DUCATI

STREETFIGHTER

Anleitungs- und Instandhaltungsheft

DEUTSCH

STREETFIGHTER V4S

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

DUCATI-DIREKTLINIE

Numero Verde

00800-00382284

Viel Vergnügen!

Inhaltsangabe

Einleitung 8
Führungslinien zur Sicherheit 8
Im Anleitungsheft verwendete Hinweissymbole 9
Zulässiger Einsatz 10
Pflichten des Fahrers 10
Schulung des Fahrers 12
Kleidung 12
„Best Practices" für die Sicherheit 13
Tanken 16
Fahrt mit voller Zuladung 18
Informationen zur Zuladung 18
Gefährliche Produkte - Warnhinweise 19
Fahrzeug-Identifizierungsnummer 21
Motor-Identifikationsnummer 22

Cockpit 23
Cockpit 23
Im Heft verwendete Akronyme und Abkürzungen 26
Technologisches Wörterbuch 26
Informationsschreiben zur EU-Richtlinie 2014/53/EU 30
Funktionstasten 33
Anzeigemodus (Info Mode) 35
Haupt- und Nebenfunktionen 39
Fahrgeschwindigkeitsanzeige 41
Ganganzeige 42
Anzeige der Motordrehzahl 43
Uhr 44
Kühlflüssigkeitstemperatur 45
Fahrmodus (Riding Mode) 46
Menü Parameter und schneller Stufenwechsel 49
Anzeige DTC 51
Anzeige DWC 57
DSC-Anzeige 63
Anzeige EBC 67
Angabe ABS 72
Anzeige DES 79
Anzeige DQS 81
Menü Funktionen 83

TOT 85
TRIP 1 86
CONS. AVG 1 87
SPEED AVG 1 88
TRIP 1 TIME 89
T AIR 90
TRIP FUEL 91
TRIP 2 92
CONS. I. 93
LAP (OFF / ON) 94
PLAYER (OFF / ON) 95
LAST CALLS 100
SETTING MENU 101
SETTING MENU - Riding Mode 103
SETTING MENU - Riding Mode - DAVC 105
SETTING MENU - Riding Mode - DAVC - DTC 106
SETTING MENU - Riding Mode - DAVC - DWC 107
SETTING MENU - Riding Mode - DAVC - DSC 106
SETTING MENU - Riding Mode - DAVC - Default 109
SETTING MENU - Riding Mode - Engine 110
SETTING MENU - Riding Mode - ABS 111
SETTING MENU - Riding Mode - EBC 112
SETTING MENU - Riding Mode - DQS 113
SETTING MENU - Riding Mode - Info Mode 113
SETTING MENU - Riding Mode - DES 116
SETTING MENU - Riding Mode - Default 126
SETTING MENU - Riding Mode - All Default 127
SETTING MENU - Pin Code 128
SETTING MENU - Lap 133
SETTING MENU - Backlight 138
SETTING MENU - Date and Clock 140
SETTING MENU - Units 143
SETTING MENU - Service 147
SETTING MENU - Tire Calibration 148
SETTING MENU - DRL 151
SETTING MENU - Bluetooth 152
SETTING MENU - DDA 157
SETTING MENU - Turn indicators 159
SETTING MENU - Info 160
Rundenzeit (LAP) 161
Funktion kontrollierter Start (DPL) 167
Infotainment 174
Beheizte Lenkergriffe 175

Lichterkontrollsteuerung 177
Anzeige des Seitenständerstatus 183
Inspektionsanzeige (SERVICE) 184
Fehleranzeige 188
Meldungen und Alarme 189
Schlüssel 194
Das Immobilizer-System 195
Fahrzeugfreigabe über Pin Code 196

Fahrsteuerungen 198

Anordnung der Fahrsteuerungen des Motorrads 198
Zündschlüsselschalter und Lenkersperre 199
Linke Umschaltereinheit 200
Kupplungssteuerhebel 205
Rechter Umschalter 206
Gasdrehgriff 207
Vorderer Bremshebel 208
Hinterradbremspedal 209
Schaltpedal 210
Einstellung der Position von Schalt- und Hinterradbremspedal 211

Hauptelemente und -vorrichtungen 214

Position am Motorrad 214
Kraftstofftankverschluss 215
Abnahme und Montage der Sitzbänke 216
Seitenständer 220
Bluetooth-Steuergerät 222
Lenkungsdämpfer 224
Einstellung der Vorderradgabel 225
Einstellung des hinteren Federbeins 226

Einsatznormen 227

Vorsichtsmaßnahmen beim ersten Motorradeinsatz 227
Kontrollen vor dem Start 230
Motorstart 233
Start und Fahrt des Motorrads 235
ABS (Antiblockiersystem) 236
Abbremsen und Anhalten des Motorrads 238
Parken 239
Tanken 240
Mitgeliefertes Zubehör 243

Wesentliche Einsatz- und Instandhaltungseingriffe 244

Abnahme der Verkleidung 244
Kontrolle und eventuelles Nachfüllen des Kühlflüssigkeitsstands 245
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands 246
Kontrolle des Bremsbelägeverschleißes 248
Laden der Batterie 249
Laden und Aufrechterhaltung der Batterieladung im Winter 255
Kontrolle der Antriebskettenspannung 257
Schmieren der Antriebskette 259
Wechsel der Abblend-/Fernlichterlampen 264
Blinker 264
Ausrichten des Scheinwerfers 265
Einstellung der Rückspiegel 267
Tubeless-Reifen 268
Kontrolle des Motorölstands 271
Allgemeine Reinigung 273
Reinigung und Austausch der Zündkerze 276
Längere Nichtnutzung 277
Wichtige Warnhinweise 277

Instandhaltungsplan 278

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: vom Vertragshändler auszuübende Arbeiten 279
Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: vom Kunden auszuübende Arbeiten 283

Technische Eigenschaften 284

Gewichte 284
Maße 285
Betriebsstoffe 286
Motor 288
Ventilsteuerung 290
Leistung 291
Zündkerzen 291
Kraftstoffversorgung 291
Bremsen 291
Antrieb 292
Rahmen 293
Räder 293
Reifen 294
Radfederungen 294
Auspuffanlage 294

Verfügbare Farben 294
Elektrische Anlage 296

Merkzettel der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten 300

Merkzettel der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten 300

Einleitung

Führungslinien zur 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, dass 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 Instandhaltungsprogramm vorgesehenen Eingriff an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden, siehe „Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: vom Vertragshändler auszuübende Arbeiten".
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-Originalersatzteilen oder nicht ausdrücklich von Ducati anerkannten Ersatzteilen können zum

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

Im Anleitungsheft verwendete Hinweissymbole

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

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

Achtung

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

Wichtig

Potentielle Beschädigung des Motorrads und/oder seiner Bestandteile.

Hinweise

Zusätzliche Hinweise zum jeweiligen Vorgang.

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

Zulässiger Einsatz

Dieses Motorrad darf ausschließlich auf asphaltierten Straßen oder Straßen mit flachem und regulärem Belag gefahren werden. Dieses Motorrad darf nicht auf Schotterwegen 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 des mit einem Beiwagen ausgestattet werden, da dies zum Verlust der Fahrzeugkontrolle und einem daraus folgenden Sturz führen kann.

Achtung

Das Gesamtgewicht des Motorrads im fahrbereiten Zustand mit Volllast darf 199 kg (438.72 lb) nicht überschreiten.

Wichtig

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

Pflichten des Fahrers

Alle Fahrer müssen im Besitz eines entsprechenden Führerscheins sein.

Achtung
Fahren ohne Führerschein ist illegal und wird strafrechtlich verfolgt. Überprüfen Sie daher stets, dass Sie dieses Dokument bei sich haben, bevor Sie 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 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.

Schulung des Fahrers

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.

Kleidung

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 gebotenen wird.

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

- Der Helm muss den im Kapitel „Pflichten des Fahrers“ aufgelisteten Anforderungen entsprechen. Bei Helmen ohne Visier muss eine angemessene Brille getragen werden.
- Die Fingerhandschuhe müssen aus Leder oder abriebfestem Material sein.
- Die Motorradstiefel oder Schuhe müssen über rutschfeste Sohlen und einen Knöchelschutz verfügen.

- Jacke und Hose oder die Schutzkombi müssen aus Leder oder abriebfestem farbigem Material gefertigt sein sowie Einsätze aufweisen, sodass 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.

„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.

Vor jedem Start die in diesem Heft vorgegebenen Kontrollen vornehmen (siehe „Start und Fahrt des Motorrads").

Achtung
Eine mangelnde Durchführung der Kontrollen kann Schäden am Fahrzeug und schwere Verletzungen des Fahrers 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.
Während der Fahrt die angemessenen Körperpositionen einnehmen.

Wichtig
Der Fahrer muss den Lenker STETS mit beiden Händen umfassen.

Wichtig
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, muss der Fahrer seine Füße auf den Fußrasten abstützen.

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

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

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

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

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

Kraftstoffaufkleber

Identifikationsaufkleber für Kraftstoff

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 das Auspuffrohr tropft.
Den Tank niemals vollkommen füllen: Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung des Tankverschlussschachts 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.

Abb. 1

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 Zuladung

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 unverändert aufrecht zu erhalten und Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von Schotterwegen zu vermeiden.

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 „Tubeless-Reifen“ 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.

Bremsstaub

Zum Reinigen des Bremssystems niemals Druckluftpistolen oder trockene Bürsten verwenden.

Bremsflüssigkeit

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.

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.

Kühlflüssigkeit

Unter bestimmten Bedingungen ist das in der Kühlflüssigkeit enthaltene Äthylenglykol entflammbar, ohne dass die entsprechende Flamme ersichtlich ist. Bei entzündetem Äthylenglykol ist keine Flamme erkennbar, es kann jedoch zu schweren Verbrennungen führen.

Achtung

Vermeiden, dass Kühlflüssigkeit auf die Auspuffanlage oder Motorteile gelangt.

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

Kühlflüssigkeit steht unter Druck und kann Verbrennungen verursachen.
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. Beim Aufladen der Batterie überprüfen, dass der Bereich angemessen belüftet ist und dass die Umgebungstemperatur unter 40° C (104° F) liegt. Nie versuchen die Batterie zu öffnen: sie erfordert kein Nachfüllen von Säure oder anderen Flüssigkeiten.

Fahrzeug-Identifizierungsnummer

Hinweise

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

Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer ist vorne rechts am Motorrad bzw. neben dem rechten Gabelholm am Ausdehnungsbehälter der Kühlflüssigkeit angeben.
Sie sollten die Fahrgestellnummer Ihres Motorrads in den nachstehenden Bereich eintragen.

Fahrgestellnummer

Abb. 2

Abb. 3

Motor-Identifikationsnummer

Hinweise

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

Die Identifikationsnummer des Motors ist am linken vorderen Bereich des Motorrads zu finden bzw. an der Unterseite des waagrechten Zylinderkopfs neben dem Lichtmaschinendeckel und dem Canister-Filter.

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

Motor-Nr.

Abb. 4

Cockpit

Cockpit

1) DISPLAY

2) LEERLAUFANZEIGE (GRÜN)

3) ALLGEMEINE WARNLEUCHTE (OCKER)

4) FERNLICHTANZEIGE (BLAU)

5) KRAFTSTOFFRESERVEANZEIGE (OCKER)

6) BLINKERANZEIGEN (GRÜN)

7) MOTORÖLDRUCKANZEIGE (ROT)

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

8) ANZEIGE DAVC (OCKER)
- Kontrollleuchte erloschen: DTC/DWC/DSC freigeschaltet und funktionstüchtig;
- Kontrollleuchte blinkt: DTC/DWC/DSC freigeschaltet, jedoch mit eingeschränkter Leistung;
- Kontrollleuchte leuchtet permanent: DTC/DWC/DSC deaktiviert und/oder nicht funktionstüchtig aufgrund einer Funktionsstörung des Steuergeräts.

9) KONTROLLLEUCHTE MOTORDIAGNOSE - MIL (OCKER)
Leuchtet im Fall von Fehlern am „Motor“ auf, die in einigen Fällen, die Motorsperre zur Folge haben.

10) ABS-KONTROLLLEUCHTE (OCKER)
- Kontrollleuchte erloschen: ABS freigeschaltet, funktioniert;
- Kontrollleuchte blinkt: ABS in Eigendiagnose und/oder funktioniert mit eingeschränkter Leistung;
- Kontrollleuchte leuchtet permanent: ABS deaktiviert und/oder nicht funktionstüchtig aufgrund einer Funktionsstörung des ABS-Steuergeräts.

11) KONTROLLLEUCHTE DRL-BELEUCHTUNG (GRÜN) (bei den Versionen China, Kanada und Japan nicht vorhanden)

12) AUSLÖSUNG DTC / DWC (OCKER)
- Kontrollleuchte erloschen: kein Ansprechen der DTC;
- Kontrollleuchte leuchtet permanent auf: DTC hat angesprochen.

13) OVER REV / IMMOBILIZER-WARNLEUCHTE (ROT)

Over rev:
- Kontrollleuchte erloschen: kein Ansprechen des Drehzahlbegrenzers;
- Kontrollleuchte leuchtet: Drehzahlbegrenzer hat angesprochen.

Immobilizer:
- Kontrollleuchte erloschen: Fahrzeug länger als 24 Stunde im „key-on" oder „key-off";
- Kontrollleuchte blinkt: Fahrzeug im „key-off".

14) DES-ANZEIGE (OCKER)
- Kontrollleuchte erloschen: DES-System aktiv;
- Kontrollleuchte blinkend: DES-System in gemindertem Modus oder im Initialisierungsstatus;
- Permanent leuchtende Kontrollleuchte: Vorliegen einer Betriebsstörung des DES-Systems.

Wichtig
Erscheint im Display die Angabe „TRANSPORT MODE", muss man sich sofort an seinen Ducati Vertragshändler wenden, der diese Anzeige löschen wird, sodass die volle Funktionstüchtigkeit des Motorrads garantiert ist.

Beim Einschalten zeigt das Cockpit das Logo Ducati gemeinsam mit der Angabe des geladenen Leistungsmappings (keines, RACING, RACING EVO, RACING PRO) im Display an und führt einen Sequenz-Check der LED-Kontrollleuchten aus. Nach dem Check bringt das Cockpit die Hauptanzeige in einer der Modalitäten (TRACK, ROAD), die vor dem Key-Off verwendet wurde, zur Anzeige.

Überschreitet die Geschwindigkeit des Motorrads während dieser Check-Phase 5 km/h (3 mph) unterbricht das Cockpit:
- die Kontrollfunktion des Displays und blendet die Standard-Anzeige mit den aktualisierten Informationen ein;
- die Kontrolle der Kontrollleuchten/Anzeigen und behält nur die effektiv momentan aktivierten im Leuchtmodus.

12
13
6
5
10
2
9
11
14
1
6
4
8
7
3
LO
HI
11:34
A.M.
Lap Off
0
km/h
RACE
Gear
N
RPM X 1000
A
DES
SETTING MENU
TOT
1245 km
TRIP 1
0.0 km
DQS OFF
DTC 2
DWC 8
DUCATI

Abb. 5

Im Heft verwendete Akronyme und Abkürzungen

ABS
Antilock Braking System
BBS
Black Box System
CAN
Controller Area Network
DDA+
Ducati Data Analyzer +
DES
Ducati Electronic Suspension
DPL
Ducati Power Launch
DQS
Ducati Quick Shift
DRL
Daytime Running Lamp
DSB
Dashboard
DSC
Ducati Slide Control
DTC
Ducati Traction Control
DWC
Ducati Wheelie Control
EBC
Ducati Engine Brake Control
ECU
Engine Control Unit
GPS
Global Positioning System
IMU
Inertial Measurement Unit

Technologisches Wörterbuch

Anti-lock Braking System (ABS)

Beim an der Streetfighter V4 verbauten ABS handelt es sich um ein Sicherheitssystem, das dem Blockieren der Räder vorbeugt. Dabei wendet es, abhängig von der gewählten Stufe, unterschiedliche Strategien an. Das aktive Vorhandensein der Strategien und ihre Ansprechstärke sind von der gewählten Stufe abhängig. Das ABS bietet 3 Ansprechstufen.
Im ABS der Streetfighter V4 ist die Funktion „Cornering" implementiert, welche die Funktionen des ABS optimiert und zwar auch dann, wenn sich das Fahrzeug in der Schräglage befindet. Es beugt dabei dem Blockieren der Räder und dem Radschlupf innerhalb der physischen, vom Fahrzeug

und den Straßenbedingungen abhängigen Bedingungen vor. Die Funktion Cornering ist nur in den ABS-Stufen 2 und 3 aktiv.
In Abhängigkeit von der gewählten Stufe des ABS der Streetfighter V4 kann die Abhebekontrolle des Hinterrads implementiert werden, um beim Abbremsen nicht nur kürzere Bremswege, sondern auch höhere Stabilität zu gewährleisten.

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: Gasöffnung, Geschwindigkeit, Motordrehzahl, eingelegter Gang, Motortemperatur und Ansprechen der DTC.

Ducati Power Launch (DPL)

Das System Ducati Power Launch (DPL) unterstützt den Fahrer beim anspruchsvollen sportlichen Start aus dem Stillstand mit dem Ziel, die vom Fahrzeug abgegebene Leistung dabei zu kontrollieren.
Das System DPL sieht 3 unterschiedliche Ansprechstufen vor. Jede wurde so kalibriert, dass sie unterschiedliche Unterstützungswirkungen beim Start bieten.

Ducati Quick Shift (DQS)

Das DQS-System mit der Funktion „up/down" ermöglicht das Hoch- und Herunterschalten der Gänge ohne das Betätigen der Kupplung. Es besteht aus einem zweiseitig wirkenden 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.

Ducati Slide Control (DSC)

Das System Ducati Slide Control (DSC) unterstützt den Fahrer beim Beschleunigen beim Ausfahren aus der Kurve. Dies hat zum Ziel, das Ausbrechen und den Seitenschlupf des hinteren Reifens einfacher handhaben zu können. Dieses System perfektioniert die Funktion der DTC, die auf den Längsschlupf des Reifens wirkt, und bietet damit bei

Fahrbedingungen, die an den Grenzwerten liegen, eine noch bessere Unterstützung.

Ducati Traction Control (DTC)

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.

DUCATI Wheelie Control (DWC)

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 sehr erfahrene Fahrer vorgesehen ist, wird von einer geringeren „Wheelie-Vorbeugung" und einem schwächeren Ansprechverhalten des Systems im Fall eines Auftretens charakterisiert.

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

PIT Lane Speed Limiter

Der Pit Limiter, einmal eingeschaltet, begrenzt selbstständig die Geschwindigkeit des Motorrads beim Befahren der Pit Lane. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung kann im spezifischen Menü von einem Mindestwert von 40 km/h (25 mph) bis auf maximal 80 km/h (50 mph) geändert werden.

Ride by Wire (RbW)

Das „Ride by Wire"-System ist eine elektronische Steuervorrichtung für die 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 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.

Riding Mode

Der Fahrer der Streetfighter V4 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, was auch das Verhalten der Drosselklappe (HIGH, MEDIUM, LOW), der Ansprechstufen von ABS, DTC, DQS, EBC, DWC, DSC sowie der Cockpitgrafik ändert.
Die Streetfighter V4 verfügt über folgende Konfigurationen: Race, Sport und Street. Dem Fahrer stehen zahlreiche Änderungsmöglichkeiten der in jedem Riding Mode vorgegeben Einstellung zur Verfügung.

Informationsschreiben zur EU-Richtlinie 2014/53/EU

Ihr Fahrzeug ist mit einer Reihe von Funkgeräten ausgestattet. Die Hersteller dieser Funkgeräte erklären, dass diese, wo gesetzlich vorgeschrieben, mit der Richtlinie 2014/53/EU übereinstimmen.
Der vollständige Text der EU-Konformitätserklärungen ist unter folgender Adresse verfügbar: certifications.ducati.com

Anschriften der Hersteller

Alle betroffenen Bestandteile müssen, den Bestimmungen der Richtlinie 2014/53/EU gemäß, die Anschrift des Herstellers tragen. Für Bestandteile, die aufgrund ihrer Größe oder Beschaffenheit nicht mit einem Aufkleber ausgestattet werden können, werden, wie gesetzlich vorgeschrieben, nachstehend die Anschriften der jeweiligen Hersteller angegeben:

Im Fahrzeug installiertes Funkgerät	Anschriften der Hersteller
Bluetooth/DSB	**COBO S.p.a.** Via Tito Speri, 10 25024 - Leno (BS) Italien
Hands free	**ZADI S.p.a.** Via Carl Marx, 138 41012 - Carpi (MO) Italien
Hands free	**ASHAI DENSO** 6-2-1 Somejidai, Hamakita-ku, Hamamatsu, Shizuoka 434-0046 Japan
D|air®	**Dainese S.p.a.** Via dell'Artigianato, 35 36060 - Molvena (VI) Italien
E-Lock	**ZADI S.p.a.** Via Carl Marx, 138 41012 - Carpi (MO) Italien
GPS	**PROSA S.r.l.** Via dell'Elettricità, 3/d 30175 - Venezia Marghera (VE) Italien
DSB	**MAE** Via Presolana 31/33 24030 Medolago – Bergamo - Italien

DSB	**EGICON** Via Posta Vecchia, 36, Mirandola (MO) - Italien
TPMS	**LDL Technology S.A.S.** Parc Technologique du Canal, 3 rue Giotto 31520 Ramonville - Frankreich
TPMS	**PACIFIC Industrial Co., Ltd.** 1300-1 Yokoi, Godo-cho, Anpachi-gun, Gifu 503-2397, JAPAN
Diebstahlsicherung	**PATROLLINE** Via Cesare Cantù, 15/C Albavilla (CO) - Italien

	Frequency band	Max. Transmission Power
Bluetooth	2402 MHz ÷ 2480 MHz	4,4 mW
Hands Free-Einheit	134,2 KHz (AD) 134,5 KHz (Zadi)	73 dBµV/m (10 m) <42 dBµA/m (10 m)
Hands Free-Schlüssel	868,35 MHz (Zadi) 434 MHz (AD)	25 mW -20 dBm (3 m)
D|air®	868 MHz 2,4 GHz	+10 dB +3 dB
E-Lock	134,5 KHz	<42 dBµA/m (10 m)
GPS	1575,4 MHz	
DSB	134,2 KHz 120 KHz – 140 KHz	178,5 dBµA/m <66 dBµA/m (10 m)
TPMS	868,35 MHz (LDL) 433,05 ÷ 434,79 MHz (Pacific)	-7 dBm +/-4 dB 100 dBµV/m

Diebstahlsicherung	433,92 MHz (± 75 Khz)	<0,6 mA

Funktionstasten

1) UP-STEUERTASTE „ ⇧ "

2) DOWN-STEUERTASTE „ ⇩ "

3) LICHTHUPENTASTE FLASH/LAP

4) TASTE ENTER / WECHSEL RIDING MODE „ ○ "

5) SCHNELLWAHLTASTE „SELECT" ○

6) SCHNELLWAHLTASTE UP „ ⇧ "

7) SCHNELLWAHLTASTE DOWN „ ⇩ "

8) HAZARD-TASTE

9) TASTE DRL-BELEUCHTUNG (bei den Versionen China, Kanada und Japan nicht vorhanden)

10) TASTE BEHEIZTE LENKERGRIFFE (Zubehör)

11) DPL-TASTE (DUCATI POWER LAUNCH)

Die Tasten UP (1), DOWN (2) und ENTER (4) werden zum Durchklicken, für die Interaktion mit den Funktionen und den im Cockpit vorhandenen Menüs verwendet.
Im vorliegenden Dokument wird auf die Tasten UP (1) und DOWN (2) Bezug genommen, die als „Navigationstasten" bezeichnet werden.

Abb. 6

Achtung

Das Betätigen der Schnellwahltasten (6) und (7) 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.

Anzeigemodus (Info Mode)

Die Hauptseite bietet zwei Anzeigemodi (Info Mode) an: TRACK und ROAD.
Über die Funktion „Info Mode" im „SETTING MENU" kann der Anzeigemodus des verwendeten Riding Mode eingestellt werden (siehe Kapitel „SETTING MENU - Riding Mode - Info Mode"). Darüber hinaus kann die Hintergrundfarbe der Hauptanzeige in den Modi „Day" oder „Night" über die Funktion „Backlight" im „SETTING MENU" (siehe Kapitel „SETTING MENU - Backlight" eingestellt werden).

Auf der Hauptanzeige verfügbare Informationen im Anzeigemodus TRACK:

1) Fahrzeuggeschwindigkeit
2) Kühlflüssigkeitstemperatur
3) Eingestellter Fahrmodus (Riding Mode)
4) Ganganzeige
5) Drehzahlmesser
6) Uhr
7) Rundenzeit (Lap) - wenn aktiviert
8) Angabe Bluetooth (nur wenn vorhanden)
9) Angabe der entgangenen Anrufes oder eingegangenen SMS / MMS / E-Mails (nur bei vorhandenem Bluetooth und einem angeschlossenen Smartphone)
10) Angabe der verbundenen Geräte (nur bei vorhandenem Bluetooth und angeschlossenen Geräten)
11) Menü Funktionen
12) Menü Parameter und Stufenänderung
13) Status der DRL-Beleuchtung (die DRL-Beleuchtung ist bei den Versionen China, Kanada und Japan nicht vorhanden)
14) Status der Funktion DDA (nur bei an das Motorrad angeschlossenem DDA)

8
9
10
2
LO
HI
11:34
A.M.
6
01’35.27
7
Session 1 - Lap 1/30
1 2
190
1
RACE
Gear
4
km/h
13
A
RPM X 1000
DDA
14
SETTING MENU
DQS OFF
11
TOT
1245 km
DTC 2
12
TRIP 1
0.0 km
DWC 8
3
5
4

Abb. 7

In der Hauptanzeige im Anzeigemodus ROAD verfügbare Informationen:

1) Fahrzeuggeschwindigkeit
2) Kühlflüssigkeitstemperatur
3) Eingestellter Fahrmodus (Riding Mode)
4) Ganganzeige
5) Drehzahlmesser
6) Uhr
7) Infotainment — Player (Lautstärke / Musikstückwahl / Musikstücksteuerung) (nur bei vorhandenem Bluetooth, verbundenem Smartphone und aktiven Player)
8) Angabe Bluetooth (nur wenn vorhanden)
9) Angabe der entgangenen Anrufes oder eingegangenen SMS / MMS / E-Mails (nur bei vorhandenem Bluetooth und einem angeschlossenen Smartphone)
10) Angabe der verbundenen Geräte (nur bei vorhandenem Bluetooth und angeschlossenen Geräten)
11) Menü Funktionen
12) Menü Parameter und Stufenänderung
13) Status der DRL-Beleuchtung (die DRL-Beleuchtung ist bei den Versionen China, Kanada und Japan nicht vorhanden)
14) Status der Funktion DDA (nur bei an das Motorrad angeschlossenem DDA)

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
LO
HI
11:34
A.M.
SKIP
PAUSE
TRACK 01 - U2
PLAYER CONTROL
0
SPORT
Gear
N
km/h
A
SETTING MENU
TOT
1245 km
TRIP 1
0.0 km
RPM X 1000
DDA
DQS OFF
DTC ERR
DWC 8

Abb. 8

Haupt- und Nebenfunktionen

In der Hauptanzeige enthaltenen Funktionen:

Hauptfunktionen

- Fahrzeuggeschwindigkeit
- Anzeige der Motordrehzahl
- Ganganzeige
- Eingestellter Fahrmodus (Riding Mode)
- Kühlflüssigkeitstemperatur
- Uhr
- Menü Parameter und schnelle Stufenänderung: DTC, DWC, DSC, EBC, ABS, DES, DQS.
- Menü Funktionen:
  TOT - Kilometerzähler
  TRIP 1 - Tageskilometerzähler 1
  CONS. AVG 1 - Durchschnittlicher Verbrauch
  SPEED AVG 1 - Durchschnittliche Geschwindigkeit
  TRIP 1 TIME - Fahrzeit
  T AIR - Lufttemperatursensor
  TRIP FUEL - Tageskilometerzähler für Benzinreserve
  TRIP 2 - Tageskilometerzähler 2
  CONS. I - Momentaner Verbrauch
  PLAYER (OFF / ON) - Management des Musikplayers, nur vorhanden, wenn das Bluetooth-Modul (Zubehör) installiert wurde und ein Smartphone angeschlossen ist (nur im Info Mode ROAD ersichtlich)
  LAST CALLS – Management der Anrufe - nur vorhanden, wenn das Bluetooth-Modul (Zubehör) installiert wurde und ein Smartphone angeschlossen ist (nur im Info Mode ROAD ersichtlich)
  LAP (OFF / ON) - Rundenzeit (nur im Info Mode TRACK ersichtlich)
  SETTING MENU — Menü der Einstellungen

Im Einstellmenü enthaltene und vom Fahrer änderbare Funktionen:

- Fahrmodus (Riding Mode)
  - Einstellung DAVC (DAVC)
    - Einstellung DAVC - DTC (DTC)
    - Einstellung DAVC - DWC (DWC)
    - Einstellung DAVC - DSC (DSC)
    - Einstellung DAVC - Rücksetzung der Werte (Default)
  - Einstellung Motor (Engine)
  - Einstellung ABS (ABS)
  - Einstellung EBC (EBC)
  - Einstellung DQS (DQS)
  - Einstellung des Anzeigemodus (Info Mode)

  - Einstellung DES (DES)
  - Rücksetzung der einzelnen Werte des Riding Mode (Default)
  - Rücksetzung der Werte (All Default)
- Aktivierung/Änderung des Pin Codes (Pin Code)
- Rundenzeit (Lap)
- Einstellung der Hintergrundbeleuchtung (Backlight)
- Einstellung von Datum und Uhrzeit (Date and Clock)
- Einstellung der Maßeinheiten (Units)
- Service-Information (Service)
- Reifenkalibrierung und Übersetzungsverhältnis (Tire Calibration)
- Einstellung des DRL-Lichtmodus (DRL)
- Einstellungen der Bluetooth-Geräte - Zubehör (Bluetooth)
- Deaktivierung der Selbstrückstellung der Blinker (Turn indicators)
- Datenmanagement DDA (DDA)
- Einstellung Blinkermodus (Turn Indicators)
- Informationen (Info)

Nebenfunktionen

- Anzeige der Rundenzeit (Lap basic, Lap Evo)
- Unterstützter Start (Launch Control - DPL)
- Infotainment
- Beheizte Lenkergriffe
- Anzeige automatischer Modus der DRL-Beleuchtung
- Inspektionsanzeige (SERVICE)
- Anzeige der Meldungen / Alarme
- Seitenständerstatus
- Fehleranzeige

Fahrgeschwindigkeitsanzeige

Die Geschwindigkeit wird mit 5 % Erhöhung gemeinsam mit der eingestellten Maßeinheit (km/h oder mph) angezeigt.
Die Maßeinheit kann im SETTING MENU unter der Funktion „Units“ geändert werden.

Die drei Striche „- - -” und die eingestellte Maßeinheit werden angezeigt, wenn:

- die Geschwindigkeit mehr als 299 km/h (186 mph) beträgt;
- der Geschwindigkeitssensor sich im Fehlerzustand befindet („- - -” blinkend).

Abb. 9

Ganganzeige

Der eingelegte Gang (1-6) wird in der Mitte des Drehzahlmessers angezeigt.
Im Leerlauf wird der Buchstabe „N“ mit leuchtender Leerlaufkontrollleuchte angezeigt.

Sollte ein Fehler des Gangsensors vorkommen, wird gemeinsam mit der blinkenden Leerlaufkontrollleuchte der Strich „-“ angezeigt.

Hinweise

Wird der Strich „-“ permanent angezeigt und ist die Kontrollleuchte „Neutral“ erloschen, könnte sich die Schaltung in einer nicht als stabil resultierenden Position befinden. In diesem Fall die Schaltung so lange betätigen, bis der korrekte Gang angezeigt wird.

Hinweise

Färbt sich der Anzeigestreifen der Motordrehzahl ockerfarben, weist das Cockpit damit darauf hin, dass in den nächsten Gang geschaltet werden muss.

Abb. 10

Anzeige der Motordrehzahl

Die Skala des Drehzahlmessers wird im Modus (A) im Info Mode der Anzeige TRACK sowie im Modus (B) im Info Mode ROAD eingeblendet. Bei der Einstellung des Info Mode ist Bezug auf das Kapitel „SETTING MENU - Riding Mode - Info Mode" zu nehmen.

Die Motordrehzahl wird von einem Drehzahlmesser mit farbigem Anzeigestreifen (C) angezeigt: grau im Modus DAY und weiß im Modus NIGHT.

Färbt sich der Anzeigestreifen ockerfarben, weist das Cockpit damit darauf hin, dass in den nächsten Gang geschaltet werden muss.

Der Streifen beginnt rot zu blinken, wenn der Drehzahlbegrenzer anspricht und die Kontrollleuchte Over-rev 15 leuchten.

Liegt die Drehzahl unter 1000 rpm, wird der Streifen nicht eingeblendet.

Abb. 11

Uhr

Das Cockpit zeigt die Uhrzeit im Format HH:MM (Stunden:Minuten) an, gefolgt von der Anzeige „AM“ oder „PM“.

Bei Versorgungsausfall (Battery Off) zeigt das Cockpit bei der nächsten Einschaltung die 4 Striche „ - - : - - ” permanent und die beiden blinkenden Punkte sowie die permanente Angabe „AM“ an. Deshalb muss die Uhr über das SETTING MENU eingestellt werden.

Abb. 12

Kühlflüssigkeitstemperatur

Das Cockpit bringt die Information über die Motortemperatur auf einer Gradmaßskala zur Anzeige, die in 5 Balken zwischen den Symbolen „LO" und „HI" unterteilt ist.
Der Anzeigebereich des Temperaturwerts reicht von +40 °C bis +215 °C (+104 °F ÷ +419 °F).

Liegt die Temperatur zwischen +166 °C (+331 °F) und +200 °C (392 °F) wird die Gradmaßskala durch die Anzeige der roten blinkenden Abgabe „HIGH" ersetzt.

Liegt die Temperatur zwischen +201 °C (+394 °F) und +215 °C (419 °F) wird die Anzeigeleiste weiß und ohne die Blöcke angezeigt.

Achtung

Bei Überhitzung sollte, soweit möglich, die Geschwindigkeit gedrosselt werden, sodass das Kühlsystem die Motortemperatur mindern kann. Sollten es die Verkehrsbedingungen nicht zulassen, anhalten und den Motor ausschalten.

Mit überhitzten Motor weiterzufahren, könnte schwere Schäden zur Folge haben.
Sobald die Motortemperatur wieder auf die normalen Werte gesunken ist, kann die Fahrt unter

Abb. 13

häufiger Kontrolle der Cockpitanzeigen fortgesetzt werden.

Fahrmodus (Riding Mode)

Es stehen 3 Riding Modes zur Verfügung: RACE, SPORT, STREET.
Der Name des aktiv geschalteten Fahrmodus (Riding Mode) wird in der Displaymitte, zwischen der Geschwindigkeit und dem Drehzahlmesser angegeben.
Jedem Riding Mode ist eine andere Farbe für den Namen und die Umrandung des Drehzahlmessers zugeordnet.

- Rot für RACE
- Schwarz im Tagesmodus oder Weiß im Nachtmodus für SPORT
- Grau für STREET

Die jedem Riding Mode zugeordneten Parameter sind: ENGINE, DTC, ABS, DWC, DSC, EBC, DQS, DES.
Für jeden Riding Mode können die Parameter über die Funktion „Riding Mode" im SETTING MENU personalisiert werden (siehe Kapitel „SETTING MENU - Riding Mode").

Abb. 14

Zum Ändern des Riding Modes:

- 1 Sekunde lang die Taste ENTER gedrückt halten.
  Es erscheint die Bildschirmseite, auf der die verfügbaren Riding Modes durchgesehen und deren Parameter mit den entsprechenden, eingegebenen Werten angezeigt werden können.
- Über die Navigationstasten den gewünschten Riding Mode wählen.
- Zum Bestätigen auf die Taste ENTER drücken.

Zum Verlassen des Riding Mode-Wechsels, ohne dass irgendwelche Änderungen vorgenommen werden, die Angabe „Exit“ markieren und die Taste ENTER betätigen.

Wurde der neue Riding Mode bestätigt, überprüft das Cockpit Folgendes:

- Ist die Geschwindigkeit geringer als oder gleich 5 km/h (3 mph) und die Gassteuerung geöffnet, erscheint der Schriftzug „Close throttle“; erst wenn die Gassteuerung geschlossen ist, wird der neue Riding Mode bestätigt und gespeichert, und es erscheint die Hauptanzeige.

Abb. 15

- Ist die Geschwindigkeit geringer als oder gleich 5 km/h (3 mph), die Gassteuerung geschlossen, die Bremsen sind aber betätigt, erscheint der Schriftzug „Release brakes“; erst wenn die Bremsen gelöst werden, wird der neue Riding Mode bestätigt und gespeichert, und es erscheint die Hauptanzeige.
- Treten beide, vorherigen Bedingungen ein, erscheint der Schriftzug „Close throttle and release brakes“; erst wenn die 2 Bedingungen erfüllt wurden, wird der neue Riding Mode

bestätigt und gespeichert, und es erscheint die Hauptanzeige.

Werden innerhalb von 5 Sekunden ab der Aktivierung einer der obigen Bedingungen die Voraussetzungen für die Bestätigung des Riding Mode-Wechsels nicht eingehalten, wird der Vorgang abgebrochen und das Cockpit blendet wieder die Hauptseite ein, ohne irgendeine Einstellung zu ändern.

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).

Menü Parameter und schneller Stufenwechsel

Auf der Hauptanzeige wird in der unteren rechten Ecke das Menü Parameter angezeigt, dass den schnellen Stufenwechsel ermöglicht.
Es werden folgende Parameter mit ihren aktuell eingestellten Werten angezeigt:

- DTC
- DWC
- DSC
- EBC
- ABS
- DES
- DQS

Mit den Schnellwahltasten UP (6, Abb. 17) und DOWN (7, Abb. 17) kann die Liste der verfügbaren Einstellungen durchgescrollt werden.
Wird ein leerer Kreis rechts neben dem Wert des angezeigten Parameters angegeben, weist dies darauf hin, dass es durch Drücken der Schnellwahltaste SELECT (5, Abb. 17) die Stufe geändert werden kann.

Abb. 16

Änderung der Einstellstufe

Bei folgenden Parametern ist ein schneller Wechsel auf eine andere Stufe möglich: DTC, DWC, DSC, EBC.
In diesem Modus werden der gewählte Parameter und seine aktuell eingestellte Ansprechstufe angezeigt.
Über die Navigationstasten (6) und (7) können die für den zu ändernden Parameter verfügbaren Stufen durchgescrollt werden.
Durch erneutes Drücken der Taste SELECT (5) wird die gewählte Stufe bestätigt und im Cockpit wird wieder die vorausgehende Anzeige eingeblendet.
In dieser Weise wird die so eingestellte Ansprechstufe für den aktuell verwendeten Riding Mode gespeichert.

Hinweise

Wurde ein Parameter über das SETTING MENU auf „off“ gestellt (z. B. DTC, DWC, DSC), wird der Status „off“ angezeigt und es ist kein Schnellwechsel möglich.

Abb. 17

Hinweise

Über die Funktion der Schnellumschaltung kann der eingestellte Parameter auch auf die Stufe „off“ gesetzt werden.

Anzeige DTC

Das Cockpit zeigt die momentane DTC-Stufe an.

Befindet sich die DTC im Modus mit eingeschränkten Funktionen, blinkt sie und die DTC/DWC-Kontrollleuchte leuchtet.
Liegen Fehler vor, wird anstelle der aktuellen Stufe die Angabe „Err“ in Rot angezeigt und die DTC/DWC-Kontrollleuchte leuchtet.
Wird die DTC auf „OFF“ gestellt, wird auch die DWC automatisch auf „OFF“ gesetzt und die DTC/DWC-Kontrollleuchte leuchtet.

Achtung

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

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,

Abb. 18

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 im Rennstreckeneinsatz 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 dem System der aktiven Sicherheit 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 im Einsatzumfeld des Fahrzeugs gegebenen 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-STUFE	RIDING MODE	FUNKTIONSMERKMAL	DEFAULT
OFF		Das DTC-System ist deaktiviert.	NEIN
1	TRACK Professional	Diese Stufe ist allein für den Rennstreckeneinsatz seitens sehr erfahrener Fahrer vorgesehen. 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 Mode „RACE” eingestellte Stufe.

DTC-STUFE	RIDING MODE	FUNKTIONSMERKMAL	DEFAULT
4	SPORT / TRACK	Diese Stufe ist für den Rennstreckeneinsatz (und im Straßenverkehr seitens erfahrener Fahrer) vorgesehen.	NEIN
5	SPORT	Diese Stufe ist für das Fahren auf der Straße sowie auf der Rennstrecke 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. Mit der Einstellung ENGINE MED kompatibel.	Ist die im Default des Riding Modes „STREET“ eingestellte Stufe.
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. Zum Erhalt der optimalen Funktionsweise dieser Stufe muss ENGINE LOW eingestellt werden.	NEIN

Hinweise zur Wahl der Ansprechstufe

Achtung

Die optimale Funktion des Systems DTC in allen seinen Ansprechstufen ist nur bei den Reifen der Erstausstattung des Fahrzeugs und/oder bei Montage von seitens Ducati empfohlenen Reifen sowie bei Übersetzungsverhältnissen gewährleistet, die in der Erstausstattung vorgesehen sind. Bei in der Erstausstattung vorgesehenen Reifen handelt es sich um die Pirelli Diablo Rosso Corsa II in den folgenden Reifengrößen: Vorderrad 120/70ZR17, Hinterrad 200/60ZR17. Das Verwenden einer Bereifung mit von der Erstausstattung abweichenden Abmessungen und Eigenschaften kann die Betriebseigenschaften oder gar die Sicherheit des Systems beeinträchtigen. Es wird davon abgeraten, Reifen mit anderen Abmessungen, als die für Ihr Fahrzeug 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 Erstausstattung entsprechenden Verhältnisses (ausschließlich für den Rennstreckeneinsatz) für die optimale Rücksetzung des Systems empfohlen, die entsprechende automatische Einstellung zu verwenden.

Die Wahl der geeigneten Ansprechstufe hängt im Wesentlichen von 3 Variablen ab:

1) der Haftung (Reifentyp und -verschleiß, Straßenbelag, Witterungsverhältnisse usw.);
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 etc. zu fahren, bis man die passende Ansprechempfindlichkeit der DTC gefunden hat.
Hat man eine für alle Kurven, mit Ausnahme von einer oder zwei langsamen Kurven, in denen das Ansprechen zu stark erscheint, eine zufriedenstellende Ansprechstufe gefunden, kann man versuchen, auf einen etwas „kantigeren" Fahrstil in den langsamen Kurven überzugehen bzw. das Motorrad in der Kurvenausfahrt 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 verwenden. Spricht die DTC dabei zu stark an, sollten die Stufen 5, 4 etc. durchgetestet werden, bis man die für sich angenehmste Ansprechstufe ermittelt hat.

Falls Änderungen der Haftungsverhältnisse bzw. Streckenbeschaffenheit oder des Fahrstils gegeben sind, die eingestellte Ansprechempfindlichkeit also nicht mehr als zufriedenstellend resultiert, kann man zur nächsten Stufe übergehen und so fortfahren, bis die passende Ansprechempfindlichkeit gefunden wurde (z. B. reagiert die DTC auf Stufe 5 übertrieben, in die Stufe 4 schalten; sollte man bei Stufe 5 keinerlei Ansprechen der DTC wahrnehmen, ist auf die Stufe 6 zu schalten).

Anzeige DWC

Das Cockpit zeigt die momentane DWC-Stufe an.

Befindet sich die DWC im Modus mit eingeschränkten Funktionen, blinkt sie und die DTC/DWC-Kontrollleuchte leuchtet.
Liegen Fehler vor, wird anstelle der Stufe die Angabe „Err“ in Rot angezeigt und die DTC/DWC-Kontrollleuchte leuchtet.

Hinweise

Ist die DTC auf „OFF“ gestellt, wird auch die DWC automatisch auf „OFF“ gesetzt.

Achtung

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

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

Abb. 19

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.

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 dem System der aktiven Sicherheit 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 sind die für die verschiedenen Fahrmodi geeignetsten Ansprechstufen der DWC aufgelistet und es wird angegeben, welche Stufen im Default den vom Fahrer wählbaren „Riding Modes“ zugeordnet wurden:

DWC-STUFE	ANWENDUNG		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.	NEIN
3	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 Mode „RACE” eingestellte Stufe.

DWC-STUFE	ANWENDUNG		DEFAULT
4	PERFORMANCE	Rennstreckeneinsatz für alle Benutzertypen. Das System lässt ein Wheelie zu, reduziert jedoch die Geschwindigkeit des Motorrads beim Wheelie selbst.	Ist die im Default des Riding Modes „SPORT“ eingestellte Stufe.
5	SPORT	Einstellstufe für alle Fahrertypen. Das System setzt die Tendenz zum Wheelie herab und spricht im Fall eines Wheelies spürbar an.	NEIN
6	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 „STREET“ eingestellte Stufe.
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.	NEIN

Hinweise zur Wahl der Ansprechstufe

Achtung

Die optimale Funktion des DWC-Systems in allen seinen Ansprechstufen ist nur beim Übersetzungsverhältnis der Erstausstattung des Fahrzeugs und bei Reifen gemäß der Erstausstattung und/oder der Montage von seitens Ducati empfohlenen Reifen gewährleistet. Bei in der Erstausstattung vorgesehenen Reifen handelt es sich um die Pirelli Diablo Rosso Corsa II in den folgenden Reifengrößen: Vorderrad 120/70ZR17, Hinterrad 200/60ZR17. Der Einsatz einer Bereifung mit von der Erstausstattung 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, jedoch Beibehaltung der gleichen Reifengröße (Hinter. = 200/60 ZR17, Vorder. = 120/70 ZR17), 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 Erstausstattung 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:
- der Erfahrung des Fahrers;
- der Strecke (wiederholtes Losfahren in 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, in die man mit niedriger Geschwindigkeit und einem der unteren Gänge einfährt, 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 Fahrstil fahren: sollte die DWC übertrieben reagieren, wird empfohlen, die Stufen 7, 6 usw. zu testen, bis man die passende Ansprechstufe gefunden hat. 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).

DSC-Anzeige

Das Cockpit zeigt die Aktuelle Stufe der DSC an.

Befindet sich die DSC im Modus mit eingeschränkten Funktionen, wird sie blinkend angezeigt und die DAVC Kontrollleuchte leuchtet. Liegen Fehler vor, wird anstelle der aktuellen Stufe die Angabe „Err“ in Rot angezeigt und die ABS-Kontrollleuchte leuchtet.
Wird die DTC auf „OFF” gesetzt, leuchtet die DAVC Kontrollleuchte.

Achtung

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

Hinweise

Ist die DTC auf OFF gestellt, wird auch die DSC in den OFF-Zustand versetzt.

Das System Ducati Slide Control (DSC) unterstützt den Fahrer beim Beschleunigen beim Ausfahren aus der Kurve. Dies hat zum Ziel, das Ausbrechen und den Seitenschlupf des hinteren Reifens einfacher handhaben zu können. Dieses System perfektioniert die Funktion der DTC, die auf den Längsschlupf des

Abb. 20

Reifens wirkt, und bietet damit bei Fahrbedingungen, die an den Grenzwerten liegen, eine noch bessere Unterstützung.

Das DSC-System arbeitet auf Grundlage 2 unterschiedlicher Stufen. Jede dieser Stufen wurde so kalibriert, dass eine unterschiedliche Wirkung auf den Seitenschlupf des Reifens in Kombination mit einer spezifischen DTC-Stufe geboten wird.

In nachstehender Tabelle werden die den unterschiedlichen Fahrtypen angemessenen Ansprechstufen der DSC aufgelistet. Je nach gewählter Stufe der DTC verstehen sich die verschiedenen Stufen als auf die Bereifung und die angegebenen DTC-Stufen optimiert.

DSC-Stufe	Anwendung	Default
OFF	Das System DCS ist deaktiviert.	NEIN
1	Die Ansprechstufe ist von der gewählten DTC-Stufe abhängig. Das DSC-System erhöht die Ansprechintensität im geringen Ausmaß, um den seitlichen Schlupf zu begrenzen.	NEIN
2	Die Ansprechstufe ist von der gewählten DTC-Stufe abhängig. Das DSC-System erhöht die Ansprechintensität stärker, um den Seitenschlupf einzuschränken.	Ist die im Default des Riding Modes „RACE“, „SPORT“ und „STREET“ eingestellte Stufe.

Achtung

Das DSC unterstützt den Benutzer, indem es den Schlupf des hinteren Reifens einschränkt und die Beschleunigung beim Ausfahren aus der Kurve in der Bedingung eines Ausbrechens erleichtert. Das System hindert also nicht daran, dass der Benutzer potenziell gefährliche Ausbrechwinkel erreicht und muss, aus Sicherheitsgründen, unter Anwendung der erforderlichen Einsatzsorgfalt beim Fahren verwendet werden.

Angaben zur Wahl der Ansprechstufe

In Abhängigkeit des jeweiligen Fahrstils kann das Ausfahren aus der Kurve mehr oder weniger kantig erfolgen und einen höheren oder geringeren Ausbrechwinkel zur Folge haben. Aus diesem Grund sollten die folgenden Angaben befolgt werden, um die für den eigenen Fahrstil am besten geeignete Ansprechstufe zu ermitteln.
Aus diesem Grund wird empfohlen, zunächst die angemessene DTC-Stufe den Angaben zum DTC-System entsprechend zu ermitteln. Danach wird empfohlen, die Ansprechstufe DSC 2, die einen entschiedeneren Eingriff vorsieht, dann einige Runden auf der Rennstrecke zu drehen, um sich mit dem System vertraut zu machen. Sollte sich die Einstellung zu stark auf die seitliche Haftung auswirken, wird empfohlen, die Stufe DSC 1 zu testen, die sich geringer auswirkt.
Sollten die verwendeten Nicht-OEM-Reifen einer anderen Größenklasse angehören oder in Bezug auf ihre Abmessungen deutlich von denen der Erstausstattung abweichen, kann es vorkommen, dass die Systemfunktion negativ beeinflusst wird. 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.

Achtung

Das DSC ist ein dem Fahrer zur Verfügung stehendes Unterstützungssystem. 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 dem System der aktiven Sicherheit 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.

Anzeige EBC

Das Cockpit zeigt die aktuelle Stufe der EBC an.

Befindet sich die EBC im Modus der geminderten Funktionen, blinkt die Anzeige.
Liegen Fehler vor, wird anstelle der Stufe die Angabe „Err“ in Rot angezeigt.

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

Das System „Engine Braking Control” (EBC) überwacht die Motorbremse in den Fahrphasen bei vollkommen geschlossenem Gasdrehgriff (sowohl beim Herunterschalten als beim einfachen Loslassen bei konstanter Fahrt, sowohl mit 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.

Abb. 21

Das System ermöglicht eine Regulierung der „Motorbremse“ im Rahmen eines Übergangs von einer maximalen Motorabbremsung, bei Systemeinstellung auf Stufe 1, 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.

Tabelle EBC Eingriffe auf den Riding Mode:
In nachstehender Tabelle werden die für die verschiedenen Fahrmodi geeignetsten Ansprechstufen der EBC aufgelistet und angegeben, welche Stufen als Standard-Einstellung den vom Fahrer wählbaren „Riding Mode“ zugewiesen wurden.

EBC	EIGENSCHAFT	DEFAULT
1	In dieser Stufe gibt der Motor die maximale Motorbremse ab.	Ist die im Default der Riding Modes RACE, SPORT und STREET eingestellte Stufe.
2	In dieser Stufe gewährleistet der Motor eine geringe Motorbremse. Diese Stufe wird den Fahrern empfohlen, die beim Abdrosseln wenig Einfluss durch die Motorbremse wünschen.	NEIN
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.	NEIN

Hinweise zur Wahl der Ansprechstufe

Achtung

Die optimale Funktion des Systems EBC in allen seinen Ansprechstufen ist nur bei den Reifen der Erstausstattung des Fahrzeugs und/oder bei Montage der von Ducati empfohlenen Reifen sowie bei Übersetzungsverhältnissen gewährleistet, die in der Erstausstattung vorgesehen sind. Bei in der Erstausstattung vorgesehenen Reifen handelt es sich um die Pirelli Diablo Rosso Corsa II in den folgenden Reifengrößen: Vorderrad 120/70ZR17, Hinterrad 200/60 ZR17. Der Einsatz einer Bereifung mit von der Erstausstattung 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 Fahrzeug 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 Erstausstattung 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 auslösen, dass die am geringsten mögliche Motorbremswirkung gewährleistet wird. Zwischen Stufe 3 und Stufe 1 liegen progressiv zunehmende Motorbremsabstufungen. Auf der Stufe 1 ist die höchst mögliche Motorbremsstufe gegeben.
Die Wahl der korrekten Ansprechstufe ist im Wesentlichen von folgenden Parametern abhängig:

1) der Haftung (Reifentyp und -verschleiß, Straßenbelag, Witterungsverhältnisse usw.);
2) der Strecke (Kurven, die mit sehr ähnlicher bzw. sehr unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeit durchfahren werden);
3) Dem Fahrstil.

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

Auf 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 auf der sehr unterschiedliche Bremsungen erforderlich sind, muss man eine Kompromisslösung zwischen den Ansprechstufen des EBC-Systems finden.

Angabe ABS

Das Cockpit zeigt die momentane ABS-Stufe an.

Befindet sich das ABS im Modus mit eingeschränkten Funktionen, wird die momentane Stufe blinkend angezeigt und auch die ABS-Kontrollleuchte blinkt.
Liegen Fehler vor, wird anstelle der Stufe die Angabe „Err" in Rot angezeigt und die ABS-Kontrollleuchte leuchtet.
Befindet sich das ABS in der Eigendiagnose, blinkt die ABS-Kontrollleuchte.

Achtung

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

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.

Abb. 22

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 erfolgt separat.

Beim an der Streetfighter V4 verbauten ABS handelt es sich um ein Sicherheitssystem, das dem Blockieren der Räder vorbeugt. Dabei wendet es, abhängig von der gewählten Stufe, unterschiedliche Strategien an.
Das aktive Vorhandensein der Strategien und ihre Ansprechstärke sind von der gewählten Stufe abhängig. Das ABS bietet 3 Ansprechstufen.

Im ABS der Streetfighter V4 ist die Funktion „Cornering" implementiert, welche die Funktionen des ABS optimiert und zwar auch dann, wenn sich das Fahrzeug in der Schräglage befindet. Es beugt dabei dem Blockieren der Räder und dem Radschlupf innerhalb der physischen, vom Fahrzeug und den Straßenbedingungen abhängigen Bedingungen vor. Die Funktion Cornering ist nur in den ABS-Stufen 2 und 3 aktiv.

In Abhängigkeit von der gewählten Stufe des ABS der Streetfighter V4 kann die Abhebekontrolle des Hinterrads implementiert werden, um beim Abbremsen nicht nur kürzere Bremswege, sondern auch höhere Stabilität zu gewährleisten.

Auf der Stufe 1 des ABS, die bei den Standard-Einstellungen keinen Riding Mode zugewiesen ist, wirkt das System nur auf die vorderen Bremsscheiben, um im Rennstreckeneinsatz eine höhere Leistung zu gewährleisten.
In diesem Betriebsmodus ist die Funktion Cornering nicht aktiv.

In der Stufe 2 des ABS, die an die Standard-Einstellung des Riding Modes SPORT RACE gekoppelt ist, wirkt zusätzlich noch die Kontrolle der

DSC (Slide-Kontrolle beim Bremsen). Unter bestimmten Aktivierungsbedingungen, die jedoch die maximale Sicherheit des Fahrers gewährleisten, ermöglicht das ABS einen stärkeren Schlupf am Hinterrad, so dass ein Ausbrechen oder Slide des Fahrzeugs möglich ist und sportlicher und schneller in die Kurven eingefahren werden kann.
Diese Kontrolle spricht an, wenn der Fahrer die Hinterradbremse während einer ausreichend kräftigen Bremsung am Vorderrad betätigt.
Bei Betrieb dieses Systems überwacht das ABS den Grad des Schlupfs oder Slides des Fahrzeugs, so dass dieser unter der Sicherheitsschwelle bleibt, die vom Schräglagewinkel abhängig ist. Steigt der Grad des Schlupfs oder Slides zu stark an, schaltet das ABS wieder auf den Standardbetrieb um und richtet das Fahrzeug so aus, dass stets die maximale Sicherheit geboten 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 sind die für die verschiedenen Fahrmodi geeignetsten Ansprechstufen des ABS aufgelistet, mit Angabe, welche Stufen in der Standard-Einstelllung (Default) den vom Fahrer wählbaren „Riding Mode" zugeordnet wurden.

STUFE	STIL	ANWENDUNG	DEFAULT
1	TRAK PERFORMANCE	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 stellt KEINE Kontrolle des Lift up bereit und auch die Funktion Cornering ist hierbei nicht aktiv geschaltet.	Dieser Standard-Einstellung ist kein Riding Mode zugewiesen.

STUFE	STIL	ANWENDUNG	DEFAULT
2	ROAD PERFORMANCE	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 hier ist die Funktion Cornering aktiviert. 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. In dieser Stufe ist auch die DSC (Slide-Kontrolle beim Bremsen) aktiv.	Ist die in der Standard-Einstellung des Riding Mode „RACE" eingestellte Stufe.
3	ROAD 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 es sind sowohl die Funktion Cornering als auch die Lift-up-Kontrolle aktiv.	Ist die in der Standard-Einstellung der Riding Modes „SPORT" und „STREET" eingestellte Stufe.

Angaben zur Wahl der Ansprechstufe

Achtung

Die optimale Funktion des ABS in allen seinen verfügbaren Ansprechstufen ist nur mit Bremssystems und Reifen gewährleistet, die von der Erstausstattung des Fahrzeugs vorgesehen und/oder von Ducati empfohlenen sind. Die in der Erstausstattung vorgesehenen Reifen sind insbesondere:

- Vorderrad Pirelli Diablo Rosso Corsa 2 120/70ZR17
- Hinterrad Pirelli Diablo Rosso Corsa 2 200/60ZR17

Der Einsatz einer Bereifung mit von der Erstausstattung abweichenden Abmessungen und Eigenschaften kann die Funktionseigenschaften oder sogar die Sicherheit des Systems beeinträchtigen. Es wird davon abgeraten, Reifen mit anderen Abmessungen, als die für Ihr Fahrzeug 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 Bereitstellung der Funktion Cornering vor, die innerhalb der physischen Grenzen sowie abhängig vom entsprechenden Straßenzustand bei einem sich in der Schräglage befindlichen Fahrzeug die Blockierung und den Schlupf der Reifen vorbeugt.

Die 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 Bereitstellung der Funktion Cornering vor, die innerhalb der physischen Grenzen sowie abhängig vom entsprechenden Straßenzustand bei einem sich in der Schräglage befindlichen Fahrzeug die Blockierung und den Schlupf der Reifen vorbeugt. Die Stufe 2 aktiviert darüber hinaus die Funktion DSC (nur in dieser Stufe verfügbar).

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 wird weder die Lift-up-Kontrolle noch die Funktion Cornering 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 die Stufe 3 empfohlen, die sie dabei unterstützt, das Fahrzeug auch bei Notbremsungen in einer stabileren Position zu halten.

Anzeige DES

Der Funktionsstatus des DES wird im Cockpitdisplay wie folgt angezeigt:

- beim System im Modus Dynamic mit der Angabe „DES D“;
- beim System im Modus Fixed mit der Angabe „DES F“;
- beim System im Fehlerzustand mit der Angabe „Err“;
- beim System im Modus der Leistungsminderung mittels blinkender Angabe „D“ oder „F“;
- beim System in der Initialisierungsphase mit der blinkenden Angabe „DES -“.

Dieses System sieht eine Zwischenschaltung mit der Inertialplattform von Bosch vor, 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

Abb. 23

Lenkungsdämpfers 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.

Anzeige DQS

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

- der aktivierte Status des DQS-Systems anhand der Angabe „DQS U-D“ (Einlegen sowohl höherer als auch niedrigerer Gänge);
- der deaktivierte Status des DQS-Systems anhand der Angabe „DQS Off“;
- befindet sich das System DQS-Systems oder das Steuergerät im Fehlerzustand, blinkt die Angabe „Err“;
- der Modus der Leistungsminderung des DQS-Systems durch Aufblinken der Angabe „DQS“.

Das DQS-System mit der Funktion „up/down” ermöglicht das Hoch- und Herunterschalten der Gänge ohne das Betätigen der Kupplung.
Es besteht aus einem zweiseitig wirkenden 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

Abb. 24

Upshift mit der gesteuerten Öffnung der Drosselklappe für die Funktion im Downshift.

Nachstehend die Auflistung einiger Empfehlungen für eine bessere Nutzung der Funktion:

- Der Ducati Quick Shift erfordert eine Betätigung des Schalthebels wie bei Fahrzeugen, die nicht mit diesem System ausgestattet sind. Der Ducati Quick Shift ist nicht für das automatische Schalten ausgelegt.
- Bei jedem Schalten (Hoch- oder Herunterschalten) muss der Fahrer den Schalthebel von der Ruheposition aus in die

gewünschte Position drücken und dabei über einen bestimmten Hubweg die von der Feder geleistete Kraft überwinden und den Hebel bis zum erfolgten Einlegen des Gangs in dieser Position halten. Nach erfolgtem Schalten muss der Schalthebel vollkommen zurückgelassen werden, um ein erneutes Schaltmanöver mit dem Ducati Quick Shift zu ermöglichen. Bewegt der Fahrer den Schalthebel beim Schalten mit dem Ducati Quick Shift nicht bis auf dessen Hubende, kann es vorkommen, dass der entsprechende Gang als nicht komplett eingerückt resultiert.

- Der Ducati Quick Shift verfügt über keine Servofunktion für das Schaltmanöver, wenn der Kupplungshebel vom Fahrer betätigt wird.
- Der elektronische Schaltautomat Ducati Quick Shift wird beim Betätigen des Kupplungshebels nicht aktiviert.
- Der Ducati Quick Shift legt die niedrigeren Gänge nur ein (Herunterschalten), wenn die Gassteuerung vollkommen geschlossen ist.
- Sollte die Strategie des Ducati Quick Shift nicht korrekt funktionieren, wird das Schaltmanöver stets durch Betätigen des Kupplungshebels beendet werden.
- Wird der Schalthebel länger als 30 Sekunden nach oben oder nach unten gedrückt (auch unabsichtlich), kann es vorkommen, dass ein Plausibilitätsfehler im elektronischen Steuergerät gespeichert wird und das Ducati Quick Shift System könnte dann als deaktiviert resultieren. In diesem Fall muss zum erneuten Aktivieren des Systems, der Hebel zurückgelassen, die Zündung aus- und nach 5 Minuten wieder eingeschaltet werden.
- Der elektronische Schaltautomat Ducati Quick wurde für eine Funktion bei einer Motordrehzahl über 2.500 U/min. entworfen.
- Bei jeden Gang funktioniert die Einlegefunktion des niedrigen Gangs (Herunterschalten) mit elektronischem Schaltautomat Ducati Quick Shift nur unterhalb einer bestimmten Drehzahlgrenze, um zu vermeiden, dass beim Einlegen des unteren Gangs die maximal zulässige Motordrehzahl überschritten wird.

Menü Funktionen

In der Hauptanzeige können die im Menü Funktionen enthaltenen Funktionen über die Navigationstasten im Durchlaufmodus angezeigt werden.

Je nach eingestelltem Info Mode und Riding Mode kann das Menü unterschiedliche Funktionen anzeigen.

Alle im Menü Funktionen verfügbaren Funktionen:

- TOT - Kilometerzähler
- TRIP 1 - Tageskilometerzähler 1
- CONS. AVG 1 - Durchschnittlicher Verbrauch
- SPEED AVG 1 - Durchschnittliche Geschwindigkeit
- TRIP 1 TIME - Fahrzeit
- T AIR - Lufttemperatursensor
- TRIP FUEL - Tageskilometerzähler für Benzinreserve
- TRIP 2 - Tageskilometerzähler 2
- CONS. I - Momentaner Verbrauch
- PLAYER (OFF / ON) - Management des Musikplayers, nur vorhanden, wenn das Bluetooth-Modul (Zubehör) installiert wurde und ein Smartphone angeschlossen ist (nur im Info Mode ROAD ersichtlich)

Abb. 25

- LAST CALLS – Management der Anrufe - nur vorhanden, wenn das Bluetooth-Modul (Zubehör) installiert wurde und ein Smartphone angeschlossen ist (nur im Info Mode ROAD ersichtlich)
- LAP (OFF / ON) - Rundenzeit (nur im Info Mode ROAD ersichtlich)
- SETTING MENU — Menü der Einstellungen

Als Hinweis auf die Möglichkeit der Anzeige im Durchlaufmodus der verschiedenen Funktionen erscheinen an der linken Seite des Menüs die Pfeile

UP ⇧ und DOWN ⇩, die den Navigationstasten entsprechen. Die Anzeige des leeren Kreises ○ ist ein Hinweis darauf, dass durch Drücken der Taste ENTER die Interaktion mit der angezeigten Funktion möglich ist, beispielsweise Reset von TRIP 1.

TOT

Der Kilometerzähler zeigt die Gesamtstrecke, die vom Fahrzeug hinterlegt wurde, in der eingestellten Maßeinheit (Kilometer oder Meilen).
Die Maßeinheit kann im SETTING MENU unter der Funktion „Units“ geändert werden.
Der Wert des Kilometerzählers ist permanent gespeichert und kann auf keinen Fall auf Null gesetzt werden.

Hinweise

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

Hinweise

Beim Einschalten des Cockpits wird diese Funktion 10 Sekunden lang angezeigt, dann zeigt das Cockpit wieder die Funktion an, die vor dem Ausschalten eingestellt war.

Abb. 26

TRIP 1

Die Funktion TRIP 1 zeigt die vom Fahrzeug hinterlegte Gesamtstrecke in der eingestellten Maßeinheit (Kilometer oder Meilen) an.
Die Maßeinheit kann im SETTING MENU unter der Funktion „Units“ geändert werden.
Wird der Höchstwert von 9999.9 überschritten, wird das Zählwerk automatisch nullgesetzt und die Zählung beginnt erneut bei 0.0.

Zum Rückstellen der Funktion:
- über die Navigationstasten die Angabe „TRIP 1“ anzeigen;
- die Taste ENTER drücken;
- anstelle des Zählers wird die Angabe „RESET? “ angezeigt;
- zum Annullieren die Taste UP oder DOWN betätigen, andernfalls mit der Taste ENTER bestätigen.

Die Nullsetzung erfolgt auch in folgenden Fällen automatisch:
- Reset der Funktion CONS. AVG 1;
- Reset der Funktion SPEED AVG 1;
- Reset der Funktion TRIP 1 TIME;
- nach dem Abklemmen der Batterie (Battery Off);

Abb. 27

- bei manuellen Änderung der Maßeinheiten des Systems über das SETTING MENU.

Hinweise

Bei Nullsetzung der Funktion TRIP 1, setzt das Cockpit auch die Funktionen CONS. AVG 1, SPEED AVG 1 und TRIP 1 TIME zurück.

CONS. AVG 1

Die Funktion CONS. AVG 1 zeigt, berechnet ab der letzten Nullsetzung, den durchschnittlichen Verbrauch des Fahrzeugs an.
Der Wert wird in der eingestellten Maßeinheit angegeben (km/l, l/100 km, mpg UK, mpg US).
Die Maßeinheit kann im SETTING MENU unter der Funktion „Units" geändert werden.

Zum Rückstellen der Funktion:
- Anhand der Navigationstasten die Angabe CONS. AVG 1 anzeigen;
- die Taste ENTER drücken;
- anstelle des Zählers wird die Angabe „RESET? " angezeigt;
- zum Annullieren die Taste UP oder DOWN betätigen, andernfalls mit der Taste ENTER bestätigen.

Die Nullsetzung erfolgt auch in folgenden Fällen automatisch:
- Reset der Funktion TRIP 1;
- Reset der Funktion SPEED AVG 1;
- Reset der Funktion TRIP 1 TIME;
- nach dem Abklemmen der Batterie (Battery Off);

Abb. 28

- bei manuellen Änderung der Maßeinheiten des Systems über das SETTING MENU.

Hinweise

Bei Nullsetzung der Funktion CONS. AVG 1 setzt das Cockpit auch die Funktionen TRIP 1, SPEED AVG 1 und TRIP 1 TIME zurück.

Hinweise

Der durchschnittliche Verbrauch wird auch dann berechnet, wenn das Motorrad bei laufendem Motor stillsteht.

SPEED AVG 1

Die Funktion SPEED AVG 1 zeigt, berechnet ab der letzten Nullsetzung, die durchschnittliche Geschwindigkeit des Motorrads gemeinsam mit der eingestellten Maßeinheit (km/h oder mph) an.
Die Maßeinheit kann im SETTING MENU unter der Funktion „Units“ geändert werden.

Zum Rückstellen der Funktion:
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „SPEED AVG 1“ anzeigen;
- die Taste ENTER drücken;
- anstelle des Zählers wird die Angabe „RESET? “ angezeigt;
- zum Annullieren die Taste UP oder DOWN betätigen, andernfalls mit der Taste ENTER bestätigen.

In folgenden Fällen erfolgt die Nullsetzung automatisch:
- Reset der Funktion TRIP 1;
- Reset der Funktion CONS. AVG 1;
- Reset der Funktion TRIP 1 TIME;
- nach dem Abklemmen der Batterie (Battery Off);
- bei manuellen Änderung der Maßeinheiten des Systems über das SETTING MENU.

Abb. 29

Hinweise

Bei Nullsetzung der Funktion SPEED AVG 1 setzt das Cockpit auch die Funktionen TRIP 1, CONS. AVG 1 und TRIP 1 TIME zurück.

Hinweise

Wenn die durchschnittliche Geschwindigkeit nullgesetzt wird, werden die ersten 10 Sekunden lang drei Striche “- - -” angezeigt.

TRIP 1 TIME

Die Funktion TRIP 1 TIME zeigt die Fahrzeit in „Stunden:Minuten“, berechnet ab der letzten Nullsetzung, an.
Wird der Höchstwert von 511:00 überschritten, wird das Zählwerk automatisch nullgesetzt.

Zum Rückstellen der Funktion:
- über die Navigationstasten die Angabe TRIP 1 TIME aufrufen;
- die Taste ENTER drücken;
- anstelle des Zählers wird die Angabe „RESET? “ angezeigt;
- zum Annullieren die Taste UP oder DOWN betätigen, andernfalls mit der Taste ENTER bestätigen.

Der Wert der TRIP 1 TIME wird auch in folgenden Fällen automatisch nullgesetzt:
- Reset der Funktion TRIP 1;
- Reset der Funktion CONS. AVG 1;
- Reset der Funktion SPEED AVG 1;
- nach dem Abklemmen der Batterie (Battery Off);
- bei manuellen Änderung der Maßeinheiten des Systems über das SETTING MENU.

Abb. 30

Hinweise
Bei Nullsetzung der Funktion TRIP 1 TIME setzt das Cockpit auch die Funktionen TRIP 1, CONS. AVG 1 und SPEED AVG 1 zurück.

Hinweise
Die Fahrzeit wird auch dann berechnet, wenn das Motorrad bei laufendem Motor stillsteht.

T AIR

Die Funktion T AIR zeigt in °C oder °F die Raumtemperatur an.
Die Maßeinheit kann im SETTING MENU unter der Funktion „Units“ geändert werden.

Der Temperaturwert wird angezeigt, wenn er zwischen -39 °C und +125 °C (oder zwischen -38 °F und +257 °F) liegt.
Liegen andere Werte bzw. Werte unter -39 °C (-38 °F) oder über +125 °C (+255 °F) vor, werden drei Striche „- - -” angezeigt.

Hinweise

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

Abb. 31

TRIP FUEL

Die Funktion TRIP FUEL ist nur dann verfügbar, wenn das Motorrad in den Reservezustand übergeht und zeigt die seit dem Einschalten der Kraftstoffreserveanzeige zurückgelegte Strecke gemeinsam mit der eingestellten Maßeinheit (Kilometer oder Meilen) an.
Die Maßeinheit kann im SETTING MENU unter der Funktion „Units" geändert werden.
Die Funktion wird deaktiviert, wenn das Motorrad nicht mehr in Reserve ist.
Der Wert der in Reserve zurückgelegten Strecke lässt sich in folgenden Fällen rücksetzen:

- Wenn der Wert das Skalenende (9999.9) überschreitet.
- Wenn die Maßeinheit über das SETTING MENU geändert wird.
- Infolge der Loslösung der Batterie.

Hinweise

Sobald sich das Motorrad in Reserve befindet, wird automatisch die Funktion TRIP FUEL angezeigt, unabhängig davon, welche Funktion gerade angezeigt wurde.
Es ist jedoch möglich, anhand der Navigationstasten alle anderen Funktionen durchzuscrollen.

Abb. 32

Hinweise

Die Funktion TRIP FUEL wird nicht automatisch angezeigt, wenn man sich im SETTING MENU befindet, oder während der Fahrzeugfreigabe anhand Eingabe des Pin Codes.

Hinweise

Wird während der Anzeige der Funktion TRIP FUEL der Reservezustand des Motorrads behoben, zeigt das Cockpit wieder die Funktion TOT an.

TRIP 2

Die Funktion TRIP 2 zeigt die vom Fahrzeug hinterlegte Gesamtstrecke in der eingestellten Maßeinheit (Kilometer oder Meilen) an.
Die Maßeinheit kann im SETTING MENU unter der Funktion „Units“ geändert werden.
Wird der Höchstwert von 9999.9 überschritten, wird das Zählwerk automatisch nullgesetzt und die Zählung beginnt erneut bei 0.0.

Zum Rückstellen der Funktion:
- über die Navigationstasten die Angabe „TRIP 2“ anzeigen;
- die Taste ENTER drücken;
- anstelle des Zählers wird die Angabe „RESET? “ angezeigt;
- zum Annullieren die Taste UP oder DOWN betätigen, andernfalls mit der Taste ENTER bestätigen.

Die Nullsetzung erfolgt auch in folgenden Fällen automatisch:
- nach dem Abklemmen der Batterie (Battery Off);
- bei manuellen Änderung der Maßeinheiten des Systems über das SETTING MENU.

Abb. 33

CONS. I.

Die Funktion CONS. zeigt den momentanen Verbrauch des Motorrads an.
Der Wert wird in der eingestellten Maßeinheit angegeben (km/l, l/100 km, mpg UK, mpg US).
Die Maßeinheit kann im SETTING MENU unter der Funktion „Units“ geändert werden.

Hinweise

Der momentane Verbrauch wird nur dann berechnet, wenn das Motorrad eingeschaltet ist und fährt.

In den Phasen, in denen keine Berechnung des momentanen Verbrauchs stattfindet, werden anstelle des Werts drei Striche „- - -“ angezeigt.

Abb. 34

LAP (OFF / ON)

Diese Funktion wird nur im Anzeigemodus TRACK angezeigt und ermöglich das Freigeben und Sperren der Aufzeichnungsfunktion der Rundenzeit (siehe Kapitel „Rundenzeit (LAP)”):

- Ist LAP nicht aktiv, wird die Angabe „LAP OFF“ angezeigt. Zum Aktivieren die Taste ENTER drücken.
- Ist LAP aktiv, wird die Angabe „LAP ON“ angezeigt. Zum Deaktivieren die Taste ENTER drücken.

Die Funktion Lap kann über die Funktion „Lap” im „SETTING MENU” aktiviert oder deaktiviert werden und auch die gespeicherten Rundenzeiten können hier abgerufen werden (siehe Kapitel „SETTING MENU - Lap”).

Abb. 35

PLAYER (OFF / ON)

Diese Funktion wird nur im Anzeigemodus ROAD angezeigt und ermöglicht die Aktivierung, die Deaktivierung und das Management des Musikplayers.
Sie ist nur verfügbar, wenn das Bluetooth-Steuergerät installiert und mit einem Smartphone gekoppelt ist.
Die Funktion kann auf „OFF“ oder auf „ON“ gesetzt werden.

Wichtig

Wird das über Bluetooth mit dem Cockpit verbundene Smartphone getrennt oder ausgeschaltet, erscheint diese Funktion nicht in der Liste. Sie wird erst wieder angezeigt, wenn das Smartphone erneut über Bluetooth mit dem Cockpit gekoppelt wurde.

Hinweise

Wird über das Smartphone hinaus auch der Fahrerhelm mit Headset verbunden, können die Musikstücke über die Helmkopfhörer angehört werden.

Abb. 36

Hinweise

Ist die LAP-Funktion aktiv, unterbricht die Aktivierung des Musikplayers (PLAYER ON) die LAP-Funktion und stellt sie auf OFF.

Hinweise

Ist der Musikplayer aktiv (PLAYER ON) und wird gerade ein Musikstück auf dem Smartphone abgespielt, unterbricht die Aktivierung der LAP-Funktion das gerade laufende Musikstück und setzt die Funktion in PLAYER OFF.

Aktivierung der Steuerung des Musikplayers

Steht die Steuerung des Musikplayers auf „OFF" (Abb. 36), kann sie durch Drücken der Taste ENTER aktiviert werden.
Bei aktiver Steuerung des Musikplayers werden am Display der Titel des aktuell auf dem verknüpften Smartphone abgespielten Musikstücks (A) gemeinsam mit den verfügbaren Steuerbefehlen (B) und der Angabe „EXIT", der ein schwarzer nach unten gerichteter Pfeil (C) vorsteht, angezeigt.

Abb. 37

Hinweise

Der Name des Musikstücks wird einmal vollständig angezeigt, wobei die Schrift von rechts nach links durchläuft, dann nur noch die ersten Buchstaben. Ist kein Titel des Musikstücks verfügbar, wird die Angabe „NOT AVAILABLE" angezeigt.

Steuerbefehle des Musikplayers

Ist die Steuerung aktiv, werden die Tasten UP, DOWN und ENTER vom Cockpit ausschließlich zur Bedienung des Musikplayers verwendet. Im Spezifischen:

- PLAY / Pause: Die Taste ENTER 2 Sekunden lang gedrückt halten.
- Zum nächsten Musikstück gehen „SKIP“: Auf die Taste ENTER drücken.
- Erhöhen der Lautstärke „+“: Auf die Taste UP drücken.
- Mindern der Lautstärke „-“: Auf die Taste DOWN drücken.
- Verlassen der Steuerung des Musikplayers: 2 Sekunden lang die Taste DOWN gedrückt halten.

Abb. 38

Beenden der Steuerung des Musikplayers aktiv (ON)

Zum Beenden der Steuerung des Musikplayers (Abb. 38), obwohl sie zum Beispiel mit dem gerade laufenden Musikstück aktiv gehalten bleibt, 2 Sekunden lang auf die Taste DOWN drücken.

Danach schalten die Tasten UP, DOWN und ENTER wieder auf ihre „normalen“ Funktionen der Cockpitsteuerung/-kontrolle um und erfüllen die Funktionen des Musikplayers nicht mehr.
Nach ihrer Aktivierung erscheint die Funktion mit der Angabe „PLAYER ON“ im Menü, während unter dem Titel des gerade abgespielten Musikstücks der nach oben zeigende, schwarze Pfeil gefolgt von der Angabe „PLAYER CONTROL“ erscheint.

Hinweise

Bei aktivem Musikplayer bleibt der Titel des gerade zu hörenden Musikstücks auch beim Wechseln der Funktion (zum Beispiel TRIP 1) am Display vorhanden.

Abb. 39

Erneute Steuerung des Musikplayers (ON)

Um die Bedienfunktion des Musikplayers wieder aufzunehmen, muss die Funktion PLAYER ON angezeigt und 2 Sekunden lang auf die Taste UP gedrückt werden.

Die Tasten UP, DOWN und ENTER lassen sich über das Cockpit wieder zur Bedienung des Musikplayers verwenden (Abb. 38).

Deaktivierung der Steuerung des Musikplayers

Zum Deaktivieren des Musikplayers mit Unterbrechung des laufenden Musikstücks die Funktion PLAYER ON (Abb. 39) markieren, dann die Taste ENTER drücken.
Dann wird die Funktion mit „PLAYER OFF" (Abb. 36)angezeigt.

LAST CALLS

Diese Funktion zeigt die Liste der letzten, aus- und eingegangenen oder die entgangenen Anrufe an und ist nur dann verfügbar, wenn das Bluetooth-Steuergerät installiert und mit einem Smartphone gekoppelt ist.

Zur Anzeige der Anrufliste die Taste ENTER drücken. Beim Öffnen dieser Funktion erscheint am Display einige Sekunden lang die Angabe „WAIT..“, danach wird der Name oder die Nummer des letzten Anrufers angezeigt.
Es werden nur die letzten 7 aus- und eingegangenen oder die entgangenen Anrufe aufgelistet.
Über die Navigationstasten ist das Durchscrollen der aufgelisteten Anrufe möglich. Zum Anrufen einer Nummer/eines Namens aus dieser Liste auf die Taste ENTER drücken. Für weitere Angaben hierzu auf das Kapitel „Infotainment“ Bezug nehmen.
Ist die Anrufliste leer, wird im Display die Angabe „EMPTY“ angezeigt: In diesem Fall ist nur das Beenden der Funktion möglich.
Zum Beenden der Funktion und zur Rückkehr auf die vorherige Anzeige 2 Sekunden lang die Taste DOWN gedrückt halten.

Abb. 40

Abb. 41

SETTING MENU

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

Aus Sicherheitsgründen kann auf dieses Menü nur bei reeller Fahrzeuggeschwindigkeit unter oder gleich 5 km/h (3 mph) zugegriffen werden. Befindet man sich im SETTING MENU und überschreitet die Geschwindigkeit dabei 5 km/h (3 mph), blendet das Cockpit automatisch wieder die Hauptanzeige ein.

Zum Öffnen anhand der Navigationstasten die Angabe „SETTING MENU“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 42

Wichtig

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

Nach dem Öffnen des SETTING MENUS schaltet das Display den Anzeigemodus um.

Die im Menü verfügbaren Angaben sind:
- Riding Mode
- Pin Code
- Lap
- Backlight
- Date and Clock
- Units
- Service
- Tire Calibration
- DRL- nur bei installierter DRL-Beleuchtung vorhanden
- Bluetooth - nur bei installiertem Bluetooth-Modul vorhanden
- DDA - nur bei angeschlossenem DDA-Gerät vorhanden
- Turn indicators
- Info

Über die Navigationstasten ist das Durchscrollen der zur Verfügung stehenden Angaben möglich.
Nach erfolgter Anzeige der gewünschten Funktion auf die Taste ENTER drücken, um deren entsprechendes Untermenü anzuzeigen.

Abb. 43

Zum Verlassen irgendeines Menüs die Angabe „Back“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.

Zum Verlassen des SETTING MENUS die Angabe „Exit” markieren und dann auf die Taste ENTER drücken.

SETTING MENU - Riding Mode

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

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Riding Mode“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- In diesem Menü werden die folgenden Angaben angezeigt: „Race”, „Sport”, „Street”, „All Default" (nur ersichtlich, wenn einer oder mehrere Parameter eines oder mehrerer Riding Modes keine „Default“ Parameter sind).
- Die gewünschte Angabe markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Die für jeden Fahrstil personalisierbaren Parameter sind: Engine, DTC, ABS, DWC, EBC und DQS.
Alle eingegebenen Parameter bleiben auch nach dem Ausschalten des Motorrads gespeichert.

Abb. 44

Abb. 45

Achtung

Es wird nahegelegt, die Parameter nur dann zu ändern, wenn man genügend Erfahrung mit der Fahrwerkseinstellung hat. Sollten die Parameter versehentlich geändert worden sein, wird ihr Rücksetzen über die Funktion „Default“ empfohlen.

SETTING MENU - Riding Mode - DAVC

Unter dieser Funktion können die Stufen der Funktionen DTC, DWC und DSC eingestellt werden, die unter der an jeden Riding Mode gekoppelten Funktion DAVC zusammengefasst sind.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Riding Mode“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Den gewünschten Riding Mode markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „DAVC“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Im Menü werden die Angaben „DTC”, „DWC”, „DSC” und „Default” angezeigt (nur ersichtlich, wenn ein oder mehrere Parameter keine Standardwerte sind). Die gewünschte Angabe markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Abb. 46

Abb. 47

SETTING MENU - Riding Mode - DAVC - DTC

Diese Funktion ermöglicht die Einstellung der Ansprechstufe des DTC-Systems oder dessen Deaktivierung in den einzelnen Riding Modes.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Riding Mode“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Den gewünschten Riding Mode markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „DAVC“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „DTC“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Beim Öffnen der Funktion zeigt das Display links die Personalisierungsmöglichkeiten (Stufe von „1” bis „8” und „Off“) und rechts den momentan eingestellten Wert an.
Des Weiteren werden das Motorradprofil mit hervorgehobenem Eingriffsbereich und eine Tabelle mit den Bezugsangaben angezeigt.
Anhand der Navigationstasten die gewünschte Stufe markieren und zur Bestätigung auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 48

Hinweise

Wird die DTC auf “Off“ gestellt, wird auch die DWC automatisch auf “Off“ gesetzt.

SETTING MENU - Riding Mode - DAVC - DWC

Diese Funktion ermöglicht die Einstellung der Ansprechstufe des DWC-Systems oder dessen Deaktivierung in den einzelnen Riding Modes.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Riding Mode“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Den gewünschten Riding Mode markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „DAVC“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „DWC“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Beim Öffnen der Funktion zeigt das Display links die Personalisierungsmöglichkeiten (Stufe von „1” bis „4” und „Off“) und rechts den momentan eingestellten Wert an.
Des Weiteren werden das Motorradprofil mit hervorgehobenem Eingriffsbereich und eine Tabelle mit den Bezugsangaben angezeigt.
Anhand der Navigationstasten die gewünschte Stufe markieren und zur Bestätigung auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 49

Achtung

Wird die DTC auf „Off“ gestellt, wird auch die DWC gezwungenermaßen auf „Off“ gesetzt. In diesem Fall ist die Einstellmöglichkeit der DWC nicht verfügbar.

SETTING MENU - Riding Mode - DAVC - DSC

Diese Funktion ermöglicht das Einstellen der Ansprechstufe der DSC-Systems oder deren Deaktivierung in den einzelnen Riding Modes.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Riding Mode“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Den gewünschten Riding Mode markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „DAVC“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „DSC“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Beim Öffnen der Funktion zeigt das Display links die Personalisierungsmöglichkeiten (Stufe „1”, „2” und „Off“) und rechts den aktuell eingestellten Wert an. Des Weiteren werden das Motorradprofil mit hervorgehobenem Eingriffsbereich und eine Tabelle mit den Bezugsangaben angezeigt.
Anhand der Navigationstasten die gewünschte Stufe markieren und zur Bestätigung auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 50

Hinweise

Wird die DTC auf „Off“ gestellt, wird auch die DSC gezwungenermaßen auf „Off“ gesetzt. In diesem Fall ist die Einstellmöglichkeit der DSC nicht verfügbar.

SETTING MENU - Riding Mode - DAVC - Default

Unter dieser Funktion können die von Ducati eingestellten Standard-Werte der Stufen den Funktionen DTC, DWC und DSC eingestellt werden, die unter der Funktion DAVC zusammengefasst und an jeden Riding Mode gekoppelt sind.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Riding Mode“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Den gewünschten Riding Mode markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „DAVC“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Hier die Angabe „Default“ markieren und ENTER drücken, um die Standard-Parameter der Funktionen DTC, DWC und DSC des jeweils gewählten Riding Modes rückzusetzen.
Die Angabe „Default“ bleibt weiterhin ersichtlich, auch nachdem die voreingestellten Parameter rückgesetzt worden sind.

Abb. 51

SETTING MENU - Riding Mode - Engine

In dieser Funktion kann die an die einzelnen Riding Mode gekoppelte Motorleistung eingestellt werden.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Riding Mode“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Den gewünschten Riding Mode markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Engine“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Beim Öffnen der Funktion zeigt das Display links die Personalisierungsmöglichkeiten „High”, „Medium”, „Low” und rechts den momentan eingestellten Wert an.
Des Weiteren werden das Motorradprofil mit hervorgehobenem Eingriffsbereich und eine Tabelle mit den Bezugsangaben angezeigt.
Anhand der Navigationstasten die gewünschte Stufe markieren und zur Bestätigung auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 52

Abb. 53

SETTING MENU - Riding Mode - ABS

Diese Funktion ermöglicht die Einstellung der Ansprechstufe des ABS in den einzelnen Riding Modes.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Riding Mode“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Den gewünschten Riding Mode markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „ABS“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Beim Öffnen der Funktion zeigt das Display links die Personalisierungsmöglichkeiten (Stufe von „1” bis „3”) und rechts den momentan eingestellten Wert an.
Des Weiteren werden das Motorradprofil mit hervorgehobenem Eingriffsbereich und eine Tabelle mit den Bezugsangaben angezeigt.
Anhand der Navigationstasten die gewünschte Stufe markieren und zur Bestätigung auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 54

Abb. 55

SETTING MENU - Riding Mode - EBC

Diese Funktion ermöglicht die Einstellung der Ansprechstufe der EBC in den einzelnen Riding Modes.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Riding Mode“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Den gewünschten Riding Mode markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „EBC“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Beim Öffnen der Funktion zeigt das Display links die Personalisierungsmöglichkeiten (Stufe von „1” bis „3”) und rechts den momentan eingestellten Wert an.
Des Weiteren werden das Motorradprofil mit hervorgehobenem Eingriffsbereich und eine Tabelle mit den Bezugsangaben angezeigt.
Anhand der Navigationstasten die gewünschte Stufe markieren und zur Bestätigung auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 56

Abb. 57

SETTING MENU - Riding Mode - DQS

Diese Funktion ermöglicht die Einstellung der Ansprechstufe des DQS-Systems oder dessen Deaktivierung in den einzelnen Riding Modes.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Riding Mode“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Den gewünschten Riding Mode markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „DQS“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Beim Öffnen der Funktion zeigt das Display links die Personalisierungsmöglichkeiten („Up/Down” und „Off”) an und rechts den momentan eingestellten Wert.
Des Weiteren wird das Motorradprofil mit hervorgehobenem Eingriffsbereich angezeigt.
Anhand der Navigationstasten die gewünschte Stufe markieren und zur Bestätigung auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 58

Abb. 59

SETTING MENU - Riding Mode - Info Mode

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

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Riding Mode“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Den gewünschten Riding Mode markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Info Mode“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Beim Öffnen der Funktion werden im Display die Personalisierungsmöglichkeiten („Up/Down” und „Off”) und rechts der momentan eingestellte Wert angezeigt.
Handelt es sich beim aktuell eingestellten Modus um die Standard-Einstellung (Default), wird unter den wählbaren Angaben auch „Default” stehen. Diese Angabe ermöglicht das Einstellen der von Ducati für den jeweils gewählten Riding Mode vorgesehenen Modus.

Abb. 60

Abb. 61

Mit den Navigationstasten die gewünschte Stufe wählen und zur Bestätigung die Taste ENTER drücken.

SETTING MENU - Riding Mode - DES

Unter dieser Funktion kann der an jeden Riding Mode gekoppelte Steuertyp der elektronischen Radfederungen eingegeben werden.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Riding Mode“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Den gewünschten Riding Mode markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „DES“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Beim Öffnen der Funktion zeigt das Display auf der linken Seite die Personalisierungsmöglichkeiten („Fixed Suspension” und „Dynamic Suspension”) und auf der rechten Seiten den aktuell eingestellten Wert an.
Mit den Navigationstasten die gewünschte Stufe wählen und zur Bestätigung die Taste ENTER drücken.

Abb. 62

Abb. 63

Fixed Suspension

Der Modus Fixed Suspension ermöglicht das Einstellen der Dämpfung der elektronischen Radfederungen in der Druck- und Zugstufe mit festgelegten Klicks.
Im vorausgehenden Menü die Angabe „Fixed Suspension" markieren, dann ENTER drücken. Daraufhin werden die Angaben „Activate fixed Suspension" und „Custom Fixed Suspension" angezeigt.
Mit den Navigationstasten die gewünschte Stufe wählen und zur Bestätigung die Taste ENTER drücken.

Abb. 64

Fixed Suspension – Activate fixed Suspension

Werden diese Funktion markiert und die Taste ENTER gedrückt, werden bei allen Parametern der Fixed Suspension die von Ducati vorgegebenen Standardwerte wieder hergestellt.

Fixed Suspension – Custom Fixed Suspension

Beim Öffnen dieser Funktion werden die folgenden, wählbaren Angaben angezeigt:

- „Front Compression”
- „Front Rebound”
- „Rear Compression”
- „Rear Rebound”
- „Steering Damper”

Mit den Navigationstasten die gewünschte Stufe markieren und zum Öffnen des jeweiligen Menüs die Taste ENTER drücken.

In jedem Menü werden angezeigt (Abb. 66):

- links alle möglichen Personalisierungsstufen;
- in der Mitte das Motorradprofil und hier in Hellblau der Teil, an dem die Änderung vorgenommen wird, sowie eine Tabelle mit Bezugsangaben;
- rechts die aktuell eingestellte Stufe.

Über die Navigationstasten die gewünschte Stufe wählen, dann mit der Taste ENTER bestätigen.

Abb. 65

Abb. 66

Wichtig

Die Standard-Einstellungen des Steering Damper sind so optimiert, dass sie ein dem gewählten Riding Mode entsprechenden Verhalten gewährleisten.
Eine übermäßige Dämpffunktion des Steering Damper kann ein geändertes dynamisches Verhalten des Fahrzeugs zur Folge haben.
Zu beachten ist hierbei, dass die Wahl einer Stufe unter 8 nur besonders erfahrenen Fahrern und für den Rennstreckeneinsatz zu empfehlen ist. In diesen Fällen müssen die Stufen in progressiver Folge (beginnend bei Stufe 8) gewählt und eine nach der anderen getestet werden.

In der nachstehenden Tabelle sind die Standard-Werte für jeden einzelnen Riding Mode enthalten.

Riding Mode	Konfigurationstyp	Setting Standard		Einsatzzweck
Race	TRACK	Front Compression	6	Maximieren der Leistung auf der Rennstrecke mit der Bereifung Diablo Rosso Corsa 2
		Front Rebound	10	
		Rear Compression	6	
		Rear Rebound	10	
		Steering Damper	10	
Sport	ROAD	Front Compression	12	Für das sportliche Fahren auf öffentlichen Straßen mit der Bereifung Diablo Rosso Corsa 2
		Front Rebound	18	
		Rear Compression	10	
		Rear Rebound	10	
		Steering Damper	12	
Street	ROAD	Front Compression	30	Maximaler Komfort beim Einsatz auf öffentlichen (auch unbefestigten) Straßen mit der Bereifung Diablo Rosso Corsa 2
		Front Rebound	18	
		Rear Compression	30	
		Rear Rebound	18	
		Steering Damper	12	

Dynamic Suspension

Der Modus Dynamic Suspension ermöglicht die Einstellung der Ansprechstärke des Steuergeräts auf die elektronischen Radfederungen in den unterschiedlichen Bedingungen.
Im vorausgehenden Menü (Abb. 63) die Angabe „Dinamic Suspension" markieren, dann ENTER drücken.
Daraufhin werden die Angaben „Activate Dynamic Suspension" und „Custom Dynamic Suspension" angezeigt.
Mit den Navigationstasten die gewünschte Stufe wählen und zur Bestätigung die Taste ENTER drücken.

Dynamic Suspension – Activate Dynamic Suspension

Werden diese Funktion markiert und die Taste ENTER gedrückt, werden bei allen Parametern der Dynamic Suspension die von Ducati vorgegebenen Standardwerte wieder hergestellt.

Abb. 67

Dynamic Suspension – Custom Dynamic Suspension

Beim Öffnen dieser Funktion werden die folgenden, wählbaren Punkte angezeigt:

- Brake Support
- Front Fork
- Shock Absorber
- Steering Damping
- Acceleration (nur beim Riding Mode „Race“)
- Mid Corner (nur beim Riding Mode „Race“)

Mit den Navigationstasten die gewünschte Stufe markieren und zum Öffnen des jeweiligen Menüs die Taste ENTER drücken.

In jedem Menü werden angezeigt (Abb. 69):

- links alle möglichen Personalisierungsstufen;
- in der Mitte das Motorradprofil und hier in Hellblau der Teil, an dem die Änderung vorgenommen wird, sowie eine Tabelle mit Bezugsangaben;
- rechts die aktuell eingestellte Stufe.

Über die Navigationstasten die gewünschte Stufe wählen, dann mit der Taste ENTER bestätigen.

Abb. 68

Abb. 69

In der nachstehenden Tabelle sind die Standard-Werte für jeden einzelnen Riding Mode enthalten.

Riding Mode	Konfigurationstyp	DES Standard-Einstellungen		Einsatzzweck
Race	TRACK	Brake Support	+2	Maximieren der Leistung auf der Rennstrecke mit der Bereifung Diablo Rosso Corsa 2
		Front Fork	+2	
		Shock Absorber	+2	
		Steering Damping	+3	
		Acceleration	+2	
		Mid Corner	+2	
Sport	ROAD	Brake Support	0	Für das sportliche Fahren auf öffentlichen Straßen mit der Bereifung Diablo Rosso Corsa 2
		Front Fork	0	
		Shock Absorber	0	
		Steering Damping	0	
Street	ROAD	Brake Support	0	Maximaler Komfort beim Einsatz auf öffentlichen (auch unbefestigten) Straßen mit der Bereifung Diablo Rosso Corsa 2
		Front Fork	0	
		Shock Absorber	0	
		Steering Damping	0	

Anhand der Änderung der Stufe jedes Parameters können die Auswirkungen der dynamischen Einstellung, die das System automatisch an den Radfederungen in Abhängigkeit der dynamischen Bedingungen des Fahrzeugs umsetzt, verstärkt oder geschwächt werden.

Brake Support

Durch Einstellung der Bremsabstützung kann der Widerstand gegen das Nicken bei der Bremsung erhöht (PERFORMANCE) oder gemindert (COMFORT) werden. Wird die Stufe erhöht, wird die Gabel langsamer und kontrollierter eintauchen. Wird die Stufe herabgesetzt wird die Eintauchgeschwindigkeit erhöht.

Parameter Front Fork und Shock Absorber

Anhand einer Einstellung der Parameter der Vorderradgabel und des hinteren Federbeins kann die allgemeine Dämpfung dieser Komponenten erhöht (+) oder gemindert (-) werden.

Im Riding Mode Race kann das Einstellen beider Parameter auf dieselben Werte dazu dienen, dann die allgemeine Dämpfstufe in Abhängigkeit des vom Fahrer bevorzugten Stils, unterschiedlichen Haftungsbedingungen und Merkmalen der Rennstrecke einstellen zu können. Eine getrennte Einstellung der Parameter kann zur getrennt erfolgenden Änderung des Ausgleichs zwischen vorderer und hinterer Dämpfung verwendet werden.

Werden bei den Riding Modes Sport und Street beide Einstellungen stärker in Richtung COMFORT gebracht, werden die Fahrbahnunebenheiten gefiltert und Stöße besser aufgenommen. Werden beide Einstellungen stärker auf STABILITY gebracht, wird die Dämpfung der Rahmeschläge erhöht. Die Parameter der vorderen und hinteren Radfederung getrennt einstellen, wenn die Vorderradgabel und das hintere Federbein individuell reguliert werden sollen, um den Ausgleich zwischen vorne und hinten zu ändern.

Parameter Steering Damping

Durch Regulierung des Parameters kann die allgemeine Lenkungsdämpfung erhöht oder gemindert werden. Wird dieser Parameter in Richtung HANDLING gebracht, wird die Lenkungsdämpfung gemindert und die Lenkung „leichter“. Wird der Parameter auf STABILITY reguliert, wird ein höherer Widerstand gegen Schwingungen gewährleistet.

Parameter Acceleration (nur im Riding Mode „Race“ verfügbar)

Bei Einstellung des Parameters der Beschleunigung kann der Fahrer seine bevorzugten Werte zwischen Haftvermögen und Stabilität während abrupter Beschleunigungen wählen. Den Parameter stärker auf GRIP regulieren, um das System so zu optimieren, dass ein stärkerer Antrieb am Hinterrad und der maximale Bodenkontakt erreicht werden. Den Parameter auf STABILITY einstellen, wenn die Stöße am Rahmen gemindert werden sollen.

Parameter Mid Corner (nur im Riding Mode „Race“ verfügbar)

Bei Einstellung des Parameters der „Kurvenmitte“ kann der Fahrer seine bevorzugten Werte zwischen Haftvermögen und Stabilität in der Kurve wählen. Den Parameter stärker auf GRIP regulieren, um das System so zu optimieren, dass der maximale Bodenkontakt erreicht werden. Den Parameter auf STABILITY einstellen, wenn die Stöße am Rahmen gemindert werden sollen.

SETTING MENU - Riding Mode - Default

Diese Funktion ermöglicht die Rücksetzung aller Parameter eines einzelnen Riding Mode und ist nur dann sichtbar, wenn einer oder mehrere Parameter im Vergleich zu den werkseitigen Bedingungen zuvor geändert wurden.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Riding Mode“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Den gewünschten Riding Mode markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Default” markieren und zum Einstellen aller Parameter auf die Default-Werte auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 70

SETTING MENU - Riding Mode - All Default

Diese Funktion ermöglicht die Rücksetzung aller Parameter aller Fahrmodi und ist nur dann sichtbar, wenn einer oder mehrere Parameter eines oder mehrerer Fahrstile im Vergleich zu den werkseitigen Bedingungen zuvor geändert wurden.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Riding Mode“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „All Default” markieren und zum Einstellen aller Parameter auf die Default-Werte auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 71

SETTING MENU - Pin Code

Diese Funktion ermöglicht die Aktivierung oder Änderung des eigenen Pin Codes.
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 aktiviert werden, andernfalls ist auch die zeitweilige Zündung im Fall einer Funktionsstörung nicht möglich.
Für den zeitweiligen Fahrzeuganlass im Fall einer Betriebsstörung ist Bezug auf das Verfahren „Fahrzeugfreigabe über Pin Code“ zu nehmen.

Achtung

Der Pin Code muss vom Fahrzeugbesitzer aktiviert und gespeichert werden. Ist bereits ein Pin Code vorhanden, wenden Sie sich zur Nullsetzung an den Ducati Vertragshändler. Der Ducati Vertragshändler könnte Sie auffordern, sich als effektiver Besitzer des Fahrzeugs auszuweisen.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Pin Code“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 72

Wurde der Pin Code noch nie aktiviert, erscheint in diesem Menü zwecks der Aktivierung die Angabe „New Pin“. Wurde hingegen der Pin Code bereits aktiviert, erscheint in diesem Menü die Angabe „Modify Pin“, mit der sich der bereits gespeicherte PIN ändern lässt.

New Pin

- Das SETTING MENU öffnen.
- Die Angabe „Pin Code“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „New Pin” markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Das Display zeigt die Angabe „New Pin“ und die Freistellen zur Eingabe der vier Ziffern des neuen PIN (Abb. 74) an. Die zwei Pfeile über und unter der ersten Ziffer weisen auf die Eingabemöglichkeit hin.
Eingabe des Codes:

- Über die Tasten UP und DOWN kann der Wert von „0“ bis „9“ jeweils um 1 erhöht oder verringert werden.
- Zur Bestätigung der Ziffer und zum Übergang auf die nächste auf die Taste ENTER drücken.
- Das Verfahren so lange wiederholen, bis alle vier Ziffern eingegeben wurden.

Abb. 73

Abb. 74

Nach Eingabe der vierten und letzten Ziffer wird durch Betätigung der Taste ENTER die orange Angabe „Memory“ angezeigt. Zum Speichern des eingegebenen Codes erneut auf ENTER drücken: Es wird 2 Sekunden lang in Grün die Angabe „Memorized“ angezeigt.
Das Cockpit zeigt wieder das Menü zum Öffnen der Funktion Pin Code an und anstelle von „New Pin“ erscheint die Angabe „Modify Pin“.

Abb. 75

Modify Pin

- Das SETTING MENU öffnen.
- Die Angabe „Pin Code“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Modify Pin” markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Das Display zeigt die Angabe „Old Pin“ und die Freistellen zur Eingabe der vier Ziffern des alten PIN (Abb. 74) an. Die zwei Pfeile über und unter der ersten Ziffer weisen auf die Eingabemöglichkeit hin.
Eingabe des Codes:

- Über die Tasten UP und DOWN kann der Wert von „0“ bis „9“ jeweils um 1 erhöht oder verringert werden.
- Zur Bestätigung der Ziffer und zum Übergang auf die nächste auf die Taste ENTER drücken.
- Das Verfahren so lange wiederholen, bis alle vier Ziffern eingegeben wurden.

Nach Eingabe der vierten und letzten Ziffer verhält sich das Cockpit durch Betätigung der Taste ENTER wie folgt:

- Ist der Pin falsch, zeigt das Cockpit 2 Sekunden lang die rot unterlegte Angabe „Wrong“ an und kehrt zur vorherigen Anzeige zurück, um einen

Abb. 76

Abb. 77

neuen Eingabeversuch des Codes zu ermöglichen.

- Ist der Pin korrekt, wird im Cockpit 2 Sekunden lang grün unterlegt die Angabe „Correct“ angezeigt, dann wird wieder auf die Eingabe des neuen Pin Codes umgeschaltet. In diesem Fall zur Eingabe eines neuen Codes auf die Beschreibung im Unterkapitel „New Pin“ Bezug nehmen.

SETTING MENU - Lap

Über diese Funktion kann die Funktion LAP ein- oder ausgeschaltet werden und man kann aufgezeichneten Rundenzeiten einsehen.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Lap“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

In diesem Menü wird auf der rechten Seite der aktuelle Status der Funktion angezeigt, während auf der linken Seite die folgenden Angaben zu sehen sind:

- „Off“ für das Sperren der Funktion Lap.
- „On“ das Aktivieren der Funktion Lap.
- „Lap Data” zum Anzeigen der gespeicherten Runden.
- „Erase All” zum Löschen aller gespeicherten Runden (nur bei gespeicherten Runden ersichtlich).

Die gewünschte Angabe über die Navigationstasten wählen, dann zum Aktivieren der entsprechenden Funktion die Taste ENTER drücken.
Je nachdem das GPS EVO am Motorrad vorhanden ist oder nicht, werden unter der Funktion „Lap Data”

Abb. 78

die im Modus LAP BASIC oder LAP EVO gespeicherten Daten angezeigt.
Bei jeder Einschaltung wird die Lap-Funktion auf „Off“ gestellt.

Lap Data (Modus LAP BASIC)

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Lap“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Lap Data“ markieren und die Taste ENTER drücken.

Beim Öffnen dieser Funktion werden die Angabe „Best Laps” und die von 1 bis 30. verfügbaren Laps aufgelistet.
Über die Navigationstasten ist das Durchscrollen und die Anzeige der gespeicherten Runden möglich. Die für jede einzelne Lap (Runde) verfügbaren Daten sind:

- „Time” - die Rundenzeit (mit maximaler Zeit von 8’59”00);
- „Real Speed (max)” - die reell erzielte Höchstgeschwindigkeit und die eingestellte Maßeinheit;
- „RPM (max)” - die maximal erreichte Motordrehzahl.

Durch Markieren der Angabe „Best Lap“ werden die Daten der besten unter den registrierten Zeiten angezeigt.

Abb. 79

Hinweise

Es können maximal 30 Runden registriert werden.

Sind keine gespeicherten Runden vorhanden, wird beim Öffnen dieses Menüs die Angabe „No Lap“ angezeigt.
Zum Aufzeichnen der Runden (Laps) auf das Kapitel „Rundenzeit (Lap)“ Bezug nehmen.

Lap Data (Modus LAP EVO)

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Lap“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Lap Data“ markieren und die Taste ENTER drücken.

Beim Öffnen dieser Funktion werden die Angabe „Best Laps” und die registrierten Sessions (max,. 4) aufgelistet.
Zur Anzeige der innerhalb einer Session gespeicherten Runden, die gewünschte Session markieren und die Taste ENTER drücken.
Es werden alle, innerhalb der gewählten Session aufgezeichneten Runden angezeigt (Abb. 81).
Über die Navigationstasten ist das Durchscrollen und die Anzeige der gespeicherten Runden möglich.
Die für jede einzelne Lap (Runde) verfügbaren Daten sind:

- „Time” - die Rundenzeit (mit maximaler Zeit von 8’59”00);
- „Intertime 1” - sofern der erste Punkt der Zwischenzeit konfiguriert wurde (maximale Zeit 8’59”00);

Abb. 80

Time	1’23’98
Intertime 1:	38’95
Intertime 2:	50’90
Real Speed (max):	238 km/h
RPM (max):	9600
Lean angle (max):	8°
YAW angle (max):	15°

Abb. 81

- „Intertime 2" - sofern der zweite Punkt der Zwischenzeit konfiguriert wurde (maximale Zeit 8'59"00);
- „Real Speed (max)" - die reell erzielte Höchstgeschwindigkeit und die eingestellte Maßeinheit (die Geschwindigkeit wird vom GPS EVO erfasst);
- „RPM (max)" - die maximal erreichte Motordrehzahl;
- „Lean angle (max)" - maximal erreichter Schräglagewinkel;
- „Lean angle (max)" - maximal erreichter Gierwinkel.

Durch Markieren der Angabe „Best Lap" (Abb. 80) werden die Daten der besten in jeder Session registrierten Zeit angezeigt.

Hinweise

Es können maximal 30 Runden unterteilt in 4 Sessions registriert werden.

Sind keine gespeicherten Runden vorhanden, wird beim Öffnen dieses Menüs die Angabe „No Lap" angezeigt.

Beim Konfigurieren der Zwischenzeiten und Aufzeichnen der Runden/Sessions auf das Kapitel „Rundenzeit (Lap)" Bezug nehmen.

Erase All

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Lap“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Erase All“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Beim Öffnen dieser Funktion wird die Angabe „Erase All” angezeigt: zum Löschen aller registrierten Laps, die Angabe markieren, dann die Taste ENTER 2 Sekunden lang drücken. Daraufhin wird auf der rechten Seite 3 Sekunden lang die Angabe „Wait... “ angezeigt, nach deren Ablauf das Cockpit wieder auf die Anzeige des vorherigen Menüs zurückkehrt.

Abb. 82

SETTING MENU - Backlight

Diese Funktion ermöglicht die Einstellung des Tag- oder Nacht-Modus des Displays.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Backlight“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.

In diesem Menü werden die Angaben „Auto”, „Day”, „Night”, angezeigt, rechts der aktuelle Status der Funktion.
Die gewünschte Angabe markieren, dann die Taste ENTER drücken.

- Mit „Auto” (Default-Einstellung) wird die Hintergrundfarbe den Lichtverhältnissen entsprechend automatisch eingestellt.
- Mit „Day” wird der weiße Hintergrund eingestellt, der sich bei starkem Umgebungslicht empfiehlt.
- Mit „Night” wird der schwarze Hintergrund eingestellt, der sich bei wenig Umgebungslicht oder in der Dunkelheit empfiehlt.

Abb. 83

Abb. 84

Hinweise

Im Falle der Loslösung der Batterie wird die Hintergrundbeleuchtung auf den Modus “Auto“ eingestellt.

SETTING MENU - Date and Clock

Diese Funktion dient zum Einstellen von Datum und Uhrzeit.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Date and Clock“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.

In diesem Menü werden die Angaben „Date“ und „Clock“ angezeigt, in der Mitte erscheinen das Datum und die Uhrzeit, die momentan eingestellt sind.
Die gewünschte Angabe markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Hinweise

Wurden das Datum und die Uhrzeit noch nie eingestellt, erscheinen anstelle der entsprechenden Werte Striche“--“.
Nach einer Loslösung der Batterie, müssen das Datum und die Uhrzeit erneut eingestellt werden.

Abb. 85

Abb. 86

Date (Datumseingabe)

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Date and Clock“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Date“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Rechts erscheint die Aufschrift „Set...“, in der Mitte hingegen blinkt das Jahr. Anhand der Tasten UP oder DOWN das Jahr einstellen.
- Zum Bestätigen des Jahres auf die Taste ENTER drücken.
- Der Monat blinkt. Anhand der Tasten UP oder DOWN den Monat einstellen.
- Zum Bestätigen des Monats auf die Taste ENTER drücken.
- Der Tag blinkt. Anhand der Tasten UP oder DOWN den Tag einstellen.
- Zur Bestätigung des Tages und Speicherung des eingegebenen Datums auf die Taste ENTER drücken.
  Stimmt das Datum nicht, zeigt das Cockpit 3 Sekunden lang die Angabe „Wrong“ an, sodass die Rückkehr zur Jahreseingabe erfolgt und das Datum erneut eingegeben werden kann.

Abb. 87

Clock (Uhrzeiteinstellung)

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Date and Clock“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Clock“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Rechts erscheint die Aufschrift „Set...“, in der Mitte hingegen blinkt die Angabe „AM“ oder „PM“. Anhand der Tasten UP oder DOWN den Parameter einstellen.
- Zum Bestätigen auf die Taste ENTER drücken.
- Die Uhrzeit blinkt. Anhand der Tasten UP oder DOWN die Uhrzeit einstellen.
- Zum Bestätigen auf die Taste ENTER drücken.
- Die Minuten blinken. Anhand der Tasten UP oder DOWN die Minuten einstellen.
- Zur Bestätigung und Speicherung der eingegebenen Uhrzeit auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 88

SETTING MENU - Units

Diese Funktion ermöglicht das Einstellen der Maßeinheiten, die vom Cockpit verwendet werden.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Units“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.
- In diesem Menü werden die folgenden Angaben angezeigt: „Speed”, „Temperature”, „Consumption”, „All Default” (nur ersichtlich, wenn ein oder mehrere Parameter von denen des „Default“ abweichen).
- Die gewünschte Angabe markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Hinweise

Durch die Änderung der Maßeinheiten, mit Ausnahme der Temperatur, werden die Funktionen TRIP 1, TRIP 2, CONS. AVG 1, SPEED AVG 1 und TRIP TIME 1 nullgesetzt.

Abb. 89

Abb. 90

Speed

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Units“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Speed“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Es werden die Angaben „km/h”, „mph” und „Default” aufgelistet (nur ersichtlich, wenn die momentan eingestellte Maßeinheit nicht die Default-Maßeinheit ist). Rechts auf dem Display erscheint die momentan eingestellte Maßeinheit.
- Über die Navigationstasten die gewünschte Maßeinheit oder zur Rücksetzung auf die Default-Maßeinheit die Angabe „Default“ wählen.
- Zum Bestätigen auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 91

Temperature

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Units“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Temperature“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Es werden die Angaben „°C“, „°F“ und „Default“ aufgelistet (nur ersichtlich, wenn die momentan eingestellte Maßeinheit nicht die Default-Maßeinheit ist). Rechts auf dem Display erscheint die momentan eingestellte Maßeinheit.
- Über die Navigationstasten die gewünschte Maßeinheit oder zur Rücksetzung auf die Default-Maßeinheit die Angabe „Default“ wählen.
- Zum Bestätigen auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 92

Consumption

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Consumption“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Temperature“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Es werden die Angaben „l/100”, „km/l”, „mpg UK”, „mpg US” und „Default” aufgelistet (nur ersichtlich, wenn die momentan eingestellte Maßeinheit nicht die Default-Maßeinheit ist). Rechts auf dem Display erscheint die momentan eingestellte Maßeinheit.
- Über die Navigationstasten die gewünschte Maßeinheit oder zur Rücksetzung auf die Default-Maßeinheit die Angabe „Default“ wählen.
- Zum Bestätigen auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 93

SETTING MENU - Service

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der nächsten Inspektionen.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Service“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.
- Auf dem Display werden die Informationen über die folgenden Inspektionen angezeigt:
  - Oil Service (verbleibende Kilometer)
  - Desmo Service (verbleibende Kilometer)
  - Annual Service (Datum)

Diese Funktion gestattet keine Art von Änderungen. Zum Beenden auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 94

Abb. 95

SETTING MENU - Tire Calibration

Diese Funktion ermöglicht das Ausführen des Kalibrierungsverfahrens und die Eigenerfassung des Abrollumfangs der Reifen und des Verhältnisses der Endübersetzung.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Tire Calibration“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.

Im Menü werden die Angaben „Start“ und „Default“ angezeigt (nur ersichtlich, wenn eine andere Kalibrierung als die Default-Kalibrierung eingestellt wurde).
Die gewünschte Angabe markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Abb. 96

Abb. 97

Start

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Tire Calibration“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Start“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Beginnt das Kalibrierverfahren, blinkt im Cockpit die Angabe „Ready“ und es erfolgt die Anzeige der Angabe „Keep Speed“ mit dem Geschwindigkeitsbereich und dem Gang, der beizubehalten ist, damit das Einlernen erfolgreich abgeschlossen werden kann. Rechts werden der Bezugs-Riding Mode, die aktuelle Geschwindigkeit und der eingelegte Gang angezeigt.

Wichtig

Das Einlernverfahren erfolgt nur bei Aufrechterhaltung einer Fahrgeschwindigkeit zwischen 49 km/h (30 mph) und 51 km/h (32 mph) und bei eingelegtem 2. Gang.

Bestehen die angegebenen Bedingungen bezüglich Geschwindigkeit und Gang, beginnt das Cockpit die Systemkalibrierung: Es werden alle vorher angezeigten Informationen eingeblendet, wobei die

Abb. 98

Angabe „Ready“ durch die Angabe „In progress” ersetzt wird.
Die Kalibrierung erfolgt, sofern die Geschwindigkeit und der Gang 5 Sekunden lang innerhalb der angegebenen Parameter gehalten werden.
Hält man die Taste UP 2 Sekunden lang gedrückt, lässt sich das Verfahren abbrechen: In diesem Fall zeigt das Cockpit alle vorausgegangenen Informationen an, ersetzt die Angabe „In progress“ durch die Angabe „Aborted” und zeigt nach ein paar Sekunden wieder das vorherige Menü an.

Wurde das Einlernverfahren erfolgreich abgeschlossen, zeigt das Cockpit die Angabe „Completed“ an und schaltet nach einigen Sekunden wieder auf das vorherige Menü um.

Wurde das Kalibrierungsverfahren vom Benutzer abgebrochen, zeigt das Cockpit die Angabe „Aborted“ an und schaltet nach einigen Sekunden wieder auf das vorherige Menü um.
Kommt es während des Kalibrierverfahrens zu einem Fehler oder einer Funktionsstörung, zeigt das Cockpit die Angabe „Failed“ an und schaltet nach einigen Sekunden wieder auf das vorherige Menü um.

Hinweise

Überschreitet die Fahrzeuggeschwindigkeit während des Kalibrierungsverfahrens 100 km/h (62 mph) oder wird das Motorrad ausgeschaltet, wird das Verfahren unterbrochen.

Default

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Tire Calibration“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 99

- Die Angabe „Default” markieren, dann die Taste ENTER drücken, damit wieder die Default-Werte eingestellt werden.
- Das Cockpit zeigt die Angabe „Default Please Wait...“ und 2 Sekunden lang die Angabe „Default Ok“ an, dann schaltet es wieder auf das vorherige Menü zurück.

SETTING MENU - DRL

Mit dieser Funktion kann die DRL-Beleuchtung auf den automatischen oder manuellen Modus eingestellt werden.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Über die Navigationstasten die Angabe „DRL“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.

In diesem Menü werden die Angaben „Auto” und „Manual” angezeigt, rechts der momentane Status der Funktion.
Die gewünschte Angabe markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Hinweise

Im Falle der Loslösung der Batterie wird automatisch der Modus “Auto“ eingestellt.

Abb. 100

Abb. 101

SETTING MENU - Bluetooth

Diese Funktion ermöglicht es, bereits verknüpfte Bluetooth-Geräte zu verwalten und neue hinzuzufügen. Die Funktion ist nur dann vorhanden, wenn am Motorrad das Bluetooth-Modul installiert ist.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Über die Navigationstasten die Angabe „Bluetooth“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.

In diesem Menü werden die folgenden Angaben angezeigt: „Associated Devices” zum Anzeigen und Entfernen bereits verknüpfter Geräte und „Pairing” zum Verknüpfen eines neuen Geräts.
Die gewünschte Angabe markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Abb. 102

Abb. 103

Associated Devices

Diese Funktion ermöglicht es, bereits verknüpfte Geräte anzuzeigen und zu entfernen.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Über die Navigationstasten die Angabe „Bluetooth“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Associated Devices“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die verknüpften Geräte werden aufgelistet. Das zutreffende Gerät markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Die eingeblendete Angabe „Delete“ markieren, dann die Taste ENTER drücken, sodass das markierte Gerät aus der Liste entfernt wird.
- Es erscheint ein paar Sekunden lang die Angabe „Wait...“, dann kehrt das Cockpit wieder auf die Anzeige des vorherigen Menüs zurück.

Abb. 104

Abb. 105

Pairing

Anhand dieser Funktion lässt sich ein neues Bluetooth-Gerät verknüpfen.
Das Cockpit verwaltet 4 Arten von Bluetooth-Geräten und maximal 5 verknüpfte und/oder verbundene Equipments: 2 Smartphones, 1 Fahrer-Headset, 1 Beifahrer-Headset, 1 Navigationsgerät.

Hinweise

Sich vor der Verknüpfung eines neuen Geräts vergewissern, dass es ein aktives Bluetooth hat, und dass es von den anderen Bluetooth-Geräten erkannt werden kann. Stets auf den Text in der Anleitung des Geräts Bezug nehmen.

Hinweise

Während des Kopplungsverfahrens kann es sein, dass direkt eine Bestätigung am Gerät (z. B. Smartphone) verlangt wird. Bezug auf den Text an diesem Gerät nehmen.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Über die Navigationstasten die Angabe „Bluetooth“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Pairing“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Abb. 106

Abb. 107

- Es werden die 4 Arten der vom Cockpit verwalteten Geräte aufgelistet. Die Art des zu verknüpfenden Geräts markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Das Cockpit beginnt mit der Suche der in der Nähe vorhandenen Bluetooth-Geräte, zeigt die Angabe „Wait...“ an und listet die erfassten Geräte auf.
- Nach Abschluss der Suche werden alle erfassten Geräte aufgelistet. Anhand der Navigationstasten das gewünschte Gerät markieren, dann die Taste ENTER drücken.
- Das Display zeigt rechts die Angabe „Pairing... “ an und wartet auf die Bestätigung seitens des Bluetooth-Geräts.
  Wurde die Verknüpfung des Geräts erfolgreich abgeschlossen, kehrt das Cockpit wieder auf die Seite des vorherigen Menüs zurück.
  Anderenfalls erscheint die Angabe „Pairing Error“ und es ist möglich, das Kopplungsverfahren zu wiederholen.

Achtung

Ducati kann die korrekte Verbindungsherstellung des Ducati Multimedia System mit Bluetooth-Navigationssystemen, die nicht im folgenden Kit enthalten sind, nicht gewährleisten:

- Kit Satelliten-Navigationssystem Ducati Zumo 350
- Kit Satelliten-Navigationssystem Ducati Zumo 390
- Kit Satelliten-Navigationssystem Ducati Zumo 395

Hinweise

Das vorstehend genannte Ducati-Kit ist separat bei den Ducati Vertragshändlern oder -werkstätten erhältlich.

Achtung

Die Hersteller von Bluetooth Headset-Geräten könnten Änderungen an den Standard-Protokollen während des Lebenszyklus der Geräte (Smartphone und Kopfhörer) vornehmen.

Achtung

Ducati hat keine Kontrolle über diese Änderungen und dies könnte sich auf die verschiedenen Funktionen der Headset Bluetooth-Geräte (Sharing von Musik, multimediale Reproduktion etc.) und auf einige Smartphone Typen auswirken (je nach den unterstützen Bluetooth-Profilen). Aus diesem Grund gewährleistet Ducati keine multimediale Reproduktion für:

- Headsets, die nicht mit dem „Kit Ducati Art-Nr. 981029498" geliefert wurden;
- Smartphones, die die erforderlichen Bluetooth-Profile nicht unterstützen (auch wenn sie mit dem im „Kit Ducati Art.-Nr. 981029498" enthaltenen Kopfhörern verknüpft sind).

Achtung

Bei Interferenzen aufgrund besonderer Umgebungsbedingungen bietet das Kit Headset Ducati Art.-Nr. 981029498 auch die Möglichkeit des Sharings der Musikwiedergabe direkt aus dem Fahrer- in den Beifahrerhelm (weitere Informationen können der Anleitung des Headsets aus dem Lieferumfang des Kits Ducati Art.-Nr. 981029498 entnommen werden).

Hinweise

Das Ducati Kit Art.-Nr. 981029498 ist separat bei den Ducati Vertragshändlern oder -werkstätten erhältlich.

SETTING MENU - DDA

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

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „DDA“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.

In diesem Menü werden die Angaben „Off“, „On“ und „Memory” angezeigt, rechts der momentane Status der Funktion.
Die gewünschte Angabe markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Hinweise

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

Abb. 108

Abb. 109

Memory

Diese Funktion ermöglicht es, die vom DDA gespeicherten Daten anzuzeigen und zu löschen.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „DDA“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.
- Die Angabe „Memory“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Ist der Speicher leer, wird beim Öffnen der Funktion die Angabe „Empty“ angezeigt. Sonst wird anhand Prozentsatz und Fortschrittsbalken, gemeinsam mit der Angabe „Erase“, der Speicherstatus angezeigt. Sollte der Speicher voll sein, erscheint die Angabe „Full“.
Zum Löschen aller gespeicherten Daten die Angabe „Erase“ markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Abb. 110

SETTING MENU - Turn indicators

Über diese Funktion kann die Kontrolle der Blinker auf den automatischen oder manuellen Modus gestellt werden.
Die Selbstrückstellung der Blinker erfolgt auf Grundlage des Schräglagewinkels, der Fahrzeuggeschwindigkeit und der zurückgelegten Meter.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Turn indicators“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.

In diesem Menü werden die Angaben „Auto” und „Manual” angezeigt, rechts der momentane Status der Funktion.
Die gewünschte Angabe markieren, dann die Taste ENTER drücken.

Hinweise

Im Falle der Loslösung der Batterie wird automatisch der Modus “Auto“ eingestellt.

Abb. 111

Abb. 112

SETTING MENU - Info

In dieser Funktion können die Batteriespannung und die digitale Angabe der Motordrehzahl angezeigt werden.

- Das SETTING MENU öffnen.
- Anhand der Navigationstasten die Angabe „Info“ markieren, dann auf die Taste ENTER drücken.
- Auf dem Display werden die Informationen über die Batterie und in digitalem Format die Motordrehzahl angezeigt.

Diese Funktion gestattet keine Art von Änderungen. Zum Beenden auf die Taste ENTER drücken.

Abb. 113

Abb. 114

Rundenzeit (LAP)

Die Funktion LAP und die entsprechende Aufzeichnung der Rundenzeiten ist nur im Anzeigemodus TRACK vorhanden.
Je nachdem, ob ein GPS vorhanden ist oder nicht, können am Motorrad zwei unterschiedliche Typen der Funktion LAP bereitgestellt werden:

- LAP BASIC, wenn kein GPS in der Version Basic am Motorrad vorhanden ist oder kein Signal abgibt
- LAP EVO, wenn am Motorrad das GPS EVO installiert worden ist

Bei beiden Typen der LAP wird bei Aktivieren dieser Funktion Folgendes angezeigt:

- der Chronometer mit anfänglicher Anzeige 0'00.00;
- die Nummer der Lap (Runde) mit anfänglicher Anzeige von „Lap --/30" bei LAP BASIC;
- die Nummer der aktuellen Session mit anfänglicher Angabe von „Session 1" und der Nummer der Runde mit anfänglicher Angabe von „Lap --/30" bei LAP EVO.

LAP BASIC ohne GPS-Modul

Ist am Motorrad kein GPS-Modul vorhanden, ist es nach Aktivierung der Funktion LAP möglich, durch Drücken der Taste FLASH den Chronometer zu starten und stoppen:

- auf das erste Drücken der Taste FLASH blinken der Chronometer (der aktiviert wird) sowie die Nummer der Runde (wird „Lap 01") 1 Sekunde lang auf;
- bei den nächsten Betätigungen blinken die Zeit und die soeben registrierte Runde eine Sekunde lang auf und werden weitere 5 Sekunden lang angezeigt; danach zeigt die Funktion wieder den Chronometer und fortlaufend die Zählung der Runden an.

Von jeder Lap (Runde) wird Folgendes gespeichert:

- Rundenzeit;
- erzielte Höchstgeschwindigkeit;
- gefahrene Runden insgesamt.

Hinweise

Es können maximal 30 Runden registriert werden.

Abb. 115

Hinweise

Die Taste FLASH wird nicht in Betracht gezogen, wenn man sie binnen 5 Sekunden ab der erfolgten Registrierung einer neuen Runde betätigt.

LAP BASIC mit GPS-Modul

Verfügt das Motorrad über ein GPS-Modul, wird nach der Aktivierung der Funktion LAP das Start und Stopp-Management automatisch vom Cockpit abgewickelt. Im Display erscheint neben dem Chronometer und der Rundenzählung auch das Symbol GPS (A).

Zu Beginn der ersten Runde zum Starten des Chronometers auf die Taste FLASH drücken: Es werden 1 Sekunde lang der Chronometer (der „Lap 01" anzeigt) sowie die Rundenzahl blinken. Gleichzeitig speichert das Cockpit über das GPS-Steuergerät die Position der Ziellinie, und das Symbol (B) wird aktiviert: alle folgenden Runden werden direkt vom Cockpit registriert und die Taste FLASH wird nicht mehr für den Start/Stopp des Chronometers verwendet.
Jedes Mal, wenn die vom Cockpit registrierte Position der Ziellinie erreicht wird, blinken die Zeit und die soeben registrierte Runde eine Sekunde lang auf und werden weitere 5 Sekunden lang angezeigt; danach schaltet die Funktion wieder auf die Anzeige des Chronometers und die fortlaufende Zählung der Runden um.

Von jeder Lap (Runde) wird Folgendes gespeichert:

Abb. 116

- Rundenzeit;
- erzielte Höchstgeschwindigkeit;
- gefahrene Runden insgesamt.

Hinweise

Es können maximal 30 Runden registriert werden.

LAP EVO

Ist am Motorrad das Modul GPS EVO installiert, wird die Funktion LAP EVO freigeschaltet. Im Display erscheint neben dem Chronometer und der Rundenzählung auch das Symbol GPS (A).
Anders als beim LAP BASIC, ermöglicht das LAP EVO das Registrieren der Ziellinie und von 2 Zwischenzeiten. Nach Eingabe der Koordinaten der Ziellinie und der Zwischenzeitenerfassung unterliegt das Management der Rundenaufzeichnung dem GPS.
Für die Eingabe der Koordinaten der Ziellinie und der Zwischenzeitenerfassung muss man:

- sich mit dem Motorrad auf die Position der Ziellinie stellen und die Taste FLASH drücken, um die Koordinaten zu speichern, dann wird das Symbol (B) angezeigt;
- sich mit dem Motorrad auf die Position der ersten Zwischenzeiterfassung stellen und die Taste FLASH drücken, um die Koordinaten zu speichern, dann wird das Symbol (C) angezeigt;
- sich mit dem Motorrad auf die Position für die zweite Zwischenzeiterfassung stellen und die Taste FLASH drücken, um die Koordinaten zu speichern, dann wird das Symbol (D) angezeigt.

Abb. 117

Die eingegebenen Koordinaten bleiben auch nach dem Ausschalten der Zündung gespeichert.
Zum Ändern der Koordinaten einer oder mehrerer Koordinaten muss das vorstehend beschriebene Speicherverfahren wiederholt werden, dabei ist die Reihenfolge ZIELLINIE – ZWISCHENZEIT 1 – ZWISCHENZEIT 2 einzuhalten.
Die Koordinaten werden automatisch gelöscht, wenn das Cockpit eine Entfernung von 15 km von den gespeicherten Koordinaten erfasst.

Mit dem LAP EVO können maximal 30 Runden registriert werden, die auf 4 Sessions aufgeteilt werden können.
Bei jedem Einschalten der Zündung und bei aktivierter Funktion LAP schaltet das Cockpit eine neue Session frei.
Wurde die Session 4 erreicht, speichert das Cockpit beim erneuten Einschalten der Zündung die LAPs weiterhin unter der Session 4.
Bei Erreichen der 30. Runde wird die Angabe „FULL" angezeigt.
Zum Löschen der gespeicherten Sessions und Laps ist auf das Kapitel „SETTING MENU - Lap" Bezug zu nehmen.
Bei jeder Rundenzeit ermöglicht die Funktion LAP EVO das Speichern folgender Parameter:

- Rundenzeit
- Zwischenzeit 1
- Zwischenzeit 2
- über das GPS EVO erfasste Höchstgeschwindigkeit
- erzielte maximale Drehzahl
- erreichter maximaler Schräglagewinkel
- maximaler Ausbrechwinkel

Die nachstehenden Anmerkungen treffen auf beide Typen der LAP-Aufzeichnung zu.

Hinweise

Wenn 5 Sekunden nach dem Start der Registrierung der 1. Runde die Motorradgeschwindigkeit gleich 0 ist, unterbricht das Cockpit die Aufzeichnung der Zeit und setzt den Chronometer auf Null.

Hinweise

Wird das Motorrad während der Aufzeichnung der Zeit ausgeschaltet oder bis auf 5 km/h (3 mph) abgedrosselt, unterbricht das Cockpit die Aufzeichnung und setzt den Chronometer automatisch zurück.

Hinweise

Bei jeder Registrierung einer neuen Zeit, wenn sie besser als die zuvor gespeicherte ist, blinkt der Chronometer 6 Sekunden lang schnell hintereinander auf, andernfalls blinkt er nur 1 Sekunde kurz auf. Die Berechnung der besten Zeit erfolgt nur, wenn mindestens 2 Runden registriert wurden.

Hinweise

Bei aktiver Funktion LAP speichert das Cockpit beim Ausschalten der Zündung den Status. Wird die Zündung während der Registrierung der Zeit einer Runde ausgeschaltet, wird beim darauf folgenden Einschalten der Zündung die Zählung am Chronometer unterbrochen und auf Null gesetzt.

Hinweise

Bei gestartetem Chronometer, wenn die Zeit 07’59.99 überschreitet, wird sie rückgesetzt und die Zählung startet erneut bei 00’00.00.

Funktion kontrollierter Start (DPL)

Diese Funktion ermöglicht das Aktivieren des Unterstützten Starts (DPL - Ducati Power Launch).

Durch Drücken der Taste DPL gelangt man in das Menü Launch Control nur bei einer Geschwindigkeit des Fahrzeugs gleich oder unter 5 km/h (3 mph).

Im Menü der Launch Control kann über die Tasten UP und DOWN die gewünschte Ansprechstufe der DPL (1, 2, 3) gewählt werden. Während durch 2 Sekunden lang anhaltendes Drücken der Taste ENTER die gewählte Stufe eingestellt wird.

Hinweise

Erfolgt innerhalb von zehn Sekunden keine Änderung in diesem Menü, schaltet das Cockpit den DPL auf OFF und blendet die vorausgehende Anzeige ein.

Hinweise

Erfasst das Cockpit nach dem Öffnen des Menüs DPL einen Fehler aus dem Steuergerät, blinkt die Angabe „Launch Control Error“ 3 Sekunden lang auf, um wieder auf die Hauptanzeige umzuschalten.

Abb. 118

Hinweise

Sollten die insgesamt verfügbaren unterstützten Starts bereits genutzt worden sein, wird im Cockpit die Angabe „No launches available“ angezeigt.

Nach erfolgter Einstellung der DPL wird im Cockpit 2 Sekunden (Abb. 119) lang eine Warteanzeige eingeblendet: wird während dieser Anzeige die Taste ENTER gedrückt, wird die Wartephase unterbrochen und im Cockpit wird wieder die anfängliche Anzeige eingeblendet, wenn die DPL auf OFF gestellt wird.
Daraufhin wird im Cockpit die Anzeige für den „unterstützten Start“ (Abb. 120) angezeigt.
Nachdem der unterstützte Start stattgefunden hat, setzt das Cockpit die DPL-Funktion auf OFF und zeigt erneut die „Hauptseite” an.
Ducati setzt die Stufe der DPL im Default auf OFF.

Wurde die DTC auf „Off“ gesetzt, zeigt das Cockpit auf das Drücken der Taste DPL 5 Sekunden lang die Angabe „DTC off – DPL not available an und schaltet dann wieder auf die Hauptseite zurück.

Abb. 119

Abb. 120

Das System Ducati Power Launch (DPL) unterstützt den Fahrer beim anspruchsvollen sportlichen Start aus dem Stillstand mit dem Ziel, die vom Fahrzeug abgegebene Leistung dabei zu kontrollieren.
Das System DPL sieht 3 unterschiedliche Ansprechstufen vor. Jede wurde so kalibriert, dass sie unterschiedliche Unterstützungswirkungen beim Start bieten.
In der nachstehenden Tabelle werden die den unterschiedlichen Fahrverhalten beim Start angemessenen Ansprechstufen des DPL aufgelistet. Alle Stufen sind für die Bereifung der OEM (Original Equipment Manufactured) optimiert.

DPL-Stufe	Performance	Anwendung
1	High	Anwendung, die sich an der maximalen Performance orientiert und für sehr erfahrene Benutzer bestimmt ist. Das System ermöglicht ein Wheelie und den Schlupf des Hinterrads, reduziert jedoch die Geschwindigkeit, in dem Moment, in dem es zu diesen Phänomenen kommt.
2	Medium	Anwendung von erfahrenen Benutzern. Das System reduziert die Tendenz zum Wheelie und zum Schlupf des Hinterrads und wirkt darüber hinaus deutlich auf diese Phänomene ein, sobald sie auftreten.
3	Medium	Einstellstufe für alle Benutzertypen. Das System reduziert die Tendenz zum Wheelie und zum Schlupf des Hinterrads auf einen Mindestwert und wirkt darüber hinaus entschieden auf diese Phänomene ein, sobald sie auftreten.

Achtung

Das DPL-System darf ausschließlich nur auf geraden und ebenen Strecken bei optimalen Haftbedingungen des Straßenbelags verwendet werden.
Das DPL-System wurde entwickelt, um innerhalb eines kontrollierten Einsatzgebiets oder auf einer geschlossenen Strecke verwendet zu werden. Aus Sicherheitsgründen darf es also nicht in unangemessenen Orten verwendet werden.

Startverfahren

Das Startverfahren unterteilt sich im Wesentlichen in zwei Phasen:

- die erste, bei nicht vollkommen zurückgelassener Kupplung, in der das auf den Boden übertragene Drehmoment von der Position und dem Kupplungsschlupf abhängt;
- die zweite, bei vollkommen zurückgelassener Kupplung, in der das auf den Boden übertragene Drehmoment vom Drehmoment des Motors abhängt.

Das DPL-System unterstützt den Fahrer beim Anfahren aus dem Stillstand und in der ersten Fahrphase. Dies erfolgt durch das eigenständige Anpassen des vom Motor abgegebenen Drehmoments, so dass die Motordrehzahl auf den für den Start idealen Wert gehalten wird: Der Fahrer muss dabei nur für das gleichmäßige und „weiche", also weder ein abruptes noch schnelles, Zurücklassen der Kupplung sorgen. Das Motordrehmoment wird auch in der zweiten Phase geregelt, d. h. die abgebbare Leistung wird auf den Höchstwert gesetzt, jedoch werden das Wheelie des Fahrzeugs und der Schlupf des Hinterrads beschränkt.
Um die Kupplung vor dem Verschleiß zu schützen, berechnet das DPL-System in Echtzeit die Anzahl der aufeinanderfolgend umsetzbaren unterstützten Starts und zeigt sie im entsprechenden Menü im Cockpit an. Nach jedem Start wird die Zählung um eine Einheit herabgesetzt. In Abhängigkeit der vom Fahrzeug hinterlegten Strecke und der Zeit bei laufendem oder ausgeschaltetem Motor erhöht das DPL-System dann diese Zählung wieder.
Das DPL-System ermöglicht weitere unterstützte Starts nur dann, wenn die Anzahl der verbliebenen Möglichkeiten über Null resultiert.

Achtung

Die Verwendung des DPL-Systems könnte zur Minderung der Lebensdauer der mechanischen Bestandteile des Motors und des Antrieb führen. Das DPL-System sollte daher nur dann verwendet werden, wenn der Motor seine Betriebstemperatur erreicht hat.

Für einen durch die DPL unterstützten Start muss der Fahrer das Motorrad in den folgenden Zustand bringen:

- Fahrzeuggeschwindigkeit gleich Null;
- vertikal ausgerichtet;
- laufender Motor;
- DTC im Status ON.

Resultiert die Zählung der unterstützten Starts über Null, kann der Fahrer also im Cockpit die gewünschte DPL-Stufe wählen, indem er das entsprechende Menü über die entsprechende Taste öffnet.
Nach erfolgter Wahl muss der Fahrer also die Kupplung betätigen, den ersten Gang einlegen und Vollgas geben, bis die maximale Position des Gasdrehgriffs erreicht wurde.

Sind alle vorstehenden Maßnahmen erfüllt, zeigt das DPL-System im Cockpit eine Bestätigungsseite an, die darauf hinweist, dass das System für den Start bereit ist. Der Fahrer muss also die Kupplung progressiv zurücklassen und den Gasdrehgriff in der maximalen Öffnungsposition halten. Sobald die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 20 km/h überschreitet, schaltet das Cockpit wieder auf die normale Anzeige zurück, hält jedoch die Angabe der gewählten Stufe des DPL-Systems über die gesamte Startphase hinweg aktiv.

Das DPL-System wird deaktiviert, wenn sich nach dem Zurücklassen der Kupplung eine der folgenden Bedingungen ergibt:

- die Fahrzeuggeschwindigkeit steigt über 160 km/h an;
- der dritte Gang wird eingelegt.

Das DPL-System wird auch dann deaktiviert, wenn die Kupplung vollständig zurückgelassen wurde und der Fahrer entscheidet, den unterstützten Start zu unterbrechen, indem er das Gas zurückdreht und das Fahrzeug auf eine Geschwindigkeit unter 5 km/h abdrosselt.

Achtung

Das System steuert die vom Motor abgegebene Leistung, jedoch nicht das Zurücklassen des Kupplungshebels, das weiterhin unter der Kontrolle des Fahrers liegt.
Wird in der Kupplungshebel in der Startphase abrupt zurückgelassen, hat dies ein nicht optimales Verhalten des Fahrzeugs zur Folge. Andernfalls könnte die längere Modulation der Kupplung zur Überhitzung und Beschädigung der Kupplung führen.

Achtung

Die Position des Fahrers auf dem Motorrad kann das Ansprechverhalten des Systems beeinflussen.

Angaben zur Wahl der Ansprechstufe

Wird die Stufe 3 gewählt, schreitet das DPL-System ein, indem es die Tendenz des Wheelie und eines Reifenschlupfs am Hinterrad während des Starts auf ein Minimum reduziert. In den Stufen 2 und 1 wirkt sich das System weniger stark aus.

Um die DPL-Stufe zu ermitteln, die sich am besten für den eigenen Fahrstil eignet, wird empfohlen die Stufe 3 zu wählen und einen entsprechenden Start zu fahren, um eine erste Kontaktaufnahme mit diesem System zu ermöglichen. Daraufhin wird empfohlen, hintereinander die Stufen 2 und 1 zu testen, bis man die beste Ansprechstufe gefunden hat.

Sollten die verwendeten Nicht-OEM-Reifen einer anderen Größenklasse angehören oder in Bezug auf ihre Abmessungen deutlich von denen der Erstausstattung abweichen, kann es vorkommen, dass die Systemfunktion negativ beeinflusst wird.

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.

Achtung

Das DPL ist ein dem Fahrer zur Verfügung stehendes Unterstützungssystem. 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 dem System der aktiven Sicherheit 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.

Infotainment

In dieser Funktion können die beheizten Lenkergriffe aktiviert und eingestellt werden.
Im Cockpit werden die Funktion mit einem Symbol und dazu die entsprechend eingestellte Stufen angezeigt.
Zum Einstellen muss die spezifische Taste an der rechten Umschaltereinheit gedrückt werden: auf jedes Drücken wird eine andere der verfügbaren Stufen (OFF, LOW, MED, HIGH) angegeben.
Die eingestellte Stufe wird anhand der Farbe des entsprechenden Symbols angegeben:

- grün bei Einstellung LOW;
- gelb bei Einstellung MED;
- rot bei Einstellung HIGH.

Wird die Stufe auf OFF gesetzt, wird das Symbol im Modus DAY schwarz und weiß im Modus NIGHT, um dann nach ein paar Sekunden zu erlöschen.
Die eingestellte Stufe bleibt auch nach dem Abschalten des Motorrads gespeichert.

Hinweise

Die beheizten Lenkergriffe sind nur bei laufendem Motor effektiv „aktiv" geschaltet (wärmen).

Abb. 121

Hinweise

Bei abgeklemmter Batterie werden die beheizten Lenkergriffe auf OFF geschaltet.

Beheizte Lenkergriffe

In dieser Funktion können die eventuell vorhandenen beheizten Lenkergriffe aktiviert und eingestellt werden.
Der Status der beheizten Lenkergriffe wird mit einem spezifischen Symbol angegeben.
Für das Aktivieren und Einstellen der beheizten Lenkergriffe die Taste (10) (siehe Kapitel „Funktionstasten“) drücken. Auf jedes Drücken der Taste wird die Einstellstufe von OFF auf LOW, MED oder HIGH übergehen, um schließlich wieder auf „OFF“ zurückzuspringen.
Bei jeder Stufe nimmt das Symbol der beheizten Lenkergriffe eine entsprechende Farbe an:

- OFF = Schwarz im Modus DAY, Weiß im Modus NIGHT
- LOW = Grün
- MEDIUM = Ocker
- HIGH = Rot

Wird die Stufe auf OFF gesetzt, erlischt das Symbol der beheizten Lenkergriffe nach einigen Sekunden: auf das erste Drücken der Taste (10) wird das Symbol wieder angezeigt.

Abb. 122

Wird eine andere Stufe als OFF eingestellt, werden die Lenkergriffe effektiv erst bei laufendem Motor erhitzt.

Hinweise

Bei abgeklemmter Batterie werden sie auf OFF geschaltet.

Hinweise

Wurden die Lenkergriffe ein- und der Motor ausgeschaltet, wird die Heizung der Lenkergriffe gesperrt und das entsprechende Symbol wechselt zwar seine Farbe, wird jedoch weiterhin angezeigt. Bei erneutem Motorstart werden sie automatisch wieder aktiviert.

Hinweise

Die Beheizung der Lenkergriffe führt zu einem hohen Stromverbrauch, der bei niedriger Motordrehzahl das Entladen der Batterie verursachen kann. Sollte diese nicht ausreichend geladen sein (Spannung unter 13,2 Volt), wird die Beheizung der Lenkergriffe deaktiviert, um die Anlassleistung zu bewahren. Sie werden dann wieder automatisch aktiviert, sobald die Batteriespannung über den angegebenen Wert ansteigt.

Lichterkontrollsteuerung

Abblend-/Fernlicht

Beim Einschalten des Cockpits bleiben die Abblend- und Fernlichter ausgeschaltet und es werden nur die Standlichter eingeschaltet.
Beim Anlassen des Motors wird das Abblendlicht automatisch eingeschaltet. Ein Umschalten von Abblendlicht auf Fernlicht und umgekehrt ist über die Taste (3), in den Positionen (A) und (B) möglich. Die Lichthupe kann über die Taste (3) in Position (C) aktiviert werden. Wird beim Einschalten des Cockpits der Motor nicht angelassen, ist es jedoch möglich, die Lichter einzuschalten oder die Lichthupe zu betätigen.
Wird der Motor innerhalb von 60 Sekunden ab dem manuellen Einschalten des Abblend- oder Fernlichts nicht angelassen, werden die Lichter ausgeschaltet.

Um die Batterie des Motorrads zu schützen, wird der Scheinwerfer beim Motorstart automatisch ausgeschaltet, wenn die Fern- oder Abblendlichter eingeschaltet waren. Er wird dann nach dem vollständigen Anlass des Motors wieder eingeschaltet.

Abb. 123

DRL-Beleuchtung im Modus “Auto“ - nur bei der Version mit DRL-Beleuchtung

Wurde die DRL-Beleuchtung über die „DRL“-Funktion im SETTING MENU (siehe Kapitel „SETTING MENU - DRL“) auf „Auto“ gestellt, verwaltet das Cockpit je nach erfasstem Umgebungslicht automatisch die DRL-Beleuchtung im Verhältnis zum Abblendlicht.

- Erfasst das Cockpit gute Lichtverhältnisse (Tag) wird die DRL-Beleuchtung eingeschaltet und das Abblendlicht wird ausgeschaltet.
- Erfasst das Cockpit nur schwaches Licht (Nacht), wird die DRL-Beleuchtung ausgeschaltet und das Abblendlicht wird eingeschaltet.

Ist die DRL-Beleuchtung auf AUTO eingestellt, wird am Display die auf der Abbildung zu sehende Kontrollleuchte angezeigt.
Wurde die DRL-Beleuchtung auf den Modus „Auto“ gestellt, wird sie durch Drücken der Taste (9) deaktiviert und die Beleuchtungssteuerung wechselt auf den manuellen Modus. Bei erneutem Drücken der Taste (9) wird die DRL-Beleuchtung erneut mit auf „Manual“ geschalteter Steuerstrategie aktiviert.

Abb. 124

In diesem Fall wird die DRL-Beleuchtung beim nächsten Einschalten des Cockpits erneut auf den Modus „Auto“ gestellt.

Achtung

Die DRL-Beleuchtung im Modus „Auto“ zu verwenden, wenn schwache Lichtverhältnisse vorliegen, insbesondere aber bei Nebel und stark bedecktem Himmel, kann die Sicherheit gefährden. In diesem Fall empfiehlt DUCATI, das Abblendlicht manuell zu aktivieren.

DRL-Beleuchtung im Modus „Manual“ - nur bei der Version mit DRL-Beleuchtung

Befindet sich die DRL-Beleuchtung in diesem Modus, weil er über die „DRL“-Funktion im SETTING MENU eingestellt wurde, ändert die DRL-Beleuchtung beim Einschalten des Cockpits ihren Status nicht.
Zum Aus- oder Einschalten der DRL-Beleuchtung muss die Taste (9) betätigt werden.

Achtung

Das Verwenden der DRL-Beleuchtung bei sehr schwachen Lichtverhältnissen (Dunkelheit) gefährdet die Sicht beim Fahren und führt zum Blenden der entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer.

Hinweise

Die Verwendung der DRL-Beleuchtung bei Tag verbessert im Vergleich zum Abblendlicht die Sichtbarkeit.

Blinker

Das Cockpit sorgt für das automatische Rückstellen der Blinker.
Zum Aktivieren des linken Blinkers die Taste (10) in die Position (I) und zum Aktivieren des rechten Blinkers die Taste (10) in die Position (L) drücken.
Die Blinker können durch Drücken der Taste (10) an der linken Umschaltereinheit deaktiviert werden.

Automatische Deaktivierung:
Die Blinker schalten sich nach dem Abbiegen automatisch ab. Dies wird in Abhängigkeit der Fahrzeuggeschwindigkeit, des Schräglagenwinkels und im Allgemeinen anhand einer Analyse der Fahrdynamik erfasst.
Die automatische Deaktivierungsfunktion schaltet sich ein, wenn 20 km/h (12.4 mph) nach der Betätigung des Blinkerschalters überschritten werden.
Die Blinker schalten sich auch im Fall automatisch ab, in dem sie über eine längere Fahrstrecke - variabel zwischen 200 und 2000 Metern (656-6562 foots) in Abhängigkeit der Fahrzeuggeschwindigkeit bei Betätigen des Blinkerschalters - aktiviert geblieben sind.

Abb. 125

Falls der Blinkerschalter bei bereits aktivem Blinker erneut betätigt wird, werden die automatischen Deaktivierungsfunktionen erneut initialisiert.

Das automatische Deaktivierungssystem kann im Einstellmenü gesperrt werden.

Achtung

Die automatischen Deaktivierungssysteme sind dem Fahrer zur Verfügung stehende Assistenzsysteme bzw. sie unterstützen ihn bei der Betätigung der Blinker, sodass sie leichter und bequemer bedient werden können. Diese Systeme wurden für eine Funktion während der meisten Fahrmanöver entwickelt, der Fahrer muss jedoch trotzdem auf die Funktion der Blinker achten (sie im erforderlichen Fall von Hand aktivieren oder deaktivieren).

Funktion Hazard (4 Blinker)

Die „Hazard"-Funktion ermöglicht das gleichzeitige Aktivieren der vier Blinker zur Anzeige einer Notsituation. Die „Hazard"-Funktion kann durch entsprechendes Drücken der Taste (11, Abb. 123) aktiviert werden. Die Aktivierung ist nur bei eingeschalteter Zündung (key-on) möglich. Sobald die „Hazard"-Funktion aktiv geschaltet wurde, blinken die vier Blinker und die Anzeigen im Cockpit gleichzeitig auf. Die „Hazard"-Funktion kann manuell nur bei eingeschalteter Zündung (key-on) durch Drücken der Taste (11, Abb. 123) deaktiviert werden.

Wurde die „Hazard"-Funktion aktiviert und das Fahrzeug ausgeschaltet (Zündschlüssel auf „OFF" gedreht), bleibt die Funktion 2 Stunden lang aktiv geschaltet. Nach Ablauf der 2 Stunden schalten sich die Blinker automatische ab, um die Batterie zu schützen.

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

Standlichter

Wird die Zündung ausgeschaltet, wird die Anzeige der Standlichtaktivierung eingeblendet: wird dann die Taste (10, Abb. 125) in die Position (I) gedrückt, werden die Standlichter aktiviert.

Abb. 126

Anzeige des Seitenständerstatus

Falls der Seitenständer geöffnet/ausgeklappt sein sollte, wird im Cockpit die Angabe „SIDE STAND“ auf rotem Hintergrund angezeigt.

Empfängt das Cockpit keine Angaben zum Seitenständerstatus, blinkt das Icon „SIDE STAND”, um auf den undefinierten Status hinzuweisen.

Abb. 127

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 folgenden Inspektionsarten werden im abgebildeten Bereich angezeigt:

- OIL SERVICE zero
- OIL SERVICE Countdown
- DESMO SERVICE Countdown
- ANNUAL SERVICE Countdown
- OIL SERVICE
- DESMO SERVICE
- ANNUAL SERVICE

Abb. 128

Anzeige OIL SERVICE Null

Die erste Inspektionsanzeige ist die des OIL SERVICE zero, die bei Erreichen des Kilometerstands der ersten 1000 km (600 mi) so lange angezeigt wird, bis eine Ducati Vertragswerkstatt während der Instandhaltung das „Reset“ vorgenommen hat.

Abb. 129

OIL SERVICE Countdown, ANNUAL SERVICE Countdown, DESMO SERVICE Countdown

Wenn sich der für die Inspektionen eingestellte Schwellenwert nähert, aktiviert das Cockpit bei jeder Einschaltung des Motorrads 5 Sekunden lang die folgenden Angaben in Gelb:

- OIL SERVICE Countdown (A) wird aktiviert, wenn 1000 km (621 Meilen) bis zur Inspektion OIL SERVICE fehlen.
- ANNUAL SERVICE Countdown (B) wird aktiviert, wenn 30 Tage bis zur Inspektion ANNUAL SERVICE fehlen.
- DESMO SERVICE Countdown (C) wird aktiviert, wenn 1000 km (621 Meilen) bis zur Inspektion DESMO SERVICE fehlen.

Über die im SETTING MENU enthaltene Funktion „Service“ ist es möglich, die Fälligkeiten der Services anzuzeigen (siehe Kapitel „SETTING MENU - Service“).

Abb. 130

OIL SERVICE, ANNUAL SERVICE, DESMO SERVICE

Wurde der Fälligkeitswert der Inspektion erreicht, wird die Anzeige der erforderlichen Inspektion aktiviert:

- OIL SERVICE (A):
- ANNUAL SERVICE (B);
- DESMO SERVICE (C).

Die Anzeige in Farbe Rot verbleibt so lange, bis eine Ducati Vertragswerkstatt während der Instandhaltung das Reset vorgenommen hat.
Über die im SETTING MENU enthaltene Funktion „Service“ ist es möglich, die Fälligkeiten der Services anzuzeigen (siehe Kapitel „SETTING MENU - Service“).

Abb. 131

Fehleranzeige

Das Cockpit verwaltet die Fehleranzeige, so dass eventuelle anormale Motorradbedingungen in Echtzeit erkannt werden können.
Wenn einer oder mehrere Fehler vorliegen, lässt das Cockpit beim Einschalten des Motorrads bei Fehlern, die direkt mit dem Motorsteuergerät in Zusammenhang stehen, die „MIL"-Kontrollleuchte (A) oder bei allen anderen Fehlern die Kontrollleuchte „Allgemeiner Fehler" (B) leuchten.
Tritt während des normalen Fahrzeugbetriebs ein Fehler auf, leuchtet im Cockpit die MIL-Kontrollleuchte (A) oder die Allgemeine Warnleuchte (B) auf.

Abb. 132

Achtung

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

Meldungen und Alarme

Das Cockpit verwaltet eine Reihe von Warnungen und Alarmen, um dem Fahrer während des Motorradeinsatzes nützliche Informationen zu erteilen.
Sind beim Einschalten Anzeigen aktiv, zeigt das Cockpit auf dem Display die Angabe der vorhandenen Meldungen und Alarme an: in der ersten 5 Sekunden in großem Format und dann in kleinem Format.
Sind mehrere aktive Meldungen oder Alarme vorhanden, werden diese alle 3 Sekunden hintereinander angezeigt.

Abb. 133

ICE

Diese Meldung warnt, dass aufgrund der niedrigen Temperatur Glatteis auf der Fahrbahn vorhanden ist. Die Aktivierung erfolgt, wenn das Cockpit eine Temperatur gleich 4 °C (39 °F) oder weniger erfasst. Die Deaktivierung erfolgt, sobald die Temperatur wieder 6 °C (43 °F) erreicht.

Achtung

Die Warnung lässt nicht ausschließen, dass auch bei Temperaturen von mehr als 4 °C (39 °F) gewisse Straßenabschnitte Glatteis aufweisen. Ist die Temperatur niedrig, wird nahegelegt, immer vorsichtig zu fahren, insbesondere auf Strecken im Schatten und/oder auf Brücken.

Abb. 134

LOW BATTERY

Diese Meldung gibt an, dass die Spannung der Batterie des Fahrzeugs schwach ist.
Die Aktivierung erfolgt bei einer Batteriespannung unter oder gleich 11,0 Volt.

Hinweise

In diesem Fall empfiehlt Ducati, die Batterie so bald wie möglich mit dem dazu vorgesehenen Gerät zu laden.

Abb. 135

INSERT DATE

Diese Meldung gibt an, dass über die Funktion „Date and Clock” im SETTING MENU (siehe Kapitel „SETTING MENU - Date and Clock”) das Datum eingegeben werden muss.

DDA FULL

Diese Meldung weist darauf hin, dass der Speicherplatz des DDA vollkommen belegt ist und daher keine weiteren Daten gespeichert werden können (siehe Kapitel „SETTING MENU - DDA”).

Abb. 136

Abb. 137

ABS FRONT ONLY

Diese Meldung weist darauf hin, dass mit „Vorsicht“ gefahren werden muss, da man mit einer ABS-Einstellung fährt, die nur die Bremsung am Vorderrad steuert.

Achtung

In diesem Fall empfiehlt Ducati besondere Aufmerksamkeit beim Fahren walten zu lassen und darauf zu achten, wie man bremst.

Abb. 138

Schlüssel

Das Motorrad wird mit 2 Schlüsseln geliefert. Sie enthalten den „Immobilizer-System-Code". Die Schlüssel sind für den normalen Einsatz bestimmt und dienen zum:

- Anlassen;
- Öffnen des Kraftstofftankverschlusses;
- Entriegeln des Sitzbankschlosses.

Achtung

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

Duplikation der Schlüssel

Falls der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigt, muss er sich an das Ducati Kundendienstnetz wenden und alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel mitbringen. Das Ducati Kundendienstnetz wird alle neuen und die sich bereits in seinem Besitz befindlichen Schlüssel speichern. Das Ducati Kundendienstnetz kann den Kunden dazu auffordern, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen. Die Codes, der während des Speicherverfahrens nicht vorgelegten Schlüssel werden aus dem Speicher gelöscht, um zu garantieren, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr zum Anlassen des Motors verwendet werden können.

Abb. 139

Hinweise

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

Das Immobilizer-System

Um das Motorrad wirkungsvoller gegen Diebstahl zu schützen, wurde es mit einer elektronischen Wegfahrsperre (IMMOBILIZER) ausgestattet, die bei jedem Ausschalten des Cockpits automatisch aktiviert wird.
In jedem Schlüssel befindet sich eine elektronische Vorrichtung, durch die beim Anlassen das von einer im Zündschalter enthaltenen Spezialantenne abgegebene Signal moduliert wird.
Das modulierte Signal entspricht einem „Lösungswort", das bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt und nur unter dieser Bedingung das Starten des Motors zulässt.

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 Funktion Pin Code aktiv geschaltet, bringt das Cockpit die Angabe „Insert Pin“ und daneben die Freistellen für die Eingabe der vier Ziffern des einzugebenden Pins zur Anzeige: „0“ und „- - -“.

Eingabe des Codes:

- Über die Tasten UP und DOWN kann der Wert von „0“ bis „9“ jeweils um 1 erhöht oder verringert werden.
- Zur Bestätigung der Ziffer und zum Übergang auf die nächste auf die Taste ENTER drücken.
- Das Verfahren so lange wiederholen, bis alle vier Ziffern eingegeben wurden.

Nach Eingabe der vierten und letzten Ziffer verhält sich das Cockpit durch Betätigung der Taste ENTER wie folgt:

- Tritt während der Überprüfung des Pins ein Problem auf, zeigt das Cockpit 2 Sekunden lang die Angabe „Error“ an und schaltet dann wieder auf die Standard-Anzeige um.

Abb. 140

- Ist der Pin Code falsch, zeigt das Cockpit 2 Sekunden lang die Angabe „Wrong“ an und kehrt zur vorherigen Anzeige zurück, um einen neuen Eingabeversuch des Codes zu ermöglichen.
- Ist der PIN Code korrekt, zeigt das Cockpit 2 Sekunden lang die Angabe „Correct“ an, dann wird wieder auf die Standard-Anzeige umgeschaltet.

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.

Fahrsteuerungen

Anordnung der Fahrsteuerungen 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) Linke Umschaltereinheit.
4) Kupplungssteuerhebel.
5) Rechte Umschaltereinheit.
6) Gasdrehgriff.
7) Vorderradbremshebel.
8) Hinterradbremspedal.
9) Schaltpedal.

Abb. 141

Zündschlüsselschalter und Lenkersperre

Der Zündschalter befindet sich vor dem Tank und kann in drei Positionen gebracht werden:

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:

Achtung

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.

Abb. 142

Linke Umschaltereinheit

1) Abblendschalter mit zwei Positionen:
- nach oben gedrückt (A) - Fernlicht eingeschaltet ( ), in Ausgangsposition zurück gestellt (B) - Abblendlicht ( ) eingeschaltet;
- (C) nach unten gedrückt - Lichthupe ( );
- (FLASH), Funktion „Start-Stop lap“.

2) Aktivierungs-/Deaktivierungstaste des Warnblinklichts (Hazard).

3) Aktivierungs-/Deaktivierungstaste der DRL-Lichter.

Die DRL-Beleuchtung ist bei der Version China nicht vorhanden.

Abb. 143

4) Menü-Navigationstaste.
5) Schnellwahltaste.
6) Blinkerschalter mit drei Positionen (⇔):
- mittlere Position = ausgeschaltet;
- Position (⇦) = Abbiegen nach links;
7) Blinkerrückstelltaste.
8) Taste ( ) = Hupe.

Abb. 144

Abb. 145

Die Menü-Navigations-Taste (4) verfügt über drei Positionen:
- (D) Durchscrollen der Menüfunktionen (Menü UP);
- (E) Durchscrollen der Menüfunktionen (Menü DOWN);
- (F) Bestätigung des Menüs.

Die Schnellwahl-Taste (5) verfügt über drei Positionen:
- (G) Bestätigung der Schnellwahl;
- (H) „UP“ (UP +) für die Schnellwahl zum Erhöhen der Einstellstufe der jeweils gewählten Funktion;
- (H) „DOWN“ (DOWN -) für die Schnellwahl zum Herabsetzen der Einstellstufe der jeweils gewählten Funktion;

Abb. 146

Abb. 147

Verzeichnis

A) Abblendlicht.
B) Fernlicht.
D) Menü aufwärts.
E) Menü abwärts.
F) Bestätigung im Display-Menü.
G) Bestätigung mittels Schnellwahl.
H) Schnellwahl aufwärts.
H) Schnellwahl abwärts.
2) Hazard.
3) DRL.
4) Menü-Navigation.
5) Schnellwahl.
6) Blinkeranzeige.
7) Blinker Off.
8) Hupe.

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 am Lenkerstummel eingestellt werden kann.

Der Hebelabstand kann innerhalb eines Bereichs von 9 Einrastungen des Knopfs (2) reguliert werden. Durch ein Drehen im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Griff 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.

Abb. 148

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 MOTORSTOPP-Schalter. ;
2) Schwarze MOTORSTART-Taste.
3) Taste DPL.
4) Taste PIT LIMITER.

Der Schalter (1) verfügt über zwei Schaltpositionen:

B) nach unten gedrückt: AUSSCHALTEN DES MOTORS.
A) nach oben gedrückt: RUN ON. Nur in dieser Position kann der Motor, durch Drücken der Taste (2), gestartet werden.

Abb. 149

Abb. 150

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. 151

Vorderer Bremshebel

Einstellung

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 Knopf (2) versehen, mit dem der Abstand zwischen Hebel und Griff am Lenkerstummel eingestellt werden kann.
Der Hebelabstand kann innerhalb eines Bereichs von 9 Einrastungen des Knopfs (2) reguliert werden. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasdrehgriff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.

Abb. 152

Achtung

Vor dem Betätigen dieser Steuerelemente, die im Abschnitt „Starten und Fahren” gegebene Anweisungen lesen.

Achtung

Die Regulierung des vorderen Bremshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Hinterradbremspedal

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

Abb. 153

Schaltpedal

Das Schaltpedal (1) verfügt über eine mittlere Ruheposition N, in die es automatisch wieder zurückkehrt. Auf diese Bedingung wird durch Aufleuchten der Anzeige 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 herunterschalten. Durch diese Steuerung erlischt die Anzeige N im Cockpit;
- nach oben = zum Einlegen des 2. Gangs und danach des 3., 4., 5. und 6. Gangs.

Jede Pedalverstellung entspricht dem Weiterschalten um einen einzigen Gang.

Abb. 154

Einstellung der Position von Schalt- und Hinterradbremspedal

Um das Motorrad individuell auf die Ansprüche des jeweiligen Fahrers abzustimmen, kann die Position des Schalt- und des Bremspedals zur entsprechenden Fußraste verstellt werden.
Diese Einstellung wird wie folgt vorgenommen:

Schaltpedal

Um korrekt an der entsprechenden Stange arbeiten zu können, die entsprechende Seitenverkleidung entfernen.

Achtung

Für die Einstellung der Schaltstange muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Die Schaltstange (1) am entsprechenden Schlüsselansatz (A) blockieren und die Mutter (2) lockern.
Den Stab (1) mit einem am Sechskantteil angesetzten Maulschlüssel drehen und das Schaltpedal dabei in die gewünschte Position bringen.
Die Mutter (2) gegen die Schaltstange abziehen.

Abb. 155

Nach erfolgter Einstellung das korrekte Auszugsmaß (B) des Uniball (3) überprüfen.
Das Auszugsmaß (B) des Uniball (3) muss zwischen einem Mindestwert von B = 0 mm (0 in) (Uniball vollständig eingeschraubt) und einem Maximalwert von B = 6 mm (0.24 in) liegen.

Achtung

Sollte das Auszugsmaß nicht den angegebenen Parametern entsprechen, müssen die vorstehend beschriebenen Einstellungen wiederholt werden.

Abb. 156

Abb. 157

Hinterradbremspedal

Die Kontermutter (4) lockern.
Über die Einstellschraube (5) des Pedalhubs die gewünschte Position einstellen. Die Kontermutter (4) festziehen.
Den Leerhub des Pedals (6) von Hand prüfen. Er muss ungefähr 1,5 ÷ 2 mm (0.06 ÷ 0.09 in) 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.

Abb. 158

Abb. 159

Hauptelemente 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. 160

Kraftstofftankverschluss

Öffnen

- Den Schutzdeckel (1) anheben und den Schlüssel in das Schloss stecken.
- Den Schlüssel um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen, um das Schloss zu entriegeln.
- Den Tankverschluss (2) anheben.

Schließen

- Den Verschluss (2) mit eingestecktem Schlüssel wieder schließen und in seinen Sitz eindrücken.
- Den Schlüssel abziehen und den Schlossschutzdeckel (1) herunterklappen.

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. 161

Abb. 162

Abnahme und Montage der Sitzbänke

Durch Betätigen des Schlosses (1) ist es möglich, die Beifahrersitzbank (2) zu entfernen und Zugang zur Heckschale zu bekommen.

Abnahme der Beifahrersitzbank

- Den Schlüssel in das Schloss (1) stecken.
- Den Schlüssel so lange gegen den Uhrzeigersinn drehen, bis das Entriegeln der Beifahrersitzbank (2) zu hören ist.
- Die Beifahrersitzbank (2) zum vorderen Fahrzeugbereich hin abziehen, bis sie frei liegt.

Montage der Beifahrersitzbank

- Vor der erneuten Montage der Beifahrersitzbank (2) sich darüber vergewissern, dass der Beifahrerhalteriemen (3) korrekt angeordnet ist.
- Von der Vorderseite (A) des Fahrzeugs her die Beifahrersitzbank (2) nach hinten (B) gleiten lassen, bis das Einrasten des Hakens zu hören ist.

Abb. 163

Abb. 164

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.

Abnahme der Fahrersitzbank

- Anhand des in der Heckschale vorhandenen Innensechskantschlüssels die zwei Schrauben (4) an beiden Seiten der Fahrersitzbank (5) lösen.
- Die Sitzbank nach hinten abziehen.

Abb. 165

Abb. 166

Montage der Fahrersitzbank

- Die Beifahrersitzbank (5) erneut montieren, dazu erst die Bügel (6) der Sitzbank in die Bügel (7) des Rahmens einfügen, dann den hinteren Sitzbankteil auf dem Rahmen auflegen.
- Die hinteren Laschen der Sitzbank (5) anheben und zur Befestigung die Schrauben (4) (Abb. 165) anziehen.
- Zur Überprüfung der korrekten Montage der Fahrersitzbank, diese am vorderen Teil anheben.

Abb. 167

Abb. 168

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.a. können zu einem mit schweren Schäden verbundenen Umfallen des abgestellten Motorrads führen. Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit dem Hinterrad talabwärts zeigend abgestellt werden.

Zum Ausklappen des Seitenständers den Schubarm (1) mit dem Fuß herunterdrücken (dabei das Motorrad mit beiden Händen am Lenker halten) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung begleiten.
Das Motorrad neigen, bis der Ständer am Boden zum Abstützen kommt.

Um den Seitenständer besser zu finden, beim Ausklappen mit dem Fuß auf den Bolzen (3) drücken.

Abb. 169

Achtung

Für den sportlichen Einsatz des Motorrads auf der Rennstrecke sollte der Bolzen (3) nach entsprechendem Einwirken des Schlüsselansatzes (4) entfernen.

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. Um eine optimale Funktion des Ständergelenks zu gewährleisten, müssen jegliche Schmutzrückstände beseitigt und anschließend alle einer Reibung

ausgesetzten Stellen mit dem Fett SHELL Alvania R3 geschmiert werden.

Achtung

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

Hinweise

Die 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).

Bluetooth-Steuergerät

Am Motorrad kann ein Bluetooth-Steuergerät verbaut werden, dem die Funktion einer „Brücke" zwischen den verschiedenen unterstützten elektronischen Geräten unterliegt, die eine Bluetooth-Kommunikationsschnittstelle verwenden.
Das Bluetooth-Steuergerät ist an diesem Fahrzeug nicht verbaut, ist aber bei einem Ducati Vertragshändler oder einer Ducati Vertragswerkstatt erhältlich.

Achtung

Die Hersteller von Bluetooth Headset-Geräten könnten Änderungen an den Standard-Protokollen während des Lebenszyklus der Geräte (Smartphone und Kopfhörer) vornehmen.

Achtung

Ducati hat keine Kontrolle über diese Änderungen und dies könnte sich auf die verschiedenen Funktionen der Headset Bluetooth-Geräte (Sharing von Musik, multimediale Reproduktion etc.) und auf einige Smartphone Typen auswirken (je nach den unterstützen Bluetooth-Profilen). Aus diesem Grund gewährleistet Ducati keine multimediale Reproduktion für:

- Headsets, die nicht mit dem „Kit Ducati Art-Nr. 981029498" geliefert wurden;
- Smartphones, die die erforderlichen Bluetooth-Profile nicht unterstützen (auch wenn sie mit dem im „Kit Ducati Art.-Nr. 981029498" enthaltenen Kopfhörern verknüpft sind).

Achtung

Bei Interferenzen aufgrund besonderer Umgebungsbedingungen bietet das Kit Headset Ducati Art.-Nr. 981029498 auch die Möglichkeit des Sharings der Musikwiedergabe direkt aus dem Fahrer- in den Beifahrerhelm (weitere Informationen können der Anleitung des Headsets aus dem Lieferumfang des Kits Ducati Art.-Nr. 981029498 entnommen werden).

Hinweise

Das Ducati Kit Art.-Nr. 981029498 ist separat bei den Ducati Vertragshändlern oder -werkstätten erhältlich.

Überprüfen, dass das eigene Smartphone die folgenden Profile unterstützt:

- MAP-Profil: zur korrekten Anzeige der SMS- und MMS-Meldungen;
- PBAP-Profil: zur korrekten Anzeige der im der Rubrik des Smartphones enthaltenen Daten.

Achtung

Ducati kann die korrekte Verbindungsherstellung des Ducati Multimedia System mit Bluetooth-Navigationssystemen, die nicht im folgenden Kit enthalten sind, nicht gewährleisten:

- Kit Satelliten-Navigationssystem Ducati Zumo 350
- Kit Satelliten-Navigationssystem Ducati Zumo 390
- Kit Satelliten-Navigationssystem Ducati Zumo 395

Hinweise

Das vorstehend genannte Ducati-Kit ist separat bei den Ducati Vertragshändlern oder -werkstätten erhältlich.

Lenkungsdämpfer

Ist hinter dem Lenker angeordnet und an der oberen Gabelbrücke sowie am Rahmen befestigt.
Er trägt zur erhöhten Lenkgenauigkeit und -stabilität bei, was ein besseres Ansprechverhalten des Motorrads in allen Fahrsituationen gewährleistet.
Wird der Knauf (1) im Uhrzeigersinn gedreht, resultiert die Lenkung härter, gegen den Uhrzeigersinn hingegen weicher.
Jede Einstellposition wird durch jeweils ein „Klick“ gekennzeichnet: maximal sind 10 Klicks aus der Position der vollkommen geöffneten Einstellvorrichtung möglich.

Abb. 170

Achtung

Bei Überschreiten dieses Werts könnte die Lenkung als extrem gebremst resultieren und es könnte zu Gefahrensituationen kommen.

Achtung

Nie versuchen die Position des Knaufs (1) während der Fahrt zu regulieren, um den Verlust der Fahrzeugkontrolle zu vermeiden.

Einstellung der Vorderradgabel

Die Gabel des Motorrads ist, vollständig einstellbar. Die Einstellung der Vorderradgabel erfolgt über elektrische Impulse, die das Cockpit an die in den jeweiligen Holmen angeordneten Einstellvorrichtungen sendet.

Achtung

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

Abb. 171

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.

Abb. 172

Bei der Einstellung des Federbeins sind die Angaben im Kapitel „SETTING MENU - Riding Mode -DES" zu befolgen.

Einsatznormen

Vorsichtsmaßnahmen beim ersten Motorradeinsatz

Max. Drehzahl

Während der Einfahrzeit und beim normalen Einsatz einzuhaltende Drehzahlen:
1) Bis 1.000 km (621 mi);
2) Von 1.000 km (621 mi) bis 2.500 km (1553 mi).

Bis 1000 km (621 mi)

Auf den ersten 1000 km (621.37 mi) 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.
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 (62 mi) 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.

Wichtig

Auf den ersten 1000 km (621 mi) (Einfahrzeit) bzw. wenn am Kilometerzähler ein Wert <= (unter oder gleich) 1000 km (621 mi) 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, dass Cockpit darf also den „orangefarbenen Bereich" der Bargraph-Anzeigen nicht einblenden.

Von 1000 km bis 2500 km (von 621 bis 1553 mi)

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 Start

Achtung

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

Vor dem Losfahren sind folgende Punkte zu kontrollieren:

- KRAFTSTOFF IM TANK
  Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren. Ggf. tanken (siehe „Tanken").
- MOTORÖLFÜLLSTAND
  Den Motorölfüllstand in der Ölwanne über das Schauauge kontrollieren und ggf. Nachfüllen (siehe „Kontrolle des Motorölstands").
- BREMS- UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT
  Den Flüssigkeitsstand an den jeweiligen Behältern kontrollieren (siehe „Füllstandkontrolle von Kupplungs- und Bremsflüssigkeit").
- KÜHLFLÜSSIGKEIT
  Den Flüssigkeitsstand im Ausdehnungsbehälter kontrollieren; ggf. nachfüllen (siehe „Kontrolle und eventuelles Nachfüllen des Kühlflüssigkeitsstands").
- REIFENZUSTAND
  Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (siehe „Tubeless-Reifen").
- 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. Eventuell durchgebrannten Lampen ersetzen (siehe „Wechsel der vorderen Scheinwerferlampen").
- SCHLÖSSER
  Das erfolgte Feststellen des Tankverschlusses (siehe „Kraftstofftankverschluss") kontrollieren.
- SEITENSTÄNDER
  Die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers prüfen (siehe „Seitenständer").

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

Um eine korrekte Funktionsweise der Wasserpumpe des Motors gewährleisten zu können, erfordert diese eine Entlüftung. Eine geringe Menge an Kühlflüssigkeit könnte also über die Entlüftungsbohrung im oberen Bereich des Motorgehäuses austreten, ohne dass dadurch die korrekte Funktionsweise des Kühlsystems oder des Motors beeinträchtigt wird.

ABS-Kontrollleuchte

Nach erfolgtem „Key-on" leuchtet die ABS-Kontrollleuchte (9) auf.
Bei Überschreiten der Fahrzeuggeschwindigkeit 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. 173

Abb. 174

Motorstart

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. 175

Abb. 176

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.

Sicherstellen, dass sich der Stopp-Schalter (3) in der Position (RUN) befindet, dann die Start-Taste (4) drücken.

Abb. 177

Start und Fahrt des Motorrads

1) Die Kupplung durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.
2) Den Schalthebel entschieden mit der Fußspitze nach unten drücken und so den ersten Gang einlegen.
3) Durch Drehen des Gasdrehgriffs den Motor beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig zurücklassen; 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 zurückdrehen und so die Motordrehzahl reduzieren, dann auskuppeln, den Schalthebel anheben, daraufhin den Kupplungshebel wieder loslassen. Das Herunterschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: Den Gasgriff zurücklassen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurz beschleunigen, wodurch die Synchronisierung der einzukuppelnden Zahnräder 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 anormale Beanspruchungen nicht nur des Motors sondern auch der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Achtung

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

Achtung

Durch ein längeres Wheelie kann es zur Deaktivierung des ABS kommen.

ABS (Antiblockiersystem)

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 der Zyklus wird so lange wiederholt, bis das Problem 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“.

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.

Abbremsen und Anhalten des Motorrads

Bremsung

Die Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen, herunterschalten, um die Motorbremse zu betätigen, dann mit beiden Bremsen abbremsen.

Anhalten

Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas zurückdrehen. Bis in den ersten Gang herunter- und dann in den Leerlauf schalten.
Jetzt die Kupplung nicht mit eingelegtem Gang loslassen, um zu verhindern, dass der Motor abrupt ausgeht.
Bremsen und Anhalten.
Den Zündschlüssel auf OFF („Zündschlüsselschalter und Lenkersperre“) 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. Bremsscheibenblockierung, Kettenblattblockierung, usw.) ist sehr gefährlich und kann die Funktionstüchtigkeit des Motorrads und die Sicherheit des Fahrers beeinträchtigen.

Tanken

Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung des Tankverschlussschachts resultieren.

Achtung

Im Extremfall kann der Druck des im Tank vorhandenen Kraftstoffs dazu führen, dass beim Öffnen des Tankverschlusses ein Kraftstoffspritzer austritt.
Daher stets Vorsicht walten lassen und den Verschluss langsam öffnen.
Sollte beim Öffnen des Verschlusses ein Zischen zu hören sein, vor dem Fortfahren bis zum vollständigen Öffnen abwarten, bis das Zischen abgeklungen ist.
Dieses Geräusch ist durch den Ablass des restlichen, noch im Kraftstofftank vorhandenen Druck bedingt. Ist dieses Geräusch nicht mehr zu hören, ist dies der Hinweis darauf, dass der Restdruck vollständig entwichen ist.
Die vorstehend genannte Bedingung wird sich mit höherer Wahrscheinlichkeit unter warmen Klimabedingungen ergeben.

Abb. 178

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.

Kraftstoffaufkleber
Auf dem Aufkleber wird der für dieses Fahrzeug empfohlene Kraftstoff angegeben.

1) Der Bezug E5 auf dem Aufkleber weist auf die Verwendung des Benzins mit maximalem Sauerstoffgehalt von 2,7 % in Gewichtsanteilen und einen maximalen Ethanolgehalt von 5 % in Volumenanteilen gemäß EN 228 hin.

2) Der Bezug E10 auf dem Aufkleber weist auf die Verwendung des Benzins mit maximalem Sauerstoffgehalt von 3,7 % in Gewichtsanteilen und einem maximalen Ethanolgehalt von 10 % in Volumenanteilen gemäß EN 228 hin.

Abb. 179

Mitgeliefertes Zubehör

Das Staufach ist in der Rückenlehne (A) angeordnet und enthält einen L-Innensechskantschlüssel (1) mit 4 mm (0.16 in).

Für den Zugriff auf das Staufach die Beifahrersitzbank (A) wie im Absatz „Abnahme und Montage der Sitzbänke“ beschrieben abnehmen.

Abb. 180

Abb. 181

Wesentliche Einsatz- und Instandhaltungseingriffe

Abnahme der Verkleidung

Zum Durchführen einiger Instandhaltungs- oder Reparaturarbeiten müssen einige Teile der Motorradverkleidung abgenommen werden.

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.

Achtung

Um die lackierten Teile nicht zu beschädigen, müssen stets die Nylon-Unterlegscheiben unter die Befestigungsschrauben gefügt werden.

Wichtig

Zur Abnahme der Verkleidung muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Kontrolle und eventuelles Nachfüllen des Kühlflüssigkeitsstands

Den Kühlflüssigkeitsstand im Ausdehnungsbehälter kontrollieren, der an der rechten Seite des Fahrzeugs angeordnet ist. Dies ist über den internen Inspektionsschlitz im Vorderradbereich möglich. 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.

Abb. 182

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.

Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands

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 eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

Abb. 183

Bremsanlage

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

Abb. 184

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

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.

Achtung

Der Kupplungsflüssigkeitsstand im Behälter neigt bei Verschleiß der Kupplungsreibscheiben zum Anstieg: den vorgeschriebenen Wert (3 mm (0.12 in) über dem Mindeststand) daher nicht überschreiten.

Kontrolle des Bremsbelägeverschleißes

Den Verschleißzustand der Bremsbeläge über die Öffnung zwischen den Bremssattelhälften kontrollieren. Resultiert, auch nur an einem einzigen Bremsbelag, die Stärke des Reibmaterials ungefähr 1 mm (0.04 in), müssen beide Bremsbeläge ausgetauscht werden.

Achtung

Bei einem über den Grenzwert liegenden Verschleiß des Reibmaterials 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.

Abb. 185

Abb. 186

Laden der Batterie

Entfernen

Achtung

Für das Entfernen der Batterie muss man sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

Die Batterie sollte zum Aufladen vom Motorrad abgenommen werden.
Die vier Schrauben (1) lösen, die Unterlegscheiben aufnehmen, dann die Tankabdeckung (2) abnehmen.

Die Schraube (3) lösen und die Abdeckung (4) der Batteriebefestigung abziehen.

Abb. 187

Abb. 188

Die Batterie (5) aus ihrer Aufnahme nehmen, dann die Schrauben (6a) und (6b), stets bei der negativen Klemme (-) beginnend, lösen. Das Positivkabel des ABS (7) und das Positivkabel (8) von der Plusklemme und das Negativkabel (9) von der Minusklemme abklemmen.

Achtung

Die Batterie erzeugt explosive Gase: sie daher von Funken, Flammen, Zigaretten und Wärmequellen entfernt halten.

Achtung

Die Batterie aus der Reichweite von Kindern halten.

Laden der Batterie

Die Batterie an einem angemessen belüfteten Ort laden, an dem die Temperatur nicht über 40° C (104° F) liegt.
Die Leiter (10) des Batterieladegeräts (11) an die jeweiligen Batterieklemmen schließen und dabei die Polarität beachten: den roten an den Pluspol (+), den schwarzen an den Minuspol (-).

Abb. 189

Abb. 190

Achtung
Das Batterieladegerät den Angaben in der entsprechenden Betriebsanleitung für den erforderlichen Ladevorgang ausrichten.

Achtung
Die Batterie an das Ladegerät schließen, bevor letzteres eingeschaltet wird. Stets erst den roten Pluspol-Anschluss (+) vornehmen.

Achtung
Die in der Ladephase erzeugten Gase sind giftig. Das Nachladeverfahren muss an einem gut belüfteten Ort erfolgen.

Montage

Das Positivkabel des ABS-Systems (7) über dem Positivkabel (8) anordnen, dann die Schraube (6a) ansetzen.
Die beiden Negativkabel (9) an die Minusklemme der Batterie klemmen und dabei die Schraube (6b) ansetzen.
Die Schrauben (6) anziehen und um die Batterieklemmen herum Fett auftragen, um deren Oxydation zu vermeiden.
Die Batterie (5) wieder in ihrer Aufnahme anordnen, dabei die Kabel wie abgebildet ausrichten.
Die Abdeckung (4) der Batteriebefestigung anordnen und die Schraube (3) anziehen.

Abb. 191

Abb. 192

Die Tankabdeckung (2) anordnen, dann die vier Schrauben (1) mit den entsprechenden unteren Unterlegscheiben anziehen.

Abb. 193

Längere Nichtnutzung

Wenn das Motorrad über einen längeren Zeitraum (z. B. 30 aufeinanderfolgende Tage) nicht genutzt wird, sollte das Batterieladegerät/Frischhaltegerät über das Anschlusskabel mit dem Diagnoseanschluss verbunden werden. Die Details werden im Kapitel „Laden und Aufrechterhaltung der Batterieladung im Winter“ beschrieben.

Laden und Aufrechterhaltung der Batterieladung im Winter

Ihr Motorrad verfügt über einen Steckverbinder (1), an den ein entsprechendes Batterieladegerät (A) (bei unserem Verkaufsnetz verfügbares Kit Batteriefrischhaltegerät Art.-Nr. 69928471A) angeschlossen werden kann. Dieser Steckverbinder (1) befindet sich auf der linken Seite unter der Fahrersitzbank.
Für den Zugriff muss die Fahrersitzbank wie im Kapitel „Abnahme und Montage der Sitzbänke“ beschrieben entfernt werden.

Abb. 194

Abb. 195

Achtung

Die elektrische Anlage dieses Motorrads wurde so ausgelegt, dass sie bei ausgeschaltetem Cockpit eine sehr geringe Stromaufnahme aufweist. Die Batterie unterliegt jedoch auch in diesem Fall der Gefahr einer Selbstentladung, die aufgrund physiologischer Umstände stattfindet und die über die „Stillstandzeiten” hinaus auch von den Umgebungsbedingungen abhängig ist.

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.

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 Kunststoffteil der Kettengleitschiene muss wie folgt resultieren: A = 22÷24 mm (0.87÷0.94 in).

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

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

Abb. 196

Wichtig

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

Schmieren der Antriebskette

Wichtig

Bezüglich der Kettenreinigung muss man sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

Reinigen und Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, um dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht zu erhalten.
Vor dem Schmieren der Kette ist es wichtig, dass sie richtig gewaschen und gereinigt wird.

Die Reinigung der Kette ist für ihre Haltbarkeit von wesentlicher Bedeutung. Dabei muss eventuell vorhandener Schlamm, Erde, Sand oder allgemeiner Schmutz, der/die sich auf der Kette abgelagert hat, mit einem Wasserstrahl entfernt werden. Daraufhin sofort mit dem Trocknen unter Anwendung von Druckluft beginnen und dabei einen Mindestabstand von 30 cm (11.81 in) einhalten.

Achtung

Das Verwenden von Dampf, Benzin, Lösungsmitteln, harten Bürsten und anderen Methoden, die die O-Ringe beschädigen könnten, vermeiden. Darüber hinaus den direkten Kontakt mit der Batteriesäure vermeiden, da dies zu Minirissen in den Kettengliedern führen könnte, wie sie im Beispiel der Abbildung zu sehen sind.

Achtung

Insbesondere im Falle des Off-Road-Einsatzes des Motorrads kann es zu einem übermäßigen Verschleiß der Kettenglieder aufgrund eines Kontakts mit der Kettenführungsschiene kommen. Die entsprechende Reibung könnte eine Überhitzung der Kette verursachen und dadurch die Wärmebehandlung der Kettenglieder beeinflussen und sie besonders zerbrechlich werden lassen.

Abb. 197

Schmieren der Antriebskette

Wichtig

Bezüglich der Kettenreinigung muss man sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt wenden.

Achtung

Für die Schmierung der Kette SHELL Advance Chain verwenden. Die Verwendung von nicht spezifisch ausgelegten Schmiermitteln könnte zu Beschädigungen der O-Ringe und damit des gesamten Antriebssystems führen.

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

Das Motorrad auf dem hinteren Boxenständer ausrichten. Das Hinterrad schnell gegen die Fahrtrichtung drehen.

Abb. 198

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

Aufgrund der Fliehkraft des Schmiermittels, das von den im Spray enthaltenen Lösungsmitteln verflüssigt wird, wird es sich im Arbeitsbereich zwischen Bolzen und Hülse verteilen und eine perfekte Schmierung gewährleisten.

Diesen Arbeitsschritt wiederholen, dabei den Schmiermittelstrahl wie abgebildet auf den mittleren Kettenteil (5), sodass die Rollen (4) geschmiert werden, und auf die externen Laschen (6) richten.

Abb. 199

Abb. 200

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

Abb. 201

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach dem Schmieren der Kette fahren, da das noch flüssige Schmiermittel nach außen geschleudert werden würde und so den Hinterreifen oder die Fahrerfußraste verschmutzen könnte.

Wichtig

Die Kette häufig kontrollieren und wie im angegebenen Plan schmieren bzw. mindestens alle 1000 km (621 mi) oder häufiger (circa alle 400 km (248 mi)), wenn das Motorrad bei hohen Temperaturen (40 °C) gefahren wird oder nach langen Autobahnfahrten mit hoher Geschwindigkeit.

Wechsel der Abblend-/ Fernlichterlampen

Die gesamte Scheinwerfereinheit ist in LED-Technologie und erfordert keine Instandhaltung. In der Abbildung werden die Positionen der Abblend- (LO) und Fernlichter (HI) und des Standlichts (1) angegeben. Die Lichter von einem/einer Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt austauschen lassen.

Abb. 202

Blinker

Die Blinker mit LEDs ausgestattet und erfordert daher keine Instandhaltung.

Ausrichten des Scheinwerfers

Hinweise

Bei der hier beschriebenen Verfahrensweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels handelt es sich um das von den „Italienischen Richtlinien“ vorgegebene Verfahren. Das Verfahren den im Anwenderland des Motorrads geltenden Normen anpassen.

Die 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 Lichtbündel regulieren, wobei abwechselnd das rechte abgedeckt wird, während man das linke einstellt, dann umgekehrt vorgegangen wird: die obere Grenzlinie zwischen dunklem und beleuchtetem Bereich muss sich auf einer Höhe

Abb. 203

befinden, die nicht über 9/10 der Bodenhöhe der Scheinwerfermitte liegt.

Die Korrektur der Scheinwerferausrichtung erfolgt über die Schrauben (1) und (2), die rechts und links im Frontbereich des Fahrzeugs angeordnet sind.

Über die an der linken Seite angeordnete Schraube (1) werden die linken Fern- und Abblendlichter verstellt:

- durch Drehen im Uhrzeigersinn wird das Lichtbündel gesenkt;
- durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn wird das Lichtbündel gehoben.

Über die an der rechten Seite angeordnete Schraube (2) werden die rechten Fern- und Abblendlichter verstellt:

- durch Drehen im Uhrzeigersinn wird das Lichtbündel gesenkt;
- durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn wird das Lichtbündel gehoben.

Abb. 204

Einstellung der Rückspiegel

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

Achtung

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

Abb. 205

Tubeless-Reifen

Der Druck in den Reifen unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen, daher für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen den Reifendruck jedes Mal kontrollieren und entsprechend anpassen.

Einsatz (nur Fahrer)	Vorderrad	Hinterrad
Straßeneinsatz	2,4 bar (34.81 psi)	2,5 bar (36.26 psi)
Rennstrecken-einsatz	2,0 bar (29.01 psi)	2,2 bar (31.91 psi)

Achtung

Den Reifendruck stets im „kalten Zustand" messen und anpassen. Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen zu gewährleisten, den Druck im Reifen um 0,2÷0,3 bar (2.90÷4.35 psi) 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 einen Reifen mit Schlauch verwenden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für den Fahrer 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) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle messen: sie darf 2 mm (0.08 in) bzw. den gesetzlich vorgeschriebenen Wert nie unterschreiten.

Abb. 206

Wichtig

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

Kontrolle des Motorölstands

Der Ölstand des Motors ist über das Schauglas (1) an der linken Seite des Kurbelgehäuses ersichtlich. Der Ölstand muss innerhalb der am Schauglas angebrachten Markierungen liegen. Bei zu niedrigem Ölstand muss Motoröl nachgefüllt werden.
Ducati empfiehlt das Öl Shell Advance DUCATI 15W-50 Fully Synthetic Oil zu verwenden.
Den an der rechten Seite des Fahrzeugs angeordneten Öleinfüllverschluss (2) entfernen, dann Öl bis zum Erreichen des festgelegten Füllstands nachfüllen. Den Öleinfüllverschluss (2) erneut montieren.

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.

Um den Ölfüllstand in der korrekten Weise zu überprüfen, die nachstehend beschriebenen Arbeitsschritte aufmerksam befolgen.

Abb. 207

Abb. 208

1) Die Kontrolle des Füllstands muss an einem seit mindestens 2 Stunden ausgeschaltetem Motor erfolgen, so dass sich in den Zylinderköpfen befindliche Öl in die Ölwanne abfließen kann.
2) Das Motorrad nun mit beiden Rädern in vertikaler Position auf einer ebenen Fläche ausrichten.
3) An diesem Punkt kann am Schauglas der Füllstand des Öls kontrolliert werden.
4) Sollte der Füllstand des Öls unterhalb der Mittellinie der beiden Markierungen MIN und MAX liegen, muss so lange Öl nachgefüllt werden, bis die Markierung des maximalen Füllstands erreicht ist.

Achtung
Nie die Markierung MAX überschreiten.

Empfehlungen zum Öl

Es wird empfohlen, ein Öl zu verwenden, das folgenden Vorgaben entspricht:
- Viskositätsgrad SAE 15W-50.

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.

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Flächen auf Dauer zu erhalten, muss das Motorrad, je nach Einsatz und Zustand der befahrenen Straßen, regelmäßig gereinigt werden. Hierzu müssen spezifische, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Das Verwenden von aggressiven Reinigungsmitteln oder Lösungen ist zu vermeiden.
Zum Reinigen der Sitzbank nur Wasser und neutrale Seite verwenden.
Die Bestandteile aus Aluminium müssen regelmäßig und von Hand gereinigt werden. Hierzu sind spezifische Reinigungsmittel für Aluminium verwenden, die KEINE schleifende Mittel oder Ätznatron enthalten.

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

Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und alle Flächen mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Die Impulsringe des ABS sorgfältig reinigen, um einen perfekten Wirkungsgrad der Vorrichtung zu ermöglichen. Um eine Beschädigung der Impulsringe und Sensoren zu vermeiden, dürfen dabei keine aggressiv wirkenden Produkte verwendet werden.

Beim Reinigen der Radfelgen ist besondere Vorsicht geboten, da sie bearbeitete Aluminiumteile aufweisen. Sie nach jedem Fahrzeugeinsatz reinigen und trocknen.

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, Lufteinlassöffnungen 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.

Hinweise

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

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.

Achtung

Vermeiden, dass die Scheibe des Cockpits direkt mit Ölen und Benzin in Kontakt kommt; sie könnte dadurch befleckt oder beschädigt werden, wodurch die Lesbarkeit der Informationsanzeigen beeinträchtigt werden würde. Für die Reinigung dieser Teile dürfen keine alkoholhaltige Reinigungsmittel, Lösungsmittel oder schleifende Mittel verwendet werden. Keine Schwämme oder Lappen mit harten oder rauen Oberflächen verwenden, da diese Kratzer verursachen können.

Hinweise

Für die Reinigung der Cockpitscheibe nur weiche Lappen mit Wasser und Neutralseife oder spezifische Reinigungsmittel für die Reinigung transparenter Kunststoffteile verwenden.

Hinweise

Zum Reinigen des Cockpits keinen Alkohol oder Derivate verwenden.

Wichtig

Für die Reinigung der Antriebskette muss Bezug auf den Absatz „Schmieren der Antriebskette” genommen werden.

Reinigung und Austausch der Zündkerze

Die Zündkerzen sind wichtige Bestandteile des Motors und müssen daher regelmäßig kontrolliert werden.
Für den eventuell erforderlichen Zündkerzenwechsel muss man sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Abb. 209

Längere Nichtnutzung

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht benutzt werden, folgende Arbeiten durchführen:

- eine allgemeine Reinigung;
- den Tank entleeren;
- das Motorrad auf einem Serviceständer abstützen;
- die Batterie abklemmen, herausnehmen und regelmäßig mit dem Batteriefrischhaltegerät nachladen (siehe „Laden der Batterie“);
- Das Motorrad mit einem Motorradabdecktuch abdecken, welches den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält. Das Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Warnhinweise

In einigen Nationen (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 Ersatzfall nur spezifische Ducati-Originalersatzteile verwenden, die den Normen der jeweiligen Länder entsprechen.

Instandhaltungsplan

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: vom Vertragshändler auszuübende Arbeiten

Die planmäßigen Instandhaltungsarbeiten beziehen sich auf einen Straßeneinsatz der Streetfighter V4. 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.
Wir bitten Sie, sich an eine(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt zu wenden, um sich dort bezüglich des Renneinsatzes Ihrer Streetfighter V4 entsprechend beraten zu lassen.

	Kilometergebundener Service 1000*	Kilometergebundener Service OIL*	Kilometergebundener Service DESMO*	Zeitgebundener Service*
Lesen des Fehlerspeichers mit DDS 2.0 und Kontrolle im DCS bezüglich technischer Aktualisierungen und Rückrufkampagnen	•	•		12
Motorölwechsel inkl. Filter	•	•		12
Kontrolle und Reinigung des Luftfilters		•		12
Austausch des Luftfilters			•	
Kontrolle und/oder Einstellung des Ventilspiels mit Austausch der Aluminium-Schrauben des Ventildeckels (wo vorhanden)			•	
Kontrolle der Lamellen des Sekundärluftsystems			•	
Austausch der Zündkerzen			•	

	Kilometergebundener Service 1000*	Kilometergebundener Service OIL*	Kilometergebundener Service DESMO*	Zeitgebundener Service*
Kühlflüssigkeitswechsel			•	48
Wechsel des Vorderradgabelöls				36
Sichtkontrolle der Dichtelemente von Vorderradgabel und hinterem Federbein	•	•		12
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands	•	•		12
Wechsel der Brems- und Kupplungsflüssigkeit				24
Verschleißkontrolle an vorderen und hinteren Bremsbelägen und Bremsscheiben		•		12
Anzugskontrolle der Schrauben der vorderen und hinteren Bremssättel und Schrauben der vorderen Bremsscheiben		•		12
Anzugskontrolle der Schrauben der hinteren Bremsscheibe			•	
Anzugskontrolle an Vorder- und Hinterradmuttern und Kettenblattmutter		•		12
Anzugkontrolle der Befestigungen des Rahmens am Motor, von Hinterradschwinge und hinterem Federbein		•		12
Anzugkontrolle der Schrauben der Befestigung des rechten Dreifußes an hinterer Zylinderreihe			•	
Kontrolle der Radnabenlager		•		12
Kontrolle der Ruckdämpfer am Kettenblatt und Schmierung der Hinterradachse			•	

	Kilometergebundener Service 1000*	Kilometergebundener Service OIL*	Kilometergebundener Service DESMO*	Zeitgebundener Service*	
Verschleißkontrolle an Kette, Kettenblatt, Ritzel und Gleitschiene mit Kontrolle der Spannung, Schmierung und Verlängerung der Endantriebskette.	•	•			12
Kontrolle des Spiels der Lenkkopflager		•			12
Kontrolle der Bewegungsfreiheit und der Anzugmomente des Seitenständers	•	•			12
Kontrollieren, dass keine der Kappen und sichtbaren Schläuche (zum z. B. Kraftstoff-, Brems- und Kupplungsleitungen, die Schläuche der Kühlanlage, Entlüftung, Drainage..) Risse aufweisen, dass sie dicht und korrekt angeordnet sind	•	•			12
Kontrolle des Leerhubs des Hebels der Hinterradbremse und Schmierung der Hebel am Lenker und der Steuerpedalen	•	•			12
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes	•	•			12
Funktionskontrolle an den elektrischen Sicherheitsvorrichtungen (Seitenständersensor und Kupplung, vorderer und hinterer Bremslichtschalter, Motorstoppschalter, Gang-/Leerlaufsensor)	•	•			12
Kontrolle der Funktionstüchtigkeit der Beleuchtungsvorrichtungen, Blinker, Hupe und Steuerungen	•	•			12

	Kilometergebundener Service 1000*	Kilometergebundener Service OIL*	Kilometergebundener Service DESMO*	Zeitgebundener Service*
Regulierung mit dem DDS 2.0 des Bowdenzugs für die Öffnung der Auslasssteuerung (nur bei der Streetfighter V4)	•	•		12
Endkontrolle und Straßentest mit Kontrolle der korrekten Funktionsweise der Sicherheitsvorrichtungen (z. B. ABS und DTC), der Elektrolüfterräder und der Standgasdrehzahl	•	•	•	12
Sichtkontrolle des Kühlflüssigkeitsstands und der Abdichtung des Systems	•	•	•	12
Soft-Reinigung des Fahrzeugs, Registrieren der Inspektion mit Löschen der Serviceanzeige im Cockpit mit dem DDS 2.0 und Eintrag der Inspektion in den Bordunterlagen (Kundendienstheft)	•	•	•	12

* Der Kilometergebundene Service 1000 muss bei Erreichen der ersten 1.000 km/600 mi vorgenommen werden.
* Der Kilometergebundene Service OIL muss alle 12.000 km/7.500 mi vorgenommen werden.
* Der Kilometergebundene Service DESMO muss alle 24.000 km/15.000 mi vorgenommen werden.
* Der Zeitgebundene Service OIL muss alle 12 Monate vorgenommen werden.

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: vom Kunden auszuübende Arbeiten

Wichtig

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

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/ Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x 1000	1
	mi. x 1000	0,6
	Monate	6
Kontrolle des Motorölstands		●
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		●
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		●
Kontrolle der Kettenspannung und -schmierung		●
Kontrolle der Bremsbeläge. Im Fall eines erforderlichen Austauschs, sich an den Vertragshändler wenden		●

* Die Instandhaltung bei Erreichen der ersten der beiden Fälligkeiten (km/mi oder Monate) vornehmen.

Technische Eigenschaften

Gewichte

Gesamtgewicht (im fahrbereiten Zustand mit 90 % Kraftstoff - 44/2014/EU Annex XI)	199 kg (438.72 lb)
Gesamtgewicht (ohne Betriebsstoffe und Batterie)	178 kg (392.42 lb)
Max. zulässiges Gewicht (bei Volllast)	425 kg (936.96 lb)

Achtung

Eine Nichtbeachtung der Zuladungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung Ihres Motorrads beeinträchtigen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

Maße

888 mm / 34.96 in
833 mm / 32.79 in
1003 mm / 39.49 in
121 mm
4.76 in
625 mm
24.61 in
845 mm
33.27 in
381 mm
15.00 in
1040 mm / 40.95 in
1488 mm / 58.58 in
2112 mm / 83.15 in

Abb. 210

Betriebsstoffe

BETRIEBSSTOFFE	TYP	
Kraftstofftank, einschließlich einer Reserve von 4,5 Litern (0.99 UK gal)	Ducati empfiehlt das bleifreie Superbenzin SHELL V-Power mit einer Oktanzahl von mindestens 95 ROZ	16 Liter (3.52 UK gal)
Motorölwanne und -filter	Ducati empfiehlt das Öl SHELL Advance DUCATI 15W-50 Fully Synthetic Oil	3,4 Liter (0.75 UK gal)
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	DOT 4	-
Schutzmittel für elektrische Kontakte	Schutzspray für elektrische Anlagen	-
Vorderradgabel	SHELL Donax TA	230 mm (9.05 in) 382±4 cm^3 (23.3±0.24 cuin)
Kühlsystem	Frostschutzmittel ENI Agip Permanent Spezial (nicht verdünnen, rein verwenden)	2,5 Liter (0.55 UK gal)

Wichtig

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

Achtung

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

Wichtig

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

E5 E10

Motor

Desmosedici Stradale: 90°-V4-Motor, gegenläufige Kurbelwelle, desmodromische Ventilsteuerung mit 4 Ventilen pro Zylinder, flüssigkeitsgekühlt.

Bohrung: 81 mm (3.19 in)

Hub: 53,5 mm (2.11 in)

Gesamthubraum: 1103 cm^3 (67.3 cu. in)

Verdichtungsverhältnis: 14,0 ± 0,5:1

Maximale Leistung an Kurbelwelle Verordnung (EU) Nr. 134/2014, Anhang X, kW/PS:
153,2 kW / 208 PS bei 12.750 min^{-1}

Maximale Leistung an Kurbelwelle - Verordnung (EU) Nr. 134/2014, Anhang X, kW/PS
(nur bei Version Belgien / Frankreich):
84 kW / 114,2 PS bei 7750 min^{-1}

Maximales Drehmoment an Kurbelwelle - Verordnung (EU) Nr. 134/2014, Anhang X:
112 Nm - 12,5 kgm bei 8750 min^{-1}

Maximales Drehmoment an Kurbelwelle - Verordnung (EU) Nr. 134/2014, Anhang X
(nur bei Version Belgien / Frankreich):
105,4 Nm - 12,5 kgm bei 7500 min^{-1}

Maximales Drehmoment an Kurbelwelle Verordnung (EU) Nr. 134/2014 Anhang X (nur bei Version Russland):
122,5 Nm - 12,5 kgm bei 11.500 min-1

Max. Drehzahlbereich, min^{-1}: 14.500 U/min / 15.000 U/min (6. Gang).

Hinweise

Läuft der Motor im Standgas und wird der Gasdrehgriff nicht betätigt, unterbricht das Motorsteuergerät den Betrieb der 2 Zylinder der hinteren Zylinderbank. Diese Unterbrechung erfolgt nur, wenn einige Bedingungen gegeben sind und insbesondere in Abhängigkeit von der Motortemperatur, vom eingelegten Gang und von der Position des Kupplungshebels (der vollkommen gezogen sein muss, wenn sich das Getriebe nicht im Leerlauf (Neutral) befindet). Diese Strategie bringt Vorteile in Sachen Kraftstoffverbrauch und Temperaturkomfort für den Fahrer.

Wichtig

Die Höchstdrehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Hinweise

Die angegebenen Leistungs-/ Drehmomentwerte wurden auf einem statischen Prüfstand gemäß den Zulassungsnormen gemessen und stimmen mit den bei der Zulassung gemessenen und im Fahrzeugschein angegebenen Daten überein.

Schmierung

Trochoid-Ölzufuhrpumpe mit integriertem Bypass-Ventil und zwei Ölrückgewinnungspumpen. Ölkühler.

Ventilsteuerung

Desmodromische Ventilsteuerung mit 4 Ventilen pro Zylinder

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.

Abb. 211

Leistung

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die vorgeschriebenen Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die festgelegten Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt 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: LMDR10A-JS.

Kraftstoffversorgung

Indirekte elektronische Einspritzung mit induktiver Entladung, Einlasssystem mit Kanälen unterschiedlicher Länge.
Drosselklappenkörper: Elliptisch mit Full Ride-by-Wire-System und aerodynamischer Drosselklappe.
Entsprechender Durchmesser: 52 mm (2.05 in)
Einspritzdüsen pro Zylinder: 2
Benzinversorgung: 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 montierten Hall-Sensoren mit Abtastung von Impulsringen gesteuert: Deaktivierungsmöglichkeit des ABS.

VORDERRAD

Mit zwei halbschwimmend gelagerten, gelochten Bremsscheiben.
Material - Bremsflanke: rostfreier Stahl.
Material - Bremsflansch: Aluminium und seine Legierungen.
Bremsscheibendurchmesser: 330 mm (12.99 in).
Bremsscheibenstärke: 5 mm (0.2 in).

Bremsscheibenstärke (maximaler Verschleiß): 4,5 mm (0.18 in).
Bremsfläche der Bremsscheibe: 264 cm^2 (40.92 in^2).
Hydraulische Betätigung über Bremshebel an der rechten Seite des Lenkers.
Fabrikat - Bremssättel: BREMBO.
Typ: radial verschraubter Monoblock-Bremssattel Stylema® M4.30 b (ABS Cornering EVO)
Anzahl an Bremssattelkolben: 4
Zylinderdurchmesser des Bremssattels: 30 mm (1.18 in).
Reibmaterial: BRM 10A HH.
Bremszylinderdurchmesser: 16 mm (0.63 in).
Bremszylindertyp: PR16/21.

HINTEN
Mit festliegender Lochbremsscheibe, aus rostfreiem Stahl.
Bremsscheibendurchmesser: 245 mm (9.6 in).
Bremsscheibenstärke: 5 mm (0.2 in).
Bremsscheibenstärke (maximaler Verschleiß): 4,5 mm (0.18 in).
Bremsfläche der Bremsscheibe: 219 cm^2 (33.95^2)
Hydraulische Betätigung über Pedal auf der rechten Seite.
Fabrikat - Bremssattel: BREMBO
Anzahl an Bremssattelkolben: 2.
Kolbendurchmesser: 34 mm (1.34 in).
ABS Cornering serienmäßig.
Reibmaterial: Ferodo Ferit I/D 450 FF.
Bremszylindertyp: PS 13.
Kolbendurchmesser Bremszylinder Bremssattel: 13 mm (0.51 in).

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

Antrieb
Hydraulisch über einen regulierbaren Hebel an der linken Seite des Lenkers betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung und Servo- und Antihopping-System.
Kraftübertragung vom Motor auf die Hauptwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Primärantrieb: 1,80:1
Primärantrieb: Zähnezahl Ritzel/Kettenblatt: 30/54.

6 Gang-Getriebe mit Ducati Quick Shift (DQS) up/down EVO2 und links angeordnetem Steuerpedal.

Verhältnis - Getrieberitzel/Kettenblatt: 15/42
Gesamtübersetzungen:
1. 38/14
2. 36/17
3. 33/19
4. 32/21
5. 30/22
6. 30/24

Kraftübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über eine Kette.
Fabrikat: DID 525HV3 KAI
Anzahl - Kettenglieder: 116

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 eine(n) Ducati Vertragshändler oder 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 stark gefährden und irreparable Schäden am Motorrad verursachen.

Rahmen

„Front frame“ aus Aluminiumlegierung mit optimierten Versteifungen.
Heckrahmen aus Aluminiumlegierung.
Lenkkopfwinkel: 24,5°
Lenkereinschlag: 28° linke Seite / 28° rechte Seite
Nachlauf: 100 mm (3.94 in).

Räder

Vorderrad

5-Speichen-Schmiedefelge aus Aluminiumlegierung.
Abmessungen: 3,50x17"

Hinterrad

3-Speichen-Schmiedefelge aus Legierung.

Abmessungen: 6,00x17"

Reifen

Vorderrad

Radial, vorne Typ „tubeless" Pirelli Diablo Rosso Corsa 2.
Größe: 120/70 ZR17.

Hinterrad

Radial, hinten, Typ „tubeless" Pirelli Diablo Rosso Corsa 2.
Größe: 200/60 ZR17.

Radfederungen

Vorderrad

Upside-Down-Gabel Öhlins NIX30, 43 mm (1.69 in), mit TiN-Beschichtung auf den Holmen, vollständig einstellbar.
Elektronisch im semiaktiven Modus gesteuerte hydraulische Zug- und Druckstufendämpfung mit Steuerung Öhlins Smart EC 2.0
Radfederweg:
120 mm (4.72 in).

Hinterrad

Monofederbein Öhlins TTX36, vollständig einstellbar.
Elektronisch im event-based-Modus gesteuerte hydraulische Zug- und Druckstufendämpfung mit Steuerung Öhlins Smart EC 2.0.
Einarmschwinge aus Aluminium.
Hub: 65 mm (2.56 in).
Radfederweg:
138,5 mm (5.45 in).
Verstellbare Pivot-Position: ±3 mm (0.12 in)

Lenkungsdämpfer

Elektronisch geregelter Lenkungsdämpfer Öhlins NIX30.

Auspuffanlage

Layout 4 - 2 - 1 - 2: das Auspuffsystem ist eine Struktur vom Typ „4 in 2 in 1 in 2".
Zwei Lamdasonden und zwei Katalysatoren.
Emissionen und Verbrauch: Norm Euro 4 / Verbrauch Euro 4.

Verfügbare Farben

Verkleidung

Rot Anniversary Ducati, Art.-Nr. 473.101 (PPG).
Grundierung (Acriflex Weiß) Art.-Nr. LMC06017 (LECHLER).
Grauer Rahmen und schwarze Felgen.

Rahmen
Rahmenfarbe: Grau.

Felgen
Farbe: Schwarz.

Elektrische Anlage

Es umfasst die folgenden Hauptbestandteile.

Scheinwerfer

2 LEDs OSRAM Oslon KW H2L531 (Abblendlicht);
2 LEDs OSRAM Oslon KW HJL531 (Fernlicht);
6 LEDs NICHIA NCSW170CT (Standlicht/DRL).

Elektrische Steuerungen am Lenker

Vordere LED-Blinker, Typ:
15 LEDs OSRAM LYE6SF
Vordere Blinker mit GLÜHLAMPE (Version USA), Typ:
RY10W (12 V-10 W) Ockerfarben.
Hintere LED-Blinker (Version Europa), Typ:
1 LED PHILIPS LXM2-PL01
Hintere Blinker mit GLÜHLAMPE (Version USA), Typ:
1 RY10W (12V-10W) Ockerfarben.

Rücklicht

Rücklicht:
18 LEDs OSRAM LSA67F (Standlicht).
LED-Bremslichter (Stopp) - Typ:
18s LED OSRAM LAE6SF
LED-Kennzeichenbeleuchtung - Typ:
3 LEDs CREE CLA1A-WKW.

Hupe.
Bremslichtschalter.
Lithium-Ionen-Batterie:
YUASA YT 7B-BS hermetisch geschlossen
6,5 Ah - 12 V.
Lichtmaschine (Denso):
14 V - 425 W.
ELEKTRONISCHER SPANNUNGSREGLER, durch 30 A-Sicherung geschützt, am Fernanlassschalter neben der Batterie.
Anlassmotor:
Denzo BA06 12V - 0,6 kW
Cockpit: digital mit 5" TFT Farb-Display.

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 des Verwendungszwecks und der jeweiligen Stromstärke verweisen wir auf die Tabellenangaben.
Der vordere linke Sicherungskasten (A, Abb. 212) und der vordere rechte Sicherungskasten (B, Abb. 213) sind über der Batterie angeordnet.
Für den Zugriff auf die Sicherungen, die Tankabdeckung wie im Kapitel „Laden der Batterie“ beschrieben, entfernen.
Die verwendeten Sicherungen sind nach Anheben der Schutzabdeckung des entsprechenden Sicherungskastens, auf dem die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben sind, zugänglich.

Abb. 212

Abb. 213

Verzeichnis des vorderen linken Sicherungskastens (A)		
Pos.	Verbraucher	Wert
1	EMS/ABS/IMU	5 A
2	DASH/BBS/SMEC	7,5 A
3	-	-
4	-	-
5	Zubehör / SW	5 A
6	Einspritzrelais	20 A
7	Diagnose-/Nachladeanschluss	7,5 A
8	Reserve	20 A
9	Reserve	15 A
10	Reserve	5 A

Legende Sicherungskasten vorne rechts (B)		
Pos.	Verbraucher	Wert
1	Relais EMS Lasten	25 A
2	Kraftstoffpumpenrelais	10 A

Legende Sicherungskasten vorne rechts (B)		
3	-	-
4	Cockpit	15 A
5	Black Box-System (BBS)	15 A
6	ABS UBMR	25 A
7	ABS UBVR	10 A
8	Reserve	25 A
9	Reserve	15 A
10	Reserve	10 A

Die Hauptsicherung (C) (30 A) und die Reservesicherung sind rechts neben dem Sicherungskasten (B, Abb. 213), am Fernanlassschalter (D) angeordnet.
Für den Zugriff müssen die Tankabdeckung entfernt werden (die Tankabdeckung wie im Kapitel „Laden der Batterie“ beschrieben) und die Schutzkappe (E) entfernt werden.
Im Relaiskasten (F) ist die Leitungssicherung (G) (30 A) vorhanden, die nach Abnahme der Schutzkappe (H) ersichtlich ist.
Eine durchgebrannte Sicherung erkennt man anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters (I).

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. 214

Abb. 215

Merkzettel der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten

Merkzettel der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten

KM	MI	NAME DES DUCATI SERVICE	KILOMETERSTAND	DATUM
1000	600			
12000	7500			
24000	15000			
36000	22500			
48000	30000			
60000	37500			

91374601DE

Stampato 02/2020 Rev. 01

MIX
From responsible sources
FSC™ C110200
FSC
www.fsc.org

Ducati Motor Holding spa
ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Ph. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

A Sole Shareholder Company
A Company subject to the Management and Coordination activities of AUDI AG