



OFF-ROAD



Anleitungs- und Instandhaltungsheft

DESMO450 MX

Liebe(r) Ducatista,

besten Dank, dass Sie uns mit dem Kauf Ihrer neuen Desmo450 MX 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

Garantie	5
Allgemeine Garantiebedingungen.....	5

Sicherheit und Warnhinweise	9
Allgemeine Sicherheitsnormen.....	9
Informationen zur Entsorgung.....	10
Anordnung der Aufkleber.....	11
Sichere Instandhaltung des Fahrzeugs.....	13
Sicherheitsmaßnahmen während der Fahrt.....	13
Montage des Ducati-Originalzubehörs.....	14

Technische Daten	15
Technische Merkmale des Fahrzeugs.....	15
Position der FIN (Fahrzeug) und der Motornummer.....	20

Hauptvorrichtungen - Position und Funktion	21
Hauptkomponenten.....	21
Umschaltereinheiten.....	22
Abschalttaste.....	23
Anlassertaste.....	23
Kaltstartertaste.....	23
Schaltpedal.....	23
Hinterradbremspedal.....	23
Hebel der Vorderradbremse.....	23
Kupplungshebel.....	24
Gasdrehgriff.....	24
Kraftstofftankverschluss - Tanken.....	24
Elektronische Kontrollsysteme.....	26
Riding Mode.....	26
Launch Control.....	27
Ducati Traction Control (DTC).....	28
Ducati Quick Shift (DQS).....	29
Engine Brake Control.....	30
Throttle Response.....	30
Falldown detection.....	30
Tabelle - Kontrollleuchten.....	30
Position und Installation des Wi-Fi-Steuergeräts.....	31
Funktion der App Ducati X-Link.....	31

Anlassen und Einfahren	33
Kaltstart.....	33
Warmstart.....	33
Einfahren.....	33

Verkleidung	35
Sitzbank.....	35
Vordere Startnummerntafel.....	35
Vordere Seitenabdeckungen.....	36
Hintere Seitenabdeckungen.....	37
Vorderer Kotflügel.....	41
Gabelholmschutzelemente.....	42
Hinterer Kotflügel.....	43

Instandhaltung - Wichtige Informationen	45
Allgemeine Reinigung.....	45
Fahrzeugtransport.....	46
Tägliche Kontrollen.....	46
Instandhaltungsplan des Fahrzeugs.....	47
Tabelle - Instandhaltungsprogramm.....	47
Luftfilter - Ausbau und Reinigung.....	50
Motoröl - Füllstandkontrolle.....	52
Motoröl - Öl- und Filterwechsel.....	52
Kühlflüssigkeit - Füllstandkontrolle.....	55
Kühlflüssigkeit - Wechsel.....	56

Bremsanlage	58
Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstands an der Vorderradbremse.....	58
Kontrolle und Wechsel der Bremsbeläge der Vorderradbremse.....	58
Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstands der Hinterradbremse.....	59
Kontrolle und Wechsel der Bremsbeläge der Hinterradbremse.....	59

Räder	61
Abnahme und Montage des Vorderrads.....	61
Abnahme und Montage des Hinterrads.....	62
Kontrollieren der Räder.....	63

Bedienelemente	65
Abnahme und Montage der Umschaltereinheiten.....	65
Einstellen des Gasdrehgriffs.....	68
Abnahme und Montage des Schaltpedals.....	68
Ausbau und Montage des Bremshebels der Vorderradbremse.....	68
Ausbau und Montage des Kupplungshebels.....	70
Abnahme und Montage des Hinterradbremspedals.....	71
Einstellen des Leerhubs des Hinterradbremspedals.....	72

Lenkung	73
Abnahme und Montage des Lenkers.....	73
Abnahme und Montage der oberen Gabelbrücke.....	75
Abnahme und Montage der unteren Gabelbrücke.....	76
Überprüfen und Einstellen des Lagerspiels.....	77
Auswechseln der Lenkkopflager.....	78

Fahrwerk und Radfederungen	80
Vorderradgabel.....	80
Hinteres Federbein.....	82
Sicherheitsanzugsmomente am Rahmen.....	86
Überprüfen des Lagerspiels an der Hinterradschwinge.....	87

Sekundärantrieb	88
Kontrolle der Kettenspannung.....	88
Schmieren der Kette.....	88
Austausch der Kette.....	89
Austausch des Ritzels.....	90
Austausch des Kettenblatts.....	91
Ändern der Übersetzungsverhältnisse.....	91

Kraftstoffversorgungsanlage.....	92
Sichtkontrolle an Ansaugkrümmer und Airbox.....	92
Reinigen der Bypass-Schraube des Drosselklappenkörpers.....	92
Einstellen der Standgasdrehzahl.....	92
Kraftstofftank - Abnahme und Montage.....	93
Kraftstofftank - Überprüfen des Benzinschlauchs auf Beschädigung und seiner Befestigung.....	95
Kraftstofftank - Überprüfen der ordnungsgemäßen Befestigung der Steckkupplung des Benzinschlauchs am GAC.....	95
 Auspuffsystem.....	 96
Abnahme und Montage des Schalldämpfers.....	96
Ausbau und Montage des Krümmers.....	96
 Motor.....	 98
Kupplung - Verschleißkontrolle und Austausch der Kupplungsscheiben.....	98
Kupplung - Einstellen der Tellerfeder.....	102
Ventilspiel - Kontrolle.....	104
 Elektrische Anlage.....	 109
Schaltplan.....	109
Sicherungen - Position und Beschreibung.....	112
Batterie - Austausch.....	112
 Anzugsmomente.....	 115
Anzugsmomente - Fahrzeug.....	115
Anzugsmomente - Motor.....	122
 Normen.....	 124
Konformitätserklärung.....	124
Zertifizierung der Funkanlage.....	124

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 sechs (6) Monaten ab dem Datum der Übergabe des Motorrads an den Erstbesitzer oder vierzig (40) 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 (Service Booklet/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 Garantieverweiterung 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 Pannendienst 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 (Service Booklet/ 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 sechs (6) Monate oder vierzig (40) 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

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 Anleitsheft verwendete Hinweissymbole

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.

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.

Alle Angaben bezüglich 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.

Anordnung der Aufkleber

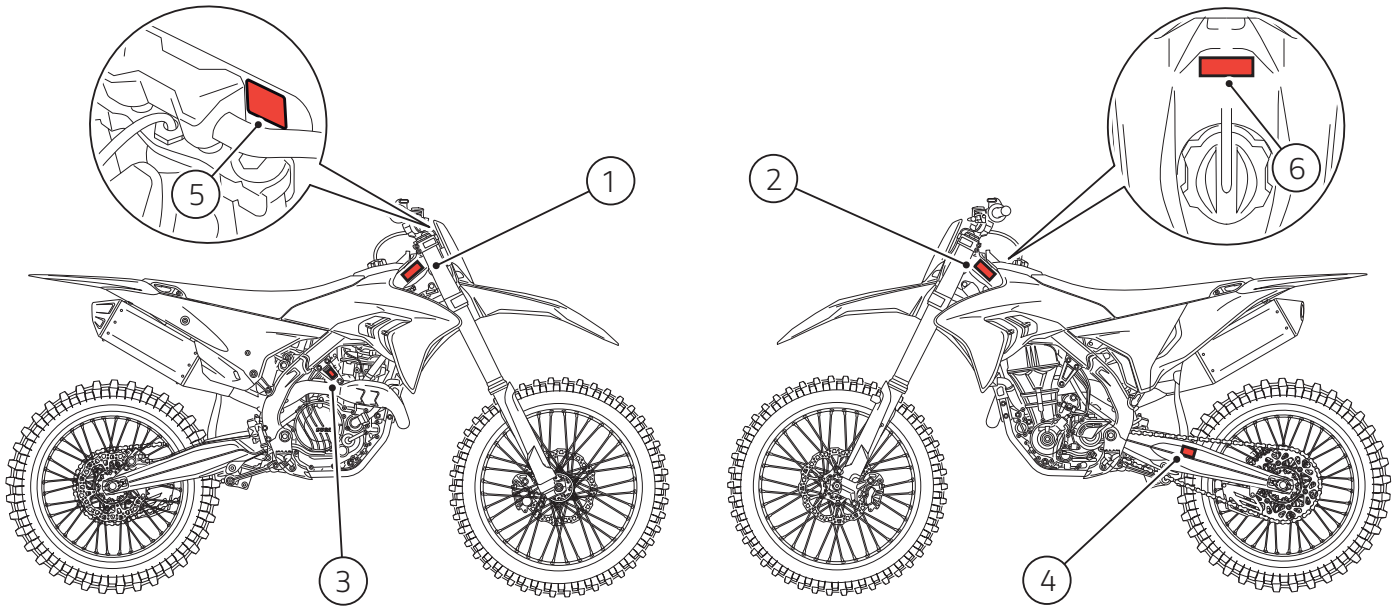


Abb. 1

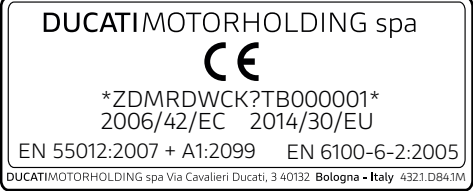
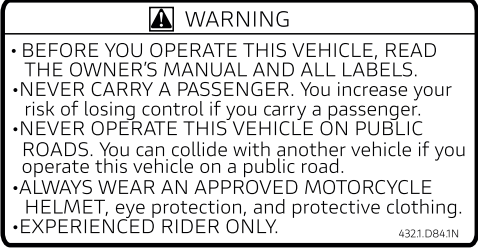
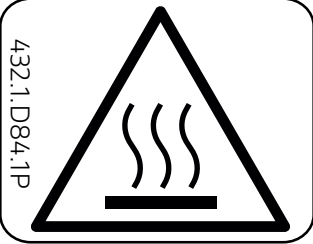
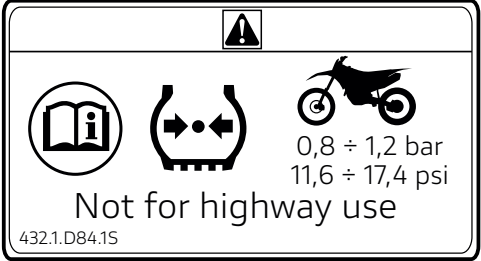
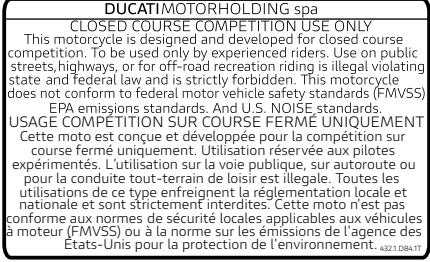
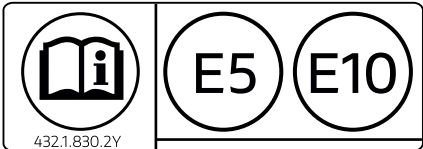
Nr.	Beschreibung	Bild
1	Typenschildaufkleber	
2	Aufkleber „Warning“	
3	Aufkleber „Warnung vor heißer Oberfläche“	

Abb. 2

Abb. 3

Abb. 4

4	Aufkleber „Allgemeine Warnungen“		Abb. 5
5	Aufkleber „competition use only“		Abb. 6
6	Aufkleber „Kraftstoff Europa“		Abb. 7

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 GRÜNE (1) und die ROTE (2) LED der linken Umschaltereinheit gleichzeitig blinken sollten, muss man sich unverzüglich an seinen Ducati Vertragshändler wenden, der dieses Problem beheben und dafür sorgen wird, dass das Motorrad wieder voll funktionsfähig ist.

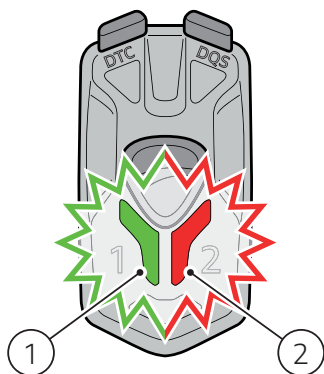


Abb. 8

Achtung

Dieses Motorrad wurde ausschließlich für den Wettkampfeinsatz entwickelt. Es ist weder für den Einsatz auf öffentlichen Straßen oder Autobahnen zugelassen noch dafür geeignet. Sein Einsatz ist nur im Rahmen von genehmigten Rennen auf geschlossenen Rennstrecken zulässig. Es darf nicht für Geländefahrten in der Freizeit genutzt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass dieses Betriebs- und Instandhaltungsheft vor der Nutzung des Fahrzeugs sorgfältig zu lesen ist.

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, die im Kapitel „Kontrollen vor dem Rennen und Instandhaltungsmaßnahmen nach dem Rennen“ vorgesehenen Kontrollen vornehmen.

Führen Sie jedes Mal bevor Sie den Motor anlassen die im Kapitel „Kontrollen vor dem Anlassen“ vorgesehenen Kontrollen durch.

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.

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 entflammablem 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

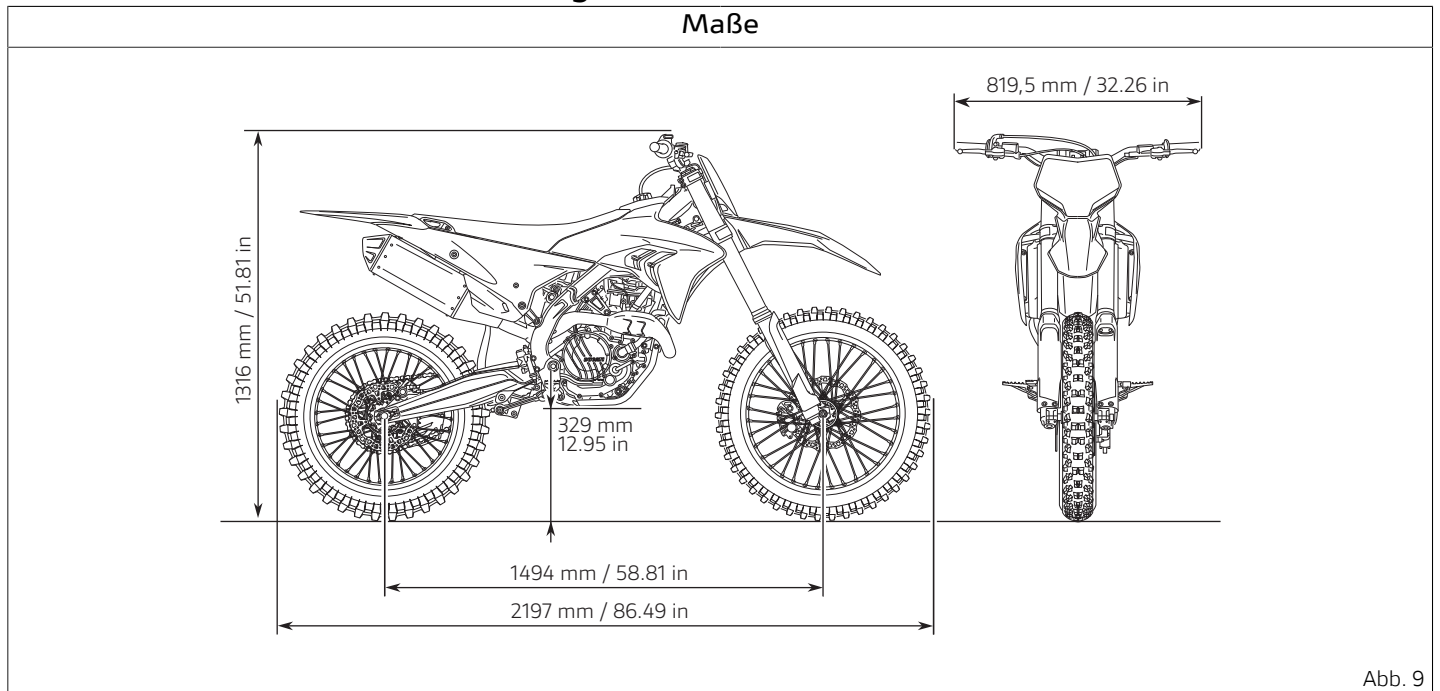


Wichtig

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.

Technische Daten

Technische Merkmale des Fahrzeugs



Gewichte	
Gesamtgewicht (im fahrbereiten Zustand ohne Kraftstoff)	104,8 kg (231,04 lb)

Betriebsstoffe		
Betriebsstoff	Typ	Menge
Kraftstofftank	Ducati empfiehlt das bleifreie Superbenzin SHELL V-Power mit einer Oktanzahl von mindestens 95 ROZ	7,2 Liter (1.58 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	-
Schuttmittel für elektrische Kontakte	Spray für die Behandlung elektrischer Anlagen	-
Luftfilteröl	Twin Air BIO LIQUID POWER	-
Vorderradgabel	Empfohlenes Öl A15-00	350 ± 2,5 cm ³ (21.35 ± 0.15 in ³) 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 Performance 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	13,5:1
Leistung	63,5 PS (46,7 kW) bei 9.400 U/min
Anzugsmoment	53,5 Nm (5,46 kgm/ 39,5 lb-ft) bei 7.500 U/min
Max. Drehzahlbereich	11.900 U/min
Standgasdrehzahl	2200 U/min
Inspektionsfälligkeiten	Öl- und Ölfilterwechsel: 15 Stunden Austausch Kolben: 45 Stunden Ventilspielkontrolle: 45 Stunden Motorrevision: 90 Stunden
Zulassung	Entspricht den technischen FIM-Reglements „Technical Rules Motocross“ und AMA „Supercross Championship Rulebook“ - CE-zertifiziertes Produkt

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.

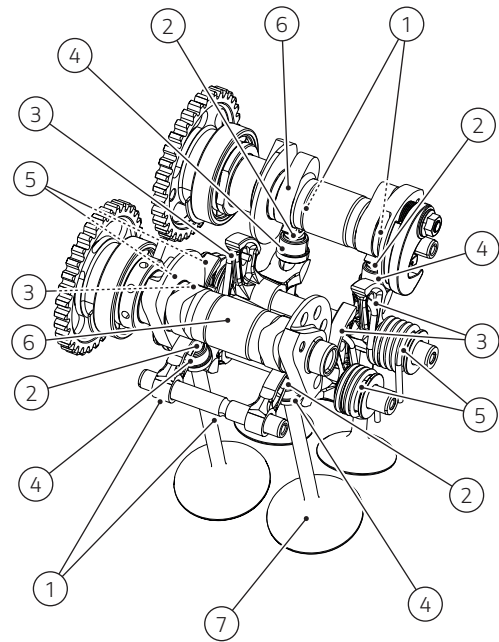


Abb. 10

Luftfilter

mit feuchtem Element

Zündkerze

Marke	NGK
Typ	SILMAR10A9S

Kraftstoffversorgung

Typ	Elektronische Einspritzung mit kapazitiver Entladung
Typ - Drosselklappenkörper	Keihin Einspritzdüse, Mikuni Drosselklappenkörper
Durchmesser - Drosselklappenkörper	44 mm (1.73 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
Nennstärke 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
Nennstärke 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	5 Gänge mit Up Quick Shift Hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Primärantrieb: Typ	Geradverzahnte Zahnräder; Verhältnis 2,45:1
Primärantrieb: Verhältnis Ritzel/Kettenblatt (Zähnezahl)	29/71
Endantrieb: Verhältnis Getrieberitzel/Kettenblatt	Ritzel Z13, Kettenblatt Z49

Antrieb

Antrieb: Gesamtübersetzungen	1. Gang: 15/31 2. Gang: 18/30 3. Gang: 20/28 4. Gang: 22/26 5. Gang: 24/24
Antriebskette: Marke und Modell	DID DMS 520
Antriebskette: Anzahl der Kettenglieder	115+1

Rahmen

Typ	aus verschweißtem Aluminium, bestehend aus gegossenen, geschmiedeten und stranggepressten Teilen
Nachlauf	118,4 mm (4.66 in)
Lenkkopfwinkel	27,3°

Vorderrad

Felgentyp	Drahtspeichenrad, Kanal Takasago Excel
Felgenreöße	1,6" x 21"

Hinterrad

Felgentyp	Drahtspeichenrad, Kanal Takasago Excel
Felgenreöße	2,5" x 19"

Vorderreifen

Typ	Pirelli Scorpion MX32 Mid-Soft 80/100 R21"
Größe	80/100 R21"
Reifendruck - Vorderreifen	1,0 bar (0,8 bar MIN - 1,2 bar MAX)

Hinterradbereifung

Typ	Pirelli Scorpion MX32 Mid-Soft 110/90 R19"
Größe	110/90 R19"
Reifendruck - Vorderreifen	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	46 N/mm
Federweg	129 mm (5.07 in)
Radfederweg	301 mm (11.85 in)

Auspuffsystem

Typ	Monoschalldämpfer aus Stahl mit Rohr aus Aluminium Hauptauspuffrohr aus Edelstahl mit Resonator
-----	--

Elektrische Anlage

Instrumente	Stundenzähler
Lichtmaschine	80 W bei 12,5 V bei warmgelaufenem Motor (130 °C Motoröl)
Anlassmotor	0,5 kW bei 12 V
Batterie	Lithium 2 Ah (LiFePO4)

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.

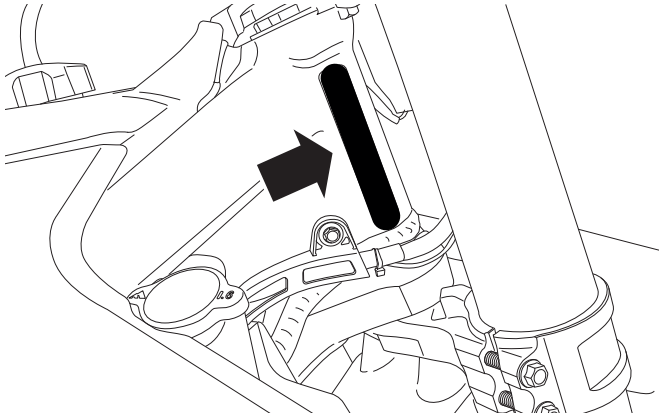


Abb. 11

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

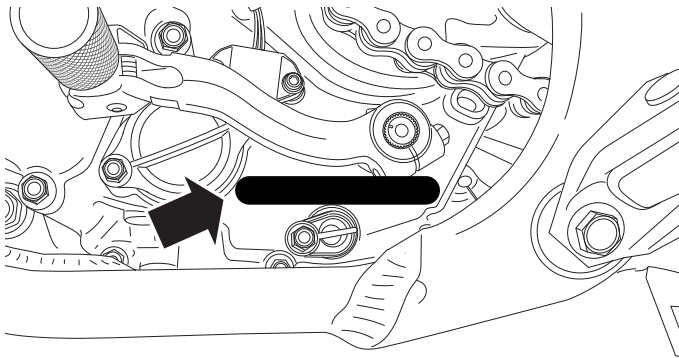


Abb. 12

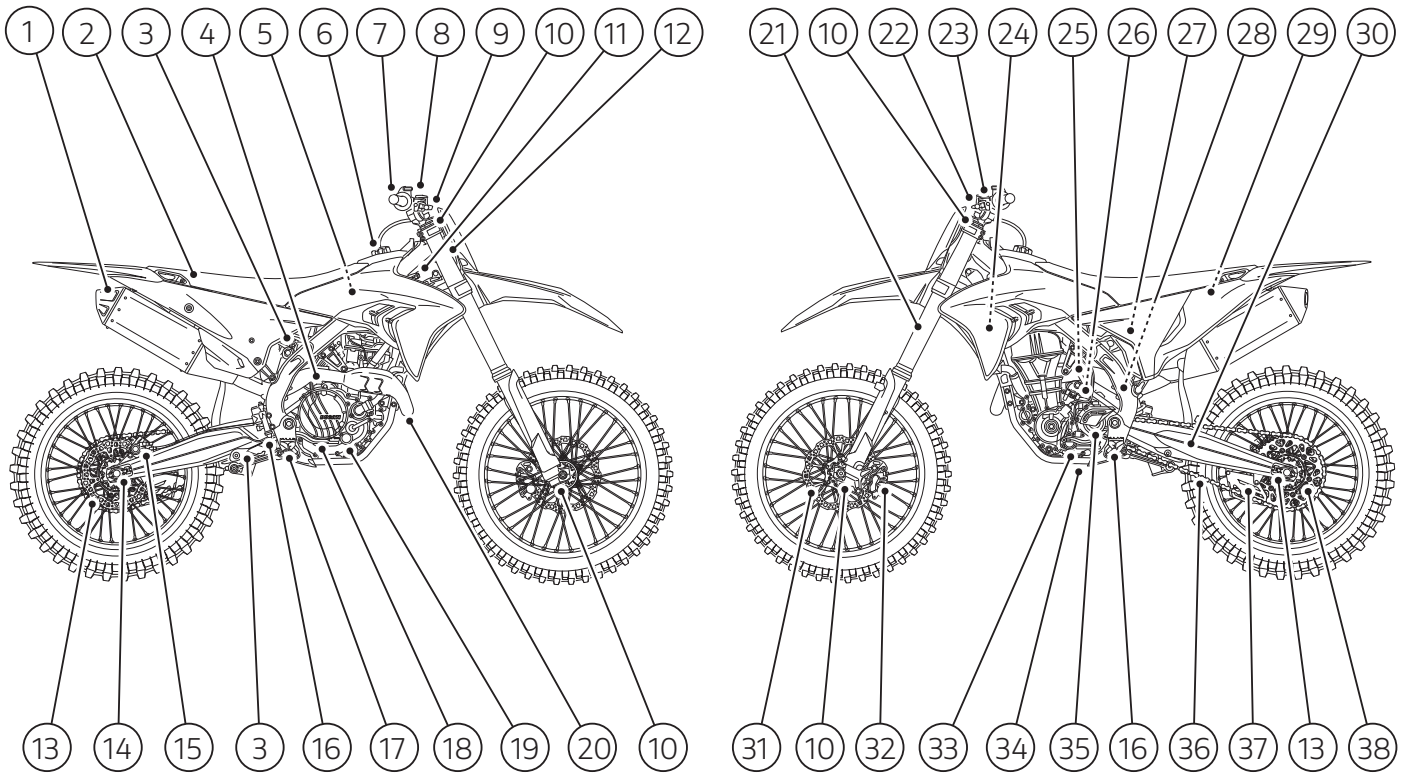
Hauptvorrichtungen - Position und Funktion

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.



- 1) Schalldämpfer.
- 2) Fahrersitzbank.
- 3) Einstellvorrichtungen für hinteres Federbein.
- 4) Motoröl-Einfüllschraube.
- 5) Kraftstofftank.
- 6) Kraftstofftankverschluss.
- 7) Gasdrehgriff.
- 8) Ölbehälter für Vorderbremszylinder.
- 9) Vorderer Bremshebel.
- 10) Einstellvorrichtungen der Vorderradgabel.
- 11) Kühlerverschluss.
- 12) Stundenzähler.
- 13) Hintere Brems Scheibe.
- 14) Kettenspannungs-Einstellvorrichtung.
- 15) Hinterer Bremsattel.
- 16) Hinterer Bremszylinder.
- 17) Fahrerfußrasten.
- 18) Hinterradbremspedal.
- 19) Schauglas zur Kontrolle des Motorölstands.

- 20) Auspuffrohr.
- 21) Vorderradgabel.
- 22) Kupplungssteuerhebel.
- 23) Kupplungsölbehälter.
- 24) Kühler.
- 25) Kaltstartertaste.
- 26) Anlassmotor.
- 27) Luftfilter.
- 28) Hinteres Federbein.
- 29) Batterie.
- 30) Hinterradschwinge.
- 31) Vordere Brems Scheibe.
- 32) Vorderer Bremsattel.
- 33) Schaltpedal.
- 34) Motoröl-Ablassschraube.
- 35) Ritzel.
- 36) Endantriebskette.
- 37) Kettenführung.
- 38) Kettenblatt.

Abb. 13

Umschaltereinheiten

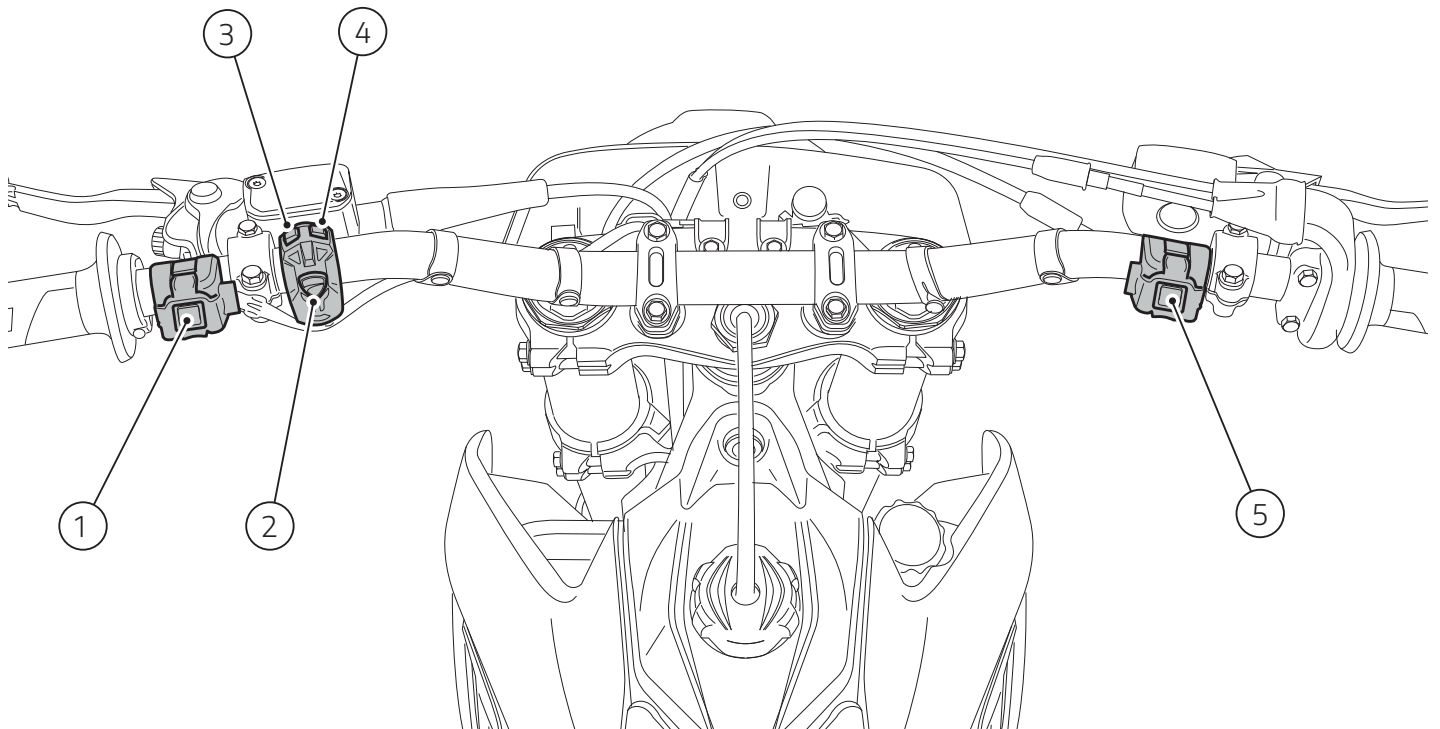


Abb. 14

- 1) Ausschalttaste.
- 2) Taste zum Bestätigen oder Wechseln des Riding Modes.
- 3) Einschalttaste der DTC (Aktivieren der Launch Control, wenn sie gleichzeitig mit den Tasten 3 und 4 gedrückt wird).
- 4) Einschalttaste des DQS (Aktivieren der Launch Control, wenn sie gleichzeitig mit den Tasten 3 und 4 gedrückt wird).
- 5) Anlassertaste.

Abschalttaste

Die Taste für den Fahrzeugstopp (1) befinden sich links am Lenker.

Zum Abschalten des Motors die Taste (1) drücken und so lange gedrückt halten, bis er vollkommen zum Stillstand gekommen ist.

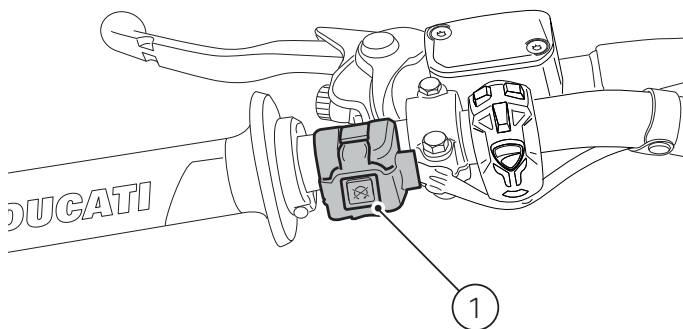


Abb. 15

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 warmem Motor wird im Kapitel „Start bei warmgelaufenen Motor“ beschrieben.

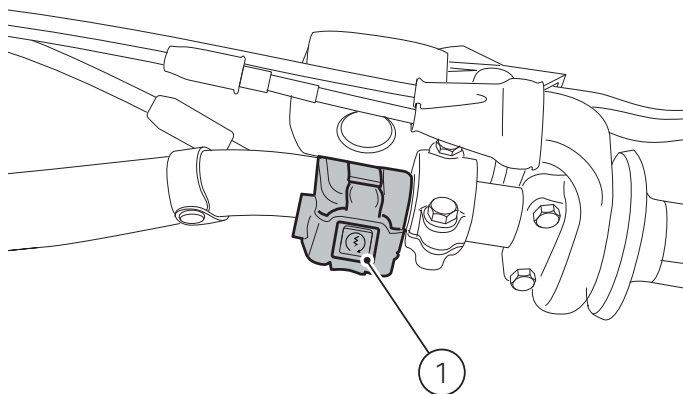


Abb. 16

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.

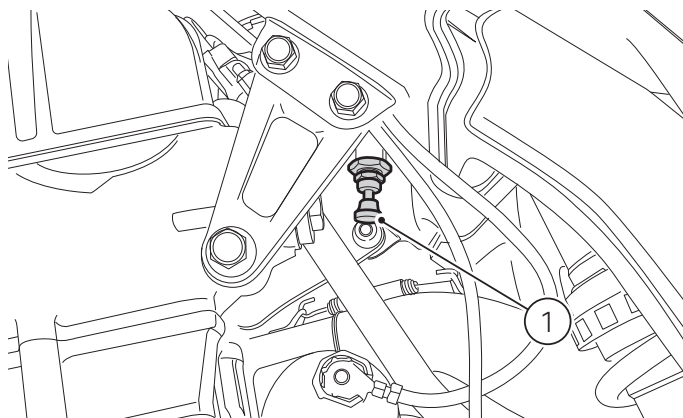


Abb. 17

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 = das Pedal nach oben ziehen, um den 2. Gang und danach den 3., 4. und den 5. Gang einzulegen.

Jede Pedalverstellung entspricht dem Weiterschalten um einen einzigen Gang.

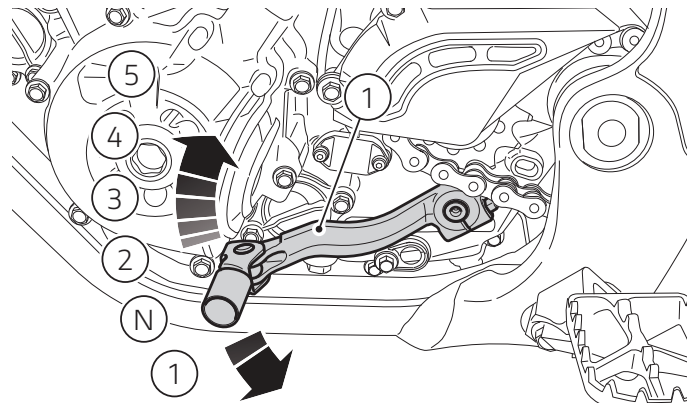


Abb. 18

Hinterradbremspedal

Zur Betätigung der Hinterradbremse das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken.

Es handelt sich um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem.

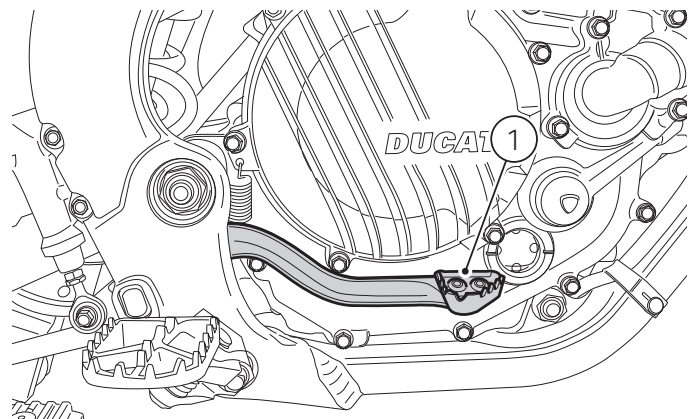


Abb. 19

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.

Am Bedienhebel (1) befindet sich ein Drehknopf (2), über den der Abstand zwischen dem Hebel und dem Lenkergriff eingestellt werden kann.

Zum Einstellen des Hebelabstands vom Griff den Drehknopf (2) im Uhrzeigersinn (um den Hebelabstand vom Griff zu vergrößern) oder gegen den Uhrzeigersinn drehen (um den Hebel näher an den Griff zu bringen).

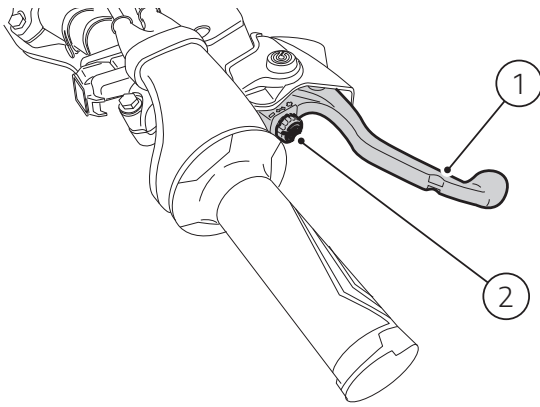


Abb. 20

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 Hebelabstand 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.

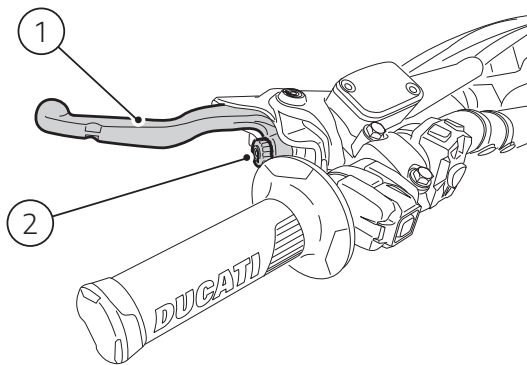


Abb. 21

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.

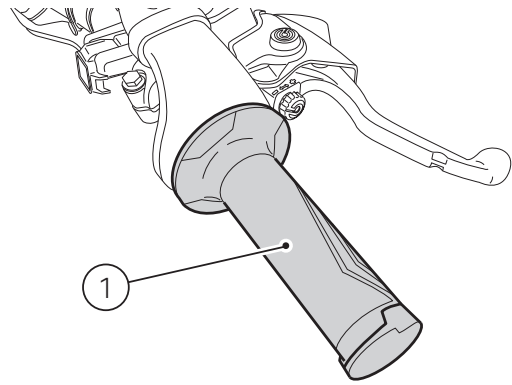


Abb. 22

Kraftstofftankverschluss - Tanken

Öffnen

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

Schließen

Den Tankverschluss (1) wieder anordnen, dann im Uhrzeigersinn drehen.

Sollte er entfernt worden sein, den Entlüftungsschlauch (2) wieder im Lenkkopf, in der Öffnung zwischen den beiden Lenkeranschlüssen, wenn es entfernt wurde, positionieren.

Achtung

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

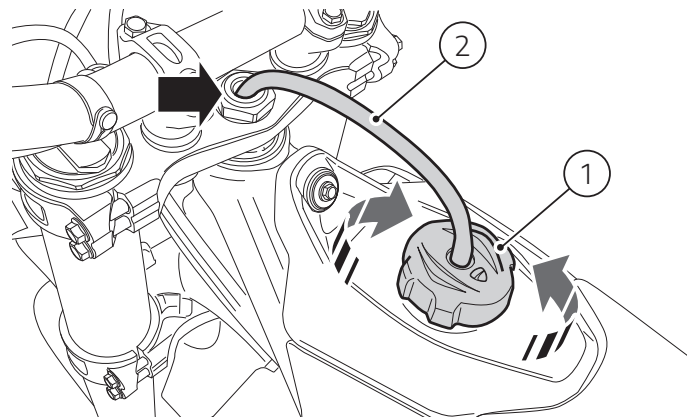


Abb. 23

Tanken

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

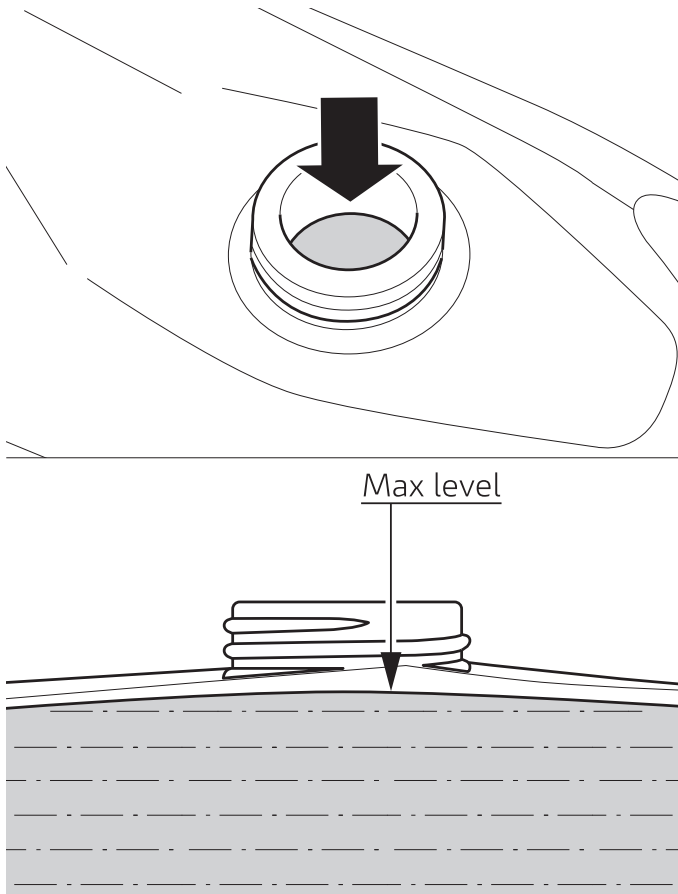


Abb. 24

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.).

Elektronische Kontrollsysteme

Die Desmo450 MX 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 vorbeugen 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

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

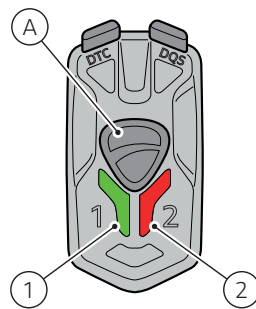


Abb. 25

In der werkseitigen 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)
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.

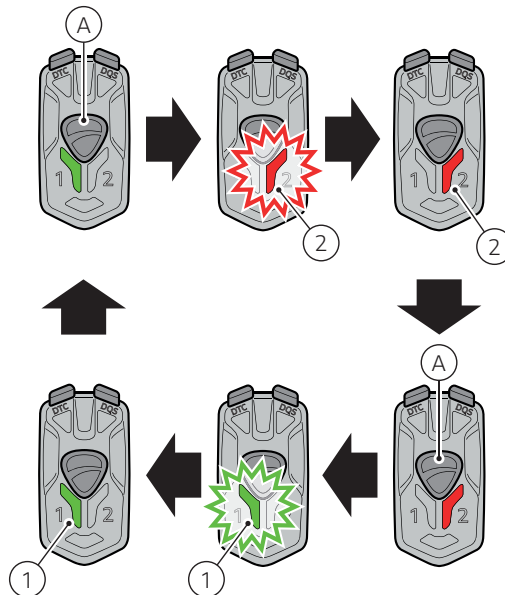


Abb. 26

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

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.

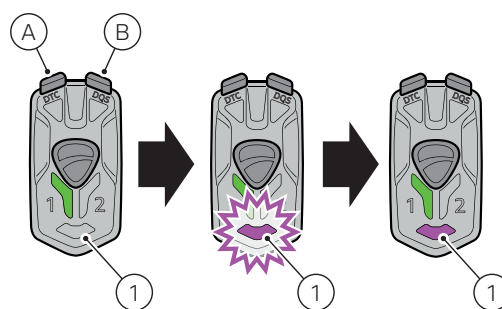


Abb. 27

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)

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.

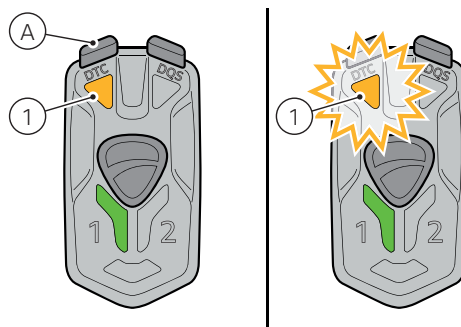


Abb. 28

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 Erstausrüstung des Fahrzeugs vorgesehen sind und/oder von Ducati empfohlen werden. Die in der Erstausrüstung 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 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)

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.

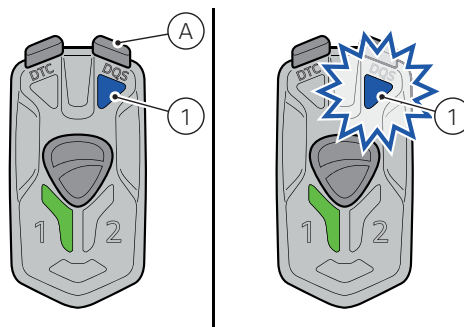


Abb. 29

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

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

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.

Tabelle - Kontrollleuchten

Die Kontrollleuchte des Motormanagementsystems (EFI) (1) dient der Anzeige eventueller, im Motorsteuergerät vorliegender Fehler.

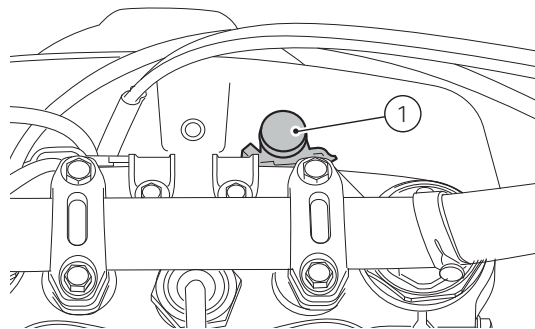


Abb. 30

Wird die Anlassertaste gedrückt, leuchtet die Kontrollleuchte EFI kurz auf und weist damit auf die laufende Überprüfung der korrekten Funktionstüchtigkeit hin.

Liegen keine Fehler vor, erlischt die Leuchte wieder.

Liegen hingegen Fehler vor, blinkt die Kontrollleuchte EFI und zeigt den Fehlercode an, der anhand von Blinkzeichen ermittelt werden kann:

- Ein Blinken mit langem Blinkzeichen bedeutet: +10
- Ein Blinken mit kurzem Blinkzeichen bedeutet: +1

Folgen beispielsweise auf ein langes Blinkzeichen zwei kurze Blinkzeichen, bedeutet dies einen EFI-Wert von 12 (ein langes Blinkzeichen, das +10 Blinkzeichen entspricht, plus zwei kurze Blinkzeichen): +1+1).

Liegen mehrere Fehlercodes vor, blinkt die Kontrollleuchte EFI über mehrere Zyklen hinweg und zeigt sie von der niedrigsten zur höchsten Nummer an, dazwischen liegt immer eine Pause ohne Blinkzeichen.

Die Blinkzeichen werden während des Betriebs des Motors und nachdem er abgestellt wurde solange kontinuierlich wiederholt, bis die Stromversorgung des Motorsteuergeräts unterbrochen wird.

Hinweise

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

In der Tabelle die Beschreibungen der Fehlercodes:

Blinkzeichencode	Beschreibung des Defekts/der Störung
2	Fehler Pick-up
6	Fehler Drosselklappensensor
9	Fehler Einlassdrucksensor
12	Fehler Kühlflüssigkeitstemperatursensor
13	Fehler Lufttemperatursensor
15	Fehler Kippsensor
21	Batteriespannung zu hoch
22	Fehler Gangsensor
33	Fehler Einspritzdüse 1
37	Fehler Zündspule
41	Fehler Kraftstoffpumpe
65	Fehler Speicher
81	Erfassung Gangposition nicht abgeschlossen
91	Kommunikationsfehler CAN

Position und Installation des Wi-Fi-Steuergeräts

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.

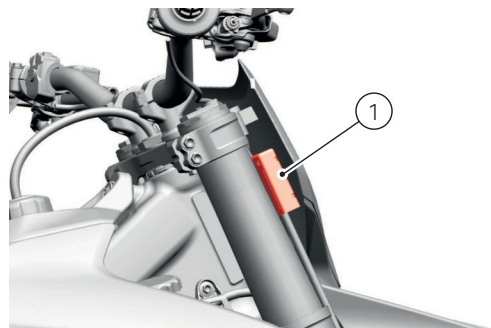


Abb. 31

Funktion der App Ducati X-Link

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 Radfedern 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.

Anlassen und Einfahren

Kaltstart

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.

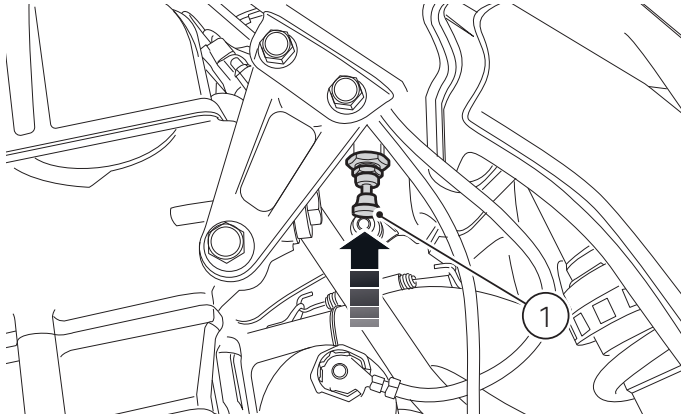


Abb. 32

Ohne den Gasdrehgriff zu betätigen, die Anlassertaste drücken. Springt der Motor nicht sofort an, wenn die Anlassertaste gedrückt wird, diese wieder loslassen, einige Sekunden warten, dann erneut versuchen. Ist der Motor angesprungen, ihn ein oder zwei Minuten lang bei konstanter Drehzahl warmlaufen lassen und dann den Gasdrehgriff (2), wie vom Pfeil in der folgenden Abbildung angezeigt, in die geschlossene Position drehen.

Die Kaltstarttaste (1) wird deaktiviert und kehrt in ihre Ausgangsposition zurück.

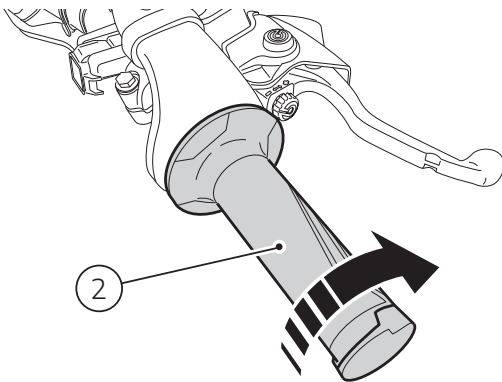


Abb. 33

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

Die Taste (1) drücken und gedrückt halten, bis der Motor stoppt.

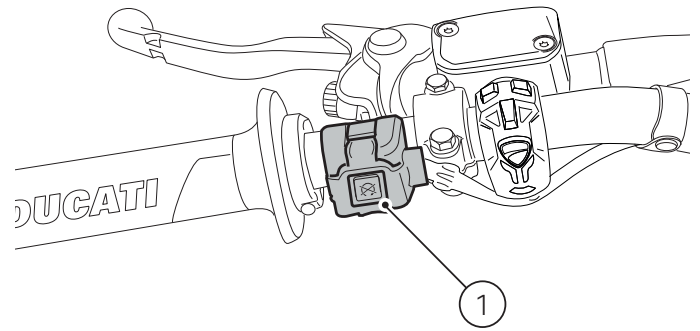


Abb. 34

Warmstart

In den Leerlauf schalten.

Ohne den Gasdrehgriff zu betätigen, die Anlassertaste 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. 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

Die Taste (1) drücken und gedrückt halten, bis der Motor stoppt.

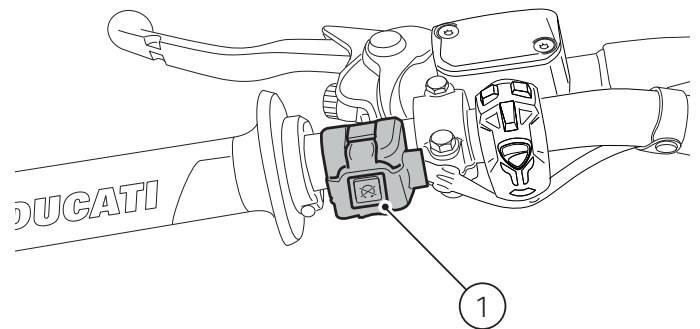


Abb. 35

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 seine MX 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.

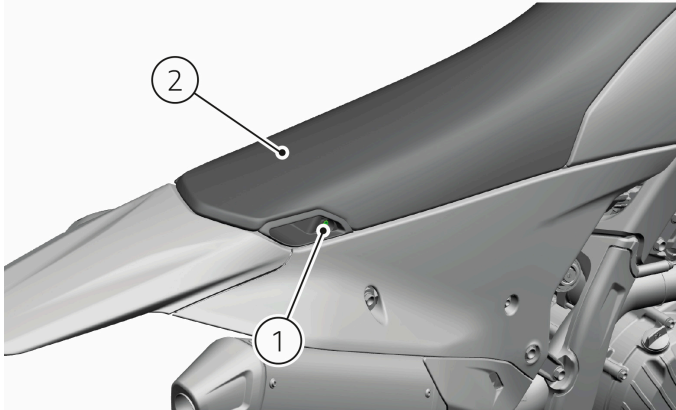


Abb. 36

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

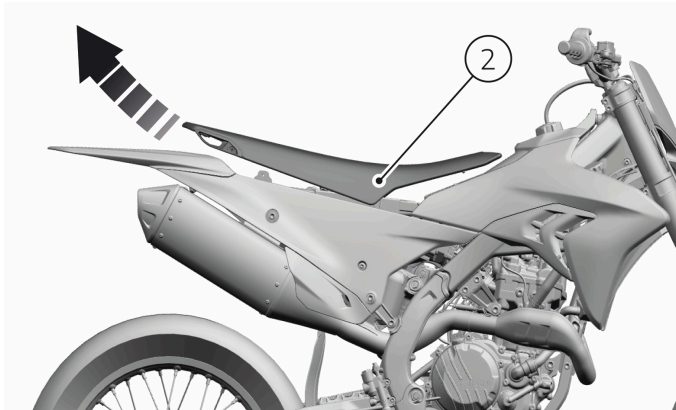


Abb. 37

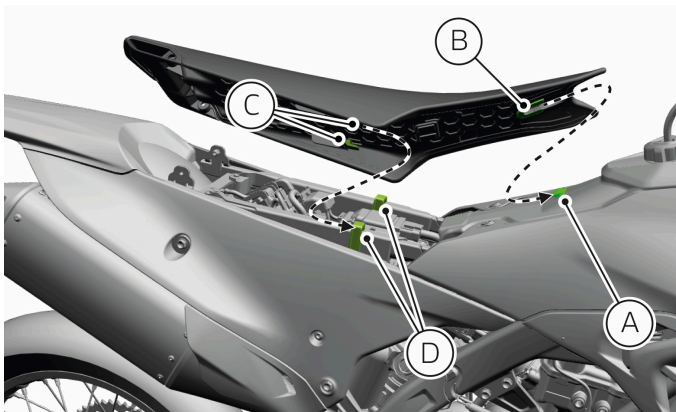


Abb. 38

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.

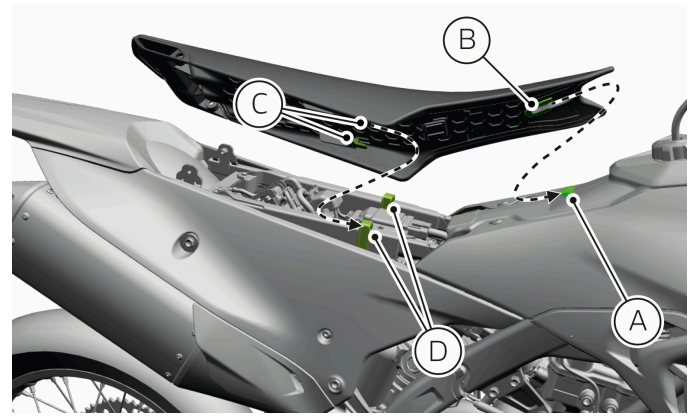


Abb. 39

Die Befestigungsschrauben (1) der Sitzbank an beiden Seiten des Fahrzeugs mit einem Anzugmoment von $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

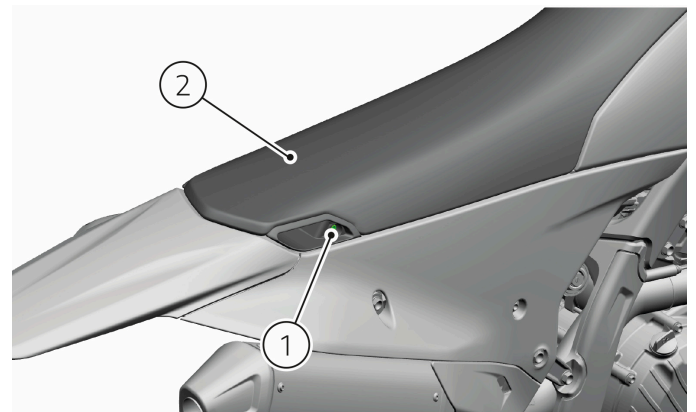


Abb. 40

Vordere Startnummertafel

Ausbau

Die Befestigungsschraube (1) der vorderen Startnummertafel (2) lösen.

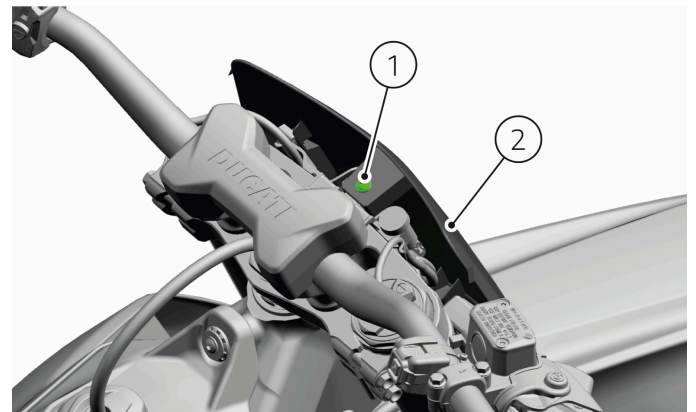


Abb. 41

Die Bremsleitung (3) aus der Führung (4) in der vorderen Startnummertafel (2) entfernen. Die vordere Startnummertafel (2) nach oben abziehen, so dass die beiden Stifte (A) sich aus den Aufnahmen (B) am vorderen Kotflügel lösen.

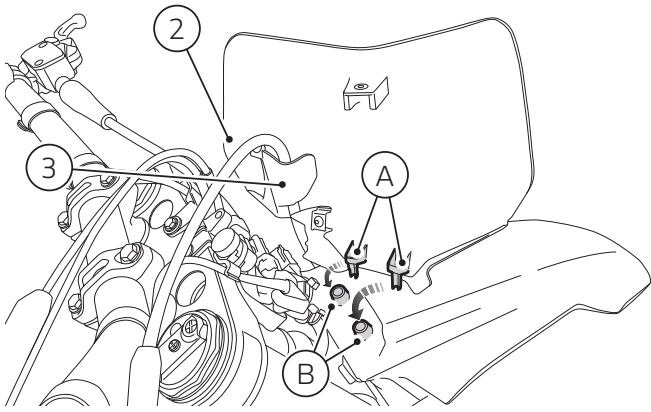


Abb. 42

Montage

Die vordere Startnummerntafel (2) anordnen, dafür zunächst die beiden Stifte (A) in die Aufnahmen (B) am vorderen Kotflügel einsetzen, dann die Bremsleitung (3) wieder in die Führung (4) einlegen.

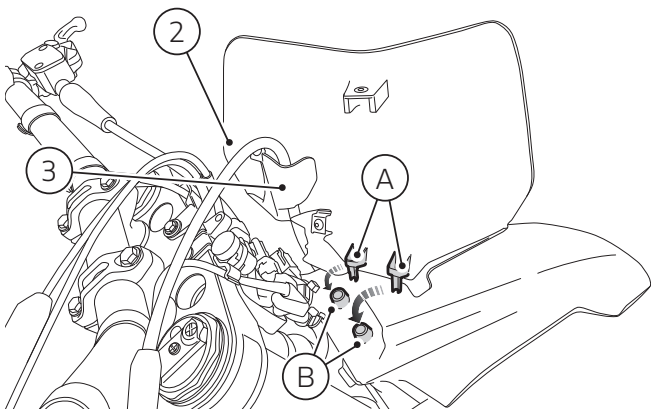


Abb. 43

Das Vorhandensein des Distanzstücks mit Bund (5) an der Startnummerntafel (2) überprüfen.

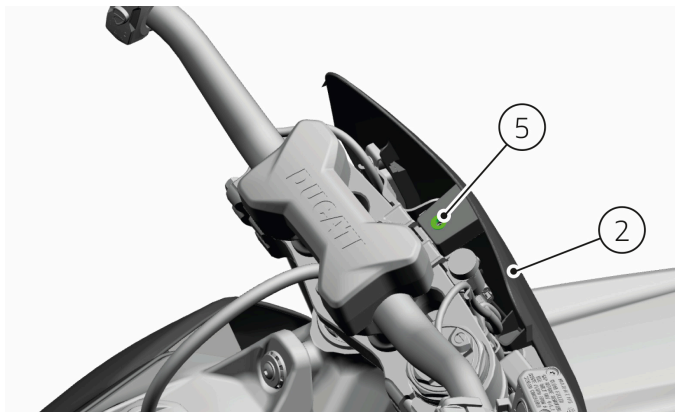


Abb. 44

Die Befestigungsschraube (1) der vorderen Startnummerntafel (2) ansetzen und mit einem Anzugsmoment von $1,2 \text{ Nm} \pm 10\%$ anziehen.

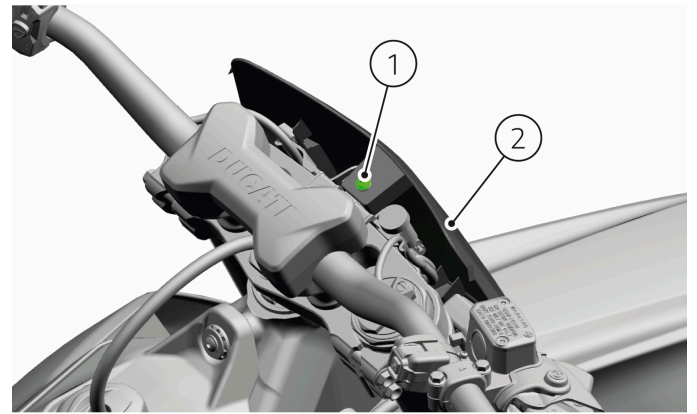


Abb. 45

Vordere Seitenabdeckungen

Ausbau

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

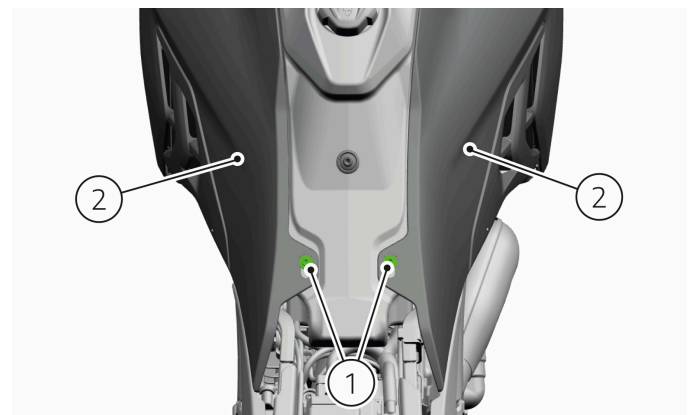


Abb. 46

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

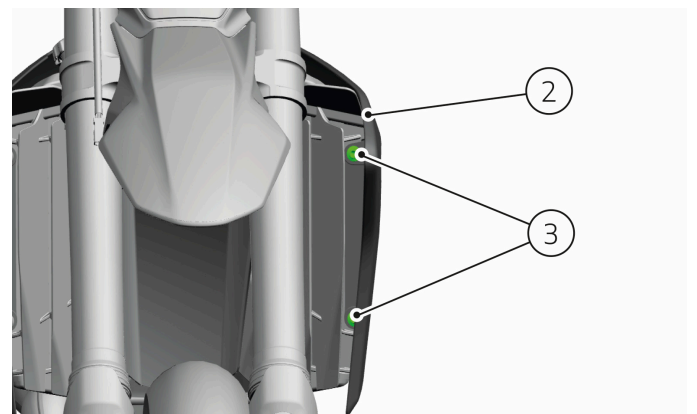


Abb. 47

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.

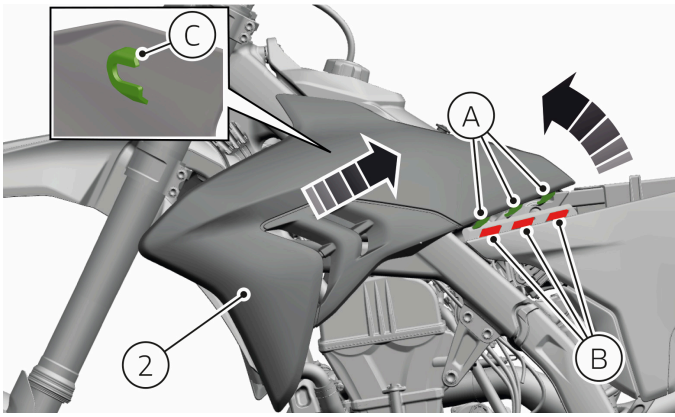


Abb. 48

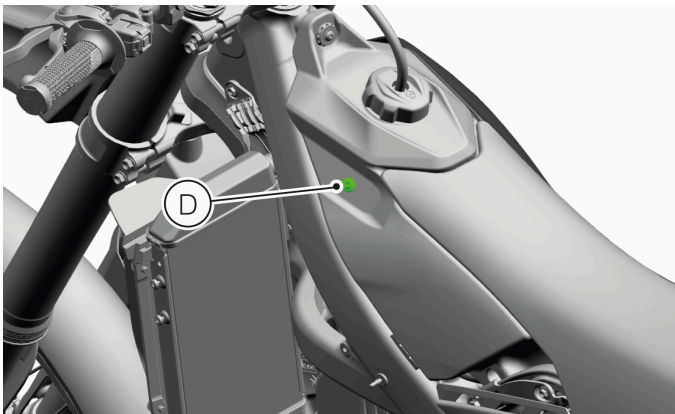


Abb. 49

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.

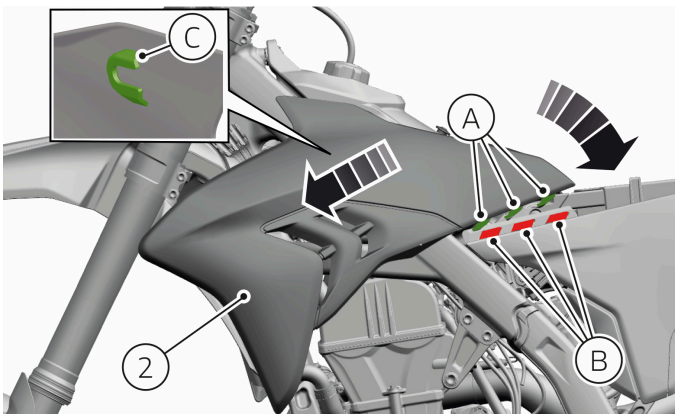


Abb. 50

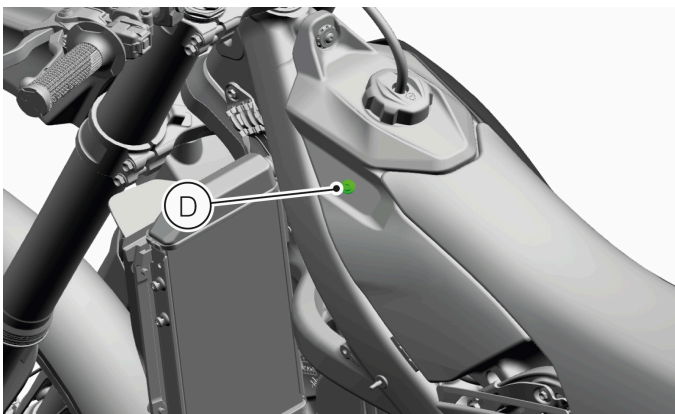


Abb. 51

Die Befestigungsschraube (1) der hinteren Seitenabdeckung (2) ansetzen und mit einem Anzugsmoment von $8 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

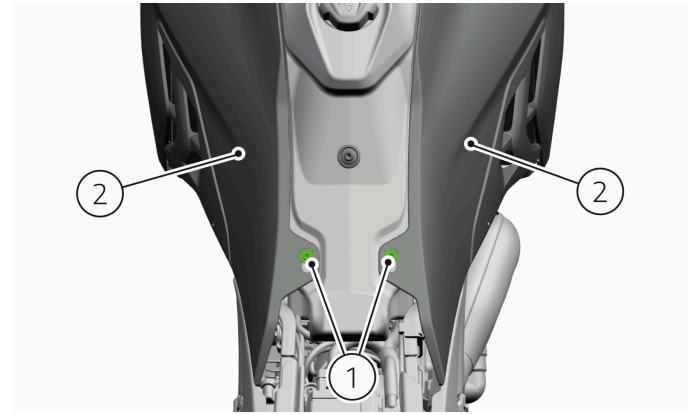


Abb. 52

Von der Vorderseite des Motorrads aus die Schrauben (3) ansetzen und mit einem Anzugsmoment von $8 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

Diesen Arbeitsschritt an der anderen Seitenabdeckung wiederholen.

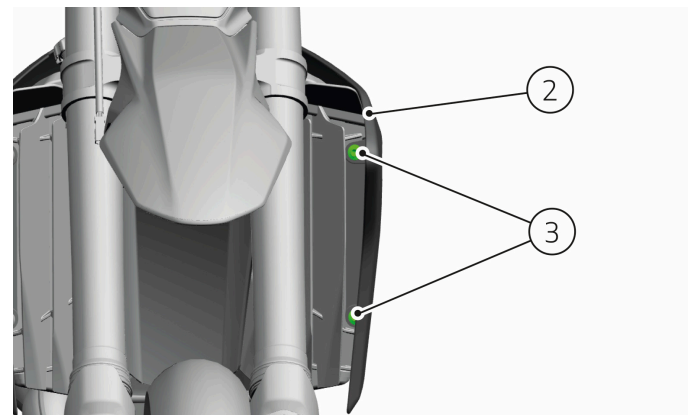


Abb. 53

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.

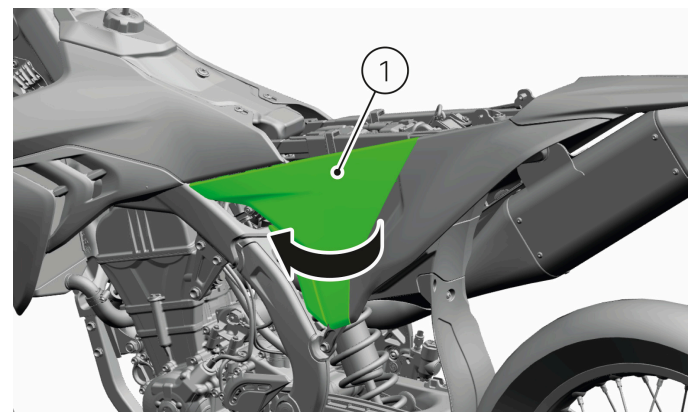


Abb. 54

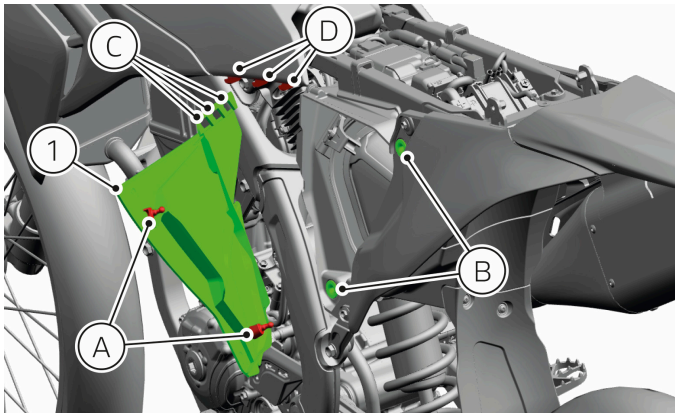


Abb. 55

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

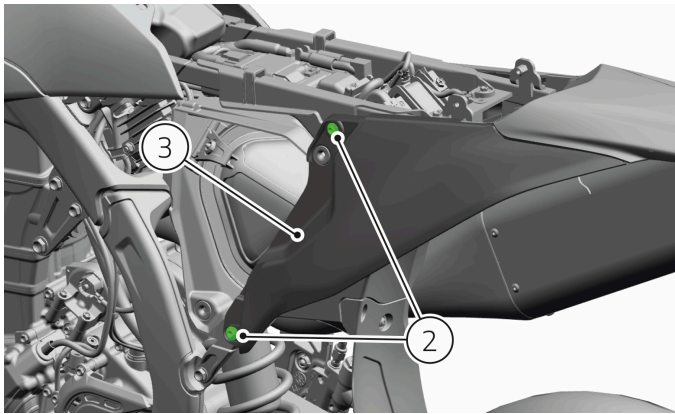


Abb. 56

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

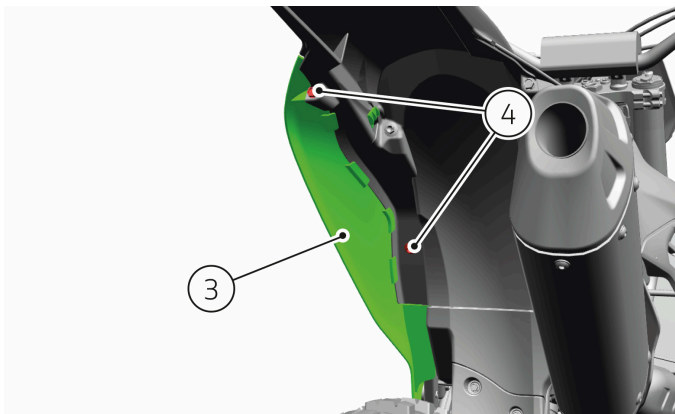


Abb. 57

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

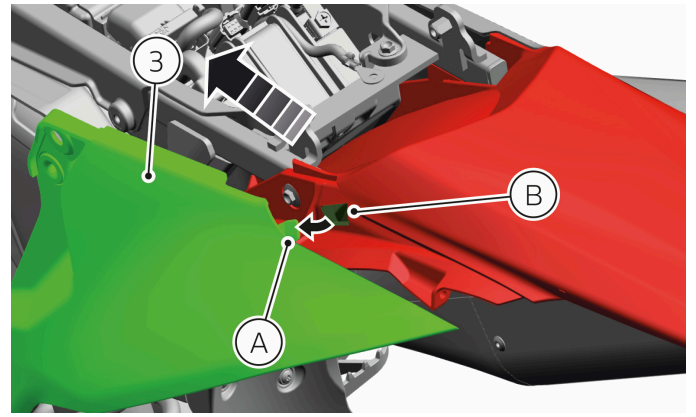


Abb. 58

Abnahme der hinteren rechten Seitenabdeckung

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

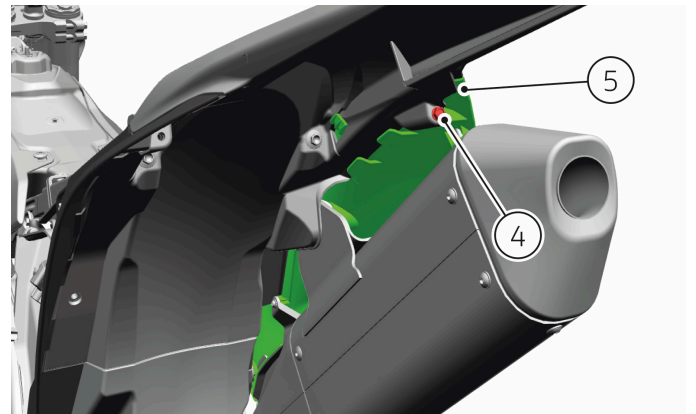


Abb. 59

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

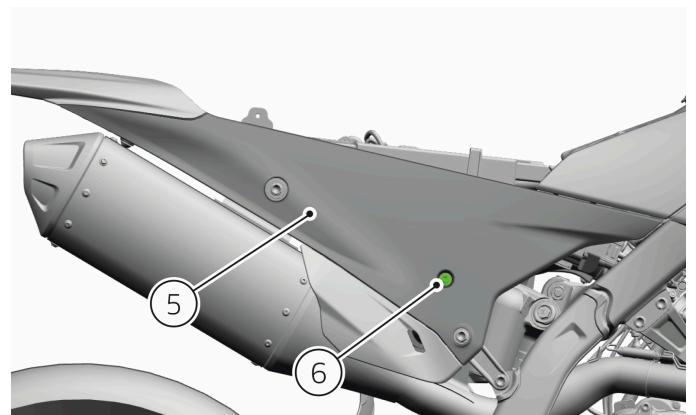


Abb. 60

Die Befestigungsschraube (7) der vorderen rechten Seitenabdeckung lösen.

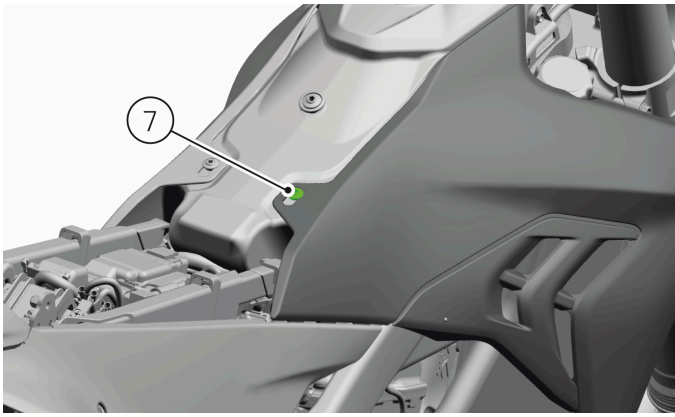


Abb. 61

Die hintere rechte Seitenabdeckung nach vorne schieben und abnehmen.

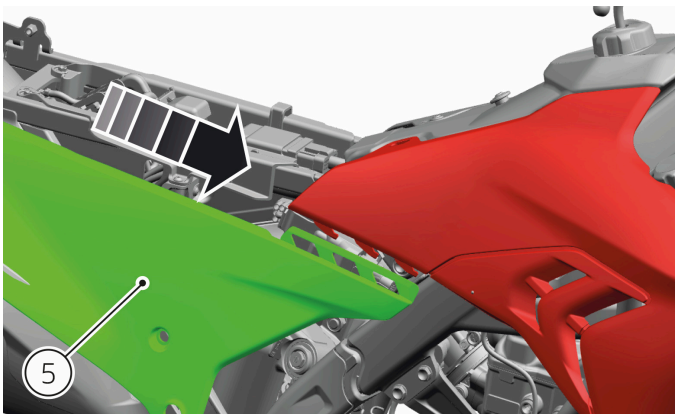


Abb. 62

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.

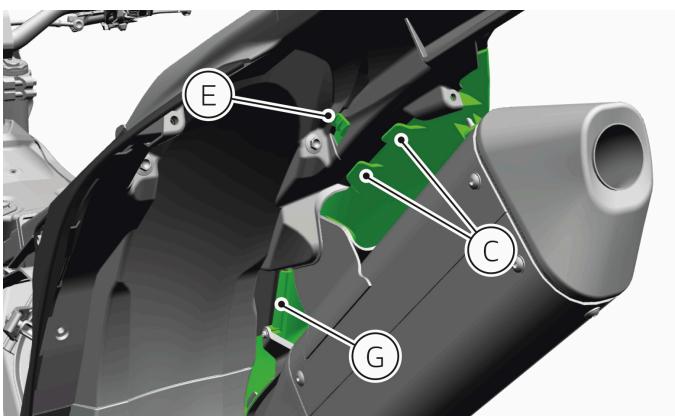


Abb. 63

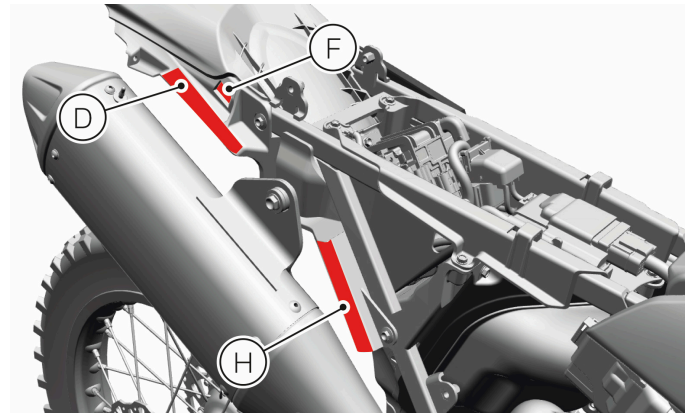


Abb. 64

- 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.

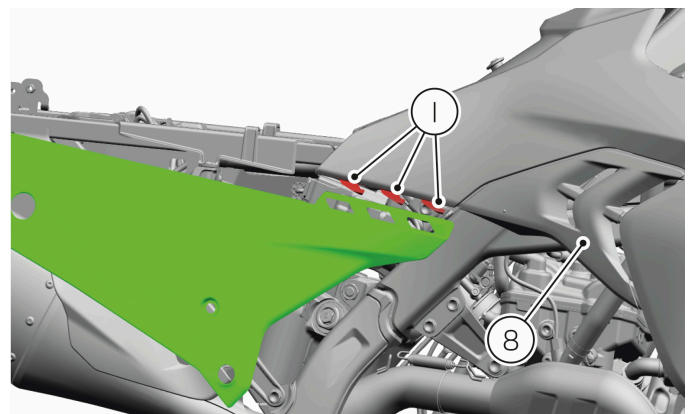


Abb. 65

Die Schraube (4) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von $1,5 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

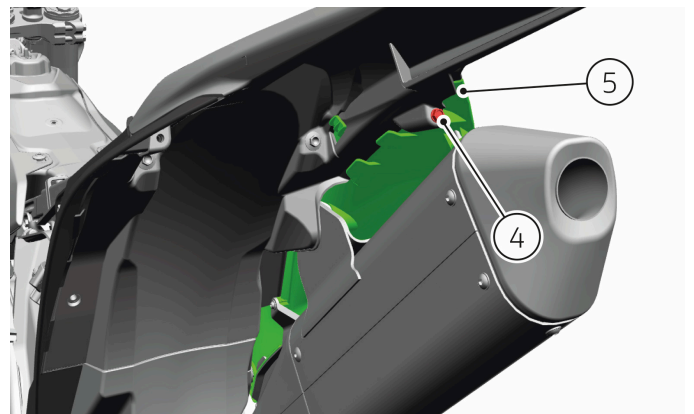


Abb. 66

Die Schraube (6) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von $8 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

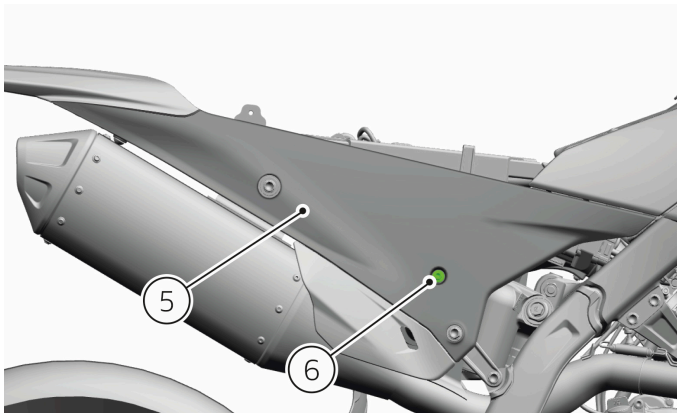


Abb. 67

Die Schraube (7) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von $8 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

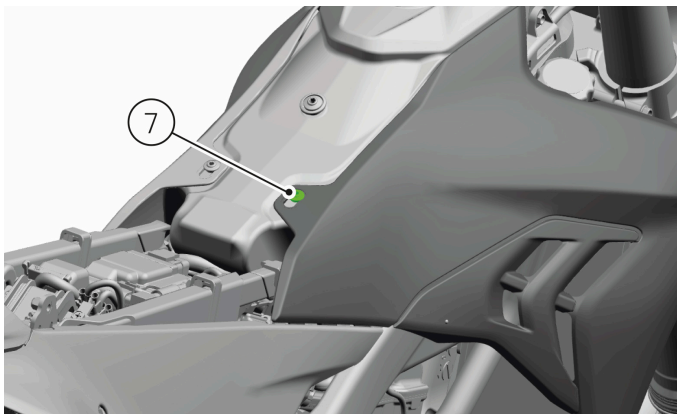


Abb. 68

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.

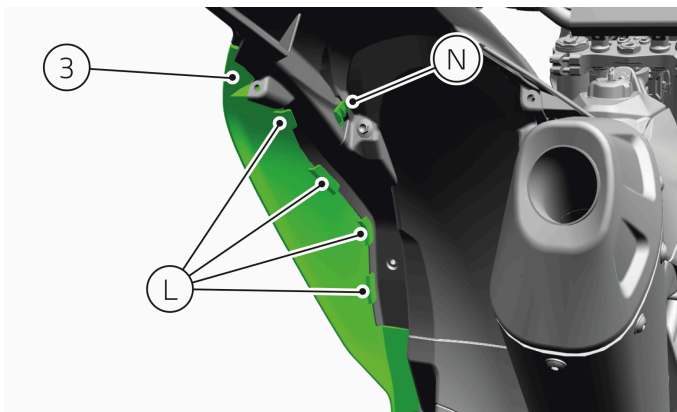


Abb. 69

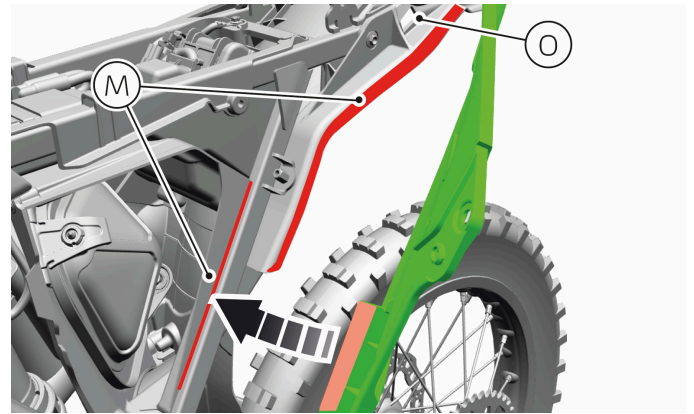


Abb. 70

Die beiden Schrauben (4) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von $1,5 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

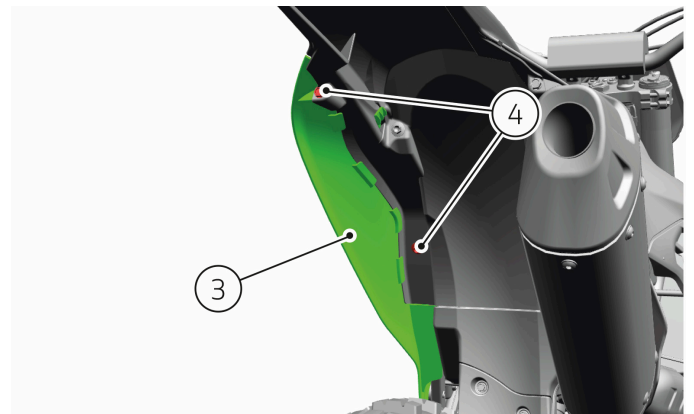


Abb. 71

Die Schrauben (2) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von $8 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

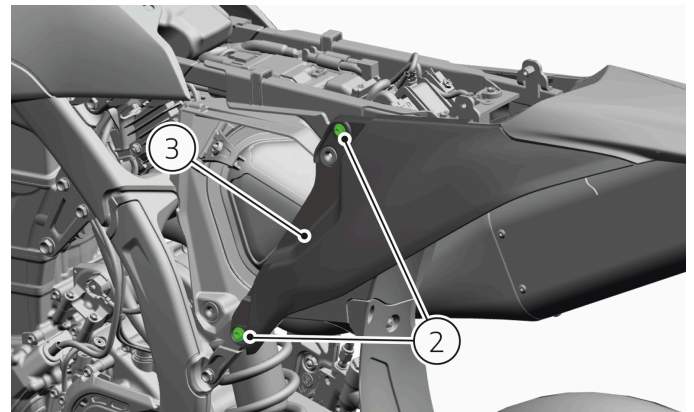


Abb. 72

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.

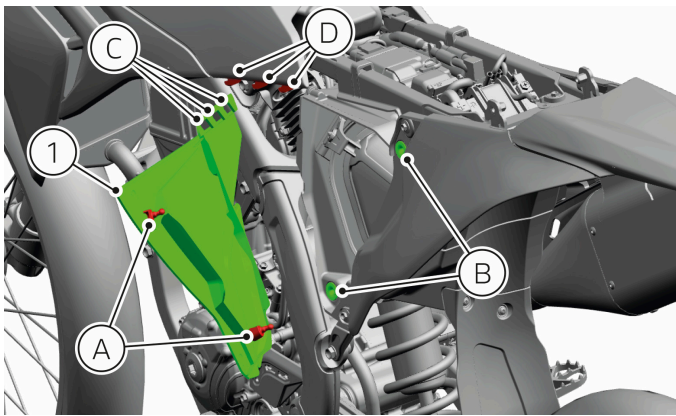


Abb. 73

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

Vorderer Kotflügel

Ausbau

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

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

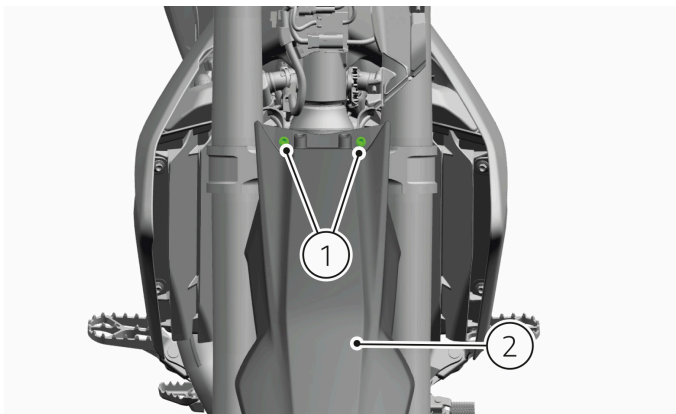


Abb. 74

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

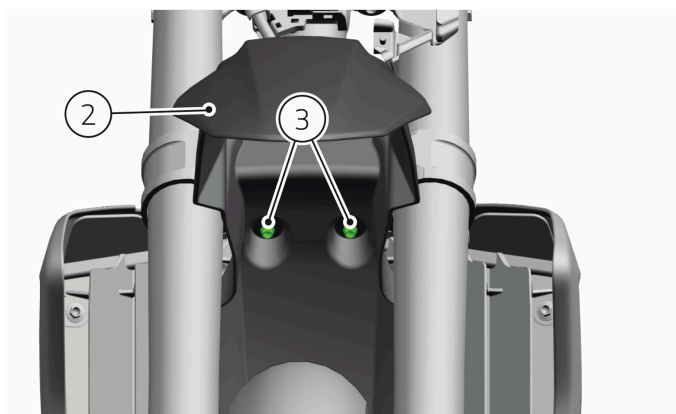


Abb. 75



Abb. 76

Montage

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

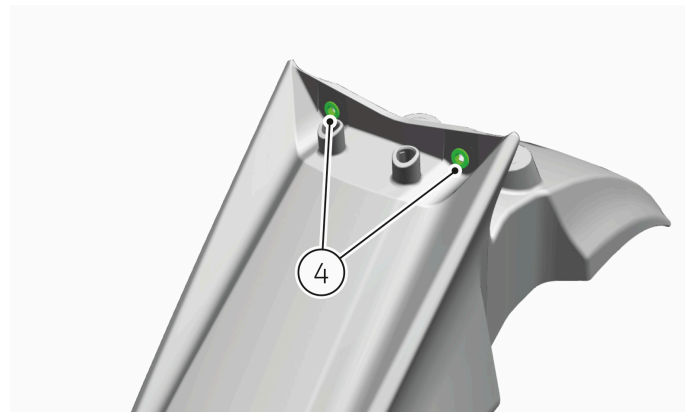


Abb. 77



Abb. 78

Den vorderen Kotflügel (2) anordnen, dann die beiden oberen Schrauben (1) ansetzen.

Die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von 12 Nm \pm 10 % anziehen.

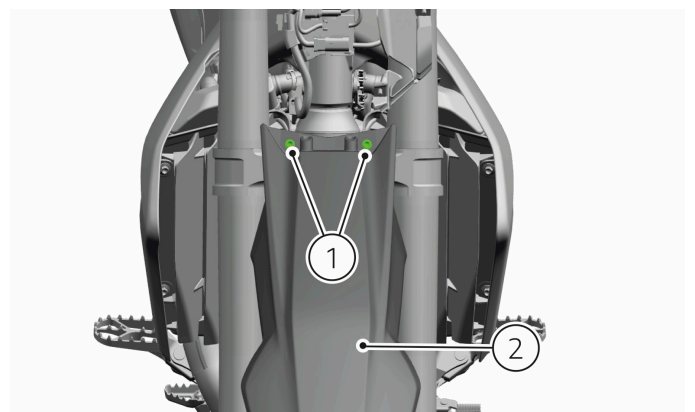


Abb. 79

Die beiden unteren Schrauben (3) ansetzen und mit einem Anzugsmoment von $12 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

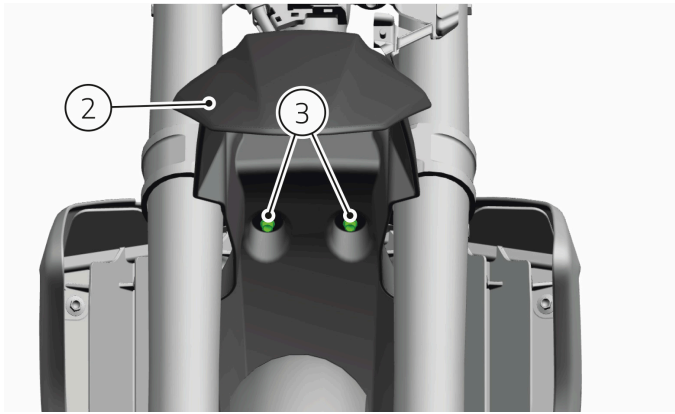


Abb. 80

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

Gabelholmschutzelemente

Ausbau

Nur beim linken Gabelholmschutz ist es erforderlich, die Bremsleitung aus der Leitungsführung zu lösen. Die beiden Schrauben (1) lösen, dann die Leitungsführung (2) entfernen.

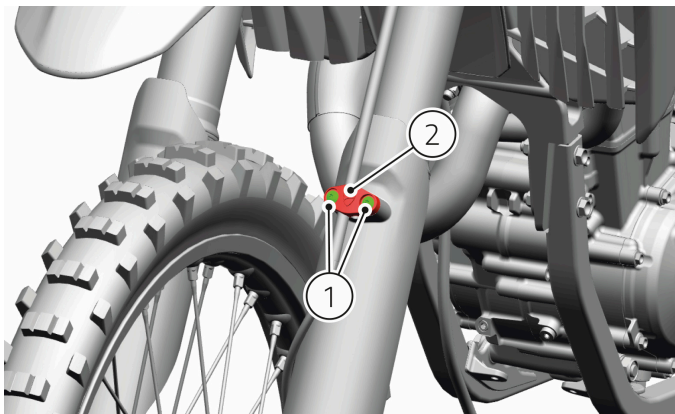


Abb. 81



Abb. 82

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

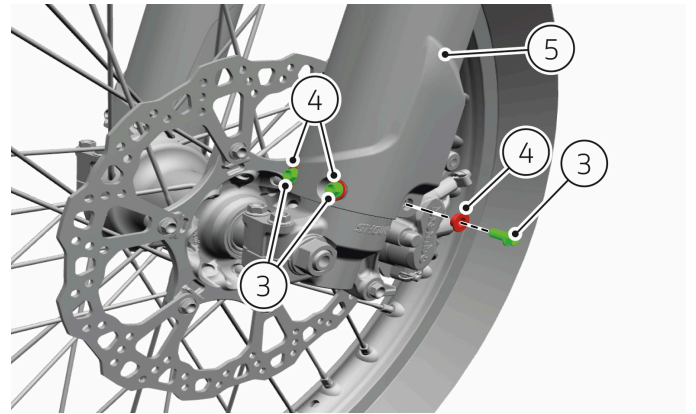


Abb. 83



Abb. 84

Montage

Den Gabelholmschutz (5) anordnen, dann die Schrauben (3) mit zwischengefügten Distanzstücken mit Bund (4) ansetzen.

Die Schrauben (3) mit einem Anzugsmoment von $8 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

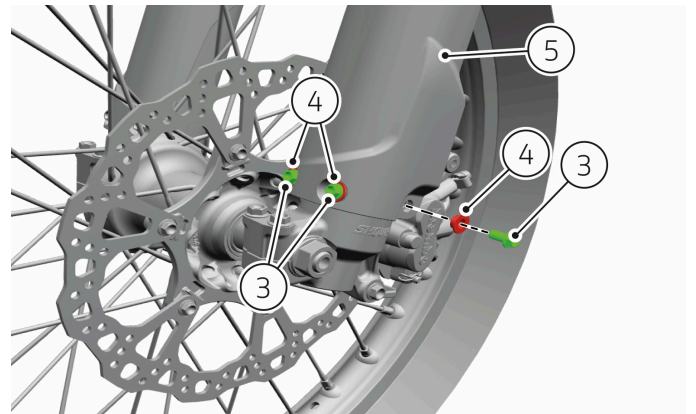


Abb. 85

Nur am linken Gabelholmschutz jetzt die Bremsleitung (6) auf der linken Seite der Basis der Leitungsführung positionieren.

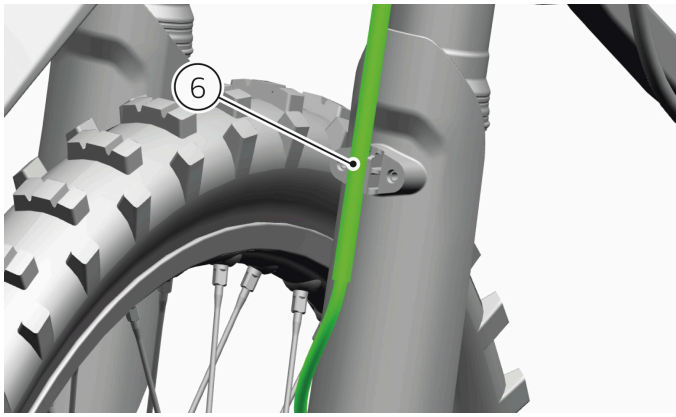


Abb. 86

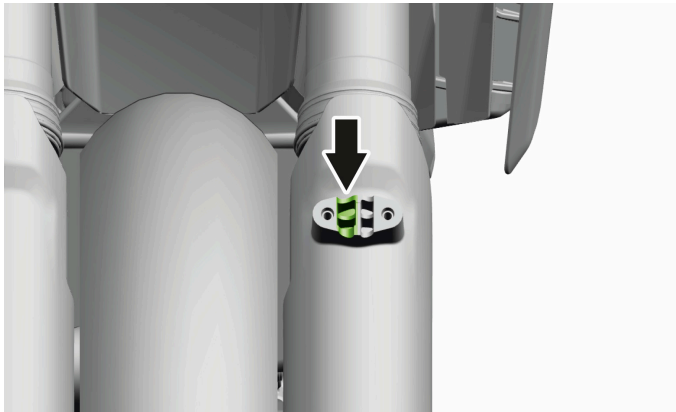


Abb. 87

Die Leitungsführung (2) anordnen und die Schrauben (1) ansetzen.

Die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von $1,2 \text{ Nm} \pm 10\%$ anziehen.

Den rechten Gabelholmschutz montieren.

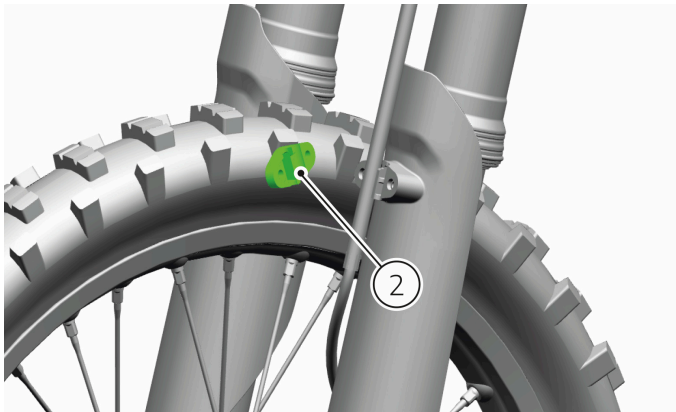


Abb. 88

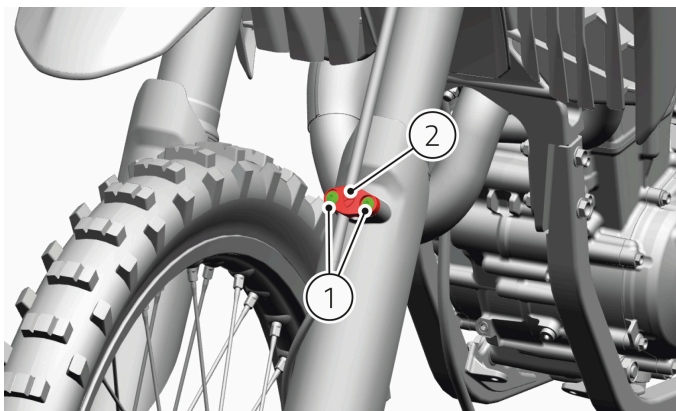


Abb. 89

Hinterer Kotflügel Ausbau

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

Die hinteren Seitenabdeckungen, wie im Kapitel „Hintere Seitenabdeckungen“ beschrieben, abnehmen.

Die Schrauben (1) und (2) des hinteren Kotflügels (3) lösen.

Den hinteren Kotflügel (3) entfernen.

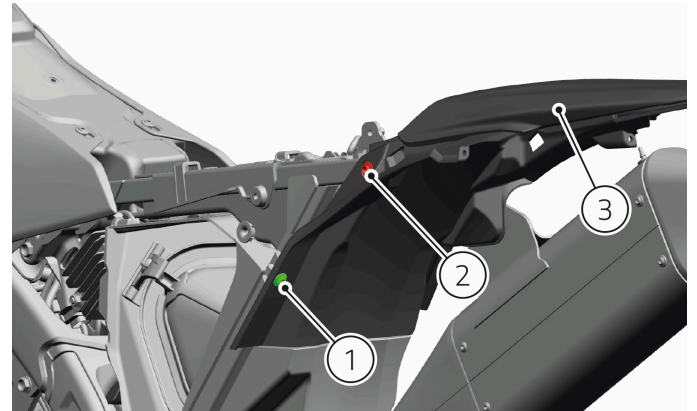


Abb. 90

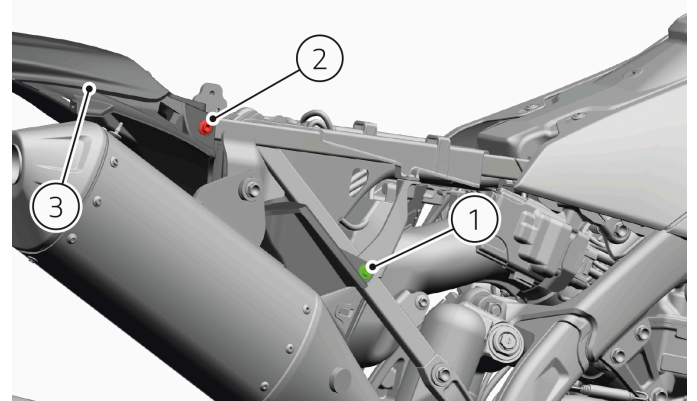


Abb. 91

Montage

Den hinteren Kotflügel (3) anordnen und die Schrauben (1) und (2) ansetzen.

Die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von $8 \text{ Nm} \pm 10\%$ und die Schrauben (2) mit einem Anzugsmoment von $10 \text{ Nm} \pm 10\%$ anziehen.

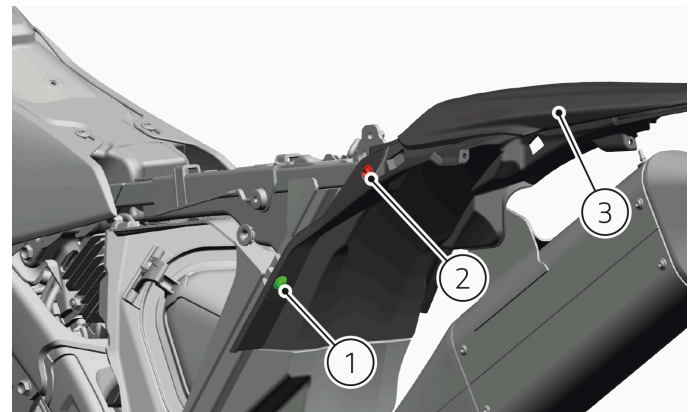


Abb. 92

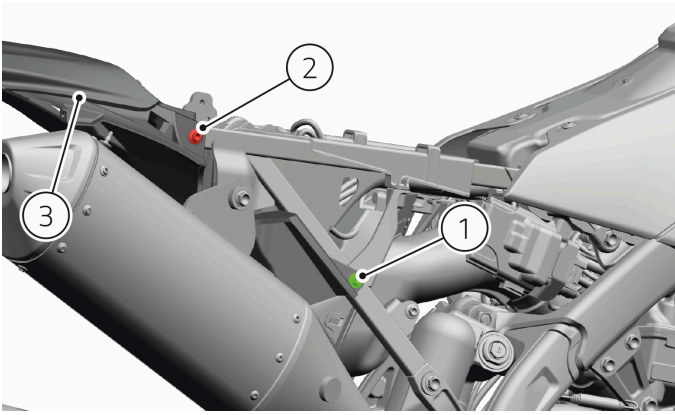


Abb. 93

Die hinteren Seitenabdeckungen erneut, wie im Kapitel „Hintere Seitenabdeckungen“ beschrieben, montieren.
Die Sitzbank erneut, wie im Kapitel „Sitzbank“ beschrieben, montieren.

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 Bremscheiben - aufzutragen und das überschüssige Produkt abzuwischen.

Die Bremscheiben 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 Bremscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung des Motorrads führen würde. Die Bremscheiben 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, um weniger Bewegungen bei Fahrbahnveränderungen während des Transports zu verursachen.

Achtung

Die Seile nie am Lenker befestigen.

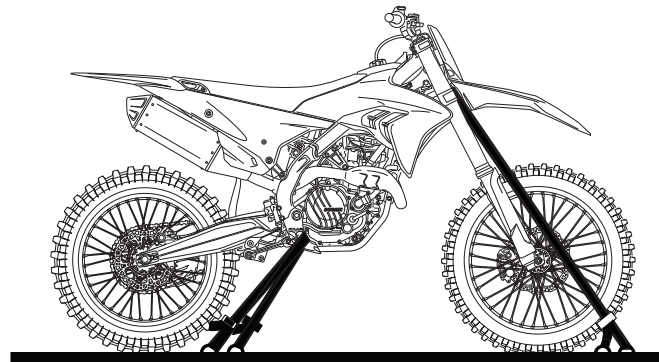


Abb. 94

Tägliche Kontrollen

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.

Instandhaltungsplan des Fahrzeugs

Der Instandhaltungsplan ist in zwei Teile untergliedert und ausgelegt:

- 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 45 Stunden (Mindestfälligkeit) und darf nicht später als nach 60 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 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 den Inspektionen Oil Service und Mid Service vorgesehen sind.

Tabelle - Instandhaltungsprogramm

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 MX 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	•	•
1.6. 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, Bremschläuche) - 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. Basiseingriffe (bei jedem Service und vor jedem Gebrauch)	Eingriffe des Service	Vor jedem Fahreinsatz
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 Ölleckagen	•	•
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. Lenkkopf - Kontrolle der Lager und Anzug der Vorspannmutter	Nach erster Stunde
2.3. Lenkkopf - Kontrolle der Lager, Schmierung und Anzug der Vorspannmutter	Alle 15 Stunden
2.4. Radlager - Überprüfung der Bewegungsfreiheit bei abgenommenem Rad	Alle 15 Stunden
2.5. Schalldämpfer - Überprüfung und eventueller Ersatz des schalldämmenden Materials	Alle 15 Stunden
2.6. Hinterradbremssattel - Reinigen und Schmieren des Bolzens	Alle 15 Stunden
2.7. Gestänge des Monofederbeins - Kontrolle und Schmieren der Lager*	Alle 15 Stunden
2.8. Vorderer und hinterer Bremssattel - Reinigen und Schmieren der Gleitbolzen	Alle 15 Stunden
2.9. Brems- und Kupplungsflüssigkeit - Wechsel*	Alle 30 Stunden
2.10. Hinterradschwinge - Schmieren der Lager	Alle 45 Stunden
2.11. 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
4.2. Wasserpumpe - Wechsel der externen Dichtung (Seite der Kühlflüssigkeit)	Alle 30 Stunden

5. Mid Service (dynamische Fälligkeit, mindestens 45 Stunden / maximal 60 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. Ventilspiel - Kontrolle und ggf. Einstellen	•	
5.7. Zündkerze und Zündkerzenkappe - Wechsel (spezifisches Fett zwischen Kappe und Zündkerze auftragen)	•	
5.8. Reinigen des Drosselklappenkörpers, einschließlich Bypass-Schraube und -Kanal	•	
5.9. Kühlflüssigkeit - Wechsel		Alle 24 Monate

6. Full Service (dynamische Fälligkeit, mindestens 90 Stunden / maximal 120 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.

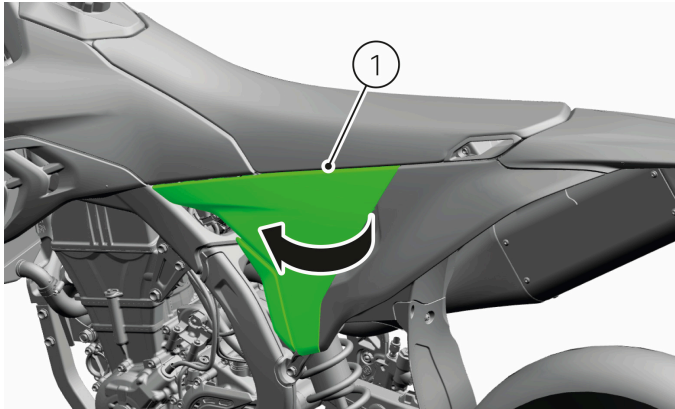


Abb. 95

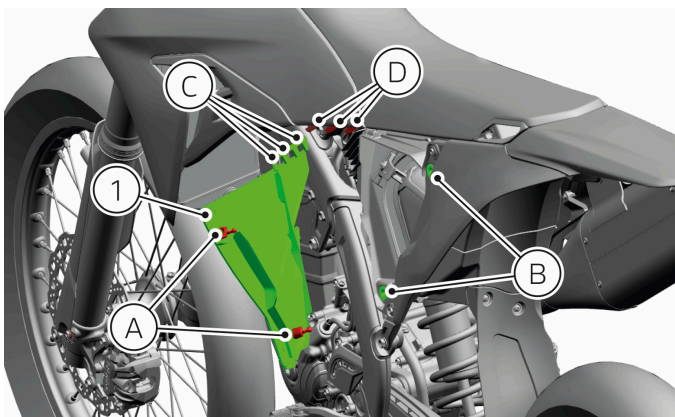


Abb. 96

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

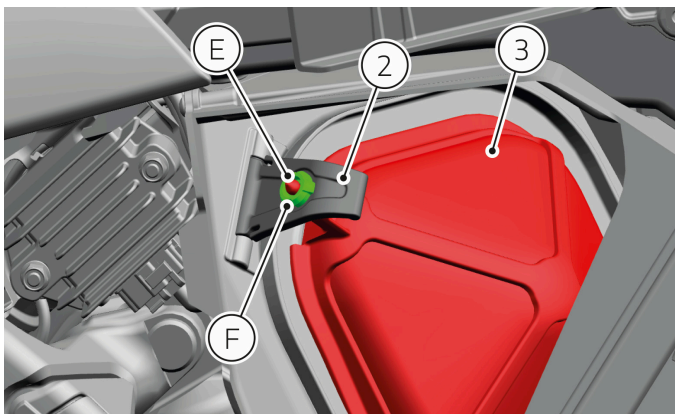


Abb. 97

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

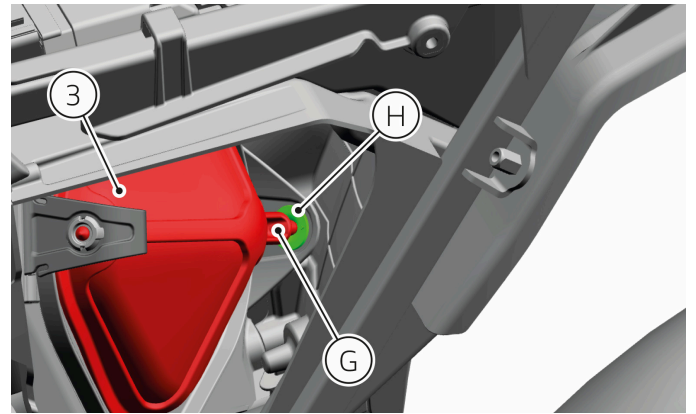


Abb. 98

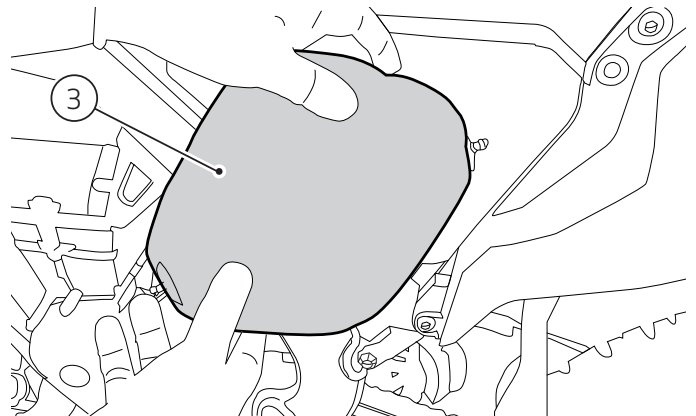


Abb. 99

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

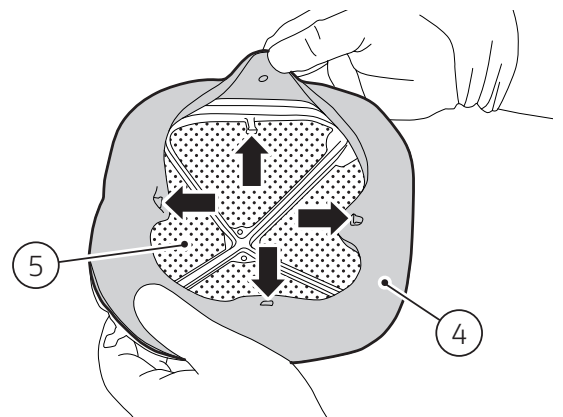


Abb. 100

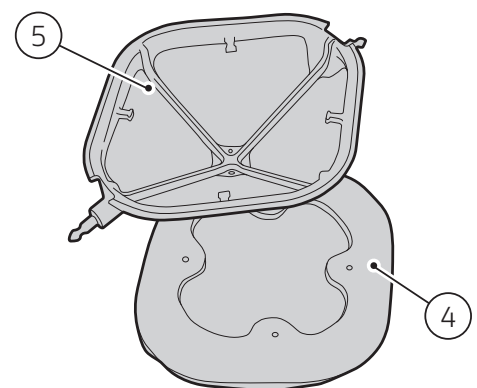


Abb. 101

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 einführen.

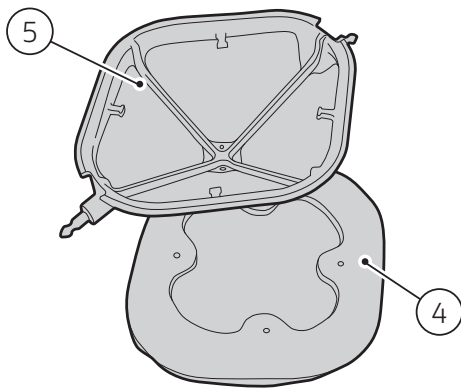


Abb. 102

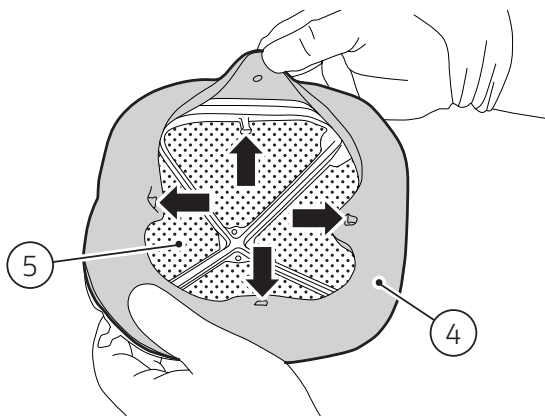


Abb. 103

Den kompletten Luftfilter (3) in den Filterkasten einsetzen.

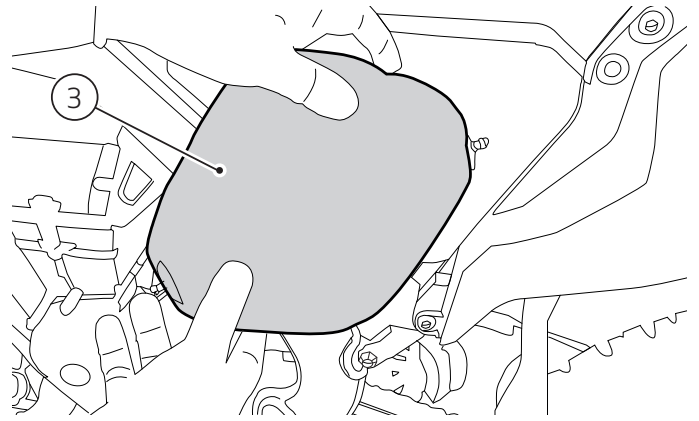


Abb. 104

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

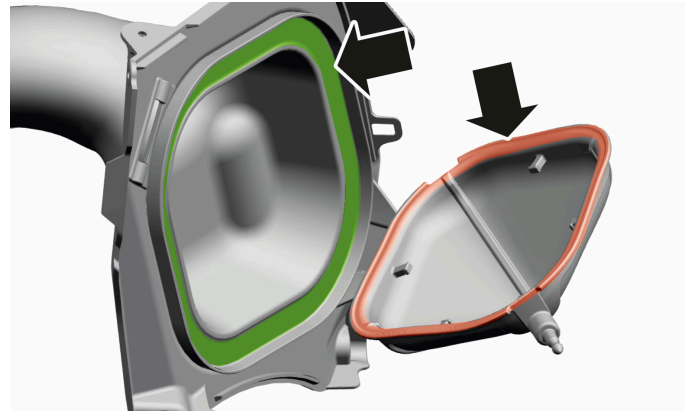


Abb. 105

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.

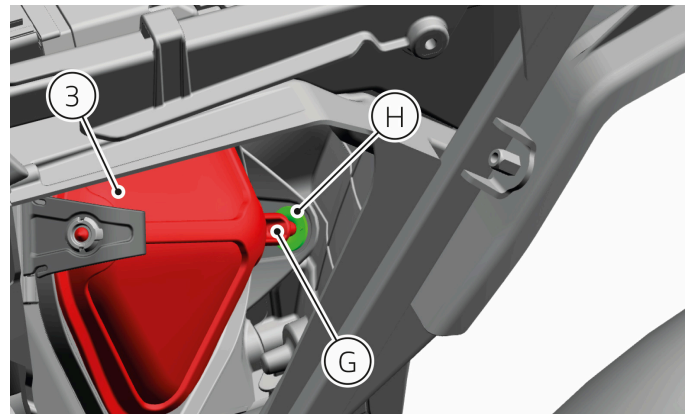


Abb. 106

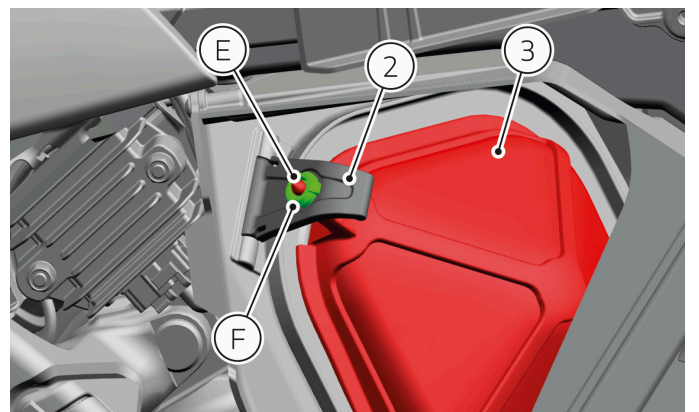


Abb. 107

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.

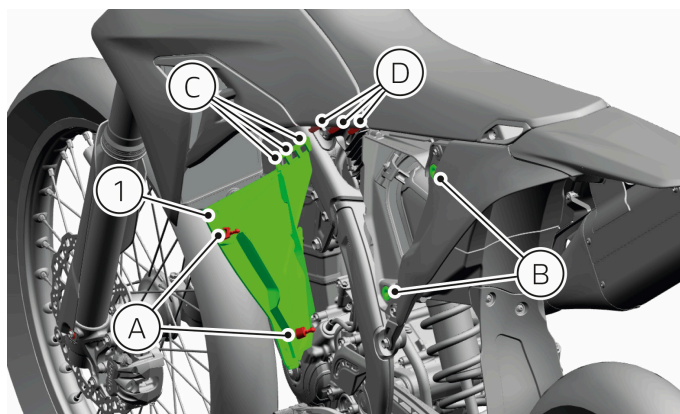


Abb. 108

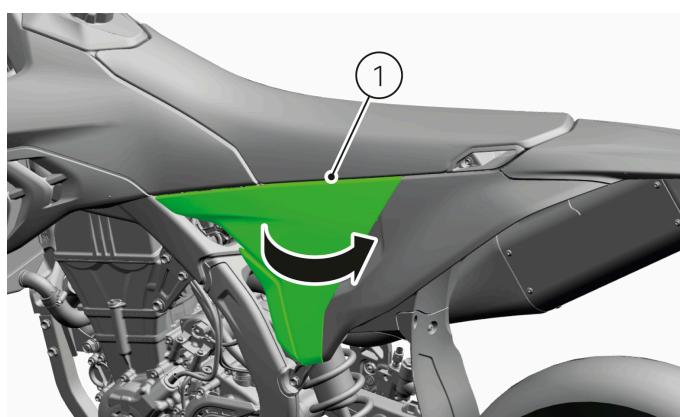


Abb. 109

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 mit beiden Rädern und in vertikaler Position auf einer ebenen Fläche ausrichten.
- 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.

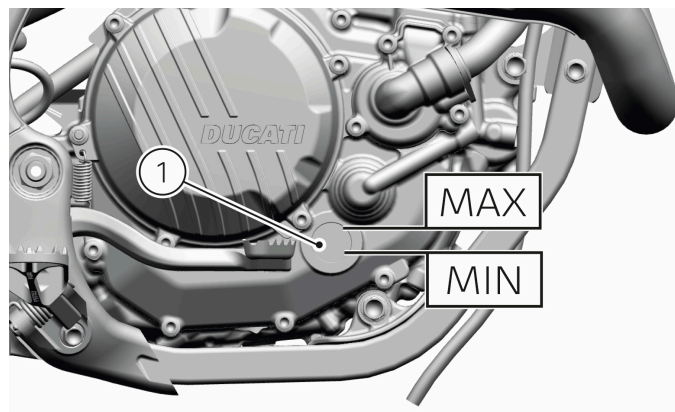


Abb. 110



Abb. 111

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

Achtung

Nie die Markierung MAX überschreiten.

Hinweise

Es wird empfohlen, ein Öl zu verwenden, das folgenden Vorgaben entspricht:

- Viskositätsgrad SAE 15W-50.
- Spezifikation API: SN.
- Spezifikation JASO: MA2.

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* (Ölfiler).

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

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.

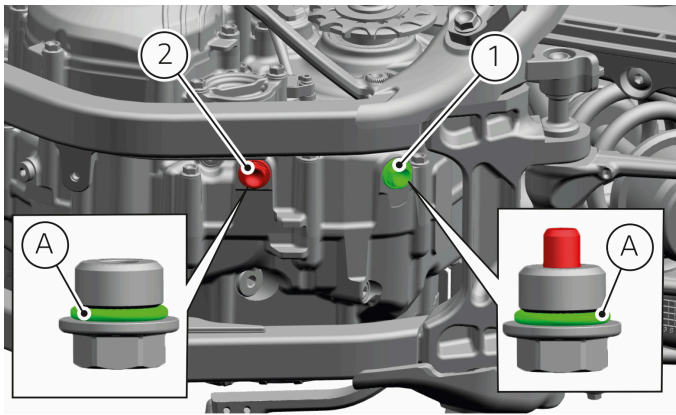


Abb. 112

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

Die Befestigungsschrauben (3) des Ölfilterdeckels (4) lösen.

Den Ölfilterdeckel (4) abnehmen.

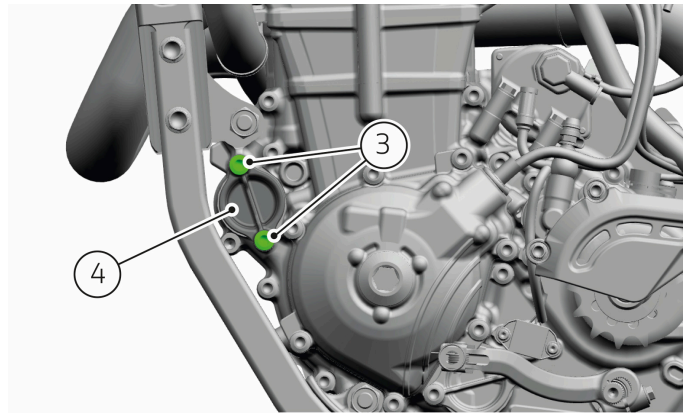


Abb. 113

Den Ölfilter (6) entfernen.

Den O-Ring (5) auf Beschädigung überprüfen.

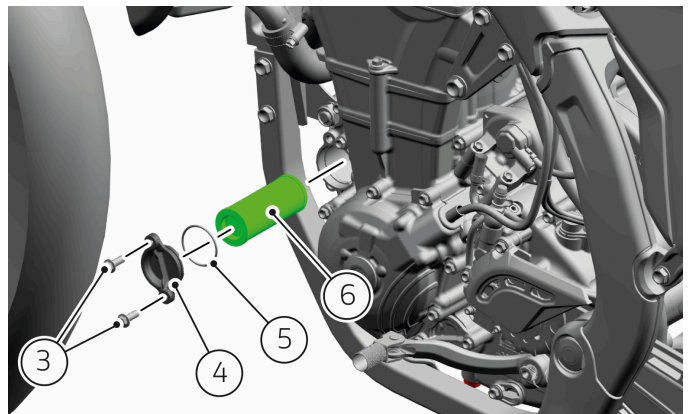


Abb. 114

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.

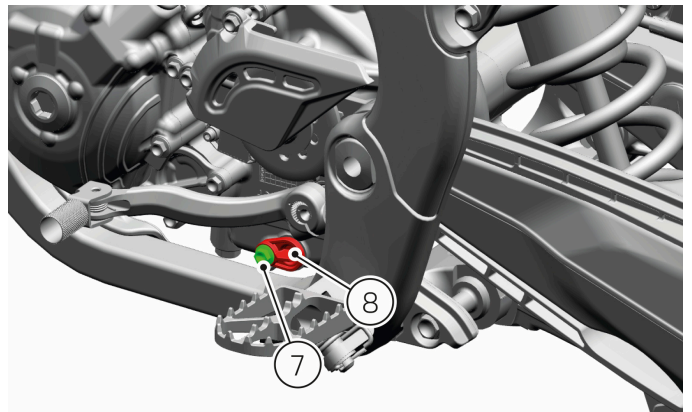


Abb. 115

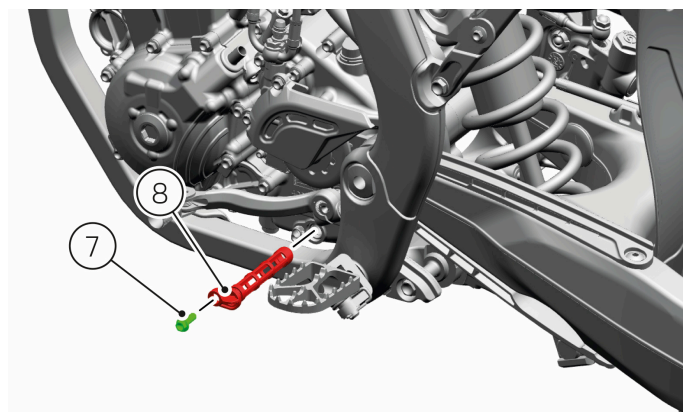


Abb. 116

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 $\frac{1}{3}$ 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.

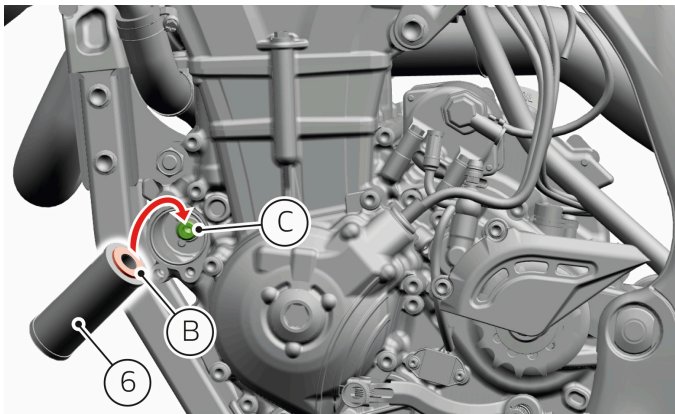


Abb. 117

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.

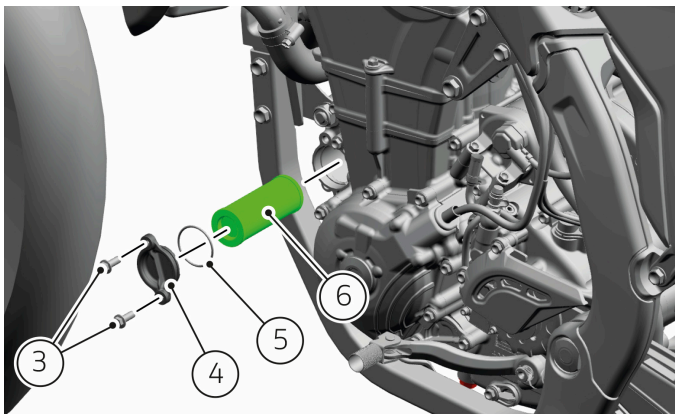


Abb. 118

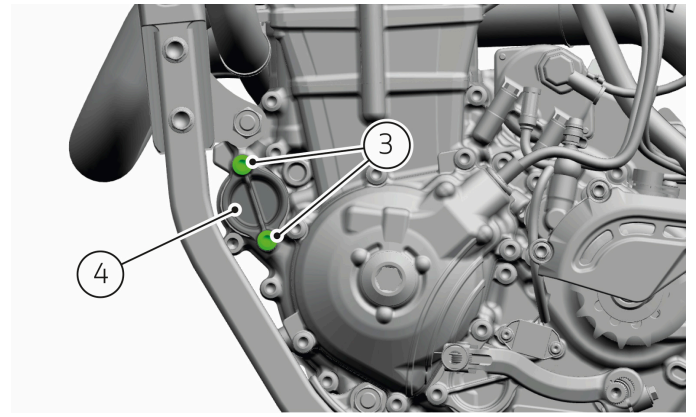


Abb. 119

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.

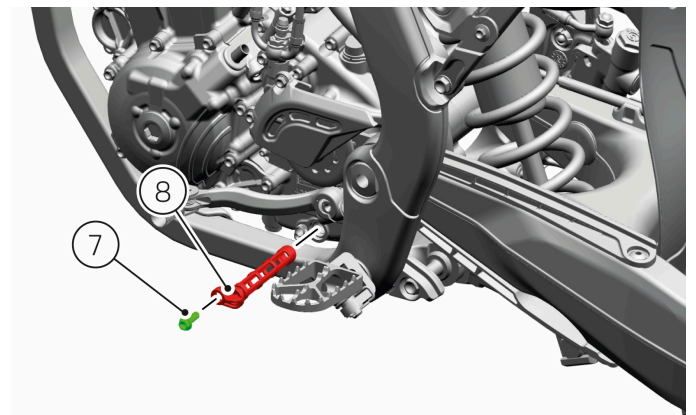


Abb. 120

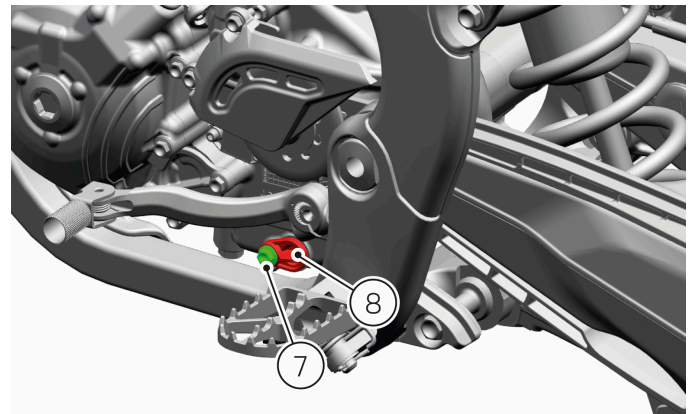


Abb. 121

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.

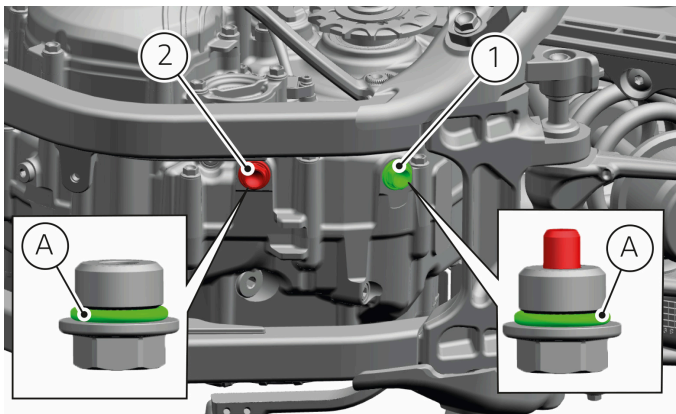


Abb. 122

Die Einfüllschraube (7) entfernen und das Schmieröl 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.

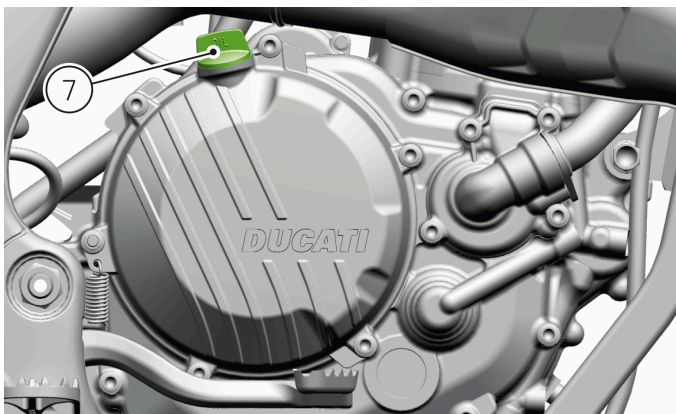


Abb. 123

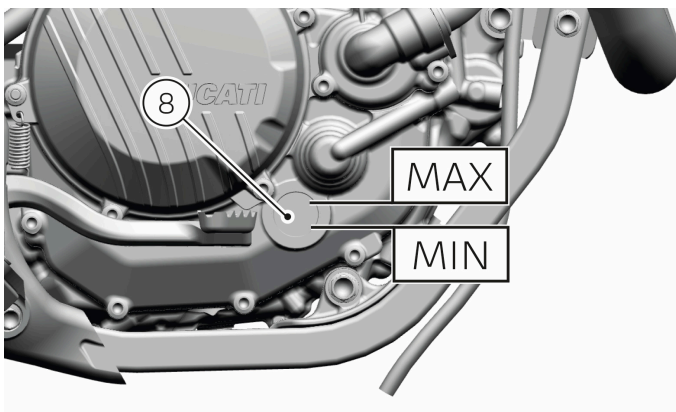


Abb. 124

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.

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.

Das Fahrzeug vertikal auf einer ebenen Fläche anordnen.

Den Kühlerverschluss (1) entfernen.



Abb. 125

Den Kühlflüssigkeitsstand (A) im Kühler (2) kontrollieren.

Liegt er unter dem auf der Abbildung dargestellten Füllstand (A) ist Kühlflüssigkeit nachzufüllen.

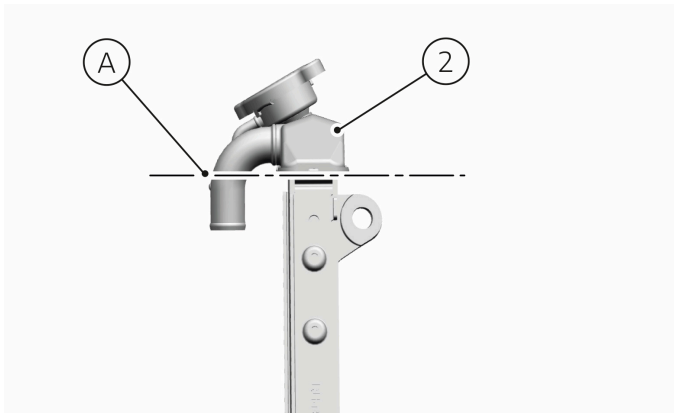


Abb. 126

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. 127

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

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.

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.

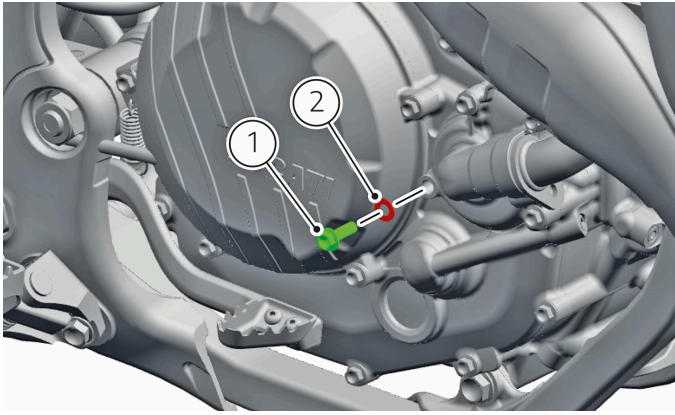


Abb. 128

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



Abb. 129

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.

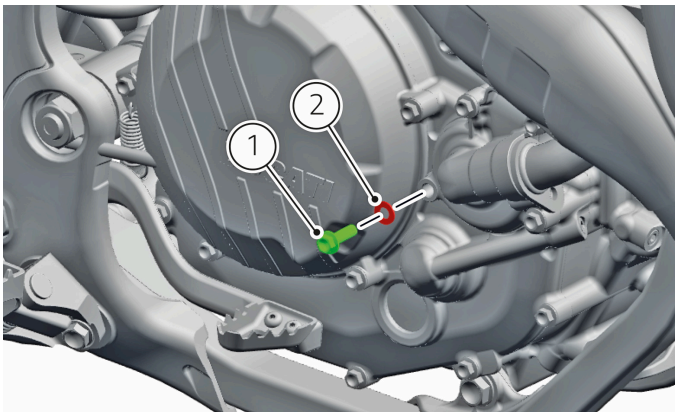


Abb. 130

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. 131

- 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.

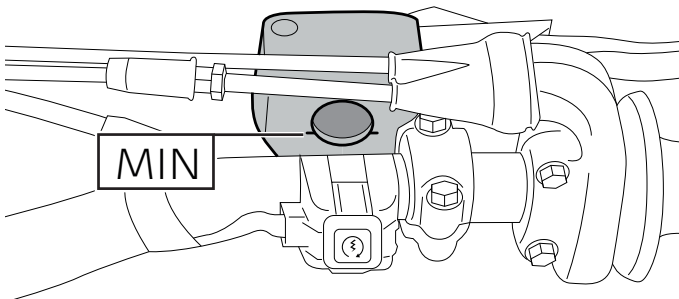


Abb. 132

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. Daher 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.

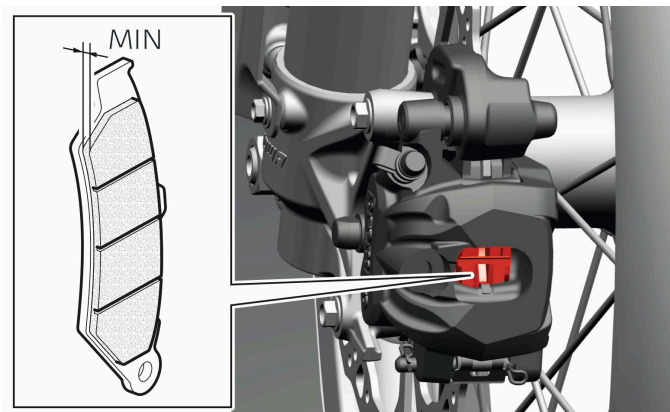


Abb. 133

Ausbau der vorderen Bremsbeläge

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

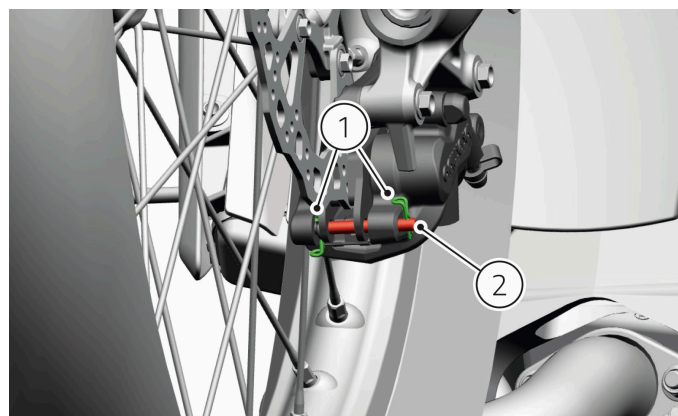


Abb. 134

Die vorderen Bremsbeläge (3) nach unten hin entfernen.

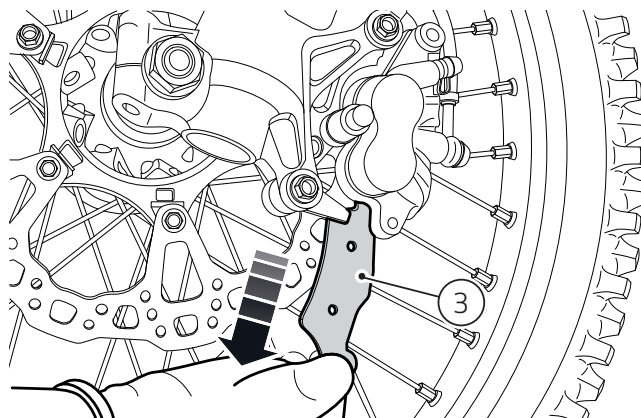


Abb. 135

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.

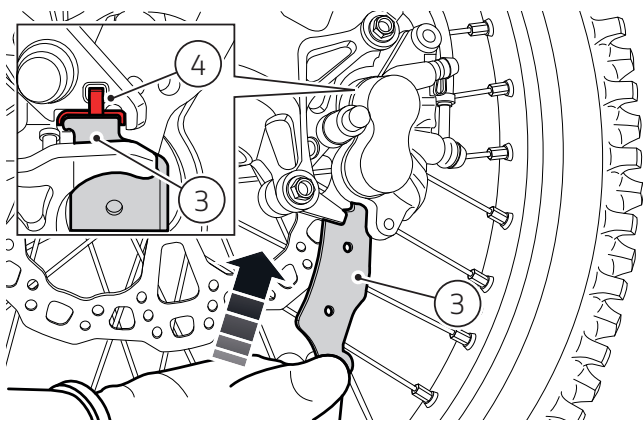


Abb. 136

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

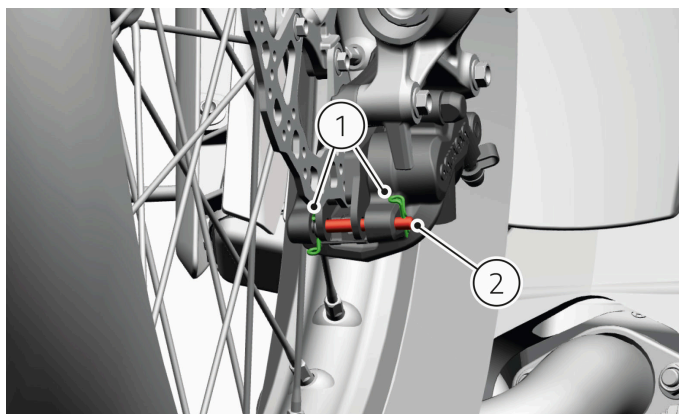


Abb. 137

Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstands der Hinterradbremse

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

Ein zu niedriger Füllstand führt zu Luft einschließen 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.

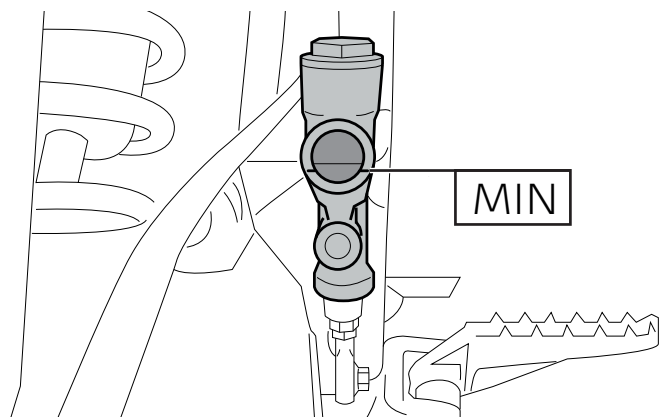


Abb. 138

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.

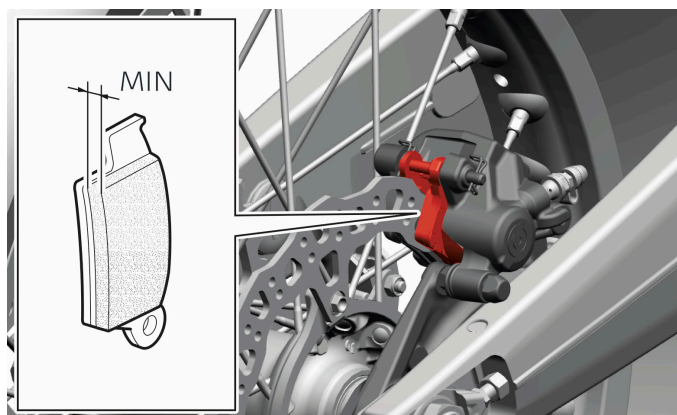


Abb. 139

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.

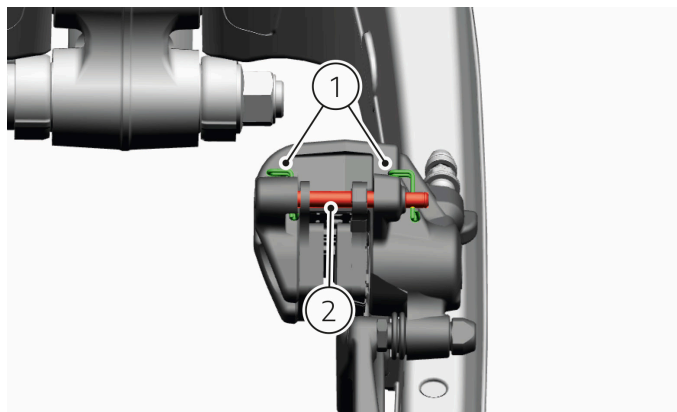


Abb. 140

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.

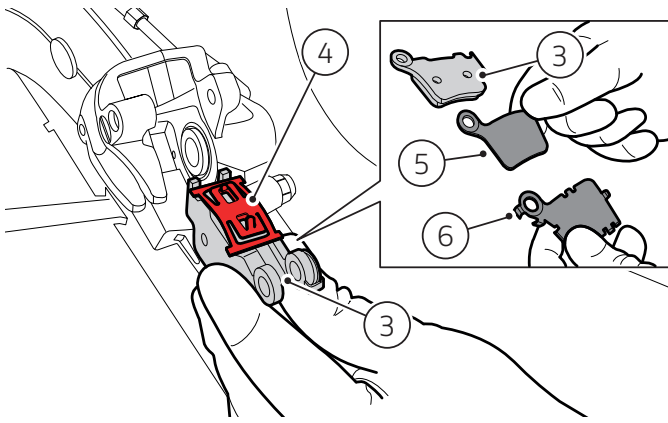


Abb. 141

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.

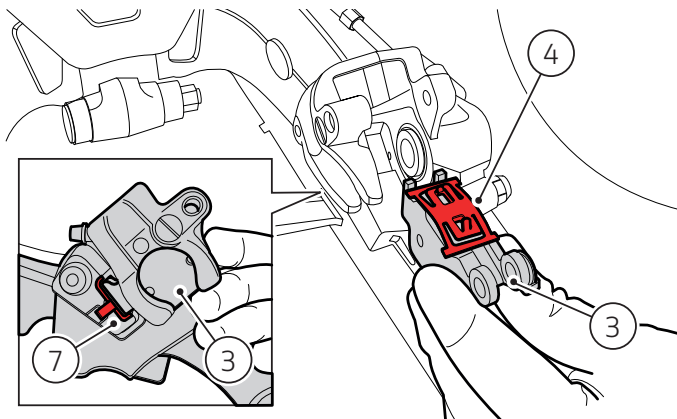


Abb. 142

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

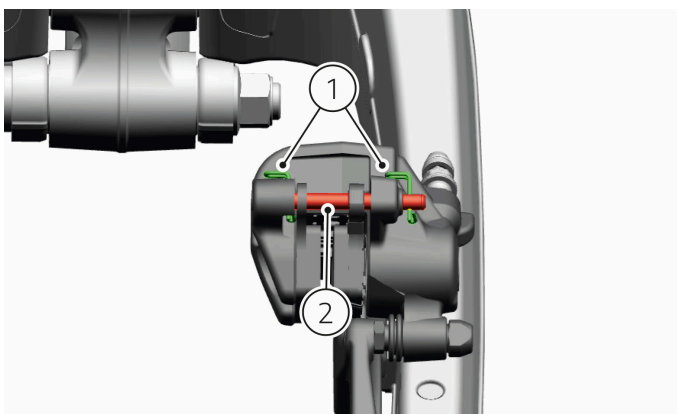


Abb. 143

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

Räder

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.

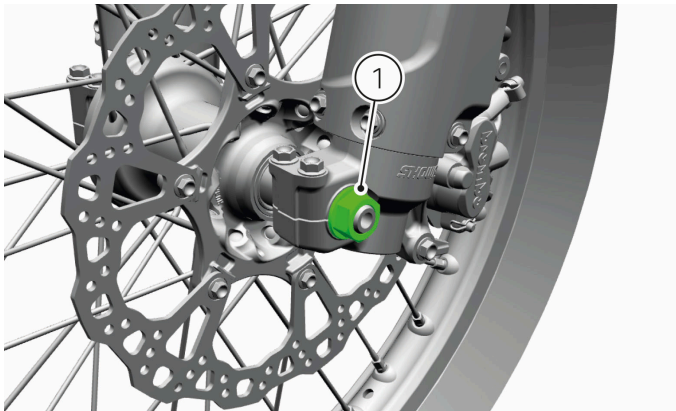


Abb. 144

Die Schrauben (2) an den beiden Gabelfüßen lockern.

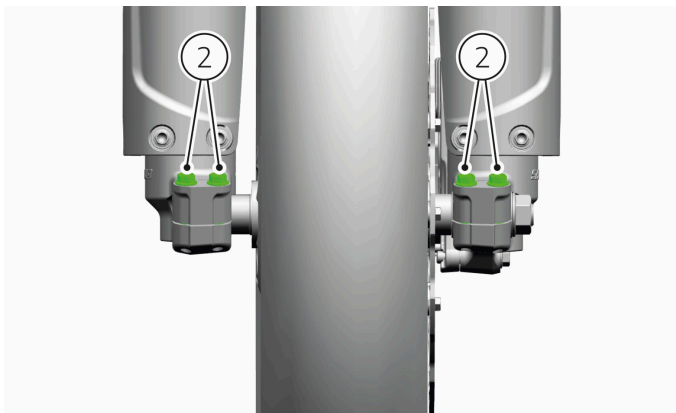


Abb. 145

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



Abb. 146

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.

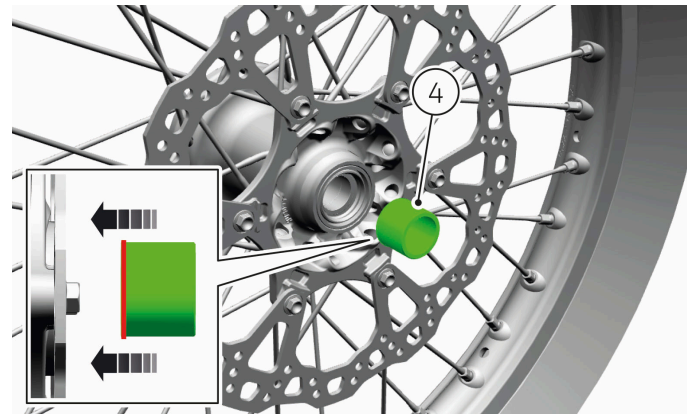


Abb. 147

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 Bremsattel 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.

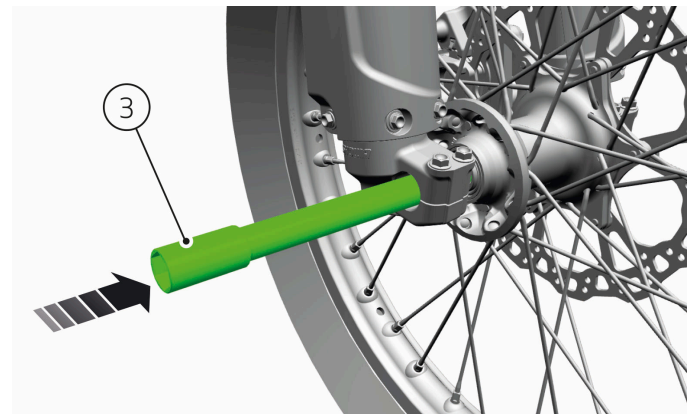


Abb. 148

Die Befestigungsmutter (1) an der Vorderradachse anordnen und mit einem Anzugsmoment von $80 \text{ Nm} \pm 5 \%$ anziehen.

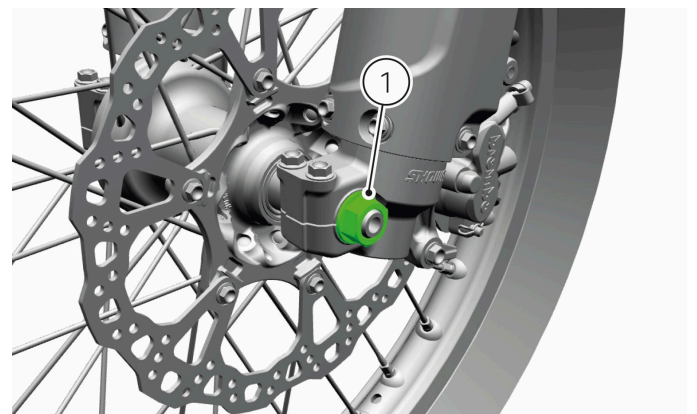


Abb. 149

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 $17 \text{ Nm} \pm 5\%$ an den Gabelfüßen anziehen.

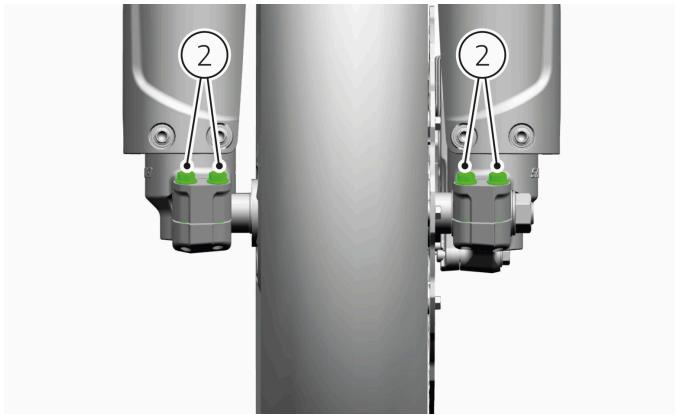


Abb. 150

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.

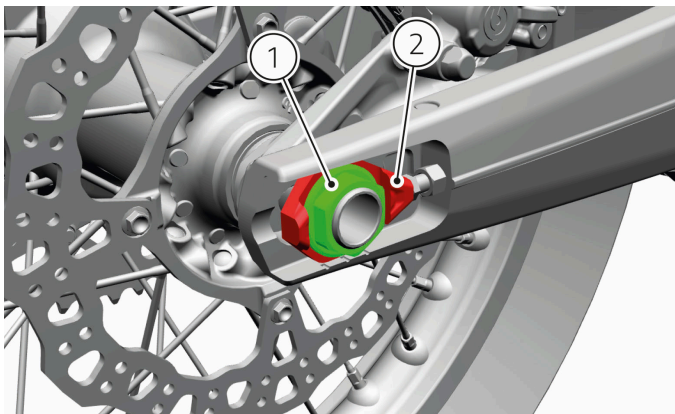


Abb. 151

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.

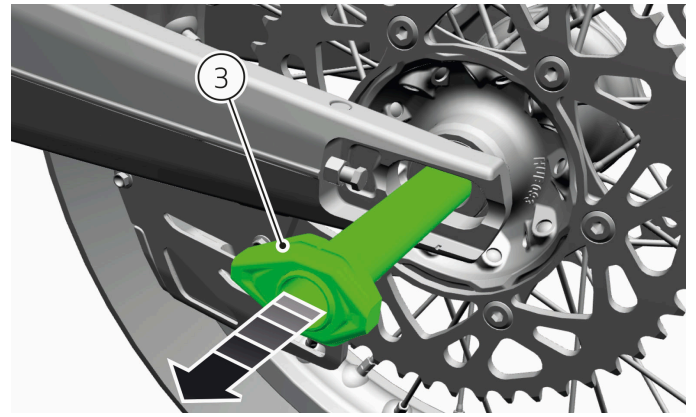


Abb. 152

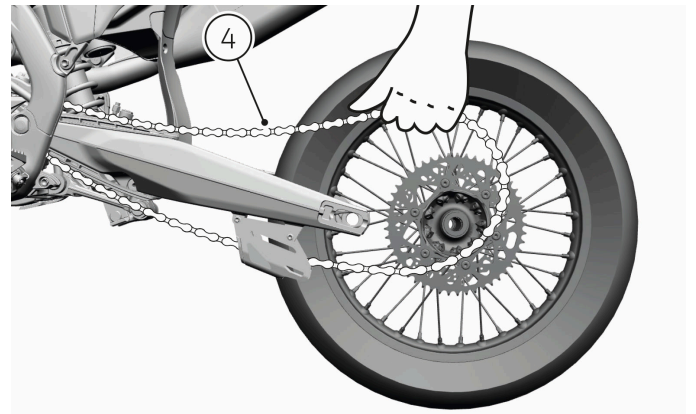


Abb. 153

Die Distanzstücke (A) von der Hinterradnabe entfernen.

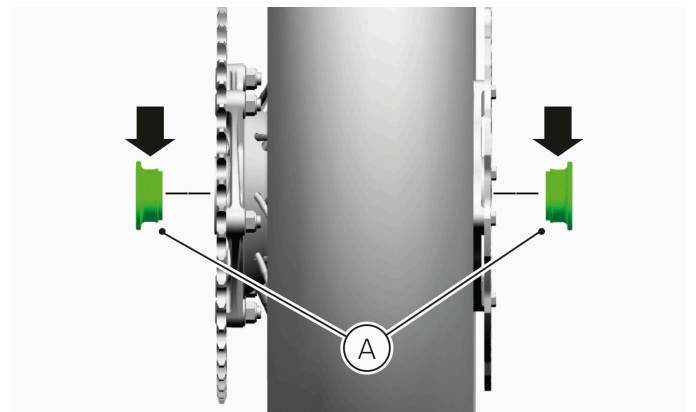


Abb. 154

Montage

Die Distanzstücke (A) wieder an der Hinterradnabe anordnen.

Das Hinterrad wieder in seinem Sitz an der Hinterradschwinge anordnen, dabei die hintere Bremscheibe 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

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

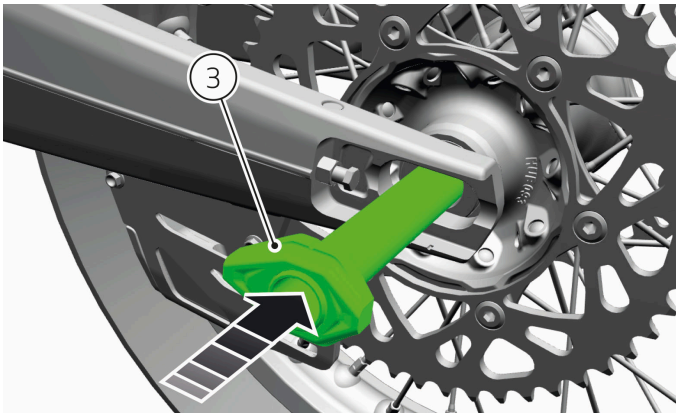


Abb. 155

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 $120 \text{ Nm} \pm 5 \%$ anziehen.

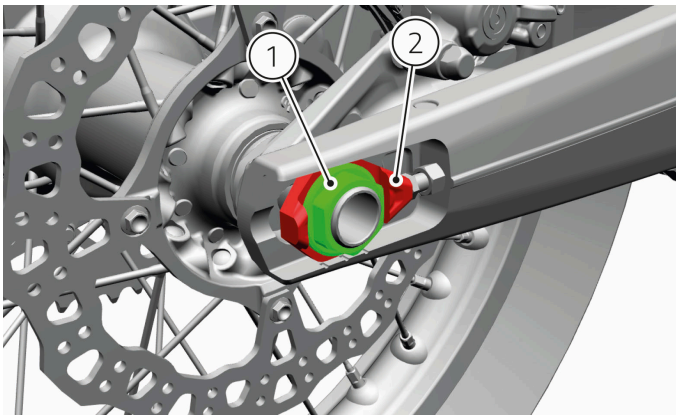


Abb. 156

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. 157

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.

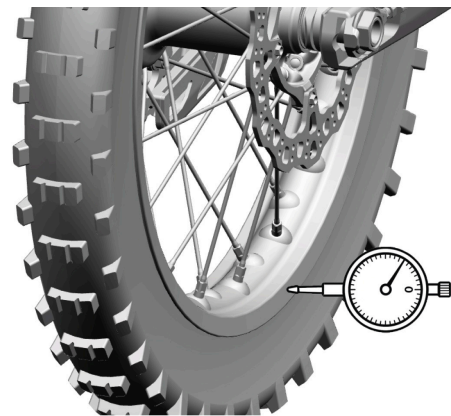


Abb. 158

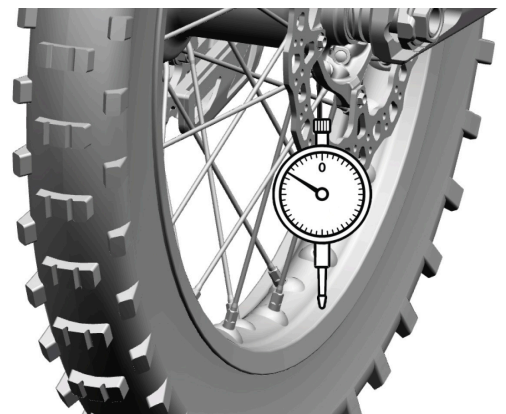


Abb. 159

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 - Vorderreifen	1,0 bar (0,8 bar MIN - 1,2 bar MAX)
Reifendruck - Hinterreifen	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 $12 \text{ Nm} \pm 10 \%$ angezogen werden.

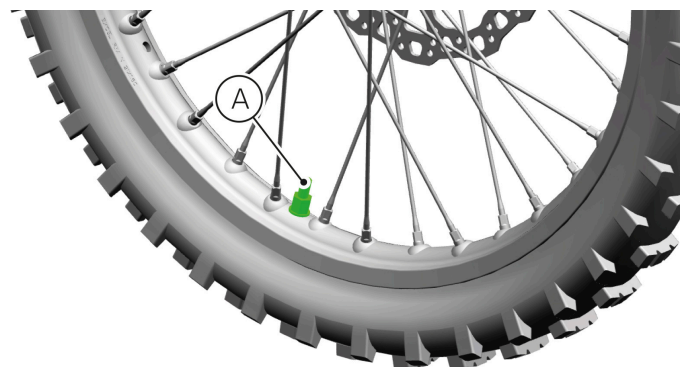


Abb. 160

zu verhindern, dass das Ventil bei einem Reifenschlupf abreißt.

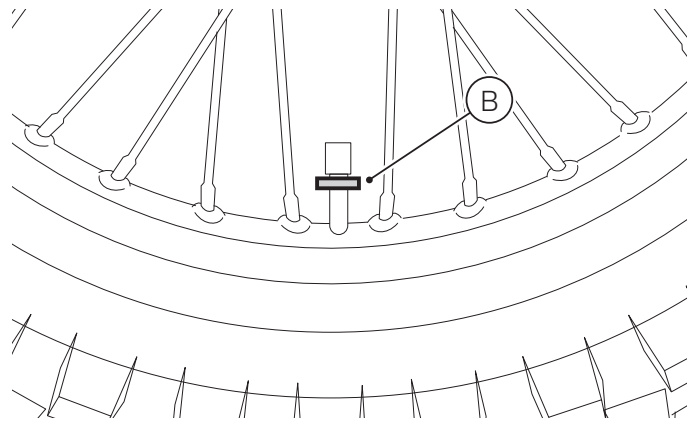


Abb. 161

Überprüfen, dass die Mutter (B) am Ventil der Luftkammer nicht an der Felge auf Anschlag liegt, sondern in Richtung Ventilkappe positioniert ist, um

Bedienelemente

Abnahme und Montage der Umschaltereinheiten

Ausbau der Anlassertaste

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

Die Kabelbinder (A) entfernen, dann den Verbinder (B) trennen.

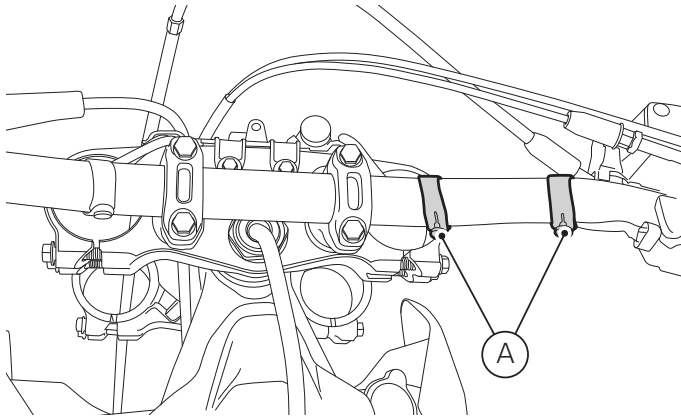


Abb. 162

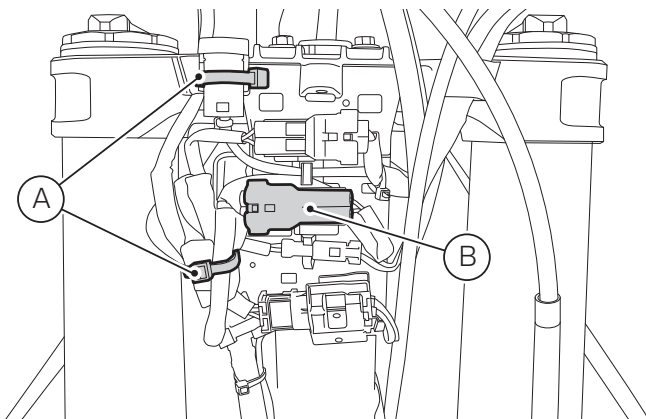


Abb. 163

Die Befestigungsschraube (1) der Anlassertaste (2) lösen.

Die Anlassertaste (2) entfernen.

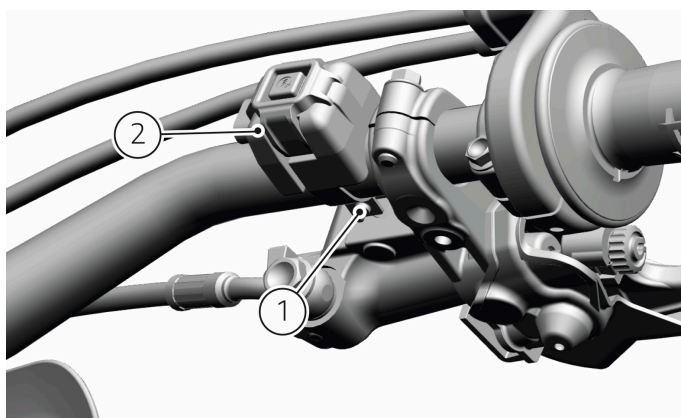


Abb. 164

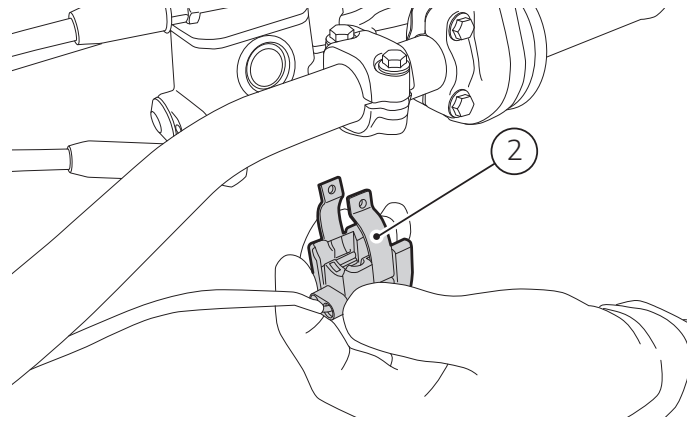


Abb. 165

Ausbau der Ausschalttaste

Die Kabelbinder (A) entfernen, dann den Verbinder (C) trennen.

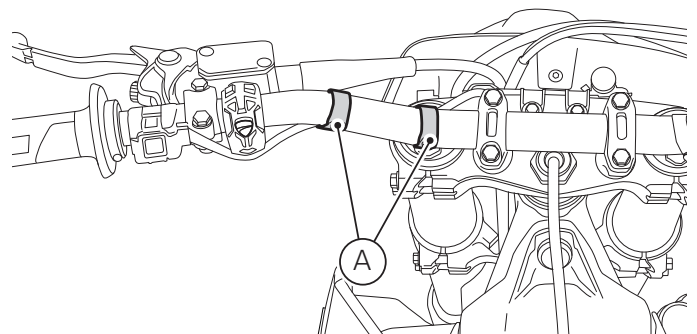


Abb. 166

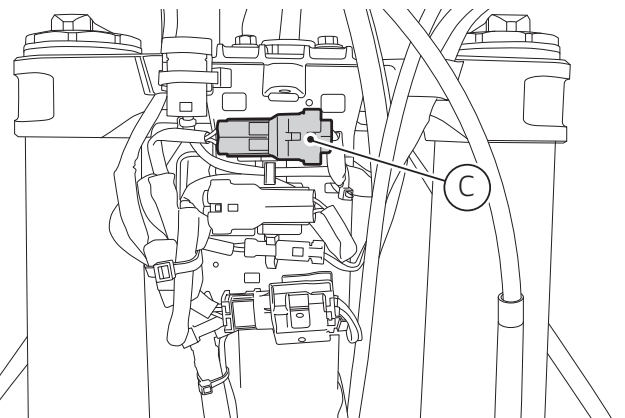


Abb. 167

Die Befestigungsschraube (3) der Ausschalttaste (4) lösen.

Die Ausschalttaste (4) entfernen.

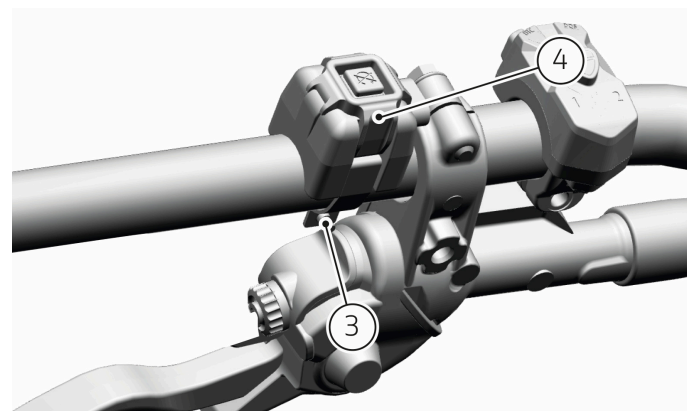


Abb. 168

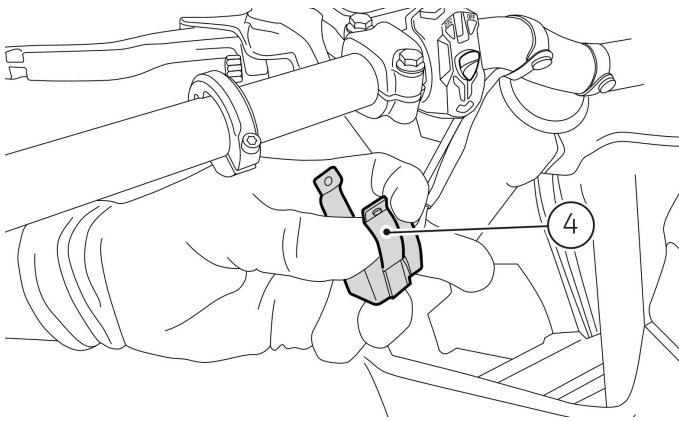


Abb. 169

Ausbau des Map Selector

Für den Ausbau des Map Selector müssen folgende Teile entfernt werden:

- Kupplungszyylinder;
- Ausschalttaste.

Den Verbinder (D) trennen.

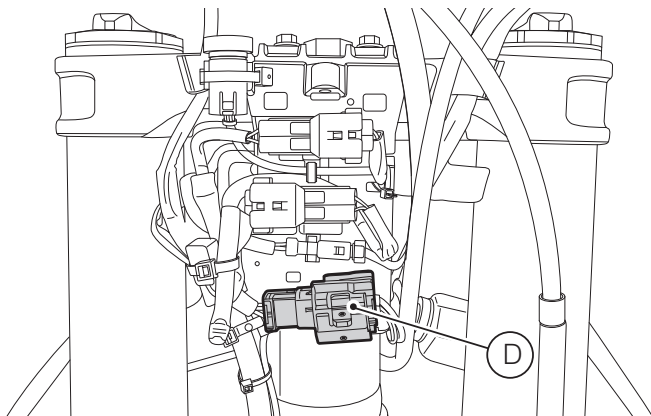


Abb. 170

Die Befestigungsschraube (5) des Klemmrings (6) des Lenkergriffs lösen.

Den linken Lenkergriff (7) und den Klemmring (6) entfernen.

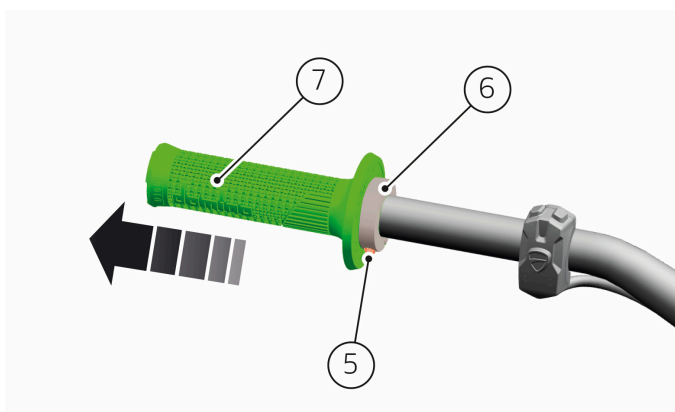


Abb. 171

Die Befestigungsschraube (8) des Map Selector (9) lösen.

Den Map Selector (9) entfernen.

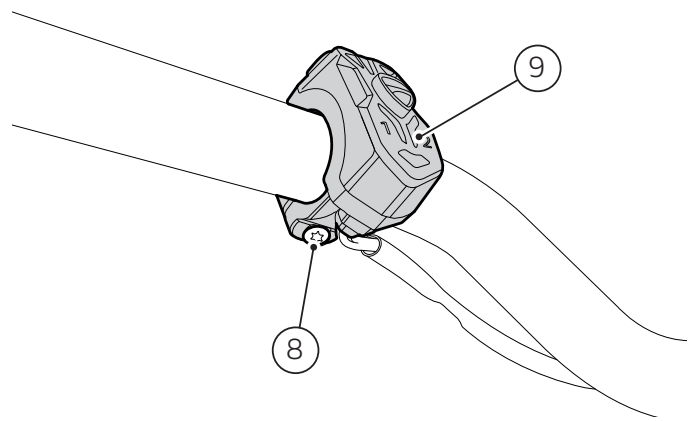


Abb. 172

Montage des Map Selector

Den Map Selector (9) anordnen, dann die Schraube (8) ansetzen.

Die Schraube (8) mit einem Anzugsmoment von $1 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

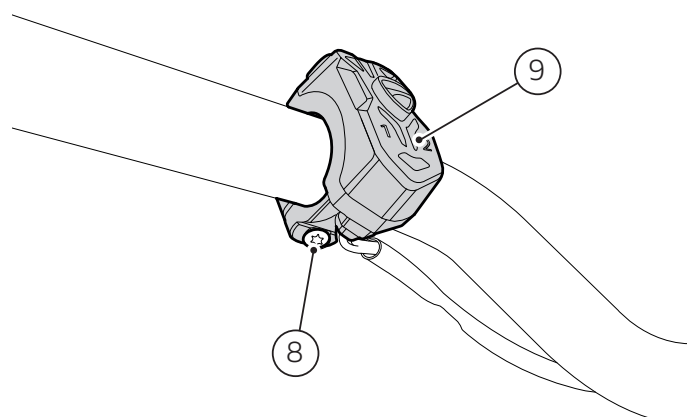


Abb. 173

Den Klemmring (6) anfügen und den linken Lenkergriff (7) anordnen.

Den Klemmring (6) so anlegen, dass er sich über die Lasche (E) des linken Lenkergriffs (7) legt.

Die Schraube (5) mit einem Anzugsmoment von $5 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

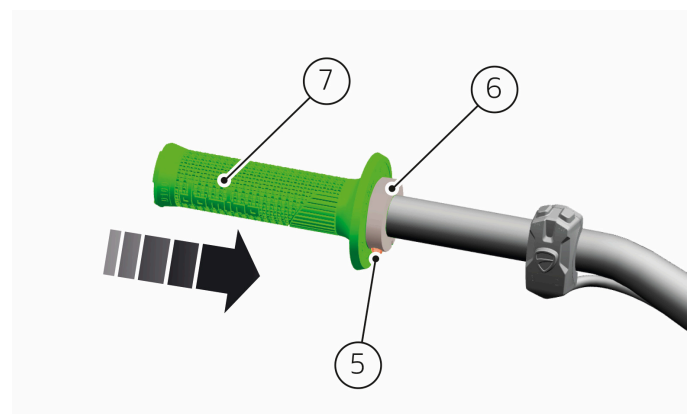


Abb. 174

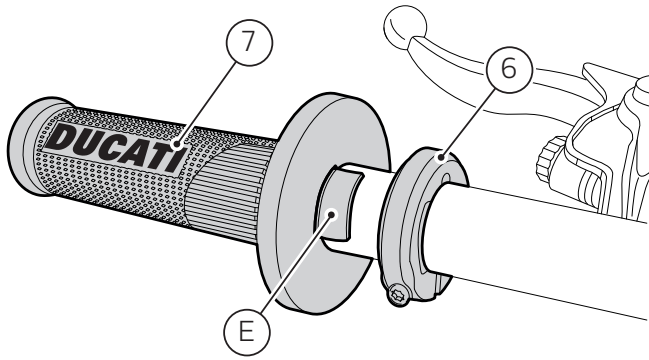


Abb. 175

Den Verbinder (D) des Map Selector anschließen.

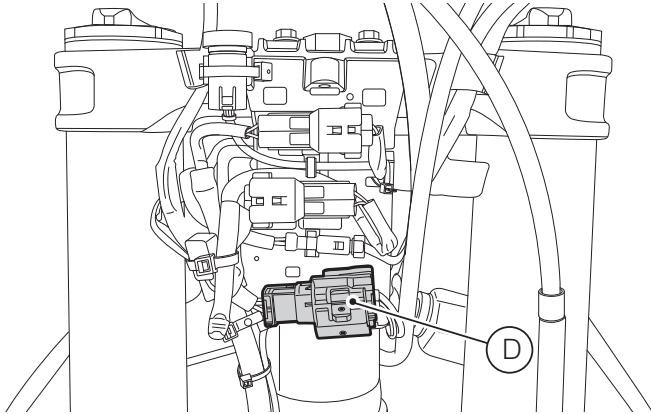


Abb. 176

Folgende Teile wieder montieren:

- Kupplungszyylinder;
- Ausschalttaste.

Montage der Ausschalttaste

Die Ausschalttaste (4) anordnen.
Die Schraube (3) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von $0,5 \text{ Nm} \pm 10\%$ anziehen.

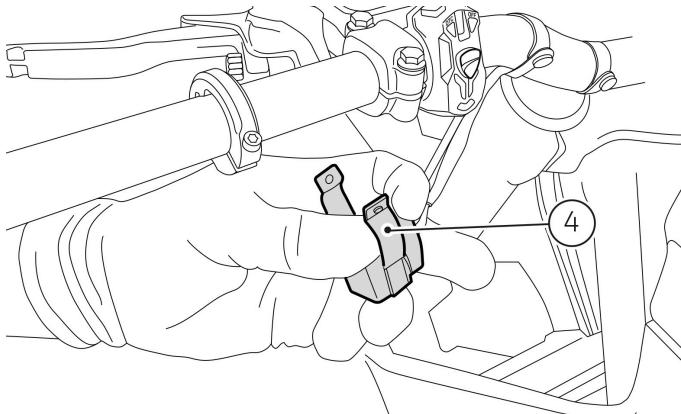


Abb. 177

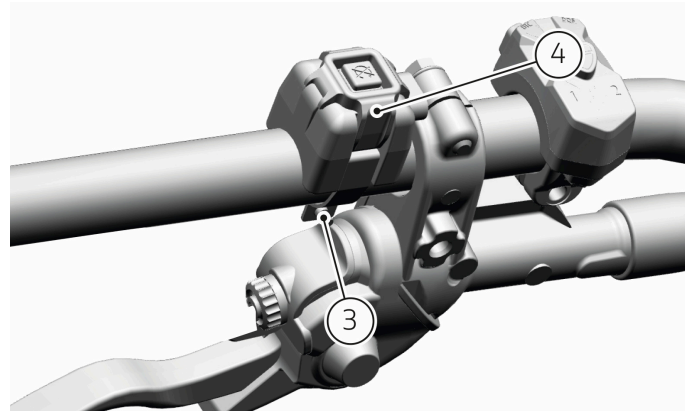


Abb. 178

Den Verbinder (C) der Ausschalttaste anschließen.

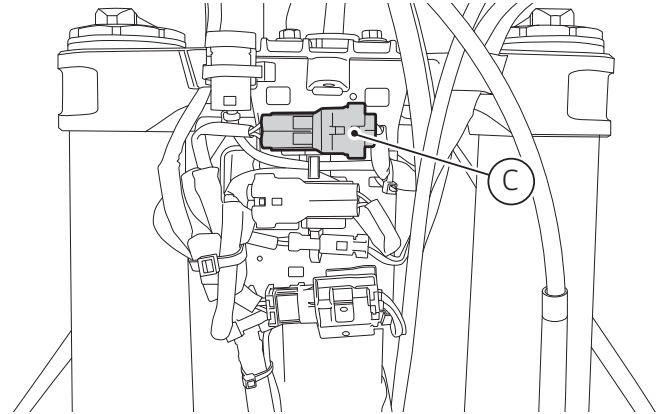


Abb. 179

Die Verkabelung wieder mit den Kabelbindern (A) in den abgebildeten Positionen anordnen.

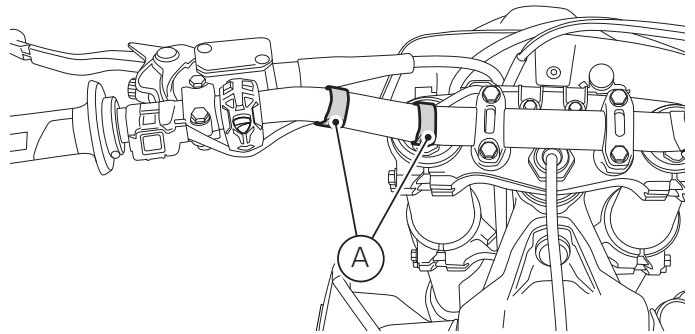


Abb. 180

Die Anlassertaste (2) anordnen.
Die Schraube (1) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von $0,5 \text{ Nm} \pm 10\%$ anziehen.

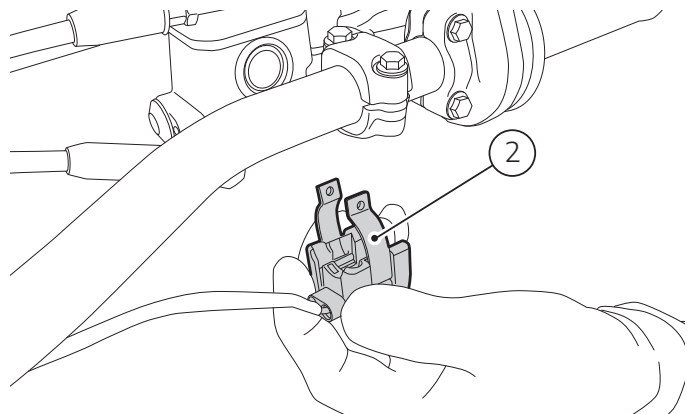


Abb. 181

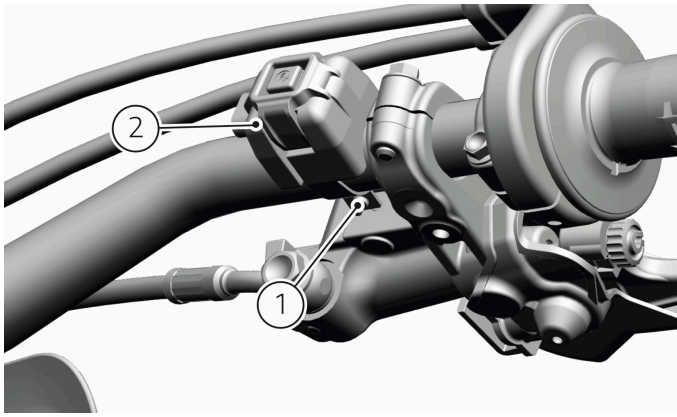


Abb. 182

Den Verbinder (B) der Anlassertaste anschließen, dann die Kabelbinder (A) an den abgebildeten Positionen anlegen.

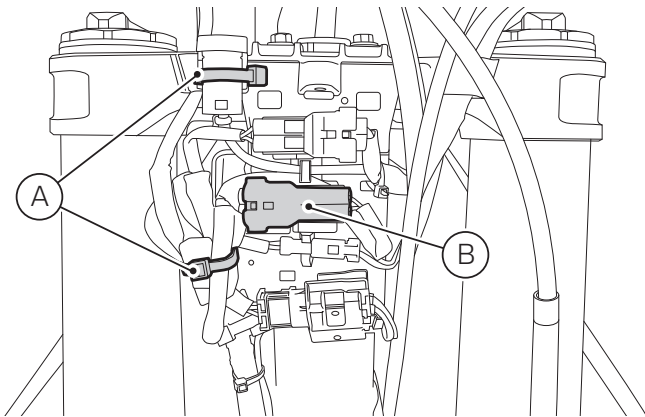


Abb. 183

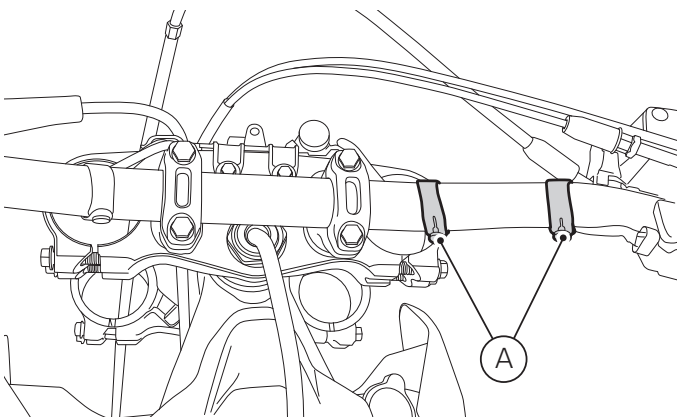


Abb. 184

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:

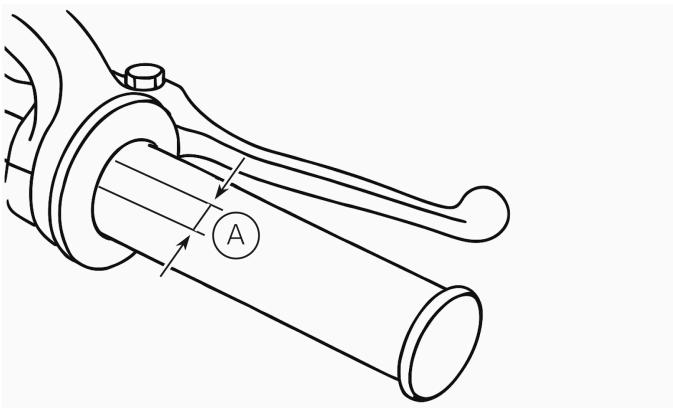


Abb. 185

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.

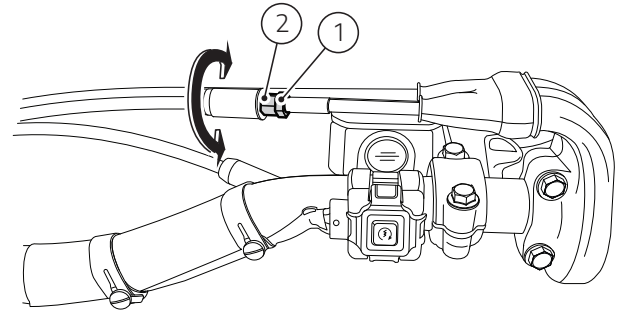


Abb. 186

Abnahme und Montage des Schaltpedals

Ausbau

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

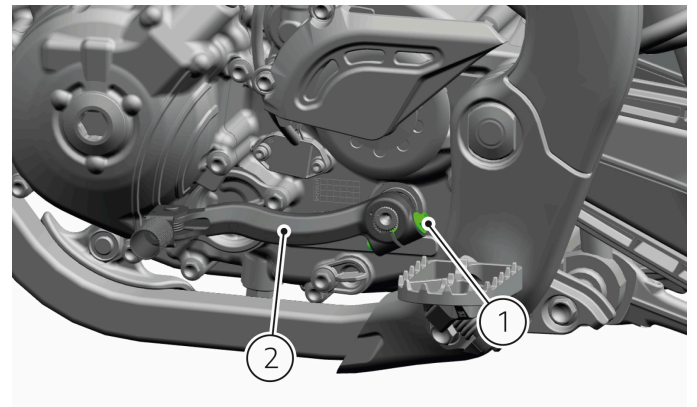


Abb. 187

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

Den Schutz (A) vom Bremshebel abziehen.

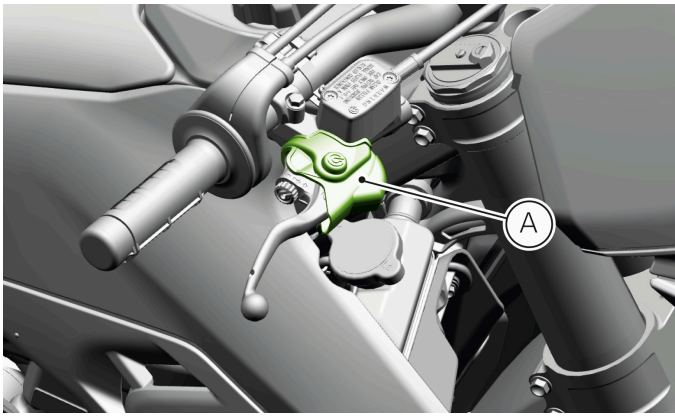


Abb. 188

Die Befestigungsmutter (1) lösen.

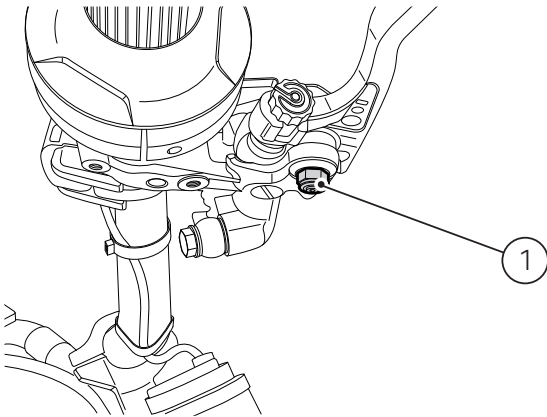


Abb. 189

Den Bolzen (2) entfernen.

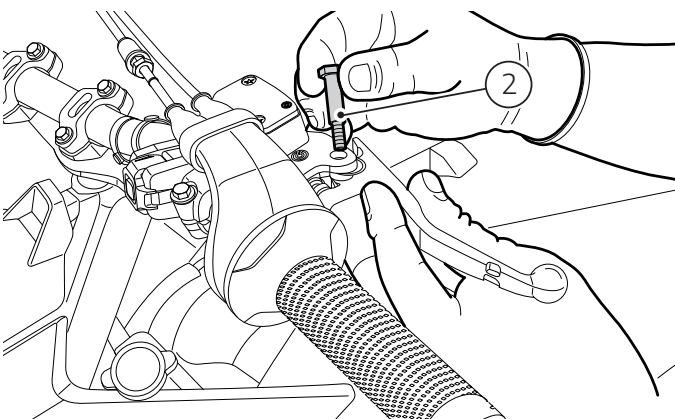


Abb. 190

Den Bremshebel (4) entfernen, dabei auf die Feder (3) achten.

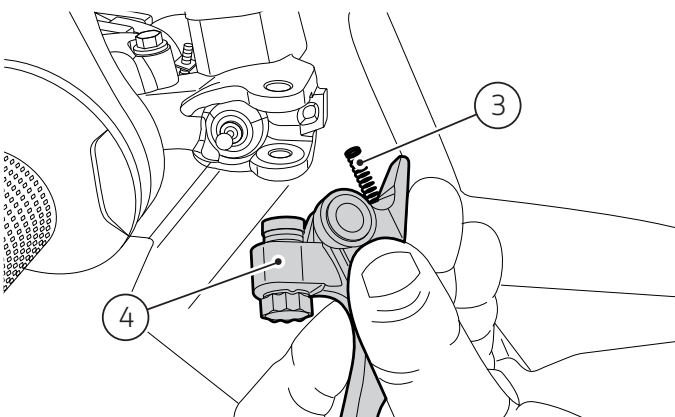


Abb. 191

Montage

Den Hebel (4) annähern und dabei die Feder (3) in die vom Pfeil angegebene Bohrung einfügen.

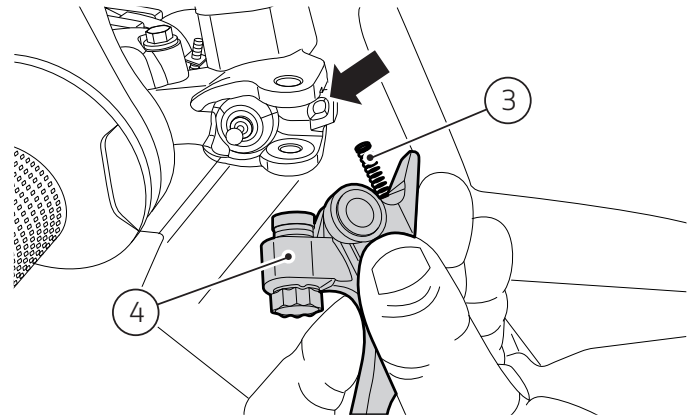


Abb. 192

Den Bolzen (2) einfügen und mit der Mutter (1) befestigen.

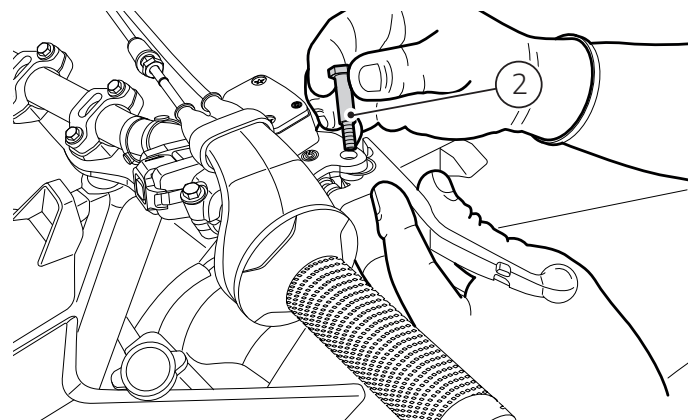


Abb. 193

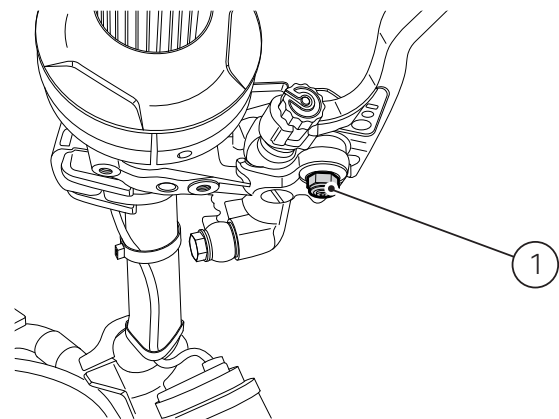


Abb. 194

Den Schutz (A) anordnen.



Abb. 195

Ausbau und Montage des Kupplungshebels

Ausbau

Den Schutz (A) vom Kupplungshebel abziehen.

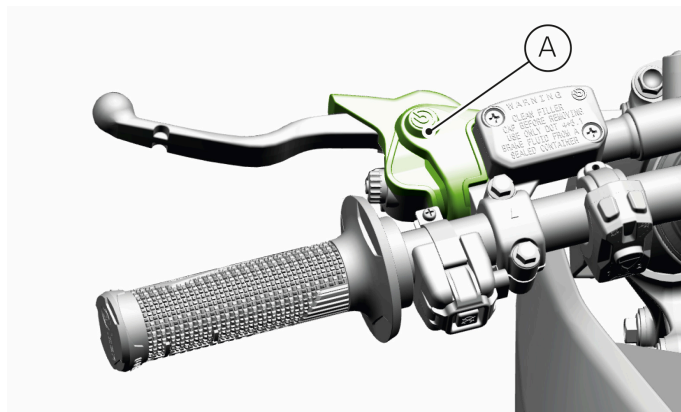


Abb. 196

Die Befestigungsmutter (1) lösen.

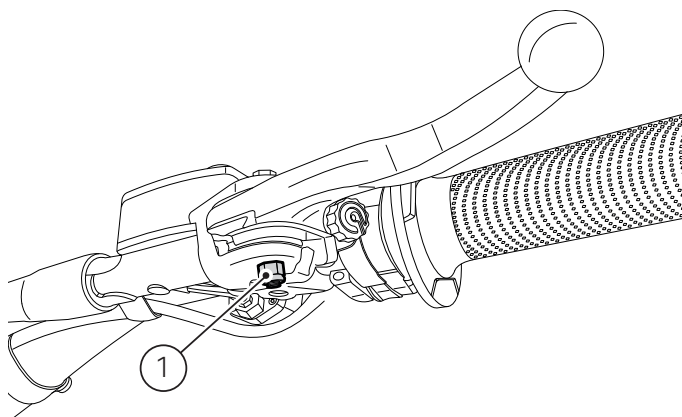


Abb. 197

Den Bolzen (2) entfernen.

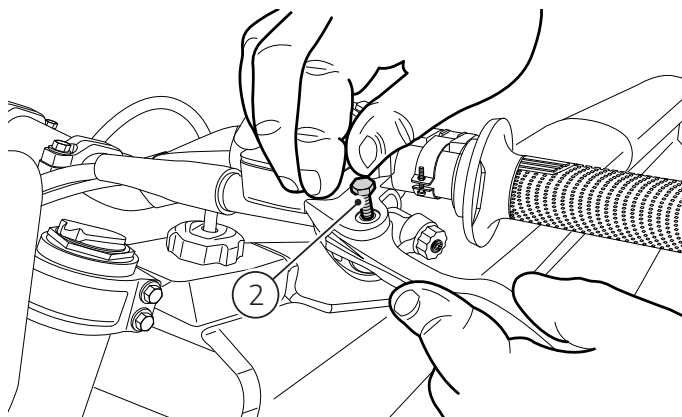


Abb. 198

Den Kupplungshebel (4) entfernen, dabei auf die Feder (3) achten.

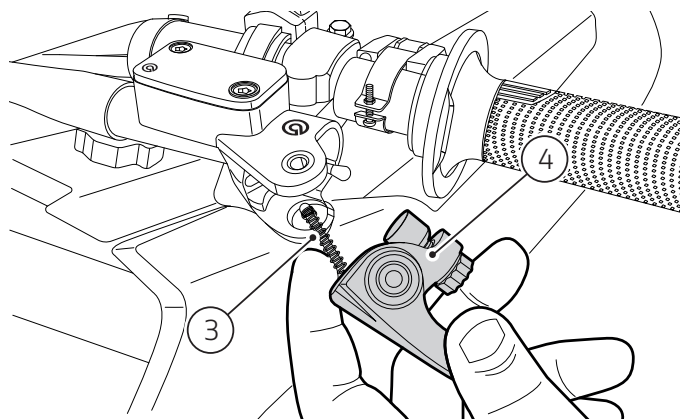


Abb. 199

Montage

Den Hebel (4) annähern und dabei die Feder (3) in die vom Pfeil angegebene Bohrung einfügen.

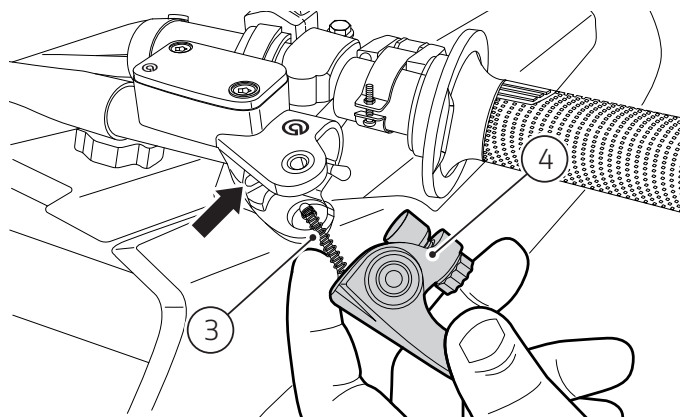


Abb. 200

Den Bolzen (2) einfügen und mit der Mutter (1) befestigen.

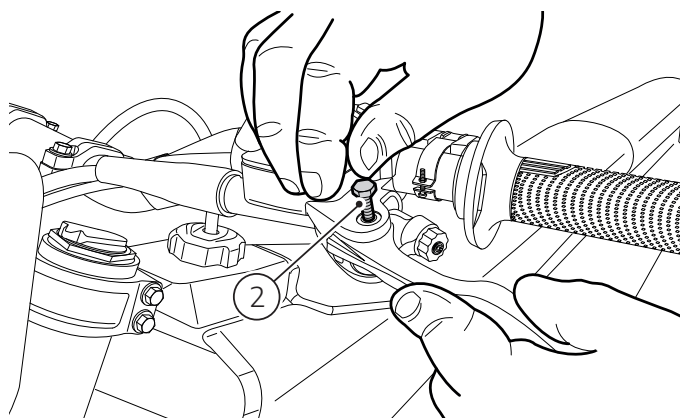


Abb. 201

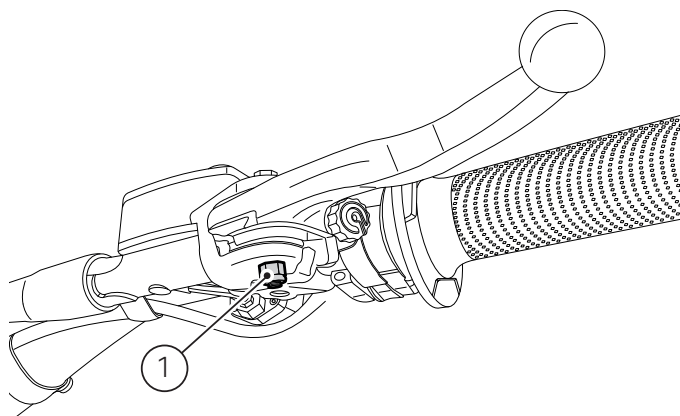


Abb. 202

Den Schutz (A) anordnen.

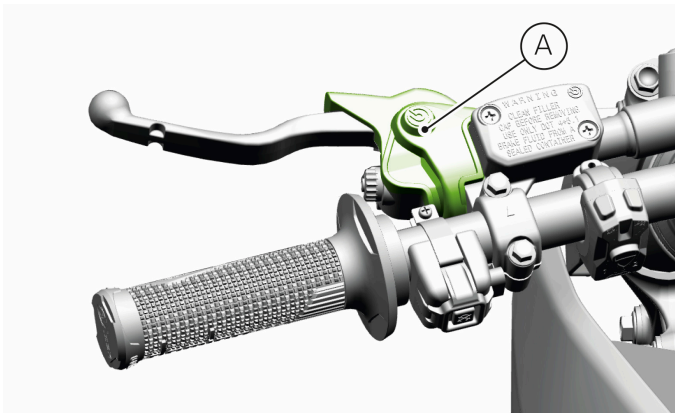


Abb. 203

Abnahme und Montage des Hinterradbremspedals

Abnahme

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

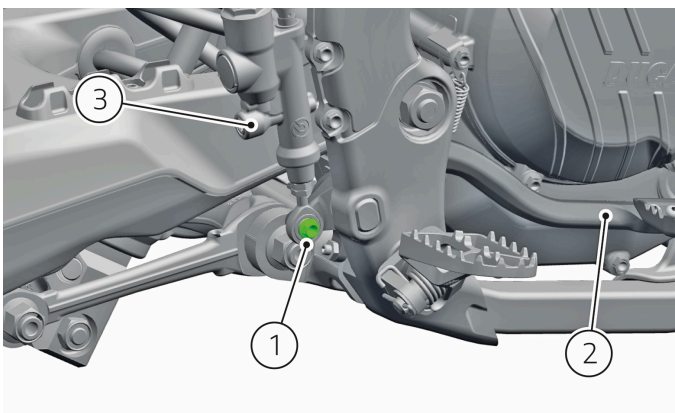


Abb. 204

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.

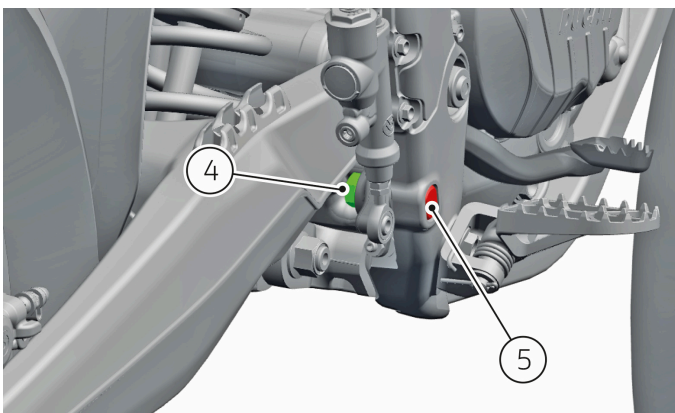


Abb. 205

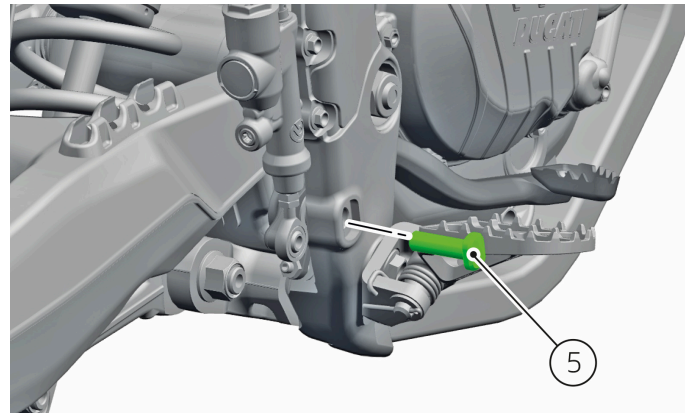


Abb. 206

Das Bremspedal (2) entfernen.

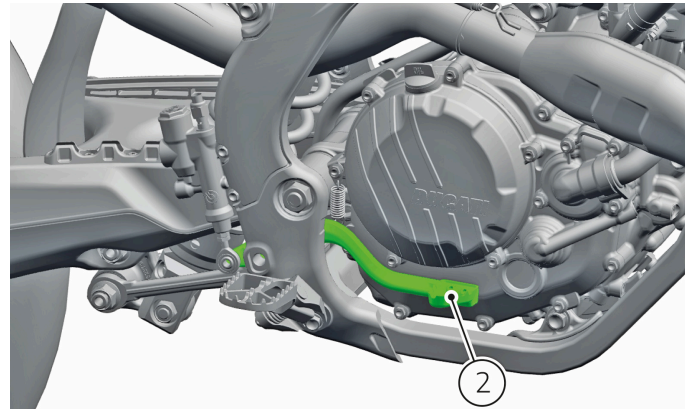


Abb. 207

Montage

Den Hebel (2) der Hinterradbremse anordnen.

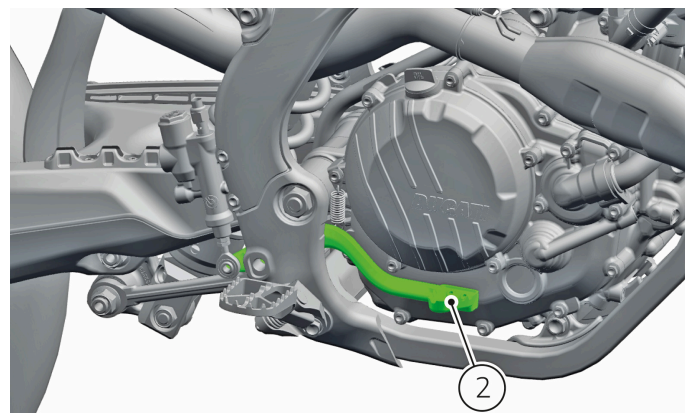


Abb. 208

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.

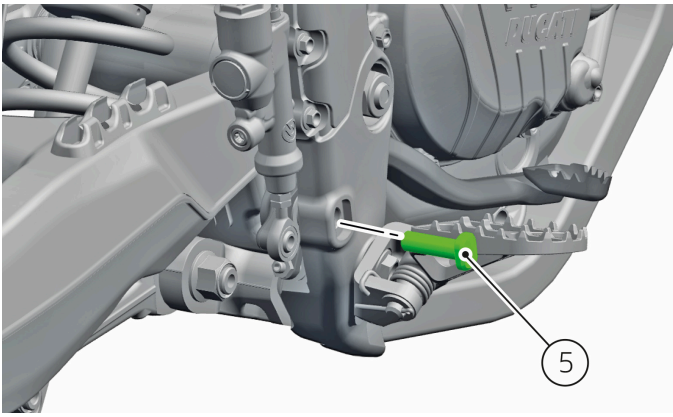


Abb. 209

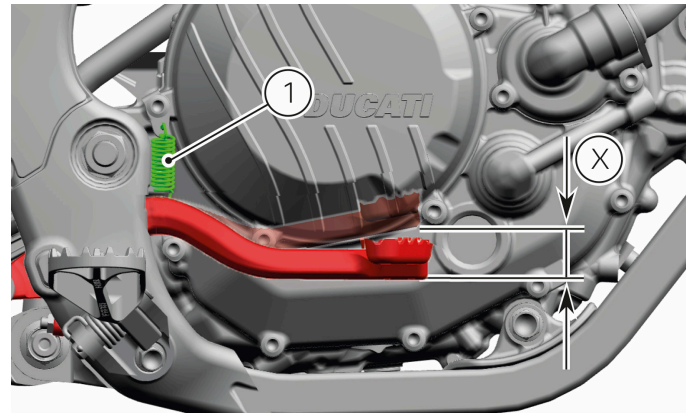


Abb. 212

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 $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen und dabei die Mutter (3) kontern, damit die vorgenommene Einstellung sich beim Anziehen nicht ändert. Die Feder (1) erneut montieren.

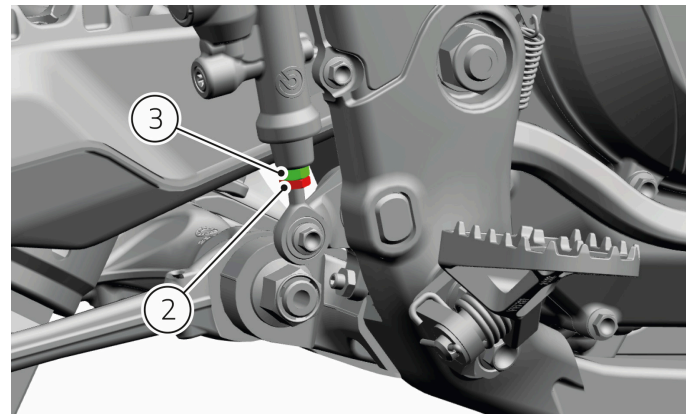


Abb. 213

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.

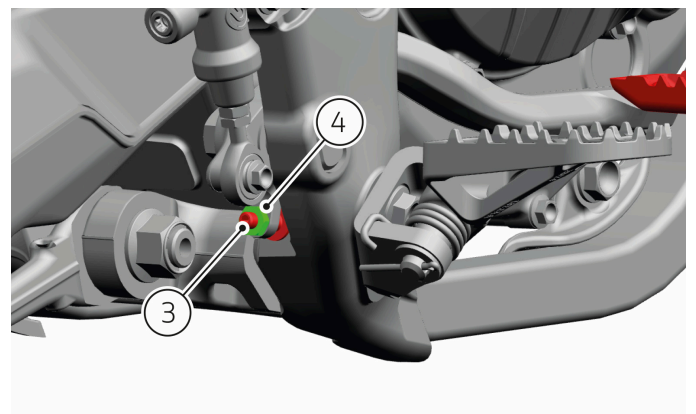


Abb. 214

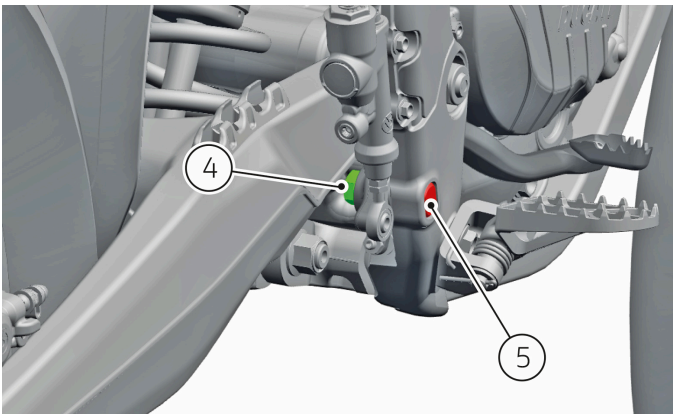


Abb. 210

LOCTITE[®] 243[™] auf das Gewinde der Schraube (1) auftragen.

Die Schraube (1) der Befestigung des Bremshebels (2) am Bremszylinder (1) mit einem Anzugsmoment von $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

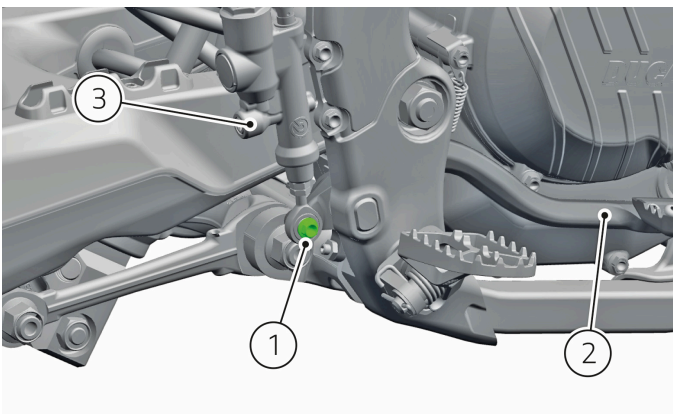


Abb. 211

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 $3 \div 5 \text{ mm}$ ($0.12 \div 0.19 \text{ in}$) entsprechen.

Lenkung

Abnahme und Montage des Lenkers

Ausbau

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

Die Schrauben (1) lösen, dann die obere Klemmfäust (2) abnehmen.

Den Kupplungszyylinder (3) entfernen.

Jetzt kann der Umschalter Map Selector abgezogen werden.

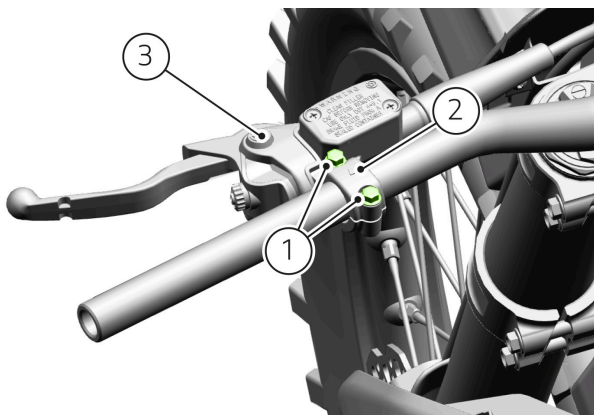


Abb. 215

Die Schrauben (4) lösen, dann die obere Klemmfäust (5) abnehmen.

Den Bremszylinder (6) entfernen.

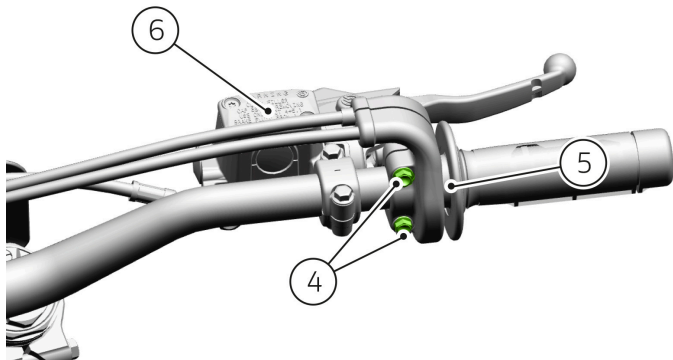


Abb. 216

Die beiden Befestigungsschrauben (7) des Gasdrehgriffs (8) lösen.

Den Gasdrehgriff (8) NICHT abziehen.

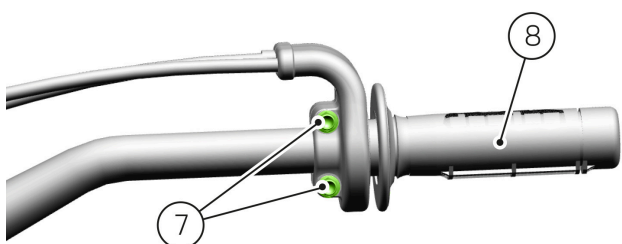


Abb. 217

Die Schrauben (9) lösen, dann den Klemmfäuste (9) entfernen.

Den Lenker (11) entfernen, dann den Gasdrehgriff (8) abziehen.

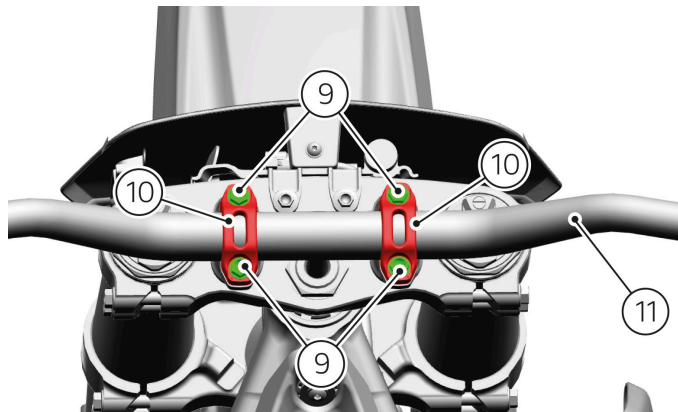


Abb. 218

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 $22 \text{ Nm} \pm 5 \%$ anziehen.

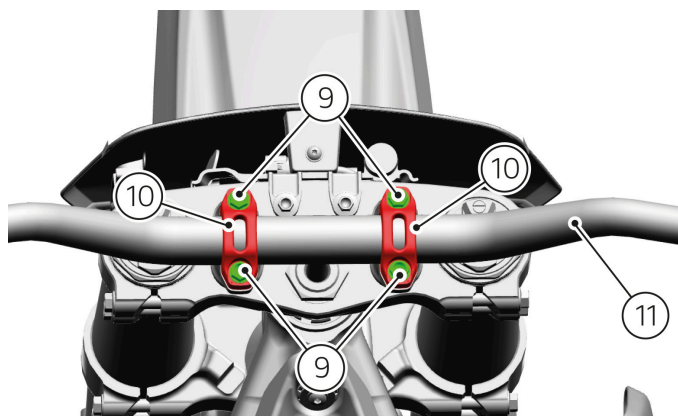


Abb. 219

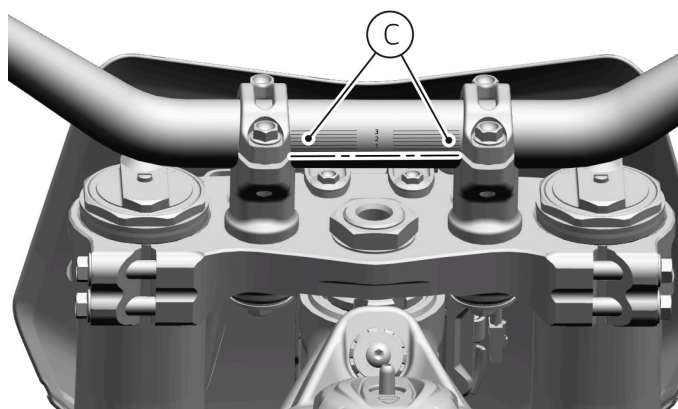


Abb. 220

Die Befestigungsschrauben (7) des Gasdrehgriffs (8) mit einem Anzugsmoment von $5 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

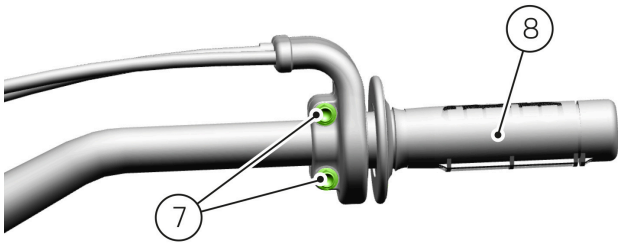


Abb. 221

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.

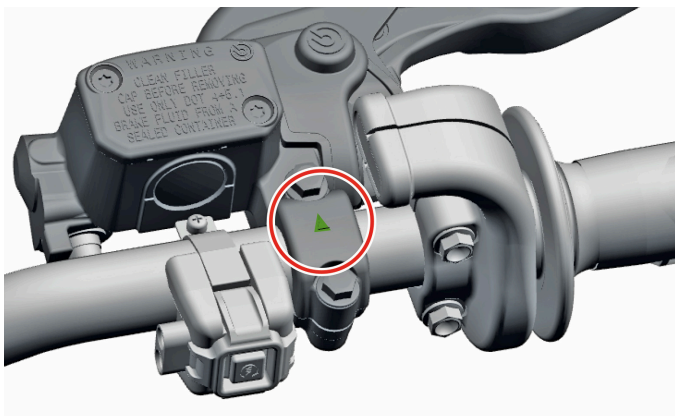


Abb. 222

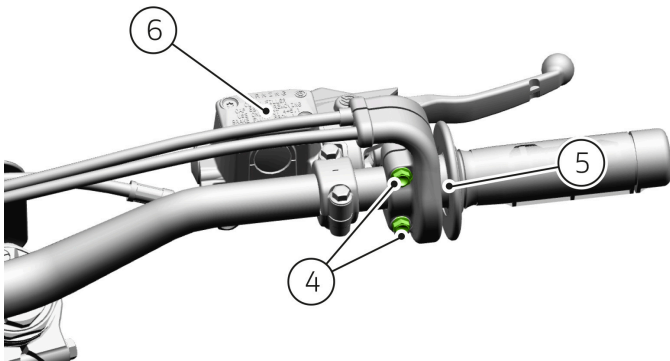


Abb. 223

Den Umschalter Map Selector im Lenker anordnen. Den Kupplungszyylinder (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.

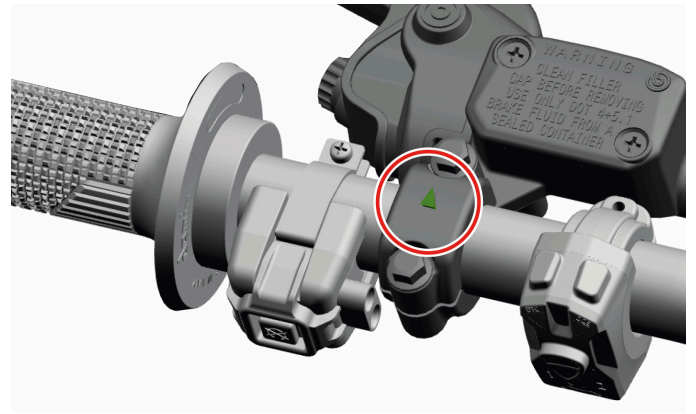


Abb. 224

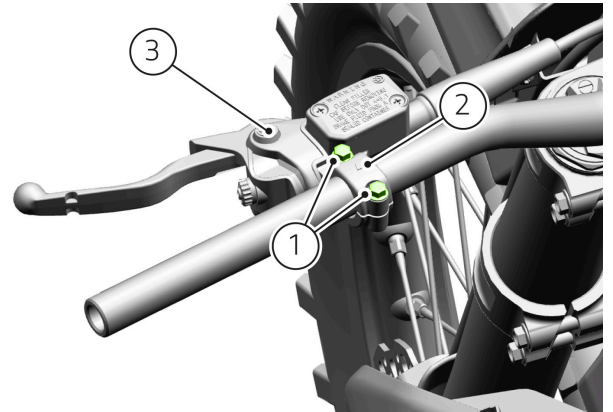


Abb. 225

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

Anpassen der Lenkerposition

Der Lenker kann in zwei Positionen (A) und (B) am Lenkkopf montiert werden, so dass der Fahrer die für ihn optimale Position findet.

Außerdem können die Klemmfäuste (12) für zwei weitere Positionen um 180° gedreht werden.

Hinweise

Die auf den Abbildungen dargestellte obere Gabelbrücke wurde ausschließlich zum Zweck einer besseren Veranschaulichung vom Fahrzeug ausgebaut, um dieses Teil deutlicher und detaillierter zeigen zu können. **Im Rahmen der Standard-Servicearbeiten muss die obere Gabelbrücke nicht entfernt werden.** Es wird empfohlen, stets die offiziellen Anweisungen der Anleitung zu befolgen.

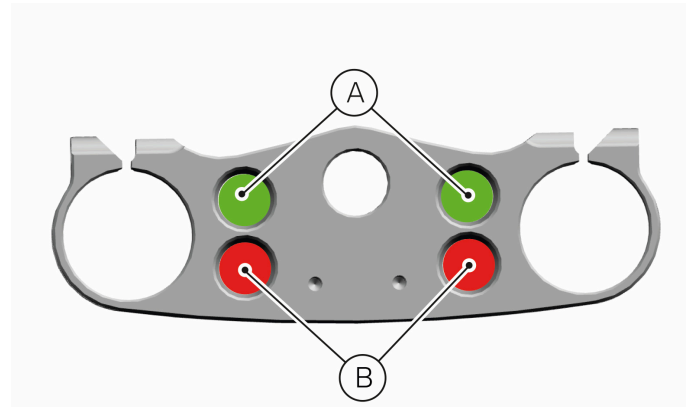


Abb. 226

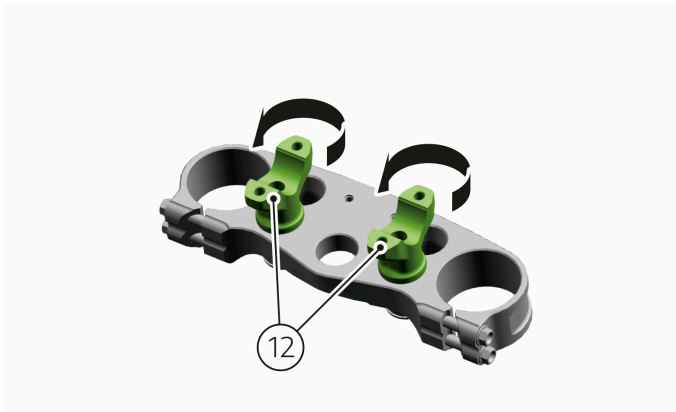


Abb. 227

Um den Lenker einzustellen, wie folgt vorgehen:

- die Schrauben (13), mit denen die Klemmfaust (12) befestigt ist, lösen;
- die Klemmfäuste entfernen, dabei die Unterlegscheiben (14), die unteren Schwingungsdämpfer (15), die oberen Schwingungsdämpfer (16) und die Distanzstücke (17) aufnehmen;
- den Lenker entsprechend Ihren ergonomischen und fahrerischen Anforderungen anordnen und darauf achten, dass die Einstellung eine bequeme Körperhaltung und eine optimale Kontrolle über das Fahrzeug ermöglicht; die zuvor entfernten Teile wieder in der gewünschte Position anordnen; bei der erneuten Montage die Schrauben (13) anbringen; Loctite [®]243TM
- Nach der erfolgten Anpassung die Schraube (13) mit einem Anzugsmoment von 45 Nm \pm 5 % anziehen.

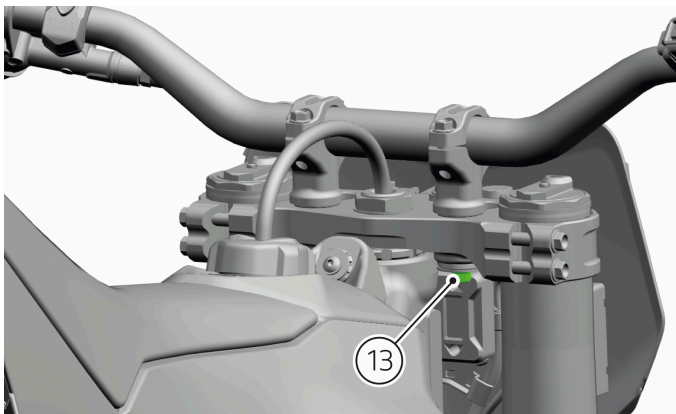


Abb. 228

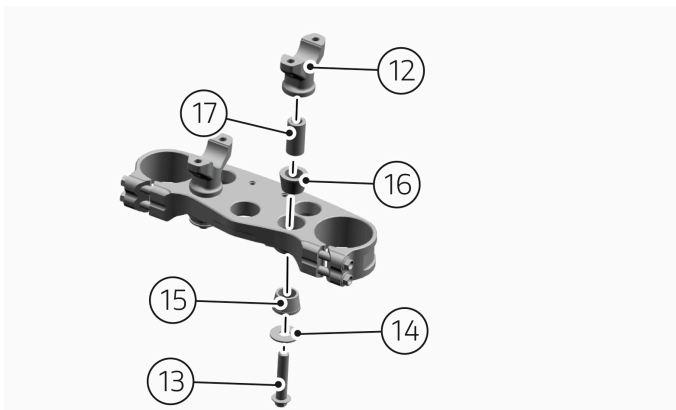


Abb. 229

Hinweise

Der Lenker kann angepasst werden, **ohne ihn komplett vom Fahrzeug ausbauen zu müssen**. Der Eingriff kann durch das Arbeiten an den vorgesehenen Anzugspunkten wie in der Vorgehensweise angegeben ausgeführt werden. Die angegebenen Anzugsmomente und Hinweise sind aufmerksam und sorgfältig zu beachten, um die Sicherheit und Funktionstüchtigkeit des Teils zu gewährleisten.

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.

Die Schrauben (1) lösen, dann den Verbinderalter (2) der Vorderradgabel entfernen.

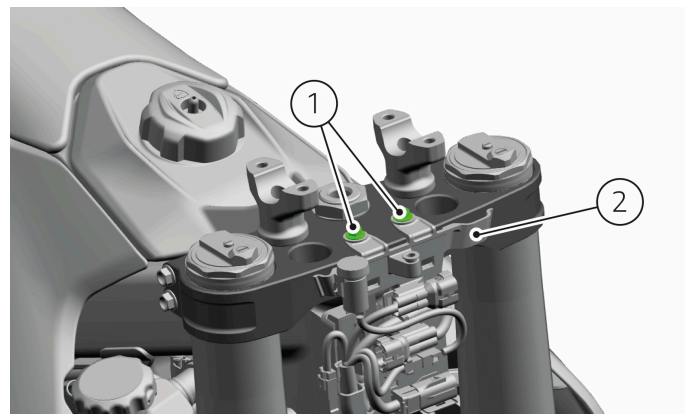


Abb. 230

Die vier Schrauben (3) der Befestigung der oberen Gabelbrücke (6) an den Gabelholmen lösen. Die Mutter (4) der oberen Gabelbrücke lösen, dann die Unterlegscheiben (5) aufnehmen. Die obere Gabelbrücke (6) nach oben herausziehen.

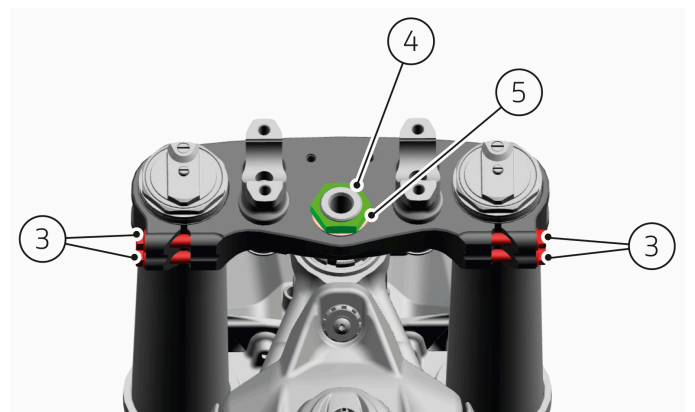


Abb. 231

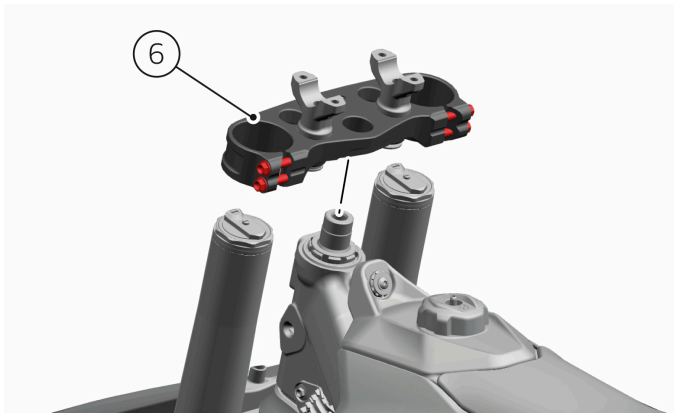


Abb. 232

Montage

Die obere Gabelbrücke (6) einfügen und an der Nutmutter (7) auf Anschlag bringen.

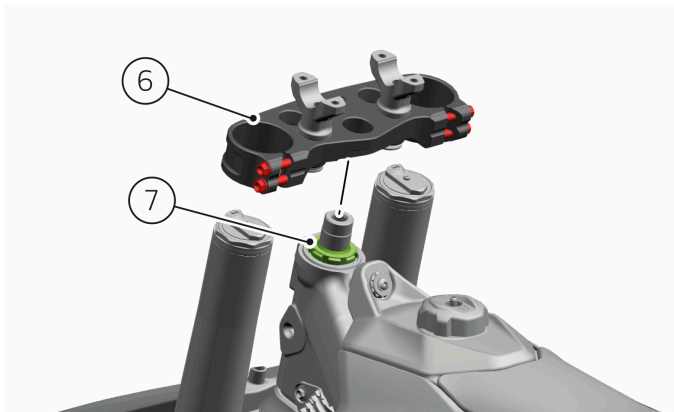


Abb. 233

Die Unterlegscheibe (5) anlegen, dann die Mutter (4) der oberen Gabelbrücke ansetzen.
Die Mutter (4) der oberen Gabelbrücke mit einem Anzugsmoment von $108 \text{ Nm} \pm 5 \%$ anziehen.
Das Fett **Gadus S2 V220 AD 2** auf die Schrauben (3) auftragen und sie in der oberen Gabelbrücke ansetzen.
Die Schrauben (3) mit einem Anzugsmoment von $17 \text{ Nm} \pm 5 \%$ anziehen.

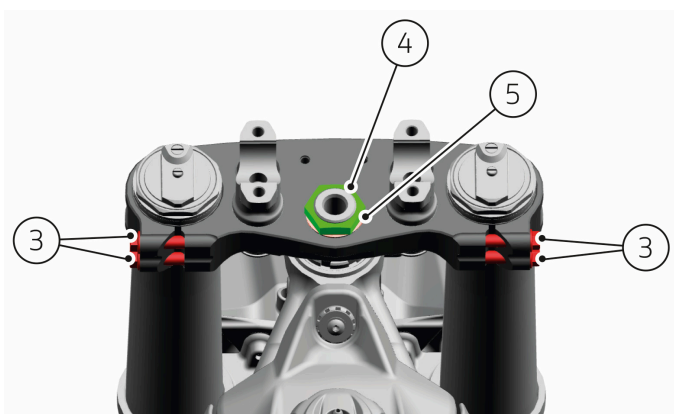


Abb. 234

Die Verbindhalter (2) der Vorderradgabel anordnen und die Schrauben (1) ansetzen.
Die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

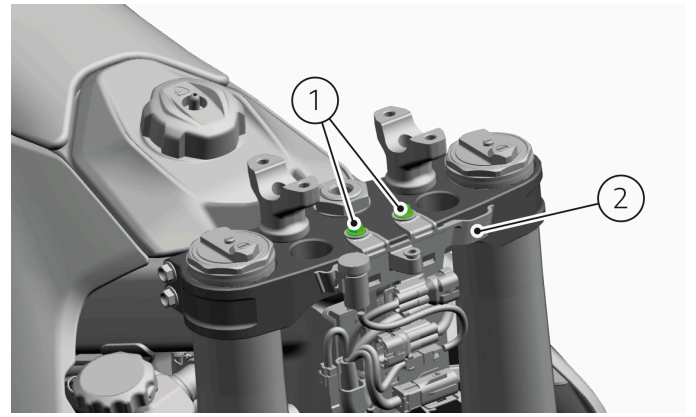


Abb. 235

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.

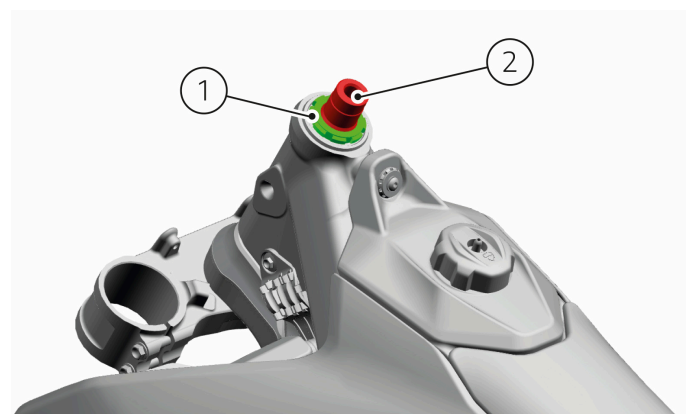


Abb. 236

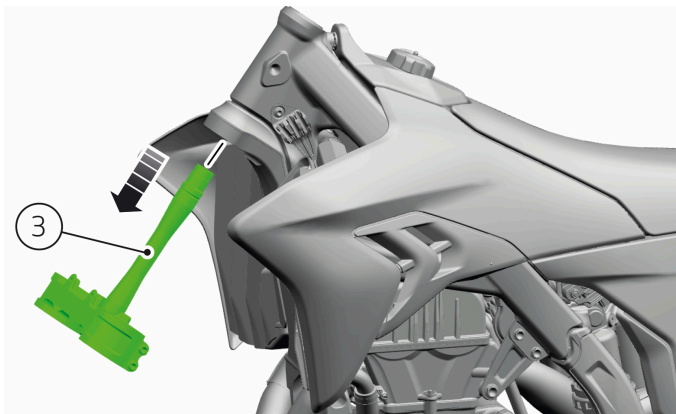


Abb. 237

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 $29 \text{ Nm} \pm 10 \%$ vorspannen, damit sich die Lager annähern.

Die Nutmutter (1) lösen, dann mit einem Anzugsmoment von $7 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

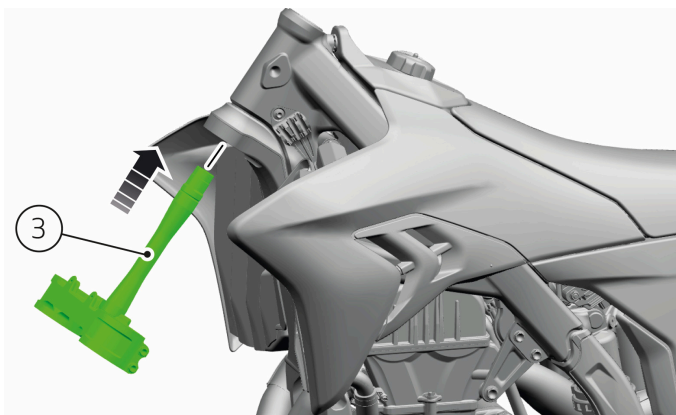


Abb. 238

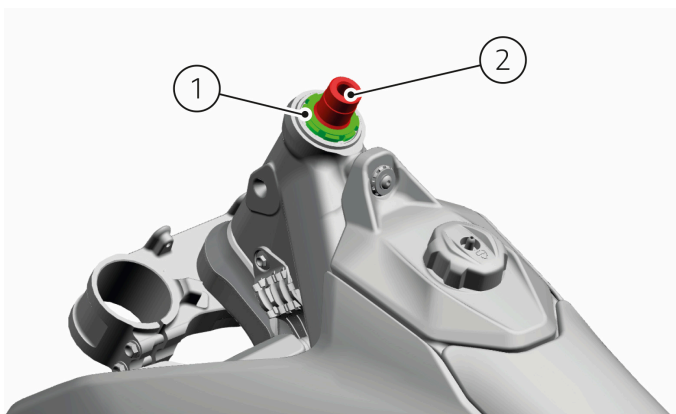


Abb. 239

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 leichten 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 $29 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen, um die Lager anzunähern.

Die Nutmutter (4) lösen, dann mit einem Anzugsmoment von $7 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

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.

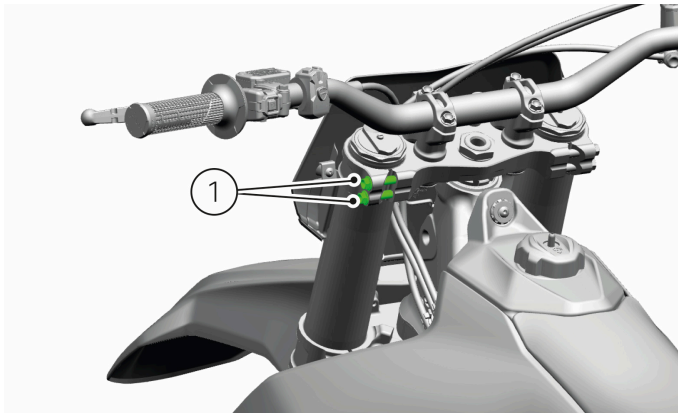


Abb. 240

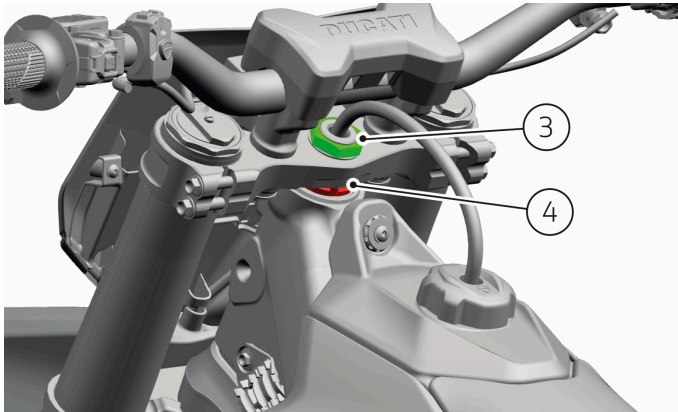


Abb. 241

Die Mutter (3) mit einem Anzugsmoment von $108 \text{ Nm} \pm 5 \%$ 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 $17 \text{ Nm} \pm 5 \%$ anziehen.

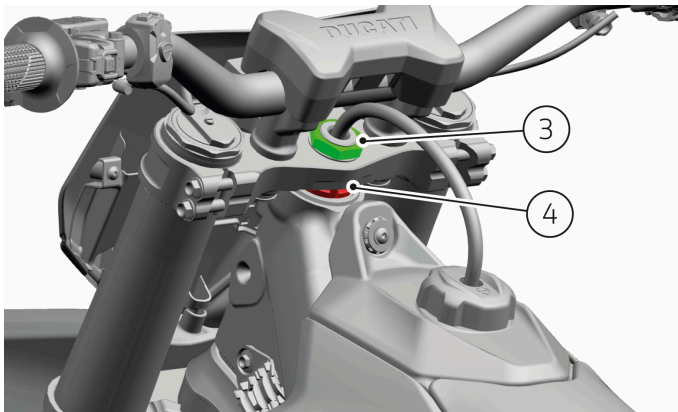


Abb. 242

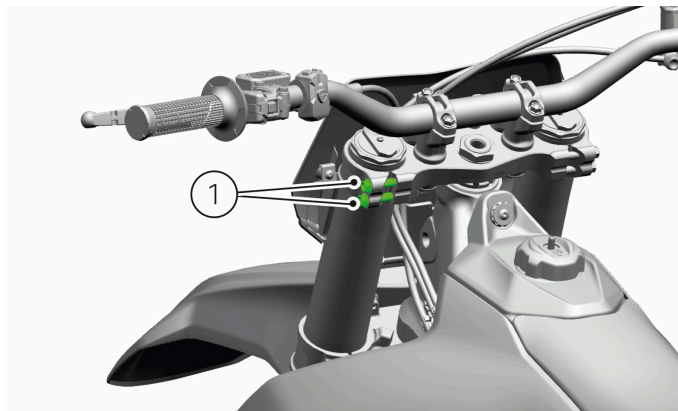


Abb. 243

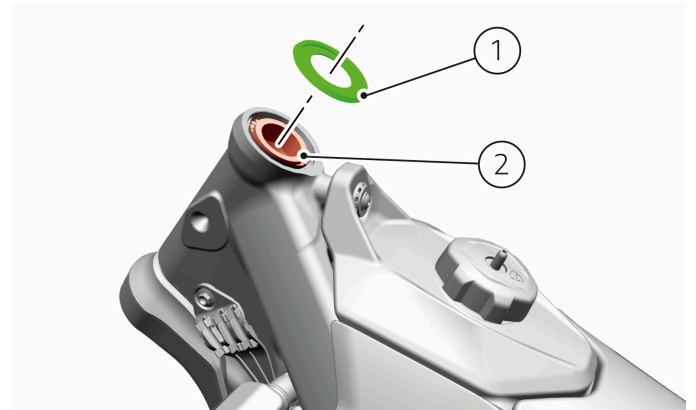


Abb. 244

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

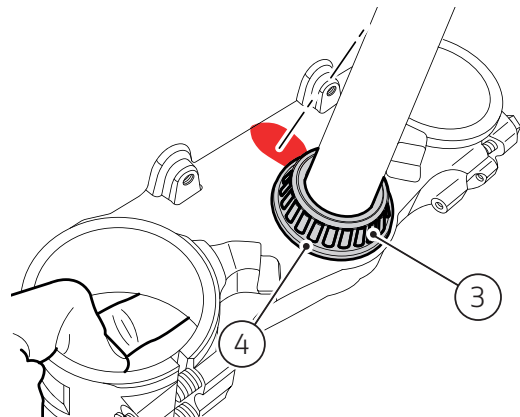


Abb. 245

Die beiden Laufbuchsen (5) der Lager entfernen.

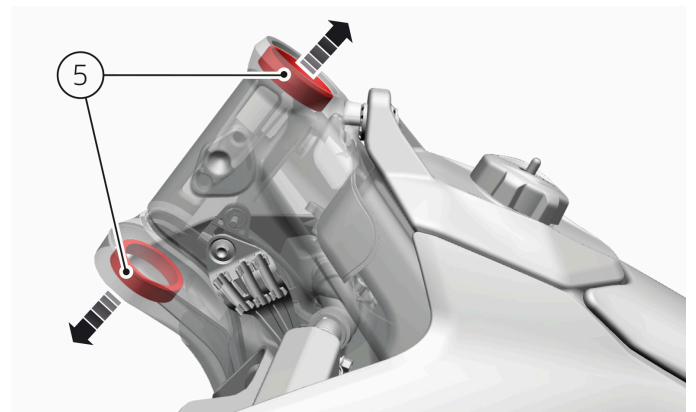


Abb. 246

Montage

Die beiden Laufbuchsen (5) der Lager einfügen.

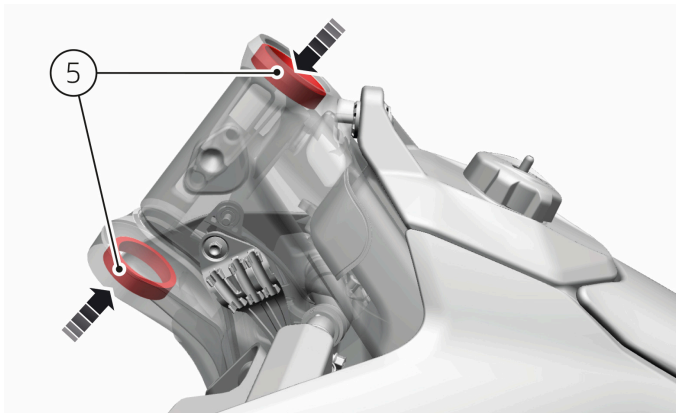


Abb. 247

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

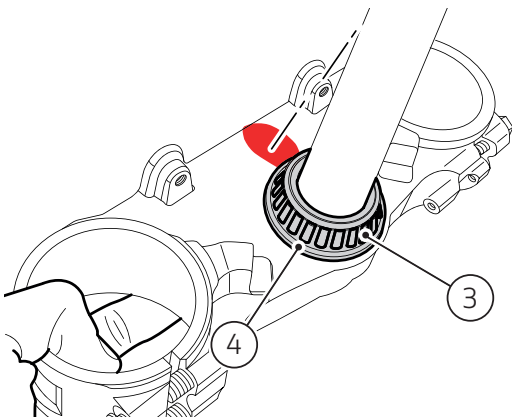


Abb. 248

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

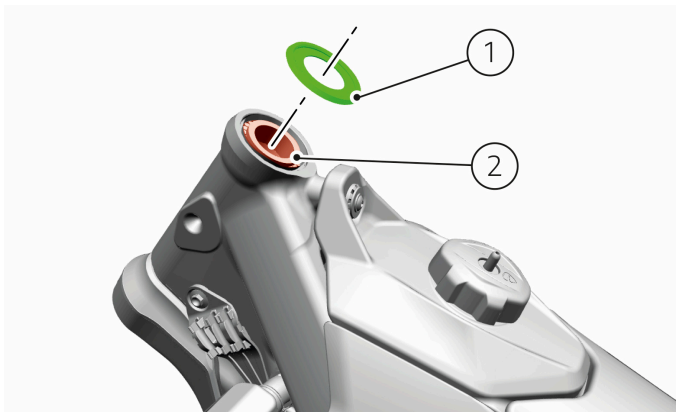


Abb. 249

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.

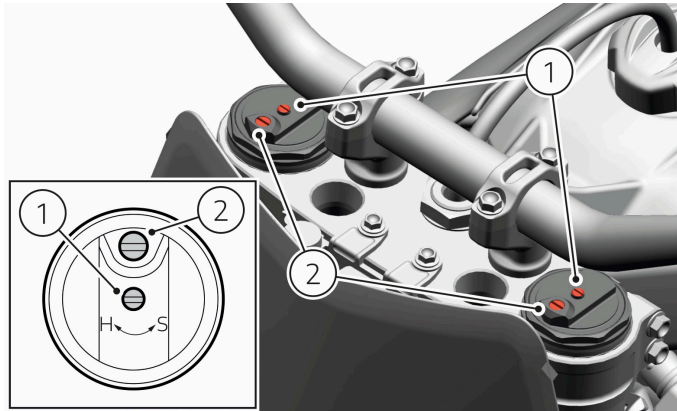


Abb. 250

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.

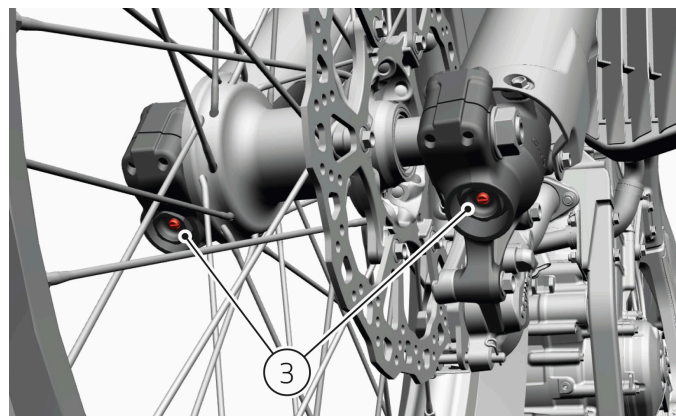


Abb. 251

Tabelle - Einstellungen der Vorderradgabel

Einstellvorrichtung	Einstellbereich	Werkseinstellung (von „vollkommen geschlossen“ ausgehend)
Einstellvorrichtung - Druckstufe	16 Klicks	11 Klicks
Einstellvorrichtung - Zugstufe	16 Klicks	10 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 Bremsstättens (5) lösen.

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

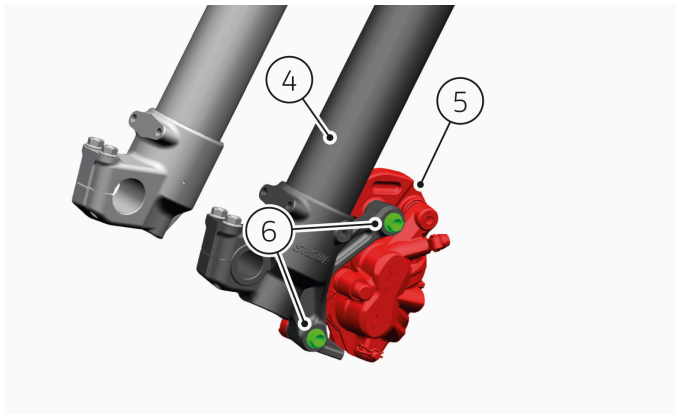


Abb. 252

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

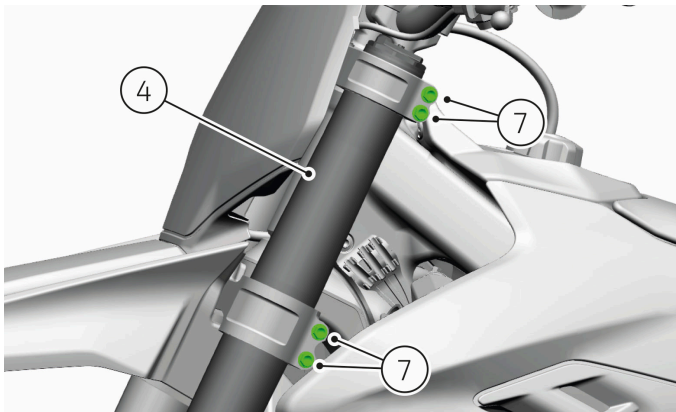


Abb. 253

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.

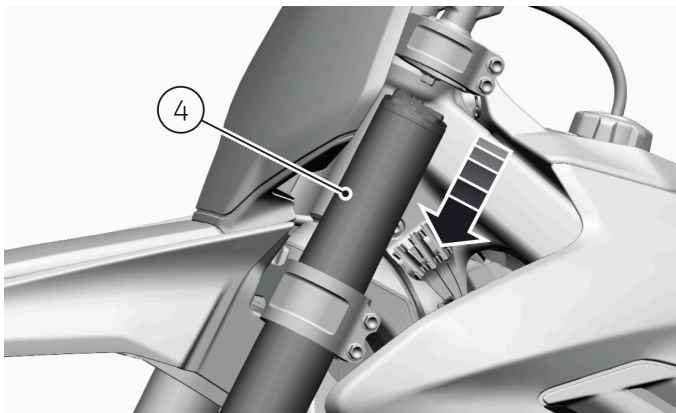


Abb. 254

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.

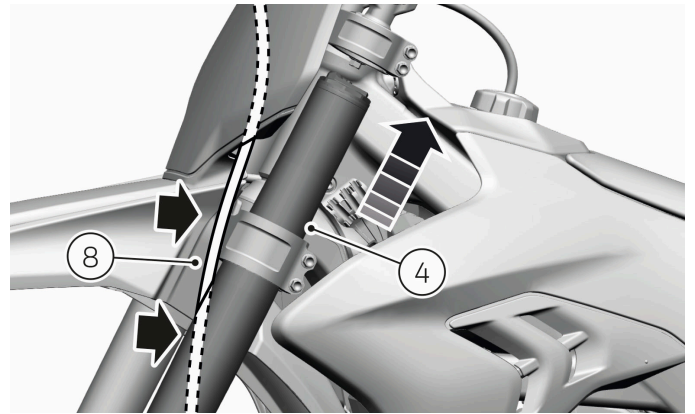


Abb. 255

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

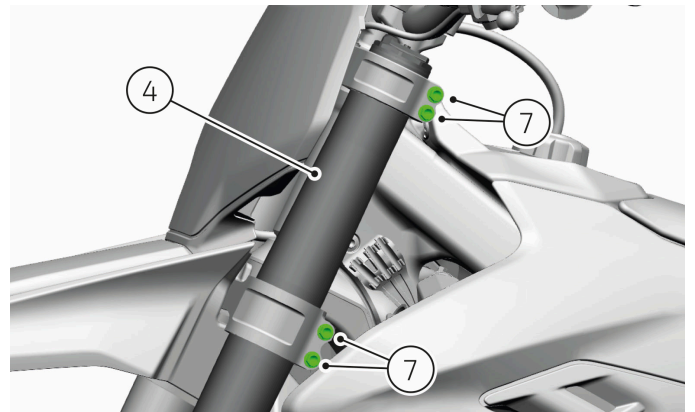


Abb. 256

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

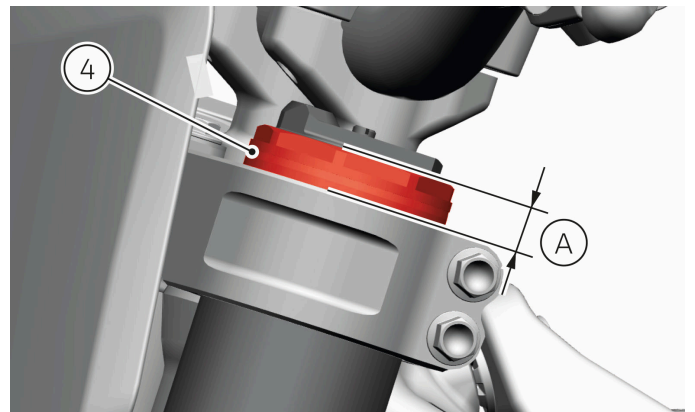


Abb. 257

Die Schrauben (7) über Kreuz mit einem Anzugsmoment von $17 \text{ Nm} \pm 5 \%$ anziehen.

Den Bremssattel (5) wieder am Fuß (4) des Gabelholms anordnen und die Schrauben (6) mit einem Anzugsmoment von $25 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

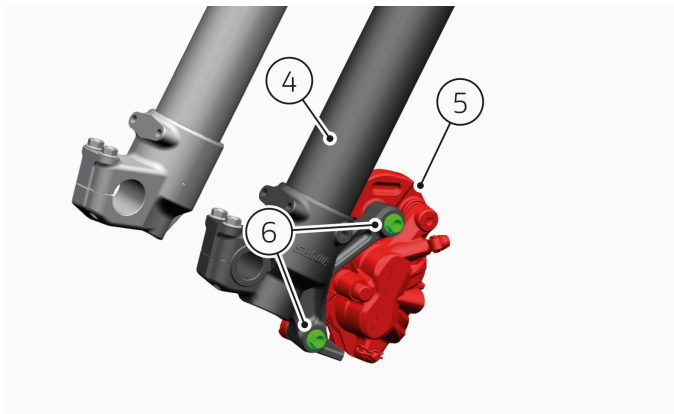


Abb. 258

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.

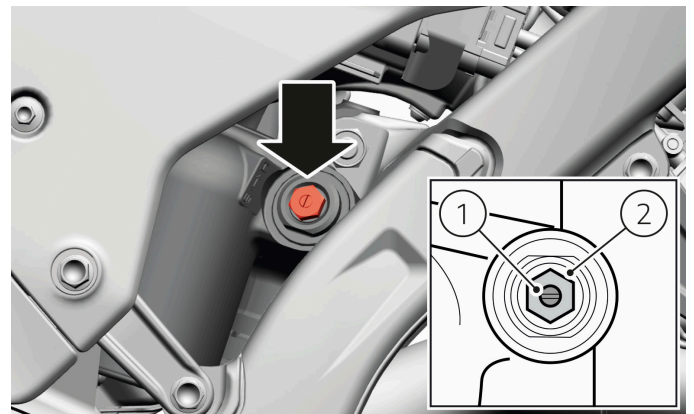


Abb. 259

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.

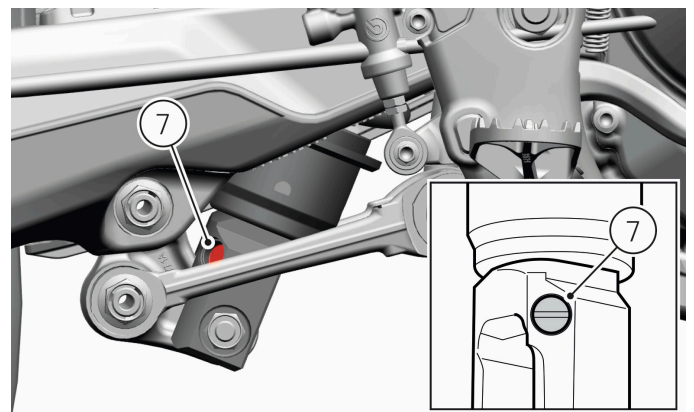


Abb. 260

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	2,5 Umdrehungen
Einstellvorrichtung - Zugstufe	22 Klicks	9 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.

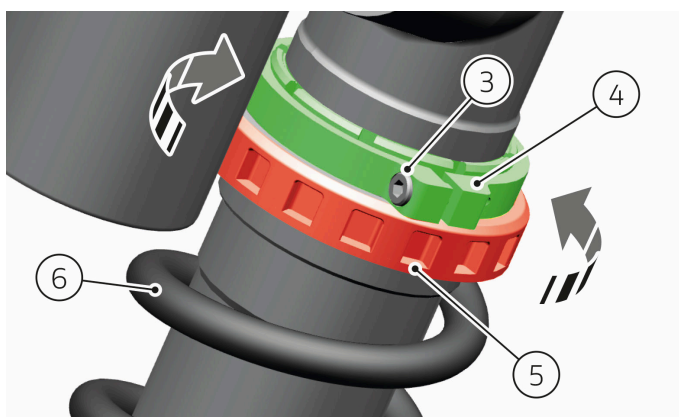


Abb. 261

Tabelle -Einstellbereich der Federvorspannung		
	Einstellbereich	Werkseinstellung (von entspannter Feder ausgehend)
Federvorspannung	5 mm (0.19 in) min. / 20 mm (0.78 in) max.	8,3 mm

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.

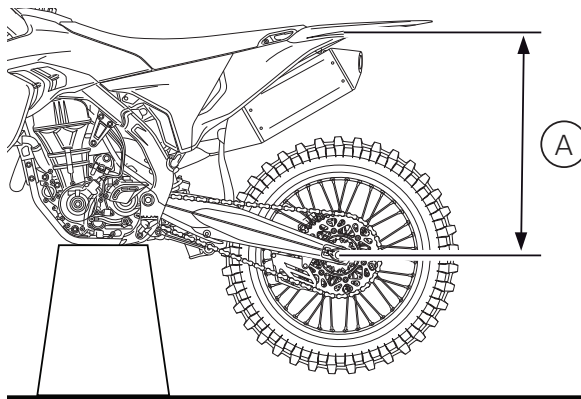


Abb. 262

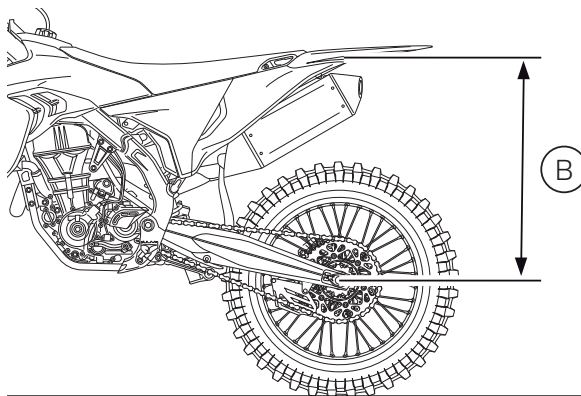


Abb. 263

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 Schutzkleidung 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: 46 N/mm.

Sich in diesem Fall ab eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

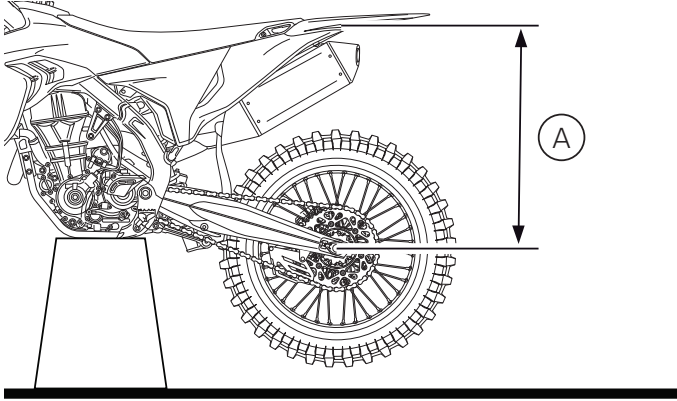


Abb. 264

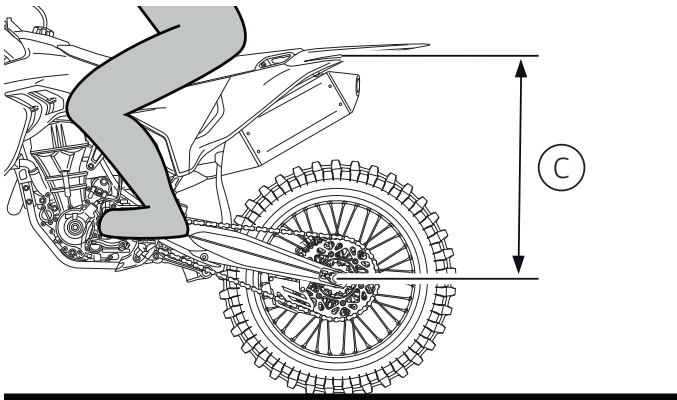


Abb. 265

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,

84

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

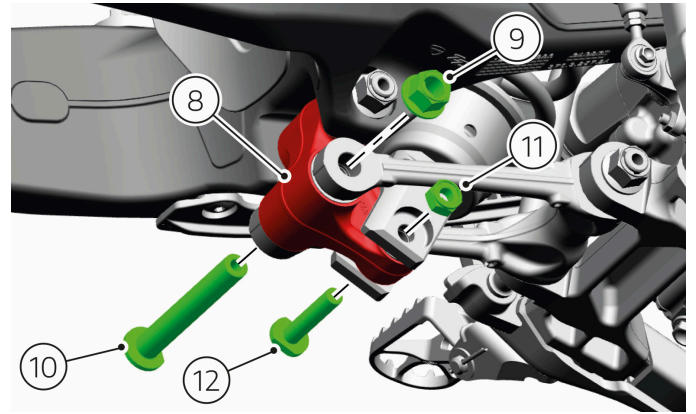


Abb. 266

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.

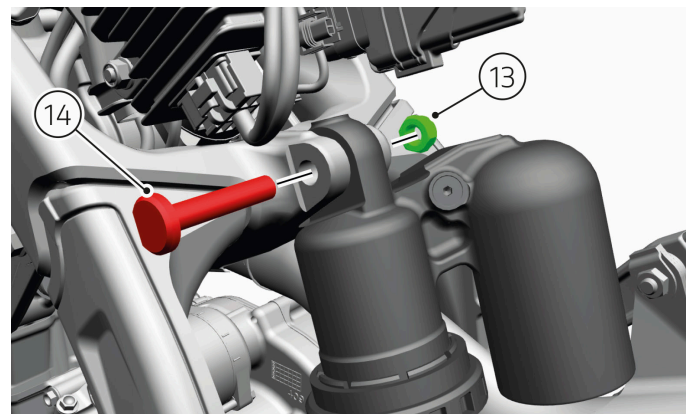


Abb. 267

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

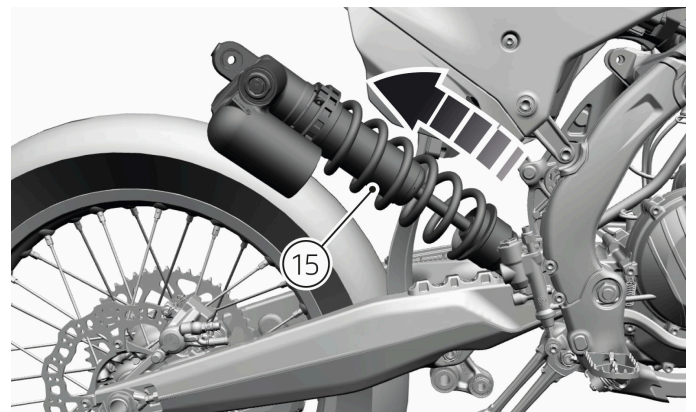


Abb. 268

Montage des hinteren Federbeins

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

Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auf das Gewinde, unter den Kopf und auf Bolzenschaft auftragen
Den Bolzen (14) und die Mutter (13) für die Befestigung des hinteren Federbeins am Rahmen montieren, dann

die Mutter (13) mit einem Anzugsmoment von $42 \text{ Nm} \pm 5 \%$ anziehen.

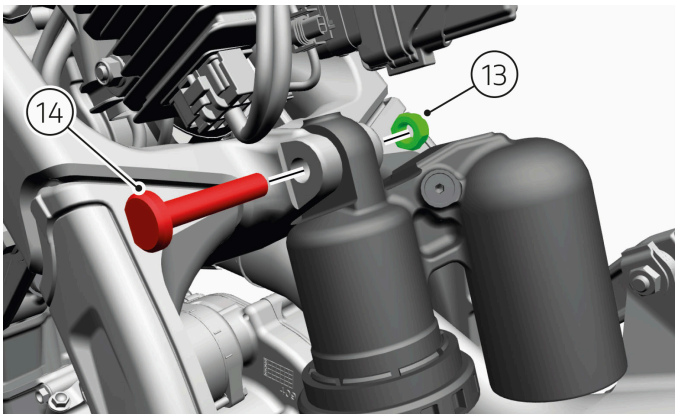


Abb. 269

Das Fett GADUS S2 V220 AD 2 auf das Gewinde, unter den Kopf und auf Schaft der Bolzen (10) und (12) auftragen.

Den Bolzen (10) und die Mutter (9) für die Befestigung des Gestänges an der Hinterradschwinge montieren, dann die Mutter (9) mit einem Anzugsmoment von $65 \text{ Nm} \pm 5 \%$ 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 $42 \text{ Nm} \pm 5 \%$ anziehen.

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

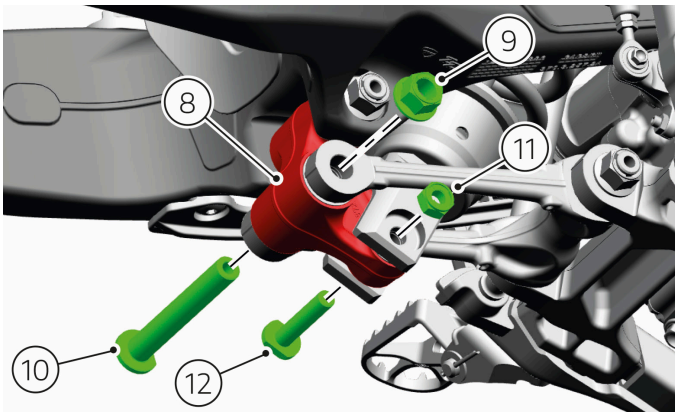



Abb. 270

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 $80 \text{ Nm} \pm 5 \%$ 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.

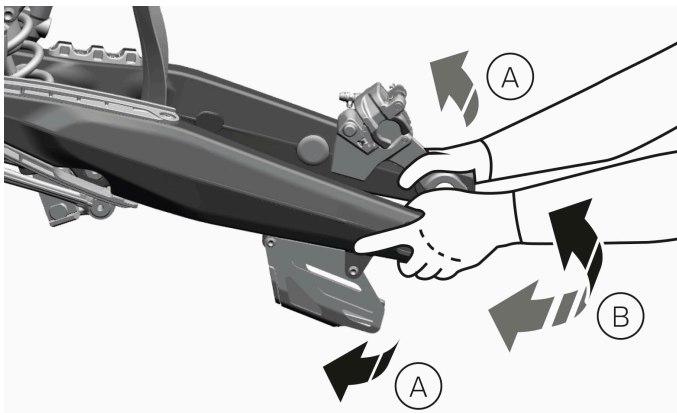


Abb. 271

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

Sekundärtrieb

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 oben ziehen 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: 60 mm (2.36 in).

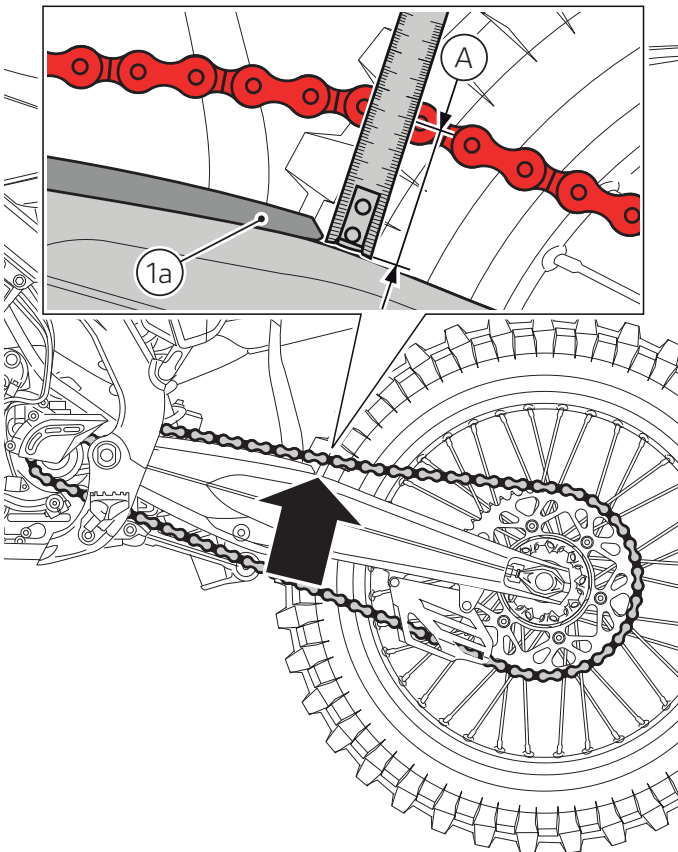


Abb. 272

Spannungseinstellung

Die Hinterradachsmutter (1) und die Kontermuttern (2) auf der linken und rechten Hinterradschwinge 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 $120 \text{ Nm} \pm 5 \%$ anziehen.

Wichtig

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

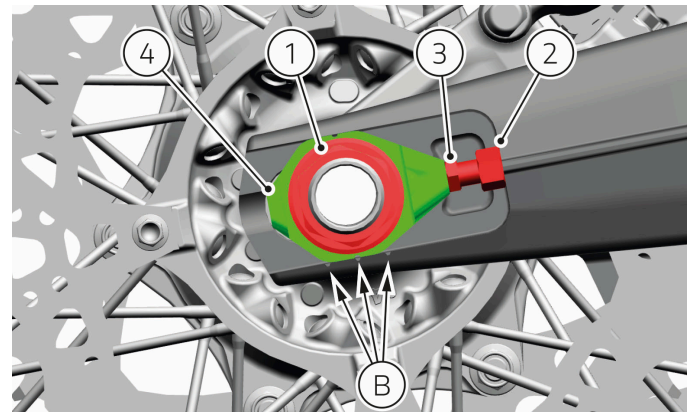


Abb. 273

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 Spanns 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.

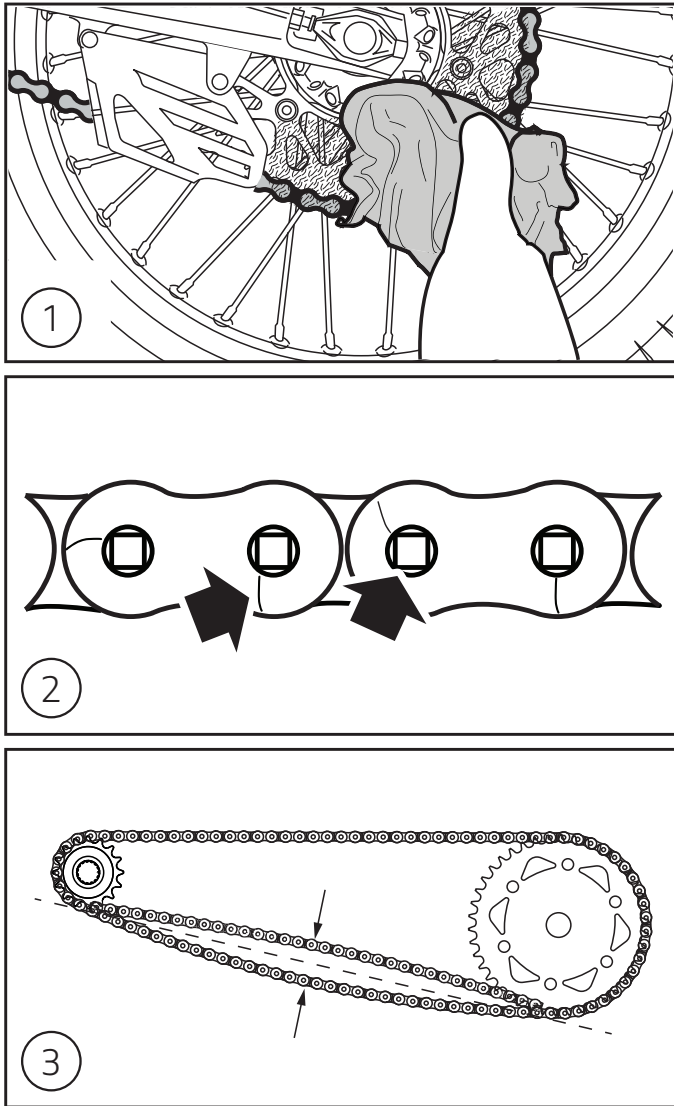


Abb. 274

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.

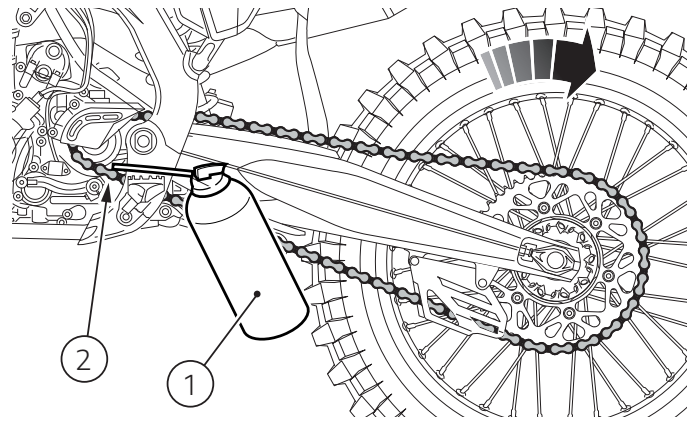


Abb. 275

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.

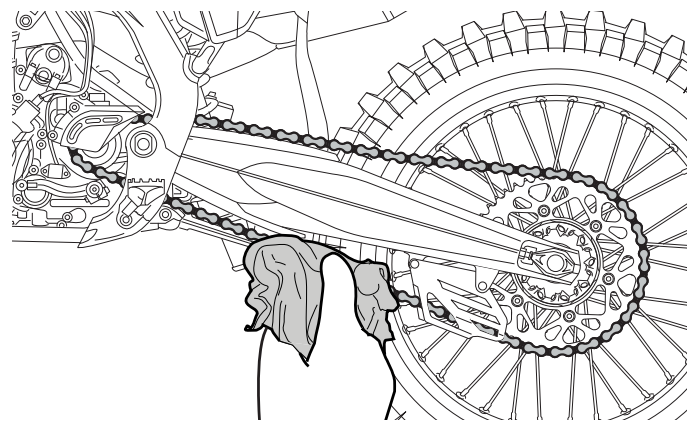


Abb. 276

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.

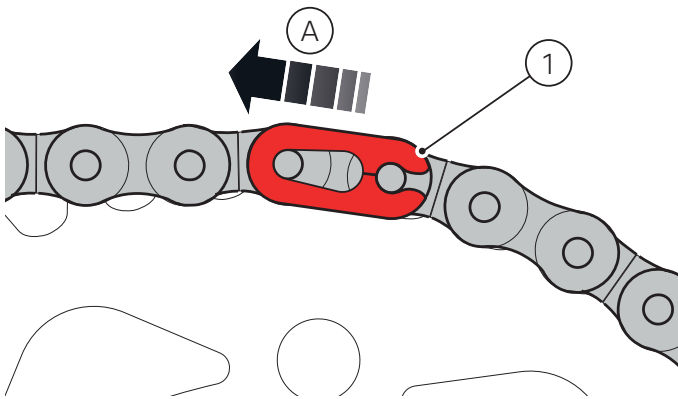


Abb. 277

Die Teile (2) und (3) des Hauptglieds entfernen, dann die Antriebskette abnehmen.

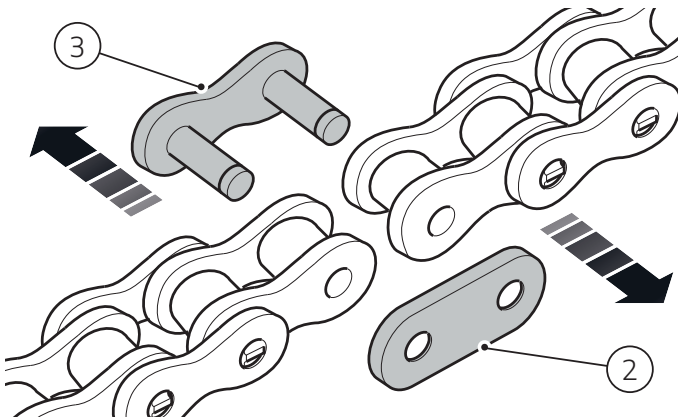


Abb. 278

Montage der Kette

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

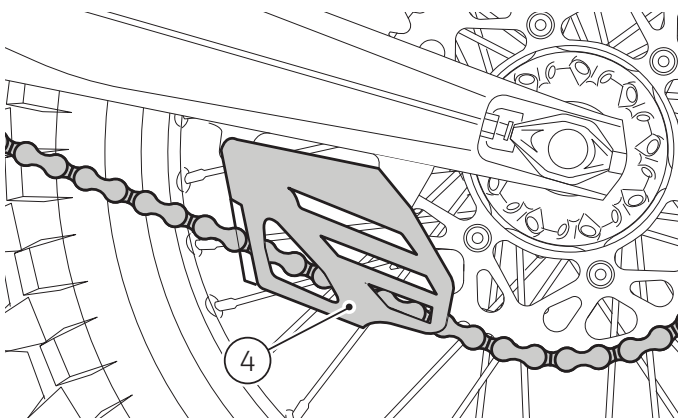


Abb. 279

Die beiden Enden der Kette wieder mit den Teilen (2) und (3) des Hauptglieds verbinden. Den Teil (2) des Hauptglieds nach außen positionieren.

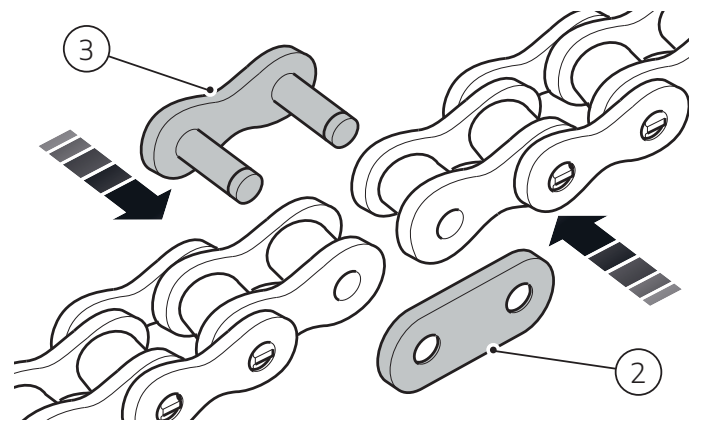


Abb. 280

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

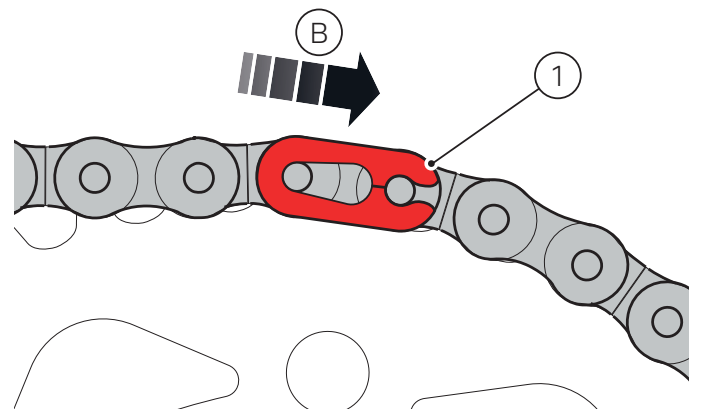


Abb. 281

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.

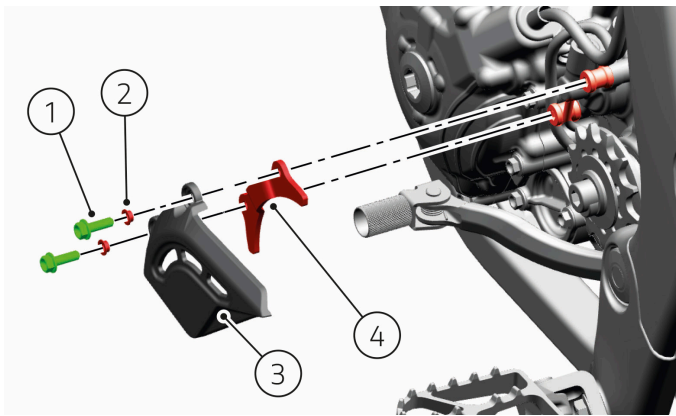


Abb. 282

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

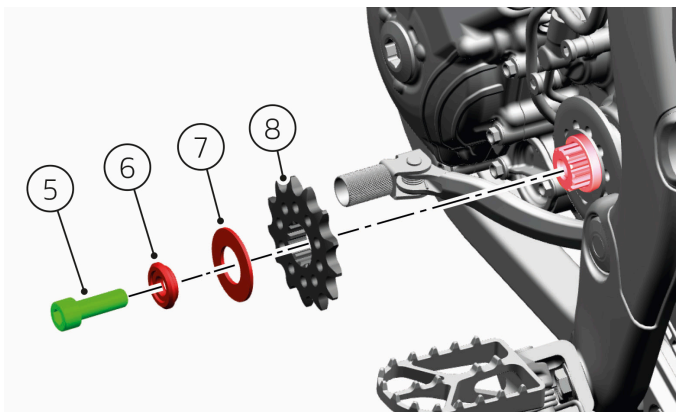


Abb. 283

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 $55 \text{ Nm} \pm 5 \%$ 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 $6 \text{ Nm} \pm 10 \%$ 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.

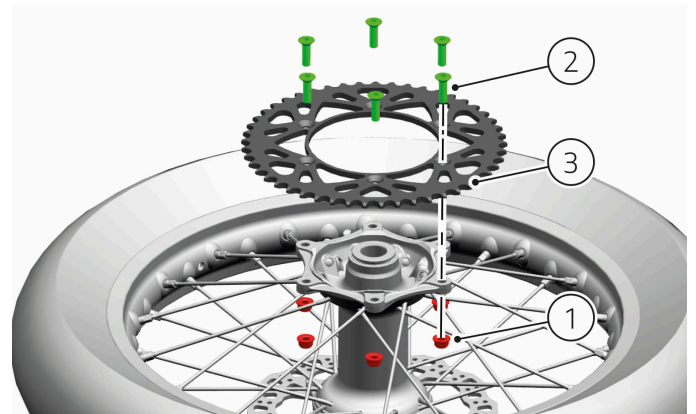


Abb. 284

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 Flanschmutter (1) auf die Gewindeenden der Schrauben (2) schrauben und über Kreuz mit einem Anzugsmoment von $30 \text{ Nm} \pm 5 \%$ 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

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 Motorrad verbunden sein muss. Andernfalls muss man sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder -werkstatt wenden.

Kraftstoffversorgungsanlage

Sichtkontrolle an Ansaugkrümmer und Airbox

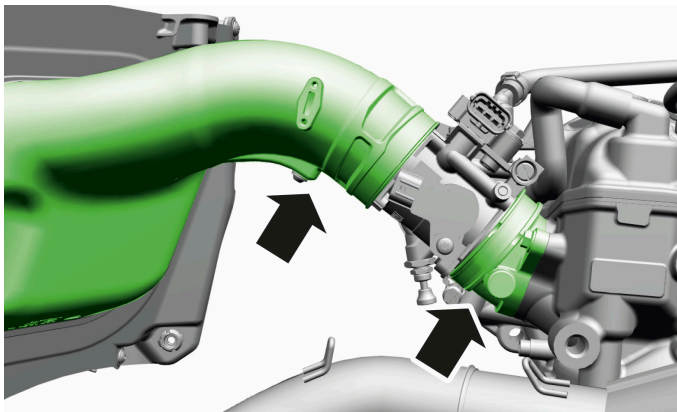


Abb. 285

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

Diesen Arbeitsschritt muss **alle 15 Stunden** durchgeführt werden, wie im Kapitel „Tabelle - Instandhaltungsprogramm“ angegeben. Nach der Reinigung der Schraube muss die Leerlaufdrehzahl eingestellt werden.

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. Ist dieses Modul nicht vorhanden, sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder -werkstatt wenden.

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.

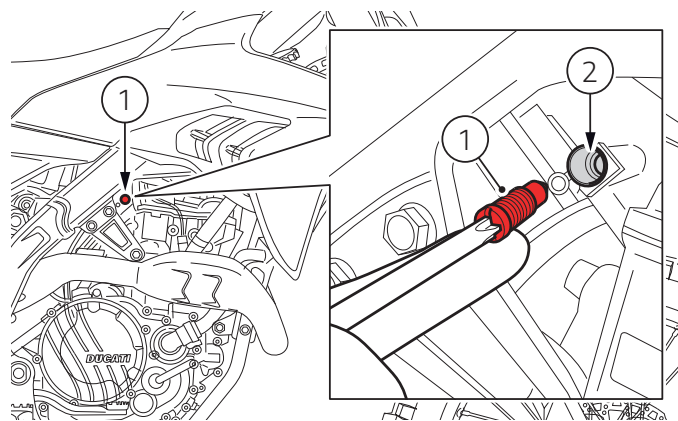


Abb. 286

Einstellen der Standgasdrehzahl

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. Ist dieses Modul nicht vorhanden, sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder -werkstatt wenden.

Überprüfung über die App X-Link

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.

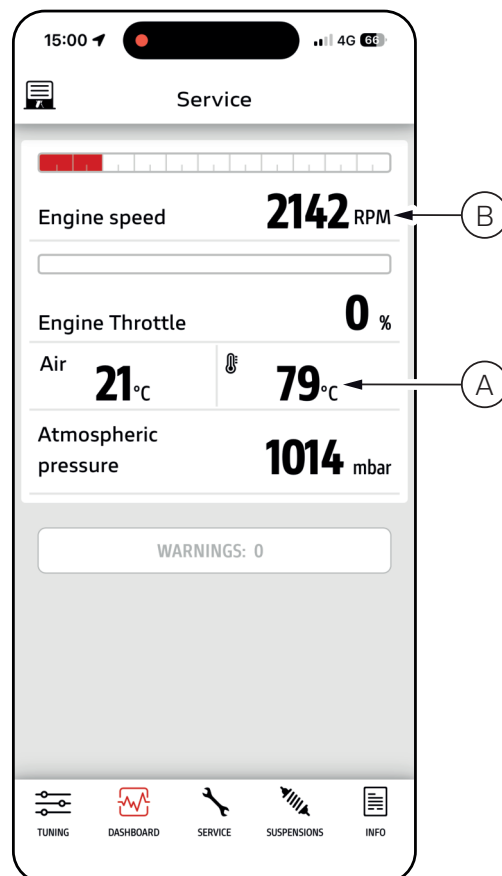


Abb. 287

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) 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.

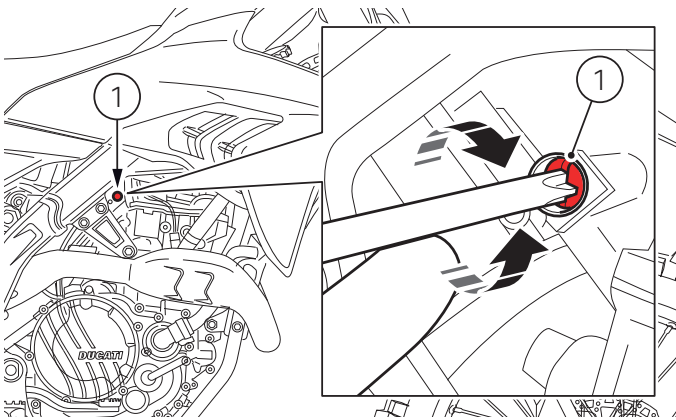


Abb. 288

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. Die Schraube (1) der Befestigung des Kraftstofftanks (2) lösen.

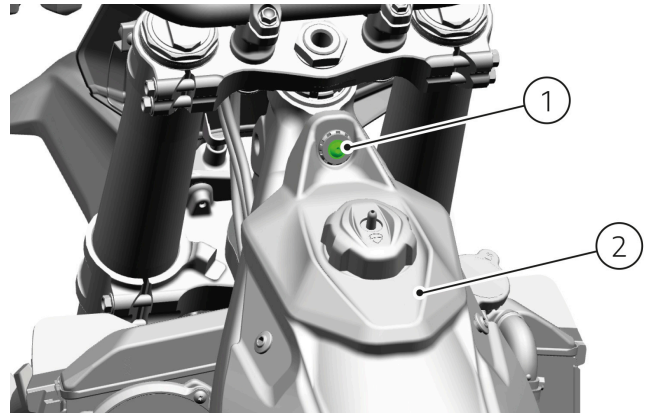


Abb. 289

Den Tank gerade so weit anheben, dass der Zugriff auf den GAG-Flansch auf der Rückseite möglich ist.

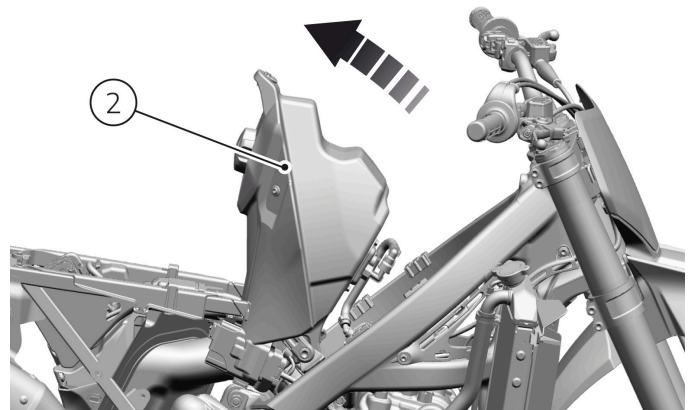


Abb. 290

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. 291

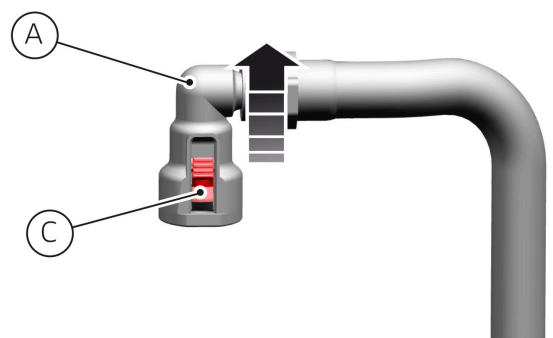


Abb. 292

Den Kraftstofftank (2) abnehmen, ihn dazu nach oben schieben und aus den Befestigungsgummis (3) ziehen.

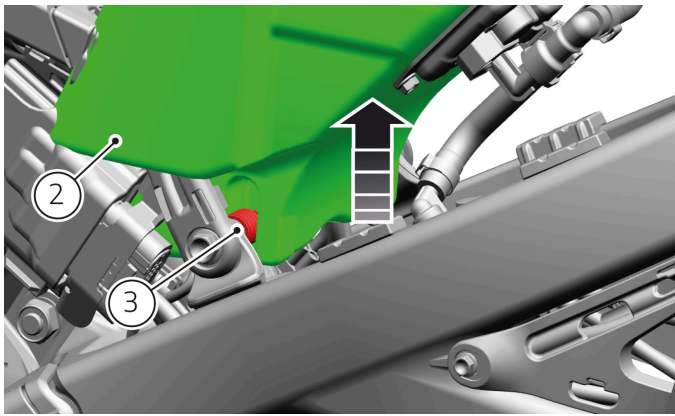


Abb. 293

Zum Anschließen der Schnellkupplung (A) muss die Entriegelungstaste (C) nach unten, in die in der Abbildung dargestellte Position gebracht werden.

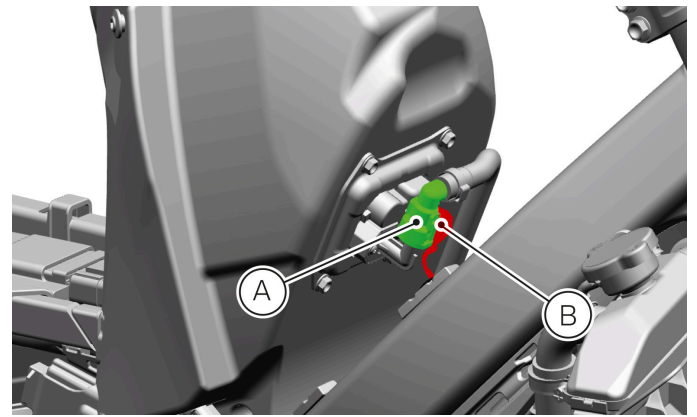


Abb. 297

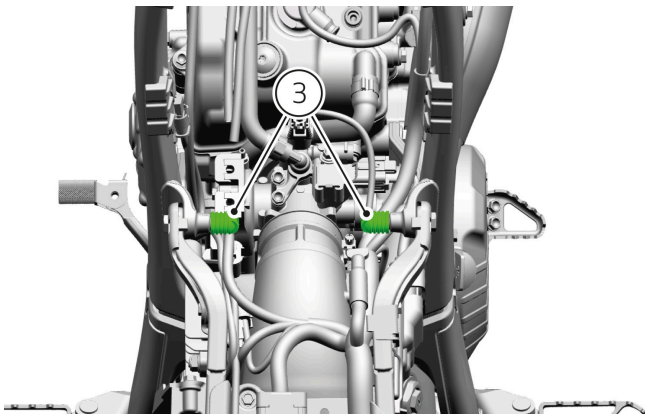


Abb. 294

Montage

Den Tank (2) anordnen, dazu die Langlöcher (D) in die Gummielemente (3) am Rahmen einsetzen.

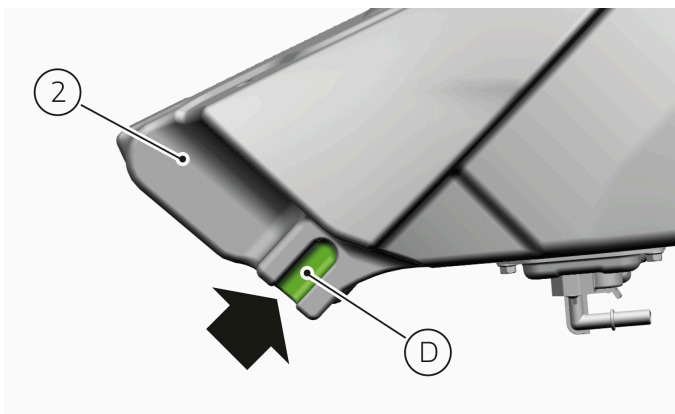


Abb. 295

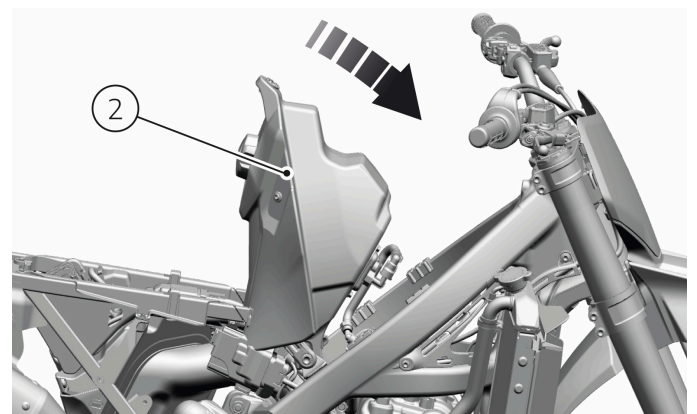


Abb. 299

Den Tank (2) nach unten klappen und in Position bringen.

Die Befestigungsschraube (1) des Kraftstofftanks (2) ansetzen und mit einem Anzugsmoment von $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

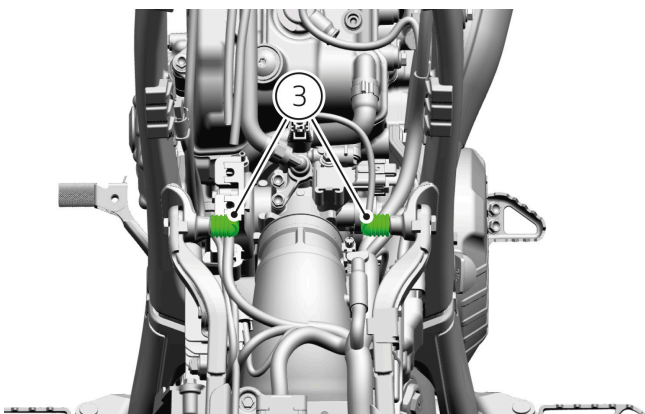


Abb. 296

Die Schnellkupplung (A) und den Verbinder der Kraftstoffpumpe (B) anschließen.

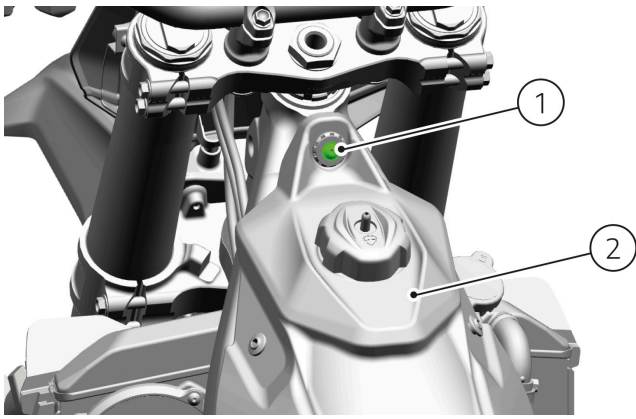


Abb. 300

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.

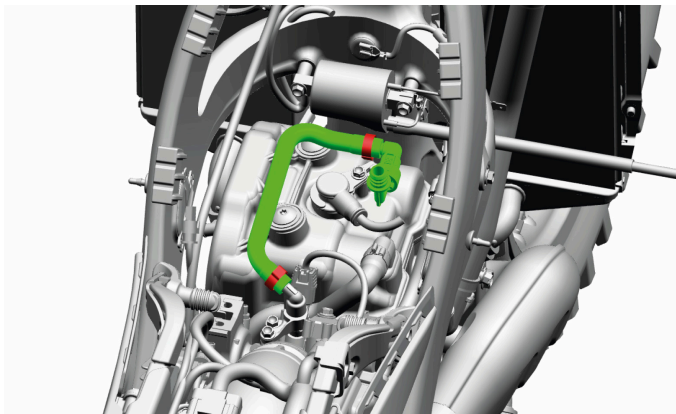


Abb. 301

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.

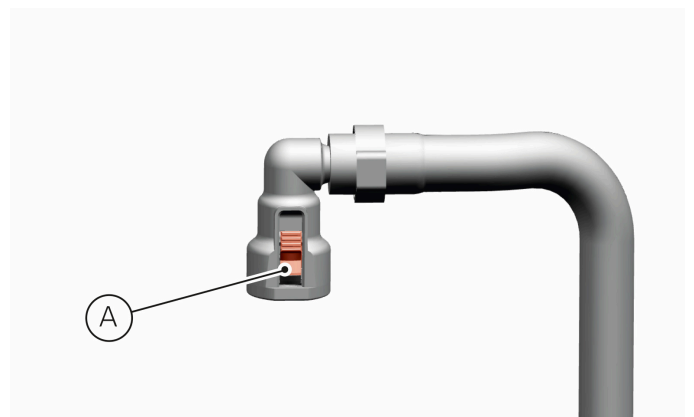


Abb. 302

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.

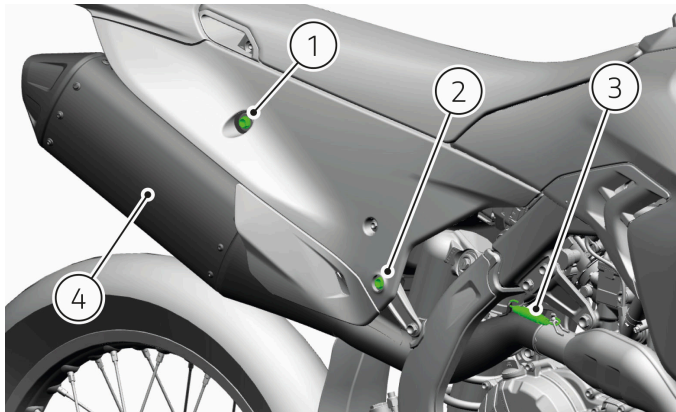


Abb. 303

Den Schalldämpfer (4) in Richtung Fahrzeugheck entfernen.

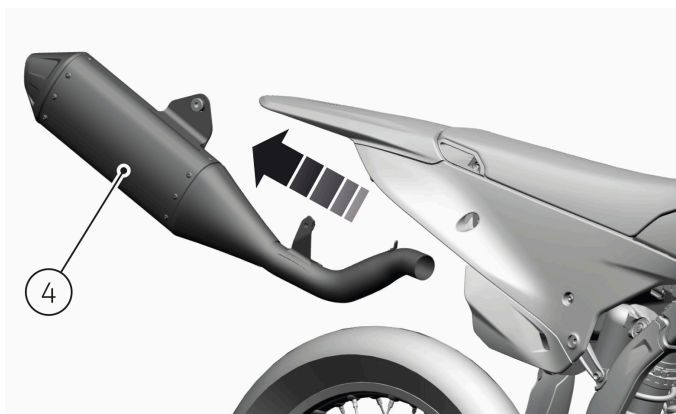


Abb. 304

Montage des Schalldämpfers

Den Schalldämpfer (4) wieder am Fahrzeug anordnen.

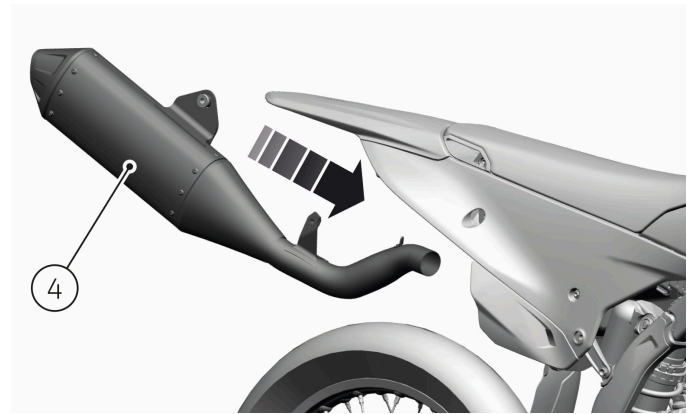


Abb. 305

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 $20 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

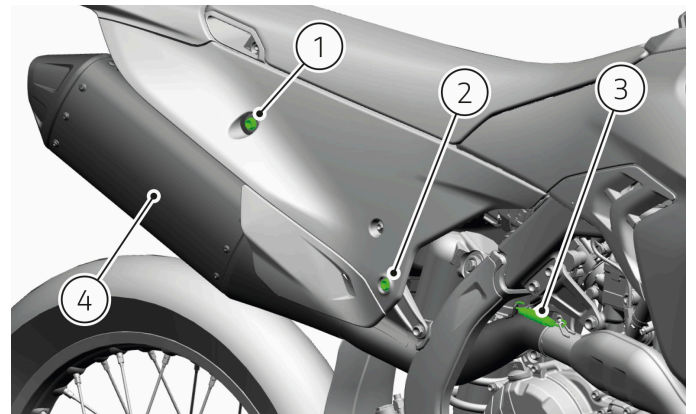


Abb. 306

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 (2) mit dem Schalldämpfer entfernen.

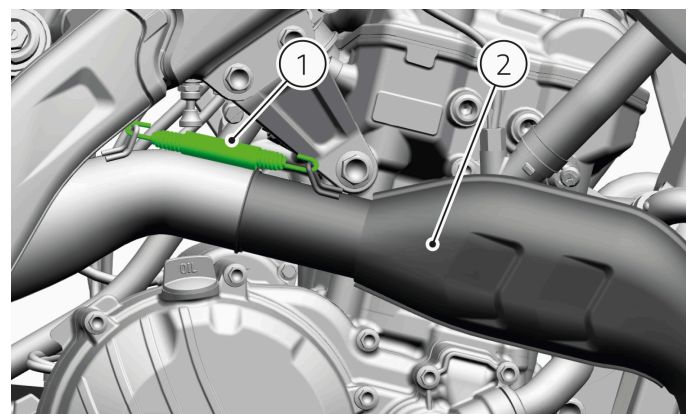


Abb. 307

Die Klemmmuttern (3) des Krümmerflanschs (2) am Zylinderkopf entfernen.

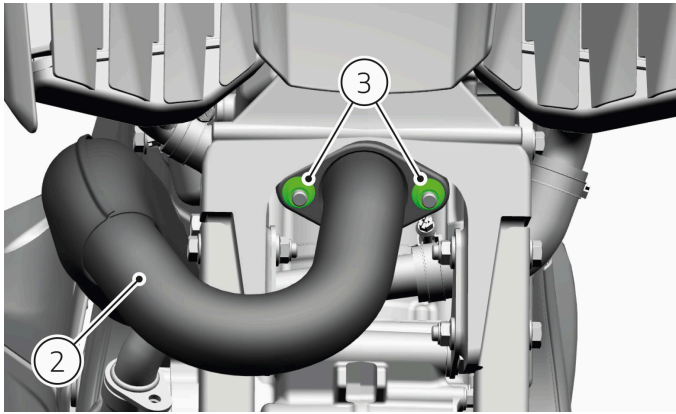


Abb. 308

Den Auspuffkrümmer (2) entfernen.

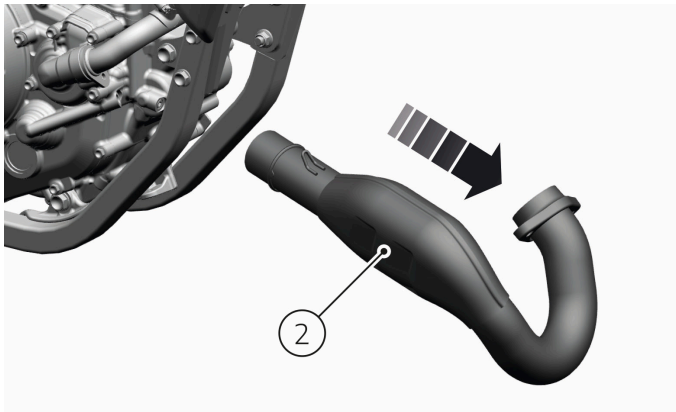


Abb. 309

Die Auspuffdichtung (4) aus ihrem Sitz im Zylinderkopf entfernen.

Auf Beschädigungen überprüfen und ggf. durch eine neue ersetzen.

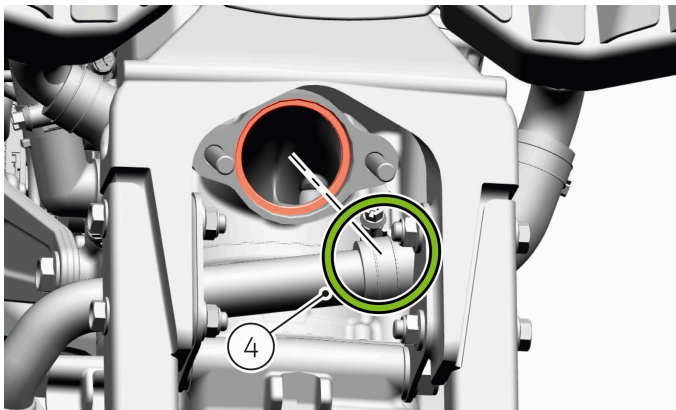


Abb. 310

Montage des Krümmers

Die Auspuffdichtung (4) wieder in ihrem Sitz im Zylinderkopf anordnen.

Auf Beschädigungen überprüfen und ggf. durch eine neue ersetzen.

Den Auspuffkrümmer (2) erneut am Zylinderkopf und im Schalldämpfer montieren und dabei sicherstellen, dass er daran auf Anschlag kommt.

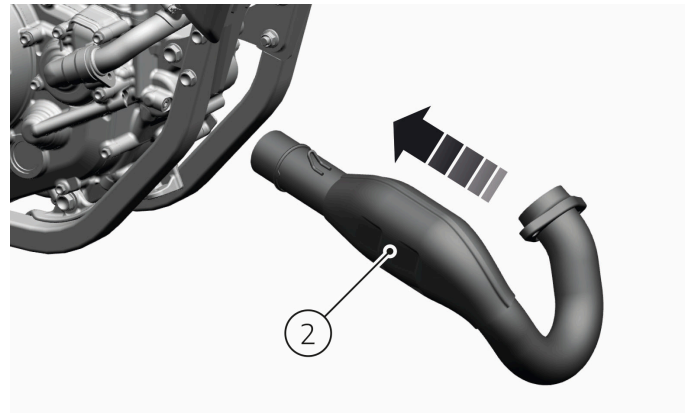


Abb. 311

Kupferhaltiges Fett auf das Gewinde der Muttern (3) auftragen, diese dann ansetzen, jedoch noch nicht anziehen.

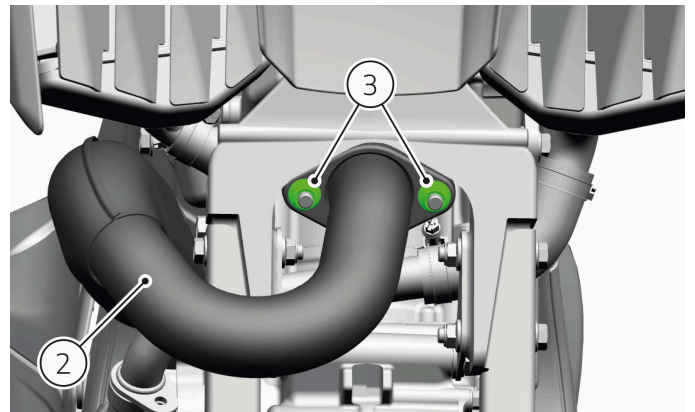


Abb. 312

Die Feder (1) der Verbindung des Krümmers (2) mit dem Schalldämpfer erneut montieren.

Die Muttern (3) mit einem Anzugsmoment von $15 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

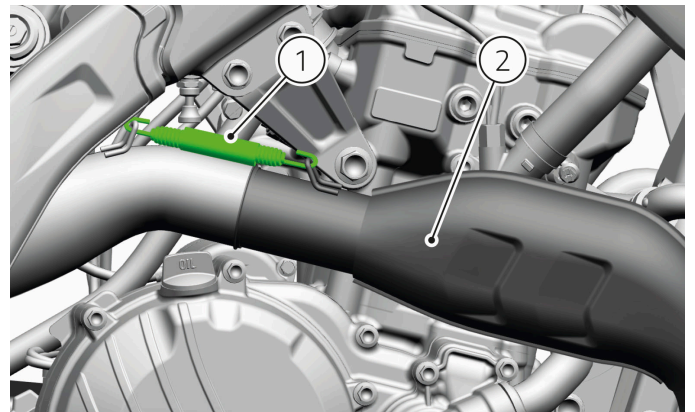


Abb. 313

Motor

Kupplung - Verschleißkontrolle und Austausch der Kupplungsscheiben Ausbau der Kupplungsscheiben

Das Schmiersystem, wie im Kapitel „Öl- und Filterwechsel“ beschrieben, entleeren.

Den Bremsfeder (1) entfernen.

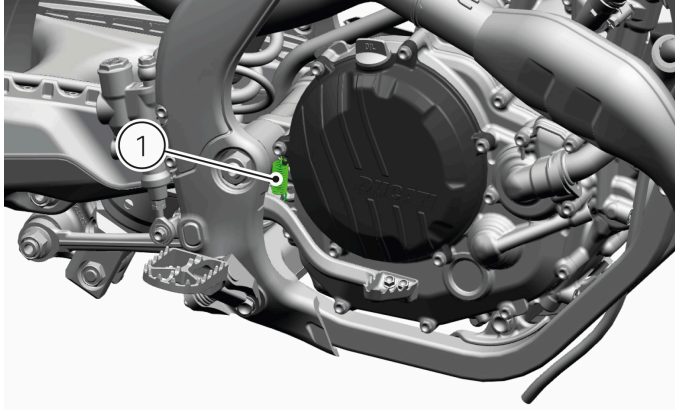


Abb. 314

Die Befestigungsschrauben (2) des Kupplungsdeckels (3) lösen.
Den Kupplungsdeckel (3) entfernen.

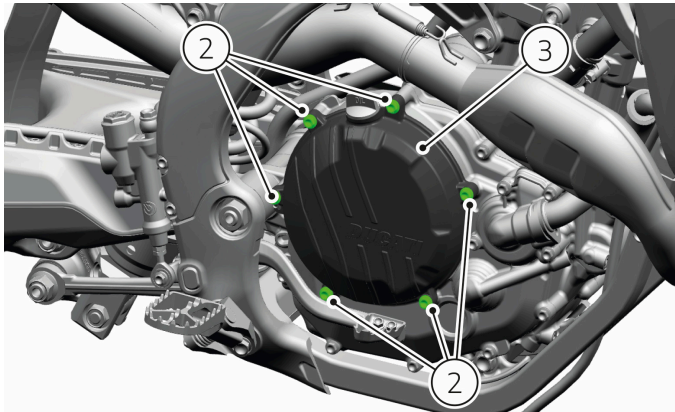


Abb. 315

Die Befestigungsschrauben (4) der Tellerfeder (5) lösen.
Die Vorspannscheibe (A) und die Tellerfeder (5) entfernen.

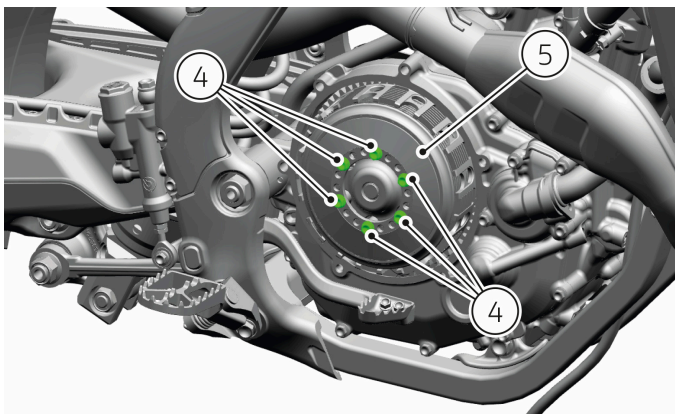


Abb. 316

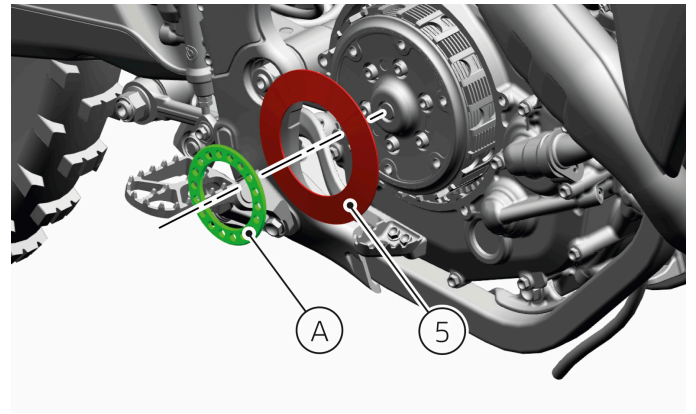


Abb. 317

Den Scheibendruckdeckel mit der Zwischenlegscheibe (B) der Kupplungsfeder entfernen.

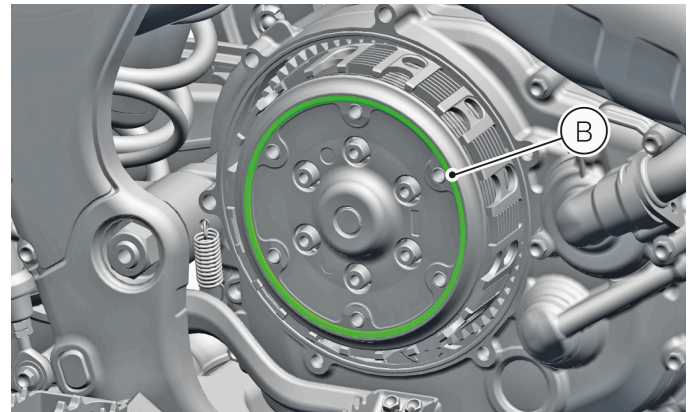


Abb. 318

Den Kupplungssteuerstift (6) und den Kupplungssteuerstab (7) entfernen.

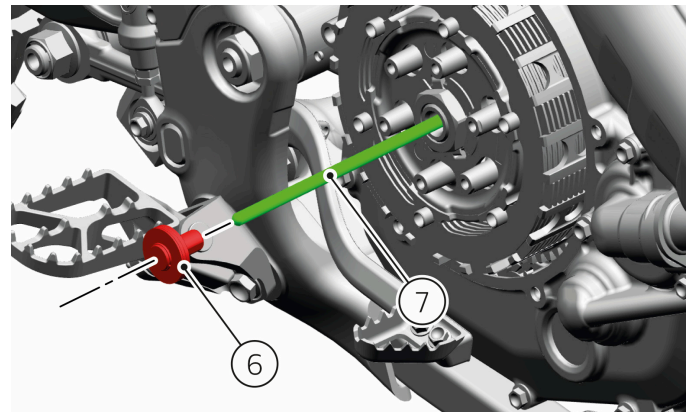


Abb. 319

Die Mitnehmerstifte (8) der Kupplung herausziehen.

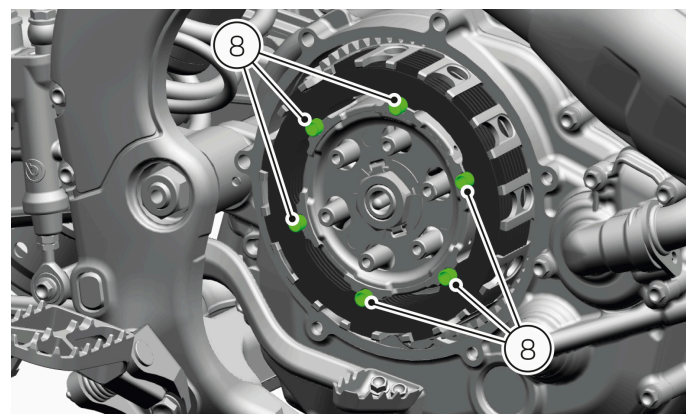


Abb. 320

Die Reib- und Stahlscheiben entfernen.

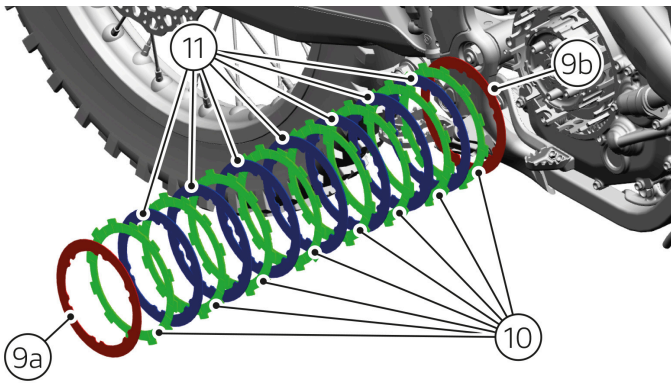


Abb. 321

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 Reibfläche 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)

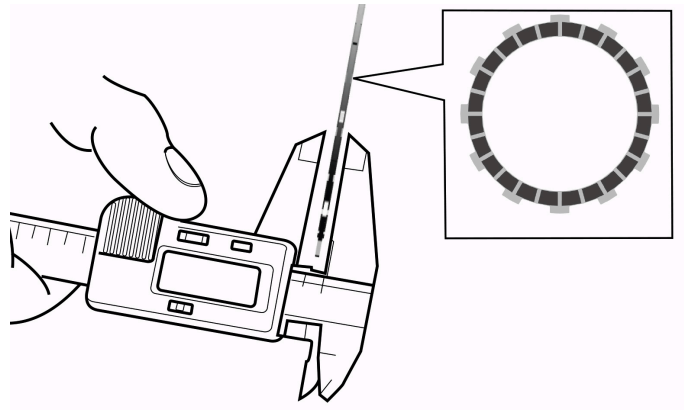


Abb. 322

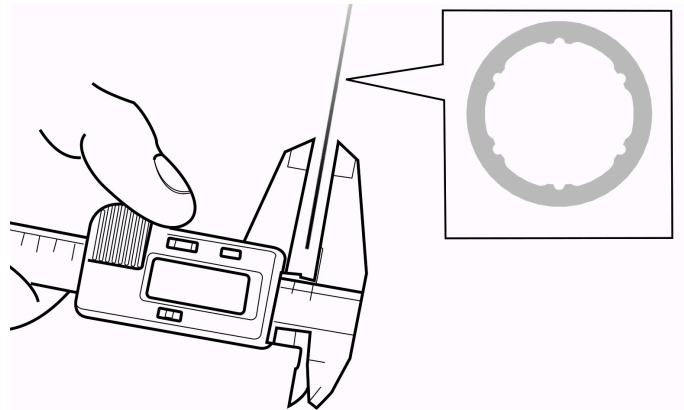


Abb. 323

Überprüfen, dass der Kupplungssteuerstab (7) und die Kupplungsmitnehmerstifte (8) keine Risse, Schäden oder Verschleißerscheinungen aufweisen. Auch überprüfen, dass sie nicht verformt bzw. verzogen sind.

Montage der Kupplungsscheiben

Die Mitnehmerstifte in die Nabe einsetzen; wenn sie sich schwer positionieren lassen, sich mit Fett helfen.

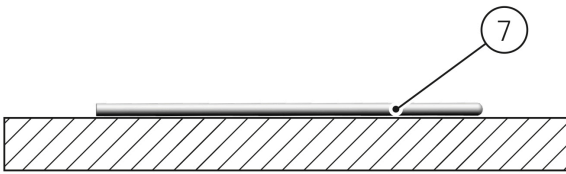


Abb. 324

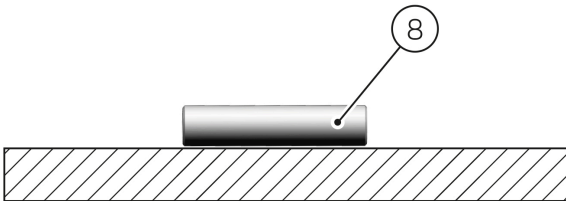


Abb. 325

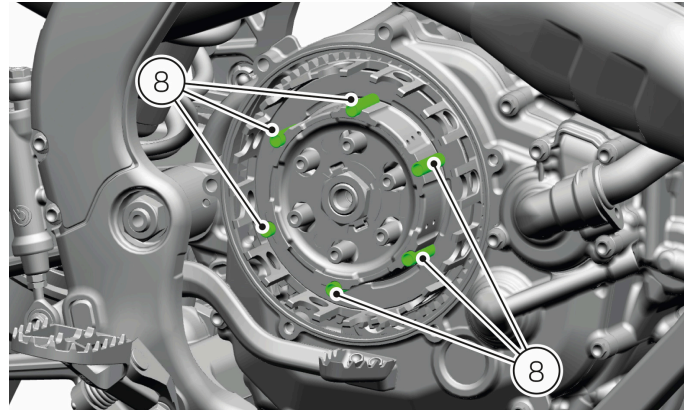


Abb. 326

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.

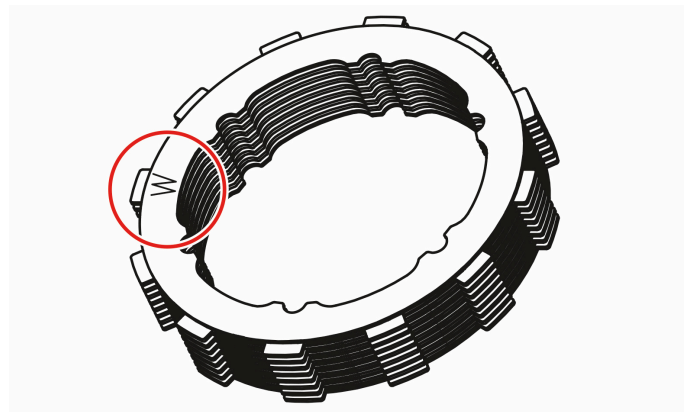


Abb. 327

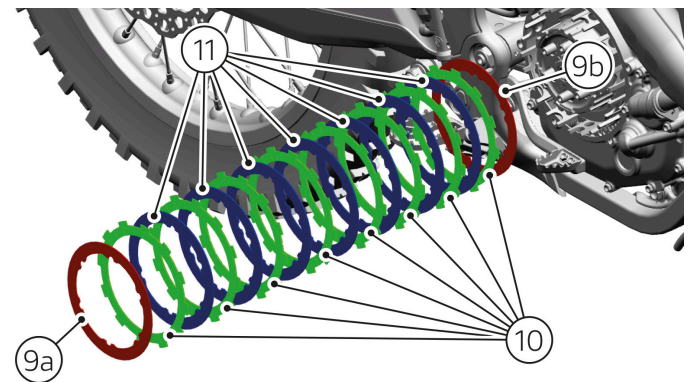


Abb. 328

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.

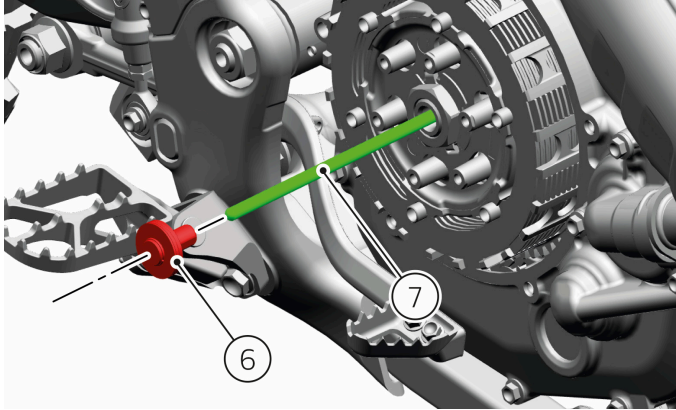


Abb. 329

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.

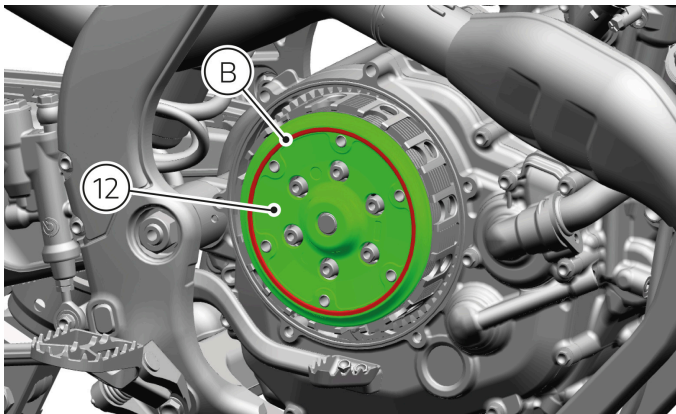


Abb. 330

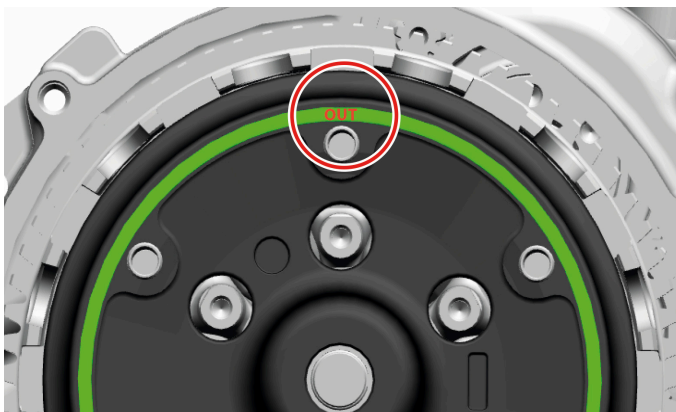


Abb. 331

Die Tellerfeder (5) auf dem Scheibendruckdeckel anordnen und wie abgebildet ausrichten.
Die Vorspannscheibe (A) anordnen.

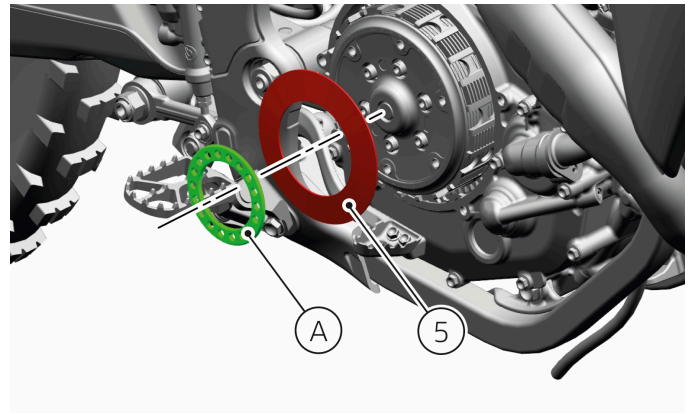


Abb. 332

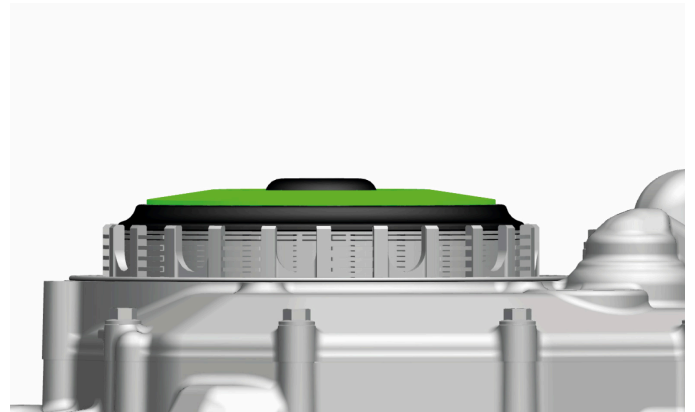


Abb. 333

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.

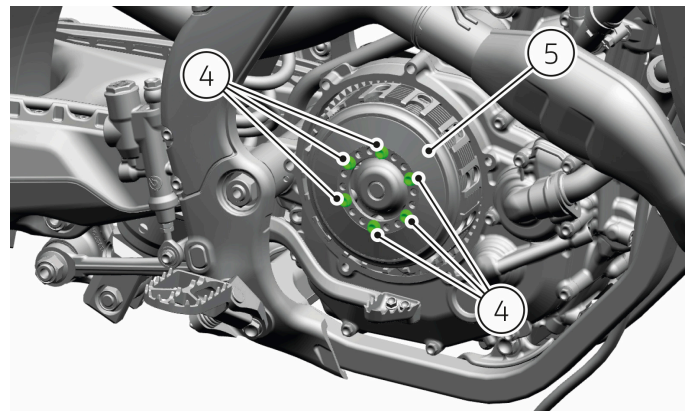


Abb. 334

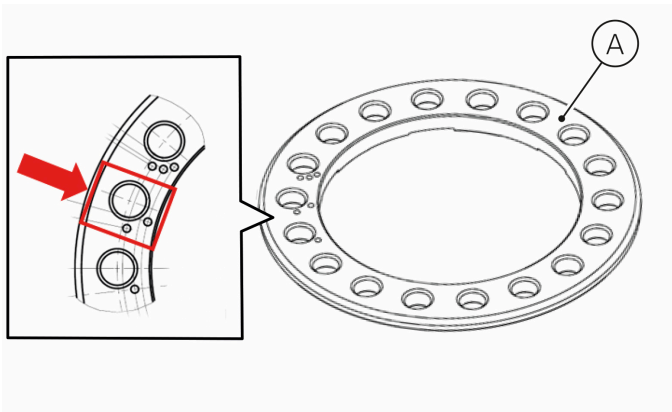


Abb. 335

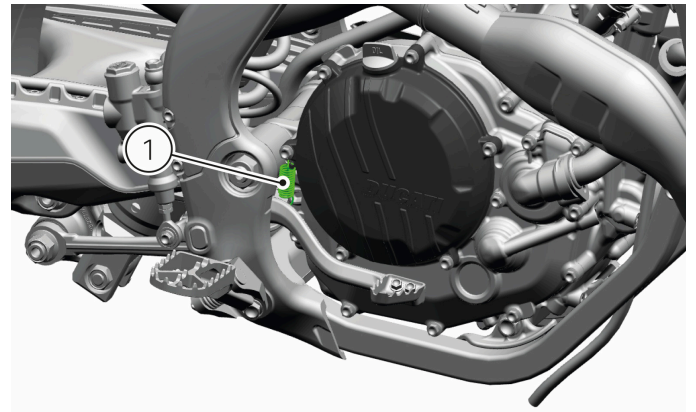


Abb. 338

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.

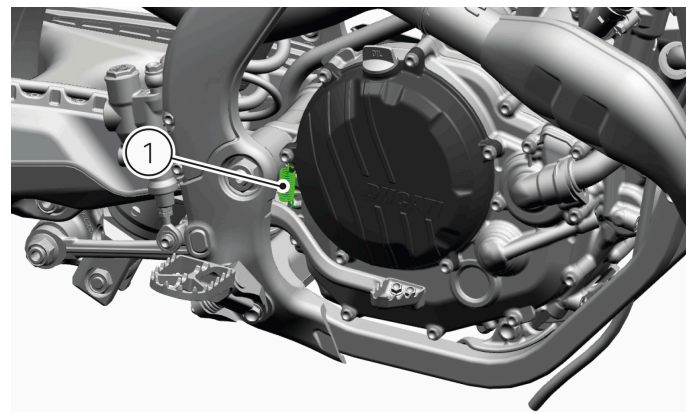


Abb. 339

Die Befestigungsschrauben (2) des Kupplungsdeckels (3) lösen.

Den Kupplungsdeckel (3) entfernen.

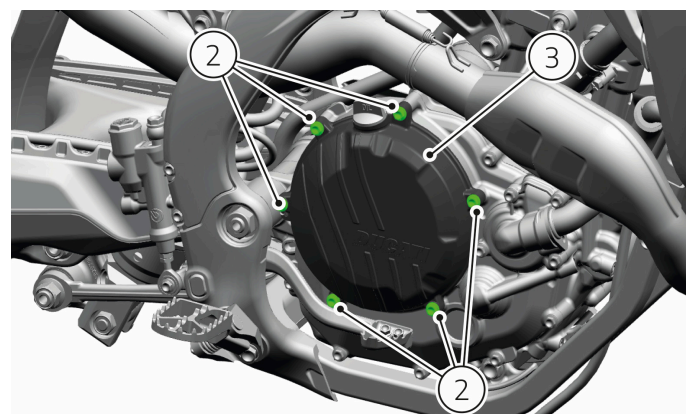


Abb. 340

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;

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.

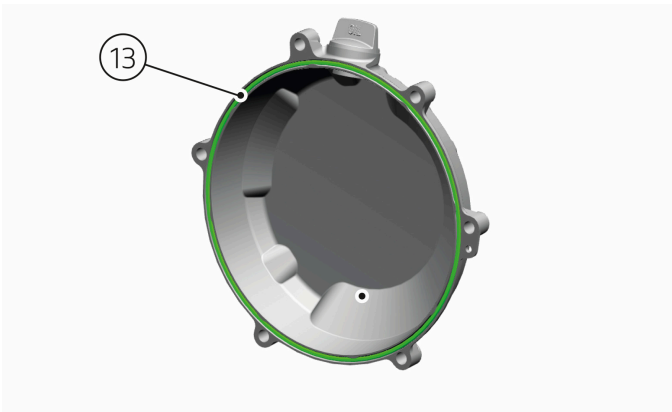


Abb. 336

Den Kupplungsdeckel (3) anordnen und die Schrauben (2) ansetzen.

Die Schrauben (2) über Kreuz mit einem Anzugsmoment von 13 Nm (min. 12 - max. 14) anziehen.

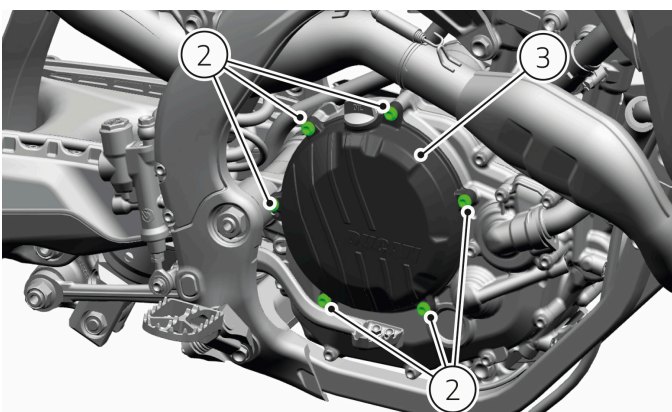


Abb. 337

Die Bremssteuerfeder (1) erneut montieren.

- Position 2 (••), mittlere Vorspannung;
- Position 3 (•••), maximale Vorspannung.

Die Standard-Position ist die mittlere (2 Punkte).

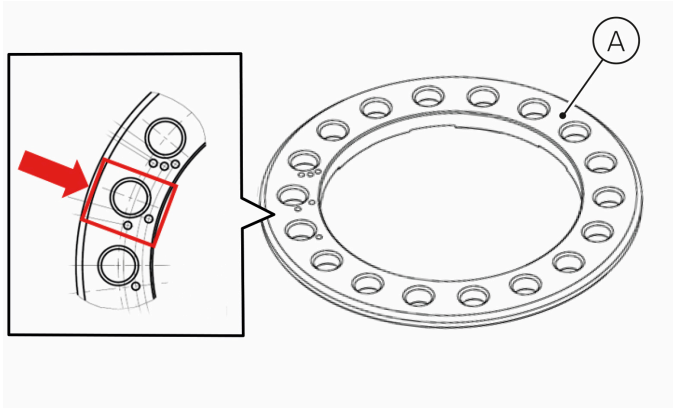


Abb. 341

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 $0 \div 0,1$ mm ($0 \div 0.004$ 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	$27,4 \pm 0,25$ mm (1.079 ± 0.009 in)
Die Gesamtstärke des Kupplungsscheibenpakets darf nicht geringer sein als (maximaler Verschleiß)	26,35 mm (1.037 in)

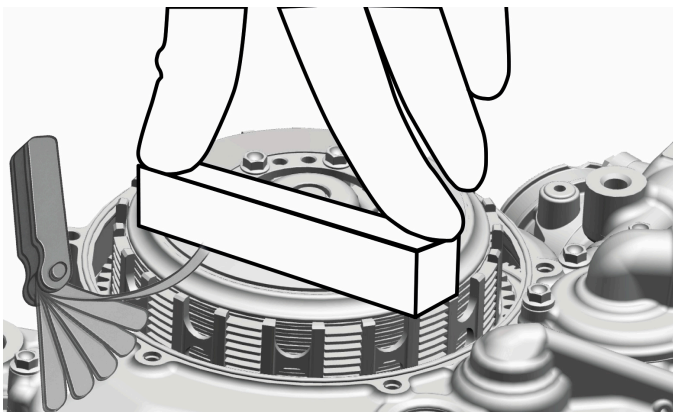


Abb. 342

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.

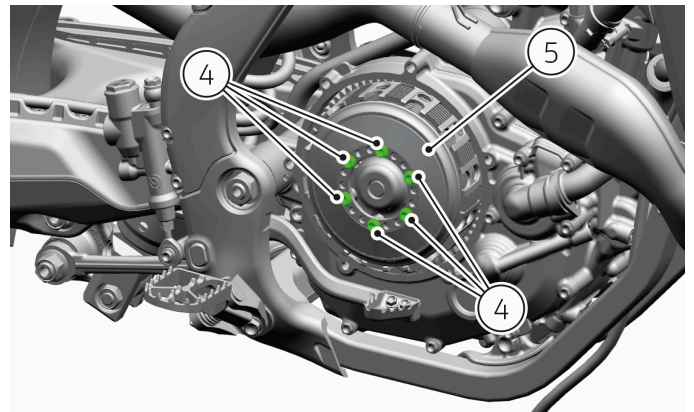


Abb. 343

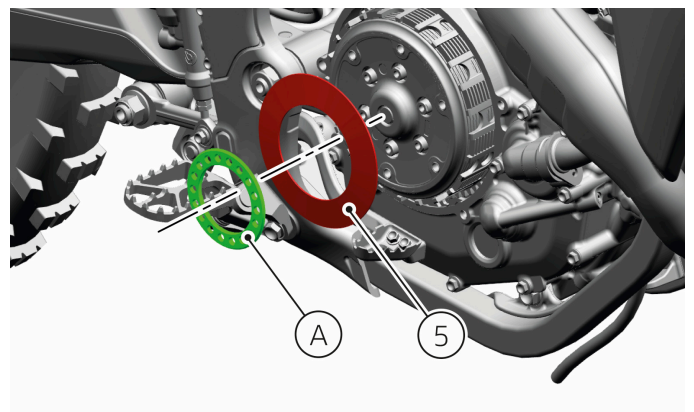


Abb. 344

Montage

Überprüfen, dass die Dichtung (13) am Kupplungsdeckel vorhanden ist; sollte sie beschädigt sein, durch eine neue ersetzen.

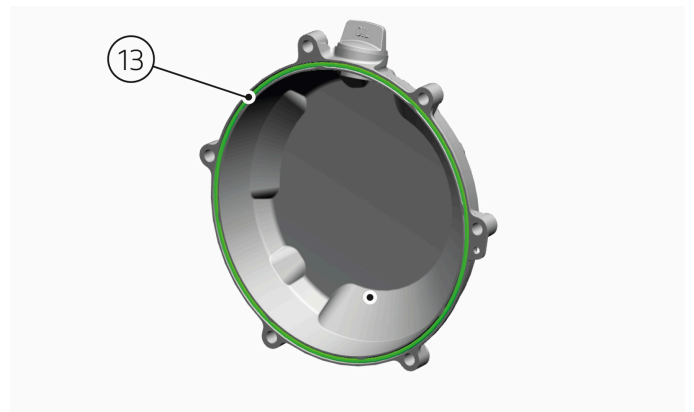


Abb. 345

Den Kupplungsdeckel (3) anordnen und die Schrauben (2) ansetzen.
Die Schrauben (2) über Kreuz mit einem Anzugsmoment von 13 Nm (min. 12 - max. 14) anziehen.

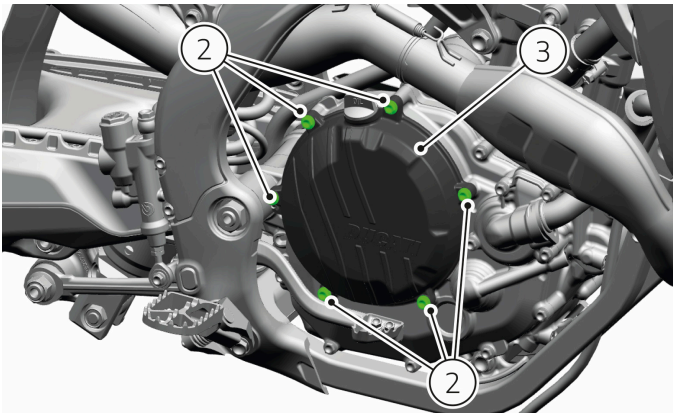


Abb. 346

Die Bremssteuerfeder (1) erneut montieren.

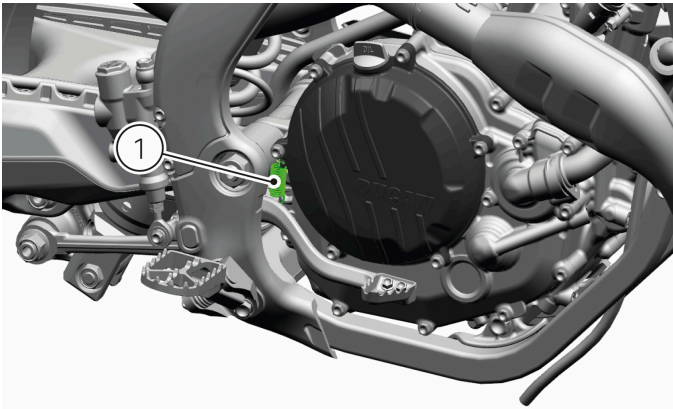


Abb. 347

Das Schmersystem, wie im Kapitel „Öl- und Filterwechsel“ beschrieben, füllen.

Ventilspiel - Kontrolle

Hinweise

Dieser Abschnitt richtet sich an Personen, die bereits über Grundkenntnisse und Fähigkeiten in der Wartung bzw. Instandhaltung eines Motorrads verfügen. Personen, die nicht mit diesen Arbeiten vertraut sind, wird empfohlen, die Inspektions-, Einstell-, Ausbau- und Montageeingriffe nicht ausschließlich mit Verlass auf die Angaben in diesem Handbuch auszuführen, da dies zu Instandhaltungsfehlern oder mechanischen Schäden führen könnte.

Die Ventilspielkontrolle ist gleichzeitig mit dem Kolbenwechsel vorgesehen (Mid Service). 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 (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.

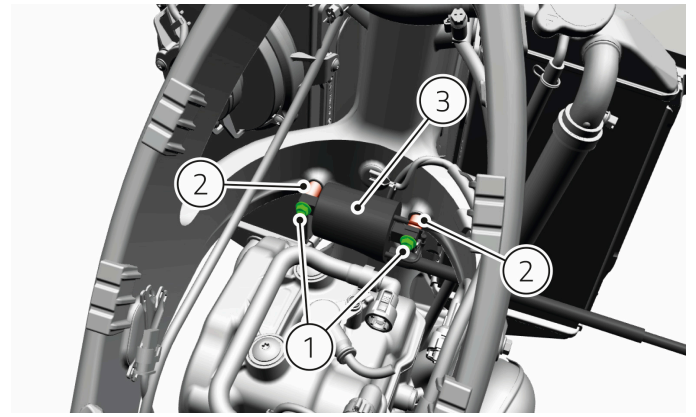


Abb. 348

Die Schraube (4) lösen, dann den Klemmring (5) der Zündkerzenkappe entfernen. Die Zündkerzenkappe (6) entfernen.

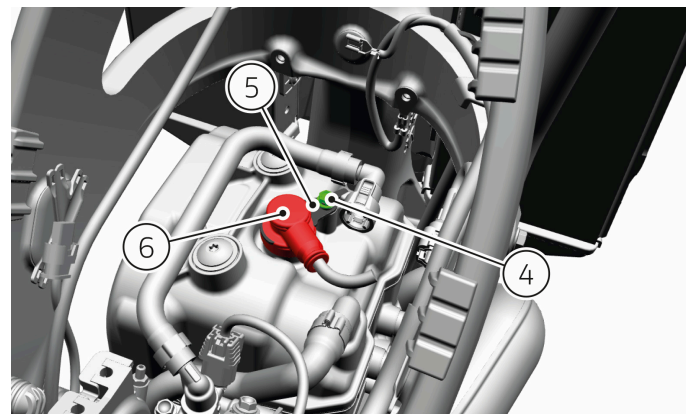


Abb. 349

Die Metallschelle (7) entfernen, dann die Blow by-Leitung (8) vom Zylinderkopfdeckel trennen.

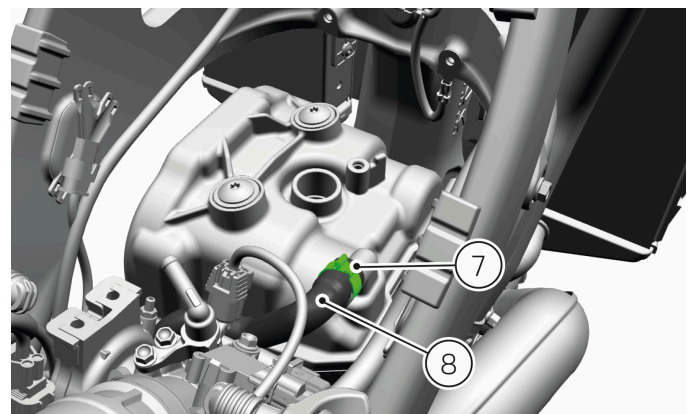


Abb. 350

Die Zündkerze (9) mit dem Werkzeug Art.-Nr. 88713.2877 entfernen.

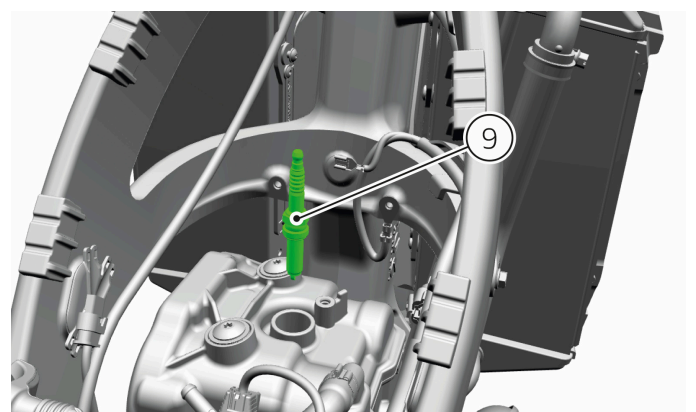


Abb. 351

Die Schrauben (10) mit Unterlegscheiben (11) der Befestigung des Zylinderkopfdeckels lösen und entfernen.

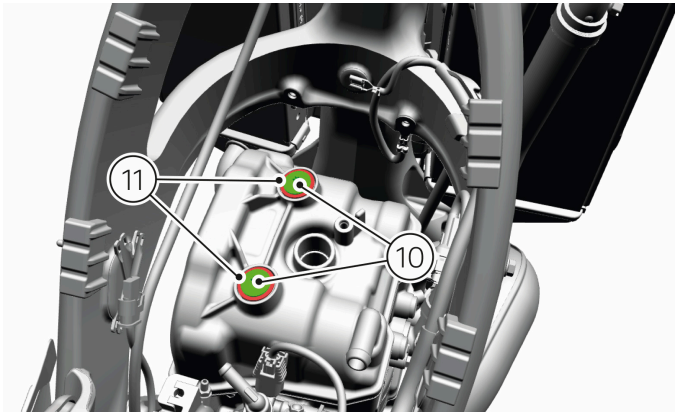


Abb. 352

Den Zylinderkopfdeckel (12) etwas anheben, in Pfeilrichtung drehen und nach oben hin abnehmen.

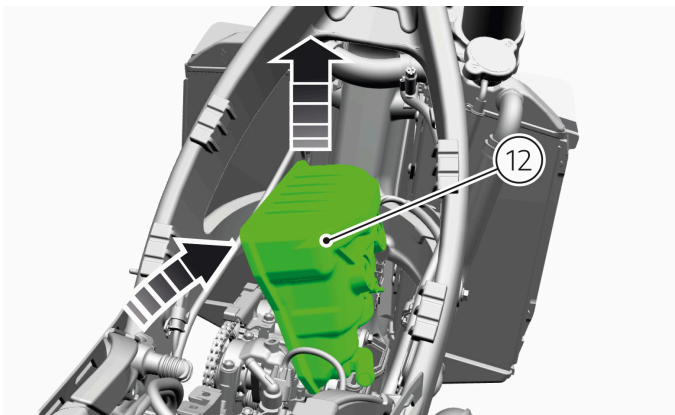


Abb. 353

Beim Entfernen des Zylinderkopfdeckels (12) darauf achten, die Dichtung (A) nicht zu beschädigen.

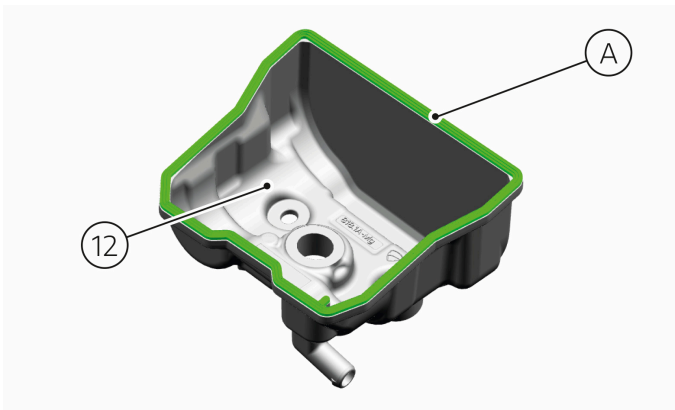


Abb. 354

Auf der linken Seite des Fahrzeugs den Verschluss (13) der Phaseneinstellung entfernen.

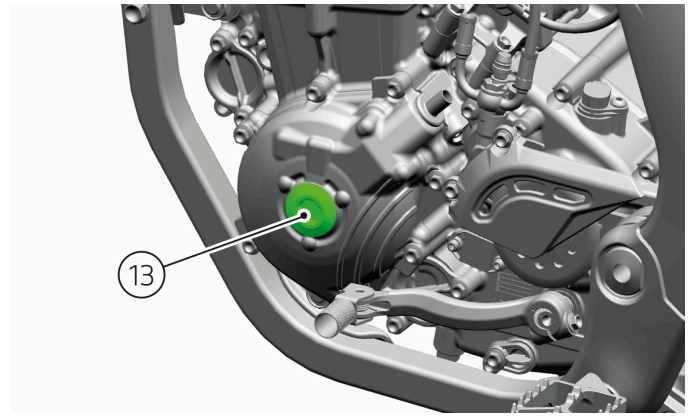


Abb. 355

Jedes Ventil hat:

- einen Kipphebel, der das Ventil öffnet (a);
- einen Kipphebel, der das Ventil schließt (b).

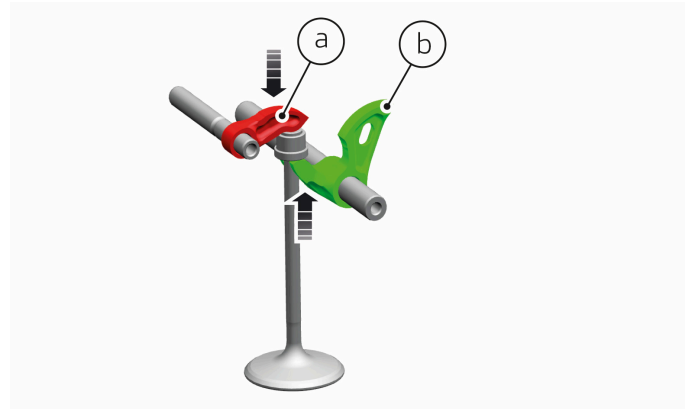


Abb. 356

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).

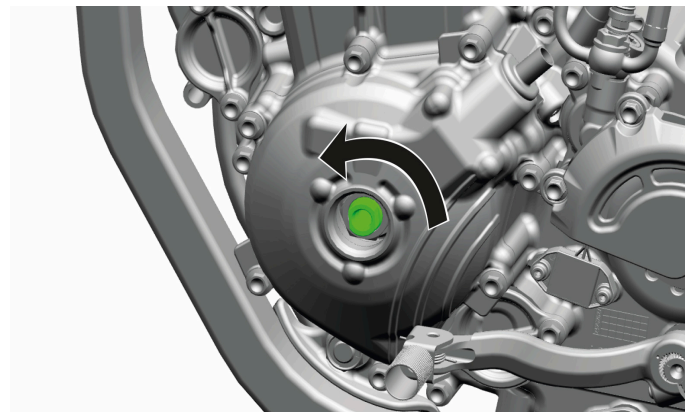


Abb. 357

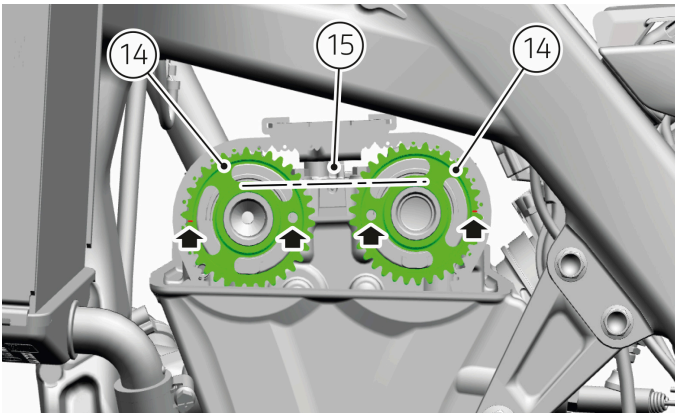


Abb. 358

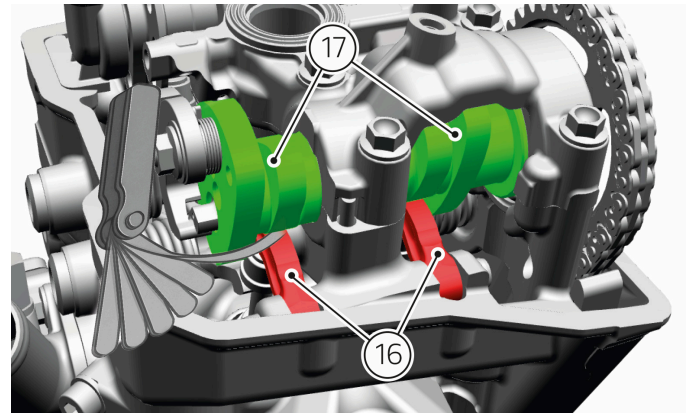


Abb. 360

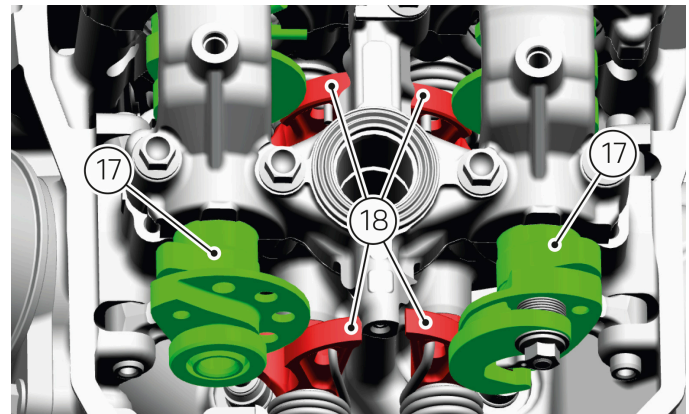


Abb. 361

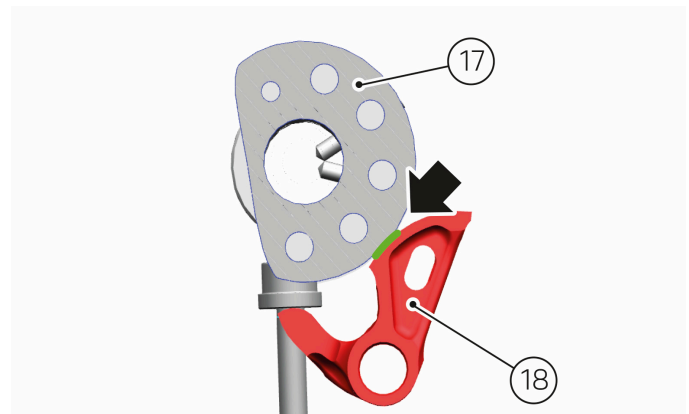


Abb. 362

Einstellwerte des Ventilspiels in SCHLISSUNG [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.

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 die beim Einbau neuer Komponenten, wie z. B. Ventile und deren Kegelhälften (Full Service) oder des kompletten Zylinderkopfs, einzuhalten ist.
- Wiederherstellung - ist das Maß, das bei der Ventilspielkontrolle oder beim Einstellen des Ventilspiels ohne Wechsel der Komponenten (Mid Service) 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)

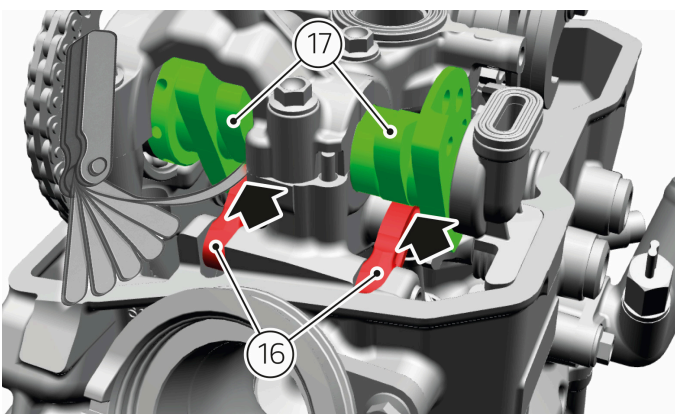


Abb. 359

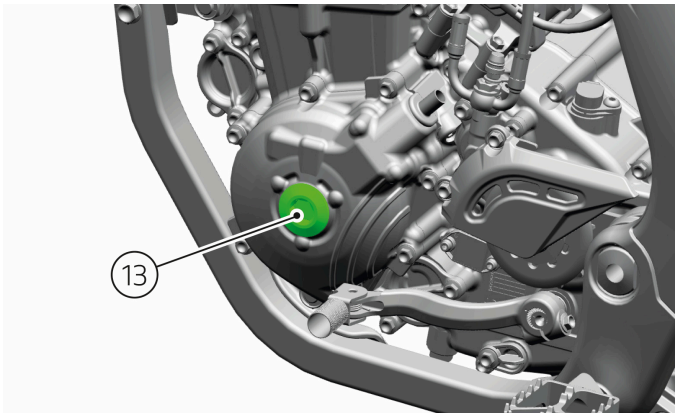


Abb. 363

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.

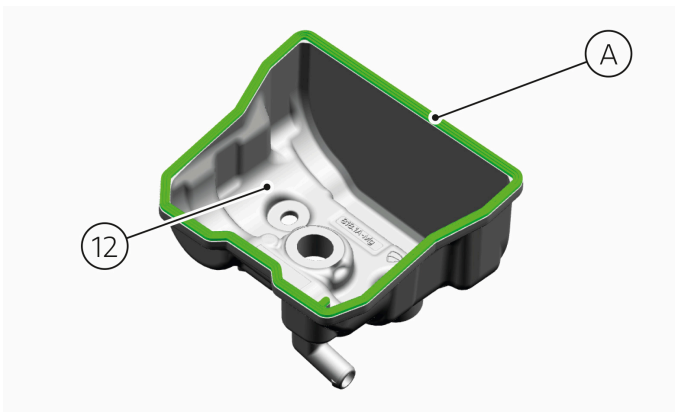


Abb. 364

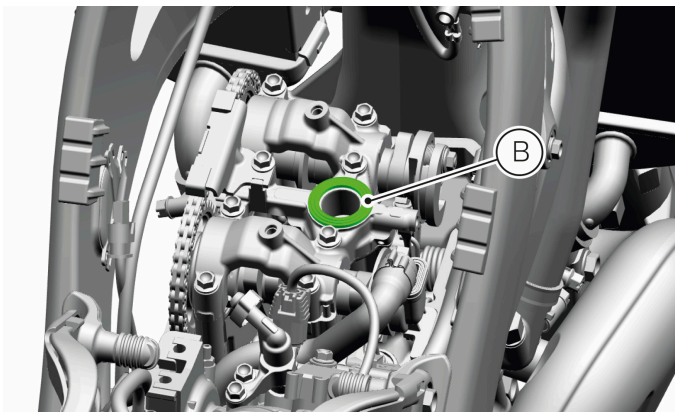


Abb. 365

Den Zylinderkopfdeckel wie abgebildet von oben her positionieren.

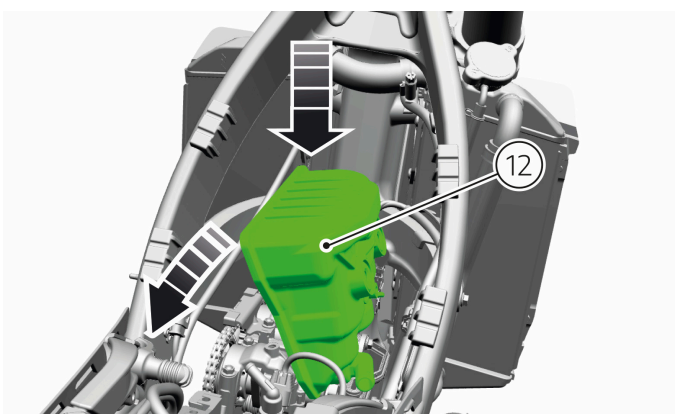


Abb. 366

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.

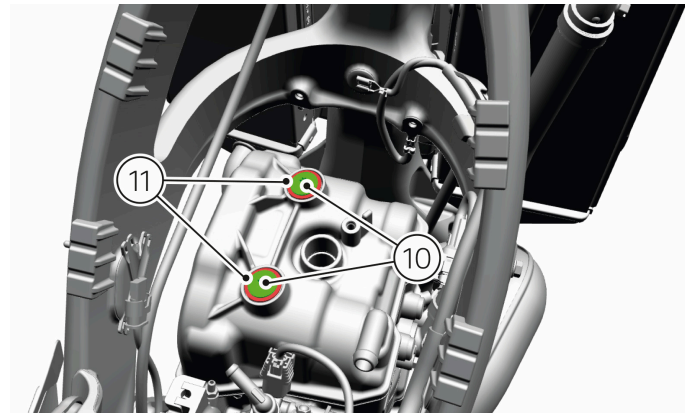


Abb. 367

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.

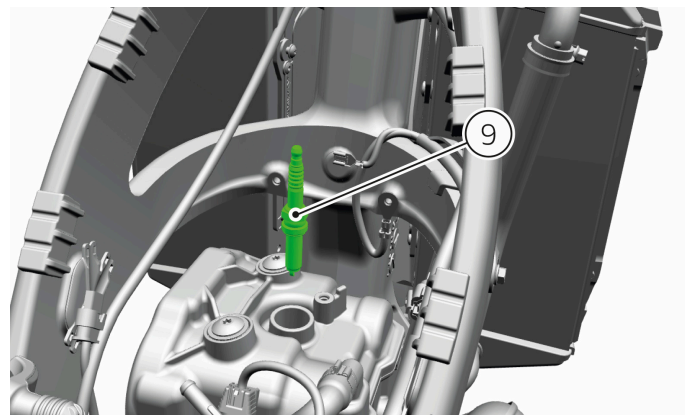


Abb. 368

Den Blow-by-Schlauch (8) positionieren und mit der Schelle (7) befestigen.

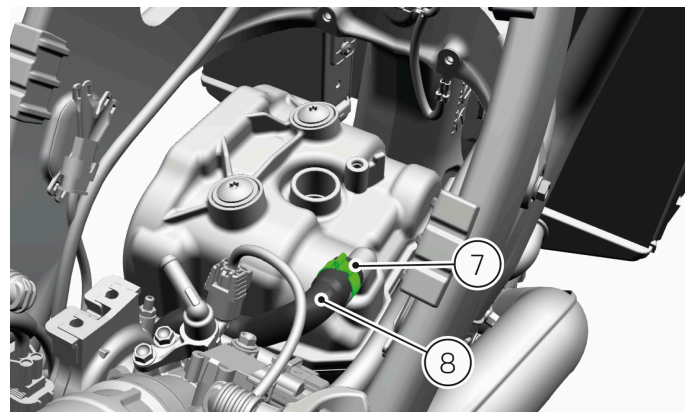


Abb. 369

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.

Den Zündkerzenstecker (6) und den Klemmring (5) anbringen.

Loctite® 243™ auf die Schraube (4) auftragen.

Die Schraube (4) mit einem Anzugsmoment von 10 Nm (min. 9 - max. 11) anziehen.

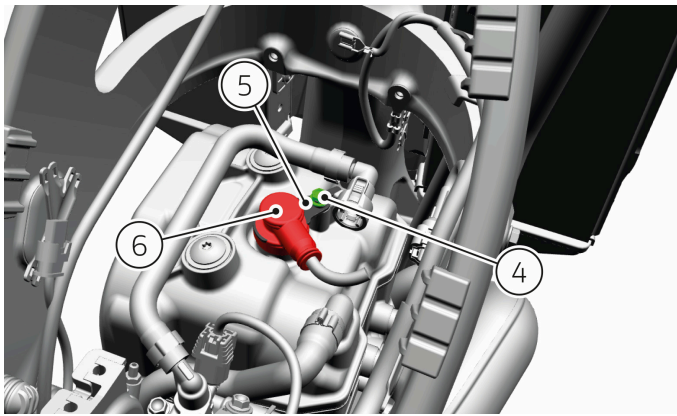


Abb. 370

Das Massekabel (C), die Distanzstücke (2) und die Spule (3) positionieren.

Überprüfen, dass die zuvor aufgetragene Schraubensicherung noch auf den Gewinden der Schrauben (1) vorhanden ist. Es wird empfohlen, sie maximal drei Mal zu lösen/montieren.

Die Schrauben (1) ansetzen, dann mit einem Anzugsmoment von $8 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

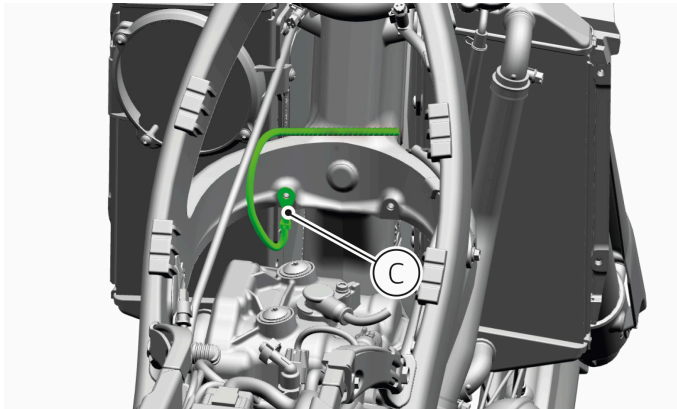


Abb. 371

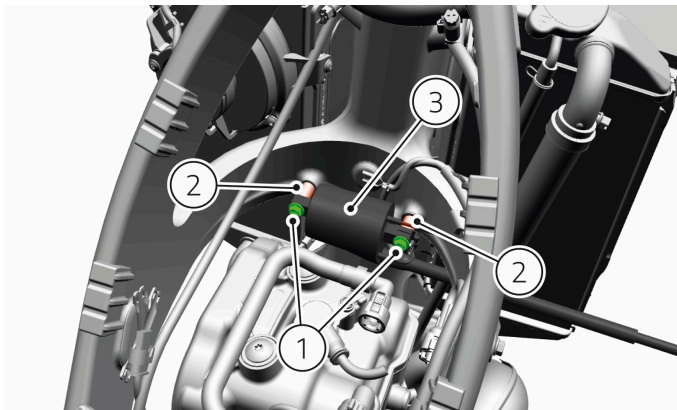


Abb. 372

Folgende Komponenten wieder montieren:

- Kraftstofftank;
- Seitenabdeckungen;
- Sitzbank.

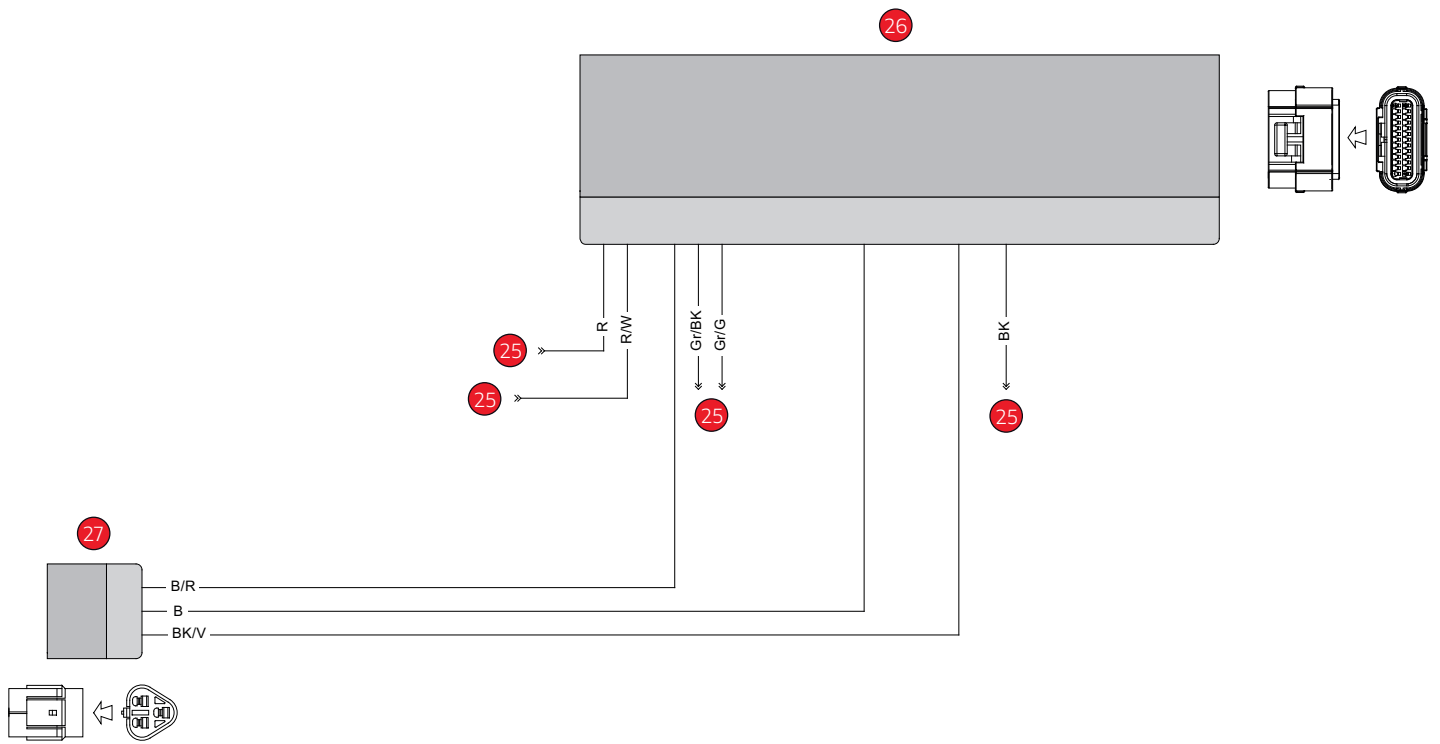


Abb. 374

Schaltplanbeschreibung	
Nummerierung	Beschreibung
1	ECU (Motorsteuergerät)
2	Anlassertaste
3	Stopp-Taste
4	EFI-Kontrollleuchte
5	Map Selector
6	Zündspule
7	Gangsensor
8	Einspritzung
9	Positionssensor der Drosselklappe
10	MAP-Sensor
11	Lufttemperatursensor
12	Kühlflüssigkeitstemperatursensor
13	Pick-Up
14	ACG
15	Spannungsregler
16	Anlasserrelais
17	Hauptrelais
18	Fernschalter
19	Batterie
20	Anlassmotor
21	Kraftstoffpumpe
22	Diagnose
23	Erdung
24	Verkabelungsanschluss / optional
25	Verkabelungsanschluss / BBS
26	BBS-Steuergerät
27	Geschwindigkeitssensor

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.
Nach Anheben des Deckels (1) des Fernanlassschalters ist der Zugriff auf die dem Schutz der elektrischen Komponenten dienenden Sicherung möglich.

Verzeichnis - Sicherungen		
Pos.	Verbraucher	Wert
A	Reservesicherung	30 A
B	Hauptsicherung	20 A

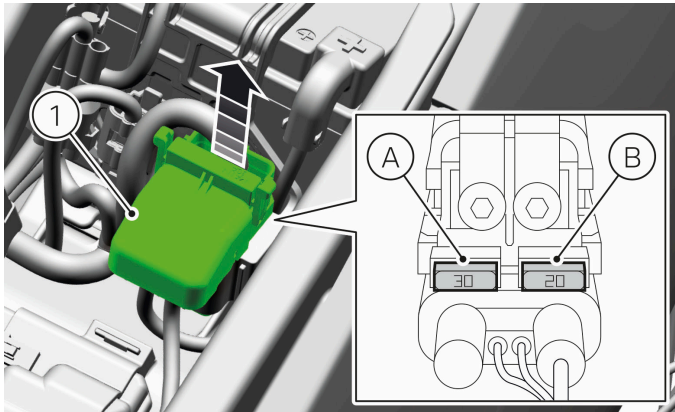


Abb. 375

Eine durchgebrannte Sicherung ist am gelösten Glühdraht ihres inneren Leiters (C) erkennbar.

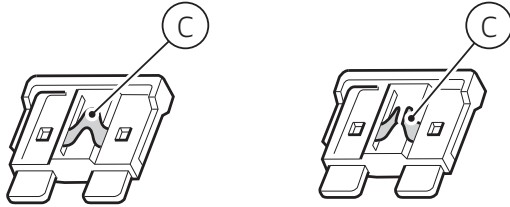


Abb. 376

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 Verbinder (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 abgebaut werden kann.

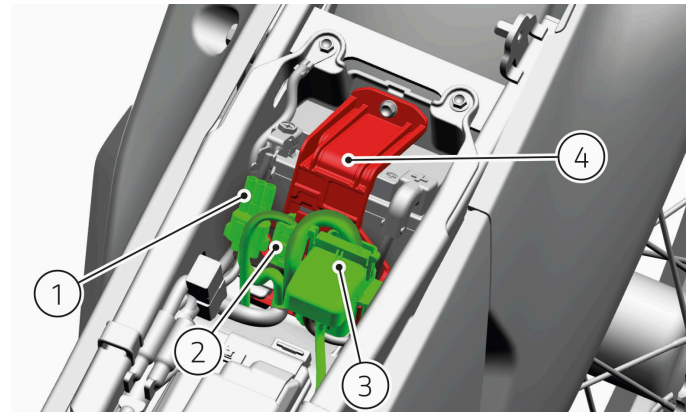


Abb. 377

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.

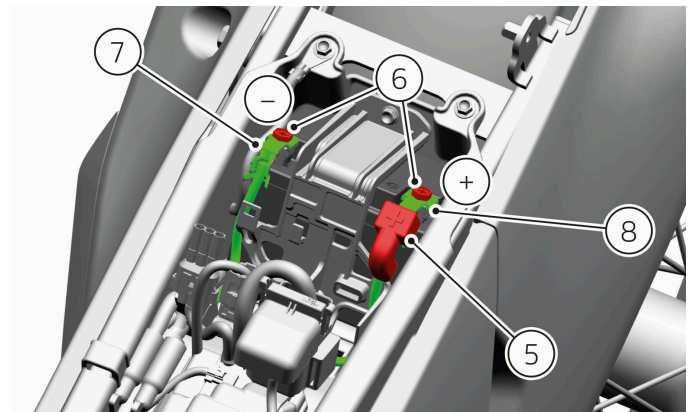


Abb. 378

Die Schraube (9) lösen und den Bügel (4) der Batterieaufnahme entfernen, indem man ihn aus den unteren Verankerungspunkten (A) löst und herauszieht.

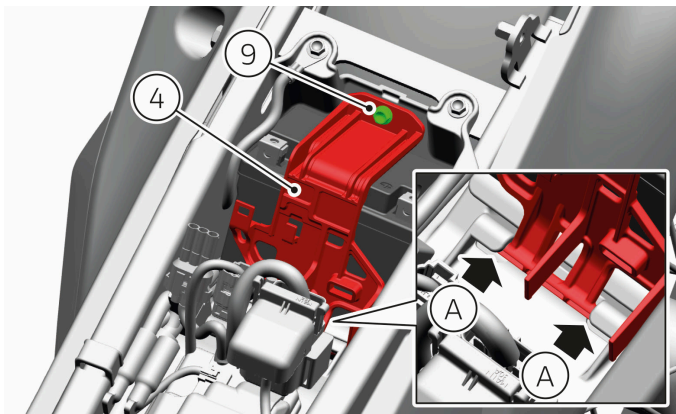


Abb. 379

Die Batterie (10) aus ihrer Aufnahme herausnehmen.

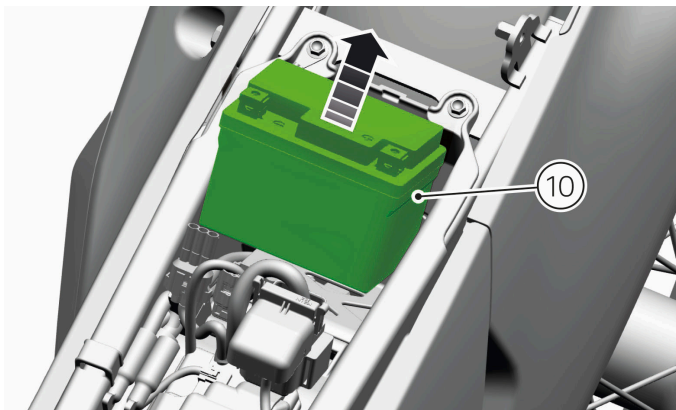


Abb. 380

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.

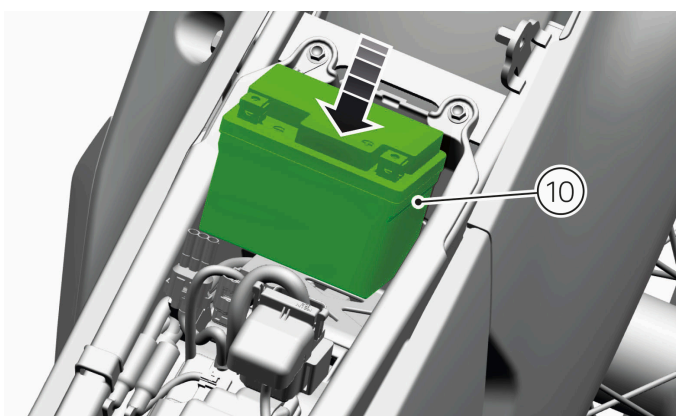


Abb. 381

Den Bügel (4) der Batterieaufnahme wieder anordnen und an den unteren Verankerungspunkten (A) befestigen.

Die Schraube (9) wieder anordnen, dann mit einem Anzugsmoment von $3 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen.

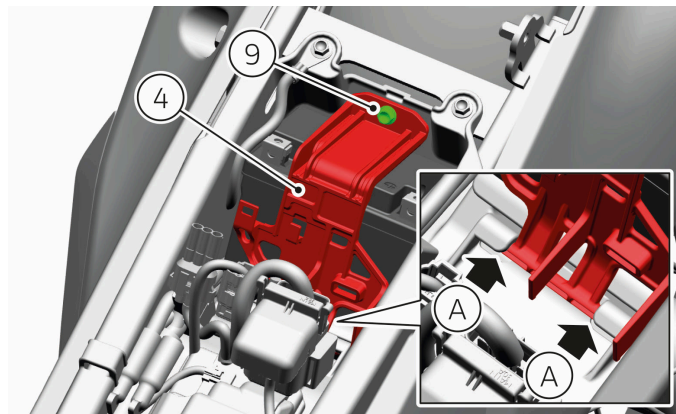


Abb. 382

Stets bei der Plusklemmen (+) beginnend, das rote Pluskabel (8) wieder an der Plusklemme (+) anordnen und mit der Schraube (6) mit einem Anzugsmoment von $3 \text{ Nm} \pm 10 \%$ 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 $3 \text{ Nm} \pm 10 \%$ befestigen.

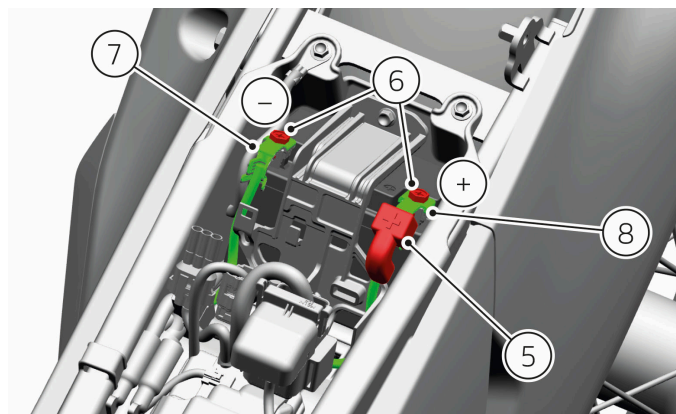


Abb. 383

Den Verbindler (1), den Diagnoseanschluss (2) und den Fernschalter (3) wieder in ihren Sitzen im Bügel (4) der Batterieaufnahme anordnen.

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

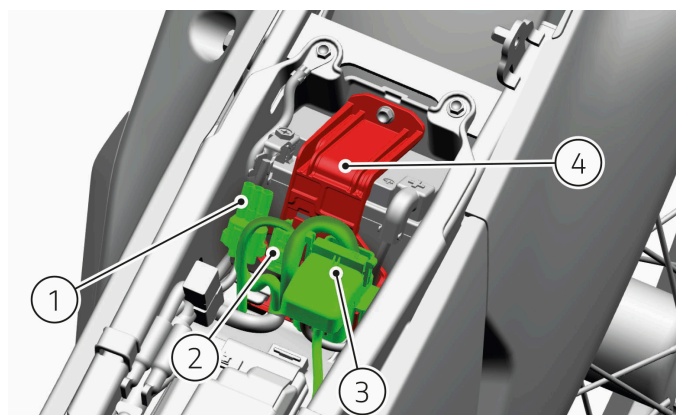


Abb. 384

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 anklennen. Dann die Minusklemme (-) des Ladegeräts am Minuspol (-) der Batterie anklennen.

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 Anstoßen 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 (11) anschließen.

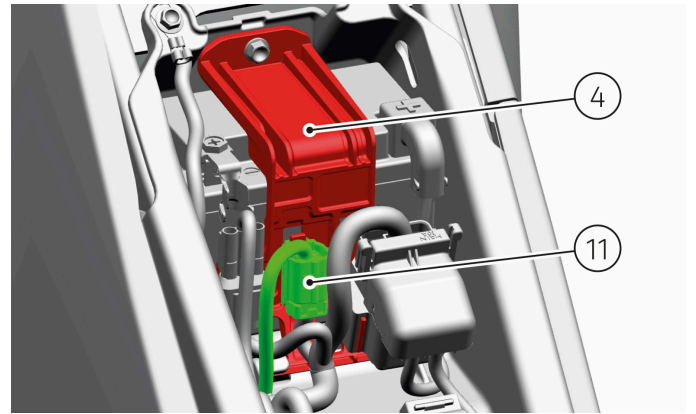


Abb. 385

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 Vorgaben 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.

Anzugsmomente

Anzugsmomente - Fahrzeug

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 eingestuft Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss $\pm 5 \% \text{ Nm}$ betragen.

Einheit der Bedienelemente				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des (LI) Abschalters am Lenker	1	M3	0,5	
Befestigung des (RE) Zündschalters am Lenker	1	M3	0,5	
Befestigung des Riding Modes-Wählschalters am Lenker	1	Selbstschn.	1	
Befestigung des Stundenzählers am Verbinderhalter der Vorderradgabel	2	Selbstschn.	0,5	

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 (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 (auf Gewinde und unter Schraubenkopf)
Befestigung der unteren Klemmfaust an oberer Gabelbrücke (RE/LI)	1+1	M10	45*	Loctite [®] 243 TM auftragen
Befestigung der oberen Klemmfaust am unteren Klemmfaust (RE/LI)	2+2	M8	22*	(Seq. 1-2-1)
Befestigung des Verbinders der Gabel an oberer Gabelbrücke	2	M6	10	

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestuft Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss $\pm 5 \% \text{ Nm}$ betragen.

Einheit - elektrische-elektronische Anlage				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) $\pm 10 \%$	Anmerkungen
Befestigung des Batteriekabels an Batterieklemme	1	M6	3	
Befestigung des Massekabels an Batterieklemme	1	M6	3	
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 Verkabelungskanal am Rahmen	1	M5	5	
Befestigung des Verkabelungskanal des Lenkkopfs 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	

Einheit - Vorderradbremse				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) $\pm 10 \%$	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)

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestuft Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss $\pm 5 \% \text{ Nm}$ 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 eingestuft Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss $\pm 5 \% \text{ Nm}$ betragen.

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 Kupplungszyinders am Lenker	2	M6	10	(Seq: 1-(UP)-2-1)
Befestigung des Anschlusses der Kupplungsleitung am Kupplungszyylinder	1	M10	14	
Befestigung des Anschlusses der Kupplungsleitung am Kupplungsnehmerzyylinder	1	M10	27*	

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestuft Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss $\pm 5 \% \text{ Nm}$ 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 eingestuft Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss $\pm 5 \% \text{ Nm}$ 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	
Befestigung der Führung der vorderen Bremsleitung am Holmschutz	2	Selbstschn.	1,2	
Befestigung der Startnummerntafel am Verbinderhalter der Vorderradgabel	1	Selbstschn.	1,2	
Befestigung der Leitungsführung an Startnummerntafel	2	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	

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

Einheit - Fußrasten - Hebelsysteme				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Gabelstifts der Hinterradbremse am Bremshebel	1	M6	10	Loctite [®] 243 TM auftragen
Befestigung des Endanschlags des Bremshebels (Schraube+Mutter)	1	M6	6	Loctite [®] 7414 TM auftragen
Befestigung des Bremspedals am Bremshebel	2	M5	5	Loctite [®] 243 TM 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	
Befestigung des Ventils an Vorderradfelge	1	M8		
Befestigung des Speichennippels der Vorderradfelge	36		5	Voranzugsmoment 3 Nm

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestuft Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss $\pm 5 \% \text{ Nm}$ betragen.

Einheit des Hinterrads				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung des Kettenblatts an Hinterradnabe	6	M8	30*	Loctite [®] 243 TM 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	36		5	Voranzugsmoment 3 Nm

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestuft Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss $\pm 5 \% \text{ Nm}$ 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 Tanks am Rahmen	1	M6	10	

Einheit - Tank				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
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	

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*	
Untere Befestigung des Heckrahmens am Rahmen	1+1	M8	35*	
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

*für die dynamische Sicherheit als kritisch eingestuft Punkt - die Toleranz auf das Anzugsmoment muss $\pm 5\%$ Nm betragen.

Einheit - Luftansaugung - Ölentlüftung				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) $\pm 10\%$	Anmerkungen
Befestigung der steifen Muffe an Ansaugmuffe	1	Selbstschn.	2	
Befestigung des Lufttemperatursensors an Ansaugmuffe	2	Selbstschn.	0,3	
Befestigung der Ansaugmuffe am Drosselklappenkörper	1	M4	2	
Befestigung der Luftfilterkastenhalter am Schott der Ansaugmuffe	4	Selbstschn.	2	

Einheit - Benzinversorgung				
Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) $\pm 10\%$	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) $\pm 10\%$	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	

Einheit - Verkleidung

Applikation	Menge	Gewinde (mm)	Anzugsmoment (Nm) ± 10 %	Anmerkungen
Befestigung der hinteren LI Seitenabdeckung am Heckrahmen	1	M6	8	
Obere Befestigung des hinteren Kotflügels am Heckrahmen	1+1	M6	8	

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-Lichtmaschineneseite

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

Konformitätserklärung

EU-Konformitätserklärung (DoC)		
Name des Unternehmens:	DUCATI Motor Holding spa	
Anschrift des Herstellers:	Via Cavalieri Ducati, 3	
Postleitzahl:	40132	
Ort:	Bologna, Italy	
Wir erklären, dass die DoC unter unserer alleinigen Verantwortung ausgestellt wird und folgendes Produkt betrifft:		
Geräte-/Produktmodell:	Rennmotorrad	
Typ:	Desmo450 MX	
Seriennummer:	ZDM1R45AA***** oder ZDMRDWCK*****	
Der Gegenstand der vorstehenden Erklärung entspricht der einschlägigen Harmonisierungsrichtlinie der Union:		
EMC Directive 2014/30/EU		
Es wurden folgende harmonisierte Normen und technische Spezifikationen angewandt:		
EN 55012:2007 + A1:2009 (Emissionen)		
61000- 6- 2: 2005 (Störfestigkeit)		
Unterzeichnet im Auftrag und im Namen von:		
Ort der Ausstellung: Bologna	Datum der Ausstellung (Tag/Monat/Jahr): 14.04.2025	Name, Stellung, Unterschrift: Andrea Gesi (Produktionsleiter)
		

Zertifizierung 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 numérique 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 Directive 2014/53/EU



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

Queste apparecchiature possono essere manipolata e installate solamente da una persona esperta.

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 megfelelőségí 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]

Il tuo veicolo è dotato di una serie di apparecchiature radio. I costruttori di queste apparecchiature radio dichiarano che esse sono conformi alla direttiva 2014/53/UE laddove richiesto per legge. Il testo completo della dichiarazione di conformità UE è disponibile al seguente indirizzo: 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 attiecīgā 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 rádiovými zariadeniami. Výrobca týchto rádiových 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

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



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

Queste apparecchiature possono essere manipolata e installate solamente da una persona esperta.



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 generates, 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 interference 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
-----	--------------------------





Ducati Motor Holding spa
ducati.com

Via Cavaliere 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