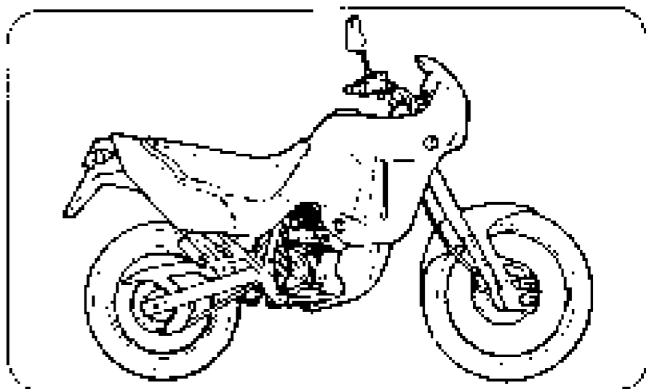


aprilia

LIBRETTO USO E MANUTENZIONE



TUAREG 600 WIND



RICHIEDETE SOLO RICAMBI ORIGINALI

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, punzonata su una decalca posta sotto la sella. È buona norma riportare la sigla d'identificazione nell'apposito spazio riservato in questo libretto per ricordarlo anche in caso di smarrimento della decalca d'identificazione.

Per la vostra sicurezza usate sempre il casco: APRILIA CONSIGLIA

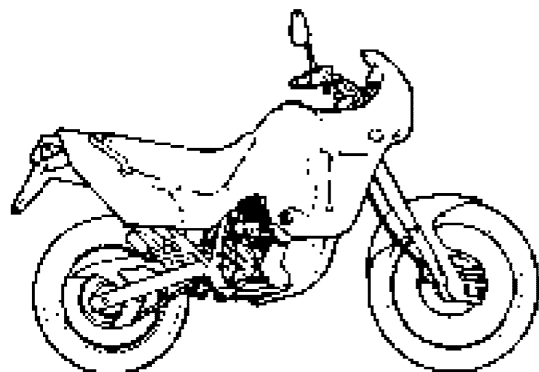
aprilia Codice ricambi
Spare parts code number

N°	A	B	C	D	E
..	.	.	..	.	..



Libretto Cod. **8102038**

Dati indicativi soggetti a modelli che senza impegno si prevedono.



INDICE

Caratteristiche tecniche	pag 4	Impianto elettrico	36
Dati di identificazione	11	Tabelle di lubrificazione	40
Disposizione comandi	12	Scheda manutenzione periodica	44
Norme per l'uso	16	Pulizia della moto	48
Norme per la manutenzione	23	Schema elettrico	50

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE

A scoppio monocilindrico 4 tempi con albero a camme in testa, comandato da cinghia dentata tenuta in tensione da un tenditore su perno eccentrico.

Accensione - elettronica a volano magnete

Alimentazione - benzina super

Lubrificazione forzata

Raffreddamento ad aria naturale per la parte termica.

Raffreddamento olio motore, tramite telaio/radiatore.

Cambio - 5 rapporti, con selettore comandato a pedale

Frizione - a dischi multipli in bagno d'olio

Trasmissione primaria ad ingranaggi.

Trasmissione secondaria a catena.

TELAIO

Monotrave a sezione quadrata e colla doppia smontabile.

Sospensione anteriore-forcella idraulica in lega leggera.

Sospensione posteriore-monammortizzatore (sistema brevettato Aprilia A.P.S.)

FRENI

Anteriore - disco Ø 250 × 2
pinza a doppio pistone

Posteriore - disco Ø 220
pinza a doppio pistone

DESCRIZIONE MOTORE

Modello	Tuoreg 600 Wind
Tipo:	4 tempi
Numero cilindri	1
Alesaggio mm	94
Corsa mm	81
Cilindrata effettiva cm ³	562,12
Rapporto di compressione	9,4:1
Potenza CV/DIN - (KW)	46 (33,85)
Regime di potenza massima g./l'	7.000
Regime di coppia massima g./l'	6.000
Diametro utile valvole	
Aspirazione	34
Scarico	30

ALIMENTAZIONE

Il carburatore è alimentato per gravità dal serbatoio sovrastante tramite rubinetto; la riserva si ottiene spostando la levetta sulla posizione "RES" (Vedi fig. 9).

Modello	Tuoreg 600 Wind
Carburatore tipo	Jell'Orto PHBR 34 BD
Diffusore	34
Getto massimo	135
Getto minimo	53
Getto starter	60
Getto pompa	35
Valvola a gas	40
Spilla conica	K 2 e 3 ^a lancia
Vite minimo aperto	1 1/2 giro
Polverizzatore	260 AB
Galleggiante	14 gr
Portata pompa (cc per colpo)	3,5 x 20

- ATTENZIONE -

- GETTO MASSIMO 145.

Accensione: a mezzo bobina A.T. esterna alimentata da volano magnete elettrico.

Modello	Tuoreg 600 Wind
Tipo	Nippondenso
Potenza di uscita	12V 190W
Anticipo fisso	3° ± 1°
Anticipo totale	29° ± 1°
Candela	NGK D 8EA
Altra tipi raccordi	Champion AGG
Distanza elettrodi	
mm	0.6
mm	0.7

PRESTAZIONI

Le prestazioni sotto indicate si intendono con veicolo in assetto di marcia, con solo guidatore e strade in buone condizioni

Modello	Tuoreg 600 Wind	
Velocità massima	km/h	165
Consumo carburante lt/100 Km (NORME CUNA)		4,3
Ingombri e pesi		
Interasse	mm	1490
Lunghezza massima	mm	2160
Larghezza massima	mm	860
Altezza massima	mm	1230
Altezza min. motore da terra	mm	300
Peso totale a vuoto		148

RIFORNIMENTI

Benzina: capacità serbatoio (compreso riserva 5 lt) - lt 18,4

Olio: capacità totale serbatoio / radiatore / motore - Kg. 2

RUOTE

Del tipo a raggi tangenti.

Cerchi	600
Anteriore	185×21"
Posteriore	2.50×17"

Pneumatici	600
Anteriore	90/90×21
Posteriore	130/80×17 - 5.10×17"

PRESSIONE DI GONFIAGGIO PNEUMATICI

Tipo di strada		Una persona		Due persone	
		Anteriore	Posteriore	Anteriore	Posteriore
		600	600	600	600
Fuori strada	bar	1,4	1,5	1,5	1,6
Strada mista	bar	1,6	1,7	1,7	1,8
Strada asfaltata	bar	1,7	1,8	1,8	1,9

Pressione massima anteriore e posteriore bar 2.5.

Velocità massima pneumatici anteriore e posteriore: km/h 190.

IMPORTANTE

Una pressione troppo bassa comporta una guida poco precisa, la tendenza ad oscillare o, 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 e ondulazioni irregolari denotano danneggiamenti interni che richiedono la sostituzione immediata del pneumatico.

LUBRIFICAZIONE

A circolazione forzata tramite pompa foratale doppia (filtro smontabile).

RAFFREDDAMENTO

Ad aria naturalmente mediante un'adeguata alettatura sul cilindro e sulla testa, per la parte termica, per l'olio motore con radiatore olio/telaio.

TRASMISSIONE

Primaria ad ingranaggi: rapporto di trasmissione: 1 - 2,3750 ($Z = 32/16$)

Secondaria a catena (5/8 x 1/4)

Rapporto di trasmissione: 1 - 2,4706 ($Z = 17/47$) TUAREG 600 WIND

SCHEMA CAMBIO TUAREG 600 WIND

Rapporti dei cambi:

1^a velocità 1.2.909 (11/32)

2^a velocità 1.2.000 (12/24)

3^a velocità 1.1.400 (15/21)

4^a velocità 1.1.117 (17/19)

5^a velocità 1.0.913 (23/21)

Rapporti totali motore - ruota

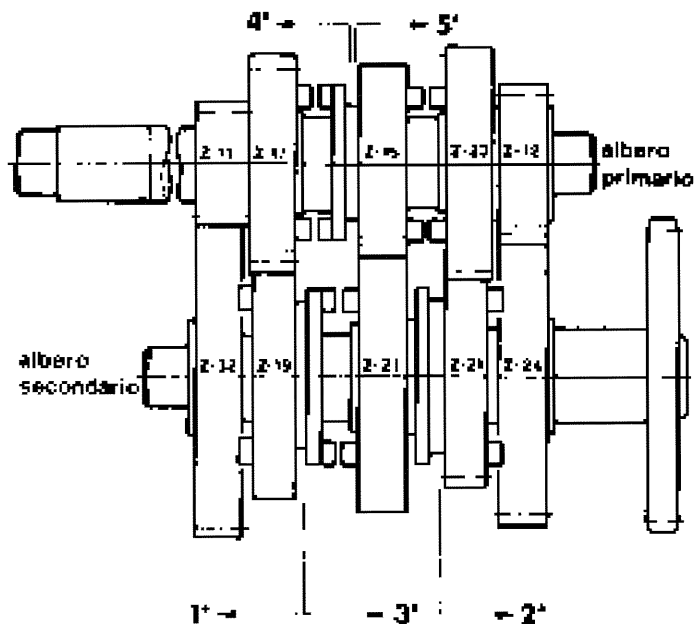
1^a velocità 1.17.880

2^a velocità 1.12.293

3^a velocità 1. 8.605

4^a velocità 1. 6.865

5^a velocità 1. 5.611



DATI DI IDENTIFICAZIONE

I numeri di omologazione del telaio sono impressi sul cannottino di sterzo (FIG. 1) e quelli del motore sull'apposito spazio ricavato sulla parte posteriore destra del carter (FIG. 2).

Tali numeri debbono essere sempre indicati nelle richieste di parti di ricambio.

NOTA: Il numero del telaio serve per l'identificazione del motociclo a tutti gli effetti di legge ed è riportato sulla carta di circolazione del motociclo stessa.

IMPIANTO ELETTRICO

È composto dai seguenti componenti.

Volano elettrico 12V/190W

Batteria 12V/5Ah senza avviamento elettrico

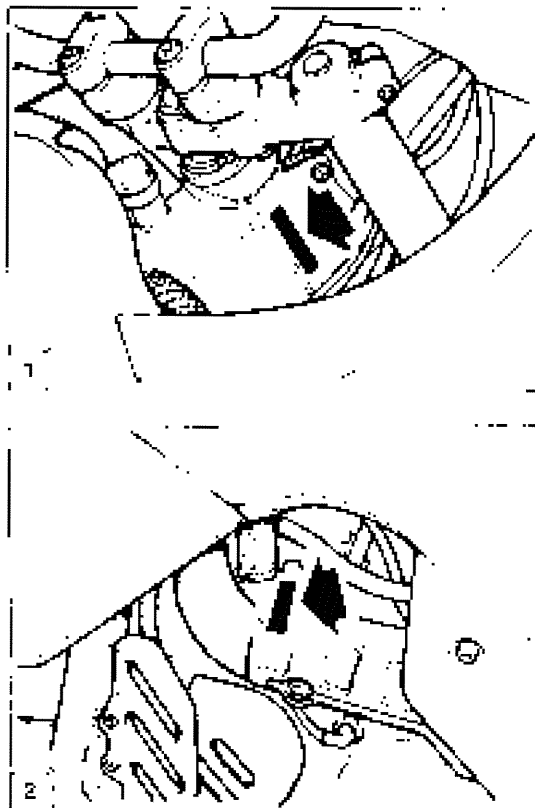
Con avviamento elettrico 12V/14Ah

Proiettore anteriore con due gruppi ottici completo di:

— N° 2 lampade biluce onabbagliante/abbagliante 12V/35/35W

— N° 2 lampade luce di posizione 12V/5W

Deviatore luci posto a sinistra del manubrio (vedi fig. 3)

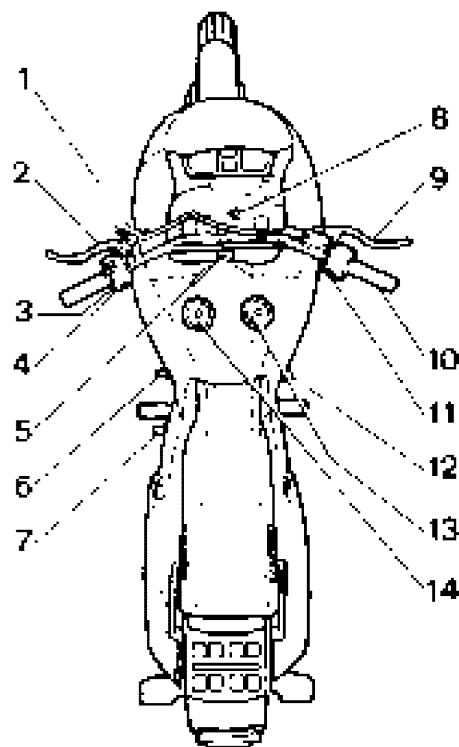


Fondello posteriore, con catarifrangente completo di

— N° 1 lampada a due filamenti, uno per l'indicazione di arresto, 12V/21W, ed uno per luce larga e posizione 12V/5W, avvisatore acustico, indicatori di direzione anteriori e posteriori 12V/10 W.

DISPOSIZIONE COMANDI

- 1) Leva decompressore
- 2) Leva comando frizione.
- 3) Starter
- 4) Deviatore sinistra con pulsante clacson
- 5) Asta livello olio motore
- 6) Pedale comando cambio.
- 7) Pedale messo in moto
- 8) Interruttore di accensione a chiave
- 9) Leva comando freno anteriore
- 10) Monopolo comando gas.
- 11) Gruppo deviatore destro (con pulsante di avviamento elettrico)
- 12) Pedale freno posteriore
- 13) Tappo serbatoio benzina.
- 14) Tappo riempimento serbatoio olio motore

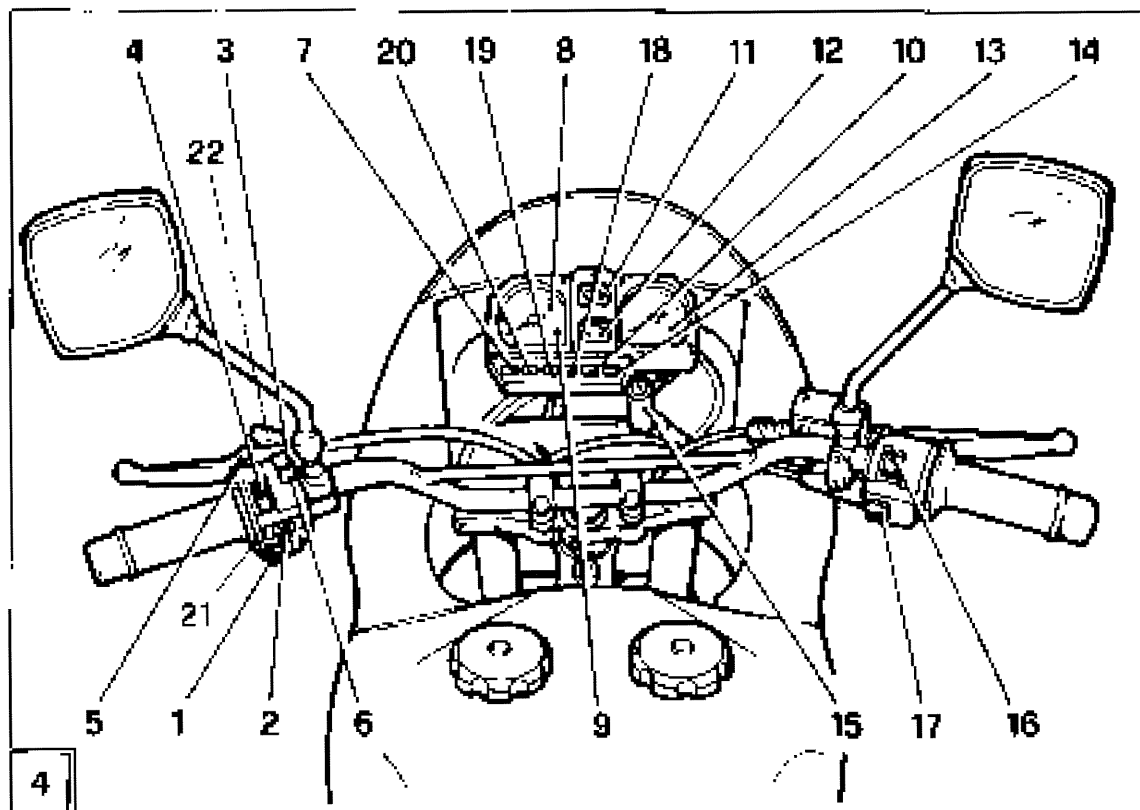


LA CHIAVE DI ACCENSIONE HA TRE SCATTI

- 1) Rotazione in senso orario "ON = ACCESO"
- 2) Posizione centrale "OFF = SPENTO"
- 3) Rotazione in senso anti-orario posizione "LOCK = BLOCCASTERZO"

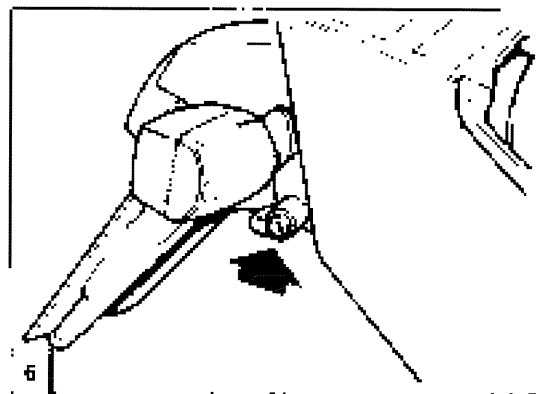
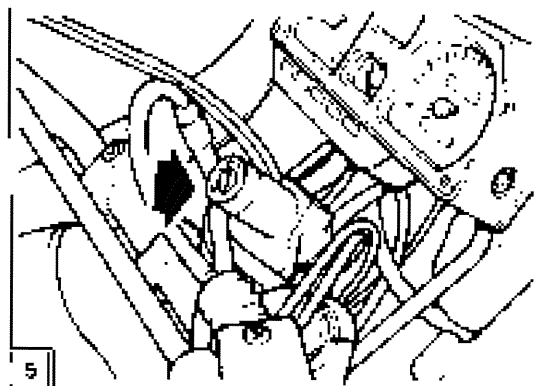
FIGURA 4

- | | |
|------------------------------------|---|
| 1) Avvisatore acustico | 11) Indicatore livello benzina |
| 2) Indicatori di direzione | 12) Termometro olio |
| 3) Abbaglianti | 13) Tachimetro |
| 4) Interruttore accensione luci | 14) Pulsante check per spia olio e Neutral
(premendolo si verifica la funzionalità delle due spie) |
| 5) Lampeggio abbaglianti | 15) Commutatore di accensione |
| 6) Anabbaglianti | 16) Interruttore emergenza motore |
| 7) Spia livello minima olio motore | 17) Pulsante avviamento |
| 8) Contagiri | 18) Spia abbaglianti |
| 9) Spia folle | 19) Spia anabbaglianti |
| 10) Spia indicatori di direzione | 20) Spia di carica batteria (optional) |
| | 21) Starter |
| | 22) Leva decompressore |



SERRATURE

Con il motorciclo vengono consegnate due serie di chiavi: una per l'interruttore di accensione-bloccasterzo (fig. 5) ed una per la serratura del gancio portacasco (fig. 6).



NORME PER L'USO

RODAGGIO

Il primo periodo d'uso è molto importante per il successivo rendimento del motore. Si consiglia di riscaldare il motore prima di partire, facendolo funzionare per alcuni secondi a basso numero di giri, evitare inoltre di utilizzare il motore in piena potenza o ad elevato numero di giri.

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

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

Per i primi **500 Km**, non superare mai i 4000 giri/1'.

Oltre i **500 Km**, fino a **1000 Km** non superare mai i 5000 giri/1'.

Oltre i **1000 Km**, fino a **1500 Km** non superare mai i 5500 giri/1'.

Dopo i primi 1000 Km:

Sostituire l'olio motore ed il filtro olio (Vedi fig. 19/20). Controllare l'eventuale allentamento di dadi e bulloni. Verificare che il carburatore sia ben fissato al manicotto di raccordo onde evitare infiltrazioni d'aria. In seguito verificare periodicamente.

AVVIAMENTO

- Inserire la chiave d'accensione e ruotarla nella posizione: ON.
- Aprire il rubinetto serbatoio (Fig. 7).
- Se il motore è freddo inserire lo starter (A) (Fig. 8).
- Azionare l'alzavalvole (B) (Fig. 8).

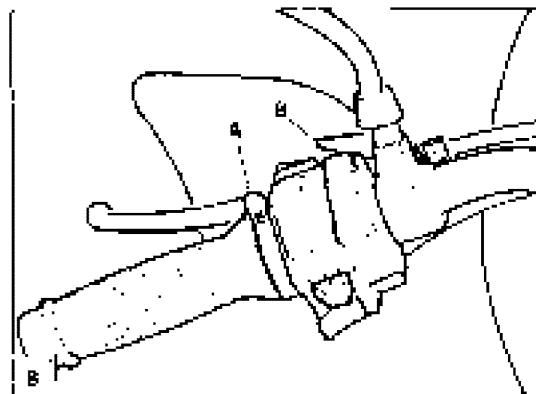
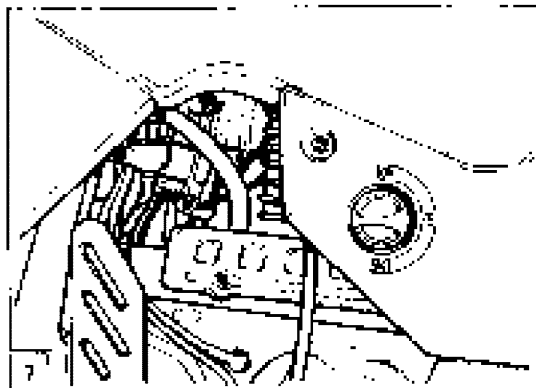
ATTENZIONE: quando si aziona la leva dell'alzavalvole si avverte uno scatto metallico e la leva rimane azionata, dopo l'avviamento del motore la leva torna automaticamente in posizione (se non si dovesse avvertire lo scatto metallico e la leva torna in posizione iniziale, procedere ugualmente alla messa in moto):

- Mettere il cambio in posizione NEUTRAL.
- Ruotare quindi il comando STARTER.
- Ad avviamento del motore avvenuto, riportare il comando starter nella posizione iniziale.

A motore caldo l'avviamento va eseguito senza l'inserimento dello starter.

ATTENZIONE: nel caso servisse togliere il serboio, chiudere anche il rubinetto a spia lato dx e aprirlo dopo aver rimontato il serbatoio.

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

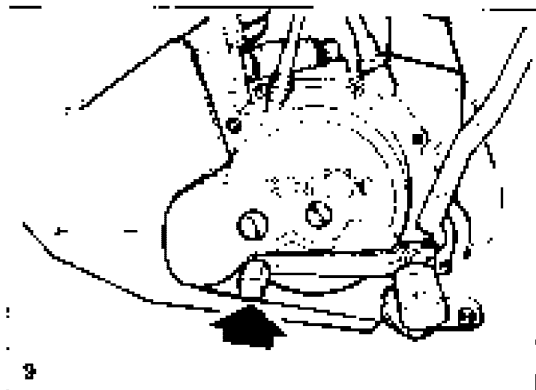


PARTENZA/CAMBIO MARCE

Dopo aver fatto riscaldare il motore, tirare la frizione, inserire la 1ª **marcia** (pedale del selettore cammini verso il basso - Fig. 9.).

Lasciare quindi la frizione gradualmente e contemporaneamente ruotare la manopola del gas. 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.
- Per ulteriori chiarimenti consultate il vostro Concessionario Aprilia.

NOTE TECNICHE E CONSIGLI UTILI

La camera di combustione di questo motore (conformato con letto ad angolo), a quattro valvole e candela centrale, è stata studiata appositamente per evitare danni al motore nel caso di rottura della cinghia di trasmissione o per eccessivi giri dello stesso (fuori giri).

- Il motore è in parte a carter secco.

A basso e medio numero di giri, l'olio che si accumula nel carter, è di circa 1/2 kg; mentre ad alto numero di giri è di circa 1 kg.

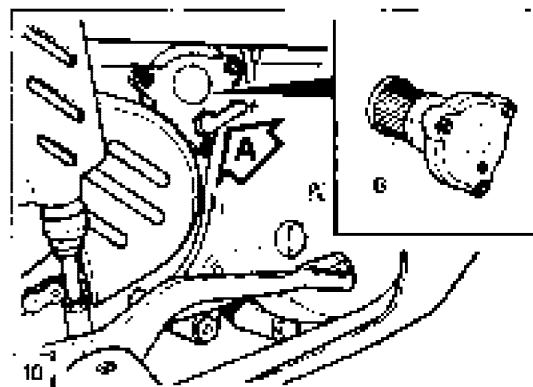
Il serbatoio dell'olio è ricavato nella trave superiore della triangolazione anteriore del telaio; il tappo con asta di controllo è posto sul telaio davanti al serbatoio benzina, mentre il tappo di riempimento olio è quello di sinistra sul serbatoio.

Per il filtraggio fine è previsto una centrifuga d'olio nell'albero motore.

La cartuccia filtro olio (B) si può sostituire togliendo il coperchio del filtro che si trova nel carter motore, lato valvole (Fig. 10).

- La portata della pompa dell'olio (80°C) è di 11./min. 5, a 8000 giri/minuta per tutti i modelli.

La pressione dell'olio a motore caldo (temperatura 80°C) è di 0,5 bar a 5000 giri/minuta e viene rilevata al coperchio filtro olio, togliendo il termistore (A) (Fig. 10).



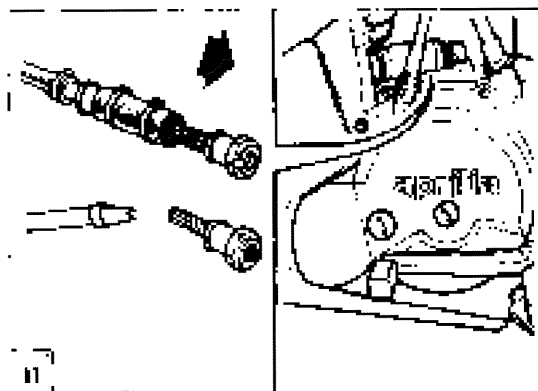
FILTRO TUBAZIONE RITORNO OLIO TELAIO MOTORE

Dopo i primi 1000 km, smontare il filtro (FIG. 11) e pulirlo con aria compressa.

IMPIANTO DI LUBRIFICAZIONE Modalità per il controllo del livello olio

Per una corretta lettura del livello olio il controllo va effettuato secondo le seguenti operazioni:

- 1) La temperatura olio motore deve essere superiore a 60° C.
- 2) Raggiunta la temperatura necessaria, lasciare funzionare il motore AL MINIMO per almeno un minuto.
- 3) Spegnere il motore e mediante l'astina posta nella parte superiore della trave principale del telaio (che funge da serbatoio) controllare il livello olio.
Il livello è corretto se raggiunge il limite massimo segnato sull'asta di controllo.
- 4) Prima di eseguire queste operazioni assicurarsi che il motociclo sia in posizione verticale.



Attenzione:

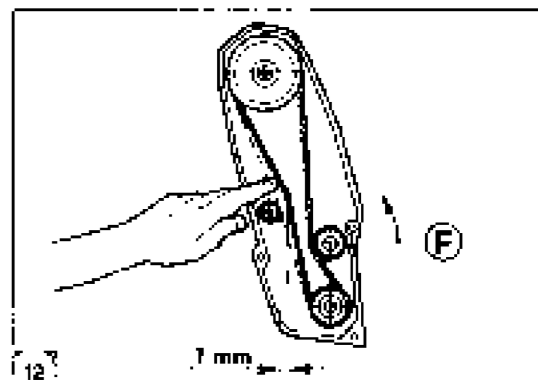
- Il controllo del livello olio va effettuato seguendo esclusivamente le istruzioni sopra indicate per evitare che, in seguito ad una lettura errata, si aggiunga una quantità eccessiva di lubrificante che verrebbe successivamente espulso.
- Il rilevamento olio va effettuato a tappo svitato.
Non controllare mai il livello olio a motore freddo.

Non superare mai il livello massimo segnato sull'asta di controllo.

CONTROLLO DELLA CINGHIA DELL'ALBERO A CAMME

Ogni 6000 Km ed inizialmente a 1000 Km, con motore freddo, controllare la tensione della cinghia dentata di comando albero a camme. Smontare il coperchio sul lato sinistro del motore e verificare che con normale pressione di un dito (2 Kg ca.) la cinghia registri un gioco di 7 mm (vedi fig. 12).

Qualora il gioco fosse scarso od eccessivo ripristinare quello indicato agenda sulla puleggia di folle (F), allentare la vite di fissaggio, ruotare la puleggia sulla propria camma fino ad ottenere la tensione esatta, bloccare quindi la vite e ricontrollare la tensione della cinghia.



COPPIE DI SERRAGGIO

Motore

Albero motore - dado sull'albero lato frizione
- dado fissaggio valano lato accensione

Albero di equilibratura-dado fissaggio ingranaggio

Frizione-dado fissaggio campana

Pignone-dado di fissaggio

Piastre fissaggio cuscinetto-vite

Albero a camme-vite fissaggio puleggia

Testa cilindro-dado fissaggio M8
- dado fissaggio M10

Flange -

Guarnizioni cop. valano / cop. frizione / carter distribuzione

90 Nm = 9.2 Kgm - Loctite 242

100 Nm = 10.2 Kgm - Loctite 242

60 Nm = 6.1 Kgm - Loctite 242

90 Nm = 9.2 Kgm - Loctite 242

100 Nm = 10.2 Kgm - Loctite 242

25 Nm = 2.5 Kgm - Loctite 242

25 Nm = 2.5 Kgm - Loctite 242

40 Nm = 4.1 Kgm - Loctite 242

Pasta guarnizioni Loctite 515

- Silastic 738 RTV

Telaio

Forcellone-dado fissaggio perno M14

Culla motore-viti fissaggio M10

Culla motore-viti fissaggio M8

80 Nm = 8.2 Kgm - Loctite 242

40 Nm = 4.1 Kgm - Loctite 242

25 Nm = 2.5 Kgm - Loctite 242

NORME PER LA MANUTENZIONE

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

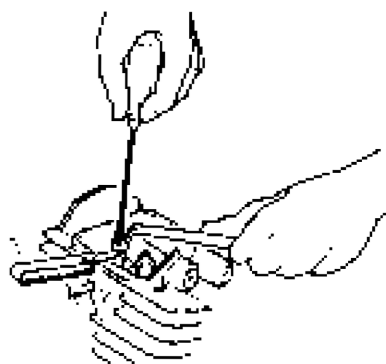
È buona norma, prima di procedere ad un intervento di manutenzione, pulire il motociclo.

REGISTRAZIONE GIOCO TRA BILANCERI E VALVOLE (FIG. 13)

Questa operazione si effettua dapprima aver portato il pistone al punto morto superiore, e aver tolto i coperchia della testa. Allentare con una chiave da 11 mm il dado di registro ed avvitare o svitare il registro stesso con un cacciavite fino ad ottenere il gioco stabilito, di 0.05 mm sia per l'aspirazione che per lo scarico (verificare con lo spessore) indi bloccare il contraddado tenendo fermo il registro. L'operazione va fatta a motore freddo.

0,05 mm

13



REGOLAZIONE DEL MINIMO (FIG. 14)

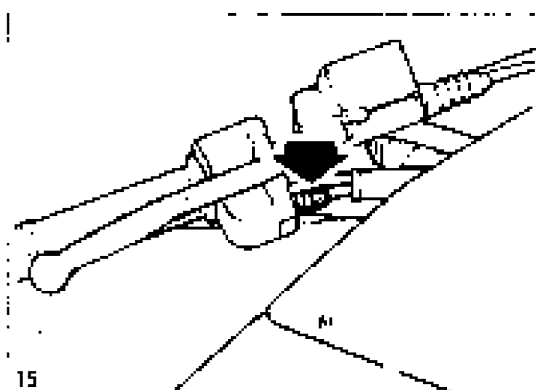
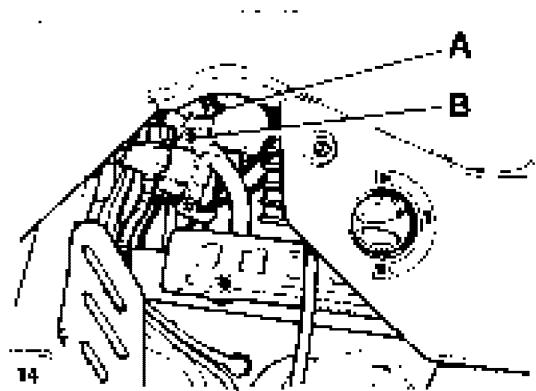
Si effettua a motore caldo agendo sulle viti A e B che regolano rispettivamente la posizione della valvola ed il passaggio aria del minimo, nel seguente modo: 1, si avvita la vite A di 2/3 giri portando il minimo a circa 1400÷1600 giri/min; 2, si agisce sulla vite B fino ad innalzare ulteriormente il più possibile il minimo; 3, si svita la vite A fino ad ottenere un minimo basso, ma regolare (1000÷1200 giri).

A questo punto, aprendo lentamente il comando del gas, il motore non deve mancare o spegnersi.

In caso contrario ripetere la regolazione della vite aria del minimo fino a far scomparire il suddetto difetto.

REGOLAZIONE COMANDO GAS (FIG. 15)

Si effettua agendo sulle viti di registro del carburatore, oppure sui registri posti sul comando acceleratore.

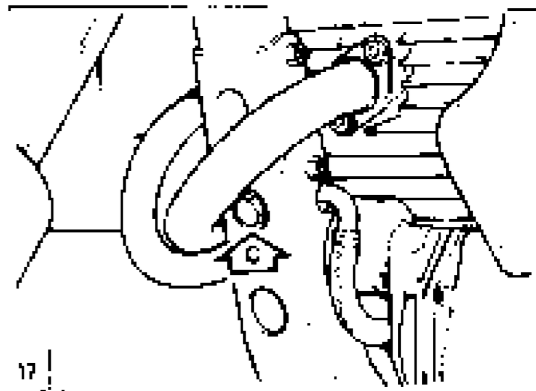
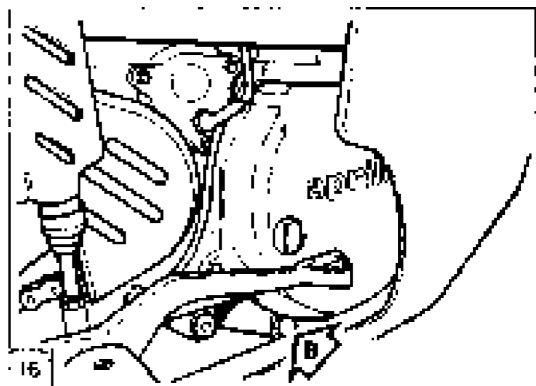


SOSTITUZIONE OLIO MOTORE

Scolare l'olio dal foro di scarico B (FIG. 15) e C (FIG. 17); dopo aver tolto il tappo di controllo livello olio dal serbatoio nel telaio.

La procedura per il riempimento di olio del serbatoio telaio-motore deve essere effettuato nel modo seguente:

- Introdurre c.c. 1500 di olio nel serbatoio (vedi fig. 3 punto 14) far girare il motore per 30" circa al minimo
- Aggiungere c.c. 500 circa di olio fino a raggiungere il livello massimo segnato sulla astina (vedi tab. lubrificanti pag. 43 n. 4);

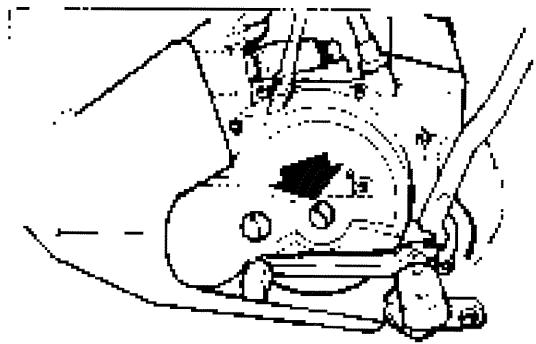


REGOLAZIONE DELLA FRIZIONE

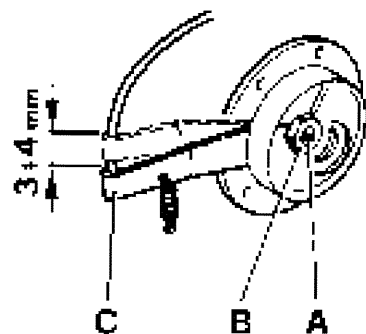
Effettuare la regolazione della frizione se non stacca completamente (quando la moto tende ad avanzare anche con leva frizione completamente azionata), oppure quando la frizione slitta per mancanza di gioco.

La regolazione deve essere effettuata nel seguente modo:

- 1) Svitare il tappo (Fig. 18)
- 2) Allentare il dado interno con l'apposita chiave in dotazione (Fig. 19 posiz. B).
- 3) Girare la vite (ad intaglio) di regolazione con un cacciavite (Fig. 19 - Posiz. A) fino al recupero totale del gioco.
- 4) Svitare la suddetta vite di 1/2 giro circa corrispondente a 3-4 mm di corsa del cavo (Fig. 19 - Posiz. C)
- 5) Tenendo in posizione fissa la vite di regolazione col cacciavite, serrare il dado utilizzando nuovamente l'apposita chiave.



18

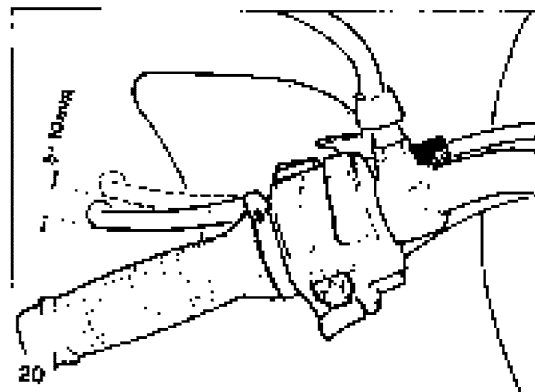


19

Regolare quindi la corsa a vuoto della leva di comando, che, misurata all'estremità dovrà essere compresa tra i 5 ÷ 10 mm (Fig. 20).

La mancanza del gioco stabilito potrebbe generare lo slittamento della frizione. Se si rendesse necessaria una regolazione agire sull'apposito registro. (Fig. 20 - Posiz. A).

Questa regolazione recupera principalmente i giochi della trasmissione flessibile, allungamenti della fune e assestamenti della guaina.



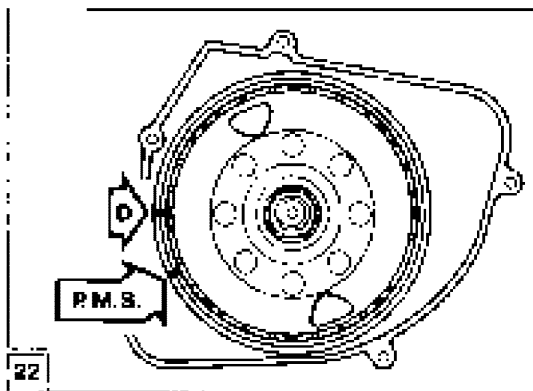
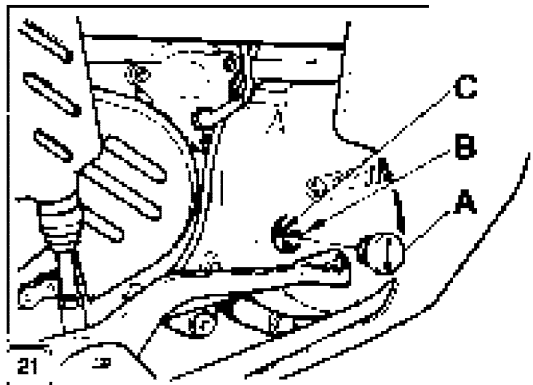
CONTROLLO FASE ACCENSIONE

Il motore è dotato di accensione elettronica e quindi mantiene inalterata nel tempo la fase-tura. Qualora si volesse eseguire un controllo, procedere come segue:

- Smontare la candela
- Portare il pistone al PMS
- Togliere la vite di controllo A sul coperchio accensione e controllare che la tacca B sul coperchio corrisponda alla tacca C posta sul valano (Fig 21);

La seconda tacca D sul valano corrisponde ai gradi di anticipo del motore (Fig 22).

- Nell'eventualità che l'allineamento non si verificasse, smontare il coperchio, togliere il valano e controllare che la chiavetta di posizionamento non sia rotta, eventualità che si verifica con l'allentamento del dado di fissaggio del valano



MANUTENZIONE CANDELA

Smontare periodicamente con l'apposita chiave, la candela, eliminando le incrostazioni esistenti nel vano fra la porcellana portaelettrodo centrale ed il corpo della candela. N.B. Tale operazione deve essere compiuta evitando di utilizzare utensili metallici. Nel contempo verificare con uno spessore che la distanza tra gli elettrodi risulti tra 0,6-0,7 mm (Fig. 23). 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 gravi inconvenienti funzionali.



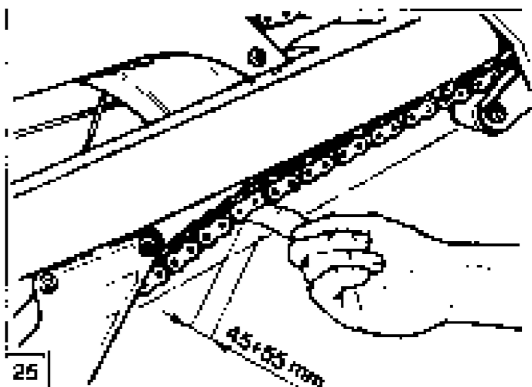
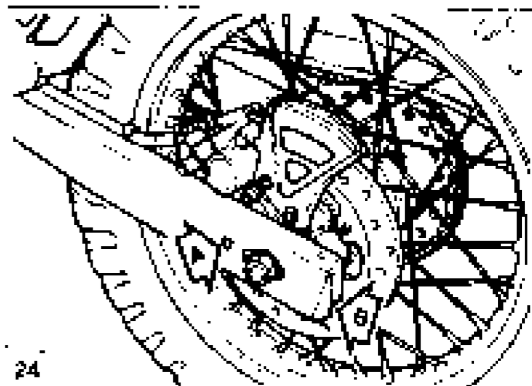
REGISTRAZIONE CATENA

Dopo i primi 500 Km e successivamente ogni 2000 Km controllare che la tensione della catena consenta nel ramo inferiore, in un punto intermedio tra corona e pignone, uno spostamento compreso tra 45-55 mm (fig. 25).

Per la regolazione agire come segue:

- Allentare i dadi di fissaggio della ruota posteriore (Fig. 24);
- Agire sugli appositi registri (B) fino ad ottenere la tensione richiesta, facendo attenzione al centraggio della ruota. Controllare che il numero delle tacche di destra coincida con quello di sinistra, dal riferimento A sul forcellone;
- Stringere i dadi precedentemente allentati.

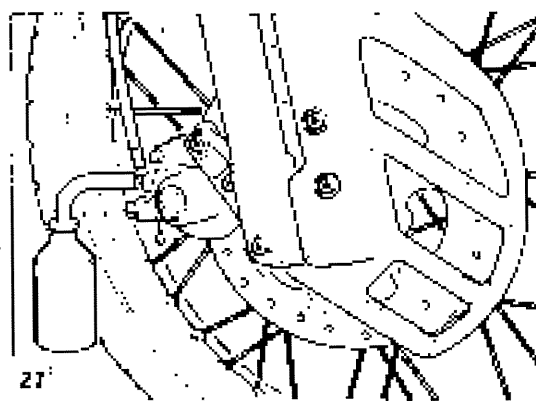
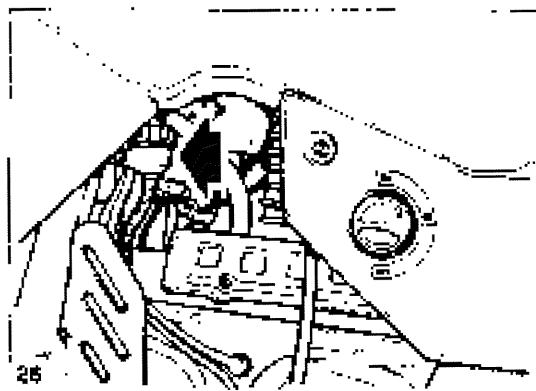
La catena, essendo del tipo con O-ring di contenimento, non necessita di nessuna manutenzione particolare. Saltuariamente e dopo il lavaggio della moto lubrificare solo con olio motore o con spray esplicitamente idonei per questo tipo di catena.



CONTROLLO FRENI

Il comando freno anteriore e posteriore è idraulico. È composto da un serbatoio trasparente, in modo da consentire un immediato controllo visivo dall'esterno del livello dell'olio che deve essere sempre compreso tra il min. e il max. (Fig. 26); e da una leva che aziona una pompa, la quale mette in pressione l'olio che a sua volta fa chiudere tramite pistoncini, le pastiglie sul disco. Dopo i primi 500 Km. e poi ogni 3000 Km. circa, l'impianto va spurgato da eventuali bolle d'aria che vi si fossero formate. Lo spurgo del freno deve essere eseguito nel modo seguente (Fig. 27).

- 1) Togliere il cappuccio di protezione della valvola di sfiato sulla pinza.
- 2) Inserire la sommità di un tubo in PVC trasparente sull'estremità della valvola, l'altro capo deve essere lasciato libero in un contenitore di raccolta.
- 3) Togliere il tappo del serbatoio olio freni e verificare che sia al giusto livello: eventualmente rabboccare (vedi tab. Lubrificanti pag. 43 n. 8).
- 4) Pompate lentamente e a fondo 2-3 volte tirando la leva.
- 5) Mantenendo tirata la leva, aprire la valvola di sfiato fino a quando non si noti la fuoriuscita di olio e di eventuali bolle d'aria dal



- 6) Richiudere la valvola e lasciare la leva freno.
- 7) Ripetere l'operazione sopra descritta fino a quando dalla valvola non uscirà alcuna bolla d'aria.
- 8) Avvitare quindi la valvola, togliere il tubo avendo cura di non sportare d'olio le pastiglie e il disco.
Rimettere il cappuccio di protezione, rabboccare il serbatoio fino al livello max. e richiuderlo accuratamente.

VERIFICA USURA PASTIGLIE

Ogni 3.000 Km verificare l'usura delle pastiglie.

— Pinza anteriore: (Fig. 28).

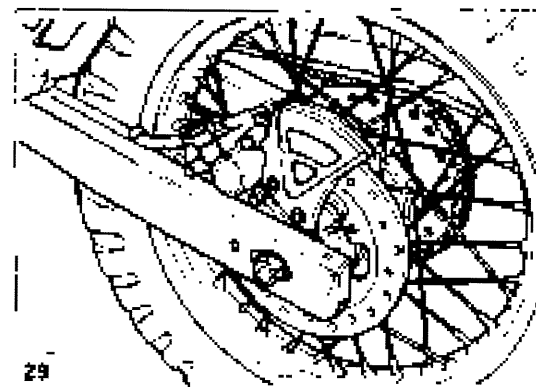
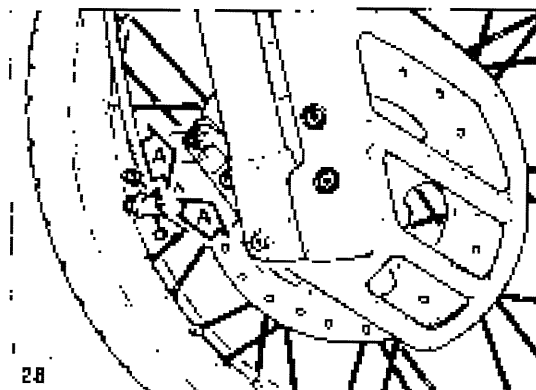
- 1) Smontare la pinza della forcella allentando le viti A.
- 2) Estrarre le pastiglie e verificarne l'usura.

— Pinza posteriore: (Fig. 29).

- 1) Togliere l'anello di fermo e la relativo spina.
- 2) Estrarre le pastiglie e verificarne l'usura.

Attenzione:

Le pastiglie devono presentare due gole ben visibili. Qualora fossero scomparse (altezza materiale 1,5 mm) sostituire la coppia delle pastiglie.

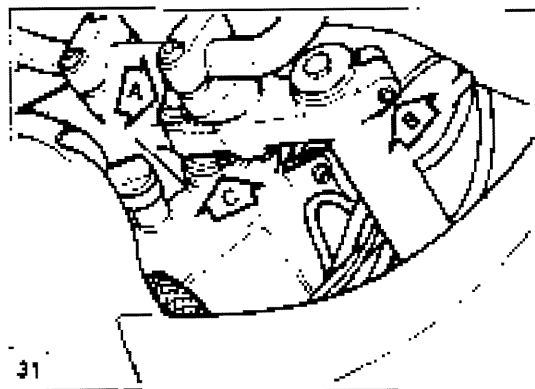
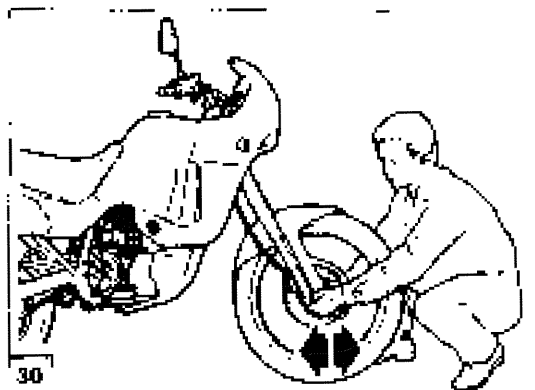


CONTROLLO CANNOTTO STERZO

Verificare il gioco dei cuscinetti ponendo il motociclo su un cavalletto e scuotendola i forconi della forcella nel senso di marcia (fig. 30).

Qualora si percepisca del gioco, procedere a regolazione operando come segue (Fig. 31):

- Allentare le viti A - B.
- Avvitare la ghiera C per recuperare il gioco
- Ravvitare parzialmente la vite A
- Serrare le viti B.
- Serrare a fondo le viti A - B.

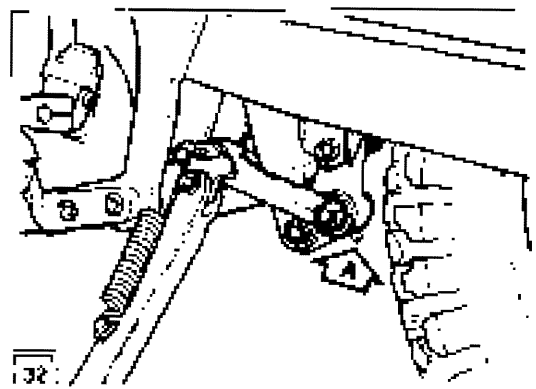


SOSPENSIONE POSTERIORE

Ogni 18.000 Km ingrassare la biella singola, la biella doppia ed il forcellone (Fig. 32).

Pulire i pezzi, rilevare eventuali usure e, se necessario, provvedere alla loro sostituzione (G oco radiata max. 0,5 mm).

Procedere quindi al rimontaggio avendo cura di ingrassare abbondantemente i pezzi mediante l'apposito ingrassatore A (fig. 32).

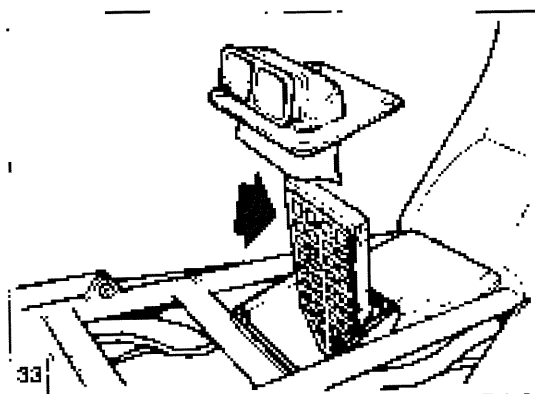


SMONTAGGIO E PULIZIA FILTRO ARIA

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

Ogni 6.000 Km o secondo le condizioni d'uso, provvedere alla pulizia dell'elemento filtrante nel modo seguente:

- Togliere la selletta.
- Svitare le viti di chiusura del coperchio cassa filtro ed estrarre l'elemento filtrante (Fig. 33).
- Lavare accuratamente l'elemento filtrante con benzina o preferibilmente con acqua ed un energico detersivo, poi asciugarla avendo cura di non danneggiarla, cospargendolo di olio per filtri fino alla sua totale impregnazione, strizzarlo.
- Rimontare il filtro eseguendo le operazioni inverse.



IMPIANTO ELETTRICO

IMPORTANTE:

Per l'efficienza della batteria è importantissima un corretto caricamento dell'acido ed una adeguata manutenzione. Seguire scrupolosamente le seguenti norme, prolunga notevolmente la vita della batteria.

1 - Messa in strada della moto, caricamento della batteria

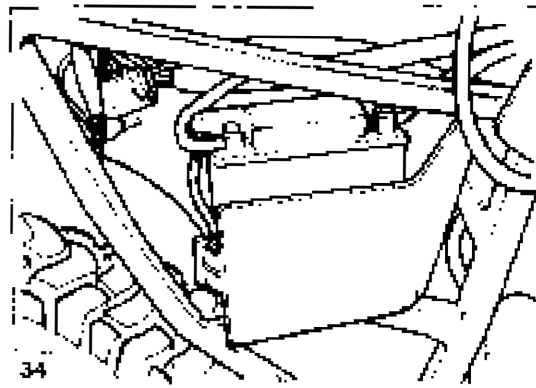
a) è importante che dopo il riempimento della batteria con la soluzione: acido solforico-acqua distillata, la batteria stessa, venga lasciata a riposo per almeno 3-4 ore per permettere l'esaurimento della reazione chimica.

b) successivamente, prima di 24 ore, la carica della batteria va completata sottoponendola ad una corrente attorno al 10-20% della capacità normale (per batterie 5,5 Amphi/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) è 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 IRREVER-SIBILE.

b) è importante che la batteria sia mantenuta sempre **COMPLETAMENTE CARICA** perciò nei mesi invernali, vi postui sotto carica almeno una volta al mese (oppure caricata utilizzando la moto a fari spenti per almeno 100 Km)

È inoltre buona norma sottoporre periodicamente e 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 degrado irreversibile.
- Per evitare possibili danneggiamenti all'impianto elettrico, non invertire il collegamento dei cavi della batteria.

N.B.: Controllare che il tubo di sfiato della batteria sia regolarmente installato.

Controllare che il tubo di sfiato corra a distanza dagli scarichi del motore in modo che non possa essere fuso dal calore, controllare che non vi siano torsioni o piegature.

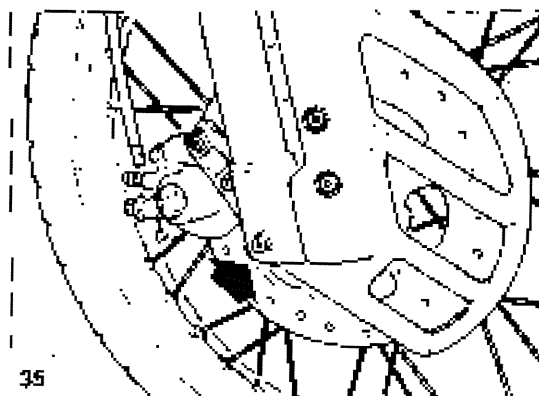
SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA

La forcella idraulica non necessita di speciale manutenzione.

Qualora fosse necessario procedere alla sostituzione dell'olio operare come segue:

- Scaricare l'olio tagliando il tappo a vite inferiore (Fig. 35) situato in prossimità del perno ruota.
- Versare 530 cc. di olio nuovo dal tappo superiore dell'attacco manubrio:
- Per moto con indice modifica "A" cm³ 450 per ogni stelo.
- Per moto con indice modifica "B" cm³ 530 per ogni stelo.

Usare olio con gradazione 10W (vedi tab. Lubrificanti pag. 43)



DOPPIO FARO

Regolazione alzo: Agire sul pomello di regolazione inferiore A (Svitare per alzare il fascio luminoso, viceversa per abbassarlo)

Regolazione direzione: agire in modo differenziale sulle due viti laterali di fissaggio B (Fig. 36)

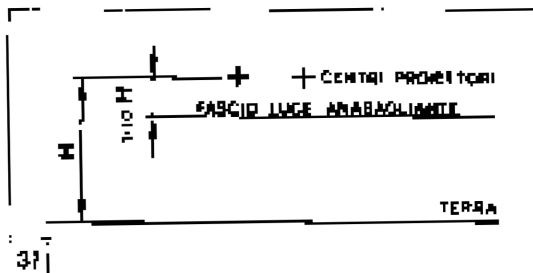
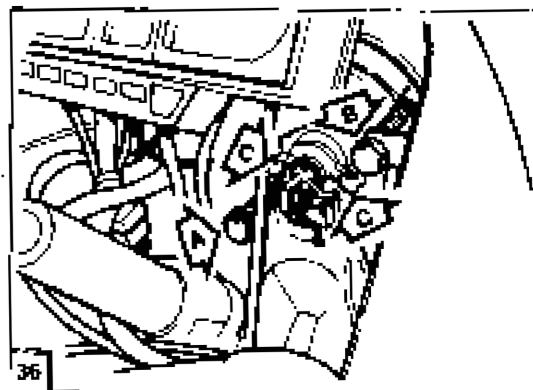
Orientamento fascio luminoso:

- Porre il motociclo in assetto di marcia (con pilota seduto) su 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 a distanza dai centri tracciati, non inferiore a $1/10$ della distanza tra i centri dei proiettori e il suolo. (Fig. 37)

Sostituzione lampada

Togliere il cappuccio protettivo in gomma del portalampe e sganciare le mollette di fissaggio C (Fig. 36) estrarre il portalampe e sostituire la lampada difettosa.

Ad operazione ultimata si consiglia di verificare l'orientamento del fascio luminoso.



Es. - Se l'altezza H dovesse essere 1150 mm, $1/10$ di H sul terreno $H/10 = 1150/10 = 115$ mm.
Quindi la distanza del fascio luminoso dai centri dei proiettori non deve essere inferiore di 115 mm.

TABELLA DELLA LUBRIFICAZIONE

Nr. rifer.	Part. da lubrificare	Periodo	Operazioni da eseguire	Tipi di lubrificante
1	Motore Cambio	Dopo i primi 1.000 km	Svuotare completamente l'impianto di lubrificazione eliminando ogni residuo di olio da rodaggio. Sostituire la cartuccia filtro.	Pag. 43 n. 4
		Ogni 6.000	Controllare il livello dell'olio mediante astina di livello applicata al tappo chiusura serbatoio olio. Se necessario ripristinare il suddetto livello con l'aggiunta di opportuno lubrificante. Pulizia filtro, lubrificazione ritorno telaio-motore. Cambiare l'olio e sostituire la cartuccia filtro. -- Sostituzione ala forcella 530 cc. per gambo.	
2	Forcella telescopica	Ogni 10.000		Pag. 43

TABELLA DELLA LUBRIFICAZIONE

Nr. rifer.	Part. da lubrificare	Periodo	Operazioni da eseguire	Tipi di lubrificante
3	Punti d'oscillazione forcellone e biellettini e pedale leva freno posteriore.	Ogni 10.000	Ingrassare	STATERMA MO2 al bisolfuro di molibdeno
4	Cavo contactochilometri, cavo comando frizione, gas, penna pedale freno, panni cavalletto, pedalina.		Ingrassare e lubrificare secondo necessità	STATERMA MO2
5	Catena	Saltuariamente	Ingrassare	Pag. 36
6	Filtro in spugna	Ogni 5.000	Lavare e oliare	Olio per filtri
7	Circuito freni idraulici	Ogni 10.000	Cambiare olio	Pag. 43 n. 8

SCHEMA DELLA LUBRIFICAZIONE

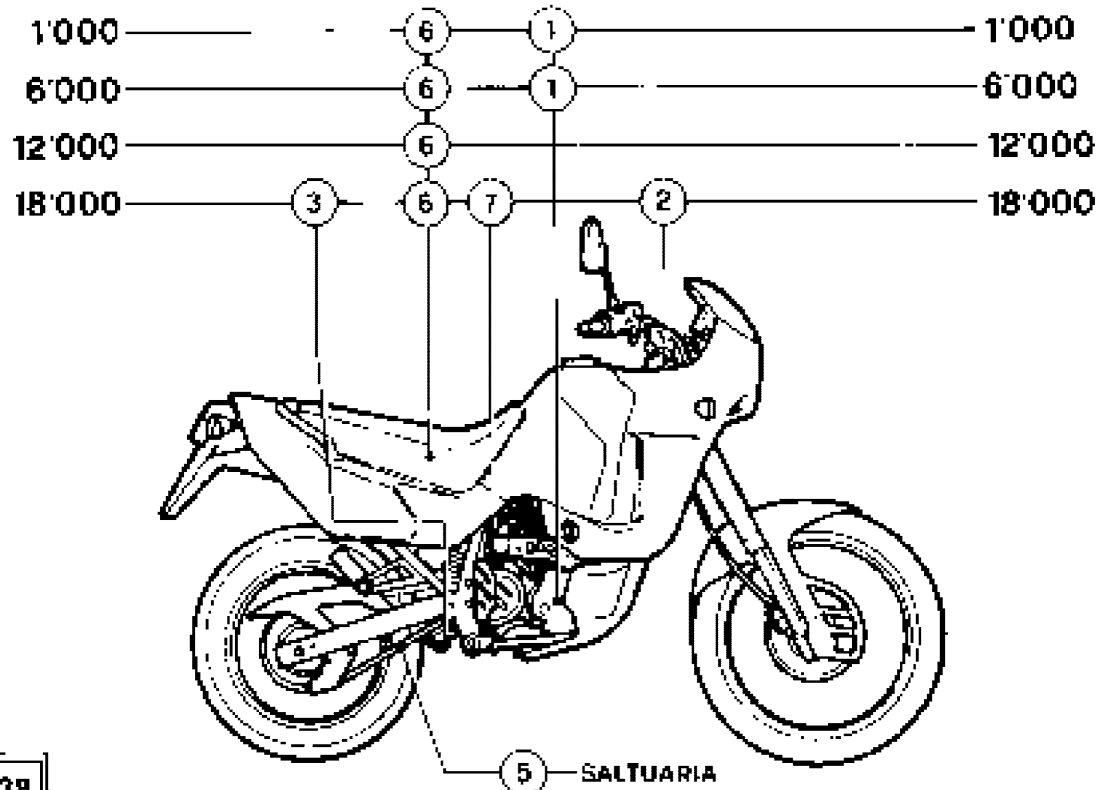


TABELLA LUBRIFICANTI**LUBRIFICANTI PER MOTO 2 TEMPI**

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|
| 1) Olio sintetico per miscelatore | MOBIL TWO STROKE SYNTH |
| 2) Olio sintetico per miscela | MOBIL TWO STROKE SYNTH PRE-MIX |
| 3) Olio cambio motori | MOBILUBE SHC 20 W 40 |

LUBRIFICANTI PER MOTO 4 TEMPI

- | | |
|----------------------|-----------------------------|
| 4) Olio sintetico 4T | MOBIL 1 MOTO FORMULA 5 W 40 |
| 5) Olio minerale 4T | MOBIL FOUR STROKE 15 W 40 |

LUBRIFICANTI PER USO GENERICO

- | | |
|---------------------------------|------------------------------|
| 6) Grasso per orientamento | MOBILGREASE MP |
| 7) Grassi spray per catena | MOBIL CHAIN LUBE |
| 8) Fluido per impianti frenanti | MOBIL LIQUID PER FRENI DOT 4 |
| 9) Fluido refrigerante | MOBIL ANTICONGELANTE |
| 10) Olio per forcella | MOBIL FORK LUBE 5 W |
| 11) Olio per forcella | MOBIL FORK LUBE 20 W |

SCHEDA DI MANUTENZIONE PERIODICA

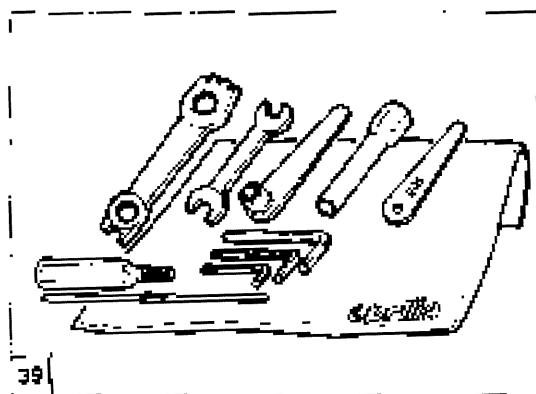
La seguente tabella vale per l'uso normale del mezzo. In caso di impiego a uso gravoso dal mezzo la frequenza può essere raddoppiata	1.000	6.000	12.000	18.000	per impiego gravoso
Sostituzione olio motore	☐	☐	☐	☐	
Sostituzione cartuccia filtro olio	☐	☐	☐	☐	
Regolazione valvole controllo	☐	☐	☐	☐	
Controllo tensione cinghia dentata	☐	☐	☐	☐	
Pulizia filtro olio supplementare	☐			☐	
Pulizia della candela	☐	☐			☐
Controllo serraggio testa-cilindro	☐		☐		☐
Pulizia carburatore e regolazione regime minimo	☐		☐		☐
Pulizia retina filtrante olio nella coppa			☐	☐	☐
Sostituzione candela			☐		☐
Sostituzione cinghia dentata				☐	☐
Controllo congelizzatori olio				☐	
Controllo gioco cuscinetti di banco				☐	
Controllo tensione catena	☐	☐	☐	☐	
Controllo gioco frizione	☐	☐	☐	☐	
Controllo livello olio freno anteriore	☐	☐	☐	☐	
Controllo livello olio freno posteriore	☐	☐	☐	☐	
Controllo tensione raggi	☐	☐	☐	☐	
Pulizia e controllo filtro aria	☐	☐	☐	☐	

SCHEDA DI MANUTENZIONE PERIODICA

In seguente tabella, volte per "uso normale" del mezzo. Nel caso di condizioni o uso gravoso del mezzo la frequenza può essere variata.		1.000	6.000	12.000	18.000	per impiego gravoso
Controllo pressione pneumatici	(ogni)	○				
Controllo usura pneumatici		○	○	○	○	
Controllo e serraggio bulloneria		○		○		
Controllo batteria - livello acido		○	○	○	○	
Controllo impianto elettrico		○				
Controllo usura carter			○	○	○	
Controllo usura argome			○	○	○	
Controllo tensione catena	(ogni)	○				
Controllo usura catena			○	○	○	
Controllo bielismi - sospensione posteriore			○	○	○	
Controllo usura pastiglie fren			○	○	○	
Controllo e registrazione cuscinetti sterzo			○	○	○	
Ingrassaggi e integrità e forcelle perno					○	○
Ingrassaggi - integrale cuscinetti sterzo					○	○
Sostituzione filtro aria					○	
Sostituzione olio forcelle					○	
Sostituzione olio freno anteriore					○	
Sostituzione olio freno posteriore					○	
Pulizia rubinetto benzina			○		○	

SCHEDA DI MANUTENZIONE PERIODICA

La seguente tabella vale per l'uso normale del mezzo. Nel caso di condizioni di uso gravose del mezzo la frequenza può essere raddoppiata.	1.000	5.000	12.000	18.000	Per uso più gravoso
Pulizia filtro, lubrificazione e controllo della lubrificazione	☐	☐	☐	☐	
Controllo livello minimo olio	☐				



DOTAZIONE ATTREZZI (Fig. 39)

- 1) Supporto per chiave
- 2) Chiave fissa 17-24
- 3) Chiave fissa 10-11
- 4) Chiave registro frizione
- 5) Chiave candela
- 6) Chiavi a brugola 5-6-8
- 7) Cacciavite
- 8) Spessimetro
- 9) Chiave Fissa 13

PULIZIA DELLA MOTO

Consigliamo di pulire la moto spesso, non esclusivamente per ragioni estetiche, ma perché la pulizia contribuisce a mantenere il Vs. mezzo in buone condizioni ed a prolungare la durata di diversi organi.

Prima di lavare la moto tappare l'uscita del tubo di scarico ed assicurarsi che le candele ed il carburatore siano regolarmente installati.

Sgrassare preventivamente le parti più esposte (motore) usando appositi additivi.

Pulire quindi il veicolo con detergenti di media consistenza usando esclusivamente la pressione d'acqua naturale per sciacquarla.

Attenzione:

Una pressione eccessiva rischia di provocare delle infiltrazioni d'acqua nei cuscinetti ruota, forcella anter., freni e guarnizioni danneggiandoli gravemente. Oliare quindi la catena e procedere anche alla pulizia del filtro aria.

PER LA PULIZIA DELLA MOTO:

Non usare solventi o alcool. Usare esclusivamente acqua e sapone (o shampoo appositi).

LEGENDA

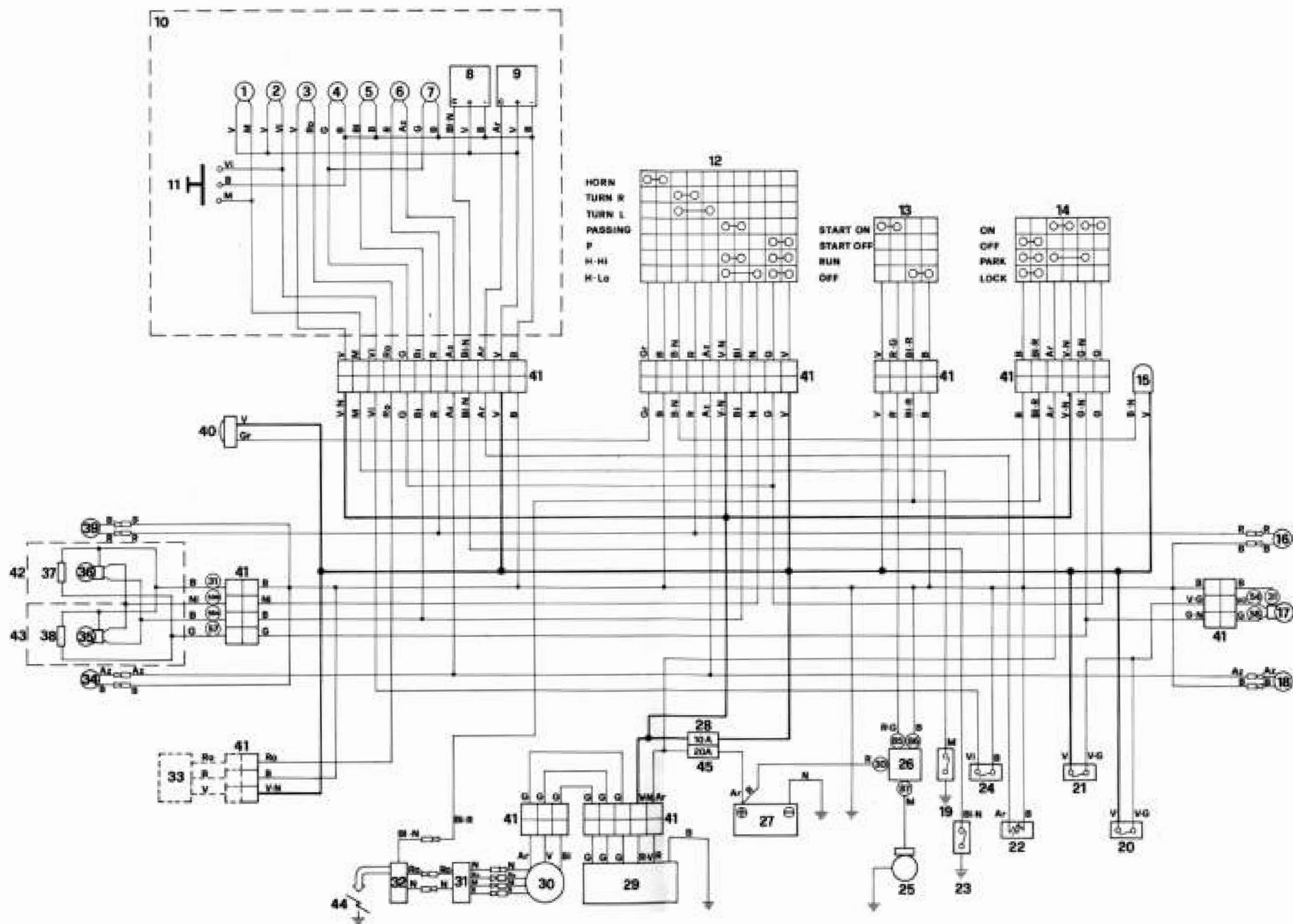
POSIZIONE COMPONENTI

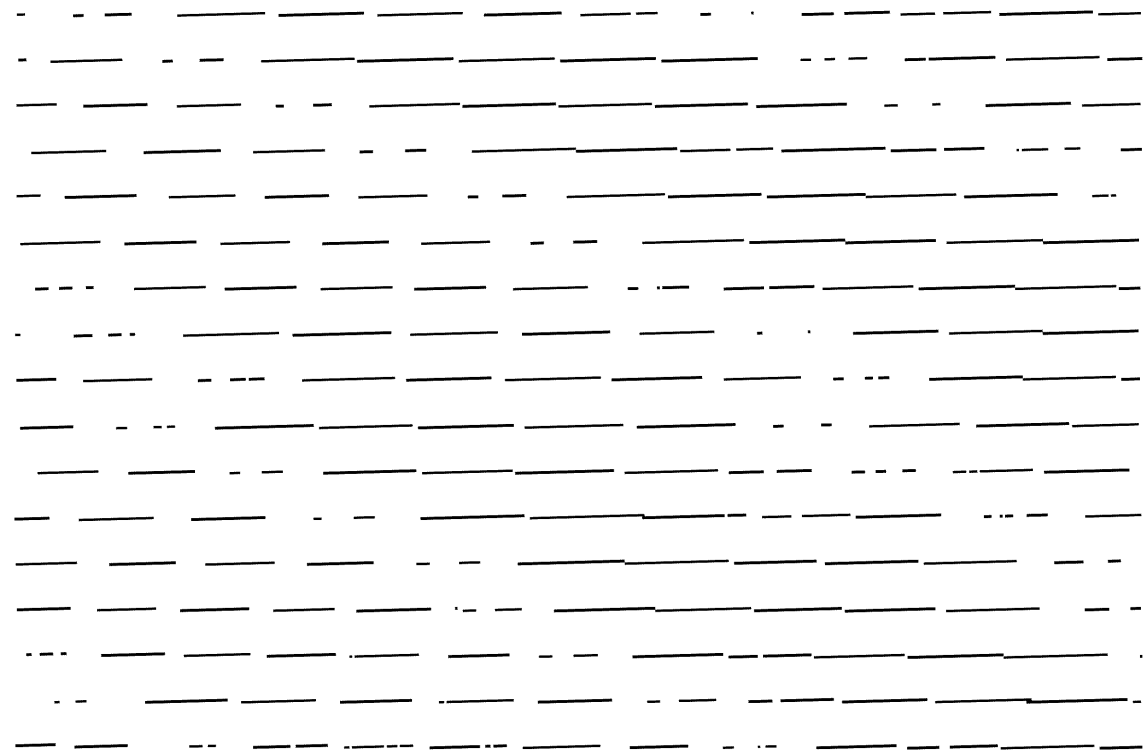
- 1 Spia cambio in folle 12 V 2 W
- 2 Spia livello olio insufficiente 12 V 2 W
- 3 Spia tensione batteria insufficiente 12 V 2 W
- 4 Spia luci posizione 12 V 2 W
- 5 Spia luci abbaglianti 12 V 2 W
- 6 Spia indicatori di direzione 12 V 2 W
- 7 Lampade illuminazione cruscotto 4x12 V 2 W
- 8 Termometro olio
- 9 Indicatore livello carburante
- 10 Cruscotto
- 11 Pulsante check
- 12 Devialuci sinistro
- 13 Devialuci destro
- 14 Commutatore a chiave
- 15 Intermittenza 12 V 23 W
- 16 Indicatore di direzione post. destro 12 V 10 W
- 17 Fanale posteriore 12 V 21.5 W
- 18 Indicatore di direzione post. sinistro 12 V 10 W
- 19 Interruttore cambio in folle
- 20 Interruttore stop posteriore
- 21 Interruttore stop anteriore
- 22 Sensore livello carburante
- 23 Termistore temperatura olio
- 24 Sensore livello olio
- 25 Motore d'avviamento 12 V 750 W
- 26 Relè d'avviamento 12V 150 A

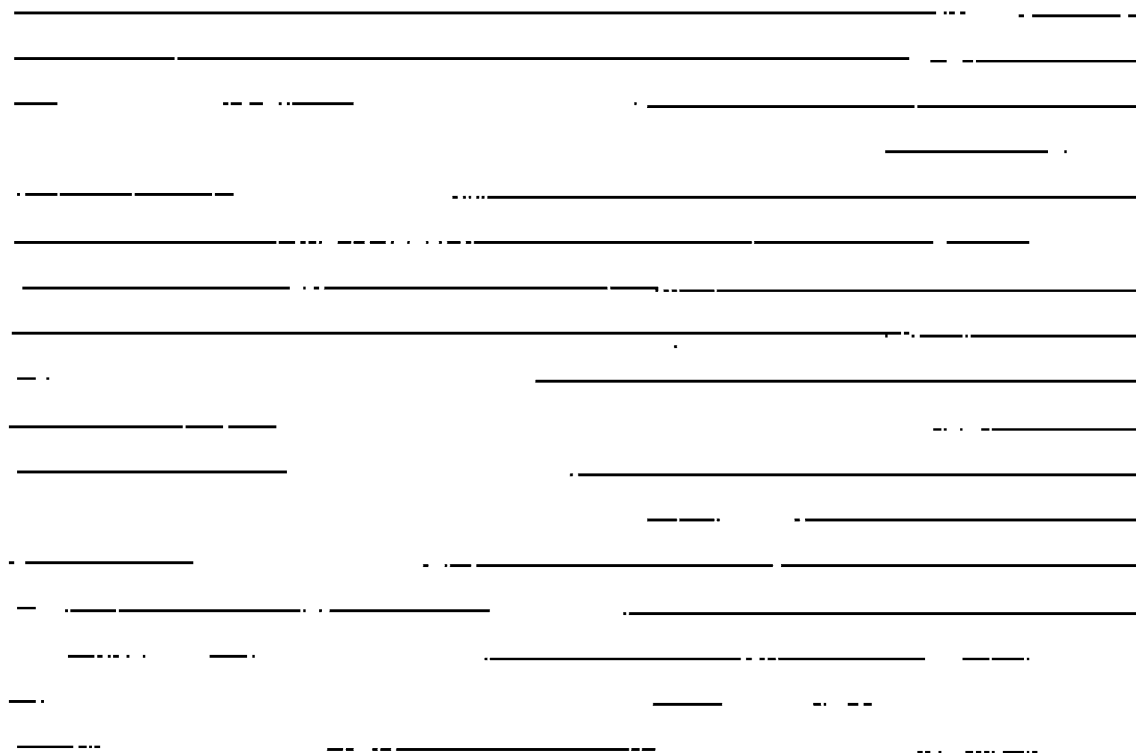
- 27 Batteria 12 V 14 Ah
- 28 Fus bile 10A
- 29 Regolatore-rettificatore di tensione 12 V 18A
- 30 Generatore 12 V 180 W
- 31 C.D.I.
- 32 Bobina
- 33 Voltmetro (opzionale) 12 V
- 34 Indicatore di direzione ant. sx 12 V 10 W
- 35 Lampada blu ant. sx 12 V 35-35 W
- 36 Lampada blu ant. dx 12 V 35-35 W
- 37 Lampada di posizione ant. dx 12 V 5 W
- 38 Lampada di posizione ant. sx 12 V 5 W
- 39 Indicatore di direzione ant. dx 12 V 10 W
- 40 Claxon 12 V 50 W
- 41 Connettori multipli
- 42 Fanale ant. dx
- 43 Fanale ant. sx
- 44 Candela
- 45 Fusibile 20A

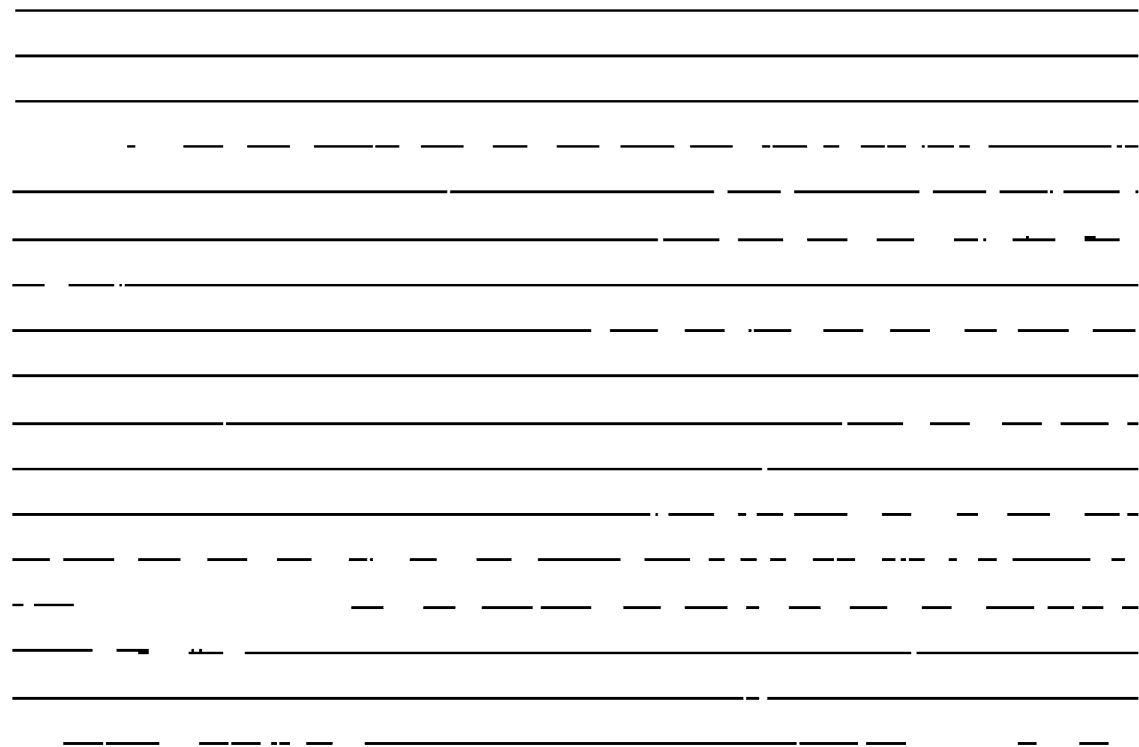
COLORE CAVI

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









APRILIA nel mondo

APRILIA BELGIUM S.A.
RUE DE L'INFANTE 9a - 13010 WATERLOO
BELGIO - TLX 046 64842 - TEL 0032 205 43370
APRILIA DEUTSCHLAND GMBH
MAGIRUSSTRASSE 28 7900 ULM - D
FAX 0049 731 384019 - TEL 0049 731 384010
APRIMOTO S.A.
C/LOS ERES, 2 LA GRANADA BARCELONA
TLX 05252104 - TEL 0034 3 8974153
BLAND W ENTERPRISE DBA/
TRIALS SHOP 6106 LAND O LAKES BLVD - LAND O
LAKES 34639 FLA US
TLX 001 813 2871732 TEL 001 813 9963754
DERBI NACIONAL MOTOR S.A.
MOLLET DES VALLES - MARTORELLES -
BARCELONA
TLX 052 94184 - TEL 0034 3 5930900
DIP
75 77 - RUE DES FORGES
13010 MARSEILLE - F -
TLX 042 401801 - TEL 0033 91 796845
FAHRZEUGHAUS AHREN K.G.
STERZINGER STRASSE 6 - 6020 INNSBRUCK - A -
TLX 047 534453 TEL 0043 5222 28166 - 3513
HELLNOR LTD
16 ARISTIDOU STR - METAXA BLD - 165 3 -
PIRAEUS - GREECE

JARDINE MATHESON & CO. LTD
TORANOMON BUILDING 6/21 NISH - SHIMBASHI
10 CHOME MINATO-KU 185 - TOKIO - GIAPPONE
TLX 0072 22691 - TEL 0081 3 5951631
LEON LIFONT
B.P. 1590 PAPETE TAHITI FRENCH POLYN.
TLX 00702402 - TEL 00702 689 432212
LUX AUTO
27 AV DES IRRES 97300 CAYENNE
GUYANE FRANÇAISE
TLX 00300910606 00594 303031
MILFA IMPORTAÇÃO EXPORTAÇÃO
AV DA REPUBLICA, 652 4450 MATOSINHOS
PORTUGALLO
TLX 040475437 - TEL 00351 2 903472
MONAG AG
BERNESTRASSE NORD 202 8364 ZÜRICH CH -
TLX 045 022205 - TEL 0041 1 4321525
USAB LTD - APRILIA HOUSE
MAIN STREET TIXENDALE - WALTON N YORKS Y
017 9TG - INGHILTERRA
TLX 0044 377 88439 TEL 0044 377 88433
USAB UNDERHALLS SPECIALISTEN
OJOLAGERHUSET BRANNOGATAN 9 MALMÖ -
SVEZIA
TLX 064 33654 - TEL 0046 40935885
VINK HOLDING B.V.
KUDDELSTAARTSEWEG 92 1433 GL AALSMEER
THE NETHERLANDS
TLX 04410421 - TEL 0031 2977 40876



APRILIA S.p.A.

Via G. Galilei, 1 - 36069 NOALE (VE) ITALY
☎ 041/5925111
Telex: 420092 APRMOTO I Fax: 041/441064