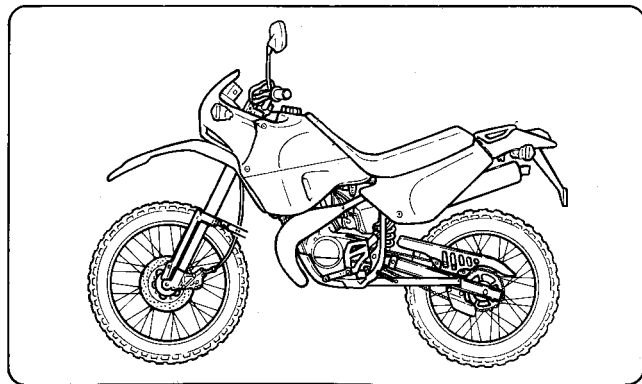


aprilia

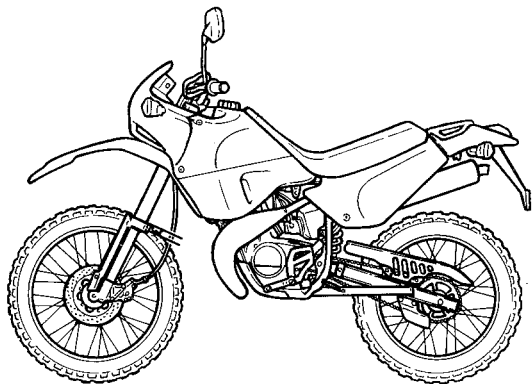
**LIBRETTO
USO E MANUTENZIONE**



TUAREG RALLY 50



RICHIEDETE SOLO RICAMBI ORIGINALI



Per la vostra sicurezza usate
sempre il casco:
APRILIA CONSIGLIA



In questo libretto sono raccolti i dati principali e le istruzioni necessarie alle normali operazioni d'uso e manutenzione del motociclo.

Per interventi di controllo e revisione non facilmente eseguibili con i normali mezzi in dotazione opportuno rivolgersi ai nostri Concessionari che garantiscono un servizio accurato e sollecito.

Per conservare il Vostro motociclo Aprilia in perfetto stato di efficienza Vi raccomandiamo di esigere sempre ricambi originali e di rivolgervi, per le riparazioni, esclusivamente ai Concessionari e Rivenditori Aprilia. Nel richiedere i ricambi al Vs. concessionario, specificare il codice ricambi, punzonato su una decalco posta sotto la sella. E' buona norma riportare, la sigle d'identificazione nell'apposito spazio riservato in questo libretto, per ricordarla anche in caso di smarrimento della decalco d'identificazione.

Aprilia CODICE RICAMBI

N°		A B C D E					
I	GB	S	A	P	SF	B	D
F	E	GB	NL	CH			

Libretto Cod. 8201371

Dati indicativi soggetti a modifiche senza impegno di preavviso.

INDICE

	Pag.
Caratteristiche tecniche	3
Dati di identificazione	7
Disposizione comandi	8
Norme per l'uso	12
Manutenzione e piccole riparazioni	16
Impianto elettrico	34
Scheda manutenzione periodica	37
Pulizia della moto	39
Lunga inattività del veicolo	39
Schema elettrico	41

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE

ModelloRV3 H₂O AUTOMIX
Tipomonocilindrico a 2 tempi con immissione
lamellare "AR VALVE SYSTEM".
Raffreddamento a liquido con circolazione
forzata. Lubrificazione separata.
Cilindroin lega leggera con riporto superficiale
di **GILNISIL**.
Alesaggio e corsa (mm)38,8x42 mm
Cilindrata49,6 cc.
Rapporto di compressione11:1

AVVIAMENTO

ELETTRICO oppure a KICK-STARTER.

FRIZIONE

A dischi multipli in **lega leggera** a bagno d'olio.

CAMBIO

Innesti frontali - **3 marce**.

Rapporti

1° = 3,3

2° = 1,68

3° = 1,15

TRASMISSIONE

Primariaingranaggi a denti elicoidali
Rapporto: 3,812 (Z = 16/61)
Secondariaa catena 1/2"x3.16 = Rullo \varnothing 7,75
Rapporto: (Z = 12/44)

CARBURATORE

Modello	SHA
Diametro diffusore	14-12
Getto max68
Valvola gas	n. 2
Galleggiante	3,5 gr.

FILTRO ARIA

In spugna.

ACCENSIONE

Tipo	elettronica
Anticipo	1,7 ÷ 2 mm corrispondenti a 22° prima del P.M.S.
Candela	BOSCH W3 cc. - CHAMPION N84

ALIMENTAZIONE

Rodaggio (500 km)	benzina super
In seguito	benzina super
Capacità serbatoio carburante	13 lt. di cui 1,5 lt. di riserva con azionamento meccanico
Capacità di serbatoio olio lubrificazione separata	2 lt. di cui 0,5 di riserva con spia luminosa sul cruscotto

LUBRIFICAZIONE

(Vedi Tabella Lubrificanti pag. 40 n° 3)

Cambio e trasmissione primaria700 cc olio

RAFFREDDAMENTO

Capacità del circuito di raffreddamento ...	900 cc. (miscela di acqua con liquido antigelo al 60%)
Temperatura minima di esercizio	-17°C

TELAIO

Struttura monotrave ad alta resistenza, sdoppiato sopra lo scarico.

FORCELLONE

In acciaio a profilo rettangolare montato su boccole antifrizione.

SOSPENSIONI

Anterioreforcella teleidraulica a steli rovesciati
Aprilia a perno avanzato \varnothing 35,
escursione 220 mm

PosterioreAprilia Progressive System
Monoammortizzatore idraulico registrabile
mm 425

Corsa ruota posteriore mm 235

FRENI

Anteriorea disco \varnothing 230 mm con comando
idraulico

Posteriore a disco \varnothing 220 mm con comando
idraulico

PNEUMATICI

Anteriore \varnothing 2,15x21" tipo Enduro
Pressione di goffiaggio: **1,6 Bar**

Posteriore \varnothing 3,50x18" tipo Enduro
Pressione di gonfiaggio: **1,8 Bar**

CerchiAnt. \varnothing 21x1,5" - Post. \varnothing 18x1,60"

DIMENSIONI

Lunghezza max2115 mm

Interasse (centro asola)1350 mm

Larghezza manubrio840 mm

Altezza max da terra1260 mm

Altezza sella da terra870 mm

Altezza pedane da terra355 mm

RUOTE

Del tipo a raggi tangenti.

PRESSIONE DI GONFIAGGIO PNEUMATICI

Tipo di strada	Una persona	
	Anteriore	Posteriore
Fuori strada	1,3	1,4
Strada mista	1,5	1,6
Strada asfaltata	1,6	1,8

Pressione massima anteriore e posteriore: bar 2,5



IMPORTANTE: Una pressione troppo bassa comporta una guida poco precisa, la tendenza ad oscillare e, nel caso estremo, difficoltà di mantenimento della traiettoria; inoltre si avrà un forte aumento dell'attrito di rotolamento.

Le conseguenze sono: alto consumo di carburante e velocità massima ridotta.

L'inconveniente può provocare un danneggiamento della copertura a causa dell'eccessiva deformazione locale.



NOTE: La pressione dei pneumatici deve essere misurata quando questi sono a temperatura ambiente, cioè quando il motociclo non ha percorso nelle ultime 2 o 3 ore più di 1 km.



ATTENZIONE: Misurare spesso la profondità del battistrada e se questo risultasse consumato più del limite consentito, (2-3 mm) sostituire il pneumatico.

- Ispezionare spesso il pneumatico e controllare che non vi siano rotture o tagli.
- Rigonfiamenti ed ondulazioni irregolari denotano danneggiamenti interni che richiedono la sostituzione immediata del pneumatico.

DATI DI IDENTIFICAZIONE

I numeri di omologazione del telaio, sono impressi (fig. 1) sul canotto di sterzo lato destro.

La sigla di identificazione del motore, è impressa nell'apposito spazio sotto il carter del pignone (fig. 2).

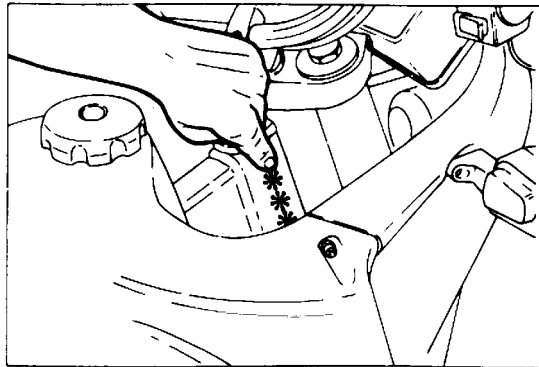


Fig. 1

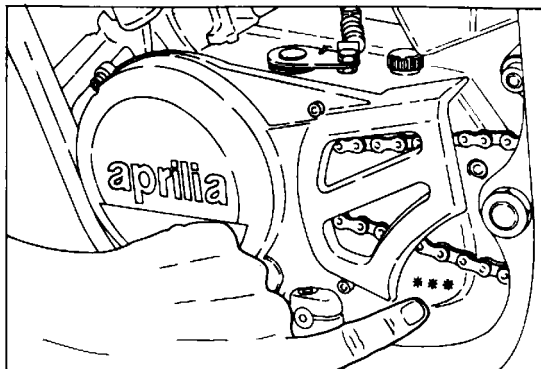


Fig. 2

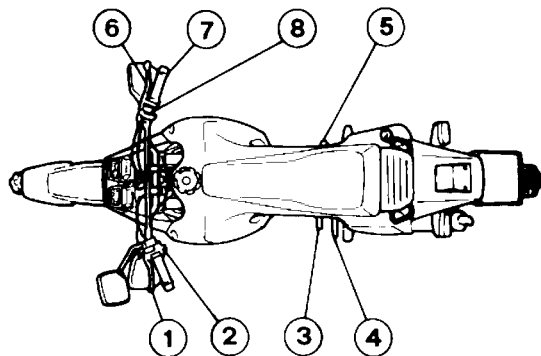


Fig. 3

DISPOSIZIONE COMANDI

Gli organi di comando del TUAREG RALLY 50, disposti secondo le indicazioni della (fig. 3), sono i seguenti:

- 1) Leva comando frizione.
- 2) Deviatore luci con avvisatore acustico.
- 3) Pedale comando cambio.
- 4) Pedale messa in moto (solo per Kick-Starter).
- 5) Pedale comando freno posteriore.
- 6) Leva comando freno anteriore.
- 7) Manopola comando gas.
- 8) Pulsante avviamento elettrico.

IL COMMUTATORE DI ACCENSIONE HA 4 SCATTI:

- a) posizione centrale - OFF = spento
- b) Primo scatto in senso orario - ON = acceso
- c) Secondo scatto in senso orario - LIGHTS = luci accese
- d) Pressione e rotazione in senso antiorario - LOCK = bloccasterzo

DESCRIZIONE DISPOSITIVI ELETTRICI (FIG. 4-4/A)

- 1) Posizione
- 2) Anabbaglianti
- 3) Lampeggio
- 4) Indicatori direzione
- 5) Avvisatore acustico
- 6) Spia folle
- 7) Spia riserva olio
- 8) Spia luci abbaglianti
- 9) Spia indicatori di direzione
- 10) Contagiri
- 11) Contachilometri
- 12) Blocchetto di accensione
- 13) Azzeratore contachilometri parziale con trip
- 14) Pulsante avviamento elettrico

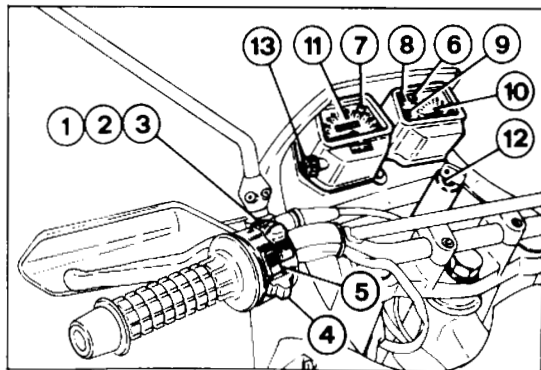


Fig. 4

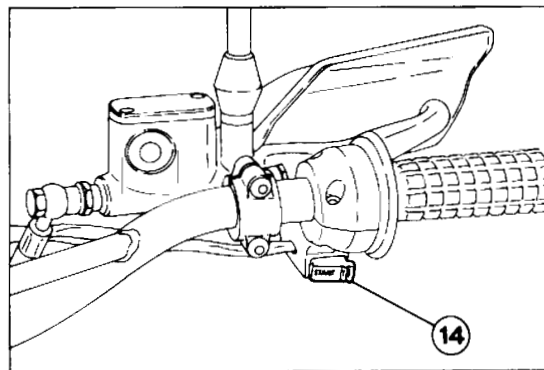


Fig. 4A

SERRATURE

Con la stessa chiave di accensione si può accedere alla serratura per il casco.

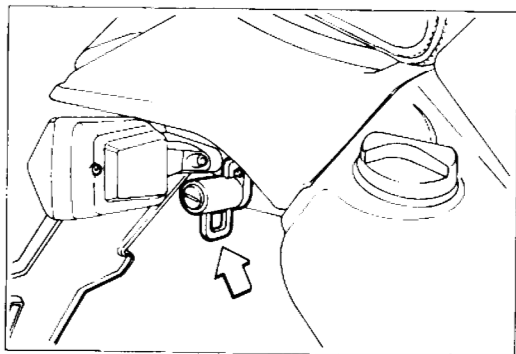
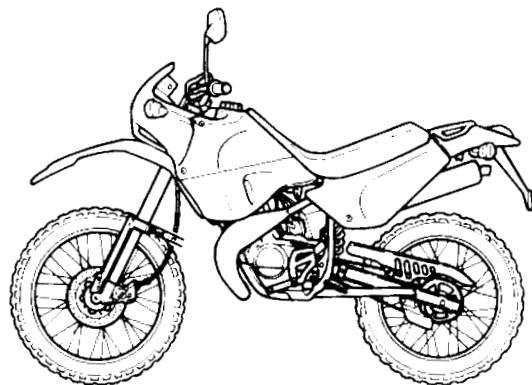


Fig. 5

NORME PER L'USO

	pag.
Rodaggio	13
Avviamento	14
Partenza	15
Cambio marce	15
Arresto del motore	15



NORME PER L'USO

- Prima di avviare il veicolo per la prima volta, controllare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione stabilita (**1,6 Bar anteriore - 1,8 Bar posteriore**) e riempire il serbatoio del carburante con benzina super.
Rifornire con olio il serbatoio della lubrificazione separata (Vedi Tabella Lubrificanti pag. 40 - n° 1).



Attenzione: il motore non deve assolutamente funzionare alimentato da miscela reperibile presso i distributori.

- Verificare che lungo il tubo di alimentazione olio (dal serbatoio olio alla pompa) non vi siano bolle d'aria; nel caso eseguire lo spurgo della pompa mediante l'apposita vite (vedi fig. 19).

RODAGGIO

Il primo periodo è molto importante per il successivo rendimento del motore. Si consiglia di riscaldare il motore, prima di partire, facendolo funzionare per alcuni minuti a basso numero di giri, di non sfruttarlo al massimo e non superarlo il regime di giri massimo consentito (**4000 giri/min.** del motore, vedi l'apposito adesivo sul cruscotto).

Completati i primi **500 km** fare eseguire il **1° tagliando** presso un concessionario **APRILIA**.



AVVERTENZA IMPORTANTE: Nel caso si rimanesse senza olio nel serbatoio della lubrificazione separata, evitare di usare il veicolo con miscela (nel serbatoio benzina) in quanto il motore funzionerebbe normalmente ma costringendo la pompa di lubrificazione a girare a secco danneggiandola irreparabilmente.

Durante i primi **500 km** eseguire diverse frenate con il freno ant. e post., perchè disco e pastiglie devono essere rodati prima di raggiungere la perfetta condizione d'uso.

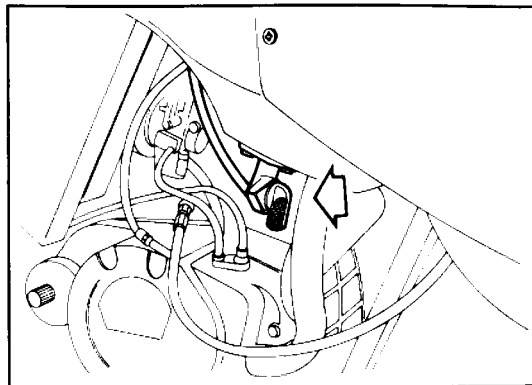


Fig. 6

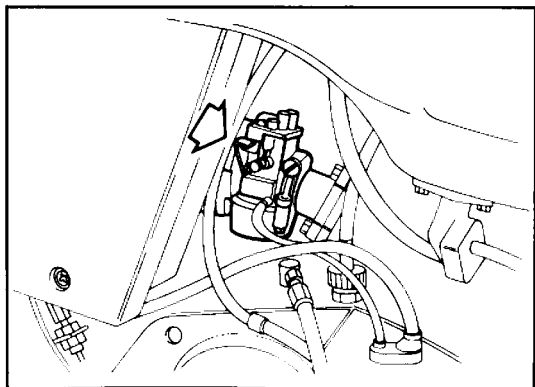


Fig. 7

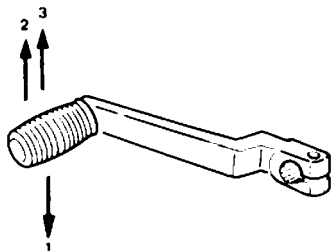


Fig. 8

AVVIAMENTO

- Inserire la chiave di accensione e ruotarla nella posizione ON.
- Aprire il rubinetto serbatoio (fig. 6).
- Se il motore è freddo, inserire lo starter abbassando la levetta del carburatore (fig. 7).
- Mettere il cambio in folle oppure tirare la leva della frizione.
- Premere quindi il pulsante START (versione AE) o premere energicamente con il piede, sulla leva di avviamento (versione senza AE) ruotando leggermente la manopola del gas.
- Ad avviamento del motore avvenuto, attendere alcuni secondi, quindi routare decisamente, a fine corsa la manopola del gas, azionando così il disinserimento automatico dello starter (**si avvertirà uno scatto metallico**).
- A motore caldo, l'avviamento va eseguito senza l'inserimento dello starter.



N.B. Il motore non deve rimanere acceso con batteria o regolatore di tensione staccati; ciò pregiudicherebbe irreparabilmente l'impianto elettrico.



AVVERTENZA IMPORTANTE: Evitare di premere il pulsante start a motore avviato per non danneggiare il motorino di avviamento.

PARTENZA

Dopo aver fatto riscaldare il motore, tirare la frizione, inserire la **1° marcia** (pedale del selettore cambio verso il basso (**fig. 8**)). Lasciare quindi la frizione gradualmente e contemporaneamente ruotare la manopola del gas.

CAMBIO MARCE

Togliere il gas, tirare la frizione, sollevare la leva del cambio verso l'alto per passare alle marce superiori. Viceversa spingere verso il basso per passare alle marce inferiori.



Attenzione:

- **Prima di guidare la motocicletta, è bene familiarizzare con i comandi e le loro funzioni, riportate in questo libretto di uso e manutenzione.**
- **Consulare il vostro concessionario Aprilia per quanto riusciate a capire bene.**

ARRESTO MOTORE

Rilasciare il comando gas, mettere il cambio in folle e ruotare la chiave di accensione in posizione "OFF"
Chiudere il rubinetto del serbatoio.



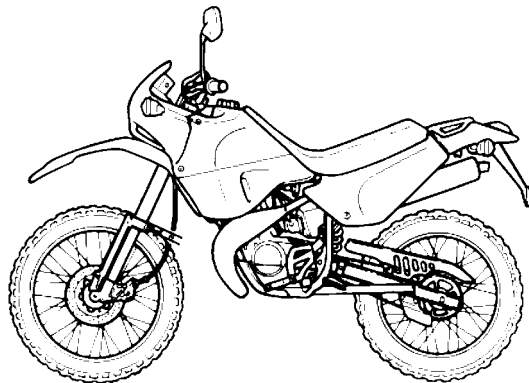
Attenzione:

- **Controllo del livello del liquido nel radiatore.**
- **Verifica dei tubi (non devono presentare strozzature).**
- **Controllo dei tubi che non devono essere usurati da eccessivo sfregamento contro particolari del telaio o del parafango.**
- **Pulizia del radiatore (usare un getto d'acqua a bassa pressione)(per TUAREG) qualora durante il normale funzionamento del motociclo si dovesse riscontrare una elevata temperatura dell'acqua (oltre 105), spegnere il motore e verificare il livello del liquido di raffreddamento ed eventualmente rabboccare.**

Il rabbocco del liquido refrigerante va effettuato a motore freddo verificando il livello sia del radiatore (le piastre devono essere coperte) che del vaso di espansione (contenuto compreso fra **1/4 e 3/4** della sua capacità). Nel caso il livello fosse normale, attendere che il motore si sia raffreddato prima di ripartire e far controllare in seguito l'impianto di raffreddamento da un Concessionario Aprilia.

MANUTENZIONE E PICCOLE RIPARAZIONI

	pag.
Sostituzione olio cambio	17
Verifica livello olio cambio	17
Regolazione cavo frizione	18
Lubrificazione separata	19
Registrazione freno posteriore	20
Controllo freno anteriore e posteriore	21
Verifica usura pastiglie	22
Sostituzione olio forcella	23
Regolazione sospensione posteriore	24
Registrazione catena	25
Smontaggio e pulizia filtro aria	27
Controllo del liquido di raffreddamento	28
Controllo canotto sterzo	29
Manutenzione candela	30
Carburazione	31
Doppio faro	32



NORME PER LA MANUTENZIONE

La perfetta efficienza e la durata del veicolo dipendono in buona parte dalla cura posta nella manutenzione.

E' buona norma, prima di procedere ad un intervento di manutenzione, pulire il motociclo.

SOSTITUZIONE OLIO CAMBIO (Fig. 9)

La sostituzione va effettuata a motore caldo (per agevolare la fuoriuscita), procedendo come segue:

- togliere il paracoppa;
- collocare un recipiente di dimensioni adeguate sotto il motore per raccogliere l'olio usato.
- svitare il tappo sotto il motore (3);
- quando l'olio sarà fuoriuscito completamente riavvitare il tappo ed introdurre **700 c.c.** di olio dal tappo di carica (2) (Vedi Tabella Lubrificanti).

VERIFICA LIVELLO OLIO CAMBIO (Fig. 9)

Tenere il motociclo in posizione verticale rispetto al terreno. Togliere la vite di controllo (carter laterale destro): (1) il livello dell'olio è corretto se raggiunge il margine inferiore del foro. Eventuali rabbocchi si effettuano dal foro di immissione superiore (2).

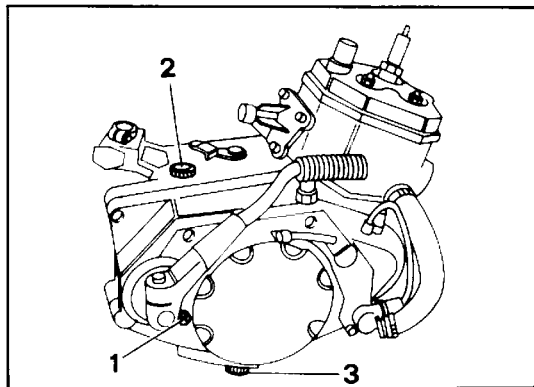


Fig. 9

REGOLAZIONE FRIZIONE

Questo modello è dotato di un dispositivo di regolazione per la lunghezza del cavo della frizione.

Controllare periodicamente la corretta registrazione del cavo frizione, verificando che la corsa a vuoto della leva di comando sia di $3 \div 4$ mm (Fig. 10).

Se la misura non fosse rispettata, agire sul registro della leva di comando (1-Fig. 10) o sul registro della leva sul motore (Fig. 11).



ATTENZIONE: se la regolazione non fosse possibile mediante il registro rivolgersi ad un concessionario Aprilia.

La regolazione della frizione va effettuata quando la motocicletta non "stacca" correttamente e se tende a muoversi anche con la frizione tirata.

Al contrario se la frizione slitterà si avrà una accelerazione del veicolo non proporzionale alla accelerazione del motore.

Fig. 10

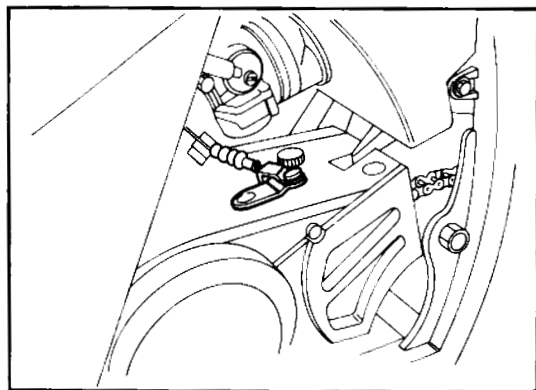
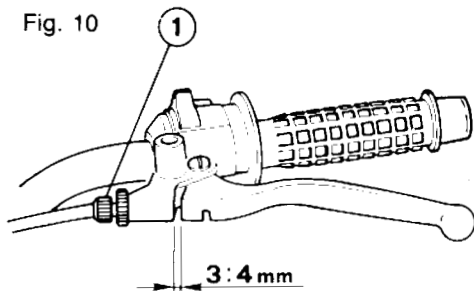


Fig. 11

LUBRIFICAZIONE SEPARATA

I modelli sono dotati di un impianto di lubrificazione separata il quale comprende un serbatoio dell'olio (2 lt. con spia riserva di 0,5 lt.) e una pompa di alimentazione dell'olio a portata variabile (varia la sua portata, in funzione del numero di giri del motore e dell'apertura del comando gas).

La portata è predeterminata in fase di progetto e quindi l'utente non deve intervenire con alcuna regolazione.

Si può rendere necessaria l'operazione di spurgo aria della pompa ogni qualvolta si smonti la pompa, si stacchi il tubo di alimentazione dell'olio o quando si sia esaurito completamente il lubrificante del serbatoio.

Nel caso, eseguire le seguenti operazioni:

- Vuotare il serbatoio benzina e rifornirlo con **2 ÷ 3 litri di miscela al 1% di olio** (Vedi Tabella Lubrificanti).
- Avviare il motore e farlo girare al minimo.
- Svitare la vite di spurgo (Fig. 12) ed allo stesso tempo aprire completamente la leva comando della pompa fino a far defluire l'olio, quindi serrare la vite stessa.
- Mantenere aperta la leva di comando della pompa fino a quando sul tubo di alimentazione del carburatore non saranno scomparse completamente le bolle d'aria.



N.B. Per maggiore sicurezza si consiglia di utilizzare la miscela inserita nel serbatoio e solo in seguito fare rifornimento con benzina super.

- Regolare il regime minimo del motore, quindi con trollare che il gioco del cavo della pompa olio e del carburatore siano uguali, in caso contrario agire sugli appositi registri fino ad ottenere un gioco di 1 mm.
- Controllare che sia il tubo di alimentazione che quello di mandata dell'olio non presentino delle strozzature, in caso contrario sostituirli.

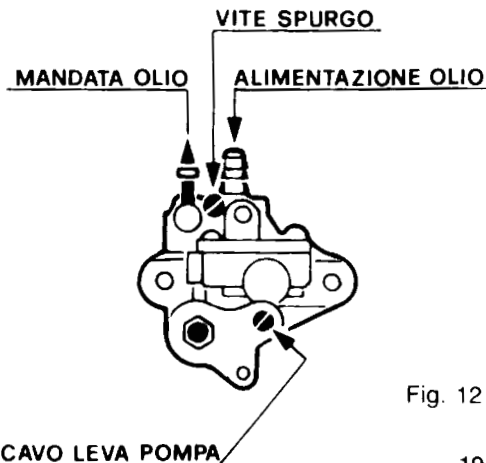


Fig. 12

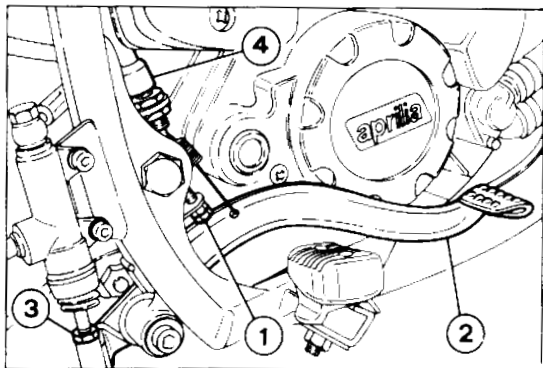


Fig. 13

REGISTRAZIONE FRENO POSTERIORE (Fig. 13)

- Tramite il registro di fondo corsa (1) (situato in prossimità della pedana DX) collocare innanzitutto la leva del freno (2) all'altezza voluta (in posizione di riposo).
- Successivamente tramite il dado (3) sull'asta comando pompa, recuperare il gioco del pistone in modo che possa agire liberamente e non risulti bloccato.
- Verificare quindi il corretto funzionamento della luce stop. Qualora si rendesse necessaria una regolazione, registrare la posizione dell'interruttore stop (4).

CONTROLLO FRENO ANTERIORE E POSTERIORE

Il TUAREG RALLY 50 ha il freno anteriore e posteriore a disco con comando idraulico. Periodicamente, bisogna controllare il livello dell'olio nel serbatoio della pompa.

- Dopo i **primi 500 km** o qualora si riscontrasse un aumento eccessivo della corsa a vuoto della leva, l'impianto idraulico dovrà essere spurgato da eventuali bolle d'aria che si fossero formate.

SPURGO ARIA (Fig. 14)

Le operazioni di spurgo aria dell'impianto frenante anteriore e posteriore sono uguali e devono essere eseguite nel seguente ordine:

- Togliere il cappuccio di protezione della valvola di sfiato della pinza.
- Inserire un terminale di un tubo flessibile trasparente (1) sull'estremità della valvola di sfiato (3) della pinza.

L'altro terminale dovrà essere lasciato libero in un contenitore di raccolta (2).

- Togliere il coperchio del serbatoio olio freno e verificare che sia al massimo livello; eventualmente rabboccare con olio (vedi Tabella Lubrificanti).
- Azionare lentamente ed a fondo (**2-3 volte**) la leva di comando; mantenendo tirata la leva, aprire la valvola di sfiato (3) fino a quando non si noti la fuoriuscita di olio ed eventualmente bolle d'aria, dal tubo.
- Richiudere la valvola e rilasciare la leva freno.
- Ripetere l'operazione sopra descritta fino a quando dalla valvola non uscirà nessuna bolla d'aria, visibile nell'olio.

- Avvitare quindi la valvola, togliere il tubo flessibile, avendo cura di non sporcare d'olio le pastiglie o il disco.
- Rimettere il cappuccio di protezione, rabboccare il serbatoio fino al livello massimo consentito e richiuderlo accuratamente.

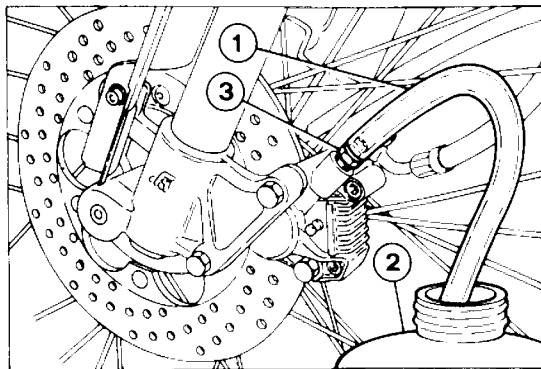


Fig. 14

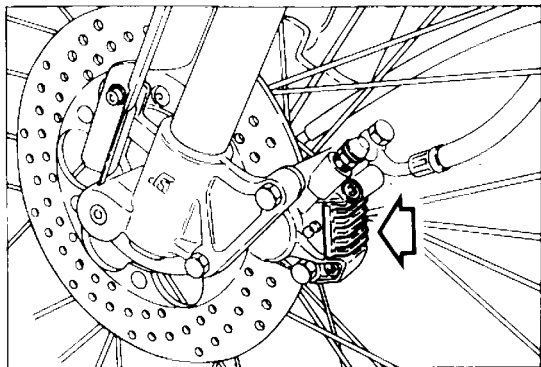


Fig. 15

VERIFICA USURA PASTIGLIE

Togliere il coperchietto di plastica (Fig. 15) ed ispezionare le pastiglie (Fig. 16).

Queste presentano due gole (A) che debbono essere sempre visibili.

Qualora fossero scomparse (**altezza materiali d'attrito 1,5 mm**) sostituire la coppia pastiglie.

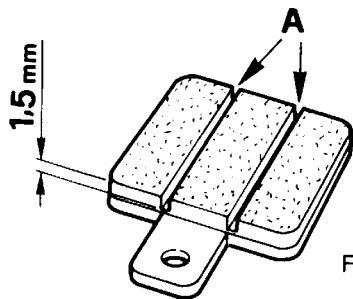


Fig. 16

SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA

Per la sostituzione dell'olio occorre svitare la vite situata sulla parte alta del fodero (Fig. 17) e sfilare la canna cromata. A questo punto prendendo in morsa il fondello portaruota, svitare il tappo ed estrarre il gruppo pompante. Dopo aver svuotato l'olio e lavato con benzina, inserire l'olio quindi riavvitare il gruppo pompante.

Alla fine di questa operazione si può rimontare la canna facendo attenzione a non rovinare le guarnizioni.



ATTENZIONE:

Forcella con piastra superiore di fissaggio a 1 vite introdurre 320 cc. di olio SAE 15 (Vedi Tabella Lubrificanti).

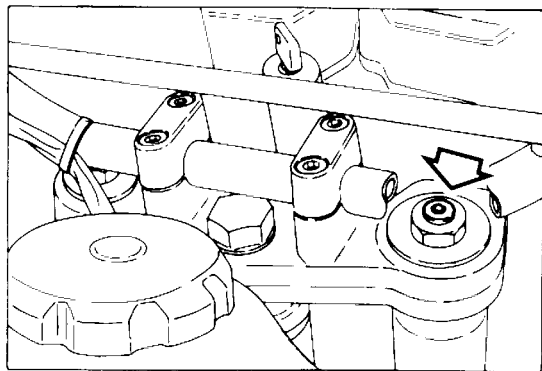


Fig. 17

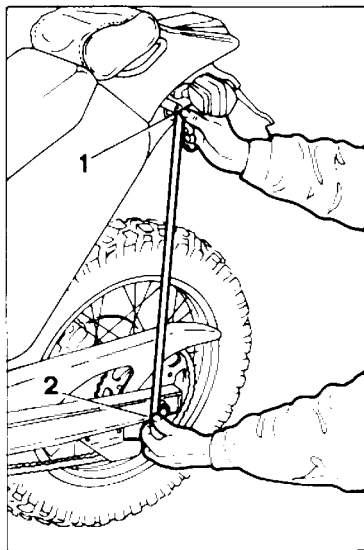


Fig. 19

REGOLAZIONE SOSPENSIONE POSTERIORE

La sospensione posteriore, è composta da un unico gruppo molla-ammortizzatore e da un leverismo con sistema progressivo (**A.P.S.**).

Di serie è predisposta per un pilota del peso di circa **75 kg**. Se il vostro peso, o le vostre esigenze di guida, fossero diverse agire sulla lunghezza della molla dell'ammortizzatore (Fig. 18 - pos. A) operando sulla ghiera per ripristinare l'assetto di marcia. Per controllare tale assetto verificare la misura (1-2-Fig. 19) a **mo-to sul cavalletto senza pilota**, quindi togliere la moto dal cavalletto e sedersi in posizione normale e ripetere la misura 1-2.

La differenza tra le due letture (precarica ammortizzatore) deve essere compresa tra un **massimo di 70 mm** ed un **minimo di 60 mm**.

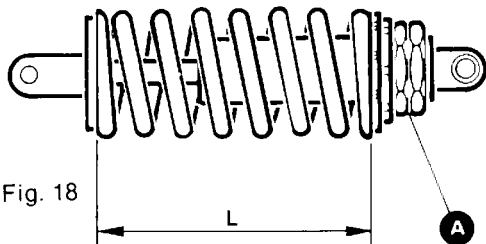


Fig. 18

REGISTRAZIONE CATENA

- Porre il veicolo con la ruota posteriore sollevata da terra.
- Controllare che nel ramo inferiore della catena l'oscillazione verticale, nel punto intermedio tra pignone e corona, sia di circa 30 mm (Fig. 20).
- Qualora questa misura non fosse rispettata, operare nel seguente modo:
- Allentare il dato di fissaggio ruota posteriore.
- Agire sugli appositi tendicatena facendo attenzione che ai riferimenti fissi, posti sul forcellone, coincidano gli stessi numeri stampigliati su entrambi i tendicatena.
- Completata l'operazione stringere il dado di fissaggio del perno posteriore.

In caso di smontaggio e rimontaggio della catena, fare attenzione che la molletta della maglia di giunzione sia installata con la parte aperta rivolta in direzione opposta al verso di avanzamento (Fig. 21).

Verificare infine l'usura del pattino tendicatena.

Oliare frequentemente la catena con olio (Fig. 22)

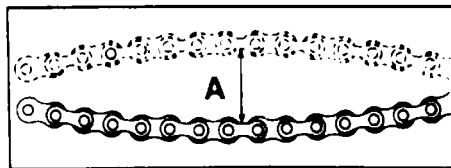


Fig. 20

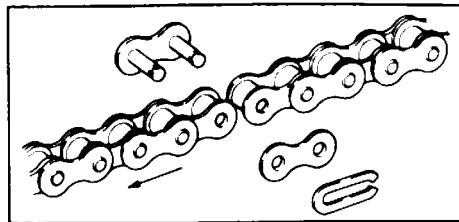


Fig. 21

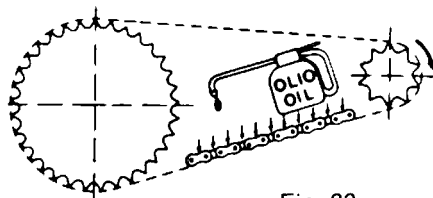


Fig. 22

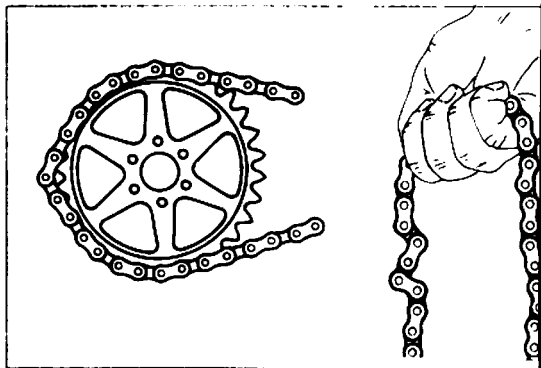


Fig. 23

Controllare saltuariamente lo stato di usura della catena e verificare che non presenti dei laschi eccessivi o degli impuntamenti o maglie grippate (Fig. 23). Se si dovessero riscontrare tali anomalie, sostituire la catena. (Vedi Tabella Lubrificanti).



Attenzione: Non montare mai una catena di trasmissione nuova su pignone/corona con denti notevolmente consumati e viceversa non utilizzare una catena usata su pignone/corona nuovi.

SMONTAGGIO E PULIZIA FILTRO ARIA

L'operazione di smontaggio e pulizia del filtro aria eseguita correttamente è fondamentale per l'ottimale rendimento del motore.

- Ogni **4500 km** o secondo le condizioni d'uso, provvedere alla pulizia dell'elemento filtrante nel modo seguente:
- Togliere la fiancatina laterale destra.
- Svitare le viti di chiusura del coperchio cassa filtro ed estrarre l'elemento filtrante (Fig. 24).
- Lavare accuratamente l'elemento filtrante con benzina, poi asciugarlo avendo cura di non danneggiarlo, immergerlo in olio per filtri fino alla sua totale impregnazione, strizzarlo.
- Rimontare il filtro eseguendo le operazioni inverse.
- Porre un velo di grasso sul perimetro dell'elemento filtrante.

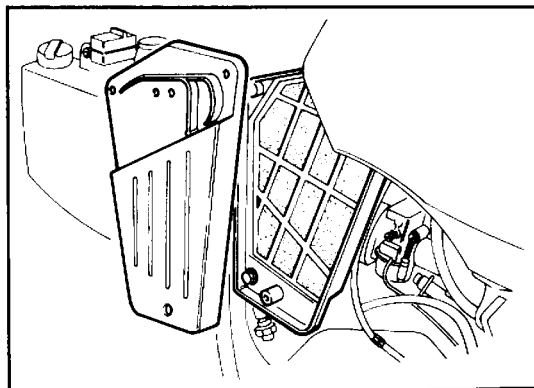


Fig. 24

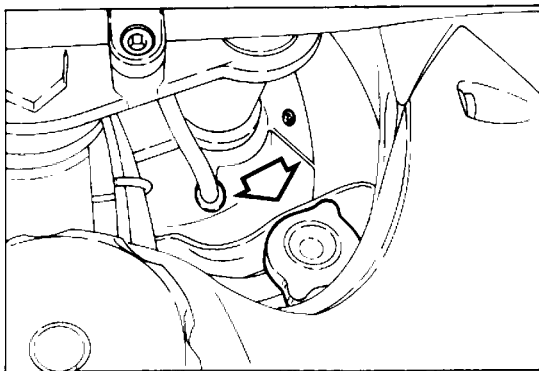


Fig. 25

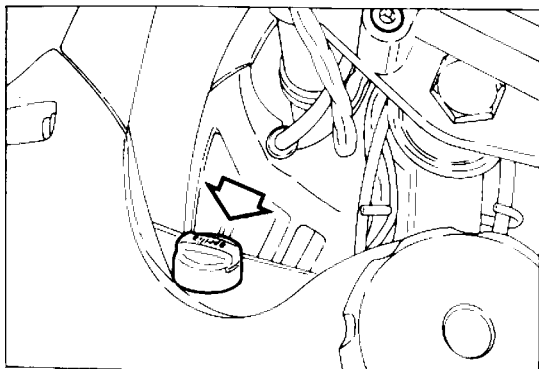


Fig. 26

CONTROLLO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Ogni **1500 km** o dopo lunghi viaggi, verificare a **motore freddo** il livello del liquido di raffreddamento che deve essere compreso fra **1/4 e 3/4** della capacità del vaso di espansione. Il liquido di raffreddamento standard, permette di lasciare il motociclo esposto a temperatura di **- 17°C**.

Per la sostituzione del liquido, togliere il tappo radiatore (Fig. 25) e quello del vaso di espansione (Fig. 26), sfilare il tubo di mandata al cilindro (Fig. 27) scaricando così il liquido. Il vaso di espansione va svuotato togliendo il tubetto che lo collega al radiatore. Dopo aver riattaccato il tubetto e chiuso il tappo di scarico, ricaricare l'impianto con **900 cc.** di liquido standard (Vedi Tabella Lubrificanti) attraverso il tappo del radiatore; ripristinare poi il livello nel vaso di espansione con circa **100 cc.** di liquido.

Se si rendessero necessari rabbocchi frequenti di liquido di raffreddamento, è consigliabile rivolgersi ad un Concessionario APRILIA per un controllo.

CONTROLLO CANNOTTO STERZO

Verificare il gioco dei cuscinetti ponendo la moto sul cavalletto e scuotendo i foderi della forcella nel senso di marcia (Fig. 28).

Qualora si percepisca del gioco, procedere a regolazione operando come segue: (Fig. 29)

- Allentare la vite (1).
- Avvitare, la ghiera (2) per recuperare il gioco.
- Serrare la vite (1).

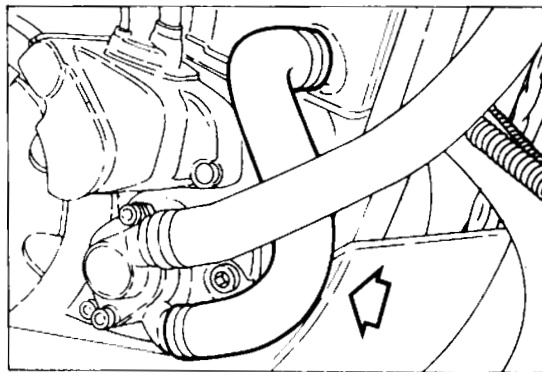


Fig. 27

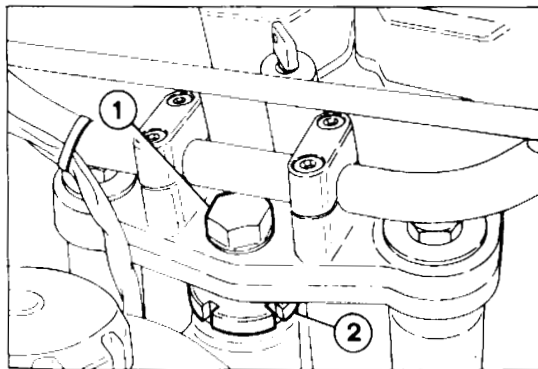


Fig. 29

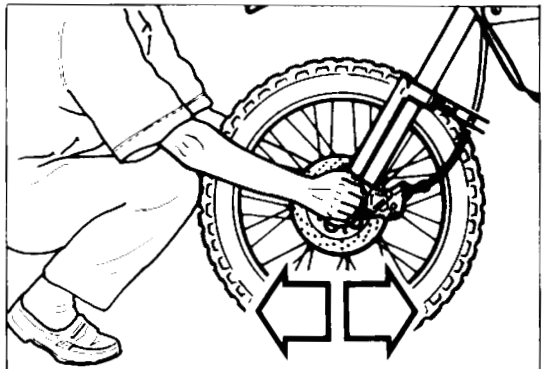
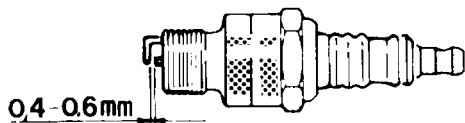


Fig. 28



Candela Fig. 30

MANUTENZIONE DELLA CANDELA

Smontare periodicamente (ogni 500 km circa) con l'apposita chiave, la candela, eliminando le incrostazioni esistenti nel vano fra la porcellana portaelettrodo centrale ed il corpo della candela.

Nel contempo verificare con uno spessimetro che la distanza tra gli elettrodi risulti di 0,5 mm (Fig. 30). In caso contrario avvicinare l'elettrodo esterno a quello interno. Non si deve mai agire sull'elettrodo centrale per evitare possibili rotture della porcellana isolante.

Usare esclusivamente candele del tipo prescritto; candele con grado termico errato possono causare inconvenienti funzionali.

Candela consigliata: Bosch W3 CC Champion N 84

CARBURAZIONE

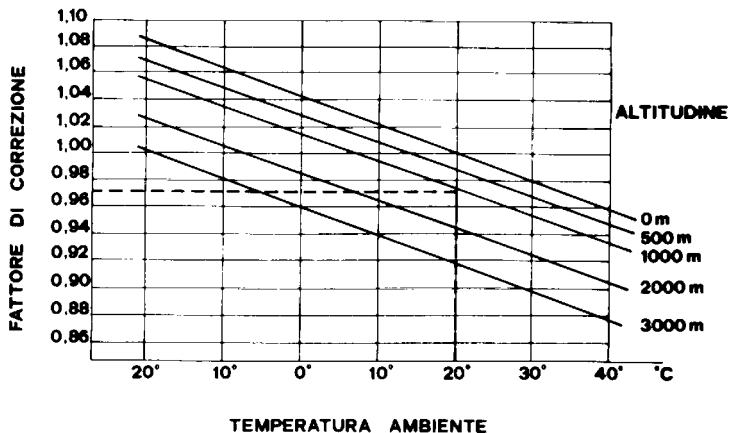
La carburazione di serie è tarata con temperatura esterna di circa 20°C ed a livello del mare. Se cambiano le condizioni sopracitate attenersi alla tabella di (Fig. 31) per i cambiamenti di taratura.

Esempio:

Getto max. 68 (originale)
temperature est. + 20°C
altitudine 1000 metri

$$68 \times 0.97 = 66$$

Si userà quindi un getto del massimo da 66



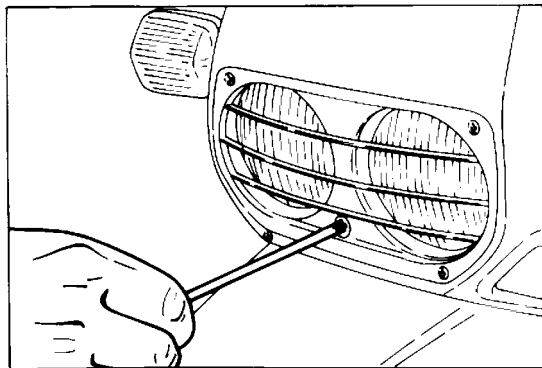


Fig. 32

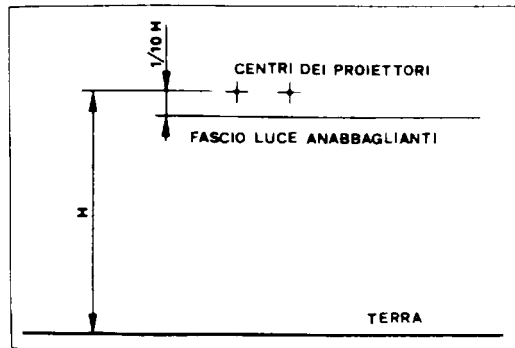


Fig. 33

DOPPIO FARO (Fig. 32)

Regolazione alzo:

Agire con il cacciavite in dotazione sulla vite di regolazione (svitare per alzare il fascio luminoso, viceversa per abbassarlo).

Orientamento fascio luminoso (Fig. 33):

- Porre il motociclo in assetto di marcia (con pilota seduto) sul terreno piano immediatamente di fronte a una parete chiara in ombra.
- Tracciare sulla parete il centro dei proiettori.
- Arretrare il motociclo di 10 m e proiettare le luci anabbaglianti.
- La luce di demarcazione del fascio luminoso deve essere orizzontale e ad una distanza dai centri tracciati, non inferiore a $1/10$ della distanza tra i centri stessi ed il suolo.

Sostituzione lampada

Togliere il cappuccio protettivo in gomma e ruotare in senso antiorario il portalampada, quindi estrarlo e sostituire la lampada difettosa.

Esempio: se l'altezza H dovesse misurare 1150 mm, $1/10$ di H risulterebbe $H/10 = 1150/10 = 115$ mm. Quindi la distanza del fascio luminoso dai centri dei proiettori non deve essere inferiore ai 115 mm.

SMONTAGGIO PROTEZIONE FARI (Fig. 34)

Per smontare la protezione fari (1) svitare le quattro viti (2) quindi estrarre la mascherina dalla sua sede.

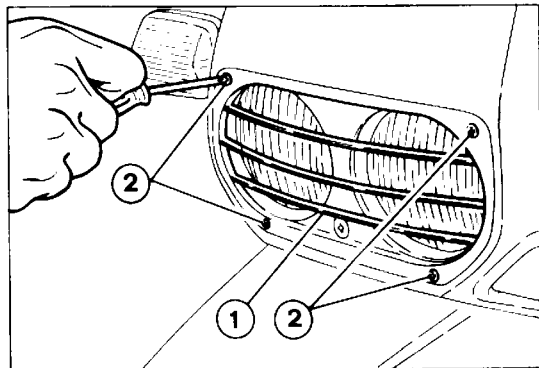


Fig. 34

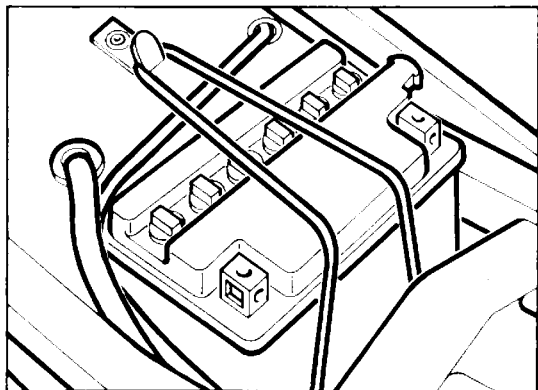


Fig. 35

IMPIANTO ELETTRICO



IMPORTANTE: Per l'efficienza della batteria (fig. 35) è importantissimo un corretto caricamento dell'acido ed una adeguata manutenzione. Seguire scrupolosamente le seguenti norme, prolunga notevolmente la vita della batteria.

MESSA IN STRADA DELLA MOTO, CARICAMENTO DELLA BATTERIA

- E' importante che dopo il riempimento della batteria con la soluzione: **acido solforico-acqua distillata**, la batteria stessa, venga lasciata a riposo per almeno 3-4 ore per permettere l'esaurimento della reazione chimica.
- Successivamente, **prima di 24 ore**, la carica della batteria va completata sottoponendola ad una corrente del **10 ÷ 20%** della capacità nominale (**per batterie 5 Amp/h corrente 0,5 ÷ 1 Amp. MAX**). Contrariamente, inizia la reazione di solfatazione delle piastre che ne accorcia notevolmente la vita.



ATTENZIONE: Il liquido della batteria, è tossico, quindi pericoloso. Evitare il contatto con la pelle, gli occhi, e gli abiti.

In caso di contatto della soluzione elettrolita con la pelle o gli occhi, risciacquare abbondantemente con acqua fredda e consultare un medico.

MANUTENZIONE DELLA BATTERIA

- a) E' importante che il livello dell'elettrolita sia controllato almeno una volta al mese o anche più frequentemente durante i mesi estivi e va mantenuto tra le tacche **MIN.-MAX** rabboccando periodicamente **SOLO CON ACQUA DISTILLATA**. Controllando il livello del liquido, verificare che il tubo di sfiato sia regolarmente collegato alla batteria.

Quando le piastre rimangono scoperte, inizia il loro degrado irreversibile.

- b) E' importante che la batteria sia mantenuta sempre **COMPLETAMENTE CARICA**, perciò nei mesi invernali, va posta sotto carica almeno una volta al mese (oppure caricata utilizzando la moto a fari spenti per almeno 100 km).
E' inoltre buona norma sottoporre periodicamente a carica la batteria anche nei mesi estivi, in tal modo essa verrà mantenuta costantemente carica al 100%.



ATTENZIONE:

Quando la batteria viene lasciata scarica inizia il suo irreversibile degrado.

Per evitare possibili danneggiamenti all'impianto elettrico, non invertire il collegamento dei cavi della batteria.

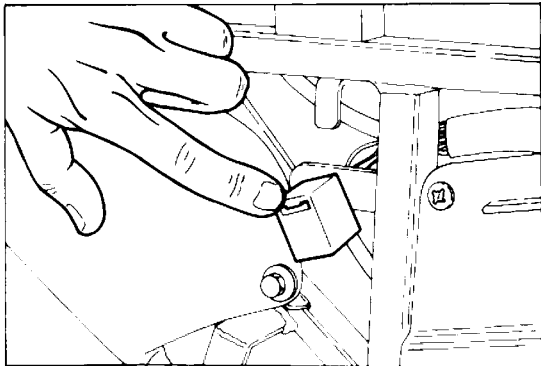


Fig. 36

SOSTITUZIONE FUSIBILE

Il fusibile si trova sotto la fiancatina destra (Fig. 36). Prima di sostituire il fusibile, ricercare, se possibile, la causa che aveva provocato l'inconveniente. Sostituire quindi il fusibile con altro dello stesso tipo.



Non chiudere mai il circuito con materiale diverso dal fusibile.

SCHEDA MANUTENZIONE PERIODICA

Operazioni di manutenzione	Intervallo	Dopo i primi 500 km.	Ogni 500 km.	Ogni 1500 km.	Ogni 3000 km.	Ogni 6000 km.	Ogni 9000 km.
Sostituzione olio forcella							★
Sostituzione olio motore		★				★	
Pulizia filtro aria			★		★		
Controllo impianto raffreddamento		★		★			
Controllo serraggio bulloneria		★					
Controllo gioco frizione		★	★				
Controllo tensione catena e lubrificazione		★	★	★			
Pulizia candela		★	★				
Controllo e registraz. cuscinetti sterzo					★		
Pulizia carburatore					★		
Pulizia rubinetto benzina					★		
Sostituzione candela					★		
Sostituzione filtro olio miscelatore						★	
Controllo impianto frenante		★			★		
Controllo pastiglie					★		
Controllo biellismi sospensione					★		
Pulizia incrostazioni marmitta							★
Pulizia incrost. camera di scoppio							★
Controllo usura cilindro - pistone							★
Controllo livello liquido batteria			★				

In condizioni d'uso particolarmente gravose si consiglia una manutenzione più frequente.

INCONVENIENTI	PROVVEDIMENTI
1 - SCARSO RENDIMENTO	- PULIRE PARTE TERMICA
2 - TENDENZA DEL MOTORE A FERMARSI	- PULIRE IL CARBURATORE E SOFFIARLO CON ARIA COMPRESSA
3 - PERDITA DI COLPI O FUNZIONAMENTO DIFETTOSO	- SOSTITUIRE LA CANDELA

PULIZIA DELLA MOTO

Consigliamo di pulire la moto spesso, non esclusivamente per ragioni estetiche, ma perchè la pulizia contribuisce a mantenere il Vostro mezzo in buone condizioni ed a prolungare la durata di diversi organi. Prima di pulire la moto tappare l'uscita del tubo di scarico ed assicurarsi che la candela ed il carburatore siano regolarmente installati.

Sgrassare preventivamente la parti esposte (motore) usando appositi additivi.

Pulire quindi il veicolo con appositi detergenti usando esclusivamente la pressione d'acqua naturale per sciacquarlo.



Attenzione:

Una pressione eccessiva rischia di provocare delle infiltrazioni d'acqua nei cuscinetti ruota, forcella anter., sospensione posteriore, freni e guarnizioni danneggiandoli gravemente.

Oliare quindi la catena e procedere anche alla pulizia del filtro aria.

LUNGA INATTIVITA' DEL VEICOLO

Se il veicolo deve rimanere inattivo per più mesi è consigliabile:

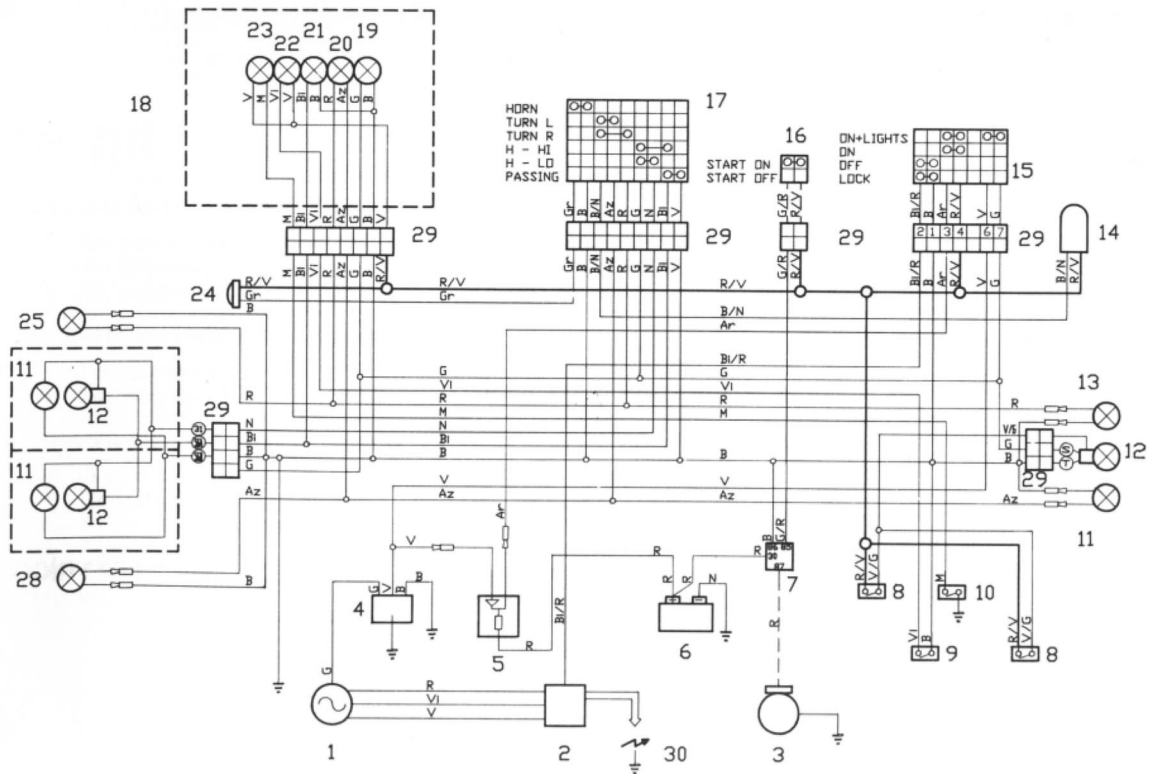
- pulire e proteggere le parti verniciate mediante applicazione di cere apposite;
- scollegare i cavi della batteria;
- controllare lo stato di carica della batteria ogni 40-50 giorni. Per l'eventuale ricarica usare una carica lenta per non danneggiare la batteria;
- togliere completamente il carburante dal serbatoio e scaricare la vaschetta del carburatore;
- togliere la candela e versare un cucchiaino d'olio all'interno del cilindro.

Rimontare quindi la candela ed azionare alcune volte la leva di avviamento a chiave disinserita per ripartire l'olio sulla pareti del cilindro;

- controllare periodicamente la pressione delle gomme;
- oliare la catena.

LUBRIFICANTI PER MOTO 2 TEMPI	
1) Olio sintetico per miscelatore	MOBIL TWO STROKE SYNTH
2) Olio sintetico per miscela	MOBIL TWO STROKE
3) Olio cambio motori	MOBILUBE SHC
LUBRIFICANTI PER MOTO 4 TEMPI	
4) Olio sintetico 4T	MOBIL 1 MOTO FORMULA
5) Olio minerale 4T	MOBIL FOUR STROKE
LUBRIFICANTI PER USO GENERICO	
6) Grasso per cinematismi	MOBILGREASE MP
7) Grasso spray per catene	MOBIL CHAIN LUBE
8) Fluido per impianti frenanti	MOBIL LIQUIDO PER FRENI DOT 4
9) Fluido refrigerante	MOBIL ANTICONGELANTE
10) Olio per forcelle	MOBIL FORK LUBE 5 W
11) Olio per forcelle	MOBIL FORK LUBE 20 W

SCHEMA ELETTRICO



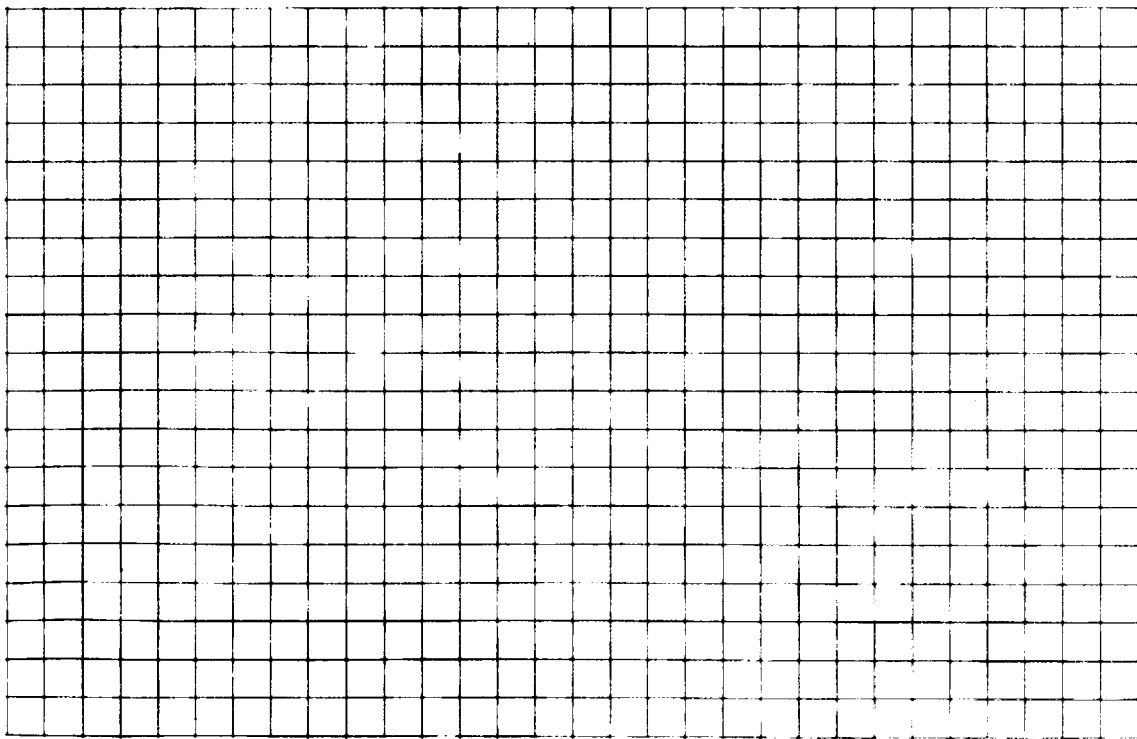
LEGENDA

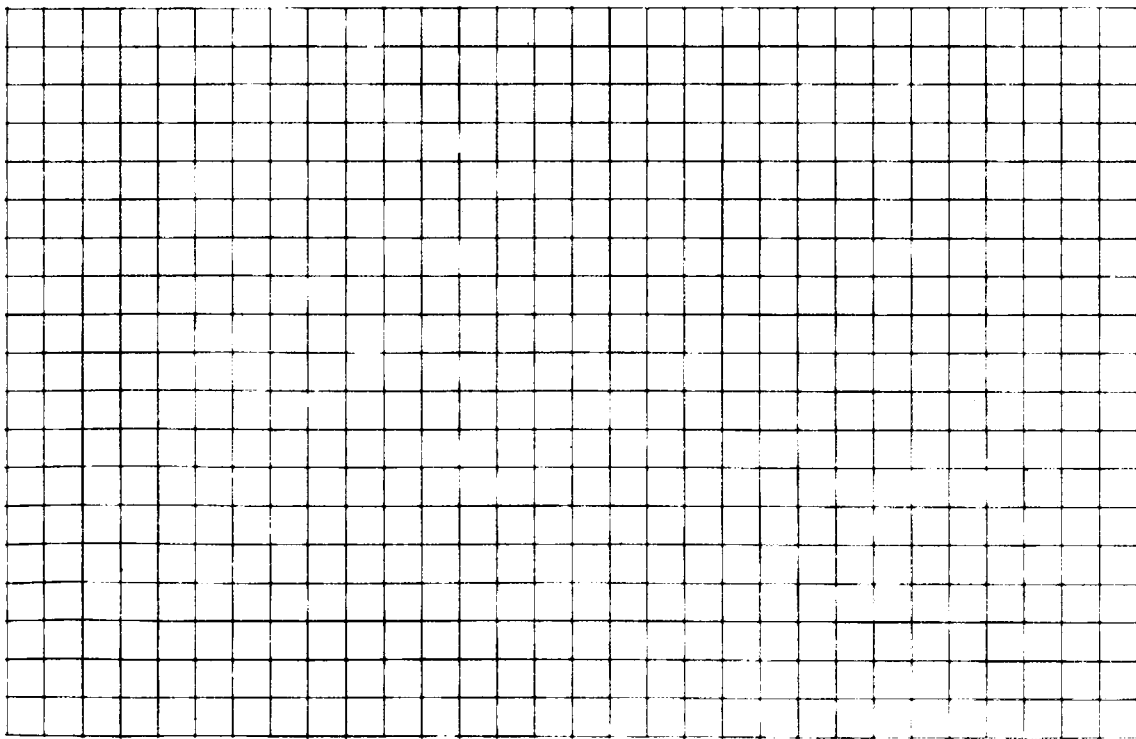
Posizione componenti

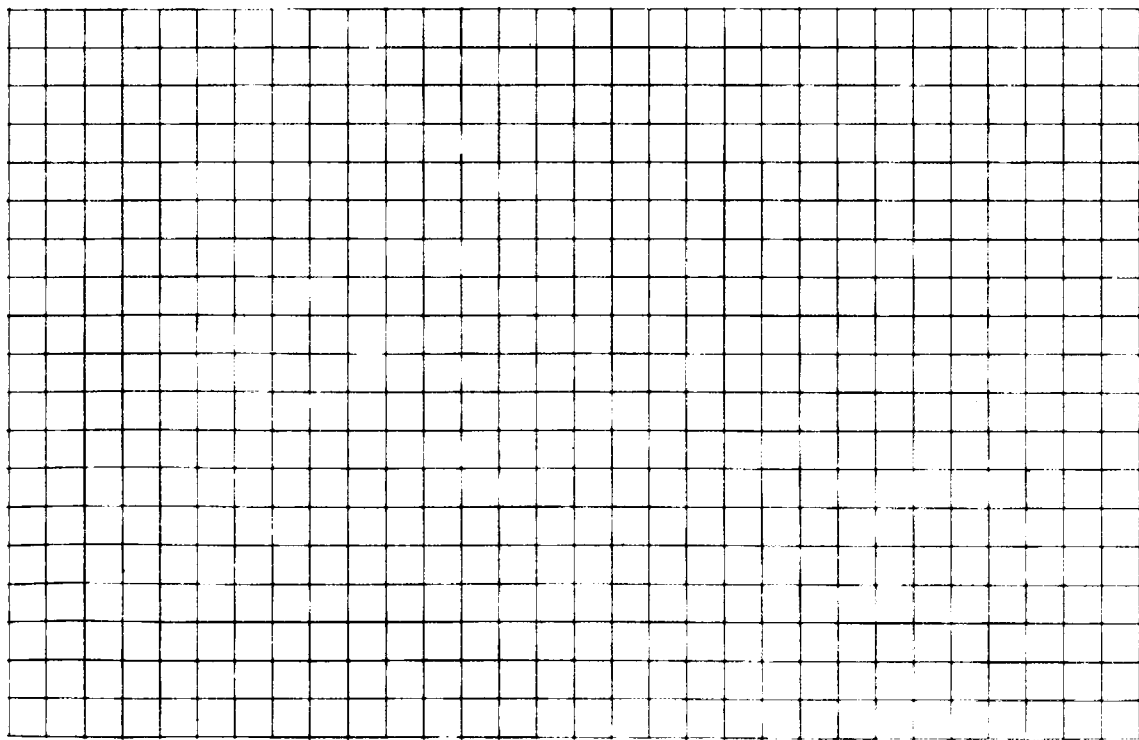
- 1) Generatore
- 2) Bobina accensione
- 3) Motorino d'avviamento
- 4) Regolatore
- 5) Fusibili
- 6) Batteria
- 7) Relè d'avviamento
- 8) Interruttore stop posteriore
- 9) Sensore livello olio
- 10) Sensore neutral
- 11) Indicatore direzione posteriore sx.
- 12) Fanale posteriore
- 13) Indicatore direzione posteriore dx.
- 14) Intermittenza
- 15) Commutatore a chiave
- 16) Pulsante start
- 17) Devioluci sx.
- 18) Cruscotto completo
- 19) Lampada illuminazione cruscotto
- 20) Spia indicatori di direzione
- 21) Spia luce abbagliante
- 22) Spia livello olio insufficiente
- 23) Spia posizione cambio in folle
- 24) Claxon
- 25) Indicatore direzione anteriore dx.
- 26) Lampada anabbagliante
- 27) Lampada di posizione

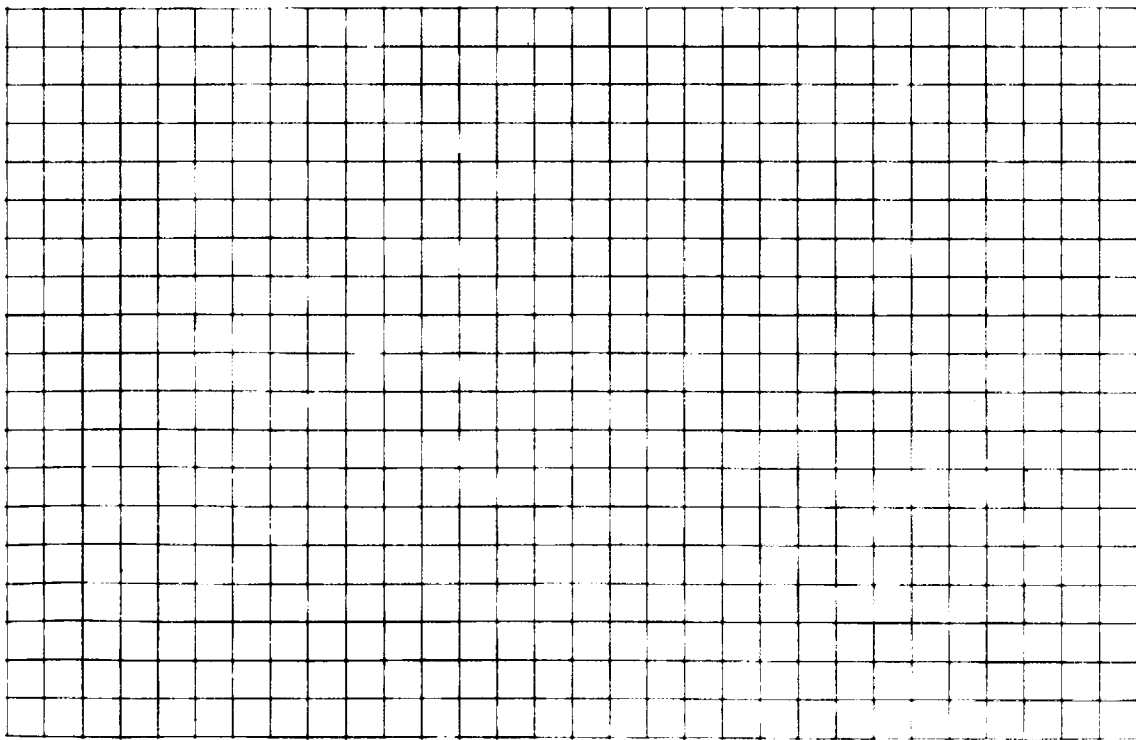
- 28) Indicatore direzione anteriore sx.
- 29) Connettori multipli
- 30) Candela

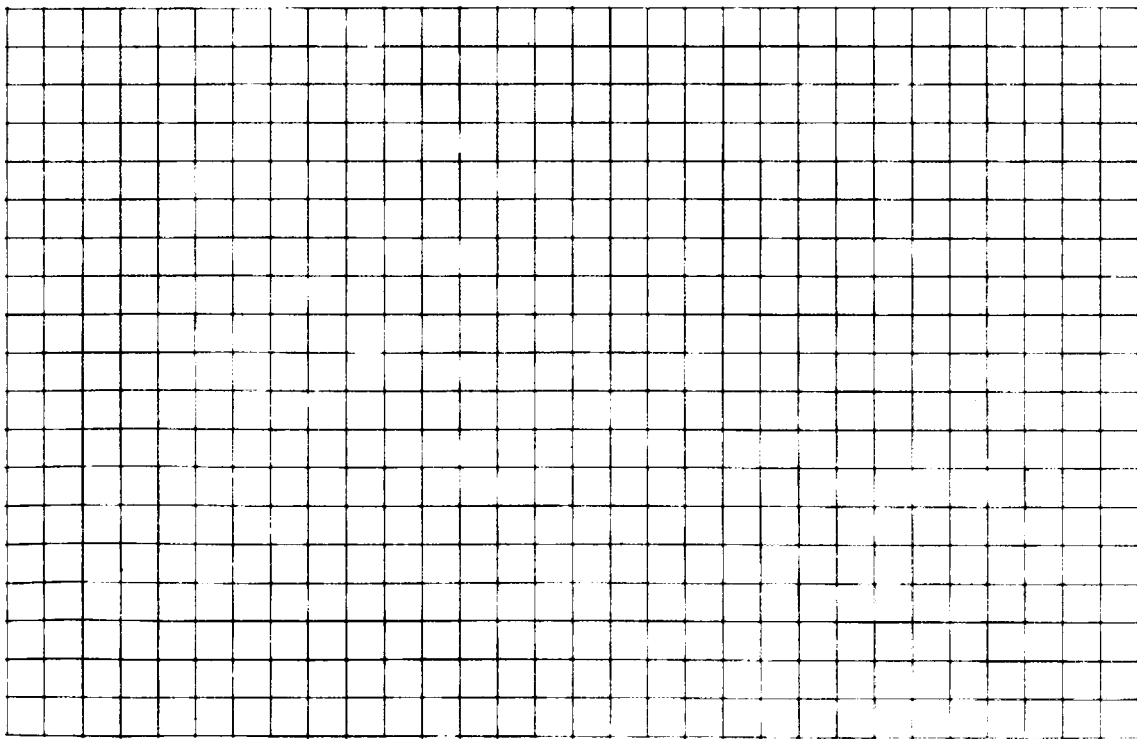
Ar	Arancio
Az	Azzurro
B	Blu
Bi	Bianco
G	Giallo
Gr	Grigio
M	Marrone
N	Nero
R	Rosso
V	Verde
Vi	Viola
Rs	Rosa













APRILIA S.p.A.

Via G. Galilei, 1 - 30033 NOALE (VE) ITALY

☎: 041/5829111

Telex: 420092 APMOTO I - Fax: 041/441054