

DUCATI

900 SS

DESMO

**Istruzioni per l'uso
e la manutenzione**

MOTOCICLI

DUCAATI

900 SS

SUPER SPORT DESMO

CARATTERISTICHE - USO - MANUTENZIONE

www.rpw.it

Ogni motociclo è fornito di una copia di questo libretto

TESSERA DI GARANZIA

Tutti i motocicli DUCATI sono corredati della « Tessera di Garanzia ».

La garanzia non verrà però riconosciuta ai motocicli impiegati in corse o gare sportive in genere.

Il contenuto del presente libretto non è impegnativo, la DUCATI MECCANICA S.p.A. perciò si riserva il diritto, ferme restando le caratteristiche essenziali del modello qui descritto ed illustrato, di apportare, ove se ne presentasse la necessità modifiche di particolari, o forniture di accessori, che essa ritenesse convenienti per scopo di miglioramento o per qualsiasi esigenza di carattere tecnico-economico, senza peraltro impegnarsi ad aggiornare tempestivamente questo libretto.

Egregio Signore

siamo lieti di porgerLe il benvenuto fra i nostri Clienti, nella certezza che anche Ella apprezzerà le magnifiche prestazioni dei motocicli DUCATI.

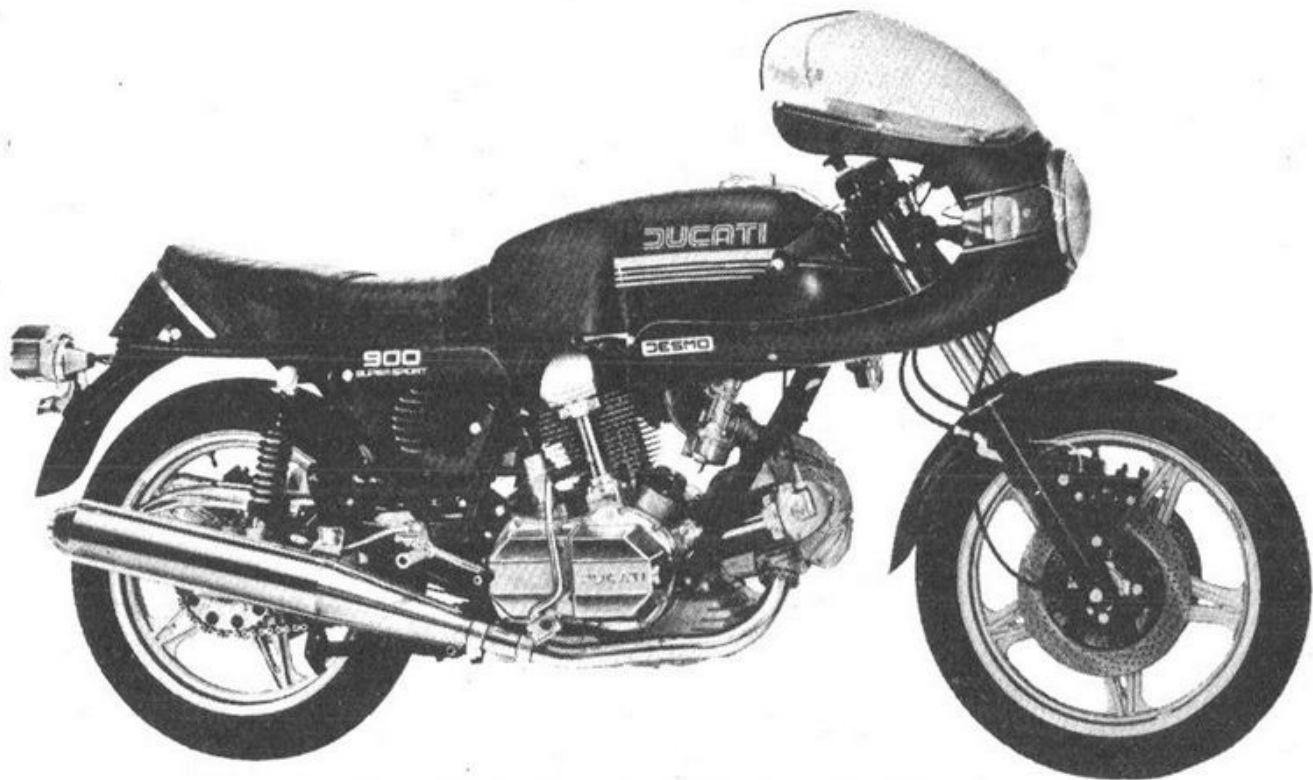
Queste nostre macchine sono frutto di studio e di lunghe esperienze derivate in particolar modo da risultati di gare di gran fondo che, come Ella sa, sono state sempre vinte anche clamorosamente dalle MOTO DUCATI.

Ci permettiamo però di farLe presente che per proteggere a lungo il capitale da Lei investito acquistando una DUCATI, è necessario che Ella si attenga alle norme contenute nel presente opuscolo che illustrano dettagliatamente le caratteristiche, il funzionamento e la manutenzione della Sua moto.

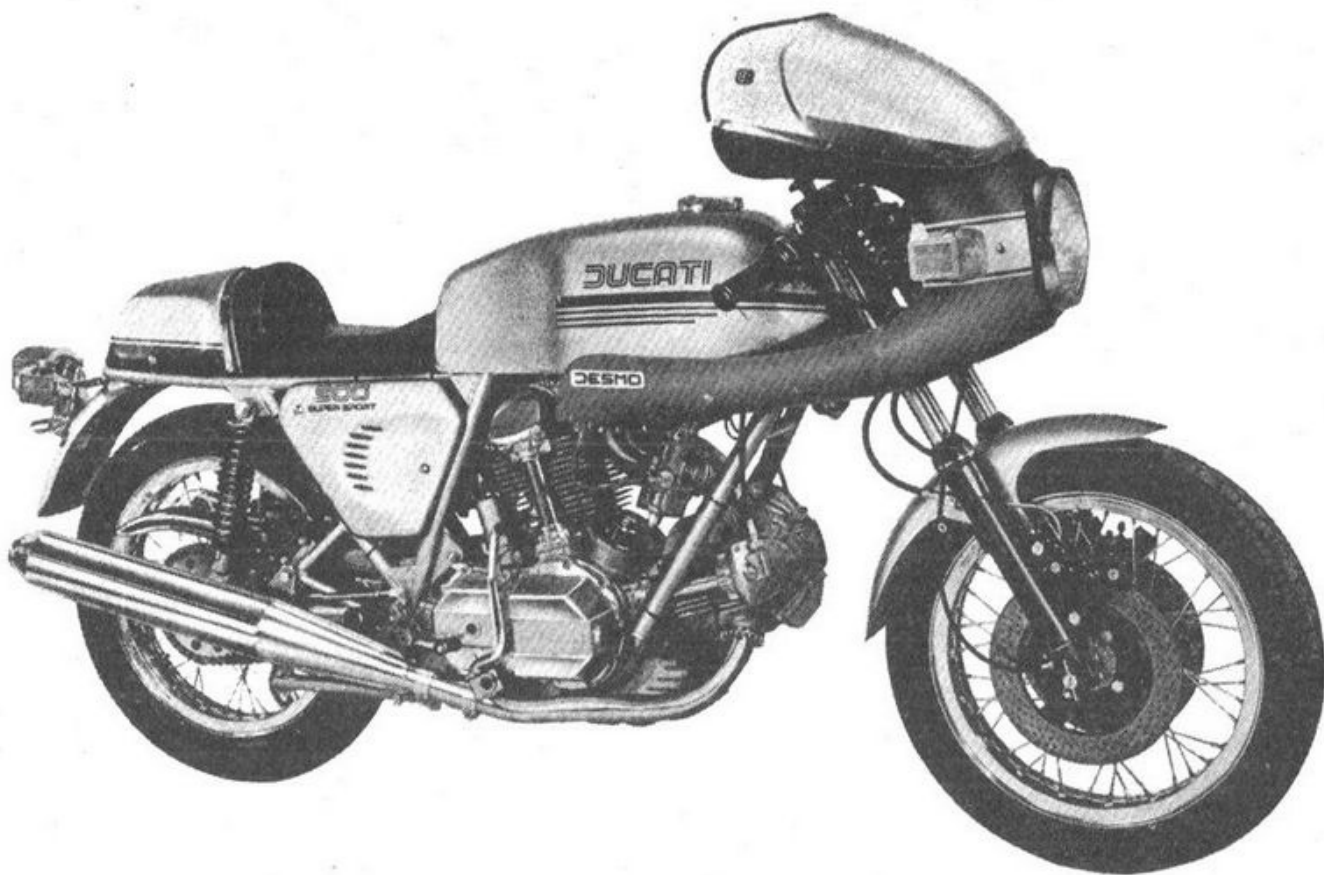
Contiamo quindi sulla accurata osservanza da parte Sua delle norme che è necessario seguire in particolare nel primo periodo d'uso della macchina. In tal modo Ella potrà contare a lungo su di un mezzo dalle eccellenti ed ineguagliabili prestazioni.

RingraziandoLa e congratolandoci vivamente con Lei per aver scelto questo modello. Le auguriamo di essere per molti anni orgoglioso di possedere una DUCATI.

DUCATI MECCANICA S.p.A.



MOTOCICLI DUCATI - 900/SS



PREMESSA

Scopo principale del presente libretto istruzioni è di mettere in grado il possessore di una MOTO DUCATI, di usare il veicolo nel migliore dei modi.

Quelle che seguono sono quindi semplici norme, suggerimenti, consigli e notizie di carattere informativo sufficienti a permettere a chiunque, anche al profano di particolari cognizioni tecniche, di usufruire e conservare a lungo in perfetta efficienza il mezzo meccanico di cui dispone.

La serie pregiata della produzione DUCATI nel campo dei motocicli, si arricchisce di un nuovo modello le cui caratteristiche sono riportate in questo libretto.

STAZIONI DI SERVIZIO DUCATI

Quando poi occorresse eseguire operazioni che richiedono una speciale competenza tecnica si consiglia di rivolgersi alle « Stazioni di Servizio Ducati » che sono dotate di personale specializzato e della necessaria attrezzatura per una fattiva assistenza ed esecuzione delle riparazioni a perfetta regola d'arte.

Si potrà essere certi, che anche l'eventuale sostituzione di gruppi o particolari verrà effettuata con pezzi originali Ducati; con ciò si eviteranno imprevedibili inconvenienti e saranno invece garantiti l'intercambiabilità, il funzionamento e la durata.

RICHIESTA DI PARTI DI RICAMBIO

È necessario che ogni richiesta di parti di ricambio sia compilata da parte del concessionario su apposito modulo e corredata dei seguenti dati:

- 1) Numero di classifica del particolare (rilevarlo dal Catalogo delle Parti di Ricambio).
- 2) Numero di identificazione del motore (se trattasi di un ricambio del motore).
- 3) Numero di identificazione del telaio (se trattasi di un ricambio del telaio).

Per le richieste di pezzi in garanzia, il concessionario deve compilare l'apposito modulo (in 4 copie) e inviarlo assieme ai pezzi difettosi alla nostra fabbrica per l'esame tecnico e l'eventuale sostituzione gratuita.

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Ogni motociclo DUCATI 900/SS è contraddistinto da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio e per il motore (vedi Fig. 1).

Il numero del telaio è timbrato nella piastra supporto motore posteriore sinistra, quello del motore è timbrato nel carter motore.

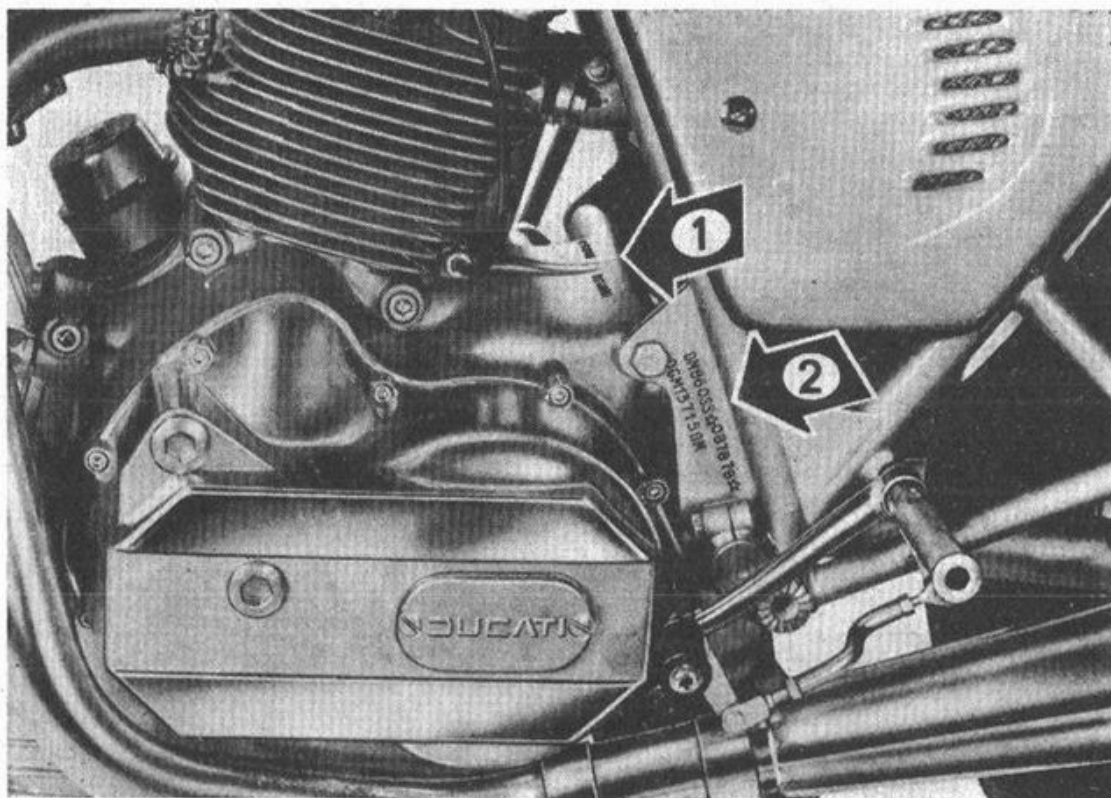


Fig. 1

- 1 - Numero d'identificazione motore
- 2 - Numero d'identificazione telaio

PRECAUZIONI

PER IL PRIMO PERIODO D'USO DEL MOTOCICLO

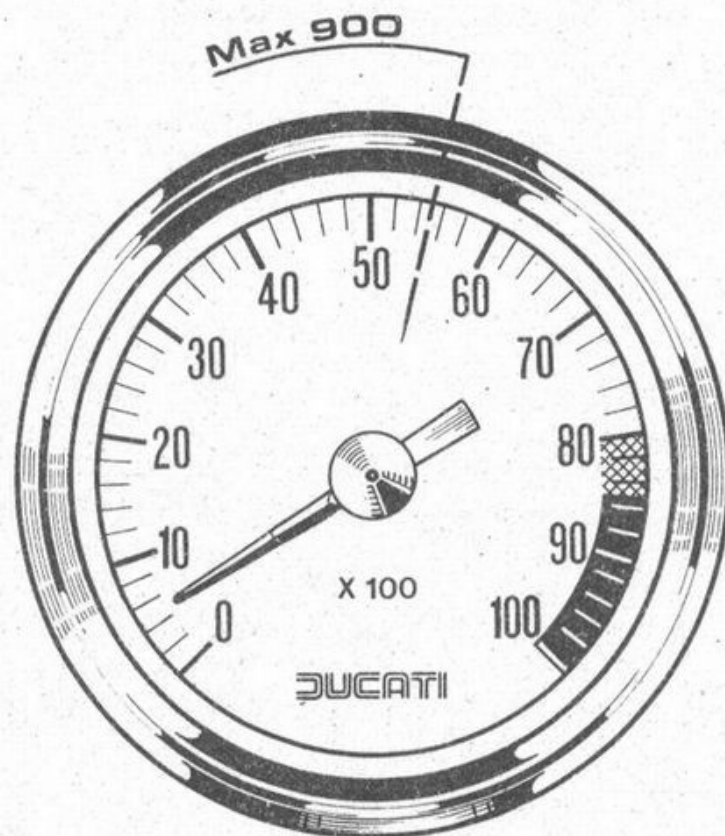


Fig. 2

PRIMI 1.500 Km.

— Allo scopo di consentire il giusto reciproco adattamento di tutte le parti meccaniche del veicolo ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, nel primo periodo d'uso, si consiglia di **non dare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri troppo elevato, particolarmente in salita.**

PER OTTENERE UN RODAGGIO RAZIONALE È ASSOLUTAMENTE NECESSARIO CHE IL MOTORE NON SUPERI MAI I 5.500 GIRI/1' (900/SS).

Si consiglia inoltre di:

- **Controllare spesso la catena**, avendo cura di lubrificarla e di tenderla, se necessario.
- **Controllare che i raggi delle ruote non siano allentati**; eventualmente rivolgersi ad una Stazione di Servizio per ripristinare la giusta tensione.

A 500 Km.

Varie operazioni da effettuare (vedi « Manutenzione » a pagg. 45-46).

A 1.000 Km.

- **Sostituire l'olio nel carter motore e la cartuccia del filtro** (vedi « Lubrificazione » pagg. 15-18).

Altre operazioni da effettuare (vedi « Manutenzione » a pagg. 45-46).

Da 1.500 a 3.000 Km.

L'utente potrà pretendere dal suo motore maggiori prestazioni, non dovrà tuttavia superare mai i 6.500 g/1' (900/SS) ed in queste condizioni dovrà rodare il motore fino a 3.000 Km. di percorso.

A 3.000 Km. il rodaggio potrà considerarsi ultimato.

Quanto più rigorosamente ed accuratamente saranno seguite le predette raccomandazioni tanto più lunga sarà la durata del motore e minore la necessità di revisioni o di messe a punto.

**CARATTERISTICHE PRINCIPALI
DEL MOTORE**

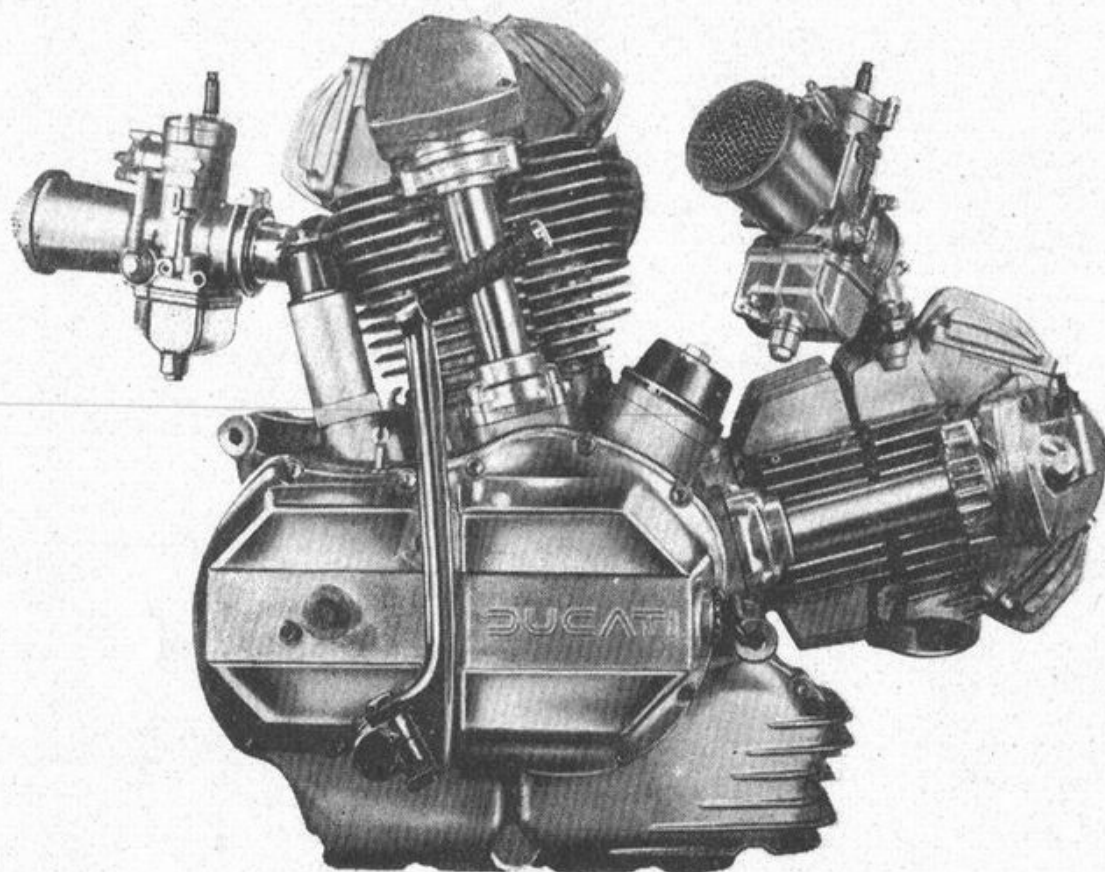


Fig. 3

MOTORE

— Bicilindrico a 4 tempi a « L » longitudinale di 90° montato a culla sul telaio;

Alesaggio	86 mm.
Corsa	74,4 mm.
Cilindrata totale	864 cc.
Rapporto di compressione	1/9,5
Giri max del motore	7.900
Giri di potenza max	7.000

- camera di combustione emisferica;
- cilindri in lega leggera profondamente alettati, con camicie riportate in ghisa speciale;
- bielle superleggere in acciaio speciale, con gabbia a rullini alla testa (perno di manovella), e boccola al piede (spinotto pistone);
- pistoni in lega leggera stampata con mantello ad « H » con 3 segmenti di cui 1 raschiaolio a feritoie;
- teste fuse in lega leggera e finemente alettate, con sedi e guide valvole riportate in bronzo speciale;
- condotti di aspirazione e di scarico scrupolosamente e finemente rifiniti.

RAFFREDDAMENTO

Ad aria, il sistema di alettatura dei cilindri e delle teste favorisce la naturale dispersione del calore.

DISTRIBUZIONE (vedi fig. 4)

La distribuzione è « DESMODROMICA » a valvole in testa, comandate da quattro bilancieri (due di apertura e due di chiusura) e da un albero a camme in testa a quattro lobi, **identico per tutti i modelli**, con le seguenti fasi:

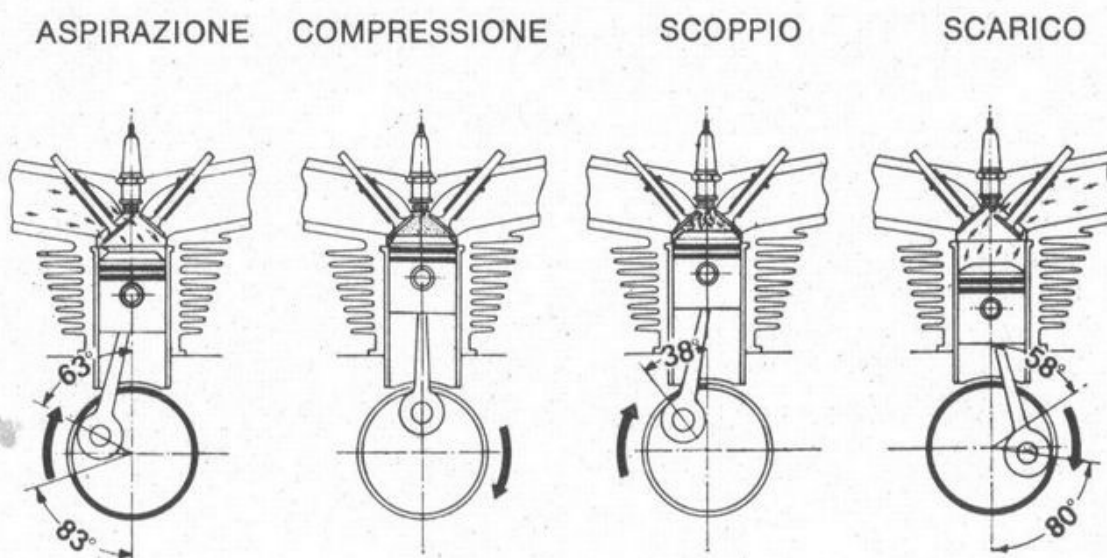


Fig. 4

I dati della distribuzione, con la regolazione di controllo di circa 0,2 mm. per l'aspirazione e per lo scarico fra valvola e bilanciere sono:

Valvola	Apertura $\pm 5^\circ$	Chiusura $\pm 5^\circ$
Aspirazione	63° prima PMS	83° dopo PMI
Scarico	80° prima PMI	58° dopo PMS

Sono disponibili pure **alberi a camme speciali**, che possono essere ordinati sotto i codici: 0775.29.013 e 0775.29.023. I dati della distribuzione per questi alberi a camme, con regolazione di controllo di circa 0,2 mm. per l'aspirazione e per lo scarico fra valvola e bilanciere sono:

Valvola	Apertura $\pm 5^\circ$	Chiusura $\pm 5^\circ$
Aspirazione	65° prima PMS	95° dopo PMI
Scarico	95° prima PMI	55° dopo PMS

Questi alberi a camme possono essere montati pure sui motocicli 750/900 S.S. modello 1975, 1976 e 1977.

Distribuzione e relativa « Messa in fase ».

La distribuzione viene comandata dall'albero motore per mezzo di una terna di ingranaggi cilindrici e quattro coppie di ingranaggi conici che trasmettono il movimento alle due teste.

Occorre tenere presente che tutti questi ingranaggi devono essere messi in fase con cura rispettando la coincidenza dei punti di riferimento incisi sulla fascia dentata dei vari ingranaggi.

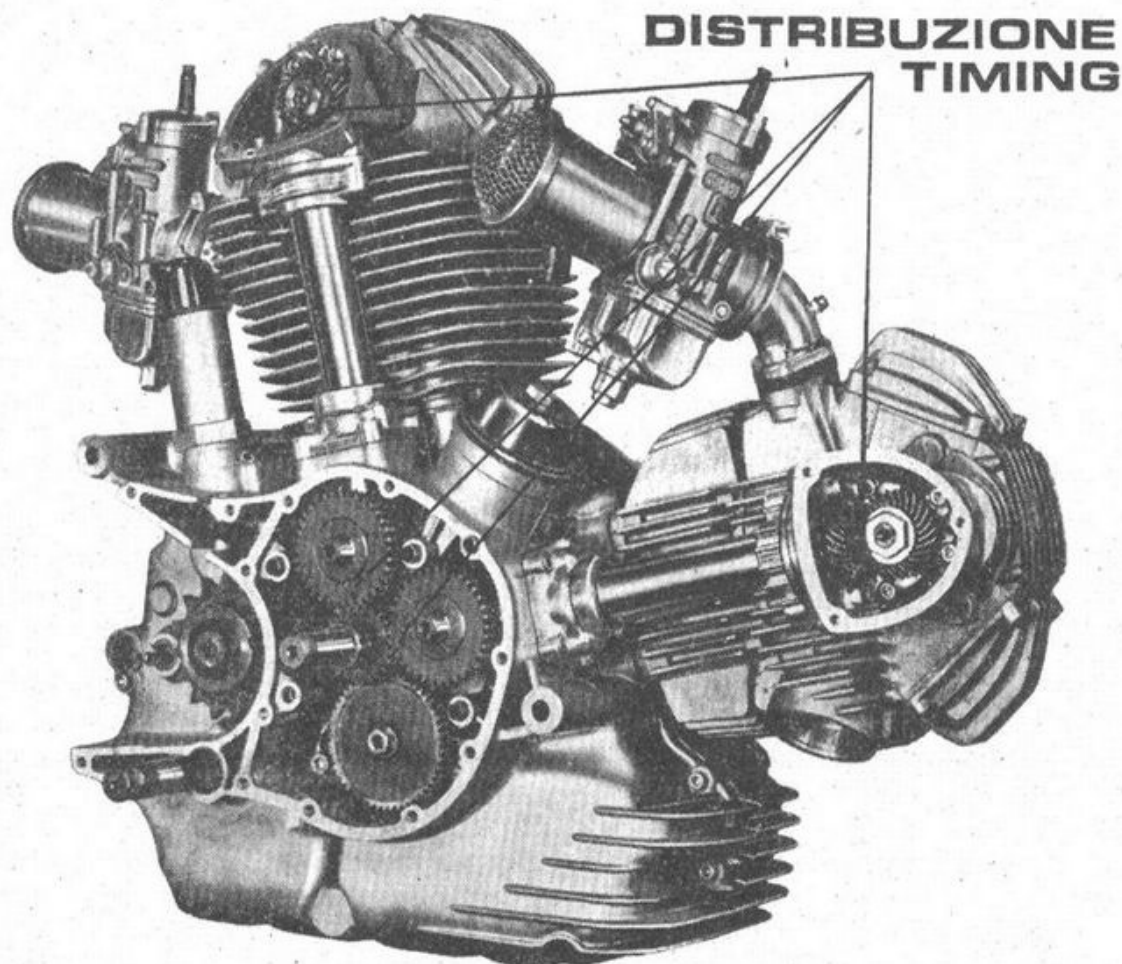


Fig. 5

La distribuzione è in fase quando tutti questi punti sono coincidenti come indicato nella Fig. 5.

Importante

Per la registrazione delle punterie e relativi giochi di funzionamento vedere capitolo « MANUTENZIONE » a pag. 47.

ALIMENTAZIONE

Su questi motocicli dotati di due silenziatori standard ad elevate prestazioni e basso livello sonoro, l'alimentazione del motore avviene per gravità, mediante due carburatori Dell'Orto, tipo PHF 32 con filtri d'aspirazione.

Carburatore	Polverizz.	Diffusore	getto max	getto min.	Posizione spillo
Ant. PHF 32 CD	AB 265	32	122	55	K16 - 2ª tacca
Post. PHF 32 CS	AB 265	32	122	55	K16 - 2ª tacca

CARBURATORI OPZIONALI

Sui motocicli dotati di due silenziatori « conici » ad elevate prestazioni, l'alimentazione del motore avviene per gravità, mediante due carburatori Dell'Orto, tipo PHM 40, con cornetti di aspirazione.

Modello di carburatore	Polverizz.	Diffusore	getto max	getto min.	Posizione Spillo
ANTERIORE PHM 40 D	265 AB	40	152	60	K4 - 2ª tacca
POSTERIORE PHM 40 S	265 AB	40	152	60	K4 - 2ª tacca

SERBATOIO

Il serbatoio in lamiera di acciaio ha la capacità di 18 litri.

E' disponibile anche un serbatoio in vetroresina della capacità di 20 lt.; è provvisto di due rubinetti a tre posizioni « chiuso », « aperto » e « riserva ». La riserva di carburante è di circa 2 lt. Esso può essere ordinato sotto il codice 0797.83.203.

LUBRIFICAZIONE (vedi fig. 8)

Motore:

La lubrificazione è a pressione, ed è ottenuta mediante una pompa ad ingranaggi comandata dall'albero motore; la pompa aspira l'olio, attraverso un primo filtro dalla parte più bassa del carter motore che funge da coppa olio, e lo manda attraverso apposite canalizzazioni, in tutti i punti nevralgici del motore. Il recupero è ottenuto per gravità. **La capacità della coppa olio è di circa Kg. 4,5 pari a litri 5.**

Il sistema di lubrificazione delle DUCATI 900/SS è semplicissimo e non richiede nessuna manutenzione salvo il controllo e l'eventuale ripristino del livello dell'olio ogni 1.000 Km. ed il ricambio integrale dell'olio ogni 3.000 Km.

Misurazione del livello

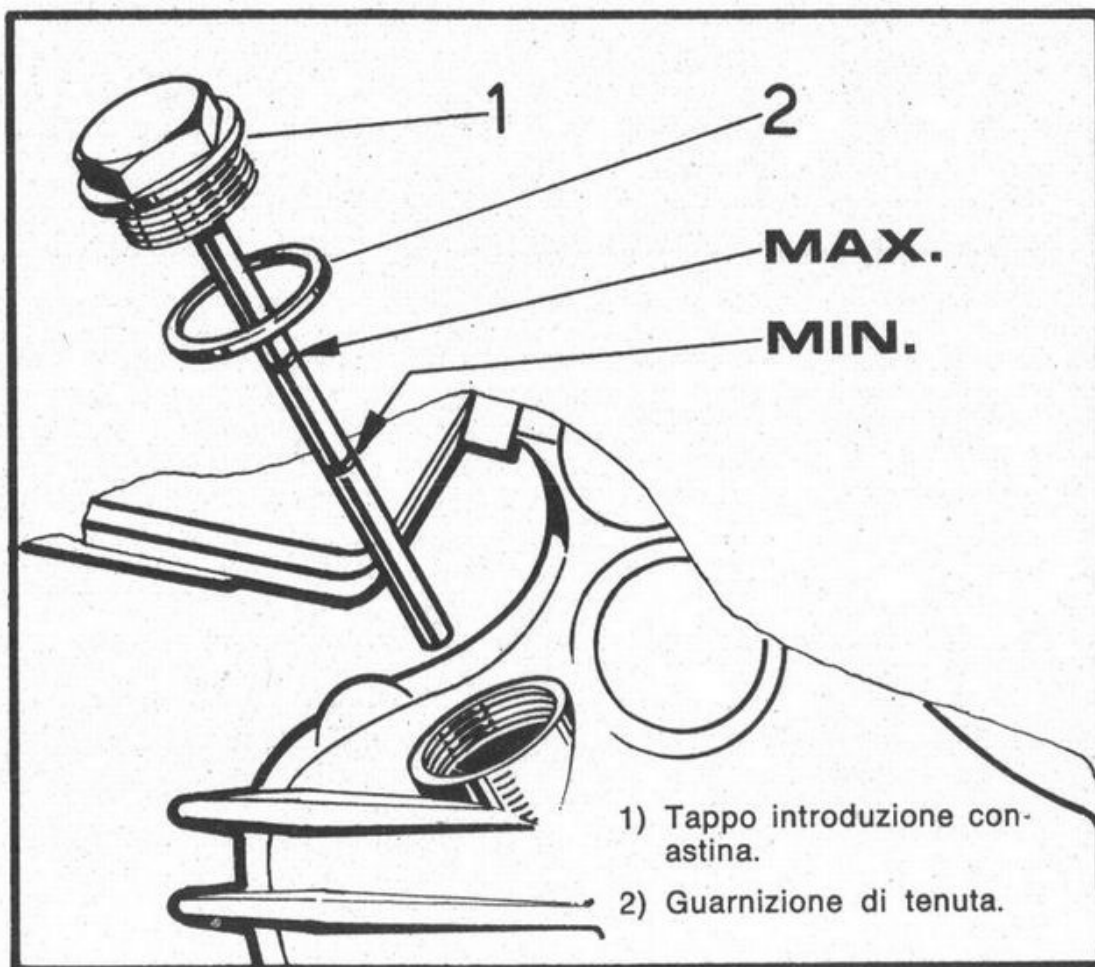


Fig. 6

La misurazione del livello si effettua nel seguente modo:

- 1) Svitare il tappo e pulire l'astina.
- 2) Introdurre l'astina nel bocchettone fino ad appoggiare il tappo sul bordo.
- 3) Estrarre l'astina e controllare il livello dell'olio che deve essere contenuto entro le due tacche: « Min-Max » (vedi Fig. 6).

CARTUCCIA FILTRO (vedi fig. 7).

Il filtro dell'olio si trova al centro del motore tra i due cilindri ed occorre **sostituirlo quando si effettua il 1° cambio dell'olio a 1.000 Km., poi a 3.000 Km.;** indi è sufficiente cambiarlo solo ogni due cambi di olio.

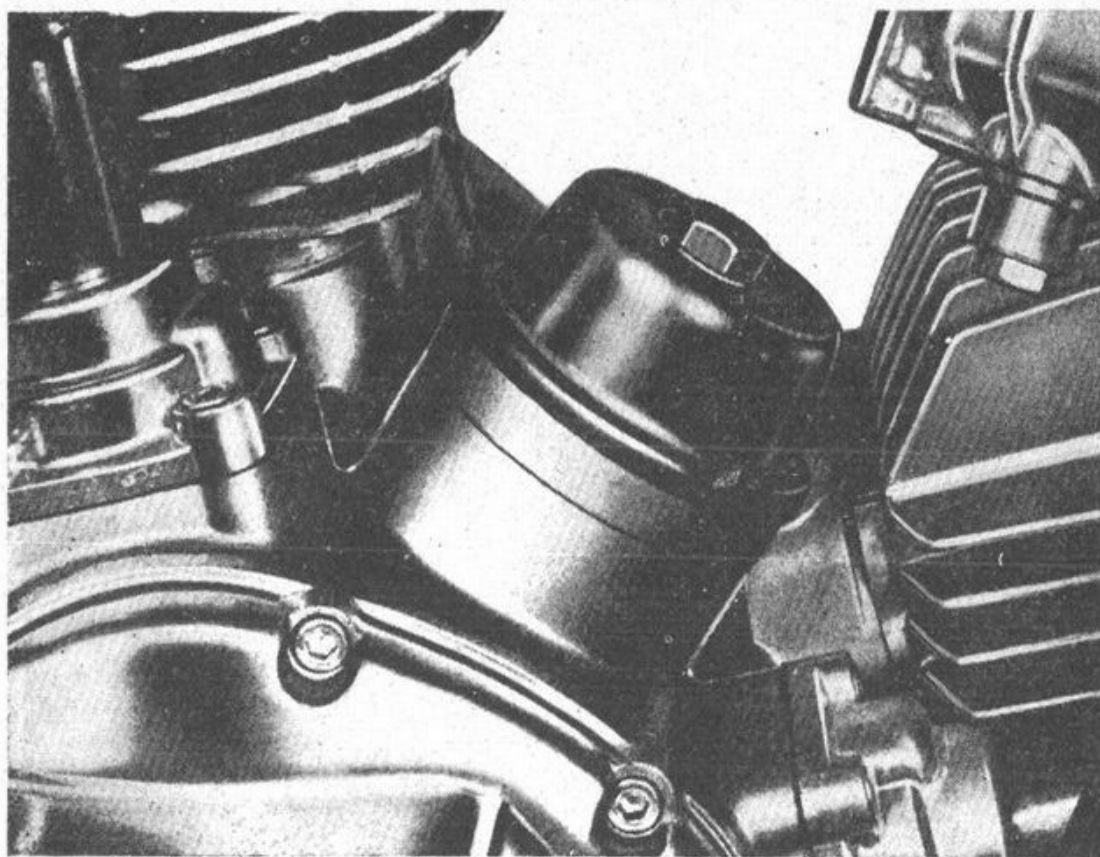


Fig. 7

SCHEMA CIRCUITO LUBRIFICAZIONE

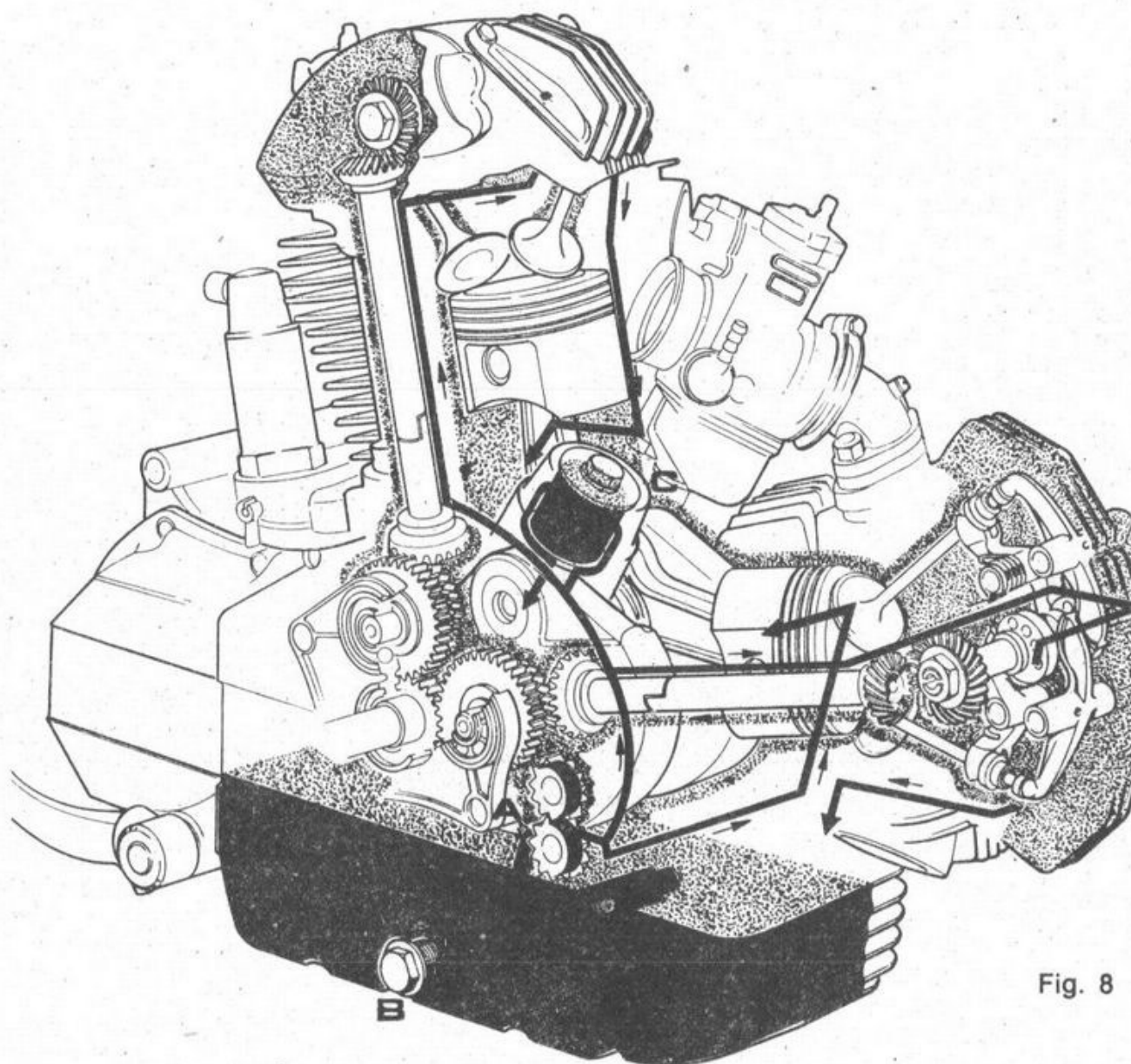


Fig. 8

- A) Pompa olio
- B) Tappo filtro
- C) Cartuccia filtro

Per estrarre l'olio dal carter motore occorre smontare il tappo filtro « B » (vedi Fig. 8).

LUBRIFICANTI CONSIGLIATI

Posizione	Tipo di Lubrificante	Quantità
Motore	AGIP Sint/2000 - SAE 10 W50	4,5 Kg
Forcella anteriore	AGIP F1 ATF Dexron	230 cc. ogni gamba
Freni a disco	AGIP F1 Brake fluid Super HD	—
Catena	AGIP-Rocol Chain Lube Spray	—
Forcellone posteriore	AGIP F1 Grease 30	—
Cavi contachilometri e contagiri	AGIP F1 Grease 30	—

DEPURATORE CENTRIFUGO (nell'albero motore)

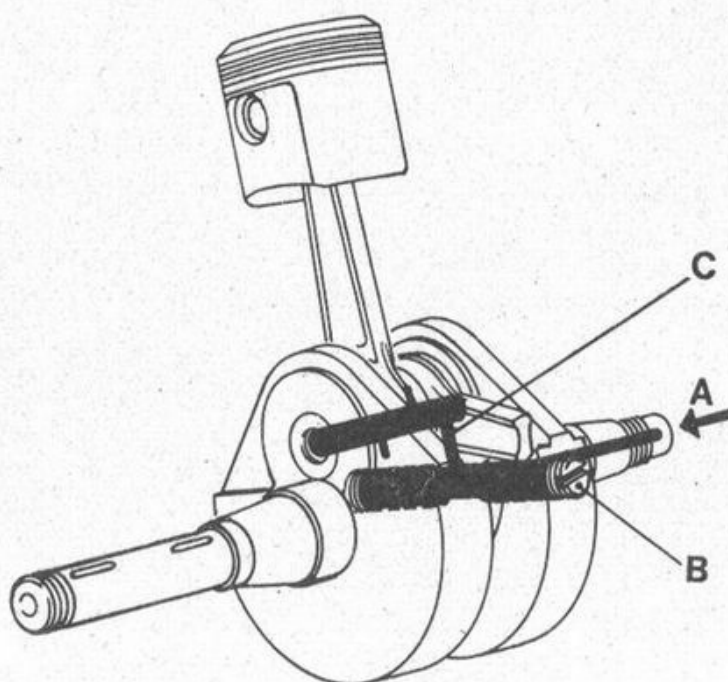


Fig. 9

Principio di funzionamento

Il lubrificante da filtrare viene addotto al depuratore attraverso la canalizzazione A; da qui, in virtù della forza centrifuga, vengono espulse tutte le impurità (più pesanti dell'olio) che si depositano nella parte periferica, sul tappo filettato B dell'albero motore.

L'olio depurato, attraverso il tubetto C, va a lubrificare la testa delle bielle. (Vedi Fig. 9).

TRASMISSIONE

La trasmissione comprende: la trasmissione primaria, la frizione, il cambio e la trasmissione secondaria. La frizione a dischi in acciaio e materiale d'attrito, funziona in bagno d'olio ed è montata sull'albero primario del cambio.

La campana frizione, ricavata in acciaio speciale particolarmente resistente all'usura, ruota su due cuscinetti interni opportunamente distanziati fra loro.

Essa viene convenientemente lubrificata insieme all'ingranaggio motore.

La frizione si comanda azionando la leva posta sul manubrio a sinistra.

La trasmissione fra motore ed albero primario del cambio è ad ingranaggi cilindrici elicoidali ed il rapporto è: $32/70 = 1/2.187$.

Il cambio, in blocco con il motore, è a 5 rapporti con ingranaggi sempre in presa e con comando a pedale.

I rapporti fra gli ingranaggi del cambio sono:

— prima velocità = $19/34 \times 24/30 = 1/2,237$

— seconda velocità = $24/30 \times 24/30 = 1/1,562$

— terza velocità = $27/26 \times 24/30 = 1/1,204$

— quarta velocità = Presa diretta = $1/1$

— quinta velocità = $31/22 \times 24/30 = 1/0,887$

La trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore è ottenuta a mezzo di una catena Reinold BS - $5/8 \times 3/8$ ed il rapporto da essa realizzato è per i modelli 900 SS:

$16/36 = 1/2,250$ (900/S Italia)

$15/36 = 1/2,400$ (900/SS con silenziatori conici e carb. $\varnothing 40$)

$15/38 = 1/2,533$ (900/SS con silenziatori standard carb. $\varnothing 32$)

$15/38 = 1/2,533$ (900/SS USA con silenziatori standard e carb. $\varnothing 32$)

N.B. In questi motocicli, si consiglia di montare, specie per uso autostradale, una corona leggermente più piccola di quella montata di serie, che permette di ottenere la medesima velocità con un regime di giri leggermente inferiore.

Sono disponibili le seguenti corone posteriori a $Z = 35, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44$ e 45 denti su richiesta dei Clienti.

ESEMPIO: COME SI CALCOLA LA VELOCITA' TEORICA DEL MOTOCICLO

Il calcolo teorico della velocità del motociclo si effettua con la seguente formula:

$$V = \frac{N \times 60 \times C}{1.000 \times R} \quad \text{di cui:}$$

V = Velocità in Km/h.

N = Numero dei giri massimi del motore al 1'.

C = Circonferenza di rotolamento del pneumatico posteriore in mt.

R = Rapporto totale Motore/Ruota posteriore.

Per trovare le velocità realizzabili dal motociclo occorre prima calcolare il valore di « R » nelle varie marce del cambio:

$$1^{\text{a}} \text{ Marcia} \quad . \quad . \quad . \quad R = \frac{70}{32} \times \frac{34}{19} \times \frac{30}{24} \times \frac{40}{16} = 12,234$$

$$2^{\text{a}} \text{ Marcia} \quad . \quad . \quad . \quad R = \frac{70}{32} \times \frac{30}{24} \times \frac{30}{24} \times \frac{40}{16} = 8,545$$

$$3^{\text{a}} \text{ Marcia} \quad . \quad . \quad . \quad R = \frac{70}{32} \times \frac{26}{27} \times \frac{30}{24} \times \frac{40}{16} = 6,583$$

$$4^{\text{a}} \text{ Marcia} \quad . \quad . \quad . \quad R = \frac{70}{32} \times \frac{1}{1} \times \frac{40}{16} = 5,469$$

$$5^{\text{a}} \text{ Marcia} \quad . \quad . \quad . \quad R = \frac{70}{32} \times \frac{22}{31} \times \frac{30}{24} \times \frac{40}{16} = 4,851$$

Considerando la « circonferenza di rotolamento » del pneumatico posteriore $C = 2,020$ mt, le velocità riferite a 1.000 giri/1' del motore sono:

$$1^{\text{a}} \text{ Marcia} \quad V = \frac{1.000 \times 60 \times C}{1.000 \times R} = \frac{60 \times 2,02}{12,234} = 9,907 \text{ Km/h}$$

$$2^{\text{a}} \text{ Marcia} \quad V = \frac{1.000 \times 60 \times C}{1.000 \times R} = \frac{60 \times 2,02}{8,545} = 14,184 \text{ Km/h}$$

$$3^{\text{a}} \text{ Marcia} \quad V = \frac{1.000 \times 60 \times C}{1.000 \times R} = \frac{60 \times 2,02}{6,583} = 18,411 \text{ Km/h}$$

$$4^{\text{a}} \text{ Marcia} \quad V = \frac{1.000 \times 60 \times C}{1.000 \times R} = \frac{60 \times 2,02}{5,469} = 22,161 \text{ Km/h}$$

$$5^{\text{a}} \text{ Marcia} \quad V = \frac{1.000 \times 60 \times C}{1.000 \times R} = \frac{60 \times 2,02}{4,851} = 24,985 \text{ Km/h}$$

Per calcolare la velocità del motociclo occorre moltiplicare i valori trovati per il numero dei giri massimi del motore.

IMPIANTO ELETTRICO ACCENSIONE ELETTRONICA

L'impianto di accensione è di tipo Bosch e funziona con la batteria del motociclo. E' composto dai seguenti pezzi:

- centralina cilindro vert. (25) e orizzont. (29)
- bobina A.T. cilindro vert. (26) e orizzont. (30)
- pick-ups (33)
- candela cilindro vert. (28) e orizzont. (32)
- resistenza per bobina cil. vert. (27) ed orizzontale (31)

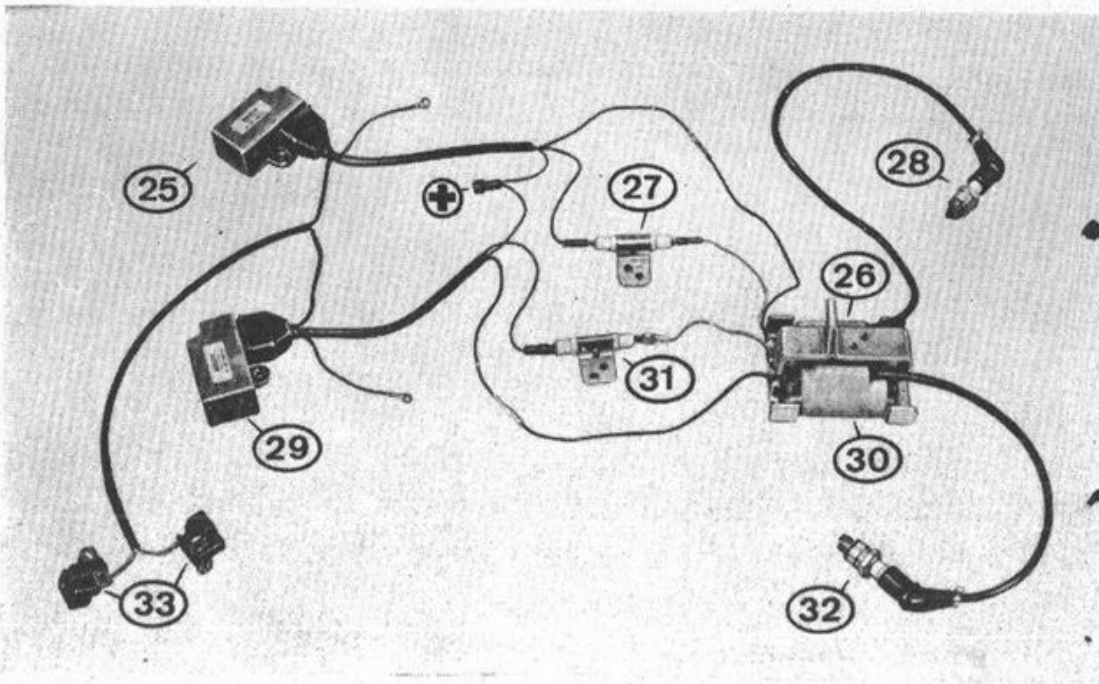


Fig. 10

Le due centraline, le due bobine A.T. e le due resistenze sono montate sotto il serbatoio del carburante, mentre i due pick-up sono sistemati all'interno del coperchio lato frizione del motore.

SCHEMA ELETTRICO IMPIANTO DI ACCENSIONE ELETTRONICA

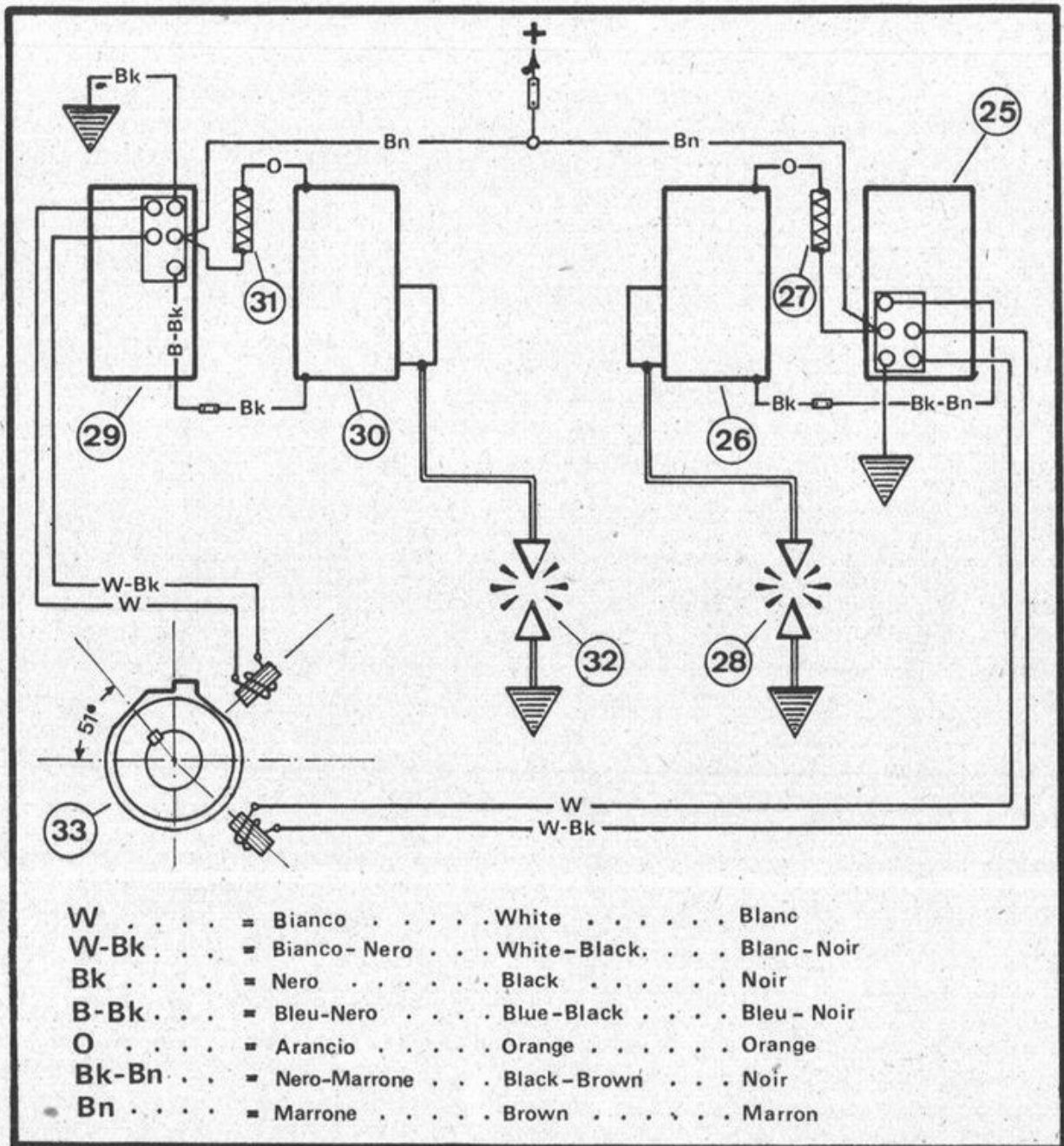


Fig. 11

CANDELE

Le candele sono di tipo normale BOSCH W7B (W175T35) o tipo analogo e sono montate a sinistra del cielo delle teste.

La distanza degli elettrodi deve essere di 0.6 mm.

PICK-UPS

I due pick-up già menzionati sono montati all'interno del carter motore, lato frizione, sfasati di 90° l'uno rispetto l'altro (vedi fig. 12 pos. 1 e 2).

Si tratta in pratica di un piccolo generatore, il cui rotore ruota all'interno di due bobine che producono due segnali elettrici in fase col motore.

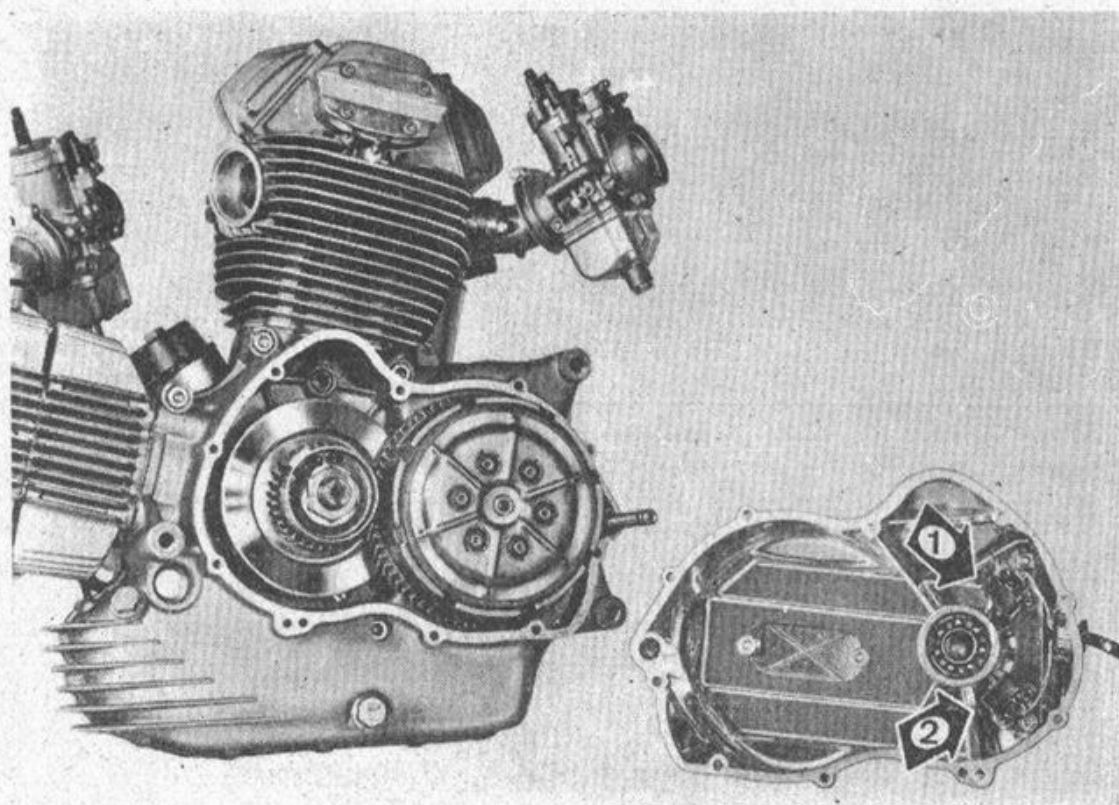


Fig. 12

Questi segnali vengono inviati alle centraline elettroniche che a loro volta comandano le bobine A.T. e quindi le candele.

Il rotore di questo generatore è opportunamente sagomato al fine di poter realizzare in modo automatico la variazione dell'angolo di anticipo in funzione dei giri del motore. Questa variazione avviene secondo la seguente legge: a 900 giri è di 6° , a 1800 giri scatta a 16° , a 2800 giri scatta a 28° indi sale progressivamente fino al valore massimo di 32° quando il motore raggiunge i 4000 giri/1'.

ATTENZIONE! Per il montaggio dei due pick-ups è assolutamente necessario usare l'attrezzo 88713.0131.

Controllo anticipo mediante luce stroboscopica (vedi Fig. 13).

Per effettuare questo controllo occorre:

- 1) Smontare il tappo e montare l'attrezzo 88713.0132.
- 2) Portare il pistone del cilindro in esame al P.M.S.

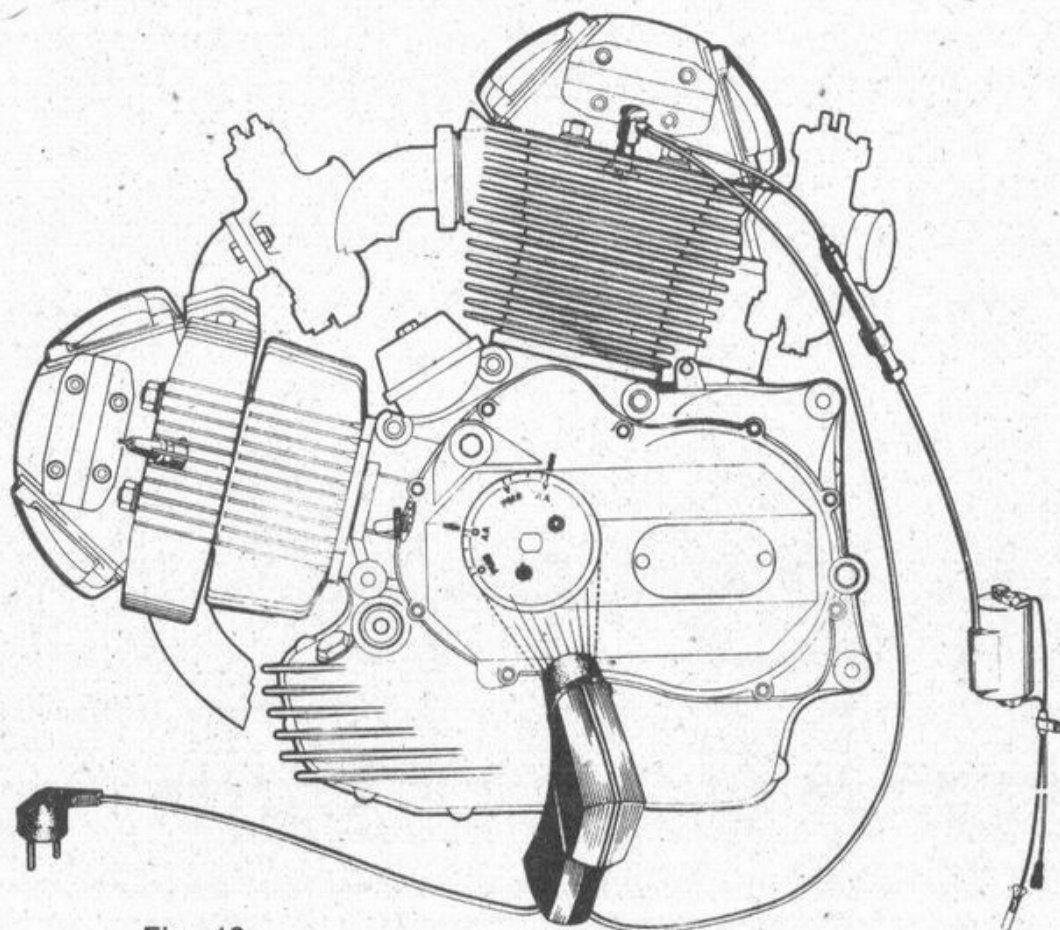


Fig. 13

- 3) Collegare la luce stroboscopica al cavo della candela.
- 4) Con un pennarello, fare un segno di riferimento sul coperchio del motore, in corrispondenza della posizione di P.M.S. dell'attrezzo in alto.
- 5) Avviare il motore e puntare la luce stroboscopica sul riferimento precedentemente tracciato; si dovrà vedere:

Con il motore al minimo (900 giri) un primo salto di circa 6° . Uno scatto fino a $16^\circ \div 18^\circ$ quando il motore arriva a 1.800 giri. Un altro scatto fino a 28° quando il motore arriva a 2.800 giri. Un ulteriore aumento graduale fino al punto massimo di anticipo (punto « AA » dell'attrezzo), quando il motore arriva a circa 4.000 giri/1'.

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DEL VEICOLO

TELAIO

Il telaio è a doppia culla aperta in tubi di acciaio ad alta resistenza, di struttura molto solida e con una geometria ricavata da lunga esperienza fatta nelle gare sportive con le moto di questo tipo.

SOSPENSIONE ANTERIORE

La sospensione anteriore è a forcella teleidraulica con canne a lunga guida a doppio effetto, completa di frenasterzo.

Ciascun gambo contiene 230 cc. di olio Agip F1 ATF-DEXRON.

RUOTE E PNEUMATICI

Le ruote sono a raggi con cerchi in lega leggera a raggi o integrali.

Materiale	Profilo	Misura cerchio	
		Anteriore	Posteriore
Lega leggera a raggi	Speciale	18" x 3"	18" x 3"
Integrali	Speciale	WM 3/2,15x18"	WM4/2,5x18"

Le ruote sono con perno sfilabile.

La ruota posteriore è con speciale parastrappi, per smontarla occorre togliere la catena.

I pneumatici e le pressioni di gonfiaggio sono:

Marca pneumatico	Ruota anteriore		Ruota posteriore		N° persone
	Dimensioni pneumatico	Press. gonf. Kg/cm ²	Dimensioni pneumatico	Press. gonf. Kg/cm ²	
Pirelli	100/90 V18 MT 29 PHANTOM	2 ÷ 2,3	110/90 V18 MT 28 PHANTOM	2,5 ÷ 2,7	1 ÷ 2

SOSPENSIONE POSTERIORE

La sospensione posteriore è a forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici a doppio effetto e a carico regolabile in cinque valori diversi (vedi fig. 14).

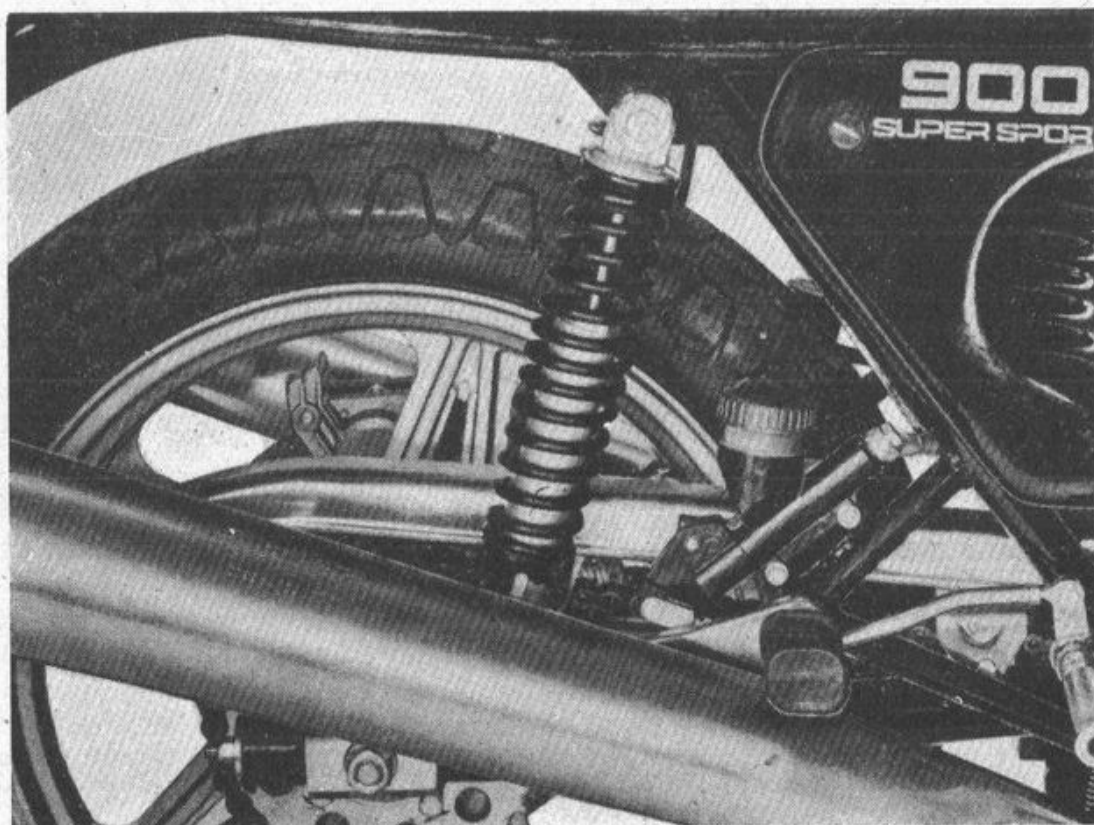


Fig. 14

PERNO FULCRO FORCELLONE

In questa macchina il perno-fulcro del forcellone è fisso al telaio, mentre il forcellone con boccole in bronzo ruota attorno ad esso.

Questo sistema conferisce alla macchina una maggiore solidità.

OMOLOGAZIONE SILENZIATORI

Sul primo forcellone posteriore, a destra, è applicata una targhetta con incisi i dati « E₃-9R-13716 » relativi all'omologazione europea dei silenziatori della 900/SS (vedi Fig. 15).

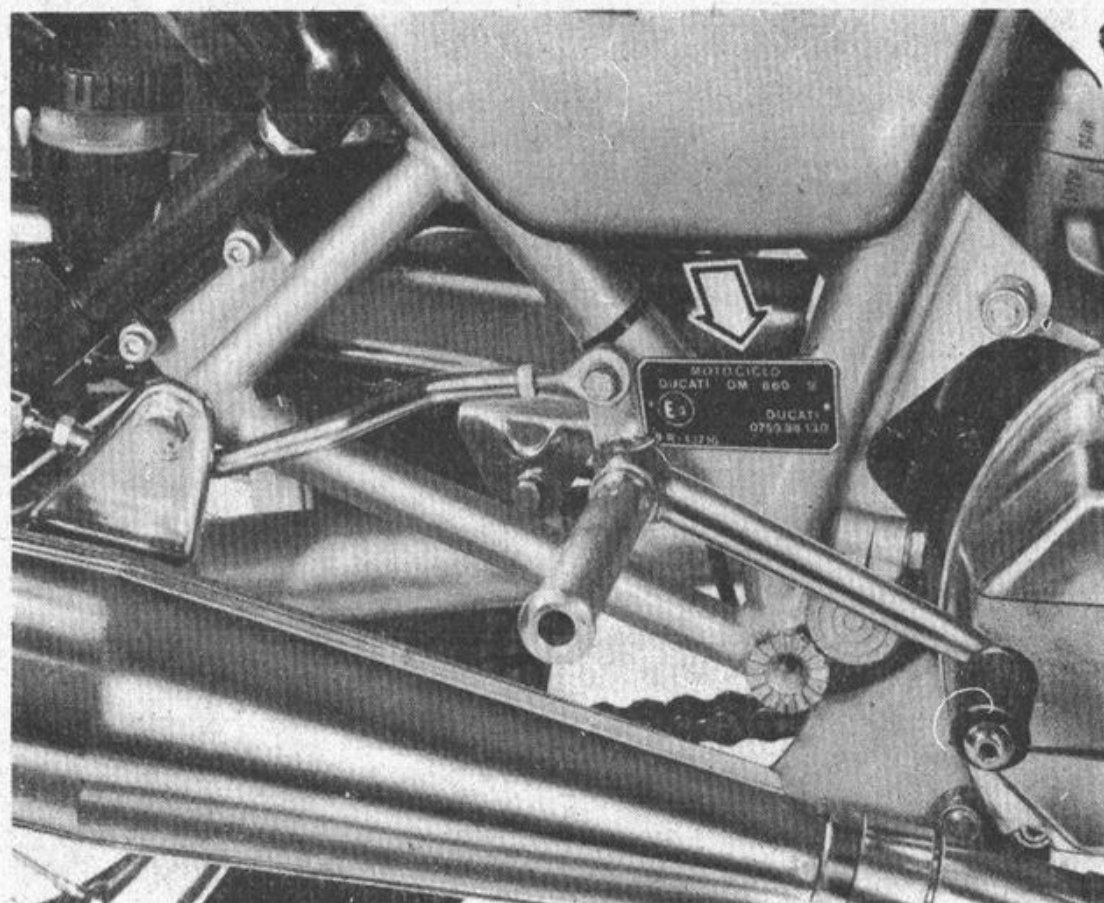


Fig. 15

FRENI

- **Anteriore:** a doppio disco \varnothing 280 mm.
Comandato idraulicamente con leva posta sul lato destro del manubrio.
- **Posteriore:** a disco \varnothing 229 mm. sui motocicli con ruote a raggi.
A disco \varnothing 280 mm. sui motocicli con ruote integrali.
Comandato idraulicamente con leva a pedale a Destra del veicolo.

SELLA (Vedi Fig. 16).

Sella monoposto, confortevole, appositamente studiata per l'uso sportivo a cui è destinata, apribile con cerniera lampo per accedere al vano porta attrezzi. Nei motocicli in alternativa, esiste una sella biposto (da ordinare sotto il numero di codice 0797.85.300) che può essere montata sul telaio senza alcuna difficoltà o modifica, con codino comprendente il vano porta-attrezzi (vedi Fig. 16).

Per rimuovere la sella, svitare le due viti cromate che si trovano alla base del codino, indi sfilarla tirando verso la parte posteriore del motociclo.

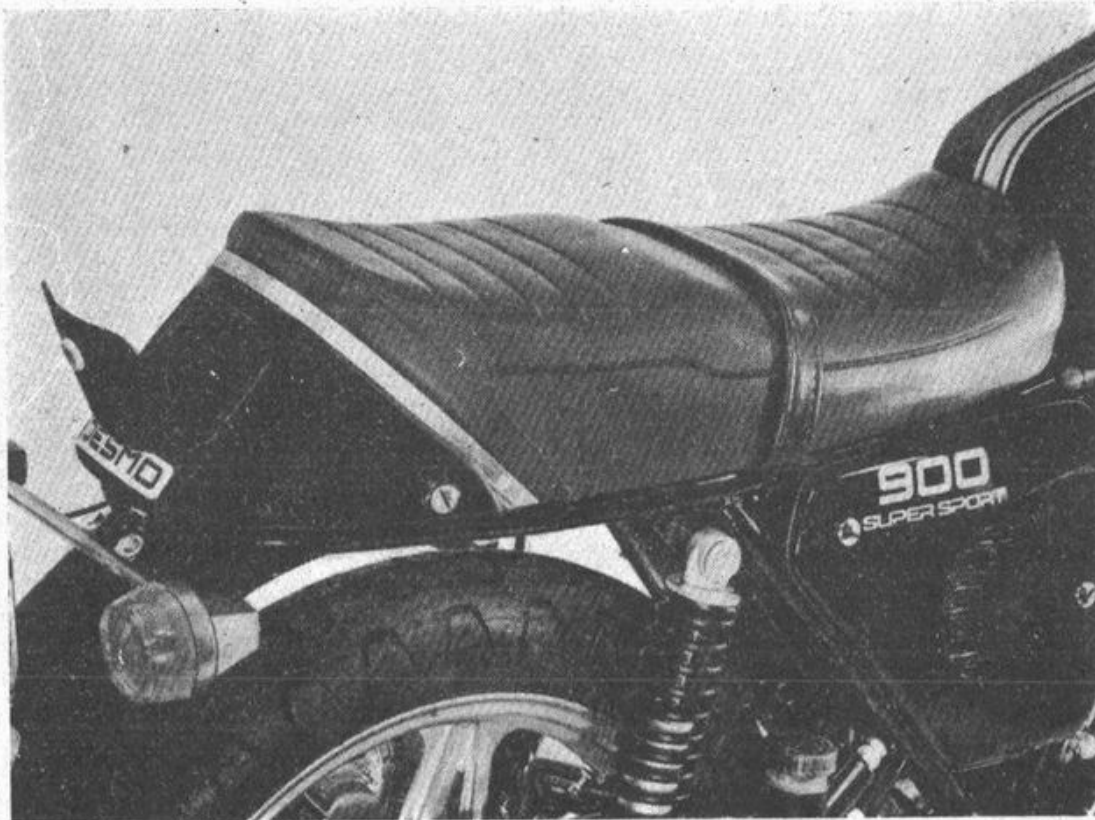


Fig. 16

TUBO SFILATO

Sotto al sedile è stata installata una nuova camera di espansione, per migliorare il sistema di sfiato dei gas del motore.

I gas di sfiato, in effetti, vengono inviati al filtro del cilindro anteriore per essere quindi risucchiati nel motore.

IMPIANTO ELETTRICO - LUCI E COMANDI

L'impianto è formato dalle seguenti parti principali:

- 1) Faro
- 2) Cruscotto
- 3) Avvisatore acustico
- 4) Interruttori Stop
- 5) Interruttore a chiave
- 6) Scatola fusibili
- 7) Batteria
- 8) Regolatore
- 9) Alternatore
- 10) Portatarga
- 11) Comandi
- 12) Lampeggiatori di direzione

1) Faro

Il faro è di grande diametro (\varnothing 170) e fornisce un potentissimo flusso luminoso per mezzo di una lampada biluce a 12 Volt 55/60 W. - H 4 - allo jodio.

Il faro è provvisto anche di una luce di posizione 12 V - 3 Watt.

2) Cruscotto (vedi Fig. 17)

È sistemato all'interno del cupolino e contiene:

- Contagiri e Contachilometri
- Spia « GEN » di colore Rosso = Chiave inserita.
- Spia « Hi » di colore Bleu = Luce abbagliante.
- Spia « N » di colore Verde = Cambio in folle.
- Spia « L » di colore Verde = Luci accese.
- Spia \rightleftharpoons di colore Giallo = Lampeggiatori.
- Interruttore a chiave: Parcheggio-Arresto-Marcia.

3) Avvisatore acustico

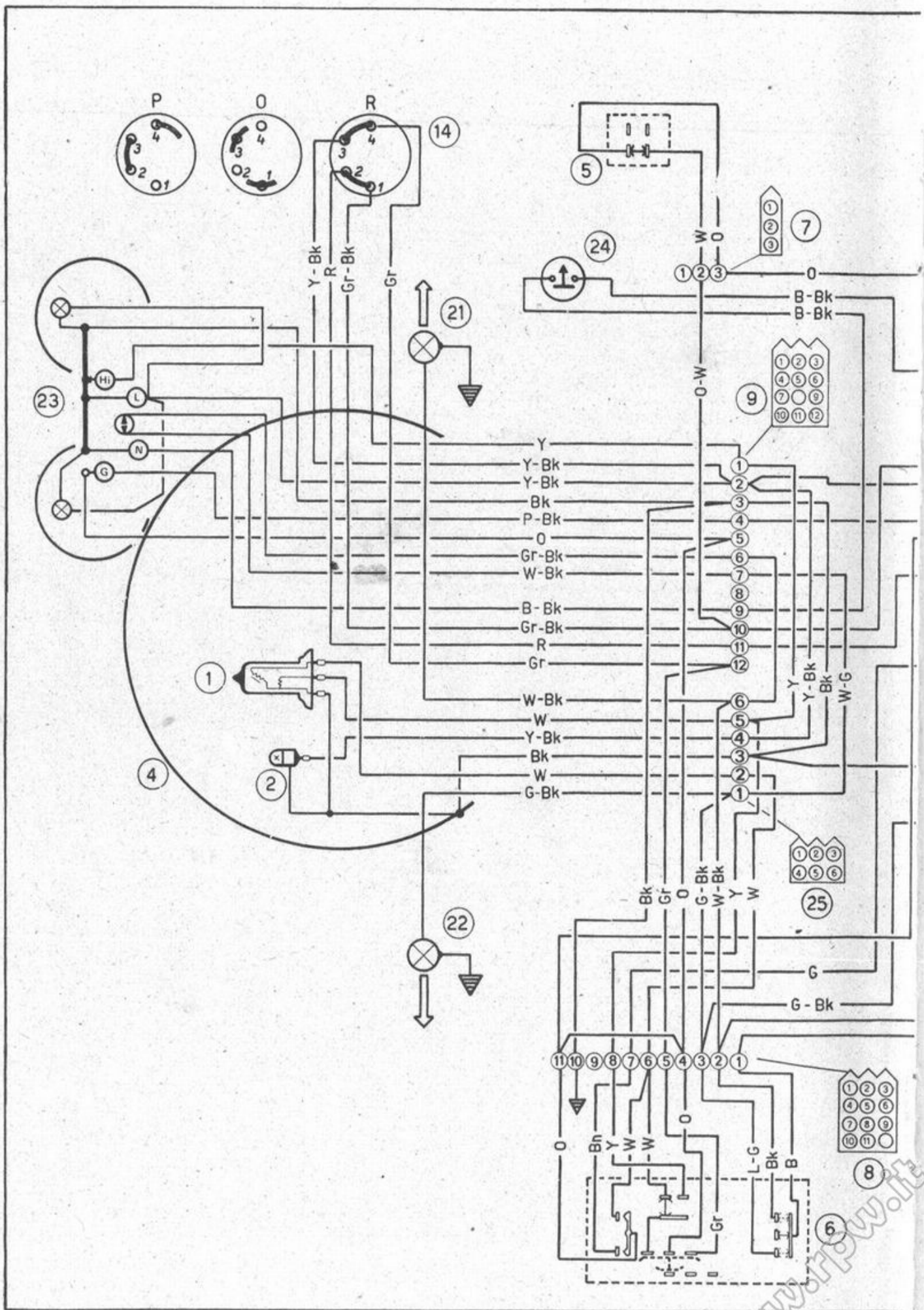
Il claxon a 12 Volt, è sistemato sotto il serbatoio in posizione conveniente per avere il migliore rendimento acustico.

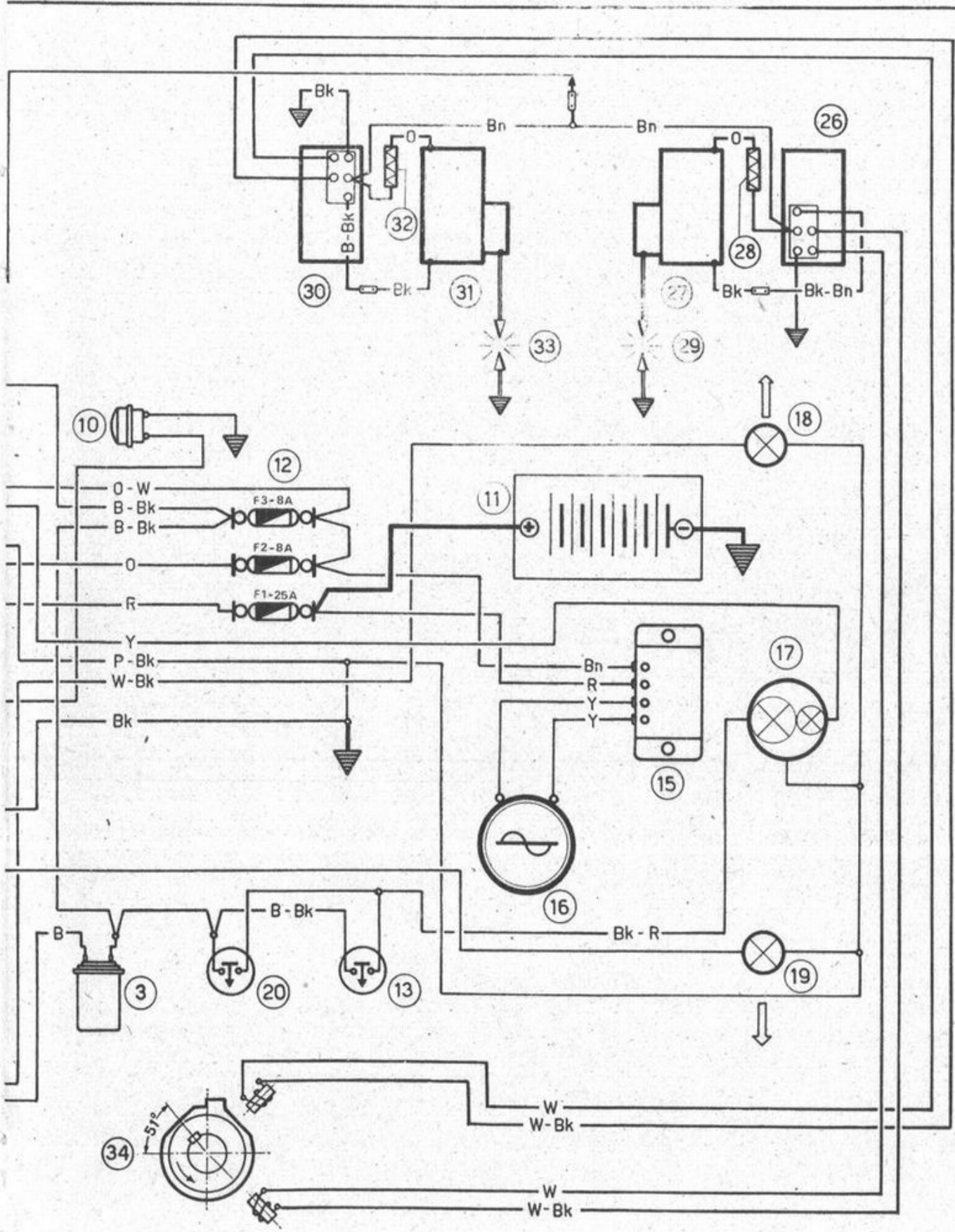
900/SS

- 1 - Lampada H4 12 V - 55/60 W
- 2 - Lampada posizione anteriore 12 V - 3 W
- 3 - Intermittenza 12 V - 40 W
- 4 - Faro anteriore \varnothing 170
- 5 - Interruttore di emergenza arresto motore (lato destro)
- 6 - Dispositivo luci-Lampeggiatori-Claxon (lato sin.)
- 7 - Connettore lato destro
- 8 - Connettore lato sinistro
- 9 - Connettore centrale
- 10 - Avvisatore acustico 12 V
- 11 - Batteria 12 V - 12 Ah - Yuasa 12N - 12A - 4A
- 12 - Morsettiera di derivazione e fusibili
- 13 - Interruttore stop posteriore
- 14 - Interruttore di sicurezza a chiave
- 15 - Regolatore elettronico
- 16 - Alternatore 200 W - 12 V
- 17 - Luce di posizione posteriore - Arresto - Targa 12 V - 5/21 W
- 18 - Indicatore posteriore destro 12 V - 21 W
- 19 - Indicatore posteriore sinistro 12 V - 21 W
- 20 - Interruttore stop anteriore
- 21 - Indicatore anteriore destro 12 V - 21 W
- 22 - Indicatore anteriore sinistro 12 V - 21 W
- 23 - Cruscotto strumentazione e spie
- 24 - Interruttore spia « Folle »
- 25 - Connettore a 6 vie per il faro
- 26 - Centralina elettronica cil. verticale
- 27 - Bobina A.T. cilindro verticale
- 28 - Resistenza cilindro verticale
- 29 - Candela cilindro verticale
- 30 - Centralina elettronica cil. orizzontale
- 31 - Bobina A.T. cilindro orizzontale
- 32 - Resistenza cilindro orizzontale
- 33 - Candela cilindro orizzontale
- 34 - Pick-up (visto dall'interno del coperchio)

COLORI DEI CAVI E RELATIVI CODICI

B	=	Bleu
Bk	=	Nero
P	=	Rosa
R	=	Rosso
W	=	Bianco
Y	=	Giallo
G	=	Verde
O	=	Arancio
Gr	=	Grigio
R-Bk	=	Rosso-Nero
R-W	=	Rosso-Bianco
W-Bk	=	Bianco-Nero
W-O	=	Bianco-Arancio
G-Bk	=	Verde-Nero
Y-Bk	=	Giallo-Nero
B-Bk	=	Bleu-Nero
P-Bk	=	Rosa-Nero
Gr-Bk	=	Grigio-Nero
Bn	=	Nero-Marrone
Bk-Bn	=	Verde chiaro
L-G	=	Marrone





900 SS

900/SS

- 1 - Ampoule H4 12 V - 55/60 W
- 2 - Feu de position avant 12 V - 3 W
- 3 - Intermittence pour clign. 12 V - 40 W
- 4 - Phare Ø 170
- 5 - Interrupteur d'urgence arrêt moteur (côté droite)
- 6 - Dispositif lumières - Clignotants - Avertisseur acoust. (côté gauche)
- 7 - Connecteur côté droit
- 8 - Connecteur côté gauche
- 9 - Connecteur principal
- 10 - Avertisseur acoustique 12 V
- 11 - Batterie 12 V - 12 Ah - Yuasa 12N - 12 A - 4 A
- 12 - Boîtier de dérivation et fusibles
- 13 - Interrupteur stop arrière
- 14 - Interrupteur de sûreté à clé
- 15 - Régulateur électronique
- 16 - Alternateur 200 W - 12 V
- 17 - Feux posit. arrière - Stop - Plaque imm. 12 V - 5/21 W
- 18 - Indicateur direction arr. dr. 12 V - 21 W
- 19 - Indicateur direction arr. gau. 12 V - 21 W
- 20 - Interrupteur stop avant
- 21 - Indicateur direction av. dr. 12 V - 21 W
- 22 - Indicateur direction Av. gau. 12 V - 21 W
- 23 - Tableau de bord avec témoins
- 24 - Interrupteur témoin « Sélécteur au point mort »
- 25 - Connecteur 6 pos.
- 26 - Dispositif électronique du cylindre vertical
- 27 - Bobine H.T. cylindre vertical
- 28 - Résistance cylindre vertical
- 29 - Bougie cylindre vertical
- 30 - Dispositif électronique du cylindre horizontal
- 31 - Bobine H.T. cylindre horizontal
- 32 - Résistance cylindre horizontal
- 33 - Bougie cylindre horizontal
- 34 - Pick-up (vu du côté intérieur du couvercle)

COULEURS et CODES DES CABLES

Bleu
Noir
Rose
Rouge
Blanc
Jaune
Vert
Orange
Gris
Rouge-Noir
Rouge-Blanc
Blanc-Noir
Blanc-Orange
Vert-Noir
Jaune-Noir
Bleu-Noir
Rose-Noir
Gris-Noir
Marron
Vert clair
Noir-Marron

900/SS

- 1 - H4 12 V - 55/60 W bulb
- 2 - 12 V - 3 W parking light
- 3 - 12 V - 40 W flasher device
- 4 - Headlight Ø 170
- 5 - Emergency switch for engine cut-off (right hand)
- 6 - L. H. device (lights - Flashers - Horn)
- 7 - R. H. connector
- 8 - L. H. connector
- 9 - Main connector
- 10 - 12 V horn
- 11 - 12 V - 12 Ah Yuasa 12N - 12A - 4A battery
- 12 - Fuse and terminal box
- 13 - Rear stop switch
- 14 - Safety lock switch
- 15 - Electronic regulator
- 16 - 200 W - 12 V alternator
- 17 - 12 V - 5/21 W Tail light - Stop - Plate
- 18 - 12 V - 21 W R.H. rear flasher
- 19 - 12 V - 21 W L.H. rear flasher
- 20 - Front stop switch
- 21 - 12 V - 21 W R. H. front flasher
- 22 - 12 V - 21 W L.H. front flasher
- 23 - Instrument board with lights
- 24 - « Neutral gear » light switch
- 25 - 6 - Pos. Connector
- 26 - Vertical cylinder electronic device
- 27 - Vertical cylinder H.T. coil
- 28 - Vertical cylinder resistance
- 29 - Vertical cylinder spark plug
- 30 - Horizontal cylinder electronic device
- 31 - Horizontal cylinder H.T. coil
- 32 - Horizontal cylinder resistance
- 33 - Horizontal cylinder spark plug
- 34 - Pick-up (seen from the cover inside)

CABLE CODES and COLORS

Blue
Black
Pink
Red
White
Yellow
Green
Orange
Grey
Red-Black
Red-White
White-Black
White-Orange
Green-Black
Yellow-Black
Blue-Black
Pink-Black
Grey-Black
Brown
Light green
Black-Brown

Funziona premendo il pulsante posto a sinistra nel manubrio.

4) Interruttori STOP

Sono entrambi inseriti nei rispettivi circuiti idraulici: quello anteriore è montato nel raccordo centrale dei due tubi che vanno alle pinze; quello posteriore è montato direttamente sulla pompa del freno che si trova posteriormente, a destra. Entrambi gli interruttori comandano lo stesso dispositivo accendendo al momento della frenata la luce rossa dello stop.

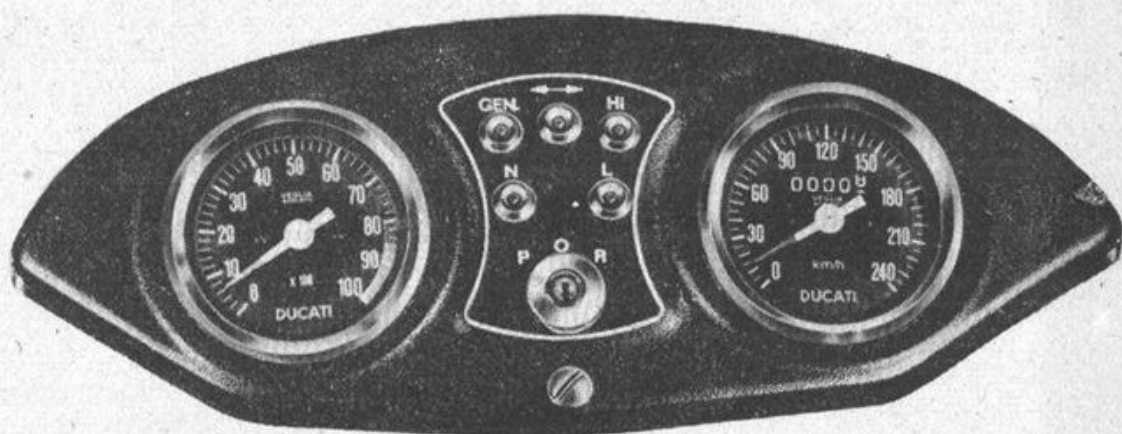


Fig. 17

5) Interruttore a chiave

E' sistemato al centro del cruscotto ed ha tre posizioni:

PARCHEGGIO « P »	chiave verso sinistra
ARRESTO « O »	chiave in pos. centrale
MARCIA « R »	chiave verso destra

Quando è in posizione « P » o « O », la chiave può essere rimossa.

6) Scatola fusibili

È sistemata sotto la sella e contiene n. 3 fusibili e precisamente:

F₁ da 25 Amp. protegge l'intero impianto;
F₂ da 8 Amp. protegge le luci e il claxon;
F₃ da 8 Amp. protegge i lampeggiatori laterali, la luce stop e la spia cambio in folle.

Attenzione! quando si sostituisce un fusibile occorre avere l'avvertenza di caricare le molle di contatto in modo che il fusibile sia montato ben stretto.

Un fusibile deve essere sempre sostituito con un altro di uguale valore. Se un fusibile fonde, prima della sostituzione occorre sempre ricercare la causa che ha prodotto tale fusione, diversamente la sostituzione non porterebbe ad alcun risultato.

7) **Batteria**

La batteria è una YUASA 12 N 12 A 4 A a 12 Volt - 12 Ah. È provvista di un involucro trasparente, che permette di controllare il livello dell'elettrolito, è sistemata sotto il coperchio laterale destro, alloggiata in una scatola in gomma antivibrante e fissata con un ancoraggio elastico.

Importante! Questo motociclo non può funzionare senza la batteria, poiché essa alimenta non solo le luci ed i dispositivi elettrici, ma anche quelli dell'accensione elettronica.

Quindi mantenere sempre la batteria controllata, rabboccando spesso il livello dell'elettrolito e verificando la ricarica.

Per controllare la corrente di ricerca, inserire l'ampereometro in serie con il filo rosso che va alla batteria (sempre a motore fermo).

8) **Regolatore**

Il regolatore è una scatola in alluminio sistemata sotto il coperchio laterale destro, contiene i diodi per raddrizzare la corrente dell'alternatore, trasformandola in corrente continua per la ricarica della batteria. Contiene inoltre una speciale apparecchiatura elettronica che funziona in relazione alla tensione di batteria: se la batteria è scarica (tensione bassa) la corrente di ricarica sarà alta; se la batteria è carica (tensione normale 12 ÷ 13 Volt) la corrente sarà di 4 ÷ 2 Amp.

Durante lunghe marce in autostrada, specie a fari spenti, la tensione di batteria può salire verso i 14 Volt, in questo caso il regolatore provvederà a bloccare la corrente di ricarica.

È molto importante che il regolatore sia ben fissato al telaio al fine di dissipare il calore prodotto dai diodi.

9) **Alternatore**

Ha una potenza di ben 200 Watt. È sistemato entro il motore, dal lato distribuzione. Escono due fili di colore giallo che vanno collegati direttamente al regolatore facendo attenzione ai rispettivi colori.

Attenzione! Quando si smonta il coperchio lato distribuzione del motore, fare attenzione a non danneggiare gli avvolgimenti dell'alternatore.

10) **Portatarga**

È sistemato con il relativo fanalino sul parafango posteriore e contiene una lampada biluce da 12 Volt - 5/21 Watt.

11) **Comandi sul manubrio**

Il comando sinistro sul manubrio (fig. 19) contiene:

— Un commutatore « A » per accensione luci a 3 posizioni: « Spento - Luci di posizione - Luci ».

Nei motocicli Mod. U.S.A. le posizioni sono 2: « Spento - Luci ».

— Un deviatore « B » per luce anabbagliante e abbagliante.

— Un deviatore « C » a 3 posizioni per comando lampeggianti laterali.

— Un pulsante « D » per l'avvisatore acustico.

— Un pulsante « E » per il lampeggio di incrocio.

Il dispositivo di Destra contiene:

— Un interruttore di emergenza (per spegnere il motore).

12) **Lampeggiatori di direzione**

Le 4 lampade sono a 12 V - 21 Watt.

Vengono montati di serie; sono comandati dall'interruttore posto a Sinistra sul manubrio e funzionano mediante una intermittenza che si trova sotto la sella.

CONSIDERAZIONI SULL'IMPIANTO ELETTRICO CON REGOLATORE ELETTRONICO

L'impianto elettrico con regolatore elettronico presenta concreti vantaggi rispetto gli impianti di ricarica adottati sulle altre moto.

In sintesi possono essere così riassunti:

- 1) Regolazione di carica automatica.
- 2) Mancanza di contatti elettrici al regolatore e quindi maggior sicurezza del funzionamento.

Occorre però fare molta attenzione a non distaccare i cavi della batteria quando il motore è in moto perché il regolatore rimarrebbe inevitabilmente danneggiato.

FUNZIONAMENTO DELL'IMPIANTO (Vedi Fig. 18)

1) Chiave in posizione di « PARCHEGGIO »

- La spia « L » è accesa assieme alle luci di parcheggio.
- Non è possibile avviare il motore.
- La chiave si può asportare.

2) Chiave in posizione « ARRESTO ».

- La spia GEN è spenta.
- È impossibile avviare il motore in quanto i due trasduttori sono a massa, inoltre tutto l'impianto è completamente isolato, non si possono accendere le luci grandi, né usare gli altri utilizzatori.
- La chiave si può asportare.

3) Chiave in posizione « MARCIA »

- La spia GEN è accesa.
- È possibile avviare il motore e la batteria viene convenientemente ricaricata.
- È possibile accendere e fare funzionare i fari, le luci di posizione, il claxon ecc.

Durante il funzionamento di tutti questi utilizzatori la batteria viene ugualmente ricaricata e il regime di equilibrio naturalmente si alza:

Regime di equilibrio con fari spenti = 1.000 giri/1'

Regime di equilibrio con fari accesi = 2.200 giri/1'

Per « regime di equilibrio » si intende il numero di giri del motore al quale ha inizio la ricarica della batteria. Evidentemente se alla moto applichiamo dei fari o trombe supplementari il regime di equilibrio si alza notevolmente e questo nuovo carico va a sovraccaricare anche gli avvolgimenti dell'alternatore.

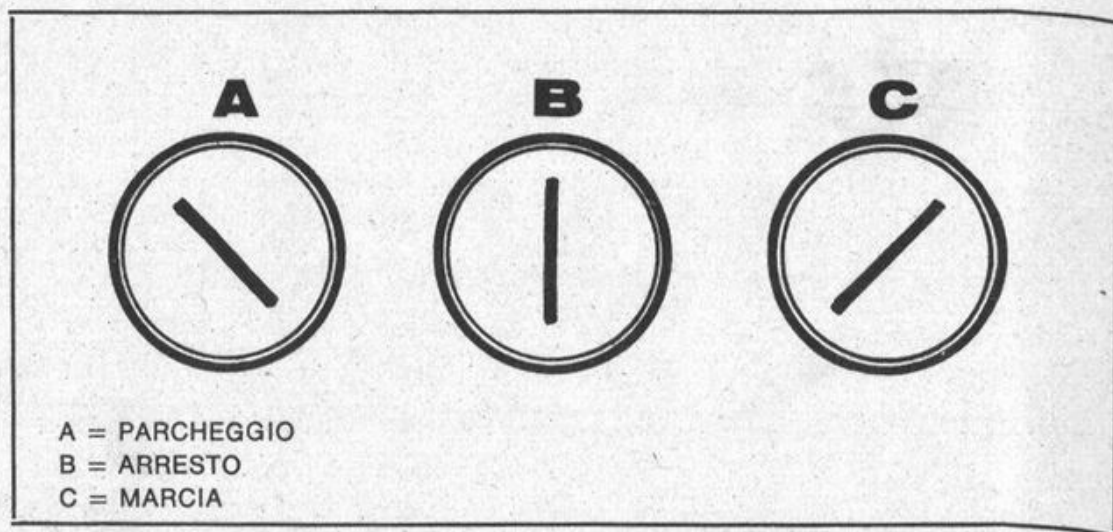


Fig. 18

Naturalmente questo è in grado di sopportare un certo carico supplementare a condizione però che non ecceda i 35 ÷ 40 Watt di assorbimento. In queste condizioni però si rischia di dover ricaricare qualche volta la batteria, a meno che non si abbia l'avvertenza di non fare scendere il motore al di sotto dei 3.000 ÷ 3.500 giri/1'. L'intensità della corrente di ricarica viene regolata (a seconda dello stato della batteria) dal regolatore elettronico, il quale provvede automaticamente ad interrompere la ricarica quando la tensione supera il valore di 13,8 ÷ 14 Volt (vedi Regolatore).

N.B. - La spia GEN. rimane accesa anche durante la marcia.

GEN significa GENERALE, cioè chiave inserita.

Comandi sul manubrio

Sono stati adottati comandi di nuovo tipo che risultano conformi alle norme internazionali sul Traffico Stradale.

Lato sinistro (vedi Fig. 19)

- Interruttore «A»: Spento, Parcheggio, Luci.
» «B»: Anabbagliante, Abbagliante e Lampeggio d'incrocio.
» «C»: Lampeggiatori laterali.
Pulsante «D»: avvisatore acustico (claxon).

Lato destro

Dalla parte destra del manubrio, c'è la manopola dell'acceleratore, l'interruttore d'emergenza, la pompa freno anteriore e la relativa leva.

Sul lato destro del motociclo, vicino al poggiatesta, c'è il pedale freno posteriore ed il pedale di avviamento.

Sul lato sinistro del motociclo c'è la leva del cambio a 5 velocità e, sotto il serbatoio, la levetta starter. (Questa levetta esiste solo nei motocicli equipaggiati con carburatori Ø 32).

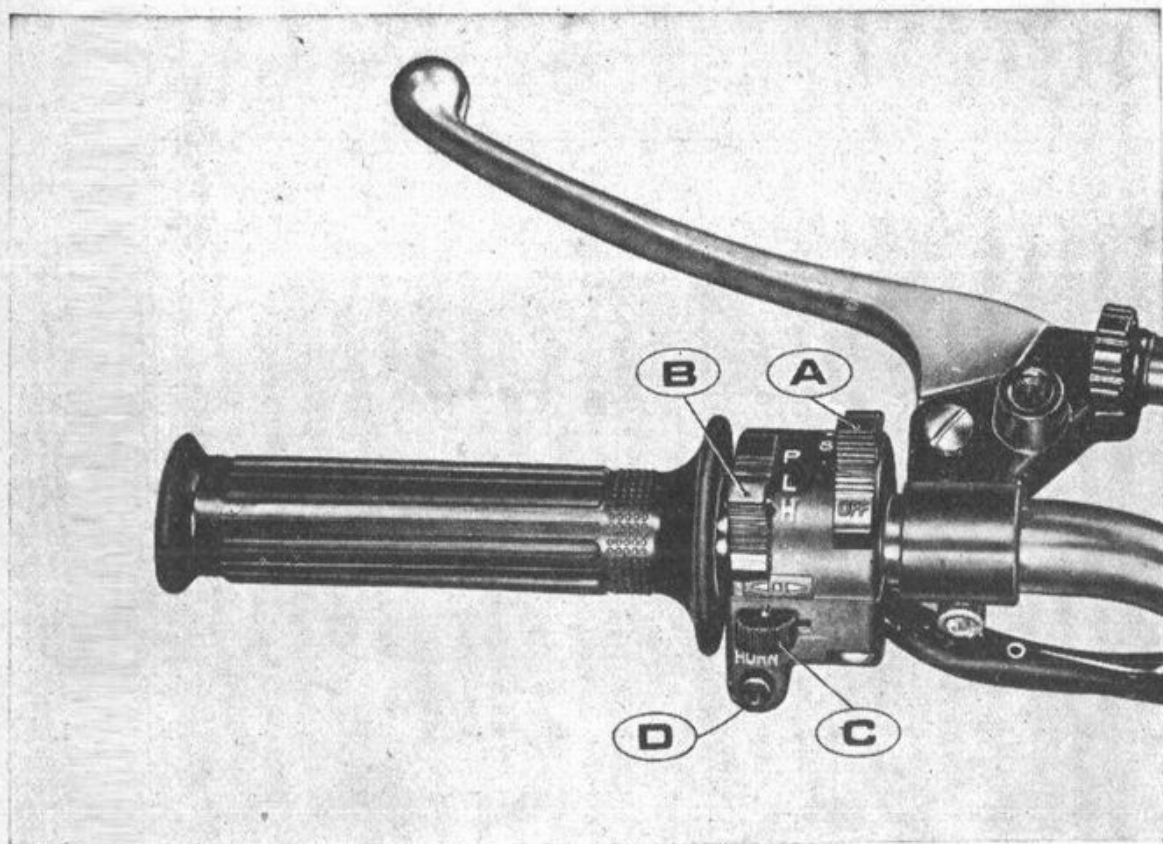
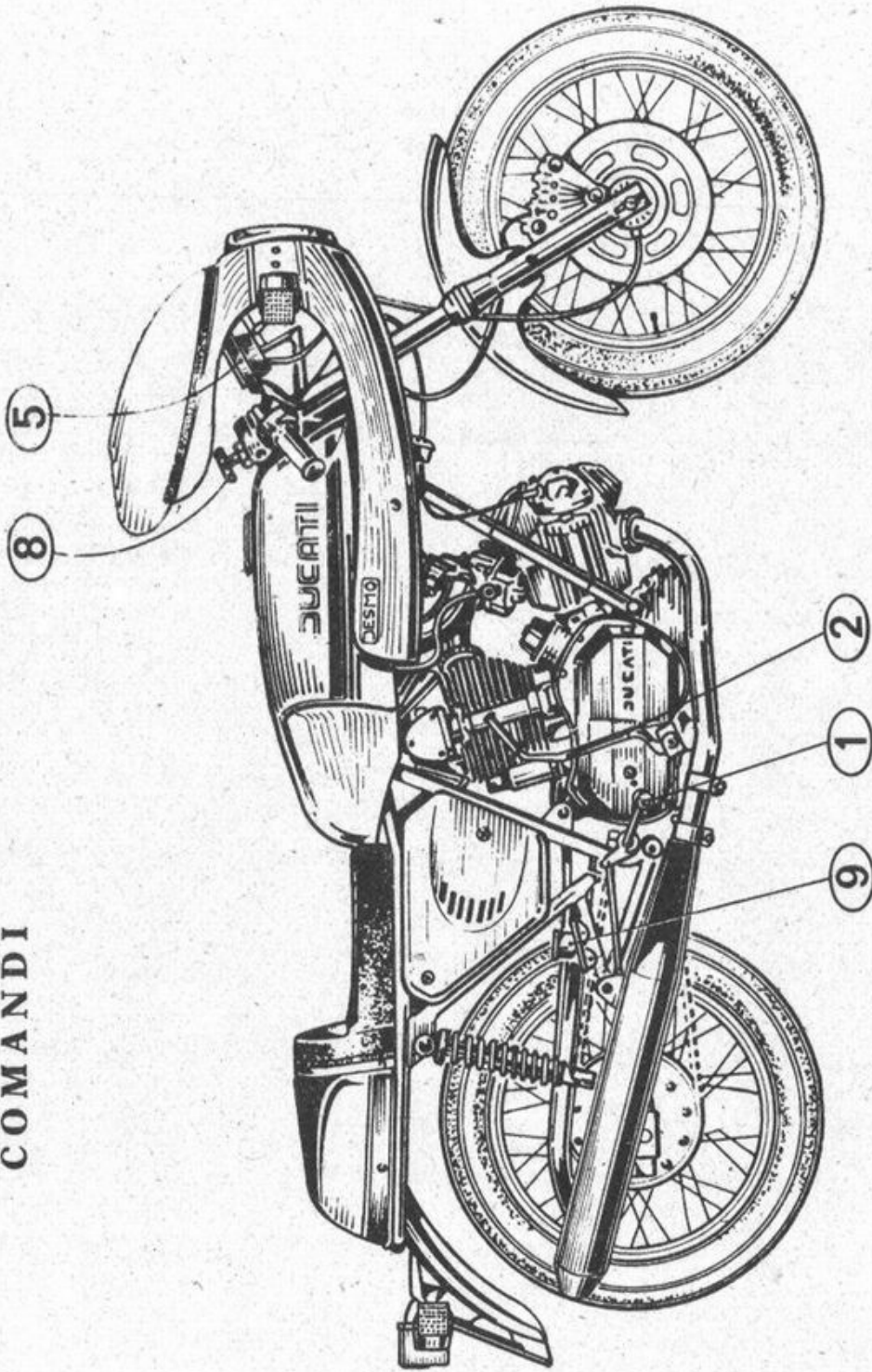
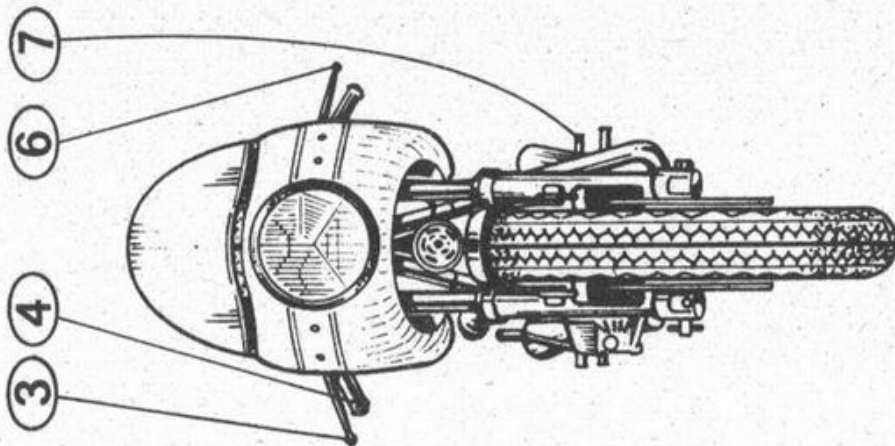


Fig. 19

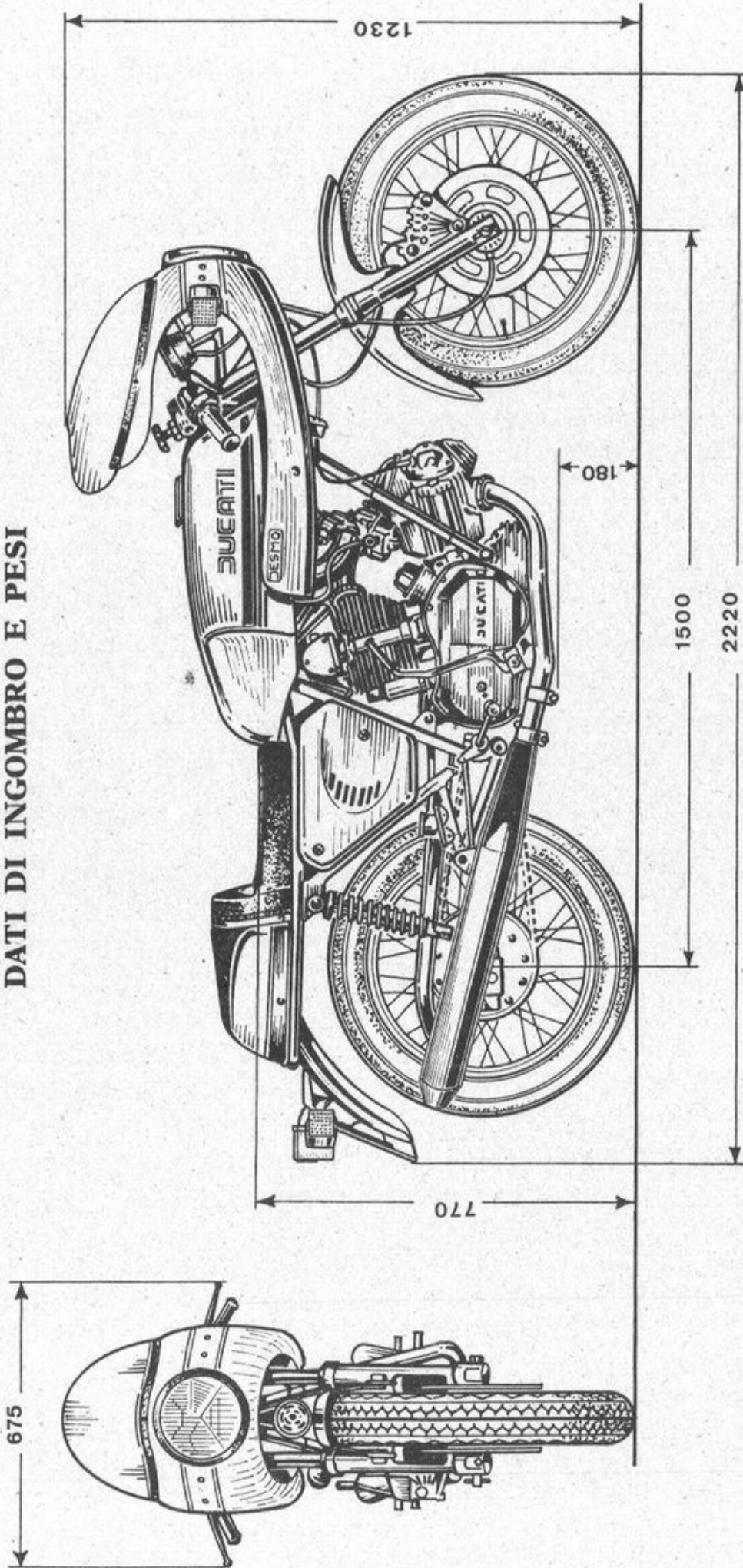
COMANDI



- | | |
|-----------------------------------|----------------------------|
| 1 - Leva freno posteriore | 6 - Leva frizione |
| 2 - Leva avviamento a pedale | 7 - Leva comando cambio |
| 3 - Leva freno anteriore | 8 - Manopola frenasterzo |
| 4 - Manopola comando acceleratore | 9 - Pompa freno posteriore |
| 5 - Cruscotto | |

Fig. 20

DATI DI INGOMBRO E PESI



900/SS

A vuoto 188 Kg.
 PESI: In ordine di marcia 206 Kg.
 A pieno carico 276 Kg.

Fig. 21

ATTREZZI IN DOTAZIONE

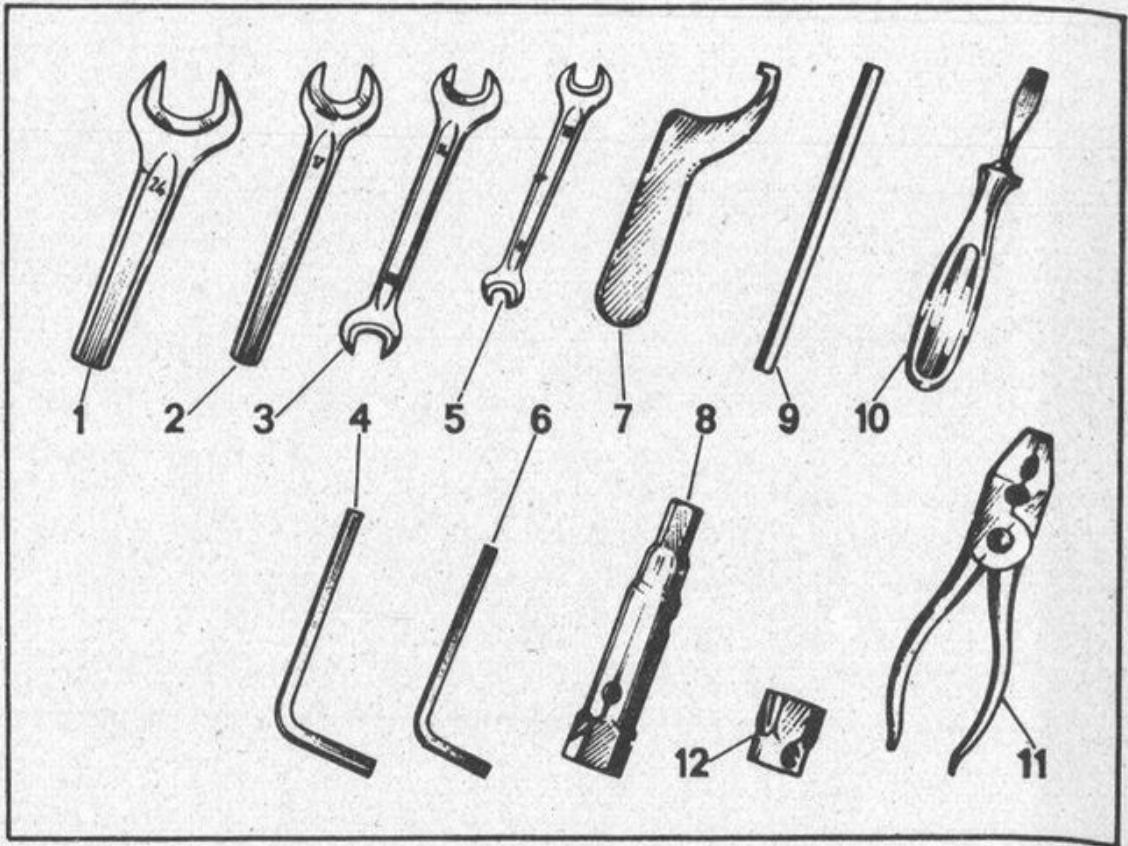


Fig. 22

SCATOLA PORTA ATTREZZI

La dotazione di chiavi ed utensili, fornita per le normali operazioni di verifica o riparazione che può eseguire l'Utente è contenuta in una scatola porta-attrezzi sistemata in apposito vano dietro la sella (vedi fig. 16).

- 1 - Chiave semplice di m/m 24
- 2 - Chiave semplice di m/m 17
- 3 - Chiave doppia di m/m 13 - 14
- 4 - Chiave per esagoni interni di m/m 8
- 5 - Chiave doppia di m/m 8 - 10
- 6 - Chiave per esagoni interni di m/m 6
- 7 - Chiave per registro ammortizzatore
- 8 - Chiave esagonale per candele e tappo coperchio

- 9 - Perno per chiave a tubo
- 10 - Cacciavite
- 11 - Pinza universale
- 12 - Chiave a tubo di m/m 21 - per tappo olio.

PRESTAZIONI

La velocità massima è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio descritte alle pagg. 8 e 9 ed eseguendo periodicamente le manutenzioni elencate alle pagine 45 ÷ 46.

Capacità serbatoio = 18 lt (circa).

PRESTAZIONI					
Modello	Consumo (norme CUNA)	Autonomia Km	Velocità max Km/h	Giri max al 1'	Silenziatori e carburatori
900/SS	17 Km con 1 lt	300	215 circa	7.900	Conici Carb. Ø 40
900/SS	18 Km con 1 lt	320	200 circa	7.900	Standard Carb. Ø 32
900/SS/USA	18 Km con 1 lt	320	200 circa	7.900	Standard Carb. Ø 32

Importante

In ogni marcia, non superare il numero di giri max del motore e cioè: 7.900 per il 900/SS.

La mancata osservanza di quanto è detto svincola la DUCATI MECCANICA da ogni responsabilità circa eventuali inconvenienti che si dovessero verificare nel motore.

USO DELLA MOTO 900/SS

RIFORNIMENTO E AVVIAMENTO A FREDDO DEL MOTORE

Prima di avviare il motore ci si assicuri che nel serbatoio vi sia carburante in quantità sufficiente per il percorso che si intende compiere, che siano aperti i rubinetti benzina e che l'olio del motore sia al giusto livello.

Si consiglia di usare AGIP SINT/2000 - SAE/10W50 o equivalente.

Per avviare il motore occorre seguire le istruzioni qui sotto:

Motocicli con carburatori Ø 40

- 1) Mettere il motociclo sul cavalletto.
- 2) Mettere il cambio in folle.
- 3) Ingolfare i due carburatori mediante i titillatori posti sui carburatori stessi.
- 4) Mettere la chiave in posizione di « Marcia ».
- 5) Premere energicamente il pedale di avviamento.

Motocicli con carburatori Ø 32

- 1) Mettere il motociclo sul cavalletto.
- 2) Mettere il cambio in folle.
- 3) Abbassare la levetta dello starter.
- 4) Mettere la chiave in posizione di « Marcia ».
- 5) Premere energicamente il pedale di avviamento, tenendo la manopola dell'acceleratore al minimo.

Se il motore non si avvia si ripeta la manovra aprendo più o meno la manopola del gas. **Appena avviato il motore non lo si faccia subito girare a un troppo elevato numero di giri, specie se è freddo, in modo da permettere all'olio di riscaldarsi, di circolare facilmente nei condotti e di giungere in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.**

NORME DI AVVIAMENTO E MARCIA

Per avviare il veicolo, occorre disinnestare la frizione e abbassare con la punta del piede la leva del cambio. (vedi

fig. 23). Tale leva abbandonata a sè stessa, ritornerà nella primitiva posizione. Effettuata tale manovra risulterà innestata la prima marcia. Si apra ora leggermente la manopola del gas e si abbandoni lentamente la leva della frizione; il veicolo comincerà a spostarsi. Abbandonare completamente la frizione ed accelerare e poi, per passare in seconda, chiudere rapidamente il gas tirando immediatamente dopo la leva della frizione sollevare verso l'alto la leva del cambio. Si riapra la manopola del gas e si rilasci la frizione. Si ripeta la manovra per passare dalla seconda alla terza velocità, dalla terza alla quarta velocità e dalla quarta alla quinta velocità.

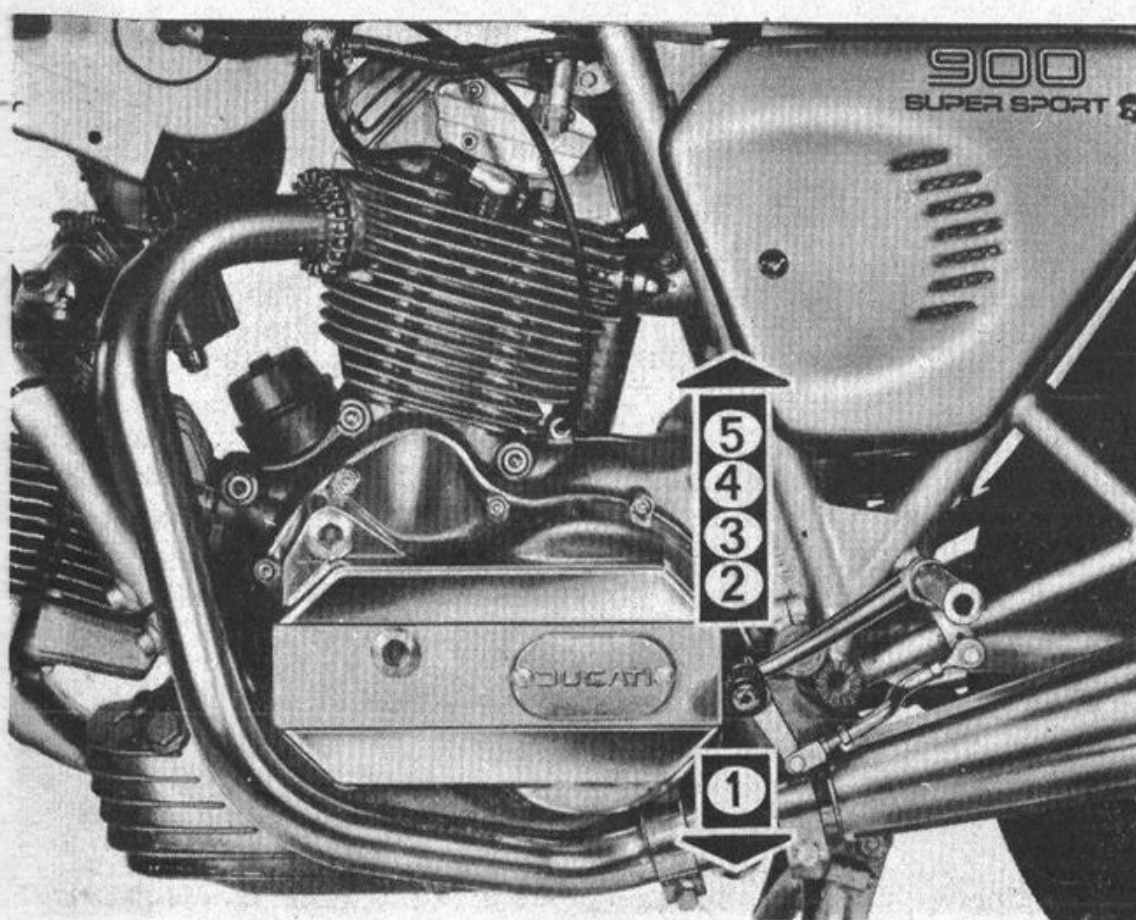


Fig. 23

Per passare dalle velocità superiori alle inferiori, si proceda nel modo seguente: si chiuda il gas, si tiri la leva della frizione, si acceleri il motore per un breve istante in modo da permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, si innesti la marcia più bassa ed infine si rilasci la leva della frizione.

Un buon motociclista deve far uso dei comandi con intelligenza e tempestività: in salita, quando la macchina accenna a diminuire la propria velocità, si cambi subito la marcia con un rapporto inferiore; non si mantenga innestata una marcia alta quando, per lo sforzo cui è sottoposta la macchina, occorrerebbe una marcia più bassa.

Non si acceleri di colpo il motore a regime molto basso onde evitare ingolfamenti e strappi troppo bruschi alle trasmissioni e alla catena.

Per non provocare un eccessivo riscaldamento della frizione e di conseguenza un troppo rapido logorio del materiale di attrito, non si mantenga per troppo tempo disinserita la frizione con una marcia innestata.

Salvo casi impreveduti non si facciano mai funzionare i freni bruscamente quando si è già troppo sotto l'ostacolo, ma prima si rallenti col motore togliendo il gas e poi si ricorra ai freni.

Si tenga presente che i pneumatici insufficientemente gonfiati peggiorano la tenuta di strada, si consumano più presto e diminuiscono l'efficienza della frenata.

ARRESTO DEL VEICOLO

Quando si vuol fermare il veicolo, si chiuda completamente la manopola del gas (si otterrà così una dolce frenata a motore), si disinnesti la frizione e si sposti la leva del cambio sul folle; con ulteriore aiuto dei freni si otterrà l'arresto del veicolo.

Per spegnere il motore mettere la chiave in posizione di « Arresto ». In caso di emergenza si può fare uso dell'apposito interruttore posto nel comando a destra del manubrio il quale toglie la corrente alle due centraline dell'accensione elettronica.

Quando si usa l'interruttore di emergenza per spegnere il motore, è buona norma **rimetterlo subito nella posizione « RUN »**, perché se viene dimenticato nella posizione « OFF » il successivo tentativo di avviamento sarebbe inutile.

KIT DI POTENZIAMENTO (Fig. 24)

Per i clienti che intendono partecipare a corse e competizioni, la DUCATI MECCANICA ha approntato un « Kit di potenziamento » comprendente: carenatura completa, radiatore olio, alberi a camme speciali (vedi specifiche a pag. 12), tromboncini, ecc.

Naturalmente i motocicli usati per corse o competizioni non saranno coperti da garanzia e non potranno circolare sulle strade, non essendo più conformi alle specifiche dell'omologazione.

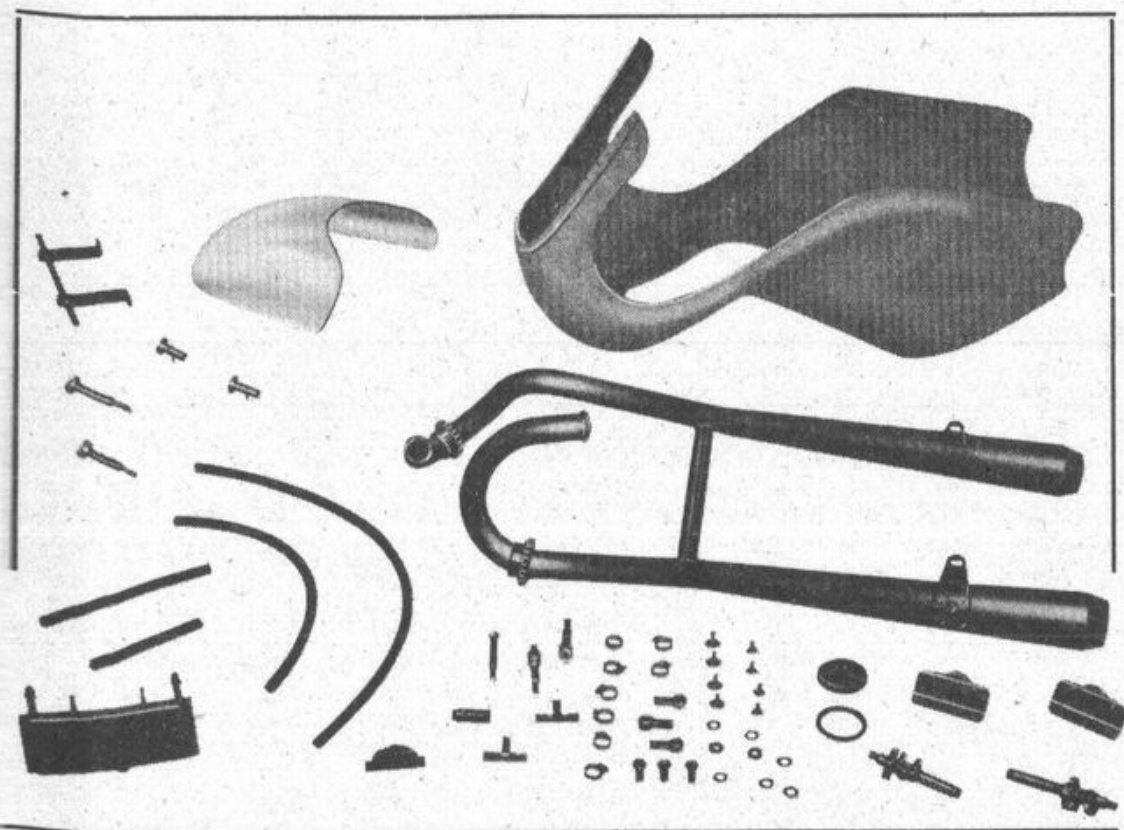


Fig. 24

MANUTENZIONE

Dalla buona manutenzione dipende la buona conservazione del veicolo.

Con l'osservanza delle seguenti norme fondamentali si possono evitare inconvenienti gravi ed ottenere ottime prestazioni dal veicolo.

Le operazioni da eseguirsi sono state suddivise in modo da tener conto della loro successione in funzione dei percorsi chilometrici effettuati dal veicolo. Naturalmente i dati che seguono sono soltanto indicativi poiché la necessità di lubrificazione, verifica e regolazione dipende dalla conformazione del percorso compiuto, dalla temperatura ambiente, dal trascorrere del tempo, ecc.

Dopo i primi 500 Km.

- Ripristinare il livello dell'olio contenuto nel carter motore;
- verificare con un manometro la pressione dei pneumatici;
- controllare il bloccaggio dei tiranti dei cilindri-teste;
- registrare i freni e i raggi delle ruote;
- verificare il gioco fra le valvole e i bilancieri, riportando tale gioco al giusto valore (vedi a pag. 47);
- registrare la catena e lubrificarla.

Dopo i primi 1.000 Km.

- **Sostituire completamente l'olio contenuto nel carter motore e la cartuccia del filtro** (vedi lubrificazione alle pagg. 15 ÷ 18).
- controllare la giusta tensione della catena e lubrificarla;
- verificare il gioco fra le valvole e i bilancieri come detto precedentemente.

Ogni 1.000 Km.

- Controllare il livello dell'olio contenuto nel carter motore;
- controllare la giusta tensione e lubrificazione della catena.

Ogni 3.000 Km.

- Sostituire l'olio nel carter motore lasciando scolare l'olio usato a motore caldo in modo da essere certi che esso scoli completamente; ogni due cambi di olio cambiare anche la cartuccia del filtro (vedi « Lubrificazione »).
- verificare il gioco fra le valvole e i bilancieri come detto precedentemente.

Ogni 5.000 Km.

- smontare i filtri aria dei carburatori e pulirli mediante getti di aria compressa in modo da eliminare le impurità infiltratesi nella carta;
- pulire l'interno della vaschetta dei carburatori e i getti del massimo e del minimo;
- registrare la frizione poiché, in seguito all'uso, potrebbe tendere a slittare;
- lubrificare il perno di oscillazione della sospensione posteriore.
- stringere uniformemente i nipples dei raggi e controllare il bloccaggio delle viti e dei dadi delle ruote;
- controllare l'usura delle pastiglie dei freni (vedi a pag. 55), e il livello del fluido nei serbatoi.
- controllare il bloccaggio dei tiranti dei cilindri-teste.

Ogni 10.000 Km.

- sostituire le cartucce dei filtri aria.

Ogni 20.000 Km.

- Si smontino i tubi di scarico, le teste e i cilindri per togliere le incrostazioni sulle teste e sui pistoni (presso Stazioni di Servizio Ducati).
- Sostituire completamente l'olio contenuto nei gambi della forcella anteriore (vedi « Lubrificazione »).
- Sostituire completamente l'olio contenuto nel sistema di lubrificazione dei freni (vedi « Lubrificazione » e « Manutenzione periodica dei freni a disco »).

REGISTRAZIONE DELLE PUNTERIE

La registrazione delle punterie, bilancieri di apertura, si effettua montando un registro bilanciere di spessore appropriato sulla estremità del gambo della valvola.

La registrazione dei bilancieri di chiusura si effettua invece montando un anello di appropriato spessore sopra al bilanciere, fissato con due semianelli che oltre a bloccare l'anello ne stabiliscono anche la posizione.

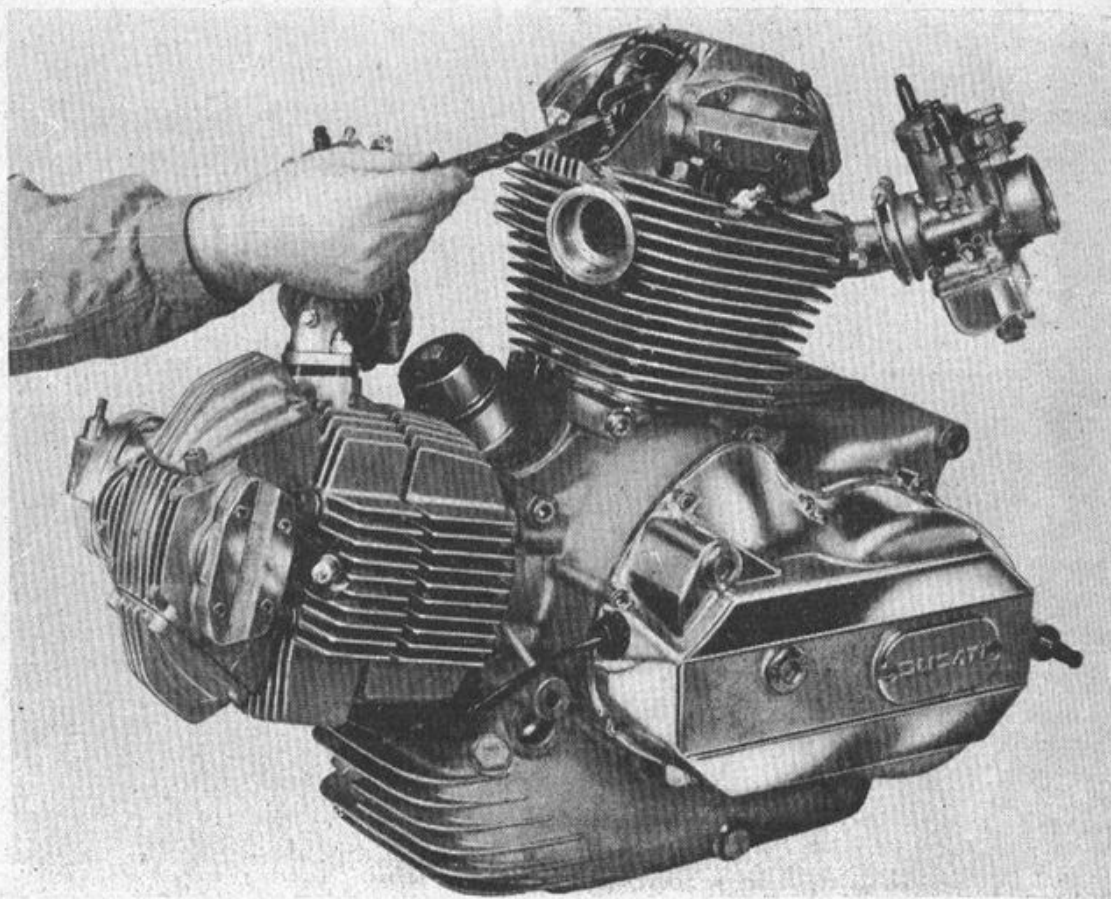


Fig. 25

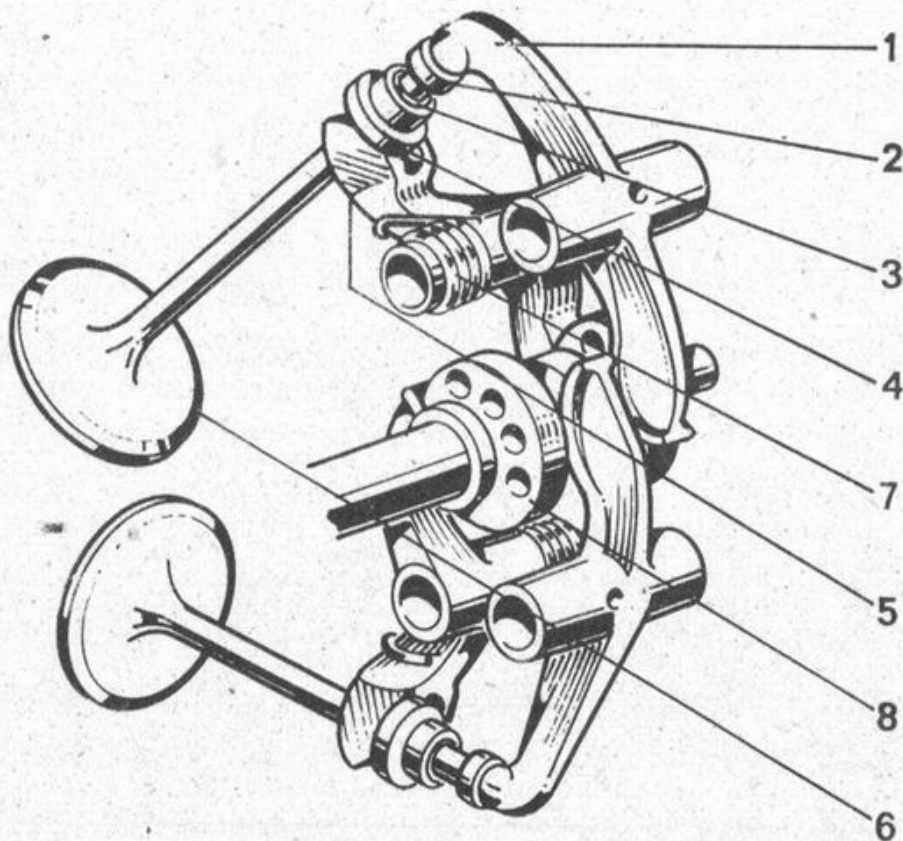
Il gioco di funzionamento fra valvole e bilancieri a motore freddo è di:

Bilancieri di apertura = ASP : 0,08 - SC : 0,12

Bilancieri di chiusura = ASP : 0,00 - SC : 0,00

Il controllo del gioco si deve effettuare con uno spessimetro (vedi fig. 25).

Distribuzione desmodromica



- 1 - Bilanciere di apertura (o superiore)
- 2 - Registro bilanciere superiore
- 3 - Semianelli
- 4 - Registro bilanciere di chiusura
- 5 - Bilanciere di chiusura (o inferiore)
- 6 - Valvola
- 7 - Molla richiamo bilanciere inferiore
- 8 - Albero distribuzione

Fig. 26

REGOLAZIONE DEI CARBURATORI STANDARD

Il perfetto funzionamento del motore è principalmente dipendente da una carburazione ben regolata, come effettuato originariamente dalla Fabbrica. Questa non deve essere modificata o alterata.

A 1.000 Km., quindi ogni 5.000 Km. controllare — a motore caldo — che la velocità del minimo sia di 1100 ± 50

giri/1'. Se necessario, agire sulla vite valvola gas, per regolare il minimo (vedi Fig. 27).

Queste regolazioni devono essere effettuate presso un Concessionario o Officina autorizzata DUCATI.

NOTA: Le regolazioni vanno effettuate a motore caldo, tenendo conto che in estate esso si scalda in circa 15 minuti ed in inverno in circa 25 minuti di funzionamento.

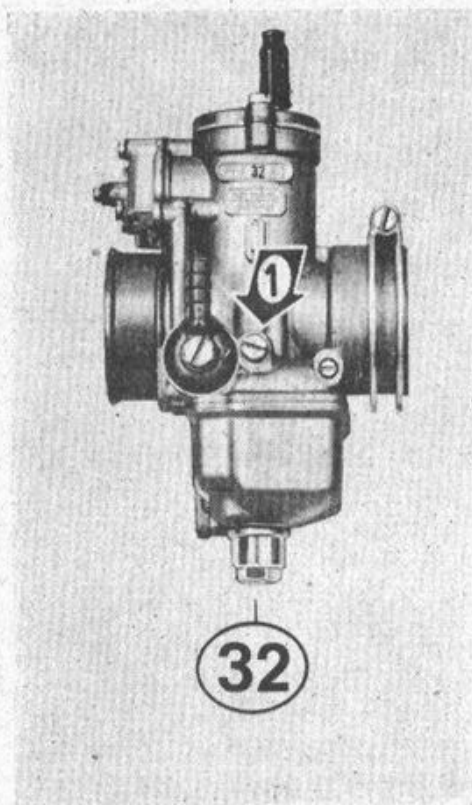


Fig. 27

REGISTRAZIONE DELLA CATENA

La catena deve presentare una possibilità di scuotiment
pari a $15 \div 20$ mm. con macchina a terra e con una per
sona seduta sulla parte posteriore della sella, oppure con
le sospensioni posteriori a metà corsa (vedi fig. 29).

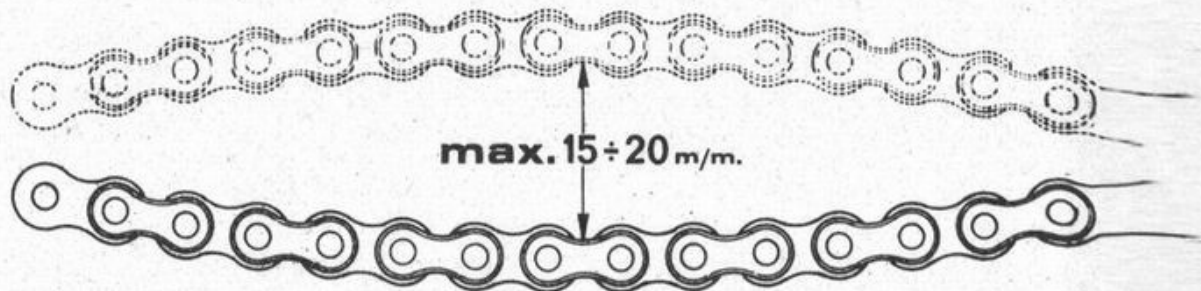


Fig. 29

PULIZIA GENERALE

Il veicolo deve essere lavato e pulito periodicament
a seconda del servizio e dello stato delle strade.

- Pulire il motore con petrolio e asciugarlo con strac
puliti;
- lavare le parti verniciate del telaio con acqua usand
una spugna per detergere e la pelle scamosciata per
asciugare;
- non usare mai solventi benzina, alcool o petrolio, per
evitare di rendere opaca la vernice;
- ungere le parti cromate con vaselina e pulire con
pelle scamosciata;
- fare attenzione a non bagnare i due trasduttori posti
sotto il serbatoio, eventualmente asciugare con un get-
to di aria compressa e se necessario impermeabilizza-
re i vari cavi con mastice speciale « Silastic 732 RTW »
della Dow Corning Internation. - Brussels Belgium - o
pure con altro prodotto equivalente.

LUNGHE INATTIVITA'

Se il veicolo non viene usato per alcuni mesi è consigliabile, prima di metterlo in riposo:

- provvedere alla pulizia generale;
- vuotare il serbatoio della benzina;
- togliere la batteria e mantenerla carica ed efficiente come da istruzioni a pagg. 54-55
- introdurre dai fori delle candele un po' di olio nei cilindri e far compiere a mano qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne.
- appoggiare il motore su un sostegno di legno in modo da sollevare da terra le ruote e sgonfiare i pneumatici.
- ricoprire il veicolo con un telone.

ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO DELLA BATTERIA SULLA MOTO

— Come preparare la batteria per il riempimento

Togliere il nastro gommato ed i tappi sfogatoi prima di procedere al riempimento con l'elettrolito.

Se la batteria è provvista di un lungo tubo di scarico, tagliare il terminale sigillato a circa 3 cm. dalla estremità.

Se la batteria ha un tubo sigillato corto e se è fornita con un tubo separato lungo, sostituire il tubo corto con quello lungo.

— Riempimento con l'elettrolito

Riempire la batteria; l'elettrolito (acido solforico diluito) deve avere la densità di 1,240 per i climi tropicali dove la temperatura media supera i 25° C, e quella di 1,260 per i climi temperati.

Riempire fino al LIVELLO SUPERIORE (=livello del diaframma paraspruzzi) come indicato sulla batteria.

L'elettrolito dovrebbe avere una temperatura inferiore a 30° C prima del riempimento.

Lasciare riposare la batteria per mezz'ora dopo averla riempita.

Durante questo tempo una parte dell'elettrolito potrà essere assorbita: si dovrà quindi ristabilire il livello aggiungendo altro acido solforico diluito nelle densità specificate.

— Carica

Si raccomanda di caricare la batteria una prima volta prima di farla entrare in servizio, con la corrente descritta nella Tabella, in maniera continua, per $10 \div 15$ ore. Se il livello dell'elettrolito si è abbassato dopo la carica, versare dell'ACQUA DISTILLATA fino a ristabilirlo.

A fine carica, fissare bene i tappi sfogatoi, eliminare l'acido e l'acqua che sono eventualmente traboccati, e asciugare la batteria.

MONTAGGIO

- Fissare bene la batteria sul veicolo.
- Collegare correttamente i fili alla batteria assicurandosi che non vi sia errore, cioè: filo Rosso al polo POSITIVO e filo Nero al polo NEGATIVO.
- Non piegare o comprimere il tubo di scarico della batteria. Se il tubo è compresso si rischia un'esplosione.

ISTRUZIONI PER LA MANUTENZIONE DELLA BATTERIA

- Controllare il livello dell'elettrolito una volta al mese. Se è inferiore alla media fra il LIVELLO SUPERIORE (UPPER LEVEL) e quello INFERIORE (LOWER), versare dell'acqua distillata fino a ristabilire il livello. **Non effettuare mai rabboccamenti con acido solforico.**
- Tenere la batteria sempre pulita. Proteggere i terminali con grasso di vasellina per evitare la loro corrosione.
- Evitare piegature ed ostruzioni del tubo di scarico.

RICARICA

La ricarica è necessaria quando le luci e l'avvisatore acustico si affievoliscono, e quando la batteria è stata inattiva per oltre un mese.

Se il motociclo viene regolarmente usato, la batteria non si deve scaricare per nessun motivo. Se ciò avviene occorre controllare il regolatore, l'alternatore ed eventualmente tutto l'impianto, compresa naturalmente la batteria che potrebbe essere in cattivo stato.

Per ricaricare la batteria occorre attenersi alla Tabella qui sotto riportata.

Caricare finché la batteria inizia liberamente a bollire ed il peso specifico dell'elettrolito superi 1,240 nei climi tropicali e 1,260 in quelli temperati.

Tipo della batteria	Tensione (Volt.)	Capacità in 10 ore (Ah)	Corrente di ricarica (A)	Ore di ricarica
12N-12A-4A	12	12	1,2	10

ALCUNE ISTRUZIONI PER LA MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO ELETTRICO

In caso di verifica o riparazione, è di estrema importanza rendersi esatto conto del funzionamento seguendo lo schema elettrico. Non inviare mai la corrente della batteria all'alternatore per evitare la smagnetizzazione del rotore.

Attenzione a non collegare la batteria con i poli invertiti. Qualunque verifica dovrà essere effettuata con apposito analizzatore Ohmmetrico oppure con normale Tester.

In caso di mancato funzionamento del regolatore elettronico di corrente, non manometterlo per nessuna ragione, ma rivolgersi ad una stazione di servizio DUCATI per la sostituzione.

COPPIE DI SERRAGGIO BULLONERIA

Bulloni testa	3,4 ÷ 4,3	Kgm
Dado alternatore	11 ÷ 12	Kgm
Dado ingranaggio motore	12 ÷ 13	Kgm
Dado pignone catena	12 ÷ 13	Kgm
Dado tamburo frizione	10 ÷ 11	Kgm
Viti (8 M)	1,5 ÷ 2	Kgm
Bulloni (10 M)	2 ÷ 3	Kgm
Candele	2 ÷ 3	Kgm
Dado albero a camme	3 ÷ 3,5	Kgm
Dado ingranaggio pompa olio	2 ÷ 2,5	Kgm

PERIODICA MANUTENZIONE DEI FRENI A DISCO BREMBO

Per la buona efficienza dei freni idraulici osservare scrupolosamente le seguenti norme:

- verificare frequentemente il livello del fluido nei serbatoi; non deve mai scendere più di 8 mm. al di sotto del livello massimo;
- effettuare periodicamente (es. ogni 5.000 Km.) il rabbocco del fluido; usare tassativamente fluido per freni (SAE J 1073 c) AGIP F1 BRAKE FLUID SUPER HD prelevato da lattina originale;
- ogni 20.000 Km. di percorso è bene effettuare la completa sostituzione del fluido;
- fare attenzione che il fluido dei freni non venga a contatto con la vernice del motociclo, perché questa rimarrebbe inevitabilmente danneggiata;
- per il buon funzionamento dei freni è necessario che le tubazioni siano sempre piene di fluido con esclusione di bolle di aria. La corsa lunga ed elastica delle leve è indice della presenza di bolle d'aria.

ATTENZIONE!

Per una buona manutenzione dei due freni a disco è sempre consigliabile rivolgersi ad una stazione di Servizio DUCATI.

SOSTITUZIONE DELLE PASTIGLIE D'ATTRITO

Ogni 5.000 Km. di percorrenza è opportuno effettuare il controllo dell'usura delle pastiglie.

Per questa operazione è consigliabile rivolgersi ad una stazione di servizio DUCATI.

Procedere nel seguente modo:

- levare la spina centrale e la relativa molla a nastro;
- estrarre i due perni di ritegno pastiglie;
- estrarre le pastiglie.

Lo spessore deve essere:

a pastiglia nuova mm. 9;

al limite di usura mm. 5,5.

Se lo spessore è inferiore al limite di usura è necessa-

rio cambiare le pastiglie. Il materiale d'attrito non deve essere utilizzato sino a far affiorare la piastrina metallica in quanto questa, a contatto con il disco, lo danneggerebbe in maniera irreparabile, e verrebbe a mancare quel minimo strato di materiale d'attrito che assicura l'isolamento termico fra pastiglie e fluido freni.

Per la sostituzione delle pastiglie procedere nel seguente modo:

- spingere i pistoncini verso l'interno delle semipinze avendo cura di evitare danneggiamenti alle cuffie parapolvere;
- infilare nella pinza le pastiglie nuove;
- montare i perni di ritegno, la spina e la molla di posizionamento.

Operando come sopra esposto, dopo la sostituzione delle pastiglie, non è necessario eseguire lo spurgo dell'impianto, ma è sufficiente azionare ripetutamente la leva del freno fino a riportare i pistoncini nella posizione normale (pastiglie a circa 0,2 mm. dal disco).

NB. È opportuno, nell'operazione di sostituzione delle pastiglie, togliere un po' di fluido dal serbatoio, poiché l'arretramento dei pistoncini nei cilindri potrebbe far traboccare il fluido dal serbatoio.

Importante: per circa un centinaio di Km., è consigliabile agire con cautela sulle pastiglie nuove, al fine di permettere un corretto e completo assestamento del materiale d'attrito.

IMPORTANTE!

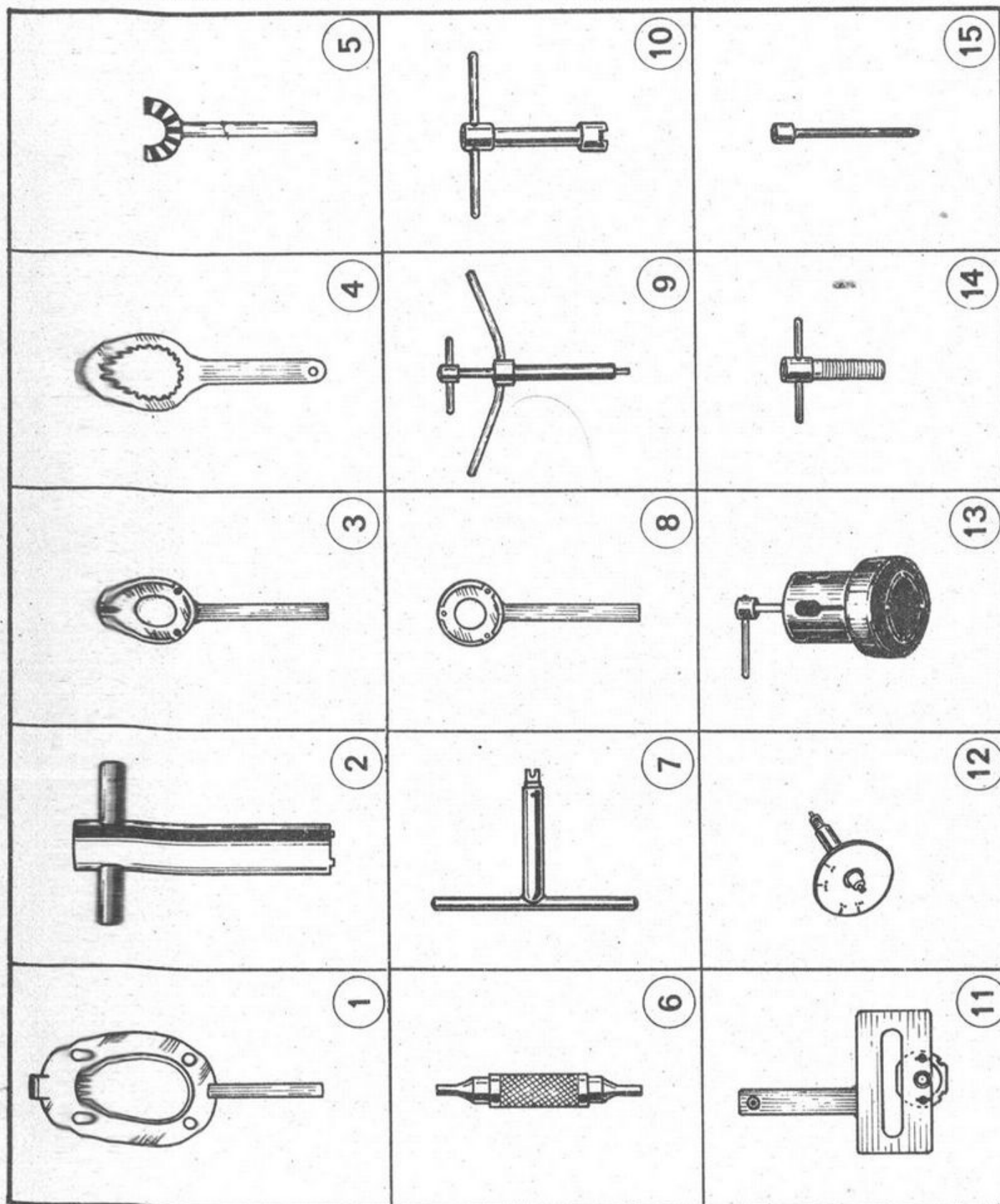
Il Servizio Assistenza DUCATI ha realizzato il Volume: « MANUALE DI RIPARAZIONE per 900/SS DESMO » che può essere richiesto al ns/ Servizio Ricambi con i seguenti codici:

Edizione « Italiano/Inglese » cod. 98522.0016

Questo manuale, sarà di validissimo aiuto a tutti coloro che intendono smontare e riparare il loro motociclo.

STAZIONI DI SERVIZIO

ATTREZZI SPECIALI PER LE STAZIONI DI SERVIZIO



LEGGENDA

- 1) 88713.0101 Chiave fermo campana e tamburo frizione.
- 2) 88713.0104 Chiave a tubo per ghiera bloccaggio pignone catena.
- 3) 88713.0107 Chiave ferma pignone per bloccaggio ghiera (Per Pignone Z = 16).
- 4) 88713.0108 Chiave ferma alternatore per bloccaggio dado.
- 5) 88713.0113 Chiave per smontare ghiera tubo di scarico.
- 6) 88713.0114 Attrezzo per smontare spine dai connettori Molex.
- 7) 88713.0115 Chiave per registro catena.
- 8) 88713.0118 Chiave ferma pignone per bloccaggio ghiera: 2 = 15.
- 9) 88713.0120 Estrattore per perni bilanciere.
- 10) 88713.0130 Chiave per smontare alberi distribuzione Standard e Desmo.
- 11) 88713.0131 Attrezzo per smontare i due pick-up (*).
- 12) 88713.0132 Attrezzo per controllo anticipo con luce strobo (*).
- 13) 88713.0133 Estrattore per gruppo volano-ingranaggio (*).
- 14) 88713.0258 Estrattore per coperchio lato frizione.
- 15) 88713.0262 Spina per montare i bilancieri.
- 88713.0270 Estrattore per cuscinetti.
- 88713.0134 Attrezzo per montare molle e bilancieri di chiusura (*).

(*) Nuovi attrezzi espressamente disegnati per Moto 900/SD e 900/SS.

INCONVENIENTI E RIMEDI

Qui di seguito sono elencati alcuni degli inconvenienti che possono verificarsi e le cause che possono averli provocati.

DIFFICILE O MANCATO AVVIAMENTO

Anzitutto verificare il livello benzina e l'apertura dei rubinetti benzina (A=aperto R=riserva). Se ciò risulta normale possono essere sopravvenute le seguenti cause:

CAUSA	RIMEDIO
I tubi benzina sono otturati.	Soffiare in essi fino a ripristinare il passaggio.
E sporco il filtro arrivo benzina carburatore.	Smontare il filtro e pulire la reticella con getto d'aria.
E sporco il filtro del rubinetto benzina.	Smontare il filtro e procedere alla pulizia con un getto di aria sulla reticella.
E inceppato il galleggiante del carburatore.	Procedere allo smontaggio del galleggiante e pulire la vaschetta che lo contiene (presso Stazione di Servizio Ducati).
E forato il galleggiante.	Procedere alla sostituzione (presso Stazione di Servizio Ducati).
E otturato il getto.	Inviare in esso un forte getto di aria per liberare il passaggio.
Il cavo che va dal trasduttore alla candela è interrotto o scarica esternamente.	Verificare l'isolamento del cavo e, se necessario, procedere alla sua sostituzione (presso Stazione di Servizio Ducati).

CAUSA	RIMEDIO
Le candele sono difettose.	Sostituire o pulire le candele, assicurandosi che il nucleo isolante sia intatto, che non vi siano depositi carboniosi sugli elettrodi e che la distanza fra le punte degli elettrodi stessi non sia superiore a mm. 0,6.
Non c'è compressione.	Controllare l'avvitamento a fondo delle candele, la perfetta chiusura delle valvole, e la perfetta tenuta dei segmenti elastici dei pistoni (presso Stazione di Servizio Ducati).
Una molla valvola si è rotta.	La si sostituisca (presso Stazione di Servizio Ducati).
Mancanza di scintille alle candele.	<p>Controllare che l'interruttore a chiave non sia difettoso o in posizione OFF.</p> <p>Controllare la ricarica della batteria.</p> <p>Controllare che l'interruttore chiave e quello di emergenza non siano difettosi.</p> <p>Controllare che i cavi dell'accensione siano ben collegati e non vi sia umidità fra di loro o errati collegamenti a massa.</p> <p>Controllare che il fusibile generale non sia allentato o bruciato.</p> <p>Controllare il collegamento del cavo che proviene dal pick-up montato all'interno del coperchio lato frizione.</p>

CAUSA	RIMEDIO
<p>Manca la scintilla ad una sola candela.</p>	<p>Controllare le condizioni della candela interessata.</p> <p>Controllare che tutti i cavi dell'impianto di accensione siano ben collegati, ed esenti da umidità e connessioni a massa.</p> <p>Usando un Ohmmetro, controllare la resistenza che va alla candela interessata.</p> <p>Se tutto è regolare, provare a sostituire la bobina A.T. o la centralina elettronica dei due pick-ups (tenere presente che per il montaggio occorrerà l'attrezzo speciale 88713.0131).</p>

L E LUCI NON FUNZIONANO REGOLARMENTE

CAUSA	RIMEDIO
<p>La batteria è scarica o si scarica frequentemente.</p>	<p>Controllare lo stato della batteria, e il circuito di ricarica.</p> <p>Controllare il regolatore (presso una Stazione di Servizio Ducati) e se è difettoso occorre sostituirlo non essendo possibile ripararlo. Trovato il difetto occorre fare ricaricare la batteria.</p>

CAUSA	RIMEDIO
<p>Con chiave disinserita la batteria si scarica rapidamente.</p>	<p>Per controllare la corrente di ricarica procedere nel modo seguente:</p> <p>Si stacchi il filo dal morsetto + della batteria e si inserisca fra morsetto e filo un amperometro per corrente continua (possibilmente con lo 0 centrale).</p> <p>Si metta in moto il motore fino a raggiungere un regime di 5000 giri/1'. L'amperometro deve segnare i seguenti valori:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) corrente massima ~ 10 A se la batteria è quasi completamente scarica. b) corrente minima ~ 1 A se la batteria è completamente carica. <p>A seconda dello stato di carica della batteria si registreranno valori intermedi.</p> <p>Queste prove devono essere effettuate a faro spento.</p> <p><i>Attenzione: l'amperometro deve essere inserito sempre a motore fermo.</i></p> <p>Controllo equilibri elettrici</p> <p>Assicurarsi che tutte le lampade siano efficienti.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) A luci spente (marcia diurna) l'amperometro deve segnare zero ad un regime di circa 1.000 giri/1'. b) Con luci di posizione accese (marcia notturna) l'amperometro deve segnare zero a circa 1.200 giri/1'. c) Con luci campagna accese anabbaglianti (marcia notturna) l'amperometro deve segnare zero a circa 2.200 giri/1' (presso una stazione di Servizio Ducati). <p>Controllare che non vi siano contatti a massa nell'impianto.</p>

IL MOTORE NON RENDE

CAUSA	RIMEDIO
<p>L'afflusso di benzina al carburatore non è costante.</p>	<p>Pulire il filtro del carburatore, il filtro del rubinetto, il tubo benzina.</p>
<p>Il getto del massimo si è parzialmente ostruito.</p>	<p>Procedere alla pulizia con un getto d'aria.</p>
<p>Non si apre completamente la valvola di un carburatore, o di entrambi.</p>	<p>Regolare l'apertura della valvola agendo sulla vite del registro del bowden del carburatore (presso Stazione di Servizio Ducati).</p>
<p>Lo spillo di un galleggiante non chiude bene.</p>	<p>Pulire il carburatore ed in particolare la sede spillo (presso Stazione di Servizio Ducati).</p>
<p>La benzina è di cattiva qualità.</p>	<p>Cambiare la benzina nel serbatoio, rivolgendosi preferibilmente ad una Stazione di rifornimento di fiducia.</p>
<p>Le candele sono di tipo inadatto.</p>	<p>Se la candela è troppo calda, si avranno preaccensioni, battiti in testa, perdite di colpi, specialmente agli alti regimi; se la candela è troppo fredda si avrà mancanza di accensione per corto circuito degli elettrodi. Si monti la candela del grado termico appropriato; consigliamo l'uso delle candele Bosch tipo W7B (W175T35) o equivalenti.</p>
<p>Una candela si è allentata.</p>	<p>Provvedere a stringere la candela a fondo; fra la candela e la testa deve essere sempre interposta la guarnizione.</p>
<p>Un cavo di una candela scarica esternamente.</p>	<p>Procedere alla sua sostituzione o isolarlo maggiormente (presso Stazione di Servizio Ducati).</p>

CAUSA	RIMEDIO
La distanza fra gli elettrodi della candela è troppo grande.	Ripristinare la distanza prescritta che è di circa mm. 0,6.
Gli elettrodi delle candele sono sporchi.	Procedere alla loro pulizia.
Un trasduttore è difettoso.	Procedere alla sua sostituzione (presso Stazione di Servizio Ducati).
La bobina A.T. è difettosa.	Sostituirla presso una Stazione di Servizio Ducati.
Un pick-up è difettoso.	Sostituire completamente il gruppo dei due pick-ups.
I silenziatori sono ostruiti.	Procedere a ripristinare il libero passaggio in essi del gas di scarico.

INDICE

T	ESSERA DI GARANZIA	pag. 2
P	REMESSA	» 5
	— Stazioni di Servizio Ducati	» 6
	— Richiesta di parti di ricambio	» 6
D	ATI PER L'IDENTIFICAZIONE	» 7
P	RECAUZIONI PER IL PRIMO PERIODO D'USO DEI MOTOCICLI 750/S.S. e 900/S.S.	» 8
C	ARATTERISTICHE PRINCIPALI DEL MOTORE	» 10
	— Motore	» 10
	— Raffreddamento	» 11
	— Distribuzione	» 11
	— Alimentazione	» 14
	— Serbatoio	» 14
	— Lubrificazione	» 15
	— Lubrificanti consigliati	» 18
	— Impianto di accensione elettronica	» 19
	— Generatore di accensione e relativa messa in fase	» 19
	— Trasduttori	» 21
	— Relais per spegnimento motore	» 21
	— Candele	» 22
	— Controllo anticipo con luce stroboscopica	» 22
	— Trasmissione	» 24
	— Calcoli della velocità nelle varie marce	» 25
C	ARATTERISTICHE PRINCIPALI DEL VEICOLO	» 27
	— Telaio	» 27
	— Sospensione anteriore	» 27
	— Ruote	» 27
	— Pneumatici e pressioni di gonfiaggio	» 27
	— Sospensione posteriore	» 28
	— Perno fulcro forcellone	» 28
	— Omologazione silenziatori	» 29
	— Freni	» 29
	— Sella	» 30
	— Sfiato	» 30
I	MPIANTO ELETTRICO LUCI E COMANDI	» 31
	— Faro, fusibili, batteria, regolatore ecc.	» 31
	— Funzionamento dell'impianto	» 35
C	OMANDI	» 37-38
D	ATI DI INGOMBRO E PESI	» 39
A	TTEZZI IN DOTAZIONE	» 40
P	RESTAZIONI	» 41

USO DELLA MOTO 750/S.S. e 900/S.S.	pag. 42
— Rifornimenti e avviamento a freddo del motore	» 42
— Norme di avviamento e marcia del veicolo . . .	» 42
— Arresto del veicolo	» 44
— Kit di potenziamento per corsa	» 45
MANUTENZIONE	» 46
— Dopo i primi 500 km	» 46
— Dopo i primi 1000 Km.	» 46
— Ogni 1000 Km.	» 47
— Ogni 3000 Km.	» 47
— Ogni 5000 Km.	» 47
— Ogni 20.000 Km.	» 47
— Registrazione delle punterie	» 48
— Distribuzione desmodromica	» 49
— Regolazione del minimo	» 49
— Orientamento del proiettore	» 51
— Registrazione della catena	» 52
— Pulizia generale	» 52
— Lunghe inattività	» 53
— Istruzioni per il montaggio della batteria sulla moto	» 53
— Istruzioni per la manutenzione della batteria .	» 54
— Ricarica della batteria	» 54
— Alcune istruzioni per la manutenzione dell'im- pianto elettrico	» 55
— Coppie di serraggio bulloneria	» 55
— Periodica manutenzione dei freni a disco Brembo	» 56
— Sostituzione delle pastiglie	» 56
ATTREZZI SPECIALI PER LE STAZIONI DI SER- VIZIO	» 60-61
INCONVENIENTI E RIMEDI	» 62
— Difficile o mancato avviamento	» 62
— Le luci non funzionano regolarmente	» 64
— Il motore non rende	» 66

SOMMARIO DEI DATI GENERALI E DI MANUTENZIONE

Dimensioni e pesi

Lunghezza max.	2.220 mm
Larghezza max.	675 mm
Altezza max.	1.230 mm
Passo	1.500 mm
Peso a secco	188 Kg
Peso a pieno carico	276 Kg

Motore

Alesaggio × corsa	86 × 74,4 mm
Cilindrata	864 cc
Rapporto di compressione	9,5/1
Giri max. supportabili dal motore	7.900/1'

Lubrificanti e fluidi raccomandati

Carter motore	AGIP SINT 2000-SAE 10W50 =	4,5 Kg
Forcella anteriore	AGIP F1 ATF Dexron =	230 cc. ogni gamba
Freni a disco	AGIP F1 Brake Fluid Super HD	

Accensione

Tipo e marca	Electronic BOSCH
Anticipo automatico (escurs.)	6° ./ 32°
Tipo di candela	Bosch W7B (W175/35) opp. Champion L 88 A
Dist. tra gli elettr. della candela	0,6 mm

Carburatori

Marca e tipo	Dell'Orto PHM40D/S	Dell'Orto PHF32CD/CS
Getto max. cil. orizz.	152	122
Getto max. cil. vertic.	152	122
Getto min.	60	55
Filtri aria (senza)		DUCATI 0608.27.275

Pneumatici e pressione di gonfiaggio

Anteriore (marca e tipo)	Pirelli 100/90 V18
Posteriore (marca e tipo)	Pirelli 110/90 V18
Pressione (anteriore)	1 pers. = 2 Kg/cm ² 2 pers. = 2,3 Kg/cm ²
Pressione (posteriore)	1 pers. = 2,5 Kg/cm ² 2 pers. = 2,7 Kg/cm ²

DUCATI **MECCANICA S.p.A. - 40100 BOLOGNA**
(BORGO PANIGALE) CASELLA POSTALE 313
TEL. N. 40 50 49 (10 linee) - TELEGR. "DUCATIMEC" - TELEX 510492 DUC MEC