



Uso e manutenzione

aprilia

AF1 125

In questo libretto sono raccolti i dati principali e le istruzioni necessarie alle normali operazioni d'uso e manutenzione del motociclo.

Per interventi di controllo e revisione non facilmente eseguibili con i normali mezzi in dotazione è opportuno rivolgersi ai nostri Concessionari che garantiscono un servizio accurato e sollecito.

Per conservare il Vostro motociclo Aprilia in perfetto stato di efficienza Vi raccomandiamo di esigere sempre ricambi originali e di rivolgervi, per le riparazioni, esclusivamente ai Concessionari e Rivenditori Aprilia.

Nel richiedere i ricambi al Vs. concessionario, specificare il codice ricambi, punzonato su una decalco posta sotto la sella. È buona norma riportare la sigla d'identificazione nell'apposito spazio riservato in questo libretto per ricordarla anche in caso di smarrimento della decalco d'identificazione.

Per la vostra sicurezza usate sempre il casco: APRILIA CONSIGLIA

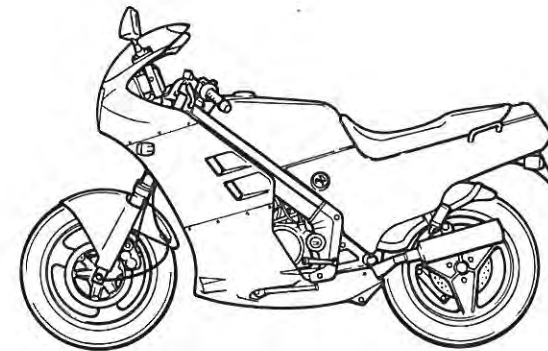
aprilia Codice ricambi
Spare parts code number

N°	A	B	C	D	E
----	---	---	---	---	---



Libretto Cod. 8101758

Dati indicativi soggetti a modifiche senza impegno di preavviso.



INDICE

Caratteristiche tecniche	Pagina 3
Dati di identificazione	10
Disposizione comandi	11
Norme per l'uso	14
Norme per la manutenzione	19
Impianto elettrico	45

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE

Modello	:	Rotax V 127 con miscelazione automatica
tipo	:	monocilindrico a 2 tempi con aspirazione lamellare e valvola alla luce di scarico. Raffreddamento a liquido. Lubrificazione separata con miscelatore automatico a titolo variabile (0-9+2%)
Cilindro	:	in lega leggera e canna in ghisa
Alesaggio e corsa	:	54 x 54 mm
Cilindrata	:	123.67 cc.
Rapporto di compressione	:	15,5:1
Diagrammi luci		
— aspirazione	:	174°
— travasi	:	120°
— scarico	:	164,2° valvola rave chiusa
— scarico	:	187,8° valvola rave aperta
Potenza max	:	26 CV a 9000 giri/min
Coppia max	:	2,2 Kg.m a 8200 giri/min

CARBURATORE

Modello	:	dell'Orto PHBH 28 ND
Diam. diffusore	:	28 mm
Getto max	:	120
Getto min	:	50
Polverizzatore	:	264 DT
Spillo conico	:	X 42 (terza tacca dall'alto)
Valvola gas	:	40
Vite aria	:	1 giro e 1/2
Getto avv.to	:	65
Galleggiante	:	gr. 11

FILTRO ARIA

ACCENSIONE

Elettronica	:	SEM tipo K 10/60 E 6-02
Anticipo di riferimento	:	1,25 ± 0.4 mm prima del PMS
Candela	:	NGK B 9 ES o equivalente

ALIMENTAZIONE

Carburante	:	benzina super
Capacità serbatoio carburante	:	22,5 lt di cui 3,5 di riserva
Capacità serbatoio olio per miscela	:	1.8 lt di cui 0.4 di riserva

LUBRIFICAZIONE

Cambio e trasmissione primaria : 1300 cc olio ELF MOTO T 20W40
Liquido di raffreddamento : capacità 1080 cc (miscela di acqua con liquido antigelo al 30% (temperatura minima di esposizione: - 17°C)

AVVIAMENTO : elettrico mediante pulsante sulla destra

FRIZIONE : a dischi multipli in bagno d'olio

CAMBIO : in blocco a 6 rapporti

Rapporti	n° denti
1° - 3,4	10:34
2° - 2,308	13:30
3° - 1,688	16:27
4° - 1,316	19:25
5° - 1,095	21:23
6° - 1,000	22:22

TRASMISSIONE

Primaria : ad ingranaggi, rapp. 3,190 (Z = 21:67)

Secondaria : a catena 5/8" x 1/4" rapp. 2.25 (Z 16/36)

TELAIO

: Struttura a doppia trave portante
in acciaio ad alta resistenza

FORCELLONE

: in acciaio sciolato montato su cuscinetti a rullini

SOSPENSIONE

Anteriore : forcella a perno centrale Ø 36, escursione 120 mm
con regolazione idraulica (olio idraulico ELF MOTO F 10 W)
vedi pag. 41

Posteriore : A.P.S. (Aprilia Progressive System) con
monoammortizzatore idraulico, escursione ruota 120 mm

FRENI

Anteriore : a disco Ø 260 mm con comando idraulico

Posteriore : disco Ø 240 mm con comando idraulico

RUOTE

In lega a 3 razze

Cerchi

Anteriore 2,15" x 16"

Posteriore 2,50" x 16"

Pneumatici

Anteriore 100/80 - 16" oppure

100/90 - 16" **Tubeless**

Posteriore 120/80 - 16" **Tubeless**

PRESSIONE DI GONFIAGGIO PNEUMATICI

Strada asfaltata	Una persona		Due persone	
	Anteriore	Posteriore	Anteriore	Posteriore
bar	2,0	2,1	2,0	2,2

Pressione massima anteriore e posteriore: bar 2.5

Velocità massima pneumatici anteriore e posteriore: Km/h 180

IMPORTANTE: Una pressione troppo bassa comporta una guida poco precisa, la tendenza ad oscillare e, nel caso estremo, difficoltà di mantenimento della traiettoria; inoltre si avrà un forte aumento dell'attrito di rotolamento.

Le conseguenze sono: alto consumo di carburante e velocità massima ridotta.

L'inconveniente può provocare un danneggiamento della copertura a causa dell'eccessiva deformazione locale.

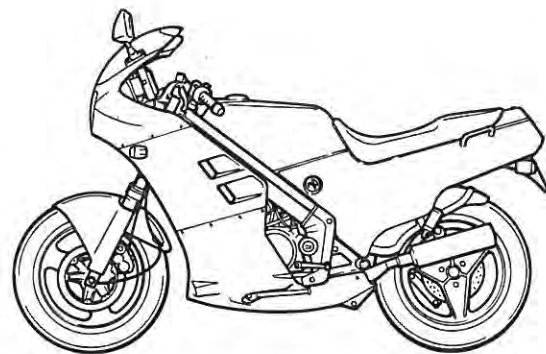
NOTE: La pressione dei pneumatici deve essere misurata quando questi sono a temperatura ambiente, cioè quando la motocicletta non ha percorso nelle ultime 2 o 3 ore più di 1 Km.

ATTENZIONE: Misurare spesso la profondità del battistrada e se questo risultasse consumato più del limite consentito, (2-3 mm.) sostituire il pneumatico.

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

DIMENSIONI

Lunghezza max	:	2020 mm
Interasse (misurato a centro regolaz.)	:	1370 mm
Larghezza max	:	630 mm
Altezza max	:	1170 mm
Altezza sella	:	790 mm
Altezza pedane	:	370 mm
Altezza minima da terra	:	180 mm
Peso a vuoto	:	120 Kg

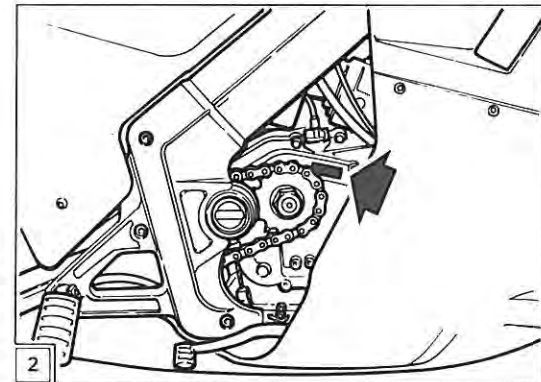
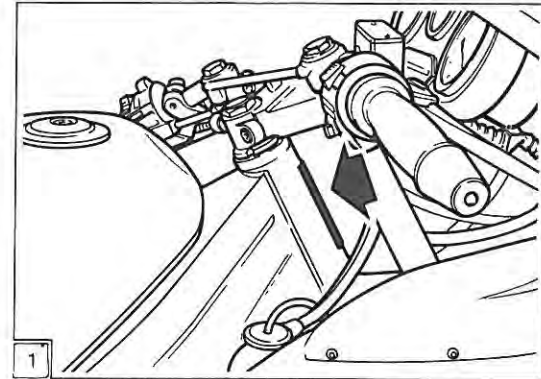


IMPIANTO ELETTRICO

Generatore	:	SEM 12 V - 185 W
Batteria	:	12V - 9 Ah
Fusibili:		
1 - da regolatore a batteria	:	15 A
2 - da batteria a commutatore	:	15 A
Lampade		
- proiettore ant. biluce	:	12V - 40/45 W
- posizione	:	12V - 5 W
- fanalino posteriore	:	12V - 5/21 W
- indicatori di direzione	:	12V - 10 W
- spie indicatori di direzione	:	12V - 3 W
- spia folle verde	:	12V - 3 W
- spia luci abbaglianti blu	:	12V - 1,7 W
- spia riserva olio rossa	:	12V - 3 W
- spia riserva benzina rossa	:	12V - 3 W
- illuminazione contachilometri e contagiri	:	4 x 12V - 3,4 W
- illuminazione strumenti	:	2 x 12V - 1,7 W
- regolatore di tensione	:	Valore di taratura 14 V \pm 1.5 V a 6000 giri/min con carichi luce inseriti

DATI DI IDENTIFICAZIONE

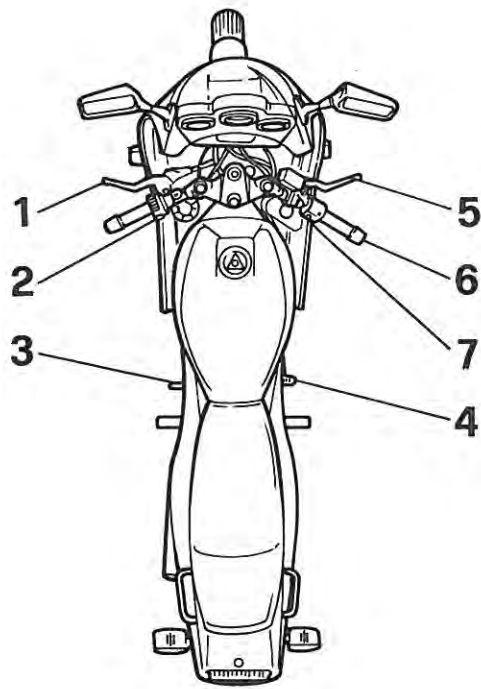
I numeri di omologazione del telaio sono impressi sul canotto di sterzo (FIG. 1) e quelli del motore sull'apposito spazio ricavato sul semicar-ter destro (FIG. 2).



DISPOSIZIONE COMANDI

Gli organi di comando del motociclo, disposti secondo le indicazioni della FIG. 3, sono i seguenti:

- 1) Leva comando frizione
- 2) Deviatore luci con pulsante clacson
- 3) Pedale comando cambio
- 4) Pedale comando freno posteriore
- 5) Leva comando freno anteriore
- 6) Manopola comando gas
- 7) Pulsante avviamento e pulsante massa

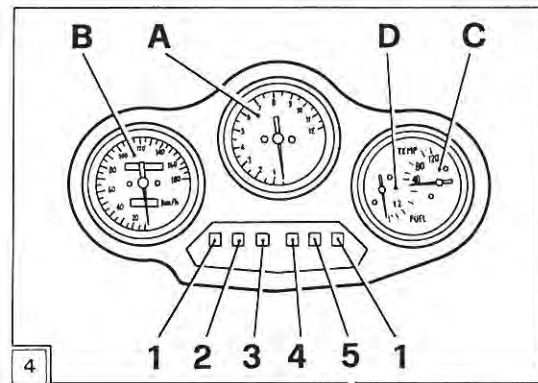


LA CHIAVE DI ACCENSIONE HA TRE SCATTI:

- 1) Rotazione in senso orario = ON
- 2) Posizione centrale = OFF (spento)
- 3) Rotazione in senso antiorario = LOCK (bloccasterzo)

- A - contagiri meccanico
B - contachilometri con bitotalizzatore
C - termometro acqua
D - indicatore livello benzina

- 1 - spia TURN gialle (luci di direzione)
- 2 - spia HIGH B. blu (luci abbaglianti)
- 3 - spia OLIO rossa (livello olio del serbatoio miscelatore)
- 4 - spia NEUTRAL verde (cambio in folle)
- 5 - spia RISERVA benzina rossa



SERRATURE

Il motociclo è dotato di due chiavi:

– chiave più lunga: **commutatore / bloccasterzo**
chiave più corta: **serratura sella (Fig. 5) - tappo benzina (Fig. 6).**

Togliendo la sella si accede anche agli attacchi del casco:

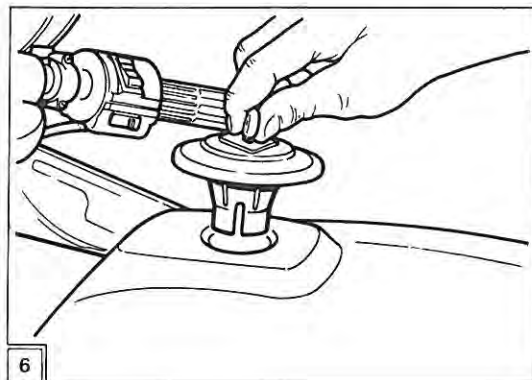
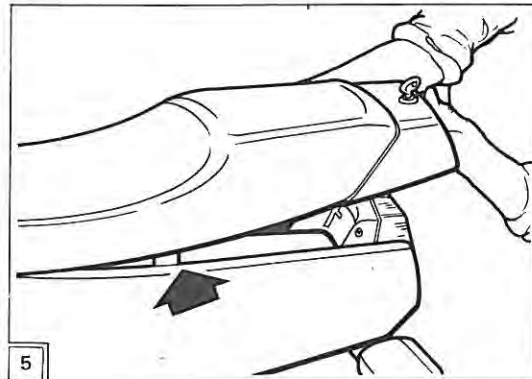
appendere il casco agli appositi ganci indicati in Fig. 5 e riagganciare la sella.

Con le chiavi, c'è una targhetta che riporta il numero di serie delle stesse.

Riportare il numero sull'apposito spazio, del presente libretto in modo da poter richiedere copia della chiave in caso di smarrimento.

CHIAVE COMMUTATORE N°

CHIAVE TAPPO/SELLA N°



NORME PER L'USO

- Prima di avviare il veicolo per la prima volta, controllare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione stabilita (**2,0 Bar, anteriore - 2,1 Bar, posteriore**) e riempire il serbatoio del carburante con benzina super.
Rifornire con olio **ELF XT2** il serbatoio della lubrificazione separata.

Attenzione: il motore non deve assolutamente funzionare alimentato da miscela reperibile presso i distributori.

- Verificare che lungo il tubo di alimentazione olio (dal serbatoio olio alla pompa) non vi siano bolle d'aria; nel caso eseguire lo spurgo della pompa mediante l'apposita vite (vedi pag. 20 fig. 13).

RODAGGIO

Il primo periodo d'uso è molto importante per il successivo rendimento del motore. Si consiglia di riscaldare il motore prima di partire, facendolo funzionare per alcuni minuti a basso numero di giri, evitare inoltre di utilizzare il motore in piena potenza o ad elevato numero di giri. Completati i primi **500 Km** fare eseguire il **1° tagliando** presso un concessionario **APRILIA**.

AVVERTENZA IMPORTANTE: Nel caso si rimanesse senza olio nel serbatoio della lubrificazione separata, evitare di usare il veicolo con miscela (nel serbatoio benzina) in quanto il motore funzionerebbe normalmente ma costringerebbe la pompa di lubrificazione a girare a secco danneggiandola irreparabilmente.

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

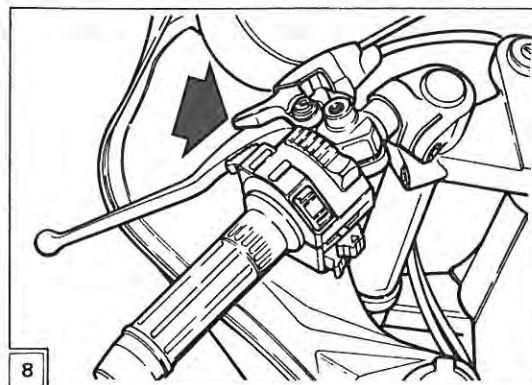
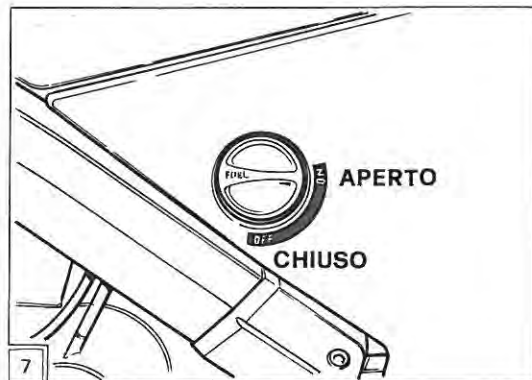
AVVIAMENTO

- Inserire la chiave di accensione e ruotarla nella posizione: ON.
- Aprire il rubinetto serbatoio. (Fig. 7)
- Se il motore è freddo, inserire lo starter (Fig. 8)
- Mettere il cambio in folle.
- Premere quindi il pulsante START
- Ad avviamento del motore avvenuto, riportare la leva starter nella posizione iniziale.

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

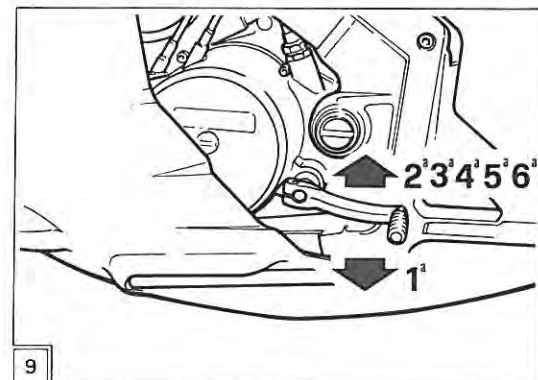
N.B. Il motore non deve rimanere acceso con batteria o regolatore di tensione staccati; ciò pregiudicherebbe irreparabilmente l'impianto elettrico.

AVVERTENZA IMPORTANTE: Evitare di premere il pulsante start a motore avviato per non danneggiare il motorino di avviamento.



PARTENZA

Dopo aver fatto riscaldare il motore, tirare la frizione, inserire la 1° marcia (pedale del selettore cambio verso il basso - Fig. 9). Lasciare quindi la frizione gradualmente e contemporaneamente ruotare la manopola del gas.



CAMBIO MARCE

Togliere il gas, tirare la frizione, sollevare la leva del cambio verso l'alto per passare alle marce superiori. Viceversa, spingere verso il basso per passare alle marce inferiori.

Attenzione:

- Prima di guidare la motocicletta, è bene familiarizzare con i comandi e le loro funzioni, riportate in questo libretto di uso e manutenzione.
- Consultate il vostro concessionario Aprilia per quanto non riuscite a capire bene.

ARRESTO MOTORE

Chiudere il comando gas, mettere il cambio in folle e ruotare la chiave di accensione in senso antiorario.

Chiudere il rubinetto del serbatoio.

Attenzione: qualora durante il normale funzionamento del motociclo si dovesse riscontrare una elevata temperatura dell'acqua (oltre 105°C), spegnere il motore e verificare il livello del liquido di raffreddamento ed eventualmente rabboccare. Il rabbocco del liquido refrigerante va effettuato a motore freddo verificando il livello attraverso il bocchettone di caricamento.

Nel caso il livello fosse normale, attendere che il motore si sia raffreddato prima di ripartire e far controllare in seguito l'impianto di raffreddamento da un Concessionario Aprilia.

Il motore è dotato di valvola termostatica che regola il circuito di raffreddamento in modo da mantenere la temperatura dell'acqua sopra i 55°C.

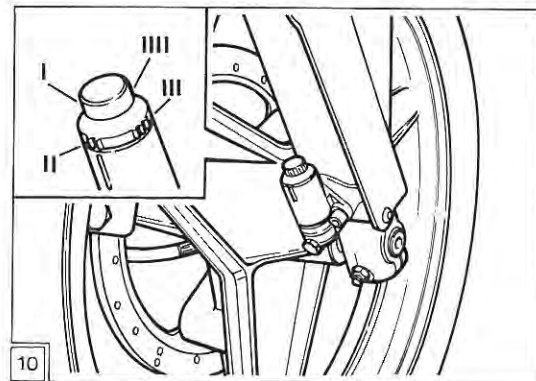
REGOLAZIONE FORCELLA

La Forcella anteriore dispone di un sistema di regolazione dell'idraulica in compressione, posto sullo stelo destro in prossimità del perno ruota.

Esistono 4 posizioni possibili per la regolazione, individuabili dal numero delle tacche poste sul pomello di comando, che può ruotare sia in senso orario che antiorario.

Le caratteristiche indicative delle 4 posizioni di regolazione sono le seguenti (Fig. 10):

- 1 TACCA : massima facilità di affondamento e di assorbimento di buche e tratti di sconnesso (massimo comfort)
- 4 TACCHE : minima facilità di affondamento, massima stabilità su tratti veloci e per guida sportiva, maggior controllo in frenata
- 2 TACCHE, 3 TACCHE : posizioni intermedie rispetto alle due precedenti. La posizione a 2 tacche è un ottimo compromesso in tutte le situazioni.



NORME PER LA MANUTENZIONE

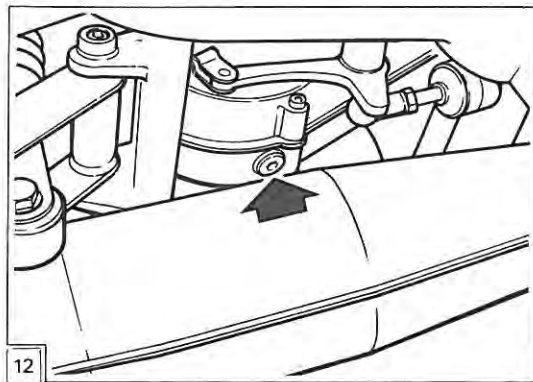
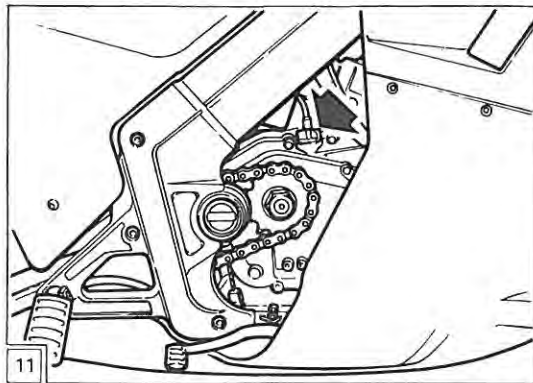
La perfetta efficienza e la durata del veicolo dipendono in buona parte dalla cura posta nella manutenzione.

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

SOSTITUZIONE DELL'OLIO MOTORE

La sostituzione va effettuata a motore caldo, per agevolarne la fuoriuscita, procedendo nel seguente modo:

- togliere la parte inferiore della carenatura e la marmitta
- togliere il tappo di carico olio posto sul carter destro (Fig. 11)
- svitare la vite di scarico posta sul fondo del basamento (Fig. 12)
- scaricare l'olio e lasciarlo gocciolare per alcuni minuti;
- rimontare il tappo di scarico;
- versare quindi dal tappo di carico 1300 cc di olio motore ELF MOTO T 20W40.



LUBRIFICAZIONE SEPARATA

L'AF1 125 è dotato di un impianto di lubrificazione separata il quale comprende un serbatoio dell'olio posto nella carenatura sul lato destro, ed una pompa di alimentazione.

Il serbatoio con capacità di 1,8 lt., è dotato di un indicatore di riserva, il quale fa accendere la spia rossa di riserva olio posta sul cruscotto, quando si raggiungono 0,4 litri circa di lubrificante.

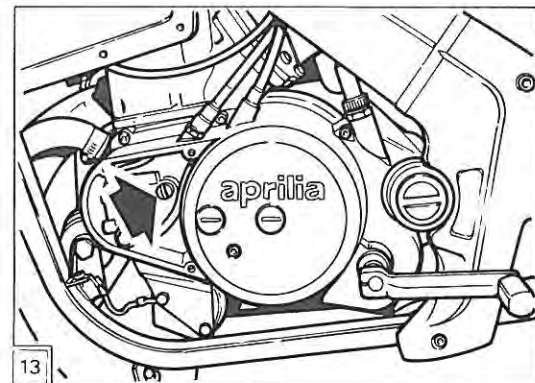
La pompa olio dell'impianto di lubrificazione è situata sotto il coperchietto sul lato frizione e varia la sua portata in funzione del numero di giri del motore e dell'apertura del comando gas. La portata è predeterminata in fase di progetto e quindi l'utente non deve intervenire con alcuna regolazione.

Eventualmente si può procedere allo spurgo dell'aria dalla pompa olio.

Tale operazione si rende necessaria ogniqualvolta si smonti la pompa, si stacchi il tubo di alimentazione dell'olio o quando si sia esaurito completamente il lubrificante del serbatoio.

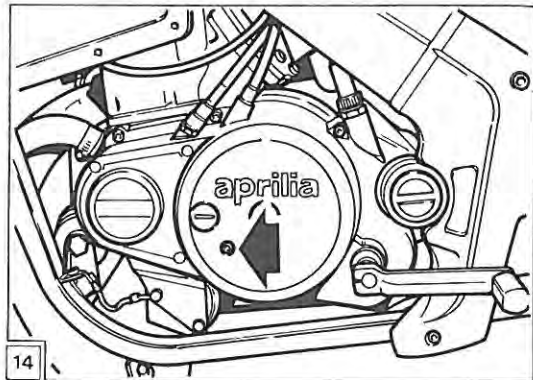
Nel caso, eseguire le seguenti operazioni:

- Vuotare il serbatoio benzina e rifornirlo con 2 o 3 litri di miscela all'1% di olio ELF XT2.
- Avviare il motore e farlo girare al minimo.
- Svitare la vite di spurgo (Fig. 13) ed allo stesso tempo aprire completamente la leva di comando della pompa fino a far defluire l'olio, quindi serrare la vite stessa.
- Mantenere aperta la leva di comando della pompa fino a quando sul tubo di alimentazione del carburatore non saranno scomparse completamente le bolle d'aria.



N.B. Per maggior sicurezza si consiglia di utilizzare la miscela inserita nel serbatoio e solo in seguito fare rifornimento con benzina super.

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



VERIFICA LIVELLO OLIO CAMBIO

Controllare periodicamente il livello dell'olio contenuto nel carter motore.

Per eseguire questa operazione tenere il motociclo in posizione verticale, togliere la vite di controllo sul carter laterale sinistro (Fig. 14) il livello dell'olio è corretto se raggiunge il margine inferiore del foro.

Eventuali rabbocchi si effettuano dal foro di immissione superiore.

Quantità d'olio contenuta nel cambio: 1300 cc. olio ELF MOTO T 20W40.

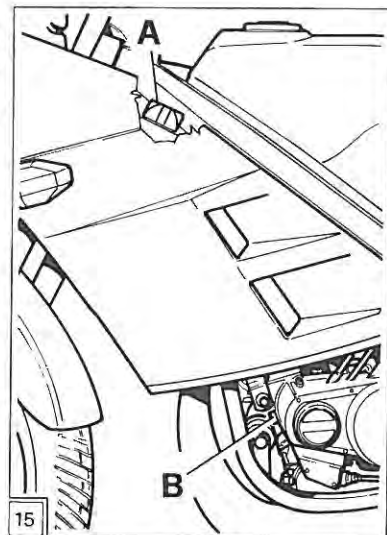
CONTROLLO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Ogni 1500 Km. o dopo lunghi viaggi, verificare a motore freddo il livello del liquido di raffreddamento. È sufficiente svitare il tappo e verificare che si veda il livello del liquido (Fig. 15 - Pos. A). Se ciò non accade rabboccare con liquido standard finché non si vede il livello. Non riempire oltre, altrimenti si avrà una fuoriuscita di liquido nel corso del funzionamento.

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

Per la sostituzione del liquido, togliere la parte inferiore della carenatura, togliere il tappo di carico acqua e svitare la vite sottostante al motore (Fig. 15 - Pos. B) scaricando così il liquido. Quindi riavvitare la vite, ricaricare l'impianto con 1000 cc. di liquido standard attraverso il bocchettone ed infine richiudere il tappo.

Se si rendessero necessari rabbocchi frequenti di liquido di raffreddamento è consigliabile rivolgersi ad un concessionario Aprilia per un controllo.

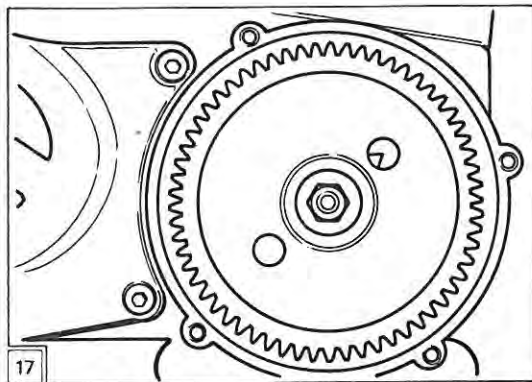


CONTROLLO FASE ACCENSIONE

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

- Sostituire la candela con il comparatore munito dell'apposito supporto ed azzerarlo al P.M.S.
- Togliere il tappo del coperchio volano.
- Far ruotare l'albero motore in senso antiorario fino a leggere sul comparatore 1,25 mm. $\pm 0,04$.
- Verificare che la freccia interna ad uno dei due fori del volano (Fig. 17) sia in corrispondenza di 16 ± 17 segnalati sullo statore interno allorché il pistone è al P.M.S. (Fig. 16)
- Nel caso i due riferimenti non collimassero, togliere il volano e ruotare lo statore in modo da ripristinare l'allineamento.

N.B.: Se si volesse bloccare l'albero motore al P.M.S. occorre togliere la parte inferiore della carenatura, togliere la vite sotto il basamento ed avvitare l'apposito attrezzo (cod. 241965) oppure vite M 8 x 30 con imbocco tornito a $\varnothing 5 \times 5$ mm. che si innesta su di un foro ricavato nell'albero motore.



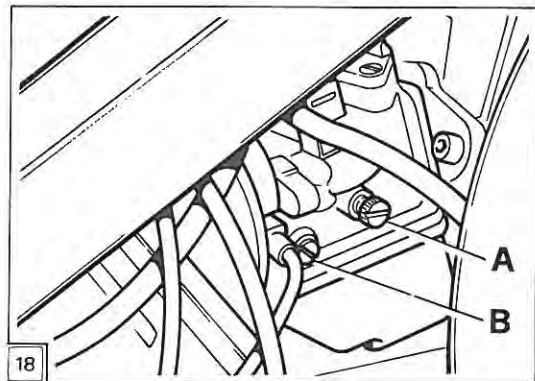
CARBURATORE

Il carburatore è montato su un manicotto in gomma speciale che lo collega al motore; controllare ogni 5000 Km. che sulla parte in gomma non ci siano degli intagli, eventualmente sostituire il particolare. Pulire il filtro di immissione della benzina al carburatore ed i getti dopo i primi 500 Km. e poi ogni 5000 Km.

REGOLAZIONE DEL MINIMO

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

- Regolare la vite del minimo (Fig. 18 pos. A) in modo da ottenere una rotazione costante del motore.
- Avvitare o svitare la vite aria (Fig. 18 pos. B) fino ad ottenere il maggiore numero di giri/min. del motore.
- Eventualmente regolare ulteriormente la vite del minimo.

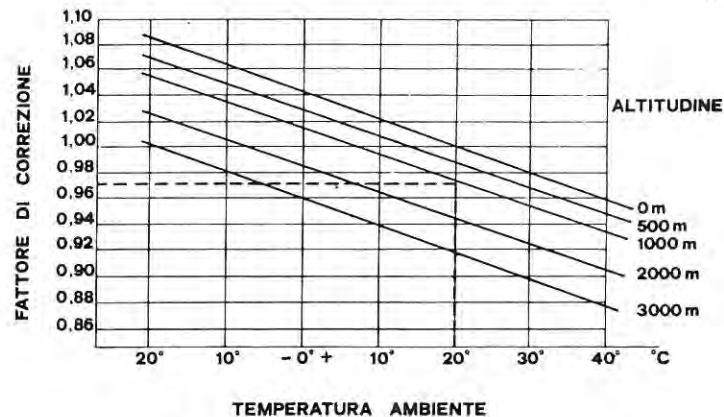


CARBURAZIONE

La carburazione di serie è tarata con temperatura esterna di circa 25°C ed a livello del mare. Se cambiano le condizioni sopracitate attenersi alla tab. di Fig. 19 per i cambiamenti di taratura.

Esempio:
getto max. 100 (originale)
temperatura est. + 20°C
altitudine 1000 metri

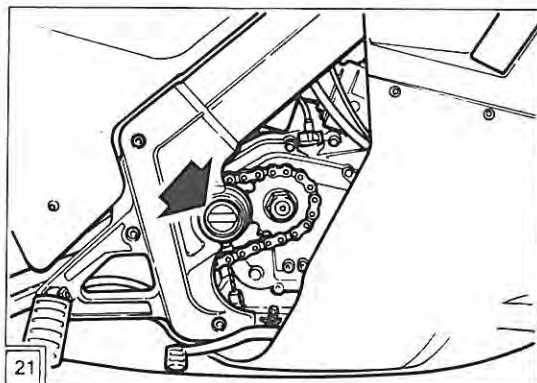
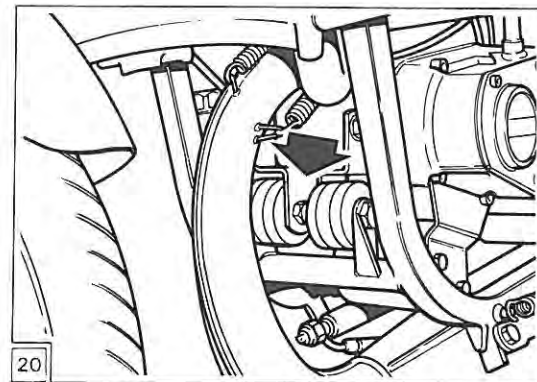
$100 \times 0,97 = 97$
Si userà quindi un getto del massimo da 97



SILENT-BLOCK MOTORE E FORCELLONE

Ogni 5000 Km. controllare l'integrità dei silent-block anteriori del motore (Fig. 20) e dei due posteriori (Fig. 21).

Qualora evidenziassero delle fessurazioni, deformazioni o un'usura eccessiva, sostituirli. Il limite di usura dei SILENT-BLOCK posteriori, è pari ad un gioco radiale di 0,5 mm.

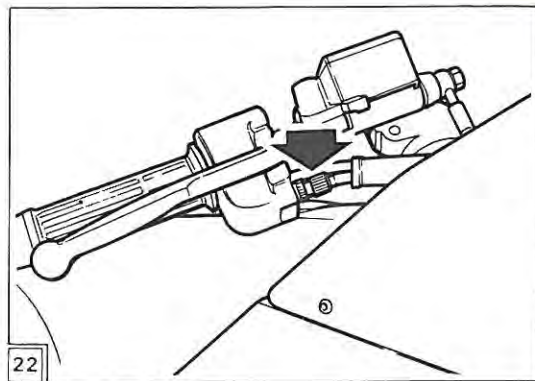


REGOLAZIONE COMANDO GAS

Il comando gas deve avere gioco per permettere la chiusura della valvola del carburatore e della pompa di lubrificazione.

Per ottenerlo agire sull'apposito registro Fig. 22.

N.B.: Effettuare questa operazione solo dopo aver verificato che i cavi del carburatore e della pompa di lubrificazione siano correttamente registrati.

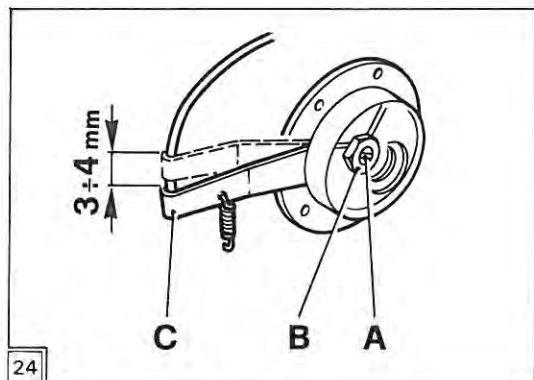
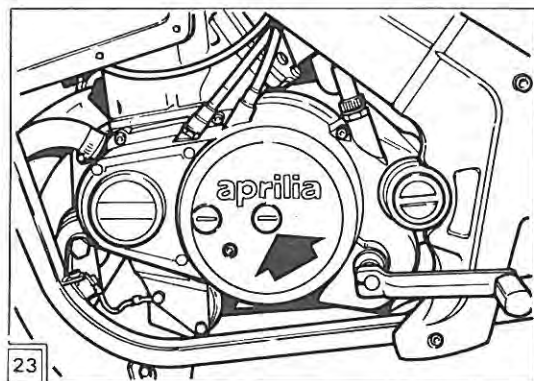


REGOLAZIONE DELLA FRIZIONE

La regolazione della Frizione va effettuata quando la motocicletta tende a muoversi anche con la frizione tirata, oppure quando la frizione slitta.

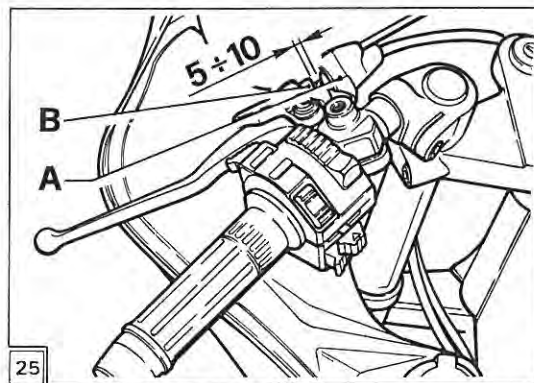
La regolazione deve essere effettuata nel seguente modo:

- 1) Svitare il tappo con una moneta (Fig. 23)
- 2) Allentare il dado interno con l'apposita chiave in dotazione (Fig. 24 - posiz. B)
- 3) Girare la vite (ad intaglio) di regolazione con un cacciavite (Fig. 24 - Posiz. A) fino al recupero totale del gioco
- 4) Svitare la suddetta vite di 1/2 giro circa corrispondente a 3-4 mm di corsa del cavo (Fig. 24 Posiz. C)
- 5) Tenendo in posizione fissa la vite di regolazione col cacciavite, serrare il dado utilizzando nuovamente l'apposita chiave.



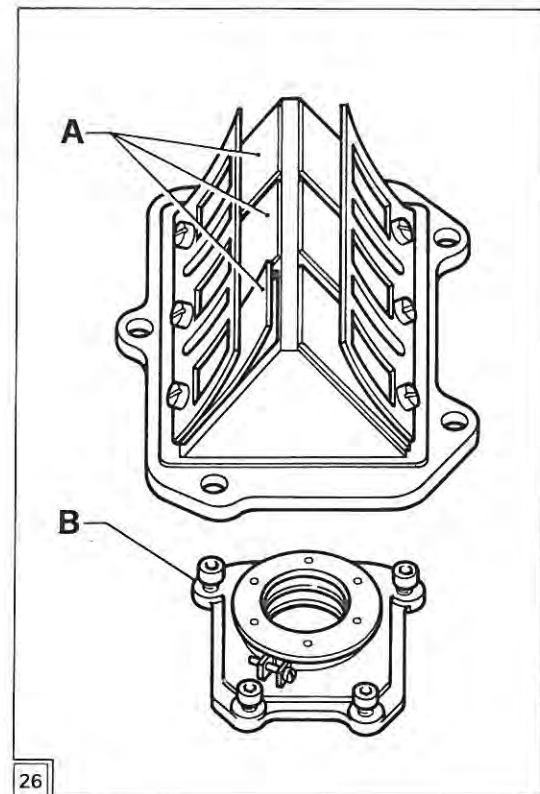
Regolare quindi la corsa a vuoto della leva di comando, che, misurata all'estremità dovrà essere compresa tra i 5 ÷ 10 mm (Fig. 25. Pos. B). La mancanza del gioco stabilito potrebbe generare lo slittamento della frizione. Se si rendesse necessaria una regolazione agire sull'apposito registro. (Fig. 25 posiz. A)

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



CONTROLLO DEL PACCO LAMELLARE

Ogni 5000 km occorre rimuovere il pacco lamellare (Fig. 26) dopo avere tolto il carburatore e il collettore di aspirazione (Pos. B). Verificare che le lamine (Pos. A) siano perfettamente aderenti alla loro sede in gomma e che quest'ultima sia perfettamente piana senza traccia di rigonfiamenti.



REGOLAZIONE VALVOLA SULLO SCARICO "RAVE 2"

TARATURA

Nel caso in cui l'apertura della valvola non avvenga al corretto regime (6500 ± 7500 giri/min) agire sul registro di colore rosso posto sopra il coperchio ② usando l'apposita chiave in dotazione.

Si tenga presente che avvitando il registro (senso orario) la molla interna viene compressa e quindi l'apertura della valvola viene ritardata (avviene cioè a un regime superiore).

MANUTENZIONE SPECIALE (SE NECESSARIO OPPURE OGNI 10.000 Km)

SMONTAGGIO:

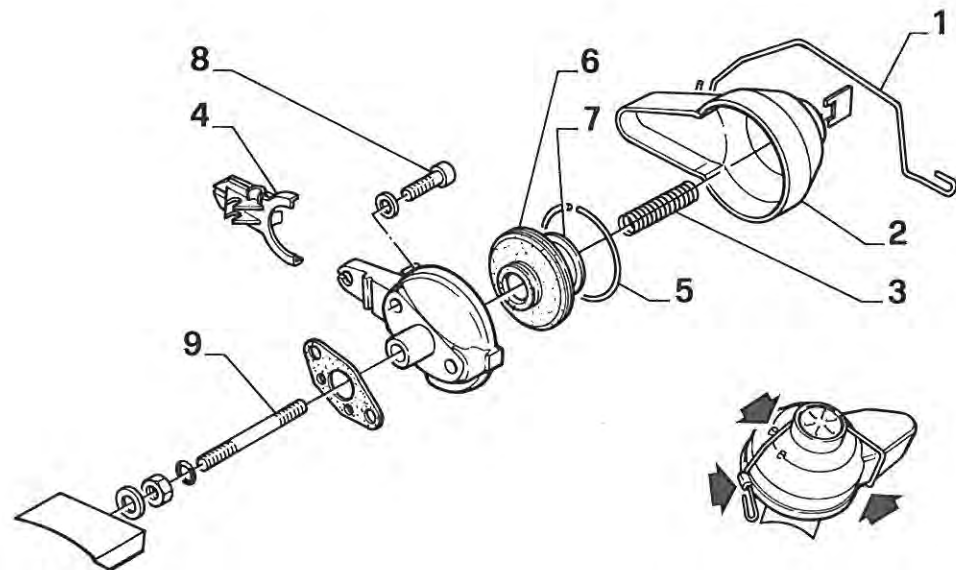
- 1) Sganciare la molla ① di ritegno dal coperchio in plastica ② estrarre la molla ③ e la levetta del comando esterno ④.
- 2) Togliere l'anello di acciaio ⑤ che ferma il piattello ⑥.
- 3) Svitare il coperchietto ⑦.
- 4) Svitare con una chiave a brugola le 2 viti. In questo modo è possibile estrarre dal cilindro l'intero corpo valvola. Pulire le eventuali incrostazioni sulla ghigliottina e i fori sul cilindro usando l'apposita spina.

RIMONTAGGIO:

Questa fase deve essere effettuata in modo molto preciso anche se non comporta difficoltà. In particolare il serraggio del corpo valvola per mezzo delle due brugole ⑧ deve avvenire evitando di bloccare lo scorrimento della valvola.

Per verificare questo è sufficiente, dopo aver stretto le viti ⑧, afferrare il perno ⑨ e assicurarsi che la valvola scorra senza impuntamenti.

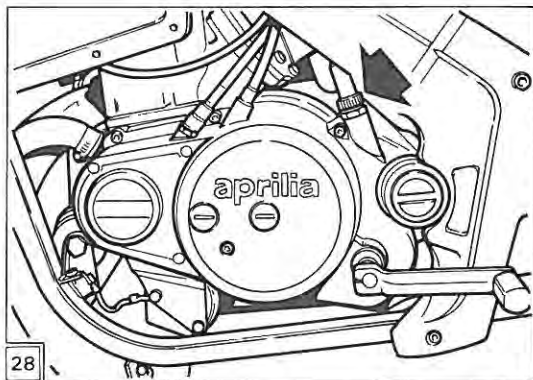
Avvitare il piattello ⑥ a mano senza forzare sulla filettatura. Ripristinare la taratura come prescritto.



CONTROLLO DEL CAVO TRASMISSIONE CONTAGIRI E CONTA KM

Ogni 5000 km verificare la corretta lubrificazione del cavo contagiri.

Svitare le ghiere di collegamento al motore (Fig. 28) e allo strumento, sfilare il cavo interno e controllare che sia lubrificato. In caso contrario porvi del grasso. Lo stesso vale per il cavo conta km.

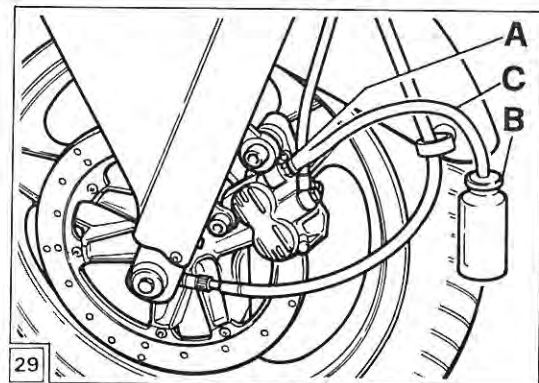


CONTROLLO IMPIANTO FRENANTE

I comandi dei freni ant. e post. sono idraulici. Sono composti da un serbatoio trasparente, in modo da consentire un immediato controllo visivo dall'esterno del livello dell'olio che deve essere sempre al max e da una leva che aziona una pompa la quale mette in pressione l'olio che a sua volta fa chiudere le pastiglie sul disco tramite pistoncini. Periodicamente ai primi 500 km. e poi ogni 3000 km. circa, o qualora si riscontrasse un aumento eccessivo della corsa a vuoto della leva, l'impianto va spurgato da eventuali bolle d'aria che si fossero formate. Lo spurgo del freno deve essere eseguito nel modo seguente:

- 1) Togliere il cappuccio di protezione della valvola dello sfiato sulla pinza Fig. 29 Posiz. A.
- 2) Inserire un terminale di un tubo in PVC trasparente sull'esternità della valvola, l'altro terminale deve essere lasciato libero su un contenitore di raccolta Fig. 29 Posiz. B.
- 3) Togliere il tappo del serbatoio olio freni e verificare che sia al giusto livello; eventualmente rabboccare.
- 4) Pompate lentamente e a fondo 2-3 volte tirando la leva.
- 5) Mantenendo tirata la leva, aprire la valvola di sfiato fino a quando non si notino la fuoriuscita di olio ed eventualmente bolle d'aria dal tubo Fig. 29 Posiz. C.

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



VERIFICA USURA PASTIGLIE

Ogni 3000 km verificare l'usura delle pastiglie procedendo come segue:

Pinza anteriore (Fig. 30)

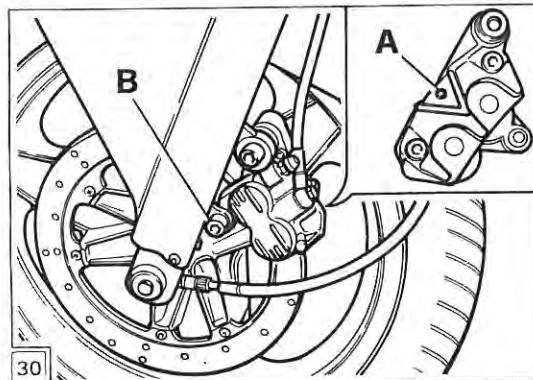
- Svitare il perno di fissaggio delle pastiglie (posiz. A)
- Svitare la vite inferiore di fissaggio della pinza (posiz. B)
- Ruotare la pinza verso l'alto ed estrarre le pastiglie

Queste presentano due gole che devono essere sempre visibili. Qualora fossero scomparse (altezza materiale di attrito 1,5 mm) sostituire la coppia pastiglie.

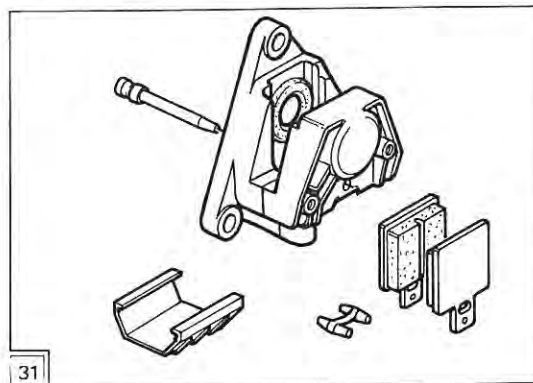
Per il rimontaggio compiere le operazioni inverse.

Pinza posteriore (Fig. 31)

- Togliere il coperchietto di plastica
 - Estrarre il perno tirandolo con una pinza (eventualmente ribattendolo dal lato interno con un martello di plastica)
 - Estrarre la molla di sicurezza e le pastiglie
- Al rimontaggio è necessario porre molta attenzione al corretto posizionamento della molla di sicurezza.



30



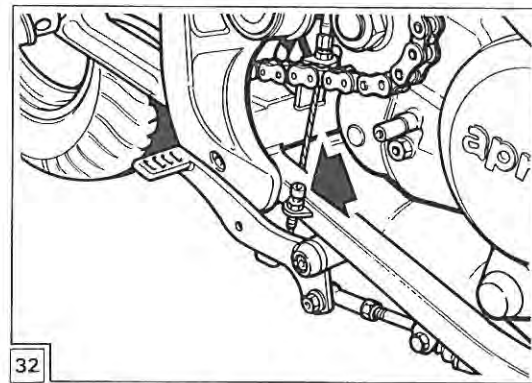
31

REGOLAZIONE LEVA DEL FRENO

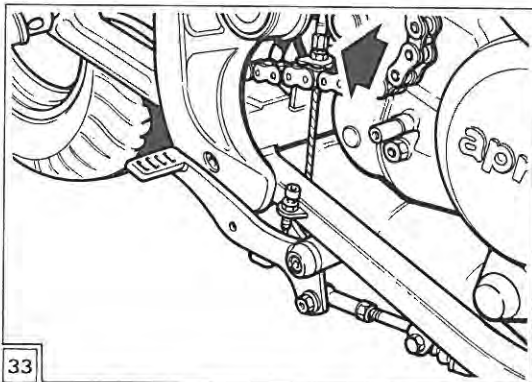
Tramite la vite di registro (o finecorsa) posizionare la leva freno all'altezza voluta; successivamente, tramite il dado posto sull'asta comando pompa, recuperare il gioco del pistoncino in modo che possa agire liberamente e non risulti bloccato.

REGOLAZIONE CAVO "RAVE"

La leva freno posteriore comanda anche l'apertura della valvola sullo scarico (rave) per l'autopulizia della stessa. Ad ogni regolazione della leva è necessario quindi ripristinare il giusto gioco (circa 1 mm) del cavo di comando RAVE, agendo sull'apposito registro con dado e controdado (vedi fig. 33).



32



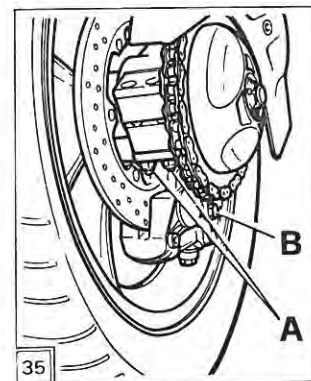
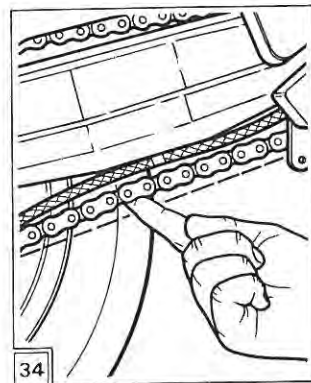
33

REGISTRAZIONE CATENA

- Controllare che nel ramo inferiore della catena l'oscillazione verticale, in un punto intermedio tra pignone e corona, sia di circa 15 mm. (Fig. 34)

Qualora la misura non fosse rispettata, procedere come segue:

- Allentare le due viti del morsetto terminale del forcellone - (Fig. 35 Pos. A)
- Allentare le viti dell'asta ancoraggio pinza (Fig. 35 Pos. B)
- Ruotare la ruota posteriore fino a fare coincidere il foro passante presente sulla ruota con il corrispondente foro sull'eccentrico montato nel morsetto terminale del forcellone (Fig. 36)
- Infilare l'apposito attrezzo nel foro, bloccando così l'eccentrico rispetto alla ruota.
- Girare la ruota, facendo presa sul pneumatico fino ad ottenere la giusta tensione della catena:
- Per aumentare la tensione della catena, girare la ruota nel senso di marcia.
- Per diminuire la tensione della catena, girare la ruota nel verso opposto al senso di marcia.
- Serrare le viti di fissaggio del morsetto terminale del forcellone (coppia di serraggio 3+4 da N m) e togliere l'attrezzo dalla ruota.
- Serrare le viti di fissaggio dell'asta di ancoraggio della pinza freno



In caso di smontaggio e rimontaggio della catena, fare attenzione che la molletta della maglia di giunzione sia installata con la parte aperta rivolta in direzione opposta al verso di avanzamento (Fig. 37) controllare saltuariamente lo stato di usura della catena e verificare che non presenti dei laschi eccessivi, degli impuntamenti o maglie grippate (Fig. 38).

Se si dovessero riscontrare tali anomalie, sostituire la catena.

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

Verificare periodicamente lo stato di usura dei pattini catena ed eventualmente sostituirli.

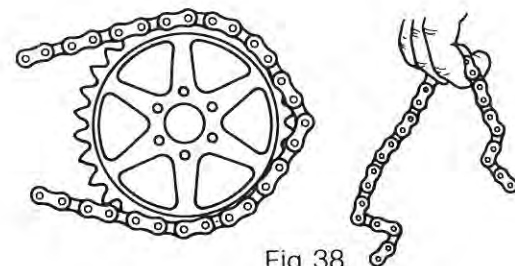
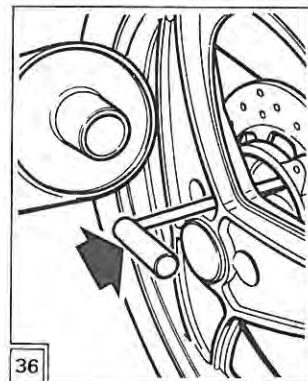
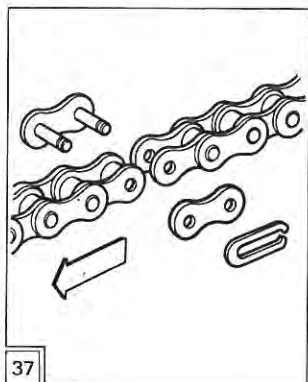


Fig.38

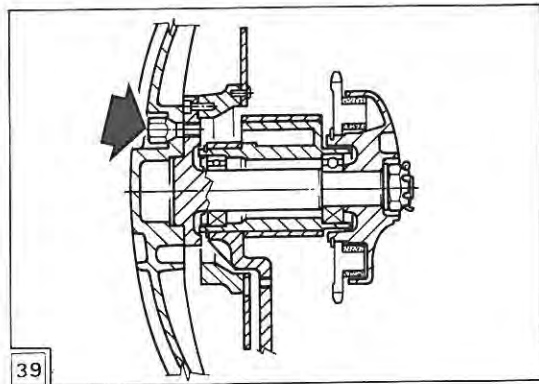


GRUPPO RUOTA POSTERIORE

Per smontare la ruota posteriore, svitare le tre colonnette con l'apposita chiave in dotazione. (Fig. 39)

Il rimontaggio è facilitato dal centraggio presente sul cerchio e sull'albero. La coppia di serraggio deve essere 8 da N m.

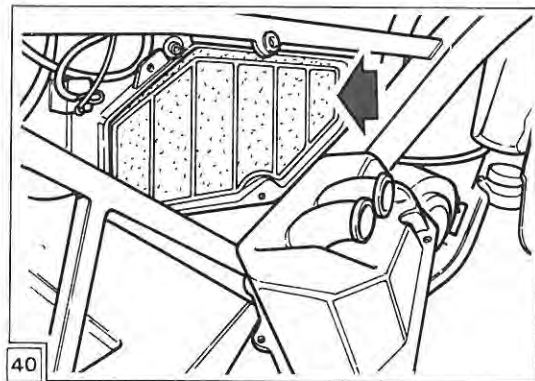
Per l'eventuale smontaggio e rimontaggio del gruppo albero trasmissione - parastrappi si consiglia, in ogni caso, di rivolgersi ad un concessionario Aprilia.



SMONTAGGIO E PULIZIA FILTRO ARIA

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

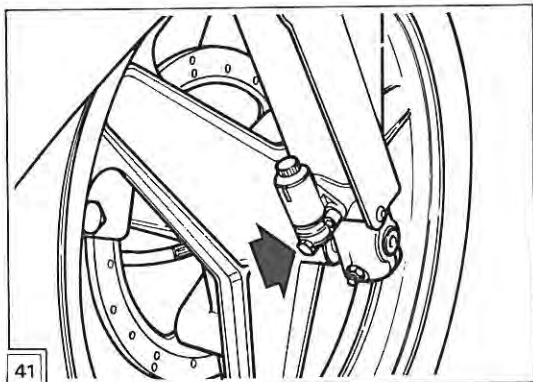
- Ogni 4500 km. o secondo le condizioni d'uso, provvedere alla pulizia dell'elemento filtrante nel modo seguente:
- Togliere la fiancatina laterale destra.
- Svitare le viti di chiusura del coperchio cassa filtro ed estrarre l'elemento filtrante (Fig. 40).
- Lavare accuratamente l'elemento filtrante con benzina, poi asciugarlo avendo cura di non danneggiarlo, immergerlo in olio "ELF MOTO A" fino alla sua totale impregnazione.
- Rimontare il filtro eseguendo le operazioni inverse.
- Porre un velo di grasso sulla base dell'elemento filtrante.



SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA

Si consiglia dopo una percorrenza di 5000 km di procedere alla sostituzione dell'olio, operando nel modo seguente:

- Scaricare l'olio togliendo la vite di spurgo situata posteriormente in prossimità del perno ruota (Fig. 41) per la completa fuoriuscita dell'olio, comprimere alcune volte la forcella). (N.B. — sul lato destro la vite di spurgo è montata sul dispositivo di regolazione idraulica)
- Rimettere le viti di spurgo e versare, dal tappo superiore dello stelo (vicino all'attacco del manubrio) olio idraulico ELF MOTO F 10W.



- Stelo destro cc 290
- Stelo sinistro cc 280

(Per verificare il livello dell'olio si può procedere come segue:

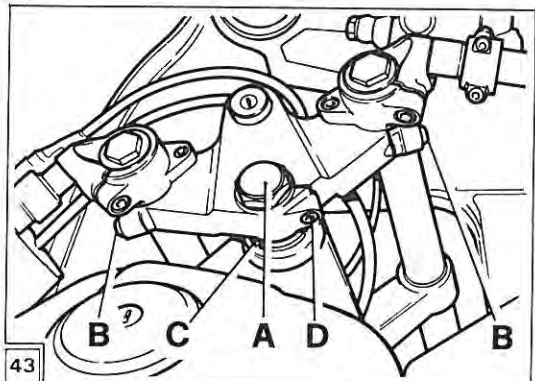
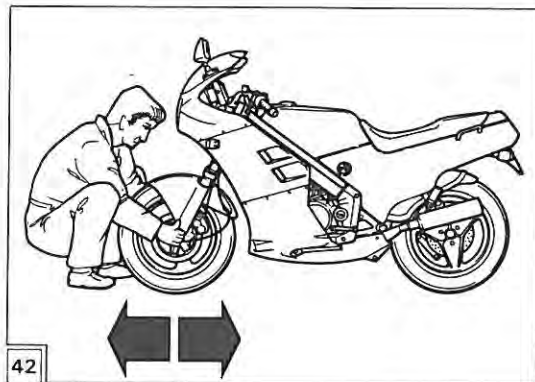
- Togliere il tappo superiore e il tubo di precarica
- Mandare lo stelo a fondo corsa e togliere la molla
- In queste condizioni il livello dell'olio deve essere a 170 mm dalla estremità superiore dello stelo, misura valida per entrambi gli steli).

CONTROLLO CANNOTTO STERZO

Verificare il gioco dei cuscinetti ponendo il motociclo su un cavalletto e scuotendo i foderi della forcella nel senso di marcia (Fig. 42).

Qualora si percepisca del gioco, procedere a regolazione operando come segue: (Fig. 43).

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



SOSPENSIONE POSTERIORE

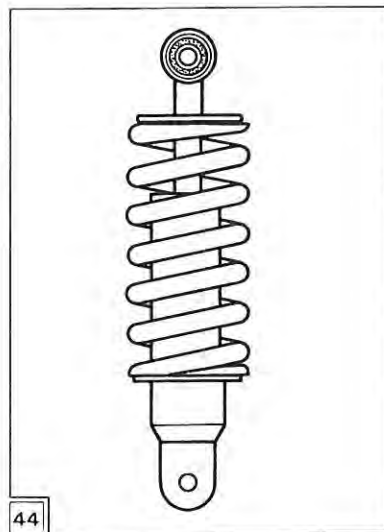
La sospensione posteriore, è composta da un unico gruppo molla-ammortizzatore e da un leverismo con sistema progressivo (A.P.S.).

L'ammortizzatore viene costruito con una taratura ottimale per il vostro motociclo e non richiede alcuna manutenzione.

Qualora si verificassero malfunzionamenti della sospensione posteriore, (ad esempio perdita di freno idraulico dovuta a perdita di olio) è necessario sostituire l'intera unità molla/ammortizzatore.

CONTROLLO BIELLISMI SOSPENSIONE POSTERIORE

Ogni 10.000 km circa far controllare i biellismi della sospensione posteriore (stato e usura dei biellismi e loro componenti) ed il forcellone da un Concessionario autorizzato Aprilia.



CAVALLETTO LATERALE

Per aumentare la sicurezza dell'AF1 125 un attivatore acustico viene attivato, qualora si dimentichi aperto il cavalletto laterale e il motore sia in marcia con quadro inserito.

Controllare periodicamente il corretto funzionamento; in caso contrario registrare la posizione dell'interruttore.

DOTAZIONE ATTREZZI

- 1) Chiave candela/ruota posteriore + prolunga
- 2) Chiave registro frizione
- 3) Cacciavite
- 4) Chiave fissa 10-13
- 5) Chiavi brugola 3-5-6
- 6) Perni per regolare la catena
- 7) Chiave fissa 8-10
- 8) Spina pulizia foro presa pressione RAVE

COPPIE DI SERRAGGIO BULLONERIA (1 daN.m. = 1,02 kg.m)

Dadi testa motore e cilindro	2,4	daN.m
Dado volano	9	daN.m
Dado pignone primaria	7	daN.m
Dado mozzo frizione	9	daN.m
Vite carter motore	1,2	daN.m
Dado perno forcellone	10	daN.m
Viti motore	3	daN.m
Viti superiore ammortizzatore	5	daN.m
Viti inferiore ammortizzatore e biellismi	5	daN.m
Candela	2,5	daN.m
Termistore	1,5	daN.m
Dado pignone catena	8	daN.m
Viti ruota post.	8	daN.m
Viti morsetto forcellone	3,5	daN.m
Bullone albero ruota post.	8	daN.m

Attenzione Usare frenafili di "tipo medio" nel fissaggio viti dischi freno e distanziale disco freno posteriore.

IMPIANTO ELETTRICO

IMPORTANTE:

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

1 - Messa in strada della moto, caricamento della batteria

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

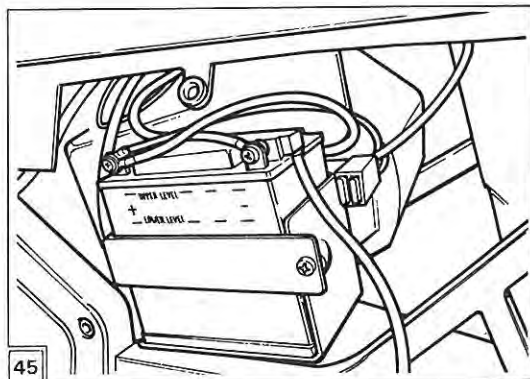
b) successivamente, prima di 24 ore, la carica della batteria va completata sottoponendola ad una corrente attorno al 10-20% della capacità normale (per batterie 5 Amp/h corrente 0,5-1 Amp. MAX).

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

ATTENZIONE:

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

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



MANUTENZIONE DELLA BATTERIA

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

QUANDO LE PIASTRE RIMANGONO SCOPERTE, INIZIA IL LORO DEGRADO IRREVERSIBILE.

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

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

ATTENZIONE:

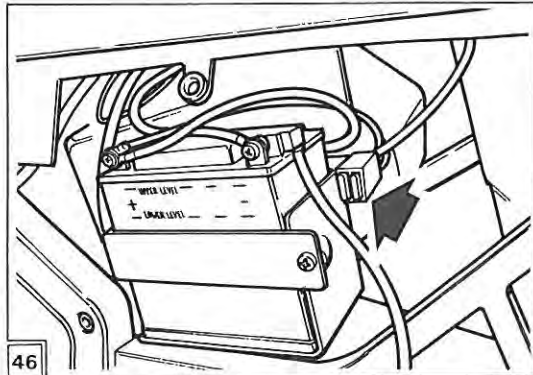
QUANDO LA BATTERIA VIENE LASCIATA SCARICA INIZIA IL SUO IRREVERSIBILE DEGRADO.

Per evitare possibili danneggiamenti all'impianto elettrico, non invertire il collegamento dei cavi della batteria.

SOSTITUZIONE FUSIBILE

I fusibili trovano posto sotto la sella. Se un dispositivo cessa di funzionare, controllare il fusibile che protegge il circuito. Il fusibile bruciato avrà il filamento interrotto. Prima di sostituire il fusibile, ricercare, se possibile, la causa che aveva provocato l'inconveniente. Sostituire quindi il fusibile con altro dello stesso tipo.

Non chiudere mai il circuito con materiale diverso dal fusibile.

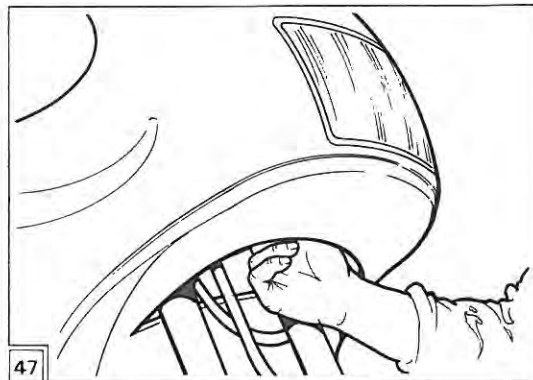


REGOLAZIONE FASCIO LUMINOSO FARO ANTERIORE

La regolazione del fascio luminoso del faro anteriore viene effettuata in fabbrica al momento del collaudo della moto.

Qualora si rendesse necessaria la regolazione in altezza del fascio luminoso, agire sul pomello accessibile dalla parte inferiore della carenatura (Fig. 47). Ruotando in senso orario se si vuole abbassare il fascio luminoso, antiorario se lo si vuole alzare.

Per una eventuale regolazione in orizzontale del fascio luminoso, è necessario smontare la carenatura ed intervenire sulle due viti di regolazione.

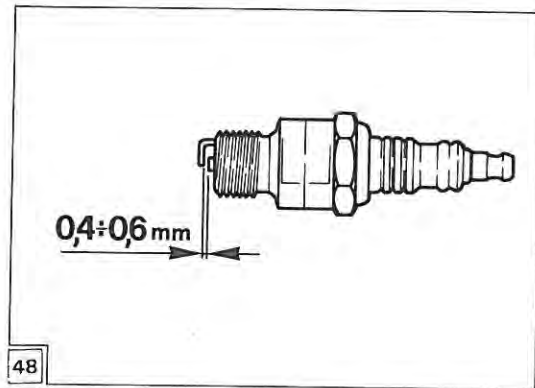


MANUTENZIONE CANDELA

Smontare periodicamente con l'apposita chiave, la candela, eliminando le incrostazioni esistenti nel vano fra la porcellana portaelettrodo centrale ed il corpo della candela. Nel contempo verificare con uno spessore che la distanza tra gli elettrodi risulti tra 0,5-0,6 mm (Fig. 48). In caso contrario avvicinare l'elettrodo esterno a quello interno. Non si deve mai agire sull'elettrodo centrale per evitare possibili rotture della porcellana isolante.

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

candela consigliata NGK B9ES



SCHEDA MANUTENZIONE PERIODICA

Intervallo	Dopo i primi 500 Km	Ogni 500 Km	Ogni 1500 Km	Ogni 3000 Km	Ogni 6000 Km	Ogni 9000 Km
Operazioni manutenzione						
Sostituzione olio forcella					•	
Sostituzione olio motore	•				•	
Pulizia filtro aria				•		
Controllo fase di accensione			•			
			•			
Controllo impianto di raffreddamento				•		
Controllo serraggio bulloneria	•					
Controllo gioco frizione	•	•				
Controllo tensione catena e LUBRIFIC	•		•			
Pulizia candela	•	•				
Controllo e registraz.cuscinetti sterzo			•			
Pulizia carburatore			•			
Pulizia rubinetto benzina			•			
Sostituzione candela			•			
Controllo impianto frenante	•					
Controllo pastiglie				•		
Controllo biellismi sospensione					•	
Pulizia incrostazioni marmitta						•
Pulizia incrost. camera di scoppio						•
Controllo usura cilindro - pistone*						•
In condizioni d'uso particolarmente gravose si consiglia una manutenzione più frequente.						

Di norma, la rettifica e sostituzione del pistone per normale usura è prevista ogni 15.000 Km. Questa implica anche la sostituzione della gabbietta a rulli sullo spinotto del pistone.

PULIZIA DELLA MOTO

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

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

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

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

Attenzione:

Una pressione eccessiva rischia di provocare delle infiltrazioni d'acqua nei cuscinetti ruota, forcella anter., freni e guarnizioni danneggiandoli gravemente.

Oliare quindi la catena e procedere anche alla pulizia del filtro aria.

PULIZIA DEL CUPOLINO:

Non usare solventi o alcool per la pulizia del cupolino in plexiglas. Usare esclusivamente acqua e sapone (o shampoo apposito).

LEGENDA

POSIZIONE COMPONENTI

- 1 Generatore
- 2 Bobina d'accensione
- 3 Motorino d'avviamento
- 4 Regolatore
- 5 Fusibili
- 6 Batteria
- 7 Relè d'avviamento
- 8 Interruttore stop anteriore
- 9 Interruttore stop posteriore
- 10 Termistore temp. acqua
- 11 Sensore livello olio
- 12 Sensore posizione folle
- 13 Interruttore cavalletto laterale
- 14 Sensore livello carburante
- 15 Indicatore direzione post. Dx
- 16 Fanale posteriore
- 17 Indicatore direzione post. Sc
- 18 Intermittenza
- 19 Commutatore a chiave
- 20 Deviluci Dx
- 21 Deviluci Sx
- 22 Cruscotto completo
- 23 Indicatore livello carburante
- 24 Indicatore temperatura acqua
- 25 Lampade illuminazione cruscotto
- 26 Spia indicatori direzione Dx
- 27 Spia riserva carburante
- 28 Spia pos. cambio in folle

- 29 Spia livello olio insufficiente
- 30 Spia luce abbagliante
- 31 Spia indicatori direzione Sx
- 32 Claxon
- 33 Indicatore direzione ant. Dx
- 34 Lampada biluce ant.
- 35 Lampada posizione
- 36 Indicatore direzione ant. Sx
- 37 Cicalina cavalletto laterale
- 38 Connettori multipli
- 39 Candela

LEGENDA

COLORE CAVI

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