



DUCATI MONSTER

MONSTER620

MONSTER800

MONSTER1000





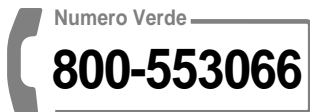
Siamo lieti di darti il benvenuto tra i Ducatisti e ci complimentiamo con Te per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che oltre ad usufruire della tua nuova Ducati come mezzo di normale spostamento, la utilizzerai per effettuare viaggi anche lunghi, che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano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

Il sistema immobilizer 14

Chiavi 14

Code Card 15

Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore 16

Duplicazione delle chiavi 17

Interruttore d'accensione e bloccasterzo 18

Commutatore sinistro 19

Leva comando frizione 20

Leva comando starter 21

Commutatore destro 22

Manopola girevole comando acceleratore 23

Leva comando freno anteriore 23

Pedale comando freno posteriore 24

Pedale comando cambio 24

Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore 25

Elementi e dispositivi principali 26

Posizione sul motociclo 26

Tappo serbatoio carburante 27

Serratura sella e portacasco 28

Cavalletto laterale 29

Registri di regolazione ammortizzatore posteriore 30

Registri di regolazione forcella anteriore 31

Variazione assetto motociclo 33

Norme d'uso 35

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo 35

Controlli prima dell'avviamento 36

Avviamento motore 37

Avviamento e marcia del motociclo 39

Frenata 40

Arresto del motociclo 41

Rifornimento carburante 41

Parcheggio 42

Accessori in dotazione 43

Operazioni d'uso e manutenzione principali 44

Sollevamento serbatoio carburante 44

Sostituzione del filtro aria 45

Controllo livello fluido freni e frizione 46

Verifica usura pastiglie freno 47

Lubrificazione delle articolazioni 48

Regolazione del cavo comando acceleratore 49
Carica della batteria 50
Tensionamento della catena trasmissione 51
Lubrificazione della catena trasmissione 52
Sostituzione delle lampadine 53
Orientamento del proiettore 56
Pneumatici 57
Controllo livello olio motore 59
Pulizia e sostituzione candele 60
Pulizia generale 61
Lunga inattività 62
Avvertenze importanti 62

Caratteristiche tecniche 63

Ingombri 63
Pesi 63
Rifornimenti 64
Motore 65
Distribuzione 65
Prestazioni 66
Candele d'accensione 66
Freni 66
Trasmissione 68
Telaio 69
Ruote 69
Pneumatici 69
Sospensioni 70
Impianto di scarico 70
Impianto elettrico 70

Versioni Monster 74

620-800-1000 74
620Dark-620Dark MONODISCO 74
1000S 74

Promemoria manutenzioni periodiche 75

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 **destra** o **sinistra** 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 sul manubrio, mentre il passeggero deve tenersi **sempre** con entrambe le mani nelle apposite maniglie del telaio sotto la sella.

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 carburante nocivi alla salute. Se qualche goccia di carburante 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.



Attenzione

L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).

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 ed 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:
390 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. 57 e che risultino in buone condizioni.

Dati per l'identificazione

Ogni motocicletta Ducati è contraddistinta da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 1) e per il motore (fig. 2.1 - 2.2).

Telaio N. _____

Motore N. _____



Note

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

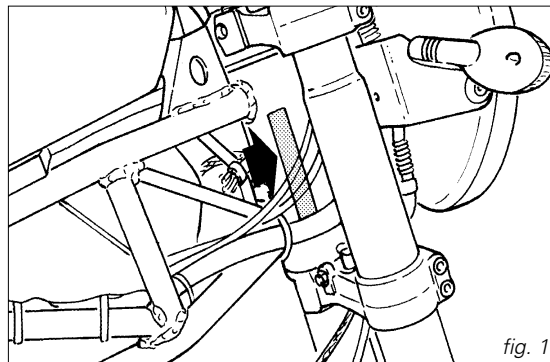


fig. 1

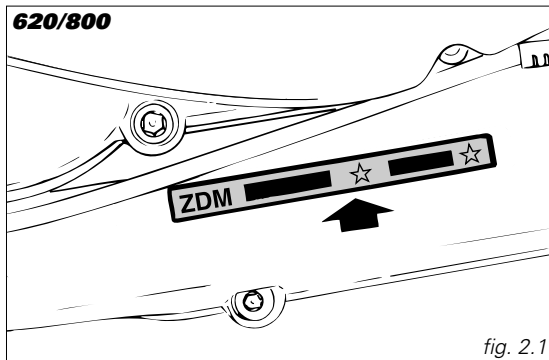


fig. 2.1

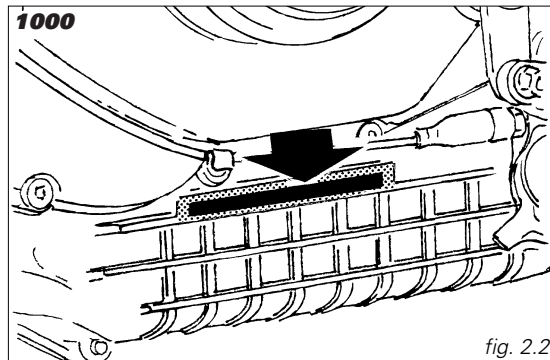


fig. 2.2



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. 3)

- 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.

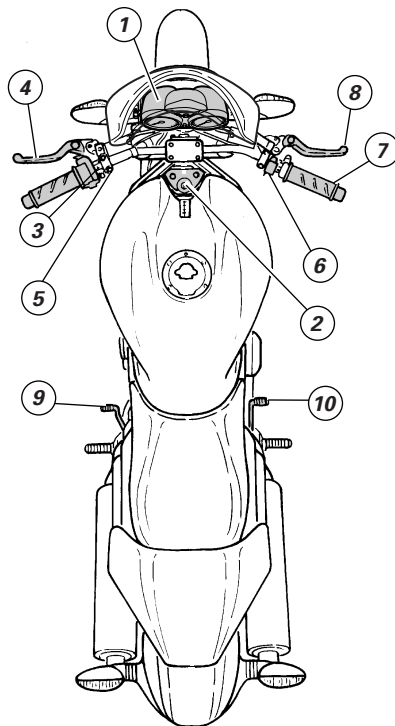


fig. 3

Cruscotto (fig. 4)

1) **Spia proiettore abbagliante** (blu).

Si accende per indicare la luce abbagliante accesa.

2) **Spia indicatori di direzione** (verde).

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

3) **Spia riserva carburante** (gialla).

Si accende quando il serbatoio è in riserva, sono rimasti circa 3,5 litri di carburante (3 litri per il serbatoio rotazionale).

4) **Spia folle N** (verde).

Si accende quando il cambio è in posizione di folle.

5) **Spia pressione olio motore** (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.

6) **Spia giallo ambra**

Si accende e lampeggia quando il motociclo è in sosta (Immobilizer attivo), viene anche utilizzata come diagnostica dell'immobilizer.

Nota

Una volta attivato l'immobilizer, la spia lampeggia per 24 ore dopo di che si spegne, lasciandolo comunque attivo.

7) **Spia EOBD** (giallo ambra).

Indica il blocco motore accendendosi. Si spegne dopo alcuni secondi (normalmente 1.8 - 2 sec.).

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

Indica la velocità di marcia.

a) **LCD (1):**

- **Contachilometri** (km).

Indica la distanza totale percorsa.

- **Contachilometri parziale** (km).

Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento.

9) **Contagiri** (min⁻¹).

Indica il numero di giri al minuto del motore.

b) **LCD (2):**

- **Orologio**

- **Temperatura olio**

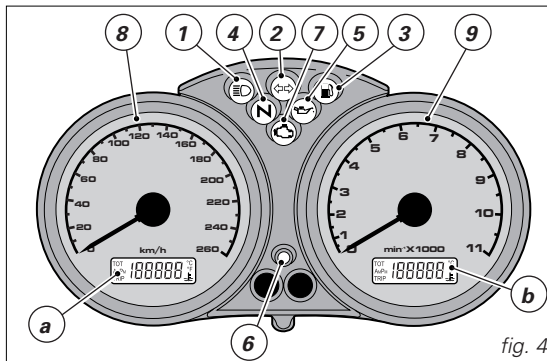


fig. 4

Funzioni delle unità LCD

All'accensione (chiave da **OFF** a **ON**) il cruscotto esegue un **Check** di tutta la strumentazione (lancette, display, spie) vedi (fig. 5 e 6).

Funzioni dell'unità LCD (1)

Premendo il pulsante (B) (fig. 6) con chiave **ON** si alterna la visualizzazione del contachilometri parziale e di quello totale.

Azzeramento contachilometri parziale

Tenendo premuto il pulsante (B) (fig. 6) per più di 2 secondi quando è nella funzione **TRIP** (contachilometri parziale), si otterrà l'azzeramento nel display (LCD 1).

Funzioni dell'unità LCD (2)

Premendo il pulsante (A) (fig. 6) con chiave **ON** si visualizza l'orologio e la temperatura dell'olio.

Regolazione orologio

Premere il **pulsante (A)** per almeno 2 secondi.

Regolare **AM/PM** premendo il **pulsante (B)**. Premere il **pulsante (A)** per passare alla regolazione dell'ora.

premere **(B)** ripetutamente per modificare l'indicazione dell'ora. Premere il **pulsante (A)** per passare alla regolazione dei minuti.

Premere il **pulsante (B)** per avanzare i minuti; tenendo premuto per più di 5 secondi l'indicazione cambia più velocemente. Premere il **pulsante (A)** per uscire dal modo di regolazione.

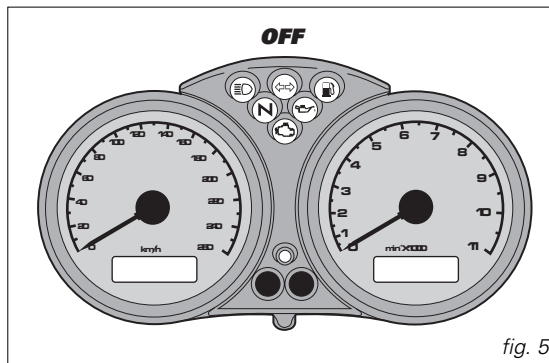


fig. 5

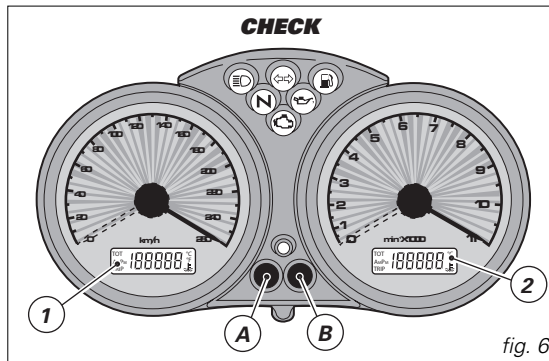


fig. 6

Funzione temperatura olio

Quando la temperatura dell'olio va sotto i 50 °C (122 °F) viene indicata sul display la scritta "LO" e sopra 170 °C (338 °F) "HI".

Funzione spia livello carburante

Quando si accende la spia della riserva viene indicato sul Display la scritta "FUEL".

Funzione indicatore manutenzione

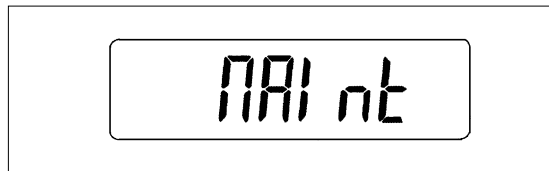
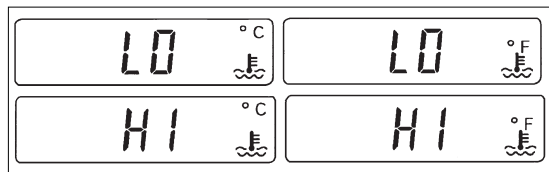
Dopo i primi 1000 Km/621 mi e successivamente ogni 10.000 Km/ 6210 mi ad ogni chiave **ON** per un tempo uguale a 5 secondi viene visualizzata nel display la scritta "MAInt" che sta ad indicare la scadenza del tagliando di manutenzione periodica.

Funzione retroilluminazione

Se si preme il tasto (B) (fig. 6) entro 5 secondi con la chiave in posizione **ON**, ad ogni pressione sul detto pulsante si avrà una variazione dell'intensità luminosa del cruscotto.

Attenzione

Intervenire sul cruscotto esclusivamente a veicolo fermo. Non intervenire per nessun motivo sul cruscotto mentre si è alla guida del veicolo.



Il sistema immobilizer

Per aumentare la protezione contro il furto, il motociclo è dotato di un sistema elettronico di blocco del motore (IMMOBILIZER) che si attiva automaticamente ogni volta che si spegne il quadro.

Ogni chiave racchiude infatti nell'impugnatura, un dispositivo elettronico che ha la funzione di modulare il segnale emesso all'atto dell'avviamento da una speciale antenna incorporata nel commutatore. Il segnale modulato costituisce la "parola d'ordine", sempre diversa ad ogni avviamento, con cui la centralina riconosce la chiave e solo a questa condizione, consente l'avviamento del motore.

Chiavi (fig. 7)

Con il motociclo vengono consegnate:

- n°1 chiave A (ROSSA)
- n°2 chiavi B (NERE)

Attenzione

La chiave rossa A è ricoperta da un cappuccio di gomma per essere conservata in perfette condizioni, evitando il contatto con altre chiavi. Non rimuovere questa protezione se non in caso di necessità.

Le chiavi B, sono quelle di normale uso e servono per:

- l'avviamento.
- il tappo del serbatoio carburante.
- la serratura della sella.

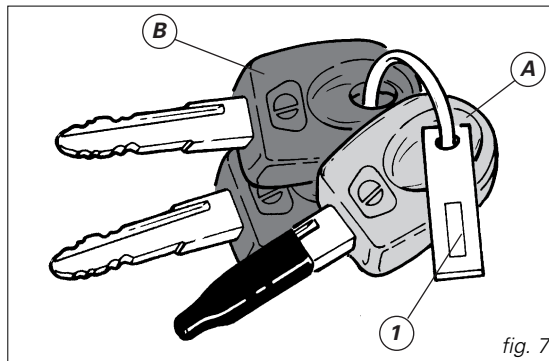
La chiave A svolge le stesse funzioni delle chiavi B, in più permette di cancellare e riprogrammare, in caso di necessità, altre chiavi nere.

Note

Con le tre chiavi viene consegnata anche una piastrina (1) con il numero di identificazione delle chiavi.

Attenzione

Separare le chiavi e conservare la piastrina (1), e la chiave A, in un luogo sicuro. Inoltre è consigliabile utilizzare una sola delle due chiavi nere per l'avviamento del motociclo.



Code card

Insieme alle chiavi viene consegnata una CODE CARD (fig. 8) sulla quale è riportato:

A) (fig. 9) il codice elettronico, da utilizzare in caso di blocco motore e quindi mancata accensione dopo il **key-on**.

Attenzione

La CODE CARD deve essere conservata in luogo sicuro. È consigliabile che l'utente abbia sempre con sé il codice elettronico riportato sulla CODE CARD, nell'eventualità di dover effettuare lo sblocco del motore tramite la procedura che utilizza la manopola dell'acceleratore.

La seguente procedura offre quindi la possibilità all'utente, in caso di problemi al sistema immobilizer, di disabilitare la funzione "blocco motore" rappresentata dall'accensione simultanea della spia giallo ambrata **EOBD** (7, fig. 4).

L'operazione è possibile solo conoscendo il codice elettronico (electronic code) riportato sulla code card.

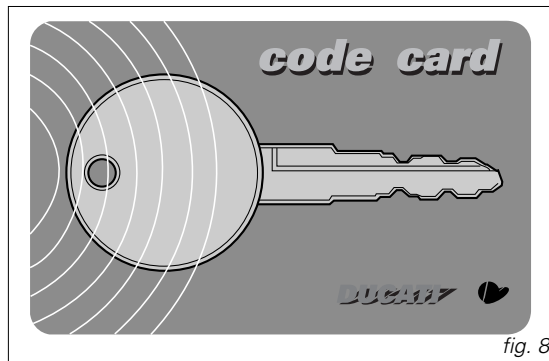


fig. 8

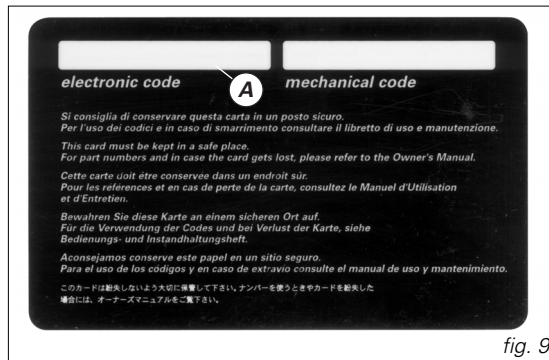


fig. 9

Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore

1) Portare la chiave su **ON** e ruotare completamente la manopola acceleratore mantenendola ruotata. La spia **EOBD** si spegne dopo un tempo prestabilito di 8 secondi.

2) Allo spegnimento della spia **EOBD** rilasciare la manopola.

3) La spia **EOBD** si riaccenderà lampeggiando. Contare un numero di impulsi della spia pari alla prima cifra del codice, portare la manopola acceleratore in posizione tutta aperta per 2 secondi, quindi rilasciare. Viene così riconosciuta l'immissione di una cifra e la spia **EOBD** si accende e rimane in questo stato per un tempo prestabilito di 4 secondi. Nel caso non si proceda allo stesso modo per inserire il successivo numero del codice con la manopola acceleratore, la spia **EOBD** pulserà per 20 volte, poi si accenderà in modo fisso e la procedura dovrà essere ripetuta dal punto (1) riportando la chiave su **OFF**.

4) Ripetere le operazioni al punto (3) fino all'introduzione dell'ultima cifra.

5) Al rilascio della manopola acceleratore, in caso di codice correttamente introdotto, la spia **EOBD** si accende in modo lampeggiante per indicare l'avvenuto sblocco. La spia ritorna in condizioni normali (spenta) dopo 4 secondi. Se il codice **NON** è stato introdotto correttamente la spia **EOBD** rimane accesa ed è possibile ripetere le operazioni riportando la chiave su **OFF** e ripartendo dal punto (1) per un numero illimitato di volte.



Nota

Nel caso la manopola venga rilasciata prima del tempo prestabilito, la spia si riaccende ed è necessario riportare la chiave su **OFF** e ripetere la sequenza dal punto (1).

Funzionamento

Ogni volta che si ruota la chiave del commutatore da **ON** a **OFF**, il sistema di protezione attiva il blocco motore. All'avviamento del motore, ruotando la chiave da **OFF** a **ON**:

1) se il codice viene riconosciuto, la spia **CODE**, posta sul quadro strumenti, emette un breve lampeggio; il sistema di protezione ha riconosciuto il codice della chiave e disattiva il blocco motore. Premendo il pulsante **START**, il motore si avvia;

2) se la spia **CODE** rimane accesa, il codice non è stato riconosciuto. In questo caso si consiglia di riportare la chiave in posizione **OFF** e poi di nuovo in **ON**, se il blocco persiste, riprovare con l'altra chiave in dotazione di colore nero.

Se ancora non si riesce ad avviare il motore, rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI.

3) Se la spia **CODE** rimane lampeggiante significa che una segnalazione del sistema immobilizer è stata ripristinata (ad esempio con la procedura di sblocco tramite manopola). Ruotando la chiave in posizione **OFF** e nuovamente su **ON** la spia immobilizer dovrebbe riprendere il suo normale funzionamento (vedi punto 1).

Attenzione

Urti violenti potrebbero danneggiare i componenti elettronici contenuti nella chiave.

Durante la procedura utilizzare sempre la stessa chiave. L'utilizzo di chiavi diverse potrebbe impedire al sistema di riconoscere il codice della chiave inserita.

Duplicazione delle chiavi

Quando il cliente necessita di chiavi supplementari, deve rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI e portare con sé tutte le chiavi ancora a sua disposizione e la CODE CARD.

La rete assistenziale DUCATI, effettuerà la memorizzazione (fino ad un massimo di 8 chiavi) di tutte le chiavi nuove e di quelle già in possesso.

La rete assistenziale DUCATI, potrà richiedere al cliente di dimostrare di essere il proprietario del motociclo.

I codici delle chiavi non presentate durante la procedura di memorizzazione, vengono cancellati dalla memoria, a garanzia che le chiavi eventualmente smarrite non siano più in grado di avviare il motore.



Note

In caso di cambio di proprietario del motociclo, è indispensabile che il nuovo proprietario entri in possesso di tutte le chiavi e della CODE CARD.

Interruttore d'accensione e bloccasterzo (fig. 10)

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.

Attenzione

Questo veicolo è dotato di una centralina a risparmio energetico. Al fine da evitare assorbimenti di corrente in caso di permanenza accidentale in chiave **ON**, la centralina dopo 15 secondi trascorsi senza azionare il pulsante di avviamento, si disattiva, pertanto, passato tale lasso di tempo, riposizionare la chiave su **OFF** e nuovamente su **ON**.

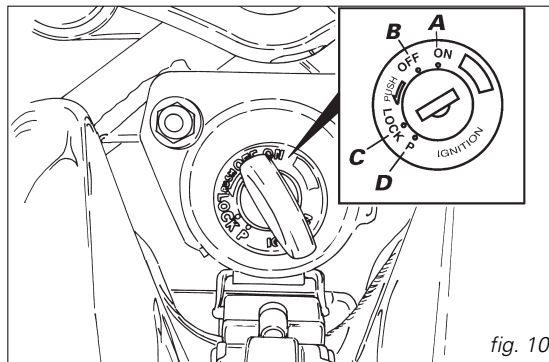


fig. 10

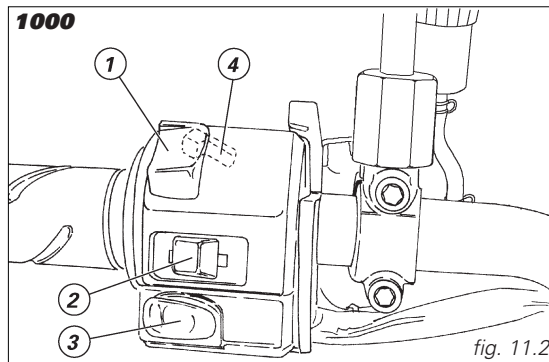
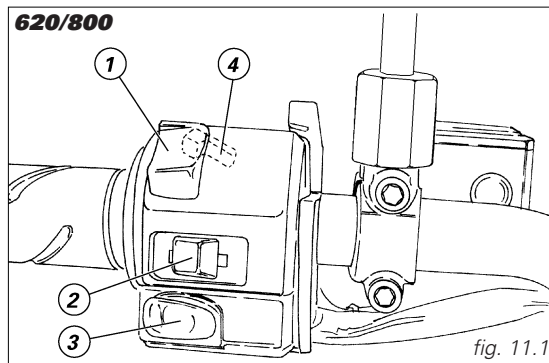
Commutatore sinistro (fig. 11.1 - 11.2)

1) Deviatore, comando selezione luce, a due posizioni:
posizione ☰ = luce anabbagliante accesa;
posizione ☷ = luce abbagliante accesa.

2) 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.

3) Pulsante 📣 = avvisatore acustico.

4) Pulsante ☰ = lampeggio abbagliante.



Leva comando frizione (fig. 12.1 - 12.2)

La leva (1; fig. 12.2) che aziona il disinnesto della frizione, è dotata di pomello (2; fig. 12.2) per la regolazione della distanza tra la leva stessa e la manopola, sul manubrio. Per effettuare la regolazione, mantenere la leva (1; fig. 12.2) completamente in avanti ed agire sul pomello (2; fig. 12.2), 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.

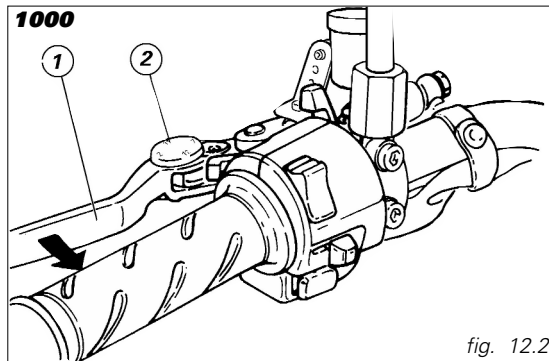
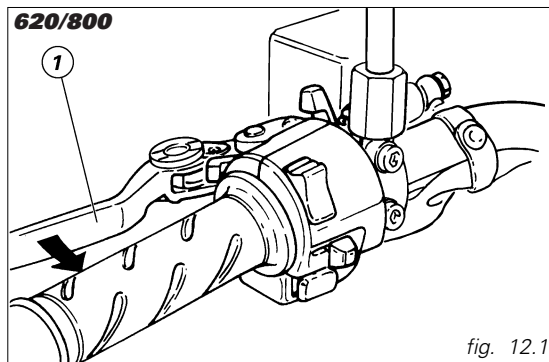
Quando la leva (1) viene azionata si interrompe la trasmissione dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze.

Importante

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

Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).



Leva comando starter (fig. 13)

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:

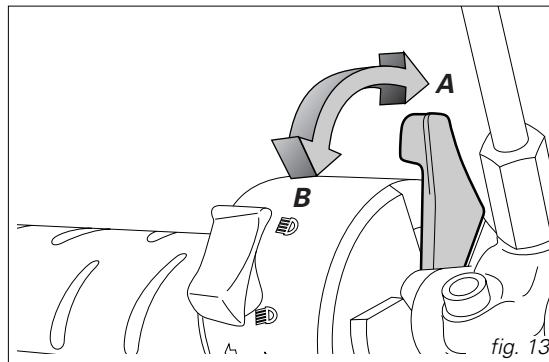
A) = comando non attivato;

B) = comando completamente attivato.

La leva può assumere anche posizioni intermedie per assecondare il progressivo riscaldamento del motore (vedi pag. 37).


Importante


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




Commutatore destro (fig. 14.1)

1) **Commutatore**, comando accensione luce a tre posizioni:


a destra  = luce spenta;

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


a sinistra  = luce del proiettore, luce di posizione anteriore e posteriore, luce targa e luce del cruscotto accese.

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

posizione  (**RUN**) = marcia;

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

Attenzione

Questo interruttore serve 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

Viaggiare con la luce accesa, spegnere il motore con l'interruttore (2) e lasciare la chiave d'accensione su **ON** può causare l'esaurimento della batteria, in quanto la luce rimane accesa.

3) Pulsante  = avviamento motore.

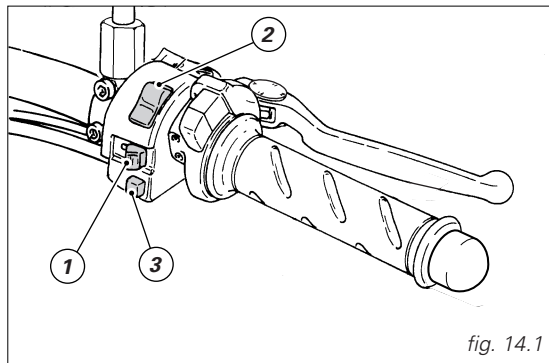


fig. 14.1

Manopola girevole comando acceleratore

(fig. 14.2)

La manopola girevole (1), sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle farfalle del corpo farfallato. Quando viene rilasciata, la manopola torna automaticamente alla posizione iniziale di minimo.

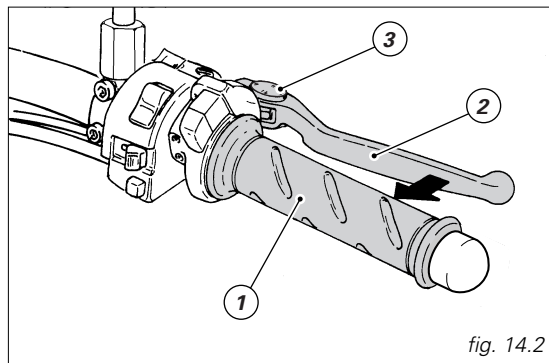


fig. 14.2

Leva comando freno anteriore (fig. 14.2)

Tirando la leva (2) 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.



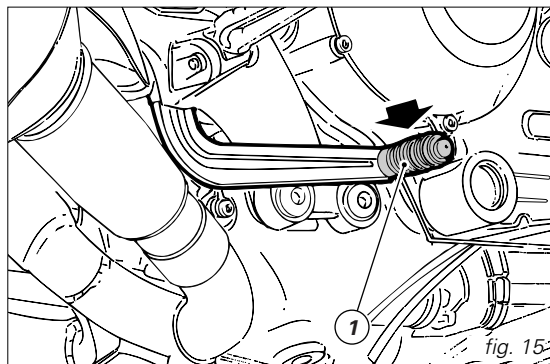
Attenzione

Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 39.

Pedale comando freno posteriore (fig. 15)

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

Il sistema di comando è di tipo idraulico.



Pedale comando cambio (fig. 16)

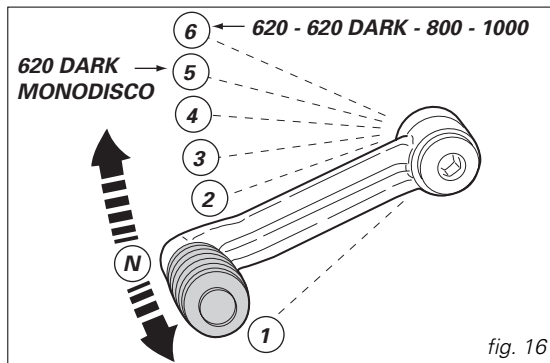
Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale **N** con ritorno automatico e due movimenti: in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare la 1ª marcia e per scalare a una marcia inferiore. Con questa manovra la spia **N** sul cruscotto si spegne; in alto = sollevare il pedale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



Note

Il modello 620 DARK MONODISCO ha il cambio a cinque marce.

Ad ogni spostamento del pedale corrisponde solo un cambio marcia.



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.

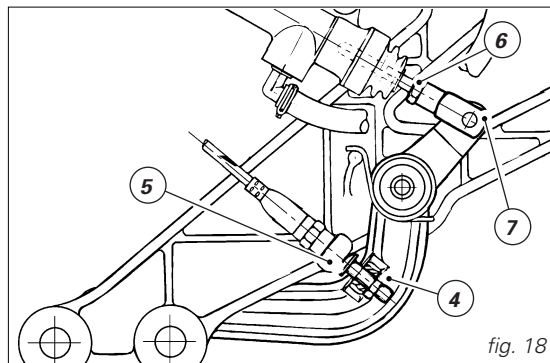
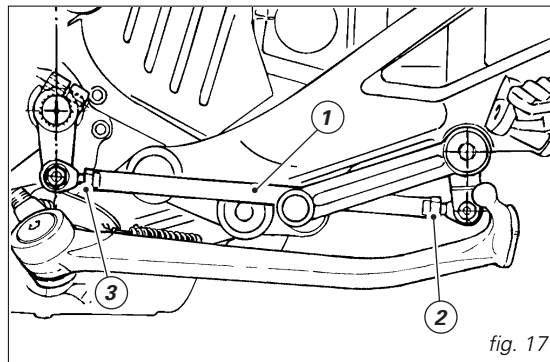
Serrare il controdado (4).

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 sviarla per diminuirlo.

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



ELEMENTI E DISPOSITIVI PRINCIPALI

Posizione sul motociclo (fig. 19)

- 1) Tappo serbatoio carburante.
- 2) Serratura sella.
- 3) Perno per il cavetto portacasco.
- 4) Impugnatura per passeggero.
- 5) Cavalletto laterale.
- 6) Specchi retrovisori.
- 7) Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.
- 8) Asta sollevamento serbatoio.
- 9) Coperchio sella (escluso 620 DARK e 620 DARK MONODISCO).
- 10) Leva ancoraggio serbatoio.
- 11) Catalizzatore
- 12) Cupolino (solo 1000S)
- 13) Dispositivo di registro forcella anteriore (1000S)

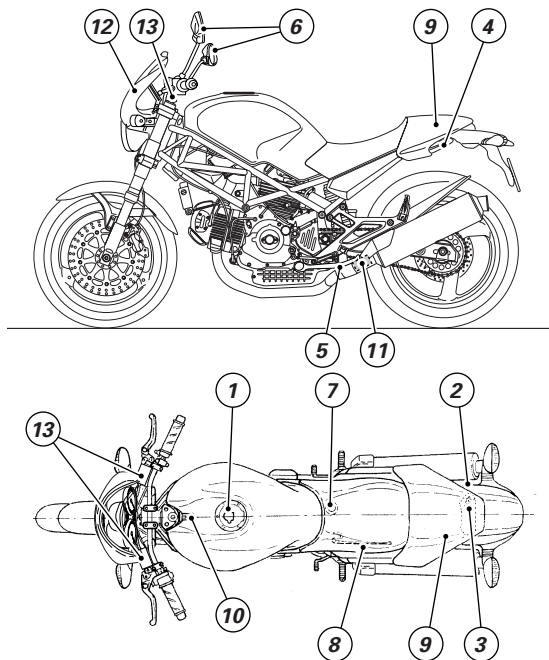


fig. 19

Tappo serbatoio carburante (fig. 20)

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.



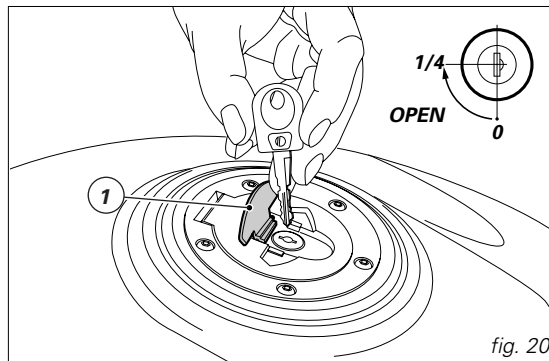
Note

È possibile chiudere il tappo solo con la chiave inserita.



Attenzione

Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 41) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.



Serratura sella e portacasco

Apertura

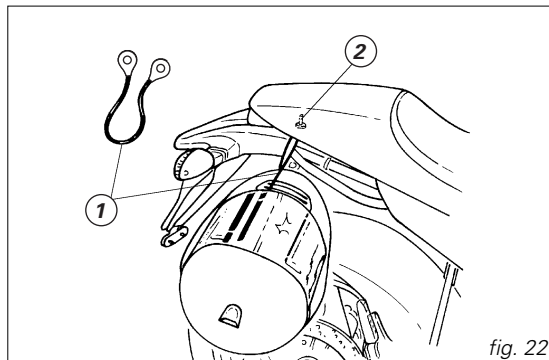
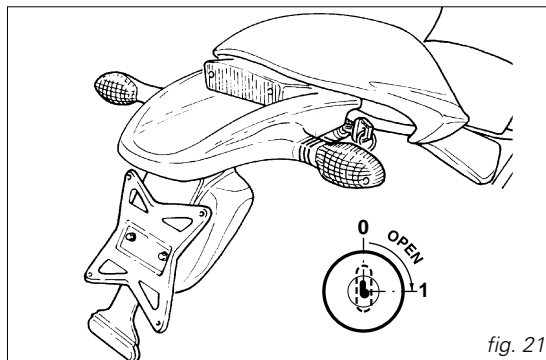
Introdurre la chiave nella serratura, ruotarla in senso orario per ottenere lo sganciamento della sella dal telaio. Sfilare la sella dai fermi anteriori tirandola all'indietro. Nella parte posteriore del vano sotto la sella si trova il cavetto portacasco (1) (vedi pag. 43). Far passare il cavetto nel casco ed inserire nel perno (2) l'estremità del cavetto. Lasciare appeso il casco e rimontare la sella per fissarlo.

⚠ 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 la sella. Inserire le estremità anteriori del fondo sella sotto al cavallotto 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.



Cavalletto laterale (fig. 23)

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 sul manubrio) 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).



Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

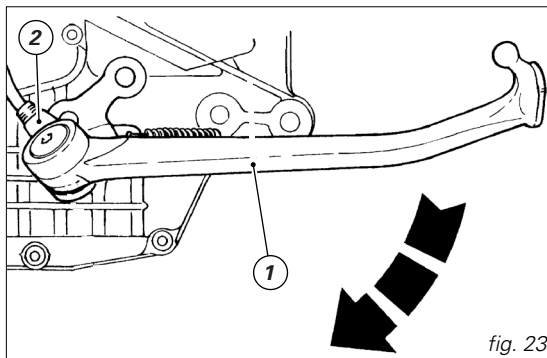


fig. 23

Registri di regolazione ammortizzatore posteriore

L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni che permettono d'adeguare l'assetto della moto alle condizioni di carico.

Il registro (1) posto sul lato destro in corrispondenza del fissaggio inferiore dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).

Ruotando in senso orario il registro (1) si aumenta il freno **H**; viceversa diminuisce **S**.

Taratura STANDARD:

dalla posizione di tutto chiuso (senso orario) svitare il registro (1) di 8 scatti.

Le due ghiera (2), poste nella parte superiore dell'ammortizzatore, registrano il precarico della molla esterna.

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

⚠ 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.

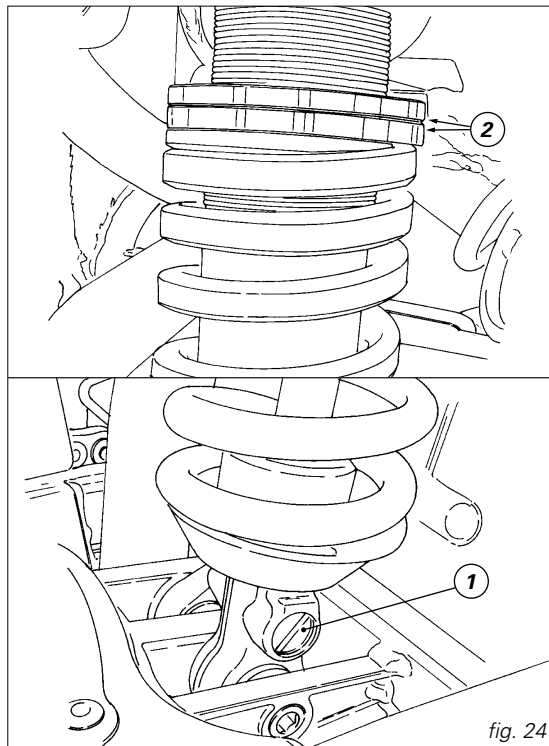


fig. 24

⚠ Attenzione

L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.

Se si intende trasportare passeggero e bagaglio, precaricare al massimo la molla dell'ammortizzatore posteriore per migliorare il comportamento dinamico del motociclo ed evitare possibili interferenze col suolo. Ciò può richiedere l'adeguamento della regolazione del freno idraulico in estensione.

Registri di regolazione forcella anteriore

La forcella del motociclo 1000S è regolabile sia nella fase di estensione (ritorno) sia nella compressione degli steli. La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:

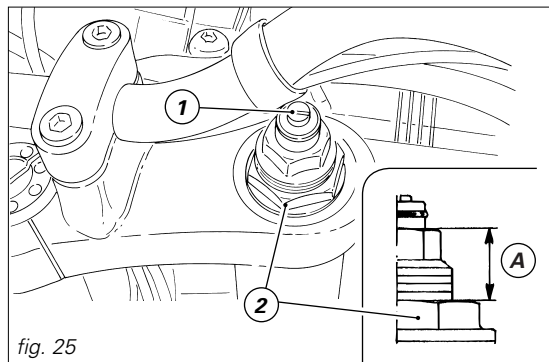
- 1) (fig. 25) per modificare il freno idraulico in estensione;
- 2) (fig. 25) per modificare il precarico delle molle interne;
- 3) (fig. 26) per modificare il freno idraulico in compressione.

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: | 6 click |
| estensione: | 6 click |



I Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo ruotate il registro ad estremità esagonale (2) con una chiave esagonale di 22 mm.
Il valore del precarico (A) 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.

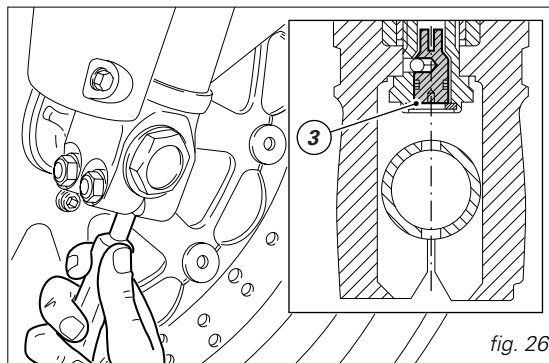


fig. 26

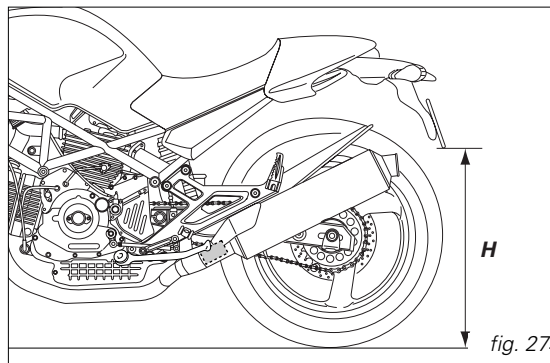
Variazione assetto motociclo (fig. 27-28-29)

L'assetto del motociclo rappresenta il risultato di prove effettuate dai nostri tecnici nelle più svariate condizioni di utilizzo.

La modifica di questo parametro rappresenta una operazione molto delicata che, se eseguita con imperizia, può risultare pericolosa.

Si consiglia, prima di modificare l'assetto standard, di rilevare la quota (H, fig. 27) di riferimento.

Il pilota ha la possibilità di modificare l'assetto del motociclo in funzione delle proprie esigenze di guida, variando la posizione di lavoro dell'ammortizzatore. Per modificare l'interasse degli snodi sferici (1) è necessario allentare i controdadi (3).



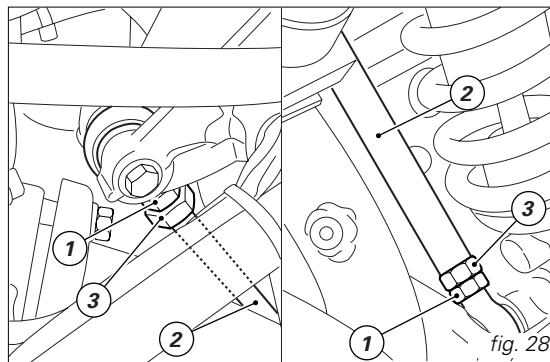
Note

Fare attenzione al dado (3) inferiore che ha una filettatura sinistrorsa.

Agire sul tirante (2) con una chiave aperta.
Eseguita la regolazione serrare i dadi (3) a 25 Nm.

Attenzione

La lunghezza del tirante (2), compresa tra gli assi degli snodi (1), non deve superare i 272 mm.



I La quota massima sfilamento dell'UNIBALL della testa (A) snodata è 5 filetti pari a 7,5 mm (B).

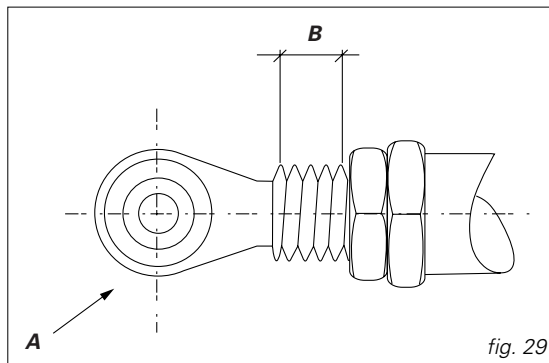


fig. 29

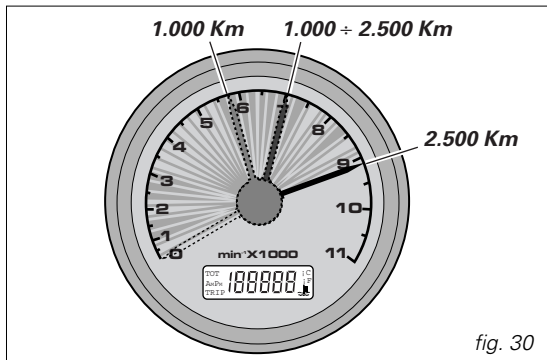
NORME D'USO

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo

Velocità di rotazione massima (fig. 30)

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÷6.000 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 assetamento 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 7.500 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:
9.000 min⁻¹.

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. 41).

Livello olio nel motore

Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione. Eventualmente rabboccare (pag. 59).

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. 58).

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. 53).

Serraggi a chiave

Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio e della sella.

Cavalletto

Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 29).

**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/50 °F e 35 °C/95 °F):

1) Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione **ON** (fig. 31). 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.

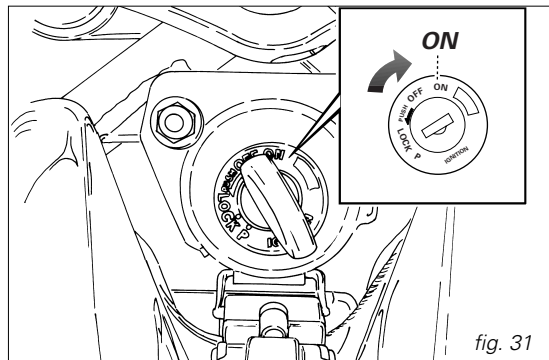


Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

2) Spostare la leva comando starter in posizione (B) (fig. 33).

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



I Questo modello è provvisto di avviamento servoassistito. Tale funzione permette l'avviamento servoassistito del motore premendo e rilasciando immediatamente il pulsante (2). Alla pressione del pulsante (2) si ha l'avviamento automatico del motore per un tempo max. variabile in funzione della temperatura del motore stesso. A motore avviato il sistema inibisce il trascinarsi del motorino d'avviamento. In caso di mancata accensione del motore è necessario aspettare almeno 2 sec. prima di premere nuovamente il pulsante di 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.

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.

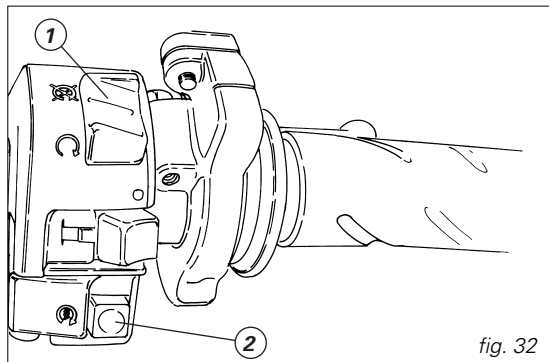


fig. 32

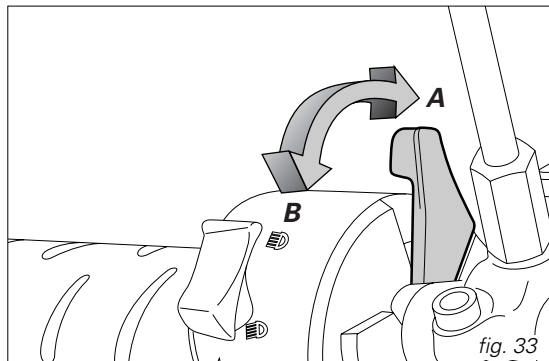


fig. 33

Temperatura ambiente alta (oltre i 35 °C/95 °F):
Eseguire la stessa procedura descritta per "Temperatura ambiente normale" senza utilizzare il comando starter.

Temperatura ambiente fredda (inferiore a 10 °C/50 °F):
Eseguire la procedura descritta per "Temperatura ambiente 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 é 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. Spegner il motore spostando la chiave nella posizione **OFF** (pag. 18).

Importante

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

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. 35).

Attenzione

Usare un carburante con bassi contenuti di piombo, con un numero di ottani, all'origine, di almeno 95. Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.

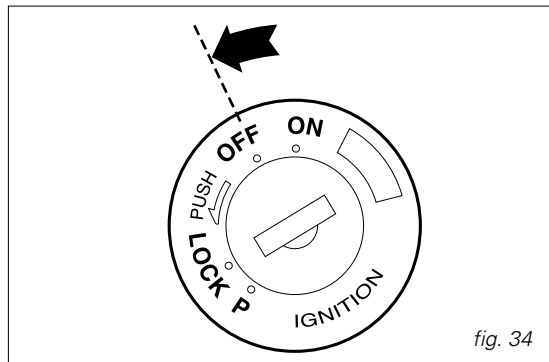


fig. 34

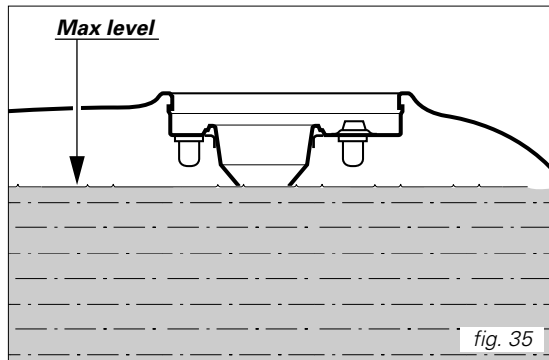


fig. 35

Parcheggio

Parcheggiare il motociclo fermo sul cavalletto laterale (vedi pag. 29).

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'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).

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.

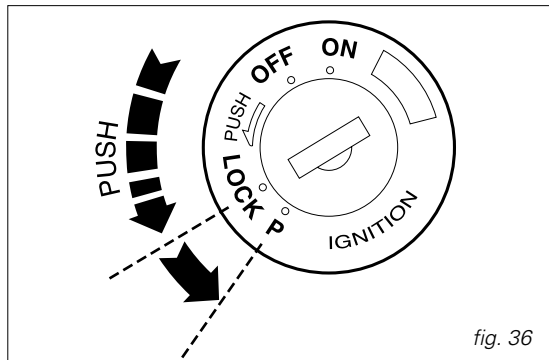


fig. 36

Accessori in dotazione (fig. 37)

Nel vano sottosella sono alloggiati:

un libretto uso e manutenzione;

un cavetto portacasco;

una busta attrezzi per le normali operazioni di manutenzione e verifica.

Per accedere al vano è necessario rimuovere la sella (pag. 28) e toglie il coperchio di protezione (1) svitando la vite speciale (2) con una moneta.

La busta attrezzi (fig. 38)

Contiene:

3) chiave a tubo esagonale per candele;

4) perno per chiave candela;

5) giravite doppio;

6) cavetto portacasco.

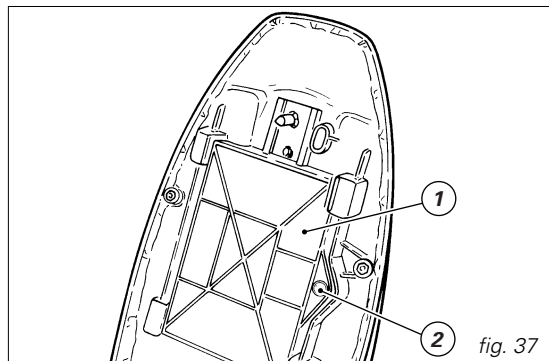


fig. 37

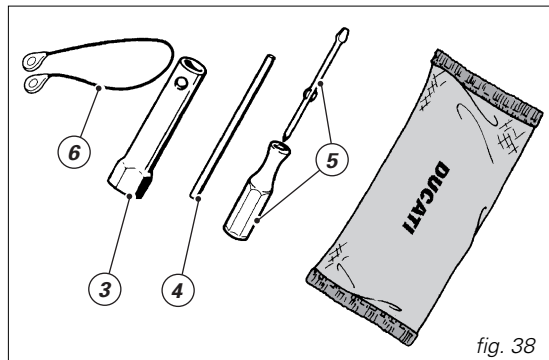


fig. 38

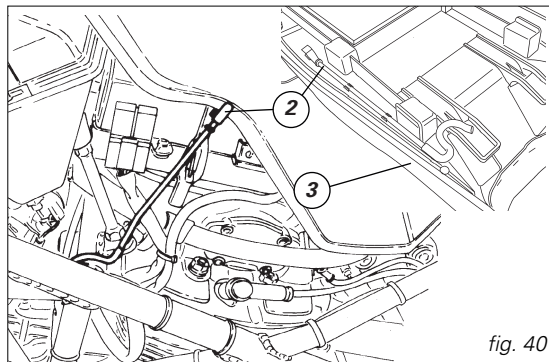
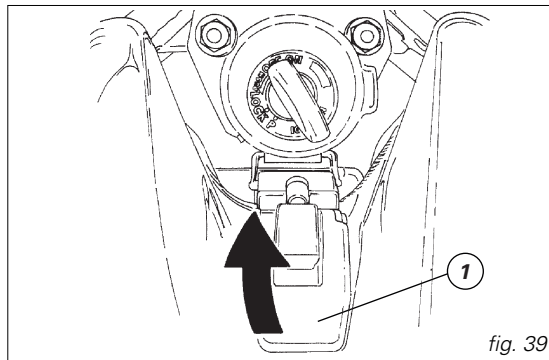
OPERAZIONI D'USO E MANUTENZIONE PRINCIPALI

Sollevamento serbatoio carburante (fig. 39)

⚠ Attenzione Per evitare fuoriuscite di carburante dallo sfiato del tappo carburante, il contenuto di carburante deve essere minore di 5 litri.

Rimuovere la sella (pag. 28), sollevare il gancio (1).
Sollevare il serbatoio e sganciare l'astina (2, fig. 40) di servizio dalla propria sede sotto alla sella.
Appoggiare il serbatoio sull'astina di servizio.
Per rimontarlo eseguire le operazioni descritte in ordine inverso.

⚠ Attenzione Quando si abbassa il serbatoio fare attenzione che le tubazioni siano correttamente posizionate in modo da evitare che si schiaccino.



Sostituzione del filtro aria (fig. 41)

Il filtro aria deve essere sostituito agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica riportata sul Libretto di Garanzia. Per accedere alla scatola filtro sollevare il serbatoio carburante (pag. 44).

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. 42) e sostituirla.

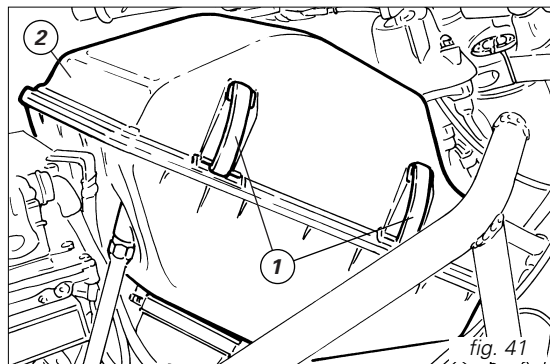


fig. 41

Importante

Un filtro sporco riduce l'entrata dell'aria aumentando il consumo di carburante, riducendo la potenza del motore e provocando incrostazioni sulle 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, 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 riportata sul Libretto di Garanzia.

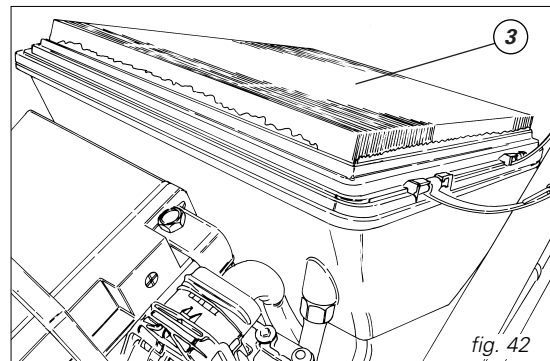


fig. 42

Controllo livello fluido freni e frizione (fig. 43.1 - 43.2)

Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di **MIN** evidenziata sui rispettivi serbatoi.

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 riportata sul Libretto di Garanzia, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Importante

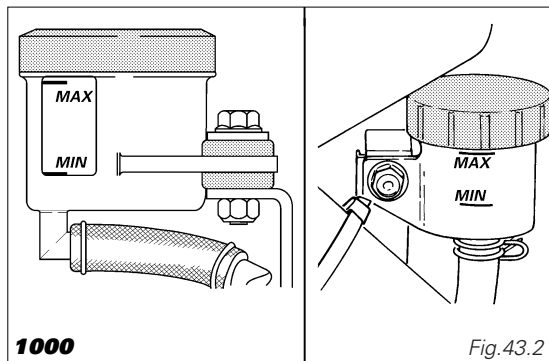
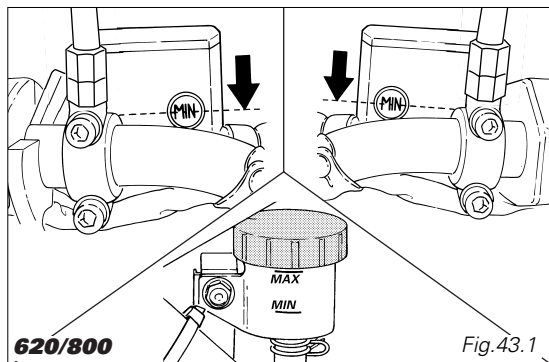
Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni degli impianti.

Impianto 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).



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.

Verifica usura pastiglie freno (fig. 44)

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.

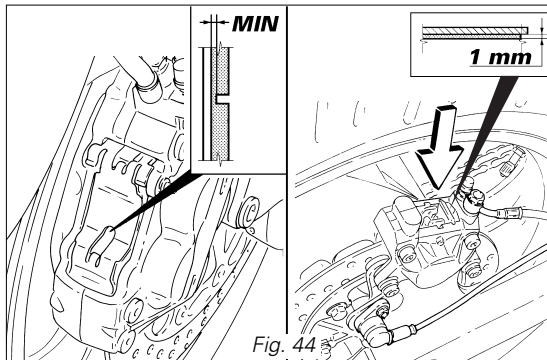


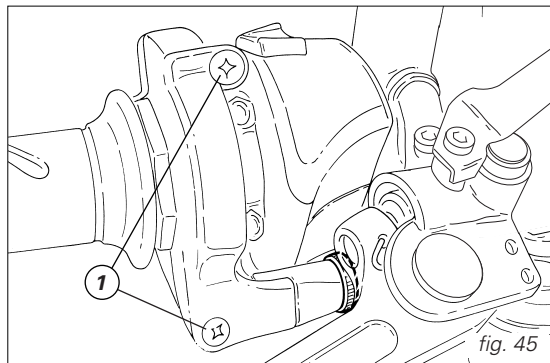
Fig. 44

Lubrificazione delle articolazioni

Periodicamente è necessario controllare le condizioni delle guaine esterne dei cavi di comando acceleratore e del cavo 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 una 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 aprire il comando, svitando le due viti di fissaggio (1, fig. 45), quindi ingrassare l'estremità del cavo e la carrucola.



⚠️ Attenzione

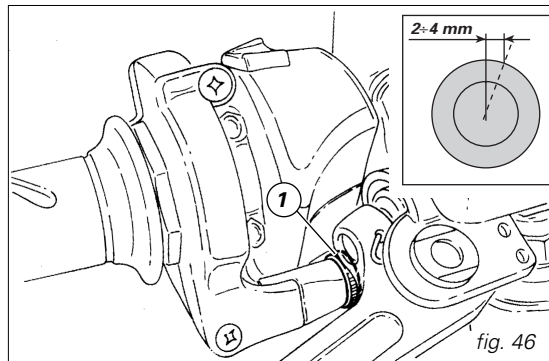
Richiudere con molta attenzione il comando inserendo il cavo nella carrucola.

Rimontare il coperchio e serrare le viti (1).

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.

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 2÷4 mm. Se necessario regolarla agendo sul apposito registro (1, fig. 46) situati in corrispondenza del comando stesso.



Carica della batteria (fig. 47)

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.

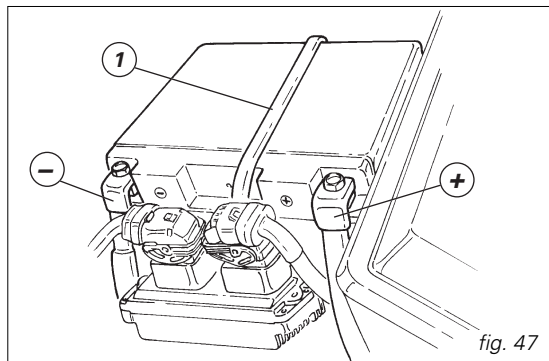


fig. 47

Tensionamento della catena trasmissione

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

Col motociciclo 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 (fig. 48):

di 25÷27 mm (620);

di 25 mm (800/1000).

Per registrare la tensione allentare il dado (1, fig. 49) del perno ruota, avvitare della stessa entità in senso orario la vite (2) su entrambi i lati del forcellone per aumentare la tensione o svitarle 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; 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 (2) di registro e serrarle alla coppia di 8 Nm.

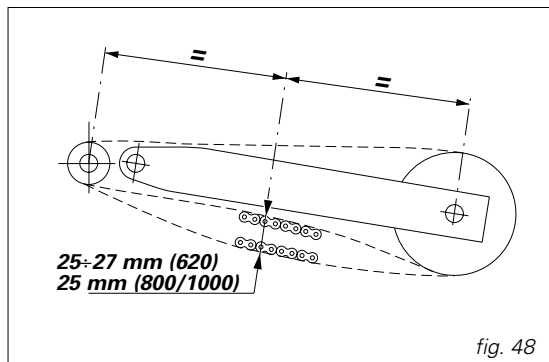


fig. 48

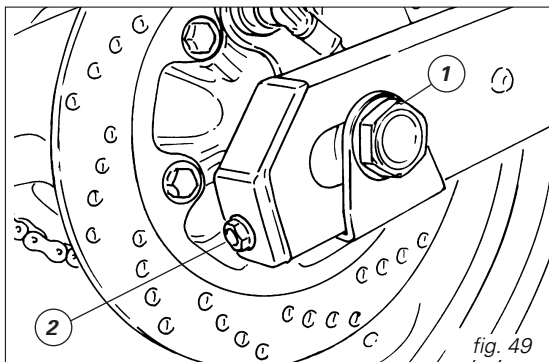


fig. 49

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

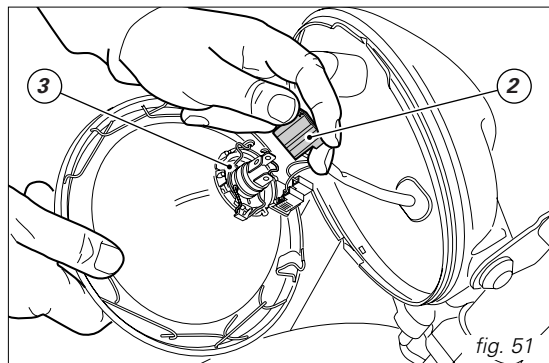
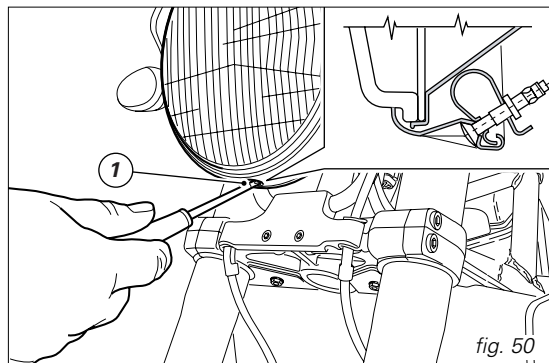
L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare la catena, la corona e il pignone motore.

Sostituzione delle lampadine

Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina bruciata accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati nell' "Impianto Elettrico" a pag. 70.

Proiettore anteriore (fig. 50 e fig. 51)

Per accedere alle lampadine del proiettore svitare la vite inferiore (1) che fissa il gruppo cornice/parabola al corpo. Staccare il connettore (2, fig. 51) dalla lampadina del proiettore. Sganciare la molletta (3, fig. 51) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto.

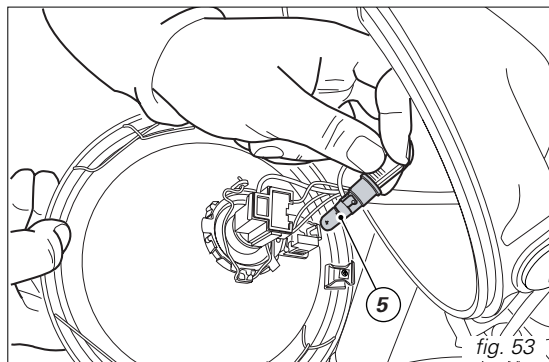
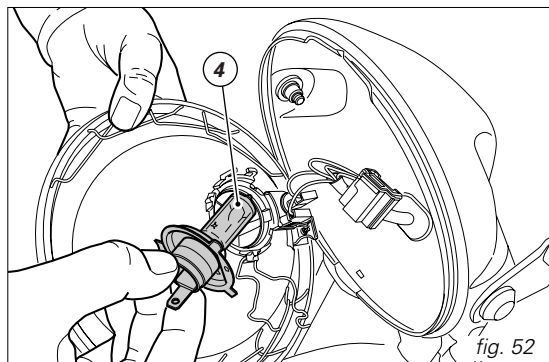


Sostituire la lampada (4, fig. 52).

Note

La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità. Inserire le linguette della base lampadina, nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento; agganciare l'estremità della molletta (3, fig. 51) ai supporti del corpo proiettore. Ricollegare i cavi.

Per sostituire la lampadina della luce di posizione, staccare il relativo connettore. La lampadina (5, fig. 53) ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e inserirla premendo e ruotandola in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il connettore e fissare il complessivo cornice/parabola.

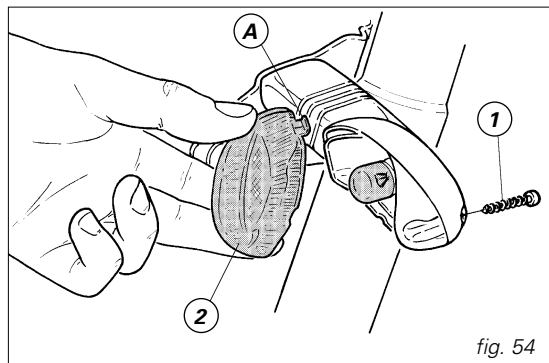


Indicatori di direzione (fig. 54).

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).

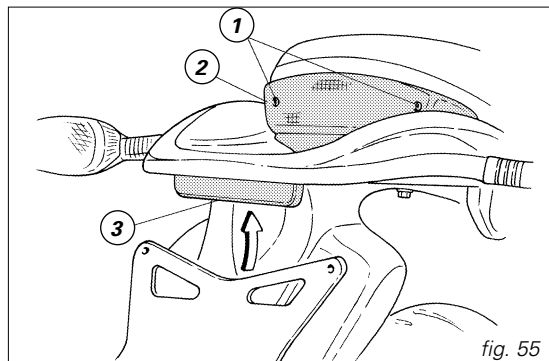


Luce arresto (fig. 55)

Per la sostituzione della lampada luce arresto e posizione è necessario svitare le due viti (1) che fissano il trasparente (2) 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. Rimontare il trasparente.

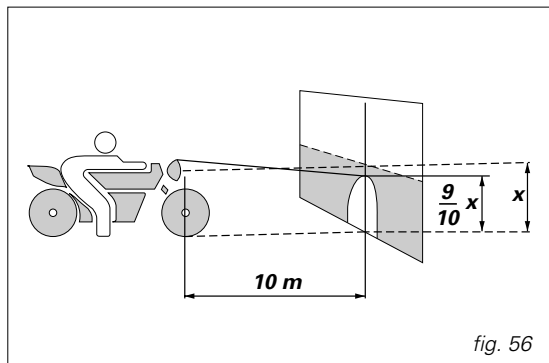
Luce targa (fig. 55)

Per accedere alla lampadina della luce targa (3), sfilare il portalampada dall'interno, quindi sfilare la lampada e sostituirla.



Orientamento del proiettore (fig. 56)

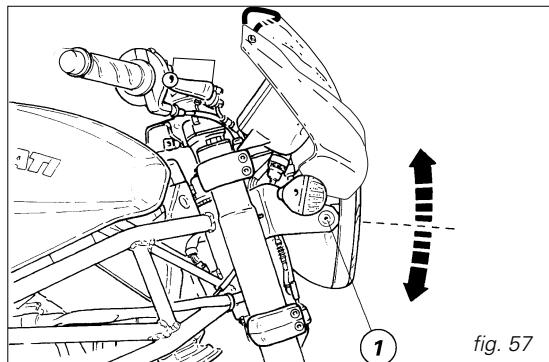
Controllare se il proiettore è correttamente orientato mettendo il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri. Tracciare una 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.

La correzione dell'orientamento verticale del proiettore si effettua agendo sulle viti (1, fig. 57) che lo fissano ai supporti laterali.



Pneumatici

Pressione anteriore:

2,1 bar - 2,3 Kg/cm²

Pressione posteriore:

2,2 bar - 2,4 Kg/cm²

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. 58) 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.

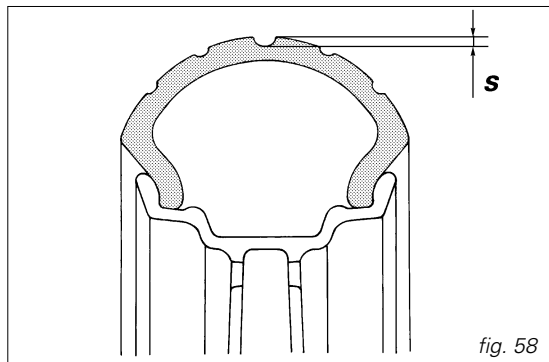


fig. 58

Controllo livello olio motore (fig. 59)

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.

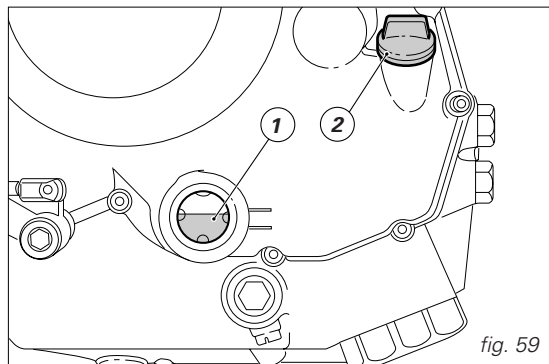


fig. 59

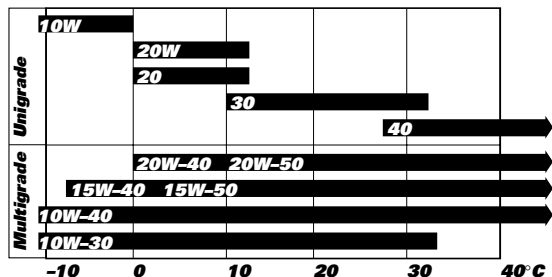
Importante

Per la sostituzione dell'olio motore e dei filtri olio agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica riportata sul 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 si trova nei limiti della gamma indicata.



Pulizia e sostituzione candele (fig. 60)

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. 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 avvitandola fino a fine filetto. Serrare alla coppia di 20 Nm.

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

Importante

Non usare candele con un grado termico inadeguato o con filetto di lunghezza diversa. La candela deve essere serrata correttamente.

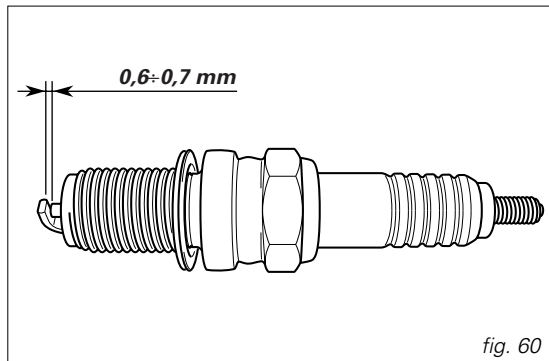


fig. 60

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 idropulitrici potrebbe comportare grippaggi o gravi anomalie a forcelle, mozzi ruota, impianto elettrico, guarnizioni di tenuta della forcella, prese d'aria e silenziatori di scarico, con conseguente perdita dei requisiti di sicurezza del mezzo.

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.

Pulite 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 danneggia 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. 61)

Pesi

A secco:

177 kg (620)

179 kg (800)

189 kg (1000)

A pieno carico:
390 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.

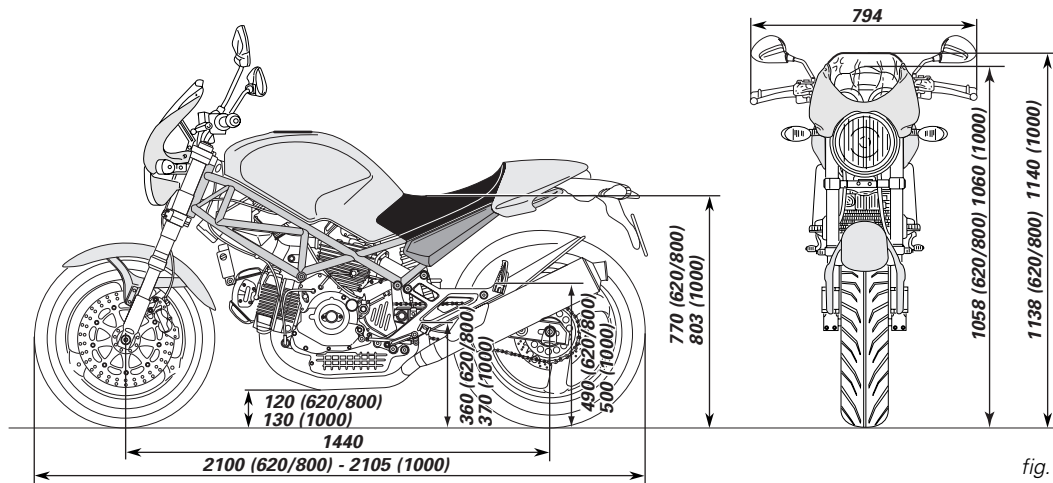


fig. 61

Rifornimenti**Tipo****dm³ (litri)**

Serbatoio carburante, compresa una riserva di 3,5 dm³ (litri), 3 dm³ nel serbatoio rotazionale

Benzina verde con un numero di ottani all'origine di almeno 95

14 (620/800)
15 (1000)

Coppa motore e filtro

SHELL Advance Ultra 4

3,1 (620)
3,3 (800)
3,9 (1000)

Circuito freni ant./post. e frizione

SHELL Advance Brake DOT 4

—

Protettivo per contatti elettrici

SHELL Advance Contact Cleaner

—

Forcella anteriore

SHELL Advance Fork 7.5 o Donax TA

0,400 (per stelo) (620/800)
0,465 (1000)

Importante

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

Motore

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

Alesaggio mm:

80 (620)

88 (800)

94 (1000)

Corsa mm:

61,5 (620)

66 (800)

71,5 (1000)

Cilindrata totale cm³:

618 (620)

803 (800)

992 (1000)

Rapporto di compressione $\pm 0,5:1$:

10,5 (620)

10,4 (800)

10,1 (1000)

Potenza max. all'albero (95/1/CE):

44,3 kW - 60 CV a 9.500 min⁻¹ (620)

54 kW - 73 CV a 8.250 min⁻¹ (800)

62 kW - 84 CV a 8.500 min⁻¹ (1000)

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

53 Nm a 6.750 min⁻¹ (620)

69 Nm - 7,0 Kgm a 6.500 min⁻¹ (800)

84 Nm - 8,5 Kgm a 6.000 min⁻¹ (1000)

Importante

In nessuna condizione di marcia si debbono superare i limiti di velocità indicati (pag. 66).

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, pulegge e cinghie dentate.

Schema distribuzione desmodromica (fig. 62)

- 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.

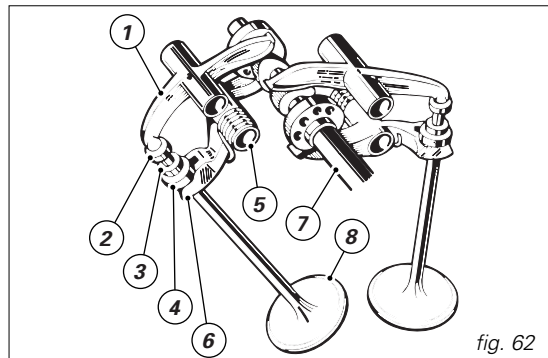


fig. 62

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):

198 Km/h (620)

210 Km/h (800)

220 Km/h (1000)

Limiti di velocità

In precedenza è riportata la velocità massima ottenibile dopo aver effettuato il periodo di rodaggio prescritto.

Importante

L'inosservanza di tali norme esonera la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità su eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Candele d'accensione

Marca:

CHAMPION

Tipo:

RA 4 HC (620/800);

RA 6 HC/ (1000).

Marca:

NGK

Tipo:

DCPR8E (620/800/1000)

Freni

Anteriore

Tipo:

a disco forato in acciaio.

n° 2 dischi (1 disco per 620 DARK MONODISCO)

Diametro disco:

320 mm.

Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.

Superficie frenante, cm²:

2x44

Pinze freno a pistoncini differenziati.

Marca e tipo:

BREMBO 30/34-4 pistoncini.

Materiale attrito:

FERIT I/D 450 FF.

Tipo pompa:

PS 16

Posteriore

Tipo:

a disco fisso forato, in acciaio.

Diametro disco:

245 mm.

Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.

Superficie frenante:

25 cm²

Pinza freno:

Ø cilindro 32 mm.

Marca e tipo:

BREMBO P 2.105N.

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 (620/800);

a secco (1000);

comandata mediante leva sul lato sinistro del manubrio.

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

Rapporto pignone motore/corona frizione:

33/61 (620-620 DARK-620 DARK MONODISCO-800)

32/59 (1000)

Cambio a:

a 6 rapporti (620-620 DARK-800-1000),

a 5 rapporti (620 DARK MONODISCO);

con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.

Rapporto pignone uscita cambio/corona posteriore:

15/48 (620-620 DARK)

15/46 (620 DARK MONODISCO)

15/42 (800)

15/39 (1000)

Rapporti totali:

1ª 13/32 (620-620 DARK/800) - 15/37 (1000)

2ª 18/30 (620-620 DARK/800) - 17/30 (1000)

3ª 21/28 (620-620 DARK/800) - 20/27 (1000)

4ª 23/26 (620-620 DARK/800) - 22/24 (1000)

5ª 22/22 (620-620 DARK/800) - 24/23 (1000)

6ª 26/24 (620-620 DARK/800) - 28/24 (1000)

620 DARK MONODISCO:

1ª 40/16

2ª 36/21

3ª 32/24

4ª 29/27

5ª 28/29

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

Marca:

DID

Tipo:

520 VL4

Dimensioni:

5/8 x 1/4"

N° maglie:

106 (620-620 DARK-620 DARK MONODISCO)

102 (800)

100 (1000)

Importante

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

Se si desidera adattare il motociclo a 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, rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata. Una sostituzione imperfetta di questo componente può compromettere gravemente la tua sicurezza e quella del passeggero e provocare danni irreparabili al motociclo.

Telaio

Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi d'acciaio ad altoresistenziale.

Angolo di sterzata (per lato):

27°

Angolo canotto di sterzo:

24°

Avancorsa mm:

96

Ruote

Cerchi in lega leggera a tre razze.

Anteriore

Marca:

BREMBO

Dimensioni:

3,50x17"

Posteriore

Marca:

BREMBO

Dimensioni:

4,50x17" (620-620)

5,50x17" (1000)

Entrambe le ruote sono a perno sfilabile.

Pneumatici

Anteriore

Radiale tipo "tubeless".

Dimensione:

120/60-VR17 (620-620 DARK-620 DARK MONODISCO-800)

120/70-VR17 (1000)

Posteriore

Radiale tipo "tubeless".

Dimensione:

160/60-VR17 (620-620 DARK-620 DARK MONODISCO-800)

180/55-VR17 (1000)

Sospensioni

Anteriore

A forcella oleodinamica a steli rovesciati.

Diametro tubi portanti: 43 mm.

Corsa sull'asse steli: 130 mm.

Posteriore

Ad azionamento progressivo ottenuto con l'interposizione di un bilanciere tra telaio e fulcro superiore dell'ammortizzatore e di un archetto fissato nella parte inferiore al forcellone. L'ammortizzatore regolabile in estensione, e nel precarico della molla. È infulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante in acciaio o in alluminio.

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

Corsa: 65 mm.

Escursione ruota posteriore: 148 mm.



Note

Non effettuare interventi sul motociclo che possono modificare le caratteristiche tecniche in base alle quali è stata ottenuta l'omologazione.

Impianto di scarico

Catalizzato in conformità alle normative antinquinamento.

Impianto elettrico

Formato dai seguenti particolari principali:

proiettore anteriore di forma circolare con lampada allo iodio a doppio filamento **12V-55/60W**;

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

Comandi elettrici sul manubrio.

Indicatori direzione, lampade **12V-10W**.

Avvisatore acustico.

Interruttori luci arresto.

Batteria, **12V-10 Ah (620/800)**.

Batteria, **12V-16 Ah (1000)**.

Alternatore 12V-520W.

Regolatore elettronico, protetto con fusibile da **40 A**.

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 lampadine vedi al paragrafo "Sostituzione delle lampadine" alla pag. 53.

Fusibili

La scatola porta fusibili principale è posizionata sul lato sinistro della batteria (fig. 63).

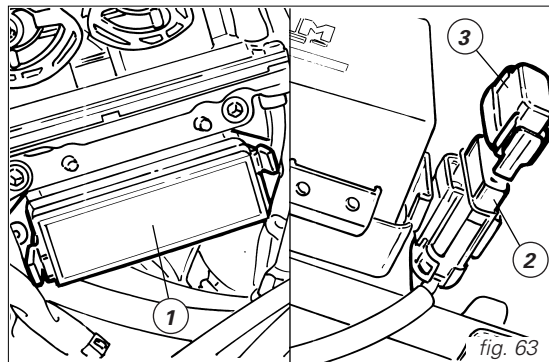
I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione (1) sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'ampereaggio.

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

Il fusibile da 40A (2) posto sul lato destro della batteria (fig. 63) 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. 64).

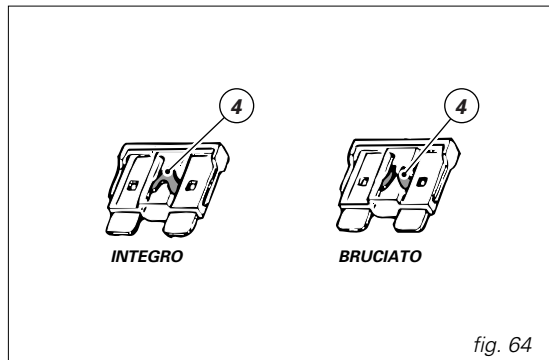


Importante

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.



Legenda schema impianto elettrico/accensione

- 1) Commutatore destro
- 2) Antenna Transponder
- 3) Commutatore chiave
- 4) Relè principale
- 5) Scatola fusibili
- 6) Motorino avviamento
- 7) Teleruttore avviamento
- 8) Batteria
- 9) Fusibile regolatore
- 10) Regolatore
- 11) Alternatore
- 12) Freccia posteriore destra
- 13) Fanale posteriore
- 14) Luce targa
- 15) Freccia posteriore sinistra
- 16) Serbatoio
- 17) Connessione autodiagnosi
- 18) Sensore velocità
- 19) Bobina cilindro orizzontale
- 20) Bobina cilindro verticale
- 21) Candela 1 cilindro orizzontale
- 22) Candela 1 cilindro verticale
- 23) Iniettore cilindro orizzontale
- 24) Iniettore cilindro verticale
- 25) Potenzimetro farfalla
- 26) Sensore giri/fase
- 27) Interruttore stampella laterale
- 28) Centralina 5.9 M
- 29) Relè iniezione
- 30) Interruttore folle
- 31) Interruttore pressione olio
- 32) Interruttore stop posteriore
- 33) Interruttore stop anteriore
- 34) Commutatore sinistro
- 35) Sensore temperatura/pressione aria
- 36) Strumentazione (cruscotto)
- 37) Freccia anteriore sinistra
- 38) Clacson
- 39) Proiettore
- 40) Freccia anteriore destra
- 41) Sensore temperatura olio centralina
- 42) Sensore temperatura olio strumento
- 43) Interruttore frizione
- 44) Candela 2 cilindro verticale (solo 1000)
- 45) Candela 2 cilindro orizzontale (solo 1000)

Codice colore cavi**B** Blu**W** Bianco**V** Viola**Bk** Nero**Y** Giallo**R** Rosso**Lb** Azzurro**Gr** Grigio**G** Verde**Bn** Marrone**O** Arancio**P** Rosa**Legenda scatola fusibili (5)**

| Pos. | Utilizzatori | Val. |
|------|-----------------------------------------------------|-------|
| 1-9 | Generale | 30 A |
| 2-10 | Pompa carburante, iniettori, Bobine | 20 A |
| 3-11 | Key sense | 10 A |
| 4-12 | Alimentazione centralina | 3 A |
| 5-13 | Passing | 7,5 A |
| 6-14 | Luci posizione, cruscotto, abbaglianti/anabaglianti | 15 A |
| 7-15 | Stop, clacson | 10 A |
| 8-16 | Sensore velocità | 5 A |

**Note**

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



VERSIONI MONSTER

620 - 800 - 1000

Disponibili nei colori:

Rosso anniversary Ducati cod. 473.101 (PPG);

Giallo Ducati cod. 473.201 (PPG);

Nero lucido cod. 248.514 (PPG);

Telaio e cerchi color metallo.

620DARK - 620 DARK MONODISCO

Disponibili nei colori:

*Grigio argento cod. *0022 (PPG);*

Telaio e cerchi color Nero.

*Grigio argento cod. *0022 (PPG);*

Telaio e cerchi color metallo.

Dark;

Telaio e cerchi color Nero.

Dark;

Telaio e cerchi color metallo.

Dark;

Telaio e cerchi color grigio chiaro.

1000S

Disponibili nei colori:

Rosso anniversary Ducati cod. 473.101 (PPG);

Giallo Ducati cod. 473.201 (PPG);

Nero lucido cod. 248.514 (PPG);

Telaio e cerchi color metallo.

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

Telaio color metallo e cerchi color rosso fluo.

PROMEMORIA MANUTENZIONI PERIODICHE

| <i>km</i> | <i>Nome Ducati Service</i> | <i>Chilometraggio</i> | <i>Data</i> |
|-----------|--------------------------------|-----------------------|-------------|
| 1000 | | | |
| 10000 | | | |
| 20000 | | | |
| 30000 | | | |
| 40000 | | | |
| 50000 | | | |
| | | | |

