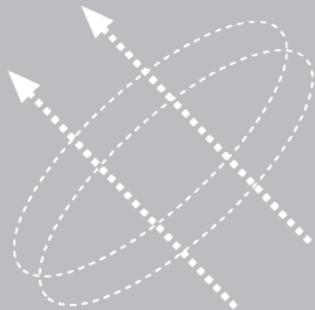


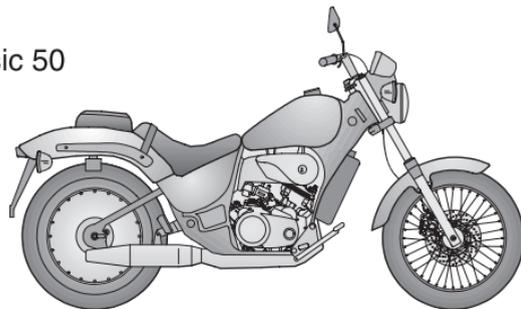
aprilia



uso e manutenzione

aprilia part# 8202050

Classic 50





SOLO PER VERSIONE CATALITICA

USARE ESCLUSIVAMENTE BENZINA SENZA PIOMBO SECONDO DIN 51607, NUMERO DI OTTANO MINIMO 95 (N.O.R.M.) E 85 (N.O.M.M.) ED UN OLIO SINTETICO PER MOTORI 2 TEMPI AD ALTISSIME PRESTAZIONI.

L'USO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI DIVERSI DAI PRESCRITTI PROVOCA GRAVI INCONVENIENTI FUNZIONALI AL VEICOLO E L'ANNULLAMENTO DELLA GARANZIA **aprilia**.

SOLO PER VERSIONE CATALITICA



Per il corretto e duraturo funzionamento del catalizzatore, nonché, onde minimizzare possibili problemi di imbrattamento del gruppo termico e dello scarico è necessario evitare di percorrere lunghi tratti con regime di rotazione del motore costantemente molto basso.

Sarà sufficiente, a tale scopo, alternare a tali periodi un regime di rotazione del motore discretamente elevato, anche per pochi secondi, purché ciò venga effettuato con una certa frequenza.

Quanto sopracitato assume particolarmente importanza ad ogni avviamento a freddo del motore; in tal caso, per poter raggiungere un regime di rotazione tale da permettere "l'innesco" della reazione catalitica, basterà accertarsi che la temperatura del gruppo termico abbia perlomeno raggiunto i 50°C, il che in genere si verifica pochi secondi dopo l'avviamento.

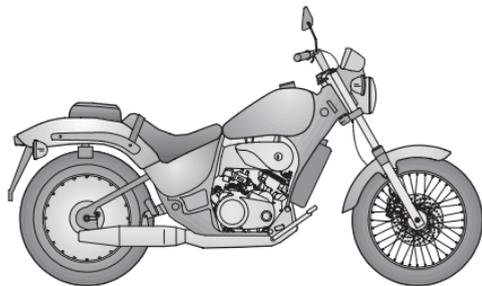
SILENZIATORE CATALITICO

CLASSIC 50 versione catalitica è dotato di un silenziatore con catalizzatore metallico di tipo “bivalente al platino-rodio”.

Tale dispositivo ha il compito di ossidare il CO (ossido di carbonio) e gli HC (idrocarburi incombusti) presenti nei gas di scarico convertendoli rispettivamente in anidride carbonica e vapore acqueo. Inoltre, l'alta temperatura raggiunta dai gas di scarico per effetto della reazione catalitica permette di bruciare le particelle di olio mantenendo quindi il silenziatore pulito ed eliminando la fumosità di scarico.



Evitare di parcheggiare il veicolo in prossimità di sterpaglie secche o in luoghi accessibili ai bambini in quanto la marmitta catalitica raggiunge nell'uso temperature molto elevate; prestare quindi la massima attenzione ed evitare qualsiasi tipo di contatto prima del suo completo raffreddamento.



Prima edizione: gennaio 1997

Ristampa: febbraio 1998

Prodotto e stampato da:

Studio Tecno Public

Viale del Progresso - 37038 Soave (VR) - Italia

Tel. +39 - 045 76 11 911

Fax +39 - 045 76 12 241

www.stp.it

E-mail: customer@stp.it

per conto di:

aprilia s.p.a.

via G. Galilei, 1 - 30033 Noale (VE) - Italia

Tel. +39 - 041 58 29 111

Fax +39 - 041 44 10 54

www.aprilia.com

In questo libretto sono raccolti i dati principali e le istruzioni necessarie alle normali operazioni d'uso e manutenzione del veicolo. 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 veicolo **aprilia** in perfetto stato di efficienza Vi raccomandiamo di esigere sempre ricambi originali e di rivolgervi, per le riparazioni, esclusivamente ai Punti Vendita Autorizzati ed ai Concessionari Ufficiali **aprilia**.

Nel richiedere i ricambi al Vs. concessionario, specificare il codice ricambi, punzonato su una decalco posta sotto al fianchetto laterale sx.

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

aprilia CODICE RICAMBI spare parts code number								
N°		I.M.		A	B	C	D	E
I	UK	A	P	SF	B	D	F	E
GR	NL	CH	DK	J	SGP	PL	IL	ROK
MAL	RCH	BM	USA	AUS				

Dati indicativi soggetti a modifiche senza impegno di preavviso.

Osservare scrupolosamente gli avvertimenti preceduti dalle seguenti simbologie:



Norme e misure di sicurezza che proteggono il pilota o altre persone da lesioni o rischi gravi.



Indicazioni per facilitare lo svolgimento delle operazioni. Informazioni tecniche.

In questo libretto le varianti sono indicate con i seguenti simboli:

- | | | | |
|------------|--|------------|--------------------------------|
| ASD | versione accensione automatica luci (Automatic Switch-on Device) | | |
| | versione catalitica | | |
| I | versione Italia | DK | versione Danimarca |
| UK | versione Regno Unito | J | versione Giappone |
| A | versione Austria | SGP | versione Singapore |
| P | versione Portogallo | PL | versione Polonia |
| SF | versione Finlandia | IL | versione Israele |
| B | versione Belgio | ROK | versione Corea del Sud |
| D | versione Germania | MAL | versione Malaysia |
| F | versione Francia | RCH | versione Cile |
| E | versione Spagna | BM | versione Bermuda |
| GR | versione Grecia | USA | versione Stati Uniti d'America |
| NL | versione Olanda | AUS | versione Australia |
| CH | versione Svizzera | | |

SOMMARIO

Caratteristiche tecniche.....	7
Dati di identificazione	10
Disposizione comandi	11
Norme per l'uso	14
Manutenzione.....	17
Impianto elettrico.....	37
Pulizia del veicolo.....	42
Lunga inattività del veicolo	42
Scheda di manutenzione periodica	43
Tabella lubrificanti	44
Elenco principali Punti Vendita Autorizzati Italia	45
Schema elettrico - Classic 50.....	46

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE

ModelloAM5 H₂O AUTOMIX
Tipo monocilindrico a 2 tempi con immissione
lamellare. Raffreddamento a liquido con
circolazione forzata. Lubrificazione separata
Alesaggio / corsa 40,3 x 39 mm
Cilindrata 49,7 cm³
Rapporto di compressione 12:1
Avviamento elettrico
Frizione A dischi multipli in lega leggera
a bagno d'olio
Cambio Innesti frontali 5 marce
Cambio **D** - **NL** Innesti frontali 4 marce

TRASMISSIONE

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

CARBURATORE

Modello Dell'Orto SHA
Diffusore Ø 12-14 mm

ACCENSIONE

Tipo elettronica
Anticipo 1,6 mm prima del P.M.S
Candela NGK BR 8 ES

ALIMENTAZIONE

Carburante benzina super
DIN 51 600 (4 Stars **UK**)
numero di ottano minimo 98
(N.O.R.M.) e 88 (N.O.M.M.)
Carburante **✱** benzina super senza biombo
DIN 51 607 numero di ottano
minimo 95 (N.O.R.M.) e 85
(N.O.M.M.)
Capacità serbatoio carburante 12 ℓ
Riserva 3 ℓ
Capacità serbatoio olio miscelatore 1,4 ℓ (*)
Riserva 0,4 ℓ

LUBRIFICAZIONE

Cambio e trasmissione primaria 750 cm³ d'olio (*)
Raffreddamento a liquido
con circolazione forzata
tramite pompa centrifuga
Capacità del circuito
di raffreddamento 0,9 ℓ (*)
(miscela al 60% di liquido antigelo + 40% di acqua)
Temperatura minima di esercizio -17°C

(*) vedi pag. 44 (TABELLA LUBRIFICANTI).

TELAIO

Struttura a doppia culla continua in acciaio ad alta resistenza

Forcellone in acciaio montato su silent-block

SOSPENSIONI

Anteriore..... forcella teleidraulica **aprilia**
a perno centrale, steli Ø 32,
escursione 140 mm

Posteriore.....monoammortizzatore idraulico
con tre posizioni di regolazione
precarica molla

Escursione ruota posteriore 110 mm

FRENI

Anteriore.....a disco Ø 230 mm
con comando idraulico

Posteriore.....a tamburo Ø 118 mm

PNEUMATICI

Anteriore.....2,75 x 18"
pressione di gonfiaggio: 170 kPa (1,7 bar)

Posteriore.....120/90 x 16"
pressione di gonfiaggio: 190kPa (1,9 bar)

CERCHI

Anteriore..... 1,6 x 18"

Posteriore.....3,00 x 16"

DIMENSIONI

Lunghezza max2162 mm

Interasse (centro asola)1462 mm

Larghezza manubrio700 mm

Altezza max da terra1130 mm

Altezza sella da terra.....720 mm

Altezza pedane da terra295 mm

COPPIE DI SERRAGGIO

- Perno ruota anteriore 80 Nm (8 kgm)
- Vite bloccaggio perno ruota 25 Nm (2,5 kgm)
- Vite fissaggio piastra inf. forcella 25 Nm (2,5 kgm)
- Vite fissaggio piastra sup. forcella 40 Nm (4 kgm)
- Dado canotto sterzo 40 Nm (4 kgm)
- Vite fissaggio manubrio 40 Nm (4 kgm)
- Perno ruota posteriore 100 Nm (10 kgm)
- Perno forcellone 80 Nm (8 kgm)
- Vite fissaggio supporti pedane 20 Nm (2 kgm)
- Vite fissaggio motore 25 Nm (2,5 kgm)
- Vite ammortizzatore 40 Nm (4 kgm)
- Dado sella 12 Nm (1,2 kgm)
- Vite parafrangente anteriore 12 Nm (1,2 kgm)
- Vite fissaggio pinza freno ant. 25 Nm (2,5 kgm)
- Vite fissaggio protezione marmitta 10 Nm (1 kgm)
- Vite centrale coperchio cassa filtro 10 Nm (1 kgm)
- Vite fissaggio marmitta 10 Nm (1 kgm)
- Controdado cavalletto 30 Nm (3 kgm)

PRESSIONE DI GONFIAGGIO PNEUMATICI



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.



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



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.

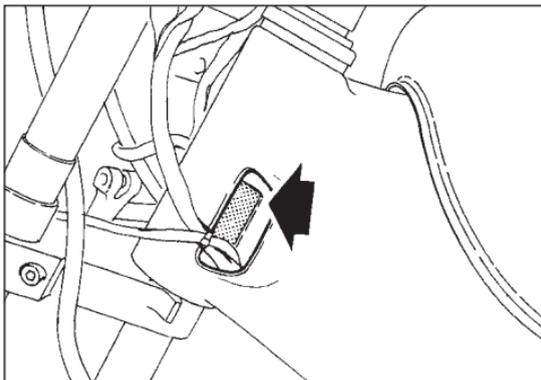


Fig. 1

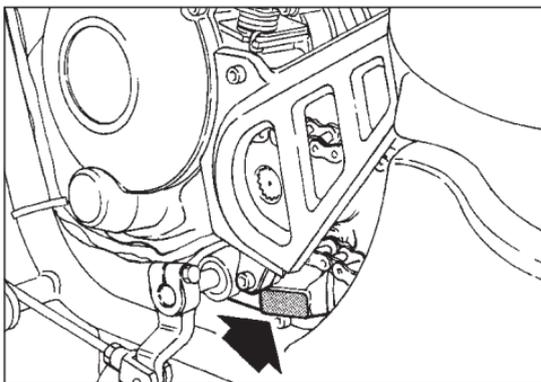


Fig. 2

DATI DI IDENTIFICAZIONE

È buona norma riportare i numeri di telaio e di motore nell'apposito spazio riservato in questa pagina.

Il numero di telaio può essere usato per l'acquisto di parti di ricambio.

 **L'alterazione dei numeri di identificazione può far incorrere in gravi sanzioni penali e amministrative, in particolare l'alterazione del numero di telaio comporta l'immediata decadenza della garanzia.**

NUMERO DI TELAIO (Fig. 1)

Il numero di omologazione del telaio è impresso sul canotto di sterzo sul lato sinistro.

Telaio n° _____

NUMERO DI MOTORE (Fig. 2)

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

Motore n° _____

DISPOSIZIONE COMANDI

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

Fig. 3

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

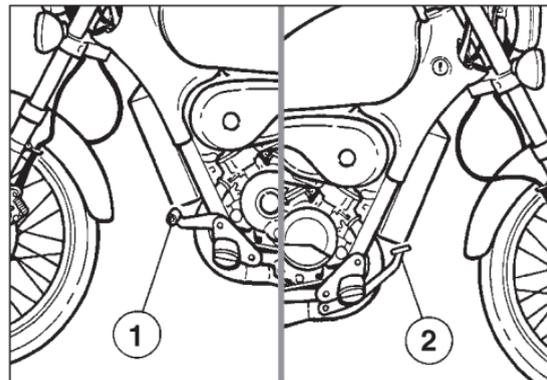


Fig. 3

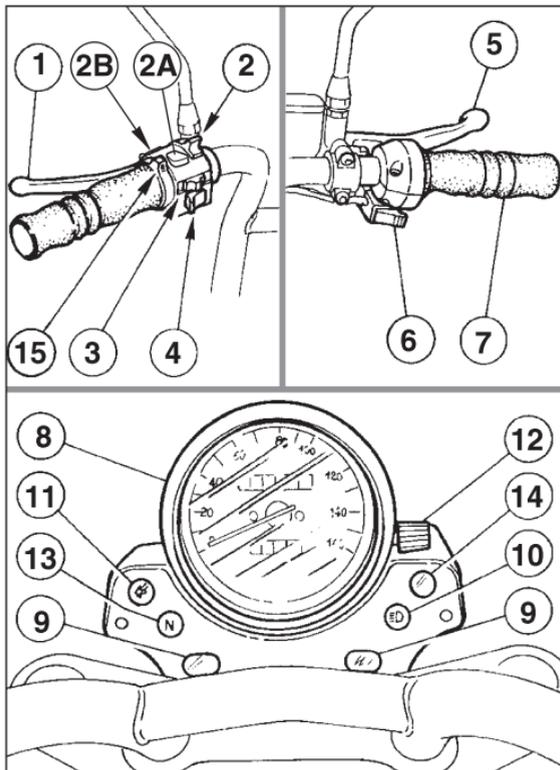


Fig. 4

Fig. 4

- 1) Leva comando frizione.
- 2) Interruttore luci (☰☷ - ☰☷ - ●) (non presente **ASD**).
- 2) Interruttore luci (☰☷ - ☰☷ - ●) **IL**.
- (non presente **ASD**).
- 2A) Deviatore luci (☰☷ - ☰☷) **IL** **ASD**.
- 2B) Pulsante lampeggio luce anabbagliante (☰☷).
- 2B) Pulsante lampeggio luce abbagliante (☰☷) **IL** **ASD**.
- 3) Interruttore indicatori di direzione (↔↔).
- 4) Pulsante avvisatore acustico (🔊).
- 5) Leva comando freno anteriore.
- 6) Pulsante di avviamento (🔋).
- 7) Manopola comando acceleratore.
- 8) Tachimetro con contachilometri totale e parziale.
- 9) Spie indicatori di direzione (↔↔).
- 10) Spia luce anabbagliante (☰☷).
- 10) Spia luce abbagliante (☰☷) **IL** **ASD**.
- 11) Spia riserva olio miscelatore (🛢️).
- 12) Pomello azzeratore contachilometri parziale.
- 13) Spia cambio in folle (N).
- 14) Spia surriscaldamento liquido refrigerante (🔥).
- 15) Leva per l'avviamento a freddo.

SERRATURE

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

- ◆ interruttore di accensione / bloccasterzo (Fig. 5)
- ◆ serratura aggancio casco (1-Fig. 6)
- ◆ bauletto portaoggetti (2-Fig. 6).

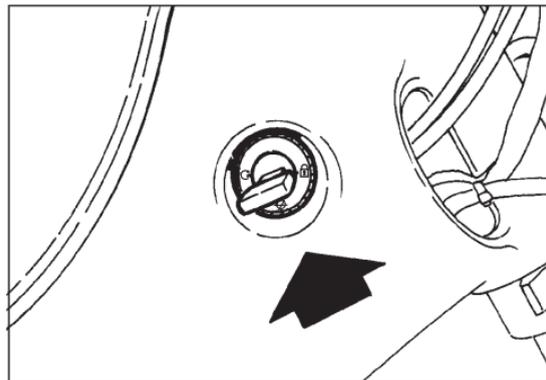


Fig. 5

LA CHIAVE DI ACCENSIONE HA 3 SCATTI

- 1) Rotazione in senso orario - "○" = acceso
- 2) Posizione centrale - "⊗" = spento
- 3) Rotazione in senso antiorario - "⊕" = bloccasterzo



Per azionare il bloccasterzo è necessario:

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

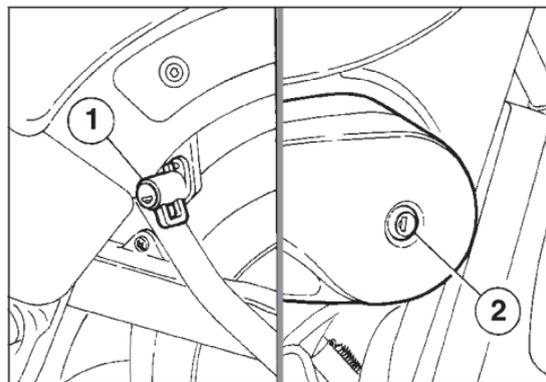


Fig. 6

NORME PER L'USO

- ◆ Prima di avviare il veicolo per la prima volta, controllare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione stabilita **170 kPa (1,7 bar) anteriore - 190 kPa (1,9 bar) posteriore** e riempire il serbatoio del carburante con benzina super DIN 51600 (4 Stars ) , numero di ottano minimo 98 (N.O.R.M.) e 88 (N.O.M.M.).
 Utilizzare benzina super senza piombo DIN 51607, numero di ottano minimo 95 (N.O.R.M.) e 85 (N.O.M.M.)
- ◆ Rifornire con olio, vedi pag. 44 (TABELLA LUBRIFICANTI) il serbatoio olio miscelatore (Fig. 13).
- ◆ Controllare il livello del liquido refrigerante, vedi pag. 30 (CONTROLLO DEL LIQUIDO REFRIGERANTE).



Il motore non deve assolutamente funzionare alimentato da miscela reperibile presso i distributori.

RODAGGIO

Il rodaggio del motore è molto importante per il successivo rendimento.

Si consiglia di:

- ◆ Riscaldare il motore, prima di partire, facendolo funzionare per alcuni minuti a basso numero di giri;
- ◆ Percorrere, se possibile, strade con molte curve e/ o collinose, dove il motore, le sospensioni ed i freni vengono sottoposti ad un rodaggio più efficace.
- ◆ Completati i primi **500 km** fare eseguire il **1° tagliando** presso un Concessionario Ufficiale **aprilia**.



Se si esaurisce l'olio nel serbatoio olio miscelatore, NON alimentare il motore con MISCELA (introdotta nel serbatoio carburante), perché in mancanza di olio la pompa di alimentazione girerebbe a secco danneggiandosi irreparabilmente.



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

AVVIAMENTO (Fig. 7-8)

- ◆ Aprire il rubinetto carburante (Fig. 7) ruotandolo in posizione "ON".
- ◆ Inserire la chiave di accensione e ruotarla nella posizione "O".
- ◆ Se l'avviamento avviene a motore freddo, ruotare verso il basso la leva per l'avviamento a freddo (1- Fig. 8).
- ◆ Posizionare la leva del cambio in folle, spia "N" accesa.
- ◆ Premere quindi il pulsante di avviamento "⊕".
- ◆ Ruotare verso l'alto la leva per l'avviamento a freddo, dopo che il motore si è riscaldato.
- ◆ A motore caldo, l'avviamento va eseguito senza l'inserimento dello starter.

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

Evitare di premere il pulsante di avviamento "⊕" a motore avviato per non danneggiare il motorino di avviamento.

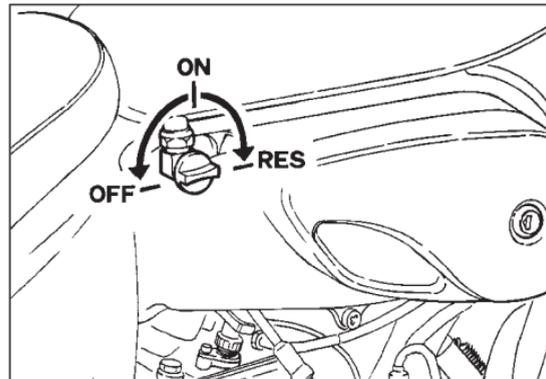


Fig. 7

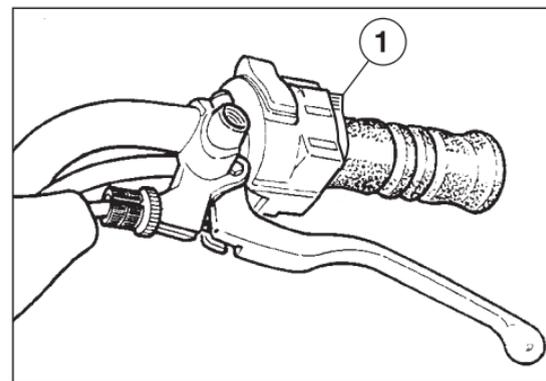


Fig. 8

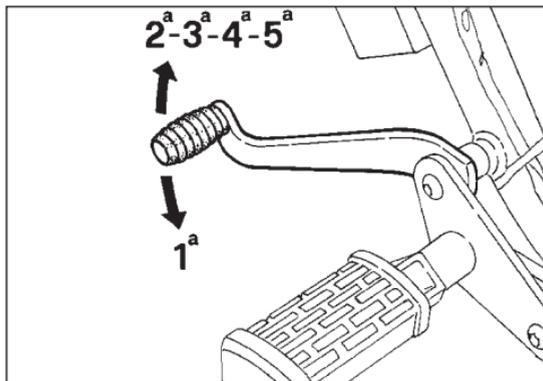


Fig. 9

PARTENZA (Fig. 9)

Dopo aver fatto riscaldare il motore, azionare la leva frizione, inserire la 1ª marcia, pedale del cambio verso il basso.

Lo spegnimento della spia cambio in folle "N" indica l'avvenuto inserimento della marcia.

Rilasciare quindi la frizione gradualmente e contemporaneamente ruotare la manopola acceleratore.

CAMBIO MARCE

Rilasciare la manopola acceleratore, azionare la leva frizione, sollevare il pedale del cambio verso l'alto per passare alle marce superiori.

Viceversa spingere verso il basso per passare alle marce inferiori.



Prima di guidare il veicolo, è bene familiarizzare con i comandi e le loro funzioni, riportate in questo libretto di uso e manutenzione. Nel caso di dubbi od incomprensioni consultare un Concessionario Ufficiale **aprilia.**

ARRESTO MOTORE

Rilasciare la manopola acceleratore, posizionare la leva cambio in folle, spia cambio in folle "N" accesa, e ruotare la chiave di accensione in senso antiorario "⊗".

Chiudere il rubinetto del carburante ruotandolo in posizione "OFF" (Fig. 7).



Qualora durante il normale funzionamento del veicolo si dovesse riscontrare una elevata temperatura del liquido refrigerante (spia "⊕" accesa), spegnere il motore e lasciarlo raffreddare.

Verificare il livello del liquido refrigerante, vedi pag. 30 (CONTROLLO DEL LIQUIDO REFRIGERANTE) ed eventualmente rabboccare; normalmente il livello del liquido deve coprire completamente le piastre interne del radiatore.

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

MANUTENZIONE

Vedi pag. 43 (SCHEDA DI MANUTENZIONE PERIODICA).



Prima di iniziare qualsiasi intervento di manutenzione o ispezione al veicolo, fermare il motore e togliere la chiave, attendere che motore ed impianto di scarico si siano raffreddati, sollevare possibilmente il veicolo con apposita attrezzatura, su di un terreno solido ed in piano. Porre particolare attenzione alle parti ancora calde del motore e dell'impianto di scarico, in modo tale da evitare ustioni.

Il veicolo è costruito con parti non commestibili. Non mordere, succhiare, masticare od ingerire nessuna parte dello stesso per nessun motivo.



Se non espressamente descritto, il rimontaggio dei gruppi segue in senso inverso le operazioni di smontaggio.

Normalmente le operazioni di manutenzione ordinaria possono essere eseguite dall'utente ed a volte possono richiedere l'utilizzo di attrezzatura specifica ed una preparazione tecnica. Nel caso dovesse essere necessario un intervento di assistenza o una consulenza tecnica, rivolgetevi ad un Concessionario Ufficiale **aprilia**, che garantirà un servizio accurato e sollecito.

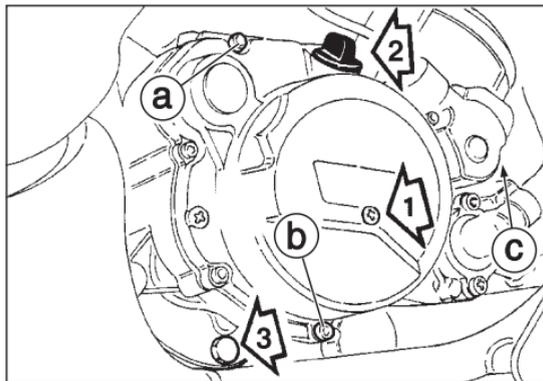


Fig. 10



In caso di perdite d'olio o malfunzionamenti, rivolgersi ad un Concessionario Ufficiale **aprilia**.

NON DISPERDERE L'OLIO NELL'AMBIENTE.

VERIFICA LIVELLO OLIO CAMBIO (Fig. 10)

- ◆ Tenere il veicolo in posizione verticale rispetto al terreno.
- ◆ Svitare e togliere le tre viti (a, b, c), lato destro del veicolo.
- ◆ Rimuovere il coperchio carter motore.
- ◆ Togliere la vite di controllo (1) (carter laterale destro): il livello dell'olio è corretto se raggiunge il margine inferiore del foro, con il veicolo in posizione verticale.
- ◆ Eventuali rabbocchi si effettuano dal foro di immissione superiore (2).

SOSTITUZIONE OLIO CAMBIO (Fig. 10)

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

- ◆ Svitare e togliere le tre viti (a, b, c), lato destro del veicolo.
- ◆ Rimuovere il coperchio carter motore.
- ◆ Svitare e togliere il tappo di carico (2).
- ◆ Collocare un recipiente di dimensioni adeguate (min. 1000 cm³) sotto il motore per raccogliere l'olio usato.
- ◆ Svitare il tappo di scarico sotto il motore (3).
- ◆ Quando l'olio sarà fuoriuscito completamente riavvitare e serrare il tappo di scarico e introdurre 750 cm³ di olio, vedi pag. 44 (TABELLA LUBRIFICANTI) dal foro di immissione (2).

REGOLAZIONE FRIZIONE (Fig. 11-12)

Questo modello è dotato di due dispositivi di regolazione per la lunghezza del cavo della frizione.

Controllare periodicamente la corretta registrazione del cavo frizione, verificando che la corsa a vuoto della leva di comando sia di 3 ± 4 mm (Fig. 11).

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

La regolazione della frizione va effettuata quando la frizione non "stacca" correttamente e il veicolo tende a muoversi anche con la frizione azionata.

Al contrario se la frizione "slitta" si avrà una accelerazione del veicolo inferiore e non proporzionale alla accelerazione del motore.

 **Se non fosse possibile ottenere una regolazione corretta, o nel caso di funzionamento irregolare della frizione, rivolgersi a un Concessionario Ufficiale **aprilia**.**

 **Controllare l'integrità del cavo frizione: non deve presentare strozzature od usura della guaina in tutta la sua lunghezza.**

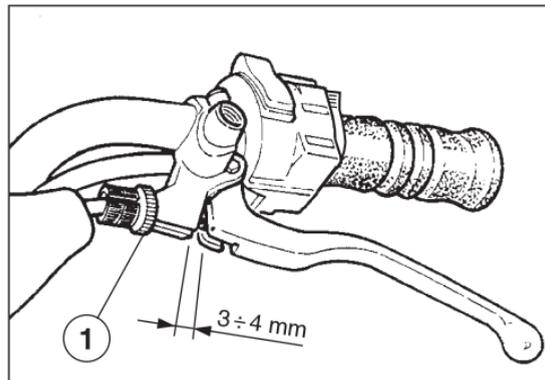


Fig. 11

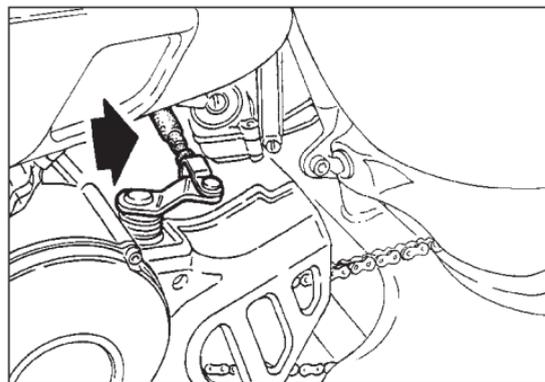


Fig. 12



Fig. 13

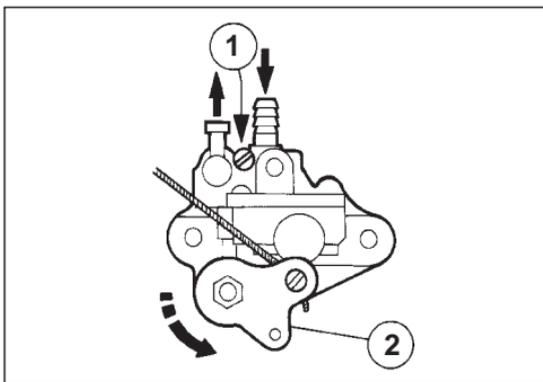


Fig. 14

LUBRIFICAZIONE SEPARATA (Fig. 13-14)

Il veicolo è dotato di un impianto di lubrificazione separata il quale comprende un serbatoio olio miscelatore (Fig. 13) (1,4 ℓ con riserva di 0,4 ℓ) e una pompa di alimentazione dell'olio (Fig. 14) a portata variabile (varia la sua portata, in funzione del numero di giri del motore e dell'apertura del comando acceleratore). **L'entrata in riserva è visualizzata dall'accensione della spia "olio"**.

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

È necessaria l'operazione di spurgo aria della pompa ogni qualvolta si renda necessario lo smontaggio, si stacchi il tubo di alimentazione dell'olio miscelatore o quando si sia esaurito completamente l'olio nel serbatoio olio miscelatore.

Nel caso, eseguire le seguenti operazioni:

- ◆ Vuotare il serbatoio carburante e rifornirlo con 2 ÷ 3 ℓ di miscela al 1% di olio, vedi pag. 44 (TABELLA LUBRIFICANTI).
- ◆ Avviare il motore e farlo girare al minimo.
- ◆ Svitare la vite di spurgo (1-Fig. 14) ed allo stesso tempo ruotare completamente la leva comando pompa (2-Fig. 14) fino a far defluire l'olio, quindi serrare la vite di spurgo (1).

- ◆ Mantenere ruotata la leva di comando pompa (2-Fig. 14) fino a quando sul tubo di alimentazione del carburatore non saranno scomparse completamente le bolle d'aria.



Per maggiore sicurezza si consiglia di utilizzare la miscela contenuta nel serbatoio e solo in seguito fare rifornimento con benzina super DIN 51600 (4 Stars ), numero di ottano minimo 98 (N.O.R.M.) e 88 (N.O.M.M.).

 Utilizzare benzina super senza piombo DIN 51607, numero di ottano minimo 95 (N.O.R.M.) e 85 (N.O.M.M.)

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

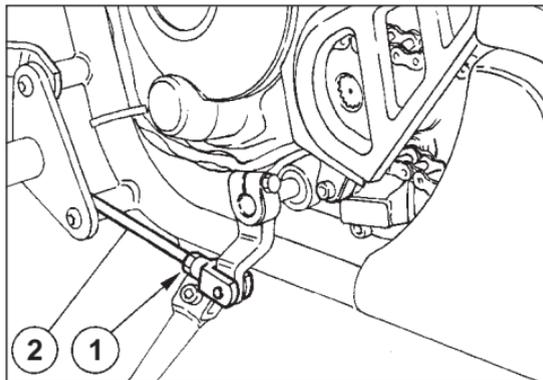


Fig. 15

REGOLAZIONE PEDALE CAMBIO (Fig. 15)

E' possibile regolare la posizione del pedale, agendo sull'asta di rinvio filettata (2).

- ◆ Allentare il dado (1).
- ◆ Ruotare l'asta di rinvio (2).
- ◆ Serrare il dado (1).

 **Il perno del pedale cambio è mantenuto ingrassato, grazie alla apposita cava ed ai due anelli di tenuta.**

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

REGISTRAZIONE FRENO POSTERIORE (Fig. 16-17)

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

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

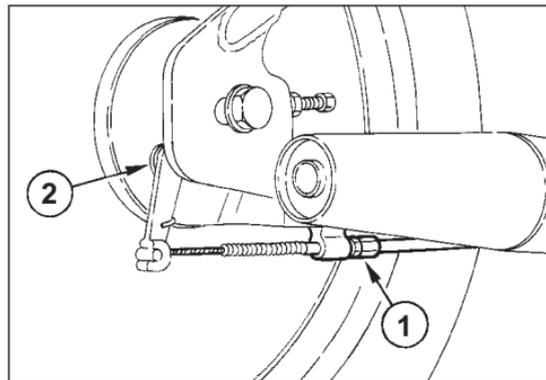


Fig. 16

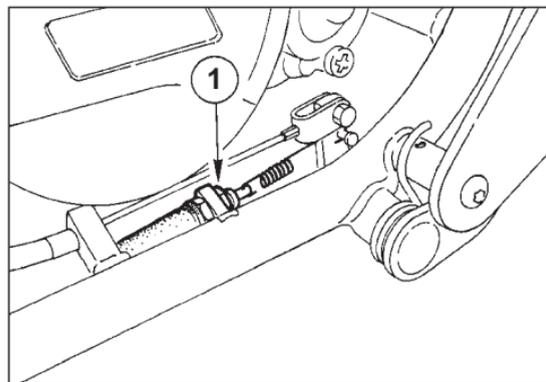


Fig. 17

CONTROLLO FRENO ANTERIORE

Il veicolo è dotato di freno anteriore a disco con comando idraulico. Periodicamente, controllare il livello del liquido nel serbatoio della pompa.

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



Il liquido freni è corrosivo e può provocare danni.

Prestare particolare attenzione che il disco del freno e le guarnizioni d'attrito non sianounte o ingrassate, specialmente dopo l'esecuzione di operazioni di manutenzione o controllo.

Controllare che il tubo del freno non risulti attorcigliato o consumato.

Fare attenzione che acqua o polvere non entrino inavvertitamente all'intero del circuito.

Il liquido freni potrebbe causare irritazioni se venisse a contatto con la pelle o con gli occhi.

Lavare accuratamente le parti del corpo che venissero a contatto con il liquido, inoltre rivolgersi ad un oculista o ad un medico se il liquido venisse a contatto con gli occhi.

Non disperdere il liquido nell'ambiente.

**TENERE LONTANO
DALLA PORTATA DEI BAMBINI.**

SPURGO LIQUIDO FRENO ANTERIORE (Fig. 18)

- ◆ Togliere il cappuccio di protezione della valvola di sfiato della pinza (1).
- ◆ Inserire un terminale di un tubo flessibile trasparente (2) sull'estremità della valvola di sfiato della pinza.
- ◆ L'altro terminale dovrà essere lasciato libero in un contenitore di raccolta (3).
- ◆ Togliere il coperchio del serbatoio liquido freno e verificare che lo stesso raggiunga il livello massimo; eventualmente rabboccare, vedi pag. 44 (TABELLA LUBRIFICANTI).
- ◆ Azionare lentamente e a fondo (2-3 volte) la leva freno anteriore; mantenendo azionata la leva, aprire la valvola di sfiato (1) fino a quando non si noti la fuoriuscita di liquido ed eventualmente bolle d'aria, dal tubo.
- ◆ Richiudere la valvola e rilasciare la leva freno.
- ◆ Ripetere l'operazione sopra descritta fino a quando dalla valvola non uscirà alcuna bolla d'aria, visibile nel liquido.
- ◆ Serrare la valvola, togliere il tubo flessibile, avendo cura di non sporcare le pastiglie e il disco.
- ◆ Riposizionare il cappuccio di protezione, rabboccare il serbatoio fino al livello massimo consentito e richiuderlo accuratamente.

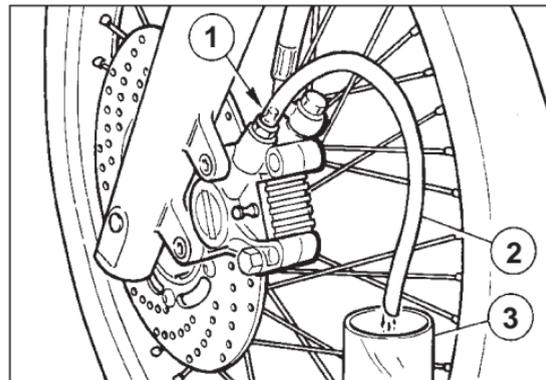


Fig. 18

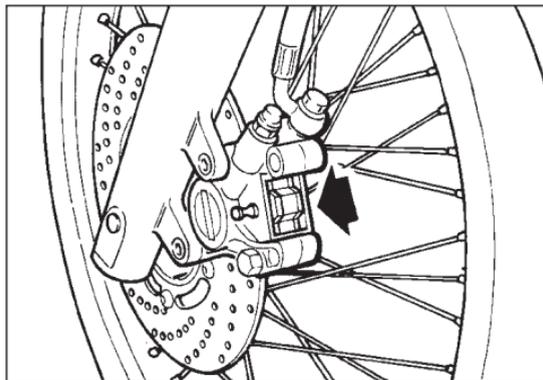


Fig. 19

VERIFICA USURA PASTIGLIE (Fig. 19-20)

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

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

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

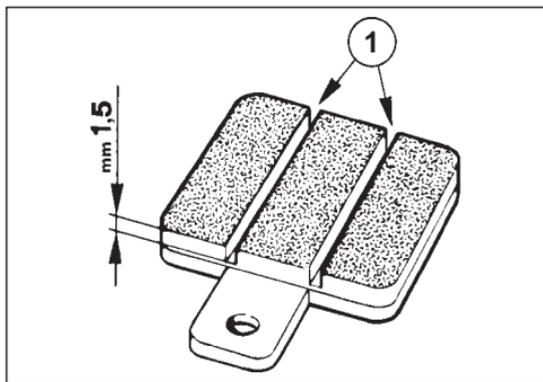


Fig. 20

CONTROLLO RAGGIATURA RUOTE

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

SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA

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

- ◆ Rimuovere gli steli dalle piastre della forcella.
- ◆ Togliere i tappi superiori dagli steli e vuotare l'olio esausto contenuto, capovolgendoli.
- ◆ Versare quindi all'interno degli steli 290 cm³ di olio, vedi pag. 44 (TABELLA LUBRIFICANTI) nello stelo destro e 200 cm³ dello stesso olio nello stelo sinistro.
- ◆ Rimontare i tappi superiori e completare il montaggio degli steli sulle piastre forcella.

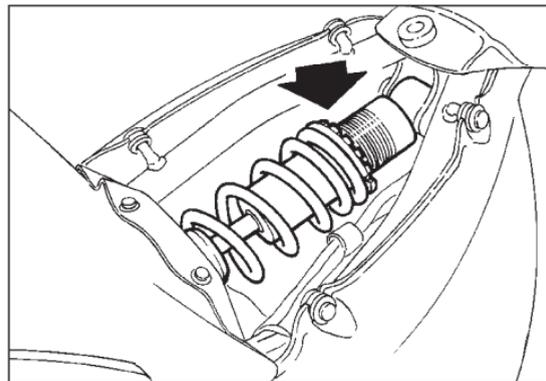


Fig. 21

REGOLAZIONE SOSPENSIONE POSTERIORE (Fig. 21)

La sospensione posteriore è costituita da un forcello oscillante e da un monoammortizzatore idraulico con precarica regolabile della molla su 3 posizioni.

La taratura standard è calcolata per un pilota con peso di circa 70 ÷ 75 kg.

Per esigenze diverse consultare un Concessionario Ufficiale **aprilia** che provvederà ad una accurata regolazione.

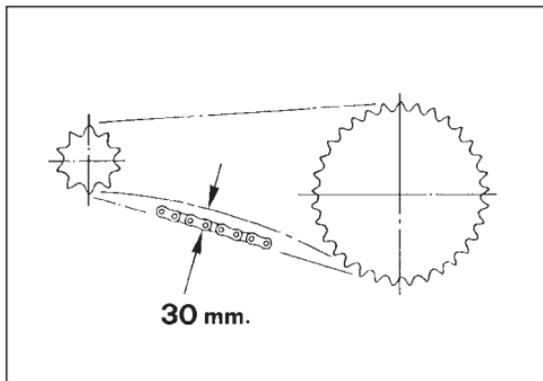


Fig. 22

CONTROLLO GIOCO CATENA (Fig. 22)

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

Qualora questa misura non fosse rispettata, procedere con la regolazione, vedi pag. 28 (REGOLAZIONE CATENA).

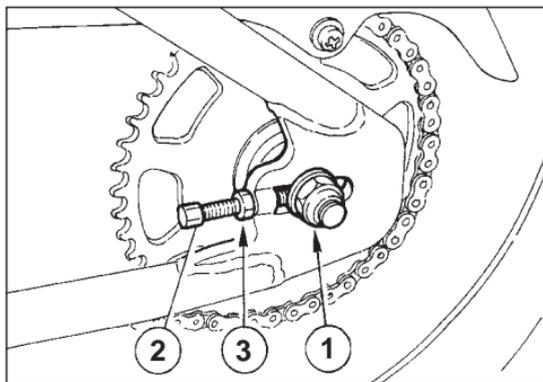


Fig. 23

REGOLAZIONE CATENA (Fig. 23)

- ◆ Allentare il dado di fissaggio ruota posteriore (1) e i controdadi (3).
- ◆ Agire sugli appositi tendicatena (2).
- ◆ Completata l'operazione serrare il dado di fissaggio perno ruota posteriore, **mantenendo azionato il freno posteriore**.

Coppia di serraggio dado ruota: 100 Nm (10 kgm)

- ◆ Serrare quindi i due controdadi (3).

SMONTAGGIO CATENA (Fig. 24)

In caso di smontaggio e rimontaggio della catena, fare attenzione che la molletta della maglia di giunzione sia installata con la parte aperta rivolta in direzione opposta al verso di avanzamento (Fig. 24). Verificare infine l'usura del pattino scorricatena.

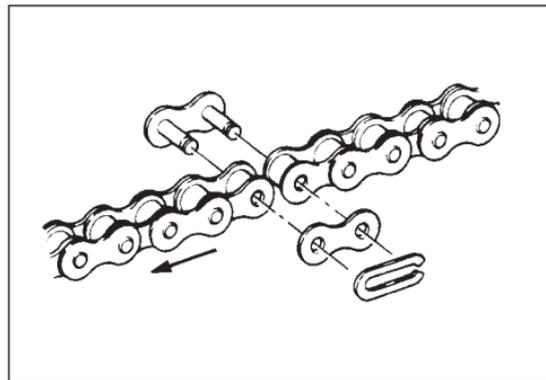


Fig. 24

LUBRIFICAZIONE CATENA (Fig. 25)

Lubrificare frequentemente la catena, vedi pag. 44 (TABELLA LUBRIFICANTI) circa ogni 1000 km di percorrenza.

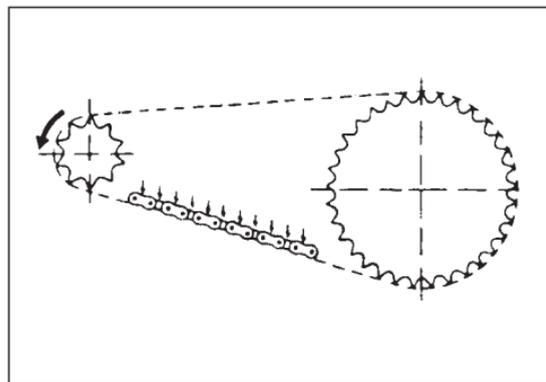


Fig. 25

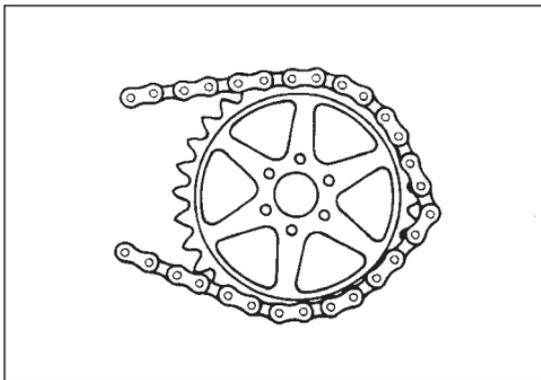


Fig. 26



Fig. 27

CONTROLLO CATENA (Fig. 26-27)

Controllare saltuariamente lo stato di usura della catena e verificare che non presenti dei laschi eccessivi o degli impuntamenti (Fig. 26) o maglie grippate (Fig. 27).

Se si dovessero riscontrare tali anomalie, sostituire la catena.



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

SMONTAGGIO E PULIZIA FILTRO ARIA (Fig. 28-29)

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

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

- ◆ Togliere il coperchio cassa filtro (1) (lato sinistro) dopo aver svitato le due viti (2).
- ◆ Svitare le tre viti di fissaggio della gabbia-filtro (3).
- ◆ Rimuovere l'elemento filtrante (Fig. 29).
- ◆ Lavare l'elemento filtrante con solventi puliti, non infiammabili o con alto punto di volatilità e farlo asciugare accuratamente.
- ◆ Applicare su tutta la superficie un olio per filtri o un olio denso (SAE 80W - 90), quindi strizzarlo per eliminare l'eccesso di olio.



Il filtro deve essere ben impregnato ma non gocciolante

- ◆ Rimontare quindi eseguendo tutte le operazioni in ordine inverso avendo cura di chiudere bene il coperchio cassa-filtro.

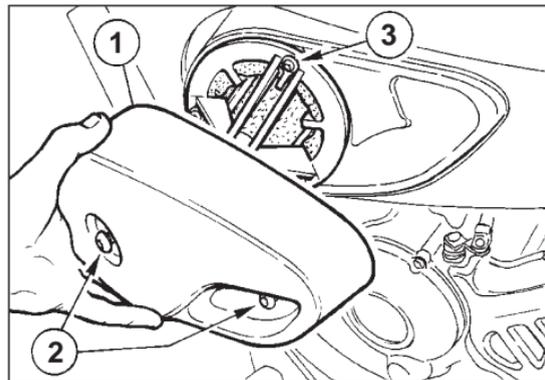


Fig. 28

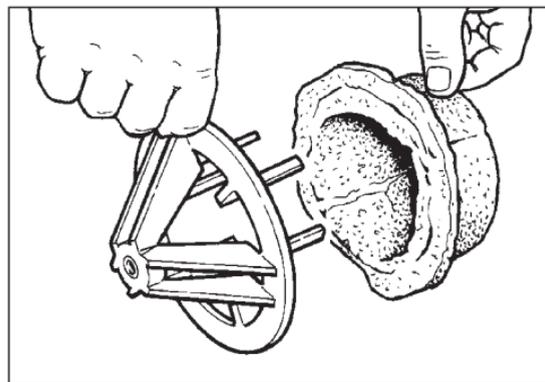


Fig. 29

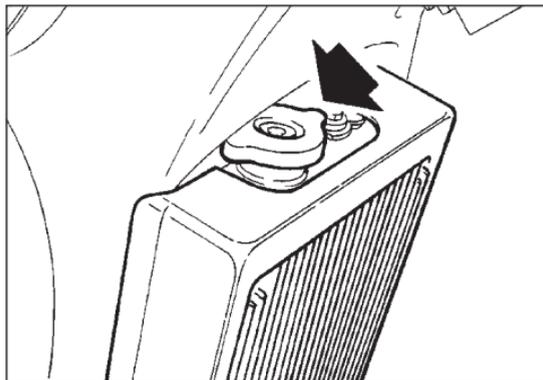


Fig. 30

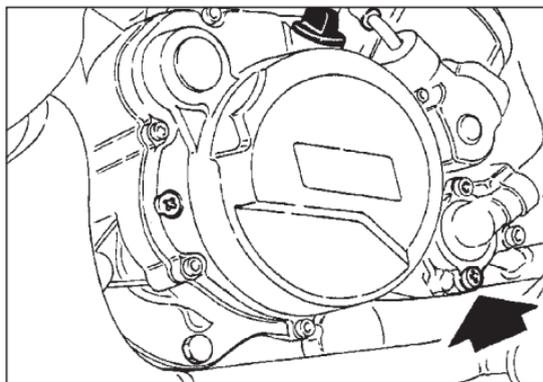


Fig. 31

CONTROLLO DEL LIQUIDO REFRIGERANTE (Fig. 30-31)

Ogni 1500 km o dopo impieghi gravosi, verificare a motore freddo il livello del liquido refrigerante togliendo il tappo (Fig. 30).

Il livello del liquido deve coprire completamente le piastre radiatore.

Il liquido refrigerante standard, permette di lasciare il veicolo esposto a temperatura di - 17°C.

Per la sostituzione del liquido (ogni 2 anni).

- ◆ Togliere il tappo di carico (Fig. 30).
- ◆ Posizionare un recipiente, con capacità non inferiore a 1,5 ℓ, sotto la vite di scarico (Fig. 31).
- ◆ Svitare la vite di scarico vuotando così il circuito completamente.
- ◆ Avvitare e serrare la vite di scarico.
- ◆ Ricaricare l'impianto con 0,9 ℓ di liquido, vedi pag. 44 (TABELLA LUBRIFICANTI) attraverso il bocchettone di carico.
- ◆ Prima di richiudere il tappo verificare il livello all'interno del radiatore; le piastre dovranno essere coperte da 5 ÷ 10 mm di liquido.



Se si rendessero necessari rabbocchi frequenti di liquido refrigerante è consigliabile rivolgersi ad un Concessionario Ufficiale aprilia per un controllo.

CONTROLLO CANNOTTO STERZO **(Fig. 32-33)**

Verificare il gioco dei cuscinetti di sterzo ponendo il veicolo sul cavalletto e scuotendo i foderi della forcella nel senso di marcia (Fig. 32).

Qualora si percepisca del gioco, procedere alla regolazione operando come segue:

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

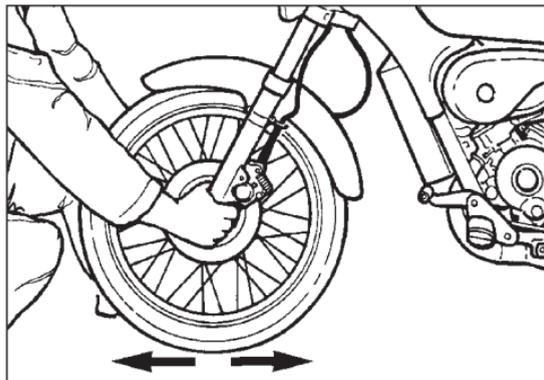


Fig. 32

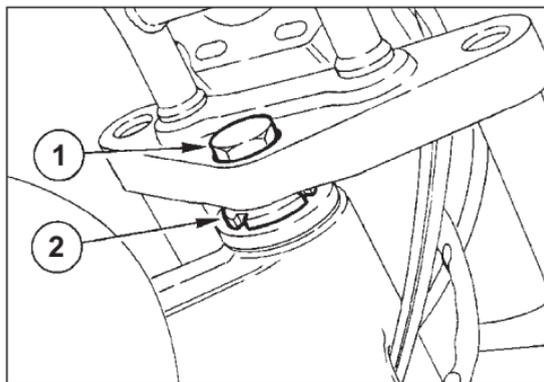


Fig. 33

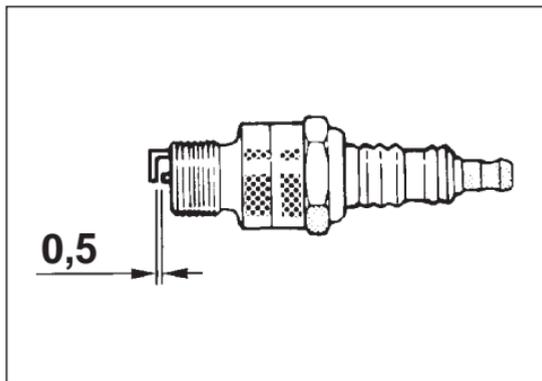


Fig. 34

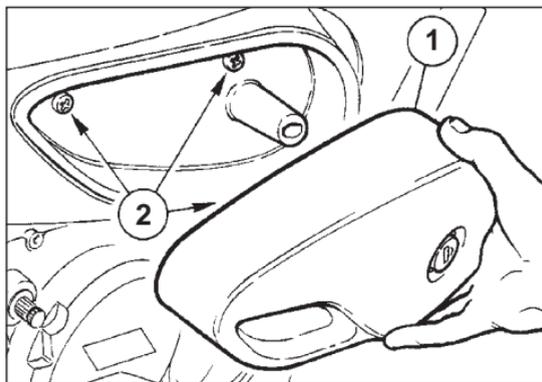


Fig. 35

MANUTENZIONE DELLA CANDELA (Fig. 34)

Smontare periodicamente con l'apposita chiave la candela, vedi pag. 34 (SMONTAGGIO CANDELA) per eliminare le incrostazioni esistenti tra la porcellana portaelettrodo centrale ed il corpo della candela. Verificare con uno spessore che la distanza tra gli elettrodi risulti 0,5 mm (vedi figura). In caso contrario avvicinare l'elettrodo esterno a quello interno. Non si deve mai agire sull'elettrodo centrale per evitare possibili rotture della porcellana isolante.

Candela consigliata: NGK BR 8 ES

SMONTAGGIO CANDELA (Fig. 35)

Per lo smontaggio della candela eseguire le seguenti operazioni:

- ◆ Togliere il coperchio cromato del bauletto lato destro del veicolo (1).
- ◆ Rimuovere dal bauletto la trousse attrezzi e rimuovere le tre viti (2) che fissano la cassetta porta-attrezzi.
- ◆ Una volta rimossa la cassetta porta-attrezzi è possibile raggiungere agevolmente la candela e procedere alla pulizia o eventuale sostituzione.
- ◆ Per il rimontaggio effettuare le operazioni sopra citate in ordine inverso.



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

CARBURATORE

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

REGOLAZIONE DEL MINIMO (Fig. 36)

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

- ◆ Regolare la vite del minimo (vedi figura) in modo da ottenere una rotazione costante del motore pari a circa 1500 giri/min.



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

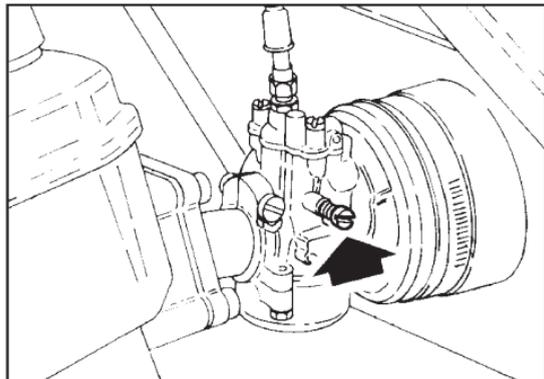


Fig. 36

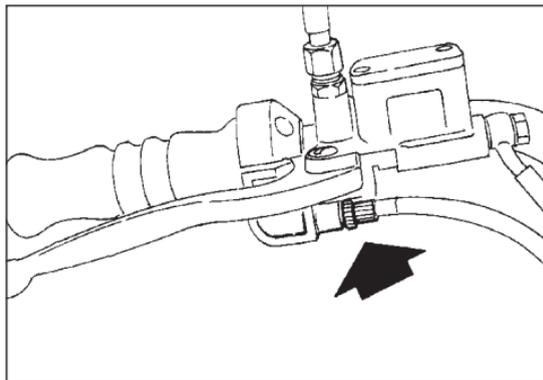


Fig. 37

REGOLAZIONE COMANDO ACCELERATORE (Fig. 37)

Il comando acceleratore deve avere un gioco per permettere la chiusura della valvola del carburatore e della pompa olio miscelatore.
Per ottenerlo agire sull'apposito registro (vedi figura).



Effettuare questa operazione solo dopo aver verificato che i cavi del carburatore e della pompa olio miscelatore siano correttamente registrati.

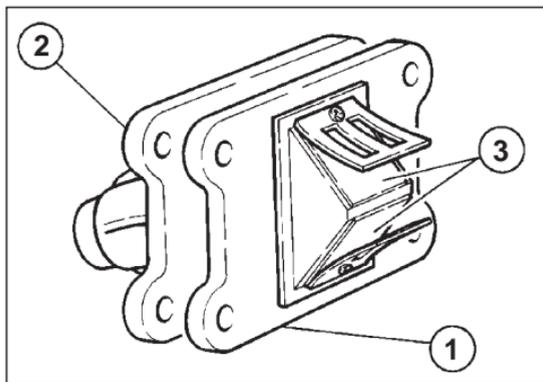


Fig. 38

CONTROLLO DEL PACCO LAMELLARE (Fig 38)

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

IMPIANTO ELETTRICO



Per l'efficienza della batteria (Fig. 39) è importantissimo un corretto caricamento dell'acido ed una adeguata manutenzione. Seguire scrupolosamente le seguenti norme, prolunga notevolmente la vita della batteria.

Messa in strada del veicolo, caricamento della batteria:

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

Entro 24 ore, la carica della batteria va completata sottoponendola ad una corrente del $10 \pm 20\%$ della capacità nominale (per batterie 5 Ah corrente $0,5 \pm 1$ A max).

Contrariamente, inizia la reazione di solfatazione delle piastre che ne accorcia notevolmente la vita.



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

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

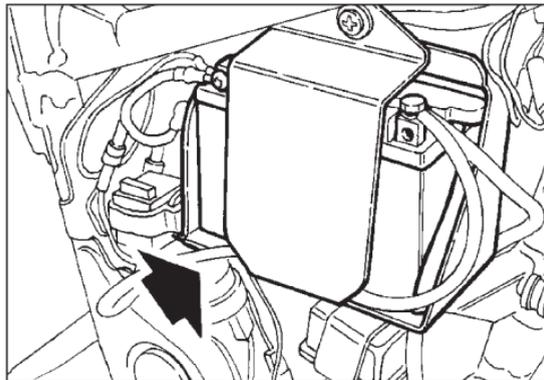


Fig. 39

MANUTENZIONE DELLA BATTERIA

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



Quando gli elementi rimangono scoperti, inizia il degrado irreversibile della batteria.

E' importante che la batteria sia mantenuta sempre **COMPLETAMENTE CARICA**, perciò nei mesi invernali, va posta sotto carica almeno una volta al mese (oppure caricata utilizzando il veicolo a luci spente per almeno 100 km).

E' inoltre buona norma sottoporre periodicamente a carica la batteria anche nei mesi estivi, in tal modo essa verrà mantenuta costantemente carica al 100%.



Quando la batteria viene lasciata scarica inizia il suo irreversibile degrado. Per evitare possibili danneggiamenti all'impianto elettrico, non invertire il collegamento dei cavi della batteria.

SOSTITUZIONE FUSIBILE (Fig. 40)

Il fusibile si trova a fianco della batteria.

Se un dispositivo cessa di funzionare, controllare il fusibile che protegge il circuito.

Il fusibile bruciato avrà il filamento interrotto.

Prima di sostituire il fusibile, ricercare, se possibile, la causa che aveva provocato l'inconveniente.

Sostituire quindi il fusibile con un altro dello stesso tipo.



Non chiudere mai il circuito con materiale diverso dal fusibile.

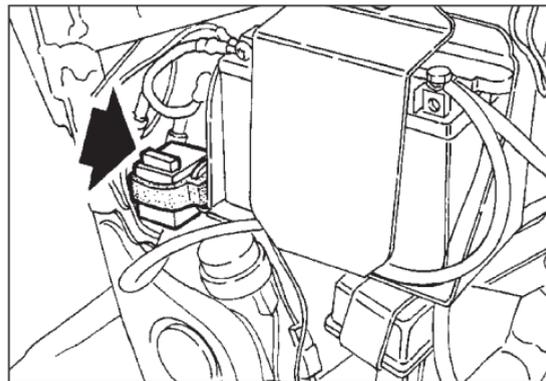


Fig. 40

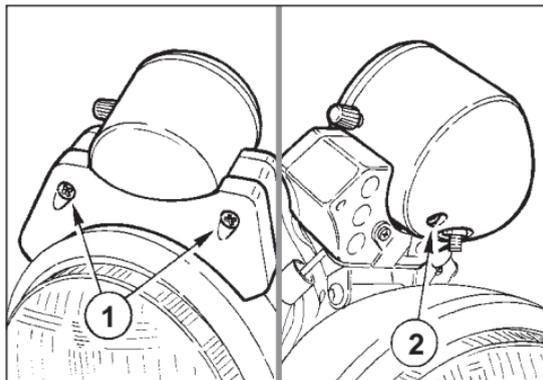


Fig. 41

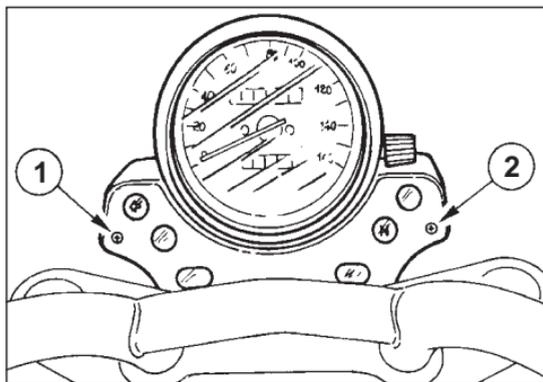


Fig. 42

GRUPPO CRUSCOTTO (Fig. 41-42)

- ◆ Per accedere alla lampada d'illuminazione dello strumento, togliere lo spoiler cruscotto-fanale svitando le due viti di fissaggio (1-Fig. 41).
- ◆ Rimuovere quindi la calotta di protezione dello strumento togliendo la relativa vite (2-Fig. 41).
- ◆ Estrarre il portalamпада con l'ausilio di una pinza.



Non forzare i cavi elettrici.

- ◆ Sostituire quindi la lampada.
- ◆ Per accedere alle lampade spia, smontare la parte superiore blocco spie, svitando le due viti di fissaggio (1-2 - Fig. 42).
- ◆ Sostituire la lampada con l'ausilio di una pinza.



L'accesso al portalamпада, è possibile dalla parte inferiore, svitando le due viti di fissaggio spoiler cruscotto.

In caso di smontaggio fare attenzione a non schiacciare i cavi elettrici nella successiva operazione di rimontaggio.

GRUPPO FARO ANTERIORE (Fig. 43)

REGOLAZIONE FASCIO LUMINOSO

- ◆ Si effettua agendo sulla vite di regolazione (2).

SOSTITUZIONE LAMPADE

- ◆ Per accedere alle lampade occorre estrarre la parabola del fanale, togliendo la vite (2) e successivamente le tre viti di fissaggio (1).
Quindi estrarre la lampada dalla sua sede e sostituirla.

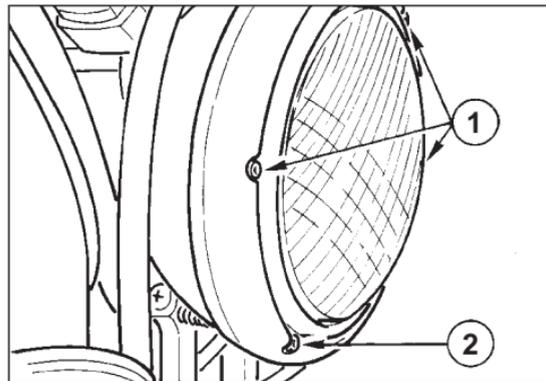


Fig. 43

GRUPPO FARO POSTERIORE

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

PULIZIA DEL VEICOLO

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

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

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



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

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

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

LUNGA INATTIVITÀ DEL VEICOLO

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

- ◆ Pulire e proteggere le parti verniciate mediante applicazione di cere apposite.
- ◆ Scollegare i cavi della batteria.
- ◆ Controllare lo stato di carica della batteria ogni 30 giorni. Per l'eventuale ricarica usare una carica lenta per non danneggiare la batteria.
- ◆ Svuotare completamente il serbatoio e il carburatore.

Rimontare il tappo del serbatoio.

- ◆ Rimuovere la candela e versare nel cilindro un cucchiaino (5 - 10 cm³) di olio per motori a due tempi.

Posizionare su "○" l'interruttore di accensione e premere per qualche secondo il pulsante di avviamento motore "⊕" per distribuire l'olio uniformemente sulle superfici del cilindro.

Rimontare la candela.

- ◆ Controllare periodicamente la pressione dei pneumatici.
- ◆ Lubrificare la catena.

SCHEDA DI MANUTENZIONE PERIODICA

Componente	Dopo i primi 500 km	Ogni 500 km	Ogni 1500 km	Ogni 3000 km	Ogni 6000 km	Ogni 9000 km
Sostituzione olio forcella						★
Sostituzione olio cambio	★				★	
Pulizia filtro aria				★		
Controllo livello olio miscelatore		★				
Controllo circuito di raffreddamento			★			
Controllo serraggio bulloneria	★			★		
Controllo gioco frizione	★		★			
Controllo tensione catena	★	★	★			
Pulizia candela	★		★			
Controllo e registrazione cuscinetti sterzo	★				★	
Controllo tensione raggi ruota anteriore	★				★	
Pulizia carburatore				★		
Pulizia rubinetto carburante				★		
Sostituzione candela						★
Controllo impianto frenante	★		★			
Pulizia filtro olio miscelatore						★
Controllo pastiglie freno anteriore				★		
Pulizia incrostazioni marmitta						★
Pulizia incrostazioni camera di scoppio						★
Controllo usura cilindro-pistone						★
Controllo batteria			★			

**Gli intervalli sopra citati sono da ritenersi validi per un uso normale del veicolo.
In condizioni d'uso particolarmente gravose si consiglia una manutenzione più frequente.**

TABELLA LUBRIFICANTI

Olio cambio (consigliato):  F.C., SAE 75W - 90.

In alternativa all'olio consigliato, si possono utilizzare oli di marca con prestazioni conformi o superiori alle specifiche A.P.I. GL-4.

Olio miscelatore (consigliato):  GREEN HIT.

In alternativa all'olio consigliato, utilizzare oli di marca con prestazioni conformi o superiori alle specifiche ISO-L-ETC ++, A.P.I. TC ++.

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

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

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

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

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

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

Protezione poli batteria: Grasso neutro oppure vaselina.

Grasso spray per catene (consigliato):  CHAIN SPRAY.

Liquido per freni (consigliato):  F.F., DOT 5 (Compatibile DOT 4).



Impiegare solo liquido freni nuovo.

Liquido refrigerante motore (consigliato):  ECOBLU - 40 °C.



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

Elenco principali Punti Vendita Autorizzati Italia

A.M.R. snc

Via Roma, 13/15 - MACERATA
Tel. 0733/232525 - Fax 0733/236529

CROSS PARMA srl

Via Pini, 6/B - PARMA
Tel. 0521/986128-987701 - Fax 0521/291765

GIUSSANI F.LLI srl

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

KOSMOTO di Gino e A. Cossu snc

SS. 131 km 17800 - MONASTIER (CA)
Tel. 070/8165173 - Fax 070/9165056

GABRIELLI GUIDO Di Gabrielli G. & C. snc

Via Vittorelli, 20 - BASSANO DEL GRAPPA (VI)
Tel. 0424/524193 - Fax 0424/566789

MOTOLIDO srl

Via Carlo Poma, 4 - 00040 POMEZIA (RM)
Tel. 06/91602403 - Fax 06/9121119

TAGO RICAMBI & C. srl

Via Roggia Scagna, 5/7 - MILANO
Tel. 02/2846795-235 - Fax 02/26144244

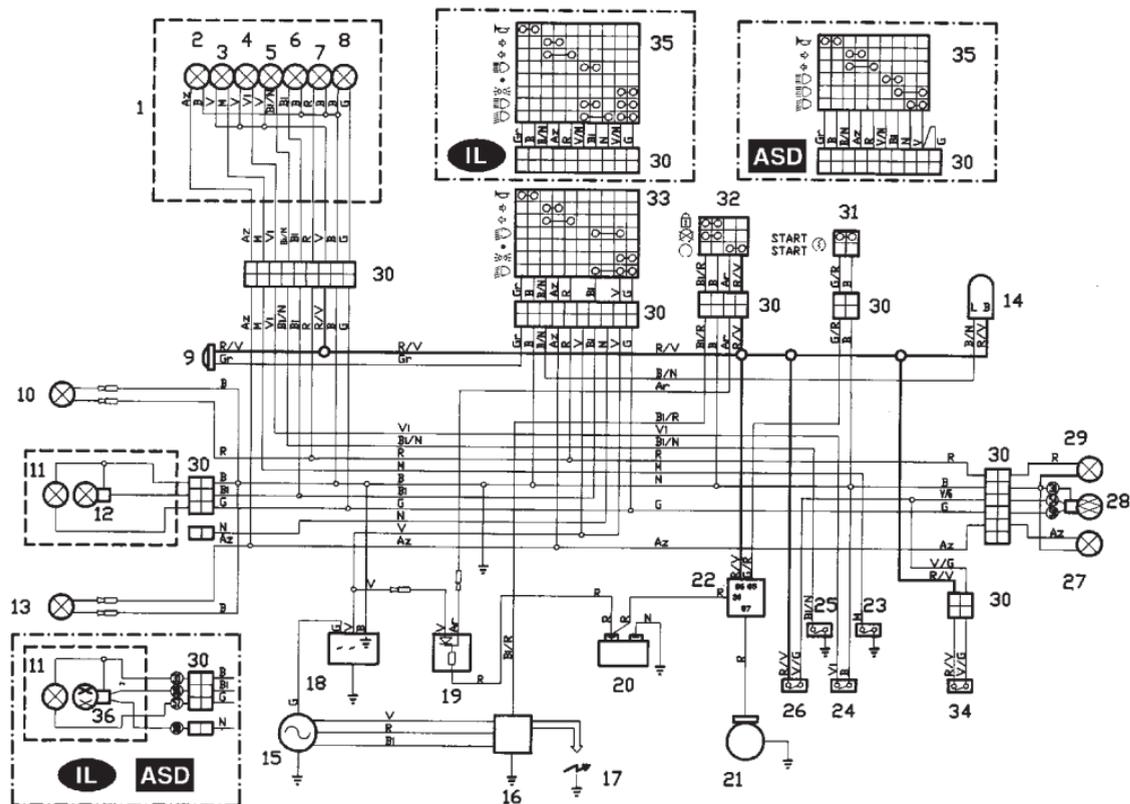
VIEMME srl

Via Borgomanero, 34 - PARUZZARO (NO)
Tel. 0322/538526 - Fax 0322/538162

WILLIAM FRANCESCHINI srl

Via Cecchi, 12/R - GENOVA
Tel. 010/543681 - Fax 010/565790

SCHEMA ELETTRICO - Classic 50



LEGENDA SCHEMA ELETTRICO - Classic 50

- 1) Cruscotto
- 2) Spia indicatori di direzione sinistri 12V-2W
- 3) Spia cambio in folle 12V-2W
- 4) Spia riserva olio miscelatore 12V-2W
- 5) Spia surriscaldamento liquido refrigerante 12V-2W
- 6) Spia luce anabbagliante 12V-2W
- 6) Spia luce abbagliante 12V-2W **IL ASD**
- 7) Spia indicatore di direzione destro 12V-2W
- 8) Luce illuminazione cruscotto 12V-3W
- 9) Avvisatore acustico 12V-18W
- 10) Indicatore di direzione anteriore destro 12V-10W
- 11) Lampadina luce di posizione 12V-5W
(non presente **ASD**)
- 12) Lampadina luce anabbagliante 12V-15W
- 13) Indicatore di direzione anteriore sinistro 12V-10W
- 14) Intermittenza 12V-23W
- 15) Volano alternatore 12V-85W
- 16) Bobina d'accensione
- 17) Candela
- 18) Regolatore di tensione 12V
- 19) Raddrizzatore con fusibile 7,5A
- 20) Batteria 12V 4Ah
- 21) Motorino d'avviamento 12V 200W
- 22) Relè avviamento 12V 70A
- 23) Interruttore cambio in folle
- 24) Interruttore riserva olio miscelatore
- 25) Termistore liquido refrigerante
- 26) Interruttore stop posteriore
- 27) Indicatore di direzione post. sinistro 12V 10W
- 28) Lampadina luce fanale posteriore/luce stop
12V 5/21W
- 29) Indicatore di direzione posteriore destro 12V 10W
- 30) Connettori multipli
- 31) Pulsante di avviamento
- 32) Interruttore di accensione
- 33) Interruttore luci
- 34) Interruttore stop anteriore
- 35) Devioluci sinistro
- 36) Lampadina anabbagliante/abbagliante 35/35W

COLORE CAVI

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

La società **aprilia s.p.a.** ringrazia la Clientela per la scelta del veicolo e raccomanda:

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