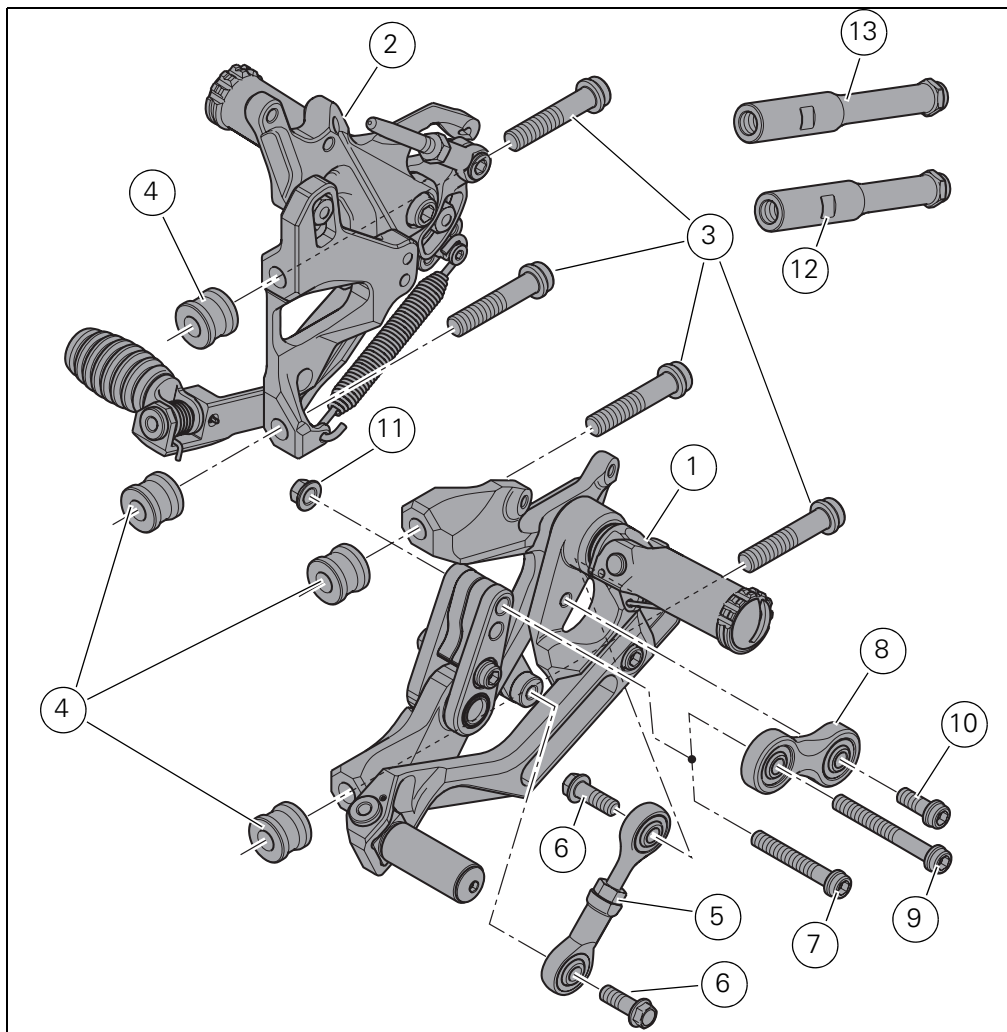




Kit pedane regolabili in alluminio ricavate dal pieno/ Aluminium adjustable footpegs machined from billet kit - 96451111B

- 1 Gruppo pedana regolabile sinistra
- 2 Gruppo pedana regolabile destra
- 3 Vite M8x40mm (Q.tà 4)
- 4 Distanziale (Q.tà 4)
- 5 Asta rinvio cambio (cambio dritto)
- 6 Vite M6x18mm (Q.tà 2)(cambio dritto)
- 7 Vite M6x40mm (cambio dritto)
- 8 Bielletta leva cambio (cambio rovesciato)
- 9 Vite M6x50mm (cambio rovesciato)
- 10 Vite M6x16mm (cambio rovesciato)
- 11 Dado M6
- 12 Asta comando cambio (L=93mm)
- 13 Asta comando cambio (L=103mm)



- 1 LH adjustable footpeg unit
- 2 RH adjustable footpeg unit
- 3 Screw M8x40mm (Q.ty 4)
- 4 Spacer (Q.ty 4)
- 5 Gearchange transmission tie-rod (straight gearbox)
- 6 Screw M6x18mm (Q.ty 2)(straight gearbox)
- 7 Screw M6x40mm (straight gearbox)
- 8 Gearchange lever con-rod (upside-down gearbox)
- 9 Screw M6x50mm (upside-down gearbox)
- 10 Screw M6x16mm (upside-down gearbox)
- 11 Nut M6
- 12 Gearchange pushrod (L=93mm)
- 13 Gearchange pushrod (L=103mm)

I particolari con riferimento cerchiato rappresentano l'accessorio da installare e gli eventuali componenti di montaggio.

Quelli non cerchiati si riferiscono ai componenti originali che devono essere riutilizzati.

Per una lettura rapida e razionale sono stati impiegati simboli che evidenziano situazioni di massima attenzione, consigli pratici o semplici informazioni.

Tutte le indicazioni destro o sinistro si riferiscono al senso di marcia del motociclo.

Part nos. that are circled represent the accessory to be installed and possible relevant fittings.

Part nos. that are not circled refer to original parts to be re-used.

For easy and rational reading, this document uses graphic symbols for highlighting situations in which maximum care is required, practical advice or simple information. Any right- or left-hand indication refers to the vehicle direction of travel.



Attenzione / Warning

La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte. / Failure to follow these instructions might give rise to a dangerous situation and provoke severe personal injuries or even death.



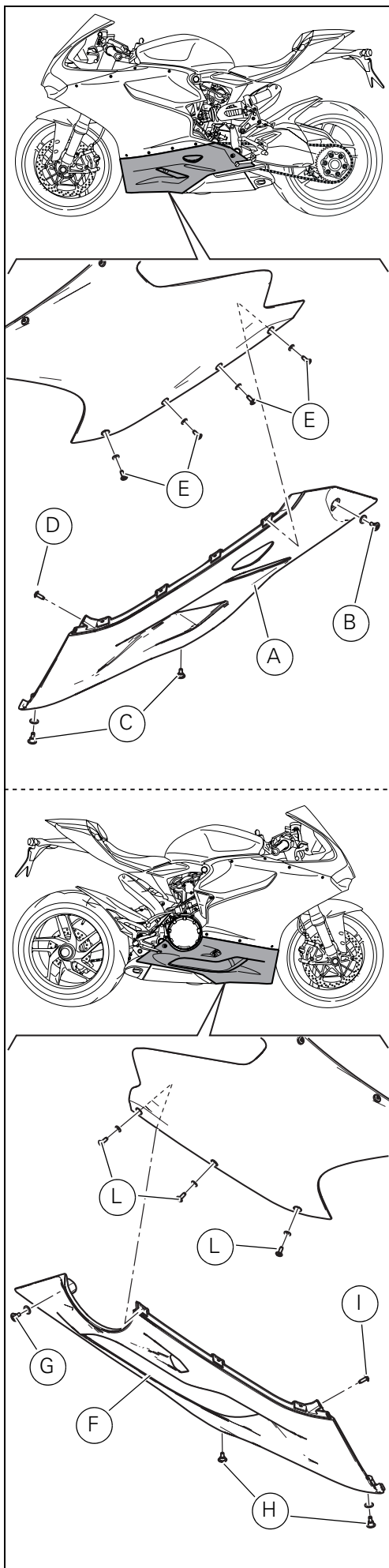
Importante / Caution

Indica la possibilità di arrecare danno al veicolo e/o ai suoi componenti se le istruzioni riportate non vengono eseguite. / Failure to follow these instructions might cause damages to the vehicle and/or its components.



Note / Note

Fornisce utili informazioni sull'operazione in corso. / Useful information on the procedure being described.



Note
Prima di iniziare l'operazione, leggere attentamente le avvertenze riportate nella prima pagina.

Smontaggio componenti originali

Attenzione
Le operazioni di seguito riportate devono essere eseguite da un tecnico specializzato o da un'officina autorizzata DUCATI.

Attenzione
Le operazioni di seguito riportate se non eseguite a regola d'arte possono causare gravi rotture al motore e pregiudicare la sicurezza del pilota.

Smontare la semicarena inferiore sinistra (A) svitando in ordine gli elementi di fissaggio posteriore (B), inferiori (C), interno (D) e superiori (E).

Smontare la semicarena inferiore destra (F) svitando in ordine gli elementi di fissaggio posteriore (G), inferiori (H), interno (I) e superiori (L).

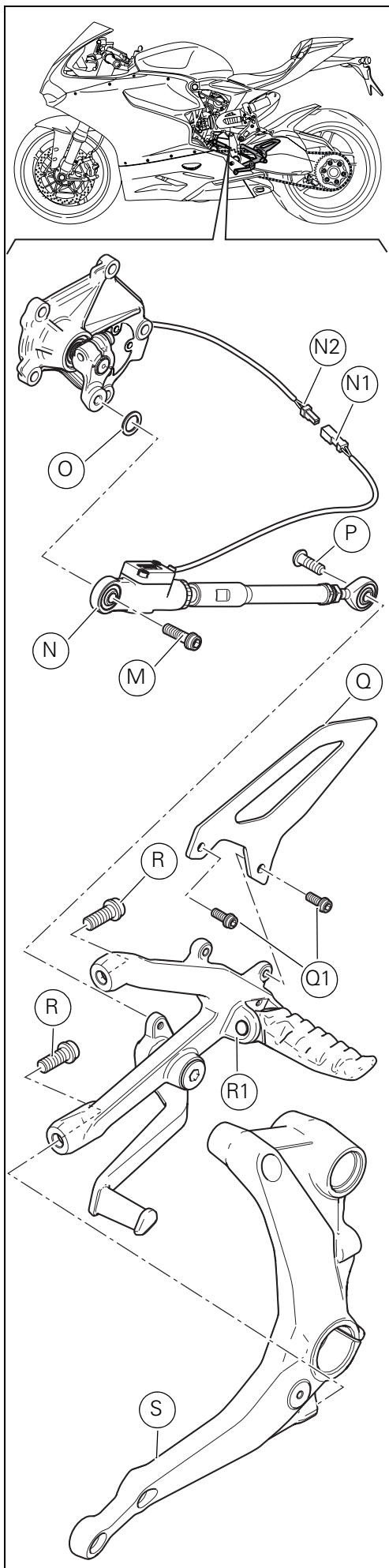
Note
Read the instructions on the first page carefully before proceeding.

Removing the original components

Warning
Have the kit installed by a trained technician or at a DUCATI Authorized Workshop.

Warning
Incorrect installation of this kit may lead to severe engine damage and put the rider's safety at risk.

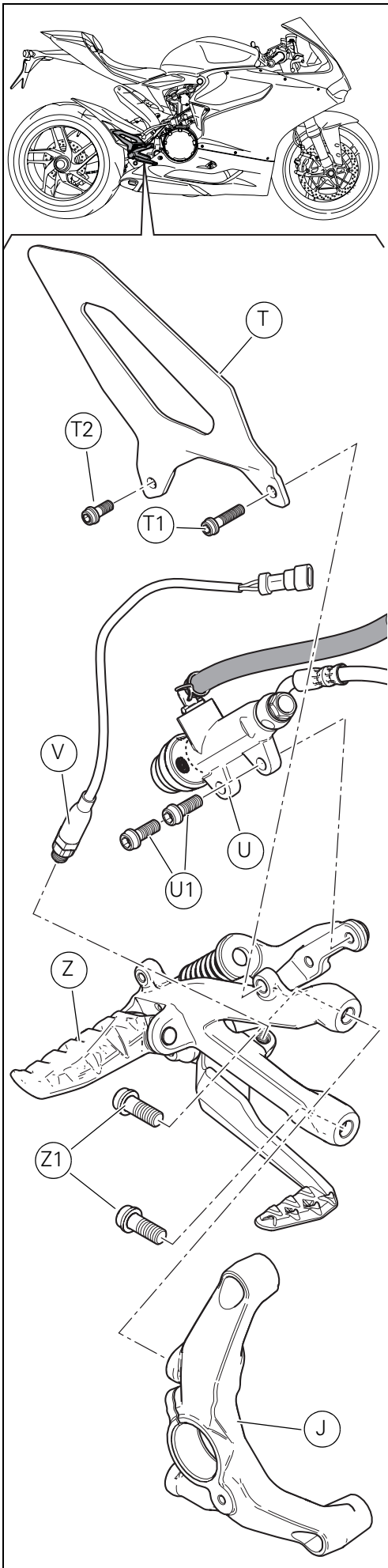
Remove the left lower half-fairing (A) by loosening the rear (B), lower (C), internal (D) and upper (E) fixing elements in this order. Remove the right lower half-fairing (F) by loosening the rear (G), lower (H), internal (I) and upper (L) fixing elements in this order.



Svitare le viti (Q1) e rimuovere il paratacco sinistro (Q) dalla piastra portapedana. Scollegare la presa (N1) della cella di carico leva cambio dalla spina (N2) del cablaggio principale. Svitare la vite (M) recuperando la rondella (O), svitare le viti (R) e smontare dal tripode (S) il gruppo asta cambio (N) e piastra portapedana sinistra (R1). Svitare la vite (P) e rimuovere l'asta cambio (N) dalla piastra portapedana sinistra (R1).

Loosen the screws (Q1), and remove the LH heel guard (Q) from the footpeg holder plate.

Disconnect the gearchange lever load cell socket (N1) from the main wiring plug (N2). Loosen the screw (M), keep the washer (O), then loosen the screws (R) and remove the gearchange tie-rod unit (N) and the LH footpeg holder plate (R1) from the tripod-shaped part (S). Loosen the screw (P), and remove the gearchange tie-rod (N) from the LH footpeg holder plate (R1).



Svitare le viti (T1), (T2) e rimuovere il paratapedana (T) dalla piastra portapedana (Z).

Smontare il sensore freno posteriore (V) dalla piastra portapedana (Z) lasciandolo collegato al cablaggio principale e assicurandolo alla moto in maniera che il cavo non risulti in tensione o si possa rovinare.

Svitare le viti (U1) e svincolare la pompa freno posteriore (U) dalla piastra portapedana (Z) assicurandola alla moto in maniera che le tubazioni di collegamento non risultino in tensione o si possano rovinare.

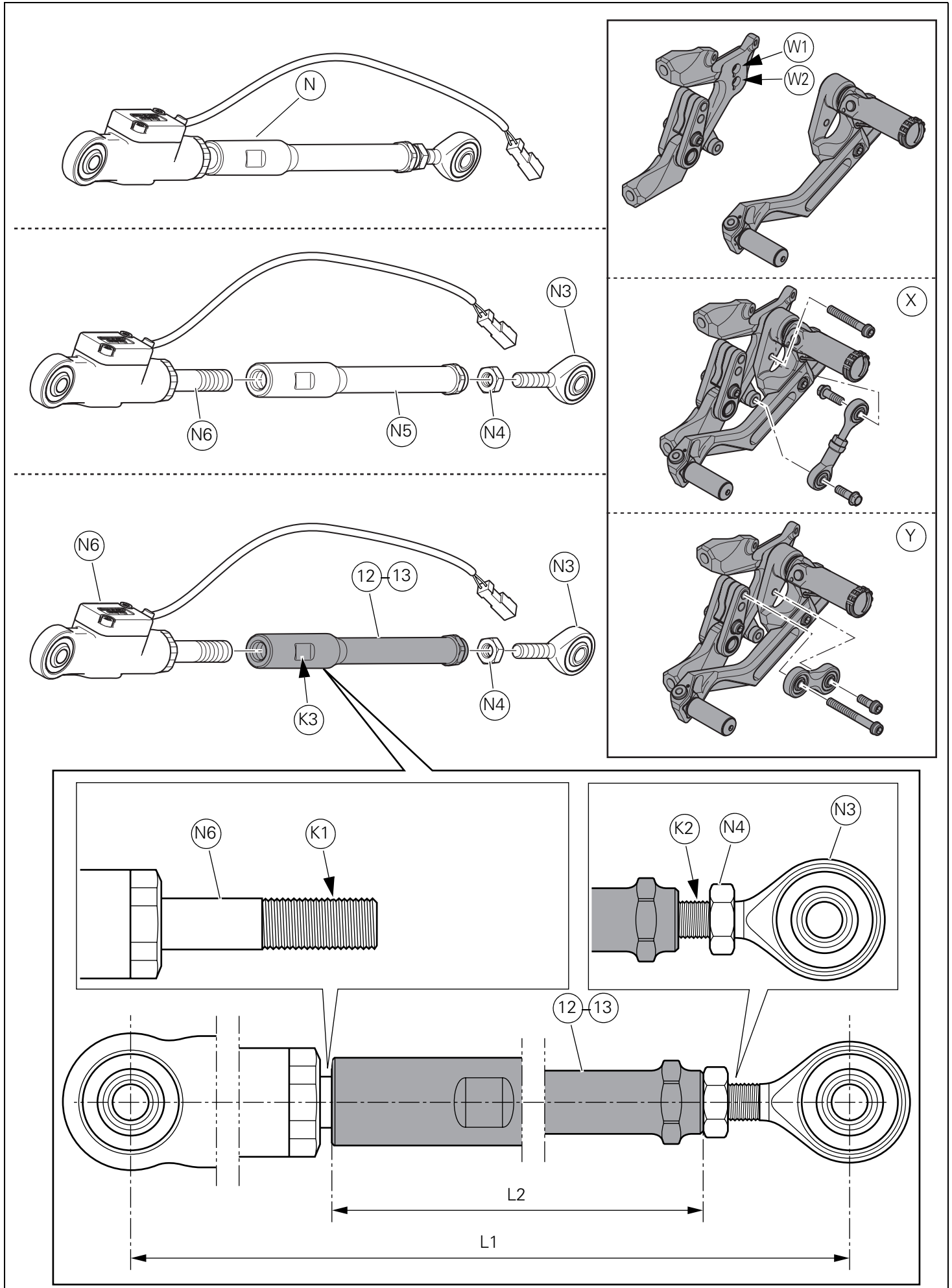
Svitare le viti (Z1) e smontare dal tripode (J) il gruppo piastra portapedana destra (Z).

Loosen the screws (T1), (T2), and remove the RH heel guard (T) from the footpeg holder plate (Z).

Remove the rear brake sensor (V) from the footpeg holder plate (Z), but leave it connected to the main wiring, and secure it to the bike so as not to tension or damage the cable.

Loosen the screws (U1), and detach the rear brake master cylinder (U) from the footpeg holder plate (Z), securing it to the bike so as not to tension or damage the connecting hoses.

Loosen the screws (Z1), and remove the RH footpeg holder plate unit (Z) from the tripod-shaped part (J).



Montaggio componenti kit



Importante

Verificare, prima del montaggio, che tutti i componenti risultino puliti e in perfetto stato. Adottare tutte le precauzioni necessarie per evitare di danneggiare le zone nelle quali si opera.

Scomporre l'asta cambio (N) smontando dall'asta comando cambio (N5) la cella di carico (N6) e lo snodo sferico (N3) con dado (N4). La pedana cambio è completamente modulabile in base alle esigenze di guida del pilota per cui è necessario montare l'asta cambio in funzione delle seguenti possibilità:

- Cambio in modalità convenzionale (Cambio diritto) (Fig.X).
- Cambio in modalità rovesciata (Cambio rovesciato (racing)) (Fig.Y).
- Altezza pedana in base alla foratura di fissaggio (Alta-W1) (Bassa-W2)

In base a queste premesse si riassumono nella tabella seguente le informazioni di montaggio in base alla tipologia di utilizzo:

Tipo cambio Gearbox type	Altezza pedana (posizione foro) Footpeg height (hole position)	Lunghezza totale consigliata (L1) Recommended total length (L1)	Lunghezza Asta (12) o (13) Tie-rod length (12) or (13)
Cambio diritto (Fig.X) Straight gearbox (Fig.X)	Bassa (W2) Low (W2)	L1=195 mm	L2=103mm (13)
Cambio diritto (Fig.X) Straight gearbox (Fig.X)	Alta (W1) High (W1)	L1=184 mm	L2=93mm (12)
Cambio rovesciato (racing) (Fig.Y) Upside-down gearbox (racing) (Fig.Y)	Alta (W1) High (W1)	L1=190 mm	L2=93mm (12)
Cambio rovesciato (racing) (Fig.Y) Upside-down gearbox (racing) (Fig.Y)	Bassa (W2) Low (W2)	L1=199 mm	L2=103mm (13)

Selezionati i componenti e rilevate le quote di montaggio, procedere come segue:

- Pulire eventuali residui di loctite preapplicata sul filetto della cella di carico (N6); Applicare frenafili (loctite 222) sul filetto (K1) della cella di carico (N6) e avvitare l'asta comando cambio (12) o (13). Mantenendo la cella di carico (N6) procedere al serraggio dell'asta comando cambio (12) o (13) (nella posizione di presa chiave (K3)) alla coppia di $15Nm \pm 10\%$.
- Pulire eventuali residui di loctite preapplicata sul filetto dello snodo sferico (N3) e del dado (N4); Avvitare completamente il dado (N4) sullo snodo sferico (N3) senza serrare; Applicare frenafili (loctite 222) sul filetto (K2) dello snodo sferico (N3) e avvitarli sull'asta comando cambio (12) o (13) fino ad ottenere la quota d'interasse (L1). Mantenendo allineati sullo stesso piano la cella di carico (N6) e lo snodo sferico (N3) procedere al serraggio del dado (N4) sull'asta comando cambio (12) o (13) alla coppia di $5Nm \pm 10\%$.
- Verificare che la quota d'interasse (L1) sia effettivamente quella selezionata in precedenza nella tabella.

Kit installation



Caution

Check that all components are clean and in perfect condition before installation. Take all necessary measures to avoid damaging the nearby surfaces.

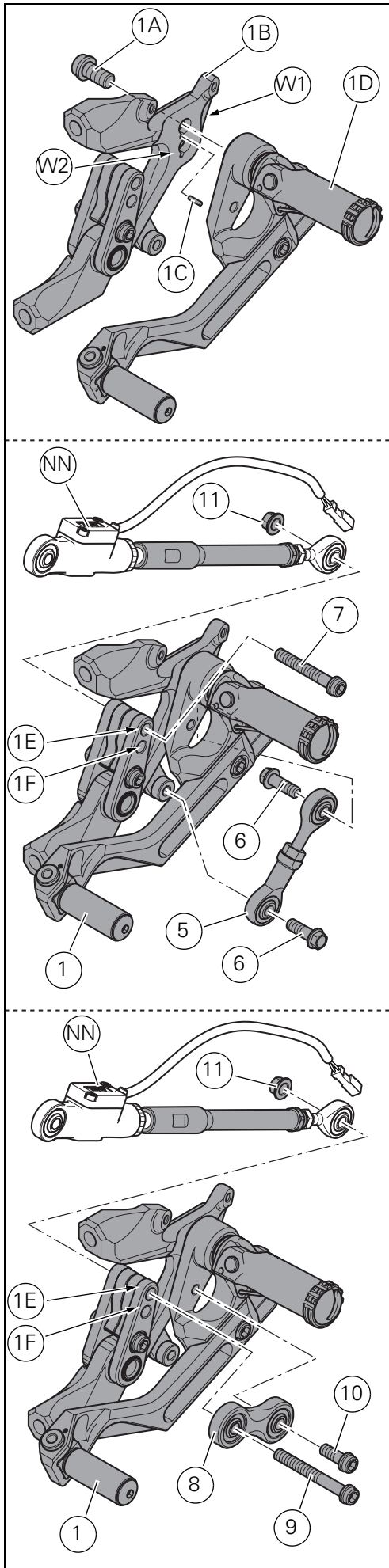
To disassemble the gearchange tie-rod (N), remove the gearchange pushrod (N5), the load cell (N6) and the ball joint (N3) with nut (N4). The gearchange footpeg is extremely flexible to fit rider's style; the gearchange tie-rod shall thus be assembled based on the following options:

- Standard gearbox setting (Straight gearbox) (Fig.X).
- Upside-down gearbox setting (Upside-down gearbox (racing)) (Fig.Y).
- Footpeg height based on the fastening holes (High-W1) (Low-W2)

Based on these options, the different assembling information based on the type of use is specified in the following table:

Once the necessary components have been selected and the assembling dimensions have been detected, proceed as follows:

- Clean the load cell (N6) thread to remove any residues of pre-applied loctite. Apply threadlocker (loctite 222) to the load cell (N6) thread (K1), and screw the gearchange pushrod (12) or (13). While holding the load cell (N6), tighten the gearchange pushrod (12) or (13) (in the flat position (K3)) to a torque of $15Nm \pm 10\%$.
- Clean the ball joint (N3) and nut (N4) threads to remove any residues of pre-applied loctite. Drive the nut (N4) fully home inside the ball joint (N3), but do not tighten. Apply threadlocker (loctite 222) to the ball joint (N3) thread (K2), and screw them inside the gearchange pushrod (12) or (13) until reaching the desired centre distance (L1). Keep the load cell (N6) and the ball joint (N3) aligned on the same level, then tighten the nut (N4) on the gearchange pushrod (12) or (13) to a torque of $5Nm \pm 10\%$.
- Make sure that the center distance (L1) corresponds to the one you had previously selected among the values shown on the table.



Regolazione posizione pedana sinistra

Come set-up di base il gruppo pedana regolabile sinistra (1) è premontato in posizione pedana rialzata (foratura alta (W1)) nel caso fosse necessario avere un assetto ribassato svitare la vite (1A) e rimuovere il gruppo leva cambio (1D) dal gruppo piastra portapedana sinistra (1B); Posizionare la spina (1C) nella relativa sede foratura bassa (W2), posizionarvi il gruppo leva cambio (1D) e dall'altro lato della foratura bassa (W2) avvitare e serrare la vite (1A) fissando il gruppo leva cambio (1D) al gruppo piastra portapedana sinistra (1B).

Montaggio "cambio diritto"

Posizionare l'asta rinvio cambio (5) nella parte interna del gruppo pedana regolabile sinistra (1) e fissarla al gruppo leva cambio (1D) e al gruppo piastra portapedana sinistra (1B) avvitando n.2 viti M6x18mm (6). Serrare le viti (6) alla coppia di 10Nm±10%. Inserire la vite M6x40mm (7) nel gruppo pedana regolabile sinistra (1) e dall'altro lato inserire sul filetto lo snodo sferico dell'asta cambio (NN) precedentemente montata e avvitare il dado (11). Mantenendo il dado (11) serrare la vite (7) alla coppia di 10Nm±10%.

Montaggio "cambio rovesciato (racing)"

Posizionare la bielletta leva cambio (8) nella parte esterna del gruppo pedana regolabile sinistra (1) e fissarla al gruppo leva cambio (1D) avvitando la vite M6x16mm (10). Serrare la vite (10) alla coppia di 10Nm±10%. Inserire la vite M6x50mm (9) nel gruppo pedana regolabile sinistra (1) e dall'altro lato inserire sul filetto lo snodo sferico dell'asta cambio (NN) precedentemente montata e avvitare il dado (11). Mantenendo il dado (11) serrare la vite (9) alla coppia di 10Nm±10%.

Importante

Acquisire familiarità con il sistema cambio rovesciato prima di immettersi nella circolazione stradale o su pista in quanto con questa configurazione l'innesto e il disinnesto delle marce avviene esattamente al contrario rispetto al funzionamento standard.

Importante

Verificare che tutti i movimenti della leva cambio e dei componenti collegati ad essa siano scorrevoli e non presentino impuntamenti, altrimenti controllare il corretto montaggio del gruppo pedana sinistra.

LH Footpeg Position Adjustment

As a basic setup, the LH adjustable footpeg unit (1) is pre-assembled with the footpeg in raised position (top hole (W1)): should you need a lowered setup, loosen the screw (1A), and remove the gearchange lever unit (1D) from the LH footpeg holder plate unit (1B). Insert the pin (1C) inside its seat on the bottom hole (W2), fit the gearchange lever unit (1D) and, working on the other side of bottom hole (W2), screw and tighten the screw (1A) so as to secure the gearchange lever unit (1D) to the LH footpeg holder plate unit (1B).

"Straight Gearbox" Assembly

Position the gearchange transmission tie-rod (5) on the LH adjustable footpeg unit (1) inner side, and secure it to the gearchange lever unit (1D) and to the LH footpeg holder plate unit (1B) with no. 2 screws M6x18mm (6). Tighten the screws (6) to a torque of 10Nm±10%. Insert the screw M6x40mm (7) inside the LH adjustable footpeg unit (1) and, on the other side, insert the ball joint of the gearchange tie-rod (NN) you had previously assembled inside the thread, then tighten the nut (11). While holding nut (11), tighten the screw (7) to a torque of 10Nm±10%.

"Upside-down Gearbox (racing)" Assembly

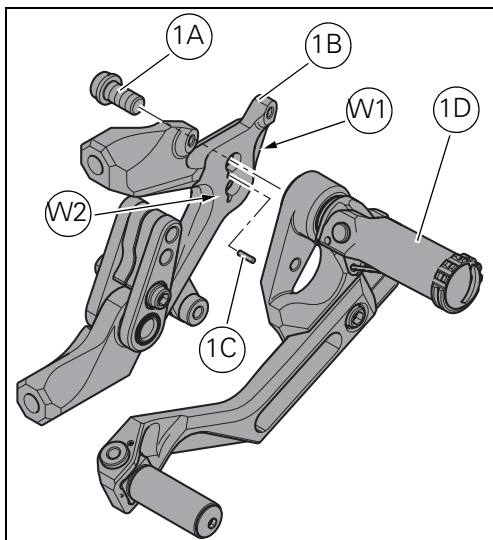
Position the gearchange lever con-rod (8) on the outer side of the LH adjustable footpeg unit (1), and secure it to the gearchange lever unit (1D) with the screw M6x16mm (10). Tighten the screw (10) to a torque of 10 Nm ± 10%. Insert the screw M6x50mm (9) inside the LH adjustable footpeg unit (1) and, on the other side, insert the ball joint of the gearchange tie-rod (NN) you had previously assembled inside the thread, then tighten the nut (11). While holding nut (11), tighten the screw (9) to a torque of 10Nm±10%.

Caution

Before riding your bike in the city traffic or on track, become familiar with the upside-down gearbox system, as gear engagement and disengagement is exactly opposite to the standard operation.

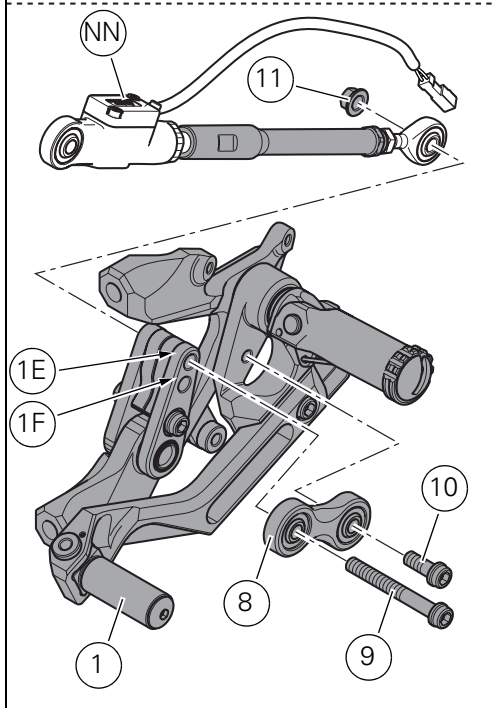
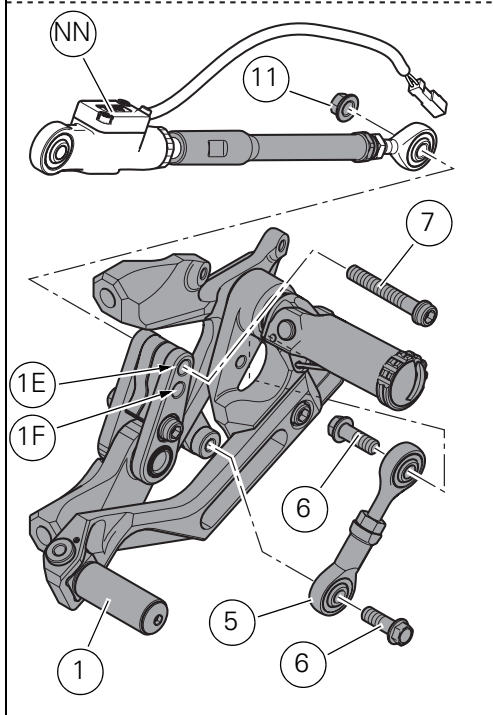
Caution

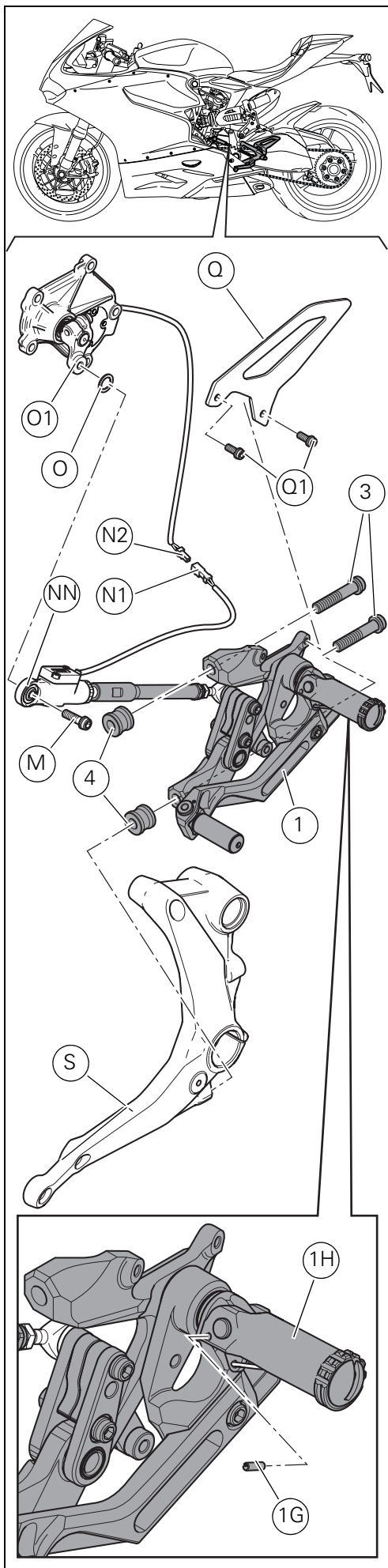
Make sure that the gearchange lever and any connected component can move freely and without jamming. Should this be the case, check that the LH footpeg unit is correctly assembled.



Note
Come set-up di base il gruppo dell'asta cambio (NN) è montato nella foratura alta (1E). È comunque possibile montare l'asta cambio (NN) nella foratura bassa (1F) per avere un innesto e disinnesto marcia più immediato.

Note
As a basic setup, the gearchange tie-rod (NN) is fitted inside the top hole (1E). The gearchange tie-rod (NN) can nevertheless be fitted also inside the bottom hole (1F) so as to ensure a quicker gear engagement/disengagement.





Applicare grasso nero (Shell Retinax HDX2) sul filetto di n.2 viti M8x40mm (3) e inserirle nel gruppo pedana regolabile sinistra (1); Dall'altro lato inserire sul filetto delle viti (3) n.2 distanziali (4), posizionare il gruppo pedana regolabile sinistra (1) sul tripode pedana regolabile sinistra (1) sul tripode pedana sinistra (S) e avvitare le viti. Serrare le viti (3) alla coppia di 25Nm±10%. Inserire la vite originale (M) nell'asta cambio (NN), dall'altro lato inserire sul filetto della vite la rondella originale (O) e posizionandosi sulla levetta rinvio cambio (O1) avvitare la vite. Serrare la vite (M) alla coppia di 10Nm±10%. Collegare la presa (N1) della cella di carico leva cambio alla spina (N2) del cablaggio principale e ripristinare il passaggio cablaggio originale seguendo gli altri cavi già posizionati sulla moto. Posizionare il paratacco sinistro (Q) sulla piastra portapedana (1) e avvitare le viti originali (Q1). Serrare le viti (Q1) alla coppia di 6Nm±10%.



Attenzione

È assolutamente obbligatorio il montaggio dei distanziali (4). L'omesso montaggio o il montaggio di distanziali di misura diversa compromette il corretto utilizzo dei comandi con conseguente perdita di controllo del mezzo ed estremo rischio di infortunio per il pilota.



Note

Per utilizzo sportivo su pista è possibile bloccare la pedana sinistra (1H) evitando che si possa piegare in fase di utilizzo bloccandola mediante il montaggio della spina elastica (1G).

Apply black grease (Shell Retinax HDX2) onto the threads of no. 2 screws M8x40mm (3), and insert the screws inside the LH adjustable footpeg unit (1). Working from top, insert no. 2 spacers (4) inside the screw (3) threads, position the LH adjustable footpeg unit (1) onto the LH tripod-shaped part (S), and screw them. Tighten the screws (3) to a torque of 25Nm±10%. Insert the original screw (M) inside the gearchange tie-rod (NN) and, working on the opposite side, insert the original washer (O) inside the screw thread. Then, working on the gearchange transmission lever (O1), tighten the screw. Tighten the screw (M) to a torque of 10 Nm ± 10%. Connect the gearchange lever load cell socket (N1) to the main wiring plug (N2), and restore the original wiring routing following the other cables already present on the bike. Position the LH heel guard (Q) on the footpeg holder plate (1), and screw the original screws (Q1). Tighten the screws (Q1) to a torque of 6Nm±10%.



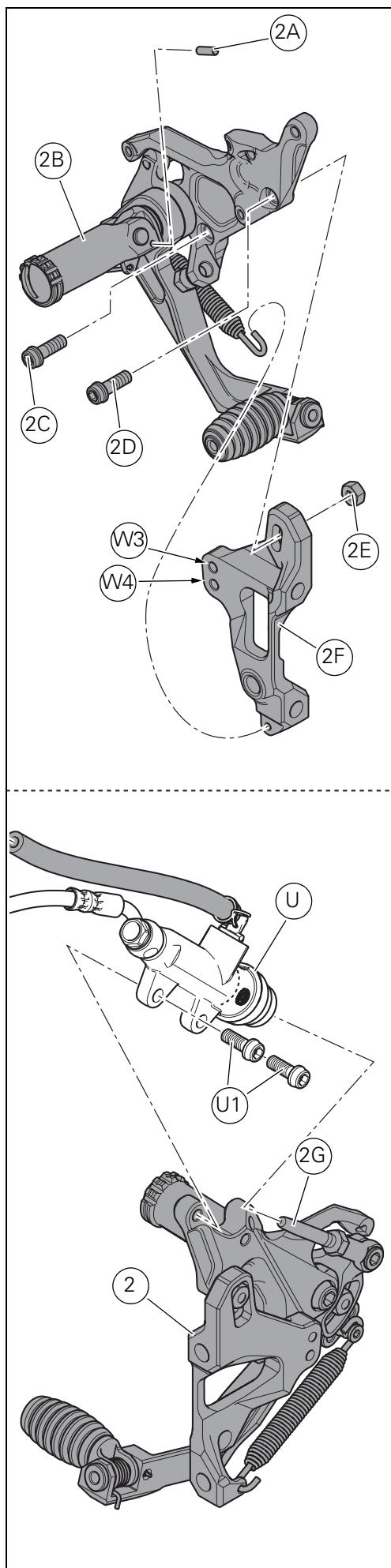
Warning

Spacers (4) shall be compulsorily fitted. Failure to fit these spacers or the use of larger or smaller spacers may affect control correct operation, and result in motorcycle loss of control and severe injury risk to the rider.



Note

For track sports use, LH footpeg (1H) can be locked in its position using a spring pin (1G) so as to prevent it from bending during riding.



Regolazione posizione pedana destra

Come set-up di base il gruppo pedana regolabile destra (2) è premontato in posizione pedana rialzata (foratura alta (W3)) nel caso fosse necessario avere un assetto ribassato allentare la vite (2D), svitare la vite (2C), far scorrere il gruppo pedana destra (2B) rispetto alla piastra portapedana destra (2F) fino a quando non è possibile avvitare la vite (2C) nella foratura bassa (W4). Assicurandosi che il dado (2E) sia in posizione nella relativa cava sulla piastra portapedana destra (2F) procedere al serraggio delle viti (2C) e (2D) alla coppia di $10\text{Nm}\pm 10\%$.



Importante

Per una guida equilibrata è necessario provvedere alla medesima regolazione in altezza per ambedue le pedane entrambe alte (W1/W3) oppure entrambe basse (W2/W4).



Note

Per utilizzo sportivo su pista è possibile bloccare la pedana destra (2B) evitando che si possa piegare in fase di utilizzo bloccandola mediante il montaggio della spina elastica (2A).

Inserire il forcellino (2G) fino a battuta sulla pompa freno posteriore (U), posizionare la pompa sul gruppo pedana regolabile destra (2) e fissarla avvitando le n.2 viti originali (U1). Serrare le viti (U1) alla coppia di $8\text{Nm}\pm 10\%$.

RH Footpeg Position Adjustment

As a basic setup, the RH adjustable footpeg unit (2) is pre-assembled with the footpeg in raised position (top hole (W3)): should you need a lowered setup, loosen the screw (2D), loosen the screw (2C) and slide the RH footpeg unit (2B) on the RH footpeg holder plate (2F) until you will be able to insert and screw the screw (2C) inside the bottom hole (W4). Making sure that the nut (2E) is well positioned inside its slot on the RH footpeg holder plate (2F), tighten the screws (2C) and (2D) to a torque of $10\text{Nm}\pm 10\%$.



Caution

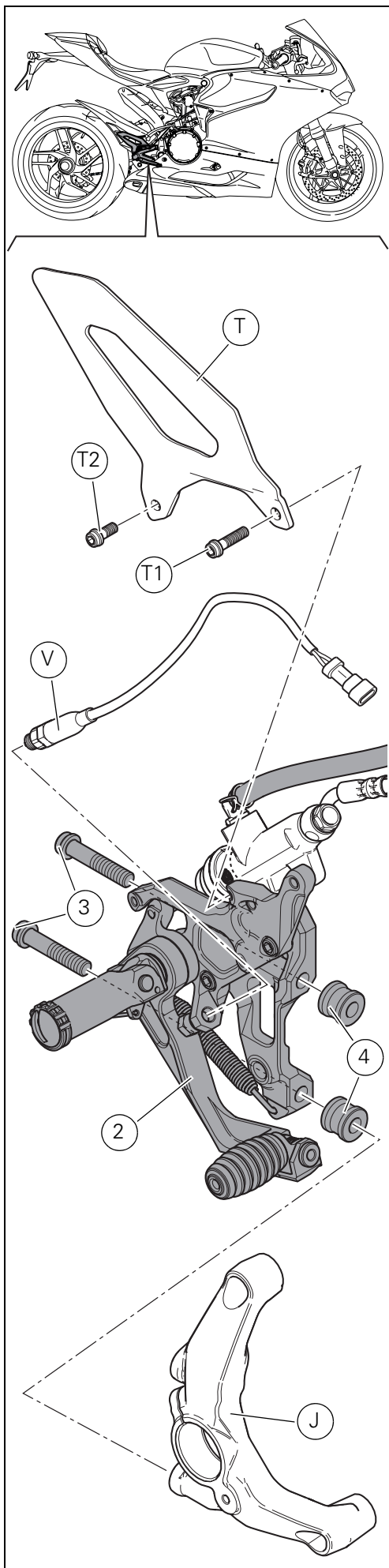
For balanced riding, the height of both footpegs shall be equally adjusted: both high (W1/W3) or both low (W2/W4).



Note

For track sports use, RH footpeg (2B) can be locked in its position using a spring pin (2A) so as to prevent it from bending during riding.

Drive the pin (2G) fully home inside the rear brake master cylinder (U), position the master cylinder onto the RH adjustable footpeg unit (2), and secure it in place using the no. 2 original screws (U1). Tighten the screws (U1) to a torque of $8\text{Nm}\pm 10\%$.



Applicare grasso nero (Shell Retinax HDX2) sul filetto di n.2 viti M8x40mm (3) e inserirle nel gruppo pedana regolabile destra (2); Dall'altro lato inserire sul filetto delle viti (3) n.2 distanziali (4), posizionare il gruppo pedana regolabile destra (2) sul tripode destro (J) e avvitare le viti. Serrare le viti (3) alla coppia di 25Nm±10%. Assicurarsi che il sensore freno posteriore (V) sia ancora connesso al cablaggio principale e procedere ad avvitarlo sul gruppo pedana regolabile destra (2) serrandolo alla coppia di 5Nm±10%. Applicare frenafili (Loctite 243) sul filetto delle viti originali (T1) e (T2). Posizionare il paratacco destro (T) sulla piastra portapedana (2) e avvitare le viti originali anteriore (T1) e posteriore (T2). Serrare le viti (T1) e (T2) alla coppia di 6Nm±10%.



Attenzione
È assolutamente obbligatorio il montaggio dei distanziali (4). L'omesso montaggio o il montaggio di distanziali di misura diversa compromette il corretto utilizzo dei comandi con conseguente perdita di controllo del mezzo ed estremo rischio di infortunio per il pilota.

Apply black grease (Shell Retinax HDX2) onto the threads of no. 2 screws M8x40mm (3), and insert the screws inside the RH adjustable footpeg unit (2).

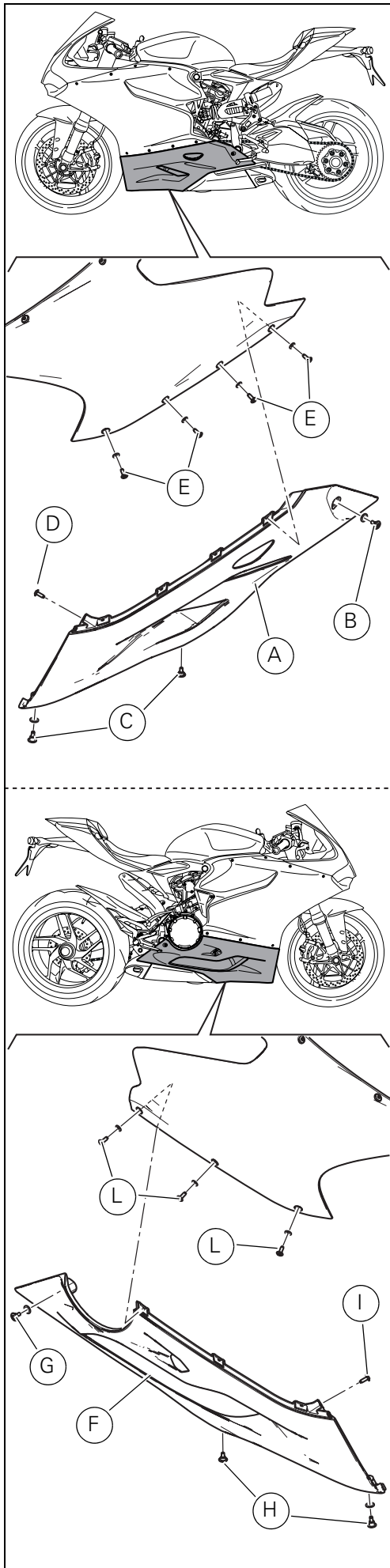
Working from top, insert no. 2 spacers (4) inside the screw (3) threads, position the RH adjustable footpeg unit (2) onto the RH tripod-shaped part (J), and screw them. Tighten the screws (3) to a torque of 25Nm±10%.

Make sure that the rear brake sensor (V) is still connected to the main wiring, then screw it onto the RH adjustable footpeg unit (2), and tighten to a torque of 5Nm±10%.

Apply threadlocker (Loctite 243) to the threads of the original screws (T1) and (T2). Position the RH heel guard (T) onto the footpeg holder plate (2), and start the front (T1) and rear (T2) original screws. Tighten the screws (T1) and (T2) to a torque of 6Nm±10%.



Warning
Spacers (4) shall be compulsorily fitted. Failure to fit these spacers or the use of larger or smaller spacers may affect control correct operation, and result in motorcycle loss of control and severe injury risk to the rider.

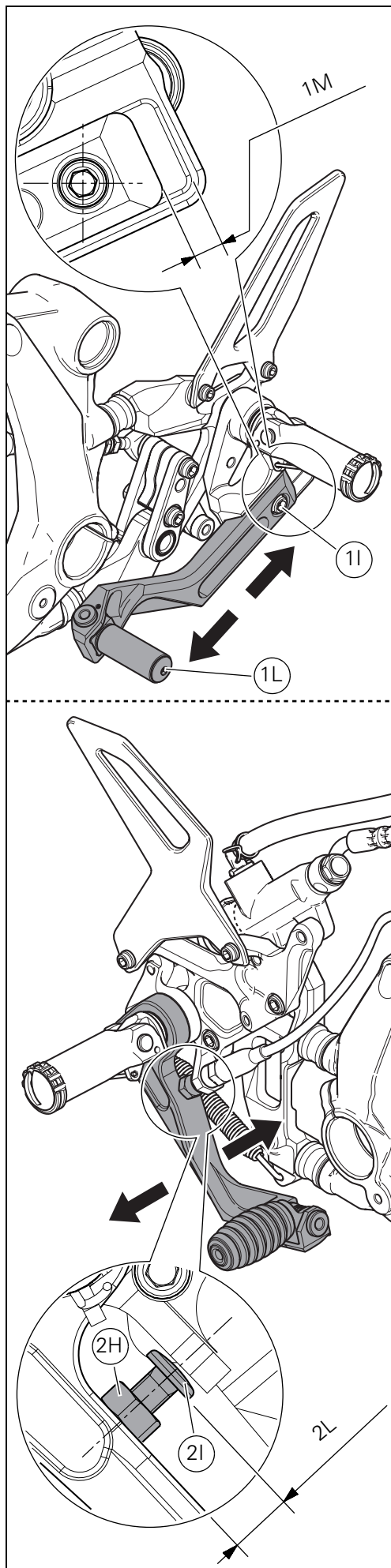


Rimontare tutte le strutture rimosse per agevolare il montaggio del kit comportandosi in maniera inversa rispetto la fase di smontaggio dei componenti descritti di seguito:

- Rimontare la semicarena inferiore sinistra (A) avvitando in ordine gli elementi di fissaggio superiori (E), posteriore (B), inferiori (C) e interno (D). Serrare le viti indicate.
- Rimontare la semicarena inferiore destra (F) avvitando in ordine gli elementi di fissaggio superiori (L), posteriore (G), inferiori (H) e interno (I). Serrare le viti indicate.

Refit all the parts previously removed to facilitate the fitting of the kit in the reverse order of removal of the components described below:

- Refit the left lower half-fairing (A) by tightening the upper (E), rear (B), lower (C) and internal (D) fixing elements in this order. Tighten the indicated screws.
- Refit the right lower half-fairing (F) by tightening the upper (L), rear (G), lower (H) and internal (I) fixing elements in this order. Tighten the indicated screws.



Regolazioni

Oltre le possibilità descritte in precedenza è possibile eseguire le seguenti regolazioni:

- Regolazione lunghezza leva cambio:
Allentare la vite (1I) e avanzare o arretrare la leva (1L) fino ad ottenere la lunghezza di leva desiderata. A regolazione ottenuta procedere al serraggio della vite (1I) alla coppia di $10\text{Nm} \pm 10\%$.
- Regolazione apertura leva freno:
Allentare il dado (2H) e avvitare o svitare il perno (2I) per ottenere rispettivamente l'avvicinamento o l'allontanamento della leva del freno rispetto la posizione del piede sulla pedana. A regolazione ottenuta procedere al serraggio del dado (2H) sulla leva freno alla coppia di $8\text{Nm} \pm 10\%$.

Come set-up di base la leva cambio ha uno sfilamento pari alla quota $1\text{M} = 6,5\text{mm} \pm 0,2$ mentre la leva freno ha uno sfilamento del perno di battuta $2\text{L} = 11,5\text{mm} \pm 0,2$.

Verifiche

- Controllare che in funzione delle regolazioni effettuate le leve possano effettuare completamente le proprie escursioni senza urtare altri componenti della moto o rimanere incastrate.
- Azionare la leva cambio e verificare l'innesto e il disinnesto di tutte le marce senza alcun impuntamento.
- Azionare la leva freno posteriore e verificare che ci sia il reale bloccaggio delle pastiglie freno posteriori e l'azionamento della luce stop posteriore.

Adjustments

Besides the above-described ones, the following adjustments are also possible:

- Gearchange lever length adjustment:
loosen the screw (1I) and move the lever (1L) forward or backward until reaching the desired lever length. Once finished, tighten the screw (1I) to a torque of $10\text{Nm} \pm 10\%$.
- Brake lever opening adjustment: Loosen the nut (2H), and screw or loosen the pin (2I) in order to draw the brake lever closer or away compared to the footpeg position on the footpeg. Once finished, tighten the nut (2H) onto the brake lever to a torque of $8\text{Nm} \pm 10\%$.

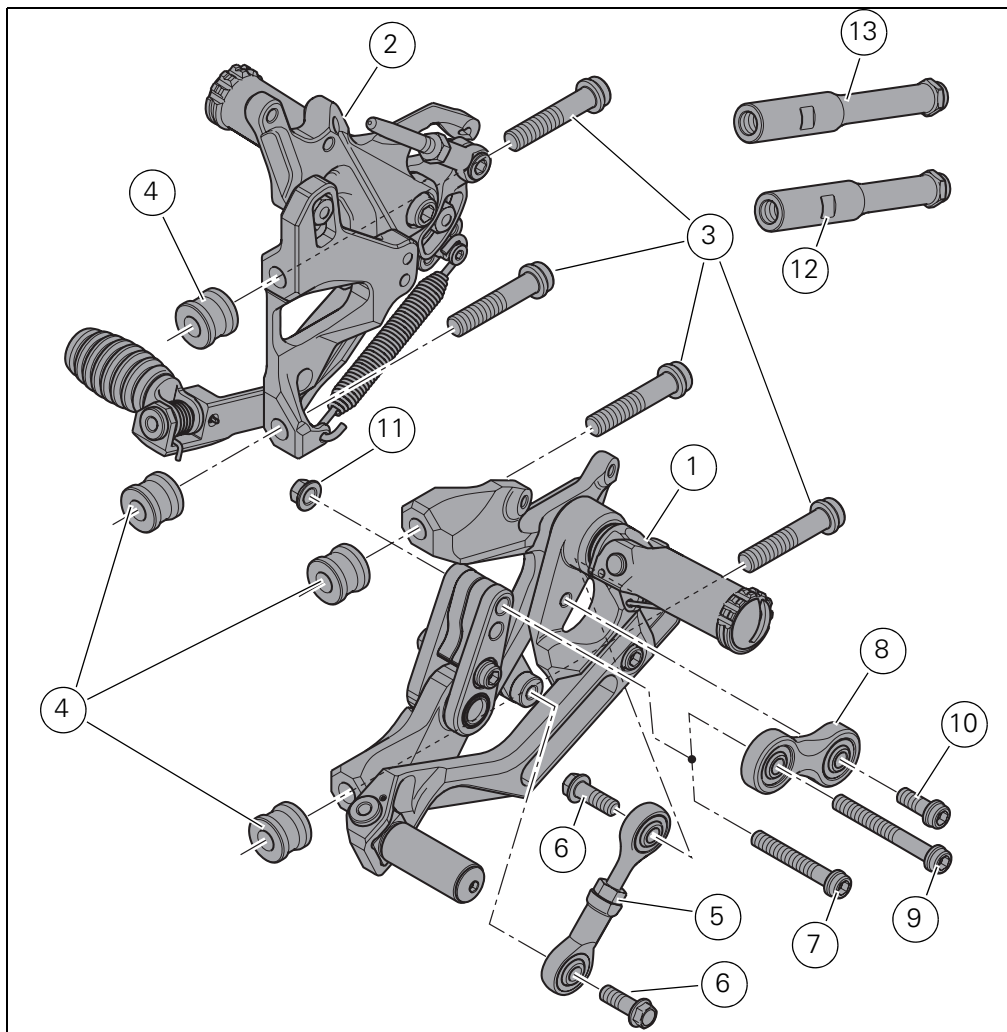
As a basic setup, gearchange lever extension is $1\text{M} = 6.5\text{mm} \pm 0.2$, while brake lever stroke pin extension is $2\text{L} = 11.5\text{mm} \pm 0.2$.

Checks

- Based on the adjustments made, check that levers can move along their whole travels without hitting any other bike parts and without jamming.
- Operate the gearchange lever, and make sure that all gears engage and disengage without jamming.
- Operate the rear brake lever, and make sure that rear brake pads lock and that the rear stop light comes on.

Kit repose-pieds réglables en aluminium usinés dans la masse / Kit verstellbare Fußrasten in aus dem Vollen gearbeitetem Aluminium - 96451111B

- 1 Ensemble repose-pieds réglable gauche
- 2 Ensemble repose-pieds réglable droit
- 3 Vis M8x40mm (q.té 4)
- 4 Entretoise (q.té 4)
- 5 Tige de renvoi sélecteur de vitesses (sélecteur de vitesses droit)
- 6 Vis M6x18mm (q.té 2)(sélecteur de vitesses droit)
- 7 Vis M6x40mm (sélecteur de vitesses droit)
- 8 Bielle levier sélecteur de vitesses (sélecteur de vitesses inversé)
- 9 Vis M6x50mm (sélecteur de vitesses inversé)
- 10 Vis M6x16mm (sélecteur de vitesses inversé)
- 11 Écrou M6
- 12 Tige de commande sélecteur de vitesses (L = 93mm)
- 13 Tige de commande sélecteur de vitesses (L = 103mm)



- 1 Verstellbare linke Fußrasteneinheit
- 2 Verstellbare rechte Fußrasteneinheit
- 3 Schraube M8x40mm (4 Stück)
- 4 Distanzstück (4 Stück)
- 5 Schaltvorgelegestange (Rechtsschaltung)
- 6 Schraube M6x18mm (2 Stück)(Rechtsschaltung)
- 7 Schraube M6x40mm (Rechtsschaltung)
- 8 Schubstange des Schalthebels (umgekehrte Schaltung)
- 9 Schraube M6x50mm (umgekehrte Schaltung)
- 10 Schraube M6x16mm (umgekehrte Schaltung)
- 11 Mutter M6
- 12 Schaltsteuerstange (L=93mm)
- 13 Schaltsteuerstange (L=103mm)

Les détails entourés représentent l'accessoire à installer et les éventuels composants nécessaires pour le montage. Ceux non entourés se réfèrent aux composants d'origine qui doivent être réutilisés. Pour une lecture rapide et rationnelle ont été utilisés des symboles qui mettent en évidence les situations exigeant une attention particulière, les conseils pratiques ou bien encore de simples informations. Toutes les indications droite ou gauche se réfèrent au sens de marche la moto.

Bei den mit einer umkreisten Bezugsnummer gekennzeichneten Bestandteilen handelt es sich um das zu installierende Zubehör und die eventuell vorgesehenen Montagekomponenten. Die nicht eingekreisten Nummern stehen für die Originalteile, die wieder verwendet werden müssen. Im Sinne einer schnellen und rationellen Erfassung beim Lesen wurden Symbole verwendet, die auf Situationen hinweisen, bei denen maximale Aufmerksamkeit geboten ist, oder die praktische Empfehlungen bzw. einfache Informationen hervorheben. Alle Angaben wie „rechts“ oder „links“ beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.


Attention / Achtung

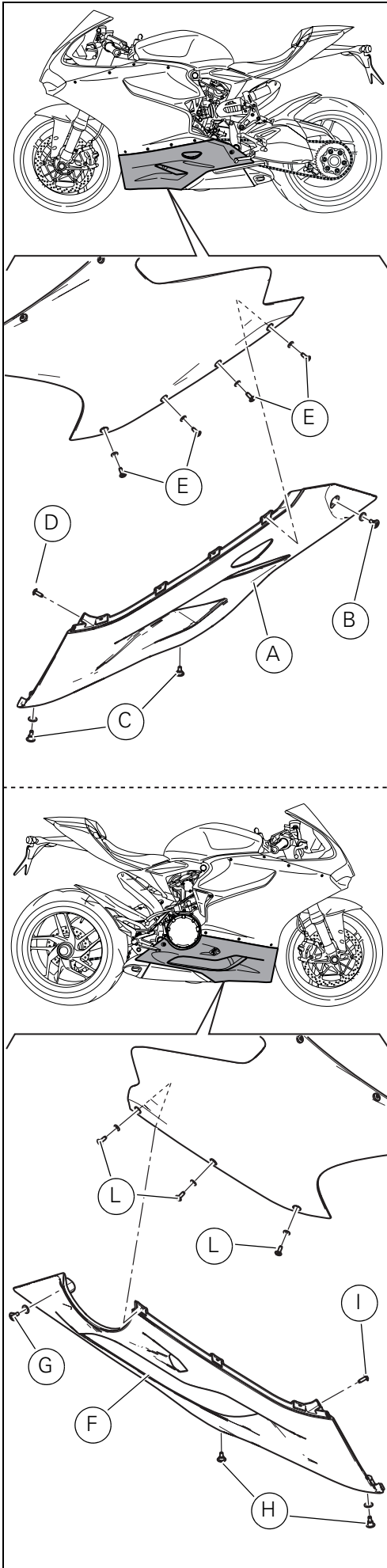
La non-observance des instructions reportées ci-dessous peut créer une situation dangereuse et provoquer de graves lésions personnelles voire la mort. / Eine Nichtbeachtung der hier wiedergegebenen Anweisungen kann Gefahrensituationen schaffen und zu schweren Verletzungen und auch zum Tod führen.


Important / Wichtig

Indique la possibilité d'endommager le véhicule et/ou ses composants si les instructions reportées ci-dessous ne sont pas suivies. / Weist darauf hin, dass bei Nichteinhaltung der hier wiedergegebenen Anweisungen die Möglichkeit für Schäden am Fahrzeug und/oder seiner Komponenten besteht.


Remarques / Hinweis

Fournit des informations utiles sur l'opération en cours. / Übermittelt nützliche Informationen zum betreffenden Arbeitseingriff.



Remarques
 Avant de commencer l'opération, lire attentivement les avertissements reportés sur la première page.

Dépose composants d'origine

Attention
 Les opérations reportées ci-après doivent être effectuées par un technicien spécialisé ou par un atelier agréé DUCATI.

Attention
 Une mauvaise exécution des opérations ci-dessous peut préjudicier à la sécurité du pilote.

Retirer le demi-carénage inférieur gauche (A) en dévissant dans l'ordre suivant les éléments de fixation arrière (B), inférieur (C), intérieur (D) et supérieur (E).
 Retirer le demi-carénage inférieur droit (F) en dévissant dans l'ordre suivant les éléments de fixation arrière (G), inférieur (H), intérieur (I) et supérieur (L).

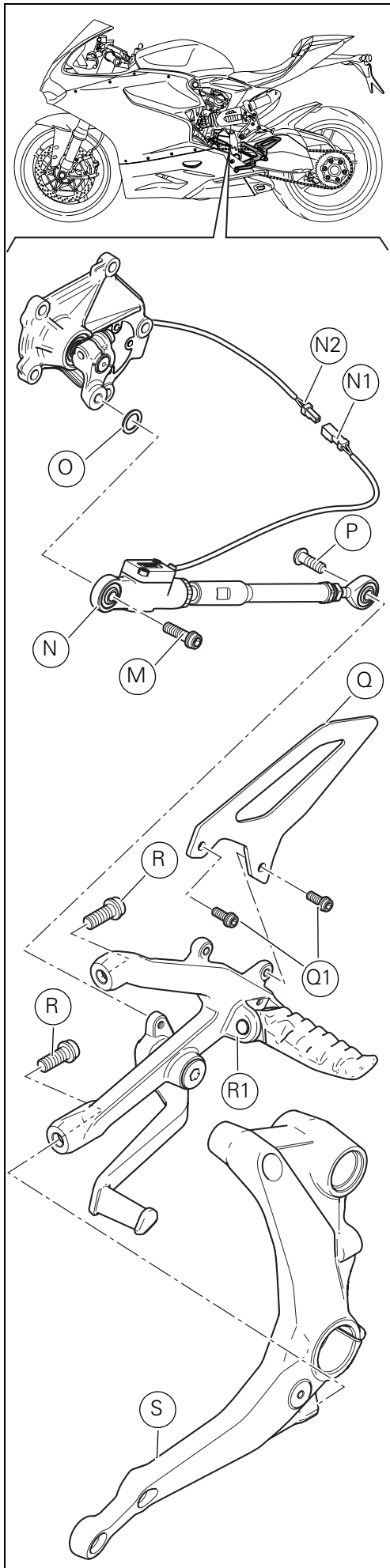
Hinweis
 Vor Beginn der Arbeitseingriffe die Warnhinweise auf der ersten Seite aufmerksam durchlesen.

Abnahme der Original-Teile

Achtung
 Die nachstehend beschriebenen Arbeitseingriffe müssen von einem Fachtechniker oder einer DUCATI Vertragswerkstatt ausgeübt werden.

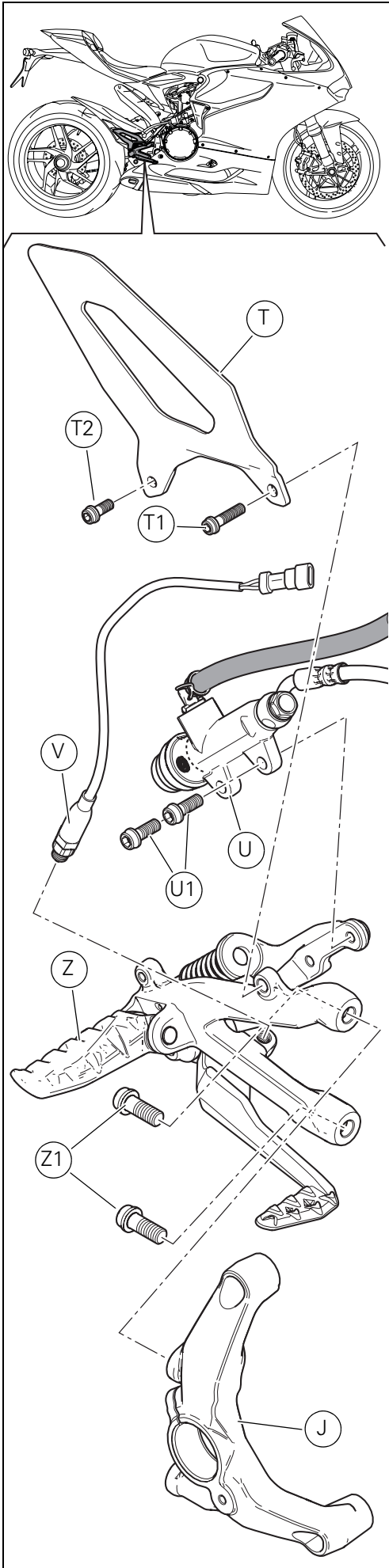
Achtung
 Folgende Arbeitseingriffe können, falls nicht fachgerecht ausgeübt, die Sicherheit des Fahrers gefährden.

Die untere linke Verkleidungshälfte (A) nach Lösen der Elemente der hinteren (B), unteren (C), internen (D) und oberen (E) Befestigung abnehmen.
 Die untere rechte Verkleidungshälfte (F) nach Lösen der Elemente der hinteren (G), unteren (H), internen (I) und oberen (L) Befestigung abnehmen.



Desserrer les vis (Q1) et retirer le pare-talon gauche (Q) du support repose-pieds. Débrancher la prise (N1) de la cellule de charge du levier sélecteur de vitesses de la fiche (N2) du câblage principal. Desserrer la vis (M) en récupérant la rondelle (O), desserrer les vis (R) et déposer l'ensemble tige sélecteur de vitesses (N) et la plaque de support repose-pieds gauche (R1) de la platine (S). Desserrer la vis (P) et déposer la tige sélecteur de vitesses (N) de la plaque de support repose-pieds gauche (R1).

Die Schrauben (Q1) lösen und den linken Absatzschutz (Q) von der Fußrastenplatte entfernen. Die Buchse (N1) der Lastzelle des Schalthebels von dem Stecker (N2) der Hauptverkabellung abziehen. Die Schraube (M) lösen, dazu die Unterlegscheibe (O) aufnehmen, dann die Schrauben (R) lösen und die Schaltstangeneinheit (N) und die linke Fußrastenplatte (R1) vom Dreibein abnehmen (S). Die Schraube (P) lösen und die Schaltstange (N) von der linken Fußrastenplatte (R1) entfernen.



Desserrer les vis (T1), (T2) et déposer le pare-talon droit (T) de la plaque de support repose-pieds (Z).
Déposer le capteur de frein arrière (V) de la plaque de support repose-pieds (Z) en le laissant connecté au câblage principal et le fixer à la moto de sorte que le câble ne soit pas tensionné ou puisse être endommagé.
Desserrer les vis (U1) et dégager le maître-cylindre de frein arrière (U) de la plaque de support repose-pieds (Z) en le fixant à la moto de sorte que le tubulures de connexion ne soient pas tensionnées ou puissent être endommagées.

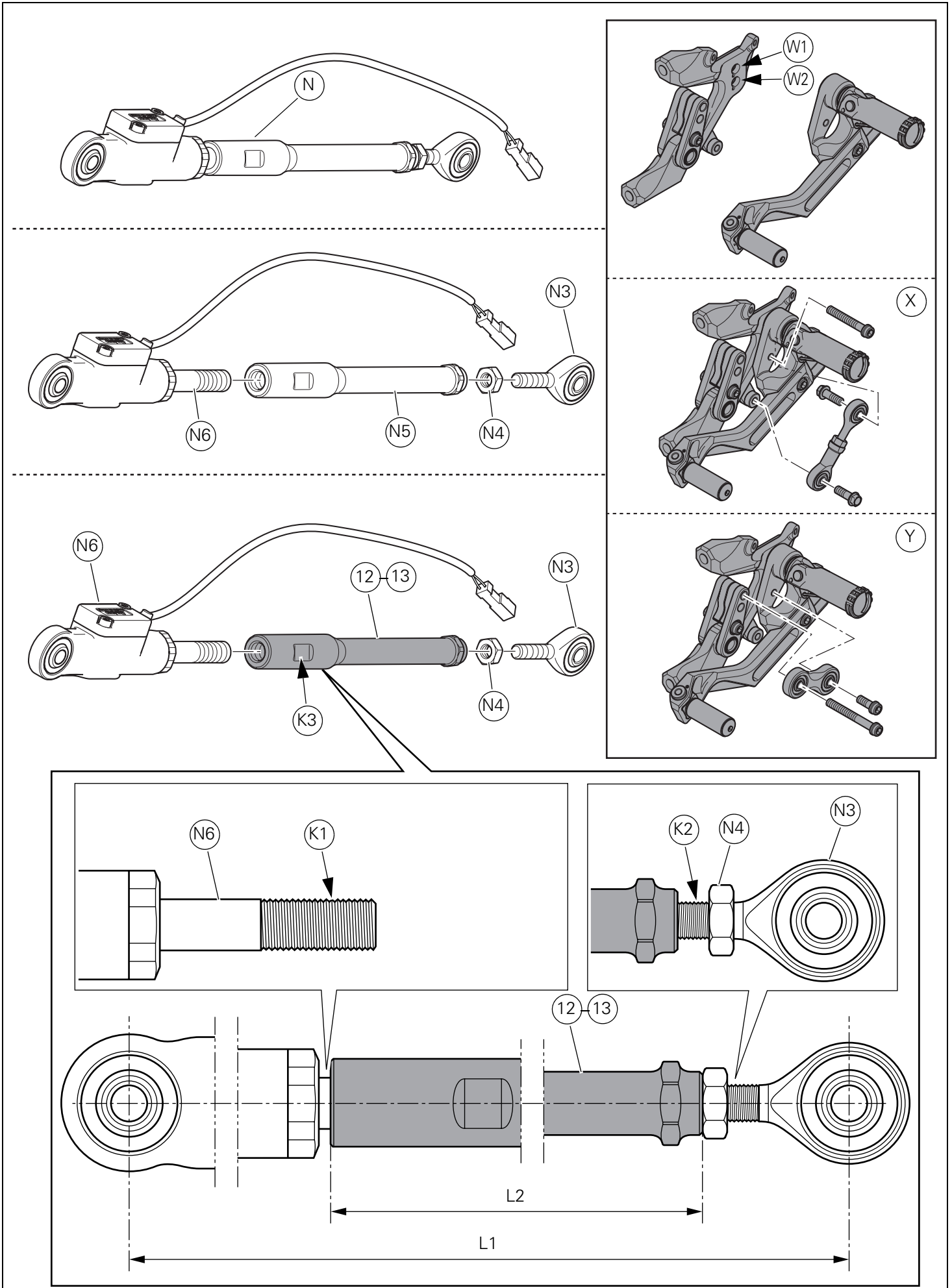
Desserrer les vis (Z1) et déposer l'ensemble plaque de support repose-pieds droit (Z) de la platine (J).

Die Schrauben (T1), (T2) lösen und den rechten Absatzschutz (T) von der Fußrastenplatte (Z) entfernen.

Den hinteren Bremssensor (V) von der Fußrastenplatte (Z) abziehen, dabei ihn mit der Hauptverkabelung verbunden halten und am Motorrad befestigen, so dass das Kabel nicht gespannt oder beschädigt ist.

Die Schrauben (U1) lösen und den hinteren Bremszylinder (U) von der Fußrastenplatte (Z) losmachen, dabei sie am Motorrad befestigen, so dass die Anschlussleitungen nicht gespannt oder beschädigt sind.

Die Schrauben (Z1) lösen und die rechte Fußrastenplatteneinheit vom Dreibein (J) abziehen.



Pose composants kit



Important

Vérifier, avant la pose, que tous les composants sont propres et en parfait état.

Adopter toutes les précautions nécessaires pour éviter d'endommager la surface externe des composants où on opère.

Désassembler la tige sélecteur de vitesses (N) en déposant la cellule de charge (N6) et l'articulation (N3) avec écrou (N4) de la tige de commande sélecteur de vitesses (N5). Le repose-pieds sélecteur de vitesses est complètement réglable en fonction des besoins de conduite du pilote, il faut donc poser la tige sélecteur de vitesses selon les possibilités ci-dessous :

- Sélecteur de vitesses en mode traditionnel (Sélecteur de vitesses droit) (Fig. X).
- Sélecteur de vitesses en mode inversé (Sélecteur de vitesses inversé (racing)) (Fig. Y).
- Hauteur du repose-pieds selon les trous de fixation (Haute-W1) (Basse-W2)

Le tableau suivant contient les informations de pose selon la typologie d'emploi :

Type sélecteur de vitesses Schaltungstyp	Hauteur repose-pieds (position du trou) Höhe Fußraste (Position der Bohrung)	Longueur totale conseillée (L1) Empfohlene Gesamtlänge (L1)	Longueur Tige (12) ou (13) Länge der Stange (12) oder (13)
Sélecteur de vitesses droit (Fig. X) Rechtsschaltung (Abb.X)	Basse (W2) Niedrig (W2)	L1=195 mm	L2=103mm (13)
Sélecteur de vitesses droit (Fig. X) Rechtsschaltung (Abb.X)	Haute (W1) Hoch (W1)	L1=184 mm	L2=93mm (12)
Sélecteur de vitesses inversé (racing) (Fig. Y) Umgekehrte Schaltung (racing) (Abb.Y)	Haute (W1) Hoch (W1)	L1=190 mm	L2=93mm (12)
Sélecteur de vitesses inversé (racing) (Fig. Y) Umgekehrte Schaltung (racing) (Abb.Y)	Basse (W2) Niedrig (W2)	L1=199 mm	L2=103mm (13)

Une fois les composants sélectionnés et les valeurs de pose détectées, suivre la procédure ci-dessous :

- nettoyer le filet de la cellule de charge (N6) d'éventuels résidus de loctite pré-appliqué ; appliquer du frein-filet (loctite 222) sur le filet (K1) de la cellule de charge (N6) et visser la tige de commande sélecteur de vitesses (12) ou (13). Bloquer la cellule de charge (N6) et serrer la tige de commande sélecteur de vitesses (12) ou (13) (dans la position de prise de clé (K3)) au couple de $15\text{Nm} \pm 10\%$.
- Nettoyer le filet de l'articulation (N3) et de l'écrou (N4) d'éventuels résidus de loctite pré-appliqué ; visser complètement l'écrou (N4) sur l'articulation (N3) sans serrer ; appliquer du frein-filet (loctite 222) sur le filet (K2) de l'articulation (N3) et les visser sur la tige de commande sélecteur de vitesses (12) ou (13) jusqu'à atteindre la valeur d'entraxe (L1). Maintenir la cellule de charge (N6) et l'articulation (N3) alignés sur le même plan, et serrer l'écrou (N4) sur la tige de commande sélecteur de vitesses (12) ou (13) au couple de $5\text{Nm} \pm 10\%$.
- Vérifier que la valeur d'entraxe (L1) soit celle sélectionnée auparavant dans le tableau.

Montage der Komponenten des Kits



Wichtig

Vor der Montage überprüfen, dass sich alle Komponenten im sauberen und perfekten Zustand befinden.

Alle erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen, um eine Beschädigung der Oberflächen der Komponenten, die vom Eingriff betroffen sind, zu vermeiden.

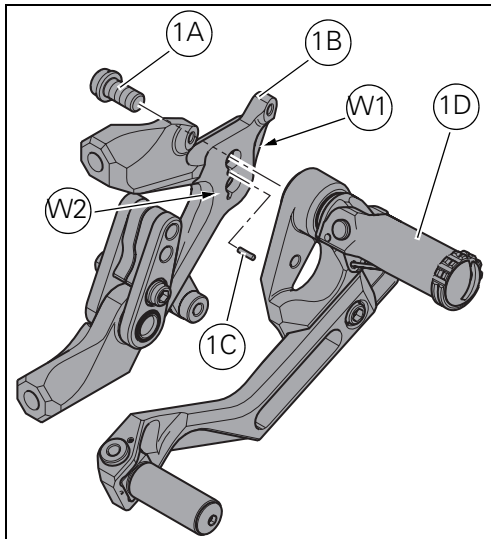
Die Schaltstange (N) auseinanderlegen, dabei die Lastzelle (N6) und das Kugelgelenk (N3) mit Mutter (N4) von der Schaltsteuerstange (N5) abziehen. Die Schaltfußraste ist nach den Fahrerfordernissen des Fahrers durchaus verstellbar, deswegen ist es erforderlich, die Schaltstange aufgrund folgender Möglichkeiten zu montieren:

- Schaltung in Standardeinstellung (Rechtsschaltung) (Abb.X).
- Schaltung in umgekehrter Einstellung (umgekehrte Schaltung (racing)) (Abb.Y).
- Fußrastenhöhe aufgrund der Befestigungsbohrung (Hoch-W1) (Niedrig-W2)

Aufgrund dieser Voraussetzungen werden die Montageinformationen nach der Anwendungstypologie in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst:

Nachdem die Komponenten gewählt und die Montagehöhen bestimmt sind, wie folgt verfahren:

- Eventuelle Rückstände von auf dem Gewinde der Lastzelle (N6) vorher aufgetragenem Loctite entfernen; Schraubensicherungen (Loctite 222) am Gewinde (K1) der Lastzelle (N6) auftragen und die Schaltsteuerstange (12) oder (13) anschrauben. Durch Halten der Lastzelle (N6) die Schaltsteuerstange (12) oder (13) (an der Schlüsselbuchseposition (K3)) mit einem Anzugsmoment von $15\text{Nm} \pm 10\%$ befestigen.
- Eventuelle Rückstände von auf dem Gewinde des Kugelgelenks (N3) und der Mutter (N4) vorher aufgetragenem Loctite entfernen; die Mutter (N4) am Kugelgelenk (N3) völlig anschrauben, ohne sie zu befestigen; Schraubensicherungen (loctite 222) am Gewinde (K2) des Kugelgelenks (N3) auftragen und sie auf der Schaltsteuerstange (12) oder (13) anschrauben, bis die Achsstandshöhe (L1) erreicht wird. Die Lastzelle (N6) und das Kugelgelenk (N3) auf der gleichen Basis ausgerichtet halten und die Mutter (N4) an der Schaltsteuerstange (12) oder (13) mit einem Anzugsmoment von $5\text{Nm} \pm 10\%$ befestigen.
- Überprüfen, dass die Achsstandhöhe (L1) der in der Tabelle vorgewählten Höhe wirklich entspricht.

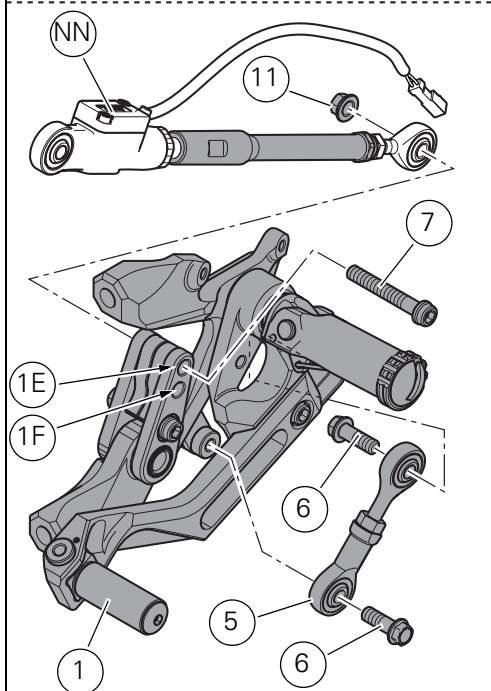


Réglage de la position du repose-pieds gauche

L'ensemble repose-pieds réglable gauche (1) est pré-monté en position repose-pieds haussé (trou haut (W1)), selon la configuration de base ; dans le cas où une assiette baissée serait nécessaire, desserrer la vis (1A) et déposer l'ensemble levier sélecteur de vitesses (1D) de l'ensemble plaque de support repose-pieds gauche (1B) ; positionner la goupille (1C) dans son logement du trou bas (W2), y positionner l'ensemble levier sélecteur de vitesses (1D) et visser et serrer la vis (1A) de l'autre côté du trou bas (W2) en fixant l'ensemble levier sélecteur de vitesses (1D) à l'ensemble plaque de support repose-pieds gauche (1B).

Regulierung Position linke Fußraste

Als Grundeinstellung ist die verstellbare linke Fußrasteneinheit (1) in Position hochgezogene Fußraste (hohe Bohrung (W1)) vormontiert. Falls eine abgeflachte Einstellung erforderlich ist, die Schraube (1A) lösen und die Schalthebeleinheit (1D) von der linken Fußrastenplatte (1B) entfernen; den Stift (1C) in den entsprechenden niedrigen Bohrungssitz (W2) anordnen, darauf die Schalthebeleinheit (1D) anordnen und auf der anderen Seite der niedrigen Bohrung (W2) die Schraube (1A) anziehen und befestigen, dabei die Schalthebeleinheit (1D) an der linken Fußrastenplatteneinheit (1B) befestigen.

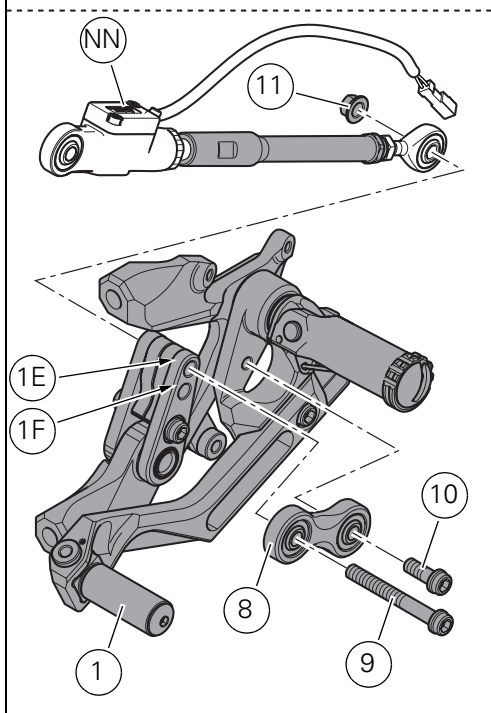


Pose du « sélecteur de vitesses droit »

Positionner la tige de renvoi sélecteur de vitesses (5) dans la partie interne de l'ensemble repose-pieds réglable gauche (1) et la fixer à l'ensemble levier sélecteur de vitesses (1D) et à l'ensemble plaque de support repose-pieds gauche (1B) en vissant les 2 vis M6x18mm (6). Serrer les vis (6) au couple de 10 Nm ± 10 %. Insérer la vis M6x40mm (7) dans l'ensemble repose-pieds réglable gauche (1) et insérer de l'autre côté l'articulation de la tige sélecteur de vitesses (NN) posée auparavant sur le filet et visser l'écrou (11). En bloquant l'écrou (11) serrer la vis (7) au couple de 10Nm ± 10%.

Montage "Rechtsschaltung"

Die Schaltvorgelegestange (5) in die linke verstellbare Fußrasteneinheit (1) anordnen und sie an der Schalthebeleinheit (1D) und an der linken Fußrastenplatteneinheit (1B) befestigen, dabei 2 Schrauben M6x18mm (6) anziehen. Die Schrauben (6) mit einem Anzugsmoment von 10Nm±10% befestigen. Die Schraube M6x40mm (7) in die linke verstellbare Fußrasteneinheit (1) einfügen und auf der anderen Seite das Kugelgelenk der vorher montierten Schaltstange (NN) am Gewinde montieren und die Mutter (11) anschrauben. Durch Halten der Mutter (11) die Schraube (7) mit einem Anzugsmoment von 10Nm±10% befestigen.



Pose du « sélecteur de vitesses inversé (racing) »

Positionner la bielle levier sélecteur de vitesses (8) dans la partie externe de l'ensemble repose-pieds réglable gauche (1) et la fixer à l'ensemble levier sélecteur de vitesses (1D) en vissant la vis M6x16mm (10). Serrer la vis (10) au couple de 10Nm ± 10%. Insérer la vis M6x50mm (9) dans l'ensemble repose-pieds réglable gauche (1) et insérer de l'autre côté l'articulation de la tige sélecteur de vitesses (NN) posée auparavant sur le filet et visser l'écrou (11). En bloquant l'écrou (11) serrer la vis (9) au couple de 10Nm ± 10%.

Montage "umgekehrte Schaltung (racing)"

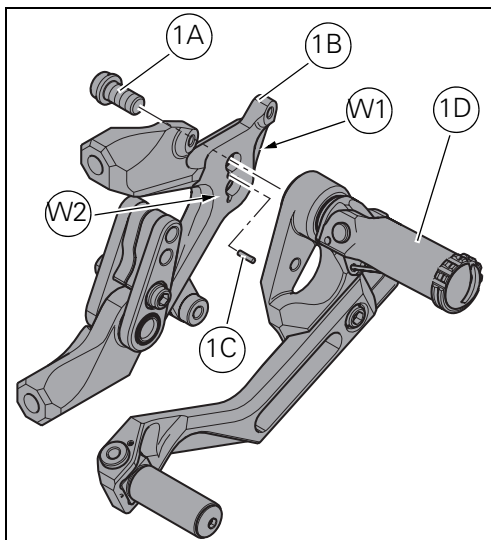
Die Schubstange des Schalthebels (8) in die Außenseite der linken verstellbaren Fußrasteneinheit (1) anordnen und sie an der Schalthebeleinheit (1D) befestigen, dabei die Schraube M6x16mm (10) anziehen. Die Schrauben (10) mit einem Anzugsmoment von 10Nm±10% befestigen. Die Schraube M6x50mm (9) in die linke verstellbare Fußrasteneinheit (1) einfügen und auf der anderen Seite das Kugelgelenk der vorher montierten Schaltstange (NN) am Gewinde montieren und die Mutter (11) anschrauben. Durch Halten der Mutter (11) die Schraube (9) mit einem Anzugsmoment von 10Nm±10% befestigen.

Important

S'y bien connaître en système de changement de vitesse inversé avant de conduire la moto sur route ou sur piste, étant donné que cette configuration comporte un enclenchement - désenclenchement des vitesses exactement opposé par rapport au fonctionnement standard.

Hinweis

Machen Sie sich mit dem System der umgekehrten Schaltfolge erst vertraut bevor Sie sich in den Straßenverkehr oder auf eine Rennstrecke begeben, da das Einlegen und Auskuppeln der Gänge in dieser Konfiguration genau umgekehrt zur Standardfunktion erfolgt.

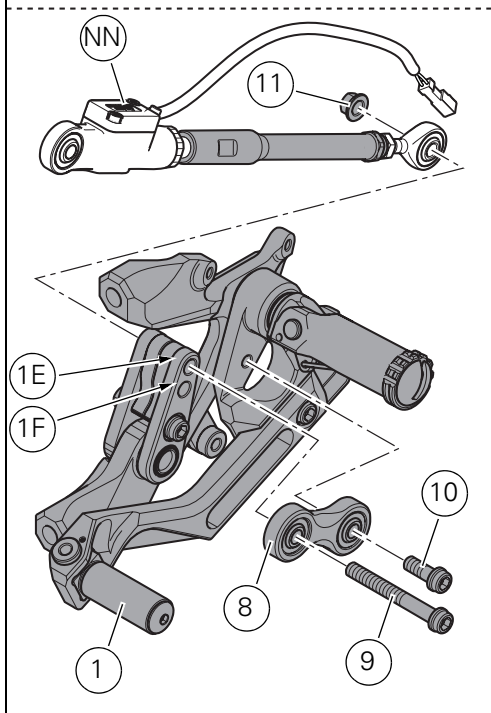
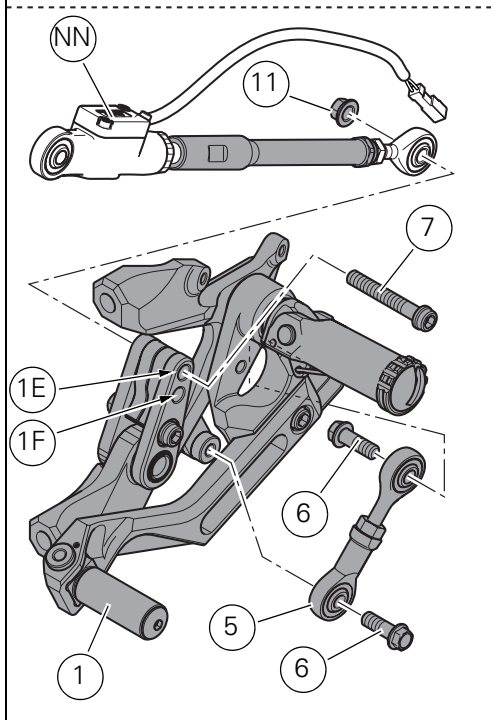


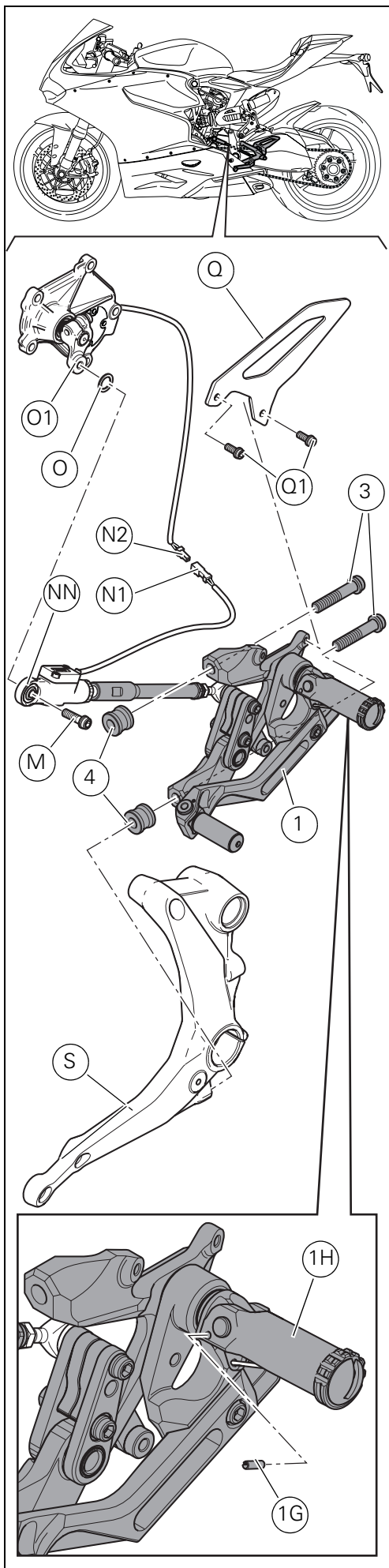
Important
Vérifier que tous les mouvements du levier sélecteur de vitesses et des composants connectés au levier coulissent librement et sans point durs ; dans le cas contraire, contrôler la pose correcte de l'ensemble repose-pieds gauche.

Wichtig
Überprüfen, dass alle Bewegungen des Schalthebels und der daran angeschlossenen Komponenten leichtgängig sind und keine Blockierungen aufweisen, ansonsten überprüfen, dass die linke Fußrasteneinheit korrekt montiert ist.

Remarques
L'ensemble du levier sélecteur de vitesses (NN) est posé dans le trou haut (1E), selon la configuration de base. Il est en tout cas possible de poser la tige sélecteur de vitesses (NN) dans le trou bas (1F) afin d'obtenir un enclenchement / déclenchement plus rapide.

Hinweis
Als Grundeinstellung ist die Schaltstangeneinheit (NN) an der hohen Bohrung (1E) montiert. Es ist trotzdem möglich, die Schaltstange (NN) an der niedrigen Bohrung (1F) zu einem schnelleren Ein- und Ausrasten des Gangs zu montieren.





Appliquer de la graisse noire (Shell Retinax HDX2) sur le filet de 2 vis M8x40mm (3) et insérer les vis dans l'ensemble repose-pieds réglable gauche (1) ; de l'autre côté insérer n. 2 entretoises (4) sur le filet des vis (3), positionner l'ensemble repose-pieds réglable gauche (1) sur la platine gauche (S) et serrer les vis. Serrer les vis (3) au couple de 25 Nm \pm 10 %. Insérer la vis d'origine (M) dans la tige sélecteur de vitesses (NN), de l'autre côté insérer la rondelle d'origine (O) sur le filet de la vis et serrer la vis en se positionnant sur le levier de renvoi du sélecteur de vitesses (O1). Serrer la vis (M) au couple de 10Nm \pm 10%. Connecter la prise (N1) de la cellule de charge levier sélecteur de vitesses à la fiche (N2) du câblage principal et rétablir le passage du câblage d'origine en suivant le parcours des autres câbles déjà positionnés sur la moto. Positionner le pare-talon gauche (Q) sur la plaque de support repose-pieds (1) et serrer les vis d'origine (Q1). Serrer les vis (Q1) au couple de 6 Nm \pm 10 %.



Attention

La pose des entretoises (4) est tout à fait obligatoire. Le manque de pose ou la pose d'entretoises de mesures différentes peut compromettre la correcte utilisation des commandes et, par conséquent, causer la perte de contrôle du véhicule et un risque d'accident très haut pour le pilote.



Remarques

Pour un emploi sportif sur piste il est possible de bloquer le repose-pieds gauche (1H) à l'aide de la pose de la goupille élastique (1G), en évitant ainsi sa rentrée lors de l'utilisation..

Schwarzes Fett (Shell Retinax HDX2) auf dem Gewinde von 2 Schrauben M8x40mm (3) auftragen und sie in die linke verstellbare Fußrasteneinheit (1) einfügen; auf der anderen Seite 2 Distanzstücke (4) auf das Gewinde der Schrauben (3) einfügen, die linke verstellbare Fußrasteneinheit (1) am linken Dreibein (S) anordnen und die Schrauben anziehen.

Die Schrauben (3) mit einem Anzugsmoment von 25Nm \pm 10% befestigen. Die Originalschraube (M) in die Schaltstange (NN) einfügen, auf der anderen Seite die Originalunterlegscheibe (O) auf das Gewinde der Schraube einfügen und durch Anordnen des Schaltvorgelegehebels (O1) die Schraube anziehen. Die Schraube (M) mit einem Anzugsmoment von 10Nm \pm 10% befestigen. Die Buchse (N1) der Lastzelle des Schalthebels am Stecker (N2) der Hauptverkabelung anschließen und die Originalverlegung der Verkabelung wieder herstellen, dabei den anderen bereits am Motorrad angeordneten Kabeln folgen. Den linken Absatzschutz (Q) auf der Fußrastenplatte (1) anordnen und die Originalschrauben (Q1) anziehen. Die Schrauben (Q1) mit einem Anzugsmoment von 6Nm \pm 10% befestigen.



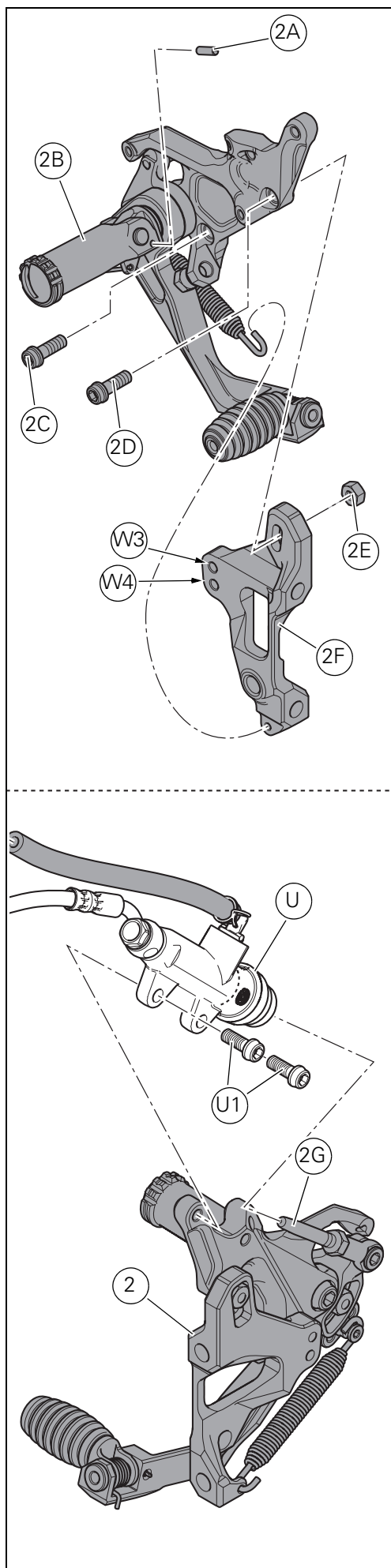
Achtung

Das Montage der Distanzstücke (4) ist durchaus obligatorisch. Das ausgelassene Montage oder das Montage von Distanzstücke von unterschiedlicher Größe beeinträchtigt die korrekte Anwendung der Steuerungen, die somit zu einem Kontrollverlust des Motorrads und einem schweren Verletzungsrisiko für den Fahrer führen.



Hinweis

Zur Sportanwendung auf Strecken ist es möglich, die linke Fußraste (1H) zu blockieren, um das Einklappen bei der Nutzung zu vermeiden. Dazu Fußraste durch das Montage des Spannstifts (1G) blockieren.



Réglage de la position du repose-pieds droit

L'ensemble repose-pieds réglable droit (2) est pré-monté en position de repose-pieds haussé (trou haut (W3)), selon la configuration de base ; dans le cas où une assiette baissée serait nécessaire, relâcher la vis (2D), desserrer la vis (2C), laisser l'ensemble repose-pieds droit (2B) coulisser par rapport à la plaque de support repose-pieds droit (2F) jusqu'à ce que la vis (2C) peut être serrée jusqu'en butée dans le trou bas (W4). S'assurer que l'écrou (2E) soit en position dans sa gorge sur la plaque de support repose-pieds droit (2F), ensuite serrer les vis (2C) et (2D) au couple de $10\text{Nm} \pm 10\%$.

Important

Pour une conduite équilibrée il faut régler en même temps les deux repose-pieds en position haute (W1/W3) ou basse (W2/W4).

Remarques

Pour un emploi sportif sur piste il est possible de bloquer le repose-pieds droit (2B) à l'aide de la pose de la goupille élastique (2A), en évitant ainsi sa rentrée lors de l'utilisation.

Insérer la fourche (2G) jusqu'en butée sur le maître-cylindre de frein arrière (U), positionner le maître-cylindre sur l'ensemble repose-pieds réglable droit (2) et le fixer en serrant les 2 vis d'origine (U1). Serrer les vis (U1) au couple de $8\text{Nm} \pm 10\%$.

Regulierung Position rechte Fußraste

Als Grundeinstellung ist die verstellbare rechte Fußrasteneinheit (2) in Position hochgezogene Fußraste (hohe Bohrung (W3)) vormontiert. Falls eine abgeflachte Einstellung erforderlich ist, die Schraube (2D) lockern, die Schraube (2C) lösen, die rechte Fußrasteneinheit (2B) entsprechend der rechten Fußrastenplatte (2F) schieben, bis die Schraube (2C) in die niedrige Bohrung (W4) angezogen werden kann. Überprüfen, dass die Mutter (2E) sich in der entsprechenden Nut an der rechten Fußrastenplatte (2F) in korrekter Position befindet und die Schrauben (2C) und (2D) mit einem Anzugsmoment von $10\text{Nm} \pm 10\%$ anziehen.

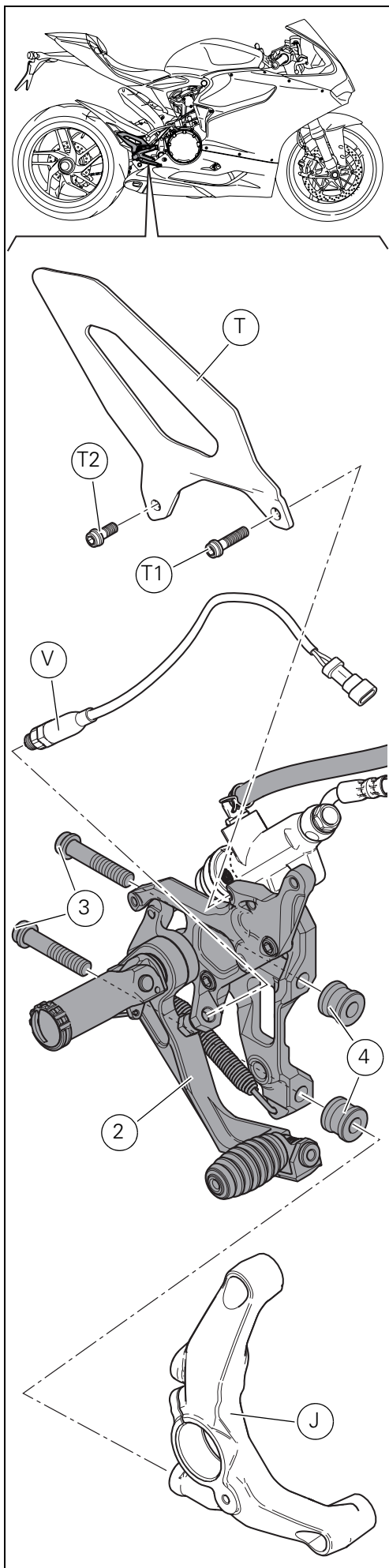
Wichtig

Für ein ausgewogenes Fahren ist es notwendig, die gleiche Einstellung bei beiden Fußrasten zu wählen: entweder beide hoch (W1/W3) oder beide niedrig (W2/W4).

Hinweis

Zur Sportanwendung auf Strecken ist es möglich, die linke Fußraste (2B) zu blockieren, um das Einklappen bei der Nutzung zu vermeiden. Dazu Fußraste durch das Montage des Spannstifts (2A) blockieren.

Die Gabel (2G) bis auf Anschlag auf den hinteren Bremszylinder (U) bringen, den Zylinder auf der rechten verstellbaren Fußrasteneinheit (2) anordnen und sie befestigen, dabei die 2 Originalschrauben (U1) anziehen. Die Schrauben (U1) mit einem Anzugsmoment von $8\text{Nm} \pm 10\%$ befestigen.



Appliquer de la graisse noire (Shell Retinax HDX2) sur le filet de 2 vis M8x40mm (3) et insérer les vis dans l'ensemble repose-pieds réglable droit (2) ; de l'autre côté insérer n.2 entretoises (4) sur le filet des vis (3), positionner l'ensemble repose-pieds réglable droit (2) sur la platine droite (J) et serrer les vis. Serrer les vis (3) au couple de 25 Nm \pm 10%. S'assurer que le capteur de frein arrière (V) soit encore connecté au câblage principal et le visser sur l'ensemble repose-pieds réglable droit (2) en le serrant au couple de 5Nm \pm 10%. Appliquer du frein-filet (Loctite 243) sur le filet des vis d'origine (T1) et (T2). Positionner le pare-talon droit (T) sur la plaque de support repose-pieds (2) et visser les deux vis d'origine avant (T1) et arrière (T2). Serrer les vis (T1) et (T2) au couple de 6 Nm \pm 10%.



Attention

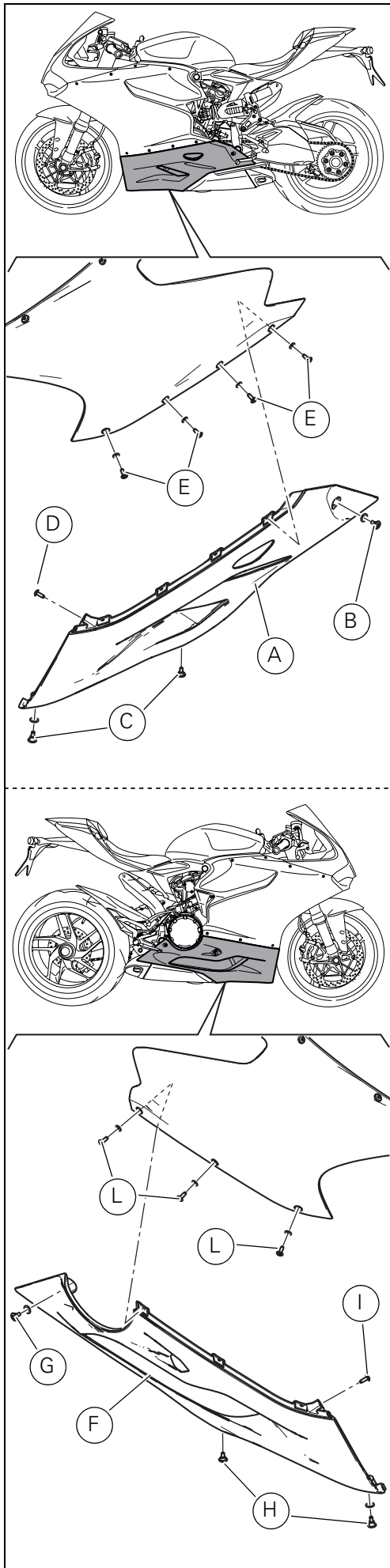
La pose des entretoises (4) est tout à fait obligatoire. Le manque de pose ou la pose d'entretoises de mesures différentes peut compromettre la correcte utilisation des commandes et, par conséquent, causer la perte de contrôle du véhicule et un risque d'accident très haut pour le pilote.

Schwarzes Fett (Shell Retinax HDX2) auf dem Gewinde von 2 Schrauben M8x40mm (3) auftragen und sie in die rechte verstellbare Fußrasteneinheit (2) einfügen; auf der anderen Seite 2 Distanzstücke (4) auf das Gewinde der Schrauben (3) einfügen, die rechte verstellbare Fußrasteneinheit (2) am rechten Dreibein (J) anordnen und die Schrauben anziehen. Die Schrauben (3) mit einem Anzugsmoment von 25Nm \pm 10% befestigen. Überprüfen, dass den hinteren Bremssensor (V) noch mit der Hauptverkabelung verbunden ist, ihn an der rechten verstellbaren Fußrasteneinheit (2) anschrauben und mit einem Anzugsmoment von 5Nm \pm 10% befestigen. Die Schraubensicherungen (Loctite 243) auf dem Gewinde der Originalschrauben (T1) und (T2) auftragen. Den rechten Absatzschutz (T) auf der Fußrastenplatte (2) anordnen und die vorderen (T1) und hinteren (T2) Originalschrauben anziehen. Die Schrauben (T1) und (T2) mit einem Anzugsmoment von 6Nm \pm 10% befestigen.



Achtung

Das Montage der Distanzstücke (4) ist durchaus obligatorisch. Das ausgelassene Montage oder das Montage von Distanzstücke von unterschiedlicher Größe beeinträchtigt die korrekte Anwendung der Steuerungen, die somit zu einem Kontrollverlust des Motorrads und einem schweren Verletzungsrisiko für den Fahrer führen.

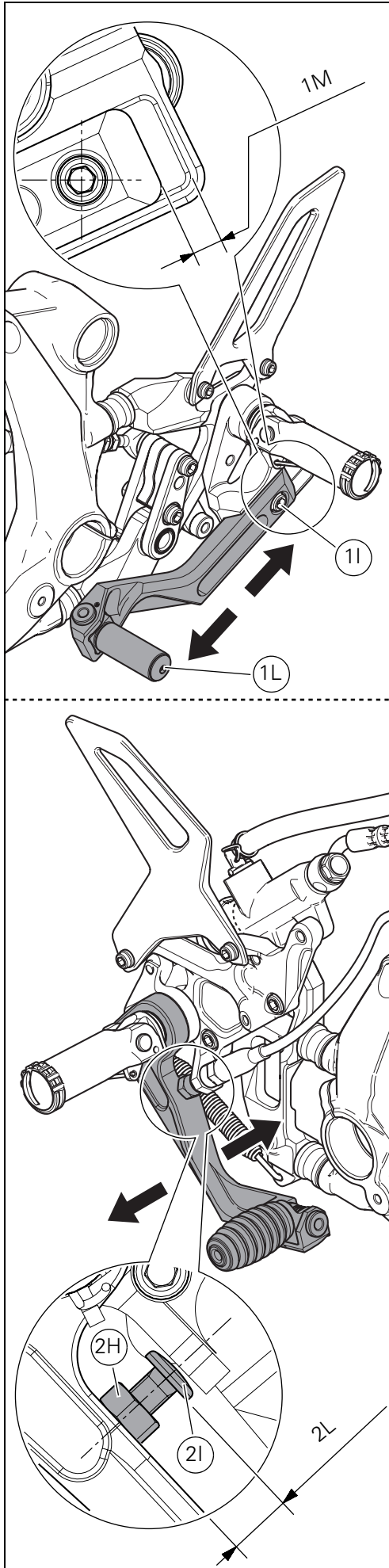


Reposer toutes les structures enlevées afin de faciliter la pose du kit en suivant la marche de dépose dans l'ordre inverse des composants décrits ci-dessous :

- Reposer le demi-carénage inférieur gauche (A) en vissant dans l'ordre suivant les éléments de fixation supérieur (E), arrière (B), inférieur (C) et intérieur (D). Serrer les vis indiquées.
- Reposer le demi-carénage inférieur droit (F) en vissant dans l'ordre suivant les éléments de fixation supérieur (L), arrière (G), inférieur (H) et intérieur (I). Serrer les vis indiquées.

Alle entfernten Strukturen erneut montieren, die für die einfachere Montage des Kits abgenommen wurden, und dabei in der dem Ausbau umgekehrten Reihenfolge verfahren und die nachstehend beschriebenen Komponenten montieren:

- Die untere linke Verkleidungshälfte (A) nach Lösen der Elemente der oberen (E), hinteren (B), unteren (C) und internen (D) Befestigung erneut montieren. Die angegebenen Schrauben anziehen.
- Die untere rechte Verkleidungshälfte (F) nach Lösen der Elemente der oberen (L), hinteren (G), unteren (H) und internen (I) Befestigung erneut montieren. Die angegebenen Schrauben anziehen.



Réglages

En plus des possibilités décrites auparavant, il est possible d'effectuer les réglages ci-dessous :

- Réglage de la longueur levier sélecteur de vitesses : relâcher la vis (1I) et faire avancer ou reculer (1L) le levier jusqu'à obtenir la longueur de levier désirée. Une fois le réglage terminé, serrer la vis (1I) au couple de $10\text{Nm} \pm 10\%$.
- Réglage de l'ouverture du levier de frein : relâcher l'écrou (2H) et visser ou dévisser l'axe (2I) pour rapprocher ou éloigner le levier de frein par rapport à la position du pied sur le repose-pieds. Une fois le réglage terminé, serrer l'écrou (2H) sur le levier de frein au couple de $8\text{Nm} \pm 10\%$.

L'extension du levier sélecteur de vitesses est égale à la valeur $1M = 6,5\text{mm} \pm 0,2$, selon la configuration de base, tandis que l'extension de l'axe de butée levier de frein est de $2L = 11,5\text{mm} \pm 0,2$.

Contrôles

- Vérifier que les leviers sont en mesure d'effectuer librement leurs courses selon les réglages effectués, sans entrer en contact avec d'autres composants de la moto ou rester emboîtés.
- Actionner le levier sélecteur de vitesses et vérifier que l'enclenchement - désenclenchement de toutes les vitesses soit sans points durs.
- Actionner le levier de frein arrière et vérifier le blocage effectif des pastilles de frein arrière et l'allumage du feu de stop arrière.

Einstellungen

Neben den vorher beschriebenen Möglichkeiten können die folgenden Regulierungen durchgeführt werden:

- Regulierung der Länge des Schalthebels: die Schraube (1I) lockern und den Hebel (1L) nach vorne oder nach hinten drücken, bis die gewünschte Hebellänge erzielt wird. Nach erfolgter Regulierung die Schraube (1I) mit einem Anzugsmoment von $10\text{Nm} \pm 10\%$ befestigen.
- Regulierung Öffnung Bremshebel: die Mutter (2H) lockern und den Stift (2I) anschrauben oder lösen, damit die Annäherung oder die Entfernung des Bremshebels entsprechend der Position des Fußes auf der Fußraste erzielt wird. Nach erfolgter Regulierung die Mutter (2H) am Bremshebel mit einem Anzugsmoment von $8\text{Nm} \pm 10\%$ befestigen.

Als Grundeinstellung hat der Schalthebel eine Ausdehnung entsprechend der Höhe $1M=6,5\text{mm} \pm 0,2$, der Bremshebel dagegen hat eine Ausdehnung des Anschlagstiftes $2L=11,5\text{mm} \pm 0,2$.

Überprüfungen

- Überprüfen, dass die Hebel aufgrund der durchgeführten Regulierungen vollständig ein- und ausrasten, ohne dass andere Komponenten des Motorrads gestoßen werden oder stecken bleiben.
- Den Schalthebel aktivieren und überprüfen, dass alle Gänge keine Blockierung beim Ein- und Ausrasten aufweisen.
- Den hinteren Bremshebel aktivieren und überprüfen, dass die tatsächliche Blockierung der hinteren Bremsbeläge und die Aktivierung der Hinterleuchte "Stop" erzielt werden.

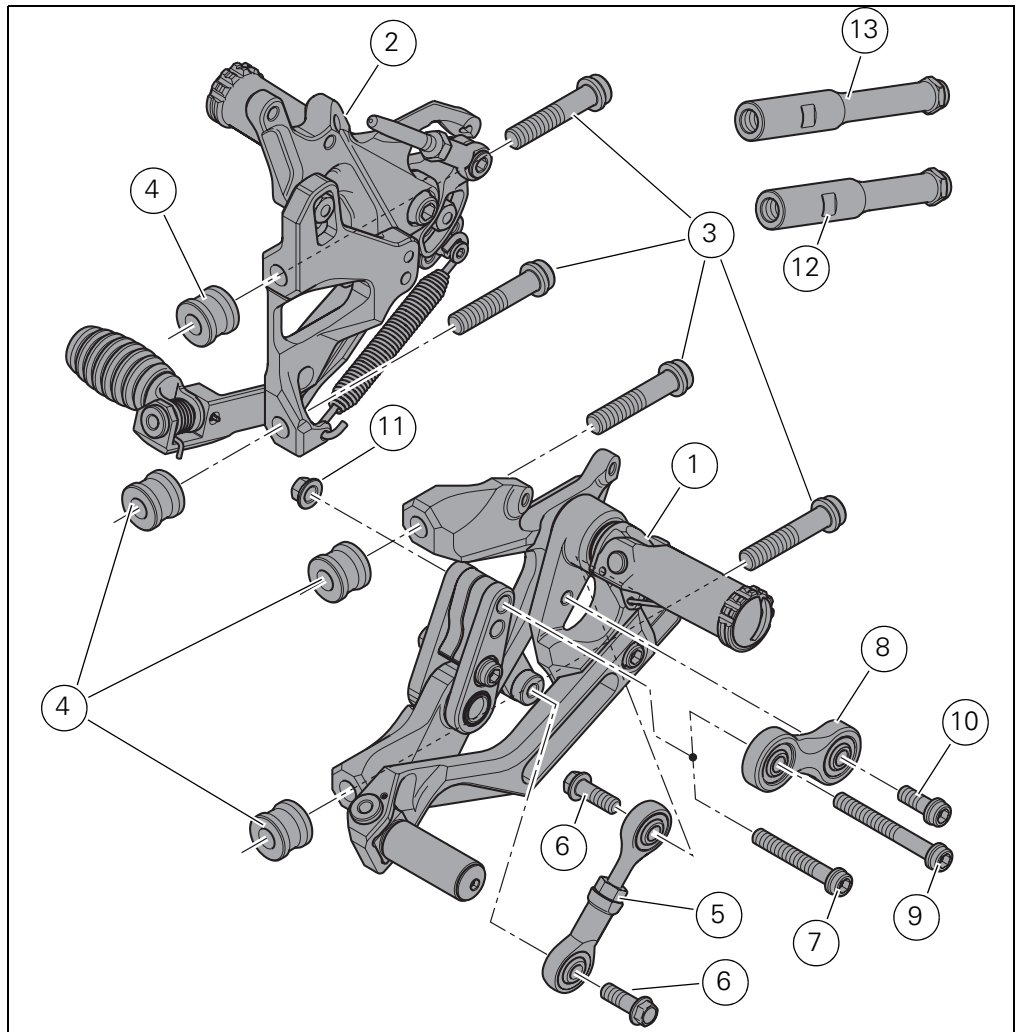


Modelos de referencia: / 参照モデル :

SBK 1199

Kit estribos regulables de aluminio obtenidos de pieza llena / アルミ削り出しアジャスタブルフットペグキット - 96451111B

- 1 Grupo estribo regulable izquierdo
- 2 Grupo estribo regulable derecho
- 3 Tornillo M8x40mm (Cant. 4)
- 4 Separador (Cant. 4)
- 5 Vástago reenvío cambio (cambio recto)
- 6 Tornillo M6x18mm (Cant. 2) (cambio recto)
- 7 Tornillo M6x40mm (cambio recto)
- 8 Bieleta maneta cambio (cambio invertido)
- 9 Tornillo M6x50mm (cambio invertido)
- 10 Tornillo M6x16mm (cambio invertido)
- 11 Tuerca M6
- 12 Vástago mando cambio (L=93mm)
- 13 Vástago mando cambio (L=103mm)



- 1 左アジャスタブルフットペグユニット
- 2 右アジャスタブルフットペグユニット
- 3 スクリュー M8x40mm (4個)
- 4 スパース (4個)
- 5 ギアチェンジトランスミッションロッド (ストレートギアボックス)
- 6 スクリュー M6x18mm (2個) (ストレートギアボックス)
- 7 スクリュー M6x40mm (ストレートギアボックス)
- 8 ギアチェンジレバーコンロッド (倒立ギアボックス)
- 9 スクリュー M6x50mm (倒立ギアボックス)
- 10 スクリュー M6x50mm (倒立ギアボックス)
- 11 ナット M6
- 12 ギアチェンジプッシュロッド (L=93mm)
- 13 ギアチェンジプッシュロッド (L=103mm)

Los componentes con referencia marcada representan el accesorio a instalar y los eventuales componentes de montaje.

Aquellos no marcados se refieren a los componentes originales que deben ser utilizados nuevamente.

Para una lectura rápida y racional, se han utilizado símbolos que evidencian situaciones de máxima atención, consejos prácticos o simples informaciones.

Todas las indicaciones derecha o izquierda se refieren al sentido de marcha de la motocicleta.

参照が丸で囲まれたものは取り付けのべき部品及び取り付けの際に必要な部品です。

丸で囲まれていないものは再利用するオリジナル部品です。

迅速かつ容易に読み進めていただくため、特別な注意を必要とするもの、実用的なアドバイス、簡素な情報を際立たせるシンボルが使用されています。

すべての右及び左の指示は車体の進行方向を向いたものです。

⚠️ Atención / 注記

El incumplimiento de las instrucciones indicadas puede crear una situación de peligro y ocasionar graves lesiones e incluso la muerte. / この説明書に従わずに使用すると危険な状況を引き、重大なけが、あるいは死をもたらす原因となることがあります。

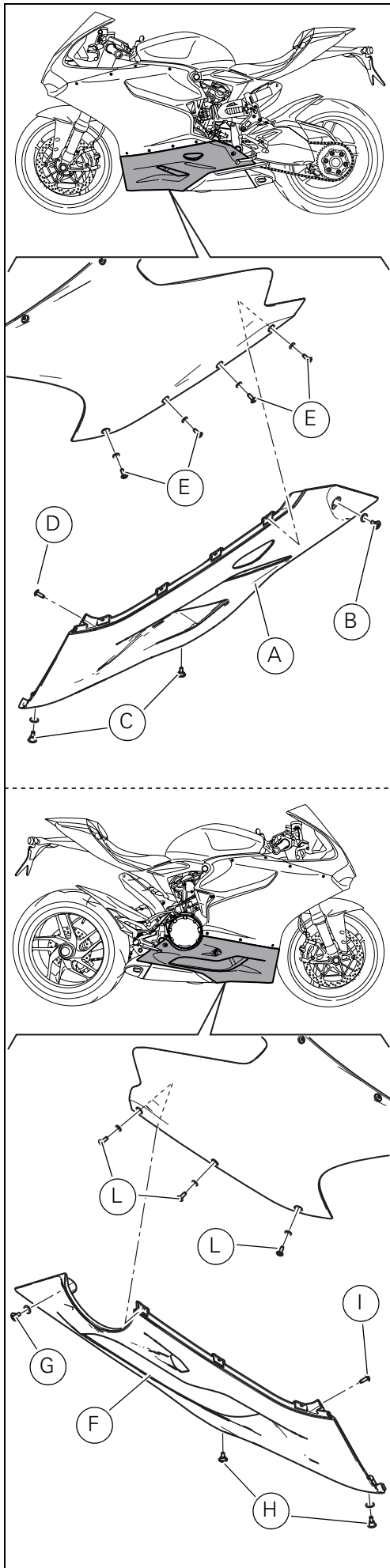
● Importante / 重要

Indica la posibilidad de provocar un daño al vehículo y/o a sus componentes si no se siguen las instrucciones indicadas. / この説明書に従わずに使用すると、車体及び / 又はその部品に損害を招く可能性があります。

👁️ Nota / 参考

Suministra útiles informaciones sobre la operación en curso. / 操作中の内容に関する有用な情報を掲載しています。

DUCATI
PERFORMANCE



Nota
Antes de iniciar la operación leer atentamente las advertencias indicadas en la primera página.

Desmontaje componentes originales

Atención
Las operaciones indicadas a continuación deben ser realizadas por un técnico especializado o por un taller autorizado DUCATI.

Atención
Si las siguientes operaciones no se realizan de manera profesional, se puede poner en peligro la seguridad del piloto.

Desmontar el semicarenado inferior izquierdo (A) destornillando en orden los elementos de fijación, el trasero (B), los inferiores (C), el interno (D) y los superiores (E).

Desmontar el semicarenado inferior derecho (F) destornillando en orden los elementos de fijación, el trasero (G), los inferiores (H), el interno (I) y los superiores (L).

参考
作業を始める前に、最初のページに記載されている注意事項を注意深くお読みください。

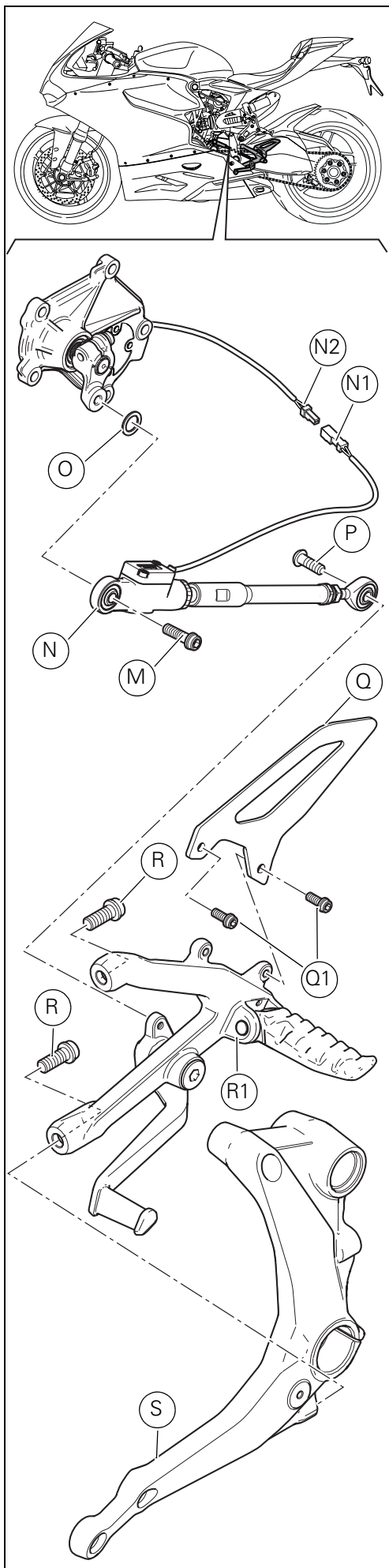
オリジナル部品の取り外し

注記
ここに記載されている一連の作業は熟練の技術者又はドゥカティオフィシャルサービスセンターが行わなければなりません。

注記
以下の作業は指示の通り行わないとライダーの安全を脅かす可能性があります。

リア (B)、アンダー (C)、インナー (D)、アッパー (E) の順に固定部品を緩め、左アンダーフェアリング (A) を取り外します。

リア (G)、アンダー (H)、インナー (I)、アッパー (L) の順に固定部品を緩め、右アンダーフェアリング (F) を取り外します。

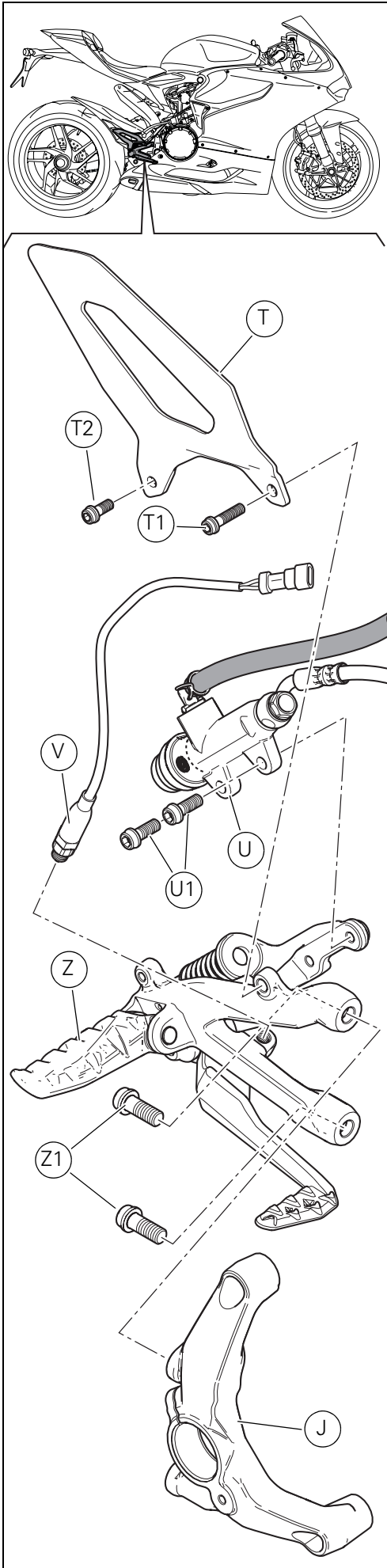


Desatornillar los tornillos (Q1) y quitar el protector talón izquierdo (Q) de la placa porta estribo.

Desconectar la toma (N1) de la celda de carga maneta cambio del enchufe (N2) del cableado principal. Desatornillar el tornillo (M) recuperando la arandela (O), desatornillar los tornillos (R) y desmontar del trípode (S) el grupo vástago cambio (N) y placa porta estribo izquierdo (R1). Desatornillar el tornillo (P) y quitar el vástago cambio (N) de la placa porta estribo izquierdo (R1).

スクリー (Q1) を緩め、左ヒールガード (Q) をフットペグホルダープレートから取り外します。

ギアチェンジレバーロードセルのソケット (N1) を主要配線プラグ (N2) から外します。スクリー (M) を緩め、ワッシャー (O) を回収します。スクリー (R) を緩め、ギアチェンジロッドユニット (N) と左フットペグホルダープレート (R1) ユニットの三脚 (S) から取り外します。スクリー (P) を緩め、ギアチェンジロッド (N) を左フットペグホルダープレート (R1) から取り外します。



Desatornillar los tornillos (T1), (T2) y quitar el protector talón derecho (T) de la placa porta estribo (Z).

Desmontar el sensor freno trasero (V) de la placa porta estribo (Z) dejándolo conectado al cableado principal y asegurándolo a la moto de manera que el cable no quede tenso o se pueda dañar.

Desatornillar los tornillos (U1) y separar la bomba freno trasero (U) de la placa porta estribo (Z) asegurándola a la moto de manera que los tubos de conexión no queden tensados o se puedan dañar.

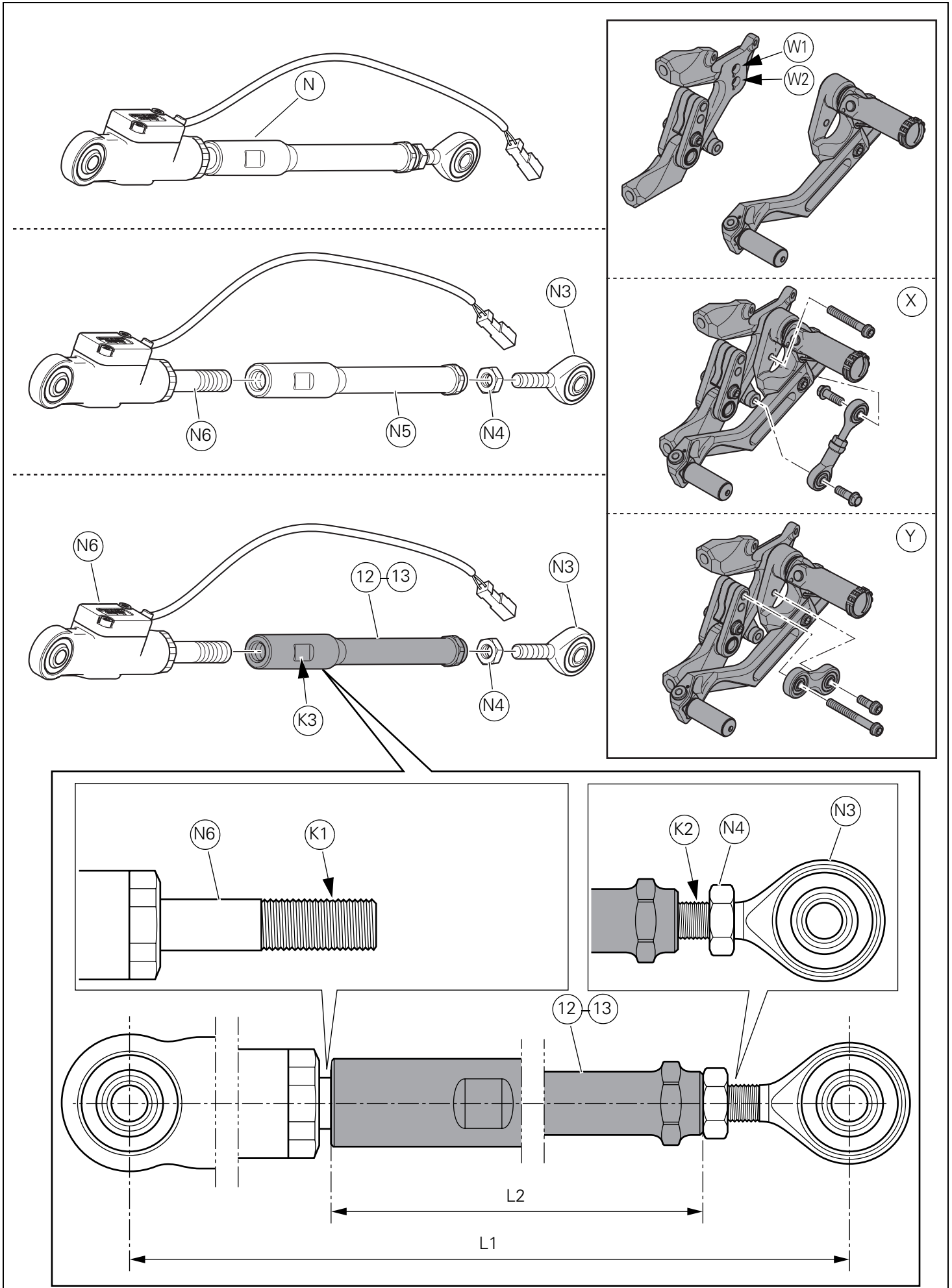
Desatornillar los tornillos (Z1) y desmontar del trípode (J) el grupo placa porta estribo derecho (Z).

スクリュー (T1) および (T2) を緩め、右ヒールガード (T) をフットペグホルダープレート (Z) から取り外します。

リアブレーキセンサー (V) を、フットペグホルダープレート (Z) から外します。このときリアブレーキセンサーは主要配線に接続したままにし、ケーブルが引っ張られたり破損しないようにバイクにしっかりと固定してください。

スクリュー (U1) を緩め、リアブレーキマスターシリンダー (U) をフットペグホルダープレート (Z) から取り外します。このとき接続ホースが引っ張られたり破損しないようにバイクにしっかりと固定してください。

スクリュー (Z1) を緩め、右フットペグホルダープレートユニット (Z) を三脚 (J) から取り外します。



Montaje componentes kit



Importante

Controlar, antes del montaje, que todos los componentes se encuentren limpios y en perfecto estado.

Adoptar todas las precauciones necesarias para evitar daños en la superficie exterior de los componentes donde se debe operar.

Desmontar el vástago cambio (N) desmontando del vástago mando cambio (N5) la celda de carga (N6) y la articulación esférica (N3) con tuerca (N4). El estribo cambio es completamente modulable de acuerdo a las exigencias de conducción del piloto por lo cual es necesario montar el vástago cambio de acuerdo a las siguientes posibilidades:

- Cambio en modalidad convencional (Cambio recto) (Fig.X).
- Cambio en modalidad invertida (Cambio invertido (racing)) (Fig.Y).
- Altura estribo de acuerdo a la perforación de fijación (Alta-W1) (Baja-W2)

De acuerdo a estas premisas se resumen en la siguiente tabla las informaciones de montaje de acuerdo al tipo de uso:

Tipo cambio ギアボックスタイプ	Altura estribo (posición agujero) フットペグ高さ (穴位置)	Longitud total recomendada (L1) 推奨全長 (L1)	Longitud Vástago (12) o (13) ロッド長さ (12) または (13)
Cambio recto (Fig.X) ストレートギアボックス (図 X)	Baja (W2) 低 (W2)	L1=195 mm	L2=103 mm (13)
Cambio recto (Fig.X) ストレートギアボックス (図 X)	Alta (W1) 高 (W1)	L1=184 mm	L2=93 mm (12)
Cambio invertido (racing) (Fig.Y) 倒立ギアボックス (レーシング) (図 Y)	Alta (W1) 高 (W1)	L1=190 mm	L2=93 mm (12)
Cambio invertido (racing) (Fig.Y) 倒立ギアボックス (レーシング) (図 Y)	Baja (W2) 低 (W2)	L1=199 mm	L2=103 mm (13)

Seleccionados los componentes y detectadas las cotas de montaje, proceder de la siguiente manera:

- Limpiar eventuales residuos de loctite aplicado previamente en la rosca de la celda de carga (N6); aplicar compuesto para roscas (loctite 222) en la rosca (K1) de la celda de carga (N6) y atornillar el vástago mando cambio (12) o (13). Bloqueando la celda de carga (N6), proceder con el ajuste del vástago mando cambio (12) o (13) (en la posición de toma llave (K3)) al par de apriete de $15Nm \pm 10\%$.
- Limpiar eventuales residuos de loctite aplicado previamente en la rosca de la articulación esférica (N3) y de la tuerca (N4); atornillar completamente la tuerca (N4) en la articulación esférica (N3) sin ajustar; aplicar compuesto para roscas (loctite 222) en la rosca (K2) de la articulación esférica (N3) y atornillar en el vástago mando cambio (12) o (13) hasta obtener la cota de distancia entre ejes (L1). Manteniendo alineados en un mismo plano la celda de carga (N6) y la articulación esférica (N3) proceder al ajuste de la tuerca (N4) en el vástago mando cambio (12) o (13) al par de apriete de $5Nm \pm 10\%$.
- Controlar que la cota de distancia entre ejes (L1) sea efectivamente la seleccionada anteriormente en la tabla.

キット部品の取り付け



重要

取り付け前にすべての部品に汚れがなく、完璧な状態であることを確認します。

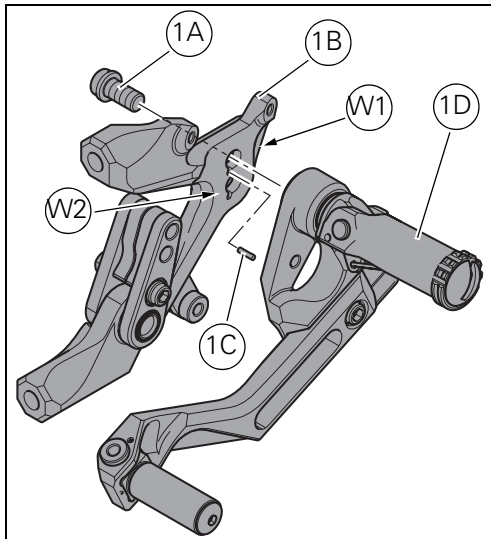
作業する部品の外側表面を傷つけないために、必要な予防措置を取ってください。

ギアチェンジプッシュロッド (N5) からロードセル (N6)、ボールジョイント (N3) とナット (N4) を取り外し、ギアチェンジロッド (N) を分解します。ギアチェンジフットペグは、ライダーのライディングスタイルに合わせて自由に調整が可能です。そのため以下に示すオプションに従って、ギアチェンジロッドを取り付ける必要があります。

- 標準ギアボックスセッティング (ストレートギアボックス) (図 X)。
- 倒立ギアボックスセッティング (倒立ギアボックス (レーシング)) (図 Y)。
- 固定用穴 (高-W1) (低-W2) を基準にしたフットペグ高さこれらのオプションを前提に、使用タイプに対応する取付データを以下の表に示します。

必要な部品を選択し、取付寸法が決まれば、以下の手順で取り付けます。

- ロードセル (N6) のネジ部に残っているロックタイトを綺麗に拭取ります。ネジロック剤 (ロックタイト 222) をロードセル (N6) のネジ部 (K1) に塗布し、ギアチェンジプッシュロッド (12) または (13) を取り付けます。ロードセル (N6) を押さえたまま、ギアチェンジプッシュロッド (12) または (13) を $15Nm \pm 10\%$ のトルクで (平らな部分 (K3) を利用して) 締め付けます。
- ボールジョイント (N3) とナット (N4) のネジ部に残っているロックタイトを綺麗に拭取ります。ナット (N4) をボールジョイント (N3) に、締め付けずに奥まで取り付けます。ネジロック剤 (ロックタイト 222) をボールジョイント (N3) のネジ部 (K2) に塗布し、規定の中心間距離 (L1) になるまでギアチェンジプッシュロッド (12) または (13) に取り付けます。ロードセル (N6) とボールジョイント (N3) が同じ面に向くように揃え、ギアチェンジプッシュロッド (12) または (13) のナット (N4) を $5Nm \pm 10\%$ のトルクで締め付けます。
- 中心間距離 (L1) が、先に表から選択した値と等しいことを確認してください。



Regulación posición estribo izquierdo

Como set-up de base el grupo estribo regulable izquierdo (1) está premontado en posición estribo elevado (perforación alta (W1)); en el caso que fuese necesario tener un ajuste rebajado desatornillar el tornillo (1A) y quitar el grupo maneta cambio (1D) del grupo placa porta estribo izquierdo (1B); colocar el pasador (1C) en el relativo alojamiento perforación baja (W2), colocar el grupo maneta cambio (1D) y del otro lado de la perforación baja (W2) atornillar y ajustar el tornillo (1A) fijando el grupo maneta cambio (1D) al grupo placa porta estribo izquierdo (1B).

Montaje "cambio recto"

Colocar el vástago reenvío cambio (5) en la parte interior del grupo estribo regulable izquierdo (1) y fijarlo al grupo maneta cambio (1D) y al grupo placa porta estribo izquierdo (1B) atornillando 2 tornillos M6x18mm (6). Ajustar los tornillos (6) al par de apriete de 10 Nm±10%. Introducir el tornillo M6x40mm (7) en el grupo estribo regulable izquierdo (1) y del otro lado introducir en la rosca la articulación esférica del vástago cambio (NN) precedentemente montado y atornillar la tuerca (11). Manteniendo la tuerca (11) ajustar el tornillo (7) al par de apriete de 10 Nm ±10%.

Montaje "cambio invertido (racing)"

Colocar la bieleta maneta cambio (8) en la parte exterior del grupo estribo regulable izquierdo (1) y fijarla al grupo maneta cambio (1D) atornillando el tornillo M6x16mm (10). Ajustar el tornillo (10) al par de apriete de 10 Nm ±10%. Introducir el tornillo M6x50mm (9) en el grupo estribo regulable izquierdo (1) y del otro lado introducir en la rosca la articulación esférica del vástago cambio (NN) precedentemente montado y atornillar la tuerca (11). Manteniendo la tuerca (11) ajustar el tornillo (9) al par de apriete de 10 Nm ±10%.

Importante

Familiarizarse con el sistema del cambio invertido antes de conducir en carreteras o en pistas ya que con esta configuración, en comparación con el funcionamiento normal, el acoplamiento y desacoplamiento de las marchas se realiza en manera opuesta.

Importante

Controlar que todos los movimientos de la maneta cambio y de los componentes conectados a la misma se deslicen correctamente y que no haya atascamientos; si así fuere controlar el correcto montaje del grupo estribo izquierdo.

左フットペグの位置調整

基本セットアップでは、左アジャスタブルフットペグユニット (1) は、フットペグが高い位置 (穴位置 高 (W1)) に取り付けられています。低位置での取り付けが必要な場合は、スクリュー (1A) を緩め、ギアチェンジレバーユニット (1D) を左フットペグホルダープレートユニット (1B) から取り外します。ピン (1C) を下側の穴 (W2) の所定位置に挿入し、ギアチェンジレバーユニット (1D) を配置します。そして下側の穴 (W2) の反対側からスクリュー (1A) を締め付け、ギアチェンジレバーユニット (1D) を左フットペグホルダープレートユニット (1B) に固定します。

"ストレートギアボックス" の取り付け

ギアチェンジトランスミッションロッド (5) を左アジャスタブルフットペグユニット (1) の内側に配置し、ギアチェンジレバーユニット (1D) と左フットペグホルダープレートユニット (1B) に、2本のスクリュー M6x18mm (6) を取り付け固定します。スクリュー (6) を 10Nm ± 10% のトルクで締め付けます。スクリュー M6x40mm (7) を左アジャスタブルフットペグユニット (1) に挿入し、反対側に出ているスレッドに、先程組立てたギアチェンジロッド (NN) のボールジョイントを挿入し、ナット (11) を取り付けます。ナット (11) を押さえたまま、スクリュー (7) を 10Nm ± 10% のトルクで締め付けます。

"倒立ギアボックス (レーシング)" の取り付け

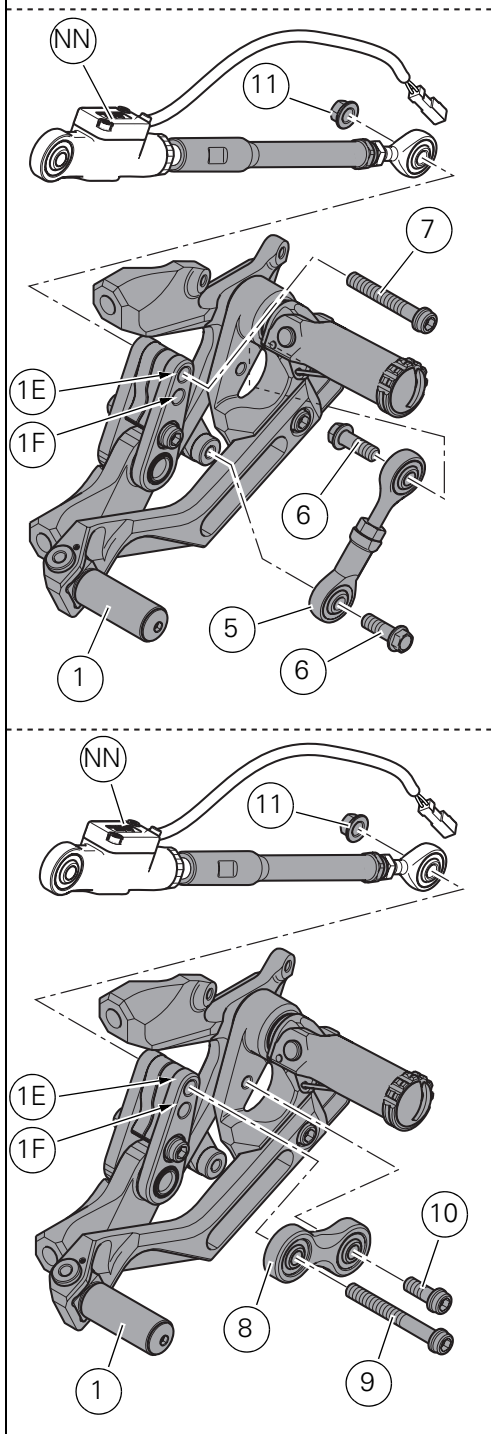
ギアチェンジレバーコンロッド (8) を左アジャスタブルフットペグユニット (1) の外側に配置し、スクリュー M6x16mm (10) を取り付け、ギアチェンジレバーユニット (1D) に固定します。スクリュー (10) を 10Nm ± 10% のトルクで締め付けます。スクリュー M6x50mm (9) を左アジャスタブルフットペグユニット (1) に挿入し、反対側に出ているスレッドに、先程組立てたギアチェンジロッド (NN) のボールジョイントを挿入してナット (11) を取り付けます。ナット (11) を押さえたまま、スクリュー (9) を 10Nm ± 10% のトルクで締め付けます。

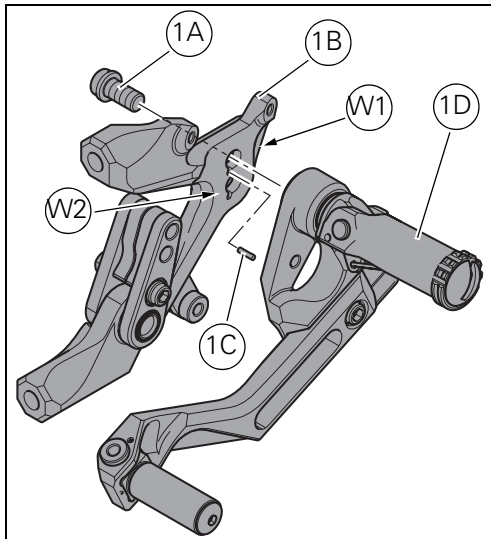
重要

公道やサーキットに出る前に倒立ギアチェンジシステムについてよく理解しておいてください。この設定では標準機能とは全く逆にクラッチ及びリリースが機能します。

重要

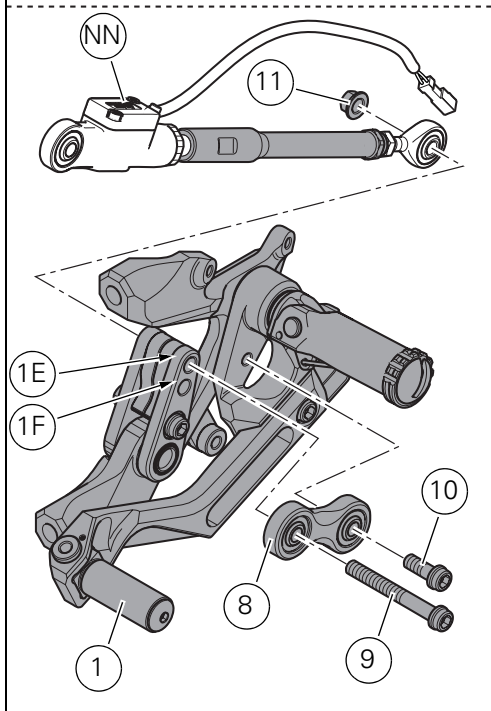
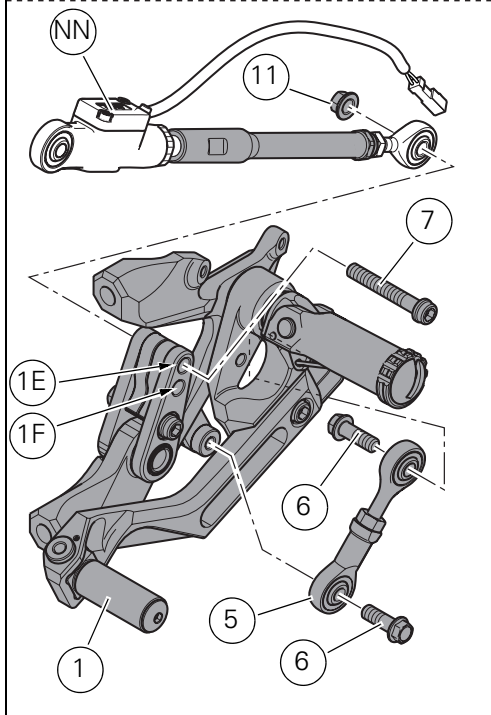
ギアチェンジレバーと関連する全ての部品がつかえずに滑らかに作動することを確認してください。つかえなどがある場合は、左フットペグユニットが正しく取り付けられているかを確認してください。

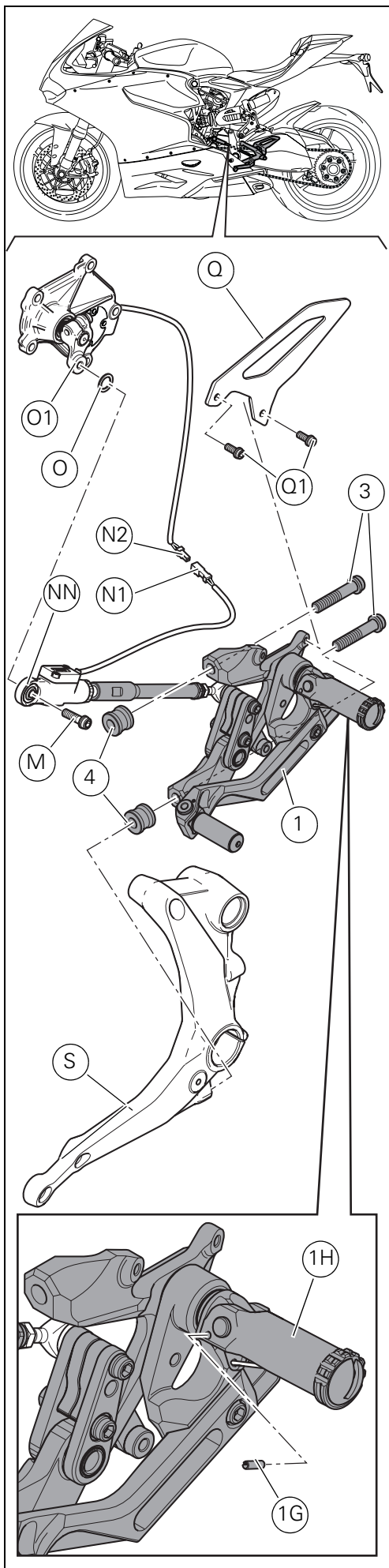




Nota
 Como set-up de base el grupo del vástago cambio (NN) está montado en la perforación alta (1E). Es posible montar el vástago cambio (NN) en la perforación baja (1F) para tener un acople y desacople de marcha más inmediato.

参考
 基本セットアップでは、ギアチェンジロッドユニット (NN) は上側の穴 (1E) に取り付けられています。より素早いギアチェンジを得るために、ギアチェンジレバー (NN) を下側の穴 (1F) に取り付けることも可能です。





Aplicar grasa negra (Shell Retinax HDX2) en la rosca de los 2 tornillos M8x40mm (3) e introducirlos en el grupo estribo regulable izquierdo (1); del otro lado introducir en la rosca de los tornillos (3) 2 separadores (4), colocar el grupo estribo regulable izquierdo (1) en el trípede izquierdo (S) y atornillar los tornillos. Ajustar los tornillos (3) al par de apriete de 25 Nm ± 10%. Introducir el tornillo original (M) en el vástago cambio (NN), del otro lado introducir en la rosca del tornillo la arandela original (O) y colocándose en la leva reenvío cambio (O1) atornillar el tornillo. Ajustar el tornillo (M) al par de apriete de 10 Nm ± 10%. Conectar la toma (N1) de la celda de carga maneta cambio al enchufe (N2) del cableado principal y restablecer el pasaje cableado original siguiendo los otros cables ya posicionados en la moto. Colocar el protector talón izquierdo (Q) en la placa porta estribo (1) y atornillar los tornillos originales (Q1). Ajustar los tornillos (Q1) al par de apriete de 6 Nm ± 10%.

⚠ Atención

Es absolutamente obligatorio el montaje de los separadores (4). La omisión del montaje o el montaje de separadores de distinta medida compromete el correcto uso de los mandos con consiguiente pérdida de control del medio y riesgo extremo de accidente para el piloto.

👁 Nota

Para uso deportivo en pista es posible bloquear el estribo izquierdo (1H) evitando que se pueda plegar durante el uso, bloqueándolo por medio del montaje del pasador elástico (1G).

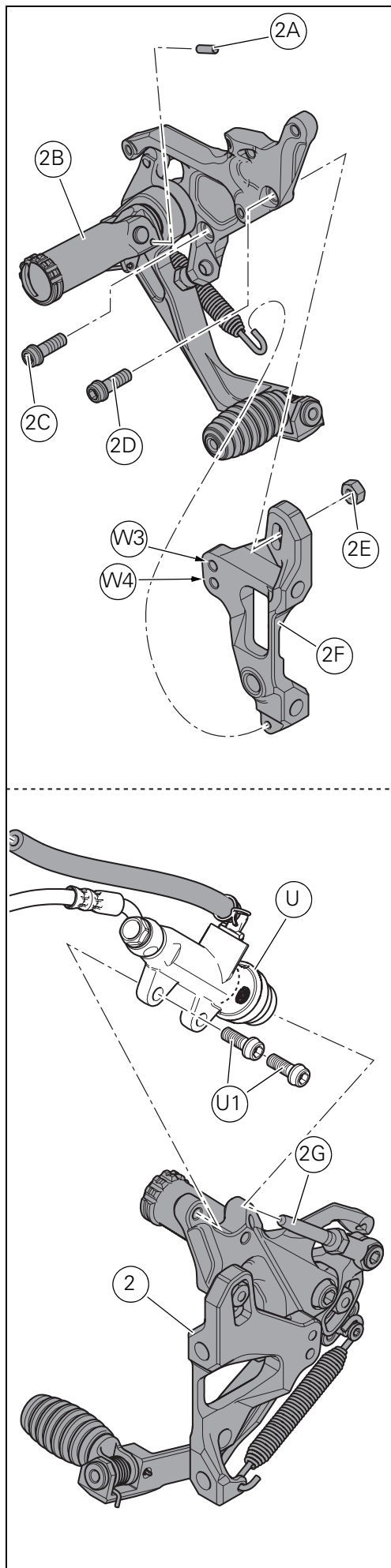
2 本のスクリー M8x40mm (3) のネジ部にブラックグリース (Shell Retinax HDX2) を塗布し、左アジャスタブルフットペグユニット (1) に挿入します。反対側からスクリー (3) のネジに 2 個のスペーサー (4) を挿入し、左アジャスタブルフットペグユニット (1) を左三脚 (S) にスクリーで取り付けます。スクリー (3) を 25Nm ± 10% のトルクで締め付けます。オリジナルのスクリー (M) をギアチェンジロッド (NN) に挿入します。反対側からスクリーのネジにオリジナルのワッシャー (O) を挿入し、ギアチェンジトランスミッションレバー (O1) にスクリーで取り付けます。スクリー (M) を 10Nm ± 10% のトルクで締め付けます。ギアチェンジレバーロードセルのソケット (N1) を主要配線プラグ (N2) に接続し、ケーブルを車両の他のケーブルに沿って元の位置にもどします。左ヒールガード (Q) をフットペグホルダープレート (1) に配置し、オリジナルのスクリー (Q1) を取り付けます。スクリー (Q1) を 6Nm ± 10% のトルクで締め付けます。

⚠ 注記

スペーサー (4) の取り付けは必須です。スペーサーを取り付けなかったり、サイズの異なるスペーサーを取り付けると、コマンドの正しい作動に影響を及ぼし、バイクのコントロールを失ってライダーが負傷する重大な危険に繋がります。

👁 参考

サーキット走行では、左フットペグが走行中に曲がらないように、スプリングピン (1G) を取り付けて左フットペグ (1H) を固定することができます。



Regulación posición estribo derecho

Como set-up de base el grupo estribo regulable derecho (2) está premontado en posición estribo elevado (perforación alta (W3)), en el caso que fuese necesario tener un ajuste rebajado, aflojar el tornillo (2D), desatornillar el tornillo (2C), deslizar el grupo estribo derecho (2B) respecto a la placa porta estribo derecho (2F) hasta que no sea posible atornillar el tornillo (2C) en la perforación baja (W4). Asegurarse que la tuerca (2E) se encuentre en posición en la relativa ranura en la placa porta estribo derecho (2F) proceder con el ajuste de los tornillos (2C) y (2D) al par de apriete de 10Nm±10%.

Importante

Para una conducción equilibrada es necesario realizar la misma regulación en altura para ambos estribos, ambos altos (W1/W3) o ambos bajos (W2/W4).

Nota

Para uso deportivo en pista es posible bloquear el estribo derecho (2B) evitando que se pueda plegar durante el uso, bloqueándolo por medio del montaje del pasador elástico (2A).

Introducir la horquilla (2G) a tope en la bomba freno trasero (U), colocar la bomba en el grupo estribo regulable derecho (2) y fijarla atornillando los 2 tornillos originales (U1). Ajustar los tornillos (U1) al par de apriete de 8 Nm±10%.

右フットペグの位置調整

基本セットアップでは、右アジャスタブルフットペグユニット (2) は、フットペグが高い位置 (穴位置 高 (W3)) に取り付けられています。低位置での取り付けが必要な場合は、スクリュー (2D) を緩め、スクリュー (2C) を取り外し、スクリュー (2C) を下側の穴 (W4) に取り付けることができる位置にくるまで、右フットペグユニット (2B) を右フットペグホルダープレート (2F) に沿ってスライドさせます。ナット (2E) が右フットペグホルダープレート (2F) の所定の穴に取り付けられていることを確認し、スクリュー (2C) および (2D) を 10Nm ± 10% のトルクで締め付けます。

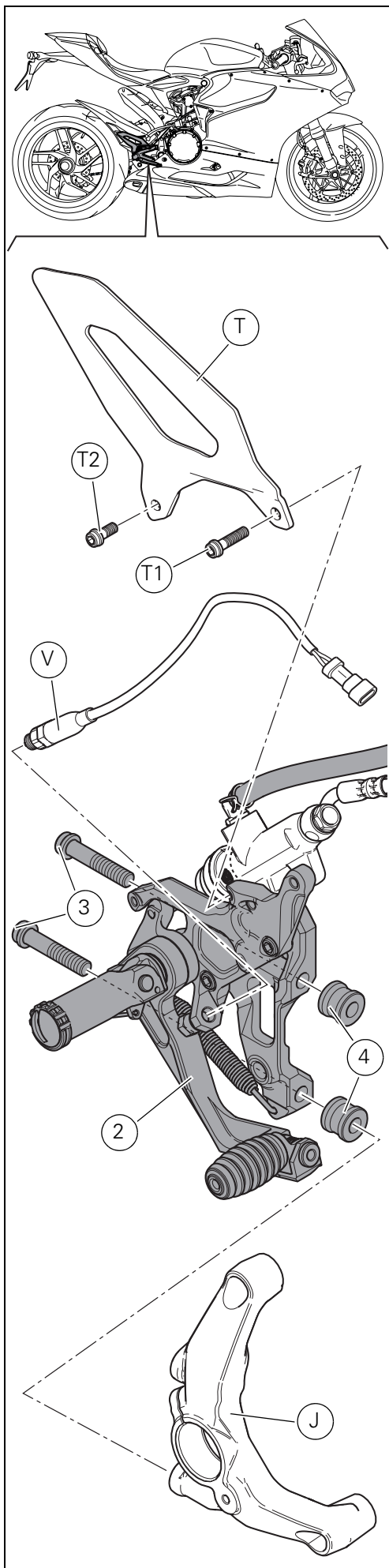
重要

バランスの取れたライディングのためには、両方のフットペグが高い位置 (W1/W3) または低い位置 (W2/W4) のどちらかの高さに等しく設定されている必要があります。

参考

サーキット走行では、右フットペグが走行中に曲がらないように、スプリングピン (2A) を取り付け右フットペグ (2B) を固定することができます。

ピン (2G) をリアブレーキマスターシリンダー (U) の奥までしっかり挿入し、マスターシリンダーを右アジャスタブルフットペグユニット (2) に取り付け、2本のオリジナルのスクリュー (U1) で固定します。スクリュー (U1) を 8Nm ± 10% のトルクで締め付けます。



Aplicar grasa negra (Shell Retinax HDX2) en la rosca de los 2 tornillos M8x40mm (3) e introducirlos en el grupo estribo regulable derecho (2); del otro lado introducir en la rosca de los tornillos (3) 2 separadores (4), colocar el grupo estribo regulable derecho (2) en el trípode derecho (J) y atornillar los tornillos. Ajustar los tornillos (3) al par de apriete de $25 \text{ Nm} \pm 10\%$. Asegurarse que el sensor freno trasero (V) todavía se encuentre conectado al cableado principal y proceder a atornillar en el grupo estribo regulable derecho (2) ajustándolo al par de apriete de $5 \text{ Nm} \pm 10\%$. Aplicar compuesto para roscas (Loctite 243) en la rosca de los tornillos originales (T1) y (T2). Colocar el protector talón derecho (T) en la placa porta estribo (2) y atornillar los tornillos originales delantero (T1) y trasero (T2). Ajustar los tornillos (T1) y (T2) al par de apriete de $6 \text{ Nm} \pm 10\%$.

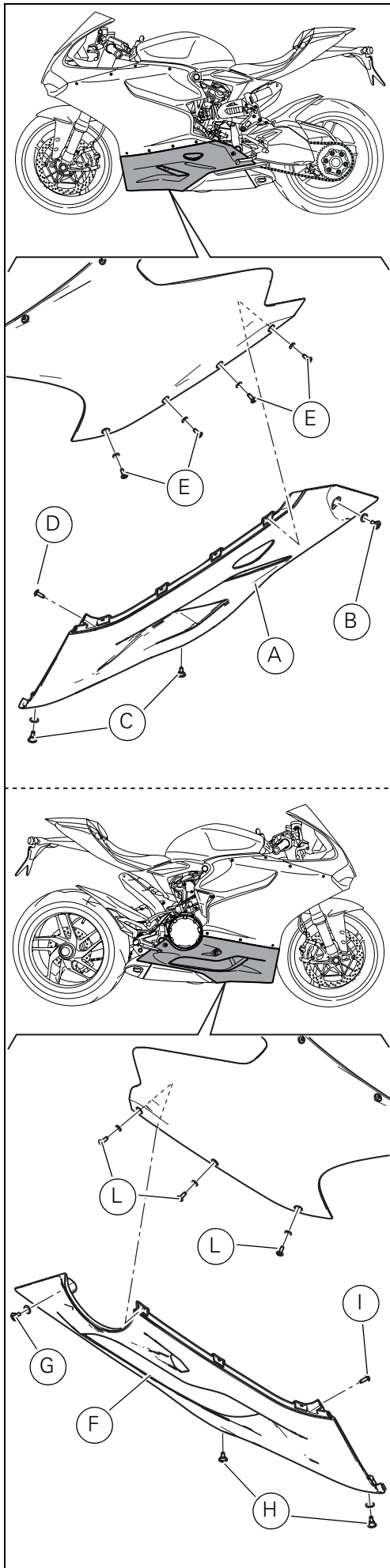
⚠ Atención

Es absolutamente obligatorio el montaje de los separadores (4). La omisión del montaje o el montaje de separadores de distinta medida compromete el correcto uso de los mandos con consiguiente pérdida de control del medio y riesgo extremo de accidente para el piloto.

2 本のスクリュー M8x40mm (3) のネジ部にブラックグリース (Shell Retinax HDX2) を塗布し、右アジャスタブルフットペグユニット (2) に挿入します。反対側からスクリュー (3) のネジに 2 個のスペーサー (4) を挿入し、右アジャスタブルフットペグユニット (2) を右三脚 (J) にスクリューで取り付けます。スクリュー (3) を $25 \text{ Nm} \pm 10\%$ のトルクで締め付けます。リアブレーキセンサー (V) が主要配線に接続していることを確認し、右アジャスタブルフットペグユニット (2) に取り付け、 $5 \text{ Nm} \pm 10\%$ のトルクで締め付けます。ネジロック剤 (ロックタイト 243) をオリジナルのスクリュー (T1) および (T2) のネジ部に塗布します。右ヒールガード (T) をフットペグホルダープレート (2) に配置し、オリジナルのフロント側スクリュー (T1) およびリア側スクリュー (T2) を取り付けます。スクリュー (T1) および (T2) を $6 \text{ Nm} \pm 10\%$ のトルクで締め付けます。

⚠ 注記

スペーサー (4) の取り付けは必須です。スペーサーを取り付けなかったり、サイズの異なるスペーサーを取り付けると、コマンドの正しい作動に影響を及ぼし、バイクのコントロールを失ってライダーが負傷する重大な危険に繋がります。

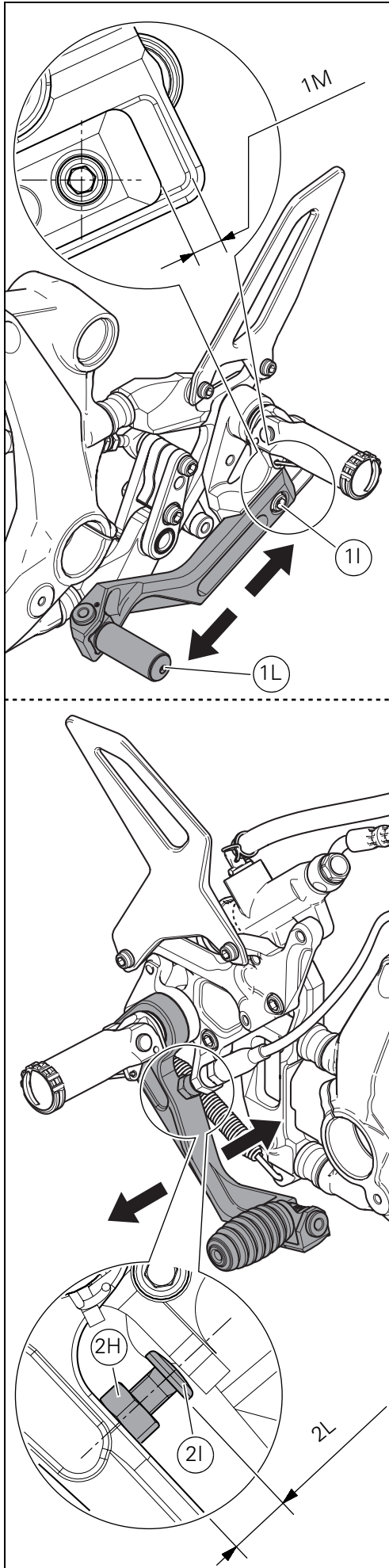


Montar nuevamente todas las estructuras extraídas para facilitar el montaje del kit, operando de manera inversa respecto a la fase de desmontaje de los componentes descriptos a continuación:

- Montar nuevamente el semicarenado inferior izquierdo (A) atornillando en orden los elementos de fijación superiores (E), el trasero (B), los inferiores (C) y el interno (D). Ajustar los tornillos indicados.
- Montar nuevamente el semicarenado inferior derecho (F) atornillando en orden los elementos de fijación superiores (L), el trasero (G), los inferiores (H) y el interno (I). Ajustar los tornillos indicados.

キットを取り付けやすくするために取り外したすべての部品を、以下に記載する部品の取り外しとは逆の手順で取り付けます。

- アッパー (E)、リア (B)、アンダー (C)、インナー (D) の順に固定部品をねじ込み、左アンダーフェアリング (A) を取り付けます。指定のスクリューを締め付けます。
- アッパー (L)、リア (G)、アンダー (H)、インナー (I) の順に固定部品を緩め、右アンダーフェアリング (F) を取り付けます。指定のスクリューを締め付けます。



Regulaciones

Además de las posibilidades descritas anteriormente, es posible realizar las siguientes regulaciones:

- Regulación longitud maneta cambio: aflojar el tornillo (1I) y avanzar o atrasar la maneta (1L) hasta obtener la longitud de maneta deseada. Al finalizar la regulación proceder con el ajuste del tornillo (1I) al par de apriete de $10\text{Nm} \pm 10\%$.
- Regulación apertura leva freno: aflojar la tuerca (2H) y atornillar o desatornillar el perno (2I) para obtener respectivamente el acercamiento o el alejamiento de la leva del freno respecto a la posición del pie en el estribo. Al finalizar la regulación proceder con el ajuste de la tuerca (2H) en la leva freno al par de apriete de $8\text{Nm} \pm 10\%$.

Como set-up de base la maneta cambio tiene un deslizamiento equivalente a la cota $1\text{M} = 6,5\text{mm} \pm 0,2$ mientras que la leva freno tiene un deslizamiento del perno de tope $2\text{L} = 11,5\text{mm} \pm 0,2$.

Controles

- Controlar que de acuerdo a las regulaciones realizadas las levas puedan realizar completamente sus recorridos sin golpear otros componentes de la moto o trabarse.
- Accionar la maneta cambio y controlar el acople y desacople de todas las marchas sin ningún atascamiento.
- Accionar la leva freno trasero y controlar que haya un real bloqueo de las pastillas de freno traseras y se encienda la luz de stop trasero.

調整

前述の調整のほかにも、以下の調整も可能です。

- ギアチェンジレバーの長さ調整：スクリュー (1I) を緩め、好みの長さになるまでレバー (1L) を前後に動かします。長さが決まれば、スクリュー (1I) を $10\text{Nm} \pm 10\%$ のトルクで締め付けます。
- ブレーキレバーの配置調整：ナット (2H) を緩め、フットペグ上の足に合わせてピン (2I) を締めるか緩めます。足に近づける場合はピンを締め、足から遠ざける場合はピンを緩めます。調整が終わったら、ブレーキレバーのナット (2H) を $8\text{Nm} \pm 10\%$ のトルクで締め付けます。

基本セットアップでは、ギアチェンジレバーは $1\text{M} = 6.5\text{mm} \pm 0.2$ 、ブレーキレバーのピンは $2\text{L} = 11.5\text{mm} \pm 0.2$ の位置に設定されています。

点検

- 調整したレバーが、車両の他の部品に干渉したりつかえたりすることなく、フルトラベルを作動することを確認します。
- ギアチェンジレバーを操作し、全てのギアでつかえを起こさずにギアチェンジができることを確認します。
- リアブレーキレバーを操作し、リアブレーキパッドのロックがしっかりとかかり、リアストップライトが点灯することを確認します。



DUCATI PERFORMANCE accessories

レース専用部品 ご注文書

ご注文商品

1 P/N

商品名

2 P/N

商品名

3 P/N

商品名

4 P/N

商品名

5 P/N

商品名

お客様ご記入欄

私は上記レース専用部品を下記車両に装着し、サーキット走行のみに利用し、一般公道には利用しません。

車台番号 ZDM

モデル名

お客様署名

ご注文日

ドゥカティ正規ネットワーク店記入欄

お客様に上記レース専用部品を販売し、レース専用部品のご利用方法を説明いたしました。

販売店署名

販売日

年

月

日

販売店様へお願い

1. 上記ご記入の上、弊社アフターセールス部までFAXしてください。FAX:03-6692-1317
2. 取り付け車両1台に1枚でご使用ください。