

Anleitungs-und Instandhaltungsheft

SUPERBIKE

1299 PANIGALE S



Anleitungs- und Instandhaltungsheft

DEUTSCH

SUPERBIKE

1299 PANIGALE S

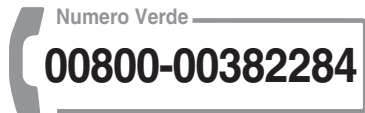
Dieses Heft muss als Bestandteil des Motorrads berücksichtigt werden und dieses über seine gesamte Lebensdauer begleiten. Im Fall eines Eigentümerwechsels muss es dem neuen Besitzer ausgehändigt werden. Das Heft muss sorgfältig aufbewahrt werden: sollte es beschädigt worden oder verloren gegangen sein, muss umgehend eine neue Kopie bei einem/einer Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt angefordert 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. 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. Darüber hinaus haben wir einen Informationsdienst bereitgestellt, bei dem alle „Ducatisti“ und Motorradfans jederzeit nützliche Empfehlungen und Tipps erhalten.



Hinweise

Die Anrufe sind sowohl aus dem Festnetz, als auch aus dem Mobilfunknetz für Sie kostenfrei.

DUCATI-DIREKTLINIE



Viel Vergnügen!

Inhaltsangabe

Einleitung	8
Leitfaden für Ihre Sicherheit	8
In diesem Heft verwendete Warnsymbole	9
Zulässiger Einsatz	10
Pflichten des Fahrers	11
Fahrer Ausbildung	13
Bekleidung	13
„Best Practices“ für die Sicherheit	15
Tanken	18
Fahrt mit voller Beladung	19
Gefährliche Produkte - Warnhinweise	20
Fahrgestellnummer	22
Motornummer	23
Cockpit (Dashboard)	24
Cockpit	24

In diesem Anleitsheft verwendete Akronyme und Abkürzungen	29
Technisches Wörterbuch	29
Funktionstasten	34
Einstellung/Anzeige der Parameter	36
Hauptfunktionen	44
Fahrmodus (Riding Mode)	52
DQS	58
DTC	60
EBC	69
DWC	74
ABS	83
Schnellumschaltung der Funktionstufen von DTC - DWT - EBC	91
Funktionen - Menü 1:	94
Menü 1 : Kilometerzähler (TOT);	95
Menü 1: Tageskilometerzähler 1 (TRIP 1)	97
Menü 1: Tageskilometerzähler 2 (TRIP 2)	99
Menü 1: Tageskilometerzähler - Kraftstoffreserve (TRIP FUEL)	101
Menü 1: Rundenzeit (LAP time)	103
Menü 1: Schräglagewinkel (LEAN ANGLE)	107
Funktionen - MENÜ 2	108
MENÜ 2: Kühlflüssigkeitstemperatur	109
MENÜ 2: Momentaner Verbrauch	111
MENÜ 2: Durchschnittlicher Verbrauch	112

MENÜ 2: Durchschnittsgeschwindigkeit	114	Riding Mode-Personalisierung:	
MENÜ 2: Fahrzeit	116	Motoreinstellung	167
MENÜ 2: Umgebungslufttemperatur	117	Riding Mode-Personalisierung: Einstellungen der	
Nebenfunktionen	119	EBC-Stufen	170
Uhr (CLOCK)	120	Fahrstil-Personalisierung: Einstellung DWC-	
Inspektionsanzeige (SERVICE)	121	Stufe	172
Anzeige OIL SERVICE Null	122	Riding Mode-Personalisierung: Rücksetzen der	
Anzeige OIL SERVICE oder DESMO		Default-Einstellungen	175
SERVICE	124	Einstellung der Hilfsstastenfunktionen	164
Warnungen / Alarm (Warning)	125	Digitale Motordrehzahlanzeige (RPM)	179
FEHLER-Anzeige	129	Batteriespannung	180
Beschreibung der Fehleranzeigen	131	DDA	182
Anzeige des Seitenständerzustands	138	PIN CODE	187
Setting-MENÜ	139	PIN CODE-Änderung	191
Personalisierung des Fahrmodus (Riding		Einstellung der Uhr	196
Mode)	142	Einstellung des Datums	200
Riding Mode-Personalisierung: ABS-		Einstellung des Display-Hintergrunds	205
Einstellung	145	LAP	207
Riding Mode-Personalisierung: Einstellung		Einstellung der Maßeinheiten	213
elektronisches Fahrwerk	148	Reifeneinstellung	213
Riding Mode-Personalisierung: Display-		Hintergrundfarbe des Displays	230
Einstellungen	158	Lichterkontrollsteuerung	232
Riding Mode-Personalisierung: Aktivierung /		Das Immobilizer-System (Wegfahrsperr)	237
Deaktivierung des DQS	161	Schlüssel	238
Riding Mode-Personalisierung: Einstellungen der		Funktionsweise	239
DTC-Stufen	164	Ersatzschlüssel	240

Fahrzeugfreigabe über PIN CODE 241

Bedienelemente 245

Anordnung der Bedienelemente des
Motorrads 245
Zündschlüsselschalter und Lenkersperre 246
Linke Umschalereinheit 247
Kupplungssteuerhebel 249
Rechter Umschalter 250
Gasdrehgriff 251
Vorderradbremshelbel 252
Hinterradbremspedal 253
Schaltpedal 254
Einstellung der Position von Schalt- und
Hinterradbremspedal 255

Hauptbestandteile und - vorrichtungen 257

Position am Motorrad 257
Kraftstofftankverschluss 258
Sitzbankschloss 259
Seitenständer 261
Lenkungsämpfer 263
Einstellung der Vorderradgabel 264

Einstellung des hinteren Federbeins 265
Änderung der Fahrwerksabstimmung 266

Gebrauchsnormen 268

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 268
Kontrollen vor dem Motoranlass 271
Motoranlass 274
Starten und Fahren 274
Bremsen 276
ABS-System 277
Anhalten 279
Parken 279
Tanken 280
Mitgeliefertes Zubehör 281

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten 282

Abnahme der Verkleidung 282
Seitenverkleidungen 283
Austausch des Luftfilters 284
Kontrolle und eventuelles Nachfüllen des
Kühlflüssigkeitsstands 285
Füllstandkontrolle der Brems- und
Kupplungsflüssigkeit 287

Kontrolle des Bremsbelagverschleißes 289
Laden der Batterie 290
Laden und Wintererhaltung der Batterie 294
Kontrolle der Antriebskettenspannung 296
Schmieren der Antriebskette 298
Austausch der Lampen von Fern- und
Abblendlichtern 298
Hintere Blinker 298
Ausrichten des Scheinwerfers 299
Einstellen der Rückspiegel 301
Tubeless-Reifen 302
Kontrolle des Motorölstands 305
Reinigung und Wechsel der Zündkerzen 307
Allgemeine Reinigung 308
Längerer Stillstand 309
Wichtige Hinweise 310

Planmäßige

Instandhaltungsarbeiten 311

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: Vom
Vertragshändler auszuübende Arbeiten 311
Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: Vom Kunden
auszuübende Arbeiten 316

Technische Daten 317

Gewichte 317
Maße 318
Betriebsstoffe 319
Motor 321
Ventilsteuerung 322
Leistungen 323
Zündkerzen 323
Kraftstoffsystem 323
Bremsen 323
Antrieb 324
Rahmen 325
Räder 325
Reifen 326
Radfederungen 326
Auspuffsystem 326
Verfügbare Modellfarben 326
Elektrische Anlage 327

Merkblatt für die regelmäßigen

Instandhaltungsarbeiten 333

Merkblatt für die regelmäßigen
Instandhaltungsarbeiten 333

Einleitung

Leitfaden für Ihre Sicherheit

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisti“ begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht.

Ihr Motorrad ist das Ergebnis der kontinuierlichen Forschung und Entwicklung von Ducati Motor Holding S.p.A.: Es ist wichtig, dass der Qualitätsstandard anhand einer strikten Einhaltung des Instandhaltungsprogramms und der Verwendung von Original-Ersatzteilen aufrechterhalten wird.

In diesem Heft werden Anleitungen für Instandhaltungseingriffe von geringem Ausmaß gegeben. Die wichtigsten Instandhaltungsarbeiten werden im Werkstatthandbuch beschrieben, das den Vertragswerkstätten der Ducati Motor Holding S.p.A. zur Verfügung steht.

In Ihrem Interesse, für Ihre Sicherheit sowie zur Garantie und Gewährleistung der Zuverlässigkeit des Produkts empfehlen wir Ihnen nachdrücklich, sich für jeden, vom Plan der programmierten Instandhaltung auf Seite vorgesehenen Eingriff an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden, siehe S. 311.

Unser hoch qualifiziertes Personal verfügt über die für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe erforderlichen Spezialinstrumente sowie über die geeigneten Ausrüstungen und verwendet ausschließlich Ducati-Originalersatzteile, die eine komplette Austauschbarkeit, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Allen Ducati-Motorrädern liegt ein Garantieheft bei. Auf Motorräder, die an sportlichen Wettkämpfen teilnehmen, wird keine Garantie geleistet.

Handhabungen oder Änderungen, auch wenn nur teilweise, an bzw. von Bestandteilen haben den sofortigen Verfall des Garantieanspruchs zur Folge. Falsche oder unzureichend ausgeübte Instandhaltungseingriffe, der Einsatz von Nicht-Original-Ersatzteilen oder nicht ausdrücklich von Ducati anerkannten Ersatzteilen können zum Verlust der Garantie sowie zu eventuellen Schäden oder dem Verlust der erwarteten Leistungen führen.

Ihre Sicherheit und die anderer sind wirklich 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 einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden.

In diesem Heft verwendete Warnsymbole
Bezüglich der potenziellen 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 wie RECHTS oder LINKS beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.

Zulässiger Einsatz

Dieses Motorrad darf ausschließlich auf asphaltierten Straßen oder Straßen mit flachem und regulärem Belag gefahren werden. Dieses Motorrad darf nicht auf geschotterten Wegen oder im Gelände eingesetzt werden.



Achtung

Der Off-Road-Einsatz könnte zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen, was zu Schäden am Fahrzeug oder Verletzungen oder gar zum Tod führen kann.



Achtung

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

Dieses Motorrad kann über den Fahrer hinaus auch einen Beifahrer befördern, was jedoch die Montage des entsprechenden Kits aus dem Lieferumfang voraussetzt, das von einem Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt installiert werden muss.



Achtung

Das Gesamtgewicht des Motorrads im fahrbereiten Zustand mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und zusätzlichem Zubehör darf 370 kg/816 lb nicht überschreiten.

Pflichten des Fahrers

Alle Fahrer müssen im Besitz des entsprechenden Führerscheins sein.

Achtung

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

Fahren Sie nie unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss.

Achtung

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

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

Achtung

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

Einige Staaten schreiben einen Versicherungsschutz vor.

Achtung

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

Im Sinne der Sicherheit des Fahrers und/oder des eventuellen Beifahrers besteht in einigen Ländern die Pflicht einen zugelassenen Helm zu tragen.

Achtung

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



Achtung

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



Achtung

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

Fahrer Ausbildung

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



Achtung

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

Bekleidung

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

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

- Der Helm muss den Anforderungen gemäß Angaben auf S. 11 entsprechen. Falls das Helmmodell über kein Visier verfügt, ist eine angemessene Brille zu tragen.
- Die Fingerhandschuhe müssen aus Leder oder abriebfestem Material sein.
- Die Motorradstiefel oder Schuhe müssen über rutschfeste Sohlen und einen Knöchelschutz verfügen.
- Jacke und Hose bzw. auch der Schutzkombi müssen aus Leder oder abriebfestem Material sowie farbig und mit Einsätzen gefertigt sein, so dass man für andere gut ersichtlich ist.



Wichtig

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



Wichtig

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



Wichtig

Für die Sicherheit des Beifahrers ist darauf zu achten, dass auch dieser eine angemessene Kleidung trägt.

„Best Practices“ für die Sicherheit

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

Wichtig

Halten Sie sich während der Einfahrzeit strikt an die Angaben im Kapitel „Einsatznormen“ dieses Hefts.

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

Achtung

Fahren Sie nicht los, wenn Sie nicht ausreichend mit den Steuerungen, die Sie während der Fahrt verwenden müssen, vertraut sind.

Nehmen Sie vor jedem Start die in diesem Heft vorgesehenen Kontrollen vor (siehe S. 274).

Achtung

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

Achtung

Sorgen Sie dafür, dass die Zündung des Motors im Freien oder an einem angemessen belüfteten Ort stattfindet, da der Motor nie in geschlossenen Räumen angelassen werden darf.

Die Abgase sind giftig und können bereits nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen. Nehmen Sie während der Fahrt angemessene Körperpositionen ein und sorgen Sie dafür, dass sich auch der Beifahrer entsprechend verhält.

Wichtig

Der Fahrer muss den Lenker STETS mit beiden Händen umfassen.

Wichtig

Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen der Fahrer und der Beifahrer ihre Füße auf den Fußrasten abstützen.



Wichtig

Der Beifahrer muss sich immer mit beiden Händen am Riemen der Beifahrersitzbank festhalten.



Wichtig

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



Wichtig

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



Wichtig

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



Wichtig

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



Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf Risse oder Schnitte kontrollieren, besonders an den Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Stark beschädigte Reifen müssen ausgewechselt werden. Ggf. im Laufflächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.



Achtung

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



Achtung

Wenn man das Motorrad unbewacht stehen lässt, stets den Zündschlüssel abziehen und so aufbewahren, dass er für Personen, die nicht für den Einsatz des Motorrads geeignet sind, nicht erreichbar ist.

Tanken

Immer im Freien und bei ausgeschaltetem Motor nachtanken.

Beim Tanken nie rauchen und keine offenen Flammen verwenden.

Darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder die Auspuffrohre tropft.

Den Tank niemals vollkommen füllen: Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung des Tankverschlusschachts resultieren.

Beim Tanken so weit wie möglich das Einatmen von Kraftstoffdämpfen vermeiden und verhindern, dass der Kraftstoff mit den Augen, der Haut oder der Bekleidung in Berührung kommt.

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.

Achtung

Bei Unwohlsein durch längeres Einatmen von Kraftstoffdämpfen sich an der frischen Luft aufhalten und einen Arzt konsultieren. Bei Kontakt mit den Augen, diese gründlich mit Wasser ausspülen und im Fall eines Hautkontakts, die betroffene Stelle sofort mit Wasser und Seife abwaschen.

Achtung

Der Kraftstoff ist leicht entflammbar und sollte er versehentlich auf die Kleidung gelangen, muss diese gewechselt werden.

Fahrt mit voller Beladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrten mit voller Beladung in absoluter Sicherheit reisen kann.

Die korrekte Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um die Sicherheitsstandards aufrecht erhalten und Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Achtung

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

Informationen zur Zuladung

Wichtig

Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und möglichst in der Mitte des Motorrads ausrichten.

Wichtig

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

Wichtig

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

Wichtig

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

Achtung

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

Bezug auf den Absatz „Reifen“ auf S. 302 nehmen.

Gefährliche Produkte - Warnhinweise

Altes (verbrauchtes) Motoröl



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.

Bremsenstaub

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, 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.

Die Hände und Kleidungsstücke nicht an bzw. in die Nähe des Lüfterrads bringen, da es sich automatisch einschaltet.

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.

Fahrgestellnummer



Hinweise

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

Sie sollten die Rahmennummer Ihres Motorrads in den nachstehenden Bereich eintragen.

Rahmen-Nr.

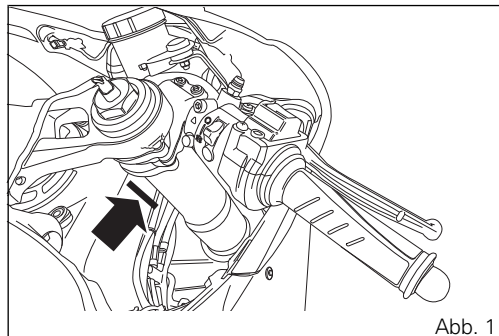


Abb. 1

Motornummer



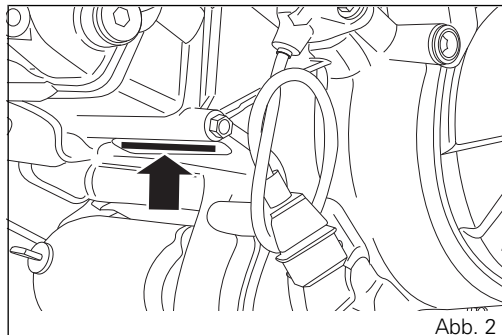
Hinweise

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

Die Identifikationsnummer des Motors ist im vorderen Bereich des Motorrads angebracht bzw. an der Unterseite des waagrechten Zylinderkopfs neben dem Anlassmotor und dem Lichtmaschinendeckel.

Sie sollten die Motornummer Ihres Motorrads in den nachstehenden Bereich eintragen.

Motor-Nr.



Cockpit (Dashboard)

Cockpit

1) Display.

2) LEERLAUFANZEIGE N (GRÜN).

Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.

3) FERNLICHTANZEIGE  (BLAU).

Leuchtet bei eingeschalteten Fernlichtern und bei Betätigen der Lichthupe auf.

4) MOTORÖLDRUCKANZEIGE  (ROT).

Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Muss beim „Key-ON“ aufleuchten, jedoch einige Sekunden nach dem Motorstart wieder erlöschen. Bei sehr heißem Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, sie muss in diesem Fall jedoch bei steigender Drehzahl erlöschen.



Wichtig


Leuchtet die MOTORÖL-Anzeige weiterhin auf, nicht los- oder weiterfahren, da dies Motorschäden zur Folge haben könnte.

5) KRAFTSTOFFRESERVEANZEIGE  (OCKER).

Leuchtet auf, sobald sich der Tank im Reservenzustand befindet. In diesem Fall sind noch circa 5 Liter Kraftstoff verfügbar.

6) BLINKERANZEIGEN  (GRÜN).

Blinkt bei eingeschaltetem Blinker auf.

7) KONTROLLLEUCHTE „MOTORDIAGNOSE - EOB“  (OCKER).

Leuchtet im Fall von Fehlern am „Motor“ auf und hat, in einigen Fällen, die Motorblockierung zur Folge.

8) ALLGEMEINE KONTROLLLEUCHTEN (ROT).

Die Kontrollleuchten (8a) werden aktiviert, sobald die Drehzahl einen ersten, vor dem Ansprechen des Drehzahlbegrenzers festgelegten Schwellenwert erreicht.

Die Kontrollleuchten (8b) leuchten auf, sobald die Drehzahl einen zweiten, vor dem Ansprechen des Drehzahlbegrenzers festgelegten Schwellenwert erreicht.

9) ABS-KONTROLLLEUCHTEN  (OCKER).

Diese Kontrollleuchte gibt den Status des ABS an.

Geschwindigkeit unter 5 km/h			
Kontrollleuchte erloschen	Kontrollleuchte blinkt langsam	Kontrollleuchte blinkt schnell	Kontrollleuchte leuchtet permanent
ABS freigeschaltet, funktioniert	ABS freigeschaltet, jedoch noch nicht funktionstüchtig, da es sich noch in der Initialisierungsphase befindet oder Störungen am IMU-Steuergerät vorliegen	Übergangszustand des ABS von freigeschaltet auf deaktiviert und umgekehrt	ABS deaktiviert und nicht funktionstüchtig aufgrund einer Funktionsstörung des ABS-Steuergeräts
Geschwindigkeit über 5 km/h			
Kontrollleuchte erloschen	Kontrollleuchte blinkt langsam	Kontrollleuchte blinkt schnell	Kontrollleuchte leuchtet permanent
ABS freigeschaltet, funktioniert	ABS freigeschaltet, jedoch mit einer vom IMU-Steuergerät erfassten Störung	Übergangszustand des ABS von freigeschaltet auf deaktiviert und umgekehrt	ABS deaktiviert und nicht funktionstüchtig aufgrund einer Funktionsstörung des ABS-Steuergeräts

10) AUSLÖSUNG DTC / DWC (OCKER).

	DTC
Keine Auslösung	Kontrollleuchte OFF
Ausgelöst	Kontrollleuchte ON - permanent

	DWC
Keine Auslösung	Kontrollleuchte OFF
Drosselklappenschnitt	Kontrollleuchte ON - permanent

11) OVER REV / IMMOBILIZER-WARNLEUCHTE / DIEBSTAHLSICHERUNG (ROT)

	Over rev
Keine Auslösung	Kontrollleuchte OFF
Erster Schwellenwert (Drehzahlwert vor Ansprechen des Begrenzers)	Kontrollleuchte ON - permanent
Drehzahlbegrenzer	Kontrollleuchte ON - blinkt



Hinweise

Jede Einstellung des Motorsteuergeräts kann ein unterschiedliches „Setting“ der vor dem Auslösen des Drehzahlbegrenzers liegenden Schwellenwerte und des Drehzahlbegrenzers selbst aufweisen.

	Immobilizer
Fahrzeug im „Key-ON“	Kontrollleuchte OFF
Fahrzeug im „Key-OFF“	Kontrollleuchte ON - blinkt
Fahrzeug länger als 12 Stunden im „Key-OFF“	Kontrollleuchte OFF

12) ALLGEMEINE WARNLEUCHTE (OCKER).

Leuchtet bei Auftreten von „Fahrzeug“- bzw. aktiven Fehlern auf, die von anderen Steuergeräten als das Motorsteuergerät angezeigt werden.

13) DTC- / DWC-KONTROLLLEUCHTE (OCKER).

Diese Kontrollleuchte zeigt die erfolgte Aktivierung oder Deaktivierung des DTC-/DWC-Systems an.

Geschwindigkeit unter 5 km/h		
Kontrollleuchte erloschen	Kontrollleuchte blinkt	Kontrollleuchte leuchtet permanent
DTC/DWC freigeschaltet und funktionstüchtig	DTC/DWC freigeschaltet, jedoch noch nicht in Funktion, in der Initialisierungsphase oder in Funktion mit eingeschränkter Leistung	DTC/DWC deaktiviert und/oder nicht funktionstüchtig aufgrund einer Funktionsstörung des BBS-Steuergeräts
Geschwindigkeit über 5 km/h		
Kontrollleuchte erloschen	Kontrollleuchte blinkt	Kontrollleuchte leuchtet permanent
DTC/DWC freigeschaltet und funktionstüchtig	DTC/DWC freigeschaltet, jedoch mit einer Störung im System, die eine eingeschränkte Leistungsabgabe zur Folge hat	DTC/DWC deaktiviert und/oder nicht funktionstüchtig aufgrund einer Funktionsstörung des BBS-Steuergeräts

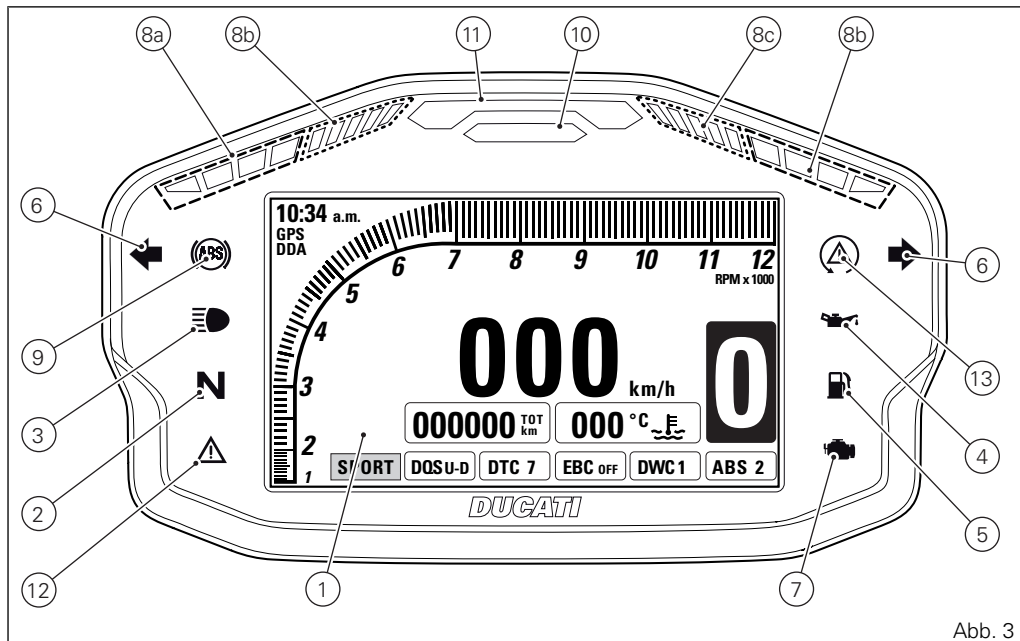


Abb. 3

In diesem Anleitsheft verwendete Akronyme und Abkürzungen

ABS

Antilock Braking System

BBS

Black Box System

CAN

Controller Area Network

DDA

DUCATI Data Acquisition

DWC

DUCATI Wheelie Control

DSB

Dashboard

DTC

DUCATI Traction Control

DQS

DUCATI Quick shift

EBC

DUCATI Engine Brake Control

ECU

Engine Control Unit

E-Lock

Electronic Main Switch Set

GPS

Global Positioning System

IMU

Inertial Measurement Unit

SCU

Suspension Control Unit

Technisches Wörterbuch

Engine Brake Control (EBC)

Das Regelsystem der Motorbremse (EBC) wirkt gemeinsam mit der Antihopping-Kupplung, um einer Blockierung des Hinterrads beim starken Abbremsen und Herunterschalten vorzubeugen und um diese Situation entsprechend zu verwalten.

Erfasst das System einen Reifenschlupf, sendet es ein entsprechendes Signal an das Motorsteuergerät, welches die Drehzahl daraufhin solange leicht erhöht, bis das Hinterrad wieder in der korrekten Fahrgeschwindigkeit des Motorrads dreht.

Die EBC ist in den drei Riding Modes (Fahrmodi) integriert und verfügt über ein Funktionssystem mit drei Stufen.

Riding Mode

Der Fahrer der 1299 Panigale kann unter 3 unterschiedlichen, voreingestellten Konfigurationen (Riding Modes) die für seinen Fahrstil oder die

Streckenbedingungen am besten geeignete Einstellung wählen. Die Riding Modes ermöglichen eine sofortige Variation der vom Motor abgegebenen Leistung (Power Mode), der Ansprechstufen von ABS, DTC, DQS, EBC, DWC sowie der Cockpitgrafik. Die 1299 Panigale verfügt über folgende Konfigurationen: Race, Sport und Wet. Dem Fahrer stehen zahlreiche Änderungsmöglichkeiten der in jedem Riding Mode vorgegebenen Einstellung zur Verfügung.

Power Mode

Bei den Power Modes handelt es sich um unterschiedliche Motormappings, die vom Fahrer gewählt werden können, um das Leistungsniveau und den Abgabemodus an seinen Fahrstil und an die Streckenbedingungen anzupassen.

Bei der 1299 Panigale sind drei Power Modes vorgesehen, von denen jeder an einen Riding Mode gebunden ist:

- 120 PS, mit „sanfter“ Abgabe;
- 195 PS, mit „sanfter“ Abgabe;
- 195 PS, mit „sofortiger“ Abgabe;

Ride by Wire (RbW)

Das „Ride by Wire“-System ist eine elektronische Steuervorrichtung der Öffnungs- und Schließfunktion der Drosselklappen. Der Wegfall der mechanischen Verbindung zwischen dem Gasdrehgriff und den Drosselklappenkörpern ermöglicht dem Motorsteuergerät (ECU) die Regulierung der Leistungsabgabe durch entsprechendes Einwirken auf den Öffnungswinkel der Drosselklappen. Das „Ride by Wire“ bietet nicht nur in Abhängigkeit des jeweils gewählten Riding Modes (Power Modes) den Erhalt unterschiedlicher Leistungen und Abgaben, sondern auch die Möglichkeit einer zeitgenauen Motorbremse (EBC) und steuert damit der Kontrolle eines Reifenschlupfs am Hinterrad (DTC) bei.

Suspension Control Unit (SCU)

Hierbei handelt es sich um das System Öhlins Smart EC, das an den semiaktiven Radfederungen und am elektronischen Lenkungsdämpfer appliziert wurde. Dieses mit einer Vorderradgabel NIX-30, einem hinteren Federbein TTX sowie einem Lenkungsdämpfer ausgestattete System ist mit der Inertialplattform von Bosch zwischengeschaltet, so dass es in dynamischer Weise auf die unterschiedlichen Straßen- und Fahrbedingungen

reagieren kann und damit die bestmögliche Radfederungsleistung und die vollkommene Motorradkontrolle ermöglicht. Es funktioniert in zwei Modis: Fixed bzw. festgelegt, was bedeutet, dass sie nicht aktiv ist und dem Fahrer am Vorder- und am Hinterrad das Einstellen spezifischer Stufen in der Druck- und Zugstufen ebenso wird die Änderung der Vorspannung des Lenkungsämpfers ermöglicht. Diese Stufen werden so lange aufrechterhalten, bis sie erneut vom Fahrer geändert werden, d.h. das System funktioniert wie eine Radfederung mit herkömmlicher Einstellung. Als Alternative dazu ist der Event Based Modus verfügbar, der sich auf Ereignissen basiert und dem Fahrer die Wahl der „Ansprechstufen“ der Radfederung, von hart bis weich, ermöglicht. In diesem Modus reguliert das System die Druck- und Zugstufe sowie die Vorspannung des Dämpfers in Abhängigkeit der Fahrbedingungen in dynamischer Weise, wobei das allgemeine, zuvor vom Fahrer gewählte „Ansprechverhalten“ aufrechterhalten wird.

Ducati Traction Control (DTC)

Das „Ducati Traction Control“-System (DTC) übernimmt die Schlupfkontrolle am Hinterrad und wirkt auf insgesamt acht Ansprechstufen. Jede

davon wurde so programmiert, um dem Reifenschlupf am Hinterrad mit unterschiedlichen Toleranzwerten entgegenstehen zu können. Jedem Riding Mode ist eine vorprogrammierte Ansprechstufe zugeordnet.

Auf Stufe „acht“ kommt es bereits bei Erfassen eines minimalen Reifenschlupfs zu einem Ansprechen, während in der für erfahrene Motorradfahrer ausgelegten Stufe „eins“ mit höheren Toleranzwerten eine weniger stark ansprechende Kontrolle zum Einsatz kommt.

Anti-lock Braking System (ABS) 9.1 MP

Beim an der 1299 Panigale verbauten ABS 9.1.MP handelt es sich um eine Sicherheitseinrichtung, die dem Blockieren der Räder bei aufgerichtetem bzw. nicht geneigtem Motorrad vorbeugt. Um nicht nur kürzere Bremswege sondern auch eine möglichst hohe Stabilität zu gewährleisten, wurde im ABS der 1299 Panigale eine Kontrolle bezüglich dem Abheben des Hinterrads implementiert.

Das ABS der 1299 Panigale verfügt darüber hinaus über eine Funktion mit der Bezeichnung „Cornering“. Dank dieser Funktion beugt das ABS auch einer Blockierung und dem Schlupf der Räder vor, wenn sich das Fahrzeug in der Schräglage, innerhalb der

physischen und vom entsprechenden Straßenzustand abhängigen Grenzwerten, befindet. Das ABS 9.1 MP bietet insgesamt 3 Ansprechstufen, von der jede an einen Riding Mode gekoppelt ist. Im RACE-Mode wirkt das System nur auf die vorderen Bremsscheiben und gewährt damit höhere Leistung im Rennstreckeneinsatz. Die Cornering-Funktion ist ebenfalls von der eingestellten Stufe abhängig:

Ducati Quick Shift (DQS)

Der Ducati Quick Shift (DQS) ist ein elektronisches System aus dem Rennsport, das das Schalten in die höheren und niedrigeren Gänge steuert. Er ermöglicht das Einlegen der Gänge in der Beschleunigungsphase ohne das Betätigen der Kupplung: dies ermöglicht den Gewinn wertvoller Fraktionen von Sekunden, die sonst durch das Zurückdrehen des Gasdrehgriffs verloren gehen würden. Darüber hinaus ermöglicht er das Herunterschalten der Gänge, ohne dass dazu die Kupplung betätigt werden muss, da er einen automatischen, perfekt synchronisierten „blip“ abgibt, wenn das Pedal zurückgelassen wird. Dabei sorgt er für das einfache Einlegen der Gänge, so dass sich der Fahrer ausschließlich auf das Abbremsen und das Einfahren in die Kurve konzentrieren muss.

DUCATI Wheelie Control (DWC)

Die Ducati Wheelie Control (DWC) übernimmt die Wheelie-Kontrolle und wirkt auf insgesamt acht Ansprechstufen. Jede davon wurde so programmiert, um dem Wheelie-Effekt mit unterschiedlichen „Vorbeugewerten“ und Ansprechverhalten entgegenstehen zu können. Jedem Riding Mode ist eine vorprogrammierte Ansprechstufe zugeordnet. Das auf die Stufe Acht eingestellte System, setzt die Tendenz des Wheelie aus ein Mindestmaß herab und das Ansprechverhalten im Fall eines Auftretens auf den maximalen Auslösewert. Die Stufe Eins, die für besonders erfahrene Fahrer vorgesehen ist, wird von einer geringeren „Wheelie-Vorbeugung“ und einem schwächeren Ansprechverhalten des Systems im Fall eines Auftretens charakterisiert.

Ducati Data Analyzer+ (DDA+)

Der DDA+ gehört der letzten Generation des Ducati Data Analyzers an und integriert ein GPS-Signal, mit dem eine „virtuelle Ziellinie“ erstellt wird. Das System erfasst automatisch, ohne Einwirken des Fahrers, das Beenden einer Runde und unterbricht dabei die Zeitmessung. Die Integration durch das

GPS-Signal ermöglicht die Anzeige der zurückgelegten Strecke und der wesentlichen Fahrzeugparameter: Öffnung der Gasdrosselklappe, Geschwindigkeit, Motordrehzahl, eingelegter Gang, Motortemperatur und Ansprechen der DTC.

Inertial Measurement Unit (IMU)

Die 1299 Panigale stützt sich auf eine Inertialplattform von Bosch, die eine Inertialmesseinheit (IMU) aufweist. Die IMU überwacht konstant den Neigungswinkel und den Nachlauf des Motorrads und gibt sie an das ABS, DWC sowie die Radfederungen Öhlins Smart EC weiter, so dass diese mit der maximalen, von der Motorradposition unabhängigen Wirkung arbeiten.

Funktionstasten

1) UP-STEUERTASTE „▲“

Taste für den Abruf der Anzeige und die Einstellung der Parameter im Cockpit mit Position „▲“.

2) DOWN-STEUERTASTE „▼“

Taste für den Abruf der Anzeigen und die Einstellung der Parameter im Cockpit mit Position „▼“.

3) LICHTHUPENTASTE „FLASH“

Die Taste, der normalerweise die Funktion als Lichthupensteuerung unterliegt, kann hier auch zum Abrufen der LAP-Funktionen verwendet werden.

4) BLINKERRÜCKSTELLTASTE

Die normalerweise zum Abschalten der Blinkerfunktion verwendete Taste kann auch zur **BESTÄTIGUNG** des im MENU gewählten Fahrmodus verwendet werden. Wird diese Taste 3 Sekunden lang nach links gedrückt, aktiviert sie die „Hazard“-Funktion (4 Blinker - Warnblinkfunktion).

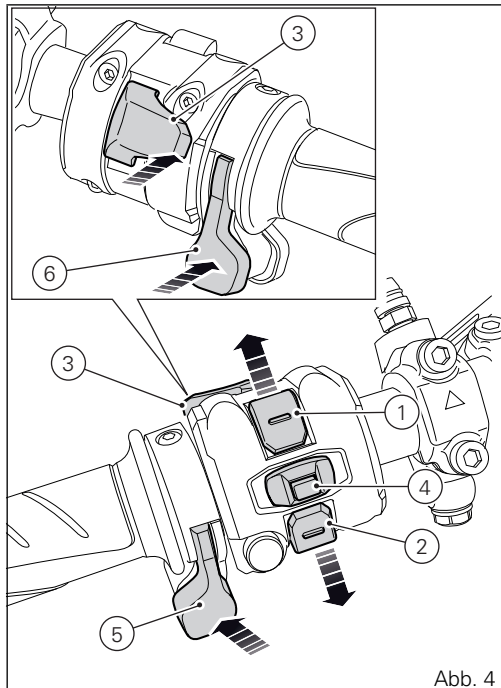


Abb. 4

5) SCHNELLWAHLTASTE „UP“ (5, Abb. 4)

6) SCHNELLWAHLTASTE „DOWN“ (6, Abb. 4)



Achtung

Das Betätigen der Tasten UP oder DOWN während der Fahrt kann zu Gefahrensituationen führen, da sie die daran gekoppelte Auslösestufe sofort ändern: Traktionskontrolle (DTC), Wheelie-Kontrolle (DWC), Kontrolle der Motorbremse (EBC). Diese Betätigung kann während der Fahrt, unabhängig von der Position der Gassteuerung erfolgen und kann, falls nicht mit Bedacht verwendet, zu Gefahrensituationen führen. Es wird davon abgeraten, die Tasten UP oder DOWN während der Fahrt auf der Straße zu betätigen. Ducati kann im Fall von Schäden, die mit dem Deaktivieren oder der manuellen Einstellung der Funktionen der fahrerunterstützenden Funktionen durch den Kunden oder Dritter im Zusammenhang stehen, nicht haftbar gemacht werden.

Einstellung/Anzeige der Parameter

Beim Einschalten zeigt das Cockpit das DUCATI-Logo im Display, darauf folgt das Aufleuchten der LED-Anzeigen in drei Schritten („Anfangscheck“).

Nach dem Check bringt das Cockpit die Hauptanzeige in der Modalität ROAD oder TRACK (je nach dem, welche Modalität vor dem KEY-OFF konfiguriert war) zur Anzeige.

Wird der Schlüssel als korrekt erkannt und ist die Konfiguration für die Freigabe des Motorstarts gegeben, läuft die Initialisierung des Cockpits wie folgt ab:

- Kontrolle der Kontrollleuchten und der Displays, die als „anfänglicher Check“ bezeichnet wird;
- Einblenden der „Standard-Anzeige“.

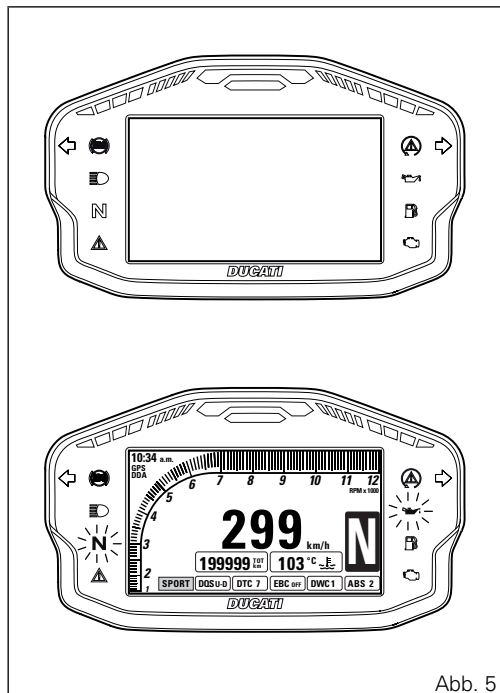


Abb. 5

Überschreitet die Geschwindigkeit des Motorrads während dieser Check-Phase 10 km/h (reelle Geschwindigkeit) unterbricht das Cockpit:

- die Displaysteuerung und blendet die Standardanzeige mit den aktualisierten Informationen ein;
- die Steuerung der Kontrollanzeigen und bringt nur die effektiv momentan aktivierten Anzeigen zum Aufleuchten.



Hinweise

Wird der Zündschlüssel in die Position OFF gedreht, wird die elektrische Versorgung der Motorradeinheiten nicht sofort unterbrochen. Dies erfolgt erst nach Ablauf von 70 Sekunden.



Hinweise

Nach einem Key-on werden die Änderungen an den Radfederungseinstellungen solange nicht umgesetzt, bis die 5 km/h überschritten wurden.

Es sind zwei verschiedene Layouts der Hauptanzeige verfügbar: ROAD und TRACK.

Auf der Hauptanzeige verfügbare Informationen:

- 1) Drehzahl-Bargraph.
- 2) Fahrzeuggeschwindigkeit.
- 3) Eingelegter Gang.
- 4) Menü 1 (Kilometerzähler, Tageskilometerzähler 1, Tageskilometerzähler 2, Kilometerzähler für Kraftstoffreserve, Rundenzeit - nur wenn aktiviert).
- 5) Menü 2 (Temperatur der Motorkühlflüssigkeit, Momentaner Verbrauch, Durchschnittlicher Verbrauch, Durchschnittsgeschwindigkeit, Fahrzeit, Umgebungslufttemperatur).
- 6) Eingestellter Fahrmodus (Riding Mode).
- 7) Anzeige der aktivierten DTC-Stufe oder der deaktivierten DTC.
- 8) Anzeige der aktivierten EBC-Stufe oder der deaktivierten EBC.
- 9) Anzeige der aktivierten oder deaktivierten DWC.
- 10) Anzeige der aktivierten ABS-Stufe oder des deaktivierten ABS.
- 11) Anzeige des aktivierten DDA.
- 12) Anzeige des auf Empfang geschalteten GPS.
- 13) Uhr.
- 14) SERVICE-Anzeige (nur wenn aktiv geschaltet) - Anzeige der Alarme/Warnings (nur wenn vorhanden) - Fehleranzeige (nur wenn vorhanden).
- 15) Anzeige des in den höheren Gängen (U) oder in den höheren und niedrigeren Gängen aktiven DQS (U/D) oder aber Angabe des aktivierten DWS.
- 16) Seitenständeranzeige — Angabe des nur am Vorderrad aktiven ABS.

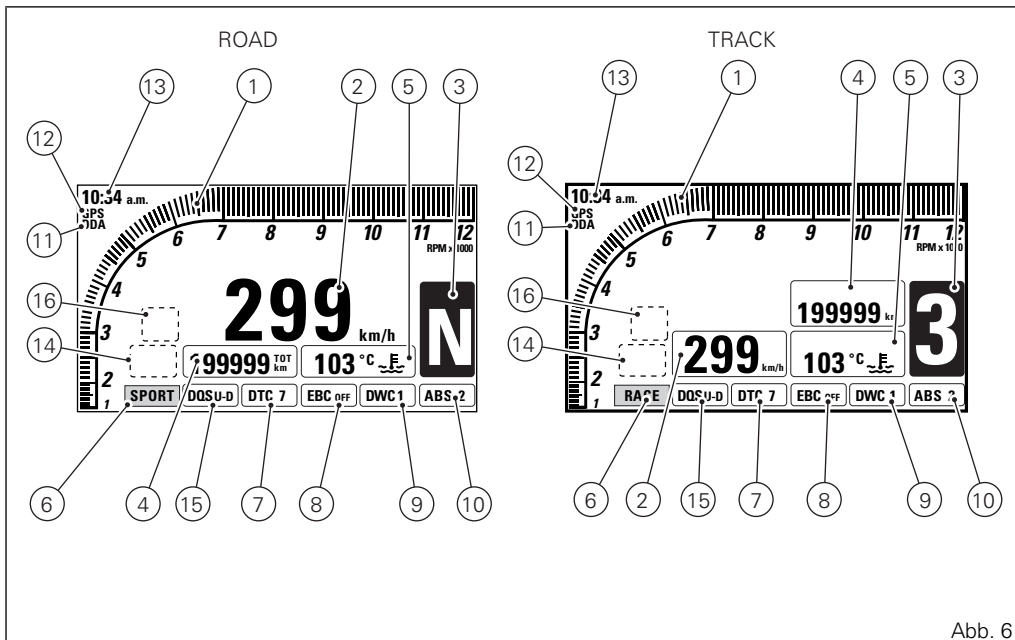


Abb. 6

Zur Anzeige der im MENÜ 1 enthaltenen Informationen die Taste (1) drücken.
Folgende Informationen werden, sowohl im Modus ROAD als auch im Modus TRACK, in Sequenz angezeigt:

- Kilometerzähler (TOT);
- TRIP 1;
- TRIP 2;
- TRIP FUEL (bei aktivierter Funktion);
- Rundenzeit (LAP) - nur im Modus TRACK.
- Schräglagewinkel (LEAN ANGLE) - nur im Modus TRACK.

Zur Anzeige der im MENÜ 2 enthaltenen Informationen die Taste (2) drücken.
Folgende Informationen werden, sowohl im Modus ROAD als auch im Modus TRACK, in Sequenz angezeigt:

- Kühlflüssigkeitstemperatur;
- Momentaner Verbrauch (CONS.);
- Durchschnittlicher Verbrauch (CONS. AVG);
- Durchschnittsgeschwindigkeit (SPEED AVG);
- Fahrzeit (TRIP TIME);
- Lufttemperatur.

Beim Einschalten des Motorrads (Key-ON) werden im MENÜ 1 und im MENÜ 2 die Informationen angezeigt, die vor dem vorausgehenden Key-OFF gegeben wurden.



Hinweise

Sowohl in der Modalität ROAD als auch in der Modalität TRACK wird nach dem Key-ON im MENÜ 1 insgesamt 10 Sekunden lang der anfänglich eingestellte Parameter (Kilometerzähler - TOT), dann der Parameter angezeigt, der beim letzten Key-OFF gegeben war.



Hinweise

Sollte das Cockpit plötzlich ausgeschaltet werden (Versorgungsausfall), werden beim nächsten Key-ON die Default-Einstellungen angezeigt; insbesondere:

- im MENÜ 1 - Kilometerzähler (TOT);
- im MENÜ 2 - Temperatur der Motorkühlflüssigkeit.

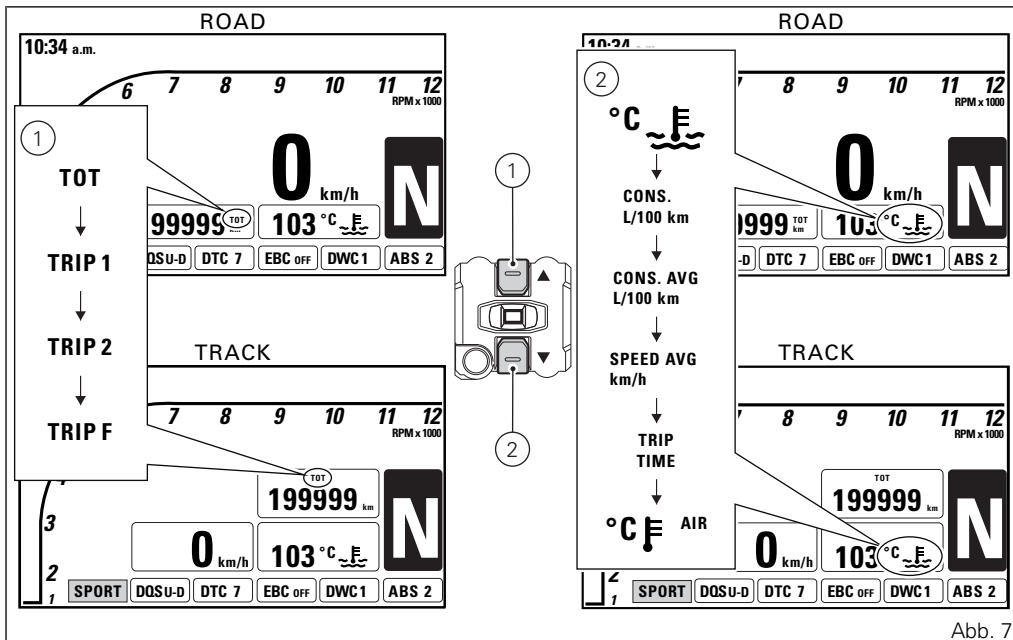
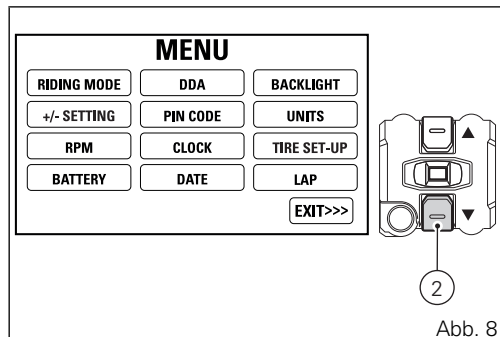


Abb. 7

In der Standardanzeige gelangt man durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (2) bei reeller Fahrzeuggeschwindigkeit \leq (unter oder gleich) 20 km/h in das Setting-MENÜ, in dem die einzelnen Funktionen eingestellt werden können.

Wichtig

In das SETTING-MENÜ gelangt man nur bei einer realen Fahrzeuggeschwindigkeit \leq (unter oder gleich) 20 km/h. Befindet man sich im SETTING-MENÜ und überschreitet die Fahrzeuggeschwindigkeit dabei 20 km/h, verlässt das Cockpit automatisch dieses Menü und blendet die Standard-Anzeige ein.



Wird beim KEY-ON und nach erfolgreichem Check der Zündschlüssel nicht erkannt, wird das Cockpit folgendermaßen funktionieren:

- Ist die PIN CODE-Funktion nicht aktiv geschaltet, wird die Standardanzeige angezeigt, wobei der Anfangscheck der Kontrollleuchten übersprungen wird, der Fehler E-LOCK aktiviert und kein Zugriff auf das Setting-MENÜ gegeben;
- Bei aktiv geschalteter PIN CODE-Funktion, wird die Seite der PIN CODE-Funktion für die Eingabe des Freigabecodes angezeigt.

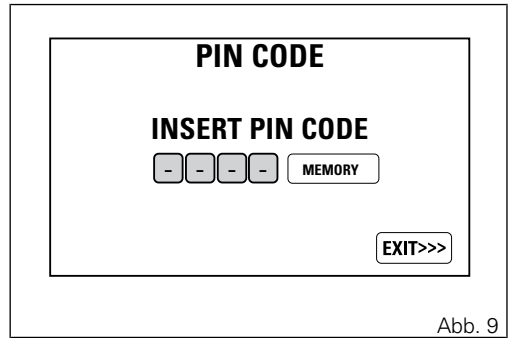


Abb. 9

Hauptfunktionen

In der Hauptanzeige enthaltenen Funktionen:
Hauptfunktionen

- Anzeige der Motordrehzahl - RPM
- Fahrzeuggeschwindigkeit
- Gang
- Fahrmodus (Riding Mode)
- DQS
- DTC
- EBC
- DWC
- ABS
- Schnellumschaltung der Stufen der DTC, DWC oder EBC
- Im MENÜ 1 angezeigte Funktionen:
 - Kilometerzähler (TOT)
 - Tageskilometerzähler 1 (TRIP1)
 - Tageskilometerzähler 2 (TRIP2)
 - Kilometerzähler für Kraftstoffreserve (TRIP FUEL)
 - Rundenzeit (LAP time) - nur wenn aktiv geschaltet und nur in der Modalität TRACK
 - Schräglagewinkel (LEAN ANGLE) - nur wenn aktiv geschaltet und nur in der Modalität TRACK

- Im MENÜ 2 angezeigte Funktionen:
 - Kühlflüssigkeitstemperatur
 - Momentaner Verbrauch (CONS.)
 - Durchschnittlicher Verbrauch (CONS. AVG)
 - Durchschnittsgeschwindigkeit (SPEED AVG)
 - Fahrzeit (TRIP TIME)
 - Umgebungslufttemperatur

Nebenfunktionen

- DDA
- GPS
- Uhr (CLOCK)
- Inspektionsanzeige (SERVICE)
- Anzeige der Meldungen / Alarme (Warning)
- FEHLER-Anzeige

- Im Setting-MENÜ vom Fahrer änderbare Funktionen:
- Fahrstil-Personalisierung (RIDING MODE): In diesem Menü können folgende Einstellungen personalisiert werden:
 - ABS-Einstellung (ABS)
 - Einstellung der elektrischen Radfederungen (DES)
 - Einstellung des Displays (DISPLAY)
 - Aktivierung/Deaktivierung des DQS (DQS)
 - Einstellung der DTC-Stufe (DTC)
 - Motoreinstellung (ENGINE)
 - Einstellung der EBC-Stufe (EBC)
 - Einstellung der DWC-Stufe (DWC)
 - Rücksetzung auf Default-Einstellungen (DEFAULT)
 - Digitale Motordrehzahlanzeige (RPM)
 - Batteriespannung (BATTERY)
 - DDA (Aktivierung/Deaktivierung - Anzeige - Löschung)
 - PIN CODE (Eingabe/Änderung)
 - Uhreinstellung (CLOCK)
 - Einstellung des Datums (DATE)
 - Einstellung der Display-Rückbeleuchtung (BACK LIGHT)
- Einstellung der Maßeinheit – (Geschwindigkeit - Temperatur - Kraftstoffverbrauch) UNIT
 - LAP (Anzeige/Löschung/Rücksetzung der automatischen Einstellungen)
 - Neukalibrierung des Systems bei Montage einer Bereifung, die nicht der der Erstausrüstung entspricht (TIRE SET_UP)

Der Bereich von 10.500 bis 11.400 U/min (Vorwarnbereich) wird im Display in Orange angegeben, dies gilt sowohl für die Ausfüllung der Bargraph-Anzeigen als auch für die numerische Angabe 11 („orangefarbener Bereich“).
 Der Bereich von 11.500 bis 12.000 U/min (Warnbereich) wird im Display in Rot angegeben, dies gilt sowohl für die Ausfüllung der Bargraph-Anzeigen als auch für die numerische Angabe 12 („roter Bereich“).



Wichtig

Auf den ersten 1000 km (Einfahrzeit) bzw. wenn am Kilometerzähler ein Wert \leq (unter oder gleich) 1000 km angegeben wird, wird bei Erreichen von 6.000 U/min der Vorwarnbereich orangefarben im Display (orangefarbener Bereich) angezeigt, dies sowohl was die Ausfüllung der Bargraph-Anzeigen als auch was die numerische Angabe anbelangt. Während der Einfahrzeit wird empfohlen, die 6.000 U/min nicht zu überschreiten, das Cockpit darf also den „orangefarbenen Bereich“ der Bargraph-Anzeigen nicht einblenden.

Nach der Einlaufzeit weist das Einblenden des „orangefarbenen Bereichs“ daraufhin, dass bei kaltem Motor dieser im niedrigen Drehzahlbereich gehalten werden sollte. Der „orangefarbene Bereich“ wird sich in Abhängigkeit der Motortemperatur wie folgt ändern:

- ab 8000 U/min und Motortemperatur unter oder gleich 40 °C;
- ab 9000 U/min und Motortemperatur unter oder gleich 50 °C;
- ab 10.500 U/min und einer Motortemperatur über 50 °C.

Die Schwellenwerte vor dem Auslösen des Drehzahlbegrenzers in Abhängigkeit der jeweiligen Schwellenwerte sind in drei Gruppen unterteilt:

1. Schwellenwert bei 10.500 U/min (A).
2. Schwellenwert bei 10.800 U/min (B)

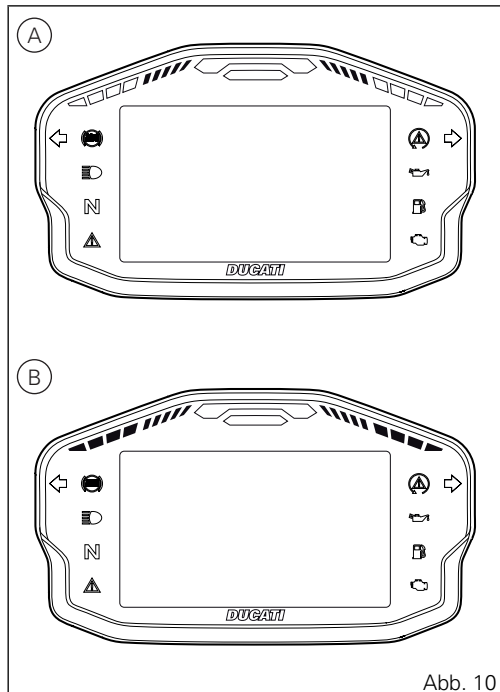


Abb. 10

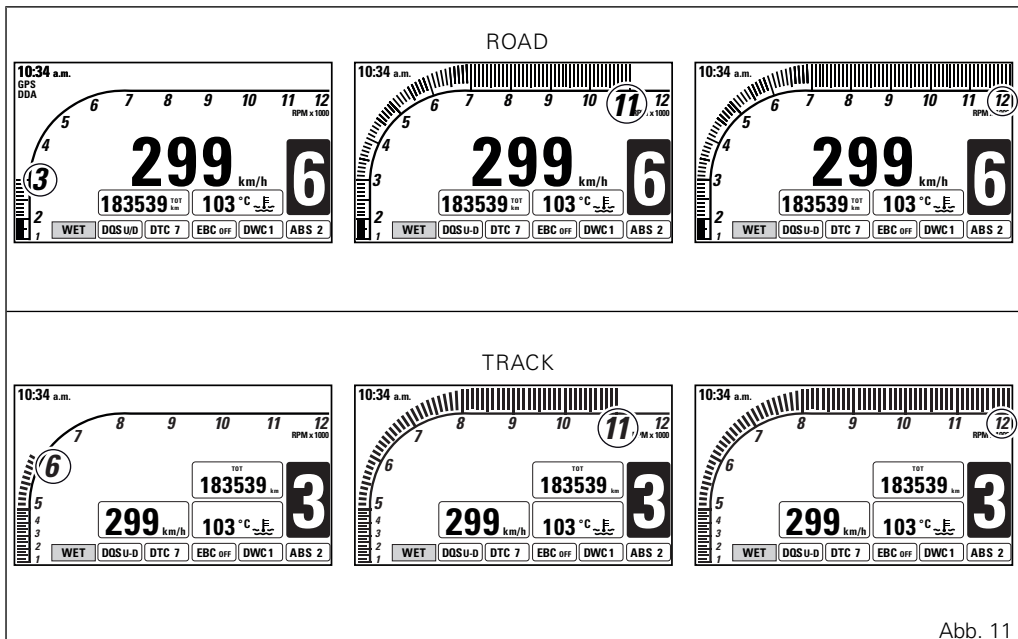


Abb. 11

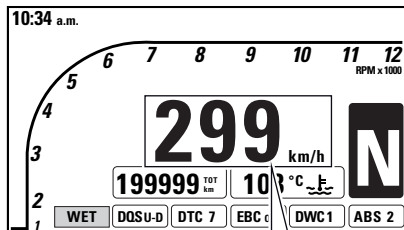
Fahrzeuggeschwindigkeit

Das Cockpit empfängt die Information der reellen Fahrzeuggeschwindigkeit (in km/h) und bringt diesen Wert um 5 % erhöht sowie in der eingestellten Maßeinheit (km/h oder mph) im Display zur Anzeige.

Die „—“ und die eingestellte Maßeinheit werden angezeigt, wenn:

- die Geschwindigkeit = 299 km/h oder 186 mph beträgt oder das Cockpit keinen Geschwindigkeitswert empfängt (permanent angezeigte „—“);
- der hintere Geschwindigkeitssensor sich im Fehlerzustand befindet (blinkende Anzeige von „—“, aufleuchtende Allgemeine Fehler-Kontrollleuchte und Anzeige des Fehlers SPEED SENSOR).

ROAD



186 mph

TRACK

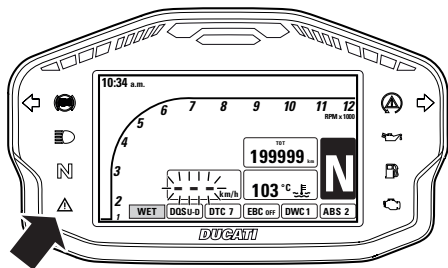
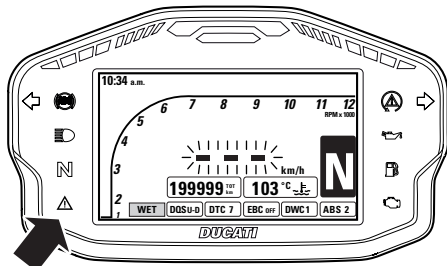
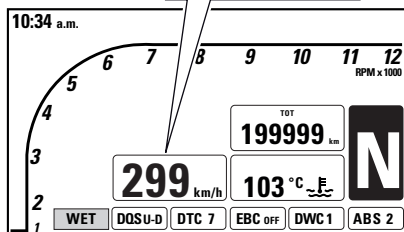


Abb. 12

Gang

Das Cockpit empfängt die Information bezüglich des eingelegten Gangs und bringt die entsprechende Nummer im Display zur Anzeige.

Bei eingelegtem Gang wird eine Nummer von 1 bis 6 angegeben, während im Leerlauf der Buchstabe N angezeigt wird.

Ist ein Umschalten erforderlich, wird der Buchstabe C angezeigt.

Die Anzeige „-“ wird angezeigt, wenn:

- die Gänge noch nicht „eingelernt“ wurden („-“ und Kontrollleuchte des Neutral (A) (Leerlauf) blinken);
- der Gangsensor sich im Fehlerzustand befindet (blinkende Anzeige von „-“, Allgemeine Warnleuchte (b) leuchtet, N-Kontrollleuchte (A) blinkt und Anzeige des Fehlers GEAR SENSOR);
- das Cockpit keine Daten bezüglich des eingelegten Gangs erhält (permanente Anzeige von „-“).

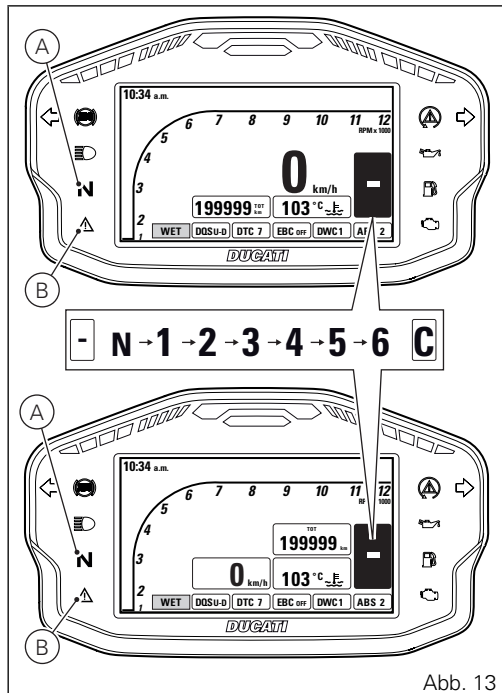


Abb. 13

Fahrmodus (Riding Mode)

Über das Cockpit kann der gewünschte Fahrmodus (Riding Mode) eingestellt werden. Zur Wahl stehen drei unterschiedliche, bereits voreingestellte Riding Modes: RACE, SPORT, WET.

Der gewählte und aktiv geschaltete Fahrmodus (Riding Mode) wird im unteren Bereich des Displays in einem Rechteck auf grünem Hintergrund angezeigt, wenn die dem Riding Mode zugeordneten Parameter Defaultwerte haben, und auf orangefarbenem Hintergrund, wenn die dem Riding Mode zugeordneten Parameter vom Fahrer eingestellt wurden.

Die Angabe des Riding Mode blinkt unabhängig von der jeweiligen Hintergrundfarbe sobald ein oder mehrere eingestellte Parameter nicht korrekt vom entsprechenden Steuergerät erfasst wurden. Jedem Riding Mode sind folgende Parameter zugeordnet, die von Ducati eingestellt oder in den Seiten der Setting-Funktionen vom Fahrer geändert wurden:

- eine spezifische Ansprechstufe der Traktionskontrolle DTC (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, off);

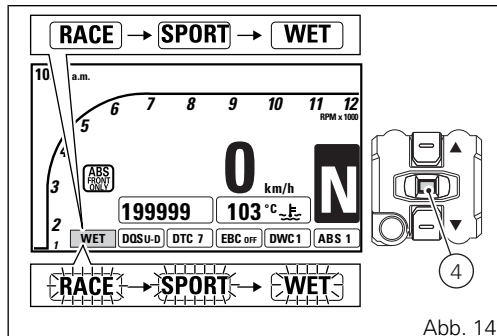


Abb. 14

- eine spezifische Motorleistung, die das Verhalten der Drosselklappen ändert (HIGH, MED, LOW);
- eine spezifische Zugstufe und eine spezifische Druckstufe der Vorderradgabel;
- eine spezifische Zugstufe und eine spezifische Druckstufe des hinteren Federbeins;
- eine spezifische Widerstandsstufe des Lenkungsämpfers;
- eine spezifische Strategie der dynamischen Öhlins Steuerung (Type 1, 2, 3);

- eine spezifische Einstellung der Strategie für das hintere Federbein (Hardest, Harder, Default, Softer, Softest);
- eine spezifische Einstellung der Strategie für die Vorderradgabel (Hardest, Harder, Default, Softer, Softest);
- eine spezifische Einstellung der Strategie für den Lenkungsdämpfer (Hardest, Harder, Default, Softer, Softest);
- eine spezifische Einstellung des ABS (1, 2, 3, off);
- einen spezifischen Wählschalter der Kontrollsteuerung der Radfederungen (fest, dynamisch);
- eine spezifische Ansprechstufe des Kontrollsystems der Motorbremse EBC (1, 2, 3, off);
- eine spezifische Ansprechstufe der Wheelie-Kontrolle „DWC“ (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, off);
- ein Einsatz des Quick Shift-Schaltautomats „DQS“ (DQS UP, DQS UP & DOWN, DQS off).

Jedem Fahrmodus ist auch eine andere Hauptanzeige der Informationen (ROAD, TRACK) zugeordnet, die von Ducati eingestellt oder in den Seiten der Setting-Funktionen vom Fahrer geändert wurde.



Achtung

Ducati empfiehlt den Wechsel des Riding Modes bei stehendem Fahrzeug durchzuführen. Erfolgt der Wechsel des Riding Modes während der Fahrt, muss besonders vorsichtig gefahren werden (es wird empfohlen, die Änderung des Riding Modes bei niedrigen Geschwindigkeiten vorzunehmen).

Wahl des Riding Mode

Auf das Drücken der Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) gelangt man in das Wahlmenü des Riding Modes. Das Cockpit zeigt (auf der rechten Seite des Displays) die Geschwindigkeit und (auf der linken Seite des Displays) die Bezeichnung des Riding Modes an:

- RACE
- SPORT
- WET

Einer davon wird markiert sein. Hierbei handelt es sich um den zuletzt gespeicherten und momentan verwendeten Modus.



Achtung

Ein Einloggen in das Wahlmenü des Riding Modes ist nicht möglich, wenn die Taste (4) sich in der Position befindet, in der sie die Blinker aktiviert bzw. wenn sie nach links oder rechts gedrückt wurde.

Zum markierten Riding Mode werden Informationen über einige daran gekoppelte Parameter gegeben:

- DTC-System: die Angabe DTC, gefolgt von der eingestellten Ansprechstufe (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8) bei aktivierter DTC oder von der Angabe OFF bei deaktivierter DTC;
- EBC-System: die Angabe EBC, gefolgt von der eingestellten Ansprechstufe (1, 2, 3) bei aktivierter EBC oder von der Angabe OFF bei deaktivierter EBC;
- Motorleistung (ENGINE): die Angabe ENG, gefolgt von der aktuell eingestellten Motorleistung (HIGH, MED oder LOW);
- DQS: die Angabe DQS, gefolgt von der Angabe UP, U-D bei aktiviertem DQS oder von der Angabe OFF bei deaktiviertem DQS;
- das ABS: die Angabe ABS gefolgt von der eingestellten Ansprechstufe (1, 2, 3) bei aktiviertem ABS oder von der Angabe OFF bei deaktiviertem ABS;
- DWC-System: die Angabe DWC, gefolgt von der eingestellten Ansprechstufe (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8) bei aktivierter DWC oder von der Angabe OFF bei deaktivierter DWC;
- DES-Radfederungssystem: die Angabe DES gefolgt von der Angabe des eingestellten Steuermodus (DYN, FIX).

Bei den angezeigten Informationen handelt es sich um Werte, die für jeden einzelnen Fahrmodus (Riding Mode) gespeichert wurden. Bei den gespeicherten Werten kann es sich um die von Ducati vorgesehenen oder die vom Fahrer personalisierten Werte handeln. Auf jedes Drücken der Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) wird der Riding Mode mit den zugeordneten abrufbaren Parametern (A, Abb. 15) markiert.

Wurde der gewünschte Riding Mode markiert, muss er durch zwei Sekunden langes Drücken der Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) bestätigt werden: Der Wechsel des Riding Mode wird gespeichert und die Standardanzeige (B, Abb. 15) erneut aktiviert.

Wurde der gewünschte Riding Mode markiert und die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) nicht innerhalb von 10 Sekunden gedrückt, erfolgt kein Wechsel des Riding Mode und die Standardanzeige (C, Abb. 15) wird erneut aktiviert.

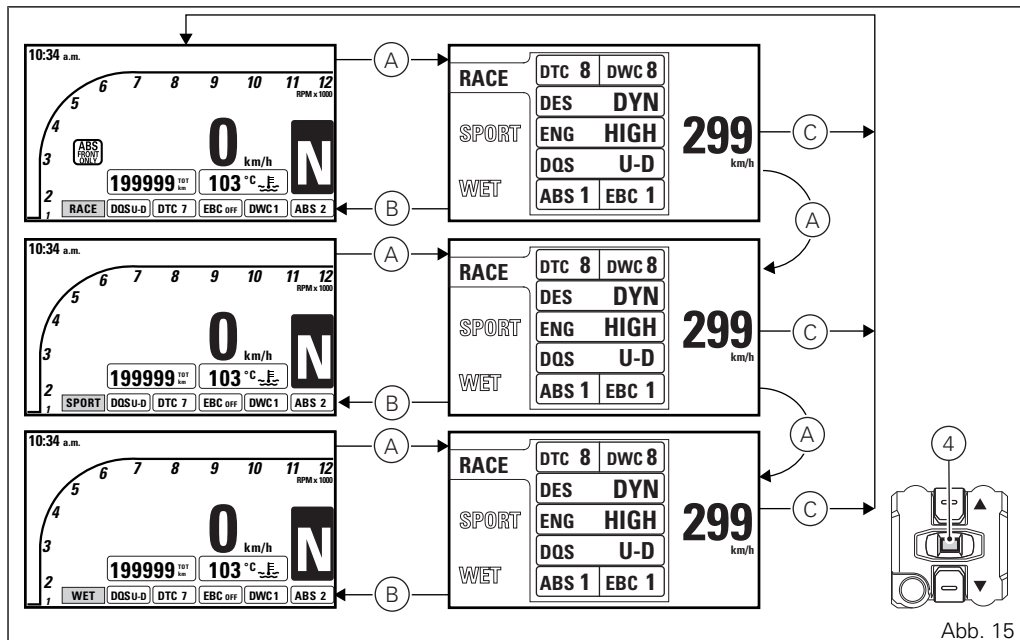


Abb. 15

Bei Abfrage einer Bestätigung des Wechsels des Riding Modes geht das Verfahren in den Fehlerzustand über, wenn:

- der Gasdrehgriff geöffnet ist, die Bremsen betätigt sind und das Fahrzeug sich in Bewegung befindet. In diesem Fall wird der Fehler CLOSE THROTTLE AND RELEASE BRAKES angezeigt. Werden der Gasdrehgriff daraufhin nicht innerhalb von 5 Sekunden zurückgedreht, die Bremsen zurückgelassen oder das Fahrzeug nicht auf eine Geschwindigkeit von Null gebracht, wird das Umschaltverfahren des Riding Mode nicht vervollständigt und auf die Standardanzeige zurückgeschaltet.

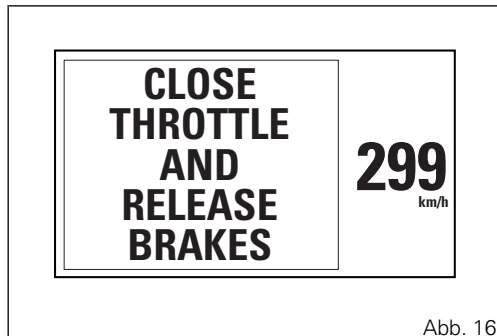


Abb. 16



Hinweise

Erfolgt beim Wechsel des Riding Modes auch ein entsprechender Statuswechsel des ABS von „ON“ (aktiviert) auf „OFF“ (deaktiviert) oder von „OFF“ (deaktiviert) auf „ON“ (aktiviert), startet das Cockpit bei der Bestätigungsabfrage des gewählten Riding Modes gleichzeitig das Aktivierungs- oder Deaktivierungsverfahren des ABS.

DQS

Im Display des Cockpits wird der Funktionszustand der DQS wie folgt angezeigt:

- bei aktivem DQS die Angabe DQS mit dem Buchstaben U (Einlegen höherer Gänge) oder den Buchstaben U-D (Einlegen sowohl höherer als auch niedrigerer Gänge);
- bei deaktivierter DQS die Angabe DQS OFF;
- bei DQS oder Steuergerät im Fehlerzustand „DQS—“ mit leuchtender EOB-D-Kontrollleuchte und Angabe des entsprechende Fehlers;
- verfügt das Motorrad über keinen DQS, das Symbol „—“.

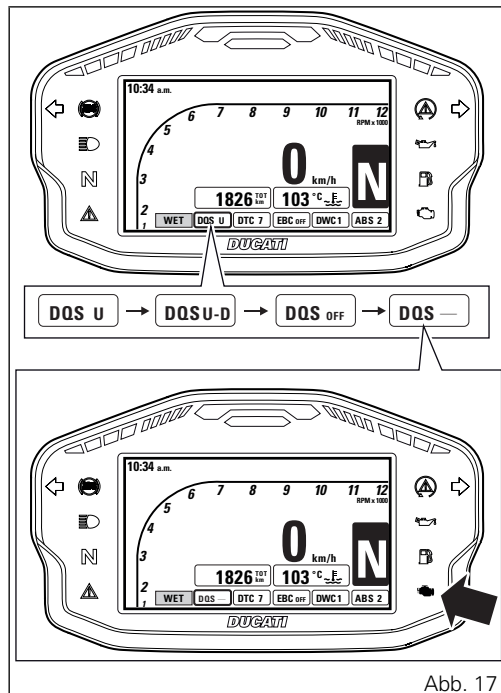


Abb. 17

Der DQS mit der Funktion „up/down“ ermöglicht das Hoch- und Herunterschalten der Gänge ohne das Betätigen der Kupplung.

Es besteht aus einem zweiseitig wirkendem Mikroschalter, der in die Kinematik des Hebels integriert ist, der bei jeder Betätigung der Schaltung ein entsprechendes Signal an das Motorsteuergerät sendet.

Das System unterscheidet das Hoch- vom Herunterschalten und integriert die Wirkung auf die Zündvorverstellung und Einspritzung im System Upshift mit der gesteuerten Öffnung der Drosselklappe für die Funktion im Downshift. Das Ausmaß und die Dauer der verschiedenen Betätigungen ist darauf ausgerichtet, eine maximal flüssige Schaltung in den unterschiedlichen Fahrsituationen zu gewährleisten, wobei die Funktion beim Herunterschalten im perfekten Einklang mit der Antihopping-Kupplung und der EBC erfolgt.

Beim Herunterschalten variiert die Strategie des DQS, in Übereinstimmung mit der vom Fahrer getroffenen Wahl der Ansprechstufe des EBC-Systems, das Ausmaß und die Dauer der Öffnung der Drosselklappe, um die Motorbremse in dem Moment des Einlegens des niedrigeren Gangs entsprechend zu modulieren. Bei auf OFF und auf 1 eingestellter

EBC ist die maximale Wirkung der Motorbremse gegeben, auf der Stufe 2 spricht sie mittelstark und auf der Stufe 3 nur geringfügig an.

Bezüglich der Wahl der angemessenen Ansprechstufen ist Bezug auf den Absatz S. 69 zu nehmen, der sich mit dem EBC-System befasst. Der Benutzer kann über das entsprechende Cockpit-Menü entscheiden, ob er nur die Upshift-Funktion des DQS oder beide verwenden möchte.

DTC

Im Display des Cockpits wird der Funktionszustand der DTC wie folgt angezeigt:

- bei aktivierter DTC die Angabe DTC und ein numerischer Wert von 1 bis 8 der Ansprechstufe der Traction Control (fest);
- bei aktivierter DTC, jedoch aufgrund einer Störung im Modus mit eingeschränkter Funktion aktivem System, die Angabe DTC und der numerische Wert von 1 bis 8 (blinkend) der Ansprechstufe der DTC; darüber hinaus blinkt die DTC-/DWC-Kontrollleuchte auf;
- bei deaktivierter DTC leuchten die Angabe DTC OFF und die DTC-/DWC-Kontrollleuchte permanent auf: bei deaktivierter DTC resultiert auch die DWC als deaktiviert;
-
- bei DTC oder Black Box-Steuergerät im Fehlerzustand die Angabe DTC —; darüber hinaus leuchtet die DTC-/DWC-Kontrollleuchte oder die Allgemeine Warnleuchte auf und der entsprechende Fehler wird angezeigt.



Achtung

Im Fall einer Funktionsstörung des Systems sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

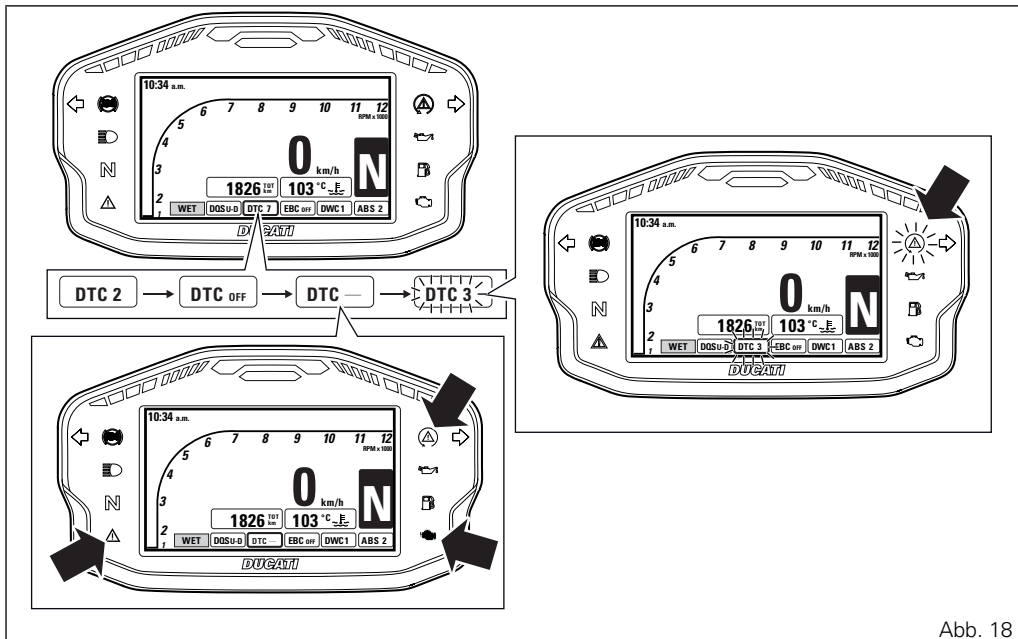


Abb. 18

Das „Ducati Traction Control“-System (DTC) übernimmt die Schlupfkontrolle am Hinterrad und wirkt auf Basis von insgesamt acht Stufen. Jede davon wurde so eingestellt, um dem Reifenschlupf am Hinterrad mit unterschiedlichen Toleranzwerten entgegenstehen zu können. Jedem Riding Mode ist eine vorprogrammierte Ansprechstufe zugeordnet. Auf Stufe 8 kommt es bereits bei Erfassen eines minimalen Reifenschlupfs zu einem Ansprechen, während in der für sehr erfahrene Motorradfahrer und den Rennstreckeneinsatz ausgelegten Stufe 1 mit höheren Toleranzwerten eine weniger stark ansprechende Kontrolle zum Einsatz kommt.



Achtung

Die DTC ist ein Unterstützungssystem, das vom Fahrer sowohl im normalen Straßeneinsatz als auch auf Rennstrecken verwendet werden kann. Unter Unterstützungssystem versteht man hier einen Mechanismus, durch den während der Motorradnutzung mehr Fahrkomfort und Sicherheit geboten werden soll, es entbindet den Fahrer allerdings nicht von all denjenigen Verhaltensweisen im Sinne einer vorsichtigen Fahrweise sowie eines Fahrverhaltens erforderlich sind, um außer eigenen, auch Fehlern und zwangsläufigen Notmanövern der anderen Verkehrsteilnehmer vorzubeugen, so wie es die Straßenverkehrsordnung vorschreibt.

Der Fahrer muss stets berücksichtigen, dass den aktiven Sicherheitssystemen die Funktion einer „Vorsorge“ unterliegt. Die aktiven Elemente unterstützen den Fahrer bei der Kontrolle des Fahrzeugs, so dass es einfacherer sowie sicherer betrieben werden kann. Unabhängig von den herrschenden Bedingungen, den Gesetzmäßigkeiten der Physik, den vorgenannten Verhaltensregeln und der Straßenverkehrsordnung dürfen die aktiven Systeme den Fahrer unter keinen Umständen dazu

verleiten, schneller als von der Vernunft zulässig zu fahren.

In nachstehender Tabelle werden die für die verschiedenen Fahrmodi geeignetsten Ansprechstufen der DTC aufgelistet und angegeben, welche Stufen im Default den vom Fahrer wählbaren „Riding Mode“ zugeordnet wurden.

DTC	RIDING MODE	EINSATZ	DEFAULT
OFF		Das DTC ist deaktiviert.	NEIN
1	TRACK Professional	Diese Stufe ist für den ausschließlichen Einsatz auf der Rennstrecke und besonders erfahrene Fahrer vorgesehen. Sie wurde für die Pirelli Reifen in der Mischung SC2 optimiert. Die sich in diesem Modus befindliche DTC ermöglicht das Ausbrechen.	NEIN
2	TRACK	Diese Stufe ist für den ausschließlichen Einsatz auf der Rennstrecke und besonders erfahrene Fahrer vorgesehen. Sie wurde für die OEM-Reifen (Original Equipment Manufacturer) optimiert. Die sich in diesem Modus befindliche DTC ermöglicht das Ausbrechen.	NEIN
3	SPORT / TRACK	Diese Stufe ist für den Rennstreckeneinsatz seitens erfahrener Fahrer vorgesehen. Die sich in diesem Modus befindliche DTC ermöglicht das Ausbrechen.	Ist die im Default des Riding Modes „RACE“ eingestellte Stufe.
4	SPORT / TRACK	Diese Stufe ist für den Rennstreckeneinsatz (und im Straßenverkehr seitens erfahrener Fahrer) vorgesehen.	NEIN

DTC	RIDING MODE	EINSATZ	DEFAULT
5	SPORT	Diese Stufe ist sowohl für den Einsatz auf Straße als auch auf Rennstrecke in Übereinstimmung mit der Einstellung ENGINE 195cv LOW (maximale Leistung von 195 PS mit „sanfter“ Abgabe) vorgesehen.	Ist die im Default des Riding Modes „SPORT“ eingestellte Stufe.
6	SAFE & STABLE	Diese Stufe ist für den Einsatz unter jeglichen Fahrbedingungen und auf Straßen mit guten Haftungsbedingungen vorgesehen.	NEIN
7	RAIN	Diese Stufe ist für den Rennstreckeneinsatz und, bei nassem Asphalt, ausschließlich mit den Regenreifen vorgesehen.	NEIN
8	HEAVY RAIN	Diese Stufe ist für den Straßeneinsatz bei nasser und sehr rutschiger Fahrbahn vorgesehen.	Ist die im Default des Riding Modes „WET“ eingestellte Stufe.

Angabe zur Wahl der Ansprechstufe



Achtung

Die optimale Funktion des DTC-Systems in allen seinen Ansprechstufen ist nur bei Reifen gemäß Erstausrüstung des Fahrzeugs und/oder bei Montage von seitens Ducati empfohlenen Reifen sowie bei Übersetzungsverhältnissen gewährleistet, die in der Erstausrüstung vorgesehen sind. Bei in der Erstausrüstung vorgesehenen Reifen handelt es sich um die Pirelli Diablo Supercorsa SP in den folgenden Reifengrößen: Vorderrad 120/70ZR17, Hinterrad 200/55ZR17. Der Einsatz einer Bereifung mit von der Erstausrüstung abweichenden Abmessungen und Eigenschaften kann die Funktionseigenschaften oder gar die Sicherheit des Systems beeinträchtigen. Es wird davon abgeraten, Reifen mit anderen Abmessungen, als die für Ihr Motorrad zugelassenen, zu montieren.

Bei geringfügigen Unterschieden der Reifen, wie zum Beispiel von der Erstausrüstung abweichendes Fabrikat und/oder Modell der Reifen, muss die entsprechende automatische Einstellfunktion

verwendet werden, die eine korrekte Systemfunktion ermöglicht.

Bei der Endübersetzung wird im Fall einer Verwendung eines nicht der Erstausrüstung entsprechenden Verhältnisses (ausschließlich für den Rennstreckeneinsatz) für die optimale Rücksetzung des Systems empfohlen, die entsprechende automatische Einstellung zu verwenden.

Sollten die Abmessungen der eingesetzten Reifen allerdings in einer anderen Größenklasse liegen oder deutlich von denen der Erstausrüstung abweichen, kann es vorkommen, dass das System soweit verfälscht wird, dass auch bei einer Verwendung der automatischen Einstellfunktion keine der 8 wählbaren Stufen eine zufriedenstellende Leistung bietet. In diesem Fall sollte das System deaktiviert werden.

Auf Stufe 8 spricht die DTC beim geringsten Anzeichen eines möglichen Durchdrehens des Hinterrads an. Zwischen Stufe 8 und Stufe 1 liegen weitere 6 Ansprechempfindlichkeiten. Die Auslösung der DTC nimmt beim Übergang von Stufe 8 auf Stufe 1 konstant ab.

Die Stufe 1 ist spezifisch für den Einsatz auf der Rennstrecke mit Reifen in der Mischung SC1 (Pirelli

Diablo Supercorsa SC1) ausgelegt, bei denen es sich nicht um die der Erstausrüstung des Motorrads handelt. Der Einsatz dieser Stufe bei Reifen mit anderen Eigenschaften kann zu einer Änderung der Betriebseigenschaften des Systems führen. Die Wahl der geeigneten Ansprechstufe hängt im Wesentlichen von 3 Variablen ab:

- 1) der Haftung (Reifentyp und -verschleiß, Straßenbelag, Witterungsverhältnisse etc.);
- 2) der Strecke (Kurven mit ähnlicher bzw. stark unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeit);
- 3) dem Fahrstil („runder“ oder „kantiger“).

Bezug zwischen der Stufe und den Haftungsbedingungen

Die Wahl der richtigen Stufe ist wesentlich von den Haftungsbedingungen der Strecke abhängig (siehe nachstehende Empfehlungen für den Renn- und Straßeneinsatz). Eine niedrige Haftung erfordert die Wahl einer höheren Stufe, die ein stärkeres Ansprechen der DTC gewährleistet.

Bezug zwischen Stufe und Streckenbeschaffenheit

Bei einer Strecke, die von mit gleichmäßiger Geschwindigkeit durchfahrbaren Kurven gekennzeichnet ist, wird die Wahl einer in jeder Kurve zufriedenstellenden Ansprechstufe relativ einfach sein. Auf einer Strecke mit sehr unterschiedlichen Kurven muss eine Kompromisslösung zwischen den Ansprechstufen der DTC gefunden werden.

Bezug zwischen Stufe und Fahrstil

Die DTC spricht bei einem „runden“ Fahrstil mit extremer Schräglage des Motorrads häufiger an als bei Fahrern mit „kantigem“ Stil, die ihr Motorrad bei Kurvenausfahrt möglichst schnell wieder aufrichten.

Empfehlungen für den Renneinsatz

Um sich mit den Systemfunktionen vertraut zu machen, sollte man zunächst ein paar komplette Runden auf Stufe 6 fahren (so dass sich die Reifen erwärmen). Anschließend empfehlen wir, weitere Testrunden auf den Stufen 6, 5, 4 usw. zu fahren, bis man die passende DTC Ansprechempfindlichkeit gefunden hat.

Hat man eine für alle Kurven, mit Ausnahme von einer oder zwei Kurven, in denen die DTC zu stark anspricht, eine zufriedenstellende Ansprechstufe gefunden, kann man versuchen auf einen etwas

„kantigeren“ Fahrstil überzugehen, das Motorrad in der Kurvenausfahrt also schneller aufrichten, statt gleich nach einer anderen Ansprechstufe zu suchen.

Empfehlungen für den Straßeneinsatz

Um sich mit den Systemfunktionen vertraut zu machen, sollte man zunächst die Stufe 8 verwenden. Sollte die DTC dabei zu stark ansprechen, sollten die Stufen 5, 4, etc. durchgetestet werden, bis man die angenehmste Ansprechstufe für sich ermittelt hat. Falls Änderungen der Haftungsverhältnisse bzw. Streckenbeschaffenheit oder des Fahrstils vorliegen sollten, die eingestellte Ansprechempfindlichkeit also nicht mehr zufrieden stellend resultiert, kann man zur nächsten Stufe übergehen und so oft wechseln, bis die passende Ansprechempfindlichkeit gefunden wurde (z.B. reagiert die DTC auf Stufe 7 übertrieben, auf Stufe 6 schalten; sollte man bei Stufe 7 keinerlei Ansprechen der DTC wahrnehmen, ist auf die Stufe 8 umzuschalten).

EBC

Im Display des Cockpits wird der Funktionszustand der EBC wie folgt angezeigt:

- bei aktivierter EBC wird die Angabe EBC mit einem numerischen Wert von 1 bis 3 angezeigt, welcher der eingestellten Ansprechstufe entspricht;
- bei deaktivierter EBC, wird die Angabe EBC OFF angezeigt;
- bei EBC oder Steuergerät im Fehlerzustand wird die Angabe EBC — angezeigt, die EOBD-Kontrollleuchte leuchtet und der entsprechende Fehler wird angezeigt.

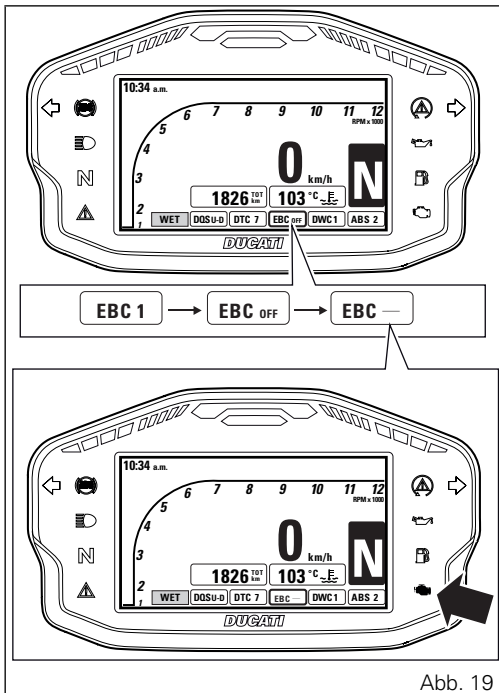


Abb. 19

Das System „Engine Braking Control“ (EBC) überwacht die Motorbremse in den Fahrphasen bei vollkommen geschlossenem Gasdrehgriff (sowohl beim Herunterschalten als auch einem einfachen Loslassen bei konstanter Fahrt, sowohl bei als auch ohne Bremsbetätigung). Dieses System regelt die Drosselklappen in autonomer Weise, um das Rückgabemoment des Rads an den Motor in dieser Fahrphase konstant zu halten.

Das System ermöglicht eine Regulierung der „Motorbremse“ im Rahmen eines Übergangs von einer maximalen Motorabbremmung, bei Systemeinstellung auf OFF, auf eine Motorbremskraft, die bei zunehmender Einstellstufe abnimmt.

Der Einfluss des Systems ist besonders in den höheren Drehzahlbereichen des Motors spürbar und nimmt bei Herabsetzen der Motordrehzahl schrittweise ab.



Achtung

Die EBC ist ein Unterstützungssystem, das der Fahrer sowohl im normalen Straßeneinsatz als auch auf Rennstrecken verwenden kann. Unter Unterstützungssystem versteht man hier einen Mechanismus, durch den während der Fahrt mit dem Motorrad mehr Fahrkomfort und Sicherheit geboten werden soll, es entbindet den Fahrer allerdings nicht von allen den erforderlichen Verhaltensweisen im Sinne einer vorsichtigen Fahrweise sowie eines Fahrverhaltens, das außer eigenen, auch Fehlern und zwangsläufigen Notmanövern anderer Verkehrsteilnehmer vorbeugt, so wie es die Straßenverkehrsordnung vorschreibt.

In nachstehender Tabelle werden die für die verschiedenen Fahrmodi geeignetsten Ansprechstufen der EBC aufgelistet und angegeben, welche Stufen im Default den vom Fahrer wählbaren „Riding Mode“ zugeordnet wurden:

EBC	EIGENSCHAFT	DEFAULT
OFF	Das EBC-System ist deaktiviert. Der Motor bietet die maximale Motorbremse.	NEIN
1	In dieser Stufe gibt der Motor eine recht wirkungsvolle Motorbremse frei, die jedoch geringer wirkt, als die bei EBC auf OFF gegeben ist.	NEIN
2	In dieser Stufe gewährleistet der Motor eine sehr geringe Motorbremse. Diese Stufe wird den Fahrern empfohlen, die beim Abdrosseln wenig Einfluss durch die Motorbremse wünschen.	Ist die im Default der Riding Modes RACE und SPORT eingestellte Stufe.
3	In dieser Stufe gibt der Motor die geringste Motorbremse ab. Diese Stufe wird den Fahrern empfohlen, die beim Abdrosseln eine besonders geringe Motorbremse wünschen.	Ist die im Default des Riding Modes WET eingestellte Stufe.

Angabe zur Wahl der Ansprechstufe



Achtung

Die optimale Funktion des EBC-Systems in allen seinen Ansprechstufen ist nur bei den Reifen der Erstausrüstung des Fahrzeugs und/oder bei Montage von seitens Ducati empfohlenen Reifen sowie bei Übersetzungsverhältnissen gewährleistet, die in der Erstausrüstung vorgesehen sind. Bei in der Erstausrüstung vorgesehenen Reifen handelt es sich um die Pirelli Diablo Supercorsa SP in den folgenden Reifengrößen: Vorderrad 120/70ZR17, Hinterrad 200/55ZR17. Der Einsatz einer Bereifung mit von der Erstausrüstung abweichenden Abmessungen und Eigenschaften kann die Funktionseigenschaften oder gar die Sicherheit des Systems beeinträchtigen. Es wird davon abgeraten, Reifen mit anderen Abmessungen, als die für Ihr Motorrad zugelassenen, zu montieren.

Bei geringfügigen Unterschieden der Reifen, wie zum Beispiel von der Erstausrüstung abweichendes Fabrikat und/oder Modell der Reifen, reicht meistens die Wahl einer geeigneteren Stufe aus, um die

optimale Funktionalität des Systems wieder herzustellen.

Bei der Endübersetzung wird im Fall einer Verwendung eines nicht der Erstausrüstung entsprechenden Verhältnisses (ausschließlich für den Rennstreckeneinsatz) für die optimale Rücksetzung des Systems empfohlen, die entsprechende automatische Einstellung zu verwenden.

Wird die Ansprechstufe 3 gewählt, wird die EBC so ausgelöst, dass die am geringsten mögliche Motorbremswirkung gewährleistet wird. Zwischen der Stufe 3 und der Stufe 1 nimmt die Wirkung der Motorbremse progressiv zu. Bei EBC OFF erhält man die höchst mögliche Motorbremswirkung. Die Wahl der korrekten Ansprechstufe ist im Wesentlichen von folgenden Parametern abhängig:

- 1) der Haftung (Reifentyp und -verschleiß, Straßenbelag, Witterungsverhältnisse etc.);
- 2) der Strecke (Kurven, die mit sehr ähnlicher oder sehr unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeit durchfahren werden);
- 3) dem Fahrstil („runder“ oder „kantiger“).

Bezug zwischen der Stufe und den Haftungsbedingungen

Das Ermitteln der korrekten Stufe ist eng an die Haftungsbedingungen der Strecke gebunden.

Bezug zwischen Stufe und Streckenbeschaffenheit

Bei einer von gleichmäßigen Bremsvorgängen (alle sehr stark oder alle sehr leicht) gekennzeichneten Strecke ist die Wahl einer bei jedem Bremsvorgang zufriedenstellenden Ansprechstufe relativ einfach. Auf einer Strecke bei der sehr unterschiedliche Bremsungen erforderlich sind, muss man eine Kompromisslösung zwischen den Ansprechstufen der EBC finden.

DWC

Im Display des Cockpits wird der Funktionszustand der DWC wie folgt angezeigt:

- bei aktivierter DWC, werden die Angabe DWC und der aktuell eingestellte numerische Wert der Ansprechstufe, von 1 bis 8 (im festen Anzeigemodus), der Wheelie-Kontrolle angegeben;
- bei aktivierter DWC, jedoch aufgrund einer Störung im Modus mit eingeschränkter Funktion aktivem System, die Angabe DWC und der numerische Wert von 1 bis 8 (blinkend) der Ansprechstufe der DWC; darüber hinaus blinkt die DTC-/DWC-Kontrollleuchte auf;
- bei deaktivierter DWC leuchten die Angabe DWC OFF und die DTC-/DWC-Kontrollleuchte permanent auf: bei deaktivierter DWC resultiert auch die DTC als deaktiviert;
- bei DWC oder Black Box-Steuergerät im Fehlerzustand, die Angabe DWC —; darüber hinaus leuchtet die DTC-/DWC-Kontrollleuchte oder die Allgemeine Warnleuchte auf und der entsprechende Fehler wird angezeigt.



Achtung

Im Fall einer Funktionsstörung des Systems sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

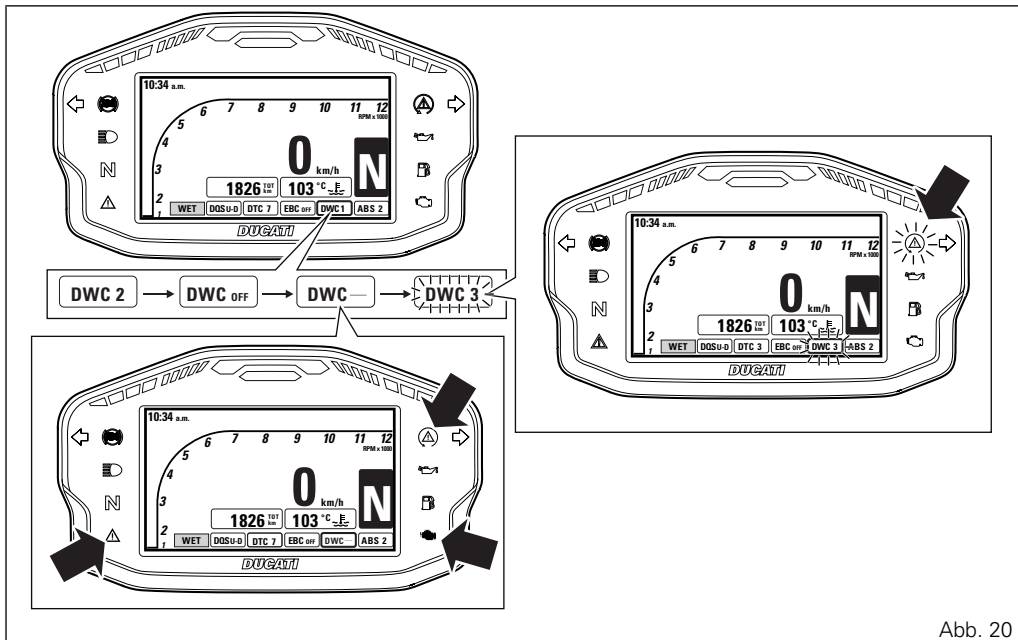


Abb. 20

Die Ducati Wheelie Control (DWC) übernimmt die Wheelie-Kontrolle und wirkt auf insgesamt acht Stufen. Jede davon wurde so eingestellt, um dem Wheelie-Effekt mit unterschiedlichen „Vorbeugewerten“ und Ansprechverhalten entgegenstehen zu können. Jedem Riding Mode ist eine vorprogrammierte Ansprechstufe zugeordnet. Das auf die Stufe Acht eingestellte System, setzt die Tendenz des Wheelie aus ein Mindestmaß herab und das Ansprechverhalten im Fall eines Auftretens auf den maximalen Auslösewert. Die Stufe Eins, die für besonders erfahrene Fahrer vorgesehen ist, wird von einer geringeren „Wheelie-Vorbeugung“ und einem schwächeren Ansprechverhalten des Systems im Fall eines Auftretens charakterisiert.



Achtung

Die DWC ist ein Unterstützungssystem, das vom Fahrer sowohl im normalen Straßeneinsatz als auch auf Rennstrecken verwendet werden kann. Unter Unterstützungssystem versteht man hier einen Mechanismus, durch den während der Motorradnutzung mehr Fahrkomfort und Sicherheit geboten werden soll, es entbindet den Fahrer allerdings nicht von all denjenigen Verhaltensweisen im Sinne einer vorsichtigen Fahrweise sowie eines Fahrverhaltens erforderlich sind, um außer eigenen, auch Fehlern und zwangsläufigen Notmanövern der anderen Verkehrsteilnehmer vorzubeugen, so wie es die Straßenverkehrsordnung vorschreibt.

Der Fahrer muss stets berücksichtigen, dass den aktiven Sicherheitssystemen die Funktion einer „Vorsorge“ unterliegt. Die aktiven Elemente unterstützen den Fahrer bei der Kontrolle des Fahrzeugs, so dass es einfacherer sowie sicherer betrieben werden kann. Unabhängig von den herrschenden Bedingungen, den Gesetzmäßigkeiten der Physik, den vorgenannten Verhaltensregeln und der Straßenverkehrsordnung dürfen die aktiven Systeme den Fahrer unter keinen Umständen dazu

verleiten, schneller als von der Vernunft zulässig zu fahren.

In nachstehender Tabelle werden die für die verschiedenen Fahrmodi geeignetsten Ansprechstufen der DWC aufgelistet und angegeben, welche Stufen im Default den vom Fahrer wählbaren „Riding Mode“ zugeordnet wurden:

DWC	EINSATZ		DEFAULT
OFF		Das DWC-System ist deaktiviert.	NEIN
1	HIGH PERFORMANCE	Rennstreckeneinsatz für sehr erfahrene Fahrer. Das System lässt ein Wheelie zu, reduziert jedoch die Geschwindigkeit des Motorrads beim Wheelie selbst.	NEIN
2	MEDIUM PERFORMANCE	Rennstreckeneinsatz für sehr erfahrene Fahrer. Das System lässt ein Wheelie zu, reduziert jedoch die Geschwindigkeit des Motorrads beim Wheelie selbst.	Ist die im Default des Riding Modes „RACE“ eingestellte Stufe.
3	PERFORMANCE	Rennstreckeneinsatz für sehr erfahrene Fahrer. Das System lässt ein Wheelie zu, reduziert jedoch die Geschwindigkeit des Motorrads beim Wheelie selbst.	NEIN

DWC	EINSATZ		DEFAULT
4	SPORT	Rennstrecken- und Straßeneinsatz für alle Fahrertypen. Das System lässt ein Wheelie zu, reduziert jedoch die Geschwindigkeit des Motorrads beim Wheelie selbst.	NEIN
5	SPORT	Einstellstufe für alle Fahrertypen. Das System setzt die Tendenz zum Wheelie herab und spricht im Fall eines Wheelies spürbar an.	Ist die im Default des Riding Modes „SPORT“ eingestellte Stufe.
6	SPORT	Einstellstufe für alle Fahrertypen. Das System setzt die Tendenz zum Wheelie herab und spricht im Fall eines Wheelies spürbar an.	NEIN
7	MEDIUM SAFE & STABLE	Einstellstufe für alle Fahrertypen. Das System setzt die Tendenz zum Wheelie herab und spricht im Fall eines Wheelies spürbar an.	NEIN
8	HIGH SAFE & STABLE	Einstellstufe für alle Fahrertypen. Das System setzt die Tendenz zum Wheelie auf den Mindestwert herunter und spricht im Fall eines Wheelies spürbar an.	Ist die im Default des Riding Modes „WET“ eingestellte Stufe.

Angabe zur Wahl der Ansprechstufe



Achtung

Die optimale Funktion des DWC-Systems in allen seinen Ansprechstufen ist nur beim Übersetzungsverhältnis der Erstausrüstung des Fahrzeugs und bei Reifen gemäß der Erstausrüstung und/oder der Montage von seitens Ducati empfohlenen Reifen gewährleistet. Bei in der Erstausrüstung vorgesehenen Reifen handelt es sich um die Pirelli Diablo Supercorsa SP in den folgenden Reifengrößen: Vorderrad 120/70ZR17, Hinterrad 200/55ZR17. Der Einsatz einer Bereifung mit von der Erstausrüstung abweichenden Abmessungen und Eigenschaften kann die Funktionseigenschaften und gar die Sicherheit des Systems beeinträchtigen. Es wird davon abgeraten, Reifen mit anderen Abmessungen, als die für Ihr Motorrad zugelassenen, zu montieren.

Die Einstellung der Stufe 1 des zur Ausstattung des Fahrzeugs gehörenden DWC-Systems wurde mit einer Bereifung mit SC1 Mischung (Pirelli Diablo Supercorsa SC1), die nicht zur Erstausrüstung des Motorrads gehört, optimiert. Der Einsatz dieser Stufe

bei Reifen mit anderen Eigenschaften kann zu einer Änderung der Betriebseigenschaften des Systems führen.

Bei geringfügigen Unterschieden der Reifen, wie zum Beispiel von der Erstausrüstung abweichendes Fabrikat und/oder Modell der Reifen, jedoch Beibehaltung der gleichen Reifengröße (Hinterrad = 200/55 ZR17; Vorderrad = 120/70 ZR17), muss die entsprechende automatische Einstellfunktion verwendet werden, um den System die korrekte Funktionsweise zu ermöglichen.

Bei der Endübersetzung wird im Fall einer Verwendung eines nicht der Erstausrüstung entsprechenden Verhältnisses (ausschließlich für den Rennstreckeneinsatz) für die optimale Rücksetzung des Systems empfohlen, die entsprechende automatische Einstellung zu verwenden.

Bei Wahl der Stufe 8 setzt das System die Tendenz zum Wheelie auf den Mindestwert herunter und spricht im Fall eines Wheelies spürbar an. Zwischen der Stufe 8 und der Stufe 1 resultiert das Ansprechverhalten des DWC-Systems graduell geringer. Die Stufen 1, 2 und 3 ermöglichen dem Motorrad eher ein Wheelie, wobei jedoch die Geschwindigkeit, mit dem es gefahren wird,

herabgesetzt wird: diese Ansprechstufen werden nur für den Rennstreckeneinsatz und erfahrenen Fahrern empfohlen. Fahrern, die in der Lage sind, das Wheelie selbst zu kontrollieren und denen dieses System, insbesondere stärker auf die entsprechende Geschwindigkeit als auf die Tendenz bezogen, als Unterstützung dient.

Die Wahl der korrekten Ansprechstufe ist im Wesentlichen von folgenden Parametern abhängig:

- 1) Der Erfahrung des Fahrers.
- 2) der Strecke (wiederholtes Losfahren mit niedrigen oder hohen Gängen).

Die Erfahrung des Fahrers

Die verwendete Ansprechstufe ist eng an die Erfahrung des Fahrers gebunden, die er bezüglich einer ihm selbst unterliegenden Wheelie-Kontrolle hat. Die Stufen 1, 2 und 3 erfordern einen hohen Erfahrungswert, um korrekt genutzt werden zu können.

Bezug zwischen Stufe und Streckenbeschaffenheit

Bei einer Strecke mit Kurven, aus denen man mit niedriger Geschwindigkeit und einem der unteren

Gänge ausfährt, wird eine niedrigere Ansprechstufe erforderlich sein. Auf einer Strecke, die sich schneller befahren lässt, wird hingegen eine höhere Ansprechstufe eingestellt werden können.

Empfehlungen für den Renneinsatz

Um sich mit den Systemfunktionen vertraut zu machen, sollte man zunächst ein paar Runden auf Stufe 8 fahren. Anschließend empfehlen wir, weitere Testrunden auf den Stufen 7, 6 usw. zu fahren, bis man die passende DWC Ansprechempfindlichkeit gefunden hat (auf jeder Stufe sollte man mindestens zwei vollständige Runden fahren, um die Reifen dabei auf Temperatur zu bringen).

Empfehlungen für den Straßeneinsatz

Die DWC aktivieren, die Stufe 8 wählen und das Motorrad mit dem eigenen Stil fahren: sollte die DWC übertrieben reagieren, wird empfohlen, die Stufen 7, 6 usw. zu testen, bis die passende Ansprechstufe gefunden wurde.

Falls Änderungen der Streckenbeschaffenheit vorliegen sollten und die eingestellte Ansprechstufe nicht mehr zufrieden stellend resultiert, kann man zur nächsten Stufe übergehen und so oft wechseln, bis die passende Ansprechempfindlichkeit gefunden

wurde (z.B. reagiert die DWC auf Stufe 7 übertrieben, auf Stufe 6 schalten; sollte man bei Stufe 7 keinerlei Ansprechen der DWC wahrnehmen, ist auf die Stufe 8 umzuschalten).

ABS

Da das Motorrad mit dem ABS ausgestattet ist, wird im Cockpit das entsprechende Rechteck mit Angabe des jeweiligen Funktionszustands des ABS angezeigt.

Das Cockpit zeigt folgendes an:

- bei aktiviertem ABS die Angabe ABS mit dem Wert (permanenter Anzeigemodus) von 1 bis 3 der eingestellten Ansprechstufe;
- bei aktiviertem ABS, jedoch aufgrund einer Störung (Fehlen der Funktion „Cornering“) im Modus mit eingeschränkter Funktion aktivem System, die Angabe ABS und den numerischen Wert von 1 bis 8 (blinkend) der Ansprechstufe des ABS; darüber hinaus blinkt die ABS-Kontrollleuchte auf;
- bei deaktiviertem ABS wird die Angabe ABS OFF und die ABS-Kontrollleuchte leuchtet permanent;
- bei sich im Fehlerzustand befindlichem ABS die Angabe ABS —; und der entsprechende Fehler, darüber hinaus leuchten die ABS- und die Allgemeine Warnleuchte auf.



Hinweise

Die Angabe ABS 1 wird stets von der Anzeige von ABS FRONT ONLY im Display auf ockerfarbenem Hintergrund begleitet. Diese Angabe wird im Bereich der Anzeige des Seitenständerzustands angezeigt, wobei der Anzeige der den Seitenständer betreffenden Information Vorrang gegeben wird.



Achtung

Im Fall einer Funktionsstörung des Systems sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

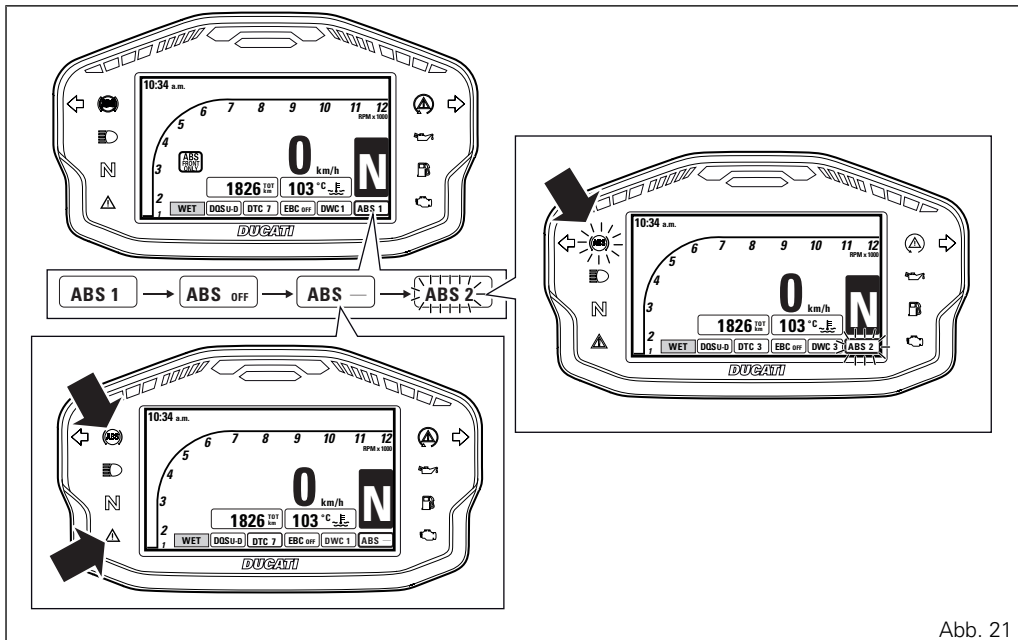


Abb. 21

Das Betätigen der Bremsen erfordert in sehr kritischen Situationen besondere Sensibilität des Fahrers. Der Bremsvorgang stellt einen der schwierigsten und gefährlichsten Momente während der Steuerung von Zweiradfahrzeugen dar: Die Möglichkeit, dass es in solchen Momenten zu einem Sturz oder Unfall kommen kann, ist statistisch sehr hoch. Kommt es zum Blockieren des Vorderrads, fällt die stabilisierende Reibungswirkung weg, was zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen kann. Um also die Wirkung der gesamten Bremsleistung des Fahrzeugs im Notfall, auf ungewöhnlichen Fahrbahnbelägen oder unter kritischen Klimabedingungen voll ausnutzen zu können, wurde das Antiblockiersystem (ABS) für die Räder realisiert. Hierbei handelt es sich um eine elektro-hydraulische Vorrichtung, die für das Management des sich im Bremssystem herrschenden Drucks zuständig ist, wenn das Steuergerät, nach der Analyse der Daten, die von den an den Rädern installierten Sensoren abgegeben werden, eine mögliche Rad- oder Räderblockierung ermittelt. In diesem Fall ermöglicht der Druckabfall im Bremssystem dem Rad das Weiterdrehen und gleichzeitig die Beibehaltung der idealen Fahrbahnhaftung. Daraufhin gibt das Steuergerät den Druck in das Bremssystem zurück,

wodurch die Bremswirkung erneut aufgenommen wird. Dieser Zyklus wird wiederholt, bis das aufgetretene Problem vollständig verschwunden ist. Das Ansprechen dieses Mechanismus beim Bremsen macht sich durch einen leichten „pulsierenden“ Widerstand am Bremshebel bzw. -pedal bemerkbar. Das Management der vorderen und hinteren Bremsanlage erfolgen separat. Das zur Ausstattung der Panigale R gehörende ABS sieht auch die Funktion des „Cornering“ vor, durch die die Funktionsweise des Systems auch auf ein sich in der Schräglage befindliches Motorrad erweitert wird. Hierbei werden die vordere und hintere Bremsanlage in Abhängigkeit der Neigung des Fahrzeugs gesteuert. Das Ziel dieser Funktion liegt darin, dem Blockieren und dem Reifenschlupf innerhalb der physischen Grenzen, die vom Fahrzeug vorgegeben sind, und der der vorliegenden Straßenbedingungen vorzubeugen. Falls gewünscht, kann das System über das Cockpit ausgeschaltet werden, indem im Riding Mode, in dem die Deaktivierung erfolgen sollt, die Stufe OFF eingestellt wird.



Achtung

Das Betätigen von jeweils nur einer der beiden Bremssteuerungen hat eine geringere Bremskraft des Motorrads zur Folge. Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zum Abheben des Hinterrads des Fahrzeugs (Lift UP) und damit zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann. Bei Regen oder beim Befahren von Straßenbelägen mit geringer Haftung reduziert sich die Bremswirkung erheblich. In solchen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Abrupte Fahrmanöver können zum Verlust der Motorradkontrolle führen. Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken die Bremskraft des Motors durch entsprechendes Herunterschalten nutzen und die Bremsen abwechselnd sowie nur auf kurzen Abschnitten betätigen: ein andauerndes Betätigen der Bremsen kann eine Überhitzung der Bremsbeläge zur Folge haben, wodurch die Bremswirkung drastisch gemindert wird. Ungenügend oder zu stark aufgepumpte Reifen mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrpräzision sowie die Haftung in Kurven.

In nachstehender Tabelle werden die für die verschiedenen Fahrmodi geeignetsten Ansprechstufen des ABS aufgelistet und angegeben, welche Stufen im Default den vom Fahrer wählbaren „Riding Mode“ zugeordnet wurden:

ABS	RIDING MODE	EIGENSCHAFT	DEFAULT
OFF		Das ABS ist deaktiviert.	NEIN
1	TRACK	Diese Stufe ist für den ausschließlichen Einsatz auf der Rennstrecke durch erfahrene Fahrer vorgesehen (von einem Einsatz im Straßenverkehr wird abgeraten). Das auf diese Stufe eingestellte ABS wirkt nur auf das Vorderrad und ermöglicht das Blockieren des Hinterrads. Das auf diese Stufe eingestellte System kontrolliert das Lift up NICHT und hat KEINE Cornering-Funktion aktiviert.	Ist die im Default des Riding Modes „RACE“ eingestellte Stufe.

ABS	RIDING MODE	EIGENSCHAFT	DEFAULT
2	SPORT	Diese Stufe ist für einen Einsatz bei guten Haftungsverhältnissen, auf der Rennstrecke sowie auf der Straße, ausgelegt. Das auf diese Stufe eingestellte ABS wirkt auf beide Räder und weist eine aktivierte Cornering-Funktion auf. Das System kontrolliert das Lift up in dieser Stufe NICHT: diese Einstellung gibt der Bremskraft den Vorzug und überlässt dem Fahrer das Management im Fall eines Anhebens des Rads.	Ist die im Default des Riding Modes „SPORT“ eingestellte Stufe.
3	SAFE & STABLE	Diese Stufe ist für den Einsatz unter jeglichen Fahrbedingungen und zur Gewährleistung einer sicheren und stabilen Bremsung vorgesehen. Das auf diese Stufe eingestellte ABS wirkt auf beide Räder und weist eine aktivierte Cornering-Funktion sowie eine aktivierte Lift-up-Kontrolle auf.	Ist die im Default des Riding Modes „WET“ eingestellte Stufe.

Angabe zur Wahl der Ansprechstufe



Achtung

Die optimale Funktion des ABS in allen seinen Ansprechstufen ist nur im Fall eines Bremssystems und bei Reifen der Erstausrüstung und/oder der Montage von seitens Ducati empfohlenen Reifen gewährleistet. Bei in der Erstausrüstung vorgesehenen Reifen handelt es sich um die Pirelli Diablo Supercorsa SP in den folgenden Reifengrößen: Vorderrad 120/70ZR17, Hinterrad 200/55ZR17. Der Einsatz einer Bereifung mit von der Erstausrüstung abweichenden Abmessungen und Eigenschaften kann die Funktionseigenschaften oder gar die Sicherheit des Systems beeinträchtigen. Es wird davon abgeraten, Reifen mit anderen Abmessungen, als die für Ihr Motorrad zugelassenen, zu montieren.

Der Einsatz der Stufe 3 des ABS wird eine sehr stabile Bremsung gewährleisten, was dank der vorhandenen „Lift up“-Kontrolle möglich ist. Das Fahrzeug kann dabei über den gesamten Bremsvorgang in stabiler Position gehalten werden. Die Stufe 3 des ABS sieht die Wirkung der Cornering-

Funktion vor, die bei einem sich in der Schräglage befindlichen Fahrzeug die Blockierung und den Schlupf der Reifen, innerhalb der physischen Grenzen sowie abhängig vom entsprechenden Straßenzustand, vorbeugt.

Der Einsatz der Stufe 2 des ABS wird unter Einbuße der Stabilität und der „Lift up“-Kontrolle, die in der Stufe 2 deaktiviert ist, der höheren Bremsleistung Vorrang gegeben. Die Stufe 2 des ABS sieht die Wirkung der Cornering-Funktion vor, die bei einem sich in der Schräglage befindlichen Fahrzeug die Blockierung und den Schlupf der Reifen, innerhalb der physischen Grenzen sowie abhängig vom entsprechenden Straßenzustand, vorbeugt. Der Einsatz der Stufe 1 des ABS ist spezifisch auf den Rennstreckeneinsatz ausgelegt und sieht das aktive ABS nur am Vorderrad vor, um der Leistung den Vorzug zu geben. In dieser Stufe wurde weder die Lift-up-Kontrolle noch die Cornering-Funktion implementiert.

Die Wahl der korrekten Ansprechstufe ist im Wesentlichen von folgenden Parametern abhängig:

- 1) der vom Reifen/Straßenbelag gebotenen Haftung (Reifentyp und -verschleiß, Straßenbelag, Witterungsverhältnisse usw...).
- 2) der Erfahrung und dem Feingefühl des Fahrers: sehr erfahrene Fahrer sind in der Lage, das „Lift up“ so zu handhaben, um den kürzesten Bremsweg zu gewährleisten. Weniger erfahrenen Fahrern wird der Einsatz der Stufe 3 empfohlen, die sie dabei unterstützt, das Fahrzeug auch bei Notbremsungen in einer stabileren Position zu halten.

Schnellumschaltung der Funktionstufen von DTC - DWC - EBC

Das Cockpit ermöglicht eine schnelle Änderung der Ansprechstufen der Funktionen DTC, DWC und EBC über die Tasten UP + (5) und DOWN – (6), die im linken Zusatz-Umschalter angeordnet sind.



Achtung

Das Betätigen der Tasten UP oder DOWN während der Fahrt kann zu Gefahrensituationen führen, da sie die daran gekoppelte Auslösestufe sofort ändern: Traktionskontrolle (DTC), Wheelie-Kontrolle (DWC), Kontrolle der Motorbremse (EBC). Diese Betätigung kann während der Fahrt, unabhängig von der Position der Gassteuerung erfolgen und kann, falls nicht mit Bedacht verwendet, zu Gefahrensituationen führen. Es wird davon abgeraten, die Tasten UP oder DOWN während der Fahrt auf der Straße zu betätigen. Ducati kann im Fall von Schäden, die mit dem Deaktivieren oder der manuellen Einstellung der Funktionen der fahrunterstützenden Funktionen durch den Kunden oder Dritter im Zusammenhang stehen, nicht haftbar gemacht werden.

Die an die Tasten UP + (5) und DOWN – (6) gekoppelte Funktion muss im Setting-MENÜ eingestellt werden. Der Benutzer kann jederzeit die Funktion der Tasten UP + (5) und DOWN – (6) kontrollieren, die auf der Hauptanzeige anhand einer zunehmenden Stärke des Rands des Anzeigefelds erkennbar ist, in dem die jeweilige Funktionsangabe enthalten ist.



Hinweise

Die Tasten UP (+) und DOWN (–) für die Schnellwahl der Ansprechstufen sind nur im Riding Mode RACE aktiv.



Hinweise

Jeder neu, über die Tasten UP (+) und DOWN (–) eingestellte Stufe wird im Riding Mode RACE als neue Einstellung der entsprechenden Funktion gespeichert.

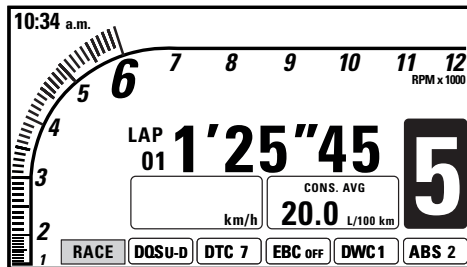
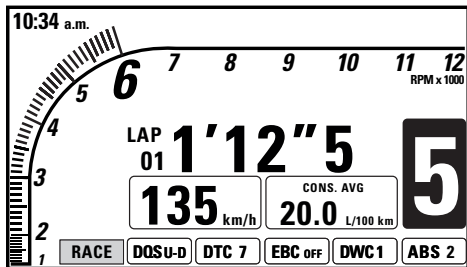
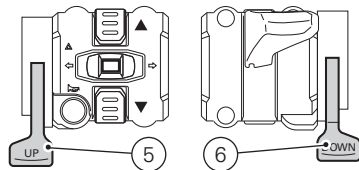
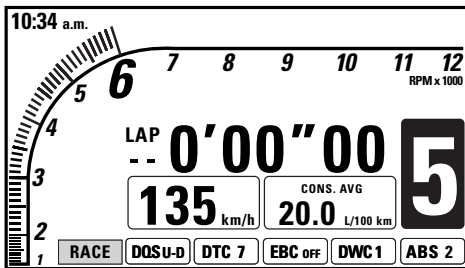


Abb. 22

Auf jedes Drücken der Taste UP + (5) wird die Stufe der an die Taste gekoppelten Funktion so lange erhöht, bis die maximale Ansprechstufe (DTC 8, DWC 8, EBC 3) erreicht wurde. Durch länger anhaltendes Drücken erfolgt die Erhöhung bis zum Loslassen der Taste oder dem Erreichen der maximalen Stufe durchgehend.

Auf jedes Drücken der Taste DOWN - (6) wird die Stufe der an die Taste gekoppelten Funktion so lange herabgesetzt, bis die minimale Ansprechstufe (DTC 1, DWC 1, EBC 1) erreicht wurde. Durch länger anhaltendes Drücken erfolgt die Minderung bis zum Loslassen der Taste oder dem Erreichen der minimalen Stufe durchgehend.

Das Aktivieren oder Deaktivieren der Funktion kann nicht durch Drücken der Tasten UP + (5) und DOWN - (6) erfolgen: ein Übergang von ON/OFF oder von OFF/ON ist nicht möglich.

Jede Umschaltung der Ansprechstufe wird dem Benutzer nicht nur anhand der Aktualisierung des in der Hauptanzeige enthaltenen Werts angegeben, sondern auch mittels einer kurzen Anzeige, in der die Bezeichnung der Funktion und die neu eingestellte Ansprechstufe angegeben werden.

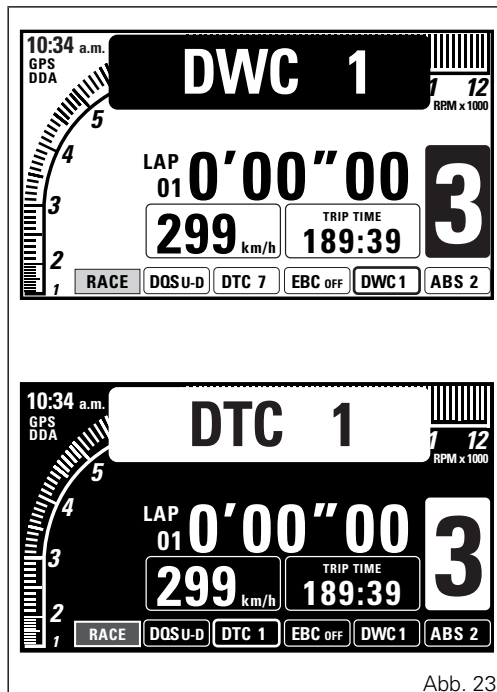


Abb. 23

Funktionen - Menü 1:

Die Funktionen des MENÜS 1 können für jede der drei Fahrmodus-Einstellungen (Race, Sport und Wet) in einem der drei Modi angezeigt werden:

- ROAD;
- TRACK.

Folgende Funktionen sind verfügbar:

- Kilometerzähler (TOT);
- Tageskilometerzähler 1 (TRIP1);
- Tageskilometerzähler 2 (TRIP2);
- Kilometerzähler für Kraftstoffreserve (TRIP FUEL);
- Rundenzeit (LAP time) (sofern aktiviert) - nur im Modus TRACK;
- Schräglagewinkel (LEAN ANGLE) - (sofern aktiviert) - nur im Modus TRACK.

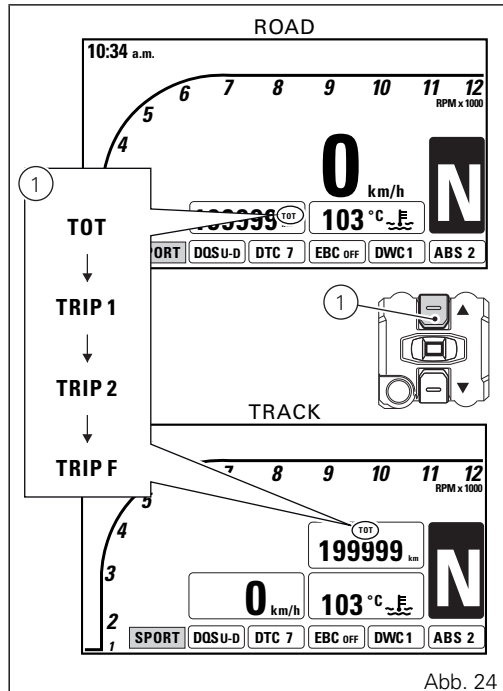


Abb. 24

Menü 1 : Kilometerzähler (TOT);

Der Kilometerzähler zählt und zeigt die insgesamt vom Fahrzeug hinterlegte Strecke in der eingestellten Maßeinheit (Kilometer oder Meilen) an.

Der Wert des Kilometer- oder Meilenstands wird am Kilometerzähler gemeinsam mit der Angabe TOT und der entsprechenden Maßeinheit angezeigt. Wird der Höchstwert (199.999 km oder 199.999 mi) erreicht, zeigt das Cockpit diesen Wert permanent an.

Der Wert des Kilometerzählers ist permanent gespeichert und kann auf keinen Fall auf Null gesetzt werden.

Bei einer Unterbrechung der Stromversorgung (Batterie OFF) bleibt der Wert weiterhin gespeichert.



Hinweise

Das Cockpit bringt nach dem Key-ON immer 10 Sekunden lang den Kilometerstand, dann die Seite der jeweiligen Benutzereinstellungen zur Anzeige.



Hinweise

Werden die Striche „ — “ in der Funktion des Kilometerzählers blinkend angezeigt, muss man sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

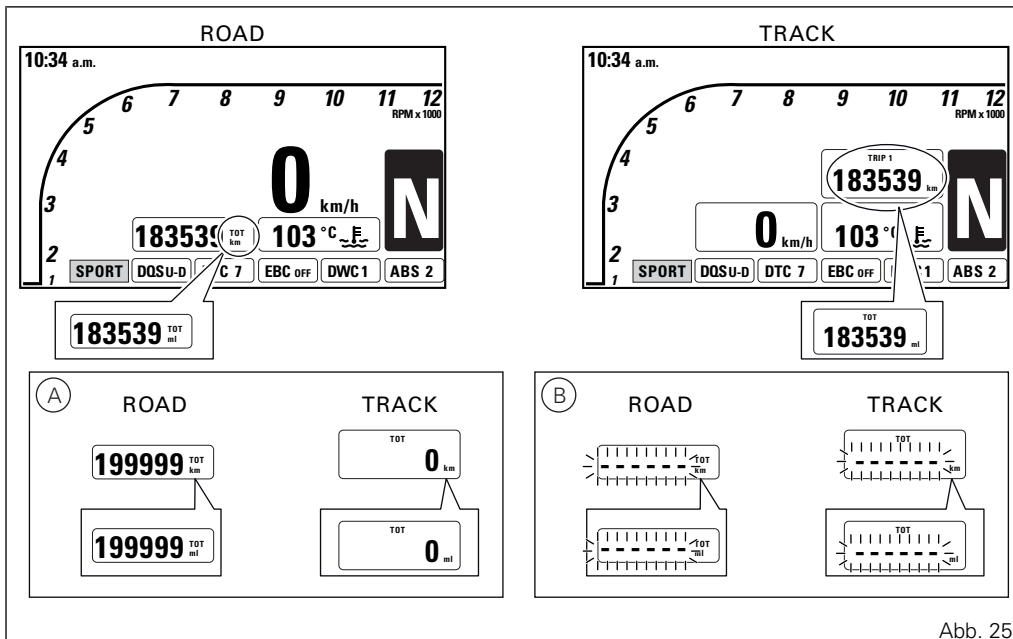


Abb. 25

Menü 1: Tageskilometerzähler 1 (TRIP 1)

Der Tageskilometerzähler zählt und bringt die vom Fahrzeug hinterlegte Teilstrecke in der eingestellten Maßeinheit (Kilometer oder Meilen) zur Anzeige, die für die Berechnung des durchschnittlichen Verbrauchs, der Durchschnittsgeschwindigkeit und der Fahrzeit verwendet wird.

Der Wert des Kilometer- oder Meilensteins des TRIP1 wird gemeinsam mit der Schrift TRIP1 und der Angabe der entsprechenden Maßeinheit angezeigt.

Wird der Höchstwert von 9999.9 km oder 9999.9 mi überschritten, wird das Zählwerk automatisch rückgesetzt und die Zählung beginnt erneut bei Null.

Wird während der Anzeige des

Tageskilometerzählers 3 Sekunden lang die Taste (1) gedrückt, wird der Wert des TRIP 1 auf Null gesetzt.

Gemeinsam mit der Nullsetzung des TRIP1 werden auch alle sich auf den durchschnittlichen Verbrauch, die Durchschnittsgeschwindigkeit und die Fahrzeit beziehenden Werte auf Null gesetzt.

Das Zählwerk des TRIP1 wird auch in dem Fall automatisch auf Null gesetzt, in dem die Maßeinheit des Systems manuell geändert wird: die Zählung beginnt unter Berücksichtigung der neu eingestellten Maßeinheiten erneut bei Null.

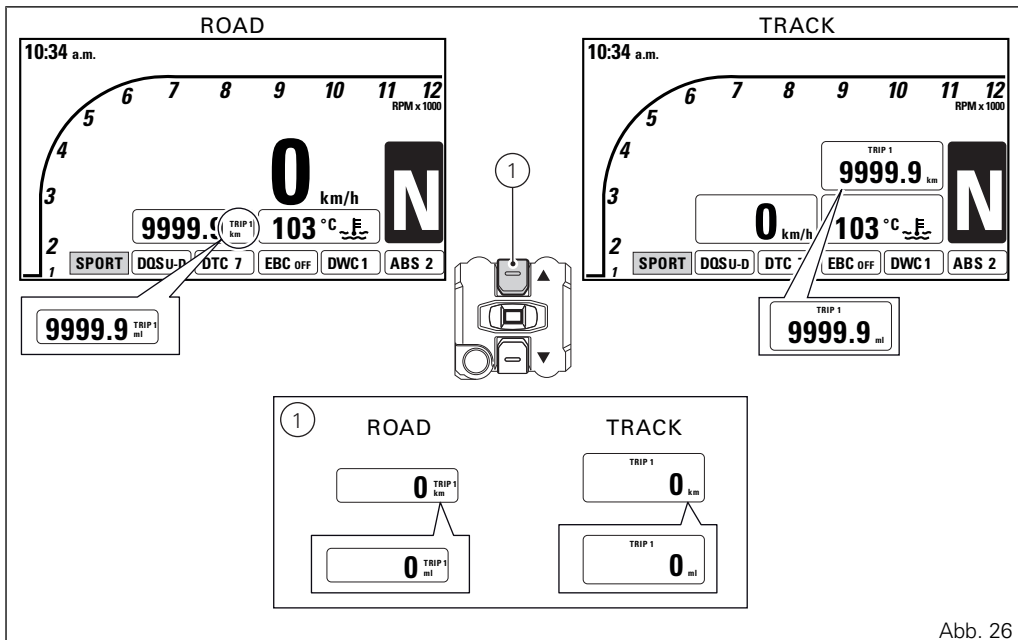


Abb. 26

Menü 1: Tageskilometerzähler 2 (TRIP 2)

Der Tageskilometerzähler zählt und zeigt die vom Fahrzeug hinterlegte Teilstrecke in der eingestellten Maßeinheit (Kilometer oder Meilen) an.

Der Wert der Kilometer oder Meilen des TRIP2 wird gemeinsam mit der Angabe TRIP2 und der Angabe der entsprechenden Maßeinheit angezeigt.

Wird der Höchstwert von 9999.9 km oder 9999.9 mi überschritten, wird das Zählwerk automatisch rückgesetzt und die Zählung beginnt erneut bei Null.

Wird während der Anzeige des

Tageskilometerzählers 3 Sekunden lang die Taste (1) gedrückt, wird der Wert des TRIP 2 auf Null gesetzt.

Das Zählwerk des TRIP2 wird auch in dem Fall automatisch auf Null gesetzt, in dem die Maßeinheit des Systems manuell geändert wird: die Zählung beginnt unter Berücksichtigung der neu eingestellten Maßeinheiten erneut bei Null.

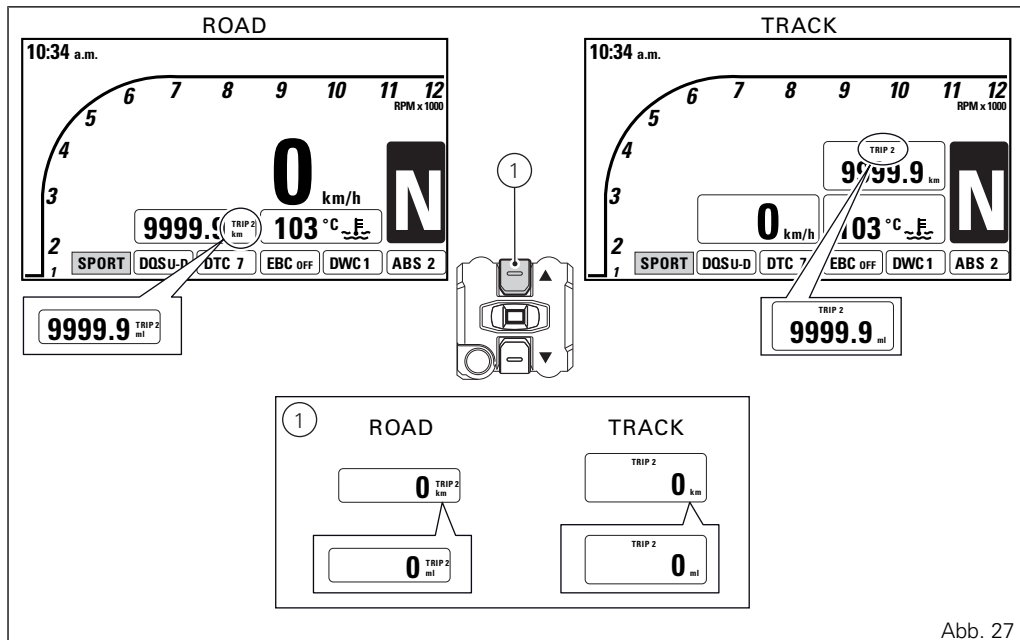


Abb. 27

Menü 1: Tageskilometerzähler - Kraftstoffreserve (TRIP FUEL)

Der Tageskilometerzähler der Kraftstoffreserve zählt und zeigt die vom Fahrzeug im Reservezustand hinterlegte Teilstrecke (ab dem Aufleuchten der Kraftstoffreserveanzeige vom Fahrzeug hinterlegte Strecke) in der eingestellten Maßeinheit (Kilometer oder Meilen) an.

Sobald die Kraftstoffreserveanzeige aufleuchtet, wird im Display, unabhängig von der in diesem Moment angezeigten Funktion, automatisch die Funktion TRIP FUEL angezeigt. Daraufhin ist es auf jeden Fall möglich, die anderen Menü-Funktionen in der Scroll-Funktion zur Anzeige zu bringen.

Sollte der Reservezustand weiterhin bestehen bleiben, wird die Angabe auch nach dem Key-OFF gespeichert. Die Zählung bricht automatisch ab, sobald sich das Fahrzeug nicht mehr im Reservezustand befindet.

Der entsprechende Wert des TRIP FUEL in Kilometern oder Meilen wird gemeinsam mit der Angabe TRIP FUEL und der entsprechenden Maßeinheit angezeigt.

Überschreitet der Wert den Höchstwert von 9999.9 km oder 9999.9 mi, wird das Zählwerk automatisch

auf Null gesetzt und die Zählung beginnt erneut bei Null.

Ist die Funktion TRIP FUEL nicht aktiv, kann der entsprechende Wert nicht im Menü angezeigt werden.

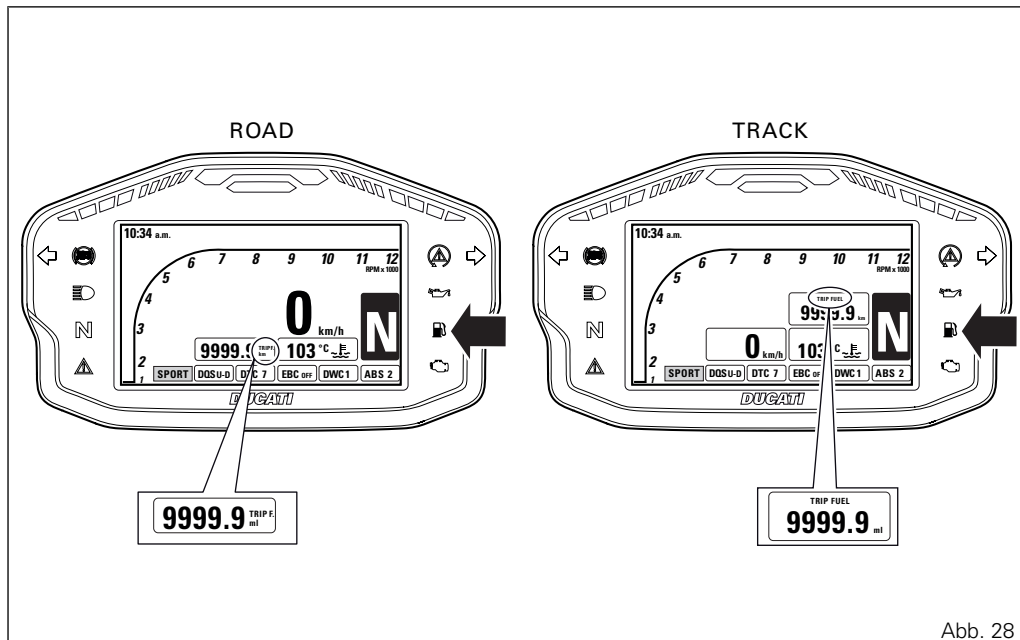


Abb. 28

Menü 1: Rundenzeit (LAP time)

Die LAP-Funktion ist nur in der Standardanzeige der Modalität TRACK verfügbar. Die an die LAP-Funktion gebundenen Informationen sind verfügbar, sobald die Funktion aktiv geschaltet wurde. Wurde die Anzeige in der Modalität TRACK gewählt, wird die LAP-Funktion automatisch angezeigt: daraufhin ist es auf jeden Fall möglich, die anderen Funktionen des Menüs 1 anzuzeigen. Beim Aktivieren der LAP-Funktion werden der Chronometer mit der anfänglichen Angabe von „0'00''00“ und die Nummer der LAP mit der anfänglichen Angabe „LAP – –“ eingeblendet.

Auf das erste Drücken der Taste FLASH (3) der Chronometer startet mit einer Auflösung von Zehntelsekunden („0'00''0“) und die Nummer der momentan gefahrenen LAP wird angezeigt. Auf jedes folgende Drücken der Taste FLASH (3) werden vorübergehend die Nummer und die Zeit der soeben beendeten Runde angezeigt. Daraufhin werden wieder der Chronometer und die Nummer der neuen, aktuellen Runde angegeben: auch im Fall, in dem die „LAP“-Funktion nicht angezeigt wird, wird auf jeden Fall 5 Sekunden lang die Runde angezeigt, daraufhin wieder die gewählte Funktion (z.B. LEAN).

Wurde der Chronometer aktiviert, das Fahrzeug jedoch nicht in Bewegung gesetzt, wird der Chronometer nach 5 Sekunden vorläufig gestoppt und der Ausgangswert „0'00''00“ und die Rundennummer „LAP – –“ werden eingeblendet. Auf das erneute Drücken der Taste FLASH (3) wird der Chronometer erneut aktiviert.

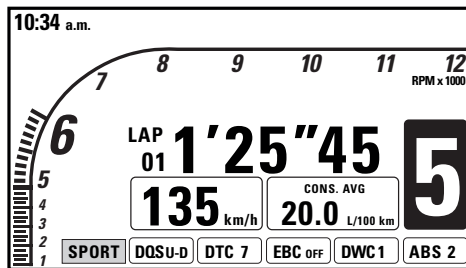
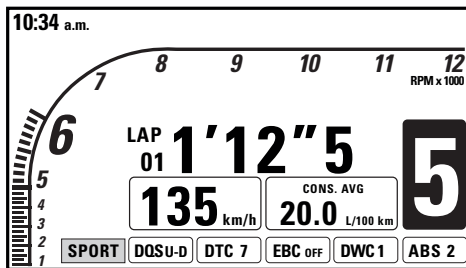
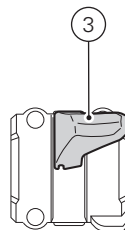
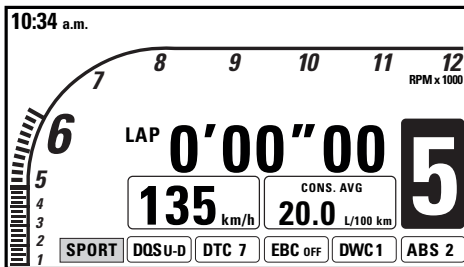


Abb. 29



Hinweise

Ist die LAP-Funktion aktiv, erhält die Taste FLASH die Doppelfunktion der Aktivierung der Lichthupe und der Start-/Stopp-Steuerung des Chronometers der LAP (Angabe des Beginns einer neuen Runde).



Hinweise

Die TRIP FUEL-Funktion hat immer Vorrang vor der LAP-Funktion: wurde die TRIP FUEL-Funktion bei aktivierter LAP-Funktion aktiviert, wird die Anzeige des Chronometers der LAP-Funktion automatisch unterbrochen und es werden die Informationen der TRIP FUEL-Funktion zur Anzeige gebracht.

LAP-Registrierung

Bei aktiver LAP-Funktion kann die Zeit von insgesamt 30 aufeinanderfolgenden Runden registriert werden. Funktionsweise:

- auf das erste Drücken der Taste FLASH (3) bringt das Cockpit den Chronometer mit einer Auflösung von Zehntelsekunden („0' 00''0“) zur Anzeige;

- bei jedem darauf folgenden Drücken der Taste FLASH (3) werden im Display 5 Sekunden lang die Nummer und die Zeit der soeben beendeten Runde in einer Auflösung von Hundertstelsekunden angezeigt: auch im Fall, in dem die „LAP“-Funktion nicht angezeigt wird, wird auf jeden Fall 5 Sekunden lang die Runde angezeigt, daraufhin wieder die gewählte Funktion (z.B. LEAN);
- nach Ablauf von 5 Sekunden schaltet das Cockpit wieder auf die Anzeige des Chronometers und der entsprechenden neuen Runde um.
- Auf das erneute Drücken der Taste FLASH (3) oder eine gleichwertige Steuerung wird der Chronometer erneut aktiviert.

Wird die Rundenzeit nicht innerhalb von max. 9 Minuten, 59 Sekunden und 99 Hundertstelsekunden gestoppt, beginnt der Chronometer die Zeitzählung erneut bei Null und fährt damit so lange fort, bis die LAP-Funktion beendet oder die Registrierung deaktiviert werden.

Die Nummerierung der Runden reicht von 01 bis 30 und erfolgt in umlaufender Weise: nach Erreichen der ersten 30 Runden überschreibt das Cockpit die Informationen beginnend bei der Lap 01.

Wird die LAP Funktion unterbrochen (Übergang auf die Anzeigemodalität ROAD oder vorübergehende Deaktivierung oder Key-OFF) und daraufhin wieder aktiviert (Rückkehr auf die Anzeigemodalität TRACK oder erneute Aktivierung oder Key-ON), doch werden die gespeicherten Laps nicht aus dem Speicher gelöscht, beginnt die Registrierung der Informationen der Runden erneut, wobei die ältesten LAP-Informationen überschrieben werden. Beispiel: Wurden 34 Runden gefahren, ohne irgendeine Löschung vorgenommen zu haben, wird das Cockpit die ersten 30 Runden regulär speichern und anschließend die Informationen der ersten 4 Runden überschreiben. Beim nächsten Key-ON oder der erneuten Aktivierung der LAP-Funktion, ohne dass eine Löschung erfolgt ist, wird das Cockpit die Speicherung mit der Lap 05 fortsetzen.

Bei jeder Lap (Runde) wird folgendes gespeichert:

- Nr. 30 Rundenzeiten (Zeit zwischen aufeinanderfolgenden Start und Stopps);
- Nr. 30 Werte der max. Drehzahl (höchste, in der jeweiligen Runde erzielte Drehzahl);
- Nr. 30 Werte der max. Geschwindigkeit (in der jeweiligen Runde erzielte Höchstgeschwindigkeit);

- Nr. 30 Werte des Schräglagewinkels (maximaler linker und rechter Schräglagewert).

Menü 1: Schräglagewinkel (LEAN ANGLE)

Die LEAN ANGLE-Funktion ist nur in der Standardanzeige der Modalität TRACK verfügbar. Die Informationen, die an die LEAN ANGLE-Funktion gebunden sind, sofern aktiviert, sind im Menü 1 verfügbar. Über die LEAN ANGLE-Funktion bringt das Cockpit den vom Motorrad eingenommenen Schräglagewinkel zur Anzeige. Die negativen Winkelwerte entsprechen einer Schräglage nach links (in Fahrtrichtung gesehen) und die positiven Winkelwerte den rechten Schräglagen.

Hinweise

Die TRIP FUEL-Funktion hat immer Vorrang vor der LEAN ANGLE-Funktion: wurde die TRIP FUEL-Funktion bei aktivierter TRIP FUEL-Funktion aktiviert, wird die Anzeige des Chronometers der LEAN ANGLE-Funktion automatisch unterbrochen und es werden die Informationen der TRIP FUEL-Funktion zur Anzeige gebracht.

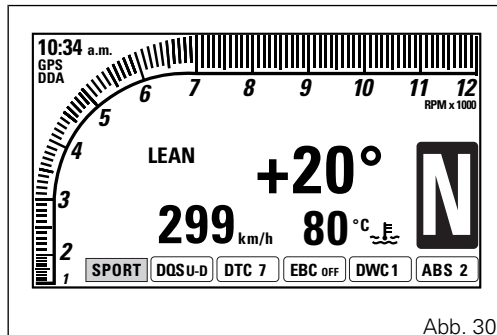


Abb. 30

Funktionen - MENÜ 2

Die Funktionen des MENÜS 2 können für jede der drei Fahrmodus-Einstellungen (Race, Sport und Wet) in einem der drei Modi angezeigt werden:

- ROAD
- TRACK

Folgende Funktionen sind verfügbar:

- Kühlflüssigkeitstemperatur
- Momentaner Verbrauch (CONS.)
- Durchschnittlicher Verbrauch (CONS. AVG)
- Durchschnittsgeschwindigkeit (SPEED AVG)
- Fahrzeit (TRIP TIME)
- Umgebungslufttemperatur

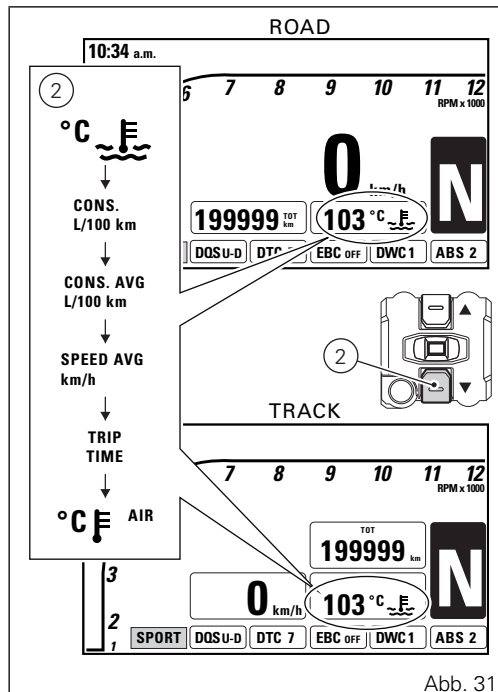


Abb. 31

MENÜ 2: Kühlflüssigkeitstemperatur

Das Cockpit empfängt die Informationen der Motortemperatur (bereits in °C berechnet) und zeigt den entsprechenden Wert in der eingestellten Maßeinheit (°C oder °F), die Maßeinheit und das Symbol der Motortemperatur im Display an.

Der Anzeigebereich des Temperaturwerts reicht von 40 °C bis +120 °C (+104 °F ÷ +248 °F).

Ist der Wert:

- \leq (geringer oder entspricht er) -40 °C, blinken „ - - - “ auf;
- zwischen -39 °C und +39 °C wird „LOW“ permanent angezeigt;
- zwischen +40 °C und +120 °C wird der entsprechende Wert permanent angezeigt;
- \geq (höher oder gleich) +121 °C blinkt die Angabe „HIGH“ auf.

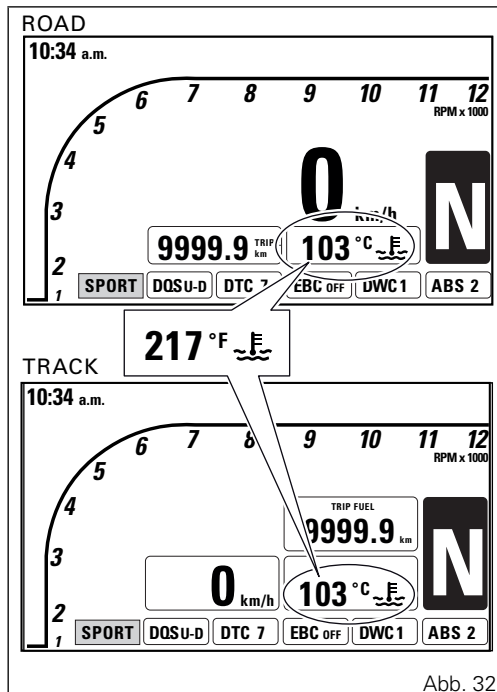


Abb. 32

Überschreitet die Kühlflüssigkeit die Temperatur von:

- 100 °C, wird der Temperaturwert sofort im MENÜ 2 angegeben, ganz unabhängig von den anderen im MENÜ 2 angezeigten Funktionen. Die anderen Funktionen des MENÜ 2 können jedoch zur Anzeige gebracht werden;
- 121 °C, wird der Temperaturwert sofort im MENÜ 2 angegeben, ganz unabhängig von den anderen im MENÜ 2 angezeigten Funktionen. Die anderen Funktionen des MENÜ 2 können allerdings nicht zur Anzeige gebracht werden; Darüber hinaus wird das Symbol des Alarms angezeigt.

Befindet sich der Kühlflüssigkeitstemperatursensor im Fehlerzustand, blinken unter Angabe der eingestellten Maßeinheit die „- -“ auf. Darüber hinaus leuchtet die EOBD-Kontrollleuchte auf und der Fehler ENGINE TEMP wird angezeigt. SENSOR. Empfängt das Cockpit keine Daten der Kühlflüssigkeitstemperatur, zeigt es permanent „- -“ und die entsprechende Maßeinheit an.

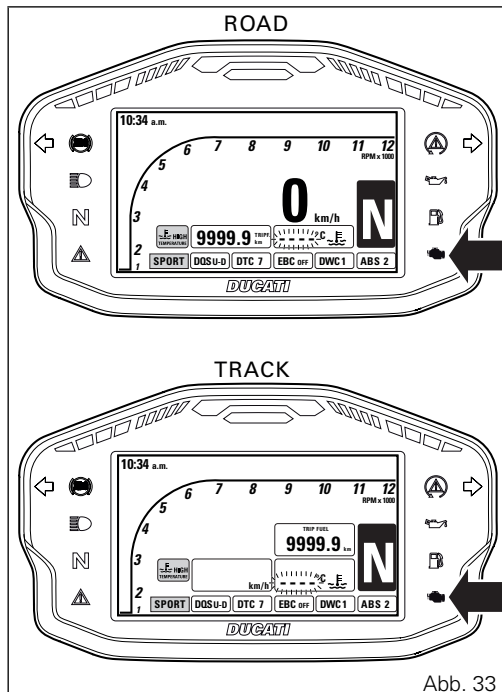


Abb. 33

MENÜ 2: Momentaner Verbrauch

Das Cockpit berechnet den momentanen Kraftstoffverbrauch und bringt ihn unter Angabe der eingestellten Maßeinheit sowie der Angabe „CONS.“ zur Anzeige.

Die Berechnung erfolgt unter Bezugnahme auf die verbrauchte Kraftstoffmenge und die in der letzten Sekunde hinterlegten Strecke. Der Wert wird in der eingestellten Maßeinheit angegeben: Liter / 100 km oder mpg UK oder mpg USA.

Die aktive Phase dieser Berechnung erfolgt nur bei laufendem Motor und sich in Bewegung befindlichem Fahrzeug (Unterbrechungen der Fahrt mit einer Geschwindigkeit = 0 und/oder ausgeschaltetem Motor werden dabei nicht berücksichtigt). In der Phase, in der keine Berechnung stattfindet, werden im Display drei Striche „- - -“ anstelle des momentanen Verbrauchswert angezeigt.

Hinweise

Die Maßeinheit des „Verbrauchs“ (durchschnittlicher und momentaner Verbrauch gleichzeitig) kann in der UNITS-Funktion über das Setting-MENÜ von L/100 auf km/L geändert werden.

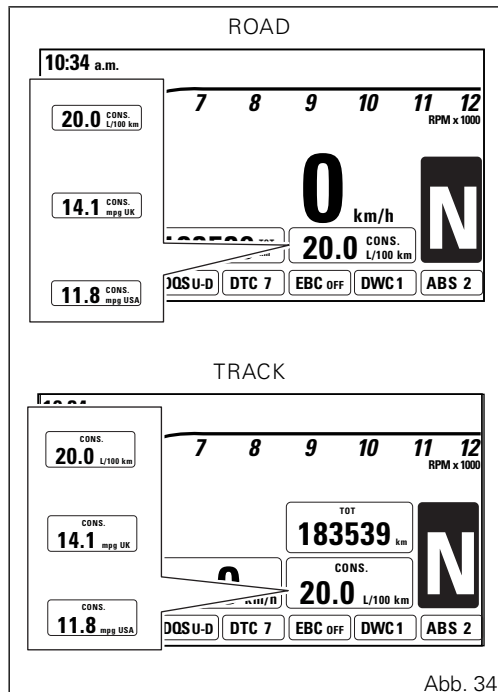


Abb. 34

MENÜ 2: Durchschnittlicher Verbrauch

Das Cockpit berechnet und zeigt den momentanen Kraftstoffverbrauch, die Angabe der eingestellten Maßeinheit sowie die Angabe „CONS. AVG“.

Die Berechnung erfolgt unter Bezugnahme auf die verbrauchte Kraftstoffmenge und die in der seit dem letzten Reset des TRIP1.

Bei Nullsetzung des TRIP1 wird der Wert auf Null gesetzt und der erste verfügbare Wert wird 10 Sekunden nach dem Reset angezeigt.

In den ersten 10 Sekunden, in denen der Wert noch nicht verfügbar ist, werden im Display drei Striche „- - -“ anstelle des durchschnittlichen Verbrauchswerts angezeigt. Der Wert wird in der eingestellten Maßeinheit angegeben (Liter / 100 km oder mpg UK oder mpg USA).

Die aktive Phase der Berechnung erfolgt sobald der Motor angelassen wurde, auch wenn das Fahrzeug noch steht: (Unterbrechungen der Fahrt bei ausgeschaltetem Motor werden nicht berücksichtigt).

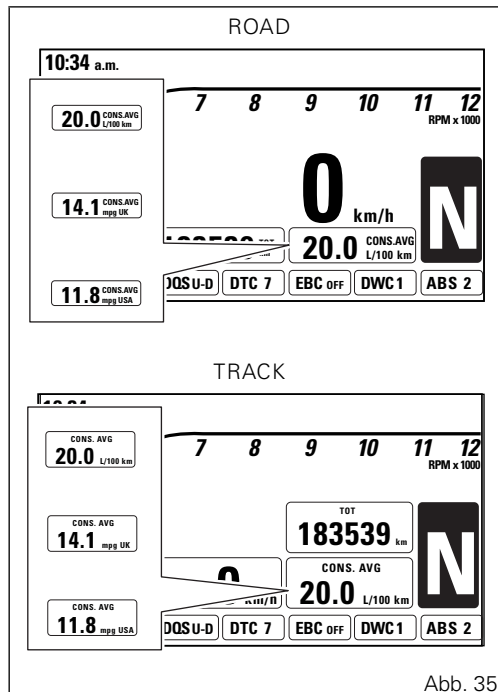


Abb. 35



Hinweise

Die Maßeinheit des „Verbrauchs“ (durchschnittlicher und momentaner Verbrauch gleichzeitig) kann in der UNITS-Funktion über das Setting-MENÜ von L/100 auf km/L geändert werden.

MENÜ 2: Durchschnittsgeschwindigkeit

Das Cockpit berechnet die durchschnittliche Geschwindigkeit des Fahrzeugs und bringt sie unter Angabe der eingestellten Maßeinheit und der Angabe SPEED AVG zur Anzeige.

Die Berechnung erfolgt unter Bezugnahme auf die seit dem letzten Reset des TRIP1 hinterlegte Strecke und Zeit.

Bei Nullsetzung des TRIP1 wird der Wert auf Null gesetzt und der erste verfügbare Wert wird 10 Sekunden nach dem Reset angezeigt.

In den ersten 10 Sekunden, in denen der Wert noch nicht verfügbar ist, werden im Display drei Striche „- - -“ anstelle der Durchschnittsgeschwindigkeit permanent angezeigt.

Die aktive Phase der Berechnung erfolgt sobald der Motor angelassen wurde, auch wenn das Fahrzeug noch steht (die Fahrtunterbrechungen mit abgeschaltetem Motor werden in der Berechnung nicht berücksichtigt).

Die Wertangabe der Durchschnittsgeschwindigkeit wird um 5 % erhöht berechnet, um so mit der Angabe der Fahrzeuggeschwindigkeit übereinzustimmen.

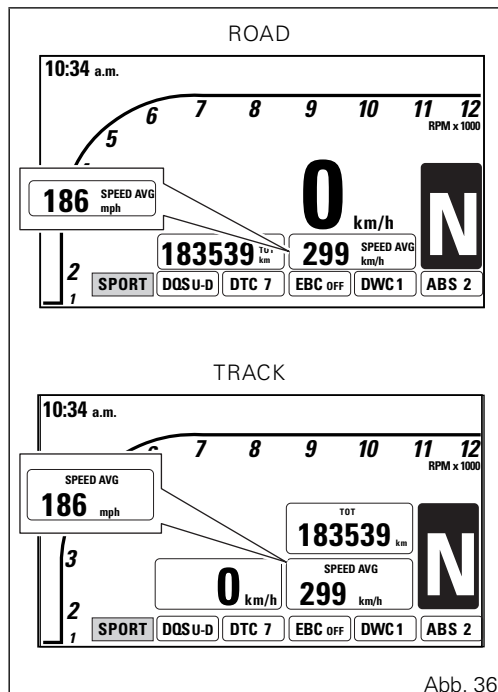


Abb. 36



Hinweise

Die Maßeinheit der Geschwindigkeit (und gleichzeitig der hinterlegten Strecke) von km/h (und km) auf mph (und mi) kann über die Funktion SET UNITS im SETTING-MENÜ in der UNITS SETTING-Funktion geändert werden.

MENÜ 2: Fahrzeit

Das Cockpit berechnet die Fahrzeit und zeigt sie im Format hhh:mm mit der Angabe TRIP TIME an. Die Berechnung erfolgt unter Bezugnahme auf die seit dem letzten Reset des TRIP1 verstrichene Zeit. Bei einer Nullsetzung des TRIP1 wird dieser Wert auf Null gesetzt. Die aktive Phase der Zeitzählung erfolgt sobald der Motor angelassen wurde, auch wenn das Fahrzeug noch steht (während der Fahrtunterbrechungen mit abgeschaltetem Motor wird die Zeit automatisch gestoppt und läuft automatisch erneut weiter, sobald die aktive Phase der Berechnung von Neuem beginnt).

Überschreitet die Zählung den Wert von „720:00“ (720 Stunden und 00 Minuten), wird der Zähler automatisch auf Null gesetzt und eine neue Zählung beginnt.

Hinweise

Im besonderen Fall des Wechsels der Maßeinheit eines an die Geschwindigkeit (und an die Strecke) oder an den Verbrauch gebundenen Werts wird die Fahrzeit automatisch auf Null gesetzt.

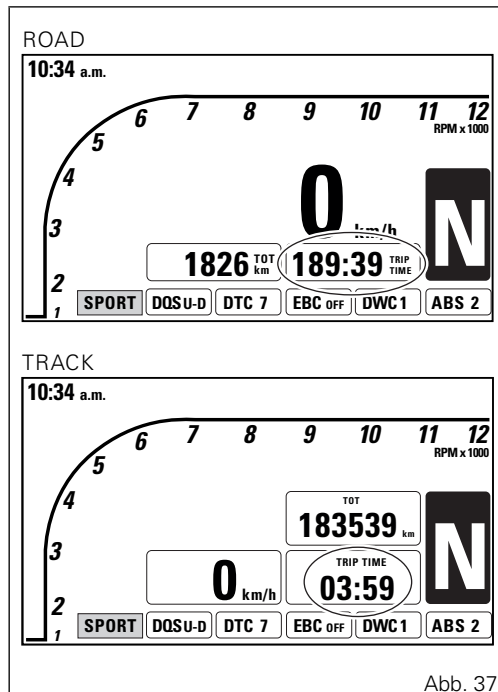


Abb. 37

MENÜ 2: Umgebungslufttemperatur

Das Cockpit zeigt die Umgebungstemperatur in der eingestellten Maßeinheit (°C oder °F), die eingestellte Maßeinheit selbst sowie die Angabe AIR und das Symbol des Thermometers an. Der Temperaturwert wird angezeigt, solange er zwischen -39 °C und +124 °C (oder -38 °F und +255 °F) liegt. Liegen andere Werte vor (< unter -39 °C oder > über +124 °C) werden drei Striche „ - - - “ und die Maßeinheit angezeigt.



Hinweise

Bei stehendem Fahrzeug könnte die vom Motor abgegebene Wärme die Temperaturanzeige beeinflussen.

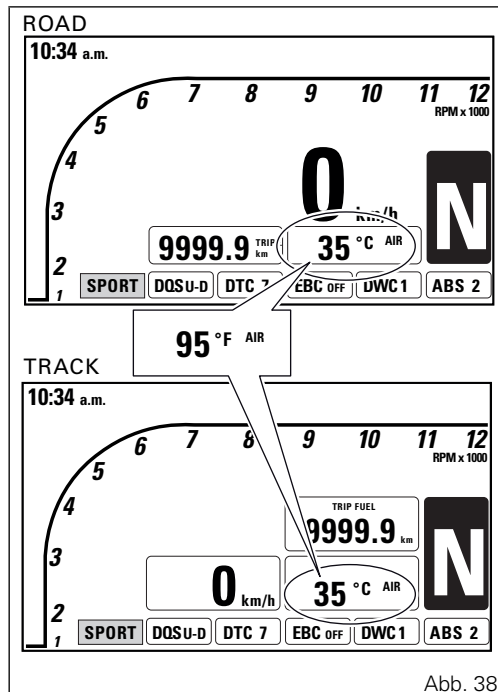


Abb. 38

Befindet sich der Lufttemperatursensor im Fehlerzustand, bringt das Cockpit anstelle des Werts drei blinkende Striche „ --- “ und die Maßeinheit zur Anzeige, die EOBD-Kontrollleuchte leuchtet auf und im Display wird der entsprechende Fehler T AIR SENSOR angezeigt. Empfängt das Cockpit keine Werte der Lufttemperatur, zeigt es drei Striche „ --- “ und die entsprechende Maßeinheit an.

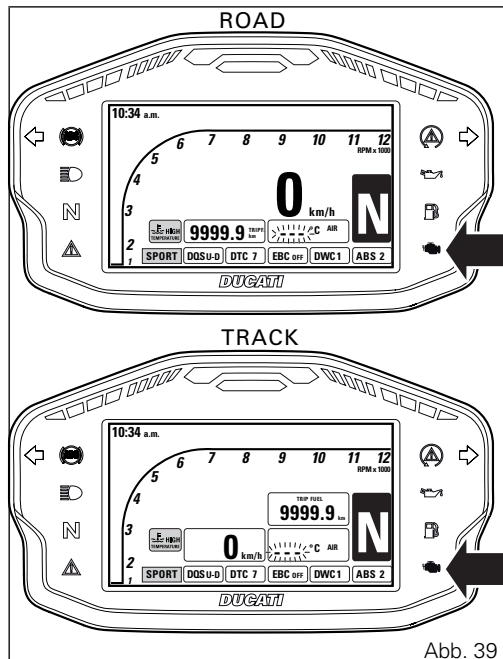


Abb. 39

Nebenfunktionen

DDA

Das Cockpit liefert die Statusangabe des DDA nur, wenn das Motorrad auch über die DDA-Vorrichtung verfügt.

Wird die Angabe „DDA“ angezeigt, bedeutet dies, dass der DDA aktiviert wurde und sich im Registrierzustand befindet.

Ist keine Angabe „DDA“ vorhanden, ist der DDA nicht aktiv geschaltet.

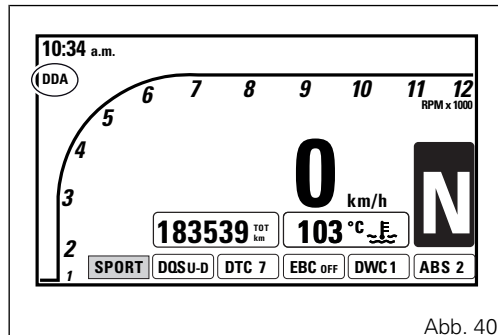


Abb. 40

Uhr (CLOCK)

Das Cockpit empfängt die Informationen bezüglich der anzuzeigenden Uhrzeit.

Die Uhrzeit wird in der oberen linken Ecke des Displays angezeigt.

Das Cockpit zeigt die Uhrzeit im folgenden Format an:
hh (Stunden) : mm (Minuten)
mit der Angabe a.m. (bei Zeiten von 0:00 bis 11:59 Uhr) oder p.m. (bei Zeiten von 12:00 bis 12:59 Uhr und von 1:00 bis 11:59 Uhr).

Empfängt das Cockpit keinerlei Daten der aktuellen Uhrzeit zeigt es „- - : - - a.m.“ permanent an.

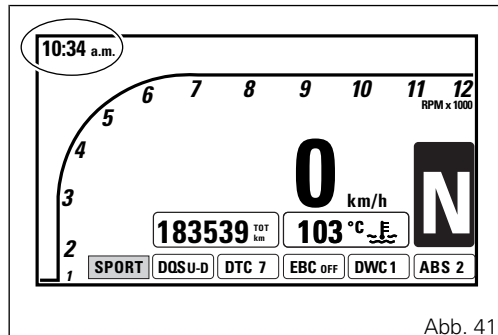


Abb. 41

Inspektionsanzeige (SERVICE)

Diese Angabe dient dazu, den Benutzer darauf hinzuweisen, dass er sich an eine Ducati Vertragswerkstatt wenden muss, um dort die Instandhaltungseingriffe (Inspektion) am Fahrzeug ausführen zu lassen.

Das Reset der Serviceanzeige kann ausschließlich in einer Ducati Vertragswerkstatt erfolgen, welche die entsprechende Instandhaltung vornehmen wird. Die Anzeige der Symbole folgt dem Anzeigeverfahren der Meldungen/Alarmer (Bez. Absatz „S. 125“).

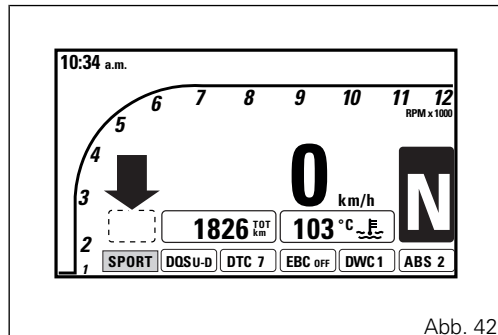


Abb. 42

Anzeige OIL SERVICE Null

Die erste Inspektionsanzeige ist die des OIL SERVICE Null, die beim Erreichen der ersten 1000 km am Kilometerzähler im „Großformat“ aktiviert wird. Daraufhin wird sie so lange im Kleinformat angezeigt, bis eine Ducati Vertragswerkstatt während der Instandhaltung das „Reset“ vorgenommen hat. Die Anzeige der Symbole folgt dem Anzeigeverfahren der Meldungen/Alarmer (Bez. Absatz „S. 125“).

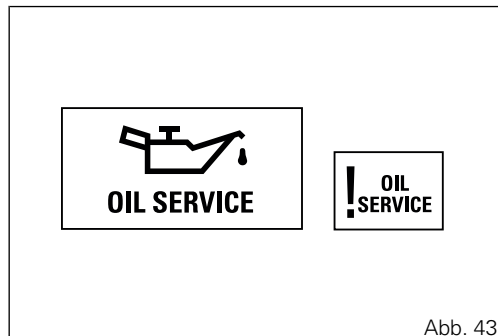
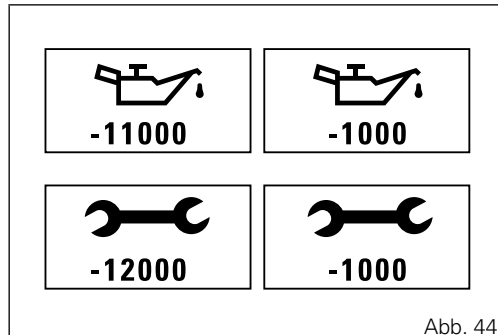


Abb. 43

Anzeige OIL SERVICE oder DESMO SERVICE Countdown

Nach dem ersten Reset der Anzeige OIL SERVICE Null (der ersten 1000 km) aktiviert das Cockpit die Zählung der Kilometer (Meilen), die bis zur Fälligkeit der nächsten Inspektion verbleiben (OIL SERVICE oder DESMO SERVICE).

Die grüne Anzeige wird bei jedem Key-ON 2 Sekunden lang im „Großformat“ aktiviert. Verbleiben nur noch 1000 km bis zum Erreichen des Fälligkeitswerts der Inspektion, wird diese Anzeige bei jedem Key-ON 5 Sekunden lang in Gelb aktiviert. Die Anzeige der Symbole folgt dem Anzeigeverfahren der Meldungen/Alarmer (Bez. Absatz „S. 125“).



Anzeige OIL SERVICE oder DESMO SERVICE

Wird der Fälligkeitswert erreicht, bei dem eine Inspektion erforderlich ist, wird die Anzeige der erforderlichen Inspektion aktiviert (OIL SERVICE oder DESMO SERVICE).

Die erste Anzeige des Inspektionstyps, der durchgeführt werden muss, wird bei jedem Key-ON 5 Sekunden lang im „Großformat“ aktiviert und wird dann stets im kleinen Format so lange angezeigt, bis eine Ducati Vertragswerkstatt während der Instandhaltung ein entsprechendes „Reset“ vornimmt.

Die Anzeige der Symbole folgt dem Anzeigeverfahren der Meldungen/Alarmer (Bez. Absatz „S. 125“).

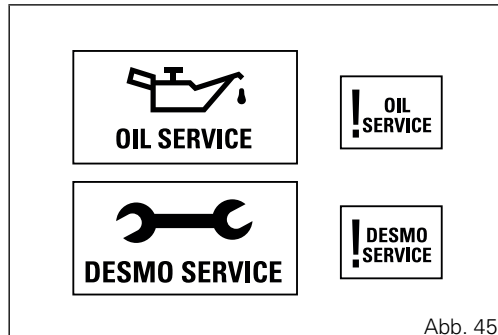


Abb. 45

Warnungen / Alarm (Warning)

Das Cockpit verwaltet eine Reihe von Meldungen / Alarmen (Warnings), um dem Fahrer während dem Fahrzeugeinsatz nützliche Informationen zu geben. Beim Key-ON des Fahrzeugs und bei Vorliegen von aktiven Fehlern zeigt das Cockpit die vorhandenen Warnings im Display an.

Während des normalen Fahrzeugbetriebs weist das Cockpit bei Aktivierung einer Anzeige über das Display automatisch auf ein vorliegendes Warning hin. Wird ein Warning ausgelöst, wird die Anzeige für die ersten 5 Sekunden gut sichtbar (Symbol im „Großformat“) bleiben und daraufhin auf eine kleinere Anzeige umschalten (Symbol im „Kleinformat“).

Bei Vorliegen mehrerer Warnings werden die Symbole der verschiedenen Meldungen, eines nach dem anderen, je 3 Sekunden lang angezeigt.

Bei Aktivierung der Warnings wird keinerlei Anzeigeleuchte aktiviert.

Temperatur der Motorkühlflüssigkeit hoch
(High temperature)

Diese Funktion weist darauf hin, dass die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit die 121°C (250°F) erreicht hat.



Hinweise

In diesem Fall empfiehlt Ducati, sofort anzuhalten und den Motor umgehend auszuschalten. Sicherstellen, dass die Lüfterräder in Betrieb stehen.

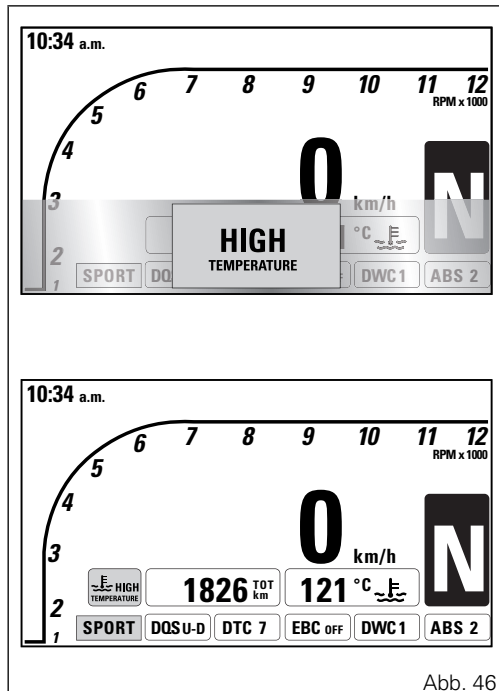


Abb. 46

DDA-Speicher voll (DDA full)

Diese Funktion weist darauf hin, dass der Speicherplatz des DDA vollkommen belegt ist und daher keine weiteren Fahrdaten gespeichert werden können.

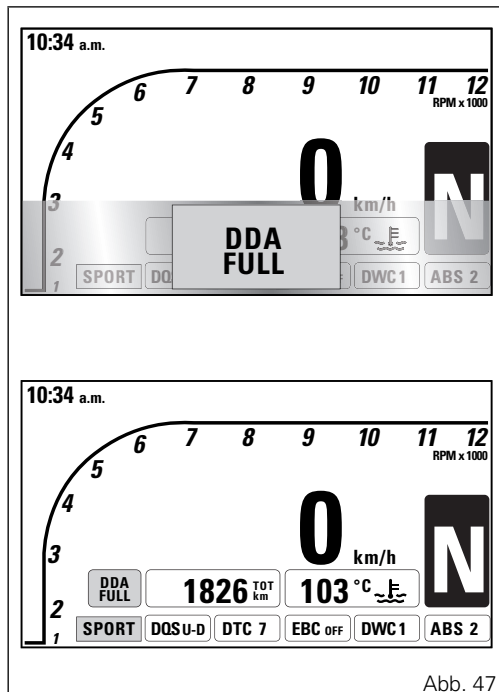


Abb. 47

Ice

Diese Funktion warnt vor Glatteisgefahr aufgrund einer niedrigen Außentemperatur. Die Warnung wird aktiviert sobald die Temperatur auf 4 °C (39 °F) sinkt und erlischt, sobald die Temperatur wieder 6 °C (43 °F) erreicht.



Achtung

Diese Warnung schließt nicht aus, dass auch bei Temperaturen über 4 °C (39 °F) Straßenabschnitte mit Glatteis auftreten können. Bei „niedrigen“ Außentemperaturen wird empfohlen, immer vorsichtig zu fahren, dies insbesondere in schattigen Bereichen und/oder auf Brücken.

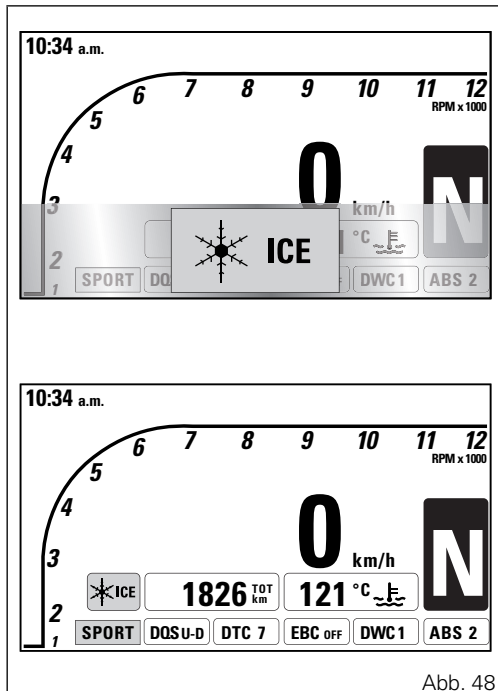


Abb. 48

FEHLER-Anzeige

Das Cockpit verwaltet die Fehleranzeige, so dass eventuelle anormale Fahrzeugbedingungen in Echtzeit erkannt werden können.

Falls beim Key-ON des Fahrzeugs Fehler vorliegen, zeigt das Cockpit die vorhandenen Fehler im Display an und bringt die EOBD-Kontrollleuchte (Abb. 49) zum Aufleuchten (im Fall der Fehler, die direkt mit dem Motorsteuergerät in Zusammenhang stehen) oder der Allgemeinen Warnleuchte (Abb. 50) (im Fall aller anderen Fehler).

Tritt während des normalen Fahrzeugbetriebs ein Fehler auf, zeigt das Cockpit im Display automatisch den vorliegenden Fehler an und bringt die EOBD-Kontrollleuchte oder die Allgemeinen Warnleuchte zum Aufleuchten.

Tritt ein Fehler auf, wird die Anzeige die ersten 5 Sekunden gut sichtbar (Symbol im „Großformat“) bleiben und daraufhin auf eine kleinere Anzeige umschalten (Symbol im „Kleinformat“).

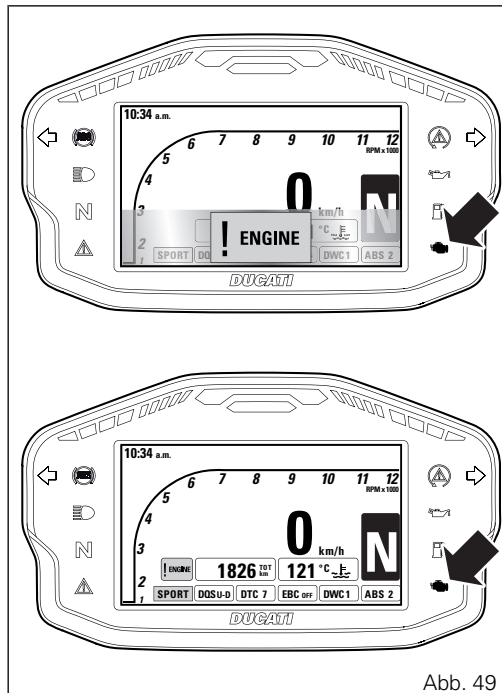


Abb. 49

Bei Vorliegen mehrerer Fehler werden die Symbole der verschiedenen Fehler, eines nach dem anderen, je 3 Sekunden lang angezeigt.

Bei Aktivierung der Fehleranzeige wird gleichzeitig auch die EOBD-Kontrollleuchte oder die Allgemeine Warnleuchte aktiviert: in nachstehender Tabelle wird für jeden Fehler die entsprechende Kontrollleuchte angegeben.

Achtung

Werden ein oder mehrere Fehler angezeigt, muss man sich stets an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

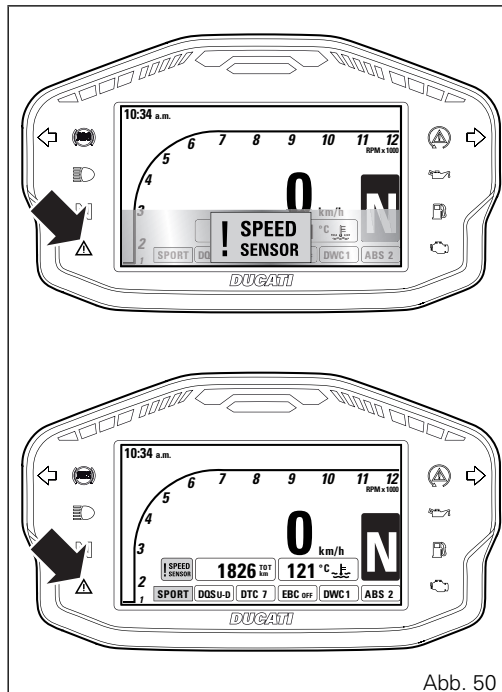


Abb. 50

Beschreibung der Fehleranzeigen

Angezeigter Fehler	Beschreibung	Kontrollleuchte
CAN LINE	BUS Off	Allgemeiner Fehler
BBS	Allgemeiner Fehler in der Funktionsweise von BBS/DTC	Allgemeiner Fehler
	Fehler am EXVL-Stellantrieb	Allgemeiner Fehler
	Fehler am EXVL-Potentiometer	Allgemeiner Fehler
BBS + FAN	CAN-Knoten mit Funktionsstörung	Allgemeiner Fehler
	CAN-Knoten nicht verfügbar	Allgemeiner Fehler
GEAR SENSOR	Fehler am Gangsensor	Allgemeiner Fehler
FUEL SENSOR	Fehler am NTC-Sensors der Reserve	Allgemeiner Fehler
SPEED SENSOR	Fehler am hinteren Geschwindigkeitssensor	Allgemeiner Fehler
	Fehler am vorderen Geschwindigkeitssensor	Allgemeiner Fehler

Angezeigter Fehler	Beschreibung	Kontrollleuchte
BATTERY	Batteriespannung hoch oder niedrig	Allgemeiner Fehler
UNKNOWN DEVICE	CAN-Knoten nicht kompatibel	Allgemeiner Fehler
DSB	CAN-Knoten nicht verfügbar oder mit Funktionsstörung	Allgemeiner Fehler
ABS	CAN-Knoten nicht verfügbar oder mit Funktionsstörung	Allgemeiner Fehler
SCU	CAN-Knoten nicht verfügbar oder mit Funktionsstörung	Allgemeiner Fehler
STOP LIGHT	Fehler am Bremslicht	Allgemeiner Fehler
ENGINE	Fehler am Drosselklappensensor	EOBD
	Fehler am Gassteuerung	EOBD
	Fehler am Relais oder Drosselklappenstellantrieb	EOBD
	Fehler am Drucksensor	EOBD
	Fehler am Kühlflüssigkeitssensor	EOBD
	Fehler am Luftsensoren im Lufteinlasskanal	EOBD
	Fehler am Einspritzrelais	EOBD

Angezeigter Fehler	Beschreibung	Kontrollleuchte
	Fehler an der Zündspule	EOBD
	Fehler an der Einspritzdüse	EOBD
	Fehler am Drehzahlsensor	EOBD
	Fehler an der Lambdasonde oder am Heizelement der Lambdasonde	EOBD
	Allgemeiner Funktionsfehler der ECU	EOBD
	Fehler am Anlasserrelais	EOBD
	Fehler am Sekundärluftsensor	EOBD
	Funktionsstörung am Schalter des Quick Shift	EOBD
	CAN-Knoten nicht verfügbar oder mit Funktionsstörung	EOBD
	Fehler am Umgebungsdrucksensor	EOBD
FAN	Fehler am Elektrolüfterrad	Allgemeiner Fehler
E-LOCK	Allgemeiner Funktionsfehler des E-Lock	Allgemeiner Fehler
	Funktionsstörung der Schlüssel-Antenne (Immobilizer)	Allgemeiner Fehler
	CAN-Knoten nicht verfügbar oder mit Funktionsstörung	Allgemeiner Fehler











Angezeigter Fehler	Beschreibung	Kontrollleuchte
SIDE STAND	Funktionsstörung des Seitenständersensors	Allgemeiner Fehler
DES	Allgemeine Funktionsstörung der Druckstufe in der Vorderfederung	Allgemeiner Fehler
	Allgemeine Funktionsstörung der Zugstufe in der Vorderfederung	Allgemeiner Fehler
	Allgemeine Funktionsstörung der Druckstufe in der Hinterfederung	Allgemeiner Fehler
	Allgemeine Funktionsstörung der Zugstufe in der Hinterradfederung	Allgemeiner Fehler
	Allgemeine Funktionsstörung des Lenkungsdämpfers	Allgemeiner Fehler
INERTIAL SENSOR	CAN-Knoten nicht verfügbar oder mit Funktionsstörung	Allgemeiner Fehler
	Funktionsstörung der Inertialplattform	Allgemeiner Fehler
DEVICE DDA	CAN-Knoten mit Funktionsstörung	Allgemeiner Fehler










Hinweise

Die Angabe „FAN“ kann auch durch eine Funktionsstörung des BBS-Steuergeräts ausgelöst werden, welches nicht korrekt mit den Lüfterrädern kommuniziert. Auf die Angabe der Motortemperatur achten.

Tabelle der Fehlersymbole

KONTROLLLEUCHE / FEHLERMELDUNG	FEHLER
 ABS	ABS-Steuergerät
 BBS	Black Box-Steuergerät
 DSB	Cockpit-Steuergerät
 E-LOCK	E-LOCK-Steuergerät
 CAN LINE	Can Bus OFF
 DES	Elektronische Radfederungen
 UNKNOWN DEVICE	Software Kompatibilität
 FUEL SENSOR	Kraftstoffreservesensor
 INERTIAL SENSOR	Inertial-Plattform
 GEAR SENSOR	Gangsensor

KONTROLLLEUCHE / FEHLERMELDUNG	FEHLER
 SCU	Smart EC Öhlins Steuergerät
 SIDE STAND	Seitenständersensor
 STOP LIGHT	Hinteres Bremslicht
 BATTERY	Batteriespannung
 ENGINE	Motorsteuergerät
 SPEEDSENSOR	Geschwindigkeitssensor
 FAN	Kühllüfterrad



Hinweise

Die Angabe „FAN“ kann auch durch eine Funktionsstörung des BBS-Steuergeräts ausgelöst werden, welches nicht korrekt mit den Lüfterrädern kommuniziert. Auf die Angabe der Motortemperatur achten.

Anzeige des Seitenständerzustands

Das Cockpit erhält Informationen zum Seitenständerstatus und falls der Seitenständer geöffnet/ausgeklappt ist, wird im Display die Angabe „SIDE STAND“ auf rotem Hintergrund angezeigt. Liegt ein Fehler des Seitenständersensors vor, blendet das Cockpit die Anzeige des geöffneten/ausgeklappten Seitenständers ein, bringt die Allgemeine Warnleuchte zum Aufleuchten und gibt am Display den entsprechenden Fehler „Side stand sensor“ an.

Erhält das Cockpit keine Angaben zum Seitenständerstatus, bringt es die Anzeige „SIDE STAND“ des geöffneten/ausgeklappten Seitenständers zum Aufblinker, um auf den undefinierten Status hinzuweisen.

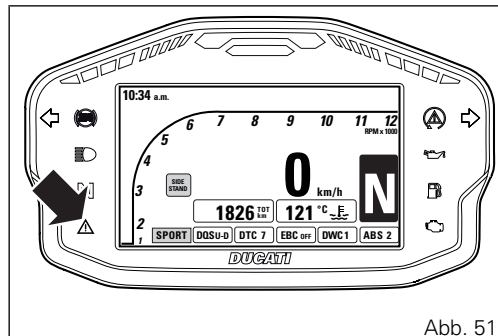


Abb. 51

Setting-MENÜ

Über dieses Menü können einige Funktionen des Fahrzeugs freigeschaltet / gesperrt und eingestellt werden.

Um in das Setting-MENÜ zu gelangen, muss unter der Bedingung eines Key-ON und einer realen Fahrzeuggeschwindigkeit (unter oder entsprechend) 20 km/h die Taste (2) 3 Sekunden lang gedrückt werden: Sobald dieses Menü geöffnet wurde, kann keine andere Funktion angezeigt werden.

Im Setting-MENÜ angezeigte Funktionen:

- RIDING MODE
- +/- SETTING (nur im Riding Mode RACE aktiv)
- RPM
- BATTERY
- DDA
- PIN CODE
- CLOCK
- DATE
- BACK LIGHT
- UNITS
- TIRE SET-UP
- LAP (nur in der Displayanzeige „TRACK“ aktiv)

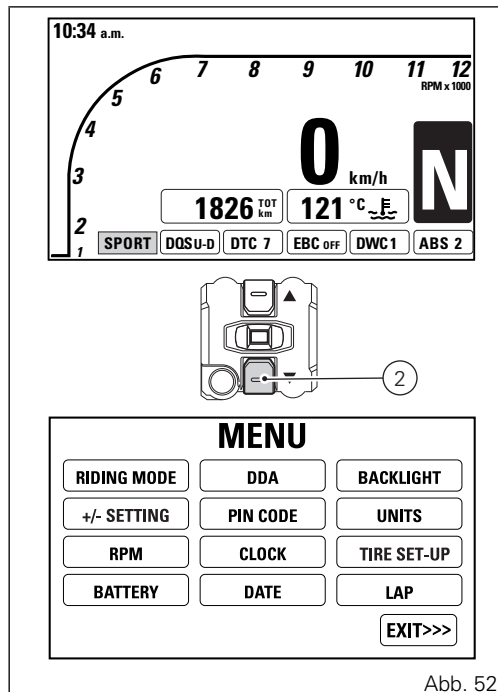


Abb. 52



Wichtig

Aus Sicherheitsgründen wird empfohlen, das Menü nur bei stehendem Motorrad zu verwenden.

Durch Drücken der Tasten (1) oder (2) kann ein personalisierbarer Parameter nach dem anderen markiert werden: über die Taste (1) kann der nächste und über die Taste (2) der vorausgehende Parameter markiert werden.

Nach dem Markieren des gewünschten Parameters wird die dem gewählten Parameter entsprechende Menü-Seite durch Drücken der Taste (4) aktiviert.

Sollte die Funktion nicht vorhanden oder momentan gesperrt sein, ist kein Zugriff auf diese Seite des MENÜS möglich.

Zum Verlassen des Setting-MENÜs muss die Angabe „EXIT“ markiert, dann die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) gedrückt werden.

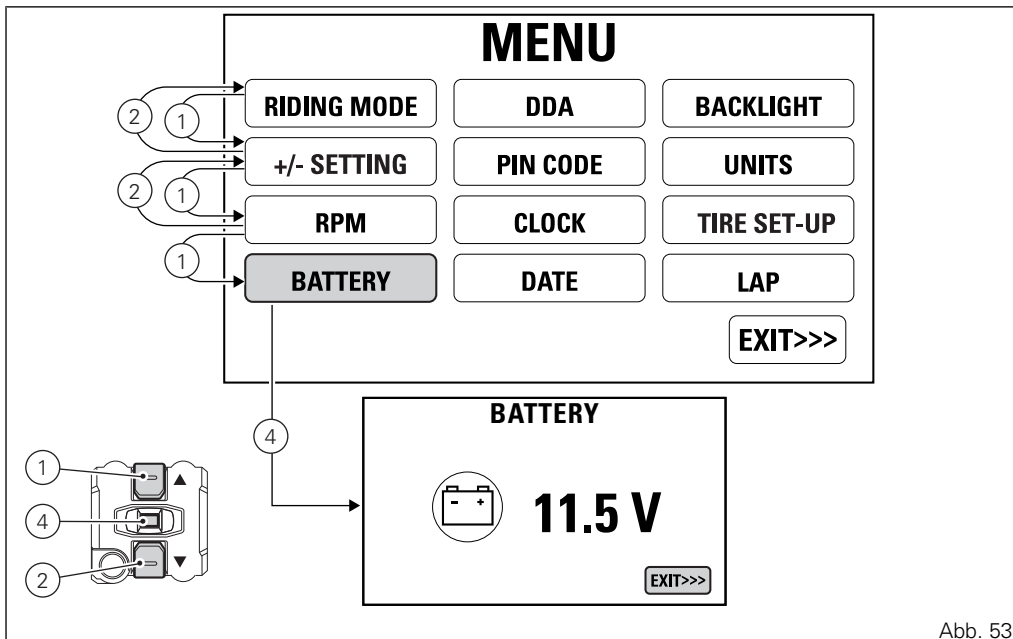


Abb. 53

Personalisierung des Fahrmodus (Riding Mode)

Die einzelnen Einstellungen jedes Riding Modes können den persönlichen Ansprüchen angepasst werden.

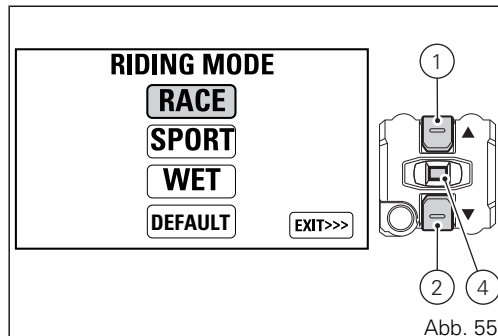
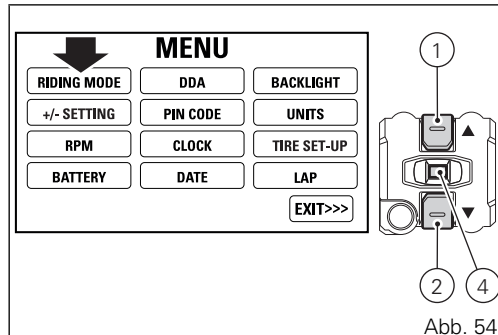
Das Setting-MENÜ öffnen.

Die Angabe „RIDING MODE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü „RIDING MODE“ wird geöffnet. Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren. Wurde der gewünschte Riding Mode markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Modes wird geöffnet.

Darüber hinaus können die in allen Riding Modes von Ducati vorgegebene Parameter über die Taste DEFAULT wieder rückgesetzt werden.

Wird hingegen die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt, wird auf die vorausgehende Anzeige umgeschaltet.



In jedem Riding Mode personalisierbare Parameter:

- ABS
- EBC
- DES
- DWC (nur aktiv, wenn die DTC nicht auf OFF steht)
- DISPLAY
- DQS
- DTC
- ENGINE
- DEFAULT

Durch Drücken der Tasten (1) oder (2) kann ein personalisierbarer Parameter nach dem anderen markiert werden: über die Taste (1) kann der nächste und über die Taste (2) der vorausgehende Parameter markiert werden.

Nach dem Markieren des gewünschten Parameters wird die dem gewählten Parameter entsprechende Menü-Seite durch Drücken der Taste (4) aktiviert.

Jeder geänderte Parameter wird auch nach einem Battery-Off im Speicher gehalten.

Darüber hinaus können über die Funktion „DEFAULT“ für jeden Fahrmodus die ursprünglich

von Ducati eingestellten Parameter erneut abgerufen werden.

Werden die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt, erfolgt das Umschalten auf die vorausgehende Anzeige.



Achtung

Es wird empfohlen, die Parameter nur dann zu ändern, wenn man über ausreichend Erfahrung im „Set up“ des Fahrzeugs verfügt. Sollten die Parameter versehentlich geändert worden sein, wird ihr Rücksetzen über die Funktion „DEFAULT“ empfohlen.

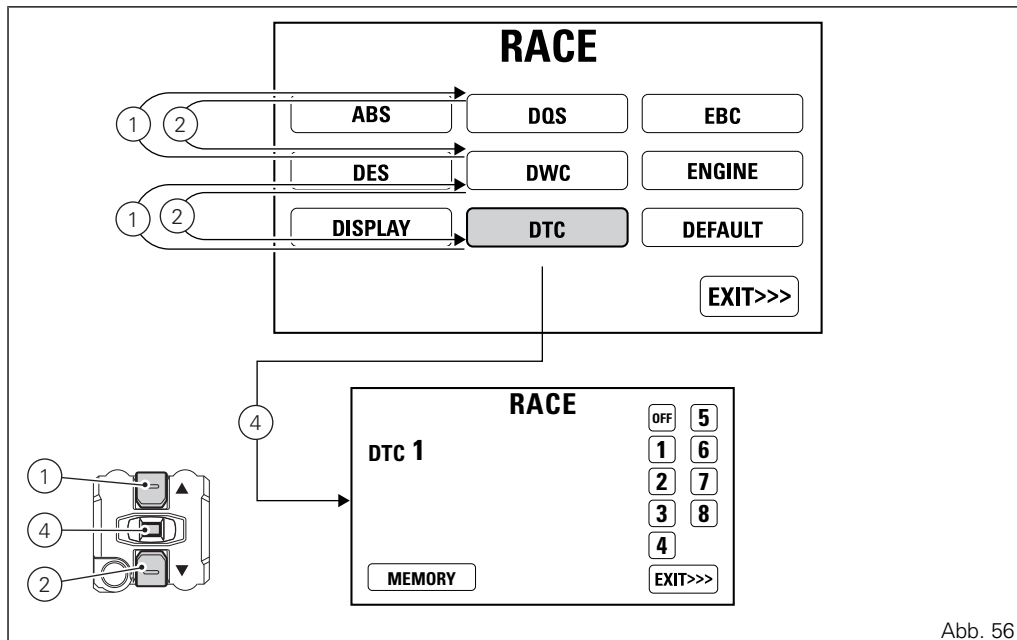


Abb. 56

Riding Mode-Personalisierung: ABS-Einstellung

Die entsprechende Funktion ermöglicht die Einstellung der Ansprechstufe des ABS oder ein Deaktivieren des ABS in den einzelnen Riding Modes. Das Setting-MENÜ öffnen.

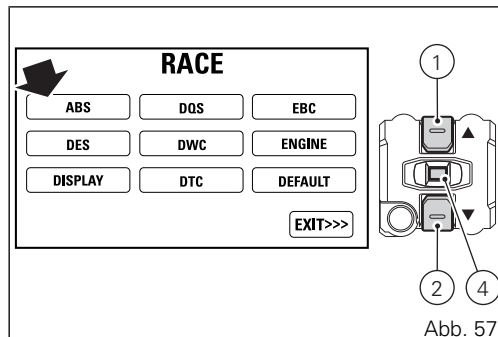
Die Angabe „RIDING MODE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü „RIDING MODE“ wird geöffnet. Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren.

Wurde der gewünschte Riding Mode markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Modes wird geöffnet. Durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) den Parameter (ABS) wählen, der den persönlichen Ansprüchen angepasst werden soll.

Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.



Beim Öffnen der Funktion wird links die aktuell eingestellte Ansprechstufe oder der Status des ABS angezeigt (z.B: ABS 1).

Rechts werden die Personalisierungsmöglichkeiten aufgelistet: die Stufen 1 bis 3 und der Status „OFF“. Durch Drücken der Tasten (1) und (2) können die gewünschten Ansprechstufen, eine nach der anderen, markiert werden: über die Taste (1) kann die nächste und über die Taste (2) die vorausgehende Ansprechstufe markiert werden.

Nachdem die gewünschte Ansprechstufe gewählt wurde, zum Bestätigen die Taste **MENÜ BESTÄTIGEN (4)** drücken, um die Angabe **MEMORY** zu markieren.

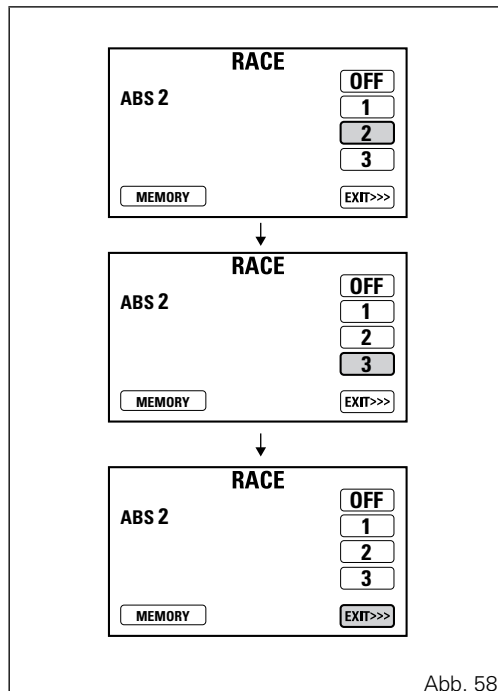


Abb. 58

Zum Speichern der neuen Wahl muss die Taste (4) bei orange unterlegter Angabe MEMORY 3 Sekunden lang gedrückt werden. Wird die Speicherung erfolgreich abgeschlossen, wird 1 Sekunden lang die Angabe MEMORY grün unterlegt, der Wert der Ansprechstufe oder des Status aktualisiert (die Aktualisierung wird grün angezeigt) und anschließend die Angabe EXIT grün unterlegt. Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.



Hinweise

Wird das ABS über diese Funktion aktiviert oder deaktiviert bzw. bei Übergang vom Status eines deaktivierten Systems auf den eines aktivierten Systems, erfolgt das entsprechende Aktivierungs- oder Deaktivierungsverfahren des ABS: der Statuswechsel des ABS-Steuergeräts erfolgt nicht sofort, sondern erfordert circa 6 Sekunden.

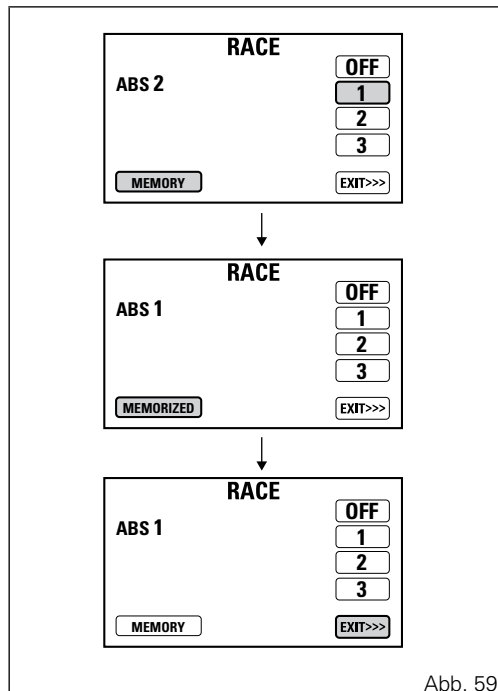
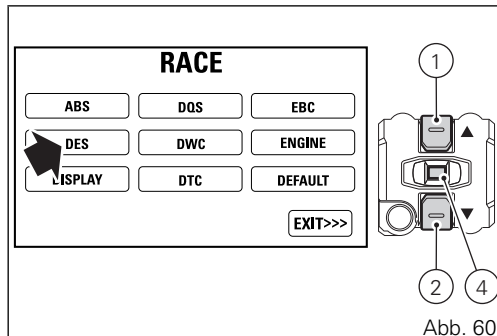


Abb. 59

Riding Mode-Personalisierung: Einstellung elektronisches Fahrwerk

Unter dieser Funktion können die an jeden Riding Mode gekoppelten Druck- und Zugstufen der elektronischen Radfederungen eingestellt werden. Das Setting-MENÜ öffnen. Die Angabe „RIDING MODE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü „RIDING MODE“ wird geöffnet.

Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren. Wurde der gewünschte Riding Mode markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Modes wird geöffnet. Durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) den Parameter (DES) wählen, der den persönlichen Ansprüchen gemäß angepasst werden soll. Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.



Hinweise

Nach einem Key-on werden die Änderungen an den Radfederungseinstellungen solange nicht umgesetzt, bis die 5 km/h überschritten wurden.

Die Anzeige gibt den momentan gewählten Steuertyp, die Parameter Dynamic und Fixed oder EXIT, an.

Diese Parameter und EXIT können durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markiert werden. Wird der Parameter angezeigt, der dem aktivierten Modus entspricht, die Taste (4) drücken, um CONFIGURE zu wählen.

Wurde CONFIGURE markiert, erhält man durch das erneute Drücken der Taste (4) Zugriff auf die entsprechende Konfigurationsseite. Möchte man einen anderen Steuertyp wählen, muss die Taste (1) oder (2) gedrückt werden.

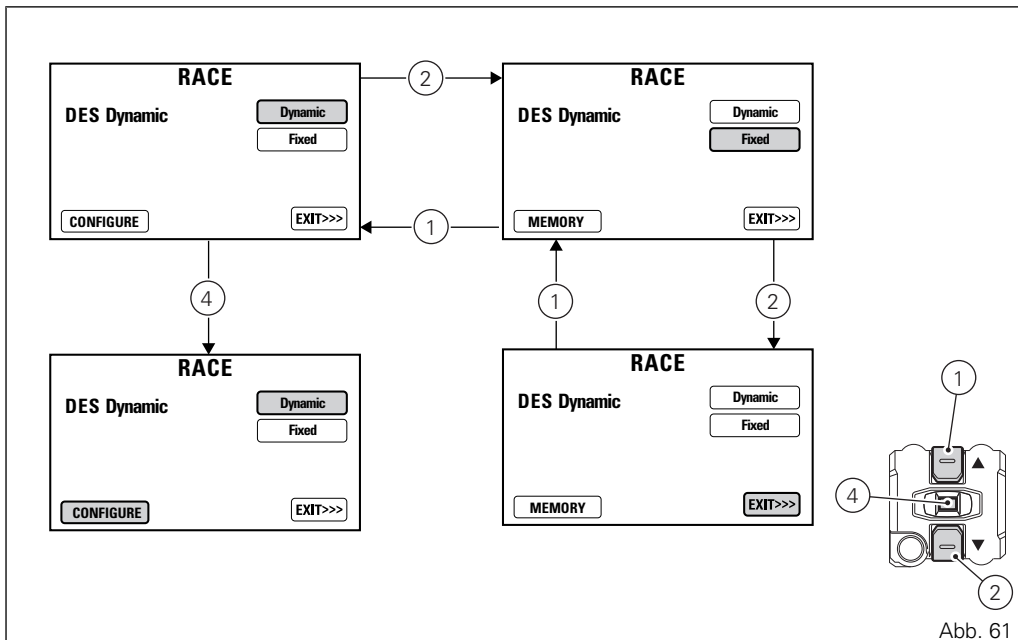


Abb. 61

Wurde der Parameter des nicht aktiv geschalteten Modus markiert, wird die Angabe MEMORY anstelle der Angabe CONFIGURE angezeigt: die Taste (4) drücken, um MEMORY zu wählen und, zum Aktivieren des Modus, erneut 3 Sekunden lang die Taste (4) drücken.

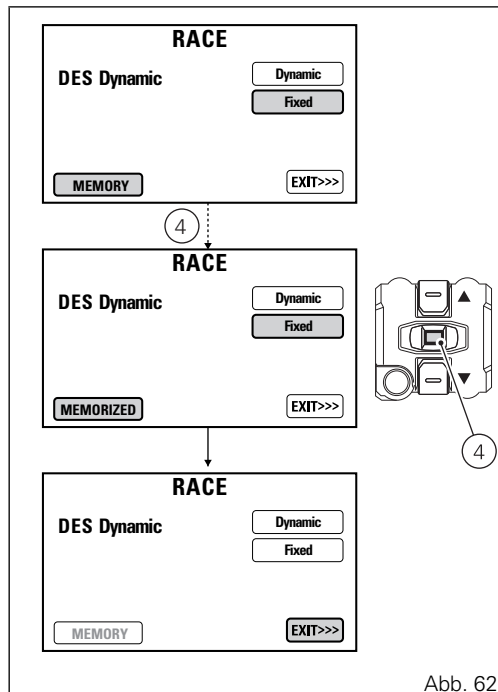


Abb. 62

Dynamische Steuerung (DYNAMIC)

In diese Funktion gelangt man nach Wahl von CONFIGURE bei aktiviertem Dynamic Modus: sie ermöglicht das Einstellen der über das Öhlins - SmartEC Steuergerät gesteuerten Ansprechstärke der elektronischen Radfedern in den unterschiedlichen Bedingungen.

Beim Öffnen der Funktion wird links die aktuell eingestellte Stufe der drei möglichen Parameter angezeigt:

- FORK
- SHOCK
- S. DAMPER

Über die Tasten (1) oder (2) den Parameter wählen, der geändert werden soll, dann die Taste (4) drücken. Rechts werden die Personalisierungsmöglichkeiten aufgelistet:

- HARDEST

- HARDER
- DEFAULT
- SOFTEST
- SOFTER

Über die Tasten (1) oder (2) die gewünschte neue Ansprechstufe wählen, dann Bestätigungstaste (4) drücken, um die Angabe MEMORY zu markieren. Bei orange markierter Angabe MEMORY zum Speichern der neuen Wahl, die Taste (4) 3 Sekunden lang drücken. Bei erfolgreicher Speicherung wird die Angabe MEMORIZED 1 Sekunde lang grün unterlegt angezeigt.

Alternativ dazu kann über die Tasten (1) oder (2) ein anderer Parameter gewählt werden. Wurden alle Änderungen angetragen, kann die Speicherung erfolgen.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige müssen die Angabe EXIT markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

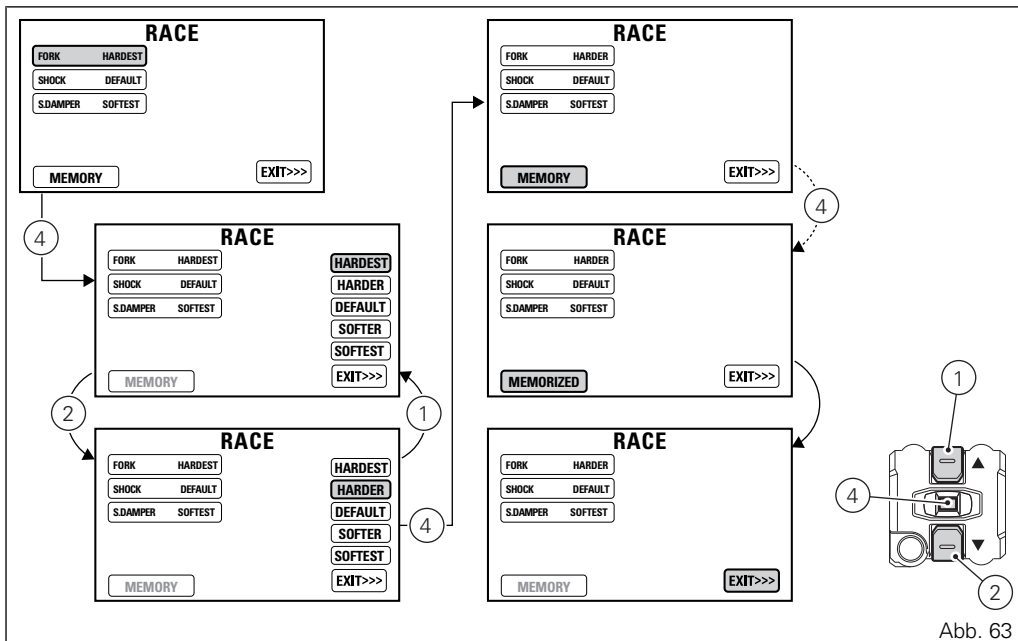


Abb. 63

Steuerung mit festgelegten Klicks (FIXED)

In diese Funktion gelangt man mittels Wahl der Angabe CONFIGURE bei aktiv geschaltetem Fixed-Modus: hier können die Druck- und Zugstufe der elektronischen Radfedern eingestellt werden, die jedem Riding Mode, in dem der Modus mit festgelegten Klicks aktiv ist, zugewiesen wird. Beim Öffnen der Funktion wird links die Anzahl der aktuell eingestellten Klicks der fünf möglichen Parameter angezeigt:

- FRONT COMPRES
- FRONT REBOUND
- REAR COMPRES
- REAR REBOUND
- S. DAMPER

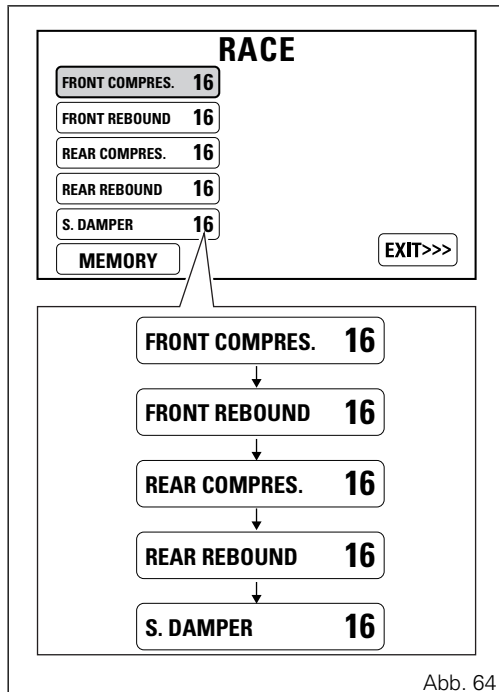
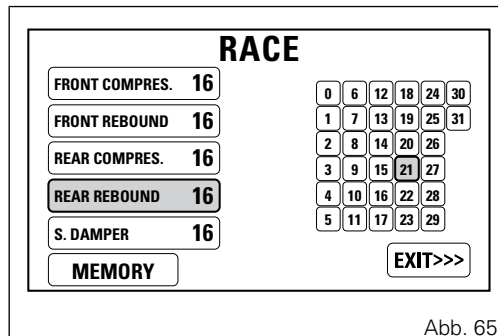


Abb. 64

Durch Drücken der Tasten (1) oder (2) kann ein personalisierbarer Parameter nach dem anderen markiert werden: über die Taste (1) kann der nächste und über die Taste (2) der vorausgehende Parameter markiert werden.

Nach dem Markieren des gewünschten Parameters wird die dem gewählten Parameter entsprechende Menü-Seite durch Drücken der Taste (4) aktiviert. Auf der rechten Seite werden die möglichen Personalisierungen aufgelistet: Anzahl der Klicks von 0 bis 31 (von 0 bis 18 für den Lenkungsdämpfer).



Durch Drücken der Tasten (1) oder (2) kann eine Klick-Nummer nach der anderen markiert werden: über die Taste (2) kann die nächste und über die Taste (1) die vorausgehende Anzahl abgerufen werden.

Wurde die erforderliche Anzahl der Klicks gewählt, muss die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) gedrückt werden, um die Angabe MEMORY zu markieren.

Zum Speichern der neuen Wahl muss die Taste (4) bei orange unterlegter Angabe MEMORY 3 Sekunden lang gedrückt werden.

Bei erfolgreicher Speicherung wird die Angabe MEMORIZED 1 Sekunde lang grün unterlegt angezeigt und die Anzahl der eingestellten Klicks aktualisiert.

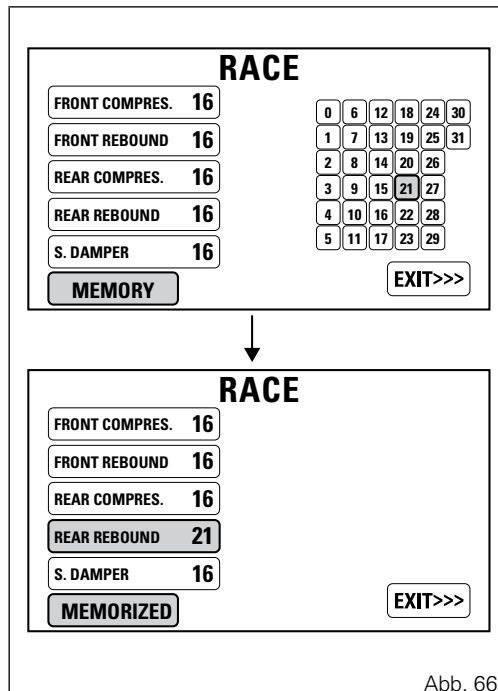


Abb. 66

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.



Hinweise

Durch Erhöhen des eingestellten Klickwerts erhält man eine geringere hydraulische Dämpfung; bei Mindern der Klickanzahl wird die hydraulische Dämpfung erhöht.

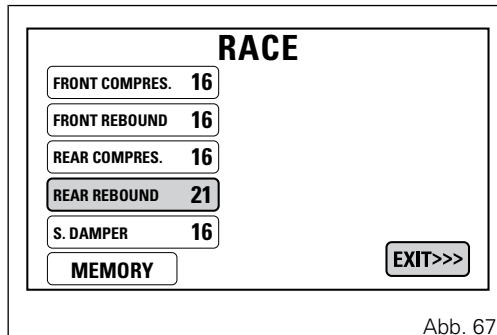


Abb. 67

Riding Mode-Personalisierung: Display-Einstellungen

Über diese Funktion kann der Layout-Typ der Hauptanzeige gewählt werden, die jedem Riding Mode zugeordnet ist.

Das Setting-MENÜ öffnen. Die Angabe „RIDING MODE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

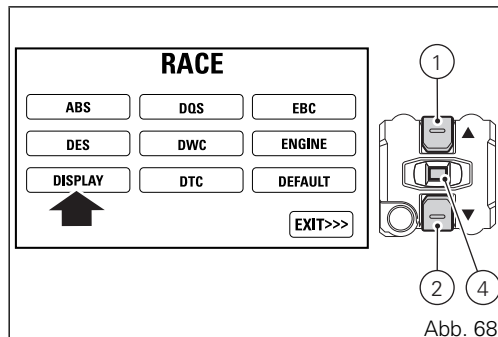
Das Menü „RIDING MODE“ wird geöffnet. Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren.

Wurde der gewünschte Riding Mode markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Modes wird geöffnet.

Durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) den Parameter (DISPLAY) wählen, der den persönlichen Ansprüchen gemäß angepasst werden soll.

Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.



Beim Öffnen der Funktion wird links der aktuell eingestellte Hauptanzeigetyp angegeben. Rechts werden die Personalisierungsmöglichkeiten aufgelistet: ROAD oder TRACK.

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) können die gewünschten Hauptanzeigetypen, einer nach dem anderen, markiert werden: über die Taste (1) kann der nächste und über die Taste (2) der vorausgehende unterlegt werden.

Nachdem der gewünschte Hauptanzeigetyp gewählt wurde, zum Bestätigen die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken, um die Angabe „MEMORY“ zu unterlegen.

Zum Speichern der neuen Wahl muss die Taste (4) bei orange unterlegter Angabe MEMORY 3 Sekunden lang gedrückt werden.

Wird die Speicherung erfolgreich abgeschlossen, wird 1 Sekunde lang die Angabe MEMORIZED grün unterlegt, das Layout der eingestellten Anzeige aktualisiert (die Aktualisierung wird in Grün angezeigt) und anschließend die Angabe EXIT grün unterlegt. Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

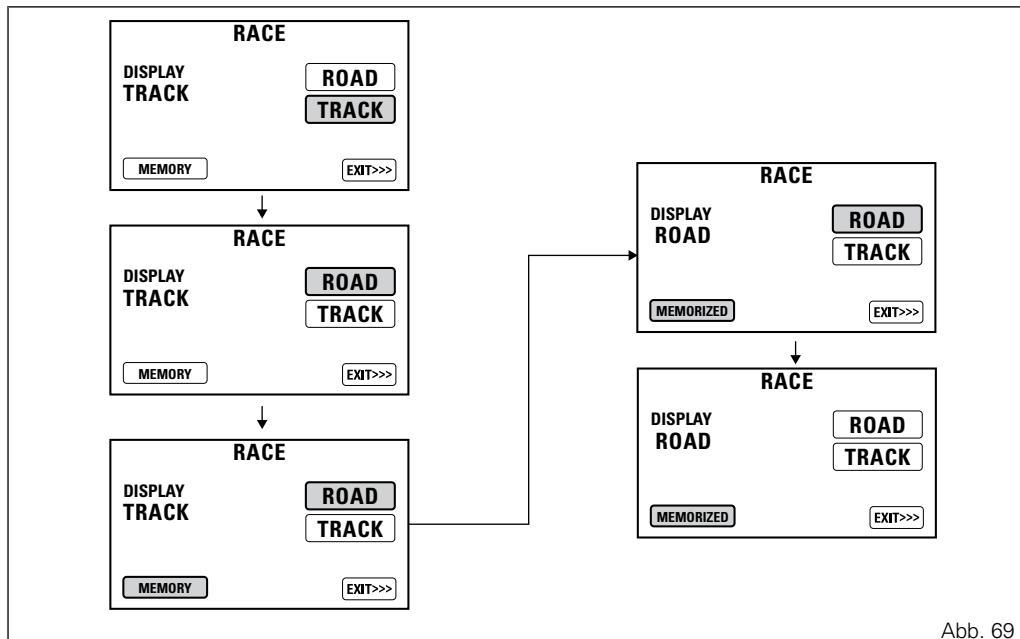


Abb. 69

Riding Mode-Personalisierung:

Aktivierung / Deaktivierung des DQS

Die Seite für die persönliche Einstellung des DQS ist nur bei Motorrädern verfügbar die mit dem DQS ausgestattet sind.

Diese Funktion ermöglicht das Aktivieren oder Deaktivieren des DQS in jedem Riding Modus. Das Setting-MENÜ öffnen. Die Angabe „RIDING MODE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

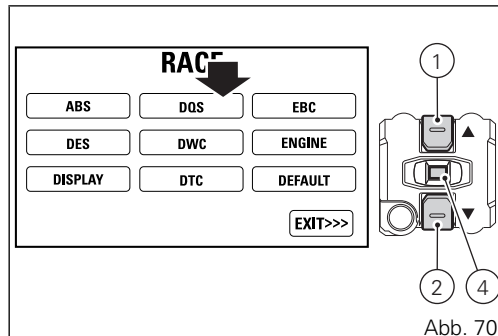
Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü „RIDING MODE“ wird geöffnet. Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren.

Wurde der gewünschte Riding Mode markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Modes wird geöffnet. Durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) den Parameter (DQS) wählen, der den persönlichen Ansprüchen gemäß angepasst werden soll.

Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.



Beim Öffnen der Funktion wird links der aktuell eingestellte Status des DQS angezeigt (z.B: DQS ON).

Rechts sind die Personalisierungsmöglichkeiten aufgelistet: der Status UP und der Status UP-DOWN sowie der Status OFF.

Durch Drücken der Tasten (1) oder (2) können die gewünschten Zustände, einer nach dem anderen, markiert werden: über die Taste (1) kann der nächste und über die Taste (2) der vorausgehende Status hervorgehoben werden.

Nachdem der gewünschte Status gewählt wurde, zum Bestätigen die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken, um die Angabe MEMORY zu markieren. Zum Speichern der neuen Wahl muss die Taste (4) bei orange unterlegter Angabe MEMORY 3 Sekunden lang gedrückt werden.

Wird die Speicherung erfolgreich abgeschlossen, wird 1 Sekunden lang die Angabe MEMORY grün unterlegt, die Statusangabe aktualisiert (die Aktualisierung wird Grün angezeigt) und anschließend die Angabe EXIT grün unterlegt. Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

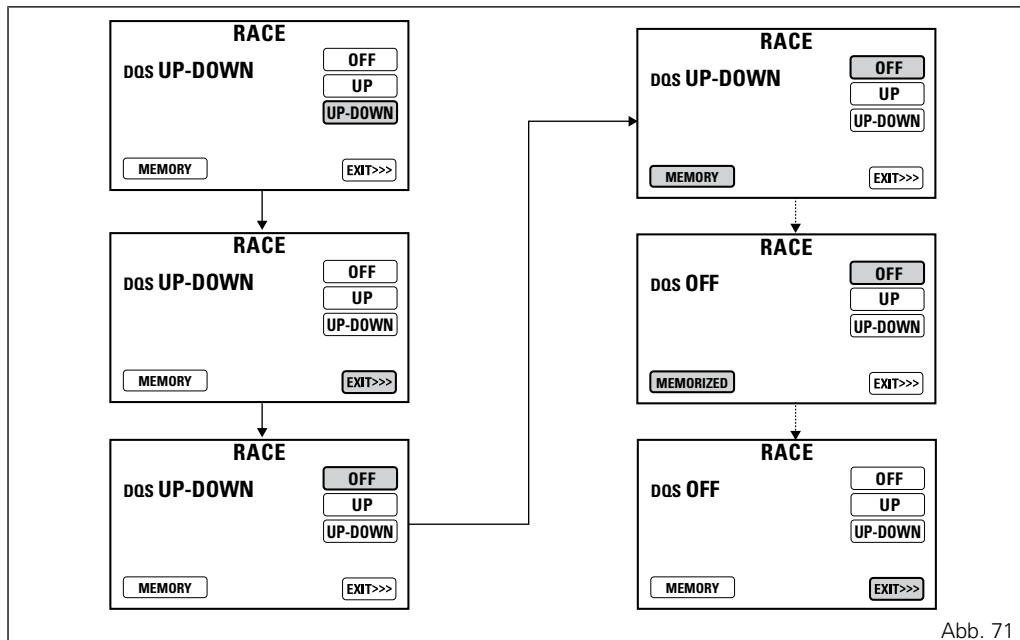


Abb. 71

Riding Mode-Personalisierung: Einstellungen der DTC-Stufen

Diese Funktion ermöglicht in jedem Riding Modus das Einstellen der Ansprechstufe der DTC oder eine Deaktivierung der DTC.

Das Setting-MENÜ öffnen. Die Angabe „RIDING MODE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

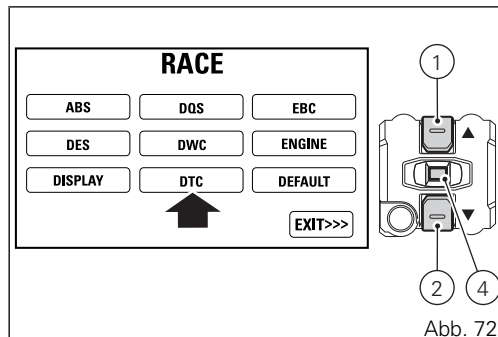
Das Menü „RIDING MODE“ wird geöffnet. Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren.

Wurde der gewünschte Riding Mode markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Modes wird geöffnet.

Durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) den Parameter (DTC) wählen, der den persönlichen Ansprüchen gemäß angepasst werden soll.

Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.



Beim Öffnen der Funktion werden links die aktuell eingestellte Ansprechstufe oder der Status der DTC angezeigt (z.B: DTC 3).

Rechts werden die Personalisierungsmöglichkeiten aufgelistet: die Stufen 1 bis 8 und der Status „OFF“. Durch Drücken der Tasten (1) und (2) können die gewünschten Ansprechstufen, eine nach der anderen, markiert werden: über die Taste (1) kann die nächste und über die Taste (2) die vorausgehende Ansprechstufe markiert werden. Nachdem die gewünschte Ansprechstufe gewählt wurde, zum Bestätigen die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken, um die Angabe MEMORY zu markieren. Zum Speichern der neuen Wahl muss die Taste (4) bei orange unterlegter Angabe MEMORY 3 Sekunden lang gedrückt werden.

Wird die Speicherung erfolgreich abgeschlossen, wird 1 Sekunden lang die Angabe MEMORY grün unterlegt, der Wert der Ansprechstufe oder des Status aktualisiert (die Aktualisierung wird grün angezeigt) und anschließend die Angabe EXIT grün unterlegt.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

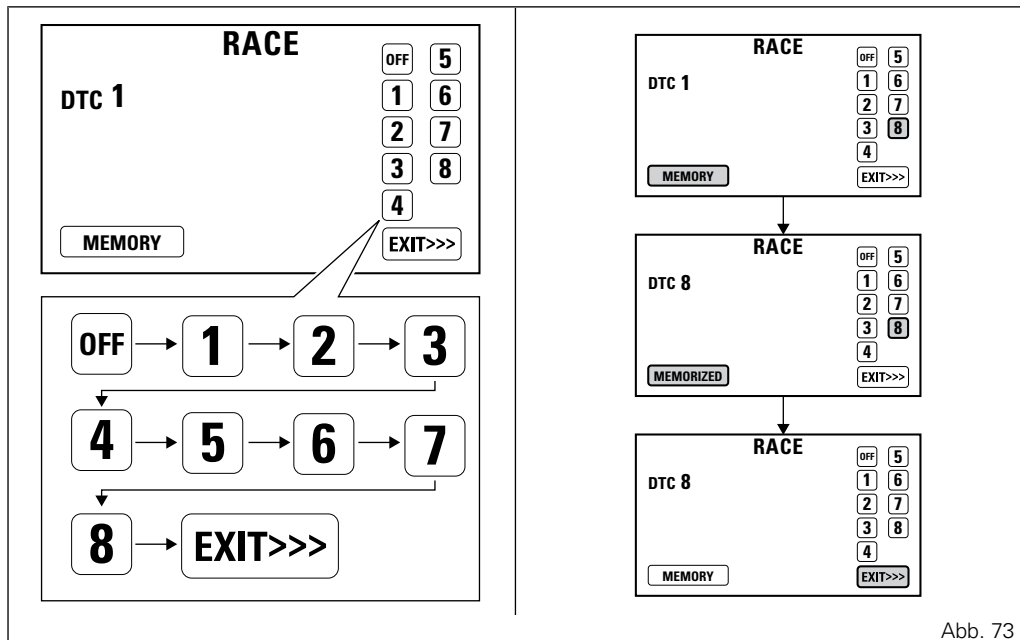


Abb. 73

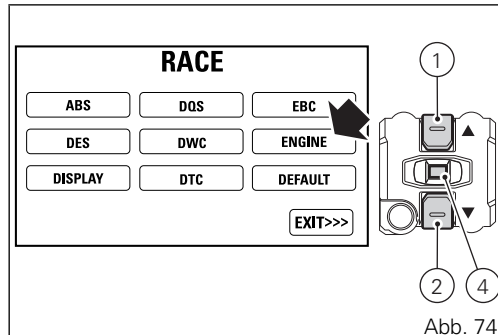
Riding Mode-Personalisierung: Motoreinstellung

In dieser Funktion kann die an die einzelnen Riding Mode gekoppelte Motorleistung eingestellt werden. Das Setting-MENÜ öffnen. Die Angabe „RIDING MODE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü „RIDING MODE“ wird geöffnet.

Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren. Wurde der gewünschte Riding Mode markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Modes wird geöffnet.

Durch Drücken der Taste (1) oder (2) den Parameter (ENGINE) wählen, der den persönlichen Ansprüchen gemäß angepasst werden soll. Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.



Beim Öffnen der Funktion wird links die aktuell eingestellte Motorleistung angezeigt (z.B: ENGINE HIGH).

Rechts werden die Personalisierungsmöglichkeiten aufgelistet:

- HIGH, MED, LOW.

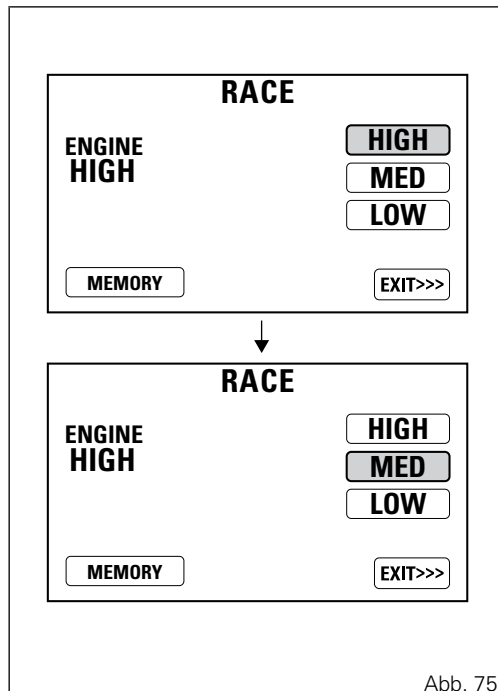


Abb. 75

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) können die gewünschten Motorleistungen, eine nach der anderen, markiert werden: über die Taste (1) kann die nächste und über die Taste (2) die vorausgehende Motorleistung unterlegt werden.

Nachdem die gewünschte Motorleistung gewählt wurde, zum Bestätigen die Taste **MENÜ BESTÄTIGEN (4)** drücken, um die Angabe „MEMORY“ zu unterlegen.

Zum Speichern der neuen Wahl muss die Taste (4) bei orange unterlegter Angabe **MEMORY 3** Sekunden lang gedrückt werden.

Wird die Speicherung erfolgreich abgeschlossen, wird 1 Sekunde lang die Angabe **MEMORIZED** grün unterlegt, der Wert der Motorleistung aktualisiert (die Aktualisierung wird grün angezeigt) und anschließend die Angabe **EXIT** grün unterlegt.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

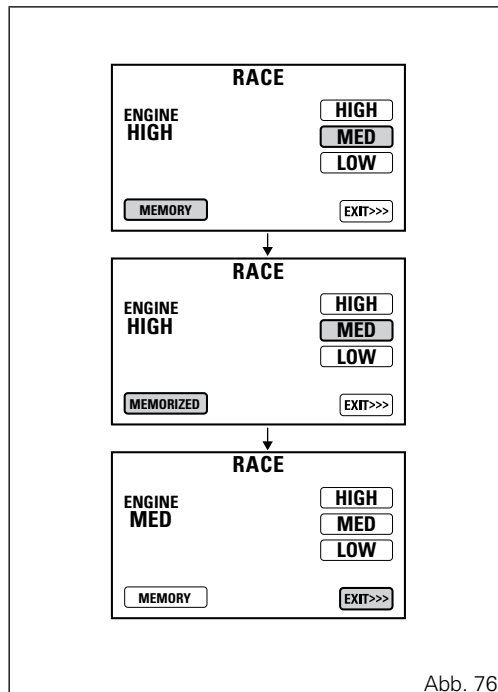


Abb. 76

Riding Mode-Personalisierung: Einstellungen der EBC-Stufen

Diese Funktion ermöglicht die Einstellung der an jeden Riding Mode gekoppelten Ansprechstufe des Antiblockiersystems des Hinterrads (EBC) oder eine entsprechende Deaktivierung.

Das Setting-MENÜ öffnen.

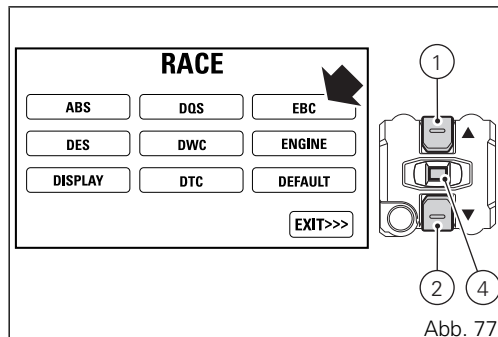
Die Angabe „RIDING MODE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü „RIDING MODE“ wird geöffnet.

Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren.

Wurde der gewünschte Riding Mode markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Modes wird geöffnet. Durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) den Parameter (EBC) wählen, der den persönlichen Ansprüchen gemäß angepasst werden soll. Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.



Beim Öffnen der Funktion wird links die aktuell eingestellte Ansprechstufe oder der Status der EBC angezeigt (z.B: EBC 1). Rechts werden die Personalisierungsmöglichkeiten aufgelistet: die Stufen 1 bis 3 und der Status „OFF“. Durch Drücken der Tasten (1) und (2) können die gewünschten Ansprechstufen, eine nach der anderen, markiert werden: über die Taste (1) kann die nächste und über die Taste (2) die vorausgehende Ansprechstufe markiert werden. Nachdem die gewünschte Ansprechstufe gewählt wurde, zum Bestätigen die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken, um die Angabe MEMORY zu markieren.

Zum Speichern der neuen Wahl muss die Taste (4) bei orange unterlegter Angabe MEMORY 3 Sekunden lang gedrückt werden. Wird die Speicherung erfolgreich abgeschlossen, wird 1 Sekunde lang die Angabe MEMORY grün unterlegt, der Wert der Ansprechstufe oder des Status aktualisiert (die Aktualisierung wird grün angezeigt) und anschließend die Angabe EXIT grün unterlegt. Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

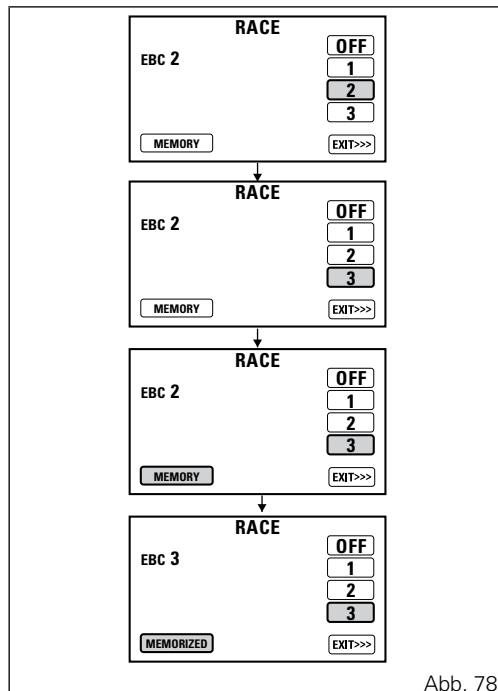


Abb. 78

Fahrstil-Personalisierung: Einstellung DWC-Stufe

Diese Funktion ermöglicht in jedem Riding Modus das Einstellen der Ansprechstufe der DWC oder eine Deaktivierung der DWC.

Das Setting-MENÜ öffnen. Die Angabe „RIDING MODE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü „RIDING MODE“ wird geöffnet. Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren.

Wurde der gewünschte Riding Mode markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Modes wird geöffnet.

Durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) den Parameter (DWC) wählen, der den persönlichen Ansprüchen gemäß angepasst werden soll.

Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

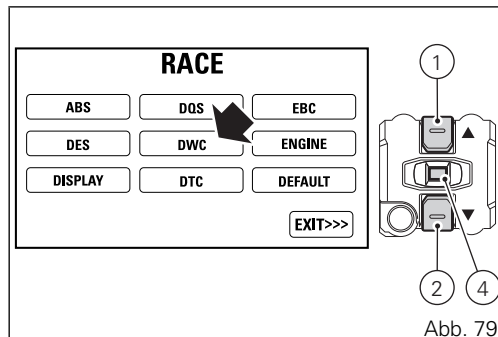


Abb. 79



Hinweise

Wird die DTC auf den Status OFF eingestellt, wird auch die DWC automatisch deaktiviert und die entsprechende Konfigurationsseite kann nicht geöffnet werden.

Beim Öffnen der Funktion werden links die aktuell eingestellte Ansprechstufe oder der Status der DWC angezeigt (z.B: DWC 3).

Rechts werden die Personalisierungsmöglichkeiten aufgelistet: die Stufen 1 bis 8 und der Status „OFF“.

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) können die gewünschten Ansprechstufen, eine nach der anderen, markiert werden: über die Taste (1) kann die nächste und über die Taste (2) die vorausgehende Ansprechstufe markiert werden. Nachdem die gewünschte Ansprechstufe gewählt wurde, zum Bestätigen die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken, um die Angabe MEMORY zu markieren. Zum Speichern der neuen Wahl muss die Taste (4) bei orange unterlegter Angabe MEMORY 3 Sekunden lang gedrückt werden.

Wird die Speicherung erfolgreich abgeschlossen, wird 1 Sekunden lang die Angabe MEMORY grün unterlegt, der Wert der Ansprechstufe oder des

Status aktualisiert (die Aktualisierung wird grün angezeigt) und anschließend die Angabe EXIT grün unterlegt.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

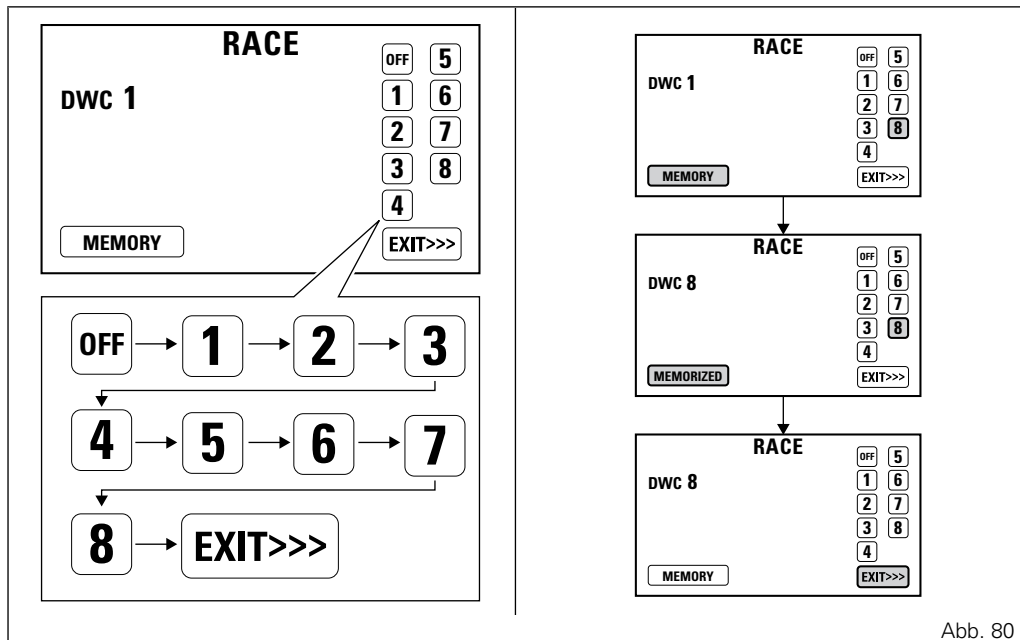


Abb. 80

Riding Mode-Personalisierung: Rücksetzen der Default-Einstellungen

Diese Funktion ermöglicht das Wiederherstellen der Defaultwerte der von Ducati für jeden Fahrmodus (Riding Mode) eingestellten Parameter. Das Setting-MENÜ öffnen. Die Angabe „RIDING MODE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü „RIDING MODE“ wird geöffnet. Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren. Wurde der gewünschte Riding Mode markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Modes wird geöffnet. Durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) den Parameter (DEFAULT) wählen, der den persönlichen Ansprüchen gemäß angepasst werden soll. Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

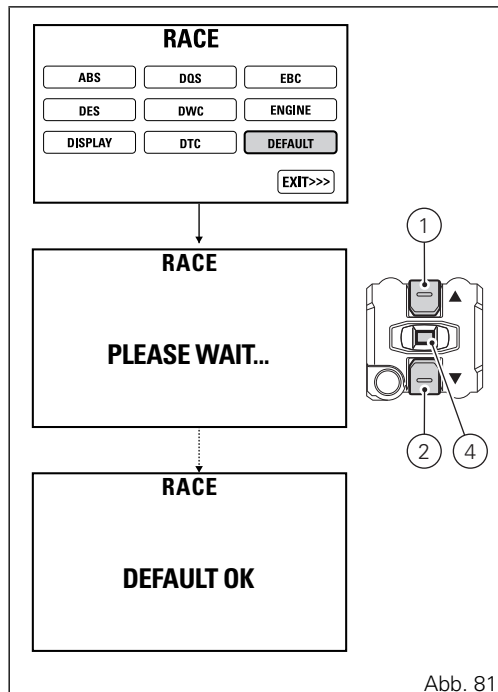


Abb. 81

Das Rücksetzen der Parameter erfordert circa 3 Sekunden während denen die Angabe PLEASE WAIT... angezeigt wird.

Am Ende des Verfahrens wird im Display 2 Sekunden lang die Angabe DEFAULT OK zur Bestätigung des effektiv erfolgten Reset der Parameter angezeigt. Daraufhin schaltet die Anzeige automatisch auf die Startseite des Menüs der Riding Mode-Personalisierung, wo die Angabe EXIT unterlegt wird. Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die Ausgangsseite des Setting-Menüs, muss die Angabe EXIT markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

Einstellung der Hilfstastenfunktionen

In dieser Funktion kann die Funktion gewählt werden, die an die Tasten UP + (5) und DOWN – (6) des linken Zusatz-Umschalters gekoppelt werden soll. Diese Tasten sind nur im Riding Mode RACE aktiv.

Das Setting-MENÜ öffnen. Die Angabe „RIDING MODE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

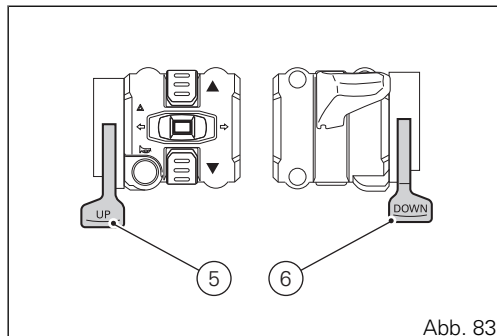
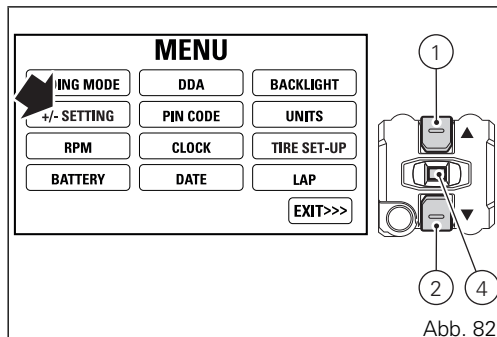
Das Menü „RIDING MODE“ wird geöffnet. Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren.

Wurde der gewünschte Riding Mode markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Modes wird geöffnet.

Durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) den Parameter (+ / - SETTING) wählen, der den persönlichen Ansprüchen gemäß angepasst werden soll.

Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.



Beim Öffnen der Funktion wird links die aktuell den Schnellwahltasten UP + und DOWN - zugewiesene Funktion angegeben (z.B.: DTC).

Rechts werden die Personalisierungsmöglichkeiten aufgelistet: DTC, DWC oder EBC.

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) können die gewünschten Funktionen, eine nach der anderen, markiert werden: über die Taste (1) kann die nächste und über die Taste (2) die vorausgehende Funktion hervorgehoben werden. Nachdem die gewünschte Funktion gewählt wurde, zum Bestätigen die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken, um die Angabe MEMORY zu unterlegen.

Zum Speichern der neuen Wahl muss die Taste (4) bei orange unterlegter Angabe MEMORY 3 Sekunden lang gedrückt werden.

Wird die Speicherung erfolgreich abgeschlossen, wird 1 Sekunden lang die Angabe MEMORY grün unterlegt, der Wert der Ansprechstufe oder des Status aktualisiert (die Aktualisierung wird grün angezeigt) und anschließend die Angabe EXIT grün unterlegt.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

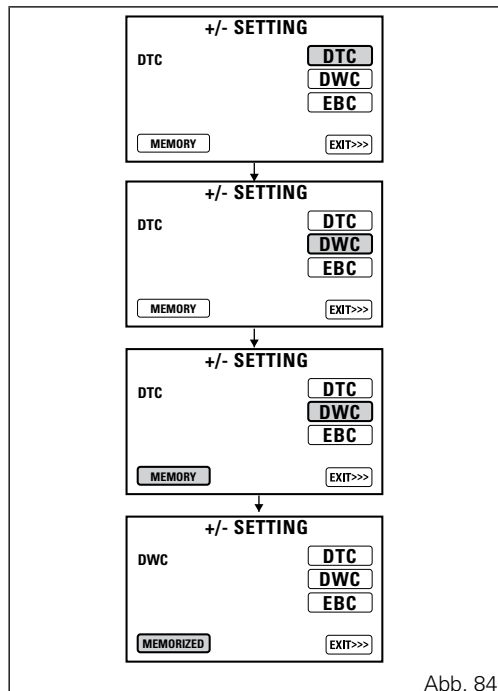


Abb. 84

Digitale Motordrehzahlanzeige (RPM)

Unter dieser Funktion kann die Motordrehzahl in digitaler Form zur Anzeige gebracht werden (während der Standgaseinstellung im Hinblick auf eine genauere Einstellung empfehlenswert).

Das Setting-MENÜ öffnen.

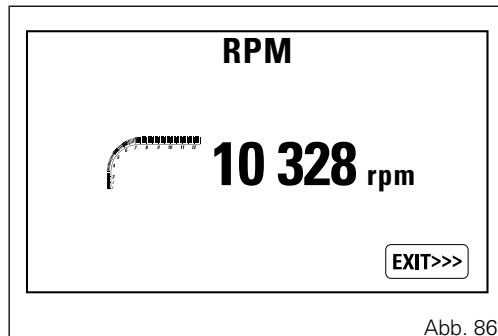
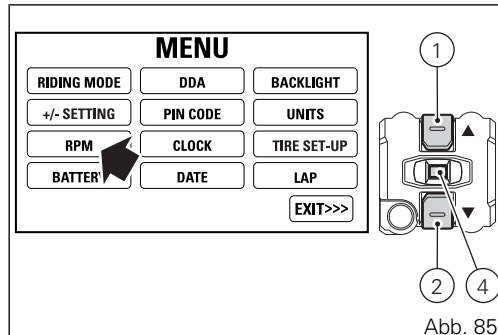
Die Angabe „RPM“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü „RPM“ wird geöffnet. Im Display wird die Information der Motordrehzahl in numerischer Anzeige und mit einer Genauigkeit von jeweils 50 U/min angezeigt.

Empfängt das Cockpit keinerlei Drehzahlwerte, bringt es als Angabe eines undefinierten Werts permanent fünf Striche „-----“ zur Anzeige.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die Anzeige der Ausgangsseite des Setting-Menüs müssen die Angabe EXIT markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

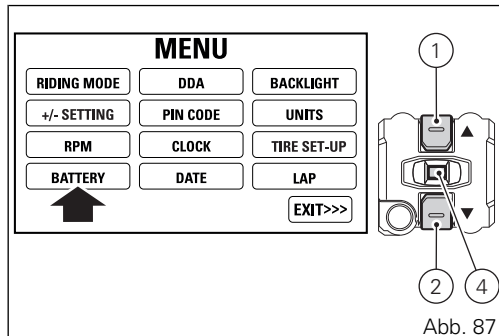


Batteriespannung

Unter dieser Funktion kann der Ladezustand der Fahrzeugbatterie überprüft werden. Das Setting-MENÜ öffnen. Die Angabe „BATTERY“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü „BATTERY“ wird geöffnet.

Die Anzeige übermittelt die Informationen wie folgt:

- bei einer Batteriespannung unter 11.0 V blinkt die Angabe LOW und das Symbol der Batterie wird auf rotem Hintergrund angezeigt;
- bei einer Batteriespannung zwischen 11.0 V und 11.7 V blinkt der entsprechende Wert auf und das Symbol der Batterie wird auf rotem Hintergrund angezeigt;
- bei einer Batteriespannung zwischen 11.8 V und 14.9 V werden permanent der entsprechende Wert und das Symbol der Batterie auf rotem Hintergrund angezeigt;
- bei einer Batteriespannung zwischen 15.0 V und 16.0 V blinkt der entsprechende Wert auf und das Symbol der Batterie wird auf rotem Hintergrund angezeigt;



- bei einer Batteriespannung über 15.0 V blinkt die Angabe HIGH und das Symbol der Batterie wird auf rotem Hintergrund angezeigt.

Liegt ein Fehler in der Batteriespannung vor, so zeigt das Cockpit anstelle des Spannungswerts drei blinkende Striche „ - - - “ und die Maßeinheit an, die Allgemeine Warnleuchte leuchtet auf und im Display wird der entsprechende Fehler BATTERY angezeigt. Empfängt das Cockpit keine Werte der Batteriespannung zeigt es drei permanent leuchtende Striche „ - - - “ und die entsprechende Maßeinheit an.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die Anzeige der Ausgangsseite des Setting-MENÜS, muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

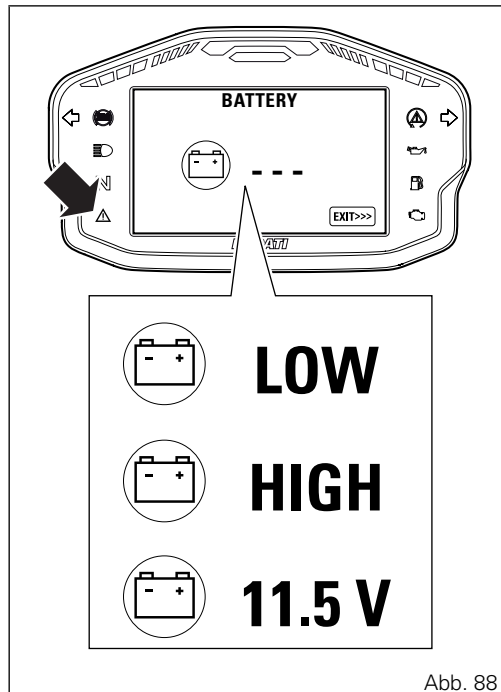


Abb. 88

DDA

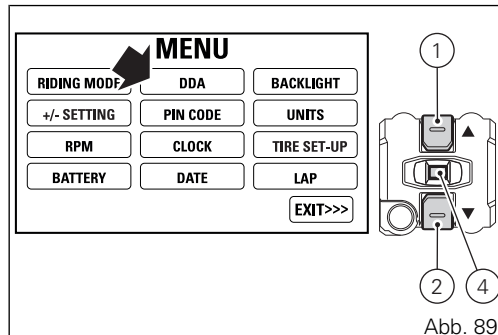
Unter dieser Funktion können der DDA aktiviert und deaktiviert, die prozentuale Speicherbelegung angezeigt und der Speicherinhalt des DDA gelöscht werden.

Die sich auf den DDA beziehende Seite ist nur verfügbar, wenn das Motorrad mit dieser Vorrichtung ausgestattet ist.

Das Setting-MENÜ öffnen. Die Angabe „DDA“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü „DDA“ wird geöffnet.



Aktivierung / Deaktivierung des DDA

Beim Öffnen der Funktion wird links der aktuell eingestellter Status des DDA angezeigt (z.B: DDA ON).

Unter dieser Anzeige sind die Personalisierungsmöglichkeiten aufgelistet: der Status ON und der Status OFF.

Durch Drücken der Tasten (1) oder (2) können die gewünschten Zustände, einer nach dem anderen, markiert werden: über die Taste (1) kann der nächste und über die Taste (2) der vorausgehende Status hervorgehoben werden.

Wurde der gewünschte Status markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) zur Bestätigung der Stufe drücken.

Der neue Wert des eingestellten Status wird aktualisiert (die Aktualisierung wird grün angezeigt). Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.



Hinweise

Bei jedem Key-OFF wird der DDA automatisch vom Cockpit deaktiviert.

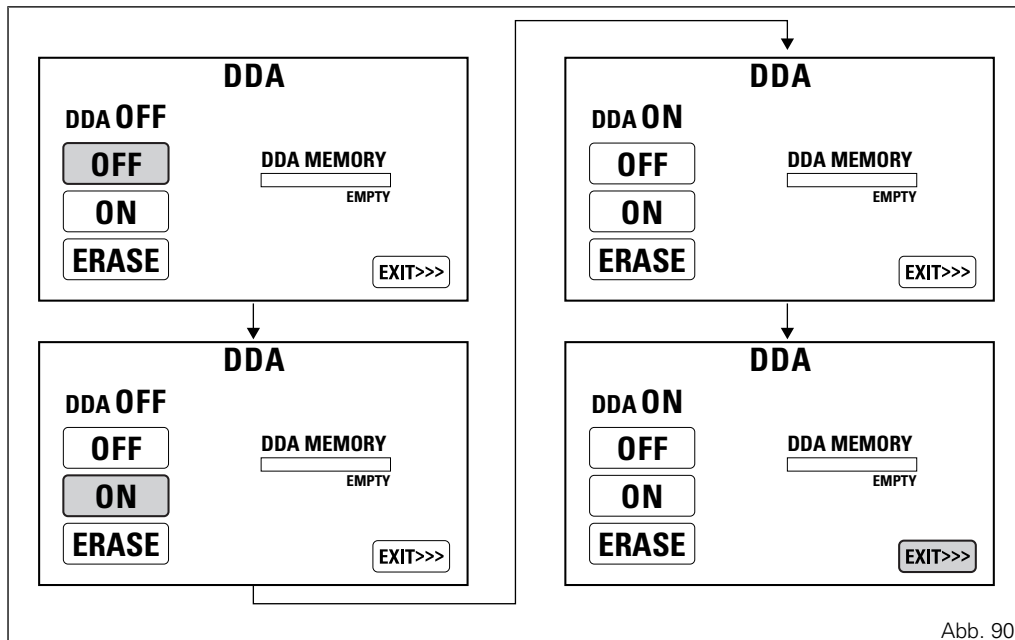


Abb. 90

Anzeige / Löschen des DDA-Speicherinhalts

Beim Öffnen der Funktion wird rechts der Speicherzustand des DDA in Prozenten angegeben:

- Ein leerer Balken und die Angabe EMPTY bedeuten, dass der Speicherplatz des DDA noch nicht belegt ist;
- Ein teilweise gefüllter Balken und die Wertanzeige in Prozenten bedeuten, dass der Speicherplatz des DDA zu dem in Prozenten angegebenen Wert belegt ist;
- Ein vollständig gefüllter Balken und die Angabe FULL weisen darauf hin, dass der Speicherplatz des DDA vollständig belegt ist.

Bei DDA OFF kann der Speicherinhalt gelöscht werden. Die Angabe „ERASE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) die Bestätigung geben.

Nach Ablauf der 3 Sekunden zeigt das Cockpit über die für das vollständige Löschen erforderliche Zeit hinweg die Angabe „PLEASE WAIT“ an. Diese Zeit variiert in Abhängigkeit des zu löschenden Datenumfangs.

Ist die Löschung korrekt erfolgt, bringt das Cockpit 2 Sekunden lang die Angabe ERASE OK zur Anzeige und aktualisiert den im Display angezeigten Speicherzustand. Wurde die Löschung nicht erfolgreich abgeschlossen, kehrt das Cockpit wieder auf die Anzeige des Belegungszustands des Speichers zurück.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige müssen die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.



Achtung

Befindet sich der DDA im Status „ON“ resultieren die LösCHFunktion und die Wahlmöglichkeit der Taste ERASE als gehemmt.

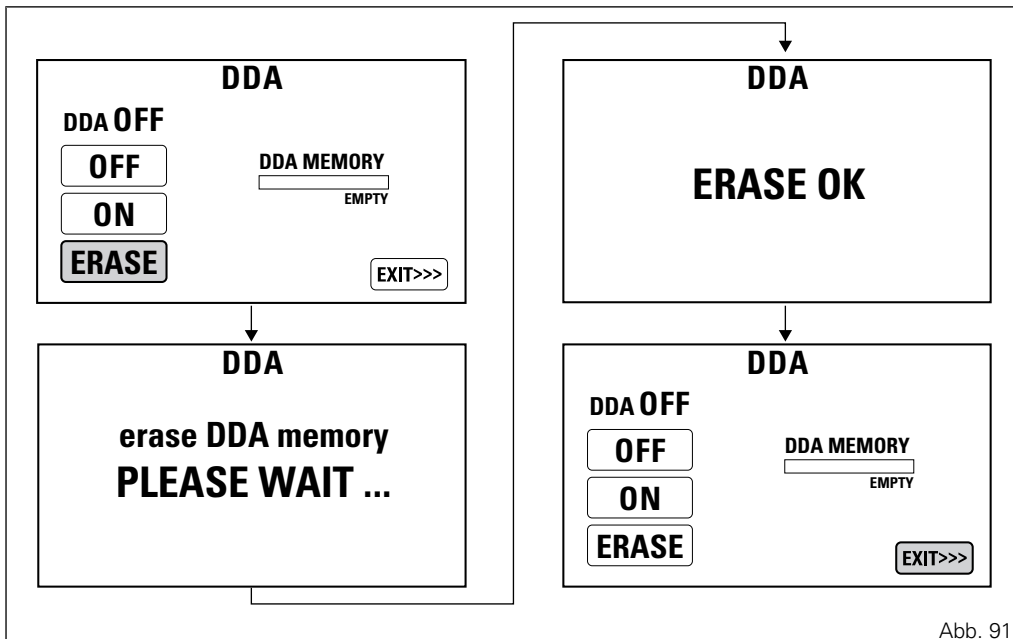


Abb. 91

PIN CODE

Diese Funktion ermöglicht ein „zeitweiliges“ Anlassen des Fahrzeugs im Fall einer Funktionsstörung am E-LOCK-System (bei deaktivierter Lenkerentriegelung und Problemen am E-LOCK-System).

Der PIN CODE ist zunächst noch nicht im Fahrzeug gespeichert, sondern muss vom Benutzer durch Eingabe eines persönlichen 4-stelligen PIN-Codes in das Cockpit erst aktiviert werden, andernfalls ist auch die zeitweilige Zündung im Fall einer auftretenden Funktionsstörung nicht möglich. Zur Aktivierung der Funktion ist Bezug auf das Verfahren „PIN CODE-Eingabe“ zu nehmen.

Zur Änderung des PINs ist Bezug auf das Verfahren „PIN CODE-Änderung“ zu nehmen.

Für den zeitweiligen Fahrzeuganlass im Fall einer Funktionsstörung des E-Lock-Systems ist Bezug auf das Verfahren der Fahrzeugfreigabe zu nehmen.



Achtung

Der PIN Code muss vom Fahrzeugeigentümer aktiviert (gespeichert) werden. Sollte bereits ein PIN gespeichert worden sein, muss man sich an einen Ducati Vertragshändler wenden, um die Funktion „auf Null“ setzen zu lassen. Der Ducati Vertragshändler könnte Sie im Rahmen dieses Verfahrens dazu auffordern, sich als effektiver Besitzer des Fahrzeugs auszuweisen.

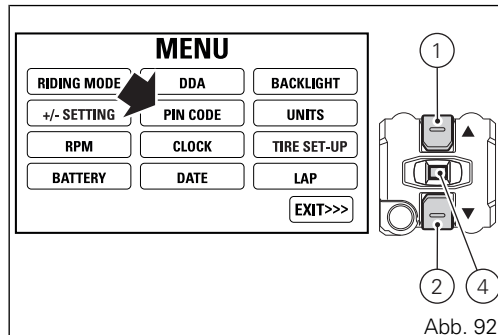
PIN CODE-Eingabe

Für das Aktivieren der PIN CODE-Funktion und die Eingabe des eigenen PIN CODE muss das Setting-MENÜ geöffnet werden.

Die Angabe „PIN CODE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü „PIN CODE“ wird geöffnet.



Beim Öffnen der Funktion werden im Display die Angabe INSERT PIN CODE und darunter vier grün unterlegten Striche „- - - -“ angezeigt.

Eingabe des Codes:

- 1) Durch das Drücken der Taste (4), wird nur eine Ziffer mit der Zahl „0“ grün hervorgehoben.
- 2) Auf jedes Drücken der Taste (2) wird die Ziffer um eine Zahl (+ 1) bis zum Erreichen der Zahl „9“ erhöht und daraufhin wieder bei „0“ begonnen.
- 3) Auf jedes Drücken der Taste (1) wird die Ziffer um eine Zahl (- 1) bis zum Erreichen der Zahl „1“ gemindert und daraufhin wieder bei „0“ begonnen.
- 4) Zur Bestätigung der Ziffer die Taste (4) drücken.

Die Arbeitsschritte so lange wiederholen, bis alle 4 Ziffern, aus denen sich der PIN CODE zusammensetzt, bestätigt wurden.

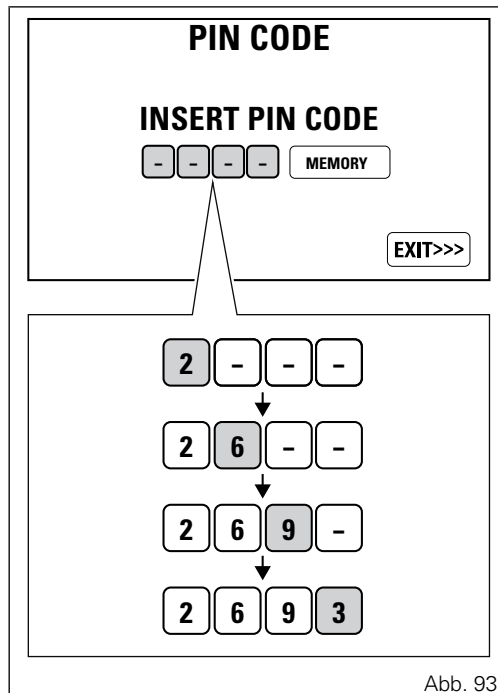


Abb. 93

Wird die Taste (4) zur Bestätigung der vierten und letzten Zahl gedrückt, wird im Cockpit die Angabe MEMORY hervorgehoben.

Zum Speichern der neuen Wahl muss die Taste (4) bei orange unterlegter Angabe MEMORY 3 Sekunden lang gedrückt werden.

Wird die Speicherung erfolgreich abgeschlossen, wird 1 Sekunde lang die Angabe MEMORIZED und anschließend auch die Angabe EXIT grün unterlegt. Nach dem Speichern des ersten PIN CODE ist diese Menüseite nicht mehr verfügbar und wird durch die Seite für die Änderung des PIN CODE ersetzt. Nur im Fall eines Reset der PIN CODE-Funktion (nur in einer DUCATI Vertragswerkstatt möglich) wird die Seite für die erstmalige Eingabe des PIN CODE erneut aktiv und im Menü verfügbar geschaltet.

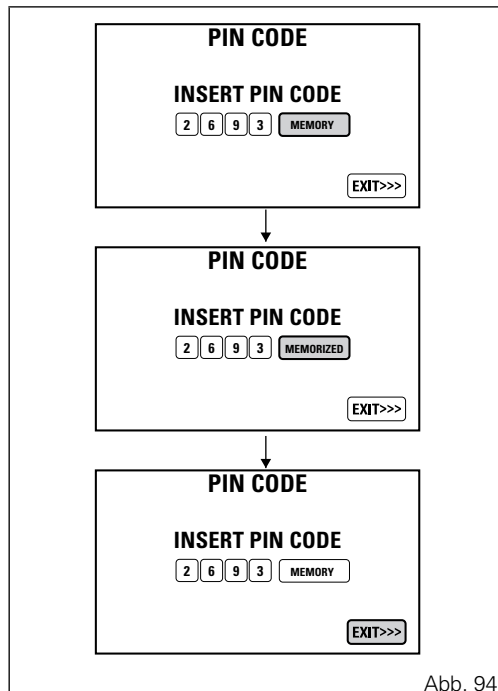


Abb. 94

PIN CODE-Änderung

Zur Änderung des bereits vorhandenen PIN und für die Aktivierung des neuen PIN muss das Setting-MENÜ geöffnet werden.

Die Angabe „PIN CODE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü „PIN CODE“ wird geöffnet. Beim Öffnen der Funktion wird im Display die Angabe OLD CODE und daneben die vier grün markierten Striche „- - - -“ und darunter die Angabe NEW CODE angezeigt. Eingabe des „alten“ Codes:

- 1) Durch das Drücken der Taste (4), wird nur eine Ziffer mit der Zahl „0“ grün hervorgehoben.
- 2) Auf jedes Drücken der Taste (2) wird die Ziffer um eine Zahl (+ 1) bis zum Erreichen der Zahl „9“ erhöht und daraufhin wieder bei „0“ begonnen.
- 3) Auf jedes Drücken der Taste (1) wird die Ziffer um eine Zahl (- 1) bis zum Erreichen der Zahl „1“ gemindert und daraufhin wieder bei „0“ begonnen.
- 4) Zur Bestätigung der Nummer die Taste (4) drücken.

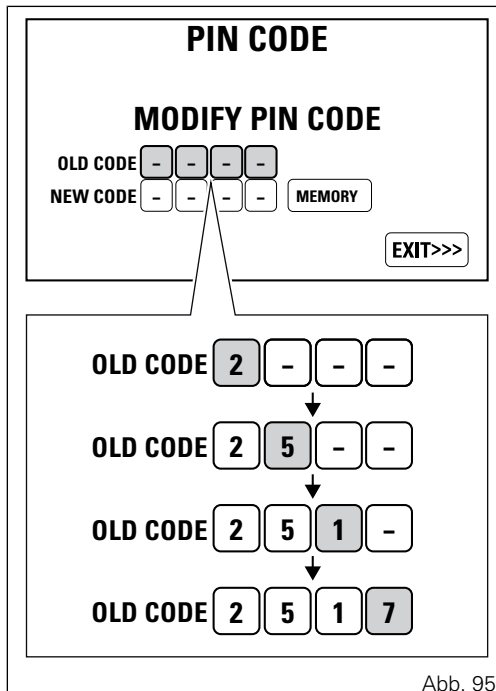


Abb. 95

Die Arbeitsschritte so lange wiederholen, bis alle 4 Ziffern, aus denen sich der PIN CODE zusammensetzt, bestätigt wurden.

Auf das Drücken der Taste (4) für die Bestätigung der vierten und letzten Nummer:

- zeigt das Cockpit im Fall eines nicht korrekt eingegebenen PIN Codes 3 Sekunden lang die Angabe WRONG an und hebt daraufhin wieder die vier Striche „----“ des OLD PIN für einen neuen Eingabeversuch des Codes hervor.
- zeigt das Cockpit bei Vorliegen eines Problems bei der Überprüfung des PIN Codes 3 Sekunden lang die Angabe ERROR an und hebt daraufhin die Angabe EXIT hervor;
- Ist der PIN Code korrekt, so zeigt das Cockpit 3 Sekunden lang die Angabe CORRECT und hebt dann die vier Striche „----“ des NEW PIN hervor.

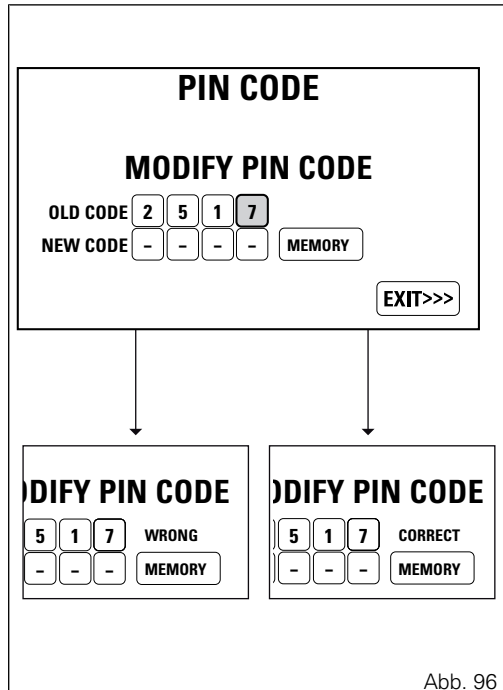
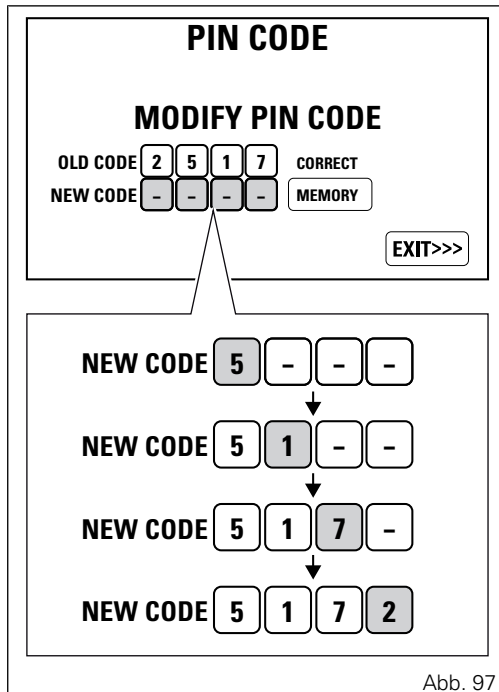


Abb. 96

Eingabe des „neuen“ Codes:

- 1) Durch das Drücken der Taste (4), wird nur eine Ziffer mit der Zahl „0“ grün hervorgehoben.
- 2) Auf jedes Drücken der Taste (2) wird die Ziffer um eine Zahl (+ 1) bis zum Erreichen der Zahl „9“ erhöht und daraufhin wieder bei „0“ begonnen.
- 3) Auf jedes Drücken der Taste (1) wird die Ziffer um eine Zahl (- 1) bis zum Erreichen der Zahl „1“ gemindert und daraufhin wieder bei „0“ begonnen.
- 4) Zur Bestätigung der Nummer die Taste (4) drücken.

Die Arbeitsschritte so lange wiederholen, bis alle 4 Ziffern, aus denen sich der PIN CODE zusammensetzt, bestätigt wurden.



Wird die Taste (4) zur Bestätigung der vierten und letzten Zahl gedrückt, wird im Cockpit die Angabe MEMORY hervorgehoben.

Zum Speichern der neuen Wahl muss die Taste (4) bei orange unterlegter Angabe MEMORY 3 Sekunden lang gedrückt werden.

Wird die Speicherung erfolgreich abgeschlossen, wird 1 Sekunde lang die Angabe MEMORIZED und anschließend auch die Angabe EXIT grün unterlegt. Ist die Speicherung nicht korrekt erfolgt, werden im Cockpit erneut die vier Striche „----“ für den NEW PIN hervorgehoben, um erneut die Eingabe eines neuen Codes zu ermöglichen.

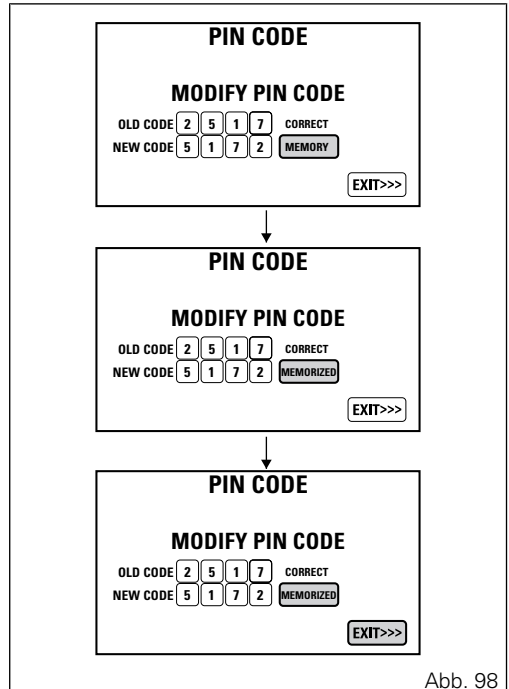


Abb. 98

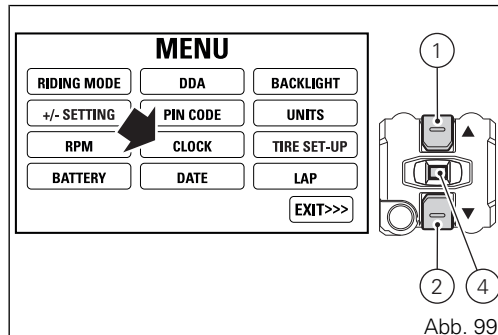
Einstellung der Uhr

Diese Funktion ermöglicht dem Benutzer eine Einstellung / Regulierung der Uhrzeit.

Das Setting-MENÜ öffnen. Die Angabe „CLOCK“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü „CLOCK SETTING“ wird geöffnet.

Nach dem Öffnen werden links die Einstellmöglichkeiten aufgelistet: HOUR, MINUTE, AM / PM, während rechts die aktuelle Uhrzeit angezeigt wird (z.B: 10: 30 a.m.).



Einstellung der Stunden

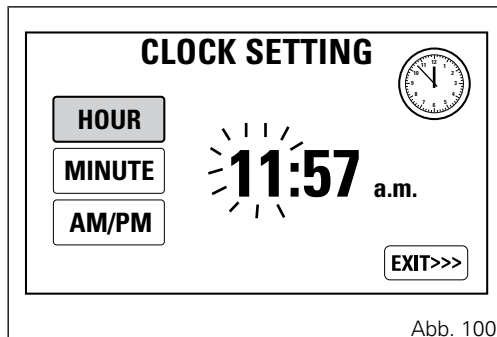
Die Angabe „**HOUR**“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Angabe markiert, die Taste **MENÜ BESTÄTIGEN (4)** drücken. Die Angabe der „Stunde“ beginnt zu blinken.

Durch Drücken der Taste (1) wird der Wert der Stunde um 1 gemindert: 0, 11, 1, 0 für AM - 12, 11, 1, 12 für PM.

Durch Drücken der Taste (2) wird der Wert der Stunde um 1 erhöht: 11, 0, 1.... 11 für AM - 12, 1, 12 für PM.

Wurde der gewünschte Wert erreicht, muss die Taste **MENÜ BESTÄTIGEN (4)** gedrückt werden, dann wird der für die „Stunde“ eingestellter Wert permanent angezeigt.



Einstellung der Minuten

Die Angabe „MINUTE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

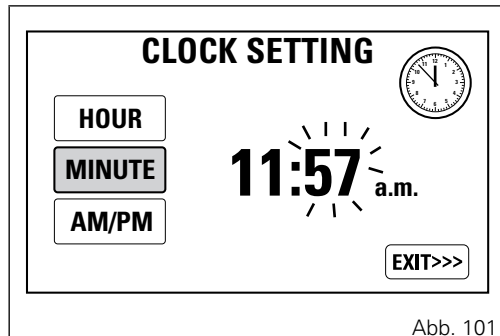
Wurde die Angabe markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Die Angabe der Minuten beginnt zu blinken.

Durch Drücken der Taste (1) wird der Wert der Minuten um 1 gemindert: 59, 58, 00, 59.

Durch Drücken der Taste (2) wird der Wert der Minuten um 1 erhöht: 00, 01, 59, 00.

Wurde der gewünschte Wert erreicht, muss die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) gedrückt werden, dann wird der für die Minuten eingestellte Wert permanent angezeigt.



Einstellung von am/pm

Die Angabe „AM/PM“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Angabe markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Der Wert beginnt zu blinken.

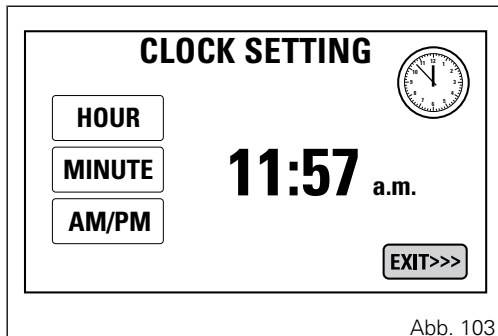
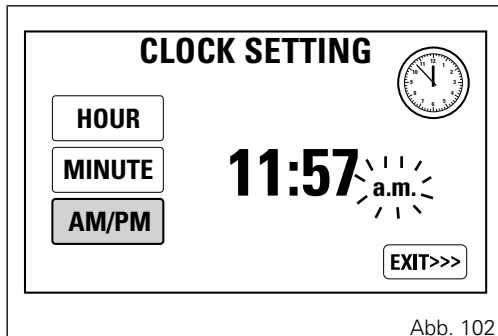
Die Angabe AM oder PM durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde der gewünschte Wert erreicht, muss die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) gedrückt werden, dann wird der eingestellte Wert permanent angezeigt.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige müssen die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

Hinweise

Bei jedem Abklemmen der Batterie wird die Uhr rückgesetzt und muss erneut vom Benutzer eingestellt werden.



Einstellung des Datums

Unter dieser Funktion kann der Benutzer das Datum eingeben / einstellen.

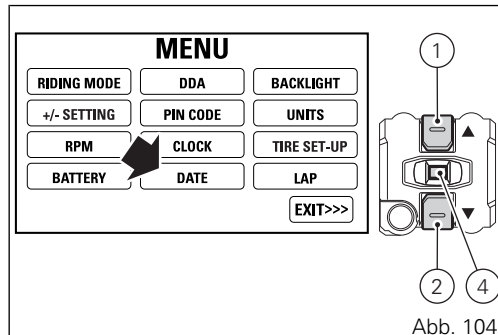
Das Setting-MENÜ öffnen.

Die Angabe „DATE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü „DATE SETTING“ wird geöffnet.

Nach dem Öffnen werden links die Einstellmöglichkeiten aufgelistet: YEAR, MONTH, DAY, während rechts das aktuelle Datum angegeben wird (z.B.: 2012/01/27).



Einstellung der Jahresangabe

Die Angabe „YEAR“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

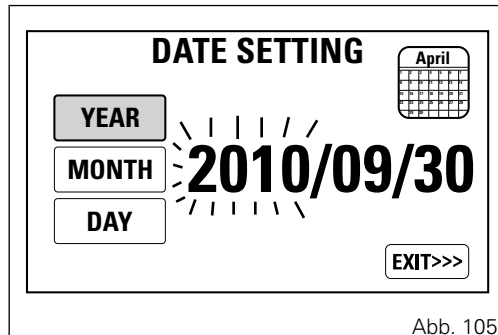
Wurde die Angabe markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Die Angabe des „Jahrs“ beginnt zu blinken.

Durch Drücken der Taste (1) wird die Jahresangabe um 1 gemindert: 2250, 2249, 2000, 2250.

Durch Drücken der Taste (2) wird die Jahresangabe um 1 erhöht: 2000, 2001, 2250, 2000.

Wurde der gewünschte Wert erreicht, muss die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) gedrückt werden, dann wird die eingestellte Jahresangabe permanent angezeigt.



Einstellung der Monatsangabe

Die Angabe „MONTH“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Angabe markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Die Angabe des „Monats“ beginnt zu blinken.

Durch Drücken der Taste (1) wird die Monatsangabe um 1 gemindert: 12, 11, 01, 12 .

Durch Drücken der Taste (2) wird die Monatsangabe um 1 erhöht: 01, 02, 12, 01.

Wurde der gewünschte Wert erreicht, muss die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) gedrückt werden, dann wird die eingestellte Monatsangabe permanent angezeigt.

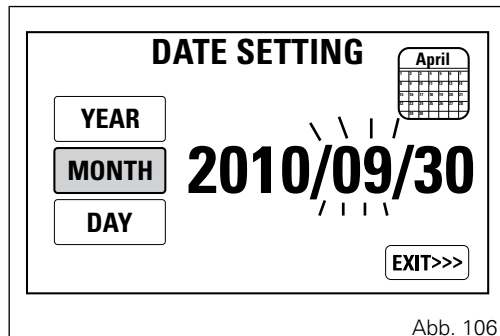


Abb. 106

Einstellung der Tagesangabe

Die Angabe „DAY“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

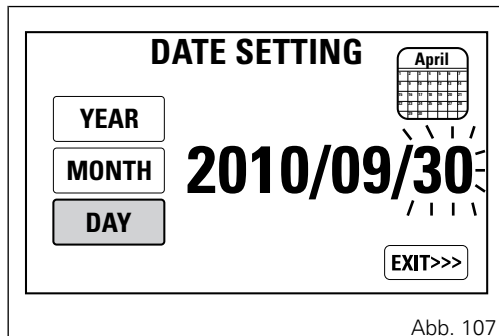
Wurde die Angabe markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Die Angabe des „Tages“ beginnt zu blinken.

Durch Drücken der Taste (1) wird die Tagesangabe um 1 gemindert: 31, 30, 01, 31.

Durch Drücken der Taste (2) wird die Tagesangabe um 1 erhöht: 01, 02, 31, 01.

Wurde der gewünschte Wert erreicht, muss die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) gedrückt werden, dann wird die eingestellte Tagesangabe permanent angezeigt.



Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige müssen die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.



Hinweise

Bei jedem Abklemmen der Batterie wird die Datumsangabe rückgesetzt und muss erneut vom Benutzer eingestellt werden.

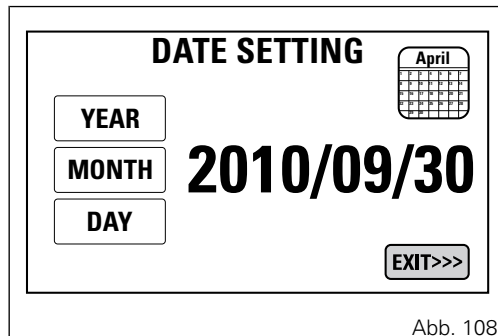


Abb. 108

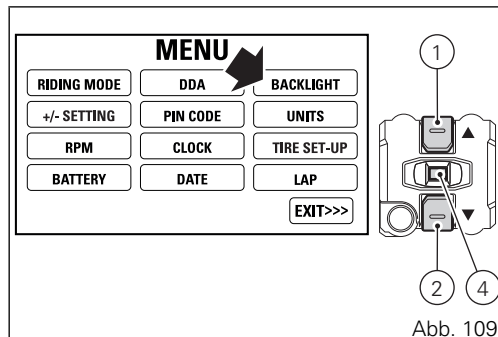
Einstellung des Display-Hintergrunds

Über diese Funktion kann der Benutzer den Hintergrund des Cockpits einstellen.

Das Setting-MENÜ öffnen. Die Angabe „BACKLIGHT“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü „BACKLIGHT“ wird geöffnet. Nach dem Öffnen der Funktion werden links die möglichen Einstellungen des Hintergrunds angezeigt: DAY, NIGHT, AUTO, wobei der verwendete Modus hervorgehoben wird.

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) können die gewünschten Hintergrundtypen, einer nach dem anderen, hervorgehoben werden: über die Taste (1) kann der nächste und über die Taste (2) der vorausgehende Hintergrund markiert werden. Wurde der gewünschte Hintergrundtyp gewählt, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) zur Bestätigung drücken. Das Cockpit aktiviert daraufhin sofort die vom Benutzer gewählte Rückbeleuchtung und hebt die entsprechende Angabe hervor.



Wird die Einstellung DAY gewählt (Tagesmodus), wird permanent der „weiße“ Displayhintergrund aktiviert und dadurch ein höherer Sichtkomfort erzielt - empfehlenswert bei sehr hellem Tageslicht. Wird die Einstellung NIGHT gewählt (Nachtmodus), wird permanent der schwarze Displayhintergrund aktiviert und damit eine abgeschwächte Anzeigeform geboten - empfehlenswert bei schwachem Tageslicht und/oder bei Dunkelheit. Wird die Einstellung AUTO gewählt (Automatikmodus), wird die Hintergrundfarbe je nach den vorliegenden (von einem Sensor erfassten) Lichtverhältnissen automatisch geregelt. Bei hellen Lichtverhältnissen schaltet das Cockpit auf den weißen Hintergrund. Bei dunklen Lichtverhältnissen schaltet das Cockpit auf den schwarzen Hintergrund. Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige müssen die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

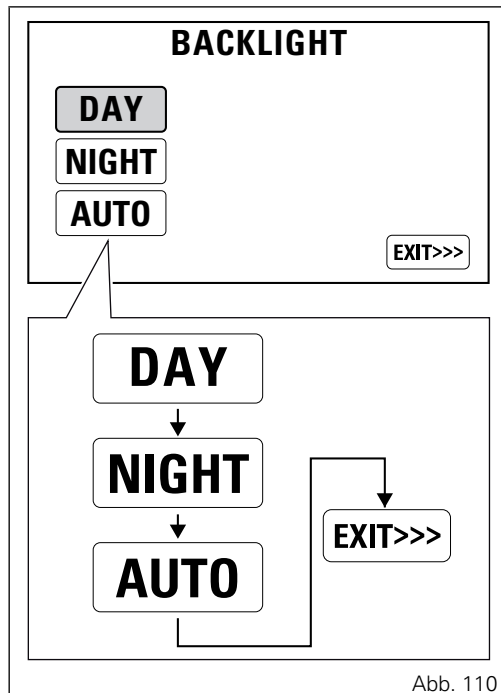
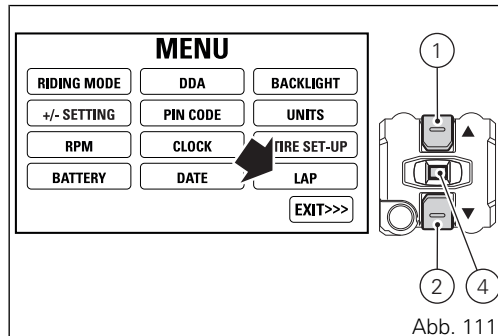


Abb. 110

LAP

Die zuvor mit der Funktion „LAP-Registrierung“ (Funktion des MENÜS 1, siehe Bez. auf S. 103) gespeicherten LAP können im Display angezeigt werden.

Die abrufbaren Daten sind: Rundenzeit, max. Drehzahl (rpm) und Höchstgeschwindigkeit. Die gespeicherten LAP können darüber hinaus gelöscht werden.



Anzeige der gespeicherten LAP (Runden)

Zur Anzeige der gespeicherten LAP muss das Setting-MENÜ geöffnet werden.

Die Angabe „LAP“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü „LAP DATA“ wird geöffnet.

Beim Öffnen der Funktion wird folgendes angezeigt:

- die Angabe LAP, gefolgt von der Nummer der LAP (Runde) (z.B. LAP 01);
- die Angabe TIME gefolgt von der registrierten Rundenzeit;
- die Angabe SPEEDMAX gefolgt von der während der Runde registrierten Höchstgeschwindigkeit;
- die Angabe RPMMAX gefolgt vom während der Runde registrierten Wert der RPM;
- die Angabe LEANMAX gefolgt vom Buchstaben L und die Angabe des maximalen linken Schräglagewinkels oder vom Buchstaben R für den maximalen rechten Schräglagewinkel.

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) kann eine gespeicherte Runde nach der anderen angezeigt werden. Insbesondere: durch Drücken der Taste (2) wird die Anzeige der nächsten Runde abgerufen

(Anzeige der Runden in zunehmender Folge LAP 01 ... LAP 02 ... LAP 03 LAP 30); daraufhin wird die Angabe EXIT angezeigt; durch Drücken der Taste (1) wird die Anzeige der vorausgehenden Runde abgerufen (Anzeige der Runden in abnehmender Folge LAP 30 ... LAP 29 ... LAP 28 LAP 01); daraufhin wird die Angabe EXIT angezeigt. Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.



Hinweise

Bei der gespeicherten MAX Geschwindigkeit handelt es sich um die während der Runde erreichte Höchstgeschwindigkeit (um 5 % erhöht).



Hinweise

Befinden sich keine Daten im Speicher, werden der Chronometer mit Angabe von „-.-.-“, die MAX. Drehzahl = —, die MAX. Geschwindigkeit = — und die MAX Schräglagewinkel MAX = L -° R -° angezeigt.

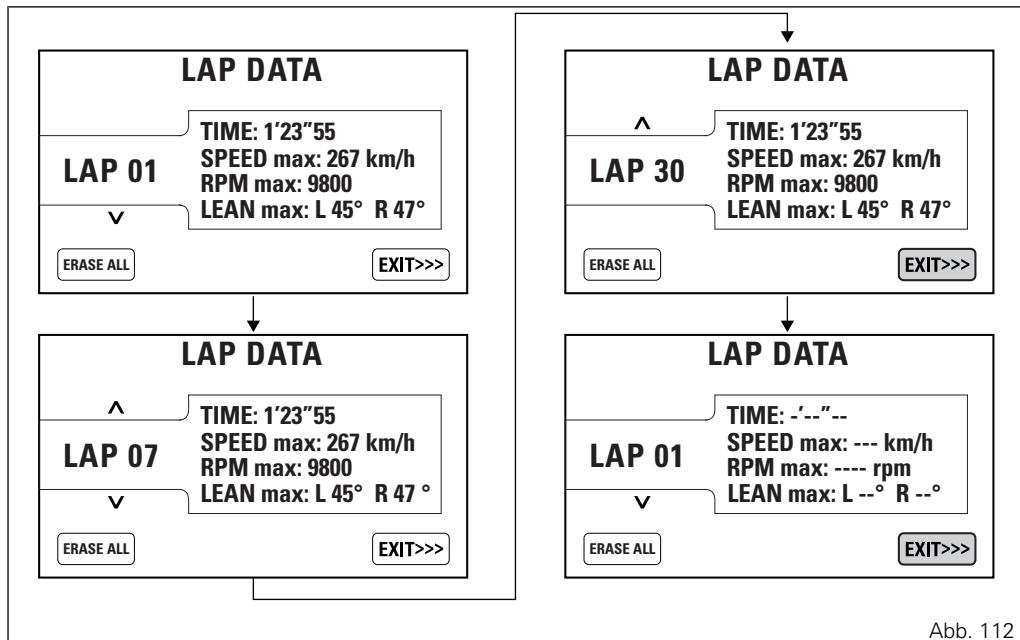


Abb. 112

Löschung der gespeicherten Runden (LAP)

Zum Löschen der gespeicherten LAP muss das SETTING-MENÜ geöffnet werden.

Die Angabe „LAP“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü „LAP DATA“ wird geöffnet, in dem die gespeicherten LAP angezeigt werden.

Durch Drücken der Taste (4) wird die Angabe ERASE ALL markiert.

Die Löschung muss durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (4) bestätigt werden.

Nach Ablauf von 3 Sekunden wird im Display des Cockpits folgende Angabe angezeigt:

- ERASE LAP PLEASE WAIT... 3 Sekunden lang;
- ERASE OK 2 Sekunden lang als Angabe des Resultats der Löschung.

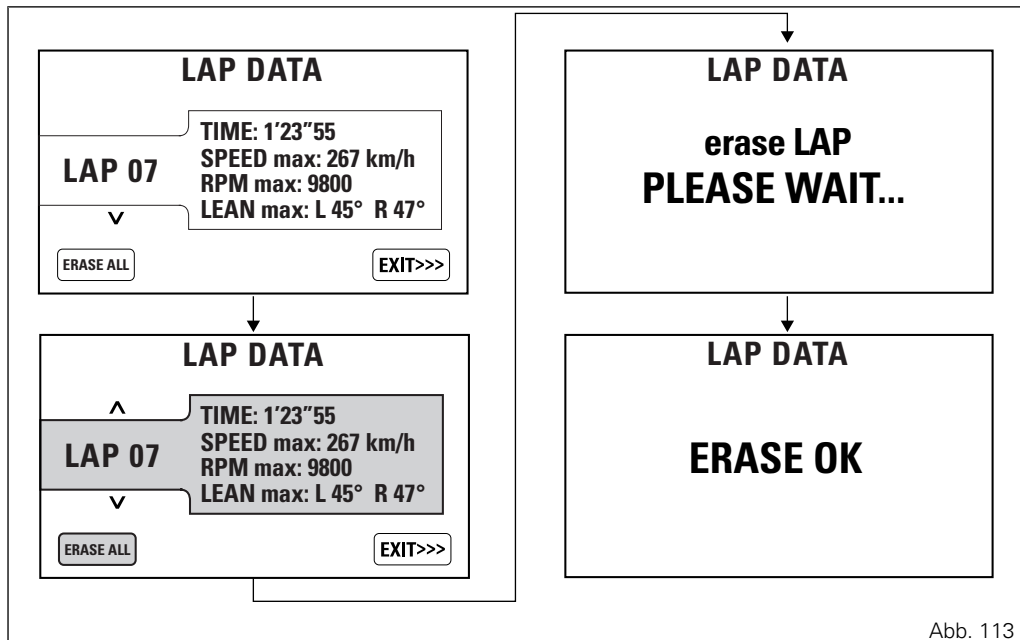


Abb. 113

Die Löschung ist ein Einheitsbefehl mit dem alle gespeicherten LAP (Runden) gelöscht werden. Nach beendeter Löschung werden die Parameter der Runden von „01“ bis „30“ alle mit undefinierten Werten bzw. mit „-“ (Zeit = -' -' - - , U/min = - - - - - , Geschwindigkeit = - - - , Winkel = L --° R --°) angegeben.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

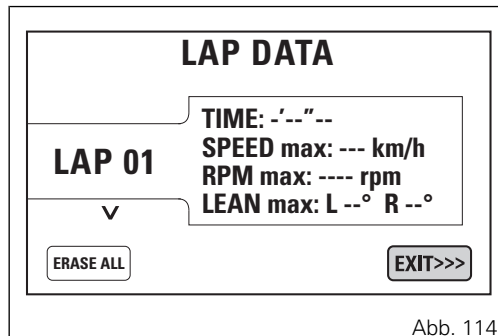


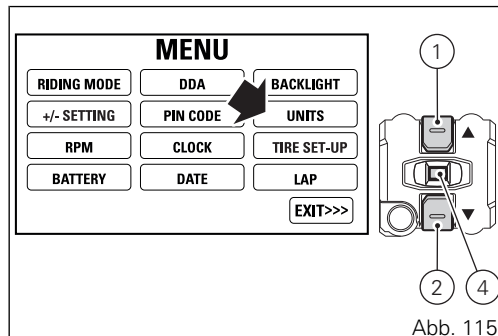
Abb. 114

Einstellung der Maßeinheiten

Diese Funktion ermöglicht, vollkommen unabhängig von der vorhandenen länderspezifischen Konfiguration „Land“, eine Änderung und ein Forcieren der Maßeinheiten, in denen die Werte angezeigt werden.

Zur manuellen Einstellung der Maßeinheiten muss das Setting-MENÜ geöffnet werden.

Die Angabe „UNITS“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü „UNITS SETTING“ wird geöffnet.



Nach dem Öffnen der Funktion werden links die Maßeinheiten aufgelistet, die geändert werden können:

- Geschwindigkeit (SPEED);
- Temperatur (TEMPERATURE);
- Kraftstoffverbrauch (CONSUMPTION);
- Reset der automatischen Einstellungen (DEFAULT).

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

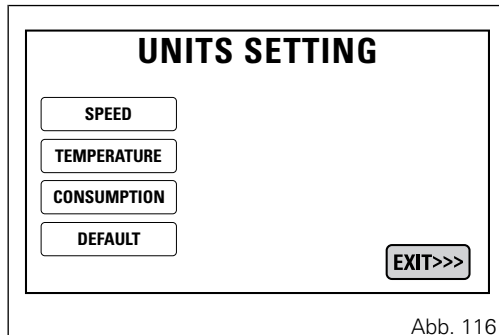


Abb. 116

Einstellung der Maßeinheiten: Geschwindigkeit

Diese Funktion ermöglicht eine Änderung der Maßeinheit, in der die Geschwindigkeit angezeigt wird (und demzufolge auch die der hinterlegten Strecke).

Das Menü „UNITS SETTING“ ist entsprechend der Beschreibung auf den vorausgehenden Seiten zu öffnen.

Die Angabe „SPEED“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü „SPEED“ wird geöffnet.

Nach dem Öffnen der Funktion werden die momentan verwendete Maßeinheit, gefolgt von der Liste der möglichen Maßeinheiten angegeben: km/h, mph.

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) kann nun die gewünschte Maßeinheit markiert werden: dabei kann die nächste mit der Taste (1) und die vorausgehende mit der Taste (2) hervorgehoben werden. Nachdem die gewünschte Maßeinheit gewählt wurde, zum Bestätigen die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Daraufhin wird die

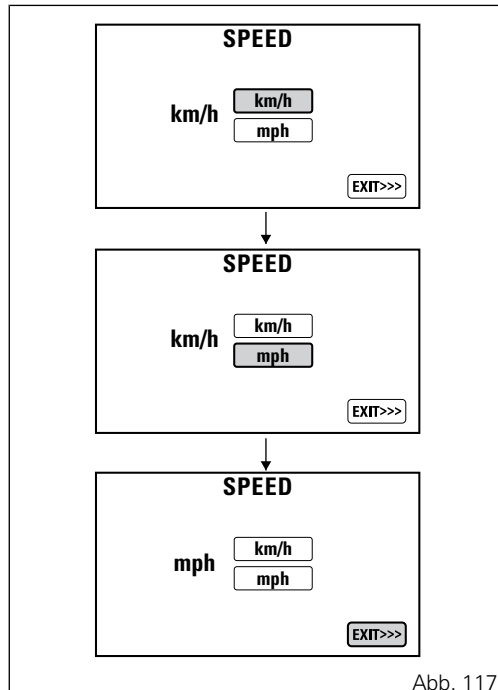


Abb. 117

gewählte Maßeinheit gespeichert und die Angabe EXIT automatisch hervorgehoben.

Das Cockpit wird daraufhin die folgenden Werte in der gewählten Maßeinheit anzeigen:

- Fahrzeuggeschwindigkeit und Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h oder mph);
- Kilometerzähler, Trip1, Trip2 und Trip Fuel (km oder mi).

Einstellung der Maßeinheiten: Temperatur

Diese Funktion ermöglicht das Ändern der Maßeinheit der Temperaturangabe.

Das Menü „UNITS SETTING“ den Beschreibung auf den vorausgehenden Seiten gemäß öffnen.

Die Angabe „TEMPERATURE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü „TEMPERATURE“ wird geöffnet. Nach dem Öffnen der Funktion werden die momentan verwendete Maßeinheit, gefolgt von der Liste der möglichen Maßeinheiten angegeben: °C , °F.

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) kann nun die gewünschte Maßeinheit markiert werden: dabei kann die nächste mit der Taste (1) und die vorausgehende mit der Taste (2) hervorgehoben werden. Nachdem die gewünschte Maßeinheit gewählt wurde, zum Bestätigen die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Daraufhin wird die gewählte Maßeinheit gespeichert und die Angabe EXIT automatisch hervorgehoben.

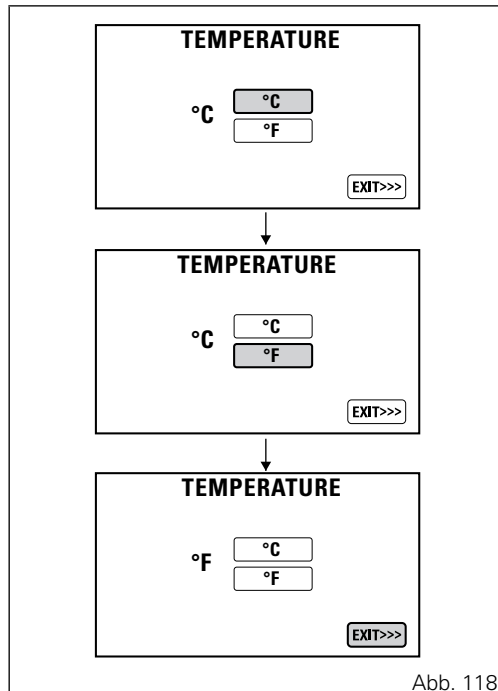


Abb. 118

Das Cockpit wird daraufhin die folgenden Werte in der gewählten Maßeinheit anzeigen:

- Kühlflüssigkeitstemperatur und Umgebungslufttemperatur.

Einstellung der Maßeinheiten: Kraftstoffverbrauch

Diese Funktion ermöglicht das Ändern der Maßeinheit des Kraftstoffverbrauchs. Das Menü „UNITS SETTING“ ist entsprechend der Beschreibung auf den vorausgehenden Seiten zu öffnen.

Die Angabe „CONSUMPTION“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü „CONSUMPTION“ wird geöffnet.

Nach dem Öffnen der Funktion werden die momentan verwendete Maßeinheit, gefolgt von der Liste der möglichen Maßeinheiten angegeben: L / 100km, km / L, mpg (UK), mpg (USA).

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) kann nun die gewünschte Maßeinheit markiert werden: dabei kann die nächste mit der Taste (1) und die vorausgehende mit der Taste (2) hervorgehoben werden.

Nachdem die gewünschte Maßeinheit gewählt wurde, zum Bestätigen die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Daraufhin wird die

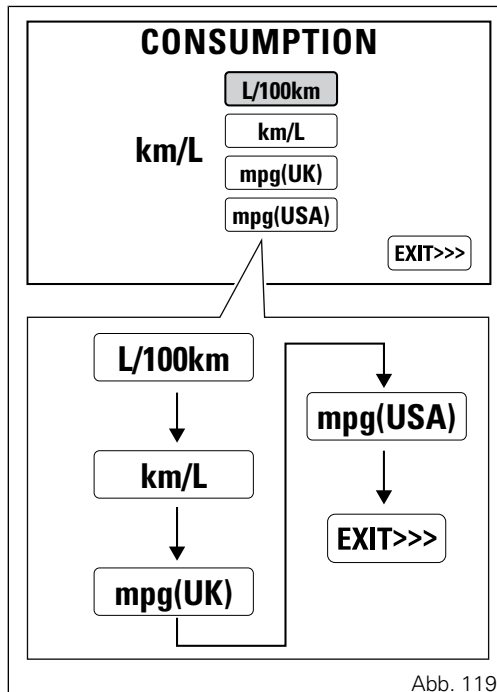


Abb. 119

gewählte Maßeinheit gespeichert und die Angabe EXIT automatisch hervorgehoben.

Das Cockpit wird daraufhin die folgenden Werte in der gewählten Maßeinheit anzeigen:

- Momentaner Verbrauch und durchschnittlicher Verbrauch.

Einstellung der Maßeinheiten: Reset der automatischen Einstellungen

Diese Funktion ermöglicht das Rücksetzen der automatischen Konfiguration der Maßeinheit aller im Cockpit angezeigten Werte.

Das Menü „UNITS SETTING“ ist entsprechend der Beschreibung auf den vorausgehenden Seiten zu öffnen. Die Angabe „DEFAULT“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, 3 Sekunden lang die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Im Display wird 3 Sekunden lang die Angabe PLEASE WAIT... , dann 2 Sekunden lang die Angabe DEFAULT OK und schließlich die Seite des Menüs UNITS SETTING mit hervorgehobener Angabe EXIT angezeigt.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

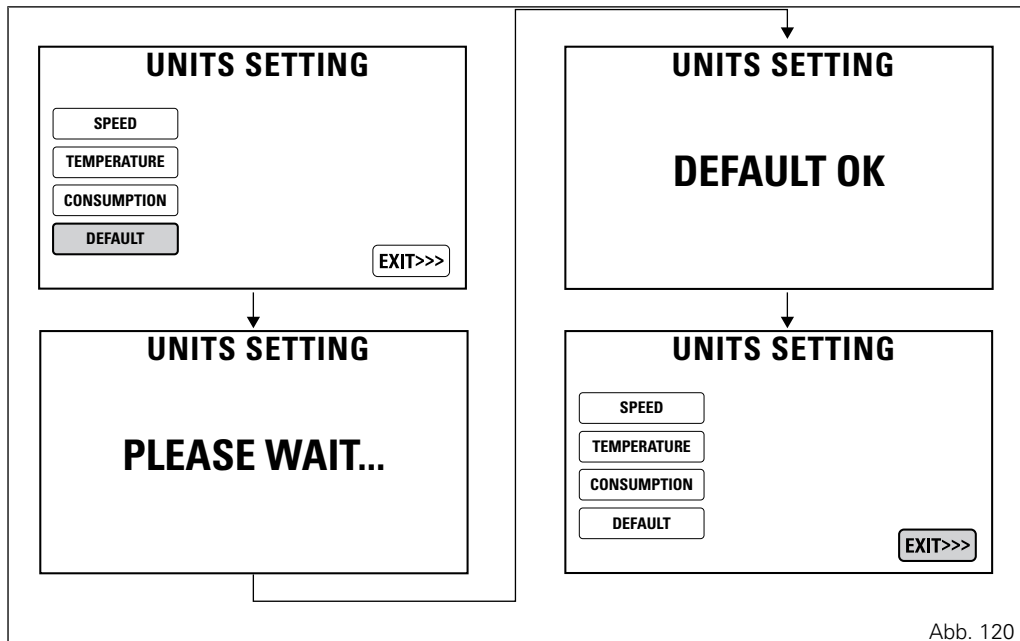


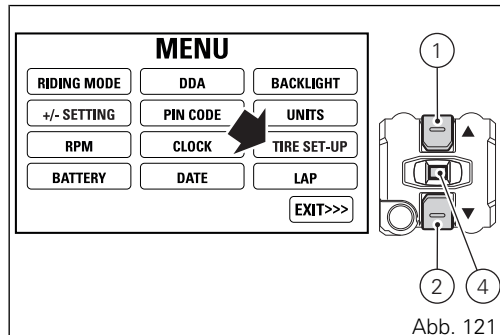
Abb. 120

Reifeneinstellung

Hat der Benutzer eine von der Erstausrüstung abweichende Bereifung montiert, die jedoch den von Ducati empfohlenen Klassen angehört, gibt diese Funktion ihm die Möglichkeit, das System entsprechend nachzukalibrieren. Darüber hinaus ermöglicht es bei einem Austausch von Kettenblatt und Ritzel am Motorrad, das neue, dadurch entstandene Übersetzungsverhältnis zu ermitteln, um die entsprechend damit vorgenommenen Änderungen / Varianten berücksichtigen und die Parameter der am Motorrad verbauten Kontrollen (DTC, DWC, EBC) erneut und korrekt nachkalibrieren zu können.

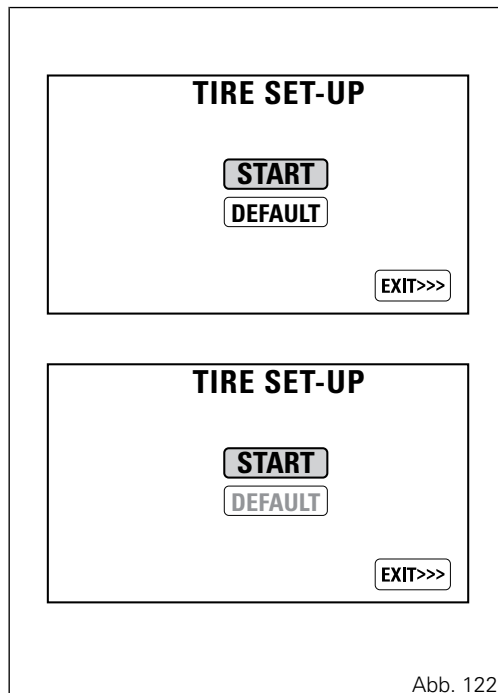
Der Benutzer kann das Eigeneinlernen des neuen Abrollumfangs und der neuen Endübersetzung aus dem Setting-MENÜ heraus starten oder hier die von Ducati für die OEM-Ausstattung festgelegte Konfiguration wieder herstellen.

Dazu muss das Setting-MENÜ geöffnet werden. Die Angabe TIRE SET-UP durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü TIRE SET-UP wird geöffnet.



Über die Tasten (1) und (2) kann nun die Angabe START oder die Angabe DEFAULT gewählt werden: diese ist nur anwählbar, wenn sich das Motorrad nicht mehr in der von Ducati festgelegten Konfiguration befindet.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige müssen die Angabe EXIT markiert und die Taste (4) gedrückt werden.



Eigeneinlernverfahren

Beim Öffnen der Funktion bleiben rechts die Fahrgeschwindigkeit und der eingelegte Gang angezeigt, während im mittleren Bereich die für das korrekte Umsetzen des Kalibrierverfahrens erforderlichen Angaben bezüglich des für das korrekte zu haltenden Geschwindigkeitsbereichs und des einzulegenden Gangs stehen.

Geschwindigkeitsbereich: 48 ÷ 52 km/h (und entsprechende Angabe in mph, wenn als Maßeinheit mph eingestellt wurden).

Gangangabe: 2

In der ersten Anzeige wird im oberen Displaybereich die Abgabe READY rot anzeigt, die den Benutzer darauf hinweist, dass das System für die Umsetzung der Kalibrierung bereit ist.

Bringt der Benutzer das Fahrzeug in die im Display angegebene Bedingungen bezüglich

Geschwindigkeit und Gang, beginnt im Display die Systemkalibrierung und im oberen Displaybereich erscheint die orangefarbene Angabe IN PROGRESS. Bei erfolgreichem Abschluss des Verfahrens wird im oberen Displaybereich die grüne Angabe COMPLETED angezeigt, die nach Ablauf einiger

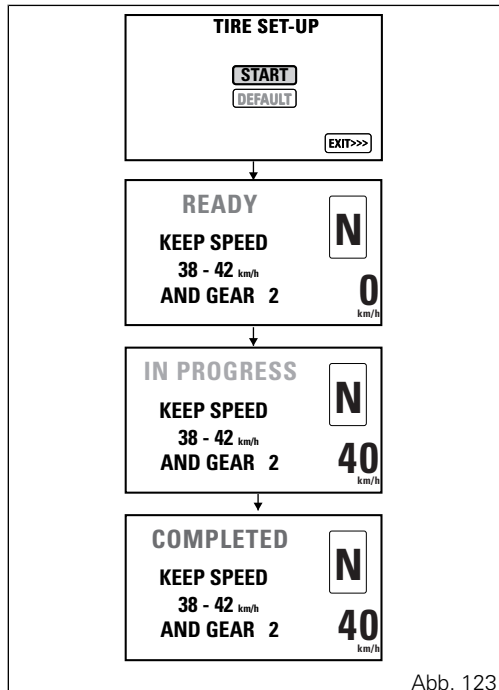


Abb. 123

Sekunden automatische von der Hauptseite ersetzt wird.

Ist das Starten des Verfahrens bei Bestätigen der Angabe START nicht möglich, schaltet das Cockpit nach Ablauf einiger Sekunden automatisch auf die Anzeige der Angabe EXIT um.

Kommt es während dem Verfahren zu einem Fehler oder einer Funktionsstörung wird im oberen Displaybereich die rote Angabe FAILED angezeigt, die nach Ablauf einiger Sekunden automatisch von der Hauptseite ersetzt wird.

Der Benutzer kann das Verfahren sowohl während der Phase READY als auch in der Phase IN PROGRESS mittels 3 Sekunden langem Drücken der Taste (1) unterbrechen. Das Cockpit bringt im oberen Displaybereich die rote Angabe ABORTED zur Anzeige, die nach Ablauf einiger Sekunden automatisch von der Hauptseite ersetzt wird.

Bei den auf den Abbildungen als Geschwindigkeitsbereich und für den Gang angegebenen Werten handelt es sich um reine Beispiele und haben keine betreffende Bedeutung, noch sind sie reell am Motorrad eingestellt.

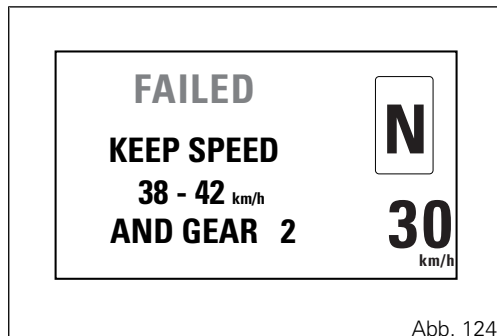


Abb. 124



Abb. 125

Rücksetzung auf Default-Einstellungen

Das Menü TIRE SET-UP öffnen.

Dann die Tasten (1) und (2) die Angabe DEFAULT wählen und die Taste (4) 3 Sekunden lang drücken. Im Display wird einige Sekunden lang die Angabe PLEASE WAIT.... angezeigt.

Nach erfolgreicher Rücksetzung der Default-Werte wird im Display 2 Sekunden lang die Angabe DEFAULT OK angezeigt, die nach Ablauf einiger Sekunden automatisch von der Hauptseite ersetzt wird.

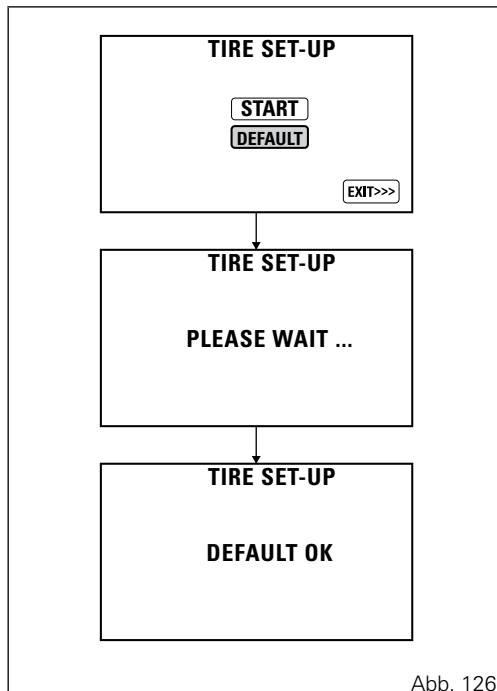


Abb. 126

Verlief das Rücksetzverfahren der Default-Konfiguration hingegen nicht erfolgreich, wird im Display 2 Sekunden lang die Angabe ABORTED angezeigt, dann kehrt das Cockpit wieder zur Anzeige der Hauptseite des Menüs TIRE SET-UP mit unterlegter Angabe EXIT zurück.

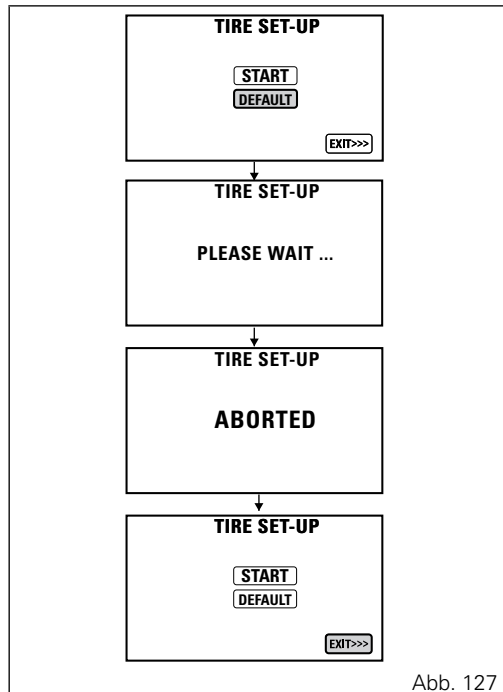


Abb. 127

Hintergrundfarbe des Displays

Das Cockpit kann die Hintergrundfarbe je nach den vorliegenden Lichtverhältnissen automatisch regulieren. Ist die Funktion BACKLIGHT - AUTO aktiv geschaltet und erfasst der Sensor „wenig Licht“ (Nacht) schaltet das Cockpit auf den Anzeigemodus auf schwarzem Hintergrund (NIGHT) um. Wird dagegen eine „bedeutende“ Lichtstärke (Tag) erfasst, erfolgt die Anzeige auf weißem Hintergrund (DAY).

Diese Funktion kann über das Setting-Menü individuell angepasst werden. Dazu die Funktion „BACKLIGHT“ wählen und das Menü „BACKLIGHT“ öffnen:

- und dort eine der beiden Möglichkeiten, NIGHT oder DAY, permanent einstellen oder
- den automatischen Anzeigemodus AUTO wählen.

Dabei ist Bezug auf den Absatz („Einstellung des Display-Hintergrunds S. 205“) zu nehmen.

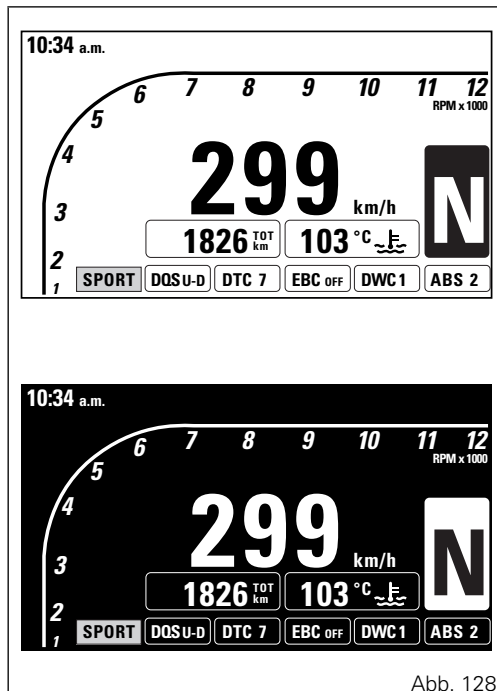


Abb. 128



Hinweise

Liegt die Versorgung über 16 V, wird die Rückbeleuchtung aktiviert, und liegt sie unter 8 V, wird die Rückbeleuchtung ausgeschaltet.

Lichterkontrollsteuerung

Abblend-/Fernlicht

Diese Funktion ermöglicht mittels einer Regulierung des Ein- und Ausschaltens des Scheinwerfers eine Reduzierung des Batterieverbrauchs.

Beim Key-ON werden nur die Standlichter eingeschaltet und die Abblend- und Fernlichter bleiben ausgeschaltet (off).

Nach dem Motorstart wird das Abblendlicht aktiviert und bei laufendem Motor wird die Standard-Funktion der Lichter wieder hergestellt: das Umschalten von Abblendlicht auf Fernlicht und umgekehrt ist dann über die Taste (1) in Position (A) oder das Betätigen der Lichthupe über die Taste (1) in Position (B) möglich. Wird der Motor nach dem Key-ON nicht angelassen, können die Abblend-/Fernlichter dennoch durch Drücken der sich an der linken Umschalereinheit befindlichen Taste (1) in die Position (A) aktiviert werden. Beim „ersten“ Drücken werden die Abblendlichter eingeschaltet, auf die darauf folgenden Betätigungen wird kontinuierlich zwischen Abblendlicht und Fernlicht umgeschaltet.

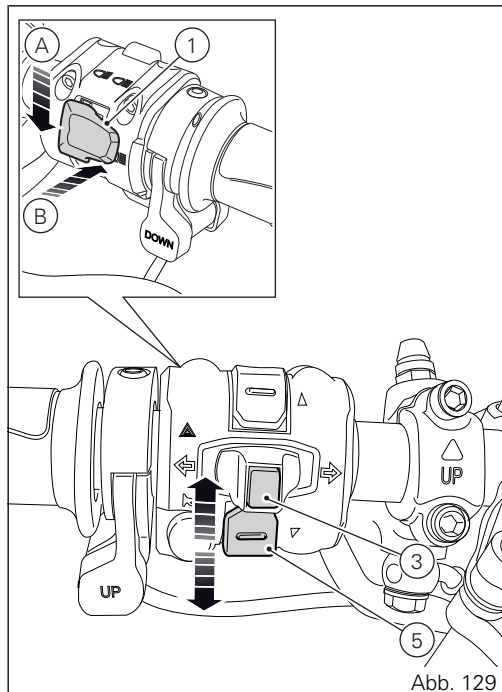


Abb. 129

Wird der Motor nicht innerhalb von 60 Sekunden nach dem ersten Drücken der Taste gestartet, werden die Abblend- und Fernlichter erneut deaktiviert (off). Sollte das Abblend- oder das Fernlicht vor dem Motorstart (anhand des eben beschriebenen Verfahrens) aktiviert worden sein, wird der Scheinwerfer beim Motoranlass automatisch ausgeschaltet und erneut aktiviert, sobald der Motor vollkommen angelassen resultiert.

Blinker

Das Cockpit sorgt für das automatische Rückstellen der Blinker.

Nach dem Aktivieren eines der beiden Blinker kann deren Funktion über die Taste (3, Abb. 129) an der linken Umschaltereinheit, ausgeschaltet werden. Erfolgt kein manuelles Reset der Blinkersteuerung, deaktiviert das Cockpit die Blinker automatisch nachdem seit der Aktivierung der entsprechenden Steuerung eine Strecke von 500 m (0,3 Meilen) hinterlegt wurde. Die Zählung der für das automatische Rückstellen zu hinterlegenden Strecke wird nur bei Geschwindigkeiten unter 80 km/h (50 mph) aktiviert.

Wird die Streckenberechnung für die automatische Rücksetzung aktiviert und daraufhin die

Geschwindigkeit von 80 km/h (50 mph) überschritten, wird die Berechnung unterbrochen und wieder aufgenommen, sobald die Geschwindigkeit wieder unter diesen Schwellenwert absinkt.

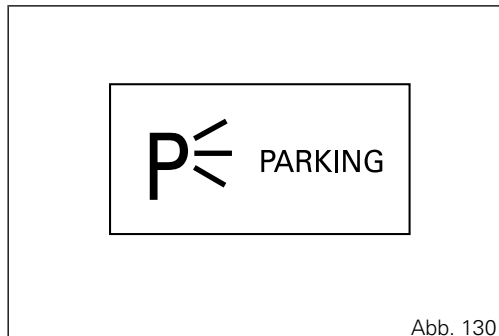
Funktion - Parkring

Hinweise

Sollte es in irgendeinem Moment, in dem diese Funktion aktiv geschaltet ist, zur Unterbrechung der Batterieversorgung kommen, wird diese Funktion bei erneuter Spannungsversorgung durch das Cockpit deaktiviert.

Die Funktion „Parkring“ ermöglicht das Aktivieren des vorderen und des hinteren Standlichts bei ausgeschaltetem Motorrad, so dass das abgestellte Fahrzeug für andere ersichtlich ist. Diese Funktion kann durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (5, Abb. 129) in den ersten 60 Sekunden nach Ausschalten des Motorrads (nach dem Key-OFF) aktiviert werden.

Nach dem Aktivieren der Funktion wird die Angabe PARKRING noch 3 Sekunden lang im Display angezeigt und die Lichter bleiben so lange eingeschaltet, wie die Batteriespannung (über/gleich) 12,2 V resultiert. Bei Spannungswerten < (unter) 12,2 V erlöschen die Lichter automatisch, um die Batteriespannung aufrecht zu erhalten.



Zum Unterbrechen der Funktion sind das Einschalten des Fahrzeugs (Key-ON) und das erneute Ausschalten (Key-OFF) erforderlich.

Wichtig

Ein häufiges Verwenden dieser Funktion könnte zur erheblichen Reduzierung der Batterieladung führen. Es empfiehlt sich, diese Funktion nur im erforderlichen Fall zu verwenden.

Funktion - Hazard (Warnblinkfunktion - 4 Blinker)

Die „Hazard“-Funktion ermöglicht das gleichzeitige Aktivieren der vier Blinker zur Anzeige einer Notsituation. Durch das 3 Sekunden lang anhaltende Drücken der Taste (3) in die Position (6) kann die „Hazard“-Funktion aktiviert werden. Die entsprechende Aktivierung ist nur bei eingeschaltetem Fahrzeug möglich (wenn der Zündschlüssel in der Position „ON“ steht, während der Motorzustand keinen Einfluss hat). Sobald die „Hazard“-Funktion aktiv geschaltet wurde, blinken die vier Blinker und die Anzeigen (7) im Cockpit gleichzeitig auf. Die „Hazard“-Funktion kann sowohl bei eingeschaltetem Fahrzeug (Zündschlüssel auf ON) durch Verstellen der Taste (3) in die Position (6) oder in die mittlere Position, als auch bei ausgeschaltetem Fahrzeug (Zündschlüssel auf OFF) durch Verstellen der Taste (3) in die Position (6) deaktiviert werden.

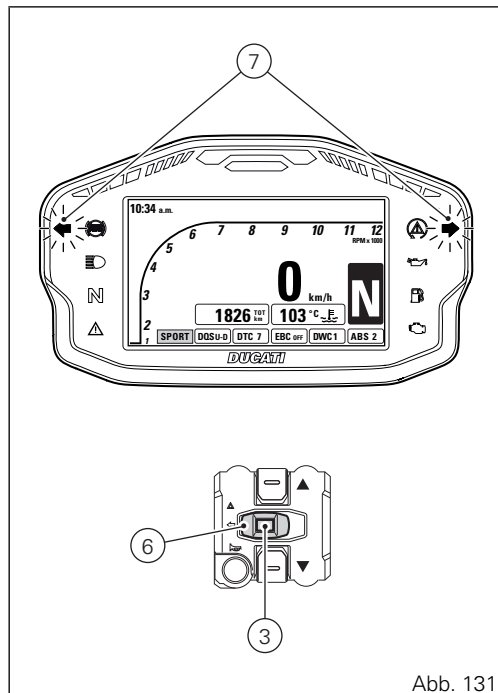


Abb. 131

Wird bei aktivierter „Hazard“-Funktion das Fahrzeug ausgeschaltet (Zündschlüssel auf OFF), bleibt diese Funktion so lange aktiv, bis sie vom Benutzer deaktiviert wird oder die Spannung (über/gleich) 12,2 V resultiert. Bei Spannungswerten < (unter) 12,2 V erlöschen die Blinker automatisch, um den Status der Batterie aufrecht zu erhalten.

Hinweise

Erfolgt ein Key-ON des Fahrzeugs bei noch aktiv geschalteter „Hazard“-Funktion, bleibt die Funktion weiterhin aktiv (eine kurzzeitige Unterbrechung der Blinkersteuerung während dem anfänglichen Cockpit-Check ist zulässig).

Hinweise

Sollte es in irgendeinem Moment, in dem diese Funktion aktiv geschaltet ist, zur Unterbrechung der Batterieversorgung kommen, wird diese Funktion bei erneuter Spannungsversorgung durch das Cockpit deaktiviert.

Hinweise

Die „Hazard“-Funktion hat Vorrang vor der normalen Funktion der einzelnen Blinker, d.h. solange sie aktiv geschaltet ist, können die rechten oder linken Blinker nicht einzeln aktiviert werden.

Das Immobilizer-System (Wegfahrsperre)

Um das Motorrad wirkungsvoller gegen Diebstahl zu schützen, wurde es mit einem elektronischen Sicherheitssystem (IMMOBILIZER) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn das Cockpit ausgeschaltet wird.

In jedem Schlüssel befindet sich ein elektronischer Chip, der beim Anlassen das von einer im Zündschalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert.

Das modulierte Signal entspricht einem „Losungswort“, das bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel

Das Motorrad wird mit 2 Schlüsseln geliefert. Sie enthalten den „Code der Wegfahrsperre“. Bei den Schlüsseln (B) handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:

- als Zündschlüssel;
- dem Öffnen des Kraftstofftanks;
- dem Öffnen des Sitzbankschlosses.



Achtung

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

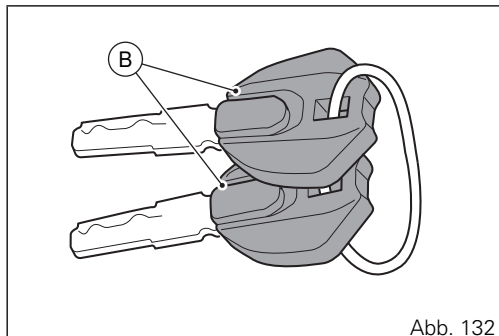


Abb. 132

Funktionsweise

Jedes Mal, wenn der Zündschlüssel von ON auf OFF gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre.

Springt der Motor immer noch nicht an, setzen Sie sich bitte mit dem DUCATI Kundendienst in Verbindung.



Achtung

Heftige Stöße könnten die elektrischen Komponenten des Schlüssels beschädigen. Bei diesem Verfahren stets denselben Schlüssel benutzen. Das Verwenden verschiedener Schlüssel könnte das System daran hindern, den Code des eingesteckten Schlüssels zu erkennen.

Ersatzschlüssel

Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich diesbezüglich an das Ducati Kundendienstnetz wenden und muss alle noch verfügbaren befindlichen Schlüssel vorlegen.

Der Ducati Kundendienst wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel speichern.

Der Kunde kann vom Ducati Kundendienst auch dazu aufgefordert werden, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen.

Die Codenummern der zur Speicherung nicht vorgelegten Schlüssel werden aus dem Speicher gelöscht; dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr zum Anlassen des Motors verwendet werden können.



Hinweise

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

Fahrzeugfreigabe über PIN CODE

In Fall einer Funktionsstörung des Schlüsselerfassungssystems oder des Zündschlüssels gibt das Cockpit dem Benutzer die Möglichkeit einer Eingabe des PIN Codes für die momentane Freischaltung des Fahrzeugs. Ist die PIN CODE-Funktion nicht aktiv geschaltet, aktiviert das Cockpit die Seite für die Eingabe des Freigabecodes nicht, sondern blendet die Standard-Anzeige ein. Es aktiviert den Fehler E-Lock und weist den Benutzer darauf hin, dass ein Problem bezüglich der Erfassung/Erkennung des Schlüssels vorliegt und deaktiviert die Einstiegsmöglichkeit in das Setting-Menü. Die Anzeige des Fehlers E-Lock muss bis zum nächsten Key-OFF aktiv bleiben.

Ist die PIN CODE-Funktion aktiv, aktiviert das Cockpit die Eingabeseite des Freigabecodes, wobei die Angabe INSERT PIN CODE und darunter vier grün unterlegte blinkende Striche „ - - - - “ angezeigt werden.

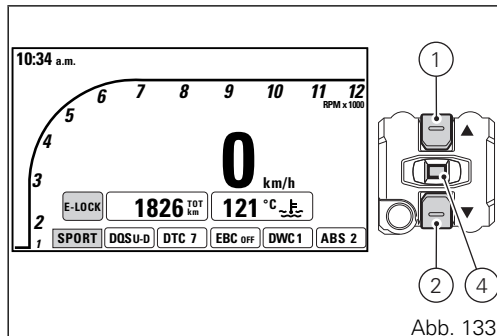


Abb. 133

Eingabe des Codes:

- 1) Die Taste (4) drücken, dann wird nur eine Ziffer mit der Zahl „0“ grün unterlegt.
- 2) Auf jedes Drücken der Taste (2) wird die Ziffer um eine Zahl (+ 1) bis zum Erreichen der Zahl „9“ erhöht und daraufhin wird wieder bei „0“ begonnen.
- 3) Auf jedes Drücken der Taste (1) wird die Ziffer um eine Zahl (- 1) bis zum Erreichen der Zahl „1“ gemindert und daraufhin wieder bei „0“ begonnen.
- 4) Zur Bestätigung der Nummer die Taste (4) drücken.

Die Arbeitsschritte so lange wiederholen, bis alle 4 Ziffern, aus denen sich der PIN CODE zusammensetzt, bestätigt wurden.

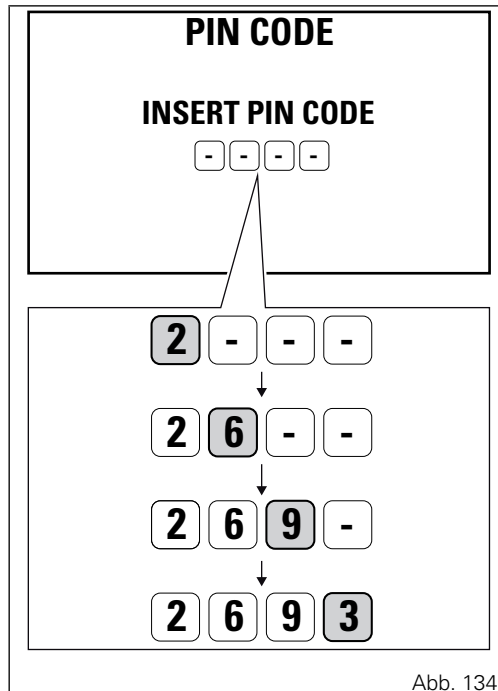


Abb. 134

Nach dem Drücken der Taste (4) für die Bestätigung der vierten und letzten Nummer:

- zeigt das Cockpit im Fall eines nicht korrekt eingegebenen PIN Codes 3 Sekunden lang die Angabe WRONG an und hebt daraufhin wieder die vier Striche „- - - -“ für einen neuen Eingabeversuch des Codes hervor. Die Anzahl der möglichen Eingabeversuche wird von einer vorgegebenen Zeit von 2 Minuten geregelt. Nach Ablauf dieser Zeit schaltet das Cockpit wieder auf die Standard-Anzeige um, aktiviert den Fehler E-Lock und deaktiviert die Einstiegsmöglichkeit in das Setting-Menü.
- Falls ein Problem während der Überprüfung des PIN CODE auftritt, zeigt das Cockpit 3 Sekunden lang die Angabe ERROR an und verhält sich wie im Fall der Angabe WRONG.
- Ist der PIN Code korrekt, so zeigt das Cockpit 3 Sekunden lang die Angabe CORRECT und schaltet daraufhin auf die „Standard-Anzeige“ und aktiviert den Fehler E-Lock, um den Benutzer darauf hinzuweisen, dass ein Problem bezüglich der Erfassung/Erkennung des Schlüssels vorliegt.

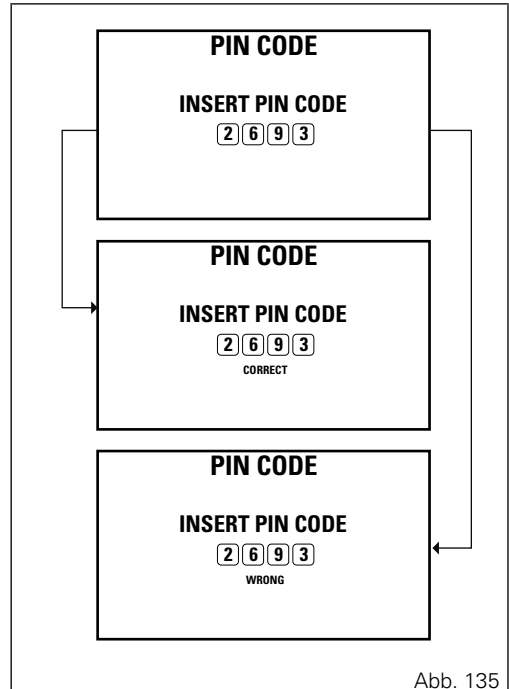


Abb. 135



Wichtig

Sollte sich ein solches Verfahren für den Start des Fahrzeugs als erforderlich erweisen, muss man sich so bald wie möglich an eine Ducati Vertragswerkstatt wenden, um das Problem beheben zu lassen.

Bedienelemente

Anordnung der Bedienelemente des Motorrads



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) Cockpit
- 2) Zündschlüsselschalter und Lenkersperre
- 3) Linker Umschalter
- 4) Kupplungssteuerhebel
- 5) Rechter Umschalter
- 6) Gasdrehgriff
- 7) Vorderradbremshel
- 8) Hinterradbremspedal
- 9) Schaltpedal

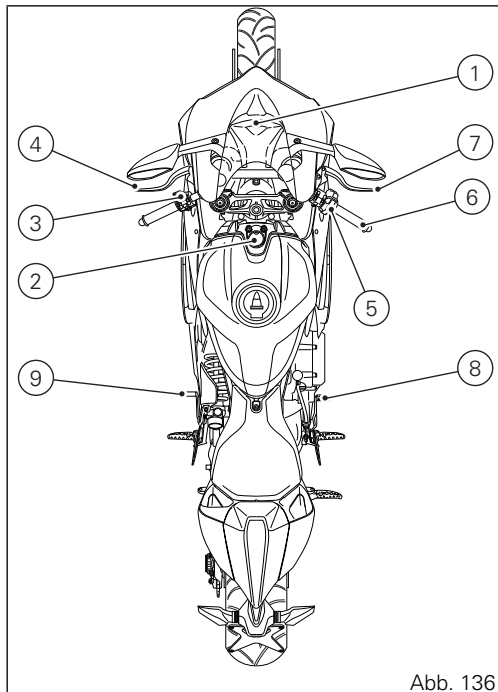


Abb. 136

Zündschlüsselschalter und Lenkersperre

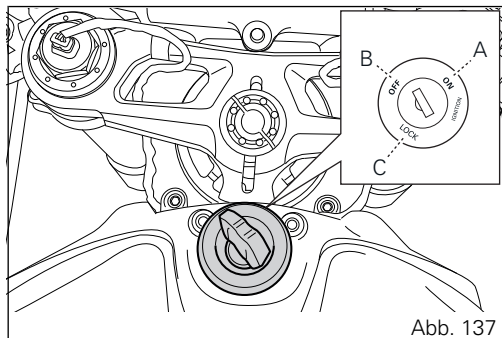
Der Zündschalter ist vor dem Tank angebracht und hat drei Stellungen:

- A) ON: schaltet die Funktion der Beleuchtung und des Motors frei;
- B) OFF: deaktiviert die Funktion der Beleuchtung und des Motors;
- C) LOCK: die Lenkersperre ist eingelegt.




Hinweise


Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, muss er eingedrückt und dabei gedreht werden. In den Positionen (B) und (C) kann der Schlüssel abgezogen werden.




Linke Umschaltereinheit

1) Ablendschalter mit zwei Positionen:

(A) auf jedes Drücken nach unten erfolgt ein Umschalten vom eingeschalteten Abblendlicht () auf ein eingeschaltetes Abblendlicht mit eingeschaltetem Fernlicht;

(B) zur Seite gedrückt () Lichthupe (FLASH), Funktion „Start-Stop lap“.

2) Blinkerschalter mit drei Positionen ():

mittlere Position = ausgeschaltet;

Position () = Abbiegen nach links;

3) Blinkerrückstell-, „Riding mode“- und Menü-Navigationstaste

4) Taste () = Hupe

5) Menü-Navigations-, Display-Scroll- und Reset-Taste TRIP1 und TRIP2

6) Menü-Navigations- und Display-Scroll-Taste

7) Taste „UP“ (UP +) für die Schnellwahl zum Erhöhen der Einstellstufe der jeweils gewählten Funktion (DTC - DWC - BBC).

8) Taste „DOWN“ (DOWN -) für die Schnellwahl zum Herabsetzen der Einstellstufe der jeweils gewählten Funktion (DTC - DWC - BBC).

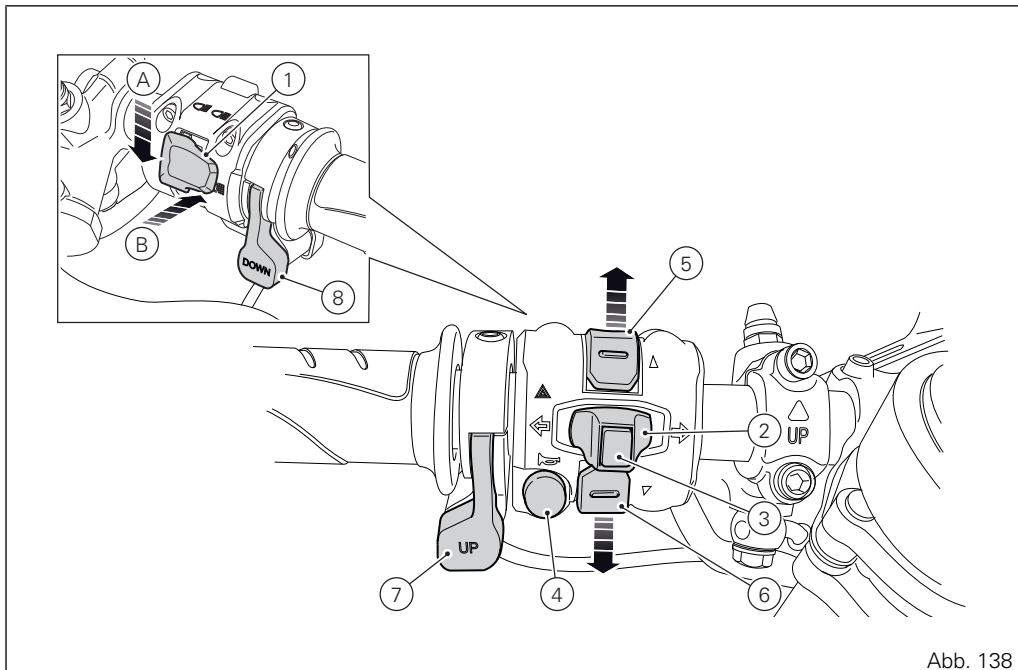


Abb. 138

Kupplungssteuerhebel

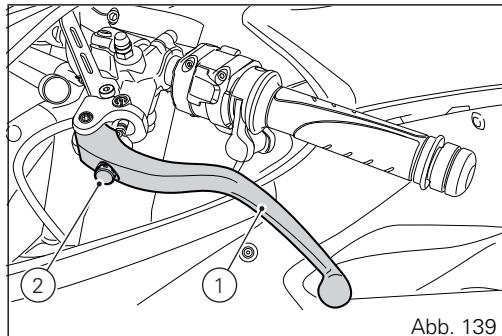
Dieser Hebel (1) ist für das Auskuppeln zuständig. Er ist mit einem Regulierknopf (2) ausgestattet, über den die Distanz zwischen diesem Hebel und dem Griff an der Lenkerhälfte eingestellt werden kann. Der Hebelabstand kann innerhalb eines Bereichs von 10 Einrastungen des Knopfs (2) reguliert werden. Durch ein Drehen im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert. Durch Betätigung des Kupplungshebels (1) wird die Kraftübertragung vom Motor auf das Getriebe und damit auf das Antriebsrad unterbrochen. Das Betätigen dieses Hebels ist in allen Fahrsituationen des Motorrads äußerst wichtig, insbesondere beim Anfahren.

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.



Hinweise

Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

Rechter Umschalter

- 1) Roter EIN-/AUS-Schalter.
- 2) Schwarze MOTORSTART-Taste.

Der Schalter (1) verfügt über drei Betriebspositionen:

- mittlere Position: RUN OFF. In dieser Position kann der Motor nicht gestartet werden und alle elektronischen Vorrichtungen sind ausgeschaltet.
- nach unten gedrückt: EIN-/AUSSCHALTEN. In dieser Position kann das System eingeschaltet (Key-on) und ausgeschaltet (Key-off) werden.
- nach oben gedrückt: RUN ON. Nur in dieser Position kann der Motor durch Drücken der schwarzen Taste (2) gestartet werden.

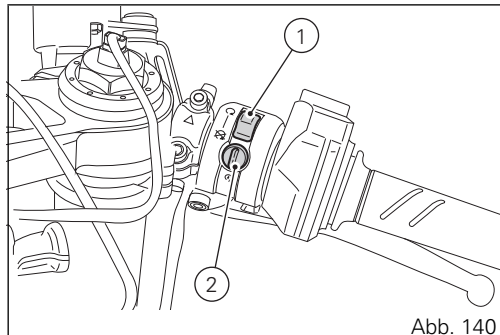


Abb. 140

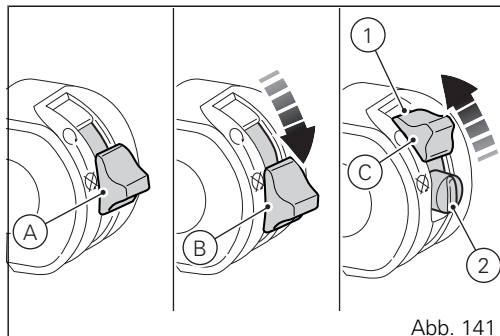


Abb. 141

Gasdrehgriff

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

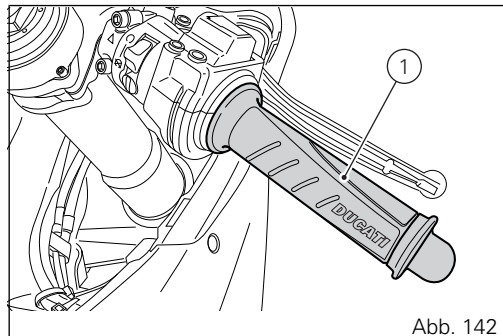


Abb. 142

Vorderradbremshebel

Durch Ziehen des Hebels (1) zum Gasdrehgriff wird die Vorderradbremse betätigt. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand der Hand aus, da es sich um eine hydraulisch betätigte Bremse handelt.

Der Bremshebel (1) ist mit einem Rändelknopf (2) versehen, mit dem der Abstand zwischen Hebel und Griff an der Lenkerhälfte eingestellt werden kann.

Der Hebelabstand wird durch 10 Klicks des Knopfs (2) eingestellt. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.

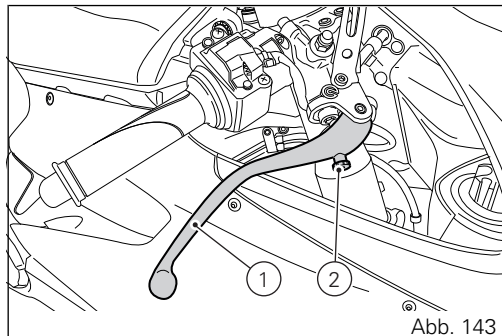
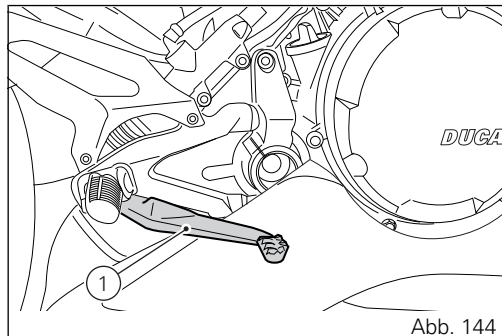


Abb. 143

Hinterradbremspedal

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

Es handelt sich hierbei um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem.



Schaltpedal

Das Schaltpedal (1) verfügt über eine mittlere Ruheposition N, in die es automatisch wieder zurückkehrt. Auf diese Bedingung wird durch Aufleuchten der Kontrollleuchte N im Cockpit hingewiesen.

Das Pedal wird wie folgt betätigt:

- nach unten = das Pedal nach unten drücken und so den 1. Gang einlegen oder in einen niedrigeren Gang herschalten. Damit erlischt die Kontrollleuchte N im Cockpit;
- nach oben = zum Einlegen des 2. Gangs und danach des 3. , 4. , 5. und 6. Gangs.

Jede Pedalverstellung entspricht der Weberschaltung um einen einzigen Gang.

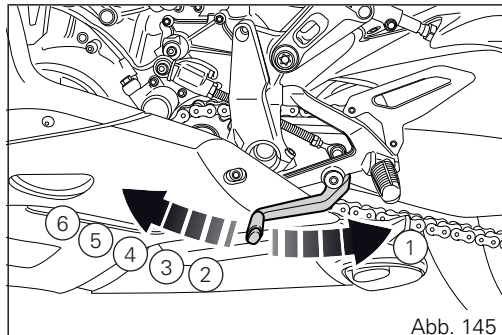


Abb. 145

Einstellung der Position von Schalt- und Hinterradbrem pedal

Um das Motorrad individuell auf jeden Fahrer abstimmen zu können, kann die Position des Schalt- und des Bremspedals zur entsprechenden Fußraste verstellt werden.

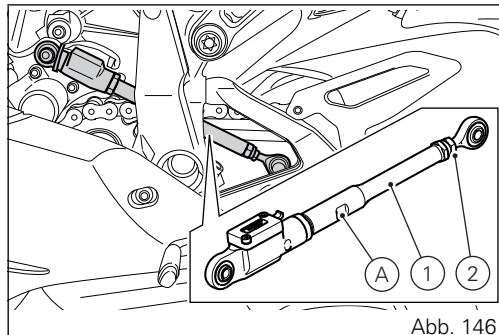
Diese Einstellung wird wie folgt vorgenommen:

Schaltpedal

Die Schaltstange (1) am entsprechenden Schlüsselansatz (A) blockieren und die Mutter (2) lockern.

Die Schaltstange (1) am sechskantigen Schlüsselansatz drehen und das Schaltpedal in die gewünschte Position bringen.

Die Muttern (2) gegen die Schaltstange abziehen.



Hinterradbremspedal

Die Kontermutter (7) lockern.

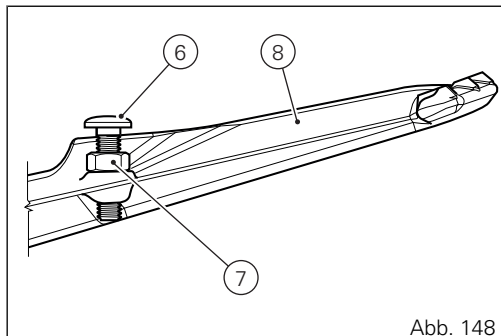
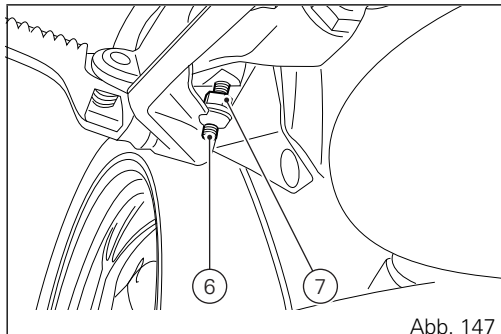
Über die Einstellschraube (6) für den Pedalhub die gewünschte Position einstellen. Die Kontermutter (7) festziehen.

Den Leerhub des Pedals (8) von Hand prüfen. Er muss ca. 1,5÷2 mm vor dem Ansprechen der Bremse betragen.

Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs am Bremszylinder geändert werden.

Achtung

Für die Einstellung des Pedals muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.



Hauptbestandteile und - vorrichtungen

Position am Motorrad

- 1) Kraftstofftankverschluss
- 2) Sitzbankschloss
- 3) Seitenständer
- 4) Rückspiegel
- 5) Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel
- 6) Einstellvorrichtungen für hinteres Federbein
- 7) Katalysator (beide Seiten)
- 8) Auspuffschalldämpfer (beide Seiten).

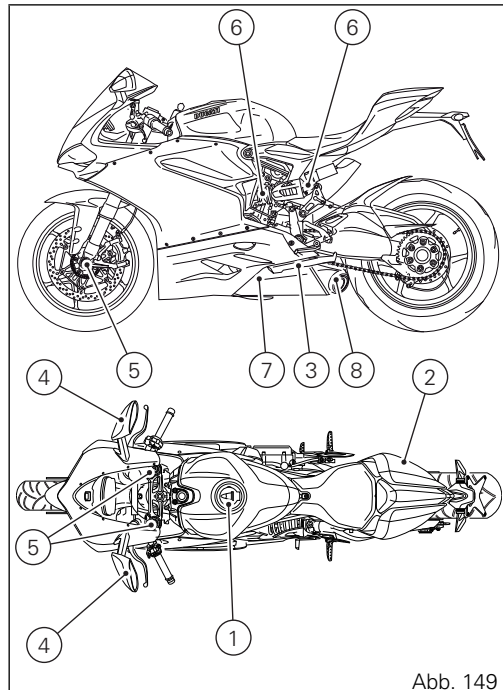


Abb. 149

Kraftstofftankverschluss

Öffnen

Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und das Schloss aufsperrn. Den Verschluss (2) anheben.

Schließen

Den Verschluss (2) mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel abziehen, dann den Schutzdeckel (1) des Schlosses wieder schließen.

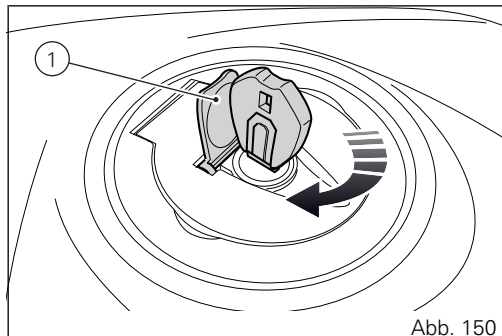


Abb. 150

Hinweise

Der Deckel kann nur mit eingestecktem Schlüssel geschlossen werden.

Achtung

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

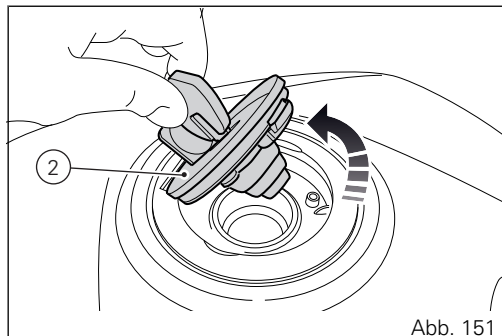


Abb. 151

Sitzbankschloss

Öffnen

Den Zündschlüssel in das Sitzbankschloss (1) stecken und so lange drehen, bis das Entriegeln der Sitzbankabdeckung (2) zu hören ist.

Die Sitzbankabdeckung (2) zum vorderen Motorradbereich hin abziehen, bis sie frei liegt.



Achtung

Zum Schließen der Sitzbankabdeckung sie von der Vorderseite des Motorrads her einfügen und nach hinten führen, bis das Einrasten des Hakens zu hören ist.

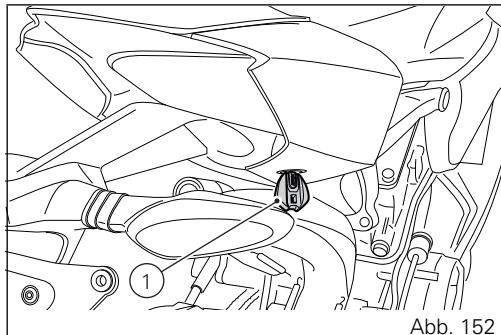


Abb. 152

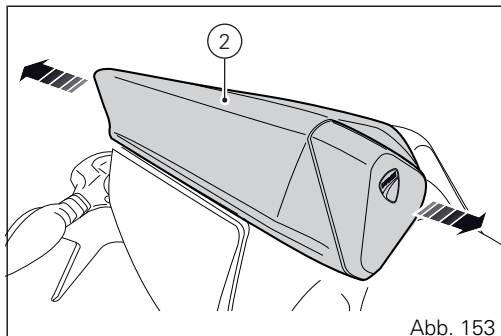


Abb. 153

Schließen

Vor der Montage der Sitzbankabdeckung sich darüber vergewissern, dass der Beifahrerhalterriemen (3) in die angegebene Richtung gespannt ist.

Die Sitzbankabdeckung (2, Abb. 153) von der Seite der Sitzbank her einfügen und bis auf Anschlag zum Heckbereich des Motorrads schieben.

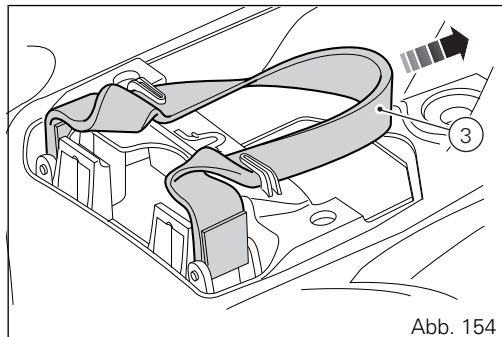


Abb. 154

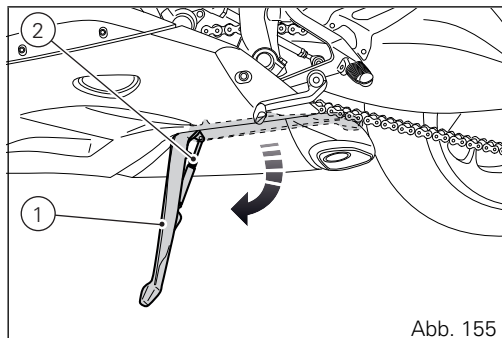
Seitenständer

Wichtig

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

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt, u.ä. können zu einem mit schweren Schäden verbundenen Umfallen des Motorrads führen. Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit dem Hinterrad talabwärts zeigend abgestellt werden. Zum Ausklappen des Seitenständers braucht man nur den Schubarm (1) mit dem Fuß herunter zu drücken (dabei die Lenkerhälften des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung begleiten. Das Motorrad neigen, bis der Ständer am Boden zum Abstützen kommt.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition,, (waagrecht) zu bringen, das Motorrad nach rechts neigen und gleichzeitig den Schubarm (1) mit dem Fußrücken nach oben drücken.



Achtung

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

Hinweise

Die Funktionstüchtigkeit des Haltesystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) sollte regelmäßig überprüft werden.



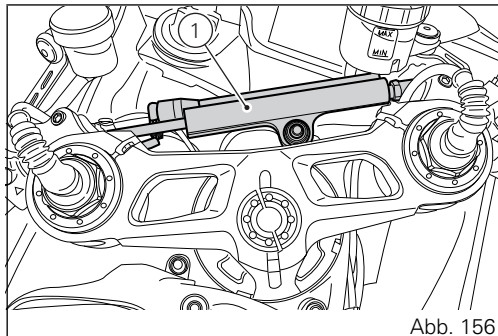
Hinweise

Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

Lenkungsdämpfer

Der Lenkungsdämpfer (1) ist vor dem Lenker angeordnet und an der oberen Gabelbrücke befestigt. Er trägt zur erhöhten Lenkgenauigkeit und -stabilität bei, was ein besseres Ansprechverhalten des Motorrads in allen Fahrsituationen gewährleistet. Die Einstellung des Dämpfers erfolgt über elektrische Impulse, die das Cockpit an die im Dämpferkörper angeordnete Einstellvorrichtung sendet. Im Allgemeinen kommt es nur zu zwei Ereignissen, in denen sich das Einstellen der vom Fahrer gewählten Dämpferstufe als erforderlich erweist bzw. bei:

- starkem Flattern (Wobble): der Lenker des Motorrads wird nach einem Impuls (z.B: nach dem erneuten Auftreffen des Vorderrads auf den Asphalt nach einem Wheelie schnell aufeinander folgenden Bewegungen unterliegen.
 - Erhöhung der Dämpfungskraft des Lenkers, in diesem Fall die Anzahl der am Lenkungsdämpfer eingestellten Klicks herabsetzen.
- Torkeln (Weave) mit niedriger Frequenz: das Motorrad bewegt sich dabei schlangenförmig und weicht im Allgemeinen stark von der Ideallinie ab (z.B. bei starker Beschleunigung).
 - Minderung der Dämpfungskraft des Lenkers, in diesem Fall die Anzahl der am Lenkungsdämpfer eingestellten Klicks erhöhen.



Einstellung der Vorderradgabel

Die Vorderradgabel des Motorrads kann sowohl in der Zugstufe (Rückzug) und der Druckstufe der Holme als auch in der Federvorspannung reguliert werden.

Die Einstellung der Vorderradgabel erfolgt über elektrische Impulse, die das Cockpit an die in den jeweiligen Holmen angeordneten Einstellvorrichtungen sendet. Die Einstellung der Federvorspannung erfolgt manuell.

Achtung

Für die Einstellung der Federvorspannung muss man sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

Die Einstellung der Vorderradgabel erfolgt gemäß Angaben auf S. 148.

Federvorspannung: 8 mm.

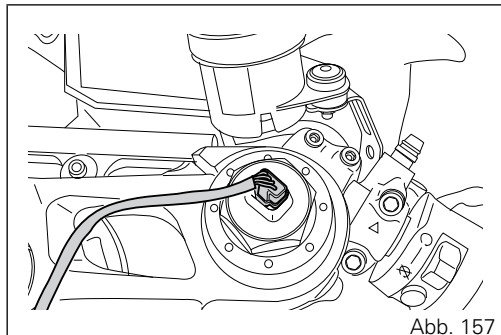


Abb. 157

Einstellung des hinteren Federbeins

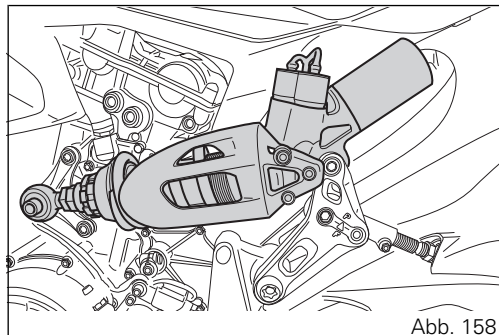
Das hintere Federbein ist mit Steuerungen ausgestattet, die eine Anpassung der Fahrwerksabstimmung des Motorrads an die jeweiligen Belastungsbedingungen ermöglichen.

Achtung

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

Sollte man vorhaben, einen Beifahrer und Gepäck zu befördert, muss die Feder des hinteren Federbeins auf die maximale Vorspannung gebracht werden, um so das Fahrverhalten des Motorrads verbessern und Interferenzen mit dem Boden vermeiden zu können (zum Vorspannen der Feder die Nutmutter entsprechend betätigen). Diese Maßnahme kann die Anpassung der Zugstufeneinstellung erforderlich machen.

Die Einstellung des hinteren Federbeins erfolgt über elektrische Impulse, die das Cockpit an die im Federbeinkörper angeordneten Einstellvorrichtungen sendet.



Die Einstellung des Federbeins erfolgt gemäß Angaben auf S. 148.

Federvorspannung: 12 mm.

Änderung der Fahrwerksabstimmung

Die Fahrwerksabstimmung des Motorrads stellt das Ergebnis von Tests dar, die von unseren Technikern unter den unterschiedlichsten Anwendungsbedingungen vorgenommen wurden. Die Änderung dieses Parameters ist ein äußerst heikler und potentiell gefährlicher Arbeitsvorgang, falls er ohne die notwendige Erfahrung ausgeführt wird.

Der Fahrer hat die Möglichkeit, die Fahrwerksabstimmung des Motorrads seinen Fahransprüchen entsprechend zu ändern, dies indem er die Arbeitsposition des Federbeins variiert.

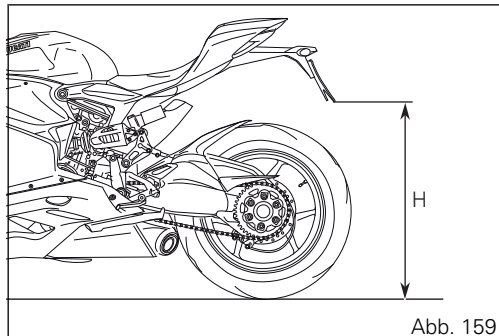


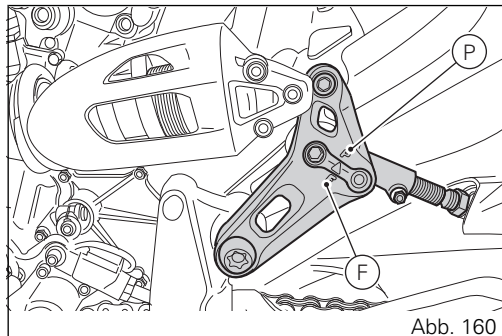
Abb. 159

Achtung

Für die Änderung der Fahrwerkseinstellung muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

⚠ Achtung
Der Fahrzeugeinsatz mit auf FLAT (F) regulierter Position und aufsitzendem Beifahrer könnte ein instabiles Fahrzeug zur Folge haben. Ducati rät von einem Einsatz des Fahrzeugs mit Hinterradfederung in Position FLAT (F) ab, wenn ein Beifahrer mitfährt.

⚠ Wichtig
Die Position FLAT (F) ermöglicht den Erhalt unterschiedlicher Fahrwerkseinstellungen wie die Racing-Versionen. Die Position PROGRESSIVE (P) wird empfohlen, wenn ein Beifahrer befördert wird.



Gebrauchsnormen

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Max. Drehzahl

Während der Einfahrzeit und beim normalen Einsatz einzuhaltende Drehzahlen:

- 1) bis 1000 km;
- 2) von 1000 bis 2500 km.

Bis 1000 km

Auf den ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser aufmerksam beobachtet werden. Folgende Drehzahl darf absolut nicht überschritten werden: 5.500÷ (einschließlich) 6.000 min⁻¹.

Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads sollten die Belastung und der Drehzahlbereich des Motors immer wieder variiert werden, wobei er stets innerhalb des angegebenen Grenzwerts gehalten werden muss.

Werden diese Empfehlungen entsprechend befolgt, wird die Lebensdauer des Motors verlängert und es fallen weniger Inspektionen und Einstellungen an.

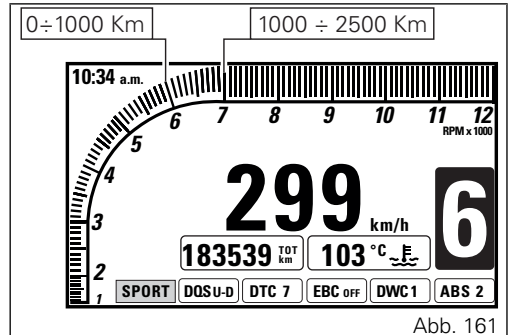


Abb. 161



Wichtig

Auf den ersten 1000 km (Einfahrzeit) bzw. wenn am Kilometerzähler ein Wert \leq (unter oder gleich) 1000 km angegeben wird, wird bei Erreichen von 6.000 U/min der Vorwarnbereich orangefarben im Display (orangefarbener Bereich) angezeigt, dies sowohl was die Ausfüllung der Bargraph-Anzeigen als auch was die numerische Angabe anbelangt. Während der Einfahrzeit wird empfohlen, die 6.000 U/min nicht zu überschreiten, das Cockpit darf also den „orangefarbenen Bereich“ der Bargraph-Anzeigen nicht einblenden.

Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Fahrwerk wirksam eingefahren werden können.

Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibmaterials der Bremsbeläge auf den Bremsscheiben.

Um ein gegenseitiges Anpassen aller mechanischen und beweglichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten

Motorteile nicht vorzeitig zu beeinträchtigen, sollte nicht zu abrupt beschleunigt und der Motor, insbesondere an Steigungen, nicht zu lange im erhöhtem Drehzahlbereich gehalten werden. Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie ggf. zu schmieren.

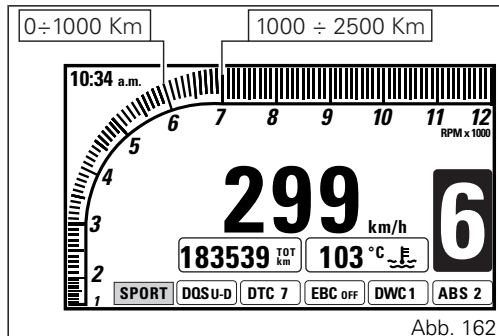
Von 1000 bis 2500 km

Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahl darf jedoch nicht überschritten werden: 7.000 min^{-1} .

Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons vorgegebenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. von jeglicher Verantwortung für eventuelle Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Werden diese Empfehlungen entsprechend befolgt, wird die Lebensdauer des Motors verlängert und es fallen weniger Inspektionen und Einstellungen an.



Kontrollen vor dem Motoranlass



Achtung

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

Vor dem Losfahren sind folgende Punkte zu kontrollieren:

- KRAFTSTOFF IM TANK
Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (S. 280).
- MOTORÖLFÜLLSTAND
Den Motorölfüllstand in der Ölwanne über das Schaugeuge kontrollieren. Eventuell nachfüllen (S. 305).
- BREMS- UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT
In den jeweiligen Behältern den Füllstand der Flüssigkeit prüfen (S. 287).
- KÜHLFLÜSSIGKEIT
Den Füllstand im Ausdehnungsbehälter kontrollieren; eventuell nachfüllen (S. 285).
- REIFENZUSTAND
Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (S. 302).
- FUNKTIONALITÄT DER STEUERUNGEN
Brems-/Kupplungshebel und -pedal, Gasdrehgriff und Schaltpedal betätigen und deren Funktionsweise kontrollieren.
- LICHTER UND ANZEIGEN
Die Funktionstüchtigkeit der Lampen der Beleuchtungsanlage, Anzeigen und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Lampen ersetzen (S. 298).
- SCHLÖSSER
Das erfolgte Feststellen des Tankverschlusses (S. 258) und der Sitzbank (S. 259) kontrollieren.
- STÄNDER
Die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers prüfen (S. 261).

ABS-Kontrollleuchte

Nach erfolgtem „Key-on“ leuchtet die ABS-Kontrollleuchte (9) auf.

Bei Überschreiten der Geschwindigkeit von 5 km/h erlischt die Kontrollleuchte und weist damit auf die korrekte Funktionsweise des ABS hin.



Achtung

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

ABS-Vorrichtung

Die perfekte Sauberkeit der vorderen (1) und hinteren Impulsringe (2) überprüfen.



Achtung

Das Verdunkeln der Abtastfelder führt zu Funktionsstörungen an diesem System. Fährt man auf besonders schlammigen Strecken, wird empfohlen, das ABS auszuschalten, da sich sonst plötzliche Funktionsstörungen daran ergeben können.



Achtung

Durch ein längeres Wheelie kann es zur Deaktivierung des ABS kommen.

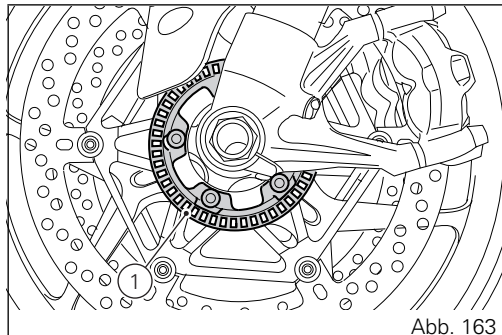


Abb. 163

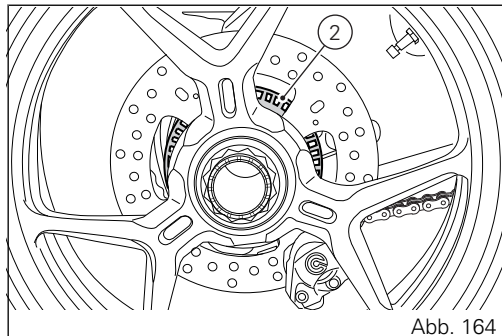


Abb. 164

Motoranlass




Achtung

Vor dem Anlass des Motors, muss man sich mit den Steuerungen, die man während der Fahrt anwenden muss, vertraut machen.



Achtung

Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten. Die Abgase sind giftig und können bereits nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.

Den Zündschlüsselschalter auf in die Position ON bringen. Überprüfen, dass die grüne Kontrollleuchte N (1) und die rote Kontrollleuchte  (2) im Cockpit aufleuchten.



Wichtig

Die Öldruckanzeige muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors erlöschen.

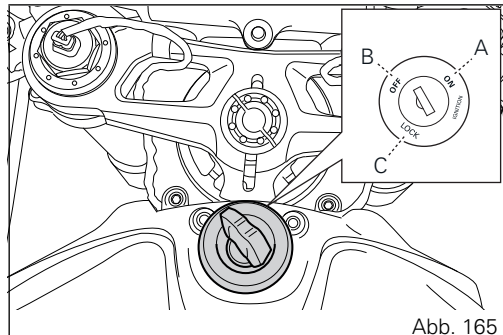


Abb. 165

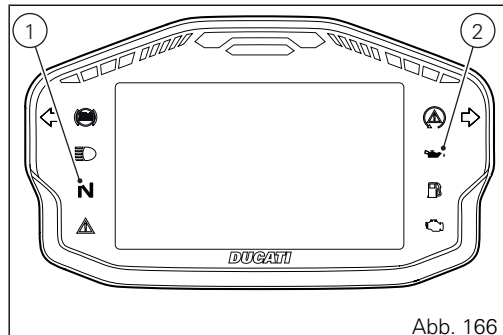


Abb. 166



Achtung

Der Seitenständer muss sich in seiner Ruheposition (waagrecht) befinden, da sonst der Sicherheitssensor am Anlass hindert.



Hinweise

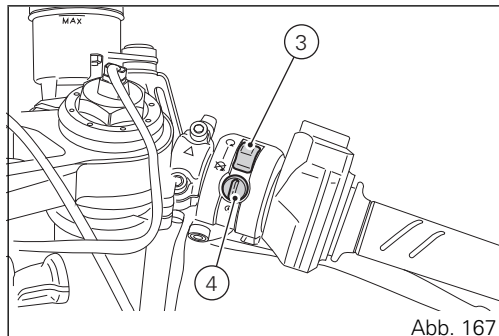
Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor nur dann gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).



Wichtig

Den kalten Motor niemals mit erhöhter Drehzahl laufen lassen. Erst abwarten, bis das Öl auf Betriebstemperatur kommt, damit es alle Schmierstellen erreichen kann.

Sich davon überzeugen, dass sich der Stoppschalter (3) in der Position (RUN) befindet, dann die Startertaste (4) drücken.



Starten und Fahren

- 1) Die Kupplung durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.
- 2) Den Schalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
- 3) Durch Drehen am Gasdrehgriff den Motor leicht beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig loslassen; das Fahrzeug wird sich in Bewegung setzen.
- 4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
- 5) Um in einen höheren Gang zu schalten, das Gas schließen und so die Motordrehzahl reduzieren, dann sofort auskuppeln, den Schalthebel anheben, daraufhin den Kupplungshebel wieder loslassen. Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: Den Gasgriff zurücklassen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurz beschleunigen, wodurch die Synchronisierung des jeweiligen Zahnradpaars ermöglicht wird, dann den nächst niedrigeren Gang einlegen und den Kupplungshebel wieder loslassen.

Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn das Motorrad

anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl, sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen nicht nur des Motors sondern auch der gesamten Motorradstruktur vermieden.



Achtung

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



Achtung

Durch ein längeres Wheelie kann es zur Deaktivierung des ABS kommen.

Bremsen

Die Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen, um die Bremswirkung des Motors zu nutzen und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad

zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen, um zu vermeiden, dass der Motor plötzlich stoppt.

ABS-System

Das Betätigen der Bremsen erfordert in sehr kritischen Situationen besondere Sensibilität des Fahrers. Der Bremsvorgang stellt einen der schwierigsten und gefährlichsten Momente während Steuerung von Zweiradfahrzeugen dar: Die Möglichkeit, dass es in solchen Momenten zu einem Sturz oder Unfall kommen kann, ist statistisch sehr hoch. Kommt es zum Blockieren des Vorderrads, fällt die stabilisierende Reibungswirkung weg, was zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen kann.

Um also die Wirkung der gesamten Bremsleistung des Fahrzeugs im Notfall, auf ungewöhnlichen Fahrbahnbelägen oder unter kritischen Klimabedingungen voll ausnutzen zu können, wurde das Antiblockiersystem (ABS) für die Räder realisiert. Hierbei handelt es sich um eine hydraulisch-elektronische Vorrichtung, die für die Verwaltung des sich im Bremssystem herrschenden Drucks zuständig ist, wenn der am Rad installierte Sensor eine mögliche Radblockierung an das Steuergerät weitergibt.

Dieser momentane Druckabfall sorgt dafür, dass sich das Rad weiterhin dreht und die ideale Bodenhaftung beibehält. An diesem Punkt gibt das Steuergerät den Druck in das System zurück, wodurch die Bremswirkung erneut aufgenommen wird, und wiederholt den Zyklus so lange, bis das Problem nicht als vollständig beseitigt resultiert. Das Ansprechen dieses Mechanismus beim Bremsen macht sich durch einen leichten „pulsierenden“ Widerstand am Bremshebel bzw. -pedal bemerkbar.

Die Steuerungen und das Management der vorderen und der hinteren Bremsanlage erfolgen getrennt voneinander, d.h. sie werden von den entsprechenden Vorrichtungen am Motorrad aktiviert. Beim ABS handelt es sich also nicht um ein integrales Bremssystem, das Vorder- und Hinterradbremse gleichzeitig ansteuert. Im gewünschten Fall gibt das System die Möglichkeit einer entsprechenden Deaktivierung über das Cockpit in der Funktion „Riding Mode- Personalisierung: ABS-Einstellung S. 145“.



Achtung

Bei deaktiviertem ABS behält das Fahrzeug die Charakteristik der Standard-Bremsanlage bei bzw. das Betätigen nur einer der beiden Bremssteuerungen hat eine geringere Bremskraft des Motorrads zur Folge. Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder und zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann. Bei Regen oder beim Befahren von Straßenbelägen mit geringer Haftung reduziert sich die Bremswirkung des Motorrads erheblich. In solchen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Abrupte Fahrmanöver können zum Verlust der Motorradkontrolle führen. Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken die Bremskraft des Motors durch Herunterschalten nutzen und die Bremsen abwechselnd und nur für kurze Abschnitte betätigen: ein andauernder Einsatz der Bremsen kann eine Überhitzung der Bremsbeläge zur Folge haben, wodurch die Bremswirkung drastisch vermindert wird. Ungenügend aufgepumpte Reifen mindern die Bremswirkung und beeinträchtigen die Fahrpräzision sowie die Haftung in Kurven.

Anhalten

Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas schließen. Bis in den ersten Gang herunter- und dann in den Leerlauf schalten.

Bremsen und Anhalten.

Den Zündschlüssel auf OFF (S. 246) stellen und so den Motor ausschalten.

Parken

Das zum Stillstand gebrachte Motorrad auf dem Seitenständer abstellen. Den Lenker vollständig nach links drehen und den Schlüssel zur Diebstahlsicherung auf LOCK drehen.

Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.



Wichtig

Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.



Achtung

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



Achtung

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

Tanken

Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung des Tankverschlusschachts bleiben.



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.

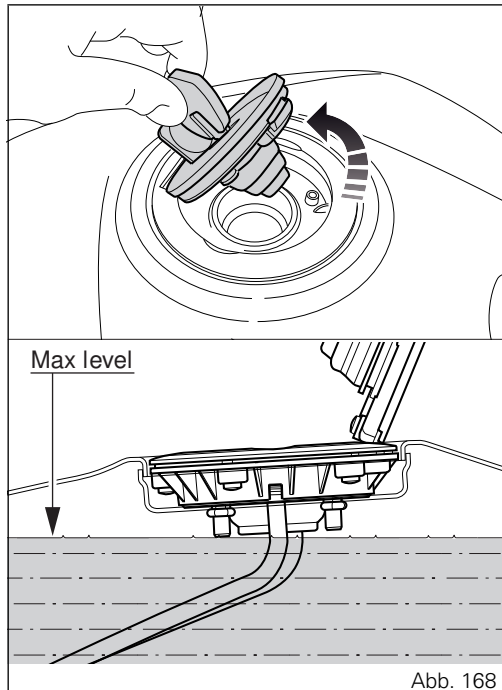


Abb. 168

Mitgeliefertes Zubehör

Im Staufach unter der Beifahrersitzbank befindet sich das Werkzeugkit mit folgendem Inhalt:

- Sechskant-Zündkerzenschlüssel;
- Stift für Zündkerzenschlüssel;
- Doppel-Schraubendreher;
- Inbusschlüssel für Verkleidungen.

Zum Erreichen des Fachs die Sitzbänke abnehmen (S. 259).

Folgende, im Lieferumfang enthaltene Bestandteile müssen von einem Ducati Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt montiert werden:

- linke und rechte aerodynamische Cockpitverkleidungseinsätze (Luftabweiser);
- Beifahrersitzbank;
- hintere linke und rechte Fußrasten;

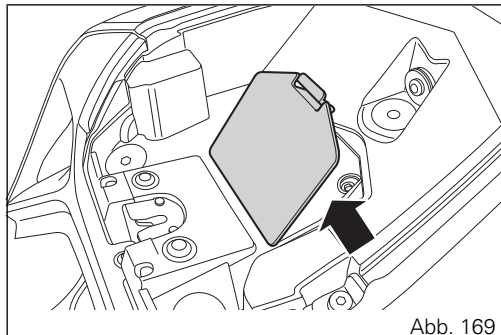


Abb. 169

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten



Wichtig

Für die Abnahme der Verkleidung muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Abnahme der Verkleidung

Um bestimmte Reparatur- oder Instandhaltungseingriffe vornehmen zu können, ist zuvor der Ausbau einiger Teile der Motorradverkleidung erforderlich.



Achtung

Eine mangelnde oder nicht korrekt erfolgte Montage einer der zuvor entfernten Teile kann zu deren plötzlichem Lösen während der Fahrt und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.



Wichtig

Um eine Beschädigung der lackierten Teile und des Plexiglases der Cockpitverkleidung zu vermeiden, müssen stets die Nylon-Unterlegscheiben unter die Befestigungsschrauben gelegt werden.

Seitenverkleidungen

Die Seitenverkleidungen unter Verwendung des unter der Sitzbank untergebrachten Inbusschlüssels abnehmen, hierzu folgende Teile lösen:

- die zwei Schrauben (1) für die Befestigung an den Verkleidungsbügeln;
- die vier Schrauben (2) für die Befestigung an der Cockpitverkleidung;
- die drei Schrauben (3) für die Befestigung am Rahmen;
- die zwei Schrauben (4) für die Befestigung der rechten an der linken Verkleidung, die unter den Verkleidungen liegen;
- die zwei Schrauben (5) für die zentrale Befestigung;
- die zwei Schrauben (6) für die vordere Befestigung an der Cockpitverkleidung.



Hinweise

Auf den nach Abnahme der Verkleidung freiliegenden Spritzschutz achten.

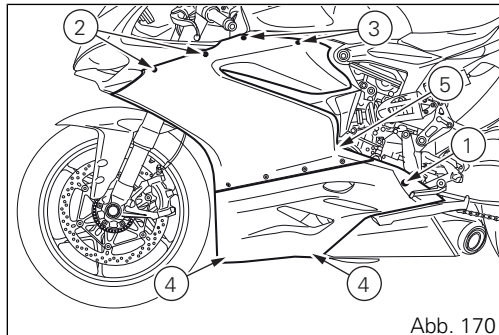


Abb. 170

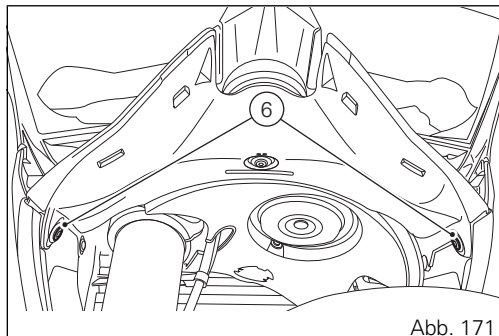


Abb. 171



Hinweise

Für die Montage der linken Verkleidung den Seitenständer ausklappen und durch die Öffnung an der Verkleidung führen.

Austausch des Luftfilters



Wichtig

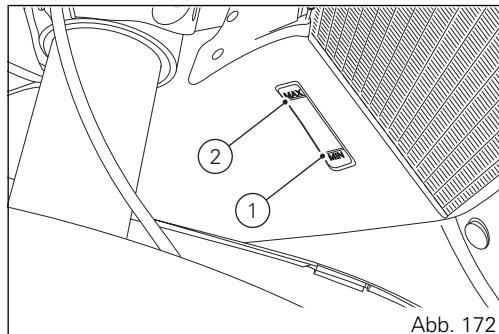
Bezüglich der Instandhaltung des Luftfilters sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

Kontrolle und eventuelles Nachfüllen des Kühflüssigkeitsstands

Den Kühflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter kontrollieren, der an der rechten Seite des Fahrzeugs angeordnet ist.

Überprüfen, dass der Füllstand zwischen den Markierungen MIN (1) und MAX (2) liegt, die seitlich am Ausdehnungsbehälter vorhanden sind.

Sollte der Füllstand unter MIN absinken, muss entsprechend Flüssigkeit nachgefüllt werden. Die rechte Verkleidung abnehmen (S. 283).



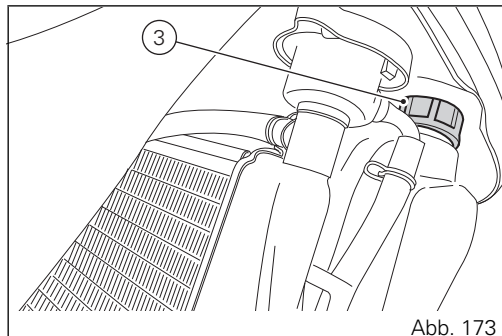
Die Ablassschraube (3) lösen und das unverdünnte Frostschutzmittel ENI Agip Permanent Spezial bis zum Erreichen des MAX-Füllstands einfüllen. Den Verschluss (3) wieder aufschrauben, dann die abgenommenen Teile montieren. Das angegebene Mischverhältnis gewährleistet die besten Betriebsbedingungen (Gefrierpunkt der Flüssigkeit bei $-20\text{ °C}/-4\text{ °F}$).
Fassungsvermögen des Kühlsystems: $2,3\text{ dm}^3$ (Liter).

Achtung

Dieser Arbeitsschritt muss bei kaltem Motor und am senkrecht und eben stehenden Motorrad erfolgen.

Wichtig

Für das Nachfüllen muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.



Füllstandkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit

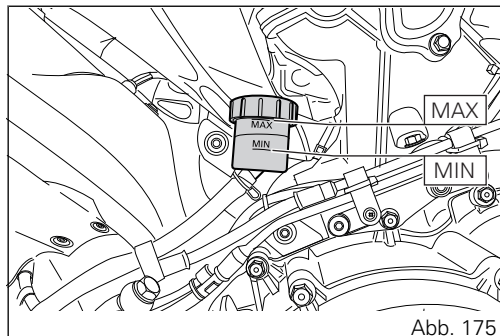
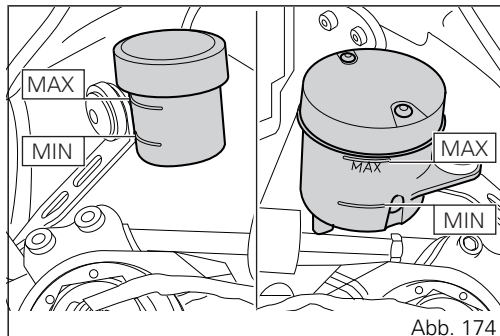
Der Stand der entsprechenden Behälter darf nicht unter die Markierung MIN absinken.

Ein zu niedriger Füllstand führt zu Lufteinschlüssen im Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert.

Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeit zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung im Garantieheft angegebenen Intervallen muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Wichtig

Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch alle Leitungen der Anlagen austauschen zu lassen.



Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder Bremspedals festgestellt, obwohl sich die Bremsbeläge noch im guten Zustand befinden, sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine 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.

Kupplungsanlage

Erweist sich das Spiel des Steuerhebels als übermäßig und ruckt das Motorrad oder sollte es beim Einlegen eines Gangs stehen bleiben, könnte dies daran liegen, dass Luft in der Anlage vorhanden ist. Sich in diesem Fall an einen Ducati

Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden und dort eine Kontrolle und eine Entlüftung des Systems durchführen lassen.



Achtung

Der Kupplungsflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter neigt bei Verschleiß der Kupplungsreibrscheiben zum Anstieg: den vorgeschriebenen Wert (3 mm über dem Mindeststand) daher nicht überschreiten.

Kontrolle des Bremsbelagverschleißes

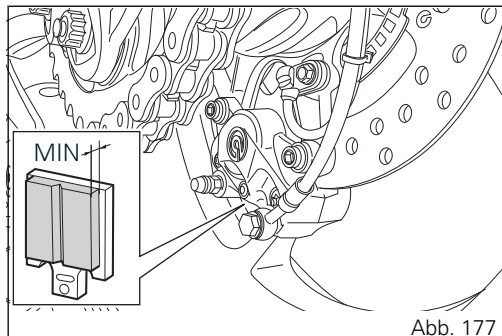
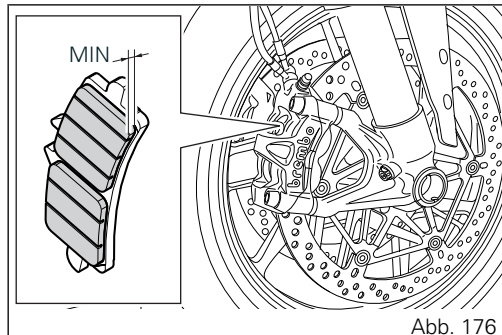
Den Verschleißzustand der Bremsbeläge über die Öffnung zwischen den Bremssattelhälften kontrollieren. Resultiert die Stärke des Reibmaterials, auch nur an einem einzigen Bremsbelag, nur noch ungefähr 1 mm, müssen beide Bremsbeläge ausgetauscht werden.

Achtung

Bei einem über den Grenzwert reichenden Verschleiß des Reibbelags würde es zu einem Kontakt mit der Metallaufnahme der Bremsscheibe kommen und damit die Bremsleistung gemindert, die Integrität der Bremsscheibe und die Sicherheit des Fahrers gefährdet werden.

Wichtig

Die Bremsbeläge von einem/einer Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt austauschen lassen.



Laden der Batterie

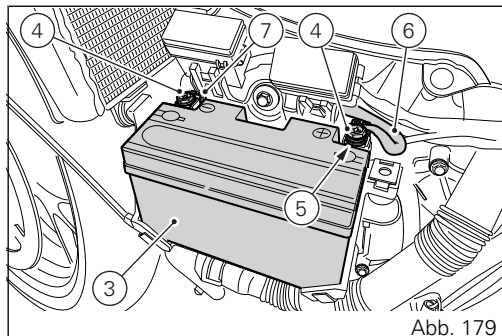
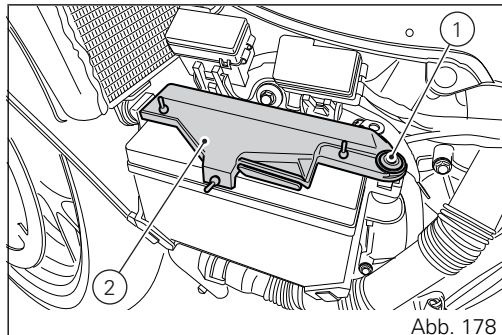
Die Batterie sollte zum Aufladen vom Motorrad abgenommen werden.

Die linke Verkleidung abnehmen (S. 283).

Die Schraube (1) lösen, dann den Batteriebefestigungsdeckel (2) entfernen.

Die Batterie (3) aus ihrer Aufnahme nehmen, dann die Schrauben (4) lösen, dabei immer bei der negativen Klemme (-) beginnen.

Das Positivkabel (5) und das Positivkabel des ABS (6) von der Positivklemme und das Negativkabel (7) von der Negativklemme abklemmen.





Achtung

Die Batterie erzeugt explosive Gase: von Wärmequellen entfernt halten.



Achtung

Die Batterie aus der Reichweite von Kindern halten.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 0,9 A aufladen.
Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen.

Die Leiter des Batterieladegeräts an die jeweiligen Batterieklemmen schließen: rot an den Pluspol (+), schwarz an den Minuspol (-).



Wichtig

Die Batterie an das Batterieladegerät anschließen, bevor dieses eingeschaltet wird: ggf. an den Batterieanschlüssen auftretende Funken könnten zum Entzünden des in den Zellen enthaltenen Gases führen. Stets erst den positiven, roten Anschluss (+) anschließen.

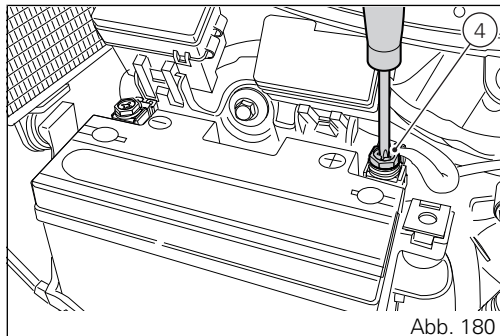


Abb. 180

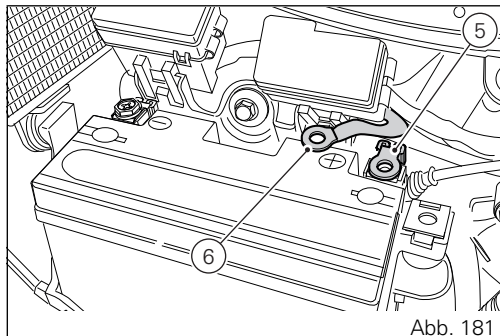


Abb. 181

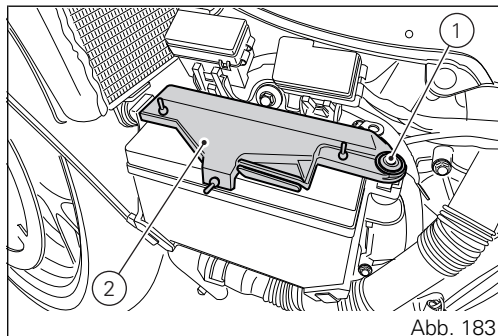
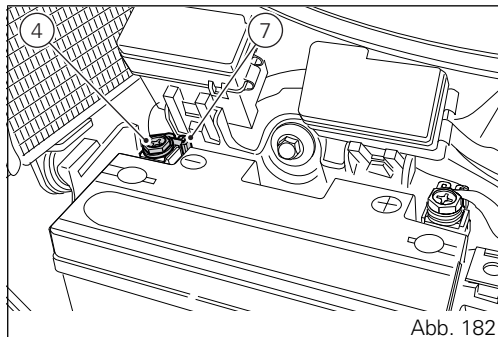
Das Positivkabel des ABS-Systems (6) über dem Positivkabel (5) anordnen, dann die Schraube (4) über der Verbindung ansetzen.

Das Positivkabel (5), das zuvor mit dem ABS-Kabel (6) verbunden wurde, nun an die Positivklemme der Batterie klemmen und das Negativkabel (7) an die Negativklemme der Batterie, wobei die andere Schraube (4) angesetzt werden muss.

Die Schrauben (4) der Klemmen mit einem Anzugsmoment von $5 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen und um die Batterieklemmen herum Fett auftragen, um deren Oxydation zu vermeiden.

Die Batterie (3) wieder in ihrer Aufnahme anordnen, dabei die Kabel (5) und (6) der (Abb. 179) gemäß ausrichten.

Den Batteriebefestigungsdeckel (2) erneut montieren und die Schraube (1) mit einem Anzugsmoment von $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen. Die linke Verkleidung erneut montieren (S. 283).



Laden und Wintererhaltung der Batterie

Ihr Motorrad verfügt über einen Stecker (1), an den ein spezifisches Batterieladegerät (2) (Kit Batteriefrischhaltegerät Art.-Nr. 69924601A - für verschiedene Länderversionen, Kit Batteriefrischhaltegerät Art.-Nr. 69924601AX - nur für Japan, China und Australien) angeschlossen werden kann, das in unseren Verkaufsstellen erhältlich ist.



Hinweise

Die elektrische Anlage der 1299 Panigale wurde so ausgelegt, dass sie bei ausgeschaltetem Cockpit (Key off) eine sehr geringe Stromaufnahme gewährleistet. Die Batterie unterliegt jedoch auch in diesem Fall der Gefahr einer Selbstentladung, die aufgrund physiologischer Umstände stattfindet und die über die „Stillstandszeiten“ hinaus auch von den Umgebungsbedingungen abhängig ist.

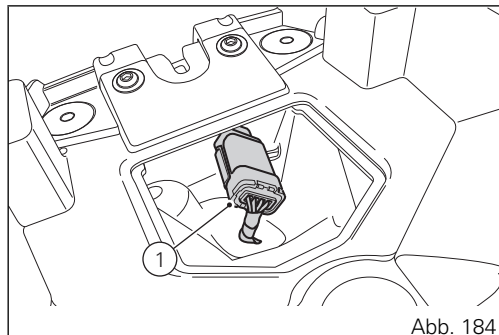


Abb. 184

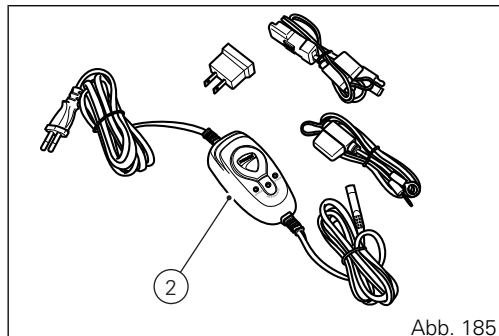


Abb. 185



Wichtig

Wird Batteriespannung nicht mit einem entsprechenden Batteriefrischhaltegerät auf einem Mindestladewert gehalten, kommt es zu einer nicht ausschließbaren Sulfatation, die zu einem Abfall der Batterieleistungen führt.



Hinweise

Während der momentanen Stilllegung des Motorrads (ungefähr länger als 30 Tage), empfehlen wir Ihnen den Einsatz des Ducati Batteriefrischhaltegeräts (Kit Batteriefrischhaltegerät Art.-Nr. 69924601A - für verschiedene Länderversionen, Kit Batteriefrischhaltegerät Art.-Nr. 69924601AX - nur für Japan, China und Australien). Dieses Gerät verfügt über eine interne Elektronik für die Überwachung der Spannung und einen maximalen Ladestrom von 1,5 Ampere/Stunde. Das Batteriefrischhaltegerät muss dafür an den Diagnoseanschluss im hinteren Bereich des Motorrads angeschlossen werden.



Hinweise

Der Einsatz von Batteriefrischhaltegeräten, die nicht von Ducati zugelassen wurden, könnte zu Schäden an der elektrischen Anlage des Motorrads 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.

Kontrolle der Antriebskettenspannung

Wichtig

Bezüglich der Kettenspannung muss man sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

Das Hinterrad so lange drehen, bis der Punkt erreicht wurde, an dem die Kette am stärksten gespannt resultiert. Das Fahrzeug auf dem Seitenständer abstellen. Die Kette am Messpunkt nur mittels Fingerdruck nach unten drücken, dann wieder loslassen.

Den Abstand (A) zwischen der Mitte der Kettenbolzen und dem Aluminiumteil der Hinterradschwinge messen. Dieser Wert muss wie folgt resultieren: $A = 40 \div 42 \text{ mm}$.

Wichtig

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

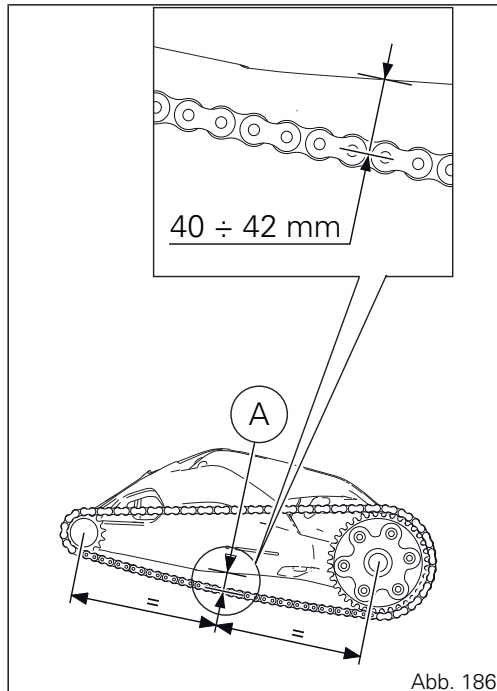
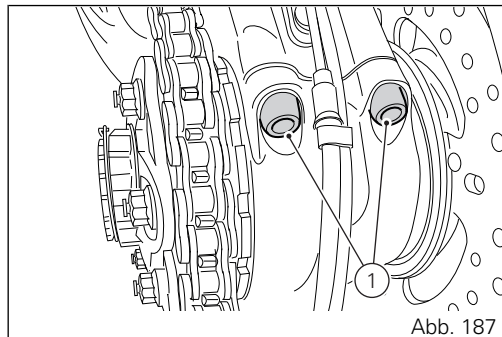


Abb. 186

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

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



Schmierer der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, um dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung solange wie möglich aufrecht zu erhalten.

Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen hierzu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden; eine zu starke Reinigungseinwirkung mit Dampfstrahlreinigern ist zu vermeiden.

Die Kette mit Druckluft oder mit saugfähigem Material trocknen und dann alle Glieder mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig

Die Verwendung von nicht spezifisch ausgelegten Schmiermitteln kann zum vorzeitigen Verschleiß der Kette, des Kettenblatts und des Motorritzels führen.

Austausch der Lampen von Fern- und Abblendlichtern



Hinweise

Die Abblend- und Fernlichter erfordern keinerlei Instandhaltung, da es sich hierbei um LED-Einheiten handelt.

Austausch der Standlichtleuchte

Die Standlichter erfordern keinerlei Instandhaltung, da es sich hierbei um LED-Einheiten handelt.

Hintere Blinker

Die Blinkerlichter erfordern keinerlei Instandhaltung, da es sich hierbei um LED-Einheiten handelt.

Ausrichten des Scheinwerfers

Die vorschriftsmäßige Ausrichtung des Scheinwerfers kontrollieren. Dazu das Motorrad mit auf richtigem Druck aufgepumpten Reifen und einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm, perfekt senkrecht auf seiner Längsachse ausgerichtet, aufstellen. Eine waagrechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte und eine senkrechte Linie ziehen, die mit der Längsachse des Motorrads fluchtet. Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen. Das Abblendlicht einschalten, dann das rechte und das linke Lichtbündel regulieren: die obere Grenzlinie zwischen dunklem und beleuchtetem Bereich muss sich auf einer Höhe befinden, die nicht über $\frac{9}{10}$ der Bodenhöhe der Scheinwerfermitte liegt.

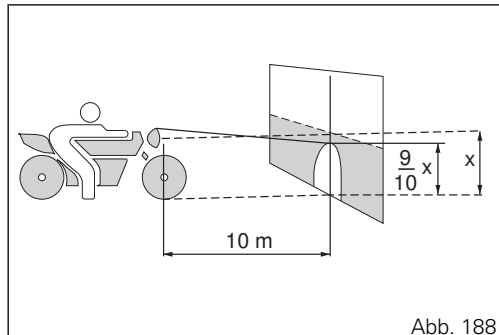


Abb. 188



Hinweise

Diese Vorgehensweise entspricht der „Italienischen Straßenverkehrsordnung“ hinsichtlich der maximal zulässigen Höhe des Lichtbündels. Das Verfahren den im Anwenderland des Motorrads geltenden Normen anpassen.

Die Korrektur der Scheinwerferausrichtung erfolgt über die vier Schrauben (1) und (2), die rechts und links im Frontbereich des Fahrzeugs angeordnet sind. Das Betätigen:

- der beiden Schrauben (1), eine an der rechten und eine an der linken Seite des Fahrzeugs bewirkt eine Änderung der Ausrichtung des Scheinwerfers auf der Senkrechten,
- der beiden Schrauben (2), eine an der rechten und eine an der linken Seite des Fahrzeugs bewirkt eine Änderung der Ausrichtung des Scheinwerfers auf der Waagrechten.

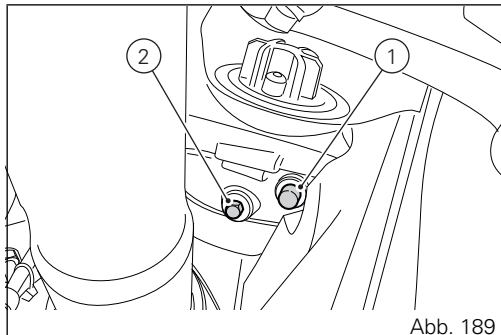


Abb. 189



Achtung

Bei Einsatz des Fahrzeuges im Regen oder nach einer Wäsche kann es zum Beschlagen der Scheinwerferlinse kommen. Durch kurzzeitiges Einschalten des Scheinwerfers wird das Kondenswasser an der Linse beseitigt.

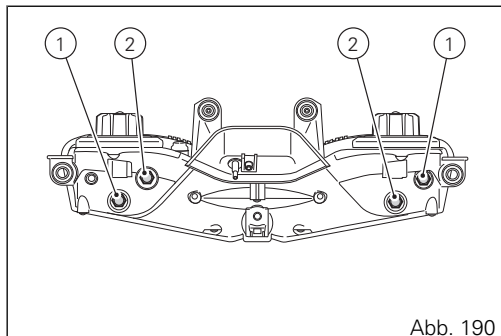
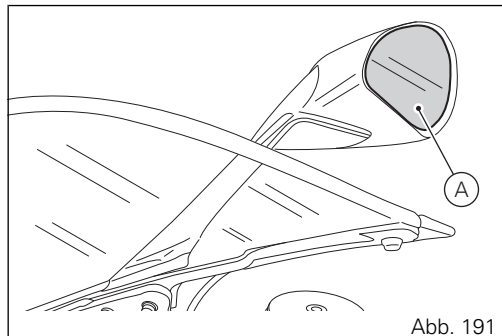


Abb. 190

Einstellen der Rückspiegel

Den Rückspiegel von Hand ausrichten, dazu auf den Punkt (A) drücken.



Tubeless-Reifen

Reifendruck vorne:

2,3 bar (nur Fahrer) - 2,5 bar (Fahrer mit Beifahrer).

Reifendruck hinten:

2,1 bar (nur Fahrer) - 2,5 bar (Fahrer mit Beifahrer).

Der Reifendruck 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.

Wichtig

Den Reifendruck immer im „kalten Zustand“ messen und anpassen. Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen zu gewährleisten, den Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar erhöhen.

Reifenreparatur oder -wechsel (Tubeless)

Tubeless-Reifen, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte ein Reifen einen leichten Druckverlust aufweisen, muss er genau auf etwaige Undichtheiten kontrolliert werden.



Achtung

Reifen mit Löchern müssen ausgewechselt werden. Beim Wechsel die Reifenmarke und den Reifentyp der Erstausrüstung verwenden. Um Druckverluste während der Fahrt zu vermeiden, sich darüber vergewissern, dass die Schutzkappen auf den Ventilen angezogen wurden. Niemals Reifen mit Schlauch verwenden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für Fahrer und Beifahrer haben kann.

Nach erfolgtem Reifenwechsel ist das Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.



Achtung

Die für das Auswuchten der Räder bestimmten Gegengewichte weder entfernen noch verschieben.



Hinweise

Für einen Reifenwechsel muss man sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden, so dass gewährleistet werden kann, dass die Abnahme und Montage der Reifen in korrekter Weise erfolgen. An diesen Rädern sind einige Bestandteile des ABS (Sensoren, Impulsringe) montiert, die spezifische Einstellungen erfordern.

Mindestprofiltiefe der Lauffläche

Die Profiltiefe der Radlauf­fläche (S, Abb. 192) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle messen: sie darf 2 mm bzw. den gesetzlich vorgeschriebenen Wert niemals unterschreiten.

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf Risse oder Schnitte kontrollieren, besonders an den Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Stark beschädigte Reifen müssen ausgewechselt werden. Ggf. im Lauf­flächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

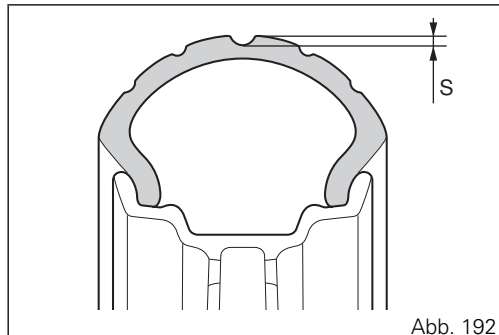


Abb. 192

Kontrolle des Motorölstands

Der Ölstand des Motors ist über das Schauglas (1) am Kupplungsdeckel erkennbar. Den Ölstand bei senkrecht stehendem Motorrad und kaltem Motor kontrollieren. Der Ölstand muss innerhalb der am Schauglas angebrachten Markierungen liegen. Bei zu niedrigem Ölstand muss Motoröl nachgefüllt werden.

Ducati empfiehlt das Öl Shell Advance 4T Ultra 15W-50 zu verwenden. Als Alternative kann ein Öl für Motorradmotoren mit dem selben Grad SAE 15W-50 und das den folgenden JASO-Spezifikationen entspricht, verwendet werden: MA2 und API: SM. Den Öleinfüllverschluss (2) entfernen, dann Öl bis zum Erreichen des festgelegten Füllstands nachfüllen. Den Verschluss erneut montieren.

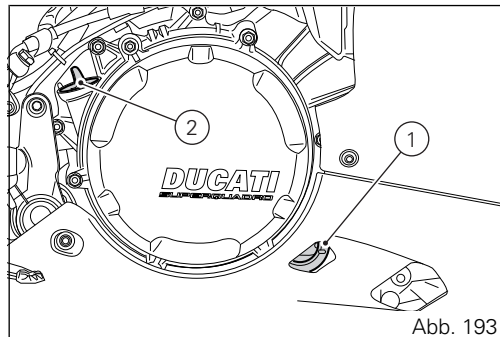


Abb. 193

Wichtig

Zum Motoröl- und -filterwechsel zu den Zeiten gemäß der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung im Garantieheft sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

Empfehlungen zum Öl

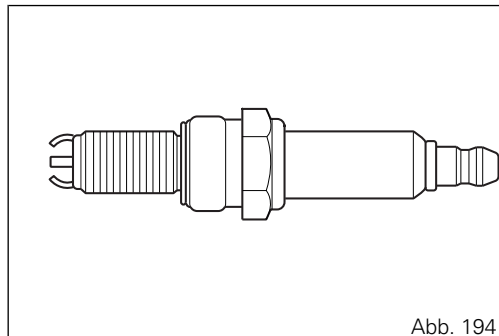
Es wird empfohlen, ein Öl zu verwenden, das folgenden Vorgaben entspricht:

- Viskositätsgrad SAE15W-50;
- Spezifikation API: SM;
- Spezifikation JASO: MA2.

SAE 15W-50 ist ein alphanumerischer Code, der die Klassifikation von Ölen ihrer Viskosität gemäß identifiziert: die zwei, durch ein W („Winter“) getrennten Nummern stehen für Folgendes: die erste Ziffer für die Viskosität des Öls bei niedrigeren Temperaturen und die zweite Ziffer, höher, für die Viskosität bei hohen Temperaturen. API (amerikanische Klassifikation) und JASO (japanischer Standard) geben Hinweise auf die Eigenschaften, die das Öl aufweisen muss.

Reinigung und Wechsel der Zündkerzen

Die Zündkerzen sind ein wichtiger Bestandteil des Motors und müssen regelmäßig kontrolliert werden. Für den eventuell erforderlichen Zündkerzenwechsel muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.



Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer zu erhalten, muss das Motorrad je nach Einsatz und Straßenzustand regelmäßig gereinigt werden. Hierzu sind spezielle, möglichst biologisch abbaubare Produkte zu verwenden. Der Gebrauch von aggressiven Reinigungsmitteln oder Lösungen ist zu vermeiden. Zur Reinigung des Plexiglases und der Sitzbank nur Wasser und Neutralseife verwenden.

Die Aluminiumteile regelmäßig und von Hand reinigen. Spezifisch für Aluminium ausgelegte Reinigungsmittel verwenden, die KEINE reibende Substanzen oder Ätznatron enthalten.



Hinweise

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

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



Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach seinem Einsatz waschen, da es in diesem Fall durch das Verdampfen des Wassers auf den noch heißen Oberflächen zur Schlierenbildung kommen kann.

Keine Heißwasser- oder Hochdruckstrahler auf das Motorrad richten.

Der Einsatz von Wasserdruckreinigern könnte zum Einfressungen oder schweren Funktionsstörungen an Gabel, Radnaben, elektrischer Anlage, Gabeldichtungen, Luftenlassöffnungen und Auspuffschalldämpfern sowie zum Ansammeln von Kondenswasser (Beschlagen) an der Innenseite des Scheinwerfers und damit zum Verlust der Sicherheitsmerkmale des Motorrads führen.

Sollten sich bestimmte Motorteile als besonders verschmutzt oder schmierig erweisen, ist für ihre Reinigung ein fettlösendes Mittel zu verwenden. Dabei muss vermieden werden, dass es mit den Antriebsteilen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Berührung kommt.

Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und mit einem Wildledertuch nachtrocknen.



Achtung

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



Achtung

Die Motorradwäsche, Regen oder Feuchtigkeit können zum Beschlagen der Scheinwerferlinse führen. Durch das kurzzeitige Einschalten des Scheinwerfers wird das Beseitigen des Kondenswassers von der Linse unterstützt.

Die Impulsringe des Antiblockiersystems ABS sorgfältig reinigen, so dass diese Vorrichtung mit einem perfekten Wirkungsgrad funktionieren kann. Um Schäden an den Impulsringen und den Sensoren zu vermeiden, keine aggressiv wirkenden Produkte verwenden.



Hinweise

Bei der Reinigung des Cockpits keinen Alkohol oder Derivate verwenden.

Bei der Reinigung der Radfelgen ist besondere Vorsicht geboten, da sie bearbeitete Aluminiumteile aufweisen. Nach jedem Motorradeinsatz reinigen und trocknen.

Längerer Stillstand

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht benutzt werden, folgende Arbeiten durchführen:

- eine allgemeine Reinigung;
- den Tank entleeren;
- das Motorrad auf einem Serviceständer abstellen;
- die Batterie abklemmen, herausnehmen und regelmäßig mit dem Batteriefrischhaltegerät nachladen (siehe S. 294).
- Das Motorrad mit einem Motorradabdecktuch abdecken, welches den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält. Das Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Staaten (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Europa, Schweiz usw.) fordert das jeweils gültige Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen.

Die eventuell vorgesehenen regelmäßigen Kontrollen vornehmen und im erforderlichen Fall nur spezifische Ducati-Originalersatzteile verwenden, die den Normen der jeweiligen Länder entsprechen.

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: Vom Vertragshändler auszuübende Arbeiten



Achtung

Die planmäßigen Instandhaltungsarbeiten beziehen sich auf einen Straßeneinsatz der 1299 Panigale. Bei einem Rennstreckeneinsatz, auch wenn dieser nicht im Rahmen von sportlichen Wettkämpfen erfolgen sollte, unterliegen alle Organe des Motorrads einer stärkeren Belastung, weshalb die ordentliche Instandhaltung bei diesen Motorrädern häufiger erforderlich ist.



Achtung

Wir bitten Sie sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden, um sich dort bezüglich eines sportlichen Einsatzes Ihrer 1299 Panigale entsprechend beraten zu lassen.

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	Zeit (Monate)
	mi. x 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Auslesen des Fehlerspeichers mit DDS 2.0 und Prüfung der SW-Aktualisierung der Steuergeräte		•	•	•	•	•	12
Vorliegen eventueller technischer Aktualisierungen und Rückrufaktionen überprüfen		•	•	•	•	•	12
Motorölwechsel inkl. Filter		•	•	•	•	•	12

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	Zeit (Monate)
	mi. x 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Austausch der Filtersiebeinheit der Motorölsaugung				●		●	-
Kontrolle und/oder Einstellung des Ventilspiels				●		●	-
Sichtkontrolle des Verschleißes des Steuerkettensystems						●	-
Austausch der Zündkerzen				●		●	-
Reinigung des Luftfilters			●		●		-
Austausch des Luftfilters				●		●	-
Anzugskontrolle der Befestigungsschrauben von Kupplungsdeckel, Kupplungsschutzabdeckung			●	●	●	●	-
Anzugskontrolle der Befestigungsschrauben der Ölwanne				●		●	-
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		●	●	●	●	●	12
Wechsel der Brems- und Kupplungsflüssigkeit							24
Kontrolle der Bremsbeläge. Ggf. austauschen		●	●	●	●	●	12
Anzugskontrolle der Schrauben der Bremssättel und Bremsscheibenflanschen		●	●	●	●	●	12
Anzugskontrolle an Vorder- und Hinterradmuttern		●	●	●	●	●	12

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilen- stand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	Zeit (Monate)
	mi. x 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Kontrolle der Radnabenlager				•		•	-
Kontrolle und Schmierung der Hinterradachse				•		•	-
Kontrolle der Ruckdämpfer am Kettenblatt				•		•	-
Anzugskontrolle an Mutter des Kettenblatts und des Ritzels des Sekundäranstriebs		•	•	•	•	•	12
Kontrolle des Kettenführungverschleißes des Sekundäranstriebs		•	•	•	•	•	12
Kontrolle der Kettenspannung und -schmierung des Sekundäranstriebs		•	•	•	•	•	12
Anzugskontrolle an Befestigungsschrauben des Wasser-/Öltauschers		•	•	•	•	•	-
Kontrolle der Lenkkopflager und eventuelle Schmierung				•		•	24
Wechsel des Vorderradgabelöls							36
Sichtkontrolle der Dichtelemente von Vorderradgabel und hinterem Federbein		•	•	•	•	•	12
Anzugskontrolle an Befestigungen von Rahmen-Motor und Hinterradschwinge			•	•	•	•	-

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	Zeit (Monate)
	mi. x 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Kontrolle der Bewegungsfreiheit und der Anzugmomente des Seitenständers		•	•	•	•	•	12
Sichtkontrolle der Kraftstoffleitungen			•	•	•	•	12
Kontrolle eventueller Reibungspunkte, von Spielgrößen und Bewegungsfreiheit sowie der Anordnung der Bowdenzüge und freiliegenden Kabel		•	•	•	•	•	12
Schmierung der Hebel am Lenker und der Pedalsteuerung			•	•	•	•	12
Kühlflüssigkeitswechsel						•	48
Kontrolle des Kühlflüssigkeitsstands		•	•	•	•	•	12
Kontrolle der Elektrolüfterfunktion		•	•	•	•	•	12
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		•	•	•	•	•	12
Kontrolle der Batterieladung		•	•	•	•	•	12
Standgaskontrolle		•	•	•	•	•	12
Funktionskontrolle des Sekundärluftsystems				•		•	-

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	Zeit (Monate)
	mi. x 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Funktionskontrolle an den elektrischen Sicherheitsvorrichtungen (Seitenständersensor, vorderer und hinterer Bremslichtschalter, Motorstoppschalter, Gang-/Leerlaufsensor)		•	•	•	•	•	12
Funktionskontrolle der Beleuchtungs- und Anzeigevorrichtungen		•	•	•	•	•	12
Nullsetzung der Serviceanzeige mit DDS 2.0		•	•	•	•	•	-
Straßentest des Motorrads mit Test der Sicherheitsvorrichtungen (z.B. ABS und DTC)		•	•	•	•	•	12
Soft-Reinigung des Fahrzeugs		•	•	•	•	•	12
Eintrag der erfolgten Inspektion in den Bordunterlagen (Kundendienstheft)		•	•	•	•	•	12

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: Vom Kunden auszuübende Arbeiten

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1
	mi. x 1000	0,6
	Monate	6
Kontrolle des Motorölstands		●
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		●
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		●
Kontrolle der Antriebskettenspannung und -schmierung. Bei Bedarf einer Einstellung den Vertragshändler aufsuchen.		●
Verschleißkontrolle an Kette und Kettenblatt. Bei Bedarf den Vertragshändler zum Austausch aufsuchen.		●
Kontrolle der Bremsbeläge. Bei Bedarf den Vertragshändler zum Austausch aufsuchen.		●

* Die Instandhaltung bei Erreichen der ersten der beiden Fälligkeiten (km/mi oder Monate) vornehmen.

Technische Daten

Gewichte

Gesamtgewicht (im fahrbereiten Zustand mit 90 % Kraftstoff - 93/93/EG): 190,5 kg.

Gesamtgewicht (ohne Betriebsstoffe und Batterie): 166,5 kg.

Max. zulässiges Gewicht (bei Volllast): 370 kg.



Achtung

Eine Nichtbeachtung der Zuladungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung Ihres Motorrads beeinträchtigen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

Maße

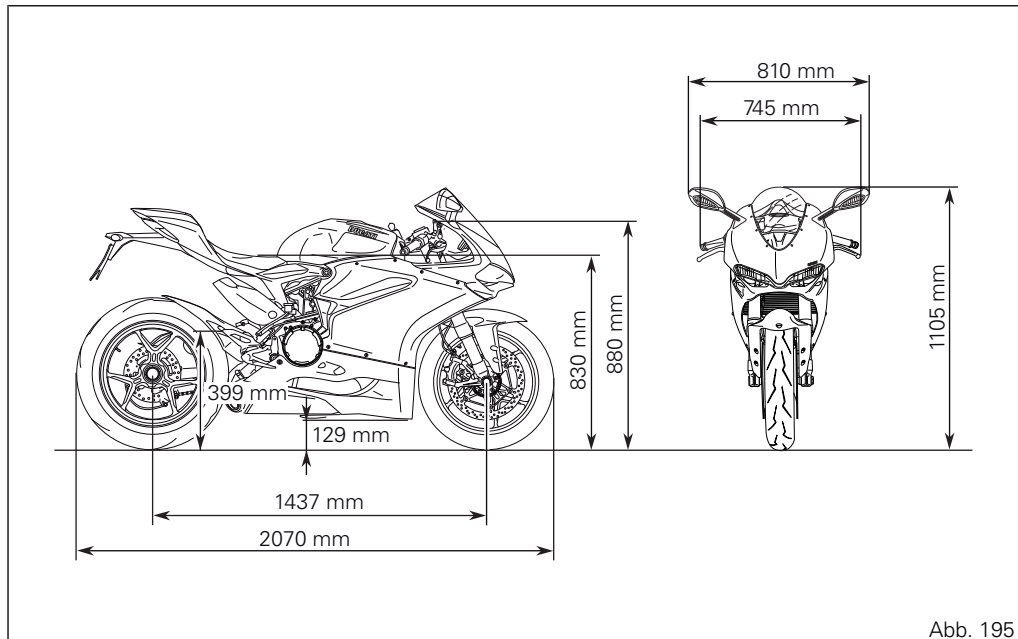


Abb. 195

Betriebsstoffe

BETRIEBSSTOFFE	TYP	
Kraftstofftank, einschließlich einer Reserve von 5 dm ³ (Liter)	Bleifreies Benzin mit einer Mindestoktanzahl von mindestens 95 ROZ.	17 dm ³ (Liter)
Motorölwanne und -filter	Ducati empfiehlt das Öl Shell Advance 4T Ultra 15W-50 zu verwenden. Als Alternative kann ein Öl für Motorradmotoren mit dem selben Grad SAE 15W-50 und das den folgenden JASO-Spezifikationen entspricht, verwendet werden: MA2 und API: SM	3,7 dm ³ (Liter)
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	SHELL Advance Brake DOT 4	-
Schutzmittel für elektrische Kontakte	SHELL Advance Contact Cleaner	-
Vorderradgabel	SHELL Advance Fork 7.5 oder Donax TA	155 ccm, pro Holm
Kühlsystem	Frostschutzmittel ENI Agip Permanent Spezial (unverdünnt verwenden)	2,3 dm ³ (Liter)



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.

Motor

Zweizylinder-Viertaktmotor in V-90°-Anordnung im Druckgussgehäuse mit tiefer Ölwanne.

Bohrung mm: 116

Hub mm: 60,8

Gesamthubraum, cm^3 : 1285

Verdichtungsverhältnis: $12,6 \pm 0,5:1$

Höchstleistung an der Welle (95/1/EG), kW/PS:

150,8 kW/205 PS bei 10.500 min^{-1}

Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):

144,6 Nm / 14,7 kgm bei 8750 min^{-1}

Max. Drehzahlbereich, min^{-1} :

11.500



Wichtig

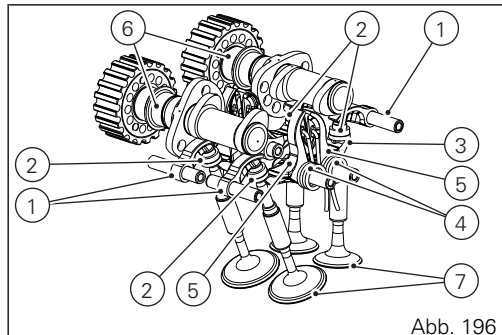
Die Höchstdrehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Ventilsteuerung

Zwei obenliegende Nockenwellen mit gemischter Steuerung über Kette und Zahnräder, 4 Ventile pro Zylinder, desmodromische Ventilsteuerung.

Desmodromische Ventilsteuerung

- 1) Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel);
- 2) Einstellplättchen - oberer Kipphebel;
- 3) Einstellhülse - Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
- 4) Rückholfeder - unterer Kipphebel;
- 5) Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
- 6) Nockenwelle;
- 7) Ventil.



Leistungen

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



Wichtig

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

Zündkerzen

Fabrikat:

NGK

Typ:

MAR9A-J

Kraftstoffsystem

Indirekte elektronische Einspritzung MITSUBISHI,

Typ:

a/n / a/n.

Ovaler Drosselklappenkörper (entsprechender Durchmesser):

67,5 mm

Einspritzdüsen pro Zylinder: 2

Löcher pro Einspritzdüsen: 12

Kraftstoffversorgung: 95-98 ROZ.



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.

Bremsen

Antiblockiersystem der Bremsen mit getrennter Aktion, von an beiden Rädern vorgesehenen Hall-Sensoren mit Abtastung von Impulsringen gesteuert: Deaktivierungsmöglichkeit des ABS.

VORDERRAD

Mit halbschwimmend gelagerter, gelochter Doppelbremsscheibe.

Material - Bremsflanke: Stahl.

Material - mittlerer Bremsscheibenflansch:
Aluminium
Bremsscheibendurchmesser: 330 mm.
Hydraulische Betätigung über Bremshebel an der rechten Lenkerhälfte.
Fabrikat - Bremssättel: BREMBO.
Typ: M50 (Bremssatteldurchmesser 30).
Reibmaterial: TT2910 HH.
Bremszylinder - Typ: PR16/21.

HINTERRAD

Mit fester Lochbremsscheibe, aus Stahl.
Bremsscheibendurchmesser: 245 mm.
Hydraulische Betätigung über Pedal auf der rechten Seite.
Fabrikat: BREMBO
Typ: P34c (Bremssattel mit Kolben Ø 34).
Reibmaterial: Ferodo Ferit I/D 450 FF.
Bremszylinder - Typ: PS 13.



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

Ölbadkupplung mit Betätigung über Kupplungshebel an der linken Lenkerseite.

Kraftübertragung vom Motor auf die Hauptwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.

Verhältnis - Motorritzel/Kupplungskranz: 30/53

6-Gang-Getriebe mit ständig ineinander greifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.

Verhältnis - Getrieberitzel/Kettenblatt: 15/39

Gesamtübersetzungen:

1. 15/37
2. 16/30
3. 18/27
4. 20/25
5. 22/24

6. 24/23

Kraftübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über eine Kette.

Fabrikat: REGINA

Anzahl - Kettenglieder: 106



Wichtig

Die angegebenen Übersetzungen entsprechen denen der Zulassung und dürfen nicht geändert werden.

Falls das Motorrad an besondere Strecken angepasst werden oder für Rennen vorbereitet werden soll, ist Ducati Motor Holding S.p.A. gerne bereit, von der Serienproduktion abweichende Übersetzungsverhältnisse zu empfehlen; sich dazu an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.



Achtung

Den Austausch des Kettenblatts von einem/ einer Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt vornehmen lassen.

Ein unsachgemäß durchgeführter Austausch dieses Teils kann Ihre Sicherheit und die Ihres Beifahrers sehr gefährden und irreparable Schäden am Motorrad verursachen.

Rahmen

Monocoque-Rahmen aus Aluminiumgusslegierung.

Heckrahmen aus Aluminiumgusslegierung

Lenkkopfwinkel: 24°

Lenkereinschlag: 27° linke Seite / 27° rechte Seite.

Nachlauf: 96 mm.

Räder

Vorderrad

3-Speichen-Schmiedefelgen aus

Leichtmetalllegierung.

Größe: MT3.50x17"

Hinterrad

3-Speichen-Schmiedefelgen aus

Leichtmetalllegierung.

Größe: MT6.00x17"

Reifen

Vorderrad

Radial, Typ „Tubeless“.

Größe: 120/70.

Hinterrad

Radial, Typ „Tubeless“.

Größe: 200/55.

Radfederungen

Vorderrad

Öldynamische Upside-Down-Gabel mit elektronischem Einstellsystem über das Cockpit (Dashboard) der hydraulischen Zug- und Druckstufendämpfung und Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn.

Tauchrohrdurchmesser:

43 mm mit TIN-Beschichtung.

Radfederung:

120 mm.

Hinterrad

Das Federbein ist in der Druck- und Zugstufe über das Cockpit (Dashboard) regulierbar.

Die Einstellung der Federvorspannung erfolgt manuell.

Das Federbein ist am vorderen Teil am Motorgehäuse und am hinteren Teil am Umlenkhebel angeschwenkt.

Die Schwinge bewegt sich auf den durch den Motor verlaufenden Anschwenkachsen.

Dieses System verleiht dem Motorrad hervorragende Stabilitätseigenschaften.

Radfederung:

130 mm.

Auspuffsystem

Layout der „2 in 1 in 2“ Auspuffkrümmer.

Zwei Schalldämpfer aus rostfreiem Stahl und Außenrohr aus Aluminiumlegierung.

Zwei Lamdasonden und zwei Katalysatoren.

Verfügbare Modellfarben

Rot „Anniversary“ Ducati

Grundierung Primer, Antiflex Weiß Art.-Nr. L00440652 (Lechler).

Basislack Rot Ducati Art.-Nr. 473.101 (PPG).

Klarlack Art.-Nr. 228.880 (PPG).

aluminiumfarbener Rahmen und schwarze Felgen.

Elektrische Anlage

Hauptbestandteile.

LED-Scheinwerfer, Typ:

2 LEDs ALTILON LAFL-C4L-0850 (Abblendlicht);

8 LEDs LUMILEDS LXML-PWC2 (Fernlicht)

Standlicht - Typ:

8 LEDs LUMILEDS LXML-PWC2.

Rücklicht - Typ:

2 LEDs REBEL LXM2-PH01-0060.

LED-Bremslichter (Stopp) - Typ:

8 LEDs LA G6SP-CBEA-24-1.

LED-Kennzeichenbeleuchtung - Typ:

3 LEDs CREE CLA1A-WKW-CXAYB453.

Elektrische Steuerungen am Lenker.

Vordere LED-Blinker, Typ:

15 LEDs OSRAM LYE6SF-ABBB-45 PLCC4

Hintere LED-Blinker (Version Europa), Typ:

4 LEDs CREE.

Hupe.

Bremslichtschalter.

Batterie 12 V - 6,5 AH, hermetisch geschlossene

Version.

Anlagenspannung 12 V.

LICHTMASCHINE 12 V-380 W.

ELEKTRONISCHER SPANNUNGSREGLER, durch 30 A-Sicherung geschützt, am Anlassferschalter unter der Batterie (C, Abb. 199).

Anlassmotor: 12 V-0,6 kW.

Hintere Blinker mit Glühlampen (Version USA):
RY10W (12 V-10 W) Ockerfarben.



Hinweise

Für den Austausch der Lampen siehe Absatz „Austausch der Lampen von Fern- und Abblendlichtern“.

Sicherungen

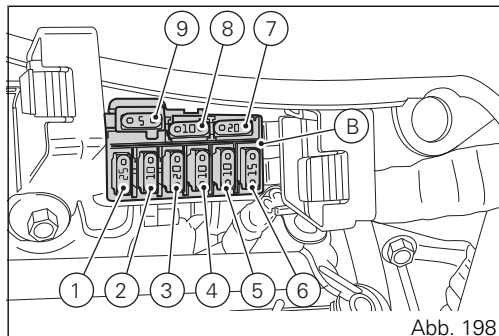
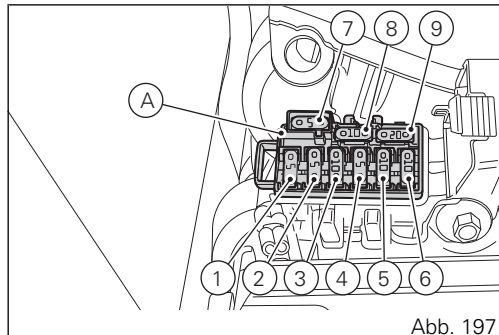
Zum Schutz der elektrischen Komponenten sind zwölf Sicherungen vorgesehen, die in den vorderen Sicherungskästen angeordnet sind, sowie eine Sicherung, die sich am Fernschalter des elektrischen Anlassers befindet. In jedem Sicherungskasten ist eine Ersatzsicherung vorhanden.

Bezüglich dem Verwendungszweck und der jeweiligen Stromstärke verweisen wir auf die Tabellenangaben.

Der vordere linke Sicherungskasten (A, Abb. 197) und der vordere rechte Sicherungskasten (B, Abb. 198) sind über der Batterie angeordnet.

Für den Zugriff auf die Sicherungen die linke Verkleidung (S. 283) abnehmen.

Die verwendeten Sicherungen sind nach Anheben des Schutzdeckels auf dem die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben sind, zugänglich.



Verzeichnis des vorderen linken Sicherungskasten

Pos.	Verbraucher	Wert
1	Smart EC	5 A
2	GPS/IMU	5 A
3	Key-sense	10 A
4	Diagnose	5 A
5	Relais Drosselklappenöffnung (ETV)	10 A
6	Cockpit	10 A
7	Reserve	5 A
8	Reserve	10 A
9	Reserve	20 A

Verzeichnis des vorderen rechten Sicherungskastens

4	Lichter	10 A
5	Motorsteuergerät	10 A
6	Black Box-System (BBS)	15 A
7	Reserve	20 A
8	Reserve	10 A
9	Reserve	5 A

Verzeichnis des vorderen rechten Sicherungskastens

Pos.	Verbraucher	Wert
1	ABS 1	25 A
2	ABS 2	10 A
3	Einspritzrelais	20 A

Für den Zugriff auf die Hauptsicherung, die linke Verkleidungshälfte abnehmen (S. 283). Die Hauptsicherung (C, Abb. 199) befindet sich neben der Batterie, am Anlassferschalter (D, Abb. 199). Für den entsprechenden Zugriff muss die Schutzkappe (E, Abb. 199) abgenommen werden. Eine durchgebrannte Sicherung erkennt man anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters (F, Abb. 200).

Wichtig

Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, muss der Austausch der Sicherung bei einem auf OFF stehenden Zündschlüssel erfolgen.

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.

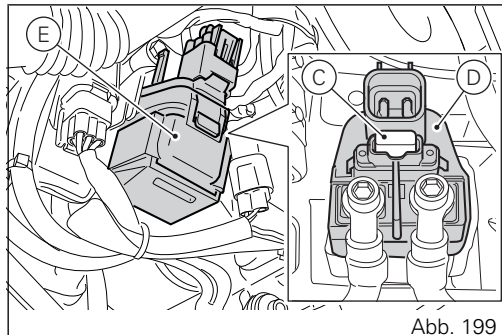


Abb. 199

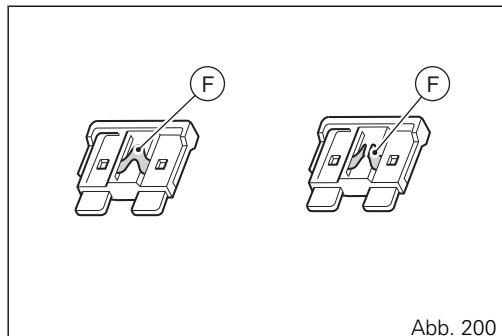


Abb. 200

Verzeichnis - elektrische Anlage/ Einspritzsystem

- | | | | |
|-----|---|-----|------------------------------------|
| 1) | Rechter Umschalter | 23) | Kraftstoffstandsonde |
| 2) | E-Lock-Steuergerät | 24) | Fahrzeugsteuergerät (BBS) |
| 3) | Relais E-Lock | 25) | Ex-Up-Stellantrieb |
| 4) | Sicherungskasten 1 | 26) | Gangsensor |
| 5) | Sicherungskasten 2 | 27) | Hinterer Radsensor |
| 6) | Motorsteuergerät | 28) | Vorderer Radsensor |
| 7) | APS-Sensor | 29) | Spule - senkrechter Zylinder |
| 8) | Anlassmotor | 30) | Spule - waagrechter Zylinder |
| 9) | Durch Sicherung geschützter Fernschalter | 31) | Drehzahl-/Steuerzeitensensor |
| 10) | Batterie | 32) | Lambdasonde - senkrechter Zylinder |
| 11) | Motormasse | 33) | Lambdasonde - waagrechter Zylinder |
| 12) | Regler | 34) | Quick Shift |
| 13) | Lichtmaschine | 35) | Öldrucksensor |
| 14) | Lüfterräder | 36) | Hinterer Bremslichtschalter |
| 15) | Hinterradfederung Druckstufe - Steppermotor C | 37) | Seitenständerschalter |
| 16) | Hinterradfederung Zugstufe - Steppermotor D | 38) | Kupplungsschalter |
| 17) | Blinker hinten rechts | 39) | Vorderer Bremslichtschalter |
| 18) | Rücklicht | 40) | Kraftstoffpumpenrelais |
| 19) | Blinker hinten links | 41) | Relais ETV - senkrechter Zylinder |
| 20) | Kennzeichenbeleuchtung | 42) | Relais ETV - waagrechter Zylinder |
| 21) | Diagnoseanschluss | 43) | MAP-Sensor - senkrechter Zylinder |
| 22) | Kraftstoffpumpe | 44) | MAP-Sensor - waagrechter Zylinder |
| | | 45) | Kühflüssigkeitstemperatursensor |
| | | 46) | Lufttemperatursensor |
| | | 47) | TPS - waagrechter Zylinder |
| | | 48) | Senkrechter TPS |

- 49) Waagrechte Haupteinspritzdüse
- 50) Obere waagrechte Einspritzdüse
- 51) Senkrechte Haupteinspritzdüse
- 52) Obere senkrechte Einspritzdüse
- 53) Waagrechter ETV Stellantrieb
- 54) Senkrechter ETV Stellantrieb
- 55) Stellantrieb der Sekundärluftsystems
- 56) ABS-Steuergerät
- 57) Linke Umschalereinheit
- 58) Vorderradfederung Zugstufe - Steppermotor B
- 59) Vorderradfederung Druckstufe - Steppermotor A
- 60) Hupe
- 61) Inertial-Plattform
- 62) Blinker vorne links
- 63) Cockpit
- 64) UP/DOWN-Hilfsumschalter
- 65) Scheinwerfer
- 66) Blinker vorne rechts
- 67) Lenkungsdämpfer
- 68) Smart EC Steuergerät

- V Lila
- Bk Schwarz
- Y Gelb
- R Rot
- Lb Hellblau
- Gr Grau
- G Grün
- Bn Braun
- O Orange
- P Rosa



Hinweise

Der Schaltplan der elektrischen Anlage wurde am Ende dieses Hefts eingefügt.

Farbkennzeichnung der Kabel

- B Blau
- W Weiß

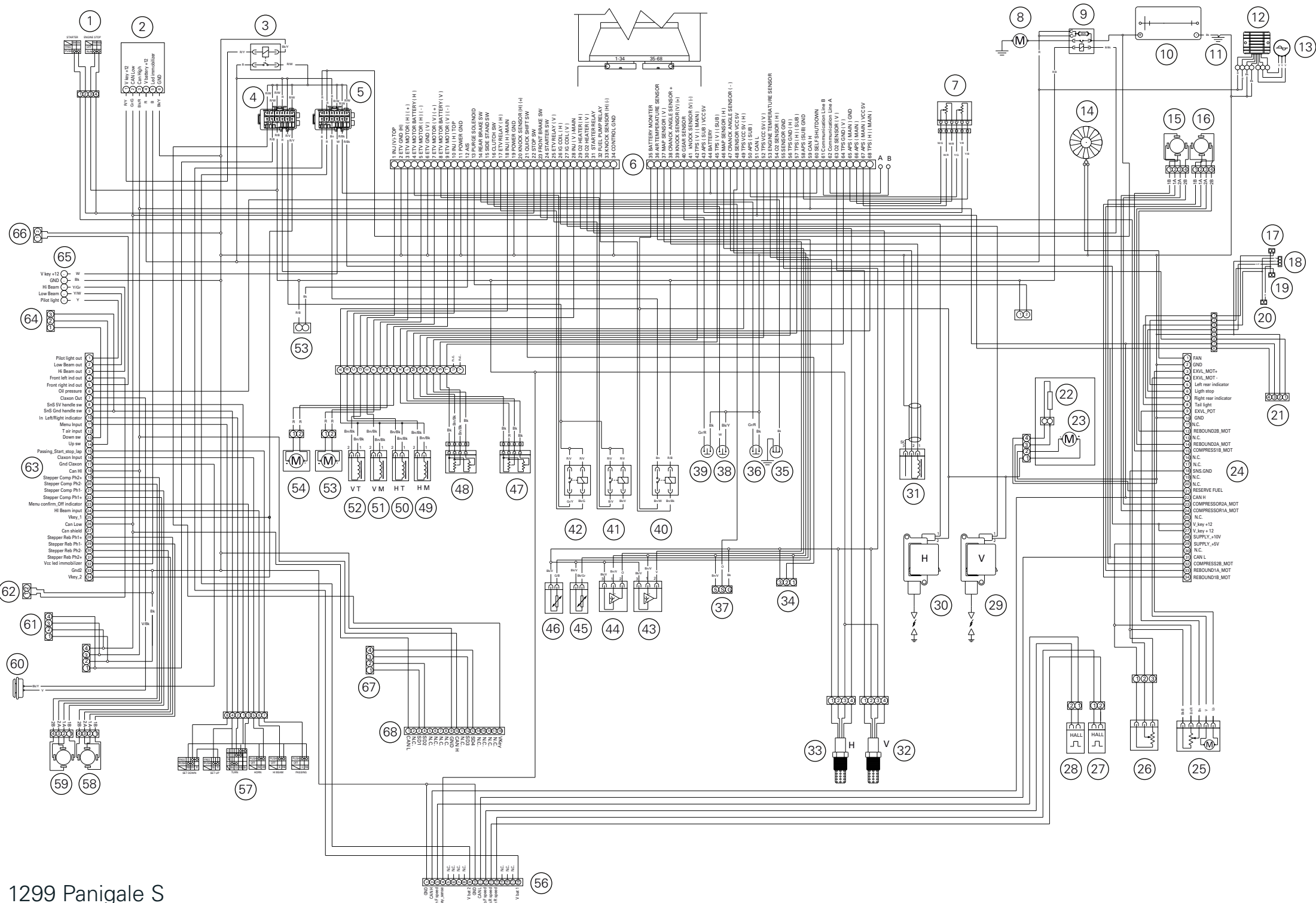
Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten

Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten

KM	NAME DUCATI SERVICE	KILOMETERSTAND	DATUM
1000			
12.000			
24.000			
36.000			
48.000			
60.000			

Stampato 08/2015

Cod. 913.7.292.1A Rev. 01



1299 Panigale S

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Ph. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

A Sole Shareholder Company
subject to the Management and
Coordination activities of AUDI AG