

# FANTIC FMOTOR



MANUEL DE DÉMONTAGE  
ET RÉMONTAGE

## MOTEUR 50 cc

2 temps - 6 vitesses

**TX 160 Caballero 50 cc**

Regularité Competition

**TX 220 Gran Turismo**

« Super Six »

TABLE DES MATIÈRES

Caractéristiques techniques ..... page 2-3  
Équipement électrique ..... page 3  
Présentation de l'appareil ..... page 4  
Démontage de l'ensemble ..... page 7-10  
Remontage de l'ensemble ..... page 10-11

MANUEL DE DÉMONTAGE  
ET RÉMONTAGE

**MOTEUR 50 cc**

**2 temps - 6 vitesses**

## TABLE DES MATIERES

Caracteristiques techniques . . . . .	pag. 2 - 3
Equipment électriques . . . . .	pag. 5
Avance à l'allumage . . . . .	pag. 6
Démontage du moteur . . . . .	da pag. 7 a 18
Rémontage du moteur . . . . .	da pag. 19 a 37
Outils . . . . .	pag. 38

# TX 160 - CABALLERO

Regolarità  
Competizione

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

### MOTEUR

Type « P6 »

Monocylindre vertical à 2 temps. Refroidissement par air

Cylindrée: 49,6 cc

Alésage: 38,8 m/m

Course: 42 m/m

Rapport de compression: 1 : 13,5

Puissance au regime: suivant les valeurs indique dans les feuilles des mines

Cylindre: en alliage léger, chemise « chromé »

Culasse: en alliage léger, ailetage radial

Distribution à piston

Allumage et éclairage: par volant magnetique alternateur

DANSI 28W 6V, bobine H.T. extérieure

Allumage electronique Dansitronic Cod. 101.124.

### BOITE DE VITESSES - EMBRAYAGE

A 6 vitesses, engrenages toujours en prise. Commande à pedale (gauche).

Transmission primaire à engrenages elicoidal.

EMBRAYAGE - du type multidisque à bain d'huile, avec commande manuelle (gauche) au guidon.

Rapport transmission primaire:

$$1 : 4,615 \frac{\text{Pignon moteur } Z - 13}{\text{Engrenage embrayage } Z - 60}$$

Vitesses	Nombre de dents des pignons	Rapport interne	Rapport sortie
1ere vitesse	Z=10/33	1 : 3,30	1 : 15,23
2eme vitesse	Z=13/29	1 : 2,23	1 : 10,29
3eme vitesse	Z=16/26	1 : 1,62	1 : 7,5
4eme vitesse	Z=19/24	1 : 1,26	1 : 5,83
5eme vitesse	Z=21/22	1 : 1,05	1 : 4,83
6eme vitesse	Z=23/21	1 : 0,91	1 : 4,21

Rapport de transmission secondaire:

$$1 : 3,857 \frac{\text{Pignon de sortie } Z - 14}{\text{Couronne } Z - 54}$$

Chaine secondaire 1/2" x 5/16" axe de maillon Ø 8,51

### LUBRIFICATION

Moteur: par mélange a 5% d'huile CASTROL SUPER T.T.

Boite de vitesses - embrayage: huile MOTOR OIL SAE 30 Kg. 1

### CARBURATEUR

Dell'Orto type VHB 20 BS

Gicleur maxi 70 Gicleur starter 70

Gicleur de ralenti 45 Polverisateur 60

Avance à l'allumage 18° avant P.M.H. (1,2 m/m sur le piston)

16,5 m/m mesures sur la circonférence extérieure du volant magnetique Ø 103,5 m/m

Bougie

MARELLI CW 9L - LODGE 3HLN

# TX 220 - GRAN TURISMO «SUPER SIX»

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

### MOTEUR

Type « P6 »

Monocylindre vertical à 2 temps. Refroidissement par air

Cylindrée: 49,6 cc

Alésage: 38,8 m/m

Course: 42 m/m

Rapport de compression: 1 : 13,5

Puissance au regime: suivant les valeurs indique dans les feuilles des mines

Cylindre: en alliage léger, chemise « chromé »

Culasse: en alliage léger, ailetage radial

Distribution à piston

Allumage et éclairage: par volant magnetique alternateur  
DANSI 33 W 6 V, bobine H.T. extérieure

Allumage electronique Dansitronic Cod. 101.452

### BOITE DE VITESSES - EMBRAYAGE

A 6 vitesses, engrenages toujours en prise. Commande à pedale (gauche).

Transmission primaire à engrenages elicoidal.

EMBRAYAGE - du type multidisque à bain d'huile, avec commande manuelle (gauche) au guidon.

Rapport transmission primaire:

$$1 : 4,615 \frac{\text{Pignon moteur}}{\text{Engrenage embrayage}} = \frac{Z - 13}{Z - 60}$$

Vitesses	Nombre de dents des pignons	Rapport interne	Rapport sortie
1ere vitesse	Z = 10/33	1 : 3,30	1 : 15,23
2eme vitesse	Z = 13/29	1 : 2,23	1 : 10,29
3eme vitesse	Z = 16/26	1 : 1,62	1 : 7,5
4eme vitesse	Z = 19/24	1 : 1,26	1 : 5,83
5eme vitesse	Z = 21/22	1 : 1,05	1 : 4,83
6eme vitesse	Z = 23/21	1 : 0,91	1 : 4,21

Rapport de transmission secondaire :

$$1 : 3 \frac{\text{Pignon de sortie}}{\text{Couronne}} = \frac{Z - 13}{Z - 39}$$

Chaine secondaire 1/2" x 5/16" axe de maillon ø 8,51

### LUBRIFICATION

Moteur: par mélange 5% d'huile CASTROL SUPER T.T.

Boite de vitesses - embrayage: huile MOTOR OIL SAE 30 Kg. 1

### CARBURATEUR

Dell'Orto type SHB 19/19 B

GicGicleur maxi. 73

Gicleur starter

70

Gicleur de ralenti 45

Polverisateur

60

Avance à l'allumage 21° 1,7 avant P.M.H. sur le piston

19 mm. mesures sur la circonférence extérieure du volant magnetique

Bougie

BOSCH W 310 SZS - CHAMPION N 59 G

### EXPLICATIONS D'UTILISATION

Avant de mettre le véhicule en marche vérifier que vous avez de l'huile dans la boîte à vitesses, et au bon niveau (n. 1 - Fig. 1).

#### LUBRIFICATION

MOTEUR: est lubrifié par carburateur; Durant et après le rodage utiliser mélange-huile 5% CASTROL SUPER T.T.

#### BOITE DE VITESSES ET EMBRAYAGE

Transmission primaire, embrayage et boîte de vitesses sont lubrifiés par la même huile. Kg. 1 MOTOR OIL SAE 30 à 500, 1500 puis les 5000 kms. vidanger la boîte à vitesses.

Amener le moteur à sa température de fonctionnement afin de chauffer l'huile pour faciliter son écoulement. Retirer le bouchon de remplissage (2 - Fig. 1) supérieur du carter-moteur. Dévisser le bouchon de vidange (3 - Fig. 1). Laisser couler l'huile jusqu'à une parfaite vidange. Remettre le bouchon de vidange et verser l'huile par bouchon de remplissage.

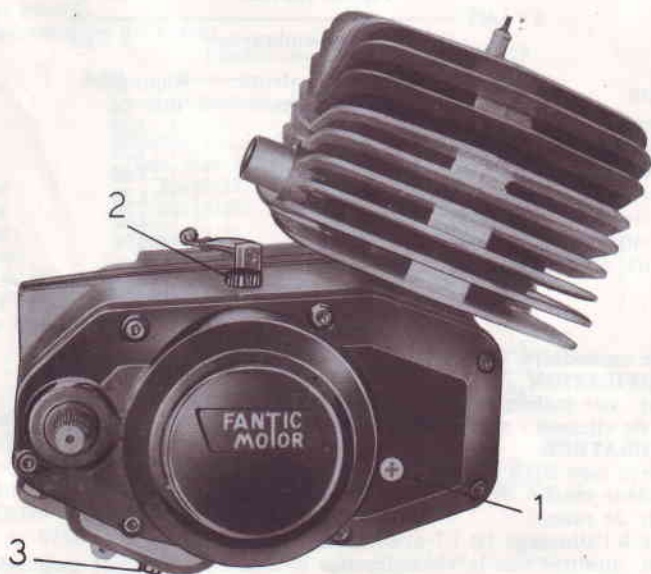
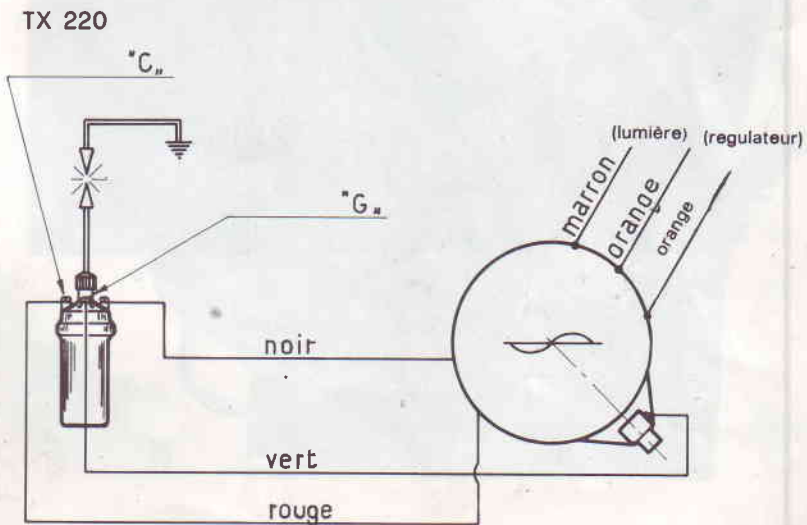
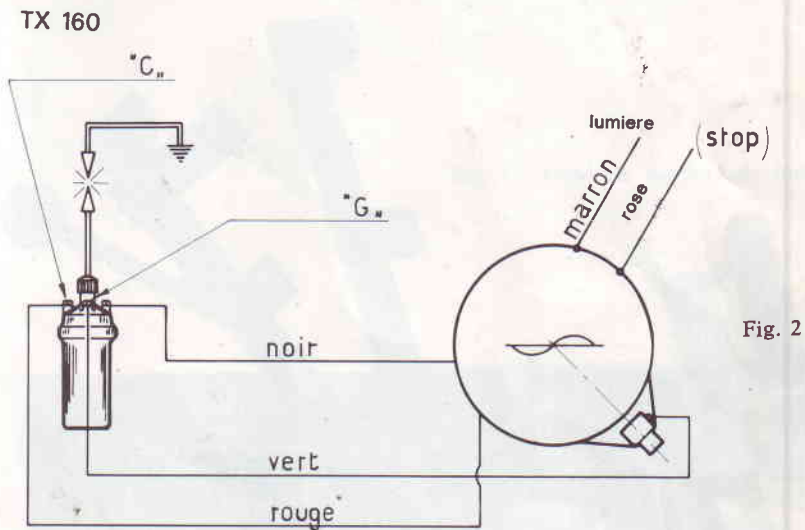


Fig. 1 - Bouchon de vidange et remplissage.

### EQUIPMENT ELECTRIQUE

Faire attention à connecter directement les fils en sortie du volant magnétique avec ces du véhicule, pour éviter l'inversion (Voir Fig. 2).



### AVANCE A L'ALLUMAGE

Observer que la position 2 - Fig. 3, sur rotor, correspondre au point 4 au carter-moteur. Le point 3, doit correspondre au milieu des point sur capteur.

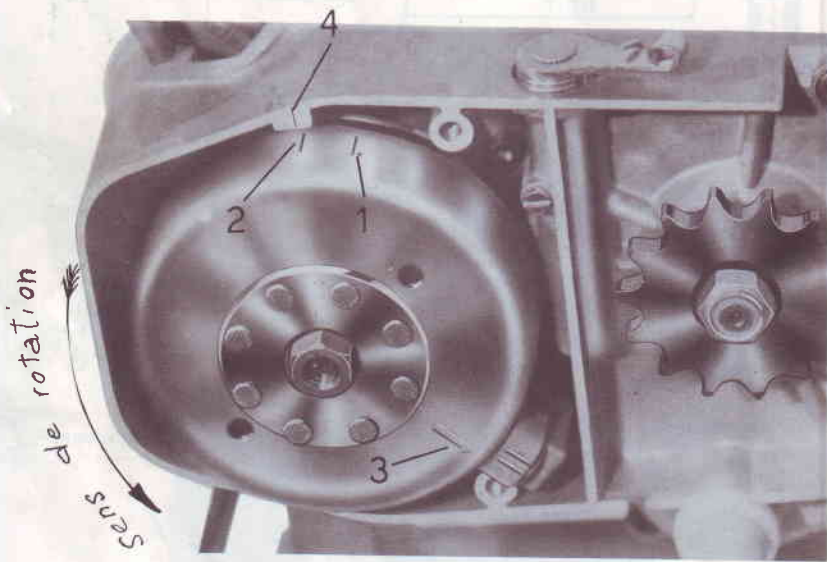


Fig. 3 - Réglage de l'allumage

## ENTRETIEN GENERAL

### CONSEILS PRATIQUES

Si la réparation n'est pas possible avec le moteur monté sur cadre, est nécessaire avoir un outil de support, n. 000517500 pour exécuter les opérations de démontage et remontage.  
(Voir Fig. 4).

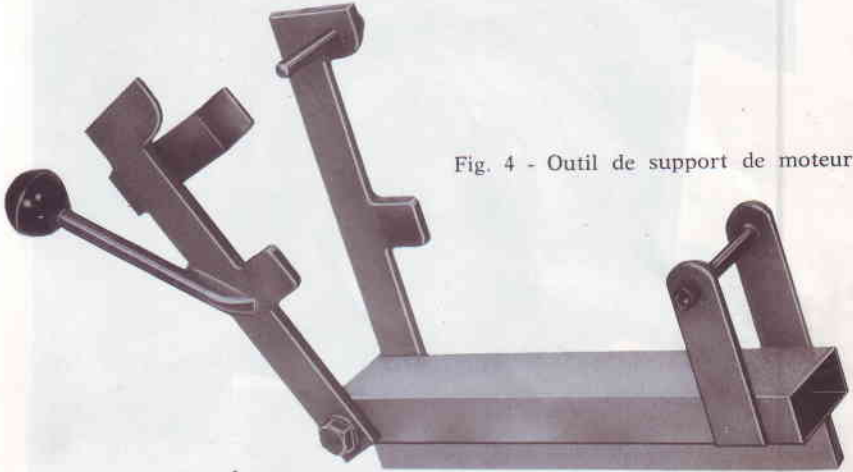


Fig. 4 - Outil de support de moteur

### DEMONTAGE DU MOTEUR

Note: Tous les outils spéciaux, sont indiqués à la page 36.

Dévisser les trois vis de fixation du couvercle côté volant. (Fig. 5)

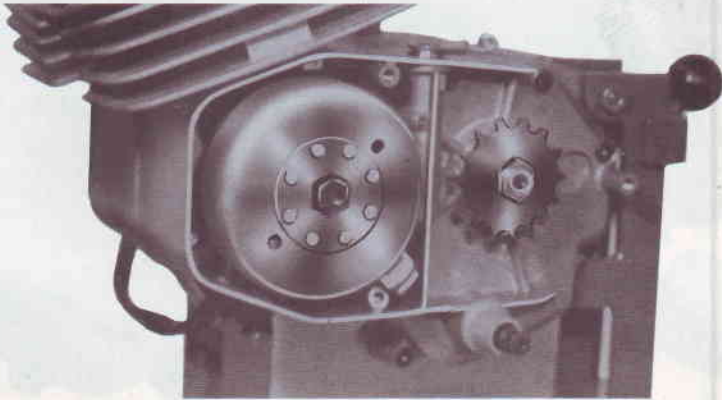


Fig. 5 - Démontage du couvercle gauche

## DEMONTAGE VOLANT MAGNETIQUE

— Dévisser l'écrou central du volant à l'aide d'une clé à pipe de 15 m/m, après avoir bloqué le volant à l'aide d'une clé n. 000533000. (Fig. 6)

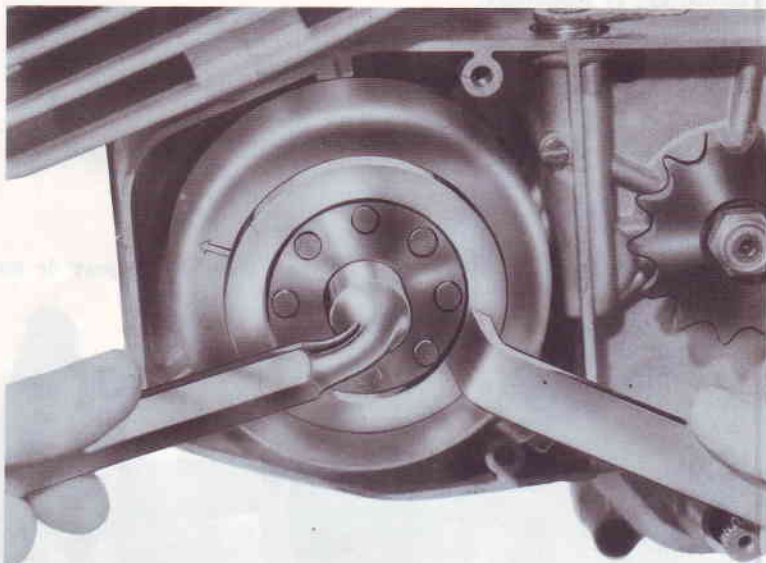


Fig. 6 - Démontage de l'écrou du volant

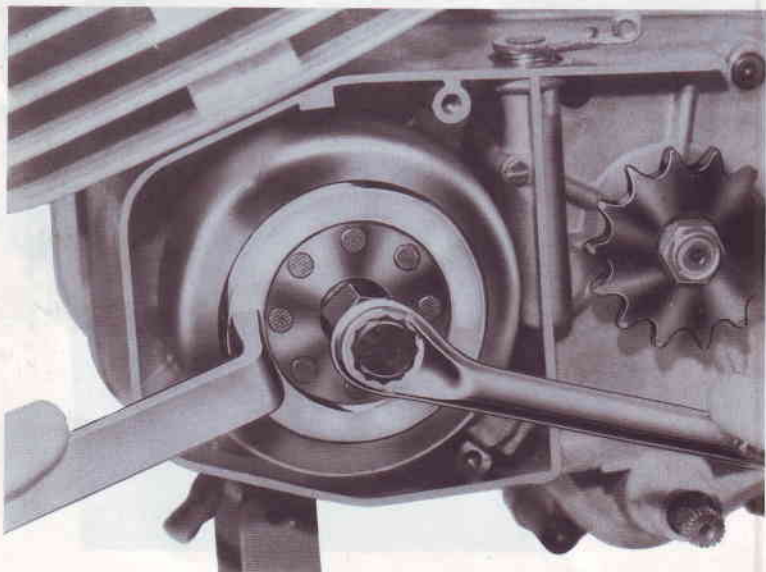


Fig. 7 - Démontage du rotor

- Placer l'« extracteur du volant magnétique » n. 000508000, agir sur la vis centrale de cette, avec une clé de 17 m/m. Dévisser les trois vis du fixage et enlever le « stator ». Repérer la position de plateau d'allumage, l'une sur le carter-moteur et l'autre sur le plateau, ce qui pré-réglera l'avance à l'allumage au remontage du plateau. (Voir Fig. 8) Enlever la clavette demi-lune.

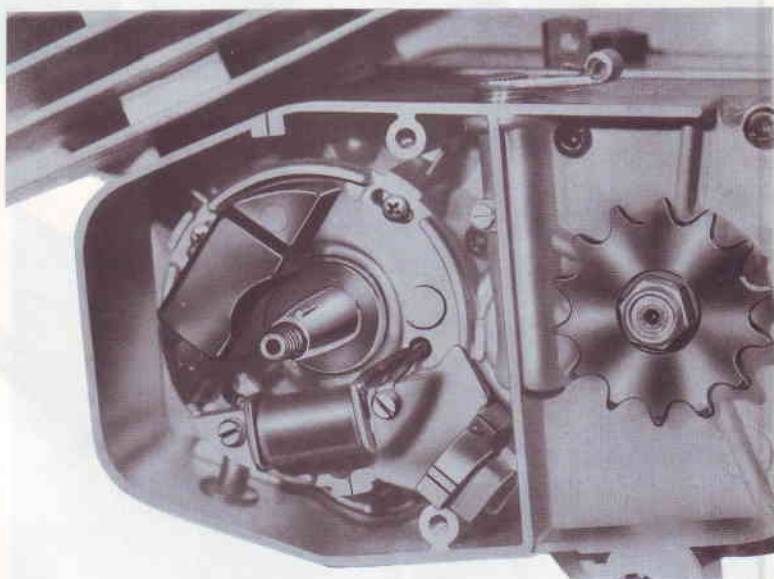


Fig. 8 - Position de plateau d'allumage

## DEMONTAGE PIGNON DE SORTIE

— Avec la clé de blocage du pignon de sortie, dévisser l'écrou avec une clé de 17 m/m. (Fig. 9)

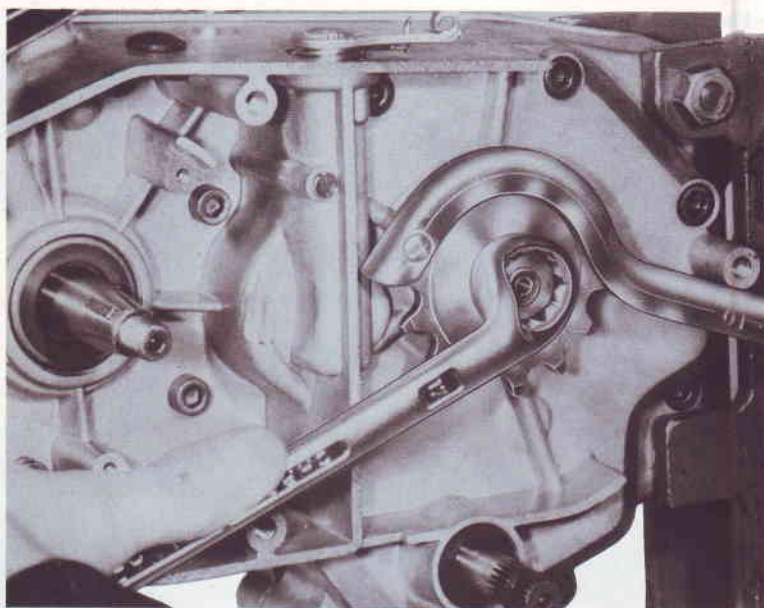


Fig. 9 - Démontage de l'écrou du pignon

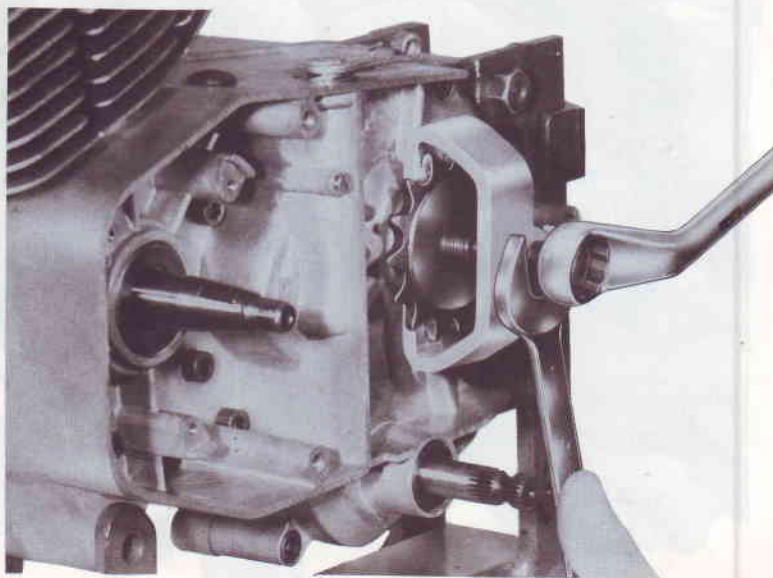


Fig. 10 - Extraction du pignon de sortie

- Placer l'« extracteur de pignon de sortie » n. 000505100, agir sur la vis centrale de cette avec une clé de 17 m/m.  
Bloquer l'extracteur avec une deuxième clé de 17 m/m. (Voir Fig. 10) et enlever le pignon.

#### DEMONTAGE DE LA CULASSE, CYLINDRE ET DU PISTON

- Desserer en croix et 1/4 de tour par 1/4 de tour les quatre écrous de la culasse avec une clé à pipe ou à duille de 12 m/m.
- Décoller la culasse et enlever la joint.
- Décoller le cylindre et enlever la joint.
- Mettre un chiffon autour de la bielle pour éviter aux circlips de tomber dans le carter.
- Extraire les circlips de l'axe à l'aide d'une pince à becs fins.
- Avec l'« extracteur de l'axe du piston » n. 000507500, (Fig. 11) extraire l'axe. Le piston se trouve séparé de la bielle sans être obligé de sortir complètement l'axe.
- A ce stade enlever la cage à aiguille.

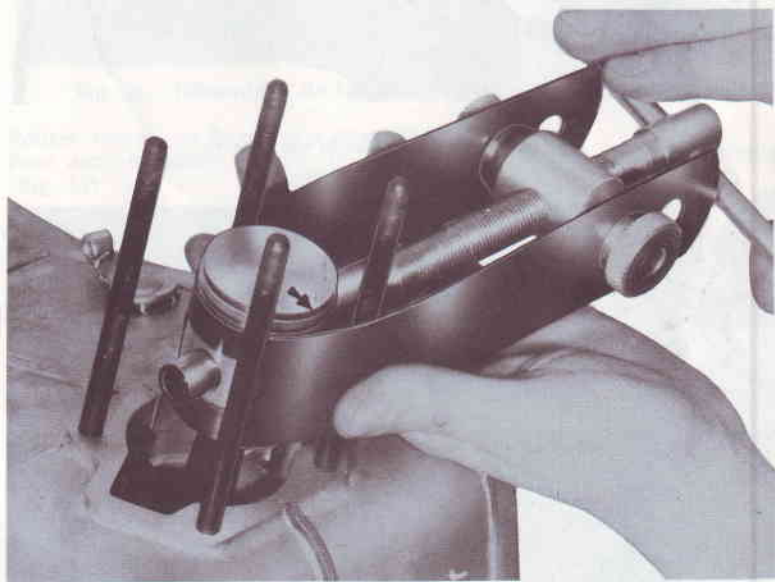


Fig. 11 - Démontage de l'axe du piston

## DEPOSE DU COUVERCLE D'EMBRAYAGE

- Vidanger la boîte de vitesses.
- Dévisser la vis d'arrêt du baladeur de l'arbre à kick. (Fig. 12)
- Déposer le couvercle d'embrayage après avoir retiré toutes les vis de fixation, et récupérer le joint. (Fig. 13)

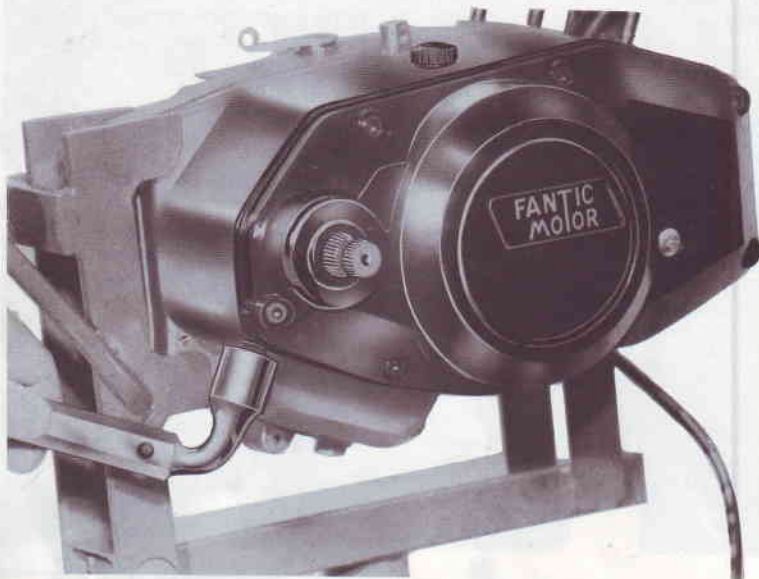


Fig. 12 - Démontage de la vis d'arrêt

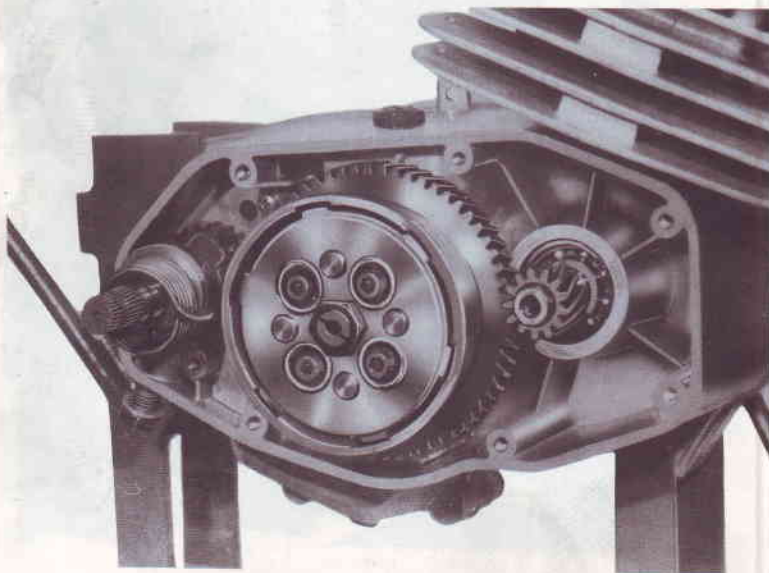


Fig. 13 - Dépose du couvercle d'embrayage

## DEMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

- Retirer les quatre écrous comprimant les ressorts et enlever les disques.
- Retirer l'écrou de fixation du pignon du moteur avec une clé de 17 m/m. Pour cette operation est necessaire bloquer la couple engrenages avec une clé special n. 000530400. (Fig. 14).

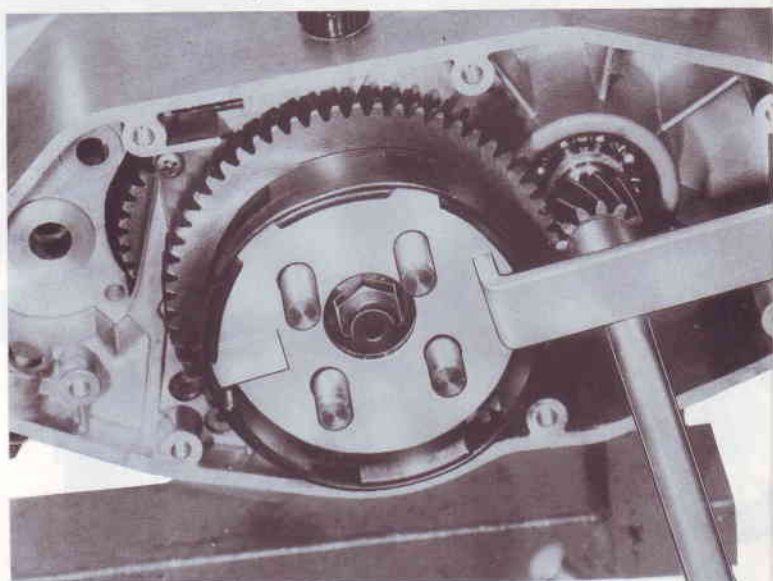


Fig. 14 - Démontage de l'écrou de fixation du pignon moteur

- Retirer l'écrou de fixation avec une clé de 17 m/m. Pour cette operation bloquer le plateau avec une clé special n. 000530400. (Fig. 15)

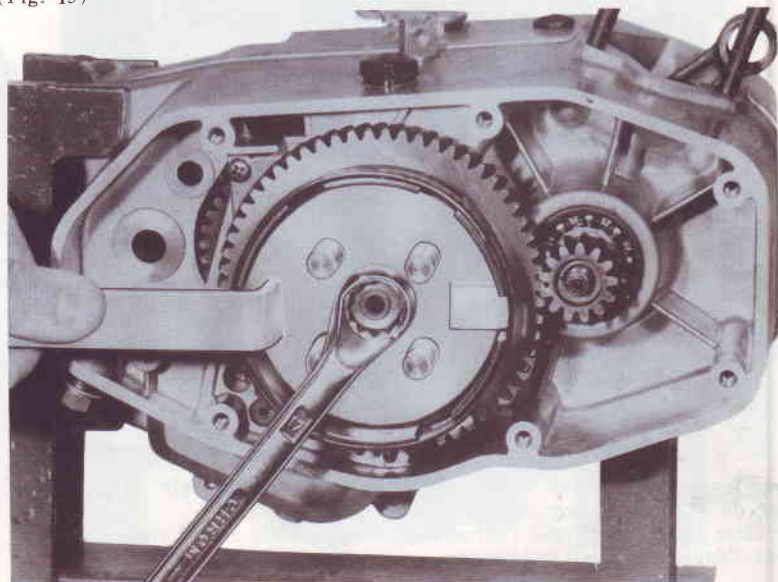


Fig. 15 - Démontage de l'écrou de fixation de la noix.

- Retirer la noix avec l'extracteur n. 000500700.  
 Cette outil doit être fixée au disc par deux vis.  
 Agir sur la vis centrale de l'extracteur avec une clé de 17 m/m et fermé  
 le disque avec la clé special n. 000530400. (Fig. 16)

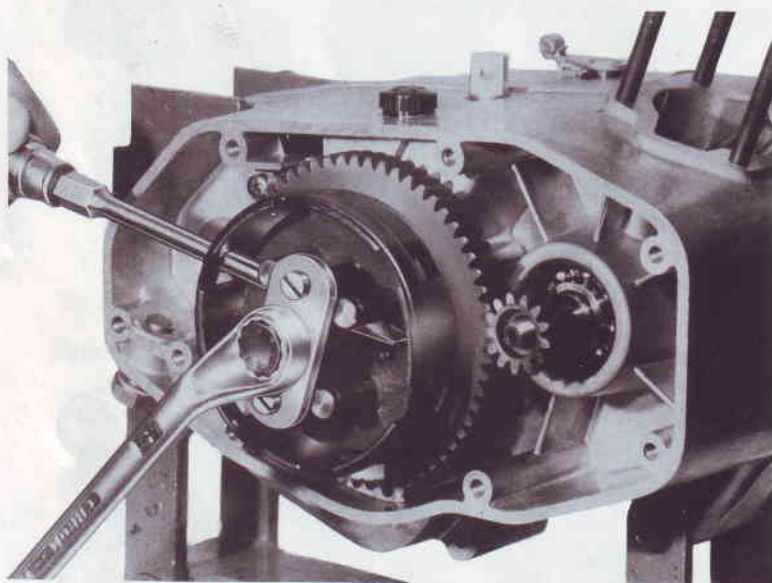


Fig. 16 - Dépose de la noix

- Retirer le pignon moteur avec l'extracteur n. 000504000 agir sur la vis  
 central de cette avec une clé de 17 m/m.  
 Pour cette operation fermé l'extracteur avec une clé de 17 m/m.
- Retirer l'engrenage de l'embrayage.

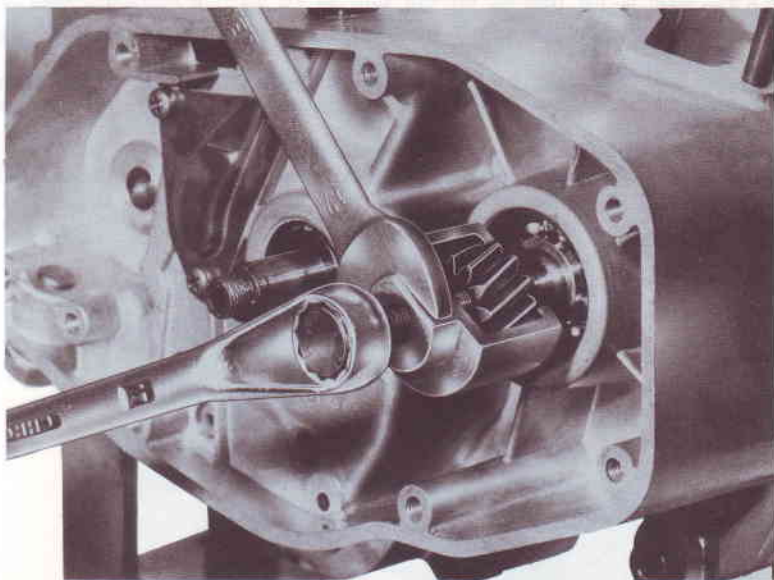


Fig. 17 - Extraction du pignon moteur

#### DEMONTAGE DEMI-CARTERS

— Dévisser les vis d'assemblage de la coté volant. (Fig. 18)

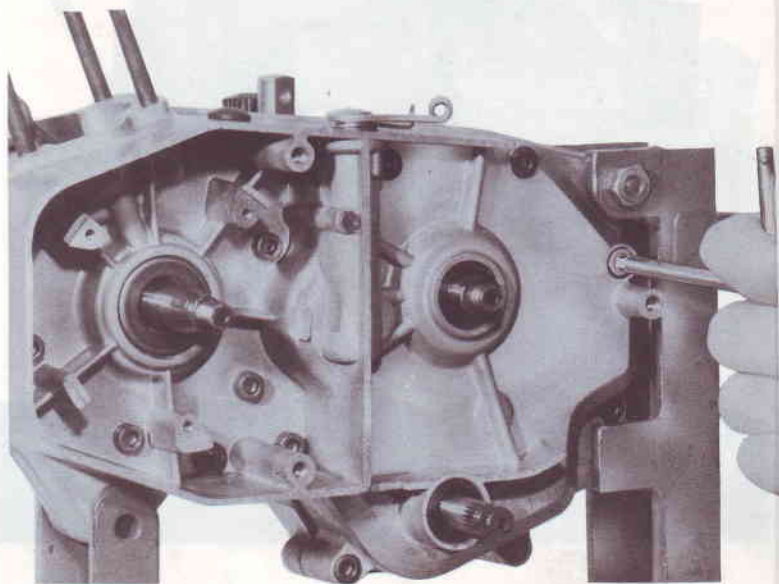


Fig. 18 - Démontage des vis de fixation demi-carters

Note: avec cette operation sont terminées les operations avec le moteur placé sur support.

Appuyer le moteur sur une special support en bois, avec une orifice<sup>a</sup> centrale par introduire les arbres; et garantir un appui ferme du demi-carter.

- Retirer les trois gouïons de centrage demi-carter. (Fig. 19)
- Décoller les deux demi-carters avec l'extracteur special n. 000506500. Cet est bloqué sur demi-carter côté volant (gauche) par trois vis.

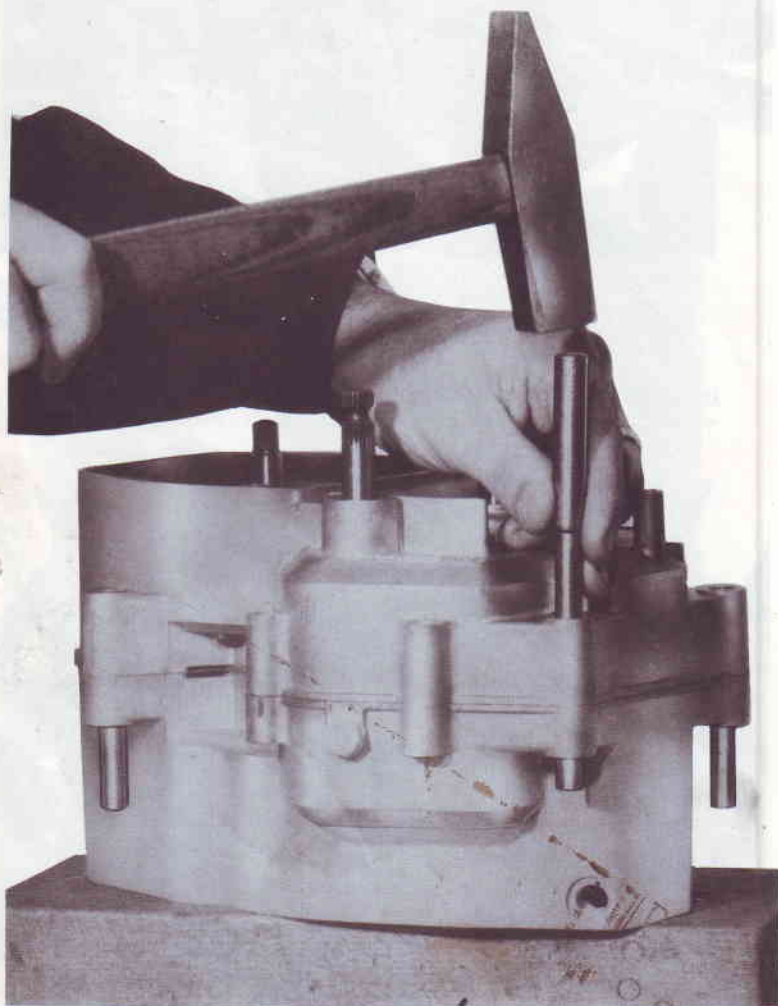


Fig. 19 - Extraction des gouïons

Pour cette operation agir sur les vis d'extraction, avec une clé de 19 m/m.  
Est très important agir de 1/4 de tour par 1/4 de tour sur le deux vis. (Voir Fig. 20-21).

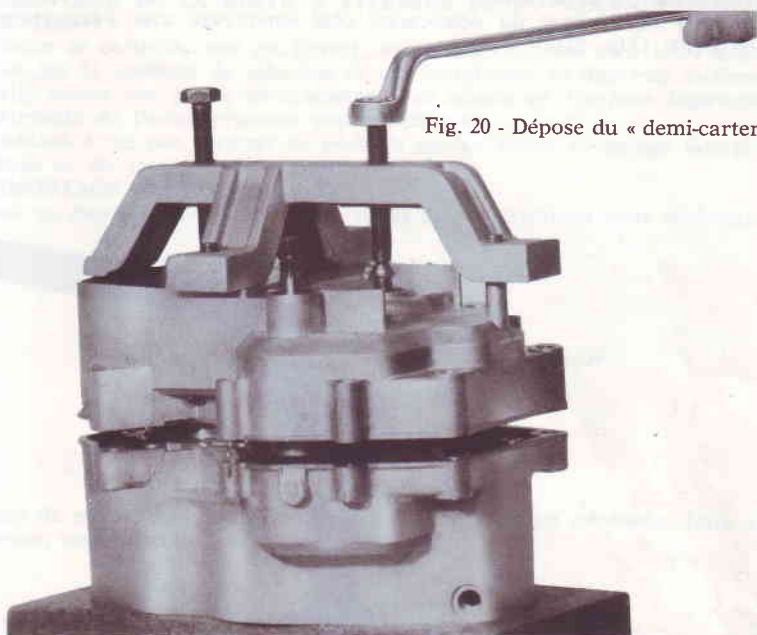


Fig. 20 - Dépose du « demi-carter gauche »

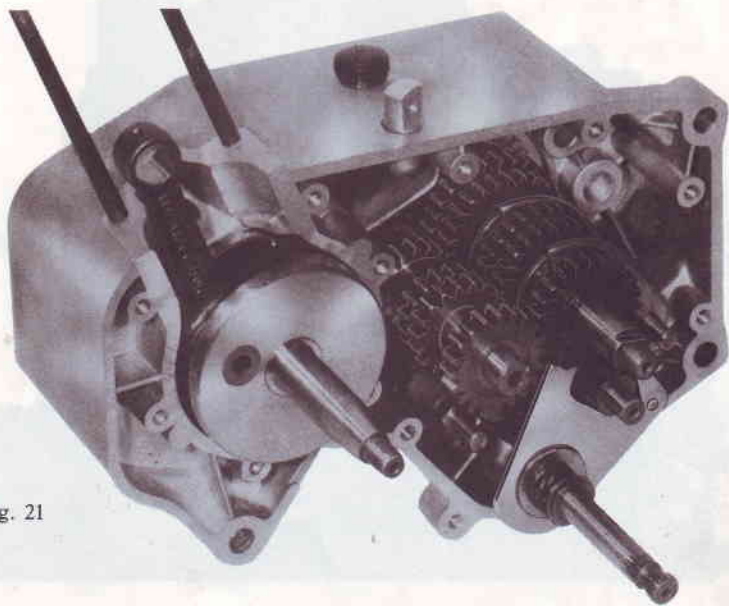


Fig. 21

— Enlever le joint centrale et déposer l'arbre, sélecteur complet.

### DEPOSE DE L'EMBIELLAGE

— Déposer l'embiellage du demi-carter côté embrayage avec l'extracteur n. 000501700 (Fig. 22).

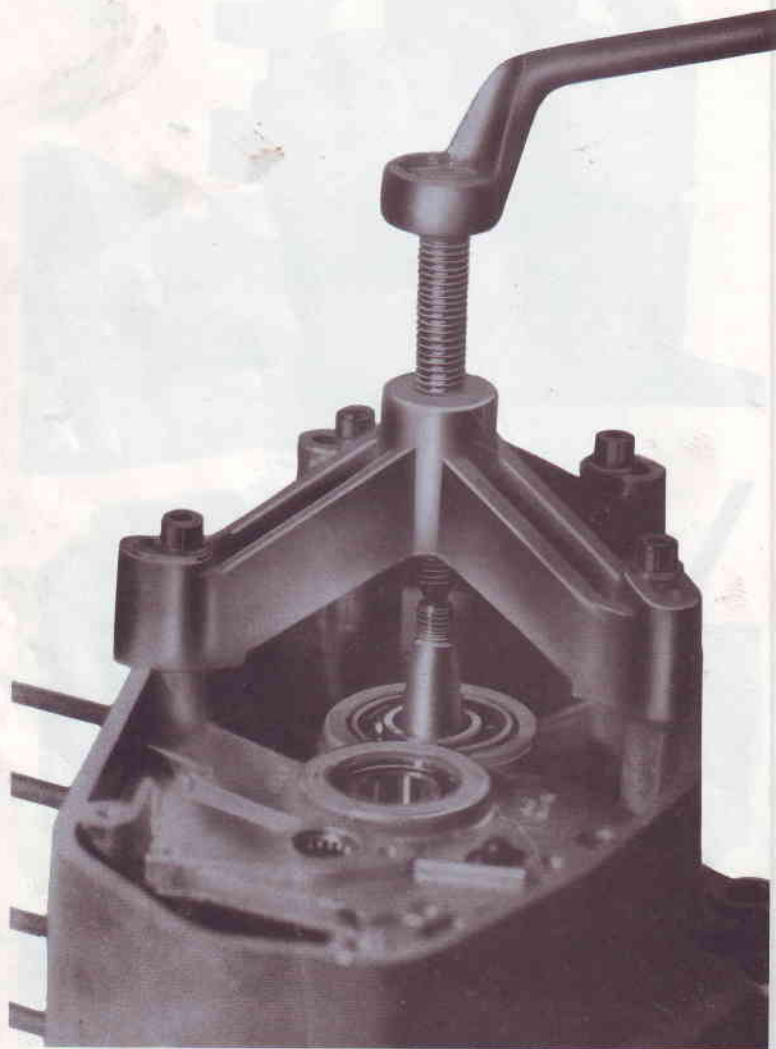


Fig. 22 - Dépose de l'embiellage

## DEMONTAGE DE LA BOITE A VITESSES ET DU MECANISME DE SELECTION

Lorsque le carter-moteur est ouvert, les arbres de boîte avec leurs pignons ainsi que le tambour de sélection et ses fourchettes se déposent facilement. Sortir toutes ces pièces simultanément au besoin en frappant légèrement à l'extrémité de l'arbre primaire côté embrayage.

Attention à ne pas inverser la position des rondelles de calage latéral des arbres et du tambour de sélection.

### DEMONTAGE DES ROULEMENTS

Pour un éventuel remplacement se servir des « extracteurs pour roulements ».

## REMONTAGE MOTEUR

Avant de passer au remontage du moteur, est toujours nécessaire faire avec essence, une diligente nettoyage des pièces.

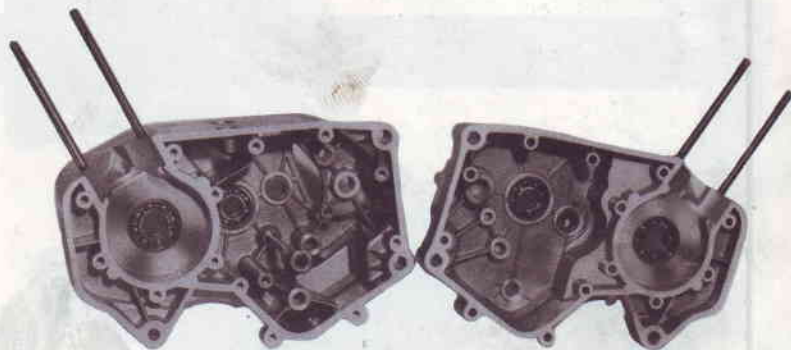


Fig. 23 - Demi-carters

## BOITE A VITESSES

Contrôler la position des rondelles de calages des arbres primaire et secondaire. (Fig. 24)

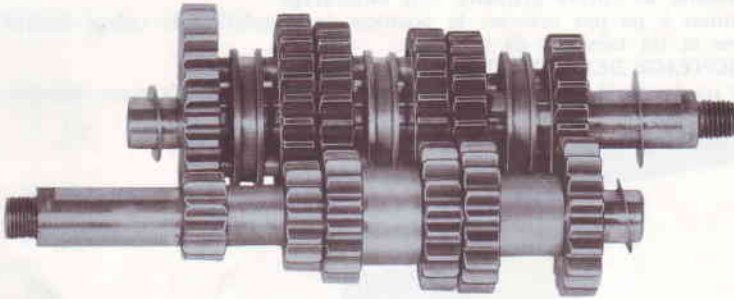


Fig. 24 - Boîte à 6 vitesses

Contrôler les pignons ne doivent être ni marqués, ni usés anormalement, sinon les changer. Est nécessaire changer les circlips de positionnement des pignons.

Au rémontage de l'arbre secondaire, vérifier la position des rondelles de calage à l'extrémité.

Le jeu axial doit être de 0,1 à 0,2 m/m.

Respecter cette côte 104,80  $\sim$  104,85 m/m. (Fig. 25)

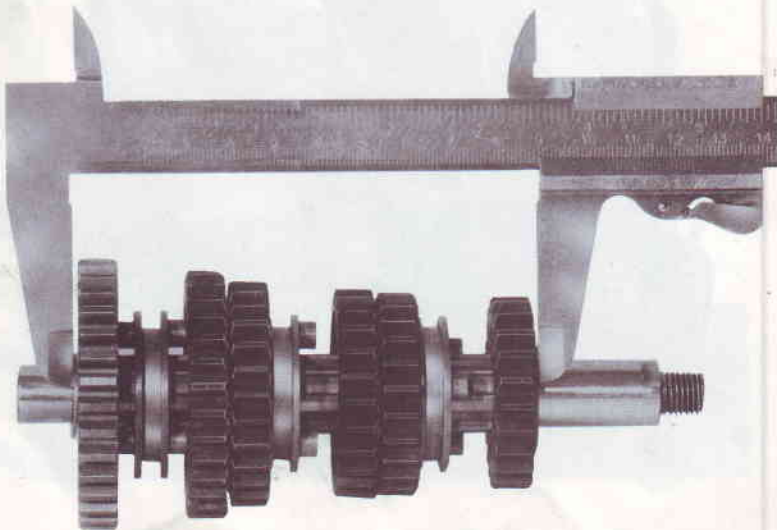


Fig. 25 - Arbre secondaire

### TAMBOUR DE SELECTION

Verifier la position des rondelles de calage à l'extrémité.  
L'épaisseur doit être de m/m 0,6. (Fig. 26)

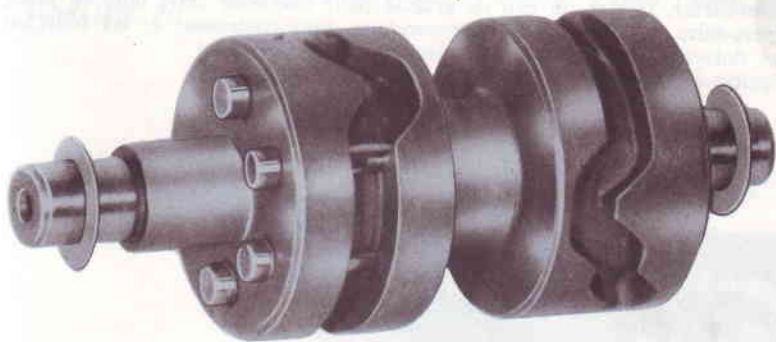


Fig. 26 - Tambour de sélection

### SELECTEUR DES VITESSES

Verifier la position des rondelles de calage à l'extrémité.  
L'épaisseur peut être de 0,4 - 0,6 - 0,8 m/m.

Pour un éventuel remplacement respecter la position du demontage. (Fig. 27)

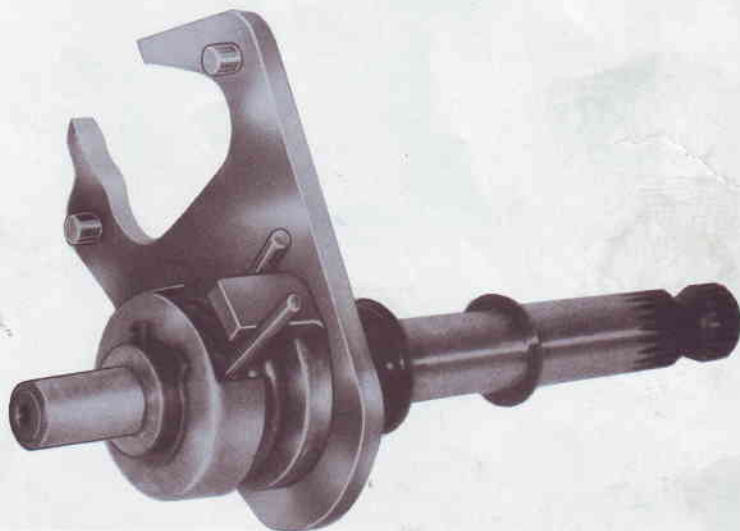


Fig. 27 - Sélecteur des vitesses

## REMONTAGE DE LA BOITE DE VITESSES

### REMONTAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE

- Poser le demi-carter droite horizontalement sur une table. S'assurer de la présence du ressort et de la bille de verrouillage dans le logement du demi-carter, mettre un peu de graisse pour maintenir cette bille en place.
- Introduire légèrement l'arbre secondaire dans roulement et les fourchettes doivent être en prise avec les baladeurs. (Fig. 28)  
Egalement, enduire de graisse les rondelles latérales.

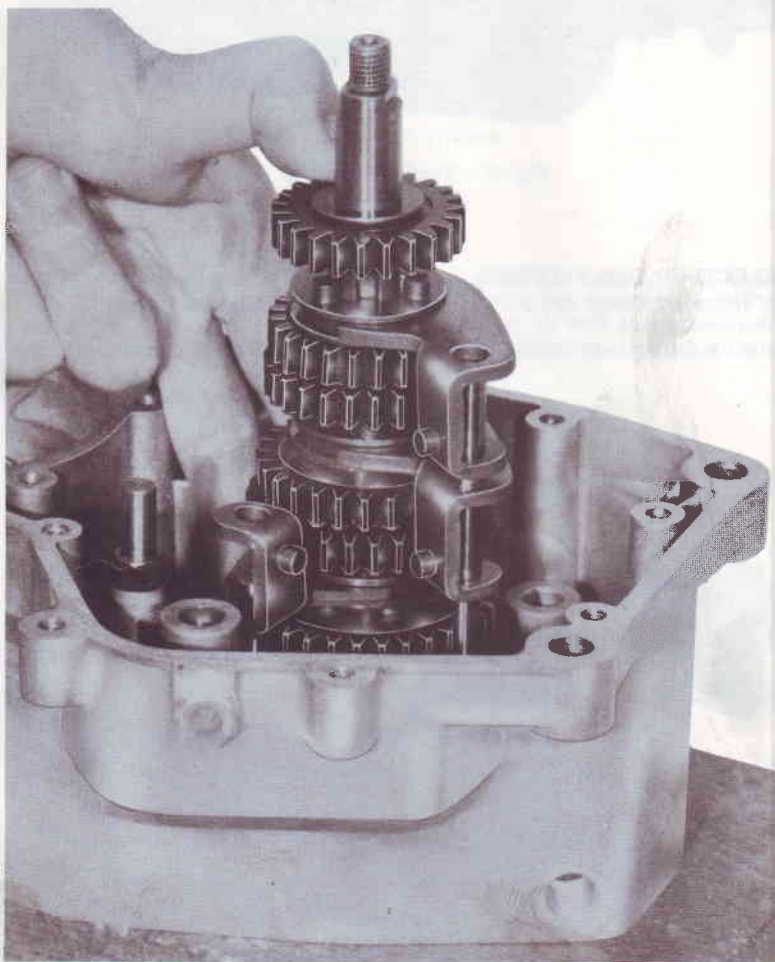
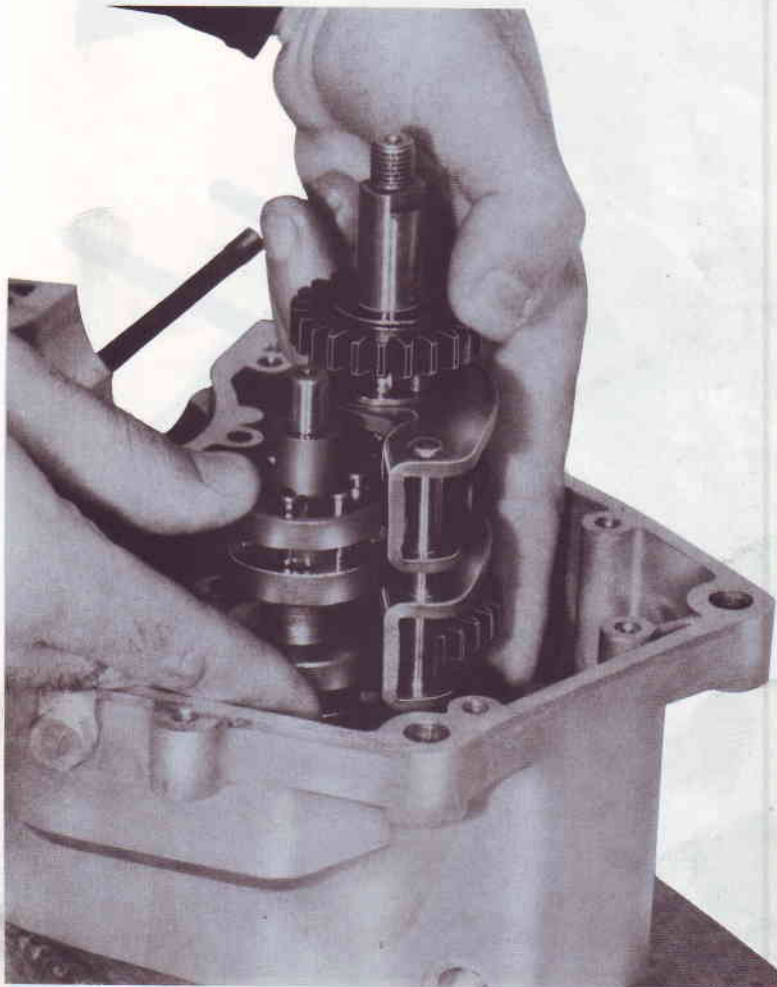


Fig. 28 - Rémontage de l'arbre secondaire

### REMONTAGE DU TAMBOUR DE SELECTION

— Remonter le tambour de sélection et s'assurer de la présence de la bille de verrouillage dans la cavité du tambour de sélection. Introduire les fourchettes dans la cavité du tambour et pousser à fond l'arbre secondaire. (Fig. 29)



\* Fig. 29 - Remontage du tambour de sélection

— Après avoir remonté le tambour de sélection, s'assurer qu'ils tournent librement. Cet operation peut être facilité avec un outils n. 000534000., (Fig. 30)

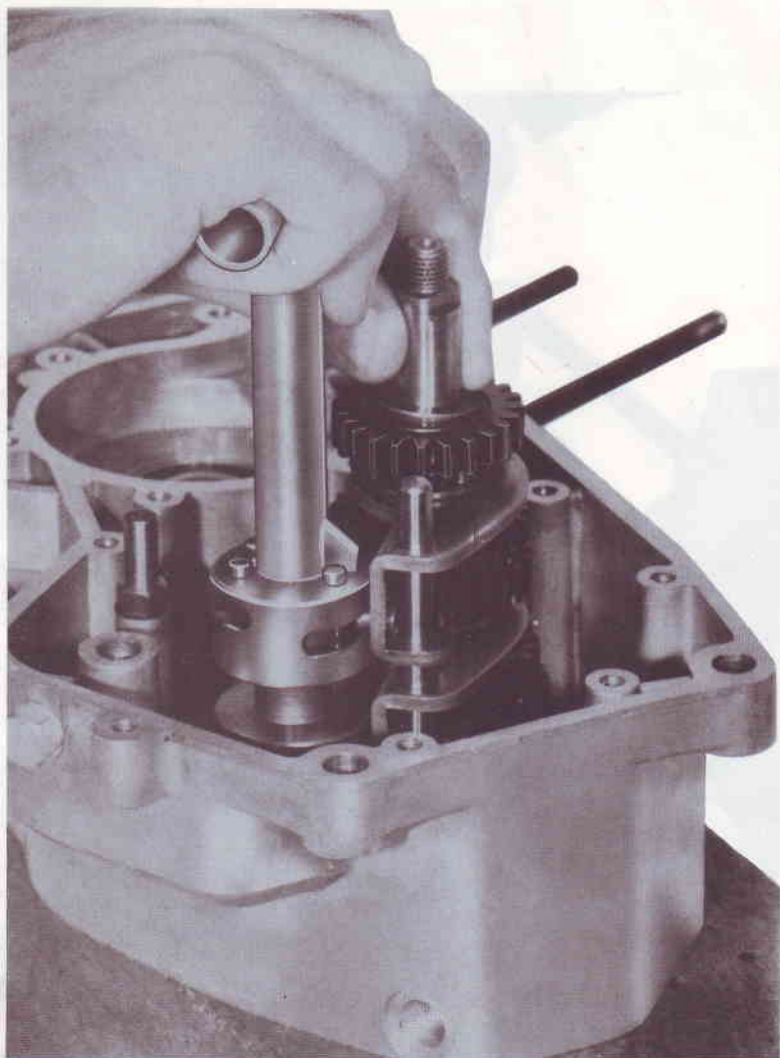


Fig. 30 - Verification du tambour de sélection

## REMONTAGE DE L'ARBRE DE SELECTION

Rémonter l'arbre selecteur en prenant garde d'ancrer le ressort de rappel.  
Attention de mettre la rondelle de calagé. (Fig. 31)

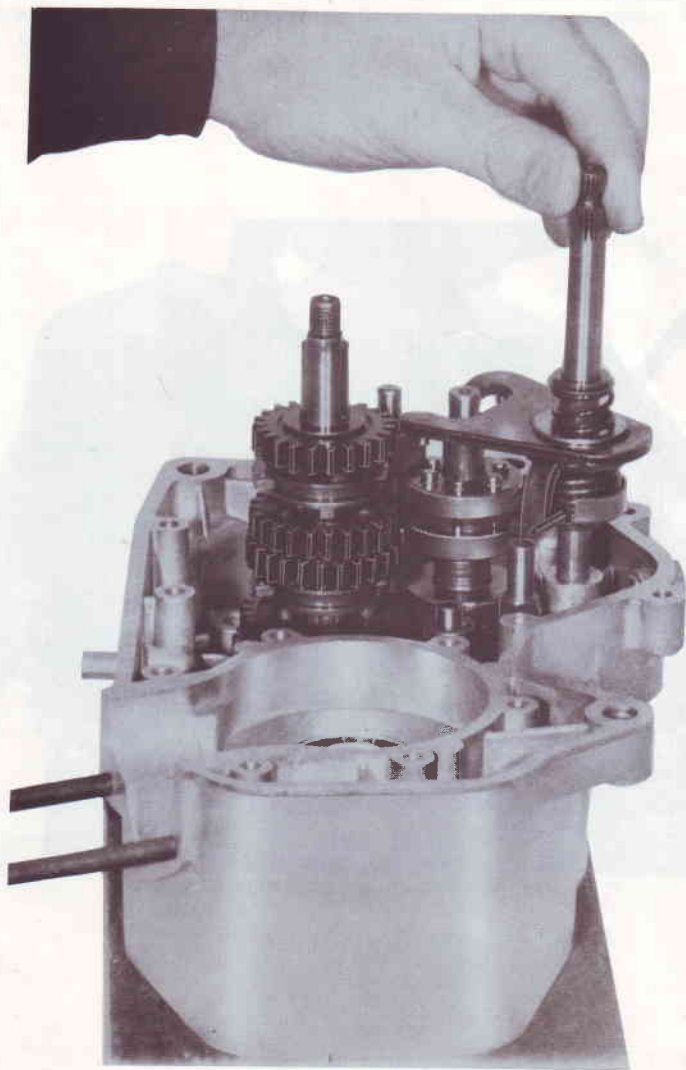


Fig. 31 - Rémontage de l'arbre de sélection

### REMONTAGE DE L'ARBRE PRIMAIRE

- Remonter l'arbre primaire dans roulement et pousser à fond, en s'assurant que les dents des pignons correspondent avec celles des pignons de l'arbre secondaire, au besoin, tourner le tambour de sélection, (Fig. 32)

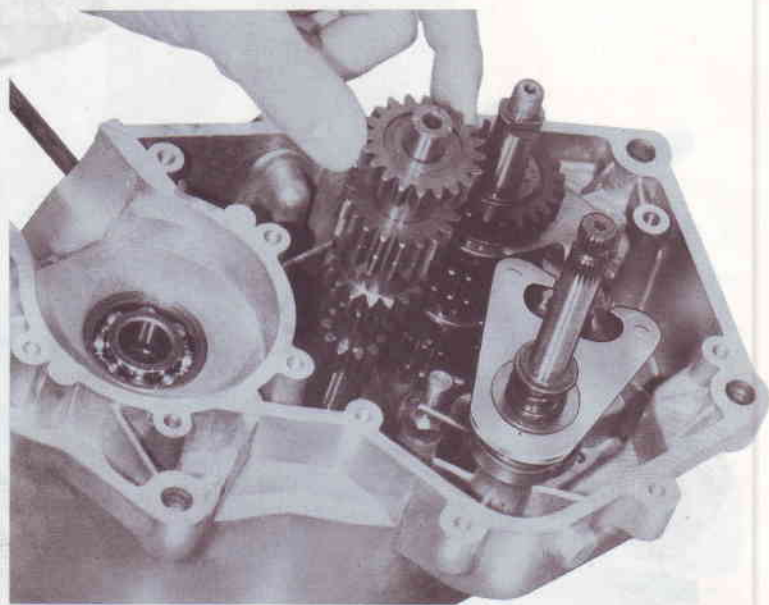


Fig. 32 - Remontage de l'arbre primaire

### REMONTAGE DE L'EMBIELLAGE

- Avant de monter l'embiellage est nécessaire contrôler le jeux aux têtes de bielles.
- Le jeu axiale doit être de 1,25 à 1,35 m/m.

### REMONTAGE DES DEMICARTERS

- Avant du remontage des demi-carters s'assurer de la parfaite propriété des plans.
- Vérifier que à l'extrémité supérieur des arbres sont positionnées les rondelles de calages.
- S'assurer que toutes les arbres sont poussées à fond.
- Enduire les plans de joint d'un peu de graisse ou d'huile épaisse ainsi que le grand joint en papier qui doit être neuf ou, à défaut, en parfait état.
- Mettre de l'huile sur les bagues en bronze, roulements et toutes les arbres. (Fig. 33)

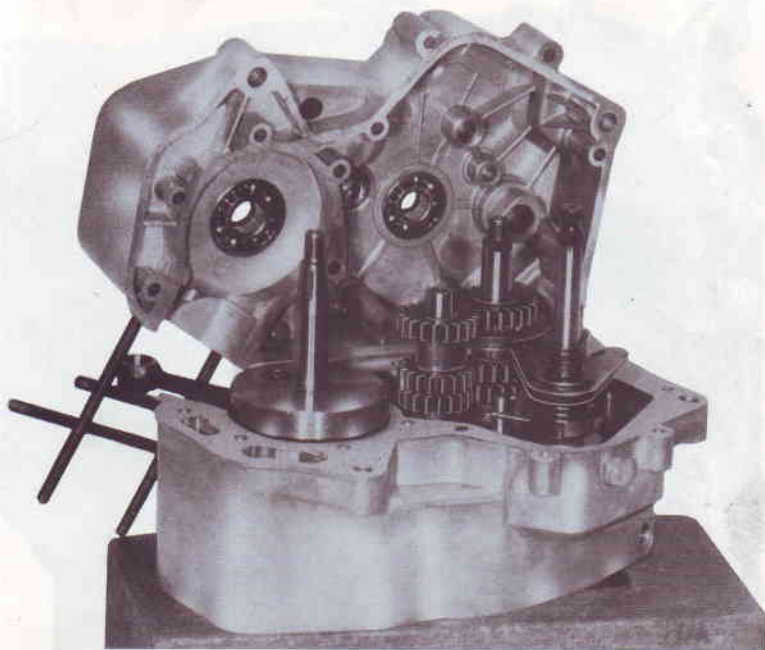


Fig. 33 - Demi-carters

- Présenter le demi-carter gauche et frapper avec un maillet au niveau du vilebrequin et de l'arbre de sortie. En aucun cas, il ne faut forcer.

- Remonter les trois goujons de centrage et visser les vis.  
Après cette opération s'assurer que l'arbre moteur, les arbres de la boîte à vitesses et l'arbre sélecteur tournent librement.

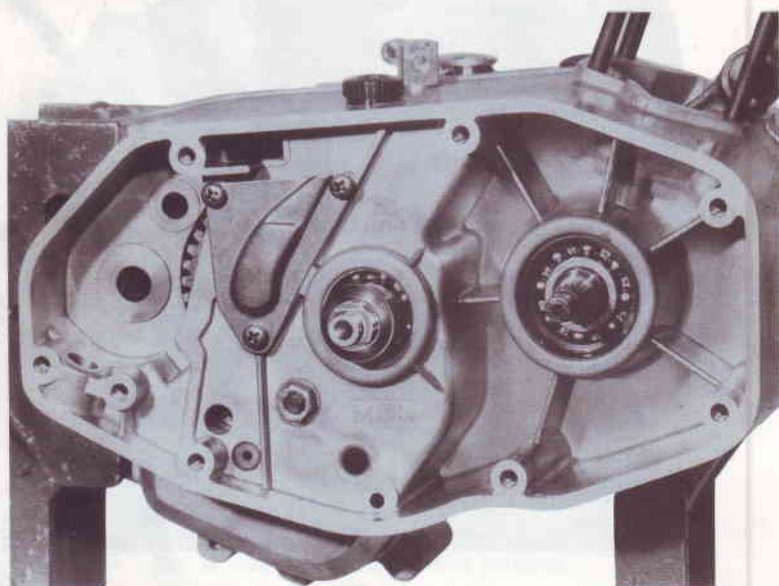


Fig. 34 - Remontage demi-carters

## REMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

### REMONTAGE DE LA COUPLE ENGRENAGES

Rispecter la position de la rondelle de calage d'épaisseur 0,6 m/m. (Fig. 34)  
Contrôler l'état des dents des pignons de la transmission qui ne doivent présenter aucune marque ou usure anormale.

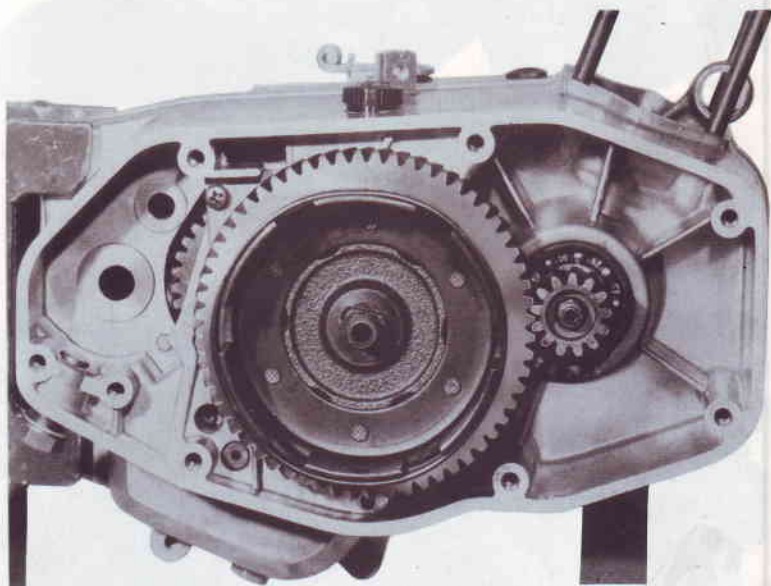


Fig. 35 - Remontage de la couple engrenages

### REMONTAGE DE LA NOIX

- Au remontage de la noix d'engrenage s'assurer de la présence de la rondelle de calage.
- Après avoir remonté la noix, l'écrou de l'arbre primaire doit être parfaitement bloqué.
- Après le remontage faire attention que l'engrenage de l'embrayage doit avoir un jeu axial de 0,1 m/m.

### REMONTAGES DES DISQUES

- Mettre d'abord le disque mixte, se face garnie au fond de la cloche. Mettre un disque garni puis alterner. (Fig. 36)
- Mettre le plateau de pression de manière qu'il soit bien engagé sur les cannelures de la noix d'embrayage et que ses 4 orifices correspondent parfaitement avec les filetages. Mettre les ressorts et leur logement, puis serrer les 4 vis.



Fig. 36 - Empilage de disques

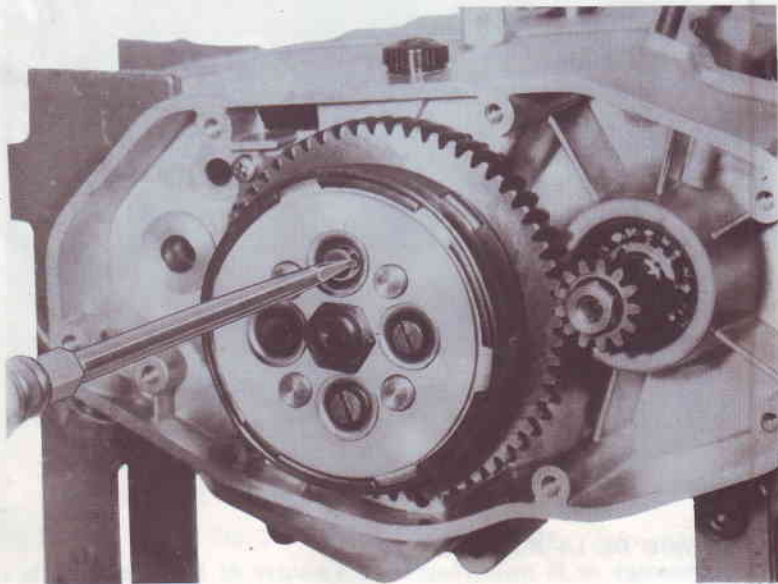


Fig. 37 - Groupe embrayage

- Contrôler que la garde à l'embrayage soit correcte

### REMONTAGE DU KICK-STARTER (1re phase)

— Procéder à l'inverse du démontage en observant que sur l'arbre doit être monté une rondelle ( $0,4 \pm 0,6$  m/m) de calage.



Fig. 38 - Mecanisme de kick-starter

## REMONTAGE DU COUVERCLE DROITE ET GROUPE KICK-STARTER (2eme phase)

- Avant de monter le couvercle droite s'assurer du bon état de joint, sinon le remplacer.
  - S'assurer que les plans de joint sont parfaitement propres et dégraissés. Remettre toutes les vis de fixation puis les serrer progressivement.
  - kick-starter, pour positionner le ressort de rappel. (Fig. 39)
  - Après avoir monté le couvercle, passer à la 2eme phase de remontage de Kick starter, pour positionner la ressort de rappel (Fig. 39).
- 1) Monter le pédale de kick-starter et tourner l'arbre de 1/2 tour.
  - 2) Visser et bloquer la vis d'arrêt. Abandonner le pédale à la position primitive.
  - 3) Le pédale doit avoir un normale retour, sinon devisser la vis d'arrêt et répéter l'operation.

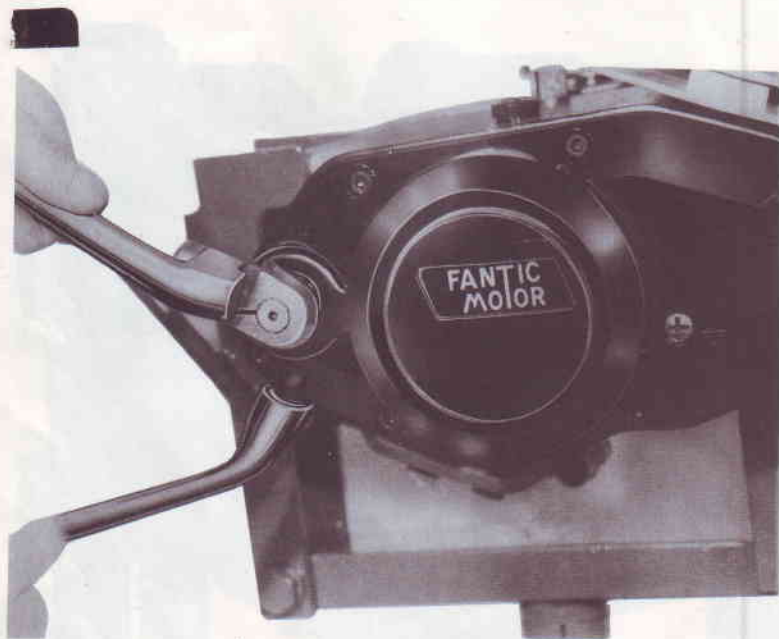


Fig. 39 - Remontage de pédale de kick-starter

## REMONTAGE DU PISTON, CYLINDRE ET CULASSE

Note: Avant de monter le piston, le cylindre et la culasse doivent être parfaitement nettoyés.

— Si est nécessaire monter un nouveau piston suivre les valeurs sont données dans le tableau ci-dessous.

Le diamètre du cylindre doit être mesuré dans la position « D » (Fig. 40) avec un calibre centésimal.

Le diamètre du piston doit être mesuré dans la position « d » (Fig. 41) avec un palmer centésimal.

— Le jeu de fonctionnement nécessaire du piston-cylindre doit être de 0,025 à 0,035 m/m.

### TX 160

### TABLEAU DES JEUX DE FONCTIONNEMENT

Groupe	∅ Cylindre a temperature 20°	Groupe	∅ Piston a temperature 20°
A	38.800 - 38.805	A	38.770 - 38.775
B	38.806 - 38.810	B	38.776 - 38.780
C	38.811 - 38.815	C	38.781 - 38.785

### TX 220

Groupe	∅ Cylindre a temperature 20°	Groupe	∅ Piston a temperature 20°
A	38.780 - 38.785	A	38.760 - 38.765
B	38.786 - 38.790	B	38.766 - 38.770
C	38.791 - 38.795	C	38.771 - 38.775
D	38.796 - 38.800	D	38.776 - 38.780
E	38.801 - 38.805	E	38.781 - 38.785
F	38.806 - 38.810	F	38.786 - 38.790
G	38.811 - 38.815	G	38.791 - 38.795
H	38.816 - 38.820	H	38.796 - 38.800

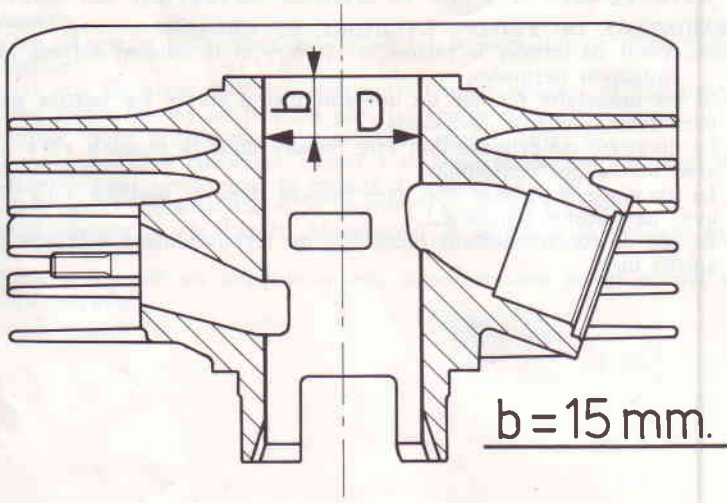


Fig. 40 - Mesure Cylindre

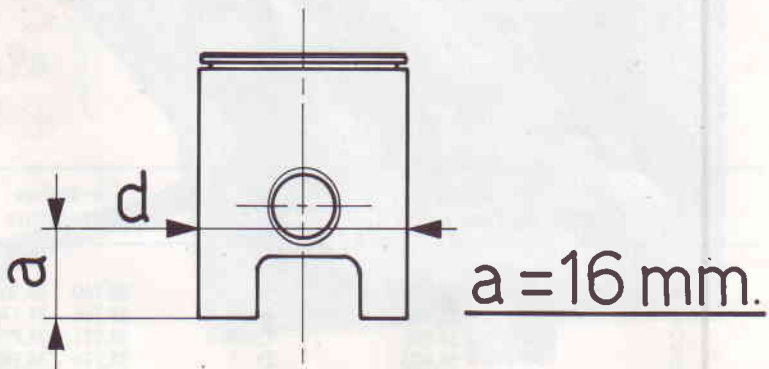


Fig. 41 - Mesure piston

### REMONTAGE DU PISTON

- Monter la douilles à aiguilles au pied de bielle et l'axe de piston.
- Avant de monter l'axe présenter le piston sur la bielle dans le bon sens, la flèche gravée sur sa calotte doit être dirigée côté échappement. (Fig. 43) Cet est très important.

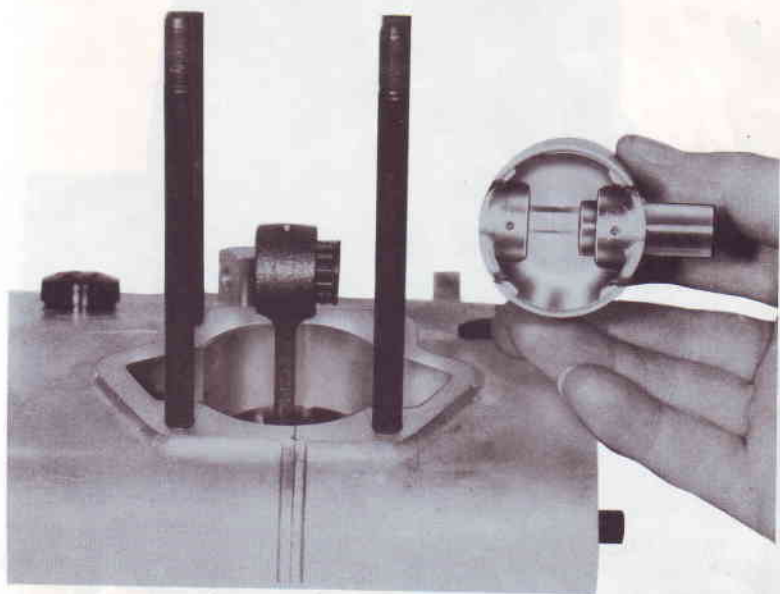


Fig. 42 - Remontage du piston

- Emmancher l'axe du piston avec l'outil special n. 000507500.
  - Remettre les deux circlips de l'axe en s'assurant de leur bon logement.
  - Remonter le segment dans son gorge.
- S'assurer de jeu à la coupe avec un cale d'épaisseur de 0,10 à 0,20 m/m.

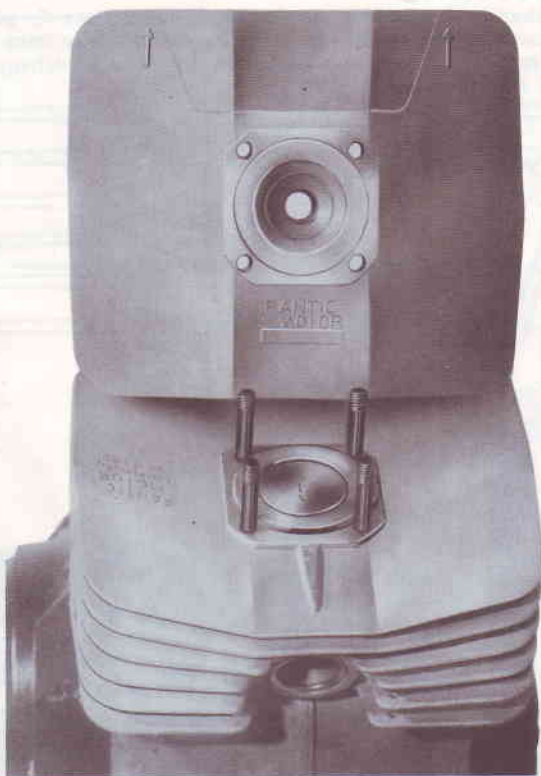


Fig. 43 - Piston monté

#### REMONTAGE DU CYLINDRE

- S'assurer de la parfaite propreté du plain de joint du carter-moteur. Mettre un joint d'embase neuf préalablement enduit d'huile moteur.
- Essuyer parfaitement l'alésage du cylindre puis l'enduire d'huile.
- Présenter le cylindre et aligner parfaitement le piston.
- Remonter parfaitement le segment dans son gorge et appuyer légèrement sur le cylindre qui doit descendre en lui imprimant un léger mouvement. En aucun cas il ne faut forcer au risque de casser le segment.

#### REMONTAGE DE LA CULASSE

- Le remontage de la culasse s'effectue à l'inverse du démontage.
- Après avoir parfaitement nettoyé, monter une joint de culasse de préférence neuf.
- Remettre la culasse avec les deux flèches gravées sur sa calotte, dirigée côté échappement.
- Les quatre écrous de la culasse doivent être serrés 1/4 de tour par 1/4 de tour et en croix.

### REMONTAGE DU VOLANT MAGNETIQUE

- Mettre la clavette demi-lune sur l'arbre moteur.
- Remonter le plateau d'allumage à la position décrit à page 6.  
Bloquer avec les trois vis.
- Remettre le stator et bloquer légèrement.
- Contrôler l'avance à l'allumage. (Fig. 3 - Page 3) et bloquer à fond l'écrou. (Fig. 44)
- Remonter le pignon de sortie et bloquer à fond l'écrou.
- Remonter le couvercle gauche, la bougie et le carburateur. Après avoir monté le moteur sur cadre, introduire kg. 1 d'huile MOTOR OIL SAE 30.

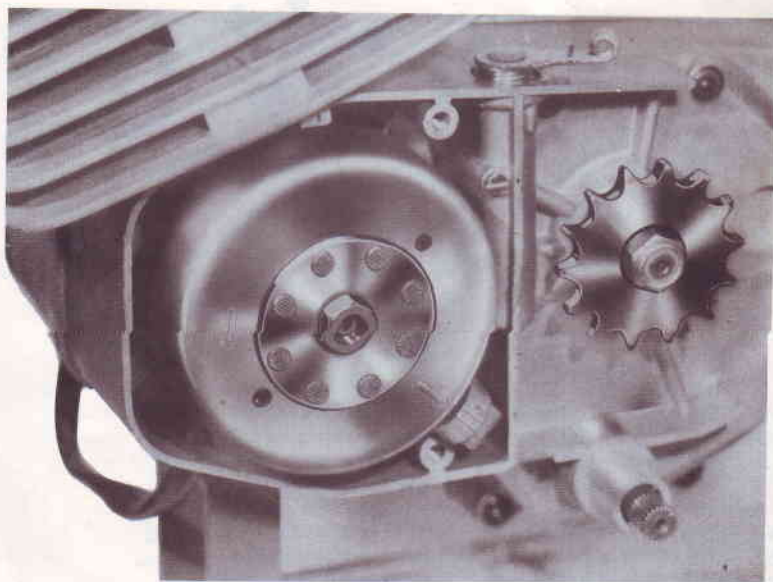


Fig. 44 - Remontage du volant magnétique

## OUTILS POUR LE DEMONTAGE-REMONTAGE DU MOTEUR

Pour éviter de détériorer les pièces du moteur durant les opérations de démontage-remontage, nous conseillons l'usage des outils sous décrits.

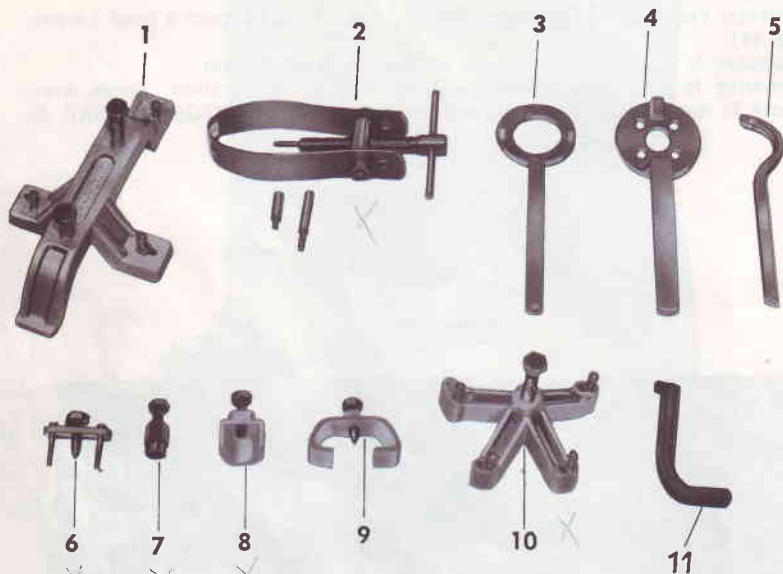


Fig. 45 - Outils

- 0005.175.00 Outil « Support moteur »
- \* 1 0005.065.00 — Extracteur « Ouverture de demi-carter » 64,00 —
- \* 2 0005.075.00 \* Extracteur « Axe de piston » 36,00 —
- \* 3 0005.330.00 — Clé de blocage « Volant magnétique » 5,00 —
- \* 4 0005.304.00 — Clé de blocage « Noix d'embrayage »
- 5 0005.318.00 — Clé de blocage « Pignon de sortie » 23,00 —
- \* 6 0005.007.00 \* Extracteur « Noix d'embrayage » 36,00 —
- \* 7 0005.080.00 \* Extracteur « Volant magnétique » 12,00 —
- \* 8 0005.040.00 \* Extracteur « Pignon moteur » 19,00 —
- 9 0005.051.00 Extracteur « Pignon de sortie » 14,00 —
- \* 10 0005.017.00 \* Extracteur « Embiellage » — 36,00 —
- 11 0005.340.00 Clé de blocage « Embiellage » 14,00 —

N.B. - Pour l'ordinations S.V.P. mentioner toujours le numero de code.

7

**FANTIC  
FMOTOR**

S.p.A.



**IMPORTATION**

13010 MARSEILLE - FRANCE

75-77 Rue des Forges

Tel. (91) 79.68.45

---

via parini, 3 - tel. 031/860.281/2/3 - 22061 BARZAGO (Como) Italy