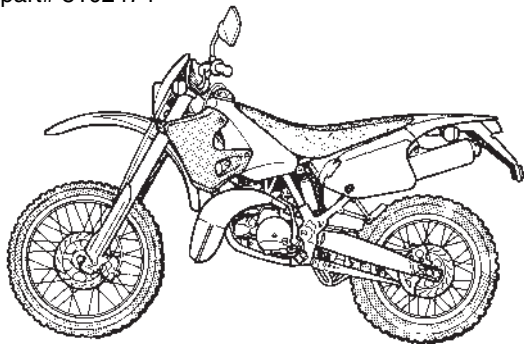


aprilia part# 8102474



Prima edizione: febbraio 1995

Ristampa: marzo 1996, aprile 1997

Prodotto e stampato da
Studio Tecno Public
Viale del Progresso - 37038 Soave (VR) - Italia
Tel. 045 - 76 11 911
Fax 045 - 76 12 241

Per conto di
aprilia s.p.a.
via G. Galilei, 1 - 30033 Noale (VE) - Italia
Tel. 041 - 58 29 111
Fax 041 - 44 10 54

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 alla fiancatina laterale sinistra.

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						

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 personali e/o danni al veicolo.



Indicazioni per facilitare lo svolgimento delle operazioni. Informazioni tecniche.

SOMMARIO

	Pag.
Caratteristiche tecniche.....	1
Dati di identificazione	4
Disposizione comandi	5
Norme per l'uso.....	7
Manutenzione.....	10
Scheda manutenzione periodica.....	31
Schema elettrico	34
Elenco principali Punti Vendita Autorizzati Italia	36
Tabella lubrificanti	37

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE

Modello Rotax 122 con lubrificazione separata
Tipo monocilindrico a 2 tempi con aspirazione
lamellare e valvola "RAVE" a controllo
elettronico alla luce di scarico.
Raffreddamento a liquido.
Lubrificazione separata.
Cilindro in lega leggera e canna con riporto
superficiale GILNISIL
Alesaggio e corsa 54 mm e 54,5 mm
Cilindrata 124,8 cm³
Rapporto di compressione 12,5:1
Diagrammi luci:
-Travasi 122°
-Scarico 190° valvola RAVE aperta

CARBURATORE

Modello Dell'Orto VHSB 34 LD
e valvola piatta
Diffusore Ø34 mm

FILTRO ARIA


In spugna.

(*) vedi pag. 37 (TABELLA LUBRIFICANTI)

ACCENSIONE

Elettronica NIPPODENSO - ad anticipo variabile
Anticipo di riferimento 11° a 11850 giri/min
14° ± 2° a regime di minimo
Candela NGK BR10 EG

ALIMENTAZIONE

Carburante benzina super DIN 51600 (4 Stars ) ,
numero di ottano minimo 98 (N.O.R.M.)
e 88 (N.O.M.M.)
Capacità serbatoio
carburante 12 ℓ di cui 2,5 ℓ di riserva
Capacità serbatoio olio
miscelatore 1,5 ℓ di cui 0,5 ℓ di riserva

LUBRIFICAZIONE

Cambio e trasmissione primaria 600 cm³ olio (*)
Liquido refrigerante capacità 1 ℓ (*)
(miscela 70% acqua
30% liquido antigelo)
Temperatura minima di esercizio -17°C

AVVIAMENTO

A pedale.

FRIZIONE

A 6 dischi multipli in bagno d'olio.

CAMBIO

In blocco a 6 rapporti:

Rapporti	n° denti
1° - 3	10 / 30
2° - 2,071	14 / 29
3° - 1,588	17 / 27
4° - 1,316	19 / 25
5° - 1,095	21 / 23
6° - 0,955	22 / 21

TRASMISSIONE

Ad ingranaggi:

Primaria rapp. 3,2 (Z=17/63)

Secondaria a catena 5/8" rapp. 2,9 (Z=17/42)

TELAIO

Monotrave con doppia culla in tubi d'acciaio ad alta resistenza.

FORCELLONE

In lega leggera a corpo centrale fuso e bracci in lamiera stampata, montato su cuscinetti a rullini.

(*) vedi pag. 37 (TABELLA LUBRIFICANTI)

SOSPENSIONE

Anteriore forcella UPSIDE DOWN a perno avanzato Ø 40, escursione 267 mm con boccole di scorrimento antifrizione.

Regolazione in estensione e compressione.

Olio stelo destro 460 cm³ (*)

Olio stelo sinistro 460 cm³ (*)

Posteriore A.P.S. (Aprilia Progressive System)

con monoammortizzatore idropneumatico

con PIGGY BACK, regolazione del freno

in estensione, in compressione ed il precarico

della molla, escursione ruota 290 mm.

FRENI

Anteriore a disco Ø 260 mm in acciaio inox con comando idraulico e pinza a doppio pistoncino.

Posteriore a disco Ø 220 mm in acciaio inox con comando idraulico.

DIMENSIONI

Lunghezza max 2165 mm

Interasse (misurato a centro asola) 1465 mm

Larghezza max 850 mm

Altezza sella 960 mm

Altezza pedane 445 mm

Altezza minima da terra 360 mm

Peso a vuoto 115,5 kg

RUOTE

Del tipo a raggi tangenziali

Cerchi:

Anteriore 1,6 x 21" in lega leggera anodizzato

Posteriore 2,15 x 19" in lega leggera anodizzato

Pneumatici:

Anteriore MT 21 90/90x21"

Posteriore MT 21 120/80x19"

IMPIANTO ELETTRICO

Generatore NIPPODENSO 12 V - 185 W
a ricarica totale della batteria

Batteria 12 V - 4 Ah

Lampadine:

- Anteriore biluce 12 V - 45/40 W

- Posizione 12 V - 5 W

- Fanale posteriore 12 V - 5/21 W

- Indicatori di direzione 12 V - 10 W

- Spia riserva olio miscelatore

(colore rosso) 12 V - 1,2 W

- Illuminazione cruscotto 12 V - 1,2 W

DISPOSIZIONE FUSIBILI

Fusibile 20A - da batteria a:

interruttore d'accensione, regolatore.

Fusibile 15A - da interruttore d'accensione a:

tutti i carichi luce.

Fusibile 7,5A - da interruttore d'accensione a:

accensione.

PRESSIONE DI GONFIAGGIO PNEUMATICI

Tipo di strada	Una persona		Due persone	
	Ant.	Post.	Ant.	Post.
Fuori strada	130 kPa (1,3 bar)	140 kPa (1,4 bar)	-	-
Strada asfaltata	140 kPa (1,4 bar)	160 kPa (1,3 bar)	150 kPa (1,5 bar)	180 kPa (1,8 bar)



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.

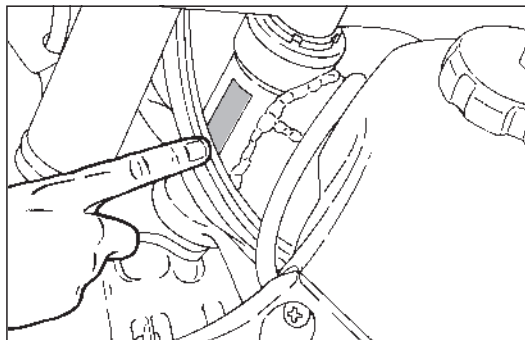


Fig. 1

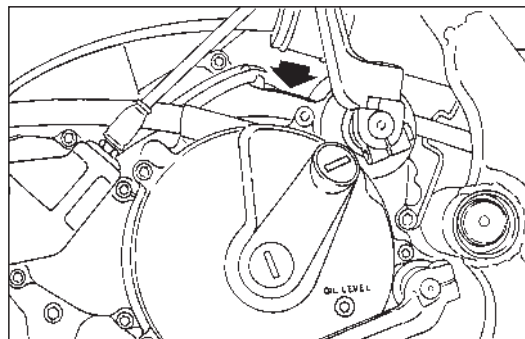


Fig. 2



Misurare spesso la profondità del battistrada e se questo risultasse consumato piú del limite consentito, (2 mm) sostituire il pneumatico.

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









Qualora si riscontrassero delle vibrazioni ad alta velocità, fare controllare l'equilibratura delle ruote.

DATI DI IDENTIFICAZIONE (Fig. 1-2)

I numeri di omologazione del telaio sono impressi sul canotto di sterzo (Fig. 1) e quelli del motore sull'apposito spazio ricavato sul carter sinistro (Fig. 2).

DISPOSIZIONE COMANDI (Fig. 3)

Gli organi di comando del veicolo sono i seguenti:

- 1) Leva comando frizione.
- 2) Comandi sul lato sinistro del manubrio:
 - pulsante avvisatore acustico ();
 - interruttore indicatori di direzione ( - );
 - pulsante lampeggio luce abbagliante ( - );
 - interruttore luci ( - );
 - leva per l'avviamento a freddo ().
- 3) Pedale comando cambio.
- 4) Pedale avviamento.
- 5) Pedale comando freno posteriore.
- 6) Leva comando freno anteriore.
- 7) Manopola comando acceleratore.
- 8) Interruttore di accensione.

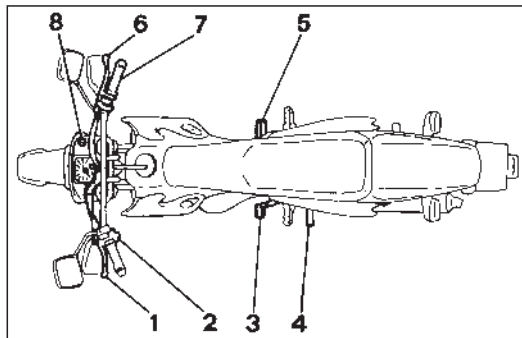





Fig. 3


L'INTERRUTTORE DI ACCENSIONE HA 2 SCATTI:

- ◆ Rotazione in senso orario - "  " = acceso
- ◆ Rotazione in senso antiorario - "  " = spento

DESCRIZIONE CRUSCOTTO (Fig. 4)

- 1) Contachilometri
- 2) Pomello azzeratore contachilometri parziali
- 3) Spia riserva olio miscelatore () colore rosso
- 4) Interruttore di accensione



Se la spia riserva olio miscelatore "  " si accende durante il normale funzionamento del motore significa che il livello olio miscelatore è in riserva; in questo caso provvedere al rabbocco dell'olio miscelatore, vedi pag. 11 (LUBRIFICAZIONE SEPARATA).

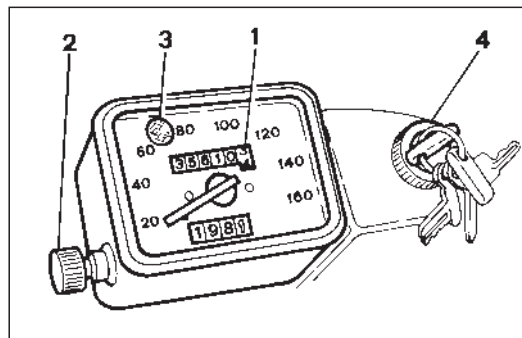


Fig. 4

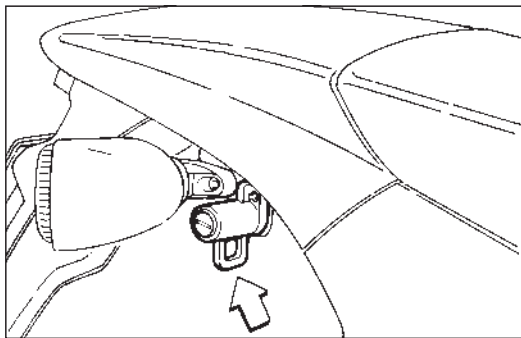


Fig. 5

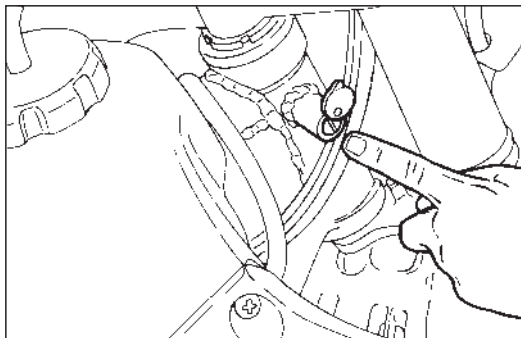


Fig. 6

SERRATURE (Fig. 5-6)

Con un'unica chiave si aziona l'interruttore d'accensione, la serratura per il casco (Fig. 5) e il bloccasterzo (Fig. 6).

SERRATURA BLOCCASTERZO (Fig. 6)

Per bloccare lo sterzo, girare il manubrio verso sinistra, introdurre la chiave nella serratura (vedi Fig. 6) e girarla in senso antiorario, poi premere la chiave e girarla in senso orario (per facilitare quest'ultima manovra aiutarci con leggere oscillazioni dello sterzo).

Togliere la chiave solo dopo essersi assicurati che il bloccaggio sia avvenuto.

Per sbloccare lo sterzo ripetere le operazioni sopra descritte in senso contrario.

NORME PER L'USO

Prima di avviare il veicolo per la prima volta:

- ◆ Controllare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione stabilita.



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

- ◆ Riempire il serbatoio del carburante con benzina super DIN 51600 (4 Stars **UK**), numero di ottano minimo 98 (N.O.R.M.) e 88 (N.O.M.M.).
- ◆ Rifornire con olio miscelatore il serbatoio olio miscelatore, vedi pag. 37 (TABELLA LUBRIFICANTI)
- ◆ Controllare il livello del liquido refrigerante, vedi pag. 12 (CONTROLLO LIQUIDO REFRIGERANTE).
- ◆ Verificare che nel tubo di alimentazione olio miscelatore (dal serbatoio olio alla pompa) non vi siano bolle d'aria; nel caso eseguire lo spurgo della pompa olio miscelatore mediante l'apposita vite, vedi pag. 11 (LUBRIFICAZIONE SEPARATA).

RODAGGIO

Il primo periodo é molto importante per il successivo rendimento del motore.

Si consiglia di riscaldare il motore, prima di partire, facendolo funzionare per alcuni minuti a basso numero di giri.

Evitare inoltre di utilizzare il motore a piena potenza o ad elevato numero di giri.

Completati i primi **500 km** fare eseguire il **1° tagliando** presso un Concessionario Ufficiale **aprilia**.

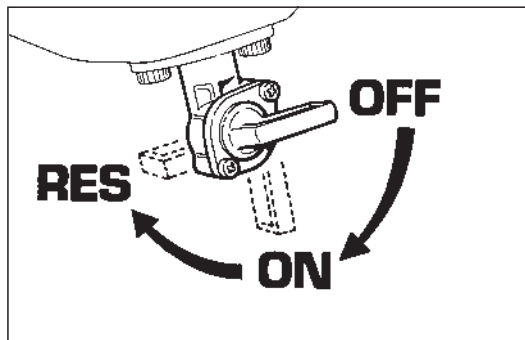


Fig. 7

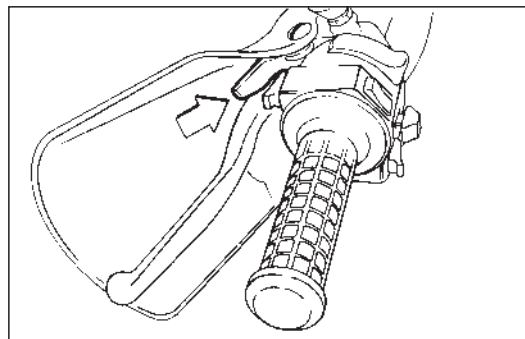


Fig. 8

! Nel caso si rimanesse senza olio nel serbatoio olio miscelatore, evitare di usare il veicolo per non danneggiare irreparabilmente il motore. Effettuare quindi lo spurgo dell'impianto, vedi pag. 11 (LUBRIFICAZIONE SEPARATA) dopo aver fatto rifornimento con olio specifico.

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

AVVIAMENTO

- ◆ Inserire la chiave di accensione e ruotarla sulla posizione "O".
- ◆ Aprire il rubinetto sotto il serbatoio (Fig. 7).
ON - APERTO
OFF - CHIUSO
RES - RISERVA
- ◆ Se il motore è freddo, agire sulla leva per l'avviamento a freddo "|\|" (Fig. 8).
- ◆ Posizionare la leva cambio in folle.
- ◆ Premere energicamente con il piede, sulla leva di avviamento ruotando leggermente la manopola acceleratore.
- ◆ Ad avviamento del motore avvenuto, riportare la leva per l'avviamento a freddo "|\|" nella posizione iniziale.

A motore caldo, l'avviamento va eseguito senza l'azionamento della leva per l'avviamento a freddo "|\|".



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

PARTENZA

Dopo aver fatto riscaldare il motore, azionare la leva frizione, inserire la **1° marcia** (pedale comando cambio verso il basso (**Fig. 9**)). Rilasciare la leva frizione gradualmente e contemporaneamente ruotare moderatamente la manopola acceleratore.

CAMBIO MARCE

Rilasciare la manopola acceleratore, azionare la leva frizione, sollevare il pedale comando cambio verso l'alto per passare alle marce superiori (**Fig. 9**).

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 il pedale comando cambio in folle e ruotare la chiave di accensione in senso antiorario sulla posizione "OFF". Ruotare il rubinetto carburante sulla posizione "OFF".

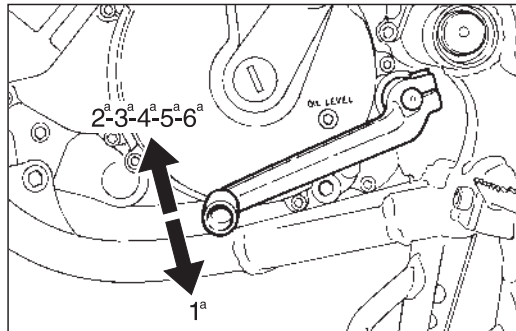


Fig. 9

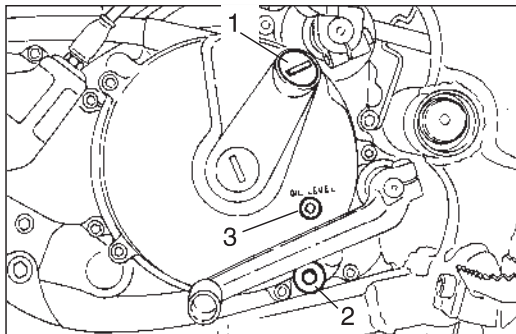


Fig. 10

MANUTENZIONE

La perfetta efficienza e la durata del veicolo dipendono in buona parte dalla cura posta nella manutenzione. E' buona norma, prima di procedere ad un intervento di manutenzione, pulire il veicolo.

VERIFICA LIVELLO OLIO CAMBIO (Fig. 10)

Il controllo va effettuato con il motore spento da alcuni minuti, tenendo il veicolo in posizione verticale.

Se il livello é corretto, svitando il tappo (3) posto in basso a destra sul carter sinistro, l'olio dovrà fuoriuscire.

In caso contrario rabboccare.

SOSTITUZIONE OLIO MOTORE (Fig. 10)

La sostituzione va effettuata a motore caldo, procedendo nel seguente modo:

- ◆ Posizionare il veicolo sul cavalletto.
- ◆ Svitare e togliere il tappo di carico olio (1) posto sul carter sinistro.
- ◆ Posizionare un recipiente con capacità non inferiore a 700 cm³, sotto il tappo di scarico (2).
- ◆ Svitare e togliere il tappo di scarico (2).
- ◆ Scaricare l'olio all'interno del recipiente e lasciarlo gocciolare per alcuni minuti.
- ◆ Avvitare e serrare il tappo di scarico (2).
- ◆ Versare dal foro di immissione (1) 600 cm³ di olio motore, vedi pag. 37 (TABELLA LUBRIFICANTI).

LUBRIFICAZIONE SEPARATA (Fig. 11-12)

Il veicolo è dotato di un impianto di lubrificazione separata il quale comprende un serbatoio dell'olio posto sotto il fianchetto destro, ed una pompa di alimentazione.

Il serbatoio con capacità di 1,5 ℓ è dotato di un sensore di riserva, il quale fa accendere la spia rossa di riserva olio "⚠" posta sul cruscotto, quando si raggiungono 0,5 ℓ circa di lubrificante.



Dopo i primi 500 km e ogni 3000 km pulire il filtro olio miscelatore (vedi Fig. 11).

La pompa olio dell'impianto di lubrificazione è situata sotto il coperchietto sul lato frizione e varia la sua portata in funzione del numero di giri del motore e dell'apertura del comando acceleratore.

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

È necessario eseguire lo spurgo dell'aria dalla pompa olio ogni qualvolta si smonti la pompa, si stacchi il tubo di alimentazione dell'olio o quando si sia esaurito completamente il lubrificante del serbatoio.

Nel caso, eseguire le seguenti operazioni:

- ◆ Svitare la vite di spurgo (Fig. 12), far defluire l'olio e far scomparire completamente le bolle d'aria dal tubo di alimentazione, quindi serrare la vite stessa.

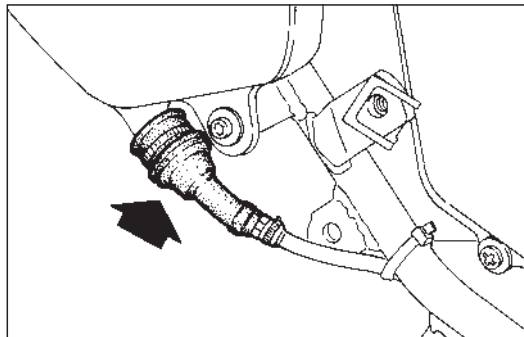


Fig. 11

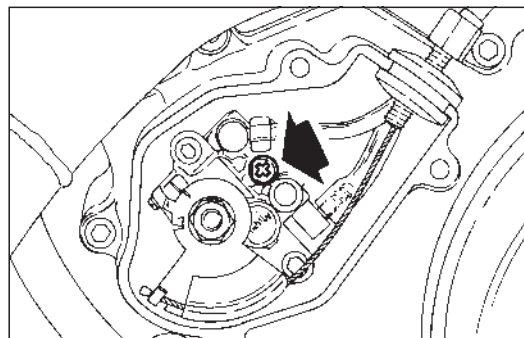


Fig. 12

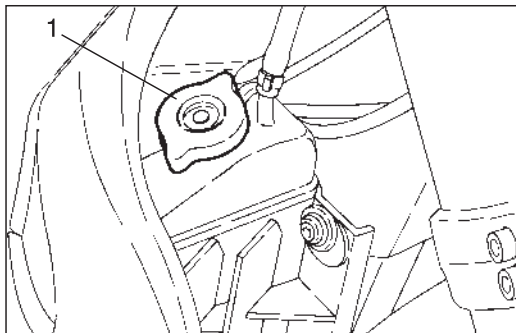


Fig. 13

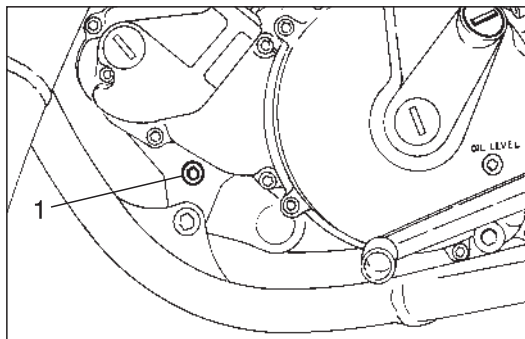



Fig. 14

- ◆ Vuotare il serbatoio carburante e rifornirlo con 2 o 3 litri di miscela all'1% di olio, vedi pag. 37 (TABELLA LUBRIFICANTI).
- ◆ Avviare il motore e farlo girare al minimo.
- ◆ Mantenere aperta la leva di comando della pompa fino a quando sul tubo di mandata, dalla pompa al carburatore, non saranno scomparse completamente le bolle d'aria.



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

- ◆ Regolare il regime minimo del motore e controllare che il gioco del cavo del carburatore sia 1 mm, agendo eventualmente sul registro del cavo.
- ◆ Registrare il cavo della pompa dell'olio con acceleratore al minimo, facendo coincidere le due tacche poste sul corpo e sulla leva della pompa (Fig. 12).
- ◆ Controllare che sia il tubo di alimentazione che quello di mandata dell'olio non presentino delle strozzature, in caso contrario sostituirli.

CONTROLLO LIQUIDO REFRIGERANTE (Fig. 13-14)

Ogni 500 km o dopo impieghi gravosi, verificare a motore freddo il livello del liquido refrigerante che deve sempre coprire le piastre del radiatore.

Il liquido di raffreddamento standard permette di lasciare il veicolo esposto a temperatura di - 17°C, vedi pag. 37 (TABELLA LUBRIFICANTI).

Per la sostituzione del liquido:

- ◆ Rimuovere il tappo radiatore (1-Fig. 13).
- ◆ Posizionare un recipiente con capacità non inferiore a 1,5 ℓ sotto la vite di scarico (1-Fig. 14).
- ◆ Svitare e togliere la vite di scarico vuotando così il circuito completamente.
- ◆ Avvitare e serrare la vite di scarico.
- ◆ Inserire dal bocchettone di carico (1-Fig. 13) 1 ℓ di liquido refrigerante, vedi pag. 1 (CARATTERISTICHE TECNICHE).
- ◆ 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.

CARBURATORE

Il carburatore è montato su un manicotto in gomma speciale che lo collega al motore; controllare ogni 5000 km che sulla parte in gomma non ci siano degli intagli, eventualmente sostituire il particolare.

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

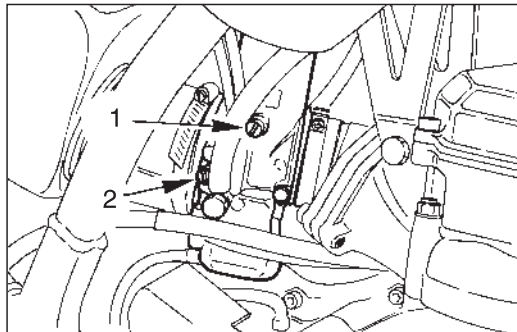


Fig. 15

REGOLAZIONE DEL MINIMO (Fig. 15)

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

- ◆ Regolare la vite del minimo (1-Fig. 15) in modo da ottenere una rotazione costante del motore.
- ◆ Avvitare o svitare la vite aria (2-Fig. 15) fino ad ottenere il maggiore numero di giri/min del motore.
- ◆ Qualora il regime di rotazione del motore sia troppo elevato, ridurlo agendo sulla vite di minimo (1-Fig. 15).

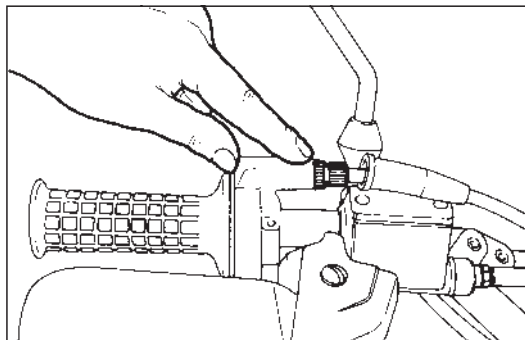


Fig. 16

REGOLAZIONE COMANDO ACCELERATORE (Fig. 16)

Il comando acceleratore deve avere un gioco di 1 mm per permettere la chiusura della valvola del carburatore e della pompa di lubrificazione. Per ottenerlo agire sull'apposito registro (Fig. 16).



Effettuare questa operazione solo dopo aver verificato che i cavi del carburatore e della pompa di lubrificazione siano correttamente registrati (Vedi pag. 11 "LUBRIFICAZIONE SEPARATA").

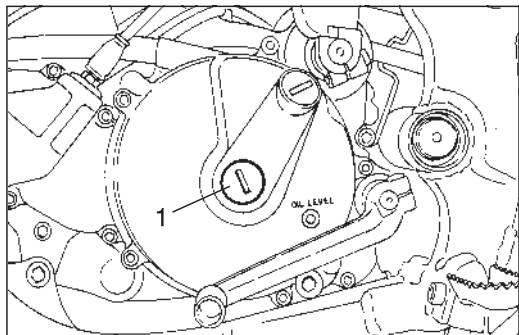


Fig. 17

REGOLAZIONE FRIZIONE (Fig. 17 ÷ 19)

La regolazione della frizione va effettuata quando il veicolo tende a muoversi anche con la frizione azionata, oppure quando la frizione "slitta".

La regolazione deve essere effettuata nel seguente modo:

- 1) Avvitare completamente il registro (1-Fig. 19) sulla leva sul manubrio per creare un gioco cavo.
- 2) Assicurarsi che il cavo abbia gioco (almeno **5 mm**).
- 3) Svitare il tappo (1-Fig. 17) con una moneta.

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

Tramite l'apposito registro (1-Fig. 19), regolare quindi la corsa a vuoto della leva di comando che, misurata all'estremità, dovrà essere circa **10 mm** (Fig. 19).

La mancanza del gioco stabilito potrebbe generare lo slittamento della frizione.

Se si rendesse necessaria una regolazione agire sull'apposito registro.

Questa registrazione recupera principalmente i giochi della trasmissione flessibile, allungamenti del cavo e assestamenti della guaina.

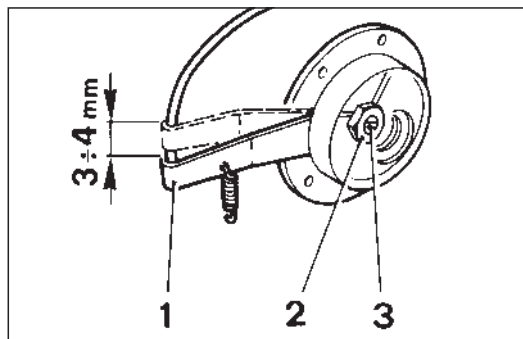


Fig. 18

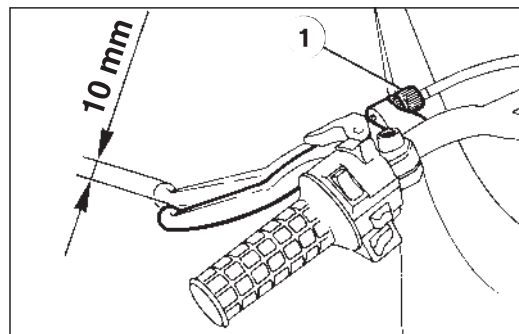


Fig. 19

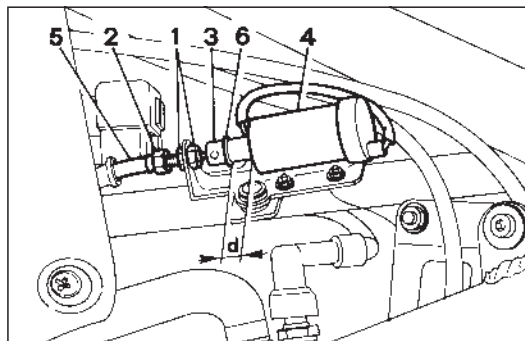


Fig. 20

REGOLAZIONE CAVO COMANDO VALVOLA RAVE (Fig. 20)

L'apertura e la chiusura della valvola RAVE sullo scari-co sono comandati da un solenoide che, quando eccitato, tira un nucleo magnetico collegato ad un cavo che agisce sulla valvola.

Per garantire il corretto funzionamento del sistema è necessario regolare con cura la corsa del cavo, procedendo come segue:

- 1) Allentare i dadi di registro (1).
- 2) Svitare completamente il regitro (2).
- 3) Tirare il cavo (5) spingendo il nucleo (3) dentro il solenoide (4). Il nucleo (3) non entrerà completamente. In questo modo il cavo (5) è messo in trazione e la valvola RAVE è completamente aperta.
- 4) Mantenendo la stessa trazione sul nucleo (3), avvitare o svitare il registro (2) fino a creare un gioco di 0,5 mm tra la rondella in nylon (6) ed il corpo del solenoide (4).
- 5) Fissare i dadi di registro (1).
- 6) Per verificare la correttezza dell'operazione, fare rientrare il nucleo (3) nel solenoide (4), quindi lasciarlo uscire lentamente accompagnandolo con la mano fino alla posizione di riposo. In questa posizione la distanza (d) deve essere compresa tra $9,5 \div 10$ mm.

CONTROLLO DEL PACCO LAMELLARE (Fig. 21)

Ogni 6000 km occorre rimuovere il pacco lamellare (Fig. 21) dopo avere tolto il carburatore ed il collettore di aspirazione (1). Verificare che le lamelle (2) siano perfettamente aderenti alla loro sede in gomma e che quest'ultima sia perfettamente piana senza traccia di rigonfiamenti.

CONTROLLO DEL CAVO RINVIO CONTACHILOMETRI (Fig. 22)

Ogni 6000 km svitare la ghiera (Fig. 22) togliere il cavo interno e controllare che sia lubrificato; in caso contrario porvi del grasso.

CONTROLLO IMPIANTO FRENANTE

I comandi dei freni anteriori e posteriori sono idraulici. Sono composti da un serbatoio trasparente, in modo da consentire un immediato controllo visivo dall'esterno del livello del liquido che deve essere sempre al di sopra della tacca di riferimento MIN e da una leva che aziona una pompa la quale mette in pressione il liquido che a sua volta fa chiudere le pastiglie sul disco tramite due pistoncini.

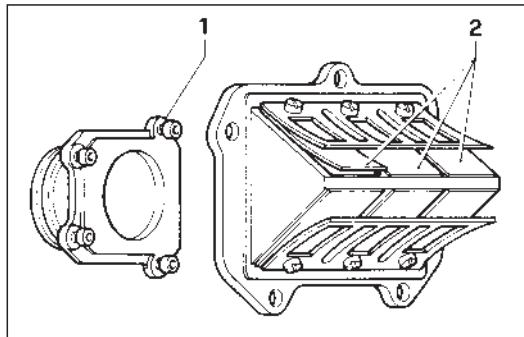


Fig. 21

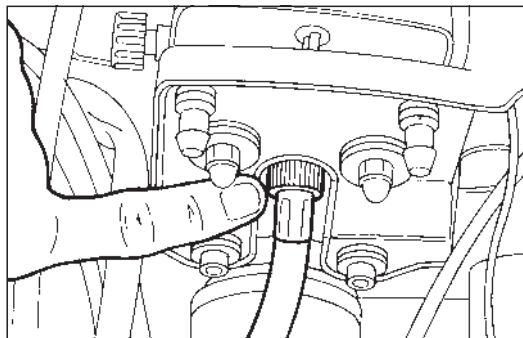


Fig. 22

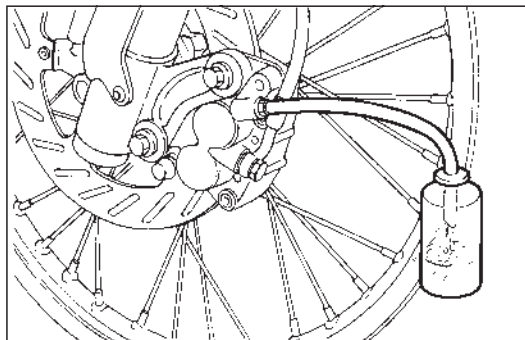


Fig. 23

Dopo i primi 500 km e successivamente ogni 3000 km circa, o qualora si riscontrasse un aumento eccessivo della corsa a vuoto della leva, l'impianto va spurgato da eventuali bolle d'aria che si fossero formate.

Lo spurgo del freno deve essere eseguito nel modo seguente:

- 1) Togliere il cappuccio di protezione della valvola dello sfianto sulla pinza.
- 2) Inserire un terminale di un tubo in PVC trasparente sull'estremità della valvola, l'altro terminale deve essere libero su un contenitore di raccolta (Fig. 23).
- 3) Togliere il tappo del serbatoio liquido freni e verificare che sia al giusto livello; eventualmente rabboccare.
- 4) Pompate lentamente ed a fondo 2-3 volte tirando la leva.
- 5) Mantenendo tirata la leva, aprire la valvola di sfianto fino a quando non si notino la fuoriuscita di liquido ed eventualmente bolle d'aria dal tubo.
- 6) Richiudere la valvola e rilasciare 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 imbrattare le pastiglie o il disco.

Rimettere il cappuccio di protezione, rabboccare il serbatoio fino alla tacca di riferimento MAX e richiuderlo **avendo cura di far uscire completamente l'aria da sotto il separatore in gomma.**

VERIFICA USURA PASTIGLIE (Fig. 24 - 25)

Ogni 3000 km verificare l'usura delle pastiglie.
Per verificare l'usura delle pastiglie della pinza posteriore togliere la pinza ed ispezionare le pastiglie.
Queste presentano due gole che debbono essere sempre visibili (1-Fig. 24).



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

Per verificare l'usura delle pastiglie della pinza anteriore, svitare le viti di fissaggio della pinza stessa (Fig. 25) svitare il perno di fissaggio delle pastiglie. Estrarre le pastiglie e controllare lo spessore del materiale d'attrito come per le pastiglie posteriori.

REGOLAZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE

Per regolare il pedale del freno posteriore, si deve agire come segue:

- 1) Allentare il controdado dell'asta comando pompa.
- 2) Avvitare l'asta in modo da avere gioco sufficiente per trovare la desiderata altezza del pedale agendo sulla apposita vite di fine corsa.
- 3) Fissare il controdado della vite registro fine corsa.
- 4) Svitare l'asta comando pompa fino a portarla a contatto con il pistone della pompa.
A questo punto avvitare di un giro.
- 5) Fissare l'asta sulla posizione corretta con il controdado.

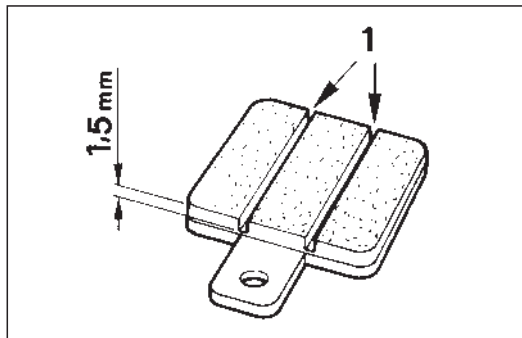


Fig. 24

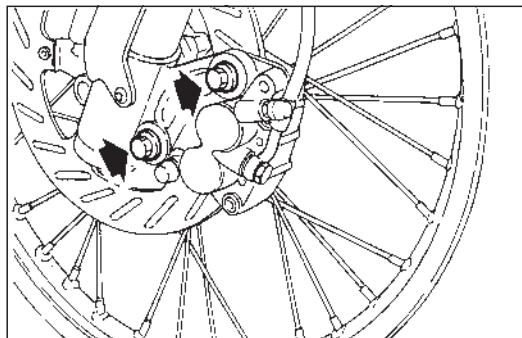


Fig. 25

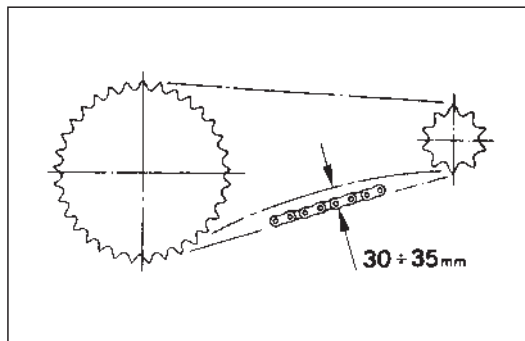


Fig. 26

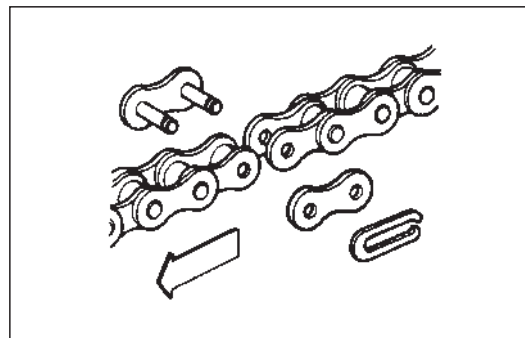


Fig. 27

REGISTRAZIONE CATENA DI TRASMISSIONE (Fig. 26 ÷ 29)

- Porre il veicolo sul cavalletto.
- Controllare che nel ramo inferiore della catena l'oscillazione verticale, in un punto intermedio tra pignone e corona, sia di circa 20 ÷ 25 mm (Fig. 26).

Qualora questa misura non fosse rispettata, operare nel seguente modo:

- Allentare il dado di fissaggio ruota posteriore.
- Agire sugli appositi tendicatena facendo attenzione che i riferimenti fissi, posti sul forcellone, coincidano su entrambi i lati con la tacca stampigliata sulle placchette mobili.
- Completata l'operazione serrare il dado di fissaggio perno ruota posteriore.


Coppia di serraggio dado/perno ruota posteriore 100 Nm (10 kgm)

- Serrare i dadi dei tendicatena.
- Serrare i due controdadi del tendicatena.


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 senso di marcia (Fig. 27).

Verificare infine l'usura del pattino protezione forcellone.

Lubrificare ogni 500 - 1000 km la catena, specialmente dopo l'uso fuoristradistico del veicolo (Fig. 28).
Controllare saltuariamente lo stato di usura della catena e verificare che non presenti dei giochi eccessivi o degli impuntamenti o maglie grippate (Fig. 29).
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.**

Controllare la lubrificazione e la tensione della catena ogni 500 km, in caso di impiego più gravoso effettuare questo controllo con più frequenza.

 **In caso di smontaggio del perno ruota posteriore fare attenzione al rimontaggio dei due tendicatena destro e sinistro. Il tendicatena destro è riconoscibile dalla sede per la testa del perno.**

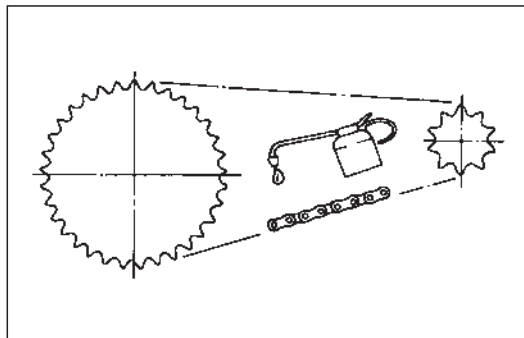


Fig. 28

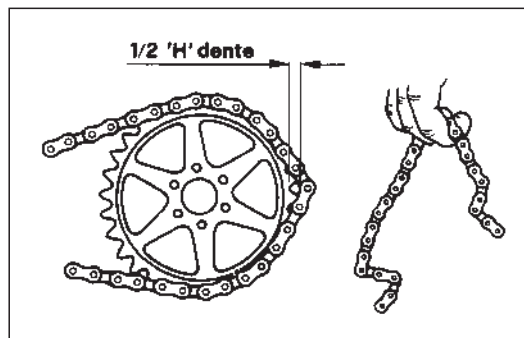


Fig. 29

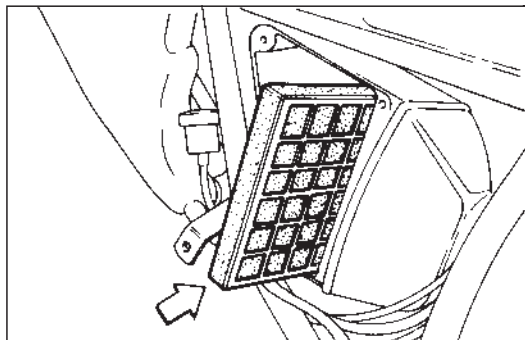


Fig. 30

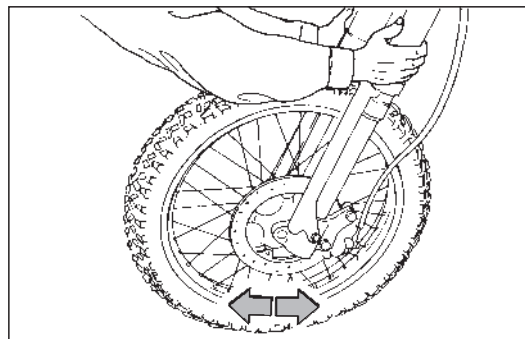


Fig. 31

SMONTAGGIO E PULIZIA FILTRO ARIA (Fig. 30)

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

- Ogni 3000 km o più frequentemente in caso di impiego fuoristradistico, provvedere alla pulizia dell'elemento filtrante nel modo seguente:
- Togliere la fiancatina laterale destra.
- Svitare le viti di chiusura del coperchio cassa filtro ed estrarre l'elemento filtrante (Fig. 31).
- Lavare accuratamente l'elemento filtrante con apposito detergente per filtri, poi asciugarlo avendo cura di non danneggiarlo, immergerlo in olio (SAE 80W-90) fino alla sua totale impregnazione.
- Strizzare l'olio in eccedenza.
- Porre un velo di grasso sul perimetro dell'elemento filtrante.
- Rimontare il filtro eseguendo le operazioni inverse.

CONTROLLO CANNOTTO STERZO (Fig. 31-32)

Verificare il gioco dei cuscinetti ponendo il veicolo sul cavalletto e scuotere i foderi della forcella nel senso di marcia (Fig. 31). Qualora si percepisca del gioco, procedere alla regolazione operando come segue:

- Allentare le viti (1-2-Fig. 32).
- Avvitare la ghiera (3-Fig. 32) per recuperare il gioco.
- Riavvitare parzialmente la vite (2-Fig. 32) fino ad appoggiare la piastra sulla ghiera (3-Fig. 32).
- Serrare le viti (1-Fig. 32).
- Fissare la vite (2-Fig. 32).

SOSPENSIONE POSTERIORE (Fig. 33)

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

Di serie predisposta per un pilota del peso di circa 75 kg. Se il vostro peso, o le vostre esigenze di guida, fossero diverse agire sulla lunghezza della molla dell'ammortizzatore operando sulla ghiera (2-Fig. 35) per ripristinare l'assetto di marcia.

Per controllare tale assetto verificare la misura (1-2-Fig. 33), con il veicolo sul cavalletto senza pilota, quindi togliere il veicolo dal cavalletto e sedersi in posizione normale. Rifare la misura (1-2-Fig. 33).

La differenza tra le due letture deve essere compresa tra $70 \div 80$ mm.

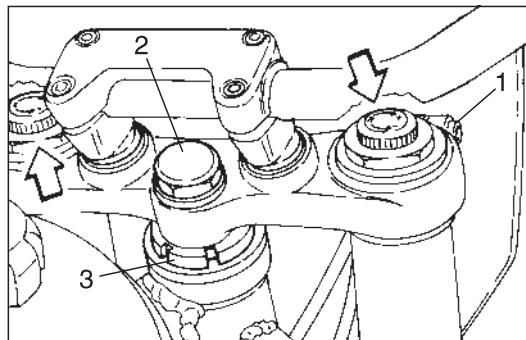


Fig. 32

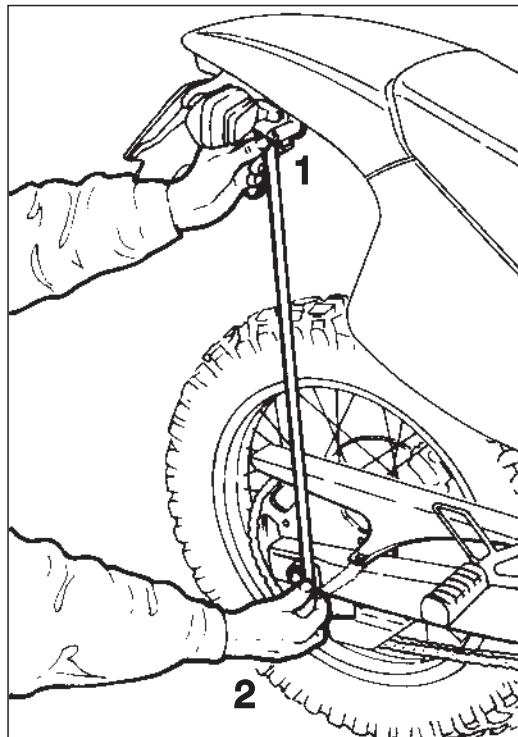


Fig. 33

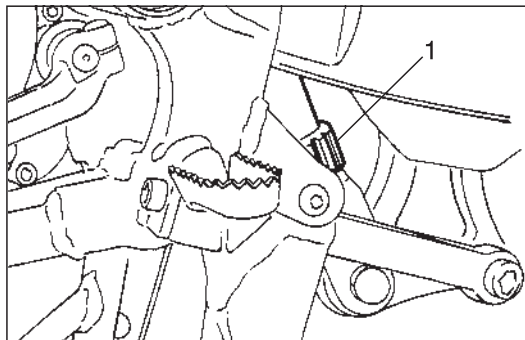


Fig. 34

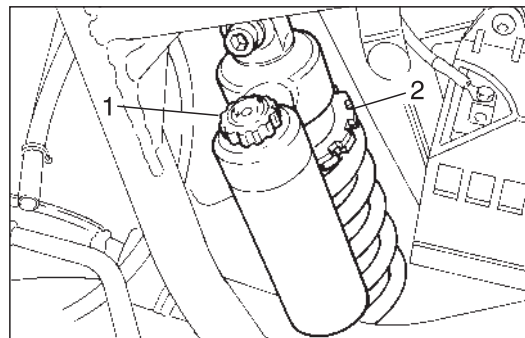


Fig. 35

ISPEZIONE SOSPENSIONE ANTERIORE E POSTERIORE

Sostituire l'olio della forcella anteriore ogni 12000 km.

Effettuare inoltre i seguenti controlli:

- ◆ Pompare ripetutamente la forcella, azionando il freno anteriore.
La corsa deve essere regolare e non devono rimanere tracce d'olio sugli steli.
- ◆ Sollevare da terra la ruota posteriore, utilizzando un'apposito cavalletto, e controllare i cuscinetti del forcellone posteriore.
- ◆ Controllare il serraggio di tutti gli organi e la funzionalità delle articolazioni della sospensione anteriore e posteriore.




Nel caso in cui si riscontrassero anomalie di funzionamento o si rendesse necessario l'intervento di personale specializzato, rivolgersi ad un Concessionario Ufficiale **aprilia.**



Per sostituire l'olio della forcella, rivolgersi ad un Concessionario Ufficiale **aprilia, che garantirà un servizio accurato e sollecito.**

REGOLAZIONE DELLA FORCELLA E DELLA SOSPENSIONE POSTERIORE (Fig. 32 ÷ 35)

FORCELLA ANTERIORE			SOSPENSIONE POSTERIORE					
Registro destro (Fig. 32)	Ruotandolo in senso orario (+)	Ruotandolo in senso antiorario (-)	Registro (1-Fig. 34)	Ruotandolo in senso orario	Ruotandolo in senso antiorario	Registro a pomello (1-Fig. 35)	Ruotandolo in senso orario (+)	Ruotandolo in senso antiorario (-)
Funzione	Aumento della frenatura idraulica in estensione	Diminuzione della frenatura idraulica in estensione	Funzione	Aumento della frenatura idraulica in estensione	Diminuzione della frenatura idraulica in estensione	Funzione	Aumento della frenatura idraulica in compressione	Diminuzione della frenatura idraulica in compressione
Tipo di strada consigliato	Strade lisce o normali	Strade con fondo sconnesso	Tipo di strada consigliato	Strade lisce o normali	Strade con fondo sconnesso	Tipo di strada consigliato	Strade lisce o normali	Strade con fondo sconnesso
Note	Guida con passeggero	Guida senza passeggero	Note	Guida con passeggero	Guida senza passeggero	Note	Guida con passeggero	Guida senza passeggero
Registro sinistro (Fig. 32)	Ruotandolo in senso orario (+)	Ruotandolo in senso antiorario (-)	Ghiera di regolazione (2-Fig. 35)	Avvitandola	Svitandola	 <p>Aumentando la precaricamolla anteriore e/o posteriore, bisogna aumentare anche la rispettiva frenatura idraulica, per evitare sbalzi improvvisi durante la guida.</p>		
Funzione	Aumento della precarica molla	Diminuzione della precarica molla	Funzione	Aumento della precarica molla	Diminuzione della precarica molla			
Tipo di assetto	L'assetto della moto è più rigido	L'assetto della moto è più morbido	Tipo di assetto	L'assetto della moto è più rigido	L'assetto della moto è più morbido			
Tipo di strada consigliato	Strade lisce o normali	Strade con fondo sconnesso	Tipo di strada consigliato	Strade lisce o normali	Strade con fondo sconnesso			
Note	Guida con passeggero	Guida senza passeggero	Note	Guida con passeggero	Guida senza passeggero			

BATTERIA (Fig. 36)

Dopo i primi 1000 km ed ogni 3000 km controllare il livello dell'elettrolita ed il serraggio dei morsetti.

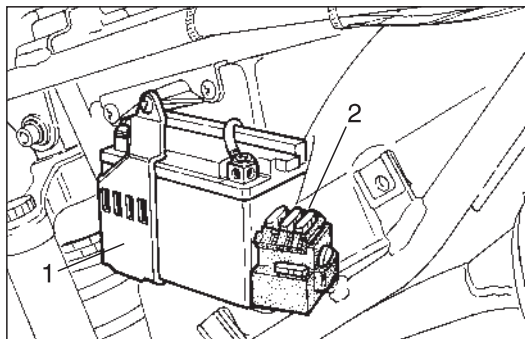


Fig. 36



L'elettrolita della batteria è tossico, caustico, ed a contatto con l'epidermide può causare ustioni in quanto contiene acido solforico. Indossare abiti protettivi, una maschera per il viso e/o occhiali nel caso di manutenzione.

Se del liquido elettrolitico venisse a contatto con la pelle, lavare con abbondante acqua fresca.

Se venisse a contatto con gli occhi, lavare con acqua abbondante per 15 minuti, quindi rivolgersi tempestivamente ad un oculista.

Se viene ingerito accidentalmente, bere grosse quantità di acqua o latte, continuare con latte di magnesia o olio vegetale, quindi rivolgersi prontamente ad un medico.

La batteria emana gas esplosivi, è opportuno tenere lontane fiamme, scintille, sigarette e qualsiasi altra fonte di calore.

Durante la ricarica o l'uso, provvedere ad un'adeguata ventilazione del locale, evitare l'inalazione dei gas emessi durante la ricarica della stessa.

Non invertire mai il collegamento dei cavi della batteria.

Porre attenzione a non inclinare troppo il veicolo, onde evitare pericolose fuoriuscite del liquido dalla batteria.

**TENERE LONTANO DALLA PORTATA
DEI BAMBINI**

Per il controllo del livello dell'elettrolita è necessario:

- togliere la fiancatina sinistra;
- scollegare i cavi;
- estrarre la batteria (1-Fig. 36);
- controllare che il livello del liquido copra completamente gli elementi (il giusto livello deve essere compreso fra le due tacche "MIN" e "MAX", stampigliate sul fianco della batteria).

Eventualmente ripristinare il giusto livello aggiungendo acqua distillata.

Per la ricarica scollegare i cavi, rimuovere la batteria dal suo alloggiamento e togliere i tappi dagli elementi.

È consigliata una ricarica utilizzando un amperaggio di 1/10 della capacità della batteria stessa.

A ricarica avvenuta, ricontrollare il livello dell'elettrolita ed eventualmente rabboccare con acqua distillata.

Serrare poi i tappi.



Collegare sempre lo sfiato batteria, per evitare che i vapori di acido solforico, uscendo dallo sfiato, possano corrodere l'impianto elettrico, le parti verniciate, i particolari in gomma o le guarnizioni.

LUNGA INATTIVITÀ

Nel caso il veicolo rimanga inattivo per un lungo periodo, rimuovere la batteria dal veicolo e ricaricarla completamente, usando una ricarica lenta.

Sistamarla in luogo fresco ed asciutto. Se la batteria rimane sul veicolo, scollegare i cavi dai terminali.

È importante controllare la carica periodicamente (circa una volta al mese), nei periodi invernali o quando il veicolo rimane fermo, per evitare il degrado.

SOSTITUZIONE FUSIBILI (Fig. 36)



Non utilizzare mai fusibili diversi da quelli specificati. Si potrebbero creare danni al sistema elettrico o persino un incendio, in caso di corto circuito.



Quando un fusibile salta frequentemente, è probabile che nell'impianto elettrico vi sia un corto circuito o un sovraccarico. In questo caso consultare un Concessionario Ufficiale **aprilia**.

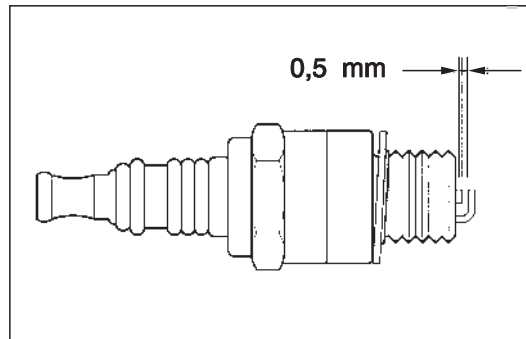


Fig. 37

Se si riscontrasse il mancato o irregolare funzionamento di un componente elettrico o il mancato avviamento del motore, è necessario controllare i fusibili:

- ◆ Posizionare su "☒" l'interruttore di accensione, per evitare un corto circuito accidentale.
- ◆ Togliere la fiancatina sinistra.
- ◆ Estrarre un fusibile alla volta (2-Fig. 36) e controllare se il filamento è interrotto.
- ◆ Prima di sostituire il fusibile, ricercare, se possibile, la causa che ha provocato l'inconveniente.
- ◆ Sostituire quindi il fusibile danneggiato con uno dello stesso amperaggio.
- ◆ Rimontare la fiancatina sinistra.

MANUTENZIONE CANDELA

Smontare periodicamente con l'apposita chiave, la candela, eliminando le incrostazioni esistenti.

Nel tempo verificare con uno spessimetro che la distanza tra gli elettrodi risulti di **0,5 mm** (Fig. 37).

In caso contrario avvicinare l'elettrodo esterno a quello interno.



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

Candela consigliata: NGK BR 10 EG

REGOLAZIONE FASCIO LUMINOSO

(Fig. 38-39)

È possibile effettuare la regolazione del fascio luminoso, agendo con un cacciavite sulla apposita vite (Fig. 38).

Ruotando la vite in senso orario, il fascio luminoso si alza; in senso antiorario si abbassa.

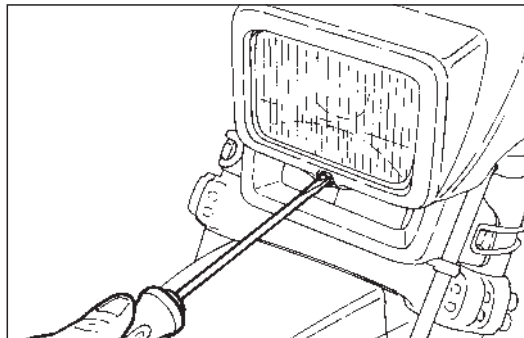


Fig. 38

Per una verifica rapida del corretto orientamento del fanale, porre il veicolo a 10 metri di distanza da una parete verticale, accertandosi che il suolo sia piano.

Accendere la luce anabbagliante, sedersi sul veicolo e verificare che il fascio luminoso proiettato sulla parete sia poco al di sotto della retta orizzontale del proiettore (circa $9/10$ dell'altezza totale - vedi Fig. 39).

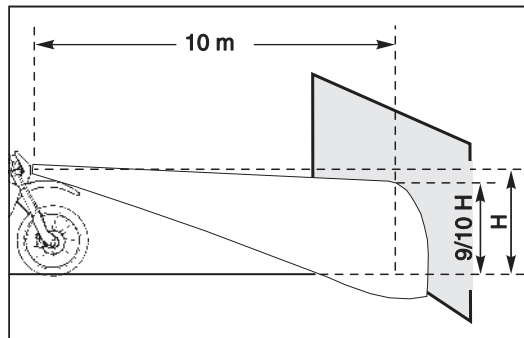


Fig. 39

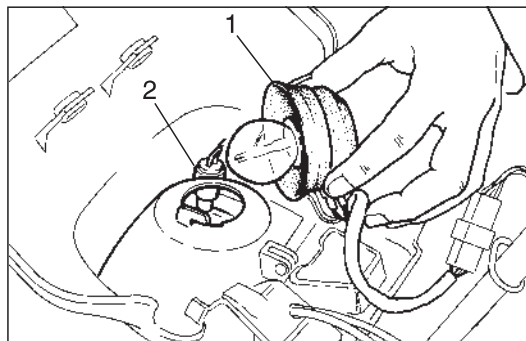


Fig. 40

SOSTITUZIONE LAMPADINE FANALE ANTERIORE (Fig. 40)

Per la sostituzione della lampadina luce anabbagliante/abbagliante:

- togliere il cupolino;
- togliere il cappuccio in gomma (1-Fig. 40);
- ruotare ed estrarre il portalampada;
- sostituire la lampadina se danneggiata;
- per il rimontaggio eseguire il procedimento in ordine inverso.

Per la sostituzione della lampadina luce di posizione:

- togliere il portalampada in gomma (2-Fig. 40) ed estrarre la lampadina;
- sostituire la lampadina se danneggiata.

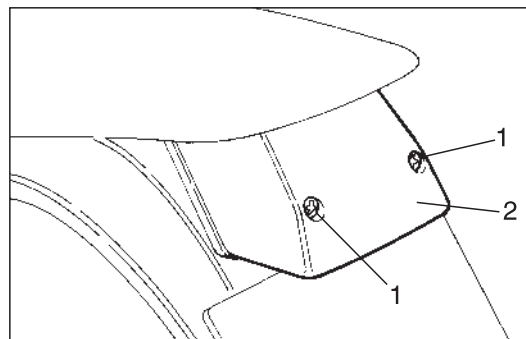



Fig. 41

SOSTITUZIONE LAMPADINE FANALE POSTERIORE (Fig. 41)

Operare come segue:

- togliere le due viti (1);
- rimuovere il vetro (2);
- premere leggermente la lampadina e ruotarla in senso antiorario;
- togliere la lampadina dalla sede.

 **L'inserimento di una nuova lampadina si può effettuare solamente in un verso, perchè i due piolini guida sono disassati.**

- Installare correttamente una nuova lampadina, seguendo il procedimento inverso.

SCHEDA MANUTENZIONE PERIODICA

Operazioni di manutenzione	Intervallo	Dopo i primi 500 km	Ogni 500 km	Ogni 3000 km	Ogni 6000 km	Ogni 9000 km	Ogni 12000 km
Controllo pacco lamellare					★		
Sostituzione olio forcella							★
Sostituzione olio motore		★			★		
Pulizia filtro aria				★			
Controllo olio miscelatore			★				
Controllo livello elettrolito batteria		★		★			
Controllo impianto di raffreddamento		★	★				
Controllo serraggio bulloneria		★		★			
Controllo tensione catena		★	★				
Sostituzione candela				★			
Controllo e registrazione cuscinetti sterzo		★		★			
Pulizia carburatore				★			
Pulizia rubinetto carburante/filtro olio miscelatore		★		★			
Controllo impianto frenante		★		★			
Lubrificazione rullo tendicatena					★		
Controllo biellismi sospensione				★			
Pulizia incrostazioni silenziatore di scarico						★	
Pulizia incrostazioni camera di scoppio						★	
Controllo usura cilindro - pistone - fasce					★		
Sostituzione materiale fonoassorbente silenziatore					★		
Pulizia valvola RAVE					★		
In condizioni d'uso particolarmente gravose si consiglia una manutenzione più frequente.							

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 diversi organi.

Prima di pulire il veicolo tappare l'uscita del silenziatore di scarico ed assicurarsi che la candela ed il carburatore siano regolarmente installati.

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

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



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

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 40-50 giorni. Per l'eventuale ricarica, usare una carica lenta per non danneggiare la batteria;
- togliere completamente il carburante dal serbatoio e scaricare la vaschetta del carburatore;
- togliere la candela e versare un cucchiaino d'olio all'interno del cilindro.

Rimontare quindi la candela ed azionare alcune volte la leva di avviamento, con interruttore d'accensione in posizione "⊗", per ripartire l'olio sulle pareti del cilindro;

- controllare periodicamente la pressione dei pneumatici;
- oliare la catena.

DOTAZIONE ATTREZZI

- Chiave candela da 21/17 mm
- Chiave registro frizione
- Cacciavite piccolo formato taschino
- Pinza multiuso in acciaio
- Chiave fissa da 7/5,5 mm
- Chiave fissa da 10/13 mm
- Perno per bloccaggio ruota/eccentrico
- Cacciavite fisso
- Chiavi brugola da 6-8 mm
- Busta di contenimento

La cassetta porta attrezzi è posizionata sotto la fiancatura sinistra.

COPPIE DI SERRAGGIO BULLONERIA

(1 daN.m. = 1,02 kg.m)

Coperchio testa	12 Nm
Dadi testa motore M7	20 Nm
Dadi cilindro M8	24 Nm
Dado volano	90 Nm
Dado mozzo frizione	90 Nm
Vite carter motore	12 Nm
Dado ruota	100 Nm
Dado perno forcellone.....	80 Nm
Viti fissaggio motore a telaio M10	40 Nm
Viti fissaggio motore a telaio M8	40 Nm
Vite superiore ammortizzatore	50 Nm
Vite inferiore ammortizzatore (biella doppia).....	50 Nm
Candela.....	25 Nm
Viti corona	25 Nm

SCHEMA ELETTRICO - RX 125

LEGENDA

Posizione componenti

- 1) Generatore
- 2) Bobina d'accensione AT
- 4) Regolatore di tensione
- 5) Fusibili
- 6) Batteria
- 8) Interruttore d'arresto anteriore
- 9) Interruttore d'arresto posteriore
- 11) Sensore riserva olio miscelatore
- 14) Indicatore di direzione posteriore sinistro
- 15) Fanale posteriore
- 16) Indicatore di direzione posteriore destro
- 17) Intermittenza
- 18) Interruttore d'accensione
- 20) Devioluci sinistro
- 21) Cruscotto
- 23) Lampada illuminazione cruscotto
- 25) Solenoide
- 27) Spia riserva olio miscelatore
- 30) Avvisatore acustico
- 31) Indicatore di direzione anteriore destro
- 32) Lampada biluce anabbagliante/abbagliante
- 33) Lampada posizione anteriore
- 34) Indicatore di direzione anteriore sinistro

- 35) Centralina RAVE elettronica
- 36) Connettori multipli
- 37) Candela
- 39) Fanale anteriore completo
- 42) Centralina CDI
- 44) Pick up

COLORI DEI CAVI

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

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

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):  MAX 2T COMPETITION.

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°.



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

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.