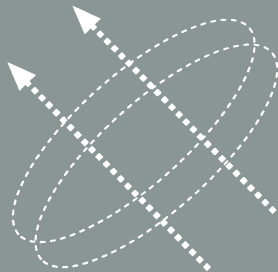
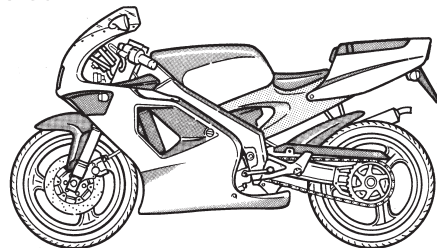


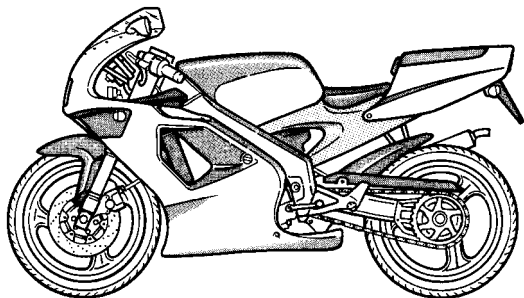
aprilia



owner's manual
livret d'entretien
betriebsanleitung

aprilia part# 8201839 RS 50





This manual contains all the main information and the instructions required for normal use and maintenance of your vehicle.

For controls and check-ups that cannot be carried out easily with the standard equipment supplied, we advise you to consult our Agents who can assure you of quick and careful servicing.

To keep your Aprilia motor-cycle always in perfect operating conditions, we advise you to insist on original spares and to have repairs carried out only by Aprilia Agents and Dealers.

When ordering spare parts from the Agent, always quote the spares code which is stamped on a sticker placed under the saddle.

It is a good idea to make a note of the identification code in the space provided in this manual, so that you will always have a record of it even if the identification sticker comes off.

aprilia

CODICE RICAMBI spare parts code number

N°			A	B	C	D	E
I	UK	S	A	P	SF	B	D
F	E	GR	NL	CH	DK	N	IRL
J	SGP						

For your own safety, always wear a crash helmet.

Manual Code **8201839**

All information is purely indicative and may be subject to variation without notice.

Ce manuel contient les données principales et les instructions nécessaires pour les opérations d'utilisation et entretien de le véhicule.

Pour les contrôles et les révisions qui ne peuvent être effectués avec les moyens normaux, il est opportun de s'adresser à nos Concessionnaires qui garantissent un service soigné et rapide.

Afin de conserver votre moto Aprilia en de parfaites conditions, nous vous conseillons de toujours exiger les pièces de rechange originales et de s'adresser exclusivement pour les réparations aux Concessionnaires et aux Revendeurs Aprilia.

En demandant les pièces de rechange à votre Concessionnaire, spécifier le code des pièces de rechange poinçonné sur une plaquette située sous la selle. Il est bon de reporter le numéro d'identification dans l'espace réservé dans ce manuel afin de s'en rappeler en cas de perte de la plaquette d'identification.

Pour votre sécurité utilisez toujours le casque.

Manuel Code **8201839**

Données à titre indicatif sujettes à des modifications sans aucun préavis.

Im vorliegenden Heft sind die wichtigsten Daten, sowie nützliche Anleitungen für die normale Verwendung und Wartung Ihres Fahrzeuges zusammengestellt.

Für Kontroll- oder Überholungsarbeiten, die mit den normalen Werkzeugen der Ausstattung nicht durchgeführt werden können, wenden Sie sich bitte an unsere Vertragshändler, welche Ihnen eine sorgfältige und rasche Assistenz bieten können.

Um den einwandfreien Zustand Ihres Motorrads lange zu erhalten, empfehlen wir Ihnen, stets Original Ersatzteile zu verlangen und sich für Reparaturarbeiten ausschließlich an die Vertragswerkstätten der Aprilia zu wenden. Bei der Anforderung von Ersatzteilen bei Ihrem Vertragshändler geben Sie bitte die auf dem Aufkleber an der Unterseite des Sattels aufgedruckte Kennnummer an. Wir empfehlen Ihnen, diese Identifizierungsnummer an der hierfür vorgesehenen Stelle dieses Heftes einzutragen, damit Sie diese auch im Falle von Verlust des Aufklebers stets zur Hand haben.

Für Ihre persönliche Sicherheit tragen Sie stets einen Helm.

Heft Cod. Nr. **8201839**

Die in diesem Heft angeführten Daten sind rein informativ und unterliegen Veränderungen ohne vorherige Benachrichtigung.

CONTENTS

	page
Technical features	2
Identification data	13
Arrangement of controls	14
Instructions for use	20
Instructions for maintenance	32
Electrical system	62
Periodic maintenance chart	70
Trouble shooting chart	76
Cleaning the motor-cycle	82
Long inactivity of the vehicle	84

SOMMAIRE

	page
Caractéristiques techniques	2
Données d'identification	13
Disposition des commandes	14
Normes pour l'utilisation	20
Normes pour l'entretien	32
Installation électrique	62
Fiche d'entretien périodique	72
Tableau de recherche des pannes	78
Nettoyage de la moto	82
Longue inactivité du véhicule	84

INHALT

	Seite
Technische Eigenschaften	3
Identifizierungsdaten	13
Anordnung der Steuerelemente	15
Betriebsanleitungen	21
Wartungsanleitungen	33
Elektrische Anlage	63
Plan für die regelmäßige Wartung	74
Störungssuche	80
Reinigung des Motorrades	83
Längerer Stillstand der Maschine	85

TECHNICAL FEATURES

ENGINE

Model AM5 H₂O AUTOMIX
Type 2 stroke single-cylinder with lamellar inlet
Forced circulation liquid cooling.
Separate lubrication.
Cylinder Light alloy with GILNISIL surface coating
Bore and stroke 40.3 x 39 mm
Displacement 49,7 cc
Compression ratio 12:1
Starting Electric
Clutch Multi-disc of light alloy
in an oil bath.

GEARBOX

Front coupling - 5 gears
Ratios: 1st = 3.00
2nd = 2.06
3rd = 1.53
4th = 1.23
5th = 1.04

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

Modèle AM5 H₂O AUTOMIX
Type Monocylindrique 2T avec aspiration
lamellaire. Refroidissement par liquide
avec circulation forcée. Lubrification séparée.
Cylindre en alliage léger avec application
superficielle de GILNISIL.
Alésage et course 40.3 x 39 mm
Cylindrée 49,7
Rapport de compression 12:1
Démarrage Electrique
Embrayage A disques multiples en alliage léger
en bain d'huile.

BOITE DE VITESSE

Embrayages frontaux - 5 vitesses
Rapports: 1^{er} = 3.00
2^{ème} = 2.06
3^{ème} = 1.53
4^{ème} = 1.23
5^{ème} = 1.04

TECHNISCHE EIGENSCHAFTEN

MOTOR

Modell	AM5 H ₂ O AUTOMIX
Typ	Einzylinder-2-Takt mit Lamellar-Einlaß Zwangsumlauf-Wasserkühlung. Frischölschmierung.
Zylinder	Aus Leichtmetall mit GILSINIL-Auflage
Bohrung und Hub	40,3 x 39
Hubraum	49,7
Verdichtungsverhältnis	12:1
Anlasser	Elektrisch
Kupplung	Leichtmetall-Mehrscheiben im Ölbad

SCHALTUNG

5-Gang-Klauenkupplung

Gänge:	1. = 3.00
	2. = 2.06
	3. = 1.53
	4. = 1.23
	5. = 1.04

TRANSMISSION

PrimaryGears with helical teeth -
Ratio: 3.55 (Z = 20/71)
Secondary Chain 1/2" x 3/16" = Roller Ø 7.75

CARBURETTOR

Dell'OrtoSHA 14-12 M
Dell'OrtoSHA 14-9
Dell'OrtoPHBG 19

IGNITION

Typeelectronic
Spark advance1,5 mm before T.D.C. (20°)
Spark plug Bosh W3 cc - Champion N2C -
NGK B8 ES

TRANSMISSION

Primaireengrenages à dents hélicoïdales -
Rapport: 3,55 (Z = 20/71)
Secondaire A chaîne 1/2" x 3/16" = Rouleau Ø 7,75)

CARBURATEUR

Dell'OrtoSHA 14-12 M
Dell'OrtoSHA 14-9
Dell'OrtoPHBG 19

ALLUMAGE

Typeelectronique
Avance de référence 1,5 mm avant le P.M.S. (20°)
Bougie Bosh W3 cc - Champion N2C -
NGK B8 ES

ÜBERSETZUNG

PrimärantriebSchrägzahnrad
Übersetzungsverhältnis: 3.55 (Z = 20/71)
Sekundärantrieb Mit Kette 1/2" x 3/16"
= Rolle Ø 7.75

VERGASER

Dell'Orto SHA 14-12 M
Dell'Orto SHA 14-9
Dell'Orto PHBG 19

ZÜNDUNG

Typ Elektronisch
Verstellung 1,5 mm VOR DEM v.o.t. (20°)
Zündkerze Bosh W3 cc - Champion N2C -
NGK B8 ES

FUEL

Running-in (500 km)	premium grade petrol
	RON min. 97
Afterwards	premium grade petrol
	RON min. 97
Fuel tank capacity	12.2 lt. of which 2.5 lt. fuel reserve with mechanical operation.
Oil tank capacity for separate lubrication	1.3 lt. of which 0.35 lt oil reserve (see Lubricants Chart)

LUBRICATION

Gear box and primary transmission	0.750 kg oil (see Lubricants Chart)
Cooling	forced circulation of liquid by means of a centrifugal pump
Cooling circuit capacity	900 c.c. (mixture of water and 60% liquid antifreeze) (see Lubricants Chart)
Minimum working temperature	-17°C

ALIMENTATION

Rodage (500 km)	essence super
	RON min. 97
Par la suite	essence super
	RON min. 97
Capacité réservoir du carburant	12,2 l. dont 2,5 l. de réserve avec actionnement mécanique.
Capacité réservoir huile lubrification séparée	1,3 l. dont 0,35 l. de réserve (voir Tableau des Lubrifiants)

LUBRIFICATION

Boîte de vitesse et transmis. primaire	0.750 kg huile (voir Tableau des Lubrifiants)
Refroidissement	
Liquide de refroidissement	capacité 900 cc (mélange d'eau avec liquide antigel à 60%) (voir Tableau des Lubrifiants)
Température Min. d'exercice	-17°C

ZUFÜHRUNG

Einfahren (500 km)	Super ROZ min. 97
Im folgenden	Super ROZ min. 97
Kraftstoff-	
Tankkapazität	12,2 l, davon 2,5 l Reserve mit mech. Betrieb.
Frischöl-Tankkapazität	1,3 l, davon 0,35 Reserve (s. Schmiermitteltabelle)

SCHMIERUNG

Getriebe und Primärtrieb	kg. 0.750 Öl (s. Schmiermitteltabelle)
Kühlung	Wasser-Zwangsumlauf mit Zentri fugalpumpe
Kapazität des Kühlumlaufs	900 cc (60%ige Wasser-Frostschutz-Mischung) (s. Schmiermitteltabelle)
Min. Betriebstemperatur	-17° C

FRAME

Structure with high-resistance double bearing tube.

SWING-ARM

Single arm mounted on antifriction bushes.

SUSPENSIONS

Front Aprilia telehydraulic fork
with central pin Ø 30, travel 110 mm.
Rear Aprilia Progressive System Hydraulic
monoshock absorber, centre distance 265 mm
Rear wheel travel 110 mm

BRAKES

Front Ø 290 mm disc with hydraulic control
Rear Ø 220 mm disc with hydraulic control

CHASSIS

Structure à double poutre portante à haute résistance.

FOURCHE

En acier à profil rectangulaire monté sur douilles anti-friction.

SUSPENSIONS

Avant fourche téléhydraulique Aprilia à pivot
central Ø 30 excursion 110 mm.
Arrière Aprilia Progressive System
Monoamortisseur hydraulique int. 265 mm.
Course roue arrière 110 mm.

FREINS

Avant à disque Ø 290 mm avec commande hydr.
Arrière à disque Ø 220 mm avec commande hydr.

RAHMEN

Hochwiderstandsfähige Doppel-Trägerstruktur.

SCHWINGE

Einarmschwinge auf Antifriktilionslagern.

AUFHÄNGUNGEN

Vorne Telehydraulikgabel Aprilia mit
Zentralzapfen Ø 30, Federweg 110 mm
Hinten Aprilia Progressive System
Hydraul. Monostoßdämpfer int. 265 mm
Hub Hinterrad 110 mm.

BREMSEN

Vorne Hydraulisch gesteuerte
Scheibenbremse Ø 290 mm
Hinten Hydraulisch gesteuerte
Scheibenbremse Ø 220 mm

TYRES

Front	90/90 x 16" - 80/100 x 16"
	pressure 2.0 bar
Rear	110/80 x 17" - 100/80 x 17"
	pressure 2.1 bar



- Low pressure cause imprecise handling and a tendency to weave, in extreme cases even difficulty in maintaining the trajectory chosen.
- Check the depth of the tyre tread often, if it is less than the safety limit (2 - 3 mm.) replace the tyre.
- Tyre pressure should always be checked when the tyres are at environment temperature, that is, when the bike has not travelled more than 1 km in the previous 2 or 3 hours.

RIMS:

Front	Ø 16" x 2,15"
Rear	Ø 17" x 2.75"

PNEUS

Avant	90/90 x 16" - 80/100 x 16"
	pression 2,0 bar
Arrière	110/80 x 17" - 100/80 x 17"
	pression 2,1 bar



- Une pression trop basse des pneus entraîne une conduite imprécise et la tendance à osciller. En cas extrême, des difficultés de maintien de la trajectoire.
- Contrôler souvent la profondeur de des pneus. Si elle est inférieure à la limite de sécurité (2-3 mm), changer le pneu.
- La pression des pneus des pneus doit toujours être contrôler quand les pneus sont à une température ambiante c'est-à-dire quand la moto n'à pas parcouru plus de 1 Km pendant les 2 ou 3 dernières heures.

JANTES:

Avant	Ø 16" x 2,15"
Arrière	Ø 17" x 2.75"

BEREIFUNG

Vorne	90/90 x 16" - 80/100 x 16"
	Reifendruck 2,0 bar
Hinten	110/80 x 17" - 100/80 x 17"
	Reifendruck 2,1 bar



- Ein zu niedriger Reifendruck kann eine unpräzise Lenkung und Neigung zu Schwingungen verursachen. In manchen Fällen kommt es auch zu Schwierigkeiten beim Halten der Fahrbahn.
- Prüfen Sie oft die Profiltiefe; wenn diese unter der Sicherheitsgrenze liegt (2-3 mm), ersetzt Sie den Reifen.
- Der Reifendruck sollte gemessen werden, wenn diese Umgebungstemperatur haben, d.h. wenn das Motorrad in den letzten 2 bis 3 Stunden nicht mehr als 1 Km gefahren ist.

FELGEN

Vorne	Ø 16" x 2,15"
Hinten	Ø 17" x 2.75"

DIMENSIONS

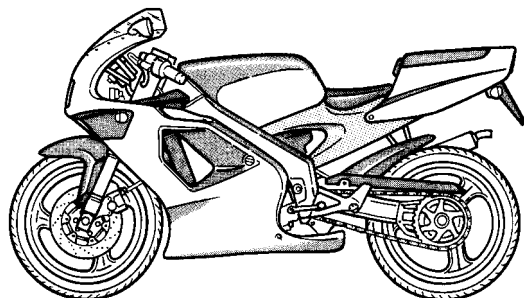
Max. length	1875 mm
Wheel base	1280 mm
Handlebar width	640 mm
Max. height	1090 mm
Seat height	780 mm
Footboard height	355 mm

DIMENSIONS

Longueur max	1875 mm
Empattement	1280 mm
Largeur du guidon	640 mm
Hauteur max. à partir du sol	1090 mm
Hauteur selle-spl	780 mm
Hauteur repose-pieds-sol	355 mm

ABMESSUNGEN

Max. Länge	1875 mm
Radstand	1280 mm
Lenkerbreite	640 mm
Max. Bodenabstand	1090 mm
Sattelhöhe vom Boden	780 mm
Trittbrethöhe vom Boden	355 mm



IDENTIFICATION DATA

The frame approval numbers are stamped on the side of the steering head (Fig. 1).

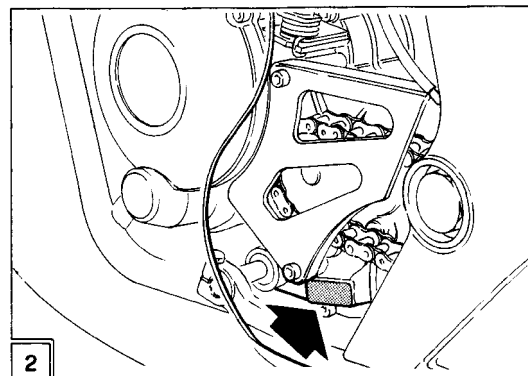
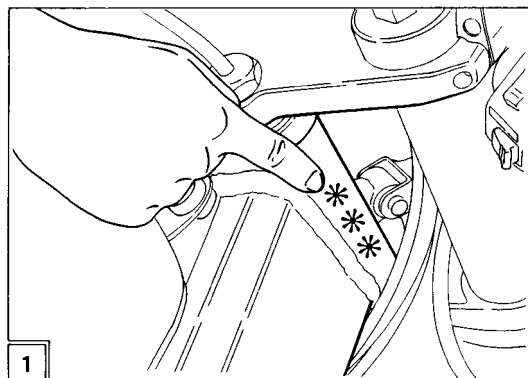
The motor identification numbers are stamped in the space on the right-hand casing (Fig. 2).

DONNEES D'IDENTIFICATION

Les numéros d'homologation du châssis sont indiqués (Fig. 1) sur la barre de direction et ceux du moteur dans l'espace réservé situé sur le semi-carter gauche (Fig. 2).

IDENTIFIZIERUNGSDATEN

Die Zulassungsnummern des Rahmens sind am Lenkungsrohr (Abb. 1), das Motor-Identifizierungszeichen ist an der dafür vorgesehenen Stelle auf der rechten Gehäusehälfte eingeprägt (Abb. 2).



ARRANGEMENT OF THE CONTROLS

The controls of the RS 50 arranged as indicated in Fig. 3 are the following:

- 1) Clutch control lever
- 2) Lights and horn switch
- 3) Gear change control pedal
- 4) Rear brake control pedal
- 5) Front brake control lever
- 6) Accelerator handle
- 7) Electric start button

DISPOSITION DES COMMANDES

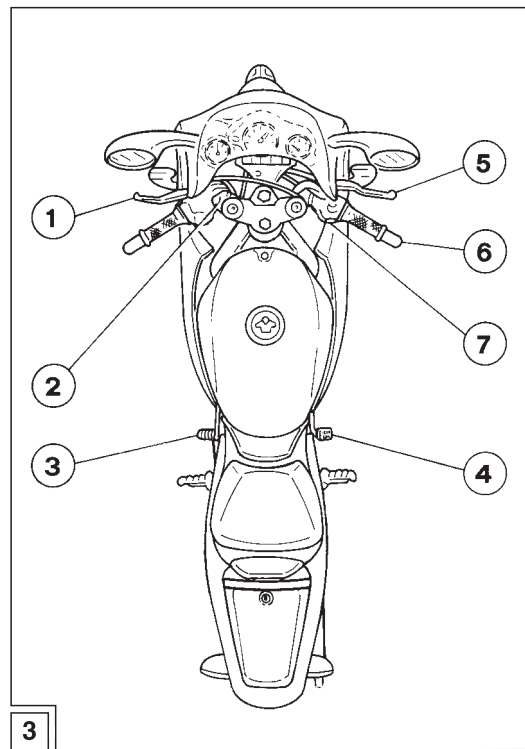
Les organes de commande de la RS 50 disposés selon les indications de la Fig. 3 sont les suivants:

- 1) Levier de commande de l'embrayage
- 2) Déviateur des lumières avec avertisseur sonore
- 3) Pédale de commande de la boîte de vitesse
- 4) Pédale de commande du frein arrière
- 5) Levier de commande du frein avant
- 6) Poignée de commande gaz
- 7) Bouton démarrage électrique

ANORDNUNG DER STEUERELEMENTE

Die Steuerelemente der RS 50 sind wie auf Abb. 3 dargestellt angeordnet:

- 1) Kupplungshebel
- 2) Lichtschalter mit Hupe
- 3) Schaltpedal
- 4) Hinteres Bremspedal
- 5) Vorderer Bremshebel
- 6) Gasdrehgriff
- 7) Elektrischer Stopknopf



THE IGNITION KEY HAS 4 CLICK POSITIONS

- 1) Central position = **OFF** (stop)
- 2) First click clockwise = **ON** (start)
- 3) Second click clockwise = **LIGHTS ON**
(light switch)
- 4) Pressure and anticlockwise rotation = **LOCK**
(steering lock)

DASH BOARD DESCRIPTION (Fig. 4)

- A - Mechanical rev-counter
- B - Speedometer with trip and twin total mileage counter
- C - Water thermometer
- D - Green warning light (L.H. direction indicators)
- E - Green warning light (dipped headlights)
- F - Green warning light (main beam)
- G - Red warning light (mixing tank level)
- H - Green warning light (gears in neutral)
- I - Green warning light (R.H. direction indicator)
- L - Trip meter

LA CLE D'ALLUMAGE A 4 DECLICS:

- 1) Position centrale = **OFF** (éteint)
- 2) Premier dé clic dans le sens horaire = **ON**
(allume)
- 2) deuxième dé clic dans le sens horaire = **LIGHTS**
(feux allumes)
- 3) Pression et rotation dans le sens anti-horaire = **LOCK** (antivol)

DESCRIPTION TABLEAU DE BORD (Fig. 4)

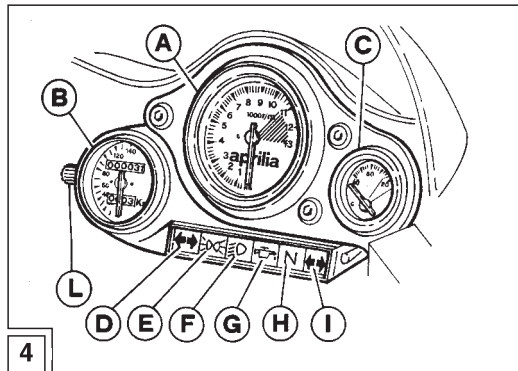
- A - Compte-tours mécanique
- B - Compte-kilomètres avec bi-totalisateur
- C - Thermomètre eau
- D - Voyants vert (feux de route)
- E - Voyant vert (feux de croisement)
- F - Voyants vert (feux de route)
- G - Voyant rouge
(niveau huile dans le réservoir du mélangeur)
- H - Voyant vert
(levier des vitesses au point mort)
- I - Voyant vert (feux de route)
- L - Compteur journalier

DER ZÜNDSCHLÜSSEL HAT 4 STELLUNGEN:

- 1) Mittlere Stellung = **OFF** (ausgeschaltet)
- 2) Erste Stellung im Uhrzeigersinn = **ON** (eingeschaltet)
- 2) Zweite Stellung im Uhrzeigersinn = **LIGHTS** (Lichter an)
- 3) Druck und Drehung gegen den Uhrzeigersinn = **LOCK** (Lenkschloß)

INSTRUMENTENBRETT BESCHREIBUNG (Abb. 4)

- A - Mech. Drehzahlmesser
- B - Kilometerzähler mit Doppelzählwerk
- C - Wasserthermometer
- D - Grüne-Kontrollleuchten (Fernlicht)
- E - Grüne-Kontrollleuchte (Abblendlicht)
- F - Grüne-Kontrollleuchten (Fernlicht)
- G - Rote-Kontrollleuchte (Ölstand im Mischtank)
- H - Grüne-Kontrollleuchte (Neutral)
- I - Grüne-Kontrollleuchten (Rechtungsanzeiger)
- L - Tageskilometerzähler



LOCKS

The motorcycle is supplied with a single key which operates:

- Steering lock commutator (Fig. 5).
- Petrol cap (Fig. 6).
- Lock objects compartment (Fig. 6).

A hook is provided in the objects compartment for anchoring the helmet.

The helmet is hung on the hook.

When the lowered this prevents the helmet removal.

CRASH HELMET HOOK

Thanks to this hook, you no longer have to carry the crash helmet with yourself every time you park your motorcycle. To hang the crash helmet, raise the saddle, take out the looped wire and pass it through the visor space or through the fitted slot, then fix the loop to the hook.

Now lower the saddle and lock it.

To release the crash helmet from the hook, raise the saddle, release the wire from the hook and lower the saddle; before leaving, make sure that the wire doesn't get crushed and that the saddle is well locked.



WARNING

Do not drive with your helmet fastened to the hook, as this could compromise your safety while driving.

SERRURES

La cyclomoteur est munie d'une seule clé commandant:

- Commutateur antivol (Fig. 5).
- Bouchon essence (Fig. 6).
- Serrure selle espace porte-objets (Fig. 6).

Pour le rangement du casque, un crochet situé dans l'espace porte-objets est prévu.

Le casque est accroché au crochet.

En refermant la selle, on empêche d'enlever le casque.

CROCHET POUR LE CASQUE

Grâce au crochet, il n'est pas nécessaire d'emporter avec soi le casque chaque fois que l'on gare le cyclomoteur. Pour accrocher le casque, il faut soulever la selle, ôter l'extrémité du câble à oeillet et l'enfiler à travers le trou de la visière ou à travers le passant approprié, puis fixer l'oeillet au crochet. A ce point, baisser la selle pour bloquer.

Pour enlever le casque du porte-casque, soulever la selle, libérer le câble du crochet et baisser la selle après avoir contrôlé que le câble n'interfère pas et que la selle soit bien fermée avant de démarrer.



ATTENTION

Ne pas conduire avec le casque pendu au porte-casque, car ceci pourrait compromettre les conditions de sécurité pendant la conduite.

SCHLÖSSER

Das Motorrad ist mit einem einzigen Schlüssel ausgestattet, der folgende Steuerungen durchführt:

- Wählschalter für das Lenkschloß (Abb. 5)
- Tankdeckelschloß (Abb. 5)
- Schloss für Raum kleine Sachen (Abb. 6).

Für die Aufbewahrung des Helm ist ein Haken vorgesehen.

Der Helm wird an das Haken gehängt.

Wenn der geschlossen wird, kann das Helm nicht Abfuhr.

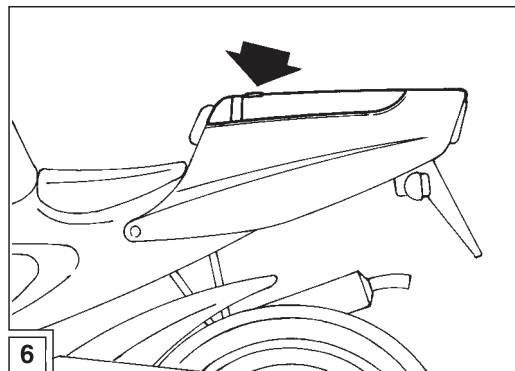
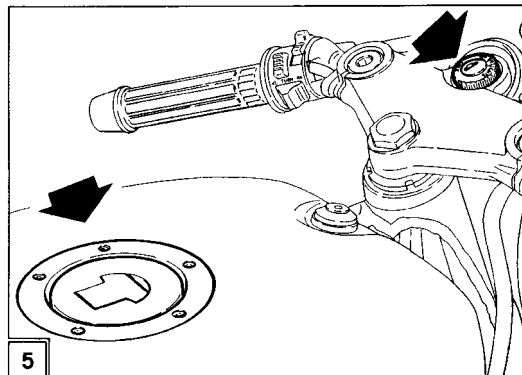
SCHUTZHELMHALTER

Dieser Haken ermöglicht es den Schutzhelm nicht Immer mit sich nehmen zu müssen, wenn man das Motorrad abstellt. Um den Schutzbank heben, ein Ende des Seil mit Öse herausziehen und durch das Visier oder den Kinnriemen ziehen, dann die Öse an den Haken befestigen. Die Sitzbank wieder hinunterziehen und einrasten. Um den Schutzheim vom Schutzhelmhalter wieder herauszunehmen, die Sitzbank heben, das Seil vom Haken abziehen und dann die Sitzbank wieder schließen. Vor dem Losfahren, prüfen Sie ob das Seil nicht aus der Sitzbank herausragt und ob die Sitzbank richtig eingerastet ist.

Fahren Sie nie mit dem Schutzhelm in der Halterung, us kan die Sicherheit beim Fahren gefährden.



ACHTUNG



INSTRUCTIONS FOR USE

- Before starting the vehicle for the first time, check that the tyres are inflated to the correct pressure (front 2.0 Bar - rear 2,1 Bar) and fill the fuel tank with petrol (RON min. 97).

Fill the separate lubrication tank with oil.



The motor must absolutely not be fed with petrol blended at filling stations.

- Check that there are no air bubbles in the oil feed hose (between the oil tank and the pump); if necessary, bleed the pump by means of the screw provided.

NORMES POUR L'UTILISATION

- Avant de mettre le véhicule en marche pour la première fois, contrôler que les pneus soient gonflés à la pression établie (2,0 Bar avant - 2,1 Bar arrière) et remplir le réservoir du carburant avec de l'essence (RON min. 97).

Remplir le réservoir avec de l'huile pour la lubrification séparée.



Le moteur ne doit absolument pas fonctionner alimenté par un mélange que l'on trouve auprès des distributeurs.

- Vérifier que le long du tuyau d'alimentation de l'huile (du réservoir de l'huile à la pompe) il n'y ait pas de bulles d'air; sinon, purger la pompe à l'aide de la vis prévue.

BETRIEBSANLEITUNGEN

- Bevor Sie Ihre Maschine zum ersten Mal anlassen, kontrollieren Sie, ob die Reifen den vorgeschriebenen Druck aufweisen (Vorne 2,0 bar - Hinten 2,1 bar) und füllen den Tank mit Super Benzin (ROZ min. 97).

Füllen Sie den Frischöltank mit Öl auf.



Der Motor darf auf keinen Fall mit an Tankstellen erhältlichen Gemischen betrieben werden.

- Vergewissern Sie sich, daß im Öl-Zuführungsschlauch (vom Öltank zur Pumpe) keine Luftblasen auftreten; entlüften Sie die Pumpe gegeben- falls mittels der entsprechenden Schraube.

RUNNING IN

The initial period of use is very important for the future performance of the engine.

We advise warming up the engine before starting off, allowing it to turn over for a few minutes at a low speed; do not exploit the engine to the full and do not exceed the maximum allowable rev number (**4000 r.p.m.**) (See the sticker to this effect on the body).

After the first **500 Km**, have the bike checked with the **first service coupon** by an **APRILIA** Agent.



If there is no oil left in the separate lubrication tank, avoid using the vehicle with petrol (in the fuel tank) as the motor would work normally, but the lubrication pump would be forced to turn over dry, which would cause irreparable damage.

During the **first 500 km**, brake several times with front and rear disc brakes, because the disc and the pads must be run in before they can reach perfect working condition.

RODAGE

La première période d'utilisation est très importante pour le rendement successif du moteur. On conseille de chauffer le moteur avant de partir en le faisant fonctionner pendant quelques minutes à un bas nombre de tours, de ne pas exploiter le moteur au maximum et de ne pas dépasser le régime maximal consenti (**4000 tours/min**) (Voir adhésif correspondant sur le carénage). Au terme des **500 premiers kilomètres**, effectuer le contrôle avec le **1er coupon** auprès d'un Concessionnaire **APRILIA**.



S'il n'y a plus d'huile dans le réservoir de la lubrification séparée, éviter d'utiliser le véhicule avec un mélange (dans le réservoir d'essence) car le moteur fonctionnerait normalement mais obligerait la pompe de lubrification à tourner à sec en l'endommageant irréparablement.

Pendant les **500 premiers kilomètres**, effectuer plusieurs freinages avec le frein avant et arrière à disque car disque et plaquettes doivent être rodés avant de rejoindre la parfaite condition d'utilisation.

EINFAHREN

Die Einfahrzeit ist sehr wichtig für die zukünftige Leistung Ihres Motorrades.

Es empfiehlt sich, den Motor vor der Fahrt für einige Minuten bei niedriger Drehzahl warmlaufen zu lassen, ihn nicht voll auszufahren und die Höchstdrehzahl (**4000 U/Min.**) nicht zu überschreiten (Siehe auch Aufkleber an der Verkleidung).

Nach den ersten **500 Km** lassen Sie den **ersten Kundendienst** bei einem **APRILIA**-Vertragshändler durchführen.



Sollten Sie sich ohne Öl im Frischöltank finden, vermeiden Sie es, Ihr Motorrad mit Gemisch (im Benzintank) zu betreiben, da der Motor sonst zwar normal funktioniert, jedoch die Schmierpumpe leer dreht und einen nicht wieder gut zu machenden Schaden davon tragen würde.

Während der **ersten 500 Km** führen Sie öfters Bremsungen mit der vorderen und hinteren Bremse aus, da Scheiben und Beläge erst nach einer gewissen Einlaufzeit ihre perfekten Betriebsbedingungen erreichen.

STARTING

- Insert the ignition key and turn to **ON** position.
- Turn on the fuel cock (Fig. 7) and set it at **ON**.
- If the engine is cold, turn the starter, lowering the lever of the carburettor (1-Fig. 8).
- Set the gear in neutral or pull the clutch lever.
- Then press the **START** button.
- Press the starter knob or press the starting lever hard with your foot, turning the accelerator handle slightly.



WARNING

Never run the engine in a closed area.

The exhaust contains poisonous carbon monoxide gas that can cause loss of consciousness and may lead to death.

DEMARRAGE

- Introduire la clé d'allumage et la tourner dans la position **ON**.
- Ouvrir le robinet du réservoir (Fig. 7) en le tournant sur la position **ON**.
- Si le moteur est froid, insérer le starter en abaissant le levier du carburateur (1-Fig. 8).
- Mettre le levier des vitesses au point mort ou bien tirer celui de l'embrayage.
- Appuyer alors sur la touche **START** en tournant légèrement la poignée du gaz.



ATTENTION

Ne jamais allumer le moteur en un lieu fermé.

L'échappement contient du monoxyde de carbone qui est dangereux et qui pourrait provoquer une perte de conscience et même la mort

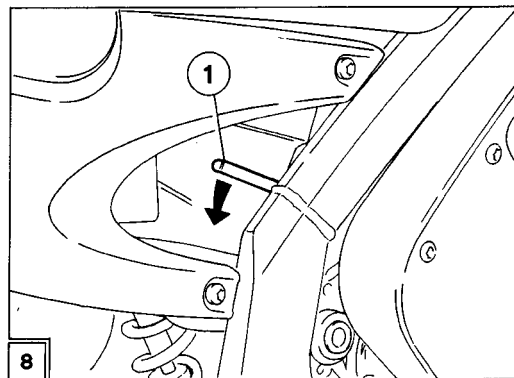
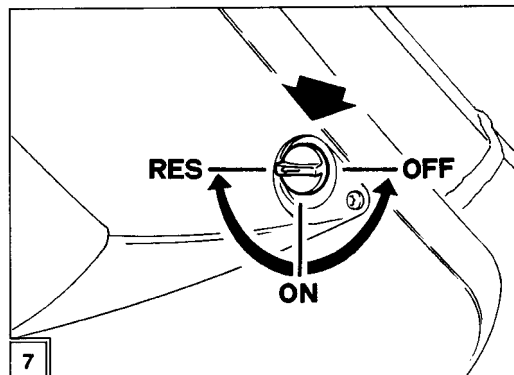
ANLASSEN

- Zündschlüssel einstecken und auf Stellung **ON** drehen.
- Den Tankhahn (Abb. 7) durch Drehen auf Stellung **ON** öffnen.
- Wenn der Motor kalt ist, schalten Sie den Starter ein, indem Sie den Vergaserhebel nach unten drücken (1-Abb. 8).
- Schaltung auf Leerlauf stellen oder den Kupplungshebel gezogen halten.
- Nun den Startknopf drücken, indem Sie den Gasgriff leicht drehen.



Lassen Sie den Motor nie in einem geschlossenen Raum an.

Das Auspuffgas enthält Kohlenmonoxid und kann zu Ohnmacht führen oder sogar tödlich sein.



- Once you have started the engine, wait a few seconds, turn the accelerator handle firmly as far as it will go, thus automatically disconnecting the starter (**a metallic click will be heard**).
- When the engine is warm it should be started without using the starter.



- **The engine must not remain turned on with the battery or the voltage regulator disconnected; this would cause irreparable damage to the electrical system.**
- **Avoid pressing the start knob when the engine is turned on, to avoid damaging the starter motor.**

- A démarrage advenu, attendre quelques secondes, tourner énergiquement la poignée du gaz jusqu'à la fin de course en actionnant ainsi le débranchement automatique du starter (**On entendra un déclic métallique**)
- A moteur chaud, le démarrage s'effectue sans starter.



- **Le moteur ne doit pas rester allumé avec la batterie ou le régulateur de tension détachés car cela endommagerait irréparablement l'installation électrique.**
- **Eviter d'appuyer sur la touche start à moteur allumé pour ne pas endommager le démarreur.**

- Nach dem Anspringen einige Sekunden warten und den Gasgriff energisch drehen, um den Starter automatisch auszuschalten (**es erfolgt ein metallisches Einrastgeräusch**).
- Bei warmem Motor wird ohne Starter angelassen.



- **Lassen Sie den Motor nie laufen, während die Batterie oder der Spannungsregler abgehängt sind, da sonst die elektrische Anlage ernsthaft beschädigt würde.**
- **Vermeiden Sie es, den Starterknopf zu drücken, während der Motor bereits läuft, um den Anlassermotor nicht zu beschädigen.**

MOVING OFF

After warming up the engine, pull the clutch, engage **1st gear** (gear pedal downwards) (**Fig. 9**).

Then gradually release the clutch and turn the throttle at the same time.

CHANGING GEAR

Release the throttle, pull the clutch and lift the gear lever upwards to change to the higher gears.

Vice versa, push downwards when changing to a lower gear.



- Before riding the motorcycle we advise you to get to know the controls and all their functions as explained in this manual.
- Contact your APRILIA dealer if there is anything you do not understand.

DEPART

Après avoir fait chauffer le moteur, tirer l'embrayage, mettre la **1ère vitesse** (pédale du sélecteur de la boîte de vitesse vers le bas) (**Fig. 9**). Puis, relâcher graduellement l'embrayage et simultanément tourner la poignée du gaz.

CHANGEMENT DES VITESSES

Oter le gaz, tirer l'embrayage, soulever le levier des vitesses vers le haut pour passer aux vitesses supérieures. Viceversa, pousser vers le bas pour passer aux vitesses inférieures.



- Avant de conduire le cyclomoteur, il est bon de se familiariser avec les commandes et avec leurs fonctions reportées dans ce manuel d'utilisation et entretien.
- Consulter votre concessionnaire Aprilia en cas d'incompréhensions.

ANFAHREN

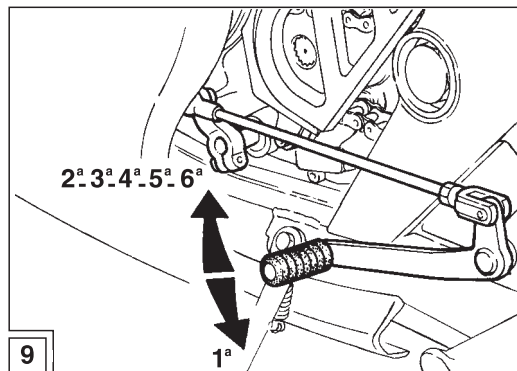
Nachdem Sie den Motor angewärmt haben, betätigen Sie die Kupplung und legen den **1. Gang** ein (Schaltpedal nach unten) (**Abb. 9**). Nun lassen Sie die Kupplung langsam kommen und drehen gleichzeitig den Gasgriff.

GÄNGE WECHSELN

Nehmen Sie das Gas weg, betätigen Sie die Kupplung und heben Sie den Schalthebel nach oben an, um zu einem größeren Gang zu wechseln. Um herunterzuschalten, treten Sie umgekehrt den Ganghebel nach unten.



- Bevor Sie Ihre Motorrad fahren, empfehlen wir Ihnen, sich mit den verschiedenen, im vorliegenden Anleitsheft beschriebenen Steuerelementen und ihrer Funktion vertraut zu machen.
- Für etwaige Klärungen steht Ihnen Ihr Aprilia-Vertragshändler gerne zur Verfügung.



STOPPING THE ENGINE

Release the throttle, set the gear in neutral and turn the ignition key in an anticlockwise direction.

Turn off the fuel cock.



If there should be an excessive water temperature (over 105°C) during normal operation, turn off the engine.

Wait for it to cool down, then check the level of the liquid and top up if necessary.

The coolant should be topped up when the engine is cold, checking the level through the loading inlet (Fig. 10).

If the level is normal, wait until the engine has cooled before starting again and have the cooling system checked by an **Aprilia** Dealer.

ARRÊT DU MOTEUR

Fermer la commande du gaz, mettre le levier des vitesses au point mort et tourner la clé d'allumage dans le sens anti-horaire.

Fermer le robinet du réservoir de l'essence.



Si l'on constate une température de l'eau trop élevée (plus de 105°C) pendant le fonctionnement normal de le cyclomoteur, arrêter le moteur, attendre son refroidissement, puis contrôler le niveau du liquide de refroidissement et éventuellement en rajouter.

L'addition du liquide réfrigérant s'effectue à moteur froid en vérifiant le niveau du radiateur à travers la goulotte de remplissage (Fig. 10).

Si le niveau est normal, attendre que le moteur refroidisse avant de repartir et ensuite, faire contrôler l'installation de refroidissement par un Concessionnaire **Aprilia**.

MOTOR ABSTELLEN

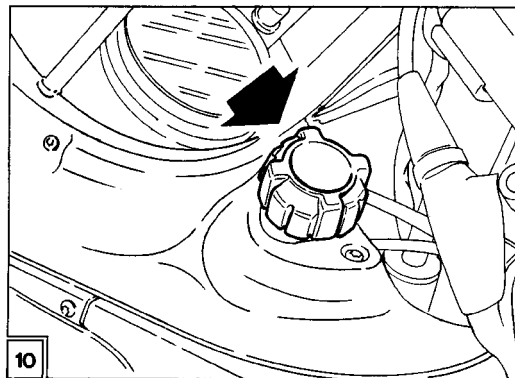
Schließen Sie die Gaszufuhr, stellen Sie die Schaltung auf Leerlauf und drehen Sie den Zündschlüssel gegen den Uhrzeigersinn. Schließen Sie den Tank-hahn.



Sollte sich während der normalen Funktion Ihres Motorrad die Wassertemperatur außergewöhnlich (über 105°C) erhöhen. Stellen Sie den Motor ab, warten Sie bis er abgekühlt ist, kontrollieren Sie dann den Flüssigkeitsstand im Kühler, undfüllen evtl. nach.

Das Nachfüllen der Kühlflüssigkeit erfolgt bei kaltem Motor und der Stand wird über den Einfüllstutzen (Abb. 10) kontrolliert.

Sollte der Stand normal sein, warten Sie vor dem Weiterfahren das Abkühlen des Motors ab und lassen die Kühlanlage bei nächster Gelegenheit von einer **Aprilia**-Vertragswerkstatt kontrollieren.



INSTRUCTIONS FOR MAINTENANCE

The perfect efficiency and long life of the vehicle are largely dependent on care in maintenance.

Before carrying out maintenance it is advisable to clean the motor cycle.

GEAR OIL REPLACEMENT (Fig. 11)

This operation should be carried out while the engine is warm, the procedure is as follows:

- remove the lower part of the fairing;
- remove the silencer;
- place a suitably sized receptacle under the engine to collect the old oil;
- unscrew the cap under the engine (Pos. 1);
- once all the oil has drained off, replace the cap and pour **0,750 cc** of oil into the filler cap (Pos. 2) (See Lubricants Chart).

GEAR OIL LEVEL CHECKING (Fig. 11)

Ensure that the motorcycle is standing in a vertical position with respect to ground level. Remove the checking screw (right side case): (Pos. 1).

The oil is at the right level if it comes up to the lower edge of the hole. Top up, if necessary, through the filler cap (Pos. 2).

NORMES POUR L'ENTRETIEN

La parfaite efficacité et durée du véhicule dépendent principalement d'un bon entretien.

Avant de procéder à un entretien, il est conseillé de nettoyer la moto.

CHANGEMENT DE L'HUILE DU MOTEUR (Fig. 11)

Le changement s'effectue à moteur chaud en procédant de la façon suivante:

- ôter la partie inférieure du carénage;
- démonter le pot d'échappement;
- placer un récipient de dimensions adéquates sous le moteur pour recueillir l'huile usée;
- dévisser le bouchon sous le moteur (Pos. 1);
- quand l'huile sera complètement sortie, revisser le bouchon et introduire **0,750 cc** d'huile (voir Tableau des Lubrifiants) par le bouchon de remplissage (Pos. 2).

VERIFICATION DU NIVEAU DE L'HUILE DE LA VOITE DE VITESSE (Fig. 11)

Maintenir le cyclomoteur en position verticale par rapport au sol. Oter la vis de contrôle (carter latéral droit); (Pos. 1) le niveau de l'huile est correct s'il rejoint la marge inférieure du trou. D'éventuelles additions d'huile s'effectuent par le trou d'introduction supérieur (Pos. 2).

REGLAGE DE L'EMBRAYAGE

WARTUNGSANLEITUNGEN

Die perfekte Leistungsfähigkeit und die Lebensdauer der Maschine hängen zum großen Teil von der sorgfältigen Wartung ab.

Es empfiehlt sich, das Motorrad vor der Durchführung von Wartungsarbeiten zu reinigen.

GETRIEBEÖLWECHSEL

(Abb.11)

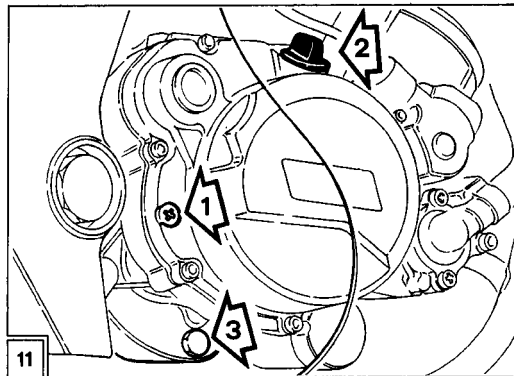
Der Ölwechsel wird, um das Auslaufen des Öls zu erleichtern, bei warmem Motor wie folgt ausgeführt:

- Den unteren Teil der Verkleidung abnehmen.
- Den Auspuff abbauen.
- Ein ausreichend großes Gefäß unter den Motor stellen, um das gebrauchte Öl aufzufangen.
- Den Deckel unter dem Motor (Pos. 1) aufdrehen.
- Sobald das Öl vollkommen ausgelaufen ist, den Deckel wieder zuschrauben und über den Einfüllstutzen mit **0,750 cc** Öl (siehe Schmiermitteltabelle) auffüllen (Pos. 2).

GETRIEBE-ÖLSTANDKONTROLLE

(Abb. 11)

Richten Sie das Motorrad gerade zum Untergrund aus. Nehmen Sie die Kontrollschraube (an der linken Gehäusehälfte) ab (Pos. 1): Der Ölstand ist korrekt, wenn er den unteren Rand der Öffnung erreicht. Eventuelles Auffüllen wird über die obere Einfüllöffnung (Pos. 2) vorgenommen.



CLUTCH ADJUSTMENT

This model is equipped with two devices for adjusting the length of the clutch cable.

From time to time check that the clutch cable is properly adjusted and that the idle stroke of the control lever is **3 to 4 mm**. (Fig. 12).

If this distance is not correct, regulate the control lever adjuster (Fig. 12) or the adjuster on the motor crank-case (Fig. 13 - Pos. B).



WARNING

If regulation is not possible by means of the two adjusters, consult an Aprilia Dealer.

Regulation should be carried out when the motorcycle does not **release** properly and tends to move even with the clutch pulled.

On the other hand if the clutch slips the acceleration of the vehicle is not in proportion with the acceleration of the engine.

Ce modèle est muni de deux dispositifs de réglage pour la longueur du câble de l'embrayage.

Contrôler périodiquement le réglage correct du câble de l'embrayage en vérifiant que la course à vide du levier de commande soit de **3-4 mm** (Fig. 12).

Si la mesure n'est pas respectée, agir sur le registre du levier de commande (Fig. 12) ou bien, sur le registre situé sur le carter du moteur (Fig. 13 - Pos. B).



ATTENTION

Si l'on ne peut pas régler par moyen de l'écrou, il faut s'adresser à un Concessionnaire Aprilia.

Le réglage s'effectue quand le cyclomoteur n'embraye pas correctement ou si elle tend à **bouger** même avec l'embrayage tiré.

Au contraire, si l'embrayage glisse, on aura une accélération du véhicule non proportionnelle à l'accélération du moteur.

KUPPLUNGSEINSTELLUNG

Dieses Modell ist mit zwei Vorrichtungen zur Einstellung der Länge des Kupplungskabels ausgestattet.

Die korrekte Einstellung des Kupplungskabels regelmäßig überprüfen; das Spiel des Steuerhebels soll **3-4 mm** betragen (Abb. 12).

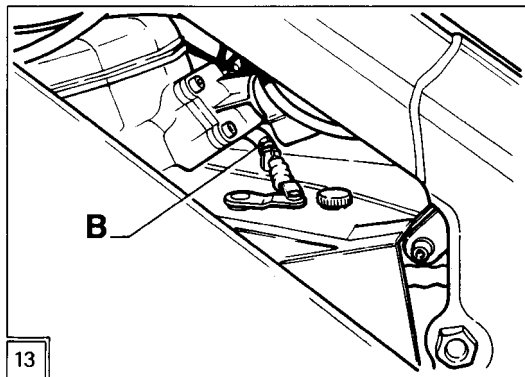
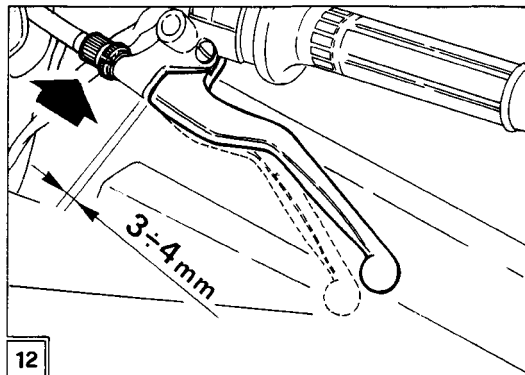
Sollte das Spiel nicht diesem Wert entsprechen, mit Hilfe der Stellschraube des Hebels (Abb. 12) oder mit der entsprechenden Stellschraube auf dem Motorgehäuse (Abb. 13 - Pos. B) einstellen.



ACHTUNG

Sollte die Einstellung mittels der beiden Stellschrauben nicht möglich sein, wenden Sie sich bitte an Ihre Aprilia-Vertragswerkstatt.

Die Einstellung wird ausgeführt, wenn die Kupplung nicht korrekt **"auskuppelt"**: das Motorrad neigt dann dazu, auch bei ausgekuppelter Kupplung anzufahren. Wenn im Gegenteil die Kupplung schleift, wird die Beschleunigung des Motorrads nicht der des Motors entsprechen.



SEPARATE LUBRICATION

The **RS 50** has a separate lubrication system, including an oil reservoir (**1.3 lt with reserve 0.35 lt**) and an oil feed pump with variable capacity. (The capacity varies according to the number of revs of the engine and the throttle opening).

When the oil reaches reserve level a warning light on the dashboard lights up.

The capacity is predetermined in the design phase, so the user never has to make any adjustments.

It may be necessary to bleed air from the pump whenever the pump is dismantled, the oil feed hose is detached, or if the lubricant in the oil tank is completely used up.

In this case proceed as follows:

- Empty the petrol tank and pour in **2 to 3 litres of blended fuel containing 1% oil (see Lubricants Chart)**.
- Start the engine and let it idle.
- Unscrew the bleeding screw (1-Fig. 14) and at the same time completely open the pump control lever (2-Fig. 14) so that the oil drains off, then tighten the screw again.
- Keep the pump control lever open until all the air bubbles in the carburettor feed hose have completely disappeared.



WARNING

For greater safety we advise using up all the blended fuel in the tank before refilling with premium grade petrol alone.

LUBRIFICATION SEPARÉE

L' **RS 50** est munie d'une installation de lubrification séparée comprenant un réservoir de l'huile (**1,3 l. avec réserve de 0,35 l.**) et une pompe d'alimentation de l'huile à débit variable (son débit varie en fonction du nombre de tours du moteur et de l'ouverture de la commande du gaz). **L'entrée en réserve est visualisée par l'allumage d'un voyant sur le tableau de bord.** La débit est prédéterminée en phase de projet et donc l'utilisateur ne doit effectuer aucun réglage. La purge de l'air de la pompe est nécessaire quand on démonte la pompe, quand on détache le tuyau d'alimentation de l'huile ou quand le lubrifiant du réservoir est terminé. Dans ce cas, effectuer les opérations suivantes:

- Vider le réservoir d'essence et le remplir avec **2-3 litres de mélange à 1% d'huile (voir Tableau des Lubrifiants)**.
- Allumer le moteur et le faire tourner au ralenti.
- Dévisser la vis de purge (1-Fig. 14) et en même temps ouvrir complètement le levier de commande de pompe (2-Fig. 14) jusqu'à faire sortir l'huile puis serrer la vis.
- Laisser ouvert le levier de commande de la pompe jusqu'à ce que les bulles d'air aient complètement disparues sur le tuyau d'alimentation du carburateur.



ATTENTION

Pour une meilleure sécurité, il est conseillé d'utiliser le mélange introduit dans le réservoir et seulement ensuite, remplir avec juste de l'essence super.

FRISCHÖLSCHMIERUNG

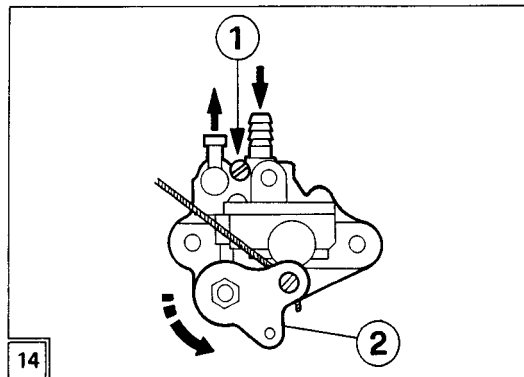
Die **RS 50** ist mit einer Frischöl-Schmieranlage ausgestattet, welche aus einem Öltank (**1,3 l mit 0,35 l Reserve**) und einer Verstellpumpe (deren Förderleistung je nach Drehzahl des Motors und der Gasöffnung variiert) für die Ölzuführung besteht. **Die Reserve wird durch das Aufleuchten einer Kontrolllampe am Armaturenbrett angezeigt.** Die Fördermenge ist werksseitig festgelegt und darf daher vom Kunden nicht verstellt werden. Jedesmal, wenn die Pumpe ausgebaut, die Ölzuführleitung abgehängt wird oder wenn das Schmiermittel im Tank vollkommen verbraucht wurde, kann es vorkommen, daß die Entlüftung der Pumpe erforderlich ist.

In diese Falle wie folgt vorgehen:

- Leeren Sie den Benzintank und füllen Sie ihn mit **2-3 l 1%-igem Öl-Gemisch (siehe Schmiermitteltafel)** auf.
- Lassen Sie den Motor an und bei Mindestdrehzahl laufen.
- Schrauben Sie die Entlüftungsschraube (1-Abb. 14) auf und drehen Sie gleichzeitig den Steuerhebel der Pumpe ganz (2-Abb. 14), bis das Öl ausläuft; nun schrauben Sie die Schraube wieder fest.
- Lassen Sie den Pumpenhebel offen, bis die Luftblasen im Zuführungsschlauch des Vergaser vollkommen verschwunden sind.



Für eine größere Sicherheit empfehlen wir, das im Tank befindliche Gemisch zu verwenden und erst in der Folge ausschließlich mit Super Benzin nachzufüllen.



- Adjust the idling speed of the engine, then check that the clearance of the oil pump and the carburettor is the same; if not, regulate the adjuster provided in order to obtain a maximum clearance of **1 mm**.
- Check that there is no throttling in the feed hose and the oil delivery hose; if they are throttled, change them.

REAR BRAKE ADJUSTMENT (Fig. 15)

Set the brake lever at the desired height (A) (in rest position) by means of the adjusting screw (on the lever). Then, with the nut on the pump control rod (B), take up the piston play so that it moves freely and is not locked.

CHECKING BRAKE PAD WEAR (Fig. 16)

Every 3000 km. check the brake pad wear, proceeding as follows:

- Remove the plastic cover (Pos. 1), levering it off with a screwdriver.
- Remove the seeger ring that holds the pad pin (Pos. 2).
- Extract the pin (Pos. 3) by pulling it with pliers.
- Extract the safety spring (Pos. 4) and the pads (Pos. 5).

The thickness of the friction material must be at least **1.5 mm**. If it is any less, change the pads.

FRONT AND REAR BRAKES CHECKING

- Régler le ralenti du moteur, puis contrôler que le jeu du câble de la pompe huile et du carburateur soient identiques.
Dans le cas contraire, agir sur les registres jusqu'à obtenir un jeu max **1 mm**.
- Vérifier que le tuyau d'alimentation et celui de refoulement de l'huile ne présentent pas d'étranglements. Dans le cas contraire, les remplacer.

REGLAGE DU FREIN ARRIERE (Fig. 15)

A l'aide du registre de fin de course (A) (situé sur le levier), placer avant tout le levier du frein à la hauteur désirée (en position de repos). Ensuite, à l'aide de l'écrou situé sur la tige de commande de la pompe (B), récupérer le jeu du piston de façon à ce qu'il puisse agir librement et qu'il ne se bloque pas.

VERIFICATION DE L'USURE DES PLAQUETTES (Fig. 16)

Tous les 3000 Km, vérifier l'usure des plaquettes en procédant de la façon suivante:

- Oter le couvercle en plastique (Pos. 1) en faisant de levier avec un tournevis.
- Oter la bague seeger qui fixe le goujon des plaquettes (Pos. 2).
- Extraire le goujon (Pos. 3) en le tirant avec une pince.
- Extraire le ressort de sécurité (Pos. 4) et les plaquettes (Pos. 5).

L'épaisseur du matériel de frottement doit être d'au moins **1,5 mm**. Dans le cas contraire, changer les plaquettes.

- Regulieren Sie die Leerlaufdrehzahl des Motors und prüfen Sie, ob das Spiel des Kabels der Ölpumpe und des Vergaserkabels gleich sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wirken Sie auf die entsprechenden Stellschrauben ein, bis ein Max. Spiel von **1 mm** erreicht ist.
- Prüfen Sie, ob die Zuführungsleitung und die Ölauslass-Kabel keine Einschnürungen aufweisen; falls ja, ersetzen Sie sie.

EINSTELLUNG DER HINTEREN BREMSE (Abb. 15)

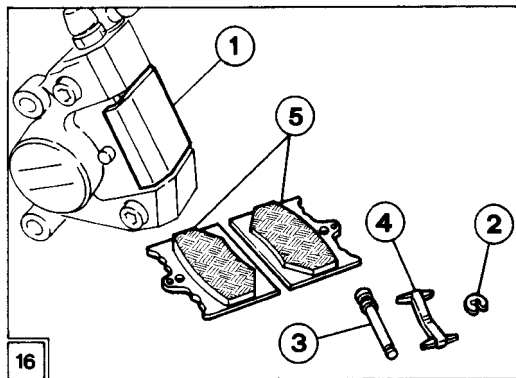
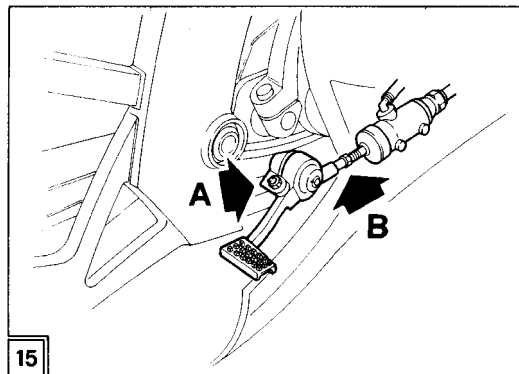
Mit Hilfe der (am Hebel befindlichen) Einstellschraube (A) des Endanschlages zunächst den Bremshebel auf die gewünschte Höhe einstellen (in Ruhestellung); danach mit der Mutter an der Pumpensteuerungsstange das Spiel des Kolbens wieder herstellen (B), so daß dieser frei beweglich ist und nicht blockiert wird.

KONTROLLE DES BREMSBELÄGE-ZUSTANDS (Abb. 16)

Nach jeweils **3.000 Km** muß man den Verschleiß der Bremsbeläge überprüfen. Dazu geht man folgendermaßen vor:

- Den Plastikdeckel durch Anheben mit einem Schraubenzieher abnehmen (Pos. 1).
- Den Seegerring, der den Befestigungszapfen der Bremsbeläge hält, abnehmen (Pos. 2).
- Den Zapfen (Pos. 3) mit einer Zange herausziehen.
- Die Sicherungsfeder (Pos. 4) und die Beläge herausziehen (Pos. 5).

Die Stärke des Reibungsmaterials muß mindestens **1,5 mm** betragen. Andernfalls die Beläge ersetzen.



The RS 50 has a hydraulically controlled disc brake at the front and rear.

The oil level in the pump reservoir (Fig. 17) must be checked from time to time.

- After the **first 500 Km** or whenever an excessive increase in the idle stroke of the lever is noticed, the hydraulic system must be bled to get rid of any air bubbles that may have formed.



WARNING

Brake fluid is corrosive and can cause damage.



ATTENTION

Le fluide pour frein est corrosif et peut provoquer des dommages.

CONTROLE DU FREIN AVANT ET ARRIERE

L'RS 50 possède le frein avant et arrière à disque avec commande hydraulique. Périodiquement, il faut contrôler le niveau de l'huile dans le réservoir de la pompe (Fig. 17) .

- Après les **500 premiers kilomètres** ou si l'on note une augmentation excessive de la course à vide du levier, l'installation hydraulique devra être purgée d'éventuelles bulles d'air que se seraient formées.

KONTROLLE DER VORDEREN UND HINTEREN BREMSE

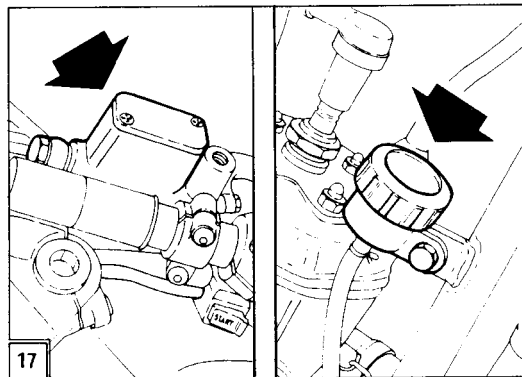
Die **RS 50** hat vordere und hintere hydraulisch gesteuerte Scheibenbremsen.

Der Ölstand im Pumpentank muß regelmäßig kontrolliert werden (Abb. 17).

- Nach den **ersten 500 Km** und jedesmal, wenn der Hebel ein übermäßiges Spiel aufweist, muß die Hydraulikanlage von den eventuellen Luftblasen befreit werden.



Die Bremsflüssigkeit ist korrosiv und kann schäden verursachen.



TO BLEED THE FRONT (Fig. 18) AND REAR (Fig. 19) BRAKES

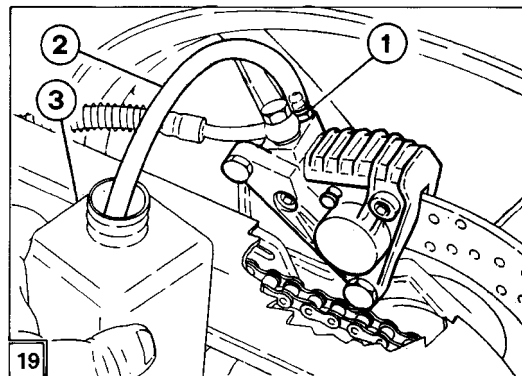
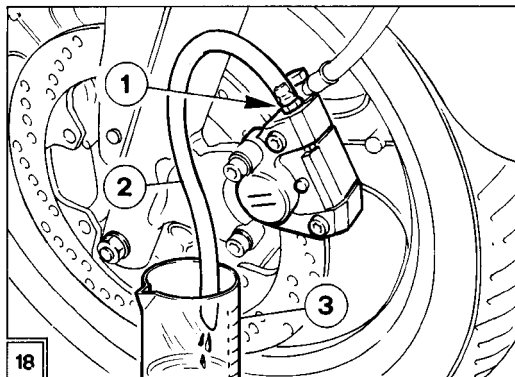
- Remove the protection cap of the caliper breather valve (1).
- Fit one end of a transparent PVC tube (2) over the end of the caliper breather valve. The other end of the tube must be placed in a receptacle to catch the oil (3).
- Remove the lid of the brake oil pump and check that the level is correct. If necessary, top up.
- Pull the control lever slowly and completely (2-3 times).
- Keeping the lever in pulled position, open the breather valve until oil and any air bubbles can be seen coming out of the tube (2).
- Close the valve again and release the brake lever.
- Repeat the operation described above until no more air bubbles can be seen in the oil coming out of the valve.
- Tighten the valve and remove the tube, being careful not to get oil on the brake pads or the disc.
- Replace the protection cap, top up the reservoir to maximum level and close it carefully.

PURGE DE L'HUILE DANS LE FREINS AVANT (Fig. 18) ET ARRIERE (Fig. 19)

- Oter le capuchon de protection de la soupape de purge de l'étrier (1).
- Introduire un bout de tuyau en PVC transparent (2) sur l'extrémité de la soupape, l'autre bout doit être laissé libre sur un conteneur de recueil (3).
- Oter le bouchon de la pompe de l'huile des freins et vérifier qu'elle soit au juste niveau. Eventuellement, rajouter de l'huile.
- Pomper lentement et à fond (2-3 fois) en tirant le levier.
- En maintenant le levier tiré, ouvrir la soupape de purge jusqu'à constater la sortie de l'huile et éventuellement des bulles d'air du tuyau (2).
- Refermer la soupape et relâcher le levier du frein.
- Répéter l'opération ci-dessus décrite jusqu'à ce que ne sorte aucune bulle d'air de la soupape.
- Puis visser la soupape, ôter le tuyau en ayant soin de ne pas salir d'huile les plaquettes ou le disque.
- Remettre le capuchon de protection, remplir le réservoir jusqu'au niveau maximal et le refermer soigneusement.

ENTLÜFTUNG DER VORDERER (Abb. 18) UN HINTERER BREMSEN (Abb. 19)

- Nehmen Sie die Schutzabdeckung des Entlüftungs-ventils auf der Zange ab (1).
- Führen Sie das Ende eines transparenten PVC - Schlauchs (2) in das Ventil ein, das andere Ende muß frei in einen Sammelbehälter hängen (3).
- Nehmen Sie den Deckel des Bremsölbehälters ab und prüfen Sie, ob das Öl den vorgeschriebenen Stand erreicht; evtl. nachfüllen.
- Pumpen Sie 2-3 Mal langsam und bis zum Anschlag und halten Sie den Hebel dabei angezogen.
- Indem Sie den Hebel angezogen halten, öffnen Sie das Entlüftungsventil, bis Öl und evtl. Luftblasen aus dem Schlauch austreten (2).
- Schließen Sie das Ventil und lassen Sie den Bremshebel los.
- Wiederholen Sie den oben beschriebenen Vorgang, bis keine Luftblasen mehr aus dem Ventil kommen.
- Danach schrauben Sie das Ventil zu und entfernen den Schlauch; achten Sie dabei darauf, Beläge und Scheibe nicht mit Öl zu verschmutzen.
- Setzen Sie den Schutzdeckel wieder auf, füllen Sie den Tank bis zum Maximalstand und schließen Sie sorgfältig.



SUBSTITUTION OF THE FORK OIL (Fig. 20)

We advise changing the oil after travelling 15.000-20.000 kilometer, proceeding as follows:

- Remove the front wheel, the brake caliper and the mudguard, then slacken the rod retaining screws on the fork plates and slip out the rods.
- Unscrew the cap on top of the rod.
Remove the spacer and the spring.
Turn the rod upside down and let it drain completely, after having pumped it 3-4 times.
- Pour about 180 cc of SAE 20 fork oil (see Lubricants Table, Pos. 11) into the top cap and check that the oil level is exactly 120 mm from the top edge of the rod when the rod is completely replaced in its lining, without the spring and the spacer.

To complete reassembly, repeat the operations in inverse order.

CHANGEMENT HUILE FOURCHE (Fig. 20)

Après avoir parcouru 15.000-20.000 km, il est conseillé de changer l'huile en opérant de la façon suivante:

- Enlever la roue avant, la pince frein et le garde-boue puis desserrer les vis de fixation des plongeurs aux plaques fourche et extraire les plongeurs.
- Dévisser le bouchon supérieur du plongeur. Enlever l'entretoise et le ressort. Retourner le plongeur et le laisser goutter complètement après avoir pompé 3-4 fois.
- Dans le bouchon supérieur, verser environ 180 cm³ d'huile pour fourches SAE 20 (voir tableau Lubrifiants Pos. 11). Contrôler qu'avec le plongeur complètement rentré dans le fourreau, sans ressort et sans entretoise, le niveau d'huile se trouve exactement à 120 mm du bord supérieur du plongeur.

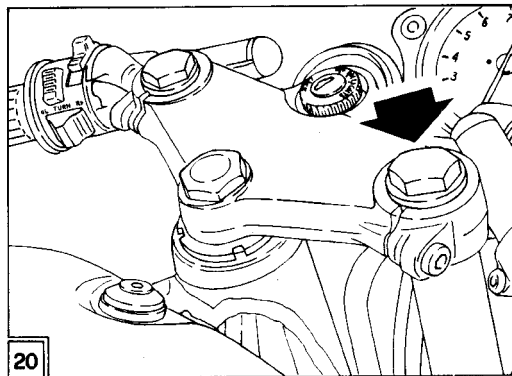
Pour le remontage, refaire les opérations dans le sens inverse.

GABELÖLWECHSEL (Abb. 20)

Es empfiehlt sich, nach 15.000-20.000 km einen Ölwechsel vorzunehmen. Dazu geht man folgendermaßen vor:

- Das Vorderrad, den Bremssattel und den Kotflügel ausbauen, dann die Schrauben, mit denen die Schäfte an den Gabelplatten befestigt sind, lockern und die Schäfte herausziehen.
- Den oberen Schaftdeckel aufschrauben. Das Distanzstück und die Feder abnehmen. Das Bein umdrehen, 3-4 mal pumpen und ganz abtropfen lassen.
- Vom oberen Deckel ca. 180 cc Gabelöl SAE 20 (siehe Schmiermitteltabelle Pos. 11) einfüllen und auf jeden Fall kontrollieren, ob der Ölstand bei vollkommen in die Hülse eingefahrenem Schaft, ohne Feder und Distanzstück genau 120 mm vom oberen Schafttrand entfernt ist.

Um das Ganze wieder zusammenzubauen wiederholt man dieselben Arbeitsgänge in umgekehrter Reihenfolge.



REAR SUSPENSION

The rear suspension is made up of a single damper - spring group and a progressive system linkage (A.P.S.).

The damper is made with optimum calibration for your motorcycle and requires no maintenance.

In the event of malfunction of the rear suspension (for example, loss of hydraulic braking due to oil loss) the entire damper-spring unit must be replaced.

REAR SUSPENSION CONNECTING-ROD ASSEMBLY CHECKING

Every **10.000 Km**, have the rear suspension connecting-rod assembly (state of wear of the single connecting-rod, double connecting-rod, their components) and the front fork checked by an Aprilia Dealer.

SUSPENSION ARRIERE

La suspension arrière est composée d'un seul groupe ressort-amortisseur et par un système de levier avec système progressif (A.P.S.).

L'amortisseur est construit avec un tarage optimal pour votre moto et ne nécessite d'aucun entretien.

En cas de mauvais fonctionnements de la suspension arrière (par exemple perte de frein hydraulique due à une perte d'huile), il est nécessaire de changer toute l'unité ressort/amortisseur.

CONTROLE TRINGLERIES DE LA SUSPENSION ARRIERE

Tous les **10.000 Km** environ, faire contrôler les tringleries de la suspension arrière (état et usure de la bielle simple, de la bielle double, de leurs composants) et la fourche par un Concessionnaire autorisé Aprilia.

HINTERE AUFHÄNGUNG

Die hintere Aufhängung besteht aus einer einzigen Feder/Stoßdämpfer-Gruppe und einem progressiven Hebelsystem (A.P.S.).

Der Stoßdämpfer wird mit einer optimalen Eichung konstruiert und erfordert keinerlei Wartung.

Sollten Betriebsstörungen der hinteren Aufhängung auftreten (z.B. Nachlassen der Hydraulikbremse durch Ölverlust), muß die ganze Feder/Stoßdämpfer-Gruppe ersetzt werden.

PLEUELWERK-KONTROLLE HINTERE AUFHÄNGUNG

Nach jeweils **10.000 Km** sollten Sie die Pleuelwerke der hinteren Aufhängung (Zustand und Abnutzungsgrad des doppelten Pleuels und ihrer Bestandteile) und die Schwinge von Ihrer Aprilia-Vertragswerkstatt kontrollieren lassen.

CHAIN ADJUSTMENT

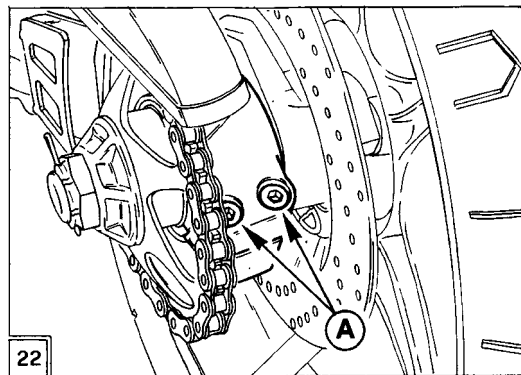
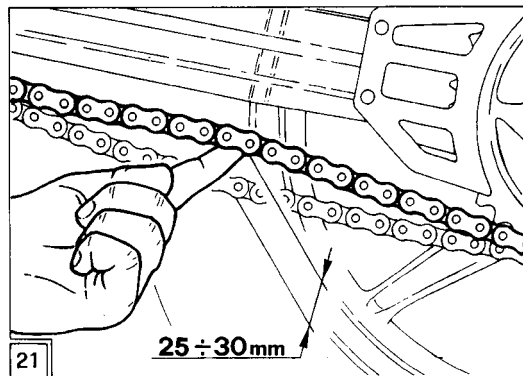
- Set the vehicle with its rear wheel raised above the ground.
- Check that the vertical oscillation in the lower part of the chain, at a point mid-way between the sprocket wheel and the crown, is about 25÷30 mm (Fig. 21).
- If this distance is not correct, proceed as follows.
- Loosen the two screws on the clamp at the end of the swing-arm (Fig. 22 - Pos. A).
- Loosen the screw of the brake caliper retaining plate.
- Turn the rear wheel until the hole on the wheel coincides with the corresponding hole on the cam fitted to the clamp at the end of the swing-arm (Fig. 23).
- Insert the supplied tool into the hole, thus blocking the cam with respect to the wheel (Fig. 23).
- Rotate the wheel by gripping the tyre until the correct chain tension is obtained:
- To increase chain tension turn the wheel backwards.
- To decrease chain tension turn the wheel forwards.

REGLAGE DE LA CHAÎNE

- Placer le véhicule avec la roue arrière soulevée.
- Contrôler que dans la branche inférieure de la chaîne l'oscillation verticale soit d'environ 25÷30 mm (Fig. 21) à un point intermédiaire entre pignon et couronne.
- Si cette distance n'est pas respectée, procéder de la façon suivante:
- Déserrer les deux vis de la borne de la fourche (Fig. 22 - pos. A).
- Desserrer la vis de la plaque d'ancrage de la pince.
- Tourner la roue arrière jusqu'à faire coïncider le trou passant situé sur la roue avec le trou correspondant sur l'excentrique monté sur la borne de la fourche (Fig. 23).
- Introduire l'outil approprié dans le trou en bloquant ainsi l'excentrique par rapport à la roue (Fig. 23).
- Tourner la roue en maintenant le pneu jusqu'à obtenir la juste tension de la chaîne:
- Pour augmenter la tension de la chaîne, tourner la roue dans le sens opposé à celui de la marche.
- Pour diminuer la tension de la chaîne, tourner la roue dans le sens de la marche.

KETTENREGULIERUNG

- Die Maschine mit angehobenem Hinterrad aufstellen.
- Prüfen, ob die vertikale Schwingung des unteren Kettenteils an einem Punkt zwischen Ritzel und Kranz ca. 25÷30 mm beträgt (Abb. 21).
- Sollte dieser Wert nicht eingehalten sein, folgendermaßen vorgehen:
- Die zwei Schrauben der Endklemme der Schwinge lockern (Abb. 22 - Pos. A).
- Die Schraube der Zangen-Verankerungsplatte lockern.
- Das Hinterrad drehen, bis die am Rad befindliche Durchgangsöffnung mit der entsprechenden Öffnung an dem an die Endklemme der Schwinge montierten Nocken übereinstimmt.
- Das dafür vorgesehene Werkzeug in die Öffnung einführen und so den Nocken zum Rad blockieren (Abb. 23).
- Den Reifen halten und das Rad drehen, bis die richtige Kettenspannung hergestellt ist:
- Um die Kettenspannung zu erhöhen, das Rad gegen die Fahrtrichtung drehen.
- Um die Kettenspannung zu reduzieren, das Rad in Fahrtrichtung drehen.



- Tighten the retaining screws on the clamp at the end of the swing-arm (tightening torque 3-4 da N m) and remove the tool from the wheel.
- Tighten the screws that anchor the brake caliper retaining plate.

If the chain has to be taken off and put back on, ensure that the open end of the clip of the joining link is installed facing in the direction opposite that in which the chain will be moving (Fig. 24).

Lastly, check the degree of wear of the chain stretcher pad. **Oil the chain frequently** (See Lubricants Chart).

From time to time check the wear condition of the chain; make sure that it is not too loose and that there are no angles or seized links (Fig. 25).

If any faults are found change the chain.



NOTE

ATTENTION: Never fit a new drive chain on a sprocket wheel/crown gear with very worn teeth; vice versa do not use a worn chain on a new sprocket wheel/crown gear.



NOTE

ATTENTION: Ne jamais monter une chaîne de transmission neuve sur pignon/couronne avec des dents assez usées et, viceversa, ne pas utiliser une chaîne usée sur pignon/couronne neufs.

- Serrer les vis de fixation de la borne de la fourche (couple de serrage 3-4 daNm) et ôter l'outil de la roue.
- Serrer les vis de fixation de la plaque d'ancrage de l'étrier du frein.

En cas de démontage et remontage de la chaîne, s'assurer que la pince du maillon de jonction soit installée avec la partie ouverte orientée dans le sens d'avancement (Fig. 24).

Vérifier enfin l'usure des patins de la chaîne et éventuellement les changer. **Graisser fréquemment la chaîne** (voir Tableau des Lubrifiants).

Contrôler de temps en temps l'état d'usure de la chaîne et vérifier qu'elle ne présente pas de jeux excessifs, des heurts ou des maillons grippés (Fig. 25). Si l'on constate ces anomalies, changer la chaîne.

- Die Befestigungsschrauben der Endklemme der Schwinge anziehen (Drehmoment 3 - 4 daNm) und das Werkzeug vom Rad nehmen
- Die Befestigungsschrauben der Verankerungsplatte der Bremszange anziehen.

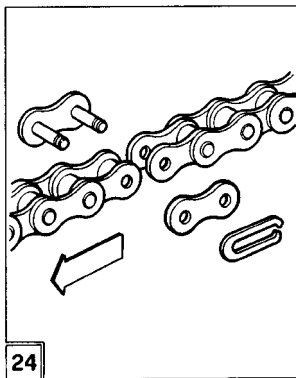
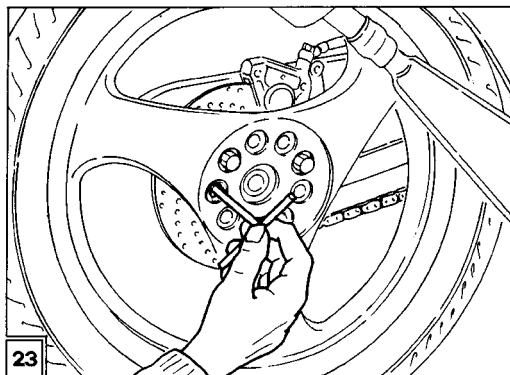
Wenn die Kette ab- und wieder aufmontiert wird, muß man darauf achten, daß die Feder des Verbindungs-gliedes so installiert ist, daß ihre offene Seite gegen die Fahrtrichtung zeigt (Abb. 24). **Zuletzt den Verschleißzustand der Kettenspanner-Gleitbacken kontrollieren und eventuell ersetzen.**

Die Kette häufig ölen. (s. Schmiermitteltabelle).
Gelegentlich den Verschleißzustand der Kette kontrollieren und prüfen, ob etwa ein zu großes Spiel, Kanten oder festgefressene Glieder vorhanden sind (Abb. 25). Sollten Störungen dieser Art auftreten, muß die Kette ersetzt werden.



NOTE

Montieren Sie niemals eine neue Antrieb-kette auf Ritzel/Kranz mit abgenutzten Zähnen und umgekehrt eine gebrauchte Kette auf neuen Ritzel/-Kranz.



AIR FILTER DISMANTLING AND CLEANING

The correctly performed dismantling and cleaning of the air filter is of fundamental importance for good engine performance.

Every **4500 Km**, or according to conditions of use, clean the filter as follows:

- Remove the saddle.
- Set the petrol tap in **OFF** position.
- Detach the carburettor delivery tube from the tap.
- Remove the tank.
- Unscrew the screws that hold the lid on the filter body (Fig. 26) and remove the filter element (Fig. 27).
- Wash the filter element carefully, then dry it, taking care not to damage it, and immerse it in oil until it is completely impregnated.
- Reassemble the filter following the inverse procedure.
- Spread a film of grease on the base of the filter element.

DEMONTAGE ET NETTOYAGE DU FILTRE DE L'AIR

Une correcte opération de démontage et de nettoyage du filtre de l'air est fondamentale pour un excellent rendement du moteur.

Tous les **4500 Km** ou selon les conditions d'utilisation, procéder au nettoyage de l'élément filtrant de la façon suivante:

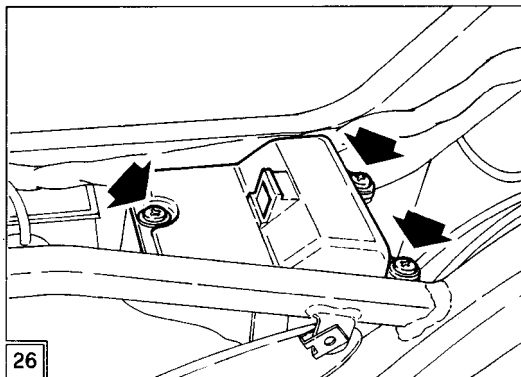
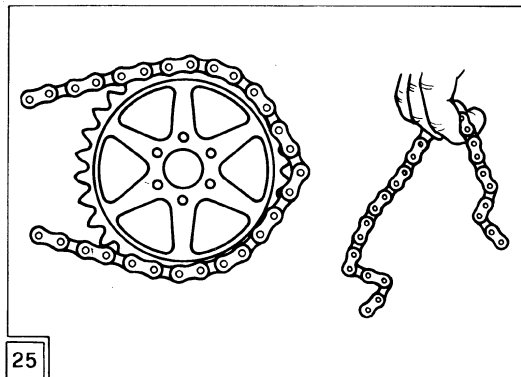
- Oter la selle.
- Placer le robinet de l'essence en position **OFF**.
- Détacher du robinet le tuyau de refoulement au carburateur.
- Oter le réservoir.
- Dévisser les vis de fermeture du couvercle de la caisse du filtre (Fig. 26) et extraire l'élément filtrant (Fig. 27).
- Laver soigneusement l'élément filtrant avec de l'essence, puis, l'essuyer en ayant soin de ne pas l'endommager; l'immerger dans de l'huile pour filtres jusqu'à sa totale imprégnation.
- Remonter le filtre en effectuant les opérations inverses.
- Mettre un voile de graisse sur la base de l'élément filtrant.

DEMONTAGE UND REINIGUNG DES LUFTFILTERS

Die korrekte Ausführung der Demontage und Reinigung des Luftfilters ist von grundlegender Bedeutung für die optimale Leistung des Motors.

Nach jeweils **4500 Km** oder je nach Betriebsbedingungen die Reinigung des Filterelementes wie folgt vornehmen:

- Den Sattel abnehmen.
- Den Benzinhahn auf Stellung **OFF** stellen.
- Die Zuführleitung zum Vergaser vom Hahn abhängen.
- Den Tank aus.
- Die Verschlußschrauben des Gehäusedeckels (Fig. 26) aufschrauben und das Filterelement herausziehen (Abb. 27).
- Das Filterelement sorgfältig auswaschen und vorsichtig trocknen; das Element in Öl eintauchen, bis es vollkommen imprägniert ist.
- Den Filter in umgekehrter Reihenfolge wieder einbauen.
- Einen Ölfilm auf die Basis des Filterelements auftragen.



COOLANT CHECKING

Every **1500 Km** or after long journeys, check the coolant level **when the engine is cold**.

Just unscrew the cap and check that the level of the liquid can be seen (Fig. 28).

If not, top up with standard fluid until the level can be seen. Do not over-fill, or the fluid will overflow during normal operation.

The standard coolant allows the motor-cycle to be exposed to a temperature of -17°C .

To change the fluid, remove the bottom part of the body, remove the water filler cap and slip out the cylinder delivery tube (Fig. 29), thus draining off the fluid. Then replace the tube, refill the system with standard fluid by means of the filler, and lastly replace the cap.



The capacity of the cooling circuit 900 cc. If frequent coolant top-up operations are required it is advisable to have the sustme checked by an Aprilia dealer.

CONTROLE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Tous les **1500 Km** ou après de longs voyages, vérifier à **moteur froid** le niveau du liquide de refroidissement. Il suffit de dévisser le bouchon et vérifier que l'on voit le niveau du liquide (Fig. 28).

Dans le cas contraire, remplir avec du liquide standard jusqu'à ne plus voir le niveau (voir Tableau lubrifiants p.40 n.9). Ne pas trop remplir sinon le liquide sortira pendant le fonctionnement.

Le liquide de refroidissement standard permet de laisser la moto exposée à une température de -17°C . Pour le changement du liquide, ôter la partie inférieure du carénage, ôter le bouchon de remplissage de l'eau et dévisser la vis sur le cylindre (Fig. 29) en vidangeant ainsi le liquide. Puis remonter ce tuyau, remplir l'installation avec liquide standard à travers la goulotte et enfin refermer le bouchon.



La capacité du circuit de refroidissement est de 900 cc.. Si des additions fréquentes de liquide de refroidissement sont nécessaires, il est conseillé de s'adresser à un concessionnaire Aprilia pour un contrôle.

KONTROLLE DER KÜHLFLÜSSIGKEIT

Nach jeweils **1.500 Km** oder nach langen Fahrten muß man bei **kaltem Motor** den Stand der Kühlflüssigkeit prüfen.

Dazu den Deckel abschrauben und kontrollieren, ob der Flüssigkeitsspiegel sichtbar ist (Abb. 28).

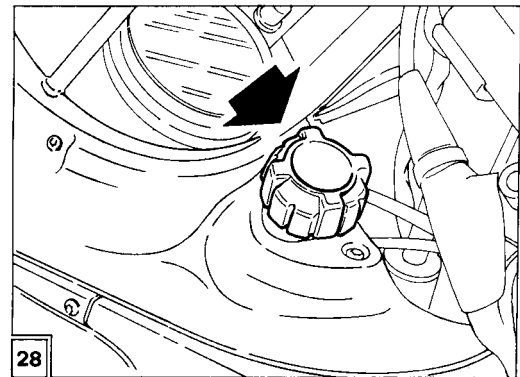
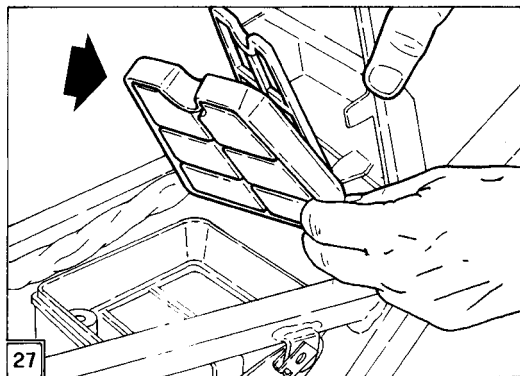
Sollte dies nicht der Fall sein, mit Standardflüssigkeit nachfüllen, bis der Spiegel sichtbar ist. Nicht mehr einfüllen, da sonst während des Betriebs Flüssigkeit austritt. Die Standard-Kühlflüssigkeit ermöglicht es, die Maschine einer Temperatur von -17°C auszusetzen. Für den Wechsel der Flüssigkeit die rechte Seite der Verkleidung entfernen, den Wassereinfülldeckel abnehmen, die Zuführungsleitung zum Zylinder (Abb.29) herausziehen und so die Flüssigkeit ablassen.

Danach die Leitung wieder einbauen, die Anlage über den Einfüllstutzen mit Standardflüssigkeit füllen und zuletzt den Deckel wieder schließen.



ACHTUNG

Die Kapazität des Kühlkreislaufes beträgt 900 cc. Sollte häufiges Nachfüllen erforderlich sein, empfehlen wir, sich für eine Kontrolle an eine Aprilia-Fachwerkstatt zu wenden.



STEERING HEAD CHECKING

Check the play of the bearings by placing the motor - cycle on a trestle and shaking the fork sleeves in travelling direction (Fig. 30).

If any play is found, proceed as follows (Fig. 31):

- Loosen screws 1-2.
- Tighten the ring nut 3 to take up the play.
- Partly tighten screw 2.
- Tighten screw 1.
- Fully tighten screw 2.

CONTROLE DE LA BARRE DE DIRECTION

Vérifier le jeu des paliers en plaçant la moto sur une béquille et en remuant les couvertures de la fourche dans le sens de la marche (Fig. 30).

En cas de jeu, procéder au réglage suivant (Fig. 31):

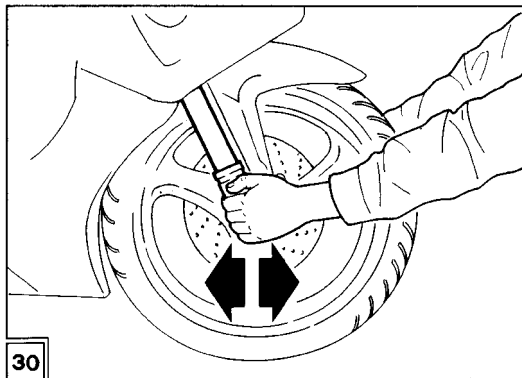
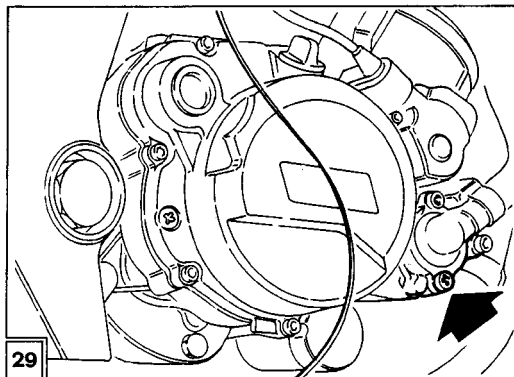
- Déserrer les vis 1-2.
- Visser le collier 3 pour récupérer le jeu.
- Visser à nouveau partiellement la vis 2.
- Serrer la vis 1.
- Serrer à fond la vis 2.

KONTROLLE DES LENKROHRS

Das Spiel der Lager prüfen; dazu die Maschine aufbocken und die Hülen der Gabel in Fahrtrichtung schütteln (Abb. 30).

Sollte ein Spiel wahrgenommen werden, zur Einstellung wie folgt vorgehen (Abb. 31):

- Schrauben 1 - 2 lockern.
- Zwingen 3 festschrauben, um das Spiel auszugleichen.
- Schraube 2 teilweise wieder zuschrauben.
- Schraube 1 festschrauben.
- Schraube 2 fest anziehen.



SPARK PLUG MAINTENANCE

From time to time remove the spark plug with the key provided and eliminate the deposits from the space between the porcelain insulator of the central electrode and the body of the plug.

At the same time use a feeler gauge to check that the distance between the electrodes is from **0.4 to 0.6 mm** (Fig. 32). If the distance is incorrect, bend the side electrode towards the centre one. Never attempt to bend the centre electrode, to avoid possible damage to the porcelain insulation.

**Recommended spark plug: BOSCH W 3CC
CHAMPION N2C
NGK B8 ES**



NOTE

Use only the correct type of spark plug; spark plugs with the wrong heat rating may cause faulty operation.

CARBURETTOR

After the **first 500 km.** clean the petrol inlet filter to the carburettor and the jets, then repeat this operation **every 5000 km.**

ENTRETIEN DE LA BOUGIE

Démonter périodiquement la bougie avec la clé en éliminant les incrustations existants dans l'espace entre la porcelaine porte-électrode centrale et le corps de la bougie.

En même temps, à l'aide d'un épaisseurmètre, vérifier que la distance entre les électrodes soit comprise entre **0,4 et 0,6 mm** (Fig. 32). Dans le cas contraire, approcher l'électrode externe à celle interne. On ne doit jamais agir sur l'électrode centrale afin d'éviter de possibles ruptures de la porcelaine isolante.

**Bougie conseillée: BOSCH W 3CC
CHAMPION N2C
NGK B8 ES**



NOTE

Utiliser exclusivement des bougies de type prescrit. Des bougies avec un degré thermique incorrect peuvent causer des inconvénients fonctionnels.

CARBURATEUR

Nettoyer le filtre d'introduction de l'essence au carburateur et les jets après les **500 premiers kilomètres** puis, **tous les 5000 km.**

WARTUNG DER ZÜNDKERZE

Bauen Sie die Zündkerze regelmäßig mit dem entsprechenden Schlüssel aus und entfernen Sie die Verkrustungen zwischen dem mittleren Porzellanteil des Elektrodenhalters und dem Kerzenkörper.

Prüfen Sie dabei mit einem Dickenmesser, ob der Abstand zwischen den Elektroden zwischen **0,4** und **0,6 mm** beträgt (Abb. 32). Sollte dies nicht der Fall sein, die äußere an die innere Elektrode annähern. Nie auf die mittlere Elektrode einwirken, damit das Isolierporzellan nicht beschädigt wird.

Empfohlene Zündkerze: BOSCH W 3CC
CHAMPION N2C
NGK B8 ES

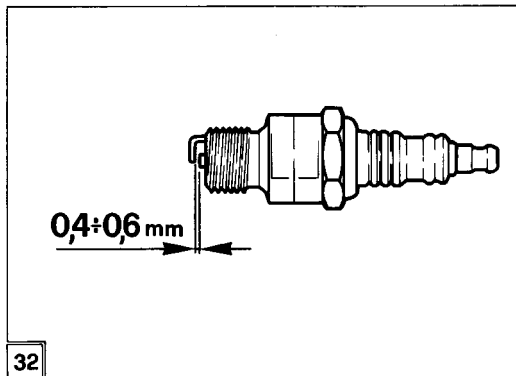
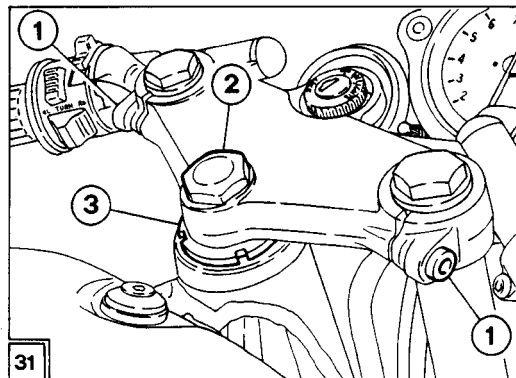


NOTE

Verwenden Sie ausschließlich den empfohlenen Zündkerzentyp; Zündkerzen mit falschem Wärmwert können Funktionsstörungen verursachen.

VERGASER

Den Einlaßfilter des Benzins zum Vergasser und die Düsen nach den **ersten 500 Km** und danach nach jeweils **5.000 Km** reinigen.



ADJUSTING THE IDLE (Fig. 33)

Idle adjustment must be performed when the engine is warm, proceeding as follows:

Adjust the idle screw until a constant engine speed is obtained.

ADJUSTING THE THROTTLE

The throttle must have an end play that allows the carburettor valve and the lubrication pump to be closed. To obtain this setting operate the adjustment screw (Fig. 34).



NOTE

Perform this operation only after having checked that the carburettor and pump cables are correctly set.

CHECKING THE LAMELLAR UNIT (Fig. 35)

Every 5000 km. it is necessary to remove the lamellar unit (1) after having removed the carburettor and the intake sleeve (2). Check that the reeds (3) are adherent in their rubber seatings and that the rubber seating is perfectly level without any bulges.

REGLAGE DU RALENTI (Fig. 33)

Le réglage du ralenti s'effectue à moteur chaud en procédant de la façon suivante:

Régler la vis du ralenti de façon à obtenir une rotation constante du moteur.

REGLAGE DE LA COMMANDE DU GAZ

La commande du gaz doit avoir du jeu pour permettre la fermeture de la soupape du carburateur et de la pompe de lubrification. Pour l'obtenir, agir sur le registre (Fig. 34).



NOTE

Effectuer cette opération seulement après avoir vérifié que les câbles du carburateur et de la pompe soient correctement réglés.

CONTROLE DU PAQUET LAMELLAIRE (Fig. 35)

Tous les 5000 km, il faut enlever le paquet lamellaire (1) après avoir retiré le carburateur et le collecteur d'aspiration (2). Vérifier que les lames (3) soient parfaitement adhérentes à leur place en caoutchouc et que celle-ci soit parfaitement plate, sans trace de regonflements.

EINSTELLUNG DER LEERLAUFDREHZAHL (Abb. 33)

Die Einstellung der Leerlaufdrehzahl wird bei warmem Motor vorgenommen, indem man folgendermaßen vorgeht: Die Leerlaufschraube so regulieren, daß eine konstante Drehung des Motors erreicht wird.

EINSTELLUNG DER GASSTEUERUNG

Die Gassteuerung muß ein entsprechendes Spiel aufweisen, um den Verschluß des Vergaserventils und der Schmierpumpe zu ermöglichen.

Um dieses Spiel zu erhalten, auf den entsprechenden Regler (Abb. 34) einwirken.

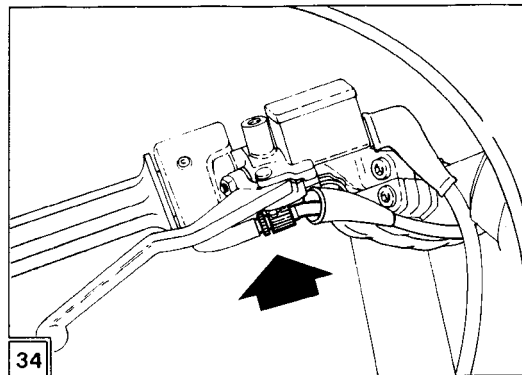
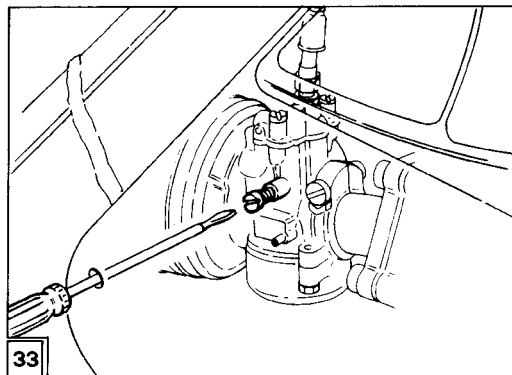


NOTE

Diesen Vorgang erst durchführen, nachdem man sich davon vergewissert hat, daß die Kabel des Vergasers und der Schmierpumpe korrekt eingestellt sind.

KONTROLLE DES LAMELLENPAKETS (Abb. 35)

Nach jeweils 5.000 Km muß man das Lamellenpaket (1) entfernen, nachdem man den Vergaser und den Ansaugkrümmer (2) abgenommen hat. Dabei überprüfen, daß die Blättchen (3) perfekt in ihrem Sitz aus Gummi anliegen und daß letzterer einwandfrei flach, und ohne Spuren von Schwellungen ist.



ELECTRICAL SYSTEM



For battery efficiency it is very important that the correct load of acid be observed and that maintenance be carried out properly. If the following instructions are scrupulously observed, the battery life will be considerably prolonged.

Preparing the motorcycle for the road, charging the battery (Fig. 36)

- a) It is important to let the battery sit for at least 3-4 hours after filling it with the solution of **sulphuric acid and distilled water**, to allow the chemical reaction to be completed.
- b) Then, before 24 hours are up, battery charging should be completed by subjecting it to a current of around **10-20%** of the rated capacity (**for 5 Amp/h batteries, current 0.5 to 1 Amp. MAX.**).

If this period is not respected, a sulphation reaction begins in the plates which considerably shortens their lives.



The liquid in the battery is toxic and therefore dangerous. Avoid contact with the skin, eyes and clothes. In the event of contact of the electrolytic solution with the skin or eyes, rinse abundantly with cold water and consult a doctor.

BATTERY MAINTENANCE

INSTALLATION ELECTRIQUE



Pour que la batterie soit efficace, il est très important de charger correctement l'acide et d'effectuer un entretien adéquat. Suivre scrupuleusement les normes suivantes prolonge considérablement la durée de la batterie.

Mise sur route de le cyclomoteur, chargement de la batterie (Fig. 36).

- a) Après le remplissage de la batterie avec la solution **acide sulfurique-eau distillée**, il est important que la batterie même soit laissée au repos pour au moins 3-4 heures afin de permettre l'accomplissement de la réaction chimique.
- b) Ensuite, **avant les 24 heures**, la charge de la batterie doit être complétée en la soumettant à un courant autour des **10-20%** de la capacité nominale (**pour batteries 5 Amp/h courant 0,5-1 Amp. MAX.**).

Autrement, la réaction de sulfatation des plaques commence et diminue considérablement la durée de la batterie.



Le liquide de la batterie est toxique et donc dangereux. Eviter le contact avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact de la solution électrolytique avec la peau ou les yeux, rincer abondamment avec de l'eau froide et consulter un médecin.

ENTRETIEN DE LA BATTERIE

ELEKTRISCHE ANLAGE



Für die einwandfreie Funktion der Batterie (Abb. 33) sind eine korrekte Ladung mit der Säure und eine geeignete Wartung sehr wichtig. Das genaueste Befolgen der folgenden Anleitungen kann die Lebensdauer der Batterie erheblich verlängern.

Inbetriebsetzung des Motorrads, Ladung der Batterie (Abb. 36)

- a) Es ist wichtig, die Batterie nach dem Auffüllen mit der Lösung aus **Schwefelsäure/destilliertem Wasser** wenigstens 3-4 Stunden ruhen zu lassen, damit die chemische Reaktion vollkommen erschöpft werden kann.
- b) Innerhalb **24 Stunden** wird die Batterieladung vervollständigt, indem sie an eine Energiequelle mit **10-20%** der Nominalleistung (**für Batterien 5 Amp/h Strom 0,5-1 Amp MAX**).

Andernfalls beginnt die Sulfations-Reaktion der Platten, wodurch die Lebensdauer wesentlich verkürzt würde.

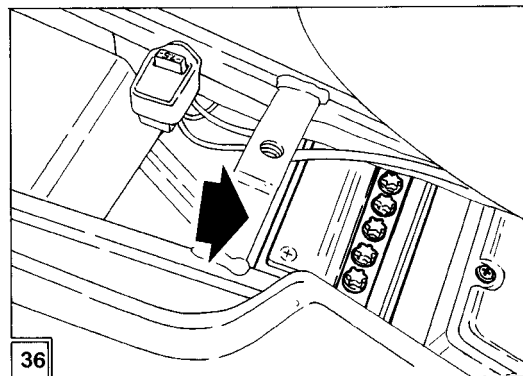
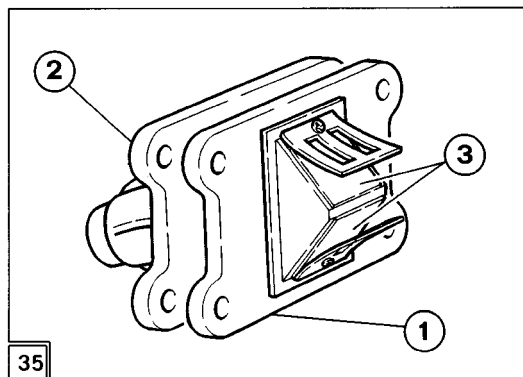


Die Batterieflüssigkeit ist giftig und daher gefährlich. Vermeiden Sie Kontakt mit der Haut und den Augen, sowie mit Ihrer Kleidung.

Im Falle von Kontakt der elektrolytischen Lösung mit der Haut oder den Augen, waschen Sie sofort mit reichlich kaltem Wasser nach und suchen einen Arzt auf.

WARTUNG DER BATTERIE

a)



It is important to check the level of the electrolyte at least once a month or even more frequently during the summer months. The level should be kept between the **MIN. and MAX.** marks, and topped up from time to time **WITH DISTILLED WATER ONLY**. When checking the liquid level, ensure that the breather pipe is properly connected to the battery.

- b) It is important to keep the battery always **FULLY CHARGED**, so in winter it should be recharged at least once a month. (Failing this, it may be charged by using the bike without lighting the headlamps for at least **100 km.**)

It is also a good rule to recharge the battery from time to time in summer too, so that it is always **100%** charged.



WARNING

When the battery is left discharged, an irreversible degeneration process begins. To avoid possible damage to the electrical system, do not invert the connection of the battery cables.

Il est important de contrôler le niveau de l'électrolyte au moins une fois par mois ou même plus fréquemment pendant les mois d'été et doit être maintenu entre les crans **MIN et MAX**. Pour cela, ajouter périodiquement **SEULEMENT DE L'EAU DISTILLÉE** en contrôlant le niveau du liquide et vérifier que le tuyau de refoulement soit correctement relié à la batterie.

- b) Il est important que la batterie soit toujours maintenue **COMPLETEMENT CHARGÉE** et donc, pendant les mois d'hiver, elle doit être chargée au moins une fois par mois (ou bien chargée en utilisant la moto à phares éteints pendant au moins **100 Km**). De plus, il est conseillé de charger périodiquement la batterie même dans les mois d'hiver de façon à la maintenir constamment chargée à **100%**.



ATTENTION

Quand la batterie se décharge, sa dégradation irréversible commence. Pour éviter de possibles endommagements à l'installation électrique, ne pas inverser le branchement des câbles de la batterie.

Der Elektrolytstand sollten wenigstens einmal im Monat, oder während der Sommermonate auch öfter, kontrolliert werden, wobei er stets zwischen den **MIN.-MAX.** Kerben stehen sollte und regelmäßig **AUSSCHLIESSLICH MIT DESTILLIERTEM WASSER** aufgefüllt wird. Bei der Standkontrolle prüfen Sie auch, ob das Entlüftungssrohr korrekt mit der Batterie verbunden ist.

- b) Die Batterie muß außerdem stets **VOLLKOMMEN GELADEN** sein und muß daher im Winter wenigstens einmal im Monat aufgeladen werden (oder durch mindestens **100 Km** Fahrt mit ausgeschalteten Scheinwerfern). Es empfiehlt sich außerdem, die Batterie auch während der Sommermonate regelmäßig aufzuladen, so daß sie stets eine **100%ige** Ladung aufweist.



ACHTUNG

Wenn Ihre Batterie ungeladen gelassen wird, beginnt ihre irreversible Degradation. Um mögliche Schäden an der elektrischen Anlage zu vermeiden, achten Sie darauf, daß die Kabelverbindungen der Batterie nicht vertauscht werden.

FUSE REPLACEMENT

The fuse is under the saddle (**Fig. 37**). If any device ceases to operate, check the fuse that protects the circuit.

If the fuse is burnt-out the filament will be broken.

Before replacing the fuse, look, if possible, for the cause of the fault.

Then substitute the fuse with another of the same type.



Never close the circuit with material other than the fuse.

ADJUSTING THE HEADLIGHT BEAM

The headlight beam is adjusted by the manufacturer when the motorcycle is tested.

If it is necessary to adjust the beam height, act on the screw (1-Fig. 38) placed behind the frontal element of the fairing.

Turn the screw clockwise if you want to raise the beam, anticlockwise if you want to lower it.

CHANGEMENT DU FUSIBLE

Le fusible se trouve sous la selle (**Fig. 37**). Si un dispositif cesse de fonctionner, contrôler le fusible qui protège le circuit.

Le fusible brûlé aura le filament interrompu.

Avant de changer le fusible, rechercher, si possible, la cause qui avait provoqué l'inconvénient.

Changer donc le fusible avec un autre du même type.



Ne jamais fermer le circuit avec un matériel différent du fusible.

REGLAGE DU FAISCEAU LUMINEUX DU PHARE AVANT

Le réglage du faisceau lumineux du phare avant est effectué dans l'usine au moment de l'essai de la moto.

S'il est nécessaire de régler le faisceau lumineux, agir sur la vis (1-Fig. 38) qui se trouve derrière la partie frontale.

Tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre pour lever le faisceau lumineux, dans le sens opposé à celui des aiguilles d'une montre pour le baisser.

SICHERUNGSWECHSEL

Die Sicherungen befinden sich unter dem Sattel (**Abb. 37**). Wenn eine Einrichtung nicht mehr funktioniert, kontrollieren Sie die Sicherung, welche den Stromkreis schützt.

Eine durchgebrannte Sicherung weist einen unterbrochenen Faden auf.

Bevor Sie die Sicherung auswechseln, suchen Sie möglichst nach der Störungsursache.

Ersetzen Sie dann die Sicherung mit einer anderen des gleichen Typs.



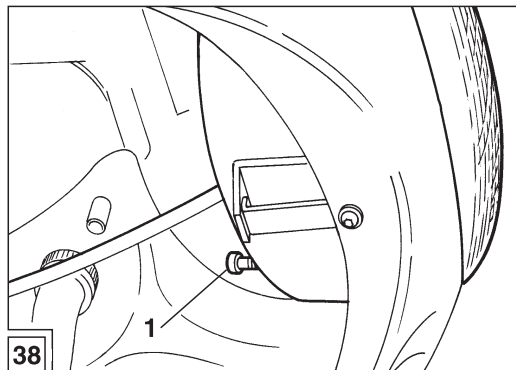
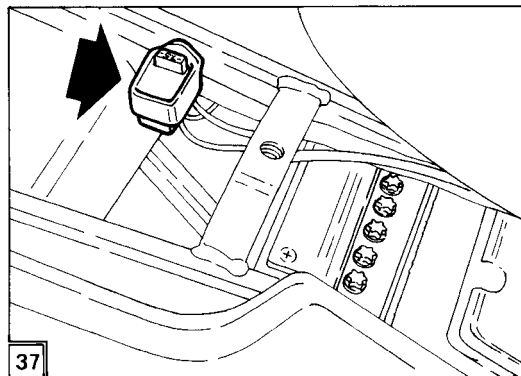
Schließen Sie den Stromkreis nie mit Material, welches verschieden von der Sicherung ist.

LEUCHTWEITENREGELUNG VORDERSCHWEINWERFER

Die Leuchtweite des vorderen Scheinwerfers wird bei der Abnahmeprüfung im Werk eingestellt.

Falls sie trotzdem eingestellt werden sollte, die sich hinter dem Cockpit befindenden Schraube (1-Abb. 38) drehen.

Wenn Sie die Schraube nach links drehen wird die Leuchtweite kürzer, wenn Sie sie nach rechts drehen wird die Leuchtweite länger.



CHANGING THE BULBS

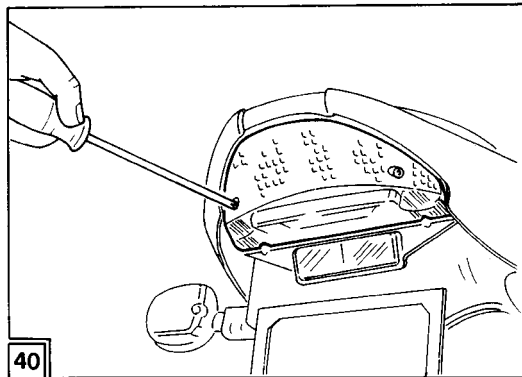
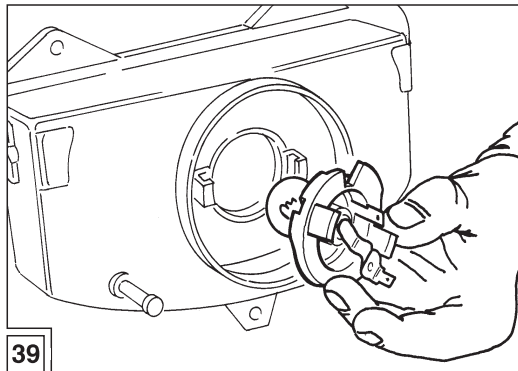
- To change the headlight bulb (Fig. 39), reach the headlight passing between the front element of the fairing and the dashboard.
- To change the tail lamp bulb, disassemble the transparent part of the tail lamp by unscrewing the two fastening screws (Fig. 40).
- To change the dashboard bulbs, disassemble the frontal element of the fairing by disconnecting (and connecting again upon reassembly) the connector of the headlight, which is fixed to the grill.

REPLACEMENT DES AMPOULES

- Pour effectuer le remplacement des ampoules avant (Fig. 39), accéder au phare en passant entre la partie frontale et le tableau de bord.
- Pour le remplacement de l'ampoule arrière, démonter la partie transparente du phare en dévissant les deux vis de fixation (Fig. 40).
- Pour remplacer les ampoules du tableau de bord, démonter la partie frontale en débranchant (rebrancher au montage) le connecteur du phare qui est accroché au nez.

GLÜHBIRNEN WECHSELN

- Um die Glühbirne des vorderen Scheinwerfers zu wechseln (Abb. 39), den Scheinwerfer durch Cockpit und Instrumenteneinheit erreichen.
- Um die Glühbirne der Heckleuchte auszutauschen, die zwei Schrauben des durchsichtigen Teils der Leuchte herausdrehen (Abb. 40).
- Um die Glühbirne der Instrumenteneinheit zu wechseln, den Cockpit demontieren und die entsprechende Fassung herausziehen (und dann wieder hineinstecken).



PERIODIC MAINTENANCE CHART

Maintenance operation	Interval	After the first 500 km.	Every 500 km.	Every 1500 km.	Every 3000 km.	Every 6000 km.	Every 9000 km.
Change engine oil		★				★	
Clean air filter					★		
Check mixer oil filter						★	
Check cooling system		★		★			
Check tightness of nuts and bolts		★			★		
Check clutch clearance		★	★				
Check chain tension		★		★			
Clean spark plug		★	★				
Check and adjust steering bearings				★			
Mixing oil level check			★				
Clean carburettor				★			
Clean petrol tap				★			
Change spark plug					★		
Check braking system		★		★			
Change brake pads					★		
Check suspension con-rod assembly							★
Clean deposits from the silencer						★	
Clean deposits from the combustion chamber							★
Check cylinder and piston for wear ★							★
Check battery				★			
The above intervals refer to normal use of the motr-cycle. If the conditions of use are particularly severe, more frequent maintenance is advised.							

LUBRICANT TABLE

Gearbox oil (recommended): IP F.C., SAE 75W - 90.

As an alternative to the recommended oil, it is possible to use high-quality oils with characteristics in compliance with or superior to the A.P.I. GL-4 specifications.

Mixer oil (recommended): IP GREEN HIT

Use high-quality oils with characteristics in compliance with or superior to the ISO-L-ETC++, A.P.I. TC++ specifications.

Fork oil (recommended): IP F.A. 5W or IP F.A. 20W fork oil. If you need an oil with intermediate characteristics in comparison with the two recommended products, these can be mixed as indicated below:

SAE 10W IP F.A. 5W 67% of the volume, + IP F.A. 20W 33% of the volume.

SAE 15W IP F.A. 5W 33% of the volume, + IP F.A. 20W 67% of the volume.

Bearings and other lubrication points (recommended): IP AUTOGREASE MP.

As an alternative to the recommended product, use high-quality grease for rolling bearings, working temperature range -30°C.... +140°C, dripping point 150°C... 230°C, high protection against corrosion, good resistant to water and oxidation.

Protection of the battery poles: neutral grease or vaseline.

Spray grease for chains (recommended): IP CHAIN SPRAY.

Brake fluid (recommended): IP F.F., DOT 5 (DOT 4 compatible).



Use new brake fluid only.

Engine coolant (recommended): IP ECOBLU -40°C.



Use only antifreeze and anticorrosive without nitrite, ensuring protection at -35° C at least.

FICHE ENTRETIEN PERIODIQUE

Opérations d'entretien	Intervalle	Après les premiers 500 km.	Tous les 500 km.	Tous les 1500 km.	Tous les 3000 km.	Tous les 6000 km.	Tous les 9000 km.
Changement huile moteur		★				★	
Nettoyage filtre air					★		
Nettoyage filtre huile mixer						★	
Contrôle installation de refroidissement		★		★			
Contrôle serrage boulons		★			★		
Contrôle jeu embrayage		★	★				
Contrôle tension chaîne		★		★			
Nettoyage bougie		★	★				
Contrôle et réglage paliers de direction				★			
Contrôle niveau huile dans le rés. du mélange.			★				
Nettoyage carburetteur				★			
Nettoyage robinet essence				★			
Changement bougie					★		
Contrôle système de freinage		★		★			
Contrôle des plaquettes					★		
Contrôle tringleries de la suspension							★
Nettoyage incrustations pot d'échappement						★	
Nettoyage incrust. chambre d'explosion							★
Contrôle usure cylindre-piston ★							★
Contrôle de la batterie							★
Les intervalles cités si-dessus sont valables pour une utilisation normale de la moto. En des conditions d'utilisation particulièrement difficiles, un entretien plus fréquent est conseillé.							

TABLE DES LUBRIFIANTS

Huile de la boîte de vitesse (conseillée): IP F.C., SAE 75W -90

En alternative à l'huile conseillée, on peut utiliser de l'huile de marque aux prestations conformes ou supérieures aux notes détaillées A.P.I. GL - 4.

Huile du mélangeur (conseillée): IP GREEN HIT

Utiliser des huiles de marque aux prestations conformes ou supérieures aux notes détaillées ISO - L-ETC++, A.P.I. TC++.

Huile de la fourche (conseillée): huile pour fourche IP F.A. SW ou bien IP F.A. 20W. Si l'on veut obtenir un comportement entre les deux, il est possible de mélanger ces produits de la façon suivante:

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

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

Coussinets et autres points de lubrification (conseillée): IP AUTOGREASE MP

En alternative au produit conseillé, utiliser de la graisse de marque pour roulements, champ de température utile: -30°C... + 140° C, point d'égouttement 150° C...230° C, prestation anticorrosion élevée, bonne résistance à l'eau et à l'oxydation.

Protection des pôles de la batterie: graisse neutre ou vaseline.

Graisse spray pour chaînes (conseillée): IP CHAIN SPRAY.

Liquide pour freins (conseillée): IP F.F., DOT 5 (Compatible DOT 4).



N'utiliser du liquide pour freins neuf.

Liquide d'arrosage du moteur (conseillée): IP ECOBLU -40°.



N'employer que de l'antigel et anticorrosion sans nitrite, qui assure une protection au moins à -35°C.

PLAN FÜR DIE REGELMÄSSIGE WARTUNG

Wartungsoperation	Abstand	Nach den ersten 500 km.	Nach jeweils 500 km.	Nach jeweils 1500 km.	Nach jeweils 3000 km.	Nach jeweils 6000 km.	Nach jeweils 9000 km.
Motorölwechsel		★				★	
Luftfilterreinigung					★		
Gemischölfilterreinigung						★	
Kühlanlagekontrolle		★		★			
Schraubenanzugkontrolle		★			★		
Kupplungsspielkontrolle		★	★				
Kettenspannungskontrolle		★		★			
Zündkerzenreinigung		★	★				
Kontrolle und Einstellung der Lenkungslager				★			
Ölstand im mischtank Kontrolle			★				
Vergassereinigung				★			
Benzinhahnreinigung				★			
Zündkerzenwechsel					★		
Kontrolle der Bremsanlage		★		★			
Bremsbelägewechsel					★		
Pluellwerkkontrolle der Aufhängung							★
Reinigung der Auspufftopf- Verkrustungen						★	
Reinig. der Verbrennungs- kammer-Verkrust.							★
Verschleißkontrolle Zylinder - Kolben ★							★
Elastische Kupplungsgummi Ersetzung				★			
Die o.a. Abstände gelten für den normalen Gebrauch des Motorrades. Im Falle von besonders schwierigen Bedingungen empfehlen wir häufigere Wartung.							

SCHMIERMITTELTABELLE

Öl für die Schaltung (empfohlene Ölsorten): IP F.C., SAE 75W - 90.

Neben diesen Öl kann man auch Marken-Öle mit vergleichbaren oder besseren Leistungen der A.P.I. GL-4 Klasse verwenden.

Frischölbehälter (empfohlene Ölsorten): IP GREEN HIT

Marken-Öle mit vergleichbaren bzw. besseren Leistungen der ISO-L-ETC++, A.P.I. TC++ Klassen verwenden.

Teleskopgabelöl (empfohlene Ölsorten): Teleskopgabelöl IP F.A. 5W oder IP F.A. 20W. Falls man eine Leistung wünscht, die zwischen IP F.A. 5W und IP F.A. 20W liegt, die Öle wie folgt mischen:

SAE 10W IP F.A. 5W 67% + IP F.A. 20W 33% des Volumens.

SAE 15W IP F.A. 5W 33% + IP F.A. 20W 67% des Volumens.

Lager und übrige Schmierstellen (empfohlenes Fett): IP AUTOGREASE MP

Neben den empfohlenen Fett, Marken-Wälzlagerfett verwenden, Nutztemperaturbereich -30° C... +140° C, Tropfpunkt 150° C...230° C, hoher Korrosionsschutz, gute Wasser- /Oxydationsbeständigkeit.

Batteriepole - Oxydationsschutz: Säurefreies Fett bzw. Vaseline.

Empfohlene Kettenfett in der Sprühdose (empfohlenes Fett): IP CHAIN SPRAY.

Bremsflüssigkeit (empfohlene Ölsorten): IP F.F., DOT 5 (Verträgt sich mit DOT 4).



Verwenden Sie nur neue Bremsflüssigkeit.

Empfohlenes Motorkühlmittel: IP ECOBLU -40°.

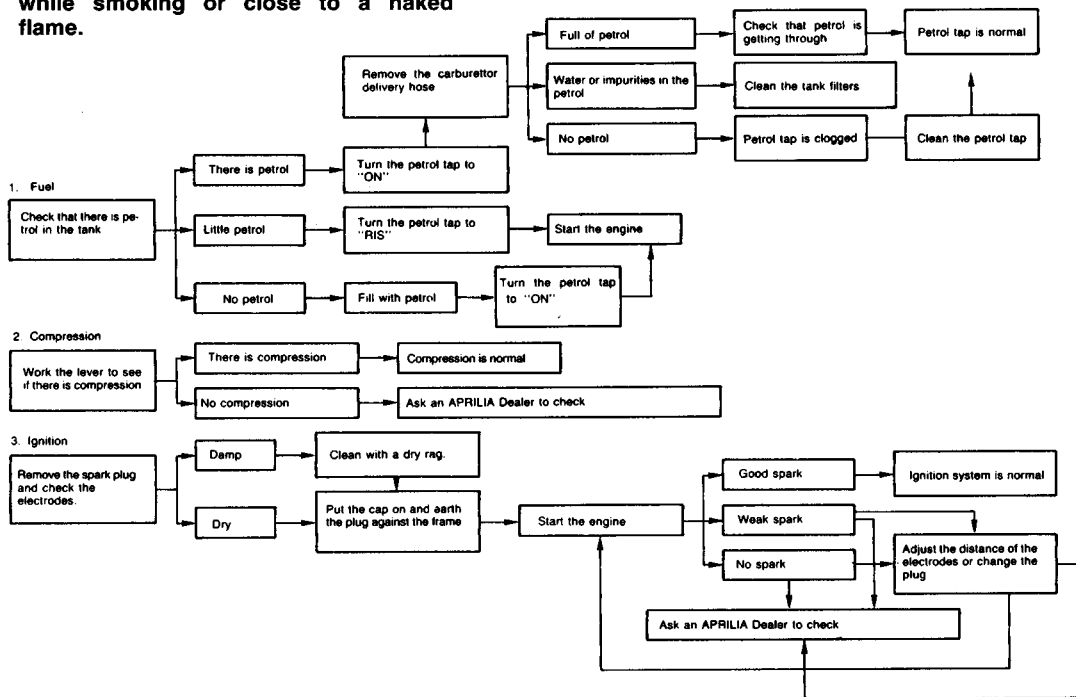


Verwenden Sie nur nitritfreies Gefrier- und Korrosionsschutzmittel, das bis wenigstens -35°C schützt.

TROUBLE-SHOOTING CHART



Never check the fuel supply system while smoking or close to a naked flame.



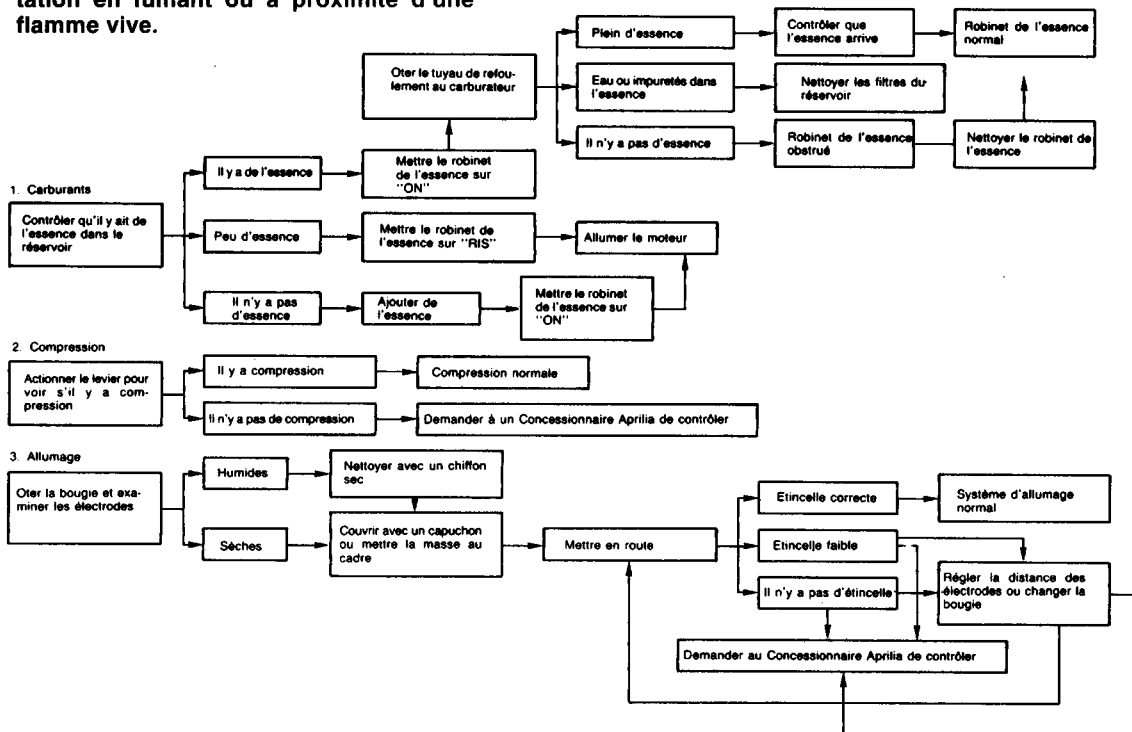
FAULTY OPERATION

FAULTS	REMEDIES
1 - Low performance Excessive deposits	- Clean the thermal part
2 - Clogged silencer	- Clean every 3-4000 km or replace with another of the same type
3 - Engine tends to stall	- Clean the carburettor and blow it with compressed air
4 - Missing or faulty operation	- Change the spark plug

TABLEAU DE RECHERCHE DES PANNES



Ne jamais contrôler le système d'alimentation en fumant ou à proximité d'une flamme vive.



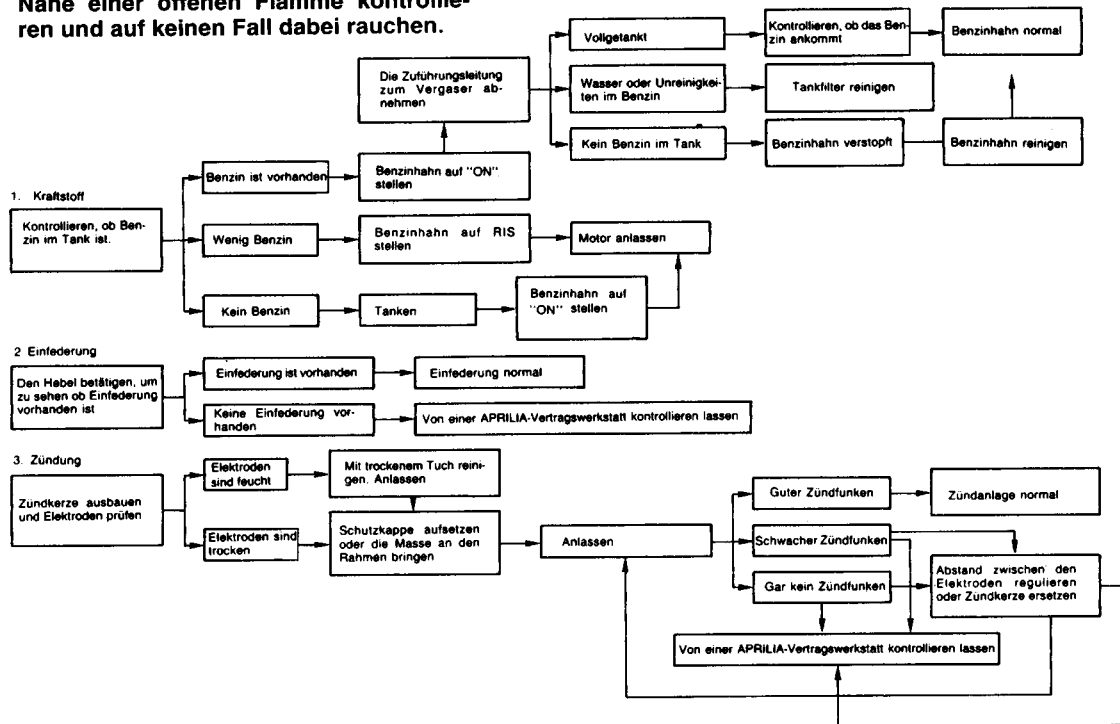
IRREGULARITES DE FONCTIONNEMENT

INCONVENIENTS	MESURES
1 - Rendement insuffisant Excès d'incrustations	- Nettoyer la partie thermique
2 - Silencieux bloqué	- Nettoyer tous les 3-4000 km ou le changer
3 - Tendence du moteur à s'arrêter	- Nettoyer le carburateur et le souffler avec de l'air comprimé
4 - Perte de coups ou fonctionnement défectueux	- Changer la bougie

TABELLE ZUR AUFFINDUNG VON STÖRUNGSURSACHEN



Das Zuführungssystem niemals in der Nähe einer offenen Flamme kontrollieren und auf keinen Fall dabei rauchen.



FUNKTIONSTÖRUNGEN

STÖRUNGEN	ABHILFE
1 - Geringe Leistung Übermässige Verkrustungen	- Thermogruppe reinigen
2 - Schalldämpfer verstopft	- Nach Jeweils 3-4.000 Km reinigen oder ersetzen
3 - Motor neigt Zum Anhalten	- Vergaser reinigen und mit Druckluft ausblasen
4 - Aussetzen oder mangelhafte	- Zündkerze wechseln

CLEANING THE MOTORCYCLE

We advise cleaning the motorcycle frequently, not only for the sake of its appearance, but also because cleanliness helps to keep your vehicle in good condition and prolongs the life of its various organs.

Before cleaning the motorcycle, plug the exit of the exhaust pipe and ensure that the spark plug and the carburettor are properly in place.

Before cleaning, degrease the most exposed parts (engine) with suitable additives.

Then clean the vehicle with soapy water, using only natural water pressure to rinse it.



Excessive pressure risks causing water infiltrations in the wheel bearings, front fork, brakes and linings, causing serious damage. Then oil the chain and clean the air filter.

NETTOYAGE DE LE CYCLOMOTEUR

Nous conseillons de nettoyer le cyclomoteur souvent non seulement pour des raisons esthétiques mais aussi pour maintenir votre véhicule en de bonnes conditions et pour prolonger la durée de certains organes.

Avant de nettoyer le cyclomoteur, boucher la sortie du tuyau de refoulement et s'assurer que la bougie et le carburateur sont correctement installés. Dégraisser à l'avance les pièces les plus exposées (moteur) en utilisant les additifs nécessaires.

Puis, nettoyer le véhicule avec des détergents de consistance moyenne et en utilisant exclusivement la pression d'eau naturelle pour le rincer.



Une pression excessive risque de provoquer des infiltrations d'eau dans les paliers de la roue, dans la fourche avant, les freins et les garnitures en les endommageant gravement. Puis graisser la chaîne et nettoyer aussi le filtre de l'air.

REINIGUNG DES MOTORRADS

Wir empfehlen Ihnen, das Motorrad oft und nicht nur aus ästhetischen Gründen zu reinigen, damit der gute Zustand Ihrer Maschine erhalten bleibt und die Lebensdauer verschiedener Organe erhöht wird.

Bevor Sie mit der Wäsche beginnen, verstopfen Sie die Öffnung des Auspuffrohrs und überzeugen Sie sich, ob Zündkerzen und Vergaser richtig installiert sind.

Entfetten Sie die am meisten zur Verschmutzung neidenden Teile (Motor) mit einem geeigneten Mittel. Nun waschen Sie die Maschine mit einem Detergent mittlerer Konsistenz und spülen mit Wasser mit natürlichem Druck nach.



Ein übermäßiger Druck könnte das Eindringen von Wasser in die Radlager, die vordere Gabel, Bremsen und Dichtungen zur Folge haben und diese Teile ernsthaft beschädigen.

Ölen Sie hiernach die Kette und reinigen Sie auch den Luftfilter.

LONG INACTIVITY OF THE VEHICLE

If the vehicle has to remain inactive for several months, we advise:

- clean and protect the painted parts with polish;
- disconnect the battery terminals;
- check the state of battery charge every one and a half months.

If it has to be recharged, use a slow charge to avoid damaging the battery;

- remove all the fuel from the tank and empty the carburettor float chamber;
- remove the spark plug and pour 5 c.c. of oil into the cylinder.

Then replace the spark plug and pull the starting lever a few times without inserting the key so as to spread the oil over the walls of the cylinders;

- check the tyre pressure from time to time;
- oil the chain.

LONGUE INACTIVITE DU VEHICULE

Si le véhicule n'est pas utilisé pendant plusieurs mois, il est conseillé de:

- nettoyer et protéger les pièces vernies avec des cires appropriées;
- débrancher les pôles de la batterie;
- contrôler l'état de charge de la batterie tous les mois et demie. Pour une éventuelle recharge, utiliser une charge lente pour ne pas endommager la batterie.
- ôter complètement le carburant du réservoir et vider la cuve du carburateur;
- retirer la bougie et verser une cuillère d'huile à l'intérieur du cylindre.

Puis remonter la bougie et actionner plusieurs fois le levier de démarrage à clé débranchée pour répandre l'huile sur les parois du cylindre;

- contrôler périodiquement la pression des pneus;
- graisser la chaîne.

LÄNGERER STILLSTAND DER MASCHINE

Sollte Ihr Motorrad während mehrerer Monate stillstehen, empfehlen wir Ihnen, wie folgt vorzugehen:

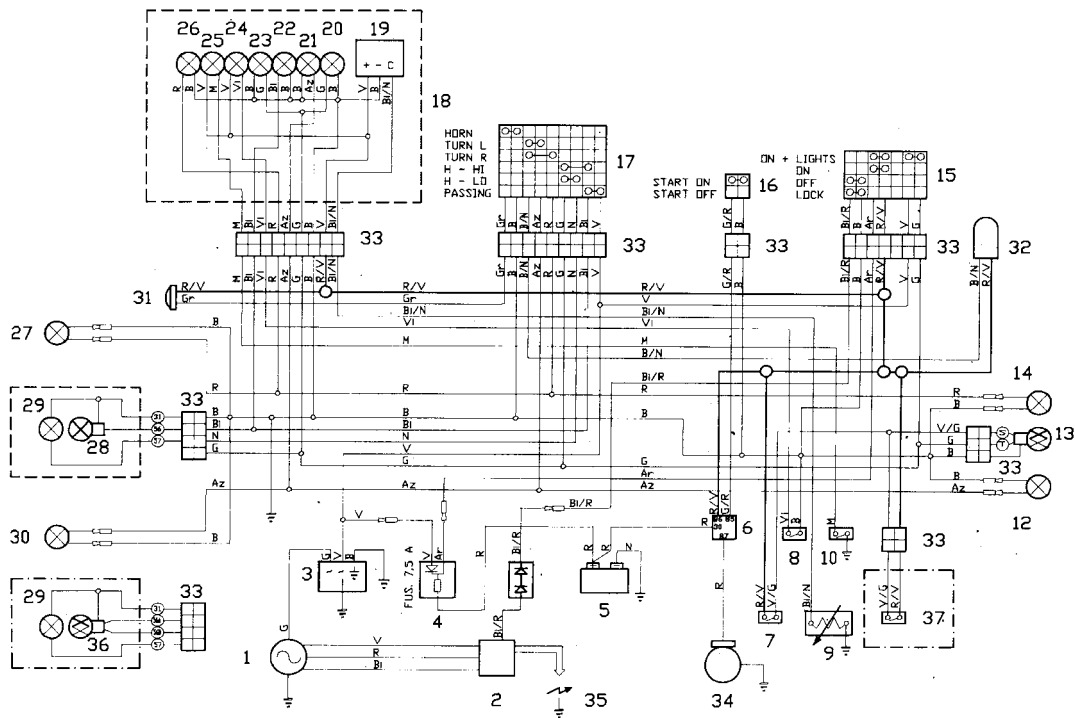
- Reinigen und schützen Sie die lackierten Teile mit einer Schicht geeigneten Wachses;
- Hängen Sie die Pole der Batterie ab;
- Prüfen Sie den Ladezustand der Batterie jeweils nach 1/2 Monaten nach. Für ein eventuelles Aufladen verwenden Sie eine langsame Ladeweise, damit die Batterie nicht beschädigt wird;
- Entfernen Sie den Kraftstoff im Tank vollkommen und entleeren Sie das Schwimmergehäuse des Vergasers
- Nehmen Sie die Zündkerze ab und geben Sie einen Löffel Öl in das Zylinderinnere;

Montieren Sie die Zündkerze wieder und betätigen Sie den Fahrhebel ohne eingesteckten Schlüssel einige Male, damit das Öl auf den Zylinderwänden verteilt wird;

- Prüfen Sie regelmäßig den Reifendruck;
- Ölen Sie die Kette.

WIRING DIAGRAM

- | | |
|--|------------------------------|
| 1) Generator | 31) Horn |
| 2) Ignition coil | 32) Intermittence |
| 3) Regulator | 33) Multiple connectors |
| 4) Rectifier | 34) Starting motor |
| 5) Battery | 35) Spark plug |
| 6) Starting relay | 36) Twin head lamp |
| 7) Rear brake light switch | 37) Front brake light switch |
| 8) Oil level sensor | |
| 9) Water temperature thermistor | |
| 10) Neutral sensor | |
| 12) Rear left-hand indicator | Ar Orange |
| 13) Tail light | Az Light blue |
| 14) Rear right-hand indicator | B Dark blue |
| 15) Key operated switch | Bi White |
| 16) Starting push-button | G Yellow |
| 17) Left-hand light switch | Gr Grey |
| 18) Dashboard | M Brown |
| 19) Water temperature indicator | N Black |
| 20) Dashboard illumination | R Red |
| 21) Direction indicators warning light | V Green |
| 22) High beam warning light | Vi Violet |
| 23) Position lights warning light | |
| 24) 'Insufficient oil' warning light | |
| 25) Neutral gear warning light | |
| 26) Direction indicators warning light | |
| 27) Front right-hand indicator | |
| 28) High beam lights | |
| 29) Position lamp | |
| 30) Front left-hand indicator | |



SCHEMA ELECTRIQUE

- 1) Générateur
- 2) Bobine d'allumage
- 3) Régulateur
- 4) Redresseur
- 5) Batterie
- 6) Relais de démarrage
- 7) Interrupteur stop arrière
- 8) Capteur niveau huile
- 9) Thermistor température eau
- 10) Capteur position point mort
- 12) Indicateur de direction arrière G.
- 13) Phare arrière
- 14) Indicateur de direction arrière D.
- 15) Commutateur à clé
- 16) Touche de démarrage
- 17) Déviateur des lumières G.
- 18) Tableau de bord
- 19) Indicateur température eau
- 20) Lampes éclairage tableau de bord
- 21) Voyant indicateurs de direction
- 22) Voyant feu de route
- 23) Voyant feu de position
- 24) Voyant niveau huile insuffisant
- 25) Voyant position point mort
- 26) Voyant indicateurs de direction
- 27) Indicateur de direction avant D.
- 28) Feu de route
- 29) Lampe feu de position
- 30) Indicateur de direction arrière G.

- 31) Claxon
- 32) Intermittence
- 33) Connecteurs multiples
- 34) Démarreur
- 35) Bougie
- 36) Lampe double intensité
- 37) Interrupteur stop avant

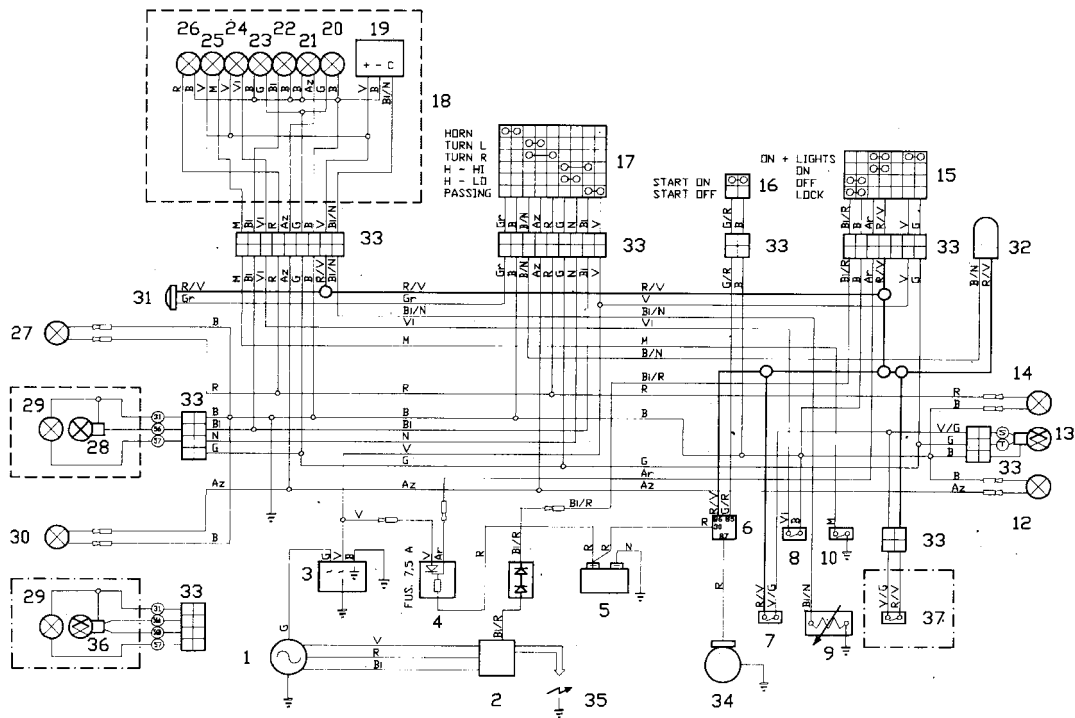
- Ar** Orange
Az Blue ciel
B Bleu
Bi Blanc
G Jaune
Gr Gris
M Marron
N Noir
R Rouge
V Vert
Vi Violet

ELEKTRO-SCHALTPLAN

- 1) Lichtmaschine
- 2) Zündspule
- 3) Regler
- 4) Gleichrichter
- 5) Batterie
- 6) Zündrelais
- 7) Hinterer Stoppschalter
- 8) Ölstandfühler
- 9) Thermistor Wassertemperatur
- 10) Leerlaufsensor
- 12) Linker hinterer Richtungsanzeiger
- 13) Hinterer Scheinwerfer
- 14) Rechter hinterer Richtungsanzeiger
- 15) Schaltwerk
- 16) Zundruckknopf
- 17) Lichtschalter links
- 18) Armaturenbrett
- 19) Wassertemperaturanzeiger
- 20) Armaturenbrettbeleuchtung
- 21) Kontrolleuchte Richtungsanzeiger
- 22) Fernlichtkontrolleuchte
- 23) Standlicht Kontrolleuchte
- 24) Ölwarnleuchte
- 25) Kontrolleuchte Leerlauf
- 26) Kontrolleuchte Richtungsanzeiger
- 27) Rechter vorderer Richtungsanzeiger
- 28) Fernlicht
- 29) Standlicht
- 30) Vorderer linker Richtungsanzeiger

- 31) Hupe
- 32) Aussetzung
- 33) Mehrfachverbinder
- 34) Anlasser
- 35) Zündkerze
- 36) Vordere Biluxlampe
- 37) Vorderer Stoppschalter

- Ar** Orange
- Az** Hellblau
- B** Blau
- Bi** Weiß
- G** Gelb
- Gr** Grau
- M** Braun
- N** Schwarz
- R** Rot
- V** Grün
- Vi** Lila



Importers

APRILIA MOTO U.K. LTD
GREGORY WAY, SOUTH REDDISH
STOCKPORT CHESHIRE, SK5 7ST (UK)
TEL. 0044 161 4765770
FAX 0044 161 4764545

IDEAL MOTOR SPORT PTE LTD
31, HOWARD ROAD
1336 SINGAPORE (SGP)
TEL. 065 2820082
FAX 065 2821012

Importateurs

APRILIA FRANCE S.A.
Z.A. CENTRAL PARC
255 BLV ROBERT BALLANGER
93420 VILLEPINTE (F)
TEL. 0033 1 49634747

RAD N.V. / S.A.
LANDEGEMSATRAAT 4
INDUSTRIETERREIN
9031 DRONGEN (B)
TEL. 0032 9 2824929

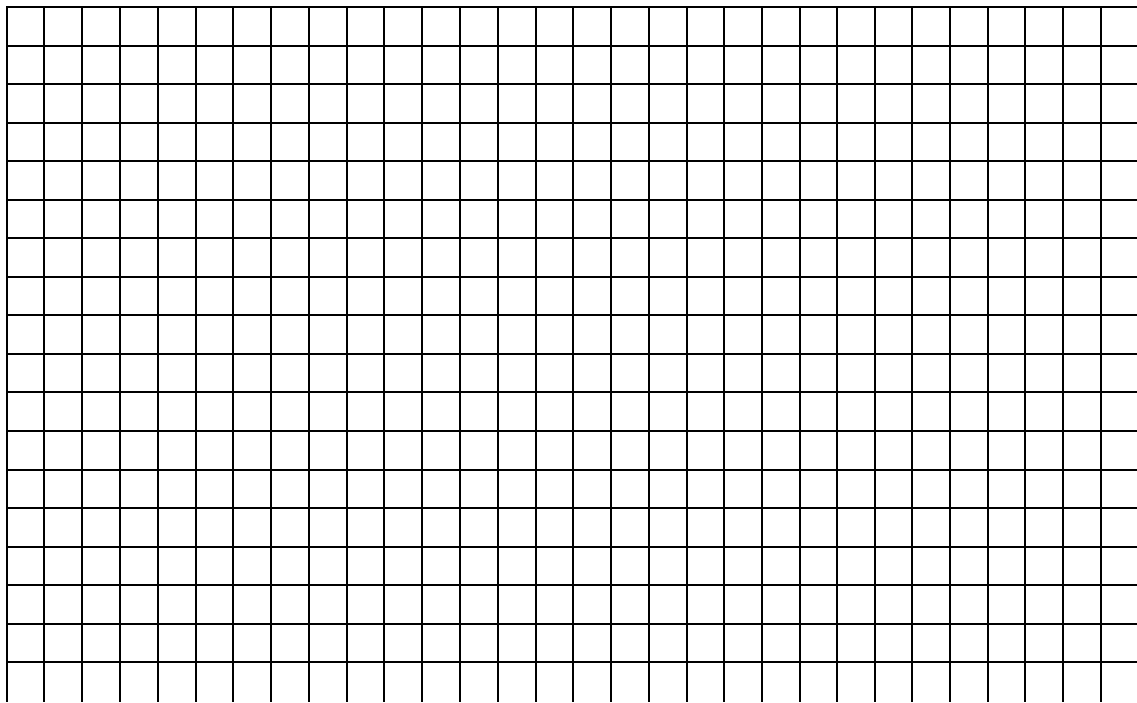
MOHAG AG
BERNERSTRASSE NORD 202
8064 ZURICH (CH)
TEL. 0041 1 4321525
FAX 0041 1 4328114

Importeurs

A + G MOTORRAD VERTRIEB GMBH
SUNDERWEG 2
33649 BIELEFELD (D)
TEL. 0049 521 4470330 / 4470351
FAX 0049 521 4470333

GINZINGER IMPORT GMBH
FRANKENBURGER STRASSE 19
4910 RIED IM INNKREIS (A)
TEL. 0043 7752 88077
FAX 0043 7752 8807722

MOHAG AG
BERNERSTRASSE NORD 202
8064 ZURICH (CH)
TEL. 0041 1 4321525
FAX 0041 1 4328114



Aprilia s.p.a. wishes to thank its customers for the choice of the scooter and suggests:

- Do not disperse exhausted oil, fuel, polluting substances and components in the environment.
- Do not keep the engine running if not necessary.
- Avoid any disturbing noise.
- Respect the environment.

La société Aprilia s.p.a. remercie la clientèle d'avoir choisi ce cyclomoteur et recommande:

- de ne pas jeter l'huile usagée, le carburant ou les substances et les composantes polluantes dans l'environnement.
- de ne pas garder le moteur allumé si ce n'est pas nécessaire.
- d'éviter les bruits importuns.
- de respecter la nature.

Die Firma Aprilia s.p.a. dankt Ihnen für das bewiesene Vertrauen und gibt Ihnen folgende Ratschläge:

- Altes Öl, Kraftstoff, Substanzen und Komponenten sind Sondermüll.
- Lassen Sie den Motor nicht unnötig laufen.
- Vermeiden Sie Geräuschbelästigung.
- Respektieren Sie die Natur.

The Aprilia logo, consisting of the word "april" in a white, lowercase, sans-serif font, followed by "ilia" in a smaller, white, lowercase, sans-serif font, all contained within a black rectangular background.