

Manual de uso y mantenimiento

**DIAVEL**

**DIAVEL** ABS



Manual de uso y mantenimiento

ES

**DIABEL**

**DIABEL** ABS

ES

Nos complace darle la bienvenida entre los aficionados Ducati y le felicitamos por la óptima elección realizada. Creemos que, además de usar su nueva motocicleta Ducati como medio usual de transporte, también la utilizará para efectuar viajes, incluso largos, que Ducati Motor Holding S.p.A. desea sean siempre agradables y placenteros. En el continuo esfuerzo por ofrecer un servicio de asistencia cada vez mejor, Ducati Motor Holding S.p.A. le aconseja seguir atentamente estas instrucciones, especialmente en lo que concierne al rodaje. De esta manera, su motocicleta Ducati siempre podrá brindarle grandes emociones. Para cualquier reparación o consejo, le recordamos que puede consultar a nuestros centros de asistencia autorizados. Además, hemos creado un servicio de información para ducatistas y aficionados en el que encontrará sugerencias y consejos útiles.

¡Buen viaje!



## Nota

Ducati Motor Holding S.p.A. no es responsable de los eventuales errores que pueda contener el presente manual. Toda la información de este manual ha sido actualizada a la fecha de impresión. Ducati Motor Holding S.p.A. se reserva el derecho de aportar cualquier tipo de modificación necesaria para la evolución de dichos productos. Por la seguridad, la validez de la garantía, la fiabilidad y el valor de su motocicleta Ducati, utilice sólo piezas de recambio originales Ducati.



## Atención

Este manual forma parte integrante de la motocicleta, en caso de transferencia de propiedad debe entregarse al nuevo propietario.

## Indicaciones generales 7

Garantía 7

Símbolos 7

Informaciones útiles para viajar en condiciones de seguridad 8

Conducción con plena carga 9

Datos para la identificación 10

## Salpicadero (Dashboard) 11

Salpicadero en el manillar 12

LCD - Funciones principales 14

Indicador velocidad vehículo 15

Indicador revoluciones motor (RPM) 16

Reloj 17

Temperatura líquido refrigerante motor 18

Color del fondo del display (Autorregulación) 19

Salpicadero en el depósito 19

TFT - Configuración/visualización parámetros 21

Indicador distancia total recorrida "Totalizador" 23

Indicador distancia recorrida parcial "Trip 1" 24

Indicador distancia parcial recorrida "Trip 2" 25

Indicador distancia recorrida en reserva "TRIP FUEL" 25

Indicador "CONS. AVG" - Consumo Medio 26

Indicador "CONS." - Consumo Instantáneo 26

Indicador "SPEED AVG" - Velocidad Media 27

Indicador "TRIP TIME" - Tiempo de viaje 27

Indicador "AIR" - Temperatura aire 28

Indicador de marcha acoplada 29

Indicación "Estilo de conducción configurado" 30

Indicación función "LAP" activada / desactivada 31

Función "Riding Mode" (cambio estilo de conducción) 32

Indicador intervenciones mantenimiento 34

Tabla intervenciones de mantenimiento 34

Indicación Kilometraje residual llegando el SERVICE 36

Indicación kilometraje alcanzado para el SERVICE 38

Indicación Warning (Alarms / Señalizaciones) 40

Nivel batería "Bajo" 41

Traction Control (DTC) desactivado 41

Llave Hands Free (HF) no reconocida 42

Nivel batería de la llave Hands Free (HF) "Bajo" 42

Temperatura del líquido refrigerante del motor "Alta" 43

Error en el desbloqueo de la dirección -

La dirección sigue bloqueada 43

Diagnosis del salpicadero 44

Menú de "setting" 48

Personalización "Riding Mode" 50

Función configuración DTC (Ducati Traction Control) 52

Función configuración ENGINE (Control de la potencia del motor) 56

Función DEFAULT (Restablecimiento de los parámetros de default Ducati) 58

Función Desactivación / Reactivación Menú 2 59

Función regulación fondo salpicadero del depósito - DASHBOARD 1 62

Función regulación retroiluminación salpicadero del manillar - DASHBOARD 2 64

Función indicación digital de revoluciones del motor	66
Función Activación/Desactivación LAP (Tiempo de vuelta)	68
Función regulación LAP	70
Función visualización LAP memorizados	72
Función cancelación LAP memorizados	74
Indicador de tensión batería (BATTERY)	76
Función regulación reloj	78
Función modificación Unidad de Medida	80
Función desactivación ABS	84
Sistema Immobilizer	86
Llaves	86
Sustitución de la batería de la llave activa	88
Duplicado de las llaves	91
Procedimiento de desbloqueo Immobilizer	92
Control de las luces	96

## Mandos para la conducción 99

Posición de los mandos para la conducción de la motocicleta	99
Sistema "Hands free"	100
Commutador izquierdo	110
Leva mando embrague	111
Commutador derecho	112
Puño giratorio mando acelerador	113
Leva mando freno delantero	113
Pedal mando freno trasero	114
Pedal mando cambio	114
Ajuste de la posición de los pedales del cambio y del freno trasero	115

Elementos y dispositivos principales	117
Posición en la motocicleta	117
Tapón depósito combustible	118
Cerradura del asiento	119
Caballete lateral	122
Asa pasajero	123
Regulación de la horquilla delantera	124
Regulación del amortiguador trasero	126

## Normas para el uso 129

Precauciones durante el primer período de uso de la motocicleta	129
Controles antes de la puesta en marcha	131
Encendido/apagado del motor	133
Arranque y conducción de la motocicleta	135
Frenado	135
Parada de la motocicleta	137
Aparcamiento	137
Abastecimiento combustible	140
Accesorios en dotación	141

## Operaciones principales de uso y mantenimiento 142

Sustitución del filtro de aire	142
Control y eventual reposición del nivel del líquido refrigerante	142
Control nivel líquido frenos y embrague	143
Control desgaste pastillas freno	145
Lubricación de las articulaciones	146

Regulación carrera en vacío del mando acelerador	147
Carga de la batería	148
Carga y aislamiento invernal de la batería	155
Control tensado cadena transmisión	156
Lubricación de la cadena de transmisión	157
Sustitución lámparas luces de carretera y de cruce	158
Orientación del faro	159
Regulación espejos retrovisores	161
Neumáticos Tubeless	162
Control nivel aceite motor	164
Limpieza y sustitución bujías	165
Limpieza general	166
Prolongada inactividad	167
Advertencias importantes	167

## Plan de mantenimiento programado 168

Operaciones que debe efectuar el Concesionario	168
Operaciones que debe efectuar el Concesionario	170
Operaciones que debe efectuar el cliente	171

## Características técnicas 172

Dimensiones (mm)	172
Pesos	172
Motor	174
Distribución	174
Prestaciones	175
Bujías de encendido	175
Alimentación	175
Frenos	176

Transmisión	177
Bastidor	178
Ruedas	178
Neumáticos	178
Suspensiones	178
Sistema de escape	179
Colores disponibles	179
Sistema eléctrico	179

## Memorándum mantenimientos periódicos 185

# Indicaciones generales

## Garantía

En beneficio del usuario y con el fin de garantizar la fiabilidad del producto, se aconseja dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado para cualquier operación que requiera conocimientos técnicos especiales.

Nuestro personal altamente especializado dispone de las herramientas necesarias para efectuar cualquier tipo de intervención según la regla del arte con recambios originales Ducati que garantizan intercambiabilidad, buen funcionamiento y larga duración.

Todas las motocicletas Ducati se entregan con manual de garantía. La garantía no se reconoce si las motocicletas se utilizan en carreras o campeonatos deportivos. Durante el período de garantía, los componentes de la motocicleta no se pueden manipular, modificar ni sustituir con otros que no sean originales; de lo contrario, la garantía pierde inmediatamente su validez.

## Símbolos

Ducati Motor Holding S.p.A. le invita a leer atentamente el siguiente manual para conocer su motocicleta. En caso de dudas póngase en contacto con un Concesionario o un Taller Autorizado. El contenido del manual le resultará útil durante sus viajes, que esperamos sean serenos y agradables, y le permitirá mantener inalteradas las prestaciones de la motocicleta por mucho tiempo.

En este manual se ofrecen notas informativas con significados especiales:



### Atención

La inobservancia de las instrucciones puede originar situaciones de peligro y lesiones graves o mortales.



### Importante

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



### Nota

Más información sobre la operación en curso.

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

# Informaciones útiles para viajar en condiciones de seguridad

## Atención

Leer antes de utilizar la motocicleta.

Muchos accidentes obedecen a la inexperiencia en el manejo de la motocicleta. No conducir sin carné; para utilizar la motocicleta es necesario ser titular de un carné de conducir oficial.

No prestar la motocicleta a pilotos sin experiencia o que no disponen de un carné de manejo válido.

El piloto y el pasajero deben utilizar SIEMPRE indumentaria adecuada y casco de protección.

No ponerse prendas o accesorios colgantes que puedan enredarse en los mandos o limitar la visibilidad.

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.

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

Para estar listo a cada cambio de dirección o variación del firme de la carretera, el piloto debe mantener SIEMPRE las manos en el manillar, mientras que el pasajero debe sujetarse SIEMPRE con ambas manos a la específica asa en el cuerpo asiento trasero. Para conocer el uso del asa trasera consultar el párrafo "Asa pasajero" en la página 123.

Respetar las leyes y las normas nacionales y locales.

Respetar SIEMPRE los límites de velocidad, donde estén indicados, y JAMÁS superar la velocidad que las condiciones de visibilidad, de fondo de carretera y de tráfico permiten.

Cada vez que se gire o se cambie de carril señalarlo SIEMPRE con suficiente anticipación, utilizando los específicos indicadores de dirección.

Permanecer siempre en posición bien visible y no viajar en los "ángulos muertos" de los vehículos que anteceden.

Prestar mucha atención en los cruces, en las salidas de zonas privadas o de aparcamientos y en los carriles de entrada a la autopista.

Apagar SIEMPRE el motor al abastecer el depósito y prestar atención que no caiga combustible sobre el motor o sobre el tubo de escape.

No fumar jamás al llenar el depósito.

Durante el abastecimiento de combustible se pueden inhalar vapores de combustible nocivos para la salud. Si caen gotas de combustible sobre la piel o sobre la ropa, lavar inmediatamente la piel con agua y jabón y cambiar las prendas.

Quitar SIEMPRE la llave al dejar la motocicleta sin vigilancia. El motor, los tubos de escape y los silenciadores se mantienen calientes por mucho tiempo.

## Atención

 El sistema de escape puede estar caliente aunque el motor esté apagado. Prestar mucha atención de no tocar con ninguna parte del cuerpo el sistema de escape y no aparcar el vehículo cerca de materiales inflamables (como por ejemplo madera, hojas, etc.).

Aparcar la motocicleta de tal forma que no esté expuesta a golpes utilizando el caballete lateral.

No aparcar jamás en un terreno irregular o inestable puesto que la motocicleta podría caerse.

## 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

 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

El peso total de la motocicleta en orden de marcha con piloto, pasajero, equipaje y accesorios adicionales no debe superar los:

400 kg.

### Importante

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

Fijar firmemente el equipaje a las estructuras de la motocicleta; si el equipaje queda mal fijado, la motocicleta puede perder estabilidad.

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

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

Si se montan las bolsas laterales (disponibles a pedido al Servicio de piezas de recambio Ducati), dividir el equipaje y los accesorios en base a su peso y disponerlos uniformemente dentro de las bolsas laterales. Cerrar cada bolsa lateral con la cerradura con llave específica.

Controlar que los neumáticos hayan sido inflados respetando la presión indicada en la página 162 y que se encuentren en buenas condiciones.

## Datos para la identificación

Cada motocicleta Ducati está identificada por dos números, respectivamente para el bastidor (fig. 1) y para el motor (fig. 2).

Bastidor N.

Motor N.



### Nota

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

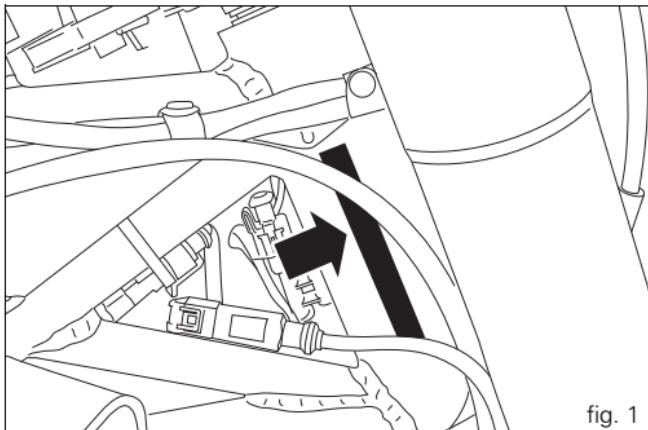


fig. 1

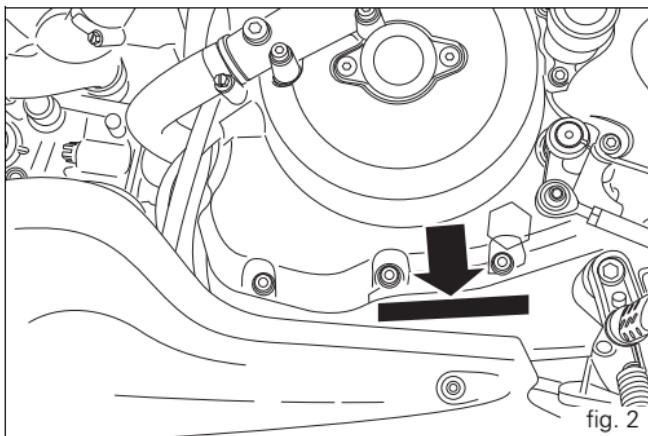
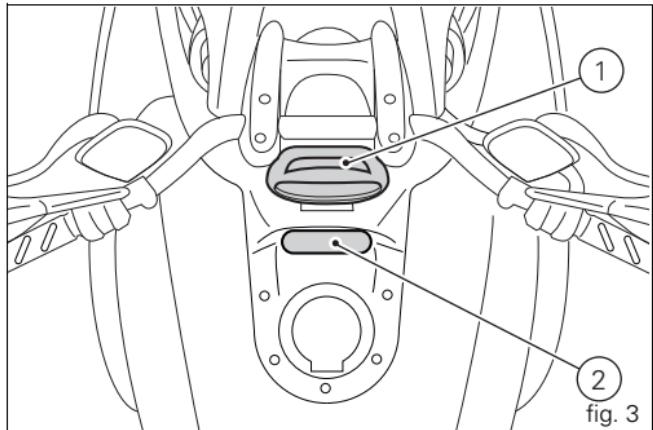


fig. 2

# Salpicadero (Dashboard)

ES

El vehículo está equipado con dos salpicaderos: un display LCD (1, fig. 3) ubicado en el manillar con las indicaciones principales (velocidad, revoluciones del motor, temperatura del líquido refrigerante del motor y reloj) y un display TFT de colores (2, fig. 3) en el carenado del depósito visualiza todas las informaciones de viaje (estilo de conducción configurado, totalizador, consumo, velocidad media, etc.) y los menú de "setting" para la activación y la regulación de las diferentes funciones.



## Salpicadero en el manillar

- 1) Display LCD.
- 2) TESTIGO DESEMBRAGUE N (VERDE).

Se enciende cuando el cambio se encuentra en punto muerto.

- 3) TESTIGO LUZ DE CARRETERA (AZUL).

Se enciende para indicar que las luces de carretera están encendidas.

- 4) 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 (4) permanece encendido porque podría dañarse el motor.

- 5) Testigo reserva combustible (amarillo ámbar).

Se enciende cuando el depósito está en reserva; quedaron aproximadamente 4 litros de combustible.

- 6) TESTIGOS INDICADORES DE DIRECCIÓN (VERDE).

Se enciende y destella el testigo del indicador de dirección que está funcionando.

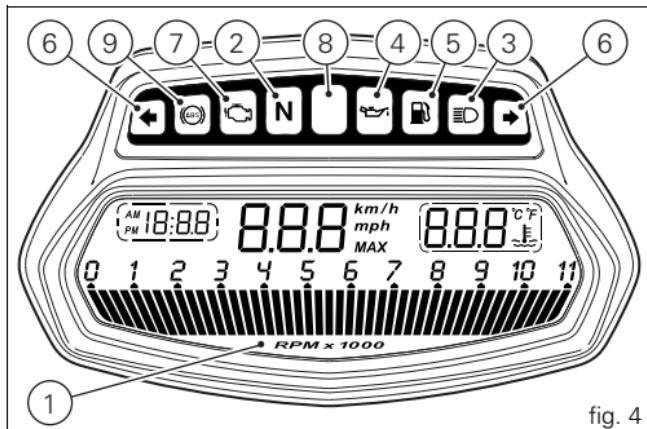


fig. 4

- 7) TESTIGO "DIAGNOSIS MOTOR/VEHÍCULO - EOBD"



(AMARILLO ÁMBAR).

Se enciende cuando se producen errores en el "motor" y/o "vehículo" y, en algunos casos, el consiguiente bloqueo del motor.

- 8) Testigo limitador "Over rev"/ testigo control de tracción "DTC" (ROJO) (fig. 4):

<b>Testigo Over rev</b>	
Ningún corte	Off
1º umbral - No. RPM antes del Limitador (*)	On - FIJO
Limitador (Corte sobre régimen) (*)	On - Parpadeante

(\*) cada Calibración de la Central Control Motor, según el Modelo, puede tener una "configuración" diferente de los umbrales que preceden al limitador y del limitador mismo.

<b>Testigos Intervención DTC</b>	
Ninguna intervención	Off
Intervención DTC	On - Parpadeante



Nota  
En el caso particular en el cual se enciende simultáneamente el testigo de activación de la función Over rev y el de intervención del DTC, el salpicadero dará prioridad a la función Over rev.

- 9) TESTIGOS ABS (AMARILLO ÁMBAR) (fig. 4). Se enciende para indicar que el ABS está desactivado o no funciona.

<b>Motor apagado / velocidad inferior a 5 Km/h</b>		
<b>Testigo apagado</b>	<b>Testigo parpadeante</b>	<b>Testigo fijo</b>
-	ABS desactivado mediante la función "ABS" en el menú	ABS activado pero aún sin funcionar
<b>Motor encendido / velocidad inferior a 5 Km/h</b>		
<b>Testigo apagado</b>	<b>Testigo parpadeante</b>	<b>Testigo fijo</b>
-	ABS desactivado mediante la función "ABS" en el menú	ABS activado pero aún sin funcionar
<b>Motor encendido / velocidad mayor a 5 Km/h</b>		
<b>Testigo apagado</b>	<b>Testigo parpadeante</b>	<b>Testigo fijo</b>
ABS activado y en funcionamiento	ABS desactivado mediante la función "ABS" en el menú	ABS desactivado y sin funcionar por causa de un problema

## LCD - Funciones principales

- 1) TAQUÍMETRO.  
Indica la velocidad de marcha.
- 2) CUENTARREVOLUCIONES.  
Indica el número de revoluciones por minuto del motor.
- 3) RELOJ.
- 4) INDICADOR TEMPERATURA AGUA.  
Indica la temperatura del líquido refrigerante del motor.

### Importante

Non utilizar la motocicleta cuando la temperatura alcanza el valor máximo porque el motor puede dañarse.

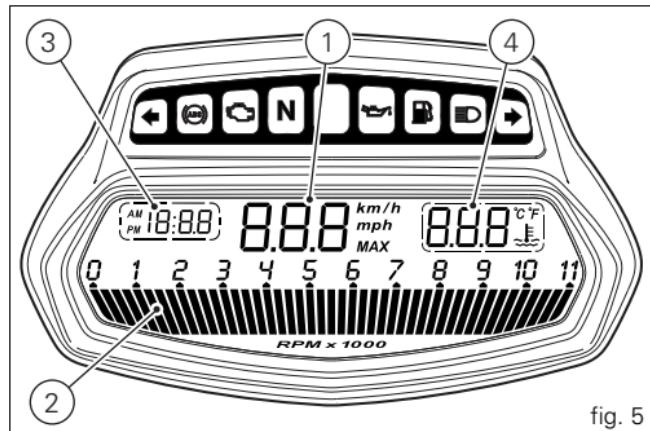


fig. 5

## Indicador velocidad vehículo

Esta función visualiza la velocidad del vehículo (Km/h o mph según el sistema de medidas seleccionado).

El salpicadero recibe la información de la velocidad real y visualiza el dato aumentado del 5%.

La máxima velocidad visualizada es de 299 km/h (186 mph).

A más de 299 km/h (186 mph) se visualizan las líneas de puntos "---" (no parpadeantes).



fig. 6



fig. 7

## Indicador revoluciones motor (RPM)

Esta función permite visualizar las revoluciones del motor. El salpicadero recibe la información de las revoluciones del motor y muestra el dato. El dato se visualiza de izquierda a derecha, en manera progresiva, identificando el número de las revoluciones.

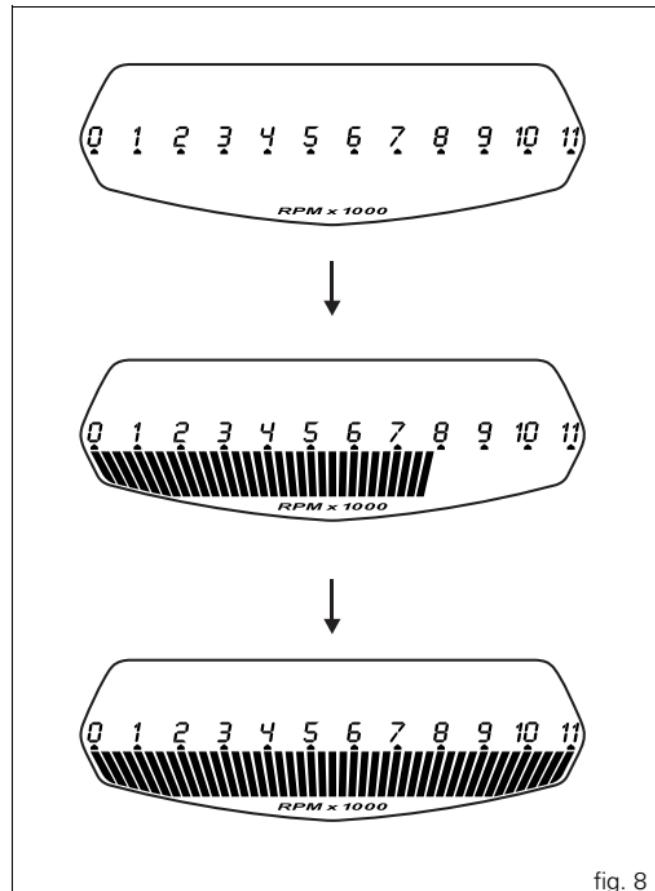


fig. 8

## Reloj

Esta función permite visualizar la indicación de la hora.  
El horario se visualiza siempre en la siguiente secuencia:  
AM de 0:00 a 11:59  
PM de 12:00 a 11:59

En caso de una interrupción de la batería (Battery OFF), al restablecer la tensión y en el sucesivo (Key-On), el reloj se resetea y automáticamente comienza a contar desde "0:00".

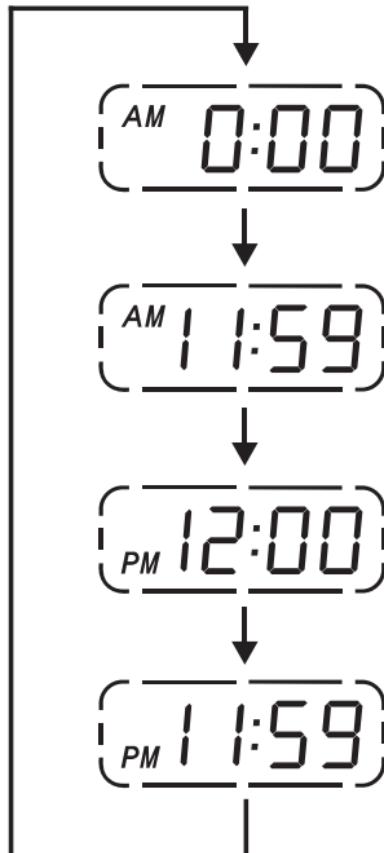


fig. 9

## Temperatura líquido refrigerante motor

Esta función describe el funcionamiento del indicador del líquido refrigerante del motor.

Se puede seleccionar la unidad de medida de la temperatura (°C o °F).

El dato se visualiza de la siguiente manera:

- si el dato está comprendido entre - 39°C y +39°C en el salpicadero se visualiza la leyenda "LO" fija;
- si el dato está comprendido entre +40°C y +120°C en el salpicadero se visualiza el valor fijo;
- si el dato es igual o superior +121°C en el salpicadero se visualiza la leyenda "HI" parpadeante.

### Nota

 en caso de un "error" del sensor se visualiza la línea de puntos ("---") parpadeante y contemporáneamente se enciende el testigo "Diagnosis Motor/Vehículo - EOBD" (7, fig. 4).

°C

DATO FIJO



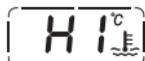
DATO FIJO



DATO FIJO



DATO PARPADEANTE



DATO PARPADEANTE



Diagnosis Motor

°F

DATO FIJO



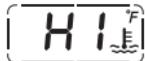
DATO FIJO



DATO FIJO



DATO PARPADEANTE



DATO PARPADEANTE



Diagnosis Motor

fig. 10

## Color del fondo del display (Autorregulación)

El salpicadero regula automáticamente el color del fondo en base a la luz exterior.

Cuando el sensor detecta "poca luz" (noche) pasa a la modalidad con fondo negro; viceversa cuando detecta una "significativa" cantidad de luz (día), pasa a la modalidad con fondo blanco. De todas maneras es posible personalizar esta función mediante el menú de "setting" con la función "BACK LIGHT - DASHBOARD 1", en la página 62, programando en modo permanente una de las modalidades NIGHT o DAY (o retornar a la modalidad AUTO).

## Salpicadero en el depósito

- 1) Menú 1 (TOT, TRIP1, TRIP2, TRIP FUEL).
- 2) Menú 2 (CONS.AVG., CONS., SPEED AVG, AIR y TRIP TIME) si activado.
- 3) Indicación de Marcha / Desembrague (Neutral).
- 4) Icono relativo a la función indicada en el Menú 1.
- 5) Indicación de la configuración del motor (Engine) en el estilo de conducción actualmente configurado.
- 6) Estilo de Conducción actualmente configurado (Riding Mode).
- 7) Indicación del nivel de intervención del DTC (Traction Control) del estilo de conducción actualmente configurado.
- 8) Icono relativo a la función indicada en el Menú 2.

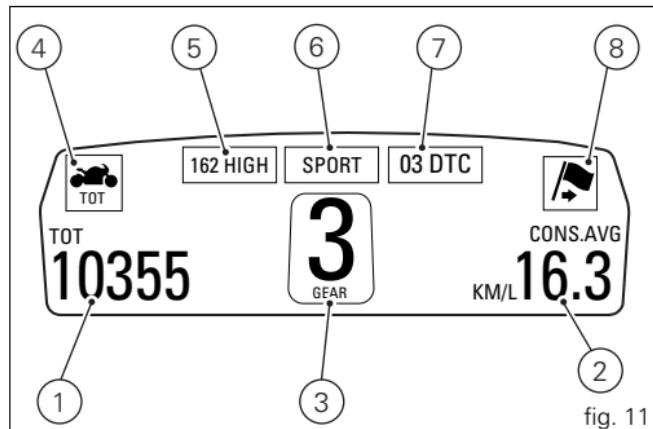


fig. 11

## 9) PULSADOR DE MANDO (fig. 12).

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

## 10) PULSADOR DE MANDO (fig. 12).

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

11) PULSADOR RÁFAGA LUZ DE CARRETERA FLASH  
(fig. 12).

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

## 12) PULSADOR DE DESACTIVACIÓN (RESET) (fig. 12).

El pulsador que normalmente tiene la función de desactivar los indicadores de dirección puede ser utilizado también para la función RESET/CONFIRMAR del salpicadero y para activar el "Riding mode".

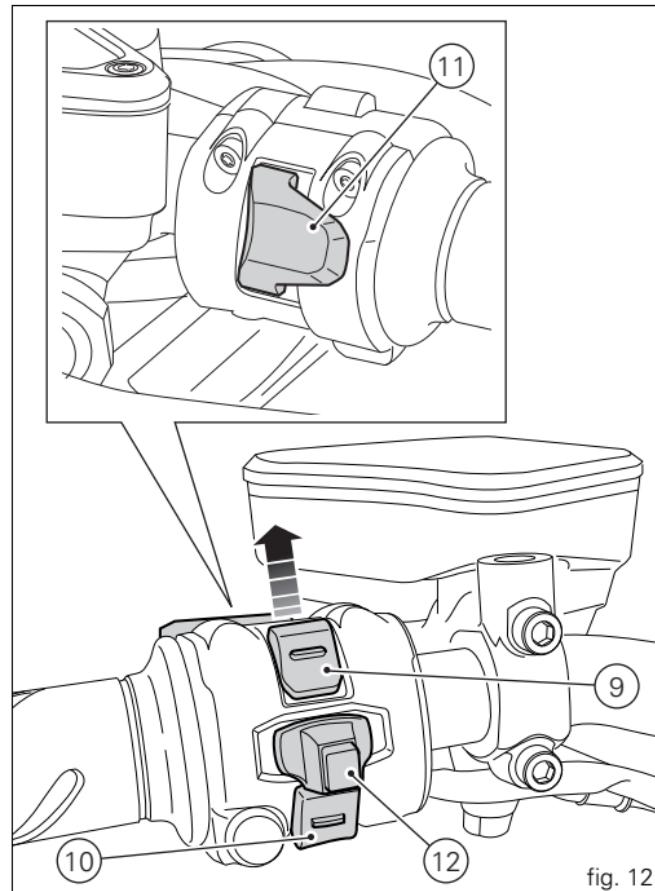


fig. 12

## TFT - Configuración/visualización parámetros

### **Atención**

Intervenir en el salpicadero exclusivamente con el vehículo parado. No intervenir en el salpicadero durante el manejo de la motocicleta.

Al finalizar el control, el salpicadero visualiza siempre como indicación "principal" el Totalizador (TOT) a la izquierda y el Consumo Medio a la derecha (excepto si ha sido desactivado el Menú 2).

Al finalizar el control inicial, el salpicadero vuelve siempre a la visualización "principal" y muestra las siguientes informaciones:

- Estilo de conducción configurado (Riding Mode);
- Indicación de marcha (GEAR);
- Menú 1: Totalizador (TOT);
- Menú 2: Consumo Medio (CONS. AVG).

Presionando el pulsador (1, fig. 14) "▲" se puede pasar a las siguientes funciones del menú 1:

- TRIP1 - Totalizador parcial 1;
- TRIP2 - Totalizador parcial 2;
- TRIP FUEL - Distancia recorrida con el vehículo en reserva (sólo si está activado).

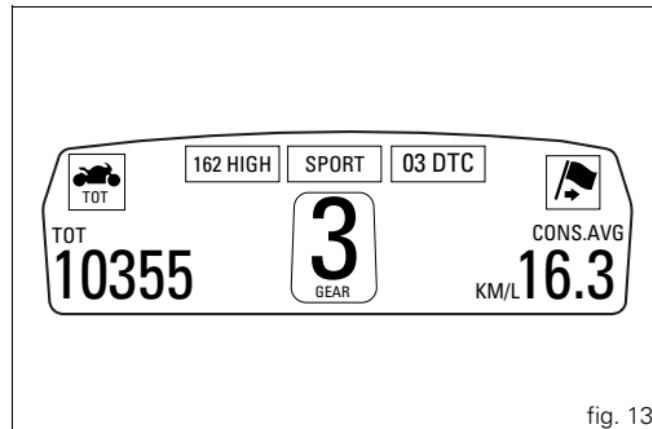


fig. 13

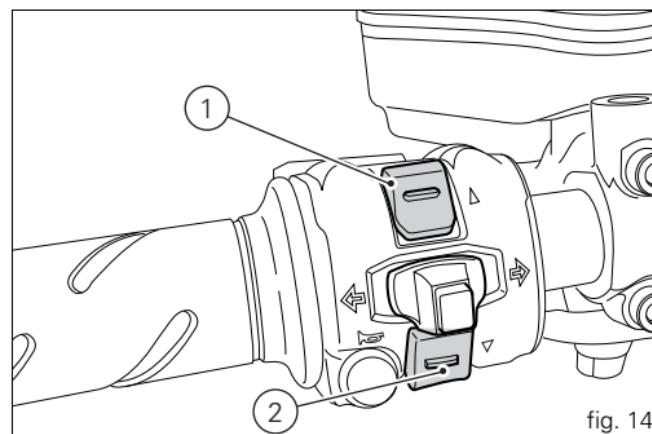


fig. 14

Presionando el pulsador (2, fig. 14) "▼" se puede pasar a las siguientes funciones del menú 2:

- CONS. - Consumo instantáneo;
- SPEED AVG - Velocidad media;
- TRIP TIME - Tiempo de viaje;
- AIR - Temperatura aire.



### Nota

Es posible desactivar la visualización del Menú 2 mediante el menú de Setting con la Función "MENU 2".

## Indicador distancia total recorrida “Totalizador”

Con esta función se visualiza la distancia total recorrida (Km o millas en base a la aplicación específica).

Al Key-On, el sistema entra automáticamente en esta función.

El dato se memoriza de manera permanente y no se puede poner en cero.

Al superar el valor de 199999 Km (o 199999 millas), queda visualizada de manera permanente la cifra “199999”.

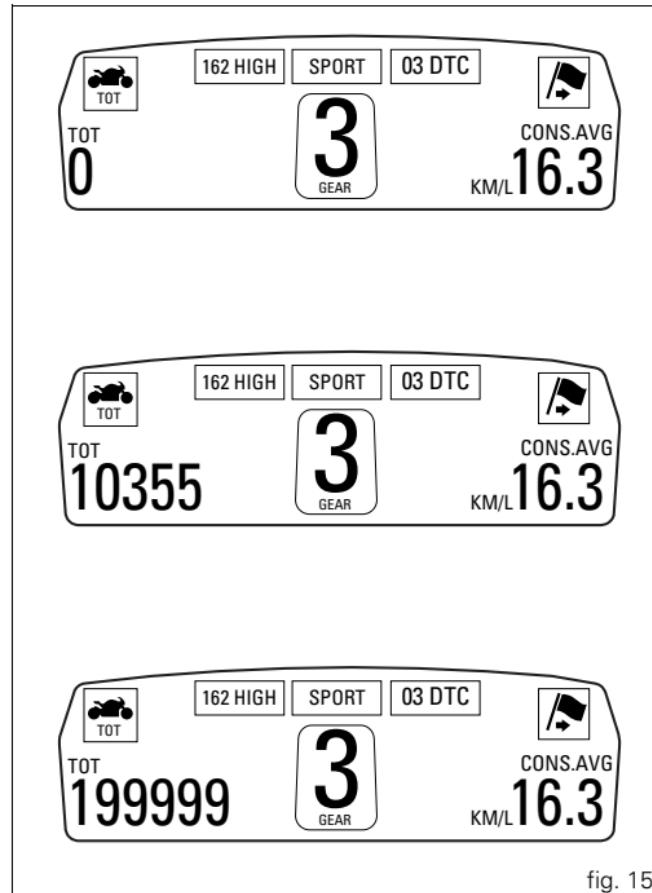


fig. 15

## Indicador distancia recorrida parcial “Trip 1”

Esta función permite visualizar la distancia parcial recorrida (Km o millas en base a la aplicación específica).

En esta función, si se presiona el pulsador (1, fig. 14) “▲” durante 3 segundos, el valor se pone en cero.

Si el dato supera el número 9999.9 la distancia recorrida se pone en cero y el recuento comienza nuevamente de manera automática.

Si en cualquier momento se cambian las unidades de medida del sistema mediante la función “SET UNITS” desde el menú de Setting, o si se interrumpe la alimentación (Battery Off), se cancela la distancia recorrida y el conteo se reanuda desde cero (visualizando las eventuales nuevas unidades de medida configuradas).

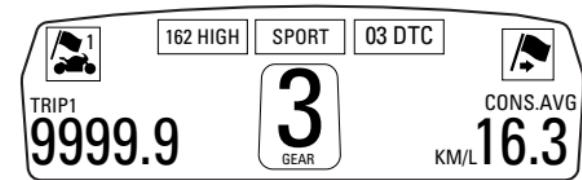


fig. 16

### Nota

Al poner en cero este dato, también se ponen en cero las funciones “Consumo Medio”, “Velocidad Media” y “Tiempo de Viaje”.

## Indicador distancia parcial recorrida "Trip 2"

Esta función permite visualizar la distancia parcial recorrida (Km o millas en base a la aplicación específica).

En esta función, si se presiona el pulsador (1, fig. 14) "▲" durante 3 segundos, el valor se pone en cero.

Si el dato supera el número 9999.9 la distancia recorrida se pone en cero y el recuento comienza nuevamente de manera automática.

Si en cualquier momento se cambian las unidades de medida del sistema mediante la función "SET UNITS" desde el menú de Setting, o si se interrumpe la alimentación (Battery Off), se cancela la distancia recorrida y el conteo se reanuda desde cero (visualizando las eventuales nuevas unidades de medida configuradas).

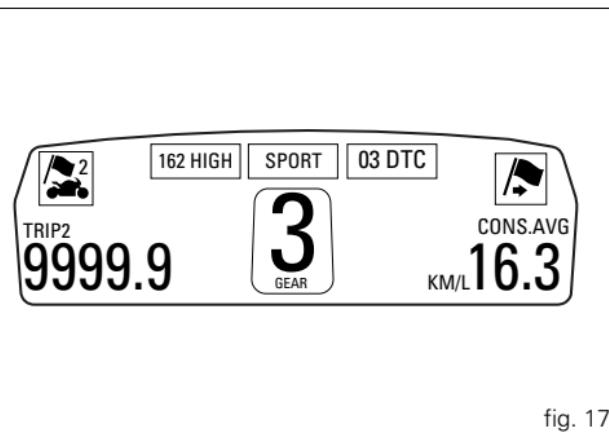


fig. 17

## Indicador distancia recorrida en reserva "TRIP FUEL"

Esta función permite visualizar la indicación de la distancia recorrida (Km o millas en base a la aplicación específica) con el vehículo en reserva.

Cuando se enciende el testigo de reserva, independientemente de la función visualizada, se activa automáticamente el TRIP FUEL.

Si persiste el estado de reserva, el dato se mantiene en la memoria incluso después del Key-Off.

El recuento se interrumpe automáticamente cuando el vehículo sale del estado de reserva.

Al superar el número 9999.9, el contador vuelve a ponerse en cero automáticamente y el recuento comienza nuevamente.

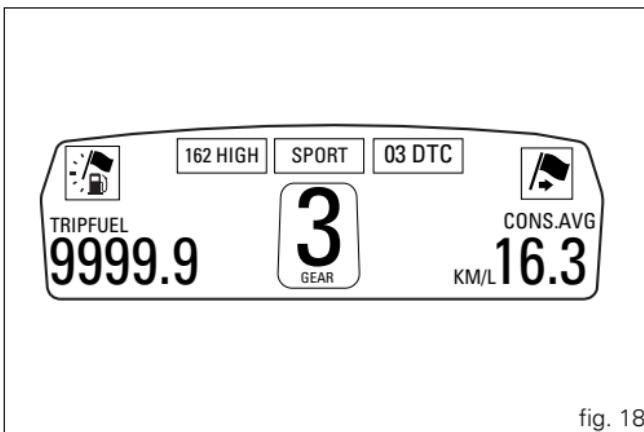


fig. 18

## Indicador "CONS. AVG" - Consumo Medio

Esta función indica el consumo medio del vehículo. Se calcula teniendo en cuenta la cantidad de combustible utilizado y los km recorridos desde la última puesta a cero del Trip 1. Al poner en cero el Trip 1 también se pone en cero este dato y el primer dato disponible se visualiza sólo después de 10 segundos de la puesta a cero. Durante los primeros 10 segundos en los cuales el dato no está disponible, en el display se visualiza la línea de puntos "---". El dato es expresado en "L/100" (litros / 100 Km); es posible cambiar las unidades de medida del "Consumo" (medio e instantáneo contemporáneamente) de L/100 a Km/L mediante el menú de Setting con la función "SET UNITS". 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).

## Indicador "CONS." - Consumo Instantáneo

Esta función indica el consumo instantáneo del vehículo. Se calcula considerando la cantidad de combustible utilizado y la distancia recorrida en el último segundo; el dato es expresado en "L / 100" (litros / 100 Km); es posible cambiar las unidades de medida del "Consumo" (medio e instantáneo contemporáneamente) de L/100 a Km/L mediante el menú de Setting con la función "SET UNITS". 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 visualizan las líneas de puntos "---".

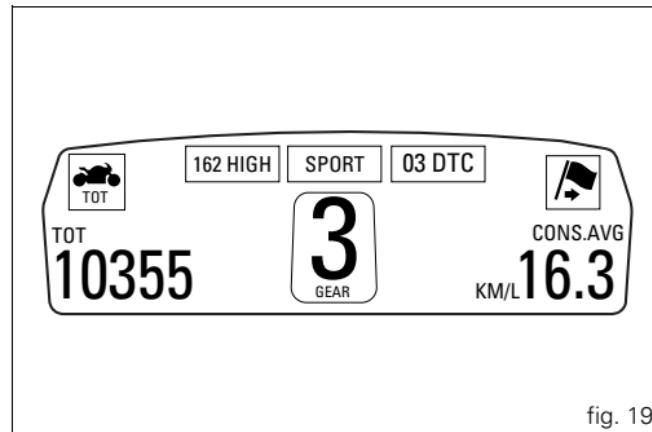


fig. 19

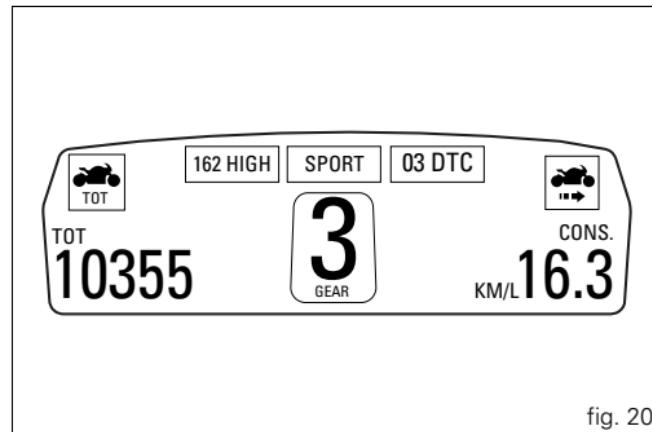


fig. 20

## Indicador "SPEED AVG" - Velocidad Media

Esta función indica la velocidad media del vehículo. Se calcula teniendo en cuenta la distancia y el tiempo transcurridos desde la última puesta a cero del Trip 1. Al poner en cero el Trip 1 también se pone en cero este dato y el primer dato disponible se visualiza sólo después de 10 segundos de la puesta a cero. Durante los primeros 10 segundos en los cuales el dato no está disponible, en el display se visualiza la línea de puntos "---". 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). Al dato calculado se le agrega el 5% para que sea acorde a la indicación de la velocidad del vehículo.

Es posible cambiar la unidad de medida de la "velocidad" (y de la "distancia") de Km/h (Km) a mph (millas) mediante el menú de Setting con la función "SET UNITS".

## Indicador "TRIP TIME" - Tiempo de viaje

Esta función indica el tiempo de viaje del vehículo. Se calcula considerando el tiempo transcurrido desde la última puesta a cero del Trip 1. El dato se pone en cero cuando se pone en cero el Trip 1. La fase activa del cálculo 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.

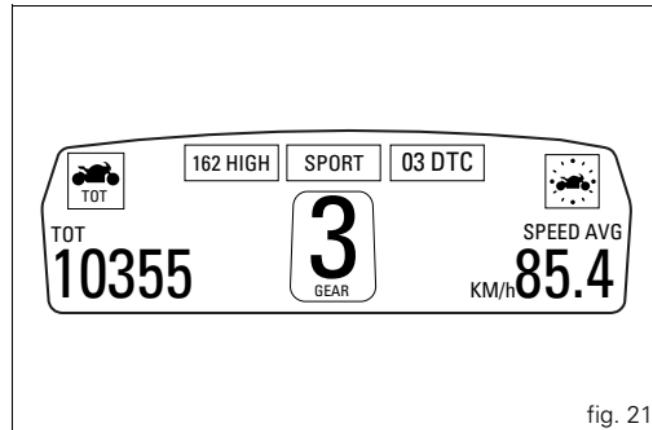


fig. 21

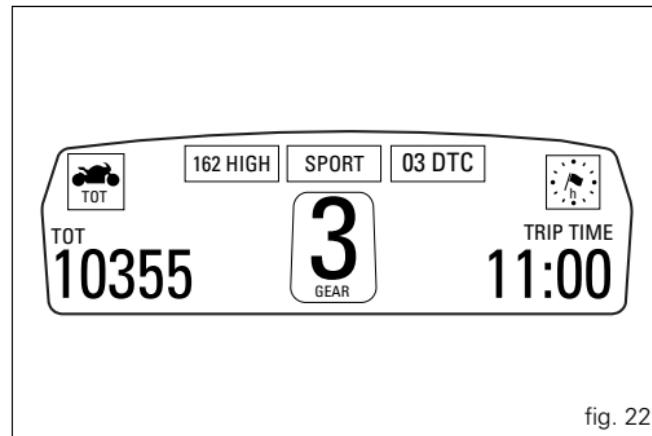


fig. 22

## Indicador "AIR" - Temperatura aire

Esta función permite la visualización de la temperatura exterior.

Datos de visualización:  $-39^{\circ}\text{C} \div +124^{\circ}\text{C}$

En caso de FAULT del sensor ( $-40^{\circ}\text{C}$ ,  $+125^{\circ}\text{C}$  o desconectado) se visualiza la línea de puntos “---” no parpadeantes con consiguiente encendido del testigo “Diagnosis Motor/Vehículo - EOBD” (7, fig. 4).

### Nota

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

Cuando la temperatura desciende hasta alcanzar los  $4^{\circ}\text{C}$  ( $39^{\circ}\text{F}$ ) se activa la advertencia de posible formación de hielo. La indicación se desactiva cuando la temperatura sube hasta alcanzar los  $6^{\circ}\text{C}$  ( $43^{\circ}\text{F}$ ).

### Atención

La advertencia no excluye que en la carretera puedan existir tramos con hielo, incluso con temperaturas superiores a los  $4^{\circ}\text{C}$  ( $39^{\circ}\text{F}$ ); cuando la temperatura exterior es “baja” se recomienda conducir siempre con prudencia, especialmente en tramos no expuestos al sol y/o en puentes.

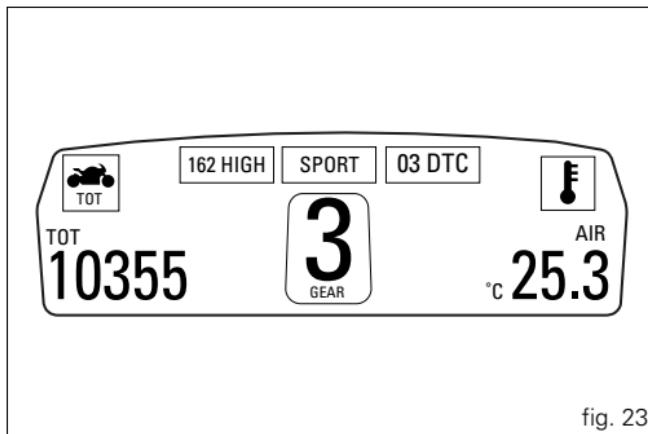


fig. 23

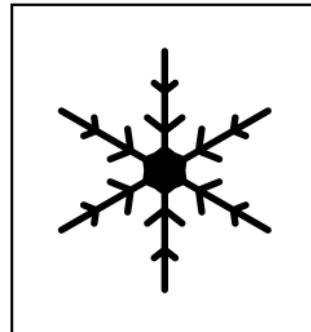


fig. 24

## Indicador de marcha acoplada

Esta función permite la visualización de las marchas (1, fig. 25).

El salpicadero recibe la información del dato y muestra la marcha acoplada o "N" si está en punto muerto.

### Nota

Si se produce un "error" en el sensor de marcha, se visualiza un guión "-" (no parpadeante).

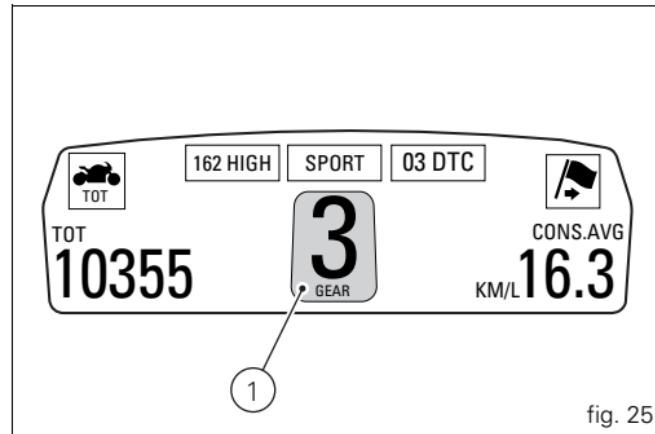


fig. 25

## Indicación “Estilo de conducción configurado”

Esta función indica el “Estilo de conducción” configurado en el vehículo.

Se han previsto TRES “Estilos de conducción”: SPORT, TOURING y URBAN.

Es posible comutar entre los diferentes estilos de conducción mediante la función “RIDING MODE”.

### Nota

El “fondo” que indica el estilo de conducción (SPORT, TOURING o URBAN) es de color azul (1, fig. 26), si los parámetros relativos al estilo de conducción configurado son los por defecto (configurados por Ducati). El fondo es de color amarillo (2, fig. 27) si uno o más parámetros han sido modificados (personalizados) mediante el menú de Setting con la función “RIDING MODE”.

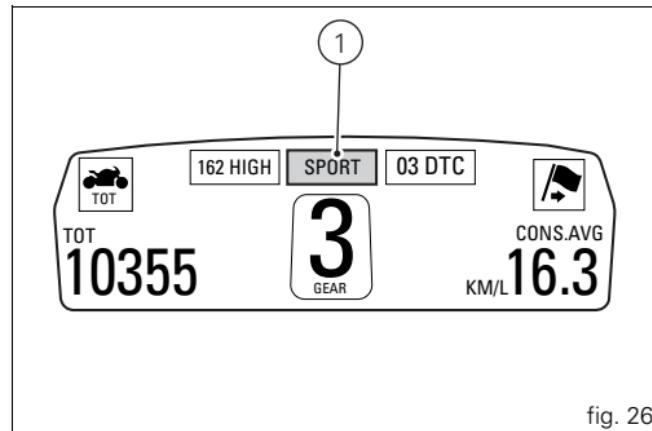


fig. 26

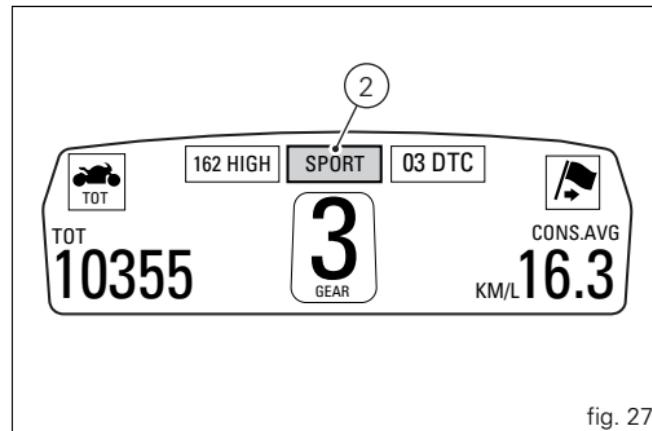


fig. 27

## Indicación función “LAP” activada / desactivada

Esta función indica si la función “LAP” (Tiempo de vuelta) está activada.

Cuando la leyenda “LAP” está apagada, significa que la función está desactivada.

Es posible activar la Función “LAP” mediante el menú de Setting con la Función “LAP”.

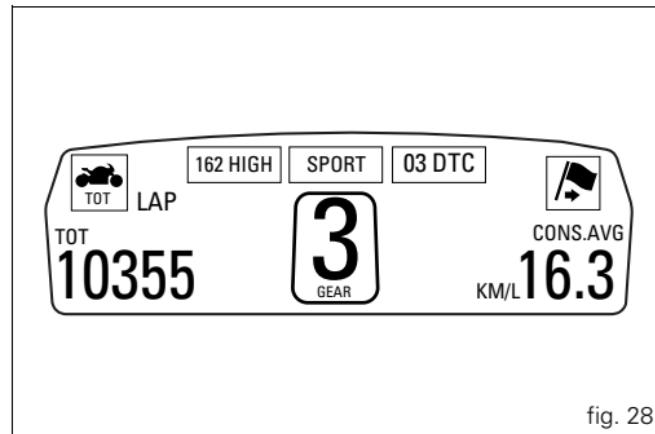


fig. 28

## Función “Riding Mode” (cambio estilo de conducción)

Esta función permite cambiar el estilo de conducción del vehículo.

Cada estilo de conducción está asociado a un nivel diferente de intervención del control de tracción (DTC - Ducati Traction Control) y a una diferente erogación y potencia del motor (Engine).

Para cambiar el estilo de conducción de la motocicleta es suficiente presionar una sola vez el pulsador de reset (12, fig. 12), en el display se activa el menú “RIDING MODE”.

Presionando varias veces el mismo pulsador de reset (12, fig. 12) se puede seleccionar el estilo de conducción deseado.

Para confirmar el estilo de conducción se debe presionar durante 3 segundos el mismo pulsador.

Si el puño del acelerador está cerrado (vehículo detenido) el cambio del estilo de conducción se realiza inmediatamente; si el puño del acelerador está abierto (vehículo en movimiento) en el display se visualiza el mensaje “CLOSE THROTTLE TO ACTIVATE” que solicita cerrarlo; este mensaje permanece activo durante 5 segundos; en este tiempo se debe cerrar el puño del acelerador si realmente se desea hacer efectivo el nuevo estilo de conducción.

Al finalizar los 5 segundos, si el puño del acelerador no ha sido cerrado, se aborta el procedimiento (no se realiza ningún cambio).

Si se activa el menú “RIDING MODE” y no se presiona el pulsador de reset (12, fig. 12) en los 10 segundos siguientes, el salpicadero abandona automáticamente la visualización sin aplicar ningún cambio.

### 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).

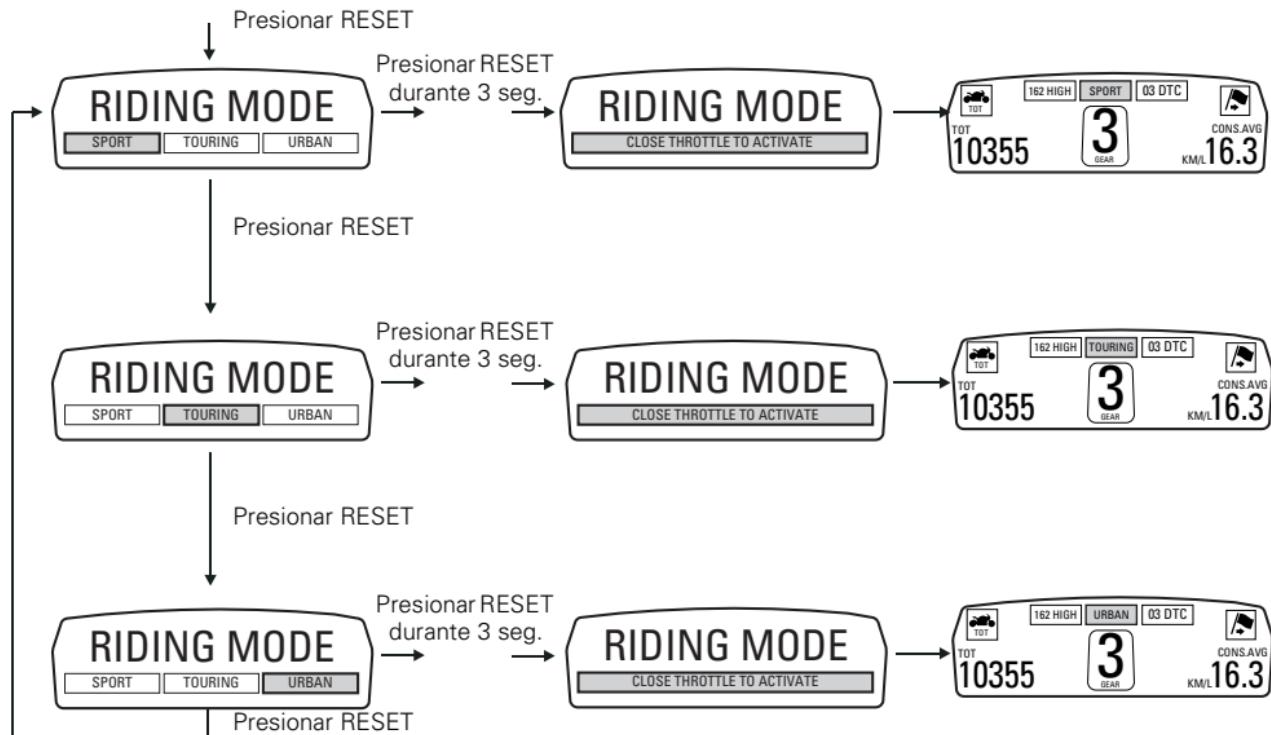


fig. 29

## Indicador intervenciones mantenimiento

Esta función indica que el vehículo está por alcanzar o ha alcanzado un kilometraje tal por lo que es necesario dirigirse a un Taller Autorizado Ducati para efectuar el mantenimiento general preventivo o el cambio de aceite.

### Tabla intervenciones de mantenimiento

Señalización	Kilometraje recorrido	count down -1000 DESMO SERVICE	count down -1000 OIL SERVICE	DESMO SERVICE	OIL SERVICE
1	1000				●
2	11000		●		
	12000				●
3	23000	●			
	24000			●	
4	35000		●		
	36000				●
5	47000	●			
	48000			●	
6	59000		●		
	60000				●
7	71000	●			
	72000			●	
8	83000		●		
	84000				●
9	95000	●			
	96000			●	

## Primera indicación - OIL SERVICE 1000 Km

La primera indicación se activa a los 1000 Km (600 millas) del totalizador.

La indicación (roja) se activa en cada Key-On durante 10 segundos en formato "grande" (1, fig. 30), luego es siempre visible en formato pequeño (2, fig. 31) hasta que se realiza el "reset".

### Atención

! Esta indicación se puede borrar solamente en un Concesionario o en un Taller Autorizado Ducati que efectuará el mantenimiento.

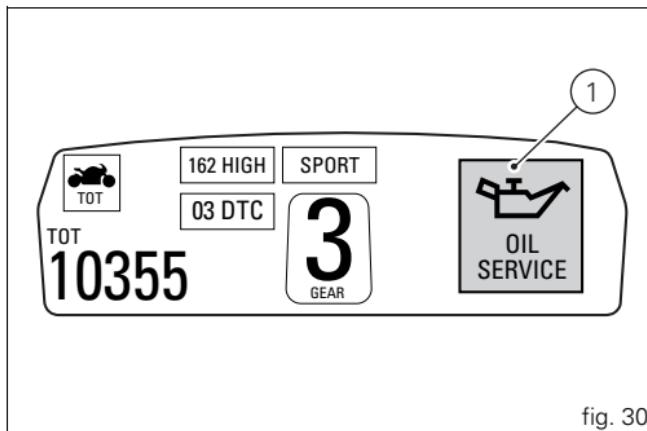


fig. 30

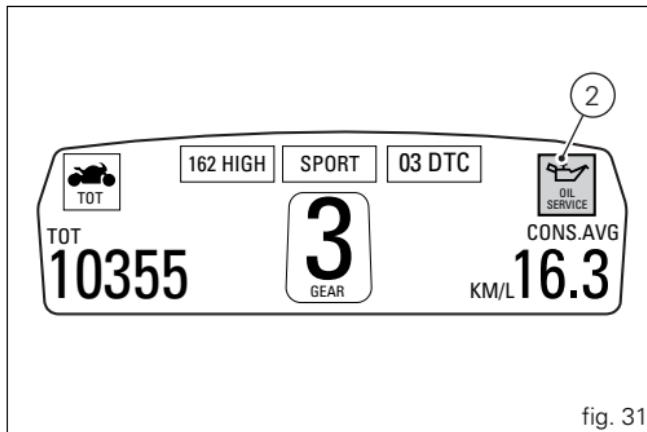


fig. 31

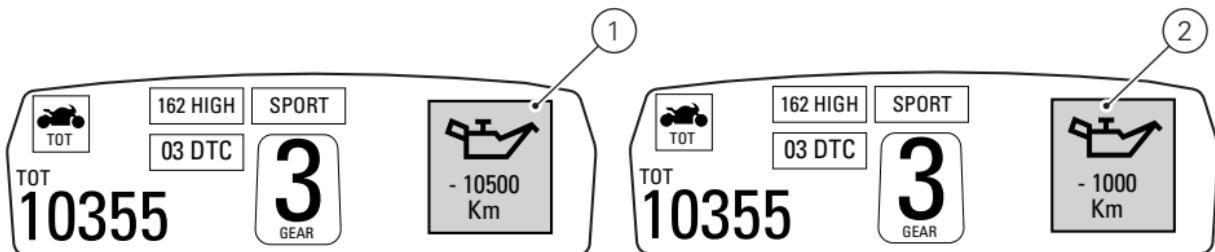
## Indicación Kilometraje residual llegando el SERVICE

Luego de haber realizado el “primer” reset del mensaje OIL SERVICE (a los 1000 Km), en cada Key-On el sistema visualiza el tipo de intervención que deberá realizarse (OIL SERVICE o DESMO SERVICE) y el kilometraje residual. La indicación (1, fig. 32) (verde) se activa con cada Key-On durante 2 segundos; en cambio cuando faltan 1000 Km para alcanzar el umbral, la indicación (2, fig. 32) (amarillo ámbar) se activa con cada Key-On durante 5 segundos.

### Atención

Esta indicación se puede borrar solamente en un Concesionario o en un Taller Autorizado Ducati que efectuará el mantenimiento.

## OIL SERVICE (Count - down)



## DESMO SERVICE (Count - down)

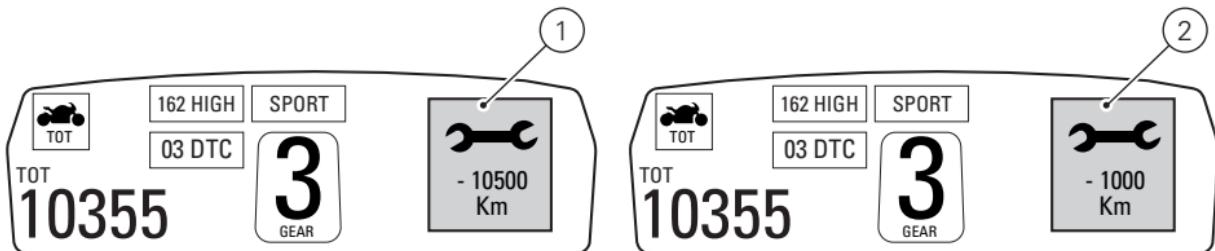


fig. 32

## Indicación kilometraje alcanzado para el SERVICE

Al alcanzar dicho umbral para el mantenimiento, en cada Key-On el sistema evidencia el tipo de intervención necesaria (OIL SERVICE o DESMO SERVICE).

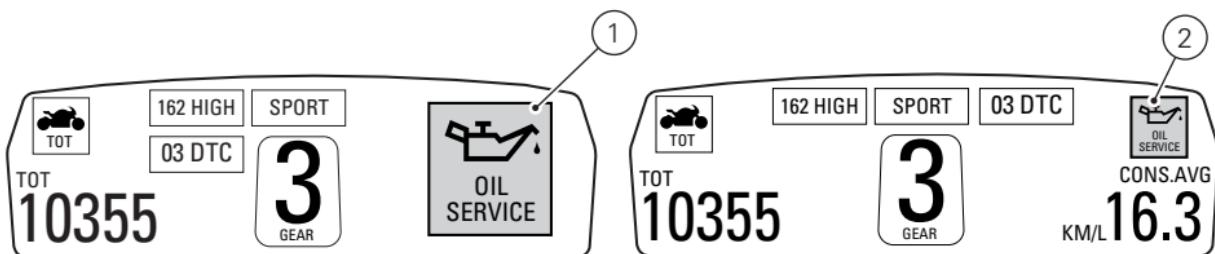
La indicación (roja) se activa en cada Key-On durante 10 segundos en formato "grande" (1, fig. 33), luego es siempre visible en formato pequeño (2, fig. 33) hasta que se realiza el "reset".

Una vez reseteado, el sistema visualizará nuevamente el tipo de intervención necesaria y el kilometraje residual (como descrito en el párrafo anterior).

### Atención

Esta indicación se puede borrar solamente en un Concesionario o en un Taller Autorizado Ducati que efectuará el mantenimiento.

## OIL SERVICE



## DESMO SERVICE

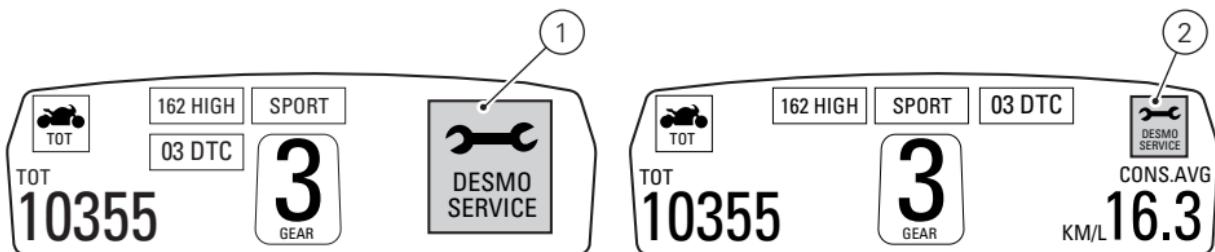


fig. 33

## Indicación Warning (Alarmas / Señalizaciones)

El salpicadero activa en tiempo real algunas señalizaciones / mal funcionamientos que no perjudican el correcto funcionamiento del vehículo.

Con Key-On (al finalizar el control) se visualizan uno o varios "warning" sólo si están activos.

Junto con la activación de un "warning", la indicación (amarillo ámbar) permanece claramente visible durante 10 segundos (1, fig. 34) para luego pasar a una visualización más pequeña (2, fig. 34).

Si hay varias señalizaciones, se visualizan en "rolling" cada 3 segundos.



**Nota**  
Cuando se activan uno o varios "warning" los testigos de señalización no se encienden.

Los "warning" que podrían ser visualizados son los siguientes:

- Nivel batería "bajo" (LOW BATTERY);
- Traction Control "desactivado" (DTC OFF);
- Llave Hands Free (HF) "no reconocida";
- Nivel batería de la llave Hands Free (HF) "Bajo";
- Temperatura del líquido refrigerante del motor "Alta" (HIGH TEMP);
- Error en el desbloqueo de la dirección - La dirección sigue bloqueada (Unlock error).

Cuando están activos uno o varios "warning" es siempre posible pasar a las otras funciones presionando el pulsador (2, fig. 14) "▼".

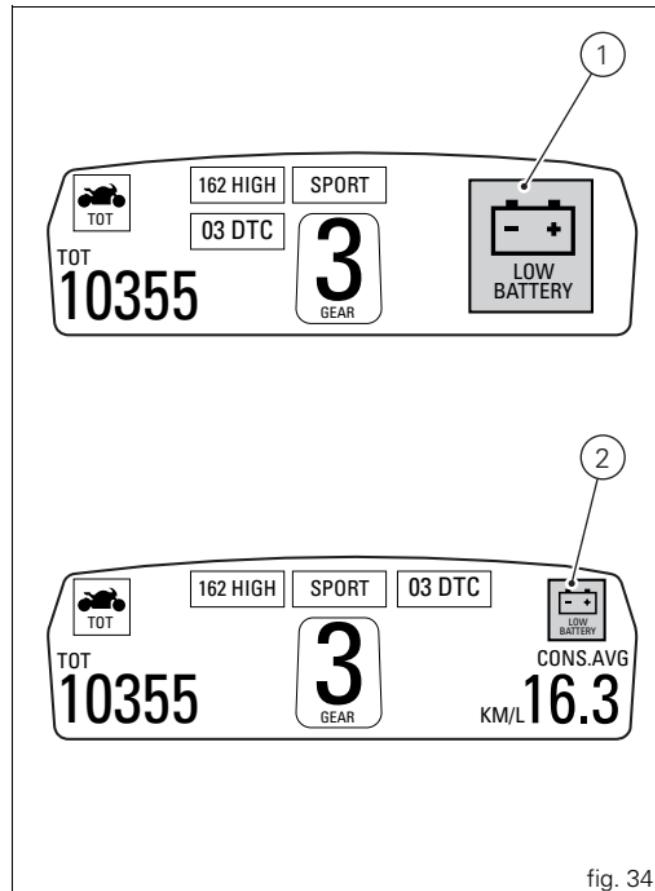


fig. 34

## Nivel batería “Bajo”

La activación del “warning” (amarillo ámbar) indica que el nivel de la batería del vehículo es bajo.

Se activa cuando la tensión de la batería es  $\leq 11,0$  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.

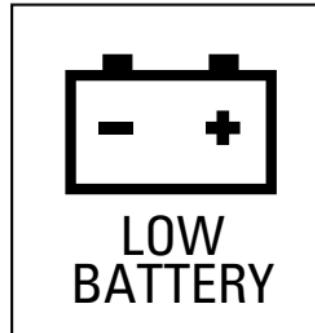


fig. 35

## Traction Control (DTC) desactivado

La activación del “warning” (amarillo ámbar) indica que el DTC (Ducati Traction Control) está desactivado.



### Nota

En este caso Ducati recomienda prestar especial atención al conducir, porque el vehículo se comporta de manera diferente cuando el Control de Tracción está inactivo.

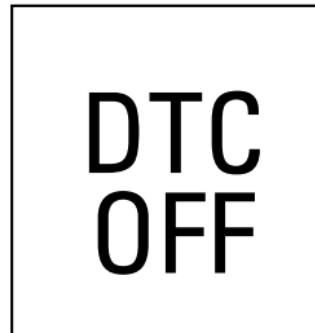


fig. 36

## Llave Hands Free (HF) no reconocida

La activación del "warning" (amarillo ámbar) indica que el sistema Hands Free no detecta la llave activa (1, fig. 62) en proximidad del vehículo.



### Nota

En este caso Ducati recomienda comprobar que la llave activa (1, fig. 62) se encuentre realmente cerca del vehículo (y por lo tanto que no se haya perdido) o bien que funcione correctamente.



fig. 37

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

La activación del "warning" (amarillo ámbar) indica que el sistema Hands Free detecta que la batería que permite a la llave activa (1, fig. 62) la comunicación y el encendido del vehículo, está por descargarse.



### Nota

En este caso Ducati recomienda sustituir lo más pronto posible la batería, como se indica en el punto "Sustitución de la batería de la llave activa" (pág.88).



fig. 38

## Temperatura del líquido refrigerante del motor "Alta"

La activación del "warning" (amarillo ámbar) indica que la temperatura del líquido refrigerante del motor es alta. Se activa cuando la temperatura alcanza los 121°C (250°F).

### Nota

En este caso Ducati recomienda detenerse y apagar inmediatamente el motor; controlar que los ventiladores estén funcionando.

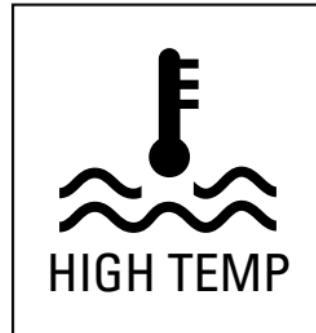


fig. 39

## Error en el desbloqueo de la dirección - La dirección sigue bloqueada

La activación del "warning" (amarillo ámbar) 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 Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

UNLOCK  
ERROR

fig. 40

## Diagnosis del salpicadero

Esta función permite identificar eventuales comportamientos anómalos del vehículo.

El salpicadero activa en tiempo real eventuales comportamientos anómalos del vehículo (ERRORES).

En Key-On (al finalizar el control) se visualizan en rojo uno o varios "ERRORES" (sólo si están activos).

Junto con la activación de un "error", la indicación (roja) permanece claramente visible durante 10 segundos (1, fig. 41) y luego pasa a una visualización más pequeña (2, fig. 41).

Si los errores son varios se visualizan en "rolling" cada 3 segundos; cuando se presentan uno o varios errores, siempre se enciende también el testigo "Diagnosis Motor/Vehículo - EOBD" en el salpicadero del manillar (7, fig. 4).

A continuación se ofrece una tabla con los errores que pueden aparecer.

### Atención

Ante cualquier error, dirigirse siempre a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

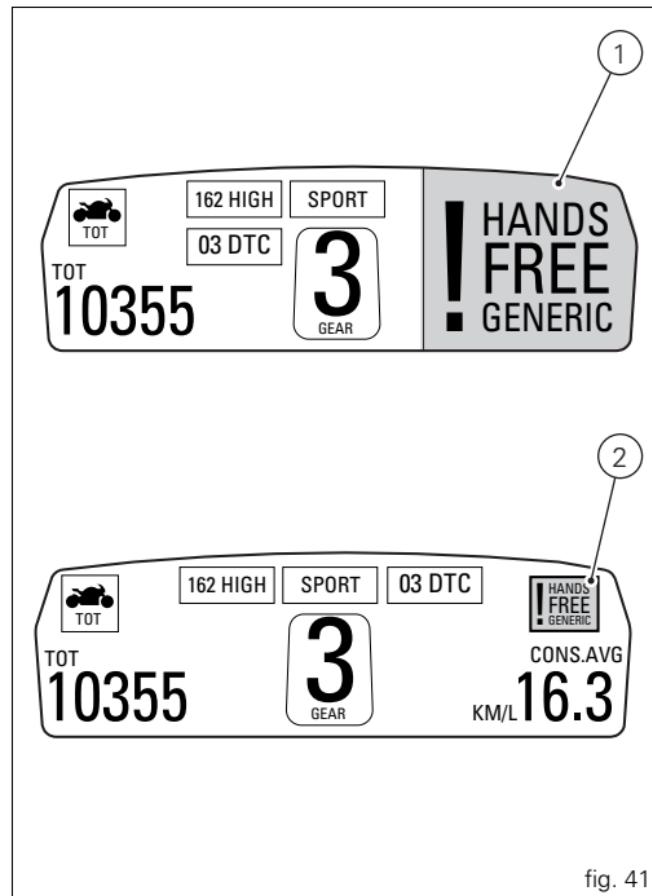


fig. 41

## TESTIGO MENSAJE DE ERROR

## ERROR

	BBS/DTC	Central Black Box / Traction Control
	GEAR SENSOR	Sensor marcha
	FUEL SENSOR	Sonda nivel combustible
	SPEED SENSOR	Sensor velocidad
	EXVL SYSTEM	Motor de la válvula de escape
	UNKNOW DEVICE	Central desconocida
	DEVICE ECU	Central ECU no está en funcionamiento
	DEVICE DSB SLAVE	Salpicadero del manillar no funciona
	DEVICE HANDS FREE	Central Hands Free no está en funcionamiento
	DEVICE BBS DTC	Central Black Box / Traction Control no funciona
	THROTTLE POSITION	Posición errónea de la mariposa

TESTIGO	MENSAJE DE ERROR	ERROR
	ACCELER. POSITION	Posición errónea del acelerador
	ETV	Relé Motor de arranque o Motor de la Mariposa no funciona
	DEVICE DBS MASTER	Salpicadero del depósito no funciona
	PRESSURE SENSOR	Sensor presión atmosférica
	ENGINE TEMP.	Sensor Temperatura Motor
	T-AIR SENSOR	Sensor Temperatura Aire
	FUEL INJECT.	Relé de inyección
	COIL	Bobina
	INJECTOR	Inyector
	PICK-UP	Sensor revoluciones/fase
	LAMBDA	Sonda lambda
	FAN RELAY	Relé ventiladores

TESTIGO	MENSAJE DE ERROR	ERROR
	CAN LINE	Línea de comunicación CAN
	BATTERY	Tensión Batería (HIGH o LOW)
	DEVICE ABS	Central ABS no funciona
	STOP LIGHT	Luz de stop trasero
	ECU GENERIC	Error en central ECU
	KEY	Problema de Comunicación HF
	HANDS FREE GENERIC	Error en central Hands Free

## Menú de "setting"

Este menú permite activar / desactivar y configurar algunas funciones del vehículo.

Para entrar en el menú de setting presionar el pulsador (2, fig. 14) "▼" durante 3 segundos.



### Nota

No es posible visualizar otras funciones dentro de este menú.



### Importante

Por cuestiones de seguridad se puede ingresar al menú de setting sólo si la velocidad del vehículo es inferior o igual a 20 Km/h; ya dentro de este menú y a más de 20 Km/h, el salpicadero sale automáticamente del menú y vuelve a la visualización "principal".

El menú de setting presenta las siguientes opciones:

- RIDING MODE
- MENU 2
- BACK LIGHT
- RPM
- PIN CODE
- LAP
- BATTERY
- CLOCK
- SET UNITS
- ABS
- EXIT

Para salir del menú de setting se debe evidenciar con el pulsador (1, fig. 14) "▲" o con el pulsador (2, fig. 14) "▼" el mensaje "EXIT" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12).

Presionar "▼" durante 3 seg.

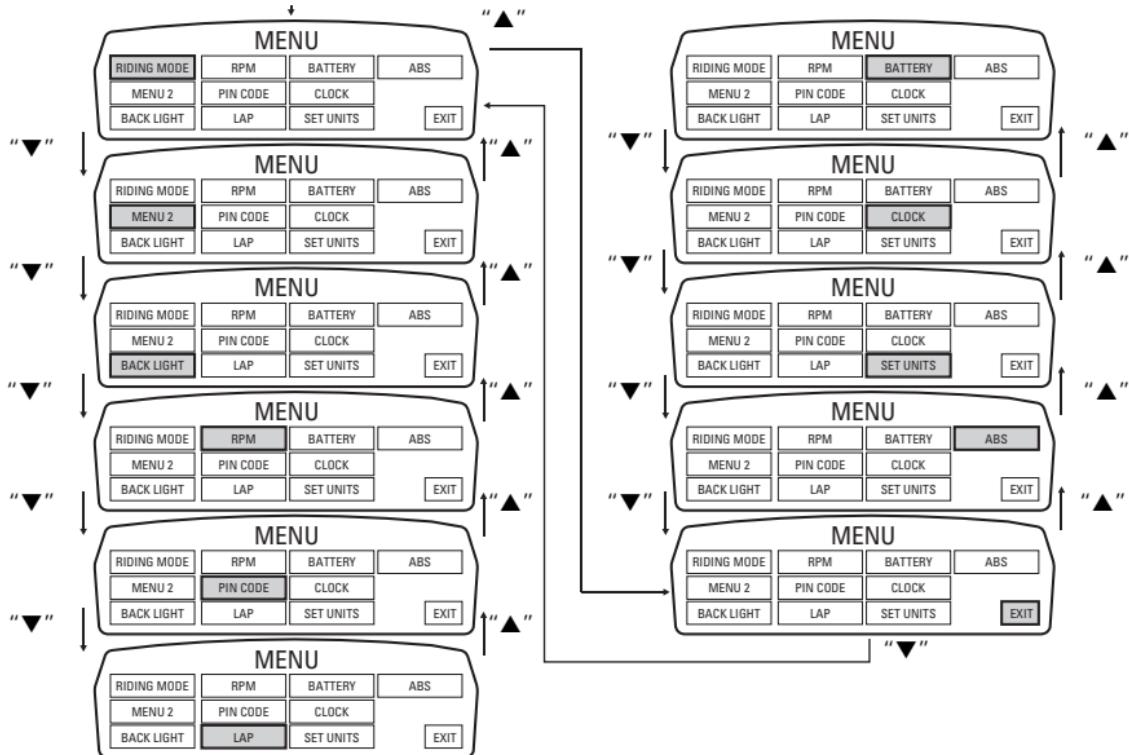


fig. 42

## Personalización “Riding Mode”

Esta función permite personalizar cada uno de los estilos de conducción.

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de “setting” pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) “▲” o (2, fig. 14) “▼” la función “RIDING MODE” y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página siguiente.

Al entrar en la función, el display visualiza los tres estilos de conducción; para personalizar los parámetros seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) “▲” o (2, fig. 14) “▼” el estilo de conducción que se desea modificar y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para confirmar.

Los parámetros que se pueden “personalizar” son el “DTC” (Ducati Traction Control) y el “ENGINE” (motor).

Cualquier parámetro modificado se mantiene en la memoria incluso después de una desconexión de la batería.

Para modificar los parámetros DTC consultar el párrafo “DTC (Ducati Traction Control)” pág. 52.

Para modificar los parámetros del Engine consultar el párrafo “ENGINE (Control de la potencia del motor)” pág. 56.

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

Para restablecer los parámetros de “default” consultar el párrafo “DEFAULT (Restablecimiento de los parámetros de default Ducati)” pág. 58.



### Nota

Si los parámetros no han sido modificados (personalizados) o se restablecen los parámetros por defecto con la función “DEFAULT”, al abandonar el menú de Setting, el “fondo” de la visualización “principal” que indica el estilo de conducción (SPORT, TOURING o URBAN) será de color azul (1, fig. 43).



### Atención

Se aconseja modificar los parámetros sólo 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.

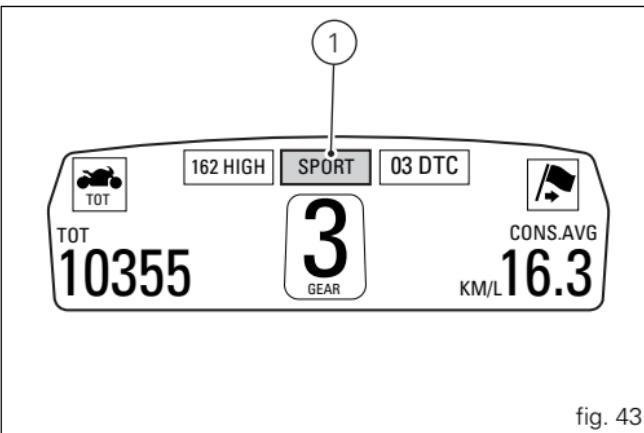


fig. 43

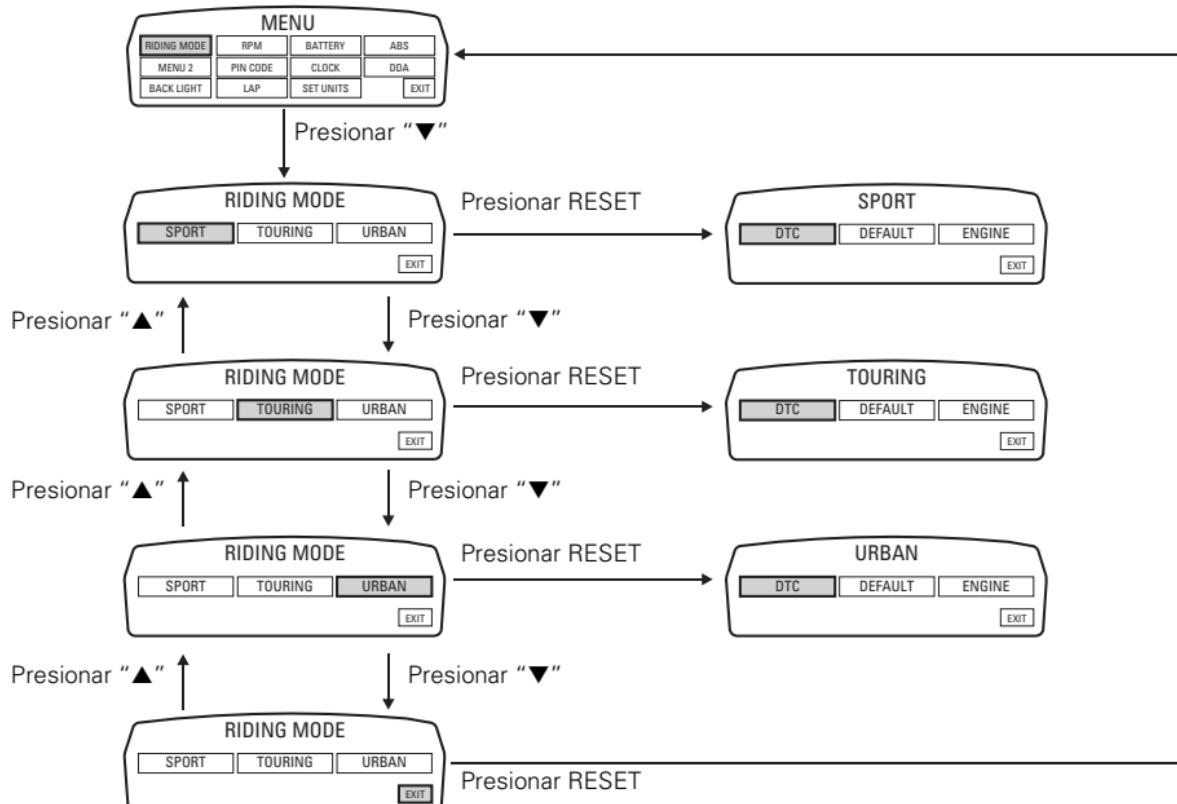


fig. 44

## Función configuración DTC (Ducati Traction Control)

Esta función permite personalizar el nivel de intervención del DTC (Ducati Traction Control) y eventualmente desactivarlo para cada estilo de conducción.

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de "setting" pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14)

"▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "RIDING MODE" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página siguiente. Seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▲" el estilo de conducción que se desea modificar y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12).

Para entrar en la página siguiente, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▲" la indicación "DTC" y presionar nuevamente el pulsador de reset (12, fig. 12) para confirmar la selección.

Al entrar en la función, a la izquierda del display, dentro de un rectángulo se indica el nivel del DTC actualmente configurado (por ej.: DTC 1). Con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▲" seleccionar el nuevo nivel de intervención (de 1 a 8) o eventualmente la indicación OFF para desactivar el Traction Control; una vez seleccionada la nueva configuración, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para evidenciar el mensaje "MEMORY". A continuación, memorizar la nueva configuración presionando el pulsador de reset (12, fig. 12) durante 3 segundos con el mensaje "MEMORY" evidenciado. Si la memorización ha sido realizada con éxito, durante 2 segundos se visualizará la palabra "MEMORIZED" en verde y automáticamente se evidenciará la palabra "EXIT".

Para salir de la regulación, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) con la palabra "EXIT" evidenciada.

La intervención del DTC aumenta pasando del nivel 1 al nivel 8. La siguiente tabla indica el nivel de intervención del DTC más adecuado para los diferentes tipos de conducción, y evidencia los niveles configurados por defecto en los "Riding Mode" que pueden ser seleccionados por el usuario:

Nivel DTC	Tipología de conducción	Uso	¿Default?
1	SPORT	Conducción deportiva en carretera y en pista para pilotos expertos	Es el default del RIDING MODE SPORT
2	SPORT-TOURING	Conducción en carretera para pilotos expertos	/
3	TOURING	Conducción normal en carretera	Es el default del RIDING MODE TOURING
4	TOURING 2	Conducción normal en carretera para pilotos menos expertos	/
5	URBAN	Conducción urbana	Es el default del RIDING MODE URBAN
6	URBAN 2	Conducción urbana para pilotos menos expertos	/
7	WET	Conducción en condiciones de asfalto húmedo	/
8	RAIN	Conducción en condiciones de asfalto mojado	/

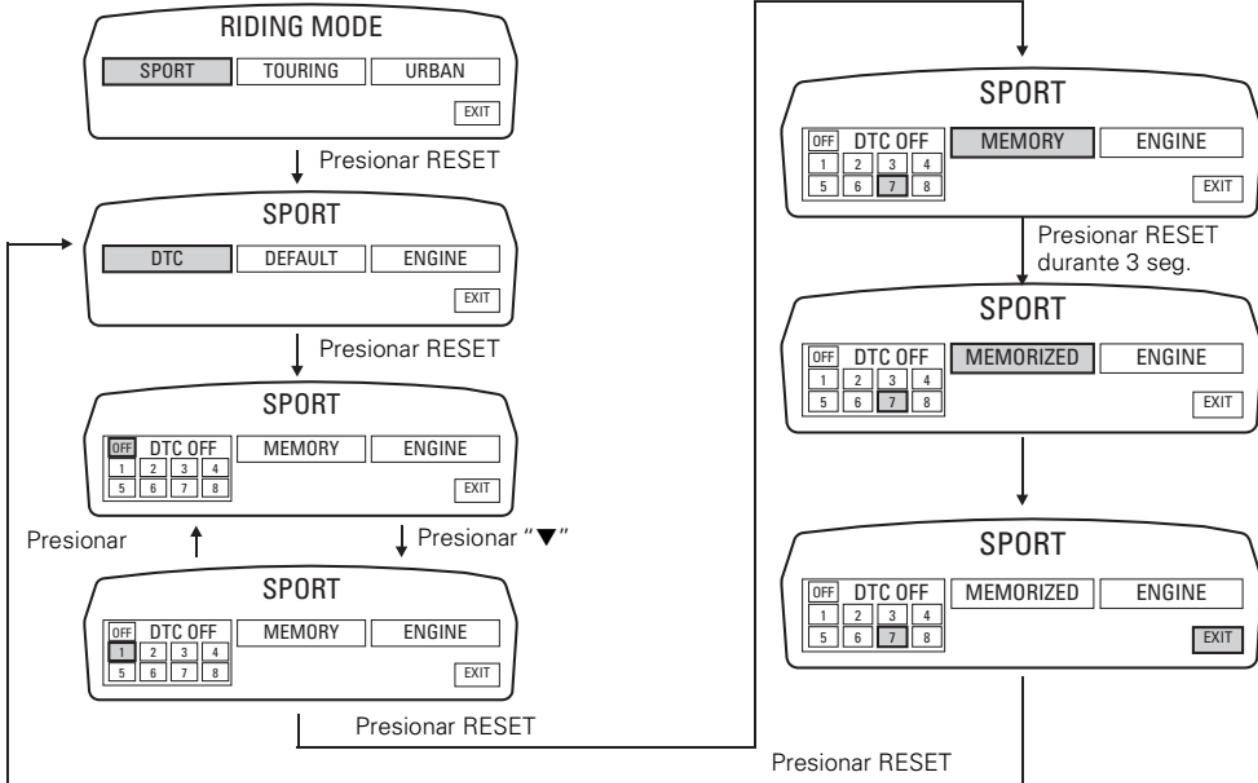


fig. 45

## Indicaciones para la elección del nivel

### Atención

La calibración de los 8 niveles del sistema DTC en dotación a su vehículo se ha realizado con los neumáticos originales de la moto (marca, modelo y medidas características).

El uso de neumáticos de dimensiones diferentes de las originales puede alterar las características de funcionamiento del sistema.

En caso de pequeñas diferencias, por ejemplo en caso de neumáticos de marca y/o modelo diferentes respecto a los del primer equipamiento, pero con las mismas dimensiones (tras. = 240/45-17; del. = 120/70-17), puede ser suficiente seleccionar el nivel más adecuado entre aquellos disponibles para restablecer el funcionamiento óptimo del sistema.

En caso de uso de neumáticos de otra clase dimensional, o de dimensiones muy diferentes de las originales, es posible que el funcionamiento del sistema se altere a tal punto que ninguno de los 8 niveles disponibles resulte satisfactorio.

En este caso se recomienda desactivar el sistema.

Si se elige el nivel 8, la central 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.

El nivel 1 permite una elevada rotación de la rueda, para funcionar correctamente necesita adherencia elevada y constante; por lo tanto se recomienda el uso del nivel 1 sólo a pilotos expertos y con asfalto en óptimas condiciones.

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).

#### 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, un trazado con una curva cerrada muy lenta en comparación con el resto de las curvas requerirá un nivel de intervención de compromiso (en la curva cerrada el DTC tenderá a intervenir más que en el resto de las curvas).

#### Influencia del estilo de conducción:

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

## Consejos para el uso en pista

Se recomienda utilizar el nivel 8 durante un par de vueltas de pista completas (para calentar los neumáticos) para la toma de contacto con el sistema; después se recomienda probar sucesivamente los niveles 7, 6, etc. hasta que se encuentre el nivel de intervención DTC más adecuado (siempre con un par de vueltas de pista completas por cada nivel, para poner los neumáticos en temperatura).

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 la curva y levantando la moto más rápidamente a la salida, en vez de buscar un nivel de intervención diferente.

## Consejos para el uso en carretera

Activar el DTC, seleccionar el nivel 8 y conducir con el estilo propio; en caso de una intervención excesiva del DTC, se recomienda probar sucesivamente los niveles 7, 6, etc. hasta que se encuentre el nivel de intervención DTC más adecuado.

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 adecuado (por ejemplo, si con el nivel 7 la intervención DTC resulta excesiva, pasar al nivel 6; si con el nivel 7 no se produce ninguna intervención DTC, pasar al nivel 8).

## Función configuración ENGINE (Control de la potencia del motor)

Esta función permite personalizar la potencia y la erogación del ENGINE (Motor).

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de "setting" pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "RIDING MODE" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página siguiente.

Seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" el estilo de conducción que se desea modificar y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página siguiente; seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la palabra "ENGINE" y presionar nuevamente el pulsador de reset (12, fig. 12) para confirmar la selección.

Al entrar en la función, a la derecha del display, dentro de un rectángulo se visualiza la configuración del motor (ENGINE 162 HIGH, 162 LOW o 100 HP).



### Nota

En las versiones para Francia y Japón el display visualiza las configuraciones (ENGINE HIGH, MIDDLE o LOW).

Con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" seleccionar una de las tres configuraciones del motor; una vez seleccionada la nueva configuración, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para evidenciar la palabra "MEMORY".

A continuación, memorizar la nueva configuración presionando el pulsador de reset (12, fig. 12) durante 3 segundos, con la palabra "MEMORY" evidenciada. Si la memorización ha sido realizada con éxito, durante 2 segundos se visualizará la palabra "MEMORIZED" en verde y automáticamente se evidenciará la palabra "EXIT". Para salir de la regulación, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) con la palabra "EXIT" evidenciada.

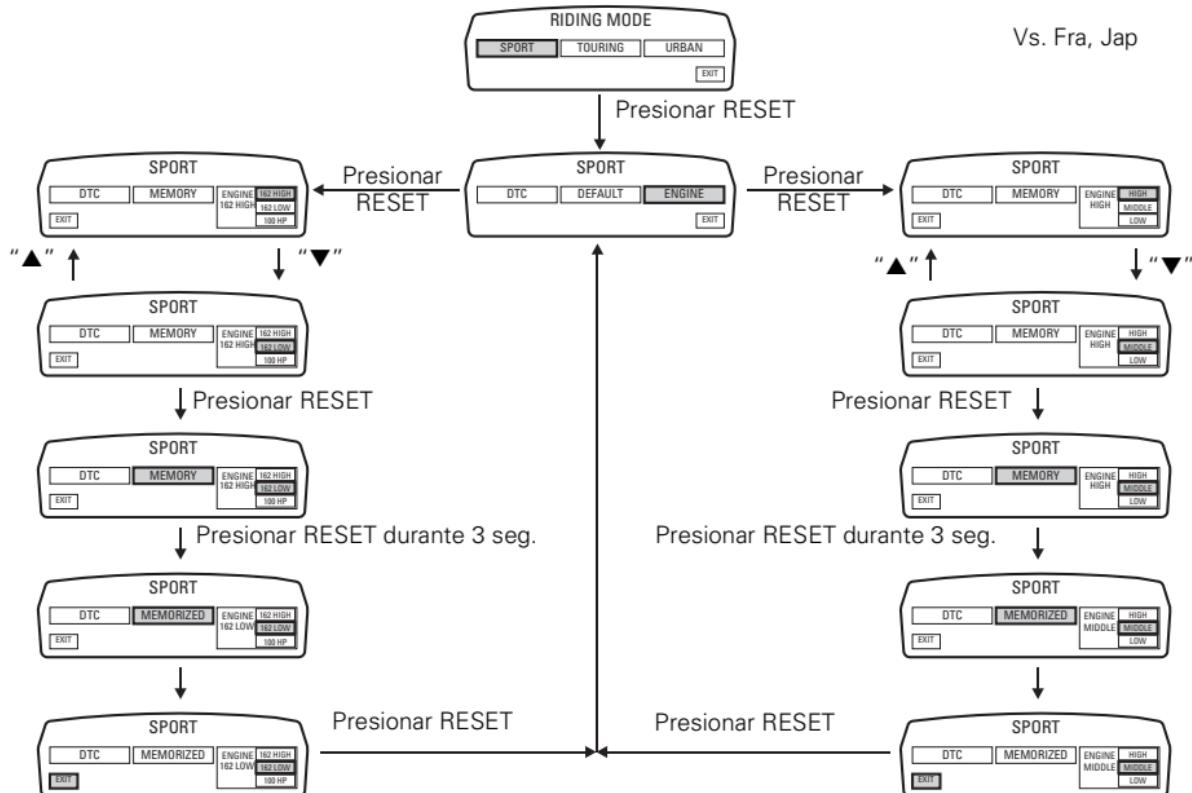


fig. 46

## Función DEFAULT (Restablecimiento de los parámetros de default Ducati)

Esta función permite restablecer los parámetros configurados por Ducati para cada uno de los estilos de conducción.

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de "setting" pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "RIDING MODE" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página siguiente.

Seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" el estilo de conducción en el que se quieren restablecer los parámetros iniciales (parámetros por defecto) y presionar el pulsador (12, fig. 12) para entrar en la página siguiente; luego seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la palabra "DEFAULT".

Para restablecer los parámetros iniciales, presionar durante 3 segundos el pulsador de reset (12, fig. 12).

Para el restablecimiento de los parámetros son necesarios unos 3 segundos durante los cuales el display visualiza el mensaje "PLEASE WAIT..." (espera); al finalizar el procedimiento, el display visualiza el mensaje "DEFAULT OK" para indicar que efectivamente se han restablecido los parámetros.

### Importante

Este procedimiento restablece los parámetros originales de todos los estilos de conducción.

Para salir de la regulación, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) con la palabra "EXIT" evidenciada.

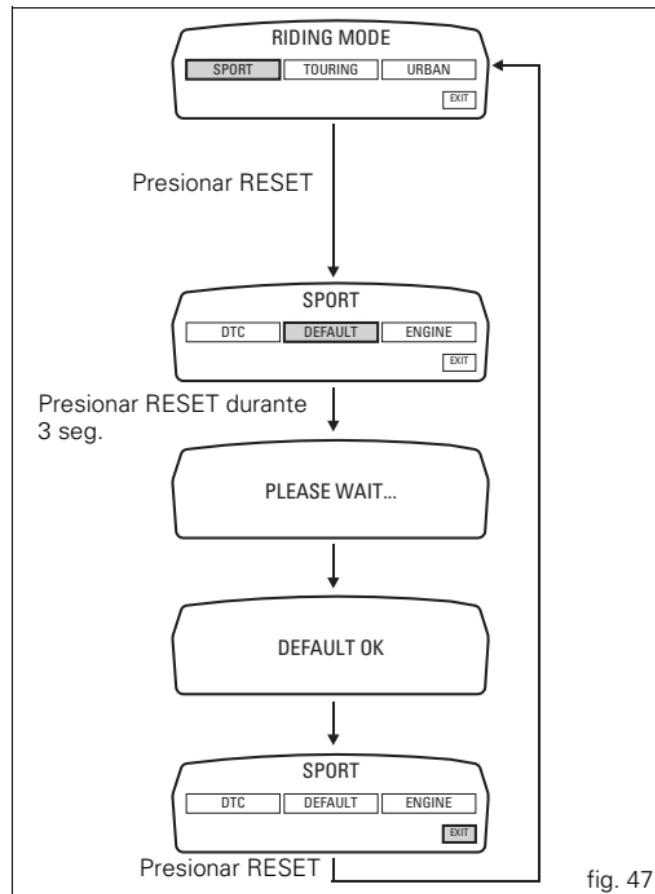


fig. 47

## Función Desactivación / Reactivación Menú 2

Esta función permite desactivar / reactivar el Menú 2. Desactivando el Menú 2, la "visualización principal" no indicará las funciones de consumo medio (CONS.AVG), consumo instantáneo (CONS.), velocidad media (SPEED AVG), tiempo de viaje (TRIP TIME) y temperatura aire (AIR). De todas maneras, todas estas funciones continúan el cálculo y por lo tanto al activar nuevamente el Menú 2 estos datos estarán actualizados y serán congruentes.

Menú 2 "ON"



Menú 2 "OFF"

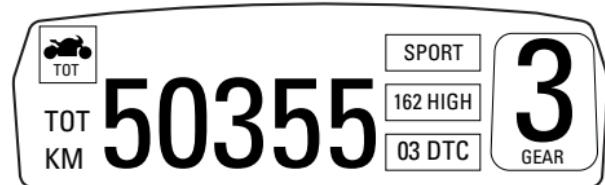


fig. 48

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de "setting" pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "MENU 2" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 14) para entrar en la página siguiente.

En el display se visualiza el estado de la función (ON en verde u OFF en amarillo); con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" desplazar la flecha de izquierda sobre la nueva configuración y confirmar presionando el pulsador de reset (12, fig. 12).

Para salir de la regulación, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) con la palabra "EXIT" evidenciada.

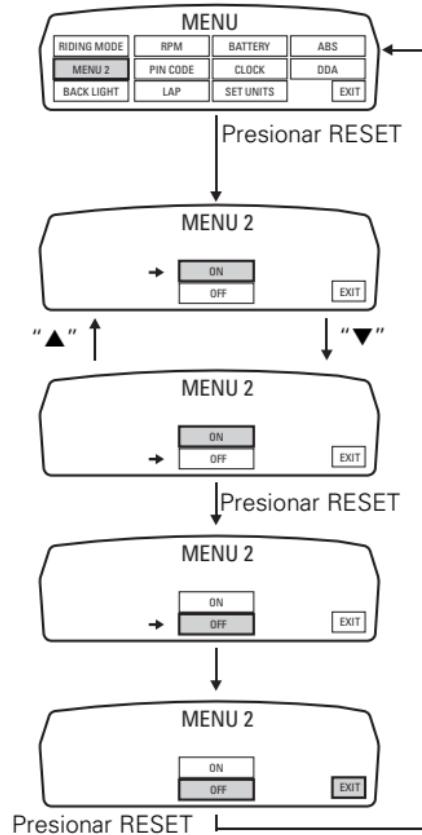


fig. 49

## Función regulación fondo salpicadero del depósito - DASHBOARD 1

Esta función permite regular el “fondo” del salpicadero del depósito.

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de “setting” pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) “▲” o (2, fig. 14) “▼” la función “BACK LIGHT” y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página siguiente.

Seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) “▲” o (2, fig. 14) “▼” la función “DASHBOARD 1” y confirmar presionando el pulsador de reset (12, fig. 12).

Una vez dentro de la función “DASHBOARD 1” el display visualiza el estado de la regulación (DAY, NIGHT o AUTO en verde); con los pulsadores (1, fig. 14) “▲” o (2, fig. 14) “▼” desplazar la flecha de izquierda sobre la nueva configuración y confirmar presionando el pulsador de reset (12, fig. 12).

Para salir de la regulación, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) con la palabra “EXIT” evidenciada.

Con la configuración “DAY” el fondo del salpicadero adopta en modo permanente el color “blanco” para una mayor visibilidad (recomendable con elevada luz exterior).

Con la configuración “NIGHT” el fondo del salpicadero adopta en modo permanente el color “negro” para una visibilidad más atenuada (recomendable con escasa luz exterior y/o en la oscuridad).

Con la configuración “AUTO” el fondo del salpicadero se regula automáticamente en base a la luz exterior (detectada por un sensor) que será de color “negro” para una visibilidad

más atenuada con escasa luz exterior y “blanco” para una mayor visibilidad con elevada luz exterior.



### Nota

Si se produce una interrupción de la batería, al restablecerse la tensión y al siguiente Key-On, la retroiluminación retorna siempre a la modalidad “AUTO”.

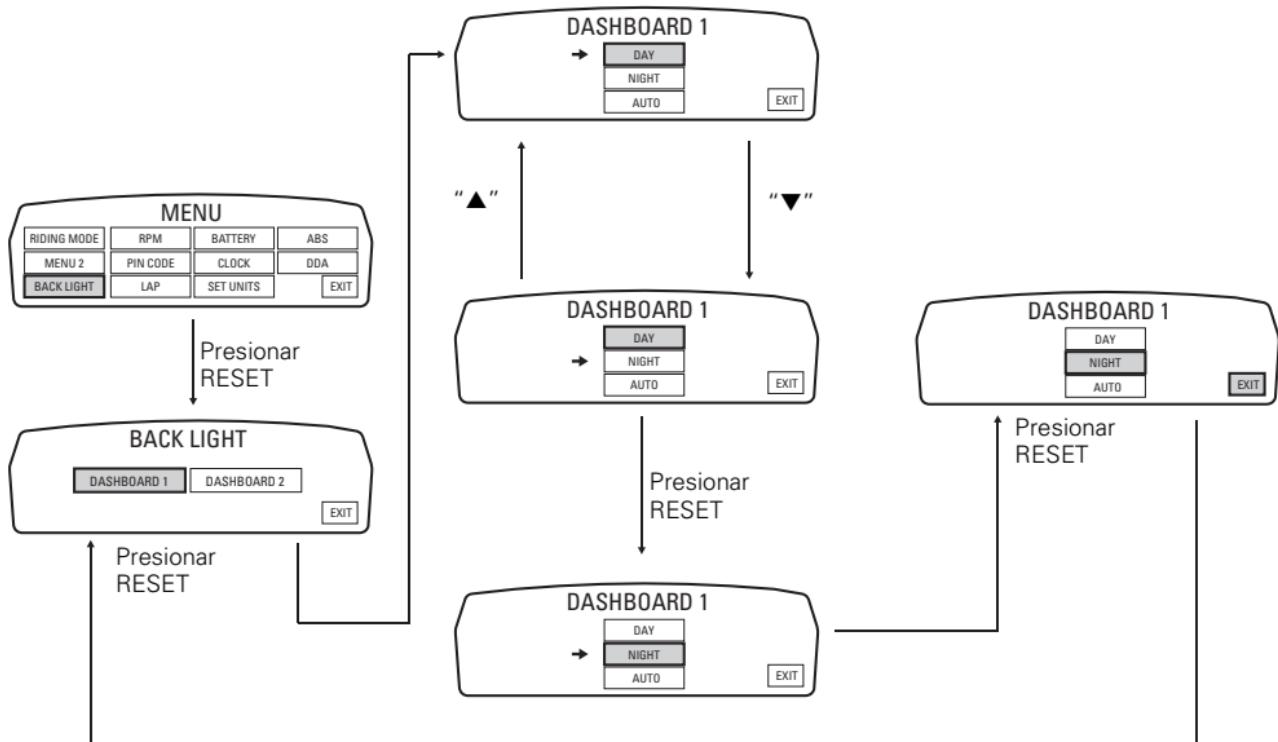


fig. 50

## Función regulación retroiluminación salpicadero del manillar - DASHBOARD 2

Esta función permite regular la intensidad de la "retroiluminación" del salpicadero del manillar.

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de "setting" pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "BACK LIGHT" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página siguiente.

Seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "DASHBOARD 2" y confirmar presionando el pulsador de reset (12, fig. 12).

Una vez dentro de la función "DASHBOARD 2" el display visualiza el estado de la regulación (MAX, MIDDLE o MIN en verde); con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" desplazar la flecha de izquierda sobre la nueva configuración y confirmar presionando el pulsador de reset (12, fig. 12).

Para salir de la regulación, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) con la palabra "EXIT" evidenciada.

Seleccionando la configuración "MAX", el fondo del salpicadero ubicado en el manillar programa en modo permanente la retroiluminación al máximo de su potencia para una mayor visibilidad (recomendable con elevada luz exterior).

Seleccionando la configuración "MIDDLE" el fondo del salpicadero ubicado en el manillar programa en modo permanente la retroiluminación reducida de alrededor un 30% de su máxima potencia para una visibilidad más atenuada (recomendable en caso de escasa luz exterior).

Seleccionando la configuración "MIN" el fondo del salpicadero ubicado en el manillar programa en modo permanente la retroiluminación reducida de alrededor un 50% de su máxima potencia para una visibilidad más atenuada (recomendable en caso de escasa luz exterior y/o oscuridad).

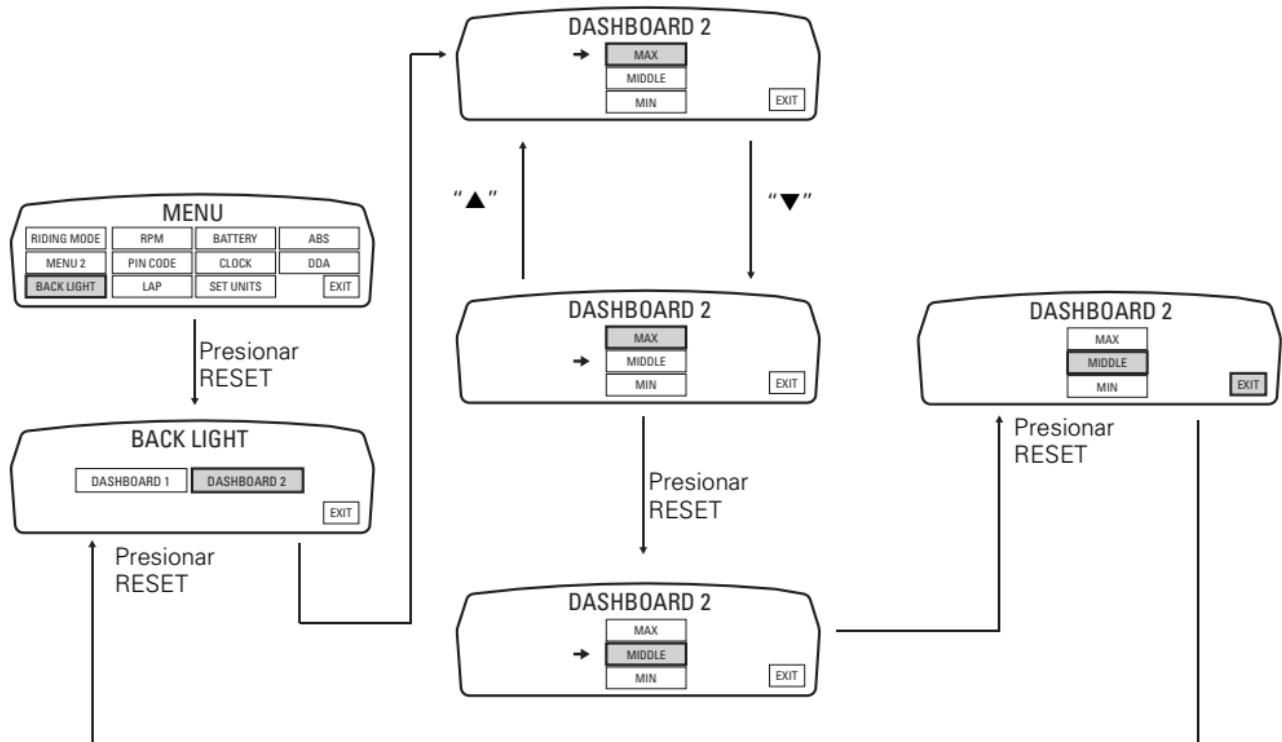


fig. 51

## Función indicación digital de revoluciones del motor

Esta función permite visualizar el número de revoluciones del motor (RPM) para regular con más precisión el régimen mínimo.

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de "setting" pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "RPM" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para confirmar.

El display visualiza la información de las revoluciones del motor de manera numérica con precisión de 50 rpm.

Para salir de la regulación, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) con la palabra "EXIT" evidenciada.

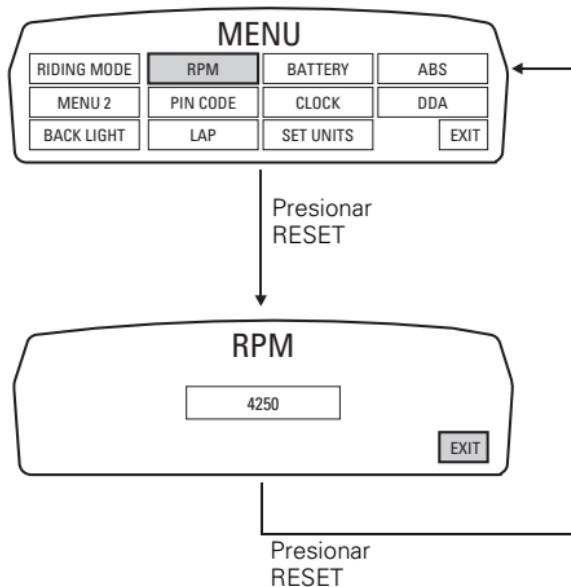


fig. 52

## Función Activación/Desactivación LAP (Tiempo de vuelta)

Esta función permite activar y desactivar la función LAP (tiempo de vuelta).

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de "setting" pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "LAP" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página siguiente.

En el display se visualiza el estado de la función (ON en verde u OFF en amarillo); con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" desplazar la flecha de izquierda sobre la nueva configuración y confirmar presionando el pulsador de reset (12, fig. 12).

Para salir de la regulación, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) con la palabra "EXIT" evidenciada.

Memorizando la condición "OFF" se desactiva la función LAP.

Memorizando la condición "ON" se activa la función LAP (ver párrafo "Memorización LAP").



### Nota

Cuando la función "LAP" está activada, el pulsador de flash (11, fig. 12) cumple la doble función de "flash" luz de carretera y Start / Stop del tiempo de vuelta.

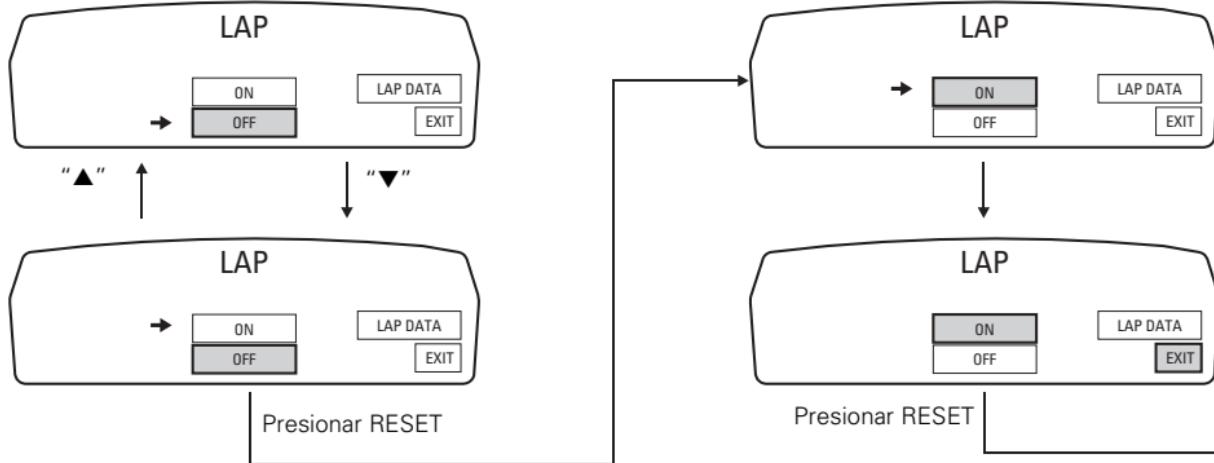
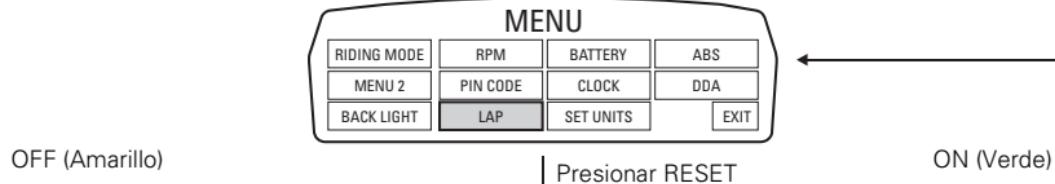


fig. 53

## Función regulación LAP

Esta función describe cómo se produce la regulación de los tiempos de vuelta "LAP".

Si la función ha sido activada (ver descripción "activación / desactivación LAP") el tiempo de vuelta se puede regular como se indica a continuación:

- la primera vez que se presiona flash (11, fig. 12) comienza el recuento del "cronómetro" de la primera vuelta y el salpicadero visualiza el mensaje "LAP-START" parpadeante durante 4 segundos, retornando luego a la visualización "anterior";
- a partir de este momento, todas las veces que se presiona flash (11, fig. 12) el display visualiza automáticamente durante 10 segundos el número de la vuelta y el tiempo de vuelta, retornando luego a la visualización "anterior".

El número máximo de revoluciones que se puede memorizar es 30.

Si la memoria está llena, cada vez que se presiona el pulsador flash (11, fig. 12) el salpicadero no memoriza el tiempo de vuelta y el display visualiza durante 4 segundos el mensaje "LAP-FULL" parpadeante hasta que se resetean los tiempos.

Cuando se desactiva la función LAP, la "vuelta" en curso no se memoriza.

Si la función LAP está activa e improvisamente se apaga el vehículo (Key-Off), la función LAP se desactiva automáticamente (incluso si el cronómetro estaba activado, y la "vuelta" en curso no se memoriza).

Si el tiempo no se "detiene" nunca, al alcanzar los 9 minutos, 59 segundos, 99 centésimas, el cronómetro comienza nuevamente desde 0 (cero) y el recuento del tiempo continúa hasta que se desactiva la función.

Si la función LAP se activa y la memoria no se ha puesto en cero pero las revoluciones guardadas son inferiores a 30 (ejemplo: 18 revoluciones memorizadas), el salpicadero memoriza las eventuales revoluciones restantes hasta la "saturación" de la memoria (en este caso se podrán memorizar otras 12 revoluciones).

En esta función se ha previsto sólo la visualización de los tiempos de vuelta que se están almacenando; se memorizan también otros datos (Velocidad MÁX. y rpm MÁX.) para la posterior visualización completa en la función "LAP DATA" (visualización LAP memorizadas).

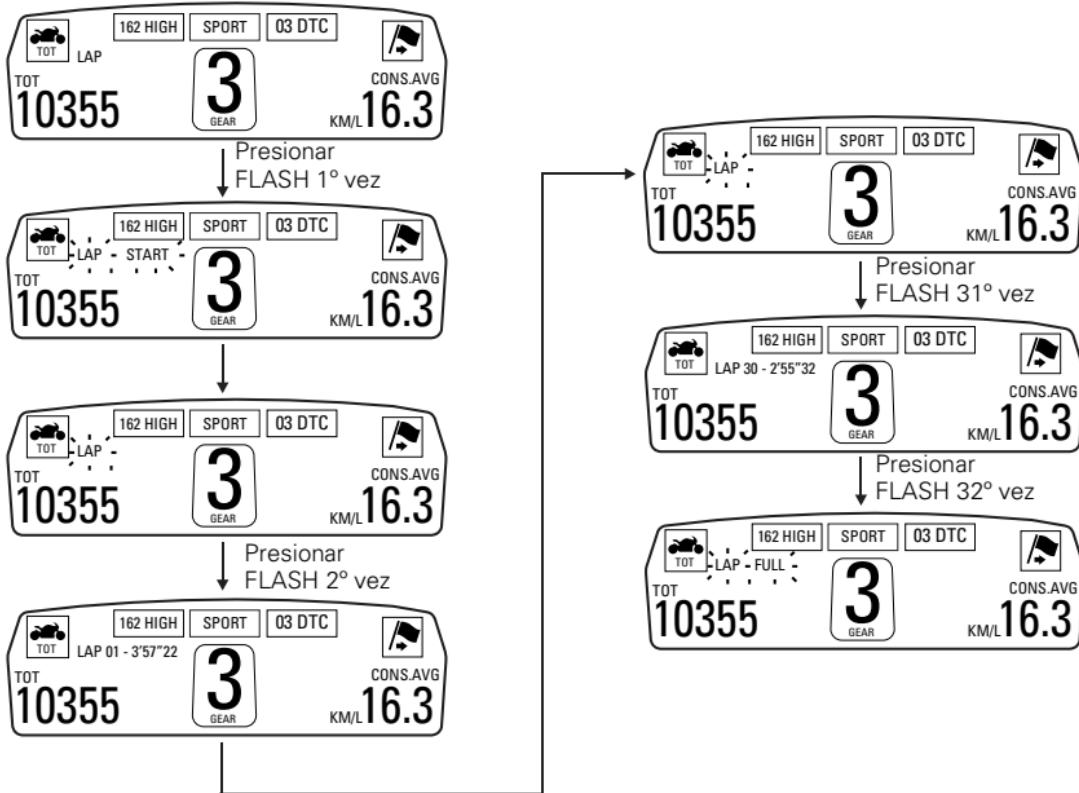


fig. 54

## Función visualización LAP memorizados

Esta función permite visualizar los LAP memorizados.

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de "setting" pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "LAP" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página siguiente.

Seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" el mensaje "LAP DATA" y presionar nuevamente el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página donde se visualizan los tiempos anteriormente memorizados.

El salpicadero visualiza la información en el siguiente modo:

- arriba a la izquierda el número de vuelta que se está visualizando (por ej.: LAP N.01);
- abajo a la izquierda, dentro de un rectángulo, se visualiza el tiempo de vuelta (TIME), la velocidad máxima alcanzada (SPEED MAX) y las máximas revoluciones del motor (RPM MAX) siempre relativas a la misma vuelta;
- a la derecha se pueden evidenciar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" las palabras "NEXT" (cada vez que se presiona el pulsador de reset (12, fig. 12) se visualiza la vuelta sucesiva) y "PREV" (cada vez que se presiona el pulsador de reset (12, fig. 12) se visualiza la vuelta anterior).

Para salir de la función, seleccionar la leyenda "EXIT" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12).



### Nota

La velocidad MÁX memorizada es la que indica el display (incrementada del 5%).

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



### Nota

Si se borran los tiempos memorizados y la función LAP estaba activa, se la desactiva automáticamente.

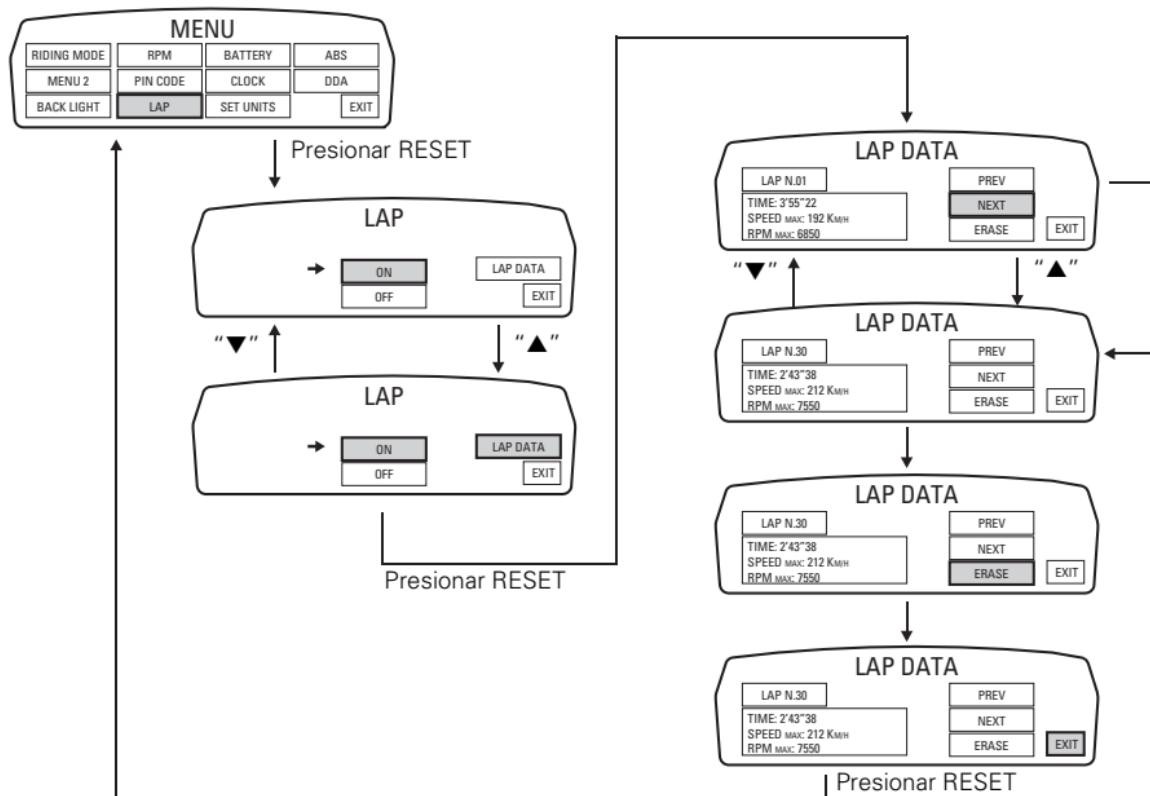


fig. 55

## Función cancelación LAP memorizados

Esta función permite cancelar los LAP memorizados.

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de "setting" pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "LAP" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página siguiente.

Seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" el mensaje "LAP DATA" y presionar nuevamente el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página donde se visualizan los tiempos anteriormente memorizados.

Evidenciar la palabra "ERASE", hojear con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" los LAP memorizados que se desean cancelar y presionar el pulsador de reset durante 3 segundos (12, fig. 12). Ahora, la parte izquierda del display visualiza el mensaje "PLEASE WAIT...", a continuación para confirmar que la cancelación ha sido efectuada se visualiza el mensaje "ERASE OK" durante 2 segundos.

Se podrá notar que no existen datos memorizados y se visualizará el mensaje "NO LAP".

Para salir de la función, seleccionar la leyenda "EXIT" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12).

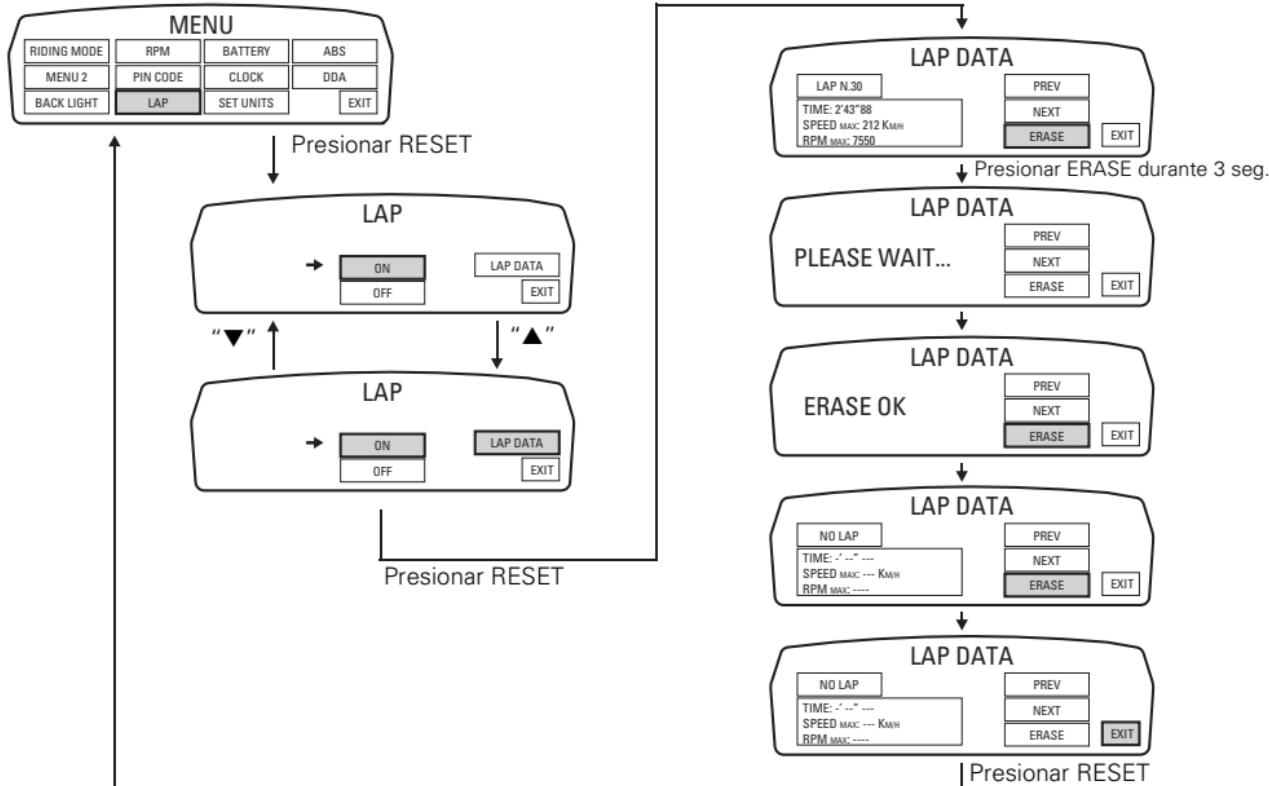


fig. 56

## Indicador de tensión batería (BATTERY)

Esta función describe el funcionamiento del indicador de la tensión de la batería.

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de "setting" pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "BATTERY" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para confirmar.

El display visualiza la información en el siguiente modo:

- si la tensión de la batería está comprendida entre 11,8 y 14,9 Volt el dato se indica en modo fijo;
- si la tensión de la batería está comprendida entre 11,0 y 11,7 Volt el dato se indica en modo parpadeante;
- si la tensión de la batería está entre 15,0 y 16,0 Volt el dato se indica en modo parpadeante;
- si la tensión de la batería es igual o inferior a 10,9 Volt se visualiza la palabra "LOW" parpadeante y se enciende el testigo "Diagnosis vehículo/motor - EOBD" (7, fig. 4);
- si la tensión de la batería es igual o superior a 16,1 Volt se visualiza la palabra "HIGH" parpadeante y se enciende el testigo "Diagnosis vehículo/motor - EOBD" (7, fig. 4).



### Nota

Si el dato no está disponible se visualiza la línea de puntos "---".

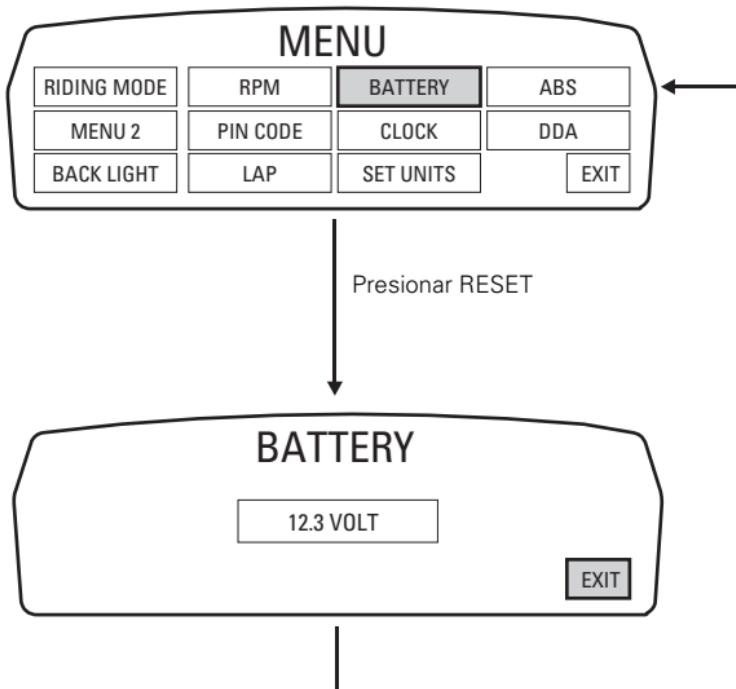


fig. 57

## Función regulación reloj

Esta función permite regular el reloj.

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de "setting" pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "CLOCK" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para confirmar.

En la visualización siguiente, "SETTING" está evidenciado en verde (3, fig. 58); para modificar la hora visualizada en el salpicadero del manillar, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) durante 3 segundos, la palabra "SETTING" está evidenciada en gris (4, fig. 58).

## Configuración reloj

Al entrar en esta función, "AM" parpadea; presionando el pulsador (2, fig. 14) "▼" parpadea la leyenda "PM";

presionando el pulsador (2,fig. 14) "▼" se vuelve al paso anterior (si son las 00:00 horas, cuando se pasa de "AM" a "PM" aparecerá 12:00);

si se presiona el pulsador (1, fig. 14) "▲" se pasa al ajuste de las horas, que comienzan a parpadear;

cada vez que se presiona el pulsador (2, fig. 14) "▼" el recuento avanza de manera rotativa 1 hora por vez;

manteniendo presionado el pulsador (2,fig. 14) "▼" el recuento avanza de modo rotativo 1 hora cada segundo (durante la presión prolongada de la tecla, las horas no parpadean).

si se presiona el pulsador (1, fig. 14) "▲" se pasa al ajuste de los minutos, que comienzan a parpadear.

cada vez que se presiona el pulsador (2, fig. 14) "▼" el recuento avanza de manera rotativa 1 minuto por vez;

manteniendo presionado el pulsador (2, fig. 14) "▼" el recuento avanza de manera rotativa 1 minuto cada segundo. si se mantiene presionado el pulsador (2, fig. 14) "▼" durante más de 5 segundos, los pasos aumentan con pasos de 1 cada 100 m (mientras se presiona de manera prolongada el pulsador (2, fig. 14) "▼" los segundos no parpadean).

Si se presiona el pulsador (1, fig. 14) "▲" la regulación termina y en el display del salpicadero del depósito se puede ver "SETTING" nuevamente evidenciado en verde (5, fig. 58).

Para salir de la función, seleccionar la leyenda "EXIT" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12).



### Nota

En caso de una interrupción de la batería, al restablecerse la tensión y en el sucesivo (Key-On), siempre es necesario configurar nuevamente el reloj (se reactiva automáticamente de 00:00).

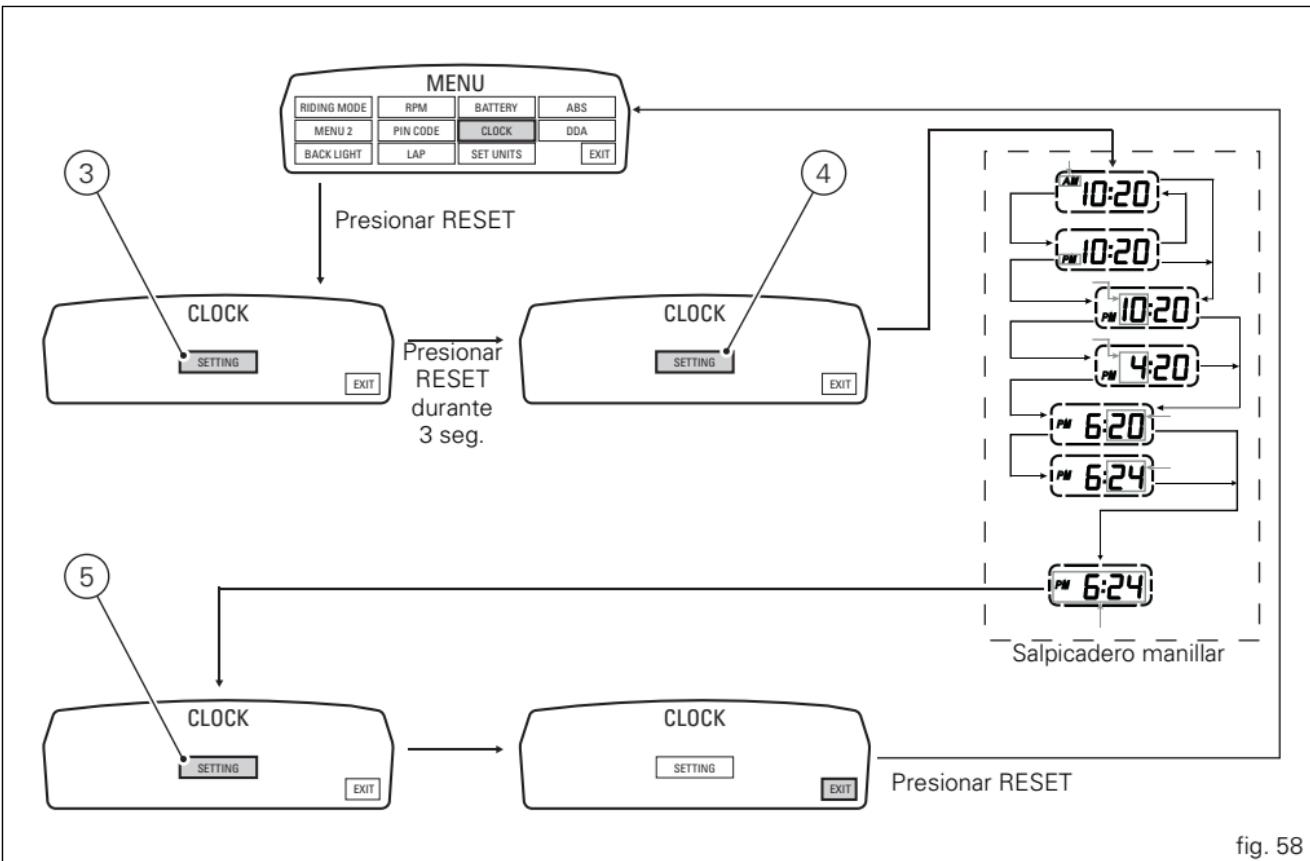


fig. 58

## Función modificación Unidad de Medida

Esta función permite cambiar las unidades de medida de los valores visualizados.

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de "setting" pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "SET UNITS" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página siguiente.

Seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" el valor del cual se desea modificar la unidad de medida correspondiente y presionar nuevamente el pulsador de reset (12, fig. 12).

El salpicadero visualiza los valores que se pueden modificar; seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" el valor que se desea modificar y presionar nuevamente el pulsador de reset (12, fig. 12).

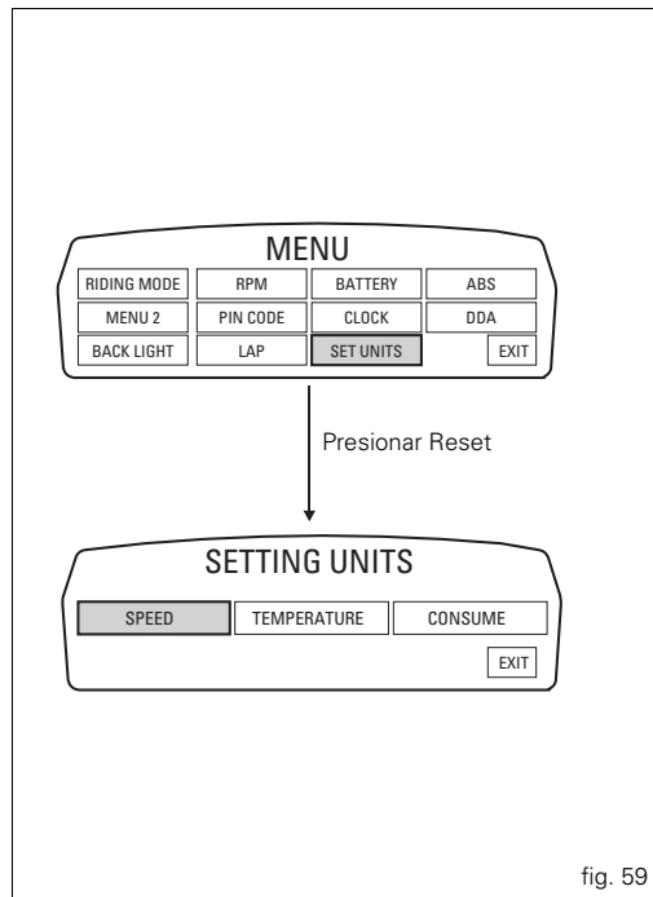


fig. 59

## Configuración "SPEED"

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

En el display se evidencia en verde la unidad de medida actualmente programada; con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" desplazar la flecha de izquierda sobre la nueva configuración y confirmar presionando el pulsador de reset (12, fig. 12).

Cuando se memoriza la configuración, al volver a la visualización principal estarán presentes las eventuales nuevas unidades de medida programadas.

- 1) Km/h: programando esta condición los siguientes valores corresponderán con las unidades de medida:
  - TOT, TRIP1, TRIP2, TRIP FUEL: Km
  - Velocidad Vehículo y Velocidad MEDIA (SPEED AVG): Km/h
- 2) mph: programando esta condición los siguientes valores corresponderán con las unidades de medida:
  - TOT, TRIP1, TRIP2, TRIP FUEL: millas
  - Velocidad Vehículo y Velocidad MEDIA (SPEED AVG): mph.

Para salir de la regulación, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) con la palabra "EXIT" evidenciada.

## Configuración "TEMPERATURE"

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

En el display se evidencia en verde la unidad de medida actualmente programada; con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" desplazar la flecha de izquierda sobre la nueva configuración y confirmar presionando el pulsador de reset (12, fig. 12).

Cuando se memoriza la configuración, al volver a la visualización principal estarán presentes las eventuales nuevas unidades de medida programadas.

- 3) °C: programando esta condición los siguientes valores corresponderán con las unidades de medida:
  - Temperatura líquido refrigerante motor y T\_AIR: °C
- 4) °F: programando esta condición los siguientes valores corresponderán con las unidades de medida:
  - Temperatura líquido refrigerante motor y T\_AIR: °F

Para salir de la regulación, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) con la palabra "EXIT" evidenciada.

## Configuración “CONSUME”

Esta función permite cambiar las unidades de medida del Consumo Medio e Instantáneo.

En el display se evidencia en verde la unidad de medida actualmente programada; con los pulsadores (1, fig. 14) “▲” o (2, fig. 14) “▼” desplazar la flecha de izquierda sobre la nueva configuración y confirmar presionando el pulsador de reset (12, fig. 12).

Cuando se memoriza la configuración, al volver a la visualización principal estarán presentes las eventuales nuevas unidades de medida programadas.

- 5) Km/L: programando esta condición los siguientes valores corresponderán con las unidades de medida:
    - CONS. y CONS. AVG: Km/L
  - 6) L/100: programando esta condición los siguientes valores corresponderán con las unidades de medida:
    - CONS. y CONS AVG: L/100
  - 7) mpgal UK: programando esta condición los siguientes valores corresponderán con las unidades de medida:
    - CONS. y CONS AVG: mpgal UK
  - 8) mpgal USA: programando esta condición los siguientes valores corresponderán con las unidades de medida:
    - CONS. y CONS AVG: mpgal USA
- Para salir de la regulación, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) con la palabra “EXIT” evidenciada.

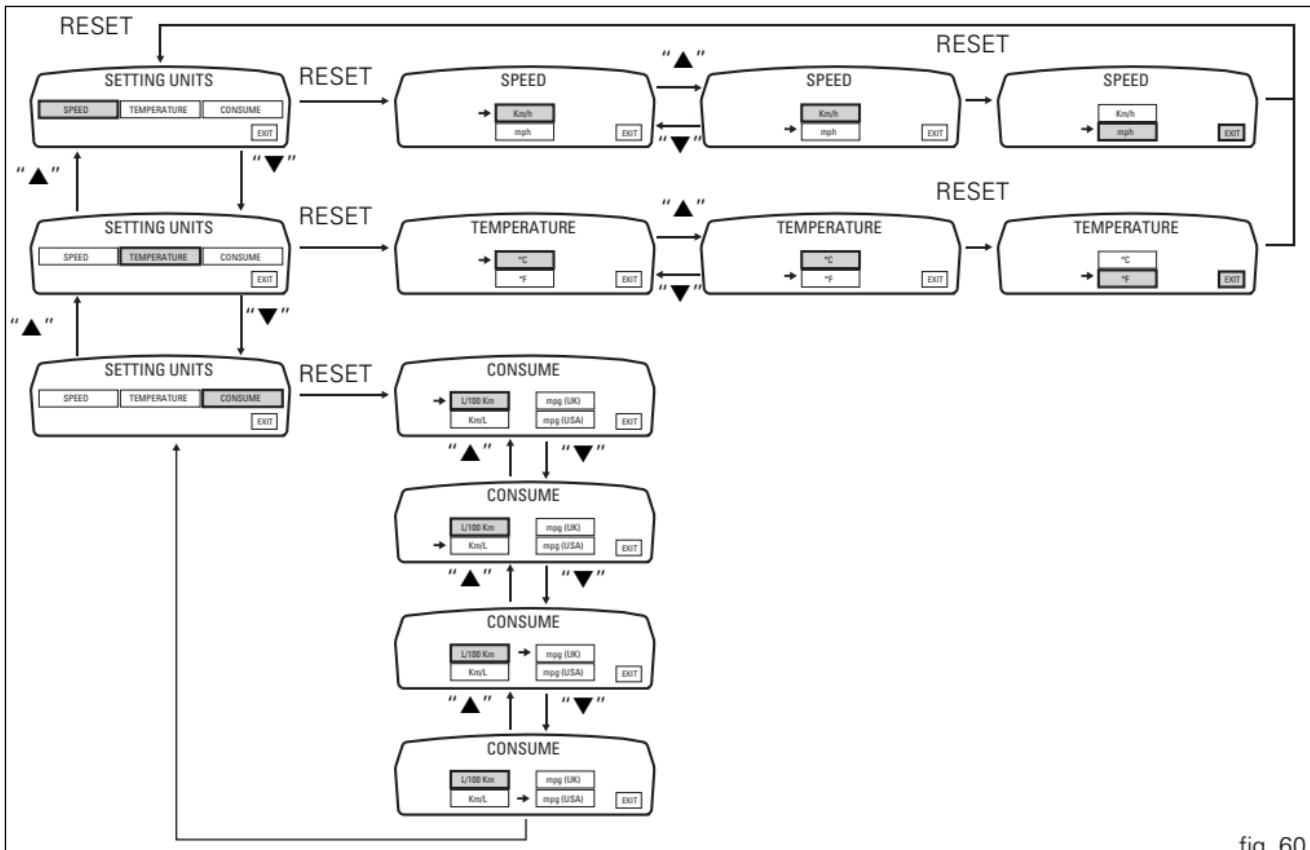


fig. 60

## Función desactivación ABS

Esta función permite activar o desactivar el sistema ABS. Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de "setting" pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "ABS" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página siguiente.

En el display se visualiza el estado de la función (ON en verde u OFF en amarillo); con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" desplazar la flecha de izquierda sobre la nueva configuración y confirmar presionando el pulsador de reset (12, fig. 12) durante 3 segundos.

Al finalizar los 3 segundos, el sistema controla si efectivamente la operación se ha realizado correctamente; durante este tiempo de control se visualiza el mensaje "PLEASE WAIT....".

Al finalizar el tiempo de control se visualizará la nueva condición.



### Nota

Si la desactivación no ha tenido éxito aconsejamos repetir el procedimiento. Si el problema persiste dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

Para salir de la regulación, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) con la palabra "EXIT" evidenciada.

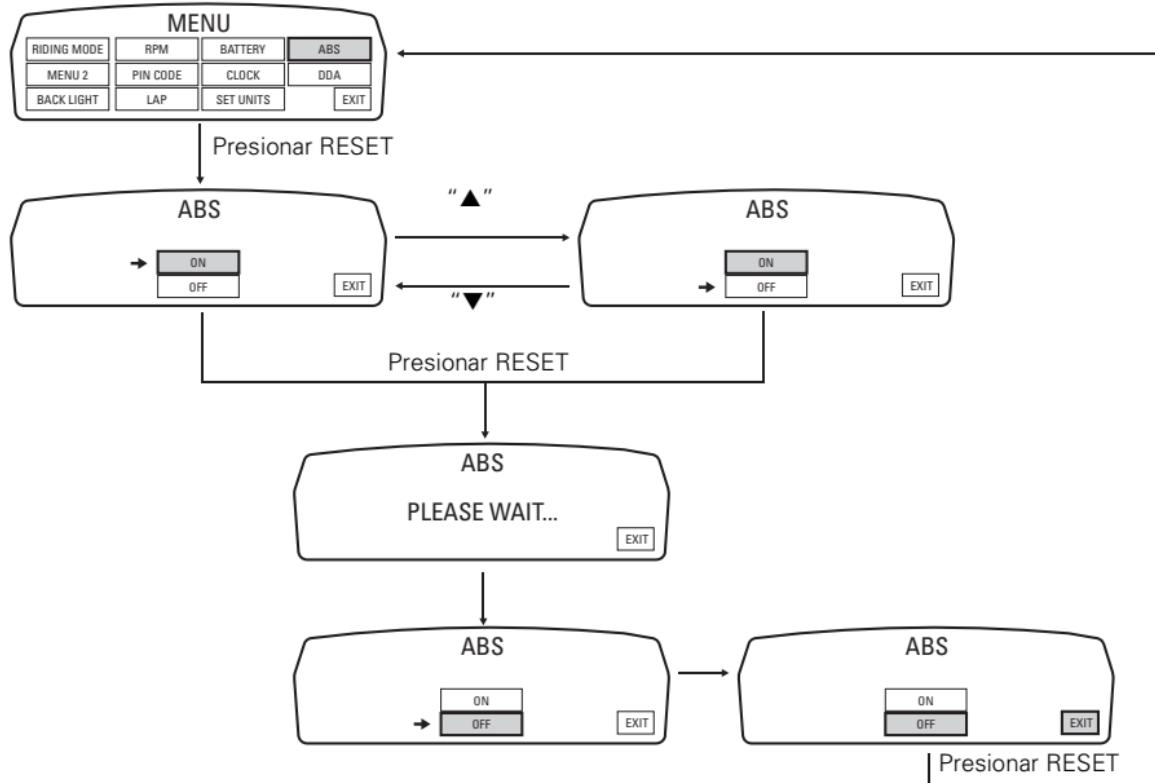


fig. 61

## Sistema Immobilizer

Para aumentar la seguridad contra los robos, la motocicleta ha sido equipada con un sistema electrónico de bloqueo del motor (IMMOBILIZER) que se activa automáticamente cada vez que se apaga el cuadro.

La empuñadura de cada llave contiene un dispositivo electrónico que cumple la función de modular la señal emitida durante la puesta en marcha a través de una antena especial colocada debajo del asiento. La señal modulada constituye la "palabra clave", siempre diferente en cada encendido, con la cual la central reconoce la llave y, sólo bajo esta condición, admite la puesta en marcha del motor.

### Llaves (fig. 62)

Junto con la motocicleta se entregan:

- N° 1 Llave activa (1, fig. 62).
- N° 1 Llave pasiva (2, fig. 62).

Las mismas contienen el código utilizado por el sistema "Hands free" para ejecutar el key-on, en distintas modalidades.

La llave activa (1, fig. 63) es la que se usa normalmente, presionando el pulsador (A, fig. 63) se abre completamente la parte metálica, posición (B, fig. 63). Presionando el pulsador (A, fig. 63) es posible colocar la parte metálica en la posición intermedia (C, fig. 63); una vez que se ha alcanzado esta posición soltar el pulsador para bloquearla.

La parte metálica se esconde empujándola dentro de la empuñadura.

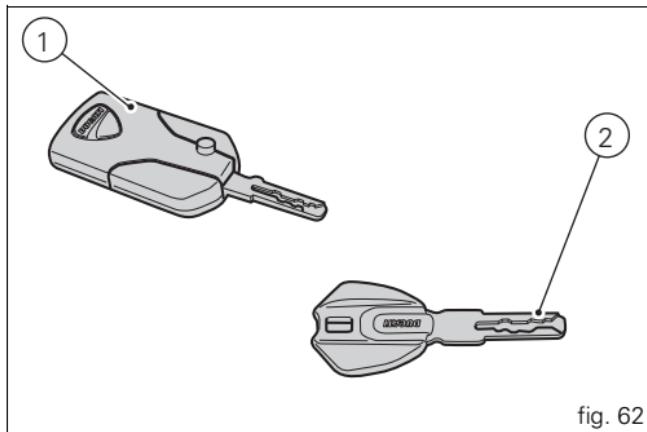


fig. 62

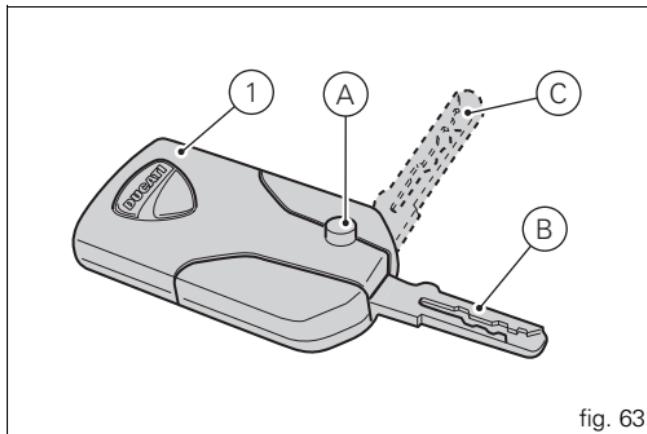


fig. 63

Dentro de la llave activa se encuentra una batería que se debe reemplazar cuando, durante el encendido del salpicadero, se visualiza el "warning" de bajo nivel de batería de la llave (fig. 64).

### Nota

En estos casos se recomienda sustituir la batería lo más pronto posible (pág. 88).

Cuando el nivel de carga desciende por debajo de un cierto límite, la llave puede trabajar sólo en modalidad pasiva, es decir cómo si fuera una llave pasiva: en este caso no se visualiza ningún mensaje en el salpicadero.

### Atención

Se recomienda no viajar con la llave (1 o 2, fig. 62) introducida en la cerradura de la tapa del depósito o del asiento, dado que podría salirse y constituir un peligro potencial. Además, si es golpeada, podrían dañarse tanto la llave como el circuito integrado a la misma.

Conducir en condiciones meteorológicas adversas, con la llave introducida, podría dañar el circuito integrado a la misma.

Nunca dejar la llave en la motocicleta durante el lavado de la misma, dado que su falta de hermeticidad podría dañarla.



fig. 64

## Sustitución de la batería de la llave activa

Utilizar solamente baterías de iones de litio CR 2032 de 3 Volt.

### Nota

No es necesario programar nuevamente las llaves después de sustituir la batería.

Extraer la parte metálica de la batería.

Abrir los cascos de plástico de la empuñadura haciendo palanca con una moneda grande (moneda de 2 €) como se muestra en la fig. 65.

### Importante

Introducir la moneda sólo en el punto indicado. No utilizar otros objetos en otros puntos distintos del indicado, dado que se podría dañar el circuito integrado y/o la junta de protección.

Después de haber separado los cascos de plástico, extraer el circuito impreso (1, fig. 66) haciendo PALANCA DELICADAMENTE debajo del mismo con un pequeño destornillador plano, como se muestra en la figura.

### Importante

Introducir la punta del destornillador plano debajo del circuito impreso, prestando la máxima atención para no dañarlo. No hacer fuerza en la batería o en el porta-batería.

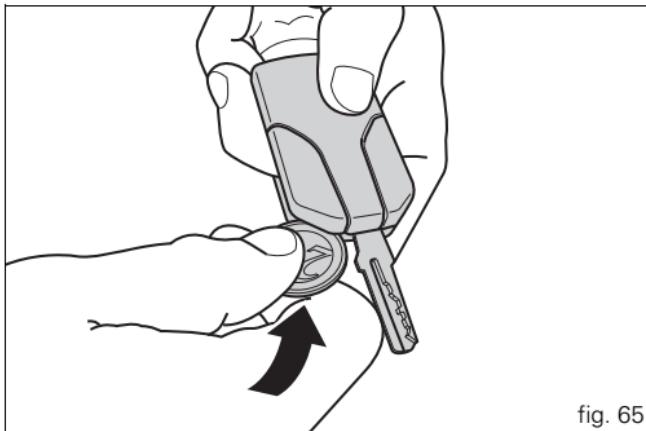


fig. 65

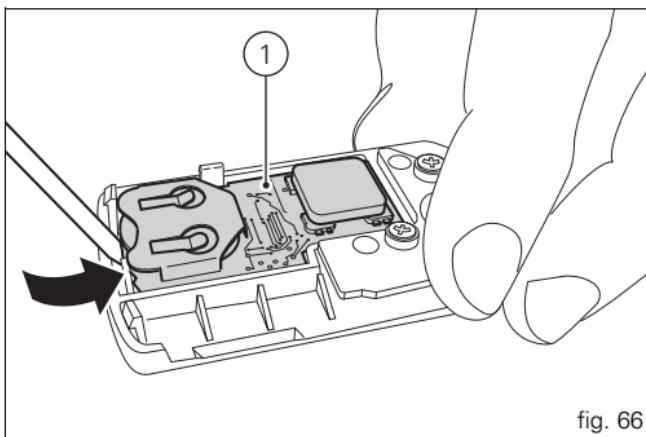


fig. 66

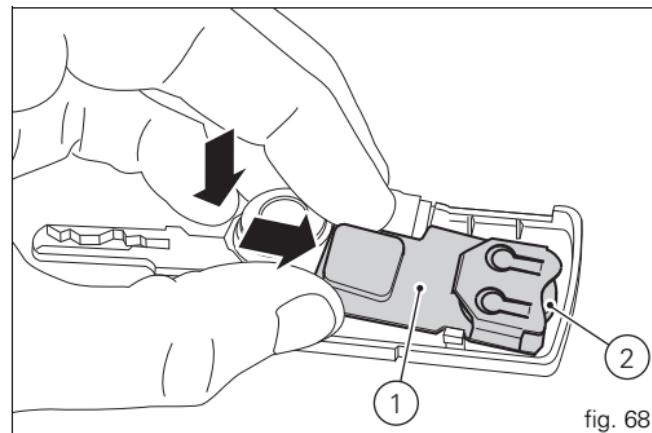
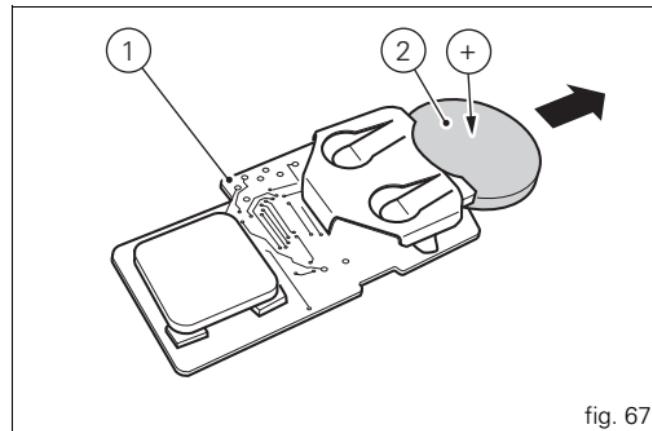
Extraer la batería (2, fig. 67) del circuito impreso (1, fig. 67) y sustituirla con una nueva.

Prestar atención a la polaridad: el polo positivo (+) debe estar hacia arriba.

### ● Importante

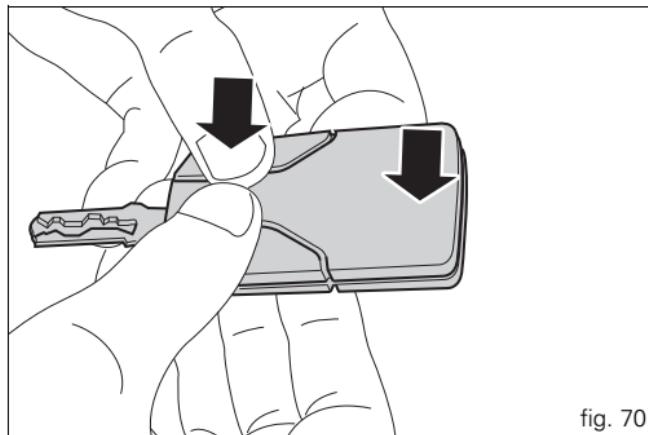
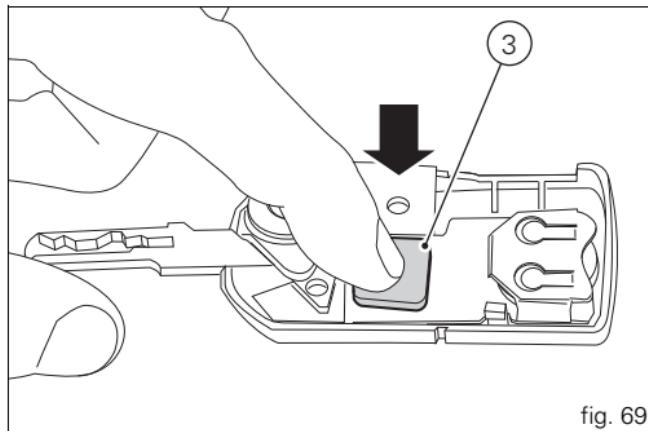
Usar sólo las baterías del tipo indicado.

Colocar nuevamente el circuito impreso (1, fig. 68) del lado con batería (2, fig. 68) en el casco de plástico.



Ejercer una ligera presión en la antena (3, fig. 69) del circuito impreso hasta escuchar el clic que identifica el enganche.

Alinear los dos cascos de la empuñadura y ejercer presión en las zonas indicadas por las flechas (fig. 70) para cerrarlos. Controlar que se escuche el típico "clic" que indica el cierre efectivo y que la llave esté bien cerrada.



## Duplicado de las llaves

Cuando el cliente necesita llaves adicionales, debe dirigirse a la red de asistencia DUCATI llevando consigo todas las llaves que dispone.

La red de asistencia Ducati memorizará todas las llaves nuevas y las llaves de las que ya dispone el cliente.

La red de asistencia Ducati podrá pedir al cliente que demuestre que es el propietario de la motocicleta.

Los códigos de las llaves que no se presenten durante el procedimiento de memorización serán cancelados de la memoria para garantizar que las llaves eventualmente extraviadas no puedan poner en marcha el motor.

## Procedimiento de desbloqueo Immobilizer

Este procedimiento permite efectuar la puesta en marcha "temporal" del vehículo en caso de mal funcionamiento del Sistema HF (Hands Free).



### Nota

Se debe activar la función PIN CODE introduciendo el propio PIN de 4 cifras en el salpicadero, en caso contrario no se podrá realizar la puesta en marcha temporal en caso de mal funcionamiento.



### Atención

El código PIN debe ser activado (memorizado) por el propietario del vehículo; si hubiese otro PIN memorizado, dirigirse al Concesionario Autorizado Ducati para que ponga en cero la función. Para ejecutar este procedimiento, es posible que el Concesionario Autorizado Ducati le solicite los papeles que demuestran que Ud. es el propietario del vehículo.

## Función activación PIN CODE

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de "setting" pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "PIN CODE" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página siguiente.



### Nota

Si al entrar en esta función se visualiza el mensaje "MODIFY PIN CODE" significa que existe un PIN y por lo tanto la función ya está activada.

Al entrar en la función, el display visualiza el mensaje "INSERT NEW PIN CODE" y debajo una línea de cuatro puntos "----" en verde; introducir un código de 4 cifras.

Introducción del código:

presionar el pulsador de reset (12, fig. 12).

Cada vez que se presiona el pulsador (2, fig. 14) "▼" el número evidenciado se incrementa de "0" a "9" para regresar a "0";

presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para confirmar el número.

Repetir el procedimiento hasta la cuarta cifra.

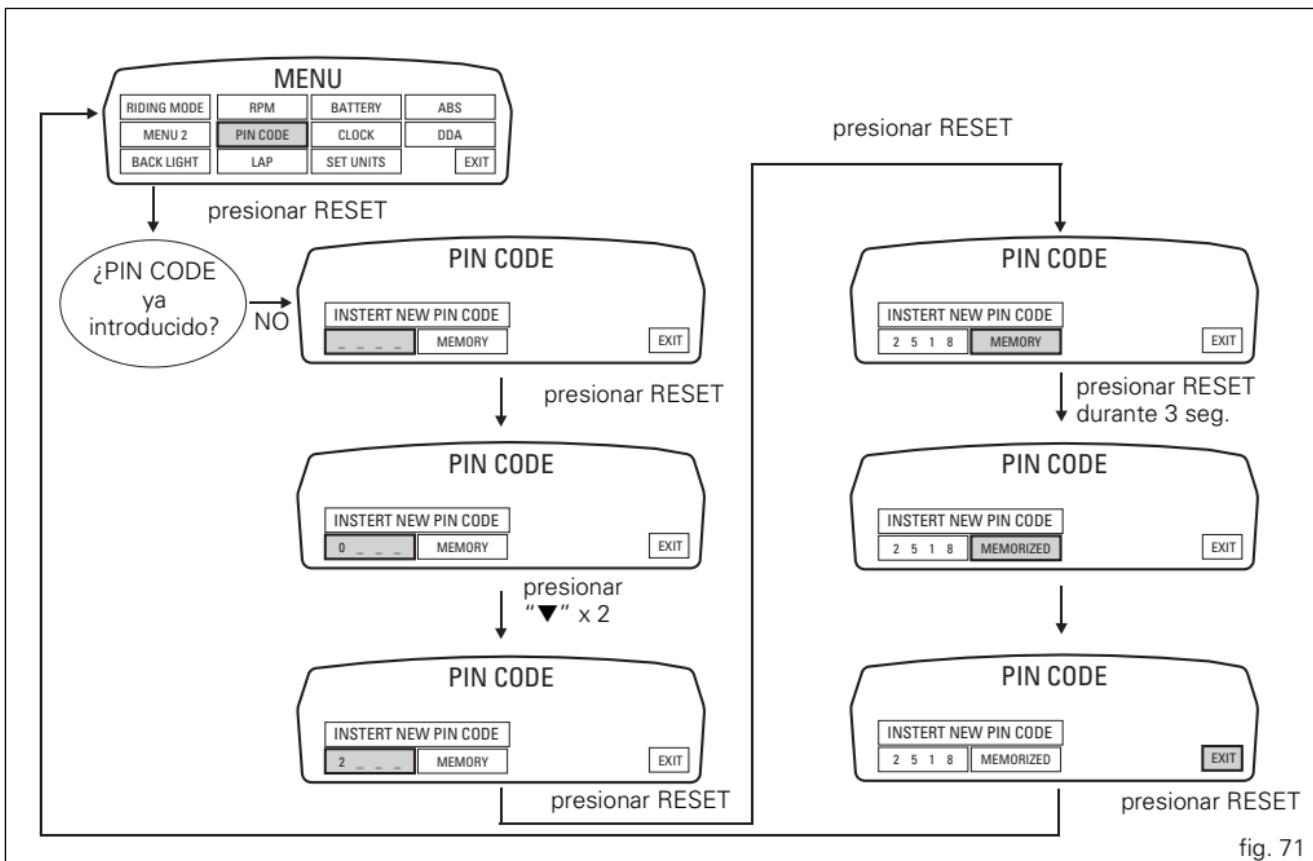
Presionar nuevamente el pulsador de reset (12, fig. 12) para evidenciar la palabra "MEMORY".

Para memorizar el nuevo PIN ingresado presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) durante 3 segundos, con la palabra "MEMORY" en verde.

Para confirmar que el PIN ha sido memorizado, el display visualiza la palabra "MEMORIZED" durante unos 2 segundos, luego automáticamente se evidencia la palabra "EXIT".

A partir de este momento, cuando se accede nuevamente a la función "PIN CODE" se visualizará el mensaje "MODIFY PIN CODE" y será posible modificar nuevamente el PIN ilimitadamente.

Para salir de la regulación, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) con la palabra "EXIT" evidenciada.



## Función modificación PIN CODE

Esta función permite modificar el propio PIN CODE de cuatro cifras.

Para entrar en la función es necesario visualizar el menú de "setting" pág. 48, seleccionar con los pulsadores (1, fig. 14) "▲" o (2, fig. 14) "▼" la función "PIN CODE" y presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para entrar en la página siguiente.

### Nota

Si entrando en esta función se visualiza directamente el mensaje "INSERT NEW PIN CODE" y la línea de puntos "----" significa que la función no está activada porque nunca ha sido introducido el PIN CODE. Ingresar el propio PIN como se describe en el párrafo precedente "Función activación PIN CODE".

Al entrar en la función, el display visualiza el mensaje "MODIFY PIN CODE", debajo "OLD PIN" y una línea de cuatro puntos "----" en verde; introducir el código de 4 cifras.

### Nota

Para modificar el PIN es necesario conocer el PIN previamente memorizado.

Introducir el "antiguo" código PIN (OLD PIN).

Presionar el pulsador de reset (12, fig. 12); cada vez que se presiona el pulsador (2, fig. 14) "▼" el número evidenciado se incrementa de "0" a "9" para regresar a "0"; presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para confirmar el número; repetir el procedimiento hasta la cuarta cifra; presionar nuevamente el pulsador de reset (12, fig. 12) para confirmar.

Si el código introducido es incorrecto, el salpicadero visualiza nuevamente la línea de cuatro puntos "----" para repetir el tentativo de introducción del código.

En cambio, si el código introducido es correcto, automáticamente se evidencia en verde la palabra "CORRECT" durante 2 segundos aproximadamente y luego se evidencia automáticamente la línea de cuatro puntos "----" al lado del mensaje "NEW PIN"; introducir el "nuevo" código de 4 cifras.

Presionar el pulsador de reset (12, fig. 12); cada vez que se presiona el pulsador (2, fig. 14) "▼" el número evidenciado se incrementa de "0" a "9" para regresar a "0"; presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para confirmar el número; repetir el procedimiento hasta la cuarta cifra; presionar nuevamente el pulsador de reset (12, fig. 12) para confirmar.

Automáticamente se evidencia la palabra "MEMORY".

Para memorizar el nuevo PIN ingresar presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) durante 3 segundos, con la palabra "MEMORY" en verde.

Como confirmación que el nuevo PIN ha sido memorizado, el display visualiza la palabra "MEMORIZED" durante unos 2 segundos, luego automáticamente se evidencia la palabra "EXIT".

Para salir de la regulación, presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) con la palabra "EXIT" evidenciada.

### Nota

Se puede modificar el propio PIN CODE una cantidad infinita de veces.

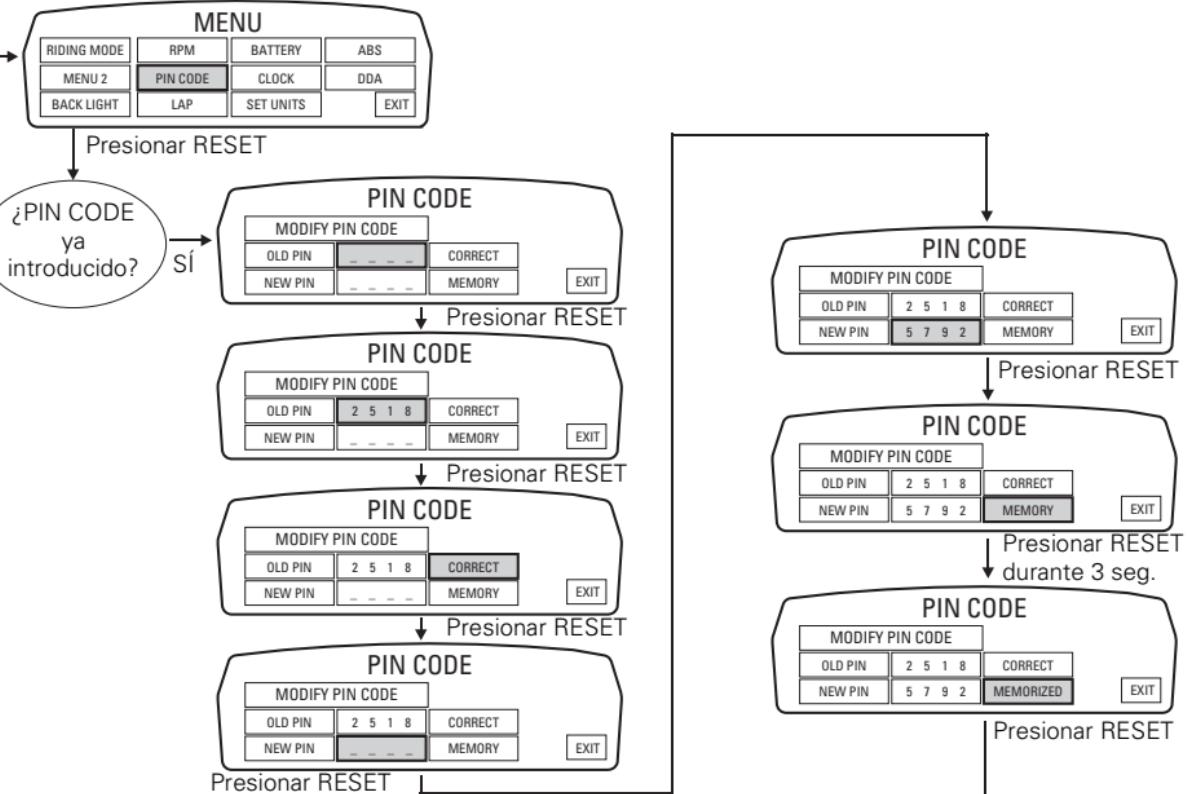


fig. 72

## Control de las luces

### Control del faro

La regulación automática de apagado del faro, permite reducir el consumo de la batería.

En el Key-On las luces de carretera y de cruce están apagadas (Off).

Al arrancar el motor se activará automáticamente la luz de cruce; desde ese momento en adelante estará activo el funcionamiento "normal": será posible cambiar de luz de cruce a luz de carretera (con el pulsador 11, fig. 12) o realizar el "FLASH" (con el pulsador 11, fig. 12). Si en el Key-On no se enciende el motor es posible, de todas maneras, activar las luces presionando el pulsador en el conmutador izquierdo de luces de cruce / de carretera (pulsador 11, fig. 12); con la "primera" presión se activan las luces de cruce; a partir de este momento con el mismo pulsador se puede activar y desactivar la luz de carretera (si dentro de los 60 segundos no se enciende el motor, la luz de cruce o de carretera activada se apaga).

Si se activó el faro antes de poner en marcha el motor con el procedimiento descrito, durante el arranque del vehículo el faro se apaga automáticamente y se activa nuevamente cuando el motor está completamente en marcha.

### Indicadores de dirección (regreso automático)

El salpicadero controla el regreso automático de los indicadores de dirección.

Después de haber activado uno de los dos indicadores de dirección, se pueden desactivar con el pulsador de reset (12, fig. 12).

Si no se realiza el "reset" manual, el salpicadero desactiva automáticamente el indicador de dirección, después de haber recorrido 500 m (0,3 millas) a partir del momento en que fue activado.

El recuento de la distancia recorrida para la desactivación automática, se activa 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.

## Función “Parking”

Esta función permite activar la modalidad “PARKING”. La función “PARKING” permite activar la luz de posición delantera y trasera cuando la motocicleta está apagada, para que sea visible para aparcar.

Se puede activar la función presionando el pulsador (2, fig. 14) “▼” durante 3 segundos en los primeros 60 segundos posteriores al apagado de la motocicleta.

Cuando se ha activado la función, la indicación permanece visible en el display circular durante 5 segundos y las luces permanecen encendidas durante 2 horas; al finalizar este tiempo se apagan automáticamente.

Para interrumpir la función es necesario encender y apagar el vehículo (Key-On / Key-Off).

### Nota

Si mientras la función está activa, se interrumpe improvisadamente la tensión de la batería, al restablecerse la misma el salpicadero desactiva la función.

### Atención

El uso frecuente de esta función puede reducir notablemente la carga de la batería; Ducati aconseja utilizar esta función sólo si es necesario.



fig. 73

## Indicación “Dirección en posición de bloqueo”

Esta función advierte que la dirección está en la posición correcta para accionar el bloqueo de la dirección.

Los sensores detectan que la dirección está en posición en los primeros 60 segundos posteriores al apagado del vehículo y el salpicadero activa el mensaje en el display durante un máximo de 5 segundos consecutivos.

**WAITING  
FOR  
LOCK**

fig. 74

## Indicación “Bloqueo de la dirección” activado

Esta función advierte que está activo el bloqueo de la dirección.

En los primeros 60 segundos posteriores al apagado del vehículo, es posible activar el bloqueo de la dirección, presionando hacia abajo el pulsador de “RUN”.

Si el bloqueo de la dirección ha sido activado correctamente, el salpicadero visualiza la indicación en el display durante 5 segundos.



### Nota

El bloqueo de la dirección se puede accionar sólo si la dirección está en posición.



fig. 75

# Mandos para la conducción

## 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.

## Posición de los mandos para la conducción de la motocicleta (fig. 76)

- 1) Salpicadero del manillar.
- 2) Sistema "Hands free".
- 3) Salpicadero en el depósito.
- 4) Comutador izquierdo.
- 5) Leva mando embrague.
- 6) Pedal mando freno trasero.
- 7) Comutador derecho.
- 8) Puño giratorio mando acelerador.
- 9) Leva mando freno delantero.
- 10) Pedal mando cambio.

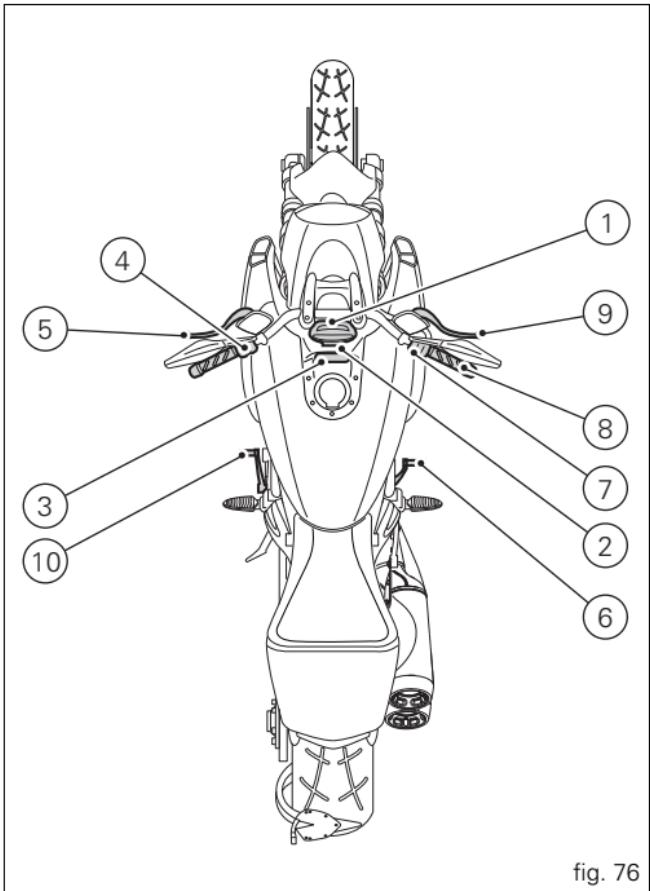


fig. 76

## 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).

El pulsador "Hands free" (7, fig. 79) está colocado en la parte delantera del depósito.

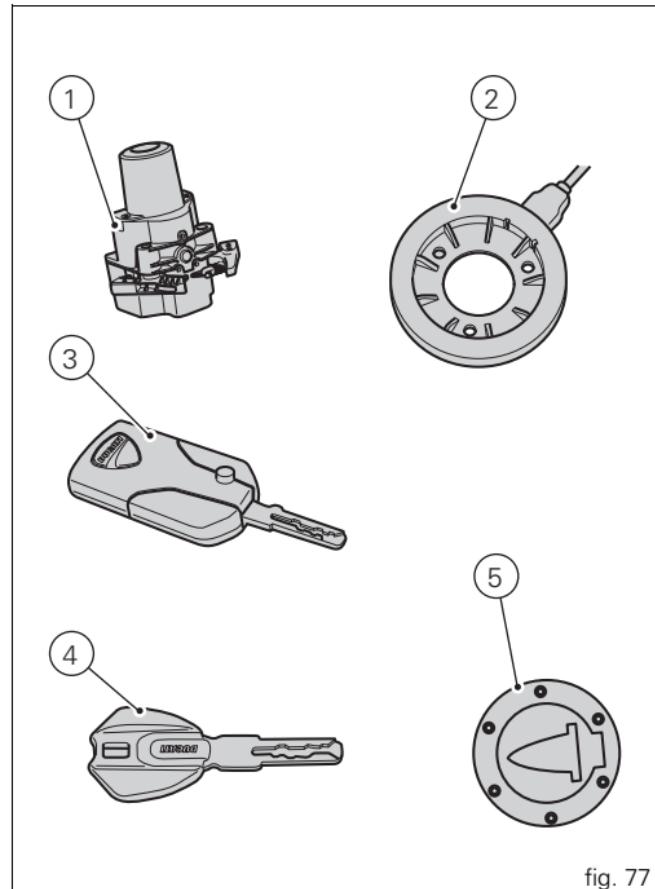


fig. 77

## 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 (1, fig. 77).

El key-off se realiza presionando el pulsador (6) del manillar en el conmutador derecho o presionando el pulsador (7) en el Hands free (1, fig. 77).



**Nota**  
El uso de uno de los dos pulsadores (6) o (7) no excluye el otro, por ej.: es posible encender con uno y apagar con el otro o viceversa.

El key-on es posible sólo en presencia de una de las dos llaves (3, fig. 77) o (4, fig. 77), sino mediante el pin code.

El key-off es posible incluso sin la presencia de la llave (3, fig. 77) o (4, fig. 77).

El key-off se produce cuando la velocidad del vehículo es igual a cero, presionando el pulsador (6) al manillar o presionando el pulsador (7) Hands free; si la velocidad es distinta de cero, se produce sólo presionando el pulsador (7) Hands free.

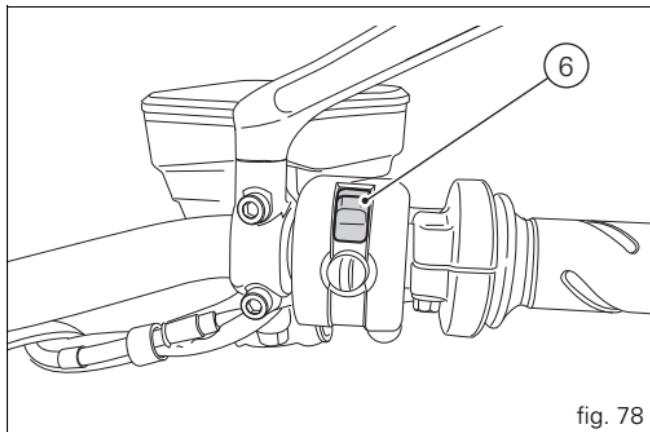


fig. 78

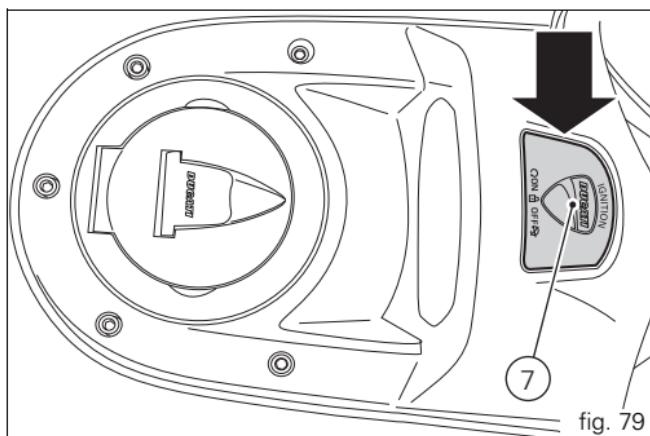


fig. 79



## Nota

La llave activa (3, fig. 77) con batería descargada se comporta como si fuese una llave pasiva (4, fig. 77). El salpicadero señala el estado de la batería descargada.

La parte mecánica de la llave (3) se usa para abrir el tapón del combustible y la cerradura del asiento.

La parte metálica de la llave (3) se encuentra escondida dentro a la misma, presionando el pulsador (A, fig. 80) se abre completamente la parte metálica posición (B, fig. 80). Presionando el pulsador (A, fig. 80) es posible colocar la parte metálica en la posición intermedia (C, fig. 63); una vez que se ha alcanzado esta posición soltar el pulsador para bloquearla.



## Nota

Con el vehículo en "key-on" y "motor apagado", después de treinta segundos consecutivos sin la presencia de la llave activa (3, fig. 80) la motocicleta se apaga automáticamente sin que el usuario ejecute ninguna acción.

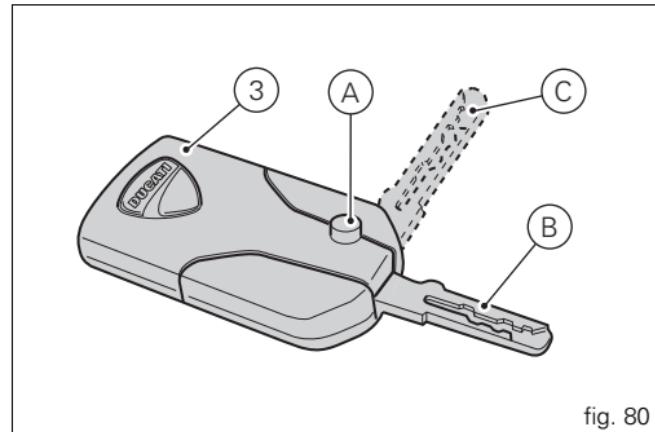


fig. 80

## Key-on/key-off mediante la tecla roja del manillar con llave activa

El key-on se obtiene presionando la tecla roja (6) del manillar en posición ENCENDIDO / APAGADO HANDS FREE y con la presencia de la llave activa (3, fig. 77).

### Nota

La llave activa (3, fig. 77) 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 roja (6) del manillar en posición ENCENDIDO / APAGADO HANDS FREE, incluso sin la presencia de la llave (3, fig. 77) cuando la velocidad del vehículo es igual a cero.

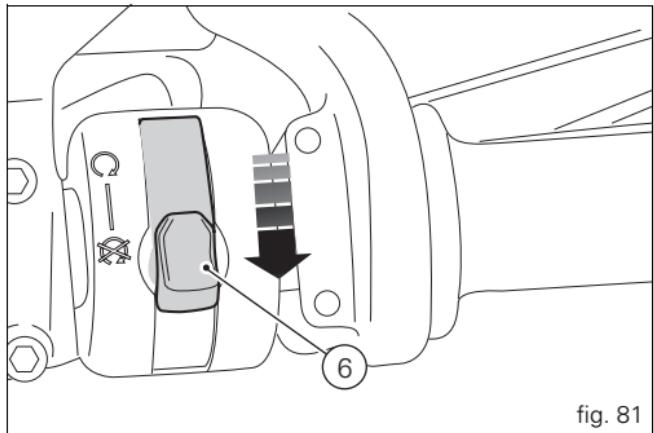


fig. 81

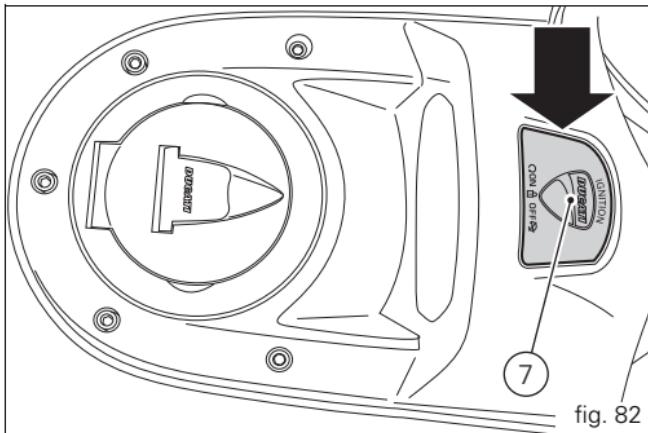
## Key-on/key-off mediante tecla en el bloque Hands free con llave activa

El key-on se obtiene presionando el pulsador (7) en el bloque Hands free (1, fig. 77) y con la presencia de la llave activa (3, fig. 77).

### Nota

La llave activa (3, fig. 77) 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. 77) incluso sin la presencia de la llave (3, fig. 77).



## Key-on/key-off mediante la tecla roja del manillar con llave pasiva

El key-on se obtiene presionando la tecla roja (6) del manillar en posición ENCENDIDO / APAGADO HANDS FREE y con la presencia de la llave pasiva (4, fig. 77).

### Nota

La llave pasiva (4, fig. 77) tiene un radio de acción de pocos cm, por lo tanto la llave (4, fig. 77) debe estar cerca de la antena (2). Para acceder a la antena (2) quitar el asiento (ver "Desmontaje asiento" en la página 119).

El key-off se obtiene presionando la tecla roja (6) del manillar en posición ENCENDIDO / APAGADO HANDS FREE, incluso sin la presencia de la llave (4, fig. 77) cuando la velocidad del vehículo es igual a cero.

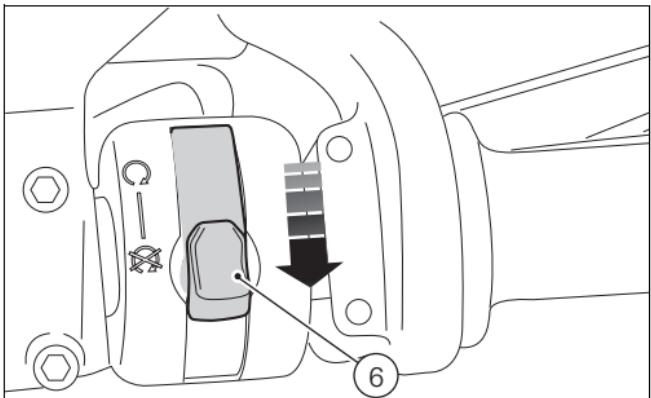


fig. 83

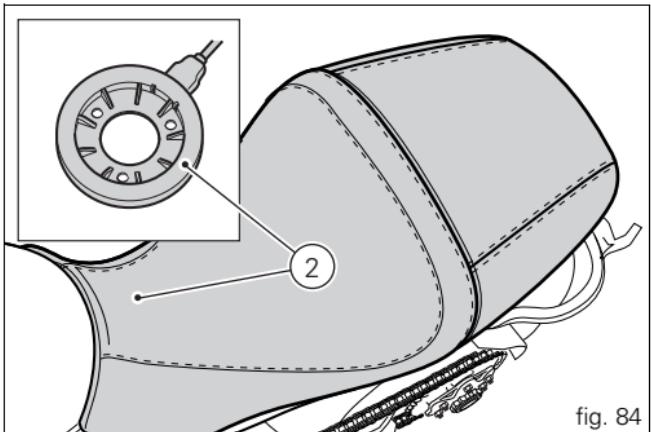


fig. 84

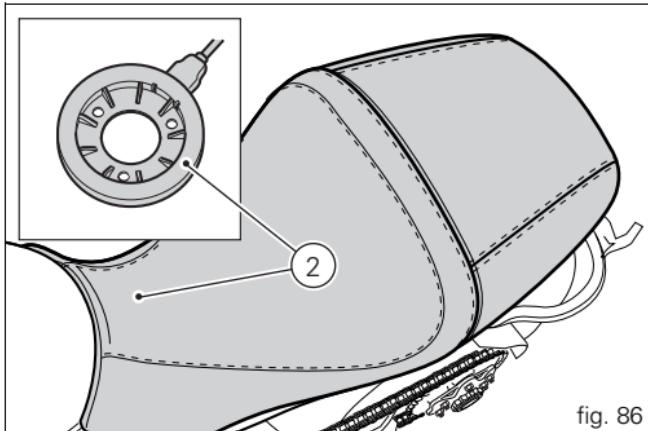
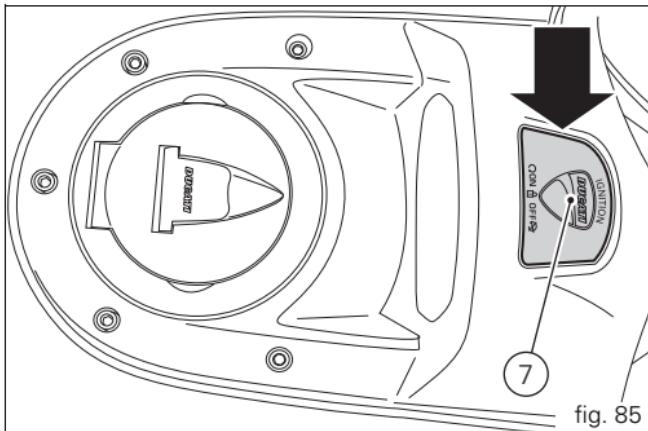
## Key-on/key-off mediante tecla en el bloque hands free con llave pasiva

El key-on se obtiene presionando el pulsador (7) en el bloque hands free y con la presencia de la llave pasiva (4, fig. 77).

### Nota

La llave pasiva (4, fig. 77) tiene un radio de acción de pocos cm, por lo tanto la llave (4, fig. 77) debe estar cerca de la antena (2). Para acceder a la antena (2) quitar el asiento (ver "Desmontaje asiento" en la página 119).

El key-off se obtiene presionando el pulsador (7) en el bloque hands free (1, fig. 77) incluso sin la presencia de la llave (4, fig. 77).



## Key-on/key-off mediante pin code (desbloqueo Immobilizer)

El key-on se obtiene presionando el pulsador (7) en el bloque hands free (1, fig. 77) sin la presencia de las llaves (3, fig. 77) y (4, fig. 77) e introduciendo el pin code en el salpicadero.

El key-off se obtiene presionando el pulsador (6) en el manillar / tecla Hands Free (7) / motor apagado, sin llave.

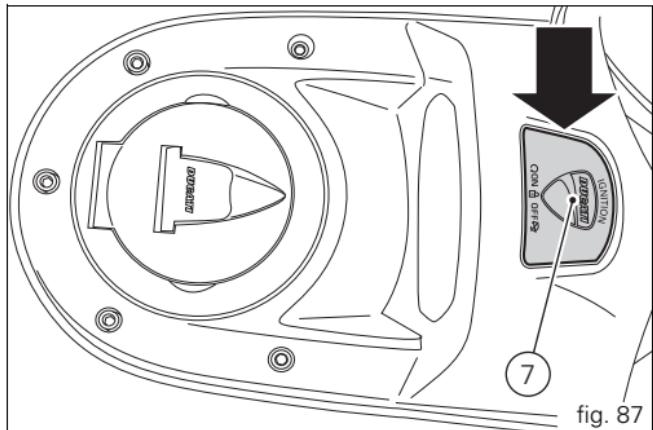
Después de cada key-off, si faltan las llaves, se debe ingresar el pin code al siguiente key-on.

El pin code será introducido por el cliente a la recepción de la motocicleta.

Sin el pin code la función no está activada.

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 activa 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.



## 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 "de emergencia" (7, fig. 87).

Después de haber presionado el pulsador, el salpicadero visualiza en el display el mensaje "INSERT PIN CODE" y debajo una línea de cuatro puntos "----" en verde para introducir el código PIN de 4 cifras.

Introducción del código:

presionar el pulsador de reset (12, fig. 12); cada vez que se presiona el pulsador (2, fig. 14) "▼" el número evidenciado se incrementa de "0" a "9" para regresar a "0";

presionar el pulsador de reset (12, fig. 12) para confirmar el número;

repetir el procedimiento hasta la cuarta cifra;

presionar nuevamente el pulsador de reset (12, fig. 12) para confirmar.

Si el código es incorrecto, el salpicadero visualiza nuevamente la línea de puntos "----" para repetir el tentativo de introducción del código.



### Nota

La inserción del código puede repetirse un número ilimitado de veces; pero el salpicadero se apaga automáticamente 120 segundos después del intento de ingresar el código.

Si el código es correcto, en el display se visualiza, durante 3 segundos, el código parpadeante y la palabra "CORRECT". Al finalizar los 3 segundos, el salpicadero retoma la visualización "normal" (activando todas las indicaciones). A partir de este momento se puede poner en marcha el vehículo con el pulsador de Start (key-on).



### Nota

El arranque está activado hasta que se apaga el vehículo (key-off); en el siguiente intento de arranque, si el problema subsiste, para poder ponerlo en marcha "temporalmente" se debe repetir el procedimiento desde el comienzo.



### 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.

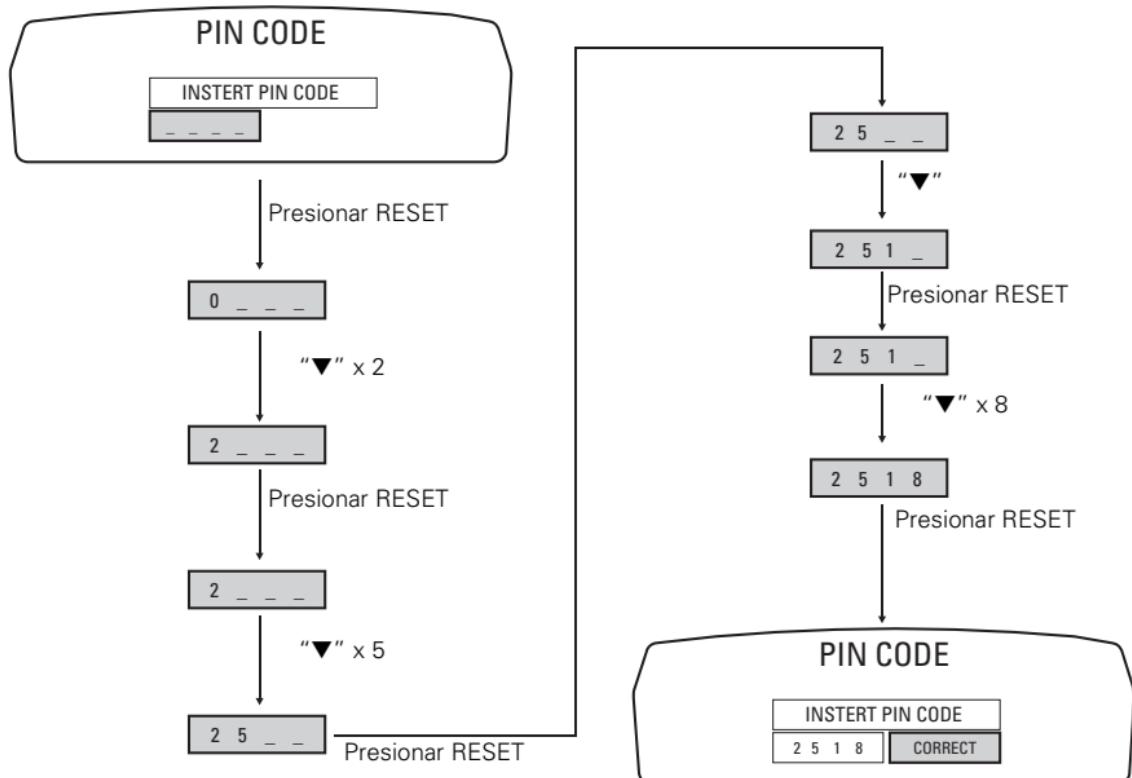


fig. 88

## Conmutador izquierdo (fig. 89)

- 1) Conmutador, mando selección luces, de dos posiciones (fig. 89):
  - (A) cada vez que se presiona hacia abajo se conmuta de luz de cruce encendida a luz de cruce y luz de carretera encendidas
  - (B) presionando lateralmente = ráfaga luz de carretera (FLASH), función "Start-Stop lap".
- 2) Pulsador = indicador de dirección de tres posiciones (fig. 89):
 

posición central = apagado;

posición = giro a la izquierda;

posición = giro a la derecha.
- 3) Pulsador desactivación de los indicadores de dirección, activación modalidad de conducción "Riding mode" y navegación menú.
- 4) Pulsador = claxon.
- 5) Pulsador de navegación menú, scroll display y puesta a cero TRIP1 y TRIP2.
- 6) Pulsador de navegación menú, scroll display.

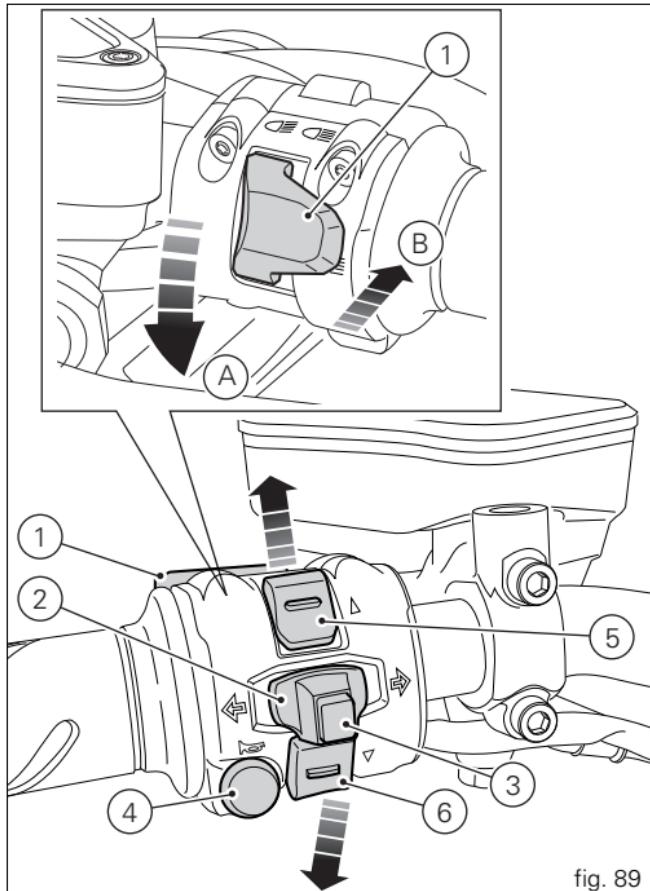


fig. 89

## Leva mando embrague (fig. 90)

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 semimanillar.

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.

Al tirar de la leva (1), se interrumpe la transmisión del motor al cambio y a la rueda motriz. Esta regulación es muy importante para todas las fases de manejo de la motocicleta, especialmente para el arranque.

### Atención

Regular la leva del embrague con la motocicleta parada.

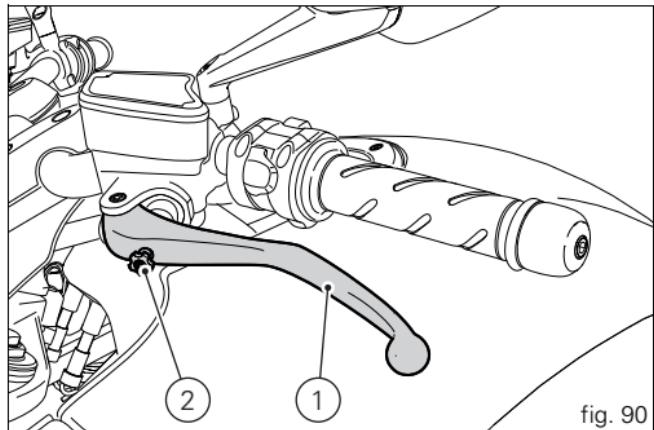


fig. 90

### 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 lateral abierto y el cambio en punto muerto, o con la marcha del cambio engranada, manteniendo presionada la leva del embrague (en este caso, el caballete debe estar levantado).

## Comutador derecho (fig. 91)

- 1) Interruptor rojo ENCENDIDO/APAGADO.
- 2) Pulsador negro ARRANQUE MOTOR.

El interruptor (1) tiene tres posiciones de uso:

- A) al centro: RUN OFF. En esta posición no es posible poner en marcha el motor y todos los dispositivos electrónicos se encuentran apagados.
- B) hacia abajo: ENCENDIDO/APAGADO. En esta posición es posible encender (key-on) y apagar (key-off) el sistema.
- C) hacia arriba: RUN ON. Sólo en esta posición se puede arrancar el motor empujando el pulsador negro (2).

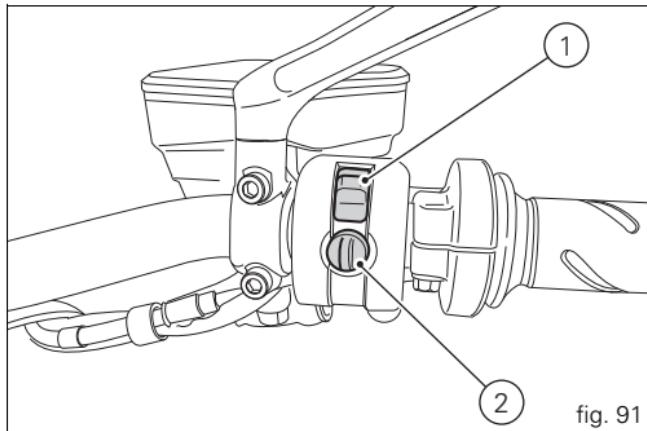


fig. 91

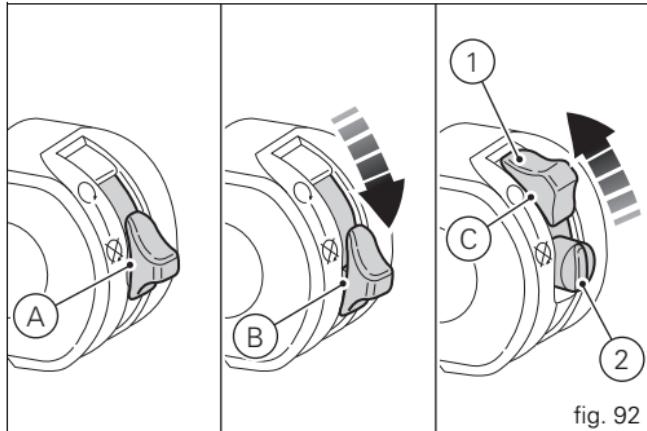


fig. 92

## Puño giratorio mando acelerador (fig. 93)

El puño giratorio (1, fig. 93), 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.

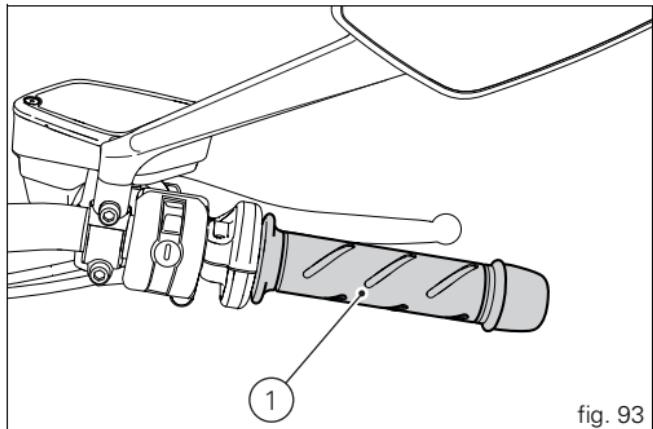


fig. 93

## Leva mando freno delantero (fig. 94)

Presionando la leva (1, fig. 94) 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, fig. 94) de mando consta de un mecanismo (2, fig. 94) para ajustar la distancia del puño en el semimanillar.

Este mecanismo tiene 10 posiciones (2, fig. 94) 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.

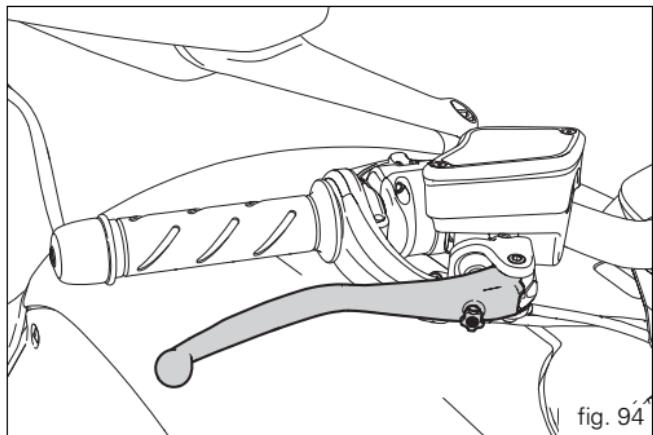


fig. 94

## Pedal mando freno trasero (fig. 95)

Al empujar con el pie el pedal (1, fig. 95) hacia abajo, se acciona el freno trasero.  
El sistema de mando es hidráulico.

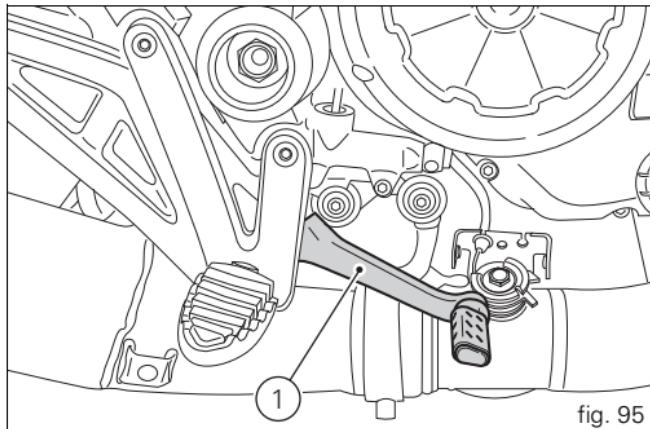


fig. 95

## Pedal mando cambio (fig. 96)

El pedal del cambio (1, fig. 96) tiene una posición de punto muerto N con retorno automático; con esta posición se enciende el testigo N (2, fig. 4) del salpicadero.

El pedal se puede mover:

Hacia abajo = empujar el pedal hacia abajo para acoplar la 1<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> marcha y luego la 3<sup>a</sup>, la 4<sup>a</sup>, la 5<sup>a</sup> y la 6<sup>a</sup>.

A cada desplazamiento del pedal corresponde sólo un cambio de marcha.

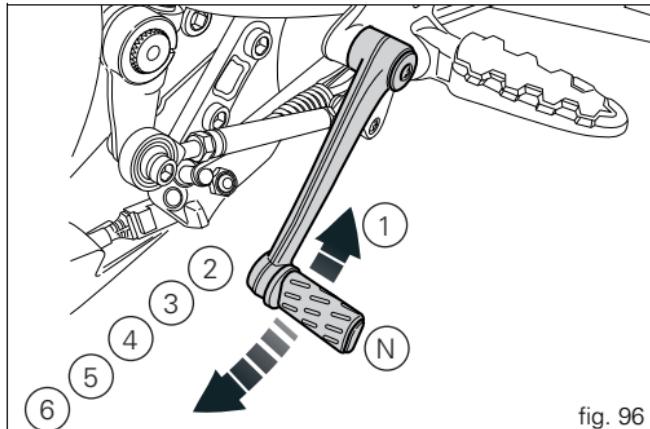


fig. 96

## Ajuste de la posición de los pedales del cambio y del freno trasero

Para satisfacer las exigencias de manejo de cada piloto, es posible modificar la posición de los pedales del cambio y del freno trasero con respecto al estribo.

Para ello hay que proceder de la siguiente manera:

### Pedal mando cambio (fig. 97)

Bloquear la varilla (1) y aflojar las contratuerca (2) y (3).



#### Nota

La tuerca (2) tiene una rosca izquierda.

Girar el vástago (1) trabajando con una llave abierta por la parte hexagonal, llevando el pedal de cambio a la posición deseada.

Apretar las contratuerca contra el vástago.

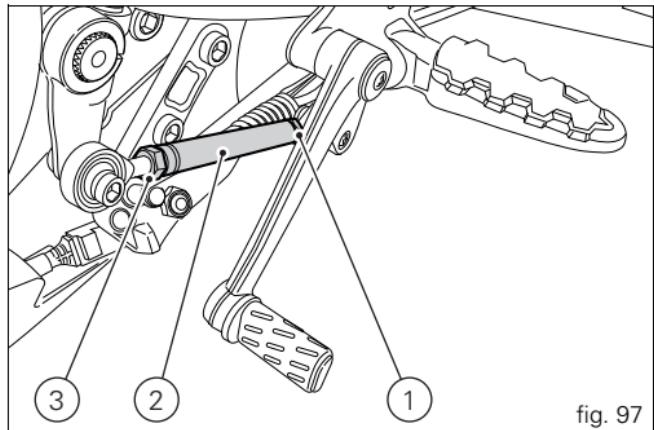


fig. 97

## Pedal mando freno trasero (fig. 98)

Aflojar la contratuerca (7).

Girar el tornillo (6) del dispositivo de ajuste carrera pedal hasta determinar la posición deseada.

Apretar la contratuerca (7).

Accionar el pedal y comprobar que tenga un juego de 1,5–2 mm antes de iniciar la acción de frenado.

De lo contrario hay que modificar la longitud de la varilla de la bomba:

Aflojar la contratuerca (10) en la varilla de la bomba.

Enroscar la varilla (8) en la horquilla (9) para aumentar el juego y desenroscarla para disminuirlo.

Apretar la contratuerca (10) y controlar de nuevo el juego.

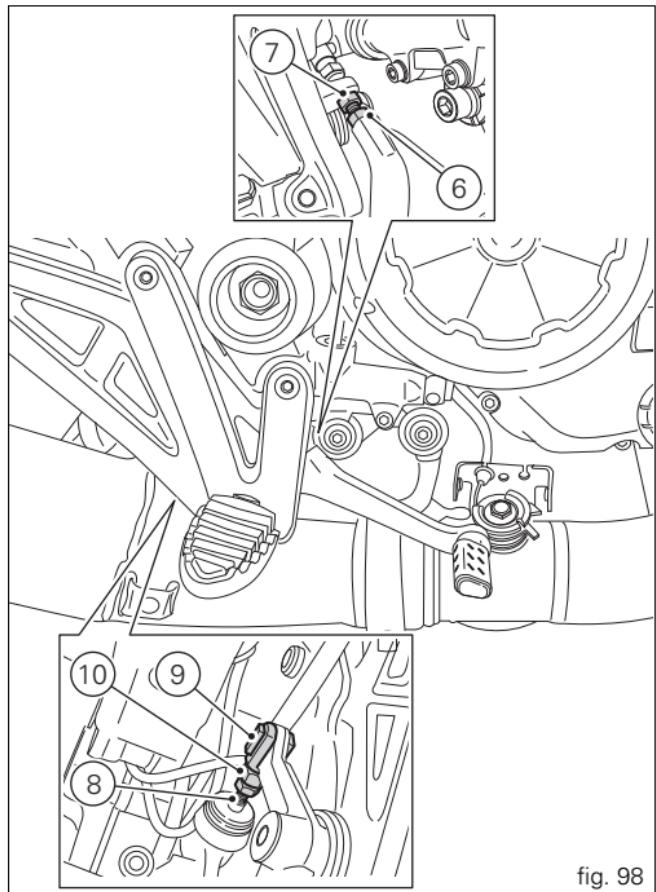


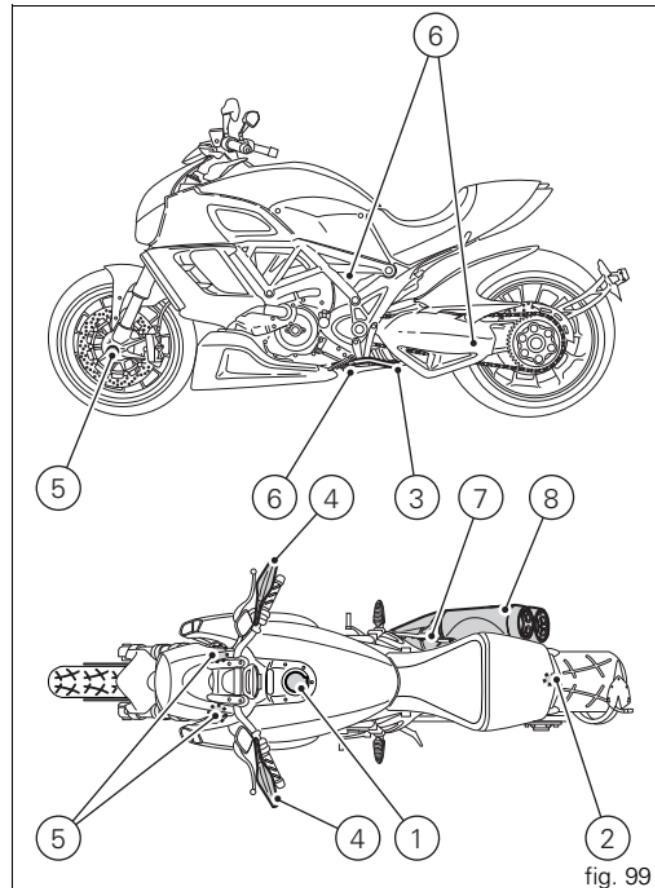
fig. 98

# Elementos y dispositivos principales

ES

## Posición en la motocicleta (fig. 99)

- 1) Tapón depósito combustible.
- 2) Cerradura asiento.
- 3) Caballete lateral.
- 4) Espejos retrovisores.
- 5) Dispositivos de ajuste horquilla delantera.
- 6) Dispositivos de ajuste amortiguador trasero.
- 7) Catalizador.
- 8) Silenciador de escape (consultar "Atención" en la pág. 137).



## Tapón depósito combustible

### Nota

Para abrir o cerrar la tapa del depósito usando la llave activa es necesario colocar la parte metálica en la posición intermedia como indicado en la página 86.

### Abertura

Levantar la tapa (1, fig. 100) 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, fig. 101).

### Cierre

Con la llave introducida, cerrar el tapón (2, fig. 101) presionándolo en su alojamiento. Extraer la llave y cerrar la tapa (1, fig. 100) de protección de la cerradura.

### Nota

Es posible cerrar el tapón sólo con la llave introducida.

### Atención

Después de cada llenado del depósito (consultar pág. 140) controlar siempre que el tapón se encuentre perfectamente colocado y cerrado.

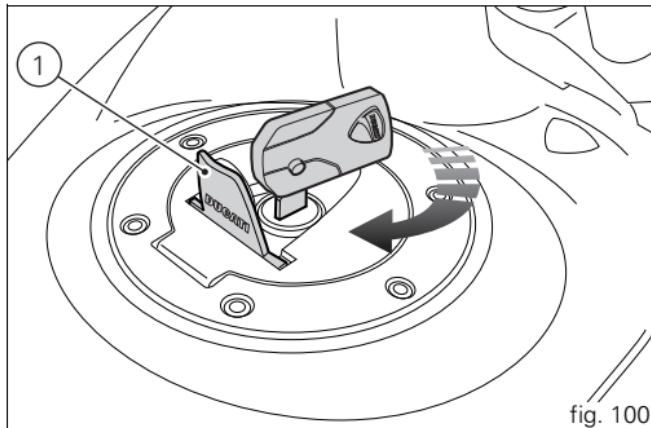


fig. 100

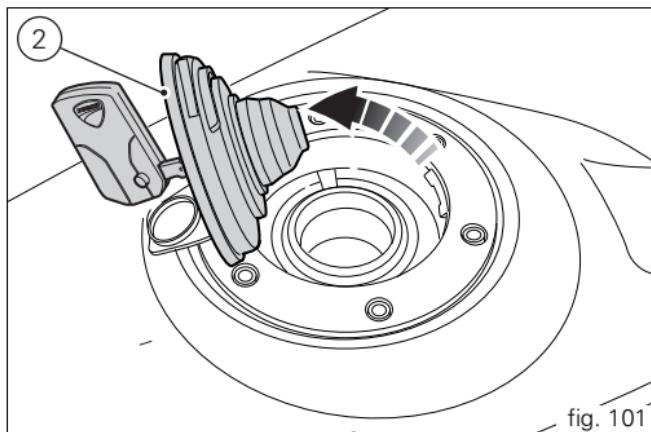


fig. 101

## Cerradura del asiento

Accionando la cerradura (1, fig. 102) es posible quitar el asiento para acceder al compartimiento debajo del asiento y a los dispositivos ubicados debajo de la misma.

## Desmontaje asiento

Introducir la llave activa o pasiva en la cerradura (1, fig. 102), girarla en el sentido de las agujas del reloj y simultáneamente presionar hacia abajo cerca del pestillo para facilitar el desenganche del perno. Tirar hacia atrás el asiento para extraerlo de los topes delanteros.

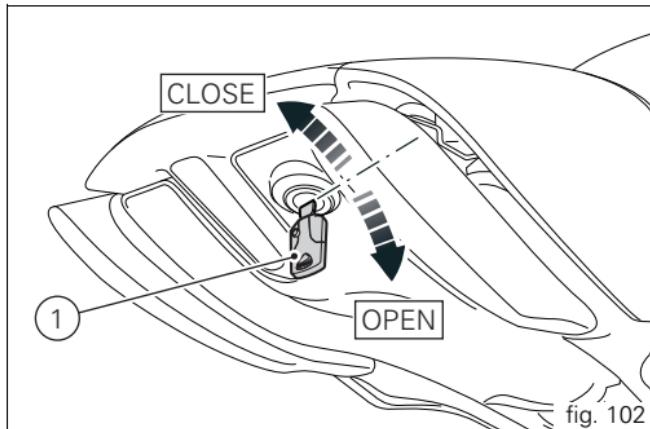


fig. 102

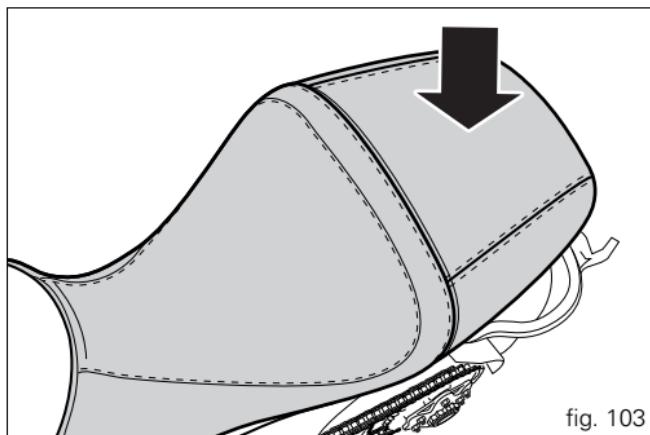


fig. 103

## Cable portacasco



### Nota

El cable portacasco (2, fig. 104) está colocado dentro del kit de herramientas, ver "Accesorios en dotación" en la página 141.

Hacer pasar el cable por el casco e introducir en el perno (3, fig. 104) el extremo del cable. Dejar colgado el casco y montar el asiento para fijarlo.



### Atención

Este dispositivo sirve para la seguridad del casco cuando la motocicleta está aparcada. No dejar el casco enganchado mientras se viaja; podría interferir con el manejo y causar la pérdida del control de la motocicleta.

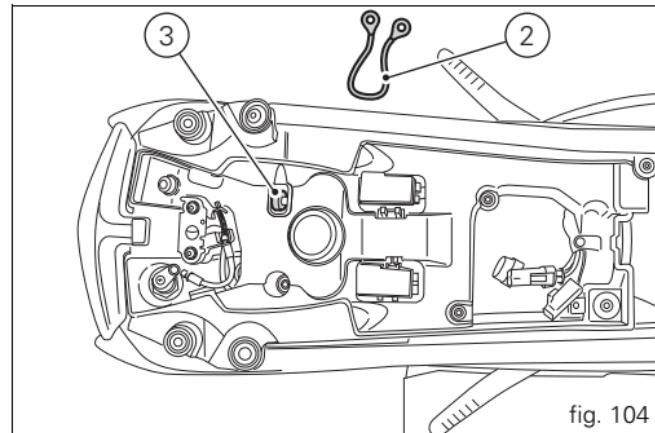


fig. 104

## Montaje asiento

Asegurarse de que todos los elementos estén bien colocados y fijados en el compartimiento debajo del asiento. Enganchar los soportes (4) del fondo del asiento en las partes sobresalientes (5) del bastidor y empujar la extremidad trasera del asiento hasta oír el enganche del pestillo de la cerradura. Asegurarse de que el asiento quede bien fijo en el bastidor y extraer la llave de la cerradura.

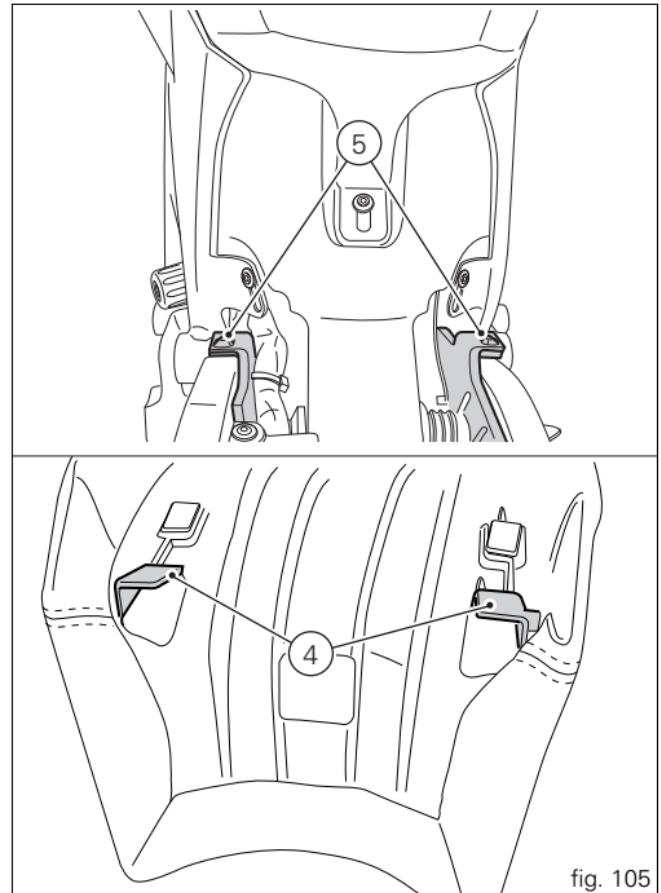


fig. 105

## Caballete lateral (fig. 106)

### Importante

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 suelo.

### Atención

No permanecer sentados en la motocicleta si está aparcada apoyándose sobre el caballete lateral.

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).

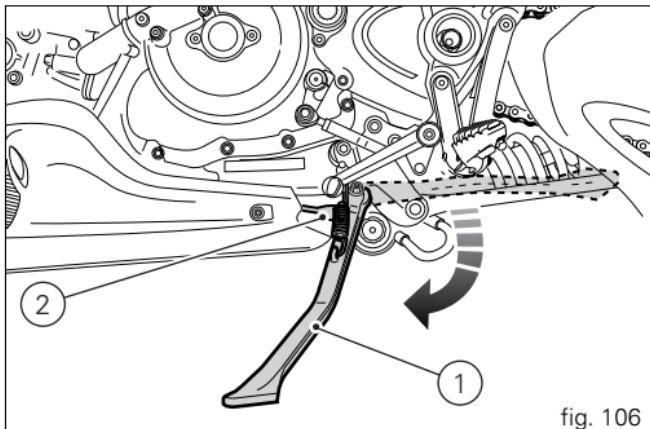


fig. 106

### 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 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 retraído).

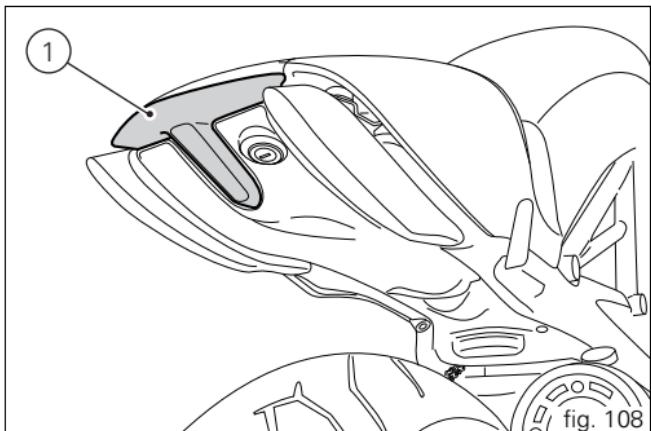
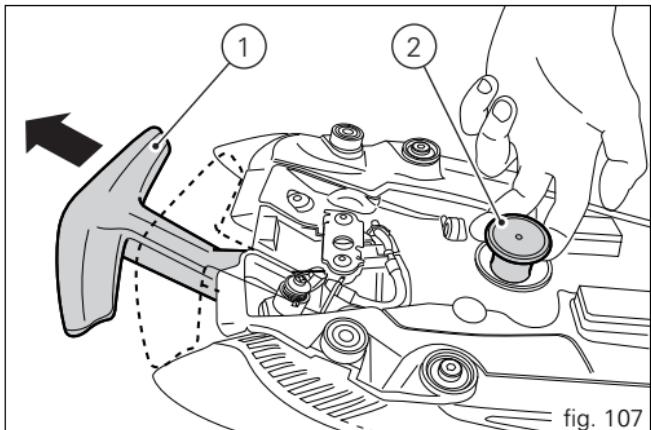
## Asa pasajero

El asa del pasajero (1, fig. 107) está ubicada dentro del cuerpo asiento trasero, para extraerla es necesario quitar el asiento (ver "Desmontaje asiento" en la página 119), levantar el mecanismo (2, fig. 107) y contemporáneamente extraer el asa (1, fig. 107) de su alojamiento hasta alcanzar su máxima extensión.

### Atención

Antes de usarla controlar que el asa del pasajero se encuentre bloqueada en la posición correcta tirando hacia adelante y hacia atrás.

Para reponerla, levantar el mecanismo (2, fig. 107), empujar el asa pasajero (1, fig. 107) en su alojamiento hasta que adhiera completamente al cuerpo asiento trasero (fig. 108) y montar nuevamente el asiento (ver " Montaje asiento" en la página 121).



## Regulación de la horquilla delantera

La horquilla de la motocicleta se regula tanto en la fase de extensión (retorno) como en la de compresión de las barras y en la precarga del muelle.

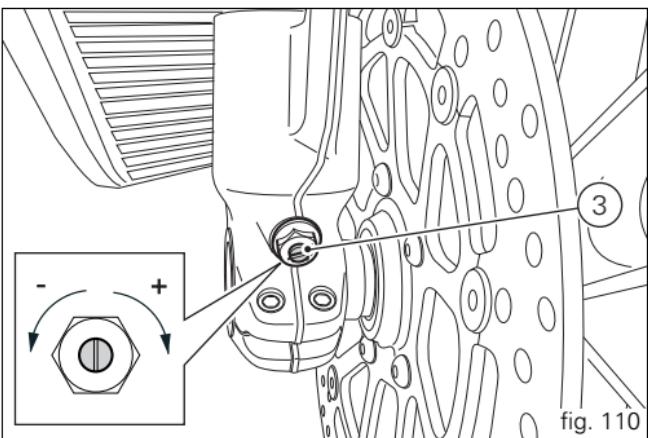
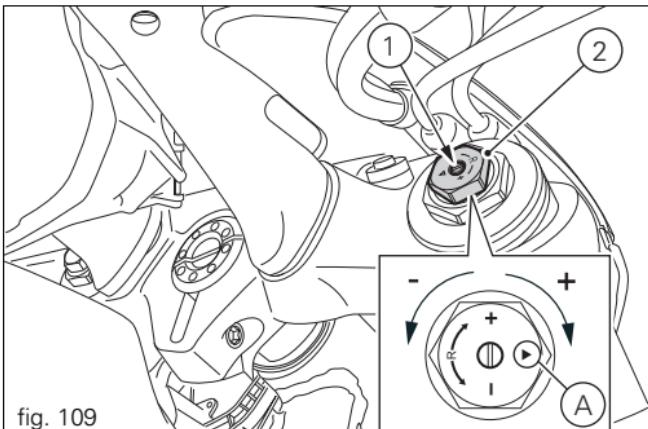
La regulación se realiza con los dispositivos roscados externos.

- 1) para modificar la amortiguación hidráulica en extensión (fig. 109);
- 2) para modificar la precarga de los muelles internos (fig. 109);
- 3) para modificar la amortiguación hidráulica en compresión (fig. 110).

Colocar la motocicleta en una posición estable sobre el caballete lateral. Girar con un destornillador el dispositivo de ajuste (1), ubicado en la parte superior de cada vástago de la horquilla, para intervenir en la amortiguación hidráulica en extensión. Girar con un destornillador de cabeza plana el dispositivo de ajuste (3), ubicado en el pie de horquilla de cada barra, para intervenir en la amortiguación hidráulica en compresión.

Girando los tornillos de regulación (1 y 3) se regula la amortiguación. Atornillando completamente el tornillo hasta bloquearlo, se obtiene la posición 0, que corresponde al máximo de la amortiguación.

A partir de esta posición, girando en el sentido contrario a las agujas del reloj, se pueden contar las vueltas. Para modificar la precarga del muelle interno de cada vástago, girar el dispositivo de ajuste de extremo hexagonal (2, fig. 109) con una llave hexagonal de 22 mm, partiendo de la posición de totalmente abierto (sentido de las agujas del reloj). A cada vuelta completa en el sentido de las agujas del reloj, véase (A, fig. 109), corresponde 1 mm de precarga del muelle, por un total máximo de 15 mm, que corresponde a 3 vueltas completas.



Las regulaciones ESTÁNDAR de todo cerrado son las siguientes:

compresión:

1 vuelta y media;

extensión:

1 vuelta y media.

Precarga del muelle: TODO ABIERTO (sentido contrario a las agujas del reloj).

### **Importante**

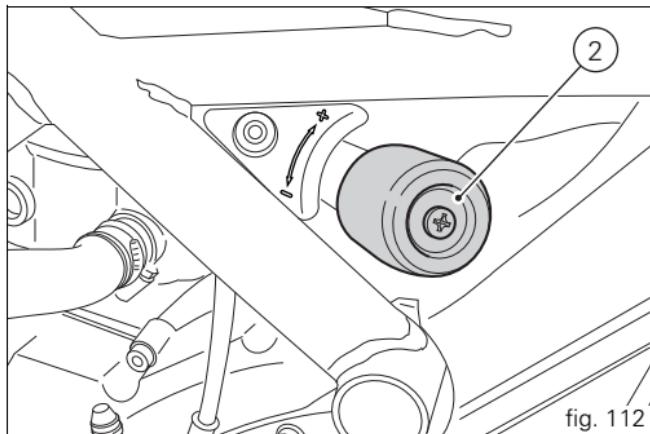
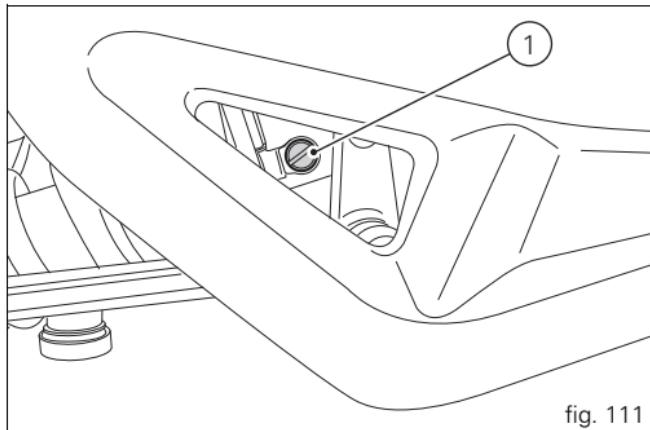
Regular los dispositivos de ajuste de ambas barras en las mismas posiciones.

## Regulación del amortiguador trasero

En el amortiguador trasero hay dispositivos de regulación externos que permiten adecuar el ajuste de la motocicleta a las condiciones de carga.

El dispositivo de ajuste (1, fig. 111), en correspondencia de la fijación inferior del amortiguador al basculante, regula la amortiguación hidráulica en la fase de extensión (retorno).

El pomo (2, fig. 112), en el lado izquierdo de la motocicleta, regula la precarga del muelle exterior del amortiguador.



El mecanismo (3, fig. 113) ubicado en el depósito de expansión del amortiguador, regula el freno hidráulico en la fase de compresión.

Girando en el sentido de las agujas del reloj los dispositivos de ajuste (1) o los mecanismos (2) y (3) se aumenta el freno o la precarga; en sentido contrario, disminuye.

Calibrado ESTÁNDAR; Desde la posición de completamente cerrado (en el sentido de las agujas del reloj) destornillar: dispositivo de ajuste (1, fig. 111) de 12 clic; mecanismo (2, fig. 112) TODO ABIERTO (sentido contrario a las agujas del reloj);

dispositivo de ajuste (3, fig. 113) de 25 clic;

### **Atención**

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

Para mejorar la dinámica de la motocicleta y evitar interferencias con el suelo cuando se transporta un pasajero y equipaje, el muelle del amortiguador trasero debe estar precargado al máximo. Esto puede requerir una modificación de la regulación de la amortiguación hidráulica en extensión.

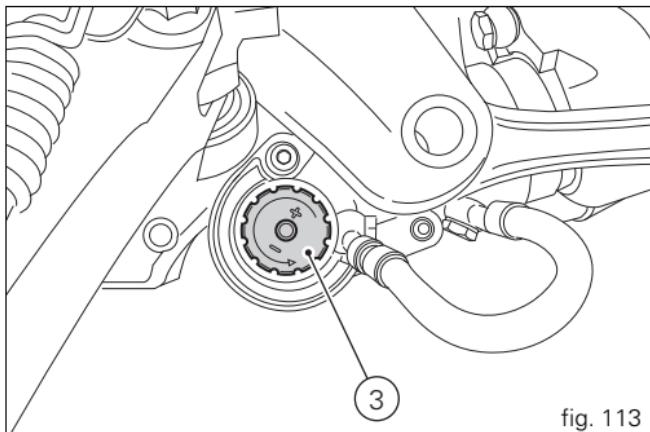


fig. 113

Los valores en la tabla son indicativos, considerando un piloto que pesa 80-90 kg vestido y un pasajero que pesa 70-80 kg vestido.

<b>Horquilla delantera</b>						
		Range	Default	Sport	Touring	Urban
Solo piloto	Compresión	0 ÷ 3	1,5	0,5	1	1,5
	Extensión	0 ÷ 3	1,5	1	1,5	1,5
	Precarga	0 ÷ 15	0	4	1	0
Piloto más pasajero	Compresión	0 ÷ 3	1,5	0	0,5	1
	Extensión	0 ÷ 3	1,5	1,5	1,5	2,5
	Precarga	0 ÷ 15	0	7	4	2
<b>Amortiguador trasero</b>						
Solo piloto	Compresión	0 ÷ 40	25	6	15	25
	Extensión	0 ÷ 24	12	4	9	12
	Precarga	0 ÷ 28	0	20	10	0
Piloto más pasajero	Compresión	0 ÷ 40	25	4	6	15
	Extensión	0 ÷ 24	12	6	8	10
	Precarga	0 ÷ 28	0	28	20	15

# Normas para el uso

## Precauciones durante el primer período de uso de la motocicleta

### Velocidad de rotación máxima (fig. 114)

Velocidad de rotación que se debe respetar en el período de rodaje y en 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 cuentarrevoluciones, 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. Esto permitirá un buen asentamiento de la superficie de roce de las pastillas en los discos del freno.

Para permitir que todas las partes mecánicas 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 aconseja controlar frecuentemente la cadena y lubricarla si es necesario.

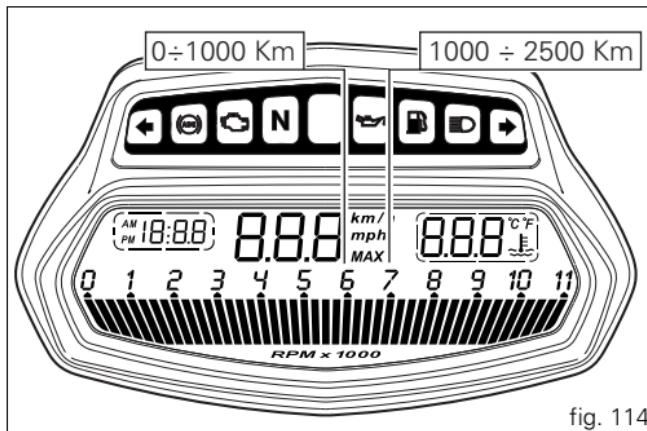


fig. 114

## 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 hay 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 de la puesta en marcha

### Atención

 Si no se realiza esta inspección preliminar, se pueden producir averías en la motocicleta como consecuencia de las cuales el piloto y el pasajero puede 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. 140).

#### NIVEL ACEITE EN EL MOTOR

Controlar el nivel en el cárter a través del visor de inspección.

Eventualmente, abastecer (pág. 164).

#### LÍQUIDO FRENOS Y EMBRAGUE

Controlar en los respectivos depósitos el nivel del líquido (pág. 143).

#### LÍQUIDO DE REFRIGERACIÓN

Controlar el nivel del líquido en el depósito de expansión; eventualmente, abastecer (pág. 142).

#### CONDICIÓN NEUMÁTICOS

Controlar la presión y el nivel de desgaste de los neumáticos (pág. 162).

#### 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 SENALES

Controlar la integridad de las bombillas de iluminación y de señalización y el funcionamiento del claxon. En caso de lámparas quemadas, sustituirlas (pág. 158).

#### CERRADURAS CON LLAVE

Controlar el bloqueo del tapón del depósito (pág. 118) y del asiento pasajero (pág. 119).

#### CABALLETE

Controlar el funcionamiento y el correcto posicionamiento del caballete lateral (pág. 122).

### Testigo ABS

Después del key-on, el testigo ABS (9, fig. 4) permanece encendido. Cuando la velocidad del vehículo supera los 5 km/h, el testigo se apaga para señalar 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

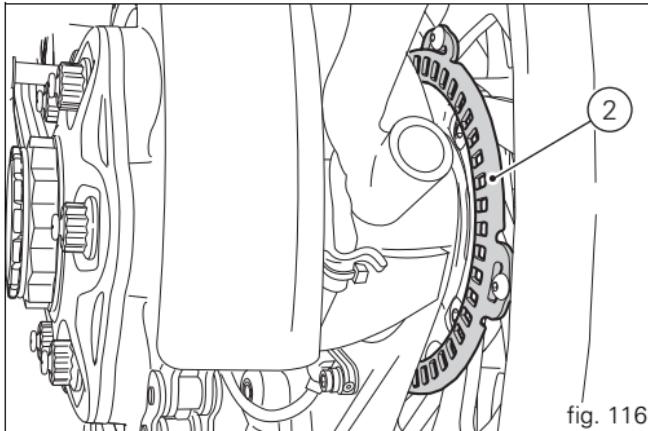
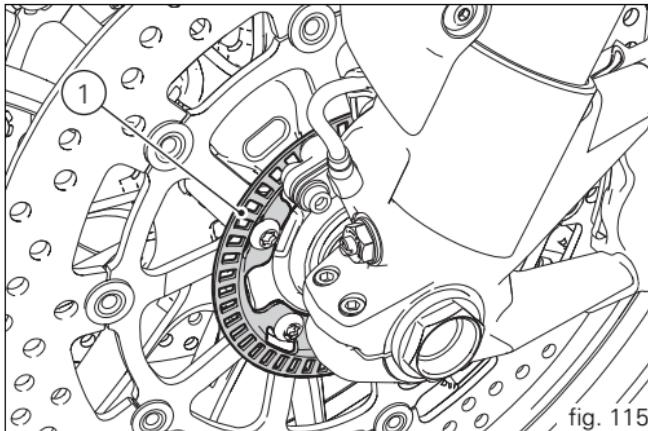
Controlar que las ruedas fónicas delantera (1, fig. 115) y trasera (2, fig. 116) estén perfectamente limpias.

### 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.



## Encendido/apagado del motor

### Atención

**!** Antes de arrancar el motor, es necesario conocer los mandos que se deben utilizar durante la conducción (pág. 99).

### 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.

Con la llave activa o pasiva introducida, ejecutar el "key-on" (encendido del sistema "Hands free" y de todos los dispositivos electrónicos de a bordo de la motocicleta) empujando hacia abajo el interruptor rojo (1, fig. 117), que se encuentra en el lado derecho del manillar.

El salpicadero en el manillar ejecuta el procedimiento de inicialización y el control de los sistemas de a bordo, encendiéndo todos los testigos durante algunos segundos, en secuencia desde afuera hacia adentro.

Después de este control, sólo deben permanecer encendidos los testigos verde N (2, fig. 118), y el rojo  (3).

### Atención

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

Después de 10 segundos consecutivos a partir del "key-on", pero sin poner en marcha el motor, si el sistema no detecta la presencia de la llave activa, ejecuta automáticamente el "key-off".

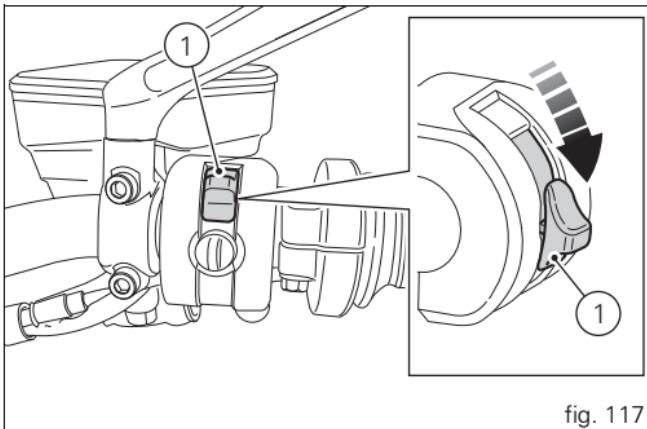


fig. 117

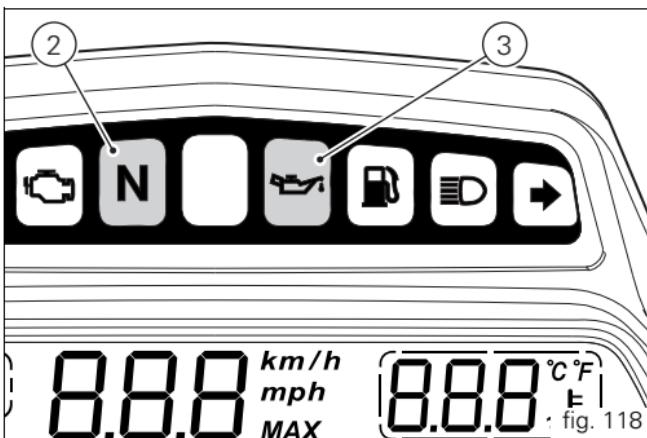


fig. 118



## 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 dejar al descubierto el pulsador negro (4, fig. 119).

Presionar el pulsador (4) para poner en marcha el motor.



## Importante

No dejar que el motor en frío funcione 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 que indica la presión del aceite se tiene que apagar después de algunos segundos desde el arranque del motor.

El motor se apaga cuando se coloca la tecla roja (1, fig. 119) del manillar en RUN OFF.



## Nota

Para activar el sistema "Hands free" y todos los dispositivos electrónicos de a bordo, consultar la pág. 100 "Sistema Hands Free".

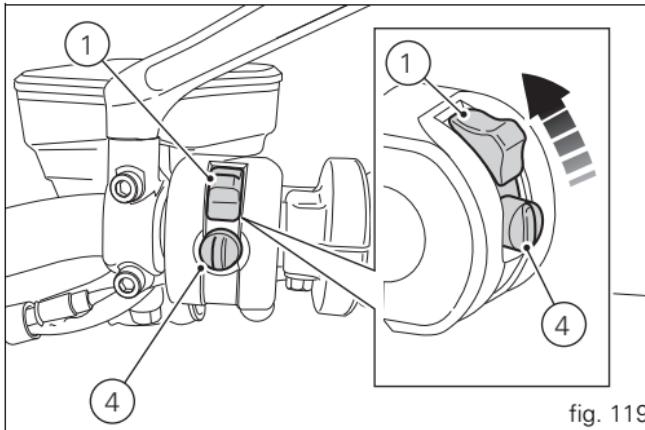


fig. 119

## Arranque y conducción de la motocicleta

- 1) Desacoplar el embrague por medio de la leva de mando.
- 2) Con la punta del pie bajar la palanca 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 empezará a moverse.
- 4) Soltar completamente la leva del embrague y acelerar.
- 5) Para engranar la marcha siguiente es necesario soltar el acelerador para disminuir las vueltas del motor, desacoplar el embrague, levantar la palanca de selección de marchas y soltar la leva del embrague.  
Para reducir marchas: soltar el acelerador, desacoplar el embrague, acelerar un instante el motor para sincronizar los engranajes que se han de acoplar, reducir la marcha y soltar el embrague.  
Utilizar los mandos de modo inteligente y rápido: en subida, cuando la motocicleta pierde velocidad, es necesario reducir una marcha para no forzar la estructura ni el motor.

### Importante

Evitar aceleraciones repentinasy 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.

## Frenado

Aminorar la velocidad con antelación, engranar una marcha más baja para utilizar el freno del motor y luego frenar accionando ambos frenos. Antes de que la motocicleta se detenga hay que desacoplar el embrague para evitar que el motor se detenga de repente.

## Sistema ABS

El uso del freno en situaciones particularmente difíciles requiere de una notable sensibilidad del conductor. La frenada es uno de los momentos más difíciles y peligrosos de la conducción de un vehículo de dos ruedas: de hecho, estadísticamente, la posibilidad de una caída o accidente en esta situación es 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 administración de los sistemas de freno delantero y trasero están separados, accionados por los respectivos mandos en la moto. Por lo tanto, el ABS no

constituye un sistema de frenado integral que administra simultáneamente el freno delantero y trasero.

Si se desea, se puede desactivar el sistema utilizando la "Función desactivación ABS" desde el salpicadero.



### Atención

El empleo independiente de uno de los dos mandos de freno disminuye la eficacia de frenado de la motocicleta. No accionar bruscamente ni con fuerza los mandos de los frenos; si se bloquean las ruedas, se puede perder el 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 fuerte pendiente, se aconseja reducir la marcha para utilizar el freno motor y accionar los frenos alternativamente durante breves tramos: su uso continuo recalienta el material de fricción y reduce la eficacia de frenado de modo drástico. Los neumáticos hinchados con una presión inferior o superior a la establecida disminuyen la eficacia del frenado y comprometen la precisión de manejo 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, fig. 121).

## Aparcamiento

Después de haber detenido la motocicleta, utilizar el caballito lateral para aparcar.

Girar completamente el manillar a la izquierda o derecha. Si esta operación se realiza dentro de los 60 segundos posteriores al apagado del motor, en el display del salpicadero se visualiza el mensaje "Waiting for lock" (fig. 120) durante aproximadamente 5 segundos.

Si se desea bloquear la dirección, desplazar nuevamente hacia abajo el interruptor rojo (1, fig. 121).

**WAITING  
FOR  
LOCK**

fig. 120

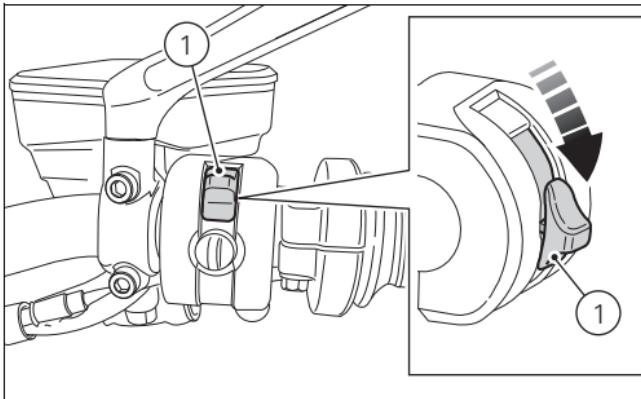


fig. 121

Si el bloqueo de la dirección ha sido activado correctamente, en el display del salpicadero del depósito se visualiza la indicación de dirección bloqueada (fig. 122) durante 5 segundos.

La dirección se desbloquea con el "key-on".

Si el Sistema "Hands free" no pudo desbloquear la dirección, en el display se visualiza un mensaje de error (fig. 123).

En este caso se 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.

Dentro de los 60 segundos siguientes al apagado del vehículo, para hacer visible la motocicleta durante las horas nocturnas o en zonas escasamente iluminadas, se puede activar la función "Parking" para que se enciendan las luces de posición delanteras y traseras.



fig. 122

UNLOCK  
ERROR

A black and white graphic icon enclosed in a square frame. The word "UNLOCK" is on the top line and "ERROR" is on the bottom line, both in large, bold, uppercase letters.

fig. 123

Presionar el pulsador (2, fig. 124) por lo menos durante 3 segundos: en el display del salpicadero del depósito se activa la indicación de función activada (fig. 125) durante 5 segundos y las luces permanecen encendidas durante 2 horas. Transcurrido este tiempo, se apagarán automáticamente.

### Nota

Si se interrumpe improvisamente la tensión de la batería, durante la función "Parking", al restablecerse la tensión el salpicadero desactiva dicha función.

### Importante

El uso frecuente de esta función puede reducir notablemente el estado de carga de la batería; se aconseja utilizar esta función sólo si es necesario.

### Atención

El sistema de escape puede estar caliente aunque el motor esté apagado. Prestar mucha atención de no tocar con ninguna parte del cuerpo el sistema de escape y no aparcar el vehículo cerca de materiales inflamables (como por ejemplo 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.

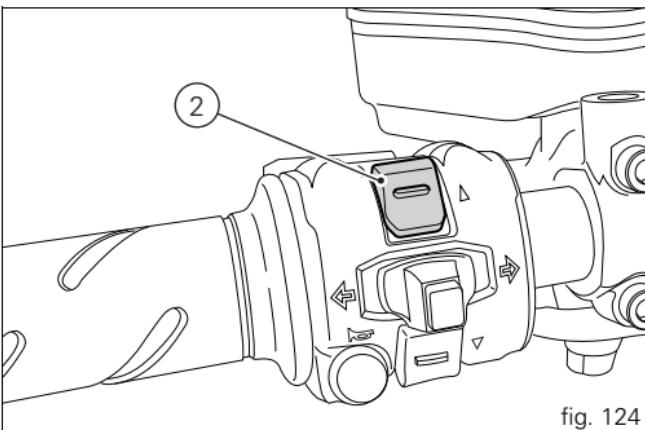


fig. 124



fig. 125

## Abastecimiento combustible (fig. 126)

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 (ver tabla "Abastecimientos" pág.173).

En el sumidero del tapón no debe quedar combustible.

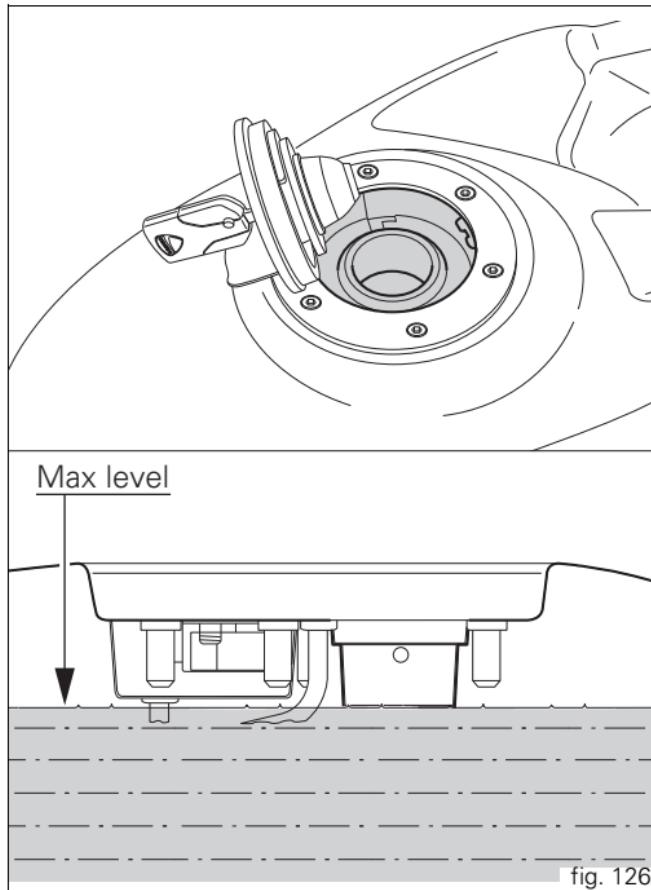


fig. 126

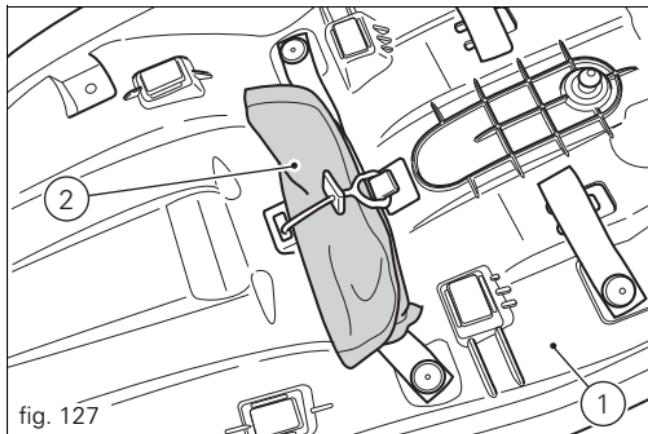
## Accesorios en dotación (fig. 127)

Bajo el asiento (1) se encuentra alojado el kit de herramientas (2) y el manual de uso y mantenimiento en el compartimiento debajo del mismo.

El kit de herramientas consiste en:

- pinza para fusibles;
- dos cables antirrobo casco;
- destornillador;
- manguito para destornillador;
- llave de tubo 14/16 mm;
- vástago 6 mm;
- llave Allen 3 mm;
- llave Allen 4 mm;
- llave Allen 5 mm.

Para acceder al compartimento, quitar el asiento (ver "Desmontaje asiento" en la página 119).



# Operaciones principales de uso y mantenimiento

## Sustitución del filtro de aire

### Importante

Para realizar el mantenimiento del filtro de aire dirigirse a un Concesionario o a un Taller autorizado Ducati.

## 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 vehículo. Girar el manillar todo hacia la izquierda y controlar que el nivel se encuentre comprendido entre las marcas de MÍN y MÁX indicadas en un lado del depósito de expansión.

Si el nivel resulta por debajo del MÍN, es necesario reponer.

Destornillar el tapón de carga (1) y agregar una mezcla de agua y anticongelante SHELL Advance Coolant o Glycoshell (35-40% del volumen) hasta alcanzar el nivel MÁX.

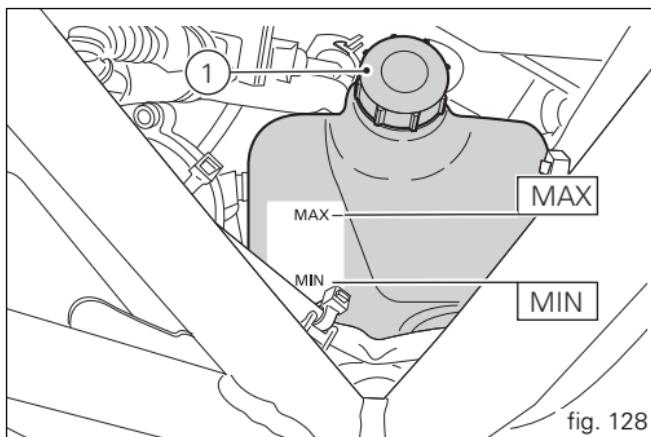
Montar nuevamente el tapón (1).

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 dm<sup>3</sup> (litros).

### Atención

Esta operación debe efectuarse cuando el motor está frío y la motocicleta en posición perfectamente vertical en una superficie plana.



## Control nivel líquido frenos y embrague

El nivel no debe descender por debajo de la marca de MÍN de los depósitos.

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.

## Sistema frenos

Si se detecta un juego excesivo de la leva o del pedal del freno, a pesar 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.

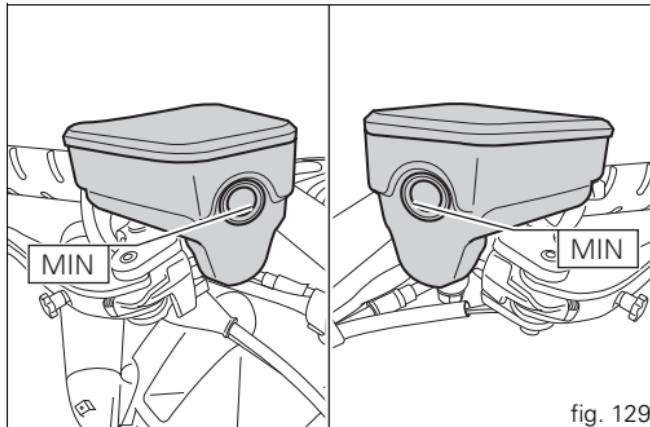


fig. 129

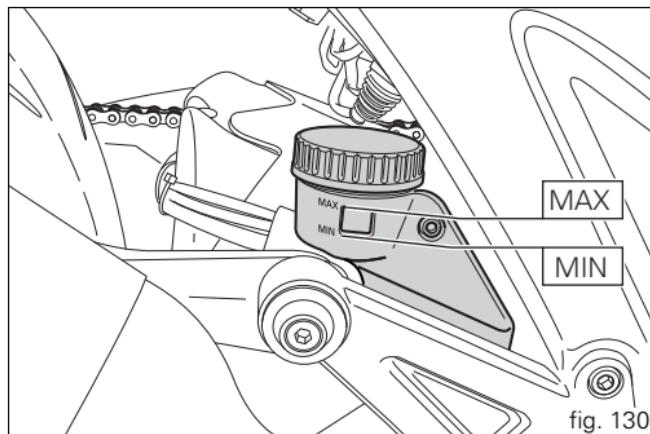


fig. 130

## Sistema 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

Al consumirse el material de fricción de los discos del embrague, el nivel del líquido de embrague tiende a aumentar: no superar el valor indicado (3 mm por encima del nivel mínimo).

## Control desgaste pastillas freno (fig. 131 y fig. 132)

Controlar el desgaste de las pastillas de freno a través del espacio entre las semipinzas.

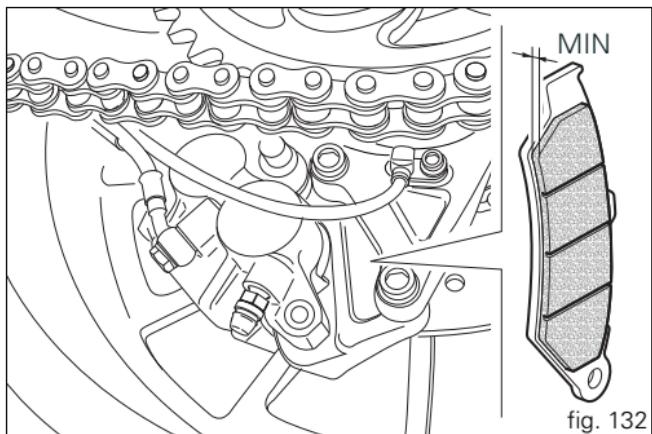
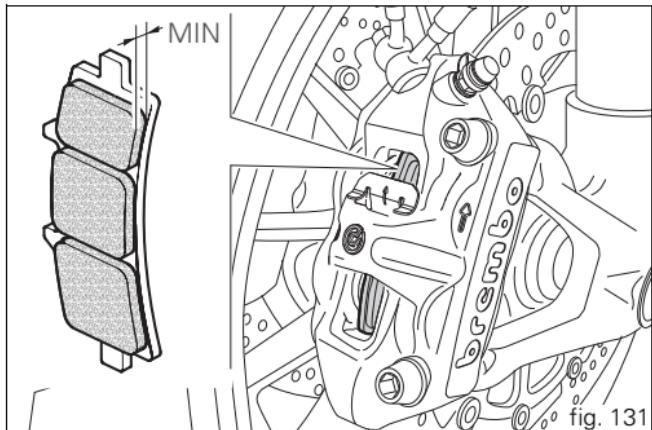
Reemplazar ambas pastillas si el espesor del material de fricción es de aproximadamente 1 mm, aunque esté desgastada una sola pastilla.

### 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 freno, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.



## Lubricación de las articulaciones

Periódicamente es necesario controlar las condiciones de la vaina exterior de los cables del mando acelerador y starter. No debe presentar aplastamientos ni cortes en el recubrimiento plástico exterior. Accionar el mando para verificar el deslizamiento de los cables interiores: si se rozan o se atascan, hacer sustituir por un Concesionario o un Taller Autorizado Ducati.

Para evitar estos inconvenientes, en el caso de la transmisión acelerador, se recomienda abrir el mando, destornillando los dos tornillos de fijación (1, fig. 133) y engrasar los extremos de los cables y la polea (2, fig. 134) con grasa SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

### Atención

Cerrar con mucho cuidado introduciendo los cables en la polea.

Montar la tapa y apretar los tornillos (1) con el par de 10 Nm.

Para garantizar el funcionamiento óptimo de la articulación del caballete lateral es necesario ante todo eliminar cualquier resto de suciedad y luego lubricar con grasa SHELL Alvania R3 todos los puntos sometidos a fricción.

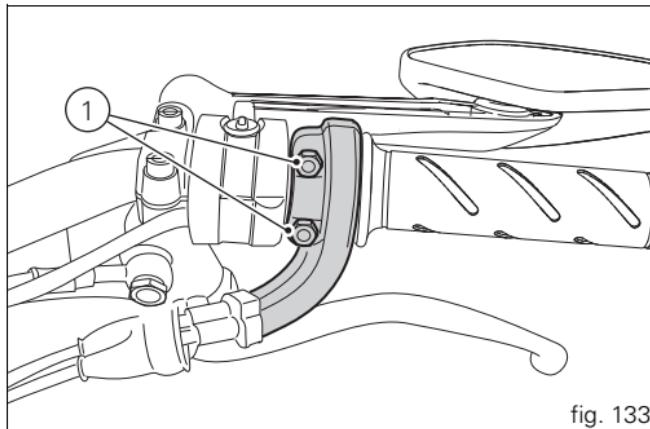


fig. 133

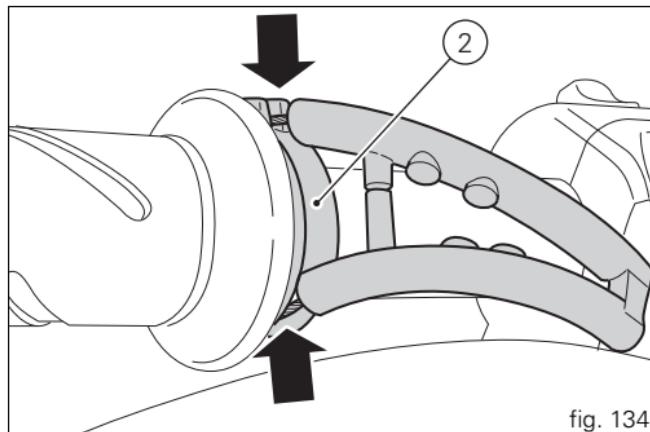


fig. 134

## Regulación carrera en vacío del mando acelerador

El puño de mando del acelerador en todas las posiciones de giro debe tener una carrera en vacío, medida en la periferia del borde del pomo, de  $1,5 \div 2,0$  mm. Si fuera necesario, regularla con los dispositivos de ajuste (1 y 2, fig. 135) situados a la altura del tubo de dirección del lado derecho del vehículo.

El dispositivo de ajuste (1) es el de abertura del acelerador y el dispositivo (2) es el de cierre.

Extraer de los dispositivos de ajuste los correspondientes capuchones de protección y aflojar las contratueras (3).

Regular los dos dispositivos de ajuste de modo proporcional: girando en el sentido de las agujas del reloj, aumenta el juego; en el sentido contrario, disminuye. Una vez realizadas las regulaciones, ajustar las contratueras (3) y colocar los capuchones de protección en los dispositivos de ajuste.

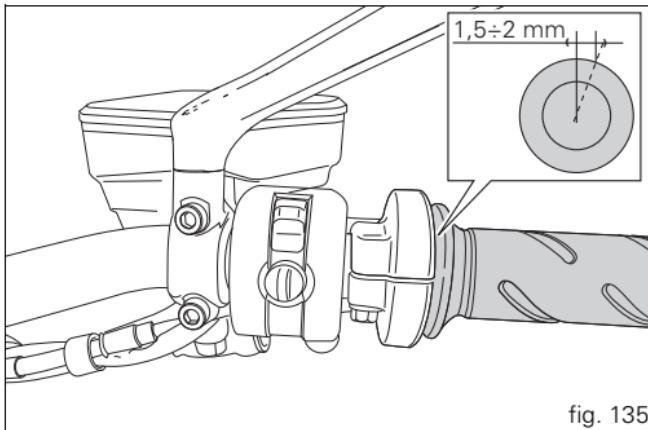


fig. 135

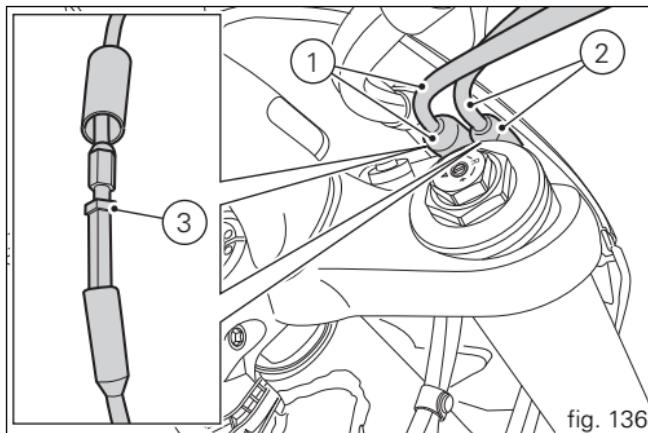


fig. 136

## Carga de la batería

Para recargar la batería se aconseja desmontarla de la motocicleta.

### Importante

La batería está alojada en el tope, para el desmontaje dirigirse SIEMPRE a un Concesionario o a un Taller autorizado Ducati.

Quitar el tope izquierdo (1, fig. 137) destornillando:  
el tornillo (2, fig. 137) de fijación lateral de la tapa de los componentes eléctricos;  
el tornillo (3, fig. 137) de fijación superior de la tapa de los componentes eléctricos;  
el tornillo (4, fig. 137) de fijación inferior al tope central;

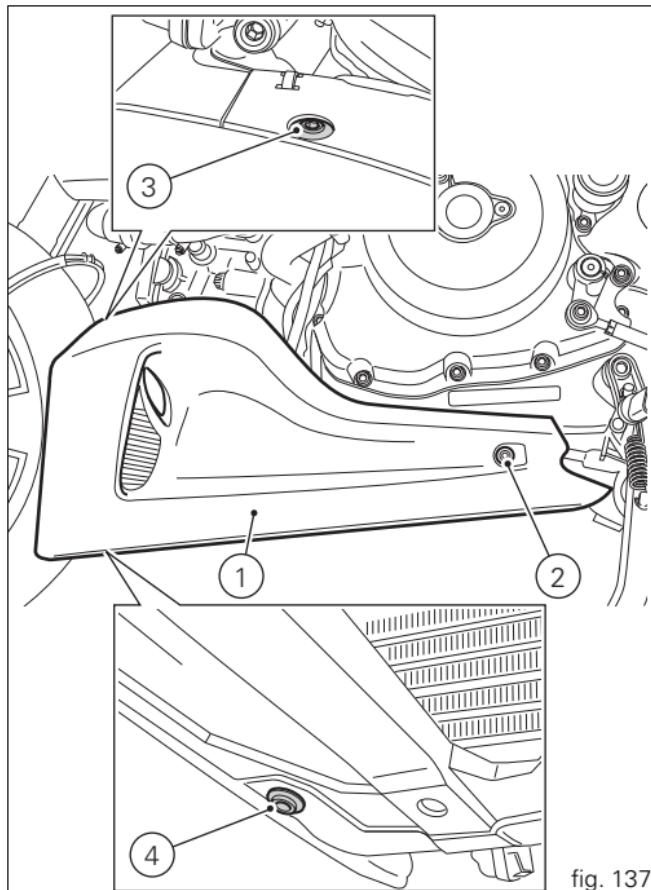


fig. 137

el tornillo (5, fig. 138) de fijación del tope central al tope izquierdo.

Destornillar los tornillos (6, fig. 139) y quitar la tapa de fijación batería (7, fig. 139).

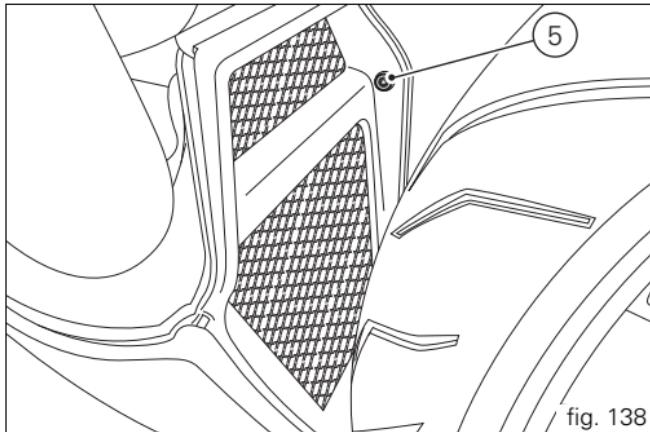


fig. 138

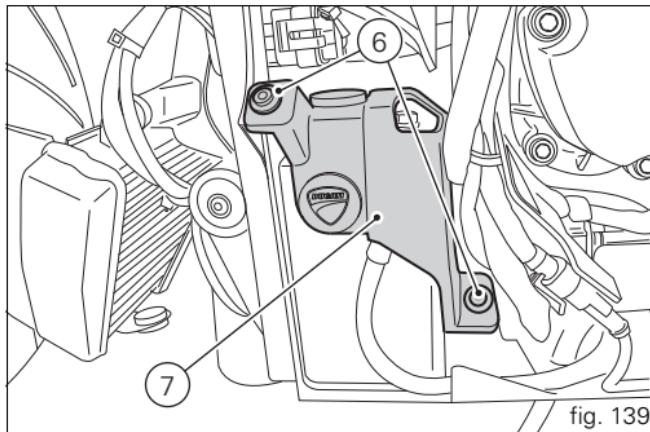


fig. 139

Extraer la batería (8, fig. 140) de su alojamiento y partiendo siempre desde el borne negativo (-) destornillar los tornillos (9, fig. 140).

Quitar el cable positivo (10, fig. 140), el cable positivo ABS (11, fig. 140) del borne positivo y el cable negativo (12, fig. 140) del borne negativo.

### **Atención**

La batería genera gases explosivos: mantenerla lejos de fuentes de calor.

### **Atención**

Conservar la batería lejos del alcance de los niños.

Cargar la batería a 0,9 A durante 5÷10 horas.

Cargar la batería en un sitio bien ventilado.

Conectar los conductores del cargador a los terminales: rojo al positivo (+) y negro al negativo (-).

### **Importante**

Conectar la batería al cargador 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 (+).

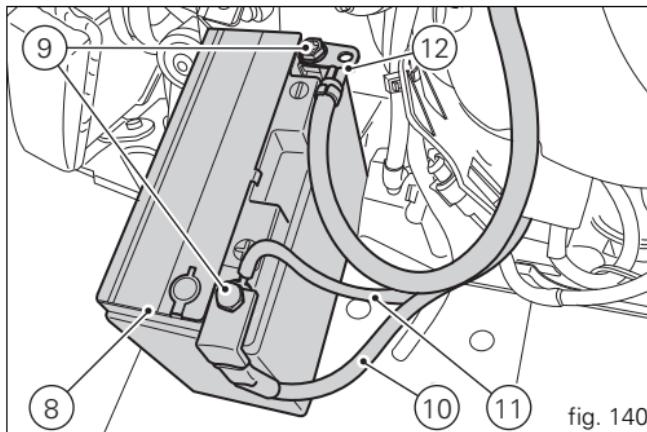
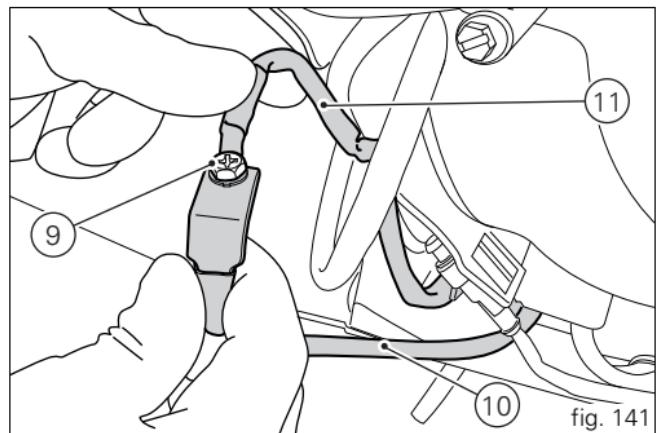


fig. 140

Colocar el cable positivo del sistema ABS (11, fig. 141) sobre el cable positivo (10, fig. 141) e introducir el tornillo (9, fig. 141).



Conectar el cable positivo (10, fig. 142), anteriormente ensamblado con el cable ABS (11, fig. 142) al borne positivo de la batería y el cable negativo (12, fig. 142) al borne negativo de la batería, introduciendo el otro tornillo (9, fig. 142).

Ajustar los tornillos (9, fig. 142) de los bornes al par de apriete 5 Nm  $\pm 10\%$  y aplicar grasa alrededor de los bornes de la batería para impedir la oxidación.

Colocar nuevamente la batería (8, fig. 143) en el soporte, orientando los cables (10, fig. 143) y (11, fig. 143) como ilustra la fig. 143.

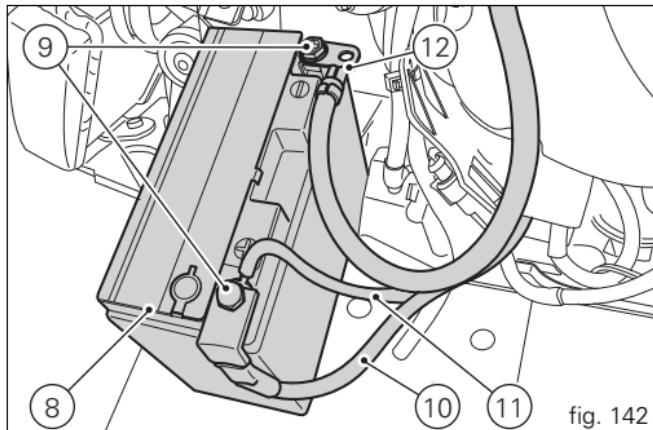


fig. 142

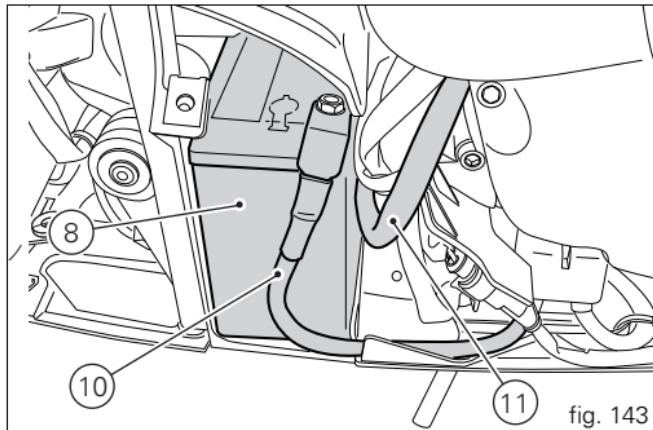


fig. 143

Montar nuevamente la tapa de fijación batería (7, fig. 144) y fijarla ajustando los tornillos (6, fig. 144) al par de apriete de 10 Nm  $\pm 10\%$ .

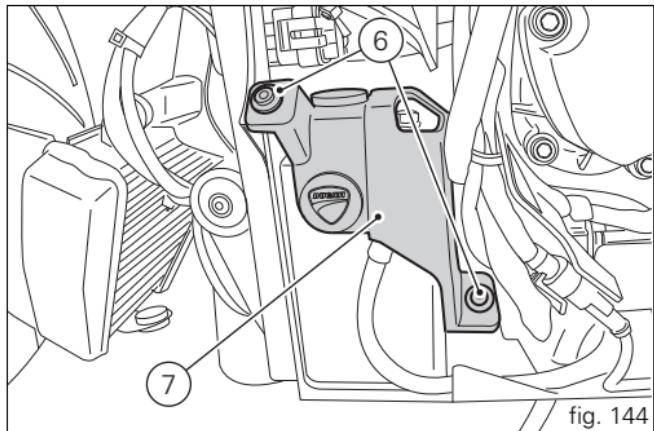


fig. 144

Montar nuevamente el tope izquierdo (1, fig. 145) de la siguiente manera:

introducir el tornillo (2, fig. 145) de fijación lateral de la tapa de los componentes eléctricos;

introducir el tornillo (3, fig. 145) de fijación superior de la tapa de los componentes eléctricos;

introducir el tornillo (4, fig. 145) de fijación inferior al tope central;

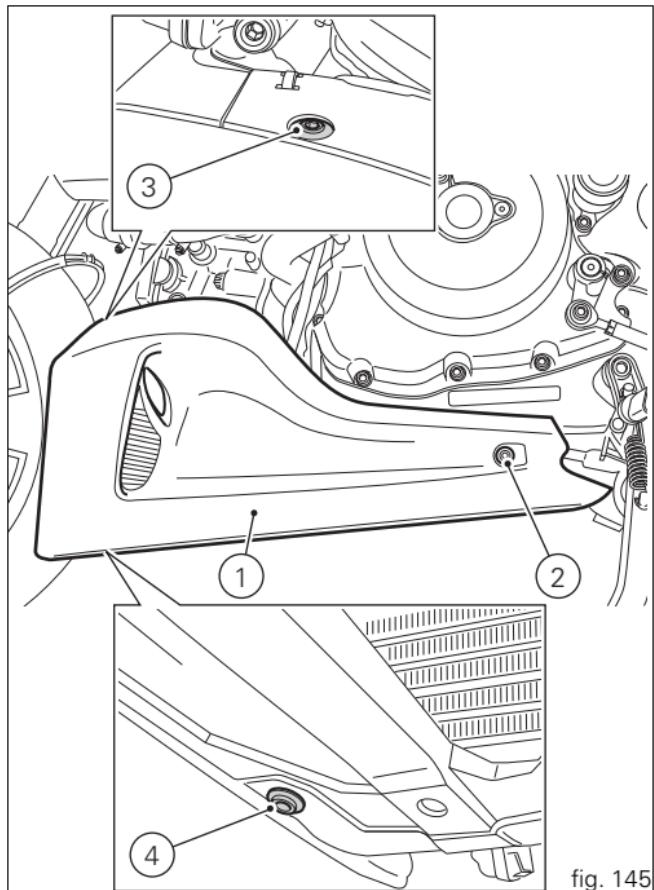


fig. 145

introducir el tornillo (5, fig. 146) de fijación del tope central al tope izquierdo.

Ajustar los tornillos (2, fig.149), (3, fig. 145), (4, fig. 145) y (5, fig. 146) al par de apriete de 10 Nm  $\pm 10\%$ .

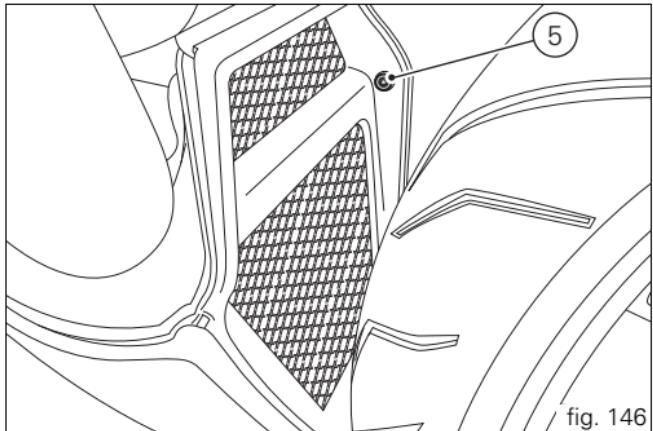


fig. 146

### Carga y aislamiento invernal de la batería

La motocicleta dispone de un conector (1, fig. 147) al cual es posible conectar un específico dispositivo para cargar la batería disponible en nuestra red de venta.

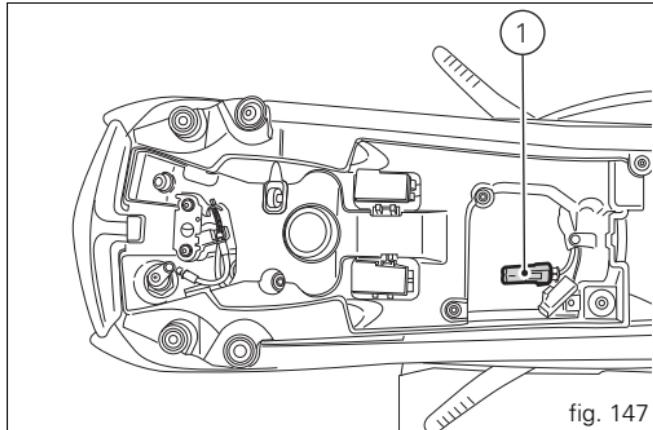


fig. 147

## Control tensado cadena transmisión (fig. 148)

### 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 en la posición de medición y luego soltarla. Medir la distancia entre el perfil superior de la "abertura" y el centro del perno.

Dicha distancia debe ser de:  $9 \div 11$  mm.

### Importante

Ajustar la cadena de transmisión si está demasiado tensada o demasiado floja para obtener los valores indicados.

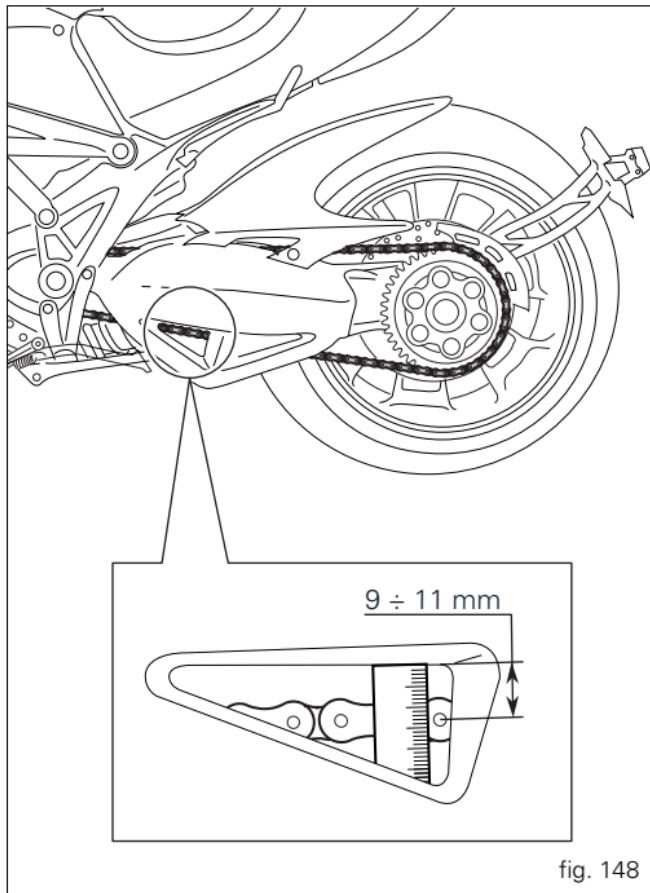


fig. 148

## **Atención**

El ajuste correcto de los tornillos (1, fig. 149) es fundamental para la seguridad del piloto y del pasajero.

## **Importante**

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

## Lubricación de la cadena de transmisión

Este tipo de cadena está provisto de anillos O-ring para proteger los elementos deslizantes de los agentes externos y mantener la lubricación durante más tiempo.

Para no perjudicarlos, hay que limpiarlos con disolventes específicos y no lavar en forma violenta con hidrolimpiadoras de 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.

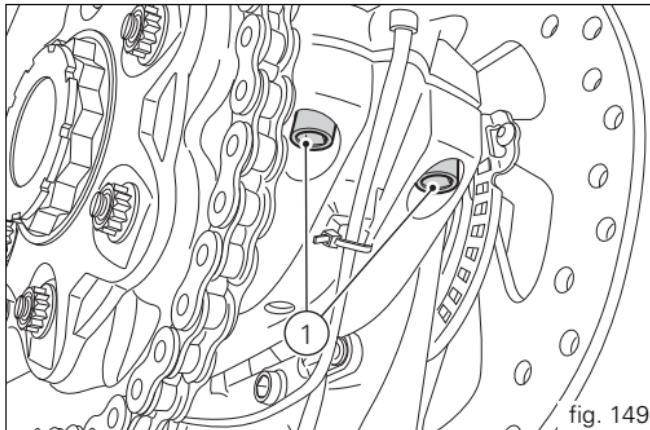


fig. 149

## **Importante**

El uso de lubricantes no específicos puede perjudicar la cadena, la corona y el piñón del motor.

## Sustitución lámparas luces de carretera y de cruce

Antes de proceder a la sustitución de una lámpara quemada, asegurarse que la de recambio tenga los mismos valores de tensión y potencia, especificados en el párrafo "Sistema Eléctrico" de la pág. 179. Controlar siempre el funcionamiento de la nueva lámpara instalada, antes de montar las partes extraídas.

En la fig. 150 se ilustra la posición de las lámparas luz de cruce (LO), luz de carretera (HI) y de posición de led (1).

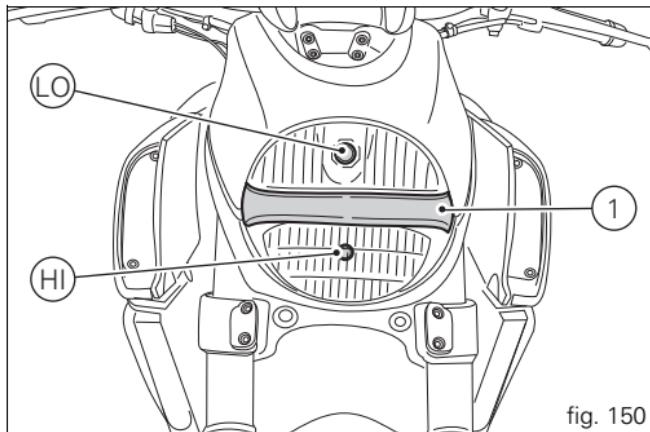


fig. 150

## Faro



### Importante

Para la sustitución de la lámpara luz de cruce/de carretera dirigirse a un Concesionario o a un Taller autorizado Ducati.



### 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.

## Orientación del faro (fig. 151)

Para controlar si el faro ha sido orientado correctamente, colocar la motocicleta con los neumáticos inflados con la presión correcta y con una persona sentada en el asiento, perfectamente perpendicular a su eje longitudinal, frente a una pared o pantalla a una distancia de unos 10 m. Trazar una línea horizontal a la altura del centro del faro y una vertical siguiendo el eje longitudinal de la motocicleta.

Efectuar el control, si es posible, en penumbra:

Encender la luz de cruce:

El límite superior entre la zona oscura y la iluminada debe resultar a una altura que no supere los 9/10 de la altura desde el suelo hasta el centro del faro.



### Nota

El procedimiento descrito es el que establece la "Norma Italiana" relativa a la altura máxima del haz de luz. Deberá adecuarse a las normas vigentes en el país de uso de la motocicleta.

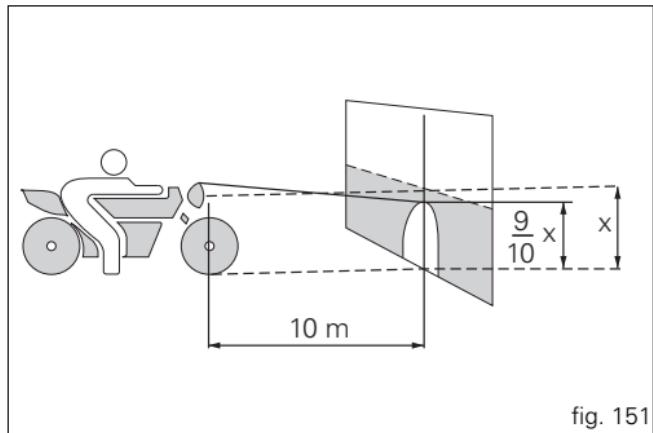


fig. 151

La orientación vertical del faro se corrige ajustando los tornillos (1). La regulación horizontal se efectúa ajustando el tornillo (2).

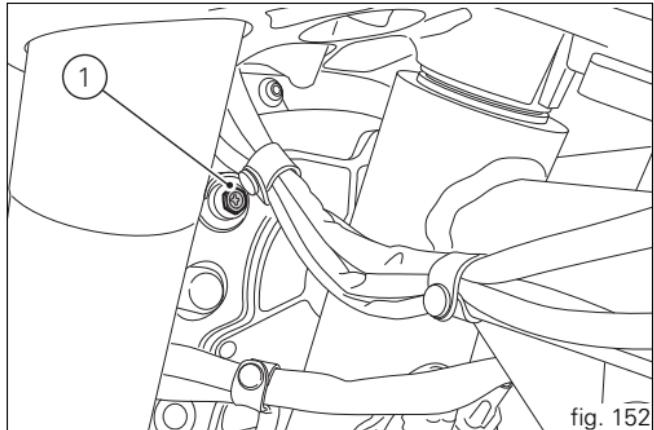


fig. 152

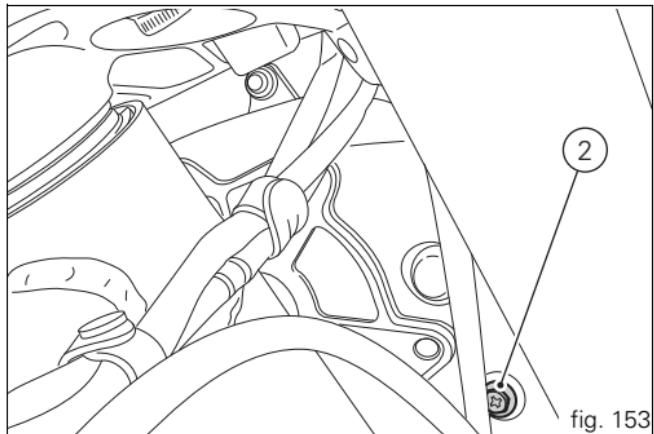


fig. 153

## Regulación espejos retrovisores (fig. 154)

Regular manualmente el espejo retrovisor haciendo presión en los puntos (A).

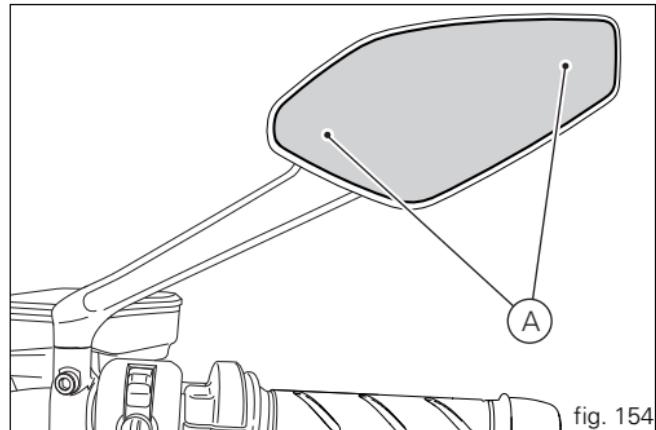


fig. 154

## Neumáticos Tubeless

Presión delantera:

2,50 bar (sólo piloto) - 2,6 bar (con pasajero y/o bolsas)

Presión trasera:

2,50 bar (sólo piloto) - 2,6 bar (con pasajero y/o bolsas)

La presión de los neumáticos varía en función de la temperatura externa y la altitud; se aconseja controlar la presión cuando se viaja en zonas con amplias excursiones térmicas o altitudes considerables.



### 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 hinchado del neumático 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 deshinchado, 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.

Controlar que se hayan atornillado firmemente los capuchones de protección de las válvulas para evitar pérdidas de presión durante la marcha. No usar 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.



### Importante

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).

## Espesor mínimo de la banda de rodadura

Medir el espesor mínimo (S, fig. 155) de la banda de rodadura en la posición 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 sin están dañados. Quitar las piedras u otros cuerpos extraños que estén encastados en las ranuras de los neumáticos.

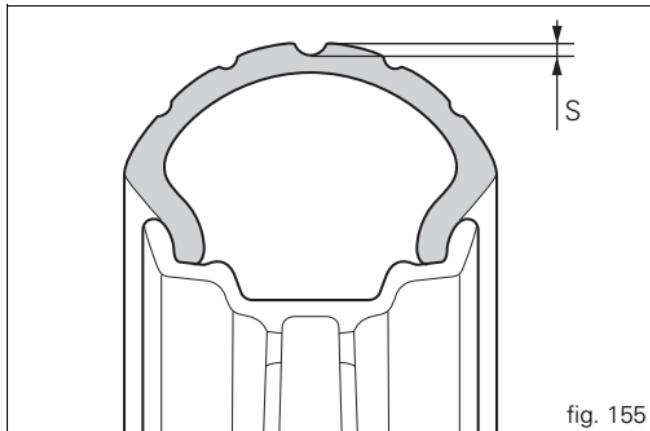


fig. 155

## Control nivel aceite motor (fig. 156)

El nivel del aceite en el motor se controla a través del visor de inspección (1) ubicado en la tapa embrague. Controlar el nivel con la motocicleta en posición perfectamente vertical y con el motor en frío. El nivel debe mantenerse entre las muescas indicadas en correspondencia del visor. Si el nivel es bajo se debe reponer con aceite motor SHELL Advance Ultra 4. Quitar el tapón de carga (2) y agregar aceite hasta alcanzar el nivel establecido. Poner el tapón.

### Importante

Para la sustitución del aceite motor y de los filtros aceite, en conformidad con los intervalos indicados en la tabla de mantenimiento periódico ver el Manual de Garantía, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado Ducati.

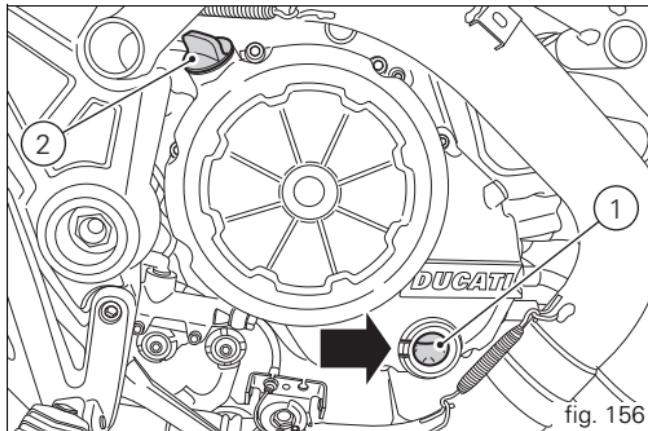
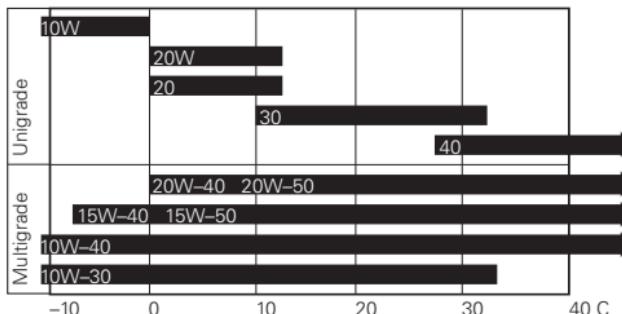


fig. 156

## 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.



## Limpieza y sustitución bujías (fig. 157)

Las bujías son un componente importante del motor y se deben controlar periódicamente.

Esta operación permite controlar el funcionamiento del motor.

Para inspeccionar la bujía y eventualmente sustituirla, dirigirse a un Concesionario o un Taller autorizado Ducati para que analice el color del aislante cerámico del electrodo central (1): si el aislante es de color marrón claro uniforme, el motor funciona correctamente.



### Nota

Controlar también el desgaste del electrodo central y la distancia entre los electrodos, que debe ser de:  
 $0,8 \div 0,1$  mm.



### Importante

Una distancia mayor o menor, además de disminuir las prestaciones, puede dificultar el encendido o causar problemas de funcionamiento en ralenti.

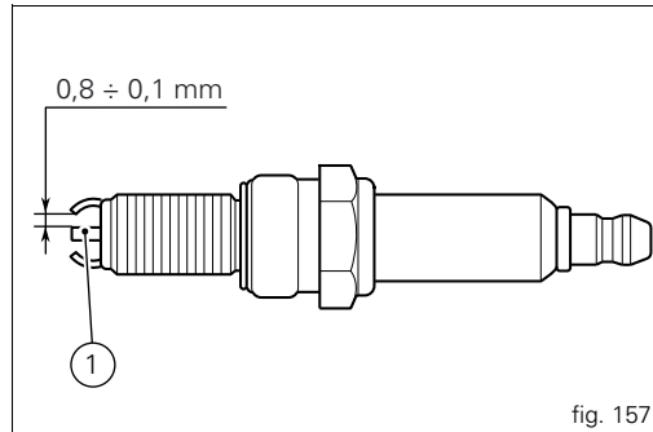


fig. 157

## Limpieza general

Para conservar en el tiempo la brillantez original de las superficies metálicas y de las partes pintadas, la motocicleta se debe lavar y limpiar periódicamente según el uso y el estado de las carreteras recorridas. Utilizar productos específicos, en lo posible biodegradables, y evitar detergentes o disolventes demasiado agresivos.

Para la limpieza del plexiglás y del asiento utilizar sólo agua y jabón neutro.

### Importante

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

No utilizar chorros de agua caliente o a alta presión. El uso de hidrolimpiadoras puede agarrotar o dañar gravemente las horquillas, los cubos de rueda, el sistema eléctrico, condensación dentro del faro (empañamiento), las juntas de retén de la horquilla, las tomas de aire y los silenciadores de escape, anulando los requisitos de seguridad de la motocicleta.

Si algunas partes del motor se encuentran muy sucias o engrasadas, utilizar un producto desengrasante para la limpieza evitando que el mismo entre en contacto con los órganos de la transmisión (cadena, piñón, corona, etc.). Enjuagar la motocicleta con agua tibia y secar todas las superficies con piel de gamuza.

### Atención

 Después de lavar la motocicleta puede ocurrir que los frenos no respondan. No engrasar ni lubricar los discos del freno; esto anularía la eficacia de frenado de la motocicleta. Lavar los discos con disolvente no graso.

### Atención

 El lavado, la lluvia o la humedad pueden ocasionar el empañamiento de la lente del faro.

Al encender el faro por un breve período se ayudará a eliminar la condensación en la lente.

Limpiar a fondo las ruedas fónicas del sistema antibloqueo ABS para permitir la máxima eficacia del dispositivo.

No utilizar productos agresivos para no perjudicar las ruedas fónicas y los sensores.

### Nota

 Para la limpieza del salpicadero no utilizar alcohol o derivados.

## Prolongada inactividad

Si la motocicleta no se usa por un período prolongado de tiempo, se recomienda realizar las siguientes operaciones:

- limpieza general;
- vaciar el depósito combustible;
- introducir en los cilindros, por los asientos de las bujías, un poco de aceite de motor y girar el motor manualmente para que se forme una capa protectora en las paredes internas;
- apoyar la motocicleta en un caballete de servicio para sostenerla;
- desconectar y quitar la batería.

El control y, eventualmente, la carga y la sustitución de la batería son necesarios cuando la motocicleta ha permanecido inactiva durante más de un mes.

Cubrir la motocicleta con una funda que no perjudique la pintura y no retenga la condensación.

En Ducati Performance hay fundas adecuadas disponibles.

## Advertencias importantes

En algunos países (Francia, Alemania, Inglaterra, Suiza, etc.) las leyes locales exigen el respeto de las normas sobre la contaminación y contra el ruido.

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

## Operaciones que debe efectuar el Concesionario

Lista de operaciones con tipo de intervención a los 1000 km
Lectura de la memoria de errores con DDS en las centrales motor, vehículo y ABS
Cambio del aceite del motor
Sustitución del filtro de aceite del motor
Control de los dispositivos de iluminación y señalización
Control de los dispositivos de seguridad (interruptor caballete lateral, interruptor de la leva del embrague, interruptor de apagado del motor, commutador derecho y sensor de posición marchas)
Control del nivel de carga de la batería
Limpieza del filtro de admisión del aceite del motor
Control del nivel del líquido refrigerante
Control del nivel de aceite de los frenos y del embrague
Control del desgaste de las pastillas y discos de freno

## Lista de operaciones con tipo de intervención a los 1000 km

Control de la presión y el desgaste de los neumáticos

Control de la tensión y lubricación de la cadena

Control de la libertad de movimiento del caballete lateral y central (si está instalado)

Control del apriete de los componentes de seguridad (por ej. tuercas del disco de la rueda, pinzas de frenos, tuercas de la rueda, apriete del piñón)

Control de los puntos de fricción, juego y libertad de movimiento de los cables flexibles y del cableado eléctrico a la vista

Prueba de la motocicleta en carretera, probando los dispositivos de seguridad (por ej. ABS)

Rellenado del cupón de mantenimiento periódico realizado en el Certificado de Garantía

## Operaciones que debe efectuar el Concesionario

Listado de las operaciones a realizarse cada 12000 km / anuales (según el primer límite alcanzado)
Lectura de la memoria de errores con DDS en las centrales motor, vehículo y ABS
Cambio del aceite del motor
Sustitución del filtro de aceite del motor
Control y/o regulación del juego de las válvulas (sólo cada 24000 km)
Sustitución de las correas de distribución (sólo cada 24000 km/60 meses)
Sustitución de las bujías (sólo cada 24000 km)
Sustitución del filtro de aire (sólo cada 24000 km)
Sustitución del aceite de la horquilla delantera (sólo cada 24000 km)
Sustitución del líquido refrigerante (sólo cada 24000 km)
Control de los dispositivos de iluminación y señalización
Control de los dispositivos de seguridad (interruptor caballete lateral, interruptor de la leva del embrague, interruptor de apagado del motor, commutador derecho y sensor de posición marchas)
Control del nivel de carga de la batería
Control del nivel del líquido refrigerante
Control del nivel de aceite de los frenos y del embrague
Control del desgaste de las pastillas y discos de freno
Control de la presión y el desgaste de los neumáticos
Control de la tensión y lubricación de la cadena
Control del desgaste de la transmisión final

Listado de las operaciones a realizarse cada 12000 km / anuales (según el primer límite alcanzado)

Control y lubricación del perno rueda trasera (sólo cada 24000 km)

Control de la libertad de movimiento del caballete lateral y central (si está instalado)

Control del apriete de los componentes de seguridad (por ej. tuercas del disco de la rueda, pinzas de frenos, tuercas de la rueda, apriete del piñón)

Control de los puntos de fricción, juego y libertad de movimiento de los cables flexibles y del cableado eléctrico a la vista

Prueba de la motocicleta en carretera, probando los dispositivos de seguridad (por ej. ABS)

Rellenado del cupón de mantenimiento periódico realizado en el Certificado de Garantía

## Operaciones que debe efectuar el cliente

Lista de operaciones con tipo de intervención cada 1000 km

Controlar el nivel del aceite del motor

Regular la tensión de la cadena

# Características técnicas

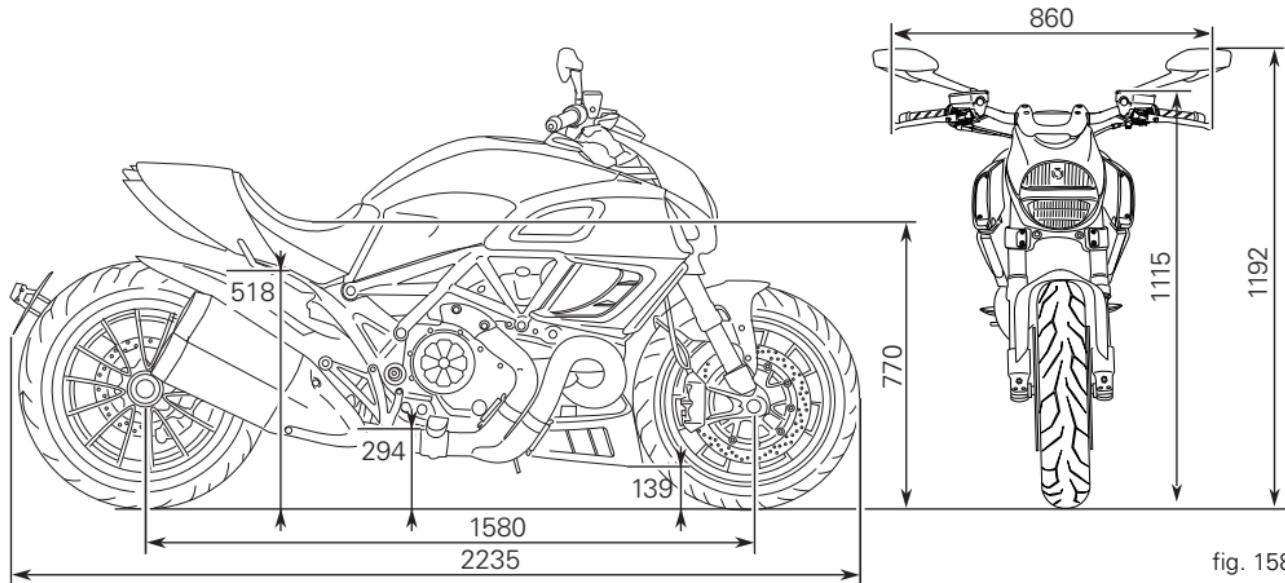
## Dimensiones (mm) (fig. 158)

### Pesos

En orden de marcha sin líquidos ni batería: 210 kg.  
Con plena carga: 400 kg.

### Atención

! Si no se respetan los límites de carga indicados podría perjudicarse la maniobrabilidad y el rendimiento de la motocicleta y causar la pérdida de control de la misma.



REPOSICIONES	TIPO	
Depósito combustible, incluida una reserva de 4 dm <sup>3</sup> (litros)	Gasolina verde con 95 octanos como mínimo	17 dm <sup>3</sup> (litros) 16 dm <sup>3</sup> (litros) (USA)
Circuito de lubricación	SHELL - Advance Ultra 4	4 dm <sup>3</sup> (litros)
Circuito de frenos del./tras. y embrague	Líquido especial para sistemas hidráulicos SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Protector para contactos eléctricos	Spray para tratar sistemas eléctricos SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Horquilla delantera	SHELL - Advance Fork 7.5 o Donax TA	720 cc (por barra)
Sistema de refrigeración	Anticongelante SHELL - Advance Coolant o Glycoshell 35 a 40% + agua	2,5 dm <sup>3</sup> (litros)



### Importante

No se admite el uso de aditivos en el combustible ni en los lubricantes.

## Motor

Bicilíndrico de 4 tiempos en "L" longitudinal de 90°, con cárter bajo fundido a presión.

Diámetro interno mm:

106

Carrera mm:

67,9

Cilindrada total, cm<sup>3</sup>:

1198

Relación de compresión:

$11,5 \pm 0,5:1$

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

119 kW/162 CV a 9.500 rpm

Par máx. al cigüeñal (95/1/CE):

13 kgm/128 Nm a 8.000 rpm

Régimen máximo, rpm:

10.800



### Importante

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

## Distribución

DESMODRÓMICA con cuatro válvulas por cilindro accionadas por ocho balancines (cuatro de apertura y cuatro de cierre) y por dos árboles de levas en la culata.

Es accionada por el cigüeñal mediante engranajes cilíndricos, poleas y correas dentadas.

### Esquema distribución desmodrómica (fig. 159)

- 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.

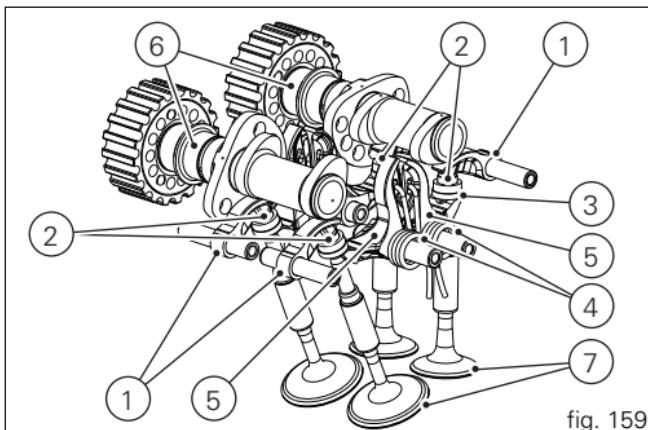


fig. 159

## Prestaciones

La máxima velocidad en cada una de las marchas se obtiene sólo respetando escrupulosamente las normas de rodaje y los intervalos de mantenimiento aconsejados.

### 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 indirecta MITSUBISHI.

Cuerpo de mariposa de sección ovalada (diámetro correspondiente):

56 mm.

Inyectores por cilindro: 1

Agujeros por inyector: 12

Alimentación de gasolina: 95-98 RON.

## Frenos

Sistema antibloqueo de los frenos con acción separada, controlado por sensores con efecto hall montados en ambas ruedas y con lectura en las ruedas fónicas: posibilidad de desactivación ABS.

### Delant.

De doble disco semiflotante perforado.

Material pista de frenado:

acero.

Material caja:

aluminio.

Diámetro disco:

320 mm.

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

Marca pinzas de freno:

BREMBO.

Tipo:

M4.34a (pinza de 4 pistones Ø 34)

Material de roce:

TT 2182 FF

Tipo bomba:

PR18/19.

### Tras.

De disco fijo perforado de acero.

Diámetro disco:

265 mm.

Mando hidráulico mediante pedal del lado derecho.

Marca:

BREMBO

Tipo:

PF 30/32a (pinza flotante de 2 pistones Ø 30 / Ø 32).

Material de roce:

Toshiba TT2182 FF.

Tipo bomba:

PS 13.



### 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

Embrague en baño de aceite accionado mediante palanca del lado izquierdo del manillar.

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:

15/43

Relaciones totales:

1<sup>a</sup> 15/37

2<sup>a</sup> 17/30

3<sup>a</sup> 20/27

4<sup>a</sup> 22/24

5<sup>a</sup> 24/23

6<sup>a</sup> 25/22

Transmisión entre el cambio y la rueda trasera por medio de una cadena:

Marca:

DID

Tipo:

HV2 525

Dimensiones:

5/8" x 1/16"

Nº eslabones:

118

## 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 a 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 causar daños irreparables a la motocicleta.

## Bastidor

Multitubular de acero ALS450.

Bastidor trasero de fundición de aluminio.

Inclinación tubo de dirección: 28°.

Ángulo de inclinación: 34° lado izquierdo / 34° lado derecho.

Carrera de avance: 130 mm.

## Ruedas

Llantas de aleación ligera de catorce radios.

### Delant.

Dimensiones:

MT 3,50x17".

### Tras.

Dimensiones:

MT 8,00x17".

## Neumáticos

### Delant.

Radial sin cámara.

Dimensión:

120/70-ZR17

### Tras.

Radial sin cámara.

Dimensión:

240/45-ZR17

## Suspensiones

### Delant.

Horquilla hidráulica invertida equipada con sistema de regulación exterior de la extensión y la compresión de la amortiguación hidráulica y de la precarga de los muelles interiores de las barras.

Diámetro tubos portantes:

50 mm con tratamiento.

Carrera rueda:

120 mm.

### Tras.

El amortiguador, regulable en extensión, en compresión y con mando a distancia en la precarga del muelle, se encuentra fijado en la parte superior al bastidor y en la parte inferior al basculante de aleación ligera. El basculante gira alrededor del perno fulcro que pasa por el bastidor y por el motor.

Este sistema confiere al vehículo una estabilidad excepcional.

Carrera amortiguador:

59,5 mm.

Carrera rueda:

120 mm.

## Sistema de escape

Silenciador monobloque de acero inoxidable con terminales de aluminio.

Catalizador integrado en el silenciador y sondas lambda en los tubos de escape a la salida de los cabezales.

## Colores disponibles

Esmalte rojo Ducati cód. 54D234015 (AKZO);  
bastidor color rojo y llantas color negro.

Diamond Black cód. 57E22714 (AKZO);  
Esmalte cód. 54M22705 (AKZO);  
Transparente cód. 228.880 (PPG);  
bastidor color Racing Black llantas color negro.

## Sistema eléctrico

Está formado por los siguientes componentes principales:  
Faro delantero:

lámpara luz de cruce tipo: 1xH7 blue vision (12V-55W);  
lámpara luz de carretera tipo: 1xH1 (12V-55W);  
luz de posición: DE LED (12V-2,4W).

Mandos eléctricos situados en el manillar.

Indicadores de dirección:

delanteros: DE LED (13,5V-2,9W).

Claxon.

Interruptores de las luces de parada.

Batería de tipo hermético, 12V-10 Ah.

ALTERNADOR 12V-430W.

FUSIBLE MASTER, protegido con fusible de 30A colocado en el telerruptor de arranque, detrás de la batería (C, fig. 162).

Motor de arranque: 12V-0,7 kW.

Faro trasero, luz stop e indicadores traseros:

posición: (13,5V-0,6W);

stop: DE LED (13,5V-2,8W);

indicadores traseros: DE LED (13,5 V-2,06W).

Iluminación matrícula: DE LED (13,5V-0,67W).



### Nota

Para la sustitución de las lámparas, consultar pág. 158 párrafo "Sustitución lámparas luces de cruce y carretera".

## 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 trasera izquierda (A, fig. 160) y la trasera derecha (B, fig. 161) están colocadas en el compartimiento debajo del asiento.

Para acceder a los fusibles, quitar el asiento (ver "Desmontaje asiento" en la página 119).

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.

### LEYENDA CAJAS FUSIBLES TRASERA IZQUIERDA (A, fig. 160)

Pos.	Servicios	Val.
1	-	-
2	Salpicadero	10 A
3	Central de control del motor	5 A
4	Key-sense	15 A
5	Relé de inyección	20 A
6	Relé de abertura mariposa (ETV)	10 A

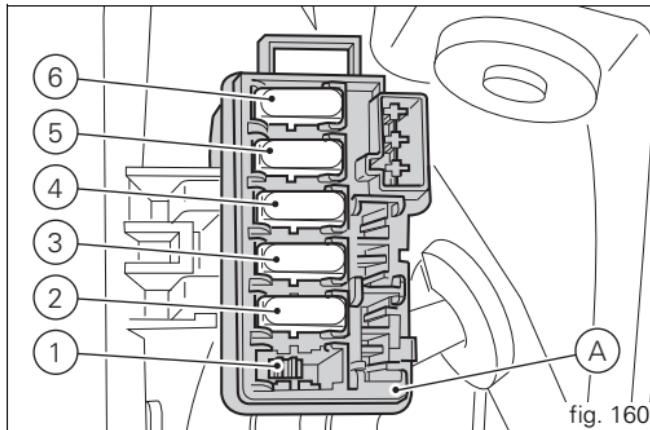


fig. 160

LEYENDA CAJAS FUSIBLES TRASERA DERECHA  
(B, fig. 161)

Pos.	Servicios	Val.
1	Sistema Black Box (BBS)	7,5 A
2	Navegador/Alarma	7,5 A
3	ABS 2	25 A
4	ABS 1	30 A
5	Ventiladores	10 A
6	Diagnosis/Recarga	7,5 A

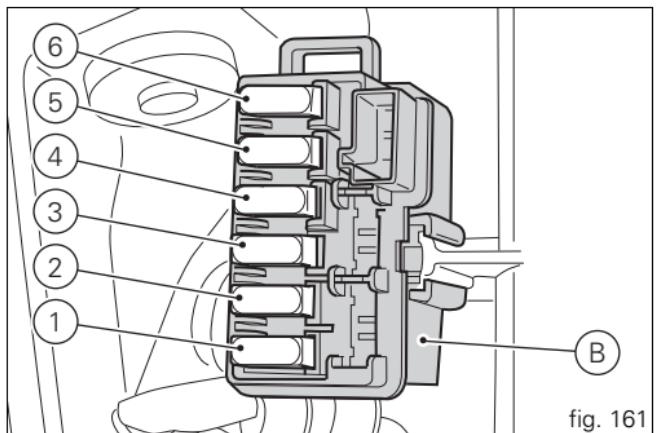


fig. 161



## Nota

Para acceder al fusible principal es necesario quitar el tope izquierdo (ver "Carga de la batería" en la página 148).

El fusible principal (C, fig. 162), se encuentra en proximidad de la batería, sobre el telerruptor de arranque (D).

Para acceder al fusible es necesario desmontar el capuchón de protección (E).

Un fusible quemado se reconoce por la interrupción del filamento conductor interior (F, fig. 163).



## Importante

Para evitar posibles cortocircuitos, sustituir el fusible después del Key-off.



## Atención

Jamás utilizar un fusible con prestaciones diferentes de las recomendadas. El incumplimiento de esta norma puede causar daños graves al sistema eléctrico o incluso incendios.

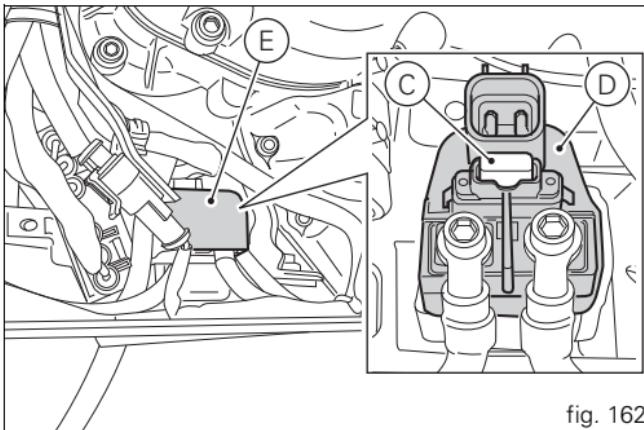


fig. 162

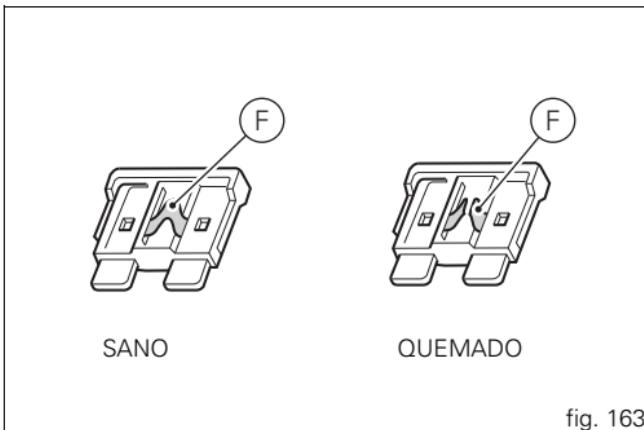


fig. 163

## Leyenda esquema sistema eléctrico/inyección

- 1) Comutador derecho
- 2) Immobilizer
- 3) Relé Hands Free
- 4) Hands free
- 5) Caja fusibles delantera
- 6) Ventilador derecho
- 7) Ventilador izquierdo
- 8) Relé ventiladores
- 9) Relé bomba de combustible
- 10) Relé ride-by-wire (ETV)
- 11) Central inyección (EMS)
- 12) Caja fusibles trasera
- 13) Adquisición de datos / Diagnóstico
- 14) Motor de arranque
- 15) Telerruptor con fusibles
- 16) Batería
- 17) Masa cableado
- 18) Regulador
- 19) Alternador
- 20) Bomba combustible
- 21) Nivel combustible
- 22) Indicador de dirección trasero derecho
- 23) Luz trasera
- 24) Indicador de dirección trasero izquierdo
- 25) Central control vehículo (BBS)
- 26) Alarma antirrobo
- 27) Motor válvula de escape
- 28) Sensor marcha
- 29) Sensor velocidad trasero
- 30) Central ABS
- 31) Sensor de posición del puño del acelerador (APS)
- 32) Motor potenciómetro / ride-by-wire (TPS/ETV)
- 33) Sensor revoluciones/fase
- 34) Sensor MAP vertical
- 35) Sensor MAP horizontal
- 36) Temperatura motor
- 37) Sensor temperatura aire
- 38) Sensor lambda vertical
- 39) Sensor lambda horizontal
- 40) Interruptor presión aceite
- 41) Stop trasero
- 42) Interruptor caballete lateral
- 43) Interruptor embrague
- 44) Stop delantero
- 45) Inyector principal vertical
- 46) Inyector principal horizontal
- 47) Bobina horizontal
- 48) Bobina vertical
- 49) Comutador izquierdo
- 50) Claxon
- 51) Sensor velocidad delantero
- 52) Indicador de dirección delantero izquierdo
- 53) Salpicadero en el manillar
- 54) Salpicadero en el depósito
- 55) Indicador de dirección delantero derecho
- 56) Navegador
- 57) Luz de carretera / luz de cruce
- 58) Luz de posición

## 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



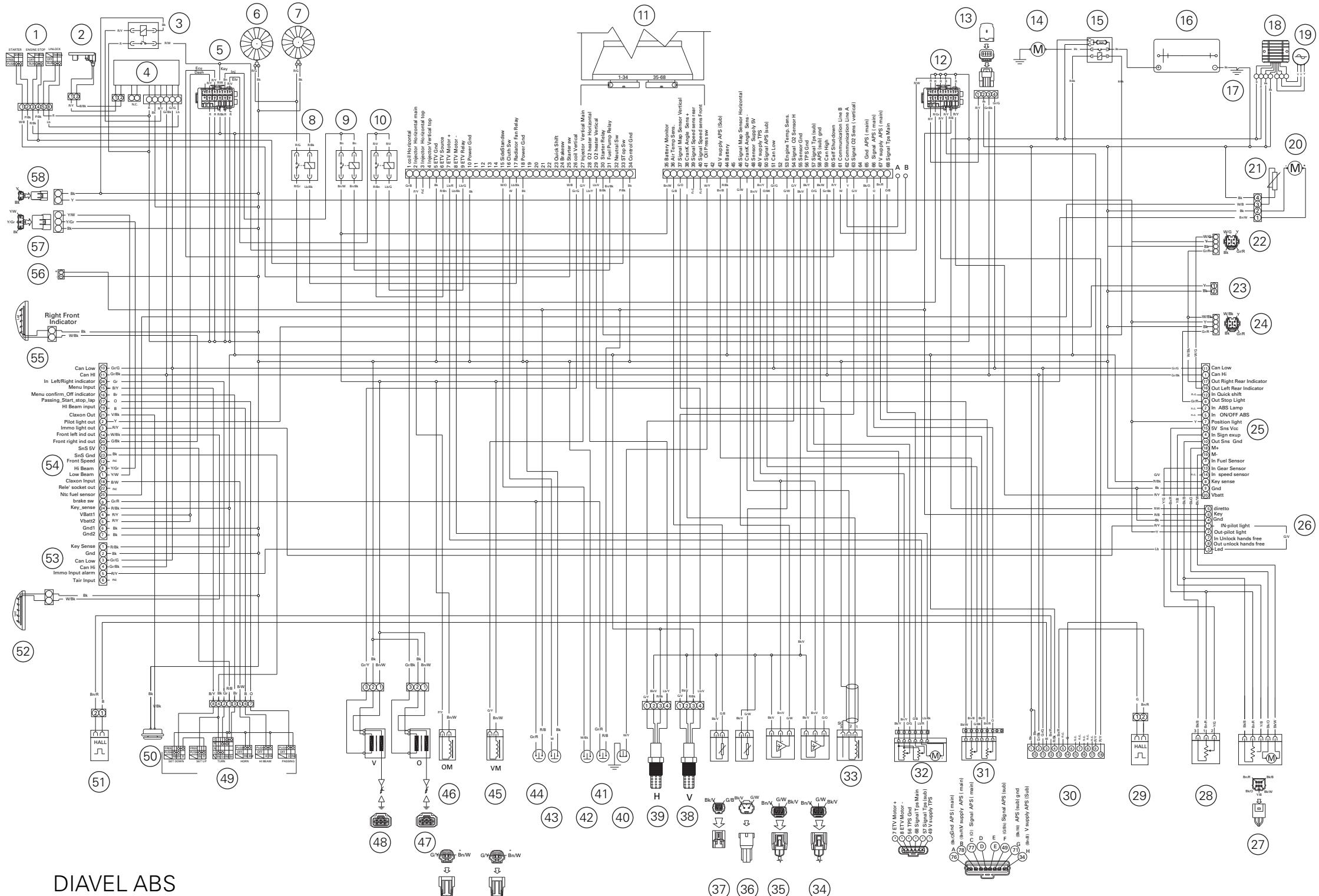
### Nota

El esquema del sistema eléctrico se encuentra al final del manual.

# Memorándum mantenimientos periódicos

ES

km	NOMBRE DUCATI SERVICE	KILOMETRAJE	FECHA
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			



DIAVEL ABS

Cod. 913.7.181.1C

Stampato 03/2011

Ducati Motor Holding spa  
[www.ducati.com](http://www.ducati.com)

Via Cavalieri Ducati, 3  
40132 Bologna, Italia  
Tel. +39 051 6413111  
Fax +39 051 406580

cod 913.7181.1C