

**FANTIC
MOTOR**

350.00.3500

TRIAL
200



LIBRETTO USO
E MANUTENZIONE

**FANTIC
MOTOR**

LIBRETTO USO E MANUTENZIONE

TRIAL 200

Benvenuti tra i piloti « FANTICMOTOR »

Desideriamo esprimerle il nostro compiacimento per la scelta da Lei effettuata e ringraziarLa per la preferenza che ha voluto accordarci. Lei possiede un veicolo nuovo, collaudato, elegante, robusto che le darà molte soddisfazioni. Per mantenerlo sempre in perfetta efficienza le consigliamo di seguire attentamente le istruzioni contenute in questo libretto.

AVVERTENZA

Per conservare il Suo « FANTIC » in perfetto stato di efficienza e perché non decadano le condizioni di garanzia previste dal contratto di vendita Le raccomandiamo di rivolgersi, per le riparazioni, esclusivamente ai Concessionari e Rivenditori Fanticmotor.

I particolari che la FANTICMOTOR fornisce come ricambi sono dello stesso materiale, hanno subito il medesimo ciclo di lavorazione e gli identici controlli dei pezzi che costituiscono il Suo FANTIC; garanzie queste di una maggior durata e di un funzionamento ottimale del Suo veicolo.

Le raccomandiamo di esigere sempre ricambi originali FANTICMOTOR.

INDICE

Vista destra e sinistra TRIAL 200	pag. 4-5
Caratteristiche tecniche motore	» 6-7
Caratteristiche tecniche telaio	» 8-9
Dati di identificazione	» 10
Istruzioni per il rodaggio e l'uso	» 11-12-13
Norme per la manutenzione	da pag. 14 a pag. 32
Smontaggio motore dal telaio	pag. 33
Attrezzi in dotazione	» 34
Coppie di serraggio	» 35
Tabella parti da lubrificare	» 36-37
Schema elettrico	» 38



Fig. 1 - Vista destra



Fig. 2 - Vista sinistra

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE	a 2 tempi
CILINDRO:	in lega leggera a canna cromata
TESTA:	in lega leggera
CILINDRATA:	156,99 cc
ALESAGGIO:	62 mm.
CORSA:	52 mm.
RAPPORTO DI COMPRESSIONE:	10,5 : 1
POTENZA MAX.:	HP 14,5 a 5.750 giri/min.
ACCENSIONE:	elettronica DANSI
ANTICIPO ACCENSIONE:	mm. 1,6 corrispondenti a 18°
ALIMENTAZIONE E LUBRIFICAZIONE:	miscela olio-benzina normale al 2% di olio FIAT MOTO 2T oppure CASTROL 2T

6

CANDELA:	CHAMPION L 82 oppure MARELLI CW 8 N		
CARBURATORE:	DELL'ORTO PHBL 25 BS		
Getto max.	92		
Getto minimo	45		
Getto avviamento	60		
Spillo conico	D 33 alla 3ª tacca		
Valvola gas	N. 50		
Polverizzatore	AO 268		
Vite regolaz. aria aperta	2 giri e 3/4		
FRIZIONE:	a dischi multipli in bagno d'olio		
TRASMISSIONE:	primaria ad ingranaggi Z=23/65 rapporto 1 : 2,826 secondaria a catena 1/2 x 5/16" Z=11/53 rapporto 1 : 4,818		
CAMBIO:	TRIAL a 6 rapporti		
	al cambio		totali
1ª = 1 : 3,30	Z = 10/33		1 : 44,93
2ª = 1 : 2,50	Z = 12/30		1 : 34,04
3ª = 1 : 1,86	Z = 15/28		1 : 25,41
4ª = 1 : 1,38	Z = 18/25		1 : 18,91
5ª = 1 : 1	Z = 21/21		1 : 13,61
6ª = 1 : 0,75	Z = 24/18		1 : 10,21
AVVIAMENTO:	a kick starter, sulla destra		

CARATTERISTICHE TECNICHE

TELAIO	a doppia culla chiusa in acciaio speciale ad alta resistenza
SOSPENSIONE ANTERIORE:	a forcella teleidraulica MARZOCCHI a perno avanzato. Contenuto olio gr. 190 (per gamba) MARZOCCHI - 3,8 Engler a 50° C
SOSPENSIONE POSTERIORE:	ammortizzatori idraulici regolabili su 5 posizioni MARZOCCHI
RUOTE:	cerchi AKRONT, ant. WM/1 x 21", post. WM/2 x 18" in alluminio. Mozzi conici in alluminio, freni a tamburo incorporati con diametro di frenatura ant. Ø 125 mm., post. 123,5 mm.
PNEUMATICI:	PIRELLI « MOTOTRIAL » ant. 2.75 x 21", post. 4.00 x 18". Pressioni raccomandate: su strada ant. 0,8 Kg/cm ² , post. 1 Kg/cm ² - Fuori strada ant. 0,6 Kg/cm ² , post. 0,5 Kg/cm ²
IMPIANTO ELETTRICO:	ant. con luce di posizione, abbagliante-anabbagliante, post. con luce di posizione e illuminazione targa. Avvisatore acustico e deviatore luci applicato al manubrio
LAMPADE:	ant. a bulbo 6V 35/35W e a siluro 6V 5W post. a bulbo 6V 5/21W

8

DIMENSIONI: Passo	1330 mm.
Lunghezza max.	2030 mm.
Larghezza max.	850 mm.
Altezza max.	1140 mm.
Altezza minima	310 mm.
Peso	87 Kg.
SERBATOIO:	in resina termoplastica, capacità lt. 4,5 di cui lt. 0,65 di riserva
AUTONOMIA:	90 Km.
CONSUMO (CUNA):	lt. 5 per 100 Km.
VELOCITA' MAX.:	oltre 90 Km/h

DATI DI IDENTIFICAZIONE



Fig. 3 - Numero Telaio

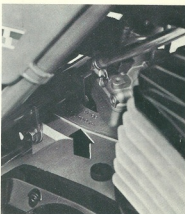


Fig. 4 - Numero Motore

10

ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO E L'USO



Fig. 5 - Pedale selettore

PRIMA DI AVVIARE LA MOTO, CONTROLLARE CHE L'OLIO MOTORE SIA AL GIUSTO LIVELLO E I PNEUMATICI SIANO ALLA PRESSIONE STABILITA, INDI RIEMPIRE IL SERBATOIO CON MISCELA AL 2%.

Essendo, il primo periodo d'uso molto importante per il successivo rendimento del motore, si raccomanda di eseguire un accurato rodaggio.

Durante i primi 500 Km., non sfruttare la massima potenza, utilizzando non più di 1/2 corsa di apertura del comando gas; in seguito aumentare progressivamente.

Usare sia in rodaggio che dopo, miscela di benzina normale al 2% di olio FIAT MOTO 2T oppure CASTROL 2T.

Dopo i primi 1000 Km. circa costituire l'olio del cambio con Kg. 1,350 di olio motore viscosità SAE 30 successivamente sostituirlo ogni 5000 Km.

Controllare che non si siano allentate le viti ed i dadi che fissano le principali parti della macchina, in particolare quelle che fissano il motore sul telaio ed il manubrio, i dadi che fissano la testa e gli ammortizzatori.

Verificare anche che le fascette fissaggio dei manicotti carburatore-cilindro e carburatore-aspirazione siano bloccate.

DEVIATORE LUCI

Per il comando di tale organo, situato sulla parte sinistra del manubrio vedere le sottostanti figure:

- Fig. 6 Deviatore luci disinserito; luci spente!
- A) Bottone di massa - B) Claxon
- Fig. 7 Luci di posizione accese
- Fig. 8 Luce anabbagliante accesa
- Fig. 9 Luce abbagliante accesa



Fig. 6



Fig. 7



Fig. 8



Fig. 9

12

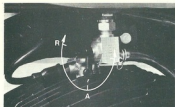


Fig. 10 - Rubinetto benzina

AVVIAMENTO

- Mettere il cambio in posizione di folle (Fig. 5).
- Aprire il rubinetto della benzina (Fig. 10) se il motore è freddo sollevare la leva dello starter sul carburatore (Fig. 11).
- Tenendo la manopola del gas al minimo agire energicamente sul pedale d'avviamento.
- Dopo aver fatto girare in folle il motore per alcuni minuti in modo da portarlo a temperatura ottimale di esercizio ed abbassato la leva dello starter, tirare a fondo la leva della frizione e innestare la 1ª marcia (pedale verso il basso Fig. 5).
- Lasciare gradatamente la leva della frizione ruotando contemporaneamente la manopola del gas.

IMPORTANTE

È probabile, quando il veicolo non viene utilizzato per diversi giorni o dopo lunghe soste in clima particolarmente freddo, che si verifichi il fenomeno di «incollaggio frizione», per questo motivo consigliamo prima di avviare il motore di dare alcune pedalate tenendo tirata la leva frizione e schiacciato il bottone di massa fino a quando la frizione si sarà liberata.

A questo punto, lasciare la leva frizione, il bottone di massa e procedere all'avviamento regolare.



Fig. 11 - Leva starter sul carburatore



Fig. 12 - A) Tappo carico olio motore
B) Regolafilo frizione

14

IN MARCIA

Per cambiare marcia, chiudere il gas, tirare a fondo la leva della frizione e innestare la successiva marcia. Lasciare dolcemente la leva della frizione ruotando contemporaneamente la manopola del gas.

ARRESTO DEL MOTORE

Chiudere il gas, mettere il cambio in posizione di folle (Fig. 5), premere il pulsante di massa sul deviatore e chiudere il rubinetto della benzina.

Per facilitare la selezione del folle si consiglia di effettuare l'operazione prima che la moto sia completamente ferma.

NORME PER LA MANUTENZIONE

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

Prima però di procedere alla manutenzione e alla registrazione delle varie parti, occorre effettuare una pulizia generale del motociclo servendosi di petrolio e pennello per le parti meccaniche, mentre per le parti verniciate o in plastica usare acqua e asciugare con pelle di daino.



Fig. 13 - Vite scarico olio

Sostituzione olio cambio

Dopo averlo sostituito a 1000 Km. circa, l'operazione dovrà essere ripetuta ogni 5000 Km. circa. Le sostituzioni dovranno essere fatte sempre a motore caldo.

Per l'operazione procedere nel seguente modo:

- fermare il motore e appoggiare la moto al cavalletto
- togliere il tappo di carico dell'olio posto sulla parte superiore destra del motore (A Fig. 12)
- svitare la vite scarico olio posta sotto il motore Fig. 13 (è possibile anche senza togliere la piastra paramotore)
- lasciare scolare l'olio tenendo la macchina perpendicolare al terreno per circa 3 minuti
- rimontare la vite di carico olio controllando che la guarnizione non sia deteriorata
- svitare di 2 o 3 giri la vite livello olio (Fig. 14) e versare dal tappo di carico (A Fig. 12) Kg. 1,350 di olio motore viscosità SAE 30.

Per sapere l'esatta quantità: se non disponete di un contenitore graduato, versate l'olio fino a quando lo vedrete uscire dal foro della vite livello. Allora stringete bene la vite e chiudete il tappo.



Fig. 14 - Vite livello olio

15



Fig. 15 - Candela



Fig. 16 - Smontaggio candela

16

CANDELA

Per la buona resa del motore la candela è un organo molto importante, sulla quale bisogna avere un accurato controllo. La candela standard è la CHAMPION L 82 oppure la MARELLI CW 8 N.

Prima di svitare la candela è indispensabile pulire la testa con getti d'aria compressa al fine di evitare che granelli di sabbia o fango depositati sopra di essa, vadano a cadere dentro il cilindro.

SMONTAGGIO CANDELA

- Sbloccare la candela (a motore freddo) usando l'apposita chiave (Fig. 16) e svitarla a mano fino alla completa fuoriuscita.
- Pulirla mediante uno spazzolino metallico e controllare la distanza tra gli elettrodi, che deve essere di $0,5 \div 0,6$ mm. L'operazione va eseguita ogni 3000 Km, circa; ogni 6000 Km. sostituirla.
- Rimontare quindi la candela avvitandola a mano usando la chiave solo per il bloccaggio.

Regolazione leva frizione

Tale operazione si rende necessaria quando la corsa della leva è eccessiva o troppo breve. La regolazione va eseguita nel seguente modo:

- Togliere la copertina di protezione.
- Sbloccare la ghiera (Fig. 17) ed avvitare o svitare il regolafilo (Fig. 17). Girando il regolafilo in senso orario si aumenterà il gioco della leva, al contrario girandolo in senso antiorario lo si diminuirà.
- Dopo aver stabilito il normale gioco corrispondente a 10÷20 mm. bloccare la ghiera e rimontare la copertina di protezione.

Nel caso tale operazione non fosse sufficiente agire nello stesso modo sul regolafilo posto sulla parte superiore del motore, sotto il carburatore (B Fig. 12) o sulla vite registro frizione dopo aver smontato il coperchio motore lato volano.

Se dopo tali operazioni non si è riusciti ad ottenere il gioco stabilito controllare le condizioni dei dischi frizione, per questa operazione consigliamo di rivolgersi alle organizzazioni di vendita ed assistenza FANTICMOTOR.

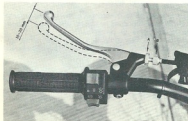


Fig. 17 - Comando frizione

A) Ghiera di bloccaggio - B) Regolafilo



Fig. 18 - Comando freno anteriore
A) Regolafilo - B) Ghiera di bloccaggio



Fig. 19 - Regolafilo freno anteriore

REGOLAZIONE FRENO ANTERIORE

Prima di effettuare tale operazione è consigliabile smontare il disco portaceppi, pulire il tamburo ed i ceppi freno eliminando eventuali depositi di materiale d'attrito, controllare l'usura dei ferodi; quindi rimontare il tutto. La regolazione deve essere eseguita nel seguente modo:

- Togliere la copertina di protezione (Fig. 18);
- Sbloccare la ghiera (Fig. 18) ed avvitare o svitare il regolafilo (Fig. 18). Girando il regolafilo in senso orario si aumenterà il gioco della leva, al contrario girandolo in senso antiorario lo si diminuirà.
- Dopo aver stabilito il normale gioco corrispondente a 10÷20 mm. bloccare la ghiera (Fig. 18) e rimontare la copertina di protezione.

Nel caso che tale operazione non fosse sufficiente agire nello stesso modo sul regolafilo posto sulla gamba forcella (Fig. 19).

REGOLAZIONE COMANDO GAS

Con la rotazione della manopola destra si ottiene lo scorrimento della valvola gas e dello spillo conico nel carburatore con conseguente accelerazione o decelerazione del motore e quindi del veicolo a seconda del senso di rotazione, il ritorno di tale manopola è automatico.

Il comando gas deve essere sempre efficiente, nel senso che non deve presentare nessun gioco ed avere la trasmissione gas sempre alla giusta tensione, se ciò non dovesse accadere agire sul regola-filo nel seguente modo:

- Sollevare il cappuccio di protezione (A Fig. 20).
- Sbloccare ed avvitare o svitare il regolafilo (B Fig. 20) fino ad ottenere la giusta tensione della guaina.

Nel caso tale operazione non fosse sufficiente agire nello stesso modo sul regolafilo posto sul carburatore (Fig. 35).

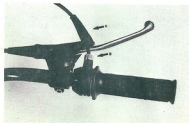


Fig. 20 - Comando gas
A) Cappuccio di protezione
B) Regolafilo



Fig. 21 - Pedale freno posteriore
A) Interruttore stop



Fig. 22 - Pomolo regolazione freno post.
A) Pomolo di regolazione

REGOLAZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE

Come per il freno anteriore, prima di effettuare l'operazione è consigliabile smontare il disco portaceppi, pulire il tamburo ed i ceppi freno, eliminando eventuali depositi di materiali d'attrito, controllare l'usura dei ferodi, dopodiché rimontare il tutto mantenendo la giusta tensione della catena.

La regolazione deve essere eseguita avvitando e svitando il pomolo di regolazione (A Fig. 22). Ruotandolo in senso orario si diminuirà il gioco, diversamente, ruotandolo in senso antiorario si aumenterà il gioco del pedale.

Stabilita la regolazione (lasciare al pedale un gioco di 10-20 mm.) controllare che l'interruttore stop (A Fig. 21) funzioni correttamente.

20



Fig. 23
A) Vite scarico olio
B) Leva freno
C) Vite fiss. asta di fermo freno

SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA

In pratica questa è l'unica operazione cui va sottoposta periodicamente la forcella. La sostituzione dell'olio va eseguita ogni 5000 Km. circa, mentre è consigliabile ogni 2500 Km. controllarne il livello ed eventualmente fare un'aggiunta.

L'operazione va eseguita in due tempi e precisamente:

Scarico olio

- Appoggiare la moto al cavalletto.
- Svitare le viti di scarico sui foderi (A Fig. 23) e fare defluire l'olio.
- Agire sul manubrio facendo scorrere la forcella fino al completo svuotamento.
- Controllare le guarnizioni di tenuta delle viti di scarico, sostituendole se necessario e riavvitare le viti.

Carico olio

- Smontare i tappi forcella (Fig. 24) per comodità e maggior facilità di esecuzione, prima di smontare i tappi consigliamo di smontare il manubrio.
- Versare in ogni gamba della forcella 190 g. di olio MARZOCCHI - 3.8 Engler a 50° C.
- Controllare le guarnizioni di tenuta dei due tappi sostituendole se necessario e rimontarli.



Fig. 24 - Tappi forcella



Fig. 25 - Gioco catena



Fig. 26 - Tendicatena

CATENA

La FANTIC TRIAL 200 monta di serie una catena pre-lubrificata REGINA EXTRA 126 HP, tale organo è per una moto da TRIAL di tale importanza da meritare una cura ed una manutenzione particolare; la giusta regolazione ed un'accurata lubrificazione evitano di incorrere in spiacevoli inconvenienti, a questo proposito raccomandiamo che:

- la catena sia sempre tesa, grazie anche al tendicatena, il gioco che questa deve mantenere è di 25 ÷ 30 mm. (Fig. 25);
- la lubrificazione sia eseguita ogni qual volta si lavi la catena con petrolio dopo un'escursione nel fango o quando si è imbrattata. La lubrificazione va eseguita cospargendo ogni maglia con un lubrificante spray tipo REGINA CHAIN SUPER LUBE. Tale lubrificante consente inoltre di diminuire notevolmente l'usura e di migliorare il rendimento della trasmissione.

DIREZIONE ROTAZIONE DELLA CATENA

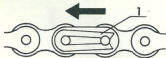


Fig. 27 - 1) Molletta di arresto

SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO CATENA

Per lo smontaggio della catena procedere come segue:

- Sbloccare il perno ed il dado fiss. ruota posteriore ed allentare i due tendicatena.
- Mediante una pinza rimuovere la molletta di arresto (Fig. 27) e dopo aver tolto la falsa maglia sfilare la catena.

Al rimontaggio della catena procedere invece nel modo seguente:

- Rimontare la catena avendo particolare cura di inserire la molletta di arresto come indicato in Figura 27.
- Agire uniformemente sul tendicatena fino a raggiungere la giusta tensione (Fig. 26) come descritto a pag. 22.
- Centrare la ruota nel telaio.
- Bloccare dado e perno ruota.

AMMORTIZZATORI

Altri organi importanti per una moto da TRIAL sono gli ammortizzatori. La FANTIC TRIAL 200 è equipaggiata con ammortizzatori idraulici MARZOCCHI regolabili su 5 posizioni (Fig. 28). Il veicolo in genere viene fornito con gli ammortizzatori posizionati sulla 1ª regolazione, volendo modificarla si proceda usando la apposita chiave di registro in dotazione, come indicato in Fig. 28 fino a raggiungere la regolazione desiderata. E' importante che entrambi gli ammortizzatori riportino la medesima regolazione.

Gli ammortizzatori non necessitano di alcuna cura particolare a parte una pulitura saltuaria delle parti a vista.



Fig. 28 - Regolazione ammortizzatori

N.B. E' importante nel caso si trasporti un secondo passeggero una regolazione degli ammortizzatori più rigida in modo da poter permettere loro di incassare meglio i colpi anche a pieno carico, senza incorrere in rovinosi fondo corsa.

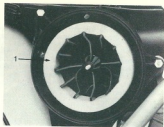


Fig. 29 - Cassetta d'aspirazione

FILTRO ARIA

Il filtro è sistemato sotto il coperchio destro.

Una delle cause dello scarso rendimento del motore è senz'altro dovuta alle condizioni del filtro.

Per questo è utile effettuare ogni 2000 Km. o più frequentemente se usato in zone polverose, un'accurata pulizia.

Per l'operazione procedere nel modo seguente:

- Staccare il coperchio.
- Svitare il dado ad alette (Fig. 29) ed estrarre il coperchietto.
- Rimuovere il filtro (Fig. 30), immergerlo in benzina e soffiare con aria compressa.
- Installare il filtro, rimontare il coperchio e bloccare con il dado.

Ogni 6000 Km. consigliamo di sostituirlo.



Fig. 30 1) Filtro aria



Fig. 31 - Molle fissaggio espansione



Fig. 32 - Silenziatore di scarico

CAMERA ESPANSIONE E SILENZIATORE

Un'altra delle cause dello scarso rendimento del motore sono senz'altro i depositi carboniosi nella camera espansione.

Per questo è consigliabile ogni 10.000 Km., data la bassa percentuale d'olio, controllare che non ci siano incrostazioni, nel caso disincrostare raschiando le superfici interne della camera espansione e del silenziatore usando dei ferri flessibili.

Per eseguire l'operazione staccare le due molle (Figura 31) attacco cilindro e svitare le due viti di fissaggio, una sotto il serbatoio, l'altra sotto il coperchio sinistro aspirazione. Estrarre la camera espansione e procedere alla disincrostazione.

Staccare il silenziatore svitando la vite (Fig. 32) e eseguire la stessa operazione.

Prima di rimontare l'espansione consigliamo di sostituire la guarnizione imbocco cilindro e quella sul terminale silenziatore.

VOLANO

Il FANTIC TRIAL 200 è dotato di un volano DANSI 6V 35W ad accensione elettronica che non necessita di alcuna manutenzione. L'unico controllo da effettuare saltuariamente è il controllo fase accensione che va eseguito nel modo seguente:

- Ruotare l'induttore in senso orario in modo che, quando il punto A sul volano coincide con il segno (1) tracciato sul carter, la riga (2) sull'induttore del volano capiti in mezzo alle due righe (3) riportate sul captatore (Fig. 33).

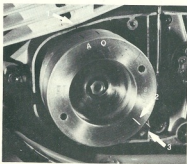


Fig. 33 - Volano

CARBURATORE

Il FANTIC TRIAL 200 è equipaggiato con un carburatore DELL'ORTO PHBL 25 BS le cui caratteristiche sono riportate a Pag. 7. Questo carburatore è collegato elasticamente al cilindro tramite un manicotto ed alla cassetta di aspirazione mediante un raccordo in gomma entrambi fissati con delle fascette. E' buona norma controllare periodicamente il manicotto di collegamento cilindro-carburatore e provvedere alla sostituzione ogni qual volta questo presenti evidenti segni di deterioramento che comprometterebbero la giusta carburazione.



Fig. 34 - Manicotto collegamento carburatore al cilindro

28

REGOLAZIONE DEL MINIMO

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

- Lasciando girare il motore, con la manopola del gas chiusa, avvitare o svitare la vite 2 (Fig. 35), fino ad avere un numero di giri del motore costante, ma più basso possibile.

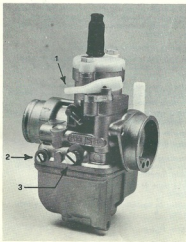


Fig. 35 - Carburatore DELL'ORTO PHBL 25 BS

- 1) Leva starter
- 2) Vite regolazione miscela minimo
- 3) Vite regolazione valvola gas.

29

SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Prima di procedere a tale operazione è indispensabile appoggiare la moto ad un supporto in modo da lasciare la ruota anteriore sollevata da terra. Tale supporto potrà essere di legno o qualunque altro materiale purché svolga tale compito.

A questo punto procedere come segue:

- Svitare la trasmissione contachilometri dal rinvio situato sul lato destro del veicolo tra la gamba forcella ed il mozzo ruota (A Fig. 36).
- Allentare il regolafilo (Fig. 19) in modo da dare un certo gioco al filo del freno, quindi spingere verso l'alto la leva freno (Fig. 23) e sfilare il barilotto.
- Liberare il piatto portaceppi smontando la vite che fissa l'asta di fermo freno al piatto stesso (Fig. 23).
- Allentare le viti bloccaggio foderi (B Fig. 36).
- Smontare il perno e sfilare la ruota.

Per il rimontaggio seguire il procedimento inverso avendo cura di inserire l'apposito fermo del contachilometri nella rispettiva sede del mozzo.

- Stringere bene le viti bloccaggio foderi sulle gambe forcella.
- Controllare la regolazione del freno ant. come indicato a pag. 18.



Fig. 36 - Mozzo anteriore

- A) Rinvio contachilometri
- B) Viti bloccaggio foderi

SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

Anche per lo smontaggio di questa ruota, come per quella anteriore è indispensabile appoggiare la moto ad un supporto in modo da lasciare la ruota sollevata da terra di alcuni centimetri, quindi procedere nel seguente modo:

- Smontare il pomolo di regolazione freno posteriore (A Fig. 22) e sfilare l'asta freno.
- Sbloccare il perno ruota ed allentare i tendicatena.
- Sfilare la catena dopo aver rimosso la molletta di arresto ed aver tolto la falsa maglia.
- Estrarre il perno ruota e sfilare la ruota.

Per il rimontaggio seguire il procedimento inverso avendo cura di rimontare la molletta di arresto nella giusta posizione come indicato in Fig. 27.



Fig. 37 - Mozzo posteriore

- A) Pomolo di regolazione

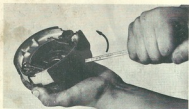


Fig. 38 - Smontaggio ceppi freno



Fig. 39 - Montaggio ceppi freno

SMONTAGGIO E SOSTITUZIONE CEPPI FRENO

Questa operazione di facile esecuzione e che non richiede una particolare attrezzatura va eseguita allo stesso modo sia per sostituire i ceppi freno anteriori che per quelli posteriori nella seguente maniera:

- Smontare la ruota (vedere a Pag. 30 le istruzioni per lo smontaggio della ruota anteriore, ed a Pag. 31 per quella posteriore).
- Togliere il disco portaceppi.
- Infilare un cacciavite o attrezzo simile sotto uno dei ceppi e fare leva come indicato in Fig. 38 fino a che il ceppo non uscirà dalla sua sede.
- Togliere le molle e sganciare il secondo ceppo freno.

Al momento di rimontare il tutto:

- Agganciare le molle ai ceppi.
- Disporre i ceppi freno con le molle agganciate come illustrato nella Fig. 39, facendo attenzione che la camma freno e di conseguenza la leva freno siano nella giusta posizione.
- Premere energicamente i ceppi freno alle estremità, fino a farli tornare nella posizione iniziale.
- Rimontare il disco portaceppi.
- Rimontare la ruota seguendo le istruzioni a Pag. 30 e Pag. 31.

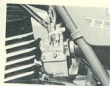


Fig. 40



Fig. 43

SMONTAGGIO MOTORE DA TELAIO



Fig. 42



Fig. 41



Fig. 44

CARBURATORE: allentare le tre fascette e rimuovere il carburatore (Fig. 40).

CATENA: staccare il giunto e sfilare la catena (Fig. 41).

VITI FISS. MOTORE: svitare le viti fissaggio ant. e post. motore (Fig. 42).

ESPANSIONE: staccare le due molle ancoraggio espansione al cilindro, svitare le due viti di fissaggio una sotto il serbatoio, l'altra sotto il coperchio sinistro aspirazione e sfilare l'espansione (Fig. 43).

TRASMISSIONE FRIZIONE MOTORE: togliere il gommino, allentare il serrafilo 1 e sfilare la trasmissione (Fig. 44).

ATTREZZI IN DOTAZIONE

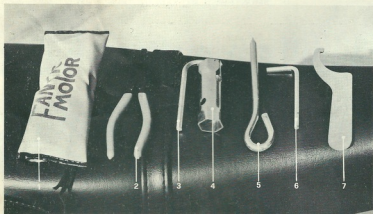


Fig. 45 - Attrezzi in dotazione

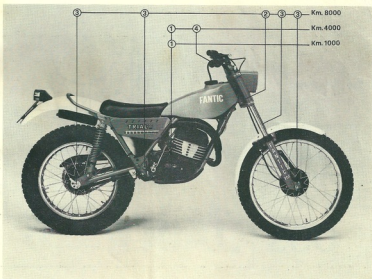
- | | |
|---------------------------|------------------------------|
| 1) Busta porta ferri | 5) Cacciavite a croce |
| 2) Pinza | 6) Chiave esagonale mm. 5 |
| 3) Chiave esagonale mm. 6 | 7) Chiave per ammortizzatori |
| 4) Chiave candela | |

COPPIE DI SERRAGGIO

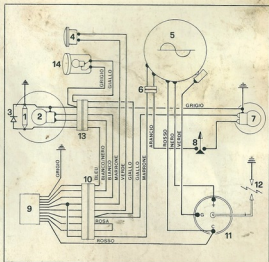
DESCRIZIONE		Q.tà	Ø mm.	COPPIA Kg/m
MOTORE	Dado fiss. pignone rinvio	1	12	5,0 ÷ 5,5
	Dado fiss. volano	1	10	5,0 ÷ 5,5
	Colonnelle fiss. testa motore	4	8	2,3 ÷ 2,5
	Viti fiss. motore	3	8	2,0 ÷ 2,5
	Viti fiss. coperchi lato volano e frizione	10	6	0,5 ÷ 0,7
TELAIO	Viti ammortizzatori	4	8	2,0 ÷ 2,5
	Dado perno ruota anteriore	1	15	4,0 ÷ 4,5
	Dado perno ruota posteriore	1	16	10 ÷ 12
	Viti morsetti manubrio	4	8	2,0 ÷ 2,5
	Viti fiss. gambe forcella su perno ruota	2	6	0,7 ÷ 0,9
	Dado serie sterzo	1	25	4,0 ÷ 5,0
	Viti fiss. corona	4	8	1,7 ÷ 2,0
	Viti bloccaggio gambe forcella	4	10	2,5 ÷ 3,0

TABELLA DELLA LUBRIFICAZIONE

N. rif.	Parti da lubrificare	Periodo	Operazioni da eseguire	Tipo di lubrificante
1	Cambio	Dopo 1000 Km. (se trattasi di veicolo nuovo) Ogni 2500 Km. Ogni 5000 Km.	Sostituire completamente l'olio della scatola cambio. Controllare il livello dell'olio della scatola cambio. Se necessario ripristinare il livello con aggiunta. Ricaricare l'olio.	Kg. 1,350 MOTOR OIL SAE 30
2	Forcella telesidraulica	Ogni 2500 Km. Ogni 5000 Km.	Verificare il livello. Eventualmente fare aggiusta. Ricaricare l'olio (gr. 100 per gamba).	MARZOCCHI 3.8 Engler a 50° C
3	Cuscinetti ruota anteriore e posteriore, asse oscillazione forcella posteriore, serie sterzo.	Ogni 5000 Km.	Lubrificare.	
4	Cavi comandi frizione, gas, freno ant., penna coperchio freno, penna pedale freno, penna cavalletto.	Ogni 2500 Km.	Lubrificare.	



- 1 Lampada a siluro 6V - 5W
- 2 Lampada a bulbo 6V - 35/35W
- 3 Diodo
- 4 Avvisatore acustico 6V - 28W
- 5 Volano 6V - 35/5/21W
- 6 Accoppiatore a 2 vie
- 7 Lampada a bulbo 6V - 5/21W
- 8 Interruttore stop N.C.
- 9 Deviatore luci
- 10 Accoppiatore a 9 vie
- 11 Bobina A.T.
- 12 Candela
- 13 Accoppiatore a 5 vie
- 14 Tachimetro 6V - 12W



FANTIC MOTOR

2.4.4

Via Parini, 3 - Telef. (02) 860.281 - 22981 BARZAGO (Como), Italy

PRINTED IN ITALY: L. O. C.

7.015300