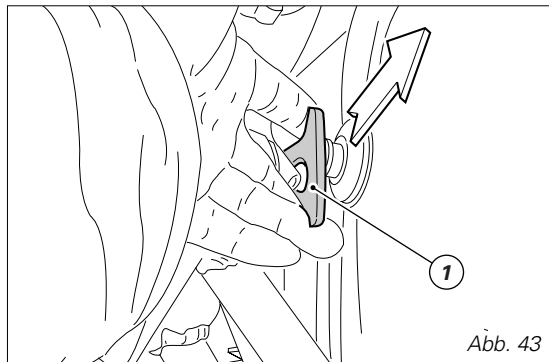
Den erforderlichen Eingriff vornehmen, dann die entfernten Teile in der den zuvor beschriebenen Arbeiten umgekehrten Reihenfolge durchführen.



Achtung

Um zu verhindern, dass Kraftstoff aus der Entlüftung des Tankverschlusses ausfließen kann, muss man sich davon überzeugen, dass weniger als 5 Liter Kraftstoff im Tank vorhanden sind (Reservekontrollleuchte am Instrumentenbrett leuchtet auf). Den Tank nur so weit wie für das Abnehmen des Stützstabs erforderlich anheben. Eine übermäßige Drehung kann zu Schäden an den Kabeln der Kraftstoffsonde und/oder an den Kraftstoffleitungen führen.

Beim Absenken des Tanks kontrollieren, dass die Kraftstoffleitungen nicht eingequetscht werden und dass das Kabel der Kraftstoffsonde nicht in nächster Nähe zum senkrechten Zylinderkopf ausgerichtet ist.



Austausch des Luftfilters (Abb. 45 und 46)

Die Luftfilter müssen den im Instandhaltungsplan vorgeschriebenen Zeiten gemäß (siehe Garantieheft) ersetzt werden. Um an den Filterkasten zu gelangen, muss der Kraftstofftank angehoben werden. Für die Abnahme des Filters zuerst die Befestigungsclammern (1) des Deckels an beiden Seiten des Filterkastens aushaken, dann den Deckel (2) abnehmen. Den Filtereinsatz (3, Abb. 46) entfernen und austauschen.

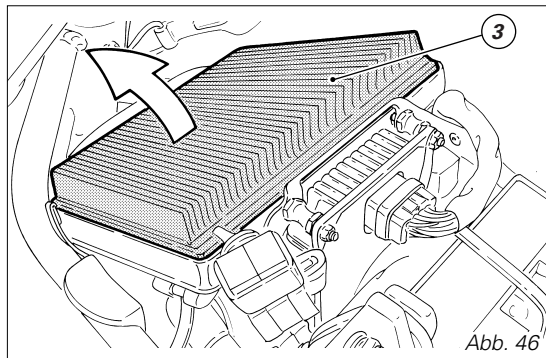
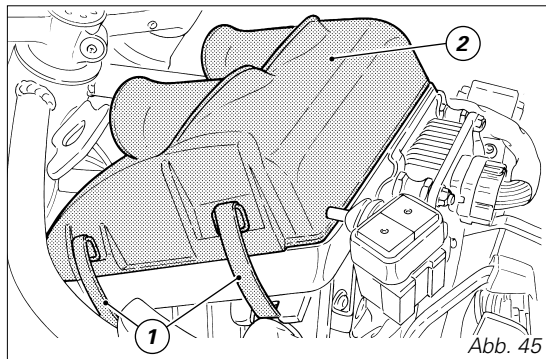
Wichtig

Ein verschmutzter Filter reduziert den Lufteinlass, was einen erhöhten Kraftstoffverbrauch mit sich bringt, wodurch wiederum die Motorleistung gemindert und Verkrustungen an den Zündkerzen verursacht werden. Das Motorrad niemals ohne Filter verwenden. Die in der Luft enthaltenen Schmutzteilchen könnten in den Motor gelangen und diesen beschädigen.

Den Filter korrekt, gemäß Abbildung 46, in seinem Sitz im Filterkasten installieren, dann alle entfernten Elemente montieren.

Wichtig

Falls das Motorrad auf staubigen Straßen oder in einer feuchten Umgebung gefahren wird, muss der Austausch häufiger als in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschrieben erfolgen.



Pegelkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit

Der Pegel darf nicht unter die **MIN**-Kerbe an den entsprechenden Behältern (Abb. 47 bis 51) sinken. Ein unzureichender Pegelstand erleichtert den Einlass von Luft in den Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert. Zum Nachfüllen oder Wechseln in den, in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) angegebenen Zeiten, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.



Wichtig

Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch alle Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Bremsanlage

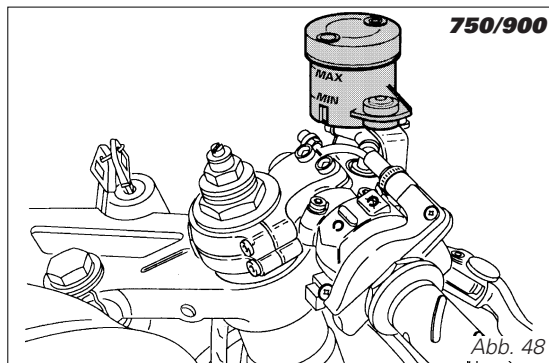
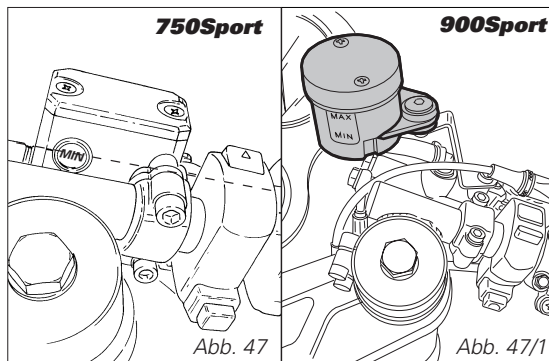
Erweist sich das Spiel des Bremshebels oder -pedals als übermäßig, obwohl die Bremsbeläge noch im guten Zustand sind, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen zu lassen.



Achtung

Die Kupplungs- und Bremsflüssigkeit kann Schäden an lackierten und Kunststoffteilen verursachen, daher sollte ein Kontakt mit diesen Teilen vermieden werden. Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen.

Nie Ölsorten unterschiedlicher Qualität vermischen. Die perfekte Abdichtung der Dichtungen kontrollieren.



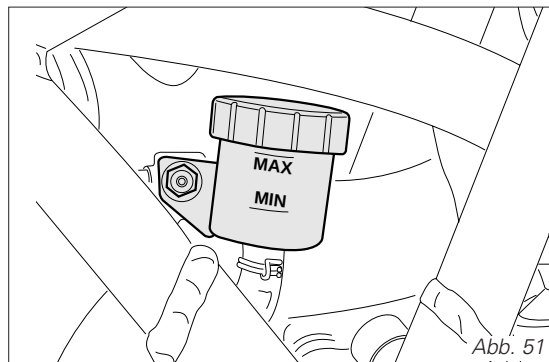
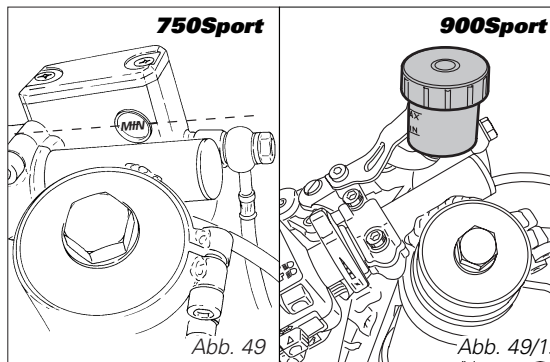
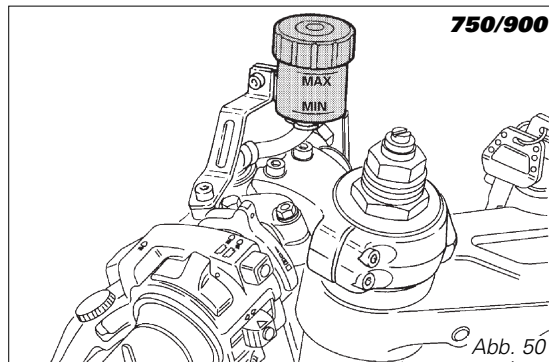
Kupplungsanlage

Falls das Spiel des Steuerhebels übermäßig ist und das Motorrad ruckt oder beim Einlegen eines Gangs stehen bleibt, sind dies Anzeichen dafür, dass Luft in der Anlage vorhanden ist. Ist dies der Fall, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden und dort eine Kontrolle des Systems bzw. eine Entlüftung der Anlage durchführen lassen.



Achtung

Die Kupplungsflüssigkeit im Behälter neigt mit zunehmendem Verschleiß des Kupplungsscheibenbelags zum Ansteigen: der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindestpegel) darf daher nicht überschritten werden.



Verschleißkontrolle an den Bremsbelägen

(Abb. 52)

Vorderradbremse

Zur Erleichterung der Bremsbelagkontrolle, ohne dass die Beläge erst von den Bremssätteln abgenommen werden müssen, wurden Verbrauchsanzeigen daran vorgesehen. Auf einem Bremsbelag, der sich in einem guten Zustand befindet, müssen die am Reibungsmaterial angebrachten Kerben noch gut erkennbar sein.

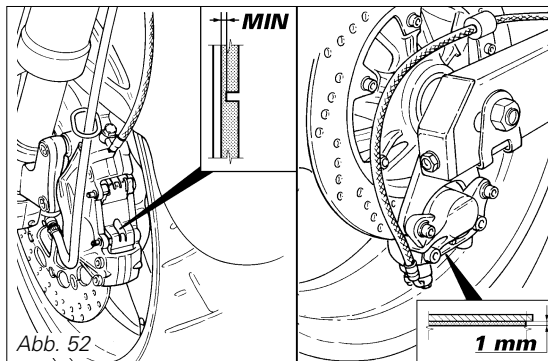
Hinterradbremse

Auf jeder Scheibe muss der Belag des Reibungsmaterials eine Stärke von mindestens 1 mm aufweisen.



Wichtig

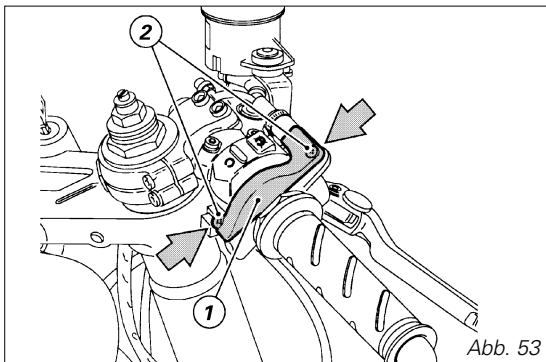
Die Bremsbeläge bei einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt auswechseln lassen.



Schmieren der Gelenke

In regelmäßig ist eine Kontrolle der äußeren Ummantelungen der Gas- und des Starterzugs durchzuführen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an den äußeren Kunststoffummhüllungen erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktion des inneren Zugs prüfen: Ergeben sich Reibungen oder Verklebungen, muss man den entsprechenden Austausch von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen. Um diese Maßnahmen zu vermeiden, empfehlen wir, die Enden aller flexiblen Steuerzüge regelmäßig mit SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 einzufetten.

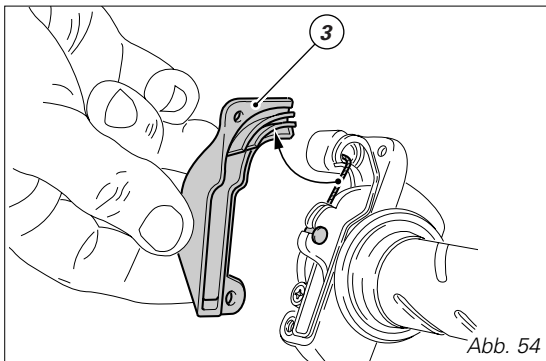
Beim Gaszug ist es empfehlenswert, erst den Deckel (1, Abb. 53) der Steuerung, durch Lösen der zwei Befestigungsschrauben (2), abzunehmen und das Leitungsende und die Zugrolle einzufetten.



Achtung Die Steuerung vorsichtig schliessen, das Kabel in die Zugrolle einführen und dabei durch den Deckelschlitten (3, Abb.54) führen.

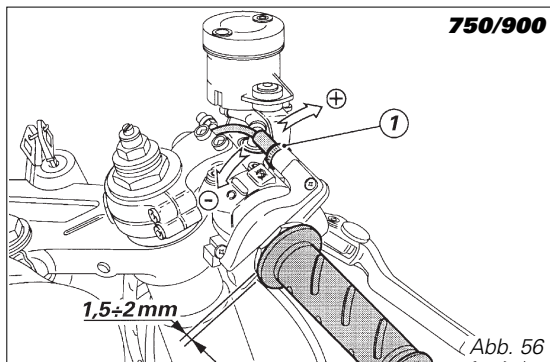
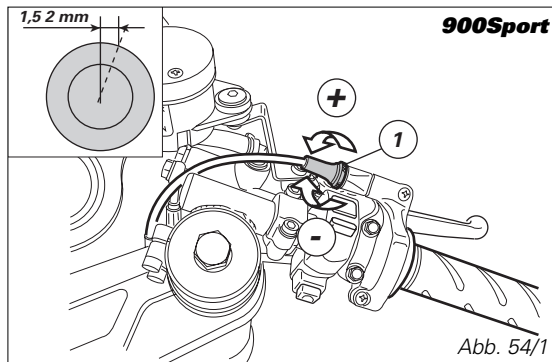
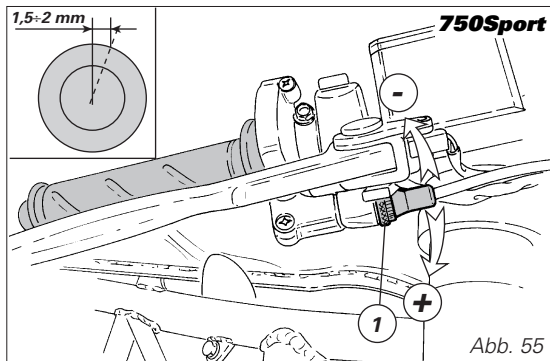
Den Deckel montieren und die Schrauben (1) feststellen.

Um eine optimale Funktionsweise der Gelenke des Seitenständers garantieren zu können, nach dem Entfernen jeglicher Schmutzspur, alle einer Reibung unterliegenden Punkte mit SHELL Alvania R3 einfetten.



Regulierungen des Gaszugs

Der Gasdrehgriff muss, an der Außenseite des Griffbands gemessen, in allen Lenkpositionen, einen Leerhub von **1,5÷2 mm** aufweisen. Falls sich hier eine Einstellung als erforderlich erweist, muss dazu die entsprechende Einstellvorrichtungen (1, Abb. 54/1, 55 und 56), die sich an der Steuerung selbst befinden, verwendet werden.



Aufladen der Batterie (Abb. 57)

Zum Aufladen der Batterie wird empfohlen, diese vom Motorrad zu nehmen.

Zuerst den negativen, schwarzen Anschlusskontakt (-), dann den roten, positiven (+) abnehmen.

Die Haltegummis (1) aushaken und die Batterie entfernen.



Achtung

Die Batterie produziert explosive Gase: von Wärmequellen entfernt halten.

Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen.

Die Leiter des Ladegeräts an die jeweiligen Anschlüsse (rot an den Positivpol (+), schwarz an den Negativpol (-) schließen.

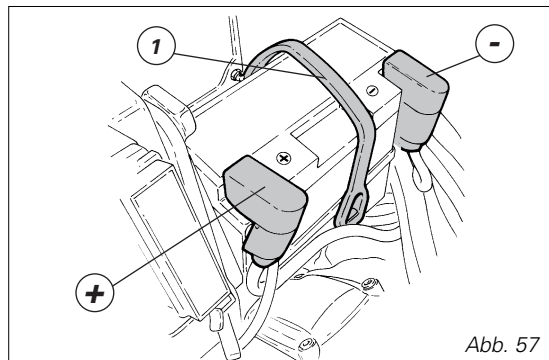


Abb. 57



Wichtig

Die Batterie an das Batterieladegerät schliessen bevor letzteres eingeschaltet wird und so verhindern, dass sich Funken an den Batterieanschlüssen bilden, durch die sich das in den Zellen enthaltene Gas entzünden könnte. **Immer erst das positive Kabelende (rot) anschließen.**



Achtung

Die Batterie aus der Reichweite von Kindern halten.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 1 A aufladen.

Spannen der Antriebskette

Das hintere Rad langsam vorwärts drehen, in dieser Weise ist es möglich, die Position zu finden, in der die Kette am meisten gespannt ist. Bei einem, auf den Seitenständer abgestellten Motorrad die Kette in der Mitte der Schwinge mit einem Finger nach oben drücken. Der untere Kettenzweig muss einen Ausschlag von:

25 mm bei der 900 (Abb. 58);

30 mm bei 750/750Sport/900Sport (Abb. 58) aufweisen.

Zum Einstellen der Spannung (750/750Sport/900Sport), die Mutter (1, Abb. 59) der Radachse lockern; die Schraube (2), im Uhrzeigersinn drehend, an beiden Seiten der Schwinge gleich weit anschrauben oder für eine Minderung aufschrauben. Im letzten Fall muss das Rad nach vorne geschoben werden.

Zum Einstellen der Spannung (900) die Muttern (1, Abb. 60) auf beiden Seiten der Radachse lockern.

Die Kontermutter (2) lockern, dann die Schraube (3) im gleichen Ausmaß und gegen den Uhrzeigersinn drehend an beiden Seiten der Schwinge lockern und so die Spannung erhöhen oder, für deren Minderung, anziehen. In diesem Fall muss das Rad nach vorne geschoben werden.

D



Wichtig

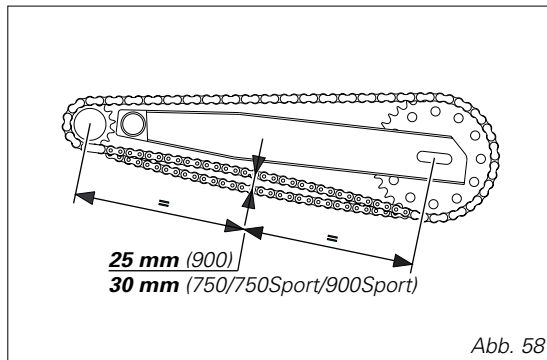
Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Übertragungsorgane.

Auf beiden Seiten der Schwinge die Übereinstimmung der Bezugskerben unter Bezugnahme auf die Anzeige (4,

Abb. 59, 60) kontrollieren, so kann garantiert werden, dass das Rad perfekt auf Flucht liegt.

Das Gewinde der Muttern (1) der Radachse mit SHELL Retinax HDX2 fetten und auf 72 Nm anziehen.

Das Gewinde der Einstellschrauben (3) mit SHELL Alvania R3 fetten, dann die Gegenmutter (2) auf 8 Nm anziehen.



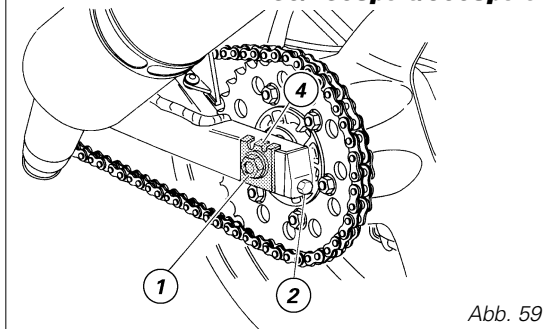
750/750Sport/900Sport

Abb. 59

Schmieren der Antriebskette

Diese Kette ist mit O-Ringen ausgestattet, wodurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen geschützt und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht erhalten werden kann. Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen dafür nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden und eine zu stark einwirkende Reinigung mit Dampfstrahlreinigern ist zu vermeiden. Die Kette dann mit Druckluft oder mit aufsaugendem Material trocknen und, in allen ihren Teilen, mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

**Wichtig**

Ein Verwenden von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zu drastischen Schäden des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

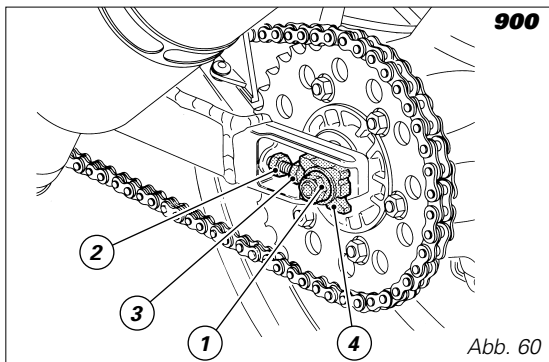
900

Abb. 60

Austausch der Glühbirnen

Bevor man den Austausch einer durchgebrannten Glühbirne vornimmt, muss man sich davon überzeugen, dass die Ersatzbirne die Spannungswerte und Leistungen aufweist, die auf der Seite 65 „Elektrische Anlage“ angegeben werden. Vor einer erneuten Montage der abgenommenen Teile, immer die Funktionstüchtigkeit der neuen Glühbirne kontrollieren.

Scheinwerfer

Um an die Glühbirnen des Scheinwerfers gelangen zu können, muss man im Innenbereich des Cockpits arbeiten. Den Stecker (1, Abb. 61) von der Scheinwerferleuchte lösen. Die Schutzhaube durch Ziehen an der Lasche (A) abziehen. Die Halteklammer (2, Abb. 62) der Leuchte aushaken, dann aus ihrer Fassung nehmen. Die Glühbirne austauschen.



Hinweis

Das Glas der neuen Birne darf nicht mit den Händen berührt werden, da dies zu Schwärzungen führt, die die Leuchtfähigkeit einschränken.

Erneute Montage der Glühbirnen:

Die Führungslasche der Glühbirnenbase in den entsprechenden Sitz einführen, dadurch kommt es zur exakten Ausrichtung.

Die Enden der Klammer (3) in die Halterungen des Scheinwerferkörpers einhaken. Den zuvor abgeschlossenen Stecker wieder anschließen, dann die Gummihaut erneut montieren.

Die Glühbirne des Standlichts ist im oberen Teil des Scheinwerferkörpers montiert. Für ihren Austausch, die Fassung (3, Abb. 63) aus dem Scheinwerferkörper herausziehen. Die Glühbirne herausziehen und austauschen.

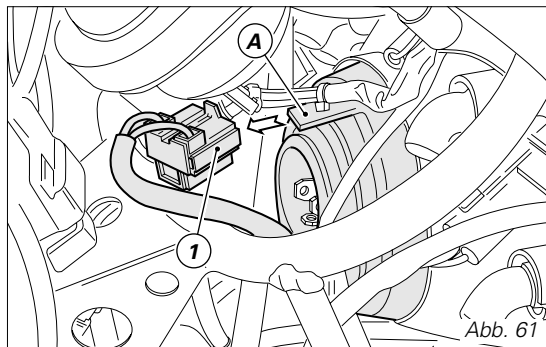


Abb. 61

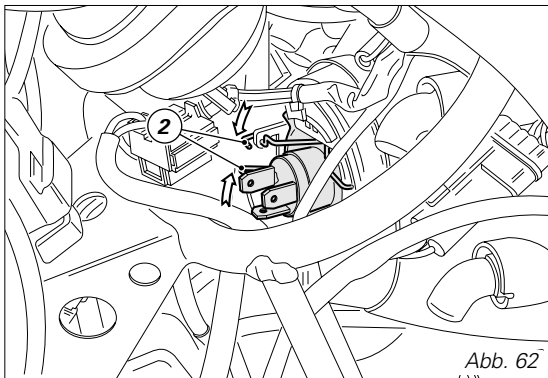


Abb. 62

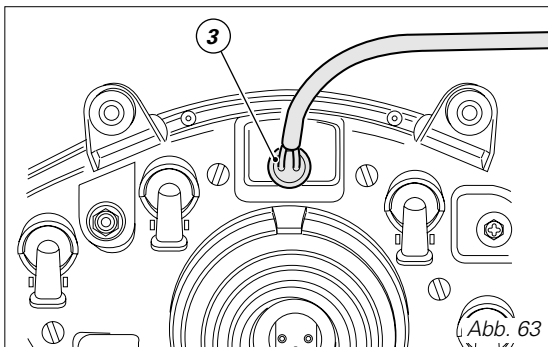


Abb. 63

Instrumentenbrett (Abb. 64)

Um an die Glühlampen der Kontrollleuchten und der Beleuchtung des Instrumentenbretts zu gelangen, muss das Cockpit entfernt werden (Seite 37). Die Birnenfassung hinten am Instrument herausziehen, dann die Glühlampe austauschen; sie dazu aus ihrer Fassung nehmen. Um zu vermeiden, dass die Anordnung beim Wechsel mehrerer Kontrollleuchten, vertauscht wird, wurde am Kabel der jeweiligen Fassung eine Nummer eingestanzt, die mit der auf dem entsprechenden Sitz auf dem Instrumentenbrett aufgestanzten Nummer übereinstimmen muss.



Hinweis

Die Fassungen dieser Glühlampen sind mit einem Endstück (A) ausgestattet, welches deren Herausziehen aus dem Instrumentenkörper ohne Gefahr, dass die Kabel dabei abreißen, ermöglicht.

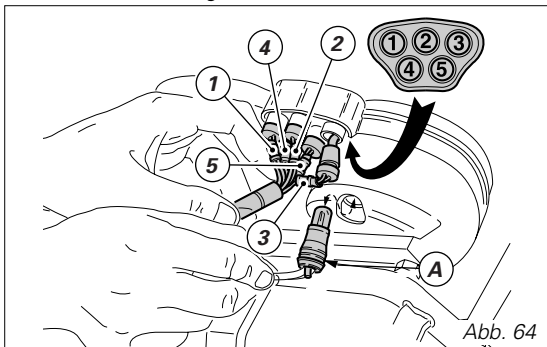
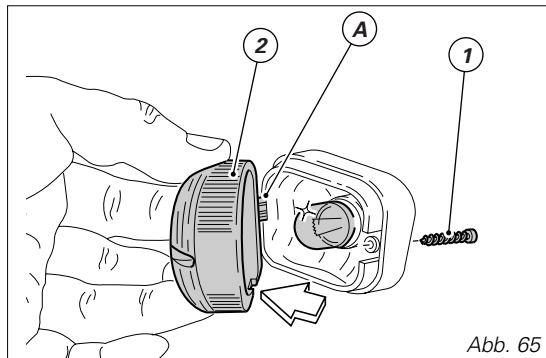


Abb. 64

Blinker (Abb. 65)

Durch Lösen der Schraube (1), den Napf (2) vom Blinkerhalter trennen. Die Glühbirne hat einen Bajonettenanschluss. Für ihre Entnahme, muss man sie daher in ihrem Sitz eindrücken und gegen den Uhrzeigersinn herausdrehen. Die Birne ersetzen und die neue Birne bis zum Einrasten in ihrem Sitz, im Uhrzeigersinn, eindrehen. Danach den Blinkernapf durch Einführen des Zahns (A) in den dafür vorgesehenen Schlitz am Halter montieren. Die Schraube (1) erneut festziehen.



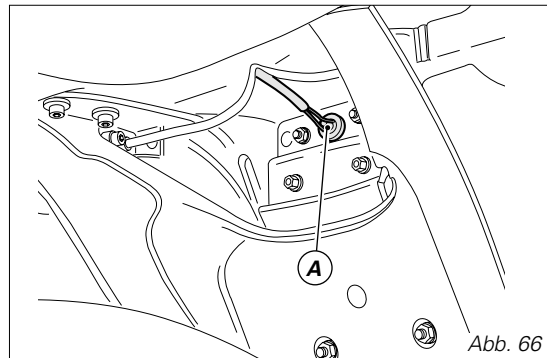
Kennzeichenbeleuchtung (Abb. 66)

Um an die Glühbirne der Kennzeichenbeleuchtung zu gelangen, muss die Glühbirnenfassung von innen aus dem Kennzeichenhalter herausgenommen werden. Die Glühbirne herausziehen, dann austauschen.



Hinweis

Die Fassungen der Instrumentenglühbirnen sind mit einem Endstück (A) ausgestattet, welches deren Herausziehen ohne Gefahr, dass die Kabel dabei abreißen, ermöglicht.



Bremslicht

Für den Austausch der Brems- und Standlichtbirne, müssen die beiden Schrauben (1, Abb. 68), die das Rücklichtglas feststellen, gelöst werden. Das Glas abnehmen, dann die Glühbirne entfernen. Sie verfügt über einen Bajonettenanschluss und muss daher zum Entfernen in ihren Sitz eingedrückt und dabei, gegen den Uhrzeigersinn, herausgedreht werden. Die Glühbirne austauschen und, im Uhrzeigersinn, bis zum Einrasten in ihren Sitz (Abb. 61) eindrehen. Das Rücklichtglas montieren, dann die Schrauben (1) erneut anziehen.

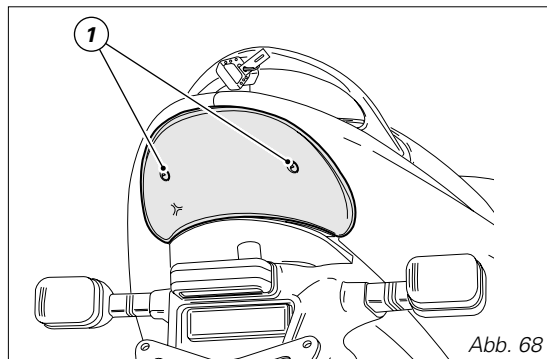


Abb. 68

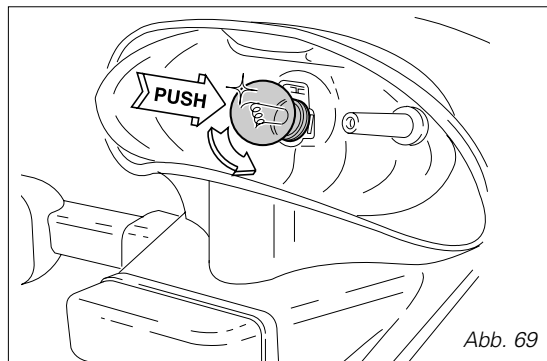


Abb. 69

Ausrichten des Scheinwerfers (Abb. 70)

Kontrollieren, ob der Scheinwerfer korrekt ausgerichtet ist. Dazu das Motorrad, mit auf den richtigen Druck aufgepumpten Reifen und mit einer darauf sitzenden Person, in einem Abstand von 10 Metern vor eine Wand oder einen Schirm gänzlich auf seiner Längsachse senkrecht aufgerichtet, ausrichten. Eine waagerechte Linie ziehen, die der Höhe der Scheinwerfermitte entspricht und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse des Motorrads auf Flucht liegt. Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen. Das Abblendlicht einschalten, dabei muss die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen Bereich und dem beleuchteten Bereich auf einer Höhe liegen, die nicht über $\frac{9}{10}$ der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.

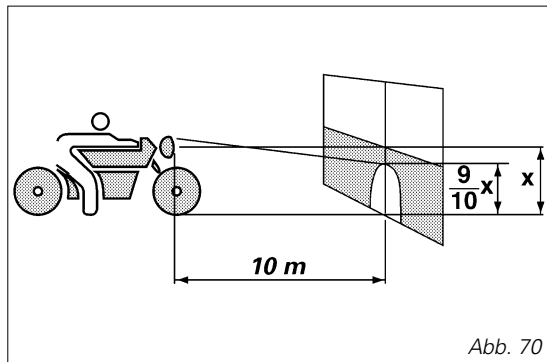


Abb. 70



Hinweis

Die beschriebene Vorgangsweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels stellt diejenige dar, die von den „Italienischen Richtlinien“ festgelegt wurde. Dieses Verfahren den im jeweiligen Anwenderland gültigen Vorschriften anpassen.

Die **Korrektur der senkrechten Ausrichtung** des Scheinwerfers ist durch ein Betätigen der Einstellschraube (1, Abb. 71), auf der linken Seite des Scheinwerfers möglich. Dreht man die Schraube im Uhrzeigersinn, senkt sich das Lichtbündel, dreht man in die andere Richtung, wird es angehoben.

Die **Korrektur der waagrechten Ausrichtung** des Scheinwerfers ist durch ein Betätigen der Einstellschraube (2, Abb. 71), die sich auf der rechten Seite des Scheinwerfers befindet, möglich. Durch Drehen der Schraube im Uhrzeigersinn verschiebt sich das Lichtbündel nach rechts, entgegengesetzt nach links.

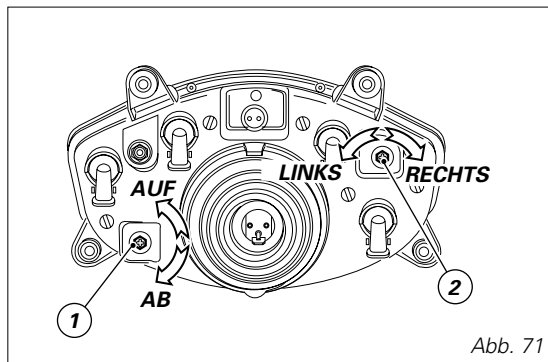


Abb. 71

Reifen

Reifendruck vorne:

2,1÷2,2 bar

Reifendruck hinten:

2,2÷2,3 bar

Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen, sollte der Reifendruck entsprechend kontrolliert und angepasst werden.



Wichtig

Den Reifendruck immer im "kalten Zustand" messen und regulieren.

Um die Rundheit der vorderen Felge beim Befahren von besonders unebenen Straßen sichern zu können, ist der Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar zu erhöhen.

Reparatur oder Austausch der Reifen

Reifen ohne Luftkammer, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Erscheinungen von Luftverlusten zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte sich ein Reifen als leicht platt erweisen, muss man genau kontrollieren, ob Luftverluste vorhanden sind.

Achtung

Falls der Reifen Löcher aufweist, muss er ausgetauscht werden. Beim Austausch der Reifen den Reifentyp und die Marke der Erstausrüstung verwenden. Um Druckverluste während der Fahrt zu verhindern, muss man sich davon überzeugen, dass die Schutzkappen wieder fest auf den Ventilen sitzen. Niemals Reifen mit Luftkammern verwenden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für den Fahrer und den Beifahrer haben kann.

Nach einem erfolgten Reifenwechsel ist ein Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig

Nie die für das Auswuchten der Reifen bestimmten Gegengewichte abnehmen und sie nicht verschieben

Hinweis

Für den Reifenwechsel muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstätte wenden, nur so kann man sicher gehen, dass die Abnahme und die erneute Montage der Räder in korrekter Weise erfolgen.

Mindestprofiltiefe der Radlauffläche

Die Profiltiefe der Radlauffläche (S, Abb. 72) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen. Die abgemessene Tiefe darf niemals unter **2 mm** liegen bzw. nie unter den, seitens der sich in Kraft befindlichen Gesetzen bestimmten Werten.

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf eventuelle Risse oder Einschnitte hin kontrollieren, besonders an deren Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Ein Reifen mit schweren Schäden muss ausgetauscht werden. Aus Lauffläche eventuell in deren Gummiprofil festgeklebte Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

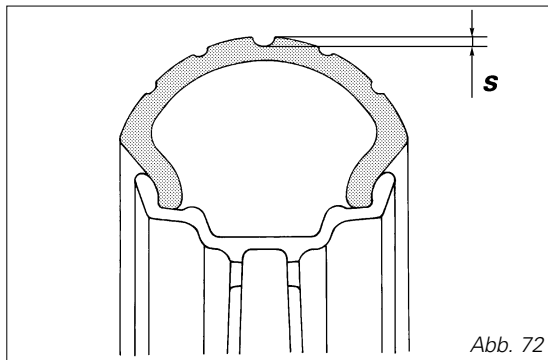


Abb. 72

Kontrolle des Motorölpegels (Abb. 73)

Der Motorölpegel ist über das im Kupplungsdeckel angebrachte Schauglas (1) ersichtlich. Den Pegelstand bei einem perfekt senkrecht stehenden Motorrad und bei warmem Motor kontrollieren. Einige Minuten nach dem Ausschalten des Motors abwarten, bis sich der Pegel stabilisiert hat. Der Pegel muss innerhalb der Kerben liegen, die am Schauglas angebracht wurden. Erweist sich der Pegelstand als zu niedrig, muss mit Motoröl SHELL Advance Ultra 4 nachgefüllt werden. Dazu die Einfüllschraube (2) abnehmen und so lange Öl nachfüllen, bis der festgelegte Ölpegel erreicht wurde. Die Einfüllschraube wieder ansetzen.

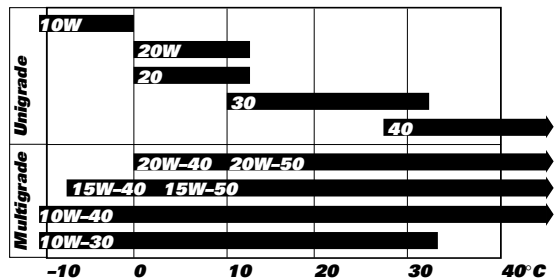
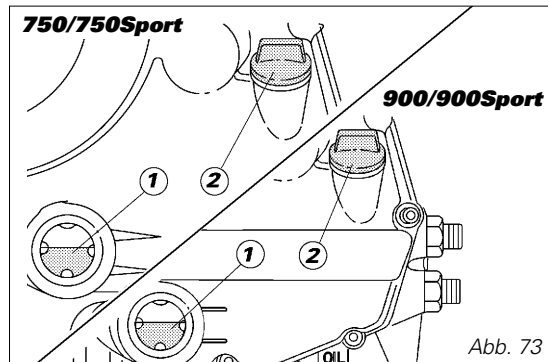
Wichtig

Zum Austausch des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschriebenen Zeiten, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Viskosität

SAE 10W-40

Die anderen in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn die durchschnittliche Temperatur in der Einsatzumgebung in den angegebenen Bereich fällt.



Reinigung und Austausch der Zündkerzen

(Abb. 74)

Die Zündkerzen stellen ein wichtiges Element des Motors dar und müssen regelmäßig kontrolliert werden. Dieser Arbeitsvorgang ist relativ einfach und ermöglicht es, den guten Funktionszustand des Motors überprüfen zu können. Die linke Verkleidungshälfte abnehmen, dann die Anschlusskontakte von den Zündkerzen abziehen. Die Zündkerzen unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels vom Zylinderkopf abnehmen. Die Verfärbung der Keramikisolierung der mittleren Elektrode überprüfen: Eine gleichmäßig hellbraune Verfärbung ist ein Zeichen für einen guten Motorzustand.

Falls anderweitige Verfärbungen oder dunkle Verkrustungen festgestellt werden, ist die Zündkerze auszutauschen und der Vertragshändler oder die Vertragswerkstatt diesbezüglich zu informieren. Auch den Verschleiß der mittleren Elektrode kontrollieren. Ist diese verbraucht oder erscheint sie glasig, muss die Zündkerze ausgetauscht werden. Auch der Abstand zwischen den Elektroden muss kontrolliert werden: er muss **0,6÷0,7 mm** betragen.

D



Wichtig

Bei einer Einstellung muss die seitliche Elektrode mit besonderer Vorsicht umgebogen werden. Ein größerer oder kleinerer Abstand kann, über die Tatsache hinaus, eine Leistungsminderung zu verursachen, zu Schwierigkeiten beim Anlassen oder zu Betriebsproblemen im Standgas führen. Die Elektrode und

die Isolierung sorgfältig mit einem Metallbürstchen säubern und den Zustand der Dichtung überprüfen. Den Sitz auf dem Zylinderkopf sorgfältig reinigen und darauf achten, dass keine Fremdkörper in die Verbrennungskammer fallen.

Die Zündkerze wieder auf den Zylinderkopf montieren, dabei bis auf Gewindeende in ihrem Sitz anziehen. Mit einem Anzugsmoment von 20 Nm feststellen. Falls kein Drehmomentschlüssel verfügbar ist, kann man nach einem manuellen Anziehen, eine weitere 1/2 Drehung unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels ansetzen.



Wichtig

Keine Zündkerzen verwenden, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder eine andere Gewindelänge haben. Die Zündkerze muss wieder korrekt angezogen werden.

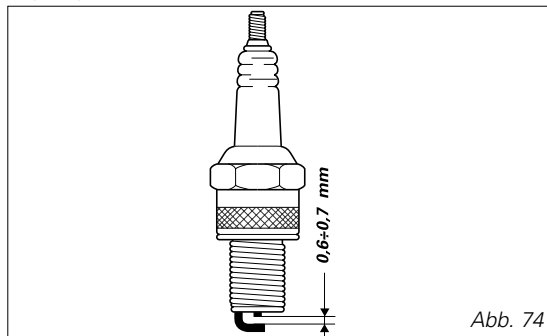


Abb. 74

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer aufrecht erhalten zu können, muss das Motorrad, je nach Einsatz und Straßenzustand, regelmäßig gereinigt werden. Dabei müssen spezifische, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Stark aggressiv wirkende Reinigungsmittel oder Lösungen ist zu vermeiden.



Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach dessen Einsatz waschen, da es in diesem Fall, durch das Verdampfen des Wassers auf den warmen Oberflächen, zur Schlierenbildung kommen könnte. Keine Heißwasser- oder Hochdruckstrahler auf das Motorrad richten. Der Einsatz von Wasserstrahlreinigern könnte ein Einfressen oder starke Störungen an den Gabeln, Radnaben, an der elektrischen Anlage, den Dichtungen der Gabel, den Lufteinlassschlitzen oder den Schalldämpfern am Auspuff erzeugen, was den Verlust der Sicherheitsmerkmale zur Folge hat.

Sollten sich bestimmte Motorteile als besonders verschmutzt oder schmierig erweisen, kann man für deren Reinigung ein Fettlösemittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt. Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und mit einem Wildledertuch nachtrocknen.



Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach einer Motorradwäsche nicht reagieren.

Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen könnte. Die Bremsscheiben mit fettfreiem Lösungsmittel reinigen.

Längere Ausserbetriebsetzung

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht mehr benutzen werden, folgende Arbeiten durchführen:

allgemeine Reinigung.

Die Ablassschraube gemeinsam mit der Dichtung entfernen und den Benzintank entleeren.

Über die Sitze der Zündkerzen etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor mit der Hand einige Umdrehungen weiterdrehen und so den Schutzfilm auf dessen Innenwänden verteilen.

Das Motorrad auf dem Serviceständer abstellen.

Die Batterie abstecken und abnehmen. Eine Kontrolle und eine eventuelle Neuladung der Batterie sind immer dann erforderlich, wenn sich das Motorrad länger als einen Monat im Stillstand befand.

Das Motorrad mit einer Motorradabdeckplane, die den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser durchlässt, abdecken

Eine entsprechende Abdeckplane ist beim Ersatzteildienst der Ducati erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Staaten (Frankreich, Deutschland, England, Schweiz usw.) fordert das jeweils gültige Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen, sowie die Durchführung der vorgesehenen, regelmäßigen Kontrollen bzw. Inspektionen.

Demzufolge wird dazu angehalten, die jeweils erforderlichen Teile nur durch die spezifischen Originalersatzteile der Ducati zu ersetzen, welche den Normen der verschiedenen Länder entsprechen.

TECHNISCHE DATEN

Maße (mm) (Abb. 75)

Zündkerzen

Fabrikat:
CHAMPION

Typ:
RA 4 HC.

Gewichte

Trockengewicht:

183 Kg (750);
181 Kg (750Sport);
188 Kg (900/900Sport).

Voll beladen:
385 kg



Achtung

Ein mangelndes Beachten der Beladungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung des Motorrads in negativer Weise beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

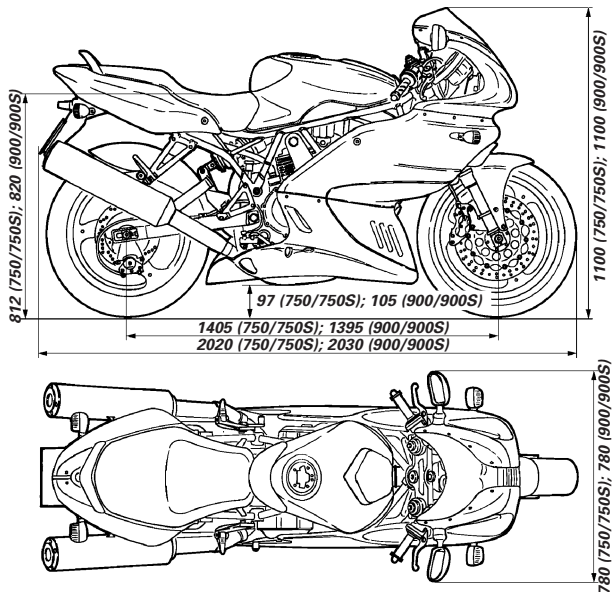


Abb. 75

Betriebsstoffe	Typ	dm³ (Liter)
Kraftstofftank, einschl. Reserve von 4 dm ³ (Ltr.)	Benzin 95-98 RON	16
Ölwanne und Filter	SHELL – Advance Ultra 4	3,3 (750/750Sport); 3,9 (900/900Sport).
Vorderer/hinterer Brems- und Kupplungskreislauf	Spezialflüssigkeit für Hydrauliksysteme SHELL- Advance Brake DOT 4	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	Spray für elektrische Anlagen SHELL- Advance Contact Cleaner	—
Vorderradgabel	SHELL Advance Fork 7.5 oder Domax TA	(pro Holm) 0,548 (750/900) 0,410 (750Sport/900Sport)



Wichtig

Das Verwenden von Zusatzstoffen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

Motor

Zweizylinder Viertaktmotor, in V-Anordnung auf 90°.

Bohrung:

88 mm (750/750Sport);

92 mm (900/900Sport).

Hub:

61, 5 mm (750/750Sport);

68 mm (900/900Sport).

Gesamthubraum:

748 cm³ (750/750Sport);

904 cm³ (900/900Sport).

Verdichtungsverhältnis:

9,0±0,5:1 (750/750Sport);

9,2±0,5:1 (900/900Sport).

Höchstleistung an der Welle (95/1/CE):

47 KW - 64 PS bei 8.250 min⁻¹ (750/750Sport);

59 KW - 80 PS bei 7.500 min⁻¹ (900/900Sport).

Max. Drehmoment an der Welle (95/1/CE):

60 Nm bei 6.000 min⁻¹ (750/750Sport);

79 Nm bei 6.500 min⁻¹ (900/900Sport).

Höchstzahl:

9.000 min⁻¹.

Wichtig

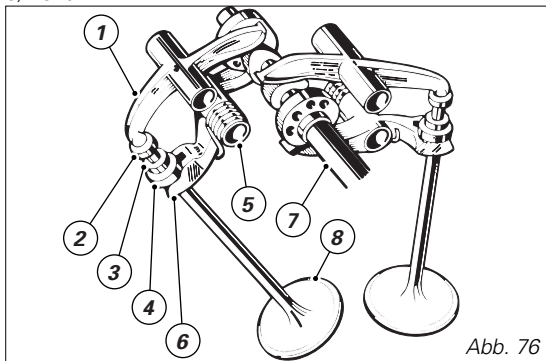
Die max. Drehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Ventilsteuerung

Desmodromisch mit zwei Ventilen pro Zylinder, über vier Kipphebel gesteuert (zwei für die Öffnung und zwei für die Schliessung) und einer obenliegenden Nockenwelle. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.

Desmodromische Ventilsteuerung (Abb. 76

- 1) Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel);
- 2) Einstellhülse des Schlepphebels;
- 3) Halbringe;
- 4) Einstellhülse des Schließkipphebels (oder unterer Kipphebel);
- 5) Rückholfeder des Schließkipphebels;
- 6) Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
- 7) Nockenwelle;
- 8) Ventil.



Leistungen

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrtvorschriften strikt eingehalten und die festgelegten Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt wurden.

Höchstgeschwindigkeit (nur mit Fahrer):

205 km/h (750/750Sport);

225 km/h (900/900Sport).

Bremsen

Vorderradbremse

Einzelne Bremsscheibe, gelocht an 750Sport;

Doppel-Bremsscheibe, gelocht an 750/900/900Sport.

Material des Bremsbands:

Rostfreies Stahl

Scheibendurchmesser:

320 mm.

Hydraulische Steuerung über Bremshebel an der rechten Lenkerhälfte.

Bremsfläche:

44 cm² (750Sport);

88 cm² (750/900/900Sport).

Bremssattel mit differenzierten Kolben.

Fabrikat:

BREMBO

Typ:

30/34 - 4 Kolben

Bremsbeläge:

FERIT I/D 450 FF

Pumpentyp:

PSC 13 (750Sport);

PSC 16 (750/900/900Sport).

Hinterradbremse

Feste Bremsscheibe, gelocht.

Material des Bremsbands:

Rostfreies Stahl.

Scheibendurchmesser:

245 mm.

Hydraulische Steuerung über Pedal auf der rechten Seite.

Bremsfläche:

25 cm²

Fabrikat:

BREMBO

Typ:

P 32 G.

Bremsbeläge:

FERIT I/D 450 FF.

Pumpentyp:

PS 11.



Achtung

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist ätzend. Sollte es zu einem Haut- oder Augenkontakt gekommen sein, muss der betreffende Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abgewaschen werden.

Antrieb

Kupplung:

Mehrscheiben-Ölbadkupplung (750Sport/750);

Mehrscheiben-Trockenkupplung (900/900Sport)

*mit hydraulischer Steuerung über den Kupplungshebel
linker Lenkerhälfte.*

*Kraftübertragung vom Motor auf die Primärwelle des
Wechselgetriebes über Zahnräder mit gerader
Verzahnung.*

Zähnezahl:

33/61 (750/750Sport);

32/59 (900/900Sport).

Getriebe:

5-Gänge (750/750Sport);

6-Gänge (900/900Sport)

*mit ständig ineinandergreifenden Zahnrädern, Schaltpedal
auf der linken Seite.*

Zähnezahl Ritzel/Zahnkranz:

15/40.

Gesamte Übersetzungsverhältnisse

1. Gang 16/40 (750/750Sport); 15/37 (900/900Sport).

2. Gang 21/36 (750/750Sport); 17/30 (900/900Sport).

3. Gang 24/32 (750/750Sport); 20/27 (900/900Sport).

4. Gang 27/29 (750/750Sport); 22/24 (900/900Sport).

5. Gang 29/28 (750/750Sport); 24/23 (900/900Sport).

6. Gang 28/24 (900/900Sport).

*Kettenübertragung zwischen Wechselgetriebe und
Hinterrad:*

Fabrikat:

DID

Typ:

520 VL4.

Maße:

5/8"x1/4".

Glieder:

98 (750/750Sport/900Sport);

96 (900).



Wichtig

*Die angegebenen Übersetzungsverhältnisse
entsprechen denen der Zulassung und dürfen aus
keinerlei Gründen geändert werden.*

*Will man das Motorrad an besondere Strecken anpassen
oder für Rennen vorbereiten, steht die Ducati Motor
Holding S.p.A. gerne zur Verfügung, um die von der
Serienproduktion abweichenden Übersetzungs-
verhältnisse anzugeben. Diesbezüglich sollte man sich an
einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt
wenden.*



Achtung

*Für den Austausch des hinteren Kettenblatts, sollte
man sich immer an einen Vertragshändler oder an eine
Vertragswerkstätte wenden. Ein unsachgemäßer
Austausch dieses Bauteils kann sich auf die Sicherheit
des Fahrers und des Beifahrers sehr gefährlich auswirken
und irreparable Schäden am Motorrad zur Folge haben.*

D

Rahmen

Gitterrohrrahmen mit oberer Käfigverzweigung aus hochwiderstandsfähigem Stahl.

Einschlagwinkel (je Seite):

28°

Lenkrohrwinkel:

24°

Nachlauf:

96 mm (750/750Sport);

100 mm (900/900Sport).

Räder

Leichtmetallfelgen mit drei Speichen

(750/750Sport/900Sport);

mit fünf Speichen (900).

Vorne

Fabrikat.

BREMBO

Abmessungen:

3,50x17"

Hinten

Fabrikat.

BREMBO

Abmessungen:

4,50x17" (750/750Sport);

5,50x17" (900/900Sport).

Beide Räder verfügen über eine Radsteckachse.

Reifen

Vorne

Radial, Typ "Tubeless" (schlauchlos).

Abmessungen:

120/70-ZR17.

Hinten

Radial, Typ "Tubeless" (schlauchlos).

Abmessungen:

160/60-ZR17 (750/750Sport);

170/60-ZR17 (750/900Sport).

Modell-Farbnummern

Modelle 750/900

Rot Anniversary Ducati Art-Nr. 473.101 (PPG);

Gelb Metallic Ducati Art-Nr. 473.201 (PPG);

Grau Senna Art.-Nr. *0017 (PPG).

Rahmen und Felgen in Metallfarbe.

Modelle 750Sport/900Sport

Mattschwarz Ducati Art-Nr. 248.514 (PPG).

Rahmen und Felgen in Metallfarbe.

Radaufhängungen

Vorne

Öldynamische Up-Side-Down Gabel. Die Gabel der Version 900 ist mit einem außen liegenden Einstellsystem für die hydraulische Dämpfung in der Zug- und Druckstufe und für die Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn ausgestattet.

Durchmesser der Tauchrohre:

43 mm.

Hub auf Holmachse:

120 mm.

Hinten

Das Federbein ist sowohl in der Druck- und Zugstufe als auch in der Federvorspannung regulierbar und ist an seinem unteren Teil an eine Einarmschwinge aus Stahl (750/750Sport/900Sport) oder aus Leichtmetall (900) gehakt. Die Schwinge dreht um die durch den Motor und den Rahmen verlaufende Schwingenachse. Dieses System verleiht dem Motorrad seine hervorragende Stabilität. Beim Federbein des Modells 750 ändert sich die hydraulische Dämpfung in Abhängigkeit zum Hub des Federbeins.

Das Federbein Öhlins am Modell 900 ist darüber hinaus mit einem Einstellsystem für die Regulierung der Gesamthöhe ausgestattet. Die Standardlänge beträgt 336 mm und kann um 4 mm gemindert und um 8 mm vergrößert werden. Dadurch kommt es zu einer Höhenverstellung des hinteren Motorradteils, unabhängig davon, wie die Federvorspannung reguliert wurde.

Hub:

71 mm (750/750Sport/900Sport)

Raddurchfederung:

136 mm (750/750Sport/900Sport)

Hub:

76 mm (900)

Raddurchfederung:

145 mm (900)

Elektrische Anlage

Hauptbestandteile der elektrischen Anlage:

Vorderer runder **Scheinwerfer** mit Jod-Doppeldrahtbirne:

12V-55/60W

Standlicht mit einer **12V-5W**-Glühbirne.

Instrumentenbrett, Kontrollleuchten **12V-3W** und **12V-2** und **3W**-Glühbirnen für Instrumentenbeleuchtung.

Elektrische Steuerungen an den Lenkerhälften:

Blinker, **12V-10W**-Glühbirnen.

Hupe.

Bremslichtschalter.

Batterie, **12V-10 Ah**.

Drehstromgenerator, **12V-520W**.

Elektronischer Regler, geschützt durch **40A**-Sicherung.

Anlassermotor, **12V-0,7 kW**.

Rücklicht, **12V-5/21W**-Doppeldrahtbirne als Bremslicht und als Standlicht. **12V-5W**-Glühbirne für Kennzeichenbeleuchtung.



Hinweis

Im Hinblick auf den Austausch der Glühbirnen verweisen wir auf den Paragraph „Austausch der Glühbirnen“ auf Seite 48.

Sicherungen

Der Hauptsicherungskasten (Abb. 77) befindet sich auf der linken Seite der Batterie. Die verwendeten Sicherungen sind nach dem Abnehmen des Schutzdeckels (1), auf dem die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben sind, zugänglich. Nur sechs Sicherungen sind an der Anlage angeschlossen; zwei sind Ersatzsicherungen.

Die Sicherung mit 40A (2), die auf der rechten Seite der Batterie (Abb. 77) liegt und schützt den elektronischen Spannungsregler. Um an die Sicherung zu gelangen, muss man die Schutzkappe (3) abnehmen.

Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters erkennbar (4, Abb. 78).

Wichtig

Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen bei einem auf **OFF** stehenden Zündschlüssels erfolgen.

Achtung

Niemals Sicherungen mit Eigenschaften verwenden, die von den vorgeschriebenen Werten abweichen. Eine mangelnde Beachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung des elektrischen Systems oder gar einen Brand zur Folge haben.

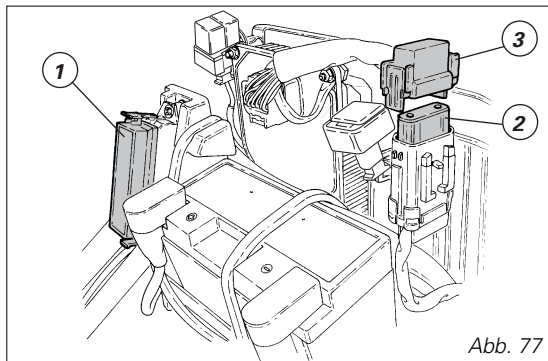


Abb. 77

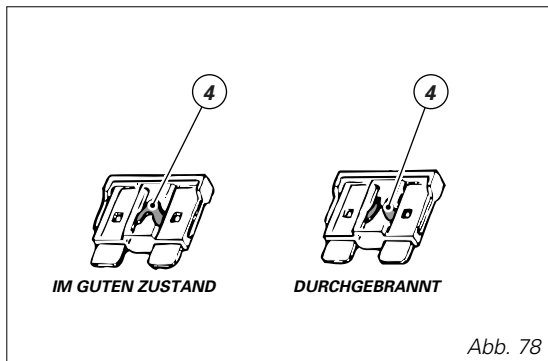


Abb. 78

Schemaverzeichnis der elektrischen Anlage/Zündsystem

- 1) Rechter Lenkerumschalter
- 2) Zündschlüsselschalter
- 3) Zündrelais
- 4) Sicherungskasten
- 5) Blinkergeber
- 6) Anlassermotor
- 7) Fernanlassschalter
- 8) Batterie
- 9) Öltemperatursensor (Instrumentenbrett)
- 10) Blinker, hinten rechts
- 11) Rücklicht
- 12) Kennzeichenbeleuchtung
- 13) Blinker, hinten links
- 14) Kraftstofftank
- 15) Diagnosestecker
- 16) Spule – waagrecht Zylinder
- 17) Spule - senkrecht Zylinder
- 18) Zündkerze - waagrecht Zylinder
- 19) Zündkerze - senkrecht Zylinder
- 20) Einspritzdüse - waagrecht Zylinder
- 21) Einspritzdüse - senkrecht Zylinder
- 22) Drosselklappenpotentiometer
- 23) Pick-Up- Motordrehzahl/Steuerzeit
- 24) Öltemperatursensor
- 25) Seitenständerschalter
- 26) Zünd-/Einspritzanlage
- 27) Relais für Einspritzrelais
- 28) Sicherung für Einspritzrelais
- 29) Hupe
- 30) Reglersicherung 40A
- 31) Spannungsregler
- 32) Lichtmaschine
- 33) Leerlaufschalter
- 34) Öldruckschalter
- 35) Hinterer Bremslichtschalter
- 36) Vorderer Bremslichtschalter
- 37) Linker Umschalter
- 38) Lufttemperatursensor
- 39) Instrumentenbrett
- 40) Blinker, vorne links
- 41) Scheinwerfer
- 42) Blinker, vorne rechts

Farbkennzeichnung der Kabel

P Rosa

GR-Bk Grau-Schwarz

Y-G Gelb-Grün

G Grün

R-G Rot-Grün

W-R Weiss-Rot

O-Bk Orange-Schwarz

V-Bk Viola-Schwarz

Y Gelb

B-Bk Blau-Schwarz

BN Braun

W-Y Weiss-Gelb

Y-R Gelb-Rot

R-Bk Rot-Schwarz

R-B Rot-Blau

GR-R Grau-Rot

R Rot

Gr-Y Grau-Gelb

Gr-B Grau-Blau

Y-Bk Gelb-Schwarz

GR Grau

O-B Orange-Blau

V-W Viola-Weiss

Bk Schwarz

W Weiss

W-Bk Weiss-Schwarz

W-G Weiss-Grün

R-W Rot-Weiss

B - Blau

B-W Blau-Weiss

Bn-W Braun-Weiss

W-Bn Weiss-Braun

O Orange

Erläuterung des Sicherungskastens (4)

Pos.	Verbraucher	Wert
1-9	Allgemein	30 A
2-10	Fern- und Abblendlichter	15 A
3-11	Blinker, Kontrollleuchten, Standlicht und Instrumentenbrettbeleuchtung	7,5 A
4-11	Bremslicht – Hupe	7,5 A
5-13	Einspritzung	7,5 A
6-14	Diagnosestecker	3 A
7-15	Benzinpumpe, Einspritzdüsen, Spulen	20 A
8-16	Direktversorgung Steuergerät	5 A



Hinweis

Der Schaltplan ist am Ende der Betriebsanleitung zu finden.

MERKBLATT FÜR DIE REGELMÄSSIGEN INSTANDHALTUNGSARBEITEN

<i>km</i>	<i>Name: Ducati-Kundendienst</i>	<i>Kilometerstand</i>	<i>Datum</i>
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			



DUCATIMOTOR HOLDING S.p.A.

Via Cavalieri Ducati, 3

40132 Bologna, Italy

Tel 39.051.6413111

Fax 39.051.406580

www.ducati.com

913.7.066.1F

Stampato 06/2001