

Manual de uso y mantenimiento

MULTISTRADA

MULTISTRADA 1200 S



Manual de uso y mantenimiento

ESPAÑOL

MULTISTRADA

MULTISTRADA 1200 S

Este manual debe considerarse parte integrante de la motocicleta y debe permanecer con la misma durante toda su vida útil.

En caso de transferencia de propiedad debe ser entregado al nuevo propietario.

El manual debe conservarse en buen estado: en caso de deterioro o pérdida solicitar de inmediato una copia nueva a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

Los estándares de calidad y la seguridad de las motocicletas Ducati se mantienen constantemente actualizados con el consiguiente desarrollo de nuevas soluciones de diseño, equipamientos y accesorios, por lo tanto, aunque el manual incluya informaciones actualizadas cuando se imprime, Ducati Motor Holding S.p.A. se reserva el derecho de aportar modificaciones en cualquier momento sin obligación de notificarlas. Por este motivo podría notar diferencias al comparar algunas ilustraciones con su actual motocicleta.

Se prohíbe reproducir o divulgar, incluso de manera parcial, los temas tratados en la presente publicación. Ducati Motor Holding S.p.A. se reserva todo derecho y se deberá solicitar autorización (escrita) especificando los motivos.

¡Buen viaje!

ÍNDICE

Introducción 8

Líneas guía para la seguridad 8

Símbolos de advertencia utilizados en el manual 9

Uso permitido 10

Obligaciones del conductor 11

Formación del conductor 12

Indumentaria 13

"Best Practices" para la seguridad 14

Reposiciones de combustible 16

Conducción con plena carga 17

Informaciones sobre la carga transportable 17

Productos peligrosos - advertencias 18

Número identificación vehículo 20

Número identificación motor 21

Paquetes opcionales / Personalizaciones 22

Salpicadero (Dashboard) 31

Salpicadero 31

Acrónimos y abreviaturas usados dentro del manual 36

Diccionario tecnológico 36

Pulsadores de funcionamiento 40

Configuración / visualización parámetros 42

Funciones principales 60

Indicación revoluciones motor RPM 62

Velocidad vehículo 66

Estilo de conducción (Riding Mode) 68

DTC 79

ABS 86

DWC 94

Ajuste moto 102

DSS 104

Marcha 109

Nivel combustible 110

Totalizador (TOT) 112

Temperatura del líquido refrigerante motor 114

Reloj 116

Funciones Menú 117

Autonomía residual (RANGE) 119

Totalizador parcial 1 (TRIP 1) 121

Totalizador parcial 2 (TRIP 2) 123

Tiempo de viaje (TRIP TIME) 124

Tiempo de vuelta (LAP time) 126
Consumo promedio 128
Consumo instantáneo 130
Velocidad media 132
Temperatura aire ambiente exterior 134
Totalizador parcial (TRIP MASTER) 136
Funciones secundarias 138
Infotainment 141
Cruise Control 152
Indicación mantenimiento (SERVICE) 155
Indicación OIL SERVICE cero 156
Indicación OIL SERVICE, SERVICE DATE o DESMO SERVICE countdown 157
Indicación OIL SERVICE, SERVICE DATE o DESMO SERVICE 158
Avisos / Alarmas (Warning) 159
Visualización Errores 169
Visualización caballete lateral 170
Faros antiniebla 171
MENÚ de Setting 172
Personalización estilo de conducción (Riding Mode) 175
Personalización Estilo de Conducción: Regulación motor 178
Personalización Estilo de Conducción: Programación nivel DTC 181

Personalización Estilo de Conducción: Configuración nivel DWC 184
Personalización Estilo de Conducción: Regulación ABS 187
Personalización Estilo de Conducción: Regulación suspensiones DSS 190
Personalización Estilo de Conducción:
Restablecimiento programaciones de default (DEFAULT) 202
Personalización Estilo de Conducción:
Restablecimiento programaciones de default (ALL DEFAULT) 204
Programación modalidad de visualización 205
Pin Code 209
Modificación PIN CODE 213
LAP 218
Programación fondo display 224
Configuración de la fecha 227
Regulación Reloj 233
Programación unidad de medida 238
Configuración dispositivos Bluetooth 247
Información (INFO) 258
Control de las luces 259
El sistema Immobilizer 266
Llaves 267
Sustitución batería de la llave activa 270

Duplicado de las llaves 274
Desbloqueo vehículo mediante PIN CODE 275

Mandos para la conducción 279
Posición de los mandos para la conducción de la motocicleta 279
Sistema "Hands free" 280
Comutador izquierdo 294
Leva mando embrague 298
Comutador derecho 299
Puño giratorio mando acelerador 301
Leva mando freno delantero 302
Pedal mando freno trasero 303
Pedal mando cambio 304
Regulación posición pedal mando cambio y freno trasero 305

Elementos y dispositivos principales 307
Posición en la motocicleta 307
Tapón depósito combustible 308
Cerradura asiento 310
Regulación altura del asiento 313
Cable portacasco 316

Caballito lateral 317
Central bluetooth 319
Toma de corriente 321
Caballito central 323
Montaje bolsas laterales Ducati 325
Uso bolsas laterales 330
Conexión USB 334
Regulación del parabrisas 335
Regulación horquilla delantera 336
Regulación amortiguador trasero 337
Variazione assetto motociclo 338

Normas de uso 339
Precauciones para el primer período de uso de la motocicleta 339
Controles antes del encendido 341
Dispositivo ABS 343
Encendido / apagado motor 344
Encendido y marcha de la motocicleta 347
Frenada 348
Parada de la motocicleta 350
Aparcamiento 351
Reposición combustible 353
Accesorios en dotación 354

| | |
|--|------------|
| Principales operaciones de uso y mantenimiento | 355 |
| Control y eventual reposición del nivel del líquido refrigerante | 355 |
| Control nivel líquido frenos y embrague | 357 |
| Control desgaste pastillas de freno | 359 |
| Carga de la batería | 360 |
| Control tensado cadena de transmisión | 364 |
| Lubricación de la cadena de transmisión | 366 |
| Uso calibre tensión cadena suministrado | 367 |
| Indicadores de dirección traseros | 369 |
| Orientación del faro | 370 |
| Regulación espejos retrovisores | 372 |
| Neumáticos Tubeless | 373 |
| Control nivel aceite motor | 376 |
| Limpieza y sustitución bujías | 378 |
| Limpieza general | 379 |
| Inactividad prolongada | 381 |
| Advertencias importantes | 381 |

Plan de mantenimiento programado

382

Plan de mantenimiento programado: operaciones que debe realizar el concesionario 382

Plan de mantenimiento programado: operaciones que debe realizar el cliente 386

Características técnicas

387

| | |
|---|-----|
| Pesos | 387 |
| Dimensiones totales | 388 |
| Abastecimientos | 389 |
| Motor | 391 |
| Distribución Desmodrómica con sincronización variable (DTV) | 392 |
| Prestaciones | 393 |
| Bujías de encendido | 393 |
| Alimentación | 393 |
| Frenos | 393 |
| Transmisión | 394 |
| Bastidor | 395 |
| Ruedas | 395 |
| Neumáticos | 395 |
| Suspensiones | 395 |
| Sistema de escape | 396 |
| Colores disponibles | 396 |
| Sistema eléctrico | 398 |

Apuntes mantenimientos

periódicos 405

Apuntes mantenimientos periódicos 405

Introducción

Líneas guía para la seguridad

Nos complace darle la bienvenida entre los aficionados Ducati y le felicitamos por la óptima elección realizada. Pensamos que además de utilizar su nueva Ducati como medio de desplazamiento habitual, la utilizará para realizar incluso viajes largos, que Ducati Motor Holding S.p.A. desea sean siempre placenteros y divertidos.

Su motocicleta es el fruto de la constante investigación y desarrollo de Ducati Motor Holding S.p.A.: es importante que el estándar de calidad se mantenga respetando escrupulosamente el programa de mantenimiento y el uso de piezas de recambio originales. Dentro del manual se indican las instrucciones para la ejecución de pequeñas operaciones de mantenimiento. Las operaciones de mantenimiento más importantes se indican en el Manual de Taller, que se encuentra a disposición de los Talleres Autorizados Ducati Motor Holding S.p.A.

Para su interés, su seguridad y como garantía y fiabilidad del producto, recomendamos dirigirse a un Concesionario o a un Taller autorizado para cualquier operación prevista en el plan de mantenimiento programado, ver pág. 382.

Nuestro personal altamente especializado dispone de los instrumentos especiales y las herramientas adecuadas para efectuar cualquier tipo de intervención a la perfección con recambios originales Ducati que garantizan un perfecto intercambio, buen funcionamiento y larga duración.

Todas las motocicletas Ducati se entregan con manual de garantía.

La garantía no se reconocerá a las motocicletas utilizadas en competencias deportivas.

La manumisión o la modificación, incluso parcial de componentes, hace que se pierda de manera inmediata el derecho a la garantía. Operaciones de mantenimiento incorrectas o insuficientes, uso de partes de recambio no originales o no explícitamente aprobadas por Ducati, pueden ocasionar la pérdida de la Garantía, además de ocasionar eventuales daños o pérdida de las prestaciones esperadas.

Su seguridad y la de otros son muy importantes, Ducati Motor Holding S.p.A. recomienda utilizar la motocicleta de manera responsable.

Antes de utilizar su motocicleta por primera vez, leer atentamente este manual de principio a fin y seguir fielmente su contenido, esto le permitirá obtener todas las informaciones relativas al correcto uso y mantenimiento. En caso de dudas dirigirse a un Concesionario o un Taller Autorizado.

Símbolos de advertencia utilizados en el manual

Con respecto a potenciales peligros que podrían golpearlo se han utilizado distintos tipos de información como:

- Etiquetas de seguridad en la motocicleta;
- Mensajes de seguridad precedidos de un símbolo de aviso y de las palabras ATENCIÓN o IMPORTANTE.



Atención

La inobservancia de las instrucciones puede originar situaciones de peligro y lesiones graves o mortales al conductor o a otras personas.

! Importante

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

Nota

Más informaciones sobre la operación en curso.

Todas las indicaciones DERECHA o IZQUIERDA se refieren al sentido de marcha de la motocicleta.

Uso permitido

Atención

Esta motocicleta ha sido diseñada para ser utilizada en carreteras, así como en caminos de tierra y fuera de carretera. De todas maneras, el uso en off road intenso no está recomendado y puede causar la pérdida de control del vehículo, aumentando el riesgo de accidente.

Atención

Esta motocicleta no debe ser utilizada para remolcar cualquier tipo de remolque o agregar un sidecar porque esto podría ocasionar la pérdida de control con consiguiente accidente.

Esta motocicleta transporta al piloto y puede transportar un pasajero.

Atención

El peso total de la motocicleta en orden de marcha con piloto, pasajero, equipaje y accesorios adicionales no debe superar los 450kg/992lb.

Atención

El peso máximo admisible de las bolsas laterales, topcase y bolsa para depósito no debe superar jamás los 35 kg así repartidos:
10 kg máx para cada bolsa lateral;
10 kg máx para el Top Case;
5 kg máx para la bolsa para depósito.

Obligaciones del conductor

Todos los pilotos deben poseer la licencia de conducir.

Atención

Conducir sin licencia de conducir es ilegal y está penado por la ley. Controlar de tener siempre consigo el documento cuando se está por utilizar la motocicleta. No permitir el uso a pilotos inexpertos o sin la regular licencia de conducir.

No conducir el vehículo bajo los efectos del alcohol y/o drogas.

Atención

Conducir bajo los efectos del alcohol y/o drogas es ilegal y está penado por la ley.

Evitar tomar fármacos antes de conducir sin haberse informado con su médico sobre los efectos colaterales de los mismos.

Atención

Algunos fármacos pueden producir somnolencia u otros efectos que reducen los reflejos y la capacidad del piloto para controlar la motocicleta, con el riesgo de provocar un accidente.

Algunos Estados exigen una cobertura de seguro obligatoria.

Atención

Controlar las leyes de su propio Estado. Contraer una póliza de seguro y guardar la documentación junto al resto de los papeles de la motocicleta.

Para protección y seguridad del conductor y/o eventual pasajero, en algunos países es obligatorio por ley el uso de casco homologado.

Atención

Verificar las leyes de su Estado, la conducción sin casco puede ser sancionada con multas.



Atención

El hecho de no usar el casco, en caso de accidente, aumenta la posibilidad de lesiones físicas graves, incluso la muerte.



Atención

Controlar que el casco cumpla con las especificaciones de seguridad, permita una buena visibilidad, sea de la talla adecuada para su cabeza, tenga la etiqueta de certificación específica de su Estado. Las leyes que regulan la circulación en carretera varían de Estado a Estado. Verificar cuales son las leyes vigentes en el propio estado antes de conducir la motocicleta y cumplir siempre con las mismas.

Formación del conductor

Muchos accidentes obedecen a la inexperiencia en la conducción de la motocicleta. La conducción, las maniobras y las frenadas se deben realizar de manera diferente de los otros vehículos.



Atención

Mala preparación del conductor o uso inadecuado del vehículo pueden ocasionar pérdida de control, muerte o daños serios.

Indumentaria

La indumentaria para utilizar la motocicleta tiene un rol muy importante para la seguridad, la motocicleta no puede proteger a las personas de los impactos como un automóvil.

La indumentaria adecuada consiste en: casco, protección para los ojos, guantes, botas, chaqueta de mangas largas y pantalones largos.

- El casco debe cumplir con los requisitos indicados en pág. 11, si el modelo del casco no prevé la visera, utilizar gafas adecuadas;
- Los guantes deben ser de 5 dedos de piel o material resistente al desgaste;
- Las botas o el calzado para conducir deben tener suela anti-deslizamiento y protección para los tobillos;
- Chaquetas y pantalones o el mono protector, deben ser de piel o material resistente al desgaste y de color con insertos que sean de alta visibilidad.

Importante

Evitar el uso de indumentaria o accesorios que queden libres porque podrían atascarse en los órganos de la moto.

Importante

Para la seguridad, este tipo de indumentaria debe ser utilizado en verano y en invierno.

Importante

Para la seguridad del pasajero, hacer de manera que él también utilice ropa adecuada.

"Best Practices" para la seguridad

Antes, durante y luego del uso, no olvidar nunca de seguir unas simples operaciones que son muy importantes para la seguridad de las personas y el mantenimiento de la plena eficiencia de la motocicleta.

Importante

Durante el período de rodaje cumplir escrupulosamente las indicaciones contenidas en el capítulo "Normas de Uso" de este manual. El incumplimiento de tales normas exime Ducati Motor Holding S.p.A. de toda responsabilidad en caso de daños sufridos por el motor o que afecten a su duración.

Atención

No conducir si no está familiarizado lo suficiente con los mandos que se deben utilizar durante la conducción.

Antes de cada arranque, realizar los controles previstos en este manual (ver pág. 347).

Atención

Si no se realizan estos controles, se pueden producir daños en la motocicleta y producir lesiones graves al piloto y/o eventual pasajero.

Atención

Encender el motor en un lugar abierto y ventilado, no encender nunca el motor en lugares cerrados.

Los gases de escape son venenosos y pueden causar pérdida de conocimiento o incluso muerte en tiempos breves.

Durante la marcha colocar el cuerpo de manera adecuada y comprobar que el pasajero haga lo mismo.

Importante

El piloto debe tener SIEMPRE las manos en el manillar.

Importante

El piloto y el pasajero deben apoyar los pies en los estribos cada vez que la motocicleta se pone en marcha.

Importante

El pasajero siempre debe sujetarse con ambas manos en las asas específicas del bastidor debajo del asiento.

Importante

Prestar atención en los cruces, en las salidas de áreas privadas o aparcamientos y en los carriles de ingreso a la autopista.

Importante

Colocarse en lugares visibles y evitar ponerse en las "áreas ciegas" de los vehículos que lo preceden.

Importante

Indicar SIEMPRE y con suficiente anticipación, utilizando los indicadores de dirección, cada viraje o cambio de carril.

Importante

Aparcar la motocicleta de manera que no pueda ser golpeada, utilizando el caballete lateral. No aparcar nunca sobre un terreno accidentado o blando, porque la motocicleta podría caerse.

Importante

Controlar periódicamente los neumáticos para identificar eventuales cortes y grietas, en especial en las paredes laterales, o hinchazones y manchas extendidas, que indican daños internos; sustituirlos en caso de daño grave.

Quitar las piedras u otros cuerpos extraños que estén encastados en las ranuras de los neumáticos.

Atención

El motor, el sistema de escape y los silenciadores pueden estar calientes, incluso luego de apagar el motor; no tocarlos con ninguna parte del cuerpo ni aparcar la motocicleta cerca de materiales inflamables (incluidas madera, hojas, etc.).

Reposiciones de combustible

Realizar las operaciones de abastecimiento en un lugar abierto y con el motor apagado.

No fumar ni utilizar llamas libres mientras se llena el depósito.

Prestar atención de no dejar caer combustible sobre el motor o sobre el tubo de escape.

Durante el abastecimiento, no llenar completamente el depósito: el nivel del combustible no debe superar el orificio de introducción en el vaso colector del tapón.

Durante el abastecimiento evitar inhalar los vapores del combustible y que este entre en contacto con los ojos, la piel o la ropa.

Atención

 El vehículo es compatible solo con combustibles con un contenido máximo de etanol del 10% (E10).

Está prohibido el uso de combustibles con porcentajes de etanol superiores al 10%. El uso de dichos combustibles puede ocasionar severos daños al motor y a los componentes de la motocicleta. El uso de combustibles con porcentajes de etanol superiores al 10% anula automáticamente la garantía.

Atención

 En caso de malestar por inhalación prolongada de vapores de combustible, permanecer al aire libre y dirigirse a un medico. En caso de contacto con los ojos, enjuagar de manera abundante con agua, en caso de contacto con la piel, lavarse inmediatamente con agua y jabón.

Atención

 El combustible es altamente inflamable, si se volcara accidentalmente sobre la ropa, cambiarla de inmediato.

Conducción con plena carga

Su motocicleta ha sido estudiada para efectuar recorridos largos, a plena carga, en absoluta seguridad.

La distribución de los pesos en la motocicleta es muy importante para mantener la seguridad y evitar situaciones difíciles al efectuar maniobras repentinas o al recorrer tramos de carretera irregular.

Atención

La velocidad máxima permitida con bolsas laterales y baúl no debe superar los 180 km/h, siempre respetando los límites de la ley.

Atención

No superar el peso total admitido para la motocicleta y prestar atención a la información sobre la carga que se puede transportar, indicada a continuación.

Informaciones sobre la carga transportable

Importante

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

Importante

No fijar elementos voluminosos y pesados en la tija superior o en el guardabarros delantero ya que podrían originar una peligrosa inestabilidad.

Importante

Fijar de manera firme el equipaje a las estructuras de la motocicleta; un equipaje fijado de manera incorrecta puede ocasionar inestabilidad.

Importante

No colocar objetos en los espacios libres del bastidor puesto que podrían interferir con las partes móviles de la motocicleta.

Atención

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

Consultar el párrafo "Neumáticos" en pág. 373.

Importante

En caso de montaje de las bolsas laterales (disponibles a pedido en el servicio recambios Ducati), subdividir el equipaje y los accesorios de acuerdo a su peso y disponerlos de manera uniforme dentro de las bolsas laterales. Cerrar con la específica cerradura con llave cada bolsa lateral.

Productos peligrosos - advertencias

Aceite motor usado

Atención

El contacto reiterado o prolongado de la piel con aceite motor usado puede causar cáncer de piel. Se recomienda lavarse las manos con agua y jabón inmediatamente después de trabajar con aceite de motor usado. Mantener lejos del alcance de los niños.

Polvo de los frenos

No limpiar los frenos con chorros de aire comprimido ni con cepillos secos.

Líquido de freno

Atención

Los derrames del líquido de freno pueden dañar las partes de plástico, goma o pintadas de la motocicleta. Antes de proceder al mantenimiento del sistema, cubrirlas con un paño limpio cuando se realicen las operaciones de servicio. Mantener lejos del alcance de los niños.

Atención

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

Líquido refrigerante

En determinadas ocasiones, el glicol etilénico presente en el líquido refrigerante del motor es inflamable y su llama no es visible. Si el glicol etilénico se encendiera, su llama no sería visible y podría ocasionar graves quemaduras.



Atención

Evitar derramar líquido refrigerante del motor sobre el sistema de escape o partes del motor.

Estas partes podrían estar lo suficientemente calientes como para encender el líquido que se quema sin llamas visibles. El líquido de refrigeración (glicol etilénico) puede irritar la piel y es venenoso si se ingiere. Mantener lejos del alcance de los niños. No quitar el tapón del radiador cuando el motor todavía está caliente. El líquido de refrigeración se encuentra bajo presión y puede provocar quemaduras.

Mantener las manos y la indumentaria lejos del ventilador de refrigeración porque podría activarse automáticamente.

Batería



Atención

La batería genera gases explosivos; mantener lejos de chispas, llamas y cigarrillos. Durante la recarga de la batería, el local debe estar bien ventilado.

Número identificación vehículo



Nota

Estos números identifican el modelo de la motocicleta y deben mencionarse al pedir piezas de recambio.

Se recomienda anotar el número de bastidor de la propia motocicleta en el espacio de abajo.

Bastidor N.

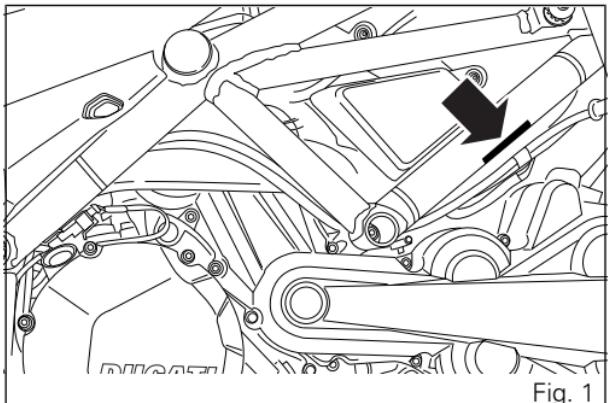


Fig. 1

Número identificación motor



Nota

Estos números identifican el modelo de la motocicleta y deben mencionarse al pedir piezas de recambio.

Se recomienda anotar el número del motor de la propia motocicleta en el espacio de abajo.

Motor N.

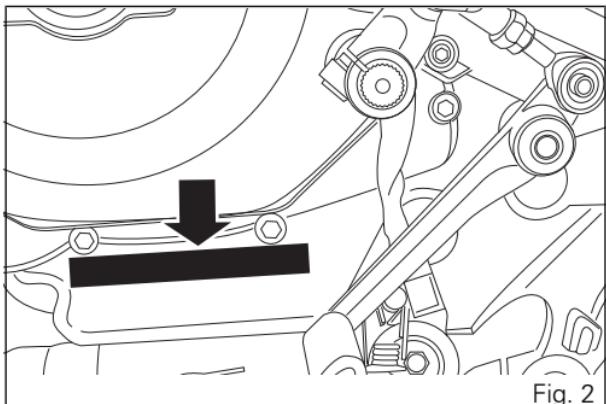


Fig. 2

Paquetes opcionales / Personalizaciones

Cuatro paquetes de personalización estudiados para destacar las distintas almas de la moto. Cuatro equipamientos, todos se pueden combinar entre ellos, para dar a la Multistrada la personalidad perfecta para ti.

- TOURING;
- SPORT;
- URBAN;
- ENDURO.

Las informaciones contenidas en este manual se refieren a la Multistrada 1200. Las informaciones referidas a las demás personalizaciones (TOURING, SPORT, URBAN y ENDURO) se indican solo si difieren de la Multistrada 1200.

TOURING

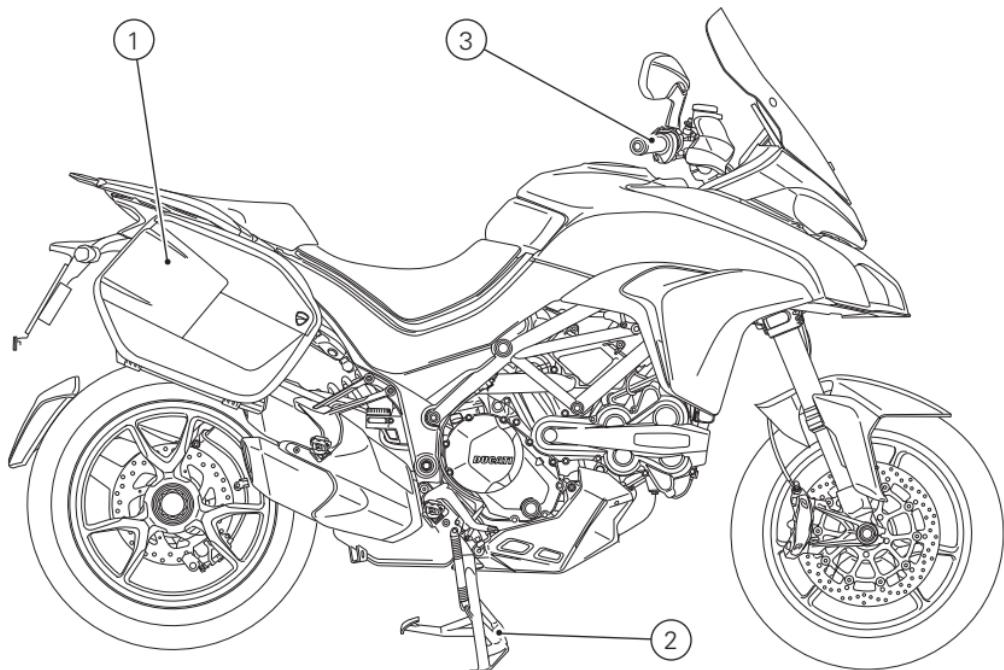


Fig. 3

TOURING

- 1) Set maletas laterales de 58 l de capacidad total;
- 2) Caballete central;
- 3) Puños calefactados regulables en 3 niveles.

SPORT

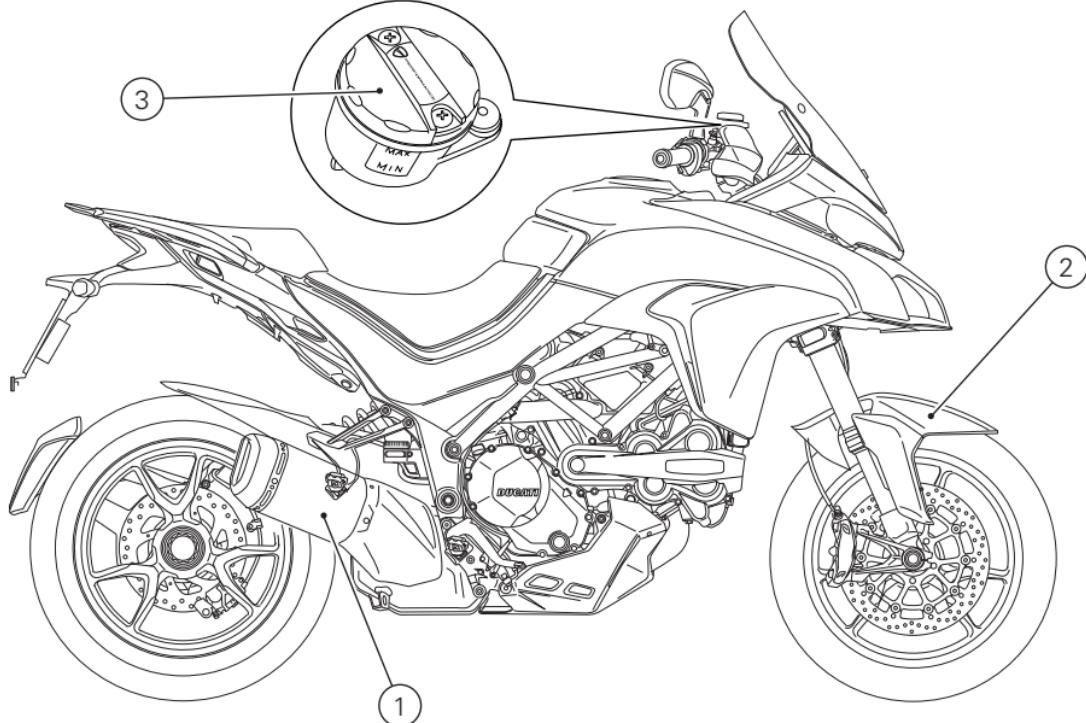


Fig. 4

SPORT

- 1) Silenciador "Termignoni" de carbono homologado (respeta los requisitos de homologación de los países UE);
- 2) Guardabarros delantero de carbono;
- 3) Tapas depósitos líquido de frenos y embrague de aluminio obtenidos de pieza plena.

URBAN

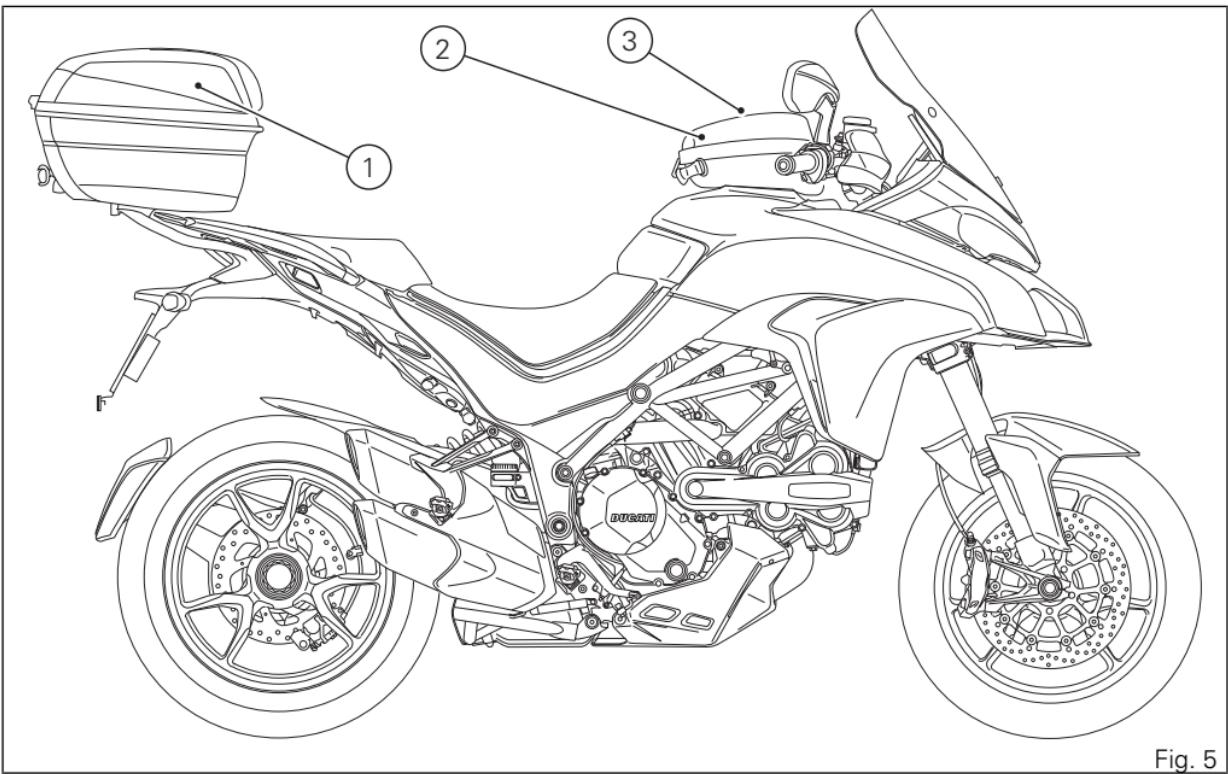


Fig. 5

URBAN

- 1) Top Case de 48 litros;
- 2) Bolsa para depósito semi-rígida con colocación y desprendimiento rápidos;
- 3) Hub USB para recarga equipos electrónicos.

ENDURO

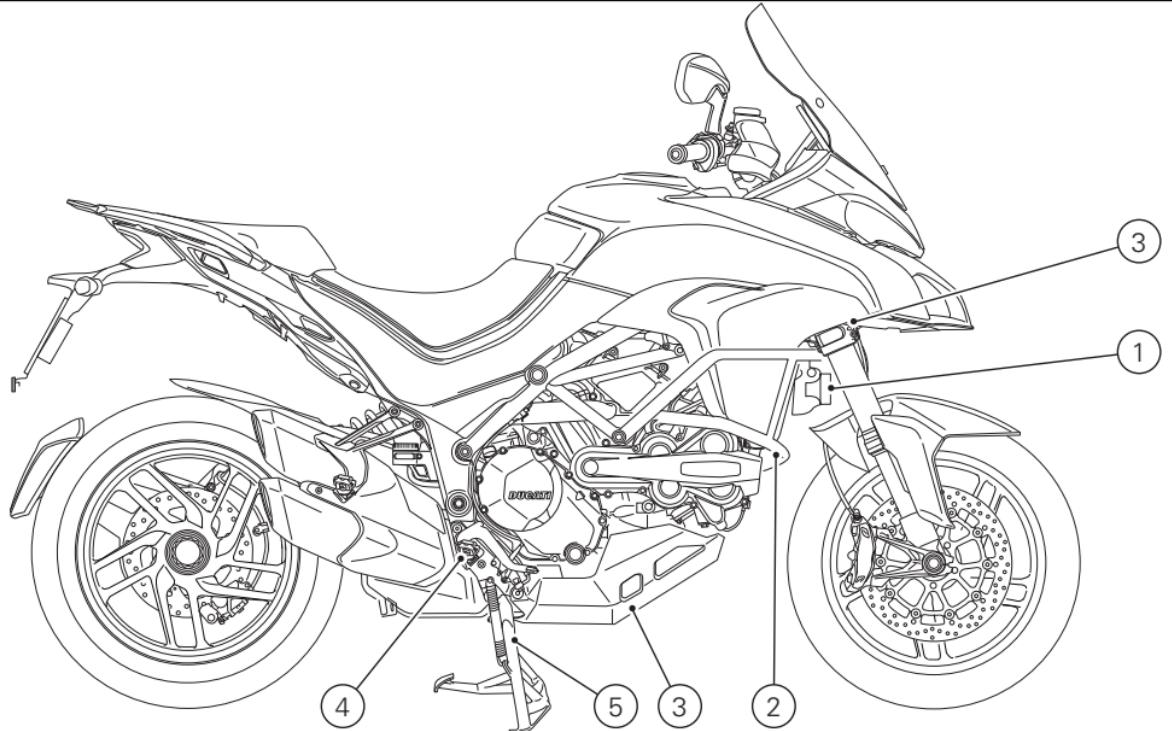


Fig. 6

ENDURO

- 1) Faros suplementarios;
- 2) Protector motor de tubos de acero;
- 3) Rejilla de protección para el radiador;
- 4) Set estribos off-road;
- 5) Placa ampliación base caballete;

Salpicadero (Dashboard)

Salpicadero

- 1) Display.
- 2) TESTIGO DESEMBRAGUE N (VERDE).
Se enciende cuando el cambio se encuentra en punto muerto.
- 3) TESTIGO CRUISE CONTROL (VERDE).
Se enciende para indicar el funcionamiento del sistema Cruise Control.
- 4) TESTIGO LUZ DE CARRETERA  (AZUL).
Se enciende para indicar que las luces de carretera están encendidas y durante la activación del flash.
- 5) TESTIGO RESERVA COMBUSTIBLE  (AMARILLO ÁMBAR).
Se enciende cuando está en reserva; sólo quedan 4 litros de combustible.
- 6) TESTIGOS INDICADORES DE DIRECCIÓN  (VERDE).
Se enciende y destella cuando el indicador de dirección está funcionando.
- 7) TESTIGO PRESIÓN ACEITE MOTOR  (ROJO).

Se enciende para indicar que la presión del aceite del motor es insuficiente. Se debe encender con "KEY-ON" pero se debe apagar algunos segundos después de la puesta en marcha del motor. Si el motor está muy caliente, el testigo puede encenderse por un breve período pero se ha de apagar al aumentar el número de revoluciones.



Importante

No utilizar la motocicleta cuando el testigo ACEITE MOTOR permanece encendido porque podría dañarse el motor.

8) TESTIGO DTC / DWC (AMARILLO ÁMBAR).

El testigo indica la activación o desactivación del sistema DTC/DWC.

| Velocidad inferior a 5 km/h (3 mph) | | |
|--|---|--|
| Testigo apagado | Testigo parpadeante | Testigo fijo |
| DTC/DWC habilitado y en funcionamiento | DTC/DWC habilitado pero todavía sin funcionar porque se está inicializando o tiene prestaciones limitadas | DTC/DWC desactivado y/o no funcionando debido a un funcionamiento incorrecto en la central BBS |
| Velocidad superior a 5 km/h (3 mph) | | |
| Testigo apagado | Testigo parpadeante | Testigo fijo |
| DTC/DWC habilitado y en funcionamiento | DTC/DWC habilitado pero con una anomalía en el sistema que determina prestaciones limitadas | DTC/DWC desactivado y/o no funcionando debido a un funcionamiento incorrecto en la central BBS |

9) TESTIGO "DIAGNOSIS MOTOR - MIL"



Se enciende cuando se producen errores en el "motor" y, en algunos casos, se produce el bloqueo del motor.

10) TESTIGO ABS (AMARILLO ÁMBAR) .

Indica el estado de la función ABS.

| Velocidad inferior a 5 km/h (3 mph) | | |
|--|--|---|
| Testigo apagado | Testigo parpadeante | Testigo fijo |
| - | ABS habilitado pero todavía no en funcionamiento porque se está inicializando o está en presencia de anomalías en la central IMU | ABS desactivado y sin funcionar debido a un funcionamiento incorrecto de la central ABS |
| Velocidad superior a 5 km/h (3 mph) | | |
| Testigo apagado | Testigo parpadeante | Testigo fijo |
| ABS activado y en funcionamiento | ABS activado pero con una anomalía detectada por la central IMU | ABS desactivado y sin funcionar debido a un funcionamiento incorrecto de la central ABS |

11) TESTIGO ERROR GENÉRICO (AMARILLO ÁMBAR).

Se enciende cuando hay errores "vehículo", errores activos provenientes de centrales distintas a la central control motor.

12) INTERVENCIÓN DTC (AMARILLO ÁMBAR).

| | DTC |
|----------------------|-----------------|
| Ninguna intervención | Testigo OFF |
| Corte de avance | Testigo ON fijo |
| Corte de inyección | Testigo ON fijo |

13) OVER REV / DISUASIÓN IMMOBILIZER (ROJO)

| | Over rev |
|---|------------------------|
| Ninguna intervención | Testigo OFF |
| Primer umbral (N RPM antes del limitador) | Testigo ON fijo |
| Limitador | Testigo On parpadeante |



Nota

Cada calibración de la Central Control Motor, puede tener una configuración diferente de los umbrales que preceden al limitador y del limitador mismo.

| | Immobilizer |
|--|------------------------|
| Vehículo en key-on | Testigo OFF |
| Vehículo en Key-off | Testigo On parpadeante |
| Vehículo en Key-off desde hace más de 1 hora | Testigo OFF |

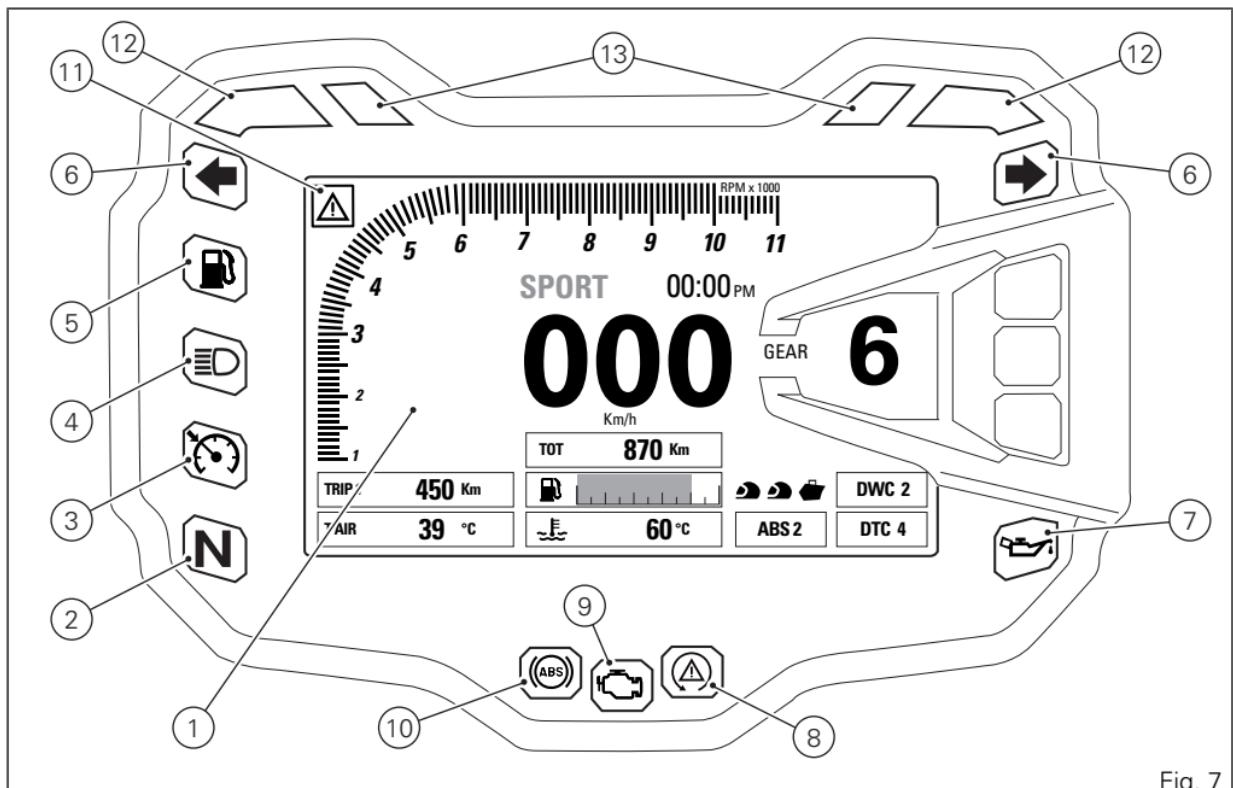


Fig. 7

Acrónimos y abreviaturas usados dentro del manual

ABS

Anti-lock Braking System

BBS

Black Box System

CAN

Controller Area Network

LIN

Local Interconnect Network

DSB

Dashboard

DSS

DUCATI SkyHook System

DTC

DUCATI Traction Control

DWC

DUCATI Wheelie Control

ECU

Engine Control Unit

Diccionario tecnológico

Riding Mode

El piloto puede seleccionar entre 4 distintas configuraciones pre-programadas (Riding Modes) la

que más se adapta a su estilo de conducción o a las condiciones del trazado. Los Riding Modes permiten variar instantáneamente la potencia erogada por el motor (Power Mode), los niveles de intervención del ABS, DTC y DWC, el ajuste de la moto y la gráfica del salpicadero.

Las configuraciones disponibles son: Sport, Touring, Urban y Enduro. El piloto tiene la libertad de variar las configuraciones pre-programadas de cada Riding Mode.

Power Mode

Los Power Modes son los diferentes mapeados del motor que puede seleccionar el piloto para adecuar el nivel de potencia y la modalidad de erogación a su estilo de conducción y a las condiciones del trazado. Están previstos tres Power Modes, cada uno combinado a un Riding Mode:

- LOW, con erogación 'suave';
- MED, con erogación 'suave';
- HIGH, con erogación 'instantánea'.

Ride by Wire (RbW)

El sistema Ride by Wire es el dispositivo electrónico de control de la apertura y cierre de las mariposas de

alimentación. La ausencia de una conexión mecánica entre el puño del acelerador y los cuerpos de mariposas permite a la ECU motor regular la erogación de potencia operando sobre el ángulo de apertura de las mariposas.

El Ride by Wire permite tener potencias y erogaciones diferentes de acuerdo al Riding Mode seleccionado (Power Modes), pero también puede manejar de manera puntual el freno motor (EBC) y contribuye al control del patinamiento de la rueda trasera (DTC).

Ducati Traction Control (DTC)

El sistema Ducati Traction Control (DTC) se encarga del control del patinamiento del neumático trasero y trabaja sobre la base de ocho niveles, cada uno de los cuales ha sido configurado para ofrecer un valor diferente de tolerancia al patinamiento de la rueda trasera. Cada Riding Mode tiene asignado un nivel de intervención pre-configurado. El nivel 8 indica una intervención del sistema con la mínima detección de patinamiento, mientras que el nivel 1, reservado para uso todo terreno para pilotos con mucha experiencia, se caracteriza por una mayor tolerancia y por lo tanto por una intervención menos invasiva del sistema.

Anti-lock Braking System (ABS) 9.1ME

El ABS 9.1ME que equipa la Multistrada 1200 es un sistema de seguridad que previene el bloqueo de las ruedas en la conducción de la moto recta. El ABS que equipa la Multistrada 1200 tiene además una función "cornering" que extiende las funciones del ABS incluso cuando el vehículo está inclinado, previniendo el bloqueo y el patinamiento de las ruedas dentro de los límites físicos permitidos por el medio y las condiciones de la carretera. Para garantizar los menores espacios de parada durante la frenada y la mayor estabilidad posible, el ABS de la Multistrada 1200 implementa el control del levantamiento de la rueda trasera y el frenado combinado (del delantero al trasero).

El sistema ofrece 3 niveles de intervención, cada uno asociado a un Riding Mode. El sistema ABS puede ser inhabilitado.

Ducati Wheelie Control (DWC)

El sistema Ducati Wheelie Control (DWC) se encarga del control del encabritamiento y trabaja sobre la base de ocho niveles distintos, cada uno de los cuales ha sido programado para ofrecer un valor diferente de prevención y reacción ante el encabritamiento. Cada

Riding Mode tiene asignado un nivel de intervención pre-configurado. El nivel ocho indica un sistema que minimiza la tendencia al encabritamiento y maximiza la intervención de reacción al mismo en el caso que se presentara. El nivel uno, en cambio, reservado para pilotos expertos, se caracteriza por la menor prevención al encabritamiento y por la menor reacción al mismo en caso que se presentara.

Inertial Measurement Unit (IMU)

La Multistrada 1200 utiliza una plataforma inercial Bosch dotada de una unidad de medida inercial (IMU). Esta IMU monitorea constantemente el ángulo de inclinación y la incidencia de la moto, comunicando estos datos al ABS, DWC y a las suspensiones semiactivas DSS, en este modo todos los sistemas funcionan con la máxima eficacia, sin importar la posición de la moto.

Ducati Cruise Control

La Multistrada 1200 ofrece a sus usuarios el sistema de mantenimiento de la velocidad de crucero mediante el Ducati Cruise Control. El sistema puede habilitarse a partir de la segunda marcha y con velocidades de entre 50 Km/h (30 mph) y 200 Km/h (125 mph).

Ducati SkyHook Suspension

La Multistrada 1200 está equipada con el nuevo sistema de control de las suspensiones DSS (Ducati Skyhook System): el DSS es un sistema de control de la dinámica que afecta al frenado de las suspensiones y, por consiguiente, a su capacidad filtrante. Las suspensiones de un vehículo generalmente tienen dos funciones desde el punto de vista de la dinámica: permitir al vehículo absorber las asperezas de la carretera filtrando los efectos en el bastidor y por ende en el conductor, así como permitir el óptimo contacto de las ruedas con el asfalto. El objetivo del sistema DSS es mejorar el confort ofrecido por una normal suspensión pasiva manteniendo al mismo tiempo sus prestaciones.

Desmodromic Variable Timing (DVT)

El sistema DVT permite regular de la mejor manera la sincronización en base a la carga del motor y a la velocidad, también permite anticipar o retardar continuamente la sincronización de las válvulas de escape y de admisión a través de la rotación de los árboles de levas; de este modo asegura la máxima eficiencia a todo régimen con el mayor rendimiento

en altas velocidades, y una óptima curva de par a bajos regímenes.

Pulsadores de funcionamiento

1) PULSADOR DE MANDO UP "▲"

Pulsador utilizado para la visualización y la configuración de parámetros del salpicadero con posición "▲".

2) PULSADOR DE MANDO DOWN "▼"

Pulsador utilizado para la visualización y la configuración de parámetros del salpicadero con posición "▼".

3) PULSADOR DE ENCENDIDO Y CAMBIO LUCES (DE CARRETERA/ DE CRUCE)(Fig. 9)

El pulsador que normalmente tiene la función de destello puede ser utilizado para las funciones LAP.

4) PULSADOR DE CONFIRMACIÓN MENÚ / ENTRADA SETTING MENU

Pulsador utilizado para confirmar en la navegación del MENÚ.

5) PULSADOR CRUISE CONTROL – ON/OFF

Pulsador utilizado para la activación o desactivación de la función Cruise Control.

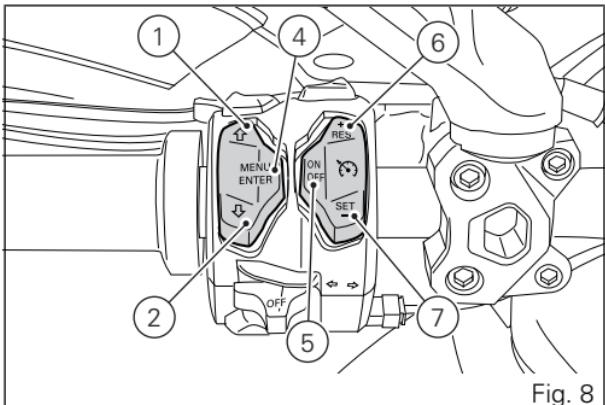


Fig. 8

6) PULSADOR CRUISE CONTROL – RES (Resume) / + (more) (Fig. 8)

Pulsador utilizado para aumentar la velocidad de crucero configurada en la función Cruise Control.

7) PULSADOR CRUISE CONTROL – SET (Setup) / - (less) (Fig. 8)

Pulsador utilizado para configurar o disminuir la velocidad de crucero configurada en la función Cruise Control.

8) PULSADOR HAZARD

Pulsador utilizado para activar o desactivar los cuatro indicadores de dirección (Hazard).

9) PULSADOR FARO ANTINIEBLA (OPCIONAL)

Pulsador utilizado para activar o desactivar las luces antiniebla (opcionales).

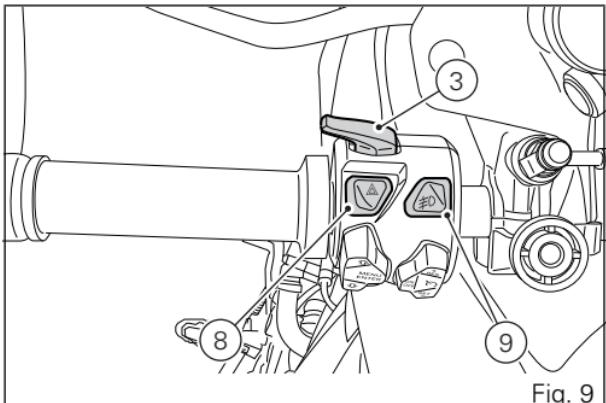


Fig. 9

Configuración / visualización parámetros

Durante el encendido, el salpicadero visualiza en el display el Logo DUCATI y realiza un encendido de los testigos de LED en dos pasos ("control inicial").

Al finalizar el control, el salpicadero visualiza la pantalla principal en una de las modalidades (TRACK, FULL, CORE y OFF ROAD) de la última configuración en uso antes del KEY-OFF.

Si durante esta fase de control la velocidad de la motocicleta supera los 10 km/h (6 mph) (velocidad real) el salpicadero interrumpe:

- el control del display y visualiza la pantalla estándar con las informaciones actualizadas;
- el control de los testigos y deja encendidos sólo aquellos que en ese momento están realmente activados.

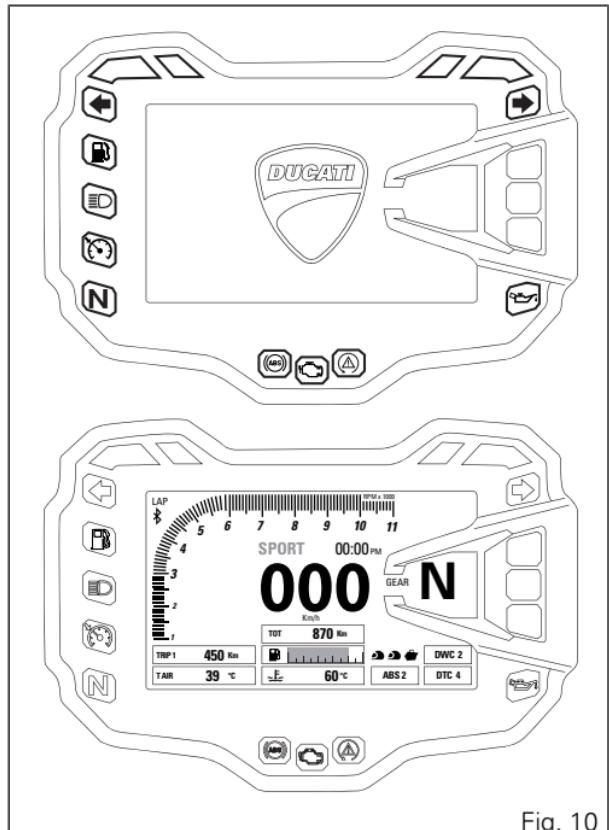


Fig. 10

Existen cuatro layouts distintos de la pantalla principal: TRACK, FULL, CORE y OFF ROAD.
La información disponible en la pantalla principal de la modalidad de visualización TRACK es:

- 1) Velocidad vehículo.
- 2) Totalizador
- 3) Nivel combustible.
- 4) Temperatura del líquido refrigerante motor
- 5) Estilo de conducción configurado (Riding Mode).
- 6) Indicación nivel ABS activado o indicación ABS desactivado.
- 7) Indicación nivel DTC activado o indicación DTC desactivado.
- 8) Indicación nivel DWC activado o indicación DWC desactivado.
- 9) Configuración LOAD (ajuste moto)
- 10) Indicación Marcha.
- 11) Reloj.
- 12) Cuentarrevoluciones
- 13) Menú 1 (Autonomía residual, Totalizador parcial 1, Totalizador parcial 2, Tiempo de viaje).

- 14) Menú 2 (Consumo instantáneo, Consumo promedio, Velocidad promedio, Temperatura aire ambiente externo, Tiempo de vuelta - solo si está activo).
- 15) Indicación Cruise Control.
- 16) Indicación Bluetooth
- 17) Indicación LAP (sólo si está activado).

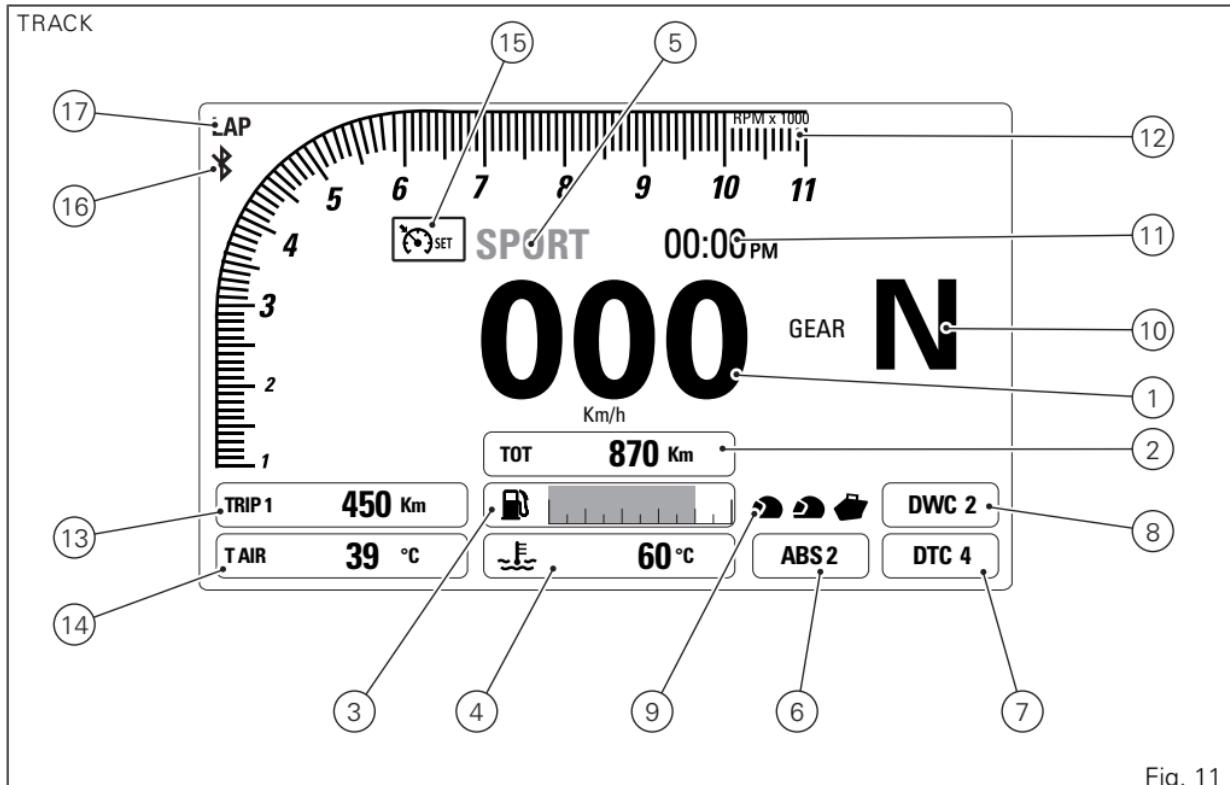


Fig. 11

La información disponible en la pantalla principal de la modalidad de visualización FULL es:

- 1) Velocidad vehículo.
- 2) Totalizador
- 3) Nivel combustible.
- 4) Temperatura del líquido refrigerante motor
- 5) Estilo de conducción configurado (Riding Mode).
- 6) Indicación nivel ABS activado o indicación ABS desactivado.
- 7) Indicación nivel DTC activado o indicación DTC desactivado.
- 8) Indicación nivel DWC activado o indicación DWC desactivado.
- 9) Configuración LOAD (ajuste moto)
- 10) Indicación Marcha.
- 11) Reloj.
- 12) Cuentarrevoluciones
- 13) Menú 1 (Autonomía residual, Totalizador parcial 1, Totalizador parcial 2, Tiempo de viaje).
- 14) Menú 2 (Consumo instantáneo, Consumo promedio, Velocidad promedio, Temperatura aire ambiente exterior).
- 15) Indicación Cruise Control.
- 16) Indicación Bluetooth
- 17) Menú Infotainment — Dispositivos conectados / Llamadas / sms
- 18) Menú Infotainment — Player (llamadas) / Teléfono (Recall)
- 19) Menú Infotainment — Player (volumen / selección pieza)
- 20) Indicación LAP (sólo si está activado).

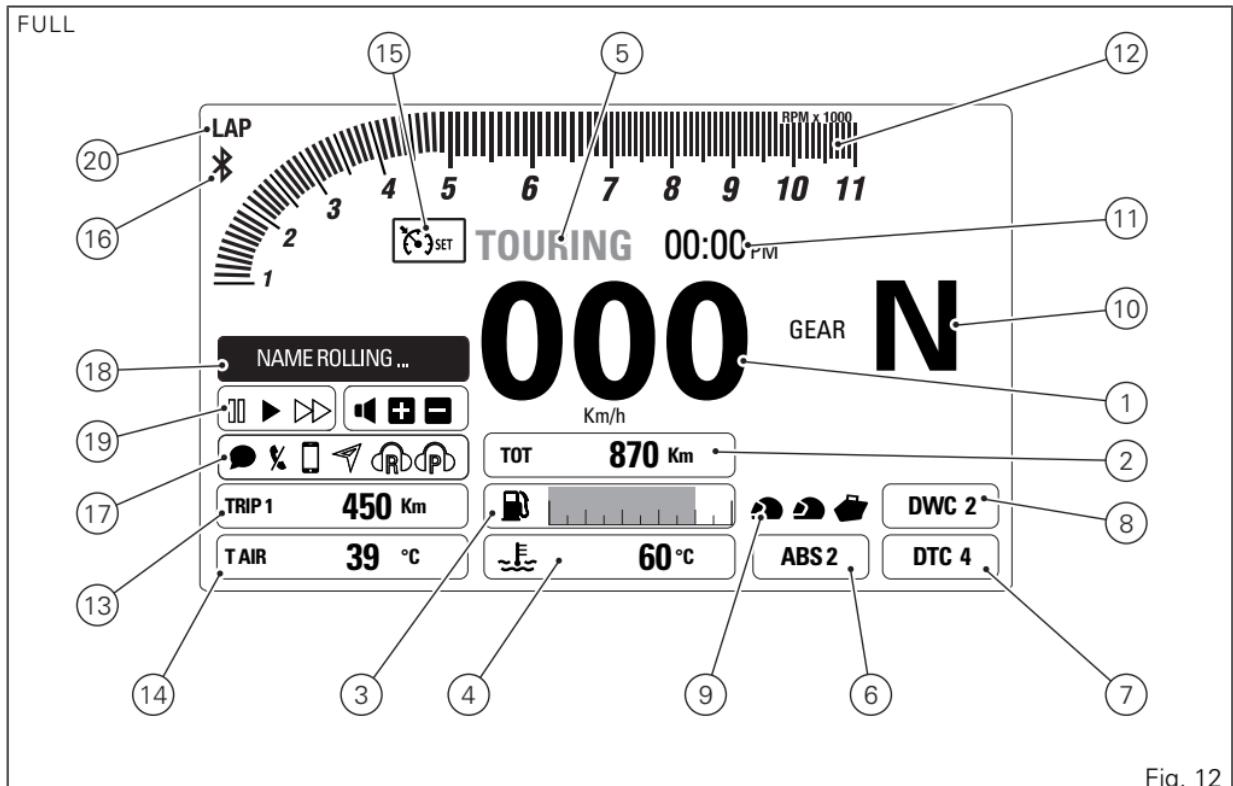


Fig. 12

La información disponible en la pantalla principal de la modalidad de visualización CORE es:

- 1) Velocidad vehículo.
- 2) Totalizador
- 3) Nivel combustible.
- 4) Temperatura del líquido refrigerante motor
- 5) Estilo de conducción configurado (Riding Mode).
- 6) Indicación nivel ABS activado o indicación ABS desactivado.
- 7) Indicación nivel DTC activado o indicación DTC desactivado.
- 8) Indicación nivel DWC activado o indicación DWC desactivado.
- 9) Configuración LOAD (ajuste moto)
- 10) Indicación Marcha.
- 11) Reloj.
- 12) Menú 1 (Autonomía residual, Totalizador parcial 1, Totalizador parcial 2, Tiempo de viaje).
- 13) Menú 2 (Consumo instantáneo, Consumo promedio, Velocidad promedio, Temperatura aire ambiente exterior).
- 14) Indicación Cruise Control.
- 15) Indicación Bluetooth
- 16) Menú Infotainment — Dispositivos conectados / Llamadas / sms
- 17) Menú Infotainment — Player (llamadas) / Teléfono (Recall)
- 18) Menú Infotainment — Player (volumen / selección pieza)
- 19) Indicación LAP (sólo si está activado).

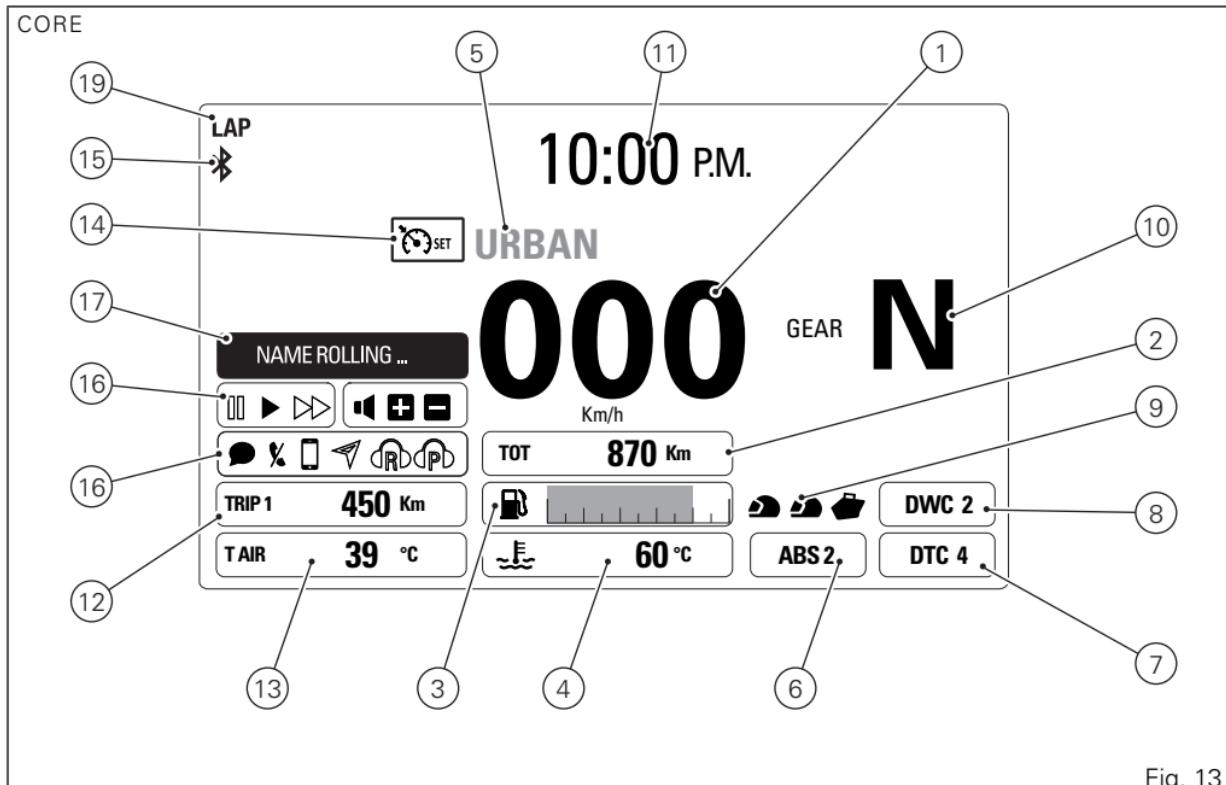


Fig. 13

La información disponible en la pantalla principal de la modalidad de visualización OFF ROAD es:

- 1) Velocidad vehículo.
- 2) Totalizador
- 3) Nivel combustible.
- 4) Temperatura del líquido refrigerante motor
- 5) Estilo de conducción configurado (Riding Mode).
- 6) Indicación nivel ABS activado o indicación ABS desactivado.
- 7) Indicación nivel DTC activado o indicación DTC desactivado.
- 8) Indicación nivel DWC activado o indicación DWC desactivado.
- 9) Configuración LOAD (ajuste moto)
- 10) Indicación Marcha.
- 11) Reloj.
- 12) Cuentarrevoluciones
- 13) Totalizador parcial TRIP MASTER.
- 14) Temperatura aire ambiente exterior (T AIR).
- 15) Indicación Cruise Control.
- 16) Indicación Bluetooth
- 17) Autonomía residual (RANGE)
- 18) Indicación LAP (sólo si está activado).

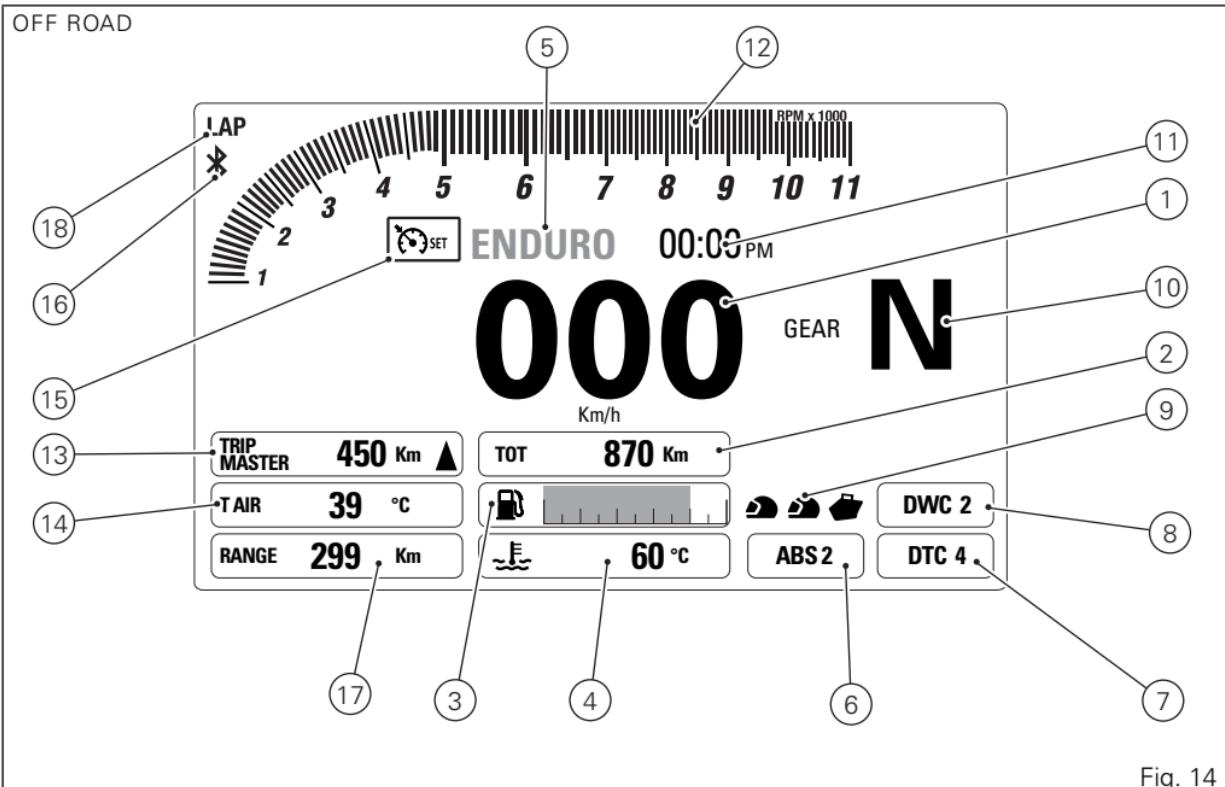


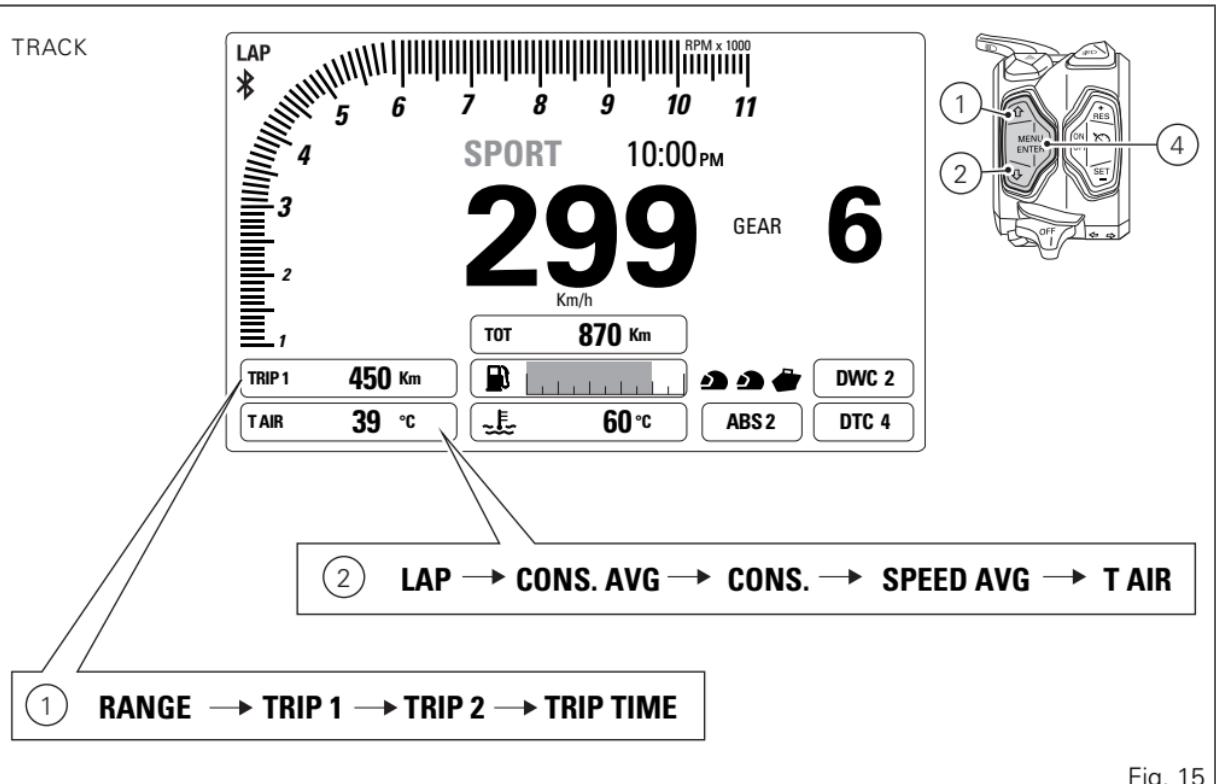
Fig. 14

En la pantalla principal de la modalidad TRACK, presionando el pulsador (1) del conmutador izquierdo es posible visualizar la información del Menú 1.

- RANGE;
- TRIP 1;
- TRIP 2;
- TRIP TIME.

Presionando el pulsador (2) del conmutador izquierdo es posible visualizar la información del Menú 2.

- Tiempo de vuelta (LAP) — solo si activo;
- Consumo promedio (CONS. AVG);
- Consumo instantáneo (CONS.I);
- Velocidad media (SPEED AVG);
- Temperatura aire.



En la pantalla principal de la modalidad FULL, presionando el pulsador (1) del conmutador izquierdo es posible visualizar la información del Menú 1.

- RANGE;
- TRIP 1;
- TRIP 2;
- TRIP TIME;
- PLAYER ON/OFF (activo solo con Smartphone conectado).

Presionando el pulsador (2) del conmutador izquierdo es posible visualizar la información del Menú 2.

- Consumo promedio (CONS. AVG);
- Consumo instantáneo (CONS.I);
- Velocidad media (SPEED AVG);
- Temperatura aire.

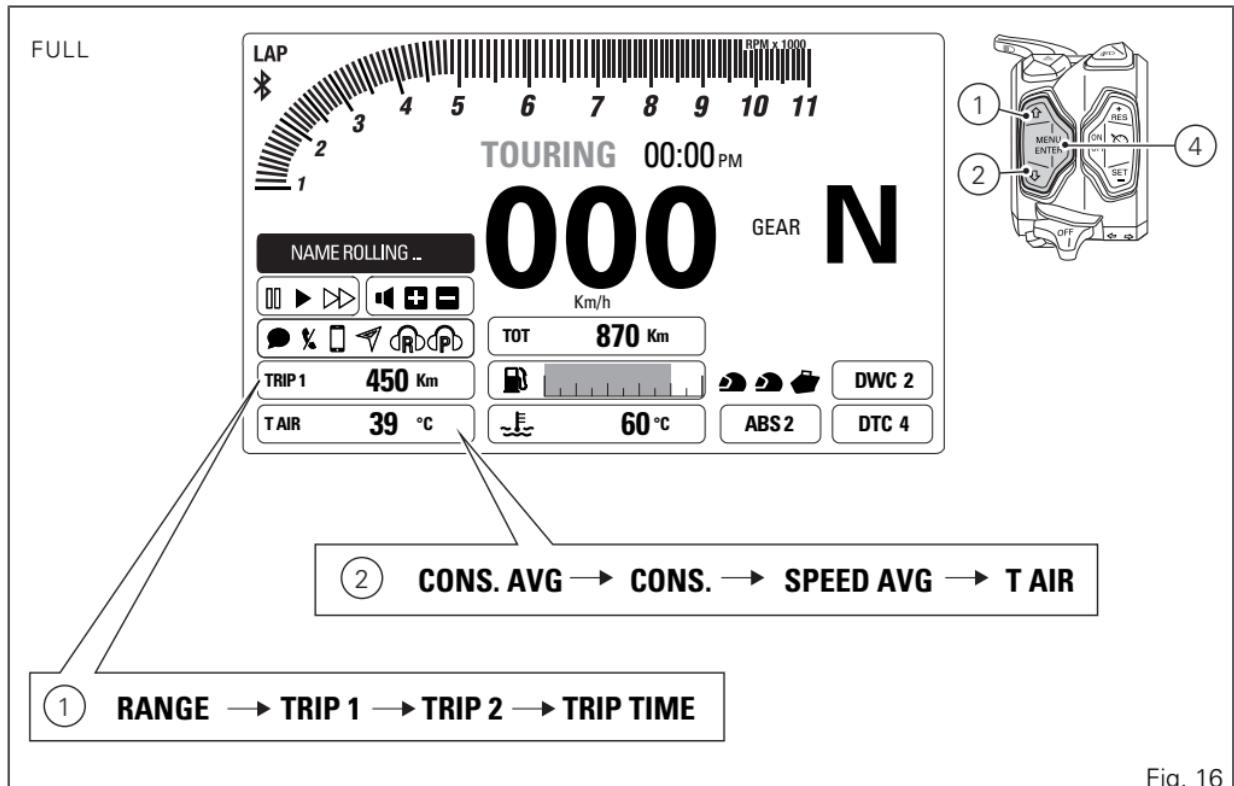


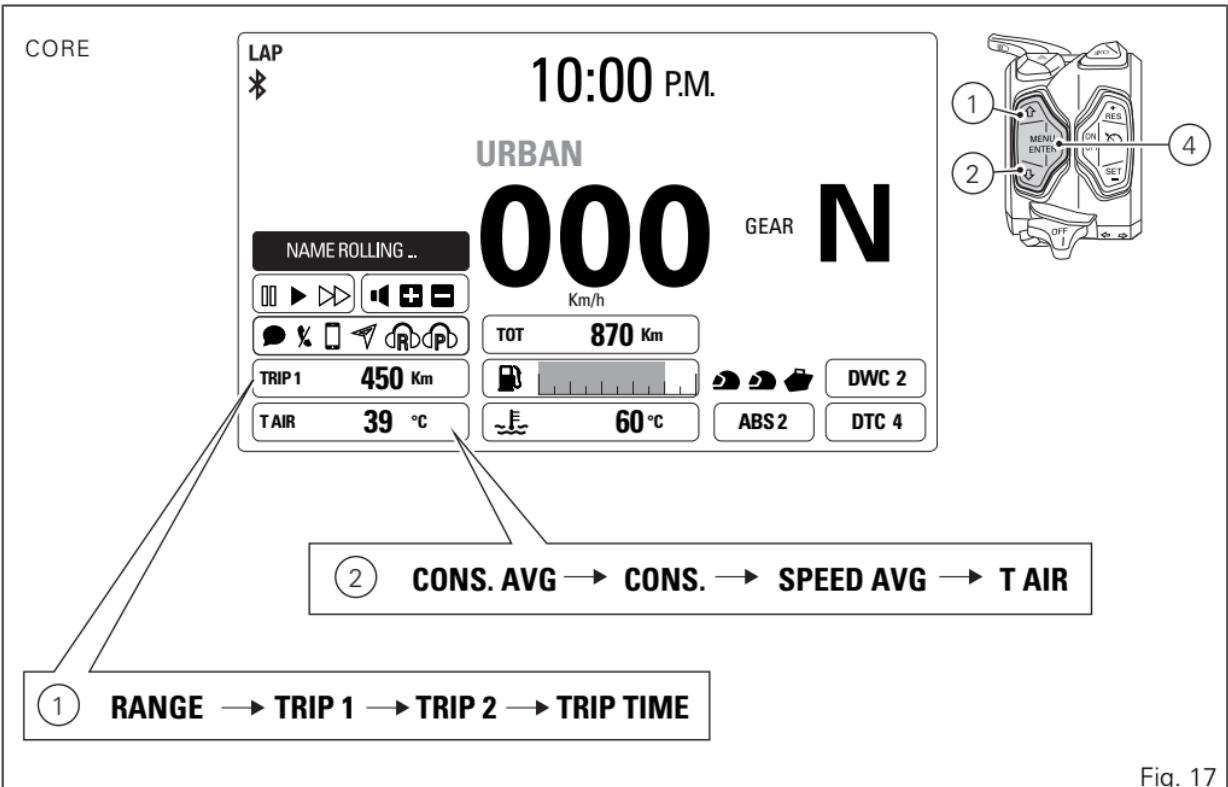
Fig. 16

En la pantalla principal de la modalidad CORE, presionando el pulsador (1) del conmutador izquierdo es posible visualizar la información del Menú 1.

- RANGE;
- TRIP 1;
- TRIP 2;
- TRIP FUEL (cuando la función está activada);
- PLAYER ON/OFF (activo solo con Smartphone conectado).

Presionando el pulsador (2) del conmutador izquierdo es posible visualizar la información del Menú 2.

- Consumo promedio (CONS. AVG);
- Consumo instantáneo (CONS.I);
- Velocidad media (SPEED AVG);
- Temperatura aire.



En la modalidad de visualización OFF ROAD no están presentes el Menú 1 ni el Menú 2.

En lugar de Menú 1 y Menú 2 se visualizan las funciones "TRIP MASTER", "T-AIR" y "AUTONOMÍA RESIDUAL". Los pulsadores (1) y (2) del conmutador izquierdo se utilizan solamente para la función "TRIP MASTER".

En las 3 visualizaciones (TRACK, FULL, CORE) el salpicadero memoriza las programaciones del Menú 1 y del Menú 2 en uso en el momento del KEY-OFF. En el sucesivo KEY-ON se visualizan las páginas del Menú 1 y Menú 2 anteriormente memorizadas.

En caso de apagado imprevisto (corte imprevisto de la alimentación), en el sucesivo KEY-ON el salpicadero visualiza para el Menú 1 y el Menú 2 las programaciones de default:

- página default Menú 1 = RANGE (autonomía residual);
- pagina default Menú 2 = CONS AVG (Consumo Promedio).

Cuando se visualiza la pantalla estándar de la modalidad programada, manteniendo presionado durante 2 segundos el pulsador (4) con velocidad real del vehículo \leq (menor o igual) 20 km/h (12 mph), se entra en el Menú de Setting, donde es posible realizar el ajuste de las funciones.

Importante

Es posible entrar en el MENÚ DE SETTING sólo si la velocidad real del vehículo es \leq (menor o igual) 20 km/h (12 mph). Cuando se está dentro del MENÚ DE SETTING y si la velocidad real del vehículo supera los 20 km/h (12 mph), el salpicadero sale automáticamente de este Menú y visualiza la pantalla estándar.

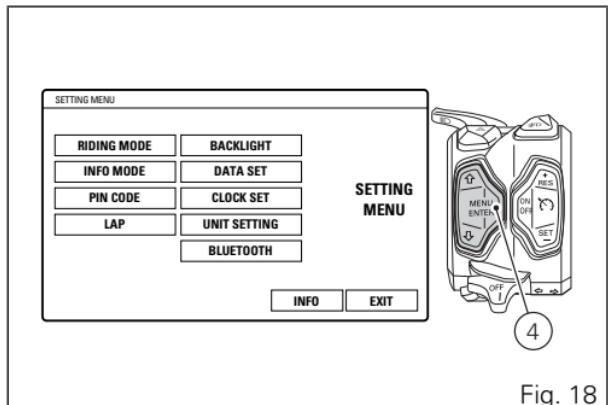


Fig. 18

Si durante el KEY-ON y al finalizar el control la llave no es reconocida, el salpicadero:

- si la función PIN CODE no está activada, visualiza la pantalla estándar, saltando el control inicial de los testigos, con indicación del error y no permite acceder a la función PIN CODE en el Menú de Setting;
- si la función PIN CODE está activada, visualiza la página de la función PIN CODE para la introducción del código de desbloqueo.

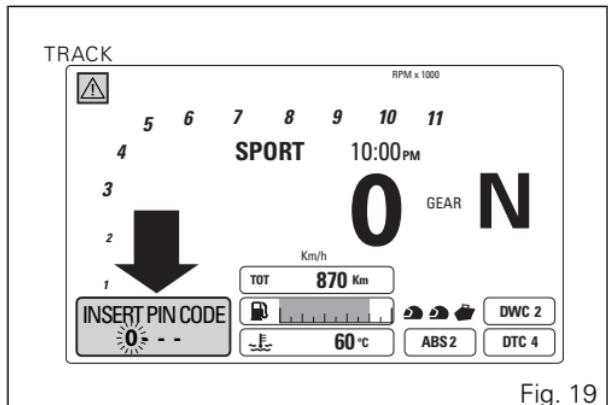


Fig. 19

Funciones principales

Las funciones visualizadas en la Pantalla estándar, de la modalidad de visualización (TRACK, FULL, CORE y OFF ROAD) seleccionada, son:

Principales

- Indicación revoluciones motor RPM
- Velocidad vehículo
- Totalizador (TOT)
- Nivel combustible
- Temperatura del líquido refrigerante motor
- Estilo de conducción (Riding Mode)
- ABS
- DTC
- DWC
- LOAD (ajuste moto y ajuste suspensiones semi-activas)
- Marcha
- Reloj

- en los menús se visualizan las funciones:

- Autonomía residual (RANGE)
- Totalizador parcial 1 (TRIP1)
- Totalizador parcial 2 (TRIP2)
- Tiempo de viaje (TRIP TIME)
- Consumo instantáneo (CONS.)
- Consumo promedio (CONS. AVG)
- Velocidad media (SPEED AVG)
- Temperatura aire ambiente exterior
- Tiempo de vuelta (LAP time)
- Totalizador parcial TRIP MASTER

Secundarias

- LAP
- Infotainment — Bluetooth
- Cruise Control
- Indicación mantenimiento (SERVICE)
- Indicación Avisos / Alarmas (Warning)
- Puños calefactados (opcional)

Las funciones dentro del Menú de Setting que el usuario puede modificar son:

- Personalización estilo de conducción (RIDING MODE): dentro de este menú de personalización es posible configurar:
 - Regulación motor (ENGINE)
 - Programación nivel DTC (DTC)
 - Programación nivel DWC (DWC)
 - Regulación ABS (ABS)
 - Regulación suspensiones Semi-activas (DSS)
 - Restablecimiento programaciones de default (DEFAULT)
 - Programación modalidad de visualización (INFO MODE)
 - PIN CODE (introducción/modificación)
 - LAP (visualización/cancelación/restablecimiento programaciones automáticas)
 - Programación fondo display (BACK LIGHT)
 - Regulación fecha (DATE SET)
 - Regulación reloj (CLOCK SET)
 - Programación unidad de medida (Velocidad - Temperatura - Consumo combustible) (UNIT SETTING)
 - Configuración Bluetooth (emparejamiento o eliminación de dispositivos asociados)
- Indicación Información (INFO) general: Tensión batería — indicación digital revoluciones del motor — versión Bluetooth

Indicación revoluciones motor RPM

El salpicadero recibe la información de las revoluciones motor y visualiza el dato en el display, utilizando un gráfico de barras (solo en las modalidades de visualización TRACK, FULL y OFF ROAD). El dato se visualiza con el encendido de izquierda a derecha de los gráficos de barras correspondientes al número de revoluciones del motor y con el agrandamiento del indicador numérico de los miles al cual pertenece (por ejemplo, si el valor RPM es mayor o igual a "8000", el número "8" se visualiza de mayor dimensión).

La zona de 8500 a 10500 revoluciones (zona pre-advertencia) es indicada en el display con el color anaranjado, tanto en el llenado de las barras del gráfico como en la indicación del valor numérico "10" (zona anaranjada).

La zona de 10500 a 11000 revoluciones (zona advertencia) es indicada en el display con el color rojo, tanto en el llenado de las barras del gráfico como en la indicación del valor numérico "11" (zona roja).

La modalidad de visualización TRACK tiene una indicación de las revoluciones del motor diferente con respecto a las modalidades de visualización FULL y OFF ROAD.

La modalidad de visualización CORE no indica las revoluciones del motor.

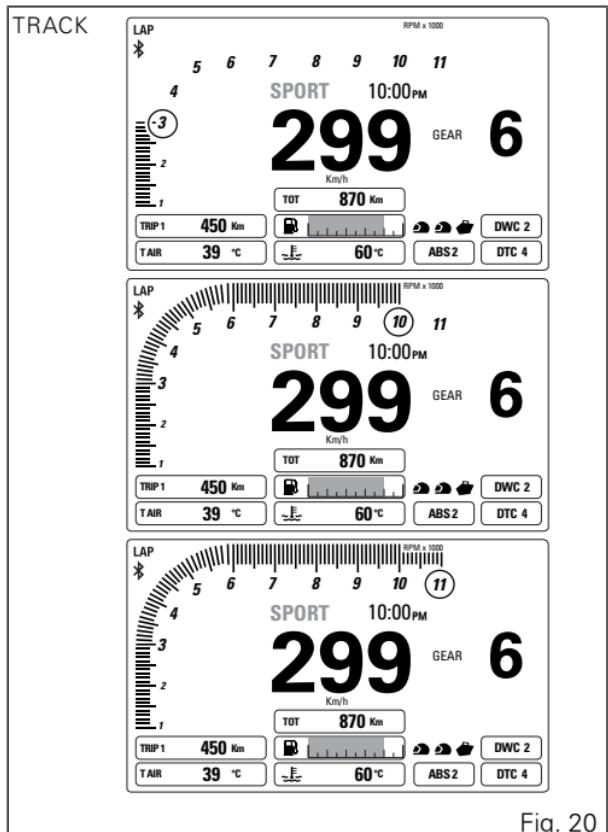


Fig. 20

FULL



OFF ROAD

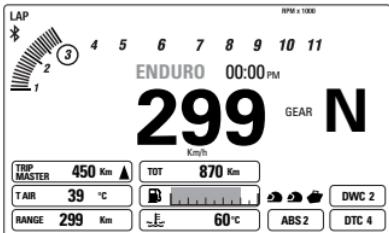


Fig. 21

Cuando se alcanza el umbral de acercamiento al limitador de revoluciones se encienden los respectivos testigos.

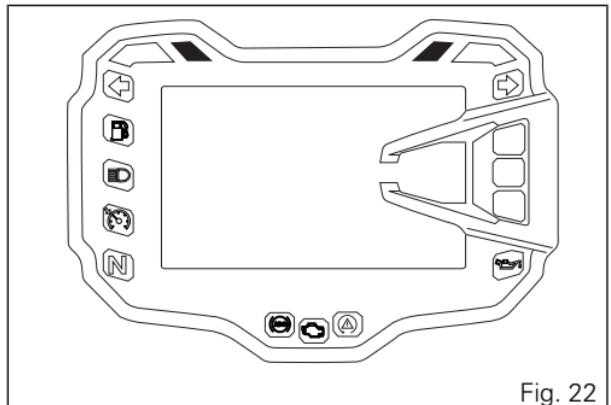


Fig. 22

Velocidad vehículo

El salpicadero recibe la información de la velocidad real del vehículo (calculada en km/h) y visualiza en el display el dato aumentado un 5% y convertido en la unidad de medida programada (km/h o mph).

Se visualizan "---" y la unidad de medida programada si:

- la velocidad es = 299 km/h o 186 mph o el salpicadero no recibe el dato velocidad ("---" encendidos fijos);
- el sensor velocidad trasero está en error ("---" parpadeantes).

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL, CORE y OFF ROAD los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.



Nota

Si el salpicadero no recibe información sobre la unidad de medida, visualiza la última unidad configurada destellante.

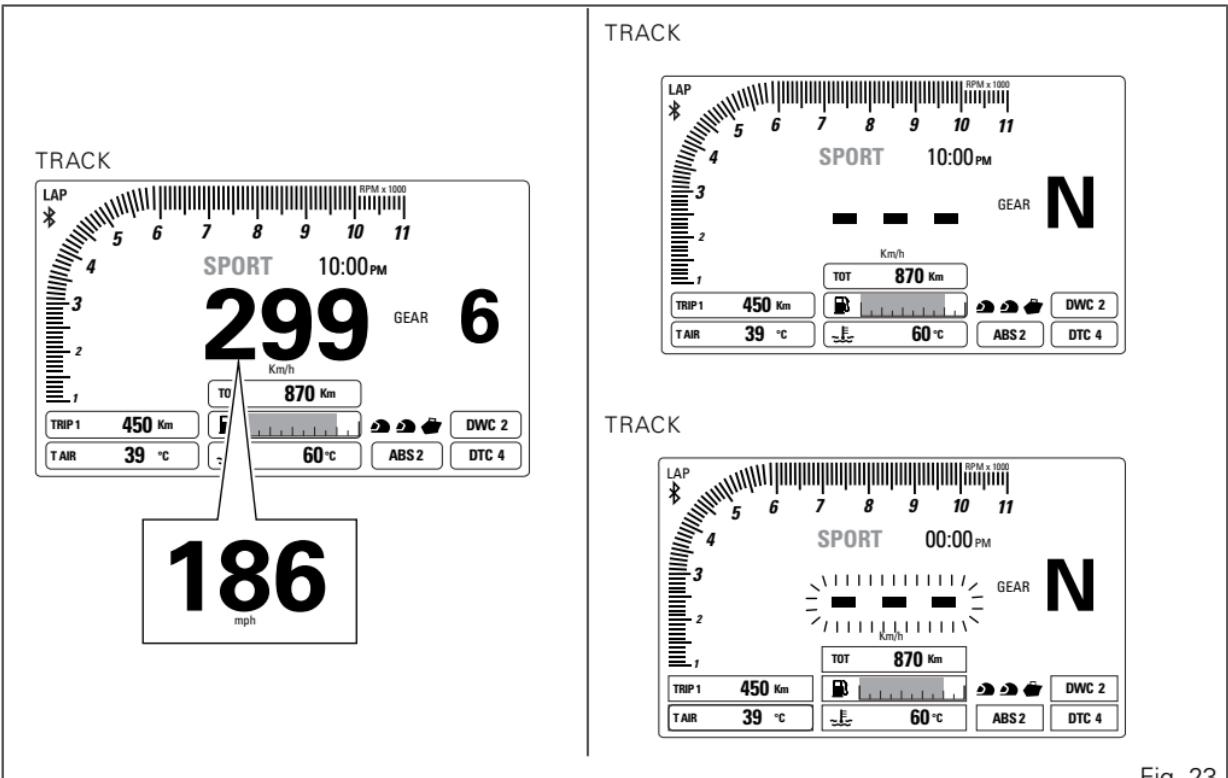


Fig. 23

Estilo de conducción (Riding Mode)

Desde el salpicadero es posible seleccionar el estilo de conducción deseado. La selección se puede realizar entre cuatro distintos estilos pre-programados: SPORT, TOURING, URBAN y ENDURO.

El estilo de conducción seleccionado y activo se visualiza en la parte alta del display sobre la indicación velocidad en las cuatro modalidades de visualización. A cada estilo de conducción se asocian los siguientes parámetros programados por Ducati o modificados por el usuario en las páginas de las funciones de ajuste:

- un específico nivel de intervención del control de tracción DTC (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, OFF);
- un específico nivel de intervención del control de tracción DWC (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, OFF);
- una específica calibración del sistema ABS (1, 2, 3, OFF);
- una específica potencia motor que modificará el comportamiento de la mariposa (HIGH, MEDIUM, LOW);

- una calibración específica de las Suspensiones DSS (setup del amortiguador delantero y trasero y de la precarga del muelle del amortiguador trasero).

A cada estilo de conducción está asociada una pantalla estándar diferente para la visualización de información (TRACK, FULL, CORE y OFF ROAD), configurada por Ducati o modificada por el usuario en las páginas de las funciones de ajuste. Las modalidades de visualización configuradas por Ducati están asociadas a los estilos de conducción (Riding mode):

- Modalidad de visualización TRACK para el Riding mode SPORT;
- Modalidad de visualización FULL para el Riding mode TOURING;
- Modalidad de visualización CORE para el Riding mode URBAN;
- Modalidad de visualización OFF ROAD para el Riding mode ENDURO.



Atención

Ducati aconseja ejecutar el cambio de estilo de conducción cuando el vehículo está detenido. Si el cambio de estilo se ejecuta durante la marcha, prestar mucha atención (es recomendable no ejecutar el cambio de estilo de conducción con velocidades elevadas).

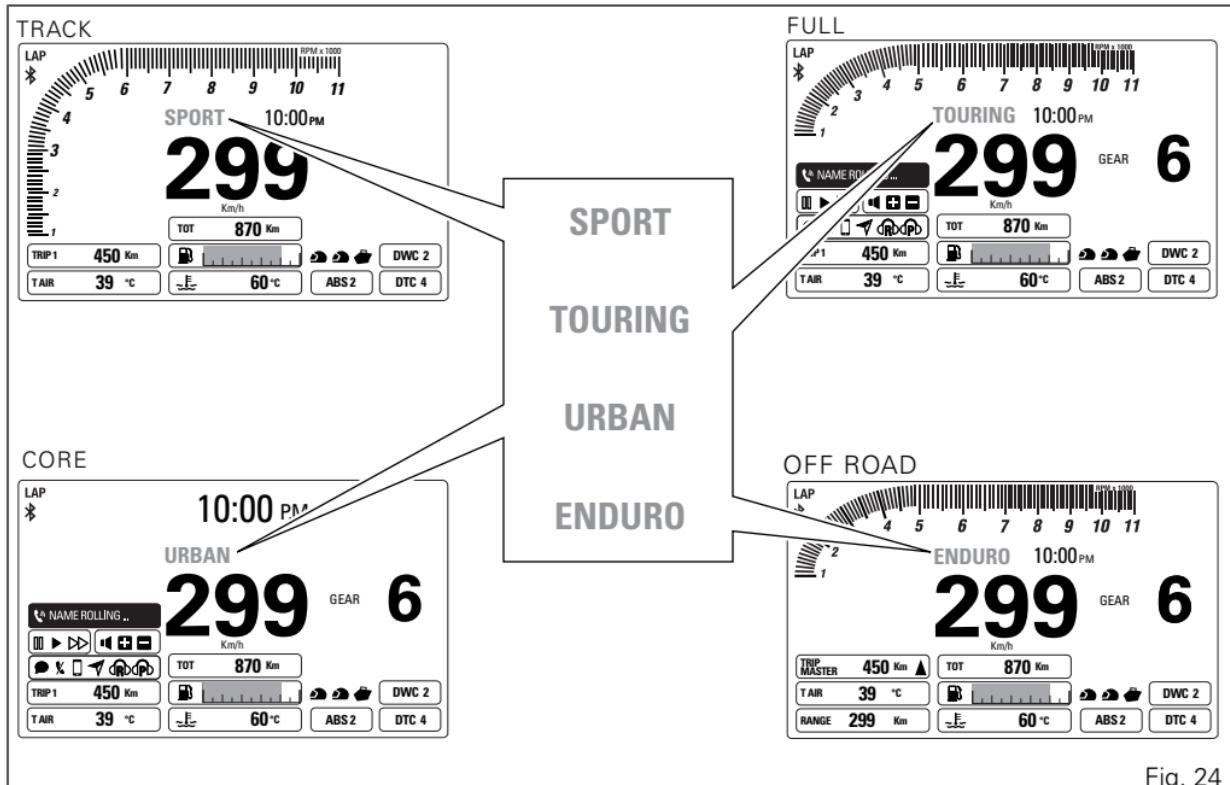


Fig. 24

Selección estilo de conducción

Presionando el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4) se entra en el menú de selección del estilo de conducción (A). El salpicadero visualiza la indicación de la velocidad (en la parte derecha del display) y visualiza (en la parte izquierda del display) el nombre del riding mode:

- SPORT
- TOURING
- URBAN
- ENDURO

El nombre de uno de ellos se pondrá en evidencia para indicar la última condición memorizada y actualmente en uso.

Para el Estilo de conducción evidenciado se visualiza la información relativa a algunos de los parámetros asociados al mismo:

- potencia del motor (ENGINE): la inscripción ENGINE seguida de la potencia motor configurada, (HIGH, MEDIUM, LOW);
- sistema ABS: la inscripción ABS seguida del nivel de calibración programado (1, 2, 3) en caso de sistema ABS activado o de la inscripción OFF en caso de ABS desactivado.
- sistema DTC: la inscripción DTC seguida del nivel de intervención programado (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8) en caso de DTC activado o de la inscripción OFF en caso de DTC desactivado;
- sistema DWC: la inscripción DWC seguida del nivel de intervención configurado (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8) en caso de DWC activado o de la inscripción OFF en caso de DWC desactivado;
- sistema suspensiones delanteras DSS: la inscripción FRONT seguida por el valor de compresión y extensión configurado para las horquillas delanteras;
- sistema suspensiones traseras DSS: la inscripción REAR seguida por el valor de compresión y extensión configurado para el amortiguador trasero
- precarga muelle suspensión trasera: la inscripción "PRE-LOAD" seguida por el valor de precarga muelle (desde el nivel 01 hasta el 24) configurado para el amortiguador trasero.

La información visualizada son los valores memorizados para cada Estilo de conducción (Riding Mode). Los valores memorizados pueden ser aquellos previstos por Ducati o aquellos personalizados por el usuario. Cada vez que se presiona el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4) se evidencia el estilo de conducción con los parámetros asociados que se pueden visualizar (A, Fig. 25).

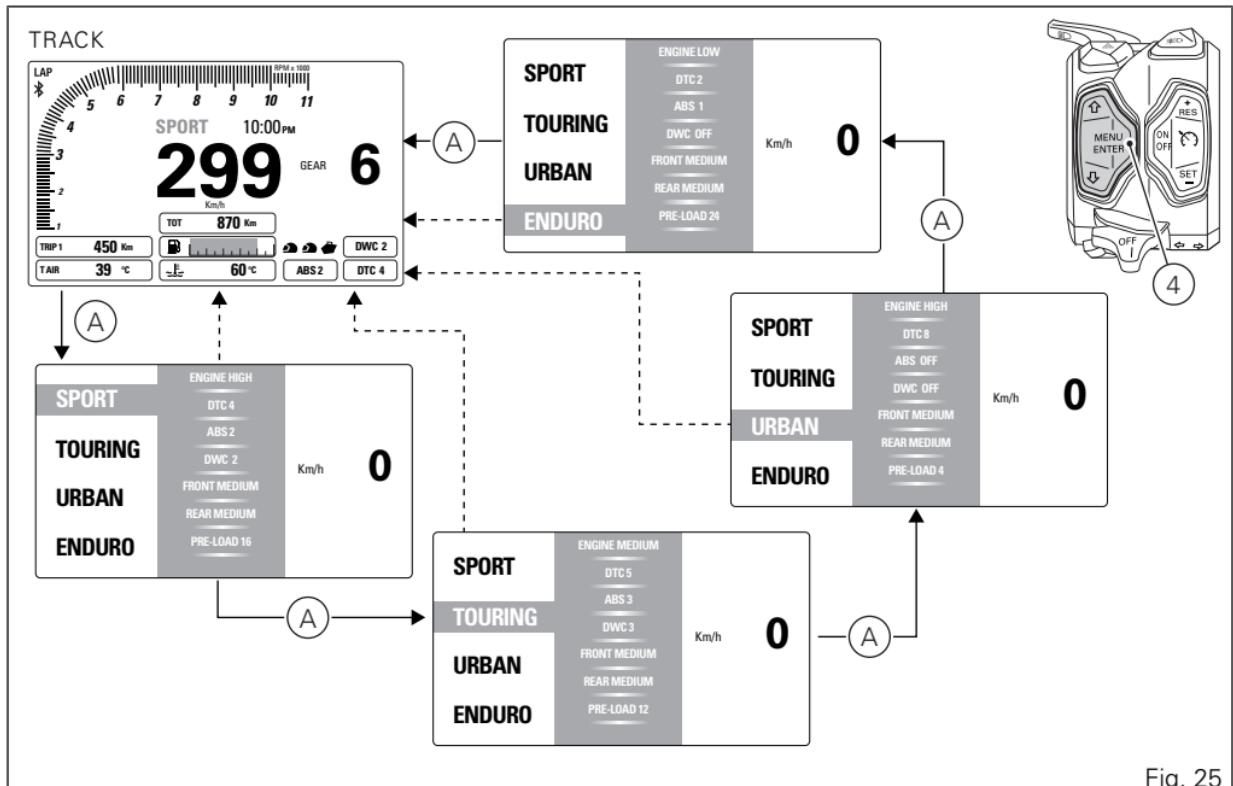


Fig. 25

Una vez evidenciado el estilo de conducción seleccionado (A, Fig. 26), confirmar el estilo deseado manteniendo presionado durante dos segundos el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4): el cambio de estilo de conducción es memorizado y se visualiza de nuevo la pantalla estándar (C, Fig. 26) del estilo de conducción seleccionado.

Una vez evidenciado el estilo de conducción seleccionado, si no se presiona dentro de los 5 segundos el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4), no se realiza ningún cambio de estilo y se visualiza de nuevo la pantalla estándar.

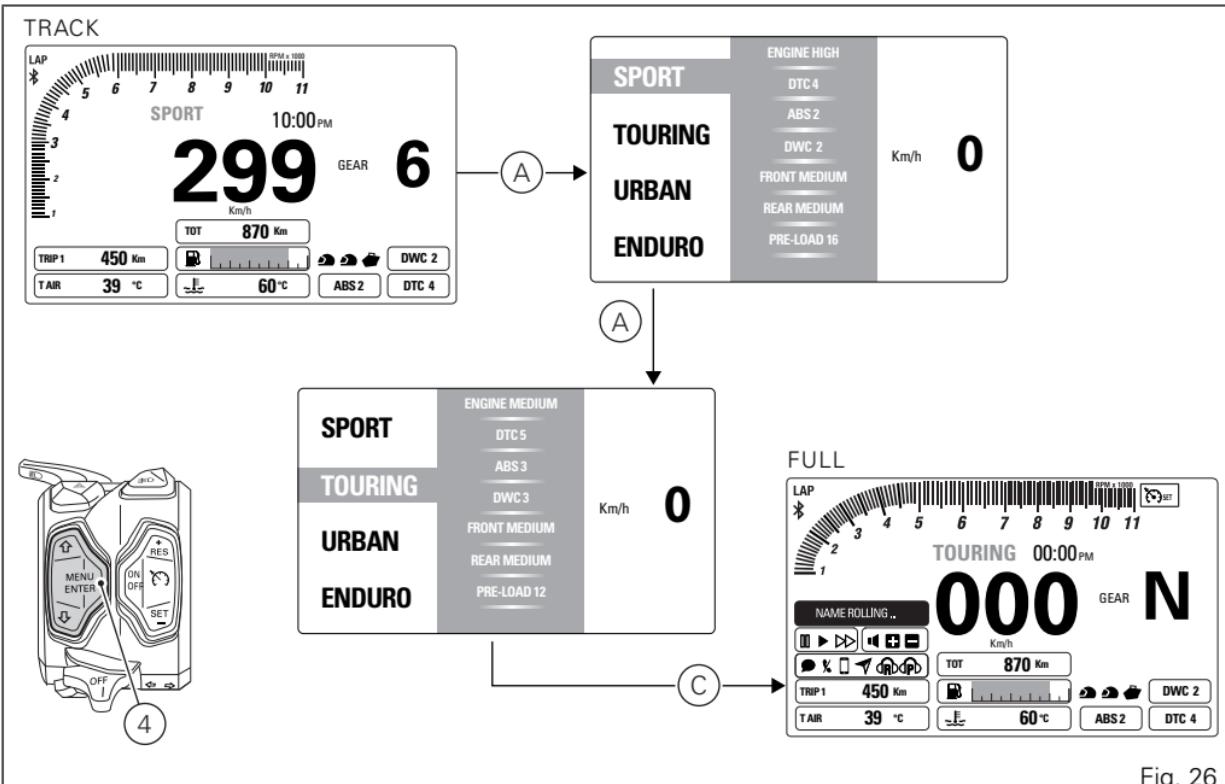


Fig. 26

Cuando se solicita la confirmación de cambio de estilo de conducción, el procedimiento entra en error si:

- si el vehículo está detenido, el salpicadero controla solo si el mando acelerador está cerrado o abierto, en el último caso indicará CLOSE THROTTLE;
- si el vehículo está en movimiento, el salpicadero controla si el mando acelerador está cerrado o abierto, y si los frenos están presionados. En este caso las indicaciones pueden ser CLOSE THROTTLE AND RELEASE BRAKES, solo CLOSE THROTTLE o sino RELEASE BRAKES.

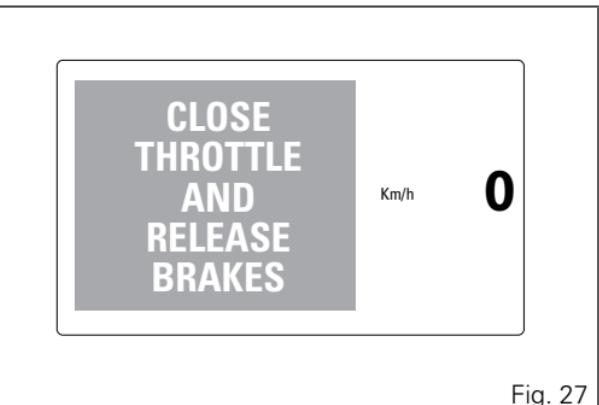


Fig. 27

Cambio ajuste de la moto (Load Mode)

Esta función permite cambiar el ajuste de la moto en condiciones estáticas y dinámicas modificando la regulación de las suspensiones del Riding Mode actualmente configurado.

Los ajustes previstos son cuatro:

- Un pasajero: logotipo un casco fijo;
- Un pasajero con equipaje: logotipo un casco y equipaje fijo;
- Doble pasajero: logotipo dos cascos fijos;
- Doble pasajero con equipaje: logotipo dos cascos y equipaje fijo.

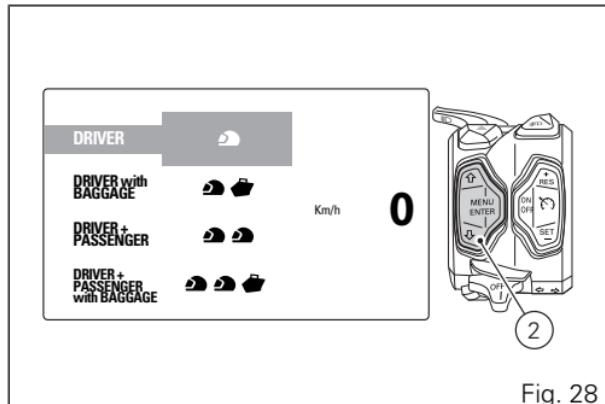


Fig. 28

⚠ Atención

Ducati aconseja ejecutar el cambio de ajuste de la moto cuando el vehículo está detenido. Si el cambio de ajuste de la moto se ejecuta durante la marcha, prestar mucha atención (es recomendable no ejecutar el cambio de estilo de conducción con velocidades elevadas).

Cada ajuste está asociado a una específica extensión y compresión del amortiguador delantero y del amortiguador trasero así como una específica precarga muelle del amortiguador trasero.

Para activar el menú de la función ajuste moto, presionar el pulsador (2) durante dos segundos.

Cada vez que se presiona el pulsador (2) el salpicadero evidencia uno de los cuatro ajustes visualizados en el menú de la función ajuste moto.

Una vez evidenciado el ajuste que se desea seleccionar, confirmar presionando durante dos segundos el pulsador (2): el ajuste de la moto se memoriza y vuelve a la visualización de la pantalla estándar con el nuevo ajuste seleccionado.

Una vez evidenciado el ajuste seleccionado, si no se presiona dentro de los 5 segundos el pulsador (2), no se realiza ningún cambio de ajuste y se visualiza de nuevo la pantalla estándar.

Ejemplo de funcionamiento: si se cambia el ajuste de "un pasajero" a "un pasajero con equipaje", el cambio puede variar según el estilo de conducción configurado. El ajuste de "un pasajero con equipaje" puede tener diferentes regulaciones según el estilo de conducción configurado, ya sea este SPORT, TOURING, URBAN o ENDURO.

Atención

El cambio del ajuste puede llevar a un estilo de conducción diferente del vehículo, por lo que se recomienda prestar atención en caso venga realizado durante la marcha (no se recomienda hacerlo a velocidades elevadas).

DTC

El salpicadero visualiza en el display el estado de la función DTC de la siguiente manera:

- si el DTC está activado, la inscripción DTC y el valor numérico de 1 a 8 del nivel de intervención del Traction Control;
- si el DTC está activado pero el sistema está en modalidad con funcionamiento limitado por la presencia de una anomalía, se enciende la inscripción DTC y el valor numérico de 1 a 8 (parpadeante) del nivel de intervención del DTC; además se enciende el testigo DTC/DWC parpadeante;
- si el DTC está desactivado, la inscripción DTC OFF;
- si hay una anomalía en el sistema, la inscripción DTC y el valor numérico de 1 a 8 del nivel de intervención en color anaranjado.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL, CORE y OFF ROAD los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

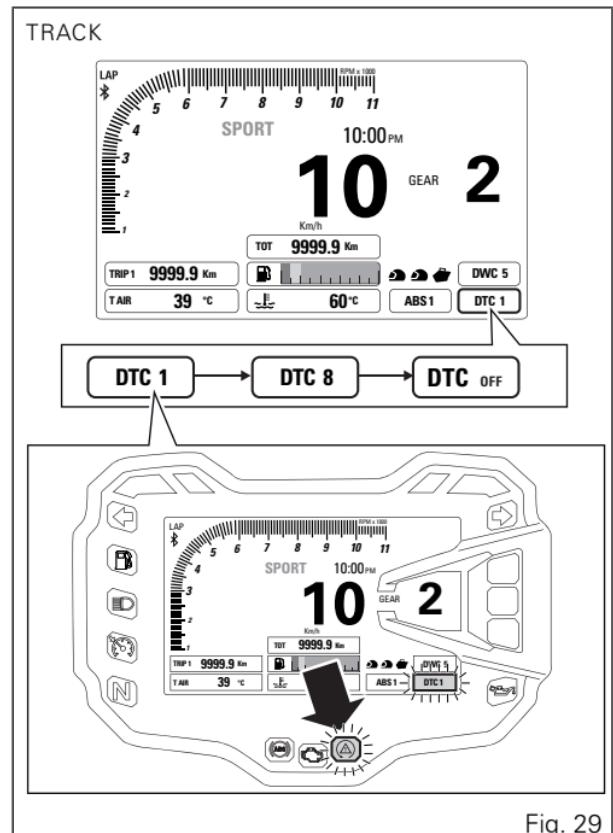


Fig. 29

Si el DTC o la central Black Box están en error, el salpicadero visualiza la inscripción DTC Err y enciende el testigo DTC/DWC fijo.

Atención

En caso de anomalía en el sistema, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

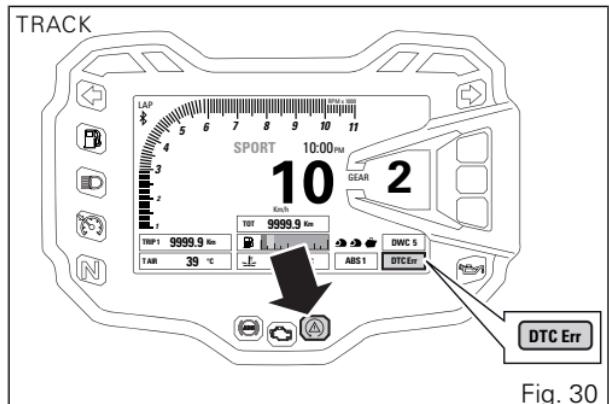


Fig. 30



Atención

El DTC es un sistema de asistencia a disposición del piloto, que se puede utilizar en la conducción en carretera, en pista y en todo terreno. Se llama sistema de asistencia porque es un mecanismo apto a facilitar y hacer más segura la conducción de la motocicleta, sin eliminar los comportamientos característicos del piloto en relación a la prudencia en la conducción, a una conducta que prevenga un error propio o de otros, como maniobras de emergencia y como las impuestas por las normas sobre la circulación en carretera.

El piloto debe siempre considerar que los sistemas de seguridad activa desarrollan una función de tipo preventivo. Los elementos activos ayudan al piloto a controlar el vehículo, para que todo sea lo más fácil y seguro posible. Los sistemas activos no deben inducir al piloto, confiando en la presencia de los mismos, a conducir el vehículo a velocidades superiores a las razonablemente permitidas, sin tener consideración del contexto ambiental en el cual se mueve el vehículo, las leyes físicas, las antes mencionadas normas de comportamiento y el código de carretera.

La siguiente tabla indica el nivel de intervención del DTC más adecuado para los diferentes tipos de conducción, y evidencia los niveles configurados de default en los "Riding Modes" que pueden ser seleccionados por el usuario.

| DTC | TIPO DE CONDUCCIÓN | USO | DEFAULT |
|------------|---------------------------|---|---|
| OFF | | El sistema DTC está desactivado. | NO |
| 1 | OFF-ROAD Professional | Este nivel está pensado para uso exclusivo en todo terreno por usuarios muy expertos (no se recomienda el uso en carretera). El DTC en esta modalidad permite lograr un elevado spin de la rueda trasera. En este nivel, el sistema NO garantiza un adecuado control de las pérdidas de adherencia en el asfalto. | NO |
| 2 | OFF-ROAD | Este nivel está pensado para uso exclusivo en todo terreno por usuarios poco expertos (no se recomienda el uso en carretera). En este nivel, el sistema NO garantiza un adecuado control de las pérdidas de adherencia en el asfalto. | Es el nivel de default del Riding Mode "ENDURO" |
| 3 | SPORT / TRACK | Este nivel está pensado para el uso en pista en condiciones de buena adherencia para usuarios muy expertos. El DTC en esta modalidad permite la derrapada. | NO |

| DTC | TIPO DE CONDUCCIÓN | USO | DEFAULT |
|------------|---------------------------|--|--|
| 4 | SPORT | Este nivel está pensado para el uso en pista y en carretera en condiciones de buena adherencia. | Es el nivel de default del Riding Mode "SPORT" |
| 5 | TOURING | Este nivel está pensado para el uso en carretera en condiciones de buena adherencia. | Es el nivel de default del Riding Mode "TOURING" |
| 6 | SAFE & STABLE | Este nivel está pensado para el uso en cualquier condición de conducción y está pensado para el uso en carretera en condiciones de buena adherencia. | Es el nivel de default del Riding Mode "URBAN" |
| 7 | RAIN | Este nivel está pensado para el uso en carretera en condiciones de piso mojado. | NO |
| 8 | HEAVY RAIN | Este nivel está pensado para el uso en carretera en condiciones de piso mojado y muy resbaloso. | NO |

Indicaciones para la elección del nivel



Atención

El funcionamiento óptimo del sistema DTC, para todos los niveles donde está disponible, está asegurado solo con los neumáticos previstos en la dotación de primer equipamiento del vehículo y/o recomendados por Ducati; en particular los neumáticos de primer equipamiento del vehículo son los Pirelli Scorpion Trail II en las medidas: delantero 120/70ZR17, trasero 190/55ZR17. El uso de neumáticos con dimensiones y características diferentes de aquellas de primer equipamiento puede alterar las características de funcionamiento del sistema de manera que el funcionamiento no sea muy seguro; no se recomienda montar neumáticos de medidas diferentes a las homologadas para su vehículo.

Seleccionando el nivel 8, el DTC interviene al mínimo signo de spinning del neumático trasero. Entre el nivel 8 y el nivel 1 hay 6 niveles de intervención intermedios. La intervención del DTC decrece de manera constante pasando del nivel 8 al 1.

Los niveles 1 y 2 están pensados específicamente para el uso todo terreno y no garantizan un control adecuado de las pérdidas de adherencia al asfalto. Si se eligen los niveles 3 y 4 la central DTC permite al neumático trasero tanto el spinning como el derrape en la salida de la curva; se recomienda el uso de dichos niveles solo en pista y solo a los usuarios muy expertos.

La elección del nivel correcto dependerá principalmente de 3 variables:

- 1) La adherencia (tipo neumático, desgaste neumático, tipo de asfalto, condiciones meteorológicas, etc.);
- 2) El trazado/recorrido (curvas con velocidades de recorrido muy similares o muy diferentes);
- 3) El estilo de conducción (más "redonda" o más "angulosa").

Influencia de las condiciones de adherencia

La búsqueda del nivel correcto está estrechamente vinculada a las condiciones de adherencia del trazado/recorrido (ver más abajo los Consejos para el uso en pista y en carretera). Un nivel de adherencia bajo requiere el uso de un nivel más alto que garantice una mayor intervención del DTC.

Influencia del tipo de trazado

Si el trazado/recorrido tiene curvas con velocidades de recorrido homogéneas, será más fácil encontrar un nivel de intervención satisfactorio en cada curva, en cambio en un trazado/recorrido con curvas muy distintas se necesitará un nivel de intervención del DTC de compromiso.

Influencia del estilo de conducción

El DTC tiende a intervenir más con quien conduce de manera "redonda", plegando mucho la moto, y menos con quien conduce de manera "angulosa", levantando la moto lo más rápidamente posible a la salida de la curva.

Consejos para el uso en pista

Se recomienda el uso del nivel 6 durante un par de vueltas completas en la pista (para calentar los neumáticos) para familiarizar con el sistema; luego se recomienda probar en sucesión los niveles 6, 5, 4, etc. hasta que se encuentre el nivel de intervención DTC que resulte más cómodo.

Una vez encontrado el nivel satisfactorio en todas las curvas salvo una o dos lentas donde se tenga un exceso de intervención, se puede intentar modificar

levemente el propio estilo de conducción "acentuando" más las curvas lentas y levantando la moto más rápidamente a la salida, en vez de buscar un nivel de intervención diferente.

Consejos para el uso en carretera

Se recomienda el uso del nivel 6 (nivel de default del riding mode URBAN) para familiarizar con el sistema. En caso que la intervención del DTC resulte invasiva, se recomienda probar en sucesión los niveles 5, 4, etc. hasta encontrar el nivel con la intervención de mayor agrado.

Si se produce una variación de las condiciones de adherencia y/o del tipo de recorrido y/o del propio estilo de conducción, y el nivel configurado ya no resulta satisfactorio, pasar al nivel siguiente e ir buscando el nivel más adecuado (por ejemplo, si con el nivel 7 la intervención DTC resulta excesiva, pasar al nivel 6; si con el nivel 7 no se advierte ninguna intervención del DTC, pasar al nivel 8).

Consejos para el uso en todo terreno

Se recomienda el uso del nivel 2 (nivel de default del riding mode ENDURO) para familiarizar con el sistema. Si la intervención del DTC resultara invasiva, se recomienda probar el nivel 1.

ABS

La motocicleta está equipada con el sistema ABS y el salpicadero indica el estado de la función ABS (activado o desactivado) a través del apagado, el parpadeo o el encendido del testigo ABS.

El salpicadero visualiza:

- si el ABS está activado, la inscripción ABS con el valor (fijo) de 1 a 3 del nivel de intervención configurado;
- si el ABS está activado pero el sistema está en modalidad con funcionamiento limitado por la presencia de una anomalía (ausencia de funcionamiento "cornering"), se enciende la inscripción ABS y el valor numérico de 1 a 8 (parpadeante) del nivel de intervención del ABS; además se enciende el testigo ABS parpadeante;
- si hay una anomalía en el sistema, la inscripción ABS y el valor del nivel de intervención en color anaranjado.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL, CORE y OFF ROAD los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

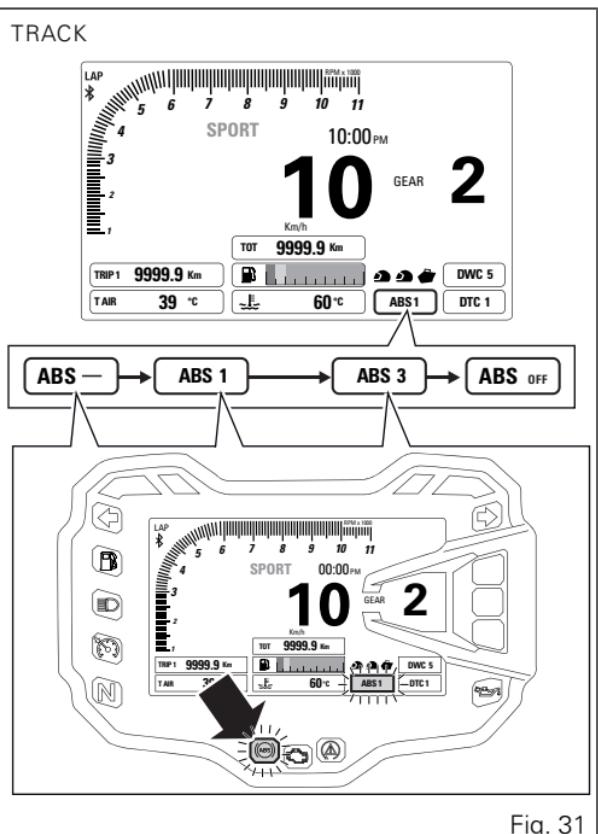


Fig. 31

Si el ABS está en error, el salpicadero visualiza la inscripción ABS Err y enciende el testigo ABS fijo.

Atención

En caso de anomalía en el sistema, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

Si el ABS está desactivado, el salpicadero visualiza la inscripción ABS OFF y el testigo ABS está encendido fijo.

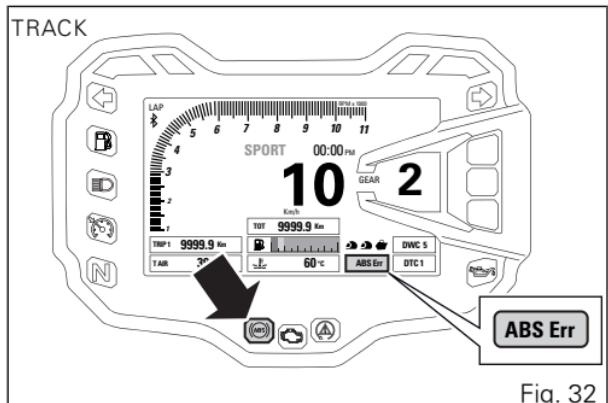


Fig. 32

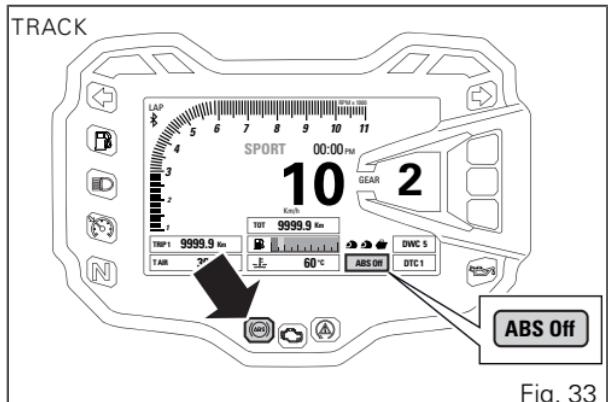


Fig. 33

El uso del freno en situaciones particularmente difíciles requiere una notable sensibilidad del conductor. La frenada es uno de los momentos más difíciles y peligrosos durante la conducción de un vehículo de dos ruedas: la posibilidad de caídas o accidentes en esos momentos es estadísticamente más elevada que en cualquier otro momento. Cuando la rueda delantera se bloquea se pierde la acción estabilizante del roce, con la consiguiente pérdida del control del vehículo.

Para permitir la eficacia de toda la capacidad de frenado del vehículo en situaciones de emergencia y de terrenos o condiciones climáticas adversas, ha sido realizado el sistema de antibloqueo de las ruedas (ABS). Se trata de un dispositivo electro-hidráulico que permite administrar la presión en el interior del circuito de frenos en el momento en el cual la central, analizando los datos provenientes de los sensores instalados en la rueda, determina que la o las ruedas están por bloquearse. En este caso, la disminución de presión dentro del circuito frenante permite que la rueda siga girando, manteniendo la adherencia ideal en el terreno. Sucesivamente, la central restituye la presión en el circuito frenante, retomando la acción frenante. Esta acción se repite hasta que el problema haya desaparecido por completo. La entrada en

funcionamiento del mecanismo en una frenada se percibe por una leve resistencia que se manifiesta como pulsaciones en la leva y el pedal del freno. La gestión de los sistemas del freno delantero y trasero no se realizan en modo separado; el ABS de la moto prevé una acción de frenado combinada electrónica que permite la actuación del sistema de freno trasero cuando el delantero está accionado. Sin embargo, lo contrario no sucede; el mando del freno trasero no influye en el delantero.

El sistema ABS, en dotación en la Multistrada 1200 también está equipado con una función "cornering" que extiende el funcionamiento del ABS cuando la moto está inclinada, administrando los sistemas de freno delantero y trasero de acuerdo a la inclinación del vehículo; su objetivo es prevenir el bloqueo y el patinamiento de las ruedas dentro de los límites físicos admitidos por el medio y por las condiciones de la carretera.

En caso que así se quiera, el sistema puede ser desactivado desde el salpicadero, configurando el nivel OFF dentro del Riding Mode donde se lo desea inhabilitar.



Atención

A pesar de la presencia de la función de frenado combinado (accionamiento del freno trasero en caso de uso del freno delantero), el uso independiente de uno de los dos mandos de freno reduce la eficacia de frenado de la moto.

No accionar bruscamente y con fuerza excesiva los mandos de los frenos; puede ocasionar la elevación de la rueda trasera del vehículo (lift UP) con consiguiente pérdida del control de la motocicleta.

En caso de lluvia o cuando se viaja en superficies con poca adherencia, el frenado de la motocicleta disminuye notablemente. En estas situaciones, accionar los mandos de los frenos con extrema delicadeza y atención. Si se efectúan maniobras repentinas, se puede perder el control de la motocicleta.

En descensos prolongados con pendientes empinadas, se recomienda reducir la marcha para utilizar el freno motor y accionar los frenos alternativamente y sólo durante breves tramos: un uso continuo recalienta el material de rozamiento con una drástica reducción de la eficiencia de frenado. Los neumáticos inflados con una presión inferior o superior a la establecida disminuyen la eficacia del

frenado y comprometen la precisión de conducción y la adherencia en las curvas.

La siguiente tabla indica el nivel de intervención del ABS más adecuado para los diferentes tipos de conducción y evidencia los niveles configurados de default en los "Riding Modes" que pueden ser seleccionados por el usuario:

| ABS | TIPO DE CONDUCCIÓN | CARACTERÍSTICA | DEFAULT |
|------------|---------------------------|--|---|
| OFF | | El sistema ABS está desactivado | NO |
| 1 | OFF-ROAD | <p>Este nivel está pensado para uso exclusivo en todo terreno por usuarios expertos (no se recomienda el uso en carretera). El ABS en este nivel funciona solo sobre la rueda delantera, permitiendo el bloqueo de la rueda trasera (para favorecer el frenado en caminos de tierra).</p> <p>En este nivel, el sistema NO controla el lift up, NO realiza el frenado combinado entre delantero y trasero y NO tiene activada la función cornering.</p> | Es el nivel de default del Riding Mode "ENDURO" |

| ABS | TIPO DE CONDUCCIÓN | CARACTERÍSTICA | DEFAULT |
|------------|---------------------------|--|--|
| 2 | SPORT | <p>Este nivel está pensado para el uso en carretera en condiciones de buena adherencia. En este nivel, el ABS funciona en ambas ruedas, genera presión también en la pinza trasera cuando se acciona el freno delantero (frenado combinado) y la función de cornering está activada.</p> <p>En este nivel el sistema NO controla el lift up: esta calibración privilegia la potencia de frenado dejando al piloto la gestión de elevación de la rueda.</p> | Es el nivel de default del Riding Mode "SPORT" |
| 3 | SAFE & STABLE | <p>Este nivel está pensado para el uso en cualquier condición de conducción y está pensado para suministrar una frenada segura y estable. En este nivel, el ABS funciona en ambas ruedas, genera presión también en la pinza trasera cuando se acciona el freno delantero (frenado combinado) y las funciones de cornering y control del lift-up están activadas.</p> | Es el nivel de default del Riding Mode "TOURING" y "URBAN" |

Indicaciones para la elección del nivel



Atención

El funcionamiento óptimo del sistema ABS, para todos los niveles donde está disponible, está asegurado solo con el sistema frenante y los neumáticos previstos en la dotación de primer equipamiento del vehículo y/o recomendados por Ducati; en particular los neumáticos de primer equipamiento del vehículo son los Pirelli Scorpion Trail II en las medidas: delantero 120/70ZR17, trasero 190/55ZR17. El uso de neumáticos con dimensiones y características diferentes de aquellas de primer equipamiento puede alterar las características de funcionamiento del sistema de manera que el funcionamiento no sea muy seguro; no se recomienda montar neumáticos de medidas diferentes a las homologadas para su vehículo.

El uso del nivel 3 del sistema ABS garantizará una frenada muy estable, gracias a la presencia del control del lift up y del frenado combinado entre delantero y trasero, permitiendo al vehículo mantener una buena alineación durante toda la frenada. EL nivel 3 del sistema ABS prevé la presencia de la función

cornering que, con el vehículo inclinado, previene el bloqueo y el patinamiento de las ruedas dentro de los límites físicos admitidos por el medio y por las condiciones de la carretera.

El uso del nivel 2 del sistema ABS privilegia la potencia frenante sobre la estabilidad y el control del lift up, que con un nivel 2 está desactivado. El nivel 2 prevé la presencia del frenado combinado entre delantero y trasero y la presencia de la función de cornering.

El uso del nivel 1 del sistema ABS es específico para el uso en todo terreno y prevé el ABS activado solo sobre la rueda delantera para favorecer el frenado en caminos de tierra. En este nivel no se implementa el control del lift-up, no está presente el frenado combinado entre delantero y trasero ni está presente la función de cornering.

La elección del nivel correcto depende principalmente de los siguientes parámetros:

- 1) La adherencia ofrecida por el neumático/asfalto (tipo neumático, desgaste neumático, tipo de asfalto, condiciones meteorológicas, etc.).

- 2) La experiencia y sensibilidad del piloto: pilotos expertos pueden controlar la elevación de la rueda para minimizar el espacio de parada, para pilotos menos expertos se recomienda el uso de la calibración 3, que ayuda a mantener más estable el vehículo, incluso en las frenadas de emergencia.

DWC

El salpicadero visualiza en el display el estado de la función DWC de la siguiente manera:

- si el DWC está activado, la inscripción DWC y el valor numérico de 1 a 8 del nivel de intervención del control de encabritamiento que está en uso;
- si el DWC está activado pero el sistema está en modalidad con funcionamiento limitado por la presencia de una anomalía, se enciende la inscripción DWC y el valor numérico de 1 a 8 (parpadeante) del nivel de intervención del DWC; además se enciende el testigo DTC/DWC parpadeante;
- si el DWC está desactivado, la inscripción DWC OFF;
- si hay una anomalía en el sistema, la inscripción DWC y el valor numérico de 1 a 8 del nivel de intervención en color anaranjado.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL, CORE y OFF ROAD los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

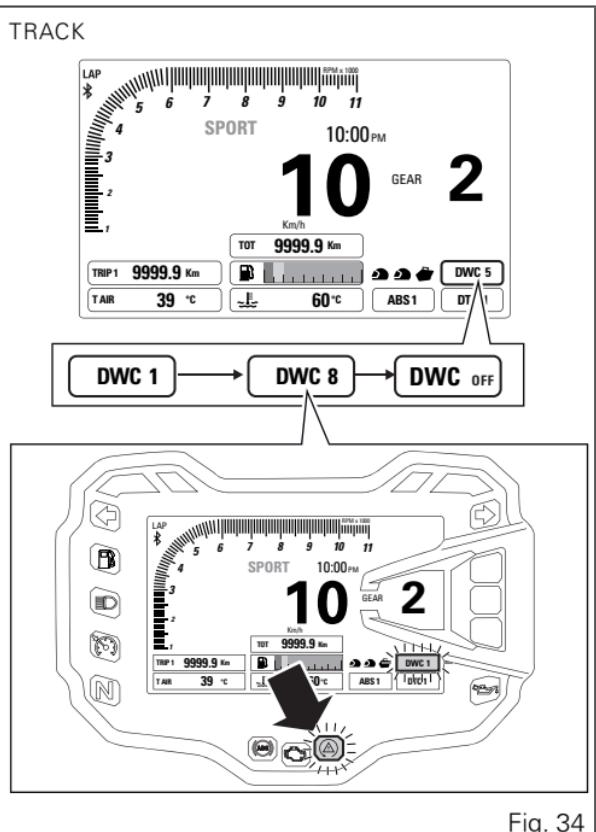


Fig. 34

Si el DWC o la central Black Box están en error, el salpicadero visualiza la inscripción DWC Err y enciende el testigo DTC/DWC fijo.

Atención

En caso de anomalía en el sistema, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

Nota

Si el DTC está configurado en OFF, el control DWC también estará forzado en estado OFF.

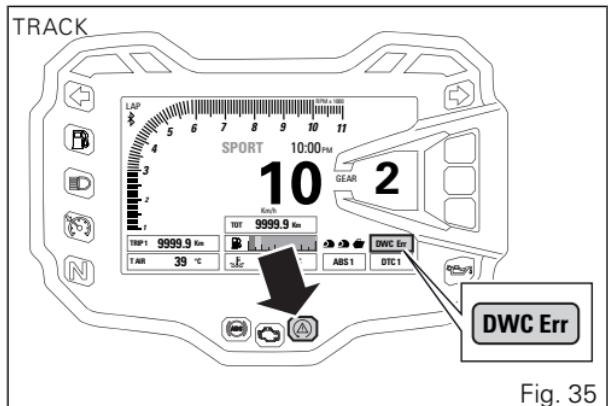


Fig. 35

El sistema Ducati Wheelie Control (DWC) se encarga del control del encabritamiento y trabaja sobre la base de ocho niveles distintos, cada uno de los cuales ha sido programado para ofrecer un valor diferente de prevención y reacción ante el encabritamiento. Cada Riding Mode tiene asignado un nivel de intervención pre-configurado. El nivel ocho indica un sistema que minimiza la tendencia al encabritamiento y maximiza la intervención de reacción al mismo en el caso que se presentara. El nivel uno, en cambio, reservado para pilotos expertos, se caracteriza por la menor prevención al encabritamiento y por la menor reacción al mismo en caso que se presentara.

Atención

El DWC es un sistema de asistencia a disposición del piloto, que se puede utilizar en la conducción en carretera y en pista. Se llama sistema de asistencia porque es un mecanismo apto a facilitar y hacer más segura la conducción de la motocicleta, sin eliminar los comportamientos característicos del piloto en relación a la prudencia en la conducción, a una conducta que prevenga un error propio o de otros, como maniobras de emergencia y como las impuestas por las normas sobre la circulación en carretera.

El piloto debe siempre considerar que los sistemas de seguridad activa desarrollan una función de tipo preventivo. Los elementos activos ayudan al piloto a controlar el vehículo, para que todo sea lo más fácil y seguro posible. Los sistemas activos no deben inducir al piloto, confiando en la presencia de los mismos, a conducir el vehículo a velocidades superiores a las razonablemente permitidas, sin tener consideración del contexto ambiental en el cual se mueve el vehículo, las leyes físicas, las antes mencionadas normas de comportamiento y el código de carretera.

La siguiente tabla indica el nivel de intervención del DWC más adecuado para los diferentes tipos de conducción y evidencia los niveles configurados de default en los "Riding Modes" que pueden ser seleccionados por el usuario:

| DWC | USO | | DEFAULT |
|------------|------------------|--|--|
| OFF | | El sistema DWC está desactivado. | NO |
| 1 | HIGH PERFORMANCE | Uso carretera y pista para usuarios con experiencia. El sistema permite encabritamiento, pero reduce la velocidad con la cual la moto se encabrita. | NO |
| 2 | PERFORMANCE | Uso carretera y pista para usuarios con experiencia. El sistema permite encabritamiento, pero reduce la velocidad con la cual la moto se encabrita. | Es el nivel de default del Riding Mode "SPORT" |
| 3 | SPORTIVE | Uso pista y carretera para usuarios con experiencia. El sistema reduce la tendencia de la moto a levantar la rueda delantera e interviene en el caso de encabritamiento. | Es el nivel de default del Riding Mode "TOURING" |

| DWC | USO | DEFAULT |
|-----|--------------------|---|
| 4 | SPORTIVE | Uso pista y carretera para todos los tipos de usuarios. El sistema reduce la tendencia de la moto a levantar la rueda delantera e interviene en el caso de encabritamiento. |
| 5 | SAFE & STABLE | Nivel para todos los tipos de usuarios. El sistema reduce la tendencia de la moto a levantar la rueda delantera e interviene sensiblemente en el caso de encabritamiento. |
| 6 | SAFE & STABLE | Nivel para todos los tipos de usuarios. El sistema reduce la tendencia de la moto a levantar la rueda delantera e interviene sensiblemente en el caso de encabritamiento. |
| 7 | HIGH SAFE & STABLE | Nivel para todos los tipos de usuarios. El sistema reduce la tendencia de la moto a levantar la rueda delantera e interviene sensiblemente en el caso de encabritamiento. |

| DWC | USO | DEFAULT | |
|------------|--------------------|--|----|
| 8 | HIGH SAFE & STABLE | Nivel para todos los tipos de usuarios. El sistema reduce al mínimo la tendencia de la moto a levantar la rueda delantera e interviene sensiblemente en el caso de encabritamiento. | NO |

Indicaciones para la elección del nivel



Atención

El funcionamiento óptimo del sistema DWC, para todos los niveles donde está disponible, está asegurado solo con la relación final de primer equipamiento de la moto y los neumáticos previstos en la dotación de primer equipamiento del vehículo y/o recomendados por Ducati; en particular los neumáticos de primer equipamiento del vehículo son los Pirelli Scorpion Trail II en las medidas: delantero 120/70ZR17, trasero 190/55ZR17. El uso de neumáticos con dimensiones y características diferentes de aquellas de primer equipamiento puede alterar las características de funcionamiento del sistema de manera que el funcionamiento no sea muy seguro; no se recomienda montar neumáticos de medidas diferentes a las homologadas para su vehículo.

Seleccionando el nivel 8 el sistema DWC intervendrá reduciendo al mínimo la tendencia de la moto a levantar la rueda delantera y también interviene sensiblemente en el caso de encabritamiento. Entre el nivel 8 y el nivel 1 se tienen niveles de intervención

menores del sistema DWC. Los niveles 1, 2 y 3 permiten que la moto levante con mayor facilidad la rueda delantera, reduciendo al mismo tiempo la velocidad de encabritamiento: estos niveles se recomiendan para uso solo en pista y solo a usuarios expertos que puedan controlar de manera autónoma el encabritamiento, donde el sistema ayuda, reduciendo en particular la velocidad con la cual se produce, más que su tendencia.

La elección del nivel correcto depende principalmente de los siguientes parámetros:

- La experiencia del piloto;
- El trazado/recorrido (retomes con marchas bajas o con marchas altas).

La experiencia del piloto

El nivel utilizado está estrechamente relacionado a la experiencia del piloto en administrar de manera autónoma el encabritamiento. Los niveles 1, 2 y 3 requieren una elevada experiencia para poder ser aprovechados correctamente.

Influencia del tipo de trazado

Si el trazado/recorrido tiene salidas en curva con velocidades de retome bajas y con marchas bajas,

será necesario utilizar un nivel más bajo; en cambio, en una pista con características más rápidas, el sistema permitirá utilizar un nivel más alto.

Consejos para el uso en pista

Se recomienda el uso del nivel 8 durante un par de vueltas completas en la pista para familiarizarse con el sistema; luego se recomienda probar en sucesión los niveles 7, 6, etc. hasta que se encuentre el nivel de intervención DWC que resulte más adecuado (siempre con un par de vueltas de pista completas para cada nivel, para que los neumáticos alcancen la temperatura adecuada).

Consejos para el uso en carretera

Activar el DWC, seleccionar el nivel 8 y conducir la moto de acuerdo al propio estilo; en caso de una intervención excesiva del DWC, se recomienda probar sucesivamente los niveles 7, 6, etc. hasta que se encuentre el nivel de intervención más adecuado. Si se produce una variación del tipo de recorrido y el nivel configurado ya no resulta satisfactorio, pasar al nivel siguiente e ir buscando el nivel más adecuado (por ejemplo, si con el nivel 7 la intervención DWC resulta excesiva, pasar al nivel 6; si con el nivel 7 no

se advierte ninguna intervención del DWC, pasar al nivel 8).

Ajuste moto

El salpicadero visualiza el estado del ajuste de la moto en base al setup de las suspensiones electrónicas DSS (Ducati Skyhook Suspension).

A cada estilo de conducción se le pueden asociar uno de los cuatro ajustes previstos, que son:

- Un pasajero: logotipo un casco fijo;
- Un pasajero con equipaje: logotipo un casco y equipaje fijo;
- Doble pasajero: logotipo dos cascos fijos;
- Doble pasajero con equipaje: logotipo dos cascos y equipaje fijo.

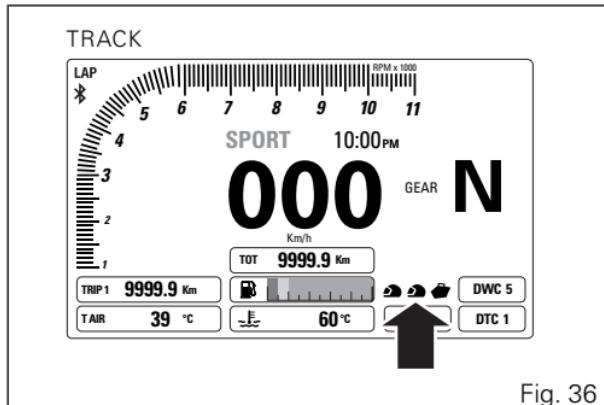


Fig. 36

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL, CORE y OFF ROAD los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.



Nota

En caso de anomalía del sistema, el logotipo del ajuste configurado es de color ANARANJADO.



Atención

En caso de anomalía en el sistema, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

DSS

Cada estilo de conducción tiene una calibración específica asociada de las Suspensiones DSS (setup del amortiguador delantero y trasero así como de la precarga muelle del amortiguador trasero), configurada por Ducati o modificada por el usuario en las páginas de las funciones de ajuste.

En fase de selección del estilo de conducción, o sea cuando desde la pantalla principal se presiona el pulsador CONFIRMA MENÚ (4) y se entra en el menú de selección del estilo de conducción (A), entre los parámetros visualizados asociados a cada estilo se visualizan:

- 1) FRONT (sistema suspensiones delanteras DSS) y el valor de compresión y extensión configurado para las horquillas delanteras;
- 2) REAR (sistema suspensiones delanteras DSS) y el valor de compresión y extensión configurado para el amortiguador trasero;
- 3) PRE-LOAD (precarga muelle suspensión trasera) y el valor de precarga muelle (desde el nivel 01 hasta el 24) configurado para el amortiguador trasero.

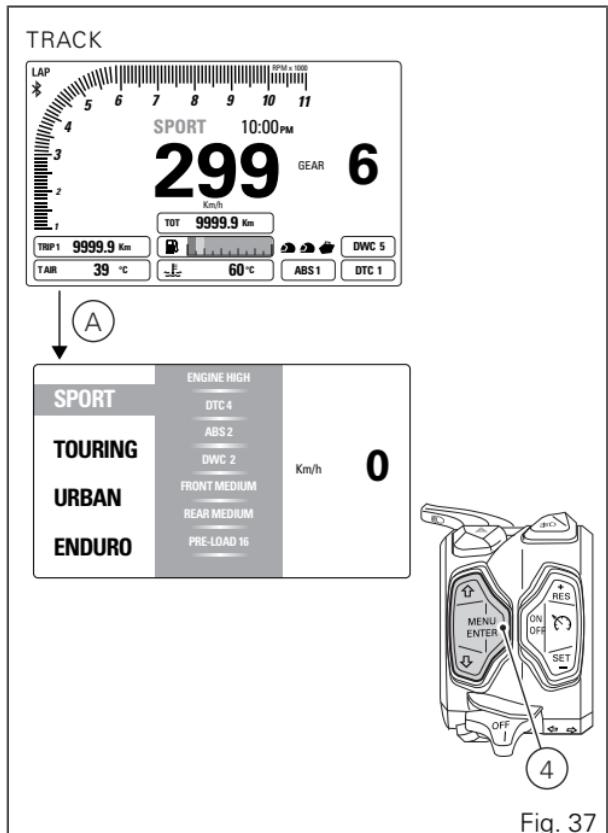


Fig. 37

La Multistrada 1200 está equipada con el nuevo sistema de control de las suspensiones DSS (Ducati Skyhook System): el DSS es un sistema de control de la dinámica que afecta al frenado de las suspensiones y, por consiguiente, a su capacidad filtrante. Las suspensiones de un vehículo generalmente tienen dos funciones desde el punto de vista de la dinámica: permitir al vehículo absorber las asperezas de la carretera filtrando los efectos en el bastidor y por ende en el conductor, así como permitir el óptimo contacto de las ruedas con el asfalto. El objetivo del sistema DSS es mejorar el confort ofrecido por una normal suspensión pasiva manteniendo al mismo tiempo sus prestaciones.

El sistema DSS utiliza los diferentes sensores del vehículo para determinar el ajuste y los movimientos verticales y longitudinales adaptando de consecuencia el frenado de las suspensiones. El DSS en particular dialoga también con la central del DTC y con el ABS para determinar en cada instante el estado de la moto. El resultado es una moto generalmente más cómoda y capaz de absorber mejor las asperezas del asfalto sin que el vehículo se descomponga y sin afectar a su maniobrabilidad. Los movimientos verticales se minimizan, al igual que los de cabeceo

que se presentan en caso de maniobras de frenado y aceleración.

El sistema DSS está completamente integrado con los Riding Modes de la moto. Con la selección del Riding Mode el usuario puede determinar el comportamiento básico de las suspensiones, su carácter y, por consiguiente, el de la moto. Luego en base a la dinámica de la moto, el DSS intervendrá para corregir el comportamiento, independientemente del Riding Mode, que de todos modos determina el comportamiento de las suspensiones (o sea, más cómodo para el RM URBAN y más rígido para el RM SPORT).

Para comprender mejor este aspecto, considerar por ejemplo los Riding Modes URBAN y TOURING. El Riding Mode URBAN ha sido calibrado para ofrecer una moto que se adapta perfectamente a la conducción en la ciudad; el comportamiento de base de las suspensiones está orientado al máximo filtrado de asperezas del asfalto y es por esto que las suspensiones resultarán más cómodas. En cambio el Riding Mode TOURING nace para una conducción turística de la moto, que requiere un comportamiento de base de las suspensiones más rígido y controlado. Sin embargo, en ambos casos el sistema DSS

interviene si el comportamiento de la moto, y especialmente su ajuste y movimientos verticales y longitudinales, causan poco confort o determinan un rendimiento limitado del vehículo, tanto durante la conducción a velocidad constante como durante una frenada o aceleración.

Para proteger la batería se prevén dos condiciones:

- 1) con motor encendido, si se apaga el motor pero no el salpicadero, tras 30 segundos las suspensiones ya no son alimentadas;
- 2) con motor apagado, si se enciende el salpicadero pero no el motor, tras 30 segundos las suspensiones ya no son alimentadas.

Nota

Cuando las suspensiones no son alimentadas se vuelven particularmente rígidas a causa del elevado freno hidráulico, como cuando la moto está apagada. Por lo tanto, la transición de suspensiones alimentadas a suspensiones apagadas es perfectamente perceptible.

Nota

En situación de key-off (moto apagada) la moto es dura justamente porque las válvulas no se alimentan y los frenos hidráulicos están al mínimo.

En la siguiente tabla se indican los Riding Modes de la Multistrada 1200 y el relativo comportamiento de las suspensiones.

| | |
|---------|--|
| ENDURO | Seleccionando el Riding Mode ENDURO el sistema DSS permitirá un ajuste de base de las suspensiones que permitirá absorber bien las asperezas típicas del off-road, ofreciendo una dinámica longitudinal optimizada para el tipo de grip que este presenta. |
| SPORT | Seleccionando el Riding Mode SPORT el sistema DSS permitirá un ajuste de base rígido de las suspensiones, optimizado para conducir en superficies como carreteras en buenas condiciones con pocas asperezas. La moto resultará muy reactiva y controlada, permitiendo una conducción al límite del vehículo. |
| TOURING | Seleccionando el Riding Mode TOURING el sistema DSS permitirá un ajuste de base de las suspensiones optimizado para la conducción turística, con un ajuste de base confortable y controlado. |
| URBAN | Seleccionando el Riding Mode URBAN el sistema DSS permitirá un ajuste de base de las suspensiones muy filtrante, que absorberá bien las asperezas típicas de la conducción en ciudades controlando a la vez la dinámica del vehículo, con un comportamiento general de elevado confort. |

El ajuste de default del sistema DSS se puede modificar mediante un específico menú de setting disponible en el selección. De hecho, el menú de setting permite aumentar o disminuir la rigidez básica que caracteriza el funcionamiento de horquillas y amortiguador, por separado para cada Riding Mode. Seleccionando un ajuste SOFT el DSS modificará el carácter de las suspensiones para resultar más suaves, mientras que con un ajuste HARD el DSS modificará el carácter de las suspensiones para resultar generalmente más rígidas.

El sistema DSS interactúa con el ajuste de carga de la moto, que diferencia entre la calibración para un pasajero, dos o con equipaje. La selección de una carga diferente, además de modificar la precarga del amortiguador trasero para garantizar siempre la correcta introducción incluso con una carga, influye en los parámetros que determinan el control de las dinámicas del vehículo. La selección de carga de la moto permite trabajar en modo óptimo con la dinámica que esta genera.

También puede modificarse el ajuste base de la precarga utilizando el menú específico en el salpicadero. El rango de competencia del actuador del precargador es de 12 mm, el salpicadero permite regular la precarga entre 24 posiciones, por lo que a

cada posición le corresponde una modificación de 0.5 mm de la precarga, para que el conductor pueda encontrar la introducción óptima de la moto en cada condición de carga.

Atención

El ajuste del sistema DSS depende fuertemente de la indicación de carga de la moto. Conducir la moto con un ajuste de carga diferente del real no garantiza un óptimo funcionamiento del sistema. El sistema DSS ha sido calibrado con los muelles estándares de la moto. Cualquier modificación en los componentes del sistema podría causar un comportamiento no adecuado del sistema y del vehículo.

Marcha

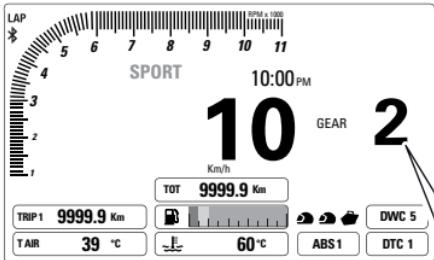
El salpicadero recibe la información relativa a la marcha del vehículo y visualiza el valor en el display. Si la marcha está introducida el valor visualizado varía de 1 a 6, mientras que si está en desembrague se visualiza la letra N.

Se visualiza “-” destellante si aún no se ha realizado el aprendizaje de las marchas o el salpicadero no recibe el dato de marcha.

Si el sensor marcha está en error se visualiza “--” fijo.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL, CORE y OFF ROAD los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

TRACK



N 1 2 3 4 5 6 -

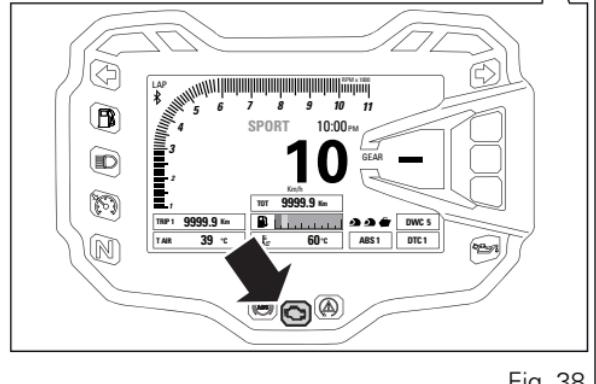


Fig. 38

Nivel combustible

Esta función permite la visualización del nivel de combustible.

El testigo de reserva se enciende cuando el nivel desciende a 2 barras fijas que se vuelven anaranjadas y el símbolo bomba combustible fijo de color anaranjado; esto significa que en el depósito aún quedan unos 4 Litros.

Si el nivel desciende aún más, se visualiza una última barra roja destellante y el símbolo de la bomba en rojo fijo.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL, CORE y OFF ROAD los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

TRACK

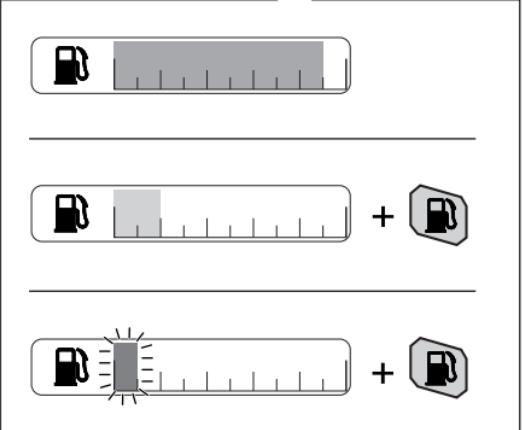
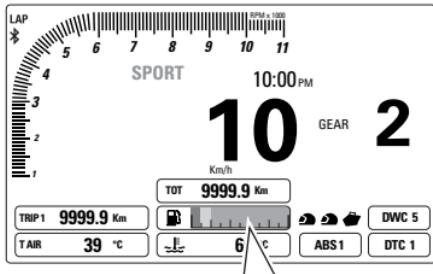


Fig. 39



Nota

En caso de error o anomalía de la sonda de nivel, no se visualizan las barras ni el símbolo bomba combustible rojo destellante, sino que se enciende el testigo Error Genérico.

Totalizador (TOT)

El totalizador cuenta y visualiza con la unidad de medida programada (kilómetros o millas) la distancia total recorrida por el vehículo.

El número de kilómetros o millas correspondiente al totalizador se visualiza junto a la inscripción TOT y a la indicación de la unidad de medida. En el caso en que se haya alcanzado el valor máximo (199999 km o 199999 mi), el salpicadero visualiza de manera permanente dicho valor.

El valor del totalizador es memorizado de manera permanente y por ningún motivo es posible realizar la puesta en cero.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL, CORE y OFF ROAD los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

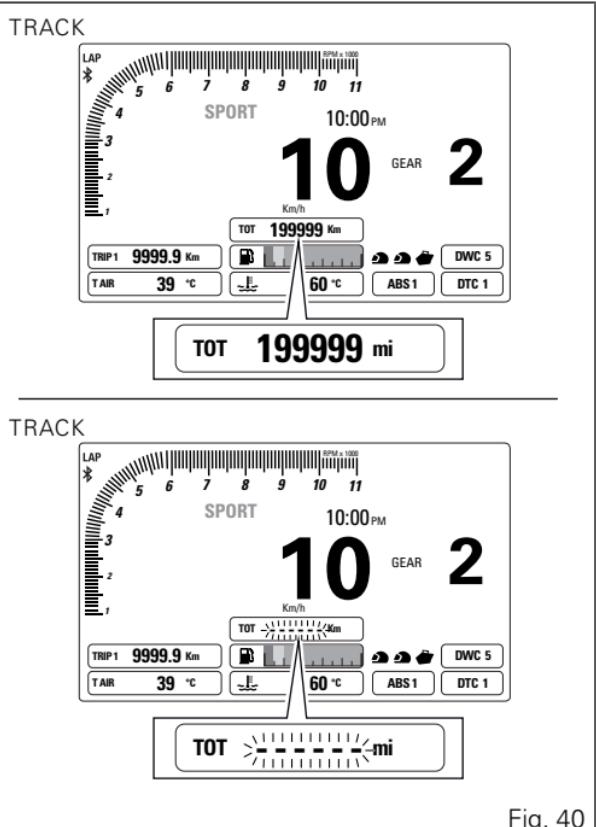


Fig. 40

En caso que haya una interrupción de la alimentación
(Battery OFF) el dato no se pierde.

 Nota

Si en la función totalizador aparecen las líneas parpadeantes " ---- ", dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

Temperatura del líquido refrigerante motor

El salpicadero recibe información sobre la temperatura del motor (ya calculada en °C) y visualiza en el display el dato en la unidad de medida (°C o °F) programada, la indicación de la unidad de medida y el símbolo temperatura motor.

El rango de visualización del dato de la temperatura es de 40 °C a +120 °C (+104 °F ÷ +248 °F).

Si el dato es:

- <= (menor o igual) -40 °C (-40 °F) se visualizan "---" parpadeantes;
- incluido en el intervalo -39 °C y +39 °C se visualiza "LOW" de manera fija;
- incluido en el intervalo +40 °C y +120 °C se visualiza el dato de manera fija;
- >= (mayor o igual) +121 °C (+250 °F) se visualiza "HIGH" destellante de color rojo y el símbolo Temperatura líquido fijo de color rojo.

TRACK

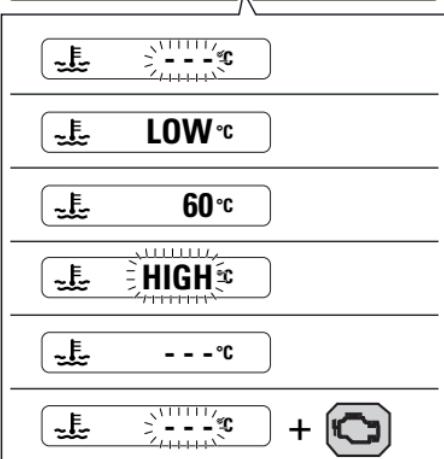
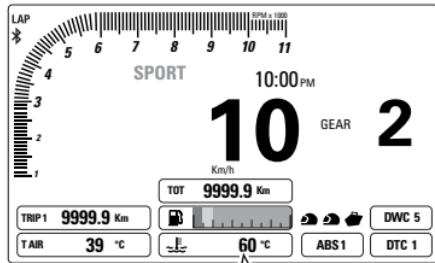


Fig. 41

Si el sensor temperatura líquido refrigerante está en error, se visualizan "---" destellantes con la unidad de medida configurada y además se enciende el testigo MIL.

Si el salpicadero no recibe el dato de la temperatura del líquido refrigerante, visualiza "---" fijas y la unidad de medida.



Nota

Si el salpicadero no recibe información sobre la unidad de medida, visualiza la última unidad configurada destellante.

Reloj

El salpicadero recibe las informaciones relativas al horario a visualizar.

El salpicadero visualiza el horario en el formato:

- hh (horas) : mm (minutos);
- con la inscripción a.m. (para valores de 12:00 a 11:59) o p.m. (para valores de 12:00 a 11:59).

En correspondencia con una interrupción de la alimentación (Battery Off), al sucesivo Key On el salpicadero visualiza 4 líneas de puntos " - - : - - " en modo fijo con los dos puntos destellando hasta la configuración del reloj mediante el Menú Setting.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL, CORE y OFF ROAD los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

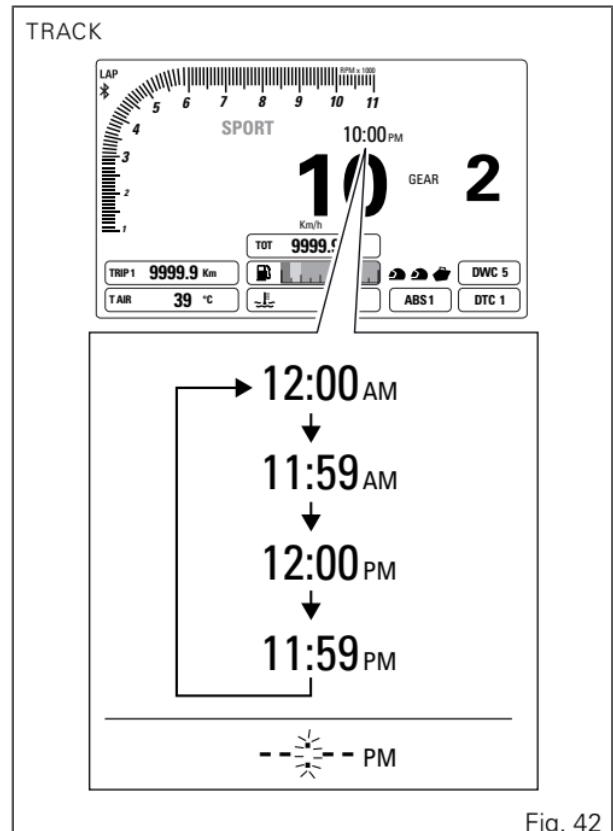


Fig. 42

Funciones Menú

Las funciones de los menús se pueden visualizar, para cada una de las cuatro configuraciones del estilo de conducción (SPORT, TOURING, URBAN y ENDURO), en una de las cuatro modalidades:

- TRACK;
- FULL;
- CORE;
- OFF ROAD.

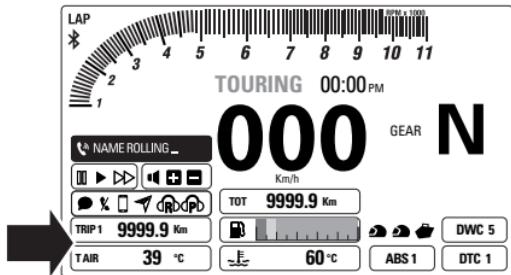
Las funciones son:

- Autonomía residual (RANGE);
- Totalizador parcial 1 (TRIP1);
- Totalizador parcial 2 (TRIP2);
- Tiempo de viaje (TRIP TIME);
- Consumo instantáneo (CONS.);
- Consumo promedio (CONS. AVG);
- Velocidad media (SPEED AVG);
- Temperatura aire ambiente exterior;
- Tiempo de vuelta (LAP time) (si está activado);
- Totalizador parcial TRIP MASTER (visualizado solo en modalidad OFF ROAD).

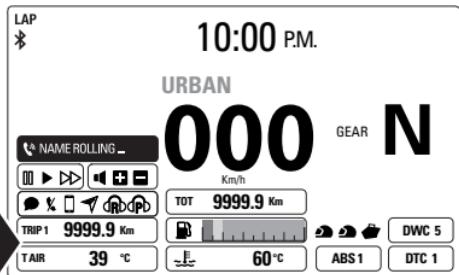
TRACK



FULL



CORE



OFF ROAD



Fig. 43

Autonomía residual (RANGE)

Esta función visualiza la autonomía residual en el depósito de combustible.

El dato viene indicado con la inscripción RANGE y la unidad de medida configurada.

Si está presente un error de la función, el salpicadero visualiza tres líneas de puntos "---" en modo destellante.

Si el salpicadero no recibe el dato del RANGE, visualiza la línea de tres puntos "---" fijos y la unidad de medida.



Nota

Si el salpicadero no recibe información sobre la unidad de medida, visualiza la última unidad configurada destellante.

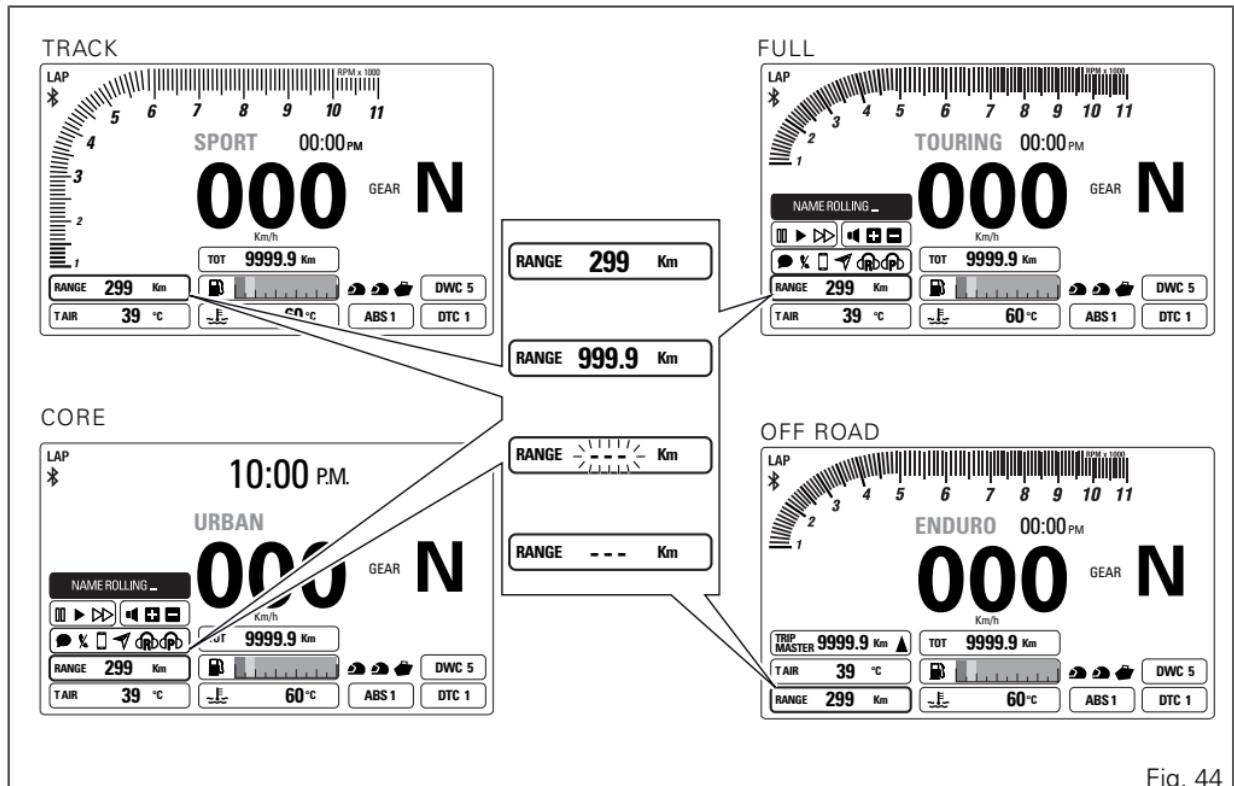


Fig. 44

Totalizador parcial 1 (TRIP 1)

El totalizador parcial cuenta y visualiza con la unidad de medida programada (kilómetros o millas) la distancia parcial recorrida por el vehículo y es utilizado para el cálculo del consumo promedio, velocidad media y tiempo de viaje. El número de kilómetros o millas correspondiente al TRIP1 se visualiza junto a la inscripción TRIP1 y a la indicación de la unidad de medida.

Si el dato supera el valor máximo de 9999,9 km o 9999,9 mi, el contador se pone en cero automáticamente y el recuento comienza nuevamente desde cero.

Si durante la visualización del totalizador parcial se presiona durante 2 segundos el pulsador (1) el dato relativo al TRIP 1 se pone en cero. Cuando se pone en cero el TRIP1 también se ponen en cero los datos de consumo promedio, velocidad media y tiempo de viaje.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL y CORE los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

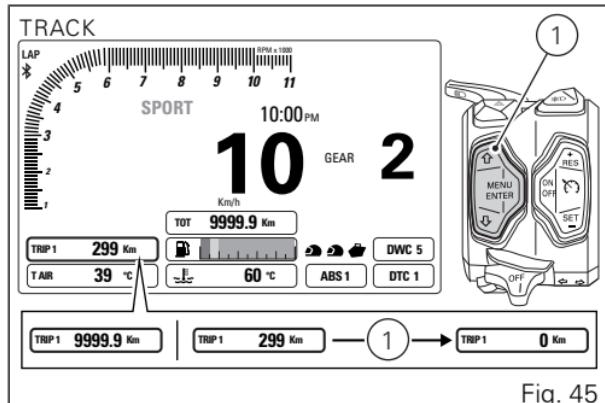


Fig. 45

El contador del TRIP1 se pone en cero automáticamente también en caso de modificación manual de las unidades de medida del sistema o tras un Battery OFF: el recuento comienza nuevamente desde cero, teniendo en cuenta las nuevas unidades de medida configuradas.

Totalizador parcial 2 (TRIP 2)

El totalizador parcial cuenta y visualiza con la unidad de medida programada (kilómetros o millas) la distancia parcial recorrida por el vehículo.

El número de kilómetros o millas correspondiente al TRIP2 se visualiza junto a la inscripción TRIP2 y a la indicación de la unidad de medida.

Si el dato supera el valor máximo de 9999,9 km o 9999,9 mi, el contador se pone en cero automáticamente y el recuento comienza nuevamente desde cero.

Si durante la visualización del totalizador parcial se presiona durante 2 segundos el pulsador (1) el dato relativo al TRIP 2 se pone en cero.

El contador del TRIP2 se pone en cero automáticamente también en caso de modificación manual de las unidades de medida del sistema o tras un Battery OFF: el recuento comienza nuevamente desde cero, teniendo en cuenta las nuevas unidades de medida configuradas.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL y CORE los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

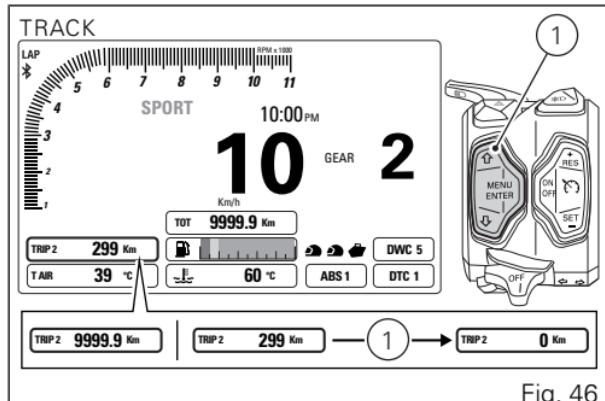


Fig. 46

Tiempo de viaje (TRIP TIME)

El salpicadero calcula y visualiza el tiempo de viaje en el formato "hh:mm" y la inscripción TRIP TIME. El cálculo se realiza considerando el tiempo transcurrido desde el último reset del TRIP1. Cuando se pone en cero el TRIP1 el dato se pone en cero. La fase activa del recuento del tiempo se produce cuando el motor está en marcha, incluso con el vehículo detenido (en las interrupciones de la marcha durante las cuales el motor está apagado, el tiempo se detiene automáticamente y aparece automáticamente cuando comienza nuevamente la fase activa de recuento).

Si el dato es superior a 511:00 (511 horas y 00 minutos), el contador se pone en cero automáticamente y se reanuda el recuento.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL y CORE los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

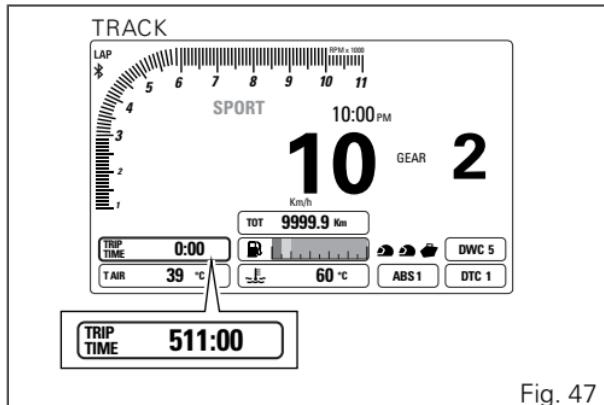


Fig. 47

En el caso particular de cambio de las unidades de medida de una medida relacionada a la Velocidad (y al espacio) o al Consumo, así como tras un Battery OFF; el dato del tiempo de viaje es automáticamente puesto en cero.

Nota

En el caso particular de cambio de las unidades de medida de una medida relacionada a la Velocidad (y al espacio) o al Consumo, así como tras un Battery OFF; el dato del tiempo de viaje es automáticamente puesto en cero.

Tiempo de vuelta (LAP time)

La función LAP estará visible para la modalidad de visualización TRACK en el menú 1.

Las informaciones relacionadas a la función LAP se encuentran disponibles cuando la función está activada.

Cuando la función LAP está activa, a la primera presión del pulsador FLASH (3) viene visualizada en la pantalla principal la inscripción LAP destellante en la parte superior izquierda y en el menú 1; la inscripción LAP 01 y START destellante durante 4 segundos también en el menú 1. En cada sucesiva presión del pulsador FLASH (3), se visualiza temporalmente el número y el tiempo relativos a la vuelta apenas terminada con resolución de centésima de segundo (" 0'00''00") durante 6 segundos y sucesivamente se visualiza nuevamente el cronómetro y el número relativo a la nueva vuelta en curso (si la función LAP está seleccionada en el menú 1).

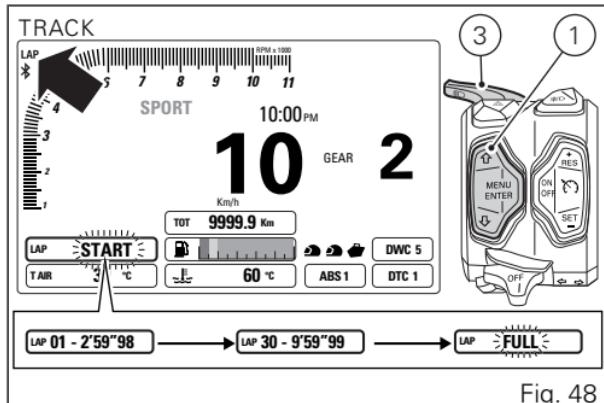


Fig. 48

Si la función LAP no es la seleccionada en el menú, al finalizar la visualización el salpicadero vuelve a visualizar la función presente antes de la presión del pulsador FLASH (3).

En cualquier momento se pueden recorrer las otras funciones (scroll) en el menú.

Cuando se alcanza la memorización del 15º LAP, la función LAP se detiene y en cada sucesiva presión del pulsador FLASH (3), el salpicadero visualizará la inscripción FULL destellante durante 4 segundos para indicar que el espacio de memorización de las vueltas cronometradas está agotado.



Nota
Cuando la función LAP está activa, el pulsador FLASH asume la doble función de activación de destello de luz de carretera.

Memorización LAP

Si la función LAP está activada es posible memorizar el tiempo de vuelta por un total de 15 vueltas consecutivas.

Funcionamiento:

Si el tiempo de vuelta no es parado dentro del tiempo máximo de 9 minutos, 59 segundos, 99 centésimos,

el cronómetro retomará el recuento del tiempo desde cero y continuará hasta que la vuelta se detenga o la función de memorización se desactive.

En cada vuelta se memorizan:

- nº 15 tiempos de vuelta (tiempo entre start y stop consecutivos);
- nº 15 valores de RPM máx (máximo valor de RPM alcanzado en la vuelta);
- nº 15 valores de velocidad máx (máximo valor de velocidad alcanzada en la vuelta).

Consumo promedio

El salpicadero calcula y visualiza el consumo promedio del vehículo, la indicación de la unidad de medida programada y la inscripción CONS. AVG. El cálculo se realiza considerando la cantidad de combustible utilizado y la distancia recorrida a partir del último reset del TRIP1.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL y CORE los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.



Es posible cambiar la unidad de medida de la velocidad (y del espacio recorrido contemporáneamente) de km/h (y km) a mph (y mi) mediante el MENÚ DE SETTING con la función UNITS SETTING.

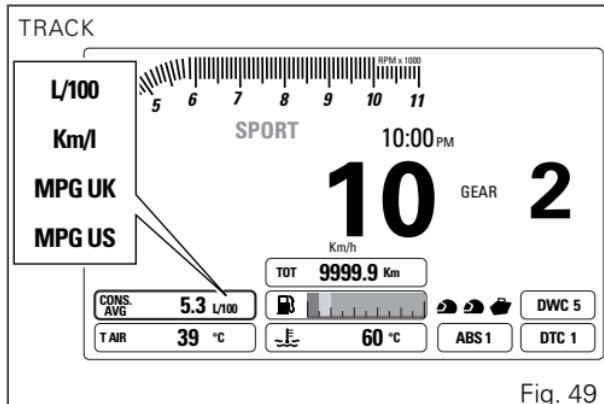


Fig. 49

Cuando se pone en cero el TRIP1 el dato se pone en cero y el primer dato disponible se podrá visualizar luego de 10 segundos del reset.

Durante los primeros 10 segundos en los cuales el dato no está disponible, en el display se visualiza la línea de tres puntos " - . - " encendidos fijos como valor de consumo promedio. El dato es expresado en la unidad de medida configurada (litros / 100 km o mpg UK o mpg USA).

La fase activa del cálculo se produce cuando el motor está en marcha, incluso con el vehículo detenido: (no se consideran las interrupciones de la marcha durante las cuales el motor está apagado).

Consumo instantáneo

El salpicadero calcula y visualiza el consumo instantáneo del vehículo, la indicación de la unidad de medida programada y la inscripción CONS.

El cálculo se realiza considerando la cantidad de combustible utilizado y el espacio recorrido en el último segundo. El dato es expresado en la unidad de medida configurada: litros / 100 km o mpg UK o mpg USA.

La fase activa del cálculo se produce solamente cuando el motor está en marcha y el vehículo en movimiento (no se consideran las interrupciones de la marcha durante las cuales la velocidad es = 0 y/o el motor está apagado). Mientras no se realiza el cálculo en el display se visualiza la línea de tres puntos " - . - " encendidos fijos como valor de consumo instantáneo.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL y CORE los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

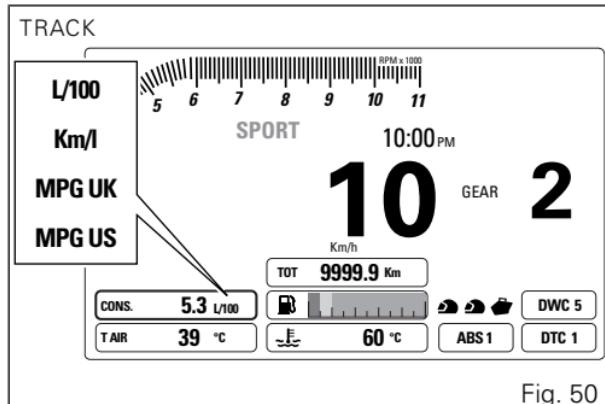


Fig. 50



Nota

Es posible cambiar la unidad de medida de la velocidad (y del espacio recorrido contemporáneamente) de km/h (y km) a mph (y mi) mediante el MENÚ DE SETTING con la función UNITS SETTING.

Velocidad media

El salpicadero calcula y visualiza la velocidad media del vehículo, la indicación de la unidad de medida programada y la inscripción SPEED AVG.

El cálculo se realiza considerando el espacio y el tiempo transcurrido desde el último reset del TRIP1. La indicación del valor de la velocidad media se calcula y aumenta un 5% para que esté alineada a la indicación velocidad vehículo.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL y CORE los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

Nota

Es posible cambiar la unidad de medida de la velocidad (y del espacio recorrido contemporáneamente) de km/h (y km) a mph (y mi) mediante el MENÚ DE SETTING con la función UNITS SETTING.

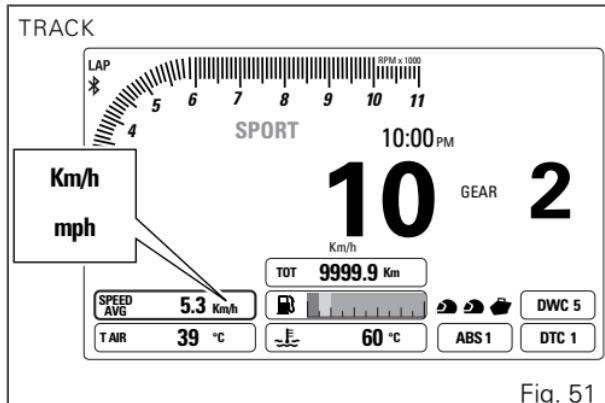


Fig. 51

Cuando se pone en cero el TRIP1 el dato se pone en cero y el primer dato disponible se podrá visualizar luego de 10 segundos del reset.

Durante los primeros 10 segundos en los cuales el dato no está disponible, en el display se visualiza la línea de tres puntos "---" encendidos fijos como valor de velocidad media.

La fase activa del cálculo se produce cuando el motor está en marcha, incluso con el vehículo detenido (no se consideran las interrupciones de la marcha durante las cuales el motor está apagado).

Temperatura aire ambiente exterior

El salpicadero visualiza la temperatura ambiente en la unidad de medida ($^{\circ}\text{C}$ o $^{\circ}\text{F}$) configurada, la indicación de la unidad de medida configurada, la inscripción T AIR y el símbolo del termómetro. El dato de temperatura se visualiza si se encuentra entre -39 $^{\circ}\text{C}$ y +125 $^{\circ}\text{C}$ (o entre -38 $^{\circ}\text{F}$ a +257 $^{\circ}\text{F}$). Para valores de temperatura distintos (< inferiores -39 $^{\circ}\text{C}$ (-38 $^{\circ}\text{F}$) o > superiores a +125 $^{\circ}\text{C}$ (+257 $^{\circ}\text{F}$)) se visualiza la línea de tres puntos " --- " fijos y la unidad de medida.

Si el sensor temperatura aire está en error, el salpicadero visualiza como valor de temperatura aire la línea de tres puntos " --- " parpadeantes, la unidad de medida y se enciende el testigo Error Genérico. Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL, CORE y OFF ROAD los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

TRACK

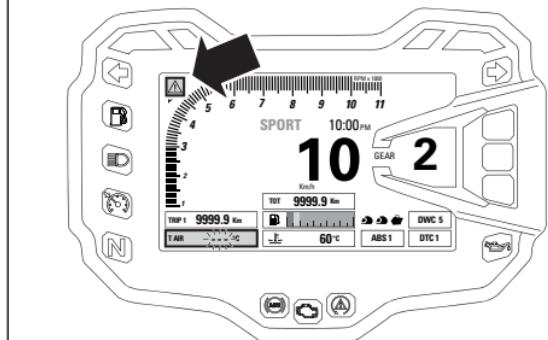
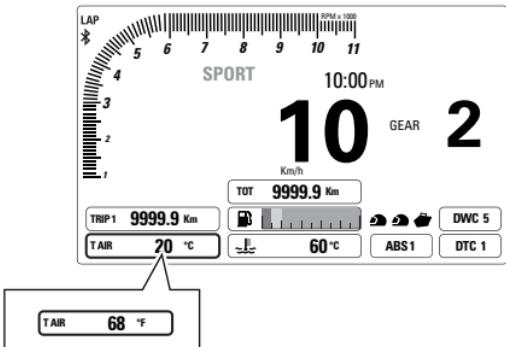


Fig. 52



Nota

Con el vehículo detenido el calor del motor puede modificar la indicación de la temperatura.

Totalizador parcial (TRIP MASTER)

El totalizador parcial Trip Master cuenta y visualiza los kilómetros o millas parciales recorridos por el vehículo. El conteo del Trip Master, además de poderse aumentar y resetear, puede detenerse (puesto en pausa) e "invertirse" (disminuyendo el conteo).

El totalizador parcial Trip Master se visualiza solo en modalidad OFF ROAD.

El salpicadero visualiza el dato con la inscripción TRIP MASTER y una flecha dirigida hacia arriba (cuando el conteo está aumentando) o hacia abajo (cuando el conteo está disminuyendo).

Es posible controlar con los pulsadores (1) y (2) la función TRIP MASTER, pero solo en modalidad de visualización OFF ROAD.

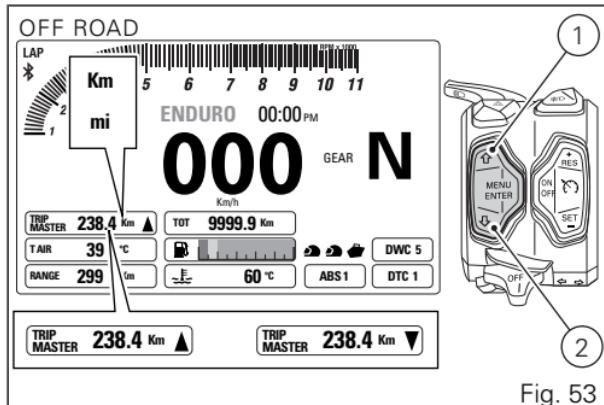


Fig. 53

Presionando el pulsador (1):

- si se está aumentando el dato, el cálculo se detiene (PAUSA) y el dato destella; el cálculo vuelve a iniciar presionando nuevamente el pulsador (1);
- si se está disminuyendo el dato, el cálculo cambia y el dato se aumenta.

Presionando el pulsador (2):

- si se está aumentando el dato, el cálculo cambia y el dato disminuye;
- si se está disminuyendo el dato, el cálculo se detiene (PAUSA) y el dato destella; el cálculo vuelve a iniciar presionando nuevamente el pulsador (2).

Con el dato igual a 0.0 (Km o millas) el Trip Master solamente puede aumentarse y no es posible invertir el cálculo hasta que el dato es inferior o igual a 100 metros (0.1 millas).

Si al aumentar el dato llega automáticamente a 999.9 (Km o millas) automáticamente volverá a cero (0.0) y continuará el cálculo para el aumento.

Si al disminuir el dato se llega automáticamente a 0.0 (Km o millas) entonces el cálculo se detiene (PAUSA),

el dato destella y se invierte el cálculo de disminución a aumento.

El dato se pone en cero automáticamente y se vuelve a comenzar el cálculo de aumento incluso en los siguientes casos:

- en correspondencia con una interrupción en la alimentación (Battery-Off);
- si se cambian las unidades de medida del Dashboard a través de la función UNIT SETTING.

Funciones secundarias LAP

El salpicadero visualiza el estado de la función LAP (memorización LAP activada o desactivada). La inscripción LAP en la parte superior izquierda se activa si la función LAP está activada, mientras que se desactiva si la función LAP no está activada; durante la fase de registro la inscripción destella. Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL, CORE y OFF ROAD los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

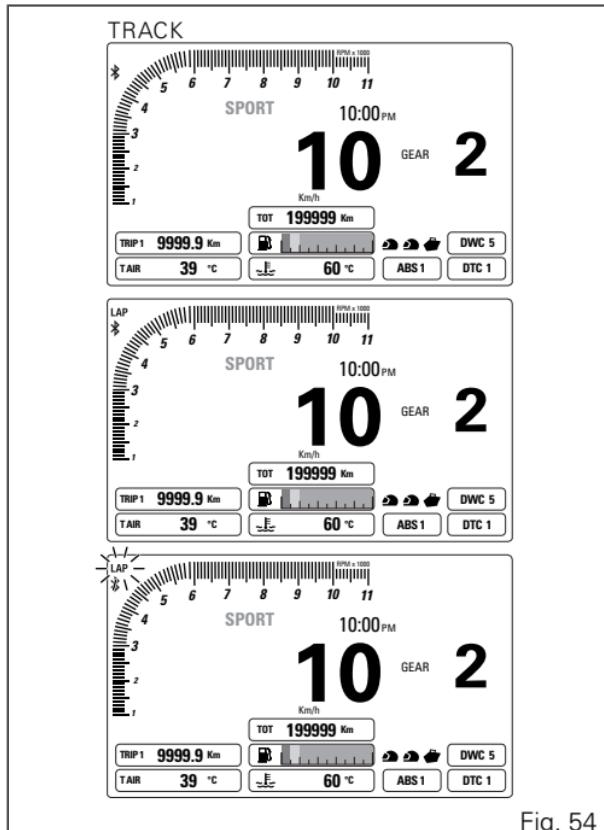


Fig. 54

Función control Puños calefactados (opcional)

Esta función permite activar y regular los puños calefactados.

Presionando el pulsador de los puños calefactados (12) el salpicadero visualiza el ícono de los puños con la indicación OFF.

Con cada presión del pulsador (12) el salpicadero pasa de la indicación OFF a las siguientes regulaciones: LOW, MED y luego HIGH (para volver a OFF).



Nota

Los puños calefactados funcionan efectivamente (calientan) solo con el motor encendido.

Configuración nivel con Puños Calefactados "encendidos": Cuando se lleva a cabo la regulación en el nivel LOW, MED o HIGH los iconos tienen el siguiente fondo (tanto para la modalidad DAY como NIGHT):

- VERDE para la regulación LOW;
- AMARILLO para la regulación MED;
- ROJO para la regulación HIGH.

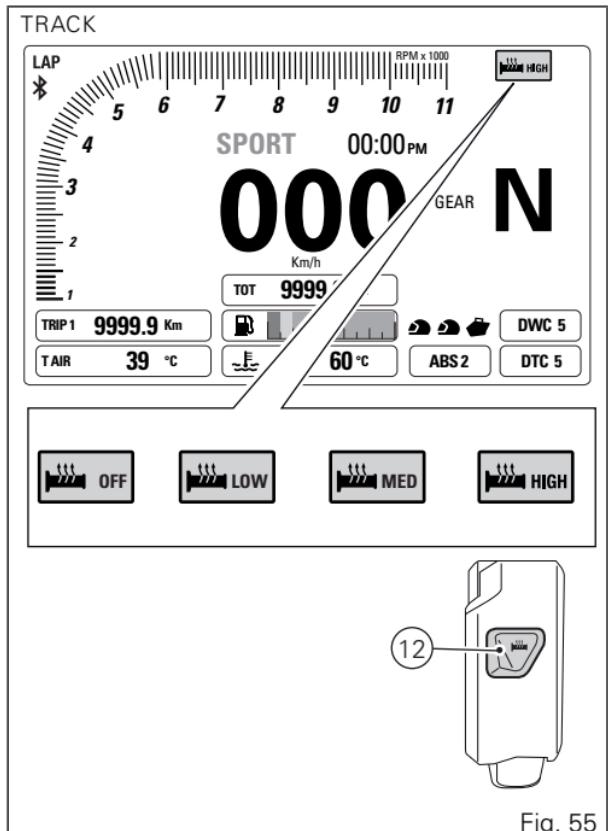


Fig. 55

Configuración nivel con Puños Calefactados "apagados": Incluso si los puños calefactados están inhabilitados, es posible configurar su regulación en el nivel LOW, MED o HIGH, pero el ícono tiene el fondo blanco (si se encuentra en modalidad DAY) o el fondo negro (si se encuentra en modalidad NIGHT).

Nota

Los puños calefactados con motor en ralentí (RPM <= 2000) se controlan regulando la temperatura al nivel "Low" incluso si regulados en "Medium" o "High"; en cuanto aumentan las revoluciones del motor (RPM > 2000), los puños aumentan su calor hasta llegar a la regulación configurada.

Nota

En caso de Battery-Off, al sucesivo Battery-On / Key-On el Dashboard configura por defecto la regulación en "OFF".

Nota

En el caso particular en que los puños se encuentren activados y el motor se apague, los puños son "temporalmente" inhabilitados, pero la indicación continua activada, se reactivarán automáticamente al encender nuevamente el motor.

Nota

La calefacción de los puños comporta un elevado consumo de corriente que, a bajo régimen del motor, puede descargar la batería; si la batería no está lo suficientemente cargada (tensión inferior a 11,9 Volt) la calefacción de los puños se desactiva para preservar la capacidad de arranque; se reactivan automáticamente cuando la tensión de la batería vuelve a ser superior al valor indicado.

Infotainment

La Multistrada 1200 cuenta de serie con el sistema Ducati Multimedia System (DMS), mediante el cual es posible aceptar las llamadas en entrada, seleccionar y escuchar una pieza musical y recibir SMS con la ayuda de la tecnología Bluetooth.

El salpicadero visualiza el estado de las funciones Infotainment: activación Bluetooth y dispositivos conectados (smartphone, auriculares y navegador).

Cuando el Bluetooth está activo se visualiza su ícono (A) en la pantalla principal.

Además, en modalidades FULL y CORE las funciones Infotainment están visibles en los menús dedicados (B).

En las modalidades TRACK y OFF ROAD las funciones infotainment no son visibles en el salpicadero, pero las llamadas telefónicas igualmente pueden ser aceptadas, rechazadas y finalizadas con el uso de los pulsadores funcionales.



Atención

Toda la información relacionada con el Infotainment (player, acceso a la agenda, nombres de los dispositivos, etc.) utilizan caracteres occidentales.

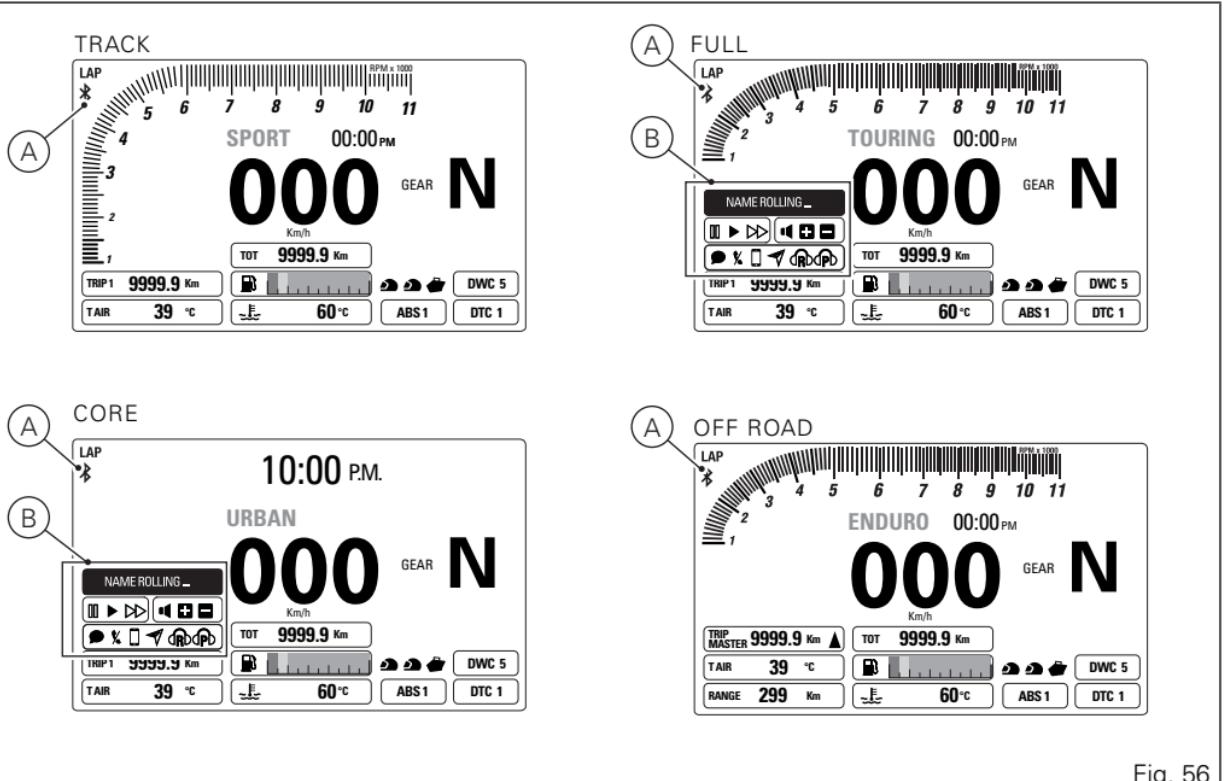


Fig. 56

Si el Bluetooth está activo, además del icono Bluetooth, también se visualiza la indicación de los dispositivos conectados como smartphone, auriculares del casco del piloto y pasajero y navegador Ducati.

Es posible conectar hasta un máximo de 4 dispositivos.

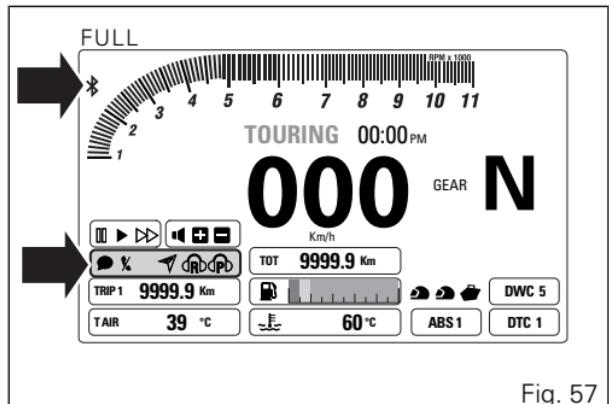


Fig. 57

Teléfono

Mediante la función TELÉFONO:

- es posible gestionar las llamadas en entrada con los pulsadores (1) y (2);
- es posible volver a llamar al número de la última llamada dentro de los 5 segundos sucesivos a la interrupción de la misma (función RECALL).



Nota

No es posible realizar llamadas seleccionando nombre/número de la agenda mediante los pulsadores funcionales.

Cuando la llamada está entrando (B) el color azul dentro al rectángulo destella, mientras que cuando se acepta la llamada el color azul permanece fijo.

En las modalidades TRACK y OFF ROAD durante una llamada en entrada, el salpicadero no visualiza el nombre de quien llama ni el número. El piloto siente el timbre de la llamada entrante a través del auricular Bluetooth.

Cuando entra una llamada, si el Player (A) está activo, éste se pone en pausa durante toda la llamada para ser restablecido al terminarla.

Para aceptar la llamada presionar el pulsador (2).

Para terminar la llamada mantener presionado durante 2 segundos el pulsador (1).

Si la pantalla principal es en modalidad FULL o CORE, durante los 5 segundos sucesivos al final de una llamada, se activa el rectángulo correspondiente a la función Recall (C) para poder volver a llamar.

Al final de los 5 segundos, el rectángulo de la función recall se desactiva.

En las modalidades TRACK y OFF ROAD no está prevista la función recall.

Para activar la función Recall dentro de los 5 segundos presionar el pulsador (2).

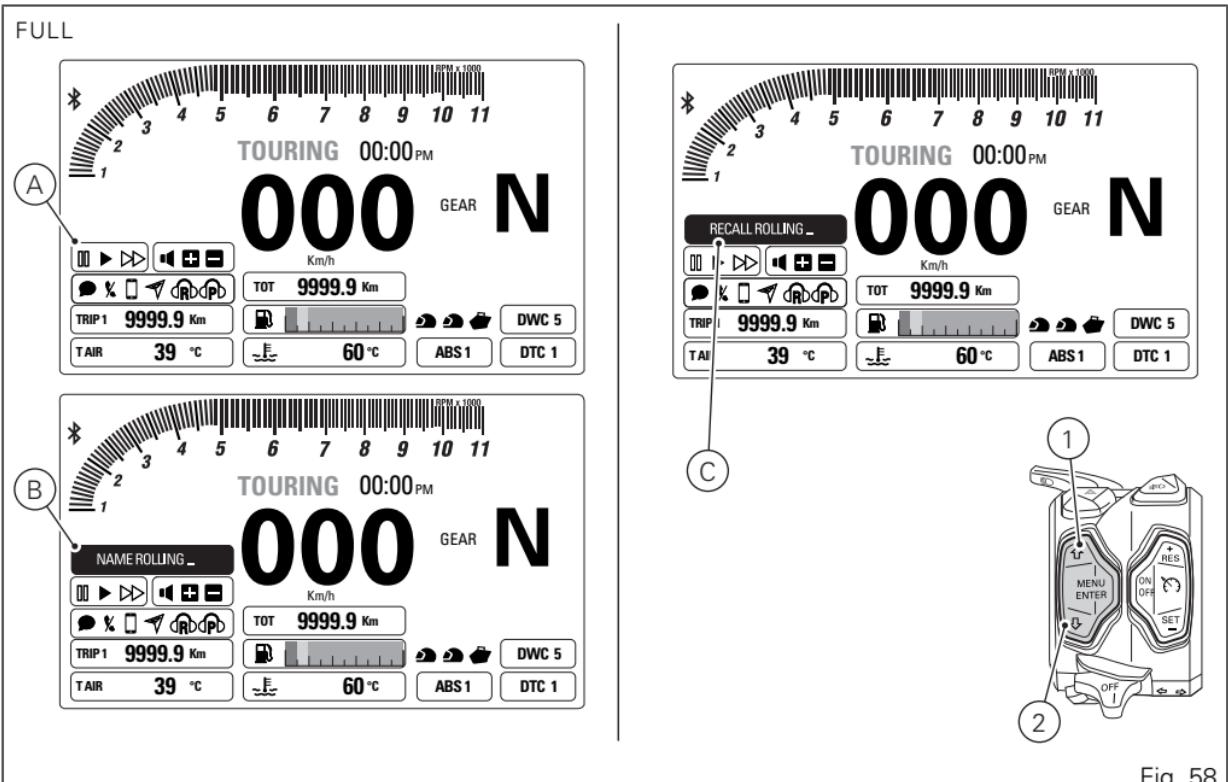


Fig. 58

En caso de llamadas perdidas desde el momento en que el smartphone se conecta a la moto hasta que se desconecta, se visualizará el icono de llamada perdida. El número de llamadas perdidas no será visualizado.

En caso de al menos un SMS, MMS o correo electrónico no leído, se visualizará su icono desde el momento en que el smartphone se conecta a la moto hasta que se desconecta. El número de mensajes no leídos no será visualizado.

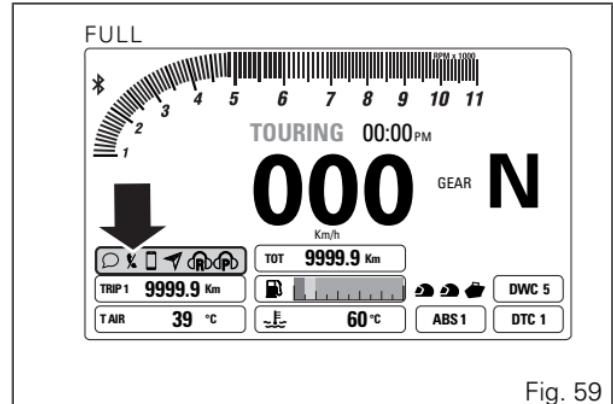


Fig. 59

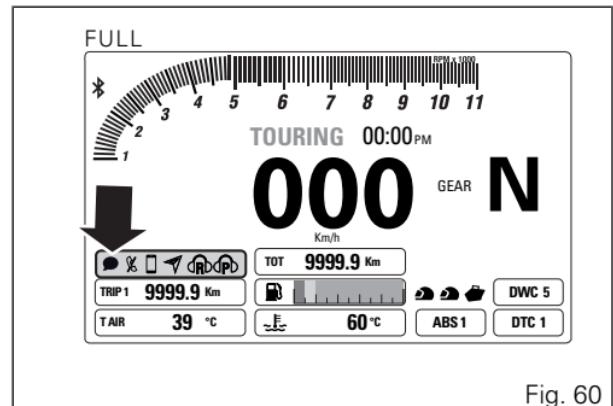


Fig. 60

Player

El Player puede activarse solo en modalidad URBAN o TOURING.

Si al menos un dispositivo Smartphone está conectado (ícono de color azul en la pantalla principal), en las modalidades de visualización FULL y CORE, dentro al Menú 1 está presente la función PLAYER OFF.

El Player se activa presionando durante 2 segundos el pulsador (1).

El salpicadero visualiza en el Menú 1 el ítem PLAYER ON y se activa la gráfica del Player. Si se activa el Player, los pulsadores (1), (2) y (4) se utilizarán solamente para gestionarlo.

Si el Player está en ON pero el salpicadero no recibe el nombre de la pieza en reproducción, ésta se pondrá automáticamente en pausa y en el rectángulo relativo al nombre de la pieza se visualizará la inscripción "NOT AVAILABLE".

Importante

No es posible activar la función Player desde el Menú1 durante una llamada en entrada, en curso ni en recall.

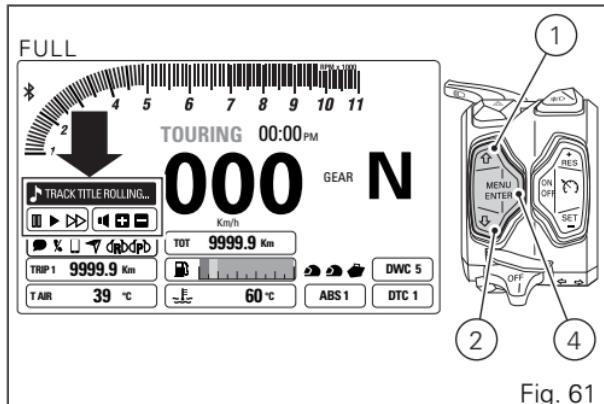


Fig. 61

El ajuste del volumen puede realizarse de la siguiente manera:

- aumentar el volumen: presionar el pulsador (1);
- disminuir el volumen: presionar el pulsador (2).

El Player puede ponerse en pausa/play cíclicamente presionando durante 2 segundos el pulsador (4).

Es posible saltar a la pieza sucesiva presionando el pulsador (4): con cada presión se salta una pieza hacia adelante.

El player puede desactivarse saliendo del control del player (presionando durante 2 segundos el pulsador (2)) y luego el pulsador (1) otros 2 segundos: en correspondencia con la inscripción "Player ON" dentro de 3 segundos, en el Menú 1 se visualiza "PLAYER OFF".

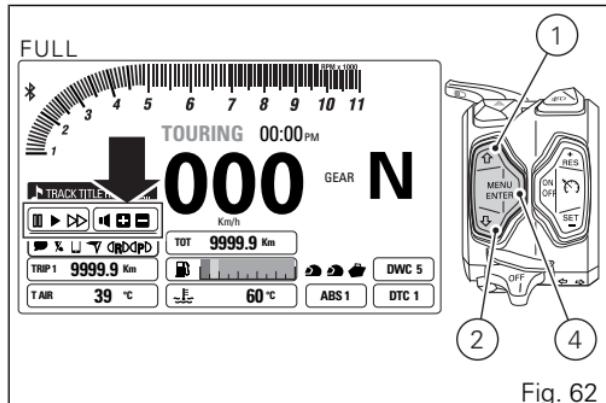


Fig. 62

Para salir del control del player manteniéndolo ON en el estado actual, presionar durante 2 segundos el pulsador (2).

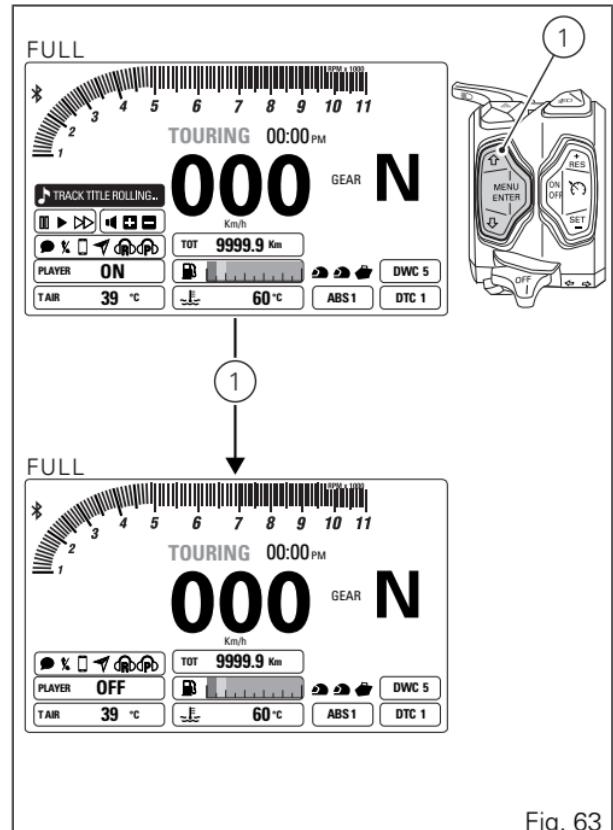


Fig. 63

Preguntas Frecuentes

1) ¿Por qué no recibo una notificación al recibir correos electrónicos?

Los correos electrónicos serán notificados solo si se configuran en la aplicación nativa del teléfono.

También se debe controlar que el teléfono soporte el perfil MAP.

Si así fuera, durante la conexión DUCATI MULTIMEDIA SYSTEM envía una solicitud de acceso a dicho perfil, que puede ser notificado al usuario en modo explícito (en base al sistema operativo) solicitando una autorización al acceso a notificaciones y mensajes.

2) ¿Por qué no recibo una notificación al recibir sms?

Se debe controlar que el teléfono soporte el perfil MAP.

Si así fuera, durante la conexión DUCATI MULTIMEDIA SYSTEM envía una solicitud de acceso a dicho perfil, que puede ser notificado al usuario en modo explícito (en base al sistema operativo) solicitando una autorización al acceso a notificaciones y mensajes.

3) El auricular no se conecta. ¿Por qué?

Si ha sido asociado al menos una vez, se recomienda resetear el auricular antes de asociarlo a la moto (ver el manual de instrucciones del auricular).

4) Cuando recibo una llamada, en el salpicadero aparece solo el número de quien me llama, pero no el nombre (aún si está memorizado en la agenda).

Se debe controlar que el teléfono soporte el perfil PBAP.

Si así fuera, durante la conexión DUCATI MULTIMEDIA SYSTEM envía una solicitud de acceso a dicho perfil, que puede ser notificado al usuario en modo explícito (en base al sistema operativo) solicitando una autorización al acceso a la agenda del teléfono.

5) Al activar el Player desde el salpicadero la música no comienza.

La activación depende de la configuración del teléfono. En este caso, tras haber activado el Player desde el salpicadero se debe iniciar la aplicación relativa a la música desde el Smartphone.

6) La música se oye en modo interrumpido.

Si los dispositivos han sido conectados recientemente, es probable que la central Bluetooth aún esté terminando la fase de conexión con los

dispositivos. Además se deben activar los perfiles PBAP y MAP. Por lo tanto, en caso de iOS consultar el punto 7). En caso de Android, consultar los puntos 2) y 4).

7) No recibo notificaciones de mensajes en mi iPhone. ¿Por qué?

Seleccionar Bluetooth en el Menú Configuraciones. En la lista "Mis dispositivos" seleccionar la "i" al lado de "Ducati Media System". Activar "Muestra notificaciones".

Cruise Control

La Multistrada 1200 cuenta con un sistema para el mantenimiento de la velocidad de crucero: Ducati Cruise Control.

Esta función visualiza el estado del Cruise Control y la velocidad "objetiva".

Cuando se activa el Cruise Control, presionando el pulsador (5) ON/OFF el salpicadero enciende el testigo Cruise Control.

En este estado el sistema Ducati Cruise Control está listo para recibir el objetivo de velocidad que se desea mantener en modo automático sin tener que mantener en posición el puño del acelerador.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL, CORE y OFF ROAD los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

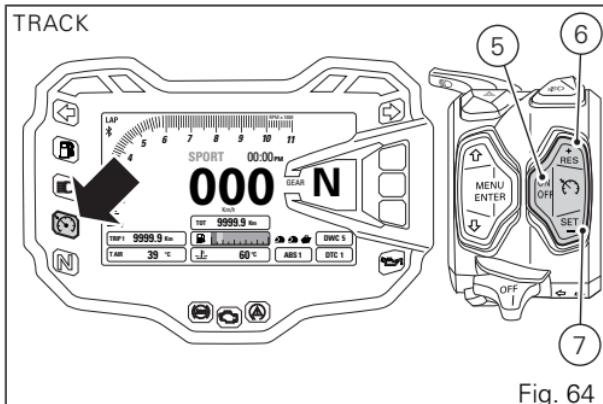


Fig. 64

Al presionar el pulsador (7) SET se configura la velocidad de crucero actual como valor deseado. Para confirmar la configuración correcta de la velocidad de crucero se activa en el salpicadero la velocidad objetiva durante 5 segundos y luego el icono de "Set".

Es posible aumentar o disminuir la velocidad de crucero configurada presionando respectivamente los pulsadores (6) y (7).

A cada clic le corresponde un aumento o disminución de la velocidad de 1 Km/h.

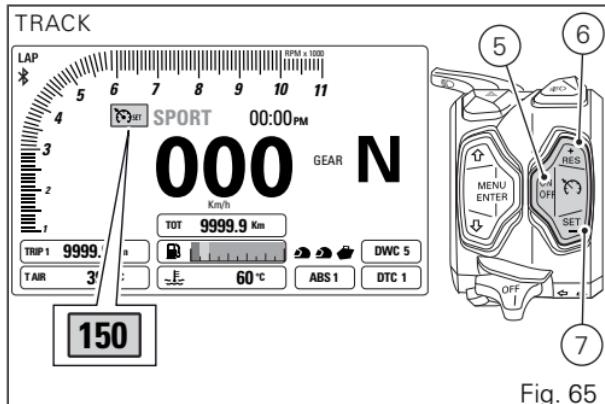
El nuevo objetivo de velocidad configurado es visible en lugar del icono de SET cuando el sistema está alcanzando la velocidad.

Cuando el nuevo objetivo de velocidad solicitado ha sido alcanzado durante más de 5 segundos se visualiza nuevamente el icono de SET.

Presionando el pulsador (6), es posible restablecer la velocidad precedente de SET, si el sistema Ducati Cruise Control ha sido inhabilitado.

! Importante

Frente a una prolongada intervención de la función DTC (Traction Control), la función Cruise Control se interrumpe automáticamente.



Una vez habilitado el sistema será posible configurar la velocidad actual como velocidad deseada presionando el pulsador RES (6) o el pulsador SET (7): presionar el pulsador RES (6) si no se ha configurado anteriormente la velocidad objetivo.

En este caso el sistema entra en función memorizando la velocidad actual del vehículo y manteniéndola sin que el usuario tenga que intervenir en el acelerador: la velocidad configurada aparecerá en el salpicadero.

Desde la modalidad stand-by, si se presiona el pulsador RES (6) si anteriormente se había configurado una velocidad objetivo y si se cumplen las condiciones de funcionamiento, el sistema vuelve a funcionar llevando la velocidad del vehículo a la última velocidad objetivo configurada por el usuario.

Es posible activar el sistema Ducati Cruise Control solo si se cumplen todas las siguientes condiciones:

- segunda marcha introducida o superior;
- velocidad superior o igual a 50 Km/h (30 mph) o inferior o igual a 200 Km/h (125 mh);
- si se ha accionado el freno (delantero o trasero) al menos una vez tras el key ON.

Es posible desactivar el sistema Ducati Cruise Control:

- girando el puño del acelerador en el sentido de deceleración;
- presionando el pulsador (5);
- cuando se presiona el freno delantero;
- cuando se presiona el freno trasero;
- cuando se presiona el embrague.

El sistema Ducati Cruise Control controla la velocidad del vehículo solamente entre 50 Km/h (30 mph) y 200 Km/h (125 mh).

Indicación mantenimiento (SERVICE)

Esta indicación tiene la finalidad de avisar al usuario la necesidad de dirigirse al Taller Autorizado Ducati para realizar las intervenciones de mantenimiento (cupones) al vehículo.

El reset de las indicaciones de mantenimiento puede ser realizado sólo por el Taller Autorizado Ducati que realizará el mantenimiento.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL, CORE y OFF ROAD los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

Existen 3 tipos de intervenciones de mantenimiento:

- OIL SERVICE ZERO: cupón de mantenimiento de los primeros 1000 km (600 mi);
- OIL SERVICE y SERVICE DATE: cupón de mantenimiento aceite o anual (se realizan las mismas operaciones de mantenimiento);
- DESMO SERVICE.

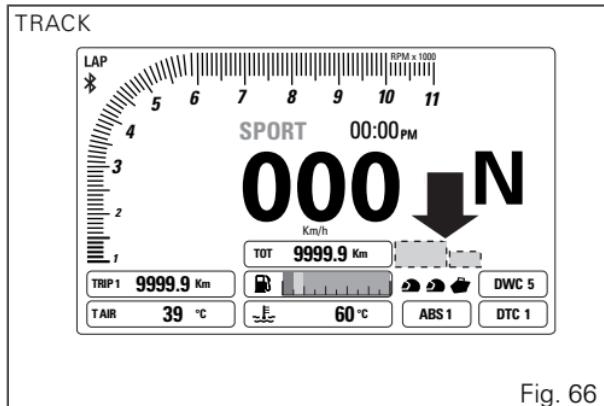


Fig. 66

Indicación OIL SERVICE cero

La primera indicación de mantenimiento es la señalización OIL SERVICE cero y se activa al alcanzar los primeros 1000 km (600 mi) de totalizador hasta que el Taller Autorizado Ducati no lleve a cabo el "Reset" durante el mantenimiento.

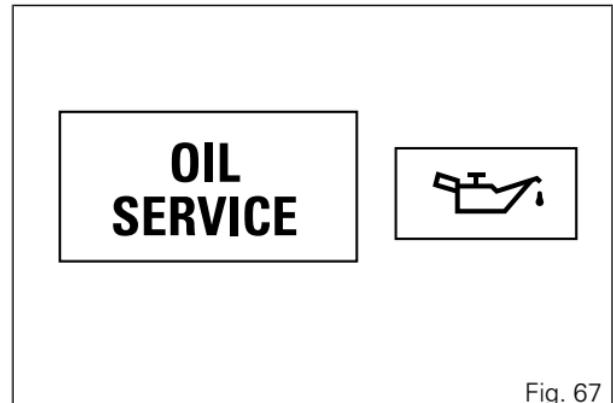


Fig. 67

Indicación OIL SERVICE, SERVICE DATE o DESMO SERVICE countdown

Luego de haber realizado el primer Reset de la indicación OIL SERVICE cero (de los 1000 km - 600 millas), el salpicadero activa con cada Key-on durante 5 segundos las siguientes indicaciones de color amarillo:

- el conteo de los kilómetros (o millas) residuales hasta el siguiente cupón de mantenimiento OIL SERVICE (A) cuando faltan 1000 km (600 mi) al umbral para el mantenimiento;
- el conteo de los días residuales hasta el siguiente cupón de mantenimiento SERVICE DATE (B) cuando faltan 30 días para alcanzar el umbral para el mantenimiento;
- el conteo de los kilómetros (o millas) residuales hasta el siguiente cupón de mantenimiento DESMO SERVICE (C) cuando faltan 1000 km (600 mi) al umbral para el mantenimiento.

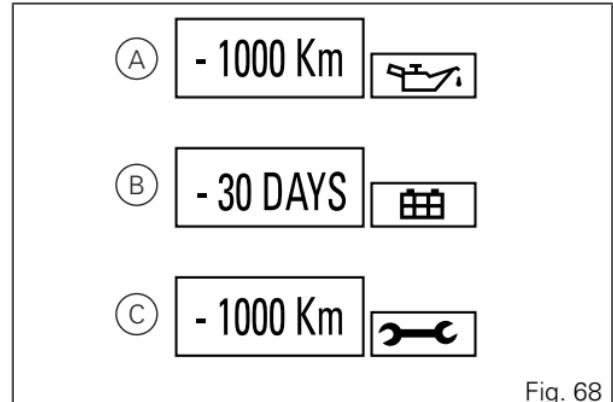


Fig. 68

Indicación OIL SERVICE, SERVICE DATE o DESMO SERVICE

Cuando se alcanza el umbral que requiere la intervención de mantenimiento, se activa la señalización relativa al tipo de mantenimiento necesario:

- OIL SERVICE (A);
- SERVICE DATE (B);
- DESMO SERVICE (C).

La indicación del tipo de intervención a realizar se activa de color rojo hasta realizar el "Reset" en un Taller Autorizado Ducati durante el mantenimiento.

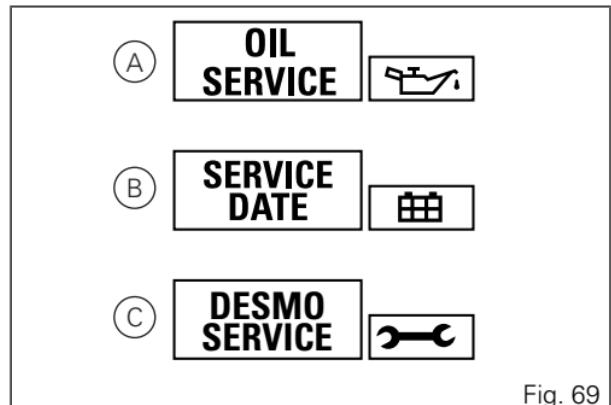


Fig. 69

Avisos / Alarmas (Warning)

El salpicadero administra una serie de avisos / alarmas (warnings), para proporcionar información útil al usuario durante el uso del vehículo.

En el Key-On del vehículo, en caso de señalizaciones activas, el salpicadero visualiza en el display la indicación de los warnings presentes.

Durante el funcionamiento normal del vehículo, cuando se activa una señalización, el salpicadero visualiza automáticamente en el display la presencia del warning. Junto con la activación del warning la indicación permanece claramente visible durante los primeros 10 segundos (ícono formato "grande") y luego pasa a una visualización reducida (ícono formato "pequeño").

En caso de presencia de varios warnings activados, los iconos de los diferentes avisos se visualizan en secuencia y cada uno permanece visualizado durante 3 segundos.

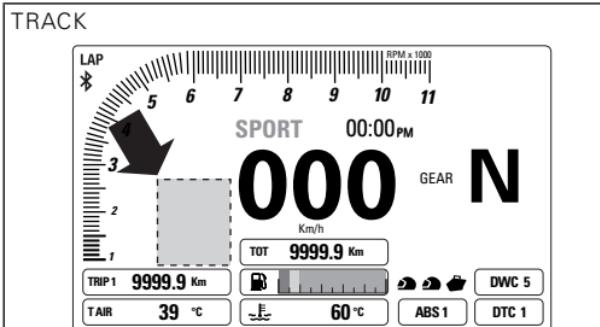


Fig. 70



Atención

Si se activan uno o varios warnings y al mismo tiempo se activa también el testigo Error Genérico, el ícono pequeño de los warnings no se visualiza en el salpicadero mientras que el otro testigo permanece encendido, sino que se visualizarán solo durante los primeros 10 segundos con el ícono en formato grande.

Se representa la función en modalidad de visualización TRACK ya que para las modalidades de visualización FULL, CORE y OFF ROAD los valores de esta función están indicados en modo similar a la modalidad de visualización TRACK.

Ice

Esta función avisa sobre el peligro de la presencia de una carretera con hielo, debido a una temperatura externa baja.

La activación se produce cuando la temperatura desciende hasta alcanzar los 4 °C (39°F) y la desactivación se produce cuando la temperatura sube hasta alcanzar los 6 °C (43°F).



Atención

La advertencia no excluye que puede haber tramos de carretera con presencia de hielo incluso con temperaturas superiores a los 4°C (39°F); cuando las temperaturas exteriores son "bajas" se recomienda conducir siempre con prudencia, en particular en tramos que no están expuestos al sol y/o puentes.

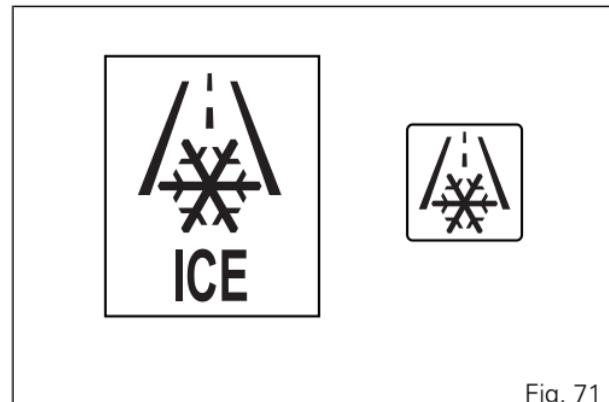


Fig. 71

Indicación Batería Nivel Bajo (LOW Battery)

Esta función indica que el nivel de la batería del vehículo es bajo.

Se activa cuando la tensión de la batería es menor o igual a 11.0 Volt.



Nota

En este caso, Ducati recomienda recargar la batería lo más rápido posible con el instrumento adecuado, porque podría no ser posible poner en marcha el vehículo.

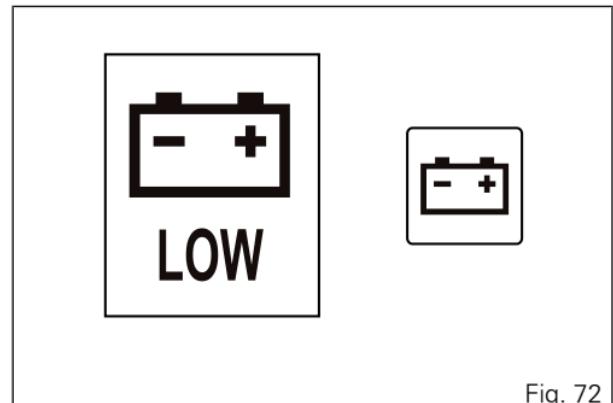


Fig. 72

Llave Hands Free (HF) no reconocida

La activación de este "warning" indica que el sistema Hands Free no detecta la "llave activa" cerca de la motocicleta.



Nota

En este caso Ducati recomienda comprobar que la llave activa se encuentre realmente cerca del vehículo (y por lo tanto que no se haya perdido) o bien que funcione correctamente.

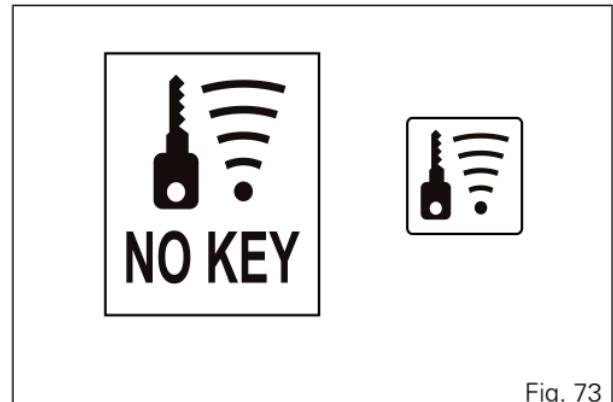


Fig. 73

Nivel batería de la llave Hands Free (HF) "Bajo"

La activación de este "warning" indica que el sistema Hands Free detecta que está por descargarse la pila que permite a la llave activa comunicar y encender la motocicleta.



Nota

En este caso Ducati recomienda sustituir lo más pronto posible la batería.

Para la sustitución de la pila consultar el párrafo "Sustitución batería de la llave activa" pág. 270.

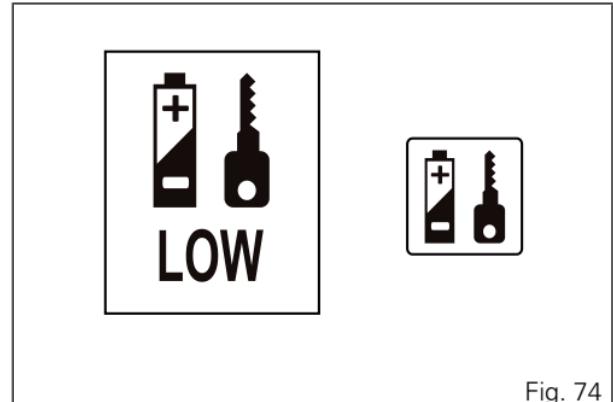


Fig. 74

Ajuste DTC para caminos de tierra (DTC ENDURO)

La activación de este "warning" indica que es necesario conducir con "prudencia" en el asfalto porque se está utilizando un ajuste "extremo" del Traction control (ideado para caminos de tierra). Este warning se activa cuando se utilizan los niveles de intervención del DTC (Ducati Traction Control) 01 y 02.

Atención

En este caso Ducati recomienda prestar especial atención durante la conducción y utilizar un ajuste de DTC (Ducati Traction Control) de este tipo NO en la carretera sino solo en caminos de tierra.

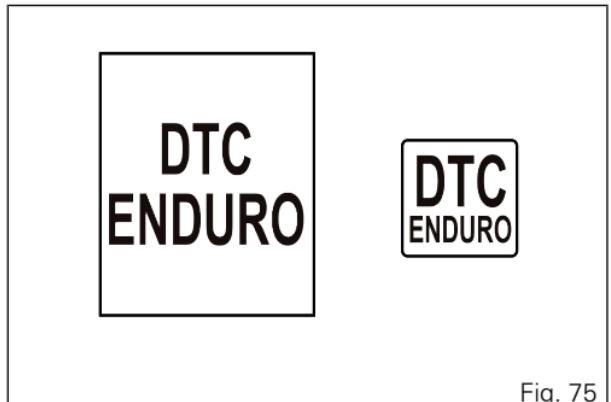


Fig. 75

Ajuste ABS para caminos de tierra (ABS ENDURO)

La activación de este "warning" indica que es necesario conducir con "prudencia" en el asfalto porque se está utilizando un ajuste del ABS ideado para caminos de tierra, por lo que se controla solo el frenado de la rueda delantera.

Este warning se activa cuando se utiliza el Nivel 01 de intervención del ABS.



Atención

En este caso Ducati recomienda prestar especial atención durante la conducción y utilizar un ajuste de ABS de este tipo NO en la carretera sino solo en caminos de tierra.

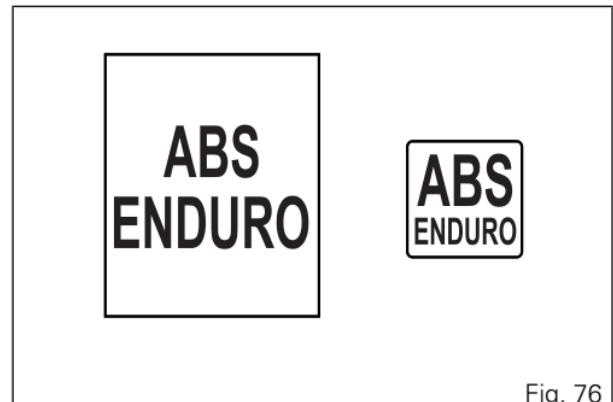


Fig. 76

Introducción de la Fecha

Esta función avisa que es necesario introducir la fecha a través del Setting Menú.



Nota

En este caso Ducati recomienda detenerse e introducir la fecha a través de la función "Configuración de la fecha (DATASET)".

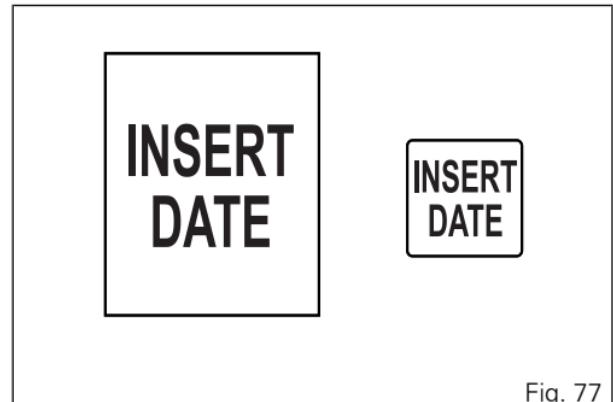


Fig. 77

Error en el desbloqueo de la dirección — La dirección sigue bloqueada

La activación del "warning" indica que el Sistema Hands Free no pudo desbloquear la dirección.

 Atención

En este caso Ducati aconseja apagar y volver a encender el vehículo (Key-Off / Key-On) manteniendo el manillar empujado hasta el final de carrera. Si la señalización permanece (y por lo tanto la dirección no se "desbloquea") dirigirse a un Taller Autorizado Ducati.

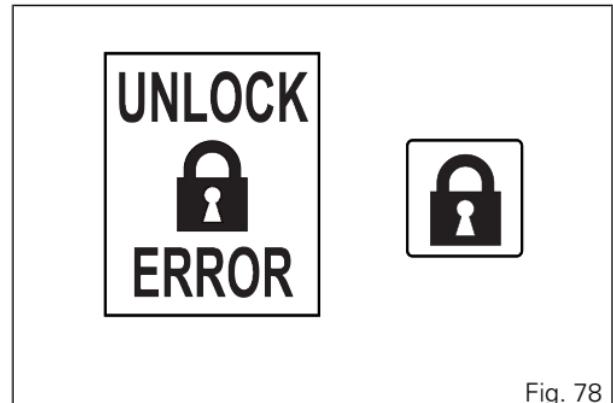


Fig. 78

Visualización Errores

El salpicadero administra la señalización de los errores para permitir individualizar en tiempo real comportamientos anormales del vehículo.

En el Key-On del vehículo, en caso de errores, el salpicadero enciende el testigo MIL (B) (para errores relacionados directamente con la central motor) o el testigo Error Genérico (A) (para el resto de los errores).

Durante el funcionamiento normal del vehículo, cuando se activa un error, el salpicadero enciende el testigo MIL o el testigo Error Genérico (A).



Atención

Cuando se visualiza uno o varios errores, dirigirse siempre a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

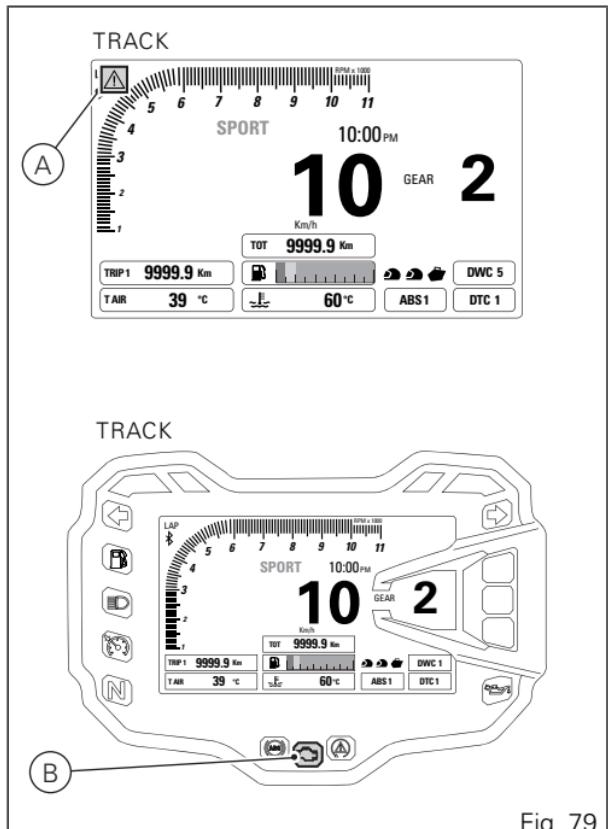


Fig. 79

Visualización caballete lateral

El salpicadero recibe el dato sobre el estado del caballete y, en caso de caballete lateral extendido/abierto, visualiza en el display el icono "SIDE STAND" sobre fondo rojo.

En caso de presencia del error Sensor caballete lateral, el salpicadero visualiza la indicación de caballete extendido/abierto y enciende el testigo MIL. Si el salpicadero no recibe el estado del caballete lateral, activa la indicación "SIDE STAND" destellante de caballete extendido/abierto, para indicar un estado no definido.

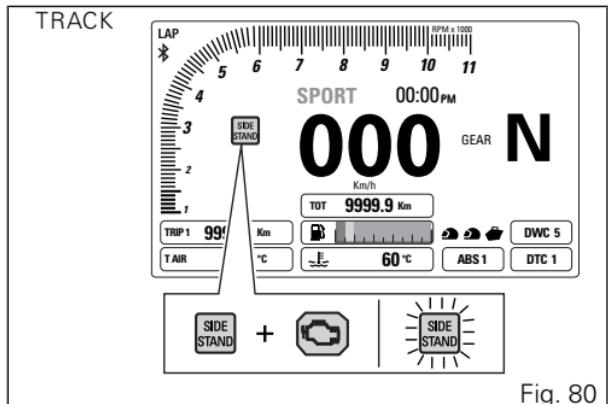


Fig. 80

Faros antiniebla

El salpicadero activa el testigo de los faros antiniebla cuando las luces antiniebla (opcionales) están presentes y activas.

En caso de presencia de un error en las luces antiniebla, el DSB visualiza el testigo Faros Antiniebla destellante y enciende el testigo Error Genérico.

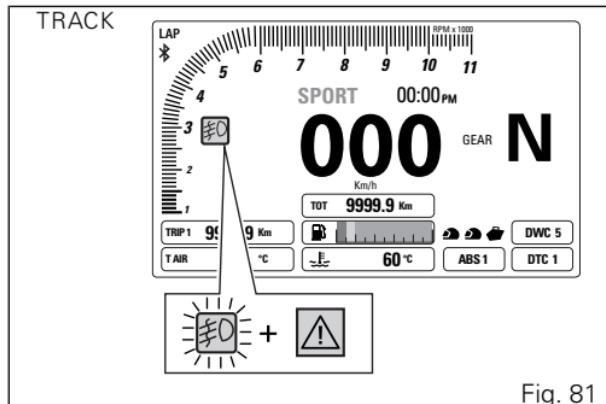


Fig. 81

MENÚ de Setting

Este menú permite habilitar / inhabilitar y configurar algunas funciones del vehículo.

Para entrar en el Menú de Setting es necesario mantener presionado durante dos segundos el pulsador (4) en condiciones de Key-On y velocidad real del vehículo (menor o igual) 20 km/h (12 mph): dentro de este menú ya no es posible visualizar ninguna otra función.

Las funciones visualizadas en el MENÚ de Setting son:

- RIDING MODE
- INFO MODE
- PIN CODE
- LAP
- BACK LIGHT
- DATA SET
- CLOCK SET
- UNIT SETTING
- BLUETOOTH (solo con Bluetooth activo)

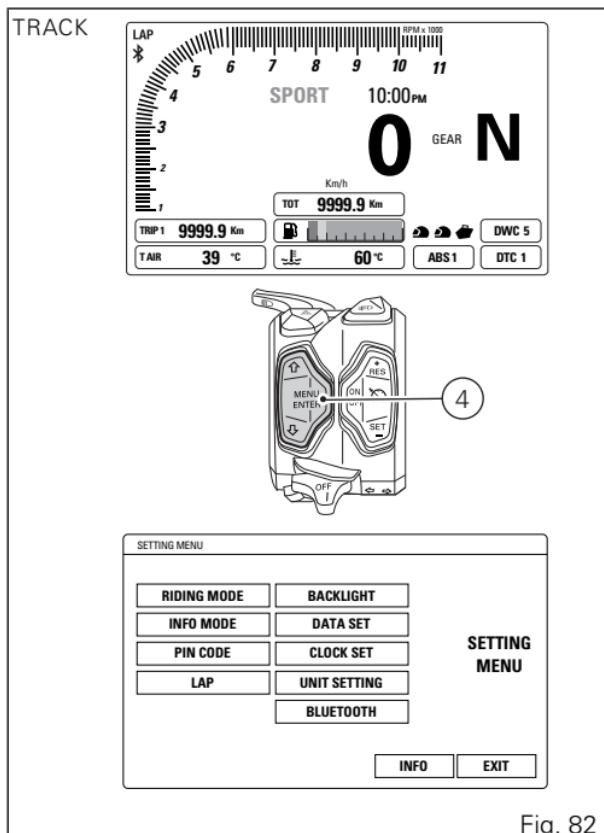


Fig. 82



Importante

Por cuestiones de seguridad se recomienda utilizar este Menú con la moto parada.

Presionando los pulsadores (1) y (2) es posible evidenciar uno por uno los parámetros que se pueden personalizar: en particular se evidencia el sucesivo con el pulsador (2) y el precedente con el pulsador (1). Luego de haber evidenciado el parámetro deseado, presionando el pulsador (4) se activa la página de menú correspondiente al parámetro seleccionado. Si la función no está presente o se encuentra temporalmente deshabilitada no se puede acceder a la página del menú.

En la parte superior del display, el salpicadero indica una línea de texto donde se indica el recorrido de los menús y sub menús durante la navegación de las funciones de setting.

Para salir del Menú de Setting es necesario evidenciar el ítem "EXIT" y presionar el pulsador (4).

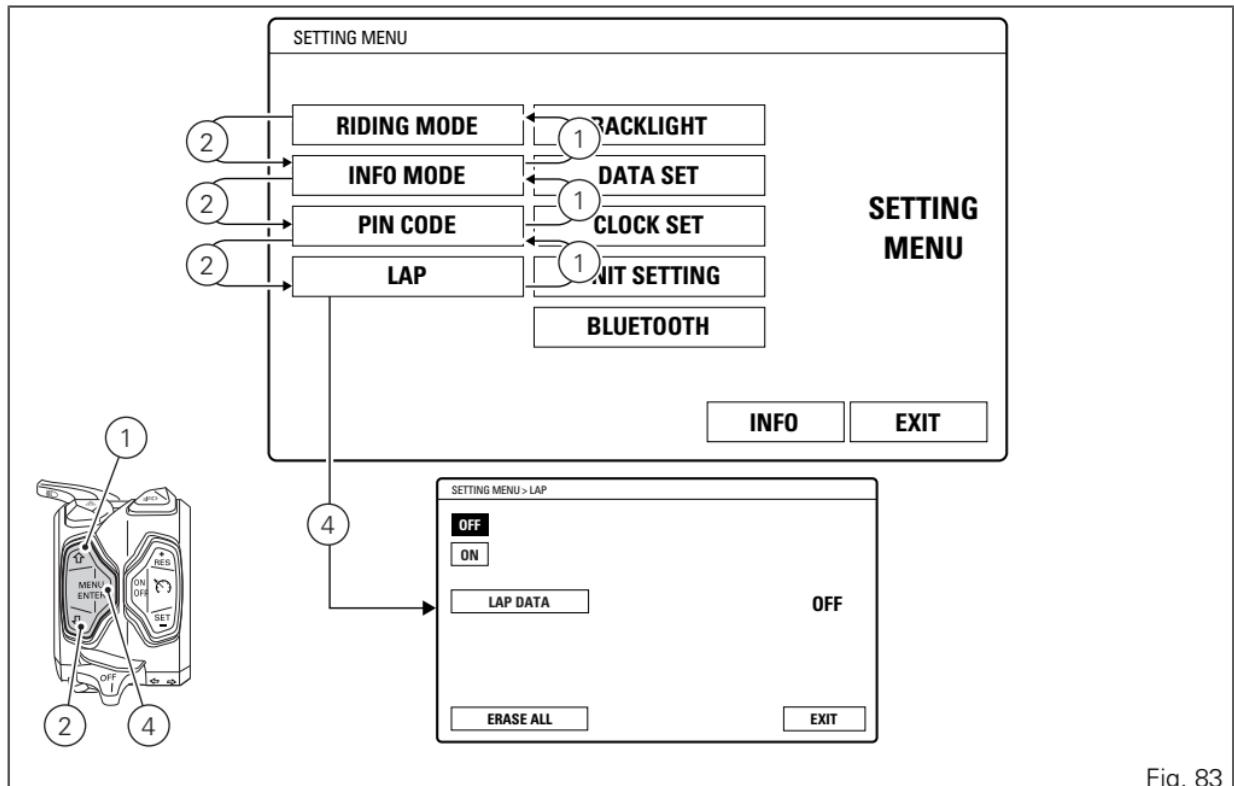


Fig. 83

Personalización estilo de conducción (Riding Mode)

Es posible personalizar cada programación de cada estilo de conducción.

Entrar en el Menú de Setting.

Seleccionar la inscripción "RIDING MODE", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4).

Se entra en el menú "RIDING MODE". Seleccionar el estilo de conducción deseado (SPORT, TOURING, URBAN, ENDURO) presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciado el estilo deseado, presionar el pulsador (4). Se entra en el menú de personalización del estilo de conducción seleccionado.

En cambio, si se evidencia la inscripción "EXIT" y se presiona el pulsador (4) se sale del submenú y se vuelve a la visualización anterior.

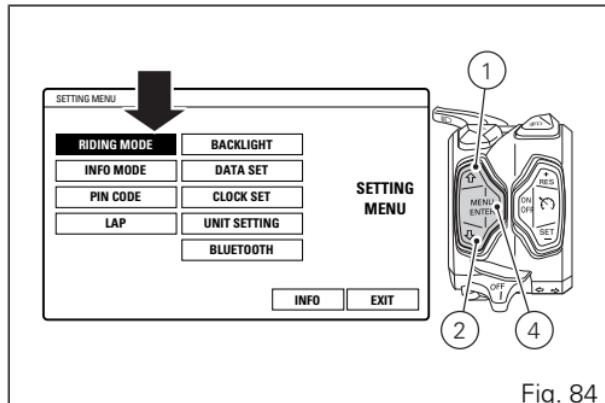


Fig. 84

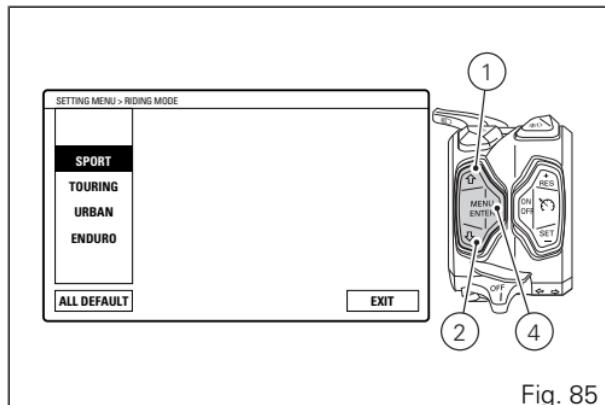


Fig. 85

Los parámetros que se pueden personalizar para cada estilo de conducción:

- ENGINE
- DTC
- DWC
- ABS
- Configuración ajuste de la moto y relativas configuraciones DSS suspensiones semi-activas (horquilla delantera — amortiguador trasero)
 - un pasajero
 - un pasajero con equipaje
 - dos pasajeros
 - dos pasajeros con equipaje
- DEFAULT

Presionando los pulsadores (1) y (2) es posible evidenciar uno por uno los parámetros que se pueden personalizar: en particular se evidencia el sucesivo con el pulsador (1) y el precedente con el pulsador (2). Luego de haber evidenciado el parámetro deseado, presionando el pulsador (4) se activa la página de menú correspondiente al parámetro seleccionado. Cualquier parámetro modificado se mantiene en la memoria incluso después de una desconexión de la batería.

Además, es posible restablecer los parámetros configurados por Ducati, para cada estilo de conducción, con la función DEFAULT.

Si se evidencia la inscripción "EXIT" y se presiona el pulsador (4), se sale del submenú y se vuelve a la visualización anterior.

Atención

Se recomienda modificar los parámetros solo si se tiene suficiente experiencia en la configuración del vehículo; si los parámetros se modifican involuntariamente, se aconseja utilizar la función "DEFAULT" para restablecerlos como en origen.

Si la función DTC está inhabilitada y configurada en nivel OFF, el parámetro DWC no puede modificarse y queda forzadamente en OFF.

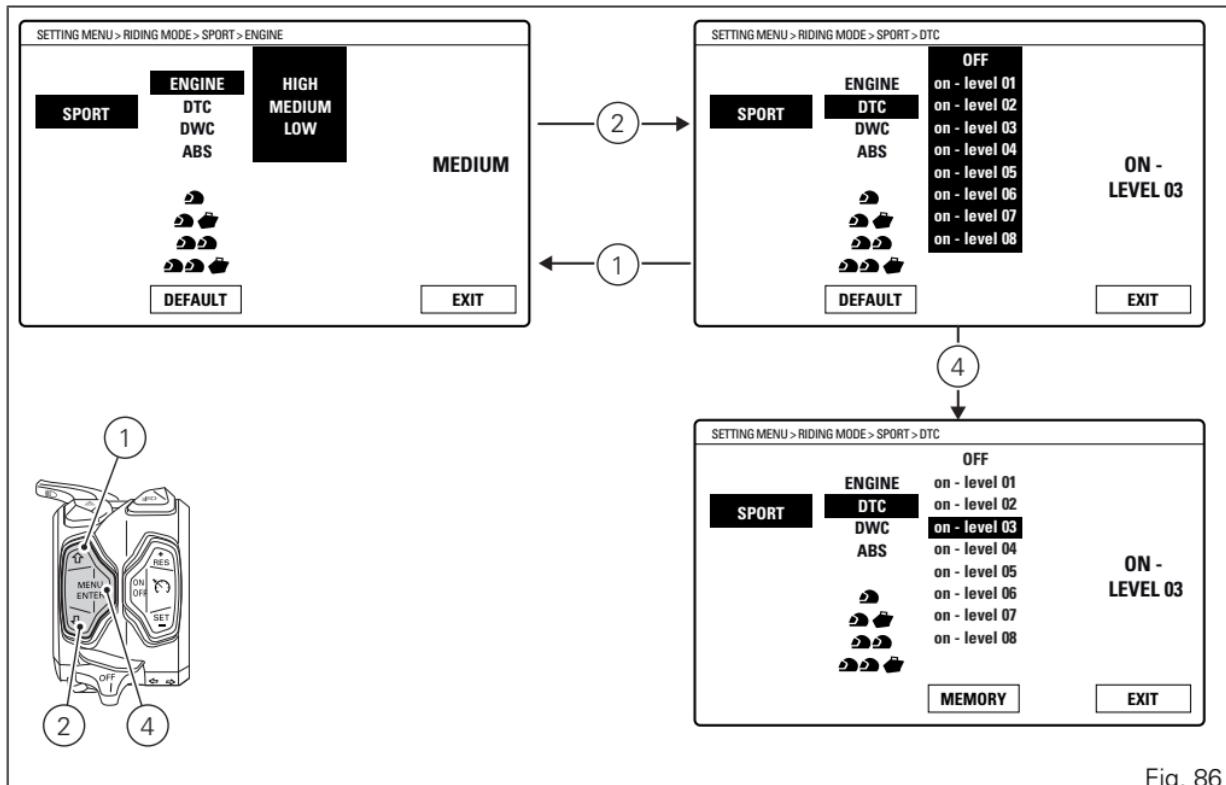


Fig. 86

Personalización Estilo de Conducción: Regulación motor

Esta función permite programar la potencia del motor asociado a cada estilo de conducción.

Entrar en el Menú de Setting. Seleccionar la inscripción "RIDING MODE", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4). Se entra en el menú "RIDING MODE".

Desde el menú desplegable, seleccionar el estilo de conducción deseado (SPORT, TOURING, URBAN, ENDURO) presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciado el estilo deseado, presionar el pulsador (4).

Se entra en el menú de personalización del estilo de conducción seleccionado.

Desde el menú desplegable, seleccionar el parámetro que se desea personalizar (ENGINE) presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciado el parámetro deseado, presionar el pulsador (4).

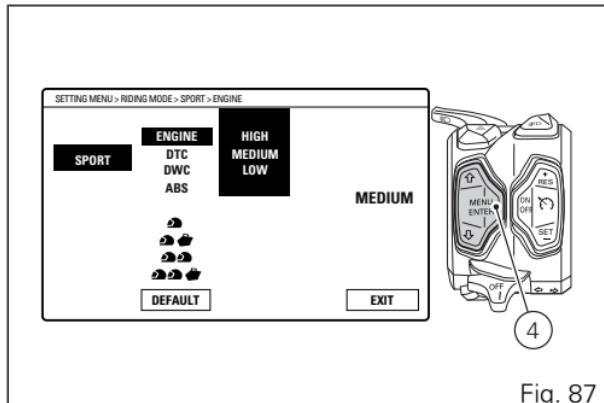


Fig. 87

Al entrar en la función a la derecha se indica la potencia motor actualmente programada (ej.: MEDIUM).

En el menú desplegable central se encuentra una lista con las posibles personalizaciones:

- HIGH
- MEDIUM
- LOW

Presionando los pulsadores (1) y (2) es posible evidenciar una por una las potencias motor deseadas: en particular se evidencia la sucesiva con el pulsador (2) y la precedente con el pulsador (1).

Una vez seleccionada la potencia motor deseada, presionar el pulsador (4) para evidenciar la inscripción MEMORY en color anaranjado.

Para memorizar la nueva elección mantener presionado durante dos segundos el pulsador (4) con la inscripción MEMORY evidenciada en anaranjado. Si la memorización se ha realizado correctamente, se evidenciará en verde durante dos segundos la inscripción MEMORIZED, se actualizará el valor de la potencia motor configurado y sucesivamente se evidenciará en verde la inscripción EXIT.

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).

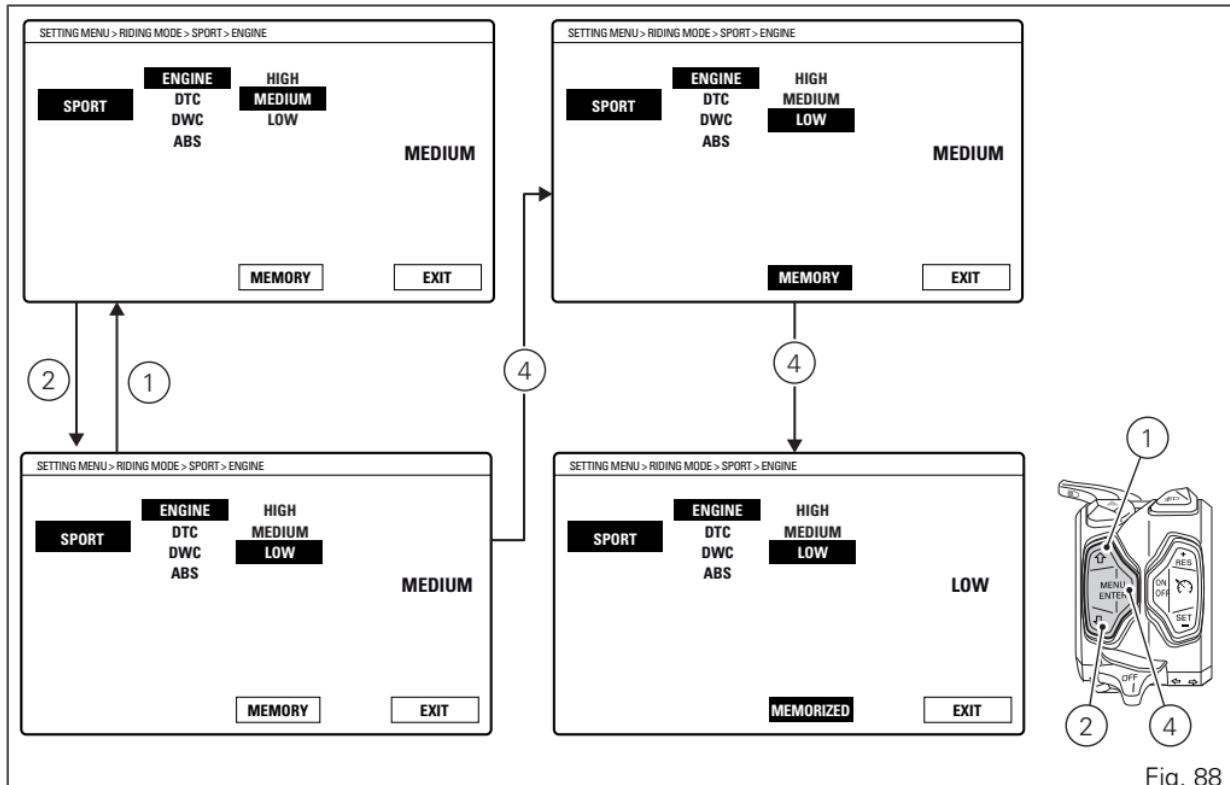


Fig. 88

Personalización Estilo de Conducción: Programación nivel DTC

Esta función permite programar el nivel de intervención DTC o inhabilitar el DTC para cada estilo de conducción.

Entrar en el Menú de Setting. Seleccionar la inscripción "RIDING MODE", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4).

Se entra en el menú "RIDING MODE". Desde el menú desplegable, seleccionar el estilo de conducción deseado (SPORT, TOURING, URBAN, ENDURO) presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciado el estilo deseado, presionar el pulsador (4).

Se entra en el menú de personalización del estilo de conducción seleccionado.

Desde el menú desplegable, seleccionar el parámetro que se desea personalizar (DTC) presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciado el parámetro deseado, presionar el pulsador (4).

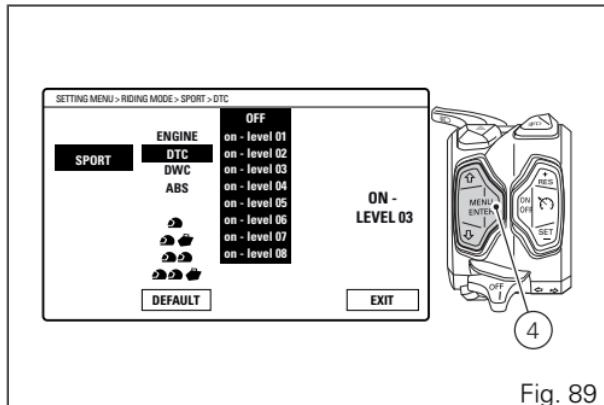


Fig. 89

Al entrar en la función a la derecha se indica el nivel o el estado del DTC actualmente programado (ej.: ON LEVEL 03).

En el menú desplegable central se indican las opciones de personalización: los niveles de 1 a 8 y el estado OFF.

Una vez realizada la nueva selección, presionar el pulsador (4) para evidenciar la inscripción MEMORY en color anaranjado.

Para memorizar la nueva elección mantener presionado durante dos segundos el pulsador (4) con la inscripción MEMORY evidenciada en anaranjado.

Si la memorización se ha realizado correctamente, se evidenciará en verde durante dos segundos la inscripción MEMORIZED, se actualizará el valor del nivel o del estado configurado y sucesivamente se evidenciará en verde la inscripción EXIT.

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).

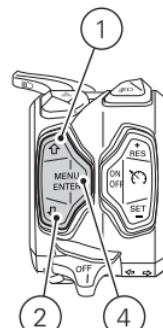
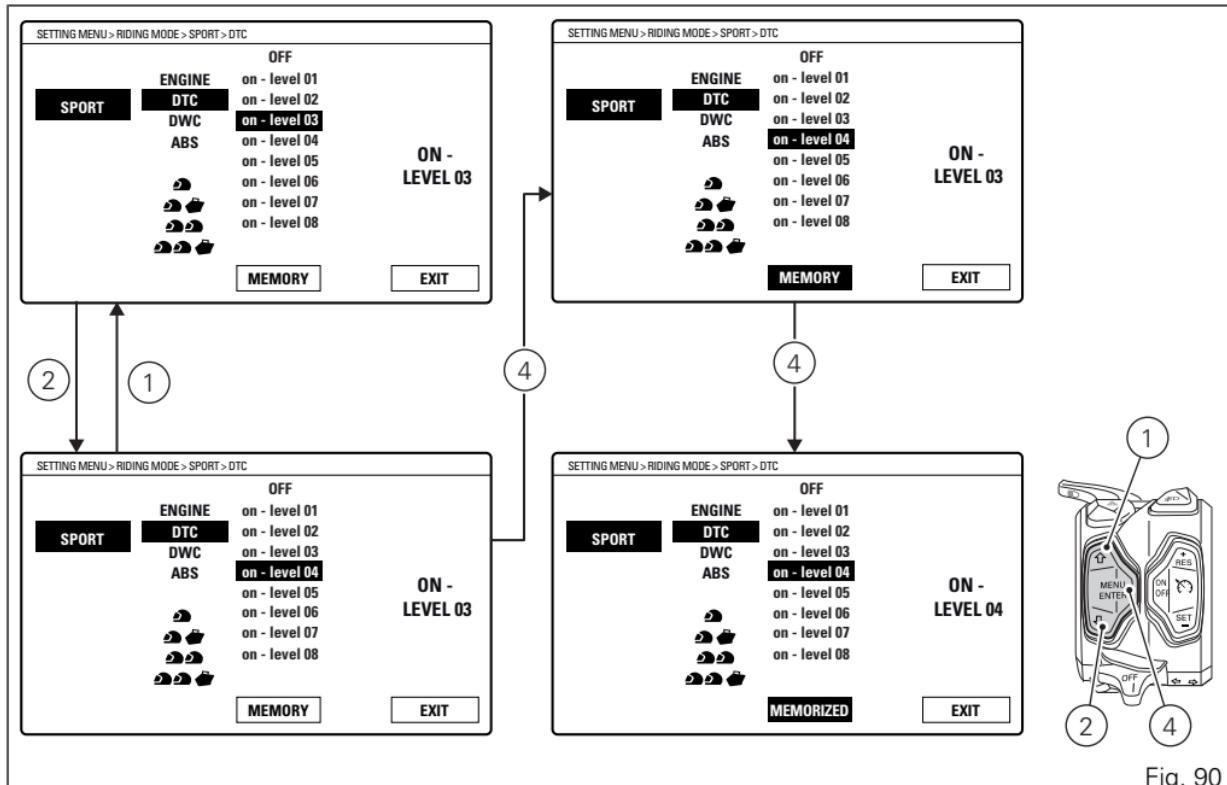


Fig. 90

Personalización Estilo de Conducción: Configuración nivel DWC

Esta función permite programar el nivel de intervención DWC o inhabilitar el DWC para cada estilo de conducción.

Entrar en el Menú de Setting. Seleccionar la inscripción "RIDING MODE", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4).

Se entra en el menú "RIDING MODE". Desde el menú desplegable, seleccionar el estilo de conducción deseado (SPORT, TOURING, URBAN, ENDURO) presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciado el estilo deseado, presionar el pulsador (4).

Se entra en el menú de personalización del estilo de conducción seleccionado. Desde el menú desplegable, seleccionar el parámetro que se desea personalizar (DWC) presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciado el parámetro deseado, presionar el pulsador (4).

Si la función DTC está inhabilitada y configurada en nivel OFF, el parámetro DWC no puede modificarse y queda forzadamente en OFF.

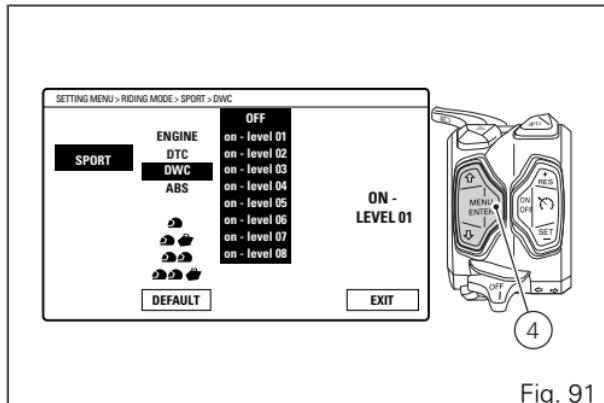


Fig. 91

Al entrar en la función a la derecha se indica el nivel o el estado del DWC actualmente programado (ej.: ON LEVEL 01).

En el menú desplegable central se indican las opciones de personalización: los niveles de 1 a 8 y el estado OFF.

Una vez realizada la nueva selección, presionar el pulsador (4) para evidenciar la inscripción MEMORY en color anaranjado.

Para memorizar la nueva elección mantener presionado durante dos segundos el pulsador (4) con la inscripción MEMORY evidenciada en anaranjado.

Si la memorización se ha realizado correctamente, se evidenciará en verde durante dos segundos la inscripción MEMORIZED, se actualizará el valor del nivel o del estado configurado y sucesivamente se evidenciará en verde la inscripción EXIT.

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).

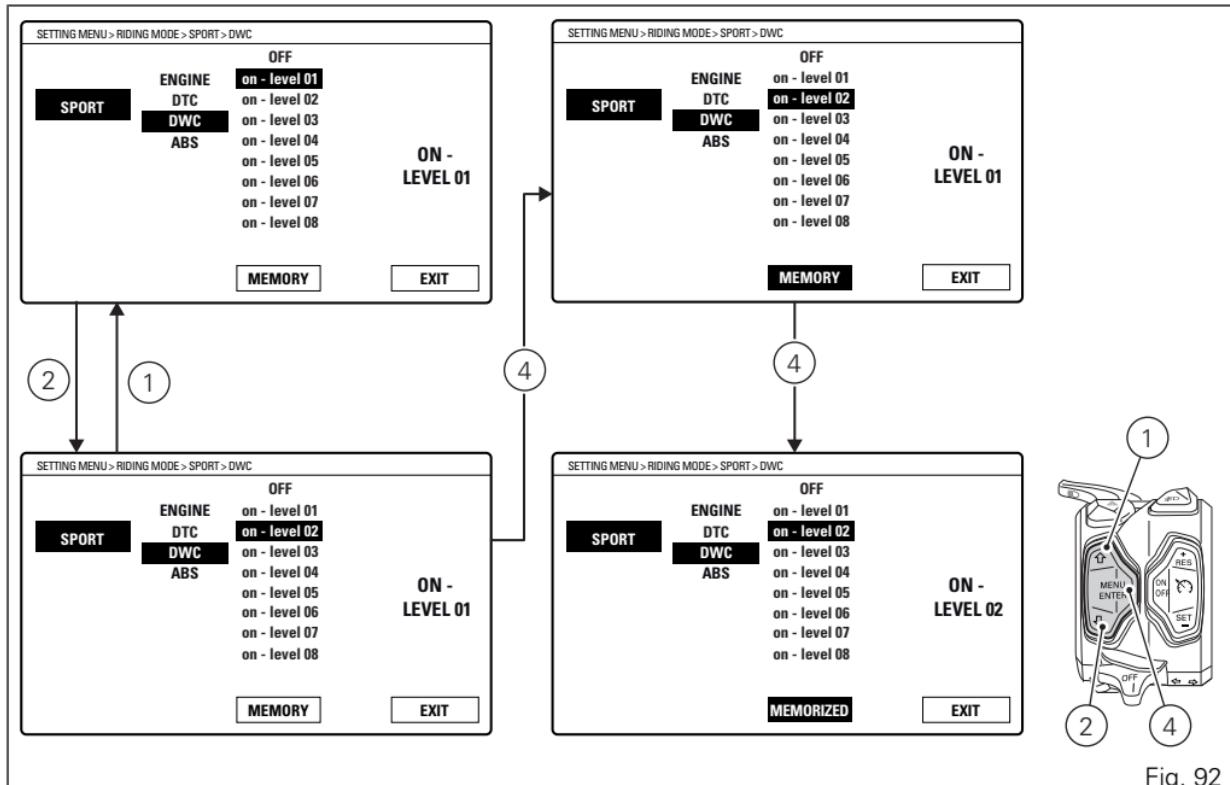


Fig. 92

Personalización Estilo de Conducción: Regulación ABS

La función permite programar el nivel de intervención del sistema ABS o inhabilitar el sistema ABS para cada estilo de conducción. Entrar en el Menú de Setting.

Seleccionar la inscripción "RIDING MODE", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4).

Se entra en el menú "RIDING MODE". Desde el menú desplegable, seleccionar el estilo de conducción deseado (SPORT, TOURING, URBAN, ENDURO) presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciado el estilo deseado, presionar el pulsador (4). Se entra en el menú de personalización del estilo de conducción seleccionado. Desde el menú desplegable, seleccionar el parámetro que se desea personalizar (ABS) presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciado el parámetro deseado, presionar el pulsador (4).

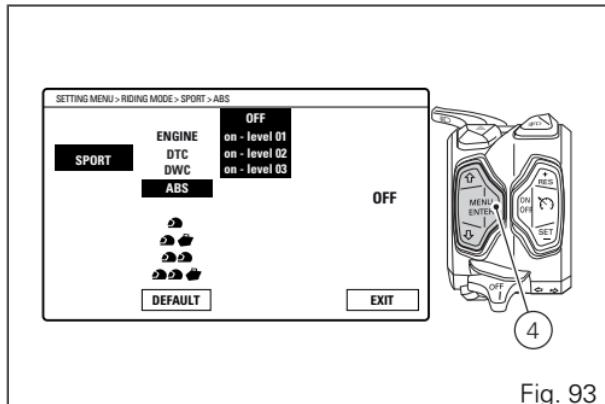


Fig. 93

Al entrar en la función a la derecha se indica el nivel o el estado del ABS actualmente configurado (ej.: OFF).

En el menú desplegable central se indican las opciones de personalización: los niveles de 1 a 3 y el estado OFF.

Presionando los pulsadores (1) y (2) es posible evidenciar uno por uno los niveles de intervención deseados: en particular se evidencia el sucesivo con el pulsador (1) y el precedente con el pulsador (2). Una vez evidenciado el nivel deseado, presionar el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4) para evidenciar la inscripción MEMORY.

Una vez realizada la nueva selección, presionar el pulsador (4) para evidenciar la inscripción MEMORY en color anaranjado.

Para memorizar la nueva elección mantener presionado durante dos segundos el pulsador (4) con la inscripción MEMORY evidenciada en anaranjado. Si la memorización se ha realizado correctamente, se evidenciará en verde durante dos segundos la inscripción MEMORIZED, se actualizará el valor del nivel o del estado configurado y sucesivamente se evidenciará en verde la inscripción EXIT.

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).



Nota

Cuando, a través de esta función, se habilita o inhabilita el sistema ABS, por lo tanto se pasa del estado de sistema inhabilitado a sistema habilitado o viceversa, se ejecuta el procedimiento de activación o desactivación del sistema ABS: el cambio de estado de la central ABS no es instantáneo, necesita aproximadamente 6 segundos.

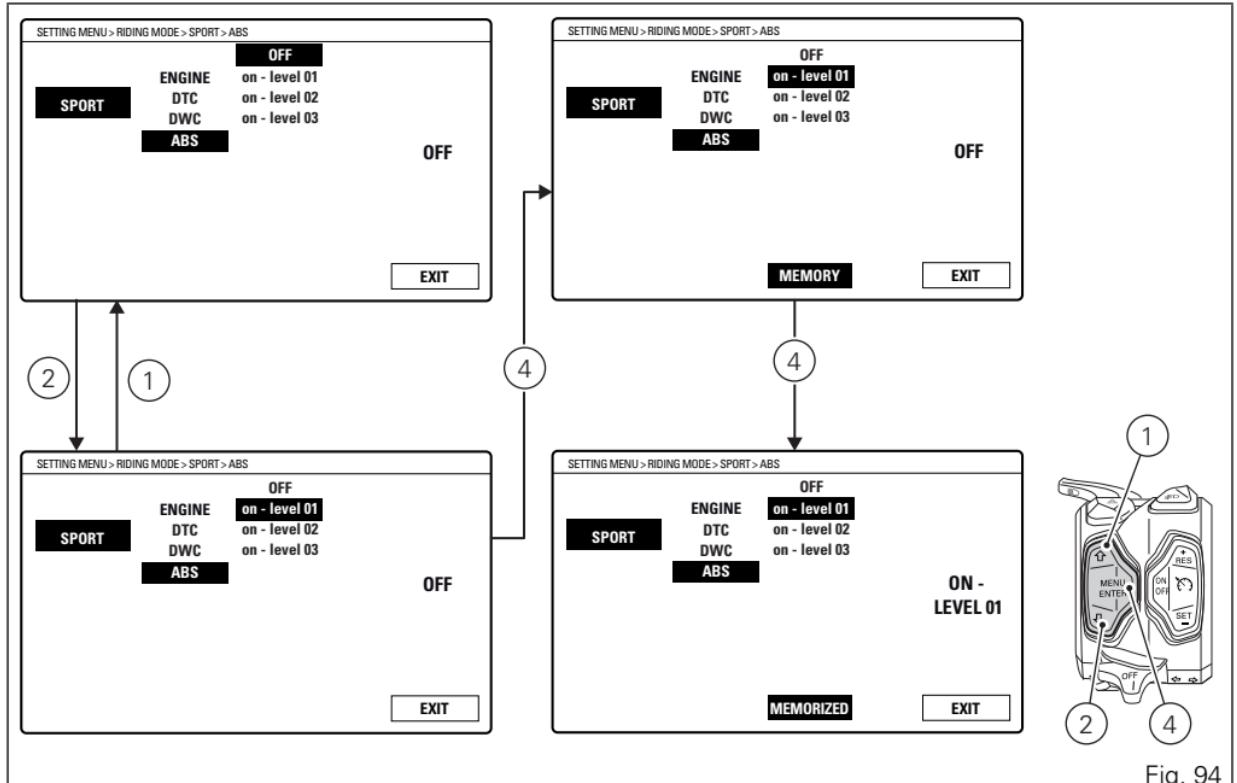


Fig. 94

Personalización Estilo de Conducción: Regulación suspensiones DSS

Esta función permite programar el ajuste de la moto y el tipo de gestión de las suspensiones electrónicas asociado a cada estilo de conducción.

Entrar en el Menú de Setting. Seleccionar la inscripción "RIDING MODE", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4).

Se entra en el menú "RIDING MODE". Desde el menú desplegable, seleccionar el estilo de conducción deseado (SPORT, TOURING, URBAN, ENDURO) presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciado el estilo deseado, presionar el pulsador (4).

Se entra en el menú de personalización del estilo de conducción seleccionado.

Desde el menú desplegable, seleccionar el ajuste de la moto que se desea personalizar presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

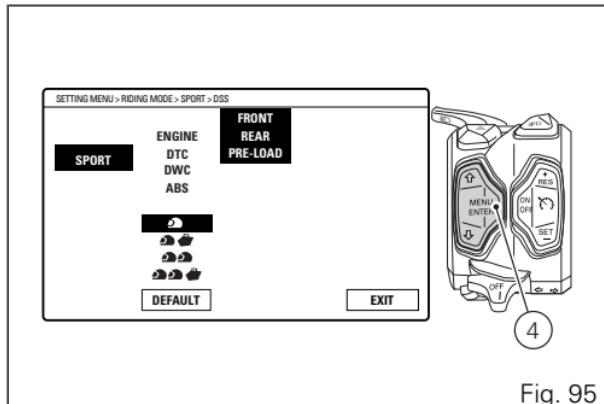


Fig. 95

Los tipos de ajuste de la moto son cuatro:

- Un pasajero (logotipo un pasajero);
- Un pasajero con equipaje (logotipo un pasajero con equipaje);
- Doble pasajero (logotipo doble pasajero);
- Doble pasajero con equipaje (logotipo doble pasajero con equipaje).

Para cada ajuste es posible configurar el relativo setup de las suspensiones electrónicas:

- FRONT: regulación compresión y extensión horquilla delantera (Hardest, Harder, Default, Softer, Softest);
- REAR: regulación compresión y extensión amortiguador trasero (Hardest, Harder, Default, Softer, Softest);
- PRE-LOAD: regulación precarga amortiguador trasero (Level 01-24).

Una vez evidenciado el ajuste de la moto deseado, presionar el pulsador (4).

Se entra en la página de personalización del ajuste. Desde el menú desplegable, seleccionar una de las regulaciones de las suspensiones presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Para cada regulación, en

el menú siguiente se visualizan las posibles configuraciones y a la derecha el valor actualmente configurado.

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).

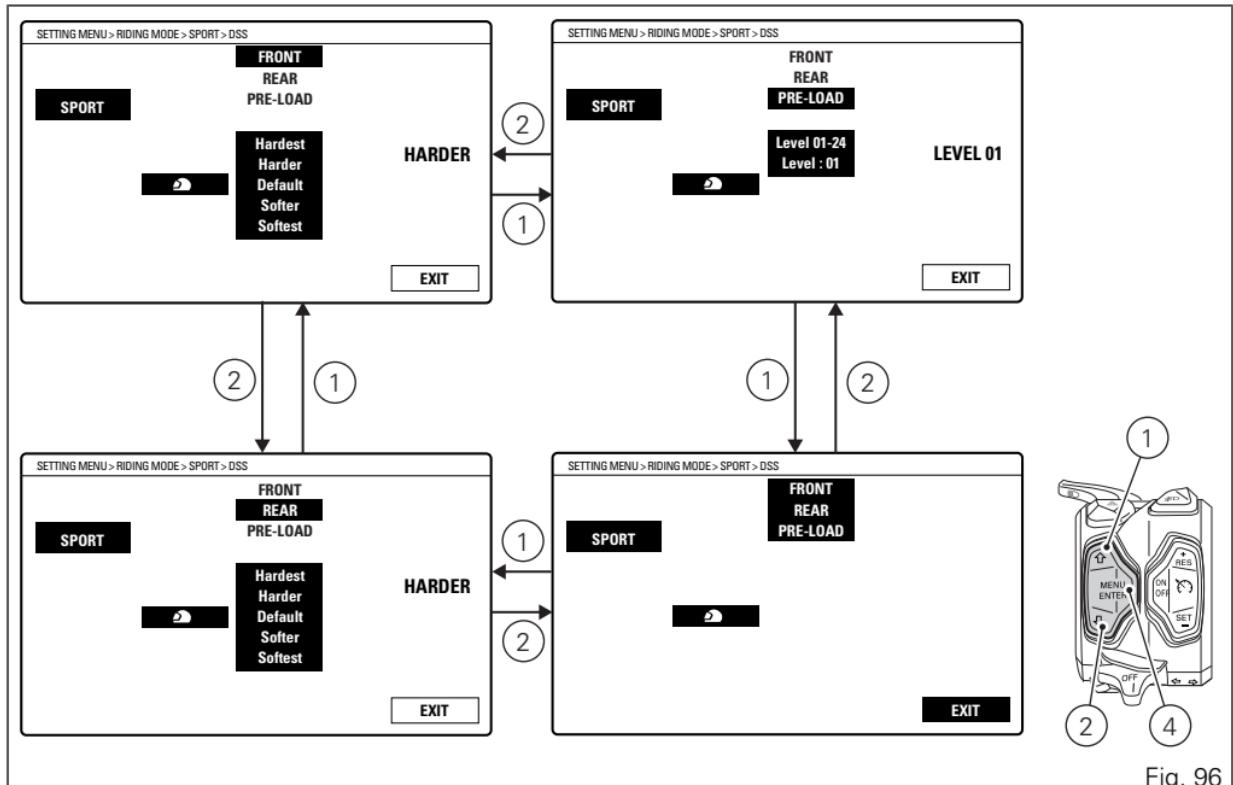


Fig. 96

Regulación compresión y extensión horquilla delantera

Esta función permite modificar la compresión y extensión de la horquilla delantera de las Suspensiones Electrónicas (DSS) para cada estilo de conducción y para cada setup de las suspensiones. Entrar en la página de personalización del ajuste como descrito anteriormente.

Desde el menú desplegable central, seleccionar FRONT (horquilla delantera) presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). En el menú siguiente se visualizan las posibles configuraciones y a la derecha el valor actualmente configurado.

Una vez evidenciada la configuración, presionar el pulsador (4).

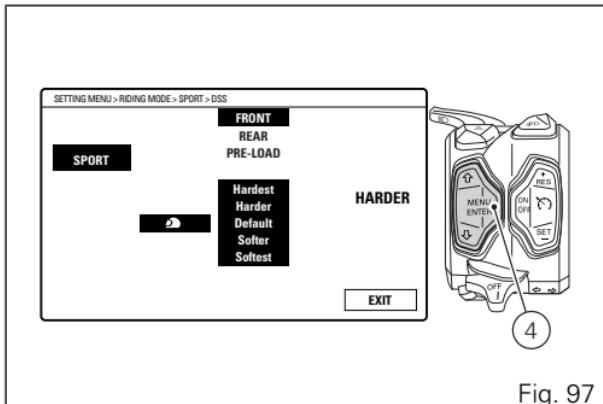


Fig. 97

Las personalizaciones posibles son las siguientes:

- HARDEST;
- HARDER;
- DEFAULT;
- SOFTEST;
- SOFTER.

Con los pulsadores (1) o (2) seleccionar una de las personalizaciones posibles y presionar el pulsador (4) de confirmación para evidenciar la inscripción MEMORY.

Para memorizar la nueva elección mantener presionado durante dos segundos el pulsador (4) con la inscripción MEMORY evidenciada en anaranjado. Si la memorización se ha realizado correctamente, se evidenciará en verde durante dos segundos la inscripción MEMORIZED, se actualizará el valor de la personalización y sucesivamente se evidenciará en verde la inscripción EXIT.

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).

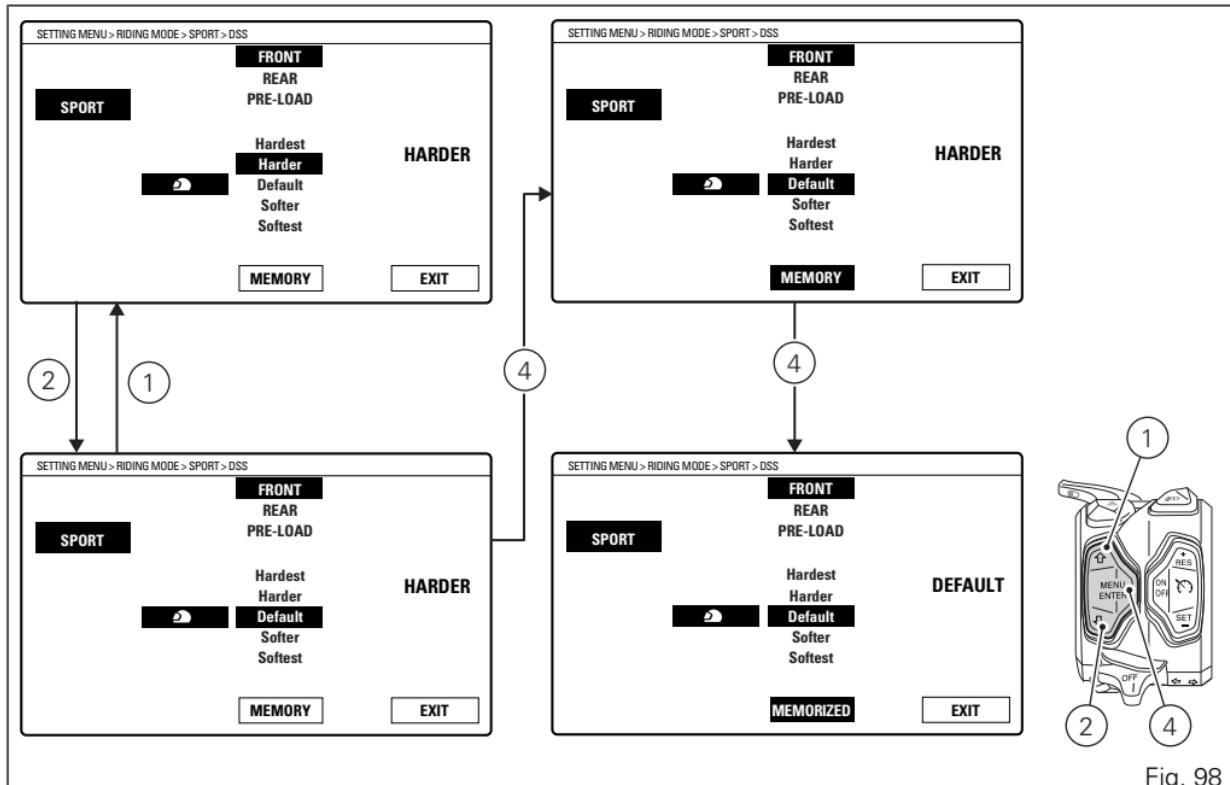


Fig. 98

Regulación de la compresión y extensión del amortiguador trasero

Esta función permite modificar la compresión y extensión del amortiguador trasero de las Suspensiones Electrónicas (DSS) para cada estilo de conducción y para cada setup de las suspensiones. Entrar en la página de personalización del ajuste como descrito anteriormente.

Desde el menú desplegable central, seleccionar REAR (horquilla trasera) presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). En el menú siguiente se visualizan las posibles configuraciones y a la derecha el valor actualmente configurado.

Una vez evidenciada la configuración, presionar el pulsador (4).

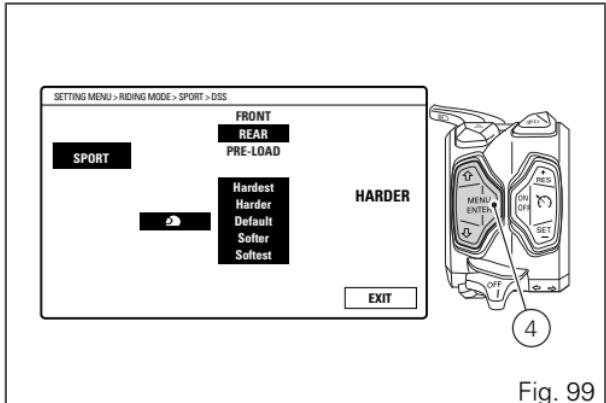


Fig. 99

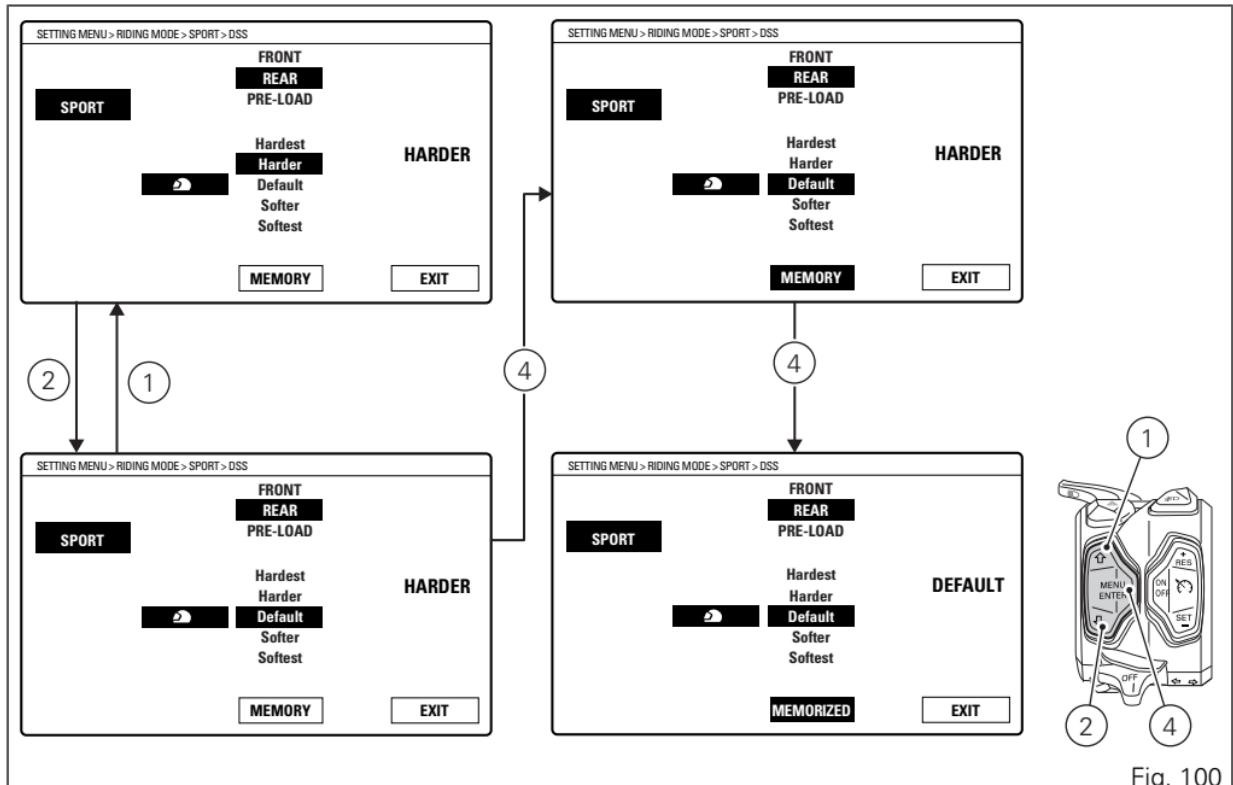
Las personalizaciones posibles son las siguientes:

- HARDEST;
- HARDER;
- DEFAULT;
- SOFTEST;
- SOFTER.

Con los pulsadores (1) o (2) seleccionar una de las personalizaciones posibles y presionar el pulsador (4) de confirmación para evidenciar la inscripción MEMORY.

Para memorizar la nueva elección mantener presionado durante dos segundos el pulsador (4) con la inscripción MEMORY evidenciada en anaranjado. Si la memorización se ha realizado correctamente, se evidenciará en verde durante dos segundos la inscripción MEMORIZED, se actualizará el valor de la personalización y sucesivamente se evidenciará en verde la inscripción EXIT.

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).



Regulación precarga muelle amortiguador trasero

Esta función permite modificar la precarga muelle del amortiguador trasero de las Suspensiones Electrónicas (DSS) para cada estilo de conducción y para cada setup de las suspensiones.

Entrar en la página de personalización del ajuste como descrito anteriormente.

Desde el menú desplegable central, seleccionar PRELOAD (precarga muelle amortiguador trasero) presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). En el menú siguiente se visualizan las posibles configuraciones y a la derecha el valor actualmente configurado.

Una vez evidenciada la configuración, presionar el pulsador (4).

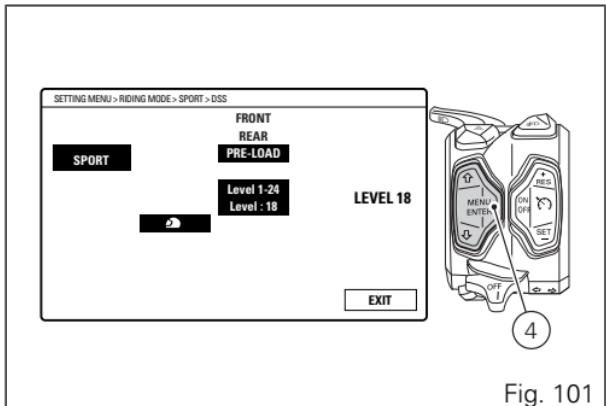


Fig. 101

Las posibles personalizaciones varían desde el nivel 01 hasta el nivel 24.

Cada vez que se presiona el pulsador (1) el salpicadero aumenta el nivel de 01 a 24 para regresar a 01.

Cada vez que se presiona el pulsador (2) el salpicadero disminuye el nivel de 24 a 01 para regresar a 24.

Una vez seleccionado el nivel deseado, presionar el pulsador (4) de confirmación para evidenciar la inscripción MEMORY.

Para memorizar la nueva elección mantener presionado durante dos segundos el pulsador (4) con la inscripción MEMORY evidenciada en anaranjado.

Si la memorización se ha realizado correctamente, se evidenciará en verde durante dos segundos la inscripción MEMORIZED, se actualizará el nivel y sucesivamente se evidenciará en verde la inscripción EXIT.

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).

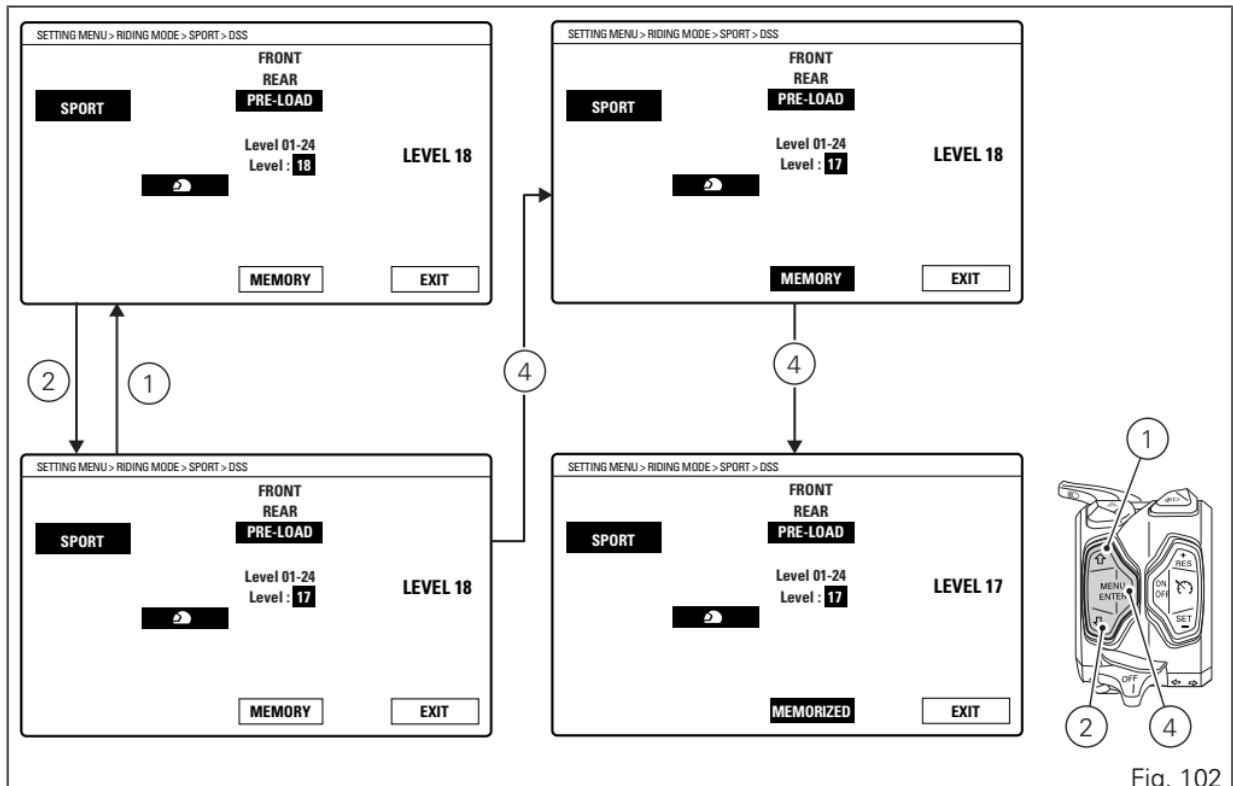


Fig. 102

Personalización Estilo de Conducción: Restablecimiento programaciones de default (DEFAULT)

Esta función permite restablecer los valores de default programados por Ducati de los parámetros asociados a cada estilo de conducción.

Entrar en el Menú de Setting. Seleccionar la inscripción "RIDING MODE", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4). Se entra en el menú "RIDING MODE".

Desde el menú desplegable, seleccionar el estilo de conducción deseado (SPORT, TOURING, URBAN, ENDURO) presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciado el estilo deseado, presionar el pulsador (4).

Se entra en el menú de personalización del estilo de conducción seleccionado.

Seleccionar el parámetro DEFAULT, presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciado el parámetro deseado, presionar el pulsador (4) durante dos segundos.

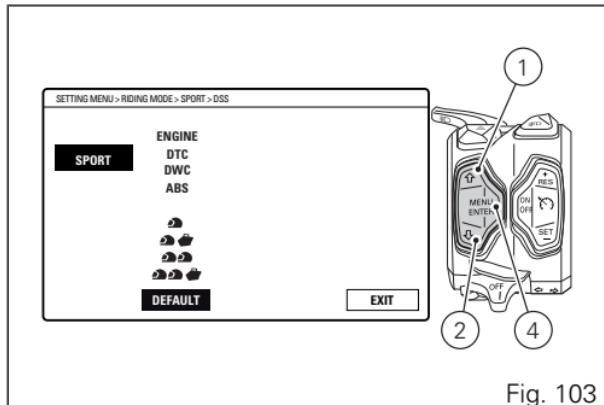


Fig. 103

Para restablecer los parámetros se requieren tres segundos en los cuales se visualiza en el display la indicación "WAIT...".

Al finalizar el procedimiento en el display aparece durante dos segundos la indicación "OK" para confirmar el efectivo restablecimiento de los parámetros y se evidencia la inscripción EXIT.

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).

Personalización Estilo de Conducción: Restablecimiento programaciones de default (ALL DEFAULT)

Esta función permite restablecer los valores de default programados por Ducati de los parámetros asociados a cada estilo de conducción.

Para entrar en la función es necesario entrar en el Menú de Setting, seleccionar la indicación RIDING MODE con los pulsadores (1) o (2) y presionar el pulsador (4). Seleccionar con los pulsadores (1) o (2) la inscripción ALL DEFAULT y mantener presionado el pulsador (4) durante dos segundos.



Nota

Si la indicación "ALL DEFAULT" no puede seleccionarse, entonces significa que todos los parámetros de todos los riding modes ya están en estado de "Default".

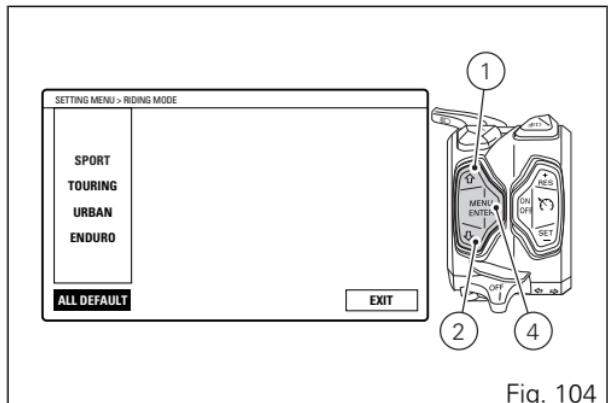


Fig. 104

Programación modalidad de visualización

Es posible personalizar la modalidad de visualización. Están disponibles cuatro distintas modalidades de visualización CORE, FULL, TRACK y OFF ROAD. Cada una se asocia a un Riding Mode y en la modalidad "Default", al cambiar el Riding Mode, cambia también la modalidad de visualización.

Sin embargo, es posible seleccionar una modalidad específica para que el salpicadero mantenga la misma modalidad independientemente del Riding Mode seleccionado.

Para seleccionar la modalidad deseada, entrar en el Menú de Setting.

Seleccionar la inscripción INFO MODE, presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4).

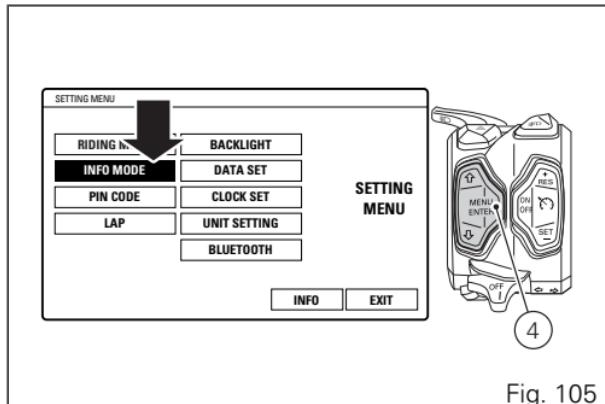


Fig. 105

Se entra en el menú INFO MODE.

Ducati configura por defecto las modalidades de visualización de cada estilo de conducción (Riding Mode), o sea:

- Modalidad CORE para el Riding Mode URBAN;
- Modalidad FULL para el Riding Mode TOURING;
- Modalidad TRACK para el Riding Mode SPORT;
- Modalidad OFF ROAD para el Riding Mode ENDURO.

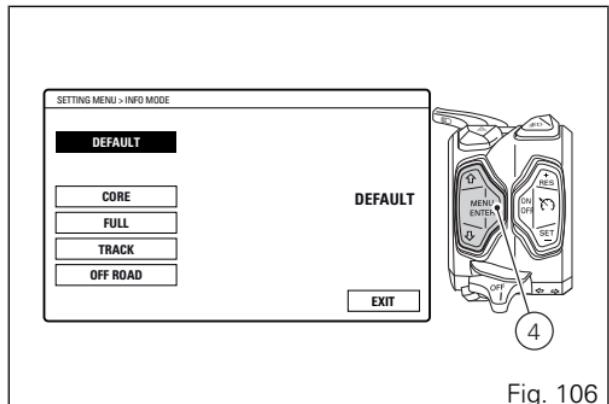


Fig. 106

Para seleccionar una modalidad de visualización para todos los estilos de conducción presionar los pulsadores (1) o (2). Una vez evidenciada la modalidad deseada, presionar el pulsador (4). La selección se memoriza, se actualiza la indicación de la modalidad actual y se evidencia automáticamente el pulsador EXIT.

Presionando el pulsador (4) se vuelve a la visualización anterior.

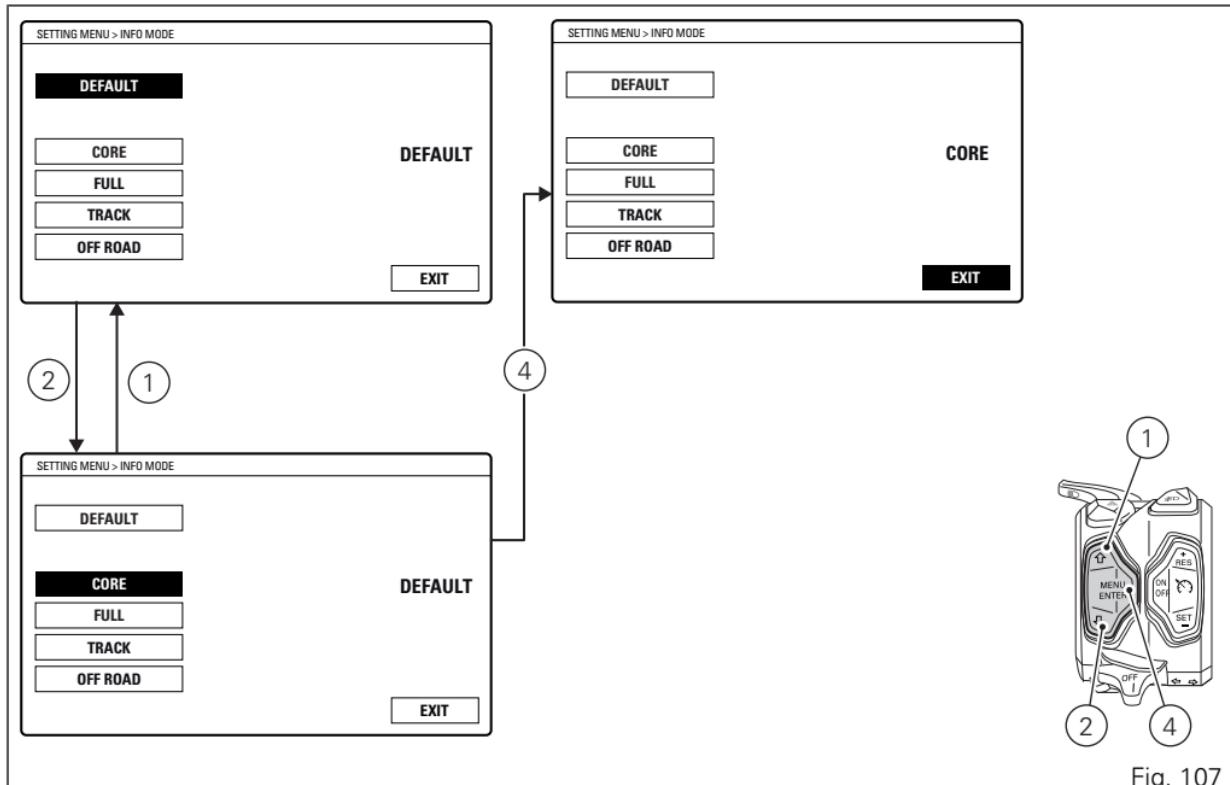


Fig. 107

Pin Code

Esta función permite activar o modificar el propio PIN CODE.

El PIN CODE inicialmente no está presente en el vehículo pero debe ser activado por el usuario introduciendo el propio PIN de 4 cifras en el salpicadero, sino no será posible realizar el encendido temporal en caso de funcionamiento incorrecto.

Para activar la función, consultar el procedimiento "Introducción PIN CODE".

Para modificar el PIN, consultar el procedimiento "Modificación PIN CODE".

Para encender temporalmente el vehículo en caso de funcionamiento incorrecto, consultar el procedimiento Desbloqueo Vehículo pág. 275.



Atención

El código PIN debe ser activado (memorizado) por el propietario del vehículo; en el caso que ya haya un PIN, dirigirse al Concesionario Autorizado Ducati para que pongan "en cero" la Función. Para ejecutar este procedimiento, es posible que el Concesionario Autorizado Ducati le solicite los papeles que demuestran que usted es el propietario del vehículo.

Activación PIN CODE

Para activar la función PIN CODE e introducir el propio PIN CODE, se debe entrar en el Menú de Setting. Seleccionar la inscripción PIN CODE, presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4).

Se entra en el Menú PIN CODE.

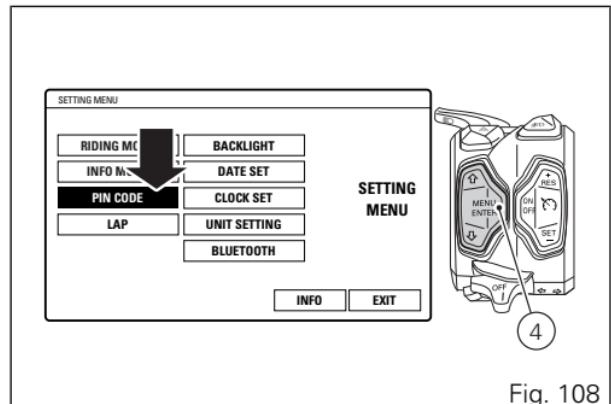


Fig. 108

Al entrar en la función aparece en el display la indicación INSERT PIN CODE y abajo una línea de cuatro puntos con la primera cifra evidenciada en verde "0 ---".

Introducción del código:

- 1) Presionando el pulsador (4), se evidencia en verde sólo una cifra con indicado el número "0";
- 2) Cada vez que se presiona el pulsador (2) el número incrementa de uno (+ 1) hasta el valor "9" y luego comienza nuevamente desde "0";
- 3) Cada vez que se presiona el pulsador (1) el número disminuye de uno (- 1) hasta el valor "1" y luego comienza nuevamente desde "0";
- 4) Presionar el pulsador (4) para confirmar el número;

Repetir las operaciones hasta la confirmación de las 4 cifras que componen el PIN CODE.

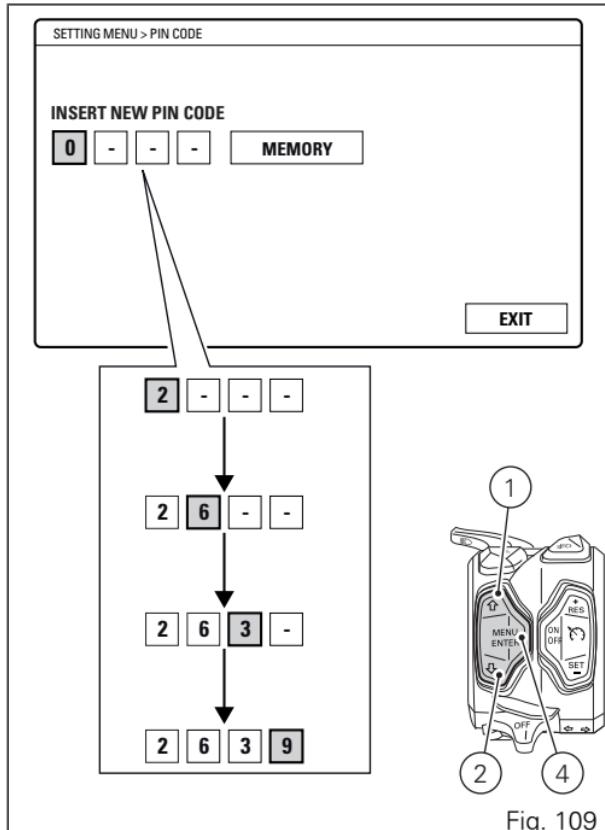


Fig. 109

Presionando el pulsador (4) para la confirmación del cuarto y último número, el salpicadero pone en evidencia la inscripción "MEMORY".

Para memorizar la nueva elección mantener presionado durante dos segundos el pulsador (4) con la inscripción MEMORY evidenciada en anaranjado. Si la memorización se ha realizado correctamente, se evidenciará en verde durante 1 segundo la inscripción MEMORIZED, y sucesivamente se evidenciará en verde la inscripción EXIT.

Luego de la memorización del primer PIN CODE, esta página de menú no está más disponible y es sustituida por la página para la modificación del PIN CODE. Sólo en caso de reset de la función PIN CODE (sólo posible por un Taller Autorizado DUCATI), la página para la primera introducción del PIN CODE se activa nuevamente y está disponible en el menú.

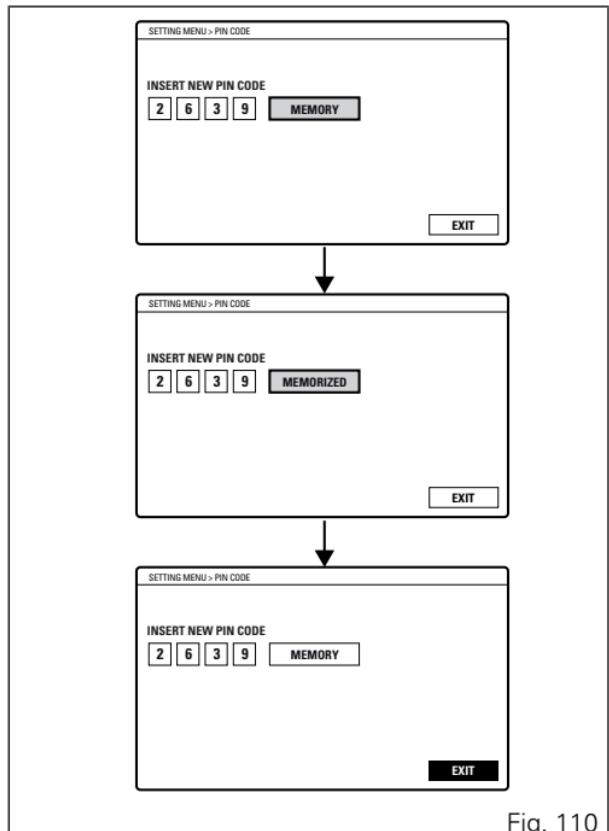


Fig. 110

Modificación PIN CODE

Para modificar el código PIN existente y activar el nuevo, es necesario entrar en el Menú de Setting. Seleccionar la inscripción "PIN CODE", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4). Se entra en el Menú "PIN CODE". Al entrar en la función, en el display aparece la indicación INSERT OLD PIN CODE y tres líneas de puntos "0 - - -" donde la cifra "0" está evidenciada en verde.

Introducción "viejo" código:

- 1) Presionando el pulsador (4), se evidencia en verde sólo una cifra con indicado el número "0";
- 2) Cada vez que se presiona el pulsador (2) el número incrementa de uno (+ 1) hasta el valor "9" y luego comienza nuevamente desde "0";
- 3) Cada vez que se presiona el pulsador (1) el número disminuye de uno (- 1) hasta el valor "1" y luego comienza nuevamente desde "0";
- 4) Presionar el pulsador (4) para confirmar el número;

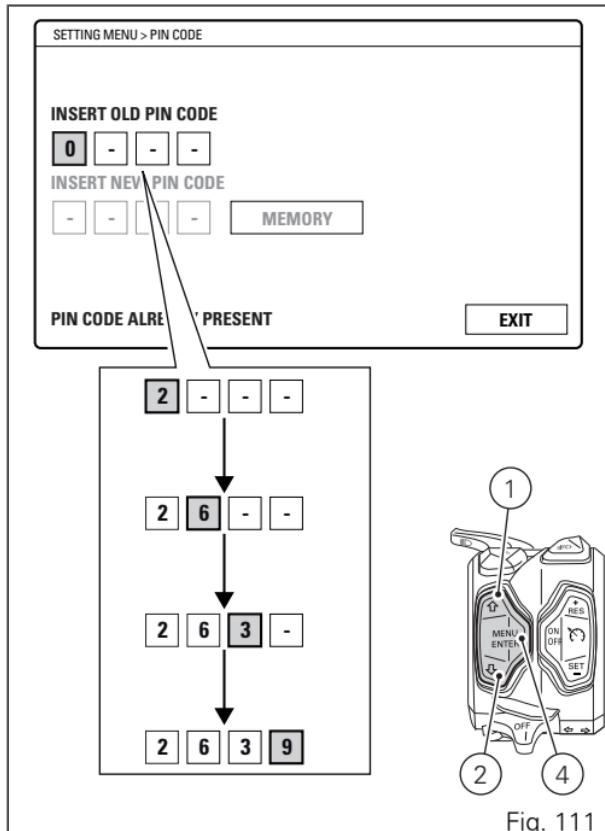


Fig. 111

Repetir las operaciones hasta la confirmación de las 4 cifras que componen el PIN CODE.

Cuando se presiona el pulsador (4) para la confirmación del cuarto y último número:

- si el código PIN no es correcto, el salpicadero visualiza durante 3 segundos la indicación WRONG y sucesivamente vuelve a evidenciar la línea de cuatro puntos "----" relativos al OLD PIN para permitir un nuevo intento de introducción del código;
- si el código PIN es correcto, el salpicadero visualiza la indicación CORRECT durante 3 segundos, luego INSERT NEW PIN CODE y una línea de cuatro puntos "----" con el primero evidenciado en verde para introducir el nuevo PIN CODE.

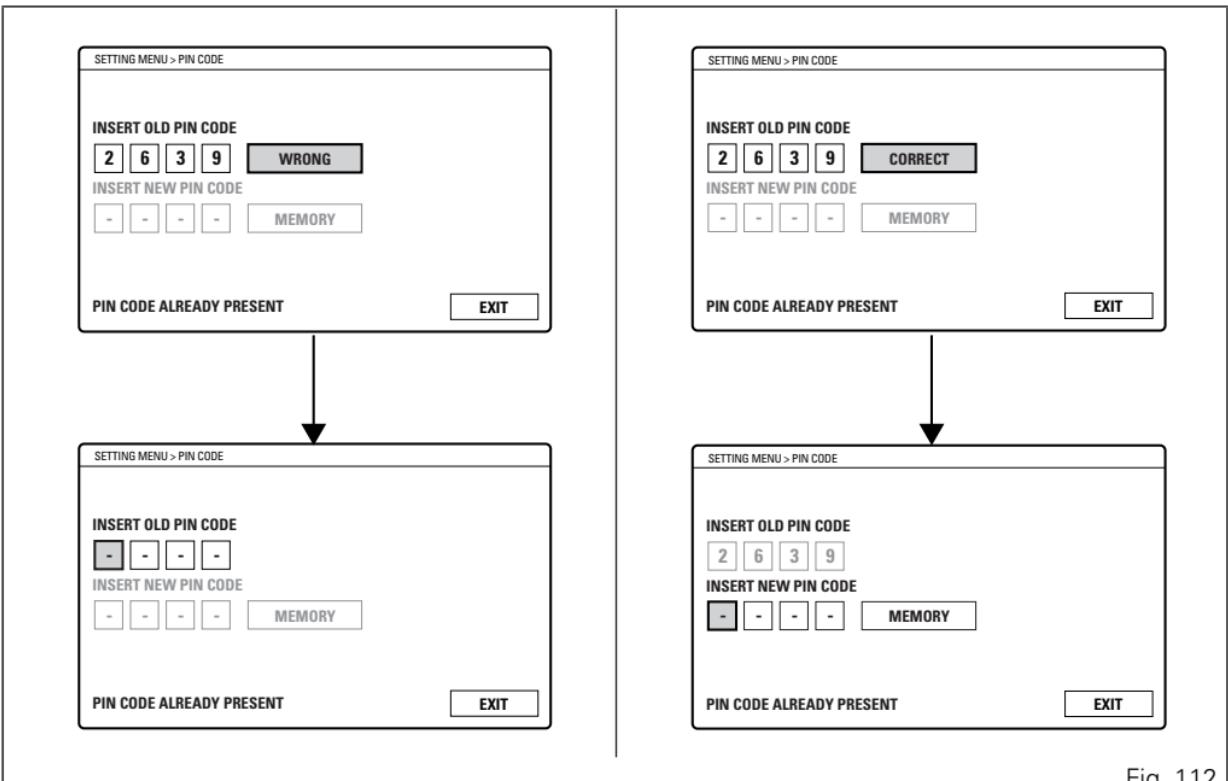


Fig. 112

Introducción "nuevo" código:

- 1) Presionando el pulsador (4), se evidencia en verde sólo una cifra con indicado el número "0";
- 2) Cada vez que se presiona el pulsador (2) el número incrementa de uno (+ 1) hasta el valor "9" y luego comienza nuevamente desde "0";
- 3) Cada vez que se presiona el pulsador (1) el número disminuye de uno (- 1) hasta el valor "1" y luego comienza nuevamente desde "0";
- 4) Presionar el pulsador (4) para confirmar el número

Repetir las operaciones hasta la confirmación de las 4 cifras que componen el PIN CODE.

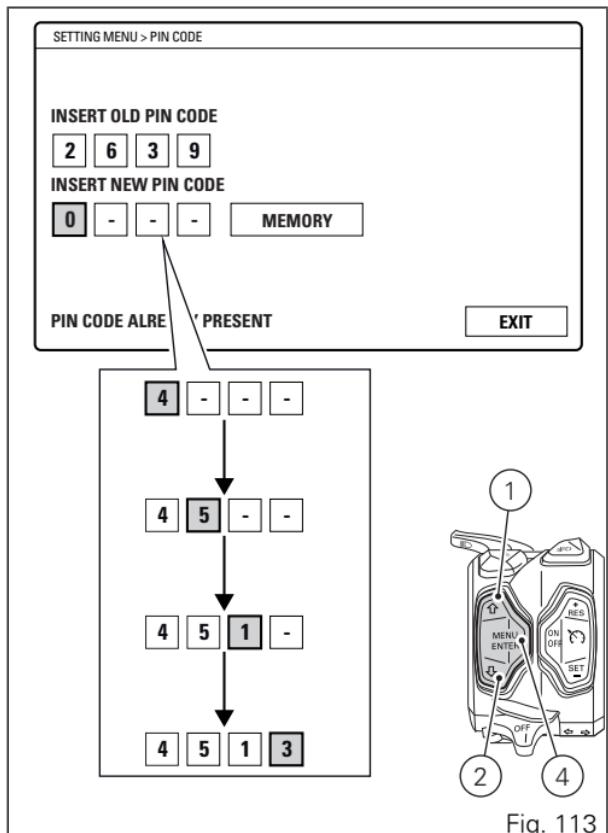


Fig. 113

Al presionar el pulsador (4) para la confirmación del cuarto y último número, el salpicadero pone en evidencia la inscripción "MEMORY".

Para memorizar la nueva elección mantener presionado durante dos segundos el pulsador (4) con la inscripción MEMORY evidenciada en anaranjado. Si la memorización se ha realizado correctamente, se evidenciará en verde durante dos segundos la inscripción MEMORIZED, y sucesivamente se evidenciará en verde la inscripción EXIT.

Si la memorización no finaliza correctamente, el salpicadero vuelve a evidenciar la línea de cuatro puntos "----" relativa al NEW PIN para permitir introducir nuevamente un código nuevo.

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).

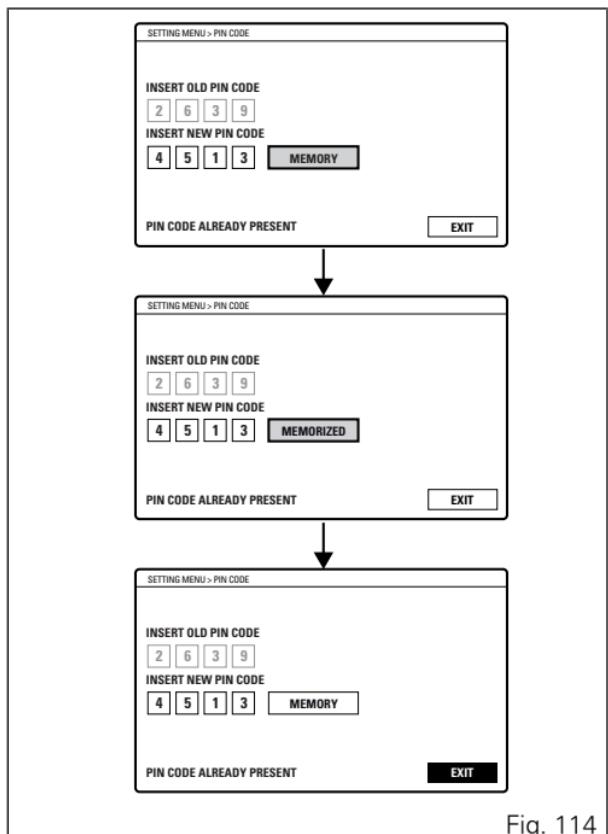


Fig. 114

LAP

Para entrar en el menú de la función LAP es necesario entrar en el Menú de Setting. Seleccionar la inscripción LAP, presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4). Se entra en el Menú LAP. En el menú es posible:

- OFF: desactivar la función LAP;
- ON: activar la función LAP;
- LAP DATA: visualizar las LAP anteriormente memorizadas con la función "Memorización LAP";
- ERASE ALL: borrar las LAP memorizadas.

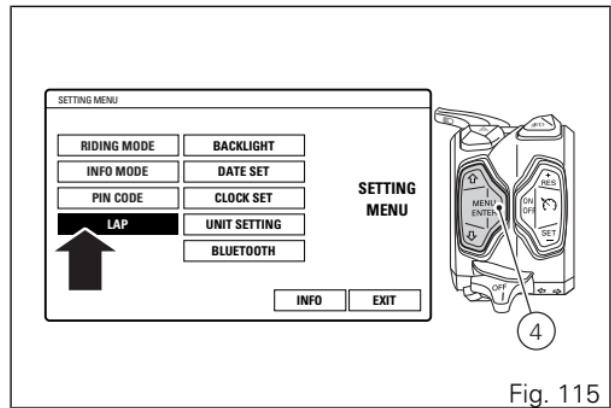


Fig. 115

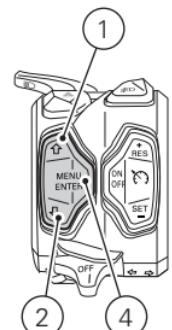
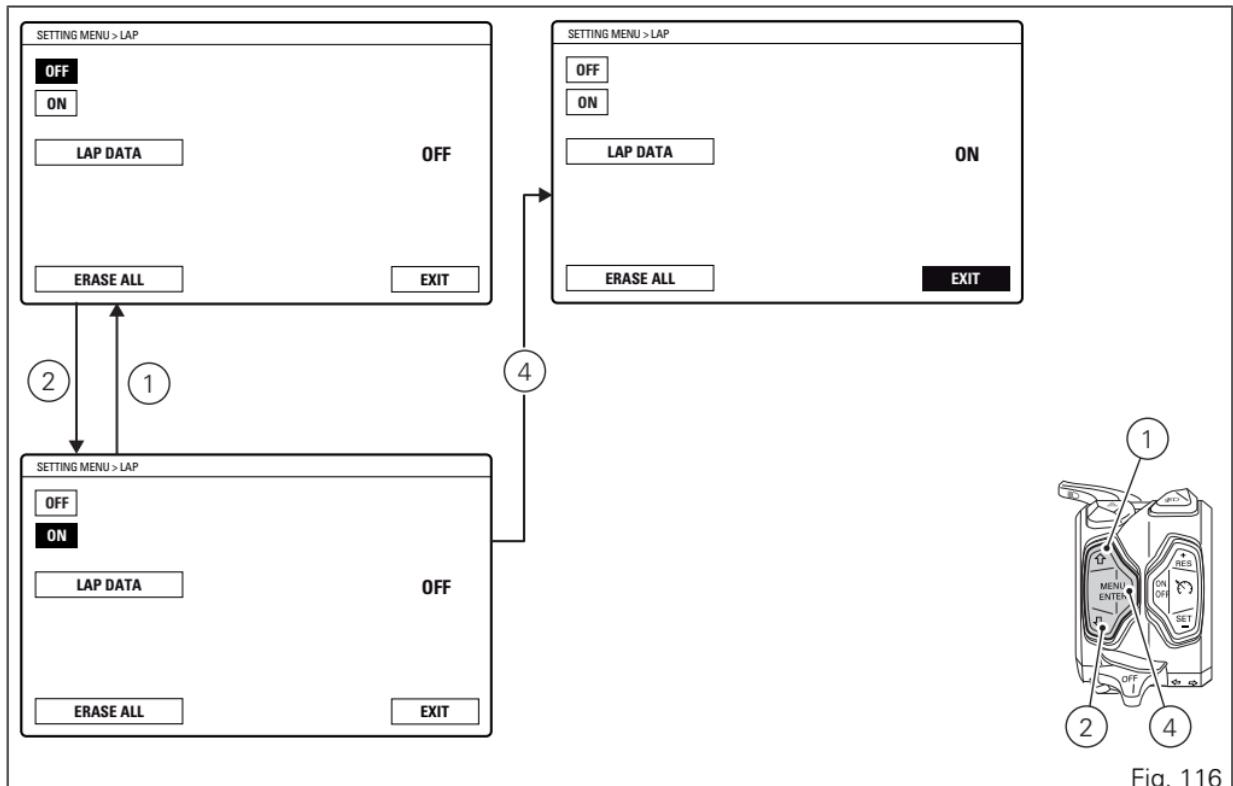


Fig. 116

Visualización Lap memorizadas

Para visualizar las LAP memorizadas, se debe entrar en el menú LAP.

Seleccionar la inscripción "LAP DATA", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4).

Al ingresar en la función se visualizan:

- la inscripción TIME seguida por el tiempo de vuelta memorizado;
- la inscripción SPEEDMAX seguida por la velocidad máxima memorizada durante la lap;
- la inscripción RPMMAX seguida por el valor de RPM memorizado durante la lap;
- la inscripción "LAP" seguida por el número de LAP (ej.: LAP 01).

Presionando los pulsadores (1) y (2) es posible evidenciar una por una las LAP memorizadas; en particular: con el pulsador (2) se visualiza la vuelta sucesiva (visualización de las vueltas en orden creciente LAP 01 ... LAP 02 ... LAP 03 LAP 15); sucesivamente la inscripción EXIT; con el pulsador (1) se visualiza la vuelta anterior (visualización de las vueltas en orden decreciente LAP 15 ... LAP 14 ...

LAP 13 LAP 01); sucesivamente la inscripción EXIT.

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).



Nota

La velocidad MÁX memorizada es alcanzada durante la vuelta (incrementada del 5%).



Nota

Si en la memoria no hay ningún dato, se visualiza el cronómetro que indica "-.-.-", el número de rpm MÁX = ---- y la velocidad MÁX = ----.

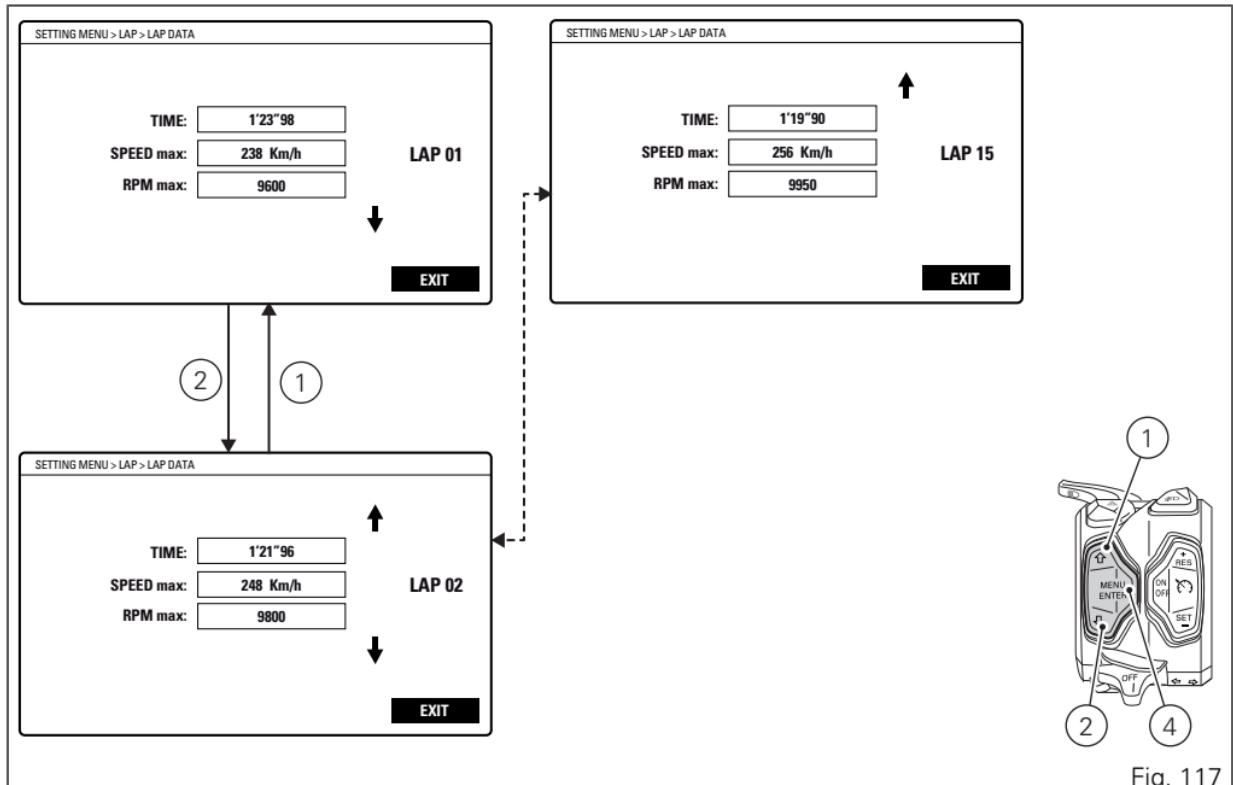


Fig. 117

Cancelación Lap memorizadas

Para cancelar las LAP memorizadas, se debe entrar en el menú LAP.

Es posible borrar las LAP en el menú LAP o bien entrando en la página de visualización de las LAP (LAP DATA).

Seleccionar la inscripción "ERASE ALL", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4).

La eliminación debe ser confirmada presionando el pulsador (4) durante dos segundos.

Transcurridos los dos segundos, el salpicadero visualiza en el display la inscripción:

- WAIT... durante dos segundos;
- y luego ERASE OK durante otros 2 segundos para indicar el resultado.

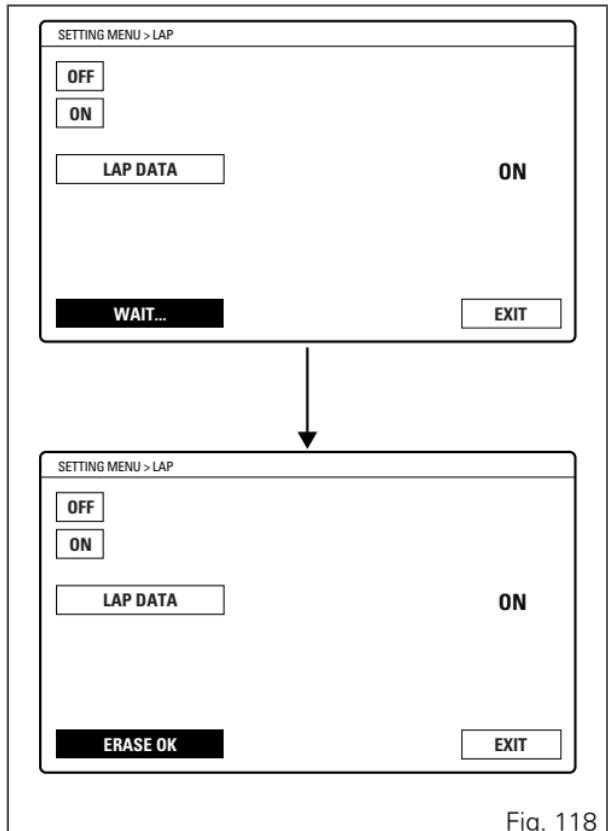


Fig. 118

La cancelación es un mando único que cancela todas las lap memorizadas.

Cuando finaliza la cancelación, las Lap de 01 a 15 se visualizan con todos los parámetros al valor indefinido "-" (tiempo = -'--" --, rpm = -----, velocidad = ---).

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).

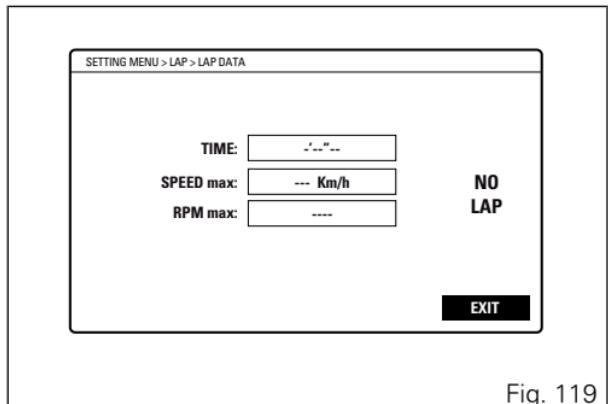


Fig. 119

Programación fondo display

Esta función permite que el usuario seleccione el fondo del salpicadero.

Entrar en el Menú de Setting. Seleccionar la inscripción "BACKLIGHT", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4).

Se entra en el Menú "BACKLIGHT".

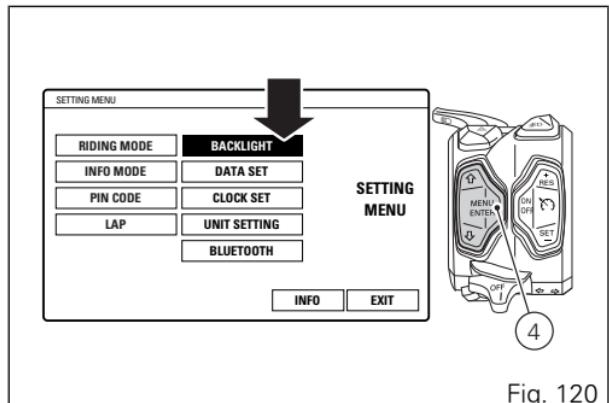


Fig. 120

Al entrar en la función a la izquierda se indican las posibles configuraciones del fondo: DAY, NIGHT, AUTO, mientras que a la derecha se visualiza la modalidad en uso.

Presionando los pulsadores (1) y (2) es posible evidenciar uno por uno los tipos de fondo del salpicadero deseados: en particular se evidencia el sucesivo con el pulsador (2) y el precedente con el pulsador (1). Una vez seleccionado el tipo de fondo deseado, presionar el pulsador (4) para confirmar. El salpicadero activa instantáneamente la modalidad de visualización seleccionada por el usuario y evidencia la inscripción correspondiente.

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).

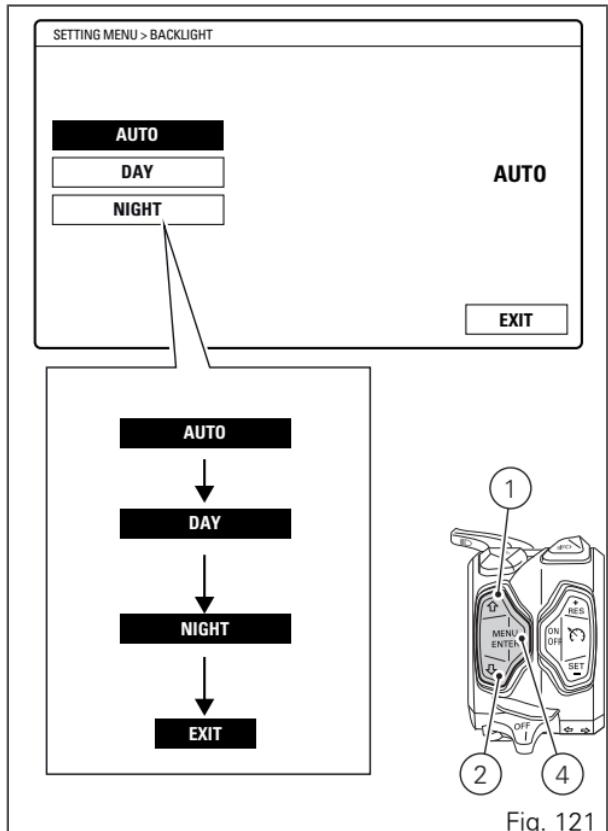


Fig. 121

Con la configuración DAY (modalidad día) se activa en modo permanente el fondo "blanco" del display para una mayor visibilidad - recomendable con elevada luz exterior.

Con la configuración NIGHT (modalidad noche) se activa en modo permanente el fondo negro del display para una visibilidad más atenuada, recomendable con escasa luz exterior y/o en la oscuridad.

Con la configuración AUTO (modalidad automática) el color del fondo se regula automáticamente en base a la luz exterior (detectada por un sensor).

Si la cantidad de luz exterior es elevada, el display pasará al fondo blanco, si la cantidad de luz exterior es escasa, el display pasará al fondo negro.

Configuración de la fecha

Esta función permite al usuario visualizar y configurar o modificar la fecha.

Entrar en el MENÚ de setting.

Seleccionar la inscripción "DATE SET", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4).

! Importante

Cada vez que se desconecta la batería, la información calendario es reseteada y debe ser configurada nuevamente.

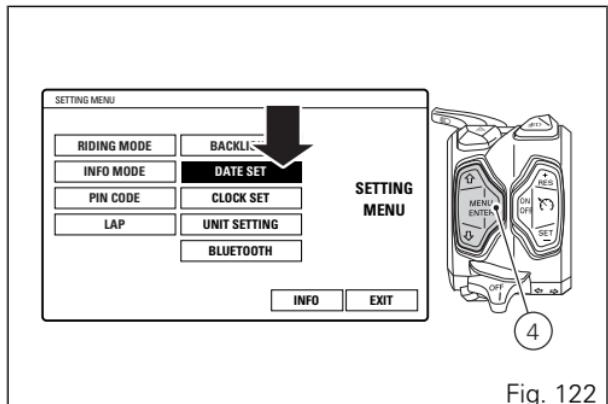


Fig. 122

Al entrar en la función a la izquierda se indican las opciones de regulación: YEAR, MONTH, DAY, mientras que a la derecha se indica la fecha configurada (por ej.: 2012/01/27).

Regulación año

Seleccionar la inscripción "YEAR", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada, presionar el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4).

El dato relativo al año empieza a destellar.

Presionando el pulsador (1) el valor del año disminuye de 1: 2099, 2098, 2000, 2099.

Presionando el pulsador (2) el valor del año aumenta de 1: 2000, 2001, 2099, 2000.

Una vez alcanzado el valor que se desea programar, presionar el pulsador (4) y el dato configurado para el año se visualizará de manera fija.

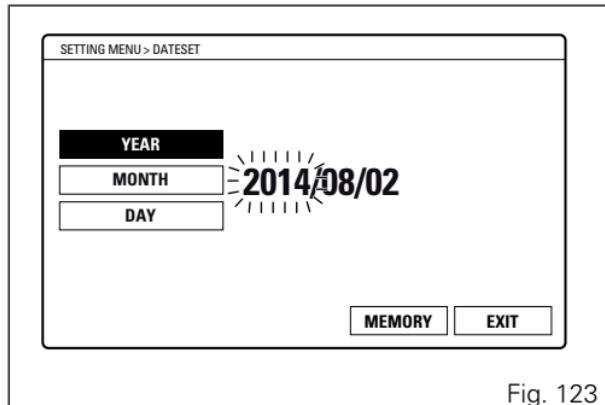


Fig. 123

Regulación mes

Seleccionar la inscripción "MONTH", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada, presionar el pulsador (4).

El dato relativo al mes empieza a destellar.

Presionando el pulsador (1) el valor del mes disminuye de 1: 12, 11, 01, 12 .

Presionando el pulsador (2) el valor del mes aumenta de 1: 01, 02, 12, 01.

Una vez alcanzado el valor que se desea programar, presionar el pulsador (4) y el dato configurado para el mes se visualizará de manera fija.

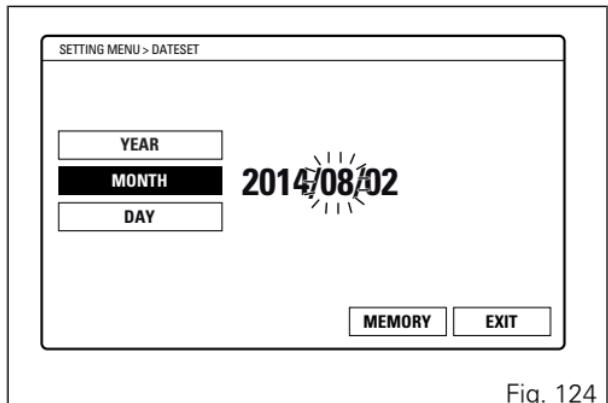


Fig. 124

Regulación día

Seleccionar la inscripción "DAY", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada, presionar el pulsador (4).

El dato relativo al día empieza a destellar.

Presionando el pulsador (1) el valor del día disminuye de 1: 31, 30, 01, 31.

Presionando el pulsador (2) el valor del día aumenta de 1: 01, 02, 31, 01.

Una vez alcanzado el valor que se desea programar, presionar el pulsador (4) y el dato configurado para el día se visualizará de manera fija.

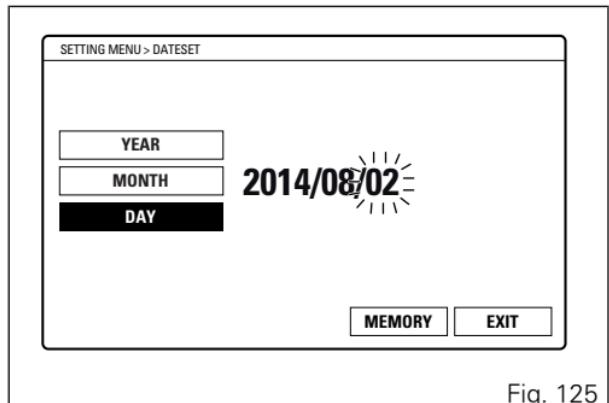


Fig. 125

Memorización de la fecha

Para memorizar la fecha configurada o modificada, es necesario seleccionar con los pulsadores (1) y (2) la indicación MEMORY y presionar el pulsador (4) durante 2 segundos. El salpicadero visualiza la inscripción MEMORIZED durante dos segundos y luego pasa automáticamente a evidenciar la inscripción EXIT.

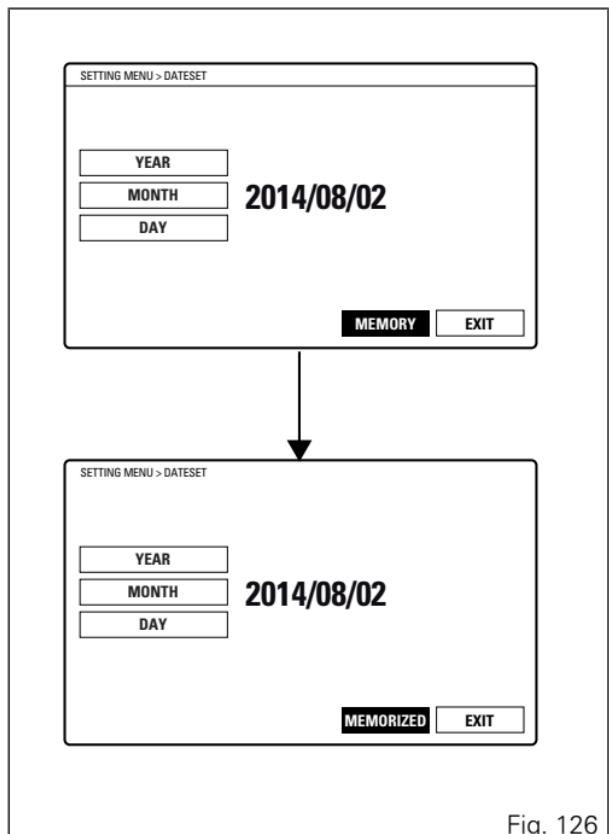


Fig. 126

Si la fecha no es correcta, el salpicadero indica "WRONG DATE" destellante durante tres segundos y luego pasa automáticamente a evidenciar la inscripción EXIT indicando como fecha la línea de puntos "--- / -- / --" en modo fijo. De todos modos, es posible configurar nuevamente otra fecha. Para volver a la visualización (página del menú setting) precedente, presionar el pulsador (4) cuando la inscripción EXIT está evidenciada.

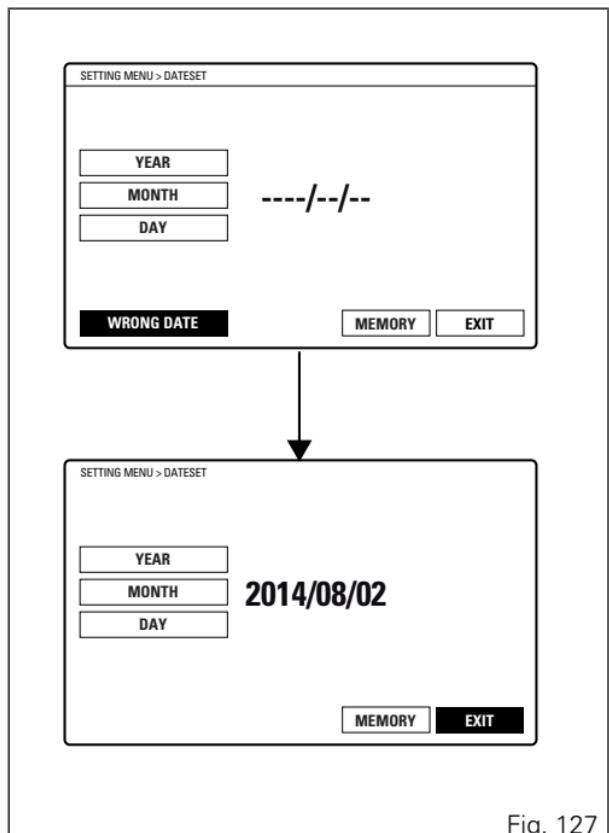


Fig. 127

Regulación Reloj

Esta función permite al usuario programar / regular el reloj.

Entrar en el Menú de Setting. Seleccionar la inscripción "CLOCK SET", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4). Se entra en el Menú "CLOCKSET".



Nota

Cada vez que se desconecta la batería, la información reloj es reseteada y debe ser configurada nuevamente por el usuario.

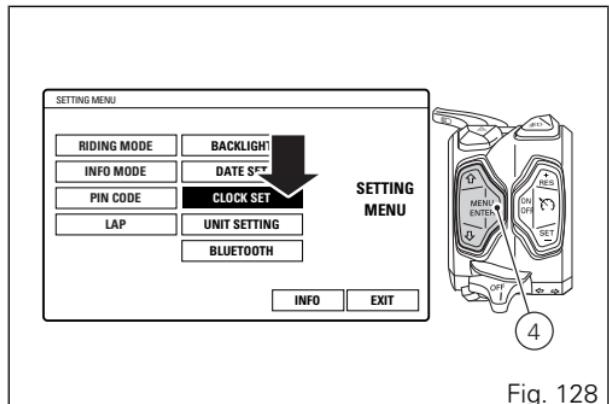


Fig. 128

Al entrar en la función a la izquierda se indican las opciones de regulación: HOUR, MINUTE, AM / PM, mientras que a la derecha se indica la hora configurada (ej.: 10 : 30 a.m.).

Regulación AM/PM

Seleccionar la inscripción "AM/PM", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada, presionar el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4).

El dato empieza a destellar.

Seleccionar AM o PM presionando respectivamente el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez alcanzado el valor que se desea programar, presionar el pulsador (4) y el dato configurado se visualizará de manera fija.

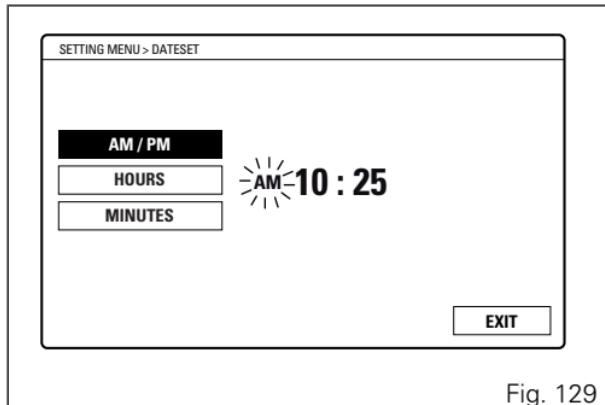


Fig. 129

Regulación hora

Seleccionar la inscripción "HOUR", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada, presionar el pulsador (4). El dato relativo a la hora empieza a destellar.

Presionando el pulsador (1) el valor de la hora disminuye de 1: 12, 11, 1, 12.

Presionando el pulsador (2) el valor de la hora incrementa de 1: 12, 1, 12.

Una vez alcanzado el valor que se desea programar, presionar el pulsador (4) y el dato configurado para la hora se visualizará de manera fija.

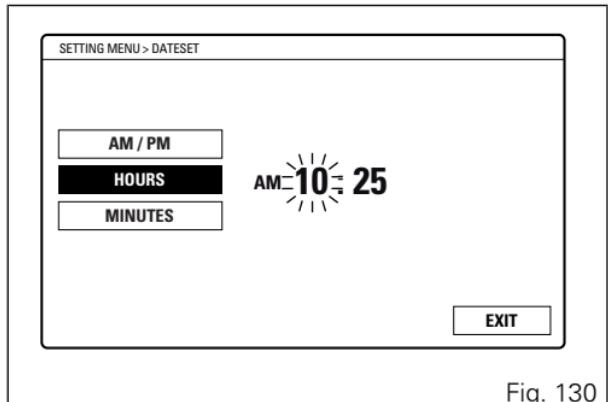


Fig. 130

Regulación minutos

Seleccionar la inscripción "MINUTE", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada, presionar el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4).

El dato relativo a los minutos empieza a destellar.
Presionando el pulsador (1) el valor de los minutos disminuye de 1: 59, 58, ..., 00, 59.

Presionando el pulsador (2) el valor de los minutos incrementa de 1: 00, 01, ..., 59, 00.

Una vez alcanzado el valor que se desea programar, presionar el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4) y el dato programado para los minutos se visualizará de manera fija.

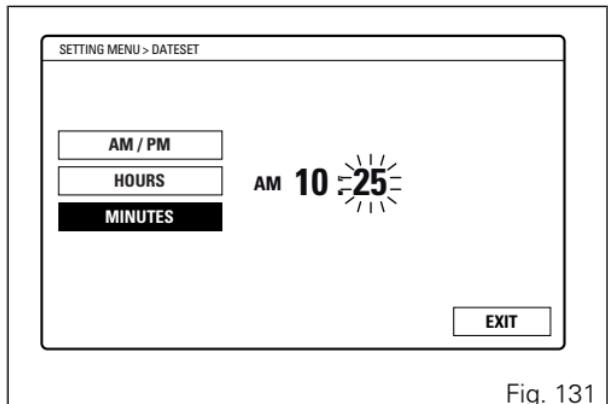


Fig. 131

Memorización de la hora

La hora se configura automáticamente al salir de cada ajuste (y los dos puntos destellan)".

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).

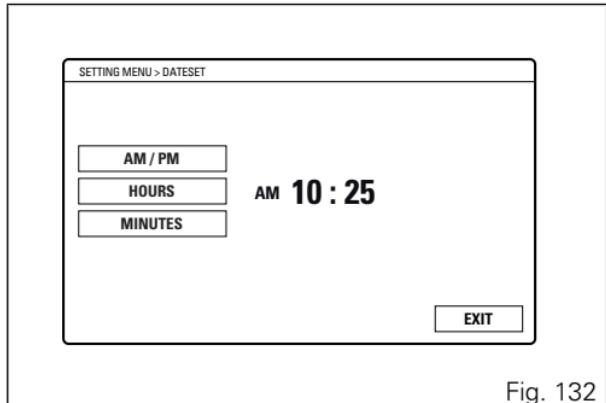


Fig. 132

Programación unidad de medida

Esta función permite modificar y forzar las unidades de medida de los valores visualizados, independientemente de la configuración País presente.

Para realizar la programación manual de las unidades de medida, se debe entrar en el Menú de Setting. Seleccionar la inscripción "UNIT SETTING", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4).

Se entra en el Menú "UNITS SETTING".

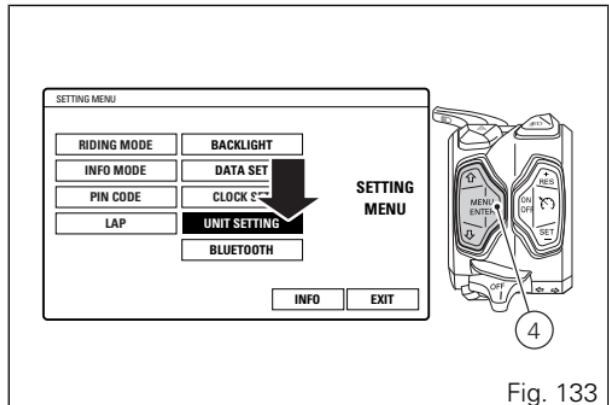


Fig. 133

Al entrar en la función a la izquierda está presente la lista de los valores para los cuales es posible configurar las unidades de medida:

- velocidad (SPEED);
- temperatura (TEMPERATURE);
- consumo combustible (CONSUMPTION);
- restablecimiento programaciones automáticas (DEFAULT).

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).

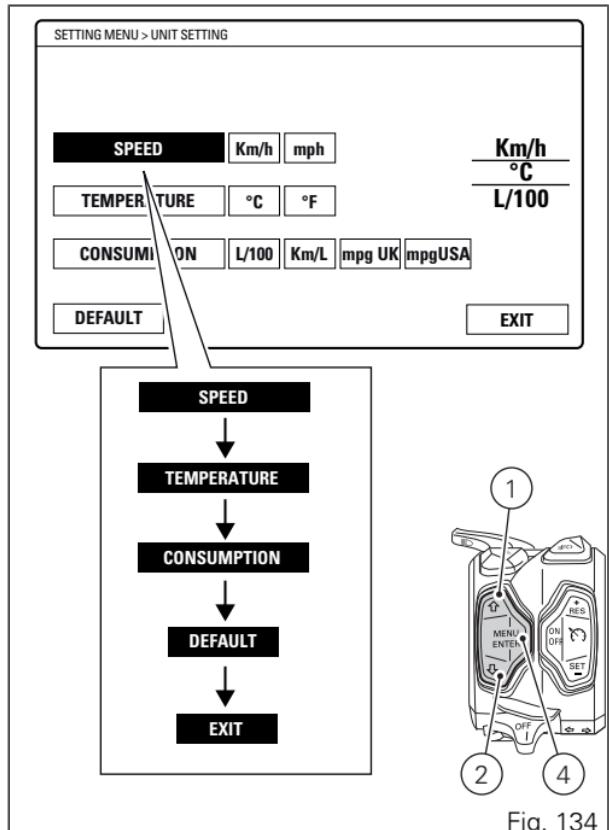


Fig. 134

Programación unidad de medida: Velocidad

Esta función permite cambiar las unidades de medida de la velocidad (y consiguientemente la distancia recorrida).

Se entra en el menú "UNITS SETTING", como descrito en las páginas anteriores.

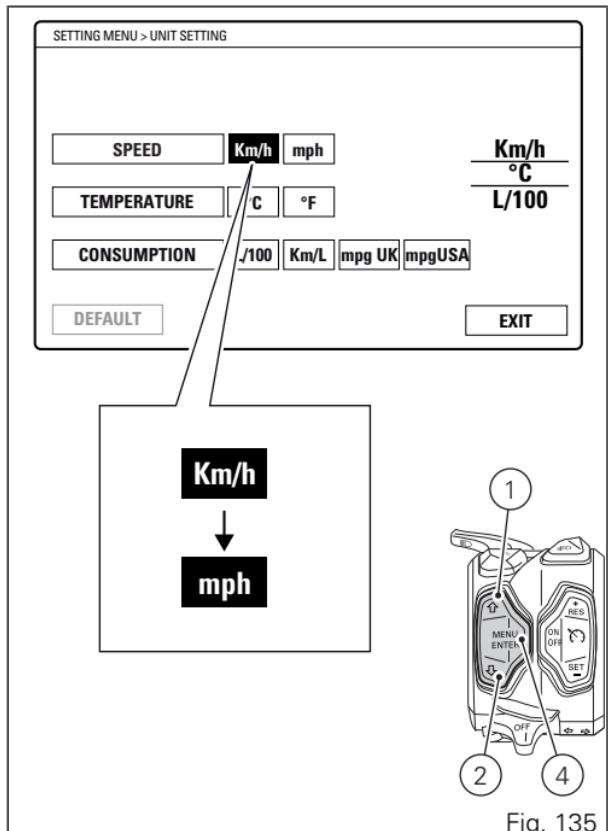
Seleccionar la inscripción "SPEED", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4). Se entra en el Menú "SPEED".

Al ingresar en la función se indica la unidad de medida actualmente en uso seguida por las posibles unidades de medida: km/h, mph.

Presionando los pulsadores (1) y (2) es posible evidenciar la unidad de medida deseada: en particular se evidencia la sucesiva con el pulsador (1) y la precedente con el pulsador (2). Una vez seleccionada la unidad deseada, presionar el pulsador

CONFIRMAR MENÚ (4) para confirmar y la unidad de medida seleccionada se memoriza y se evidencia automáticamente la inscripción EXIT.



La unidad de medida seleccionada será utilizada por el salpicadero para los siguientes valores:

- Velocidad vehículo y Velocidad media (km/h o mph);
- Totalizador, Trip1, Trip2 y Trip Fuel (km o millas).

Programación unidad de medida: Temperatura

Esta función permite cambiar las unidades de medida de la temperatura.

Se entra en el menú "UNITS SETTING", como descrito en las páginas anteriores.

Seleccionar la inscripción "TEMPERATURE", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4).

Se entra en el Menú "TEMPERATURE". Al ingresar en la función se indica la unidad de medida actualmente en uso seguida por las posibles unidades de medida: °C, °F.

Presionando los pulsadores (1) y (2) es posible evidenciar la unidad de medida deseada: en particular se evidencia la sucesiva con el pulsador (1) y la precedente con el pulsador (2). Una vez seleccionada la unidad deseada, presionar el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4) para confirmar y la unidad de medida seleccionada se memoriza y se evidencia automáticamente la inscripción EXIT.

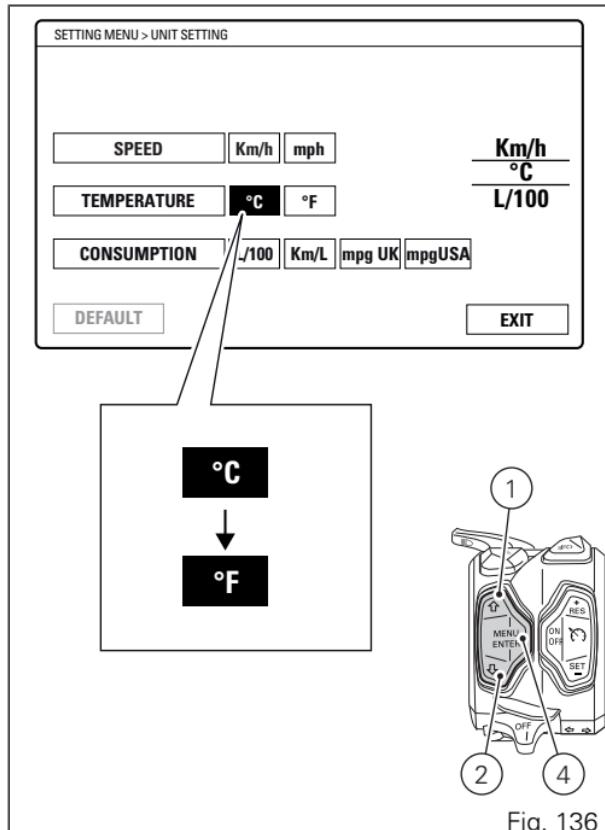


Fig. 136

La unidad de medida seleccionada será utilizada por el salpicadero para los siguientes valores:

- Temperatura líquido refrigerante motor y Temperatura aire ambiente exterior.

Programación unidad de medida: Consumo combustible

Esta función permite cambiar las unidades de medida del consumo de combustible.

Se entra en el menú "UNITS SETTING", como descrito en las páginas anteriores.

Seleccionar la inscripción "CONSUMPTION", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4). Se entra en el Menú "CONSUMPTION".

Al ingresar en la función se indica la unidad de medida actualmente en uso seguida por las posibles unidades de medida: L / 100km, km / L, mpg (UK), mpg (USA).

Presionando los pulsadores (1) y (2) es posible evidenciar la unidad de medida deseada: en particular se evidencia la sucesiva con el pulsador (1) y la precedente con el pulsador (2).

Una vez seleccionada la unidad deseada, presionar el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4) para confirmar y la unidad de medida seleccionada se memoriza y se evidencia automáticamente la inscripción EXIT.

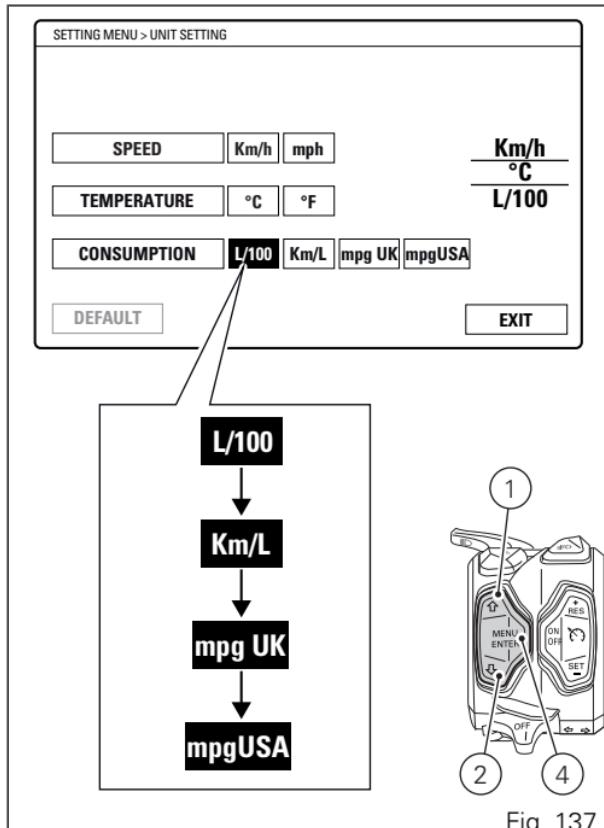


Fig. 137

La unidad de medida seleccionada será utilizada por el salpicadero para los siguientes valores:

- Consumo Instantáneo y Consumo Promedio.

Programación unidad de medida:

Restablecimiento programaciones automáticas

Esta función permite restablecer automáticamente la configuración automática de las unidades de medida de todas las dimensiones que se visualizan en el salpicadero.

Se entra en el menú "UNITS SETTING", como descrito en las páginas anteriores. Seleccionar la inscripción "DEFAULT", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2).

Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador CONFIRMAR MENÚ (4) durante 3 segundos. En el display se visualizará la indicación WAIT... durante dos segundos y finalmente la página del menú UNITS SETTING con la inscripción EXIT evidenciada.

Para salir del menú y volver a la visualización anterior evidenciar la inscripción "EXIT" y presionar el pulsador (4).

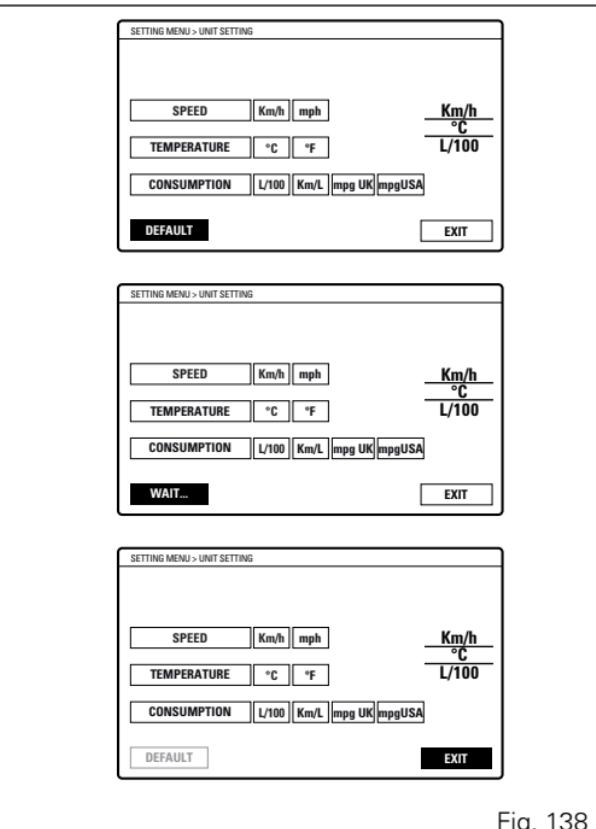


Fig. 138

Configuración dispositivos Bluetooth

Esta función permite emparejar o eliminar dispositivos Bluetooth.

Para hacer esto se debe entrar en el Menú de Setting. Seleccionar la inscripción "BLUETOOTH", presionando el pulsador (1) o el pulsador (2). Una vez evidenciada la función, presionar el pulsador (4). Se entra en el menú "BLUETOOTH", que está activo solo si dicha función lo está.

No es posible acceder al menú BLUETOOTH si el player está activo ni cuando está presente una llamada entrante, en curso o en recall.

Para realizar el procedimiento de emparejamiento de los dispositivos, consultar el párrafo "Asociación nuevo dispositivo (Pairing)".

Para realizar el procedimiento de eliminación de los dispositivos, consultar el párrafo "Eliminación dispositivo asociado".

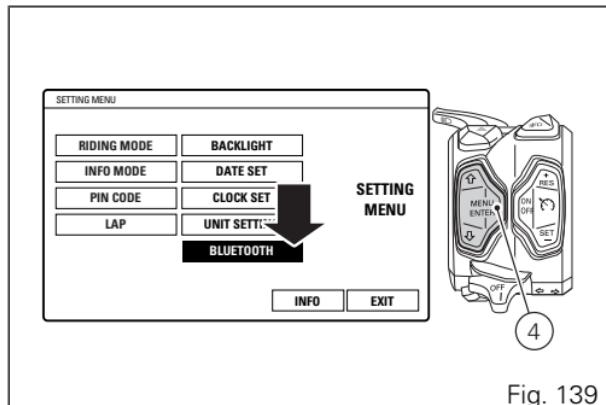


Fig. 139

Asociación nuevo dispositivo (Pairing)

Esta función permite asociar (emparejar) uno o más dispositivos Bluetooth mediante el mando "PAIRING".

Configurar el dispositivo Bluetooth para permitir ser encontrado por la central y luego encender el dispositivo y volverlo visible.

Un dispositivo Bluetooth en modalidad visible transmite una señal inalámbrica que permite que otros dispositivos lo encuentren. Esta función se denomina modalidad de asociación.

La motocicleta cuenta con una central bluetooth cuya función es actuar como un "puente" entre los diferentes dispositivos electrónicos soportados que utilizan la interfaz de comunicación bluetooth.

Atención

Los fabricantes de dispositivos Headset Bluetooth podrían aportar modificaciones a los protocolos estándar durante el ciclo de vida de los dispositivos (Smartphones y Auriculares).

Atención

Ducati no tiene control en dichas modificaciones y esto podría influir en las diferentes funciones de los dispositivos Headset Bluetooth (compartir música, reproducción multimedial, etc.) y en algunos tipos de Smartphone (según los perfiles Bluetooth soportados). Por lo tanto, Ducati no garantiza la reproducción multimedial para:

- auriculares que no sean suministrados con el "Kit Ducati cód. 981029498";
- Smartphones que no soporten los perfiles Bluetooth requeridos (aún si están asociados a auriculares suministrados con el "Kit Ducati cód. 981029498").

Atención

En caso de interferencias causadas por particulares condiciones del ambiente externo, el kit auriculares Ducati cód. 981029498 también ofrece la posibilidad de usar la función que permite compartir música en reproducción directamente desde el casco del piloto al del pasajero (para mayor información, consultar el manual de los auriculares suministrados con el kit Ducati cód. 981029498).



Nota

El kit Ducati cód. 981029498 puede adquirirse en un Concesionario o Taller Autorizado Ducati.

Al primer acceso al Setting Menu BLUETOOTH, se evidencia como primer etiqueta por defecto "PAIRING".

La función Pairing se activa presionando el pulsador (4); esta permite buscar los dispositivos Bluetooth presentes. Como consecuencia se activa el símbolo de búsqueda de dispositivo y la inscripción "WAIT...". El pairing termina automáticamente cuando se encuentran los dispositivos cercanos.

Si el pairing no se realizara correctamente, se visualizará "PAIRING LOST. PLEASE EXIT". Entonces solo será posible salir del Setting Menu BLUETOOTH y luego volver a entrar para realizar nuevamente el Pairing.

Si el Pairing se realiza correctamente, en cuanto se encuentran los dispositivos Bluetooth, sus nombres se verán indicados en una lista de dispositivos: es posible visualizar hasta un máximo de 20 dispositivos. En la lista de los dispositivos encontrados durante la fase de Pairing no estarán presentes los dispositivos anteriormente asociados aunque se encuentren con Bluetooth ON.

Si dos o más dispositivos bluetooth tienen el mismo nombre, la lista de dispositivos encontrados presentará dos o más etiquetas con el mismo nombre.

Si se encuentra un dispositivo sin nombre, éste no aparecerá en la lista de dispositivos encontrados. Durante la búsqueda es posible:

- desplazarse por la lista presionando los pulsadores (1) y (2);
- seleccionar la etiqueta "CONNECT" presionando el pulsador (4) en el dispositivo que se desea asociar. Tras la selección, la etiqueta del dispositivo seleccionado visualiza "WAIT".

Para salir de la fase de Pairing, seleccionar la etiqueta EXIT y presionar el pulsador (4).

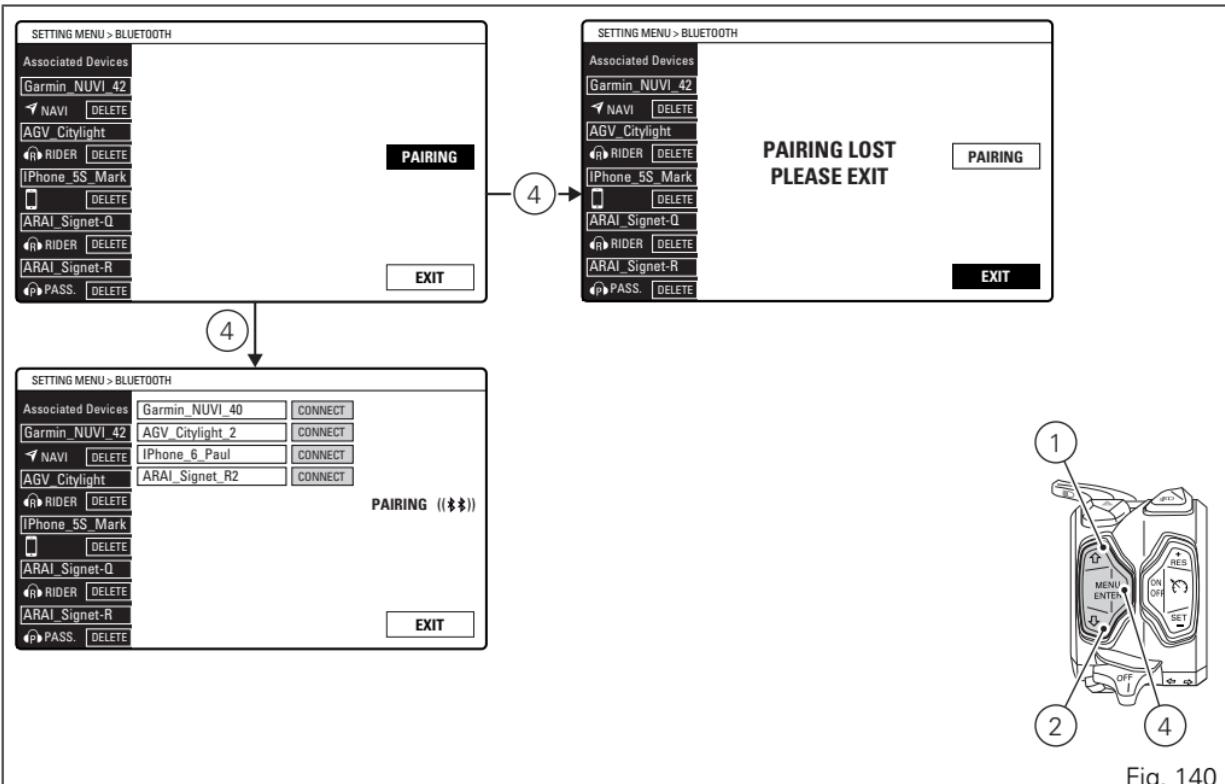


Fig. 140

Es posible asociar hasta:

- 2 smartphones;
- 1 navegador;
- 1 casco piloto;
- 1 casco pasajero.

Si ya se encuentran 5 dispositivos asociados, cuando el usuario desee realizar el Pairing aparecerá la siguiente inscripción: "MAX 5 DEVICES CAN BE ASSOCIATED" y "REFER TO USER MANUAL".

Se evidencia automáticamente la indicación DELETE relativa al primer dispositivo asociado y es posible eliminar uno o más dispositivos (ver "Eliminación Dispositivo Asociado") o salir del Setting Menu Bluetooth.

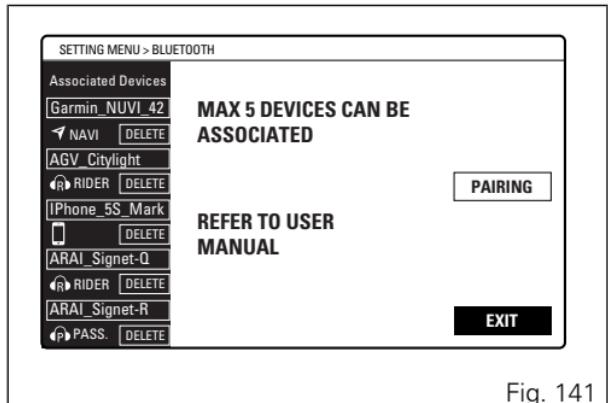


Fig. 141

Cuando se ha asociado el dispositivo, el usuario selecciona el tipo de dispositivo que ha sido conectado a través de los pulsadores (1), (2) y finalmente el (4) para confirmar. Los tipos de dispositivos son:

- Smartphone;
- Casco piloto;
- Casco pasajero;
- Navegador.

Cuando se ha seleccionado el tipo de dispositivo aparecerá "WAIT..." en el display.

Finalizada la asociación, WAIT será sustituido por el nombre del dispositivo conectado: se visualizarán solo los primeros caracteres del nombre.

La desactivación del pairing se realiza al salir del Setting Menu Bluetooth o cuando no hay otros dispositivos Bluetooth presentes más que los encontrados.

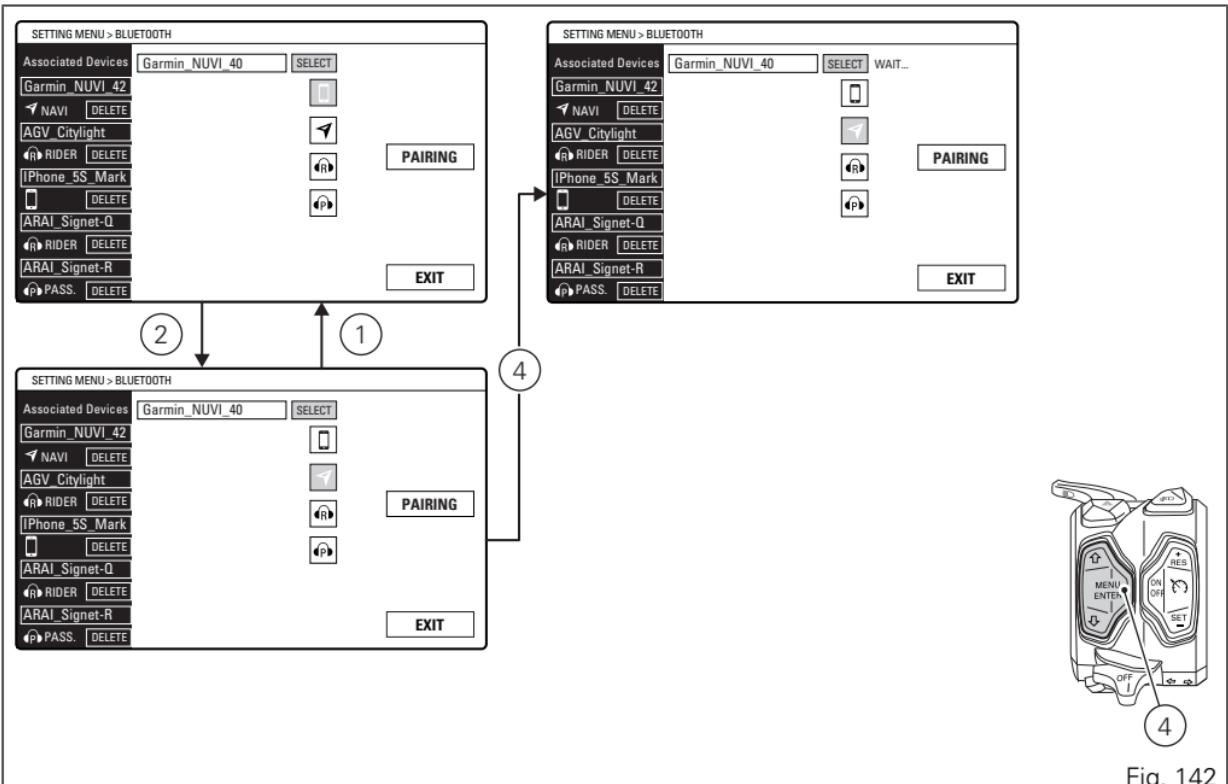


Fig. 142

Si se desea asociar un Smartphone, el procedimiento de asociación con la central Bluetooth prevé la introducción de un código de asociación (0000) necesaria solo la primera vez que se desea asociar el dispositivo con la central Bluetooth.

En este caso, en el salpicadero aparecerá la indicación del PIN a introducir "INSERT PIN ON SMARTPHONE: 0000".

Cuando el usuario introduzca el PIN en su Smartphone, el dispositivo estará asociado.

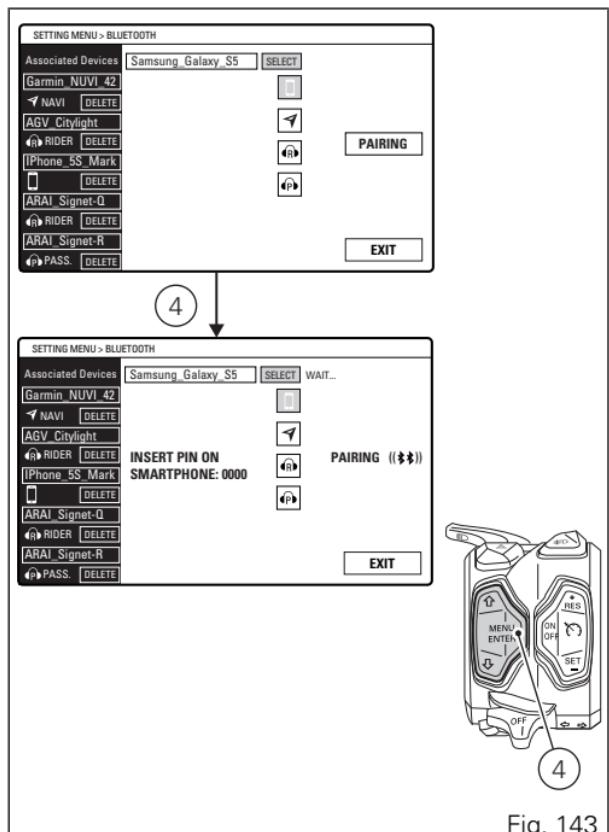


Fig. 143

Navegador

Si se desea conectar un Navegador Bluetooth, el procedimiento de conexión deberá concluirse en el navegador mismo seleccionando la conexión con la central Bluetooth de la moto. En este caso, dentro del Setting Menu Bluetooth, en fase de asociación aparecerá la inscripción "CONNECT ON NAVI", que desaparecerá en cuanto se conecten correctamente la central y el dispositivo.

Nota

Si el usuario no completa la asociación lado Navegador dentro de 90 segundos, en el salpicadero desaparecerá la pantalla de asociación y volverá a la visualización principal del Setting Menu Bluetooth.

En caso de asociación en curso, el scroll se activa tras 90 segundos desde el inicio de la asociación (en caso de errores en el procedimiento) y controla si puede seleccionar solo el borde destellante de la inscripción EXIT para abortar la asociación si fuera oportuno:

- presionando UP/DOWN, Exit se vuelve verde (y presionando ENTER es posible salir del Setting Menu Bluetooth);

- presionando UP/DOWN, Exit se vuelve blanca (en este caso no es posible salir del Setting Menu Bluetooth).

Una vez finalizada la asociación, WAIT será sustituido por el nombre del dispositivo conectado. (se realizará un scroll del nombre completo y luego la cadena se corta en los primeros caracteres que pueden visualizarse).

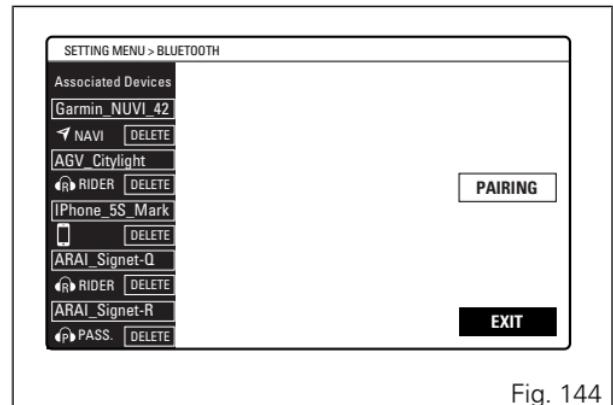


Fig. 144

Eliminación Dispositivo asociado

Desde el menú Bluetooth será posible acceder a la lista de los dispositivos asociados presionando el pulsador (4) en correspondencia con la etiqueta DEVICE.

Desde la lista de dispositivos asociados será posible seleccionar el dispositivo que se desea eliminar presionando los pulsadores (1) o (2). Luego se debe presionar durante al menos dos segundos el pulsador (4) en correspondencia con la etiqueta "DELETE" para eliminar el dispositivo.

El dispositivo eliminado desaparecerá de la lista de dispositivos asociados. Luego se actualizará la lista de dispositivos asociados. Seleccionando el marco destellante con la inscripción EXIT y presionando el pulsador (4) se sale de la lista de dispositivos asociados y se vuelve a la visualización principal del Setting Menu.

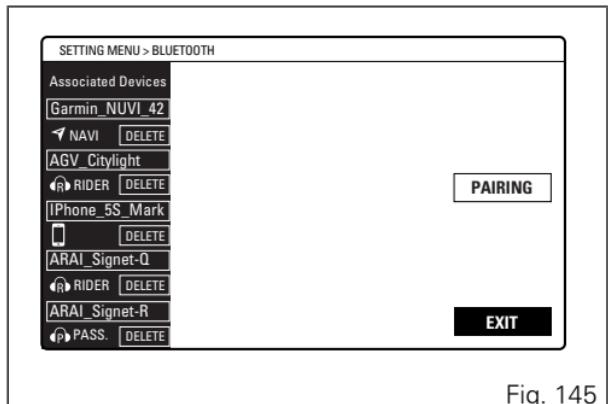


Fig. 145

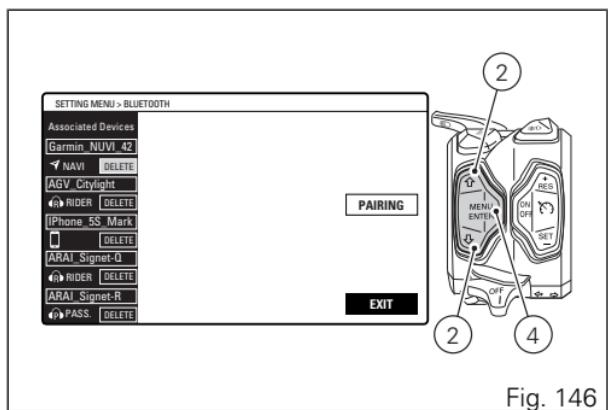


Fig. 146

Información (INFO)

Esta función permite visualizar cierta información útil. Para visualizar la "INFO" es necesario entrar en el Setting Menú, visualizar con los pulsadores (1) y (2) la indicación "INFO" y presionar el pulsador (4).

La información disponible es:

- BATTERY (tensión batería);
- RPM (indicación revoluciones motor);
- BLUETOOTH version (versión módulo Bluetooth).

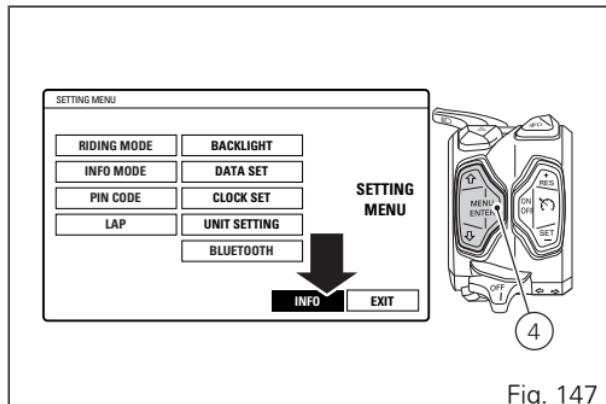


Fig. 147

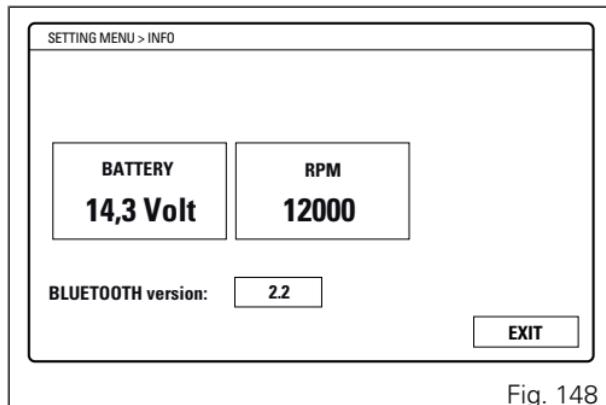


Fig. 148

Control de las luces

Luz de cruce / luz de carretera

Esta función permite reducir el consumo de la batería, regulando el encendido y el apagado del faro.

Durante el Key-on las luces de cruce y de carretera se mantienen apagadas (off), sólo se encienden las luces de posición.

Después del encendido del motor se activará la luz de cruce; con motor encendido se restablece el funcionamiento estándar de las luces: es posible comutar de luces de cruce a luces de carretera y viceversa con el pulsador (3) en posición (A) y (B). Si durante el key-on no se enciende el motor igualmente es posible activar las luces de cruce/de carretera presionando el pulsador (3) posición (C) en el conmutador izquierdo.

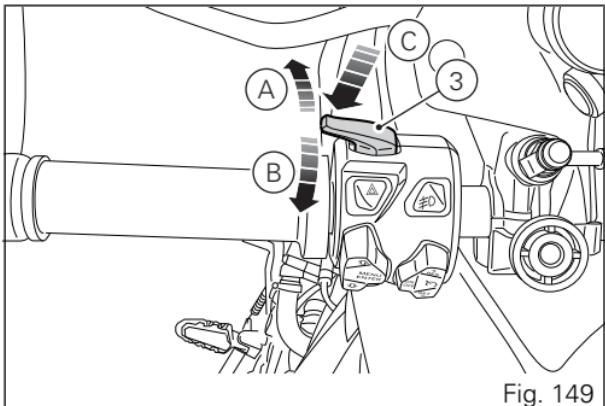


Fig. 149

Si dentro de los 60 segundos posteriores al primer encendido "manual" no se enciende el motor, las luces de cruce y/o de carretera se desactivan nuevamente (off).

En el caso en que se haya activado la luz de carretera y/o de cruce antes de encender el motor (con el procedimiento descrito), durante el arranque del motor el faro se apaga automáticamente y se activa nuevamente cuando el motor está completamente en marcha.

Función de activación y desactivación de las luces de viraje e inclinación (Cornering)

Esta función permite activar y desactivar en modo automático las luces de viraje e inclinación (Cornering). Las luces de viraje e inclinación se utilizan para iluminar durante las curvas la parte de la carretera que se encuentra cerca del ángulo delantero del vehículo del lado que se está virando. Las luces de cornering se activan a la derecha al inclinar la moto hacia la derecha y hacia la izquierda al inclinarla hacia la izquierda.

Indicadores de dirección

El salpicadero ejecuta el retorno automático de los indicadores de dirección.

Para activar el indicador de dirección izquierdo presionar el pulsador (10) en posición (I), mientras que para activar el derecho es necesario presionar el pulsador (10) en posición (L).

Es posible desactivar los indicadores presionando el pulsador (10) del commutador izquierdo.

En el caso en que no se realice el reset manual del mando indicador de dirección, el salpicadero desactiva automáticamente el indicador de dirección cuando se han recorrido 500 m (0,3 millas) desde la activación del mando. El recuento de la distancia recorrida para la desactivación automática se activa sólo con velocidades inferiores a 80 km/h (50 mph). Si se inicia el cálculo de la distancia recorrida para la desactivación automática y a continuación se supera el límite de velocidad de 80 km/h (50 mph), el cálculo se interrumpe y vuelve a comenzar cuando la velocidad vuelve a ser inferior al umbral indicado.

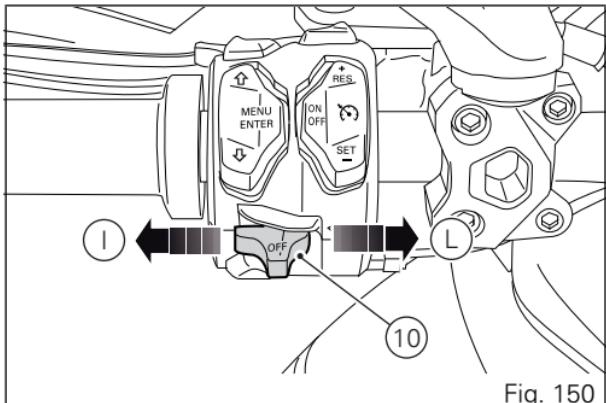


Fig. 150

Función Hazard (4 luces intermitentes)

La función "Hazard" permite activar contemporáneamente los cuatro indicadores de dirección para indicar una condición de emergencia. Es posible activar la función "Hazard" presionando el pulsador (11). La activación será posible solo con el vehículo encendido (Key-on). Cuando la función "Hazard" se encuentra activada parpadean contemporáneamente los cuatro indicadores de dirección y los testigos presentes en el salpicadero. Es posible desactivar manualmente la función "Hazard" solo con el vehículo encendido (Key-ON) presionando el pulsador (11).

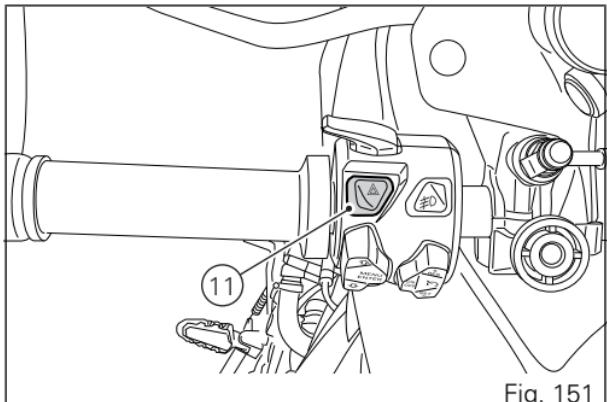


Fig. 151

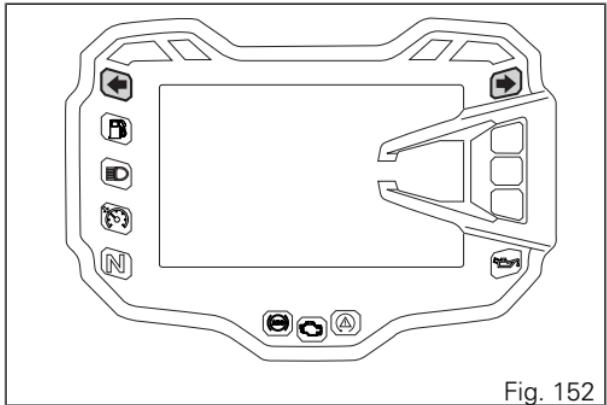


Fig. 152

Una vez activada la función "Hazard", si se apaga el vehículo (llave girada a la posición "OFF"), la función permanece activa durante 2 horas. Al terminar de estas 2 horas, los indicadores de dirección se apagan en modo automático para proteger la batería.

Nota

Si se realiza un Key-on de la motocicleta con función "Hazard" activada, la función permanece activada (se admite la interrupción temporal del mando indicadores durante el control inicial del salpicadero).

Nota

Si en cualquier momento en el cual la función está activa hay una interrupción imprevista de la batería, al restablecerse la tensión el salpicadero desactiva la función.

Nota

La función "Hazard" tiene prioridad sobre el normal funcionamiento de cada uno de los indicadores de dirección, mientras se encuentre activada no es posible activar de manera individual el indicador de dirección derecho o izquierdo.

Indicación "Presionar el pulsador de encendido para bloquear la dirección" (al Key-Off)

Esta función indica que se debe presionar el pulsador para activar el bloqueo de dirección.

En los primeros 60 segundos posteriores al apagado del vehículo es posible activar el bloqueo de dirección presionando el pulsador de arranque.

La indicación "KEEP PRESSED TO LOCK" se activa si el pulsador de arranque se presiona durante al menos 1 segundo.

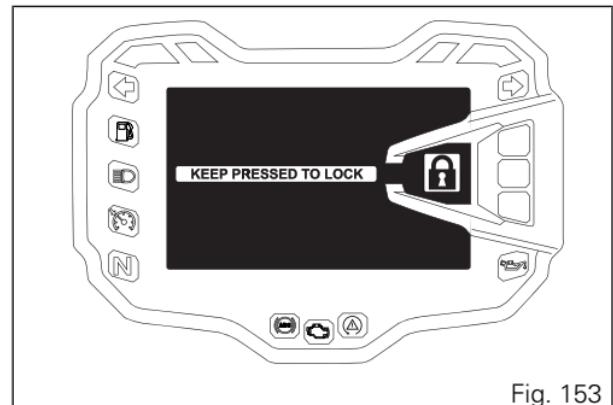


Fig. 153

Indicación Bloqueo de dirección introducido (al Key-Off)

Esta función indica que el bloqueo de dirección ha sido activado durante el Key-Off.

Si el bloqueo de dirección se ha activado correctamente, el salpicadero activa durante 5 segundos la indicación "STEERING LOCKED" en el display.

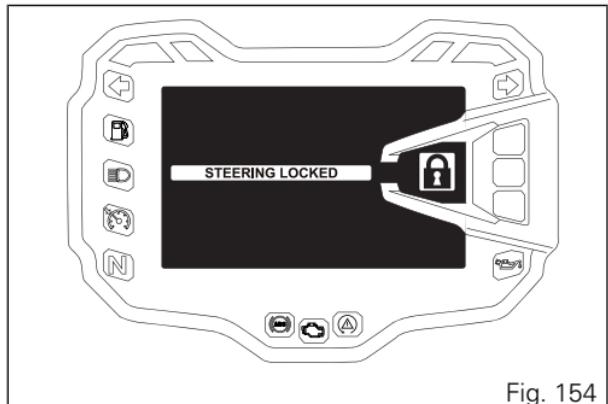


Fig. 154

El sistema Immobilizer

Para aumentar la protección contra el robo, la motocicleta está dotada de un sistema electrónico de bloqueo del motor (IMMOBILIZER) que se activa automáticamente cada vez que se apaga el cuadro.

Cada llave tiene un dispositivo electrónico en la empuñadura que tiene la función de modular la señal emitida durante el arranque, desde una antena especial incorporada en la cúpula. La señal modulada constituye la "palabra clave", siempre diferente en cada encendido, con la cual la central reconoce la llave y, solo bajo esta condición, admite la puesta en marcha del motor.

Llaves

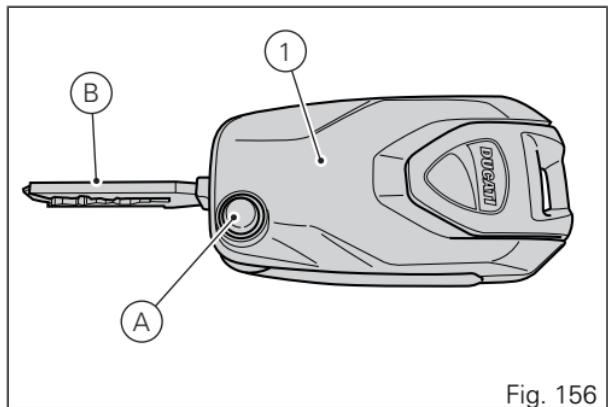
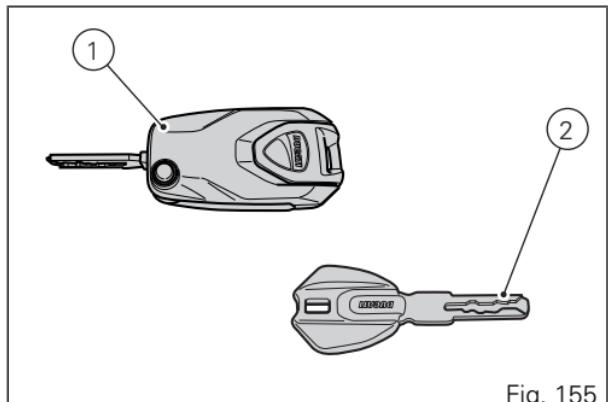
Con la motocicleta se entregan:

- n° 1 llave activa (1);
- n° 1 llave pasiva (2).

Estas contienen el código utilizado por el sistema "Hands free" para realizar el key-on en diferentes modos.

La llave activa (1) es la que se utiliza normalmente, cuenta con un pulsador (A) que al presionarlo libera la parte metálica (B).

El retorno de la parte metálica se obtiene acompañando a la misma dentro de la empuñadura.



Dentro de la llave activa se encuentra una batería que debe sustituirse cuando, al encender el salpicadero, se visualiza el mensaje "low level" bajo los símbolos de la llave y de la pila.



Nota
En estos casos se recomienda sustituir la batería lo antes posible.

Cuando el nivel de carga se encuentra bajo un cierto límite, la llave solo puede trabajar en modalidad pasiva, como la llave pasiva. En este caso, en el salpicadero no aparece ningún mensaje.

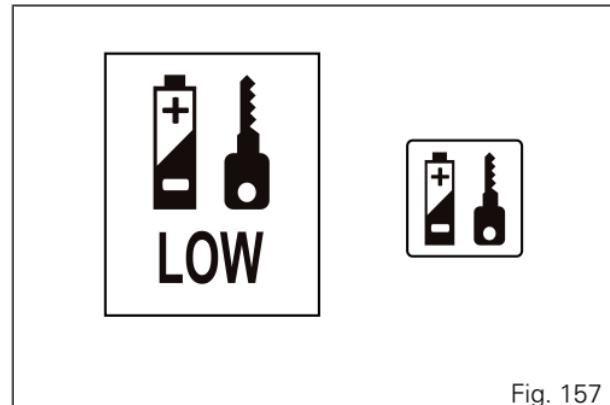


Fig. 157



Atención

No se debe viajar con la llave (activa o pasiva) introducida en la cerradura del tapón depósito ni en la cerradura del asiento, ya que podría liberarse y constituir un potencial peligro. Además, si fuera golpeada, la parte mecánica de la llave y el circuito integrado podrían dañarse.

Conducir en condiciones meteorológicas adversas con la llave introducida podría causar daños a su circuito integrado.

No dejar la llave en la motocicleta durante su lavado porque podría dañar la llave al no ser hermética.

Sustitución batería de la llave activa



Nota

Luego de la sustitución de la batería no es necesario reprogramar las llaves.

Extraer la parte metálica de la batería.

Quitar la carcasa trasera de plástico de la empuñadura empujándolo hacia adelante y levantándolo como ilustran las figuras.

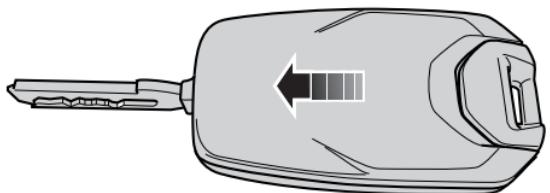


Fig. 158

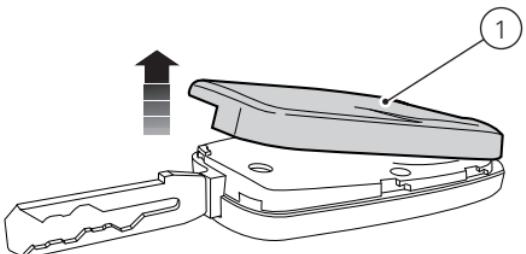


Fig. 159

Una vez separadas las carcasa de plástico extraer la vaina de protección de la batería (2).

Extraer la batería (3) y sustituirla con una nueva.

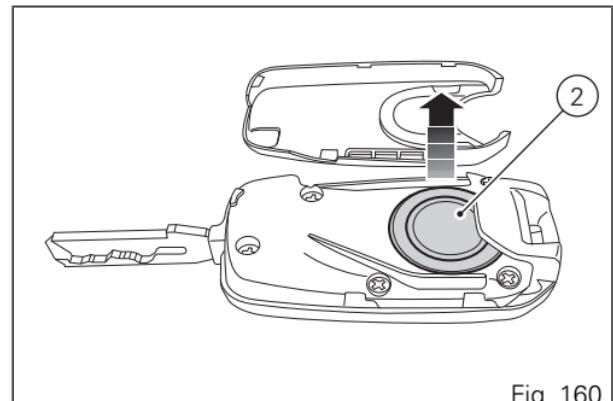


Fig. 160

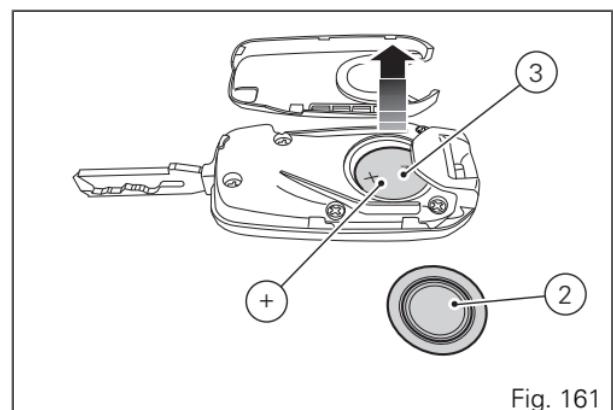


Fig. 161

Introducir la batería en su sede prestando atención a las polaridades: el polo positivo (+) debe estar hacia arriba.

! Importante

Usar solo baterías del tipo recomendado.

Colocar la vaina (2) para asegurar la batería.

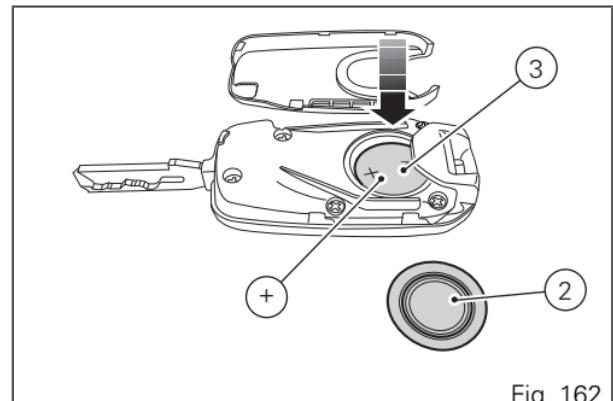


Fig. 162

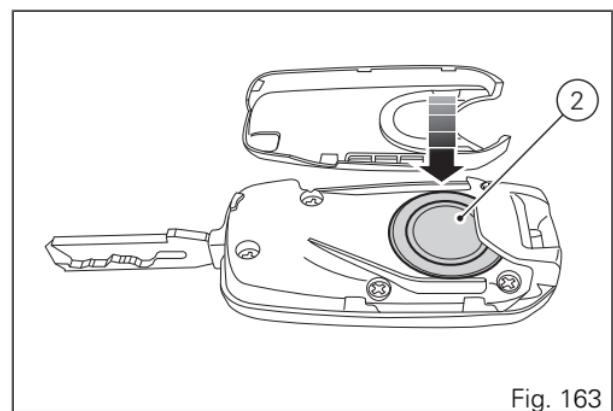


Fig. 163

Volver a colocar la carcasa trasera de plástico y empujarla presionando levemente como ilustra la figura.

Asegurarse del cierre y también que la llave resulte correctamente cerrada.

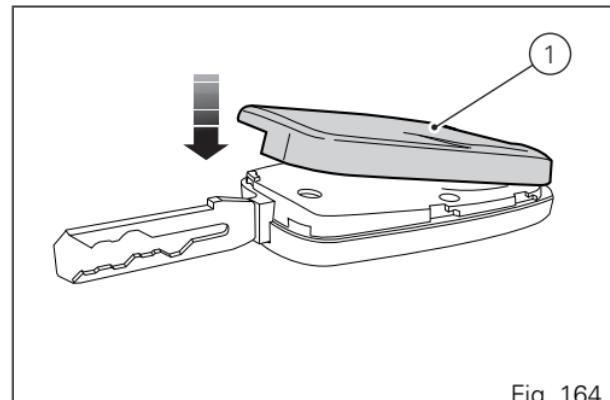


Fig. 164

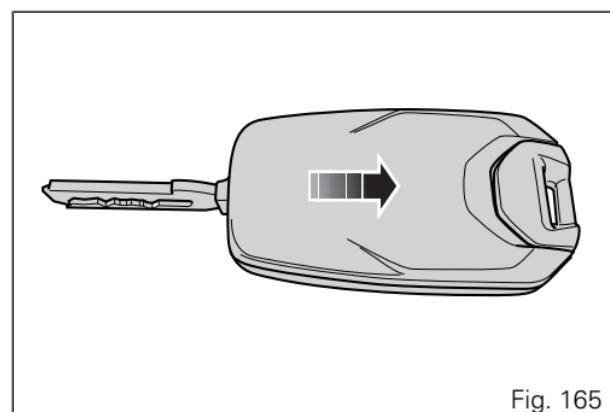


Fig. 165

Duplicado de las llaves

Cuando el cliente necesita llaves suplementarias, debe dirigirse a la red asistencial Ducati y llevar consigo todas las llaves que tenga en su poder. La red asistencial Ducati realizará la memorización de todas las llaves nuevas y de las que ya tiene en su poder.

La red asistencial Ducati podrá solicitar al cliente que demuestre ser el propietario de la motocicleta.

Los códigos de las llaves no presentadas durante el procedimiento de memorización serán borrados de la memoria para garantizar que las llaves eventualmente perdidas no puedan arrancar el motor.

Desbloqueo vehículo mediante PIN CODE

En caso de funcionamiento incorrecto del sistema de reconocimiento llave o funcionamiento incorrecto de la llave, el salpicadero permite al usuario la introducción del propio código PIN para desbloquear momentáneamente el vehículo.

Si la función PIN CODE está activada, el salpicadero activa en el "Menú 1" la posibilidad de introducir el código de desbloqueo y aparece la indicación INSERT PIN CODE y abajo la línea de tres puntos con el cero ("0") como primera cifra.

Introducción del código:

- 1) Presionar el pulsador (4), se evidencia en verde sólo una cifra con indicado el número "0";
- 2) cada vez que se presiona el pulsador (2) el número incrementa de uno (+ 1) hasta el valor "9" y luego comienza nuevamente desde "0";
- 3) cada vez que se presiona el pulsador (1) el número disminuye de uno (- 1) hasta el valor "1" y luego comienza nuevamente desde "0";
- 4) presionar el pulsador (4) para confirmar el número.

Repetir las operaciones hasta la confirmación de las 4 cifras que componen el PIN CODE.

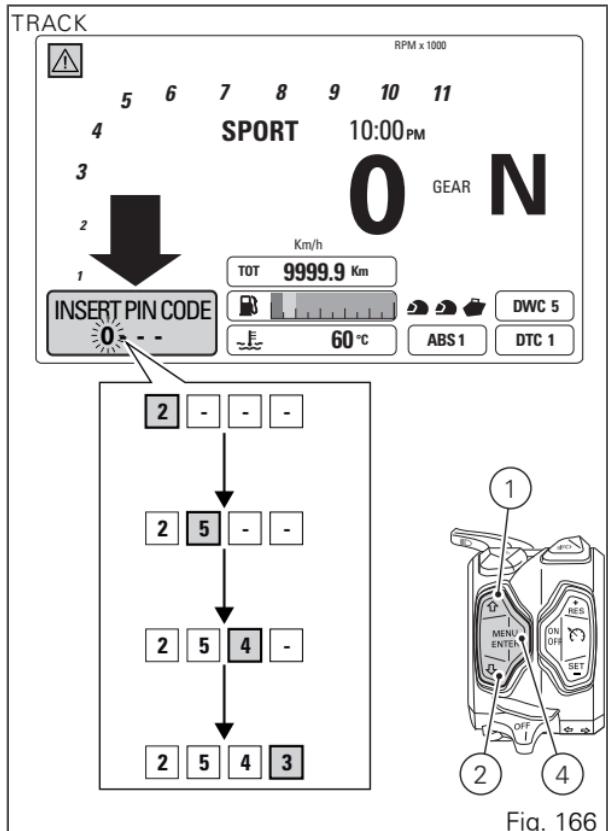


Fig. 166

Cuando se presiona el pulsador (4) para la confirmación del cuarto y último número:

- si el código PIN no es correcto, el salpicadero visualiza durante 3 segundos la indicación **WRONG** y sucesivamente vuelve a evidenciar la línea de cuatro puntos "----" para permitir un nuevo intento de introducción del código. El número de intentos posibles está regulado por un tiempo predefinido de 2 minutos.
- si el código PIN es correcto, el salpicadero visualiza durante 3 segundos la indicación **CORRECT** y luego visualiza la "pantalla estándar".



Importante

Si fuera necesario ejecutar este procedimiento para poner en marcha el vehículo, dirigirse a la brevedad a un Taller Autorizado Ducati para resolver el problema.

TRACK

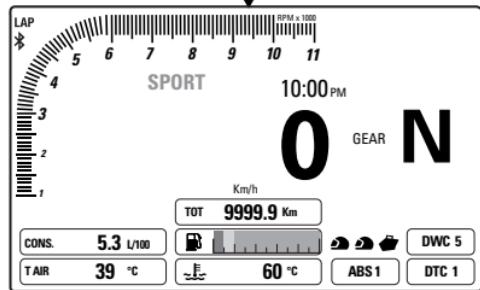
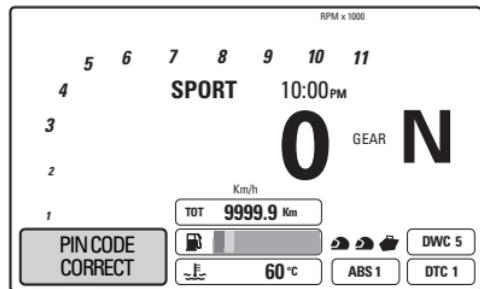
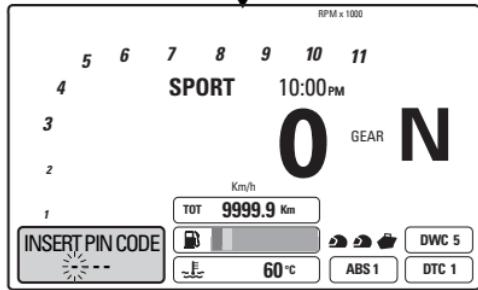
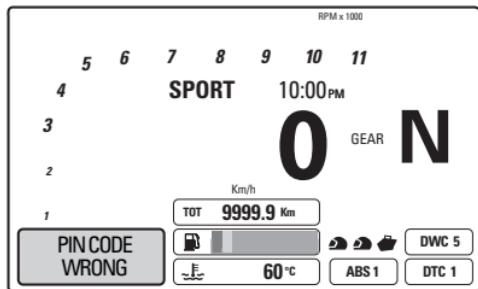


Fig. 167

Mandos para la conducción

Posición de los mandos para la conducción de la motocicleta

Atención

Este capítulo ilustra la ubicación y la función de los mandos necesarios para manejar la motocicleta. Leer atentamente las instrucciones antes de utilizar los mandos.

- 1) Salpicadero.
- 2) Sistema "Hands free".
- 3) Conmutador izquierdo.
- 4) Leva mando embrague.
- 5) Pedal mando freno trasero.
- 6) Conmutador derecho.
- 7) Puño giratorio mando acelerador.
- 8) Leva mando freno delantero.
- 9) Pedal mando cambio.

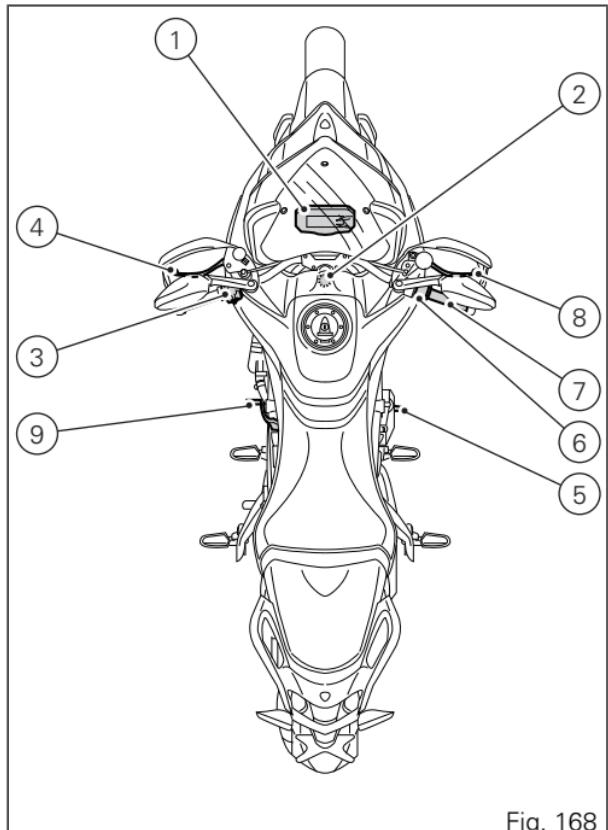


Fig. 168

Sistema "Hands free"

El sistema Hands free se compone de los siguientes elementos:

- 1) Bloque Hands free;
- 2) Antena;
- 3) Llave activa;
- 4) Llave pasiva;
- 5) Tapón eléctrico (Opcional).

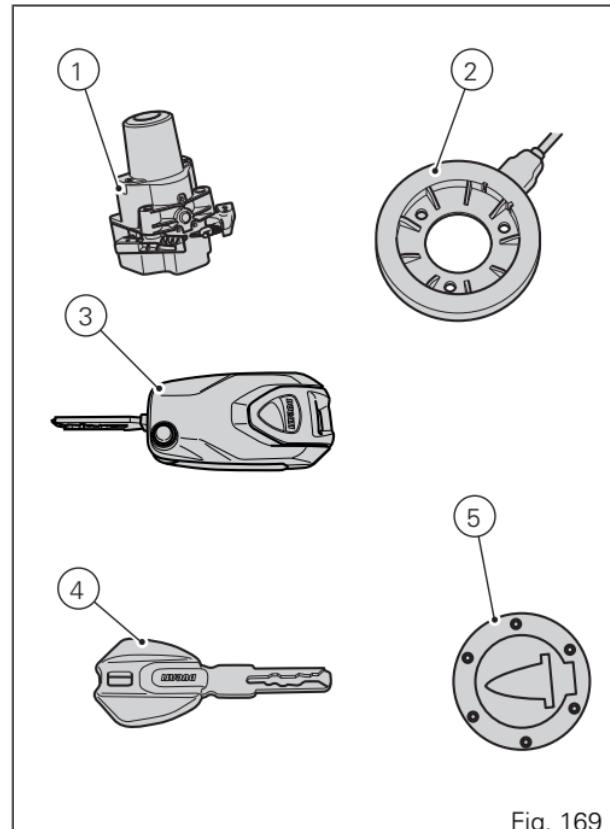


Fig. 169

Apertura y cierre portillo Hands free

El bloque "Hands free" (1, Fig. 169) está ubicado en la parte delantera del depósito y para acceder es necesario quitar el portillo (8) levantándolo hacia arriba.

Volver a cerrar el portillo (8), asegurándose de introducir respectivamente los pernos (A) en las gomas (B) presionando las lengüetas hasta el encastre.

En la versión USA el pulsador de emergencia en el bloque Hands free puede alcanzarse sin quitar el portillo (8).

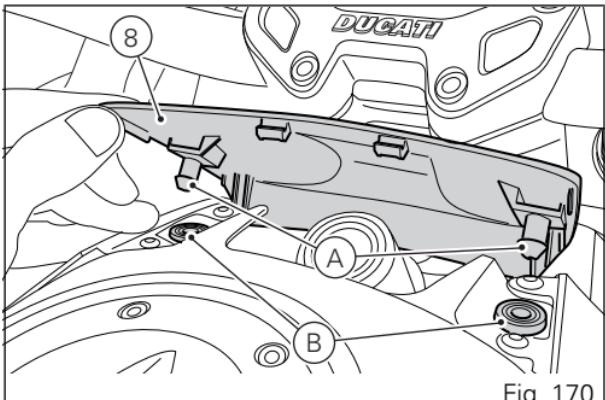


Fig. 170

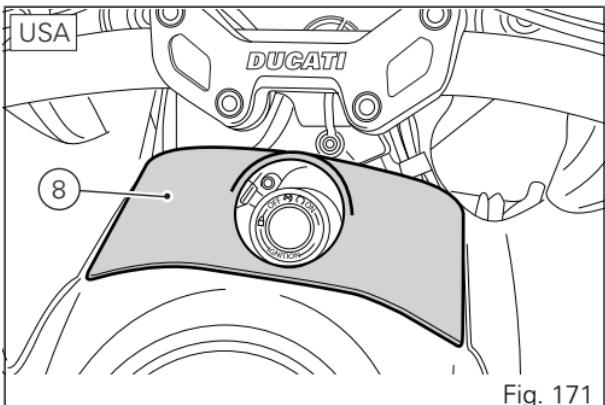


Fig. 171

Encendido "key-on" y apagado "key-off" del sistema Hands free

El key-on consiste en el encendido del Hands free y de todos los dispositivos electrónicos. El key-off consiste en el apagado del Hands free y de todos los dispositivos electrónicos, y permite el apagado del motor. El key-on se produce presionando el pulsador (6) del manillar en el conmutador derecho o presionando el pulsador de emergencia (7) en el bloque Hands free. El key-off se realiza presionando el pulsador (6) del manillar en el conmutador derecho o presionando el pulsador (7) en el bloque Hands free.

Atención

El pulsador (7) permanece escondido debajo del portillo (8). Quitarlo para alcanzar el pulsador (7).

Nota

El uso de uno de los dos pulsadores (6) o (7) no excluye el otro, por ej.: si se enciende con uno, se puede apagar con el otro y viceversa

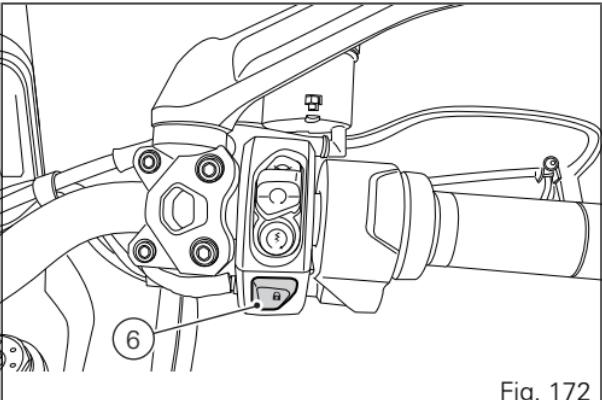


Fig. 172

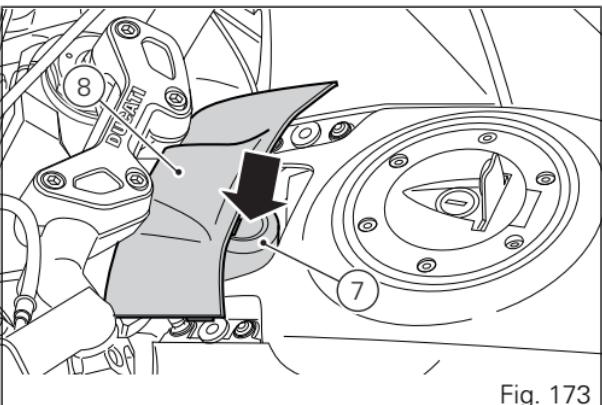


Fig. 173

El key-on es posible solo en presencia de una de las dos llaves (3) o (4) o con el pin code. El key-off es posible incluso sin la presencia de la llave (3) o (4). El key-off se produce cuando la velocidad del vehículo es igual a cero, presionando el pulsador (6) en el manillar o presionando el pulsador (7) Hands free; con velocidad diferente de cero, solo presionando el pulsador (7) Hands free.



Nota

La llave activa (3) con batería descargada actúa como llave pasiva (4). El salpicadero indica el estado de la batería descargada.

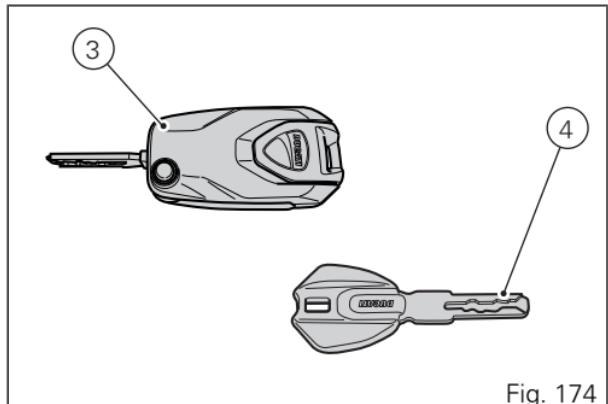


Fig. 174

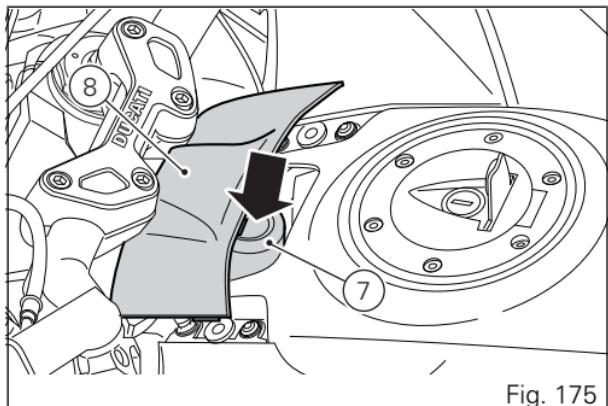


Fig. 175

La parte mecánica (A) de la llave (3) se usa para abrir el tapón del combustible, la cerradura del asiento y de las bolsas. La parte metálica (A) de la llave (3) permanece escondida dentro de la misma, y sale presionando el pulsador (B).

 Nota

Con el vehículo en "key-on" y "motor apagado", luego de treinta segundos consecutivos sin la presencia de la llave activa (3) la motocicleta se apaga automáticamente sin que el usuario ejecute ninguna acción.

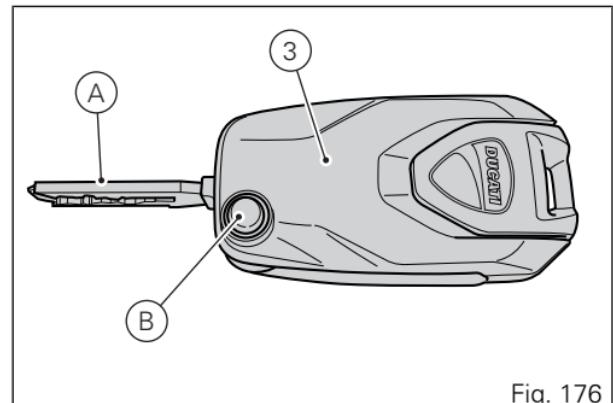


Fig. 176

Key-on/key-off con la tecla del manillar con llave activa

El key-on se obtiene presionando la tecla (6) del manillar y con la presencia de la llave activa (3, Fig. 174).



Nota

La llave activa (3) tiene un radio de acción de aproximadamente 1,5 m, por lo tanto puede funcionar dentro de este radio.

El key-off se obtiene presionando la tecla (6) del manillar, incluso sin la presencia de la llave (3, Fig. 174) cuando la velocidad del vehículo es igual a cero.

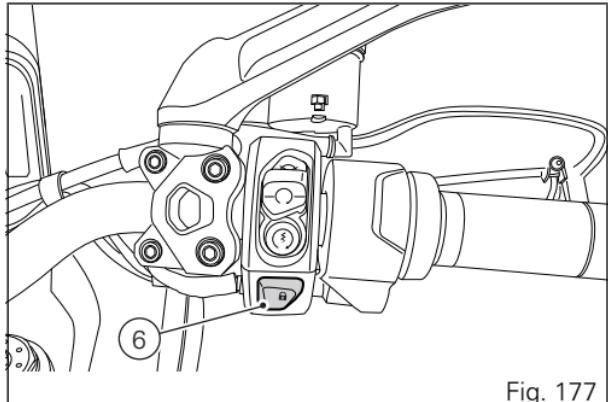


Fig. 177

Key-on/key-off con la tecla en el bloque Hands free con llave activa

El key-on se obtiene presionando el pulsador (7) en el bloque Hands free (1, Fig. 169) y con la presencia de la llave activa (3, Fig. 174).

Nota

La llave activa (3) tiene un radio de acción de aproximadamente 1,5 m, por lo tanto puede funcionar dentro de este radio.

El key-off se obtiene presionando el pulsador (7) en el bloque Hands free (1, Fig. 169), incluso sin la presencia de la llave (3, Fig. 174).

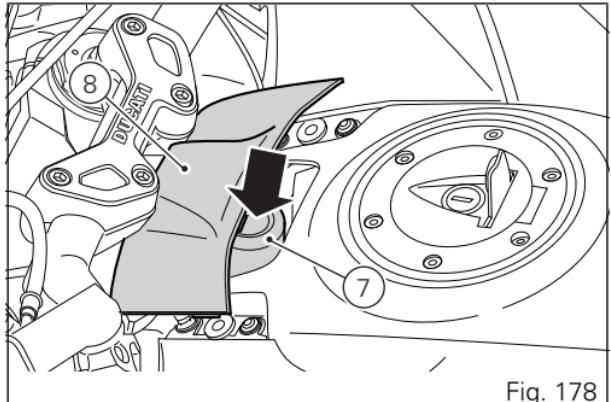


Fig. 178

Key-on/key-off con la tecla del manillar con llave pasiva

El key-on se obtiene presionando la tecla roja (6) del manillar y con la presencia de la llave pasiva (4, Fig. 174).



La llave pasiva (4) tiene un radio de acción de pocos cm, por lo tanto la llave (4) debe estar cerca de la antena (2).

El key-off se obtiene presionando la tecla roja (6) del manillar, incluso sin la presencia de la llave (4, Fig. 174) cuando la velocidad del vehículo es igual a cero.

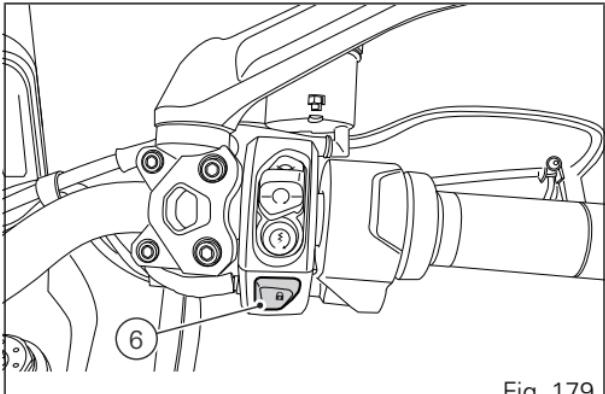


Fig. 179

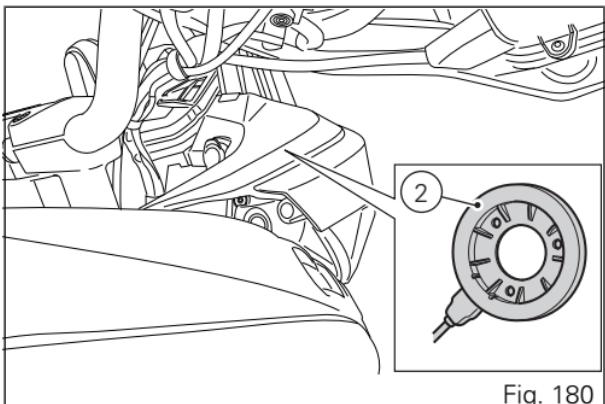


Fig. 180

Key-on/key-off con la tecla en el bloque hands free con llave pasiva

El key-on se obtiene presionando el pulsador (7) en el bloque hands free y con la presencia de la llave pasiva (4, Fig. 174).

 Nota

La llave pasiva (4) tiene un radio de acción de pocos cm, por lo tanto la llave (4) debe estar cerca de la antena (2).

El key-off se obtiene presionando el pulsador (7) en el bloque Hands free (1, Fig. 169), incluso sin la presencia de la llave (4, Fig. 174).

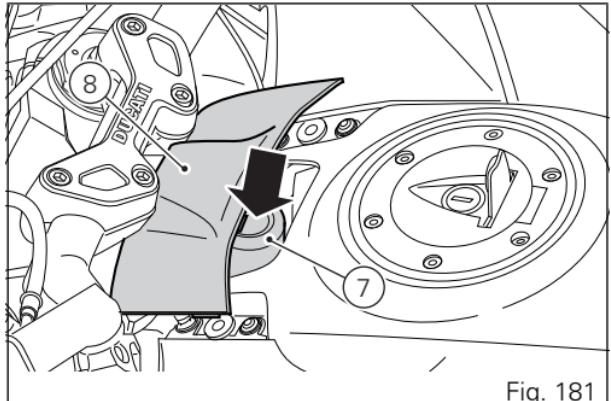


Fig. 181

Key-on/key-off con el pin code (desbloqueo Immobilizer)

El key-on se obtiene presionando el pulsador (7) en el bloque hands free (1, Fig. 169) sin la presencia de las llaves (3, Fig. 174) y (4, Fig. 174) e introduciendo el pin code en el salpicadero.

El key-off se obtiene presionando el pulsador (6) en el manillar de la posición motor On a la posición de motor Off.

Después de cada key-off, si faltan las llaves, se debe ingresar el pin code en el siguiente key-on. El pin code será introducido por el cliente cuando reciba la motocicleta. Sin el pin code la función no está habilitada. Al presionar el pulsador Hands Free (7) el salpicadero activa la retroiluminación y el display circular para permitir la introducción del pin code de cuatro cifras. Si el pin es correcto se enciende el salpicadero y se habilita la puesta en marcha del motor. El pin se debe ingresar dentro de los 120 segundos; transcurrido este tiempo se obtiene automáticamente el Key-off.

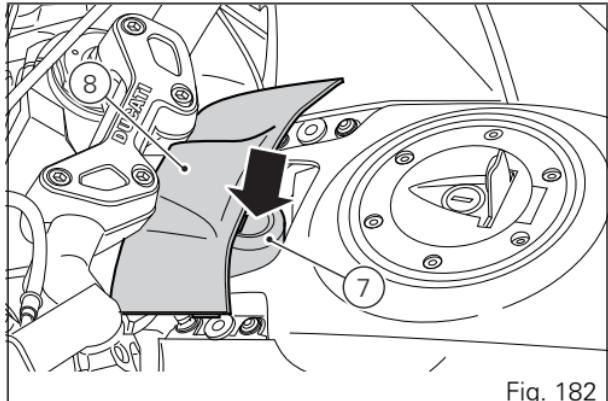


Fig. 182

Función introducción del PIN CODE para desbloquear el vehículo

Esta función permite encender "temporalmente" el vehículo en caso de "mal funcionamientos" en el sistema HF (Hands Free).

Para activar la función, si resulta imposible encender el vehículo con el pulsador de encendido normal, presionar el pulsador Hands Free (7) "de emergencia" levantando el portillo (8).

Tras haber presionado el pulsador, el salpicadero activa la página de introducción del código de desbloqueo y aparece la indicación INSERT PIN CODE y abajo la línea de cuatro puntos evidenciados en verde "-----".

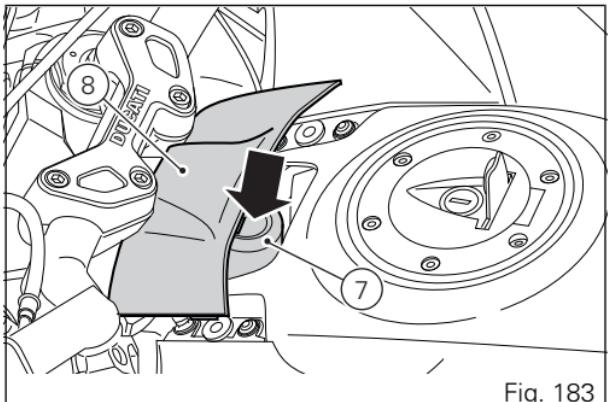


Fig. 183

Introducción del código:

- 1) Presionar el pulsador (4), se evidencia en verde sólo una cifra con indicado el número "0";
- 2) cada vez que se presiona el pulsador (2) el número incrementa de uno (+ 1) hasta el valor "9" y luego comienza nuevamente desde "0";
- 3) cada vez que se presiona el pulsador (1) el número disminuye de uno (- 1) hasta el valor "1" y luego comienza nuevamente desde "0";
- 4) presionar el pulsador (4) para confirmar el número.

Repetir las operaciones hasta la confirmación de las 4 cifras que componen el PIN CODE.

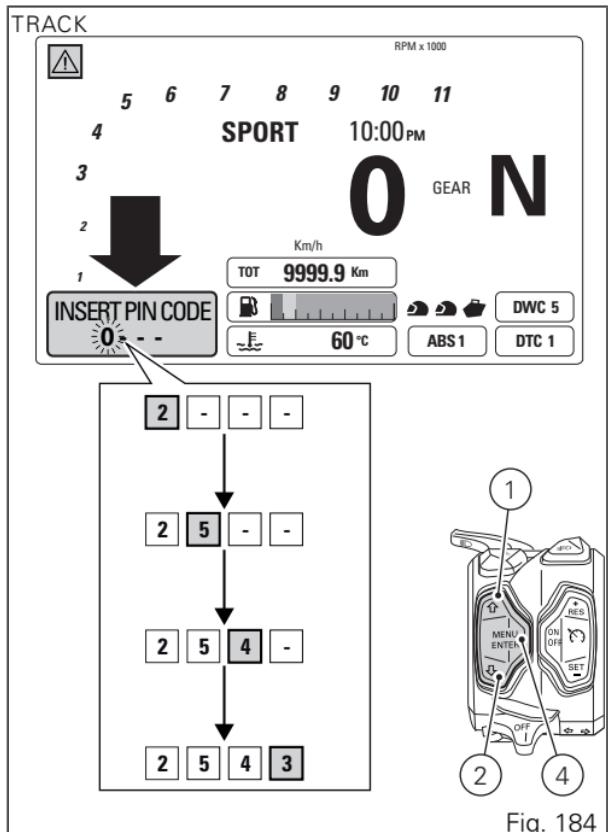


Fig. 184

Cuando se presiona el pulsador (4) para la confirmación del cuarto y último número:

- si el código PIN no es correcto, el salpicadero visualiza durante 3 segundos la indicación **WRONG** y sucesivamente vuelve a evidenciar la línea de cuatro puntos "----" para permitir un nuevo intento de introducción del código. El número de intentos posibles está regulado por un tiempo predefinido de 2 minutos.
- si el código PIN es correcto, el salpicadero visualiza durante 3 segundos la indicación **CORRECT** y luego visualiza la "pantalla estándar".



Importante

Si fuera necesario ejecutar este procedimiento para poner en marcha el vehículo, dirigirse a la brevedad a un Taller Autorizado Ducati para resolver el problema.

TRACK

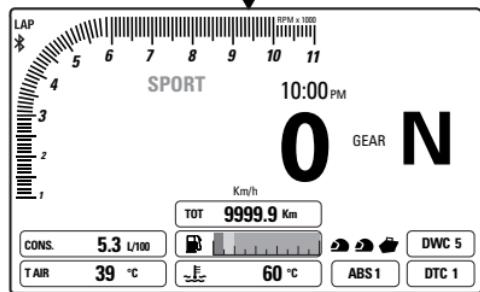
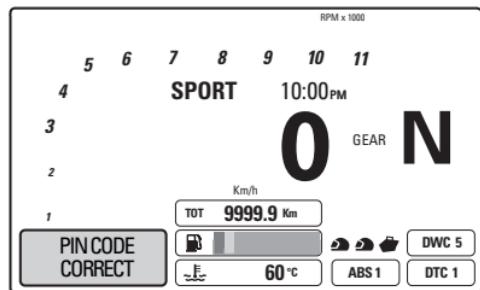
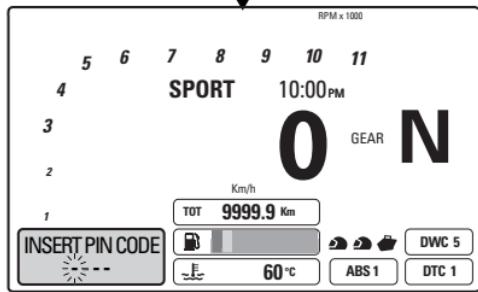
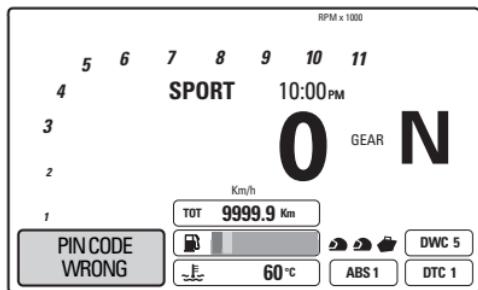


Fig. 185

Conmutador izquierdo

- 1) Conmutador, mando selección luces de dos posiciones:
 - empujado hacia arriba (A) luz de carretera encendida (), indicado en posición inicial (B) luz de cruce encendida ();
 - (C) empujado hacia abajo ráfaga luz de carretera ();
 - (FLASH), función "Start-Stop lap".
- 2) Pulsador activación/desactivación de las luces intermitentes (Hazard).
- 3) Pulsador activación/desactivación faros antiniebla (opcionales).

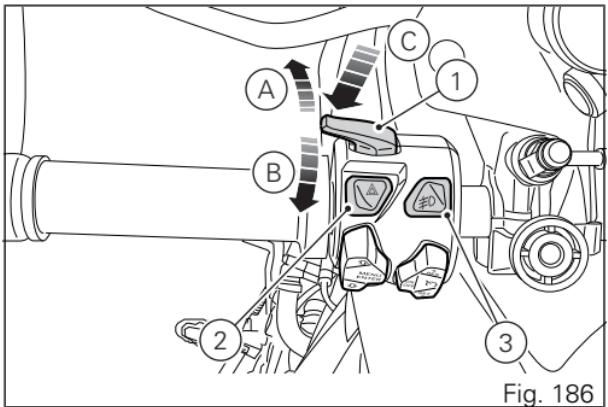


Fig. 186

- 4) Pulsador de navegación menú.
- 5) Pulsador Cruise Control.
- 6) Pulsador indicador de dirección de tres posiciones (↔):
- posición central = apagado;
 - posición (↑) = giro a la izquierda;
- 7) Pulsador de desactivación indicadores de dirección.
- 8) Pulsador (⟳) = claxon.

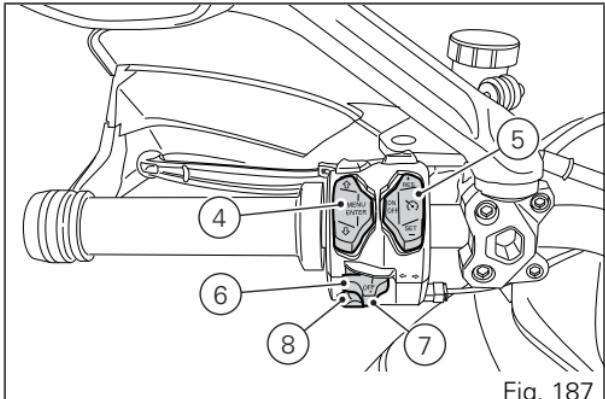


Fig. 187

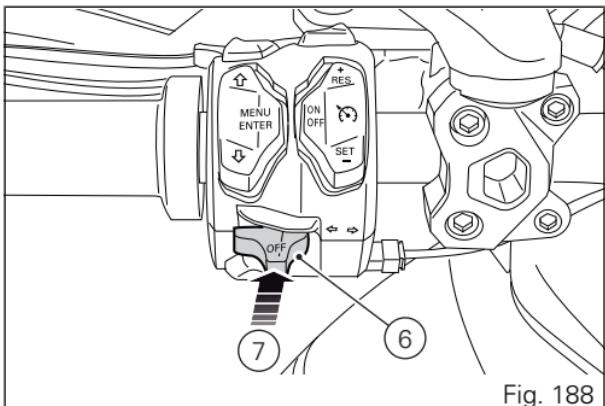


Fig. 188

El pulsador (4) navegación menú tiene tres posiciones:

- (D) scroll de las funciones del menú (menú UP);
- (E) scroll de las funciones del menú (menú DOWN);
- (F) confirma el menú.

El pulsador (5) Cruise Control tiene tres posiciones:

- (G) activación/desactivación Cruise Control;
- (H) aumentar la velocidad de crucero o restablecer la velocidad precedente;
- (I) disminuir la velocidad de crucero o ajustar la nueva velocidad;

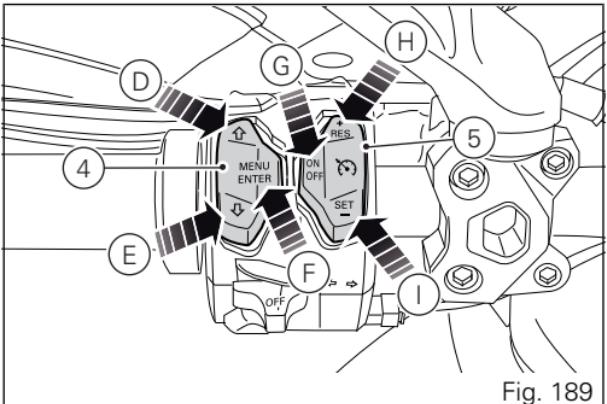


Fig. 189

Leyenda

- A) Luz de cruce.
- B) Luz de carretera.
- D) Arriba Menú.
- E) Abajo Menú.
- F) Menú display confirma.
- G) Off, On Cruise.
- H) Más Velocidad.
- I) Menos velocidad.
- 2) Hazard.
- 3) Faros antiniebla.
- 5) Cruise.
- 6) Indicación indicadores de dirección.
- 7) Indicadores de dirección apagados.
- 8) Claxon.

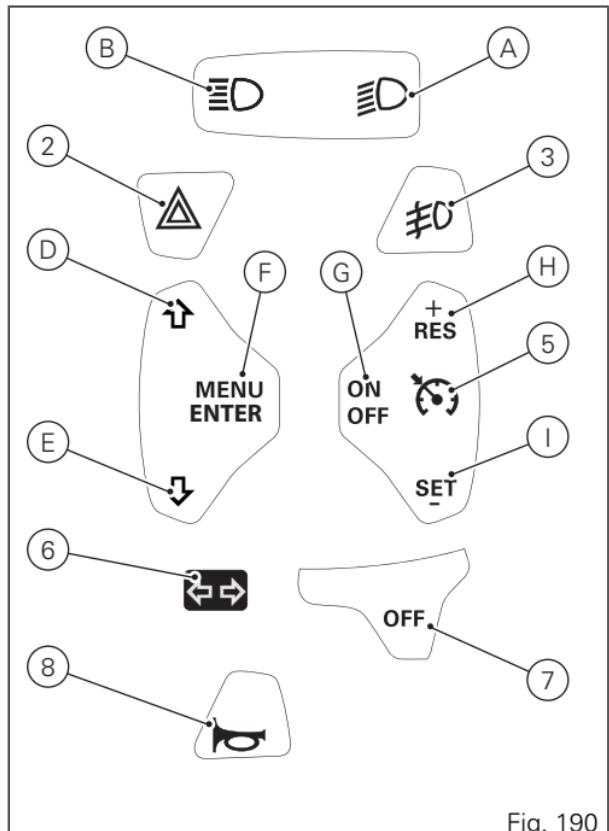


Fig. 190

Leva mando embrague

La leva (1) que acciona el desacople del embrague está dotada de un mecanismo (2) para la regulación de la distancia entre la leva y el puño en el manillar. Este mecanismo tiene 10 posiciones (2) para regular la distancia de la leva. Al girarlo en el sentido de las agujas del reloj, la leva se aleja del puño del acelerador. Al girarlo en el sentido contrario a las agujas del reloj, se acerca. Cuando se acciona la leva (1) se interrumpe la transmisión del motor al cambio y en consecuencia a la rueda motriz. Su uso es muy importante para todas las fases de conducción de la motocicleta, especialmente para el arranque.

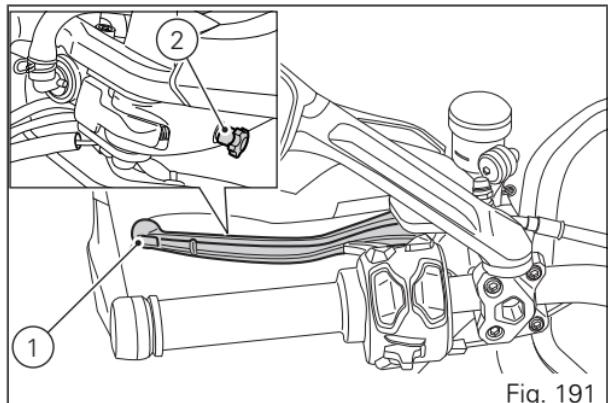


Fig. 191

Atención

La regulación de la leva del embrague se debe realizar con la motocicleta parada.

Importante

El uso correcto de este dispositivo prolonga la vida del motor y evita daños a los órganos de transmisión.

Nota

Es posible encender el motor con el caballete abierto y el cambio en posición de punto muerto o con la marcha del cambio engranada, manteniendo presionada la leva del embrague (en este caso, el caballete debe estar cerrado).

Comutador derecho

- 1) Interruptor rojo APAGADO MOTOR.
- 2) Pulsador ARRANQUE MOTOR.
- 3) ENCENDIDO/APAGADO (key-on/key-off) del sistema e activación del bloqueo de dirección.
- 4) Pulsador PUÑOS CALEFACTADOS.

El interruptor (1) tiene dos posiciones de uso:

- A) empujado hacia abajo: APAGADO MOTOR.
- B) empujado hacia arriba: RUN ON. Sólo en esta posición se puede arrancar el motor empujando el pulsador (2).

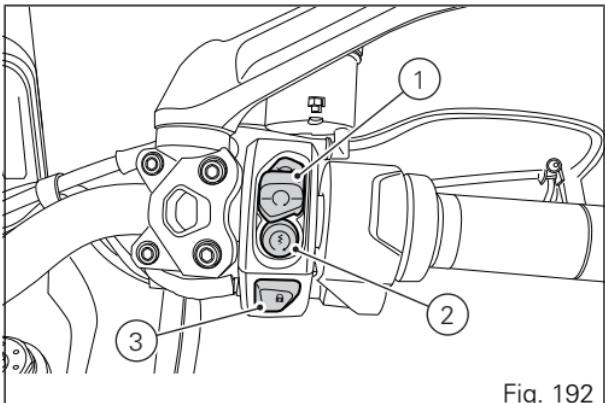


Fig. 192

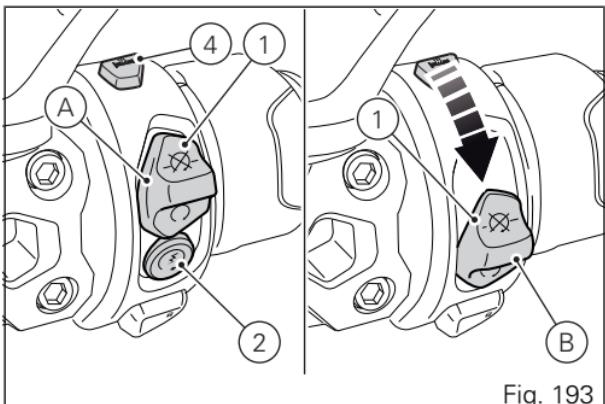


Fig. 193

Leyenda

- 2) Encendido eléctrico del motor.
 - 3) Bloqueo de dirección electrónico.
 - 4) Calienta puños.
- A) Run ON.
B) Run OFF.
C) Apagado eléctrico de la moto.
D) Encendido eléctrico de la moto.

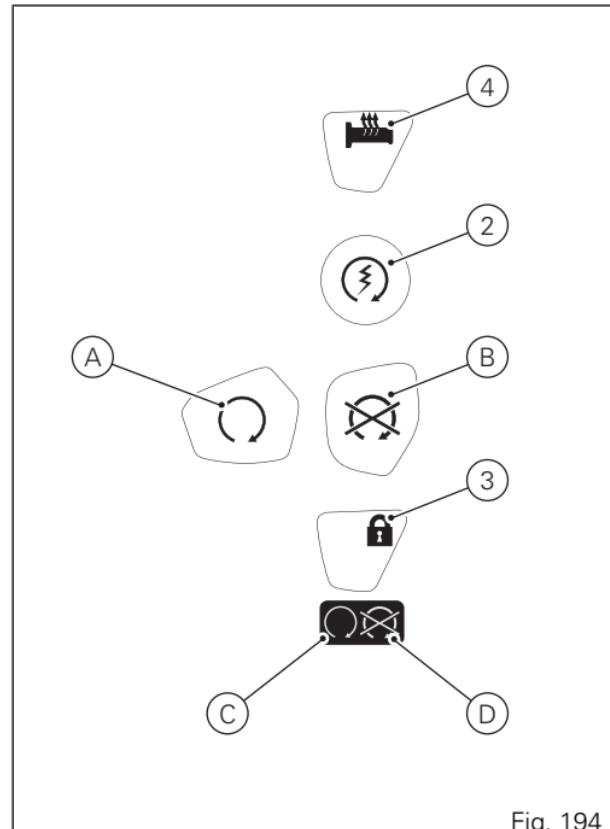


Fig. 194

Puño giratorio mando acelerador

El puño giratorio ubicado en el lado derecho del manillar, manda la apertura de las mariposas del cuerpo de mariposa. Si se suelta, el puño vuelve a la posición inicial de mínimo en forma automática.

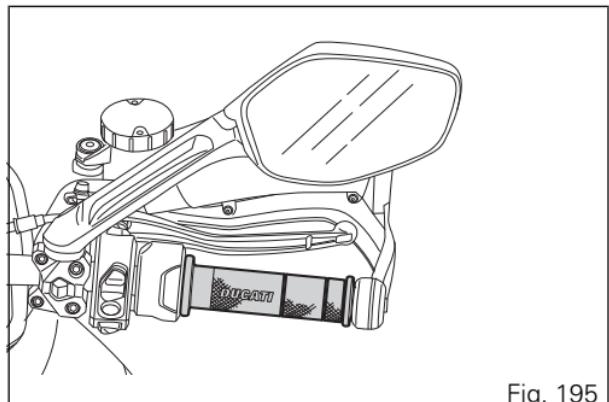


Fig. 195

Leva mando freno delantero

Presionando la leva (1) hacia el puño giratorio se acciona el freno delantero. Es suficiente un esfuerzo mínimo con la mano para accionar este dispositivo porque el funcionamiento es de tipo hidráulico.

La leva (1) de mando consta de un mecanismo (2) para ajustar la distancia al puño en el manillar.

Este mecanismo tiene 10 posiciones (2) para regular la distancia de la leva.

Al girarlo en el sentido de las agujas del reloj, la leva se aleja del puño del acelerador. Al girarlo en el sentido contrario a las agujas del reloj, se acerca.

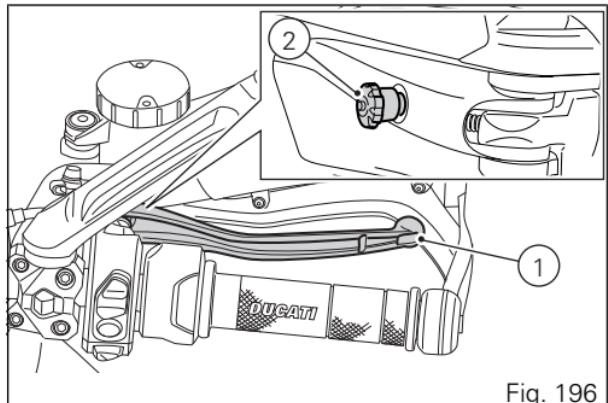


Fig. 196

Pedal mando freno trasero

Para accionar el freno trasero, pisar el pedal hacia abajo con el pie.

El sistema de mando es de tipo hidráulico.

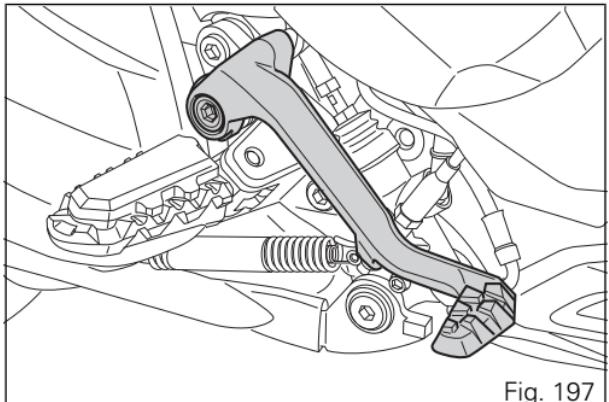


Fig. 197

Pedal mando cambio

El pedal mando cambio tiene una posición de reposo central N, con retorno automático; esta condición está indicada por el encendido del testigo N (3, en el salpicadero).

El pedal se puede mover:

- hacia abajo = empujar el pedal hacia abajo para acoplar la 1^a marcha y para pasar a una marcha inferior. Con esta maniobra, el testigo N del salpicadero se apaga;
- hacia arriba = levantar el pedal para engranar la 2^a marcha y luego la 3^a, la 4^a, la 5^a y la 6^a marcha.

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

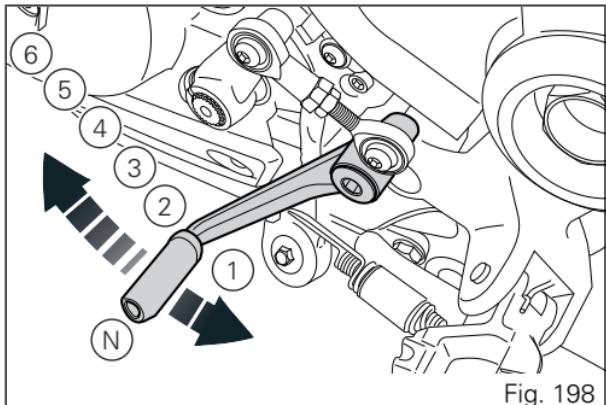


Fig. 198

Regulación posición pedal mando cambio y freno trasero

Para satisfacer las exigencias de manejo de cada piloto, es posible modificar la posición del pedal del cambio y del freno trasero con respecto al estribo.

Para ello hay que proceder de la siguiente manera:

Pedal mando cambio

Bloquear el terminal esférico (1) en el vástago operando en la toma de llave (2) con una llave abierta y aflojar la contratuerca (3).

Desatornillar el tornillo (4) para liberar el vástago con la maneta del cambio.

Girar el vástago (5) hasta que el pedal del cambio asuma la posición deseada.

Fijar con un tornillo (4) la maneta del cambio al vástago (5).

Ajustar la contratuerca (3) contra el terminal esférico (1).

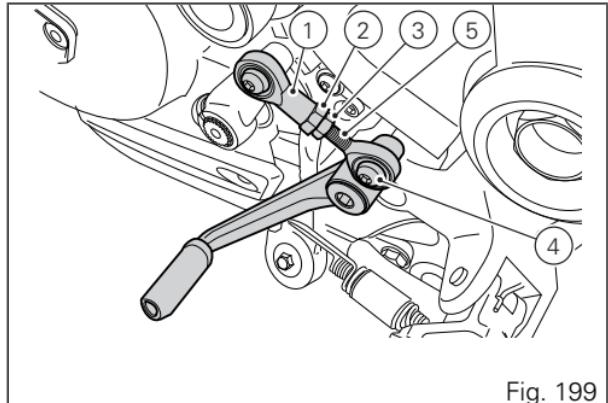


Fig. 199

Pedal mando freno trasero

Aflojar la contratuerca (7).

Girar el tornillo (6) del dispositivo de ajuste carrera pedal hasta determinar la posición deseada. Ajustar la contratuerca (7).

Controlar, accionando manualmente el pedal, que tenga un juego de aproximadamente 2÷5 mm antes de iniciar la acción de frenado. De lo contrario hay que modificar la longitud de la varilla de mando de la bomba de la siguiente manera.

Aflojar la contratuerca (10) en la varilla de la bomba.

Atornillar la varilla (8) en la horquilla (9) para aumentar el juego o desatornillarla para disminuirlo.

Apretar la contratuerca (10) y controlar nuevamente el juego.

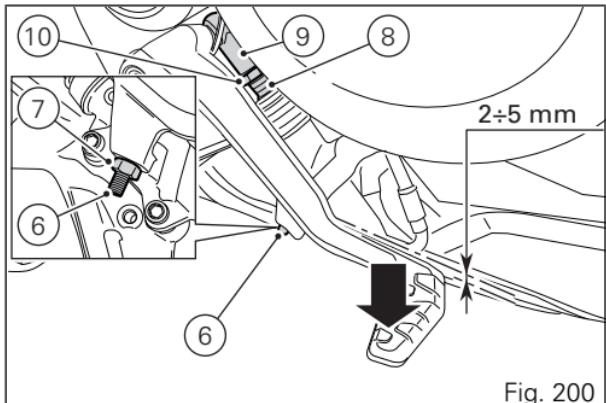


Fig. 200

Elementos y dispositivos principales

Posición en la motocicleta

- 1) Tapón depósito combustible.
- 2) Cerradura asiento.
- 3) Caballete lateral.
- 4) Toma de corriente.
- 5) Espejos retrovisores.
- 6) Dispositivos de ajuste horquilla delantera.
- 7) Dispositivos de ajuste amortiguador trasero.
- 8) Catalizador.
- 9) Silenciador del escape.
- 10) Conexión USB.
- 11) Parabrisas.

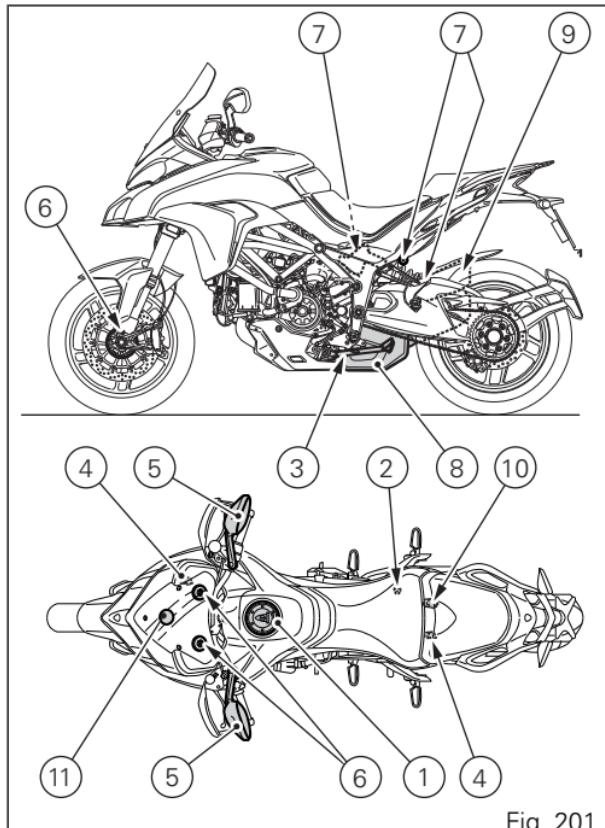


Fig. 201

Tapón depósito combustible

Apertura

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

Levantar el tapón (2).

Cierre

Volver a cerrar el tapón (2) con la llave introducida, presionándolo en su alojamiento. Extraer la llave y volver a cerrar la tapa pequeña (1) que protege la cerradura.



Nota

Es posible cerrar el tapón sólo con la llave en la cerradura.



Atención

Después de cada reposición asegurarse de que el tapón esté perfectamente colocado y cerrado.

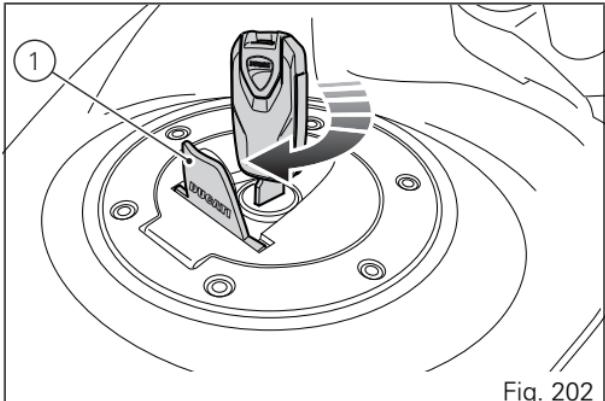


Fig. 202

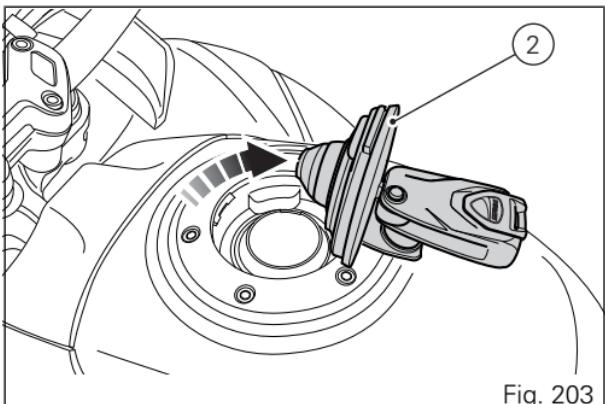


Fig. 203

Abertura tapón gasolina eléctrico (opcional)

El tapón eléctrico (2, Fig. 203) se abre tras cada key-off dentro de 60 segundos operando en la leva (1, Fig. 202) presente.

Cerradura asiento

Accionando la cerradura (1) es posible quitar el asiento del pasajero para acceder al compartimiento porta herramientas y el asiento del piloto para acceder a la batería y a otros dispositivos.

Desmontaje asientos

Introducir la llave activa o pasiva en la cerradura (1) y girarla en el sentido de las agujas del reloj hasta escuchar el clic de desenganche del asiento pasajero. Para quitar el asiento del pasajero (2) levantar la parte delantera y tirarla hacia adelante para liberar el gancho trasero (3) del fondo del asiento.

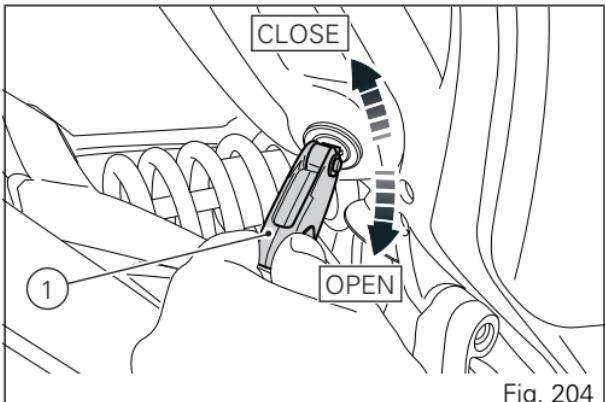


Fig. 204

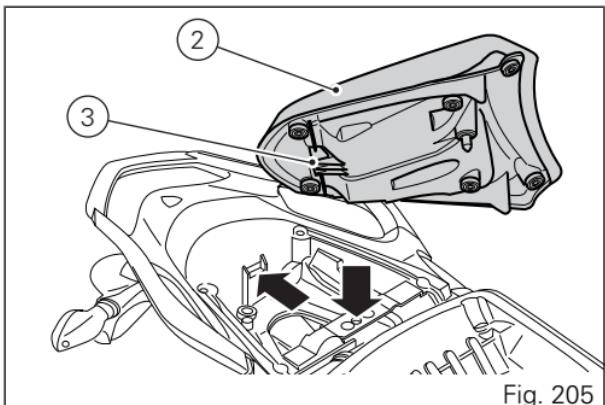


Fig. 205

Tirarla hacia atrás para liberarla de las guías (5) y contemporáneamente tirar hacia arriba para liberarla del perno (6).

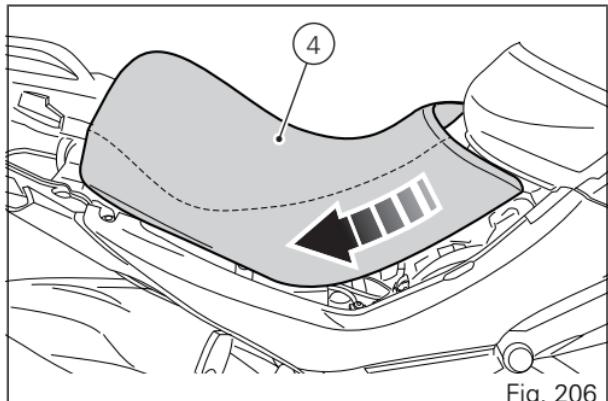


Fig. 206

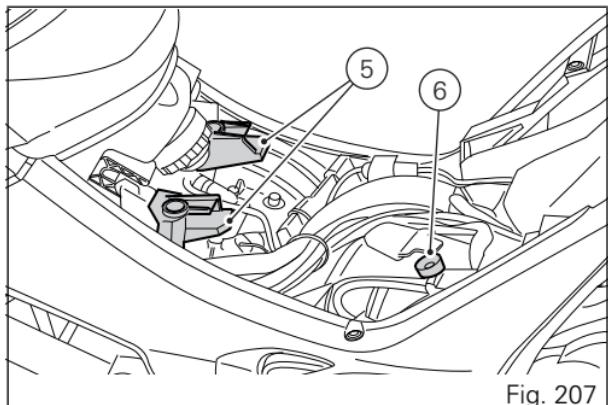


Fig. 207

Montaje asientos

Colocar la parte delantera del asiento piloto (4) con ojales (7), en las guías (5, Fig. 207) e introducir el perno (6, Fig. 207) en el alojamiento (8).

Asegurarse de que el perno (6, Fig. 207) se encuentre en su alojamiento (8).

Controlar que el enganche se haya realizado correctamente tirando con moderación hacia arriba el asiento del pasajero.

Extraer la llave de la cerradura (1, Fig. 204).

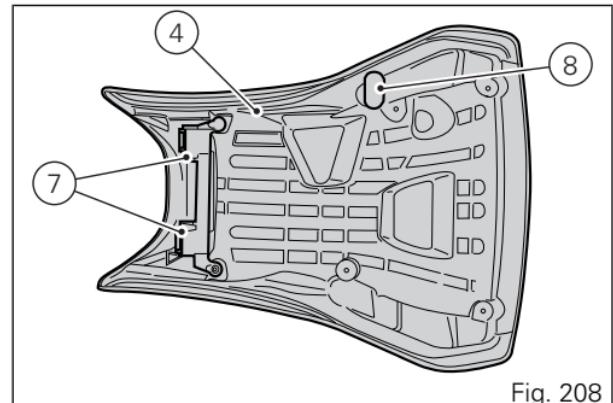


Fig. 208

Regulación altura del asiento

La motocicleta se vende con los asientos elevados. Es posible ajustar la altura de los asientos bajándolos. Para bajar los asientos, quitarlos como indicado pág. 310.

Montar la banda elástica (1) en el asiento pasajero. Quitar el sostén (3) y las dos bandas (2) del asiento pasajero desatornillando los tornillos (4) y (5).

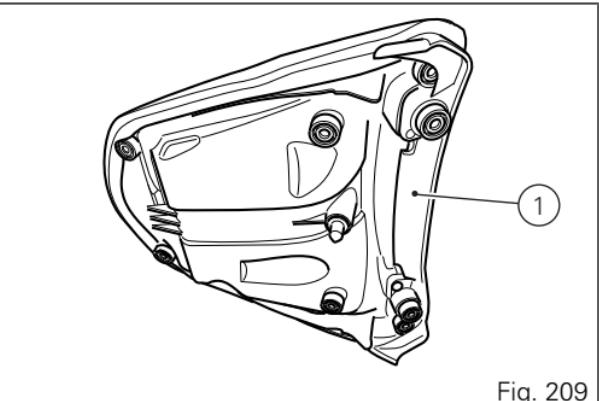


Fig. 209

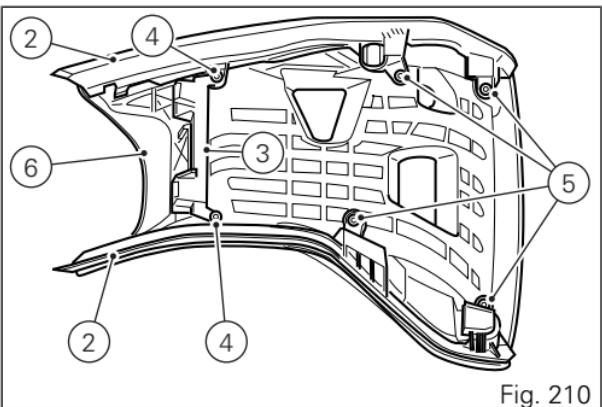


Fig. 210

Colocar el asiento pasajero en la motocicleta. Ahora el asiento está en posición rebajada.

Para elevar los asientos, quitarlos como indicado pág. 310.

Quitar la banda elástica (1) del asiento pasajero.
Montar las dos bandas (2) del asiento pasajero
introduciendo los dientes (A) y (B) en los ojales (C).

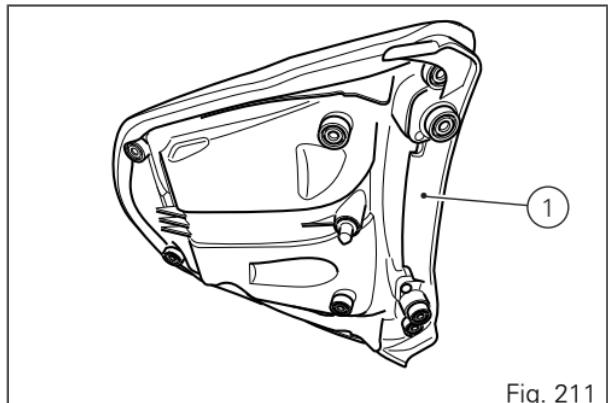


Fig. 211

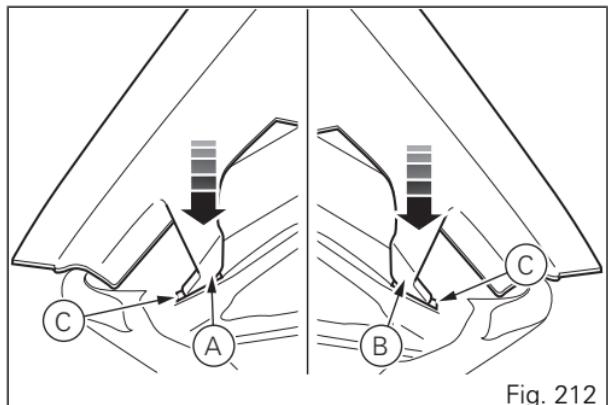


Fig. 212

Montar el sostén (3) orientándolo como ilustra la figura de modo que las aletas (D) se introduzcan en los alojamientos (E).

Introducir los tornillos (4) y (5) en las bandas (2) y ajustarlos al par de apriete de 4 Nm.

Montar nuevamente ambos asientos en la moto.

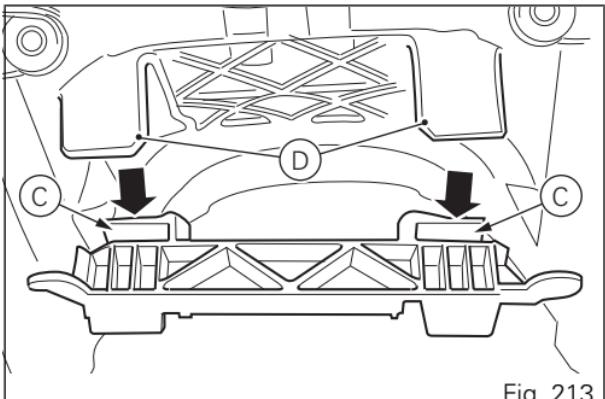


Fig. 213

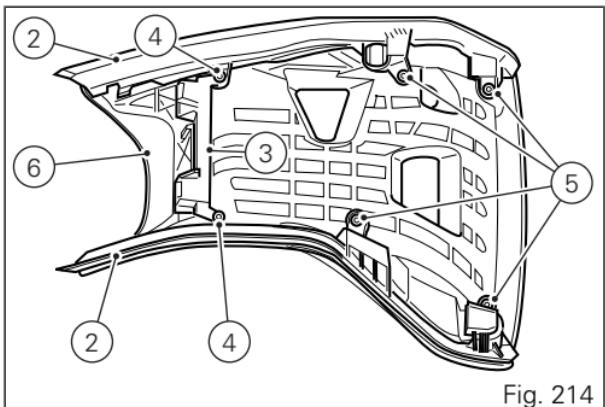


Fig. 214

Cable portacasco

Quitar el asiento pasajero y el asiento del piloto como indica el párrafo "Desmontaje asientos" pág. 310.

Hacer pasar el cable (1) por el casco e introducir las dos extremidades del cable en el perno (2) del bastidor.

Dejar colgado el casco y montar nuevamente el asiento piloto y pasajero para fijarlo.

! Atención

Este dispositivo sirve para asegurar el casco cuando la motocicleta se encuentra aparcada. No dejar el casco enganchado cuando se viaja, podría interferir con la conducción y ocasionar la pérdida de control del vehículo.

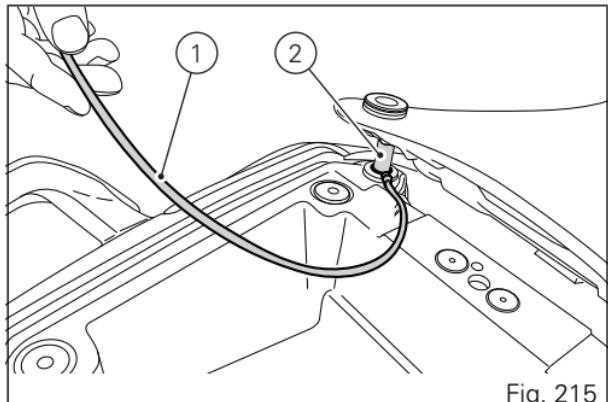


Fig. 215

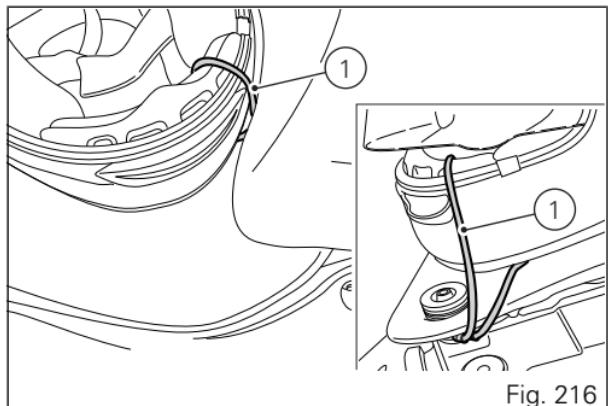


Fig. 216

Caballete lateral

! Importante

Utilizar el caballete lateral para sostener la motocicleta solo para paradas breves. Antes de accionar el caballete lateral hay que controlar la consistencia y la planaridad de la superficie en la cual se apoyará sean adecuadas.

Terrenos con escasa estabilidad, grava, asfalto calentado por el sol, etc. pueden determinar graves caídas de la motocicleta aparcada. En los terrenos con pendiente hay que aparcar colocando la rueda trasera en la parte más baja.

Para usar el caballete lateral, empujar con el pie (sujetando con ambas manos el manillar de la motocicleta) en el caballete (1) acompañándolo hasta la posición de máxima extensión. Inclinar la motocicleta hasta apoyar el caballete en el terreno. Para colocar el caballete en "reposo" (posición horizontal), inclinar la motocicleta hacia la derecha y al mismo tiempo levantar con el pie el caballete (1).

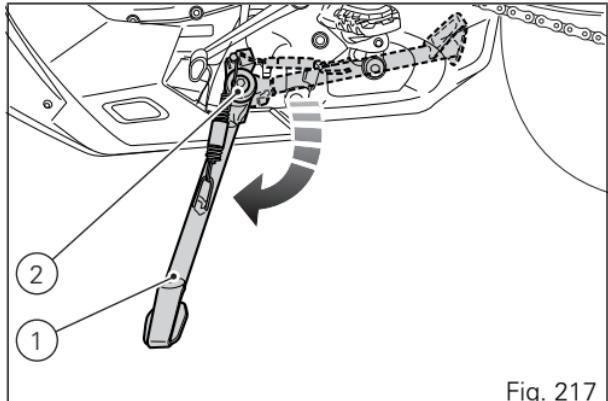


Fig. 217

! Atención

No permanecer sentados en la motocicleta si está aparcada apoyándose sobre el caballete lateral.

Nota

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



Nota

Es posible encender el motor con el caballete abierto y el cambio en posición de punto muerto o con la marcha del cambio engranada, manteniendo presionada la leva del embrague (en este caso, el caballete debe estar cerrado).

Central bluetooth

La motocicleta cuenta con una central Bluetooth cuya función es actuar como un "puente" entre los diferentes dispositivos electrónicos soportados que utilizan la interfaz de comunicación Bluetooth.



Atención

Los fabricantes de dispositivos Headset Bluetooth podrían aportar modificaciones a los protocolos estándar durante el ciclo de vida de los dispositivos (Smartphones y Auriculares).

Atención

Ducati no tiene control en dichas modificaciones y esto podría influir en las diferentes funciones de los dispositivos Headset Bluetooth (compartir música, reproducción multimedial, etc.) y en algunos tipos de Smartphone (según los perfiles Bluetooth soportados). Por lo tanto, Ducati no garantiza la reproducción multimedial para:

- auriculares que no sean suministrados con el "Kit Ducati cód. 981029498";
- Smartphones que no soporten los perfiles Bluetooth requeridos (aún si están asociados a auriculares suministrados con el "Kit Ducati cód. 981029498").

Atención

En caso de interferencias causadas por particulares condiciones del ambiente externo, el kit auriculares Ducati cód. 981029498 también ofrece la posibilidad de usar la función que permite compartir música en reproducción directamente desde el casco del piloto al del pasajero (para mayor información, consultar el manual de los auriculares suministrados con el kit Ducati cód. 981029498).



Nota

El kit Ducati cód. 981029498 puede adquirirse en un Concesionario o Taller Autorizado Ducati.

Verificar que el propio Smartphone soporte los siguientes perfiles:

- Perfil MAP: para la correcta visualización de las notificaciones de SMS y MMS;
- Perfil PBAP: para la correcta visualización de los datos contenidos en la agenda del Smartphone.

Toma de corriente

La motocicleta cuenta con dos tomas de corriente 12V protegidas por un fusible colocado en la caja fusibles trasera.

Dicho fusible protege de sobrecargas en la línea:

- toma de corriente (1, Fig. 218);
- toma de corriente (2, Fig. 219);
- faros antiniebla (si presentes);
- toma USB;
- central Bluetooth (si presente).

A continuación se encuentra la corriente máxima de las tomas de corriente (o sea la suma de la corriente en la toma (1) + corriente en la toma (2)):

- 5A si están presentes los faros antiniebla;
- 9A si no están presentes los faros antiniebla.

Si se conectan cargas superiores el fusible de la línea se quema.



Importante

Con el motor parado, no dejar accesorios conectados a las tomas de corriente por un tiempo prolongado porque podrían descargar la batería de la motocicleta.

Las tomas de corriente están colocadas en el lado delantero izquierdo (1) del tablero y en la parte trasera bajo el asiento pasajero (2).

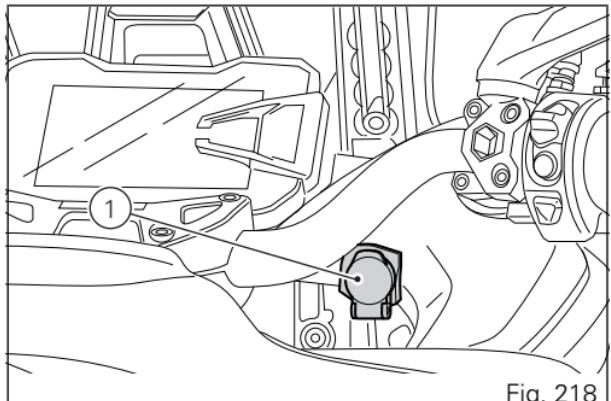


Fig. 218

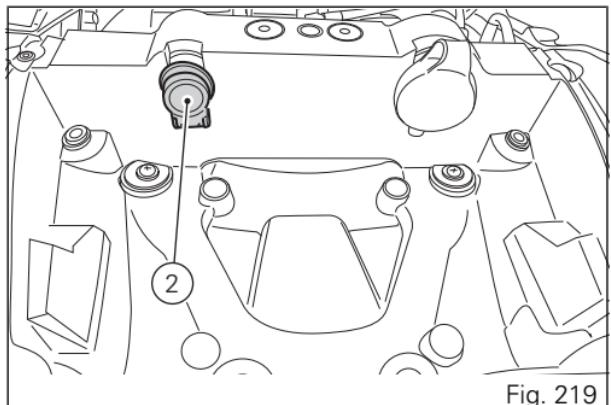


Fig. 219

Caballete central

Para aparcar la moto en manera estable, siempre se debe utilizar el caballete central (1). Su estructura permite sostener la motocicleta incluso en condición de plena carga.



Atención

Antes de accionar el caballete central hay que controlar que la consistencia y la planaridad de la superficie en la cual se apoyará sean adecuadas.

Con la mano izquierda sostener el puño izquierdo y con la otra mano sostener el asa (2). Empujar con el pie derecho sobre la superficie de apoyo (3) del caballete central hasta que entre en contacto con el suelo y al mismo tiempo tirar la moto hacia arriba y atrás con el asa.

Para colocar el caballete central nuevamente en posición de reposo basta empujar la moto hacia adelante sosteniéndola por el manillar hasta que la rueda trasera entre en contacto con el suelo. El caballete vuelve a su posición en modo automático.

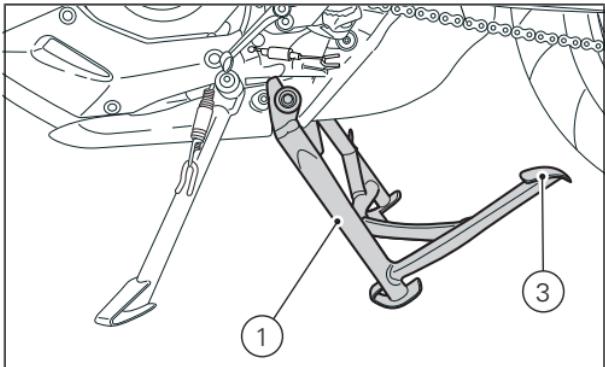


Fig. 220

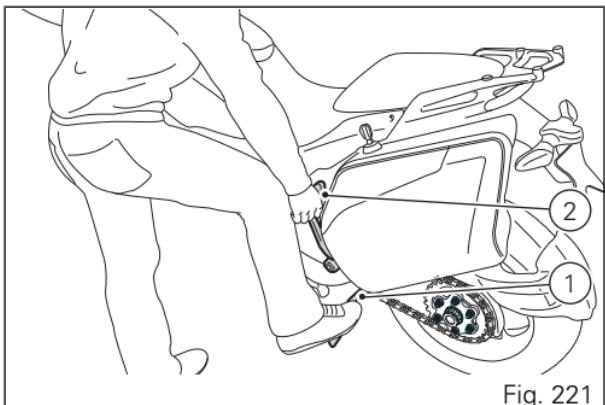


Fig. 221



Atención

Antes de poner la moto en movimiento, siempre se debe controlar que el caballete central se encuentre en posición de reposo.

Se aconseja controlar periódicamente el funcionamiento del sistema de sujeción del caballete (formado por dos muelles de tracción, uno dentro del otro).

Montaje bolsas laterales Ducati

Introducción de la bolsa en su alojamiento

Introducir la llave en la cerradura de la bolsa y girarla en el sentido de las agujas del reloj.

Levantar el asa de la bolsa para hacer retroceder el mecanismo de bloqueo de la bolsa.

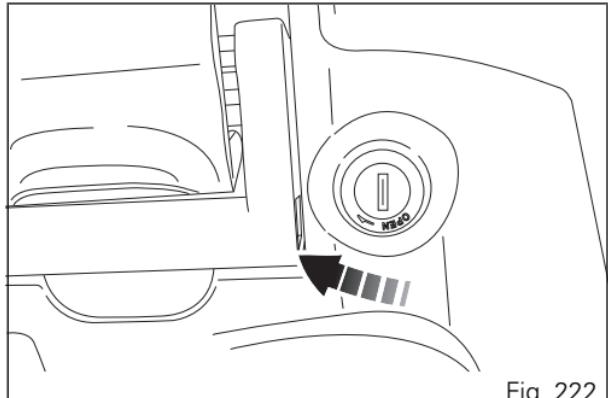


Fig. 222

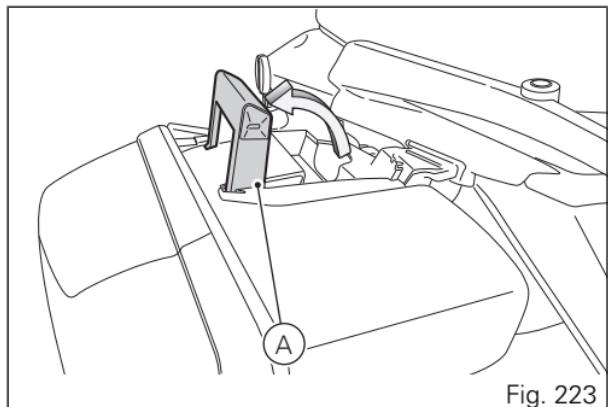


Fig. 223

Introducir la bolsa correctamente en su alojamiento teniendo cuidado de colocar completamente los ganchos en sus alojamientos.

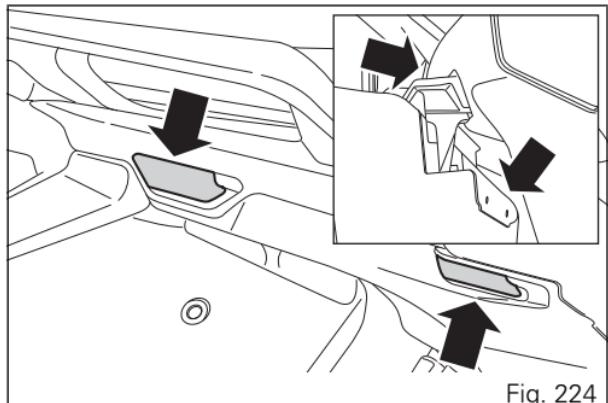


Fig. 224

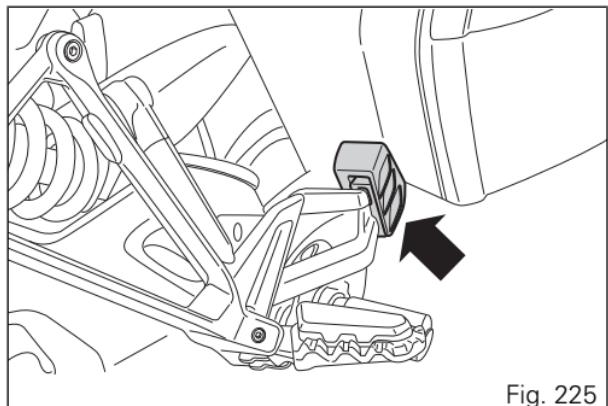


Fig. 225

Empujarla hacia la parte delantera de la moto hasta llegar a tope en los alojamientos. Sólo en esta posición será posible bajar el asa de la bolsa para bloquearla en su alojamiento. Esta operación garantiza la unión de la bolsa con sus puntos de enganche.

Girar la llave en el sentido contrario a las agujas del reloj para bloquear el asa y extraerla.

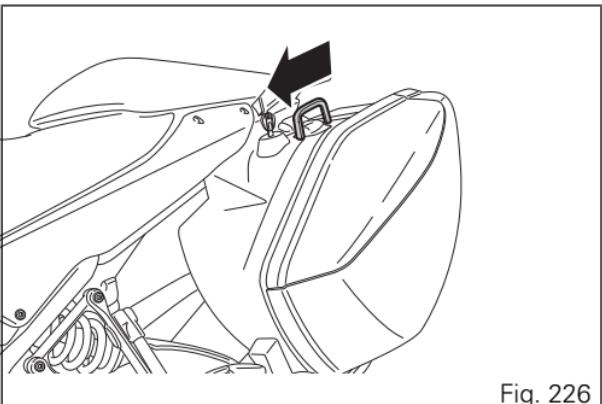


Fig. 226

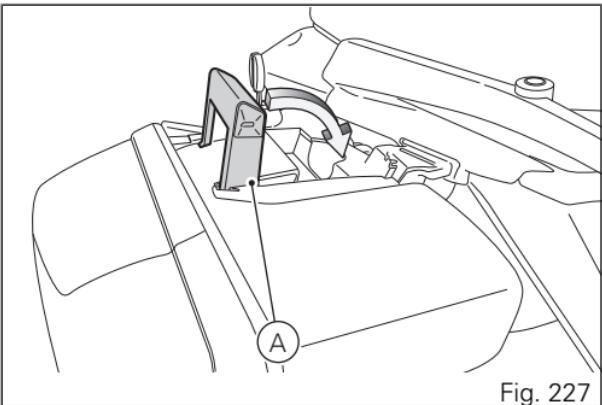


Fig. 227

Extracción de la bolsa de su alojamiento

Introducir la llave en la cerradura de la bolsa y girarla en el sentido de las agujas del reloj.

Levantar el asa de la bolsa para hacer retroceder el mecanismo de bloqueo de la bolsa.

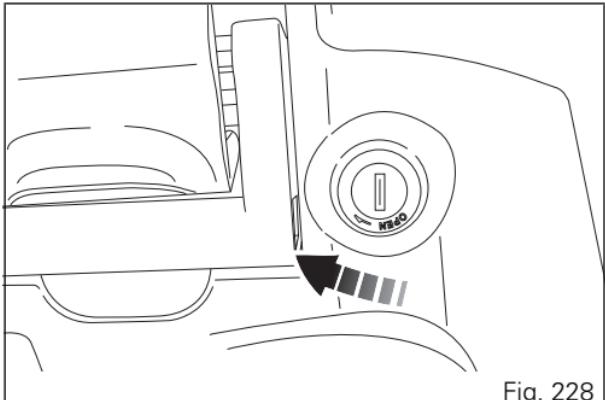


Fig. 228

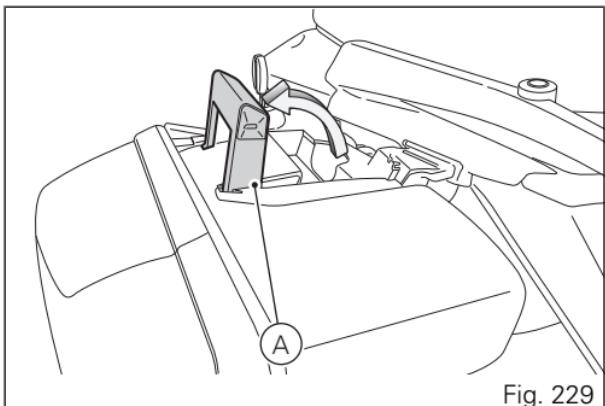


Fig. 229

Tirar la bolsa completamente hacia la parte trasera de la moto (1) sin intentar levantarla.

Sólo en este momento se debe levantar la bolsa (2) para liberar AMBOS ganchos de sus alojamientos.

Extraer la bolsa tirándola hacia la dirección del piloto (3) para liberar completamente los ganchos de sus alojamientos.

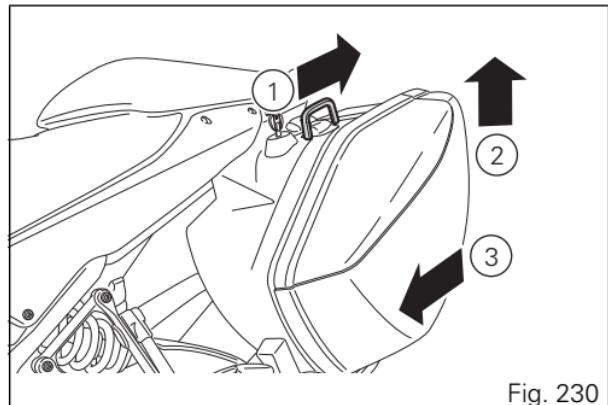


Fig. 230

Uso bolsas laterales

Apertura

Para abrir la bolsa lateral se debe operar de la siguiente manera.

Introducir la llave en la cerradura de la bolsa y girarla en el sentido de las agujas del reloj.

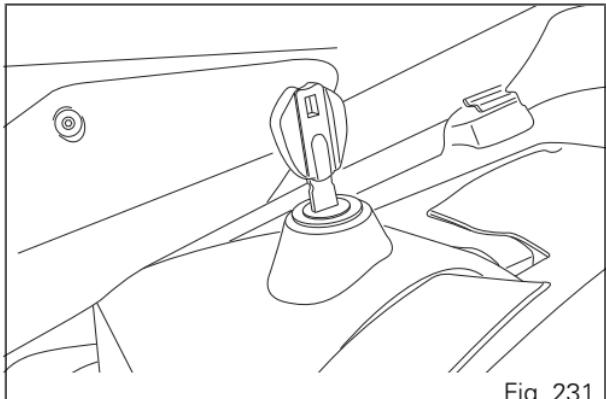


Fig. 231

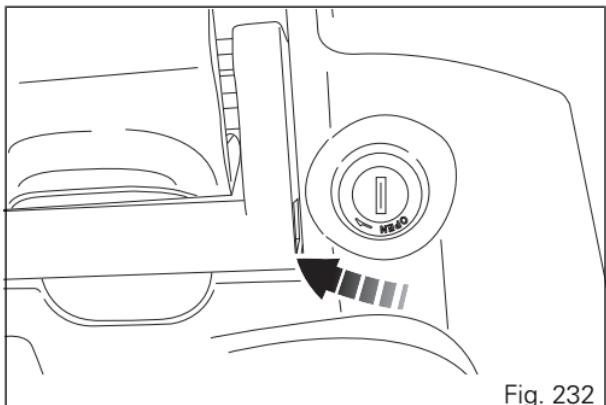


Fig. 232

Levantar la placa de abertura (A) y abrir la bolsa.

! Importante

Se recomienda conducir la moto con bolsas laterales montadas a velocidades SIEMPRE inferiores a los 180 Km/h y respetando los límites establecidos por la ley.

! Atención

Las bolsas laterales están diseñadas solo para llevar equipaje ligero: cada bolsa puede contener un peso máximo de 10 kg (K). Un peso excesivo puede comprometer el control de la motocicleta.



Fig. 233

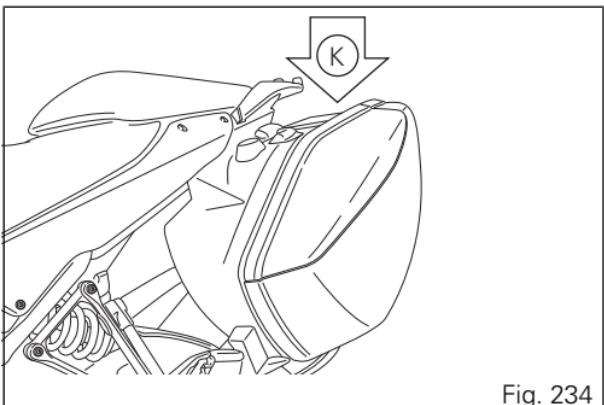


Fig. 234

La parte fija de la bolsa cuenta con correas de contención (C) con las cuales se puede sostener el equipaje.

Atención

Ubicar el equipaje en modo homogéneo, dejando los elementos más pesados hacia la parte interior de la bolsa para evitar desequilibrios impredecibles del vehículo.

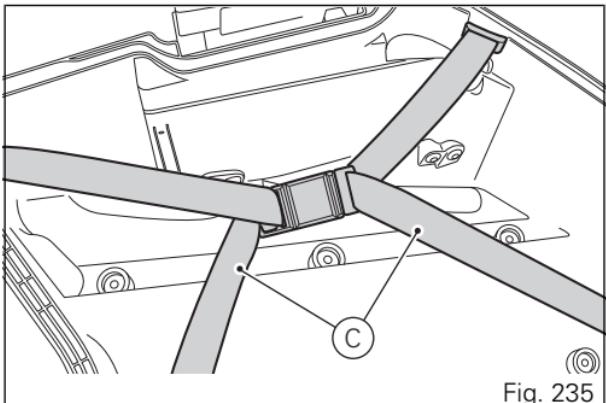


Fig. 235

Cierre

Para cerrar la bolsa lateral se debe operar de la siguiente manera.

Levantar y cerrar la tapa externa introduciendo el borde perimetral en el relativo canal de la parte fija de la bolsa; solo en esta condición será posible cerrarla. Introducir la placa de abertura (A) en la tapa exterior de la bolsa y empujar hacia abajo.

Girar la llave en el sentido contrario al de las agujas del reloj.

Solo en esta condición es posible extraer la llave de la cerradura.



Fig. 236

Conexión USB

La motocicleta está dotada de una conexión USB 5V. En la conexión USB se pueden conectar cargas hasta 1 A.

La conexión USB (1) está posicionada debajo del asiento pasajero y está protegida por una tapa: para utilizar la conexión, levantar la tapa.

! Importante

Con el motor parado y Key ON, no dejar accesorios conectados a la conexión USB por un tiempo prolongado porque podrían descargar la batería de la motocicleta.

! Atención

La conexión USB, sin su tapa de protección, no ha sido diseñada para resistir el agua, por lo tanto, se recomienda no conectar dispositivos en la conexión USB en caso de lluvia.

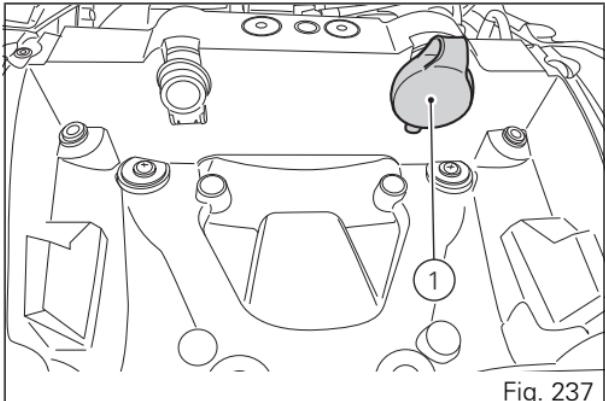


Fig. 237

Regulación del parabrisas

Para regular la altura del parabrisas utilizar la leva (1). Empujar hacia arriba para levantar el parabrisas y, viceversa, hacia abajo para bajarlo.



Atención

La regulación del parabrisas con el vehículo en movimiento puede causar accidentes. Regular el parabrisas solo con el vehículo detenido.

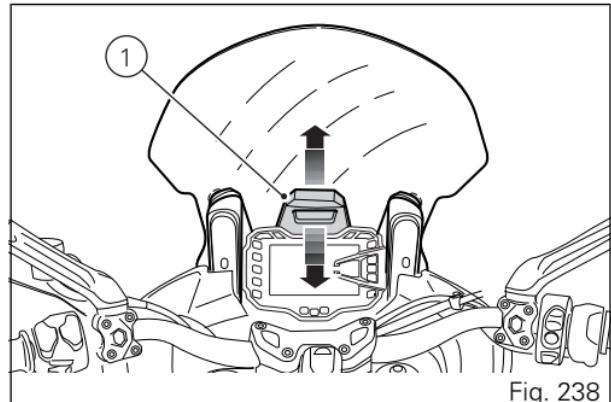


Fig. 238

Regulación horquilla delantera

La horquilla de la motocicleta se puede regular tanto en la fase de extensión (retorno), como en la compresión de las barras y en la precarga del muelle. La regulación de la horquilla en las fases de extensión y compresión se realiza mediante impulsos eléctricos enviados desde el salpicadero a los dispositivos de ajuste dentro a las barras, la regulación de la precarga del muelle se realiza manualmente mediante el dispositivo de ajuste (1) ubicado en la barra derecha.

Atención

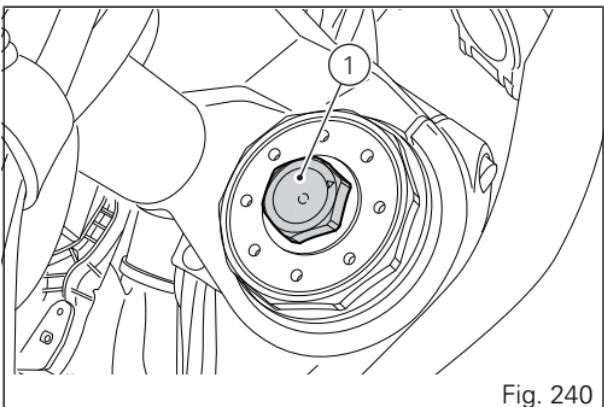
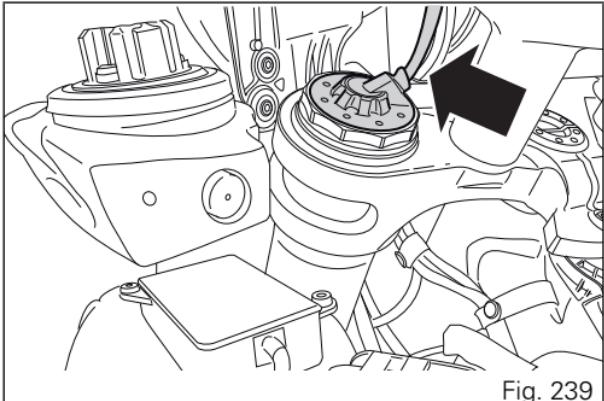
Para la regulación de la precarga del muelle, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

Para regular la horquilla seguir lo indicado en pág. 190 "Personalización Estilo de Conducción:

Regulación suspensiones DSS".

Para mayores detalles sobre el principio de funcionamiento de la horquilla y del sistema DSS (Ducati SkyHook System) consultar pág. 36. Configuraciones iniciales de la precarga muelle:

- 10 vueltas (desde todo abierto);



Regulación amortiguador trasero

En el amortiguador trasero hay dispositivos de regulación que permiten regular el ajuste de la motocicleta a las condiciones de carga.



Atención

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

Si se transporta pasajero y equipaje, precargar al máximo el muelle del amortiguador trasero para mejorar el comportamiento dinámico de la motocicleta y evitar posibles interferencias con el suelo. Esto puede requerir una modificación de la regulación de la amortiguación hidráulica en extensión. La regulación del amortiguador se realiza mediante impulsos eléctricos que envía el salpicadero a los dispositivos de ajuste dentro del cuerpo del amortiguador.

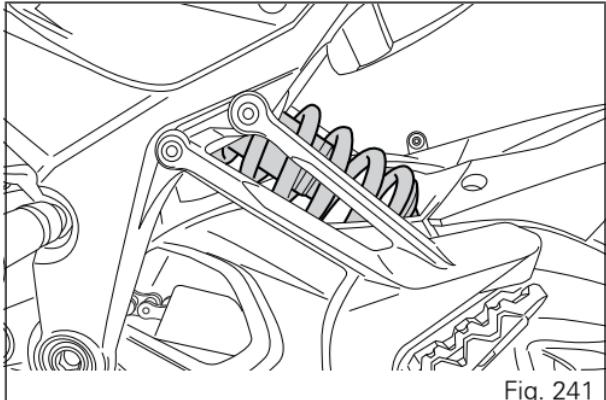


Fig. 241

Variazione assetto motociclo

El ajuste de la motocicleta representa el óptimo resultado de pruebas realizadas por nuestros técnicos en las más variadas condiciones de uso. A través del salpicadero, el piloto tiene la posibilidad de configurar cuatro ajustes diferentes:

- un pasajero (DRIVER) (1);
- un pasajero con equipaje (DRIVER + BAGGAGE) (2);
- Doble pasajero (DRIVER + PASSENGER) (3);
- Doble pasajero con equipaje (DRIVER + PASSENGER + BAGGAGE) (4).

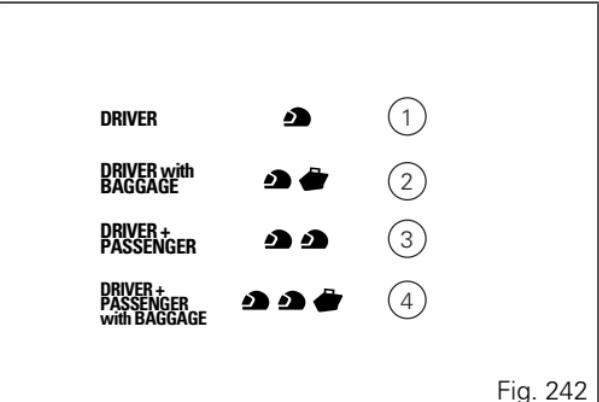


Fig. 242

Para cada una de estas configuraciones se pueden seleccionar cuatro modalidades de conducción (SPORT, TOURING, URBAN y ENDURO), dentro a cada una se puede realizar el ajuste inicial del control de tracción (DTC), del nivel de reacción al encabritamiento (DWC), de la potencia del motor, del control de amortiguación de las suspensiones y del nivel de ABS. Para regular el ajuste seguir lo indicado enpág. 68 "Cambio ajuste de la moto (Load Mode)".

Normas de uso

Precauciones para el primer período de uso de la motocicleta

Velocidad de rotación máxima

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

- 1) hasta 1000 km;
- 2) de 1000 a 2500 km.

Hasta los 1000 km

Durante los primeros 1000 km de marcha prestar atención al contar revoluciones, no se deben superar jamás las: $5.500 \div 6.000$ rpm.

Durante las primeras horas de marcha de la motocicleta se aconseja variar continuamente la carga y el régimen de revoluciones del motor sin salir de los límites establecidos.

Para obtener un rodaje eficaz del motor, los frenos y las suspensiones, se aconseja viajar por carreteras con curvas y pendientes.

Durante los primeros 100 km usar los frenos con precaución, evitando repentinos y prolongados frenados. Ésto permitirá un buen asentamiento de la superficie de roce de las pastillas en los discos del freno.

Para permitir que todas las partes mecánicas móviles se adapten, y especialmente para no perjudicar la duración de los órganos principales del motor, se aconseja no acelerar de repente y no someter el motor a un régimen de revoluciones elevado, sobre todo en subida.

Se recomienda controlar frecuentemente la cadena y lubricarla si es necesario.

Desde los 1000 hasta los 2500 km

Se podrán exigir mayores prestaciones del motor, sin superar jamás las 7.000 rpm.



Importante

Durante el período de rodaje se tiene que cumplir estrictamente con el programa de mantenimiento y las revisiones que se describen en el manual de garantía. El incumplimiento de tales normas exime Ducati Motor Holding S.p.A. de toda responsabilidad en caso de daños sufridos por el motor o que afecten a su duración.

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

Controles antes del encendido



Atención

Si no se realiza esta inspección preliminar, se pueden producir averías en la motocicleta y como consecuencia de las mismas el piloto y el pasajero podrían sufrir lesiones graves.

Antes de comenzar un viaje controlar:

- **COMBUSTIBLE EN EL DEPÓSITO**

Controlar el nivel del combustible en el depósito. Eventualmente abastecer el depósito (pág. 353).

- **NIVEL DE ACEITE EN EL MOTOR**

Controlar el nivel en el cárter a través del visor de control. Eventualmente reponer (pág. 376).

- **LÍQUIDO DE FRENS Y EMBRAGUE**

Controlar en los respectivos depósitos el nivel del líquido (pág. 357).

- **LÍQUIDO REFRIGERANTE**

Controlar el nivel del líquido en el depósito de expansión; eventualmente reponer (pág. 355).

- **CONDICIÓN NEUMÁTICOS**

Controlar la presión y el nivel de desgaste de los neumáticos (pág. 373).

- **FUNCIONAMIENTO DE LOS MANDOS**

Accionar las levas y los pedales de los frenos, el embrague, el acelerador y el cambio, y observar la respuesta.

- **LUCES Y SEÑALES**

Controlar la integridad de las bombillas de iluminación y de señalización y el funcionamiento del claxon. En caso de lámparas que no funcionen, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

- **AJUSTES CON LLAVE**

Controlar el bloqueo del tapón depósito (pág. 308) y del asiento (pág. 310).

- **CABALLETE**

Controlar el funcionamiento y el correcto posicionamiento del caballete lateral (pág. 317).

Testigo ABS

Después del Key-on, el testigo ABS (10, Fig. 7) permanece encendido.

Cuando la velocidad del vehículo supera los 5 km/h, el testigo se apaga para identificar el correcto funcionamiento del sistema ABS.



Atención

En caso de anomalías renunciar al viaje y dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

Dispositivo ABS

Controlar que las ruedas fónicas delantera (1) y trasera (2) estén perfectamente limpias.

Atención

 La obstrucción de las ventanas de lectura compromete el correcto funcionamiento del dispositivo. Si se recorren terrenos con mucho lodo, se recomienda desactivar el dispositivo ABS, porque el uso del dispositivo en estas condiciones podría presentar una falla imprevista.

Atención

 Un encabritamiento prolongado puede desactivar el sistema ABS.

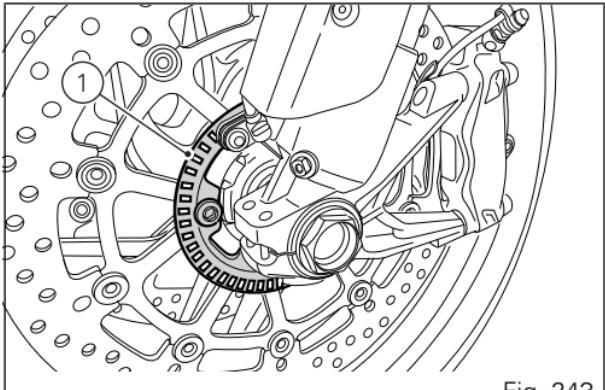


Fig. 243

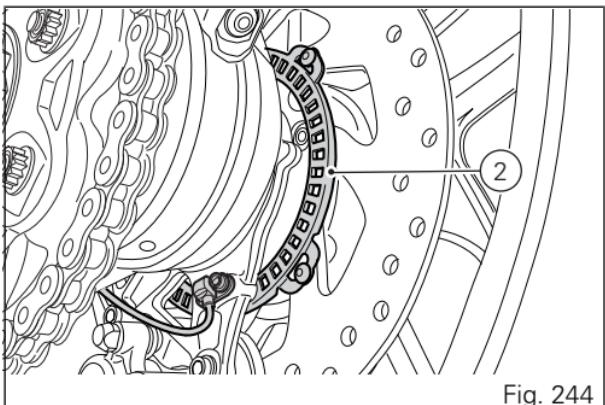


Fig. 244

Encendido / apagado motor

Atención

Antes de arrancar el motor, es necesario conocer los mandos que se deben utilizar durante la conducción.

Atención

No poner en marcha el motor en un ambiente cerrado. Los gases de escape son venenosos y pueden causar pérdida de conocimiento o incluso muerte en tiempos breves.

En presencia de la llave activa o pasiva, realizar el "key-on" (encendido del sistema "Hands free" y de todos los dispositivos electrónicos de a bordo) llevando hacia arriba el interruptor rojo (1), en el lado derecho del manillar, y empujando el pulsador (2). El salpicadero realiza la inicialización y el control de los sistemas de a bordo encendiéndose todos los testigos, en secuencia de abajo hacia arriba, durante algunos segundos. Después de este control, deben permanecer encendidos sólo el testigo verde (3), y el rojo (4).

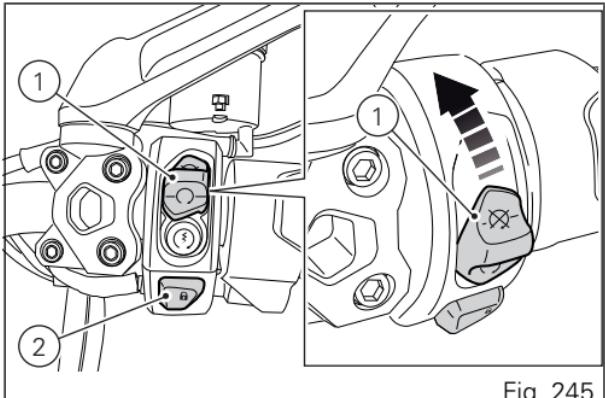


Fig. 245

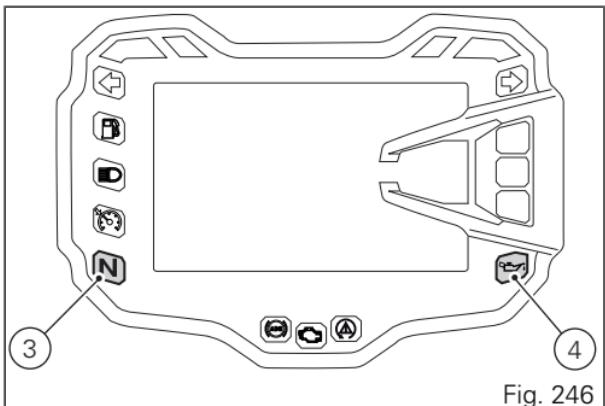


Fig. 246

! Atención

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

Después del "key-on", pero con el motor aún no arrancado, tras 10 seg. consecutivos durante los cuales no se detecta la presencia de la llave activa, el sistema realiza automáticamente el "key-off".

! Nota

Es posible arrancar la motocicleta con el caballete extendido y el cambio en posición de desembrague, o con la marcha del cambio acoplada, activando la leva del embrague (en este caso el caballete debe estar en posición horizontal).

Desplazar el interruptor rojo (1) hacia arriba para descubrir el pulsador (5). Empujar el pulsador (5) para arrancar el motor.

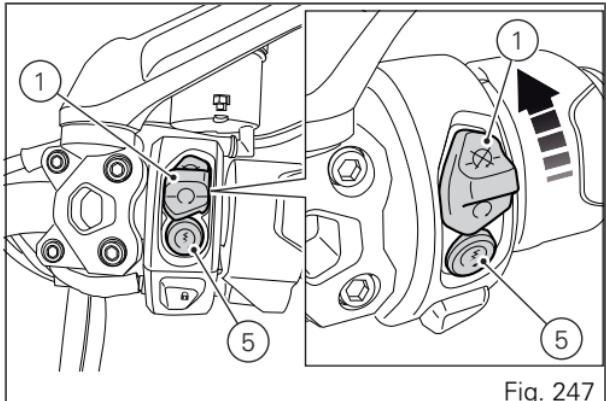


Fig. 247

! Importante

No hacer funcionar el motor en frío a un elevado número de revoluciones. Esperar a que el aceite se caliente y circule por todas las posiciones que necesitan lubricación.

El testigo rojo (4, Fig. 246) presión del aceite debe apagarse unos segundos después del arranque del motor.

El apagado del motor se realiza colocando la tecla roja (1) en el manillar en RUN OFF. Para encender el sistema "Hands free" y todos los dispositivos electrónicos de a bordo, consultar también el pág. 280 "Sistema Hands Free".

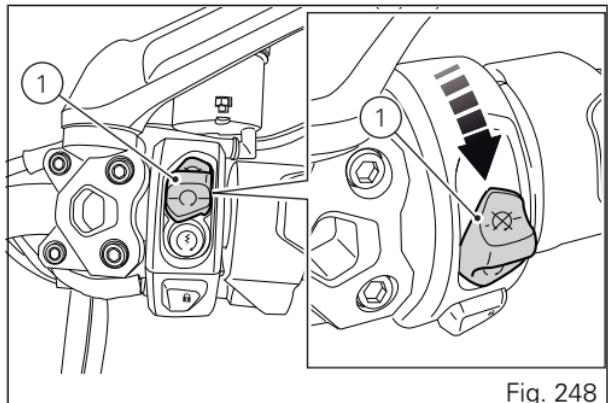


Fig. 248

Encendido y marcha de la motocicleta

- 1) Desacoplar el embrague por medio de la leva de mando.
- 2) Con la punta del pie bajar la leva de selección de marchas y engranar la primera marcha.
- 3) Acelerar el motor, girando el puño del acelerador y al mismo tiempo soltando lentamente la leva del embrague; el vehículo comenzará a moverse.
- 4) Soltar completamente la leva del embrague y acelerar.
- 5) Para engranar la marcha superior es necesario desacelerar para disminuir las revoluciones del motor, desacoplar el embrague, levantar la leva de selección de marchas y soltar la leva del embrague. El pasaje de las marchas superiores a las inferiores se realiza de la siguiente manera: soltar el acelerador, desacoplar el embrague, acelerar un instante el motor para sincronizar los engranajes que deben ser acoplados, reducir de marcha y soltar el embrague.

El uso de los mandos se debe producir con inteligencia y rapidez: en subida, cuando la motocicleta pierde velocidad, es necesario reducir de inmediato una marcha para no forzar toda la estructura ni el motor.

Atención

Evitar aceleraciones repentinas que puedan causar el ahogo del motor y tirones demasiado fuertes a los órganos de transmisión. Evitar que el embrague quede accionado durante la marcha para prevenir el recalentamiento y el desgaste de los órganos de fricción.

Atención

Un encabritamiento prolongado puede desactivar el sistema ABS.

Frenada

Ralentizar a tiempo, engranar una marcha más baja para utilizar el freno motor y luego frenar actuando en ambos frenos. Antes de detener la motocicleta, desactivar el embrague para evitar que el motor se apague improvisamente.

Sistema ABS

El uso del freno en situaciones particularmente difíciles requiere una notable sensibilidad del conductor. La frenada es uno de los momentos más difíciles y peligrosos durante la conducción de un vehículo de dos ruedas: la posibilidad de caídas o accidentes en esos momentos es estadísticamente más elevada que en cualquier otro momento. Cuando la rueda delantera se bloquea se pierde la acción estabilizante del roce, con la consiguiente pérdida del control del vehículo.

Para permitir la eficacia de toda la capacidad de frenado del vehículo en situaciones de emergencia y de terrenos o condiciones climáticas adversas, ha sido realizado el sistema de antibloqueo de las ruedas (ABS).

Se trata de un dispositivo hidráulico-electrónico que permite administrar la presión en el interior del circuito de frenos en el momento en que el sensor

instalado en la rueda avisa a la central que la rueda está por bloquearse.

Esta momentánea disminución de presión hace que la rueda continúe girando, manteniendo la adherencia ideal en el terreno. La central restituye la presión en el circuito, comenzando nuevamente la acción de frenado y repitiendo el ciclo hasta que el problema haya desaparecido completamente. La entrada en funcionamiento del mecanismo en una frenada se percibe por una leve resistencia que se manifiesta como pulsaciones en la leva y el pedal del freno. Los mandos y la gestión de los sistemas del freno delantero y trasero no se realizan en modo separado; el ABS de la moto prevé una acción de frenado integral que une el sistema de freno trasero al delantero al accionar este último. Sin embargo, lo contrario no sucede; el mando del freno trasero no influye en el delantero.

En caso que así se quiera, el sistema puede ser desactivado desde el salpicadero, configurando el nivel OFF dentro del Riding Mode donde se lo desea inhabilitar.



Atención

A pesar de la presencia de la función de frenado combinado (accionamiento del freno trasero en caso de uso del freno delantero), el uso independiente de uno de los dos mandos de freno reduce la eficacia de frenado de la moto.

No accionar bruscamente y con fuerza excesiva los mandos de los frenos; puede ocasionar la elevación de la rueda trasera del vehículo (lift UP) con consiguiente pérdida del control de la motocicleta.

En caso de lluvia o cuando se viaja en superficies con poca adherencia, el frenado de la motocicleta disminuye notablemente. En estas situaciones, accionar los mandos de los frenos con extrema delicadeza y atención. Si se efectúan maniobras repentinas, se puede perder el control de la motocicleta. En descensos prolongados con pendientes empinadas, se recomienda reducir la marcha para utilizar el freno motor y accionar los frenos alternativamente y sólo durante breves tramos: un uso continuo recalienta el material de rozamiento con una drástica reducción de la eficiencia de frenado. Los neumáticos inflados con una presión inferior o superior a la establecida disminuyen la eficacia del frenado y comprometen la precisión de conducción y la adherencia en las curvas.

Parada de la motocicleta

Aminorar la velocidad, engranar una marcha más baja y dejar en reposo el puño del acelerador. Se aconseja reducir las marchas sucesivamente hasta obtener el punto muerto.

Frenar y detener la motocicleta.

Apagar el motor desplazando hacia abajo el interruptor rojo (1).

Realizar el Key-off del vehículo presionando el pulsador (2).

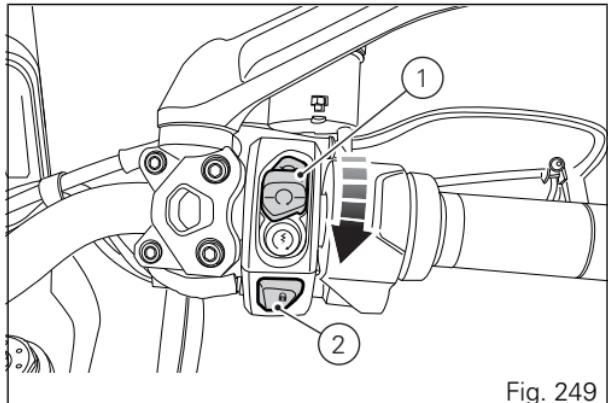


Fig. 249

Aparcamiento

Después de haber detenido la motocicleta, utilizar el caballete lateral para aparcar. Virar completamente el manillar hacia la izquierda o la derecha. Si esta operación se realiza dentro de 60 segundos tras el apagado del motor será posible activar el bloqueo de dirección.

Si se desea activar el bloqueo de dirección, durante este intervalo, se debe presionar el pulsador (1) y mantenerlo presionado por 1 segundo con la dirección completamente hacia la izquierda o la derecha. Tras un segundo, el salpicadero activa el mensaje "KEEP PRESSED TO LOCK" que permanecerá activo durante 2 segundos y luego se introducirá el bloqueo de dirección. Si el bloqueo de dirección se introduce correctamente, el salpicadero activa el mensaje "STEERING LOCKED". Si no se activa el bloqueo de dirección, dirigirse a un Taller Autorizado Ducati.

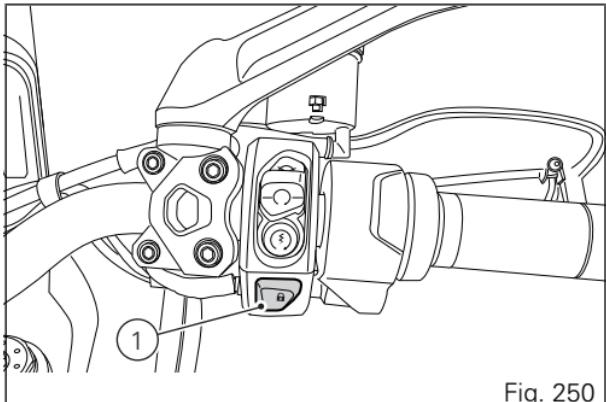


Fig. 250

Atención

El sistema de escape puede estar caliente, incluso luego de apagar el motor; no tocarlo con ninguna parte del cuerpo ni aparcar la motocicleta cerca de materiales inflamables (incluidas madera, hojas, etc.).



Atención

El uso de candados o dispositivos de bloqueo que impiden el avance de la motocicleta (por ejemplo, dispositivo de bloqueo del disco o de la corona, etc.) es muy peligroso y puede comprometer el funcionamiento de la motocicleta y la seguridad del piloto y del pasajero.

Reposición combustible

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



Atención

Usar un combustible con bajos contenidos de plomo, con un número de octanos, de por lo menos 95.



Atención

El vehículo es compatible solo con combustibles con un contenido máximo de etanol del 10% (E10).

Está prohibido el uso de combustibles con porcentajes de etanol superiores al 10%. El uso de dichos combustibles puede ocasionar severos daños al motor y a los componentes de la motocicleta. El uso de combustibles con porcentajes de etanol superiores al 10% anula automáticamente la garantía.

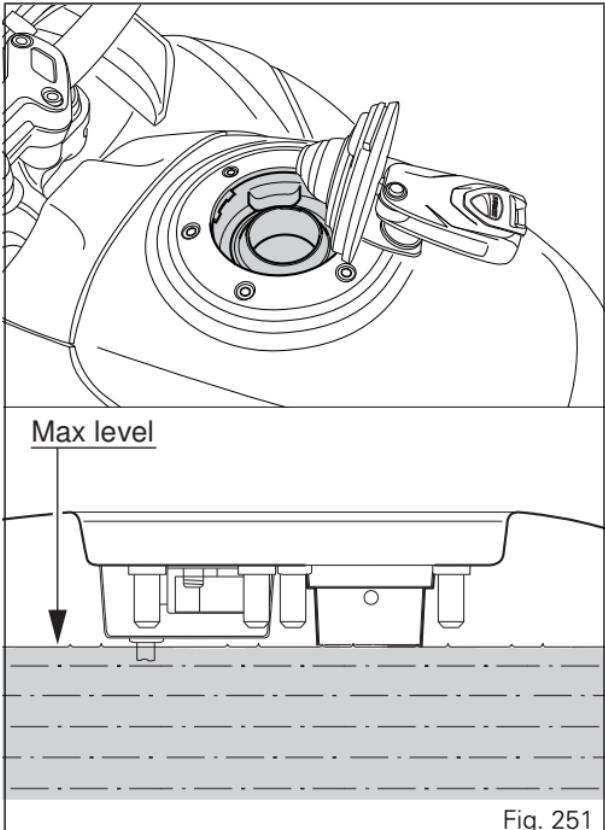


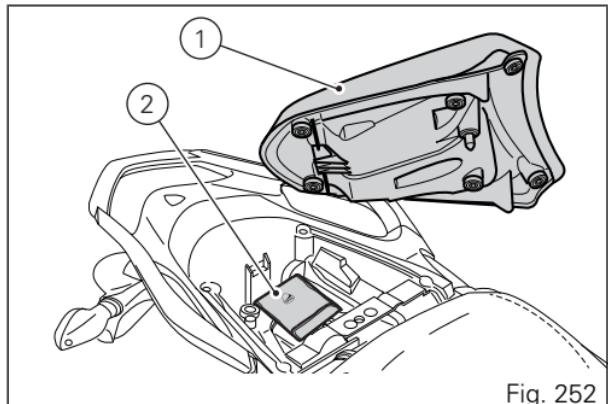
Fig. 251

Accesos en dotación

En el compartimiento bajo el asiento del pasajero (1) se encuentran: un manual de uso y mantenimiento y un kit de herramientas (2) compuesto por:

- 1 aguja de 90° con rascador para goma;
- 2 cilindros de goma para pinchazos;
- 2 bombonas de alta presión;
- 2 adaptadores para válvulas (si no están presentes con las bombonas);
- 1 llave Allen de 5 mm para protector contra las piedras;
- 1 llave Allen de 10 mm para mordaza excéntrica;
- 1 llave de espigón para excéntrico;
- 1 prolongación para llave de espigón, Allen 10 mm, destornillador;
- 1 calibre tensión cadena (para su uso, consultar pág. 367);
- 1 destornillador simple de estrella o llave 10 mm para batería;

Para acceder al compartimiento quitar el asiento pasajero.



Principales operaciones de uso y mantenimiento

Control y eventual reposición del nivel del líquido refrigerante

Controlar el nivel de líquido refrigerante del depósito de expansión, que está situado en el lado derecho del tubo de dirección.

Virar el manillar todo a la izquierda y controlar que el nivel se encuentre entre las marcas de MÍN y MÁX indicadas a un costado del depósito de expansión.

Si el nivel resulta por debajo del nivel MÍN, es necesario reponer.

Desatornillar el tapón de carga (1) y añadir líquido anticongelante ENI Agip Permanent Spezial, que se usa sin diluir, hasta alcanzar el nivel MÁX.

Atornillar nuevamente el tapón (1).

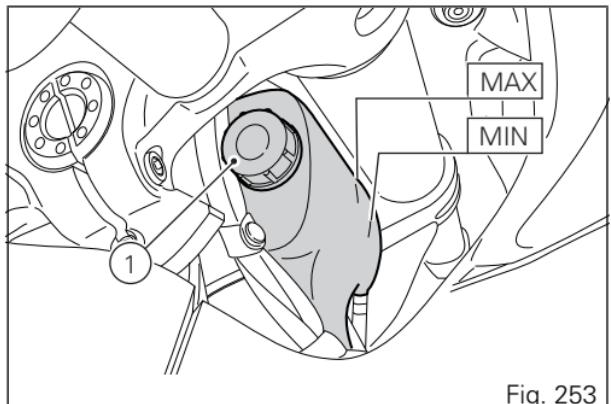


Fig. 253

Utilizando este tipo de mezcla se obtienen las mejores condiciones de funcionamiento (inicio de congelación a -20°C / -4°F). Capacidad del circuito de refrigeración: $2,5 \text{ dm}^3$ (litros).



Atención

Esta operación se debe realizar con el motor frío. Si se realiza esta operación con el motor caliente puede provocar la salida de refrigerante o vapores a alta temperatura que pueden generar graves quemaduras.

Control nivel líquido frenos y embrague

El nivel no debe estar por debajo de la marca de MÍN evidenciada en los respectivos depósitos (en (Fig. 254) están representados los depósitos de líquido freno delantero y trasero, mientras que en (Fig. 255) está representado el depósito líquido embrague).

Un nivel insuficiente facilita la entrada de aire en el circuito con la consiguiente ineficacia del sistema. Para la reposición o la sustitución del líquido en los intervalos recomendados en la tabla de mantenimiento periódico del Manual de Garantía, dirigirse a un Concesionario o un Taller Autorizado Ducati.



Importante

Cada 4 años se recomienda sustituir todos los tubos de los sistemas.

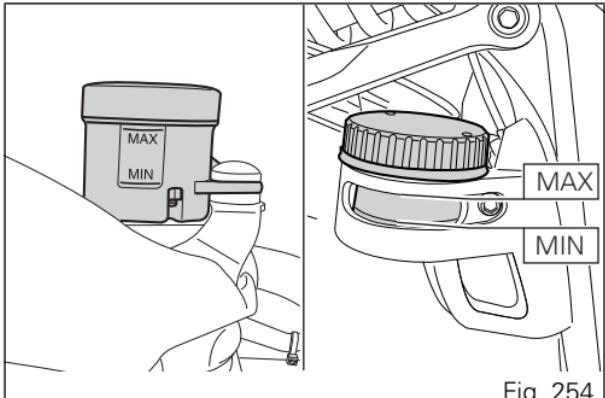


Fig. 254

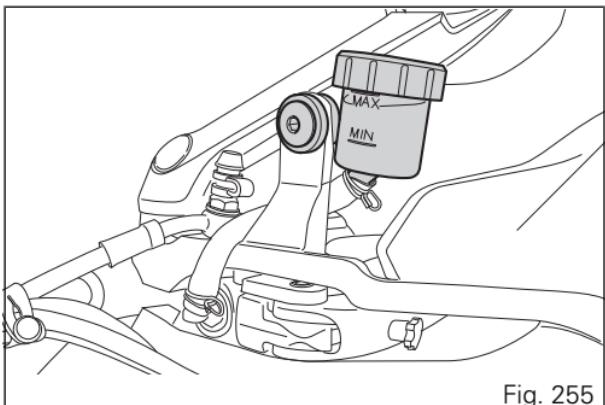


Fig. 255

Sistema de frenos

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

Atención

El líquido de embrague y de freno es perjudicial para las partes pintadas y plásticas: evitar el contacto. El aceite hidráulico es corrosivo y puede causar daños y lesiones. No mezclar aceites de calidades diferentes. Controlar la estanqueidad de las juntas.

Sistema de embrague

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

Atención

El nivel del líquido de embrague tiende a aumentar en el depósito con el consumo del material de rozamiento de los discos de embrague: por lo tanto no superar el valor recomendado (3 mm sobre el nivel mínimo).

Control desgaste pastillas de freno

Controlar el desgaste de las pastillas de freno a través del espacio entre las semipinzas.

Reemplazar ambas pastillas si el espesor del material de fricción es de aproximadamente 1 mm, aunque esté desgastada una sola pastilla.

Atención

El consumo del material de fricción superior al límite puede causar el contacto del soporte metálico con el disco de freno comprometiendo la eficacia de frenado, la integridad del disco y la seguridad del piloto.

Importante

Para la sustitución de las pastillas de freno, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

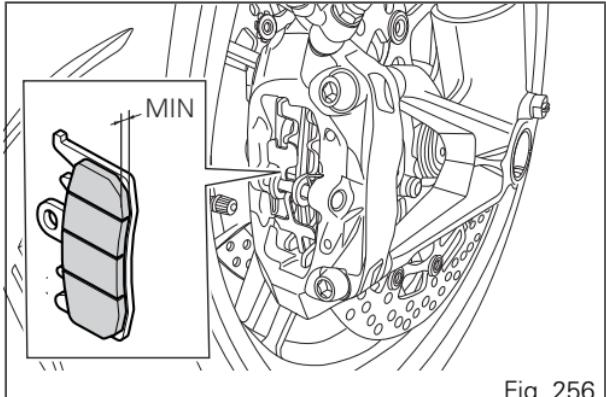


Fig. 256

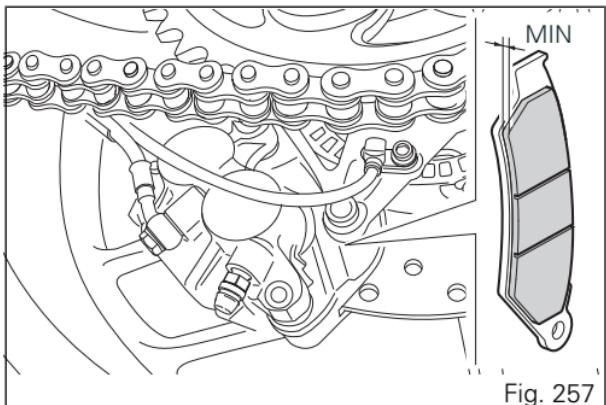


Fig. 257

Carga de la batería

Para recargar la batería se aconseja desmontarla de la motocicleta.

Quitar el asiento piloto, desatornillar el tornillo (1) y quitar el sostén de fijación (2). Desatornillar los tornillos (3), quitar el cable positivo (4) y el cable positivo (ABS) (5) del borne positivo y el cable negativo (6) del borne negativo, comenzando siempre por el negativo (-) y quitar la batería extrayéndola hacia arriba.



Atención

La batería genera gases explosivos; mantener lejos de chispas, llamas y cigarrillos. Durante la recarga de la batería, el local debe estar bien ventilado.

Cargar la batería en un sitio bien ventilado.

Conectar los conductores del cargador de baterías a los terminales: rojo al positivo (+), negro al negativo (-).

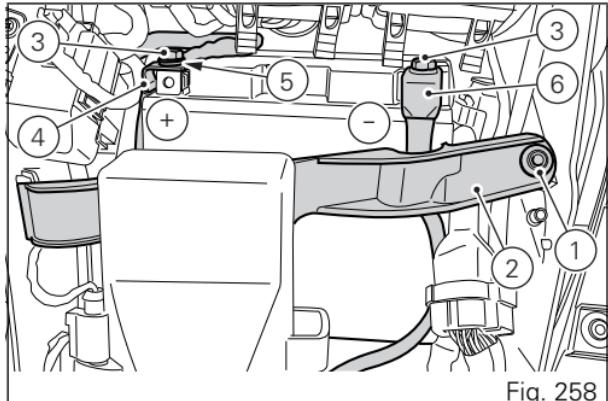


Fig. 258



Importante

Conectar la batería al cargador de baterías antes de activarlo: si saltan chispas en los terminales de la batería, se pueden inflamar los gases que hay en las celdas. Conectar primero el terminal positivo rojo (+).

Engrasar los tornillos (3).

Volver a colocar la batería en el soporte, conectar el cable positivo (4) y el cable positivo ABS (5) al borne positivo y el cable negativo (6) al borne negativo de la batería, comenzando siempre por el positivo (+) e introducir los tornillos (3).

Colocar el sostén de fijación batería (2) y ajustar el tornillo (1).



Atención

Conservar la batería lejos del alcance de los niños.

Cargar la batería a 0,9 A durante 5 ÷ 10 horas.

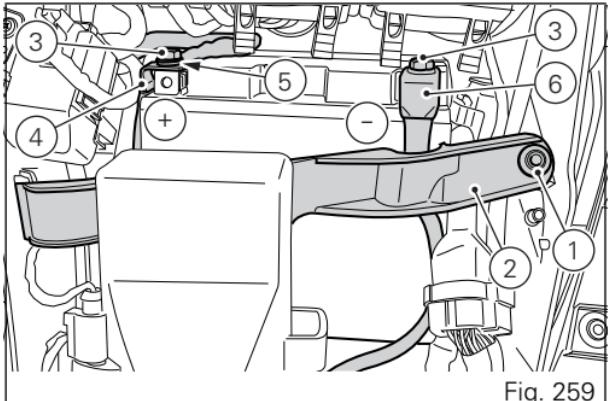


Fig. 259

Carga y almacenamiento invernal de la batería

Vuestra motocicleta está dotada de un conector (1), situado debajo del asiento, al cual es posible conectarle un carga batería específico (2) (kit Mantenedor de batería cód. 69924601A - varios países, kit Mantenedor de batería cód. 69924601AX - solo para Japón, China y Australia), disponible en nuestra red de venta.



Nota

El sistema eléctrico del modelo está diseñado para tener una muy baja absorción con cuadro apagado. De todas formas, la batería está sometida a un efecto de auto-descarga que es fisiológico y depende además del tiempo que transcurre sin ser usada y de las condiciones ambientales.

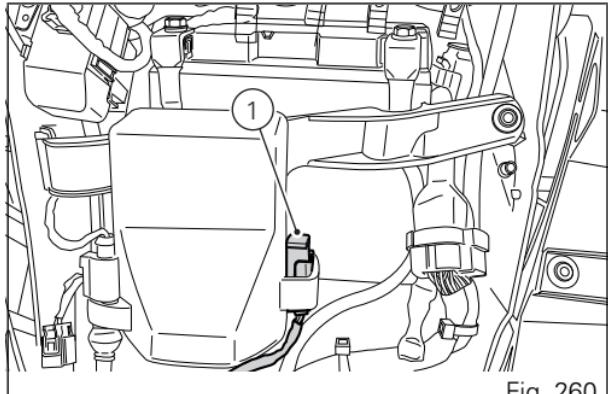


Fig. 260

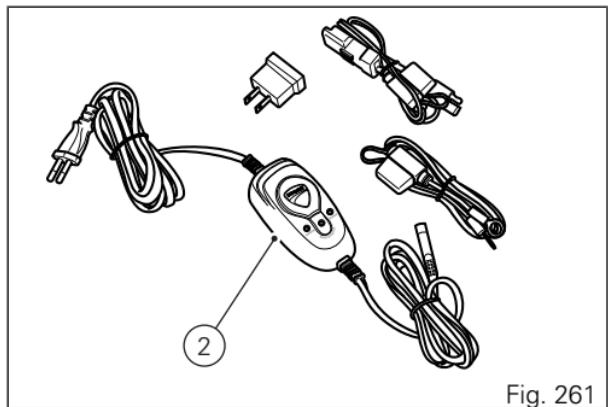


Fig. 261

Importante

Si la tensión de la batería no es mantenida a un valor mínimo de carga utilizando el específico mantenedor, se genera un fenómeno de sulfatación que es irreversible y provoca la disminución de las prestaciones de la batería.

Nota

Durante el período en que no se utiliza la motocicleta (indicativamente superior a 30 días) le recomendamos utilizar el mantenedor de carga Ducati (kit Mantenedor de batería cód. 69924601A - varios países, kit Mantenedor de batería cód. 69924601AX - solo para Japón, China y Australia); está dotado de electrónica interior para monitorear la tensión y con corriente de recarga máxima de 1,5 Amperes/hora. Conectar el mantenedor a la toma de diagnosis, ubicada en la parte trasera de la moto.

Nota

El uso de mantenedores de carga no aprobados por Ducati puede causar daños en el sistema eléctrico de la moto; la garantía del vehículo no cubre la batería cuando ésta resulta dañada por los motivos arriba indicados, considerados como mantenimiento incorrecto.

Control tensado cadena de transmisión

Importante

Para el tensado de la cadena de transmisión, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

Girar la rueda trasera para encontrar la posición de mayor tensado de la cadena. Apoyar el vehículo sobre el caballete lateral. Empujar hacia abajo la cadena con un dedo en la posición de medición y luego soltarla. Medir la distancia (A) entre el centro de los pernos de la cadena y el aluminio del basculante, que debe ser de: A=38÷40 mm.

Esta indicación es válida solo con los ajustes estándares con los que se entrega la moto.

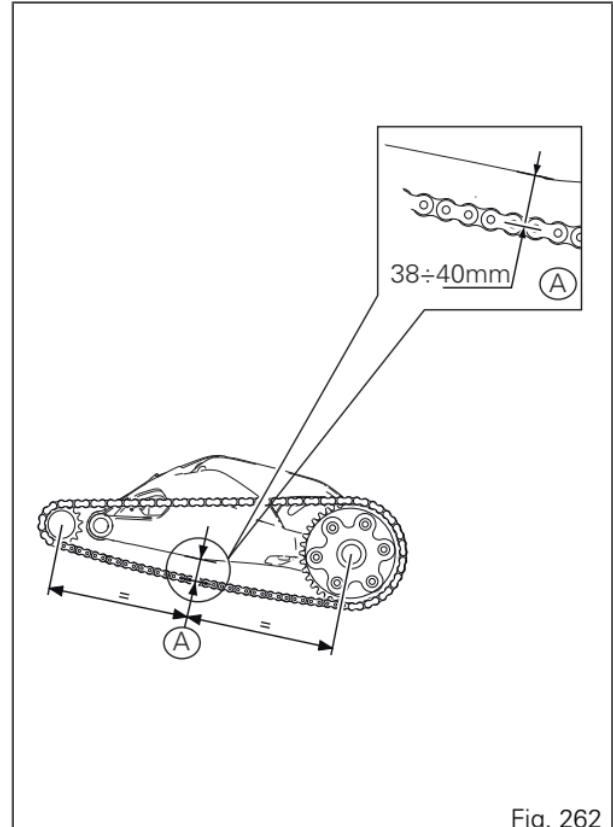


Fig. 262

! Atención

El ajuste correcto de los tornillos del basculante (1) es fundamental para la seguridad del piloto y del pasajero.

! Importante

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

Para acceder a los tornillos (1) es necesario quitar el protector contra las piedras (2) y el protector cadena (3) traseros desatornillando los tres tornillos (4).

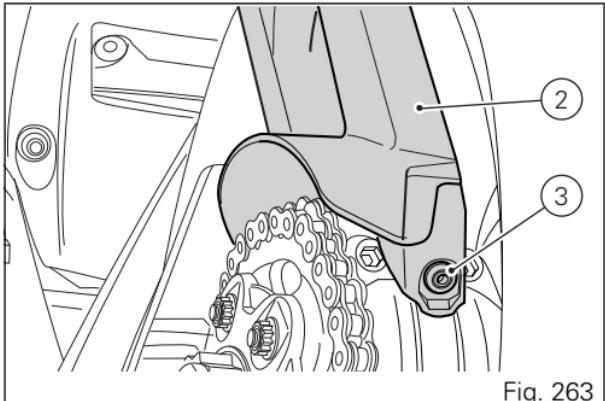


Fig. 263

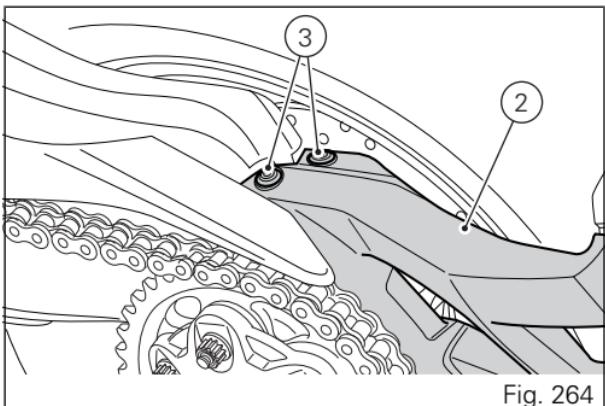


Fig. 264

Lubricación de la cadena de transmisión

Este tipo de cadena está provisto de juntas tóricas para proteger los elementos deslizantes de los agentes externos y mantener la lubricación durante más tiempo.

Para no perjudicarlas, hay que limpiarlas con solventes específicos y no lavar en forma violenta con hidrolavadoras a vapor.

Secar la cadena con aire comprimido o con material absorbente y lubricar cada uno de sus elementos con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.



Importante

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

Uso calibre tensión cadena suministrado

Para realizar una medición correcta, la moto debe estar colocada en el caballete lateral. Siempre se debe controlar el correcto tensado de la cadena en el punto en que ésta resulta más tensa (luego repetir la medición en varios puntos equidistantes de la cadena).



Nota

El tensado de la cadena varía según el Riding Mode configurado. Se recomienda realizar la medición en condiciones de precarga en Nivel 1 (Riding Mode "URBAN" y ajuste de la moto en "UN PASAJERO").

Antes de proceder es necesario bajar la cadena presionando con un dedo, soltarla y aplicar el instrumento (1).

El calibre de tensión cadena (1) debe introducirse entre el basculante y el patín cadena inferior, en correspondencia con la fijación central del patín cadena (Fig. 266).

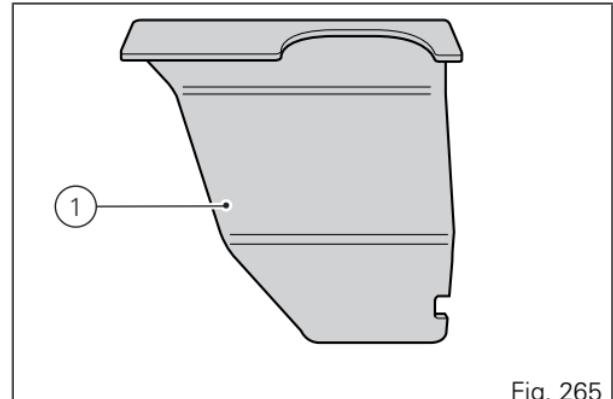


Fig. 265

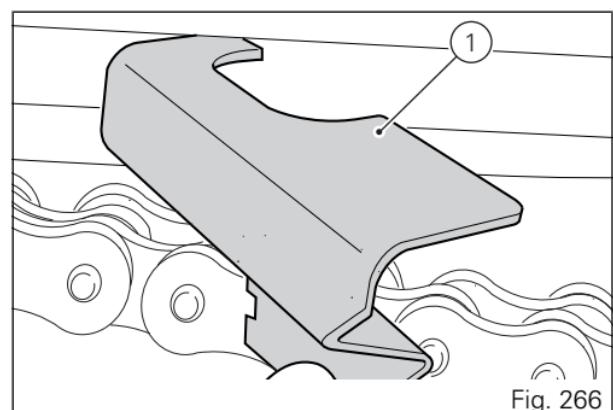


Fig. 266

Para detectar el correcto tensado de la cadena es necesario verificar la correspondencia del eje de los pernos de la cadena (línea negra en la (Fig. 267)), dentro al intervalo de identificación de la talladura en el calibre de tensión cadena (intervalo delimitado por las flechas en (Fig. 267)).

Si los pernos de la cadena se encuentran más arriba o abajo de este intervalo (Fig. 268), será necesario tensar la cadena pág. 364.

Importante

Para el tensado de la cadena de transmisión, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

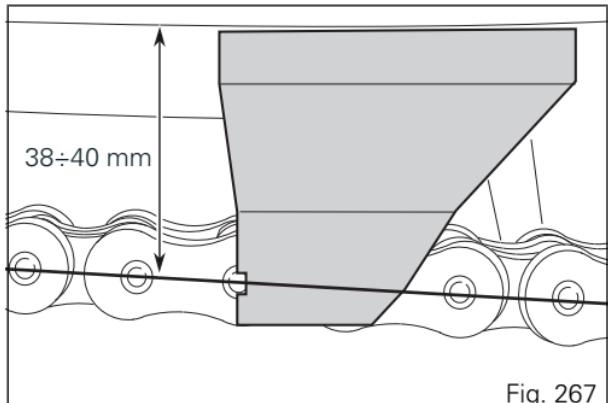


Fig. 267

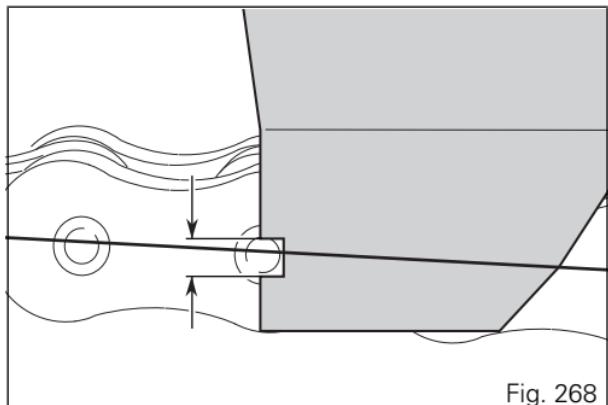


Fig. 268

Indicadores de dirección traseros

Desatornillar el tornillo (1) y separar la tulipa (2) del soporte indicador.

La lámpara dispone de un cierre de bayoneta, para extraerla es necesario presionar y girar en el sentido contrario a las agujas del reloj.

Sustituir la lámpara e introducir la nueva presionando y girando en el sentido de las agujas del reloj, hasta que se enganche en el alojamiento.

Montar nuevamente la tulipa (2) introduciendo el diente en la ranura del soporte indicador.

Atornillar nuevamente el tornillo (1).

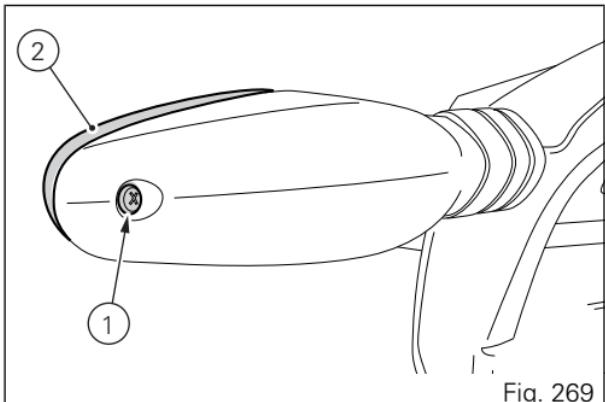


Fig. 269

Orientación del faro



Nota

El faro tiene una doble regulación para el haz de luz, una para el derecho y una para el izquierdo

Comprobar que el faro esté correctamente orientado colocando la motocicleta, con los neumáticos inflados con la presión correcta y con una persona sentada en el asiento, perfectamente perpendicular con su eje longitudinal frente a una pared o pantalla, a unos 10 metros de distancia. Trazar una línea horizontal a la altura del centro del faro y una vertical siguiendo el eje longitudinal de la motocicleta. En lo posible, realizar el control en la penumbra. Encender la luz de cruce y comenzar con el procedimiento de regulación del haz luminoso derecho e izquierdo: el límite superior de demarcación entre la zona oscura y la iluminada debe resultar a una altura que no supere los 9/10 de la altura desde el suelo del centro del faro.

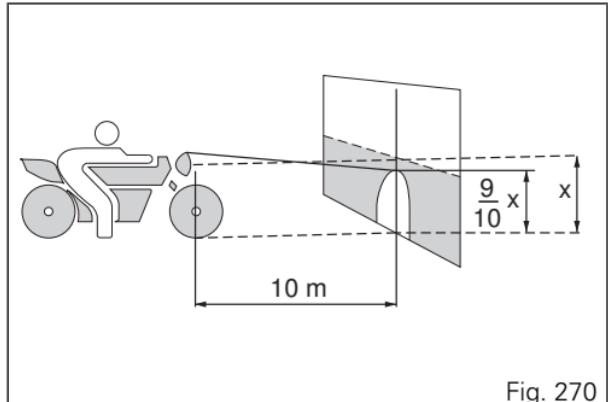


Fig. 270



Nota

El procedimiento descrito es el que establece la norma italiana que reglamenta la altura máxima del haz luminoso. Adecuar el procedimiento a las normas vigentes en el país donde se utilizará la motocicleta.

Procedimiento para la regulación del haz luminoso de la luz de cruce y de carretera vertical

- 1) Encender el haz de luz de cruce o de carretera.
- 2) Cubrir totalmente uno de los dos haces luminosos.
- 3) Regular la orientación vertical del haz no cubierto operando en el tornillo (1) de regulación correspondiente que se encuentra en el mismo lado. Girando el tornillo (1) del faro en el sentido de las agujas del reloj, el haz se desplaza hacia abajo, girando en la dirección contraria se desplaza hacia arriba.
- 4) Cubrir el haz regulado y descubrir el otro.
- 5) Regular la orientación vertical del haz no cubierto operando en el tornillo (1) de regulación correspondiente que se encuentra en el mismo lado. Girando el tornillo (1) del faro en el sentido de las agujas del reloj, el haz se desplaza hacia abajo, girando en la dirección contraria se desplaza hacia arriba.

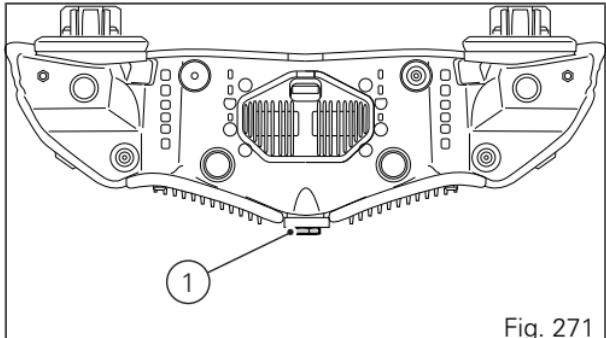


Fig. 271

Atención

En caso de uso de la motocicleta bajo la lluvia o luego de un lavado, se puede manifestar un leve empañamiento de la lente del faro. Al encender el faro por un breve período se eliminará la condensación en la lente.

Regulación espejos retrovisores

Regular manualmente el espejo retrovisor presionando sobre los puntos (A).

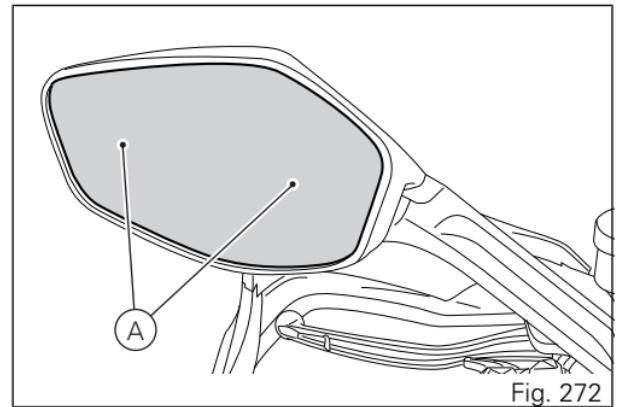


Fig. 272

Neumáticos Tubeless

Presión delantera:

2,50 bar (sólo piloto) - 2,5 bar (con pasajero y/o bolsas).

Presión trasera:

2,50 bar (sólo piloto) - 2,9 bar (con pasajero y/o bolsas).

La presión de los neumáticos está sujeta a variaciones debidas a la temperatura exterior y a la altura; controlarla y adecuarla cada vez que se viaja en zonas con amplias variaciones térmicas o a mucha altura.



Importante

Medir y ajustar la presión de los neumáticos cuando están fríos. Para proteger la llanta delantera en carreteras de firme irregular hay que aumentar la presión de inflado del neumático de 0,2÷0,3 bar.

Reparación o sustitución neumáticos (Tubeless)

Los neumáticos sin cámara pinchados retienen el aire y demoran mucho tiempo en desinflarse. Si un neumático está ligeramente desinflado, hay que controlar que no presente pérdidas.

Atención

En caso de pinchazo sustituir el neumático. Utilizar neumáticos del mismo tipo y de la misma marca que los originales. Apretar firmemente los capuchones de protección de las válvulas para evitar pérdidas de presión durante la marcha. No utilizar nunca un neumático con cámara; el incumplimiento de esta norma puede ocasionar que explote repentinamente el neumático, con graves consecuencias para piloto y pasajero.

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



Atención

No desmontar o desplazar los contrapesos para equilibrar las ruedas.



Nota

Para la sustitución de los neumáticos dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati para tener la garantía del correcto desmontaje y montaje de las ruedas. Sobre las mismas están montados algunos elementos del sistema ABS que requieren regulaciones específicas (sensores, ruedas fónicas).

! Atención

En caso de sustitución de la rueda delantera, el Concesionario o el Taller Autorizado Ducati deberá atenerse a las indicaciones del Manual de Taller relativas al desmontaje y montaje del perno rueda delantero.

! Atención

Los contrapesos para el equilibrado dinámico de la rueda trasera deberán colocarse en las zonas indicadas en la figura.

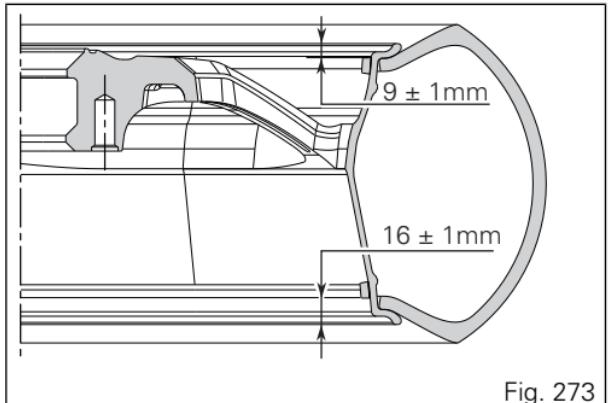


Fig. 273

Espesor mínimo de la banda de rodaje

Medir el espesor mínimo (S, Fig. 274) de la banda de rodadura en el punto de máximo consumo: no debe ser inferior a 2 mm, o al límite estipulado por las normas del país de uso.

Importante

Controlar periódicamente los neumáticos para identificar eventuales cortes y grietas, en especial en las paredes laterales, o hinchazones y manchas extendidas, que indican daños internos; sustituirlos en caso de daño grave. Quitar las piedras u otros cuerpos extraños que estén encastados en las ranuras de los neumáticos.

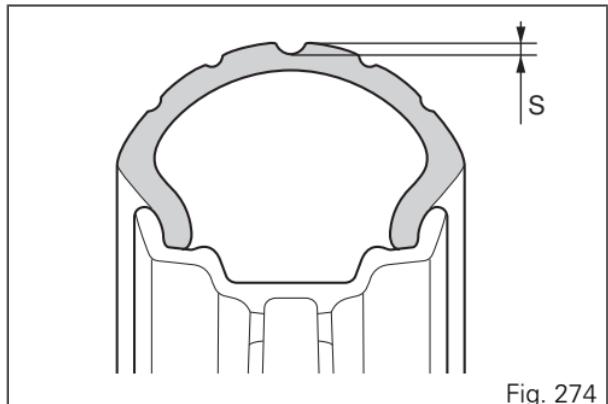


Fig. 274

Control nivel aceite motor

El nivel del aceite en el motor se puede ver a través del visor (1) colocado en la tapa embrague. Controlar el nivel con la motocicleta en posición perfectamente vertical y con el motor en frío. El nivel debe mantenerse entre las muescas indicadas en correspondencia del visor. Si el nivel es insuficiente, es necesario reponer con aceite motor.

Utilizar aceite Shell Advance 4T Ultra 15W-50 (SM/MA2) o un aceite (15-W60) que siga las especificaciones API SM y/o JASO MA2 y/o ACEA A3/B3.

Quitar el tapón de carga (2) y añadir aceite hasta alcanzar el nivel correcto. Poner el tapón.

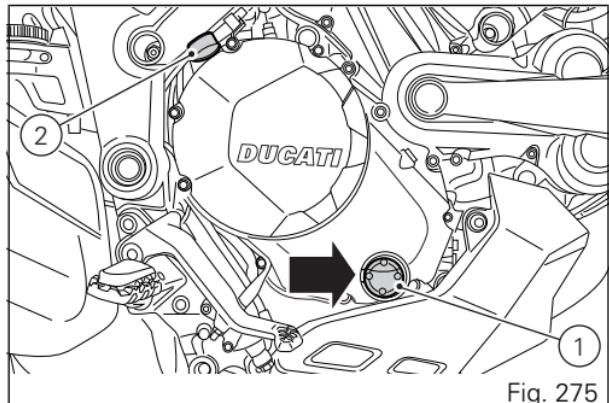


Fig. 275

! Importante

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

Viscosidad

SAE 15W-50

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

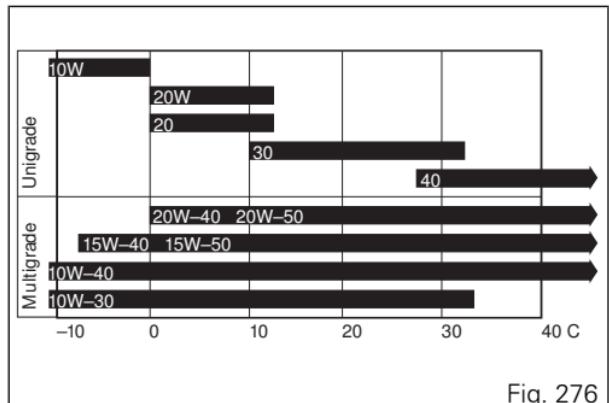


Fig. 276

Limpieza y sustitución bujías

Las bujías constituyen un elemento importante del motor y se deben revisar periódicamente.

Para realizar la eventual sustitución de la bujía, dirigirse a un Concesionario o a un Taller autorizado Ducati.

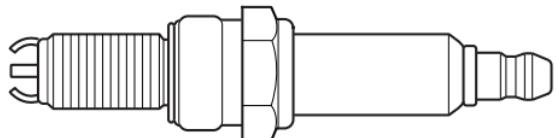


Fig. 277

Limpieza general

Para mantener en el tiempo el brillo original de las superficies metálicas y las pintadas, es necesario lavar y limpiar periódicamente la motocicleta en función del servicio y del estado de las carreteras recorridas. Para ello, utilizar productos específicos, posiblemente biodegradables, evitando detergentes o solventes demasiado agresivos.

Para la limpieza del plexiglás y del asiento, utilizar sólo agua y jabón neutro.

Limpiar regularmente y a mano los componentes de aluminio. Utilizar detergentes específicos para aluminio que NO contengan sustancias abrasivas o soda cáustica.



Nota

No utilizar esponjas con partes abrasivas ni escamillas; utilizar sólo paños suaves.

La garantía no se aplicará a las motocicletas que presenten un mantenimiento insuficiente.

! Importante

No lavar la motocicleta inmediatamente después del uso para evitar la formación de manchas debidas a la evaporación del agua en superficies todavía calientes.

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

El uso de hidrolavadoras podría causar agarrotamientos o graves anomalías en las horquillas, cubos rueda, sistema eléctrico, condensación dentro del faro (empañamiento), juntas de estanqueidad de la horquilla, tomas de aire y silenciadores de escape, con consiguiente pérdida de los requisitos de seguridad del vehículo.

Si algunas partes del motor resultan particularmente sucias o grasientas, utilizar un desengrasante para la limpieza evitando que éste entre en contacto con los órganos de la transmisión (cadena, piñón, corona, etc.).

Enjuagar la motocicleta con agua templada y secar todas las superficies con una piel de gamuza.



Atención

En algunos casos los frenos podrían no responder después del lavado de la motocicleta. No engrasar ni lubricar los discos freno, ya que se perdería la eficacia de frenado de la motocicleta. Limpiar los discos con un solvente no graso.



Atención

El lavado, la lluvia o la humedad pueden causar el empañamiento de la lente del faro. Al encender el faro por un breve período se favorecerá la eliminación de la condensación en la lente.

Limpiar con cuidado las ruedas fónicas del sistema antibloqueo ABS para permitir una perfecta eficiencia del dispositivo. No utilizar productos agresivos para no dañar las ruedas fónicas y los sensores.



Atención

Evitar que el transparente del salpicadero entre en contacto directo con aceites y gasolinas; podría mancharse o dañarse y perjudicar la legibilidad de las informaciones. Para la limpieza de dichas partes no utilizar detergentes de base alcohólica, con solventes o abrasivos; no utilizar esponjas o paños con superficies duras o rugosas porque pueden producir rayaduras.



Nota

Para la limpieza del transparente del salpicadero utilizar paños suaves con agua y jabón neutro o detergentes específicos para la limpieza de partes plásticas transparentes.

Inactividad prolongada

Si la motocicleta no se utilizará por un período prolongado, se recomienda realizar las siguientes operaciones:

- limpieza general;
- vaciar el depósito combustible;
- introducir por los alojamientos de las bujías un poco de aceite motor en los cilindros y girar a mano el motor algunas vueltas, para distribuir la capa de aceite en las paredes internas;
- apoyar la motocicleta en un caballete de servicio para sostenerla;
- desconectar y quitar la batería.

En caso que la motocicleta haya quedado inactiva durante un período superior a un mes, controlar y eventualmente recargar o sustituir la batería.

Cubrir la motocicleta con una funda que no dañe la pintura y no retenga la condensación.

En Ducati Performance hay fundas adecuadas disponibles.

Advertencias importantes

En algunos países (Francia, Alemania, Gran Bretaña, Suiza, etc.) las leyes locales exigen el respeto de normas anticontaminación y antiruido.

Efectuar los controles periódicos previstos y sustituir las piezas necesarias con recambios originales Ducati específicos, conformes con las leyes vigentes en cada país.

Plan de mantenimiento programado

Plan de mantenimiento programado: operaciones que debe realizar el concesionario

| Lista de operaciones con tipo de intervención (vencimiento kilométrico/milla o temporal *) | Km x1000 mi. x1000 | 1 | 15 | 30 | 45 | 60 | Tiempo (meses) |
|---|-----------------------|-----|----|----|----|----|----------------|
| | | 0,6 | 9 | 18 | 27 | 36 | |
| Lectura memoria averías con DDS 2 y control actualización versiones Software en centrales | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Control presencia de eventuales actualizaciones técnicas y campañas de retiro | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Sustitución aceite motor con filtro | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Limpieza del filtro de admisión del aceite del motor | ● | | | | | | - |
| Control y/o regulación juego de válvulas | | | | ● | | ● | - |
| Sustitución correas de distribución | | | | ● | | ● | 60 |
| Sustitución de las bujías | | | | ● | | ● | - |
| Limpieza tapones con filtros de red metálica en las culatas | | | | ● | | ● | - |
| Limpieza filtro de aire | | ● | | ● | | | - |
| Sustitución del filtro de aire | | | | ● | | ● | - |

| Lista de operaciones con tipo de intervención (vencimiento kilométrico/milla o temporal *) | Km x1000 mi. x1000 | 1 | 15 | 30 | 45 | 60 | Tiempo (meses) |
|---|-----------------------|-----|----|----|----|----|----------------|
| | | 0,6 | 9 | 18 | 27 | 36 | |
| Control nivel aceite frenos y embrague | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Sustitución del aceite de los frenos y del embrague | | | | | | | 36 |
| Control desgaste pastillas y discos de freno. Sustituir si es necesario | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Control ajuste tornillos pinzas de freno y tornillos bridas discos de freno | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Control ajuste tuercas rueda delantera y trasera | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Control ajuste fijaciones bastidor al motor | | | ● | ● | ● | ● | - |
| Control de los cojinetes de los cubos de rueda | | | | ● | | ● | - |
| Control y lubricación perno rueda trasera | | | | ● | | ● | - |
| Control silentbloc en corona | | | | ● | | ● | - |
| Control ajuste tuerca corona y piñón transmisión secundaria | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Control desgaste transmisión final (cadena, piñón y corona) y patines cadena | | | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Control cojinetes de dirección y eventual lubricación | | | | ● | | ● | - |
| Sustitución aceite horquilla delantera | | | | ● | | ● | - |

| Lista de operaciones con tipo de intervención (vencimiento kilométrico/milla o temporal *) | Km x1000 mi. x1000 | 1 | 15 | 30 | 45 | 60 | Tiempo (meses) |
|---|-------------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|
| | | 0,6 | 9 | 18 | 27 | 36 | |
| Control visual elementos de estanqueidad horquilla delantera y amortiguador trasero | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Control de la libertad de movimiento y ajustes del caballete lateral y central (si está instalado) | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Control visual de los tubos de combustible | | | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Control de los puntos de fricción, juego y libertad de movimiento y posicionamiento de los cables flexibles y del cableado eléctrico a la vista | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Lubricación levas al manillar y mandos al pedal | | | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Sustitución del líquido de refrigeración | | | | | | ● | 48 |
| Control visual nivel líquido refrigerante e integridad del circuito líquido | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Control de la presión y del desgaste de los neumáticos | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Control del nivel de carga de la batería | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Control funcionamiento dispositivos eléctricos de seguridad (sensor caballete lateral, interruptor freno delantero y trasero, interruptor apagado motor, sensor marcha/desembrague) | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |

| Lista de operaciones con tipo de intervención (vencimiento kilométrico/milla o temporal *) | Km x1000 mi. x1000 | 1 | 15 | 30 | 45 | 60 | Tiempo (meses) |
|---|-------------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|
| | | 0,6 | 9 | 18 | 27 | 36 | |
| Control dispositivos de iluminación, indicadores de dirección, claxon y mandos | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Activación con DDS 2.0 del dispositivo iluminación delantera de LED (si está presente) | | | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Puesta en cero indicación Service con DDS 2.0 | | ● | ● | ● | ● | ● | - |
| Prueba final y prueba en carretera, con control del correcto funcionamiento de los dispositivos de seguridad (ej. ABS y DTC), del dispositivo Cruise Control, de los electroventiladores y del régimen mínimo | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Limpieza soft del vehículo | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |
| Llenado del cupón de mantenimiento periódico realizado en la Documentación de a Bordo (Manual de Servicio) | | ● | ● | ● | ● | ● | 12 |

* Realizar la intervención de mantenimiento al cumplirse uno de los dos vencimientos (Km, mi o meses).

Plan de mantenimiento programado: operaciones que debe realizar el cliente

| Lista operaciones con tipo de intervención (vencimiento kilométrico/millas o temporal *) | Km x1000 | 1 |
|---|------------------|------------|
| | mi. x1000 | 0,6 |
| | Meses | 6 |
| Control nivel aceite motor | | ● |
| Control del nivel de aceite frenos | | ● |
| Control de la presión y del desgaste de los neumáticos | | ● |
| Control tensado y lubricación cadena | | ● |
| Control de las pastillas de freno. Si fuese necesario, dirigirse al concesionario para la sustitución | | ● |

* Realizar la intervención de mantenimiento al cumplirse uno de los dos vencimientos (Km, mi o meses).

Características técnicas

Pesos

Peso total (en orden de marcha con 90% de combustible - 93/93/CE): 235 Kg.

Peso total (en orden de marcha sin líquidos ni batería): 212 Kg.

Peso máximo admisible (en orden de marcha con plena carga): 450 kg.

Atención

Si no se respetan los límites de carga indicados, puede perjudicarse la maniobrabilidad y el rendimiento y puede perderse el control de la motocicleta.

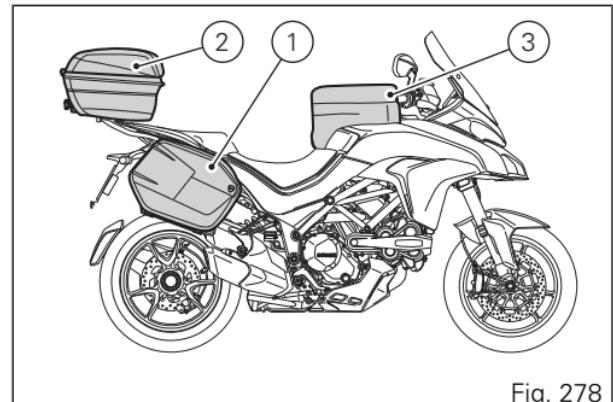


Fig. 278

Atención

El peso máximo admisible de las bolsas laterales, topcase y bolsa para depósito no debe superar jamás los 35 kg así repartidos:
10 kg máx para cada bolsa lateral (1);
10 kg máx para el Top Case (2);
5 kg máx para la bolsa para depósito (3).

Dimensiones totales

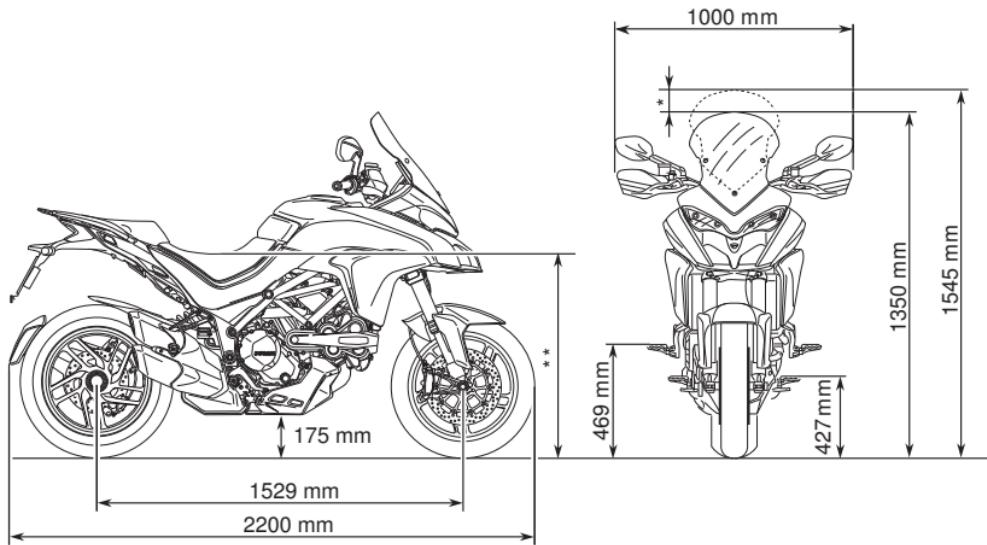


Fig. 279

* 1435 mm (cúpula primera posición), 1500 mm (cúpula segunda posición).

** Regulable 825 - 845 mm (asiento bajo opcional 800 mm).

Abastecimientos

| REPOSICIONES | TIPO | |
|---|---|--|
| Depósito de combustible con reserva de Gasolina verde con un número de octanos 20,0 dm ³ (litros) 4 dm ³ (litros) | de por lo menos RON 95. | |
| Cárter aceite y filtro | Shell Advance 4T Ultra 15W-50 (SM/MA2) 4,10 dm ³ (litros) o un aceite (15-W60) que siga las especificaciones API SM y/o JASI MA2 y/o ACEA A3/B3 | |
| Círcuito de frenos del./tras. y embrague | SHELL Advance Brake DOT 4 | - |
| Protector para contactos eléctricos | SHELL Advance Contact Cleaner | - |
| Horquilla delantera | SHELL Advance Fork 7.5 o Donax TA | 252 ± 5 cc. pata (barra) activa. 642 ± 5 cc. pata (barra) pasiva. |
| Sistema de refrigeración | Líquido anticongelante ENI Agip Permanent Spezial (utilizar sin diluir) | 2,5 dm ³ (litros) |



Importante

No se admite el uso de aditivos en el combustible ni en los lubricantes. El uso de dichos combustibles pueden ocasionar graves daños al motor y a los componentes del vehículo.



Atención

El vehículo es compatible solo con combustibles con un contenido máximo de etanol del 10% (E10). Está prohibido el uso de combustibles con porcentajes de etanol superiores al 10%. El uso de dichos combustibles puede ocasionar severos daños al motor y a los componentes de la motocicleta. El uso de combustibles con porcentajes de etanol superiores al 10% anula automáticamente la garantía.

Motor

Ducati Testastretta con sistema (DTV, "Desmodromic Variable Timing"), Bicilíndrico en "L", 4 válvulas por cilindro, Dual Spark, refrigerado con líquido.

Diámetro interno mm: 106.

Carrera mm: 67,9.

Cilindrada total cm³: 1198,4.

Relación de compresión: 12,5±0,5:1

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

117,7 kW/160 CV a 9.500 rpm.

Par máximo al cigüeñal (95/1/CE):

13,9 kgm/136 Nm a 7.500 rpm

Régimen máximo, rpm:

10.700.



Importante

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

Distribución Desmodrómica con sincronización variable (DTV)

DESMODRÓMICA de cuatro válvulas por cilindro mandadas por ocho balancines (cuatro de apertura y cuatro de cierre) y por dos árboles de levas con variador de fase (DVT) para escape y admisión. Está mandada por el cigüeñal por medio de engranajes cilíndricos, poleas y correas dentadas.

Esquema distribución desmodrómica

- 1) Balancín de apertura (o superior);
- 2) dispositivo de ajuste balancín superior;
- 3) dispositivo de ajuste balancín de cierre (o inferior);
- 4) muelle de retorno balancín inferior;
- 5) balancín de cierre (o inferior);
- 6) árbol de levas;
- 7) válvula.
- 8) variador de fase.
- 9) actuadores.

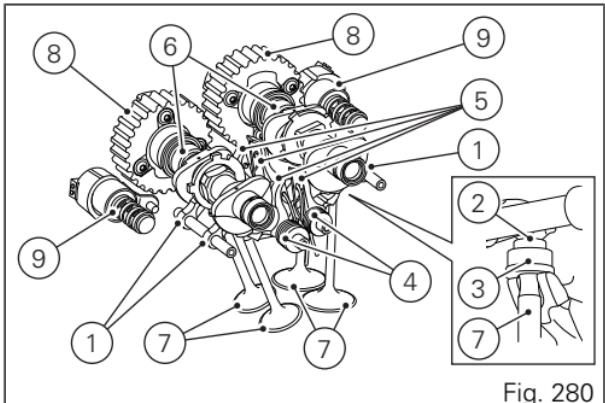


Fig. 280

Prestaciones

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

Importante

El incumplimiento de tales normas exime Ducati Motor Holding S.p.A. de toda responsabilidad en caso de daños sufridos por el motor o que afecten a su duración.

Bujías de encendido

Marca: NGK.

Tipo: MAR10A-J.

Alimentación

Inyección electrónica BOSCH.

Tipo de cuerpo de mariposa: elíptico con sistema full Ride-by-Wire.

Diámetro cuerpo mariposa: 56 mm.

Inyectores por cilindro: 1.

Agujeros por inyector: 10.

Alimentación gasolina: 95-98 RON.

Atención

El vehículo es compatible solo con combustibles con un contenido máximo de etanol del 10% (E10). Está prohibido el uso de combustibles con porcentajes de etanol superiores al 10%. El uso de dichos combustibles puede ocasionar severos daños al motor y a los componentes de la motocicleta. El uso de combustibles con porcentajes de etanol superiores al 10% anula automáticamente la garantía.

Frenos

Sistema antibloqueo de los frenos con acción separada, controlado por sensores con efecto hall con lectura en ruedas fónicas montadas en ambas ruedas: posibilidad de desactivación del ABS.

DELANTERO

De doble disco semiflotante perforado.

Material pista de frenado: acero inox.

Material caja: aluminio.

Diámetro disco: 330 mm.

Mando hidráulico con leva situada en el lado derecho del manillar.

Marca pinzas de freno: BREMBO, monobloque de toma radial.

Tipo freno delantero: M50 (2x30).

Material de fricción: TT 2182.

Bomba freno tipo: PR16/19 con cornering ABS de serie.

TRASERO

De disco fijo perforado de acero.

Diámetro disco: 265 mm.

Mando hidráulico mediante pedal del lado derecho.

Marca pinzas de freno: BREMBO, flotante con 2 émbolos con cornering ABS de serie.

Tipo freno trasero: PS 2x28.

Material de fricción: TT 2181 FF.

Bomba freno tipo: PS 13.

Pinza fija con 2 pistones con diámetro 28 mm.



Atención

El líquido empleado por el sistema de frenos es corrosivo.

En caso de contacto accidental con los ojos o con la piel lavar abundantemente con agua corriente la parte afectada.

Transmisión

Multi-disco en baño de aceite con mando hidráulico sistema de servomecanismo y antirebote.

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

Relación piñón motor/corona embrague: 33/61.

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

Relación piñón salida cambio/corona trasera: 15/40.

Relaciones totales:

1^a 15/37

2^a 17/30

3^a 20/27

4^a 22/24

5^a 24/23

6^a 25/22

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

Marca: REGINA

Tipo: 136ZRPB2

Dimensiones: 5/8" x 1/16"

Nº eslabones: 108



Importante

Las relaciones indicadas han sido homologadas y no pueden cambiarse.

En caso de tener que adaptar la motocicleta a recorridos especiales o competiciones, Ducati Motor Holding S.p.A. está a disposición para indicar relaciones diferentes a las de serie; dirigirse a un Concesionario o un Taller Autorizado Ducati.



Atención

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

Bastidor

Multitubular de acero.

Subchasis trasero multitubular con tubos de acero.

Plaquetas laterales de conexión fundidas bajo presión en aleación ligera, fijadas al motor.

Inclinación tubo: 24°.

Ruedas

Delantera

Llantas fundidas de aleación ligera de tres radios en "Y".

Dimensiones: MT3.50x17".

Trasera

Llantas fundidas de aleación ligera de tres radios.

Dimensiones: MT6,00x17".

Neumáticos

Delantero

Radial tipo "tubeless".

Dimensión: 120/70-ZR17

Marca y tipo: Pirelli Scorpion Trail II.

Trasero

Radial tipo "tubeless".

Dimensión: 190/55-ZR17

Marca y tipo: Pirelli Scorpion Trail II.

Suspensiones

DELANT.

Delantera

Horquilla hidráulica de barras invertidas

La regulación de la horquilla delantera se realiza mediante impulsos eléctricos enviados desde el salpicadero hacia los dispositivos de ajuste. Solo la barra derecha cuenta con un dispositivo de ajuste exterior para regular la precarga del muelle interior.

Diámetro tubos portadores:

48 mm.

Carrera rueda: 170 mm.

Trasera

El amortiguador puede ser regulado en extensión, en compresión y con mando remoto en la precarga muelle, está fijado en la parte superior al bastidor y en la parte inferior a un basculante oscilante de aleación ligera. El basculante gira alrededor del perno fulcro pasante para el bastidor y para el motor. Este sistema confiere al vehículo una estabilidad excepcional.

Carrera amortiguador: 59,5 mm.

Carrera rueda trasera: 170 mm.



Nota

La regulación de la horquilla delantera y del amortiguador trasero se realiza mediante impulsos eléctricos enviados desde el salpicadero hacia los dispositivos de ajuste.

Sistema de escape

Lay-out 2 en presilenciador individual en cámaras con 2 sondas lambda y 1 catalizador.

Terminal con absorción desdoblada.

Colores disponibles

Rojo Anniversary Ducati

Fondo (Primer) Antiflex Blanco cód. L0040652
(Lechler);

Esmalte (Varnish) Acriplast Red Stoner SF cód.
LMC06017 (Lechler);

Bastidor color Racing Black;
Subchasis color Mercury Gray;
Llantas color Glossy Black.

Iceberg White

Fondo (Primer) Dual Primer Blanco cód. DS20052
(Lechler);

Transparente (Clearcoat) Tixo Klarlack cód. 96.230
(Lechler);
Bastidor color Racing Black;
Subchasis color Mercury Gray;
Llantas color Glossy Black.

Sistema eléctrico

Está formado por los siguientes componentes principales.

Faro delantero

Luz de cruce de led: N°2 LED Ostar LE UW D1W4 01-5Q6Q-GMKG-T01;

Luz de carretera de led: N°8 LED Olson Square LCW CQAR.PC-MUNQ-5F7G-1-700-R18;

Luz cornering de led: N°2 LED Olson Square LCW CQAR.PC-MUNQ-5F7G-1-700-R18;

Luz de posición de led: N°2 LED SEOUL STW9Q14C.

Indicadores de dirección

Delanteros (Europa / Usa) de led: N°11 Dominant Primax 150 nazy-bhg-mn3-1;

Traseros (Europa / Usa) de lámpara: N°1 Lámpara RY10W 12V - 10W ámbar.

Faro trasero

Luz de posición de led: N°4 LED Osram LA-W5SM-JYKY-24-1;

Luz de stop de led: N°10 LED Osram LA-E6SF-BBBC-24-1.

Iluminación matrícula de led: N°10 LED Osram LA-E6SF-BBBC-24-1.

Faros antiniebla

Faros antiniebla de led (personalización Enduro): N°1 LED Altilon LAFL - C4L - 850 (cada uno).

Fusibles

Para protección de los componentes eléctricos se cuenta con doce fusibles, colocados dentro de las cajas de los fusibles delantera y trasera, y uno en el telerruptor de arranque eléctrico. En cada caja se encuentra un fusible de repuesto.

Consultar la tabla para identificar el uso y el amperaje.

La caja porta-fusibles delantera (A, Fig. 281) está colocada dentro del salpicadero izquierdo y es accesible quitando la tapa de inspección. Para acceder a los fusibles utilizados, es necesario levantar la tapa de protección en cuya superficie ha sido indicado el orden de montaje y el amperaje. La caja porta-fusibles trasera (B, Fig. 282) está colocada en el bastidor lado derecho del subchasis trasero, al lado de la central ABS. Para acceder a las cajas porta-fusibles trasera y ABS es necesario quitar el asiento piloto, ver pág. 316. Para acceder a los fusibles utilizados, es necesario quitar la tapa de protección en cuya superficie ha sido indicado el orden de montaje y el amperaje.

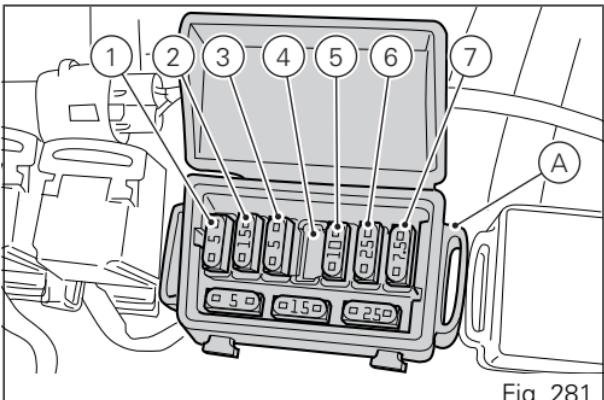


Fig. 281

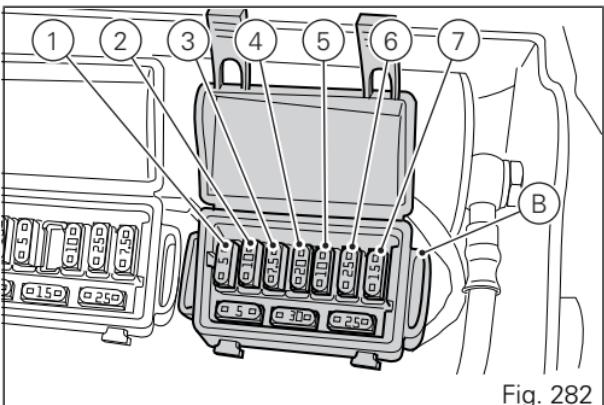


Fig. 282

| Leyenda caja fusibles delantera (A) | | |
|--|-------------------------|-------|
| Pos | Dispositivos eléctricos | Val. |
| 1 | KEY EMS / ABS / IMU | 5 A |
| 2 | KEY DSB / BBS | 15 A |
| 3 | KEY Luces | 15 A |
| 4 | - | - |
| 5 | KEY Accesorios | 10 A |
| 6 | +30 Hands Free | 25 A |
| 7 | +30 Diagnosis / recarga | 7,5 A |

| Leyenda caja fusibles trasera (B) | | |
|--|-----------------------------|------|
| 4 | +30 Salpicadero | 10 A |
| 5 | +30 Sistema Black Box (BBS) | 10 A |
| 6 | +30 ABS UBMR | 25 A |
| 7 | +30 ABS UBVR | 15 A |

| Leyenda caja fusibles trasera (B) | | |
|--|-------------------------|-------|
| Pos | Dispositivos eléctricos | Val. |
| 1 | +30 RELAY LOAD EMS | 25 A |
| 2 | +30 RELAY FUEL PUMP | 10 A |
| 3 | +30 RELAY starter | 7,5 A |

El fusible principal (C) se encuentra en el telerruptor de arranque. Para acceder al fusible es necesario quitar el capuchón de protección. Un fusible quemado se reconoce por la interrupción del filamento conductor interior (F).

! Importante

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

! Atención

Jamás utilizar fusibles con prestaciones diferentes de las prescritas. El incumplimiento de esta norma puede causar daños graves al sistema eléctrico o incluso incendios.

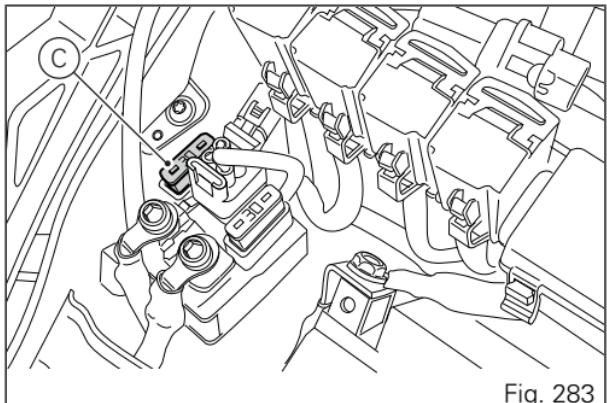


Fig. 283

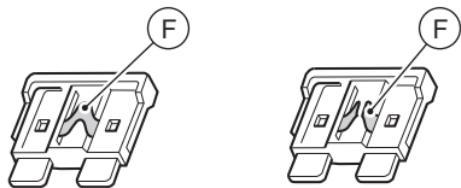


Fig. 284

Leyenda esquema sistema eléctrico/inyección

- | | |
|--|--|
| 1) Toma de corriente de 12V delantera | 25) Luz matrícula |
| 2) Navegador | 26) Sensor temperatura |
| 3) Bluetooth | 27) Conector puños calefactados izquierdo (opcional) |
| 4) Comutador derecho | 28) Conector puños calefactados derecho (opcional) |
| 5) Comutador derecho | 29) Sensor regulación suspensión trasera |
| 6) Sensor inercial | 30) Motor válvula de escape |
| 7) Immobilizer | 31) Stop trasero |
| 8) Hands free | 32) Central control vehículo (BBS) |
| 9) Relé Hands Free | 33) Acelerómetro delantero (rueda) |
| 10) Batería | 34) Acelerómetro delantero (bastidor) |
| 11) Masa cableado | 35) Regulación horquilla delantera |
| 12) Telerruptor con fusibles | 36) Regulación suspensión trasera (compresión/ extensión) |
| 13) Ventilador izquierdo | 37) Nivel combustible |
| 14) Ventilador derecho | 38) Regulación suspensión trasera (precarga) |
| 15) Alternador | 39) Caja fusibles (2) |
| 16) Regulador | 40) Caja fusibles (1) |
| 17) Toma USB | 41) ABS |
| 18) Toma de corriente de 12V trasera | 42) Sensor velocidad trasero |
| 19) Adquisición de datos / Diagnóstico | 43) Sensor velocidad delantero |
| 20) Alarma antirrobo | 44) Bomba combustible |
| 21) Luz trasera | 45) Relé principal central |
| 22) Indicador de dirección trasero derecho | 46) Relé bomba de combustible |
| 23) Indicador de dirección trasero izquierdo | 47) Relé arranque |
| 24) Cableado trasero | |

- | | |
|---|--|
| 48) Conector central inyección A (EMS) | 73) Sensor de golpeteo vertical |
| 49) Conector central inyección B (EMS) | 74) Sensor de golpeteo horizontal |
| 50) Sensor marcha | 75) Sensor aire secundario |
| 51) Sensor de posición del puño del acelerador (APS) | 76) Sensor fase EX (escape) vertical |
| 52) (ETV) vertical | 77) Sensor fase IN (admisión) vertical |
| 53) (ETV) horizontal | 78) Sensor fase EX (escape) horizontal |
| 54) Inyector principal vertical | 79) Sensor fase IN (admisión) horizontal |
| 55) Inyector principal horizontal | 80) Conector fase EX (escape) vertical |
| 56) Sensor lambda vertical | 81) Conector fase IN (admisión) vertical |
| 57) Sensor lambda horizontal | 82) Conector fase EX (escape) horizontal |
| 58) Sensor revoluciones/fase | 83) Conector fase IN (admisión) horizontal |
| 59) Bobina secundaria vertical | 84) Indicador de dirección delantero izquierdo |
| 60) Bobina principal vertical | 85) Salpicadero |
| 61) Bobina secundaria horizontal | 86) Indicador de dirección delantero derecho |
| 62) Bobina principal horizontal | 87) Luz delantera |
| 63) Sensor presión aceite | 88) Claxon |
| 64) Válvula de purga (purge valve) | 89) Faros antiniebla (opcional) |
| 65) Temperatura aceite | |
| 66) Interruptor stop | |
| 67) Interruptor embrague | |
| 68) Interruptor caballete lateral | |
| 69) Sensor temperatura motor | |
| 70) Sensor temperatura aire | |
| 71) Sensor MAP vertical | |
| 72) Sensor MAP horizontal | |
- Lista color cables
- | |
|------------|
| B Azul |
| W Blanco |
| V Violeta |
| Bk Negro |
| Y Amarillo |
| R Rojo |

Lb Azul claro

Gr Gris

G Verde

Bn Marrón

O Anaranjado

P Rosa



Nota

El esquema del sistema eléctrico se encuentra
al final del manual.

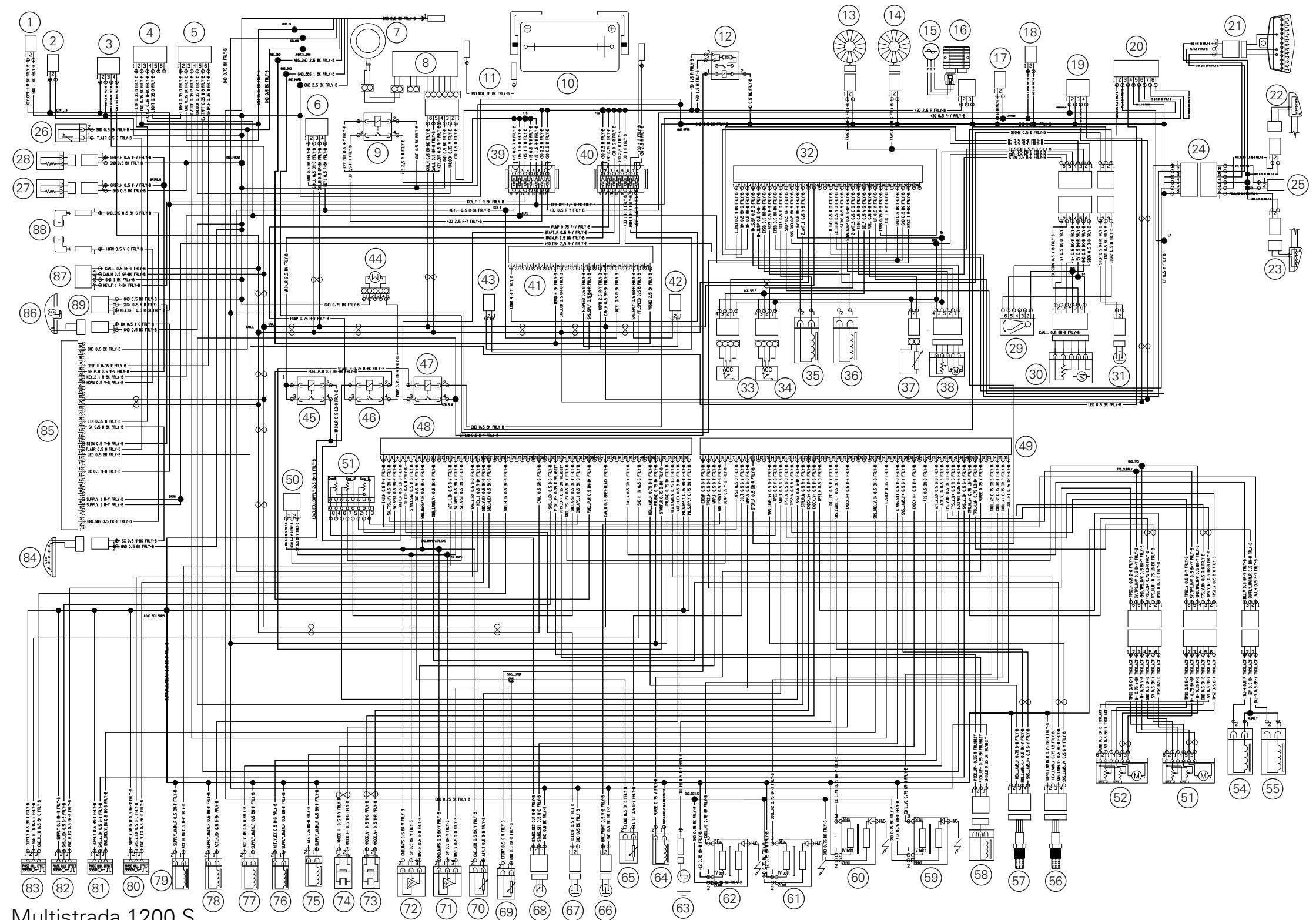
Apuntes mantenimientos periódicos

Apuntes mantenimientos periódicos

| KM | NOMBRE DUCATI SERVICE | KILOMETRAJE | FECHA |
|-------|--------------------------|-------------|-------|
| 1000 | | | |
| 15000 | | | |
| 30000 | | | |
| 45000 | | | |
| 60000 | | | |

Stampato 04/2015

Cod. 913.7.277.1B Rev. 01



Multistrada 1200 S

cod. 913.7277.1B

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Ph. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

A Sole Shareholder Company
subject to the Management and
Coordination activities of AUDI AG