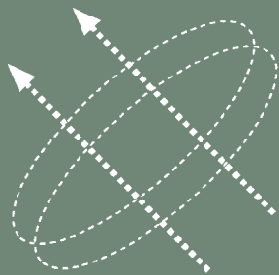
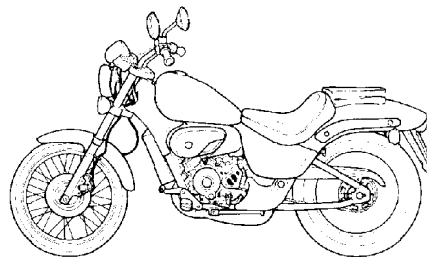


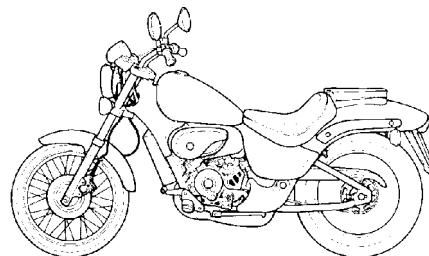
aprilia



uso e manutenzione

aprilia part# 8201790 Classic 50





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 è 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 al fianchetto laterale sx.

E' buona norma riportare, la sigla d'identificazione nell'apposito spazio riservato in questo libretto, per ricordarla anche in caso di smarrimento della decalco d'identificazione.

aprilia		CODICE RICAMBI spare parts code number					
N°		A	B	C	D	E	
I	UK	S	A	P	SF	B	D
F	E	GR	NL	CH	DK	N	IRL

Libretto Cod. **8201790**

Dati indicativi soggetti a modifiche senza impegno di preavviso.

SOMMARIO

	Pag.
Caratteristiche tecniche	3
Dati di identificazione	7
Disposizione comandi.....	8
Norme per l'uso	11
Manutenzione e piccole riparazioni	16
Impianto elettrico	35
Scheda manutenzione periodica	40
Pulizia della moto	41
Lunga inattività del veicolo	41

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE

Modello AM3/5 H20 AUTOMIX.
Tipo monocilindrico a 2 tempi con immissione
lamellare. Raffreddamento a liquido con
circolazione forzata. Lubrificazione
separata.
Cilindro in lega leggera con riporto
superficiale di GILNISIL.
Alesaggio e corsa 40,3x39 mm.
(Cilindrata: 49,7 cc.)
Rapporto di compressione 12:1

AVVIAMENTO

Elettrico.

FRIZIONE

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

CAMBIO

Innesti frontali 5 marce.

Rapporti

1° - 3
2° - 2,6
3° - 1,52
4° - 1,22
5° - 1,04

TRASMISSIONE

Primariaingranaggi a denti elicoidali
Rapporto 3,55 (Z=20/71)
Secondaria a catena 1/2"x3/16" = rullo Ø 7,75
Rapporto: 3,53 (Z=13/46)

CARBURATORE

ModelloSHA
Diametro diffusore 12-14
Getto max 62
Valvola gasn° 2
Galleggianteg. 3,5

FILTRO ARIA

In spugna.

ACCENSIONE

Tipo elettronica
Anticipo1,6 mm prima del P.M.S
Candela Bosch W3 cc - Champion N2C

ALIMENTAZIONE

Rodaggio (500 km) benzina super N.O. min. 97
In seguito benzina super N.O. min. 97
Capacità serbatoio
carburante 12 lt. di cui 3 lt. di riserva
Capacità del serbatoio olio
lubrificazione separata1,4 lt. di cui 0,4 lt. di riserva

LUBRIFICAZIONE

Cambio e trasmissione primariakg. 0,750 olio
(Vedi Tabella Lubrificanti pag. 42 n° 3)

RAFFREDDAMENTO

A liquido con circolazione forzata tramite pompa centrifuga.

Capacità del circuito
di raffreddamento900 cc. (miscela di acqua
con liquido antigelo al 60%)
(vedi Tabella Lubrificanti)

Temperatura minima di esercizio -17°C

TELAIO

Struttura a doppia culla continua in acciaio ad alta resistenza.

FORCELLONE

In acciaio montato su silent-block.

SOSPENSIONI

Anteriore forcella teleidraulica Aprilia
a perno centrale, steli \varnothing 32,
escursione 140 mm
Posteriore monoammortizzatore idraulico con 3
posizioni di regolazione
precarica molla.
Escursione ruota post. 110 mm.

FRENI

Anteriore a disco \varnothing 230 mm con comando
idraulico.
Posteriore a tamburo \varnothing 118 mm.

PNEUMATICI

Anteriore 2,75"x18"
pressione di gonfiaggio: 1,7 Bar
Posteriore 120/90x16"
pressione di gonfiaggio: 1,9 Bar

Cerchi:

Anteriori: \varnothing 18"x1,6"
Posteriori: \varnothing 16"x3,00"

DIMENSIONI

Lunghezza max 2162 mm
Interasse (centro asola) 1462 mm
Larghezza manubrio 700 mm
Altezza max da terra 1130 mm
Altezza sella da terra 720 mm
Altezza pedane da terra 295 mm

! **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.

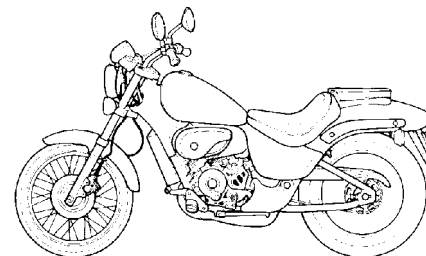
Le conseguenze sono: alto consumo di carburante e velocità massima ridotta.

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 la motocicletta 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 sul canotto di sterzo lato sinistro (fig. 1).
La sigla di identificazione del motore, è impressa nell'apposito spazio sotto il carter del pignone (fig. 2).

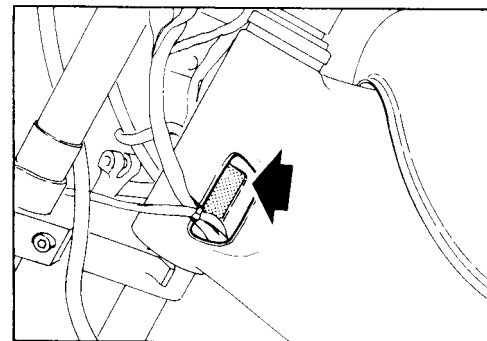


Fig. 1

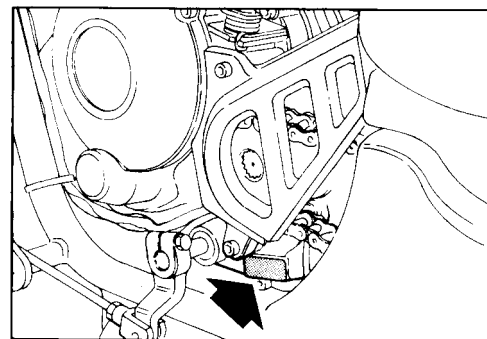


Fig. 2

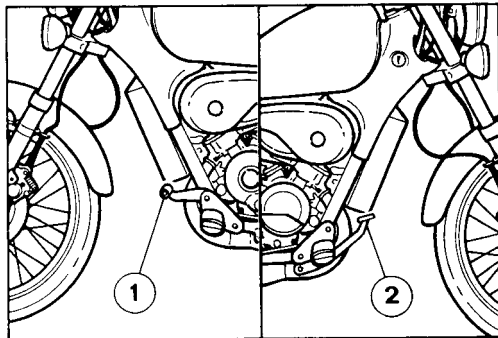


Fig. 3

DISPOSIZIONE COMANDI

I dispositivi di comando del CLASSIC sono posizionati secondo le indicazioni delle figure 3, 4 e sono i seguenti:

FIG. 3

- 1) Pedale comando cambio.
- 2) Pedale comando freno posteriore.

FIG. 4

- 1) Leva comando frizione.
- 2) Deviatore luci (posizione - anabbagliante).
- 3) Comando indicatori di direzione
- 4) Avvisatore acustico.
- 5) Leva comando freno anteriore.
- 6) Pulsante avviamento elettrico.
- 7) Manopola comando acceleratore.
- 8) Contachilometri con parzializzatore
- 9) Spie indicatori di direzione.
- 10) Spia accensione luci.
- 11) Spia riserva olio.
- 12) Pomello azzeratore.
- 13) Spia cambio folle.
- 14) Spia temperatura acqua.

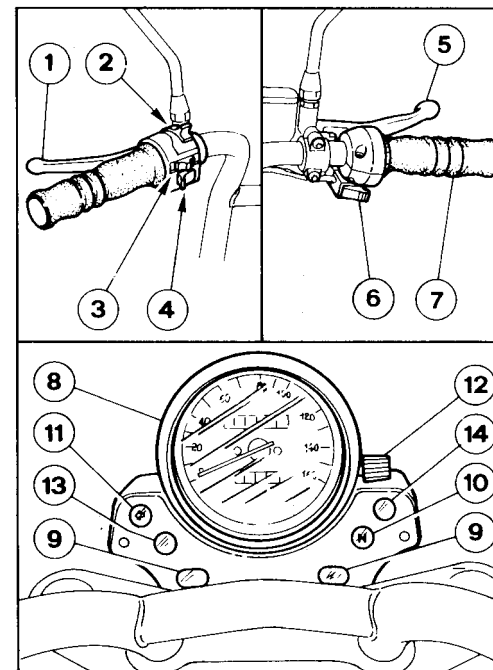


Fig. 4

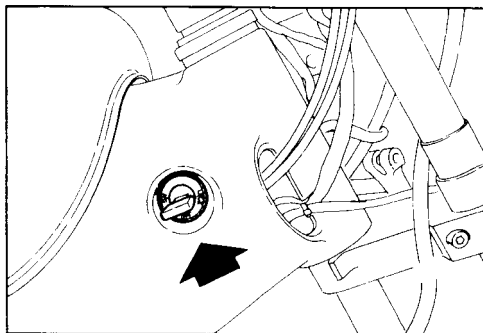


Fig. 5

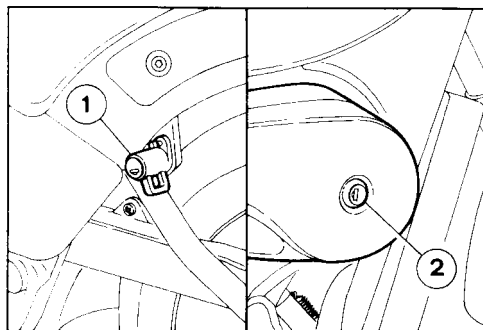


Fig. 6

SERRATURE

Il motociclo è dotato di una sola chiave che può azionare:

- blocchetto di accensione / bloccasterzo (fig. 5)
- serratura casco (1-fig. 6)
- bauletto portaoggetti (2-fig. 6).

LA CHIAVE DI ACCENSIONE HA 3 SCATTI

- 1) Rotazione in senso orario - ON = acceso
- 2) Posizione centrale - OFF = spento
- 3) Rotazione in senso antiorario - LOCK = bloccasterzo



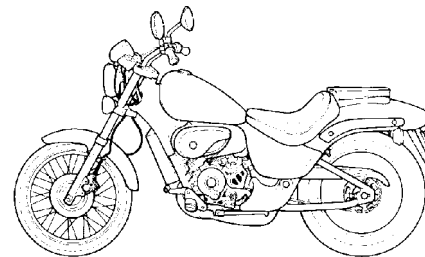
ATTENZIONE:

Per azionare il bloccasterzo è necessario:

- girare il manubrio a fondo corsa lato sx;
- spingere la chiave verso il basso;
- rilasciare la chiave;
- girare la chiave in posizione "LOCK".

NORME PER L'USO

	Pag.
Rodaggio	12
Avviamento	13
Partenza	14
Cambio marce	14
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 (**1,7 Bar anteriore - 1,9 Bar posteriore**) e riempire il serbatoio del carburante con benzina. Rifornire con olio (**vedi Tabella Lubrificanti**) il serbatoio della lubrificazione separata (fig. 19).
- Controllare il livello del liquido di raffreddamento (pag. 30).



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

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 e di non sfruttarlo al massimo delle sue prestazioni.

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 per non danneggiare irreparabilmente il motore. Effettuare quindi lo spurgo dell'impianto (vedi "Lubrificazione separata" e fig. 14 pag. 19) dopo aver fatto rifornimento con olio specifico.

Disco e pastiglie del freno anteriore richiedono un periodo di rodaggio (circa 500 km) prima di raggiungere le condizioni di rendimento ottimali.

AVVIAMENTO

- Aprire il rubinetto serbatoio (fig. 7) ruotandolo in posizione **ON**.
- Inserire la chiave di accensione e ruotarla nella posizione **ON**.
- Se il motore è freddo, inserire lo starter abbassando la levetta del carburatore (fig. 8).
- Mettere il cambio in folle.
- Premere quindi il pulsante **START**.
- Ad avviamento del motore avvenuto, attendere alcuni secondi, quindi ruotare 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.**

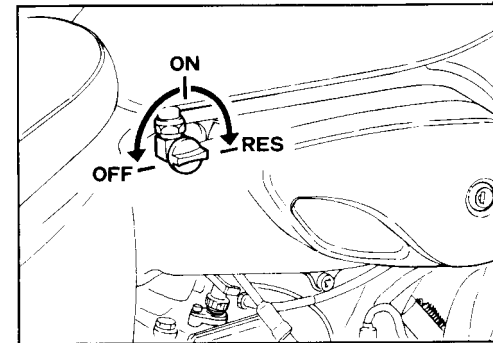


Fig. 7

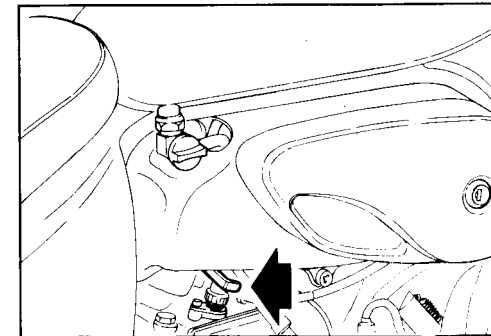


Fig. 8

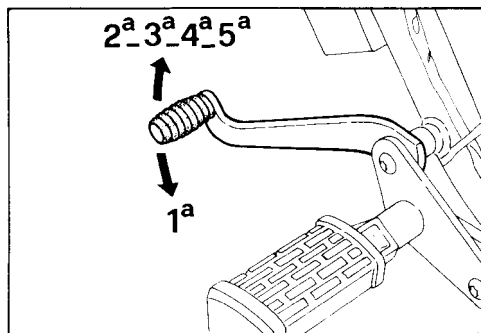


Fig. 9

PARTENZA

Dopo aver fatto riscaldare il motore, tirare la frizione, inserire la 1° marcia (pedale del selettore cambio verso il basso (fig. 9)). 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.
- Consultare il vostro concessionario Aprilia per quanto non riusciate a capire bene.

ARRESTO MOTORE

Rilasciare la manopola del gas, mettere il cambio in folle e ruotare la chiave di accensione in senso antiorario (pos. **OFF**).

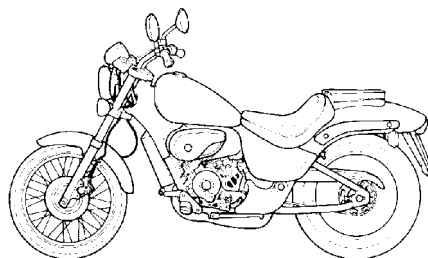
Chiudere il rubinetto del serbatoio benzina.



ATTENZIONE: qualora durante il normale funzionamento del motociclo si dovesse riscontrare una elevata temperatura dell'acqua (spia "temp" accesa), spegnere il motore e lasciarlo raffreddare.

Verificare il livello del liquido di raffreddamento (fig. 30) ed eventualmente rabboccare; normalmente il livello del liquido deve coprire completamente le piastre interne del radiatore.

Nel caso il livello fosse normale, far controllare l'impianto di raffreddamento da un Concessionario Aprilia.



MANUTENZIONE E PICCOLE RIPARAZIONI

	Pag.
Sostituzione olio cambio	17
Verifica livello olio cambio	17
Regolazione frizione	18
Lubrificazione separata	19
Regolazione leva cambio	20
Registrazione freno posteriore	21
Controllo freno anteriore	22
Verifica usura pastiglie	23
Controllo raggiatura ruote	23
Sostituzione olio forcella	24
Regolazione sospensione posteriore	25
Registrazione catena	26
Smontaggio e pulizia filtro aria	29
Controllo del liquido di raffreddamento	30
Controllo canotto sterzo	31
Manutenzione candela	32
Carburatore	33
Impianto elettrico	35
Coppie di serraggio	42

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

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

- togliere il tappo di carico (2-fig. 10);
- collocare un recipiente di dimensioni adeguate sotto il motore per raccogliere l'olio usato;
- svitare il tappo di scarico sotto il motore (3-fig. 10);
- quando l'olio sarà fuoriuscito completamente riavvitare il tappo di scarico ed introdurre 750 c.c. di olio (vedi Tabella Lubrificanti) dal tappo di carico (2-fig. 10).

VERIFICA LIVELLO OLIO CAMBIO

Tenere il motociclo in posizione verticale rispetto al terreno. Togliere la vite di controllo (carter laterale destro): (1-fig. 10) il livello dell'olio è corretto se raggiunge il margine inferiore del foro con la moto verticale. Eventuali rabbocchi si effettuano dal foro di immissione superiore (2-fig. 10).

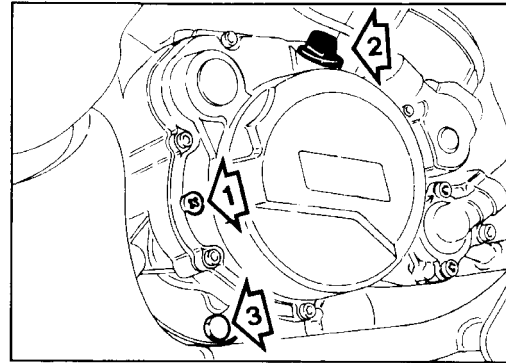


Fig. 10

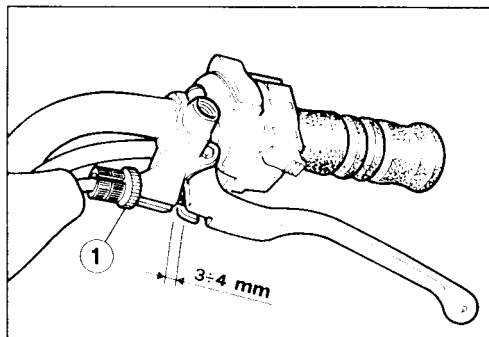


Fig. 11

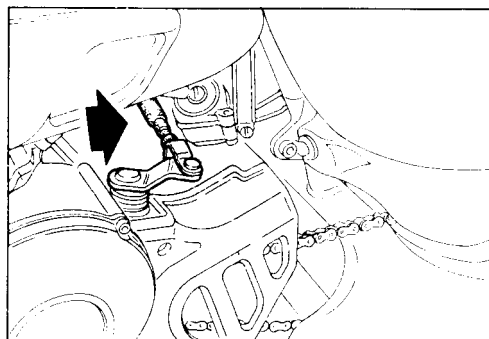


Fig. 12

REGOLAZIONE FRIZIONE

Questo modello è dotato di due dispositivi 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÷4 mm** (fig. 11).

Se la misura non fosse rispettata, agire sul registro della leva di comando (1-fig. 11) oppure attraverso l'apposito registro posto sul carter motore (fig. 12).

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.

LUBRIFICAZIONE SEPARATA

Il CLASSIC è dotato di un impianto di lubrificazione separata il quale comprende un serbatoio dell'olio (fig. 13) (1,4 lt. con riserva di 0,4 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).

L'entrata in riserva è visualizzata dall'accensione di una spia sul cruscotto.

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

È necessaria l'operazione di spurgo aria della pompa ogni qualvolta si renda necessario lo smontaggio, 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 (1-fig. 14) ed allo stesso tempo aprire completamente la leva comando della pompa (2-fig. 14) 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.

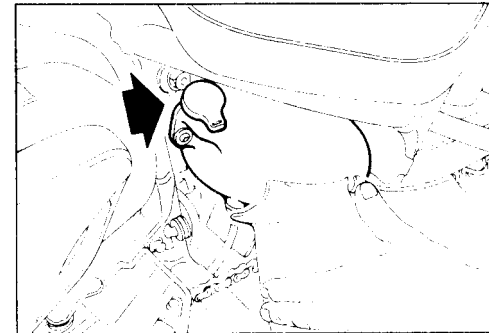


Fig. 13

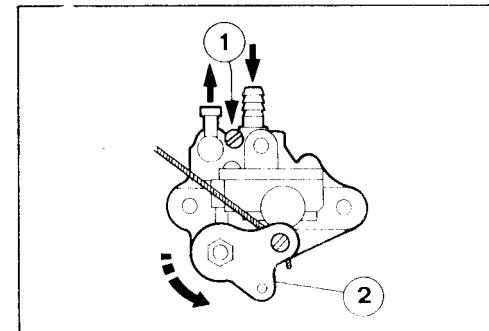


Fig. 14

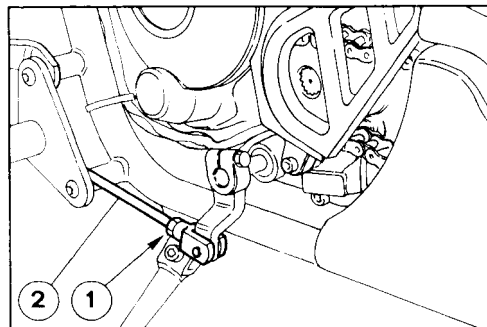


Fig. 15

⚠ N.B. Per maggiore sicurezza si consiglia di utilizzare la miscela inserita nel serbatoio e solo in seguito fare rifornimento con benzina super N.O. min. 97.

- Regolare il regime minimo del motore, quindi controllare 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.

REGOLAZIONE LEVA CAMBIO

E' possibile regolare la posizione della leva, agendo sull'asta di rinvio filettata (2-fig. 15). Allentare il dado 1, ruotare l'asta di rinvio 2, serrare il dado.

⚠ N.B. Il perno della leva cambio è mantenuto ingrassato, grazie alla apposita cava ed ai due anelli di tenuta.

In caso di smontaggio reingrassare e fare attenzione a non danneggiare gli anelli di tenuta.

REGISTRAZIONE FRENO POSTERIORE.

- Tramite il registro di fine corsa collocare innanzitutto la leva del freno all'altezza voluta (in posizione di riposo).
- Con l'apposito registro posto in corrispondenza del tamburo freno posteriore (1-fig. 16) recuperare il gioco del pedale mantenendo circa **20 mm** di corsa a vuoto misurati all'estremità della leva.
- Verificare quindi il corretto funzionamento della luce stop. Qualora si rendesse necessaria una regolazione, registrare la posizione dell'interruttore stop mediante gli appositi dadi (1-fig. 17).
- La sostituzione dei ceppi freno andrà eseguita quando premendo il pedale del freno si avrà la corrispondenza tra i riferimenti posti sul piatto portaceppi e sulla leva di azionamento camma (2-fig. 16).



N.B. Il perno leva freno è dotato di apposita cava per ingrassaggio e 2 anelli di tenuta. In caso di smontaggio ingrassare il perno e fare attenzione a non danneggiare gli anelli di tenuta.

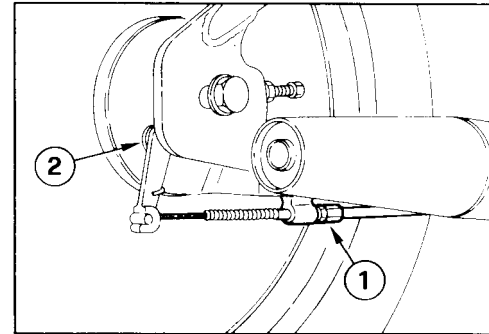


Fig. 16

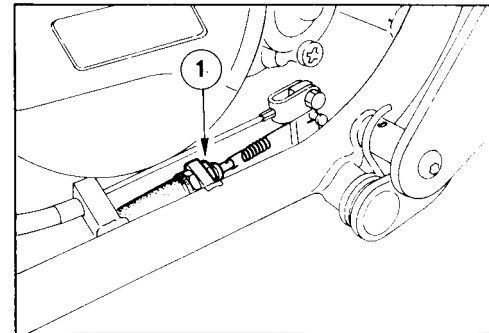


Fig. 17

CONTROLLO FRENO ANTERIORE

Il **CLASSIC** ha il freno anteriore 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.

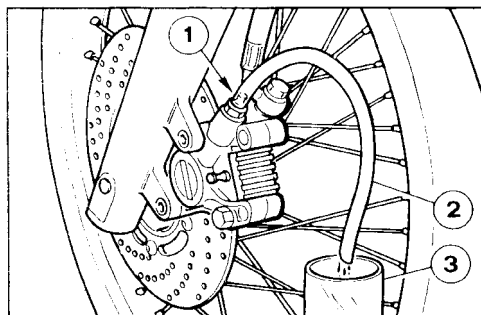


Fig. 18

Lo spurgo del freno dovrà essere eseguito nel modo seguente:

- Togliere il cappuccio di protezione della valvola di sfiato della pinza (1-fig. 18).
- Inserire un terminale di un tubo flessibile trasparente (2-fig. 18) sull'estremità della valvola di sfiato della pinza.

L'altro terminale dovrà essere lasciato libero in un contenitore di raccolta (3-fig. 18).

- Togliere il coperchio del serbatoio olio freno e verificare che l'olio raggiunga il livello massimo; eventualmente rabboccare (vedi Tabella Lubrificanti).
- Azionare lentamente ed a fondo (2-3 volte) la leva di comando; mantenendo tirata la leva, aprire la valvola di sfiato (1-fig. 18) 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 alcuna bolla d'aria, visibile nell'olio.
- Avvitare quindi la valvola, togliere il tubo flessibile, avendo cura di non sporcare d'olio le pastiglie e il disco.
- Rimettere il cappuccio di protezione, rabboccare il serbatoio fino al livello massimo consentito e richiuderlo accuratamente.



ATTENZIONE: Il fluido per freni è corrosivo e può provocare danni. Non riutilizzare mai l'olio recuperato con lo spurgo.

VERIFICA USURA PASTIGLIE

Togliere il coperchietto di plastica (fig. 19) ed ispezionare le pastiglie (fig. 20).

Queste presentano due gole (1-fig. 20) che debbono essere sempre visibili.

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

CONTROLLO RAGGIATURA RUOTE

Si consiglia di controllare la tensione dei raggi della ruota anteriore dopo i primi 500 km e in seguito ogni 6000 km di percorrenza.

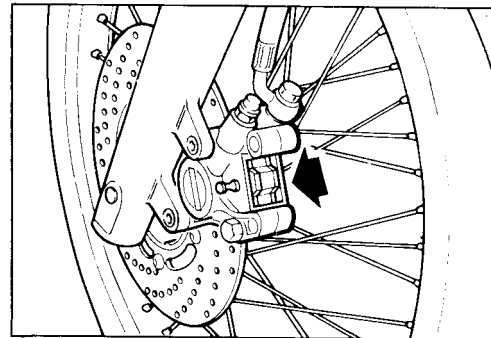


Fig. 19

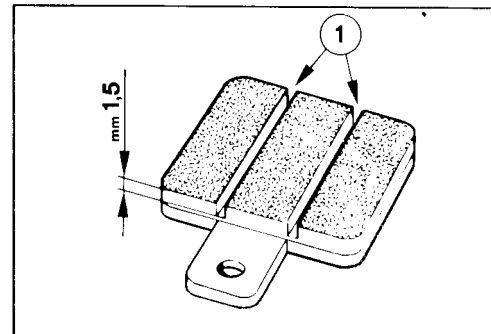
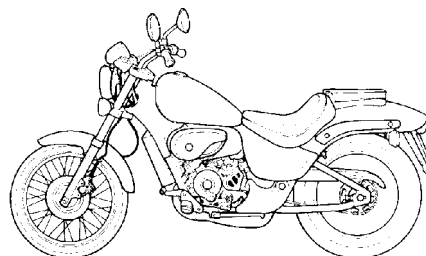


Fig. 20



SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA

Si consiglia dopo una percorrenza di 9000 km di procedere alla sostituzione dell'olio operando nel modo seguente:

- Rimuovere gli steli dalle piastre della forcella.
- Togliere i tappi superiori dagli steli e vuotare l'olio esausto contenuto, capovolgendoli.
- Versare quindi all'interno degli steli 290 cc di olio SAE 20 nello stelo dx e 200 cc dello stesso olio nello stelo sx.
- Rimontare i tappi superiori e completare il montaggio degli steli sulle piastre forcella.

SOSPENSIONE POSTERIORE

La sospensione posteriore è costituita da un forcellone oscillante e da un monoammortizzatore idraulico con precarica regolabile dalla molla su 3 posizioni (fig. 21). La taratura standard è calcolata per un pilota con peso di circa 70÷75 kg. Per esigenze diverse consultare un concessionario APRILIA che provvederà ad una accurata regolazione.

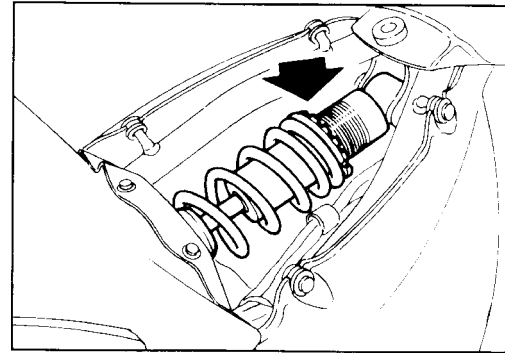


Fig. 21

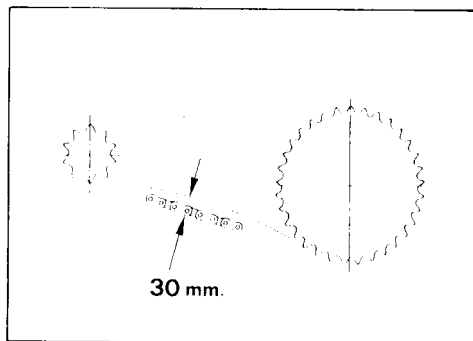


Fig. 22

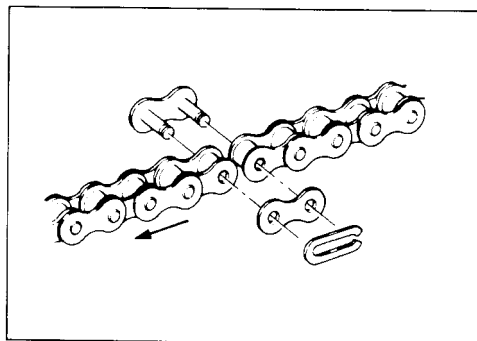


Fig. 23

REGISTRAZIONE CATENA

- Porre il veicolo in posizione verticale ed estendere completamente la sospensione posteriore.
- Controllare che nella parte inferiore della catena l'oscillazione verticale, nel punto intermedio tra pignone e corona, sia di circa 30 mm (fig. 22).

- Qualora questa misura non fosse rispettata, operare nel seguente modo:
- Allentare il dado di fissaggio ruota posteriore (1-fig. 24) e i controdati (3-fig. 24).
- Agire sugli appositi tendicatena (2-fig.24).
- Completata l'operazione stringere il dado di fissaggio perno ruota posteriore, **mantenendo premuto il freno posteriore.**
- Serrare quindi i 2 controdati (3-fig. 24).

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. 23).

Verificare infine l'usura del pattino scorricatena.

Lubrificare frequentemente la catena con olio (fig. 25) (vedi Tabella Lubrificanti) circa ogni 1000 km di percorrenza.

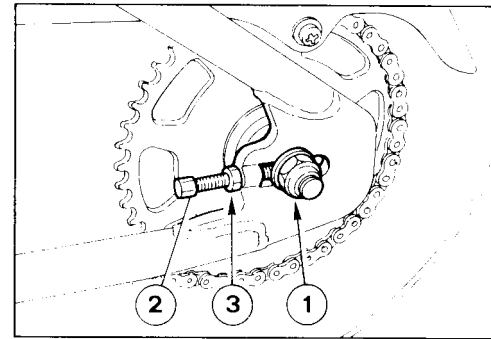


Fig.2 4

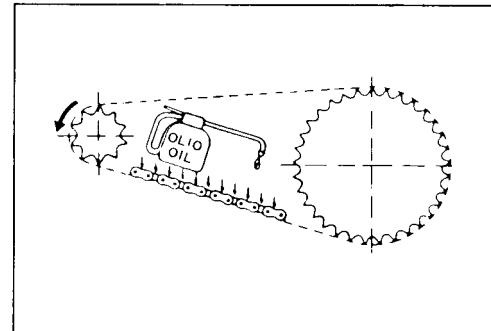


Fig. 25

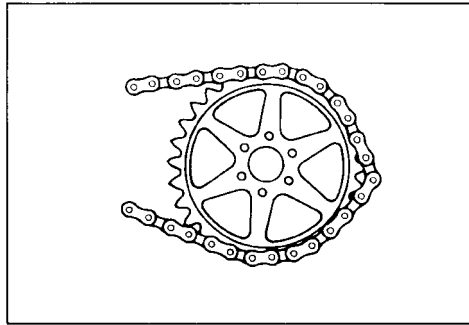


Fig. 26

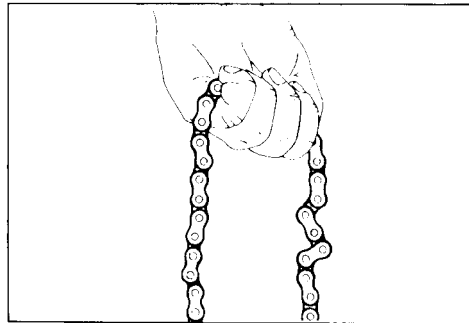


Fig. 27

Controllare saltuariamente lo stato di usura della catena e verificare che non presenti dei laschi eccessivi o degli impuntamenti (fig. 26) o maglie grippate (fig. 27).
Se si dovessero riscontrare tali anomalie, sostituire la catena.



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 di fondamentale importanza per l'ottimale rendimento del motore.

Ogni 3000 km circa o secondo le condizioni d'uso, provvedere alla pulizia dell'elemento filtrante nel modo seguente:

- Togliere il coperchio cassa filtro (1-fig. 28) (lato sx della moto) dopo aver svitato le 2 viti (2-fig- 28).
- Svitare le 3 viti di fissaggio della gabbia-filtro (3-fig-28).
- Rimuovere il filtro aria (fig. 29) e procedere al lavaggio utilizzando un apposito detergente. Immergerlo poi in olio per filtri e strizzarlo accuratamente.
- Rimontare quindi eseguendo tutte le operazioni in ordine inverso avendo cura di chiudere bene il coperchio cassa-filtro.

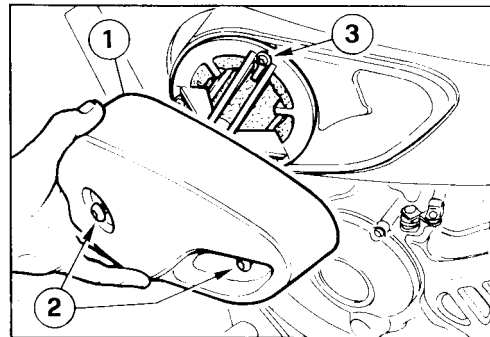


Fig. 28

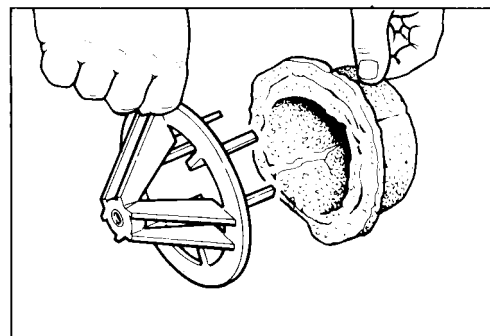


Fig. 29

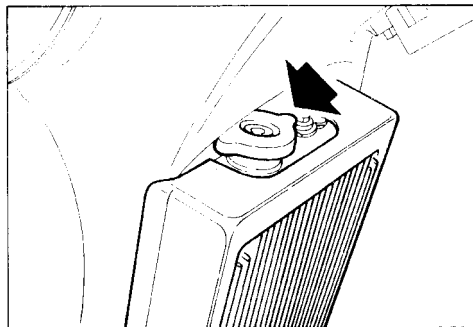


Fig. 30

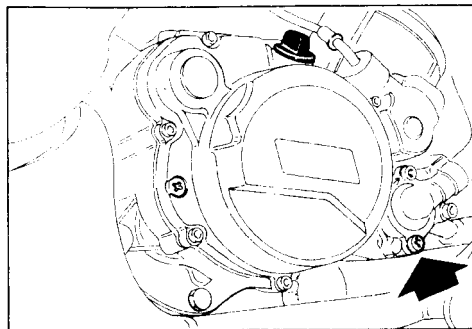


Fig. 31

CONTROLLO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Ogni **1500 km** o dopo impieghi gravosi, verificare a **motore freddo** il livello del liquido di raffreddamento togliendo il tappo (fig. 30).

Il livello del liquido deve coprire completamente le piastre radiatore.

Il liquido di raffreddamento standard, permette di lasciare il motociclo esposto a temperatura di **- 17°C**. Per la sostituzione (ogni 2 anni) del liquido, togliere il tappo di carico (fig. 30) e svitare la vite di scarico (fig. 31) vuotando così il circuito completamente.

Quindi rimontare la vite di scarico, ricaricare l'impianto con **900 cc.** di liquido (vedi Tabella Lubrificanti) attraverso il bocchettone di carico.

Prima di richiudere il tappo verificare il livello all'interno del radiatore; le piastre dovranno essere coperte da **5÷10 mm** 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 di sterzo ponendo la moto sul cavalletto e scuotendo i foderi della forcella nel senso di marcia (fig. 32).

Qualora si percepisca del gioco, procedere alla regolazione operando come segue: (fig. 33)

- Togliere il tappo centrale cromato dalla piastra superiore della forcella.
- Allentare il dado centrale cannotto (1-fig. 33).
- Allentare le viti di fissaggio piastra inferiore.
- Effettuare la regolazione del gioco tramite la ghiera (2-fig. 33).
- Riavvitare quindi il dado centrale cannotto (1-fig. 33) e le viti fissaggio piastra inferiore. Rimontare il tappo cromato.

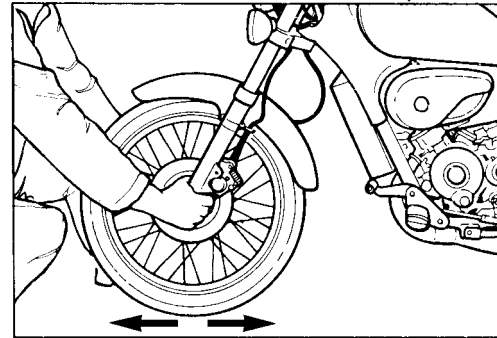


Fig. 32

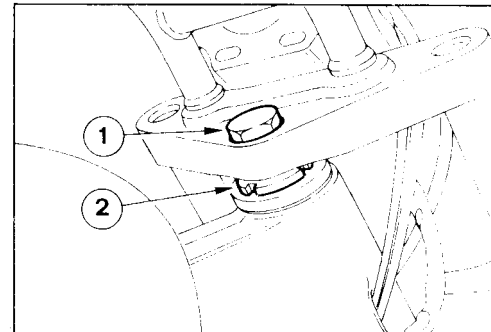


Fig. 33

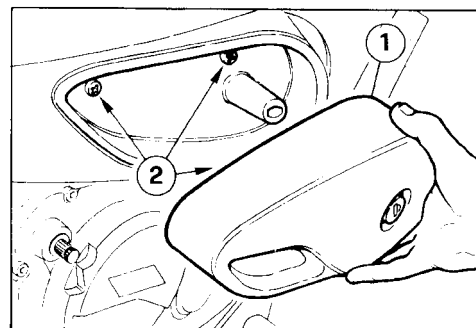
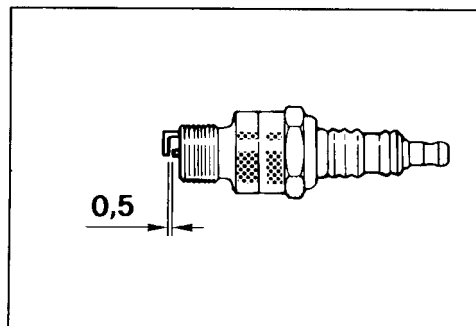


Fig. 34

MANUTENZIONE DELLA CANDELA

Smontare periodicamente con l'apposita chiave la candela, per eliminare le incrostazioni esistenti tra la porcellana portaelettrodo centrale ed il corpo della candela.

Nel contempo verificare con uno spessore che la distanza tra gli elettrodi risulti 0,5 mm. 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.

Candela consigliata:

- BOSCH W3 CC
- CHAMPION N2C

Per lo smontaggio della candela eseguire le seguenti operazioni:

- Togliere il coperchio cromato del bauletto lato dx della moto (1-fig. 34).
- Rimuovere dal bauletto la trousse attrezzi e rimuovere le 3 viti (2-fig. 34) che fissano la cassetta porta-attrezzi.
- Una volta rimossa la cassetta porta-attrezzi é possibile raggiungere agevolmente la candela e procedere alla pulizia o eventuale sostituzione.
- Per il rimontaggio effettuare le operazioni sopra indicate in ordine inverso.



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

CARBURATORE

Pulire il filtro di immissione della benzina al carburatore ed i getti dopo i primi 500 km e poi ogni 3000 km.

REGOLAZIONE DEL MINIMO

La regolazione del minimo va effettuata a motore caldo, procedendo nel modo seguente:

- Regolare la vite del minimo (fig. 35) in modo da ottenere una rotazione costante del motore a circa 1500 giri/minuto.



ATTENZIONE:

Non controllare mai il sistema di alimentazione fumando o in prossimità di fiamma viva.

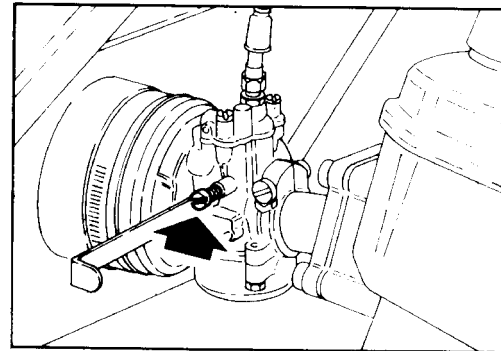


Fig. 35

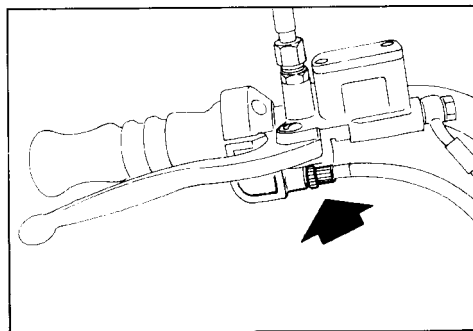


Fig. 36

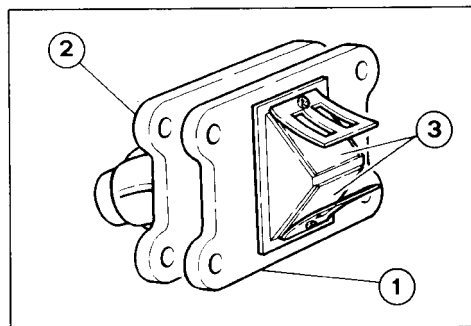



Fig. 37

REGOLAZIONE COMANDO GAS

Il comando gas deve avere un gioco per permettere la chiusura della valvola del carburatore e della pompa di lubrificazione. Per ottenerlo agire sull'apposito registro (fig. 36).

 **Effettuare questa operazione solo dopo aver verificato che i cavi del carburatore e della pompa di lubrificazione siano correttamente registrati.**

CONTROLLO DEL PACCO LAMELLARE (fig. 37)

Ogni 9000 km occorre rimuovere il pacco lamellare (pos. 1) dopo aver tolto il carburatore ed il collettore di aspirazione (pos. 2). Verificare che le lamine (pos. 3) siano perfettamente aderenti alla loro sede in gomma e che quest'ultima sia perfettamente piana senza traccia di rigonfiamenti.

IMPIANTO ELETTRICO

⚠ **IMPORTANTE:** Per l'efficienza della batteria (fig. 38) 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:

- a) 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.
- b) Entro 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.

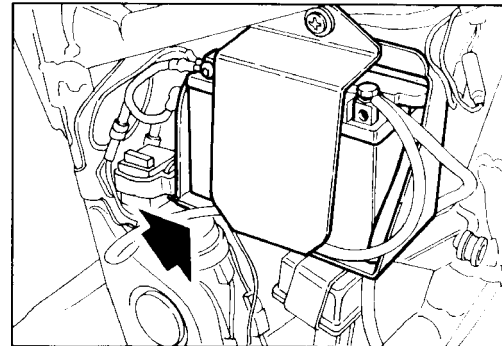


Fig. 38

MANUTENZIONE DELLA BATTERIA

- a) E' importante che il livello dell'elettrolita sia controllato almeno una volta al mese o anche piú frequentemente durante i mesi estivi e venga 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.



ATTENZIONE: 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.

SOSTITUZIONE FUSIBILE

Il fusibile si trova a fianco della batteria (fig. 39). Se un dispositivo cessa di funzionare, controllare il fusibile che protegge il circuito.

Il fusibile bruciato avrà il filamento interrotto.

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.

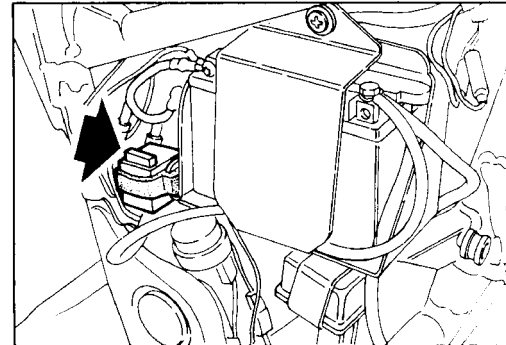


Fig. 39

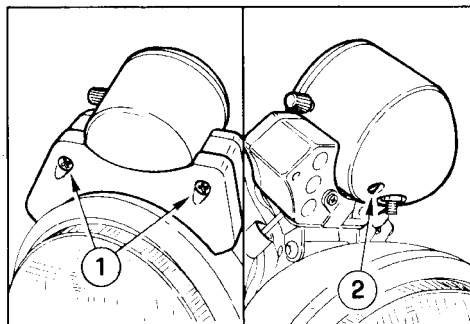


Fig. 40

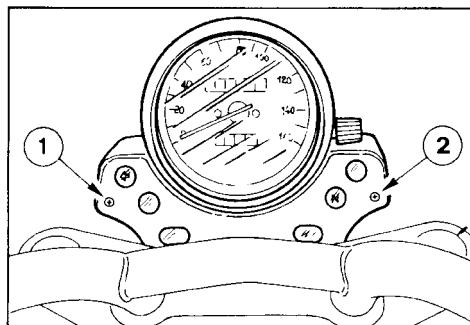


Fig. 41

GRUPPO CRUSCOTTO

- Per accedere alla lampada d'illuminazione dello strumento, togliere lo spoiler cruscotto-fanale svitando le due viti di fissaggio (1-fig. 40). Rimuovere quindi la calotta di protezione dello strumento togliendo la relativa vite (2-fig. 40). Estrarre il portalamпада con l'ausilio di una pinza. **NON FORZARE I CAVI ELETTRICI.** Sostituire quindi la lampada.
- Per accedere alle lampade spia, smontare la parte superiore blocco spie, svitando le 2 viti di fissaggio (1-2 - fig. 41). Sostituire la lampada con l'ausilio di una pinza.



N.B. L'accesso al porta lampade, è possibile dalla parte inferiore, svitando le due viti di fissaggio spoiler cruscotto. In caso di smontaggio fare attenzione a non schiacciare i cavi elettrici nella successiva operazione di rimontaggio.

GRUPPO FANALE ANTERIORE

- 1) **Regolazione faretto:** Si effettua agendo sulla vite di regolazione (2 - fig. 42).
- 2) **Sostituzione lampade:** Per accedere alle lampade occorre estrarre la parabola del fanale, togliendo la vite (2 - fig. 42) e successivamente le tre viti di fissaggio (1 - fig. 42). Quindi estrarre la lampada dalla sua sede e sostituirla.

GRUPPO FANALE POSTERIORE

Per accedere alla lampada del faretto posteriore è necessario smontare la parte trasparente del faretto svitando le due viti di fissaggio.

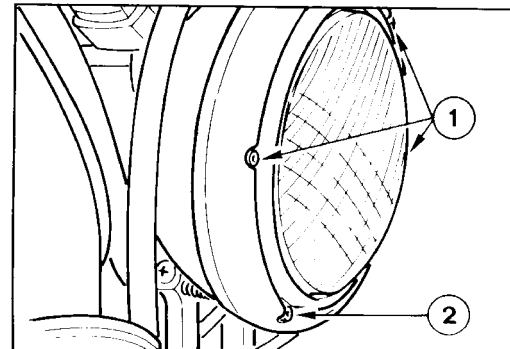


Fig. 42

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		★	(★)	★			
Pulizia candela		★		★			
Controllo e registrazione cuscinetti sterzo		★				★	
Controllo tensione raggi ruota anteriore		★				★	
Pulizia carburatore					★		
Pulizia rubinetto benzina					★		
Sostituzione candela					★		
Controllo impianto frenante		★		★			
Pulizia filtro olio miscelatore							★
Controllo pastiglie					★		
Pulizia incrostazioni marmitta							★
Pulizia incrostaz. camera di scoppio							★
Controllo usura cilindro - pistone							★
Controllo batteria				★			
In condizioni d'uso particolarmente gravose si consiglia una manutenzione piú frequente (★)							

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 tutti gli 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.



ATTENZIONE:

Nel caso in cui fosse necessario eseguire saldature sulla moto scollegare completamente dall'impianto elettrico i seguenti particolari:

- Bobina d'accensione.
- Regolatore di tensione
- Altre eventuali centraline elettroniche.

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 30 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 il pulsante di avviamento per distribuire l'olio sulle pareti del cilindro;

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

COPPIE DI SERRAGGIO BULLONERIA
(1 daNm = 1,02 kgm)

Perno ruota anteriore	8 daNm
Vite bloccaggio perno	2,5 daNm
Vite fissaggio piastra inf. forcella	2,5 daNm
Vite fissaggio piastra sup. forcella	4 daNm
Dado canotto	4 daNm
Vite fissaggio manubrio	4 daNm
Perno ruota posteriore	10 daNm
Perno forcellone	8 daNm
Vite fissaggio supporti pedane	2 daNm
Vite fissaggio motore	2,5 daNm
Vite ammortizzatore	4 daNm
Dado sella	1,2 daNm
Vite parafango anteriore	1,2 daNm
Vite fissaggio pinza freno ant.	2,5 daNm
Vite fissaggio protezione marmitta	1 daNm
Vite centrale coperchio cassa filtro	1 daNm
Vite fissaggio marmitta	1 daNm
Contro-dado cavalletto	3 daNm

TABELLA LUBRIFICANTI

Olio cambio: SAE 20W - 40.

In alternativa all'olio consigliato, si possono utilizzare olii di marca con prestazioni conformi o superiori alle specifiche A.P.I. SG, SH.

Olio miscelatore: utilizzare olii di marca con prestazioni conformi o superiori alle specifiche ISO-L-ETC +, A.P.I. TC +, JASO FC

Olio miscelatore per versione catalitica: utilizzare olii di marca con prestazioni conformi o superiori alle specifiche ISO-L-ETC ++, A.P.I. TC ++

Cuscinetti e altri punti di lubrificazione (consigliato): IP AUTOGREASE MP.

In alternativa al prodotto consigliato utilizzare grasso di marca per cuscinetti volventi, campo di temperatura utile - 30° C... + 140° C, punto di gocciolamento 150° C...230° C, elevata protezione anticorrosiva, buona resistenza all'acqua e all'ossidazione.

Olio forcella (consigliato): olio per forcelle IP F.A. 5W oppure IP F.A. 20W.

Qualora si intendesse disporre di un comportamento intermedio tra quelli offerti da IP F.A. 5W e da IP F.A. 20W, si possono miscelare i prodotti come sotto indicato:

- SAE 10W IP F.A. 5W 67% del volume, + IP F.A. 20W 33% del volume
- SAE 15W IP F.A. 5W 33% del volume, + IP F.A. 20W 33% del volume

Protezione poli batteria: grasso neutro oppure vaselina.

Grasso spray per catene (consigliato): IP MFL GREASE.

Liquido per freni: SAE S1703, DOT 4.



Impiegare solo liquido freni nuovo.

Liquido di raffreddamento del motore (consigliato): IP ECOBLU -40° C



Impiegare solo antigelo e anticorrosivo senza nitrito, che assicuri una protezione almeno ai -35° C.

SCHEMA ELETTRICO

LEGENDA

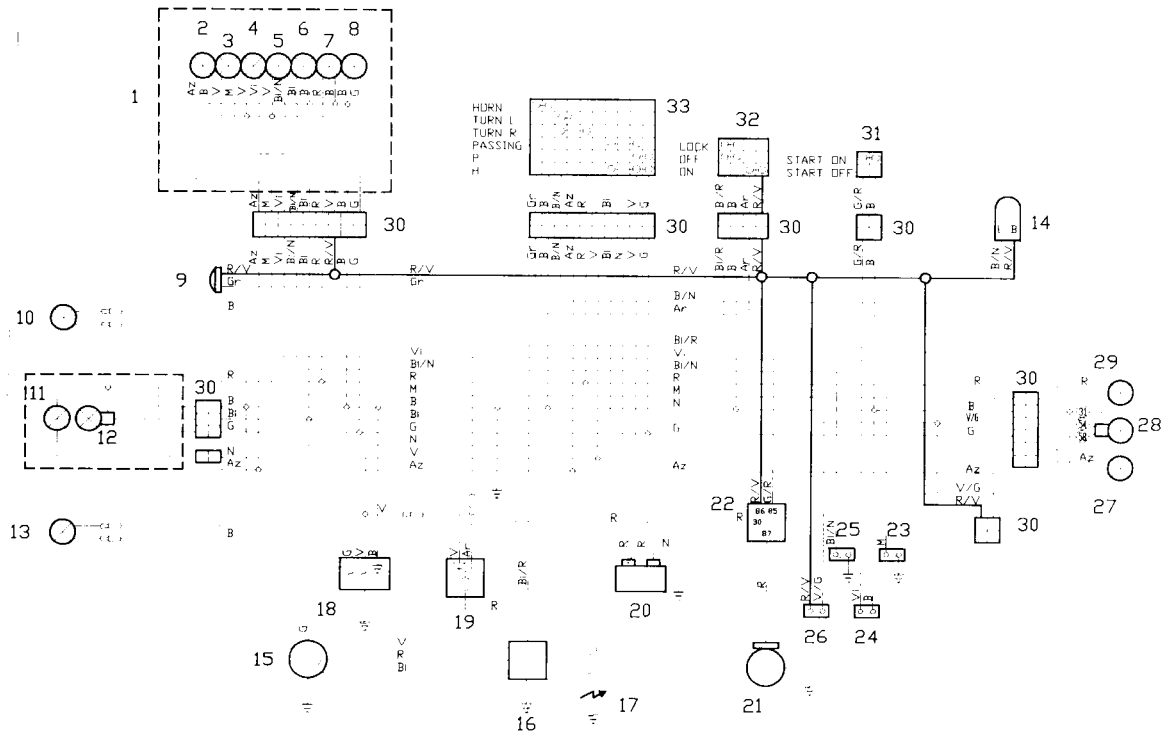
Posizione componenti

- 1) Cruscotto
- 2) Spia indicatore di direzione sinistro 12V-2W
- 3) Spia cambio in folle 12V-2W
- 4) Spia livello olio insufficiente 12V-2W
- 5) Spia temperatura acqua 12V-2W
- 6) Spia luci abbaglianti 12V-2W
- 7) Spia indicatore di direzione destro 12V-2W
- 8) Luci illuminazione cruscotto 12V-3W
- 9) Claxon 12V-18W
- 10) Indicatore di direzione ant. destro 12V-10W
- 11) Luce di posizione 12V-5W
- 12) Luce anabbagliante 12V-15W
- 13) Indicatore di direzione ant. sinistro 12V-10W
- 14) Intermittenza 12V-23W
- 15) Volano alternatore 12V-85W
- 16) Bobina d'accensione
- 17) Candela
- 18) Regolatore di tensione 12V
- 19) Raddrizzatore con fusibile 7,5A
- 20) Batteria 12V 4Ah
- 21) Motorino d'avviamento 12V 200W
- 22) Relè avviamento 12V 70A
- 23) Interruttore cambio in folle
- 24) Interruttore livello olio

- 25) Interruttore termometrico
- 26) Interruttore stop posteriore
- 27) Indicatore di direzione posteriore sinistro 12V 10W
- 28) Fanale posteriore 12V 5/21W
- 29) Indicatore di direzione posteriore destro 12V 10W
- 30) Connettori multipli
- 31) Pulsante di avviamento
- 32) Commutatore a chiave
- 33) Devioluci sinistro

COLORE CAVI

- | | |
|----|---------|
| Ar | arancio |
| Az | azzurro |
| B | blu |
| Bi | bianco |
| G | giallo |
| Gr | grigio |
| M | marrone |
| N | nero |
| R | rosso |
| V | verde |
| Vi | viola |





Elenco principali Centri Ricambi Italia

CENTRO RICAMBI SRL - CR1 -

Via Cimabue, 32/R - FIRENZE
Tel. 055/666423 - Fax 055/670084

GABRIELLI GUIDO DI G. & C. SNC

Via Vittorelli, 20 - BASSANO DEL GRAPPA (VI)
Tel. 0424/24193 - Fax 0424/28344

GIUSSANI F.LLI

Via Turati, 4 - ERBA (CO)
Tel. 031/641510 - Fax 031/610374

VIEMME SRL

Piazza Mazzini, 80 - BORGOMANERO (NO)
Tel. 0322/844831 - Fax 0322/846248

G.R. SRL

Corso Svizzera, 185 - TORINO
Tel. 011/7710188 - Fax 011/7496271

A.M.R. SNC

Via Roma, 13/15 - MACERATA
Tel. 0733/33675 - Fax 0733/33675

MOTO LIDO SRL

Via dei Velieri, 72 - OSTIA LIDO
Tel. 06/5612936 - Fax 06/5627308

TAGO RICAMBI SRL

Via Roggia Scagna, 5/7 - MILANO
Tel. 02/26144244 - Fax 02/26144244

WILLIAM FRANCESCHINI SRL

Via Ruspoli, 11/A - GENOVA
Tel. 010/580266 - Fax 010/565790

KOSMOTO

Piazza del Carmine, 13 - CAGLIARI
Tel. 070/665689 - Fax 070/665689

MOTOCICLO SUD SRL

Viale Della Repubblica, 60/A - BARI
Tel. 080/491464-491877 - Fax 080/491851



RICHIEDETE SOLO RICAMBI ORIGINALI



La Società Aprilia S.p.A. ringrazia la Clientela per la scelta del ciclomotore e raccomanda:

- Non disperdere l'olio esausto, carburante, sostanze e componenti inquinanti nell'ambiente.**
- Non tenere il motore acceso se non necessario.**
- Evitare rumori molesti.**
- Rispettare la natura.**