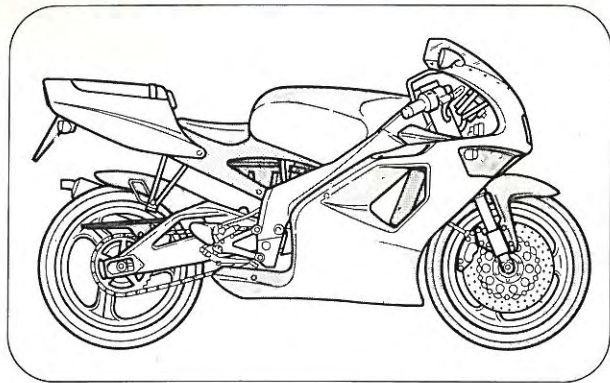


aprilia

**LIBRETTO
USO E MANUTENZIONE**



EXTREMA 125

aprilia

Elenco principali Centri Ricambi Italia

CENTRO RICAMBI SRL - CR1 -

Via Cimabue, 32/R - FIRENZE
Tel. 055/666423 - Fax 055/670084

GABRIELLI GUIDO DI G. & C. SNC

Via Vittorelli, 20 - BASSANO DEL GRAPPA (VI)
Tel. 0424/24193 - Fax 0424/28344

GIUSSANI F.LLI

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

VIEMME SRL

Piazza Mazzini, 80 - BORGOMANERO (NO)
Tel. 0322/844831 - Fax 0322/846248

G.R. SRL

Corso Svizzera, 185 - TORINO
Tel. 011/7710188 - Fax 011/7496271

A.M.R. SNC

Via Roma, 13/15 - MACERATA
Tel. 0733/33675 - Fax 0733/33675

MOTO LIDO SRL

Via dei Velieri, 72 - OSTIA LIDO
Tel. 06/5612936 - Fax 06/5627308

TAGO RICAMBI SRL

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

WILLIAM FRANCESCHINI SRL

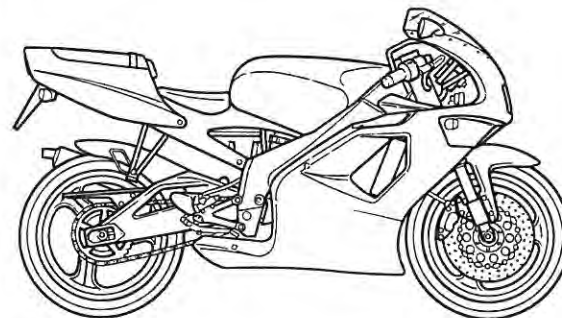
Via Ruspoli, 11/A - GENOVA
Tel. 010/580266 - Fax 010/565790

KOSMOTO

Piazza del Carmine, 13 - CAGLIARI
Tel. 070/665689 - Fax 070/665689

MOTOCICLO SUD SRL

Viale Della Repubblica, 60/A - BARI
Tel. 080/491464-491877 - Fax 080/491851



**Per la vostra sicurezza
usate sempre il casco:
APRILIA CONSIGLIA**



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

Aprilia CODICE RICAMBI

N°			A	B	C	D	E
I	GB	S	A	P	SF	B	D
F	E	GR	NL	CH			

Libretto Cod. 8102260

Dati indicativi soggetti a modifiche senza impegno di preavviso.



RICHIEDETE SOLO RICAMBI ORIGINALI

INDICE

	Pag.
Caratteristiche tecniche	3
Dati di identificazione	7
Disposizione comandi	8
Norme per l'uso	11
Norme per la manutenzione	15
Schema elettrico	46

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE

ModelloRotax 123 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%).
Cilindroin lega leggera con riporto al GILNISIL.
Alesaggio e corsa (mm.) 54x54,5
Rapporto di compressione 12,5
Diagrammi luci:
- travasi 125°
- scarico 195° valvola rave aperta

CARBURATORE

Modellodell'Orto VHSB 34 LD
Diametro diffusore 34 mm.
Getto max 155
Getto min 36
Polverizzatore DP 266
Spillo conico K57 1^a tacca
Valvola gas 40
Vite aria 1,5 giri
Getto avv.to 60
Galleggiante gr. 9

ACCENSIONE

Elettronica SEM
Anticipo di riferimento 12° a 10.000 giri/min.
Candela NGK BR10 EG

ALIMENTAZIONE

Carburante benzina super N.O. min. 97
Capacità serbatoio
carburante 14 lt. di cui 3 di riserva elettrica.
Capacità serbatoio olio
per miscela 1,4 di cui 0,35 l. di riserva elettrica.

LUBRIFICAZIONE

(Vedi tabella lubrificanti n. 3-9)
Cambio e trasmissione primaria 1000 cc olio
Liquido di raffreddamento capacità 800 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

1° - 3
2° - 2,071
3° - 1,588
4° - 1,316
5° - 1,142
6° - 1,045

n° denti

10:30
14:29
17:27
19:25
21:24
22:23

TRASMISSIONE

Primariaad ingranaggi, rapp. 3,2 (Z=20/64)
Secondariaa catena 5/8"x1/4" rapp. Z=16/39

TELAIO

Struttura a doppia trave portante in alluminio.

FORCELLONE

In alluminio fuso montato su cuscinetti a rullini.

SOSPENSIONI

Anteriore ..forcella Ø40 mm "up-side-down" a perno centrale, escursione 120 mm, quantità olio per stelo in cc. (DX 440 - SX 440) (vedi Tabella Lubrificanti)
PosterioreA.P.S. (Aprilia Progressive System) con monoammortizzatore idraulico, escursione ruota 120 mm.

FRENI

Anteriorea disco Ø320 mm. con comando idraulico
Posteriorea disco Ø220 mm. con comando idraulico

RUOTE

In lega leggera.

Cerchi:

Anteriore3,00"x17"
Posteriore4,00"x17"

Pneumatici:

Anteriore110/70 - 17" Tubeless
Posteriore150/60 - 17" Tubeless

PRESSIONE DI GONFIAGGIO PNEUMATICI

Tipo di strada	Una persona		Due persone	
	Anter.	Poster.	Anter.	Poster.
Strada asfaltata Bar	1,8	2,0	1,8	2,1

Pressione massima anteriore e posteriore: bar 2,5.
Velocità massima pneumatici anteriore e posteriore: km/h 210.



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

Le conseguenze sono: alto consumo di carburante e velocità massima ridotta.
L'inconveniente può provocare un danneggiamento della copertura a causa dell'eccessiva deformazione locale.



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



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

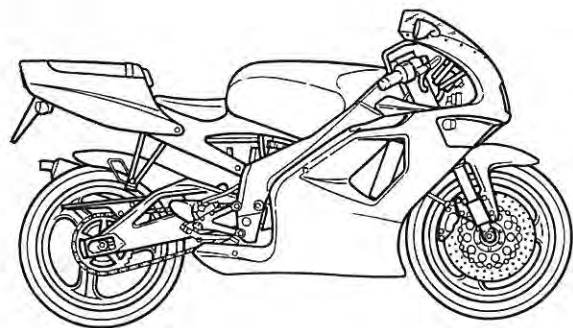
- Ispezionare spesso il pneumatico e controllare che non vi siano rotture o tagli.
- Rigonfiamenti ed ondulazioni irregolari denotano danneggiamenti interni che richiedono la sostituzione immediata del pneumatico.
- Qualora si riscontrassero delle vibrazioni ad alta velocità, fare controllare l'equilibratura delle ruote.

IMPIANTO ELETTRICO

GeneratoreSEM 12 V - 185 W
Batteria12 V - 9 Ah
Fusibili1 da 15 A + 1 da 7,5 A

Lampade:

- Proiettore anteriore12 V - 60/55 VH4
- Posizione12 V - 3 W
- Fanalino posteriore12 V - 5/21 W
- Indicatori di direzione12 V - 2 W
- Spia indicatori di direzione12 V - 2 W
- Spia folle verde12 V - 2 W
- Spia luci abbaglianti blu12 V - 2 W
- Spia riserva olio rossa12 V - 2 W
- Spia riserva benzina rossa12 V - 2 W
- Illuminazione contachilometri e contagiri2 x 12V - 3 W
- Illuminazione termometro12 V - 2 W
- Regolatore di tensioneValore di taratura 14 V ± 1,5 V a 6000 giri/min. con carichi luce inseriti.

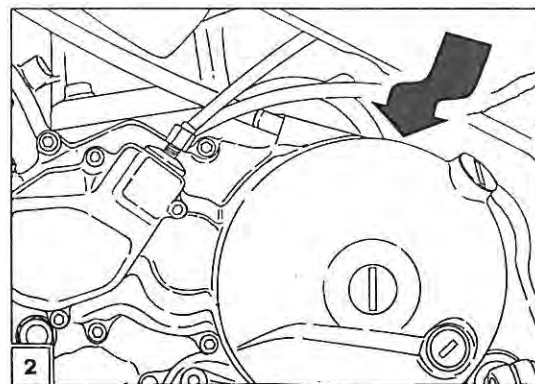
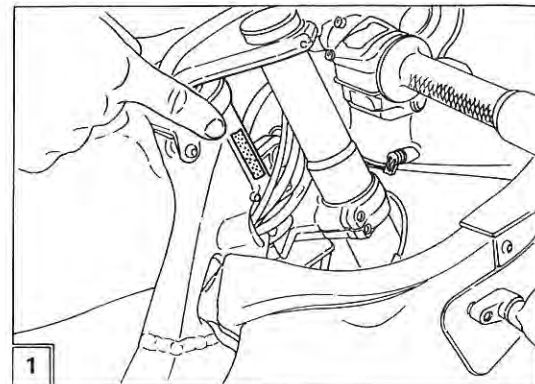


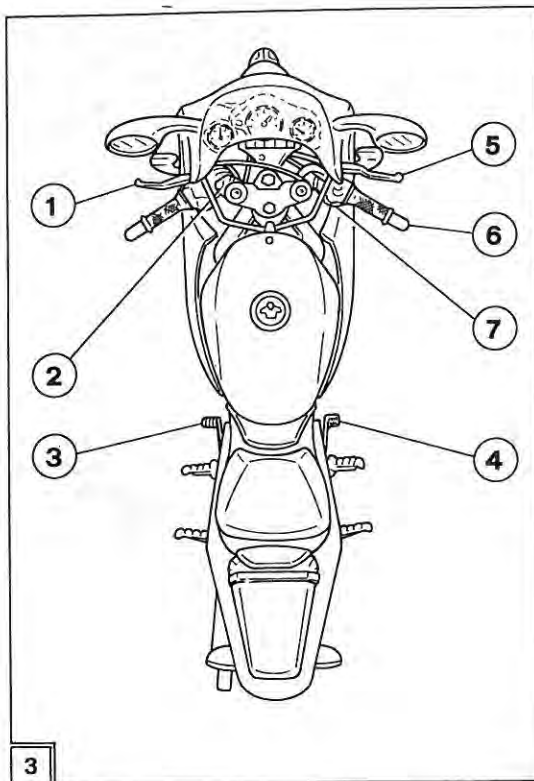
DIMENSIONI

Lunghezza max	1970 mm.
Interasse (misurato a centro regolaz.)	1345 mm.
Larghezza manubrio	615 mm.
Altezza max	1100 mm.
Altezza sella	800 mm.
Altezza pedane	390 mm.
Altezza minima da terra	130 mm.
Peso a vuoto	115 kg.

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 carter sinistro (fig. 2).





3

DISPOSIZIONE COMANDI

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

- 1) Leva comando frizione.
- 2) Deviatore 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 3 SCATTI:

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



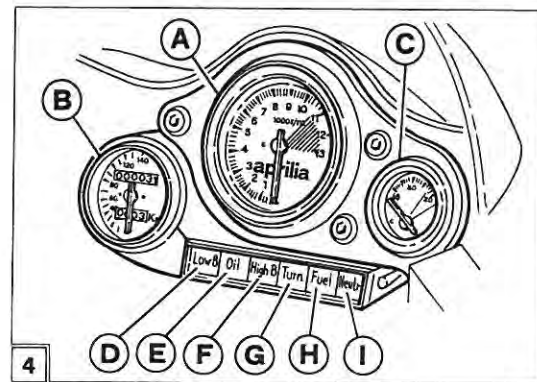
NOTE

Per azionare il bloccasterzo è necessario:

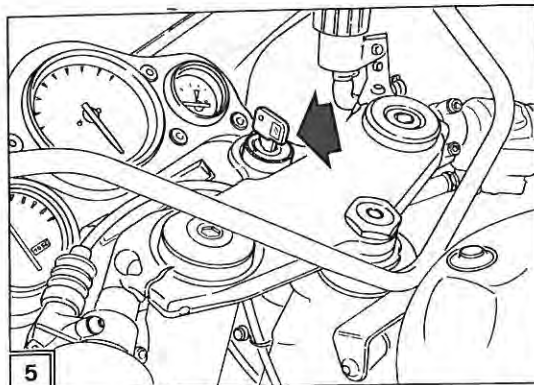
- girare il manubrio a fondo corsa;
- spingere la chiave verso il basso;
- rilasciare la chiave;
- girare la chiave in posizione "LOCK".

DESCRIZIONE CRUSCOTTO (fig. 4)

- A - Contagiri meccanico
- B - Contachilometri con bitotalizzatore
- C - Termometro acqua
- D - Spia LOW BEAM (luci anabbaglianti)
- E - Spia OIL rossa (livello olio del serbatoio miscelatore)
- F - Spia HIGH B. blu (luci abbaglianti)
- G - Spia TURN gialla (luci di direzione)
- H - Spia FUEL rossa (riserva carburante)
- I - Spia NEUTRAL verde (cambio in folle)



4



SERRATURE

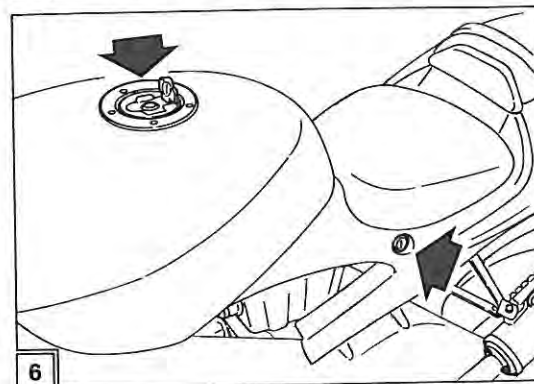
Il motociclo è dotato di una unica chiave che comanda:

- Commutatore bloccasterzo (fig. 5).
- Tappo benzina (fig. 6).
- Serratura sella pilota/vano portaoggetti (fig. 6).

Per la custodia del casco è previsto un cavetto sotto la sella.

Il casco viene appeso al cavetto.

Richiudendo la sella si impedisce l'apertura del cavetto.



NORME PER L'USO

- Prima di avviare il veicolo per la prima volta, controllare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione stabilita (**1,8 Bar anteriore - 2,0 Bar posteriore**) e riempire il serbatoio del carburante con benzina super N.O. min. 97.

Rifornire con olio (**vedi Tabella Lubrificanti**) il serbatoio della lubrificazione separata.



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 Lubrificazione Separata**).

RODAGGIO

Il primo periodo d'uso è molto importante per il successivo rendimento del motore.

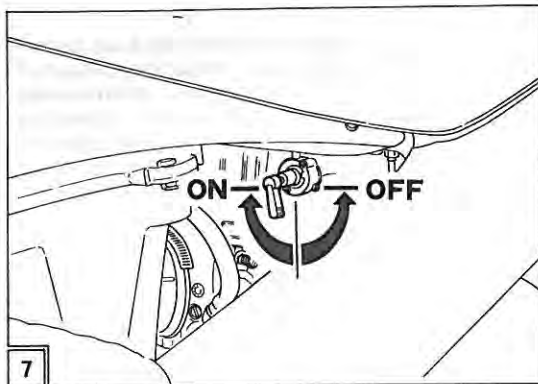
Si consiglia di riscaldare il motore, prima di partire, facendolo funzionare per alcuni minuti a basso numero di giri, evitare inoltre di utilizzare il motore in piena potenza o ad elevato numero di giri.

Completati i primi **500 km** fare eseguire il **1° tagliando** presso un concessionario **APRILIA**.

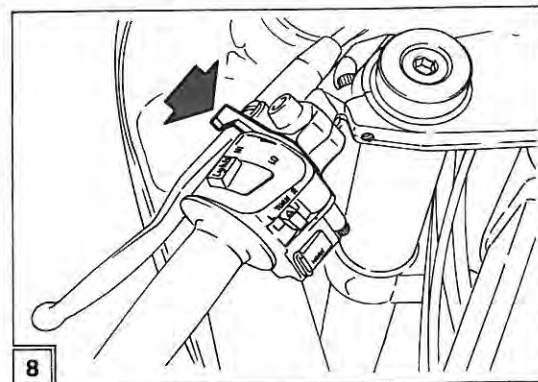


Nel caso si rimanesse senza olio nel serbatoio della lubrificazione separata, evitare di usare il veicolo con miscela direttamente nel serbatoio benzina in quanto il motore funzionerebbe normalmente ma costringendo la pompa di lubrificazione a girare a secco danneggiandola irreparabilmente.

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



7



8

AVVIAMENTO

- Inserire la chiave di accensione e ruotarla nella posizione **ON**.
- Aprire il rubinetto carburante sul serbatoio (fig. 7) (**OFF**= chiuso - **ON**= aperto).
- 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.



AVVERTENZA

- Evitare di premere il pulsante start a motore avviato per non danneggiare il motorino di avviamento.
- Il motore non deve rimanere acceso con batteria o regolatore di tensione staccati; ciò pregiudicherebbe irreparabilmente l'impianto elettrico.

PARTENZA

Dopo aver fatto riscaldare il motore, tirare la frizione, inserire la **1ª marcia** (pedale del selettore cambio verso il basso (fig. 9).

Lasciare quindi la frizione gradualmente e contemporaneamente ruotare la manopola del gas.

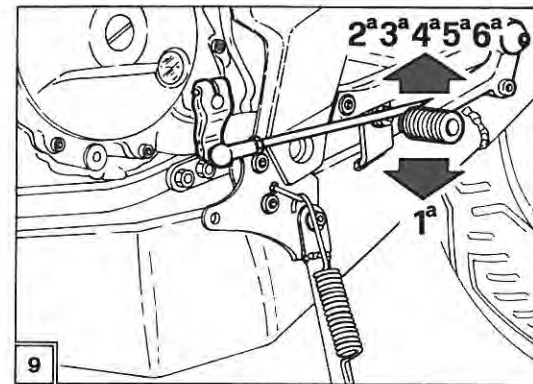
CAMBIO MARCE

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.



AVVERTENZA

- Prima di guidare la motocicletta, è bene familiarizzare con i comandi e le loro funzioni, riportate in questo libretto di uso e manutenzione.
- In caso di dubbi o incomprensioni consultare il concessionario Aprilia.



9

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 benzina.



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 del radiatore.

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 70°C.

NORME PER LA MANUTENZIONE

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

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

ACCESSIBILITA' PER LA MANUTENZIONE

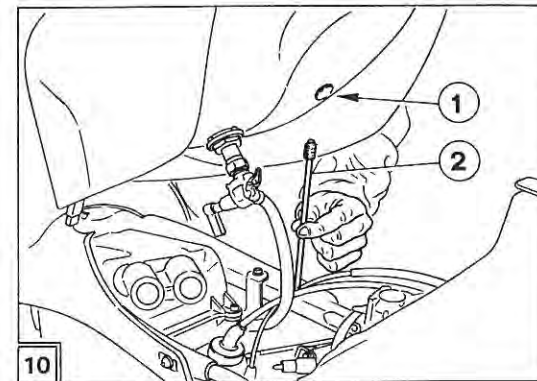
Sollevamento del serbatoio (fig. 10)

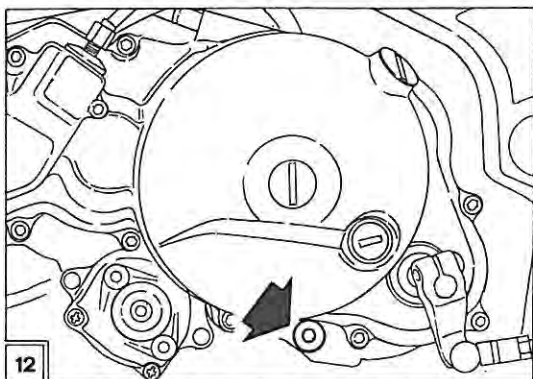
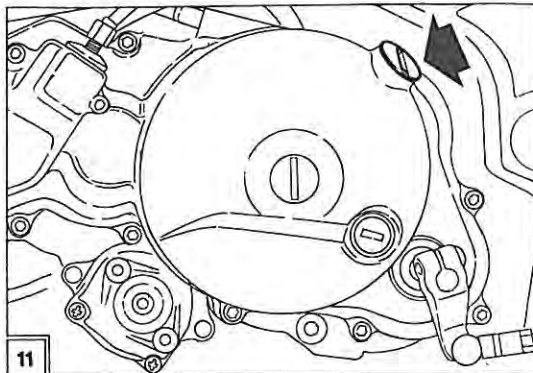
Per lo smontaggio della candela, il controllo dei fusibili, la verifica del livello del liquido della batteria, lo smontaggio del carburatore, ecc. è possibile accedere al motore dal lato superiore senza smontare il serbatoio procedendo come segue:

- togliere la sella pilota
- svitare la vite di fissaggio anteriore del serbatoio
- sollevare il serbatoio anteriormente
- tenere il serbatoio sollevato inserendo, nella sua apposita sede (pos. 1), l'astina (pos. 2) situata sul reggisella all'interno della fiancatina sinistra.

Smontaggio della carenatura

E' possibile smontare ciascuna delle due fiancate della carenatura separatamente svitando le rispettive viti di fissaggio.





SOSTITUZIONE DELL'OLIO CAMBIO

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

- togliere la parte inferiore della carenatura;
- togliere il tappo di carico olio posto sul carter sinistro (fig. 11);
- svitare la vite di scarico posta sul fondo del basamento (fig. 12);
- scaricare l'olio e lasciarlo gocciolare per alcuni minuti;
- riavvitare la vite di scarico;
- versare quindi dall'apertura di carico 1000 cc di olio motore (vedi Tabella Lubrificanti).

VERIFICA LIVELLO OLIO CAMBIO

Il livello può essere controllato attraverso la finestrella trasparente posta sul carter sinistro.

Il controllo va effettuato con moto ferma da alcuni minuti.

Tenendo la moto in posizione verticale, verificare che il livello olio si posizioni a metà finestrella o nella metà superiore. In caso contrario rabboccare.

LUBRIFICAZIONE SEPARATA

L'EXTREMA 125 è dotata di un impianto di lubrificazione separata il quale comprende un serbatoio dell'olio posto sotto la sella pilota/vano portaoggetti (fig. 13), ed una pompa di alimentazione.

Il serbatoio con capacità di 1,4 lt., è dotato di un rilevatore di riserva, il quale fa accendere la spia rossa di riserva olio, posta sul cruscotto, quando si raggiungono 0,35 lt. 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.

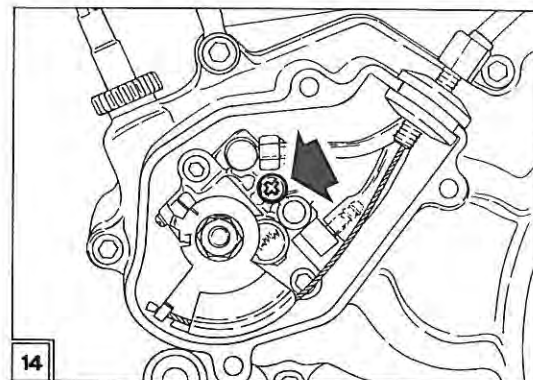
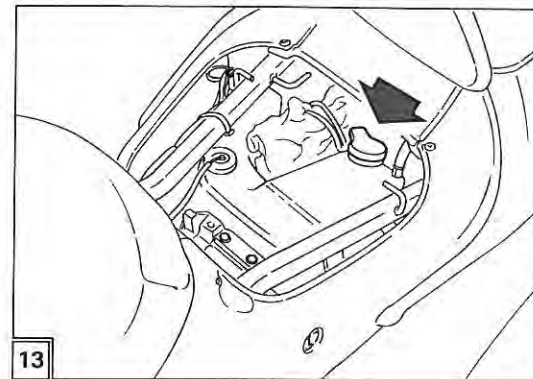
La portata è predeterminata in fase di progetto e quindi l'utente non deve intervenire con alcuna regolazione.

Eventualmente si può procedere allo spurgo dell'aria dalla pompa olio, agendo sull'apposita vite (fig. 14).

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

Nel caso, eseguire le seguenti operazioni:

- Vuotare il serbatoio benzina e rifornirlo con 2 o 3 litri di miscela all'1% di olio (**vedi Tabella Lubrificanti**).
- Avviare il motore e farlo girare al minimo.





Per maggiore 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 e controllare che il gioco del cavo del carburatore sia **1 mm. max.**, agendo eventualmente sul registro del cavo.
Registrare quindi il cavo della pompa dell'olio con acceleratore al minimo, facendo coincidere le due tacche poste sul corpo e sulla leva della pompa.
- Controllare che sia il tubo di alimentazione che quello di mandata olio non presentino strozzature, in caso contrario sostituirli.

CONTROLLO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Ogni 1500 km o dopo lunghi viaggi, verificare a motore freddo il livello del liquido di raffreddamento. E' sufficiente verificare il livello nel vaso di espansione (fig. 15).

Se il livello è sotto la indicazione **MIN**, rabboccare con liquido standard fino alla indicazione **MAX**.

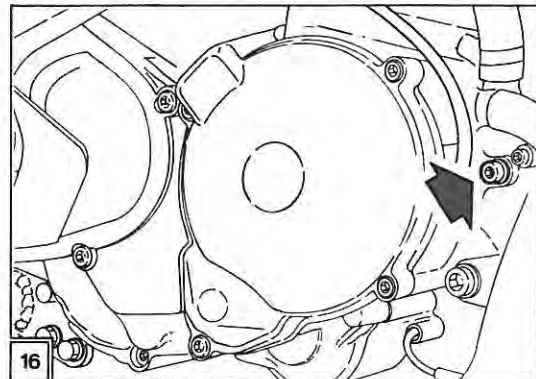
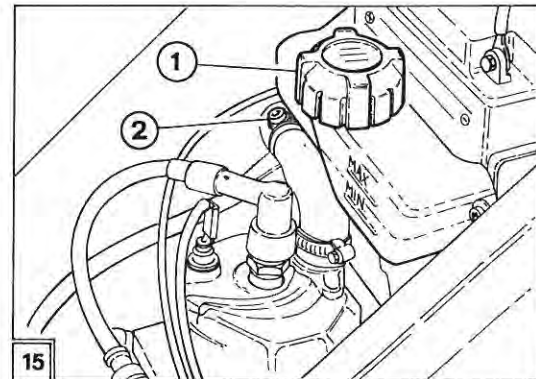
Non riempire oltre, altrimenti si avrà una fuoriuscita di liquido nel corso del funzionamento.

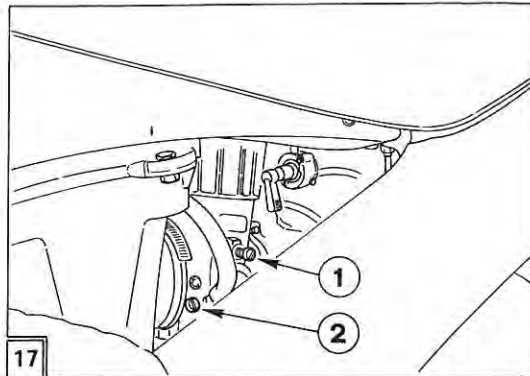
Il liquido di raffreddamento standard permette di lasciare il motociclo esposto a temperatura di - 17°C.

Per la sostituzione del liquido, togliere la parte inferiore destra della carenatura, togliere il tappo di caricamento (fig. 15 - pos. 1) e svitare la vite di scarico posta sotto al cilindro sul carter destro (fig. 16), scaricando così il liquido. E' necessario quindi svitare la vite di spurgo posta sul tubo immediatamente sotto al vaso di espansione (fig. 15 - pos. 2).

Riavvitare la vite di scarico e riempire con liquido standard il circuito. Quando il liquido trabocca dalla vite di spurgo del radiatore, serrare quest'ultima e completare il caricamento fino alla indicazione **MAX** sul vaso di espansione. Al termine, riavvitare il tappo di caricamento.

La capacità del circuito di raffreddamento è 800 cc. Se si rendessero necessari rabbocchi frequenti di liquido di raffreddamento è consigliabile rivolgersi ad un concessionario **Aprilia** per un controllo.





CARBURATORE

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

REGOLAZIONE DEL MINIMO (fig. 17)

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

- Regolare la vite del minimo (pos. 1) in modo da ottenere una rotazione costante del motore.
- Avvitare o svitare la vite aria (pos. 2) fino ad ottenere il maggiore numero di giri/min. del motore.
- Eventualmente regolare ulteriormente la vite del minimo.

REGOLAZIONE COMANDO GAS

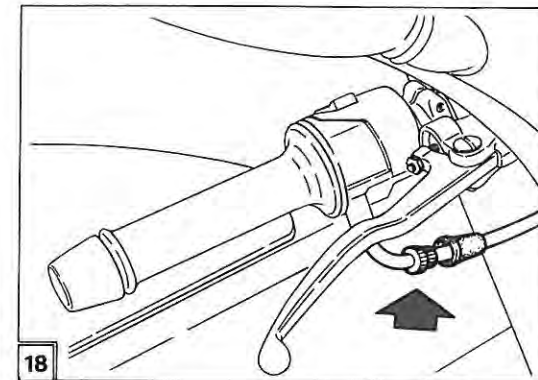
Il comando gas deve avere un gioco per permettere la chiusura della valvola del carburatore e della pompa di lubrificazione.

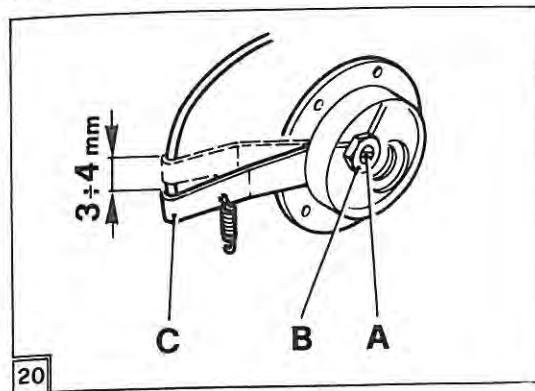
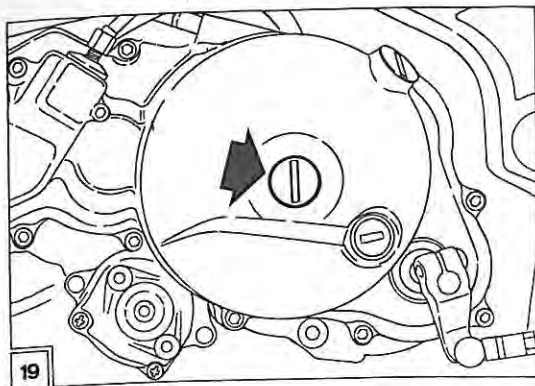
Per ottenerlo agire sull'apposito registro (fig. 18).



NOTE

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





REGOLAZIONE 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. 19).
- 2) Allentare il dado interno con l'apposita chiave in dotazione (fig. 20 - pos. B).
- 3) Girare la vite ad intaglio, di regolazione con un cacciavite (fig. 20 - pos. 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. 20 - pos. 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 e i 10 mm (fig. 21).

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

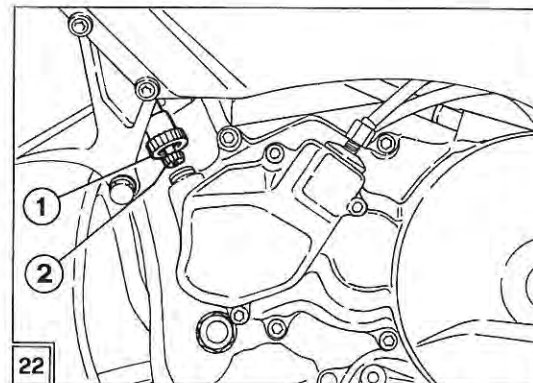
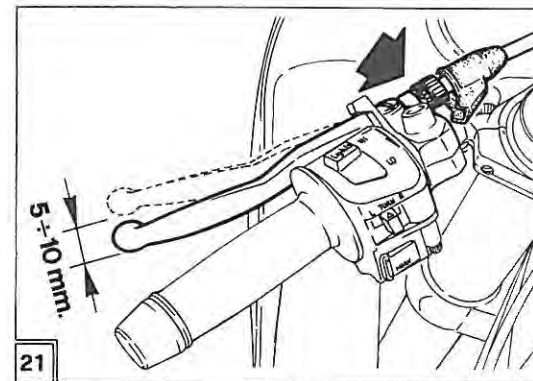
Se si rendesse necessaria una regolazione agire sull'apposito registro (fig. 21).

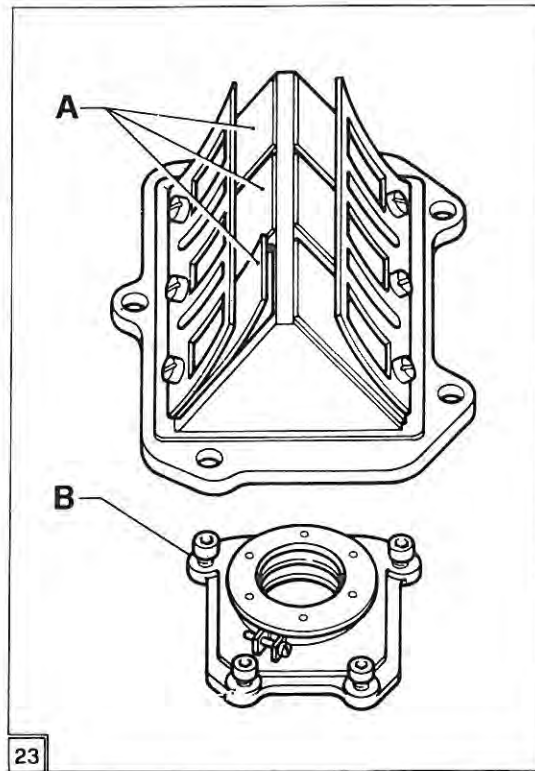
Questa registrazione recupera principalmente i giochi della trasmissione flessibile, allungamenti della fune ed assestamenti della guaina.

SMONTAGGIO COPERCHIO FRIZIONE

Nel caso si rendesse necessario lo smontaggio del coperchio lato frizione, operare nel modo seguente:

- 1) Scollegare il cavo contagiri (fig. 22 - pos. 1).
- 2) Togliere il supporto cavo contagiri con il relativo ingranaggio interno in plastica (fig. 22 - pos. 2).
- 3) Allentare le viti e togliere il coperchio.





CONTROLLO DEL PACCO LAMELLARE

Ogni 5000 km occorre rimuovere il pacco lamellare (fig. 23) dopo avere tolto il carburatore ed il collettore di aspirazione (pos. B).

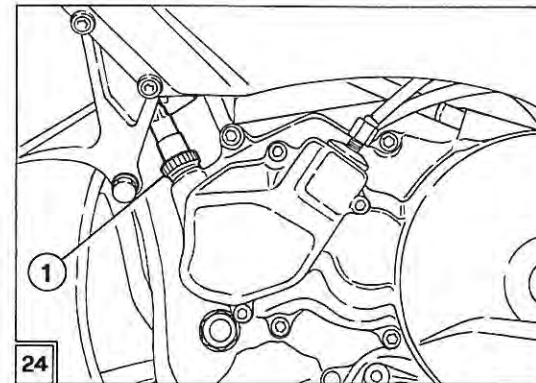
Verificare che le lamine (pos. A) siano perfettamente aderenti alla loro sede in gomma e che quest'ultima sia perfettamente piana senza traccia di rigonfiamenti.

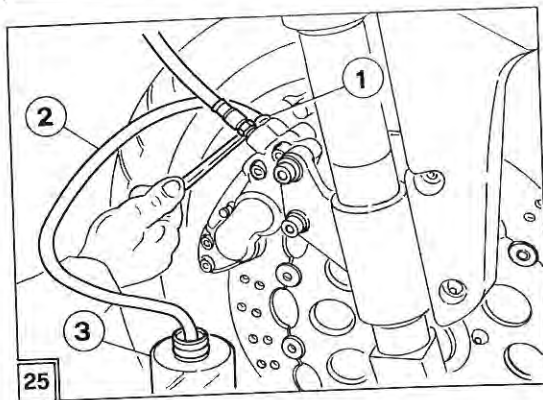
CONTROLLO DEL CAVO TRASMISSIONE CONTAGIRI E CONTA KM

Ogni 5000 km verificare la corretta lubrificazione del cavo contagiri.

Svitare le ghiera di collegamento al motore (fig. 24 pos. 1) 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

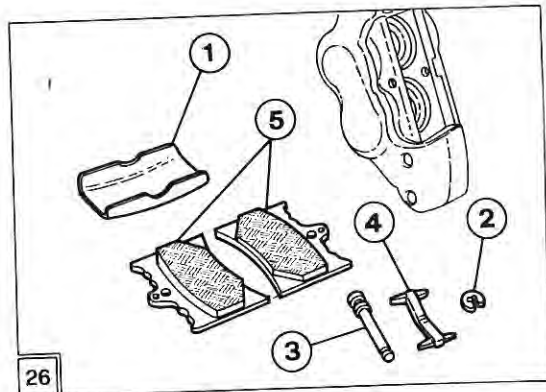
I comandi dei freni ant. e post. sono idraulici. Sono composti da un serbatoio trasparente, in modo da consentire un immediato controllo visivo dall'esterno del livello dell'olio che deve essere sempre al max e da una leva che aziona una pompa la quale mette in pressione l'olio che a sua volta fa chiudere le pastiglie sul disco tramite due 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 (fig. 25):

- 1) Togliere il cappuccio di protezione della vite di spurgo (1) sulla PINZA.
- 2) Inserire il tubo trasparente (2) ed infilarlo in un recipiente di raccolta (3).
- 3) Togliere il coperchio della POMPA FRENO e verificare che il fluido sia a livello. Eventualmente rabboccare.
- 4) Pompate lentamente 2-3 volte, tirando a fondo la leva.
- 5) Mantenendo tirata la leva e la pompa in pressione, aprire lentamente la vite di spurgo, fino a quando non si noti la fuoriuscita di fluido ed eventualmente bolle d'aria, dal tubo (2).

- 6) Richiudere la vite e rilasciare la leva freno.
- 7) Ripetere l'operazione precedentemente descritta fino a quando dalla vite, non uscirà alcuna bolla d'aria ed il comando della pompa avrà perso elasticità.
- 8) Avvitare quindi la vite di spurgo. Togliere il tubo, avendo cura di non sporcare di fluido le pastiglie ed il disco del freno.
- 9) Reinserire il cappuccio di protezione. Ripristinare il livello nel SERBATOIO-POMPA e richiuderlo accuratamente.



Lo spurgo dell'impianto posteriore va effettuato smontando la pinza e interponendo tra le pastiglie uno spessore di 6 mm.



26

VERIFICA USURA PASTIGLIE (fig. 26)

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

- Togliere il coperchietto di plastica (pos. 1) facendo leva con un cacciavite.
- Togliere il seeger che fissa il perno delle pastiglie (pos. 2).
- Estrarre il perno (pos. 3) tirandolo con una pinza.
- Estrarre la molla di sicurezza (pos. 4) e le pastiglie (pos. 5).

Lo spessore del materiale di attrito deve essere almeno **1,5 mm**.

In caso contrario sostituire le pastiglie.

Al rimontaggio delle pastiglie nella pinza posteriore è necessario porre molta attenzione al corretto posizionamento della molla di sicurezza.

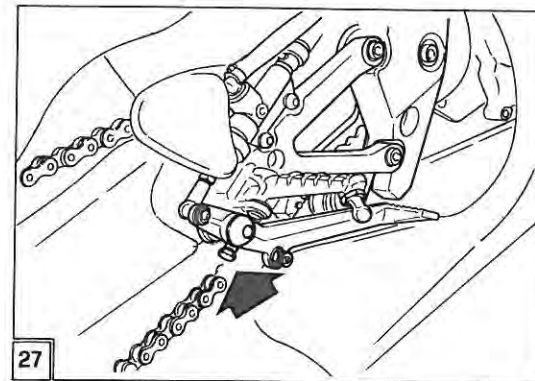
REGOLAZIONE LEVA DEL FRENO

Tramite la vite di registro (fig. 27) (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.

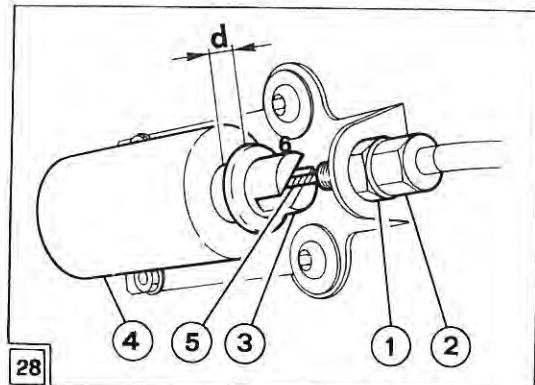
REGOLAZIONE VALVOLA SULLO SCARICO "RAVE ELETTRONICA" (fig. 28)

L'apertura e la chiusura della valvola **RAVE** sullo scarico sono comandati da un solenoide che, quando eccitato, tira un nucleo magnetico collegato ad un cavo che agisce sulla valvola. Per garantire il corretto funzionamento del sistema è necessario regolare con cura la corsa del cavo, procedendo come segue:

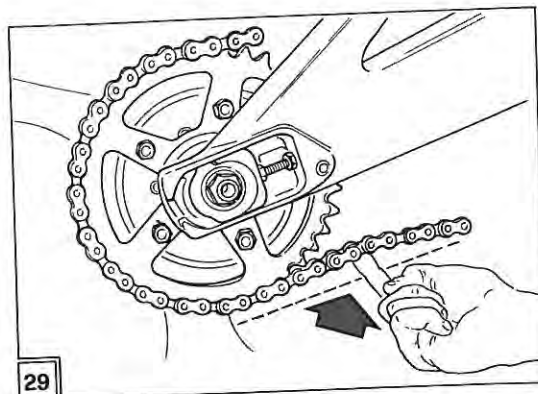
- 1) Allentare il dado del registro (1).
- 2) Svitare completamente il registro (2).
- 3) Tirare il cavo (5) spingendo il nucleo (3) dentro il solenoide (4). Il nucleo (3) non entrerà completamente. In questo modo il cavo (5) è messo in trazione e la valvola RAVE è completamente aperta.
- 4) Mantenendo la stessa trazione sul nucleo (3), avvitare il registro solenoide (4) quasi completamente (**lasciare circa 0,5 mm** prima della battuta).
- 5) Fissare il dado del registro 1.
- 6) Per verificare la correttezza dell'operazione, fare rientrare il nucleo (3) nel solenoide (4), quindi lasciarlo uscire lentamente accompagnandolo con la mano fino alla posizione di riposo. In questa condizione la distanza **d** deve essere compresa fra **7,5 e 8,5 mm**.



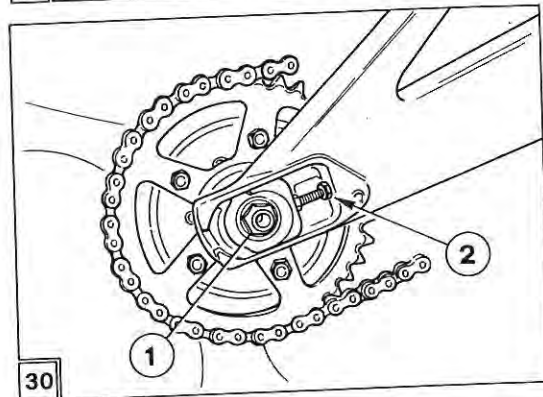
27



28



29



30

REGISTRAZIONE CATENA

- Controllare che nel ramo inferiore della catena l'oscillazione verticale, in un punto intermedio tra pignone e corona, sia di circa **25 mm** (fig. 29) (senza pilota).

Qualora questa misura non fosse rispettata, procedere come segue:

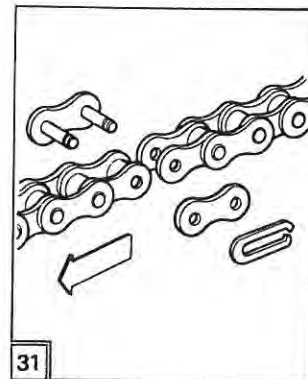
- Allentare il dado di fissaggio perno ruota posteriore (1 fig. 30).
- Agire sugli appositi tendicatena (2 fig. 30) facendo attenzione che i riferimenti fissi, posti sul forcello, coincidano su entrambi i lati con la tacca stampigliata sulle placchette mobili.
- Completata l'operazione stringere il dado di fissaggio perno ruota posteriore.
- Fissare i dadi dei due tendicatena.
- Stringere i due controdadi del tendicatena.

In caso di smontaggio e rimontaggio della catena, fare attenzione che la molletta della maglia di giunzione sia installata con la parte aperta rivolta in direzione opposta al verso di avanzamento (fig. 31) controllare saltuariamente lo stato di usura della catena e verificare che non presenti dei laschi eccessivi, degli impuntamenti o maglie grippate (fig. 32).

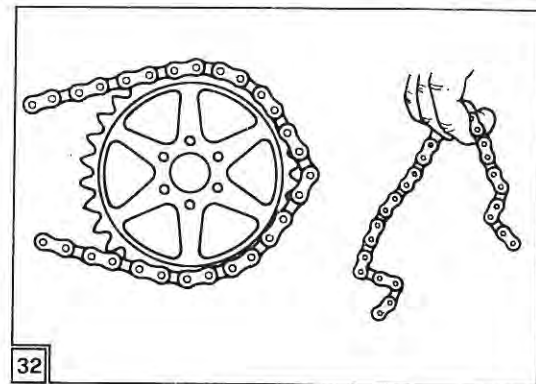
Se si dovessero riscontrare tali anomalie, sostituire la catena.

NOTE 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.

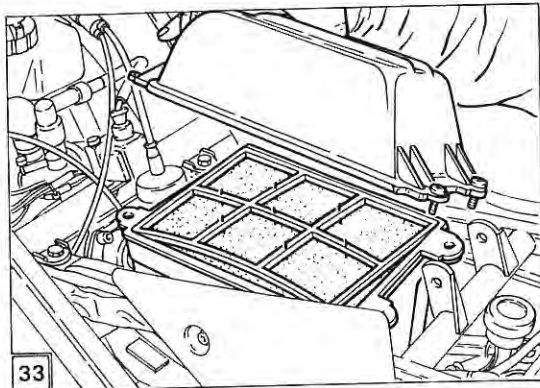
Verificare periodicamente lo stato dei pattini catena ed eventualmente sostituirli.



31



32



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 sella pilota.
 - Sollevare il serbatoio carburante.
 - Per migliorare l'accessibilità è possibile, dopo aver chiuso il rubinetto e staccato il tubo carburante, ruotare il serbatoio e farlo appoggiare alla sella passeggero.
- Prima di effettuare tale operazione sarà bene accertarsi che il serbatoio non contenga troppo carburante che potrebbe trafilare dal tappo nella fase di rovesciamento.
- Svitare le viti di chiusura del coperchio cassa filtro ed estrarre l'elemento filtrante (fig. 33).
 - Lavare accuratamente l'elemento filtrante con benzina, poi asciugarlo avendo cura di non danneggiarlo, immergerlo in olio per filtri fino alla sua totale impregnazione, strizzarlo.
 - Rimontare il filtro eseguendo le operazioni inverse.
 - Porre un velo di grasso sul perimetro dell'elemento filtrante.

SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA

Si raccomanda la sostituzione dell'olio forcella ogni **6000 km**.

Per effettuare tale operazione è necessario rimuovere la ruota anteriore e sfilare i due gambali dalle piastre forcella.

Gambale sinistro:

- Togliere il tappo superiore (fig. 34) del fodero e premere leggermente il fodero stesso verso il basso fino a poter rimuovere le due mezzelune.
- Riportare il fodero in posizione e sollevarlo leggermente fino a far scomparire l'asta dentro al fodero stesso.

Capovolgere quindi il gambale e svuotare l'olio.

- Sfilare il fodero dallo stelo e lasciarlo gocciolare per circa mezz'ora.
- Rimontare il fodero sullo stelo e versare dentro al fodero **440 cc** di olio.

Rimontare le due mezzelune, rimontare il tappo sul fodero e serrare a fondo.

Gambale destro:

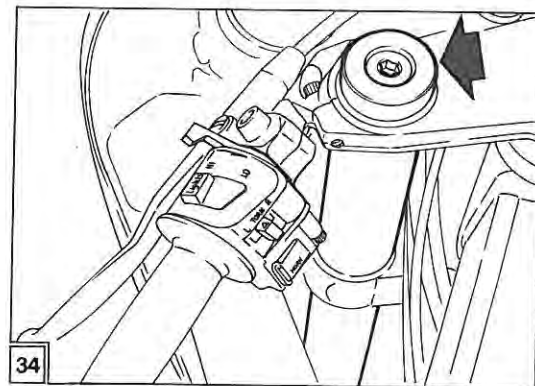
- Rimuovere il tappo superiore (fig. 34) del fodero, togliere le due mezzelune ed abbassare l'asta.
- Capovolgere il fodero e far uscire tutto l'olio, quindi togliere il fodero dallo stelo.
- Pompate più volte muovendo l'asta fino alla completa fuoriuscita dell'olio.

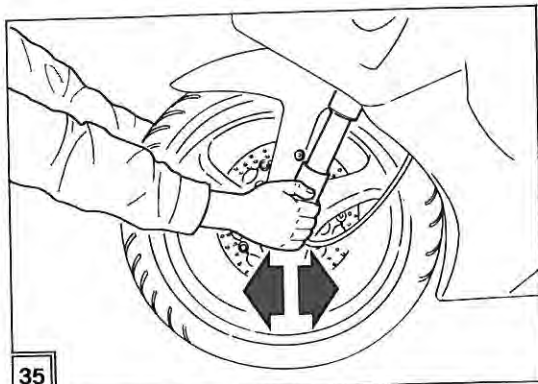
Rimontare quindi il fodero sullo stelo.

- Centrare l'asta nel foro superiore del fodero utilizzando una vite M4 di adeguata lunghezza, quindi versare **440 cc** di olio.
- Rimontare le due mezzelune e il tappo superiore del fodero serrandolo a fondo.



Si consiglia, per questo tipo di intervento, di rivolgersi ad un concessionario APRILIA che garantirà un servizio accurato e sollecito.



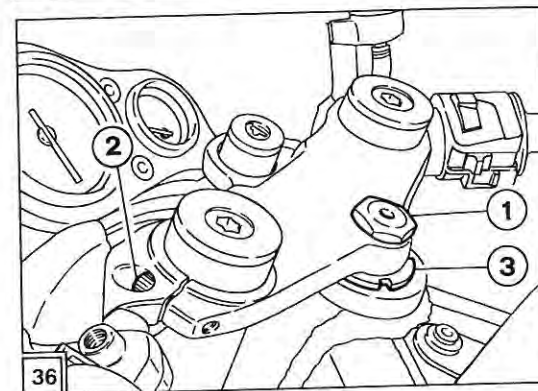


CONTROLLO CANNOTTO STERZO

Verificare il gioco dei cuscinetti ponendo il motociclo su un cavalletto e scuotendo i foderi della forcella nel senso di marcia (fig. 35).

Qualora si percepisca del gioco, procedere alla regolazione operando come segue (fig. 36):

- Allentare la vite (1) e le viti (2).
- Recuperare il gioco avvitando la ghiera (3).
- Serrare le viti (2) e la vite (1).



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.

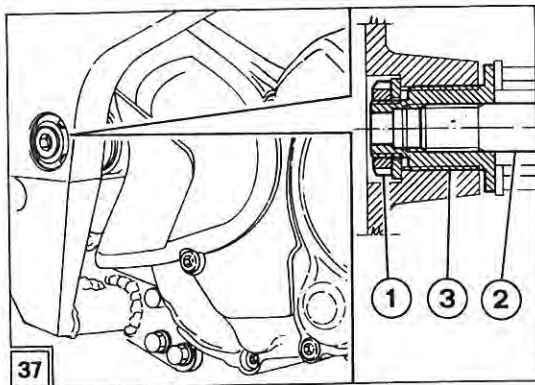
Qualora si verificassero malfunzionamenti della sospensione posteriore, (ad esempio perdita di freno idraulico dovuta a perdita di olio) è necessario sostituire l'intera unità molla/ammortizzatore.

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**.

SERRAGGIO VITI TELAIO

E' necessario controllare periodicamente il serraggio del perno forcellone, delle viti fissaggio motore e fissaggio supporti motore al telaio per evitare di trasmettere sovrasollecitazioni al telaio di alluminio.



37

SERRAGGIO DEL PERNO FORCELLONE

Ogni volta che si rende necessario lo smontaggio del perno forcellone, seguire scrupolosamente nel montaggio le seguenti istruzioni (fig. 37):

- Svitare completamente la bussola di registrazione (3) posta sul lato destro.
 - Montare il perno (2) e avvitare per alcuni filetti.
 - Avvitare la bussola di registrazione con chiave dinamometrica con una coppia di serraggio di 1 daNm.
 - Serrare la ghiera di fissaggio (1) con l'apposita chiave in dotazione ai concessionari Aprilia (coppia di serraggio 2,5 daNm).
 - Serrare il perno forcellone con chiave dinamometrica (coppia di serraggio 8 daNm) controllando che la bussola di registrazione non si sviti.
- Controllare periodicamente con chiave dinamometrica la coppia di serraggio (8 daNm) del perno forcellone.

SERRAGGIO VITI MOTORE E SUPPORTI

Controllare periodicamente con chiave dinamometrica il serraggio delle viti di fissaggio del motore e della culla motore.

Le coppie di serraggio prescritte sono le seguenti:

- vite M10 di fissaggio anteriore motore: 5 daNm
- vite M8 di fissaggio posteriore motore: 2,5 daNm
- vite M8 di fissaggio supporti al telaio: 2,5 daNm.

COPPIE DI SERRAGGIO BULLONERIA (1 daNm = 1,02 kgm)

Dadi testa motore e cilindro	2,2 daNm
Dado volano	5 daNm
Dado pignone primaria	7 daNm
Dado mozzo frizione	9 daNm
Vite carter motore	1,2 daNm
Perno forcellone	8 daNm
Viti motore	3 daNm
Vite superiore ammortizzatore	5 daNm
Vite inferiore ammortizzatore e biellismi	5 daNm
Candela	2,5 daNm
Termistore	1,5 daNm
Dado pignone catena	8 daNm
Perno ruota posteriore	12 daNm
Vite fissaggio anteriore motore	5 daNm
Vite fissaggio posteriore motore	2,5 daNm
Viti fissaggio supporti motore	2,5 daNm
Bussola registraz. pacco forc.	1 daNm
Ghiera bussola registraz.	2,5 daNm



Usare frenafili di "tipo medio" nel fissaggio viti dischi freno.

DOTAZIONE ATTREZZI

- 1) Chiave candela/ruota posteriore+prolunga
- 2) Chiave registro frizion
- 3) Cacciavite
- 4) Chiave fissa 13
- 5) Chiavi brugola 3-5-6
- 6) Perni per regolare la catena
- 7) Chiave fissa 8-10

IMPIANTO ELETTRICO



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

Messa in strada della moto, caricamento della batteria

La batteria si trova sotto il serbatoio.

- E' importante che dopo il riempimento della batteria con la soluzione: acido solforico-acqua distillata, la batteria stessa, venga lasciata a riposo per almeno 3-4 ore per permettere l'esaurimento della reazione chimica.
- Successivamente, prima di 24 ore, la carica della batteria va completata sottoponendola ad una corrente pari 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.



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

- E' 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.

- E' importante che la batteria sia mantenuta sempre **COMPLETAMENTE CARICA**, perciò nei mesi invernali, va posta sotto carica almeno una volta al mese (oppure caricata utilizzando la moto a fari spenti per almeno 100 km).
E' inoltre buona norma sottoporre periodicamente a carica la batteria anche nei mesi estivi, in tal modo essa verrà mantenuta costantemente carica al 100%.



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

SOSTITUZIONE FUSIBILE

I fusibili trovano posto sotto il serbatoio (fig. 38). 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.



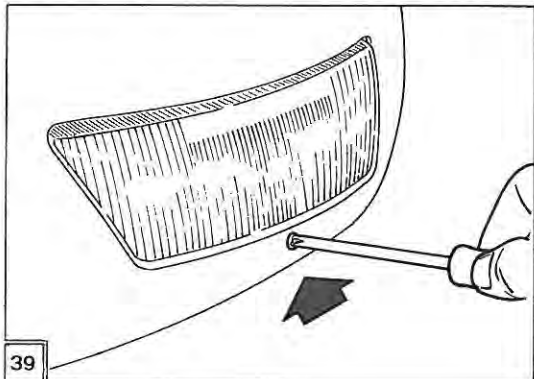
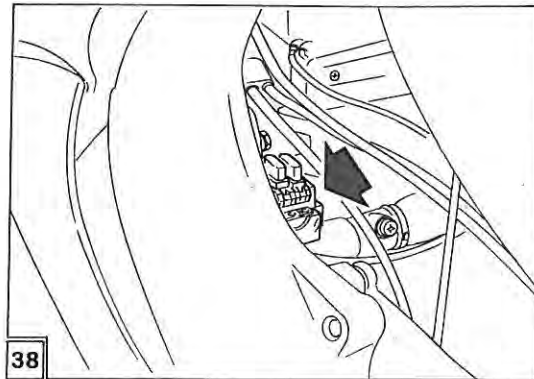
Non chiudere mai il circuito con materiale diverso dal fusibile.

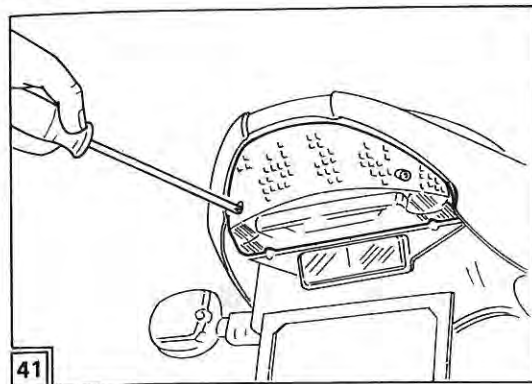
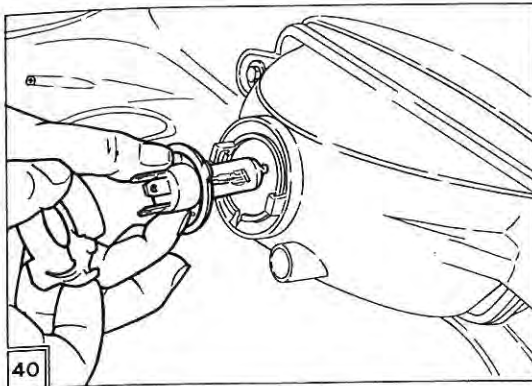
REGOLAZIONE FASCIO LUMINOSO FARO ANTERIORE

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 sulla vite posta sul cupolino sotto il fanale (fig. 39).

Ruotare la vite in senso orario se si vuole alzare il fascio luminoso, antiorario se lo si vuole abbassare.





SOSTITUZIONE LAMPADE

- Per effettuare la sostituzione delle lampade anteriori (fig. 40), accedere al faro passando tra cupolino e cruscotto.
- Per la sostituzione della lampada posteriore, smontare la parte trasparente del fanale svitando le due viti di fissaggio (fig. 41).
- Per sostituire le lampadine del cruscotto, smontare l'intero musetto della carenatura, scollegando (e ricollegando al montaggio) il connettore del fanale che è fissato al musetto.

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 mm (fig. 42).

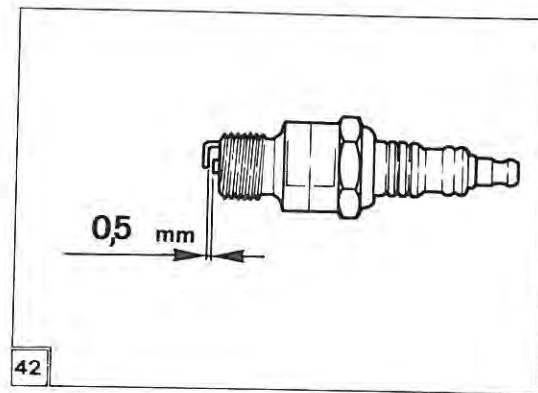
In caso contrario avvicinare l'elettrodo esterno a quello interno.

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 BR10 EG



SCHEDA MANUTENZIONE PERIODICA

Operazioni di manutenzione	Intervallo	Dopo i primi 500 km.	Ogni 500 km.	Ogni 1500 km.	Ogni 3000 km.	Ogni 6000 km.	Ogni 9000 km.
Sostituzione olio forcella		★				★	
Sostituzione olio motore		★			★		
Pulizia filtro aria				★			
Controllo fase di accensione		★			★		
Controllo livello elettrolito batteria		★	★				
Controllo livello olio miscelatore				★			
Controllo impianto raffreddamento					★		
Controllo serraggio bulloneria		★	★				
Controllo gioco frizione		★		★			
Controllo tensione catena		★		★			
Pulizia candela		★		★			
Controllo e registrazione cuscinetti sterzo						★	
Pulizia carburatore				★			
Pulizia rubinetto benzina					★		
Sostituzione candela		★					
Controllo impianto frenante					★		
Sostituzione pastiglie						★	
Controllo biellismi sospensione							★
Pulizia incrostazioni marmitta e silenziatore							★
Pulizia incrostazioni camera di scoppio						★	
Pulizia ghigliottina valvola RAVE						★	
Controllo usura cilindro - pistone *							★
Sostituzione gomma parastrappi							
In condizioni d'uso particolarmente gravose si consiglia una manutenzione più frequente.							

Mobil

TABELLA LUBRIFICANTI

LUBRIFICANTI PER MOTO 2 TEMPI

- 1) Olio sintetico per miscelazione
- 2) Olio sintetico per miscela
- 3) Olio cambio

MOBIL TWO STROKE SYNTH
MOBIL TWO STROKE
MOBILUBE SHC / MOBILAND UNIVERSAL

LUBRIFICANTI PER MOTO 4 TEMPI

- 4) Olio sintetico 4T
- 5) Olio minerale 4T

MOBIL 1 MOTO FORMULA
MOBIL FOUR STROKE

LUBRIFICANTI PER USO GENERICO

- 6) Grasso per cinematismi
- 7) Grasso spray per catene
- 8) Fluido per impianti frenanti
- 9) Fluido refrigerante
- 10) Olio per forcelle
- 11) Olio per forcelle

MOBILGREASE MP
MOBIL CHAIN LUBE
MOBIL LIQUIDO PER FRENI DOT 4
MOBIL ANTICONGELANTE
MOBIL FORK LUBE 5 W
MOBIL FORK LUBE 20 W

LUNGA INATTIVITA' DEL VEICOLO

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

- pulire e proteggere le parti verniciate mediante applicazione di cere apposite;
- scollegare i poli della batteria;
- controllare lo stato di carica della batteria ogni mese e mezzo.

Per l'eventuale ricarica usare una carica lenta per non danneggiare la batteria;

- togliere completamente il carburante dal serbatoio e scaricare la vaschetta del carburatore;
- togliere la candela e versare 5 cc d'olio all'interno del cilindro.

Rimontare quindi la candela ed azionare alcune volte la leva di avviamento a chiave disinserita per ripartire l'olio sulla pareti del cilindro;

- controllare periodicamente la pressione delle gomme;
- oliare la catena.



AVVERTENZA

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

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

PULIZIA DELLA MOTO

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

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

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



AVVERTENZA

Una pressione eccessiva rischia di provocare delle infiltrazioni d'acqua nei cuscinetti ruota, forcella anter., sospensione posteriore, 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).

SCHEMA ELETTRICO

LEGENDA

- 1) Generatore
- 2) Bobina accensione
- 3) Motorino d'avviamento
- 4) Regolatore
- 5) Fusibili
- 6) Batteria
- 7) Rele d'avviamento
- 8) Interruttore stop anteriore
- 9) Interruttore stop posteriore
- 10) Termistore temperatura acqua
- 11) Sensore livello olio
- 12) Sensore posizione folle
- 13) Sensore riserva benzina
- 14) Indicatore direzione posteriore sinistro
- 15) Fanale posteriore
- 16) Indicatore direzione posteriore destro
- 17) Intermittenza
- 18) Commutatore a chiave
- 19) Devioluci destro
- 20) Devioluci sinistro
- 21) Cruscotto completo
- 22) Indicatore temperatura acqua
- 23) Lampada illuminaz. cruscotto e spia luce posiz.
- 24) Spia riserva benzina
- 25) Solenoide
- 26) Spia neutral
- 27) Spia livello olio insufficiente
- 28) Spia luce abbagliante
- 29) Spia indicatori di direzione
- 30) Claxon

- 31) Indicatore direzione anteriore destro
- 32) Lampada biluce anteriore
- 33) Lampada posizione anteriore
- 34) Indicatore direzione anteriore sinistro
- 35) Centralina rave elettronica
- 36) Connettori multipli
- 37) Candela

DISPOSIZIONE FUSIBILI

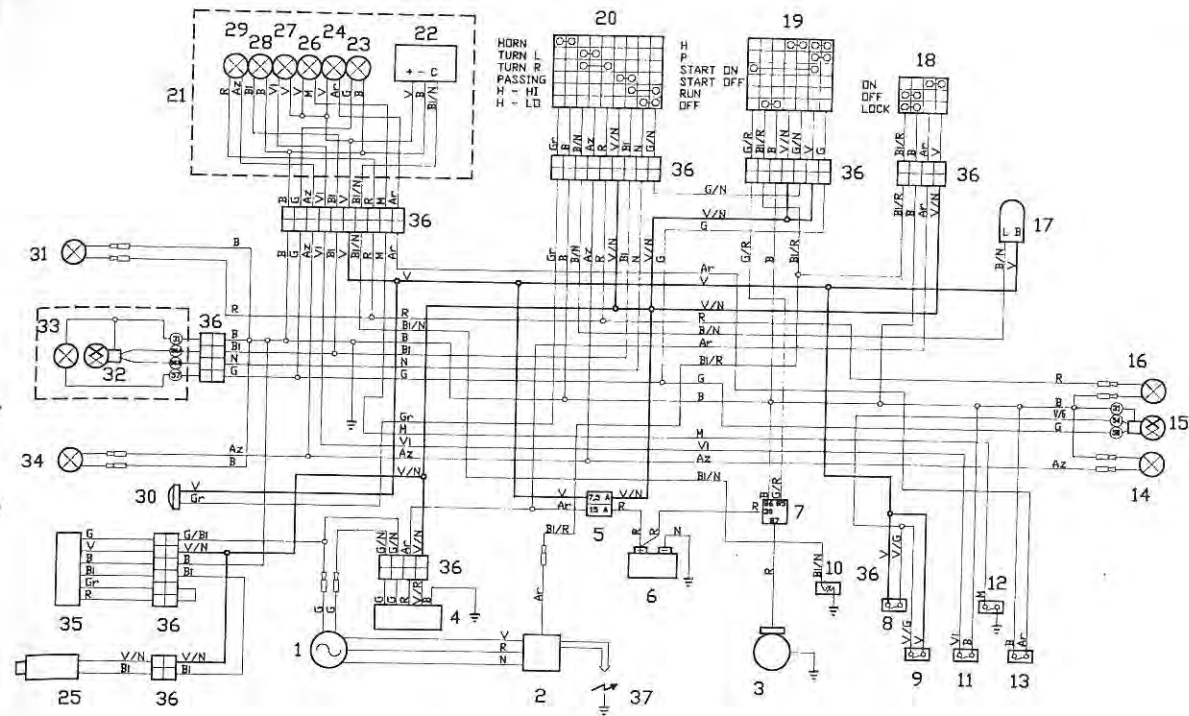
Fusibile 15A - Da batteria a:

- regolatore
- centralina rave
- solenoide
- fanale anteriore
- illuminazione strumenti
- luce posizione posteriore
- relè avviamento

Fusibile 7,5A - Da commutatore a:

- interruttore stop anteriore e posteriore
- indicatori di direzione
- claxon
- indicatore temperatura acqua
- spia riserva benzina
- spia neutral
- spia livello olio

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





APRILIA S.p.A.

Via G. Galilei, 1 - 30033 NOALE (VE) ITALY

☎: 041/5829111

Telex: 420092 APMOTO I - Fax: 041/441054