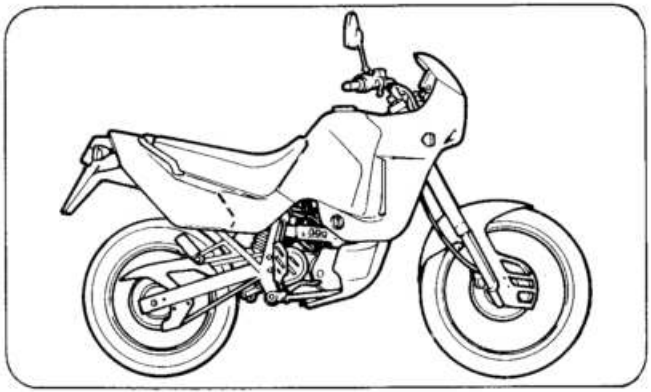
aprilia

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, punzonato su una decalco 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 decalco d'identificazione.

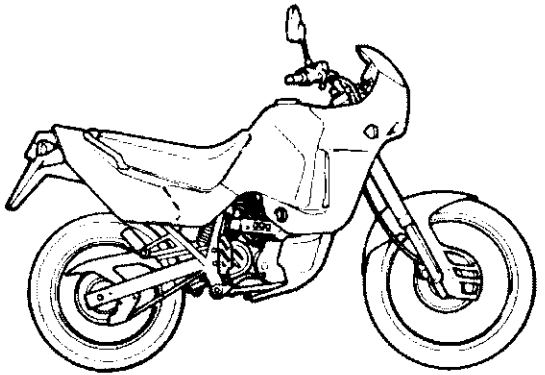
Per la vostra sicurezza usate sempre il casco: APRILIA CONSIGLIA

aprilia Codice ricambi
Spare parts code number

N°	A	B	C	D	E

SHOEI

Libretto Cod. **8102038**
Dati indicativi soggetti a modifiche senza impegno di preavviso.



INDICE

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

Sospensione anteriore-forcella teleidraulica in lega leggera.

Sospensione posteriore-monoammortizzatore (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		**Tuareg 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./1'		7.000
Regime di coppia massima g./1'		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	**Tuareg 600 Wind**
Carburatore tipo	Dell'Orto PHBR 34 BD
Diffusore	34
Getto massimo	135
Getto minimo	53
Getto starter	60
Getto pompa	35
Valvola a gas	40
Spillo conico	K 2 e 3^ tacca
Vite minimo aperta	1 1/2 giro
Polverizzatore	260 AB
Galleggiante	14 gr.
Portata pompa (cc per alzata)	3,5 x 20

- ATTENZIONE -

- GETTO MASSIMO 145.

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

Modello	**Tuareg 600 Wind**
Tipo	Nippondenso
Potenza di uscita	12V - 190W
Anticipo fisso	3°±1°
Anticipo totale	29°±1°
Candela	NGK D 8EA
Altri tipi raccom.	Champion A6G
Distanza elettrodi	
min.	0.6
max.	0.7

PRESTAZIONI

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

Modello		**Tuareg 600 Wind**
elocità massima	km/h	165
onsumo carburante lt/100 Km (NORME CUNA)		4.3
ıgombri e pesi		
ıterasse	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 (compresa riserva 5 lt) - lt 18.4
Olio: capacità totale serbatoio / radiatore / motore - Kg. 2

RUOTE

Del tipo a raggi tangenti

Cerchi	600
Anteriore	1.85×21"
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 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 e ondulazioni irregolari denotano danneggiamenti interni che richiedono la sostituzione immediata del pneumatico.

LUBRIFICAZIONE

A circolazione forzata tramite pompa trocoidale 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

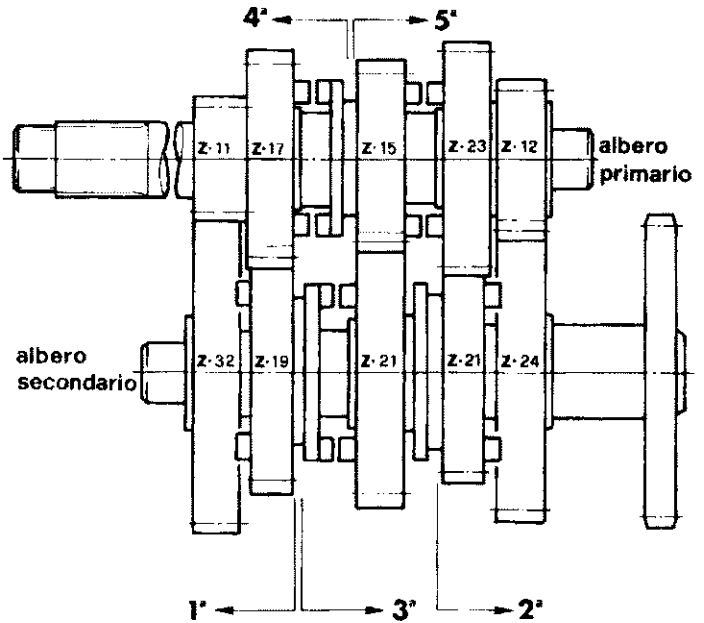
Primaria ad ingranaggi: rapporto di trasmissione: 1 : 2,3750 (Z = 32/76)
Secondaria a catena (5/8 × 1/4).

Rapporto di trasmissione: 1 : 2,4706 (Z = 17/42) TUAREG 600 WIND

SCHEMA CAMBIO TUAREG 600 WIND

Rapporti del cambio:
1ª velocità 1:2.909 (11/32)
2ª velocità 1:2.000 (12/24)
3ª velocità 1:1.400 (15/21)
4ª velocità 1:1.117 (17/19)
5ª velocità 1:0.913 (23/21)

Rapporti totali motore - ruota
1ª velocità 1:17.880
2ª velocità 1:12.293
3ª velocità 1: 8.605
4ª velocità 1: 6.865
5ª velocità 1: 5.611

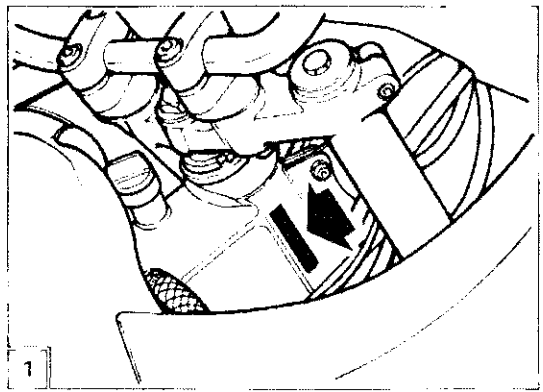


DATI DI IDENTIFICAZIONE

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

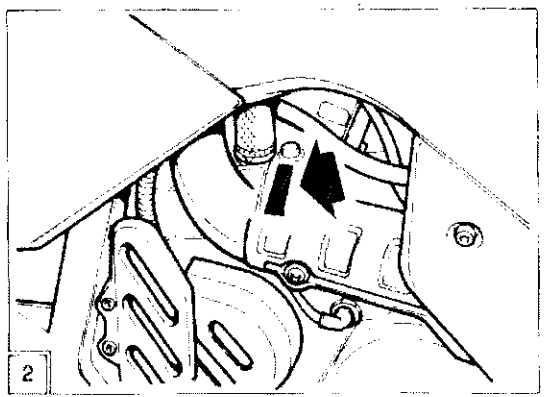
Tali numeri debbono essere sempre indicati nelle richieste di parti di ricambio.

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 stesso.



IMPIANTO ELETTRICO

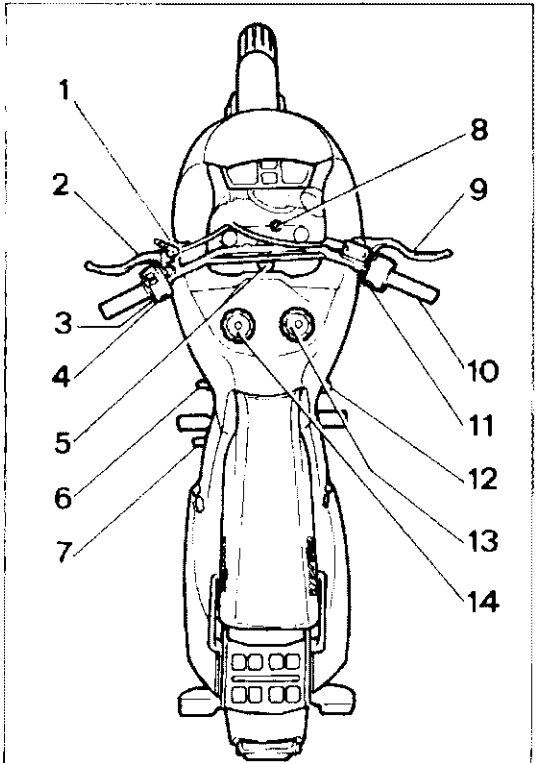
È composto dai seguenti componenti:
Volano elettrico 12V/190W
Batteria 12V/5Ah senza avviamento elettrico.
Con avviamento elettrico 12V/14Ah.
Proiettore anteriore con due gruppi ottici completo di:
— N° 2 lampade biluce anabbagliante/abbagliante 12V/35/35W
— N° 2 lampade luce di posizione 12V/5W
Deviatore luci posto a sinistra del manubrio (vedi fig. 3)



Fanalino posteriore, con catarifrangente completo di:
— N° 1 lampada a due filamenti, uno per l'indicazione di arresto, 12V/21W, ed uno per luce targa 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 sinistro con pulsante clacson.
5) Asta livello olio motore.
6) Pedale comando cambio.
7) Pedale messa in moto.
8) Interruttore di accensione a chiave.
9) Leva comando freno anteriore.
10) Manopola 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.



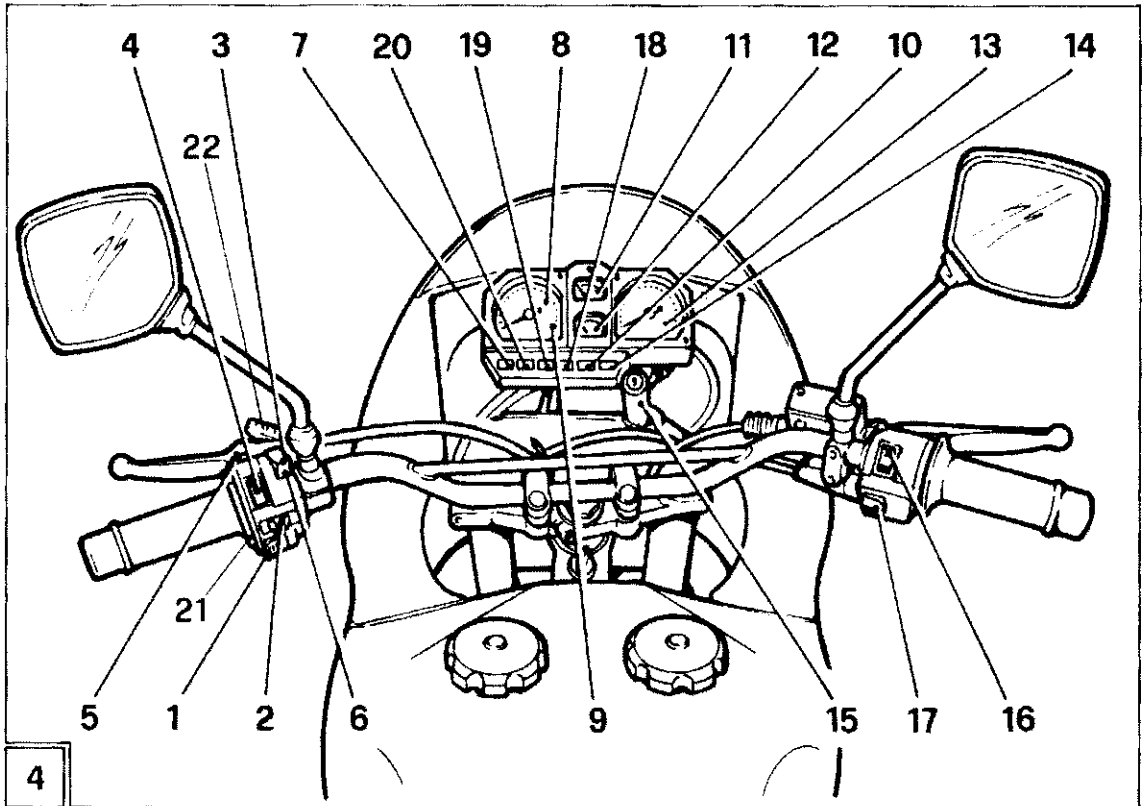
3

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

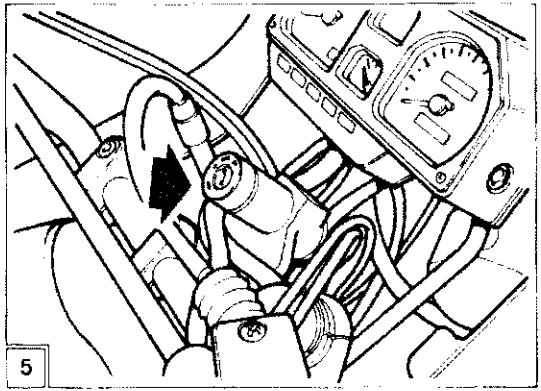
1) Avvisatore acustico
2) Indicatori di direzione
3) Abbaglianti
4) Interruttore accensione luci
5) Lampeggio abbaglianti
6) Anabbaglianti
7) Spia livello minimo olio motore
8) Contagiri
9) Spia folle
10) Spia indicatore di direzione
11) Indicatore livello benzina
12) Termometro olio
13) Tachimetro
14)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

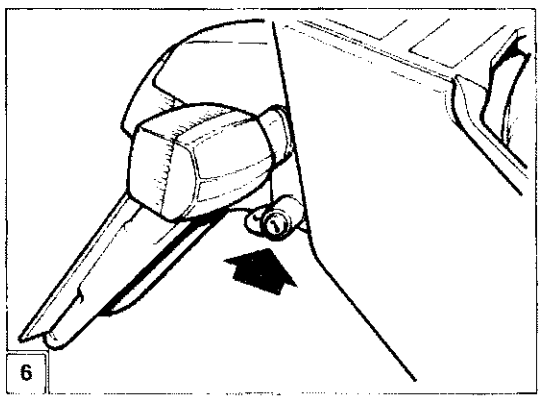


4

SERRATURE

Con il motociclo 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 ruotarlo 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).

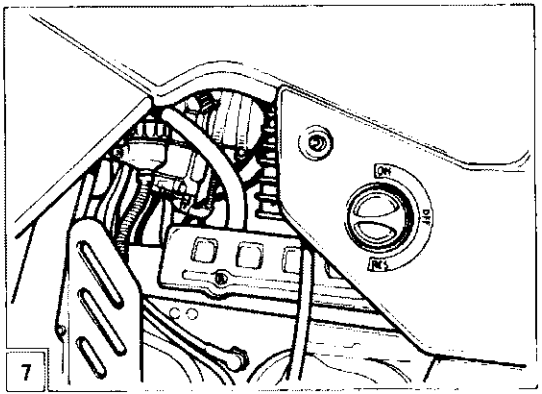
ATTENZIONE: quando si aziona la leva dell'alzavalvole si avverte uno scatto metallico e la leva rimane azionata, dopo l'avviamento del motore la leva torna automaticamente in posizione (se non si dovesse avvertire lo scatto metallico e la leva torna in posizione iniziale, procedere ugualmente alla messa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

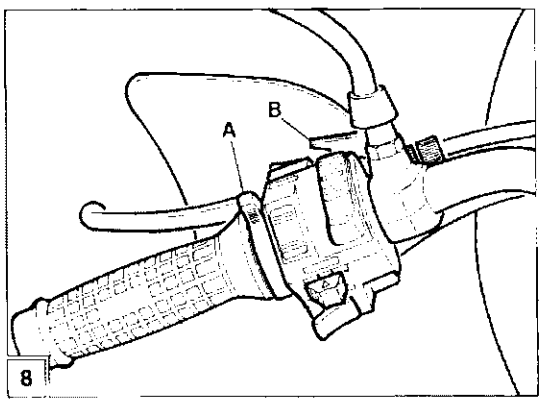
A motore caldo l'avviamento va eseguito senza l'inserimento dello starter.

ATTENZIONE: nel caso servisse togliere il serbatoio, chiudere anche il rubinetto a spillo lato dx e riaprirlo 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.



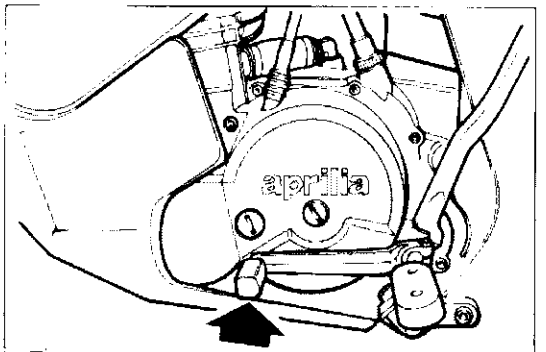
7



8

PARTENZA/CAMBIO MARCE

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.
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 inferiore.



9

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.**

— La camera di combustione di questo motore (conformata con tetto 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.

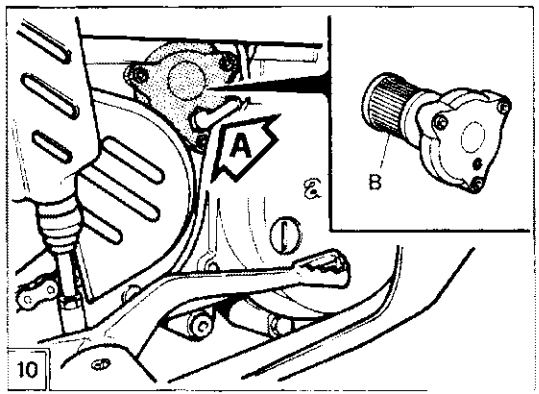
— Il serbatoio dell'olio è ricavato nella trave superiore della triangolatura anteriore del telaio; il tappo con asta di controllo è posto sul telaio davanti al serbatoio benzina, mentre il tappo di riempimento olio è quello di sinistra sul serbatoio.

— Per il filtraggio fine è prevista 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 volano (Fig. 10).

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

— La pressione dell'olio a motore caldo (temperatura 80°) è di 0.5 bar a 5000 giri/minuto e viene rilevata al coperchio filtro olio, togliendo il termistore (A) (Fig. 10).



10

FILTRO TUBAZIONE RITORNO OLIO TELAIO MOTORE

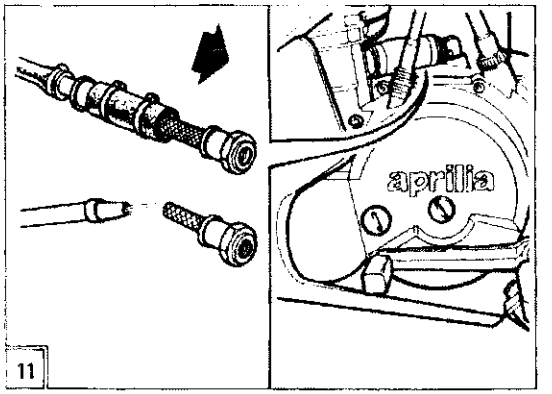
Dopo i primi 1000 km, smontare il filtro (FIG. 11) e pulirlo con aria compressa.

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.



11

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.

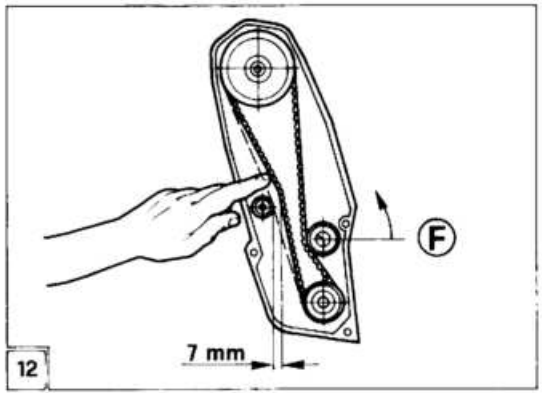
— Il rilevamento olio va effettuato a tappo svitato.
Non controllare mai il livello olio a motore freddo.

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 agendo 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	90 Nm = 9.2 Kgm - Loctite 242
- dado fissaggio volano lato accensione	100 Nm = 10.2 Kgm - Loctite 242
Albero di equilibratura-dado fissaggio ingranaggio	60 Nm = 6.1 Kgm - Loctite 242
Frizione-dado fissaggio campana	90 Nm = 9.2 Kgm - Loctite 242
Pignone-dado di fissaggio	100 Nm = 10.2 Kgm - Loctite 242
Piastre fissaggio cuscinetto-vite	
Albero a camme-vite fissaggio puleggia	25 Nm = 2.5 Kgm - Loctite 242
Testa cilindro-dado fissaggio M8	25 Nm = 2.5 Kgm - Loctite 242
-dado fissaggio M10	40 Nm = 4.1 Kgm - Loctite 242
Flange -	Pasta guarnizioni Loctite 515
Guarnizioni cop. volano / cop. frizione / carter distribuzione	- Silastic 738 RTV

Telaio

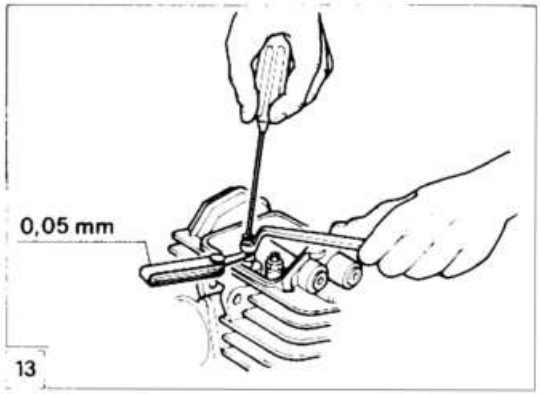
Forcellone-dado fissaggio perno M14	80 Nm = 8.2 Kgm - Loctite 242
Culla motore-viti fissaggio M10	40 Nm = 4.1 Kgm - Loctite 242
Culla motore-viti fissaggio M8	25 Nm = 2.5 Kgm - Loctite 242

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 dopo aver portato il pistone al punto morto superiore, e aver tolto il coperchio 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 spessimetro) indi bloccare il controdado tenendo fermo il registro. L'operazione va fatto a motore freddo.

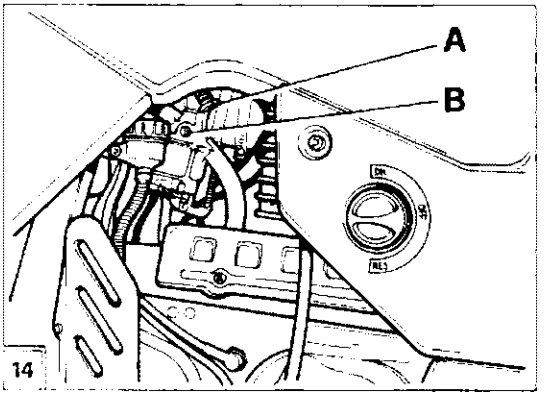


REGOLAZIONE DEL MINIMO (FIG. 14)

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).

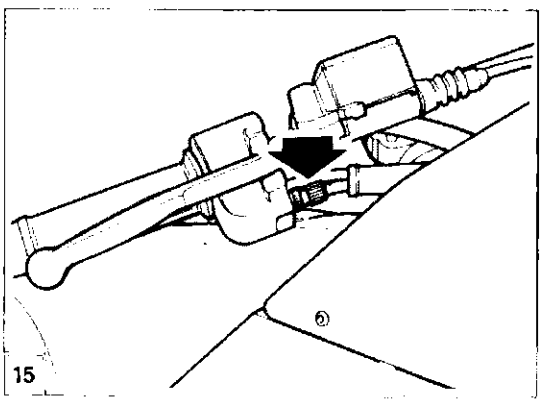
A questo punto, aprendo lentamente il comando del gas, il motore non deve mancare o spegnersi.

In caso contrario ripetere le 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.

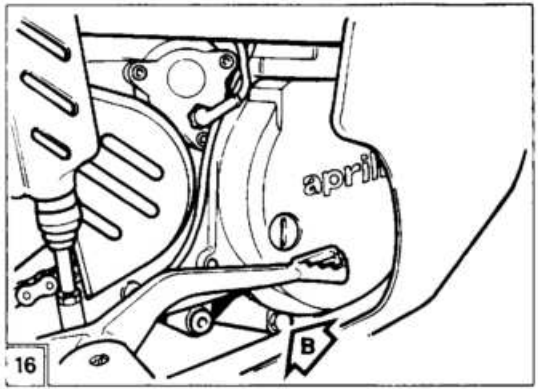


SOSTITUZIONE OLIO MOTORE

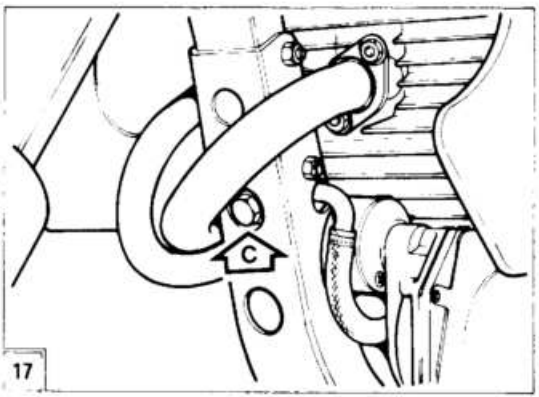
Scaricare l'olio dal foro di scarico B (FIG. 16) e C (FIG. 17) dopo aver tolto il tappo di controllo livello olio dal serbatoio nel telaio.

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).



16



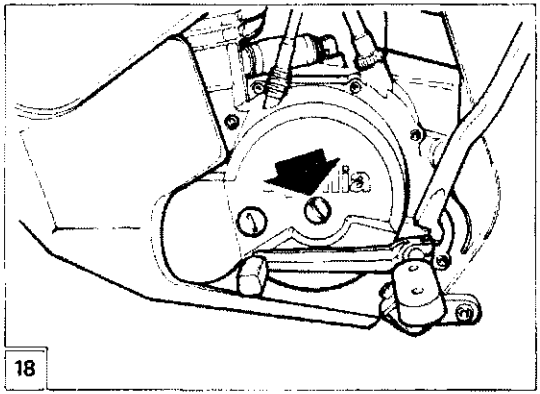
17

REGOLAZIONE DELLA FRIZIONE

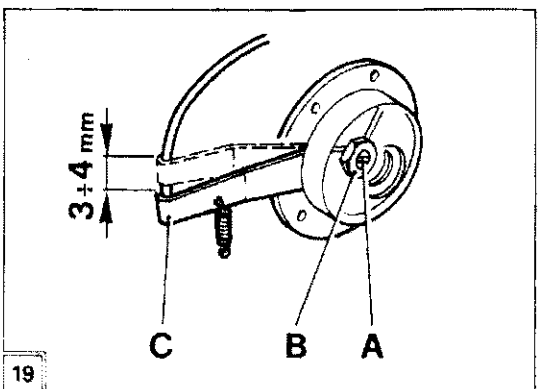
Effettuare la regolazione della frizione se non stacca completamente (quando la moto tende ad avanzare anche con leva frizione completamente azionata), oppure quando la frizione slitta per mancanza di gioco.

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.

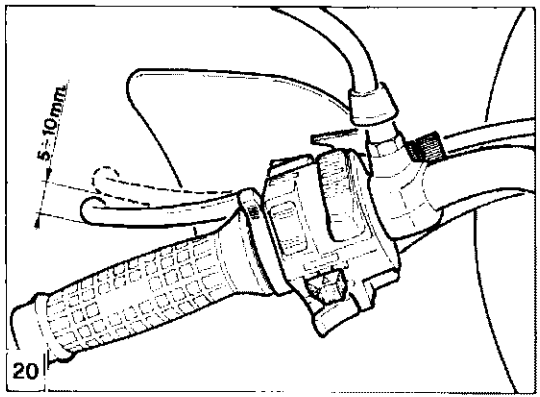


18



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 registrazione 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 fasatura. Qualora si volesse eseguire un controllo, procedere come segue:

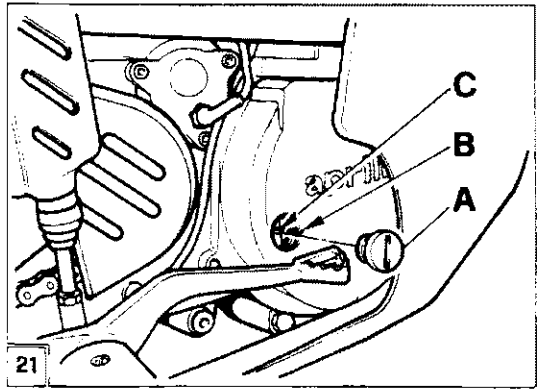
—Smontare la candela

—Portare il pistone al PMS

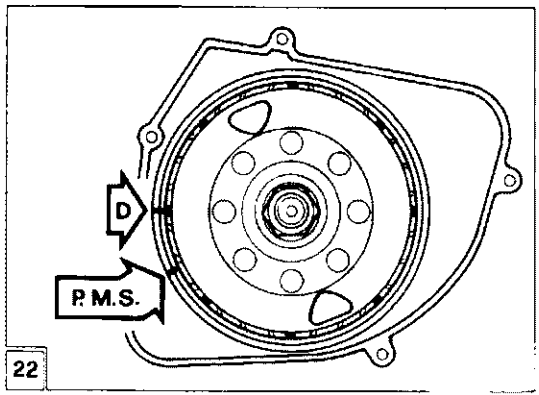
—Togliere la vite di controllo A sul coperchio accensione e controllare che la tacca B sul coperchio corrisponda alla tacca C posta sul volano (Fig. 21).

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

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



21

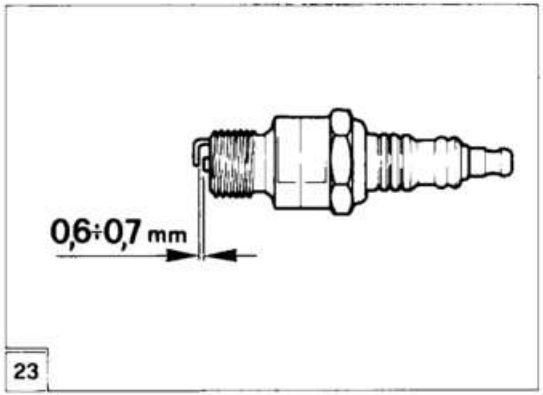


22

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 spessimetro 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.



23

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).

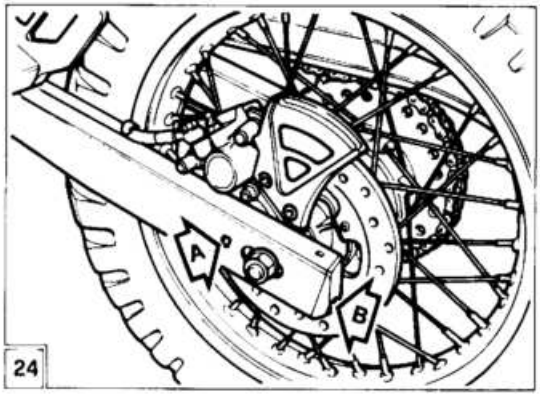
Per la regolazione agire come segue:

—Allentare i dadi di fissaggio della ruota posteriore (Fig. 24).

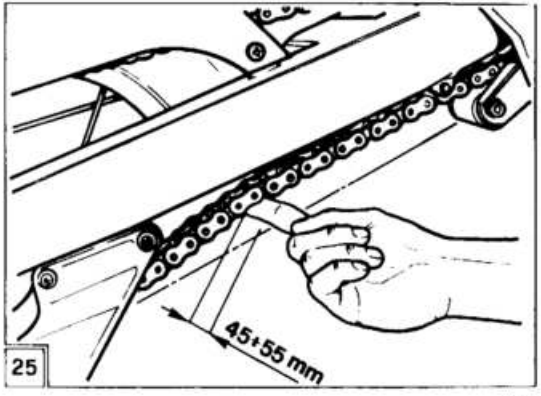
—Agire sugli appositi registri (B) fino ad ottenere la tensione richiesta, facendo attenzione al centraggio della ruota. Controllare che il numero delle tacche di destra coincida con quello di sinistra, dal riferimento A sul forcellone.

—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 catene.



24

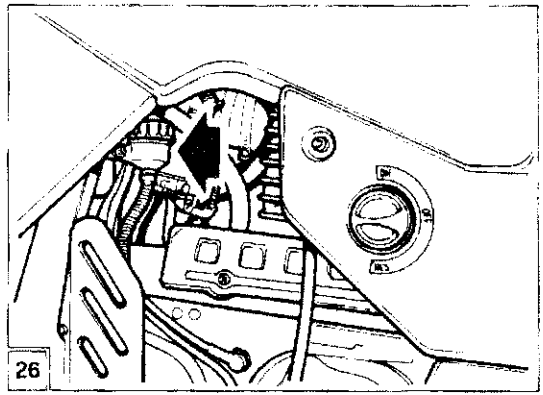


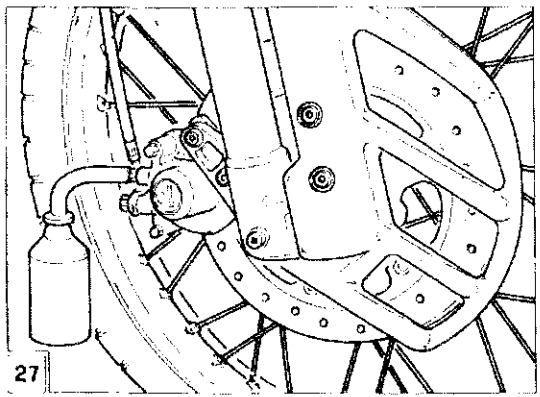
25

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 fra 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) Pompare 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 tubo.


26


27

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 sporcare d'olio le pastiglie o 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)

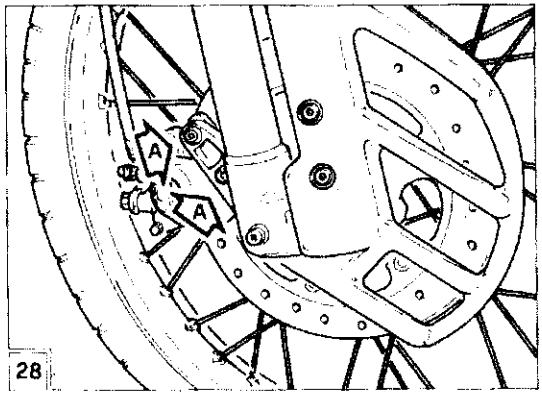
1) Smontare la pinza dalla forcella allentando le viti A.
2) Estrarre le pastiglie e verificarne l'usura.

—Pinza posteriore: (Fig. 29)

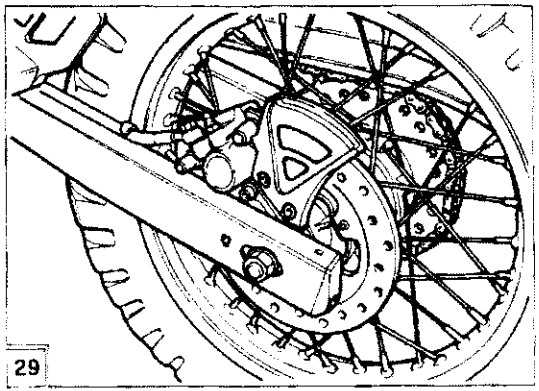
1) Togliere l'anello di fermo e la relativa spina.
2) Estrarre le pastiglie e verificarne l'usura.

Attenzione:

Le pastiglie devono presentare due gole ben visibili. Qualora fossero scomparse (altezza materiale 1.5 mm) sostituire la coppia delle pastiglie.



28


29

CONTROLLO CANNOTTO STERZO

Verificare il gioco dei cuscinetti ponendo il motociclo su un cavalletto e scuotendo i foderi della forcella nel senso di marcia (Fig. 30).

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

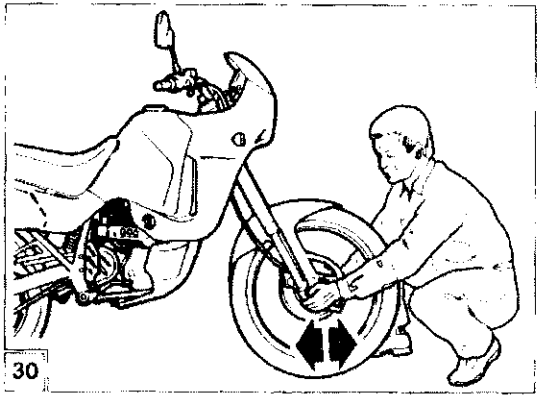
—Allentare le viti A - B.

—Avvitare le ghiera C per recuperare il gioco.

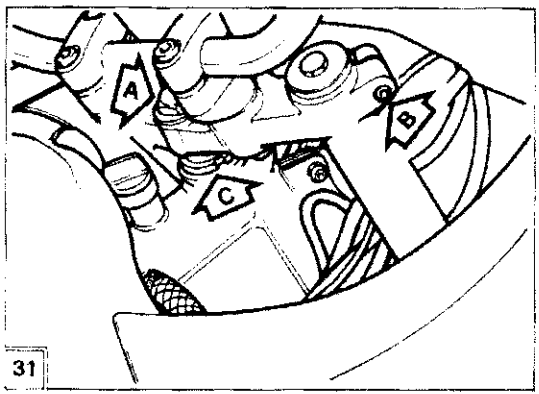
—Riavvitare parzialmente la vite A.

—Serrare le viti B.

—Serrare a fondo le viti A - B.



30



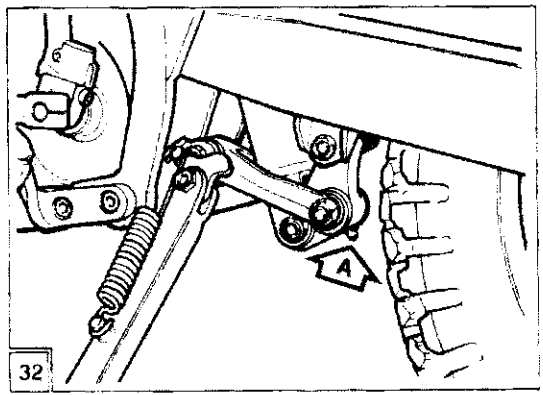
31

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 (Gioco radiale 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'ottimale rendimento del motore.

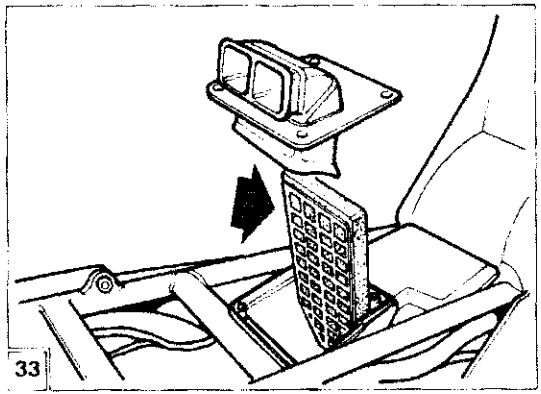
Ogni 6.000 Km o secondo le condizioni d'uso, provvedere alla pulizia dell'elemento filtrante nel modo seguente:

—Togliere la sella.

—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 asciugarlo avendo cura di non danneggiarlo, cospargendolo di olio per filtri fino alla sua totale impregnazione, strizzare.

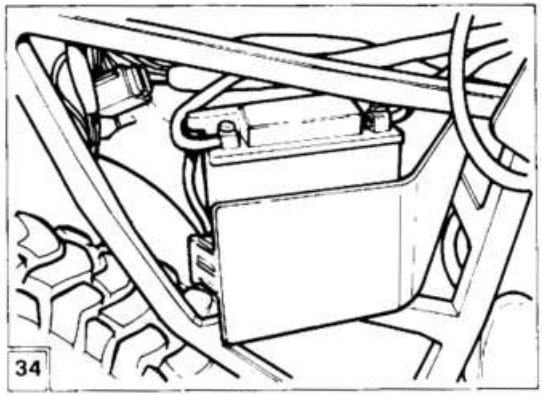
—Rimontare il filtro eseguendo le operazioni inverse.


33

IMPIANTO ELETTRICO

IMPORTANTE:

Per l'efficenza della batteria è importantissimo 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 Amph/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'elettrolito 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) è 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).
È 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 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 teleidraulica non necessita di speciale manutenzione.

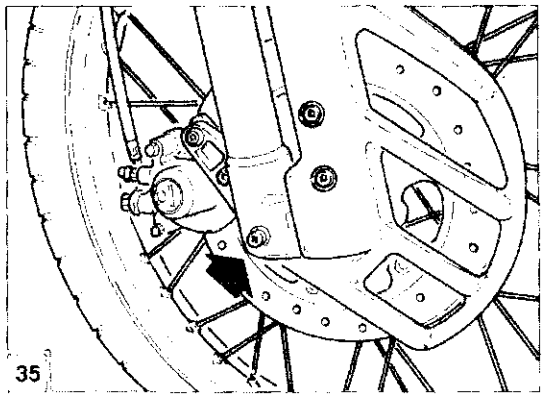
Qualora fosse necessario procedere alla sostituzione dell'olio operare come segue:

—Scaricare l'olio togliendo 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" cm^3 450 per ogni stelo

— Per moto con indice modifica "B" cm^3 530 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.

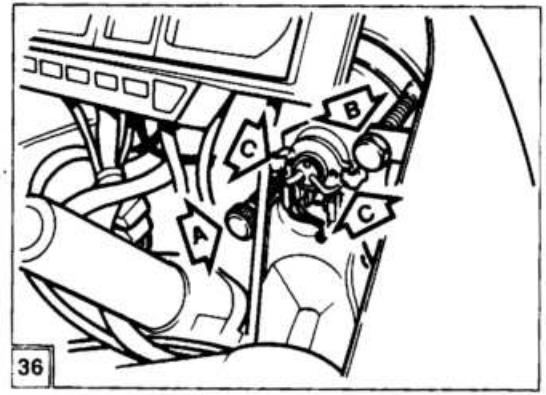
—Arretrare il motociclo di 10 m e proiettare le luci anabbaglianti.

—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).

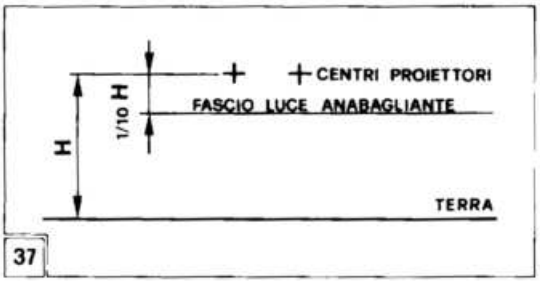
Sostituzione lampade

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

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



36



37

Es. - 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 al 115 mm.

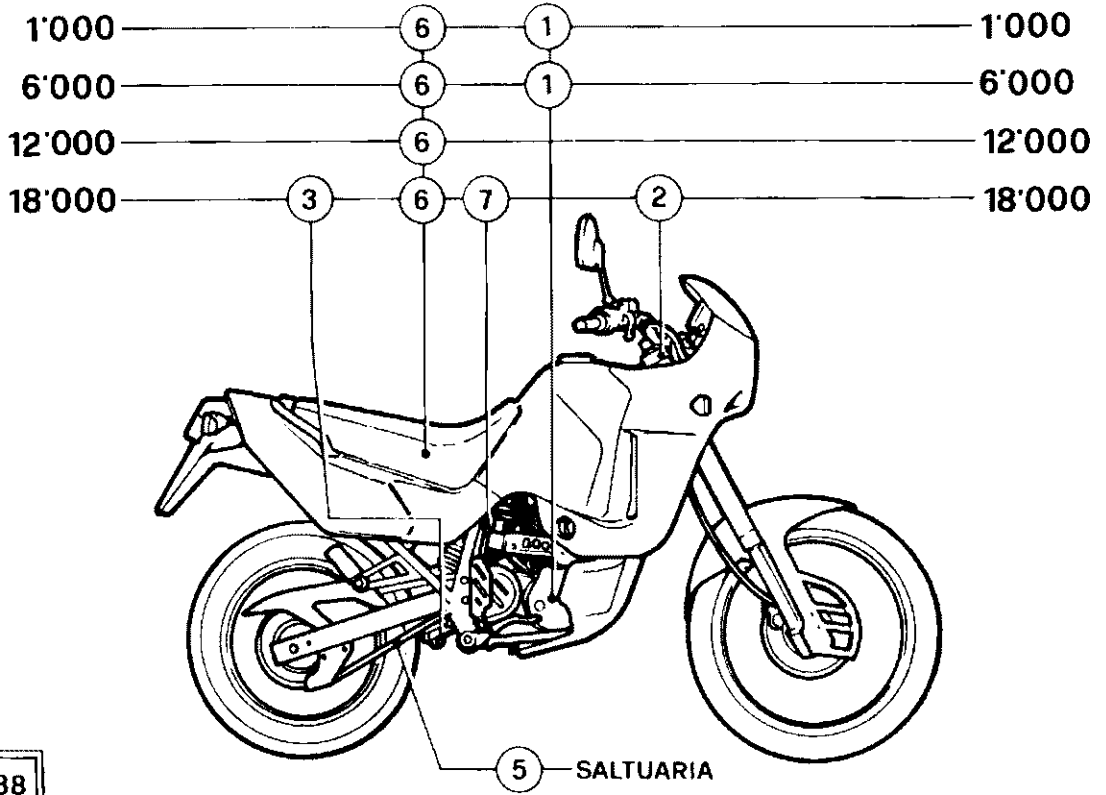
TABELLA DELLA LUBRIFICAZIONE

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**
			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.	
		Ogni 6.000	Pulizia filtro, tubazione ritorno telaio-motore. Cambiare l'olio e sostituire la cartuccia filtro.	
2	Forcella telescopica	Ogni 18.000	Sostituzione olio forcelle 530 cc. per gambo.	**Pag. 43**

TABELLA DELLA LUBRIFICAZIONE

Nr. rifer.	Part. da lubrificare	Periodo	Operazioni da eseguire	Tipi di lubrificante
3	Punti d'oscillazione forcellone e biellismi e pedale leva freno posteriore.	Ogni 18.000	Ingrassare	**STATERMA MO2 al bisolfuro di molibdeno**
4	Cavo contachilometri, cavo comando frizione, gas, perno pedale freno, perni cavalletto, pedanette.		Ingrassare e lubrificare secondo necessità	**STATERMA MO2**
5	Catena	Saltuariamente	Ingrassare	**Pag. 30**
6	Filtro in spugna	Ogni 6.000	Lavare e oliare	**Olio per filtri**
7	Circuito freni idraulici	Ogni 18.000	Cambiare olio	**Pag. 43 n. 8**

SCHEMA DELLA LUBRIFICAZIONE



Mobil

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 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 forcella	MOBIL FORK LUBE 5 W
11) Olio per forcelle	MOBIL FORK LUBE 20 W

SCHEDA DI MANUTENZIONE PERIODICA

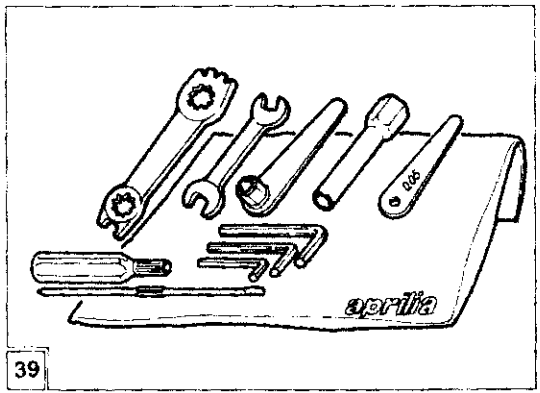
La seguente tabella vale per l'uso normale del mezzo. Nel caso di competizioni o uso gravoso del mezzo la frequenza può essere raddoppiata.	1.000	6.000	12.000	18.000	per impiego gravoso
Sostituzione olio motore	O	O	O	O	
Sostituzione cartuccia filtro olio	O	O	O	O	
Registrazione valvole controllo	O	O	O	O	
Controllo tensione cinghia dentata	O	O	O	O	
Pulizia filtrino olio supplementare	O			O	
Pulizia della candela	O	O			O
Controllo serraggio testa-cilindro	O		O		O
Pulizia carburatore e regolazione regime minimo	O		O		O
Pulizia retino filtrante olio nella coppa			O	O	O
Sostituzione candele			O		O
Sostituzione cinghia dentata				O	O
Controllo canalizzatori olio				O	
Controllo gioco cuscinetti di banco				O	
Controllo tensione catena	O	O	O	O	
Controllo gioco frizione	O	O	O	O	
Controllo livello olio freno anteriore	O	O	O	O	
Controllo livello olio freno posteriore	O	O	O	O	
Controllo tensione raggi	O	O	O	O	
Pulizia e controllo filtro aria	O	O	O	O	

SCHEDA DI MANUTENZIONE PERIODICA

La seguente tabella vale per l'uso normale del mezzo. Nel caso di competizioni o uso gravoso del mezzo la frequenza può essere raddoppiata.	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 corona		○	○	○	
Controllo usura pignone		○	○	○	
Controllo tensione catena (ogni)	○				
Controllo usura catena		○	○	○	
Controllo biellismi sospensione posteriore		○	○	○	
Controllo usura pastiglie freni		○	○	○	
Controllo e registrazione cuscinetti sterzo		○	○	○	
Ingrassaggio integrale forcellone-perno				○	○
Ingrassaggio integrale cuscinetti sterzo				○	○
Sostituzione filtro aria				○	
Sostituzione olio forcella				○	
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 competizioni o uso gravoso del mezzo la frequenza può essere raddoppiata.	1.000	6.000	12.000	18.000	per impiego gravoso
Pulizia filtro, tubazione ritorno olio telaio-motore	O	O	O	O	
Controllo livello minimo olio	O				



39

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 sciacquarlo.

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 apposito).

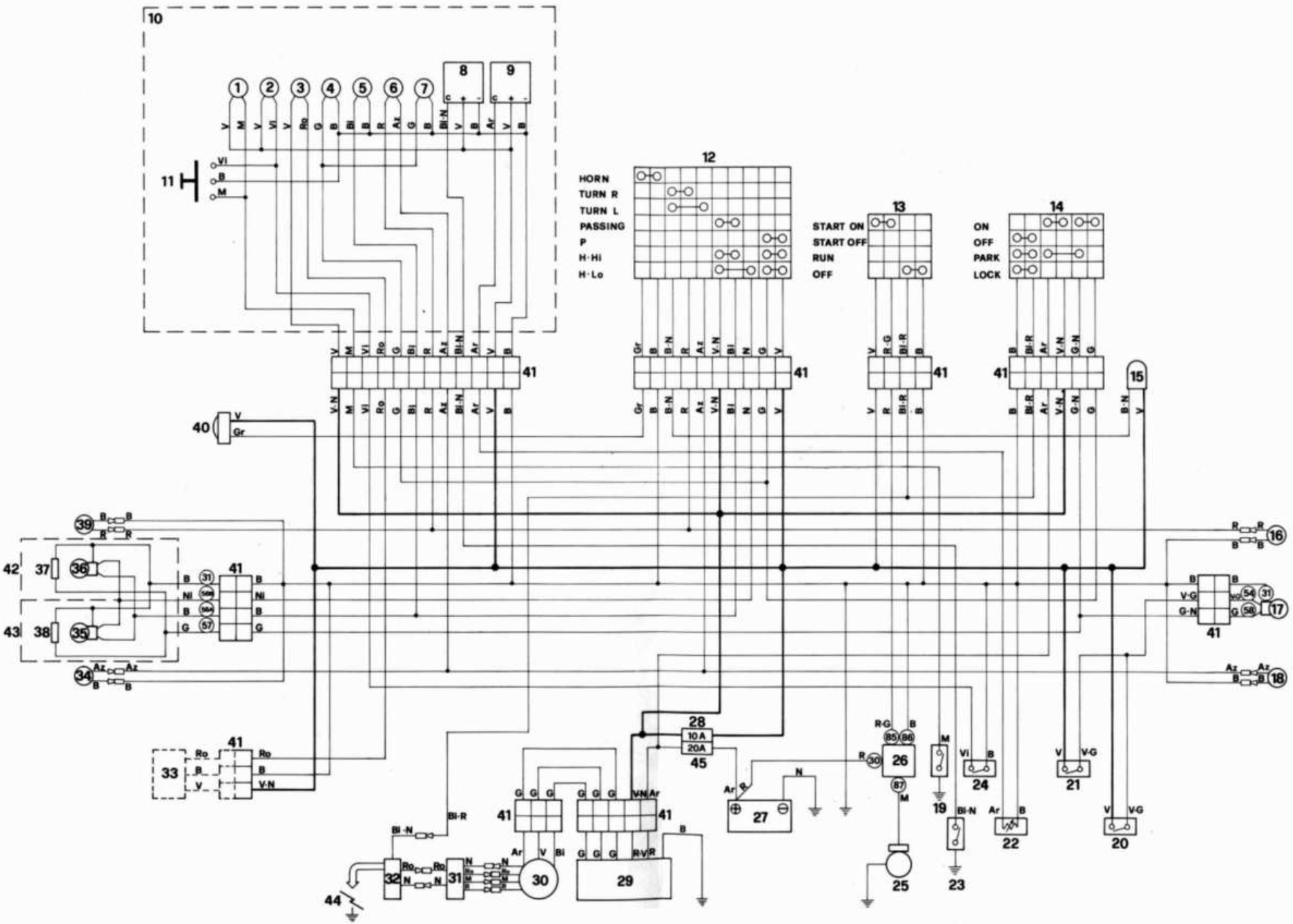
LEGENDA

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 Devioluci sinistro
13 Devioluci 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 Motorino d'avviamento 12 V 750 W
26 Relé d'avviamento 12V 150 A
27 Batteria 12 V 14 Ah
28 Fusibile 10A
29 Regolatore-radrizzatore di tensione 12 V 18A
30 Generatore 12 V 180 W
31 C.D.I.
32 Bobina
33 Voltmetro (optzional) 12 V
34 Indicatore di direzione ant. sx 12 V 10 W
35 Lampada biluce ant. sx 12 V 35-35 W
36 Lampada biluce 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	Viola


10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
8
9
HORN
TURN R
TURN L
PASSING
P
H·Hi
H·Lo
START ON
START OFF
RUN
OFF
ON
OFF
PARK
LOCK
10 A
20A

APRILIA nel mondo

APRILIA BELGIUM S.A.
RUE DE L'INFANTE, 94 - 13010 WATERLOO
BELGIO - TLX. 046 - 64842 - TEL. 0032 - 235 - 43376
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 - BARCELLONA
TLX. 05252104 - TEL. 0034 - 3 - 8974150
B AND W ENTERPRISE D/B/A/
TRYALS 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 - BARCELLONA
TLX. 052 - 94184 - TEL. 0034 - 3 - 5930900
DIP
75 - 77 - RUE DES FORGES
13010 MARSIGLIA - F -
TLX. 042 - 401801 - TEL. 0033 - 91 - 796845
FAHRZEUGHAUS AHRER K.G.
STERZINGER STRASSE, 6 - 6020 INNSBRUCK - A -
TLX. 047 - 534463 - TEL. 0043 - 5222 - 28166 - 35131
HELLINCAR LTD
16 ARISTIDOU STR. - METAXA BLD - 185 31
PIRAEUS - GRECIA

JARDINE MATHESON & CO. LTD
TORANOMON BUILDING 6/21 NISHI - SHIMBASHI 1/CHOME MINATO/KU 185 - TOKIO - GIAPPONE
TLX. 0072 - 22691 - TEL. 0081 - 3 - 5951631
LEON LIFONT
B.P. 1590 - PAPETE TAHITI - FRENCH. POLIN.
TLX. 00702402 - TEL. 00702 - 689 - 432212
LUX AUTO
27, AV. D'ESIREES - 97300 CAYENNE
GUYANE FRANCAISE
TLX. 00300910606 - 00594 - 303031
MILFA IMPORTACAO EXPORTACAO
AV. DA REPUBLICA, 692 - 4450 MATOSINHOS PORTOGALLO
TLX. 040425437 - TEL. 00351- 2 - 933472
MOHAG AG
BERNESTRASSE NORD 202 - 8064 ZURIGO - CH -
TLX. 045 - 822205 - TEL. 0041 - 1 - 4321525
USAB LTD - APRILIA HOUSE
MAIN STREET TIXENDALE - MALTON N. YORKS Y 017 9TG - INGHILTERRA
TLX. 0044 - 377 - 88439 TEL. 0044 - 377 - 88433
USAB UNDERHALLSSPECIALISTEN
C/O LAGERHUSET - BRANNOGATAN, 9 - MALMOE - SVEZIA
TLX. 054 - 33654 - TEL. 0046 - 40935885
VINK HOLDING B.V.
KUDELSTAARTSEWEG, 92 - 1433 GL AALSMEER - THE NETHERLANDS
TLX. 04418431- TEL. 0031 - 2977 - 40876

Studio Baraveli - BO



APRILIA S.p.A.

Via G. Galilei, 1 - 30033 NOALE (VE) ITALY
☎: 041/5829111
Telex: 420092 APMOTO I - Fax: 041/441054