



Uso e manutenzione **aprilia AS 125 R**

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 rivolgersi, per le riparazioni, esclusivamente presso i Concessionari e Rivenditori Aprilia.

Nel richiedere ricambi originali, specificate sempre il "CODICE RICAMBI" rilevabile dalle lettere punzonate nella targhetta posta sul telaio sotto la sella.

Segnate qui sotto le stesse lettere punzonate nella Vs. moto:

CODICE RICAMBI				
A	B	C	D	E

Libretto Cod. 8101581

Dati indicativi soggetti a modifiche senza impegno di preavviso.

INDICE

Al nuovo proprietario	Pagina 3
Caratteristiche tecniche	4
Dati di identificazione	10
Disposizione comandi	10
Norme per l'uso	15
Norme per la manutenzione	19
Impianto elettrico	38
Nozioni tecniche costruttive	40

AL NUOVO PROPRIETARIO

Benvenuto fra i proprietari della moto Aprilia, una nuova e giovane marca in continua espansione che ha già alle spalle una notevole esperienza nel mondo delle competizioni con numerose vittorie. Questa motocicletta è costruita utilizzando le più recenti tecnologie ed i migliori materiali specifici per questo settore.

L'obiettivo di questo manuale è che Voi possiate familiarizzare con il funzionamento della vostra nuova motocicletta nel modo più adeguato.

Leggete attentamente questo manuale; un uso appropriato e una corretta manutenzione sono indispensabili per un duraturo funzionamento senza problemi e con le migliori prestazioni.

Il Vostro concessionario Aprilia sarà felice di fornirVi tutte le informazioni ulteriori a Voi necessarie ed è interamente attrezzato per una manutenzione completa.

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE

Modello	:	Rotax 127 END con lubrificazione separata
Tipo	:	monocilindrico a 2 tempi raffreddato a liquido con aspirazione lamellare e valvola alla luce di scarico
Cilindro	:	in lega leggera e canna in ghisa
Alesaggio e corsa	:	54 x 54 mm
Cilindrata	:	123,6 cc.
Volume camera di scoppio (compreso filetto candela)	:	11,5 c.c.
Rapporto di compressione	:	14,2/1
Diagrammi luci		
— aspirazione	:	174°
— travasi	:	120°
— scarico (minimo)	:	164,2°
— scarico (massimo)	:	187,8°
Potenza max	:	25 CV a 8350 giri/min
Coppia max.	:	2.3 kgm a 8100 giri/min

CARBURATORE

Modello	:	dell'Orto PHBH 26 BS
Diam. diffusore	:	26 mm
Getto max	:	100
Getto min	:	58
Polverizzatore	:	AV 260
Spillo conico	:	X 25 (terza tacca dall'alto)
Valvola gas	:	40
Vite aria	:	aperta 1 giro
Getto avv.to	:	80
Galleggiante	:	gr. 8

FILTRO ARIA

: cartuccia in carta

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

Primi 10 lt. di carburante	:	miscela di benzina super e olio sintetico
In seguito	:	benzina super
Capacità serbatoio carburante	:	12.5 lt. di cui 3 di riserva (spia elettrica)
Capacità serbatoio olio	:	1.85 lt. di cui 0.4 lt. di riserva

LUBRIFICAZIONE

- Cambio e trasmissione primaria : 1000 cc olio BARDHAL NEW IMPROVED XTC MOTOR OIL SAE 30
- Liquido di raffreddamento : capacità 700 cc (miscela di acqua con liquido antigelo al 30% (temperatura minima di esposizione: —17°C).

AVVIAMENTO

- : a kick-starter sulla sinistra
N.B.: È possibile avviare il motore con qualsiasi marcia inserita tirando prima la leva frizione.

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 con rapporto 3,191 (Z = 21:67)
- Secondaria : a catena 5/8" x 1/4" rapp. 2,444 (Z = 18/44)

TELAIO

- : a doppia culla in acciaio

FORCELLONE

- : in acciaio a profilo rettangolare montato su cuscinetti a rullini

SOSPENSIONI

- Anteriore : forcella a perno centrale Ø 32, escursione 140 mm (200 cc olio idraulico BARDHAL SAE 15)
- Posteriore : A.P.S. (Aprilia Progressive System) con monoammortizzatore idraulico, escursione ruota 135 mm

FRENI

- Anteriore : a disco Ø 240 mm con comando idraulico
- Posteriore : a disco Ø 230 mm con comando idraulico

RUOTE

Anteriore	:	in lega leggera $\varnothing$ 16 x 1,85"
Posteriore	:	in lega leggera $\varnothing$ 18 x 1,85" con parastrappi sulla corona

PNEUMATICI

Anteriore	:	100/90 x 16"
Posteriore	:	100/90 x 18"

Pressione di gonfiaggio

a pneumatici freddi in kg/cmq	:	ant.	post.
— solo conduttore	:	2	2
— conduttore + passeggero	:	2	2,4

DIMENSIONI

Lunghezza max	:	2015 mm
Interasse	:	
(misurato a centro asola)	:	1365 mm
Larghezza massima	:	710 mm
Altezza massima	:	1190 mm
Altezza sella	:	800 mm
Altezza pedane	:	300 mm
Altezza minima da terra	:	190 mm
Peso a vuoto	:	107 kg

IMPIANTO ELETTRICO

Generatore	:	SEM 12 V - 185 W a ricarica totale della batteria
Batteria	:	12 V - 5,5 Ah
Fusibili	:	
— da regolatore a batteria	:	15 A
— da batteria a servizi	:	10 A
Lampade	:	
— proiettore anteriore biluce	:	12V-40/45 W
— posizione	:	12V-3W
— fanalino posteriore 2 biluce	:	12V-5/21W
— indicatori di direzione	:	12V-10W
— contagiri, conta km	:	12V-3W
— spia indicatori di direzione	:	12V-1,5W
— spia folle verde	:	12V-1,5W
— spia luci abbaglianti blu	:	12V-1,5W
— spia riserva carburante gialla	:	12V-1,5W
— spia riserva olio rossa	:	12V-1,5W
— spia elevata temperatura liquido raff. rossa	:	12V-1,5W

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 semicaratter destro (**Fig. 2 pos. A**)



Fig. 1

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 e comando indicatori di direzione
- 3) Pedale comando cambio
- 4) Pedale messa in moto
- 5) Pedale comando freno posteriore
- 6) Leva comando freno anteriore
- 7) Manopola comando gas
- 8) Dispositivo accensione luci pos./ana. e comando di massa

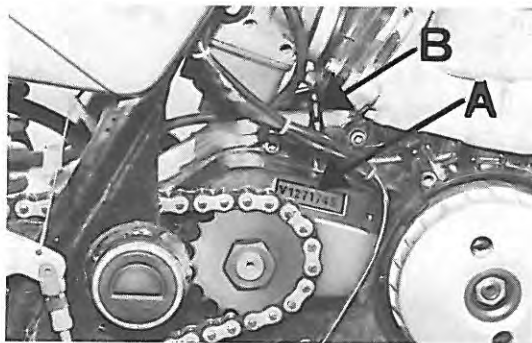


Fig. 2

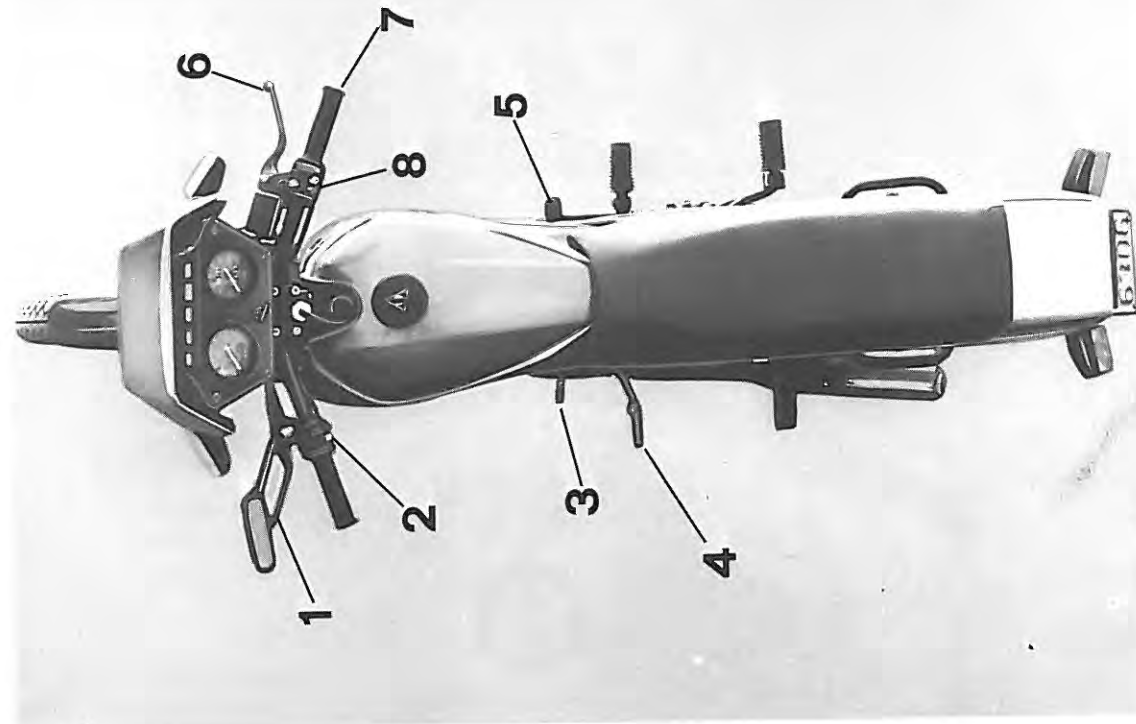


Fig. 3

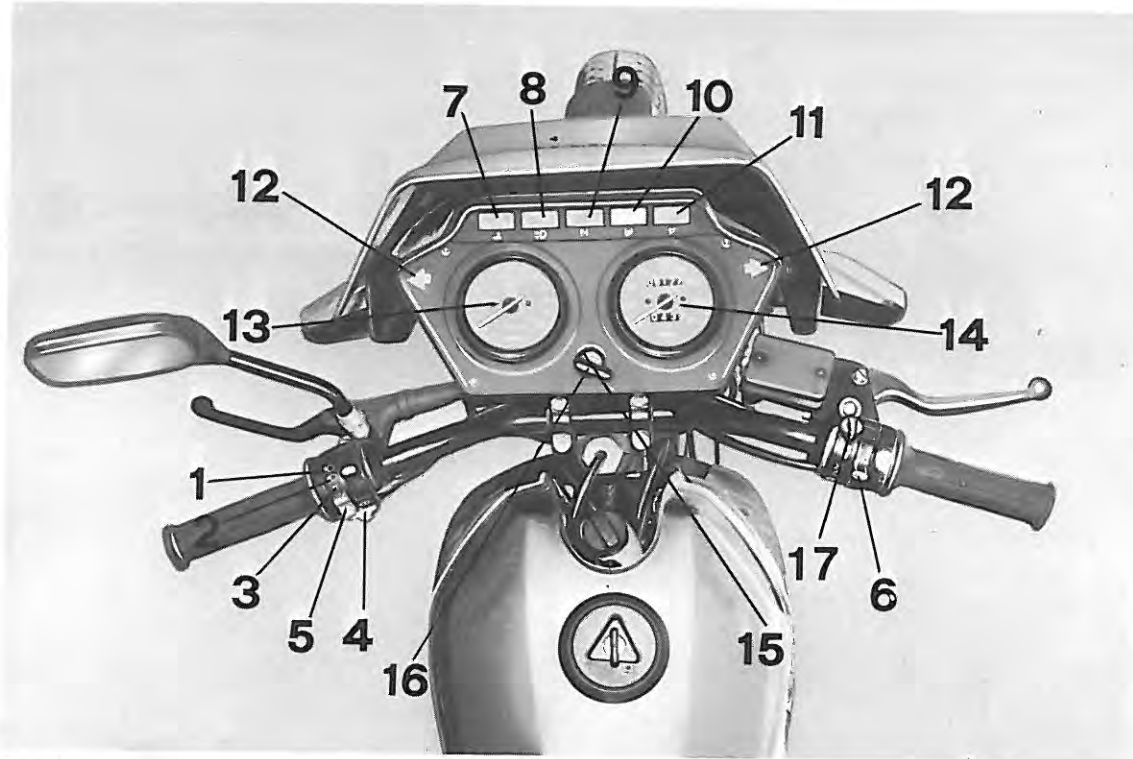


Fig. 4

LA CHIAVE DI ACCESNIONE HA TRE SCATTI:

- 1) Rotazione in senso orario = PARK = luce di parcheggio
- 2) Posizione centrale = ON = acceso
- 3) Rotazione in senso antiorario = OFF = spento

FIG. 4

- 1) Abbaglianti
- 2) Anabbaglianti
- 3) Lampeggio abbaglianti
- 4) Indicatori direzione
- 5) Avvisatore acustico
- 6) Accensione luci
- 7) Spia elevata temperatura liquido raffreddamento
- 8) Spia abbaglianti
- 9) Spia folle
- 10) Spia riserva carburante
- 11) Spia riserva olio
- 12) Spie indicatori direzione
- 13) Contagiri
- 14) Tachimetro/Conta km
- 15) Blocchetto accensione
- 16) Chiave di accensione
- 17) Arresto motore

SERRATURE

Con la stessa chiave di accensione si può accedere alle altre serrature:

- lucchetto bloccasterzo (Fig. 5)
- tappo serbatoio (Fig. 6)
- serratura sella (Fig. 7 - POS A)
- serratura casco (Fig. 7 - POS B)



Fig. 5

Con le chiavi c'è una targhetta che riporta il n° di serie delle stesse. Riportate il numero sull'apposito spazio del presente libretto in modo da poter reperire copia della chiave in caso di smarrimento.

CHIAVE N°

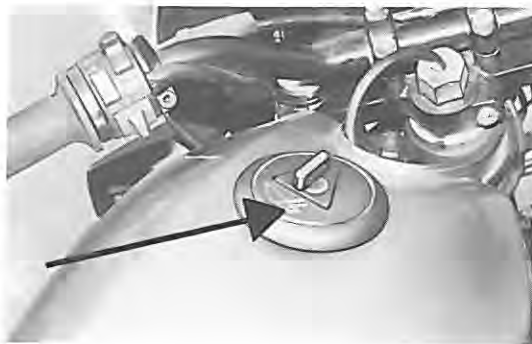


Fig. 6

NORME PER L'USO

Prima di utilizzare il motociclo controllare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione stabilita (vedi caratteristiche tecniche) e versare nel serbatoio 10 litri di miscela benzina super - olio sintetico all'1% BARDHAL RTS; esaurita questa carica usare solo benzina super. Rifornire con olio BARDHAL RTS o altri olii sintetici il serbatoio della lubrificazione separata.

QUANTITÀ DI OLIO PER LITRO DI BENZINA IN cc/lt DA USARE IN RODAGGIO

lt.	1% (cc)
1	10
2	20
3	30
4	40
5	50
6	60
7	70
8	80
9	90
10	100

Attenzione: il motore non deve assolutamente funzionare alimentato da miscela con benzina normale né tantomeno con quella reperibile già miscelata presso i distributori.

RODAGGIO

Il primo periodo d'uso è molto importante per il successivo rendimento del motore. Si raccomanda di eseguire un accurato rodaggio durante i primi 800 km.

Si consiglia di far entrare in temperatura il motore prima di partire facendolo funzionare per alcuni minuti a basso numero di giri, di non sfruttare al massimo il motore e di non superare il regime di 6000 giri/min.

Attenzione: durante i primi 50 km. usare il motociclo con cautela ed eseguire diverse frenate con entrambi i freni, perché disco e pastiglie devono essere rodati prima di raggiungere la perfetta condizione d'uso: questa si ottiene dopo circa 500 ÷ 1000 km.

Completati i primi 500 km. fare eseguire il 1° tagliando presso un ns. concessionario Aprilia.

AVVIAMENTO

- Inserire la chiave di accensione e ruotarla in senso orario di uno scatto - Posizione 1;
- Aprire il rubinetto della benzina (**Fig. 8**);
- Se il motore è freddo, inserire lo starter sollevando la levetta sul carburatore (**Fig. 9**);
- Mettere il cambio in folle oppure tirare la leva della frizione;
- Premere quindi energicamente con il pedale sulla leva di avviamento ruotando leggermente la manopola del gas;
- Ad avviamento del motore avvenuto riportare la levetta dello starter sulla posizione iniziale.

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

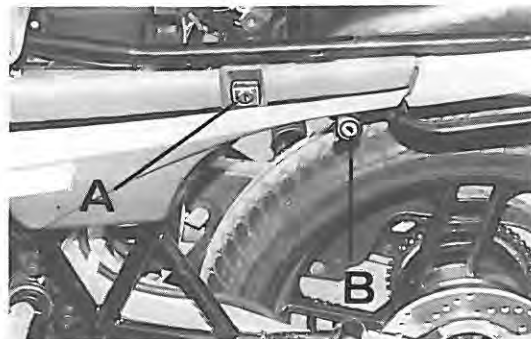


Fig. 7

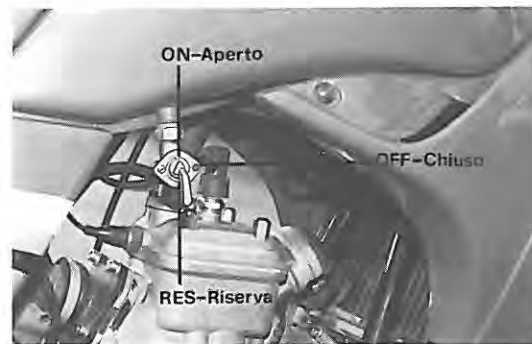


Fig. 8

PARTENZA

Dopo aver fatto riscaldare il motore, tirare la frizione, inserire la 1^a marcia (pedale del selettore cambio verso il basso) **Fig. 10**. Lasciare quindi la frizione gradualmente e contemporaneamente ruotare la manopola del gas.



Fig. 9

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.

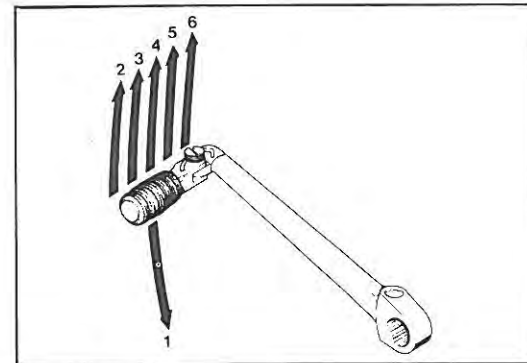


Fig. 10

ARRESTO DEL MOTORE

Chiudere il comando gas, mettere il cambio in folle e ruotare la chiave di accensione in senso antiorario oppure ruotare in senso orario il comando di massa posto sul deviatore luce.

Chiudere il rubinetto del serbatoio.

Attenzione: qualora durante il normale funzionamento del motociclo si dovesse riscontrare una elevata temperatura dell'acqua (accensione dell'apposita spia), 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 del radiatore (le piastre devono essere coperte). 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 parzializza il circuito di raffreddamento in modo da mantenere la temperatura dell'acqua sopra i 55°C. Comunque se si dovesse usare il motociclo con temperature esterne inferiori ai 10°C, si consiglia di parzializzare la superficie del radiatore (circa 1/2) onde evitare una eccessiva riduzione della temperatura di funzionamento del motore.

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, procedendo nel seguente modo:

- mettere il motociclo sul cavalletto;
- togliere la marmitta
- togliere il tappo di carico olio posto sul carter destro (**Fig. 2 POS. B**);
- svitare la vite di scarico posta sul retro del basamento (**Fig. 11 POS. A**);
- lasciare gocciolare l'olio per alcuni minuti;
- rimontare il tappo di scarico;
- versare quindi dal tappo di carico 1000 cc di olio motore BARDHAL NEW IMPROVED XTC MOTOR OIL - SAE 30.

Controllare periodicamente che togliendo la vite di livello sul carter sinistro (**Fig. 12 POS. B**) fuoriesca una piccola quantità d'olio.

Qualora il livello fosse inferiore, rabboccare e verificare eventuali perdite.

LUBRIFICAZIONE SEPARATA

Il motore è dotato di un impianto di lubrificazione separata il quale comprende un serbatoio dell'olio posto sotto il serbatoio del carburante, ed una pompa di alimentazione.

Il serbatoio della 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.

Si rendono necessarie solo le seguenti operazioni:

1) 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. Allo scopo occorre accertarsi che nelle tubazioni della lubrificazione separata ci sia olio; allentare perciò l'apposita vite (**Fig. 12 POS. A**) e lasciare uscire olio finché non si noti un flusso continuo (non interrotto da bolle d'aria).

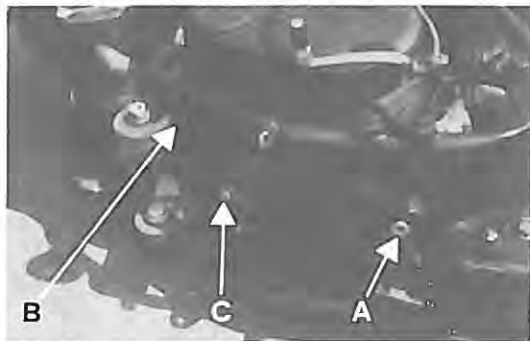


Fig. 11

Per maggiore sicurezza si consiglia di svuotare il serbatoio della benzina e rifornirlo con 1 ÷ 2 lt. di miscela all'1% di olio Bardhal STS o altri olii sintetici; avviare quindi il motore e farlo girare al minimo per qualche minuto.

2) Regolare il regime minimo del motore.

Verificare che la pompa sia regolata per la "minima" portata: ciò si ottiene quando la tacca inferiore riportata nella levetta della pompa coincide con la tacca riportata nel corpo pompa (**Fig. 12 POS. C**).

Per la regolazione agire sul registro del cavo pompa.

Verificare poi, tramite il registro del cavo carburatore, che il gioco di quest'ultimo sia al massimo di 1 mm.

3) Controllare che i tubi di alimentazione e di mandata dell'olio non presentino delle strozzature; in caso contrario porvi rimedio.

N.B.: il circuito elettrico è provvisto di un dispositivo che consente di verificare il funzionamento della spia rossa riserva olio. Mettendo il cambio nella posizione di folle si dovranno accendere tanto la spia verde di folle quanto la spia rossa di riserva olio.

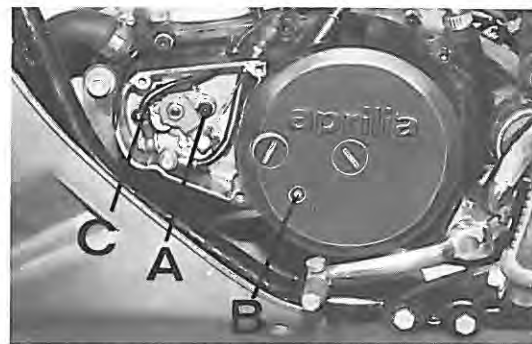


Fig. 12



Fig. 13

CONTROLLO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Ogni 1000 km. o dopo lunghi viaggi, verificare a motore freddo il livello del liquido di raffreddamento che deve essere compreso fra i due riferimenti all'interno del bocchettone (Fig. 13). Il liquido di raffreddamento standard permette di lasciare il motociclo esposto a temperatura di -17°C .

Per la sostituzione del liquido, togliere il tappo radiatore (Fig. 13) e la vite sottostante al motore (Fig. 11 POS. B) svuotando così il liquido. Dopo aver chiuso il tappo di scarico, ricaricare l'impianto con 900 cc di liquido standard attraverso il tappo del radiatore.

CANDELA

La candela standard è la NGK B 9 ES o equivalente. Ogni 1500 km. pulirla e verificare la distanza tra gli elettrodi che deve essere compresa tra $0,5 \div 0,6$ mm. Sostituirla ogni 4.000 km.



Fig. 14

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.
- 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. 14) sia in corrispondenza

di $16^{\circ} \div 17^{\circ}$ segnalati sullo statore interno allorché il pistone è al P.M.S. (Fig. 15).

- 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 marmitta, togliere la vite sotto il basamento (Fig. 11 POS. C) 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 silent-block 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. 16 POS. 1) in modo da ottenere una rotazione costante del motore.

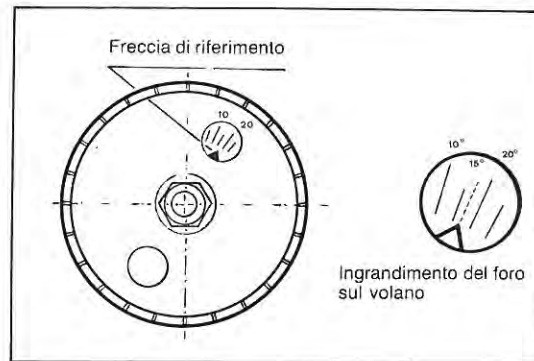


Fig. 15

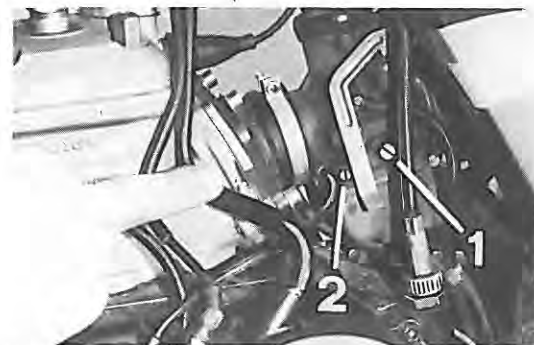


Fig. 16

- Avvitare o svitare la vite aria (Fig. 16 POS. 2) fino ad ottenere il maggiore numero di giri/min. del motore.
- Eventualmente regolare ulteriormente la vite del minimo.

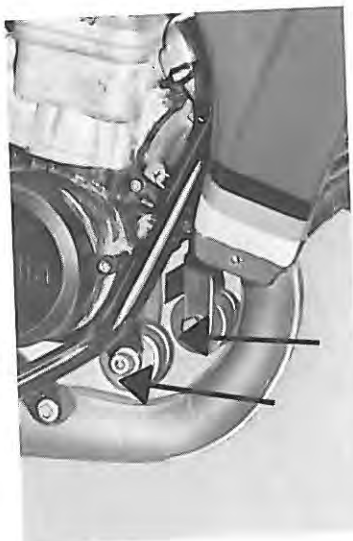


Fig. 17

SILENT-BLOCK MOTORE E FORCELLONE

Ogni 5000 km. controllare l'integrità dei silent-block anteriori del motore (Fig. 17) e posteriori (Fig. 18).

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



Fig. 18

REGOLAZIONE COMANDO GAS

Il comando gas deve avere un piccolissimo gioco per permettere la chiusura della valvola del carburatore e della pompa di lubrificazione. Per ottenerlo agire sull'apposito registro.

N.B.: Effettuare questa operazione solo dopo aver verificato che i cavi del carburatore e della pompa di lubrificazione siano correttamente registrati (vedi operazione 2 pag. 21).

REGOLAZIONE CAVO FRIZIONE

Normalmente la leva deve avere una corsa a vuoto di circa 10 ÷ 15 mm. alla sua estremità; se non dovesse rientrare entro tali limiti, agire sul registro di comando oppure sul registro posto sulla campana frizione (Figg. 19 e 20).

10 ÷ 15 mm

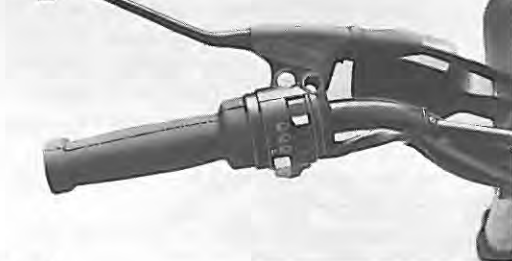


Fig. 19



Fig. 20

MANUTENZIONE VALVOLA PARZIALIZZATRICE LUCE DI SCARICO

Dopo il rodaggio e comunque ogni 1000 km controllare il funzionamento della valvola sullo scarico (**Fig. 21**). Occorre perciò togliere l'elastico **C** e il coperchio **D**, avviare il motore e accelerare e decelerare rapidamente; raggiunti i $6 \div 7000$ giri, il gruppo (**E**) deve alzarsi (corsa $7 \div 8$ mm) e rimanere in tale posizione al crescere dei giri del motore.

Viceversa, scendendo sotto i $6 \div 7000$ giri, il gruppo (**E**) deve abbassarsi.

Se ciò non avvenisse occorre far compiere manualmente alcune oscillazioni complete al gruppo (**E**) fintantoché non funzionerà da solo.

Se ciò non avviene ancora occorre smontare la valvola (**A**) e liberarla da incrostazioni; controllare pure che la colonnetta (**B**) non risulti minimamente piegata, e che il soffietto elastico (**F**) non sia fessurato; quindi rimontare il tutto.

In ogni caso la valvola va smontata e pulita ogni 5.000 km.

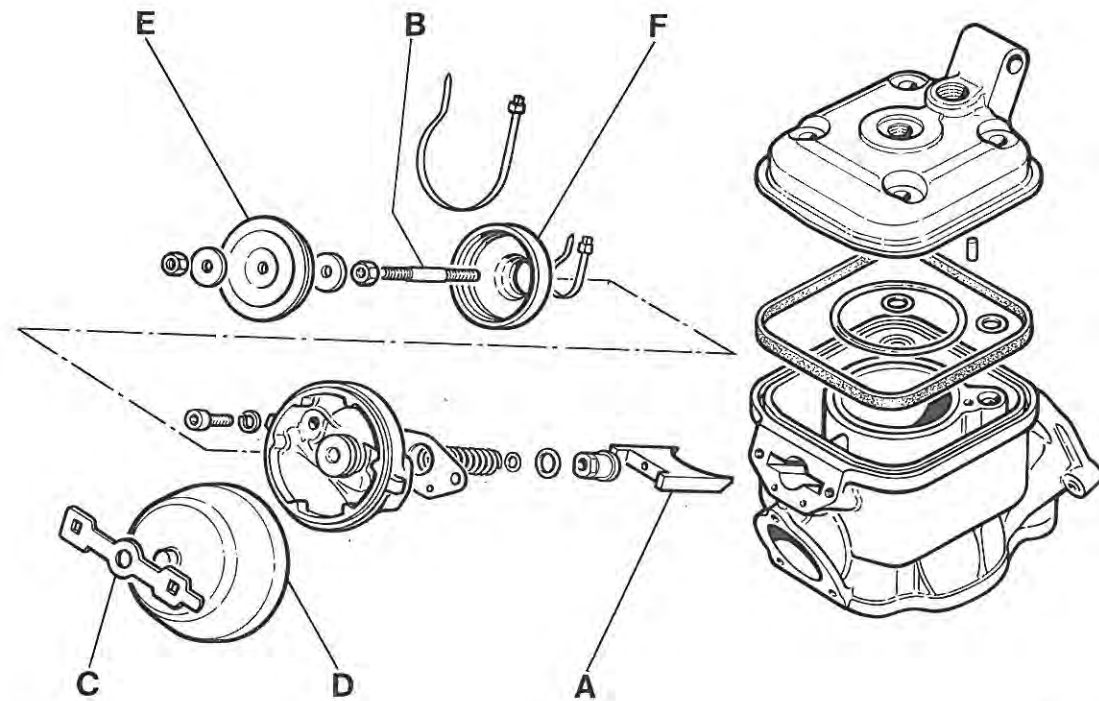


Fig. 21

CONTROLLO DEL PACCO LAMELLARE

Ogni 5000 km occorre rimuovere il pacco lamellare (Fig. 22) dopo avere tolto il carburatore e il collettore di aspirazione (POS. B). Verificare che le lamine (A) siano perfettamente aderenti alla loro sede in gomma e che quest'ultima sia perfettamente piana senza traccia di rigonfiamenti. In caso contrario sostituire il gruppo completo.

CONTROLLO DEL CAVO TRASMISSIONE CONTAGIRI E CONTA KM.

Ogni 1000 km svitare la ghiera (A) Fig. 23 e controllare che il cavo sia lubrificato; in caso contrario porvi del grasso. Lo stesso vale per il conta km.



Fig. 23

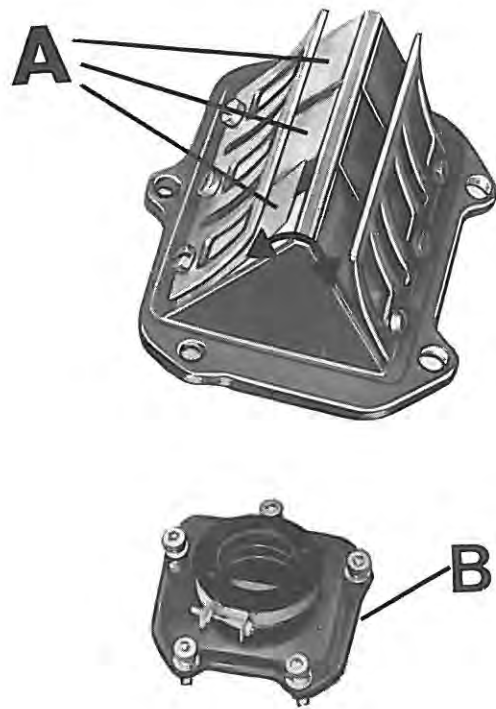


Fig. 22

CONTROLLO FRENO ANTERIORE

Il comando freno anteriore è idraulico. È composto da un serbatoio trasparente, in modo da consentire un immediato controllo visivo dall'esterno del livello dell'olio che deve essere sempre al max (Fig. 24) 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 due pistoncini. Periodicamente ai primi 500 km. e poi ogni 3000 km. circa, 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.
- 2) Inserire un terminale di un tubo in PVC trasparente sull'estremità della valvola; l'altro terminale deve essere lasciato libero su un contenitore di raccolta.
- 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 sfianto fino a quando non si notino la fuoriuscita di olio ed eventualmente bolle d'aria dal tubo.
- 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.



Fig. 24

N.B.: Ogni 3000 km. verificare l'usura delle pastiglie. Tolto il coperchietto di plastica (**Fig. 25**) si tolgono le pastiglie: debbono presentare due gole sempre ben visibili. Qualora fossero scomparse (altezza materiali d'attrito 1,5 mm.), sostituire la coppia pastiglie.



Fig. 25

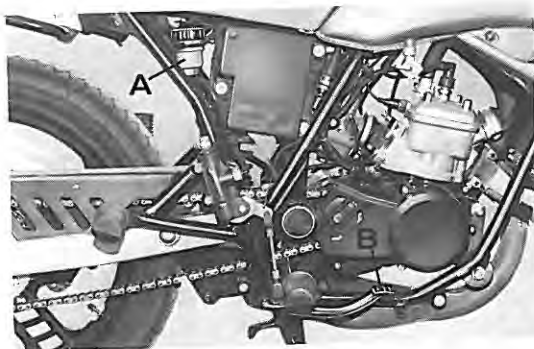


Fig. 26

CONTROLLO FRENO POSTERIORE

Anche il comando freno posteriore è idraulico. È composto da un serbatoio trasparente, onde consentire un controllo visivo dall'esterno del livello dell'olio che deve essere sempre compreso fra il min. ed il max. (**Fig. 26 POS. A**) e da un pedale (**Fig. 26 POS. B**) che aziona una pompa che mette in pressione l'olio, che a sua volta fa chiudere le pastiglie sul disco, tramite due pistoncini.

Periodicamente ai primi 500 e ogni 3.000 km circa, l'impianto va spurgato da eventuali bolle d'aria che si fossero formate.

Lo spurgo del freno va eseguito con le stesse modalità indicate per il freno anteriore.

N.B.: Ogni 3.000 km controllare l'usura delle pastiglie allo stesso modo indicato per quelle del freno anteriore.

CONTROLLO E REGOLAZIONE CATENA

Ai 500 e ogni 1500 km controllare che la tensione della catena consenta, nel ramo inferiore in un punto intermedio tra corona e pignone, uno spostamento pari a circa 30 mm (**Fig. 27**).

Eventualmente per regolarla agire come segue (**Fig. 28**):

- 1) Allentare i dadi fissaggio ruota posteriore;
- 2) Allentare i dadi fissaggio della piastra supporto freno al forcellone;

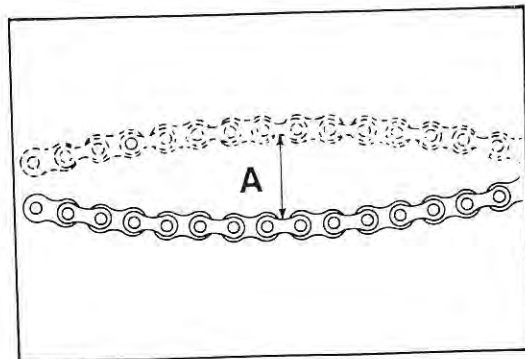


Fig. 27

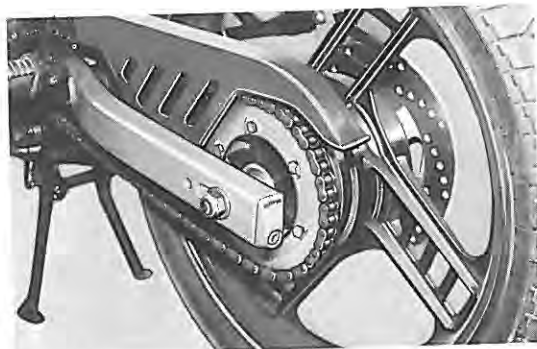


Fig. 28

- 3) Agire sugli appositi registri fino ad ottenere la tensione richiesta, facendo attenzione al centraggio della ruota.
- 4) Restringere i dadi precedentemente allentati e mettere in tensione i registri tendicatena.

N.B.: In caso di smontaggio della catena, nel rimontarla, fare attenzione ad installare la forchetta di fermo della maglia di giunzione con la parte aperta rivolta nella direzione opposta al senso di avanzamento della catena stessa (**Fig. 29**).

Oliare la catena ogni 500 ÷ 1000 km. a seconda delle condizioni d'uso (**Fig. 30**).

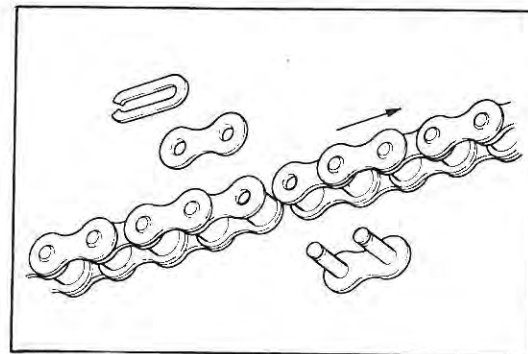


Fig. 29

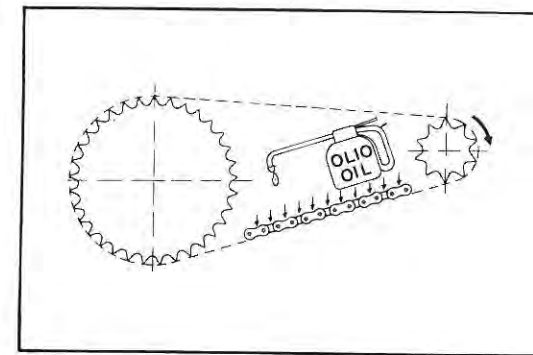


Fig. 30

PULIZIA FILTRO ARIA

Ogni 2000 km. pulire il filtro dell'aria con aria secca nel verso opposto al senso di funzionamento.

Non lavare assolutamente il filtro.

Ogni 5000 km o quando necessario sostituire il filtro.

Per lo smontaggio operare come di seguito indicato:

- 1) Togliere la fiancatina laterale destra (Fig. 31).
- 2) Togliere le 3 viti di chiusura coperchio (Fig. 32) cassa filtro.
- 3) Estrarre il filtro (Fig. 33).

Per rimontarlo eseguire le operazioni inverse, facendo attenzione ad inserire il bordino del filtro nella gola della base della cassa filtro.

N.B.: Fare attenzione a non occludere con degli stracci o altri particolari la bocca di aspirazione della cassa filtro nel vano sottosella, altrimenti si verrebbe a compromettere la resa del motore.



Fig. 32



Fig. 31



Fig. 33

MANUTENZIONE BATTERIA

Il livello dell'elettrolito deve sempre coprire le piastre; a tale scopo è necessario effettuare dei controlli periodici ed eventualmente aggiungere acqua distillata per ripristinare il livello (Fig. 34 POS. A).



Fig. 34

Attenzione: Non aggiungere per nessun motivo acido solforico.

SOSTITUZIONE FUSIBILI

Vedere Fig. 34 POS. B.

SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA

La forcella teleidraulica non necessita di speciale manutenzione.

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

- Scaricare l'olio togliendo il tappo inferiore (Fig. 35) situato in prossimità del perno ruota;
- Il riempimento viene effettuato dal tappo superiore sull'attacco manubrio.

Usare olio BARDHAL idraulico SAE 15.

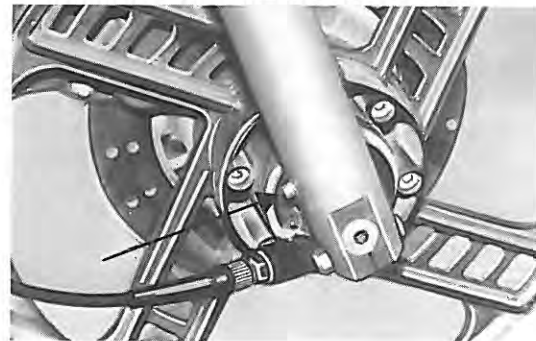


Fig. 35

SOSPENSIONE POSTERIORE

Ogni 5000 km. smontare la biella singola, la biella doppia e il forcellone (Fig. 36).

Pulire i pezzi, rilevare eventuali usure e, ove necessario, provvedere alla loro sostituzione (Gioco max 0,5 mm.).

Procedere quindi al rimontaggio avendo cura di ingrassare i pezzi abbondantemente.

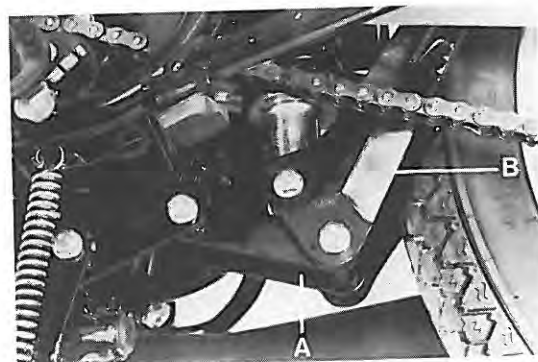


Fig. 36 A = Biella singola B = Biella doppia

CONTROLLO CANNOTTO STERZO

Verificare il gioco dei cuscinetti ponendo il motociclo sul cavalletto e scuotendo i foderi della forcella nel senso di marcia.

Qualora si percepisca del gioco, procedere a regolazione operando come segue Fig. 37).

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

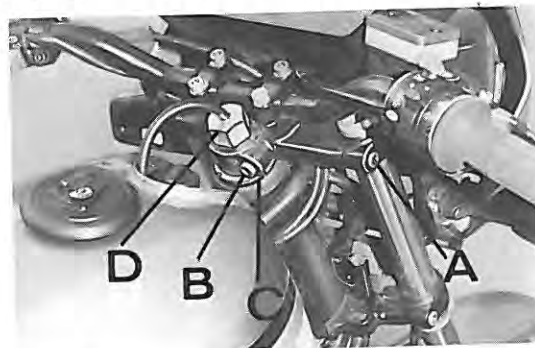


Fig. 37

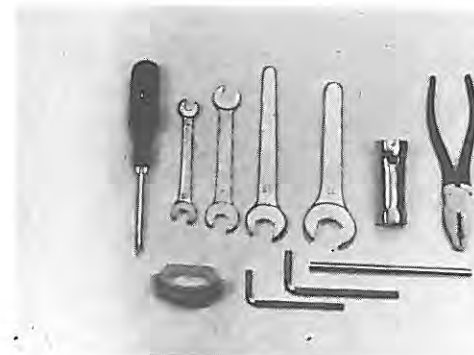


Fig. 38

DOTAZIONE ATTREZZI

- 1) Pinza
- 2) Chiave candela con bussola 22
- 3) Perno per chiave candela
- 4) Cacciavite
- 5) Chiavi fisse 8-10, 11-13, 17, 22
- 6) Chiavi a brugola 5, 6
- 7) Spazzolino candele

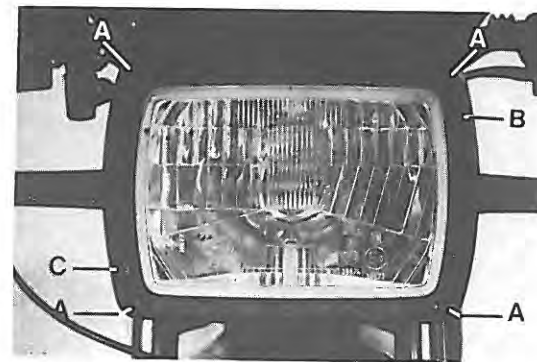
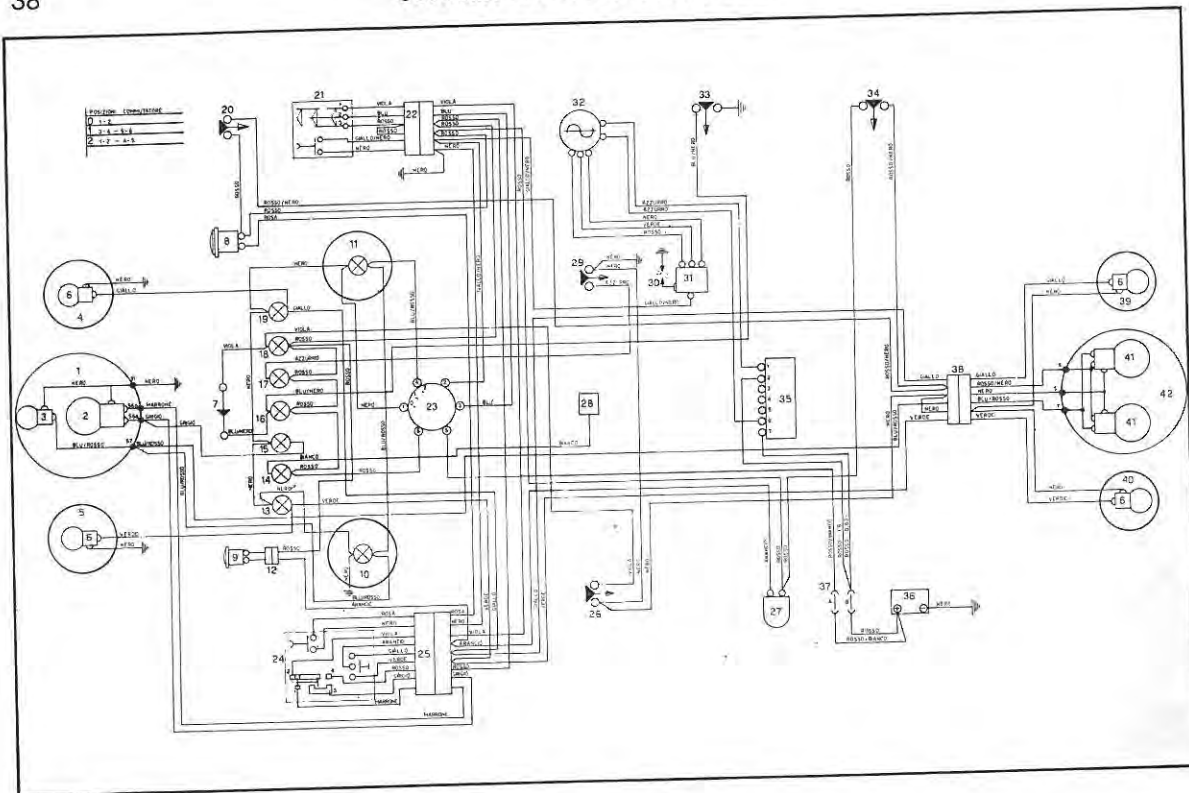


Fig. 39

- A = Vite assemblaggio gruppo ottico
 B = Vite regolazione fascio luminoso (verticale)
 C = Vite regolazione fascio luminoso (orizzontale)



- | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| 1) Proiettore | 22) Connettore 6 vie |
| 2) Lampada bulbo 12 V - 45/40 W | 23) Commutatore a chiave |
| 3) Lampada bulbo 12 V - 5 W | 24) Dispositivo di sinistra |
| 4) Ind. direz. ant. destro | 25) Connettore 9 vie |
| 5) Ind. direz. ant. sinistro | 26) Interruttore livello olio |
| 6) Lampada bulbo 12 V - 10 W | 27) Intermittenza |
| 7) Diodo | 28) Termostato |
| 8) Claxon | 29) Int. per spia riserva |
| 9) Buzzer per i.d. | 30) Candela |
| 10) Contagiri | 31) Centralina d'accensione |
| 11) Contachilometri | 32) Volano |
| 12) Connettore 2 vie | 33) Int. per spia folle |
| 13) Spia i.d. sinistra | 34) Int. stop posteriore |
| 14) Spia temperatura acqua | 35) Regolatore di corrente |
| 15) Spia abbagliante | 36) Batteria |
| 16) Spia folle | 37) Fusibili: A = 10 A; B = 15 A |
| 17) Spia riserva | 38) Connettore 6 Vie |
| 18) Spia livello olio | 39) Ind. di direz. post. destro |
| 19) Spia i.d. destra | 40) Ind. di direz. post. sinistro |
| 20) Int. stop anteriore | 41) Lampada bulbo 12 V - 5/21 W |
| 21) Dispositivo destro | 42) Fanalino posteriore |

COPPIE DI SERRAGGIO BULLONERIA
(1 da N.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 ruota	10 daN.m
Dado perno forcellone	10 daN.m
Viti motore	3 daN.m
Viti superiore ammortizzatore	5 daN.m
Vite inferiore ammortizzatore (biella doppia)	5 daN.m
Candela	2,5 daN.m
Termistore	1,5 daN.m
Dado pignone catena	8 daN.m

APRILIA S.p.A.
Capitale sociale L. 500.000.000 i.v.
ZONA INDUSTRIALE - Via Galilei, 1 - 30033 NOALE (VE) - Italy
Tel. 041 - 440788 (6 linee ric. autom.) - Telex 215649 APMOTO I