

OFF-ROAD

Anleitungs- und Instandhaltungsheft

DESMO450 EDS

Liebe(r) Ducatista,

vielen Dank, dass Sie uns mit dem Kauf Ihrer neuen Desmo450 EDS den Vorzug gegeben haben.

Wir empfehlen Ihnen, **Ihr Betriebs- und Instandhaltungsheft** aufmerksam zu lesen, um sich schnell mit Ihrer Ducati vertraut zu machen und **um alle ihre Eigenschaften nutzen zu können**. In der Anleitung geben wir Ihnen zahlreiche nützliche Ratschläge sowie Informationen für Ihre **Sicherheit**, die **Pflege** Ihres Motorrads und darüber wie Sie den hohen Wert Ihres Fahrzeugs durch eine **korrekte Instandhaltung** in den spezialisierten Servicestellen beibehalten können.

Sie können diese Anleitung, in digitalem Format und stets auf dem neuesten Stand, **auch auf Ihrem PC oder Handy im speziellen Bereich der Website Ducati** und **in der App MyDucati** abrufen.

Auf diese Weise steht Ihnen immer **die neueste Fassung dieser Anleitung** zur Verfügung. Hier finden Sie auch **Informationen und häufig gestellte Fragen** rund um Ihr Motorrad und die Ducati Welt.

Ratschläge zur Verbesserung des Inhalts dieses Betriebs- und Instandhaltungshefts können Sie an die folgende Adresse senden: OwnerManual@ducati.com

Dieses Heft muss als Bestandteil des Motorrads berücksichtigt werden und dieses über seine gesamte Lebensdauer begleiten. Im Fall eines Eigentümerwechsels muss es dem neuen Besitzer ausgehändigt werden. Die Qualitäts- und Sicherheitsstandards der Ducati Motorräder werden kontinuierlich auf den neusten Stand gebracht, was die Entwicklung neuer Lösungen in Bezug auf das Design, die Ausstattung und das Zubehör zur Folge hat. Aus diesem Grund, auch wenn dieses Heft zum Tag des Ausdrucks aktualisierte Informationen enthält, behält sich Ducati Motor Holding S.p.A. das Recht auf Änderungen vor, die sie jederzeit vornehmen kann, ohne dies mitteilen zu müssen und ohne, dass ihr daraus Verpflichtungen entstehen. Daher kann es dazu kommen, dass sich aus einem Vergleich Ihres aktuellen Motorrads mit einigen Illustrationen entsprechende Unterschiede ergeben.

Wichtig

Werfen Sie immer wieder einen Blick auf die FAQs und Tutorials zu Ihrem Motorrad auf der Ducati Website, um über die neuesten Funktionen und Merkmale auf dem Laufenden zu bleiben.
Die in diesem Heft enthaltenen Informationen entsprechen denen zum Zeitpunkt der Drucklegung. Die Qualitäts- und Sicherheitsstandards der Ducati Motorräder werden ständig aktualisiert. Informieren Sie sich daher auf der Ducati Website über die Funktionen und Merkmale im aktualisierten Betriebs- und Instandhaltungsheft Ihres Motorrads.

Der Nachdruck oder die Verbreitung der in dieser Veröffentlichung behandelten Themen, auch wenn nur auszugsweise, ist strikt verboten. Alle Rechte sind der Ducati Motor Holding S.p.A. vorbehalten, bei der unter Zugrundelegung der Gründe eine (schriftliche) Genehmigung einzuholen ist. Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an folgende E-Mail:
contact_us@ducati.com
Unsere Advisors stehen Ihnen gerne für nützliche Ratschläge und Empfehlungen zur Verfügung.

Wichtig

Für weitere Informationen setzen Sie sich bitte mit der Ducati Kundenbetreuung in Verbindung indem Sie im Abschnitt „Service und Instandhaltung“ der Website www.ducati.com auf „Kontaktieren Sie uns“ klicken.
Unsere Advisors stehen Ihnen gerne für nützliche Ratschläge und Empfehlungen zur Verfügung.

Viel Vergnügen!

Inhaltsangabe

Pannenhilfe..... 5
Pannenhilfe..... 5

Software-Aktualisierungen..... 7
Software-Aktualisierungen..... 7

Garantie..... 8
Allgemeine Garantiebedingungen..... 8

Sicherheit und Warnhinweise..... 12
Im Heft verwendete Akronyme und Abkürzungen..... 12
Allgemeine Sicherheitsnormen..... 12
Informationen zur Entsorgung..... 13
Zulässiger Einsatz..... 13
Pflichten des Fahrers..... 13
Schulung des Fahrers..... 14
Kleidung..... 14
Fahrt mit voller Zuladung..... 14
Informationen zur Zuladung..... 14
Anordnung der Aufkleber..... 15
Sichere Instandhaltung des Fahrzeugs..... 16
Sicherheitsmaßnahmen während der Fahrt..... 16
Montage des Ducati-Originalzubehörs..... 17
Vermeidung von Verbrennungen und thermisches Komfortmanagement beim Fahren..... 17

Technische Daten..... 18
Technische Merkmale des Fahrzeugs..... 18
Position der FIN (Fahrzeug) und der Motornummer..... 22

Hauptvorrichtungen - Position und Funktion..... 23
Hauptkomponenten..... 23
Umschaltereinheiten..... 24
Lichterkontrollsteuerung..... 26
Schlüssel..... 26
Lenkersperre..... 26
Taste für Motorstopp / Startfreigabe..... 26
Anlassertaste..... 27
Kaltstartertaste..... 27
Schaltpedal..... 27
Hinterradbremspedal..... 27
Hebel der Vorderradbremse..... 27
Kupplungshebel..... 27
Gasdrehgriff..... 28
Kraftstofftankverschluss - Tanken..... 28
Seitenständer..... 29
Elektronische Kontrollsysteme..... 30
Riding Mode..... 30
Launch Control..... 31
Ducati Traction Control (DTC)..... 32
Ducati Quick Shift (DQS)..... 33
Engine Brake Control..... 34
Throttle Response..... 34
Falldown detection..... 35
Position und Installation des Wi-Fi-Steuergeräts..... 35
Funktion der App Ducati X-Link..... 35

Cockpit..... 37
Tabelle - Kontrollleuchten..... 37
Elemente des Cockpits..... 38
Multifunktionsmenü..... 38
Einstellungen (SET)..... 41
Einstellung der Hintergrundbeleuchtung (B.LIGHT SET)..... 44
Einstellung der Uhr (CLOCK SET)..... 44
Einstellung des Datums (DATE SET)..... 44
Info Service (SERV. SET)..... 45
Einstellung der Maßeinheiten (UNITS SET)..... 46
Info Batterie (BATT. SET)..... 47
Warnanzeige..... 48

Anlassen und Einfahren..... 50
Kaltstart..... 50
Warmstart..... 50
Ausschalten des Motors..... 50
Fahrbetrieb des Motorrads..... 51
Bremsung..... 51
Stopp des Motorrads..... 51
Parken..... 51
Einfahren..... 51

Verkleidung..... 53
Sitzbank..... 53
Vordere Startnummerntafel..... 53
Scheinwerferhalter..... 54
Handschutz..... 56
Vordere Seitenabdeckungen..... 56
Hintere Seitenabdeckungen..... 57
Vorderer Kotflügel..... 60
Gabelholmschutzelemente..... 61
Kennzeichenhalter..... 63
Hinterer Kotflügel..... 63
Motorschutz..... 65
Kettenschutz..... 65
Spiegel..... 66

Instandhaltung - Wichtige Informationen..... 67
Allgemeine Reinigung..... 67
Fahrzeugtransport..... 68
Kontrollen vor dem Motoranlass..... 68
Tabelle des Instandhaltungsprogramms - Straßeneinsatz..... 69
Instandhaltungsplan des Fahrzeugs - Racing- und Off Road-Einsatz..... 71
Tägliche Kontrollen - Racing- und Offroad-Einsatz..... 71
Tabelle des Instandhaltungsprogramms - Racing- und Off Road-Einsatz..... 71
Luftfilter - Ausbau und Reinigung..... 74
Motoröl - Füllstandkontrolle..... 76
Motoröl - Öl- und Filterwechsel..... 76
Kühlflüssigkeit - Füllstandkontrolle..... 79
Kühlflüssigkeit - Wechsel..... 80

Bremsanlage....82
Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstands an der Vorderradbremse....82
Kontrolle und Wechsel der Bremsbeläge der Vorderradbremse....82
Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstands der Hinterradbremse....83
Kontrolle und Wechsel der Bremsbeläge der Hinterradbremse....83

Räder....85
Abnahme und Montage des Vorderrads....85
Abnahme und Montage des Hinterrads....86
Kontrollieren der Räder....87

Bedienelemente....89
Abnahme und Montage der Umschaltereinheiten....89
Einstellen des Gasdrehgriffs....90
Abnahme und Montage des Schaltpedals....91
Ausbau und Montage des Bremshebels der Vorderradbremse....91
Ausbau und Montage des Kupplungshebels....92
Abnahme und Montage des Hinterradbremspedals....93
Einstellen des Leerhubs des Hinterradbremspedals....94

Lenkung....96
Abnahme und Montage des Lenkers....96
Abnahme und Montage der oberen Gabelbrücke....97
Abnahme und Montage der unteren Gabelbrücke....98
Überprüfen und Einstellen des Lagerspiels....99
Auswechseln der Lenkkopflager....100

Fahrwerk und Radfederungen....102
Vorderradgabel....102
Hinteres Federbein....104
Sicherheitsanzugsmomente am Rahmen....108
Überprüfen des Lagerspiels an der Hinterradschwinge....109

Sekundärantrieb....110
Kontrolle der Kettenspannung....110
Schmieren der Kette....110
Austausch der Kette....111
Austausch des Ritzels....112
Austausch des Kettenblatts....113
Ändern der Übersetzungsverhältnisse....113

Kraftstoffversorgungsanlage....115
Sichtkontrolle an Ansaugkrümmer und Airbox....115
Reinigen der Bypass-Schraube des Drosselklappenkörpers....115
Einstellen der Standgasdrehzahl....115
Kraftstofftank - Abnahme und Montage....116
Kraftstofftank - Überprüfen des Benzinschlauchs auf Beschädigung und seiner Befestigung....118
Kraftstofftank - Überprüfen der ordnungsgemäßen Befestigung der Steckkupplung des Benzinschlauchs am GAC....118

Auspuffsystem....120
Abnahme und Montage des Schalldämpfers....120
Ausbau und Montage des Krümmers....120

Motor....123
Kupplung - Verschleißkontrolle und Austausch der Kupplungsscheiben....123
Kupplung - Einstellen der Tellerfeder....127
Ventilspiel - Kontrolle....129

Elektrische Anlage....135
Schaltplan....135
Sicherungen - Position und Beschreibung....141
Batterie - Austausch....141
Abnahme und Montage des Cockpits....144
Ausrichten des Scheinwerfers....144
Austausch der Blinkerlampen....145
Abnahme und Montage des Scheinwerfers....146
Abnahme und Montage des Rücklichts....147
Abnahme und Montage der vorderen Blinker....147
Abnahme und Montage der hinteren Blinker....148
Abnahme und Montage der Kennzeichenbeleuchtung....149
Abnahme und Montage des Kühlerlüfterrads....151
Abnahme und Montage der Hupe....152

Anzugsmomente....154
Anzugsmomente - Fahrzeug....154
Anzugsmomente - Motor....163

Normen....165
Zertifikation der Funkanlage....165

Pannenhilfe

Pannenhilfe



ACI Global Servizi

Wichtig

Die Pannenhilfe «ACI Global Servizi» gilt nur für Motorräder, deren Garantie ab dem 01.01.2026 aktiviert wurde.

Das Programm Ducati Card Assistance, das aus der Zusammenarbeit zwischen Ducati und ACI Global Servizi hervorging, bietet dem Ducati Kunden bei Defekten und/oder bei Unfällen entsprechende Hilfe. Dieser Service steht Ihnen an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr für eine Dauer von 24 Monaten (bei einer Garantieverlängerung gelten die dieser anhängigen Bedingungen) ab dem Auslieferungsdatum des Motorrads oder für die Abdeckungsdauer der Garantie Ever Red zur Verfügung.

Die Serviceleistungen des Pannendienstes sind:

- Pannenhilfe und Abschleppservice
- Informationsservice
- Transport von Fahrer und Beifahrer nach Pannenhilfe
- Rückreise von Fahrer und Beifahrer oder Fortsetzung der Reise
- Rückführung des reparierten oder wieder gefundenen Motorrads
- Rückführung des Motorrads aus dem Ausland
- Hotelkosten
- Bergung des bei einem Unfall von der Straße abgekommen Motorrads
- Ersatzwagen

und können in folgenden Ländern angefordert werden: Albanien, Andorra, Österreich, Belgien, Bulgarien, Zypern, Kroatien, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich (einschl. Korsika), Fyrom, Deutschland, Gibraltar, Griechenland, Irland, Island, Italien (einschl. Vatikanstaat und Republik San Marino), Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Fürstentum Monaco, Montenegro, Norwegen, Holland, Polen, Portugal, Großbritannien, Tschechische Republik, Rumänien, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, Schweiz (einschl. Liechtenstein), Türkei, Ukraine und Ungarn.

Wichtig

Alle Informationen stehen Ihnen in detaillierter Form auf der Website Ducati Ihres Landes zur Verfügung.

Telefonnummern der Einsatzzentralen

Anfordern der Assistenz:
Vorfall im Herkunftsland: Rufen Sie die **gebührenfreie Nummer Ihres Landes** an, die in der **ersten Spalte der Tabelle** angegeben ist.
Vorfall außerhalb des Herkunftslandes: Rufen Sie die **kostenpflichtige Nummer Ihres Landes** an, wobei auch die Vorwahl gemäß Angabe in der zweiten Spalte der **Tabelle** inbegriffen sein muss.
Sollten Sie Probleme haben, Ihre Landesnummer aus dem Ausland anzurufen, wählen Sie die Nummer des Landes, in dem es zum Ereignis kam (dies gilt nicht für das Vereinigte Königreich).

Achtung

Falls die Bezugsnummern zeitweise aufgrund von Betriebsstörungen der Telefonleitungen außer Betrieb sein sollten, kann der Kunde die Telefonnummer der Einsatzzentrale von ACI Global Servizi in Italien wählen: +39-02 66165610.

Land	Kostenfreier Anruf oder aus dem Ursprungsland	Kostenpflichtiger Anruf oder aus dem Ausland
Albanien		+35 544531800
Andorra	+34-91-594 93 40	+34-91-594 93 40
Österreich	0800-22 03 50	+43-1-25 119 19398
Belgien	0800-14 134	+32-2-233 22 90
Bulgarien	(02)-986 73 52	+359-2-986 73 52
Zypern		+357-25 561580
Kroatien	0800-79 87	+385-1-464 01 41
Dänemark	80 20 22 07	+45-80 20 22 07
Estland	(0)-69 79 199	+372-69 79 199
Finnland	(09)-77 47 64 00	+358-9-77476400
Frankreich (einschließlich Korsika), gewöhnliches Straßennetz	0800-23 65 10	+33-4-72 17 12 83 +33-4-37 64 11 83
Fyrom (Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien)	(02)-3181 382	+389-2-3181 382
Deutschland	0800-27 22 774	+49-89-76 76 40 90
Gibraltar	91-594 93 40	+34-91-594 93 40
Griechenland	(210)-9462 058	+30-210-9462 058
Irland	1800-304 500	+353-1-617 95 61
Island	5 112 112	+354-5 112 112
Italien (einschließlich San Marino und Vatikanstadt)	800.744.444	+39 02 66.16.56.10
Lettland	67 56 65 86	+371-67 56 65 86
Litauen	(85)-210 44 25	+370-5-210 44 25
Luxemburg	25 36 36 301	+352-25 36 36 301
Malta	21 24 69 68	+356-21 24 69 68
Montenegro	0800-81 986	+382-20-234 038
Norwegen	800-30 466	+47-800-30 466
Holland	0800-099 11 20	+31-70-314 51 12
Polen	061 83 19 885	+48 61 83 19 885
Portugal	800-20 66 68	+351-21-942 91 05
Fürstentum Monaco	+33- 4-72 17 12 83	+33- 4-72 17 12 83

Vereintes Königreich	0330 053 0903	+44 330 053 0903
Tschechische Republik	261 10 43 48	+420-2-61 10 43 48
Rumänien	021-317 46 90	+40-21-317 46 90
Serbien	(011)-240 43 51	+381-11-240 43 51
Slowakei	(02)-492 05 963	+421-2-49 20 59 63
Slowenien	(01)-530 53 10	+386-1-530 53 10
Spanien	900-101 576	+34-91-594 93 40
Schweden	020-88 87 77	+46-771-88 87 77 (+46 8 5179 2873)
Schweiz (einschließlich Liechtenstein)	0800-55 01 41	+41 58 827 60 86
Türkei	(216) 560 07 50	+90 216 560 07 50
Ukraine	044-494 29 52	+380-44-494 29 52
Ungarn	(06-1)-345 17 47	+36-1-345 17 47

Software-Aktualisierungen

Software-Aktualisierungen

Einige Komponenten des Motorrads werden über eine Software gesteuert oder sehen deren Verwendung vor. Diese Software können Aktualisierungen unterliegen oder solche erfordern.

- Eventuelle Aktualisierungen, die zur Gewährleistung der Sicherheit des Motorrads erforderlich sind, werden von Ducati mitgeteilt und über das Netz der Ducati Servicestellen zur Installation bereitgestellt.
- Die Informationen zu den Aktualisierungen, die für die Aufrechterhaltung der Konformität des Motorrads erforderlich sein könnten, werden auf der Ducati Website veröffentlicht und die entsprechenden Aktualisierungen werden für einen Zeitraum von zwei Jahren ab dem Kaufdatum des Motorrads oder für den längeren Zeitraum entsprechend der vertraglichen Garantie (falls für das Motorrad aktiv) zur Installation seitens eines Ducati Service des Servicenetzes zur Verfügung gestellt.
- Weitere Aktualisierungen und neue Software-Versionen werden unter Einhaltung des im vorliegenden Bedienungs- und Instandhaltungsheft angegebenen Instandhaltungsplan des Motorrads zur Installation durch einen Ducati Service des Servicenetzes bei der Instandhaltung des Motorrads zur Verfügung gestellt.

Wir bitten Sie daher, regelmäßig den Abschnitt der Ducati Website zu konsultieren, der den Aktualisierungen gewidmet ist, und die My Ducati App herunterzuladen und zu installieren, um stets über die verfügbaren Aktualisierungen informiert zu sein.

Achtung

Um die gesetzliche und ggf. vertragliche Konformitätsgarantie (wenn aktiv) des Motorrads aufrechtzuerhalten, müssen Sie die zur Verfügung gestellten Aktualisierungen so schnell wie möglich und auf jeden Fall innerhalb eines, auch unter Berücksichtigung der Bedeutung der Aktualisierung, angemessenen Zeitraums installieren lassen.
Werden die Aktualisierungen nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraums installiert, haftet Ducati nicht für Konformitäts- oder Sicherheitsmängel, die sich aus der mangelnden Installation der Aktualisierung ergeben.

Garantie

Allgemeine Garantiebedingungen

AGB der „Vertraglichen Ducati Garantie“

Definitionen

Kunde: Der Eigentümer des Motorrads. Diese Begriffsdefinition für „Kunde“ bezieht sich nicht auf Personen (ob nun private oder rechtliche Personen spielt keine Rolle), die das Motorrad ausschließlich zum Zwecke des Weiterverkaufs erworben haben.

Rennen: Ein Rennen, das unter der Schirmherrschaft eines nationalen oder internationalen Motorradverbands oder Motorradclubs organisiert wird und für das der Eigentümer des teilnehmenden Motorrads eine Rennlizenz besitzen muss.

Ducati Vertragshändler: Der Vertragshändler oder die Vertragswerkstatt, der/die zum offiziellen Vertriebs- und Servicenetz des Unternehmens gehört (Liste auf der Website: www.ducati.com).

Ducati oder Gesellschaft: Ducati Motor Holding S.p.A. Alleinaktionärsunternehmen, dem Management und der Koordination der AUDI AG unterliegende Gesellschaft, mit Geschäftssitz in Via Cavalieri Ducati, 3, 40132 - Bologna, Italien.

Vertragliche Garantie: Die vertragliche Garantie wird dem Kunden vom Unternehmen freiwillig in allen Ländern der Welt gewährt, in denen es mit einem offiziellen Servicenetz vertreten ist. Sie gilt für ihre neuen Motorräder, unabhängig davon, ob diese für den Straßenverkehr gebaut wurden oder nicht, und zwar für einen bestimmten Zeitraum, der vom Motorrad und vom Land des Ducati Vertragshändlers abhängt, ab dem Datum der Übergabe des Motorrads an den Erstbesitzer.

Europäische gesetzliche Garantie: Die europäische gesetzliche Mindestgarantie, die vom Verkäufer einer Ware oder Dienstleistung gewährt wird, um den Verbraucher gegen mangelhafte Waren/Dienstleistungen oder Waren/Dienstleistungen, die nicht so aussehen oder funktionieren, wie versprochen, zu schützen.

Anleitungs- und Instandhaltungsheft: Dokument, das dem Kunden zum Zeitpunkt des Kaufs des Motorrads übergeben wird.

Motorrad: Das vom Kunden gekaufte fabrikneue Ducati-Motorrad, das noch nie zugelassen war und für das die vertragliche Ducati-Garantie gilt.

Instandhaltungsplan: Ducati hat den im „Anleitungs- und Instandhaltungsheft“ für jedes einzelne Modell veröffentlichten „Instandhaltungsplan“ mit dem Zweck festgelegt, die größtmögliche Effizienz, Leistung und Betriebssicherheit ihrer Motorräder aufrechtzuhalten.

Pannenhilfsdienst: Der Pannendienst, der den Kunden im Rahmen der vorliegenden Vertraglichen Ducati Garantie in den Ländern und für die Motorräder angeboten wird, für die er verfügbar ist, und dessen Bedingungen im „Anleitungs- und Instandhaltungsheft“ und auf der Website von Ducati unter www.ducati.com aufgeführt sind.

1. Inhalt der Vertraglichen Ducati Garantie

1.1 Ducati gewährt für seine Motorräder, unabhängig davon, ob sie für den Straßenverkehr bestimmt sind oder nicht, in allen Ländern der Welt, in denen das Unternehmen mit seinem offiziellen Servicenetz vertreten ist, eine Garantie für von Ducati festgestellte und anerkannte Fabrikationsfehler wie folgt:
a) alle Ducati Motorräder für einen Zeitraum von vierundzwanzig (24) Monaten ab dem Datum der Auslieferung des Motorrads an den Erstbesitzer, mit Ausnahme von
b) alle Motocross- und Cross-Country-Motorradmodelle (Off-Road-Fahrzeuge, die nicht für den Straßenverkehr zugelassen sind) mit einem Hubraum unter 500 ccm für einen Zeitraum von drei (3) Monaten ab dem Datum der Übergabe des Motorrads an den Erstbesitzer oder zwanzig (20) Betriebsstunden des Motors, je nachdem, was zuerst eintritt, oder
c) alle Enduro-Motorradmodelle (Off-Road-Fahrzeuge, die für den Straßenverkehr zugelassen sind) mit einem Hubraum unter 500 ccm für einen Zeitraum von zwölf (12) Monaten ab dem Datum der Übergabe des Motorrads an den Erstbesitzer oder achtzig (80) Betriebsstunden des Motors, je nachdem, was zuerst eintritt.

1.2 In den unter Punkt 1.1 genannten Fällen hat der Kunde das Recht auf kostenlose Reparatur oder Ersatz der defekten Teile nach Ermessen von Ducati.
1.3 Jeder Garantieantrag oder -anspruch im Rahmen der vertraglichen Ducati-Garantie muss ausschließlich bei einem Ducati Vertragshändler geltend gemacht werden.
1.4 Die defekten und im Rahmen der Garantie ausgetauschten Teile gehen in das Eigentum von Ducati über.
1.5 Die im Rahmen der Garantie ausgetauschten oder reparierten Teile bleiben für die restliche Garantiezeit des Motorrads von der Garantie gedeckt.
1.6 Ducati stellt dem Kunden weitere Pannenhilfsdienste kostenlos zur Verfügung, gemäß den spezifischen Bedingungen und Modalitäten, die im „Anleitungs- und Instandhaltungsheft“ des Motorrads angegeben sind. Der „Pannenhilfsdienst“ gilt nicht für Motocross-, Cross-Country- und Enduro-Motorräder mit weniger als 500 ccm Hubraum.
1.7 Die vorliegenden Allgemeinen Garantiebedingungen (im Folgenden "Garantiebedingungen") berühren nicht die Rechtsbehelfe, die dem Verbraucher im Falle von Konformitätsmängeln gegenüber dem Verkäufer zur Verfügung stehen und die von den europäischen Bestimmungen vorgesehen sind, wie sie in Italien durch das Gesetzesdekret Nr. 206 vom 6. September 2005 in der geänderten Fassung (der „Verbraucherkodex“) umgesetzt wurden. Sollte eine Bestimmung der vorliegenden Garantiebedingungen im Widerspruch zu einer in dem Land, in dem der „Verbraucherkunden“ seinen Aufenthaltsort oder Wohnsitz hat, geltenden unabdingbaren Norm stehen, so gilt diese Bestimmung als nicht in die Garantiebedingungen aufgenommen.
Falls das Motorrad eine zusätzliche Garantie 4Ever Ducati oder Factory Ever Red hat, muss der Kunde sich für den Zeitraum über die 24 Monate hinaus auf die entsprechenden Bedingungen beziehen, die ihm vom Vertragshändler bei der Aktivierung der Garantie übergeben wurden.

2. Ausschlüsse

2.1 Diese von Ducati angebotene Vertragliche Garantie (die nur Fabrikationsfehler abdeckt) gilt nicht:

a) für Teile, die bei normalem Gebrauch des Motorrads Verschleiß oder Abnutzung unterliegen (wie zum Beispiel: Reifen, Rohre, Kugellager, Griffe, Ketten, Ritzel und Kettenblätter, Zahnriemen, Bowdenzüge, Zündkerzen, Dichtungen und Ölabdichtungen, die Staub oder Schmutz ausgesetzt sind, reibungsempfindliche Teile wie Brems- und Kupplungsbeläge, Auspuffsystem für Farbwechsel, die den Betrieb nicht beeinträchtigen, Fahrzeugbatterie, die nicht ordnungsgemäß mit dem Ducati-Ladegerät gewartet wurde);
b) bei ästhetischen oder akustischen Mängeln, die die Gebrauchstauglichkeit des Motorrads nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigen (z. B. versteckte oder unbedeutende ästhetische Mängel, Fahrgeräusche oder Vibrationen normalen Ausmaßes);
c) bei Mängeln, die auf Oxidationsprozesse, Witterungseinflüsse oder außergewöhnliche Umstände oder auf eine unregelmäßige oder unsachgemäße Reinigung des Motorrads zurückzuführen sind;
d) bei „Rennen" (einschließlich der Nutzung bei Test- oder Trainingsfahrten) oder für Motorräder, die bereits bei „Rennen" eingesetzt wurden;
e) bei unsachgemäßem Gebrauch des Motorrads oder bei Verwendung für andere als die vorgesehenen Zwecke (z. B. Offroad-Einsatz mit Straßenmotorrädern oder umgekehrt);
f) bei Schäden durch Eintauchen in Wasser und/oder Eindringen von Fremdkörpern, unzulässige Veränderungen zur Leistungsänderung, Aufbrechen des Kilometerzählers, Vorsatz, Fahrlässigkeit oder Unfall;
g) für Schäden, die durch Transport oder unsachgemäße Lagerung entstanden sind;
h) zum Motorrad, das für kommerzielle Dienstleistungen oder anderweitig für berufliche Zwecke verwendet wird (mit Ausnahme derjenigen, die im Mietservice verwendet werden).

2.2 Die Offroad-Fahrzeuge sind aufgrund ihrer Nutzung in schwierigen und anspruchsvollen Umgebungen natürlich anfällig für Oxidations- und Abnutzungserscheinungen (z. B. Kunststoffteile der Karosserie, Reibungsstellen mit dem Fahrer, Mechanismen, Schrauben und Verbindungen, Dichtungen der Stoßdämpfer, Sitz, usw.). Diese Effekte müssen als normal und vorgesehen für diese Art von Fahrzeugen betrachtet werden und stellen keine Fabrikations- oder Materialfehler dar.

2.3 Unbeschadet der zwingenden Verbraucherschutzbestimmungen bezüglich der gesetzlichen Garantie, die in den nationalen Vorschriften zur Umsetzung und Anwendung der europäischen Gesetzgebung in den Ländern der Europäischen Union festgelegt sind, ist der Kunde nicht berechtigt, diese Vertragliche Ducati Garantie für Schäden/Mängel in Anspruch zu nehmen, die außerhalb des Produktionsprozesses von Ducati entstanden sind, wie zum Beispiel Schäden/Mängel, die entstanden sind durch:
a) Verwendung von anderen als den empfohlenen Kraftstoffen und Schmiermitteln;
b) Nichtbeachtung der im „Anleitungs- und Instandhaltungsheft" enthaltenen Vorschriften für die Benutzung des Motorrads und seiner Ausrüstung;
c) Fahrlässigkeit bei Durchführung des „Instandhaltungsprogramms", das von Ducati im „Anleitungs- und Instandhaltungsheft" festgelegt wurde;
d) unsachgemäß ausgeführte Instandhaltungs- oder Reparaturarbeiten, die von anderen als den Vertragshändlern von Ducati durchgeführt wurden, Aus- und Einbau oder Reparatur mit anderen als den von Ducati angegebenen Werkzeugen oder mit anderen als den von Ducati angegebenen Spezifikationen;
e) Einbau von nicht originalen Ducati-Ersatzteilen oder -Zubehörteilen oder von Teilen, deren Verwendung nicht von Ducati genehmigt wurde (sowohl in Bezug auf die physischen Komponenten als auch in Bezug auf die Hard- und Software);
f) vom Kunden und/oder Dritten ohne ausdrückliche Genehmigung von Ducati am Motorrad vorgenommene Änderungen;
g) Nichtbeachtung der von Ducati eventuell festgelegten Rückruf- oder Aktualisierungsprogramme (auch Software-Updates) durch den Kunden.

3. Verfahren zur Inanspruchnahme der Vertraglichen Ducati Garantie

3.1. Um diese Vertragliche Ducati Garantie in Anspruch nehmen zu können, muss der Kunde die folgenden Voraussetzungen erfüllen:
a) die eventuellen Mängel des Motorrads innerhalb von sieben (7) Tagen nach deren Feststellung einem Ducati Vertragshändler melden (bei Motocross-, Cross-Country- und Enduro-Motorrädern mit weniger als 500 ccm Hubraum muss sich der Kunde ausdrücklich an die auf der entsprechenden Website angegebenen spezialisierten Servicestellen wenden), um die Folgen, die diese Mängel auf die Funktion und die Sicherheit des Motorrads haben könnten, zu begrenzen. Der Kunde ist sich bewusst und akzeptiert, dass die vorliegende Vertragliche Ducati Garantie für ungültig erklärt werden kann, wenn der Kunde das Motorrad trotz eines Mangels weiter benutzt.
b) Den im „Anleitungs- und Instandhaltungsheft" vorgesehenen „Instandhaltungsplan" einzuhalten und die von Ducati zur Verfügung gestellten Updates (einschließlich Software) innerhalb von dreißig (30) Tagen ab Mitteilung durchzuführen. Falls dem Kunden eine Sicherheitskampagne mitgeteilt wird, muss diese unverzüglich gemäß der erhaltenen Mitteilung durchgeführt werden.
c) Alle am Fahrzeug durchgeführten Instandhaltungs- und/oder Reparaturarbeiten ausreichend zu dokumentieren (Steuerbelege/Rechnungen mit Angabe der ausgeführten Arbeiten und der verwendeten Teile). Eine Kopie dieser Unterlagen muss dem Ducati Vertragshändler, bei dem der Garantieanspruch geltend gemacht wird, ausgehändigt werden, damit dieser die ordnungsgemäße Ausführung der Arbeiten überprüfen kann.

3.2 Zum Zwecke der Nachverfolgung, die für die Durchführung der technischen und sicherheitsrelevanten Aktualisierungsmaßnahmen im Falle einer Eigentumsübertragung des Motorrads erforderlich ist, ist der neue Eigentümer verpflichtet, Ducati innerhalb von dreißig (30) Tagen ab dem Datum des Eigentumsübergangs den Eigentumswechsel mitzuteilen, indem er sich an den Service Ducati

unter den auf der Website www.ducati.com angegebenen Kontaktdaten oder an das Netz der Ducati Vertragshändler wendet.

4. Haftungseinschränkungen

4.1 Vorbehaltlich des Inhalts der auf den „Verbraucher" anwendbaren unabdingbaren nationalen Normen sowie der entsprechenden Bestimmungen zur Herstellerverantwortung haftet Ducati nicht für Sach- und/oder Personenschäden, die durch das Motorrad oder bei dessen Verwendung verursacht werden.
4.2 Die von den Ducati Vertragshändlern verursachten Mängel oder Verzögerungen bei der Reparatur oder dem Austausch des Motorrads berechtigen den Kunden weder zu einer Entschädigung durch Ducati noch zu einer Erweiterung der vorliegenden Vertraglichen Ducati Garantie, unbeschadet der Rechte und Maßnahmen des Kunden gegenüber dem Vertragshändler, die möglicherweise fahrlässig gehandelt haben.
4.3 Unbeschadet des Rechts des Kunden auf die Garantieleistungen gemäß den vorstehenden Bedingungen und im Rahmen des geltenden Rechts, wird ausdrücklich ausgeschlossen, dass der Kunde die Auflösung des Vertrags, den Ersatz des Motorrads oder die Minderung des Kaufpreises sowie den Ersatz etwaiger direkter oder indirekter Schäden verlangen kann.
4.4 Diese Vertragliche Ducati Garantie stellt unter den hier genannten Bedingungen die einzige von Ducati angebotene konventionelle Garantie auf das Motorrad dar, vorbehaltlich der Möglichkeit einer Garantieerweiterung durch zusätzliche von Ducati angebotene Garantien.
4.5 Ducati behält sich das Recht vor, Änderungen und Verbesserungen an ihren Motorrad-Modellen vornehmen zu können, ohne dass ihr daraus die Pflicht entsteht, diese auch an bereits verkauften Motorrädern vornehmen zu müssen.
4.6 Die vorliegenden Garantiebedingungen erstrecken sich auch auf die späteren Eigentümer des Motorrads, soweit der vorstehende Art. 3 eingehalten wird. In jedem Fall haftet Ducati nicht für Mängel am Motorrad, die darauf zurückzuführen sind, dass Ducati nicht über den Eigentümerwechsel des Motorrads informiert wurde, gemäß der Klausel 3.2.
4.7 Unbeschadet der für den „Verbraucher" geltenden Zuständigkeiten oder der Regelung durch eine im Land des Kunden geltende unabdingbare Norm ist der Gerichtsstand für etwaige Streitigkeiten im Zusammenhang mit vorliegenden Garantiebedingungen ausschließlich in Bologna, Italien, begründet und diese Garantiebedingungen unterliegen italienischem Recht.

5. Instandhaltungsplan und Auslieferungsvorbereitung

5.1 Die Auslieferungsvorbereitung des Motorrads erfolgt durch den Ducati Vertragshändler.
5.2 Die sorgfältige Durchführung des „Instandhaltungsplans" gemäß den Bedingungen im „Anleitungs- und Instandhaltungsheft" ist eine notwendige Voraussetzung dafür, dass das Motorrad in einem ordnungsgemäßen Gebrauchszustand gehalten wird und diese Vertragliche Ducati Garantie wirksam ist. Alle Kosten in Bezug auf den „Instandhaltungsplan", wie zum Beispiel die Inspektionen (Arbeitszeit und Material) sind vom Kunden zu tragen.
5.3 Alle Instandhaltungsarbeiten am Motorrad müssen ohne Einschränkungen gemäß den Empfehlungen und Verfahren von Ducati durchgeführt werden, einschließlich derer, die im „Anleitungs- und Instandhaltungsheft" angegeben sind. Jeder Mangel/Schaden am Motorrad, der durch unsachgemäße oder unzureichende Instandhaltung verursacht wurde, schließt die Anwendbarkeit der Vertraglichen Ducati Garantie aus.
5.4 Die Ducati Vertragshändler zeichnen die wesentlichen Beiträge zur planmäßigen Instandhaltung (Inspektionen) digital auf, damit sie im Service-Bereich der MyDucati App und in den Ducati Systemen abgerufen werden können. Im Falle einer Instandhaltung durch eine nicht autorisierte Werkstatt muss eine detaillierte Rechnung angefordert werden, in der die bei der Instandhaltung gemäß RMI-Richtlinie durchgeführten Arbeiten beschrieben sind. Die nicht autorisierte Werkstatt kann ihrerseits bei Ducati die Registrierung des Eingriffs im RMI-Portal beantragen, um die Garantie und den Pannenhilfsdienst gemäß der EU-Richtlinie aufrechtzuerhalten. Wenn ein Defekt auf die Nichteinhaltung der vom Hersteller empfohlenen Instandhaltungsintervalle und/oder der vom Hersteller empfohlenen Pflege- und Instandhaltungsmaßnahmen zurückzuführen ist, behält sich der Ducati Vertragshändler das Recht vor, jede spätere Reklamation abzulehnen.
5.5 Zum Nachweis der ordnungsgemäßen Durchführung des „Instandhaltungsplans" für jede Inspektion sind alle am Fahrzeug durchgeführten Instandhaltungs- und/oder Reparaturarbeiten ausreichend zu dokumentieren (Steuerbelege/Rechnungen mit Angabe der durchgeführten Arbeiten und der verwendeten Teile). Eine Kopie dieser Unterlagen muss dem Ducati Vertragshändler, bei dem der Garantieanspruch geltend gemacht wird, ausgehändigt werden, damit dieser die ordnungsgemäße Ausführung der Arbeiten in Bezug auf die Erbringung der Leistungen gemäß den vorliegenden Garantiebedingungen überprüfen kann.

6. Gesetzliche Garantie des Verkäufers

Die gesetzlichen Gewährleistungsansprüche zugunsten des Kunden, die sich aus dem Kaufvertrag des Motorrads ergeben und zu Lasten des Verkäufers gehen, bleiben von dieser Vertraglichen Ducati Garantie des Herstellers unberührt und werden in keiner Weise eingeschränkt. Diese vom Hersteller angebotene Garantie schränkt auch nicht die vertraglichen Rechte ein, die sich aus den Bedingungen des Kaufvertrags des Motorrads zwischen dem Kunden und dem Verkäufer ergeben und die unter den gesetzlichen Voraussetzungen nur gegenüber dem Verkäufer selbst geltend gemacht werden können.

7. Ducati Originalersatzteile

Der Kunde, der sich an ein offizielles Ducati Vertragshändlernetz wendet, nimmt zur Kenntnis, dass sein Motorrad mit Originalersatzteilen repariert und instandgesetzt wird. Auf alle Ducati-Originalersatzteile und -Zubehörteile gewährt Ducati eine vertragliche Garantie gemäß der vorliegenden Vertraglichen Ducati Garantie, d. h. für drei (3) Monate oder zwanzig (20)

Motorbetriebsstunden im Falle der Motocross- und Cross-Country-Modelle mit weniger als 500 ccm Hubraum oder für zwölf (12) Monate oder achtzig (80) Motorbetriebsstunden im Falle der Enduro-Modelle mit weniger als 500 ccm Hubraum oder für vierundzwanzig (24) Monate für alle anderen Ducati Motorradmodelle.

8. Eventuelle Verlängerung der Ducati Garantie
Bei den offiziellen Ducati Vertragshändlern oder über die Website des eigenen Landes können eventuelle zusätzliche Garantien erfragt werden.

Sicherheit und Warnhinweise

Im Heft verwendete Akronyme und Abkürzungen

DDS	Ducati Diagnostic System
DQS	Ducati Quick Shift
DTC	Ducati Traction Control
BBS	Black Box System

Allgemeine Sicherheitsnormen

Ihre Sicherheit und die anderer sind wirklich sehr wichtige Faktoren. Ducati Motor Holding S.p.A. empfiehlt Ihnen daher, Ihr Motorrad in verantwortungsbewusster Weise zu fahren. Bevor Sie Ihr Motorrad zum ersten Mal fahren, lesen Sie dieses Heft bitte von der ersten bis zur letzten Seite durch und befolgen Sie bitte die hierin enthaltenen Anleitungen. In dieser Weise erhalten Sie alle Informationen für die richtige Einsatzweise und die korrekte Instandhaltung. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt zu wenden.

Im Anleitungsheft verwendete Hinweissymbole

Nachstehend die in diesem Heft verwendeten Symbole und deren Bedeutung:

Achtung
Die Nichtbeachtung der angegebenen Anweisungen kann zu Gefahrensituationen und schweren Verletzungen des Fahrers oder anderer Personen oder gar zum Tod führen.

Wichtig
Potentielle Beschädigung des Motorrads und/oder seiner Bestandteile.

Hinweise
Zusätzliche Hinweise zum jeweiligen Vorgang.

Nur für den Rennstreckeneinsatz
Informationen zu Motorrädern, die mit Zubehör ausgestattet sind, aufgrund dessen das Fahrzeug nicht mehr für den Einsatz im Straßenverkehr zugelassen ist. Ein solches Motorrad darf daher ausschließlich auf Rennstrecken gefahren werden.

Bezüglich der potentiellen Gefahren, denen Sie oder andere ausgesetzt werden könnten, wurden unterschiedliche Informationsformen verwendet, darunter:

- Aufkleber mit Sicherheitshinweisen am Motorrad;
- Sicherheitsmeldungen, die von einem Warnsymbol oder einem der beiden Hinweise „ACHTUNG" oder „WICHTIG" eingeleitet werden.

In diesem Heft verwendete Bezugsangaben

Alle Angaben RECHTS oder LINKS beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.

Gefährliche Produkte - Warnhinweise

Kohlenmonoxyd

Achtung
Die Abgase enthalten Kohlenmonoxid, ein giftiges Gas, das bei Einatmen zur Ohnmacht und zum Tod führen kann.

Den Motor im Freien oder, wenn man sich in einem geschlossenen Raum befindet, nur wenn er an ein Abgasabsaugsystem angeschlossen ist, laufen lassen.

Bremsstaub
Zum Reinigen des Bremssystems niemals Druckluftpistolen oder trockene Bürsten verwenden.

Kraftstoff

Achtung
Der Kraftstoff ist extrem leicht entzündlich und kann unter bestimmten Bedingungen explodieren. Außerhalb der Reichweite von Kindern halten.

Stets an gut belüfteten Orten arbeiten. Zigaretten, Flammen und Funken vom Arbeitsbereich oder dem Ort, an dem der Kraftstoff gelagert wird, fernhalten.

Heiße/warme Teile

Achtung
Der Motor und die Auspuffanlage werden während der Fahrt sehr heiß und behalten diese Temperaturen auch nach Abstellen des Motors über lange Zeit hinweg bei. Für die Handhabung dieser Teile sind daher Wärmeschutzhandschuhe zu tragen bzw. ist so lange zu warten, bis sie abgekühlt sind.

Altes (verbrauchtes) Motoröl

Achtung
Das Motoröl sollte nur mit geeigneten Handschuhen gehandhabt werden.

Achtung
Altes Motoröl kann bei häufigem und lang anhaltendem Hautkontakt zur Ursache von Hautkrebs werden. Sollte man täglich mit Motoröl umgehen, ist es daher empfehlenswert, die Hände danach möglichst gleich und besonders gründlich mit Seife und Wasser zu waschen. Außerhalb der Reichweite von Kindern halten.

Bremsstaub
Zum Reinigen des Bremssystems niemals Druckluftpistolen oder trockene Bürsten verwenden.

Bremsflüssigkeit

Achtung
Auf Kunststoff-, Gummi- oder lackierte Motorradteile verschüttete Flüssigkeit kann diese beschädigen. Vor Beginn der Serviceeingriffe am System sollte man diese Teile mit einem sauberen Tuch aus dem Werkstattbedarf abdecken. Außerhalb der Reichweite von Kindern halten.

Achtung
Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist korrosiv. Sollte es versehentlich zu einem Haut- und Augenkontakt gekommen sein, muss der betroffene Körperteil unter reichlich fließendem Wasser gewaschen werden.

Kühlflüssigkeit
Unter bestimmten Bedingungen ist das in der Kühlflüssigkeit enthaltene Äthylenglykol entflammbar, ohne dass die entsprechende Flamme ersichtlich ist.

Bei entzündetem Äthylenglykol ist keine Flamme erkennbar, es kann jedoch zu schweren Verbrennungen führen.

Achtung
Vermeiden, dass Kühlflüssigkeit auf die Auspuffanlage oder Motorteile gelangt.

Diese Teile könnten so heiß resultieren, dass sich die Flüssigkeit entzündet und ohne sichtbare Flammen brennt. Die Kühlflüssigkeit (Äthylenglykol) kann zu Hautreizungen führen und ist giftig. Sie darf daher nicht verschluckt werden. Außerhalb der Reichweite von Kindern halten. Nie den Kühlerverschluss bei noch warmem Motor abschrauben. Die Kühlflüssigkeit steht unter Druck und kann Verbrennungen verursachen.

Batterie

Achtung
Die Batterie produziert explosive Gase und muss daher von Funken, Flammen und Zigaretten ferngehalten werden. Überprüfen, dass während dem Laden der Batterie der entsprechende Bereich gut belüftet ist.

Hinweise
Die Batterie darf erst abgeklemmt werden, nachdem eine Mindestzeit von drei Minuten nach dem Ausschalten des Motors verstrichen sind.

Achtung
Vor dem Durchführen von Instandhaltungsarbeiten an den elektrischen Komponenten und an mechanischen Teilen des Rahmens oder des Motors sowie vor jeder Fahrzeugwäsche müssen die Batteriekabel abgeklemmt werden.

Informationen zur Entsorgung

Für einen verantwortungsvollen Umgang mit dem Motorrad und zum Schutz der Umwelt sind die im jeweiligen Land geltenden Richtlinien und Gesetze bezüglich der Entsorgung von Altöl oder anderer Verbrauchsmaterialien genauestens zu beachten. Bei Instandhaltungsarbeiten, die einen Wechsel solcher Produkte erfordern, weist folgendes Symbol, gefolgt von einer Beschreibung, auf die richtige Entsorgungsmethode hin:

Entsorgung
Gibt nützliche Angaben bezüglich der Art und Weise der Entsorgung einer Substanz/eines Materials.

Zulässiger Einsatz

Achtung
Dieses Motorrad wurde sowohl für den Einsatz auf befestigten Straßen als auch auf unbefestigten Straßen und im Gelände entwickelt. Ein Off-Road-Einsatz des Motorrads kann, auch wenn von Experten gefahren, zum Verlust der Motorradkontrolle mit erhöhtem Unfallrisiko führen.

Achtung
Dieses Motorrad darf weder zum Ziehen eines Anhängers verwendet noch mit einem Beiwagen ausgestattet werden, da dies zum Verlust der Fahrzeugkontrolle und demzufolge zu einem Sturz führen kann.

Achtung
Das Gesamtgewicht des Motorrads im fahrbereiten Zustand mit Fahrer, Gepäck und zusätzlichem Zubehör darf 225 kg / 496,04 lb nicht überschreiten.

Wichtig
Der Einsatz des Motorrads unter extremen Bedingungen, z.B. sehr nasse oder schlammige Straßen oder in staubigen und trockenen Umgebungen, kann zu einem schnelleren Verschleiß bestimmter Bauteile wie des Antriebssystems, der Bremsen oder des Luftfilters führen. Ein verschmutzter Luftfilter kann Motorschäden verursachen. Daher könnten sich die Inspektionen oder der Austausch der am stärksten einen Verschleiß unterliegenden Teile bereits vor dem Erreichen der entsprechenden, im Instandhaltungsplan vorgeschriebenen Fälligkeit als erforderlich erweisen.

Pflichten des Fahrers

Alle Fahrer müssen im Besitz eines entsprechenden Führerscheins sein.

Achtung
Fahren ohne Führerschein ist illegal und wird strafrechtlich verfolgt. Überprüfen Sie daher stets, dass Sie dieses Dokument bei sich haben, bevor Sie mit diesem Motorrad fahren. Erlauben Sie den Einsatz des Motorrads niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen, die über keinen gültigen Führerschein verfügen.

Fahren Sie nie unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss.

Achtung
Fahren unter dem Einfluss von Alkohol und/oder Drogen ist illegal und wird strafrechtlich verfolgt.

Die Einnahme von Medikamenten vor Beginn der Fahrt, ohne vom zuständigen Arzt über die Nebenwirkungen informiert worden zu sein, ist zu vermeiden.

Achtung
Einige Medikamente können Schläfrigkeit oder andere Effekte auslösen, welche die Reflexe und die Fähigkeit des Fahrers, das Motorrad unter Kontrolle zu halten, reduzieren, womit das Risiko der Verursachung eines Unfalls verbunden ist.

Einige Staaten schreiben einen Versicherungsschutz vor.

Achtung
Überprüfen Sie die in Ihrem Staat geltenden Gesetze. Schließen Sie eine Versicherungspolice ab und bewahren Sie den Versicherungsschein gemeinsam mit den anderen Motorradunterlagen sorgfältig auf.

Im Sinne der Sicherheit des Fahrers besteht in einigen Ländern die Pflicht einen zugelassenen Helm zu tragen.

Achtung
Überprüfen Sie die in Ihrem Staat geltenden Gesetze, denn das Fahren ohne Helm kann mit Sanktionen bestraft werden.

Achtung
Wird kein Helm getragen, erhöht sich im Falle eines Unfalls die Wahrscheinlichkeit schwerer Körperverletzungen, die auch tödliche Folgen haben können.

Achtung
Prüfen Sie, dass der Helm die sicherheitstechnischen Anforderungen erfüllt, einen hohen Sichtbereich gewährleistet, die richtige Größe für Ihren Kopf aufweist und über die Prüfetikette der spezifischen Zertifizierung Ihres Staates verfügt. Die Straßenverkehrsordnungen fallen von Staat zu Staat unterschiedlich aus. Überprüfen Sie, welche Gesetze in Ihrem Staat gültig sind, bevor Sie das Motorrad fahren, und halten Sie sie stets ein.

Schulung des Fahrers

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des Motorradfahrers verursacht. Das Lenken, Fahrmanöver und das Abbremsen des Motorrads müssen anders als bei anderen Fahrzeugen erfolgen.

Achtung
Eine mangelnde Vorbereitung des Fahrers oder ein unangemessener Einsatz des Fahrzeugs können zum Verlust der Fahrzeugkontrolle, zum Tod oder schweren Schäden führen.

Kleidung

Der Bekleidung kommt beim Einsatz des Motorrads im Sinne der Sicherheit eine extrem wichtige Rolle zu. Das Motorrad selbst bietet der darauf sitzenden Person im Fall eines Aufpralls keinen Schutz, wie er von einem Auto gebotenen wird.

Die angemessene Kleidung besteht aus: Helm, Augenschutz, Handschuhen, Stiefeln, Rückenprotektor, Jacke mit langen Ärmeln und langer Hose.

- Der Helm muss den unter „Pflichten des Fahrers aufgelisteten Anforderungen entsprechen. Falls das Helmmodell über kein Visier verfügt, ist eine angemessene Brille zu tragen.
- Die Fingerhandschuhe müssen zertifiziert, aus Leder oder abriebfestem Material sowie mit Knöchelprotektoren und Verstärkungen an den Fingern ausgestattet sein.
- Die Motorradstiefel oder Schuhe müssen über rutschfeste Sohlen und einen Knöchelschutz verfügen.
- Der Rückenprotektor muss zertifiziert und entsprechend dem Körperbau des Fahrers den Herstellerangaben entsprechend bemessen sein.
- Jacke und Hose bzw. auch die Schutzkombi müssen zertifiziert und aus Leder oder abriebfestem Material sowie farbig und mit Einsätzen gefertigt sein, so dass man für andere gut ersichtlich ist. Entscheiden Sie sich für zertifizierte Protektoren.

Wichtig
Auf jedem Fall ist das Tragen von flatternder Kleidung oder Accessoires zu vermeiden, die sich in den Organen des Motorrads verhängen könnten.

Wichtig
Im Sinne der Sicherheit muss diese Bekleidung sowohl im Sommer als auch im Winter getragen werden.

Fahrt mit voller Zuladung

Achtung
Nie das zulässige Gesamtgewicht des Motorrads überschreiten und die nachstehenden Informationen bezüglich der transportierbaren Zuladung beachten.

Informationen zur Zuladung

Wichtig
Keine sperrigen und schweren Gepäckstücke an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.

Wichtig
Das Gepäck fest an den Motorradstrukturen fixieren. Nicht korrekt befestigtes Gepäck kann die Fahrstabilität des Motorrads beeinträchtigen.

Wichtig
Niemals Gegenstände in die Zwischenräume des Rahmens einfügen, da sie mit den beweglichen Teilen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.

Achtung
Überprüfen, dass die Reifen den korrekten Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.

Dabei ist Bezug auf das Kapitel „Kontrolle der Räder“ im Abschnitt „Kontrolle der Reifen“ zu nehmen.

Anordnung der Aufkleber

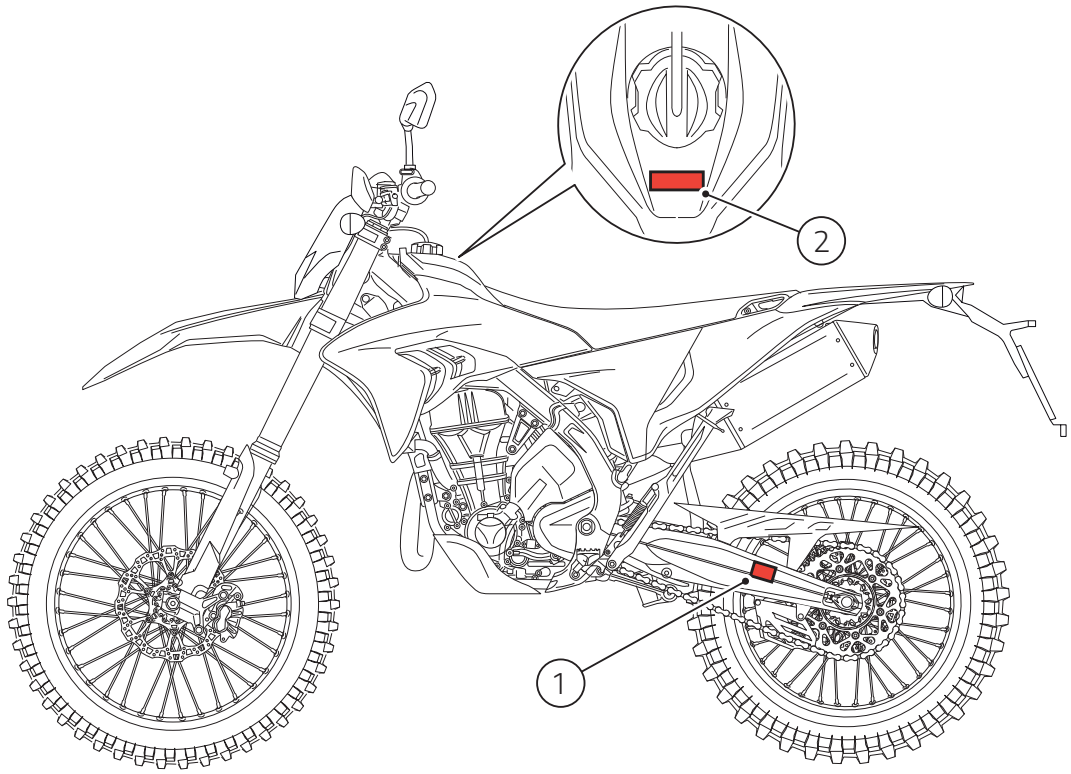
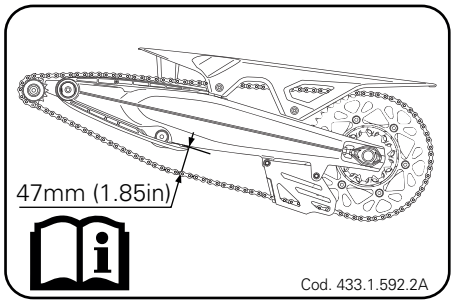
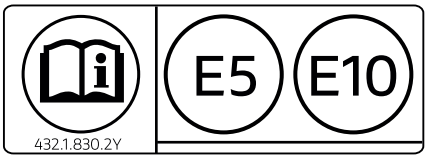


Abb. 1

Nr.	Beschreibung	Bild
1	Aufkleber „Kettenspannung“	 Abb. 2
2	Aufkleber „Kraftstoff Europa“	 Abb. 3

Wichtig
Beim Entfernen eines auf einem lackierten Fahrzeugteil angebrachten Aufklebers ist Vorsicht geboten, da dabei die Gefahr besteht, dass die Lackierung dabei beschädigt wird bzw. sich ablöst.

Sichere Instandhaltung des Fahrzeugs

Achtung

Vor allen Ausbau-, Montage- oder Instandhaltungsarbeiten an elektrischen Komponenten oder am Motor stets die Batterie abklemmen.

Allgemeine Instandhaltungsnormen

- Stets nur hochwertiges Material verwenden. Zum Heben des Motorrads nur ein ausdrücklich dafür entwickelte und gefertigte Ausrüstung verwenden, die den nationalen Richtlinien entspricht.
- Die Werkzeuge während der Arbeiten in Reichweite auflegen, vorzugsweise in einer festgelegten Reihenfolge und niemals auf dem Fahrzeug oder in versteckten oder schwer erreichbaren Positionen.
- Den Arbeitsplatz aufgeräumt und sauber halten.
- Die Dichtungen, Dichtringe und Splinte stets durch neue Teile ersetzen.
- Beim Lockern, Lösen oder Anziehen von Muttern oder Schrauben stets bei den größeren oder in der Mitte beginnen und über Kreuz mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.
- Die Teile oder Positionen, die beim Zusammenbau vertauscht werden könnten, stets gleich markieren.
- Ducati Original-Ersatzteile sowie Schmiermittel der empfohlenen Marken verwenden.
- Wo angegeben, Spezialwerkzeug verwenden.

Sicherheitsmaßnahmen während der Fahrt

Vergessen Sie vor, während und nach der Nutzung des Motorrads nie einige einfache Schritte zu befolgen, die für Ihre Sicherheit und die anderer Personen und die Aufrechterhaltung der vollkommenen Effizienz des Motorrads extrem wichtig sind.

Vorliegen des aktiven „Transport Mode“

Wichtig

Falls der Motor nach dem Drücken der Anlassertaste nicht anspringt, sondern nach dem Loslassen dieser Taste die blinkende Anzeige „TRANSP“ (1) am Cockpit erscheint, muss man sich unverzüglich an seinen Ducati Vertragshändler wenden, der dieses Problem beheben und dafür sorgen wird, dass das Motorrad wieder voll funktionsfähig ist.

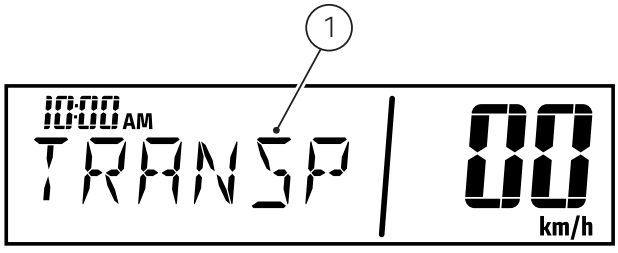


Abb. 4

Wichtig

Halten Sie sich während der Einfahrzeit strikt an die Angaben im Kapitel „Einlaufzeit” dieses Hefts. Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. von jeglicher Haftung für eventuelle Motorschäden und eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Achtung

Fahren Sie nicht los, bevor Sie nicht vollkommen mit allen Steuerungen, die während der Fahrt bedient werden müssen, vertraut sind.
Jedes Mal bevor Sie den Motor anlassen, sind unbedingt die in den Kapiteln „Kontrollen vor dem Start“ und „Tägliche Kontrollen - Racing- und Offroad-Einsatz“ vorgesehenen Kontrollen vorzunehmen

Achtung

Eine mangelnde Durchführung der Kontrollen kann Schäden am Fahrzeug und schwere Verletzungen des Fahrers zur Folge haben.

Achtung

Sorgen Sie dafür, dass Sie den Motor im Freien oder an einem angemessen belüfteten Ort anlassen, da er Motor niemals in geschlossenen Räumen gestartet werden darf.
Die Abgase sind giftig und können bereits nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.
Während der Fahrt die angemessenen Körperpositionen einnehmen.

Wichtig

Der Fahrer muss den Lenker STETS mit beiden Händen umfassen.

Wichtig

Geben Sie besonders an Kreuzungen, an Ausfahrten aus privaten oder öffentlichen Parkplätzen und auf Autobahnauffahrten Acht.

Wichtig

Sorgen Sie dafür, dass Sie für die anderen Verkehrsteilnehmer stets gut sichtbar sind und vermeiden Sie es, im toten Winkel der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.

Wichtig

IMMER und rechtzeitig durch Einschalten der jeweiligen Blinker jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen.

Wichtig

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden. Das Motorrad nie auf unebenem oder weichem Gelände abstellen, da es hier umfallen könnte.

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf Risse oder Schnitte kontrollieren, besonders an den Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Stark beschädigte Reifen müssen ersetzt werden.

Achtung
Der Motor, die Auspuffrohre und die Schalldämpfer bleiben auch nach dem Ausschalten des Motors noch lange heiß, daher ist besonders darauf zu achten, dass man mit keinem Körperteil mit der Auspuffanlage in Berührung kommt und dass das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abgestellt wird.
Zum Vermeiden von Schäden das Motorrad nicht mit der Plane abdecken, wenn der Motor und die Auspuffanlage heiß sind,

Tragen Sie im Sinne Ihrer eigenen Sicherheit stets eine angemessene Schutzkleidung.

Achtung
Wird keine angemessene, genormte und perfekt sitzende Schutzkleidung getragen, birgt dies ein erhöhtes Sicherheitsrisiko in sich und es kann zu schweren Verletzungen kommen.

Montage des Ducati-Originalzubehörs

Wichtig
Für die Montage einiger Zubehörteile sind nicht nur spezifische Ausrüstungen sowie ein entsprechendes technisches Know-how erforderlich, sondern auch die Einhaltung der vom Hersteller angegebenen Anzugsmomente (wo erforderlich). Eine unsachgemäße Montage kann die Sicherheit Ihres Motorrads beeinträchtigen und möglicherweise auch zum, an eine falsche Installation gebundenen Erlöschen der auf die Komponenten gegebenen Garantie führen. Aus diesem Grund empfehlen wir Ihnen, sich für die Installation von Ducati Zubehör stets an eine(n) Ducati Vertragshändler oder -werkstatt zu wenden. Die Installation von Zubehör, bei dem es sich um keine Original-Zubehör handelt sollte sorgfältig angewägt und möglichst vermieden werden, da es bei der Entwicklung Ihres Motorrads nicht getestet wurde.

Vermeidung von Verbrennungen und thermisches Komfortmanagement beim Fahren

Während der Fahrt oder nach dem Einsatz des Motorrads ist es normal, Wärme vom Motor, Auspuff und Kühlsystem wahrzunehmen. Die Intensität dieser Wärme kann je nach Außentemperatur, Fahrstil und getragener Bekleidung variieren.
Zur Verbesserung des Komforts bei hohen Außentemperaturen oder im dichten Stadtverkehr wird empfohlen:

- technische Schutzkleidung für Beine, Füße und Knöchel zu tragen;
- bei thermischem Unbehagen die Position der Sitzbank zu verändern oder eine kurze Pause einzulegen;
- den Motor im mittleren bis niedrigen Drehzahlbereich zu betreiben;
- den Motor während längerer Stopps, sofern möglich, abzuschalten.

Bestimmte medizinische Bedingungen (z. B. periphere Neuropathien, Störungen der Wärmeempfindung, Diabetes oder andere physische Beeinträchtigungen) können die Wahrnehmung von Hitze verringern. In solchen Fällen besteht die Gefahr von Verbrennungen, da die Wärme möglicherweise nicht vollständig gespürt wird.
Dies gilt auch für die Verwendung von beheizter Sitzbank oder beheizten Lenkergriffen. Daher ist bei längerer Nutzung dieser Systeme, auch bei niedrigen Außentemperaturen, besondere Vorsicht geboten.

Technische Daten

Technische Merkmale des Fahrzeugs

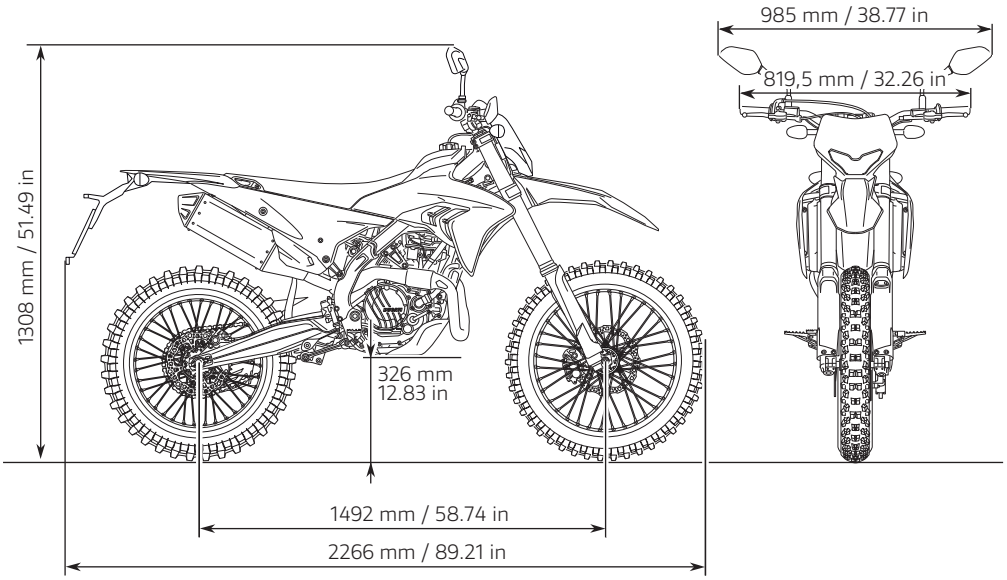
Maße


Abb. 5

Gewichte	
Gesamtgewicht (im fahrbereiten Zustand ohne Kraftstoff)	113 kg (249,12 lb)
Max. zulässiges Gewicht (bei Volllast)	225 kg (496,04 lb)

Betriebsstoffe		
Betriebsstoff	**Typ**	**Menge**
Kraftstofftank	Ducati empfiehlt das bleifreie Superbenzin SHELL V-Power mit einer Oktanzahl von mindestens 95 ROZ	8,5 Liter (1.86 UK gal)
Motoröl	Ducati schreibt die ausschließliche Verwendung von Öl vor, das den Spezifikationen SAE 15W-50 API SP und JASO MA2 entspricht, und empfiehlt (auf den Märkten, wo verfügbar) das Öl DUCATI GENUINE OIL Powered by Shell Advance 15W-50 zu verwenden (wo nicht verfügbar, empfiehlt Ducati das SHELL Advance 4T Ultra 15W-50).	1,2 Liter (0.26 UK gal)
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	DOT 4	-
Schutzmittel für elektrische Kontakte	Spray für die Behandlung elektrischer Anlagen	-
Luftfilteröl	Twin Air BIO LIQUID POWER	-
Vorderradgabel	Empfohlenes Öl A15-00	355 ± 2,5 cm3 (21.66 ± 0.15 in3) pro Holm
Kühlsystem	Frostschutzmittel ENI Agip Permanent Spezial (nicht verdünnen, rein verwenden)	1,1 Liter (0.24 UK gal)

Wichtig
Die Verwendung von Zusätzen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig. Der Gebrauch solcher Kraftstoffe kann zu schweren Schäden am Motor und an den Fahrzeugkomponenten führen.

Achtung
Das Fahrzeug ist nur mit Kraftstoffen kompatibel, deren Ethanolanteil maximal 10 % (E10) beträgt.
Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % ist verboten. Der Gebrauch solcher Kraftstoffe kann zu schweren Schäden am Motor und an den Komponenten des Motorrads führen. Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % führt zum Garantieverfall.

Hinweise
Die nachstehenden Informationen gelten ausschließlich für den indischen Markt. Das Fahrzeug steht unter Garantie und entspricht den Vorschriften bei Verwendung von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil von maximal 20 % (E5, E10, E20). Es wird jedoch empfohlen, sofern verfügbar, Kraftstoffe mit einem Ethanolanteil von maximal 10 % zu verwenden, insbesondere bei starker Beanspruchung des Motors (sportliche Nutzung, Fahren mit Beifahrer und Gepäck, hohe Temperaturen usw.).

Wichtig
Diese Bezugsdaten geben den für dieses Fahrzeug gemäß der Europäischen Norm EN228 empfohlenen Kraftstoff an.



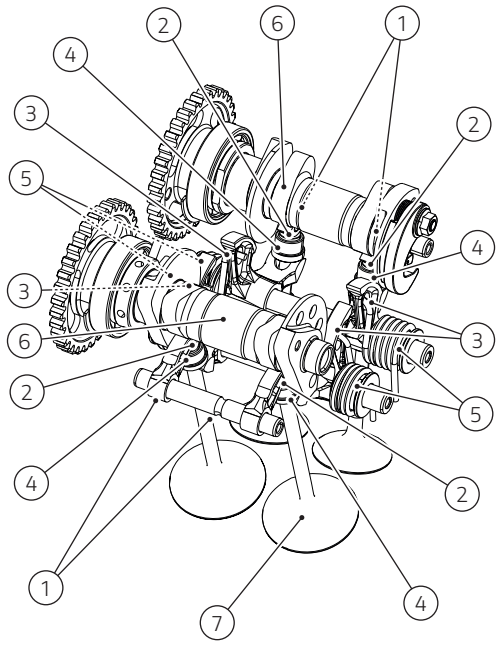
Achtung
Bei diesem Modell ist das Verwenden des Öls „Ducati Corse Perfomance Oil by Shell“ nicht zulässig. Die Verwendung dieses Öls könnte einen Motorschaden zur Folge haben.
Das Öl „Ducati Corse Performance Shell Advance“ wurde ausschließlich für die Motoren Desmosedici Stradale mit Trockenkupplung entwickelt.

Motor	
Typ	Desmo450, Einzylinder, desmodromische Ventilsteuerung mit 4 Ventilen und zwei obenliegenden Nockenwellen, hydraulischem Spanner, Semi-Trockensumpf, flüssigkeitsgekühlt
Bohrung	96 mm (3.77 in)
Federweg	62,1 mm (2.44 in)
Gesamthubraum	449,6 cm^3 (27.43 in^3)
Verdichtungsverhältnis	12,8:1
Leistung (zugelassene Version)	21,5 PS (15,8 kW) bei 7.500 U/min
Drehmoment (zugelassene Version)	27,8 Nm (4,98 kgm/ 33,2 lb-ft) bei 3.500 U/min
Max. Drehzahlbereich	10.500 U/min
Standgasdrehzahl	2200 U/min
Zulassung	Euro 5+
Verbrauch (zugelassene Version)	4,2 l/100 km
Emissionen (zugelassene Version)	CO2 97 g/km.

Wichtig
Die Höchstdrehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Leistung
Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die vorgeschriebenen Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die festgelegten Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden.

Wichtig
Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. von jeglicher Verantwortung für Motorschäden und eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Ventilsteuerung	
Desmodromische Ventilsteuerung mit 4 Ventilen pro Zylinder **Aufbau der desmodromischen Ventilsteuerung:** **1.** Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel); **2.** Einstellplättchen - oberer Kipphebel; **3.** Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel); **4.** Einstellplättchen unterer Kipphebel; **5.** Rückholfeder - unterer Kipphebel; **6.** Nockenwelle; **7.** Ventil.	 Abb. 6

Luftfilter
mit feuchtem Element

Zündkerze	
Marke	NGK
Typ	SILMAR10A9S

Kraftstoffversorgung	
Typ	Elektronische Einspritzung mit kapazitiver Entladung
Typ - Drosselklappenkörper	Keihin Einspritzdüse, Mikuni Drosselklappenkörper
Durchmesser - Drosselklappenkörper	42 mm (1.65 in)
Löcher pro Einspritzdüse des Drosselklappenkörpers	12 Löcher
Benzinversorgung	Eine Mindestoktanzahl verwenden: 95-98 ROZ

Vorderradbremse	
Typ	Galfer Bremsscheibe mit Ø 260 mm (10.23 in), 2 Kolben-Schwimmbremssattel von Brembo
Nenndicke der Scheibe	3 mm (0.11 in)
Mindeststärke der Scheibe (Verschleißgrenzwert)	2,5 mm (0.9 in)

Hinterradbremse	
Typ	Galfer Bremsscheibe mit Ø 240 mm (9.44 in), 1 Kolben-Schwimmbremssattel von Brembo
Nenndicke der Scheibe	4 mm (0.15 in)
Mindeststärke der Scheibe (Verschleißgrenzwert)	3,5 mm (0.13 in)

Achtung
Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist ätzend.
Sollte es versehentlich zu einem Haut- und Augenkontakt gekommen sein, muss der betroffene Körperteil unter reichlich fließendem Wasser gewaschen werden.

Antrieb	
Antriebssystem: Getriebetyp	6 Gänge Hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Primärantrieb: Typ	Geradverzahnte Zahnräder; Verhältnis 2,45:1
Primärantrieb: Verhältnis Ritzel/Kettenblatt (Zähnezahl)	29/71
Endantrieb: Verhältnis Getrieberitzel/Kettenblatt	Ritzel Z14, Kettenblatt Z51

Antrieb	
Antrieb: Gesamtübersetzungen	1. Gang: 13/34 2. Gang: 16/31 3. Gang: 20/30 4. Gang: 22/27 5. Gang: 23/24 6. Gang: 26/22
Antriebskette: Marke und Modell	RK GB520MXU
Antriebskette: Anzahl der Kettenglieder	115+1

Rahmen	
Typ	aus verschweißtem Aluminium, bestehend aus gegossenen, geschmiedeten und stranggepressten Teilen
Nachlauf	117,5 mm (4.62 in)
Lenkkopfwinkel	27,1°

Vorderrad	
Felgentyp	Drahtspeichenrad, Kanal Takasago Excel
Felgengröße	1,6" x 21"

Hinterrad	
Felgentyp	Drahtspeichenrad, Kanal Takasago Excel
Felgengröße	2,5" x 18"

Vorderreifen	
Typ	Metzeler 6 DAYS EXTREME 90/90 - 21 M/C 54M M+S
Größe	90/90 R21''
Reifendruck im Vorderrad (Straßeneinsatz)	2,0 bar (1,8 bar MIN - 2,2 bar MAX)
Reifendruck im Vorderreifen (Racing- und Off-Road-Einsatz)	1,0 bar (0,8 bar MIN - 1,2 bar MAX)

Hinterradbereifung	
Typ	Metzeler 6 DAYS EXTREME 140/80-18 M/C 70M M+S
Größe	140/80 R18"
Reifendruck im Hinterreifen (Straßeneinsatz)	2,0 bar (1,8 bar MIN - 2,2 bar MAX)
Reifendruck im Hinterreifen (Racing- und Off-Road-Einsatz)	1,0 bar (0,8 bar MIN - 1,2 bar MAX)

Achtung
Der Druck in den Reifen unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen, daher für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen den Reifendruck jedes Mal kontrollieren und entsprechend anpassen.
Der Reifendruck muss stets im „kalten Zustand" gemessen und angepasst werden.

Vorderradgabel	
Typ	Showa Upside-Down-Gabel, vollständig einstellbar Tauchrohre mit Kashima Beschichtung
Standrohrdurchmesser	Ø 49 mm
Auszugsmaß Gabelholm zur oberen Gabelbrücke	5 mm (0.19 in)
Federweg	310 mm (12.20 in)
Radfederweg	310 mm (12.20 in)

Hinteres Federbein	
Typ	Showa Monofederbein, vollständig einstellbar
Federhärte	44 N/mm
Federweg	129 mm (5.07 in)
Radfederweg	301 mm (11.85 in)

Auspuffsystem	
Typ	Monoschalldämpfer aus Stahl mit Rohr aus Aluminium mit Katalysator Hauptauspuffrohr aus Edelstahl mit Resonator 1 Lambdasonde

Elektrische Anlage	
Instrumente	LCD-Segmentanzeige
Lichtmaschine	140 W, 14 V bei 3000 U/min und warmgelaufenem Motor (Motoröl auf 130 °C)
Anlassmotor	0,5 kW bei 12 V
Batterie	Lithium 2 Ah (LiFePO4)
Scheinwerfer	Fernlicht: 5 LEDs Abblendlicht: 3 LEDs Standlicht: 2 LEDs
Rücklicht	Standlicht: 6 LEDs Bremslicht: 6 LEDs
Blinker	1 Amber Bulb Osram/Philips RY10W
Kennzeichenbeleuchtung	3 LEDs

Position der FIN (Fahrzeug) und der Motornummer

Hinweise

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und müssen bei Ersatzteilbestellungen unbedingt angegeben werden.

Die Fahrgestellnummer ist am Lenkkopf auf der rechten Seite des Fahrzeugs angegeben.

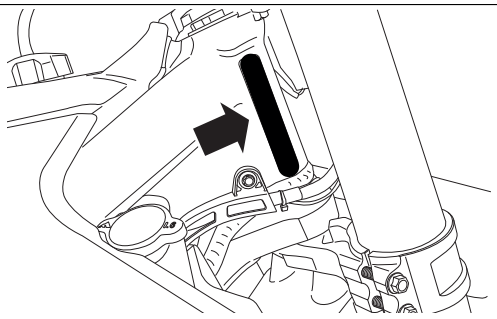


Abb. 7

Die Identifikationsnummer des Motors ist unter dem Schaltpedal, auf der linken Seite des Fahrzeugs angegeben.

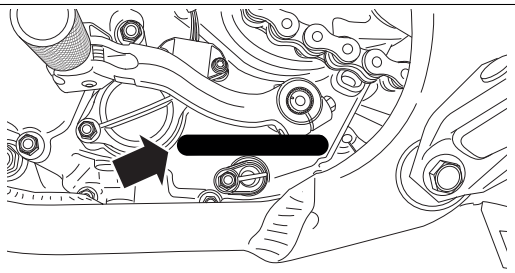


Abb. 8

Hauptvorrichtungen - Position und Funktion

Hauptkomponenten

Achtung

In diesem Kapitel werden die Anordnung und die Funktion der zum Betrieb des Motorrads erforderlichen Bedienelemente erläutert. Vor der Betätigung der Bedienelemente die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

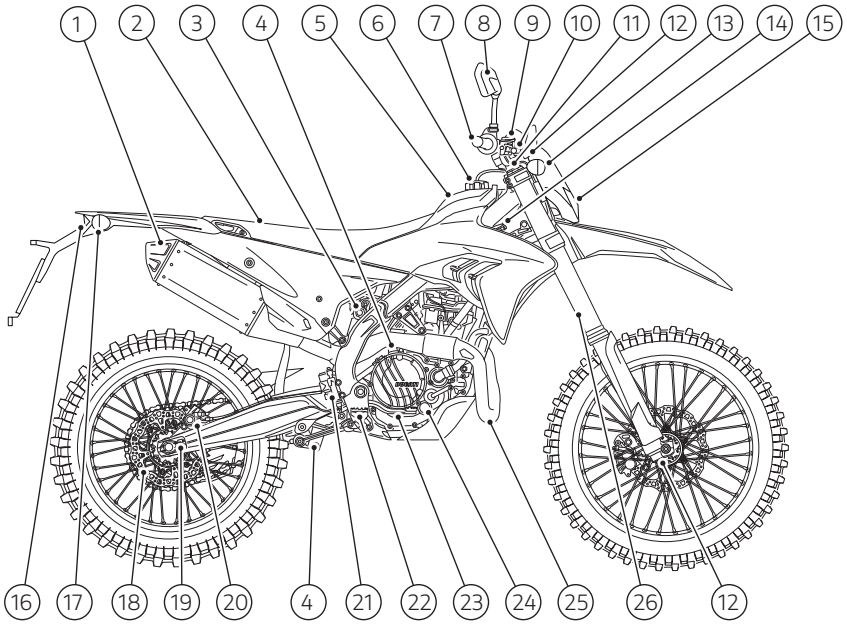


Abb. 9

1) Schalldämpfer.
2) Fahrersitzbank.
3) Einstellvorrichtungen für hinteres Federbein.
4) Motoröl-Einfüllschraube.
5) Kraftstofftank.
6) Kraftstofftankverschluss.
7) Gasdrehgriff.
8) Rückspiegel.
9) Ölbehälter für Vorderbremszylinder.
10) Vorderer Bremshebel.
11) Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel.
12) Cockpit.
13) Vordere Blinker.
14) Kühlerdeckel.
15) Scheinwerfer.
16) Rücklicht.
17) Hintere Blinker.
18) Hintere Bremsscheibe.
19) Kettenspannungs-Einstellvorrichtung.
20) Hinterer Bremssattel.
21) Hinterer Bremszylinder.
22) Fahrerfußrasten.
23) Fußbremspedal.
24) Schauglas zur Kontrolle des Motorölstands.
25) Auspuffrohr.
26) Vorderradgabel.

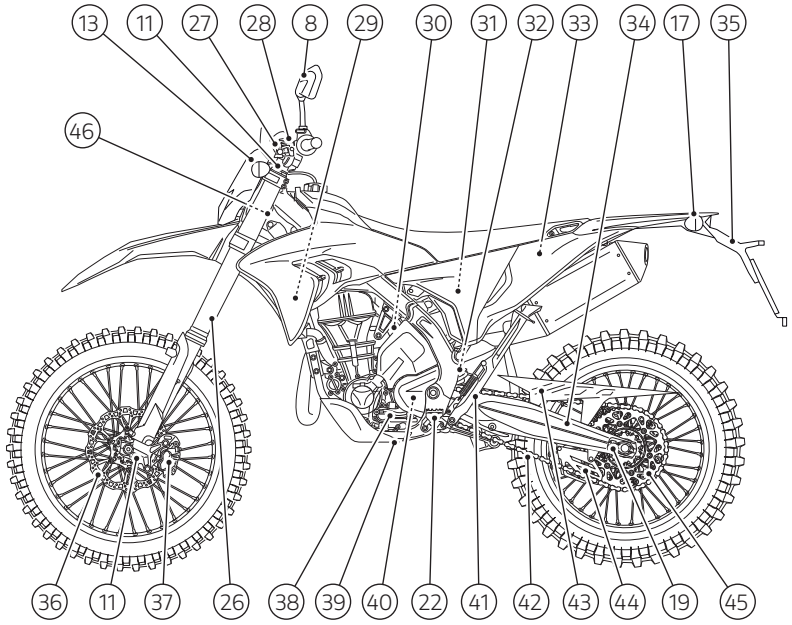


Abb. 10

27) Kupplungssteuerhebel.
28) Kupplungsölbehälter.
29) Kühler.
30) Kaltstartertaste.
31) Luftfilter.
32) Hinteres Federbein.
33) Batterie.
34) Hinterradschwinge.
35) Kennzeichenhalter.
36) Vordere Bremsscheibe.
37) Vorderer Bremssattel.
38) Schaltpedal.
39) Motoröl-Ablassschraube.
40) Ritzel.
41) Seitenständer.
42) Endantriebskette.
43) Kettenschutz.
44) Kettenführung.
45) Kettenblatt.
46) Lenkersperre.

Umschaltereinheiten

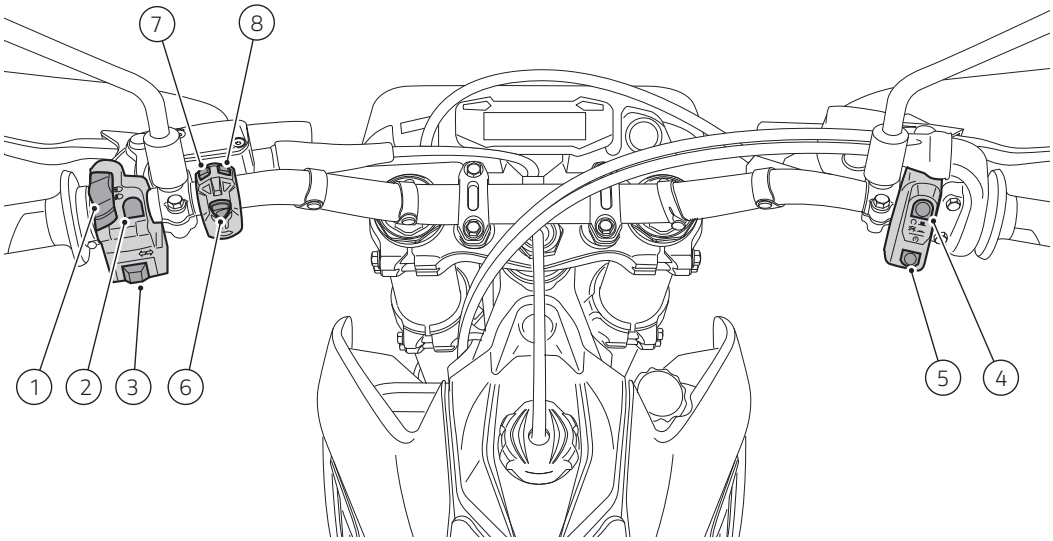


Abb. 11

1) Lichtsteuerung.
2) Hupe.
3) Blinker.
4) Ausschalt-/Startfreigabetaste.
5) Anlassertaste.

Nur für den Rennstreckeneinsatz
Diese Funktion kann nur genutzt werden, wenn das Motorrad mit dem Set Racing Ducati Performance ausgestattet ist. Dieses Zubehör ist nicht für den Einsatz im Straßenverkehr zugelassen. Die mit diesem Zubehör ausgestatteten Motorräder dürfen ausschließlich auf der Rennstrecke gefahren werden.

6) Taste zum Bestätigen oder Wechseln des Riding Modes.
7) Einschalttaste der DTC (Aktivieren der Launch Control, wenn sie gleichzeitig mit den Tasten 7 und 8 gedrückt wird).
8) Einschalttaste des DQS (Aktivieren der Launch Control, wenn sie gleichzeitig mit den Tasten 7 und 8 gedrückt wird).

Lichterkontrollsteuerung

Lichtsteuerung

Der Schalter (1) befindet sich an der linken Umschaltereinheit des Lenkers:

- Position (A): Abblendlicht eingeschaltet. In dieser Position sind Abblendlicht und Rücklicht eingeschaltet.
- Position (B): Fernlicht eingeschaltet. In dieser Position sind Abblendlicht, Fernlicht und Rücklicht eingeschaltet.

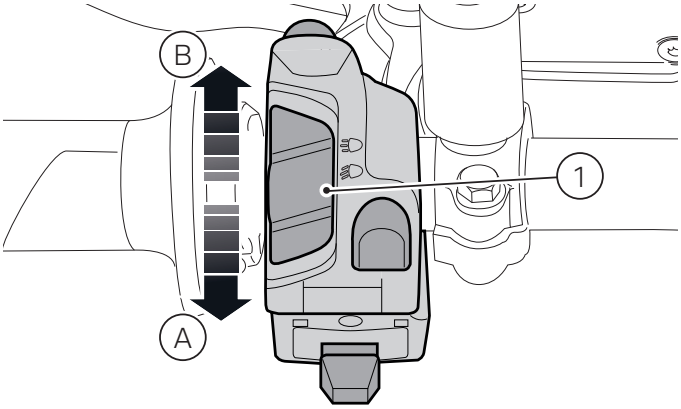


Abb. 12

Steuerung der Blinker

Der Schalter (2) befindet sich an der linken Umschaltereinheit des Lenkers:

- Position (C): Aktivierung des linken Blinkers, Schalter nach links drücken. Beim Loslassen kehrt er in die Mittelstellung zurück.
- Position (D): Aktivierung des rechten Blinkers, Schalter nach rechts drücken. Beim Loslassen kehrt er in die Mittelstellung zurück.

Durch Drücken des Schalters in Mittelstellung werden die Blinker deaktiviert.

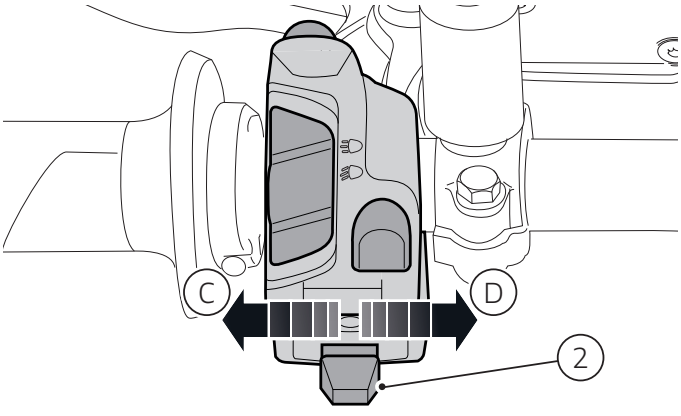


Abb. 13

Schlüssel

Das Motorrad wird mit 2 Schlüsseln geliefert.
Die Schlüssel sind für den normalen Einsatz bestimmt und dienen zum:

- Aktivieren der Lenkersperre.

Achtung
Die Schlüssel trennen und nur einen der beiden Schlüssel für den Einsatz des Motorrads verwenden.

Duplikation der Schlüssel

Falls die Kundin/der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigt, muss er sich an das Ducati Kundendienstnetz wenden und alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel mitbringen.

Hinweise
Im Fall eines Eigentümerwechsels müssen dem neuen Besitzer alle Schlüssel ausgehändigt werden.

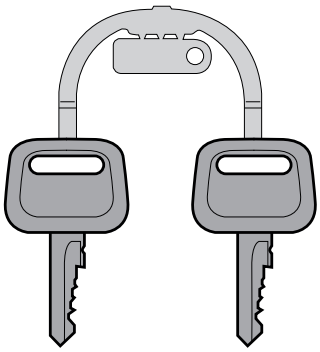


Abb. 14

Lenkersperre

Die Lenkersperre (1) befindet sich am Lenkkopf auf der linken Seite des Fahrzeugs.
Sie kann mit dem mitgelieferten Schlüssel, der im Kapitel „Schlüssel“ beschrieben ist, verriegelt bzw. entriegelt werden.

Verriegelung der Lenkersperre

- Den Motor abstellen und das Fahrzeug auf den Seitenständer stellen;
- Den Lenker komplett nach rechts drehen;
- Den Fahrzeugschlüssel in das Lenkradschloss (1) stecken und ihn drücken und gleichzeitig gegen den Uhrzeigersinn drehen;
- Den Schlüssel gedrückt halten, ihn im Uhrzeigersinn in die Ausgangsposition zurückdrehen und ihn herausziehen; das Schloss bleibt im Lenkradschloss arretiert;
- Die Aktivierung der Lenkradsperre überprüfen, dabei versuchen, den Lenker nach links zu drehen.

Entriegelung der Lenkersperre

- Den Fahrzeugschlüssel in das Lenkradschloss (1) stecken und ihn gegen den Uhrzeigersinn drehen; das Schloss kehrt automatisch in die Ausgangsposition zurück;
- Den Schlüssel abziehen; die Lenkersperre ist nun entriegelt.

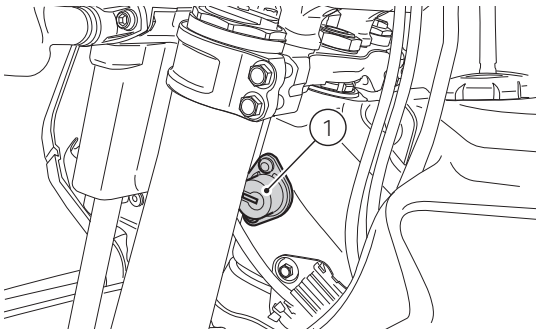


Abb. 15

Taste für Motorstopp / Startfreigabe

Die Taste für Motorstopp / Startfreigabe (1) befindet sich an der rechten Umschaltereinheit des Lenkers.

- Position (A): Zündung gesperrt / Motor aus. In dieser Position ist das Starten des Fahrzeugs nicht

möglich. Ist der Motor in Betrieb und die Taste wird in diese Position gebracht, wird der Motor ausgeschaltet.
- Position (B): Start freigeschaltet. In dieser Position ist das Fahrzeug startbereit.

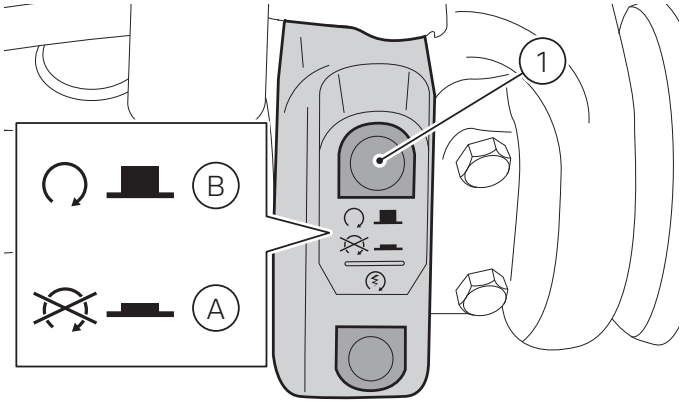


Abb. 16

Anlassertaste

Die Taste für den Fahrzeuganlass (1) befindet sich rechts am Lenker.
Die Anlassabfolge bei kaltem Motor wird im Kapitel „Kaltstart" beschrieben.
Die Anlassabfolge bei warmen Motor wird im Kapitel „Start bei warmgelaufenen Motor" beschrieben.

Kaltstartertaste

Die Taste für den Kaltstart (1) befindet sich auf der linken Seite des Motorrads.
Zum Aktivieren die Taste nach oben drücken.
Die Anlassabfolge bei kaltem Motor wird im Kapitel „Kaltstart" beschrieben.

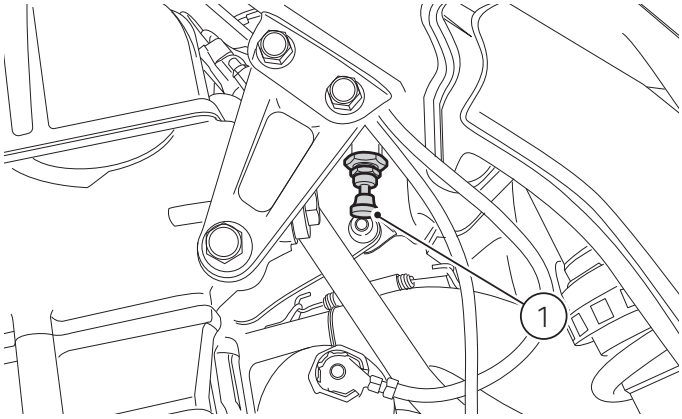


Abb. 17

Schaltpedal

Das Schaltpedal hat eine Ruheposition (Leerlauf, Position „N"), die zwischen dem 1. und dem 2. Gang liegt.
Bei gezogenem Kupplungshebel kann das Pedal wie folgt betätigt werden:
- nach unten = das Pedal nach unten drücken und so den 1. Gang einlegen oder in einen niedrigeren Gang herunterschalten;
- nach oben = zum Einlegen des 2.Gangs und danach des 3., 4., 5.und 6. Gangs.

Jede Pedalverstellung entspricht dem Weiterschalten um einen einzigen Gang.

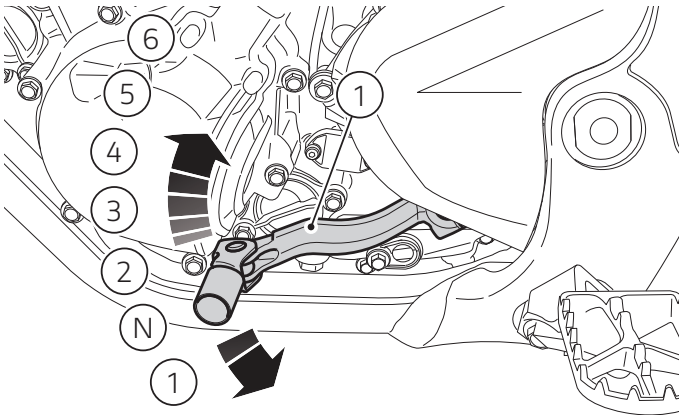


Abb. 18

Hinterradbremspedal

Zur Betätigung der Hinterradbremse das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken.
Es handelt sich um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem.

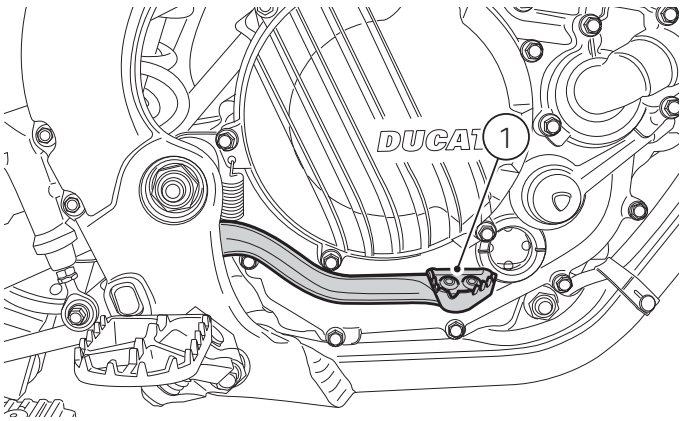


Abb. 19

Hebel der Vorderradbremse

Durch Ziehen des Hebels (1) zum Gasdrehgriff wird die Vorderradbremse betätigt. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand der Hand aus, da es sich um eine hydraulisch betätigte Bremse handelt.
Der Steuerhebel (1) ist mit einem Knopf (2) versehen, über den der Leerhub des Hebels eingestellt werden kann.
Zum Einstellen des Hebelhub den Drehknopf (2) im Uhrzeigersinn (um den Hub zu verringern) oder gegen den Uhrzeigersinn drehen (um den Hub zu vergrößern).

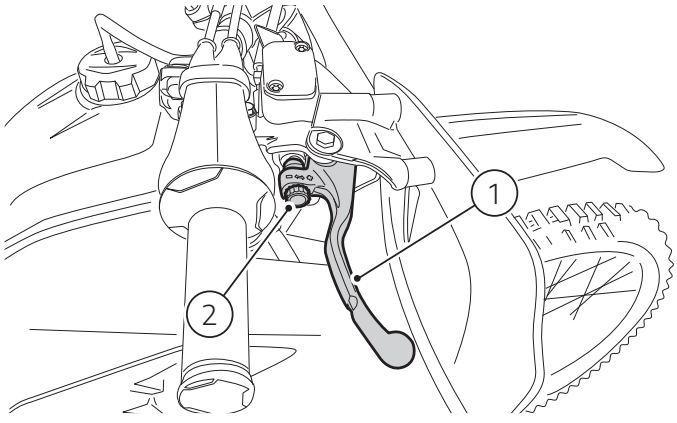


Abb. 20

Kupplungshebel

Der Hebel (1) betätigt die Kupplung und damit das Auskuppeln des Motors vom Antrieb und also auch vom Rad. Sein Betätigen ist in verschiedenen Einsatzphasen

sehr wichtig, insbesondere beim Anfahren und Anhalten.
Der Hebel (1) ist mit einem Drehknopf (2) ausgestattet, mit dem der Abstand zwischen Hebel und Lenkergriff eingestellt werden kann.
Zum Einstellen des Abstand des Hebels (1) vom Griff den Drehknopf (2) im Uhrzeigersinn (um den Hebelabstands vom Griff zu vergrößern) oder gegen den Uhrzeigersinn drehen (um den Hebel näher an den Griff zu bringen).

Achtung
Die Regulierung des Kupplungshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Wichtig
Die korrekte Verwendung dieser Vorrichtung verlängert die Lebensdauer des Motors und schützt die Antriebselemente vor Schäden.

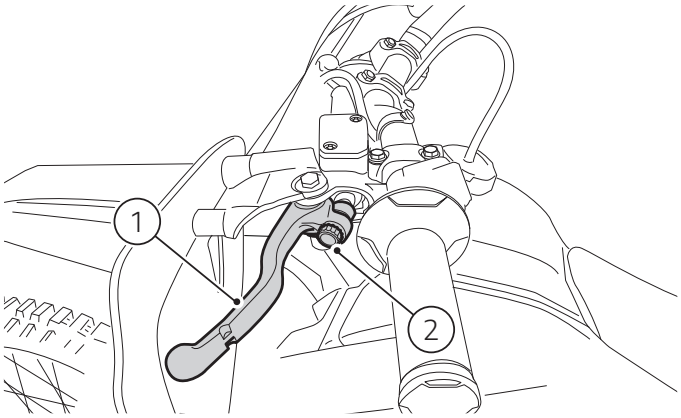


Abb. 21

Gasdrehgriff

Über den Gasgriff (1) an der rechten Lenkerseite werden die Drosselklappen des Drosselklappenkörpers geöffnet.
Bei Loslassen des Griffs kehrt dieser automatisch wieder in die anfängliche Standgasstellung zurück.

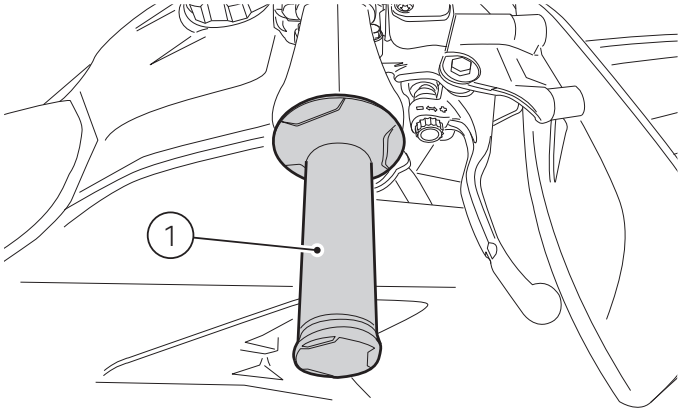


Abb. 22

Kraftstofftankverschluss - Tanken

Öffnen

Den Tankverschluss (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen, dann entfernen.

Schließen

Den Tankverschluss (1) wieder anordnen, dann im Uhrzeigersinn drehen.
Auf die Verlegung des Entlüftungsschlauchs (2) achten.
Es ist regelmäßig zu überprüfen, dass keine Knicke oder Quetschungen vorhanden sind, die die Dampfentlüftung behindern, und dass keine Schnitte oder Risse vorhanden sind.
Sollte irgendein Defekt vorliegen, ihn ersetzen oder sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder -werkstatt wenden.

Achtung
Nach jedem Tanken stets sicherstellen, dass der Deckel perfekt angeordnet und geschlossen ist.

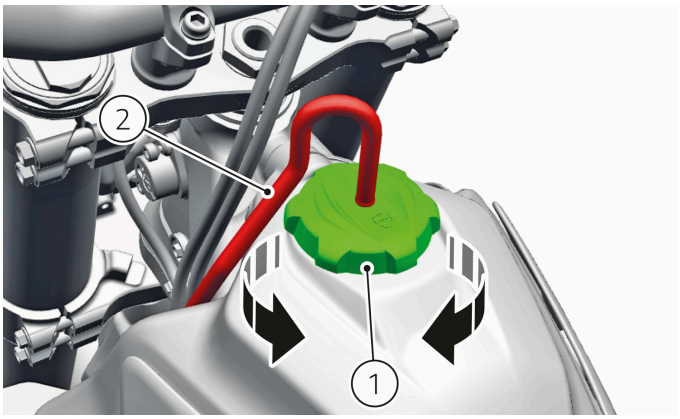
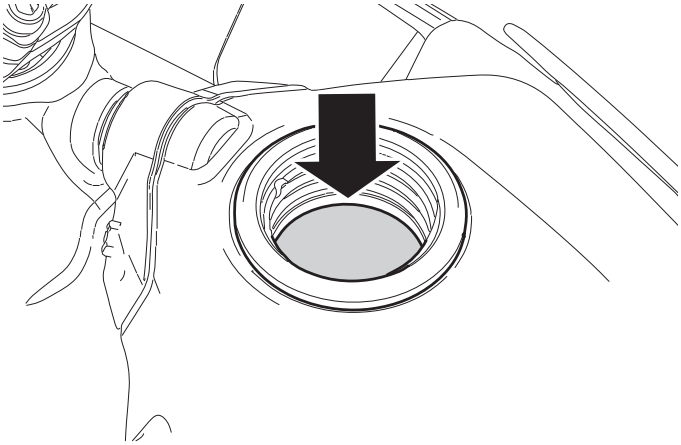


Abb. 23

Kraftstofftanken

Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstofffüllstand muss unterhalb der Einfüllöffnung des Tanks bleiben.



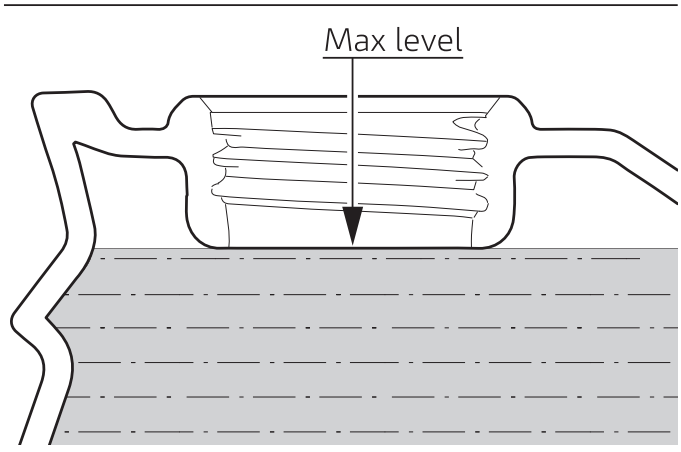


Abb. 24

Achtung
Im Extremfall kann der Druck des im Tank vorhandenen Kraftstoffs dazu führen, dass beim Öffnen des Tankverschlusses ein Kraftstoffspritzer austritt.
Daher stets Vorsicht walten lassen und den Verschluss langsam öffnen.

Sollte beim Öffnen des Verschlusses ein Zischen zu hören sein, vor dem Fortfahren bis zum vollständigen Öffnen abwarten, bis das Zischen abgeklungen ist. Dieses Geräusch ist durch den Ablass des restlichen, noch im Kraftstofftank vorhandenen Druck bedingt. Ist dieses Geräusch nicht mehr zu hören, ist dies der Hinweis darauf, dass der Restdruck vollständig entwichen ist.
Die vorstehend genannte Bedingung wird sich mit höherer Wahrscheinlichkeit unter warmen Klimabedingungen ergeben.

Achtung
Kraftstoff mit geringem Bleigehalt mit einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95 tanken.

Achtung
Das Fahrzeug ist nur mit Kraftstoffen kompatibel, deren Ethanolanteil maximal 10 % (E10) beträgt.
Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % ist verboten. Der Gebrauch solcher Kraftstoffe kann zu schweren Schäden am Motor und an den Komponenten des Motorrads führen. Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % führt zum Garantieverfall.

Hinweise
Die nachstehenden Informationen gelten ausschließlich für den indischen Markt. Das Fahrzeug steht unter Garantie und entspricht den Vorschriften bei Verwendung von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil von maximal 20 % (E5, E10, E20). Es wird jedoch empfohlen, sofern verfügbar, Kraftstoffe mit einem Ethanolanteil von maximal 10 % zu verwenden, insbesondere bei starker Beanspruchung des Motors (sportliche Nutzung, Fahren mit Beifahrer und Gepäck, hohe Temperaturen usw.).

Seitenständer

Achtung
Der Ständer wurde so konzipiert, dass er automatisch einklappt, sobald das Motorrad aus der Parkposition aufgerichtet wird. Beim Bewegen des Fahrzeugs darauf achten.

Wichtig
Den Seitenständer nur zum kurzzeitigen Abstellen des Motorrads verwenden. Vor dem Ausklappen des Seitenständers sicherstellen, dass die Abstellfläche angemessen fest und eben ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt u.a. können zu einem mit schweren Schäden verbundenen Umfallen des abgestellten Motorrads führen. Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit dem Hinterrad talabwärts zeigend abgestellt werden.
Um den Seitenständer zu verwenden, das Sicherheitsgummiband (A) entfernen.
Das Ständerbein (1) mit dem Fuß herunterdrücken (dabei das Motorrad mit beiden Händen am Lenker halten) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung begleiten. Das Motorrad neigen, bis der Ständer am Boden zum Abstützen kommt.

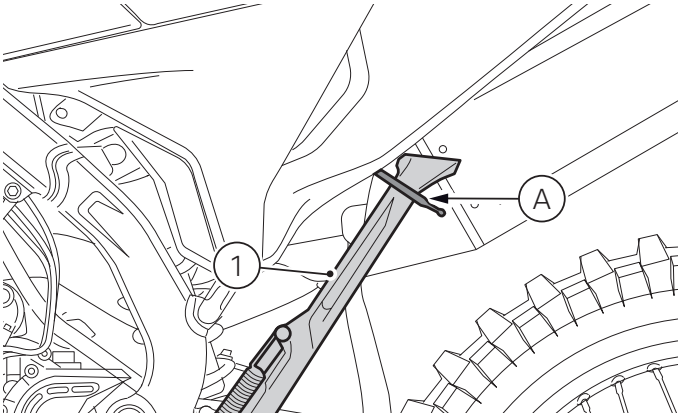


Abb. 25

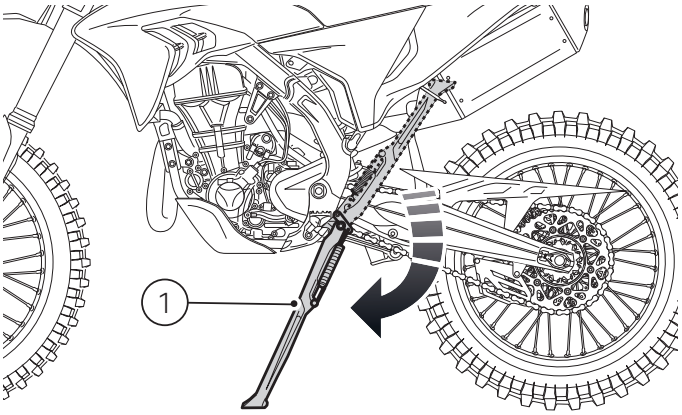


Abb. 26

Um den Ständer wieder in seine „Ruheposition“ (senkrecht) zu bringen, das Motorrad nach rechts neigen, dann wird das Ständerbein (1) automatisch in seine Ruheposition zurückklappen.
Das Ständerbein (1) in der Ruheposition mit dem Sicherheitsgummiband (A) sichern.
Um eine optimale Funktion des Ständergelenks zu gewährleisten, müssen jegliche Schmutzrückstände beseitigt und anschließend alle einer Reibung ausgesetzten Stellen mit dem Fett SHELL Alvania R3 geschmiert werden.

Achtung
Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es auf dem Seitenständer steht.

Hinweise
Die korrekte Funktionsweise des Haltesystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) sollte regelmäßig überprüft werden.

Elektronische Kontrollsysteme

Nur für den Rennstreckeneinsatz

Diese Funktion kann nur genutzt werden, wenn das Motorrad mit dem Set Racing Ducati Performance ausgestattet ist. Dieses Zubehör ist nicht für den Einsatz im Straßenverkehr zugelassen. Die mit diesem Zubehör ausgestatteten Motorräder dürfen ausschließlich auf der Rennstrecke gefahren werden.

Die Desmo450 EDS stellt elektronische Kontrollsysteme bereit, die auf verschiedene Stufen eingestellt werden können:

Kontrolle	Verfügbare Stufen
Throttle response	2
Ducati Traction Control (DTC)	4
Engine brake Control (EBC)	2
Launch control (LC)	3

Die Stufen der jeweiligen Kontrollsysteme werden über 2 Riding Modes gewählt, die 2 werkseitige Standardkonfigurationen aufrufen.
Die Riding Modes, die Kontrollsysteme und ihre Funktionsweise werden in den folgenden Abschnitten beschrieben.

Achtung

Da es sich um ein Racing-Produkt handelt, sind alle nachstehenden Kontrollen auf die Leistung eines erfahrenen Fahrers auf der Rennstrecke ausgelegt und sind nicht als Sicherheitskontrollen zu verstehen. Unter Fahrerassistenzsystemen versteht man Mechanismen, die den Fahreinsatz des Motorrads erleichtern, jedoch den Fahrer nicht von allen seinen Verhaltenspflichten bezüglich einer umsichtigen Fahrweise und einem Verhalten, das einen eigenen Fehler verbeugen könnte, entbinden oder diese mindern.

Achtung

Die aktiven Systeme und deren Elemente unterstützen den Fahrer dabei die Kontrolle über das Fahrzeug zu halten, um einen leichteren Fahreinsatz zu ermöglichen. Unabhängig von den vorherrschenden Bedingungen und den vorgenannten Regeln eines umsichtigen Verhaltens die aktiven Systeme den Fahrer unter keinen Umständen dazu verleiten, schneller als von der Vernunft zulässig zu fahren und zu beschleunigen.

Achtung

Jede Änderungen am Motorrad, sei es an Komponenten, Ersatzteilen und Zubehör oder der Position der Steuergeräte am Fahrzeug (dies wirkt sich auf die Berechnung der Fahrzeugposition und das Vibrationslevel an den Komponenten aus), können die Funktionstüchtigkeit der elektronischen Steuerungen negativ beeinflussen und sich auf die Sicherheit auswirken!
Vor jedem Einsatz den Zustand der Verkabelung, die für die ordnungsgemäße Funktion der Steuergeräte unerlässlich sind, überprüfen.

Riding Mode

Nur für den Rennstreckeneinsatz

Diese Funktion kann nur genutzt werden, wenn das Motorrad mit dem Set Racing Ducati Performance ausgestattet ist. Dieses Zubehör ist nicht für den Einsatz im Straßenverkehr zugelassen. Die mit diesem Zubehör ausgestatteten Motorräder dürfen ausschließlich auf der Rennstrecke gefahren werden.

Das Motorrad bietet zwei Riding Modes, die über die mittlere Taste (A) der linken Umschaltereinheit gewählt werden können. Die beiden Riding Modes sind mit zwei Farben - Grün (1) und Rot (2) - gekennzeichnet.

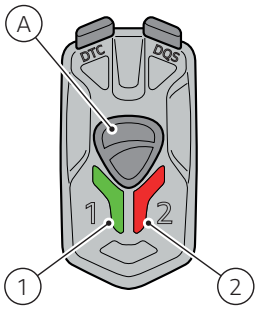


Abb. 27

In der werksseitigen Konfiguration werden die Riding Modes, grün und rot, mit Factory Mode 1 und 2 bezeichnet und sind wie folgt eingestellt:

	Factory Mode 1	Factory Mode 2
Throttle Response	Stufe 1 (Smooth)	Stufe 2 (Dynamic)

	Factory Mode 1	Factory Mode 2
Ducati Traction Control	Stufe 4 (maximales Ansprechverhalten)	Stufe 2 (mittleres Ansprechverhalten)
Engine Brake Control	Stufe 1 (maximale Motorbremse)	Stufe 2 (minimale Motorbremse)
Launch Control	Stufe 2 (mittleres Level)	Stufe 1 (Expertenlevel)

Der Factory Mode 1 wird für Amateure empfohlen.
Der Factory Mode 2 sollte nur von erfahrenen Fahrern genutzt werden.

Auf das Drücken der mittleren Taste (A) schaltet das System von einem Riding Mode in den anderen. Der Wechsel des Riding Modes wird dann durch das Aufleuchten der grünen (1) oder roten (2) LED angezeigt.

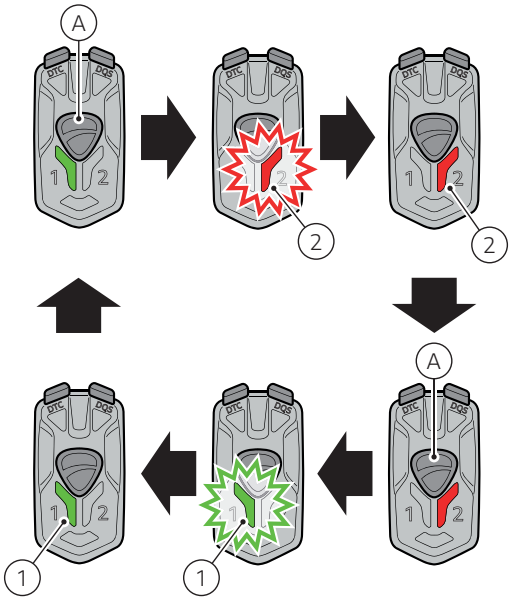


Abb. 28

Das Wechseln eines Riding Modes ist nur bei laufendem Motor möglich, auch beim Fahren, jedoch unter der Voraussetzung, dass die Motordrehzahl unter 4000 U/min liegt.

Wird der Wechsel über 4000 U/min abgerufen, wird der Riding Mode zwar gewählt (blinkende LED), doch erst dann aktiviert (permanent leuchtende LED), wenn die Motordrehzahl unter diesen Schwellenwert fällt. Der Vorgang muss innerhalb von maximal 90 Sekunden nach dem Abruf abgeschlossen sein. Wird diese Zeitbeschränkung überschritten, wird der Wechselabruf annulliert.

Die Funktionen DTC und DQS können unabhängig vom gewählten Riding Mode über die entsprechenden Tasten im oberen Teil der linken Umschaltereinheit aktiviert oder deaktiviert werden.

Der gewählte Riding Mode und der Status der DTC und des DQS werden nach dem Ausschalten automatisch gespeichert und beim nächsten Anlassen erneut vorgeschlagen.

Launch Control

Nur für den Rennstreckeneinsatz

Diese Funktion kann nur genutzt werden, wenn das Motorrad mit dem Set Racing Ducati Performance ausgestattet ist. Dieses Zubehör ist nicht für den Einsatz im Straßenverkehr zugelassen. Die mit diesem Zubehör ausgestatteten Motorräder dürfen ausschließlich auf der Rennstrecke gefahren werden.

Die Funktion Launch Control (LC) ermöglicht das Anfahren aus dem Stand mit Nutzung einer für den Erhalt der besten Abgabe optimierten Motordrehzahlstrategie.

Sie kann durch das gleichzeitige Drücken der Tasten DTC (A) und DQS (B) am linken Schalterblock aktiviert werden, während das Fahrzeug steht, der Motor in der Standgasdrehzahl läuft und kein Gang eingelegt ist.

Optisch wird die Aktivierung der LC durch Aufleuchten der violetten LED (1) unten an der linken Umschaltereinheit angezeigt.

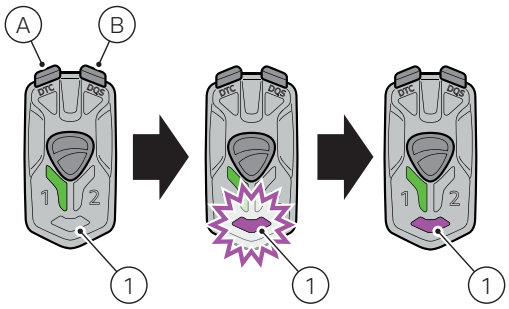


Abb. 29

Einmal aktiviert, kann mit dem Startvorgang begonnen werden:
- Den Kupplungshebel ziehen und den für den Start gewünschten Gang einlegen.
- Den Kupplungshebel gezogen halten und den Gasdrehgriff vollständig (100 %) aufdrehen.
- Den Kupplungshebel zurücklassen, während der Gashebel zum Starten offen gehalten bleibt.

Nach dem Anfahren erhöht die Steuerung bei aufgedrehtem Gasdrehgriff automatisch und schrittweise die Drehzahlgrenze, um eine maximale Beschleunigung zu gewährleisten.

Die Steuerung wird deaktiviert, wenn mindestens eine der folgenden Bedingungen gegeben ist:
- 4. Gang eingelegt
- Gasdrehgriff zurückgedreht
- Von der LC vorgesehene Drehzahlbegrenzung erreicht

In der nachstehenden Tabelle sind die Merkmale der einzelnen Stufen und welche davon in den Factory Modes 1 und 2 standardmäßig eingestellt sind, angegeben.
Die verschiedenen Stufen der LC können den personalisierbaren Riding Modes jedoch nur zugewiesen werden, wenn das Wi-Fi-Modul „Ducati Com Link“ und die Anwendung für Smartphone „Ducati X-Link“ installiert sind.

Stufe LC	Ansprechstärke	Erfahrungslevel Fahrer	Default
1	Hoch	PRO	Factory Mode 2
2	Mittel	EXPERTE	Factory Mode 1
3	Niedrig	AMATEUR	

Die verschiedenen Einstellungen unterscheiden sich in der sich entwickelnden Motordrehzahl und ihrem maximalen Grenzwert.

Hinweise
Die LC wird weder vom Status noch von der Stufe der DTC beeinflusst.

Achtung
Die LC ist ein leistungsorientiertes System für erfahrene Fahrer und lässt ein Wheelie des Motorrads zu.

Ducati Traction Control (DTC)

Nur für den Rennstreckeneinsatz
Diese Funktion kann nur genutzt werden, wenn das Motorrad mit dem Set Racing Ducati Performance ausgestattet ist. Dieses Zubehör ist nicht für den Einsatz im Straßenverkehr zugelassen. Die mit diesem Zubehör ausgestatteten Motorräder dürfen ausschließlich auf der Rennstrecke gefahren werden.

DTC ist ein Traktionskontrollsystem, das dem Fahrer bei Fahren im Gelände zur Verfügung steht und die Schlupfregelung des Hinterreifens durch Einwirken auf das elektronische Motormanagement überwacht.

Achtung
Das DTC ist ein dem Fahrer beim Fahren auf Offroad-Strecken zur Verfügung stehendes Fahrerassistenzsystem. Unter Fahrerassistenzsystem versteht man einen Mechanismus, der den Fahreinsatz des Motorrads erleichtert, jedoch den Fahrer nicht von allen seinen Verhaltenspflichten bezüglich einer umsichtigen Fahrweise und einem Verhalten, das einen eigenen Fehler verbeugen könnte, entbindet oder diese mindert.
Der Fahrer muss stets berücksichtigen, dass den Systemen der aktiven Sicherheit eine vorbeugende Funktion unterliegt. Die aktiven Systeme und deren Elemente unterstützen den Fahrer dabei die Kontrolle über das Fahrzeug zu halten, um einen leichteren Fahreinsatz zu ermöglichen. Unabhängig von den vorherrschenden Bedingungen und den vorgenannten Regeln eines umsichtigen Verhaltens die aktiven Systeme den Fahrer unter keinen Umständen dazu verleiten, schneller als von der Vernunft zulässig zu fahren und zu beschleunigen.

Die DTC kann unabhängig vom gewählten Riding Mode über die entsprechende Taste (A) aktiviert oder deaktiviert werden.

Der Status der DTC wird von der spezifischen orangefarbenen LED (1) angezeigt. Sie leuchtet permanent, wenn das System ordnungsgemäß funktioniert, oder blinkt bei einem Ausfall oder einer Störung.

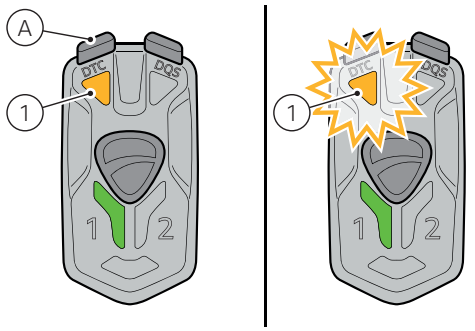


Abb. 30

Achtung

Obwohl die DTC während der Fahrt über den Umschalter aktiviert oder deaktiviert werden kann, wird empfohlen, dieses System bei stehendem Motorrad und einer Standgasdrehzahl von 3000 U/min zu betätigen.

In der nachstehenden Tabelle sind die Merkmale der einzelnen Stufen und welche davon in den Factory Modes 1 und 2 standardmäßig eingestellt sind, angegeben.
Die verschiedenen Stufen der DTC können den personalisierbaren Riding Modes jedoch nur zugewiesen werden, wenn das Wi-Fi-Modul „Ducati Com Link" und die Anwendung für Smartphone „Ducati X-Link" installiert sind.

DTC-Stufe	Bodenhaftung	Ansprechstärke	Erfahrungslevel Fahrer	Default
1 (Min)	Hoch	Niedrig (MIN)	Pro	
2	Mittelstark	Mittel	Pro	Factory Mode 2
3	Niedrig	Mittelstark	Experte	
4 (Max)	Niedrig	Hoch (MAX)	Amateur	Factory Mode 1

Die optimale Funktion des Systems DTC in allen seinen verfügbaren Ansprechstufen ist nur mit den Reifen und der Endübersetzung gewährleistet, die in der Erstausstattung des Fahrzeugs vorgesehen sind und/oder von Ducati empfohlenen werden. Die in der Erstausstattung vorgesehenen Reifen sind im Abschnitt „Technische Merkmale des Fahrzeugs" in dieser Anleitung angegeben.

Das Verwenden einer Bereifung mit von der Erstausrüstung abweichenden Abmessungen und Eigenschaften kann die Funktionseigenschaften des Systems so ändern, dass der Betrieb beeinträchtigt wird.

Bei Änderungen des Übertragungsverhältnisses des Endantriebs (Kettenblatt und/oder Ritzel) ist es erforderlich, die Änderung am Motorrad einzustellen, über:
- App X-Link
- Diagnoseinstrument bei Ihrem Vertragshändler

Das System DTC wird dann an die neue Endübersetzung angepasst sein.

Bei der Wahl der optimalen Stufe müssen folgende Faktoren berücksichtigt werden:
- Bodenhaftung (Reifentyp, Reifenverschleiß, Fahrbahntyp, Wetter usw.);
- Fahrerfahrung des Fahrers;
- gewählte Stufe der Throttle Response.

Hinweise

Verfügen Sie über das WiFi-Modul „Ducati Com Link", wird empfohlen, die Stufe 3 für ein paar komplette Runden (oder eine Session mit gleichlanger Dauer) zu verwenden, um sich mit dem System vertraut zu machen. Danach empfehlen wir, nacheinander die Stufen 2 oder 1 zu testen, wenn der Eingriff der Stufe 3 als zu stark, oder die Stufe 4, wenn der Eingriff der Stufe 3 als nicht ausreichend empfunden wird.

Achtung

Das DTC-System erfasst das Betätigen der Kupplung durch den Fahrer und die Sprungphase des Motorrads, woraufhin das Ansprechen der Drehzahlregelung des Motors gehemmt wird.
Wird der Kupplungshebel wieder zurückgelassen oder das Motorrad kommt wieder auf dem Boden auf, funktioniert das DTC-System wieder automatisch.

Ducati Quick Shift (DQS)

Nur für den Rennstreckeneinsatz

Diese Funktion kann nur genutzt werden, wenn das Motorrad mit dem Set Racing Ducati Performance ausgestattet ist. Dieses Zubehör ist nicht für den Einsatz im Straßenverkehr zugelassen. Die mit diesem Zubehör ausgestatteten Motorräder dürfen ausschließlich auf der Rennstrecke gefahren werden.

Das System „Ducati Quick Shift" (DQS) ermöglicht das Einlegen des nächsten Gangs (Hochschalten), ohne das Betätigen der Kupplung. Beim Herunterschalten (down-shift) funktioniert das System nicht.

Die Funktion DQS ist bereits ab dem 1. Gang verfügbar.

Der DQS kann über die entsprechende Taste (A) unabhängig vom gewählten Riding Mode aktiviert oder deaktiviert werden.

Der Status des DQS wird von der entsprechenden blauen LED (1) angezeigt. Sie leuchtet permanent, wenn das System ordnungsgemäß funktioniert, oder blinkt bei einem Ausfall oder einer Störung.

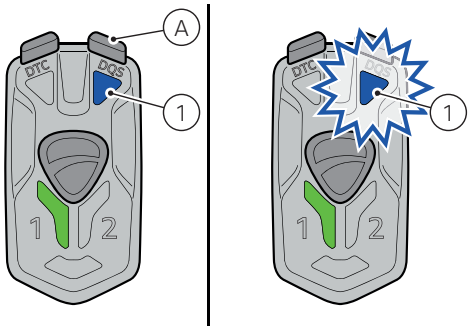


Abb. 31

Der DQS wird Motorsteuergerät gesteuert, das die Betätigung des Hebels über den Positionssensor der Schaltwalze erfasst.
Nachstehend die Auflistung einiger Empfehlungen für eine bessere Nutzung der Funktion:

- Der Ducati Quick Shift legt den höheren Gang nur ein, wenn der Gasdrehgriff geöffnet wird, um mehr Drehmoment zu erhalten.
- Der Ducati Quick Shift erfordert das Betätigen des Schalthebels genauso wie bei Fahrzeugen, die nicht mit diesem System ausgestattet sind.
- Der Ducati Quick Shift ist nicht für das automatische Schalten ausgelegt.
- Bei jedem Schalten muss der Fahrer den Schalthebel von der Ruheposition über seinen gesamten Hubweg nach oben drücken und ihn bis zum erfolgten Gangwechsel in dieser Position halten.
- Nach erfolgtem Umschalten muss der Schalthebel vollkommen zurückgelassen werden, um einen weiteren Gangwechsel mit dem Ducati Quick Shift zu ermöglichen.
- Bringt der Fahrer den Schalthebel beim Schalten mit dem Ducati Quick Shift nicht bis an dessen Hubende, kann es vorkommen, dass der entsprechende Gang als nicht komplett eingerückt resultiert.

Achtung

Der elektronische Schaltautomat Ducati Quick Shift wurde für die Funktion bei einer Motordrehzahl über 4000 U/min entwickelt, das bedeutet, dass man bei Drehzahlen unter diesem Schwellenwert nicht mit dem DQS schalten kann.

Achtung

Während der Fahrt darf der Stiefel die Ruhestellung des Schalthebels nicht beeinträchtigen.
Berührt der Stiefel ständig den Schalthebel, kann es bei der Aktivierung des DQS zu Fehlfunktionen des DQS-Systems kommen.

Bezüglich der Nutzung der Schaltung und Kupplung bei deaktiviertem DQS wird auf das Kapitel „Schaltpedal" verwiesen.

Engine Brake Control

Nur für den Rennstreckeneinsatz

Diese Funktion kann nur genutzt werden, wenn das Motorrad mit dem Set Racing Ducati Performance ausgestattet ist. Dieses Zubehör ist nicht für den Einsatz im Straßenverkehr zugelassen. Die mit diesem Zubehör ausgestatteten Motorräder dürfen ausschließlich auf der Rennstrecke gefahren werden.

Mit dieser Funktion kann die Eingriffsstärke der Motorbremse, je nach Ihren Fahr- und Streckenanforderungen auf zwei Stufen eingestellt werden.

Die Stufe MAX entspricht dem maximalen Eingriff der Motorbremse und ist die Standardstufe des Factory Mode 1.

Die Stufe MIN entspricht dem geringsten Eingriff der Motorbremse und ist die Standardstufe des Factory Mode 2.

Die Stufe der EBC kann in den personalisierten Riding Modes nur dann geändert werden, wenn das Wi-Fi-Modul „Ducati Com Link" und die Anwendung „Ducati X-Link" installiert sind.

Throttle Response

Nur für den Rennstreckeneinsatz

Diese Funktion kann nur genutzt werden, wenn das Motorrad mit dem Set Racing Ducati Performance ausgestattet ist. Dieses Zubehör ist nicht für den Einsatz im Straßenverkehr zugelassen. Die mit diesem Zubehör ausgestatteten Motorräder dürfen ausschließlich auf der Rennstrecke gefahren werden.

Diese Funktion ermöglicht das Einstellen des Ansprechverhaltens des Gasdrehgriffs zwischen einem eher linearen „Smooth" und einem eher reaktionsschnellen Ansprechverhalten „Dynamic".

Die Stufe der Throttle Response kann in den personalisierten Riding Modes nur dann geändert werden, wenn das Wi-Fi-Modul „Ducati Com Link" und die Anwendung „Ducati X-Link" installiert sind.

Falldown detection

Dieses System schaltet den Motor bei einem Sturz des Motorrads ab. Es wird aktiviert, wenn über einen bestimmten Zeitraum eine sturzähnliche Position festgestellt wird.
Ein Zweck des Systems ist es unter anderem, mögliche Schäden am Motor aufgrund einer mangelnden Schmierung zu begrenzen.
Zum erneuten Anlassen des Motors nach dem Auslösen des Systems genügt es, sofern keine anderen technischen Probleme vorliegen, das Motorrad in die aufrechte Position zu bringen und die Anlassertaste zu drücken.

Achtung

Die elektronischen Steuergeräte des Motorrads müssen in ihren Positionen belassen werden.
Sollten die Steuergeräte in anderen Positionen angeordnet werden, kann das System nicht gewährleisten, dass die Sturzposition erfasst wird.

Position und Installation des Wi-Fi-Steuergeräts

Nur für den Rennstreckeneinsatz

Diese Funktion kann nur genutzt werden, wenn das Motorrad mit dem Set Racing Ducati Performance ausgestattet ist. Dieses Zubehör ist nicht für den Einsatz im Straßenverkehr zugelassen. Die mit diesem Zubehör ausgestatteten Motorräder dürfen ausschließlich auf der Rennstrecke gefahren werden.

Über die App „X-Link" und mit dem als Zubehör (*) erhältlichen Wi-Fi Verbindungsmodul „Ducati Com Link" (1) können auch die Riding Modes individuell angepasst werden.

Hinweise

(*) Nicht in allen Ländern verfügbar. Informationen erhalten Sie bei Ihrem Vertragshändler.

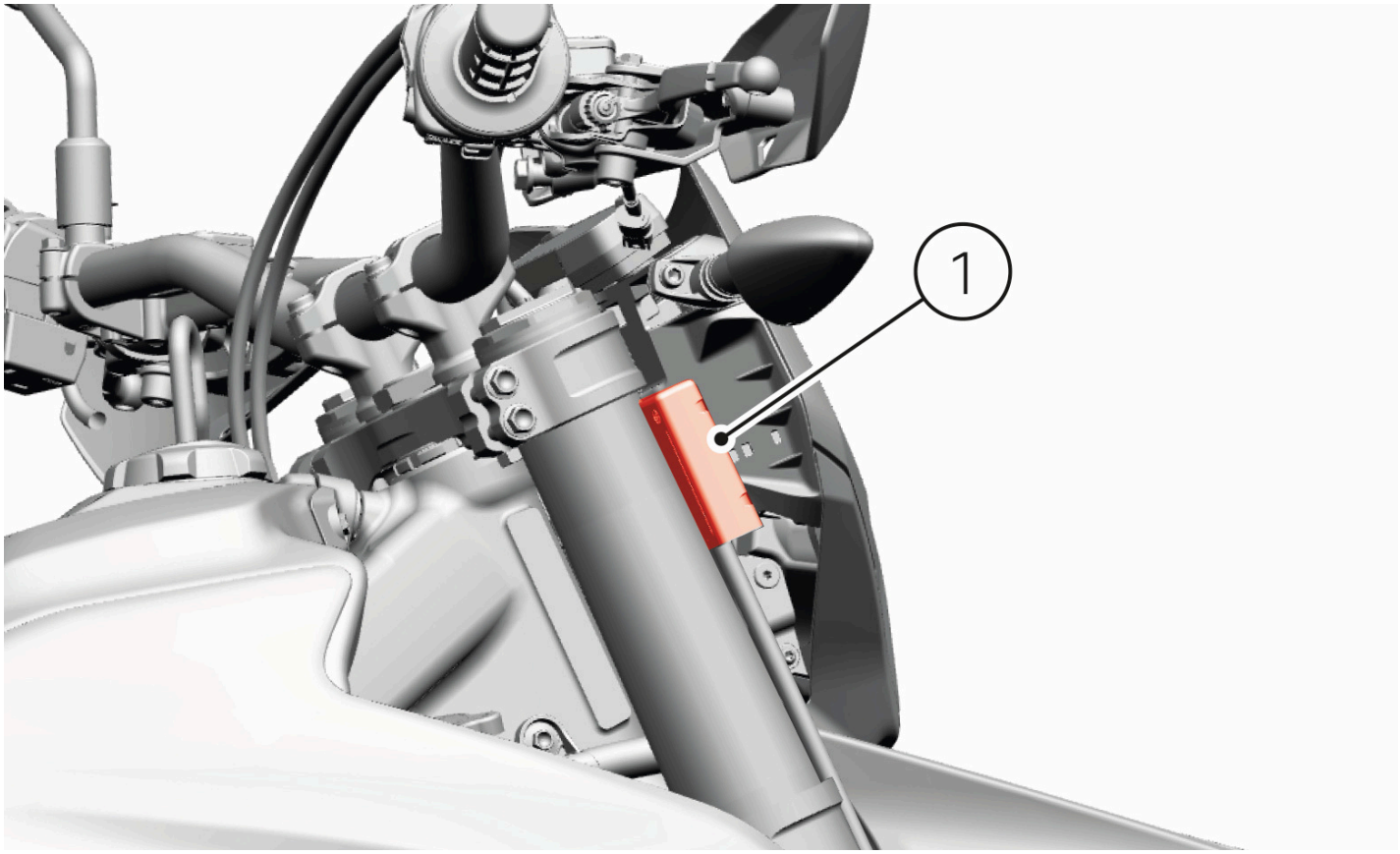


Abb. 32

Funktion der App Ducati X-Link

Nur für den Rennstreckeneinsatz

Diese Funktion kann nur genutzt werden, wenn das Motorrad mit dem Set Racing Ducati Performance ausgestattet ist. Dieses Zubehör ist nicht für den Einsatz im Straßenverkehr zugelassen. Die mit diesem Zubehör ausgestatteten Motorräder dürfen ausschließlich auf der Rennstrecke gefahren werden.

Hinweise

X-Link wurde für die Nutzung auf einem Smartphone entwickelt.
Bei einer Nutzung auf Tablets kann die Funktionstüchtigkeit nicht gewährleistet werden und es könnte zu Störungen kommen.

Mit dem als Zubehör (*) erhältlichen WiFi-Konnektivitätsmodul und über die App Ducati X-Link kann der Benutzer die Verbindung mit seinem Smartphone herstellen. Diese ermöglicht das Personalisieren der Riding Modes, gibt eine Übersicht über die vorgenommenen Instandhaltungseingriffe und ermöglicht es, den Zustand des Fahrzeugs im Auge zu behalten.

Hinweise

(*) Nicht in allen Ländern verfügbar. Informationen erhalten Sie bei Ihrem Vertragshändler.

Die App Ducati X-Link stellt verschiedene Funktionen bereit, die das Fahrerlebnis verbessern und die Instandhaltung des Motorrads vereinfachen. Die Hauptfunktionen sind:

Abschnitt TUNING

- Personalisierung der Riding Modes durch Zugriff auf mehrere Stufen jeder elektronischen Steuerung. Erstellen und Ändern der eigenen Riding Modes durch Einstellen der Werte der einzelnen Parameter (Gasannahme, Traction Control, Engine Brake Control, Launch Control) entsprechend den persönlichen Ansprüchen und Streckenbedingungen.

Abschnitt DASHBOARD

- Überwachung einiger Betriebsparameter des Motors und möglicher Signale des Motorsteuergeräts.

Abschnitt SERVICE

- Abfrage der Motorbetriebsstunden und der Fälligkeiten der Inspektionen.
- Manuelle Eingabe der am Motorrad durchgeführten Instandhaltungsarbeiten. Diese Funktion ist keine digitale Instandhaltung, was bedeutet, dass die im offiziellen Servicenetz ausgeführten Inspektionen nicht registriert werden.
- Einstellung der Werte des Endantriebs - Ritzel und Kettenblatt.

Abschnitt SUSPENSION

- Berechnung der Werte für die empfohlenen Einstellungen der Radfederungen am Motorrad entsprechend dem Gewicht des Fahrers, seiner Erfahrung und dem Streckentyp.

Abschnitt INFO

- Personalisierung des Namens des verbundenen Motorrads und Anzeige der Spezifikationen der App und des Steuergeräts COM LINK.

Cockpit

Tabelle - Kontrollleuchten

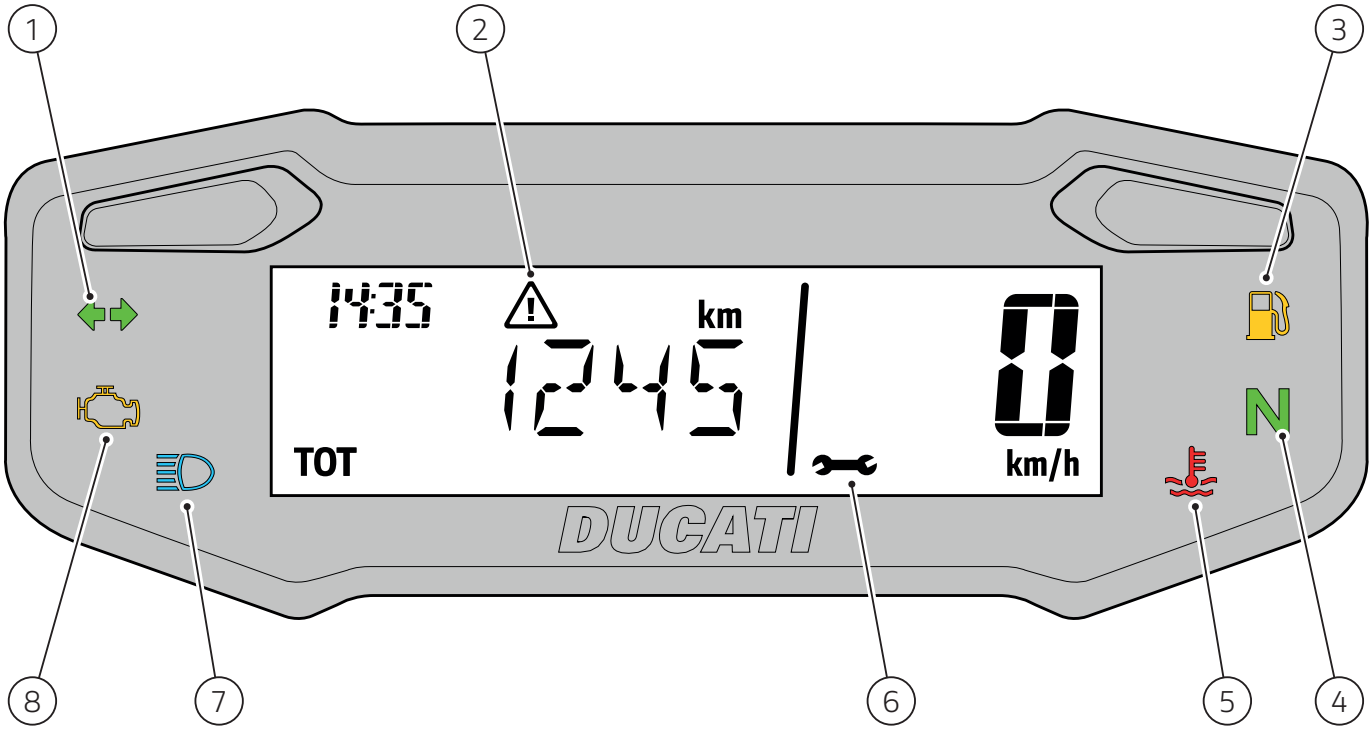


Abb. 33

Nr.	Beschreibung	Farbe
1	Blinker	Grün
2	Allgemeiner Fehler	LCD-Anzeige
3	Kraftstoffreserve	Ockerfarben
4	Getriebe im Leerlauf	Grün
5	Hohe Flüssigkeitstemperatur im Motor	Rot
6	Service	LCD-Anzeige
7	Fernlicht eingeschaltet	Blau
8	MIL • Die Kontrollleuchte leuchtet bei einem Fehler des Motormanagements permanent auf. Langsam fahren, starke Beschleunigungen und Überholmanöver vermeiden und das Fahrzeug zum Beheben der Störung in eine Ducati Vertragswerkstatt bringen. • Die Blinkfunktion der Kontrollleuchte wird aktiviert, um auf einen kritischen Fehler im Zusammenhang mit den Abgasen hinzuweisen, der einen Schaden des Katalysators verursachen kann. Sofern möglich, das Fahrzeug abholen und die Störung von einer Ducati Vertragswerkstatt beheben lassen; auf jeden Fall aber nur langsam fahren, starke Beschleunigungen und Überholungsmanöver vermeiden.	Ockerfarben

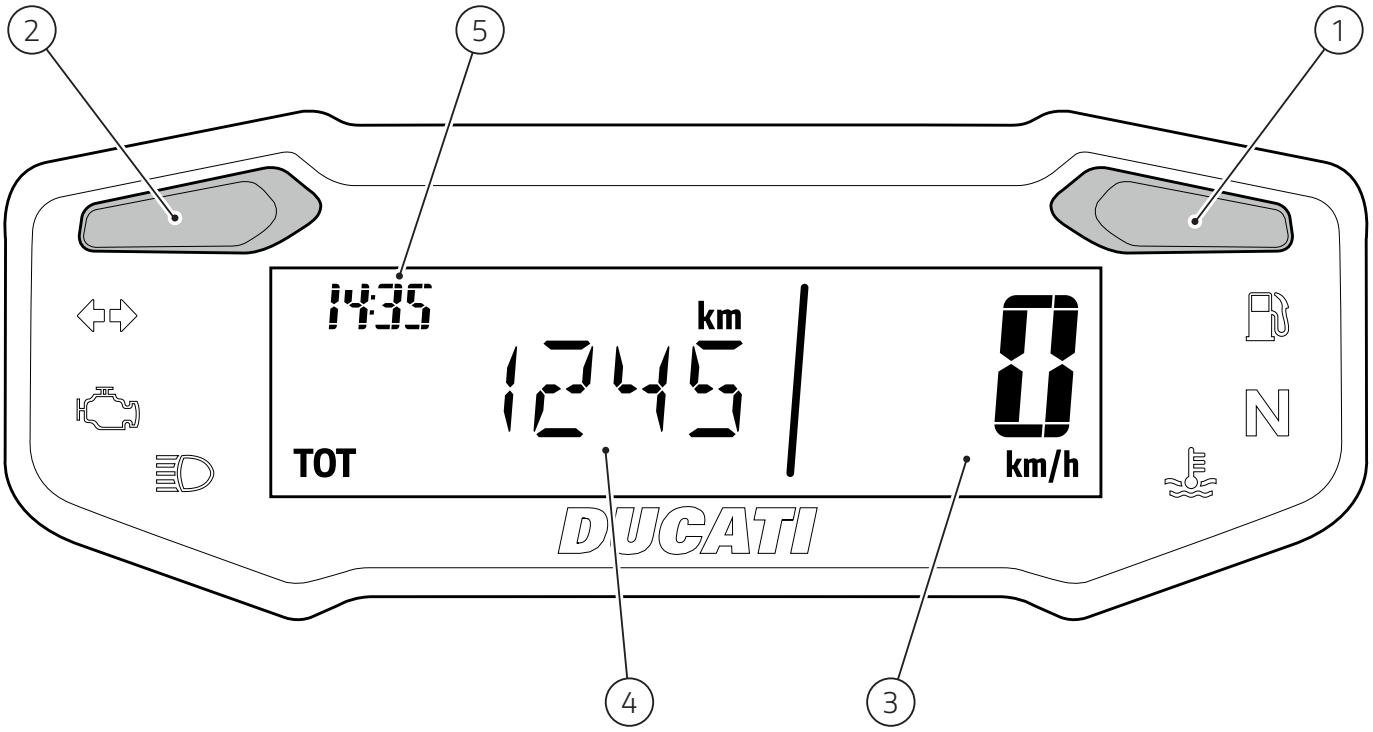


Abb. 34

Nr.	Beschreibung
1	Taste A
2	Taste B
3	Tachometer
4	Multifunktionsmenü
5	Uhr

Multifunktionsmenü

Das Multifunktionsmenü (C) umfasst eine reihe an Funktionen, die in nachstehender Tabelle einzeln beschrieben werden.
Die Navigation zwischen den Angaben erfolgt durch kurzes Drücken der Tasten (A) und (B).
Die im Cockpit verwendeten Maßeinheiten können über die Funktion „UNITS SET“ im Menü der Einstellungen „SET“ einstellt werden.

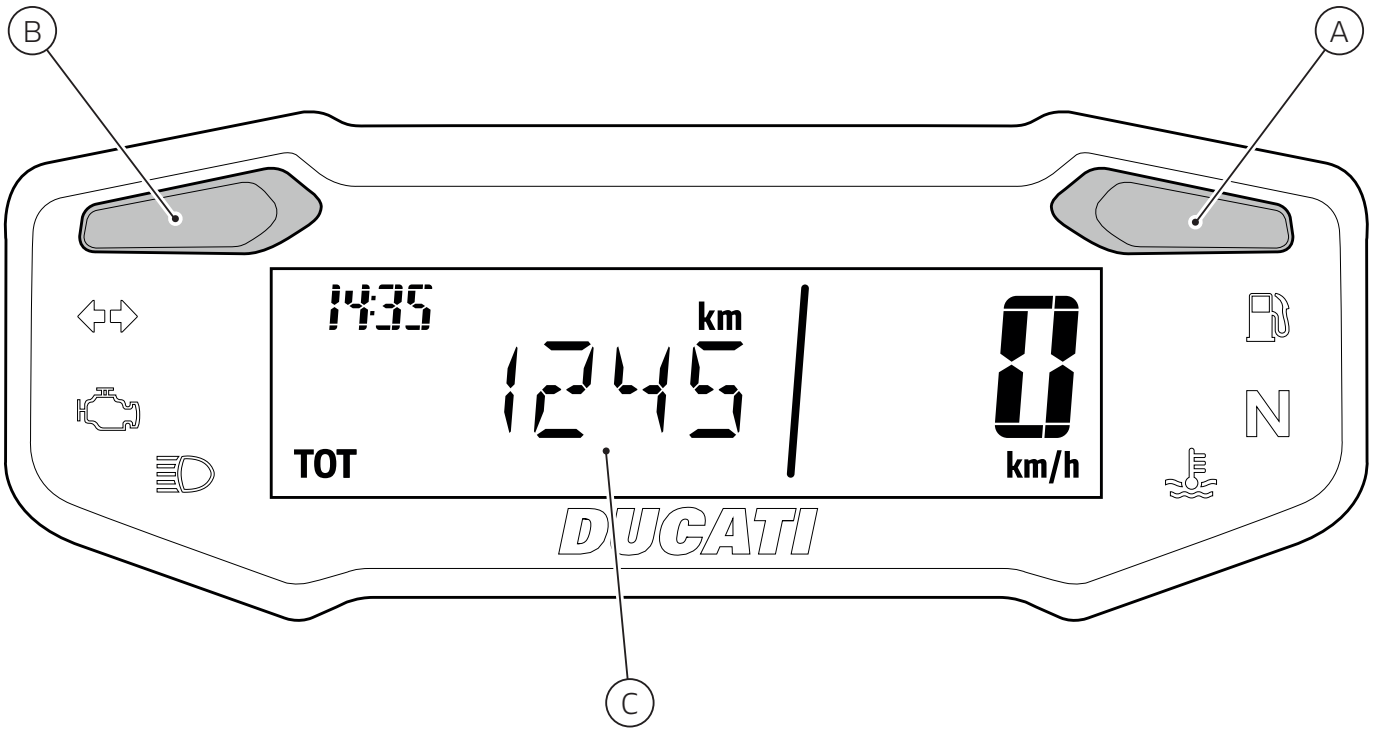
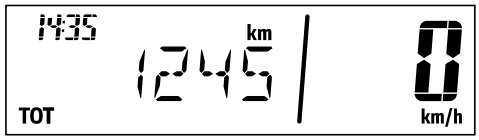
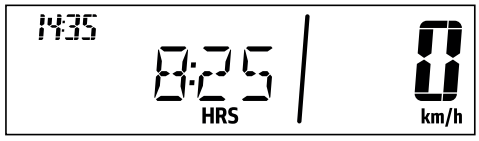
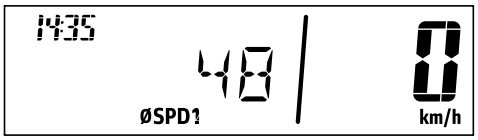
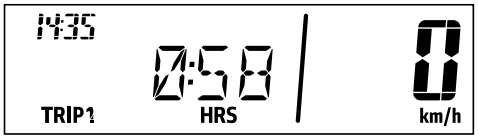
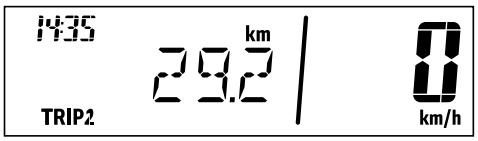
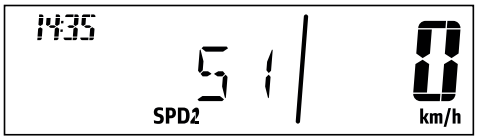
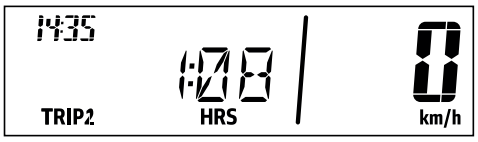
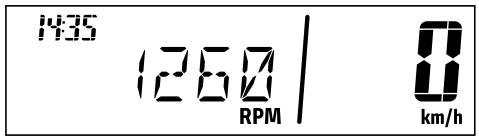
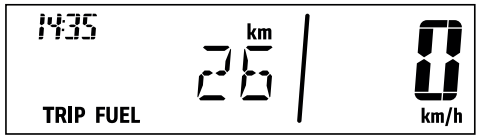
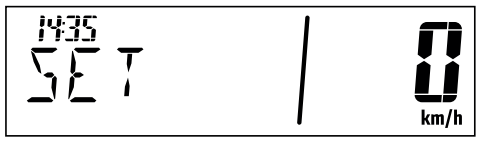


Abb. 35

Funktion	Beschreibung	Bild
TOT	Gesamtkilometerzähler Zeigt den Gesamtkilometerstand (oder Meilen) des Fahrzeugs an. Dieser Wert ist nicht rücksetzbar.	 Abb. 36
HRS	Gibt die Gesamtzeit in Stunden und Minuten an, in denen das Fahrzeug in Betrieb stand. Dieser Wert ist nicht rücksetzbar.	 Abb. 37
TRIP1	Tageskilometerzähler 1 Gibt den Kilometerstand des Fahrzeugs seit der letzten Nullsetzung an. Dieser Wert kann zurückgesetzt werden.	 Abb. 38

Ø SPD1	Durchschnittsgeschwindigkeit 1 Gibt die durchschnittliche Fahrzeuggeschwindigkeit an, die seit der letzten Nullsetzung des TRIP 1 berechnet wurde. Dieser Wert kann zurückgesetzt werden.	 Abb. 39
TRIP1 HRS	Tageszeitzähler 1 Gibt die Betriebszeit des Fahrzeugs seit der letzten Nullsetzung des TRIP 1 an. Dieser Wert kann zurückgesetzt werden.	 Abb. 40
TRIP2	Tageskilometerzähler 2 Gibt den Kilometerstand des Fahrzeugs seit der letzten Nullsetzung an. Dieser Wert kann zurückgesetzt werden.	 Abb. 41
Ø SPD2	Durchschnittsgeschwindigkeit 2 Gibt die durchschnittliche Fahrzeuggeschwindigkeit an, die seit der letzten Nullsetzung des TRIP 2 berechnet wurde. Dieser Wert kann zurückgesetzt werden.	 Abb. 42
TRIP2 HRS	Tageszeitzähler 2 Gibt die Betriebszeit des Fahrzeugs seit der letzten Nullsetzung des TRIP 2 an. Dieser Wert kann zurückgesetzt werden.	 Abb. 43
°C / °F	Kühlflüssigkeitstemperatur Zeigt die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit in °C oder °F an.	 Abb. 44

RPM	Zeigt die Motordrehzahl pro Minute (U/min) an.	 Abb. 45
TRIP FUEL	Autonomie im Reservezustand Zeigt die im Reservezustand hinterlegte Reichweite in Kilometern oder Meilen an. Diese Funktion ist nur verfügbar, wenn sich der Kraftstoffstand in Reserve befindet.	 Abb. 46
SET	Menü „Einstellungen“ Ermöglicht den Zugriff auf das Konfigurationsmenü des Fahrzeugs.	 Abb. 47

Nullsetzung TRIP1 und TRIP2

Die Funktionen **TRIP 1, Ø SPD 1** und **TRIP 1 HRS**, ebenso wie **TRIP 2, Ø SPD 2** und **TRIP 2 HRS** können zurückgesetzt werden. Wird eine dieser Funktionen zurückgesetzt, führt dies automatisch auch zum Reset der anderen, die der gleichen Gruppe angehören.

- Im Multifunktionsmenü die gewünschte Funktion markieren, dann die Taste (A) lange drücken.
- Auf der Bildschirmseite wird die Angabe „RESET“ angezeigt.
- Zum Rückgängigmachen die Taste (A) oder (B) kurz drücken, zum Bestätigen die Taste (A) lange drücken.

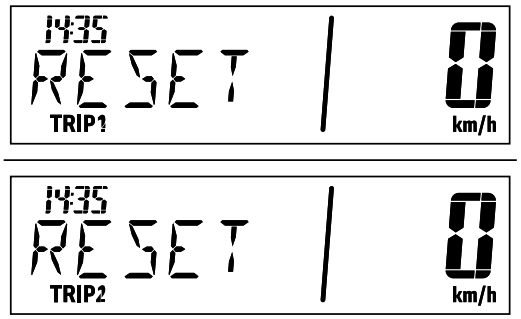


Abb. 48

Einstellungen (SET)

Über dieses Menü können einige Funktionen des Fahrzeugs konfiguriert werden.
Aus Sicherheitsgründen kann nur bei einer Fahrzeuggeschwindigkeit unter oder gleich 5 km/h (3 mph) auf das Menü zugegriffen werden. Überschreitet die Geschwindigkeit diesen Wert beim Navigieren im Menü, wird es automatisch vom Cockpit geschlossen und die Hauptanzeige angezeigt.
Dieses Menü sollte nur bei stehendem Fahrzeug bedient werden.

Dieses Menü kann durch Markieren der Angabe „SET“ aus im Multifunktionsmenü auf der Hauptanzeige aufgerufen werden.

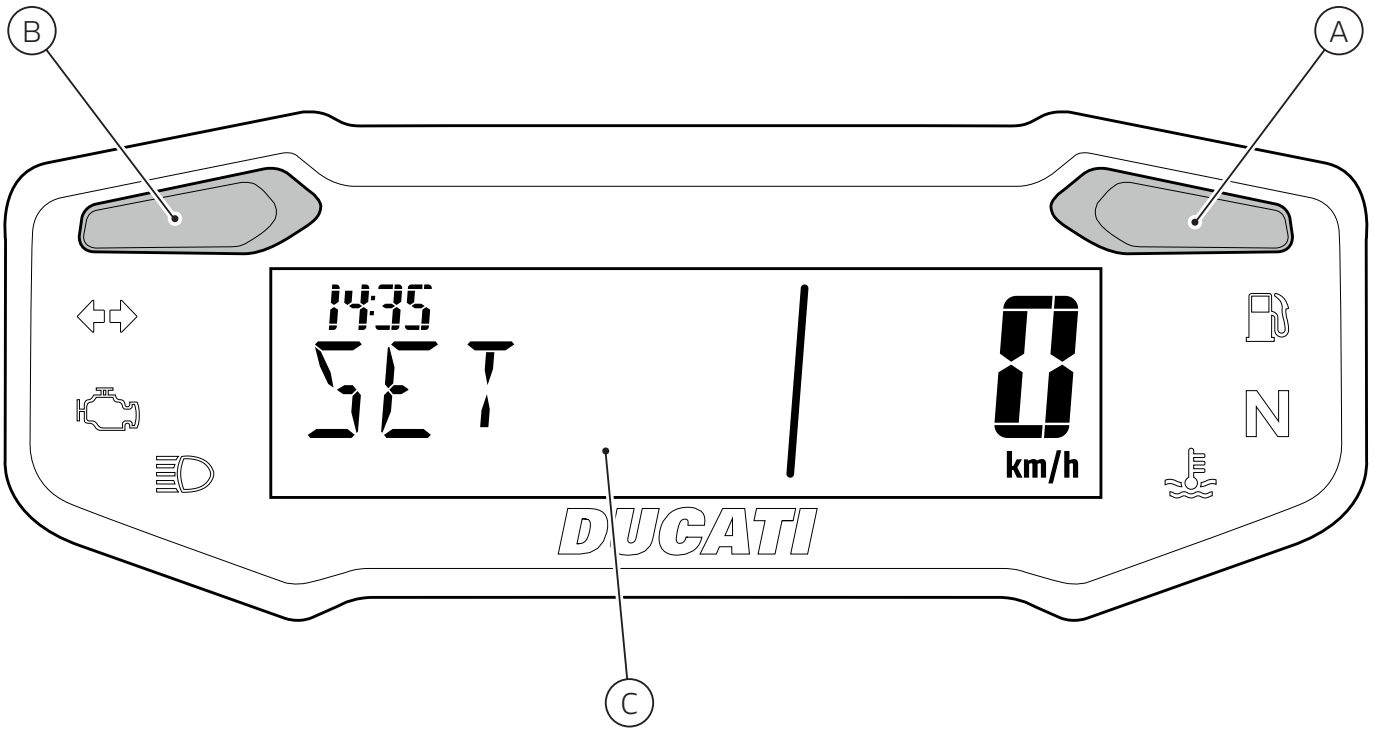
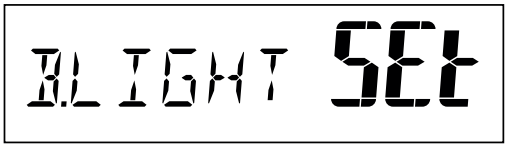
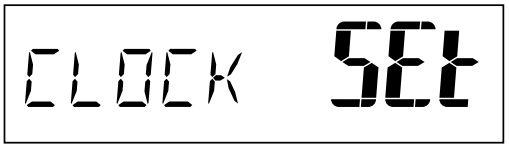
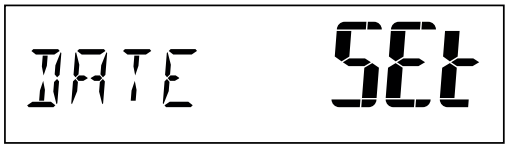
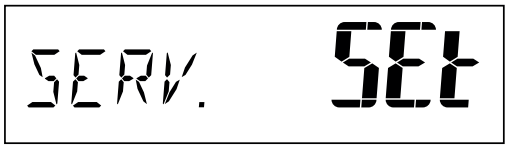
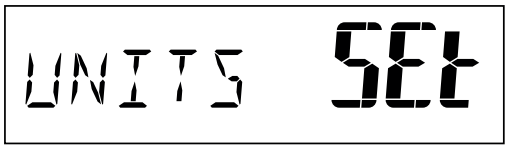


Abb. 49

Folgende Angaben sind verfügbar:

Angabe	Beschreibung	Bild
B.LIGHT SET	Einstellung der Lichtstärke der Hintergrundbeleuchtung des Cockpits	 Abb. 50
CLOCK SET	Einstellen der Uhr	 Abb. 51

DATE SET	Einstellen des Datums	 Abb. 52
SERV. SET	Abruf der Fälligkeiten der Inspektionen sowie Management der Instandhaltungsmeldungen.	 Abb. 53
UNITS SET	Einstellung der Maßeinheiten.	 Abb. 54
BATT. SET	Anzeige der Informationen zur Batterie.	 Abb. 55

Die Navigation zwischen den Angaben erfolgt durch kurzes Drücken der Tasten (A) und (B).
Die Angabe durch langes Drücken der Taste (A) aufrufen.
Um auf das vorherige Navigationslevel zurückzukehren, die Taste (B) lange drücken.

Einstellung der Hintergrundbeleuchtung (B.LIGHT SET)

Über diese Funktion kann die Lichtstärke der Hintergrundbeleuchtung des Cockpits eingestellt werden.

- Über die Tasten (A) und (B) die Angabe „SET“ im Multifunktionsmenü auf der Hauptanzeige markieren.
- Die Angabe „B.LIGHT SET“ (C) markieren, dann die Taste (A) lange drücken.

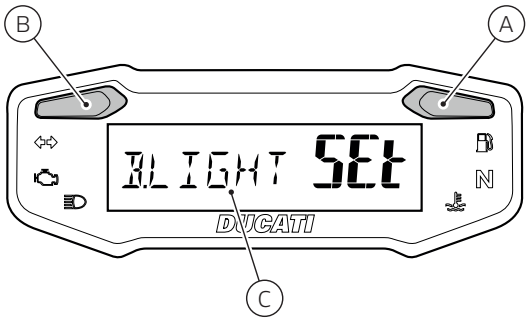


Abb. 56

- Es wird das aktuell eingestellte Level (D) angezeigt. Jetzt kurz die Tasten (A) und (B) drücken, um die verfügbaren Levels (LOW, MED, HIGH) zu scrollen.
- Die Taste (A) lange drücken, um zu bestätigen, oder die Taste (B) lange drücken, um alles rückgängig zu machen und wieder auf die vorherige Seite zurückzukehren.

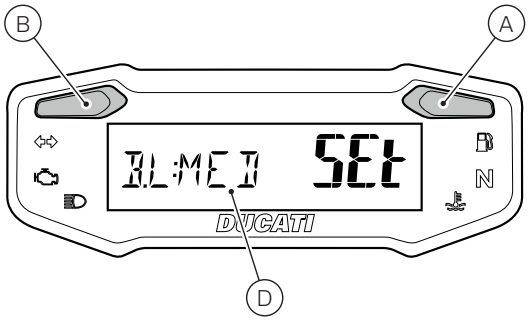


Abb. 57

Einstellung der Uhr (CLOCK SET)

Diese Funktion ermöglicht das Einstellen der Uhrzeit.

- Über die Tasten (A) und (B) die Angabe „SET“ im Multifunktionsmenü auf der Hauptanzeige markieren.
- Die Angabe „CLOCK SET“ (C) markieren, dann die Taste (A) lange drücken.

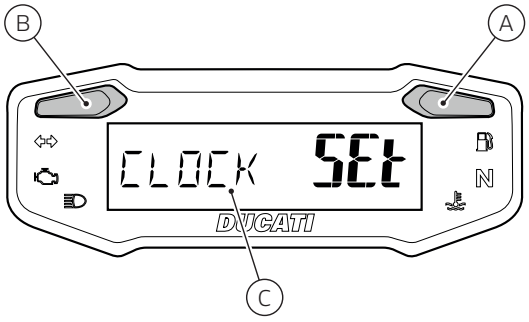


Abb. 58

- Das Zeitformat (12 h / 24 h) (D) wird angezeigt. Über die Tasten (A) und (B) kann das gewünschte Format gewählt werden. Zum Bestätigen und Öffnen der Einstellfunktion der Uhrzeit die Taste (A) lange drücken.



Abb. 59

- Dir Uhrzeit (E) über die Tasten (A) und (B) einstellen und zum Bestätigen die Taste (A) lange drücken und so auf die Einstellung der Minuten übergehen.

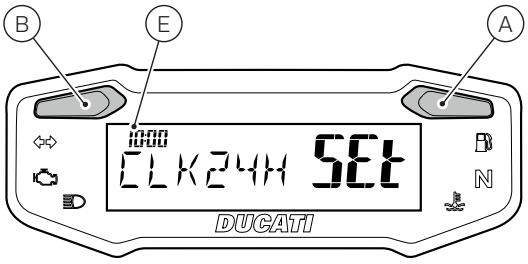


Abb. 60

- Die Minuten (F) über die Tasten (A) und (B) einstellen und zum Bestätigen der Einstellung die Taste (A) lange drücken.

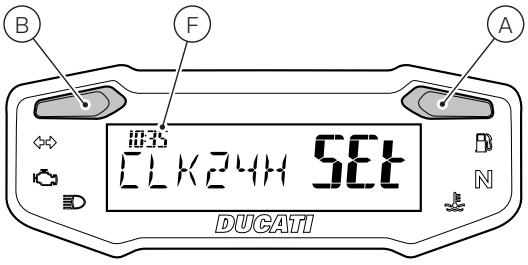


Abb. 61

Durch langes Drücken der Taste (B) kann die Einstellung jederzeit rückgängig gemacht werden.

Einstellung des Datums (DATE SET)

Diese Funktion ermöglicht das Einstellen des Datums.

- Über die Tasten (A) und (B) die Angabe „SET“ im Multifunktionsmenü auf der Hauptanzeige markieren.
- Die Angabe „DATE SET“ (C) markieren, dann die Taste (A) lange drücken.

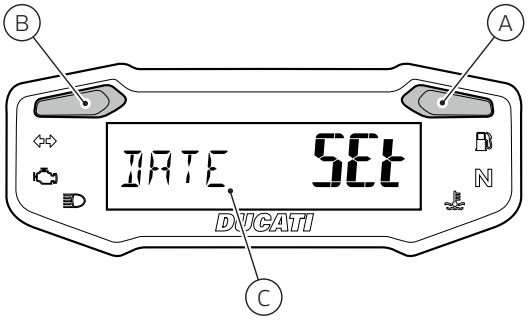


Abb. 62

- Es wird das Jahr (D) angezeigt, das über die Tasten (A) und (B) eingestellt werden kann. Zum Bestätigen die Taste (A) lange drücken und so auf die Einstellung der Monatsangabe übergehen.



Abb. 63

- Den Monat (E) über die Tasten (A) und (B) einstellen und zum Bestätigen die Taste (A) lange drücken und so auf die Einstellung der Tagesangabe übergehen.

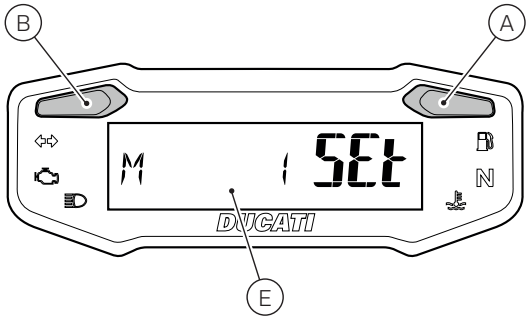


Abb. 64

- Den Tag (F) über die Tasten (A) und (B) einstellen und zum Bestätigen die Taste (A) lange drücken.

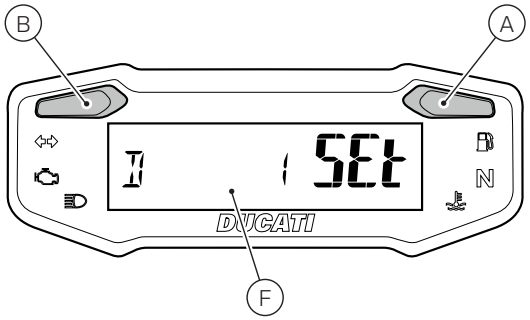


Abb. 65

Durch langes Drücken der Taste (B) kann die Einstellung jederzeit rückgängig gemacht werden.

Info Service (SERV. SET)

Diese Funktion ermöglicht den Abruf der Fälligkeiten der Inspektionen sowie das Management der Instandhaltungsmeldungen.

Hinweise

Die Fälligkeiten beziehen sich ausschließliche auf die „Tabelle des Instandhaltungsprogramms - Racing- und Off Road-Einsatz“ und sind in Stunden berechnet. Es sind keine Warnmeldungen vorgesehen, die im Zusammenhang mit den kilometergebundenen Fälligkeiten der Instandhaltung für den Straßeneinsatz stehen.

- Über die Tasten (A) und (B) die Angabe „SET“ im Multifunktionsmenü auf der Hauptanzeige markieren.
- Die Angabe „SERV. SET”(C) markieren, dann die Taste (A) lange drücken.

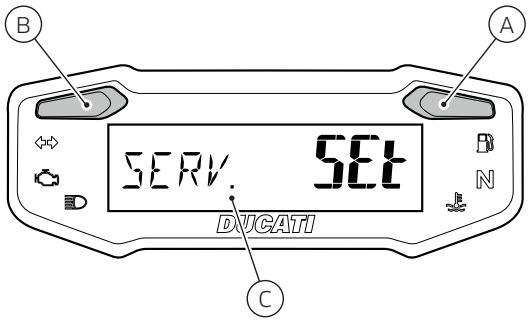


Abb. 66

- Die Angabe „MID” (D) wird angezeigt. Jetzt kurz die Tasten (A) und (B) drücken, um die verschiedenen, verfügbaren Optionen (MID, FULL, ALERTS) zu scrollen.

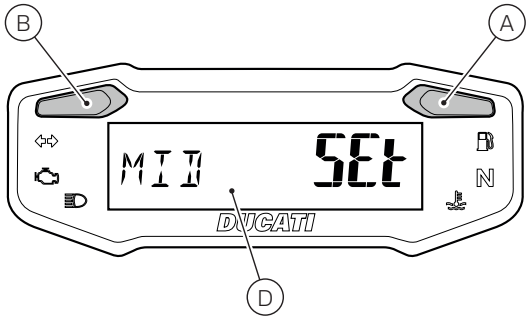


Abb. 67

Abruf der Fälligkeiten

- Nach Wahl der gewünschten Option (MID oder FULL), die Taste (A) lange drücken: die Restautonomie bis zur nächsten Inspektion (E) wird angezeigt.

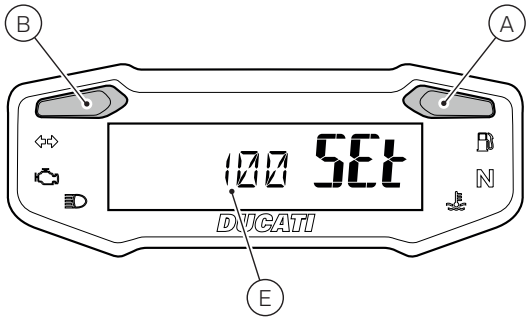


Abb. 68

- Die Taste (A) oder (B) zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige lange drücken.

Aktivierung/Deaktivierung der Warnungen

Über diese Funktion können die Warnmeldungen der Fälligkeiten einer Instandhaltung bei einem Racing- und Off Road-Einsatz aktiviert oder deaktiviert werden.

Hinweise

Auch wenn die Warnmeldungen deaktiviert sind, werden die Fälligkeiten der Inspektionen MID und FULL über die Zeit hinweg weiterhin aktualisiert. Das Reset der Anzeige der Inspektionsfälligkeit kann ausschließlich in einer Ducati Vertragswerkstatt vorgenommen werden.

- Wurde die Angabe „ALERTS” markiert, die Taste (A) lange drücken: der aktuelle Status (ON oder OFF) (F) wird angezeigt.

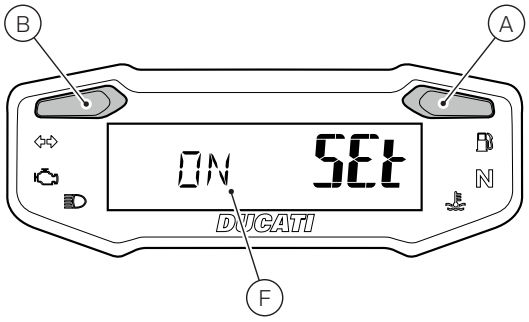


Abb. 69

- Die Tasten (A) und (B) kurz drücken, um den Status zu ändern. Die Taste (A) lange drücken, um zu bestätigen. Die Taste (B) lange drücken, um alles rückgängig zu machen.

Einstellung der Maßeinheiten (UNITS SET)

Diese Funktion ermöglicht das Einstellen der Maßeinheiten.

- Über die Tasten (A) und (B) die Angabe „SET“ im Multifunktionsmenü auf der Hauptanzeige markieren.
- Die Angabe „UNITS SET“ (C) markieren, dann die Taste (A) lange drücken.

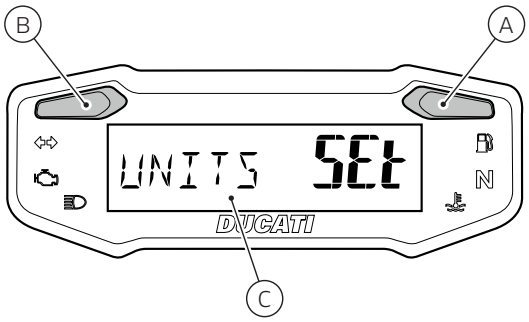


Abb. 70

- Die Angabe „SPEED” (D) wird angezeigt. Jetzt kurz die Tasten (A) und (B) drücken, um die verfügbaren Optionen (SPEED, TEMP., DEF.) zu scrollen. Die Angabe „DEF.“ ist nur ersichtlich, wenn eine oder mehrere Maßeinheiten geändert wurden.



Abb. 71

Einstellung der Maßeinheit der Geschwindigkeit

- Die Angabe „SPEED“ (D) markieren, dann die Taste (A) lange drücken.
- Die aktuell eingestellte Maßeinheit (E) wird angezeigt: km und km/h oder mi und mph. Kurz die Tasten (A) und (B) drücken, um die gewünschte Maßeinheit zu wählen.

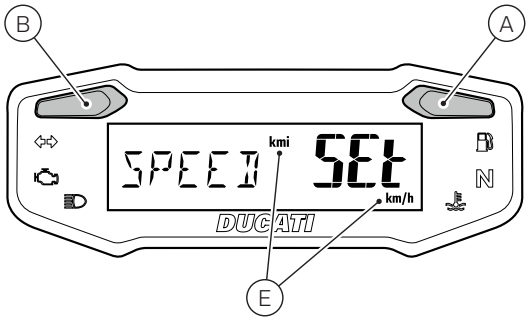


Abb. 72

- Die Taste (A) lange drücken, um zu bestätigen, oder die Taste (B) zum Rückgängig machen lange drücken.

Einstellung der Maßeinheit der Temperatur

- Die Angabe „TEMP.“ (F) markieren, dann die Taste (A) lange drücken.

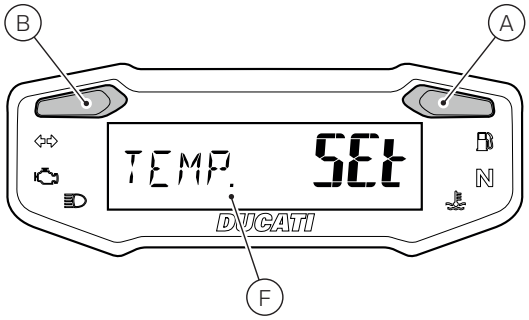


Abb. 73

- Die aktuell eingestellte Maßeinheit (G) wird angezeigt: °C oder °F. Kurz die Tasten (A) und (B) drücken, um die gewünschte Einheit zu wählen.

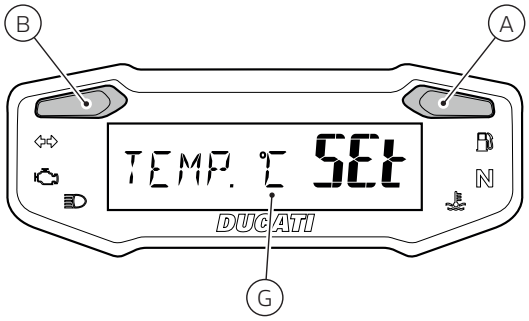


Abb. 74

- Die Taste (A) lange drücken, um zu bestätigen, oder die Taste (B) zum Rückgängig machen lange drücken.

Rücksetzen der Maßeinheiten

- Die Angabe „DEF.” (H) markieren, dann die Taste (A) lange drücken. Die Angabe ist nur verfügbar, wenn eine oder mehrere Maßeinheiten geändert wurden.

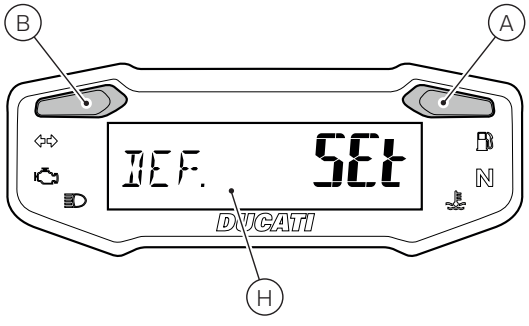


Abb. 75

- Es wird einige Sekunden lang die Angabe „WAIT" (I) angezeigt. Wird die Taste (A) weiterhin gedrückt, wird die Angabe „DEF OK" (J) angezeigt.

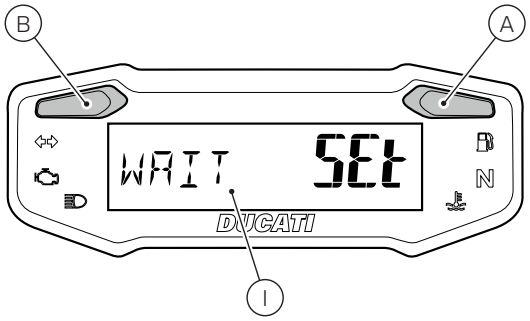


Abb. 76

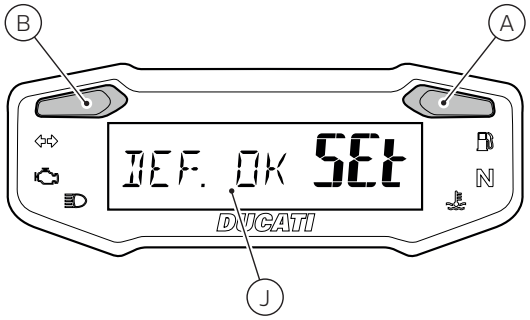


Abb. 77

Info Batterie (BATT. SET)

Über diese Funktion wird die Batteriespannung angezeigt.

- Über die Tasten (A) und (B) die Angabe „SET" im Multifunktionsmenü auf der Hauptanzeige markieren.
- Die Angabe „BATT." (C) markieren, dann die Taste (A) lange drücken.

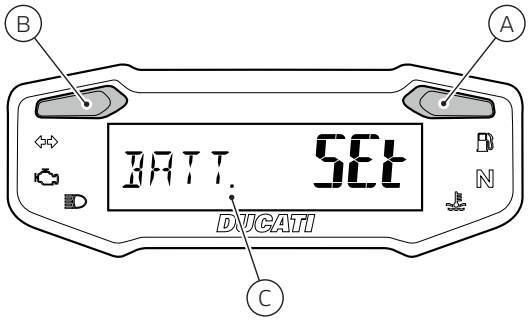


Abb. 78

- Der aktuelle Wert der Batteriespannung (D) wird angegeben. Liegt die Spannung über 16 V, wird die Angabe „HIGH" angezeigt. Liegt die Spannung unter 11 V, erscheint die Angabe „LOW".

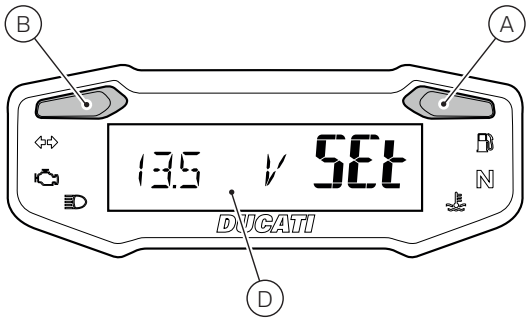


Abb. 79

- Die Taste (A) oder (B) zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige lange drücken.

Warnanzeige

Das Cockpit steuert eine Reihe an Warnungen und Alarmen, um dem Nutzer während des Fahrzeugeinsatzes nützliche Informationen bereitzustellen.

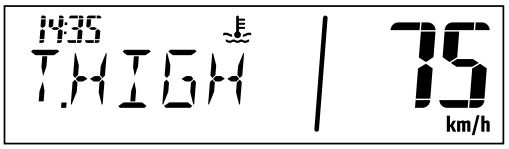
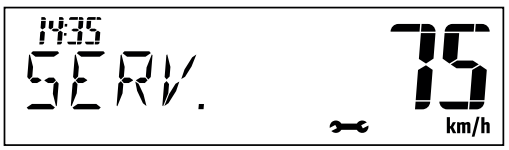
Bei aktiver Warnung zeigt das Cockpit die entsprechende Meldung am Display an.

Liegen mehrere Warnungen gleichzeitig an, wird die zuletzt aktivierte angezeigt.

Durch Drücken auf die Taste (B) kann die angezeigte Warnung aufgehoben und, bei Vorliegen mehrerer Meldungen, auf die nächste übergegangen werden.

Nachdem alle Warnungen aufgehoben worden sind, schaltet das Cockpit automatisch auf die Standard-Anzeige zurück.

In der nachstehenden Tabelle sind die Warnungen aufgelistet, die angezeigt werden können.

Meldung	Beschreibung	Bild
T.HIGH	Weist darauf hin, dass die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit den Sicherheitsschwellenwert überschritten hat.	 Abb. 80
Service kurz vor Fälligkeit	Gibt die Stunden an, die bis zum nächsten Eingriff laut Instandhaltungsprogramm noch ausstehen.	 Abb. 81
Service fällig	Weist darauf hin, dass die Fälligkeit der Instandhaltung erreicht wurde.	 Abb. 82
Seit langen fälliger Service	Gibt die Stunden an, die seit der Fälligkeit der Eingriffe laut Instandhaltungsprogramm verstrichen sind.	 Abb. 83

LOW.BAT	Weist darauf hin, dass die Batteriespannung unter dem vorgesehenen Mindestwert liegt.	 Abb. 84

Diese Warnungen bezüglich dem Service dienen dazu, den Benutzer darauf hinzuweisen, dass er sich an eine Ducati Vertragswerkstatt wenden muss, um dort die Instandhaltungseingriffe (Inspektion) am Fahrzeug ausführen zu lassen. Die Schwellenwerte der Inspektionen sind in den Kapiteln „Tabelle des Instandhaltungsprogramms - Straßeneinsatz“ und „Tabelle des Instandhaltungsprogramms - Racing- und Off-Road-Einsatz“ angegeben. Die im Cockpit angegebenen Fälligkeiten und die entsprechenden Meldungen beziehen sich ausschließlich auf die Tabelle des Instandhaltungsprogramms für den Racing- und Off-Road-Einsatz.

Anlassen und Einfahren

Kaltstart

Wichtig

Bei sehr niedrigen Außentemperaturen kann es bei der Lithium-Ionen-Batterie zu einer Herabsetzung ihrer Leistung kommen. Bei Bedarf einen Starthilfe-Booster verwenden.

In den Leerlauf schalten.
Die Taste für den Kaltstart (1) befinden sich auf der linken Seite des Motorrads und muss dafür nach oben gedrückt werden.

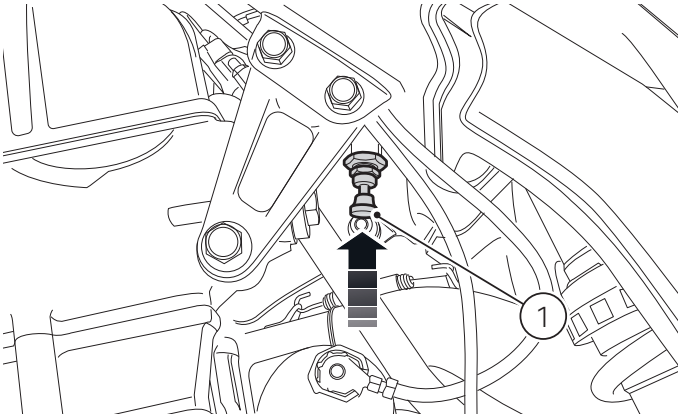


Abb. 85

Die Taste für Motorstopp / Startfreigabe (2) in Position (B) drücken.
Ohne den Gasdrehgriff zu betätigen, die Anlassertaste (3) drücken.
Springt der Motor nicht sofort an, wenn die Anlassertaste gedrückt wird, diese wieder loslassen, einige Sekunden warten, dann erneut versuchen.

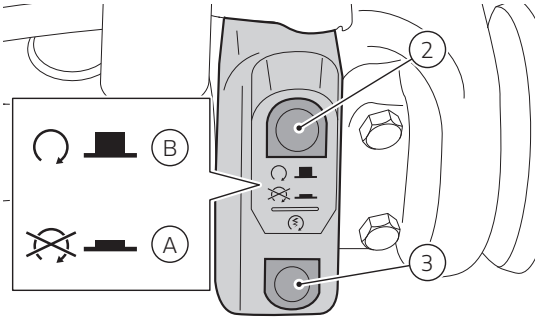


Abb. 86

Ist der Motor angesprungen, ihn ein oder zwei Minuten lang bei konstanter Drehzahl warmlaufen lassen und dann den Gasdrehgriff (4), wie vom Pfeil in der folgenden Abbildung angezeigt, in die geschlossene Position drehen.
Die Kaltstarttaste (1) wird deaktiviert und kehrt in ihre Ausgangsposition zurück.

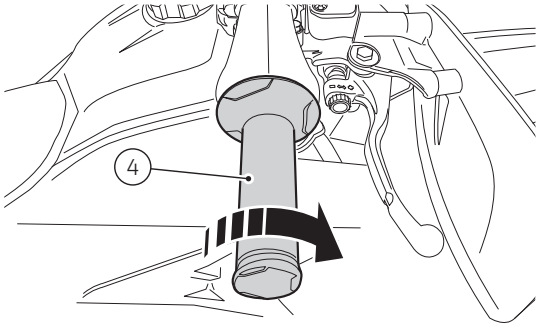


Abb. 87

Den Motor niemals in einem geschlossenen oder schlecht belüfteten Raum anlassen und laufen lassen.

Achtung

Die Abgase enthalten Kohlenmonoxid, ein giftiges Gas, das bei Einatmen zur Ohnmacht und zum Tod führen kann.

Achtung

Vermeiden, bei stehendem Fahrzeug den Motor zu lange laufen zu lassen, denn dies könnte zu seiner Überhitzung und folglich zu Motorschäden führen.

Warmstart

In den Leerlauf schalten.

Die Taste für Motorstopp / Startfreigabe (2) in Position (B) drücken.
Ohne den Gasdrehgriff zu betätigen, die Anlassertaste (3) drücken.
Springt der Motor nicht sofort an, wenn die Anlassertaste gedrückt wird, diese wieder loslassen, einige Sekunden warten, dann erneut versuchen.
Bei eingelegtem Gang kann der Motor nur bei gezogenem Kupplungshebel angelassen werden.

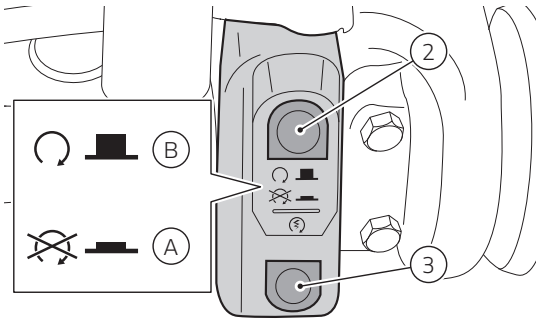


Abb. 88

Den Motor niemals in einem geschlossenen oder schlecht belüfteten Raum anlassen und laufen lassen.

Achtung

Die Abgase enthalten Kohlenmonoxid, ein giftiges Gas, das bei Einatmen zur Ohnmacht und zum Tod führen kann.

Achtung

Vermeiden, bei stehendem Fahrzeug den Motor zu lange laufen zu lassen, denn dies könnte zu seiner Überhitzung und folglich zu Motorschäden führen.

Ausschalten des Motors

Ausschalten des Motors

Die Taste für Motorstopp / Startfreigabe (2) in Position (A) drücken.
Der Motor wird ausgeschaltet.

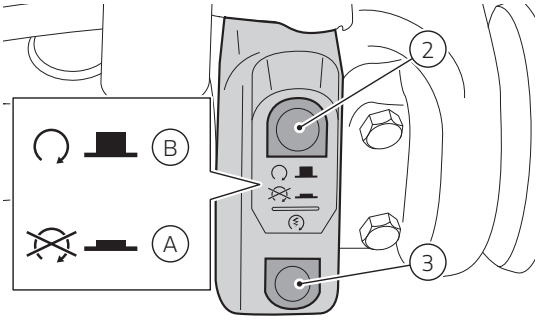


Abb. 89

Fahrbetrieb des Motorrads

Achtung

Der Ständer wurde so konzipiert, dass er automatisch einklappt, sobald das Motorrad aus der Parkposition aufgerichtet wird. Beim Bewegen des Fahrzeugs darauf achten.

1) Sich auf die Sitzbank setzen und das Motorrad senkrecht aufrichten, damit der Ständer wieder einklappen kann (ca. 180° von der vollständig geöffneten Position).
2) Den Motor anlassen (Bezug auf die Abschnitte „Anlassen“ und „Einfahren“ nehmen).
3) Den Kupplungshebel ziehen.
4) Mit dem Fuß jetzt den ersten Gang einlegen und dazu das Schaltpedal kräftig nach unten drücken.
5) Die Motordrehzahl durch Betätigen des Gasdrehgriffs etwas erhöhen und gleichzeitig den Kupplungshebel langsam loslassen, bis das Fahrzeug anfährt.
6) Den Kupplungshebel vollständig loslassen und die Fahrgeschwindigkeit weiterhin über den Gasdrehgriff anpassen.
7) Zum Hochschalten folgende Schritte schnell aufeinander folgend ausführen: Den Gasdrehgriff zurückdrehen, den Kupplungshebel ziehen, das Schaltpedal entschlossen nach oben drücken, dann den Kupplungshebel zurücklassen und wieder Gas geben.
8) Zum Herunterschalten folgende Schritte schnell aufeinander folgend ausführen: Den Gasdrehgriff zurückdrehen, den Kupplungshebel ziehen, die Motordrehzahl etwas erhöhen, das Schaltpedal entschlossen nach unten drücken, dann den Kupplungshebel sanft wieder zurücklassen.

Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn das Motorrad anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl, sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden anormale Beanspruchungen nicht nur des Motors sondern auch der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Achtung

Abrupte Beschleunigungen sind zu vermeiden, da sie zum Einspritzen übermäßiger Kraftstoffmengen und zu starken Ruckbelastungen an den Antriebsorganen führen können. Während der Fahrt sollte die Kupplung nicht gezogen gehalten werden, da dies zur übermäßigen Erwärmung und zu einem starken Verschleiß des Reibmaterials führen kann.

Bremsung

Die Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen, herunterschalten, um die Motorbremse zu betätigen, dann mit beiden Bremsen abbremsen.
Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen, um ein plötzliches Ausgehen des Motors zu vermeiden.

Stopp des Motorrads

Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas zurückdrehen. Bis in den ersten Gang herunter- und dann in den Leerlauf schalten.
Bremsen und das Motorrad zum Stehen bringen.
Den Motor abstellen, siehe „Ausschalten des Motors“.

Parken

Das stehende Motorrad auf dem Ständer abstellen.
Den Lenker vollkommen nach rechts einschlagen.
Die mechanische Lenkersperre gemäß Beschreibung im Kapitel „Lenkersperre“ einrasten.

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Ausschalten des Motors noch heiß sein, daher ist darauf zu achten, dass man mit keinem Körperteil mit der Auspuffanlage in Berührung kommt und dass das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abgestellt wird.

Achtung

Das Verwenden von Vorhängeschlössern oder anderweitigen Blockiersystemen, die an der Fortbewegung des Motorrads hindern (z.B. Bremsscheibenblockierung, Kettenblattblockierung, usw.) ist sehr gefährlich und kann die Funktionstüchtigkeit des Motorrads und die Sicherheit des Fahrers und des Beifahrers beeinträchtigen.

Einfahren

Das Einfahren ist notwendig, um die richtigen Einlaufspiele des gesamten Motors zu erreichen, jedoch auch für das korrekte Setzen der Fahrzeugteile sowie der Federung.
Darüber hinaus ist dies für den Fahrer eine wichtige Phase, um sein Motorrad kennenzulernen und sich mit allen vorhandenen Bedienelementen und Einstellungen vertraut zu machen.

Die Einfahrzeit ist in **3 Phasen von je 20 Minuten** unterteilt, was eine Gesamtzeit von **60 Minuten** ergibt.

Nach Ablauf der 60-minütigen Einfahrzeit ist der erste Motorölwechsel erforderlich und es muss eine Reihe spezifischer Kontrollen durchgeführt werden, **die gewissenhaft vorzunehmen sind, da sie für die Sicherheit wichtig sind**.

Achtung

1. In den ersten 20 Minuten:

- den Motor anlassen und **1 oder 2 Minuten lang bei konstanter und nicht zu hoher Drehzahl (ung. max. 3000 U/min.) warmlaufen lassen**;
- **ungefähr 20 Minuten lang mit dem Motorrad fahren und so schrittweise auf Temperatur bringen, dabei den Gasdrehgriff maximal auf 50 % aufdrehen**;
- hohe, allerdings auch zu niedrige Drehzahlbereiche in den hohen Gängen vermeiden;
- Motor „sanft" beanspruchen und starke Beschleunigungen vermeiden.

Nach den ersten 20 Minuten anhalten und Folgendes kontrollieren:

- Ölstand;
- eventuelles Vorhandensein von Öl-, Kühlmittel- oder Kraftstoffleckagen;
- anhand einer Sichtkontrolle, eventuell lockere Befestigungen oder Fahrzeugteile;
- Spiel am Gasdrehgriff;
- Endantriebskette.

2. In den darauffolgenden 20 Minuten (mit denen dann insgesamt ein 40-minütiger Betrieb erreicht wird):

- den Motor starten und das Motorrad weitere **20 Minuten lang mit maximal auf 75 % geöffnetem Gasdrehgriff fahren.**

Nach Erreichen dieser Zeit (also nach insgesamt ein 40 Minuten Betrieb) anhalten und Folgendes kontrollieren:

- Ölstand;
- eventuelles Vorhandensein von Öl-, Kühlmittel- oder Kraftstoffleckagen;
- anhand einer Sichtkontrolle, eventuell lockere Befestigungen oder Fahrzeugteile;
- Spiel am Gasdrehgriff;
- Freier Hubweg der Endantriebskette.

3. In den darauffolgenden und letzten 20 Minuten (mit denen dann insgesamt ein 60-minütiger Betrieb erreicht wird):

- Das Motorrad die restlichen 20 Minuten fahren und dabei vermeiden, den Motor im hohen Drehzahlbereich zu halten, aber auch, in den oberen Gängen in zu niedrigen Drehzahlbereichen zu bleiben. Hier ist dann keine Einschränkung bezüglich der Öffnung des Gasdrehgriff mehr einzuhalten (jedoch ist dabei stets auf die eigene Sicherheit zu achten!)

Am Ende dieser dritten Einlaufphase anhalten und die **erste Inspektion** mit allen angegebenen Kontrollschritten durchführen (siehe **„Tabelle - Instandhaltungsprogramm"**).

Achtung

Bei einem **Mid Service** oder **Full Service** und stets nach einem Austausch einer der folgenden Teile sind die Maßnahmen für das Einlaufen erneut erforderlich:

- Zylinder, Kolben, Kolbenringe;
- Kurbelwelle oder Lager;
- Teile der Ventilsteuerung.

Verkleidung

Sitzbank

Ausbau

An beiden Seiten des Motorrads die Befestigungsmuttern (1) der Sitzbank (2) lösen.

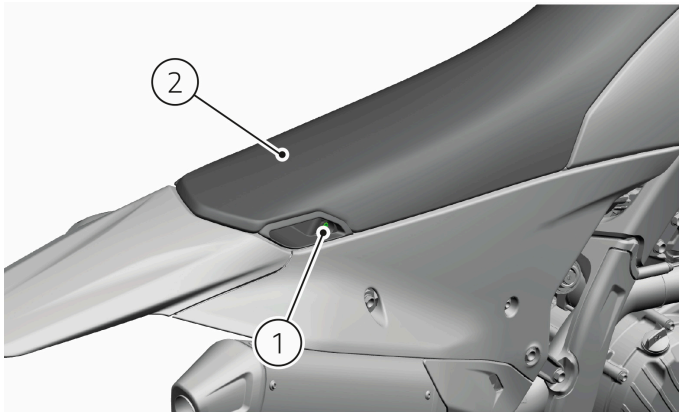


Abb. 90

Den hinteren Teil der Sitzbank (2) etwas anheben, sie nach hinten ziehen und die Sitzbank so abnehmen.

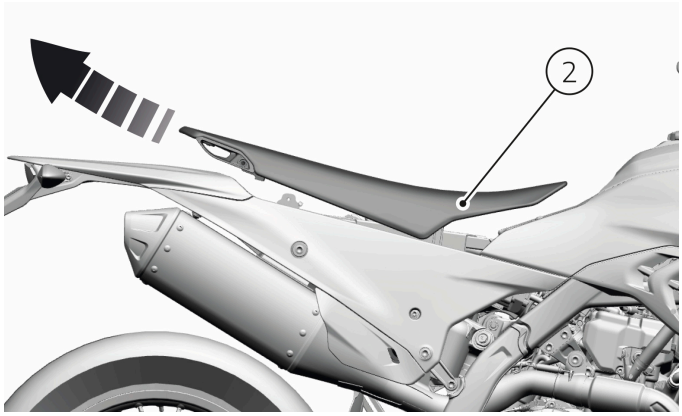


Abb. 91

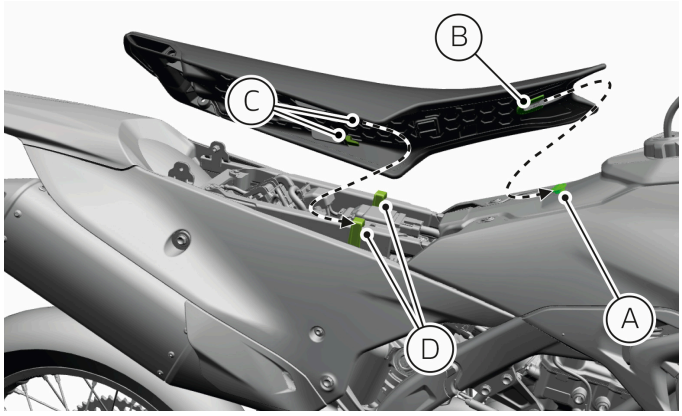


Abb. 92

Montage

Die Sitzbank (2) am Fahrzeug anordnen.
Die vordere Befestigung (A) in den Sitz (B) sowie die beiden Befestigungen (C) in die Sitze (D) einfügen.

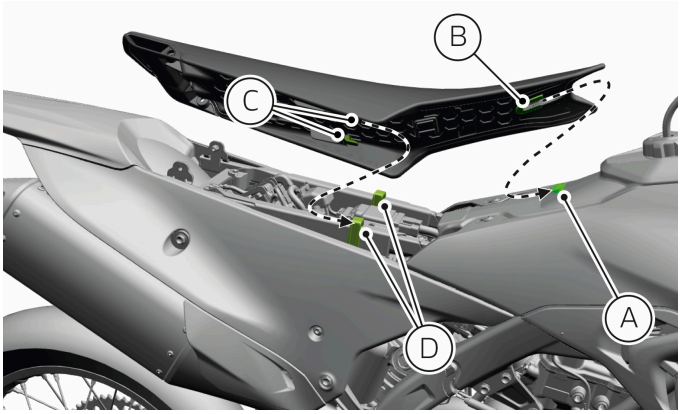


Abb. 93

Die Befestigungsschrauben (1) der Sitzbank an beiden Seiten des Fahrzeugs mit einem Anzugsmoment von 10 Nm ± 10 % anziehen.

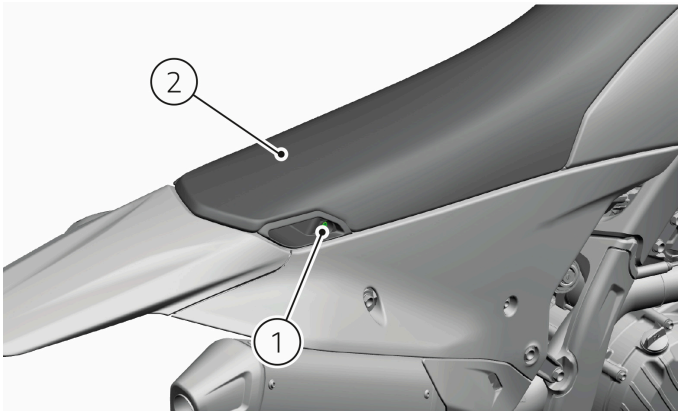


Abb. 94

Vordere Startnummerntafel

Ausbau

Die beiden Schrauben (1) der unteren Befestigung der Startnummerntafel (3) lösen.

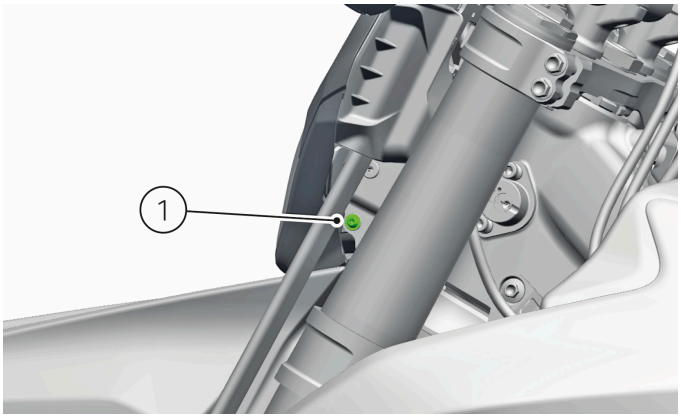


Abb. 95

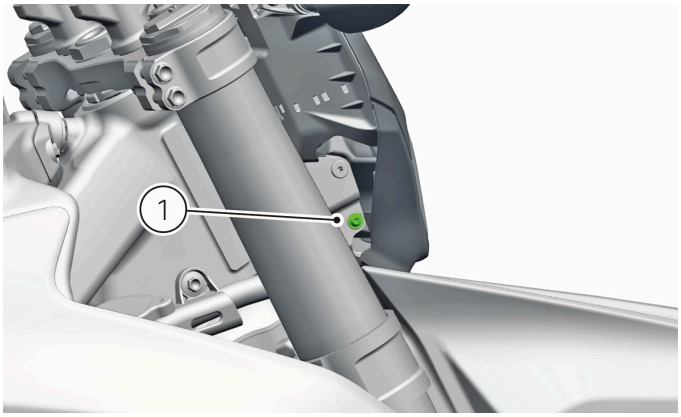


Abb. 96

Die beiden Schrauben (2) der oberen Befestigung der Startnummerntafel (3) lösen.

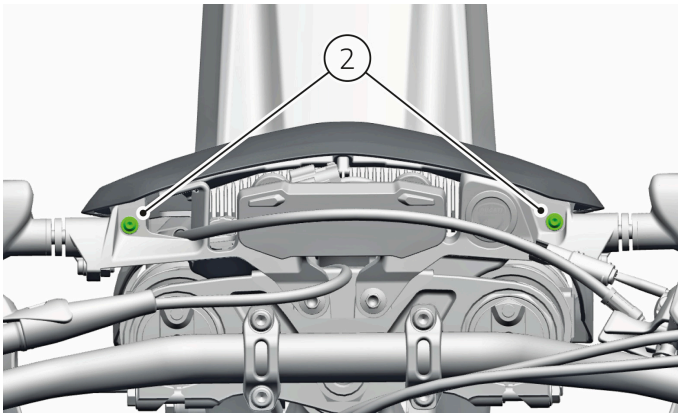


Abb. 97

Die Startnummerntafel (3) entfernen.

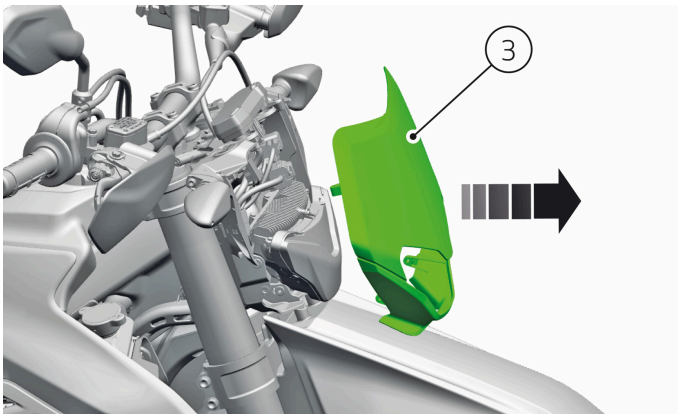


Abb. 98

Montage

Überprüfen, dass die Buchsen (4) am Scheinwerferhalter (5) vorhanden sind.

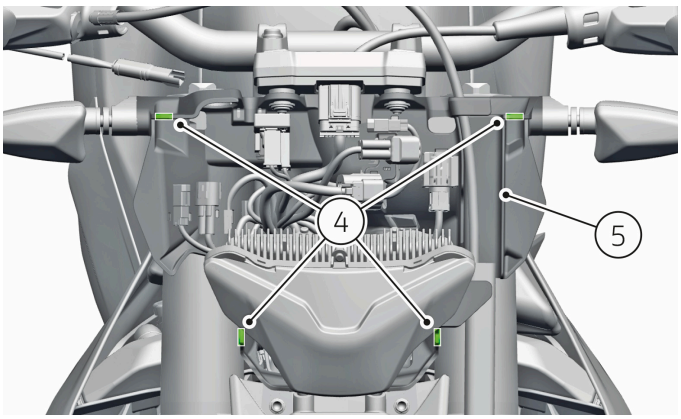


Abb. 99

Die Startnummerntafel (3) erneut ansetzen, dann die beiden oberen Schrauben (2) ansetzen.
Die Schrauben (2) mit einem Anzugsmoment von 2 Nm ± 10 % anziehen.

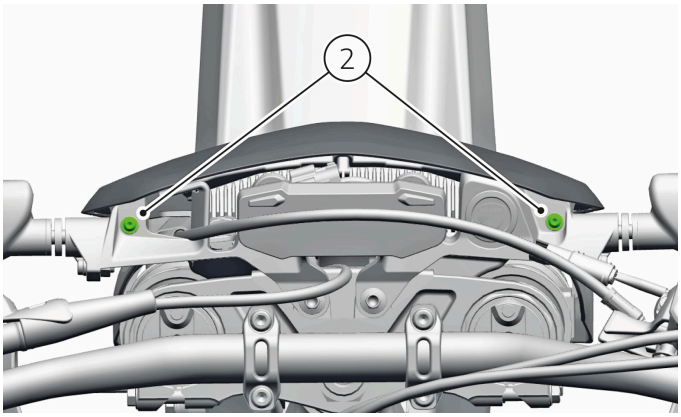


Abb. 100

Die beiden unteren Schrauben (1) ansetzen.
Die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von 2 Nm ± 10 % anziehen.

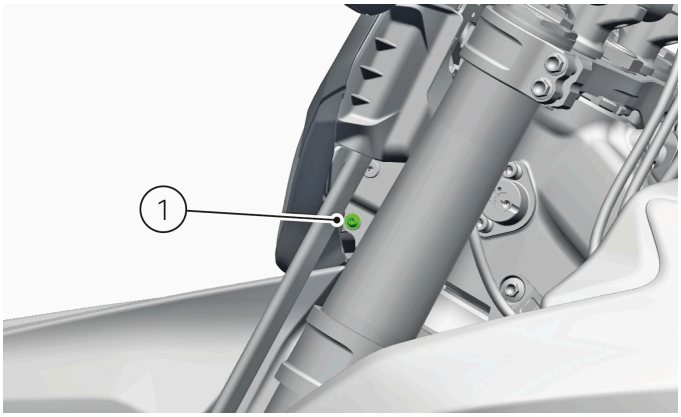


Abb. 101

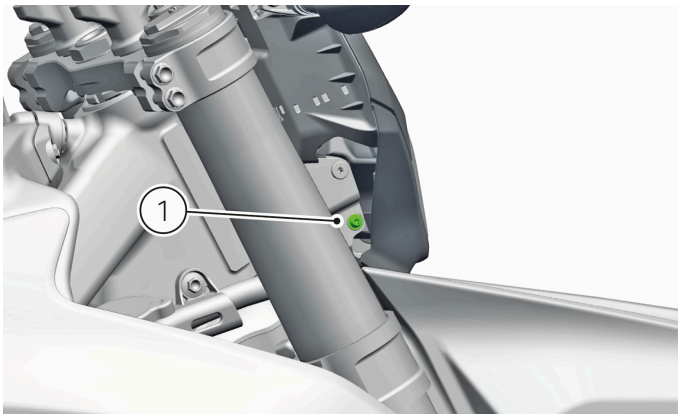


Abb. 102

Scheinwerferhalter

Ausbau

Den Scheinwerfer, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Scheinwerfers“ beschrieben, entfernen.
Die Blinker, wie im Kapitel „Abnahme und Montage der vorderen Blinker“ beschrieben, entfernen.
Das Cockpit, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Cockpits“ beschrieben, entfernen.

Die beiden Schrauben (1) der oberen Befestigung des Scheinwerferhalters (3) lösen.
Die vordere Bremsleitung und das Kabel (2) des Geschwindigkeitssensors aus den Kabelführungen nehmen.

Den Scheinwerferhalter (3) anheben und ihn dabei von den unteren Verankerungen am vorderen Kotflügel abziehen.

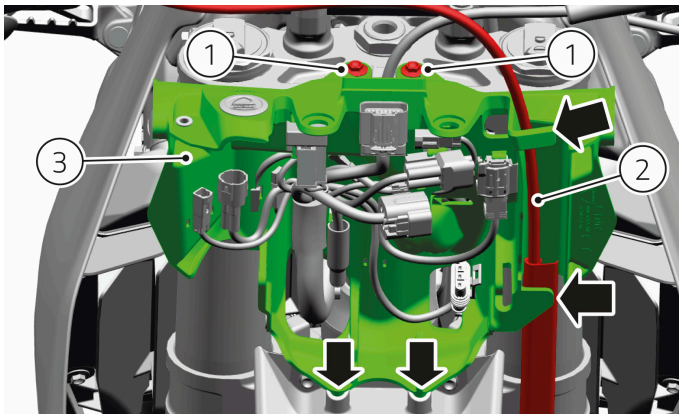


Abb. 103

Die Verbinder (A) des Hauptkabelbaums, die im vorderem Bereich des Scheinwerferhalters (3) vorhanden sind, trennen.
Sich bei der Abnahme die Positionen der Komponenten, der Verbindungen und ggf. der Kabelbinder notieren.

Beschreibung der Verbinder:

- A1: Verbinder des Cockpits;
- B1: Verbinder des vorderen linken Blinkers;
- C1: Auslegung für den Zündschlüsselschalter (nur bei Version USA, am Zündschlüsselschalter (I1) angeschlossen;
- D1: Auslegung für den Map Selector (Komponente aus dem Set Racing Ducati Performance. Die Motorräder, an denen dieses Zubehör montiert ist, dürfen nicht auf Straßen gefahren werden);
- E1: Verbinder der linken Umschaltereinheit;
- F1: Verbinder der linken Umschaltereinheit;
- G1: Verbinder des Scheinwerfers;
- H1: Verbinder des Relais der Blinkfunktion der Blinker;
- I1: Zündschlüsselschalter (nur bei Version USA, am Verbinder (C1) angeschlossen;
- L1: Verbinder des vorderen rechten Blinkers;
- M1: Verbinder der rechten Umschaltereinheit;
- N1: Verbinder des vorderen Bremslichtschalters;
- O1: Verbinder des vorderen Geschwindigkeitssensors.

Den Scheinwerferhalter (3) entfernen nachdem er vom Hauptkabelbaum gelöst wurde.

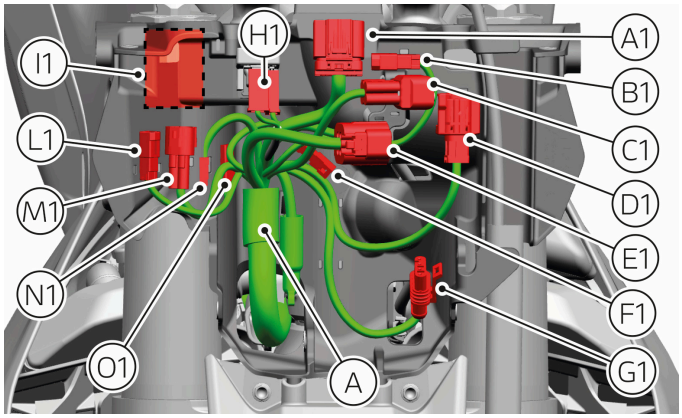


Abb. 104

Den Kupplungsleitungsschutz (4) entfernen. Ihn dazu nach unten drehen und dabei die beiden unteren Befestigungszähne aushaken.

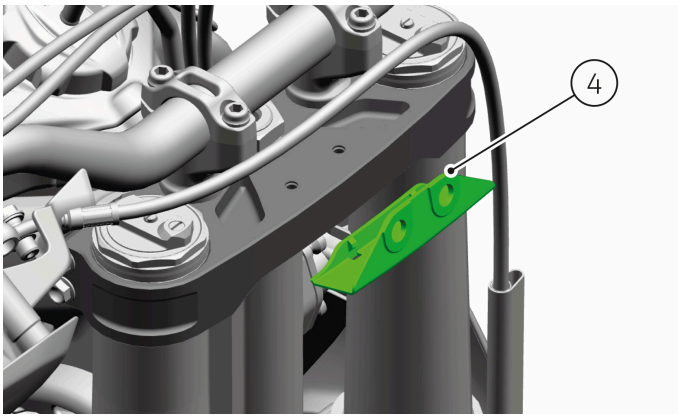


Abb. 105

Montage

Den Kupplungsleitungsschutz (4) wieder anordnen und dabei die beiden unteren Befestigungszähne an der oberen Gabelbrückenplatte einhaken, dann nach oben drehen.

Den Scheinwerfer (3) wieder anordnen und den Hauptkabelbaum in die untere Bohrung einfügen.
Die Verbinder (A) des Hauptkabelbaums im vorderen Bereich des Scheinwerferhalters (3) wieder anschließen.

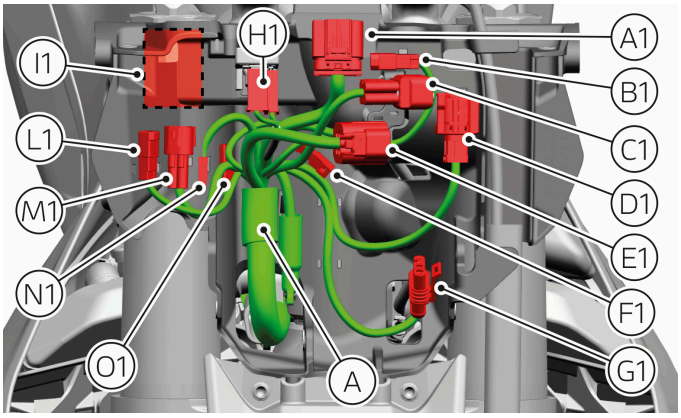


Abb. 106

Die beiden Schrauben (1) der oberen Befestigung des Scheinwerferhalters (3) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von 10 Nm ± 10 % anziehen.
Den Scheinwerferhalter (3) wieder an den unteren Verankerungen des vorderen Kotflügels anordnen.
Die vordere Bremsleitung und das Kabel (2) des Geschwindigkeitssensors wieder in den Kabelführungen anordnen.

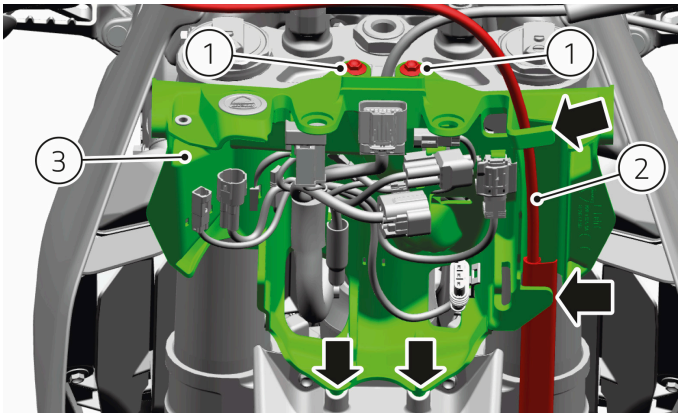


Abb. 107

Das Cockpit, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Cockpits“ beschrieben, erneut montieren.
Die Blinker, wie im Kapitel „Abnahme und Montage der vorderen Blinker“ beschrieben, erneut montieren.
Den Scheinwerfer, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Scheinwerfers“ beschrieben, erneut montieren.

Handschutz

Linker Handschutz

Bei der Annahme und der Montage des linken Handschutzes die Vorgehensweise befolgen, die im Kapitel „Ausbau und Montage des Kupplungshebel“ beschrieben wird.

Rechter Handschutz

Bei der Annahme und der Montage des rechten Handschutzes die Vorgehensweise befolgen, die im Kapitel „Ausbau und Montage des Kupplungshebel“ beschrieben wird.

Vordere Seitenabdeckungen

Ausbau

Die Sitzbank, wie im Kapitel „Sitzbank“ beschrieben, abnehmen.
Die Befestigungsschrauben (1) der Seitenabdeckungen (2) lösen.

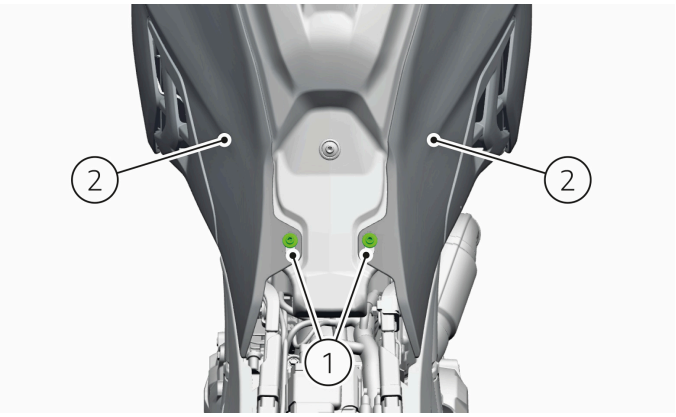


Abb. 108

An der Motorradfront arbeitend, die Befestigungsschrauben (3) der Seitenabdeckung (2) lösen.

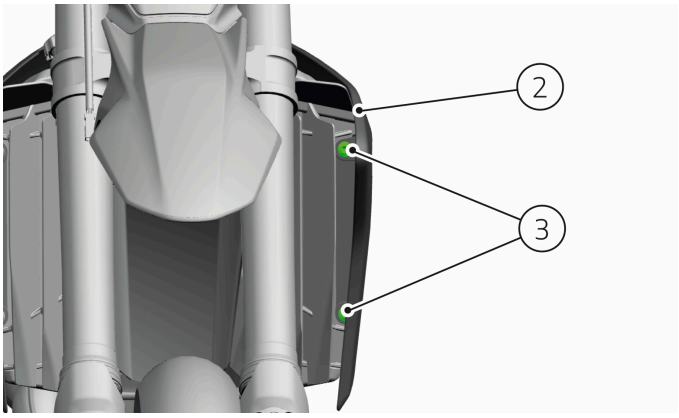


Abb. 109

Zum Entfernen der Seitenabdeckung (2), den hinteren Teil nach oben drehen und die Zähne (A) aus ihrem Sitzen (B) herausziehen.
So nach hinten ziehen, dass der Sitz (C) vom Bolzen (D) am Tank abgezogen wird.

Diesen Arbeitsschritt an der anderen Seitenabdeckung wiederholen.

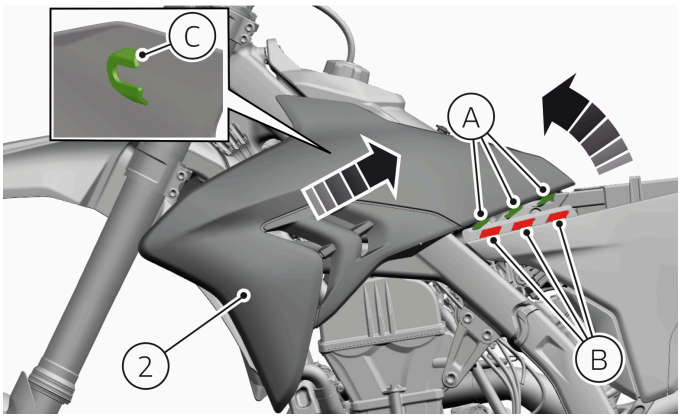


Abb. 110

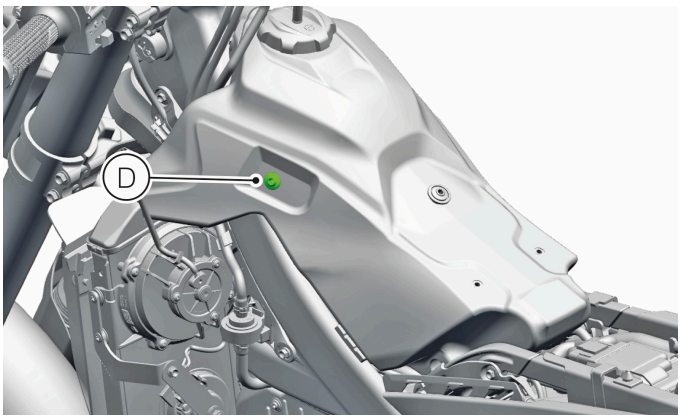


Abb. 111

Montage

Die Seitenabdeckung anordnen, dazu den Sitz (C) im Bolzen (D) am Tank einsetzen.
Die Seitenabdeckung so drehen, dass sich die Zähne (A) in die Sitze (B) einfügen.

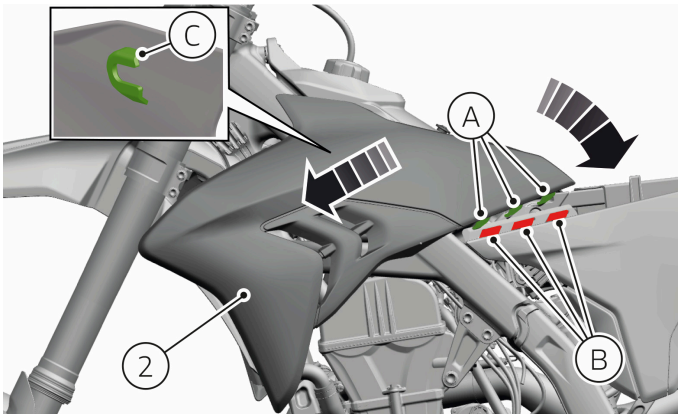


Abb. 112

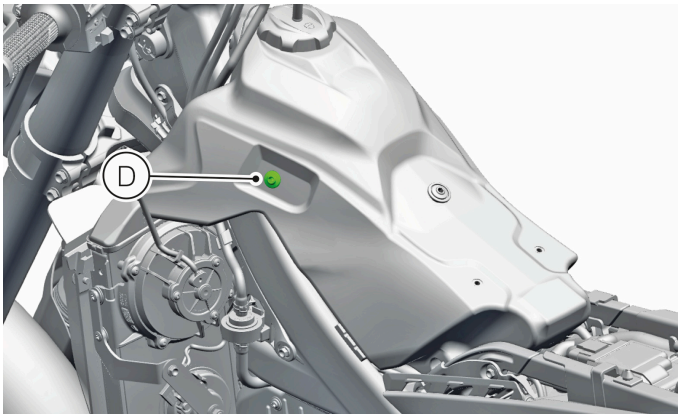


Abb. 113

Die Befestigungsschraube (1) der hinteren Seitenabdeckung (2) ansetzen und mit einem Anzugsmoment von 8 Nm ± 10 % anziehen.

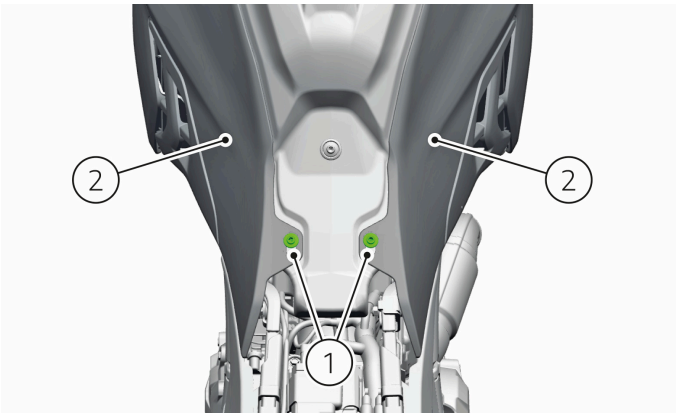


Abb. 114

Von der Vorderseite des Motorrads aus die Schrauben (3) ansetzen und mit einem Anzugsmoment von 8 Nm ± 10 % anziehen.
Diesen Arbeitsschritt an der anderen Seitenabdeckung wiederholen.

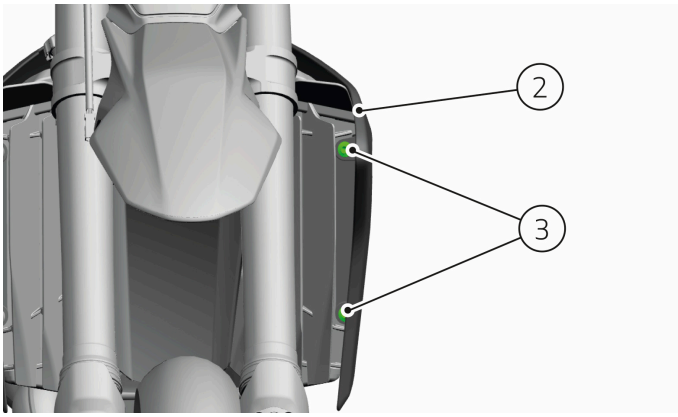


Abb. 115

Die Sitzbank, wie im Kapitel „Sitzbank“ beschrieben, montieren.

Hintere Seitenabdeckungen

Abnahme der hinteren linken Seitenabdeckung

Die Sitzbank, wie im Kapitel „Sitzbank“ beschrieben, abnehmen.
Die Klappe (1) für den Zugriff auf den Luftfilter nach außen ziehen, so dass sich zuerst die Stifte (A) aus den Gummielementen (B), dann die Sitze (C) von den Zähnen (D) der Stift lösen.

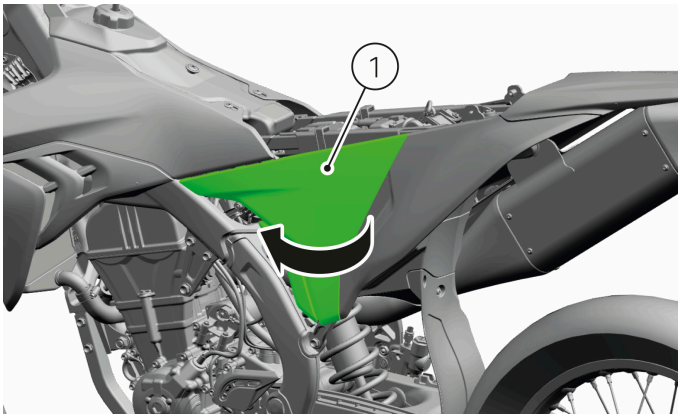


Abb. 116

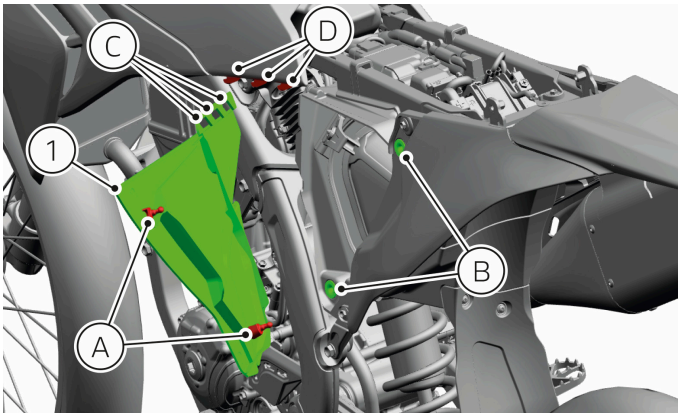


Abb. 117

Die seitlichen Befestigungsschrauben (2) der hinteren linken Seitenabdeckung (3) lösen.

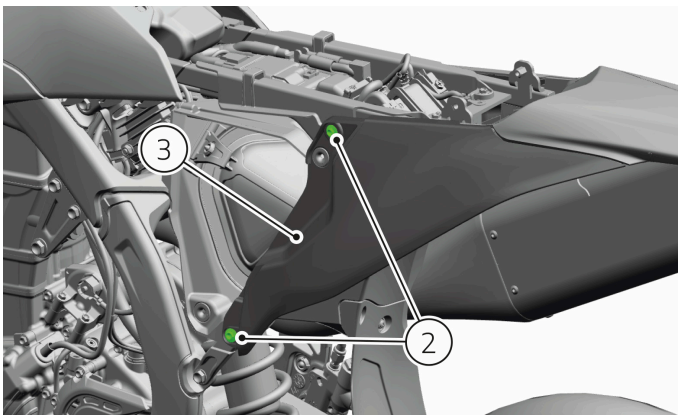


Abb. 118

Am Fahrzeugheck arbeitend, die Befestigungsschrauben (4) der hinteren linken Seitenabdeckung (3) lösen.

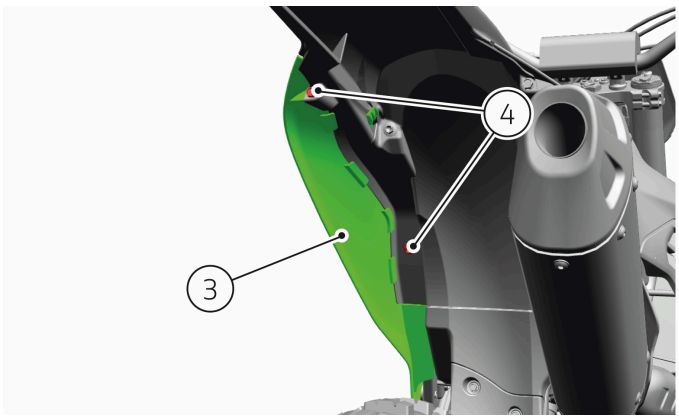


Abb. 119

Zum Entfernen der hinteren linken Seitenabdeckung (3) sie so nach vorne schieben, dass sich der Zahn (A) aus seinem Sitz (B) löst.

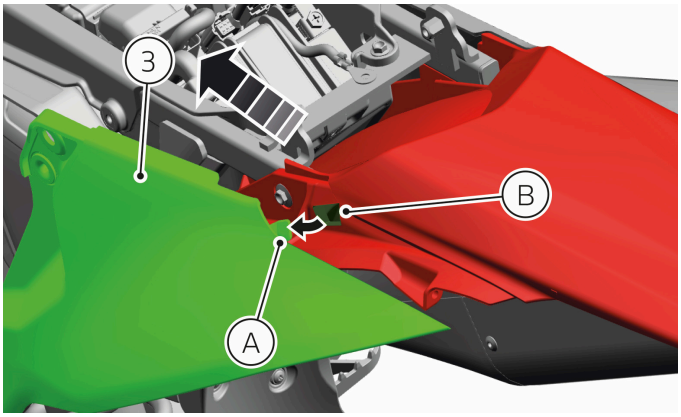


Abb. 120

Abnahme der hinteren rechten Seitenabdeckung

Die hintere Befestigungsschraube (4) der hinteren rechten Seitenabdeckung (5) lösen.

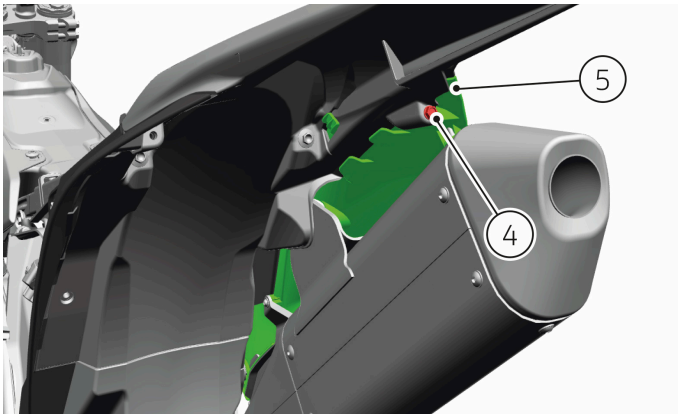


Abb. 121

Die seitliche Befestigungsschraube (6) der hinteren rechten Seitenabdeckung (5) lösen.

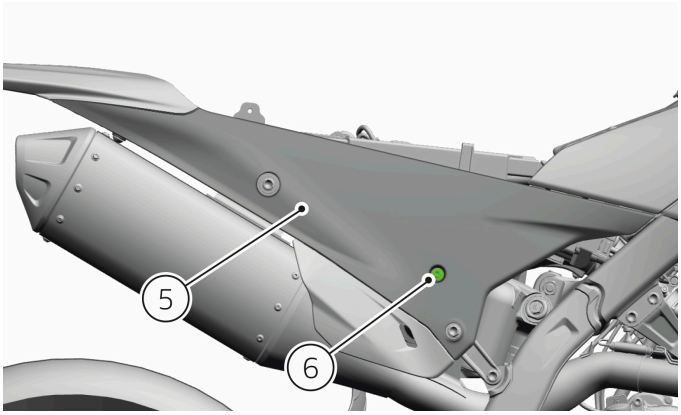


Abb. 122

Die Befestigungsschraube (7) der vorderen rechten Seitenabdeckung lösen.

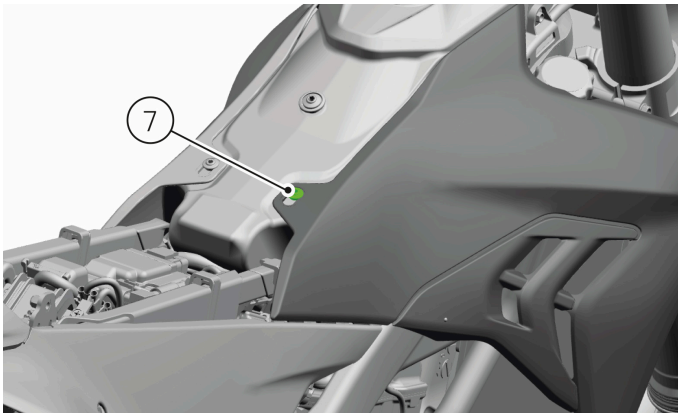


Abb. 123

Die hintere rechte Seitenabdeckung nach vorne schieben und abnehmen.

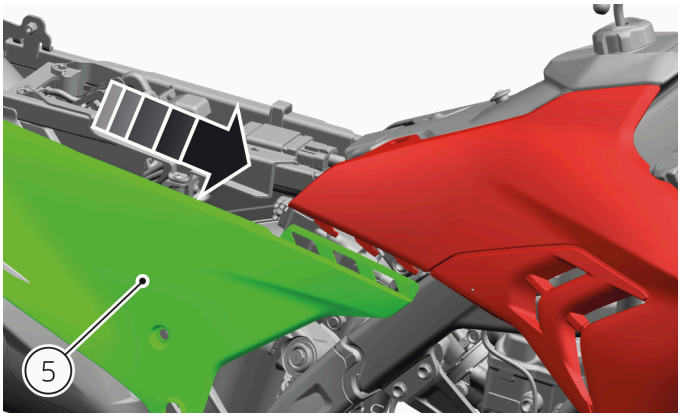


Abb. 124

Montage der hinteren rechten Seitenabdeckung

Die hintere rechte Seitenabdeckung in folgender Sequenz anfügen.

- Die beiden Führungen (C) in das Profil (D) des hinteren Kotflügels einfügen.
- Die Klemmvorrichtung (E) in die Aufnahme (F) des hinteren Kotflügels einfügen.
- Die Führung (G) in das Profil (H) des hinteren Kotflügels einfügen.

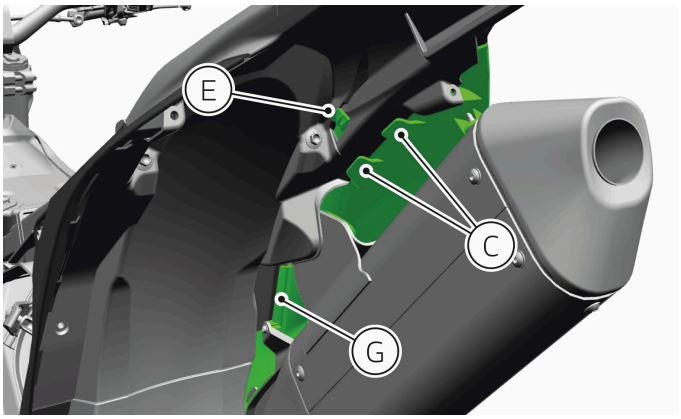


Abb. 125

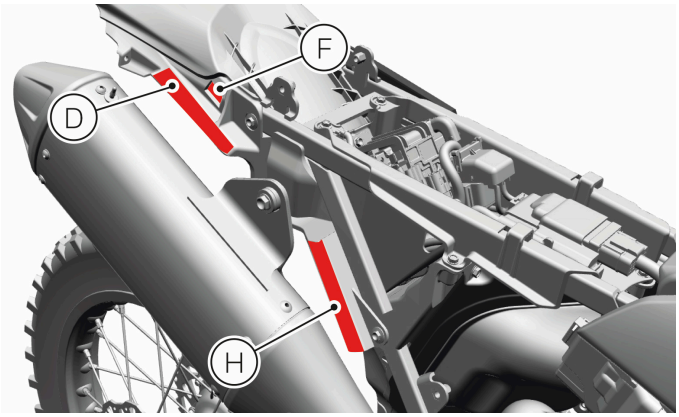


Abb. 126

- Die hintere rechte Seitenabdeckung zum Heckrahmen hin drücken.
- Den vorderen Teil der hinteren rechten Seitenabdeckung in die Zähne (I) der vorderen rechten Seitenabdeckung (8) einfügen.

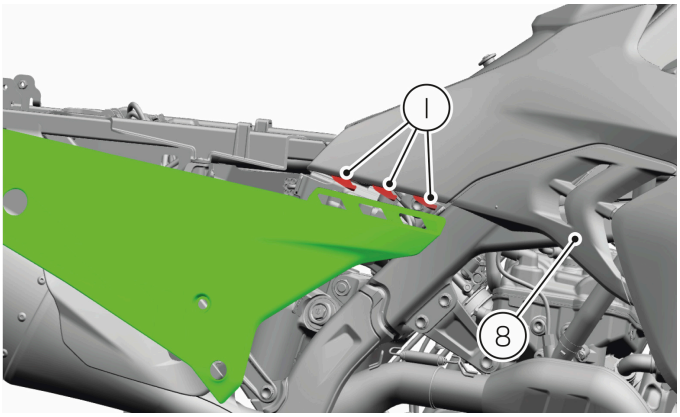


Abb. 127

Die Schraube (4) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von 1,5 Nm ± 10 % anziehen.

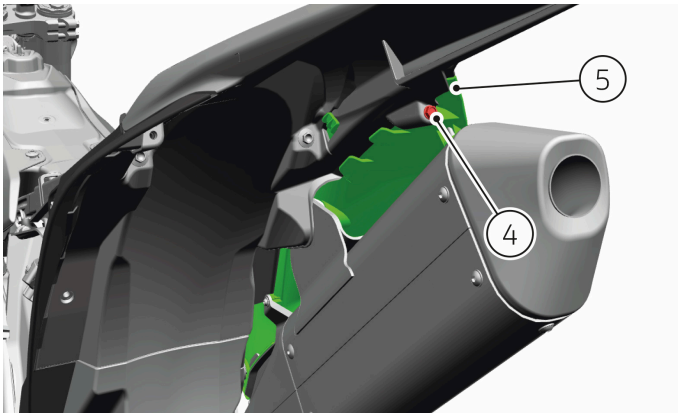


Abb. 128

Die Schraube (6) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von 8 Nm ± 10 % anziehen.

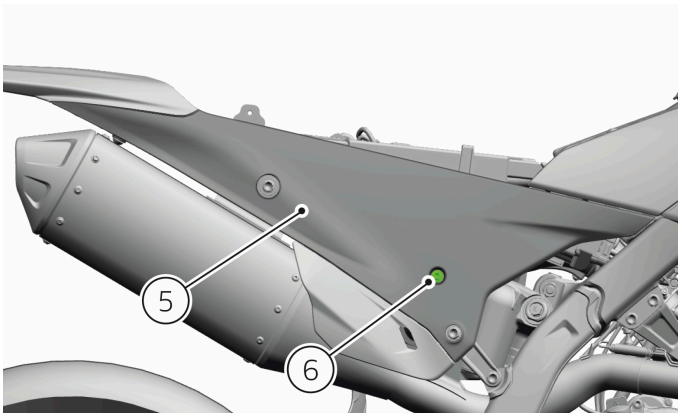


Abb. 129

Die Schraube (7) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von 8 Nm ± 10 % anziehen.

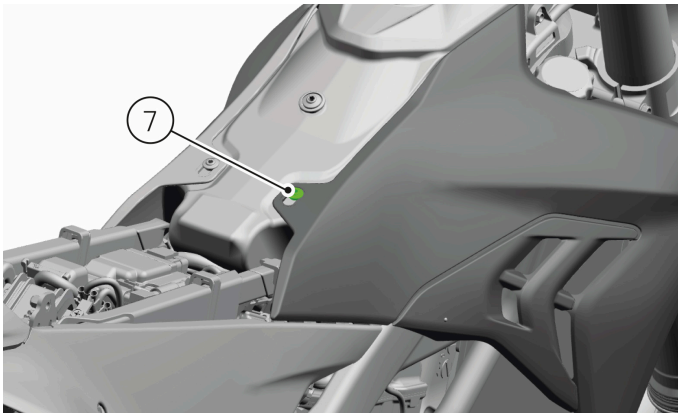


Abb. 130

Montage der hinteren linken Seitenabdeckung

Die hintere linke Seitenabdeckung (3) so anordnen, dass sich die Führungen (L) wie abgebildet in das Profil (M) einfügen.
Während man die Klemmvorrichtung (N) positioniert, muss sie sich in den Sitz (O) des hinteren Kotflügels einfügen.

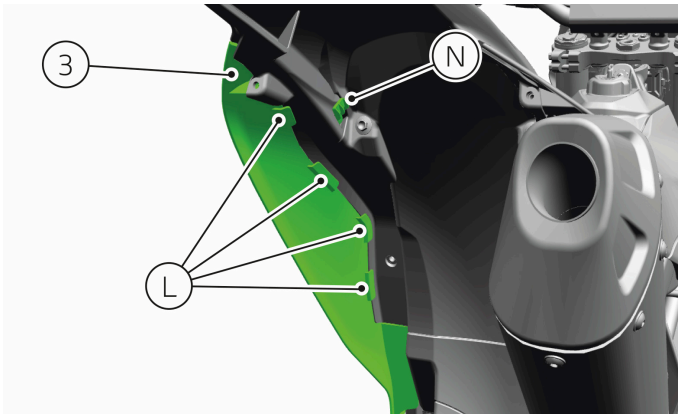


Abb. 131

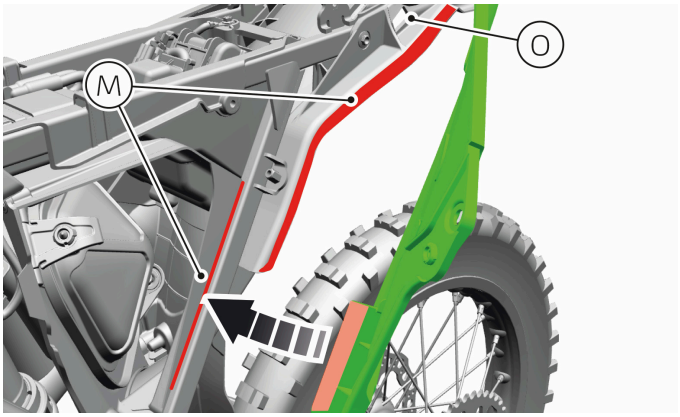


Abb. 132

Die beiden Schrauben (4) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von 1,5 Nm ± 10 % anziehen.

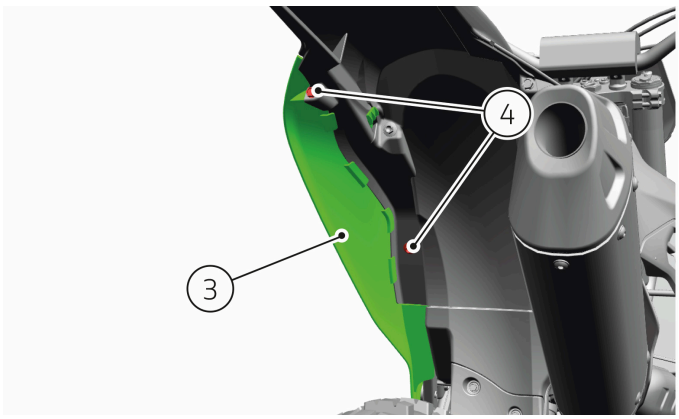


Abb. 133

Die Schrauben (2) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von 8 Nm ± 10 % anziehen.

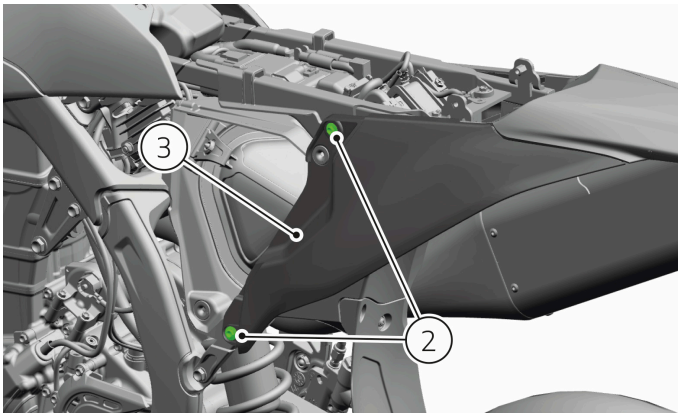


Abb. 134

Die Klappe (1) für den Zugriff auf den Luftfilter wieder anbringen, dazu zuerst den vorderen Teil einsetzen und an den Zähnen (D) der vorderen Seitenabdeckung fixieren und dann den Stift (A) im Gummielement (B) verankern.

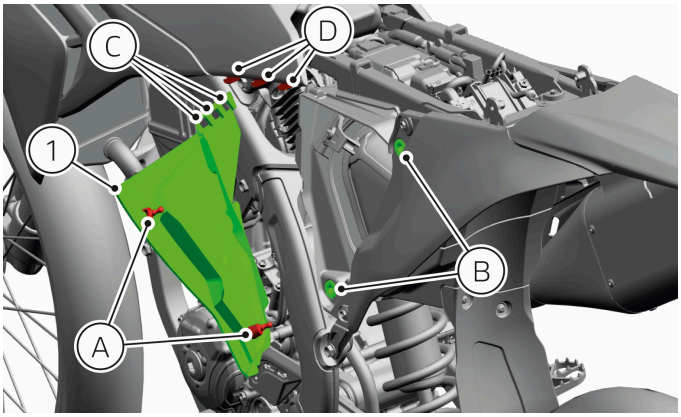


Abb. 135

Die Sitzbank, wie im Kapitel „Sitzbank“ beschrieben, montieren:

Vorderer Kotflügel

Ausbau

Die Startnummerntafel gemäß der Beschreibung im Kapitel „Vordere Startnummerntafel“ entfernen.

Die beiden Schrauben (1) der oberen Befestigung des vorderen Kotflügels (2) lösen.

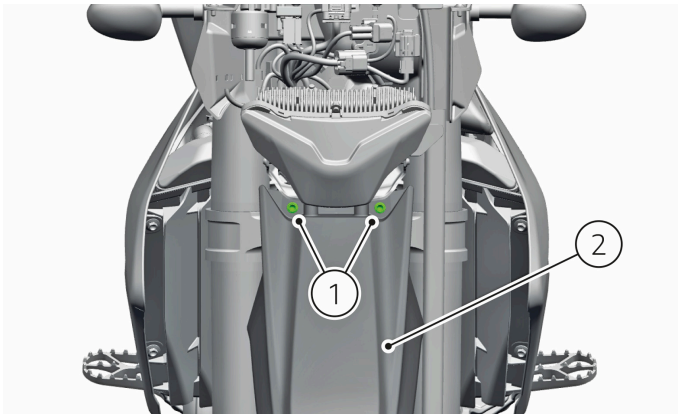


Abb. 136

Die beiden Schrauben (3) der unteren Befestigung des vorderen Kotflügels (2) lösen.
Den vorderen Kotflügel (2) entfernen.

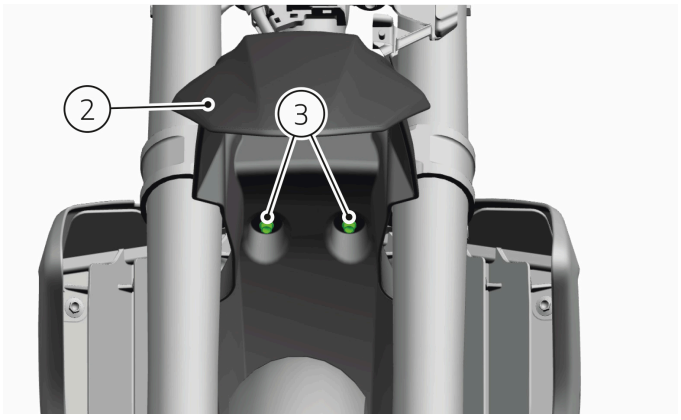


Abb. 137

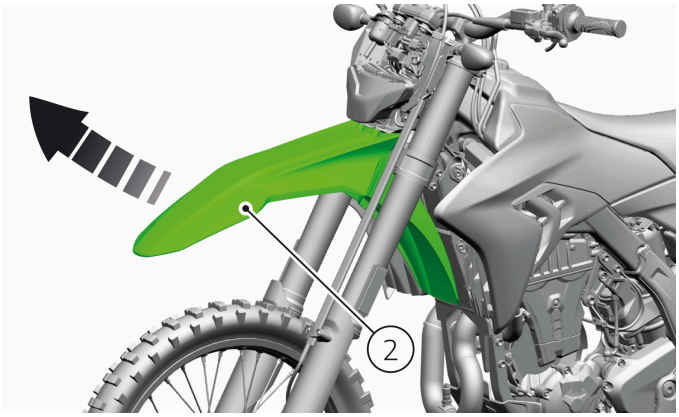


Abb. 138

Montage

Überprüfen, dass die Buchsen (4) am vorderen Kotflügel vorhanden sind.

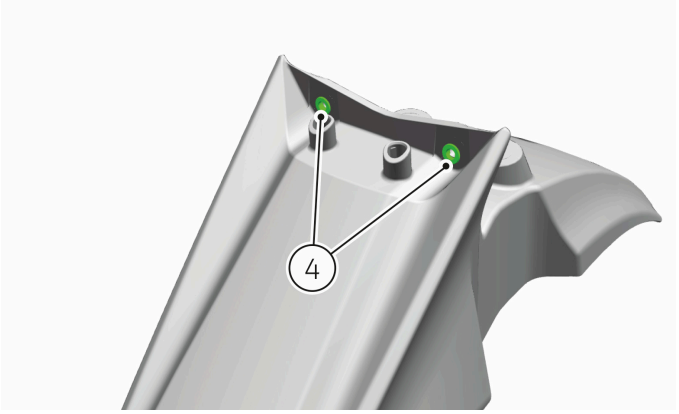


Abb. 139



Abb. 140

Den vorderen Kotflügel (2) anordnen, dann die beiden oberen Schrauben (1) ansetzen.
Die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von 12 Nm ± 10 % anziehen.

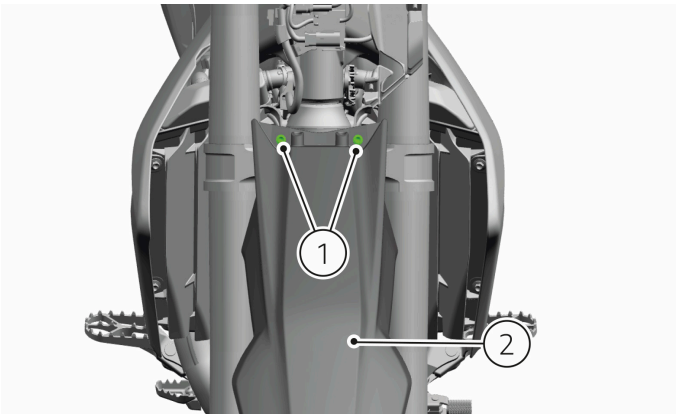


Abb. 141

Die beiden unteren Schrauben (3) ansetzen und mit einem Anzugsmoment von 12 Nm ± 10 % anziehen.

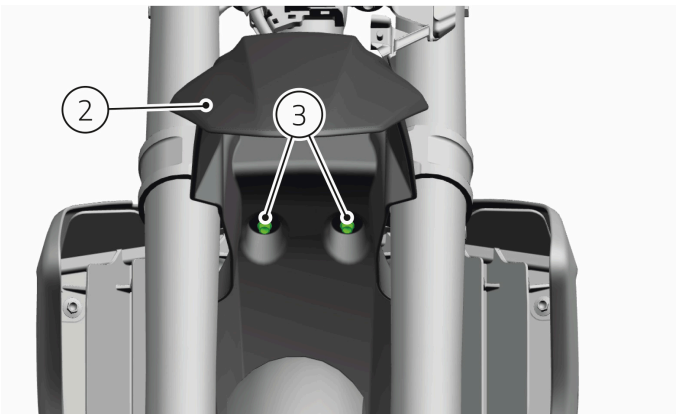


Abb. 142

Die Startnummerntafel erneut gemäß der Beschreibung im Kapitel „Vordere Startnummerntafel“ montieren.

Gabelholmschutzelemente

Ausbau

Nur am linken Gabelholmschutz ist es erforderlich, die Bremsleitung und das Kabel des Geschwindigkeitssensors aus der Leitungsführung zu lösen.
Die beiden Schrauben (1) lösen, dann die Leitungsführung (2) entfernen.

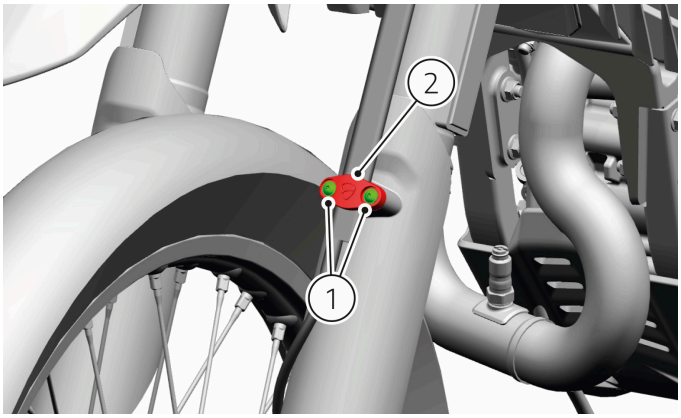


Abb. 143

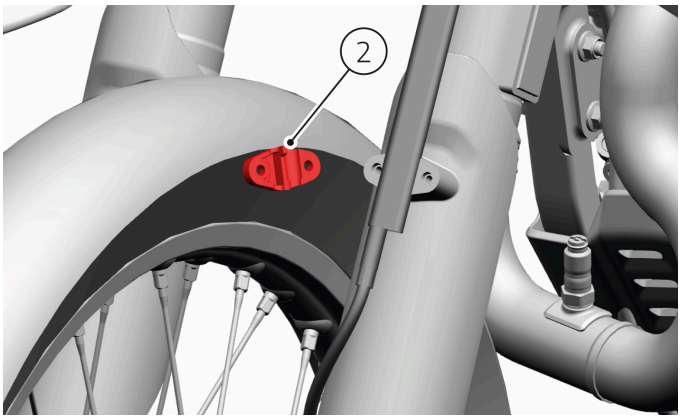


Abb. 144

Die drei Befestigungsschrauben (3) gemeinsam mit den Distanzstücken mit Bund (4) lösen.
Den Gabelholmschutz (5) entfernen.
Diesen Arbeitsschritt am rechten Gabelholmschutz wiederholen.

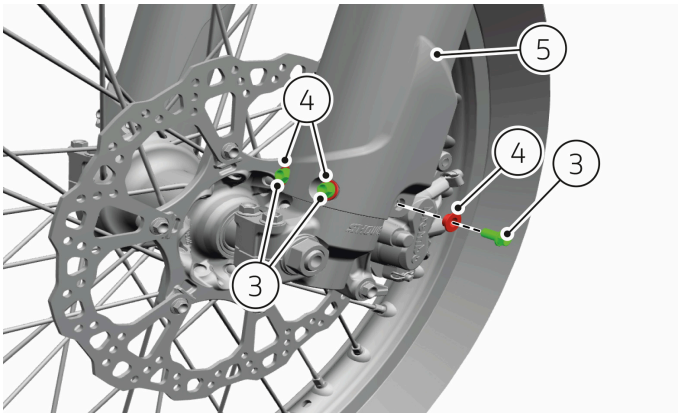


Abb. 145

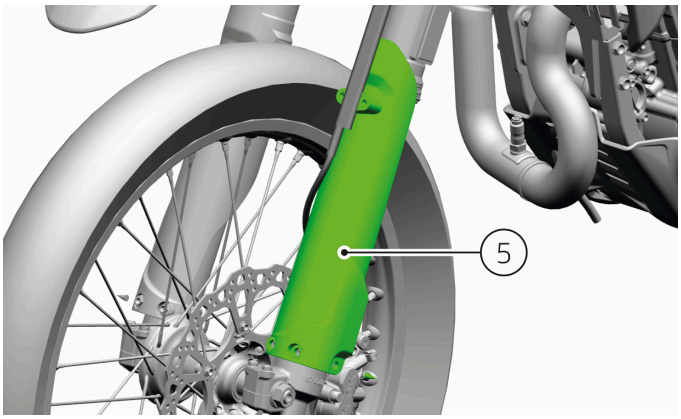


Abb. 146

Montage

Den Gabelholmschutz (5) anordnen, dann die Schrauben (3) mit zwischengefügten Distanzstücken mit Bund (4) ansetzen.
Die Schrauben (3) mit einem Anzugsmoment von 8 Nm ± 10 % anziehen.

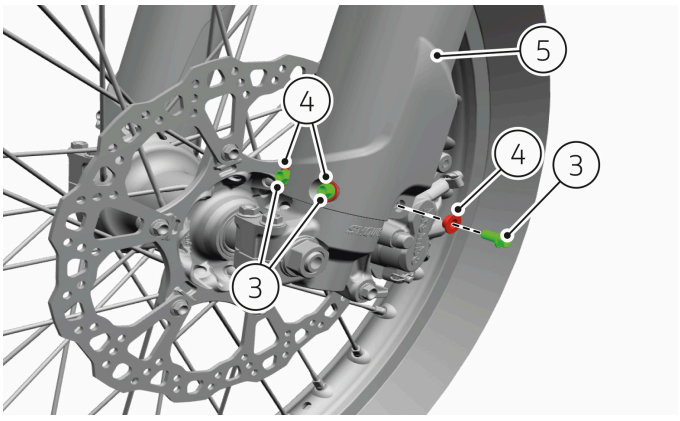


Abb. 147

Nur am linken Gabelholmschutz die Bremsleitung und das Kabel (6) des Geschwindigkeitssensors auf der Basis der Leitungsführung positionieren.
Die Bremsleitung auf der breiteren Führung und das Kabel des Geschwindigkeitssensors auf der schmäleren Führung anordnen.

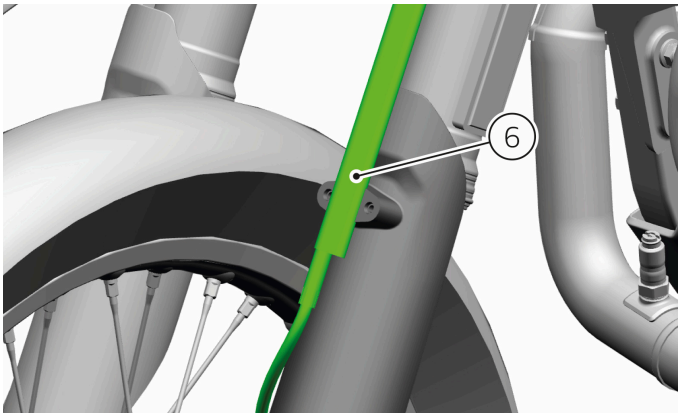


Abb. 148

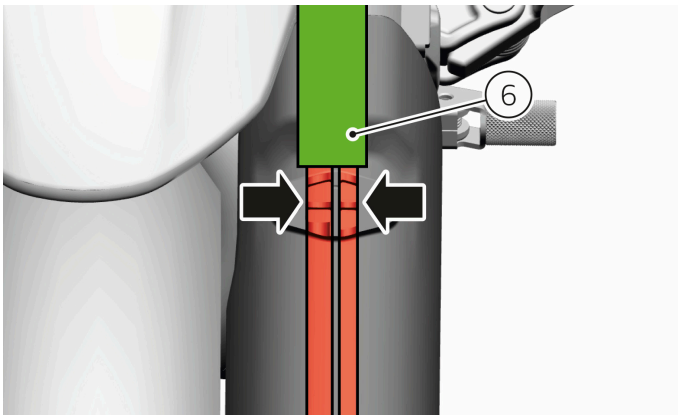


Abb. 149

Die Leitungsführung (2) anordnen und die Schrauben (1) ansetzen.
Die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von 1,2 Nm ± 10 % anziehen.
Den rechten Gabelholmschutz montieren.

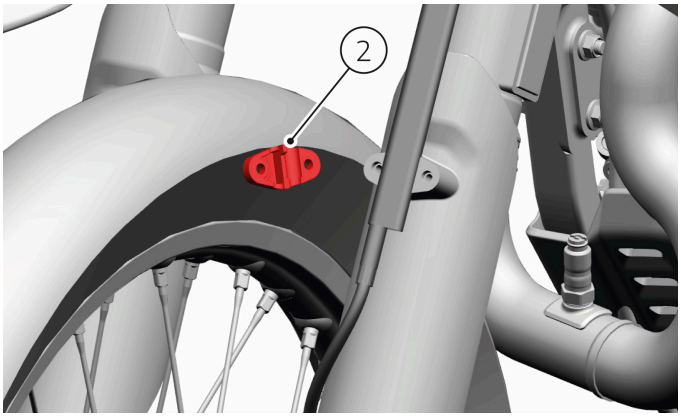


Abb. 150

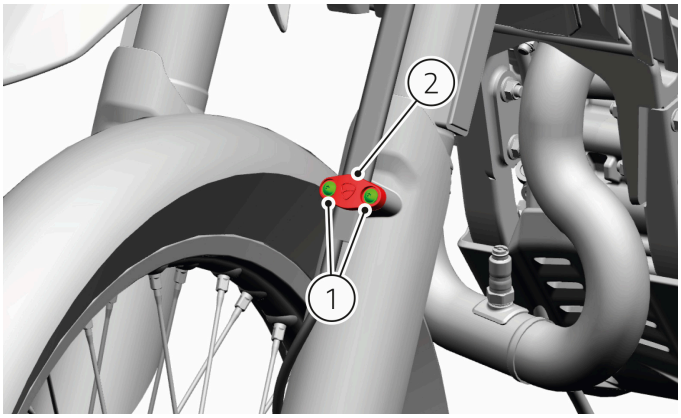


Abb. 151

Kennzeichenhalter

Für die Abnahme und Montage des Kennzeichenhalters muss der hintere Kotflügel entfernt werden.
Die im Kapitel „Hinterer Kotflügel“ beschriebene Vorgehensweise befolgen.

Hinterer Kotflügel

Ausbau

Die Sitzbank, wie im Kapitel „Sitzbank“ beschrieben, abnehmen.
Die hinteren Seitenabdeckungen, wie im Kapitel „Hintere Seitenabdeckungen” beschrieben, abnehmen.
Den Schalldämpfer, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Schalldämpfers“ beschrieben, entfernen.

Die Befestigungsschrauben (1) und (2) des hinteren Kotflügels lösen.

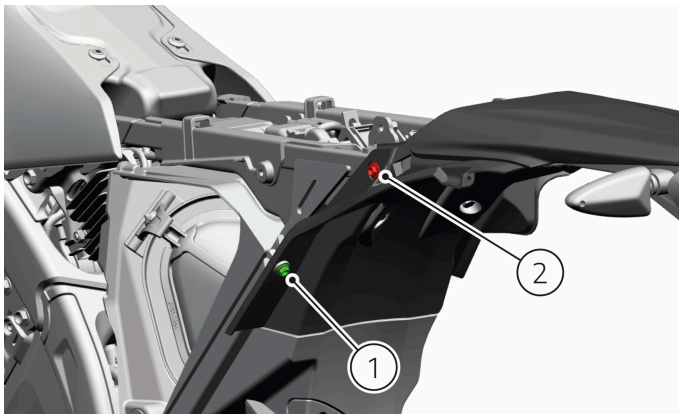


Abb. 152

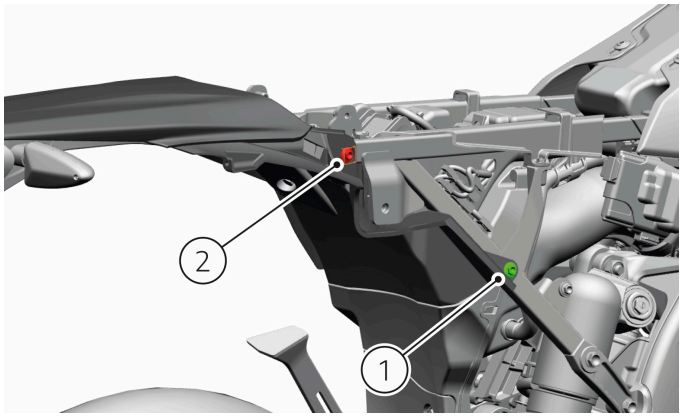


Abb. 153

Die beiden unteren Schrauben (3) entfernen.

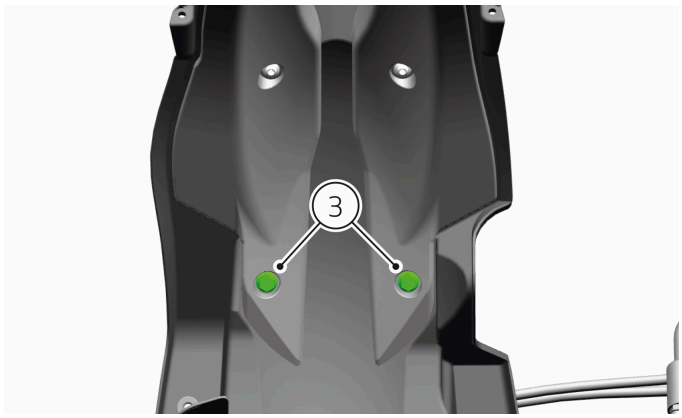


Abb. 154

Den Kabelbinder (A) entfernen und die Verbinder (B) auf der rechten Seite abziehen.

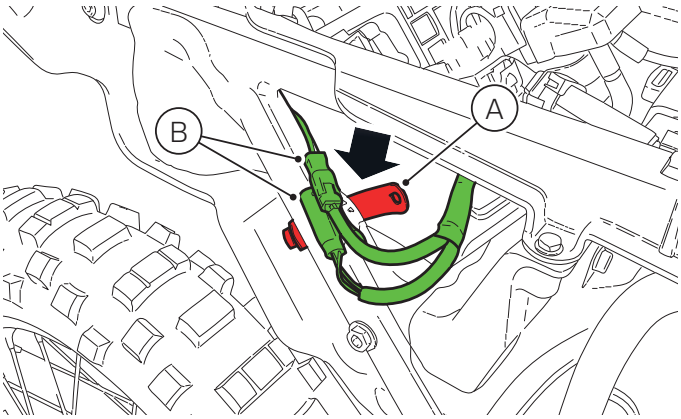


Abb. 155

Den hinteren Kotflügel (4) mit dem daran montierten Kennzeichenhalter entfernen.

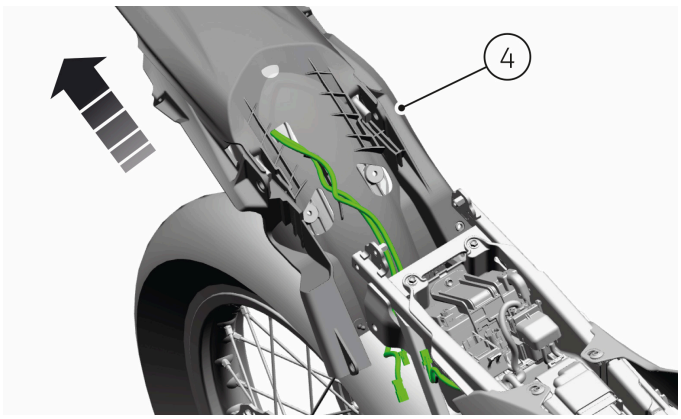


Abb. 156

Die unteren Schrauben (5) und (6) entfernen.

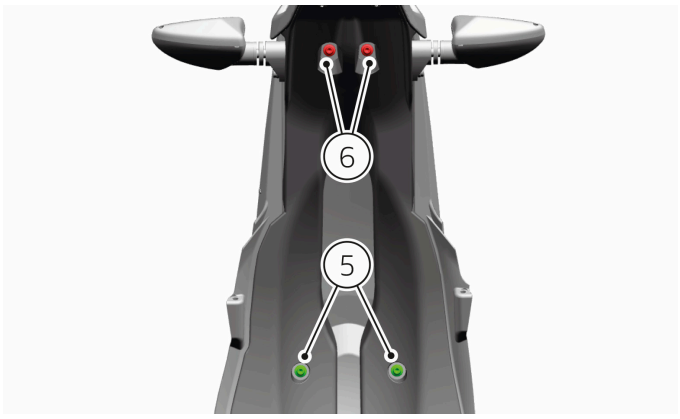


Abb. 157

Den hinteren Kotflügel (4) vom Kennzeichenhalter (7) trennen.

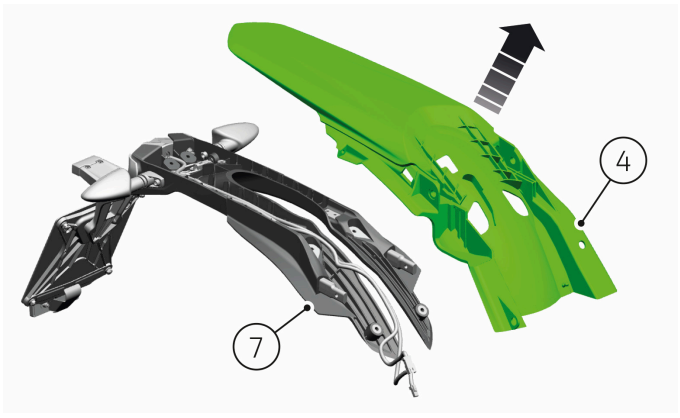


Abb. 158

Montage

Den hinteren Kotflügel (4) am Kennzeichenhalter (7) anordnen.



Abb. 159

Überprüfen, dass der Kabelbaum (B) dem angegebenen Verlauf folgt und dass die beiden Bügel (C) korrekt in den Öffnungen am Kotflügel positioniert sind.

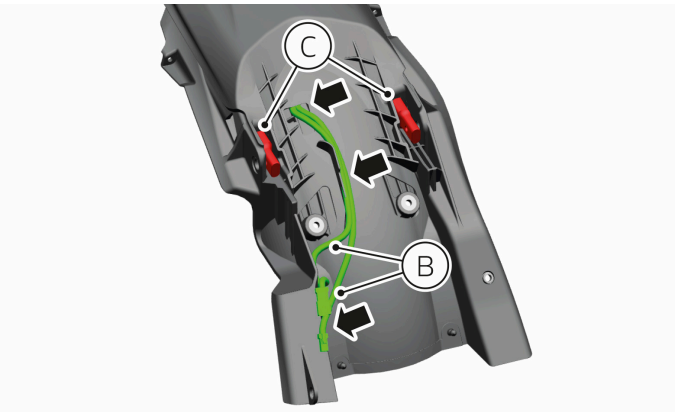


Abb. 160

Die Schrauben (5) und (6) anordnen und ansetzen.
Die Schrauben (5) und (6) mit einem Anzugsmoment von 1,5 Nm ± 10 % anziehen.

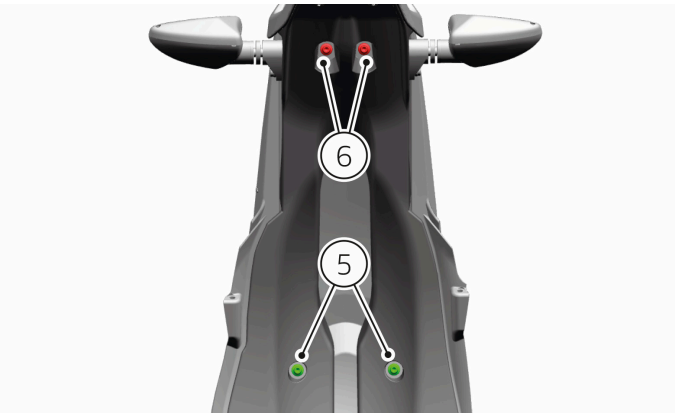


Abb. 161

Den hinteren Kotflügel (4) mit dem am Rahmen montierten Kennzeichenhalter wieder anordnen.

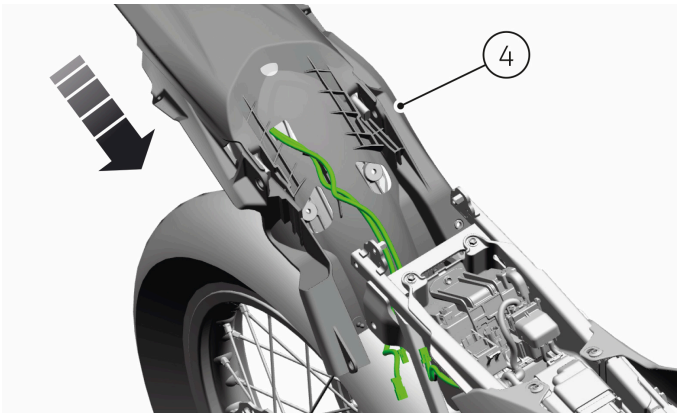


Abb. 162

Die Verbinder (B) auf der rechten Seite wieder anschließen, sie dazu korrekt an der Innenseite des Rahmens anordnen.
Sie an der angegebenen Stelle mit dem zuvor entfernten Kabelbinder (A) befestigen.

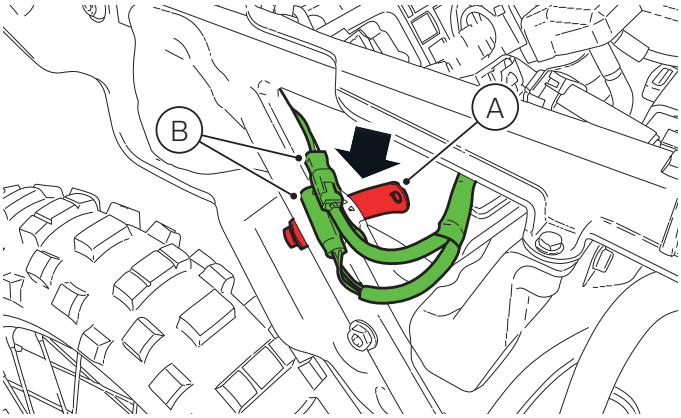


Abb. 163

Die beiden unteren Schrauben (3) anordnen und ansetzen.
Die Schrauben (3) mit einem Anzugsmoment von 8 Nm ± 10 % anziehen.

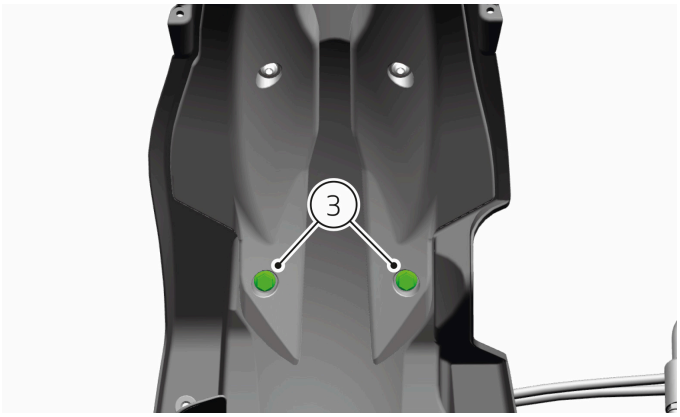


Abb. 164

Die Befestigungsschrauben (1) und (2) des hinteren Kotflügels anordnen und ansetzen.
Die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von 8 Nm ± 10 % und die Schrauben (2) mit einem Anzugsmoment von 10 Nm ± 10 % anziehen.

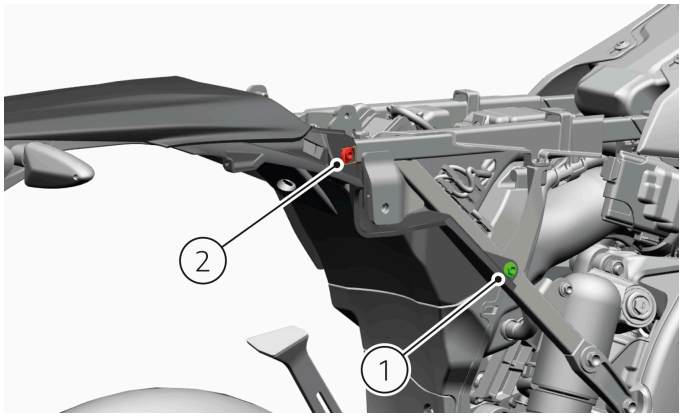


Abb. 165

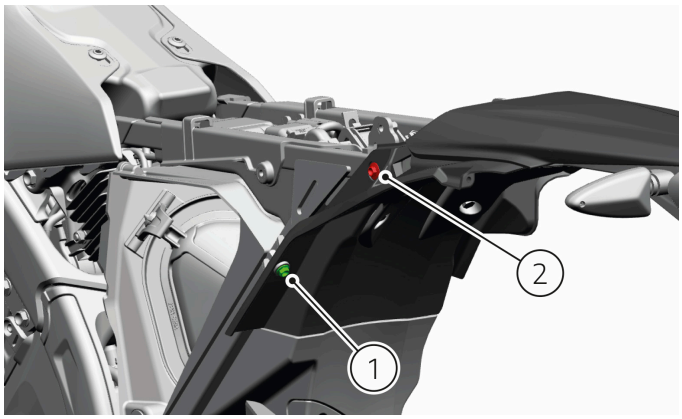


Abb. 166

Den Schalldämpfer erneut, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Schalldämpfers“ beschrieben, montieren.
Die hinteren Seitenabdeckungen erneut, wie im Kapitel „Hintere Seitenabdeckungen” beschrieben, montieren.
Die Sitzbank erneut, wie im Kapitel „Sitzbank“ beschrieben, montieren.

Motorschutz

Abnahme

Die beiden Befestigungsschrauben (1) lösen und mit den Distanzstücken (2) entfernen.
Den Motorschutz (3) entfernen, dazu nach unten drehen und aus der hinteren Steckverbindung zwischen Rahmen und Motor herausziehen.

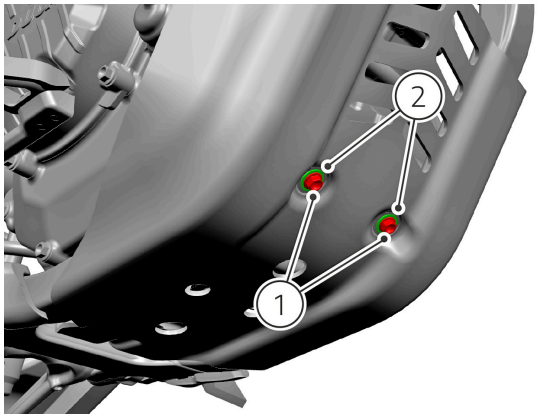


Abb. 167

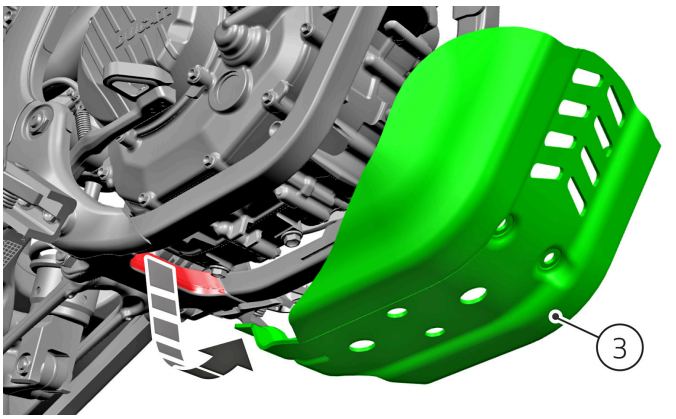


Abb. 168

Montage

Loctite® 243 ™ auf die Schrauben (1) auftragen.
Den hinteren Teil des Motorschutzes (3) am angegebenen Punkt zwischen Rahmen und Motor anordnen.
Den Motorschutz (3) nach oben drehen, die Distanzstücke (2) wieder anordnen, dann die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von 3,5 Nm ± 10 % anziehen.

Kettenschutz

Ausbau

Die drei Befestigungsschrauben (1) entfernen.
Den Kettenschutz (2) entfernen.

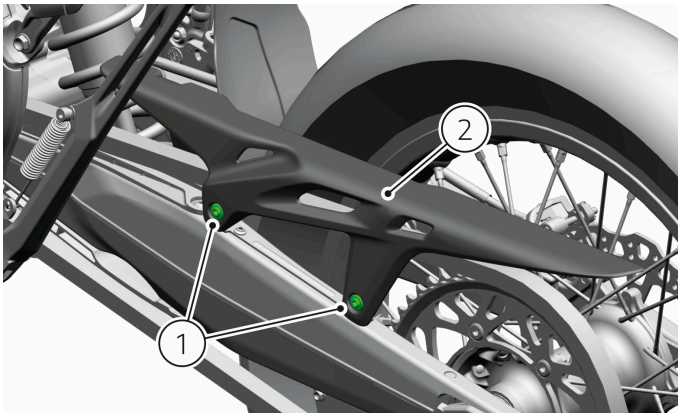


Abb. 169

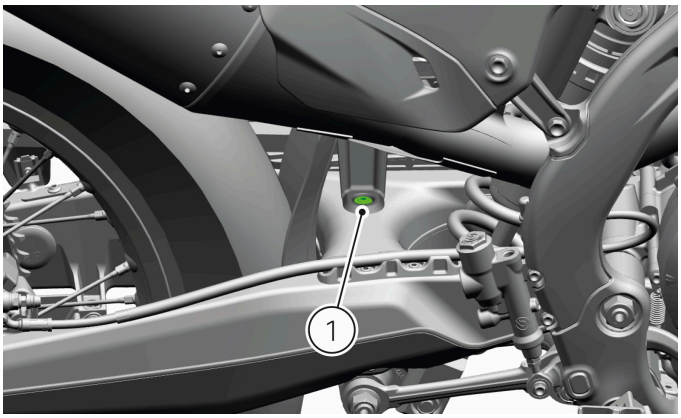


Abb. 170

Die beiden Schrauben (3) entfernen.
Den Stützbügel des Kettenschutzes (4) entfernen.

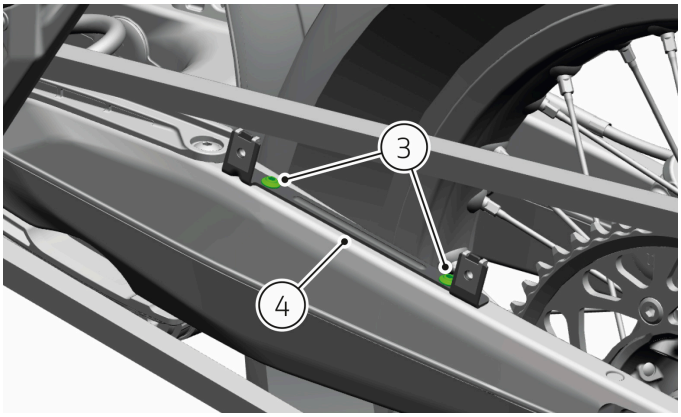


Abb. 171

Montage

Loctite® 243 ™ auf die Schrauben (3) auftragen.
Den Stützbügel des Kettenschutzes (4) wieder an der Hinterradschwinge anordnen, dann die Schrauben (3) ansetzen und mit einem Anzugsmoment von 5 Nm ± 10 % anziehen.

Den Kettenschutz (2) wieder am Bügel (4) und an der Hinterradschwinge anordnen, dann die drei Schrauben (1) ansetzen und mit einem Anzugsmoment von 5 Nm ± 10 % anziehen.

Spiegel

Einstellung der Rückspiegel

Den Rückspiegel (A) von Hand in die gewünschte Position bringen.

Achtung
Dieses Einstellverfahren muss behutsam durchgeführt werden, sodass die Position des Rückspiegels nicht forciert wird und er nicht beschädigt werden kann.

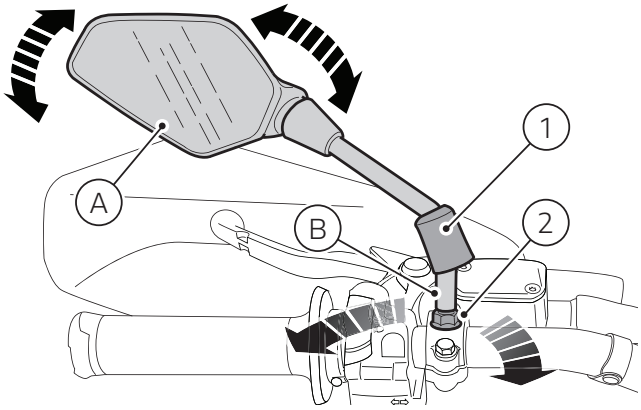


Abb. 172

Eine zusätzliche Einstellung ist möglich:
- die Kappe (1) anheben;
- die Mutter (2) lösen;
- die Stange (B) bis zur gewünschten Position drehen.

Achtung
Am rechten Spiegel befindet sich die Schraube mit Linksgewinde:
- zum Lösen im Uhrzeigersinn drehen;
- zum Anziehen gegen den Uhrzeigersinn drehen.

Nach Abschluss die Mutter (2) mit einem Anzugsmoment von 40 Nm ± 10 % anziehen.
Die Kappe (1) erneut anordnen.

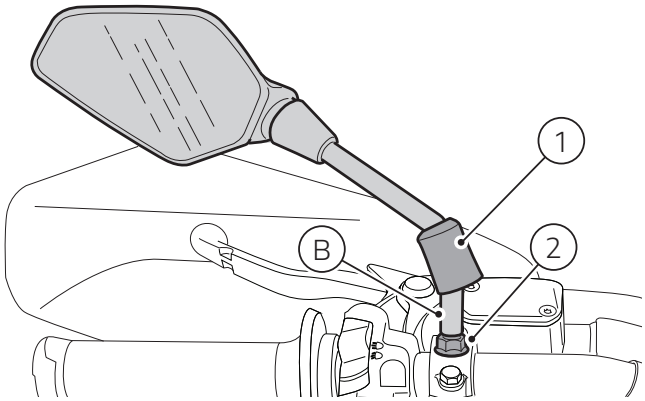


Abb. 173

Nach diesem Eingriff muss die Position des Spiegels (A) überprüft und dieser ggf. bis in die gewünschte Position verstellt werden.

Ausbau

Die Kappe (1) anheben, die Mutter (2) lösen, dann die Spiegelstange (B) lösen und entfernen, dabei die auf der Schraube befindliche Unterlegscheibe aufnehmen.
Diesen Arbeitsschritt am anderen Spiegel wiederholen.

Achtung
Am rechten Spiegel befindet sich die Schraube mit Linksgewinde:
- zum Lösen im Uhrzeigersinn drehen;
- zum Anziehen gegen den Uhrzeigersinn drehen.

Montage

Die Spiegelstange (B) anordnen und die bei der Demontage entnommene Unterlegscheibe wieder über die Schraube fügen.
Die Position der Spiegelstange (B) einstellen, dann die Mutter (2) mit einem Anzugsmoment von 40 Nm ± 10 % anziehen.
Die Kappe (1) erneut anordnen.
Diesen Arbeitsschritt am anderen Spiegel wiederholen.

Instandhaltung - Wichtige Informationen

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metall-, Lack- und Kunststoffoberflächen auf Dauer zu erhalten, muss das Motorrad regelmäßig gewaschen und gereinigt werden. Hierzu müssen spezifische, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Das Verwenden von aggressiven Reinigungsmitteln oder Lösungen ist zu vermeiden.
Die Bestandteile aus Aluminium müssen regelmäßig und von Hand gereinigt werden. Hierzu sind spezifische Reinigungsmittel für Aluminium verwenden, die KEINE schleifende Mittel oder Ätznatron enthalten.

Achtung
Vor dem Durchführen von Instandhaltungsarbeiten an den elektrischen Komponenten und an mechanischen Teilen des Rahmens oder des Motors sowie vor jeder Fahrzeugwäsche müssen die Batteriekabel abgeklemmt werden.

Hinweise
Keine Schwämme mit reibender Fläche oder Scheuerpads sondern ausschließlich weiche Lappen verwenden.

Auf Motorräder, bei denen eine unzureichende Instandhaltung festgestellt wird, wird keine Garantie geleistet.

Wichtig
Das Motorrad nicht sofort nach dem Einsatz waschen, da durch das Verdampfen des Wassers auf den noch heißen Flächen zur Schlierenbildung kommen kann.
Die Abflussöffnung im Schalldämpfer vor der Wäsche verschließen, um ein Einfiltrieren von Wasser zu verhindern.
Wird beim Reinigen ein Wasserstrahl oder ein Hochdruckreiniger verwendet, die Sitzbank und den Luftfilterdeckel nicht vom Fahrzeug entfernen und vermeiden, den Wasserstrahl auf Folgendes zu richten:

- Felgen, Radlager und Radnaben;
- Dichtungen jeglicher Art;
- elektrische Komponenten und Umschaltereinheiten am Lenker;
- Batteriefach;
- Sitzbankabdeckung;
- Luftfilteraufnahme;
- Auspuffsystem.

Eine unsachgemäße Verwendung des Hochdruckreinigers kann zu ästhetischen Beschädigungen und Funktionsschäden am Fahrzeug führen (Eindringen von Wasser in den Motor, in Verkabelungen, Verbinder, Kinematismen der Radfederung und Lenkung, in die Gabel, in das Monofederbein: usw.). Aus diesen Gründen sind folgende Vorsichtsmaßnahmen strikt zu befolgen:

- Den Strahl nicht direkt auf die oben genannten Teile richten, insbesondere nicht auf Verbindungsbereiche, Dichtungen und auf die Lager.
- Stets den Airbox-Deckel und den Schalldämpferverschluss anbringen.
- Einen Mindestabstand von 60 cm zwischen der Pistolendüse und dem Motorrad einhalten.

Ist Schlamm oder hartnäckiger Schmutz vorhanden, können spezifische Produkte verwendet werden, die erst auf ihre Wirkung hin geprüft werden müssen, die sie auf den betreffenden Oberflächen haben.
Nach der Fahrzeugwäsche alle Oberflächen mit einem Wildleder- oder einem saugfähigen Lappen trocknen.
Um eine Korrosion zu vermeiden, wird empfohlen, ein spezielles Korrosionsschutzspray auf alle Metalloberflächen - außer auf den Bremsscheiben - aufzutragen und das überschüssige Produkt abzuwischen.
Die Bremsscheiben mit einem spezifischen Reiniger reinigen und sie gut trocknen lassen.
Nur Reinigungsmittel verwenden, die spezifisch für Fahrzeugkunststoffe bestimmt sind.
Soll das Fahrzeug nach dem Waschen mit einer Motorradabdeckung abgedeckt werden, es erst vollständig trocknen lassen.

Achtung
Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach der Motorradwäsche nicht ansprechen. Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung des Motorrads führen würde. Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Beim Reinigen der Radfelgen ist besondere Vorsicht geboten, da sie bearbeitete Aluminiumteile

aufweisen. Sie nach jedem Fahrzeugeinsatz mit einem angemessenen Produkt reinigen und trocknen.

Wichtig
Beim Reinigen der Antriebskette muss Bezug auf die Angaben im Absatz „Schmieren der Kette" genommen werden.

Fahrzeugtransport

Bevor das Motorrad auf einem anderen Fahrzeug befördert wird, die folgenden Sicherheitshinweise beachten.

Alle nicht verankerten Gegenstände und Zubehörteile vom Fahrzeug entfernen.
Das Vorderrad geradlinig in Fahrtrichtung auf dem Transportfahrzeug ausrichten und auf angemessene Weise sichern, um ein Verrutschen zu verhindern.
Den ersten Gang einlegen.
Die Verankerungsgurte verwenden und an festen Teilen (z. B. am Rahmen) und NICHT am Lenker oder an Bestandteilen, die brechen könnten (z. B. Lenkergriff, Rückspiegel, usw.) anbringen.
Die Gurte oder Seile dürfen NICHT an den lackierten Teilen des Motorrads reiben.
Die Radfederungen sollten sich möglichst in teilweise eingetauchter Position befinden, damit sich das Fahrzeug bei Fahrbahnveränderungen während des Transports weniger bewegen kann.

Achtung
Die Seile nie am Lenker befestigen.

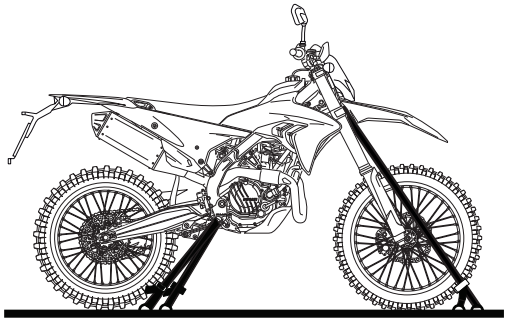


Abb. 174

Kontrollen vor dem Motoranlass

Achtung
Das Unterlassen der vor dem Losfahren erforderlichen Kontrollen kann Schäden am Motorrad und schwere Verletzungen des Fahrers zur Folge haben.

Vor dem Losfahren sind folgende Punkte zu kontrollieren:

- KRAFTSTOFF IM TANK
  Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren. Eventuell auftanken (siehe „Tankverschluss - Kraftstofftanken").
- MOTORÖLFÜLLSTAND
  Über das Schauglases den Füllstand in der Ölwanne kontrollieren und ggf. nachfüllen (siehe „Motoröl - Füllstandkontrolle").
- BREMS- UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT
  Den Flüssigkeitsstand in den jeweiligen Bremsflüssigkeitsbehältern überprüfen (siehe „Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstands der Vorderradbremse - Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstands der Hinterradbremse").
  Zum Überprüfen des Füllstands im Kupplungsflüssigkeitsbehälters muss man sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.
- KÜHLFLÜSSIGKEIT
  Den Flüssigkeitsstand im Ausdehnungsbehälter kontrollieren; ggf. nachfüllen (siehe „Kühlflüssigkeit - Füllstandkontrolle").
- REIFENZUSTAND
  Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (siehe „Kontrolle der Räder").
- FUNKTIONSTÜCHTIGKEIT DER STEUERUNGEN
  Funktionstüchtigkeit der Vorder- und Hinterradbremse: Die Funktionstüchtigkeit der Bremsen überprüfen, dazu zuerst die Vorderradbremse und anschließend die Hinterradbremse betätigen. Falls erforderlich, diesen Arbeitsschritt mehrmals wiederholen, um ein einwandfreies Ansprechen sicherzustellen.
  Funktionstüchtigkeit des Kupplungshebels: Die korrekte Funktionsweise des Kupplungshebels überprüfen, dazu den Hebel ziehen und langsam wieder loslassen. Der Hebel sollte sich ohne Klemmungen betätigen lassen und ohne Widerstand wieder in seine Ausgangsposition zurückkehren.
- LICHTER UND ANZEIGEN
  Die Unversehrtheit und Funktionstüchtigkeit der Beleuchtungs- und Anzeigesysteme und die Funktion der Hupe überprüfen.
- FESTSTELLEN DES TANKVERSCHLUSSES
  Das Feststellen des Tankverschlusses (siehe „Tankverschluss - Kraftstofftanken") kontrollieren.
- STÄNDER
  Die Funktion und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers überprüfen (siehe „Seitenständer").

Achtung
Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf einen Einsatz des Motorrads verzichten und sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

Um eine korrekte Funktionsweise der Wasserpumpe des Motors gewährleisten zu können, erfordert diese eine Entlüftung. Eine geringe Menge an Kühlflüssigkeit könnte durch die Entlüftungsöffnung austreten, ohne dass dadurch die korrekte Funktionsweise des Kühlsystems oder des Motors beeinträchtigt wird.

Tabelle des Instandhaltungsprogramms - Straßeneinsatz
Instandhaltungseingriffe - Fahrzeug

Achtung
Die Fälligkeiten im Instandhaltungsplan sind stark vom Einsatz des Motorrads und von den Bodenbedingungen abhängig. Unter harten Einsatzbedingungen könnte eine häufigere Instandhaltung erforderlich sein.
Der Einsatz auf staubigen oder sehr schlammigen Strecken kann die Erfordernis einer Instandhaltung der am stärksten belasteten Teile (Luftfilter, Lager, Radfederungen usw.) in kürzeren Abständen bedingen.
Unter extremen Bedingungen könnten einige Reinigungs- und Schmiermaßnahmen auch nach nur einem einzigen Einsatz erforderlich sein.

Allgemein ist bei einer Off-Road-Nutzung Bezug auf die „Tabelle des Instandhaltungsprogramms - Racing- und Off Road-Einsatz“ zu nehmen.

Achtung
Wir bitten Sie, sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt zu wenden, um sich dort bezüglich eines sportlichen Einsatzes Ihrer Desmo450 EDS entsprechend beraten zu lassen.

	Erst nach 500 km / 300 mi	Alle 1.000 km (600 mi) (vom Kunden durchzuführende Eingriffe)	Alle 2.500 km/1.500 mi	Alle 5.000 km/3.000 mi	Alle 11.000 km / 7.000 mi
1.1. Auslesen des Fehlerspeichers mit dem DDS 3.0 und Kontrolle bezüglich der technischen Aktualisierungen und Rückrufkampagnen im DCS (nur Ducati Service)	•		•		
1.2. Elektrische Anlage - allgemeine Funktionsprüfung, Kontrolle der Batterie und des Nachladesystems	•		•		
1.3. Kühlflüssigkeit - Füllstandskontrolle	•	•	•		
1.4. Brems- und Kupplungsflüssigkeit- Füllstandskontrolle	•	•			
1.5. Brems- und Kupplungsflüssigkeit - Wechsel*			•		
1.6. Gasdrehgriff - Kontrolle der Bewegungsfreiheit (eventuell säubern und einstellen)	•		•		
1.7. Hebel der Vorderradbremse - Kontrolle des Leerhubs und der Bewegungsfreiheit (eventuell säubern und schmieren)	•		•		
1.8. Pedal der Hinterradbremse - Kontrolle des Leerhubs und der Bewegungsfreiheit (eventuell reinigen und schmieren)	•		•		
1.9. Vorderradbremse - Verschleißkontrolle an Bremsscheibe und Bremsbelägen	•		•		
1.10. Hinterradbremse - Verschleißkontrolle an Bremsscheibe und Bremsbelägen	•		•		
1.11. Schläuche und Kappen (z. B. Kraftstoffschläuche, Kühlsystemschläuche, Drainageschläuche, Bremsschläuche) - Kontrolle der Position und auf Verformung oder Beschädigung	•		•		
1.12. Lenkkopf - Bewegungsfreiheit, Kontrolle des Lagerspiels und eventueller Vorspannung	•		•		
1.13. Schwingenlager - Kontrolle auf vorhandenes Spiel	•		•		
1.14. Gestänge des Monofederbeins - Kontrolle auf vorhandenes Spiel	•		•		
1.15. Gabel und Monofederbein - Sichtkontrolle auf vorhandene Defekte und Ölleckagen, Entlüftung der Gabel	•		•		
1.16. Vorderradgabel und Monofederbein - Kontrolle und Revision*					•
1.17. Rahmen und Hinterradschwinge - Sichtkontrolle auf Beschädigungen und Kontrolle der sicherheitsrelevanten Anzugsmomente laut Angaben im Bedienungs- und Instandhaltungsheft	•		•		
1.18. Reifen - Kontrolle des Zustands und Reifendrucks	•		•		
1.19. Räder - Kontrolle der Unversehrtheit von Felge und Nabe, Überprüfung der Radlager bei demontiertem Rad, Speichenspannung mit Drehmomentschlüssel	•		•		
1.20. Endantrieb - Verschleißkontrolle an Kette, Kettenblatt, Ritzel, Kettengleitschienen, Kettenführung und Kontrolle der Kettenspannung - Kontrolle des Anzugs der Befestigungsmuttern und -schrauben des Kettenblatts	•	•	•		
1.21. Luftfilter und Airbox - Wäsche und Reinigung (Überprüfung des Filters auf Beschädigungen)			•		
1.22. Schalldämpfer - Überprüfung und eventueller Ersatz des schalldämmenden Materials				•	

Instandhaltungseingriffe - Motor

Achtung

Die Fälligkeiten im Instandhaltungsplan sind stark vom Einsatz des Motorrads und von den Bodenbedingungen abhängig. Unter harten Einsatzbedingungen könnte eine häufigere Instandhaltung erforderlich sein.
Der Einsatz auf staubigen oder sehr schlammigen Strecken kann die Erfordernis einer Instandhaltung der am stärksten belasteten Teile (Luftfilter, Lager, Radfederungen usw.) in kürzeren Abständen bedingen.
Unter extremen Bedingungen könnten einige Reinigungs- und Schmiermaßnahmen auch nach nur einem einzigen Einsatz erforderlich sein.

Allgemein ist bei einer Off-Road-Nutzung Bezug auf die „Tabelle des Instandhaltungsprogramms - Racing- und Off Road-Einsatz“ zu nehmen.

Achtung

Wir bitten Sie, sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt zu wenden, um sich dort bezüglich eines sportlichen Einsatzes Ihrer Desmo450 EDS entsprechend beraten zu lassen.

	Erst nach 500 km / 300 mi	Alle 1.000 km (600 mi) (vom Kunden durchzuführende Eingriffe)	Alle 2.500 km/1.500 mi	Alle 5.000 km/3.000 mi	Alle 11.000 km / 7.000 mi
2.1. Motoröl - Füllstandskontrolle und ggf. Nachfüllung	•				
2.2. Motoröl - Öl- und Filtereinsatzwechsel und Reinigen des Siebfilters		•		•	
2.3. Kupplung - Kontrolle		•		•	
2.4. Reinigung der Bypass-Schraube des Drosselklappenkörpers sowie des Bypass-Kanals und schließlich Einstellung der Standgasdrehzahl					•
2.5. Wasserpumpe - Wechsel der externen Dichtung (Seite der Kühlflüssigkeit)					•
2.6. Ventilspiel - Kontrolle und ggf. Einstellen					•
2.7. Zündkerze und Zündkerzenkappe - Wechsel (spezifisches Fett zwischen Kappe und Zündkerze auftragen)					•
2.8. Kühlflüssigkeit - Wechsel					•
2.9. Kompletter Kolben - Austausch					•
2.10. Zylinder - Kontrolle und Messen					•
2.11. Ventile und Kegelhälften - Austausch					•
2.12. Steuerkette und Gleitschienen - Austausch					•
2.13. Pleuel - Austausch einschließlich Lager und Zapfen an Kurbelwelle					•
2.14. Kurbelwellenlager und entsprechende Metallabschirmungen - Austausch					•
2.15. Ölabdichtung - Austausch					•
2.16. Wasserpumpe - Austausch beider Dichtungen					•
2.17. Getriebe - Sichtkontrolle aller Bestandteile und Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktionsweise					•
2.18. Anlasserfreilauf - Austausch					•

Abschließende Arbeiten (bei jedem Service)
Endkontrolle - Probefahrt
Fehlerauslesung mit DDS X (nur durch Ducati Service)
Digitale Instandhaltung - Eintrag der Inspektion (nur durch Ducati Service)

Instandhaltungsplan des Fahrzeugs - Racing- und Off Road-Einsatz

Der Instandhaltungsplan für den Racing- und Offroad-Einsatz des Fahrzeugs ist in zwei Abschnitte unterteilt und gegliedert:

- Teil „Fahrzeug“ - Festgelegte Fälligkeiten
- Teil „Motor“ - Auf sich dynamisch entwickelnde Fälligkeiten ausgelegt *

*Im Motorsteuergerät der Desmo450 ist ein Algorithmus hinterlegt, der die Instandhaltungsfälligkeiten des Motors an die Nutzungsintensität des Motorrads anpasst. Diese Fälligkeiten variieren zwischen dem in der Checkliste angegebenen Mindestwert (bei professioneller Nutzung) und einem maximalen Wert (bei privater Nutzung).

Die für dieses Modell vorgesehenen Inspektionen sind:

Oil Service	Muss bei Erreichen der **ersten Stunde der Nutzung** des Motorrads, dann **alle 15 Stunden** ausgeführt werden.
Mid Service	Muss nach **90 Stunden** (Mindestfälligkeit) und darf nicht später als nach **120 Stunden** (maximal) Fahreinsatz des Motorrads ausgeführt werden. Die entsprechenden Instandhaltungsarbeiten müssen gemeinsam mit den Arbeiten durchgeführt werden, die in der Inspektion Oil Service vorgesehen sind.
Full Service	Muss nach **180 Stunden** (Mindestfälligkeit) und darf nicht später als nach **240 Stunden** (maximal) Fahreinsatz des Motorrads ausgeführt werden. Die entsprechenden Instandhaltungsarbeiten müssen gemeinsam mit den Arbeiten durchgeführt werden, die in den Inspektionen Oil Service und Mid Service vorgesehen sind.

Tägliche Kontrollen - Racing- und Offroad-Einsatz

Achtung

Eine mangelnde Durchführung der folgenden Kontrollen kann Schäden am Fahrzeug und schwere Verletzungen des Fahrers zur Folge haben.

Kontrollen vor dem Losfahren

Vor jeder Nutzung des Motorrads müssen die im Kapitel „Tabelle - Instandhaltungsprogramm“ beschriebenen Sicherheitskontrollen durchgeführt werden.
Befolgen Sie die Angaben in der Tabelle: **„1. Basiseingriffe (bei jedem Service und vor jedem Gebrauch)“** in der Spalte **„Vor jedem Fahreinsatz“**

Instandhaltungsarbeiten nach dem Rennen

Nach jedem Einsatz stets eine Kontrolle am Motorrad vornehmen.
Überprüfen, ob eventuell Öl- oder Kühlflüssigkeitsleckagen vorliegen, mechanische, elektrische und elektronische Komponenten beschädigt sind oder sich gelockert haben. Nach dem Entfernen des Luftfilters darüber hinaus überprüfen, dass kein Schlamm oder Staub in den Motor gelangt ist.
Abschließend das Motorrad gründlich den Anweisungen im Kapitel „Allgemeine Reinigung“ gemäß reinigen.

Tabelle des Instandhaltungsprogramms - Racing- und Off Road-Einsatz

Achtung

Die Fälligkeiten im Instandhaltungsplan sind stark vom Einsatz des Motorrads und von den Bodenbedingungen abhängig. Unter harten Einsatzbedingungen könnte eine häufigere Instandhaltung erforderlich sein.
Der Einsatz auf staubigen oder sehr schlammigen Strecken kann die Erfordernis einer Instandhaltung der am stärksten belasteten Teile (Luftfilter, Lager, Radfederungen usw.) in kürzeren Abständen bedingen.
Unter extremen Bedingungen könnten einige Reinigungs- und Schmiermaßnahmen auch nach nur einem einzigen Einsatz erforderlich sein.

Achtung

Wir bitten Sie, sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt zu wenden, um sich dort bezüglich eines sportlichen Einsatzes Ihrer Desmo450 EDS entsprechend beraten zu lassen.

1. Basiseingriffe (bei jedem Service und vor jedem Gebrauch)	Eingriffe des Service	Vor jedem Fahreinsatz
1.1. Auslesen des Fehlerspeichers mit dem DDS X und Kontrolle bezüglich der technischen Aktualisierungen und Rückrufkampagnen im DCS (nur Ducati Service)	•	
1.2. Elektrische Anlage - allgemeine Funktionskontrolle	•	•
1.3. Motoröl - Füllstandskontrolle	•	•
1.4. Kühlflüssigkeit - Füllstandskontrolle	•	•
1.5. Brems- und Kupplungsflüssigkeit- Füllstandskontrolle	•	•

1. Basiseingriffe (bei jedem Service und vor jedem Gebrauch)	Eingriffe des Service	Vor jedem Fahreinsatz
1.6. Gasdrehgriff - Kontrolle der Bewegungsfreiheit (eventuell säubern und einstellen)	•	•
1.7. Hebel der Vorderradbremse - Kontrolle des Leerhubs und der Bewegungsfreiheit (eventuell säubern und schmieren)	•	•
1.8. Pedal der Hinterradbremse - Kontrolle des Leerhubs und der Bewegungsfreiheit (eventuell reinigen und schmieren)	•	•
1.9. Vorderradbremse - Verschleißkontrolle an Bremsscheibe und Bremsbelägen	•	•
1.10. Hinterradbremse - Verschleißkontrolle an Bremsscheibe und Bremsbelägen	•	•
1.11. Schläuche und Kappen (z. B. Kraftstoffschläuche, Kühlsystemschläuche, Drainageschläuche, Bremsschläuche) - Kontrolle der Position und auf Verformung oder Beschädigung	•	•
1.12. Rahmen und Hinterradschwinge - Sichtkontrolle auf Beschädigungen	•	•
1.13. Rahmen und Hinterradschwinge - Kontrolle der sicherheitsrelevanten Anzugsmomente laut Angaben im Bedienungs- und Instandhaltungsheft	•	•
1.14. Lenkkopf - Kontrolle des Lagerspiels und der Bewegungsfreiheit	•	•
1.15. Schwingenlager - Kontrolle auf vorhandenes Spiel	•	•
1.16. Gestänge des Monofederbeins - Kontrolle auf vorhandenes Spiel	•	•
1.17. Reifen - Kontrolle des Zustands und Reifendrucks	•	•
1.18. Radnaben - Sichtkontrolle auf vorhandene Defekte und Spielkontrolle am Lagern	•	•
1.19. Radfelgen - Sichtkontrolle auf vorhandene Defekte, Fluchtung und Kontrolle der Drahtspeichenspannung	•	•
1.20. Endantrieb - Verschleißkontrolle an Kette, Kettenblatt, Ritzel, Kettengleitschienen, Kettenführung und Kontrolle der Kettenspannung - Kontrolle des Anzugs der Befestigungsmuttern und -schrauben des Kettenblatts	•	•
1.21. Gabel und Monofederbein - Sichtkontrolle auf vorhandene Defekte und Öllecka-gen, Entlüftung der Gabel	•	•
1.22. Luftfilter und Airbox - Wäsche und Reinigung (Überprüfung des Filters auf Beschädigungen)	•	•

2. Zusätzliche Arbeiten am Fahrzeug (durchzuführen gemäß den angegebenen Fälligkeiten oder alle 12 Monate vorzunehmen)	
2.1. Elektrische Anlage - Kontrolle der Batterie und des Nachladesystems	Alle 15 Stunden
2.2. Radfelgen – Speichenspannung mit Drehmomentschlüssel	Nach erster Stunde
2.3. Lenkkopf - Kontrolle der Lager und Anzug der Vorspannnutmutter	Nach erster Stunde
2.4. Lenkkopf - Kontrolle der Lager, Schmierung und Anzug der Vorspannnutmutter	Alle 15 Stunden
2.5. Radlager - Überprüfung der Bewegungsfreiheit bei abgenommenem Rad	Alle 15 Stunden
2.6. Schalldämpfer - Überprüfung und eventueller Ersatz des schalldämmenden Materials	Alle 15 Stunden
2.7. Hinterradbremspedal - Reinigen und Schmieren des Bolzens	Alle 15 Stunden
2.8. Gestänge des Monofederbeins - Kontrolle und Schmieren der Lager*	Alle 15 Stunden
2.9. Vorderer und hinterer Bremssattel - Reinigen und Schmieren der Gleitbolzen	Alle 15 Stunden
2.10. Brems- und Kupplungsflüssigkeit - Wechsel*	Alle 30 Stunden
2.11. Hinterradschwinge - Schmieren der Lager	Alle 45 Stunden
2.12. Vorderradgabel und Monofederbein - Kontrolle und Revision*	Alle 45 Stunden

*Alle 15 Stunden bei sehr intensiver Nutzung (ständige Teilnahme an Rennen, Fahren auf sandigem Boden usw.).

3. Oil Service (nach 1 Stunde, dann alle 15 Stunden)	Eingriffe des Service	Vor jedem Fahreinsatz
3.1. Kupplung – Kontrolle	•	
3.2. Motoröl – Öl- und Filtereinsatzwechsel und Reinigen des Siebfilters	•	

4. Zusätzliche Arbeiten am Motor (den angegebenen Fälligkeiten entsprechend vorzunehmen)	
4.1. Reinigen der Bypass-Schraube des Drosselklappenkörpers	Alle 15 Stunden

4. Zusätzliche Arbeiten am Motor (den angegebenen Fälligkeiten entsprechend vorzunehmen)	
4.2. Wasserpumpe - Wechsel der externen Dichtung (Seite der Kühlflüssigkeit)	Alle 45 Stunden
4.3. Ventilspiel - Kontrolle und ggf. Einstellen	Alle 45 Stunden

5. Mid Service (dynamische Fälligkeit, mindestens 90 Stunden / maximal 120 Stunden; zusätzlich zu den Arbeiten des Oil Service)	Eingriffe des Service	Vor jedem Fahreinsatz
5.1. Kompletter Kolben - Austausch	•	
5.2. Zylinder - Kontrolle und Messen	•	
5.3. Zylinderkopf - Sichtkontrolle an allen Teilen (Zylinderköpfe, Nockenwellen, Kipphebel, ...)	•	
5.4. Steuerkette und Gleitschienen - Kontrolle	•	
5.5. Pleuelsystem - Kontrolle	•	
5.6. Zündkerze und Zündkerzenkappe - Wechsel (spezifisches Fett zwischen Kappe und Zündkerze auftragen)	•	
5.7. Reinigen des Drosselklappenkörpers, einschließlich Bypass-Schraube und -Kanal	•	
5.8. Kühlflüssigkeit - Wechsel	Alle 24 Monate	

6. Full Service (dynamische Fälligkeit, mindestens 180 Stunden / maximal 240 Stunden; zusätzlich zu den Arbeiten des Oil Service und des Mid Service)	Eingriffe des Service	Vor jedem Fahreinsatz
6.1. Ventile und Kegelhälften - Austausch	•	
6.2. Steuerkette und Gleitschienen - Austausch	•	
6.3. Pleuel - Austausch einschließlich Lager und Zapfen an Kurbelwelle	•	
6.4. Getriebe - Sichtkontrolle aller Bestandteile und Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktionsweise	•	
6.5. Kurbelwellenlager und entsprechende Metallabschirmungen - Austausch	•	
6.6. Ölabdichtung - Austausch	•	
6.7. Wasserpumpe - Austausch beider Dichtungen	•	
6.8. Anlasserfreilauf - Austausch	•	

7. Abschließende Arbeiten (bei jedem Service)	Eingriffe des Service	Vor jedem Fahreinsatz
7.1. Standgasdrehzahl - Kontrolle und ggf. Einstellung	•	
7.2. Endkontrolle - Probefahrt	•	
7.3. Fehlerauslesung mit DDS X (nur durch Ducati Service)	•	
7.4. Digitale Instandhaltung - Eintrag der Inspektion (nur durch Ducati Service)	•	

Luftfilter - Ausbau und Reinigung

Ausbau

Die Klappe (1) für den Zugriff auf den Luftfilter nach außen ziehen, so dass sich zuerst die Stifte (A) aus den Gummielementen (B), dann die Sitze (C) von den Zähnen (D) der Stift lösen.

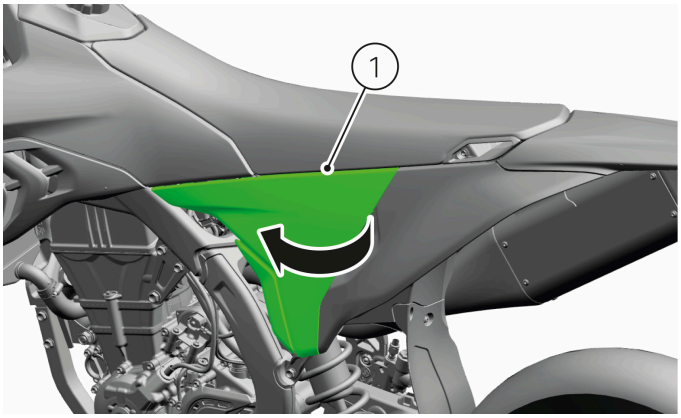


Abb. 175

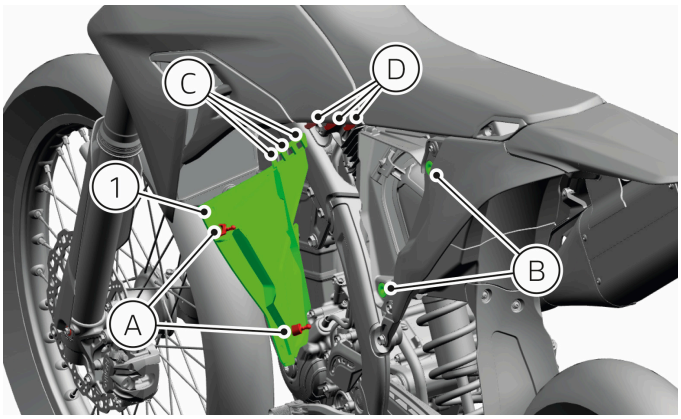


Abb. 176

So am Hebel (2) ziehen, dass sich der Stift (E) des Filters (3) aus dem Gummielement (F) löst.

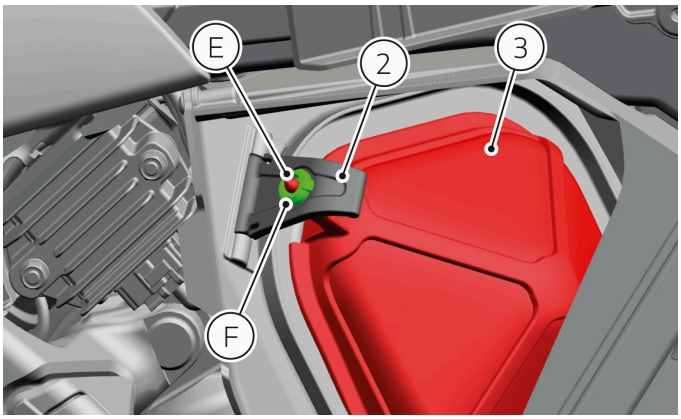


Abb. 177

Den Filter (3) entfernen, ihn dazu nach außen ziehen, so dass sich der Stift (G) aus dem Gummielement (H) löst.

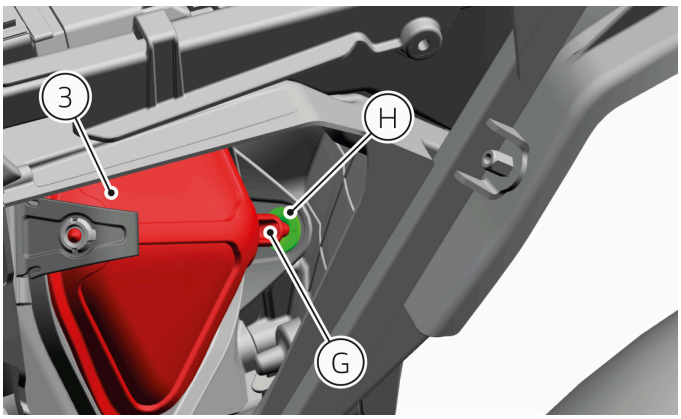


Abb. 178

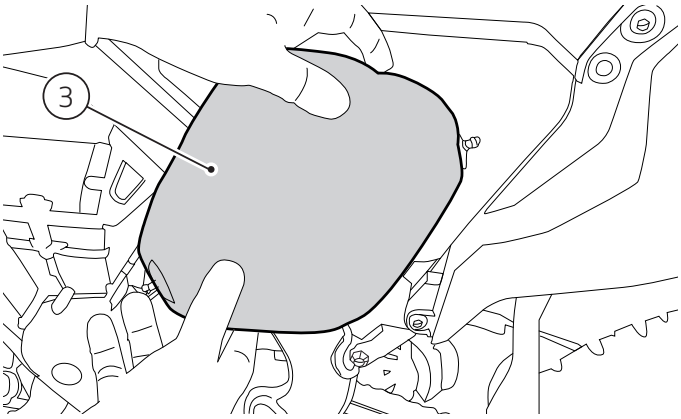


Abb. 179

Den Luftfilter (4) vom Filterhalter (5) trennen und ihn dabei von den in der Abbildung dargestellten Bolzen nehmen.

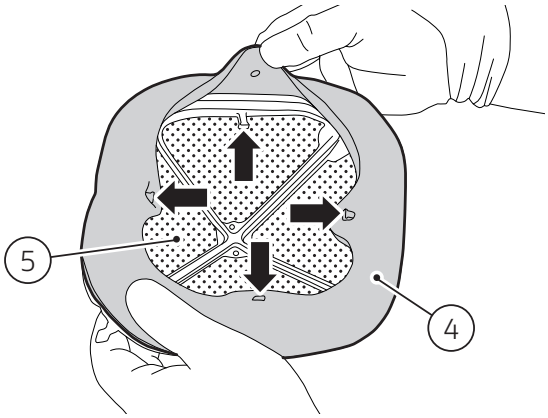


Abb. 180

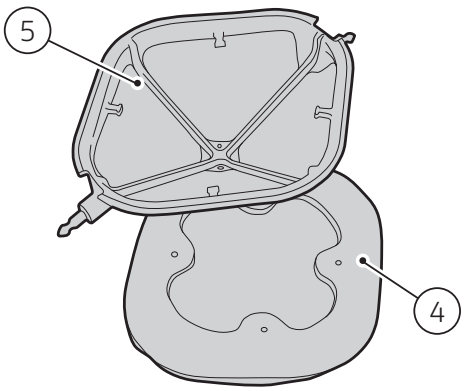


Abb. 181

Den Filtereinsatz mit einem Luftfilterreiniger waschen, auswringen und vollständig trocknen lassen.

Wichtig
Zum Waschen kein Benzin oder organische flüchtige Öle (Säuren/Laugen) verwenden.

Achtung
Den Filter nicht verdrehen, wenn man ihn ausdrückt.

Kontrollieren, dass der Luftfilter keine Beschädigungen aufweist. Sollte dies der Fall sein, ihn durch einen neuen ersetzen.

Nach der Wäsche oder vor dem Einbau eines neuen Filters, muss das entsprechende Öl auf den Filter aufgetragen werden.
Sofern vom nicht anders vom Ölhersteller angegeben, den Filter vollständig in das Öl eintauchen, dann gründlich ausdrücken, um das überschüssige Öl zu entfernen.
Anschließend einige Stunden warten, damit sich das Öl stabilisieren kann.

Hinweise
Das Element muss so mit Öl getränkt werden, dass es zwar nass ist, jedoch nicht tropft.

Montage
Den Luftfilter (5) in den Filterhalter (5) einsetzen, dabei die vier Bolzen des Halters wie abgebildet in die vier Bohrungen im Luftfilter einfügen.

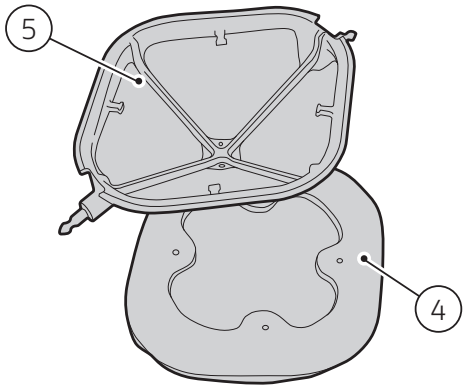


Abb. 182

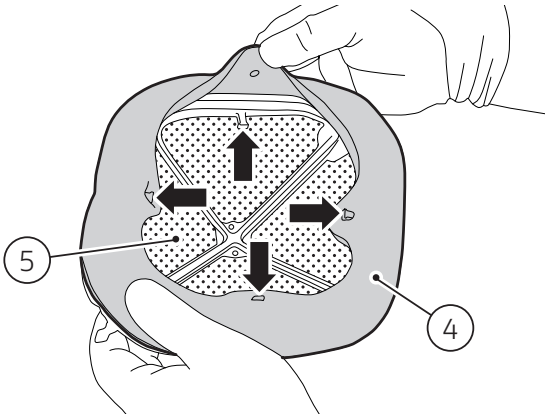


Abb. 183

Den kompletten Luftfilter (3) in den Filterkasten einsetzen.

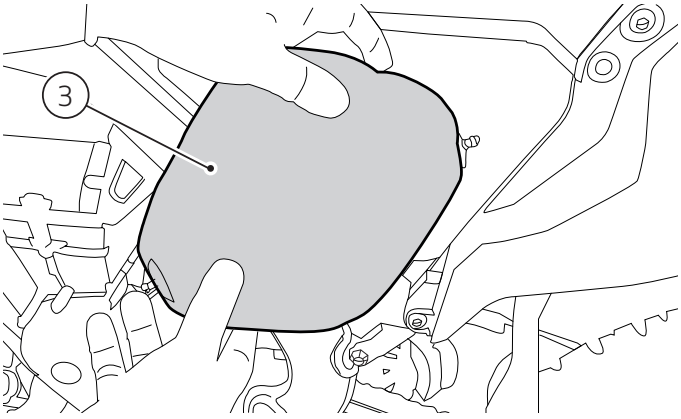


Abb. 184

Bei der Montage darauf achten, dass das Luftfilterprofil in der Führung des Filterkastens positioniert ist.

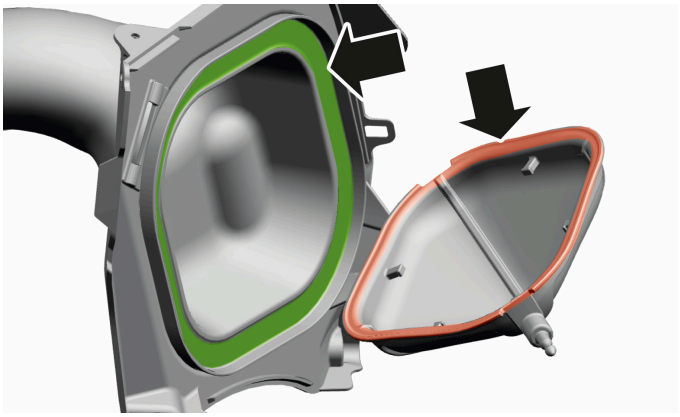


Abb. 185

Zuerst den Stift (G) in das Gummielement (H), dann den Stift (E) in das Gummielement (F) einstecken.
Den Hebel (2) schließen, um den Luftfilter (3) zu fixieren.

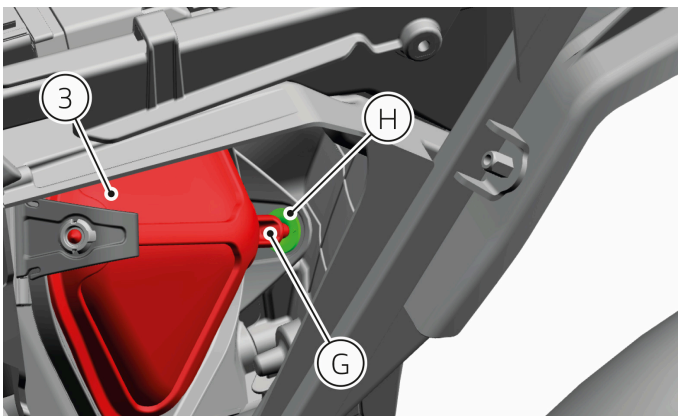


Abb. 186

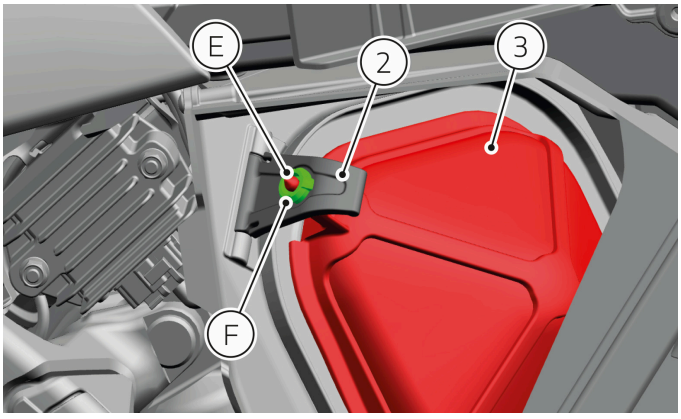


Abb. 187

Die Klappe (1) für den Zugriff auf den Luftfilter wieder anbringen, dazu zuerst den vorderen Teil einsetzen und an den Zähnen (D) der vorderen Seitenabdeckung fixieren und dann den Stift (A) im Gummielement (B) verankern.

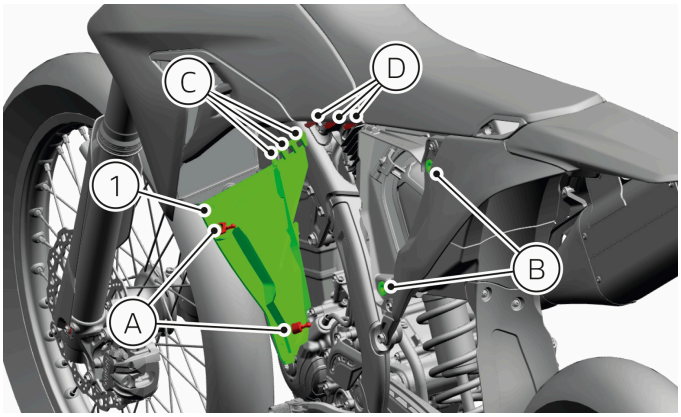


Abb. 188

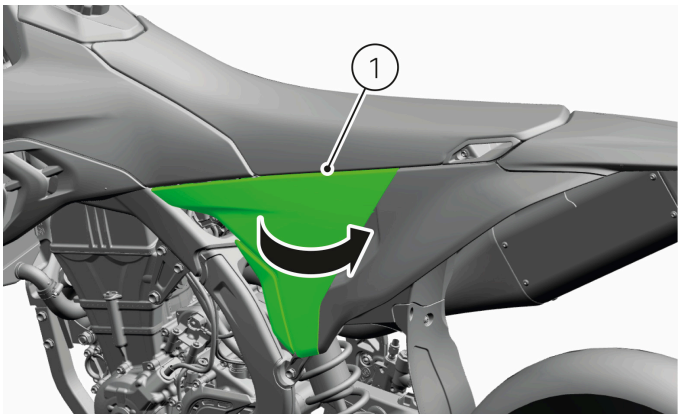


Abb. 189

Motoröl - Füllstandkontrolle

Für eine korrekte Kontrolle des Ölfüllstands die nachstehend beschriebenen Arbeitsschritte aufmerksam befolgen:

- Der Füllstand ist bei warmem Motor, etwa 15 Minuten nach dem Abstellen des Motors, zu überprüfen.
- Den Motor ausschalten und 10\15 Minuten warten, sodass das Motoröl vollkommen in die Ölwanne zurücklaufen kann.
- Das Motorrad auf einem mittleren Ständer positionieren.
- Jetzt kann am Schauglas (1) der Füllstand des Öls kontrolliert werden.
- Sollte der Ölfüllstand unterhalb der Mittellinie der beiden Markierungen MIN und MAX liegen, muss Öl nachgefüllt werden.
- Dafür den Öleinfüllverschluss (2) entfernen, dann das vorgeschriebene Öl bis zum Erreichen der Markierung MAX einfüllen.
- Den Öleinfüllverschluss (2) erneut montieren.

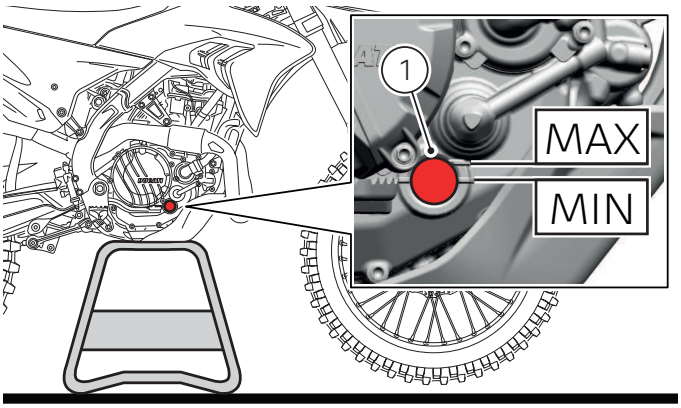


Abb. 190

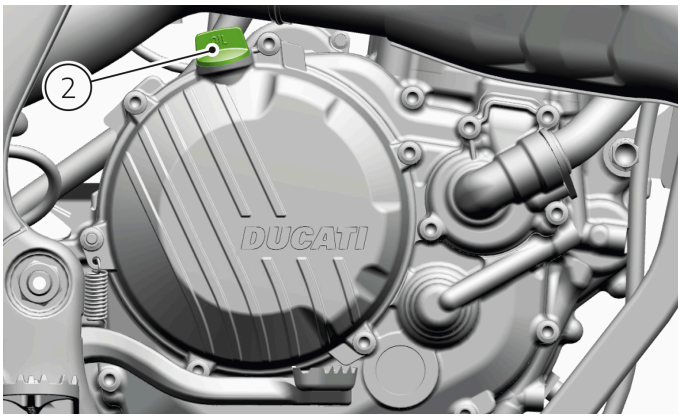


Abb. 191

Hinweise

Ducati schreibt die ausschließliche Verwendung von Öl vor, das den Spezifikationen SAE 15W-50 API SP und JASO MA2 entspricht, und empfiehlt (auf den Märkten, wo verfügbar) das Öl DUCATI GENUINE OIL Powered by Shell Advance 15W-50 zu verwenden (wo nicht verfügbar, empfiehlt Ducati das SHELL Advance 4T Ultra 15W-50).

Achtung

Die Austauschfälligkeiten sind in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung angegeben, die im Kapitel „Instandhaltungsplan“ angegeben.

Achtung

Nie die Markierung MAX überschreiten.

Motoröl - Öl- und Filterwechsel

Hinweise

Diese Arbeitsmaßnahme muss bei warmem (jedoch abgeschaltetem) Motor erfolgen, da das warme Öl dann dünnflüssiger ist und somit schneller sowie vollständig abgelassen werden kann.

Achtung

Das Altöl und/oder die Filtereinsätze müssen umweltgerecht entsorgt werden.

Entsorgung

Der Abfall muss umweltgerecht entsorgt werden; das Produkt, weder neu noch alt, in Abwasserkanäle, Wasserläufe oder in den Boden gelangen lassen.
Das Produkt einsammeln und bei einer autorisierten Sammelstelle abgeben. Abfallstoffe gemäß den lokalen und nationalen Vorschriften entsorgen. Für die Entsorgung empfohlenen Abfallcodes des Europäischen Abfallkatalogs gemäß der Entscheidung 2001/118/EG: EWC 13 02 05* (Nichtchlorierte Maschinen-, Getriebe- und Schmieröle auf Mineralölbasis): EWC 16 01 07* (Ölfilter).

Hinweise

Es wird darauf hingewiesen, dass der vorstehend genannte EWC-Code eine allgemeine und unverbindliche Angabe angesichts der ursprünglichen Zusammensetzung und des vorgesehenen Gebrauchs des Produkts ist. Daher liegt es in der alleinigen Verantwortung des Verbrauchers, in Abhängigkeit von der tatsächlichen Verwendung, etwaigen Änderungen und/oder Verunreinigungen und eventuellen Änderungen der anzuwendenden Vorschriften, welche die Abfallentsorgung betreffen, den für den konkreten Fall geeignetsten EWC-Code zu wählen.

Motorölwechsel und Ausbau des Filters

Den Motorschutz, wie im Kapitel „Motorschutz“ beschrieben, entfernen.
Einen geeigneten Behälter unter den unteren Teil des Motors stellen.
Den Magnetverschluss (1) und den Verschluss (2) - beide an der Unterseite des Motors - lösen.
Das gesamte Altöl abfließen lassen.
Die beiden O-Ringe (A) auf Beschädigung überprüfen.

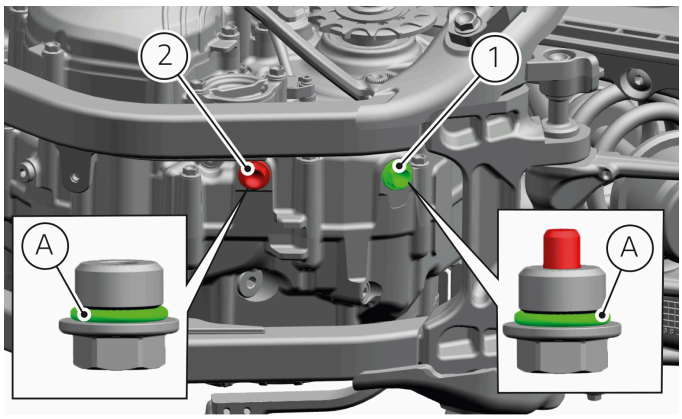


Abb. 192

Falls auch ein Wechsel des Ölfilters erforderlich sein sollte, wie folgt vorgehen:

Die Befestigungsschrauben (3) des Ölfilterdeckels (4) lösen.
Den Ölfilterdeckel (4) abnehmen.

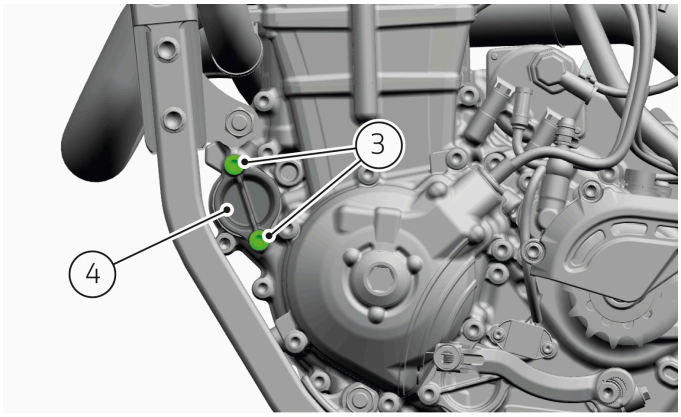


Abb. 193

Den Ölfilter (6) entfernen.
Den O-Ring (5) auf Beschädigung überprüfen.

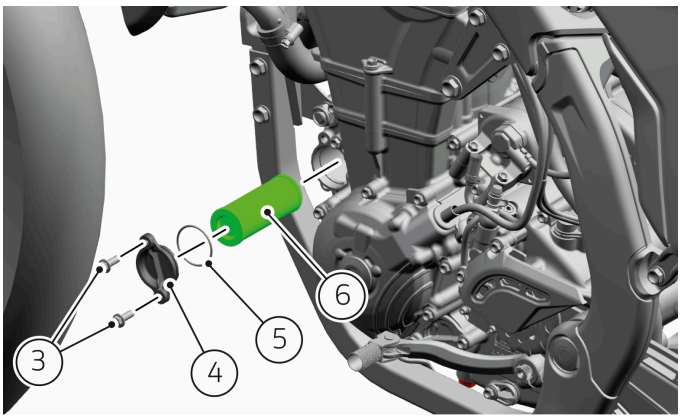


Abb. 194

Die Schraube (7) lösen, dann den Siebfilter (8) entfernen.
Den Siebfilter (8) mit Druckluft und Benzin säubern und dabei darauf achten, dass das Gewebe nicht reißt. Ist der Filter beschädigt, ist er zu ersetzen.

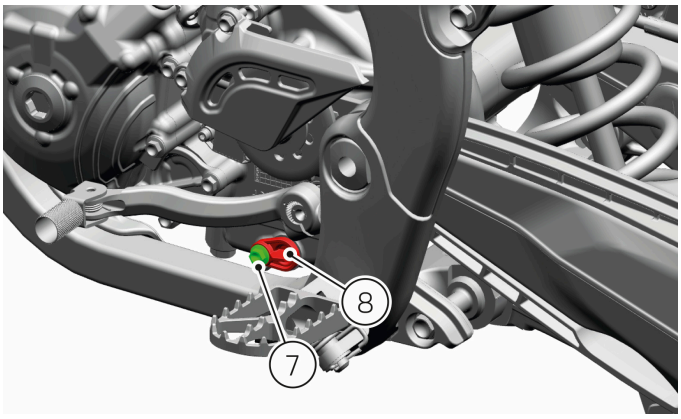


Abb. 195

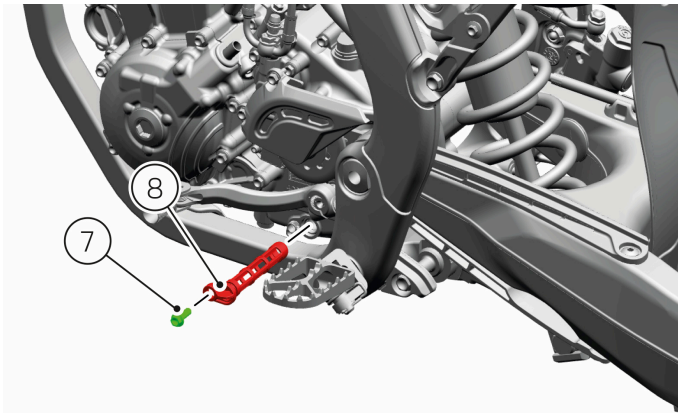


Abb. 196

Montage des Filters und Auffüllen des Motoröls

Den Ölfilter (6) durch einen neuen Filter ersetzen.
Motoröl auf dem gummibeschichteten Teil (B) des neuen Ölfilters (6) auftragen.
Das Motorrad auf die Seite legen und über die entsprechende Öffnung des Ölfilters in der lichtmaschinenseitigen Gehäusehälfte etwa ⅓ mit Motoröl einfüllen.
Den neuen Ölfilter (6) bis auf Anschlag in die Öffnung in der lichtmaschinenseitigen Gehäusehälfte einsetzen und darauf achten, dass die Bohrung im gummibeschichteten Teil (B) korrekt in die Hülse (C) eingesetzt ist.

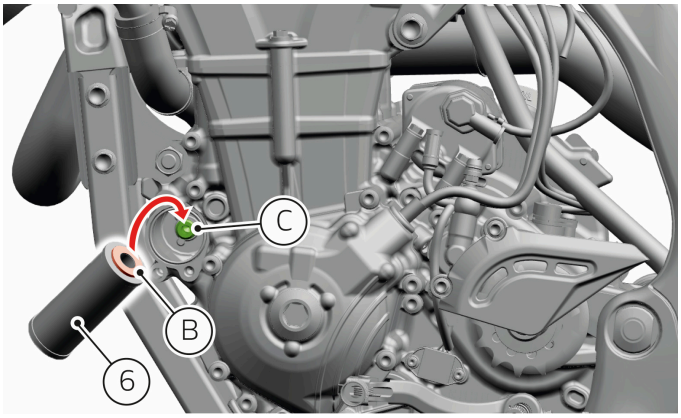


Abb. 197

Den O-Ring (5) auf Beschädigungen überprüfen und, falls beschädigt, ersetzen.
Motoröl auf den O-Ring (5) am Ölfilterdeckel (4) auftragen.
Den Ölfilterdeckel (4) perfekt in seinen Sitz in der lichtmaschinenseitigen Gehäusehälfte einsetzen.
Die Schrauben (3) im Ölfilterdeckel (4) ansetzen.
Die Schrauben (3) mit einem Anzugsmoment von 13 Nm (min. 12 Nm - max. 14 Nm) anziehen.

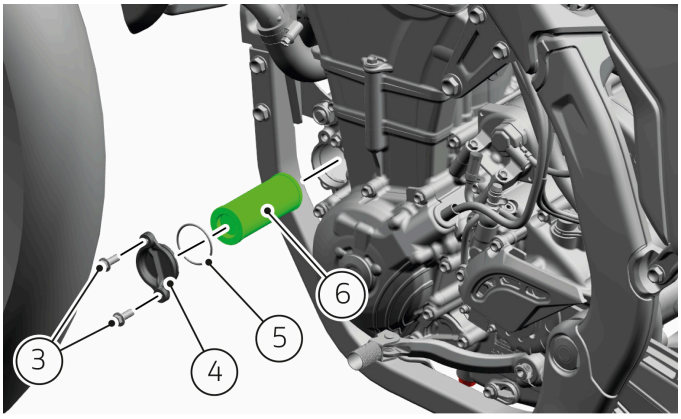


Abb. 198

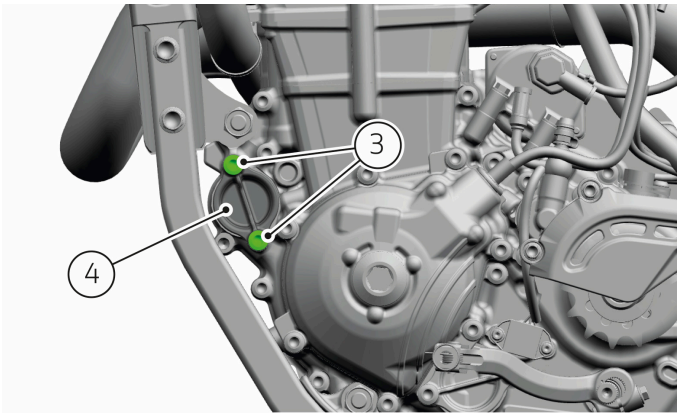


Abb. 199

Den Siebfilter (8) perfekt auf Anschlag in seinen Sitz in der lichtmaschinenseitigen Gehäusehälfte einsetzen.
Loctite®243™ auf das Gewinde der Schraube (7) auftragen.
Die Schraube (7) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von 10 Nm (min. 9 - max. 11) anziehen.

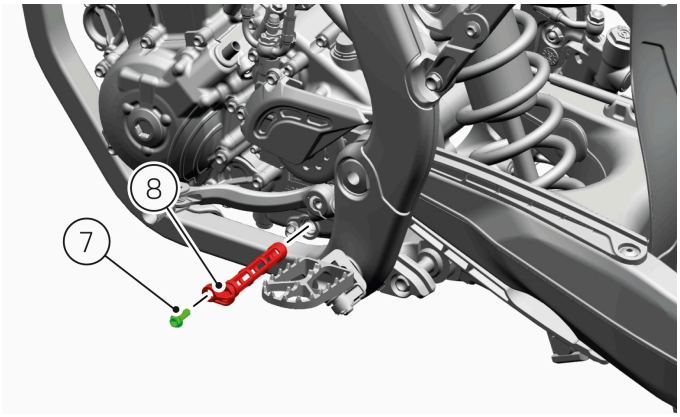


Abb. 200

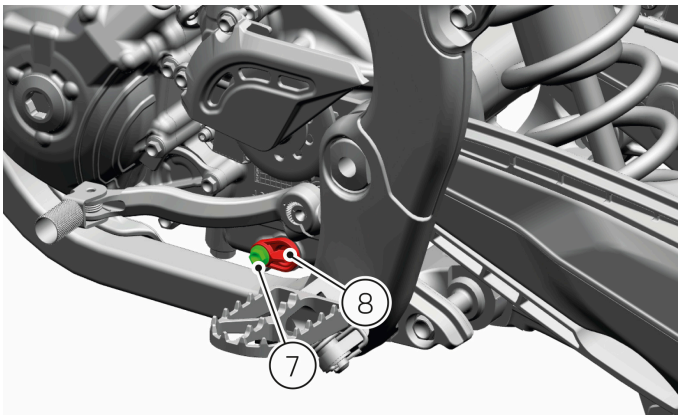


Abb. 201

Das Gewinde des Verschlusses (1) säubern und kontrollieren, dass keine Metallpartikel am magnetischen Ende anhaften. Den O-Ring (A) auf Beschädigungen überprüfen und, falls beschädigt, ersetzen.
Das Gewinde des Verschlusses (2) säubern. Den O-Ring (A) auf Beschädigungen überprüfen und, falls beschädigt, ersetzen.
Die beiden Verschlüsse (1) und (2) mit einem Anzugsmoment von 15 Nm (min. 14 Nm - max. 16 Nm) anziehen.

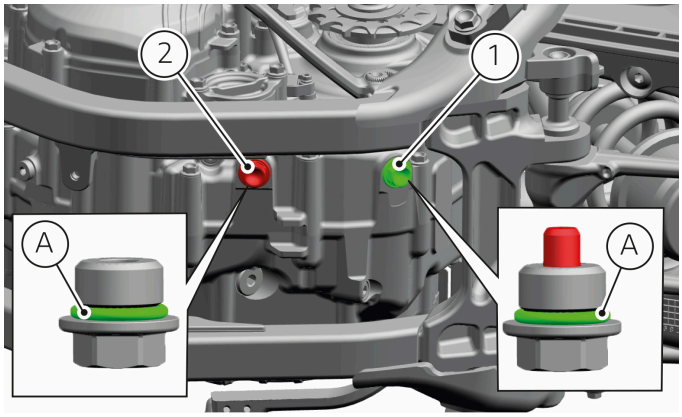


Abb. 202

Die Einfüllschraube (7) entfernen und das Schmiersystem füllen. Dabei den Ölstand über das Schauglas (8) kontrollieren und so die vorgeschriebene Motorölmenge wiederherstellen.
Die Einfüllschraube (7) wieder montieren und den Motor einige Minuten im Leerlauf laufen lassen.
Den Ölstand erneut über das Schauglas (8) überprüfen.
Wenn der Stand niedrig ist, weiteres Motoröl einfüllen.
Den Motorschutz erneut, wie im Kapitel „Motorschutz“ beschrieben, montieren.

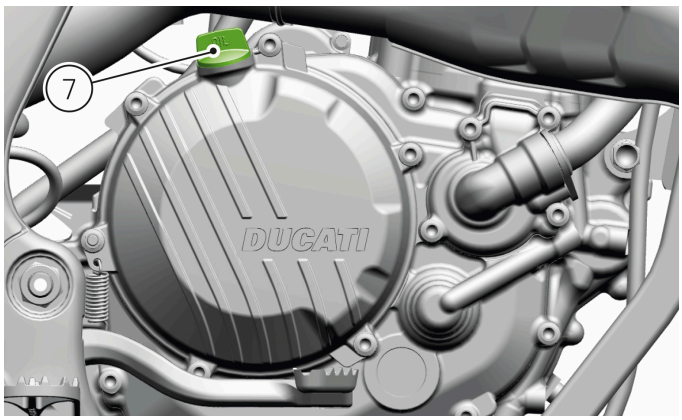


Abb. 203

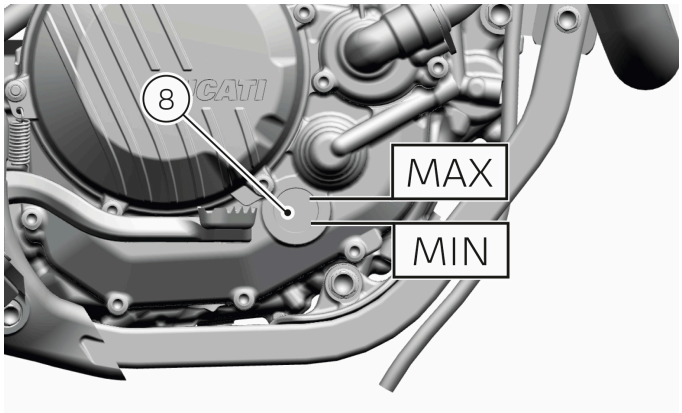


Abb. 204

Kühlflüssigkeit - Füllstandkontrolle

Achtung

Ein warmer Kühler steht unter Druck, was zum Austritt der Kühlflüssigkeit oder von kochend heißen Dämpfen führen kann, die Hautverbrennungen zur Folge haben können.
Aus diesem Grund, darf der Kühlerverschluss nie bei noch warmem Motor entfernt werden. Nachdem der Motor abgekühlt ist, kann der Kühlerverschluss wie folgt geöffnet werden: Einen dicken Lappen oder ein Tuch über den Kühlerverschluss legen, dann den Verschluss langsam gegen den Uhrzeigersinn in Richtung Halterung drehen, damit der ggf. noch vorhandene Restdruck entweichen kann. Ist kein charakteristisches Zischen mehr zu hören, auf den Kühlerverschluss drücken, dabei gegen den Uhrzeigersinn abschrauben, dann entfernen.

Das Fahrzeug vertikal auf einer ebenen Fläche anordnen.
Den Kühlerverschluss (1) entfernen.



Abb. 205

Den Kühlflüssigkeitsstand (A) im Kühler (2) kontrollieren.
Liegt er unter dem auf der Abbildung dargestellten Füllstand (A) ist Kühlflüssigkeit nachzufüllen.

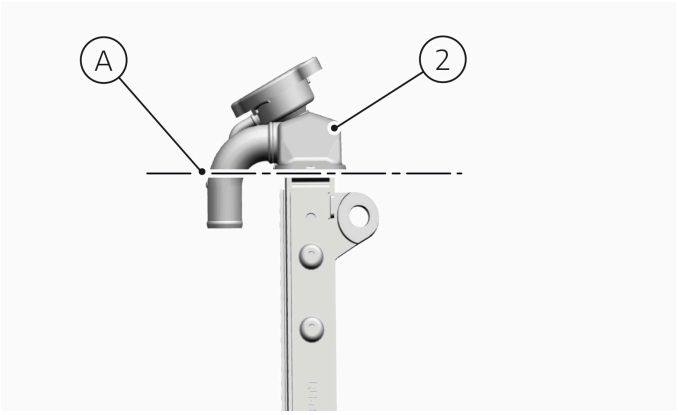


Abb. 206

Den Verschluss (1) erneut montieren, den Motor anlassen und, nachdem er einige Minuten lang warmgelaufen ist, wieder ausschalten.
Abwarten bis der Motor wieder abgekühlt ist, dann den Verschluss nochmals öffnen und den Füllstand erneut kontrollieren.



Abb. 207

Kühlflüssigkeit - Wechsel

Achtung

Ein warmer Kühler steht unter Druck. Aus diesem Grund, darf der Kühlerverschluss nie bei noch warmen Motor entfernt werden. Es könnte zum Austreten von kochend heißer Flüssigkeit und von Dampf kommen, was schwere Unfälle nach sich ziehen könnte. Nachdem der Motor sich abgekühlt hat, kann der Kühlerverschluss wie folgt geöffnet werden: einen dicken Lappen oder ein Tuch über den Kühlerverschluss legen, dann den Verschluss langsam gegen den Uhrzeigersinn in Richtung Halterung drehen, damit der ggf. noch vorhandene Restdruck entweichen kann. Ist kein charakteristisches Zischen mehr zu hören, auf den Kühlerverschluss drücken und ihn gegen den Uhrzeigersinn abschrauben, dann entfernen.

Achtung

Die Kühlflüssigkeit muss umweltgerecht entsorgt werden.

Entsorgung

Der Abfall muss umweltgerecht entsorgt werden; das Produkt, weder neu noch alt, in Abwasserkanäle, Wasserläufe oder in den Boden gelangen lassen.
Das Produkt einsammeln und bei einer autorisierten Sammelstelle abgeben.
Abfallstoffe gemäß den lokalen und nationalen Vorschriften entsorgen.
Für die Entsorgung empfohlenen Abfallcodes des Europäischen Abfallkatalogs gemäß der Entscheidung 2001/118/EG: EWC 16 01 14* (Frostschutzmittel, die gefährliche Stoffe enthalten).

Hinweise

Es wird darauf hingewiesen, dass der vorstehend genannte EWC-Code eine allgemeine und unverbindliche Angabe angesichts der ursprünglichen Zusammensetzung und des vorgesehenen Gebrauchs des Produkts ist. Daher liegt es in der alleinigen Verantwortung des Verbrauchers, in Abhängigkeit von der tatsächlichen Verwendung, etwaigen Änderungen und/oder Verunreinigungen und eventuellen Änderungen der anzuwendenden Vorschriften, welche die Abfallentsorgung betreffen, den für den konkreten Fall geeignetsten EWC-Code zu wählen.

Ablassen der Kühlflüssigkeit

Das Fahrzeug vertikal auf einer ebenen Fläche anordnen.
Einen Behälter unter dem Motor anordnen, dann die Schraube (1) lösen, damit die Flüssigkeit ablaufen kann.

Vor der erneuten Montage die Dichtung (2) durch eine neue ersetzen.

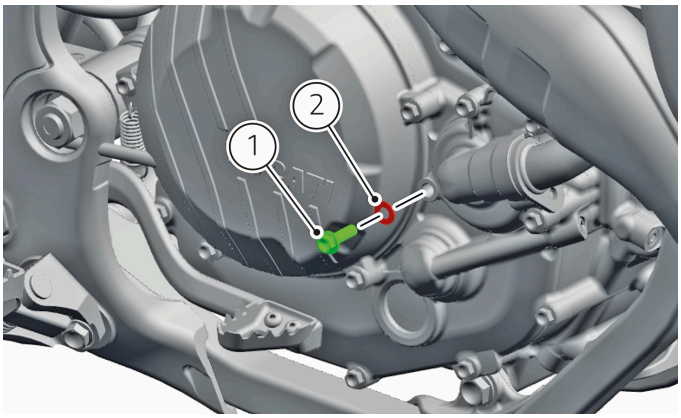


Abb. 208

Den Kühlerverschluss (3) öffnen und die gesamte Kühlflüssigkeit ablaufen lassen.



Abb. 209

Nachdem die Flüssigkeit vollständig abgelaufen ist, den Verschluss (1) erneut mit einer NEUEN Dichtung (2) einschrauben.
Den Verschluss (1) mit einem Anzugsmoment von 13 Nm (min. 12 Nm - max. 14 Nm) anziehen.

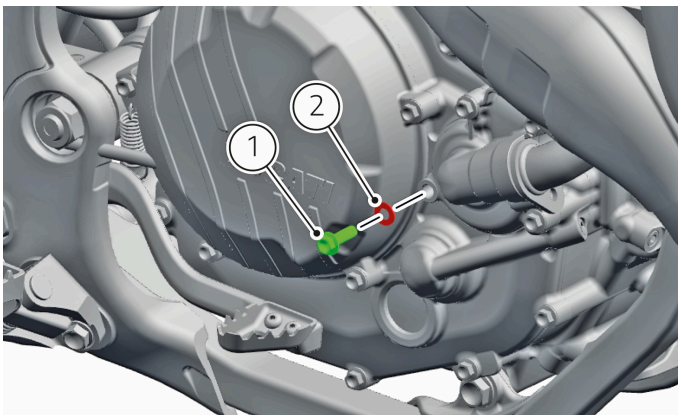


Abb. 210

An der rechten Seite des Motorrads arbeitend, das System über die Öffnung im Kühler mit frischer Kühlflüssigkeit füllen.
So lange Flüssigkeit einfüllen, bis die gesamte, im System enthaltene Luft entwichen ist.
Den Kühlerverschluss (3) wieder anschrauben.



Abb. 211

- Den Motor anlassen und bis auf Betriebstemperatur warmlaufen lassen. Nach dem Abschalten des Motors warten, bis er abgekühlt ist.
- Abwarten bis der Motor wieder abgekühlt ist, dann den Verschluss (3) nochmals öffnen und den Füllstand erneut kontrollieren.

Ist der Füllstand niedrig, frische Flüssigkeit in den Wasserkühler einfüllen, bis der maximale Füllstand erreicht ist.

Wichtig
Überprüfen, dass keine Leckagen im System vorliegen.

Bremsanlage

Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstands an der Vorderradbremse

Der Flüssigkeitsfüllstand darf nicht unter die Markierung MIN am den entsprechenden Behälter sinken.

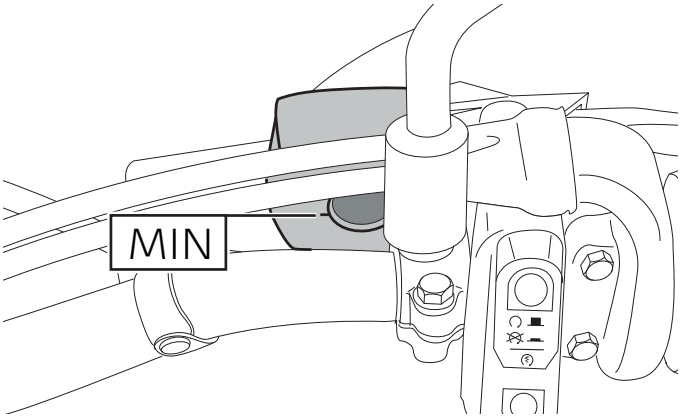


Abb. 212

Ein zu niedriger Füllstand führt zu Lufteinschlüssen im Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert. Ein niedriger Füllstand der Bremsflüssigkeit ist normalerweise ein Hinweis auf eine geringere Stärke des Reibmaterials der Bremsbeläge. fDaher ist eine Kontrolle laut Angaben im Abschnitt „Kontrolle und Wechsel der Bremsbeläge der Vorderradbremse“ erforderlich.

Im Zweifelsfall oder bei anderen Problemen (langer Hebelhub, zu großes Spiel usw.) muss man sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden und dort die erforderliche Instandhaltung oder eine Überprüfung der Anlage vornehmen lassen.

Achtung

Brems- und Kupplungsflüssigkeit können Schäden an lackierten und Kunststoffteilen verursachen, daher ist ein Kontakt unbedingt zu vermeiden.
Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen. Niemals unterschiedliche Ölsorten vermischen. Die perfekte Abdichtung der Dichtungen kontrollieren.

Kontrolle und Wechsel der Bremsbeläge der Vorderradbremse

Verschleißkontrolle

Den Verschleiß der Bremsbeläge an der Vorderradbremse kontrollieren.
Resultiert, auch nur an einem einzigen Bremsbelag, die Stärke des Reibmaterials ungefähr 1 mm (0,04 in), müssen beide Bremsbeläge ausgetauscht werden.

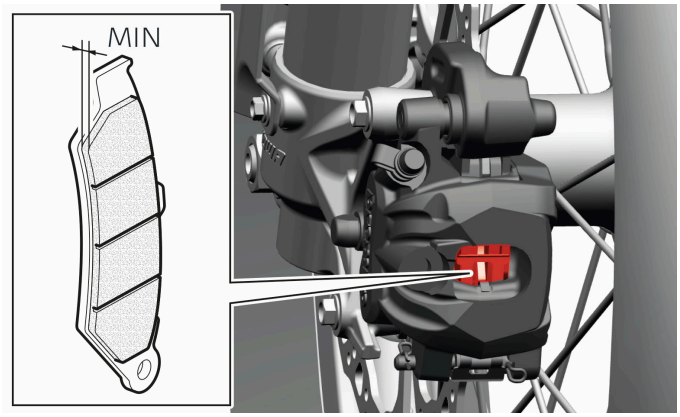


Abb. 213

Ausbau der vorderen Bremsbeläge

Die Splinte (1) und den Bolzen (2) entfernen.

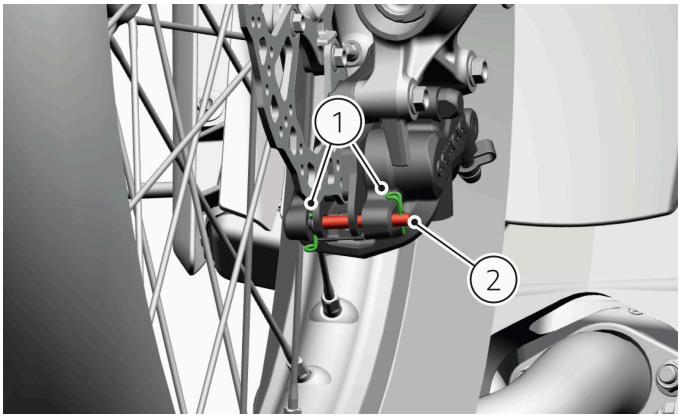


Abb. 214

Die vorderen Bremsbeläge (3) nach unten hin entfernen.

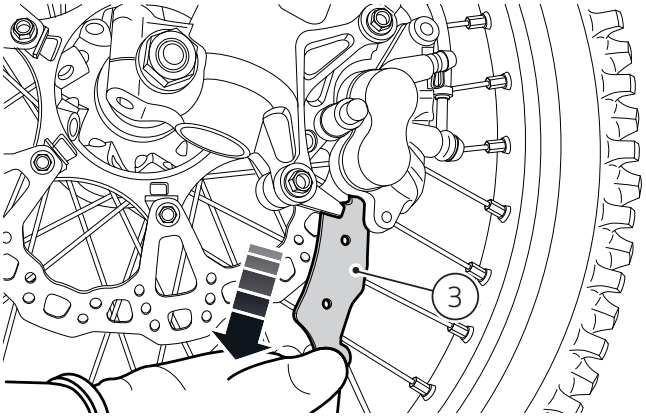


Abb. 215

Montage der Bremsbeläge der Vorderradbremse

Die vorderen Bremsbeläge (3) von unten nach oben einfügen und dabei ihre ordnungsgemäße Positionierung in der Aussparung mit Plättchen (4) kontrollieren.

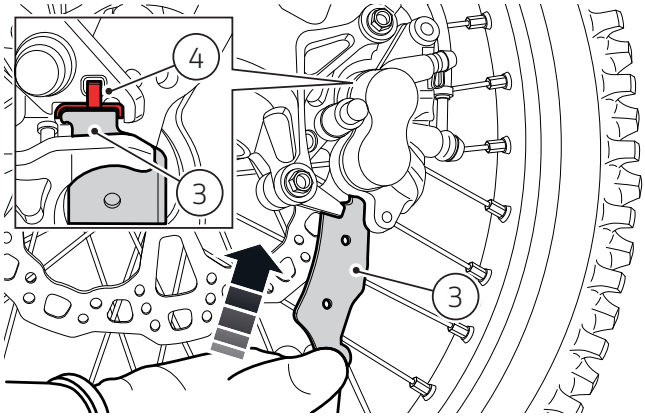


Abb. 216

Den Bolzen (2) wieder einfügen und mit den Splinten (1) fixieren.

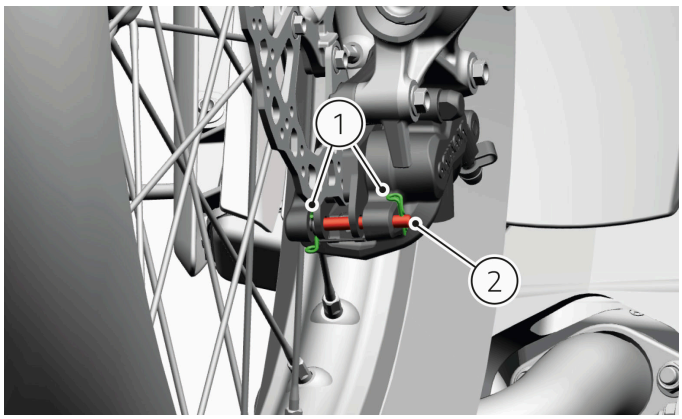


Abb. 217

Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstands der Hinterradbremse

Der Flüssigkeitsfüllstand darf nicht unter die Markierung MIN am den entsprechenden Behälter sinken.

Ein zu niedriger Füllstand führt zu Lufteinschlüssen im Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert. Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeit zu den in der Tabelle des Instandhaltungsprogramms, die im Kapitel „Tabelle des Instandhaltungsprogramms“ enthalten ist, angegebenen Fälligkeiten muss man sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

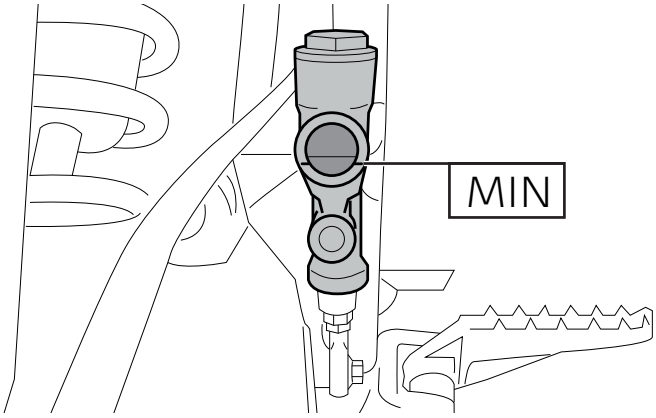


Abb. 218

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremspedals festgestellt, obwohl sich die Bremsbeläge noch in einem guten Zustand befinden, sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden, um dort eine Kontrolle und Entlüftung des Systems durchführen zu lassen.

Achtung

Brems- und Kupplungsflüssigkeit können Schäden an lackierten und Kunststoffteilen verursachen, daher ist ein Kontakt unbedingt zu vermeiden.
Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen. Niemals unterschiedliche Ölsorten vermischen. Die perfekte Abdichtung der Dichtungen kontrollieren.

Kontrolle und Wechsel der Bremsbeläge der Hinterradbremse

Verschleißkontrolle

Den Verschleiß der Bremsbeläge an der Hinterradbremse kontrollieren.
Resultiert, auch nur an einem einzigen Bremsbelag, die Stärke des Reibmaterials ungefähr 1 mm (0,04 in), müssen beide Bremsbeläge ausgetauscht werden.

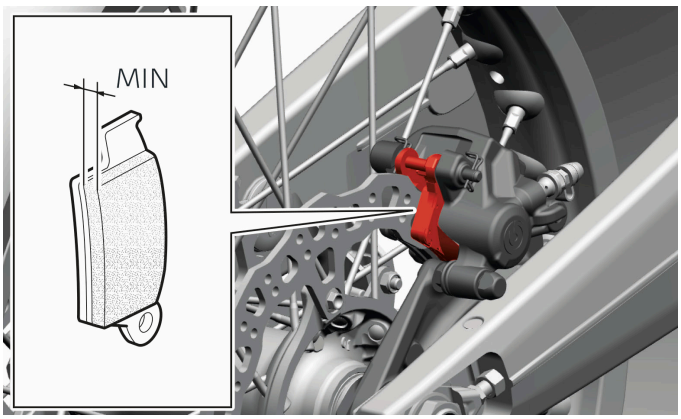


Abb. 219

Ausbau der hinteren Bremsbeläge

Das Hinterrad gemäß den Beschreibungen im Kapitel „Abnahme und Montage des Hinterrads” abnehmen.
Die Splinte (1) und den Bolzen (2) entfernen.

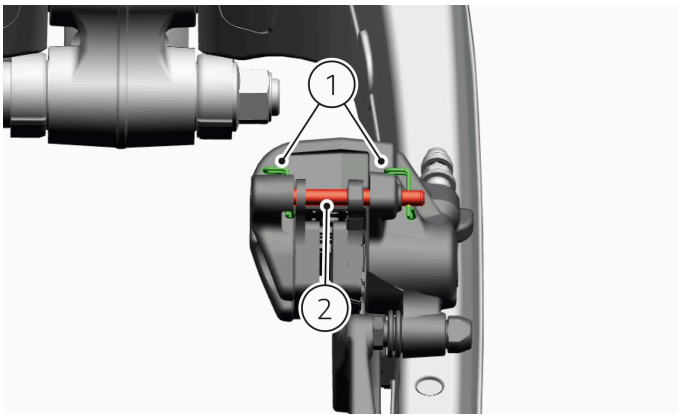


Abb. 220

Die Bremsbeläge (3) gemeinsam mit dem elastischen Plättchen (4) entfernen.
Auf der rechten Seite befinden sich das Zwischenplättchen (5) und das äußere Plättchen (6), die bei der erneuten Montage in der gleichen Position angebracht werden müssen.

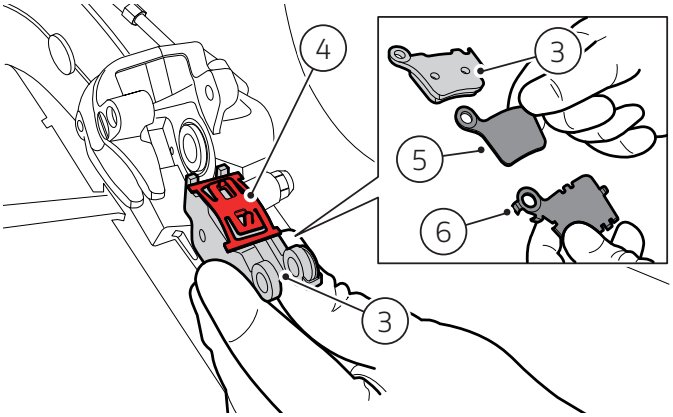


Abb. 221

Montage der hinteren Bremsbeläge

Das Zwischenplättchen (5) und das äußere Plättchen (6) an der rechten Seite des Bremsbelags, in der gleichen Position wie vor dem Entfernen, positionieren.
Die hinteren Bremsbeläge (3) mit dem darüber liegenden elastischen Plättchen (4) in der Position, die sie vor dem Entfernen hatten, in den hinteren Bremssattel einsetzen und dabei die korrekte Positionierung in der Aussparung mit der Platte (7) überprüfen.

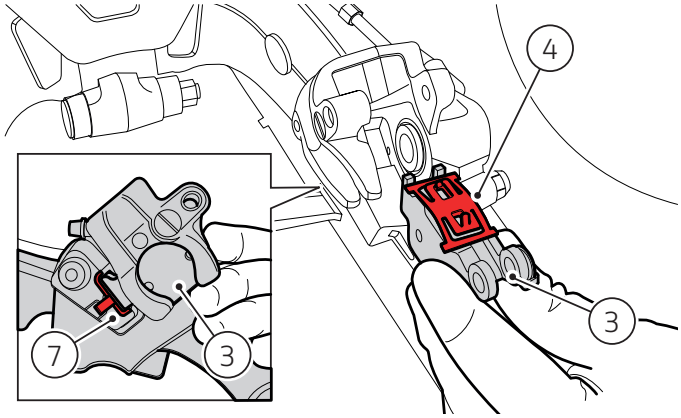


Abb. 222

Den Bolzen (2) wieder montieren und mit den Splinten (1) fixieren.

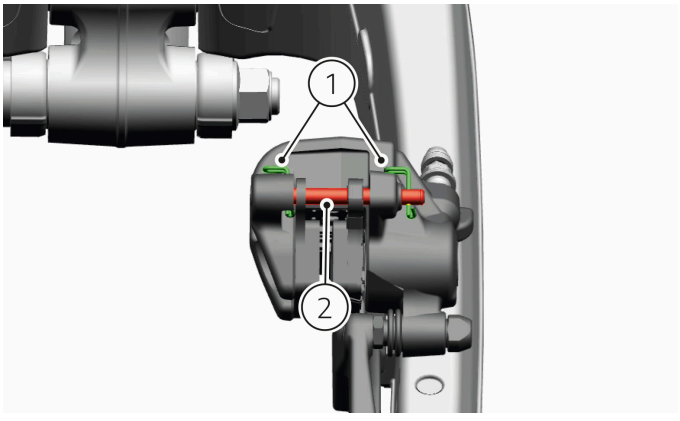


Abb. 223

Das Hinterrad erneut den Beschreibungen im Kapitel „Abnahme und Montage des Hinterrads" gemäß montieren.

Abnahme und Montage des Vorderrads

Achtung

Das Fahrzeug auf einem stabilen Halter anordnen und es mit einer geeigneten Ausrüstung abstützen, um zu verhindern, dass das Fahrzeug aus dem Gleichgewicht kommt und umkippt.

Ausbau

Das Fahrzeug ist so zu positionieren, dass das Hinterrad keinen Bodenkontakt hat.
Die Befestigungsmutter (1) der Vorderradachse entfernen.

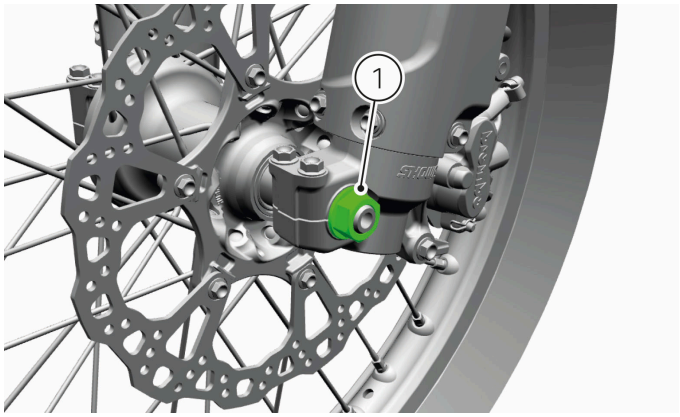


Abb. 224

Die Schrauben (2) an den beiden Gabelfüßen lockern.

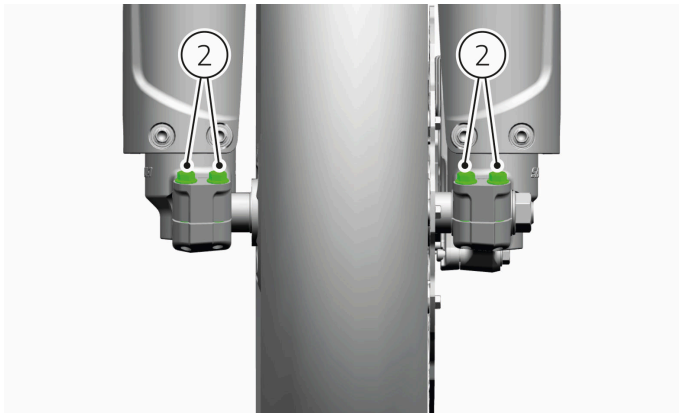


Abb. 225

Die Vorderradachse (3) von rechts entfernen, dann das Vorderrad abnehmen.

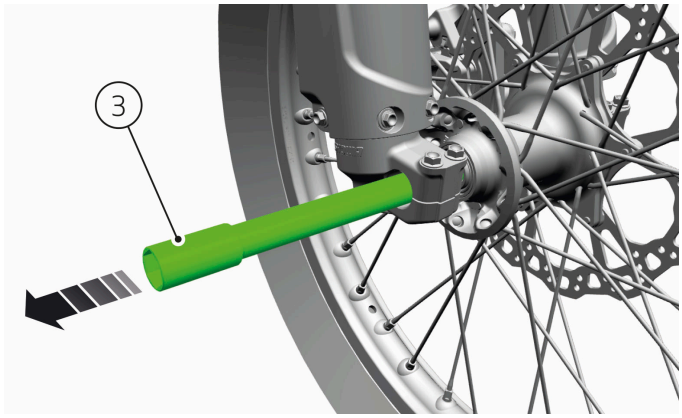


Abb. 226

Nach der Abnahme des Rads das Distanzstück (4) an der linken Seite entfernen. Bei der erneuten Montage muss der Bund des Distanzstücks (4) zur Radseite zeigend angeordnet werden.

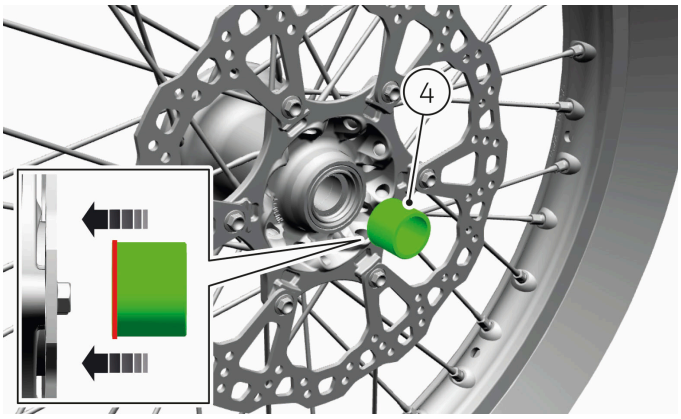


Abb. 227

Montage

Das Distanzstück (4) wieder in seinen Sitz an der Vorderradnabe anordnen und dabei das Distanzstück (4) mit dem Bund zur Radseite hin anordnen.
Das Vorderrad wieder in seinen Sitz an der Vorderradgabel positionieren und die vordere Bremsscheibe im Bremssattel zentrieren.

Wichtig

Vor den erneuten Einfügen das Fett GADUS S2 V220 AD 2 unter dem Kopf und auf den Schaft der Vorderradachse auftragen

Die Vorderradachse (3) von der rechten Seite her wieder bis auf Anschlag einfügen.

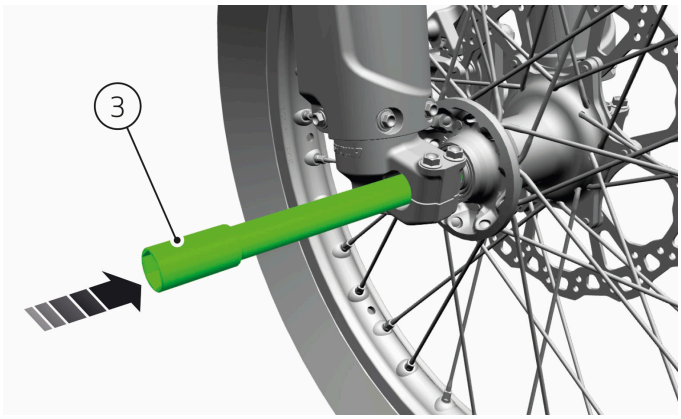


Abb. 228

Die Befestigungsmutter (1) an der Vorderradachse anordnen und mit einem Anzugsmoment von 80 Nm ± 5 % anziehen.

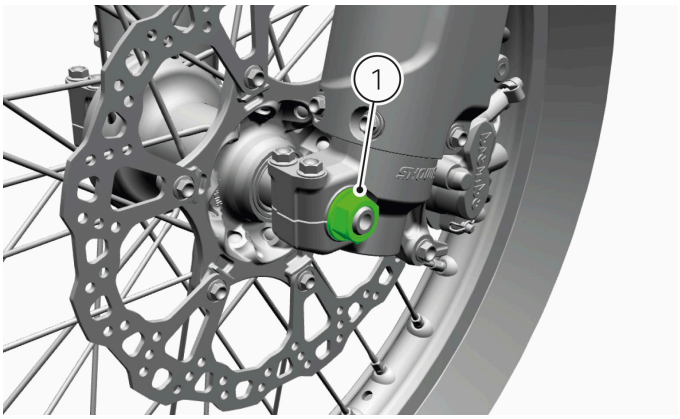


Abb. 229

Wichtig
Vor dem Anzug der Schrauben an den Gabelfüßen, das Rad auf den Boden bringen und mehrmals den Lenker kräftig nach unten drücken, um zu kontrollieren, ob die Gabel gut ein- und ausfedert.

Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auf die Schrauben (2) auftragen.
Die Schrauben (2) über Kreuz mit einem Anzugsmoment von 17 Nm ± 5 % an den Gabelfüßen anziehen.

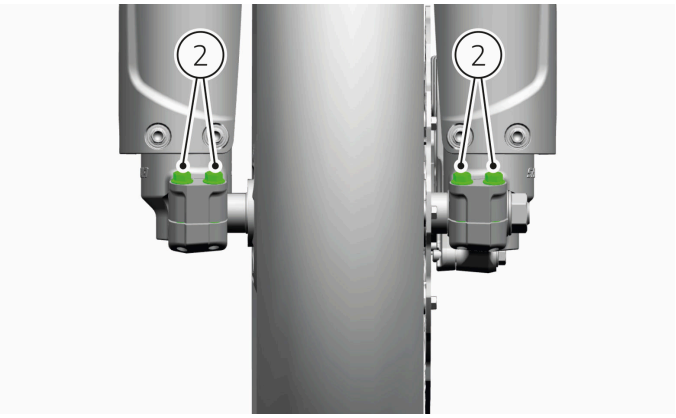


Abb. 230

Abnahme und Montage des Hinterrads

Achtung
Das Fahrzeug auf einem stabilen Halter anordnen und es mit einer geeigneten Ausrüstung abstützen, um zu verhindern, dass das Fahrzeug aus dem Gleichgewicht kommt und umkippt.

Ausbau

Das Fahrzeug ist so zu positionieren, dass das Hinterrad keinen Bodenkontakt hat.
Die Radachsenmutter (1) und den Cursor (2) des Kettenspanners entfernen.

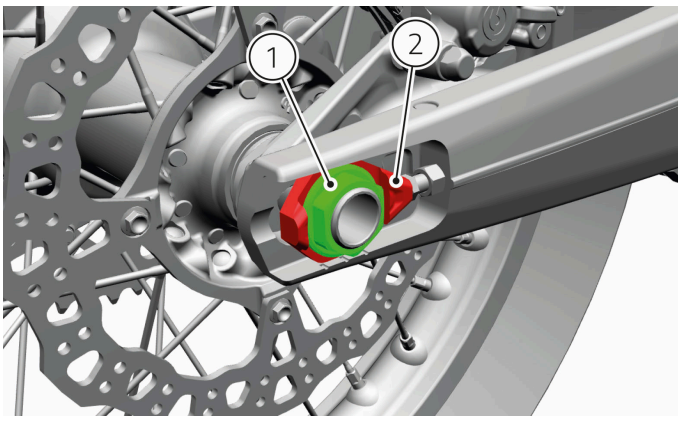


Abb. 231

Die Hinterradachse (3) von der linken Seite her entfernen, dabei das Hinterrad abstützen, dann das Hinterrad näher an das Motorrad drücken, um die Endantriebskette (4) vom Kettenblatt abziehen zu können.
Das Hinterrad abnehmen.

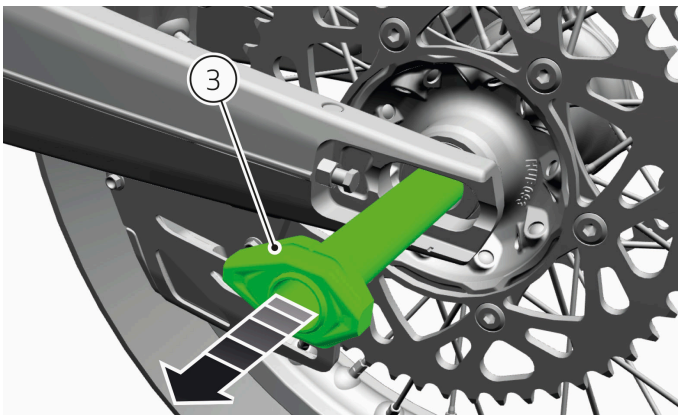


Abb. 232

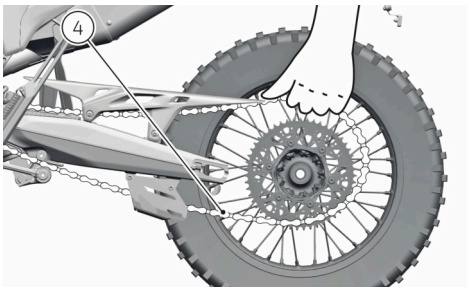


Abb. 233

Die Distanzstücke (A) von der Hinterradnabe entfernen.

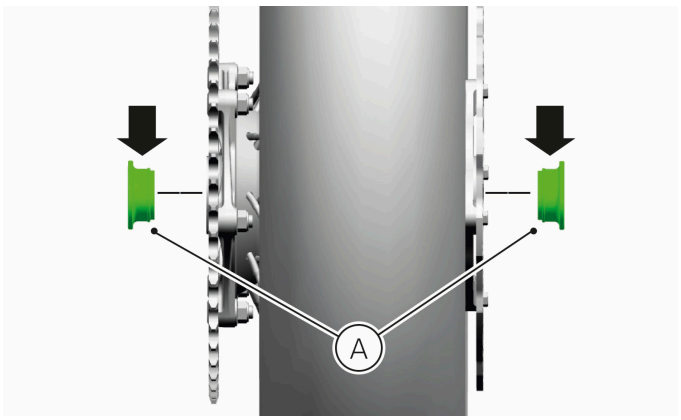


Abb. 234

Montage

Die Distanzstücke (A) wieder an der Hinterradnabe anordnen.
Das Hinterrad wieder in seinem Sitz an der Hinterradschwinge anordnen, dabei die hintere Bremsscheibe im Bremssattel zentrieren, dann das Hinterrad zum Motorrad hin drücken, um die Endantriebskette (4) auf das Kettenblatt aufziehen zu können.

Wichtig
Vor den erneuten Einfügen das Fett GADUS S2 V220 AD 2 unter dem Kopf und auf den Schaft der Hinterradachse auftragen

Wichtig
Die Radachse und das Distanzstück des Kettenspanners können je nach Kettenlänge, den verwendeten Übersetzungen und dem Verschleißzustand des Endantriebs in beide Positionen gedreht werden, sofern die vorgesehene Kettenspannung eingehalten wird.

Die Hinterradachse (3) von der linken Seite her wieder bis auf Anschlag einfügen.

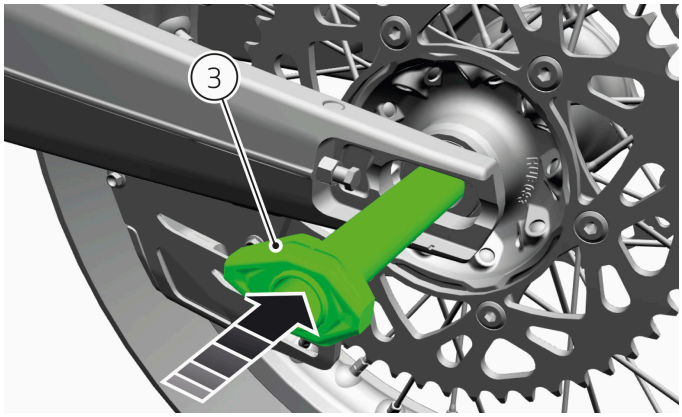


Abb. 235

Das Distanzstück (2) des Kettenspanners und die Radachsmutter (1) des Hinterrads wieder an der rechten Seite auf der Hinterradachse (3) anordnen.
Die Kettenspannung wie im Kapitel „Kontrolle der Kettenspannung“ beschrieben kontrollieren und ggf. einstellen.
Die Mutter (1) mit einem Anzugsmoment von 120 Nm ± 5 % anziehen.

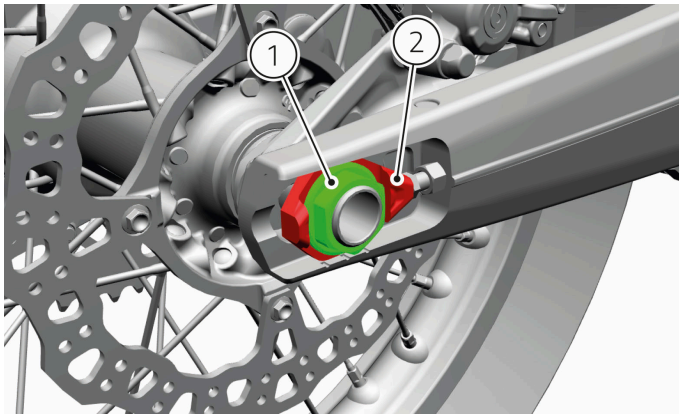


Abb. 236

Kontrollieren der Räder

Achtung

Die Spannung der Speichen regelmäßig kontrollieren, insbesondere nach den ersten Fahrten mit einem neuen Rad oder nach starken Aufsetzen.

Achtung

Vermeiden, die Speichen zu stark anzuziehen, da dies zu Schäden an der Felge oder Nabe führen könnte.

Hinweise

Einen Drehmomentschlüssel für Speichen verwenden, um eine präzise und gleichmäßige Spannung zu erhalten.

Kontrollieren der Drahtspeichenspannung

Wird mit der Klinge eines Schraubendrehers kurz auf jede Drahtspeiche geschlagen, sollte dabei ein klarer Klang zu hören sein.
Die Klangfrequenz hängt von der Länge und dem Durchmesser der Drahtspeichen ab.

Wenn bei gleich langen und gleich dicken Drahtspeichen unterschiedliche Geräusche zu hören sind, bedeutet dies, dass die Drahtspeichen nicht gleichmäßig gespannt sind.



Abb. 237

Sollte die Speichenspannung nicht gleichmäßig sein, korrigieren und das Anzugsmoment der Drahtspeichen kontrollieren:

Komponente	Voranzug	Anzug
Speichennippel am Vorderrad	3 Nm	5 Nm
Speichennippel am Hinterrad	3 Nm	5 Nm

Kontrollieren der Felgenfluchtung

Mit einer Messuhr oder einem festen Taster einer Anzeige, die/der dazu neben der Felge positioniert wird, eventuelle Abweichungen erfassen.
Das Rad langsam drehen und dabei den Abstand zwischen der Felge und dem Taster der Messuhr beobachten. Die Punkte markieren, an denen sich die Felge dem Taster nähert oder von ihm entfernt, denn dies ist ein Hinweis auf einen Seiten- oder Höhenschlag.



Abb. 238

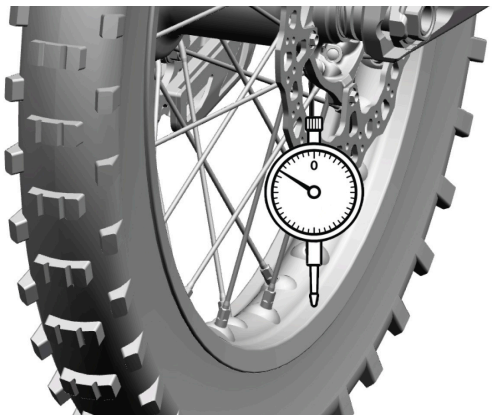


Abb. 239

Anpassen der Felgenfluchtung

Wenn bei der Kontrolle ein Felgenschlag festgestellt wird, sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden und die Felge richtig ausrichten lassen.

Reifenkontrolle

Achtung
Ausschließlich Reifen montieren, die von Ducati zugelassen sind und/oder empfohlen werden.

Achtung
Den Reifen- oder Luftkammerwechsel von einem/einer Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt vornehmen lassen.

Das Motorrad auf einen mittleren Ständer stellen und die Räder vom Boden abheben.
Beide Reifen auf Schnitte, Löcher, Einschlüsse von Gegenständen und andere Schäden kontrollieren.
Liegen eine oder mehrere dieser Beschädigungen vor, den beschädigten Reifen ersetzen.

Den Reifendruck im kalten Zustand überprüfen und gemäß der nachstehenden Tabelle anpassen:

Reifendruck im Vorderrad (Straßeneinsatz)	2,0 bar (1,8 bar MIN - 2,2 bar MAX)
Reifendruck im Hinterreifen (Straßeneinsatz)	2,0 bar (1,8 bar MIN - 2,2 bar MAX)
Reifendruck im Vorderreifen (Racing- und Off-Road-Einsatz)	1,0 bar (0,8 bar MIN - 1,2 bar MAX)
Reifendruck im Hinterreifen (Racing- und Off-Road-Einsatz)	1,0 bar (0,8 bar MIN - 1,2 bar MAX)

Damit der Reifen und die Luftkammer richtig auf der Felge sitzen, ist es wichtig, anhand einer Kontrolle der Mutter (A) den Reifenhalter zu überprüfen und diese im Bedarfsfall vor der Nutzung des Fahrzeugs festzuspannen.
Dieser Reifenhalter verhindert, dass der Reifen und die Luftkammer von der Felge abgleiten und beugt somit einer Beschädigung des Ventilschafts vor.
Resultiert der Ventilschaft der Luftkammer als schief, die Mutter (A) des Reifenhalters lockern, die Position des Reifens korrigieren, bis der Ventilschaft wieder ordnungsgemäß ausgerichtet ist, dann die Mutter (A) wieder anziehen.
Eine Beschädigung des Ventilschafts kann zum Entweichen der Luft führen, was den Ersatz der Luftkammer erforderlich macht.

Die Mutter des Reifenhalters (A) muss mit einem Anzugsmoment von 12 Nm ± 10 % angezogen werden.

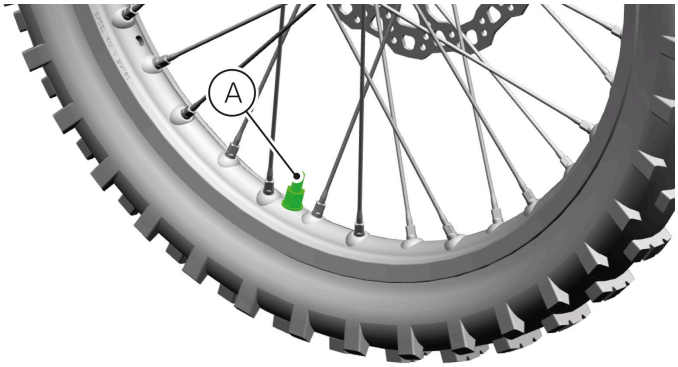


Abb. 240

Überprüfen, dass die Mutter (B) am Ventil der Luftkammer nicht an der Felge auf Anschlag liegt, sondern in Richtung Ventilkappe positioniert ist, um zu verhindern, dass das Ventil bei einem Reifenschlupf abreißt.

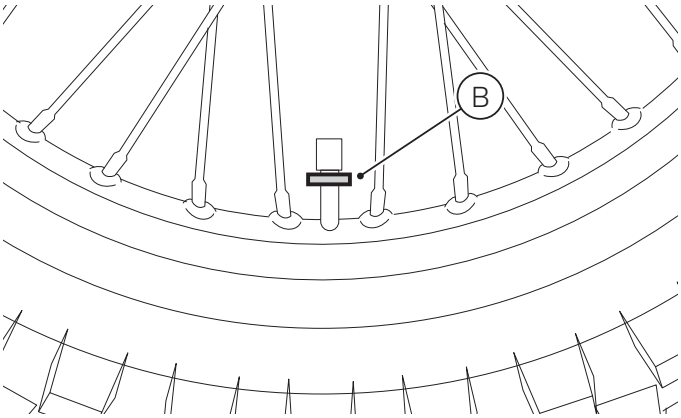


Abb. 241

Abnahme und Montage der Umschaltereinheiten

Abnahme der linken und rechten Umschaltereinheit

Die vordere Startnummerntafel der Beschreibung im Kapitel „Vordere Startnummerntafel" gemäß entfernen.

Die Verbinder (A) und (B) der linken Umschaltereinheit und den Verbinder (C) der rechten Umschaltereinheit von der Fahrzeugverkabelung im vorderen Bereich trennen.

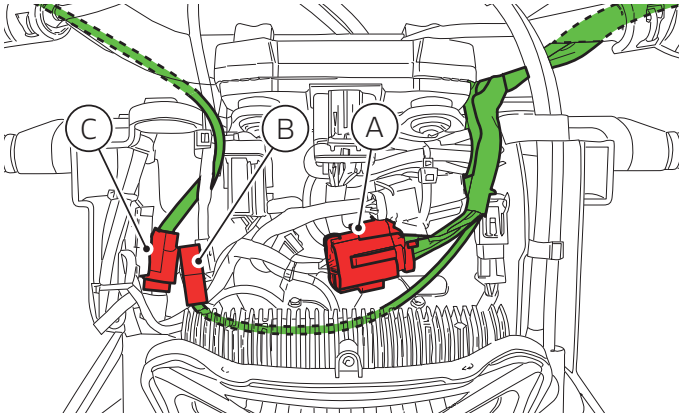


Abb. 242

Die Kabelbinder (1) entfernen, die die Verkabelung der linken und rechten Umschaltereinheit am Lenker in Position halten.

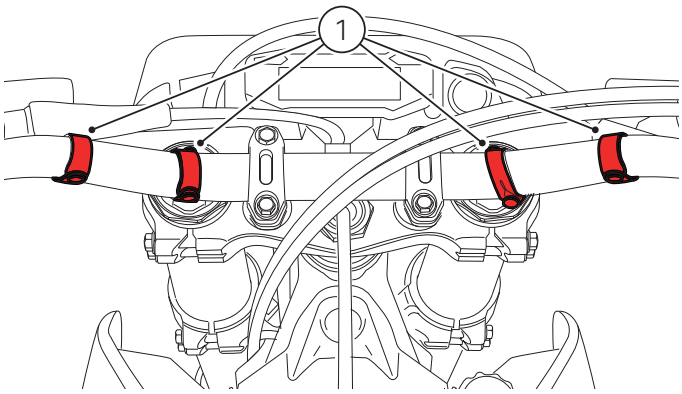


Abb. 243

Die Befestigungsschraube (2) der linken Umschaltereinheit (3) lösen.

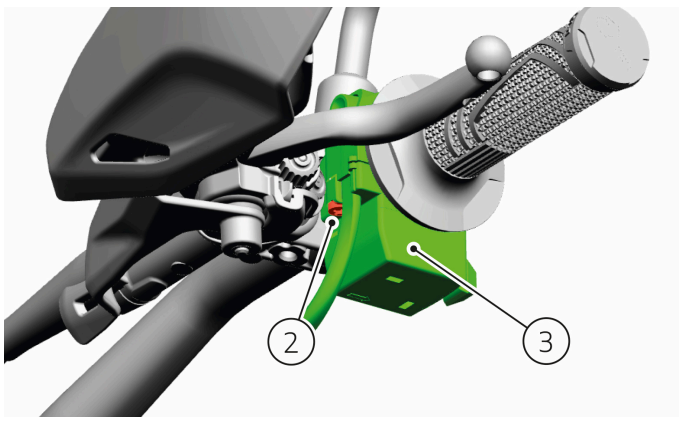


Abb. 244

Den oberen Teil (3A) und den unteren Teil (3B) der linken Umschaltereinheit trennen.
Die linke Umschaltereinheit (3) gemeinsam mit der zuvor getrennten Verkabelung vom Lenker entfernen.

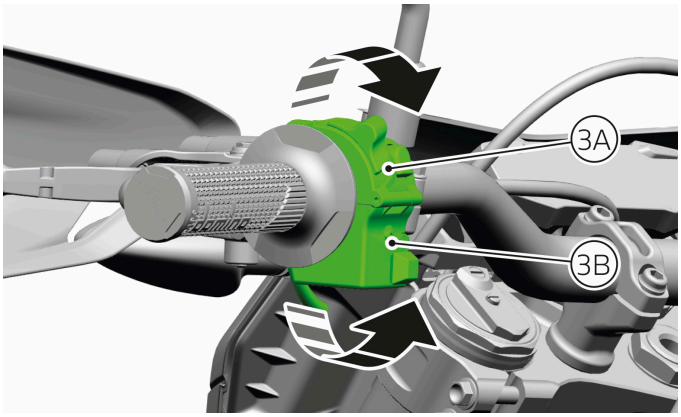


Abb. 245

Die Befestigungsschrauben (4) der rechten Umschaltereinheit (5) lösen.
Den oberen Teil (5A) und den unteren Teil (5B) der rechten Umschaltereinheit trennen und dabei darauf achten, dass die interne Verkabelung zwischen den beiden Teilen nicht beschädigt wird.
Die rechte Umschaltereinheit (5) gemeinsam mit der zuvor getrennten Verkabelung vom Lenker entfernen.

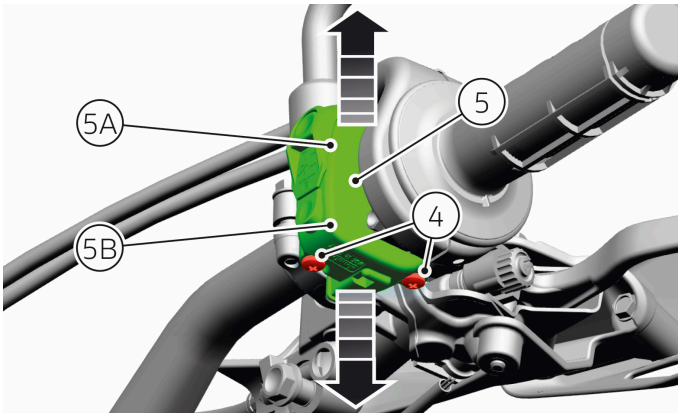


Abb. 246

Montage der linken und rechten Umschaltereinheit

Den oberen Teil (3A) und den unteren Teil (3B) der linken Umschaltereinheit (3) wieder anordnen.

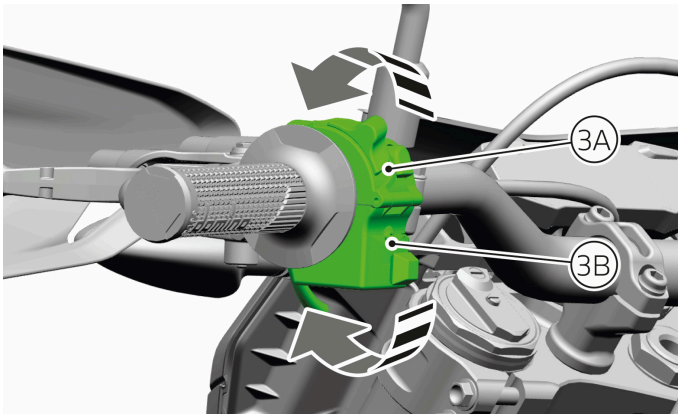


Abb. 247

Die Schraube (2) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von 2 Nm ± 10 % anziehen.

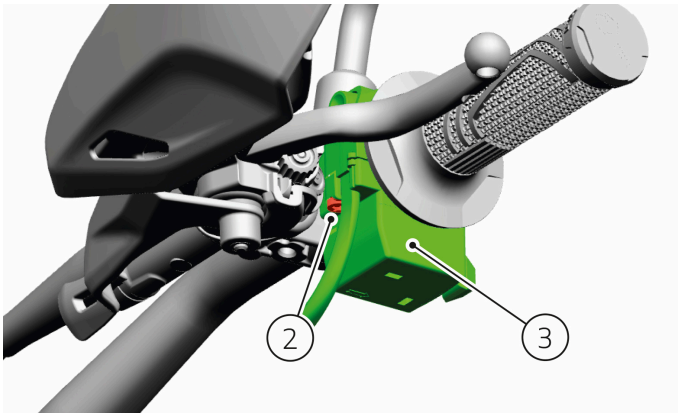


Abb. 248

Den oberen Teil (5A) und den unteren Teil (5B) der rechten Umschaltereinheit (5) wieder anordnen.

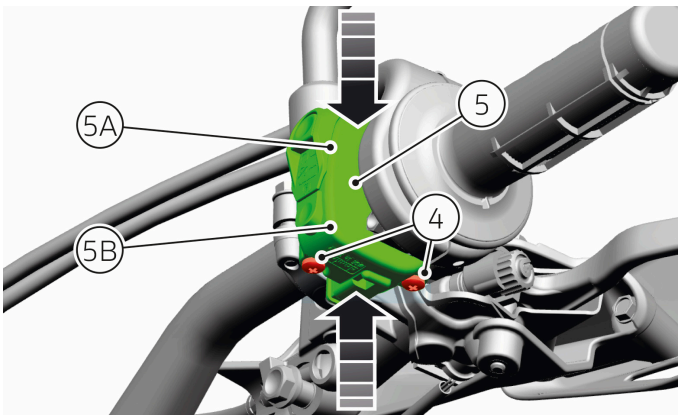


Abb. 249

Die Schrauben (4) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von 2 Nm ± 10 % anziehen.

Die Verkabelungen der linken und rechten Umschaltereinheit wieder im vorderen Bereich verlegen. Die Verbinder (A) und (B) der linken Umschaltereinheit und den Verbinder (C) der rechten Umschaltereinheit wieder an der Fahrzeugverkabelung anschließen.

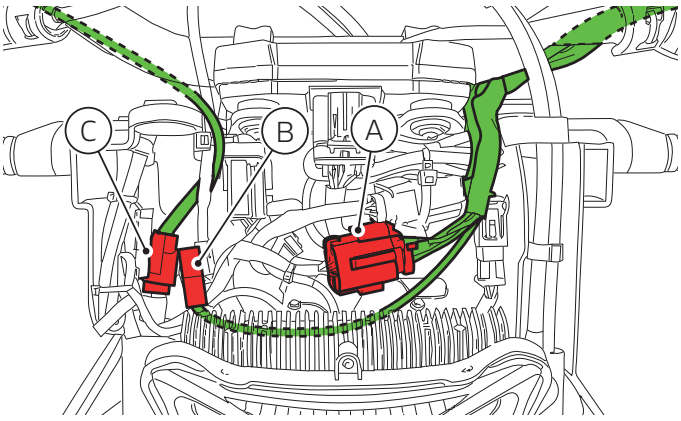


Abb. 250

Die Kabelbinder (1) am Lenker montieren, dazu die Verkabelung der linken und rechten Umschaltereinheit am Lenker fixieren.

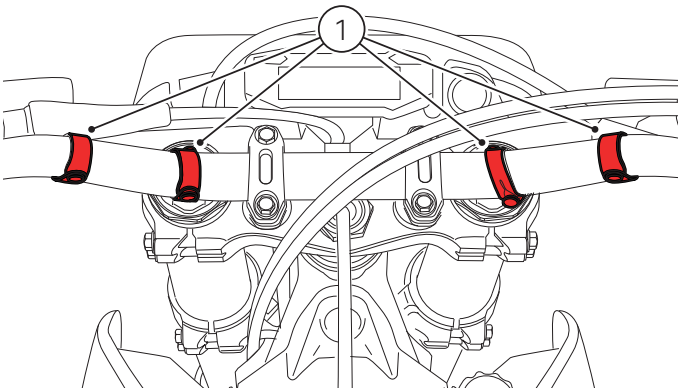


Abb. 251

Achtung
Nach erfolgter Montage der Umschaltereinheiten ist zu überprüfen, dass es beim Betätigen des Bremshebels der Vorderradbremse und des Kupplungshebels zu keinen Interferenzen oder Kontakten mit der linken bzw. der rechten Umschaltereinheit kommt.

Die vordere Startnummerntafel der Beschreibung im Kapitel „Vordere Startnummerntafel" gemäß entfernen.

Einstellen des Gasdrehgriffs

Das am Gasdrehgriff (A) vorhandene Spiel kontrollieren= 3÷6 mm (0.12÷0.24 in).
Entspricht es nicht diesen Wert, wie folgt vorgehen:

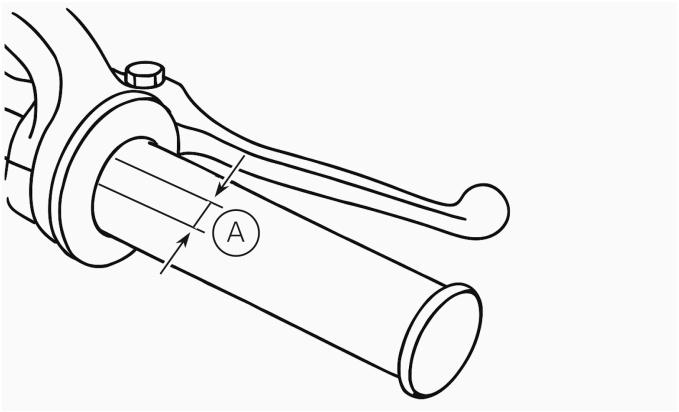


Abb. 252

Die Kontermutter (1) lockern.
Den Regler (2) so lange drehen, bis der angegebene Spielwert am Gasdrehgriff erreicht wurde.
Die Kontermutter nach erfolgter Einstellung wieder anziehen.

Achtung
Nach dem Einstellen des Spiels an der Gassteuerung den Motor anlassen und den Lenker nach rechts und links einschlagen, um sicherzustellen, dass es dabei zu keiner Änderung der Standgasdrehzahl kommt.

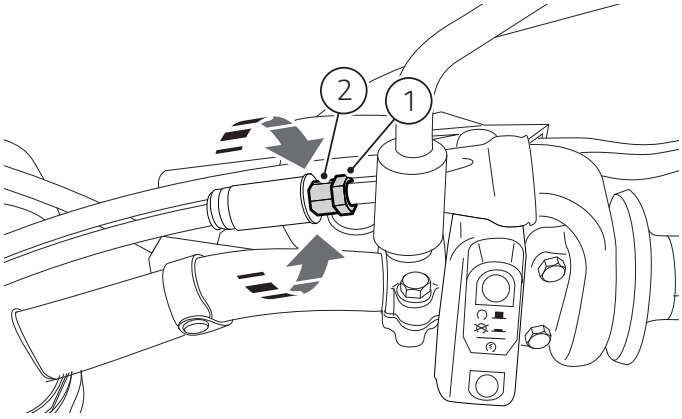


Abb. 253

Abnahme und Montage des Schaltpedals

Ausbau

Die Schraube (1) lösen, dann das Schaltpedal (2) vom Schaltmechanismus entfernen.

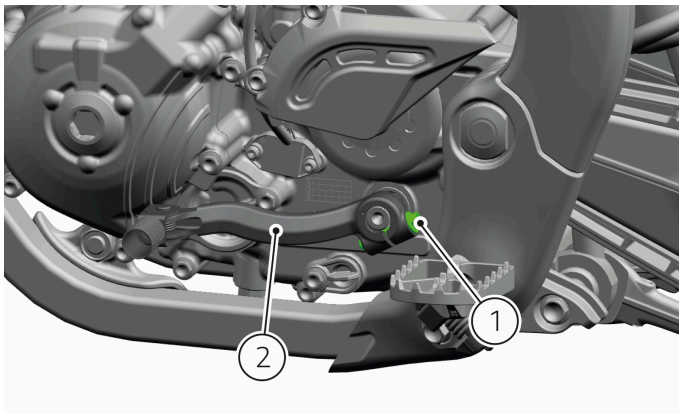


Abb. 254

Montage

Den Schalthebel (2) in die Schaltwelle einfügen und so anordnen.
Die Schraube (1) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von 10 Nm ± 10 % anziehen.

Ausbau und Montage des Bremshebels der Vorderradbremse

Ausbau

Die Befestigungsschelle (1) des Handschutzes (2) durchschneiden. Diesen Arbeitsschritt nur durchführen, wenn auch den Handschutz (2) vom Lenker entfernt werden soll, denn der Hebel kann auch entfernt werden, ohne die Befestigungsschelle (1) zu öffnen.

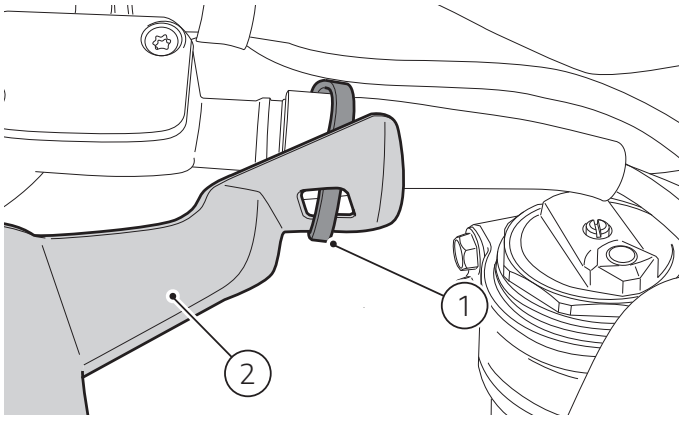


Abb. 255

Den Bolzen (3) entfernen und so den Handschutz (2) und den vorderen Bremshebel (4) lösen.

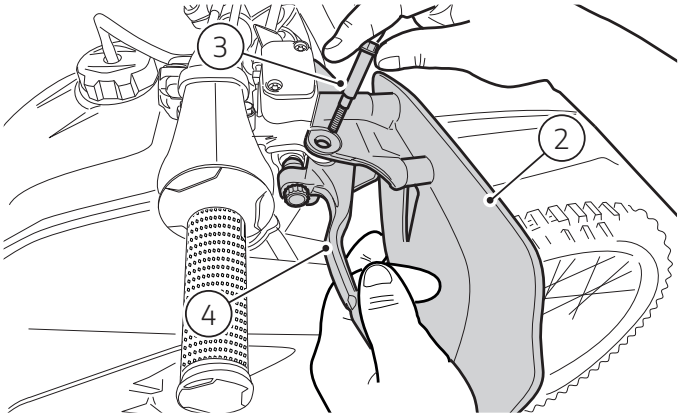


Abb. 256

Den Bremshebel (4) entfernen, dabei auf den Bremslichtschalter (5) achten.

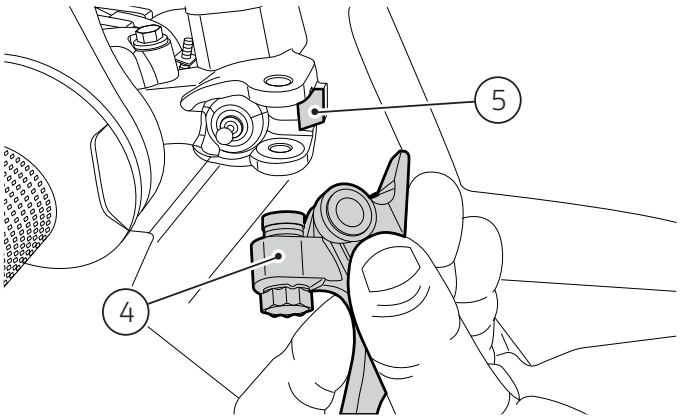


Abb. 257

Montage

Den Bremshebel (4) annähern , dabei auf den Bremslichtschalter (5) achten.

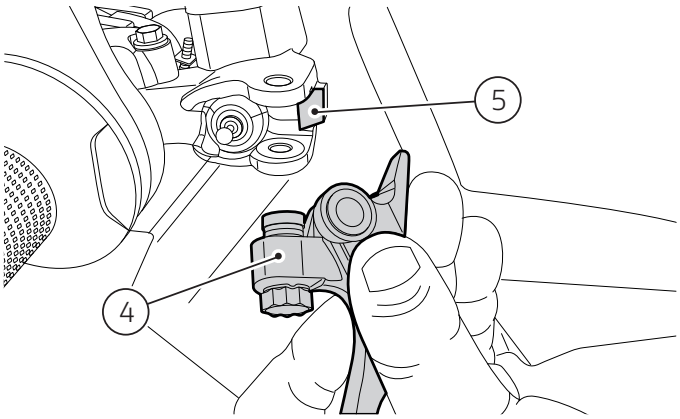


Abb. 258

Den Handschutz (2) annähern und ihn gemeinsam mit dem vorderen Bremshebel (4) mit dem Bolzen (3) befestigen.
Den Bolzen (3) mit einem Anzugsmoment von 5 Nm ± 10 % anziehen.

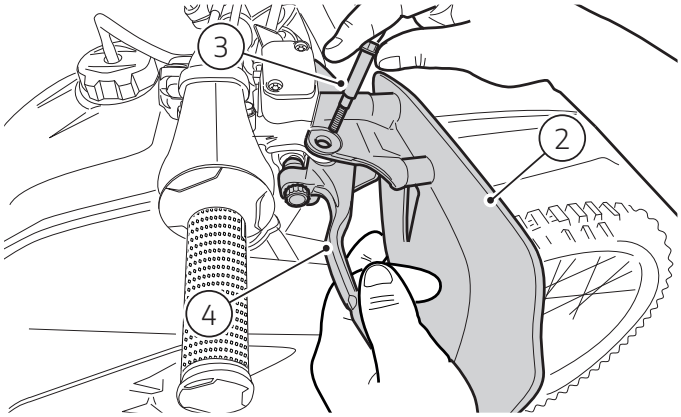


Abb. 259

Sollte der Handschutz (2) vom Lenker entfernt worden sein, diesen Handschutz (2) mit einer neuen Schelle (1) am angegebenen Punkt fixieren.

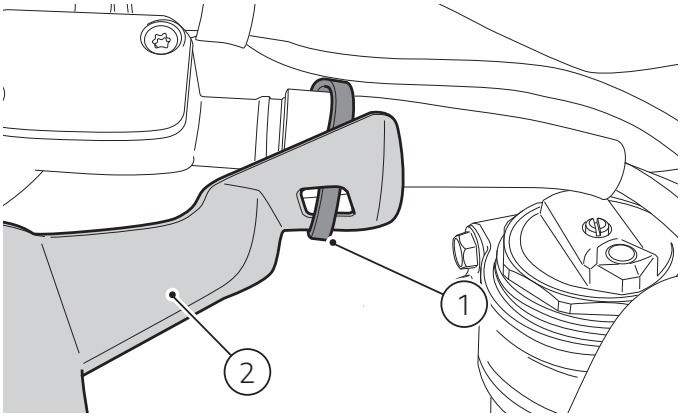


Abb. 260

Ausbau und Montage des Kupplungshebels

Ausbau

Die Befestigungsschelle (1) des Handschutzes (2) durchschneiden. Diesen Arbeitsschritt nur durchführen, wenn auch den Handschutz (2) vom Lenker entfernt werden soll, denn der Hebel kann auch entfernt werden, ohne die Befestigungsschelle (1) zu öffnen.

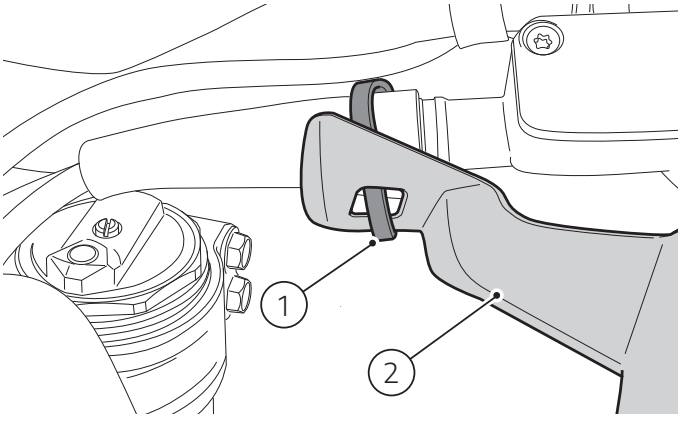


Abb. 261

Die Schraube (3) lösen und entfernen und so den Handschutz (2) und den Kupplungshebel (4) freigeben.

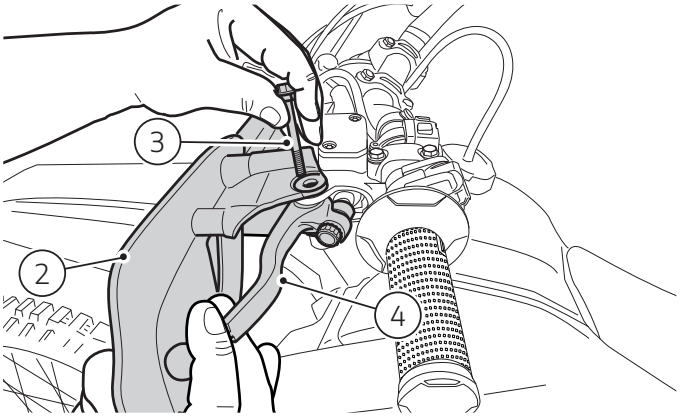


Abb. 262

Den Kupplungshebel (4) entfernen, dabei auf die Feder (5) achten.

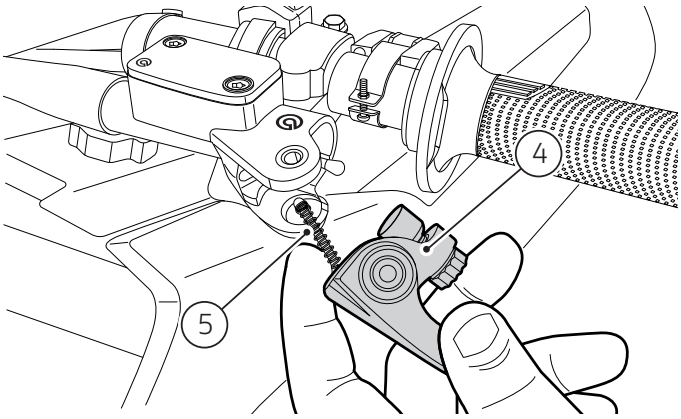


Abb. 263

Montage

Den Kupplungshebel (4) an den Lenker bringen und dabei die Feder (5) in die vom Pfeil angegebene Bohrung einfügen.

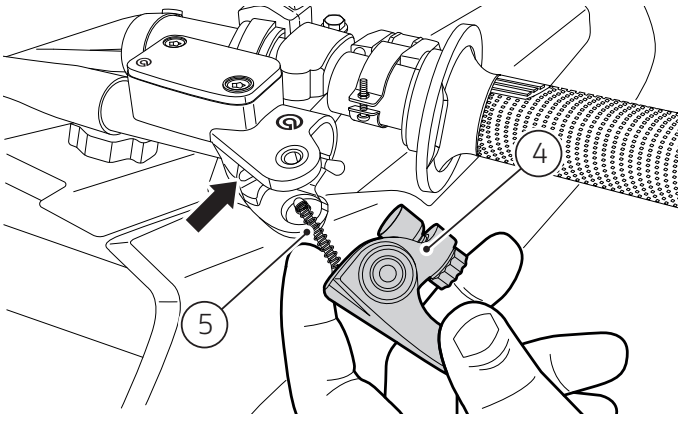


Abb. 264

Den Handschutz (2) annähern und gemeinsam mit den Kupplungshebel (4) mit der Schraube (3) befestigen. Die Schraube (3) mit einem Anzugsmoment von 5 Nm ± 10 % anziehen.

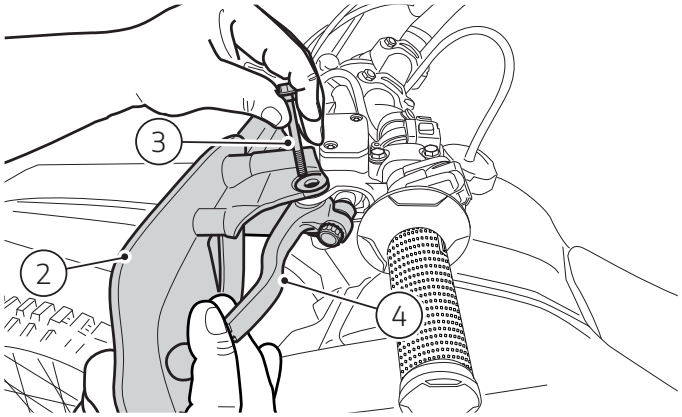


Abb. 265

Sollte der Handschutz (2) vom Lenker entfernt worden sein, diesen Handschutz (2) mit einer neuen Schelle (1) am angegebenen Punkt fixieren.

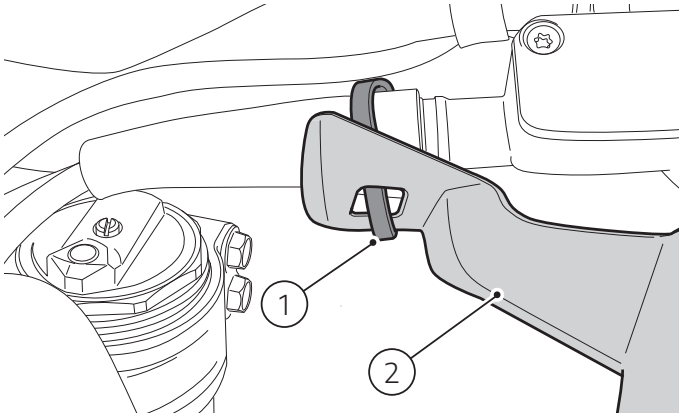


Abb. 266

Abnahme und Montage des Hinterradbremspedals

Abnahme

Die Schraube (1) der Befestigung des Bremspedals (2) am Bremszylinder (3) lösen.

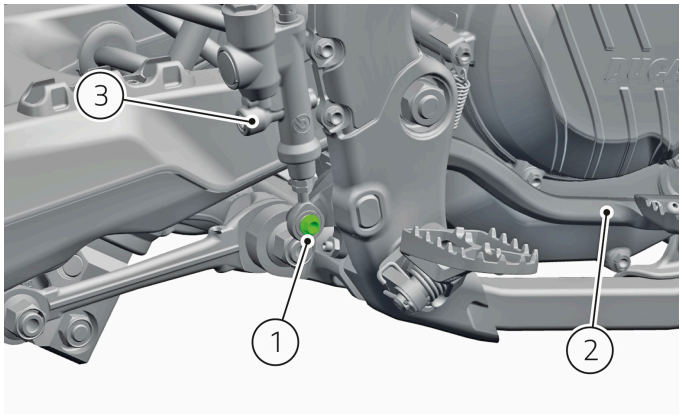


Abb. 267

Die Mutter (4) lösen, dann den Befestigungsbolzen (5) entfernen.

Wichtig

Diese Komponente hat ein Linksgewinde. Beim Installieren gegen den Uhrzeigersinn drehen und für das Entfernen im Uhrzeigersinn drehen. Sicherstellen, dass diese Angabe beachtet wird, damit weder die Komponente selbst noch das Befestigungssystem beschädigt wird.

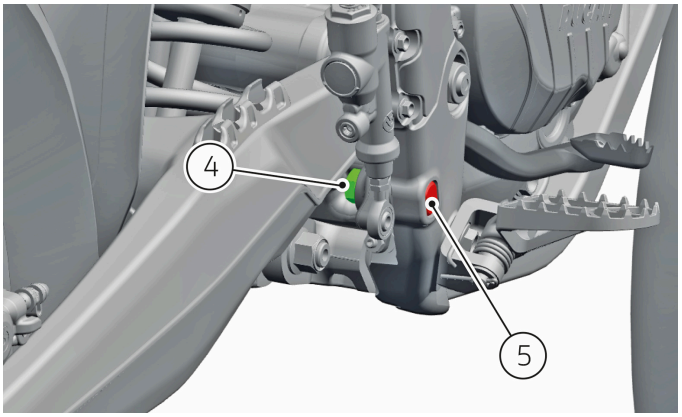


Abb. 268

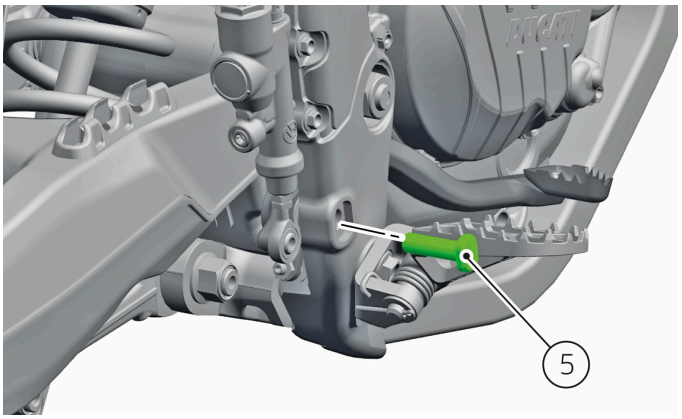


Abb. 269

Das Bremspedal (2) entfernen.

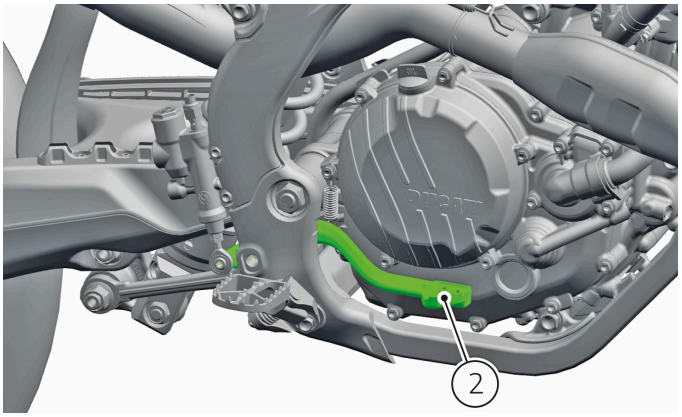


Abb. 270

Montage

Den Hebel (2) der Hinterradbremse anordnen.

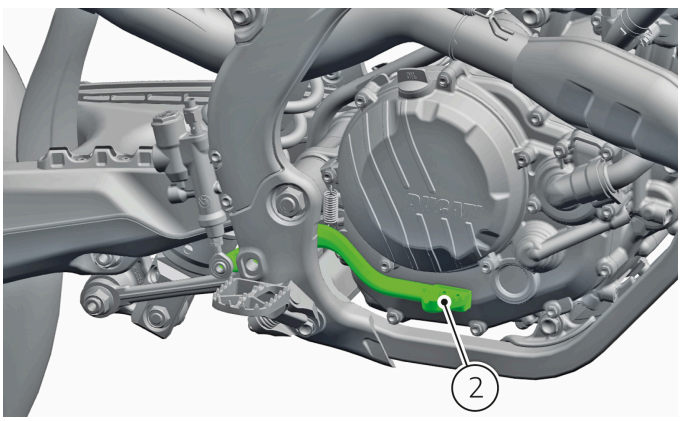


Abb. 271

Den Bolzen (5) einsetzen und an der gegenüberliegenden Seite die Mutter (4) ansetzen. LOCTITE ®243 ™ auf das Gewinde der Mutter (4) auftragen.

Die Mutter (4) mit einem Anzugsmoment von 36 Nm ± 10 % anziehen.

Wichtig
Diese Komponente hat ein Linksgewinde. Beim Installieren gegen den Uhrzeigersinn drehen und für das Entfernen im Uhrzeigersinn drehen. Sicherstellen, dass diese Angabe beachtet wird, damit weder die Komponente selbst noch das Befestigungssystem beschädigt wird.

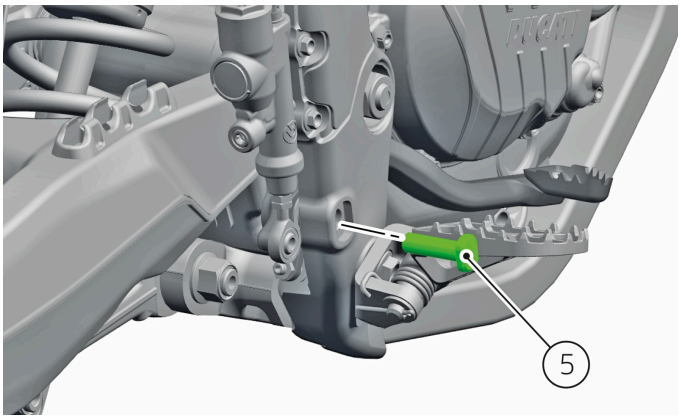


Abb. 272

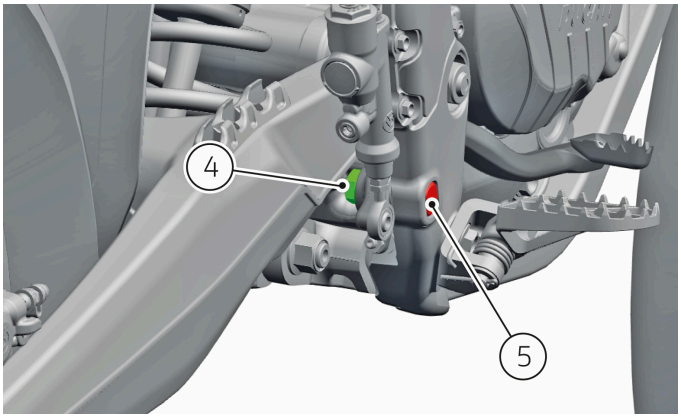


Abb. 273

LOCTITE ®243 ™ auf das Gewinde der Schraube (1) auftragen.
Die Schraube (1) der Befestigung des Bremshebels (2) am Bremszylinder (1) mit einem Anzugsmoment von 10 Nm ± 10 % anziehen.

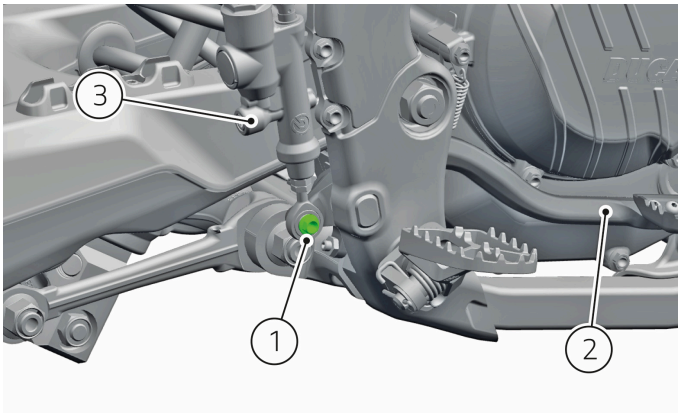


Abb. 274

Einstellen des Leerhubs des Hinterradbremspedals

Achtung
Ein falscher Leerhub kann zur Überhitzung der Bremsanlage, zu Schäden an dieser und zu Sicherheitsproblemen führen. Überprüfen Sie stets, ob der Leerhub den vorgeschriebenen Werten entspricht.

Kontrolle und Einstellen des Leerhubs.

Die Feder (1) entfernen, damit sich das Pedal über seinen Leerhub frei bewegen lässt. Der Leerhub (X) muss dem Maß von 9 mm (0.35 in) entsprechen.

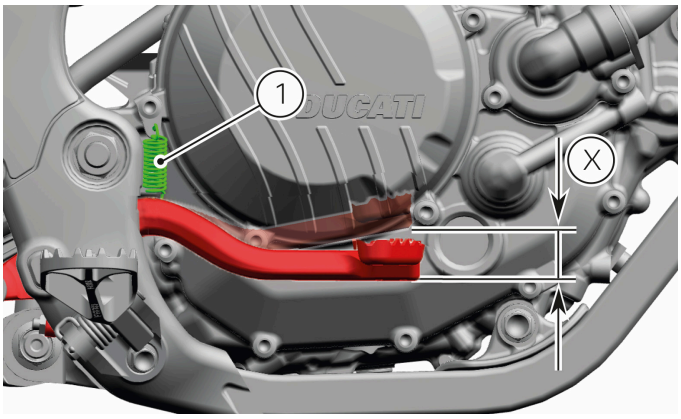


Abb. 275

Sollte er davon abweichen, die Kontermutter (2) lockern, dann den Hubweg durch Betätigen der Mutter (3) einstellen.
Nach dem Einstellen erneut messen und, wenn das korrekte Maß gegeben ist, die Kontermutter (2) mit einem Anzugsmoment von 10 Nm ± 10 % anziehen und dabei die Mutter (3) kontern, damit die vorgenommene Einstellung sich beim Anziehen nicht ändert.
Die Feder (1) erneut montieren.

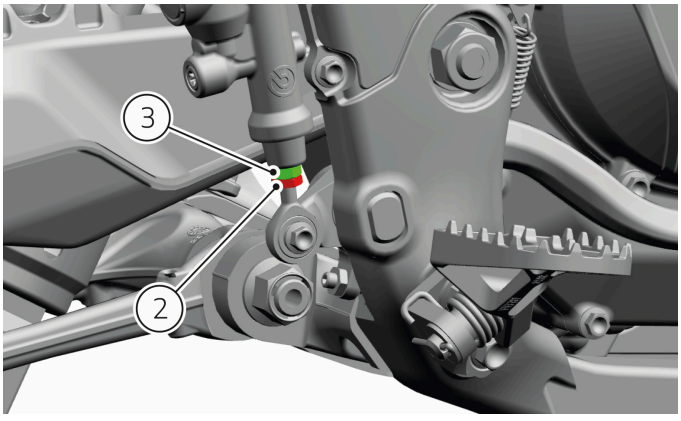


Abb. 276

Einstellen der Pedalposition

Um die Ruheposition des Bremspedals zu ändern, nach dem Lockern der Kontermutter (4), die Schraube (3) entsprechend betätigen.
Nach erfolgter Einstellung die Kontermutter (4) anziehen und dabei die Schraube (3) in Position halten.
Schließlich die unter „Kontrolle und Einstellen des Leerhubs“ angegebenen Schritte ausführen.

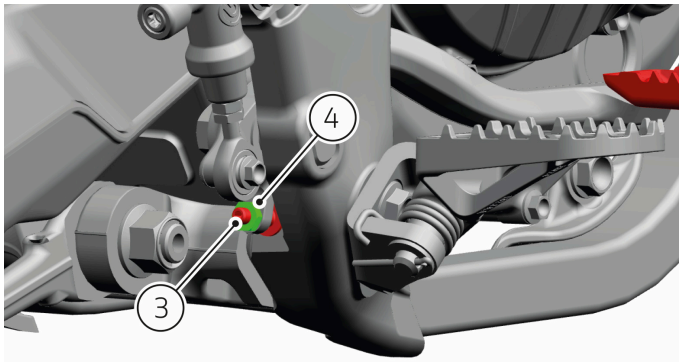


Abb. 277

Lenkung

Abnahme und Montage des Lenkers

Ausbau

Die Rückspiegel, wie im Kapitel „Rückspiegel“ beschrieben, entfernen.
Die Umschaltereinheiten, wie im Kapitel „Abnahme und Montage der Umschaltereinheiten“ beschrieben, entfernen.

Die Schrauben (1) lösen, dann die obere Klemmfaust (2) abnehmen.
Den Kupplungszylinder (3) entfernen.

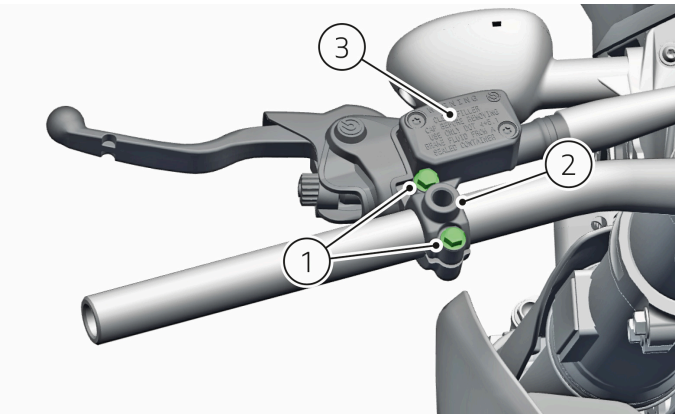


Abb. 278

Die Schrauben (4) lösen, dann die obere Klemmfaust (5) abnehmen.
Den Bremszylinder (6) entfernen.

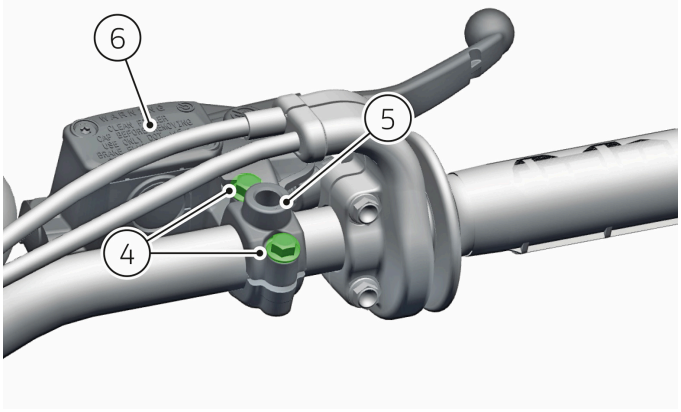


Abb. 279

Die beiden Befestigungsschrauben (7) des Gasdrehgriffs (8) lösen.
Den Gasdrehgriff (8) NICHT abziehen.

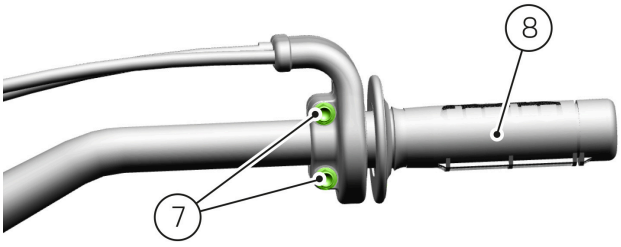


Abb. 280

Die Schrauben (9) lösen, dann den Klemmfäuste (9) entfernen.
Den Lenker (11) entfernen, dann den Gasdrehgriff (8) abziehen.

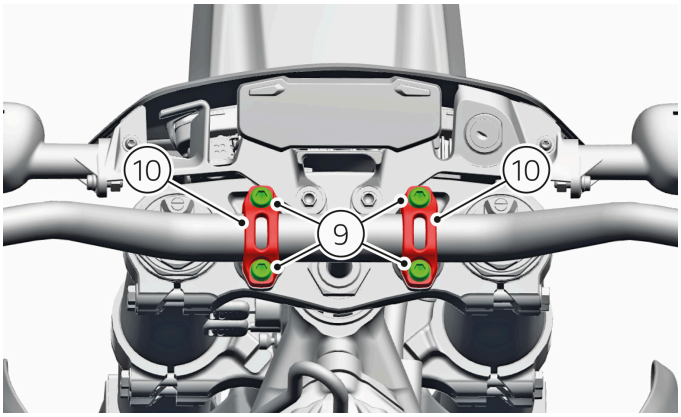


Abb. 281

Montage

Den Gasdrehgriff am Lenker anordnen.
Den Lenker (11) auf den unteren Klemmfäusten anordnen, die beiden oberen Klemmfäuste (10) anordnen, dann die Schrauben (9) ansetzen.
Die Lenkerneigung unter Bezugnahme auf die Markierungen (C) einstellen.
Die Schrauben (9) unter Einhaltung der Anzugssequenz (1-2-1) mit einem Anzugsmoment von 22 Nm ± 5 % anziehen.

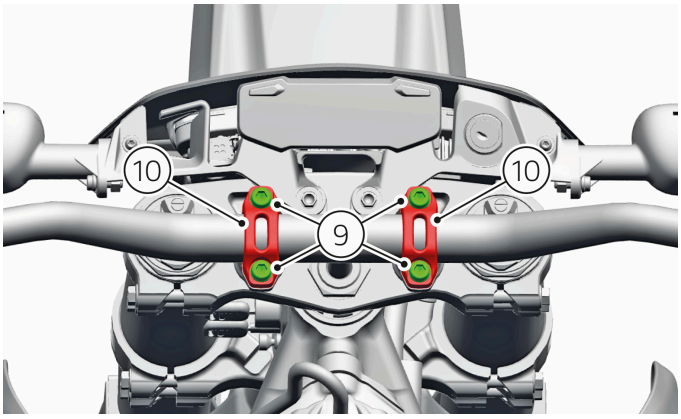


Abb. 282

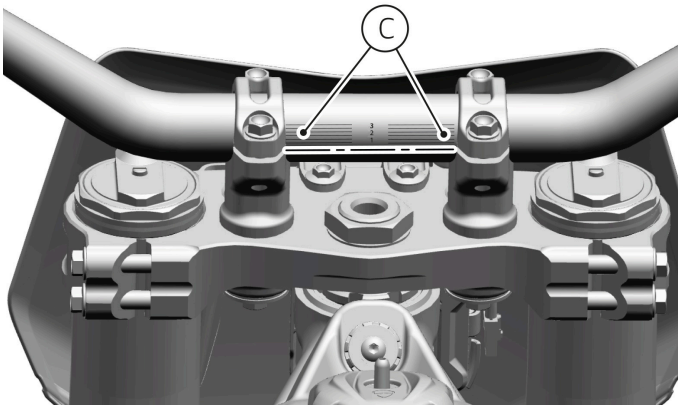


Abb. 283

Die Befestigungsschrauben (7) des Gasdrehgriffs (8) mit einem Anzugsmoment von 5 Nm ± 10 % anziehen.

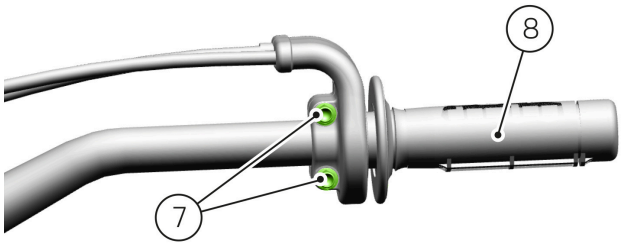


Abb. 284

Den vorderen Bremszylinder (6) am Lenker anordnen.
Die obere Klemmfaust (5) mit dem Pfeil zur Fahrzeugfront gerichtet einfügen (siehe Abbildung).
Die Schrauben (4) ansetzen, dann in der Sequenz 1 (UP)-2-1 mit einem Anzugsmoment von 10 Nm ± 10 % anziehen.

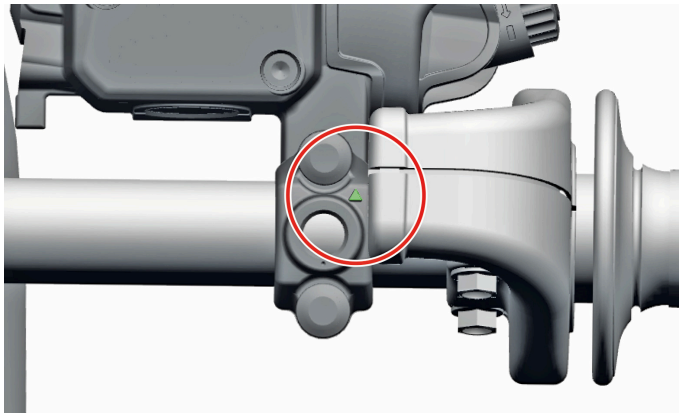


Abb. 285

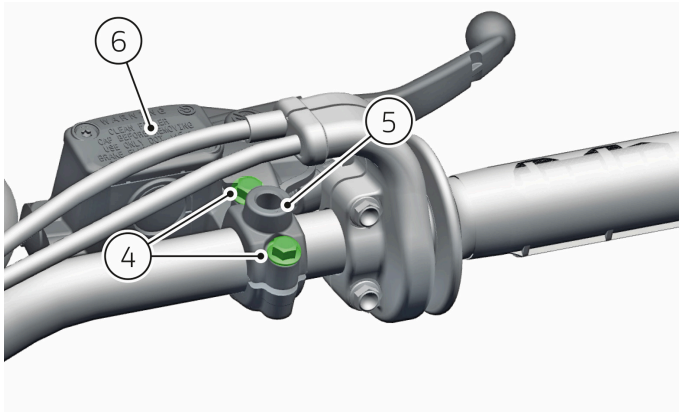


Abb. 286

Den Kupplungszylinder (3) am Lenker anordnen.
Die obere Klemmfaust (2) mit dem Pfeil zur Fahrzeugfront gerichtet einfügen (siehe Abbildung).
Die Schrauben (1) ansetzen, dann in der Sequenz 1 (UP)-2-1 mit einem Anzugsmoment von 10 Nm ± 10 % anziehen.

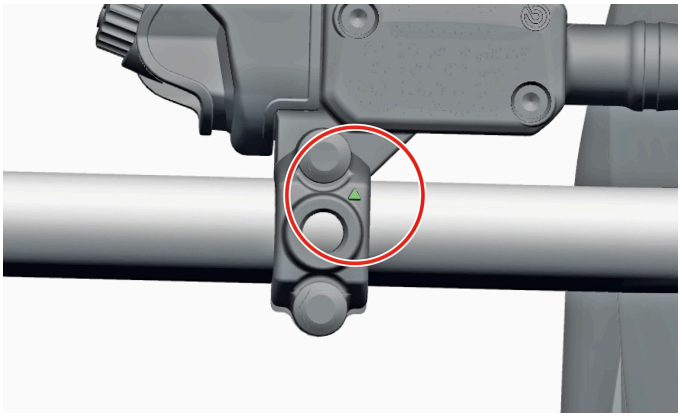


Abb. 287

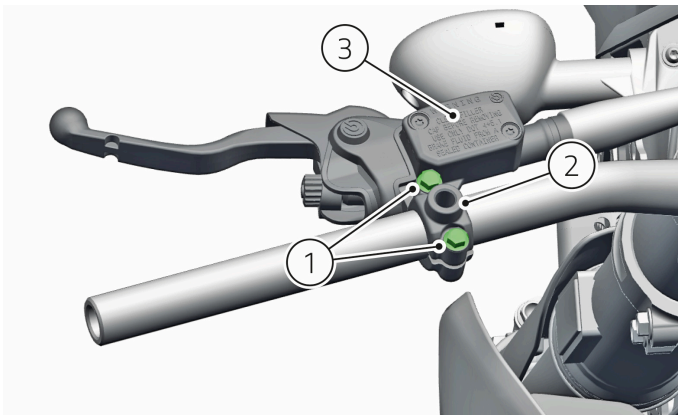


Abb. 288

Die Umschaltereinheiten und den linken Lenkergriff, wie im Kapitel „Abnahme und Montage der Umschaltereinheiten“ beschrieben, montieren.
Die Rückspiegel erneut, wie im Kapitel „Rückspiegel“ beschrieben, montieren.

Abnahme und Montage der oberen Gabelbrücke

Achtung

Das Fahrzeug auf einem stabilen Halter anordnen und es mit einer geeigneten Ausrüstung abstützen, um zu verhindern, dass das Fahrzeug aus dem Gleichgewicht kommt und umkippt.

Ausbau

Die vordere Startnummerntafel wie im Kapitel „Vordere Startnummerntafel” dargestellt entfernen.
Den Lenker, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Lenkers“ dargestellt, entfernen.
Den Scheinwerferhalter, wie im Kapitel „Scheinwerferhalter” dargestellt, entfernen.

Die vier Schrauben (1) der Befestigung der oberen Gabelbrücke (4) an den Gabelholmen lösen.
Die Mutter (2) der oberen Gabelbrücke lösen, dann die Unterlegscheiben (3) aufnehmen.
Die obere Gabelbrücke (4) nach oben herausziehen.

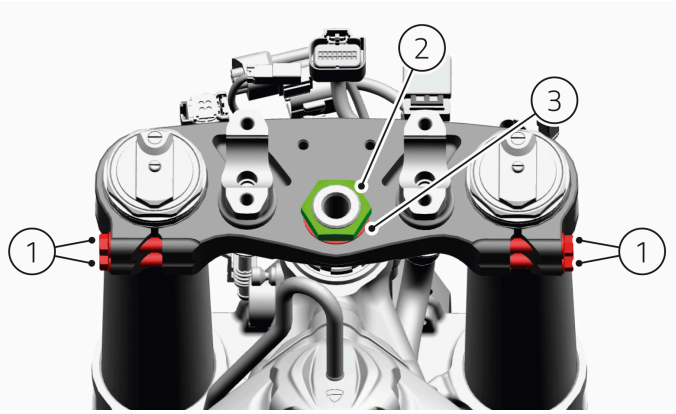


Abb. 289

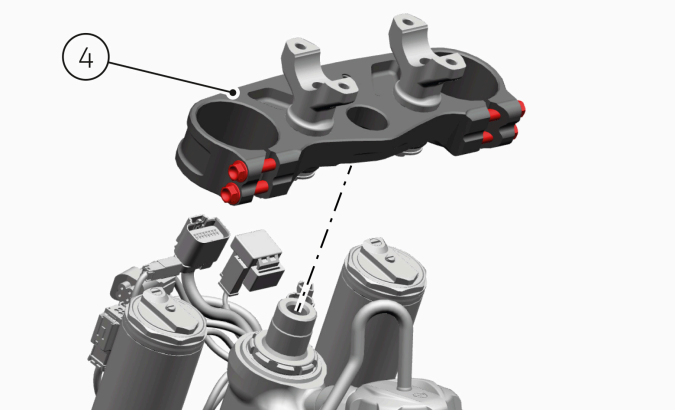


Abb. 290

Montage

Die obere Gabelbrücke (4) einfügen und an der Nutmutter (5) auf Anschlag bringen.

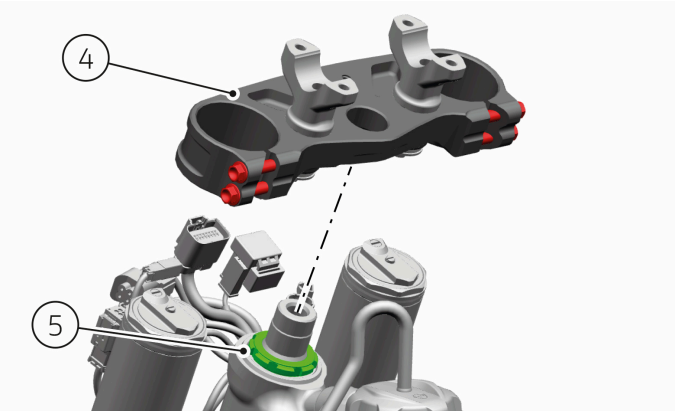


Abb. 291

Die Unterlegscheibe (3) anlegen, dann die Mutter (2) der oberen Gabelbrücke ansetzen.
Die Mutter (2) der oberen Gabelbrücke mit einem Anzugsmoment von 108 Nm ± 5 % anziehen.
Das Fett **Gadus S2 V220 AD 2** auf das Gewinde und unter dem Schraubenkopf der Schrauben (1) auftragen und sie in der oberen Gabelbrücke ansetzen.
Die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von 17 Nm ± 5 % anziehen.

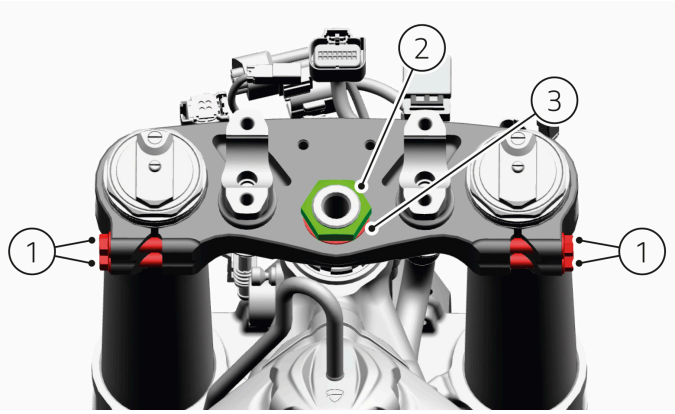


Abb. 292

Den Scheinwerferhalter erneut, wie im Kapitel „Scheinwerferhalter" dargestellt montieren.
Den Lenker erneut, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Lenkers" dargestellt, montieren.
Die vordere Startnummerntafel erneut, der Darstellung im Kapitel „Vordere Startnummerntafel" gemäß, montieren.

Abnahme und Montage der unteren Gabelbrücke

Achtung

Das Fahrzeug auf einem stabilen Halter anordnen und es mit einer geeigneten Ausrüstung abstützen, um zu verhindern, dass das Fahrzeug aus dem Gleichgewicht kommt und umkippt.

Ausbau

Die obere Gabelbrücke, wie im Kapitel „Abnahme und Montage der oberen Gabelbrücke" beschrieben, entfernen.
Das Vorderrad, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Vorderrads" dargestellt, entfernen.
Den vorderen Kotflügel laut „Vorderer Kotflügel" entfernen.

Die Befestigungsnutmutter (1) der Lenkkopfachse (2) mit einem Hakenschlüssel lösen.
Die untere Gabelbrücke (3) nach unten hin herausziehen.

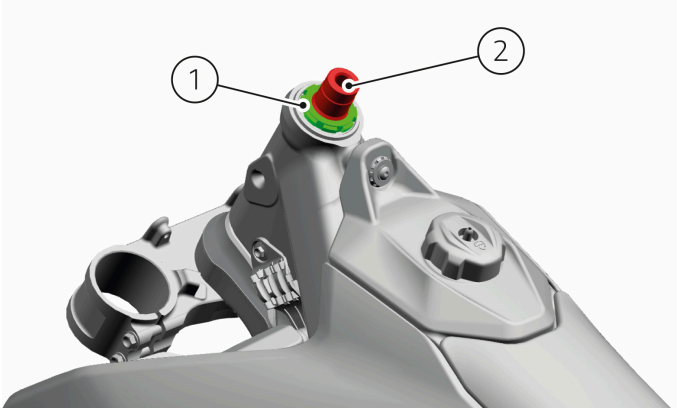


Abb. 293

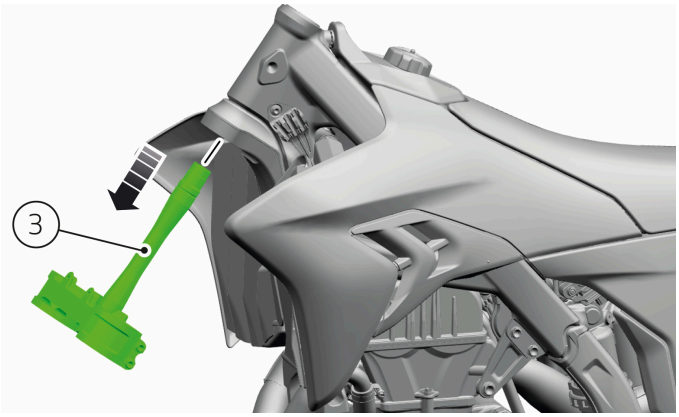


Abb. 294

Montage

Wichtig

Vor dem Einfügen der unteren Gabelbrücke, **die Lenkkopflager sorgfältig auf Beschädigungen überprüfen**. Sollten Verschleißspuren, ein abweichendes Spiel, Anzeichen von Fressen oder sichtbare Schäden erfasst werden, **müssen die** durch neue Komponenten ersetzt werden. Die ordnungsgemäße Funktionsweise der Lager ist für die Fahrsicherheit und -präzision grundlegend wichtig.

Die untere Gabelbrücke (3) in den Rahmen einfügen.
Das Fett **Gadus S2 V220 AD 2** auf den Gewindeteil der Achse (2) auftragen.
Die Nutmutter (1) auf ein Anzugsmoment von 29 Nm ± 10 % vorspannen, damit sich die Lager annähern.
Die Nutmutter (1) lösen, dann mit einem Anzugsmoment von 7 Nm ± 10 % anziehen.

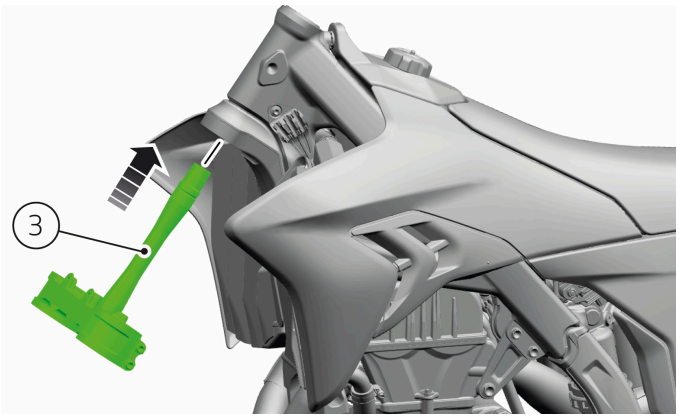


Abb. 295

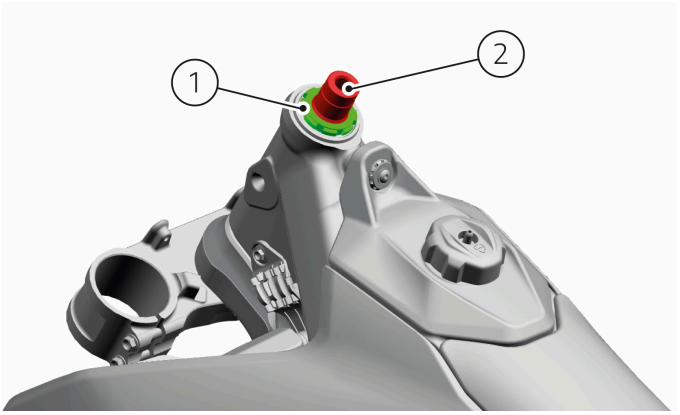


Abb. 296

Überprüfen und Einstellen des Lagerspiels

Wichtig

Ein **falsches Lenkkopflagerspiel** kann sich schwerwiegend auf das Fahrverhalten des Fahrzeugs auswirken. Ein übermäßiges Spiel kann zu Instabilität, Vibrationen und Kontrollverlust führen, während ein zu starker Anzug die Lenkung versteifen und Komponenten beschädigen kann.**Vor jedem Einsatz** stets überprüfen, ob das ordnungsgemäße Spiel gegeben ist und sich die Lager in einem guten Zustand befinden.

Wichtig

Eine längere Nutzung des Fahrzeugs bei **an den Lenkkopflagern vorhandenem Spiel** kann **sowohl an den Lagern selbst als auch in ihrem Sitz im Rahmen zu dauerhaften Schäden führen**. Eine andauernde abnormale Bewegung unter Last kann zum vorzeitigen Verschleiß, zur Ovalisierung des Sitzes und einer strukturellen Schwächung des Rahmens führen.
Sobald ein Spiel festgestellt wird, sollte **unverzüglich eingegriffen werden**, um das Lagerspiel einzustellen oder die Lager durch neue zu ersetzen.

Achtung

Das Fahrzeug auf einem stabilen Halter anordnen und es mit einer geeigneten Ausrüstung abstützen, um zu verhindern, dass das Fahrzeug aus dem Gleichgewicht kommt und umkippt.

Überprüfung

Das Motorrad auf einen Mittelständer oder einen geeigneten Halter stellen und das Vorderrad vom Boden abheben, um das Gewicht von der Lenkung zu nehmen.
Um das Spiel im Lenkkopf zu überprüfen, die Gabel im unteren Bereich (nahe der Füße) fassen und vorwärts-rückwärts bewegen (wie beim leichtes Bremsen und Loslassen).
Eine spürbare Bewegung ist ein Hinweis auf ein in den Lagern vorhandenes Spiel.
Den Lenker langsam von einem Anschlag auf den anderen drehen.
Wenn es dabei zu Geräuschpegel, Reibungen oder Klemmungen kommt, den Zustand der Lager überprüfen und sie gegebenenfalls durch neue ersetzen.

Achtung

Das Fahrzeug nie fahren, wenn Spiel am Lenkkopf vorliegt: dies würde nicht nur die Fahrsicherheit auf Spiel setzen, sondern kann auch **irreparable Schäden an den Lagern und deren Sitz im Rahmen** zur Folge haben.

Einstellung

Die Spannschrauben (1) der oberen Gabelbrücke (2) auf beiden Seiten lockern.
Die Befestigungsmutter (3) lockern.
Die Nutmutter (4) mit einem geeigneten Schraubenschlüssel (Hakenschlüssel) drehen und mit einem Anzugsmoment von 29 Nm ± 10 % anziehen, um die Lager anzunähern.
Die Nutmutter (4) lösen, dann mit einem Anzugsmoment von 7 Nm ± 10 % anziehen.

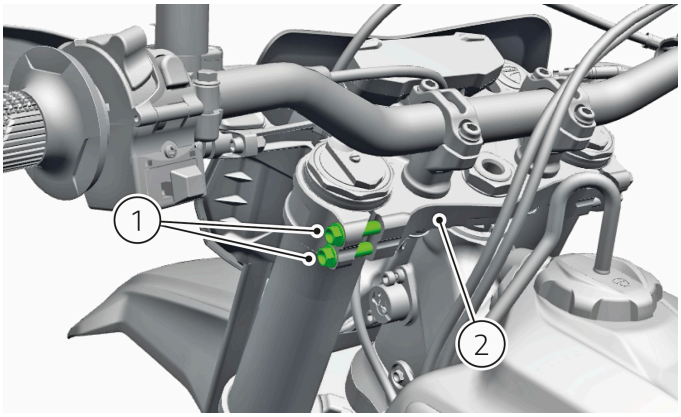


Abb. 297

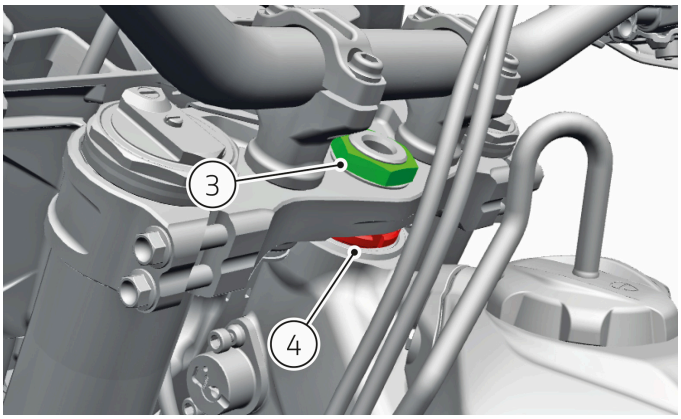


Abb. 298

Die Mutter (3) mit einem Anzugsmoment von 108 Nm ± 5 % anziehen.
Falls zuvor entfernt, das Fett **Gadus S2 V220 AD 2** auf den Schrauben (1) auftragen und in der oberen Gabelbrücke ansetzen.
Die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von 17 Nm ± 5 % anziehen.

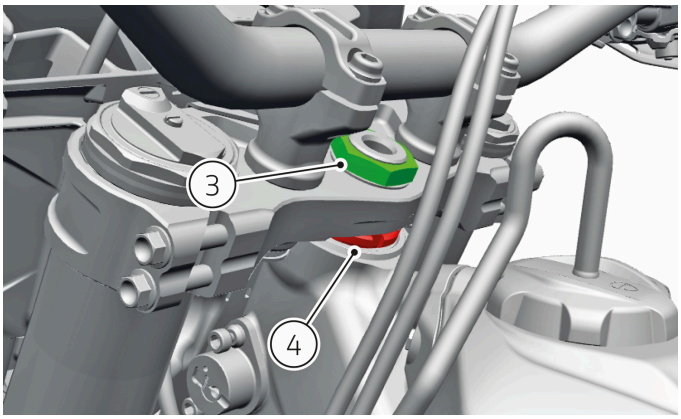


Abb. 299

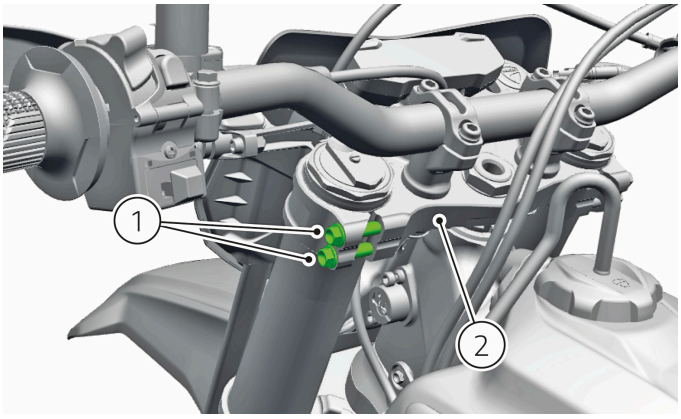


Abb. 300

Auswechseln der Lenkkopflager

Ausbau

Die untere Gabelbrücke, wie im Kapitel „Abnahme und Montage der unteren Gabelbrücken“ dargestellt, entfernen.

An der Oberseite den Dichtring (1) und das Lager (2) entfernen.

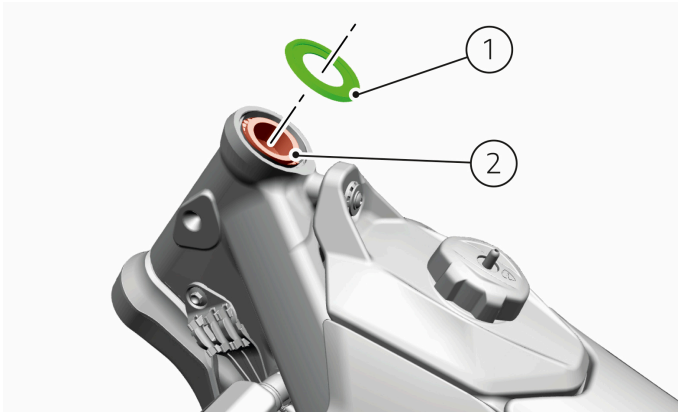


Abb. 301

An der unteren Gabelbrücke das Lager (3) und den Dichtring (4) von oben her herausziehen.

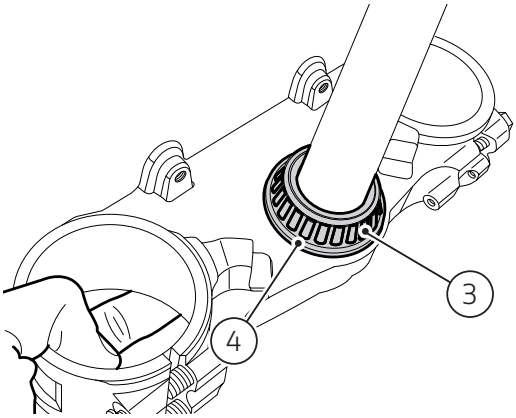


Abb. 302

Die beiden Laufbuchsen (5) der Lager entfernen.

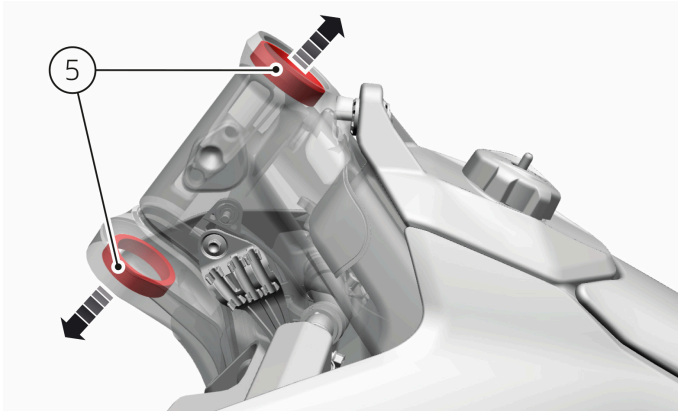


Abb. 303

Montage

Die beiden Laufbuchsen (5) der Lager einfügen.

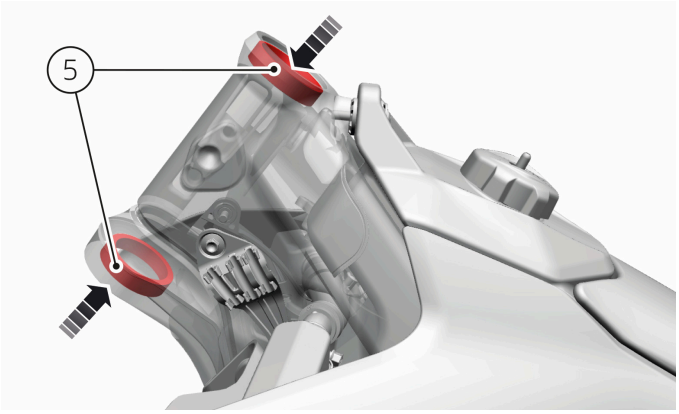


Abb. 304

Den Dichtring (4) und das Lager (5) an der unteren Gabelbrücke anfügen.

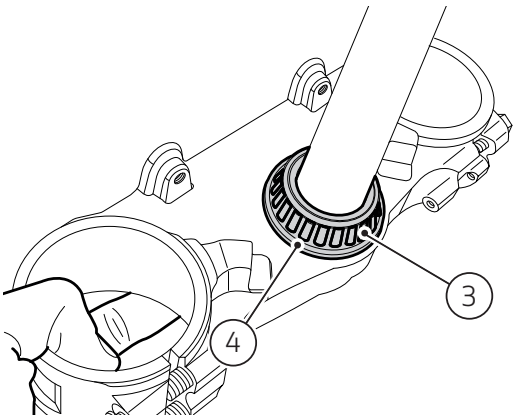


Abb. 305

An der Oberseite das Lager (2) und den Dichtring (1) einfügen.

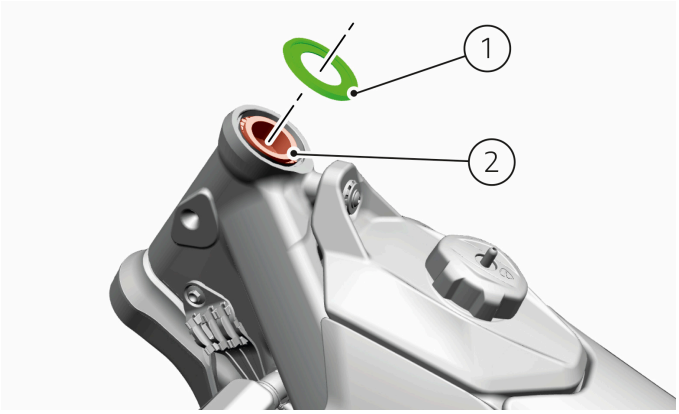


Abb. 306

Die untere Gabelbrücke und die zuvor ausgebauten Komponenten, wie im Kapitel „Abnahme und Montage der unteren Gabelbrücke“ beschrieben, montieren.
Die obere Gabelbrücke erneut, wie im Kapitel „Abnahme und Montage der oberen Gabelbrücke“ beschrieben, montieren.
Den Lenker erneut, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Lenkers“ beschrieben, montieren.

Fahrwerk und Radfederungen

Vorderradgabel

Achtung
Das Fahrzeug auf einem stabilen Halter anordnen und es mit einer geeigneten Ausrüstung abstützen, um zu verhindern, dass das Fahrzeug aus dem Gleichgewicht kommt und umkippt.

Einstellungen der Vorderradgabel

Achtung
Um Beschädigungen zu vermeiden, die Einstellvorrichtungen nicht über ihren maximalen Einstellpunkt hinaus forcieren.

Achtung
Die Einstellschrauben beider Holme auf die gleichen Positionen einstellen.

Über die Einstellvorrichtungen (1) kann die Dämpfung der Vorderradgabel in der Druckstufe angepasst werden.
Durch Drehen im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung in der Druckstufe erhöht (mehr Widerstand).
Durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert sich die Dämpfung in der Druckstufe (weniger Widerstand).
Beim Einstellen die Einstellvorrichtungen (1) an beiden Holmen vollständig im Uhrzeigersinn drehen (komplett geschlossen). Von dieser Position ausgehend, können beim Drehen gegen den Uhrzeigersinn die „Klicks“ mitgezählt werden.

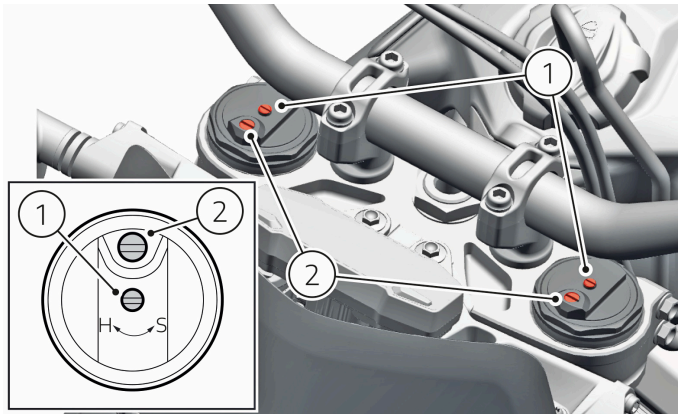


Abb. 307

Über die Einstellvorrichtungen (3) kann die Dämpfung der Vorderradgabel in der Druckstufe angepasst werden.
Durch Drehen im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung in der Druckstufe erhöht (mehr Widerstand).
Durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert sich die Dämpfung in der Druckstufe (weniger Widerstand).
Beim Einstellen die Einstellvorrichtungen (3) an beiden Holmen vollständig im Uhrzeigersinn drehen (komplett geschlossen). Von dieser Position ausgehend, können beim Drehen gegen den Uhrzeigersinn die „Klicks“ mitgezählt werden.

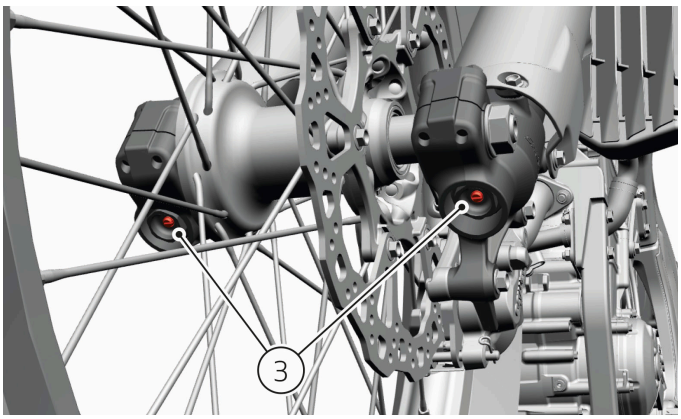


Abb. 308

Tabelle - Einstellungen der Vorderradgabel		
Einstellvorrichtung	Einstellbereich	Werkseinstellung (von „vollkommen geschlossen“ ausgehend)
Einstellvorrichtung - Druckstufe	16 Klicks	14 Klicks
Einstellvorrichtung - Zugstufe	16 Klicks	11 Klicks

Entlüften

Oben an jedem Holm befindet sich eine Entlüftungsschraube, über die überschüssige, sich während des normalen Betriebs angesammelte Luft ablassen zu können.
Für das Entlüften das Motorrad mit vom Boden abgehobenem Vorderrad und vollkommen ausgefederter Gabel auf einem mittleren Ständer stellen.
Die Schrauben (2) an beiden Holmen lösen und entfernen, um den Druck aus der Gabel abzulassen.
Anschließend die Schrauben (2) wieder festziehen.

Wichtig
Für die beste Performance der Gabel sollte vor jeder Nutzung die überschüssige Luft aus den Gabelholmen über die entsprechenden Entlüftungsschrauben (2) abgelassen werden.
Um ein konstantes und wiederholbares Verhalten der Gabel zu gewährleisten, sollte dieser Arbeitsschritt im kalten Zustand durchgeführt werden.

Wichtig
Das Entlüften der Vorderradgabel darf nur durchgeführt werden, wenn die Holme Zimmertemperatur erreicht haben.
Ein Entlüften bei „heißen“ Holmen (nach dem Gebrauch) kann zu einem unvorhergesehenen Innendruck führen, sobald die Holme wieder Zimmertemperatur erreichen.

Ausbau der Gabelholme

Das Vorderrad, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Vorderrads“ beschrieben, entfernen.
Die Schutzelemente der Gabelholme, wie im Kapitel „Gabelholmschutzelemente" beschrieben, entfernen.

Die Befestigungsschrauben (6) des vorderen Bremssattels (5) lösen.

Den vorderen Bremssattel (5) vom linken Fuß (4) des Gabelholms entfernen.

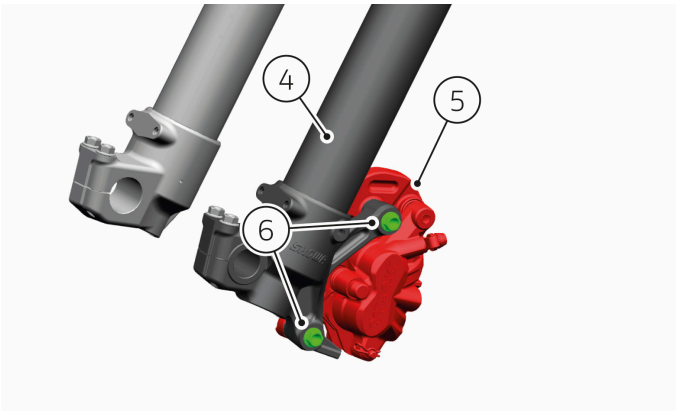


Abb. 309

Die Schrauben (7), mit denen der Holm an den Gabelbrückenplatten befestigt ist, lockern.

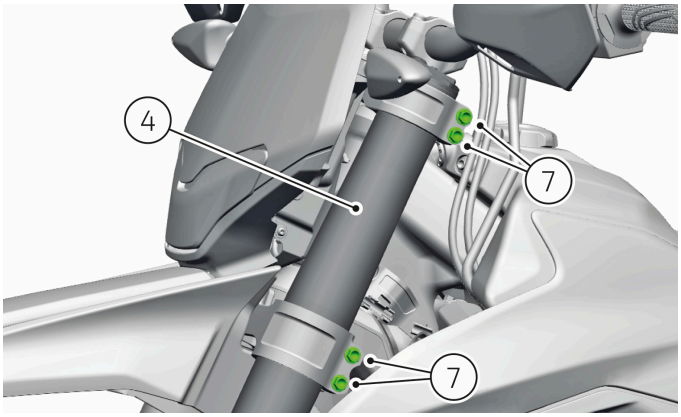


Abb. 310

Den linken Gabelholm (4) vorsichtig nach unten herausziehen und entfernen.
In der gleichen Weise - mit Ausnahme der Arbeitsschritte für das Entfernen des vorderen Bremssattels (5) - beim Entfernen des rechten Gabelholms vorgehen.

Achtung
Vor dem Lockern der Klemmschrauben des Holms an den Gabelbrückenplatten, den Holm angemessen abstützen, um zu vermeiden, dass er herunterfällt.

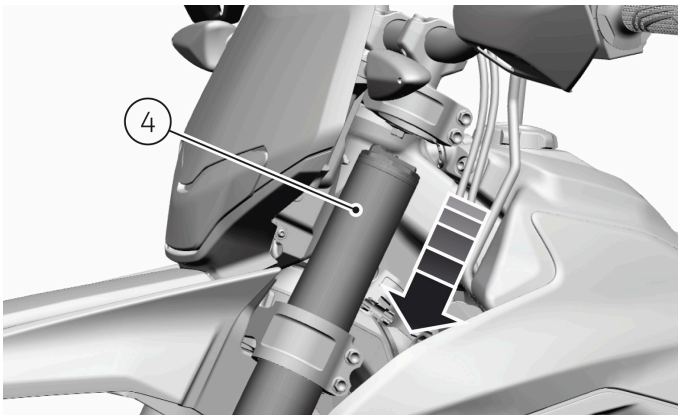


Abb. 311

Montage der Gabelholme

Den linken Gabelholm (4) in die Gabelbrückenplatten einfügen.
Überprüfen, dass die vordere Bremsleitung (8) an der Innenseite des Gabelholms und unterhalb der unteren Gabelbrücke verläuft.

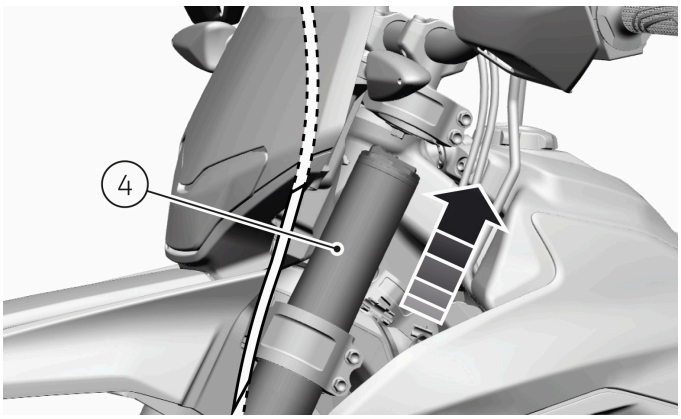


Abb. 312

Die Schrauben (7) nur an der unteren Gabelbrücke ansetzen, ohne sie festzuziehen, um den Holm so zu halten.

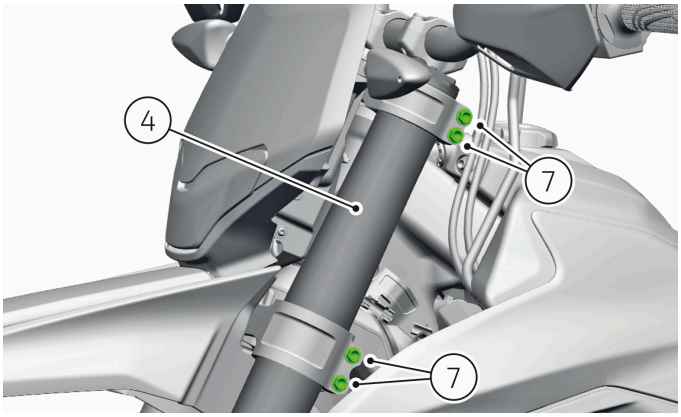


Abb. 313

Das Auszugmaß (A) des Gabelholms (4) zur oberen Gabelbrücke einstellen: Standardmaß 5 mm (0.19 in).

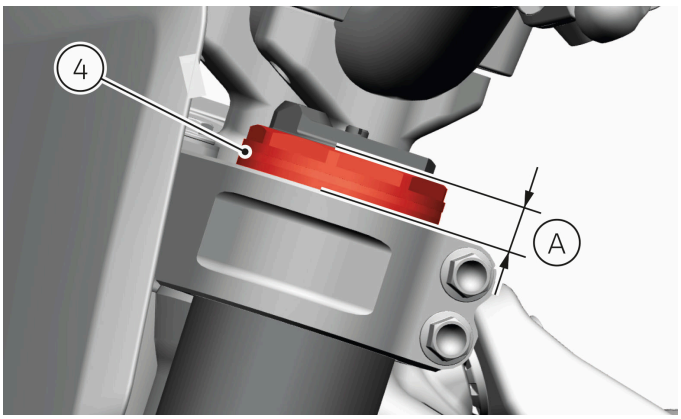


Abb. 314

Die Schrauben (7) über Kreuz mit einem Anzugsmoment von 17 Nm ± 5 % anziehen.
Den Bremssattel (5) wieder am Fuß (4) des Gabelholms anordnen und die Schrauben (6) mit einem Anzugsmoment von 25 Nm ± 10 % anziehen.

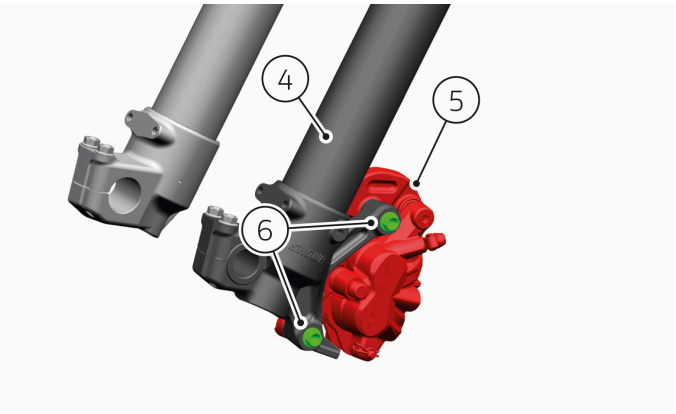


Abb. 315

Bei der Montage des rechten Gabelholms in der gleichen Weise - mit Ausnahme der Arbeitsschritte für die erneute Montage des vorderen Bremssattels (5) und dem Verlegen seiner Leitung- vorgehen.
Die Schutzelemente der Gabelholme erneut, wie im Kapitel „Gabelholmschutzelemente" beschrieben, montieren.
Das Vorderrad erneut, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Vorderrads“ beschrieben, montieren.

Hinteres Federbein

Achtung

Das Fahrzeug auf einem stabilen Halter anordnen und es mit einer geeigneten Ausrüstung abstützen, um zu verhindern, dass das Fahrzeug aus dem Gleichgewicht kommt und umkippt.

Achtung

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, falls es von unerfahrenen Personen ausgebaut werden sollte, schwere Schäden verursachen.

Einstellung des hinteren Federbeins

Achtung

Um Beschädigungen zu vermeiden, die Einstellvorrichtungen nicht über ihren maximalen Einstellpunkt hinaus forcieren.

Über die Einstellvorrichtung (1) wird die Druckstufendämpfung bei niedrigen Geschwindigkeiten (LOW) eingestellt.
Über die Einstellvorrichtung (2) wird die Druckstufendämpfung bei hohen Geschwindigkeiten (HIGH) eingestellt.
Durch Drehen im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung in der Zugstufe erhöht (mehr Widerstand).
Durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert sich die Dämpfung in der Zugstufe (weniger Widerstand).
Beim Einstellen die Einstellvorrichtungen (1) und (2) vollständig im Uhrzeigersinn drehen (komplett geschlossen). Von dieser Position ausgehend, können beim Drehen gegen den Uhrzeigersinn die „Klicks“ an der Einstellvorrichtung (1) mitgezählt werden, bei der Einstellvorrichtung (2) hingegen die Umdrehungen.

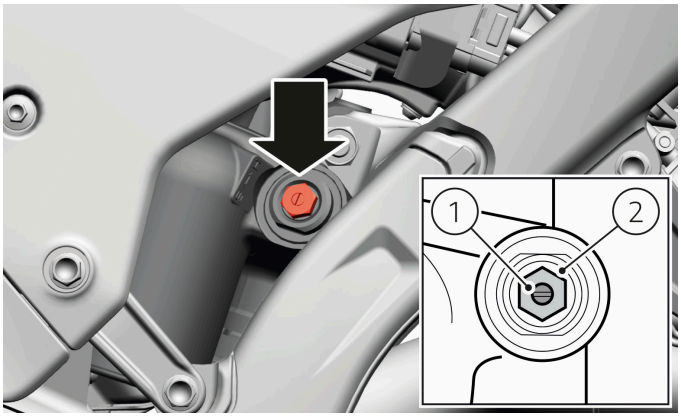


Abb. 316

Über die Einstellvorrichtung (7) kann die Dämpfung des hinteren Federbeins in der Zugstufe angepasst werden.
Durch Drehen im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung in der Zugstufe erhöht (mehr Widerstand).
Durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert sich die Dämpfung in der Zugstufe (weniger Widerstand).
Beim Einstellen die Einstellvorrichtung (7) vollständig im Uhrzeigersinn drehen (komplett geschlossen). Von dieser Position ausgehend, können beim Drehen gegen den Uhrzeigersinn die „Klicks“ mitgezählt werden.

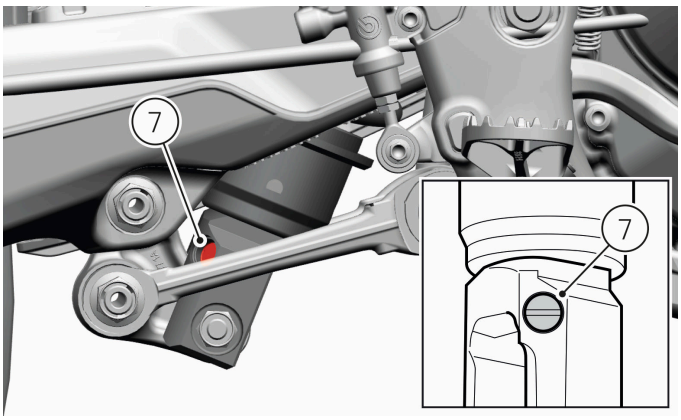


Abb. 317

Tabelle - Einstellung des hinteren Federbeins		
Einstellvorrichtung	Einstellbereich	Werkseinstellung (von „vollkommen geschlossen“ ausgehend)
Einstellvorrichtung - Druckstufe niedrige Geschwindigkeiten (LOW)	19 Klicks	13 Klicks
Einstellvorrichtung - Druckstufe hohe Geschwindigkeiten (HIGH)	4 Umdrehungen	2,75 Umdrehungen
Einstellvorrichtung - Zugstufe	22 Klicks	15 Klicks

Federvorspannung hinteres Federbein

Das Motorrad auf einem entsprechenden Ständer stellen und das Rad vom Boden abheben.
Zum Einstellen der Federvorspannung (6) die Schraube (3) an der Nutmutterklemmvorrichtung (4) lockern, dann

die Nutmutter (5) mit einem entsprechenden Schlüssel einstellen.
Die Länge der Feder (6) in vollständig spannungsfreiem Zustand messen, dann die Vorspannung einstellen, indem man die mm (in) der Vorspannung von dieser Position aus misst.
Durch ANSCHRAUBEN oder LÖSEN der Nutmutter wird die Federvorspannung ERHÖHT oder GEMINDERT.
Am Ende der Einstellung die Schraube (3) mit einem Anzugsmoment von 5 Nm anziehen.

Achtung
Zum Drehen der Einstellnutmutter der Vorspannung ist ein Hakenschlüssel zu verwenden. Bei diesem Eingriff ist zur Vermeidung von Handverletzungen besondere Vorsicht geboten, da die Hand heftig gegen andere Motorradteile schlagen könnte, wenn der Schlüsselzahn während der Bewegung plötzlich den Griff in der Nut der Nutmutter verliert.

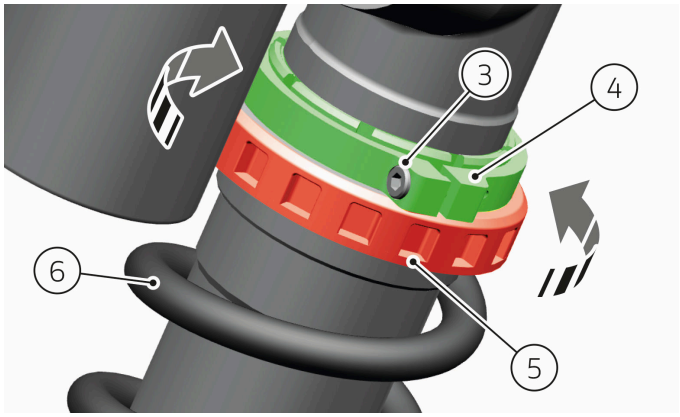


Abb. 318

Tabelle -Einstellbereich der Federvorspannung		
	Einstellbereich	Werkseinstellung (von entspannter Feder ausgehend)
Federvorspannung	5 mm (0.19 in) min. / 20 mm (0.78 in) max.	9,1 mm (0.35 in)

Einstellen des Durchhangs ohne Fahrer (statischer SAG)

Der Durchhang ohne Fahrer (statischer SAG) ist der Höhenunterschied zwischen dem vom Boden abgehobenen Motorrad (auf dem Mittelständer) und dem auf dem Boden stehenden Motorrad ohne auf der Sitzbank sitzenden Fahrer.
Das Bezugsmaß (A) ist der Abstand zwischen der Mitte der Hinterradachse und dem entsprechenden Punkt auf der Vertikalen an der Unterseite des hinteren Kotflügels.
Zum Messen dieser Werte wie folgt vorgehen:

- Das Motorrad auf einem Mittelständer stellen und das Maß (A) nehmen.
- Den Mittelständer entfernen und während Ihnen jemand dabei hilft, das Motorrad mit den Rädern senkrecht auf dem Boden stehend zu halten, das Maß (B) nehmen.
- Die Differenz zwischen den Maßen (A) und (B) gibt den Federweg ohne Fahrer an.

Der Durchhang ohne Fahrer muss folgenden Werten entsprechen: 35 - 45 mm (1.37 in - 1.77 in).
Ist der gemessene Wert niedriger oder höher als der vorgeschriebene Wert, die Federvorspannung des Federbeins ein und die Messungen erneut vornehmen.

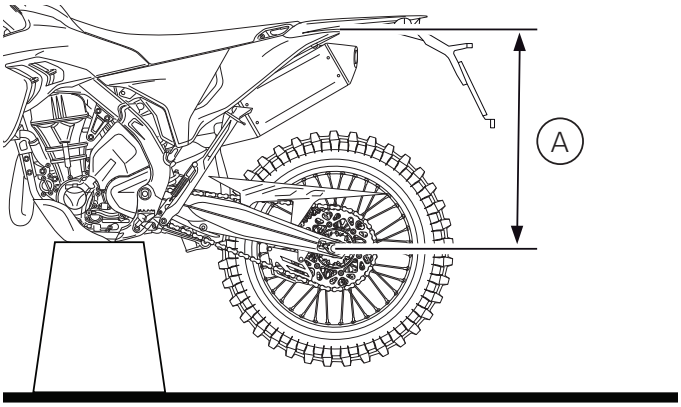


Abb. 319

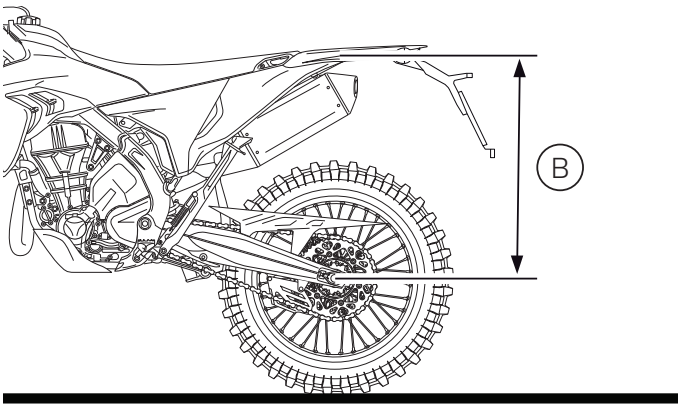


Abb. 320

Einstellen des Durchhangs mit Fahrer (dynamischer SAG)

Der Durchhang mit Fahrer (dynamischer SAG) ist der Höhenunterschied zwischen dem vom Boden abgehobenen Motorrad (auf dem Mittelständer) und dem auf dem Boden ruhenden Motorrad mit auf der Sitzbank sitzendem Fahrer.
Das Bezugsmaß (A) ist der Abstand zwischen der Mitte der Hinterradachse und dem entsprechenden Punkt auf der Vertikalen an der Unterseite des hinteren Kotflügels.
Zum Messen dieser Werte wie folgt vorgehen:

- Das Motorrad auf einem Mittelständer stellen und das Maß (A) nehmen.
- Den Mittelständer entfernen, sich von einer anderen Person beim Abstützen des Motorrads helfen und den Fahrer mit angezogener Schutzbekleidung auf die Sitzbank steigen lassen, der seine Füße auf die Fußrasten stellt. Daraufhin muss sich der Fahrer einige Male auf und ab bewegen, damit sich das Federbein richtig auf die Einstellungen setzen kann.
- Die Messung (C) vornehmen.
- Die Differenz zwischen den Messungen (A) und (C) gibt den Wert des Durchhangs mit Fahrer an.

Der Durchhang mit Fahrer muss folgenden Werten entsprechen: 105 - 115 mm (4.13 in - 4.52 in).

Ist der gemessene Wert niedriger oder höher als der vorgeschriebene Wert, die Federvorspannung des Federbeins ein und die Messungen erneut vornehmen. Sollte es bei der Einstellung der Federvorspannung nicht möglich sein, die Werte des statischen und dynamischen Durchhangs gleichzeitig einzuhalten, muss die Feder durch eine härtere oder weichere Feder ersetzt werden.
Härte serienmäßige Federn: 44 N/mm.
Sich in diesem Fall ab eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

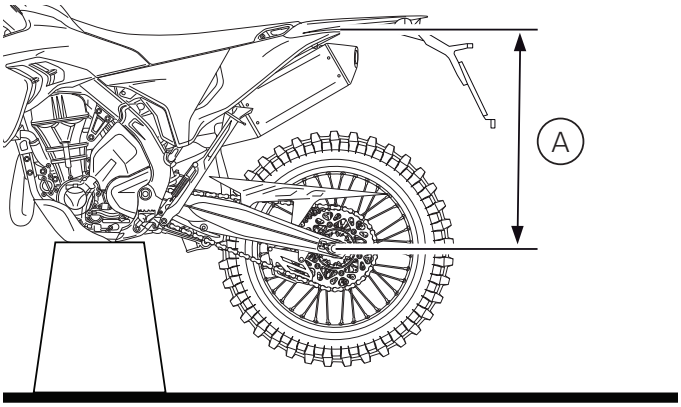


Abb. 321

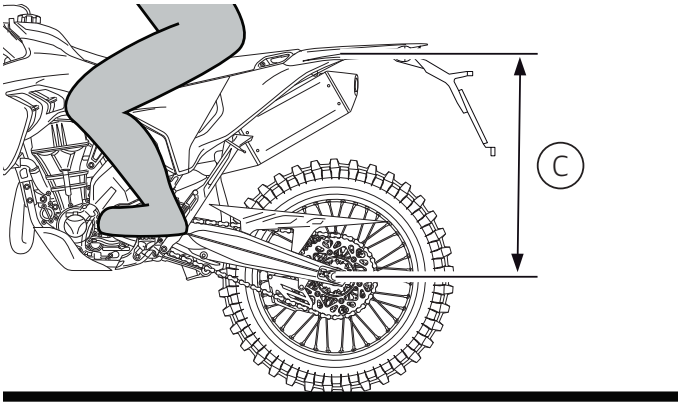


Abb. 322

Sobald man sicher ist, dass die Federvorspannung die korrekte ist, ist das Anwenden eines bestimmten Werts des Federwegs untrennbar mit den Bodenverhältnissen, dem Grip und dem Fahrgefühl verbunden. Da die Vorspannung also die Steifigkeit der Radfederung im ersten Abschnitt des Federwegs beeinflusst, können wir sagen, dass:

- auf trockenem, rutschigem Gelände mit kleinen Schlaglöchern und Unebenheiten es von Vorteil ist, wenn eine geringere Vorspannung zu nutzen und damit eine Federung, die im ersten Abschnitt des Federwegs weicher ist, was mehr Federweg, mehr Komfort und weniger Nervosität bringt;
- auf furchenreichem Gelände, mit viel Grip, Steilkurven und Böschungen profitiert man eher von einer höheren Vorspannung (weniger Federweg) und somit von einer strafferen, stabileren Federung, die ihre Position hält und bei abrupter Beschleunigung und Kurvenausfahrten weniger Last überträgt.

Entfernen des hinteren Federbeins

Den Schalldämpfer, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Schalldämpfers“ beschrieben, entfernen.

Die Mutter (9) und den Bolzen (10), mit denen das Gestänge an der Hinterradschwinge befestigt ist, sowie die Mutter (11) und den Bolzen (12), mit denen das Federbein an der Hinterradschwinge befestigt ist, entfernen, um das Schwingengelenk (8) freizulegen.

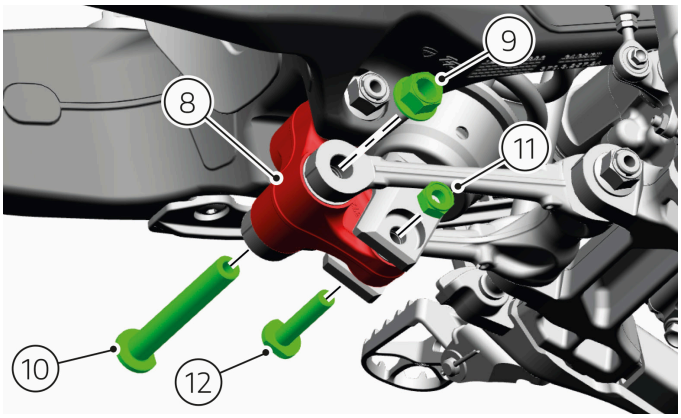


Abb. 323

Die Mutter (13) und den Bolzen (14), mit denen das hintere Federbein am Rahmen befestigt ist, entfernen.

Achtung
Um Verletzungen oder Schäden an den Komponenten zu vermeiden, das Federbein angemessen abstützen, bevor es aus dem Rahmen genommen wird.

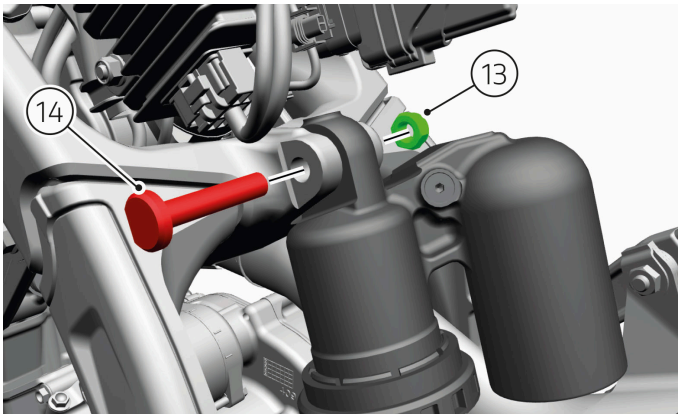


Abb. 324

Das hintere Federbein (15) absenken und es von der rechten Seite des Fahrzeugs her abnehmen.

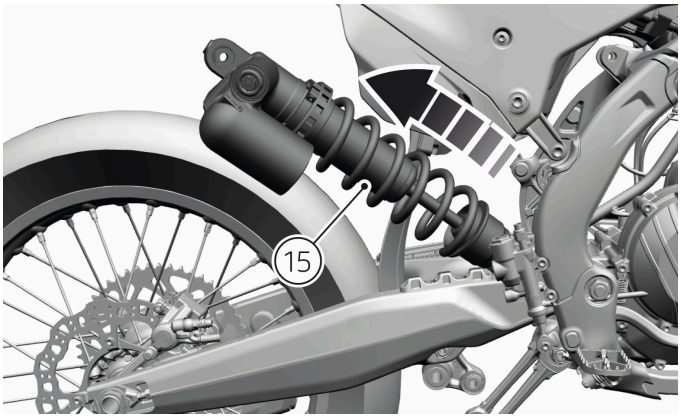


Abb. 325

Montage des hinteren Federbeins

Das hintere Federbein (15) von unten her wieder einfügen.

Den Bolzen (14) und die Mutter (13) für die Befestigung des hinteren Federbeins am Rahmen montieren, dann die Mutter (13) mit einem Anzugsmoment von 42 Nm ± 5 % anziehen.

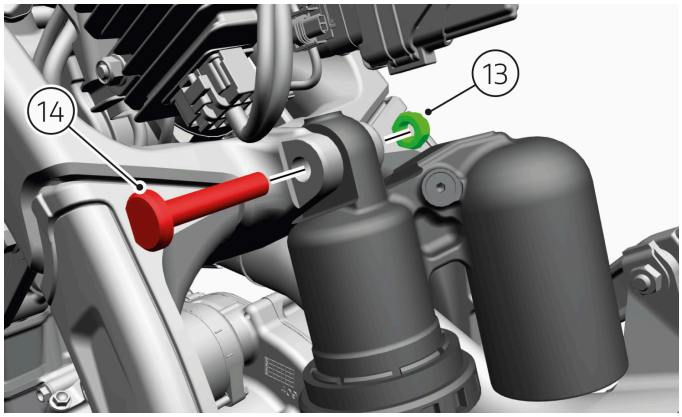


Abb. 326

Den Bolzen (10) und die Mutter (9) für die Befestigung des Gestänges an der Hinterradschwinge montieren, dann die Mutter (9) mit einem Anzugsmoment von 65 Nm ± 5 % anziehen.
Den Bolzen (12) und die Mutter (11) für die Befestigung des Federbeins an der Hinterradschwinge montieren, dann die Mutter (11) mit einem Anzugsmoment t von 42 Nm ± 5 % anziehen.
Den Schalldämpfer erneut, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Schalldämpfers“ beschrieben, montieren.

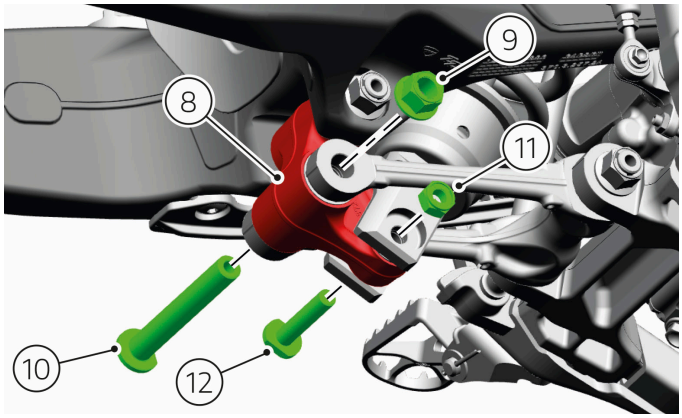


Abb. 327

Sicherheitsanzugsmomente am Rahmen

Achtung

Nach dem Einlaufen und dem ersten Rennen stets die Punkte kontrollieren, die im Kapitel „Sicherheitsanzugsmomente am Rahmen“ angegeben sind, und die ordnungsgemäßen Anzugsmomente überprüfen.

Hinweise

Für die Anzugsmomente ist Bezug auf das Kapitel „Anzugsmomente Fahrzeug“ zu nehmen.

Einheit von Kette-Ritzel	Befestigung des Kettenritzels
Einheit der Vorderradgabel	Anzug der Gabelfüße
	Anzug der Lenkkopflager
	Anzug der Lenkkopfachse an oberer Gabelbrücke
	Befestigung der unteren Gabelbrücke am Standrohr (RE/LI)
	Befestigung der oberen Gabelbrücke am Standrohr (RE/LI)
	Befestigung der unteren Klemmfaust an oberer Gabelbrücke (RE/LI)
	Befestigung der oberen Klemmfaust am unteren Klemmfaust (RE/LI)
Einheit - Hinterradschwinge	Befestigung der Schwingenachse am Rahmen
Einheit der hinteren Radfederung	Befestigung des Federbeins am Rahmen
	Befestigung des Federbeins an Verbindung der Radfederung
	Befestigung der Zugstange an Verbindung der Radfederung
	Befestigung der Zugstange am Rahmen
	Befestigung der Verbindung der Radfederung an Hinterradschwinge
Einheit des Vorderrads	Befestigung der vorderen Bremsscheibe an Vorderradnabe
	Anzug der Vorderradmutter
Einheit des Hinterrads	Befestigung des Kettenblatts an Hinterradnabe
	Befestigung der Bremsscheibe an Hinterradnabe
	Anzug der Hinterradachsmutter
Rahmeneinheit	Befestigung der oberen RE Motorplatte am Rahmen
	Befestigung der oberen LI Motorplatte am Rahmen
	Befestigung der unteren RE Motorplatte am Rahmen
	Befestigung der unteren LI Motorplatte am Rahmen
	Befestigung der oberen Motorplatte am Motor
	Untere Befestigung des Rahmens am Motor
	Befestigung der unteren Motorplatte am Motor
	Obere Befestigung des Heckrahmens am Rahmen
	Untere Befestigung des Heckrahmens am Rahmen
	Obere Befestigung der RE Fußrastenplatte am Rahmen
	Untere Befestigung der RE Fußrastenplatte am Rahmen
	Obere Befestigung der LI Fußrastenplatte am Rahmen
	Untere Befestigung der LI Fußrastenplatte am Rahmen

Überprüfen des Lagerspiels an der Hinterradschwinge

Achtung

Das Fahrzeug auf einem stabilen Halter anordnen und es mit einer geeigneten Ausrüstung abstützen, um zu verhindern, dass das Fahrzeug aus dem Gleichgewicht kommt und umkippt.

Das Fahrzeug ist so zu positionieren, dass das Hinterrad keinen Bodenkontakt hat.
Das Hinterrad gemäß den Beschreibungen im Kapitel „Abnahme und Montage des Hinterrads" abnehmen.
Den ordnungsgemäßen Anzug der Befestigungsmutter der Hinterradschwinge kontrollieren, die auf 80 Nm ± 5 % gespannt sein muss.

Das seitliche Spiel (A) der Hinterradschwinge kontrollieren, indem man sie auf der Horizontalen zu bewegen versucht. Wird hier ein Spiel festgestellt, sind die Lager der Hinterradschwinge auf Beschädigungen zu überprüfen. Im Bedarfsfall muss man sich dann an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

Die vertikale Bewegung (B) der Hinterradschwinge kontrollieren, indem man sie auf der Vertikalen bewegt. Resultiert die Bewegung nicht regulär oder sind Klemmungen oder Reibungen zu spüren oder wenn Spiel festgestellt werden sollte, sind die Lager der Hinterradschwinge und der Schwingenachse auf Beschädigungen zu überprüfen. Im Bedarfsfall muss man sich dann an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

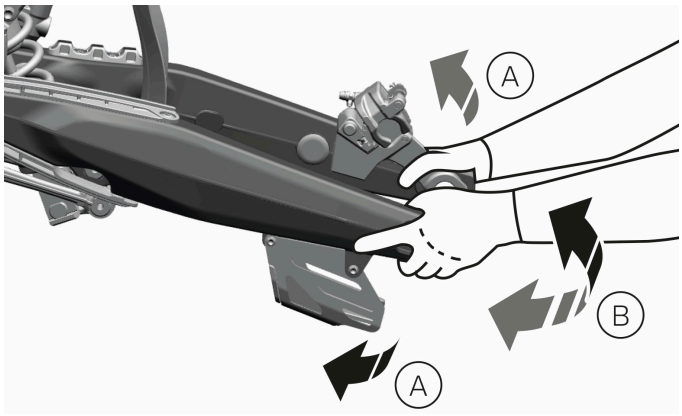


Abb. 328

Nach erfolgten Kontrollen, das Hinterrad erneut den Beschreibungen im Kapitel „Abnahme und Montage des Hinterrads" gemäß montieren.

Sekundärantrieb

Kontrolle der Kettenspannung

Achtung

Diese Kontrollen an einem ausgeschalteten, auf ebenem Boden stehenden und vom Ständer abgestützten Motorrad vornehmen.

Die Kette und die Antriebsteile regelmäßig kontrollieren, einstellen und schmieren, um einen übermäßigen Verschleiß dieser Komponenten zu vermeiden.
Ein übermäßiger Verschleiß oder eine falsche Einstellung der Kette kann dazu führen, dass die Kette reißt oder vom Ritzel und Kettenblatt abspringt.

Kontrollieren der Kettenspannung

Das Spiel der Kette wie folgt kontrollieren:
Das Motorrad auf einem entsprechenden Ständer stellen und das Rad vom Boden abheben.
Die Kette nach unten drücken und den Abstand (A) zwischen der Mitte der Kettenbolzen und der Oberfläche der Hinterradschwinge am Ende der Kettengleitschiene (1a) messen.
Das Maß (A) muss wie folgt resultieren: 47 mm (1.85 in).

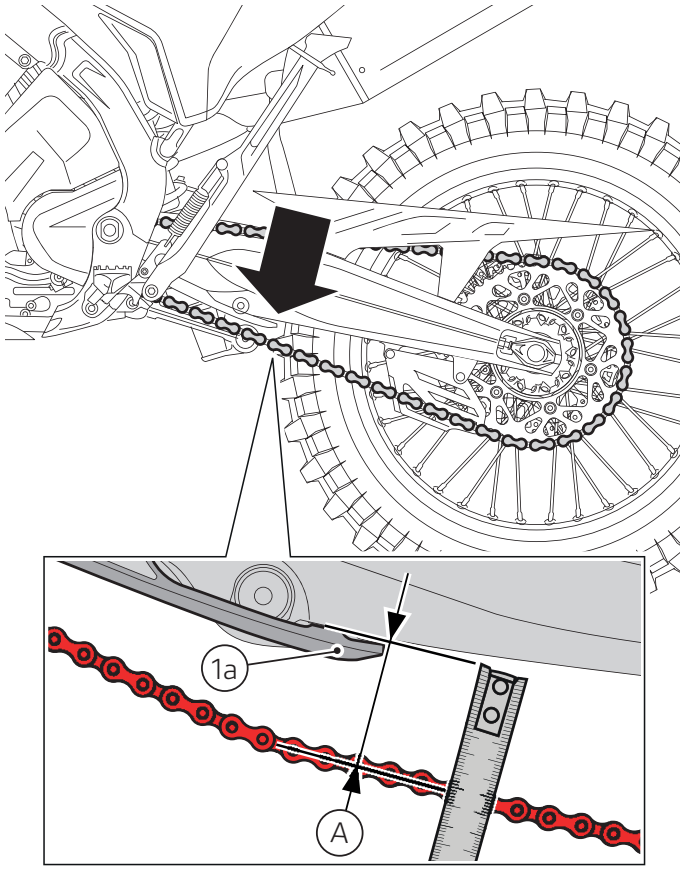


Abb. 329

Spannungseinstellung

Die Hinterradachsmutter (1) und die Kontermuttern (2) auf der linken und rechten Hinterradschwingenseite lockern.
Die Kettenspannung einstellen, indem die Position der Kettenspanner-Distanzstücke (4) durch Verstellen der Schrauben (3) auf der linken und rechten Seite der Hinterradschwinge angepasst werden.
Die Position der Kettenspanner-Distanzstücke (4) über die Schlitze (B) kontrollieren: Beide Kettenspanner-Distanzstücke (4) müssen auf den gleichen Abstand reguliert werden, damit es zu keinen Fluchtabweichungen des Rads kommt.
Die Kontermuttern (2) auf den Einstellschrauben (3) anziehen.
Überprüfen, ob die Kettenspanner-Distanzstücke (4) an den Schrauben (3) auf Anschlag liegen, dann die Mutter (1) mit einem Anzugsmoment von 120 Nm ± 5 % anziehen.

Wichtig

Diese Angaben sind nur bei den Standard-Einstellungen gültig, mit denen das Motorrad geliefert wird.

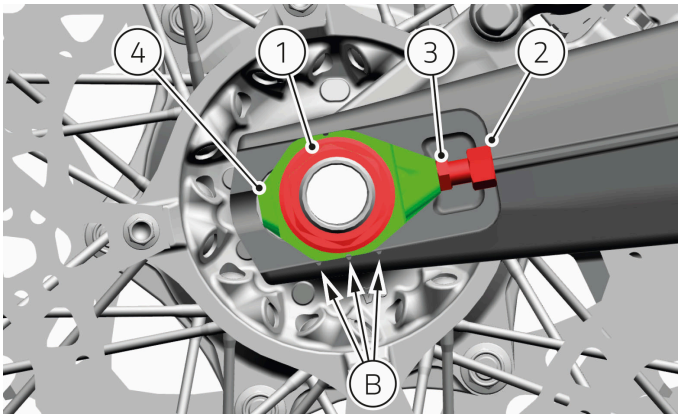


Abb. 330

Achtung

Der korrekte Anzug der Hinterradachse (1) ist für die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer von grundlegender Wichtigkeit.

Wichtig

Sollte sich die Antriebskette als zu stark gespannt oder zu locker erweisen, sie so einstellen, dass das Maß unter die angegebenen Werte fällt.

Wichtig

Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.

Wichtig

Um die beste Leistung und eine lange Lebensdauer der Kette garantieren zu können, bitten wir Sie die Hinweise bezüglich der Wäsche, des Schmierens, der Kontrolle und des Spannens der Kette zu befolgen.

Schmieren der Kette

Achtung

Diese Kontrollen an einem ausgeschalteten, auf ebenem Boden stehenden und vom Ständer abgestützten Motorrad vornehmen.

Säubern

Vor dem Schmieren der Kette ist es wichtig, dass sie richtig gewaschen und gesäubert wurde.
Das Säubern der Kette ist für ihre Langlebigkeit von wesentlicher Bedeutung. Dabei muss eventuell vorhandener Schlamm, Erde, Sand oder allgemeiner Schmutz, der/die sich auf der Kette abgelagert hat, entfernt werden. Dafür erst den hartnäckigsten Schmutz mit einem weichen und feuchten Lappen (1)

aufweichen, dann mit einem Wasserstrahl abspritzen und sofort mit Druckluft trocknen, deren Strahl auf einem Mindestabstand von 30 cm (11.81 in) gehalten werden muss.

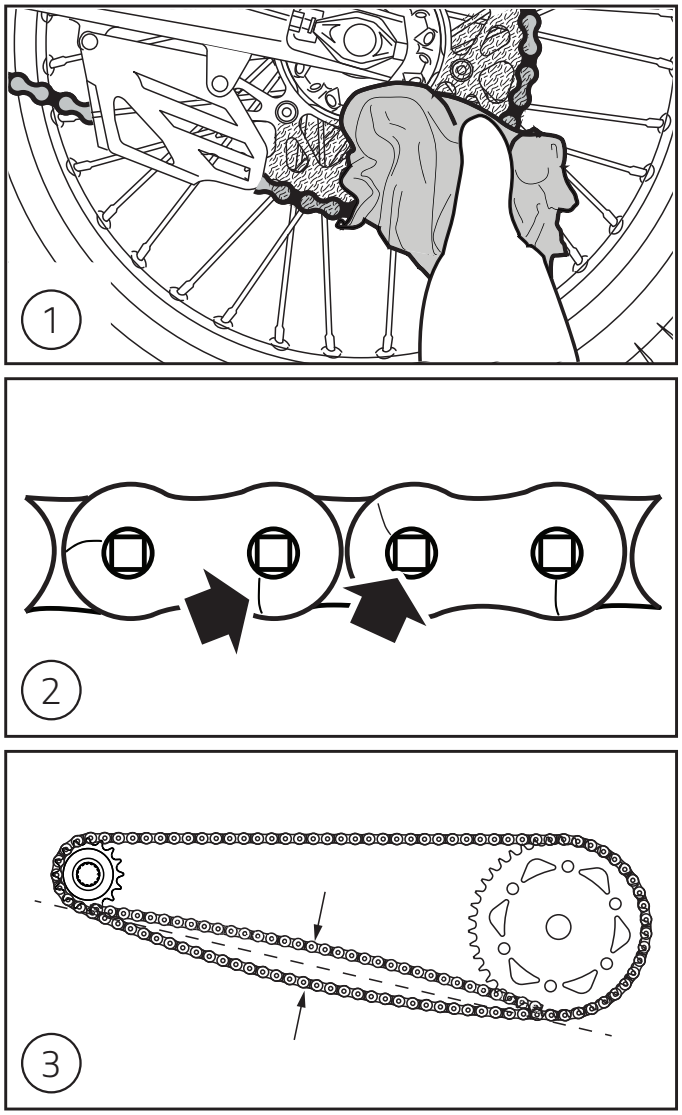


Abb. 331

Kontrollieren der Kette

Den Verschleißzustand der Kette überprüfen, der an den angegebenen Stellen (2) der Kettenglieder zu kontrollieren ist.

Kontrollieren der Kettenspannung

Die Spannung der Kette (3) gemäß den Angaben im Kapitel „Kontrolle der Antriebskettenspannung“ überprüfen.

Schmierung

Achtung

Zum Schmieren der Kette SHELL Advance Chain verwenden

Es wird empfohlen, die Kette nach einem Einsatz des Motorrads zu schmieren, ohne ihre Abkühlung abzuwarten. In dieser Weise kann das neue Schmiermittel besser zwischen die internen und externen Kettenglieder eindringen und erfüllt damit seine Schutzfunktion besser.

Das Motorrad auf einem mittleren Ständer positionieren. Das Hinterrad schnell gegen die Fahrtrichtung drehen.

Etwas Schmiermittel (1) zwischen die internen und externen Kettenglieder am Punkt (2) direkt vor dem Eingriff am Ritzel zwischen die Kette einspritzen.

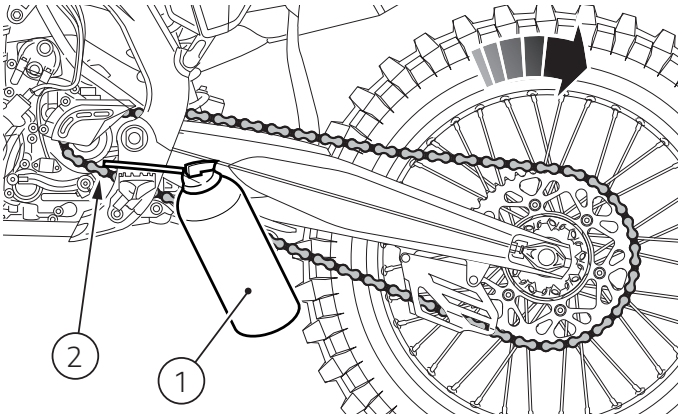


Abb. 332

Nach beendeter Schmierung 10-15 Minuten abwarten, um es dem Schmiermittel zu ermöglichen, auf den Innen- und Außenflächen der Kette zu wirken, dann das überschüssige Schmiermittel mit einem sauberen Lappen entfernen.

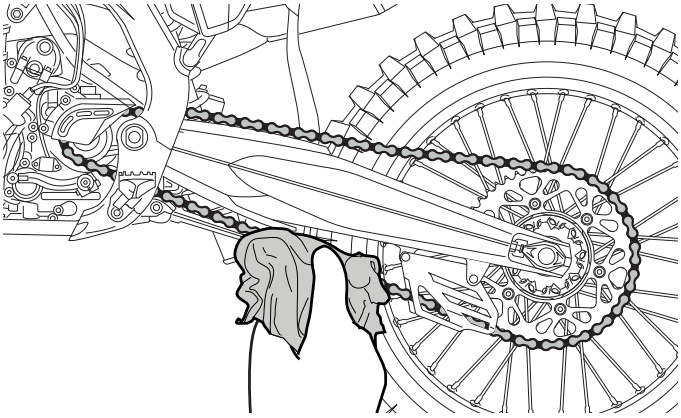


Abb. 333

Achtung

Vor Nutzung des Motorrads stets die Einstellung und den Schmierzustand der Antriebskette kontrollieren.

Austausch der Kette

Achtung

Dieser Abschnitt richtet sich an Personen, die bereits über Grundkenntnisse und Fähigkeiten in der Wartung bzw. Instandhaltung eines Motorrads verfügen.
Wer mit diesen Arbeiten nicht vertraut ist, wird an dieser Stelle dazu aufgefordert, sich dafür an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden.
Ein unsachgemäß durchgeführter Austausch auch nur eines dieser Teile kann Ihre Sicherheit stark gefährden und irreparable Schäden am Motorrad verursachen.

Achtung

Das Fahrzeug auf einem stabilen Halter anordnen und es mit einer geeigneten Ausrüstung abstützen, um zu verhindern, dass das Fahrzeug aus dem Gleichgewicht kommt und umkippt.

Abnahme der Kette

Den Verschluss (1) des Hauptglieds entfernen, ihn dazu in Richtung (A), in Drehrichtung der Kette, drücken und herausziehen.

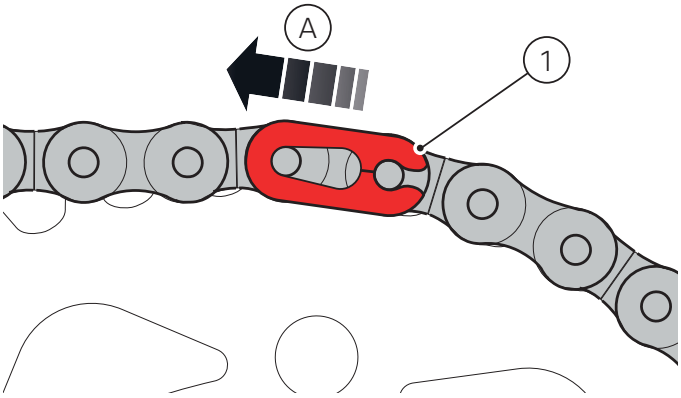


Abb. 334

Die Teile (2) und (3) des Hauptkettenglieds und die O-Ringe (4) entfernen
Die Endantriebskette entfernen.

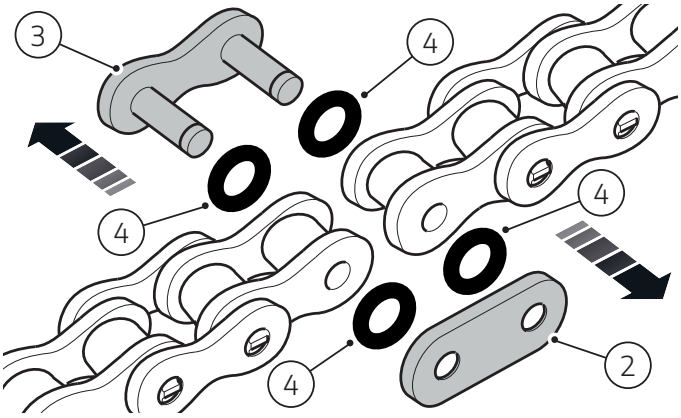


Abb. 335

Montage der Kette

Die Antriebskette auf dem Ritzel und dem Kettenblatt positionieren, sie dabei durch den Kettenschutz (4) an der Schwinge ziehen.

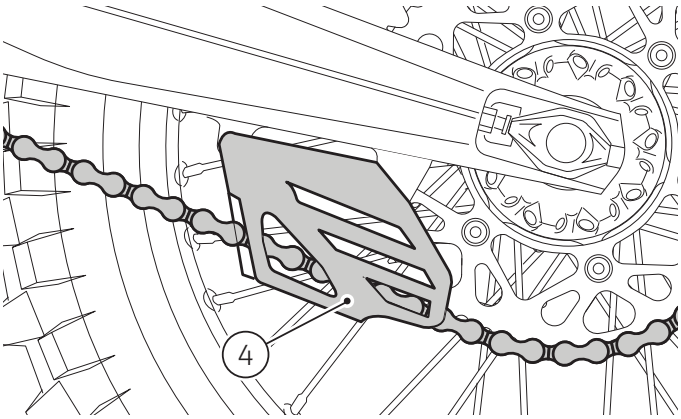


Abb. 336

Die beiden Enden der Kette über die Teile (2) und (3) des Hauptkettenglieds miteinander verbinden und dabei an beiden Seiten der Kette die O-Ringe (4) auf die Bolzen des Kettenglieds (3) fügen.
Den Teil (2) des Hauptglieds nach außen positionieren.

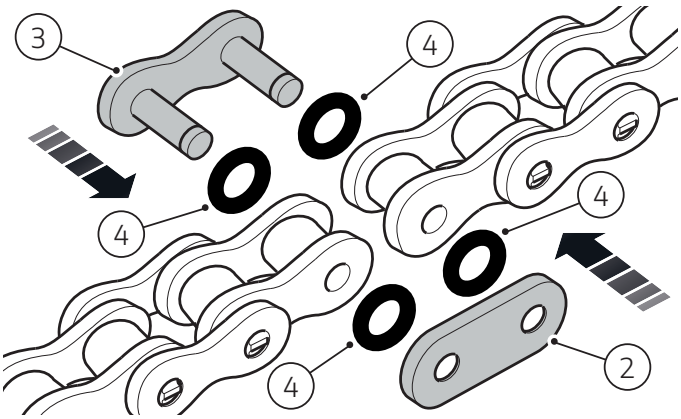


Abb. 337

Den Verschluss (1) des Hauptglieds wieder einfügen, ihn dazu in Richtung (B), gegen die Drehrichtung der Kette, drücken.

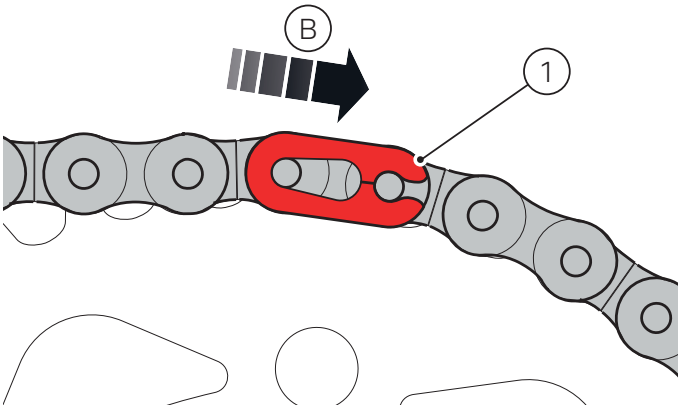


Abb. 338

Austausch des Ritzels

Achtung

Dieser Abschnitt richtet sich an Personen, die bereits über Grundkenntnisse und Fähigkeiten in der Wartung bzw. Instandhaltung eines Motorrads verfügen.
Wer mit diesen Arbeiten nicht vertraut ist, wird an dieser Stelle dazu aufgefordert, sich dafür an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden.
Ein unsachgemäß durchgeführter Austausch auch nur eines dieser Teile kann Ihre Sicherheit stark gefährden und irreparable Schäden am Motorrad verursachen.

Achtung

Das Fahrzeug auf einem stabilen Halter anordnen und es mit einer geeigneten Ausrüstung abstützen, um zu verhindern, dass das Fahrzeug aus dem Gleichgewicht kommt und umkippt.

Ausbau des Ritzels

Die Kette, wie im Kapitel „Austausch der Kette“ beschrieben, abnehmen.
Die Schrauben (1), die Distanzstücke (2), den Ritzelschutz (3) und das Blech (4) entfernen.

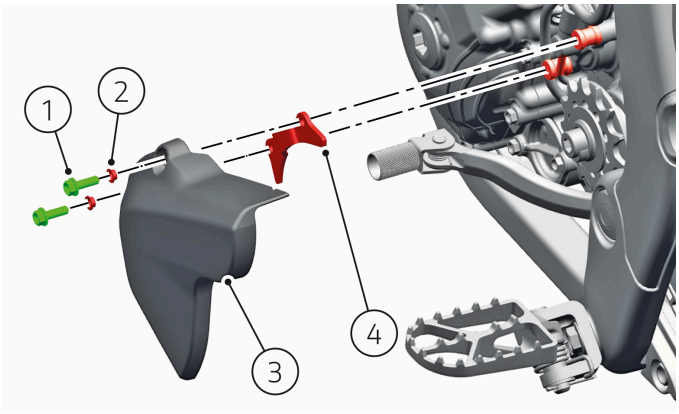


Abb. 339

Die Schraube (5), das Distanzstück (6) und die Unterlegscheibe (7) entfernen.
Das Ritzel (8) entfernen.

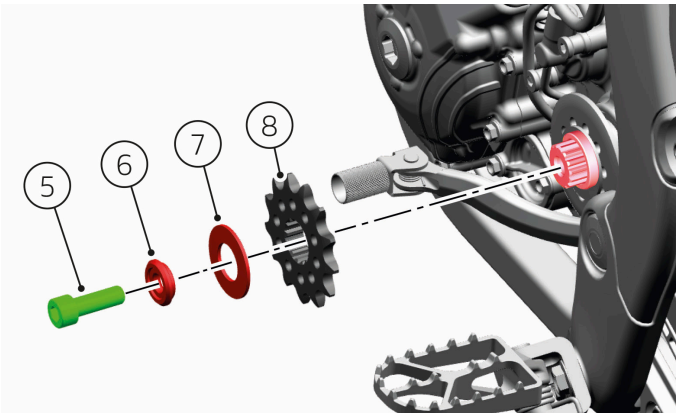


Abb. 340

Montage des Ritzels

Das Ritzel (8) auf der verzahnten Aufnahme anordnen.
Die Unterlegscheibe (7), das Distanzstück (6) und die Schraube (5) anordnen.
Das Fett **Gadus V2 V220 AD 2** nur unter dem Kopf der Schraube (5) auftragen und diese dann ansetzen.
Die Schraube (5) mit einem Anzugsmoment von 55 Nm ± 5 % anziehen.

Das Blech (4), den Ritzelschutz (3) und die Distanzstücke (2) wieder anordnen und die Schrauben (1) ansetzen.
Die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von 6 Nm ± 10 % anziehen.
Die Kette erneut, wie im Kapitel „Austausch der Kette“ beschrieben, montieren.

Austausch des Kettenblatts

Achtung
Dieser Abschnitt richtet sich an Personen, die bereits über Grundkenntnisse und Fähigkeiten in der Wartung bzw. Instandhaltung eines Motorrads verfügen.
Wer mit diesen Arbeiten nicht vertraut ist, wird an dieser Stelle dazu aufgefordert, sich dafür an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden.
Ein unsachgemäß durchgeführter Austausch auch nur eines dieser Teile kann Ihre Sicherheit stark gefährden und irreparable Schäden am Motorrad verursachen.

Achtung
Das Fahrzeug auf einem stabilen Halter anordnen und es mit einer geeigneten Ausrüstung abstützen, um zu verhindern, dass das Fahrzeug aus dem Gleichgewicht kommt und umkippt.

Abnahme des Kettenblatts

Das Hinterrad gemäß den Beschreibungen im Kapitel „Abnahme und Montage des Hinterrads” abnehmen.
Die Schrauben (2) lösen, dabei an der gegenüberliegenden Seite die geflanschten Muttern (1) kontern, dann das Kettenblatt (3) von der Hinterradnabe entfernen.

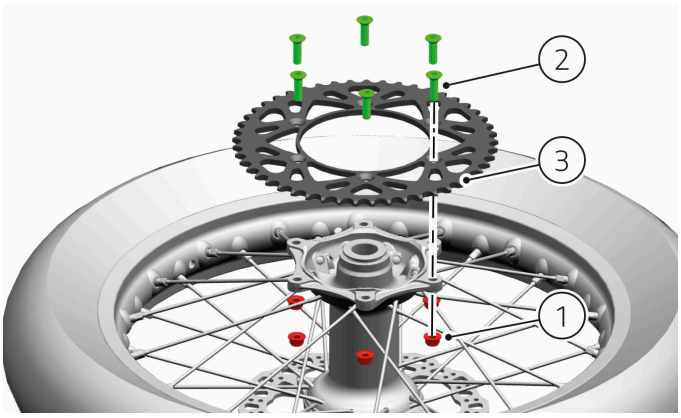


Abb. 341

Montage des Kettenblatts

Achtung
An den Muttern und Schrauben alle Rückstände des Loctite® sorgfältig entfernen, bevor neues Loctite® aufgetragen wird.

Loctite ®243 ™ auf die Gewinde der Schrauben (2) auftragen.
Das Kettenblatt (3) erneut an der Hinterradnabe anordnen und dabei wie abgebildet ausrichten und dann die Schrauben (2) ansetzen.
An der gegenüberliegenden Seite die Flanschmuttern (1) auf die Gewindeenden der Schrauben (2) schrauben und über Kreuz mit einem Anzugsmoment von 30 Nm ± 5 % anziehen.

Achtung
Das Anzugsmoment muss stets auf der Seite der Mutter aufgebracht werden.

Das Hinterrad erneut den Beschreibungen im Kapitel „Abnahme und Montage des Hinterrads” gemäß montieren.

Ändern der Übersetzungsverhältnisse

Nur für den Rennstreckeneinsatz
Diese Funktion kann nur genutzt werden, wenn das Motorrad mit dem Set Racing Ducati Performance ausgestattet ist. Dieses Zubehör ist nicht für den Einsatz im Straßenverkehr zugelassen. Die mit diesem Zubehör ausgestatteten Motorräder dürfen ausschließlich auf der Rennstrecke gefahren werden.

Das Ändern der Übersetzung des Endantriebs beeinflusst die Wirkung der Traction Control.
Aus diesem Grund, wenn sich das Verhältnis ändert, müssen die Informationen in den Steuergeräten des Motorrads aktualisiert werden.

Dazu muss die App Ducati X-link verwendet werden, die über das als Zubehör erhältliche Wi-Fi-Verbindungsmodul mit dem Motorraf verbunden sein muss. Andernfalls muss man sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder -werkstatt wenden.

Kraftstoffversorgungsanlage

Sichtkontrolle an Ansaugkrümmer und Airbox

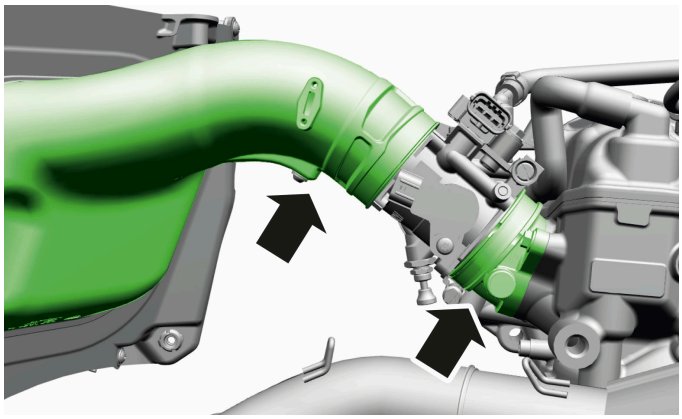


Abb. 342

Die ordnungsgemäße Befestigung der Drosselklappe am Ansaugkrümmer und an der Airbox kontrollieren.
Überprüfen, dass es keine Anzeichen von Luft- oder Kraftstoffleckagen vorhanden sind.
Sollte irgendein Defekt vorliegen, die betreffenden Komponenten ersetzen oder sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder -werkstatt wenden.

Reinigen der Bypass-Schraube des Drosselklappenkörpers

Wichtig
Diese Arbeiten müssen vorgenommen werden:

- **alle 11.000 km / 7.000 mi** laut Angaben im Kapitel „Tabelle des Instandhaltungsprogramms - Straßeneinsatz“;
- **alle 15 Stunden** laut Angaben im Kapitel „Tabelle des Instandhaltungsprogramms - Racing- und Off Road-Einsatz“.

Nachdem die Schraube gesäubert wurde, muss die Standgasdrehzahl eingestellt werden.

Bei ausgeschaltetem Motor die Bypass-Schraube (1) an der rechten Seite des Fahrzeugs entfernen.
Der Kanal (2), in dem sich die Bypass-Schraube am Drosselklappenkörper befindet, sowie die Schraube selbst (1) müssen sorgfältig gereinigt werden, dafür ein Wattestäbchen oder ein fusselfreies Tuch/Lappen verwenden.
Nach Abschluss der Reinigung die Bypass-Schraube (1) erneut montieren.

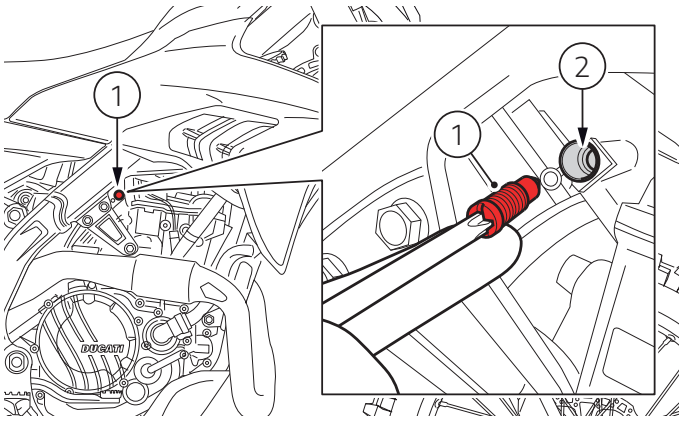


Abb. 343

Einstellen der Standgasdrehzahl

Überprüfen über das Cockpitdisplay

1. Den Motor anlassen.
2. Warten, bis die Temperatur der Kühlflüssigkeit über **70 °C** liegt und dabei den Wert am Cockpitdisplay (A) im Auge behalten.
3. Stets am Display (B) überprüfen, dass die Standgasdrehzahl **mindestens 5 Sekunden lang zwischen 2100 und 2300 U/min** liegt.
4. Die Schraube so einstellen, dass die Standgasdrehzahl mindestens 5 Sekunden lang im Bereich von **2100 und 2300 U/min** bleibt.

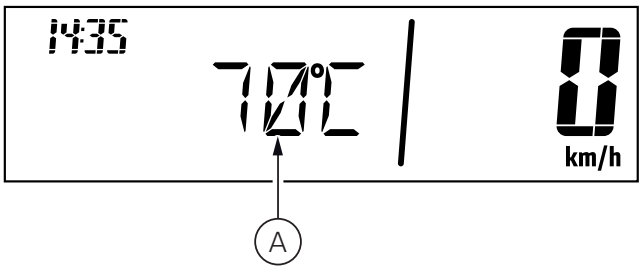


Abb. 344

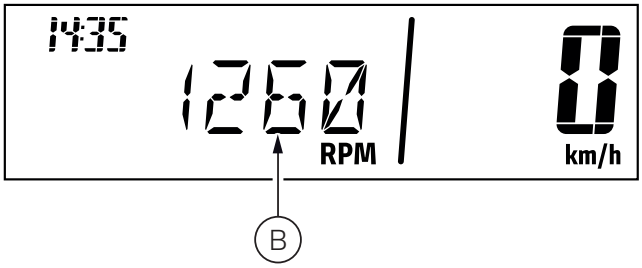


Abb. 345

Überprüfung über die App X-Link

Wichtig
Um diese Einstellung vornehmen zu können, muss das Fahrzeug mit dem Modul Wi-Fi Ducati ausgestattet sein, das die App X-Link gekoppelt sein muss.

Nur für den Rennstreckeneinsatz
Diese Funktion kann nur genutzt werden, wenn das Motorrad mit dem Set Racing Ducati Performance ausgestattet ist. Dieses Zubehör ist nicht für den Einsatz im Straßenverkehr zugelassen. Die mit diesem Zubehör ausgestatteten Motorräder dürfen ausschließlich auf der Rennstrecke gefahren werden.

1. Den Motor anlassen.
2. Warten, bis die Temperatur der Kühlflüssigkeit über **70 °C** liegt und den Wert dabei über die App (A) im Auge behalten.
3. Stets über die App (B) überprüfen, ob die Standgasdrehzahl **mindestens 5 Sekunden lang zwischen 2100 und 2300 U/min** liegt.

4. Die Schraube so einstellen, dass die Standgasdrehzahl mindestens 5 Sekunden lang im Bereich von **2100 und 2300 U/min** bleibt.

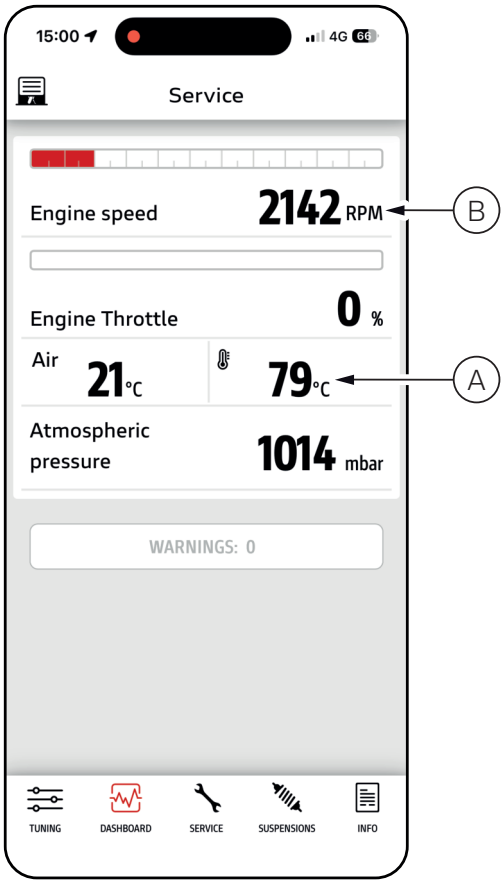


Abb. 346

Einstellverfahren

1. Die Bypass-Schraube (1) am Drosselklappenkörper suchen.
2. Die Schraube um **jeweils ½ Umdrehung** entsprechend der erfassten Drehzahl entweder lösen oder einschrauben.
3. Die Motordrehzahl (B) am Cockpitdisplay oder über die App X-Link kontrollieren.
4. Die Schraube so einstellen, dass die Standgasdrehzahl mindestens 5 Sekunden lang im Bereich von **2100 und 2300 U/min** bleibt.

Tabelle für Einstellung

Motordrehzahl	Einstellung der Bypass-Schraube
Unter 2100 U/min	Die Bypass-Schraube lösen.
Über 2300 U/min	Die Bypass-Schraube anziehen.

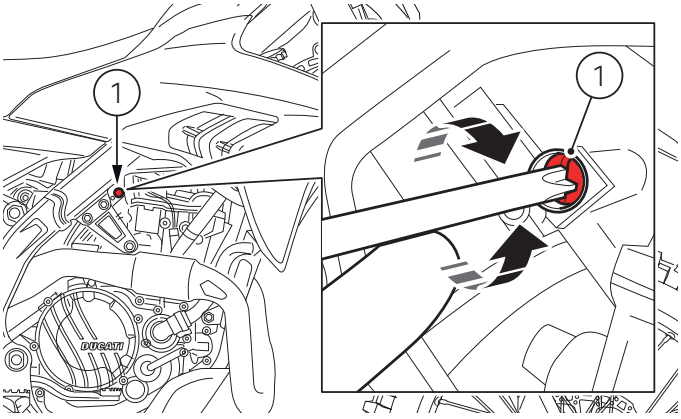


Abb. 347

Kraftstofftank - Abnahme und Montage

Achtung

Kraftstoff ist leicht entflammbar.

- Nie in der Nähe offener Flammen oder brennender Zigaretten tanken.
- Den Motor beim Tanken ausschalten.
- Darauf achten, dass kein Kraftstoff vergossen wird, insbesondere nicht auf heiße Fahrzeugteile.
- Eventuelle verschütteten Kraftstoff sofort ab-/ aufwischen.

Achtung

Kraftstoff ist gesundheitsschädlich.

- Vermeiden, dass Kraftstoff auf die Haut, in die Augen oder auf Kleidung gelangt.
- Sollte Kraftstoff verschluckt worden sein, sofort einen Arzt aufsuchen.
- Keine Kraftstoffdämpfe einatmen.
- Bei Hautkontakt die betroffene Stelle sofort unter reichlich Wasser abspülen.
- Die Augen gut mit Wasser ausspülen und einen Arzt aufsuchen, wenn Kraftstoff in die Augen gelangt ist.
- Den Kraftstoff ordnungsgemäß in einem geeigneten Kanister lagern.

Ausbau

Die vorderen Seitenabdeckungen, wie im Kapitel „Hintere Seitenabdeckungen" dargestellt, abnehmen.

Auf beiden Seiten die Schrauben (1) zur Befestigung des Kraftstofftanks (2) lösen.
Den Entlüftungsschlauch (2A) vom Tankverschluss entfernen.

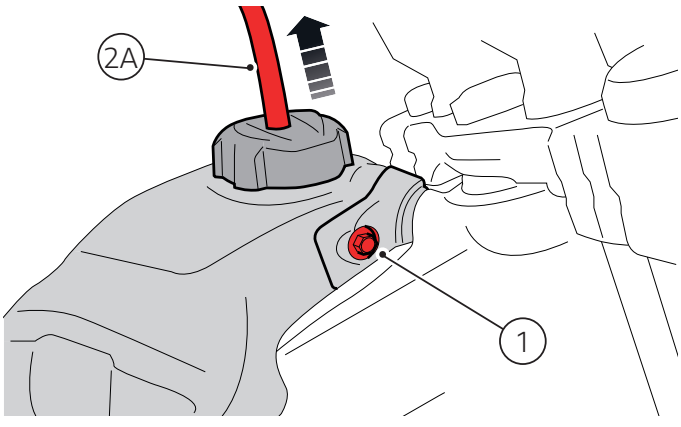


Abb. 348

Den Tank gerade so weit anheben, dass der Zugriff auf den GAG-Flansch auf der Rückseite möglich ist.

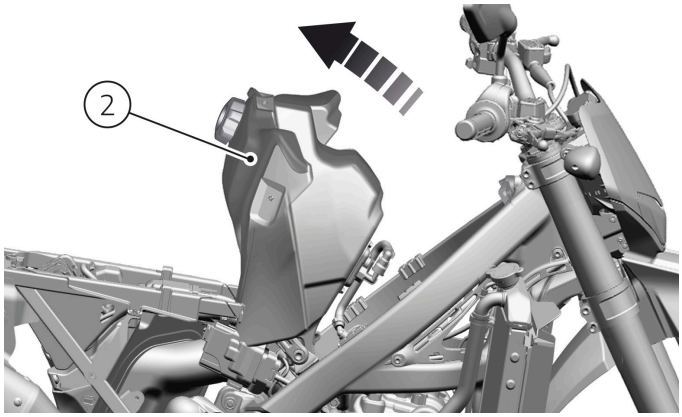


Abb. 349

Die Schnellkupplung (A) und den Verbinder (B) der Kraftstoffpumpe trennen.
Um die Schnellkupplung (A) zu trennen, die Entriegelungstaste (C) wie abgebildet nach oben bringen.

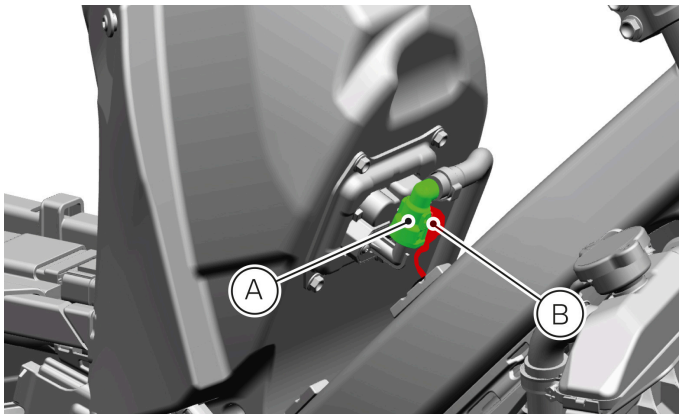


Abb. 350

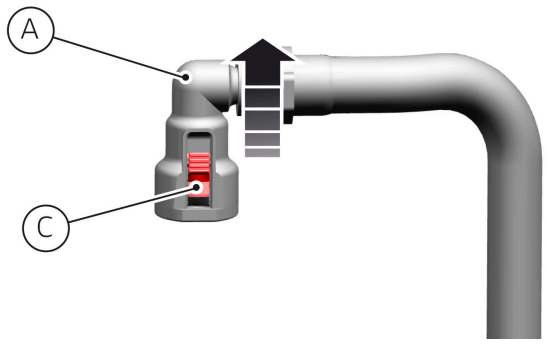


Abb. 351

Den Kraftstofftank (2) abnehmen, ihn dazu nach oben schieben und aus den Befestigungsgummis (3) ziehen.

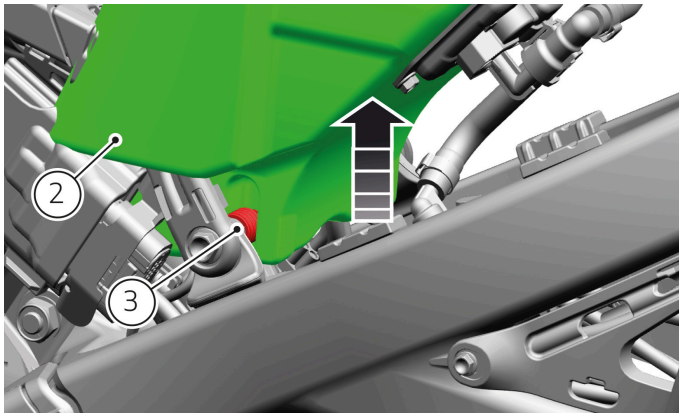


Abb. 352

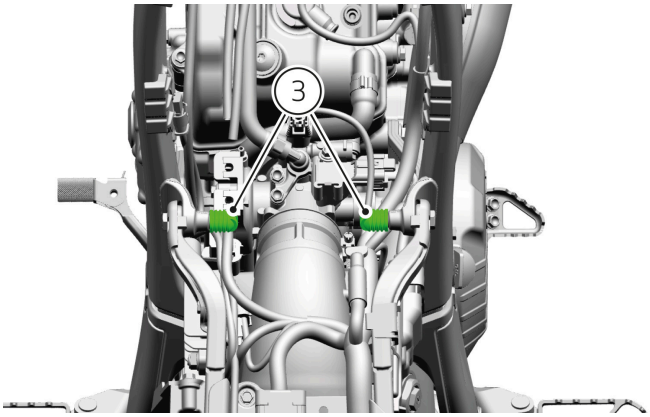


Abb. 353

Montage

Den Tank (2) anordnen, dazu die Langlöcher (D) in die Gummielemente (3) am Rahmen einsetzen.

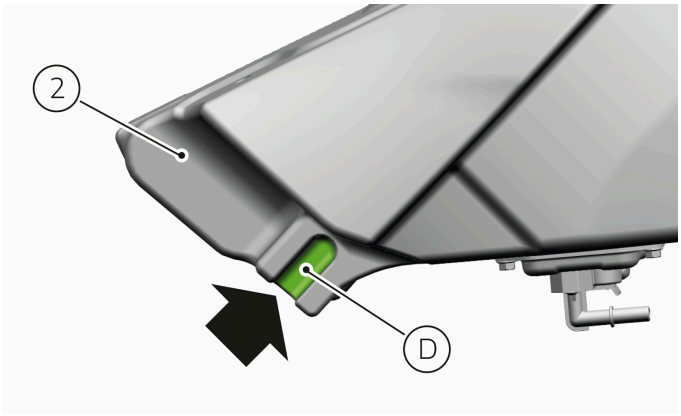


Abb. 354

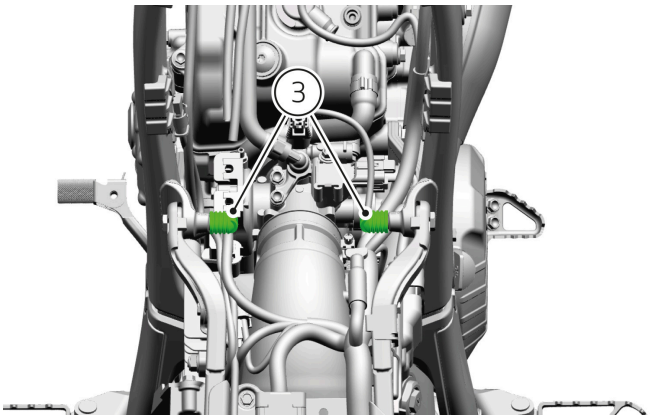


Abb. 355

Die Schnellkupplung (A) und den Verbinder der Kraftstoffpumpe (B) anschließen.
Zum Anschließen der Schnellkupplung (A) muss die Entriegelungstaste (C) nach unten, in die in der Abbildung dargestellte Position gebracht werden.

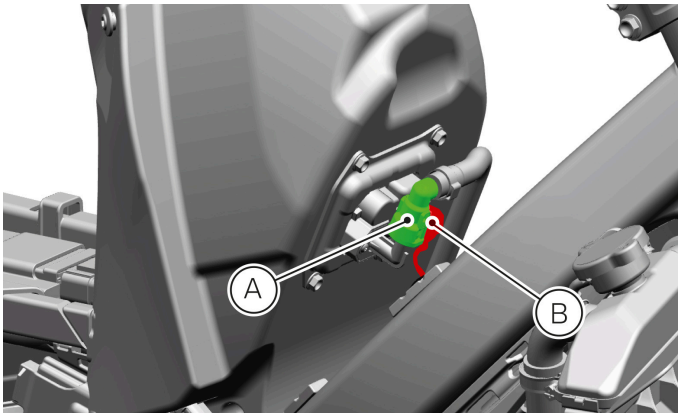


Abb. 356

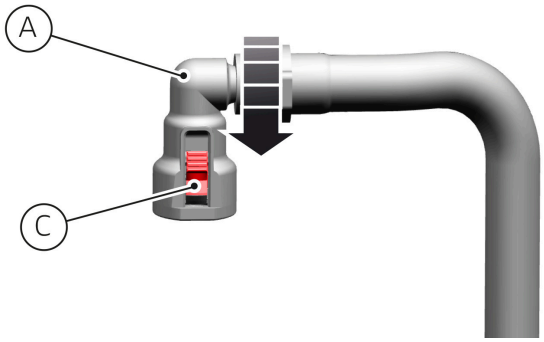


Abb. 357

Den Tank (2) nach unten klappen und in Position bringen.

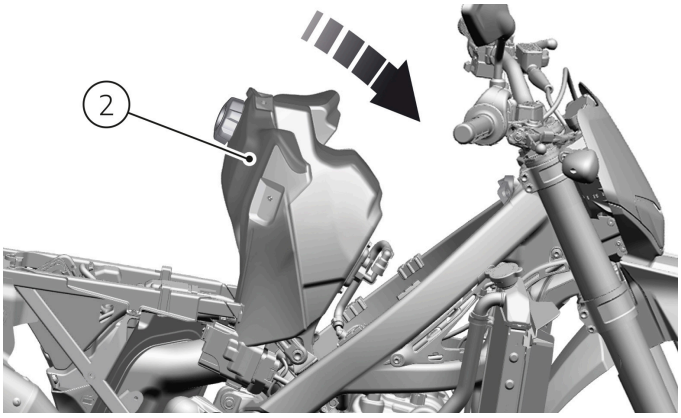


Abb. 358

Die Befestigungsschrauben (1) des Kraftstofftanks (2) auf beiden Seiten ansetzen und mit einem Anzugsmoment von 10 Nm ± 10 % anziehen.
Den Entlüftungsschlauch (2A) erneut am Kraftstofftankverschluss anordnen.

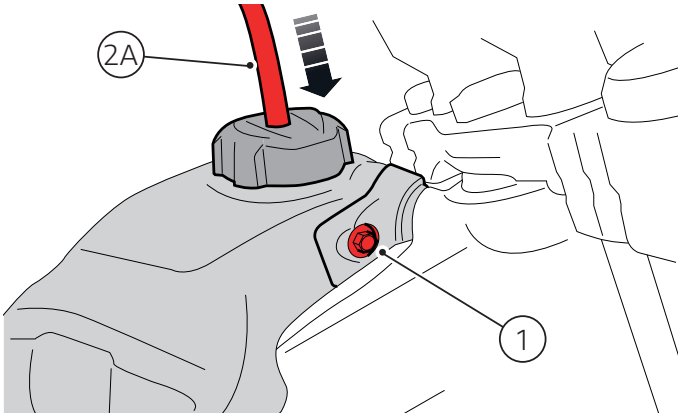


Abb. 359

Die vorderen Seitenabdeckungen, wie im Kapitel „Hintere Seitenabdeckungen" dargestellt, montieren.
Die Sitzbank, wie im Kapitel „Sitzbank" dargestellt, montieren.

Kraftstofftank - Überprüfen des Benzinschlauchs auf Beschädigung und seiner Befestigung

Um Zugriff auf die Kraftstoffleitung zu erhalten, den Kraftstofftank wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Kraftstofftanks" dargestellt, entfernen.

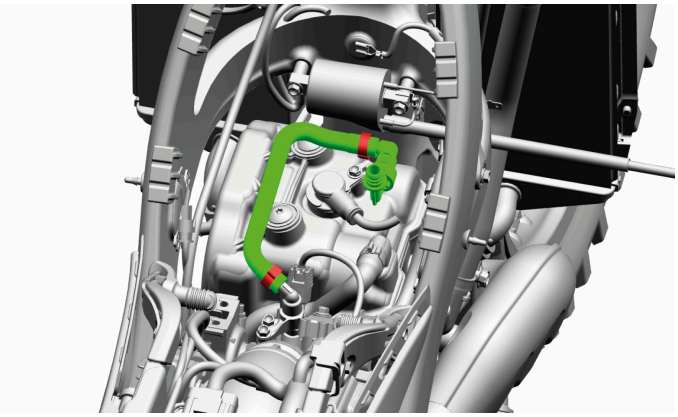


Abb. 360

Sichtkontrolle

Die Kraftstoffleitung auf ihrer gesamten Länge kontrollieren:

- auf Schlitze, Einrisse oder Schnitte;
- auf Verhärtungen oder Versteifungen des Materials;
- auf feuchte Stellen oder Spuren von Kraftstoff;
- auf unnormale Verfärbungen.

Weist die Leitung eines dieser Probleme auf, muss sie ersetzt werden.

Kontrolle der Befestigung

Die Befestigungsschellen überprüfen. Sie müssen an beiden Enden der Leitung Schlauchs vorhanden und fest angebracht sein.
Leicht an der Leitung, nahe der Muffen, ziehen, um zu sehen, ob sie abrutscht oder sich bewegt. Sie muss in fest in ihrer Position bleiben.
Wenn die Schellen abgenutzt oder schlecht befestigt sind, sie durch neue Schellen ersetzen.

Reinigung und Vorbeugungsmaßnahmen

- Die Außenseite der Leitung mit einem trockenen Tuch säubern und dabei Staub, Schlamm oder Verunreinigungen entfernen.
- Vermeiden, dass die Leitung mit heißen Motorteilen oder scharfen Kanten in Berührung kommt (Schmelz- oder Schnittgefahr).
- Sich vergewissern, dass sie an keiner Stelle geknickt oder verstopft ist.

Abschließende Überprüfung

Das Motorrad erneut anlassen und kontrollieren, dass im Bereich der Leitung und der Anschlüsse keine Kraftstoffleckagen vorliegen.

Kraftstofftank - Überprüfen der ordnungsgemäßen Befestigung der Steckkupplung des Benzinschlauchs am GAC

Sichtkontrolle

Kontrollieren, dass die Kupplung vollständig eingefügt ist und ob sich der Sperrclip (A) in der richtigen Position befindet.
Für das korrekte Sperren muss sich der Clip in der abgebildeten Position befinden.

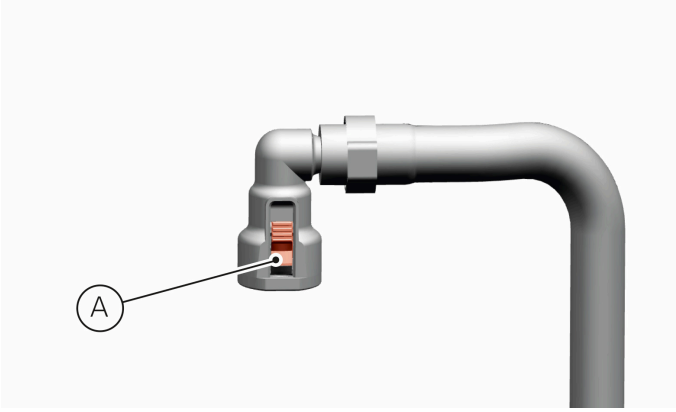


Abb. 361

Mechanische Kontrolle der Befestigung
Etwas an der Leitung ziehen, um sicherzustellen, dass die Kupplung nicht herausrutscht. Sollte sich die Kupplung bewegen oder locker sein, sie entfernen und erneut fest einfügen, bis das Einrasten des Clips zu vernehmen war.

Auspuffsystem

Abnahme und Montage des Schalldämpfers

Achtung

Die Auspuffanlage erreicht im Fahreinsatz hohe Temperaturen.
Führen Sie die folgenden Arbeiten erst durch, nachdem der Motor und die Auspuffanlage vollständig abgekühlt sind.

Abnahme des Schalldämpfers

Die Verbindungsfeder (3) des Schalldämpfers mit dem Krümmer sowie die Befestigungsschrauben (1) und (2) des Schalldämpfers (4) entfernen.

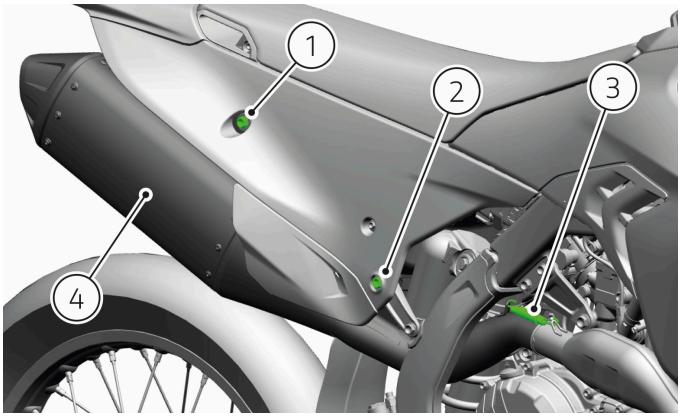


Abb. 362

Den Schalldämpfer (4) in Richtung Fahrzeugheck entfernen.

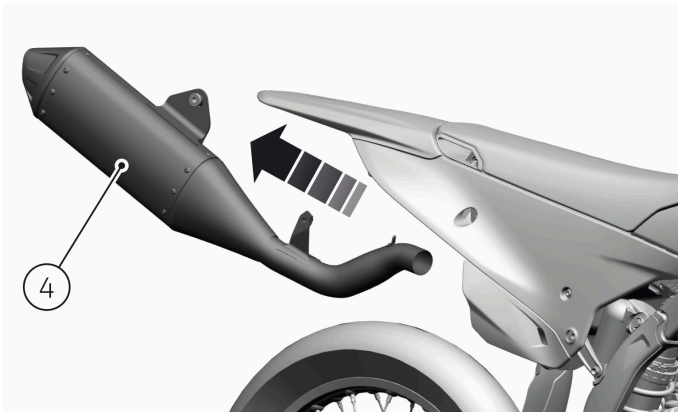


Abb. 363

Montage des Schalldämpfers

Den Schalldämpfer (4) wieder am Fahrzeug anordnen.

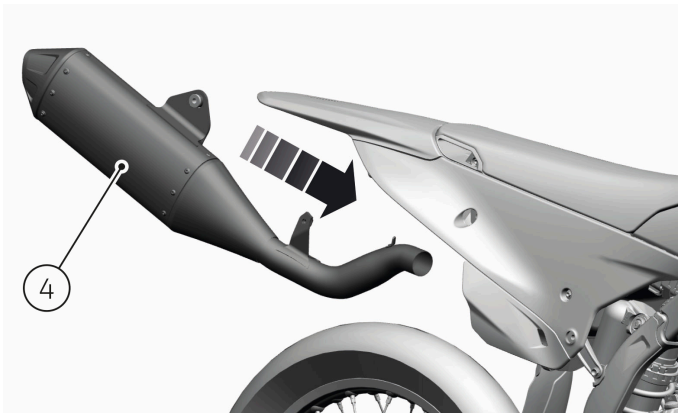


Abb. 364

Den Schalldämpfer (4) wieder am Auspuffkrümmer anschließen und sicherstellen, dass er daran bis auf Anschlag kommt.
Die Schrauben (1) und (2) anordnen, aber noch nicht anziehen.
Die Verbindungsfeder (3) des Schalldämpfers mit dem Krümmer (4) erneut montieren und die Befestigungsschrauben (1) und (2) mit einem Anzugsmoment von 20 Nm ± 10 % anziehen.

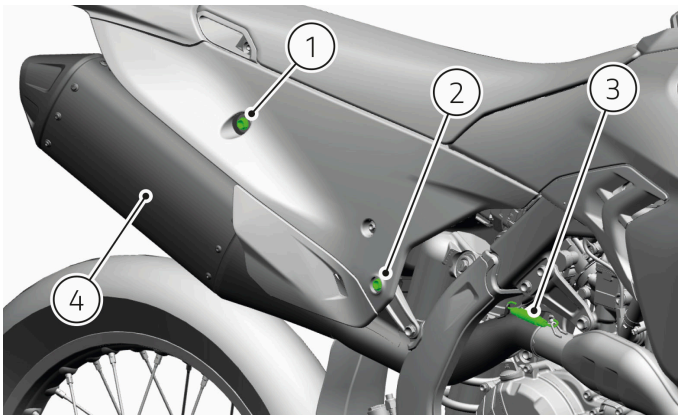


Abb. 365

Ausbau und Montage des Krümmers

Achtung

Die Auspuffanlage erreicht im Fahreinsatz hohe Temperaturen.
Führen Sie die folgenden Arbeiten erst durch, nachdem der Motor und die Auspuffanlage vollständig abgekühlt sind.

Ausbau des Krümmers

Die Feder (1) der Verbindung des Krümmers (3) mit dem Schalldämpfer entfernen.
Die Schraube (2) zur Befestigung des Krümmers (3) am Motorhalter entfernen.

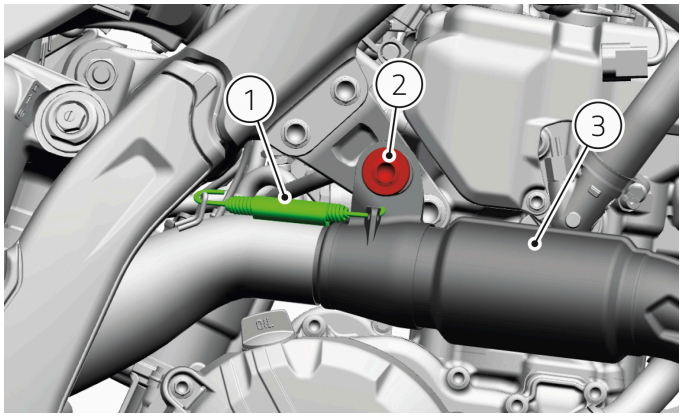


Abb. 366

Die Klemmmuttern (4) des Krümmerflanschs (3) am Zylinderkopf entfernen.

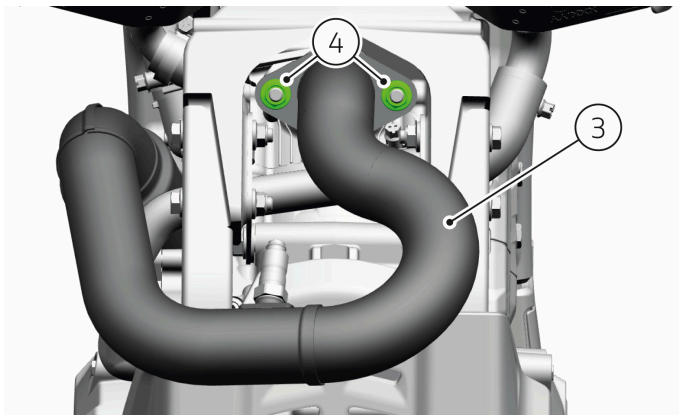


Abb. 367

Die Gummikabelbinder (5) entfernen, um das Kabel der Lambdasonde zu lösen, dann den Verbinder (A1) trennen.

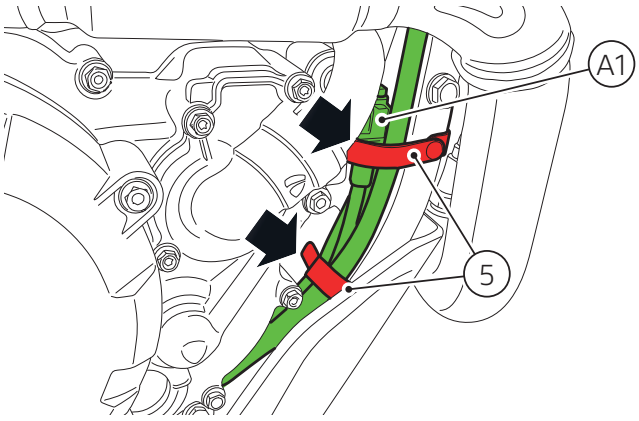


Abb. 368

Den Auspuffkrümmer (3) und dann die Lambdasonde (A) vom Krümmer entfernen.

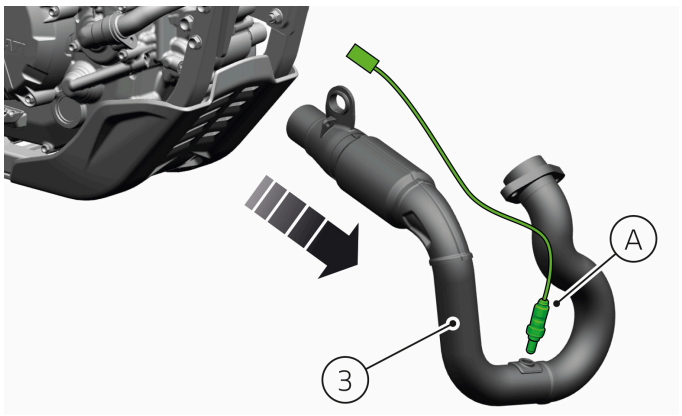


Abb. 369

Die Auspuffdichtung (6) aus ihrem Sitz im Zylinderkopf entfernen.
Auf Beschädigungen überprüfen und ggf. durch eine neue ersetzen.

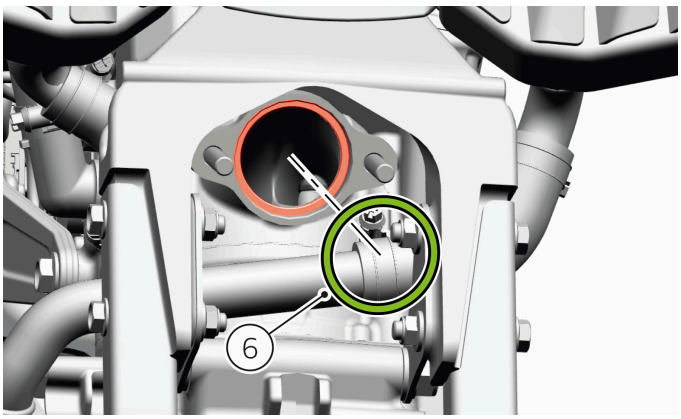


Abb. 370

Montage des Krümmers

Die Auspuffdichtung (6) wieder in ihrem Sitz im Zylinderkopf anordnen.
Auf Beschädigungen überprüfen und ggf. durch eine neue ersetzen.
Die Lambdasonde (A) erneut am Krümmer (3) montieren, dann mit einem Anzugsmoment von 24,5 Nm ± 5 % anziehen.
Den Auspuffkrümmer (2) erneut am Zylinderkopf und im Schalldämpfer montieren und dabei sicherstellen dass er daran auf Anschlag kommt.

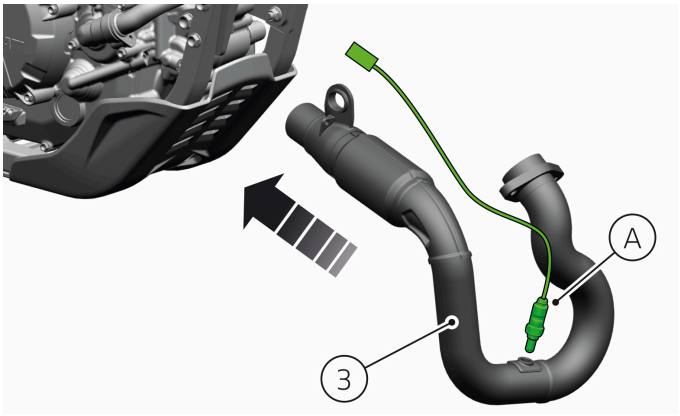


Abb. 371

Kupferhaltiges Fett auf das Gewinde und unter den Kopf der Muttern (4) auftragen, diese dann ansetzen, jedoch noch nicht anziehen.

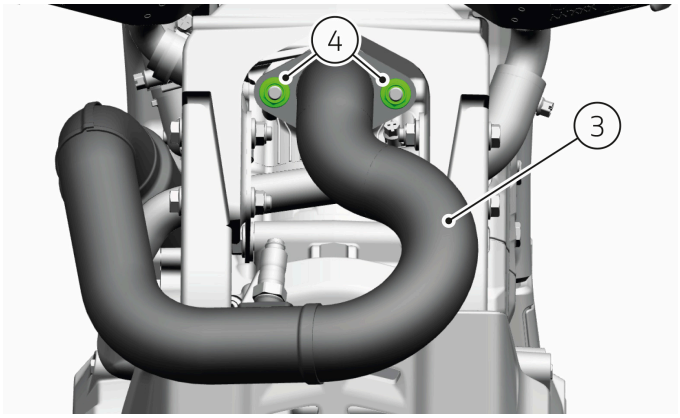


Abb. 372

Die Feder (1) der Verbindung des Krümmers (3) mit dem Schalldämpfer erneut montieren.

Die Schraube (2) wieder anordnen, dann mit einem Anzugsmoment von 20 Nm ± 5 % anziehen.
Die Muttern (4) mit einem Anzugsmoment von 15 Nm ± 10 % anziehen.

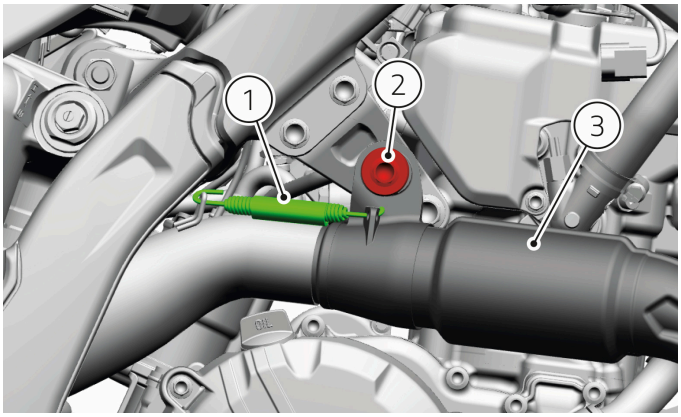


Abb. 373

Kupplung - Verschleißkontrolle und Austausch der Kupplungsscheiben

Ausbau der Kupplungsscheiben

Das Schmiersystem, wie im Kapitel „Öl- und Filterwechsel" beschrieben, entleeren.

Den Bremsfeder (1) entfernen.

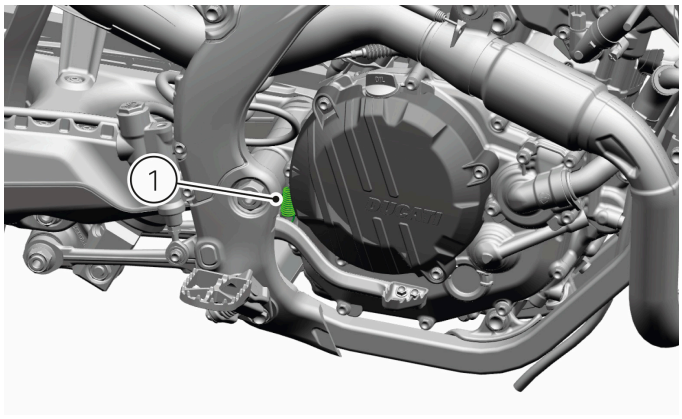


Abb. 374

Die Schraube (2A) und die Befestigungsschrauben (2B) der schalldämmenden Abdeckung (3A) lösen.
Die schalldämmende Abdeckung (3A) entfernen.

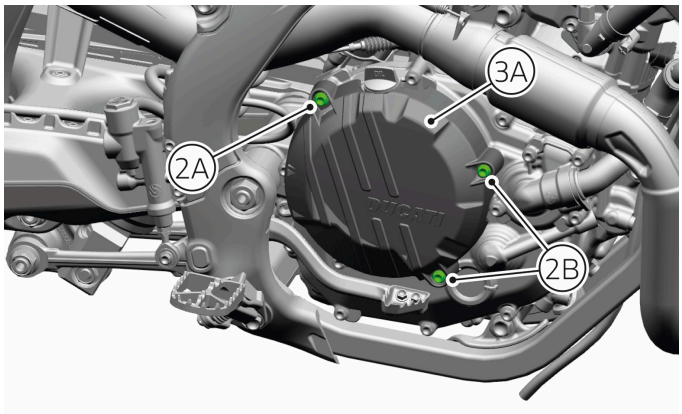


Abb. 375

Die Schrauben (2C) und die Stiftschrauben (2D) lösen.
Die Kupplungsabdeckung (3) entfernen.

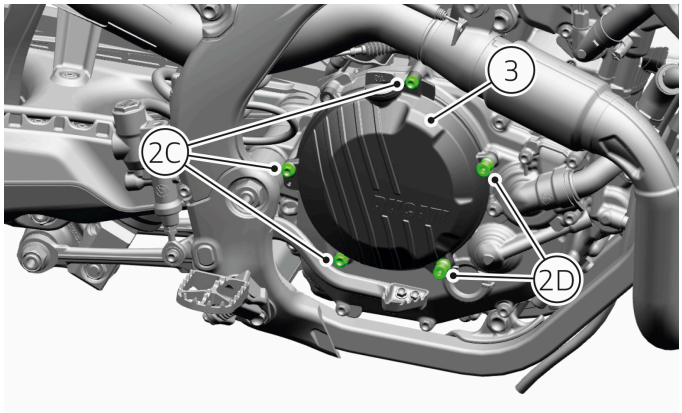


Abb. 376

Die Befestigungsschrauben (4) der Tellerfeder (5) lösen.
Die Vorspannscheibe (A) und die Tellerfeder (5) entfernen.

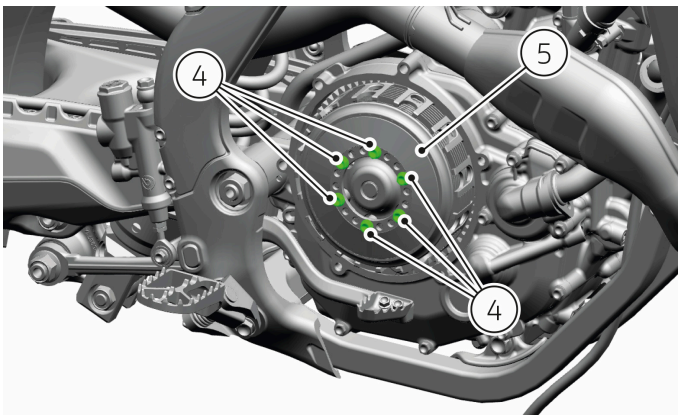


Abb. 377

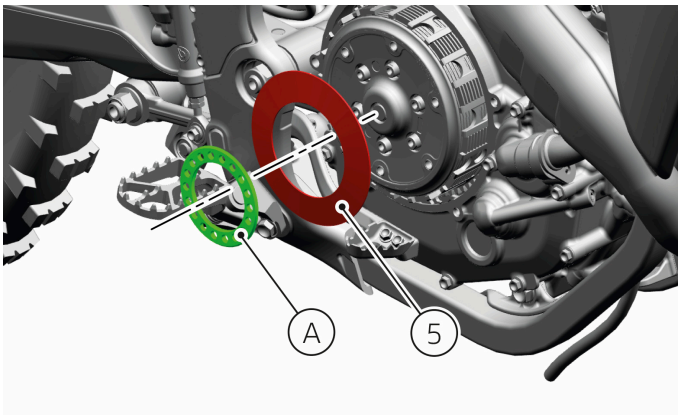


Abb. 378

Den Scheibendruckdeckel mit der Zwischenlegscheibe (B) der Kupplungsfeder entfernen.

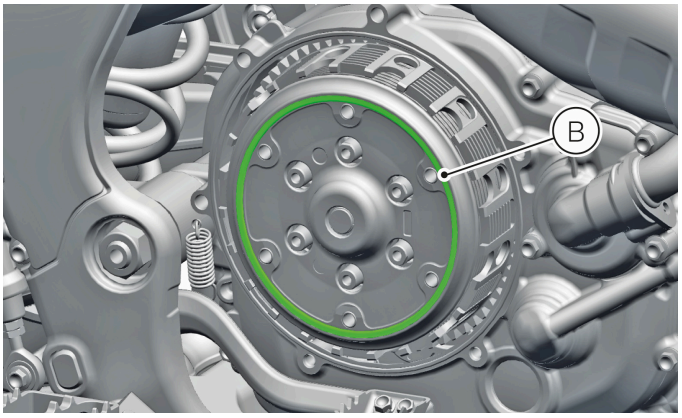


Abb. 379

Den Kupplungssteuerstift (6) und den Kupplungssteuerstab (7) entfernen.

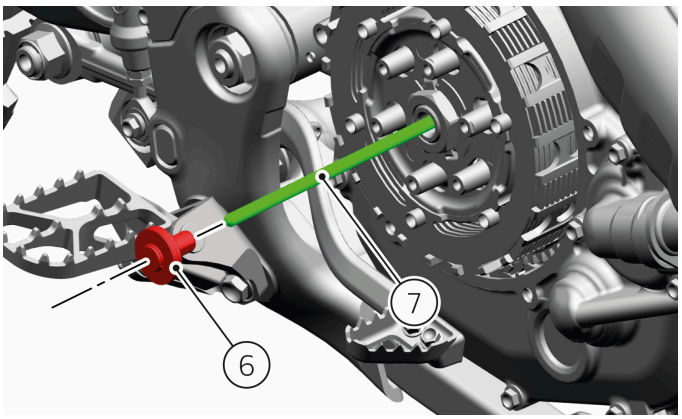


Abb. 380

Die Mitnehmerstifte (8) der Kupplung herausziehen.

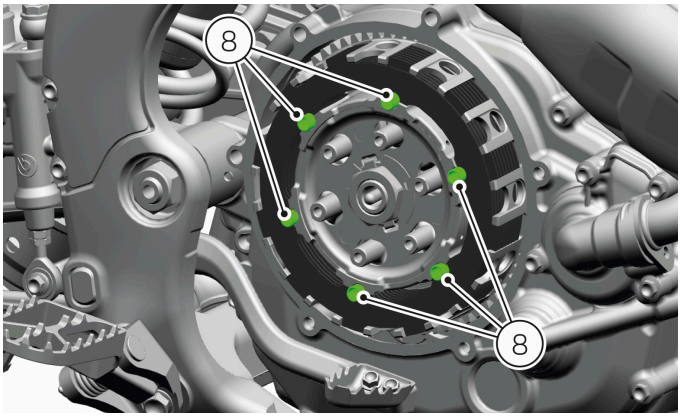


Abb. 381

Die Reib- und Stahlscheiben entfernen.

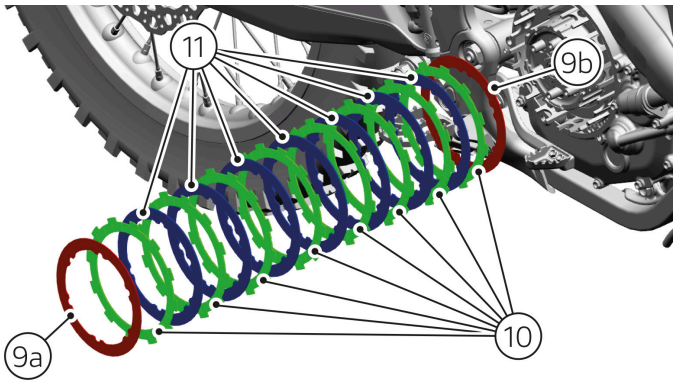


Abb. 382

POSITION	NAME	MENGE	STÄRKE
(9a)	Stahlscheiben	1	1 mm (0.04 in)
(9b)	Stahlscheiben	1	1 mm (0.04 in)
(10)	Reibscheiben	8	2 mm (0.08 in)
(11)	Stahlscheiben	7	1,4 mm (0.05 in)

Verschleißkontrolle

Eine Sichtkontrolle an den Reib- und Stahlscheiben auf Anzeichen von Verschleiß oder Festfressen vornehmen. Sind eine oder mehrere Scheiben beschädigt, alle Scheiben in einem Block auswechseln.
Auf einer Reißfläche und mit einer Fühlerlehre die Stärke der Reibscheiben an verschiedenen Stellen messen und mit den Angaben der folgenden Tabelle vergleichen.
Wenn sie verschlissen sind, müssen sie ersetzt werden.

BESCHREIBUNG	WERT
Verschleißgrenzwert - Stahlscheiben	0,1 mm (0.004 in)
Verschleißgrenzwert - Reibscheiben	0,1 mm (0.004 in)
Max. Verschleißgrenzwert Kupplungspaket	0,8 mm (0.031 in)
Nennwert des Kupplungsscheibenpakets im NEUZUSTAND	27,4 ± 0,25 mm (1.079 ± 0.009 in)
Die Gesamtstärke des Kupplungsscheibenpakets darf nicht geringer sein als (maximaler Verschleiß)	26,35 mm (1.037 in)
Die maximale Planheitsabweichung bei jeder Kupplungsscheibe beträgt	0,15 mm (0.006 in)

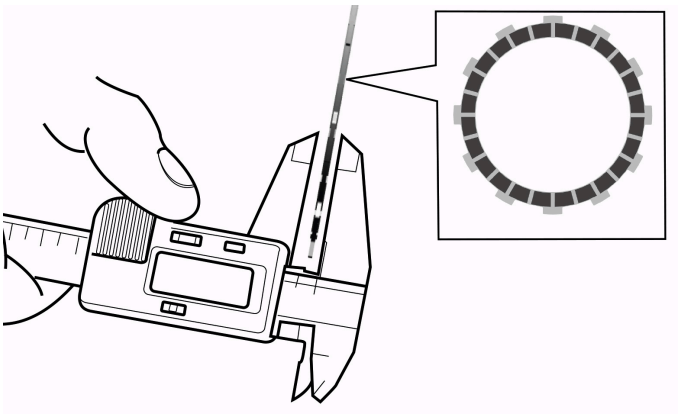


Abb. 383

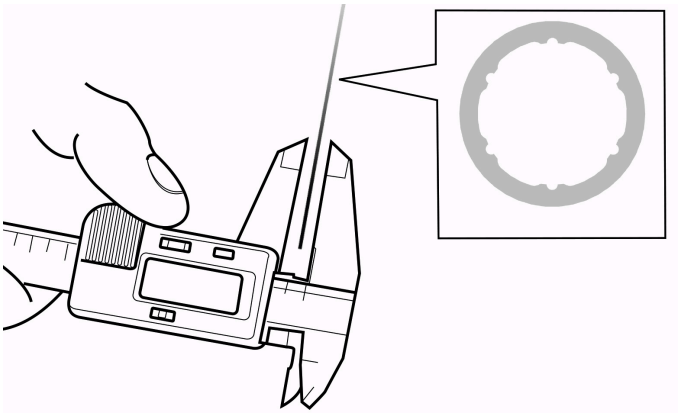


Abb. 384

Überprüfen, dass der Kupplungssteuerstab (7) und die Kupplungsmitnehmerstifte (8) keine Risse, Schäden oder Verschleißerscheinungen aufweisen.
Auch überprüfen, dass sie nicht verformt bzw. verzogen sind.

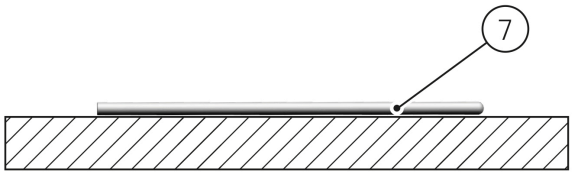


Abb. 385

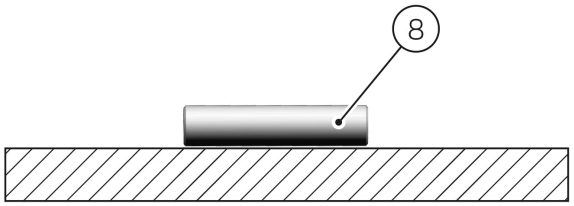


Abb. 386

Montage der Kupplungsscheiben

Die Mitnehmerstifte in die Nabe einsetzen; wenn sie sich schwer positionieren lassen, sich mit Fett helfen.

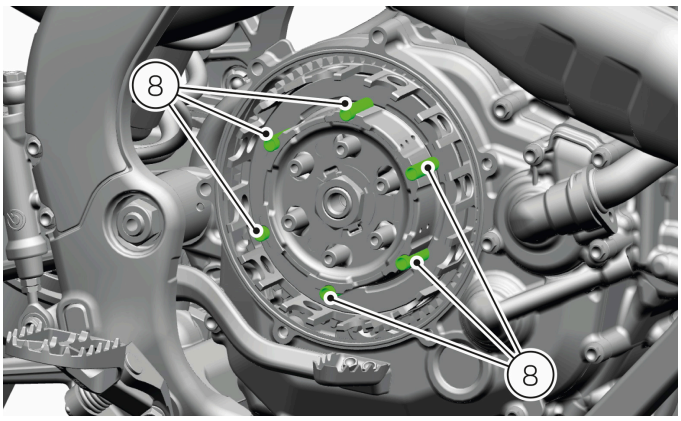


Abb. 387

Die Stahlscheiben und die Reibscheiben unter Bezugnahme auf folgende Tabelle einlegen.
Auf die erste Scheibe (9b) mit 1 mm (0,004 in) achten, ihre Markierung „W" muss wie abgebildet zur Innenseite des Fahrzeugs gerichtet sein.

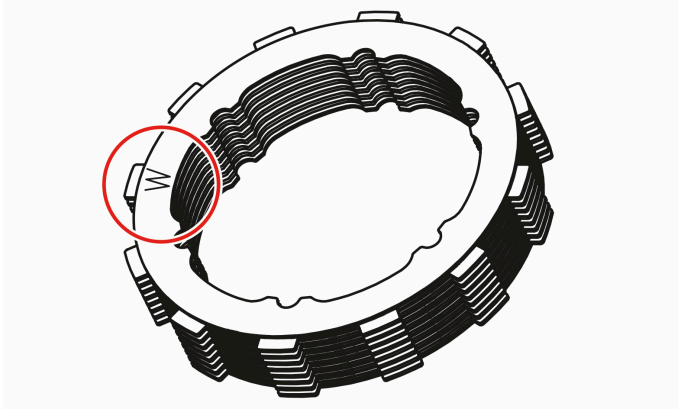


Abb. 388

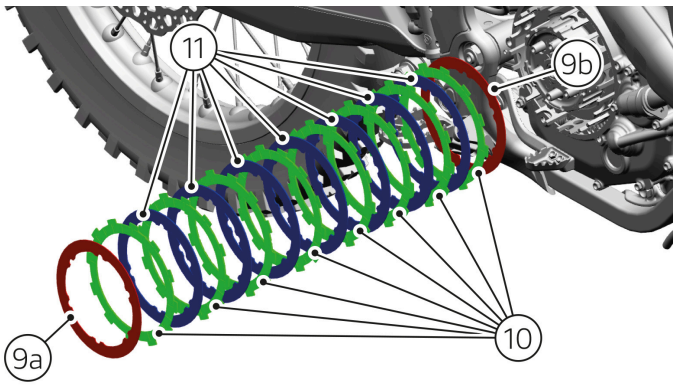


Abb. 389

BESCHREIBUNG	WERT
Verschleißgrenzwert - Stahlscheiben	0,1 mm (0.004 in)
Verschleißgrenzwert - Reibscheiben	0,1 mm (0.004 in)
Max. Verschleißgrenzwert Kupplungspaket	0,8 mm (0.031 in)
Nennwert des Kupplungsscheibenpakets im NEUZUSTAND	27,4 ± 0,25 mm (1.079 ± 0.009 in)

BESCHREIBUNG	WERT
Die Gesamtstärke des Kupplungsscheibenpakets darf nicht geringer sein als (maximaler Verschleiß)	26,35 mm (1.037 in)
Die maximale Planheitsabweichung bei jeder Kupplungsscheibe beträgt	0,15 mm (0.006 in)

Den Kupplungssteuerstab (7) und den Kupplungssteuerstift (6) einfügen.

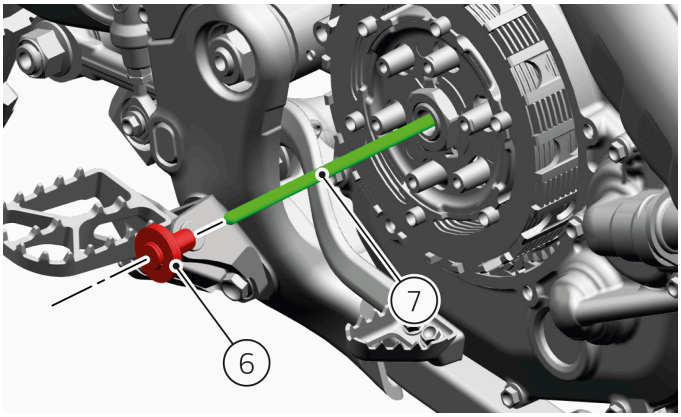


Abb. 390

Den Scheibendruckdeckel (12) auf der Kupplungstrommel anordnen.
Die Federpassscheibe (B) auf den Scheibendruckdeckel (12) fügen und dabei die Angabe „OUT" wie abgebildet nach außen richten.

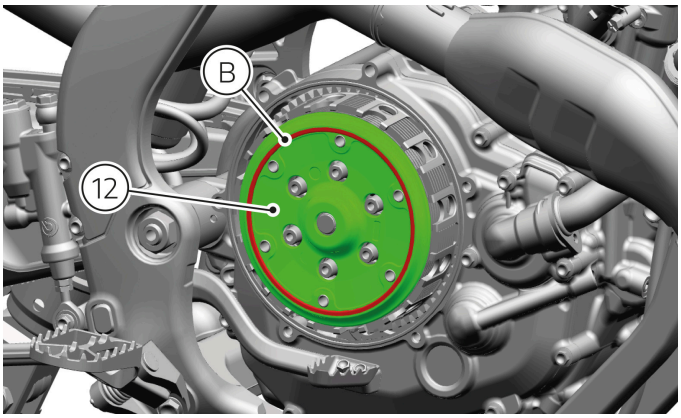


Abb. 391

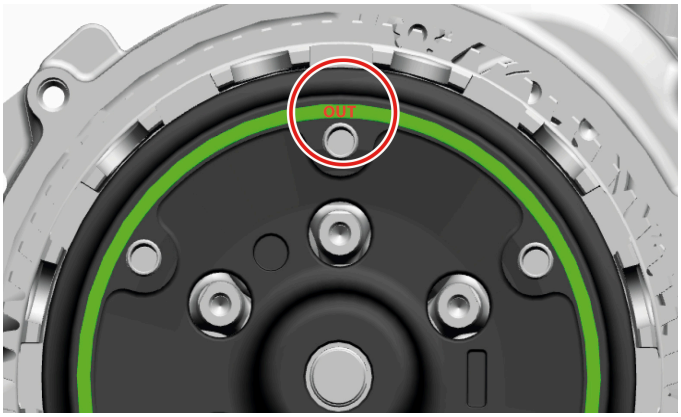


Abb. 392

Die Tellerfeder (5) auf dem Scheibendruckdeckel anordnen und wie abgebildet ausrichten.
Die Vorspannscheibe (A) anordnen.

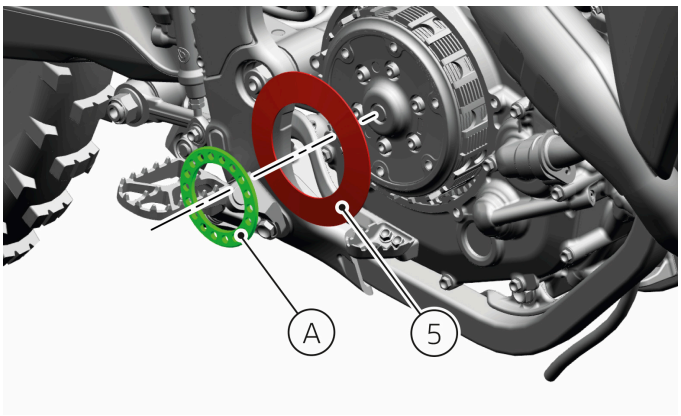


Abb. 393

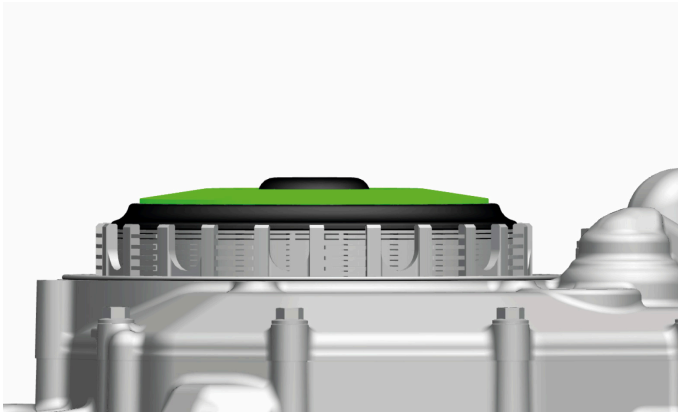


Abb. 394

Die Schrauben (4) ansetzen und dabei auf den Bolzen der Kupplungstrommel zentrieren.
Die Schrauben (4) jetzt in die Bohrungen der Zwischenspannflächen des Tellers (A) einfügen (von den roten Pfeilen angegeben), die von den beiden Punkten gegeben werden - siehe roten Pfeil in nachstehender Abbildung.
Die Schrauben (4) mit einem Anzugsmoment von 6 Nm (min. 5 - max. 7) anziehen.

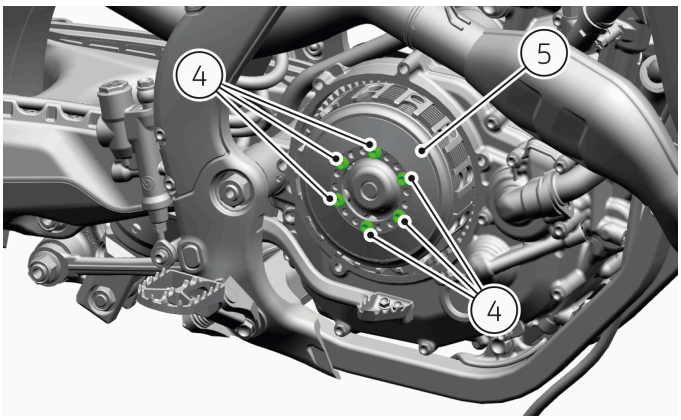


Abb. 395

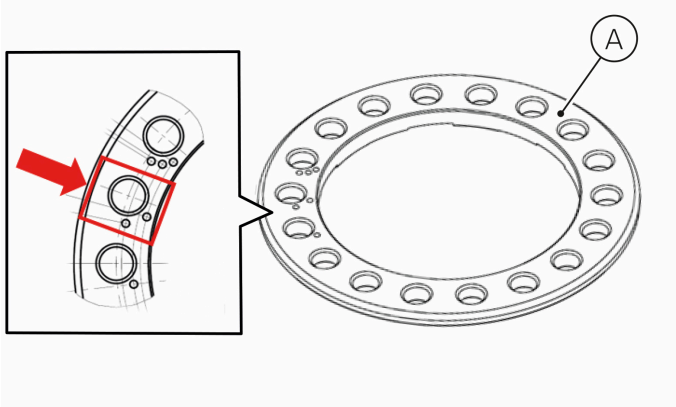


Abb. 396

Hinweise

Nachdem die Schrauben (4) auf ihr Anzugsmoment gebracht wurden, die Vorspannung wie im Kapitel „Einstellen der Tellerfeder“ dargestellt überprüfen.

Überprüfen, dass die Dichtung (13) am Kupplungsdeckel vorhanden ist; sollte sie beschädigt sein, durch eine neue ersetzen.

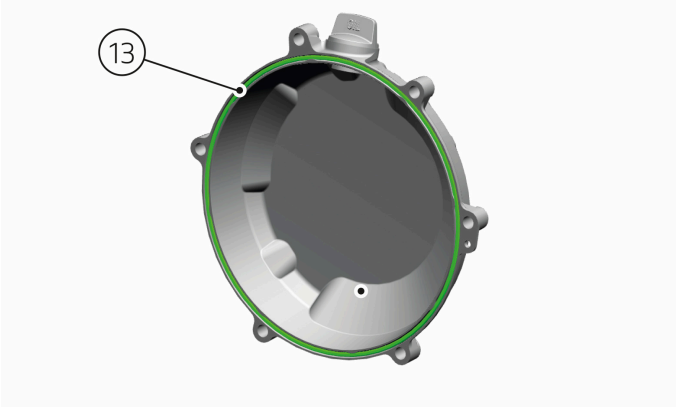


Abb. 397

Den Kupplungsdeckel (3) anordnen, dann die Schrauben (2C) und die Stiftschrauben (2D) ansetzen.
Die Schrauben (2C) und die Stiftschrauben (2D) über Kreuz mit einem Anzugsmoment von 13 Nm (min.12 - max.14) anziehen.

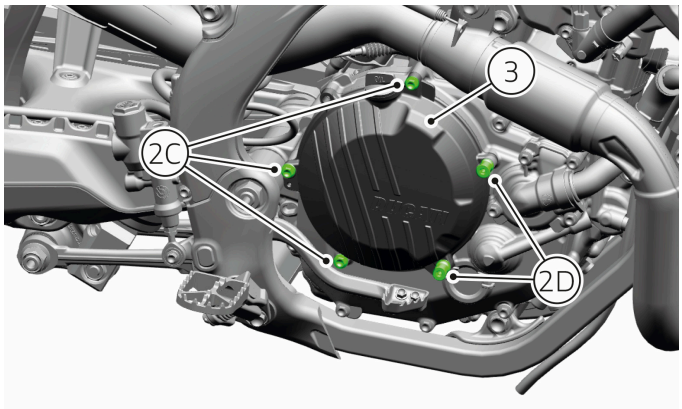


Abb. 398

Die schalldämmende Abdeckung (3A) anordnen, dann die Schraube (2A) und die Schrauben (2B) ansetzen.
Die Schraube (2A) mit einem Anzugsmoment von 13 Nm (min.12 - max.14) anziehen.
Die Schrauben (2B) über Kreuz mit einem Anzugsmoment von 5 Nm ± 10 % anziehen.

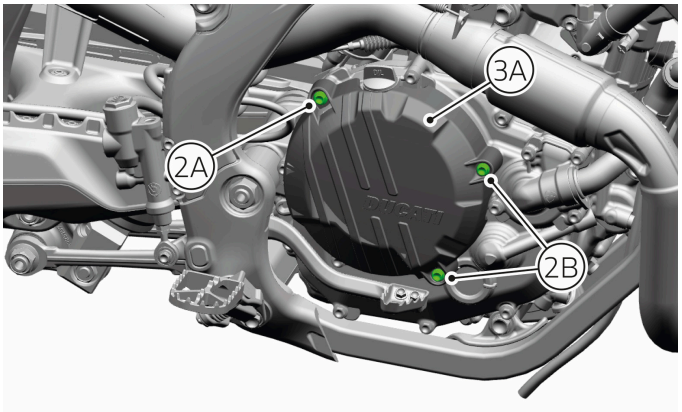


Abb. 399

Die Bremssteuerfeder (1) erneut montieren.

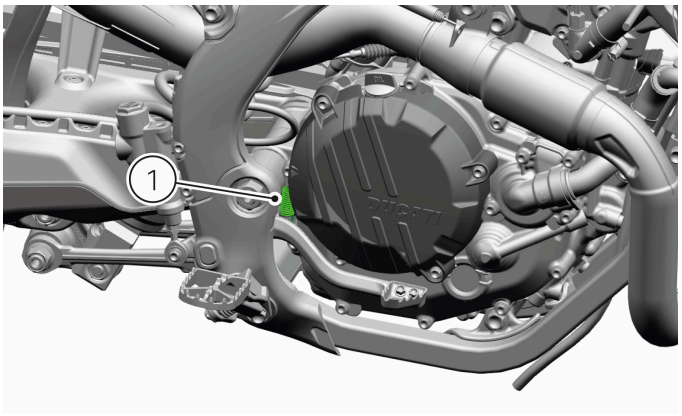


Abb. 400

Das Schmiersystem, wie im Kapitel „Öl- und Filterwechsel” beschrieben, füllen.

Kupplung - Einstellen der Tellerfeder

Ausbau

Das Schmiersystem, wie im Kapitel „Öl- und Filterwechsel” beschrieben, entleeren.

Den Bremsfeder (1) entfernen.

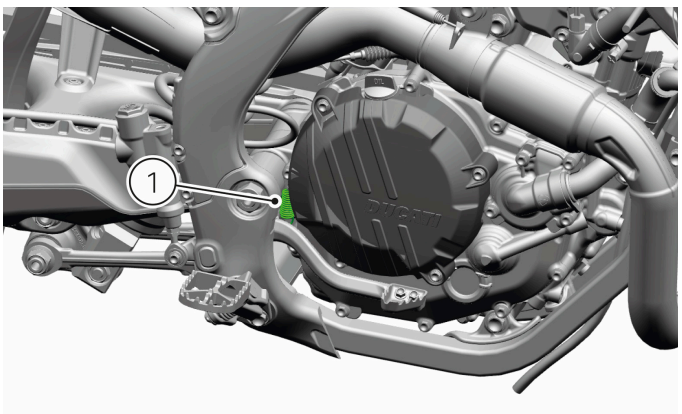


Abb. 401

Die Schraube (2A) und die Befestigungsschrauben (2B) der schalldämmenden Abdeckung (3A) lösen.
Die schalldämmende Abdeckung (3A) entfernen.

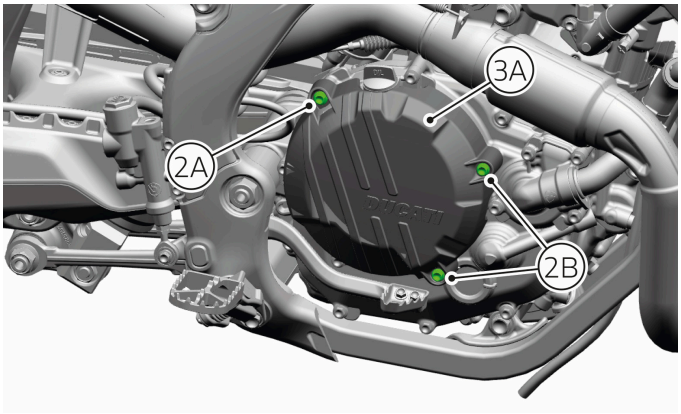


Abb. 402

Die Schrauben (2C) und die Stiftschrauben (2D) lösen.
Die Kupplungsabdeckung (3) entfernen.

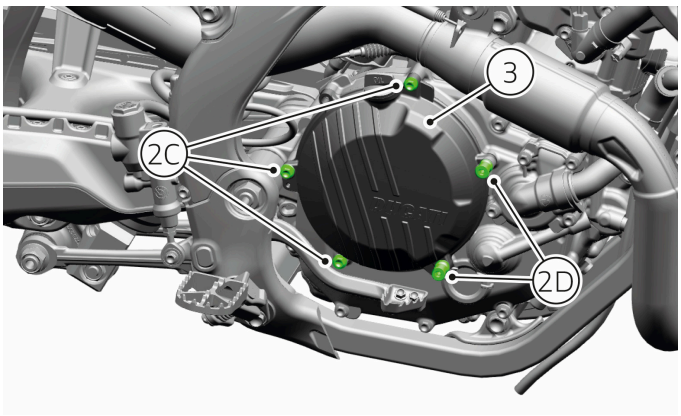


Abb. 403

Überprüfung und Einstellung

Die Kupplung ist mit einer Tellerfeder ausgestattet.
Die Federvorspannung kann auf drei Positionen eingestellt werden, indem die Scheibe (A) in drei verschiedenen Winkelpositionen installiert wird.
Die drei Positionen sind mit den in der Abbildung dargestellten Punkten gekennzeichnet.
Jede Position entspricht einer anderen Vorspannung an der Feder:

- Position 1 (•), geringste Vorspannung;
- Position 2 (••), mittlere Vorspannung;
- Position 3 (•••), maximale Vorspannung.

Die Standard-Position ist die mittlere (2 Punkte).

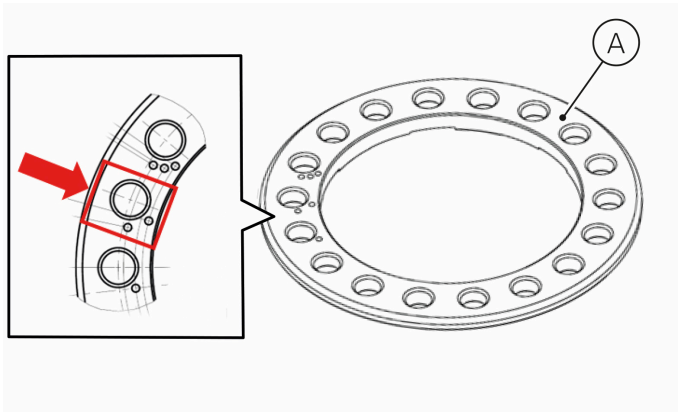


Abb. 404

Vorgehensweise bei Überprüfung:

- Die Planheit der Tellerfeder mit einer geschliffenen Stange überprüfen, die wie abgebildet angeordnet werden muss.
- Liegt die geschliffene Stange nicht perfekt am Profil an - mit einer Toleranz von 0÷0,1 mm (0÷0.004 in), muss die Vorspannscheibe über eine der beiden anderen verfügbaren Bohrungen neu positioniert werden.
- Die Kontrolle mit der neuen Position wiederholen. Liegt die Feder trotz der Einstellung nicht perfekt flach, muss die Dicke des Scheibenpakets gemessen und überprüft werden, dass es noch nicht die vorgeschriebene Mindestverschleißgrenze erreicht hat.

BESCHREIBUNG	WERT
Nennwert des Kupplungsscheibenpakets im NEUZUSTAND	27,4 ± 0,25 mm (1.079 ± 0.009 in)
Die Gesamtstärke des Kupplungsscheibenpakets darf nicht geringer sein als (maximaler Verschleiß)	26,35 mm (1.037 in)

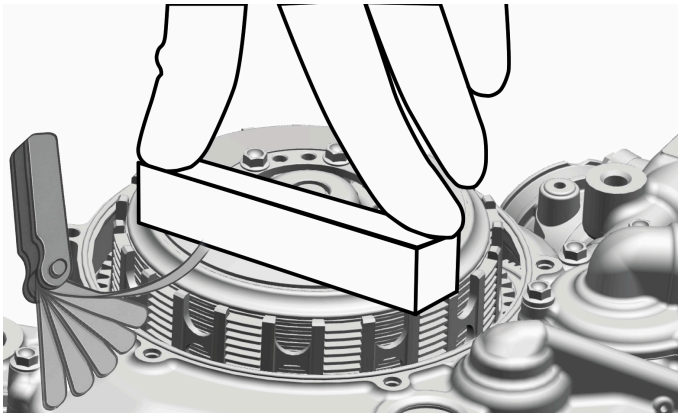


Abb. 405

Die Position der Vorspannscheibe kann wie folgt geändert werden:

- Die Befestigungsschrauben (4) der Tellerfeder (5) lösen.
- Die Vorspannscheibe (A) und die Tellerfeder (5) entfernen.
- Die Position der Vorspannscheibe (A) wie erforderlich ändern.
- Die Tellerfeder (5) und die Vorspannscheibe (A) erneut anordnen.
- Die Schrauben (4) über Kreuz mit einem Anzugsmoment von 6 Nm (min. 5 - max. 7) anziehen.

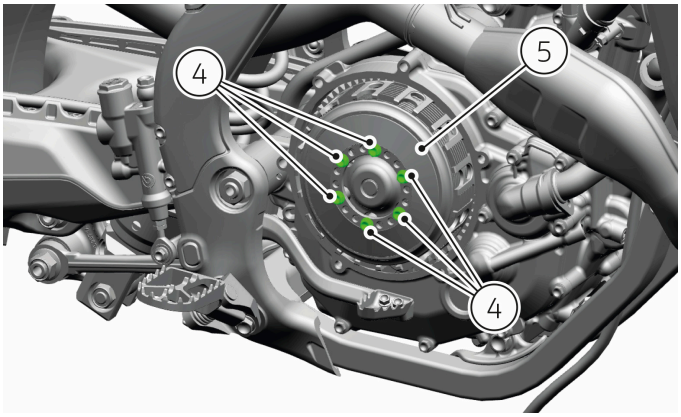


Abb. 406

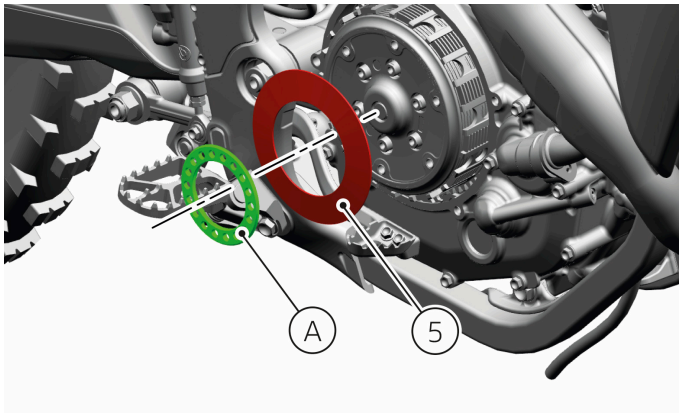


Abb. 407

Montage

Überprüfen, dass die Dichtung (13) am Kupplungsdeckel vorhanden ist; sollte sie beschädigt sein, durch eine neue ersetzen.

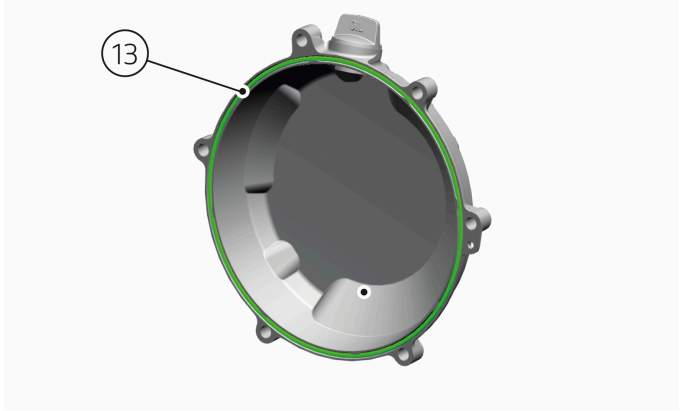


Abb. 408

Den Kupplungsdeckel (3) anordnen, dann die Schrauben (2C) und die Stiftschrauben (2D) ansetzen.
Die Schrauben (2C) und die Stiftschrauben (2D) über Kreuz mit einem Anzugsmoment von 13 Nm (min.12 - max.14) anziehen.

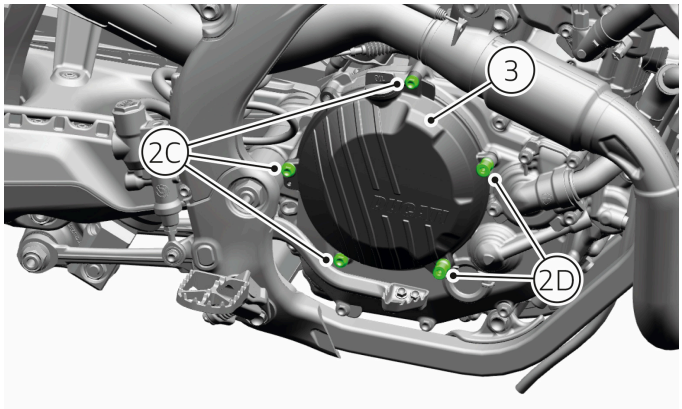


Abb. 409

Die schalldämmende Abdeckung (3A) anordnen, dann die Schraube (2A) und die Schrauben (2B) ansetzen.
Die Schraube (2A) mit einem Anzugsmoment von 13 Nm (min.12 - max.14) anziehen.
Die Schrauben (2B) über Kreuz mit einem Anzugsmoment von 5 Nm ± 10 % anziehen.

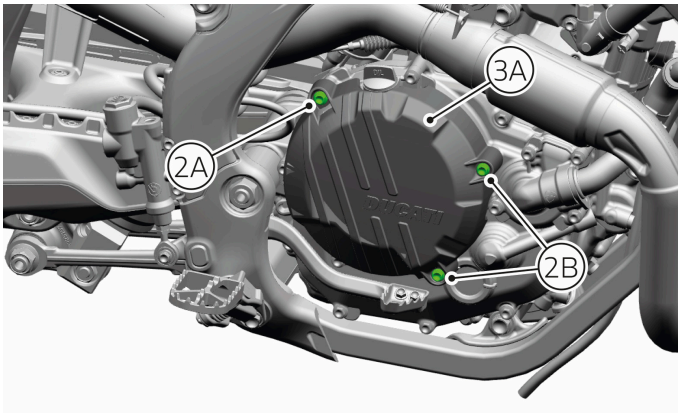


Abb. 410

Die Bremssteuerfeder (1) erneut montieren.

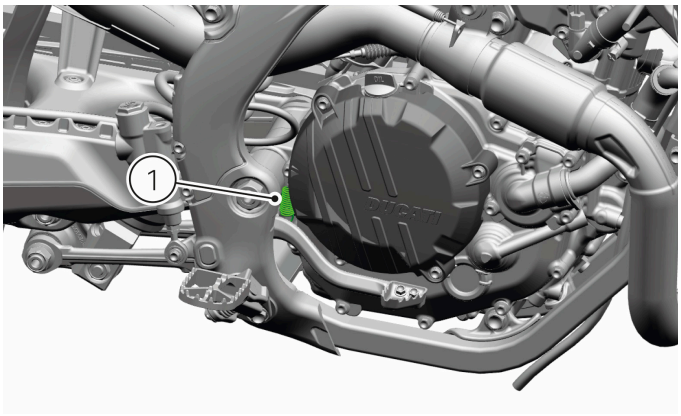


Abb. 411

Das Schmiersystem, wie im Kapitel „Öl- und Filterwechsel" beschrieben, füllen.

Ventilspiel - Kontrolle

Achtung

Dieser Abschnitt richtet sich an Personen, die bereits über Grundkenntnisse und Fähigkeiten in der Wartung bzw. Instandhaltung eines Motorrads verfügen.
Wer mit diesen Arbeiten nicht vertraut ist, wird an dieser Stelle dazu aufgefordert, sich dafür an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden.
Ein unsachgemäß durchgeführter Austausch auch nur eines dieser Teile kann Ihre Sicherheit stark gefährden und irreparable Schäden am Motorrad verursachen.

Je nach Nutzung des Fahrzeugs ist die Ventilspielkontrolle vorgesehen:

- alle 11.000 km / 7.000 mi (Tabelle des Instandhaltungsprogramms - Straßeneinsatz);
- alle 45 h (Tabelle des Instandhaltungsprogramms - Racing- und Off Road-Einsatz).

und gleichzeitig dazu der Austausch des Kolbens:

- alle 11.000 km / 7.000 mi (Tabelle des Instandhaltungsprogramms - Straßeneinsatz);
- Beim Mid Service (Tabelle des Instandhaltungsprogramms - Racing- und Off Road-Einsatz).

In diesem Fall die Ventilspielkontrolle am Zylinderkopf auf der Werkbank vornehmen. Wird die Kontrolle bei eingebautem Motor durchgeführt, ist wie folgt vorzugehen:

- Der Motor muss Raumtemperatur haben (ca. 20 °C).
- Der Kolben muss am OT stehen.

Für den Zugriff auf den Zylinderkopf die folgenden Teile entfernen:

- Sitzbank;
- Seitenabdeckungen;
- Kraftstofftank.

Die Schrauben (A1) lösen, dann die Schelle (A2) entfernen.
Die schalldämmende Abdeckung (A) entfernen.

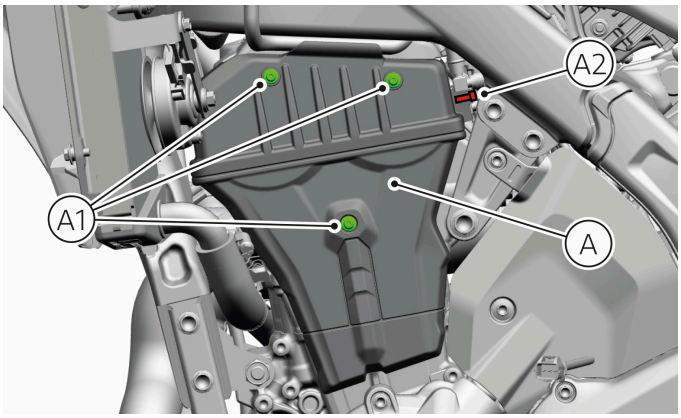


Abb. 412

Die Schrauben (1), mit denen die Spule (3) befestigt ist, lösen.
Beim Entfernen der Spule (3) darauf achten, dass die beiden Distanzstücke (2) nicht herunterfallen.
Die Spule (3) entfernen.

Die Schraube (4) lösen, dann den Klemmring (5) der Zündkerzenkappe entfernen.
Die Zündkerzenkappe (6) entfernen.
Die Kraftstoffleitung (1A) entfernen.

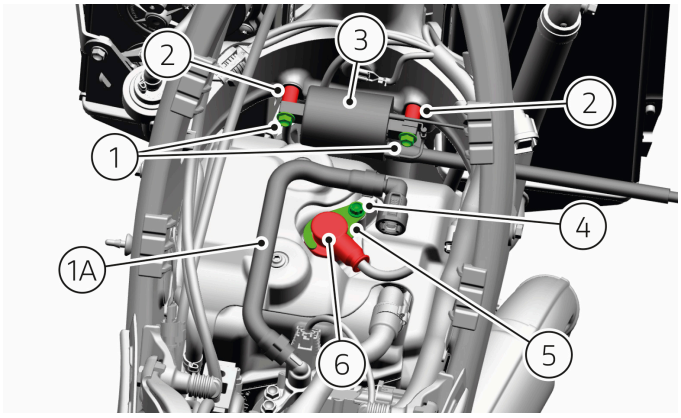


Abb. 413

Die Schrauben (B1) und die Schraube (B2) lösen.
Die schalldämmende Abdeckung (B) entfernen.

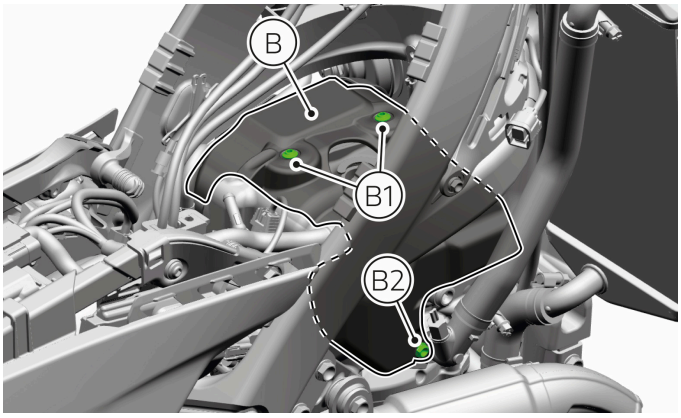


Abb. 414

Die Metallschelle (7) entfernen, dann die Blow by-Leitung (8) vom Zylinderkopfdeckel trennen.

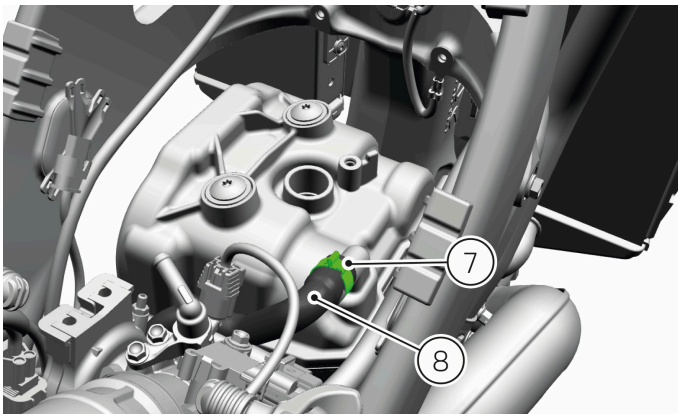


Abb. 415

Die Zündkerze (9) mit dem Werkzeug Art.-Nr. **88713.2877** entfernen.

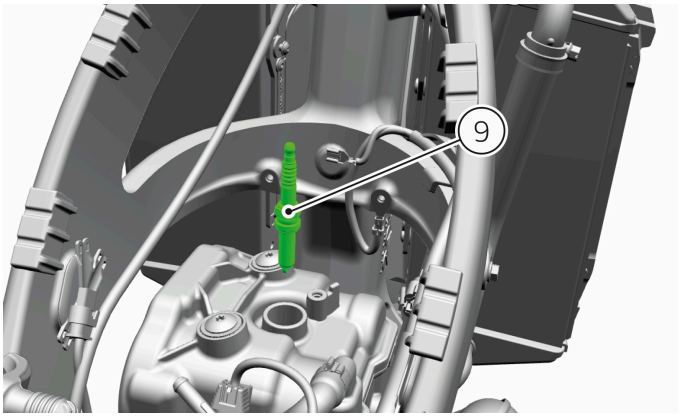


Abb. 416

Die Schrauben (10) mit Unterlegscheiben (11) der Befestigung des Zylinderkopfdeckels lösen und entfernen.

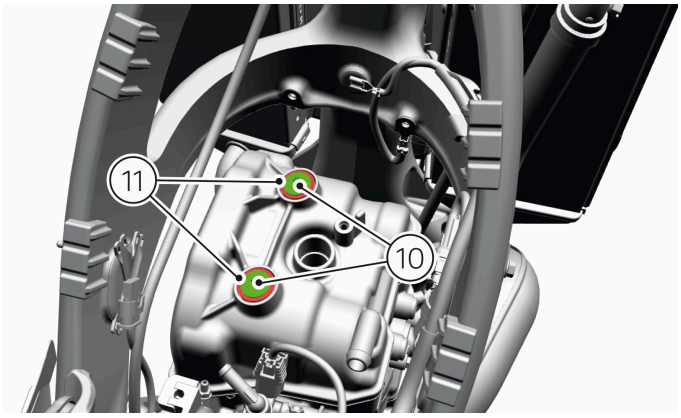


Abb. 417

Den Zylinderkopfdeckel (12) etwas anheben, in Pfeilrichtung drehen und nach oben hin abnehmen.

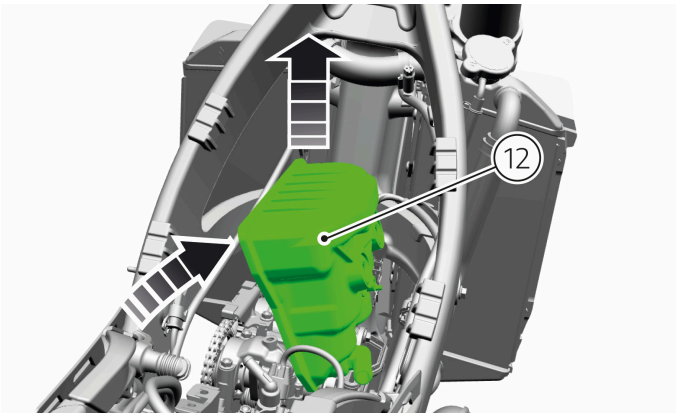


Abb. 418

Beim Entfernen des Zylinderkopfdeckels (12) darauf achten, die Dichtung (A) nicht zu beschädigen.

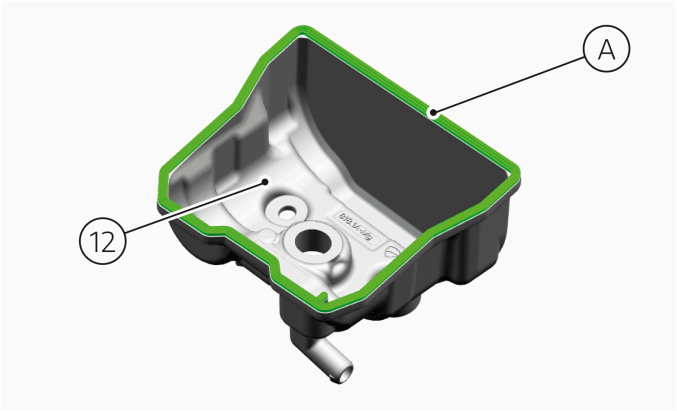


Abb. 419

Auf der linken Seite des Fahrzeugs die Schrauben (C1) und die Schraube (C2) lösen.
Die schalldämmende Abdeckung (C) entfernen.

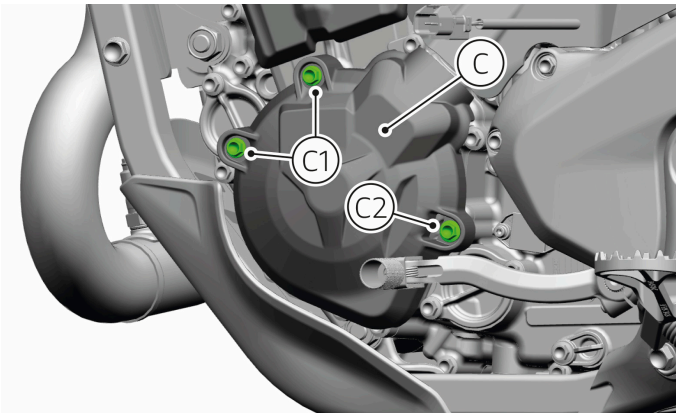


Abb. 420

Den Verschluss (13) der Steuerzeiteneinstellung entfernen.

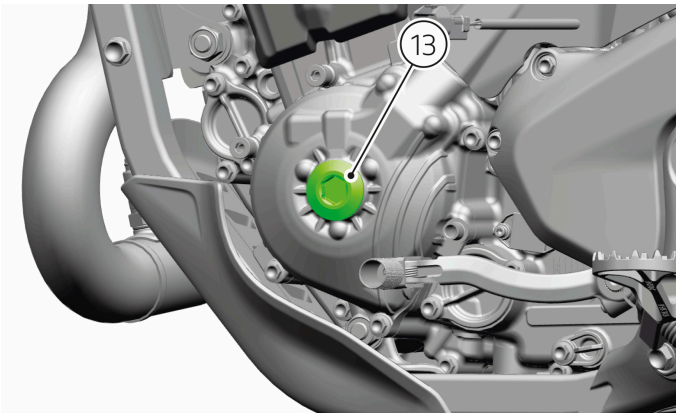


Abb. 421

Jedes Ventil hat:
- einen Kipphebel, der das Ventil öffnet (a);
- einen Kipphebel, der das Ventil schließt (b).

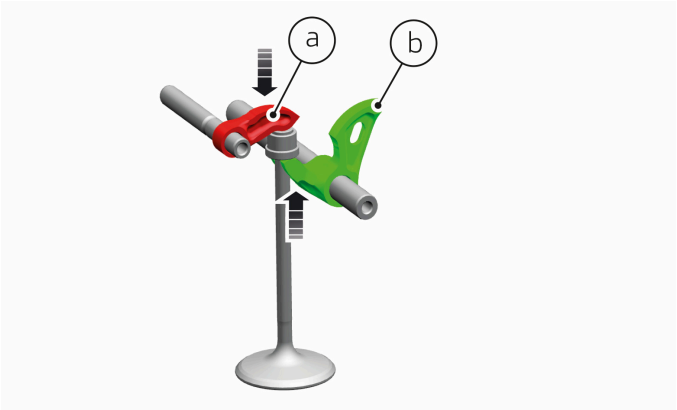


Abb. 422

Um das Ventilspiel zu kontrollieren, muss eine Fühlerlehre zwischen Nocken und Kipphebel eingefügt werden - zuerst beim Öffnen, dann beim Schließen.

Ventilspielkontrolle

Die Kurbelwelle gegen den Uhrzeigersinn drehen, bis der OT erreicht ist.
Um zu überprüfen, ob die Position richtig ist, muss kontrolliert werden, ob die Kerben der beiden Steuerzahnräder (14) mit dem Aufbau (15) fluchten (wie in der Abbildung).

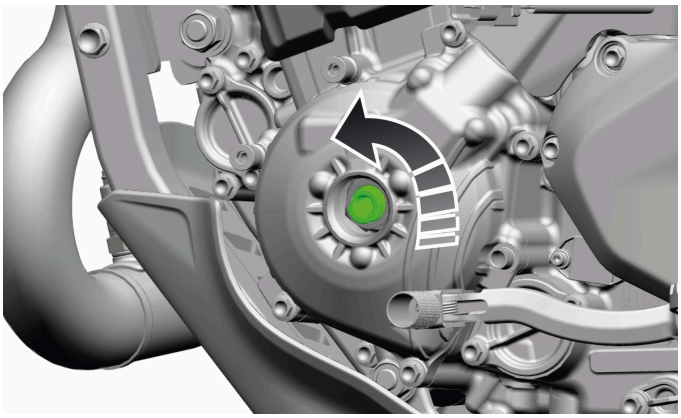


Abb. 423

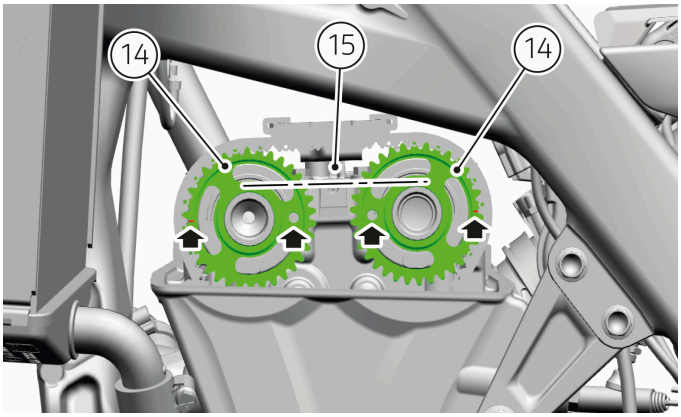


Abb. 424

In diesem Zustand befinden sich die sich öffnenden Ventile in der Ruhestellung und es ist möglich, das Ventilspiel auf der Einlass- und Auslassseite zu überprüfen.
Das Spiel mit einer Fühlerlehre und unter Bezugnahme auf folgende Tabelle überprüfen.

Einstellwerte des Spiels

Die Spielwerte werden in 2 Formen ausgedrückt:

- Montage - ist das Maß, dass das bei der Montage neuer Komponenten, wie der Ventile und deren Kegelhälften (Full Service - Racing- und Off Road-Einsatz) oder des kompletten Zylinderkopfs, einzuhalten ist.
- Wiederherstellung - ist das Maß, das bei der Ventilspielkontrolle oder beim Einstellen des Ventilspiels ohne Austausch der Komponenten (alle 11.000 km/7.000 mi - Straßeneinsatz oder Mid Service - Racing- und Off Road-Einsatz) einzuhalten ist.

Einstellwerte des Ventilspiels in ÖFFNUNG [mm]			
EINLASS		AUSLASS	
Montage	Wiederherstellung	Montage	Wiederherstellung
0,05 ÷ 0,10	0,05 ÷ 0,12	0,13 ÷ 0,18	0,11 ÷ 0,20
(0.0020 ÷ 0.0039 in)	(0.0020 ÷ 0.0047 in)	(0.0051 ÷ 0.0071 in)	(0.0043 ÷ 0.0079 in)

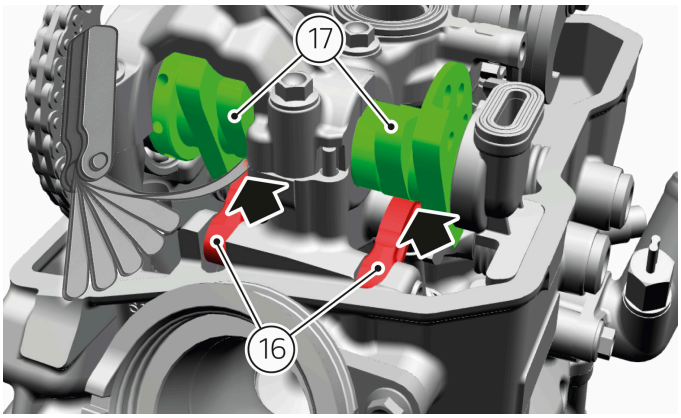


Abb. 425

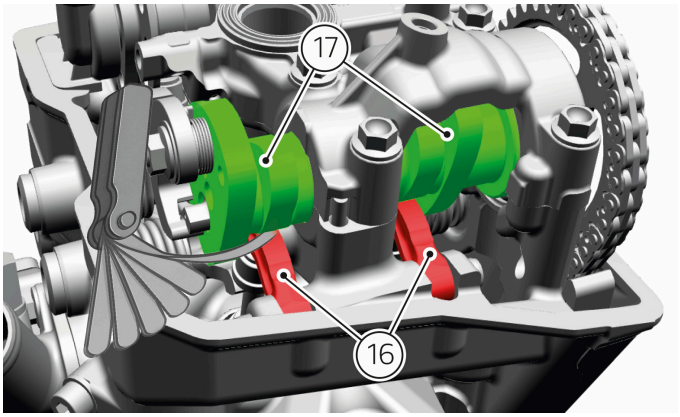


Abb. 426

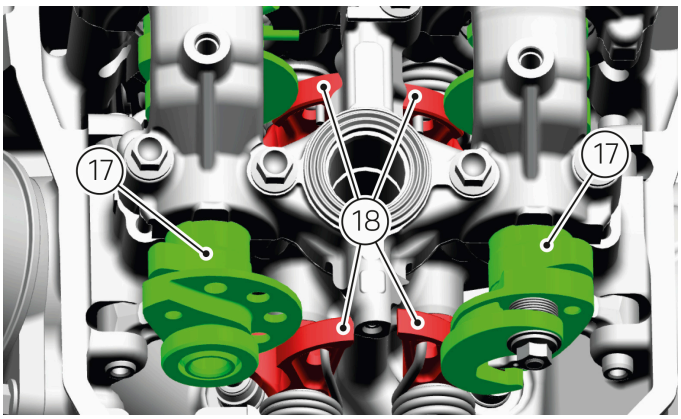


Abb. 427

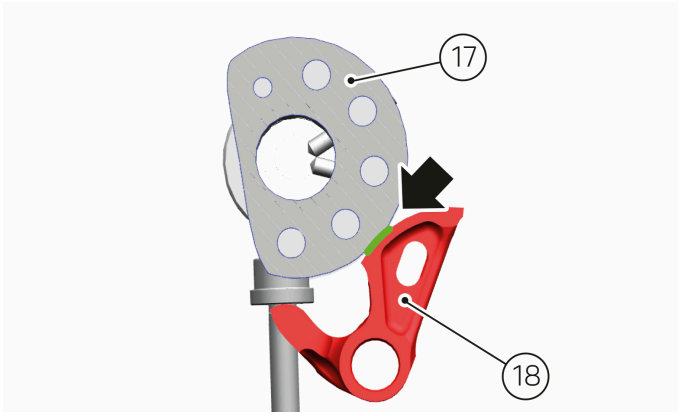


Abb. 428

Einstellwerte des Ventilspiels in SCHLIESSUNG [mm]			
EINLASS		AUSLASS	
Montage	Wiederherstellung	Montage	Wiederherstellung
0,10 ÷ 0,15	0,08 ÷ 0,18	0,05 ÷ 0,10	0,05 ÷ 0,16
(0.0040 ÷ 0.0060 in)	(0.0030 ÷ 0.0070 in)	(0.0020 ÷ 0.0040 in)	(0.0020 ÷ 0.006 in)

Hinweise

Sollte das Spiel als nicht korrekt resultieren, sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden, um dort die Einstellung vornehmen zu lassen.

Nach der Ventilspielkontrolle die Komponenten wieder montieren.

Setzen Sie die Kappe (13) an der Phaseninspektion ansetzen.
Die Kappe an der Phaseninspektion mit einem Anzugsmoment von 24 Nm (min. 21 -max. 27) anziehen.

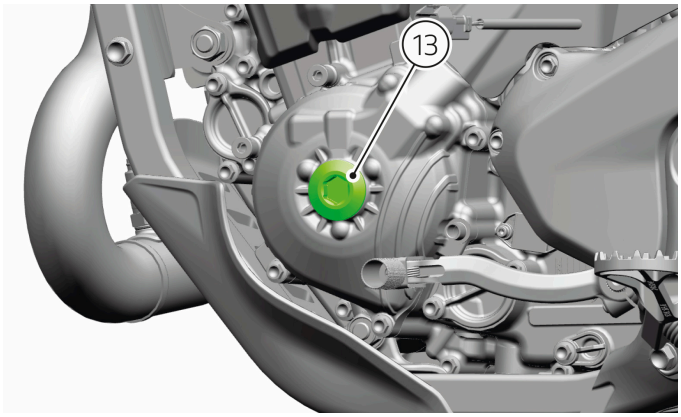


Abb. 429

Die schalldämmende Abdeckung (C) wieder anordnen.
Die Schrauben (C1) und die Schraube (C2) ansetzen.
Die Schrauben (C1) mit einem Anzugsmoment von 5 Nm ± 10 % anziehen.
Die Schraube (C2) über Kreuz mit einem Anzugsmoment von 13 Nm ± 10 % anziehen.

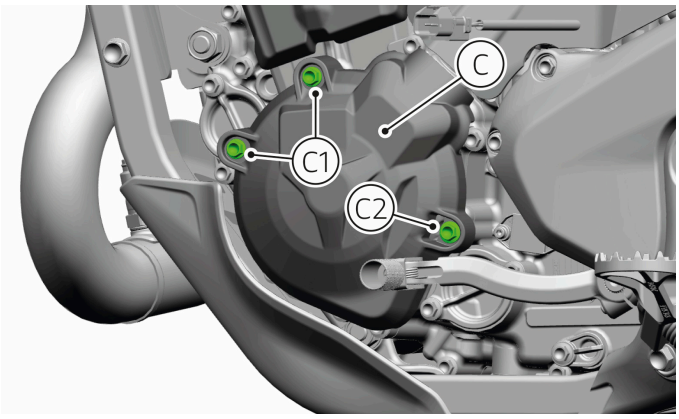


Abb. 430

Die Zylinderkopfdeckeldichtung (A) perfekt auf Anschlag am Zylinderkopfdeckel (12) montieren.
Das Vorhandensein der Zündkerzendichtung (B) überprüfen. Sollte sie entfernt worden sein oder fehlen, sie zentriert auf der Zündkerzenhülse montieren.

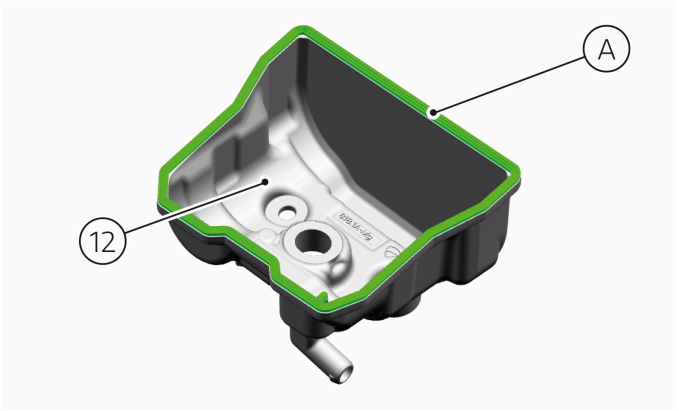


Abb. 431

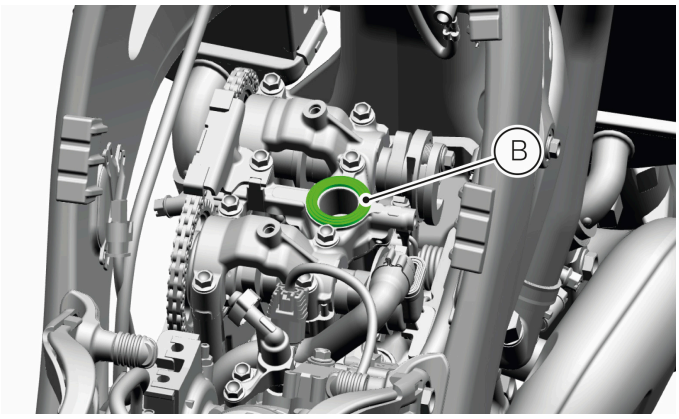


Abb. 432

Den Zylinderkopfdeckel wie abgebildet von oben her positionieren.

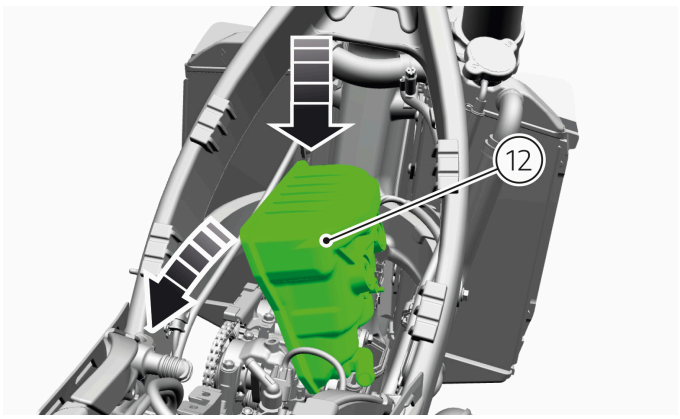


Abb. 433

Die Schrauben (10) mit den beiden zwischengefügten Unterlegscheiben (11) ansetzen.
Die beiden Schrauben (10) mit einem Anzugsmoment von 10 Nm (min. 9 - max. 11) anziehen.

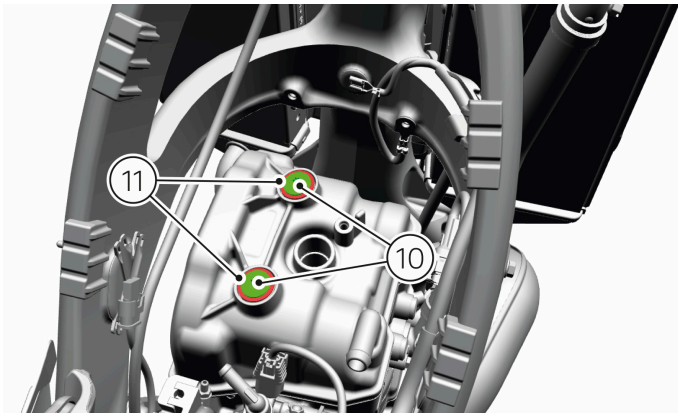


Abb. 434

Die Zündkerze (9) ansetzen.
Die Zündkerze (9) mit dem Werkzeug Art.-Nr. **88713.2877** auf einen Anzugsmoment von 12 Nm (min. 11 - max. 13) bringen.

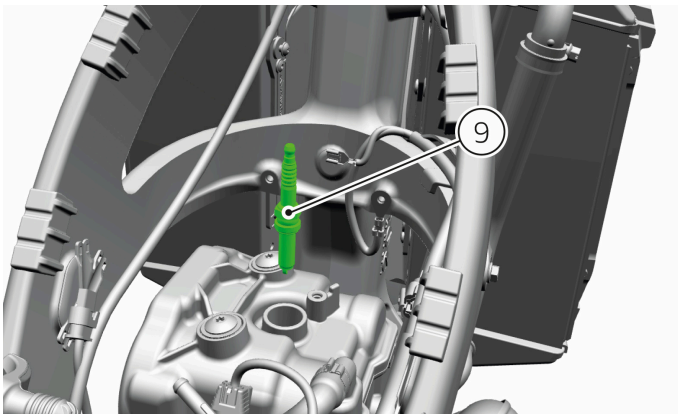


Abb. 435

Den Blow-by-Schlauch (8) positionieren und mit der Schelle (7) befestigen.

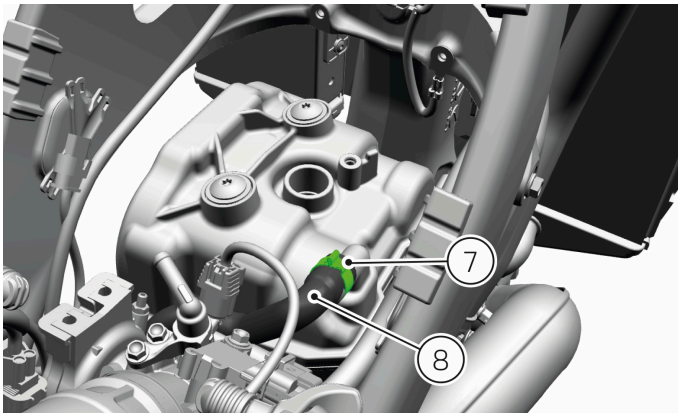


Abb. 436

Hinweise

Auf die Elektrode in der Zündkerzenkappe (6) das Fett Fluortec 9940 oder ein ähnliches (mit der Bezeichnung „PFPE fluoriertes Hochtemperaturfett, beständig gegen chemische Angriffe“) auftragen, um die Oxidation der unten am Zündkerzenstecker sitzenden Elektrode zu verhindern.

Die schalldämmende Abdeckung (B) wieder anordnen.
Loctite®243™ auf die Schraube (B2) auftragen.
Die Schrauben (B1) und die Schraube (B2) ansetzen.
Die Schrauben (B1) mit einem Anzugsmoment von 5 Nm ± 10 % anziehen.
Die Schraube (B2) mit einem Anzugsmoment von 13 Nm ± 10 % anziehen.

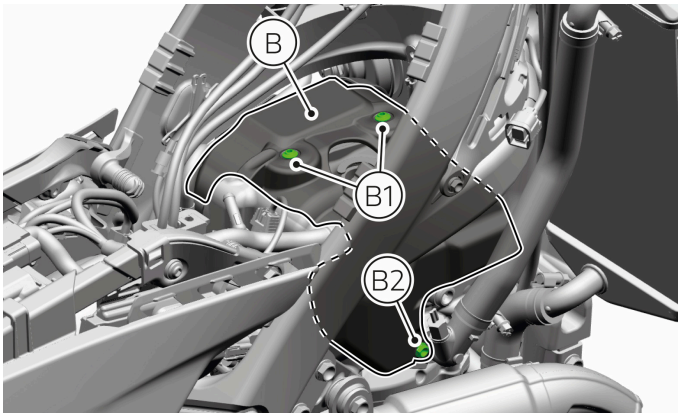


Abb. 437

Den Zündkerzenstecker (6) und den Klemmring (5) wieder anordnen.
Loctite®243™ auf die Schraube (4) auftragen.
Die Schraube (4) mit einem Anzugsmoment von 10 Nm (min. 9 - max. 11) anziehen.

Das Massekabel (C), die Distanzstücke (2) und die Spule (3) positionieren.
Überprüfen, dass auf dem Gewinde der Schrauben (1) noch die zuvor aufgetragene Schraubensicherung vorhanden ist. Es wird empfohlen, sie nicht mehr als drei Mal zu verwenden.
Die Schrauben (1) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von 8 Nm ± 10 % anziehen.
Die Kraftstoffleitung (1A) entfernen.

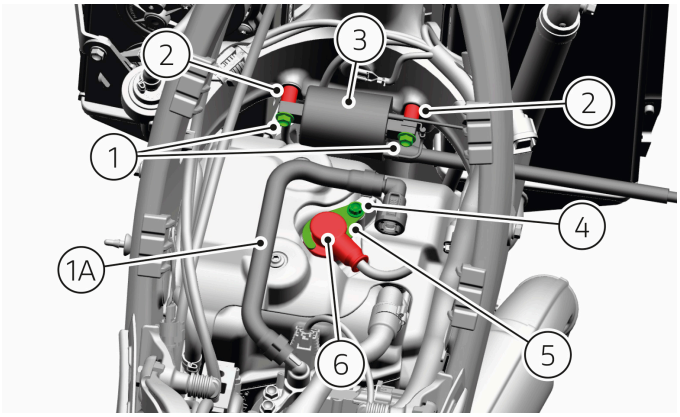


Abb. 438

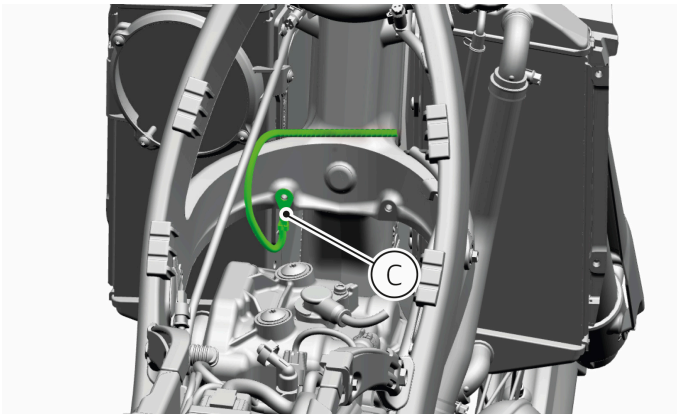


Abb. 439

Die schalldämmende Abdeckung (A) wieder anordnen.
Die Schrauben (A1) ansetzen und eine neue Schelle (A2) am abgebildeten Punkt anordnen.
Die Schrauben (A1) mit einem Anzugsmoment von 5 Nm ± 10 % anziehen.

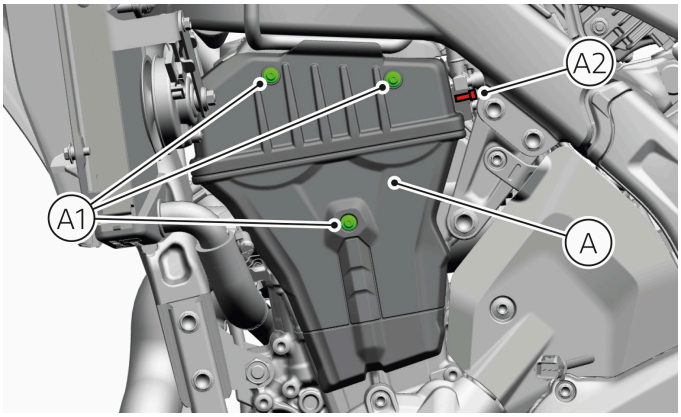


Abb. 440

Folgende Komponenten wieder montieren:
- Kraftstofftank;
- Seitenabdeckungen;
- Sitzbank.

Elektrische Anlage

Schaltplan

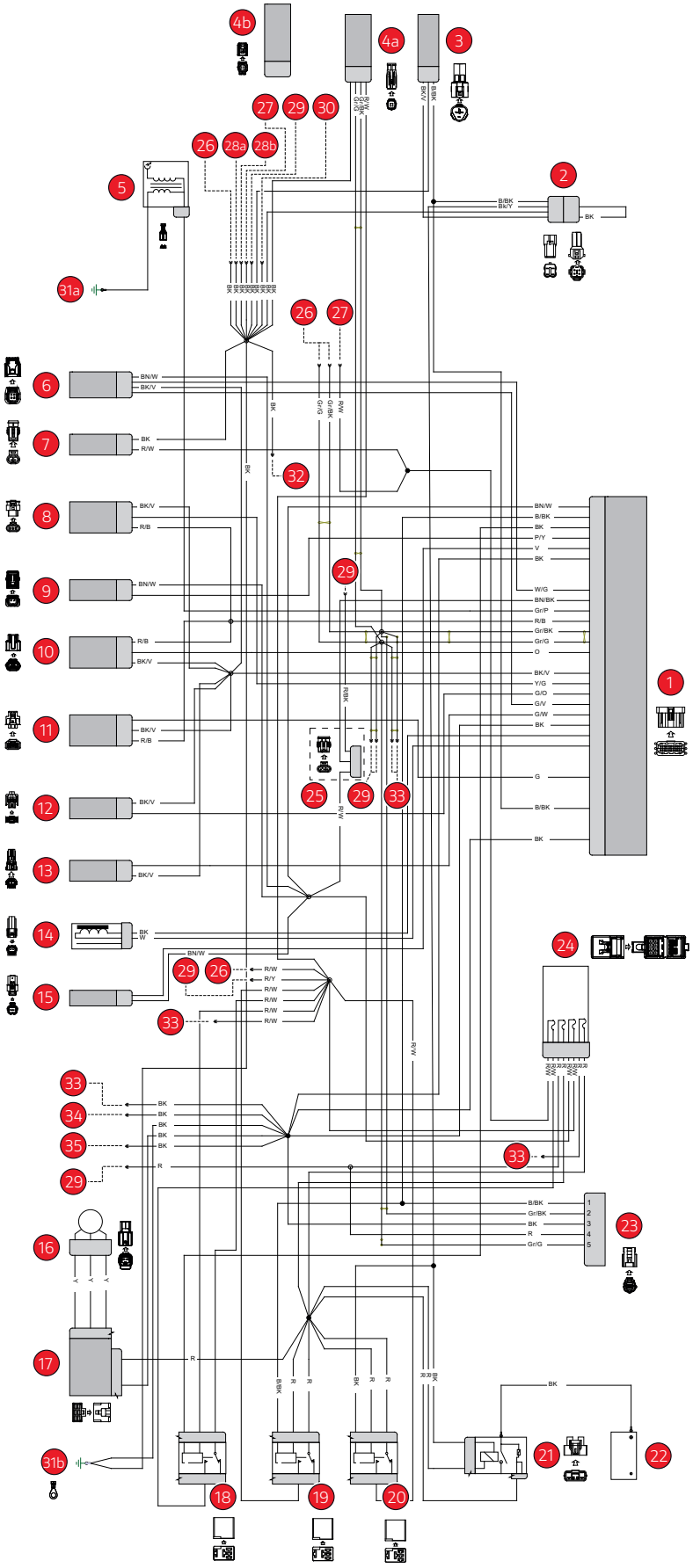


Abb. 441

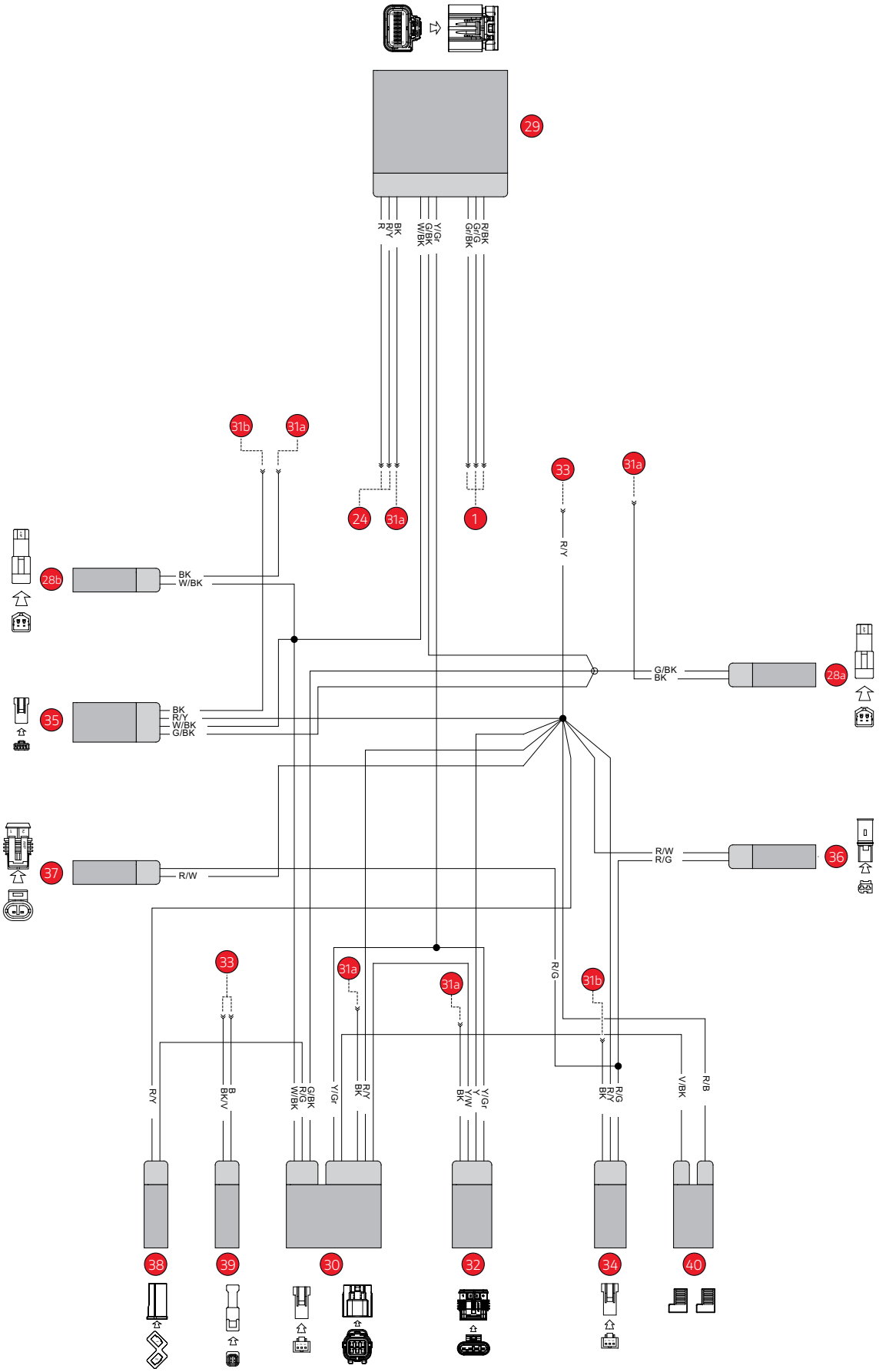

29
R/Y
BK/Y
Y/Gr
G/BK
W/BK
R/BK
Gr/G
Gr/BK
31b
31a
24
1
33
R/Y
28b
BK
W/BK
28a
G/BK
BK
35
BK
R/Y
W/BK
G/BK
37
R/W
36
R/W
R/G
R/G
R/Y
B
BK/V
G/BK
R/G
W/BK
Y/Gr
R/Y
BK
Y/Gr
Y
Y/W
BK
R/G
R/Y
BK
V/BK
R/B
38
39
30
32
34
40

Abb. 442

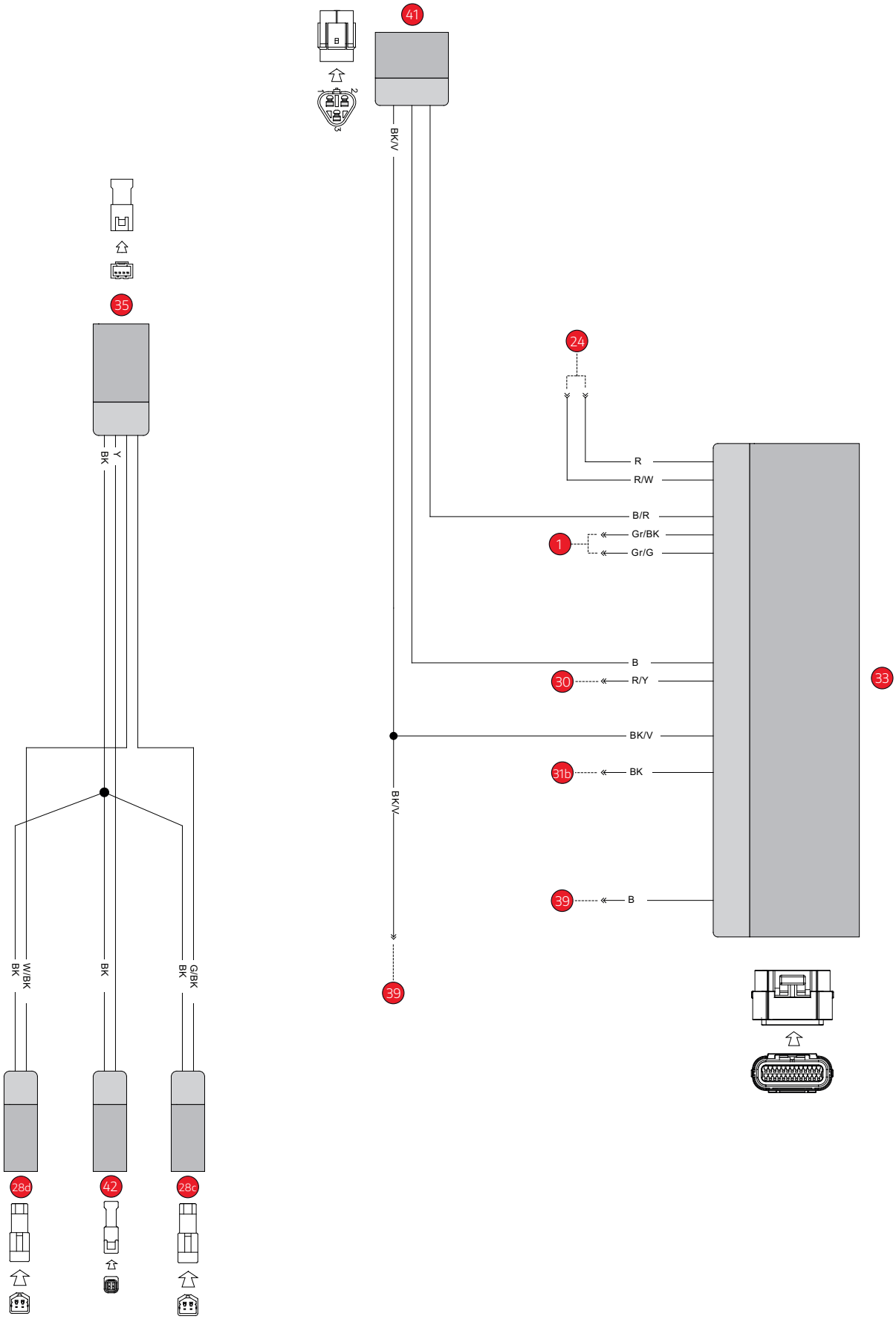

41
BK/V
35
BK
Y
24
R
R/W
B/R
1
Gr/BK
Gr/G
B
30
R/Y
33
BK/V
31b
BK
BK/V
39
B
39
W/BK
BK
BK
G/BK
BK
28d
42
28c

Abb. 443

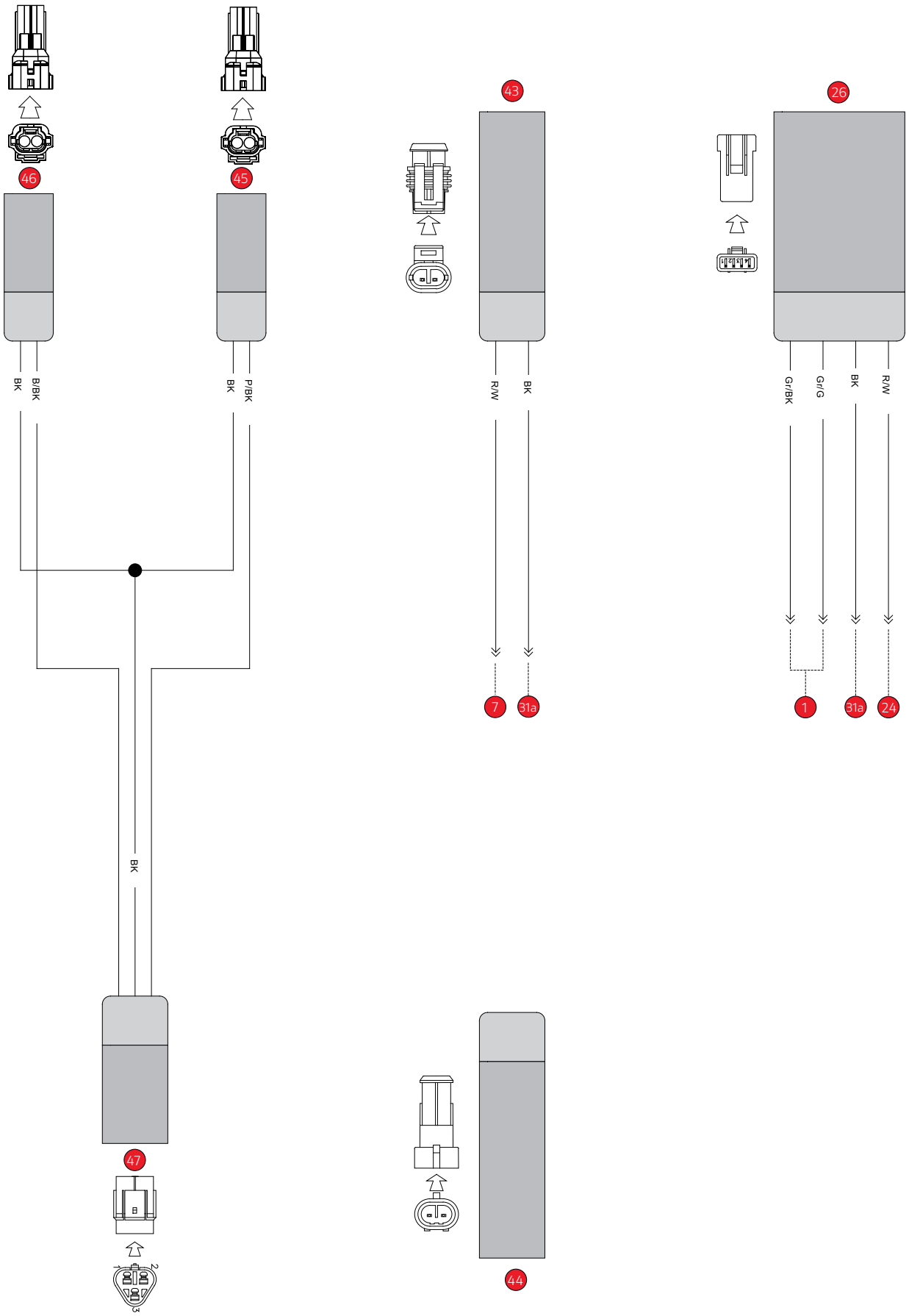


Abb. 444

Schaltplanbeschreibung	
Nummerierung	Beschreibung
1	ECU (Motorsteuergerät)
2	Anschluss Zündschlüsselschalter (Schalter nur bei der Version USA vorhanden)
3	Rechte Umschaltereinheit

Schaltplanbeschreibung	
Nummerierung	Beschreibung
4a	Anschluss Mapping-Wahlschalter (Zubehör nur bei installiertem Set Racing Ducati Performance vorhanden)
4b	Mapping-Wahlschalter (Zubehör nur bei installiertem Set Racing Ducati Performance vorhanden)
5	Zündspule
6	Lambda
7	Lüfterrad
8	Gangsensor
9	Einspritzdüse
10	TPS
11	MAP-Sensor
12	Lufttemperatursensor
13	Kühlflüssigkeitstemperatursensor
14	Pick-up
15	Purge
16	ACG
17	Spannungsregler
18	Lüfterradrelais
19	Leistungsrelais
20	Hauptrelais
21	Anlasserrelais
22	Batterie
23	Diagnose
24	Sicherungskasten
25	Kraftstoffpumpe
26	WiFi
27	Optional
28a	Vorderer RE Blinker
28b	Vorderer LI Blinker
28c	Hinterer RE Blinker
28d	Hinterer RE Blinker
29	Cockpit
30	Linke Umschaltereinheit
31a	Erdung (vorne)
31b	Erdung (hinten)
32	Scheinwerfer
33	BBS-Steuergerät
34	Rücklicht
35	Hintere Verkabelung
36	Vorderer Bremslichtschalter
37	Bremslichtschalter Hinterradbremse
38	Blinker
39	Geschwindigkeitssensor Cockpit
40	Hupe
41	Geschwindigkeitssensor BBS
42	Kennzeichenbeleuchtung
43	Lüfterrad (optional)
44	Verschluss
45	Abschaltsschalter

Schaltplanbeschreibung	
Nummerierung	Beschreibung
46	Zündschalter
47	Vorderer rechter Schalter

Kennzeichnung der Stromkabel/Drähte	
Code	Farbe
Y	Gelb
R	Rot
Bk	Schwarz
O	Orangefarben
V	Violett
W	Weiß
Bn	Braun
G	Grün
Gr	Grau
Lb	Hellblau
B	Blau
P	Rosa

Sicherungen - Position und Beschreibung

Für den Zugriff auf die Sicherungen die Sitzbank, wie im Kapitel „Sitzbank“ beschrieben, entfernen.

Im Sicherungskasten (1) befinden sich vier Sicherungen zum Schutz der elektrischen Komponenten; um Zugang zu erhalten, den Gummideckel anheben.

Verzeichnis des Sicherungskastens (1)		
Pos.	Verbraucher	Wert
A	BBS	15 A
B	ECU	10 A
C	CHARGE/DSB	7,5 A
D	FAN	10 A

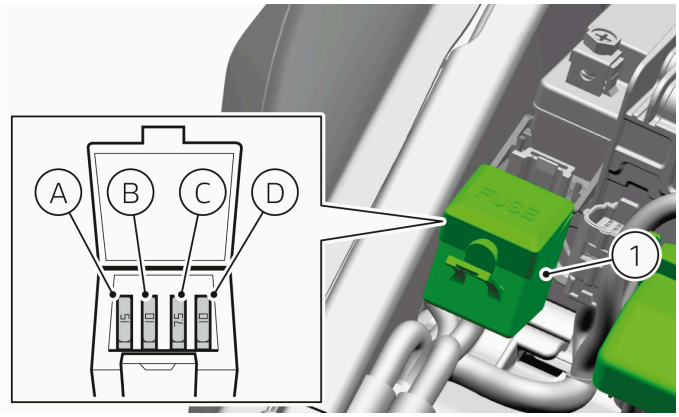


Abb. 445

Nach Anheben des Deckels (2) des Fernanlassschalters ist der Zugriff auf die darauf befindlichen Sicherungen möglich.

Verzeichnis - Fernschaltersicherungen		
Pos.	Verbraucher	Wert
E	Reservesicherung	30 A
F	Hauptsicherung	20 A

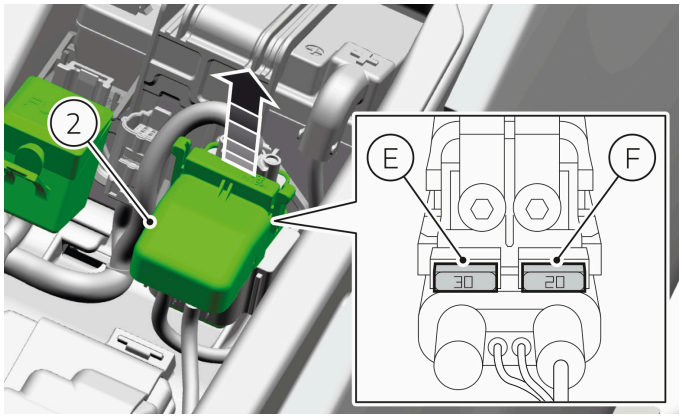


Abb. 446

Eine durchgebrannte Sicherung erkennt man anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters (G).

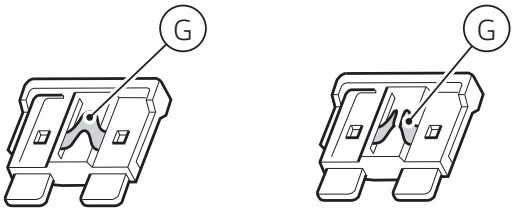


Abb. 447

Wichtig

Um mögliche Kurzschlüsse zu vermeiden, ist vor einem Wechsel der Sicherungen das schwarze Minuskabel (-) von der Batterie abzuklemmen.

Achtung

Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den vorgeschriebenen Werten abweichen.
Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung der elektrischen Anlage oder gar einen Brand zur Folge haben.

Batterie - Austausch

Abnahme der Batterie

Hinweise

Die Batterie darf erst abgeklemmt werden, nachdem eine Mindestzeit von drei Minuten nach dem Ausschalten des Motors verstrichen sind.

Achtung

Beim Abklemmen der Batterie stets erst die Verbindung an der Minusklemme (-), dann an der Plusklemme (+) trennen.
Beim erneuten Anklemmen der Batterie stets erst die Verbindung an der Plusklemme (+), dann an der Minusklemme (-) anklemmen.

Die Sitzbank, wie im Kapitel „Sitzbank“ beschrieben, abnehmen.
Den Sicherungskasten (1), den Diagnoseanschluss (2) und den Fernschalter (3) aus ihren Sitzen im Bügel (4) der Batterieaufnahme nehmen. Sie etwas zur Seite schieben, damit der Bügel (4) der Batterieaufnahme ausgebaut werden kann.

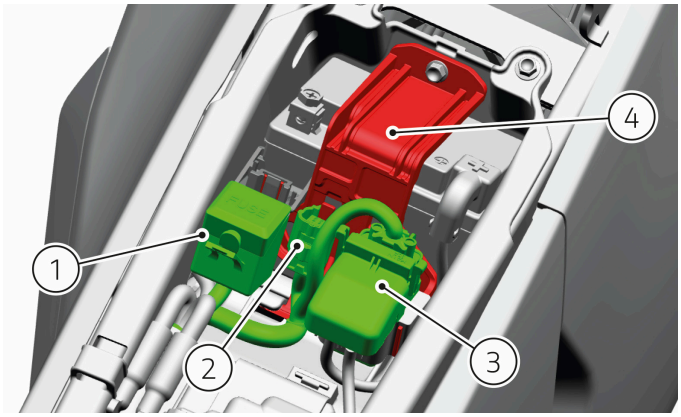


Abb. 448

Stets bei der Minusklemme (-) beginnend, die Schraube (6) entfernen und das schwarze Minuskabel (7) abklemmen.

Die Schutzkappe (5) der Plusklemme (+) anheben, die Schraube (6) entfernen und das rote Pluskabel (8) abklemmen.

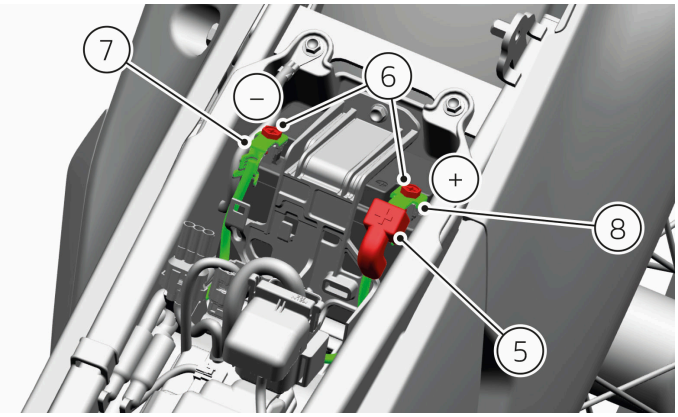


Abb. 449

Die Schraube (9) lösen und den Bügel (4) der Batterieaufnahme entfernen, indem man ihn aus den unteren Verankerungspunkten (A) löst und herauszieht.

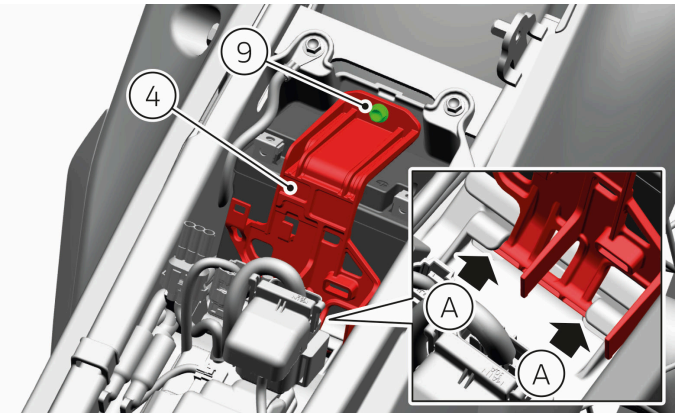


Abb. 450

Die Batterie (10) aus ihrer Aufnahme herausnehmen.

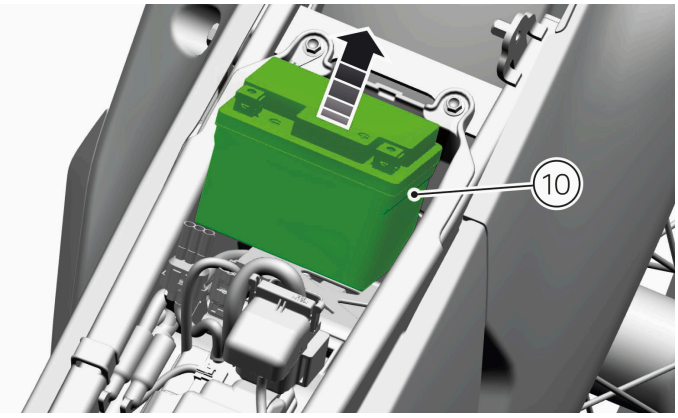


Abb. 451

Einbau der Batterie

Achtung

Beim Abklemmen der Batterie stets erst die Verbindung an der Minusklemme (-), dann an der Plusklemme (+) trennen.
Beim erneuten Anklemmen der Batterie stets erst die Verbindung an der Plusklemme (+), dann an der Minusklemme (-) anklemmen.

Die Batterie (10) wieder in ihrer Aufnahme anordnen.

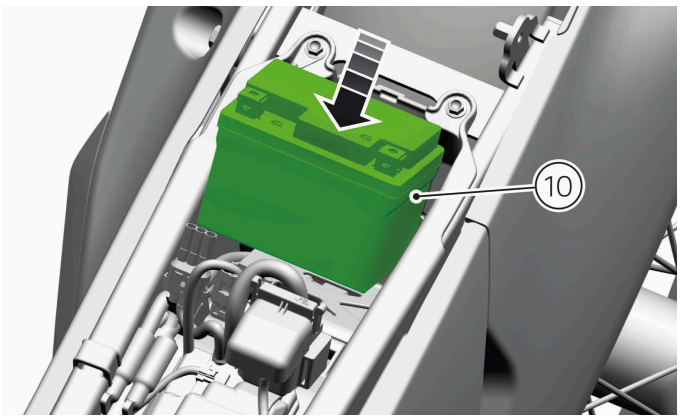


Abb. 452

Den Bügel (4) der Batterieaufnahme wieder anordnen und an den unteren Verankerungspunkten (A) befestigen.
Die Schraube (9) wieder anordnen, dann mit einem Anzugsmoment von 3 Nm ± 10 % anziehen.

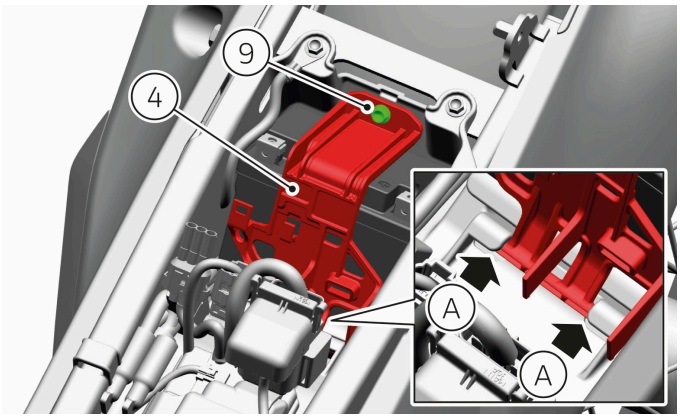


Abb. 453

Stets bei der Plusklemmen (+) beginnend, das rote Pluskabel (8) wieder an der Plusklemme (+) anordnen und mit der Schraube (6) mit einem Anzugsmoment von 3 Nm ± 10 % befestigen.
Die Schutzkappe (5) der Plusklemme (+) wieder anordnen.
Das schwarze Minuskabel (7) wieder an der Minusklemme (-) anordnen und durch Anziehen der Schraube (6) mit einem Anzugsmoment von 3 Nm ± 10 % befestigen.

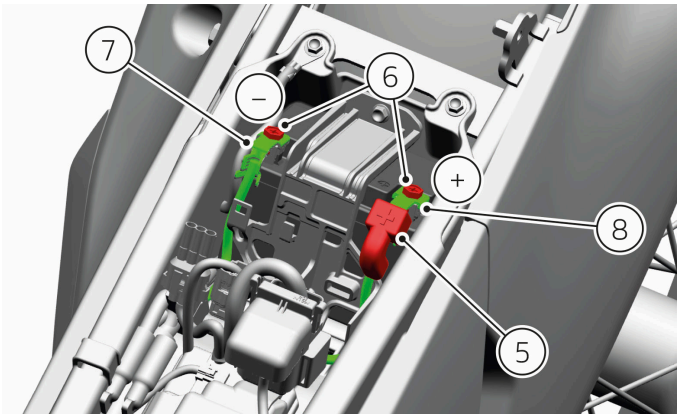


Abb. 454

Den Sicherungskasten (1), den Diagnoseanschluss (2) und den Fernschalter (3) wieder in ihren Sitzen im Bügel (4) der Batterieaufnahme einsetzen.
Die Sitzbank erneut, wie im Kapitel „Sitzbank“ beschrieben, montieren.

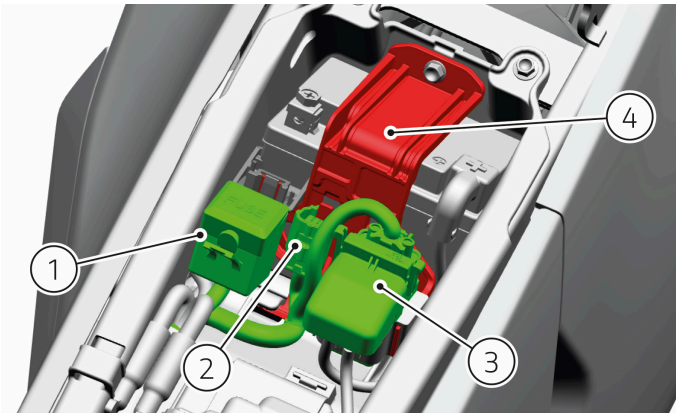


Abb. 455

Laden der Batterie

Das Motorrad ist mit einer Lithium-Ionen-Batterie ausgestattet. Beim Laden und bei der Frischhaltung müssen folgenden Anweisungen strikt beachtet werden.

Achtung

Nur für Lithium-Ionen-Batterien spezifische Lade- und Frischhaltegeräte verwenden.
Die Batterie nur nachladen, wenn die Spannung über 8 V liegt. Andernfalls muss die Batterie ersetzt werden.

Achtung

Die Batterie produziert explosive Gase und muss daher von Flammen und Zigaretten ferngehalten werden. Die Batterie an einem belüfteten Ort bei Temperaturen unter 40 °C (104 °F) laden.

Für das Laden der Batterie zunächst die Sitzbank abnehmen und die Plusklemme (+) des Ladegeräts am Pluspol (+) der Batterie anklemmen. Dann die Minusklemme (-) des Ladegeräts am Minuspol (-) der Batterie anklemmen.

Achtung

Sollte das Motorrad aufgrund einer vollkommen entladenen Fahrzeugbatterie nicht anspringen, darf es nicht durch den parallelen Anschluss eines externen Anlassers oder einer externen Batterie angelassen werden.
Das Ladesystem ist nicht dafür ausgelegt, bei einer vollständig entladenen Batterie eine korrekte Versorgungsspannung der Motorelektronik (einschließlich Zünd-/Einspritzsystem) zu gewährleisten.
Dies könnte zu einem ernsthaften Funktionsproblem führen.
Es wird gebeten, die Batterie zu ersetzen oder nachzuladen und zu überprüfen, bevor man das Motorrad nutzt.

Achtung

Das Motorrad niemals durch Anschieben starten.

Wichtig

Bei Fahrzeugen, die mit Lithium-Batterien ausgestattet sind, dürfen niemals Geräte wie Starthilfegeräte oder Hilfsbatterien verwenden, die parallel zur Lithium-Batterie geschaltet sind, wenn diese sich auf ein Niveau entladen hat, das kein Starten mehr ermöglicht. Die Zellen einer Lithium-Batterie, die tief entladen sind, können irreparabel beschädigt werden, wenn sie mit unbeschränkten Strömen geladen werden, wie dies bei Anschlüssen an ein Starthilfegerät und/oder parallel zu geladenen Batterien der Fall ist.

In den Zeiten der Nichtnutzung des Motorrads (ca. länger als 30 Tage) empfehlen wir, das Ducati Batteriefrischhaltegerät (Set Batteriefrischhaltegerät) zu verwenden. Dieses Gerät verfügt über eine interne Elektronik für die Überwachung der Spannungswerte. Das Frischhaltegerät an den Diagnoseanschluss anschließen.

Beibehaltung der Batterieladung

Achtung

Die elektrische Anlage dieses Motorrads wurde so ausgelegt, dass sie bei ausgeschaltetem Cockpit eine sehr geringe Stromaufnahme aufweist. Die Batterie unterliegt jedoch auch in diesem Fall der Gefahr einer Selbstentladung, die aufgrund physiologischer Umstände stattfindet und die über die „Stillstandzeiten" hinaus auch von den Umgebungsbedingungen abhängig ist.

Aus diesem Grund, wenn das Motorrad länger als 30 Tage nicht benutzt wird, wird die Verwendung eines Frischhaltegeräts empfohlen.
Ein Frischhaltegerät für Lithiumbatterien verwenden, das über eine interne Elektronik für die Spannungsüberwachung verfügt und einen maximalen Ladestrom von 1,5 A bereitstellt.
Das Frischhaltegerät am Diagnoseanschluss (2) anschließen.

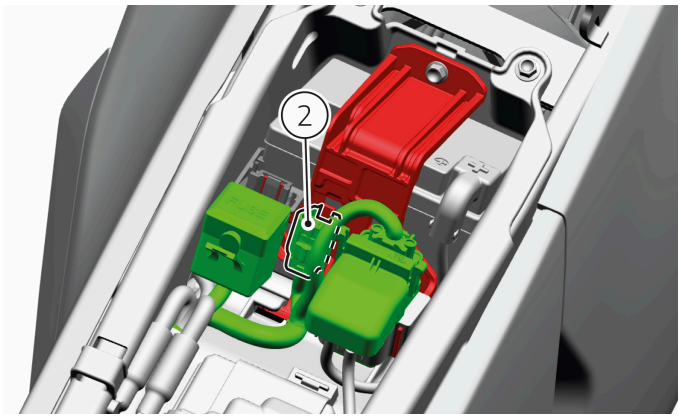


Abb. 456

Hinweise

Der Einsatz von Batteriefrischhalte-/-ladegeräten, die nicht denen von Ducati für Lithium-Batterien zugelassen entsprechen, könnte zu Schäden an der elektrischen Anlage des Motorrads und/oder der Lithium-Batterie führen. Die Garantie des Motorrads sieht keine Abdeckung der Batterie vor, wenn sich diese aus vorstehend genannten Gründen als beschädigt erweisen sollte, was als falsche Instandhaltung berücksichtigt wird.

Entsorgen der Batterie

Entsorgung

Für die Entsorgung der Batterie stets vorher die Vorgagen der im jeweiligen Land geltenden Gesetze überprüfen und sich strikt daran halten.
Eine unsachgemäße Entsorgung der Batterie kann zu Umweltschäden führen und die menschliche Gesundheit gefährden.
Die Batterie vor ihrer Entsorgung stets vollständig entladen.

Abnahme und Montage des Cockpits

Abnahme des Cockpits

Die vordere Startnummerntafel der Beschreibung im Kapitel „Vordere Startnummerntafel" gemäß entfernen.
Die Sicherungslasche (A1) nach unten drücken und den Verbinder (A) entfernen, indem er vom Cockpit (3) getrennt wird.
Die Schrauben (1) und die Unterlegscheiben (2) entfernen.
Das Cockpit (3) nach oben abziehen.

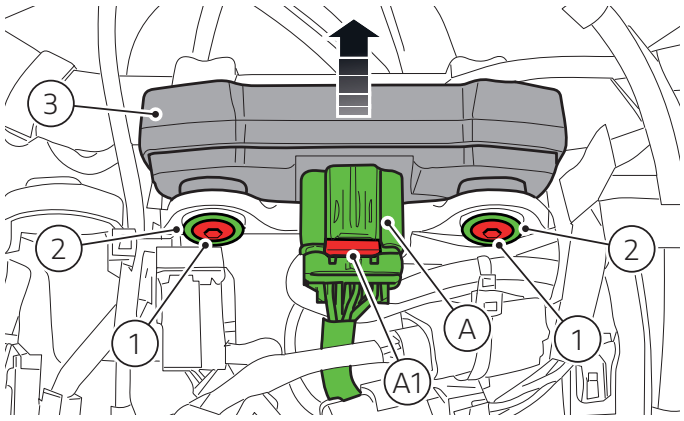


Abb. 457

Montage des Cockpits

Das Cockpit (3) erneut in seinem Sitz anordnen.
Die Unterlegscheiben (2) anordnen und die Schrauben (1) ansetzen.
Die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von 5 Nm ± 10 % anziehen.
Den Verbinder (A) wieder anschließen. Nach dem Einstecken die Sicherungslasche (A2) nach oben drücken.

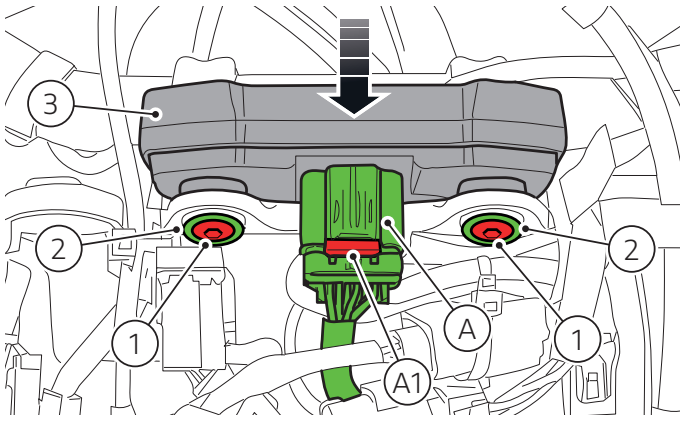


Abb. 458

Die vordere Startnummerntafel erneut, der Beschreibung im Kapitel „Vordere Startnummerntafel" gemäß, montieren.

Ausrichten des Scheinwerfers

Die vorschriftsmäßige Ausrichtung des Scheinwerfers kontrollieren. Dazu das Motorrad mit auf den richtigen Druck aufgepumpten Reifen und einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 m (32.8 ft) vor einer Wand oder einem Schirm, perfekt senkrecht auf der Längsachse ausgerichtet, aufstellen. Eine waagrechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte und eine senkrechte Linie ziehen, die mit der Längsachse des Motorrads fluchtet. Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen. Das Abblendlicht einschalten, dann das rechte und das linke Lichtbündel regulieren: die obere Grenzlinie zwischen dunklem und beleuchtetem Bereich muss sich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 der Bodenhöhe der Scheinwerfermitte liegt.

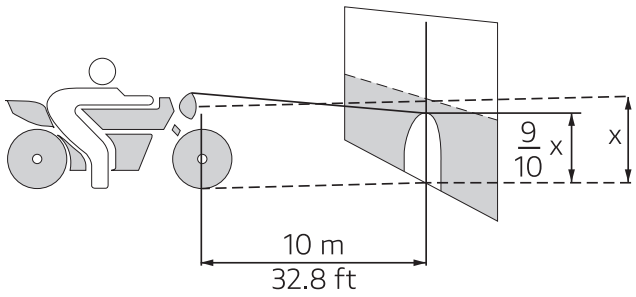


Abb. 459

Hinweise

Bei der hier beschriebenen Verfahrensweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels handelt es sich um das von den „Italienischen Richtlinien" vorgegebene Verfahren. Das Verfahren den im Anwenderland des Motorrads geltenden Normen anpassen.

Die Korrektur der Scheinwerferausrichtung erfolgt wie folgt:

- die vordere Startnummerntafel der Beschreibung im Kapitel „Vordere Startnummerntafel" gemäß entfernen;
- die Schrauben (1) auf beiden Seiten und die Schraube (2) unterhalb des Scheinwerfers lösen;
- den Scheinwerfer (3) auf die gewünschte Höhe einstellen;
- die Schrauben (1) auf beiden Seiten und die Schraube (2) unter dem Scheinwerfer mit einem Anzugsmoment von 5 Nm ± 10 % anziehen.
- die vordere Startnummerntafel der Beschreibung im Kapitel „Vordere Startnummerntafel" gemäß erneut montieren.

Achtung

Bei Einsatz des Fahrzeuges im Regen oder nach einer Wäsche kann es zum Beschlagen der Scheinwerferlinse kommen. Durch kurzzeitiges Einschalten des Scheinwerfers wird das Kondenswasser an der Linse beseitigt.

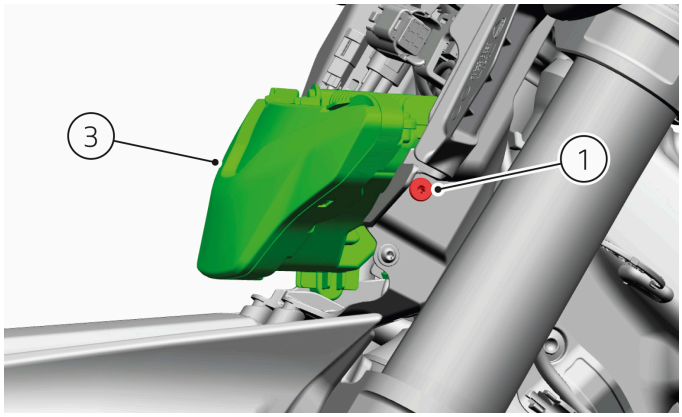


Abb. 460

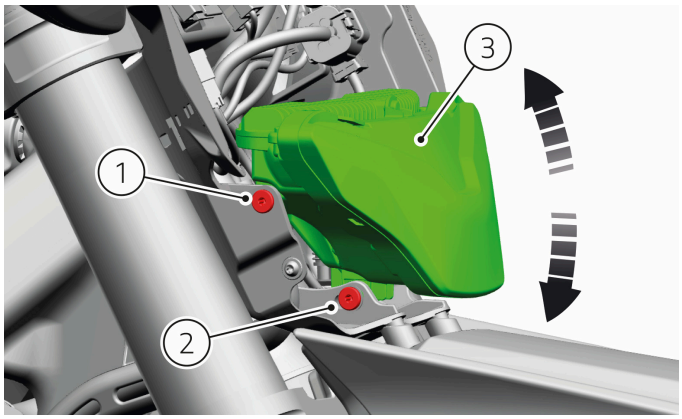


Abb. 461

Austausch der Blinkerlampen

Hinweise

Das beschriebene Verfahren gilt sowohl für die vorderen als auch für die hinteren Blinker.

Ausbau

Die Schraube (1) entfernen.

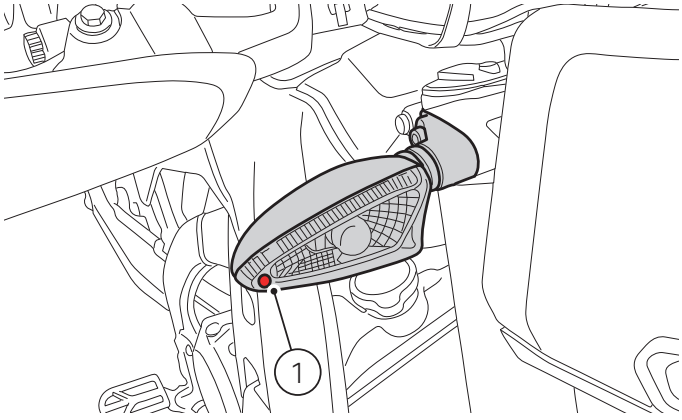


Abb. 462

Die transparente Abdeckung (2) mit einer Drehbewegung entfernen und dabei darauf achten, dass die in der Abbildung angegebeneLasche beim Herausziehen nicht beschädigt wird.

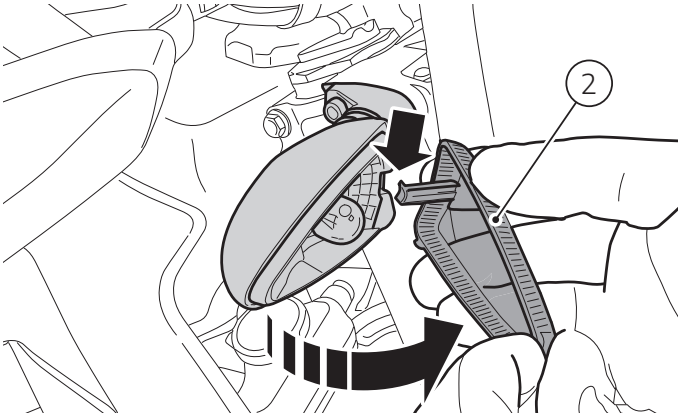


Abb. 463

Die Lampe (3) entfernen:

- die Lampe (3) nach innen drücken und sie gleichzeitig gegen den Uhrzeigersinn drehen;
- die Lampe (3) herausziehen.

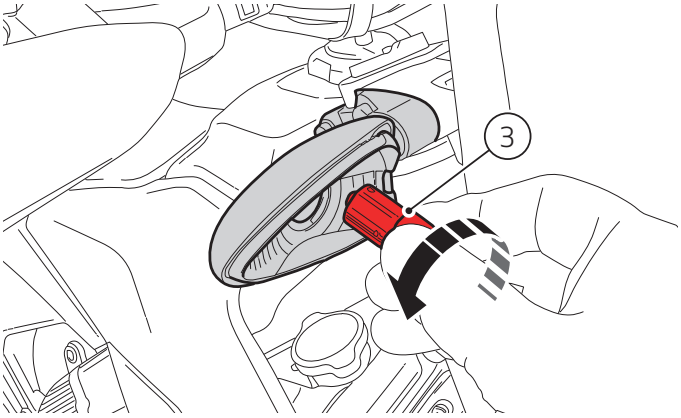


Abb. 464

Montage

Die Lampe (3) wie folgt erneut montieren:

- die Lampe (3) in ihren Sitz einsetzen;
- die Lampe (3) nach innen drücken und sie gleichzeitig im Uhrzeigersinn drehen.

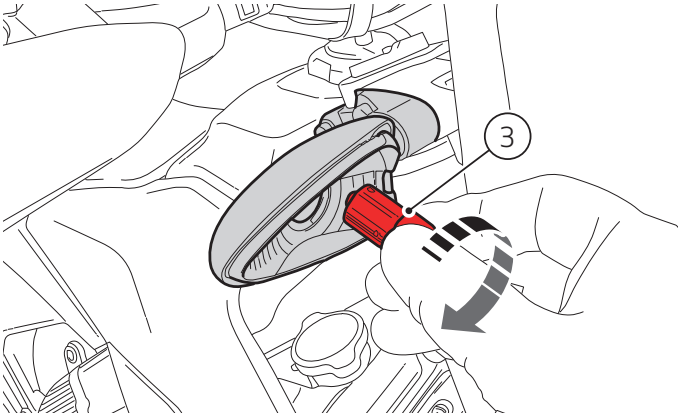


Abb. 465

Die transparente Abdeckung (2) erneut montieren, dazu die in der Abbildung angegebene Lasche der Abdeckung (3) einrasten, dann die Abdeckung (3) mit einer Drehbewegung schließen.

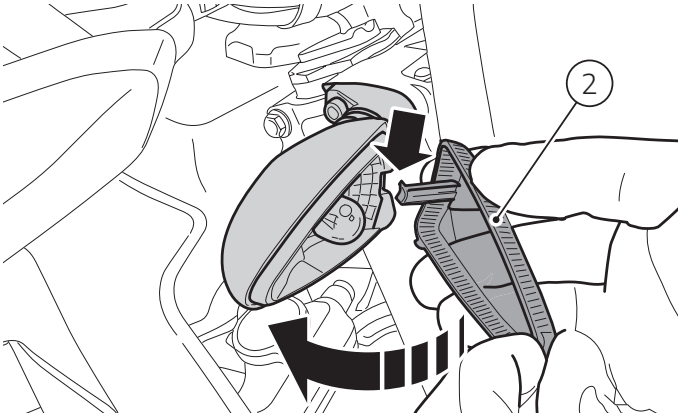


Abb. 466

Die Schraube (1) ansetzen und anziehen.

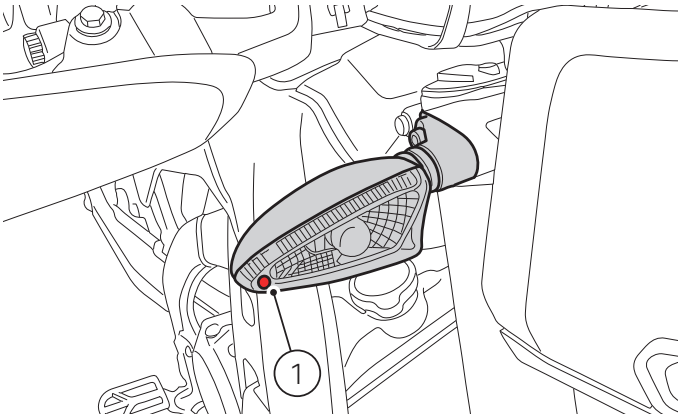


Abb. 467

Abnahme und Montage des Scheinwerfers

Ausbau

Die vordere Startnummerntafel der Beschreibung im Kapitel „Vordere Startnummerntafel" gemäß entfernen.
Die Schrauben (1) auf beiden Seiten und die Schraube (2) unterhalb des Scheinwerfers (3) entfernen.

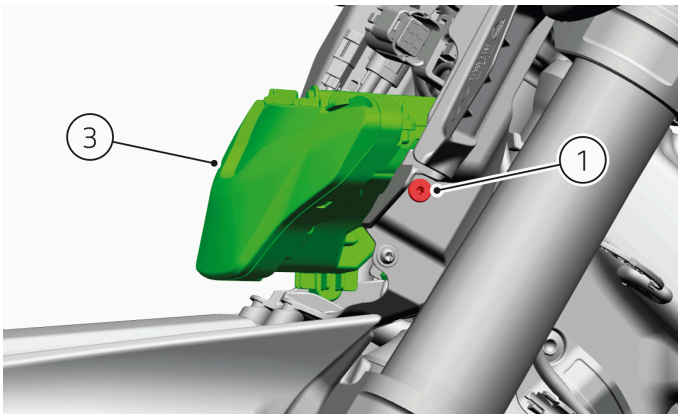


Abb. 468

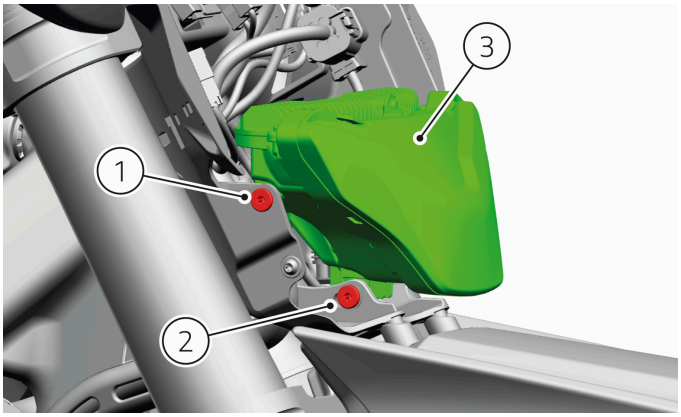


Abb. 469

Den Verbinder (3A) abziehen und den Scheinwerfer (3) entfernen.

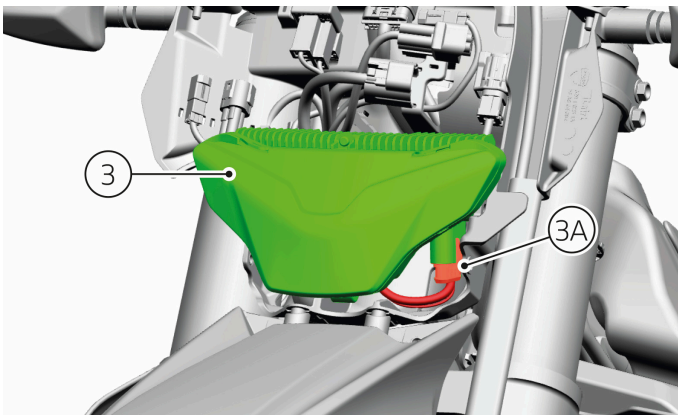


Abb. 470

Montage

Den Scheinwerfer (3) wieder anbringen und den Verbinder (3A) wieder anschließen.
Die Schrauben (1) auf beiden Seiten und die Schraube (2) unterhalb des Scheinwerfers (3) ansetzen.
Die Schrauben (1) und (2) mit einem Anzugsmoment von 5 Nm ± 10 % anziehen.
Die vordere Startnummerntafel erneut, der Beschreibung im Kapitel „Vordere Startnummerntafel" gemäß, montieren.

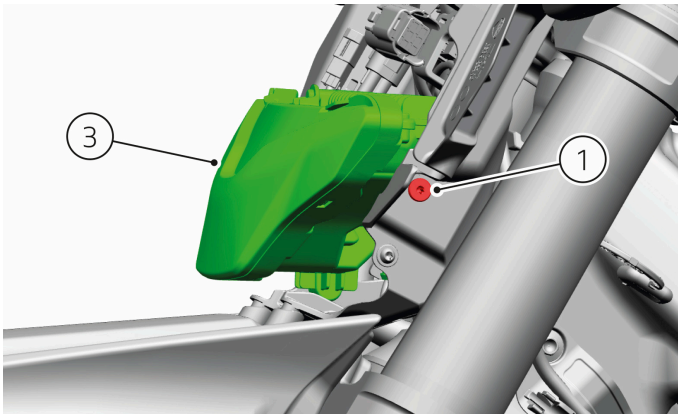


Abb. 471

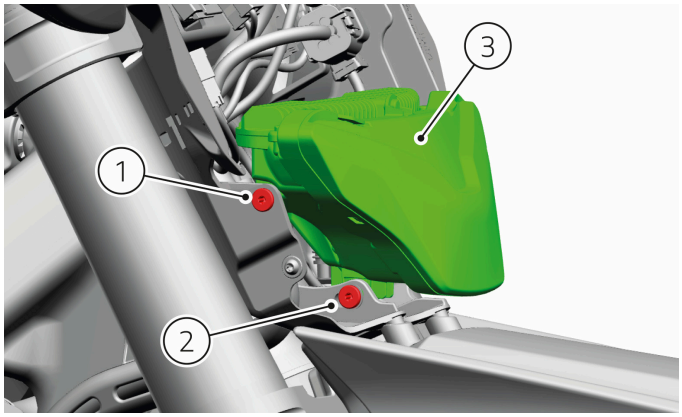


Abb. 472

Abnahme und Montage des Rücklichts

Ausbau

Den hinteren Kotflügel entfernen und ihn vom Kennzeichenhalter trennen, wie im Kapitel „Hinterer Kotflügel“ beschrieben.
Die Kabelbinder an den angegebenen Punkten entfernen und die Verkabelung (A) freilegen.
Die Muttern (1) und die Unterlegscheiben (2) entfernen.
Das Rücklicht (3) entfernen.

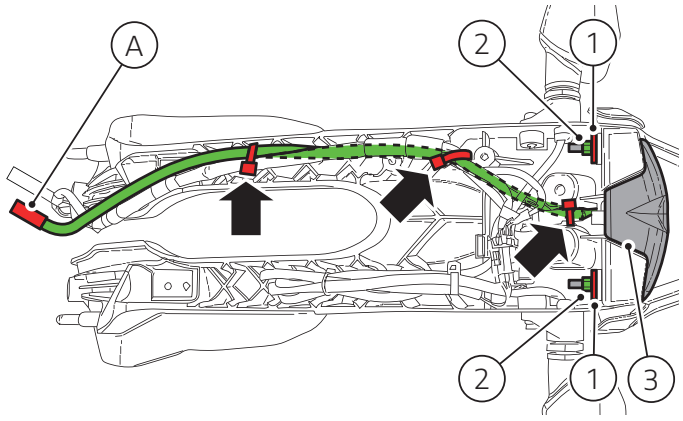


Abb. 473

Montage

Das Rücklicht (3) wieder in seinem Sitz anordnen, die Verkabelung (A) wieder verlegen und mit drei neuen Kabelbinder in der ursprünglichen Position befestigen.
Die Unterlegscheiben (2) wieder einsetzen und die Muttern (1) ansetzen.
Die Muttern (1) mit einem Anzugsmoment von 5 Nm ± 10 % anziehen.

Den Kennzeichenhalter und den hinteren Kotflügel erneut montieren, wie im Kapitel „Hinterer Kotflügel“ beschrieben.

Abnahme und Montage der vorderen Blinker

Ausbau

Die vordere Startnummerntafel der Beschreibung im Kapitel „Vordere Startnummerntafel” gemäß entfernen.
Den Verbinder (A) trennen, indem die Kabelbinder an den in der Abbildung angegebenen Stellen entfernt werden, und den Kabelbaum (2) des rechten vorderen Blinkers (1) lösen.
Den Verbinder (B) trennen, indem die Kabelbinder an der in der Abbildung angegebenen Stelle entfernt werden, und den Kabelbaum (4) des linken vorderen Blinkers (3) lösen.

Wichtig
Um ein Vertauschen beim Trennen der Kabel zu vermeiden, sind die Verbinder des Hauptkabelbaums mit folgenden Beschriftungen gekennzeichnet:

- **SX** (Anschluss an den Kabelbaum des linken Blinkers);
- **DX** (Anschluss an den Kabelbaum des rechten Blinkers).

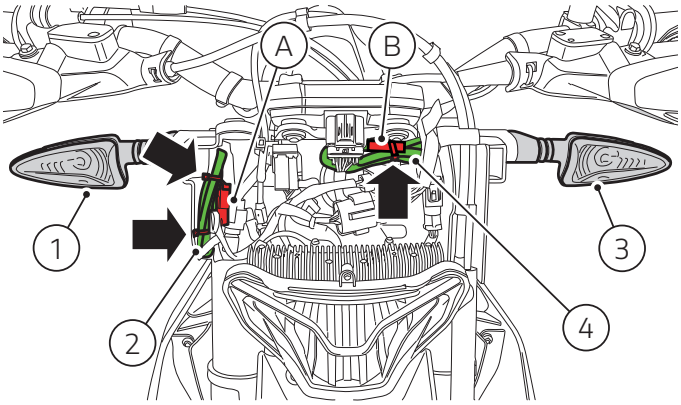


Abb. 474

Die Schraube (5) und die Mutter (6) der Befestigung des rechten Blinkers (1) entfernen.

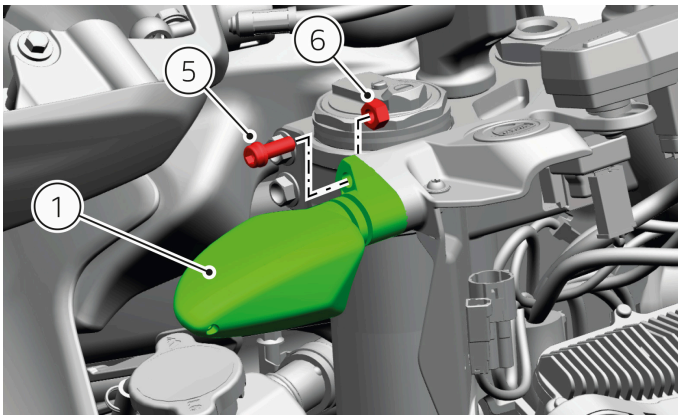


Abb. 475

Den rechten Blinker (1) um 180° drehen, um die Befestigungslasche an seiner Basis herausziehen zu können.
Den rechten Blinker (1) zusammen mit dem zuvor getrennten Kabelbaum entfernen und dabei darauf achten, die Befestigungslasche nicht zu beschädigen.
Die gleichen Schritte für die Abnahme des linken Blinkers (3) wiederholen.

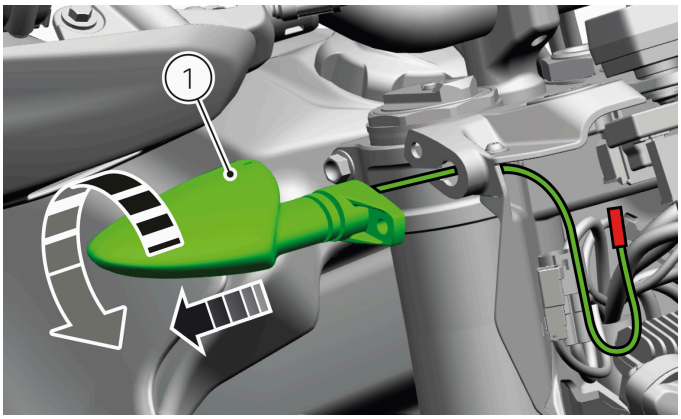


Abb. 476

Montage

Den rechten Blinker (1) wie bei der Abnahme um 180° gegenüber der ursprünglichen Position gedreht halten und den Verbinder und den Kabelbaum wieder in die Öffnung am Sitz einsetzen.
Den rechten Blinker (1) an den Sitz heranführen und ihn dort positionieren, dabei darauf achten, die Befestigungslasche an der Basis nicht zu beschädigen und korrekt einzusetzen.
Den rechten Blinker (1) in seine ursprüngliche Position drehen.

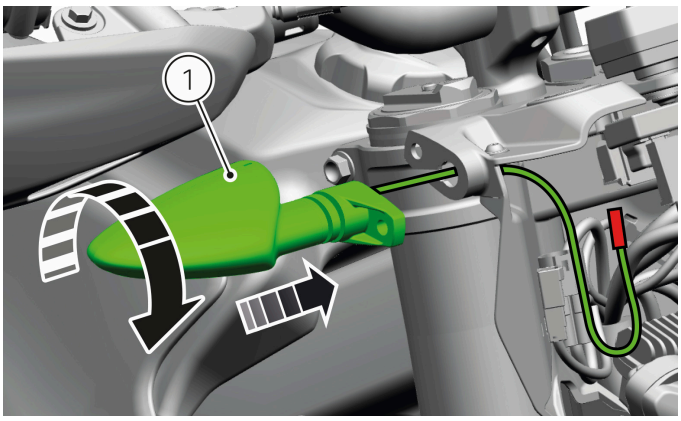


Abb. 477

Den rechten Blinker (1) mit der Schraube (5) und der Mutter (6) befestigen.
Die Schraube (1) mit einem Anzugsmoment von 8 Nm ± 10 % anziehen.
Die gleichen Schritte für die Montage des linken Blinkers (3) wiederholen.

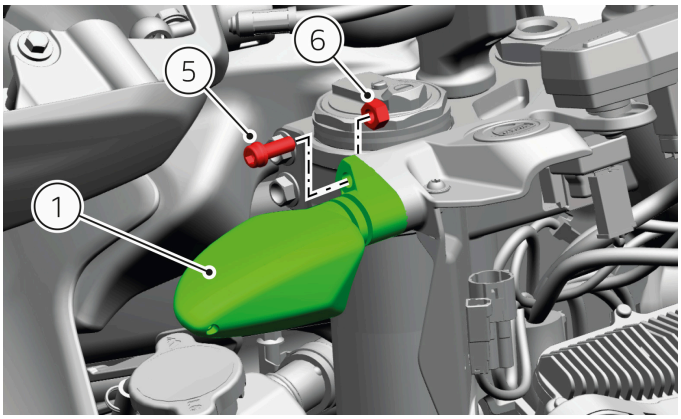


Abb. 478

Den Verbinder (A) anschließen und den Kabelbaum (2) des rechten vorderen Blinkers (1) wie in der Abbildung gezeigt wieder anbringen, dann mit zwei neuen Kabelbindern an den angegebenen Stellen befestigen.
Den Verbinder (B) anschließen und den Kabelbaum (4) des linken vorderen Blinkers (3) wie in der Abbildung gezeigt wieder anbringen, dann mit einem neuen Kabelbinder an der angegebenen Stelle befestigen.

Wichtig
Um ein Vertauschen beim Trennen der Kabel zu vermeiden, sind die Verbinder des Hauptkabelbaums mit folgenden Beschriftungen gekennzeichnet:

- **SX** (Anschluss an den Kabelbaum des linken Blinkers);
- **DX** (Anschluss an den Kabelbaum des rechten Blinkers).

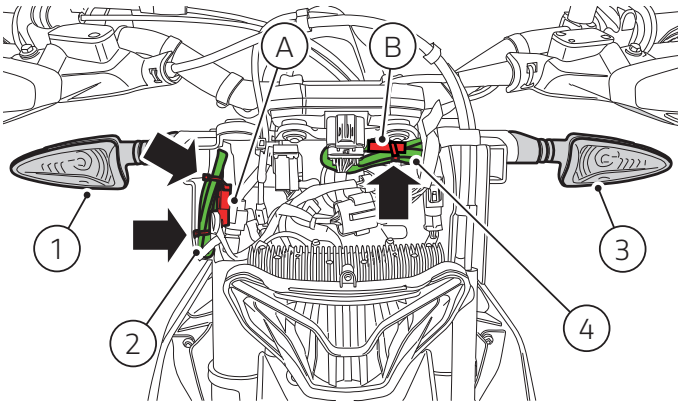


Abb. 479

Die vordere Startnummerntafel erneut, der Beschreibung im Kapitel „Vordere Startnummerntafel" gemäß, montieren.

Abnahme und Montage der hinteren Blinker

Ausbau

Den hinteren Kotflügel entfernen und ihn vom Kennzeichenhalter trennen, wie im Kapitel „Hinterer Kotflügel" beschrieben.
Die Verbinder (A) und (B) trennen.
Die Kabelbäume (2) und (4) der Blinker (1) und (3) an den in der Abbildung angegebenen Stellen aus den Kabelbindern lösen.

Wichtig
Um ein Vertauschen beim Trennen der Kabel zu vermeiden, sind die Verbinder des Hauptkabelbaums mit folgenden Beschriftungen gekennzeichnet:

- **SX** (Anschluss an den Kabelbaum des linken Blinkers);
- **DX** (Anschluss an den Kabelbaum des rechten Blinkers).

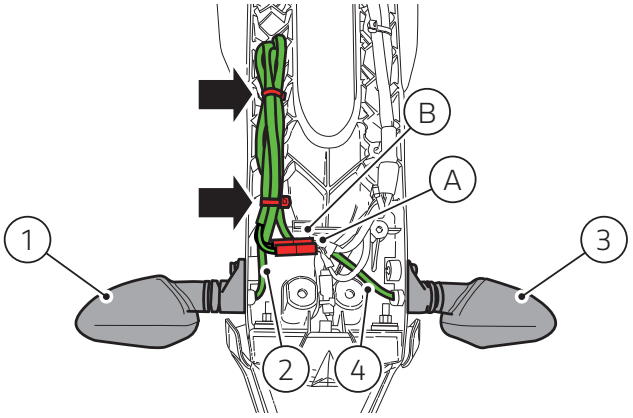


Abb. 480

Die Befestigungsschraube (5) des linken hinteren Blinkers (1) entfernen.

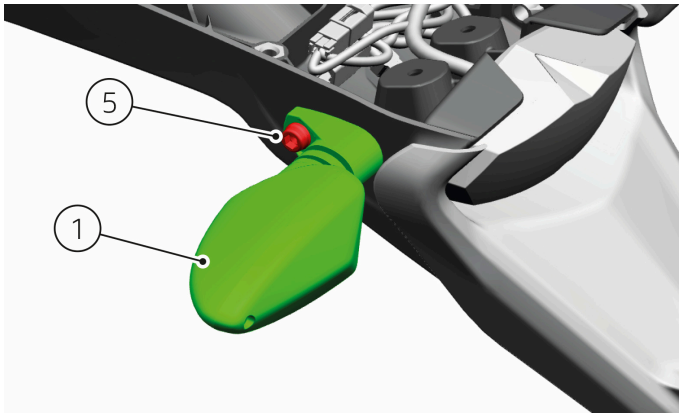


Abb. 481

Den linken Blinker (1) um einige Grad im Uhrzeigersinn drehen, um die Befestigungslasche an seiner Basis herausziehen zu können.
Den linken Blinker (1) zusammen mit dem zuvor getrennten Kabelbaum entfernen und dabei darauf achten, die Befestigungslasche nicht zu beschädigen.
Die gleichen Schritte für die Abnahme des rechten Blinkers (3) wiederholen.

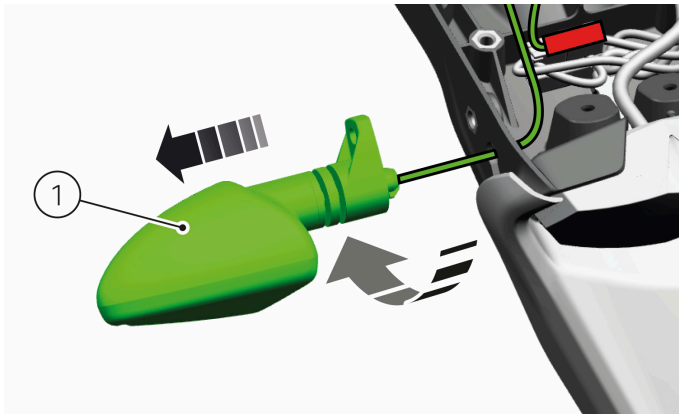


Abb. 482

Montage

Den linken Blinker (1) wie bei der Abnahme um einige Grad im Uhrzeigersinn gegenüber der ursprünglichen Position gedreht halten und den Verbinder und den Kabelbaum wieder in die Öffnung am Sitz einsetzen.
Den linken Blinker (1) an den Sitz heranführen und ihn dort positionieren, dabei darauf achten, die Befestigungslasche an der Basis nicht zu beschädigen und korrekt einzusetzen.
Den linken Blinker (1) in seine ursprüngliche Position drehen.

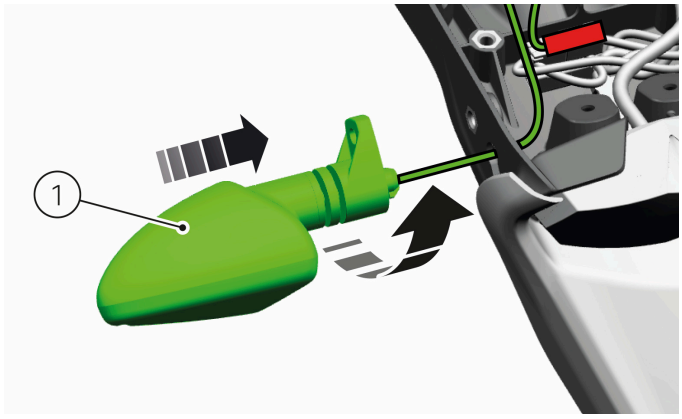


Abb. 483

Den linken Blinker (1) mit der Schraube (5) befestigen.
Die Schraube (1) mit einem Anzugsmoment von 8 Nm ± 10 % anziehen.
Die gleichen Schritte für die Montage des rechten Blinkers (3) wiederholen.

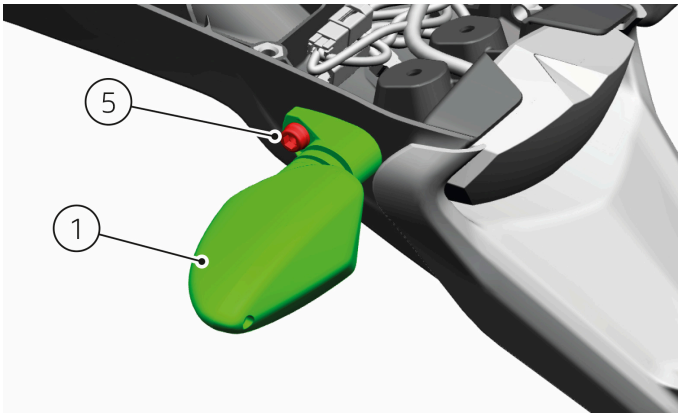


Abb. 484

Die Verbinder (A) und (B) anschließen und die Kabelbäume (2) und (4) der linken (1) und rechten (3) hinteren Blinker wie in der Abbildung gezeigt wieder anbringen.
Die Kabelbäume wie abgebildet an den angegebenen Stellen mit zwei neuen Kabelbindern befestigen.

Wichtig
Um ein Vertauschen beim Trennen der Kabel zu vermeiden, sind die Verbinder des Hauptkabelbaums mit folgenden Beschriftungen gekennzeichnet:

- **SX** (Anschluss an den Kabelbaum des linken Blinkers);
- **DX** (Anschluss an den Kabelbaum des rechten Blinkers).

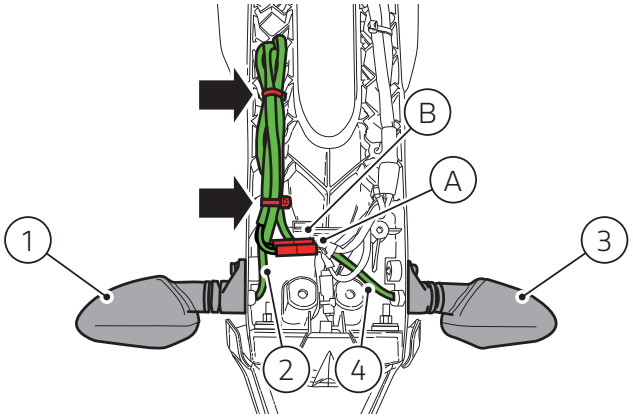


Abb. 485

Den Kennzeichenhalter und den hinteren Kotflügel erneut montieren, wie im Kapitel „Hinterer Kotflügel“ beschrieben.

Abnahme und Montage der Kennzeichenbeleuchtung

Abnahme der Kennzeichenbeleuchtung

Den hinteren Kotflügel entfernen und ihn vom Kennzeichenhalter trennen, wie im Kapitel „Hinterer Kotflügel“ beschrieben.
Das Rücklicht gemäß den Angaben im Kapitel „Abnahme und Montage des Rücklichts“ entfernen.
Den Verbinder (A) der Kennzeichenbeleuchtung (1) trennen.

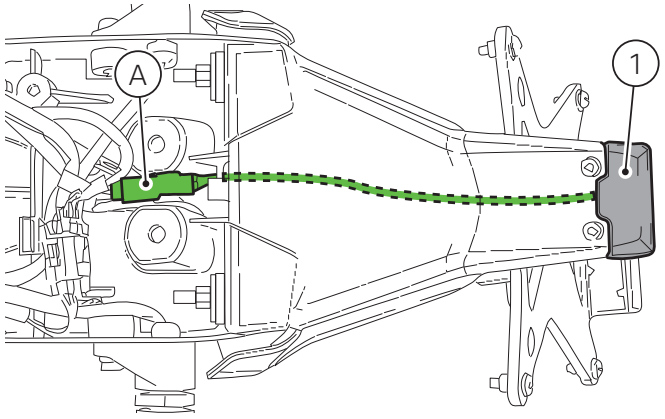


Abb. 486

Die Schrauben (2) entfernen und den Kennzeichenhalter (3) von der Kennzeichenhalterverlängerung (4) trennen.

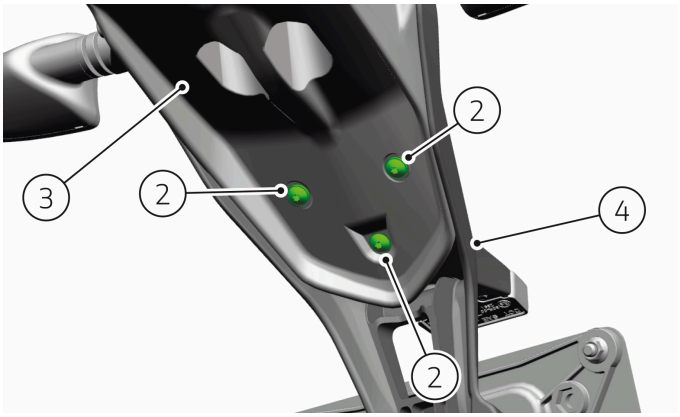


Abb. 487

Den Kabelbaum der Kennzeichenbeleuchtung (5) an den in der Abbildung angegebenen Stellen aus den Kabelbindern lösen.

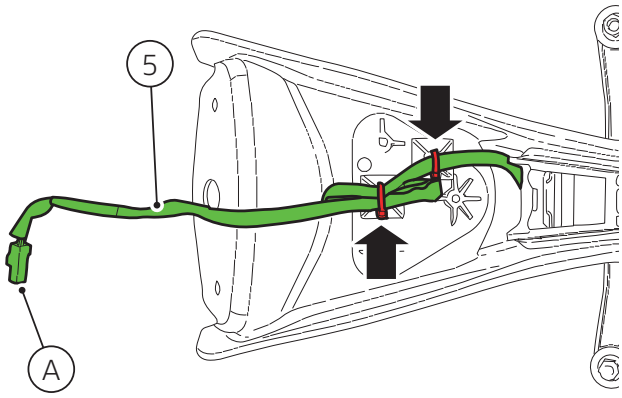


Abb. 488

Die Schrauben (6) entfernen und die Kennzeichenbeleuchtung (1) aus der Kennzeichenhalterverlängerung (4) ziehen.

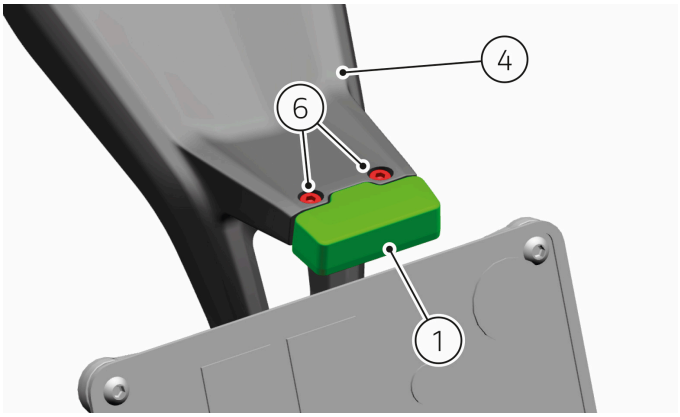


Abb. 489

Montage der Kennzeichenbeleuchtung

Die Kennzeichenbeleuchtung (1) wieder in ihren Sitz an der Kennzeichenhalterverlängerung (4) einsetzen.
Die Schrauben (6) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von 8 Nm ± 10 % anziehen.
Den Kabelbaum der Kennzeichenbeleuchtung (5) an den in der Abbildung angegebenen Stellen mit neuen Kabelbindern befestigen.

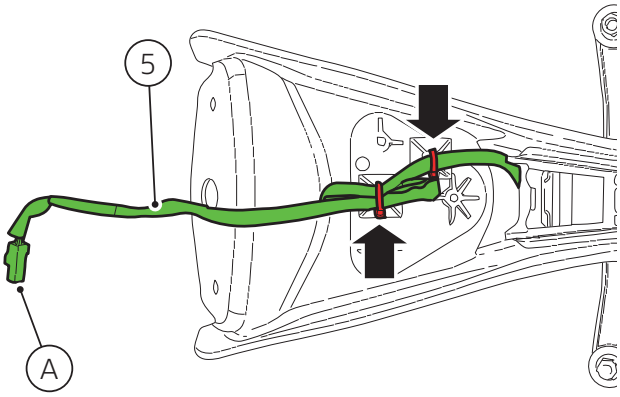


Abb. 490

Den Verbinder (A) und den Kabelbaum (5) in die dafür vorgesehene Aussparung am Kennzeichenhalter (3) einführen, dann die Kennzeichenhalterverlängerung (4) wieder am Kennzeichenhalter (3) montieren.
Die Schrauben (2) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von 2 Nm ± 10 % anziehen.

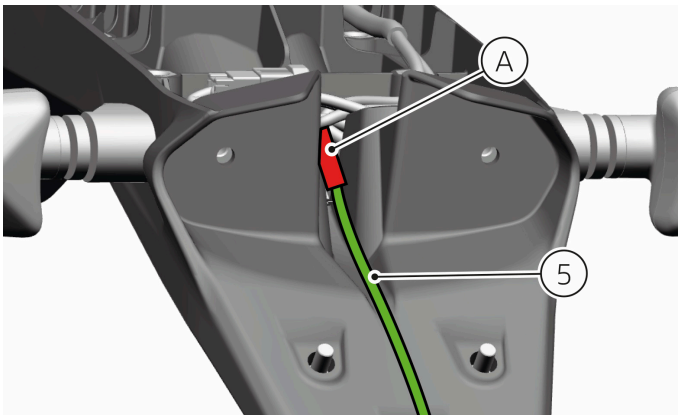


Abb. 491

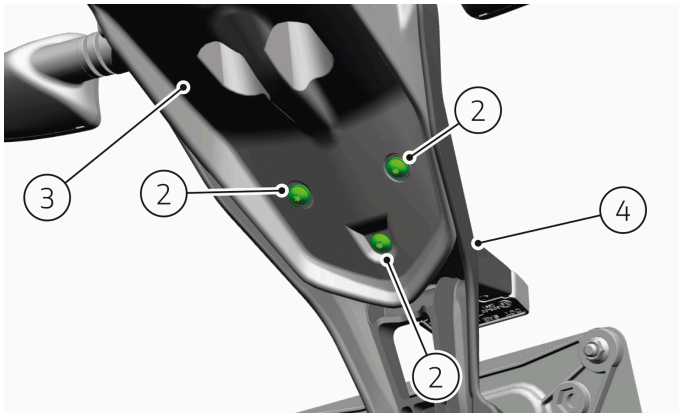


Abb. 492

Den Verbinder (A) der Kennzeichenbeleuchtung (1) wieder am Fahrzeugkabelbaum anschließen.

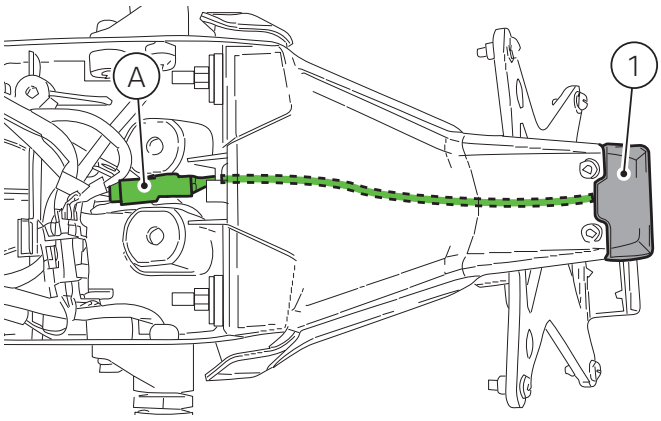


Abb. 493

Das Rücklicht gemäß den Angaben im Kapitel „Abnahme und Montage des Rücklichts“ erneut montieren.
Den Kennzeichenhalter und den hinteren Kotflügel erneut montieren, wie im Kapitel „Hinterer Kotflügel“ beschrieben.

Abnahme und Montage des Kühlerlüfterrads

Abnahme des Lüfterrads

Die Hupe, wie im Kapitel „Abnahme und Montage der Hupe“ beschrieben, entfernen.
Den Tank, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Tanks“ beschrieben, entfernen.
Die Schrauben (1) und die Distanzstücke (2) der Befestigung des Lüfterrads (3) entfernen.

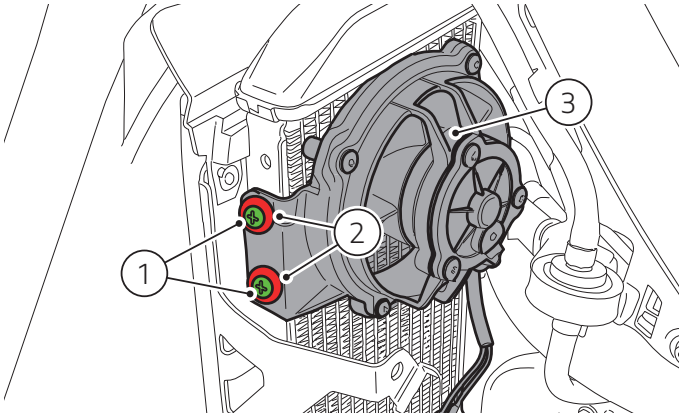


Abb. 494

Die Schrauben (4) und die Distanzstücke (5) entfernen.
Den linken Kühlerschutz (6) entfernen.

Den linken Kühler (7) leicht zur Seite schieben, ohne die Leitungen zu trennen.

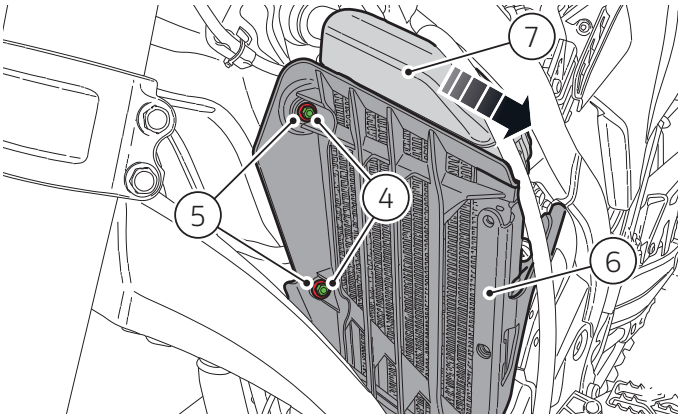


Abb. 495

Nachdem der linke Kühler (7) leicht zur Seite geschoben wurde, können die Schraube (8) und das Distanzstück (9) entfernt werden.
Den Kabelbinder (10) entfernen und den Verbinder (11) von der Fahrzeugverkabelung trennen.
Das Lüfterrad (3) vom linken Kühler (7) entfernen.

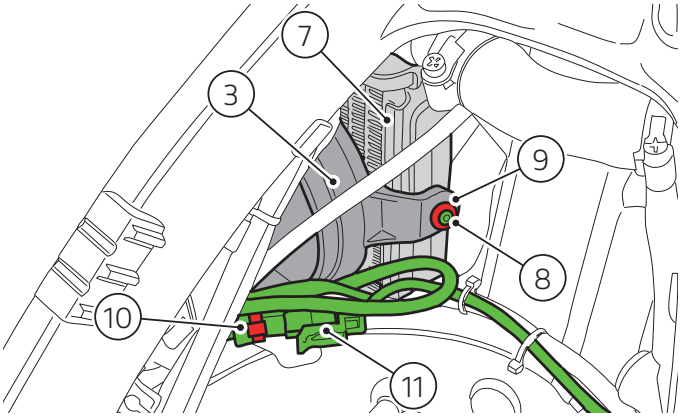


Abb. 496

Montage des Lüfterrads

Das Lüfterrad (3) erneut am linken Kühler (7) anordnen.
Die Distanzstücke (2) anordnen, dann die Schrauben (1) ansetzen.
Das Distanzstück (9) anordnen, dann die Schraube (8) ansetzen.
Die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von 0,8 Nm ± 10 % anziehen.
Die Schraube (8) mit einem Anzugsmoment von 1,5 Nm ± 10 % anziehen.
Den Verbinder (11) wieder an die Fahrzeugverkabelung anschließen und ihn mit einem neuen Kabelbinder (10) an der in der Abbildung angegebenen Stelle befestigen.

Wichtig
Die Verkabelung des Lüfterrads so verlegen, dass sie die spätere Montage des Tanks nicht behindert.

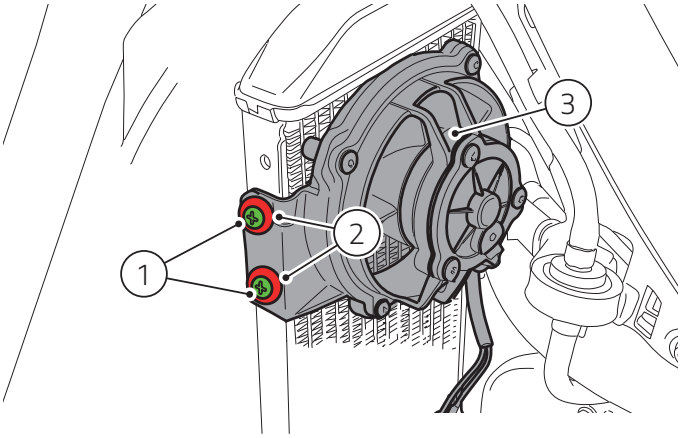


Abb. 497

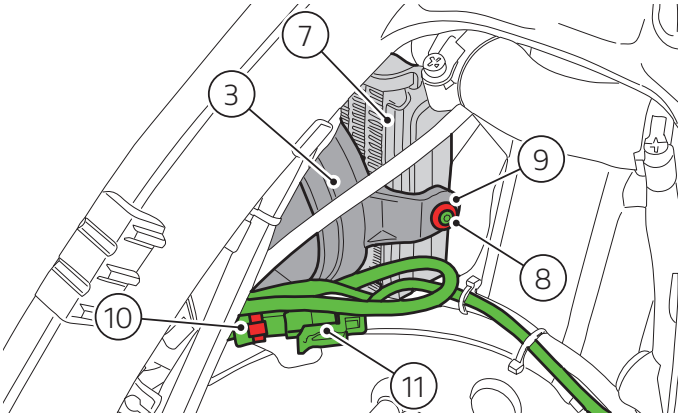


Abb. 498

Den linken Kühler (7) wieder an den Befestigungspunkten anbringen.
Den linken Kühlerschutz (6) wieder anbringen.
Die Distanzstücke (5) anordnen.
Die Schrauben (4) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von 10 Nm ± 10 % anziehen.

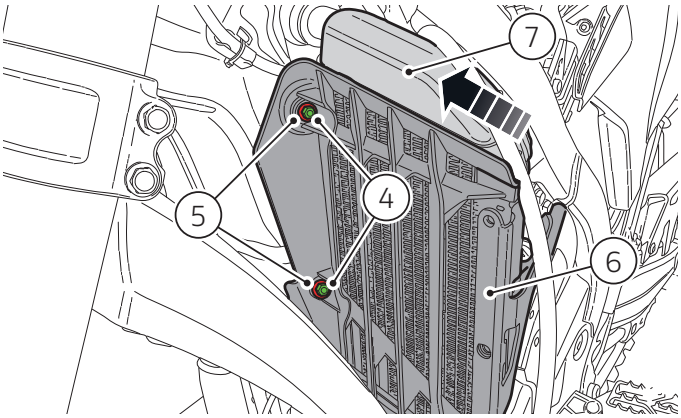


Abb. 499

Den Tank, wie im Kapitel „Abnahme und Montage des Tanks“ beschrieben, erneut montieren.
Die Hupe, wie im Kapitel „Abnahme und Montage der Hupe“ beschrieben, erneut montieren.

Abnahme und Montage der Hupe

Abnahme der Hupe

Die vordere linke Seitenabdeckung, wie im Kapitel „Vordere Seitenabdeckungen” beschrieben, entfernen.
Die Verbinder (1) von der Hupe (2) trennen.

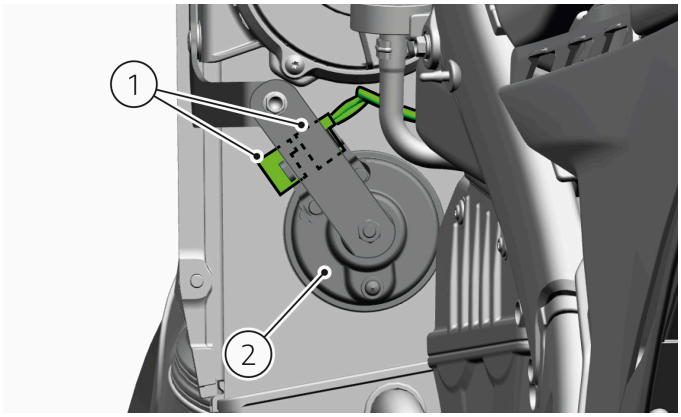


Abb. 500

Die Schraube (3) lösen, dann die Hupe (2) und den entsprechenden Bügel entfernen.

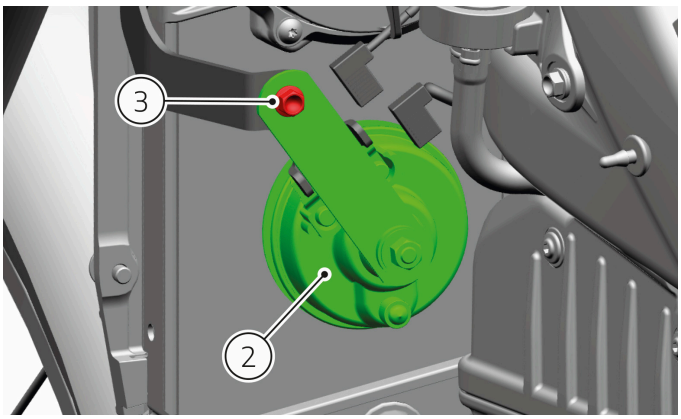


Abb. 501

Montage der Hupe

Die Hupe (2) wieder einsetzen, wobei den Bügel zwischen den beiden in der Abbildung gezeigten Zähnen positioniert sein muss.
Loctite® 243 TM auf die Schraube (3) auftragen.
Die Schraube (3) anordnen, dann mit einem Anzugsmoment von 8 Nm ± 10 % anziehen.

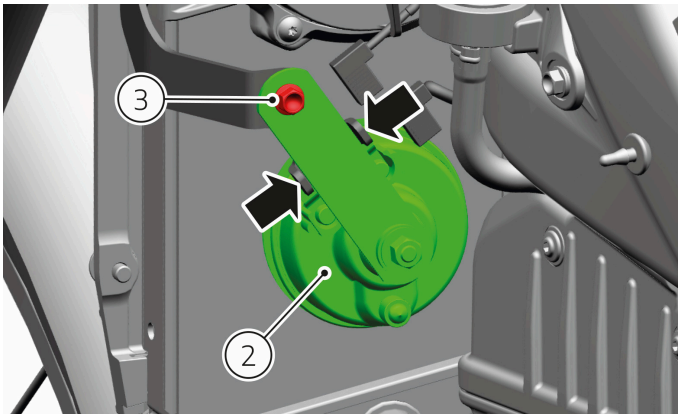


Abb. 502

Die Verbinder (1) an der Hupe (2) wieder anschließen.

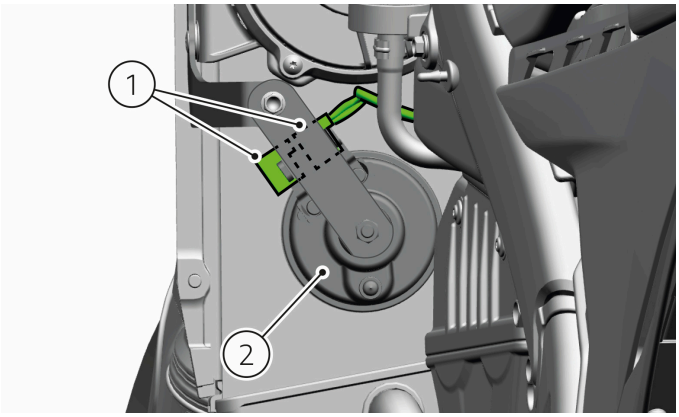


Abb. 503

Die vordere linke Seitenabdeckung, wie im Kapitel „Vordere Seitenabdeckungen” beschrieben, erneut montieren.

Anzugsmomente

Anzugsmomente - Fahrzeug

Einheit - Zubehör und Ausstattungen				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung LI Rückspiegel	1	M10	40	
Befestigung RE Rückspiegel	2	M10	40	

Einheit - Kette-Ritzel				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Kettenritzels	1	M10	55*	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen (nur unter Schraubenkopf)
Befestigung Ritzelabdeckung und Schutz für Kupplungsnehmerzylinder	2	M5	6	
Befestigung der oberen Kettenrolle am Rahmen	1	M8	14	Zuvor aufgetragene Schraubensicherung
Befestigung untere Kettengleitschiene an Zugstangenschraube	1	M8	14	Zuvor aufgetragene Schraubensicherung

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestufter Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss **± 5 % Nm** betragen.

Einheit - Seitenständer				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Federbolzens am Seitenständer	1	M6	10	Loctite ® 243 ™ auftragen
Befestigung des kleinen Federpleuels des Seitenständers an LI Fußrastenplatte	1	M5	5	Loctite ® 243 ™ auftragen
Befestigung des Seitenständers an LI Fußrastenplatte	1	M10	30	Loctite ® 243 ™ auftragen

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestufter Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss **± 5 % Nm** betragen.

Einheit - Lichter				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Scheinwerferhalters an oberer Gabelbrücke	2	M6	10	
Befestigung des Scheinwerfers am Scheinwerferhalter	3	M5	5	
Befestigung der vorderen Blinker (RE/LI) am Scheinwerferhalter	1+1	M6	8	
	2	M5	5	
Befestigung der hinteren Blinker (RE/LI) am Kennzeichenhalter	1+1	M6	8	
Befestigung der Kennzeichenbeleuchtung an Verlängerung des Kennzeichenhalter (Version EU)	2	M4	8	

Einheit - Lichter				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung der Kennzeichenbeleuchtung an Verlängerung des Kennzeichenhalter (Version USA)	2	M5	5	

Einheit der Bedienelemente				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Cockpits am Scheinwerferhalter	2	M5	5	
Befestigung der RE Umschaltereinheit am Lenker	1	Selbstschn.	2	
Befestigung der LI Umschaltereinheit am Lenker	2	Selbstschn.	2	

Einheit der Vorderradgabel				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Anzug Gabelfuß	2+2	M8	17*	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen (Seq. 1-2-1)
Anzug der Lenkkopflager	1	M30	7*	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen Voranzugsmoment 29 Nm
Anzug der Lenkkopfachse an oberer Gabelbrücke	1	M26	108*	
Befestigung der unteren Gabelbrücke am Standrohr (RE/LI)	2+2	M8	17*	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen (Seq. 1-2-1) (Auf Gewinde und unter Schraubenkopf)
Befestigung der oberen Gabelbrücke am Standrohr (RE/LI)	2+2	M8	17*	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen (Seq. 1-2-1) (Auf Gewinde und unter Schraubenkopf)
Befestigung der unteren Klemmfaust an oberer Gabelbrücke (RE/LI)	1+1	M10	45*	Loctite ® 243 ™ auftragen
Befestigung der oberen Klemmfaust am unteren Klemmfaust (RE/LI)	2+2	M8	22*	(Seq. 1-2-1)

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestufter Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss **± 5 % Nm** betragen.

Einheit - elektrische-elektronische Anlage				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Batteriekabels an Batterieklemme	1	M6	3	
Befestigung des Batteriekabels an Batterieklemme	1	M6	3	
Befestigung des Massekabels an Batterieklemme	1	M6	3	

Einheit - elektrische-elektronische Anlage				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Batteriekabels an Fernschalter	1	M5	3	
Befestigung des Fernschalterkabels an Fernschalter	1	M5	3	
Befestigung des Fernschalterkabels am Anlassmotor	1	M6	5	AGIP PV2 (Weißes Fett) auftragen
Befestigung der Batterieaufnahme an Aufnahme der elektrischen Komponenten	1	M5	3	
Befestigung der Aufnahme der elektrischen Komponenten am Heckrahmen	2	M6	10	
Befestigung der Aufnahme der elektrischen Komponenten am Schott der Einlassmuffe	2	Selbstschn.	2	
Befestigung des BBS-Halters am Heckrahmen	1	M6	8	
Befestigung des Spannungsreglers am Spannungsreglerhalter	2	M6	5	
Befestigung des Spannungsreglerhalters am Heckrahmen	1	M6	8	
Befestigung der Spule am Rahmen	2	M6	8	Zuvor aufgetragene Schraubensicherung
Befestigung des Zündkerzenhalteplättchens am Motor	1	M6	12	
Befestigung des Verkabelungskanals am Rahmen	1	M5	5	
Befestigung des Verkabelungskanals des Lenkkopfs am Rahmen	1	M6	8	
Befestigung des Halters der Bowdenzüge am Rahmen	1	M6	8	
Befestigung des Halters der Bowdenzüge am Rahmen	1	M6	8	
Befestigung der Kabelführung der BBS-Verkabelung am Heckrahmen	1	M6	2,5	
Befestigung des Sentec-Halters am Rahmen	1	M5	5	
Befestigung des Zündschlüsselschalters am Scheinwerferhalter	1	M24	0,5	
Befestigung des Geschwindigkeitssensors am Gabelfuß	1	M8	5	
Befestigung des Hupenbügels am LI Kühler	2	M5	1,4	
Befestigung der Hupe am Hupenbügel	1	M6	8	Loctite ® 243 ™ auftragen

Einheit - Vorderradbremse				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des vorderen Bremszylinders am Lenker	2	M6	10	(Seq. 1-(UP)-2-1)
Befestigung des Halters des vorderen Bremssattels am Gabelfuß	2	M8	25	Loctite ® 243 ™ auftragen
Befestigung des Bremsleitungsanschlusses am vorderen Bremssattel	1	M10	27*	
Befestigung des Bremsleitungsanschlusses am vorderen Bremszylinder	1	M10	27*	

Einheit - Hinterradschwinge				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung der Kettengleitschiene an Hinterradschwinge	3	M6	10	Zuvor aufgetragene Schraubensicherung
Befestigung der Führung der hinteren Bremsleitung an Hinterradschwinge	2	M5	5	Zuvor aufgetragene Schraubensicherung
Befestigung der Einstellschraube des Kettenspannläufers	2	M8	8	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen Voranzugsmoment 2 Nm
Befestigung des Kettenösenbügels an Hinterradschwinge	2	M6	12	
Befestigung der Schwingenachse am Rahmen	1	M14	80*	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen (auf Gewinde und Achsenschaft)
Befestigung des Hinterradschwingenplättchens an Hinterradschwinge	2	M5	5	Loctite ® 243 ™ auftragen
Befestigung der Kettenschutzflosse am Bügel des Kettenschutzes	2	M5	5	
Befestigung der Kettenschutzflosse an Hinterradschwinge	1	M5	5	
Befestigung des Kettenschutzbügels an Hinterradschwinge	2	M5	5	Loctite ® 243 ™ auftragen

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestufter Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss **± 5 % Nm** betragen.

Einheit - Hinterradbremse				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des hinteren Bremszylinders am Rahmen	2	M6	10	Zuvor aufgetragene Schraubensicherung
Befestigung der Kontermutter des Bugspoilers an hinteren Bremszylinder	1	M6	5	
Befestigung des Anschlusses der Bremsleitung am hinteren Bremssattel	1	M10	27*	
Befestigung des Bremsleitungsanschlusses am vorderen Bremszylinder	1	M10	27*	

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestufter Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss **± 5 % Nm** betragen.

Einheit - Kennzeichenhalter				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Kennzeichenhalters am hinteren Kotflügel	4	Selbstschn.	1,5	
Befestigung der Kennzeichenhalterverlängerung am Kennzeichenhalter	3	Selbstschn.	2	
Befestigung des Kennzeichenhalters an Kennzeichenhalterverlängerung	3	Selbstschn.	1,5	
Befestigung der Kennzeichenhalterplatte an Kennzeichenhalterverlängerung	3	Selbstschn.	1,5	
Befestigung des Kennzeichenhalters am Heckrahmen	2	M6	8	

Einheit - Lenker-Kupplungssteuerung				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung der Gassteuerung am Lenker	2	M6	5	
Befestigung des LI Lenkergriffs am Lenker	1	M4	5	
Befestigung des Kupplungsnehmerzylinders am Motor	1	M6	13	(Seq: 1-2-3-1) (CARBON FLUORTEC 9740 auf die Dichtungen auftragen)
Befestigung des Kupplungsnehmerzylinders am Motor	2	M6	13	(Seq: 1-2-3-1) (CARBON FLUORTEC 9740 auf die Dichtungen auftragen)
Befestigung des Kupplungszylinders am Lenker	2	M6	10	(Seq: 1-(UP)-2-1)
Befestigung des Anschlusses der Kupplungsleitung am Kupplungszylinder	1	M10	14	
Befestigung des Anschlusses der Kupplungsleitung am Kupplungsnehmerzylinder	1	M10	27*	
Befestigung des Handschutzes am Handschutzhalter	2+2	Selbstschn.	2	
Befestigung des Handschutzhalters am vorderen Bremszylinder	1	M5	5	
Befestigung des Handschutzhalters am Kupplungsgeberzylinder	1	M5	5	

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestufter Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss **± 5 % Nm** betragen.

Einheit der hinteren Radfederung				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Federbeins am Rahmen	1	M10	42*	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen (auf Gewinde, unter Kopf und auf Achsenschaft)
Befestigung des Federbeins an Verbindung der Radfederung	1	M10	42*	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen (auf Gewinde, unter Kopf und auf Achsenschaft)
Befestigung der Zugstange an Verbindung der Radfederung	1	M14	65*	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen (auf Gewinde, unter Kopf und auf Achsenschaft)
Befestigung der Zugstange am Rahmen	1	M14	65*	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen (auf Gewinde, unter Kopf und auf Achsenschaft)
Befestigung der Verbindung der Radfederung an Hinterradschwinge	1	M14	65*	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen (auf Gewinde, unter Kopf und auf Achsenschaft)

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestufter Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss **± 5 % Nm** betragen.

Einheit - vorderer Kotflügel				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des vorderen Kotflügels an unterer Gabelbrücke	4	M6	12	
Befestigung des Holmschutzes am Gabelfuß (RE/LI)	3+3	M6	8	

Einheit - vorderer Kotflügel				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung der Führung der vorderen Bremsleitung am Holmschutz	2	Selbstschn.	1,2	
Befestigung der Startnummerntafel am Scheinwerferhalter	4	Selbstschn.	2	

Einheit - Flüssigkeitskühlung				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Kühlers und des RE Kühlergrills am Rahmen	2	M6	10	
Befestigung des Kühlers und des LI Kühlergrills am Rahmen	2	M6	10	
Befestigung der Schellen der Kühlflüssigkeitsleitungen am Motor und Kühler	8		3	
Befestigung Kühlflüssigkeitsrückzugleitung am Motor	1	M6	10	
Befestigung des Lüfterrads am Lüfterradhalter	4	Selbstschn.	3	
Befestigung des Lüfterradhalters am LI Kühler	1	Selbstschn.	1,5	

Einheit - Fußrasten - Hebelsysteme				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Schalthebels an Schaltmechanismuswelle	1	M6	10	
Befestigung der hinteren Bremshebels am Rahmen	1	M10-LI	36	Loctite ® 243 ™ auftragen
Befestigung des Gabelstifts der Hinterradbremse am Bremshebel	1	M6	10	Loctite ® 243 ™ auftragen
Befestigung des Endanschlags des Bremshebels (Schraube+Mutter)	1	M6	6	Loctite ® 7414 ™ auftragen
Befestigung des Bremspedals am Bremshebel	2	M5	5	Loctite ® 243 ™ auftragen

Einheit - hinterer Kotflügel				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Spritzschutzes an Luftfilterkastenhalter	2	Selbstschn.	2	

Einheit - Vorderrad				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung der vorderen Bremsscheibe an Vorderradnabe	6	M6	16*	Zuvor aufgetragene Schraubensicherung
Anzug der Vorderradmutter	1	M16	80*	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen (unter Kopf und auf Achsenschaft)
Befestigung des Reifenhalters	1	M8	12	

Einheit - Vorderrad				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Ventils an Vorderradfelge	1	M8		
Befestigung des Speichennippels der Vorderradfelge	36		5	Voranzugsmoment 3 Nm

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestufter Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss **± 5 % Nm** betragen.

Einheit des Hinterrads				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Kettenblatts an Hinterradnabe	6	M8	30*	Vorauftrag von Schraubensicherung + Loctite ® 243 ™ auftragen
Befestigung der Bremsscheibe an Hinterradnabe	4	M6	16*	Zuvor aufgetragene Schraubensicherung
Anzug der Hinterradachsmutter	1	M25	120*	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen (unter Kopf und auf Achsenschaft)
Befestigung des Reifenhalters	1	M8	12	
Befestigung des Ventils an Hinterradfelge	1	M8		
Befestigung des Nippels der Hinterradfelge	16+16		5	Voranzugsmoment 3 Nm

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestufter Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss **± 5 % Nm** betragen.

Einheit - Tank				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung GAC und GAC-Flansch am Tank	4	M5	4	(Seq: 1-2-3-4 (über Kreuz anziehen))
Befestigung des Tankbügels am Rahmen	1	M6	10	
Befestigung des Tanks am Tankbügel	2	M6	10	
Befestigung des Distanzstücks der Befestigung der Sitzbank am Tank	1	M6	10	
Befestigung der Schrauben für die Befestigung der vorderen Seitenabdeckungen am Tank	1+1	M6	8	

Einheit - Auspuff				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Auspuffkrümmerflanschs am Zylinderkopf	2	M8	15	Kupferfett auftragen (auf Gewinde und unter Schraubenkopf)
Befestigung des Auspuffschalldämpfers am Heckrahmen	1+1	M8	20	
Befestigung des Primär-Auspuffkrümmers an oberer RE Motorplatte	1		24,5*	
Befestigung der Lambdasonde	1+1	M8	20	

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestufter Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss **± 5 % Nm** betragen.

Einheit - Sitzbank				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Sitzbankhaltegriffs an Sitzbank	3	M5	5	
Befestigung der Sitzbank am Heckrahmen	1+1	M6	10	

Rahmeneinheit				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung der oberen RE Motorplatte am Rahmen	2	M8	35*	
Befestigung der oberen LI Motorplatte am Rahmen	2	M8	35*	
Befestigung der unteren RE Motorplatte am Rahmen	2	M8	35*	
Befestigung der unteren LI Motorplatte am Rahmen	2	M8	35*	
Befestigung der oberen Motorplatte am Motor	1+1	M10	60*	
Untere Befestigung des Rahmens am Motor	1	M10	60*	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen (nur auf Achsenschaft)
Befestigung der unteren Motorplatte am Motor	1	M10	60*	Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auftragen (nur auf Achsenschaft)
Obere Befestigung des Heckrahmens am Rahmen	1+1	M8	35*	Bis auf Angabe auf 25 Nm anziehen
Untere Befestigung des Heckrahmens am Rahmen	1+1	M8	35*	Bis auf Angabe auf 25 Nm anziehen
Obere Befestigung der RE Fußrastenplatte am Rahmen	1	M10	48*	Loctite ® 243 ™ auftragen
Untere Befestigung der RE Fußrastenplatte am Rahmen	1	M8	32*	Loctite ® 243 ™ auftragen
Obere Befestigung der LI Fußrastenplatte am Rahmen	1	M10	48*	Loctite ® 243 ™ auftragen
Untere Befestigung der LI Fußrastenplatte am Rahmen	1	M8	32*	Loctite ® 243 ™ auftragen
Befestigung der Lenkersperre am Rahmen	2	M6	Auf Bruch bringen	Zuvor aufgetragene Schraubensicherung Den Schraubenkopf auf Bruch bringen

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestufter Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss **± 5 % Nm** betragen.

Einheit - Luftansaugung - Ölentlüftung				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Lufttemperatursensors an Ansaugmuffe	2	Selbstschn.	0,3	
Befestigung der Kabelführung BLOW-BY an Aufnahme der elektrischen Komponenten	1	Selbstschn.	1,5	

Einheit - Benzinversorgung				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des MAP-Sensors am Drosselklappenkörper	1	M6	10	Loctite ® 243 ™ auftragen
Befestigung des Zugrollendeckels am Drosselklappenkörper	1	M5	5	
Befestigung der Kappe der Einspritzdüse am Drosselklappenkörper	2	M5	4	Loctite ® 243 ™ auftragen
Befestigung des Drosselklappenkörpers am Zylinderkopfmuffe	1	M4	2	
Befestigung der Bowdenzüge am Drosselklappenkörper	2	M6	3	Loctite ® 243 ™ auf die obere Mutter auftragen.

Einheit - Verkleidung				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung der vorderen RE Seitenabdeckung am RE Kühlergrill	2	M6	8	
Befestigung der vorderen RE Seitenabdeckung am Tank	1	M6	8	
Befestigung der vorderen LI Seitenabdeckung am LI Kühlergrill	2	M6	8	
Befestigung der vorderen LI Seitenabdeckung am Tank	1	M6	8	
Befestigung der hinteren RE Seitenabdeckung am Heckrahmen	1	M6	8	
Befestigung der hinteren LI Seitenabdeckung am Aufnahme der elektrischen Komponenten	1	M6	8	
Obere Befestigung des hinteren Kotflügels am Heckrahmen seitlich	1+1	M6	10	
Befestigung des hinteren Kotflügels und Schott der Ansaugmuffe an rechter Heckrahmenseite	1	M6	8	
Untere Befestigung des hinteren Kotflügels am Heckrahmen	1	M6	8	
Befestigung der RE Seitenabdeckung am hinteren Kotflügel	1	M6	1,5	
Befestigung der LI Seitenabdeckung am hinteren Kotflügel	1	M6	1,5	
Befestigung der hinteren LI Seitenabdeckung am Heckrahmen	1	M6	8	
Obere Befestigung des hinteren Kotflügels am Heckrahmen	1+1	M6	8	
Befestigung des Motorschutzes am Rahmen	2	M6	3,5	Loctite ® 243 ™ auftragen
Befestigung der Kupplungsabdeckung am Motor	2	M5	5	
Befestigung der Kupplungsabdeckung am Motor	1	M6	13	
Befestigung der Lichtmaschinenabdeckung am Motor	2	M5	5	
Befestigung der Lichtmaschinenabdeckung am Motor	1	M6	13	

Einheit - Verkleidung				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung der oberen Zylinderkopfabdeckung am Motor	2	M5	5	
Befestigung der oberen Zylinderkopfabdeckung am Motor	1	M6	13	Loctite ® 243 ™ auftragen
Befestigung der LI Zylinderkopfabdeckung an oberer Zylinderkopfabdeckung	2	M5	5	
Befestigung der LI Zylinderkopfabdeckung am Befestigungsplättchen der Abdeckung	1	M5	5	
Obere Befestigung des hinteren Kotflügels am Kennzeichenhalter in seitlicher Richtung	2	M6	10	

Anzugsmomente - Motor

Einheit -Schaltgetriebe-Kupplung							
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Länge (mm)	Min. Anzugsmoment		Max.	Anmerkungen
Schraube der Kupplungsfeder	6	M5	16	5	6	7	

Einheit - Deckel-Kupplungsseite							
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Länge (mm)	Min. Anzugsmoment		Max.	Anmerkungen
Öleinfüllverschluss	1	M20	11,5	4,5	5	5,5	
Befestigungsschraube des Kupplungsdeckels	3	M6	60	12	13	14	
Befestigungsschraube des Kupplungsdeckels	3	M6	50	12	13	14	
Befestigungsschraube des Kupplungsdeckels	3	M6	25	12	13	14	

Einheit - Deckel-Lichtmaschinenseite							
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Länge (mm)	Min. Anzugsmoment		Max.	Anmerkungen
Verschluss für Steuerzeitenkontrolle	1	M27	7	21	24	27	

Einheit - Gehäuse							
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Länge (mm)	Min. Anzugsmoment		Max.	Anmerkungen
Verschluss aus Stahl mit Magnet für Ölablass aus Wanne	1	M14	9	14	15	16	
Verschluss aus Stahl für Ölablass der Rückgewinnungspumpe	1	M14	9	14	15	16	
Befestigungsschraube des Siebfilters	7	M6	18	9	10	11	Loctite ® 243 ™ auftragen oder ThreeBond ® 1324 (nur auf Gewinde)

Einheit - Ölpumpe							
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Länge (mm)	Min. Anzugsmoment		Max.	Anmerkungen
Befestigungsschraube des Ölfilterdeckels	2	M6	18	12	13	14	

Einheit - Zylinderkopf							
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Länge (mm)	Min. Anzugsmoment		Max.	Anmerkungen
Zündkerze NGK	1	M10	26,5	11	12	13	
Spezial-Befestigungsschraube des Zylinderkopfdeckels	2	M6	12	9	10	11	
Befestigungsschraube des Zündkerzensteckerplättchens	2	M6	14	9	10	11	Zuvor aufgetragene Schraubensicherung

Normen

Zertifikation der Funkanlage

Tabelle 1 (Daten der Frequenzbänder und maximalen Sendeleistung der Funkgeräte)

Im Fahrzeug installiertes Funkgerät	Modellbezeichnung	Frequenzband	Max. Übertragungsleistung
DCL	WFCOM4	2412 ÷ 2484 MHz	20.5 dBm

Tabelle 2 (Adressen der Hersteller der Funkkomponenten)

Im Fahrzeug installiertes Funkgerät	Markenname	Anschriften der Hersteller
DCL	Athena S.p.A.	Via delle Albere 13, 36045 Alonte (VI) Italia

CANADA

This device contains licence-exempt transmitter(s)/receiver(s) that comply with Innovation, Science and Economic Development Canada's licence-exempt RSS(s). Operation is subject to the following two conditions:
(1) This device may not cause interference.
(2) This device must accept any interference, including interference that may cause undesired operation of the device.
L'émetteur/récepteur exempt de licence contenu dans le présent appareil est conforme aux CNR d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada applicables aux appareils radio exempts de licence. L'exploitation est autorisée aux deux conditions suivantes:
(1) L'appareil ne doit pas produire de brouillage;
(2) L'appareil doit accepter tout brouillage radioélectrique subi, même si le brouillage est susceptible d'en compromettre le fonctionnement.
RF Exposure Information:
This equipment complies with Canada radiation exposure limits set forth for an uncontrolled environment. This equipment should be installed and operated with minimum distance of 20 cm between the radiator and your body.
Déclaration d'exposition aux radiations:
Cet équipement est conforme aux limites d'exposition aux rayonnements IC établies pour un environnement non contrôlé. Cet équipement doit être installé et utilisé avec un minimum de 20 cm de distance entre la source de rayonnement et votre corps.
Cet appareil numerique classe B est conforme à la norme NMB-003 du Canada.
CAN ICES-3(B) / NMB-3(B)

DCL	IC: 21098-ESPC3MINI1

Canadian Representative:
DUCATI CANADA
777 Bayly Ave. Ajax ON Canada L1S7G7
Tel No.: +1 705 786 7768

EUROPA

EU-Richtlinie 2014/53/EU

CE

Frequenzbänder und maximale Sendeleistung

Die Daten der Frequenzbänder und die maximale Sendeleistung der Funkgeräte sind in der Tabelle Funkgeräte angegeben.

Adressen der Hersteller der Funkkomponenten

An allen Funkkomponenten muss gemäß Vorgaben der Richtlinie 2014/53/EU die Adresse des Herstellers angegeben sein. Von den Bestandteilen, die aufgrund ihrer Größe oder Beschaffenheit nicht mit einem Aufkleber versehen werden können, werden in der Tabelle 2 entsprechend den gesetzlichen Vorschriften die Adressen der jeweiligen Hersteller angegeben.

Hinweise

Diese Geräte dürfen nur von einem Fachmann gehandhabt und installiert werden.

Vereinfachte EU-Konformitätserklärung
[Austria]

Ihr Fahrzeug ist mit einer Reihe von Funkgeräten ausgestattet. Die Hersteller dieser Funkgeräte erklären, dass diese, wo gesetzlich vorgeschrieben, mit der Richtlinie 2014/53/EU übereinstimmen. Der vollständige Text der EU-Konformitätserklärung ist unter folgender Adresse verfügbar: certifications.ducati.com

[Belgium]
Votre véhicule est équipé d'une série d'appareillages radio. Les constructeurs de ces appareillages radio déclarent que ces derniers sont conformes à la directive 2014/53/UE lorsque la loi le requiert. Le texte complet de la déclaration de conformité UE est disponible à l'adresse suivante : certifications.ducati.com

[Bulgaria]
Твоят мотоциклет е оборудван с различна по вид радиоапаратура. Производителите на тази радиоапаратура декларират, че тя съответства на Директива 2014/53/ЕС, съгласно изискванията по закон. Пълният текст на декларацията за съответствие ЕС, ще намерите на следния адрес: certifications.ducati.com

[Croatia]
Vaše vozilo je opremljeno nizom radio uređaja. Proizvođači ovih radio uređaja tvrde da su uređaji u skladu s Direktivom 2014/53/UE ako je propisano zakonom. Cjelokupan tekst deklaracije o sukladnosti dostupan je na: certifications.ducati.com

[Cyprus]
Το όχημά σας εξοπλίζεται με μια σειρά από ραδιοσυσκευές. Οι κατασκευαστές των συσκευών αυτών δηλώνουν ότι οι συσκευές συμμορφώνονται με την οδηγία 2014/53/ΕΕ, όπου απαιτείται από το νόμο. Το πλήρες κείμενο της δήλωσης συμμόρφωσης ΕΕ είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση: certifications.ducati.com

[Czech Republic]
Vaše vozidlo je vybaveno řadou rádiových zařízení. Výrobci těchto radio zařízení, prohlašují, že zařízení jsou v souladu se směrnicí 2014/53/EU, pokud to vyžaduje zákon. Úplné znění prohlášení o shodě EU je k dispozici na internetových stránkách: certifications.ducati.com

[Denmark]
Dit køretøj er udstyret med et udvalg af radioudstyr. Producenterne af dette radioudstyr erklærer, at dette udstyr overholder direktiv 2014/53/EU, hvis det kræves i henhold til loven. Den komplette tekst af EU-overensstemmelseserklæringen findes på følgende webadresse: certifications.ducati.com

[Estonia]
Teie sõiduk on varustatud raadioseadmete seeriaga. Selle raadioseadme tootjad kinnitavad, et see seade vastab direktiivile 2014/53/EÜ, kui seadus seda nõuab. EÜ vastavusdeklaratsiooni terviktekst on saadaval järgmisel veebisaidil: certifications.ducati.com

[Finland]
Ajoneuvossasi on radiolaitteita. Näiden radiolaitteiden valmistajat vakuuttavat, että laitteet vastaavat direktiiviä 2014/53/EU lain edellyttämällä tavalla. EU-vaatimustenmukaisuusvakuutuksen täydellinen teksti on saatavilla seuraavasta osoitteesta: certifications.ducati.com

[France]
Votre véhicule est équipé d'une série d'appareillages radio. Les constructeurs de ces appareillages radio déclarent que ces derniers sont conformes à la directive 2014/53/UE lorsque la loi le requiert. Le texte complet de la déclaration de conformité UE est disponible à l'adresse suivante : certifications.ducati.com

[Germany]
Ihr Fahrzeug ist mit einer Reihe von Funkgeräten ausgestattet. Die Hersteller dieser Funkgeräte erklären, dass diese, wo gesetzlich vorgeschrieben, mit der Richtlinie 2014/53/EU übereinstimmen. Der vollständige Text der EU-Konformitätserklärung ist unter folgender Adresse verfügbar: certifications.ducati.com

[Greece]
Το όχημά σας εξοπλίζεται με μια σειρά από ραδιοσυσκευές. Οι κατασκευαστές των συσκευών αυτών δηλώνουν ότι οι συσκευές συμμορφώνονται με την οδηγία 2014/53/ΕΕ, όπου απαιτείται από το νόμο. Το πλήρες κείμενο της δήλωσης συμμόρφωσης ΕΕ είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση: certifications.ducati.com

[Hungary]
Járműved egy sor rádió készülékkel van felszerelve. Ezeknek a rádióberendezéseknek a gyártói kijelentik, hogy a készülékek megfelelnek a 2014/53/EU irányelvnek, ahol ezt a törvény megköveteli. Az EU megfelelőségi nyilatkozat teljes szövege az alábbi címen érhető el: certifications.ducati.com

[Ireland]
Your vehicle is equipped with a range of radio equipment. The manufacturers of this radio equipment declare that these equipment complies with Directive 2014/53/EU where required by law. The complete text of the EU declaration of conformity is available at the following web address: certifications.ducati.com

[Italy]
Ihr Fahrzeug ist mit einer Reihe von Funkgeräten ausgestattet. Die Hersteller dieser Funkgeräte erklären, dass diese, wo gesetzlich vorgeschrieben, mit der Richtlinie 2014/53/EU übereinstimmen. Der vollständige Text der EU-Konformitätserklärung ist unter folgender Adresse verfügbar: certifications.ducati.com

[Latvia]

Jūsu transportlīdzeklis ir aprīkots ar dažādām radioierīcēm. Šo radioierīču ražotājs apliecina, ka ierīces atbilst Direktīvas 2014/53/ES prasībām, ja to paredz attiecīgie tiesību akti. Pilnīgo ES atbilstības deklarāciju skatiet šajā tīmekļa vietnē: certifications.ducati.com

[Lithuania]
Jūsų transporto priemonėje įdiegta daug įvairios radijo įrangos. Šios radijo įrangos gamintojai patvirtina, kad ji atitinka 2014/53/ES direktyvos reikalavimus, kaip tai numato galiojantys įstatymai. Visas ES atitikties deklaracijos tekstas pateikiamas svetainėje adresu certifications.ducati.com

[Luxembourg]
Votre véhicule est équipé d'une série d'appareillages radio. Les constructeurs de ces appareillages radio déclarent que ces derniers sont conformes à la directive 2014/53/UE lorsque la loi le requiert. Le texte complet de la déclaration de conformité UE est disponible à l'adresse suivante : certifications.ducati.com

[Malta]
Il-vettura tiegħek hija mgħammra b'firxa ta' tagħmir tar-radju. Il-manufatturi ta' dan it-tagħmir tar-radju jiddikjaraw li dan it-tagħmir jikkonforma mad-Direttiva 2014/53/UE fejn meħtieġ mil-liġi. It-test kollu tad-dikjarazzjoni ta' konformità tal-UE huwa disponibbli fuq l-indirizz tal-web: certifications.ducati.com

[Netherlands]
Uw voertuig is voorzien van diverse draadloze apparatuur. De fabrikanten van deze draadloze apparatuur verklaren dat deze, daar waar dit door de wet voorschreven wordt, overeenstemmen met de richtlijn 2014/53/EU. De volledige tekst van de EU-verklaring van overeenstemming is beschikbaar op het volgende webadres: certifications.ducati.com

[Poland]
Państwa pojazd został wyposażony w szereg urządzeń radiowych. Producenci tych urządzeń radiowych oświadczają, że są one zgodne z dyrektywą 2014/53/UE, tam, gdzie wymaga tego prawo. Pełny tekst deklaracji zgodności UE jest dostępny pod następującym adresem internetowym: certifications.ducati.com

[Portugal]
O seu veículo é dotado de uma série de equipamentos de rádio. Os construtores desses equipamentos de rádio declaram que os mesmos estão em conformidade com a diretiva 2014/53/UE sempre que a lei o determinar. O texto completo da declaração de conformidade UE está disponível no seguinte endereço: certifications.ducati.com

[Romania]
Vehiculul dvs. este dotat cu o serie de aparate radio. Producătorii acestor aparate radio declară că acestea sunt conforme cu directiva 2014/53/UE, dacă legea impune acest lucru. Textul complet al declarației de conformitate UE este disponibil la următoarea adresă: certifications.ducati.com

[Slovakia]
Vaše vozidlo je vybavené rádiofónnymi zariadeniami. Výrobcovia týchto rádiofónnych zariadení prehlasujú, že tieto zariadenia sú v zhode so smernicou 2014/53/EÚ v rozsahu predpísanom zákonom. Úplný text ES prehlásenia o zhode je k dispozícii na nasledujúcej adrese: certifications.ducati.com

[Slovenia]
Vaše vozilo ima tudi vrsto radijske opreme. Proizvajalci eteh radijskih naprav izjavljajo, da so ti v skladu z uredbo 2014/53/UE, kjer zakon to predvideva. Celotno besedilo izjave o skladnosti EU je na voljo na spodnjem naslovu: certifications.ducati.com

[Spain]
Su vehículo está equipado con una serie de equipos de radio. Los fabricantes de dichos equipos de radio declaran su conformidad con la directiva 2014/53/UE, como requiere la ley. El texto completo de la declaración de conformidad UE está disponible en el siguiente sitio: certifications.ducati.com

[Sweden]
Ditt fordon är utrustat med radioutrustning. Radioutrustningens tillverkare förklarar att denna utrustning uppfyller direktiv 2014/53/EU där så lagen kräver det. Fullständig text om EU-försäkran om överensstämmelse finns på följande adress: certifications.ducati.com

[Turkey]
Aracınız bir dizi radyo ekipmanı ile donatılmıştır. Bu telsiz ekipmanının üreticileri, yasaların gerektirdiği durumlarda bu ekipmanın 2014/53/EU Direktifine uygun olduğunu beyan eder. AB uygunluk beyanının tam metnine aşağıdaki web adresinden ulaşılabilir: Certificates.ducati.com

[United Kingdom]
Your vehicle is equipped with a range of radio equipment. The manufacturers of this radio equipment declare that these equipment complies with Directive 2014/53/EU where required by law. The complete text of the EU declaration of conformity is available at the following web address: certifications.ducati.com

HONG KONG



JAPAN

当該機器には電波法に基づく、技術基準適合証明等を受けた特定無線設備を装着している。
This equipment contains specified radio equipment that has been certified to the technical regulation conformity certification under the Radio Law.

本無線機器の改造を禁ずる（これに反した場合は当該認証登録番号は無効となる）
This radio device should not be modified (otherwise the granted designation number will become invalid)

DCL - contains certified RF module No: 201-210888 / 00

UK

UK CA

Frequenzbänder und maximale Sendeleistung

Die Daten der Frequenzbänder und die maximale Sendeleistung der Funkgeräte sind in der Tabelle 1 angegeben.

Im Fahrzeug installiertes Funkgerät	Frequenzband	Max. Übertragungsleistung	Eigenschaften - Antenne
DCL	2412 ÷ 2484 MHz	20.5 dBm	PCB Antenne

Adressen der Hersteller der Funkkomponenten

Gemäß Vorgaben der S.I. Nr. 2017/1206 müssen an Funkanlagen der Name, der eingetragene Handelsnamen oder die eingetragene Handelsmarke des Herstellers sowie die Postanschrift, unter der er kontaktiert werden kann, angegeben sein. Wenn ein Hersteller aufgrund der Größe oder der Art der Funkanlage nicht in der Lage ist, die oben genannten Anforderungen zu erfüllen, muss er die Informationen auf der Verpackung der Funkanlage oder in einem der Funkanlage beigefügten Dokument bereitstellen. Die Tabelle 2 zeigt die gesetzlichen Anforderungen.

Hinweise

Diese Geräte dürfen nur von einem Fachmann gehandhabt und installiert werden.

Achtung

Vor dem Verwenden die Anleitung aufmerksam lesen!



Dieses Gerät sollte normalerweise in einem Abstand von mehr als 20 cm vom menschlichen Körper verwendet werden. Die Betriebstemperatur des Geräts liegt zwischen -20 °C und +60 °C. Wenn das Gerät Temperaturen über +60 °C erreicht, schalten sich Bluetooth® und Wi-Fi aus.

Vereinfachte UK-Konformitätserklärung

Ihr Fahrzeug ist mit einer Reihe von Funkgeräten ausgestattet. Die Hersteller dieser Funkgeräte erklären, dass sie der geltenden Gesetzgebung entsprechen.
Im Vereinigten Königreich gilt folgende Gesetzgebung: S.I. Nr. 2017/1206 „The Radio Equipment Regulations 2017“ (Die Vorschriften für Funkgeräte), geändert durch die S.I. 2019 Nr. 696, SCHEDULE 29. Der vollständige Text der UK-Konformitätserklärung ist unter folgender Internet-Adresse verfügbar: certifications.ducati.com

UNITED STATES

This device complies with Part 15 of the FCC Rules.

Operation is subject to the following two conditions: (1) this device may not cause harmful interference, and (2) this device must accept any interference received, including interference that may cause undesired operation."
"Changes or modifications not expressly approved by the party responsible for compliance could void the user's authority to operate the equipment." "NOTE: This equipment has been tested and found to comply with the limits for a Class B digital device, pursuant to Part 15 of the FCC Rules. These limits are designed to provide reasonable protection against harmful interference in a residential installation. This equipment gene rates, uses and can radiate radio frequency energy and, if not installed and used in accordance with the instructions, may cause harmful interference to radio communications. However, there is no guarantee that interference will not occur in a particular installation. If this equipment does cause harmful interfere nee to radio or television reception, which can be determined by turning the equipment off and on, the user is encouraged to try to correct the interference by one or more of the following measures:

- Reorient or relocate the receiving antenna.
- Increase the separation between the equipment and receiver.
- Connect the equipment into an outlet on a circuit different from that to which the receiver is connected.
- Consult the dealer or an experienced radio/TV technician for help."

- RF exposure Information according 2.1091/2.1093 / OET bulletin 65:
Radiofrequency radiation exposure Information: This equipment complies with FCC radiation exposure limits set forth for an uncontrolled environment.
This equipment should be installed and operated with minimum distance of 20 cm between the radiator and your body. This transmitter must not be co-located or operating in conjunction with any other antenna or transmitter.
The manufacturers of these radio equipment declare that devices comply with the FCC

DCL	FCC ID: 2AC7Z-ESPC3MINI1

91378701DE

Aktualisiert im 07/2026 AUSG. 01

Ducati Motor Holding spa
ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Ph. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

A Sole Shareholder Company
A Company subject to the Management
and Coordination activities of AUDI AG