



FM 403

TRIAL 300 PROFESSIONAL
USO E MANUTENZIONE

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE	monocilindrico a 2 tempi
CILINDRO:	in lega leggera con 4 travasi
TESTA:	in lega leggera
CILINDRATA:	249,4 cc.
ALESAGGIO:	74 mm.
CORSA:	58 mm.
RAPPORTO DI COMPRESSIONE:	1 : 10,4
POTENZA MAX:	KW 12,3 (HP 16,6) a 5000 giri/1'
COPPIA MAX:	2,5 Kgm. (Nm 24,5) a 4000 giri/1'
ACCENSIONE	elettronica
ANTICIPO ACCENSIONE	2,5 m/m sul pistone corrispondenti a 21°30'
ALIMENTAZIONE: E LUBRIFICAZIONE	miscela di benzina 97 N.O. SUPER al 2% di olio ESSO 2-T SPORT MOTOR OIL oppure ESSO AQUAGLIDE
CANDELA:	CHAMPION N3

CARBURATORE:	DELL'ORTO PHBH 26 BS	
Getto max.	108	
Getto minimo	45	
Getto avviamento	70	
Spillo conico	tipo x 5 alla 2 ^a tacca	
valvola gas	N. 45	
Polverizzatore	BN 264	
Galleggiante	g. 8,3	
Vite aria aperta	1 giro	
FRIZIONE:	a dischi multipli in bagno d'olio	
TRASMISSIONE:	primaria ad ingranaggi a denti diritti Z-24/79 rapporto 1:3,30 secondaria a catena 5/8" x 1/4" Z-13/42 rapporto 1:3,23	
CAMBIO:	TRIAL a 6 rapporti con innesti frontali	
	al cambio	totali
1a Z-12/40	1 : 3,33	1 : 35,38
2a Z-14/36	1 : 2,57	1 : 27,31
3a Z-15/30	1 : 2,00	1 : 21,25
4a Z-20/28	1 : 1,40	1 : 14,88
5a Z-27/24	1 : 0,89	1 : 9,46
6a Z-30/20	1 : 0,67	1 : 7,12
AVVIAMENTO:	a kick starter sulla destra azionato in avanti È POSSIBILE AVVIARE IL MOTORE CON QUALSIASI MARCIA IN- SERITA TIRANDO PRIMA LA LEVA FRIZIONE	

CARATTERISTICHE TECNICHE

TELAIO	a doppia culla aperta in acciaio ad alta resistenza con puntone di reazione sul motore. Piastra paramotore inferiore in lega leggera. Serie sterzo montata su cuscinetti a rulli conici protetti da anelli di tenuta.
SOSPENSIONE ANTERIORE:	a forcella teleidraulica a perno avanzato camme \varnothing 35 mm. in acciaio, foderi in lega leggera, corsa 170 mm. Quantità olio per gamba cm ³ 230 MARZOCCHI 3,8 ENGLER a 50° C.
SOSPENSIONE POSTERIORE:	a forcellone oscillante ed ammortizzatori teleidraulici regolabili su 5 posizioni. Corsa 110 m/m, escursione ruota 190 m/m.
RUOTE:	cerchi AKRONT ant. WM/1 x 21", post. WM/2 x 18" in lega leggera; mozzi conici in lega leggera montati su cuscinetti con freni a tamburo incorporati, diametro di frenatura 125 m/m, anteriori a ceppi auto-centranti con camma flottante.
PNEUMATICI:	ant. 2,75 x 21", post. 4.00 x 18" pressioni raccomandate: per uso stradale e misto ant. e post. 0,7 bar . per uso fuoristrada ant. e post. 0,4 bar NB. - LE RUOTE SONO FORNITE GIÀ BILANCIATE, FARE ATTENZIONE A OGNI SMONTAGGIO DI COPERTURA.

IMPIANTO ELETTRICO: Volano elettronico 6V-35 + 5 + 21W, proiettore anteriore a tre luci, fanalino posteriore con luce stop comandata dal pedale freno ed illuminazione targa. Deviatore luci con segnalatore acustico e dispositivo di arresto motore.

LAMPADE: ant. a bulbo 6V 35/35W e a siluro 6V 5W
post. a bulbo 6V 5/21W

DIMENSIONI:

Passo	m/m 1330
Lunghezza max.	m/m 2040
Larghezza max.	m/m 830
Altezza max.	m/m 1100
Altezza minima	m/m 300
Peso	kg. 91

SERBATOIO: in resina termoplastica, capacità lt. 4,5 riserva compresa

AUTONOMIA: km. 105 circa

Consumo (CUNA) lt/100 km.: 4,3

VELOCITÀ MAX.: 110 Km/h.

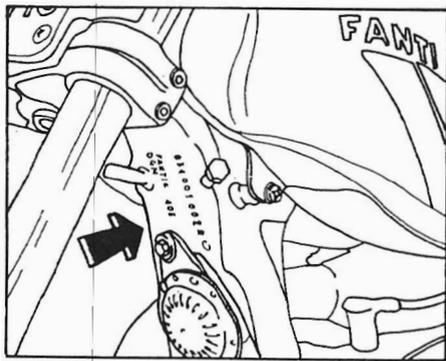


Fig. 3 - Numero di telaio.

DATI DI IDENTIFICAZIONE ED ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO E L'USO DEL VEICOLO

Prima di utilizzare la moto verificare che:

- l'olio motore sia al giusto livello;
- i pneumatici siano alla pressione stabilita;
- il serbatoio del carburante sia rifornito.

IMPORTANTE

I motori FANTIC sono studiati e sviluppati utilizzando esclusivamente i lubrificanti consigliati in questo manuale. L'uso di lubrificanti di diverso tipo o marca provoca inevitabilmente un funzionamento anomalo del motore e la precoce usura degli organi interni. **Raccomandiamo quindi di utilizzare solo ed esclusivamente i lubrificanti consigliati compreso l'olio per miscela che è il più importante.**

RODAGGIO

Essendo, il primo periodo d'uso molto importante per il successivo rendimento del motore, si raccomanda di seguire un accurato rodaggio durante i primi 750 km. di percorrenza.

Durante i primi 750 km. non sfruttare la massima potenza del motore, utilizzare non più di 1/2 corsa di apertura del comando gas; in seguito aumentare progressivamente.

8

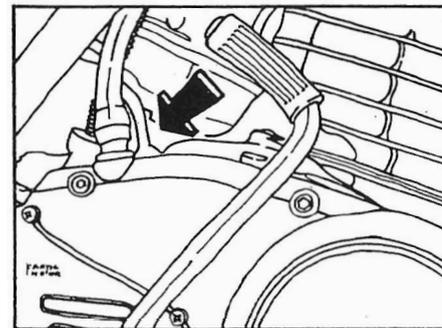


Fig. 4 - Numero di motore.

PREPARAZIONE MISCELA

Per mantenere inalterate le caratteristiche e la resa del motore nel tempo, consigliamo di preparare da Voi la miscela, utilizzando oltre alla benzina 97 N.O. Super l'olio **ESSO 2-T SPORT MOTOR OIL** o **ESSO AQUAGLIDE**. Per agevolarvi in questo compito, il serbatoio benzina è stato dotato di un tappo completo di dosimetro per l'olio.

Per preparare la miscela procedere come segue:

- chiudere il rubinetto benzina;
- svitare il tappo del serbatoio e dopo aver riempito il dosimetro di olio versarlo direttamente nel serbatoio;
- ripetere l'operazione tante volte quanti sono i litri di miscela da preparare (1 dosimetro contiene 20 cc. e serve per preparare 1 litro di miscela al 2%);
- versare la benzina super nel serbatoio;
- scuotere il veicolo in modo da miscelare bene la benzina e l'olio;
- riaprire il rubinetto benzina.

9

Usare sia in rodaggio che dopo miscela di benzina 97 N.O. super al 2% di olio **ESSO 2-T SPORT MOTOR OIL** oppure **ESSO AQUAGLIDE**.

Dopo i primi 300 km. è assolutamente necessario sostituire l'olio del cambio con 500 cc. di olio motore ESSO PLUS SAE 20 W SAE 30.

Al primo cambio d'olio consigliamo dopo averlo scaricato di smontare il coperchio frizione e lavare accuratamente gli organi interni con benzina o petrolio ed asciugarli con getti di aria compressa; questo al fine di eliminare eventuali residui metallici dovuti all'assetamento degli organi. Successivamente sostituire l'olio ogni 3.000 o 4.000 km., (vedere istruzioni a pag. 13).

Controllare che non siano allentate le viti ed i dadi che fissano le principali parti della macchina, in particolare quelle che fissano il motore al 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-cassetta di aspirazione siano serrate.

DEVIATORE LUCI

Il deviatore luci è situato sul lato sinistro del manubrio e va comandato come rappresentato nelle fig. 5, 6, 7, 8.

Fig. 5 - Deviatore luci disinserito; luci spente.

A - Bottone di massa
B - Claxon

Fig. 6 - Luci di posizione accese.

Fig. 7 - Luce anabbagliante accesa.

Fig. 8 - Luce abbagliante accesa.

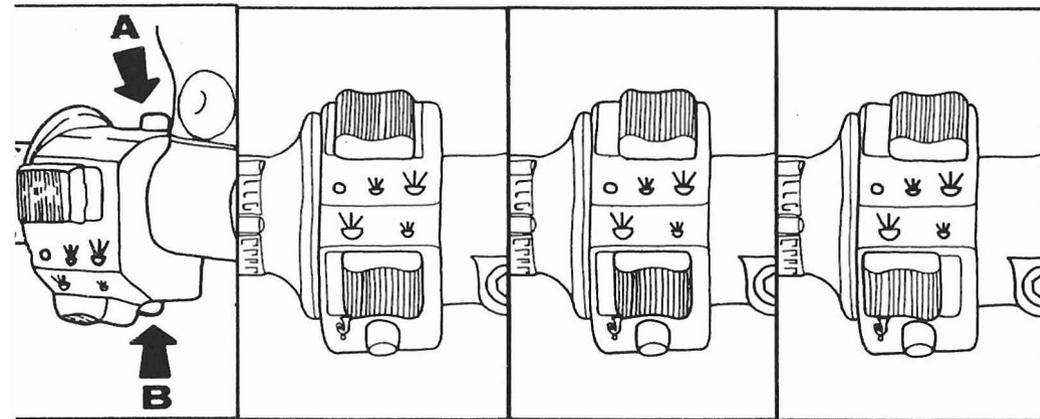


Fig. 5

Fig. 6

Fig. 7

Fig. 8

10

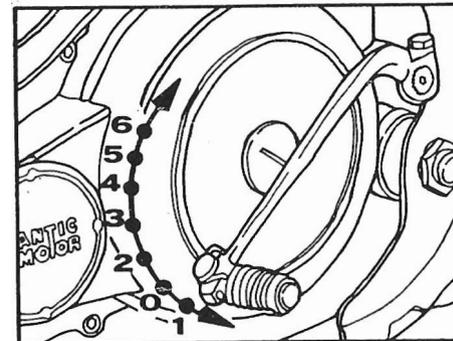


Fig. 9 - Pedale selettore.

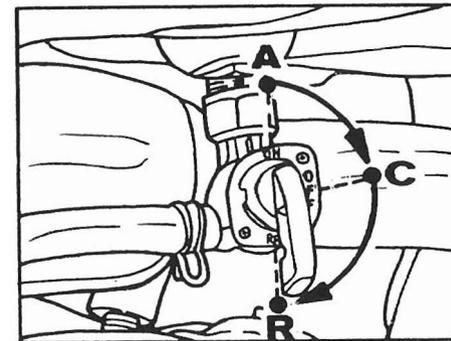


Fig. 10 - Rubinetto benzina.

AVVIAMENTO

- Mettere il cambio in posizione di folle (Fig. 9).
- Aprire il rubinetto della benzina (Fig. 10) se il motore è freddo sollevare la leva dello starter sul carburatore (A 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 1^a marcia (pedale verso il basso fig. 9).
- Lasciare gradulamente la leva della frizione ruotando contemporaneamente la manopola del gas.

11

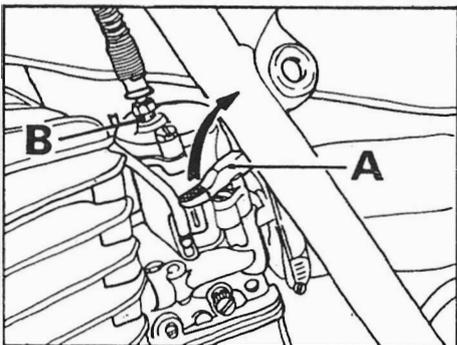


Fig. 11 - Leva starter sul carburatore.

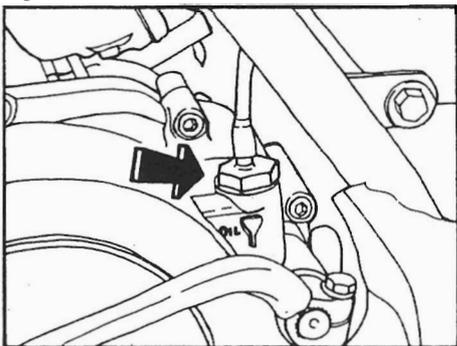


Fig. 12 - Tappo carico olio.

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. 9), premere il pulsante di massa (Fig. 5) 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 varie parti meccaniche, mentre per le parti verniciate o in plastica usare acqua e sapone ed asciugare con pelle di daino.

12

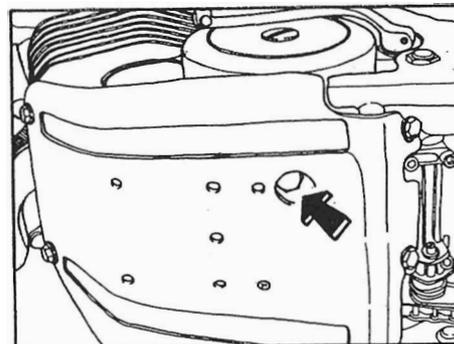


Fig. 13 - Vite scarico olio.

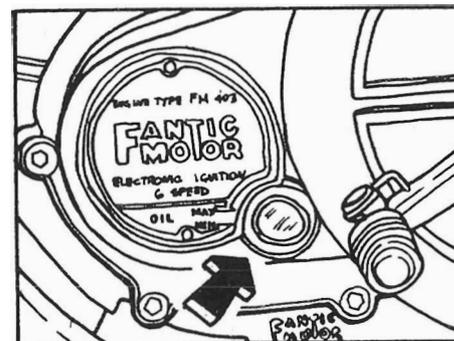


Fig. 14 - Oblò di livello olio.

SOSTITUZIONE OLIO CAMBIO

Dopo averlo sostituito a 300 km. l'operazione dovrà essere ripetuta ogni 3:4.000 km. circa. Le sostituzioni dovranno essere fatte sempre a motore caldo.

Per l'operazione procedere nel seguente modo:

- Fermare il motore ed appoggiare la moto al cavalletto.
- Togliere il tappo di carico dell'olio posto sulla parte superiore sinistra del motore (Fig. 12).
- Svitare la vite di scarico olio posta sotto il motore (Fig. 13).
- Lasciare scolare l'olio tenendo la macchina perpendicolare al terreno per circa 3 minuti.
- Rimontare la vite di scarico olio controllando che la guarnizione non sia deteriorata.
- Versare dal tappo di carico (Fig. 12) 500 cc. di olio motore **ESSO PLUS SAE 20W SAE 30**. Per sapere l'esatta quantità di olio da versare se non disponete di un contenitore graduato, controllare l'oblò (fig. 14), fino a quando l'olio non abbia raggiunto il livello massimo segnato sulla targhetta (fig. 14).
- Chiudere il tappo di carico olio.

13

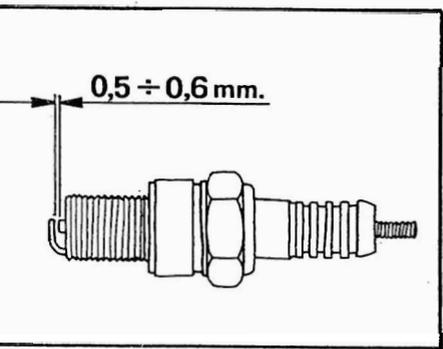


Fig. 15 - Candela.

CANDELA

Per la buona resa del motore la candela è un organo molto importante, del quale bisogna avere una cura particolare. La candela standard è la CHAMPION N3. 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 e svitarla a mano fino a completa fuoriuscita.
- Pulirla con uno spazzolino metallico e controllare la distanza degli elettrodi, che deve essere di 0,5 ÷ 0,6 mm. L'operazione va eseguita ogni 3.000 km. circa; ogni 6.000 km. sostituirla.
- Rimontare quindi la candela avvitandola a mano. Usare la chiave solo per il serraggio.

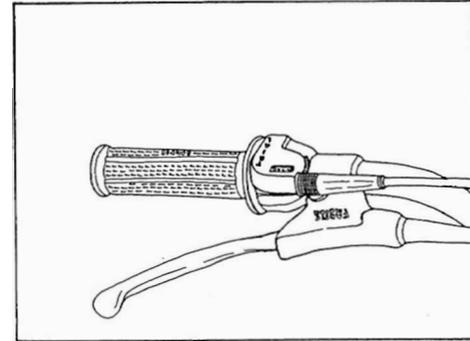


Fig. 16 - Comando gas.

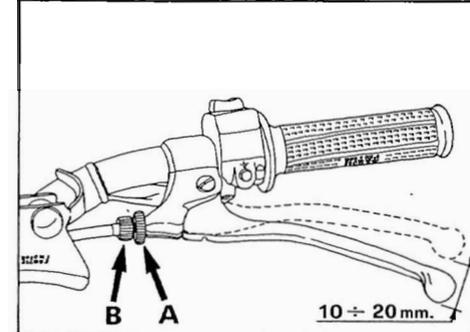


Fig. 17 - Comando frizione.

REGOLAZIONE COMANDO GAS

Ruotando la manopola del gas si ottiene lo scorrimento della valvola gas dello spillo conico nel carburatore e di conseguenza l'accelerazione o decelerazione del motore e quindi del veicolo, in funzione del senso di rotazione. Lasciando la manopola, questa ritorna automaticamente a zero. Il comando gas deve sempre essere efficiente, privo di gioco che impedirebbe la istantanea risposta del motore ad ogni accelerata ed avere la trasmissione gas sempre alla giusta tensione. Per la regolazione del gioco avvitare o svitare il regolafilo sul carburatore (B Fig. 11).

REGOLAZIONE CAVO FRIZIONE

Si rende necessaria questa operazione quando la frizione viene disinnestata con difficoltà pur tirando a fondo la leva. Per procedere a questa operazione agire nel modo seguente:

- Togliere la copertina di protezione dal comando frizione.
- Sbloccare la ghiera A ed avvitare il regolafilo B Fig. 17 in senso orario se si vuole aumentare il gioco della frizione, ruotarla invece in senso anti orario se lo si vuole diminuire. Terminata l'operazione infilare nuovamente sul registro tendi-cavo la copertina di protezione.

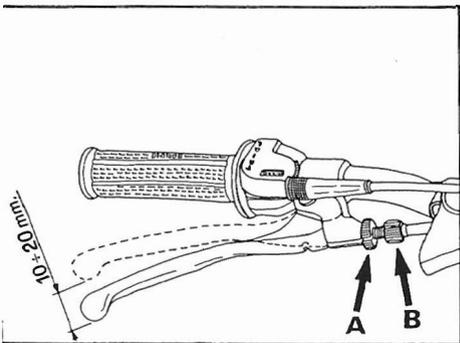


Fig. 18 - Comando freno anteriore.

NOTA: normalmente alla leva frizione si lascia una corsa a vuoto di 10 ± 20 mm. misurati all'estremità della leva stessa, prima di iniziare il disinnesto della frizione.

Se, compiuta l'operazione di registro il gioco della leva rimane eccessivo, occorrerà controllare le condizioni dei dischi frizione, ma per questa operazione consigliamo di rivolgerVi alle organizzazioni di vendita ed assistenza FANTICMOTOR.

REGOLAZIONE CAVO FRENO ANTERIORE

Prima di effettuare tale operazione è consigliabile smontare il disco portaceppi, pulire il tamburo ed i ceppi freno, eliminare 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 del comando freno;
- Sbloccare la ghiera A ed avvitare il regolafilo B Fig. 18 nel senso orario se si vuole aumentare il gioco della leva freno, ruotarla invece in senso anti-orario se si vuole diminuire. Terminata l'operazione infilare nuovamente sul registro tendicavo la copertina di protezione.

16

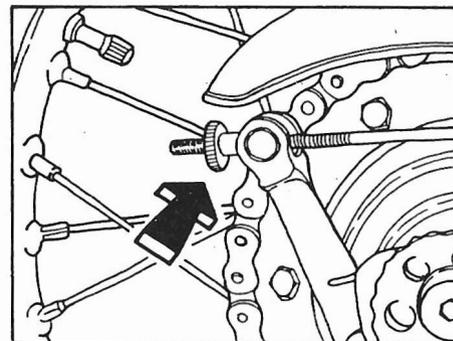


Fig. 19 - Pomolo regolazione asta freno.

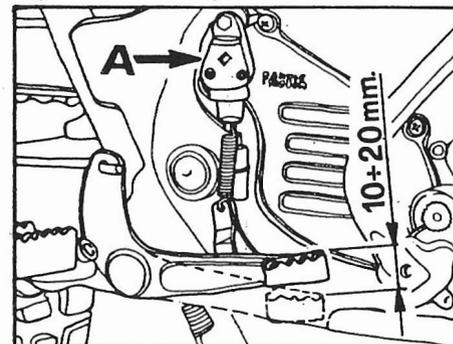


Fig. 20 - Interruttore stop.

NOTA: generalmente alla leva freno si lascia una corsa di 10 ± 20 mm. misurati all'estremità della leva stessa.

Se, compiuta l'operazione di registro il gioco della leva rimane eccessivo agire allo stesso modo sul regolafilo situato sulla gamba forcella (B Fig. 21).

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, eliminare eventuali depositi di materiale d'attrito e controllare l'usura dei ferodi, dopodichè rimontare il tutto mantenendo la giusta tensione della catena.

La regolazione deve essere eseguita avvitando o svitando il pomolo di regolazione (Fig. 19). Ruotandolo in senso orario si diminuirà il gioco, diversamente, ruotando 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. 20) funzioni correttamente.

17

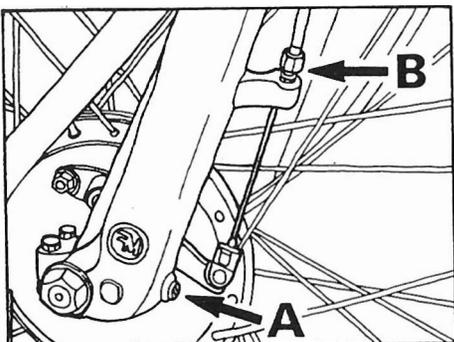


Fig. 21 - Viti scarico olio.

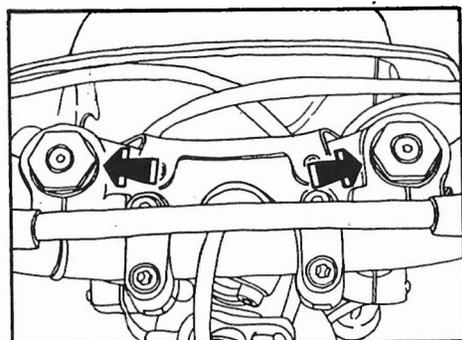


Fig. 22 - Tappi forcella.

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. controllare 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. 21) 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. 22) per comodità e maggior facilità di esecuzione, prima di smontare i tappi consigliamo di smontare il manubrio e la mascherina porta faro.
- Versare in ogni gamba della forcella 230 cc. di olio MARZOCCHI-3,8 Engler a 50° C.
- Controllare le guarnizioni di tenuta dei due tappi sostituendole se necessario e rimontarli.

18

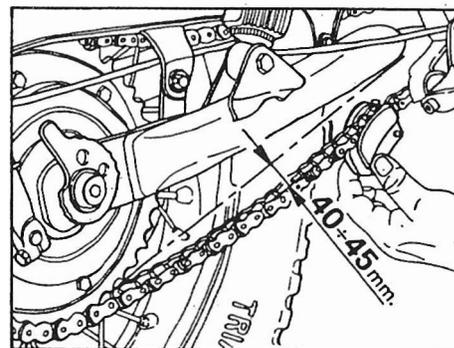


Fig. 23 - Tensione catena.

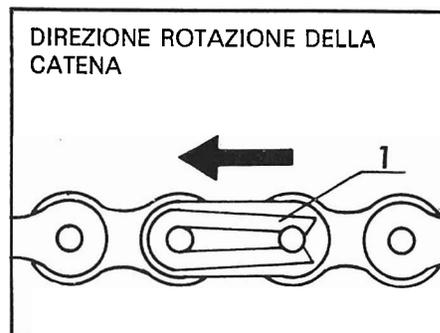


Fig. 24 - Molletta di arresto.

CATENA

Il TRIAL 300 PROFESSIONAL monta di serie una catena pre-lubrificata, 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, il gioco che questa deve mantenere è di 40 ÷ 45 mm. (Fig. 23);
- la lubrificazione sia eseguita ogni qualvolta si lavi la catena con petrolio, dopo una escursione nel fango o quando si è imbrattata con olio molto fluido viscosità SAE 20 ÷ 30.

SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO CATENA

Per lo smontaggio della catena procedere come segue:

- Sbloccare il perno e il dado fiss. ruota posteriore ed allentare i due tendicatena.
- Mediante una pinza rimuovere la molletta di arresto (1 Fig. 24) e dopo aver tolto la maglia di giunzione 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 24.
- Agire uniformemente sui tendicatena fino a raggiungere la giusta tensione.
- Bloccare dado e perno ruota.

19

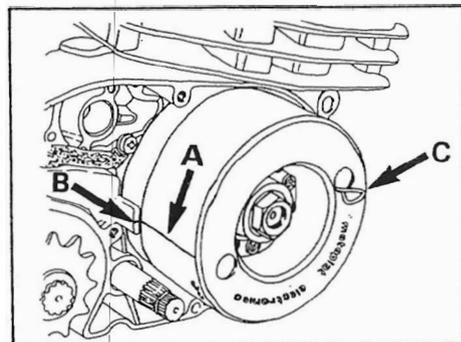


Fig. 25 - Volano elettronico Motoplat.

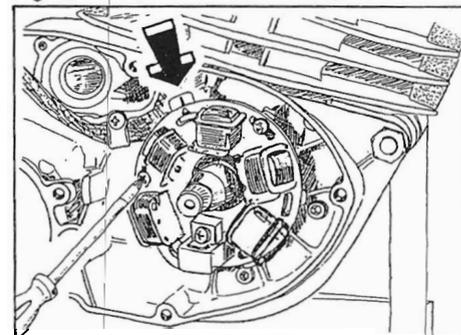


Fig. 25a - Volano elettronico Zanussi

VOLANO MOTOPLAT

Il TRIAL 300 PROFESSIONAL è dotato di un volano Motoplat ad accensione elettronica che non necessita di alcuna manutenzione.

L'unico controllo da effettuare saltuariamente è il controllo della fase accensione che va eseguito nel modo seguente:

Ruotare l'induttore in senso orario in modo che, quando la riga A sul volano coincide con il segno B tracciato sul carter, la spina C per il controllo della fase (fornita in dotazione) inserita nell'apposito forellino sull'induttore del volano, vada ad insediarsi nel corrispondente forellino riportato dallo statore (fig. 25).

Se ciò non dovesse accadere, occorrerà procedere ad una nuova messa in fase, ma per eseguire questa operazione consigliamo di rivolgerVi alle organizzazioni di vendita ed assistenza FANTICMOTOR.

VOLANO ZANUSSI

Il TRIAL 300 PROFESSIONAL può essere dotato di un volano ZANUSSI ad accensione elettronica in alternativa al MOTOPLAT. Anche questo tipo di volano non necessita di alcuna manutenzione particolare.

L'unico controllo da effettuare saltuariamente è la fase accensione che va controllata dopo aver smontato l'induttore. L'esatta fase accensione si ha quando la freccia riportata dallo statore (fig. 25a) coincide con la tacca incisa sul carter motore, in caso contrario allentare le viti fissaggio e portare lo statore nella condizione richiesta.

NOTA: Ad ogni controllo della fase accensione verificare anche il serraggio delle viti fissaggio statore.

20

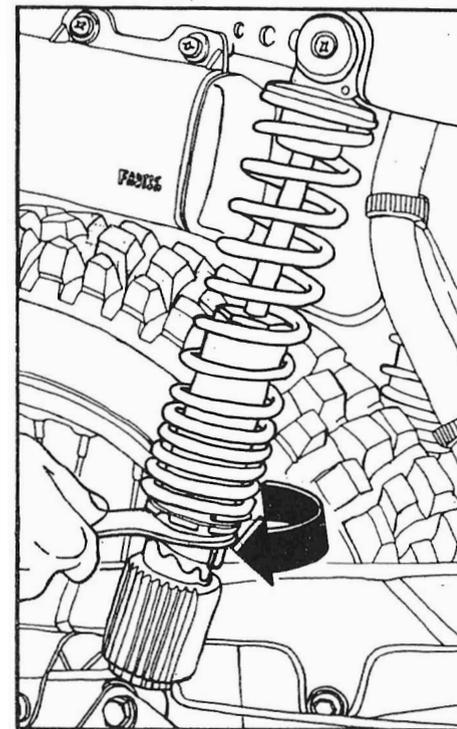


Fig. 26 - Regolazione ammortizzatore.

AMMORTIZZATORE

Gli ammortizzatori che equipaggiano il TRIAL 300 PROFESSIONAL sono regolabili su 5 posizioni.

Il veicolo viene in genere fornito con gli ammortizzatori posizionati sulla 1ª regolazione, volendo modificarla si proceda usando l'apposita chiave di registro in dotazione, come indicato in fig. 26 fino a raggiungere la regolazione desiderata. È importante che entrambi gli ammortizzatori riportino la medesima regolazione.

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

N.B. - È 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.

21

SMONTAGGIO FIANCHETTI

Dovendo procedere allo smontaggio dei fianchetti agire come segue:

- Sganciare l'elastico di ritegno fianchetti (fig. 27)
 - Afferrare il fianchetto come indicato in fig. 28 e tirare verso l'esterno per liberarlo dai perni di ritegno.
- Per il rimontaggio eseguire l'operazione inversa.

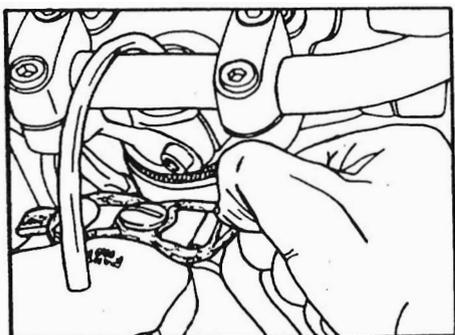


Fig. 27 - Elastico ritegno fianchetti.

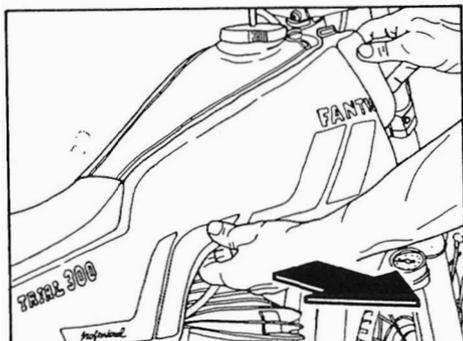


Fig. 28 Smontaggio fianchetti.

22

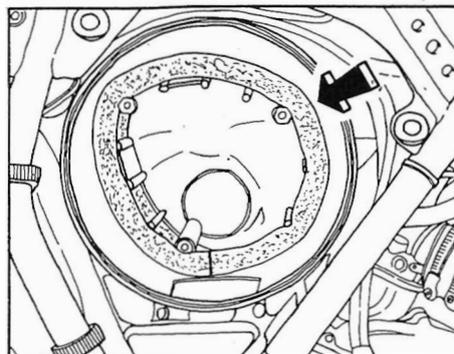


Fig. 29 - Filtro aria.

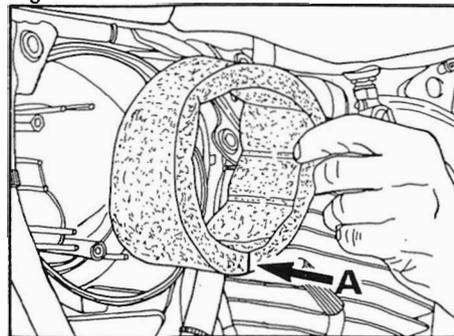


Fig. 30 - Posizionamento filtro.

FILTRO ARIA

Una delle cause dello scarso rendimento del motore è senz'altro dovuta alle cattive condizioni del filtro aria. Per questo motivo consigliamo di effettuare ogni 1.000 km. o più frequentemente se usate in zone polverose, una accurata pulizia.

Per l'operazione procedere nel seguente modo:

- Staccare il fianchetto destro.
- Svitare le 3 viti ed estrarre il coperchio della cassetta filtro (fig. 29).
- Rimuovere il filtro e lavarlo in acqua calda con sapone neutro o shampoo.

Dopo averlo sciacquato e strizzato, umidificarlo con olio per filtri BEL-RAY FOAM AIR FILTER MC-6. Ogni 3.000 km. ne consigliamo la sostituzione. Nel caso però, che il filtro presenti una forte concentrazione di polvere od altre impurità, consigliamo la sostituzione immediata.

ATTENZIONE

All'atto del rimontaggio posizionare il filtro come indicato in figura 30, controllando che la giunzione A coincida con il riferimento tracciato sul coperchio della cassetta.

23

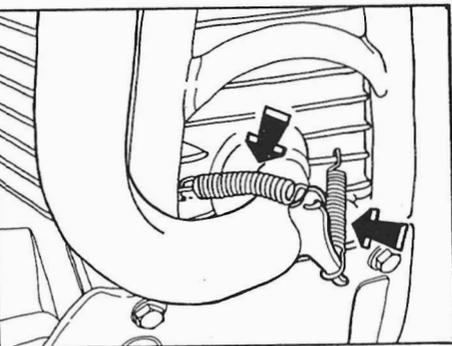


Fig. 31 - Molle fissaggio camera espansione.

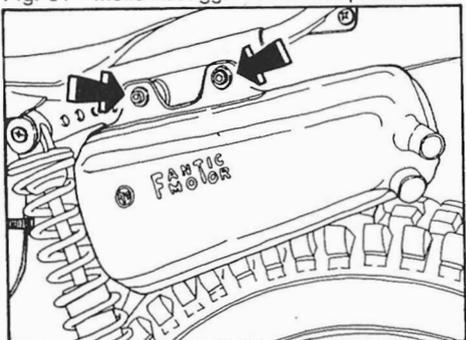


Fig. 32 - Silenziatore di scarico.

CAMERA ESPANSIONE E SILENZIATORE.

Un'altra delle cause dello scarso rendimento del motore è dovuta senz'alto ai depositi carboniosi nella camera d'espansione.

Controllare ogni 5000 km. che non ci siano incrostazioni sull'imbocco tubo collegamento al cilindro e nel tubo di uscita camera espansione nel qual caso usando uno scovolo raschiare l'ingresso. La stessa operazione è da farsi sul terminale silenziatore tenendo puliti i tubetti di ingresso e di uscita.

Per eseguire l'operazione staccare le due molle (fig. 31) di attacco al cilindro e svitare le due viti di fissaggio. Estrarre la camera espansione e procedere alla disincrostazione.

Svitare le viti (fig. 32) e smontare il terminale silenziatore.

Prima di rimontare l'espansione consigliamo di sostituire la guarnizione imbocco cilindro.

24

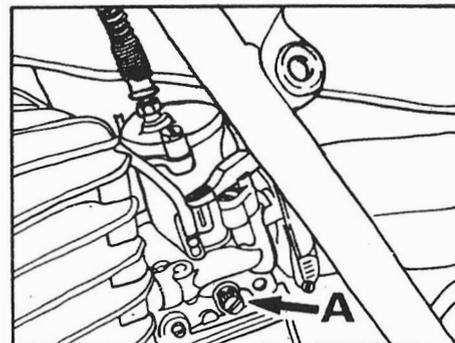


Fig. 33 - Carburatore.

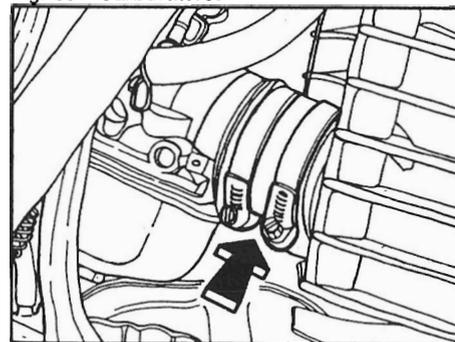


Fig. 34 - Fascette fissaggio manicotto.

CARBURATORE

Il TRIAL 300 PROFESSIONAL è equipaggiato con un carburatore DELLORTO PHBH 26 BS le cui caratteristiche sono riportate a pag. 5. 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. È buona norma verificare periodicamente il manicotto di collegamento cilindro-carburatore (fig. 34) e provvedere alla sostituzione ogni qualvolta presenti segni evidenti di deterioramento che comprometterebbero la giusta carburazione.

REGOLAZIONE DEL MINIMO

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

lasciando girare il motore, con la manopola del gas chiusa, avvitare o svitare la vite (A fig. 33), fino ad avere un numero di giri del motore più basso possibile, ma costante.

25

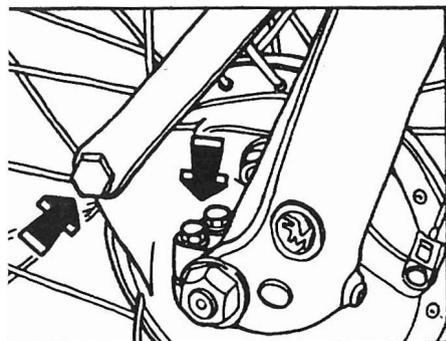


Fig. 35 - Mozzo ruota anteriore.

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 purchè 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.
- Allentare il regolafilo (B Fig. 21) in modo da dare un certo gioco al filo del freno, quindi spingere verso l'alto la leva freno e sfilare la trasmissione.
- Liberare il piatto portaceppi smontando la vite (fig. 35) che fissa l'asta di fermo freno al piatto stesso.
- Allentare le viti di bloccaggio foderi (Fig. 35).
- 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 di bloccaggio foderi sulle gambe forcella.

Controllare la regolazione del freno ant. come indicato a pag. 16 e 17.

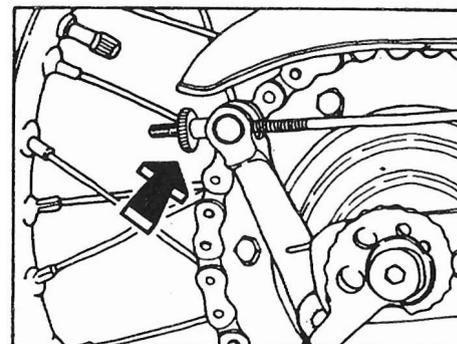


Fig. 36 Ruota posteriore.

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 (fig. 36) 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 maglia di giunzione.
- 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 figura 24.

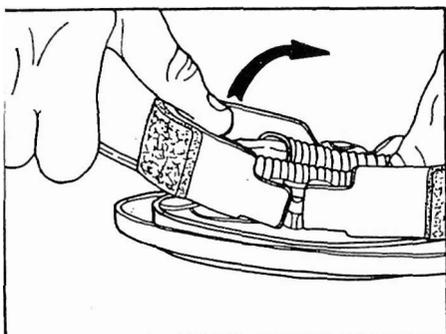


Fig. 37 - Smontaggio ceppi freno.

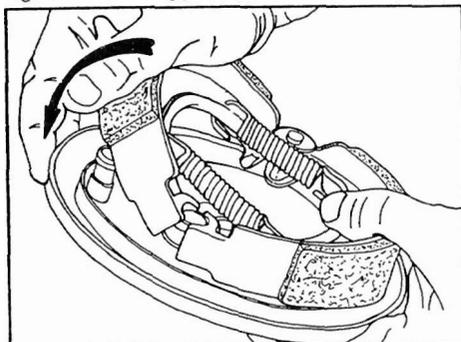


Fig. 38 - Montaggio ceppi freno.

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. 26 e 27 le istruzioni per lo smontaggio delle ruote).
- Togliere il disco portaceppi.
- Infilare un cacciavite o attrezzo simile sotto uno dei ceppi e fare leva come indicato in fig. 37 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 figura 38 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 pagina 26 e 27.

28

Tabella riassuntiva della lubrificazione e delle operazioni periodiche

OPERAZIONI	Dopo i primi 750 km.	Dopo i primi 3000 km.	Ogni 3000 km.	Ogni 5000 km.
Controllo e regolazione freni	•	•	•	
Controllo e regolazione frizione	•	•	•	
Controllo e regolazione carburatore	•	•		•
Sostituzione olio cambio	•	•	•	
Controllo anticipo accensione	•			•
Controllo delle viti e dei dadi	•			•
Controllo pressione pneumatici	•	•	•	
Regolazione catena		•	•	
Consumo e pulizia disco ceppi		•		•
Sostituzione olio forcella		•		•
Sostituzione filtro			•	
Lubrificazione forcellone				•
Lubrificazione cuscinetti ruote				•
Lubrificazione camme disco portaceppi				•
Lubrificazione cuscinetti sterzo				•
Pulizia camera espansione				•

29

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

Quando il veicolo presenta irregolarità di funzionamento, occorre eseguire i seguenti controlli e provvedere come sotto indicato.

NEL CASO CHE, PUR AVENDO ATTUATO I PROVVEDIMENTI INDICATI, L'INCONVENIENTE PERSISTA CONSIGLIAMO DI RIVOLGERVI ALLE ORGANIZZAZIONI DI VENDITA E DI ASSISTENZA FANTICMOTOR E QUALI DISPONGONO DELL'ATTREZZATURA NECESSARIA PER L'APPROPRIATA ESECUZIONE DI QUALSIASI RIPARAZIONE E MESSA A PUNTO.

Ricerca ed individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti
DIFFICOLTÀ D'AVVIAMENTO	
Alimentazione, carburazione, accensione	
— il rubinetto della miscela è chiuso oppure il serbatoio del carburante è vuoto	— aprire il rubinetto o rifornire il serbatoio;
— getto, corpo carburatore o rubinetto ostruiti o sporchi	— smontare e lavare in benzina. Asciugare con getto di aria compressa;
— motore ingolfato	— chiudere il rubinetto della benzina, ruotare tutta la manopola del gas e premere sul pedale fino ad avviamento avvenuto. Non verificandosi l'avviamento del motore, smontare la candela, pulirla o sostituirla. Prima di rimontare la candela fare girare il motore a vuoto per espellere l'eccesso di carburante;
— filtro aria otturato o sporco	— vedi pag. 23.

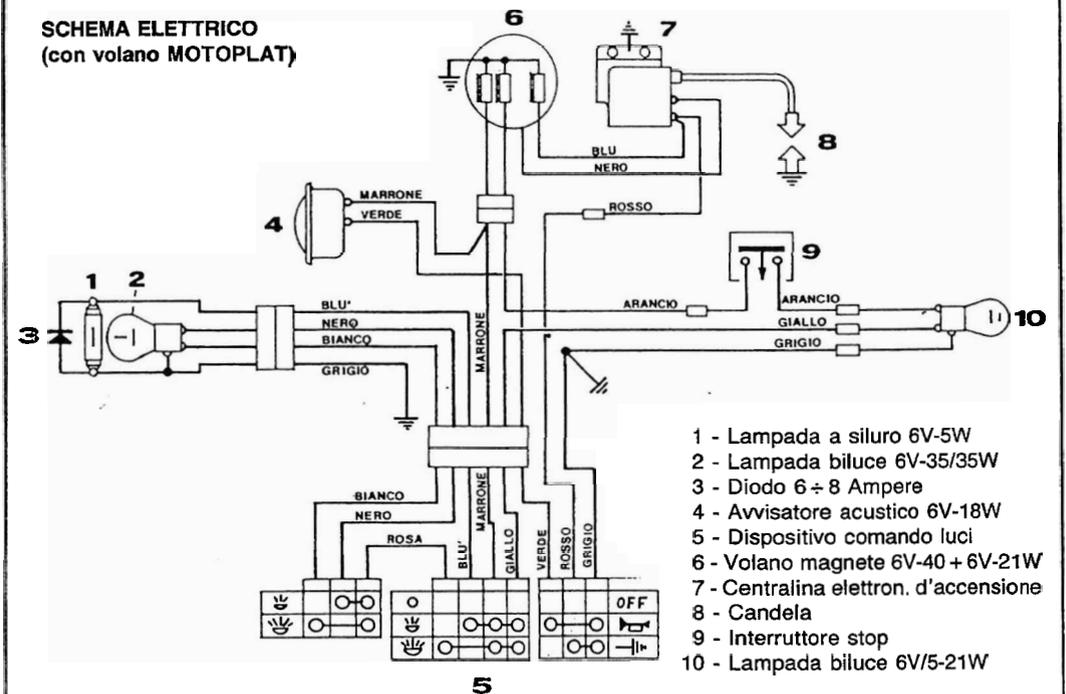
IRREGOLARITÀ VARIE DI FUNZIONAMENTO

Ricerca ed individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti
1 - affievolimento del rumore di scarico	— vedi pag. 24.
2 - tendenza del motore a fermarsi alla massima apertura del gas — getto sporco — carburazione povera	— smontare e pulire; — sostituire il getto con uno maggiorato dopo aver verificato che: — il getto non sia sporco od ossidato — la candela non sia sporca o difettosa — il carburatore sia pulito — la miscela affluisca regolarmente — le guarnizioni non siano difettose
3 - scarico motore irregolare, scoppiettii in ripresa o in salita — miscela troppo ricca — carburatore ingolfato per impurità nel carburante	— sostituire il getto con uno di numero inferiore; — smontare e lavare in benzina. Asciugare con getto di aria compressa.
4 - consumo elevato — filtro aria otturato o sporco, o anche comando dell'aria fisso in posizione di «chiuso» o non completamente aperto — altre cause (carburatore, scarsa compressione ecc.)	— pulire il filtro; — sbloccare la levetta dell'aria e lubrificare.
5 - rumorosità motore, cattivo funzionamento frizione, disinnesto spontaneo marce, mancato innesto del gruppo messa in moto, inefficienza sospensioni.	— Rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza. — Rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza

COPPIE DI SERRAGGIO

	DESCRIZIONE	Q.tà	Ø mm.	COPPIA Nm
MOTORE	Dado fissaggio volano	1	15	65 ÷ 70
	Colorinette fissaggio testa motore	6	9	27 ÷ 32
	Viti fissaggio motore ant.	1	10	50 ÷ 60
	Viti fissaggio motore post.	4	8	25 ÷ 30
	Viti fissaggio coperchi motore	11	6	9 ÷ 11
	Dado fissaggio tamburino frizione	1	14	45 ÷ 55
TELAIO	Viti fiss. inferiore ammortizzatori	2	8	19 ÷ 22
	Viti fiss. superiore ammortizzatori	2	6	8 ÷ 10
	Dado perno ruota anteriore	1	15	39 ÷ 44
	Dado perno ruota posteriore	1	16	98 ÷ 117
	Viti morsetti manubrio	4	8	19 ÷ 22
	Viti fiss. foderi forc. su perno ruota	4	6	7 ÷ 9
	Dado serie sterzo	1	20	39 ÷ 49
	Viti fissaggio corona	6	7	16,5 ÷ 18,5
	Viti bloccaggio gambe forcella	8	6	9 ÷ 11

SCHEMA ELETTRICO
(con volano MOTOPLAT)



**SCHEMA ELETTRICO
(con volano ZANUSSI)**

