

**FANTIC
MOTOR**

CABALLERO

75 cc

380.00.3800 Regolarità Competizione

380.00.3820 Regolarità Standard



**LIBRETTO USO
E MANUTENZIONE**

Benvenuto 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 « CABALLERO » 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 CABALLERO; grazie queste di una maggior durata e di un funzionamento ottimale del Suo veicolo.

Le raccomandiamo di esigere sempre ricambi originali FANTICMOTOR.

Nell'intento di dare un prodotto sempre migliore, ci riserviamo di apportare variazioni di carattere tecnico, estetico e di colore anche senza preavviso.

INDICE

Vista destra e sinistra mod. « Competizione »	pag. 2-3
Vista destra e sinistra mod. « Standard »	» 4-5
Caratteristiche tecniche	da pag. 6 a pag. 13
Numero telaio - Numero motore	pag. 14
Norme per l'uso	» 15
Norme per la manutenzione	da pag. 16 a pag. 26
Coppie di serraggio	pag. 27
Schema elettrico	» 28

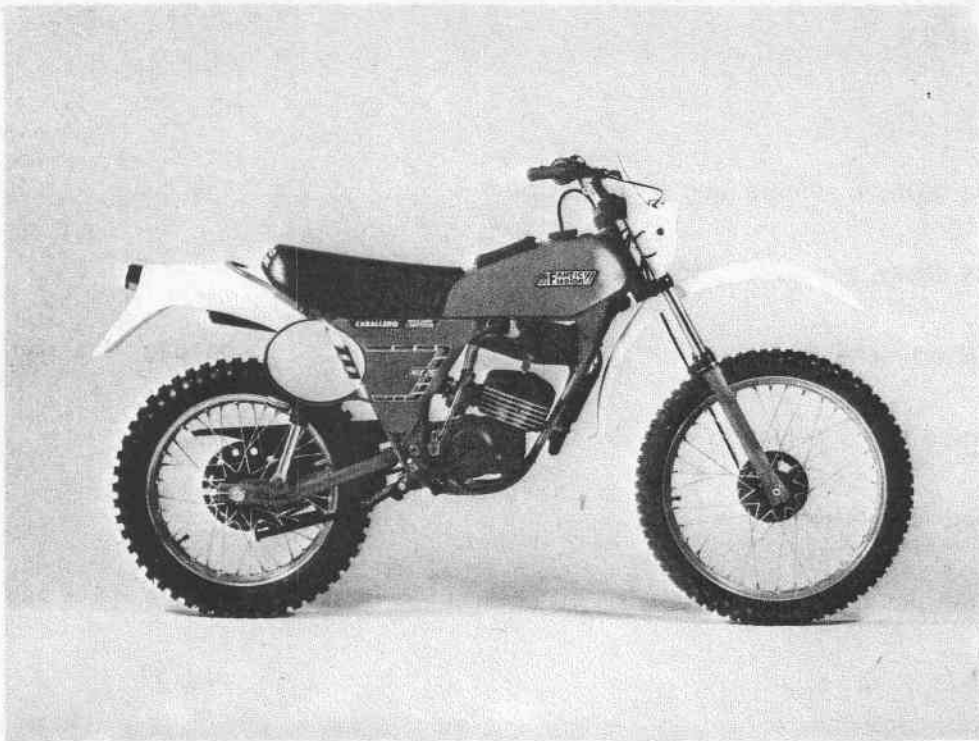


Fig. 1 - Vista destra Caballero Reg. Competizione

2



Fig. 2 - Vista sinistra Caballero Reg. Competizione

3

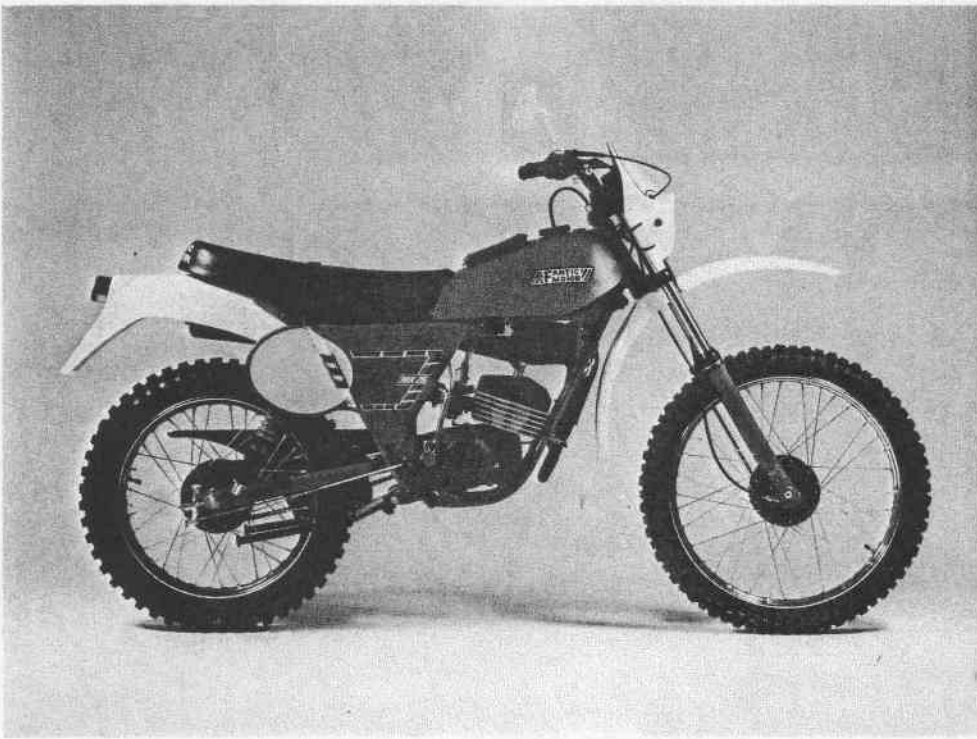


Fig. 3 - Vista destra Caballero Reg. Standard

4



Fig. 4 - Vista sinistra Caballero Reg. Standard

CARATTERISTICHE TECNICHE mod. COMPETIZIONE

MOTORE:	a 2 tempi, raffreddato ad aria
CILINDRO:	in lega leggera a canna cromata
TESTA:	in lega leggera
CILINDRATA:	74,4 cc
ALESAGGIO:	47,5 m/m
CORSA:	42 m/m
RAPPORTO DI COMPRESSIONE:	14 : 1
POTENZA MAX.:	HP 17 DIN (12,5 KW) a 12.250 giri/1'
COPPIA MAX.:	1,04 kgm (10,2 Nm) a 11.000 giri/1'
ACCENSIONE:	elettronica 6V 25W
ANTICIPO ACCENSIONE:	1,15 m/m misurato sul pistone prima del P.M.S., corrispondente a 17° misurati sulla circonferenza esterna del volano
ALIMENTAZIONE E LUBRIFICAZIONE:	miscela di benzina super al 2% di olio sintetico CASTROL BIOLUBE o CASTROL A545 N.B. Nel caso di impossibilità a reperire gli oli sintetici è possibile usare un olio minerale come il CASTROL SUPER T.T. ma usandolo assolutamente al 3%
CANDELA:	CHAMPION N80G

6

CARBURATORE:	MIKUNI VM 26	
Getto max.:	130	
Getto minimo:	30	
Valvola gas:	VM 26/360 dimensione 2.0	
Spruzzatore:	VM 28/86 dimensione 0.2	
Valvola a spillo:	VM 26/26 dimensione 2.5	
FRIZIONE:	a dischi multipli in bagno d'olio	
TRASMISSIONE:	primaria ad Ingranaggi a denti diritti 20/71 in acciaio nitrato Secondaria a catena 1/2 x 5/16" Z = 14/54 rapporto 1 : 3,857	
CAMBIO:	regolarità a 6 rapporti al cambio	uscita cambio
	1° Z = 9/33 = 1 : 3,66	1 : 12,99
	2° Z = 12/30 = 1 : 2,5	1 : 8,87
	3° Z = 15/27 = 1 : 1,8	1 : 6,39
	4° Z = 17/25 = 1 : 1,47	1 : 5,21
	5° Z = 19/23 = 1 : 1,21	1 : 4,29
	6° Z = 21/22 = 1 : 1,04	1 : 3,69
AVVIAMENTO:	a kick starter, sulla destra	

7

CARATTERISTICHE TECNICHE mod. COMPETIZIONE

TELAIO:	a doppia culla chiusa in acciaio speciale ad alta resistenza
SOSPENSIONE ANTERIORE:	a forcella teleidraulica, corsa 170 m/m. Contenuto olio cm ³ 210 (per gamba) di FINA DEXRON ATF
SOSPENSIONE POSTERIORE:	ammortizzatori hydrocross
CERCHI:	AKRONT ant. WM/1 x 21", post. WM/2 x 18" in alluminio. Mozzi conici con freni a tamburo incorporati, a perno sfilabile, diametro di frenatura 124 m/m anteriore e posteriore
PNEUMATICI:	METZELER ant. 2.50 x 21", post. 3.50 x 18" Pressioni raccomandate: ant. 1 kg/cm ² post. 1,2 kg/cm ²
IMPIANTO ELETTRICO:	ant. con luce di posizione, abbagliante-anabbagliante, post. con luce di posizione e illuminazione targa. Avvisatore acustico, deviatore luci e interruttore stop, applicati al manubrio
LAMPADE:	ant. a bulbo 6V 25/25 e a siluro 6V 5W post. a bulbo 6V 5/18W

8

DIMENSIONI:

Passo:	1350 m/m
Lunghezza max.:	2015 m/m
Larghezza max.:	920 m/m
Altezza max.:	1200 m/m
Altezza minima:	200 m/m
Peso:	Kg. 80
SERBATOIO:	in resina termoplastica capacità lt. 6,5 con riserva
AUTONOMIA:	Km. 150
CONSUMO (CUNA):	lt. 4,5 per 100 Km.
VELOCITA' MAX.:	98 Km/h

9

CARATTERISTICHE TECNICHE mod. STANDARD

MOTORE:	a 2 tempi, raffreddato ad aria
CILINDRO:	in lega leggera a canna cromata
TESTA:	in lega leggera anodizzata nera
CILINDRATA:	74,4 cc
ALESAGGIO:	47,5 m/m
CORSA:	42 m/m
RAPPORTO DI COMPRESSIONE:	14 : 1
POTENZA MAX.:	5 HP a 6.000 giri/1'
ACCENSIONE:	elettronica 6V 25W
ANTICIPO ACCENSIONE:	1,3 m/m misurati sul pistone prima del P.M.S., corrispondente a 18° misurati sulla circonferenza esterna del volano
ALIMENTAZIONE E LUBRIFICAZIONE:	miscela di benzina super al 2% di olio FIAT MOTO 2T SUPER o CASTROL SUPER T.T.
CANDELA:	CHAMPION N84G o BOSCH W2 CS

10

CARBURATORE:	Dell'Orto PHBG 18BS	
Getto max.:	40	
Getto minimo:	40	
Valvola gas:	40	
Getto avviamento:	45	
Spillo:	W6 alla 2° tacca	
Galleggiante:	g. 4	
Vite regolazione minimo:	aperta giri 1½	
FRIZIONE:	a dischi multipli in bagno d'olio	
TRASMISSIONE:	primaria ad ingranaggi a denti diritti Z = 20/71 secondaria a catena 1/2 x 5/16" Z = 14/36 rapporto 1 : 2,57	
CAMBIO:	regolarità a 6 rapporti al cambio	uscita cambio
	1° Z = 9/33 = 1 : 3,66	1 : 12,99
	2° Z = 12/30 = 1 : 2,5	1 : 8,87
	3° Z = 15/27 = 1 : 1,8	1 : 6,39
	4° Z = 17/25 = 1 : 1,47	1 : 5,21
	5° Z = 19/23 = 1 : 1,21	1 : 4,29
	6° Z = 21/22 = 1 : 1,04	1 : 3,69
AVVIAMENTO:	a kick starter, sulla destra	

11

CARATTERISTICHE TECNICHE mod. STANDARD

TELAIO:	a doppia culla chiusa in acciaio speciale ad alta resistenza
SOSPENSIONE ANTERIORE:	a forcella teleidraulica con aste in acciaio cromate e foderi in alluminio. Quantità olio cm ³ 210 per gamba (FINA DEXRON ATF)
SOSPENSIONE POSTERIORE:	a forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici, corsa 90 m/m, regolabili su 5 posizioni
CERCHI:	in acciaio ant. WMO/1,5 x 21", post. WM2/1,85 x 18", con mozzi in alluminio \varnothing di frenatura 123 m/m ant. e post.
PNEUMATICI:	METZELER ant. 2.50 x 21", post. 3.50 x 18". Pressioni raccomandate: ant. 1 kg/cm ² post. 1,2 kg/cm ²
IMPIANTO ELETTRICO:	atn. con luce di posizione e anabbagliante post. con luce di posizione. Avvisatore acustico, deviatore luci e pulsante di massa applicati al manubrio
LAMPADE:	ant. a bulbo 6V 25/25W e siluro 6V 5W post. a bulbo 6V 5/18W

12

DIMENSIONI:

Passo:	1350 m/m
Lunghezza max.:	2015 m/m
Larghezza max.:	910 m/m
Altezza max.:	1250 m/m
Altezza minima:	200 m/m
Peso:	Kg. 75

SERBATOIO:	in resina termoplastica capacità lt. 6,5 con riserva
AUTONOMIA:	180 Km.
CONSUMO (CUNA):	4.0 lt. per 100/Km.
VELOCITA' MAX.:	80 Km/h

13



Fig. 5 - Numero Telaio
Punzonato sulla piastra
sotto il canotto sterzo

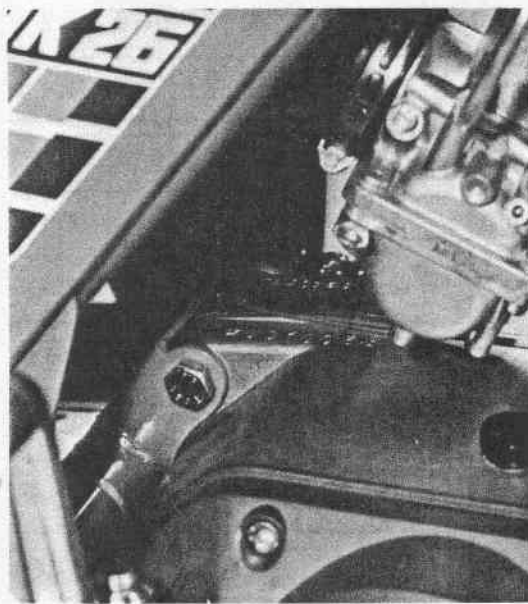


Fig. 6 - Numero Motore
Punzonato sulla parte superiore destra
del motore, sotto il carburatore

14

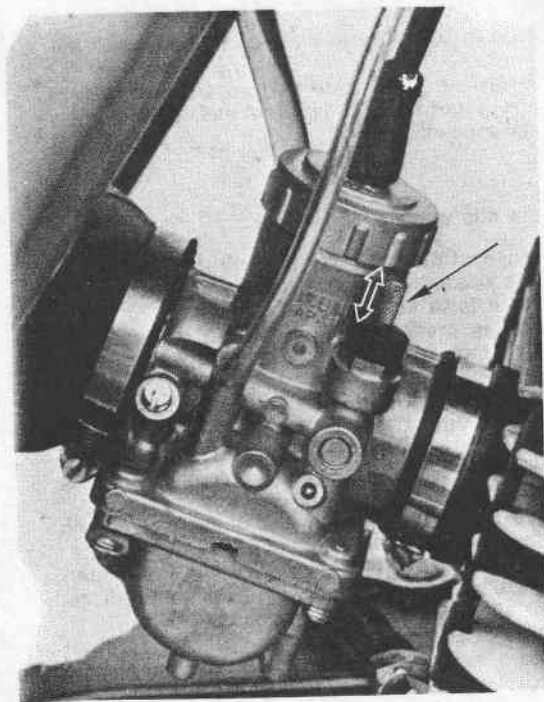


Fig. 7 - Starter (Carb. VM26)

NORME PER L'USO

RODAGGIO

Prima di avviare la macchina controllare che:

- nel serbatoio vi sia miscela al 2%
- l'olio nella scatola del cambio sia al giusto livello
- il rubinetto benzina sia aperto
- che il cambio sia in posizione di folle
- l'efficienza e la regolazione dei comandi
- la pressione dei pneumatici
- l'impianto elettrico

Durante i primi 500 Km. circa, non sfruttare la massima potenza del motore, utilizzando non più di 1/2 corsa di apertura del comando gas.

Usare sia in rodaggio che dopo, miscela al 2% di olio. **Dopo i primi 1000 Km. circa**, sostituire l'olio del cambio cm³ 1000 di olio ESSO viscosità SAE 20.

Controllare che non si siano allentate le viti ed i dadi che fissano le principali parti della macchina, in particolare, i dadi che fissano la testa e gli ammortizzatori. Verificare anche che le fascette fissaggio dei manicotti carburatore-cilindro e carburatore-aspirazione siano bloccate.

AVVIAMENTO

- mettere il cambio in posizione di folle
- aprire il rubinetto della benzina
- se il motore è freddo sollevare la leva dello starter sul carburatore (Fig. 7)
- tenendo la manopola del gas al minimo agire energicamente sul pedale d'avviamento
- tirare a fondo la leva della frizione e innestare la 1^a marcia
- lasciare gradatamente la leva della frizione ruotando contemporaneamente la manopola del gas.

15

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 penello per le parti meccaniche, mentre per le parti verniciate usare acqua e asciugare con pelle di daino.

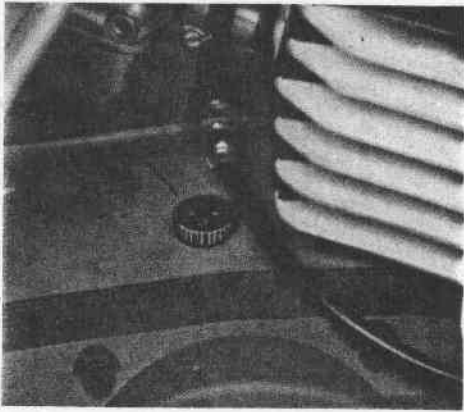


Fig. 8 - Tappo carico olio motore

16

Sostituzione olio cambio

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

Per l'operazione procedere nel seguente modo:

- fermare il motore e appoggiare la macchina al cavalletto
- togliere il tappo di carico dell'olio posto sulla parte superiore destra del motore (Fig. 8)
- svitare la vite scarico olio posta sotto il motore
- lasciare scolare l'olio inclinando leggermente la macchina, per circa 3 minuti
- rimontare la vite controllando che la guarnizione non sia deteriorata, e bloccare bene
- svitare di 2 o 3 giri la vite livello olio (sul coperchio destro del motore) e versare dal tappo di carico cm³ 1000 di olio ESSO viscosità SAE 20. Per sapere l'esatta quantità; se non disponete di un contenitore graduato, versare l'olio fino a quando lo vedrete uscire dal foro della vite livello. Allora stringere bene la vite, senza bloccare energicamente, e chiudere il tappo.

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 N80 G (mod. STANDARD N84 G o BOSCH W2 CS).

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.



Fig. 9 - Candela

- Sbloccare la candela (sempre a motore freddo) usando l'apposita chiave 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÷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.

17

CARBURATORE (Mod. Compet.)

E' collegato al cilindro e alla cassetta filtro mediante manicotti in gomma, entrambi bloccati sul carburatore da due fascette.

E' opportuno controllare ogni 1000 Km. circa che le vibrazioni non abbiano allentato le fascette, e che il manicotto di collegamento cilindro-carburatore non presenti segni di rottura tali da permettere delle aspirazioni d'aria, nel caso è indispensabile sostituirlo.

Regolazione del minimo

La regolazione va effettuata a motore caldo. Lasciando girare il motore con la manopola del gas chiusa avvitare o svitare la vite « 1 » fino a ottenere un numero di giri del motore sufficientemente basso ma costante.

Importante - Chiudere sempre il rubinetto benzina anche per brevi fermate.

Fig. 14 - Gruppo Carburatore MIKUNI VM 26

- 1) Vite regolazione minimo
- 2) Tubetto sfiato
- 3) Fascetta fiss. manicotto carburatore-cilindro
- 4) Fascetta fiss. manicotto carburatore-aspirazione
- 5) Tubetto benzina

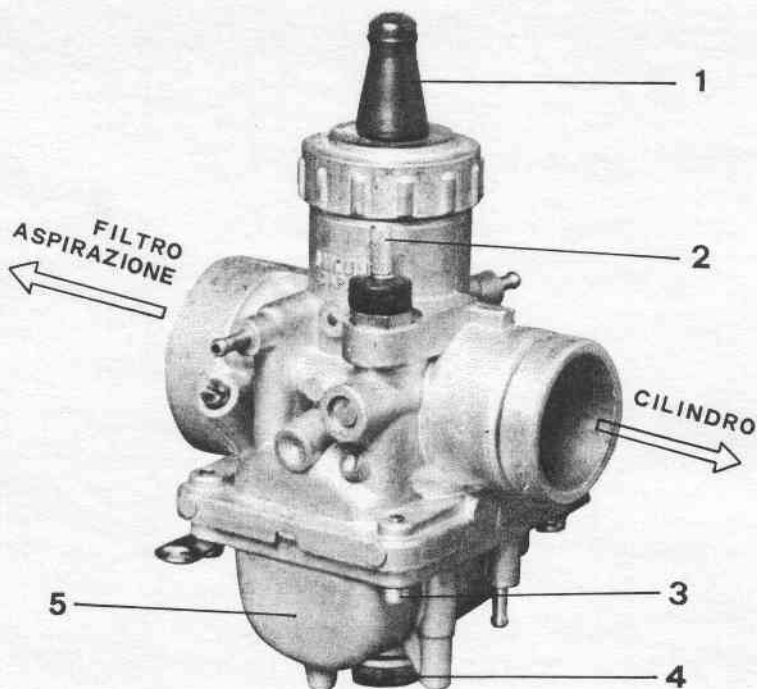
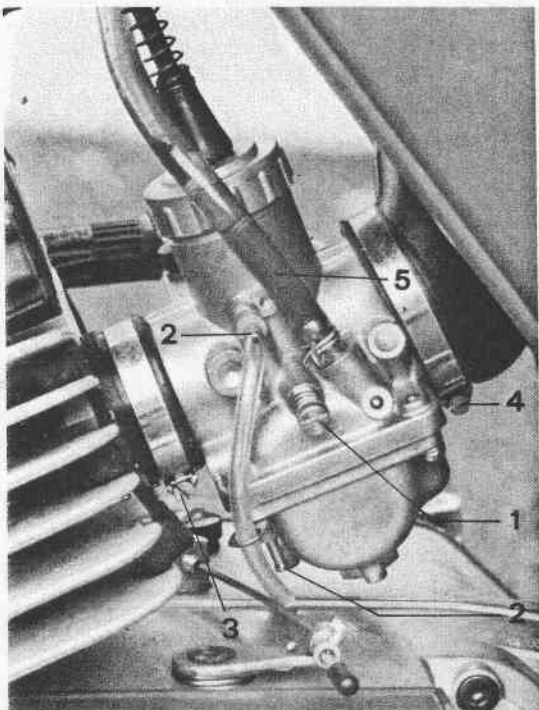


Fig. 15 - CARBURATORE MIKUNI VM 26

- 1) Cappuccio protezione regolafilo trasmissione gas
- 2) Starter
- 3) Viti fissaggio vaschetta galleggiante
- 4) Tappo per ispezione getto max.
- 5) Vaschetta
- 6) Vite regolazione miscela-aria (dal fondo N. 1¼ giri)

E' opportuno periodicamente effettuare una pulizia generale del carburatore.

— Smontare la vaschetta svitando le 4 viti (3/15), togliere i galleggianti ed eliminare gli eventuali depositi della miscela.

— Smontare il getto del max. e soffiare possibilmente con aria compressa.

— Smontare lo spillo conico e controllare che la parte conica non sia rigata o comunque consumata.

AMMORTIZZATORE HYDROCROSS

Detto ammortizzatore è privo di molle e l'azione viene svolta esclusivamente dall'aria sottopressione ivi contenuta.

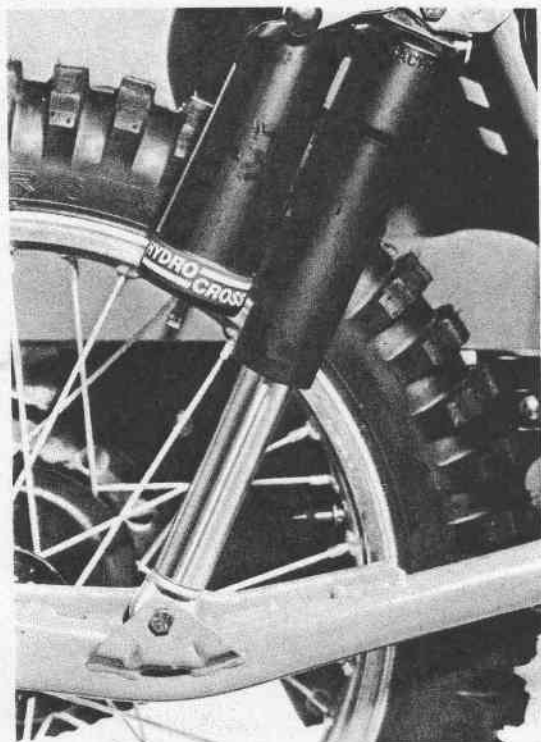
Le variazioni di carico si ottengono mediante l'aumento o la diminuzione della pressione.

Riparazione o modifiche dei freni interni devono essere eseguite solo da personale specializzato e particolarmente attrezzato.

L'ammortizzatore è fornito ad una pressione di circa $6,5 \div 6,8$ bar, ed una quantità di olio ARAL 1010 di 330 cm^3 .

REGOLAZIONE

Per il controllo della pressione, occorre usare un apposito manometro (dis. 260.49.700) seguendo le fasi appresso indicate.



22

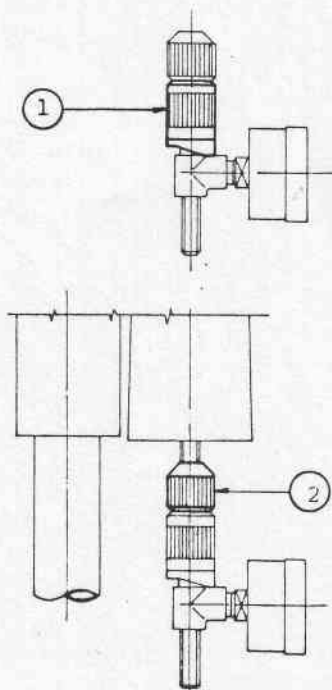
Fig. 16 - Ammortizzatore Hydrocross

1° Fase

Ruotare la camma « 1 » in modo che il piano inclinato forzi sull'attacco manometro.

2° Fase

Avvitare la ghiera « 2 » alla valvola dell'ammortizzatore, mantenendo la camma « 1 », rispetto al manometro « 3 », nella posizione della Fase 1°.



23

3ª Fase

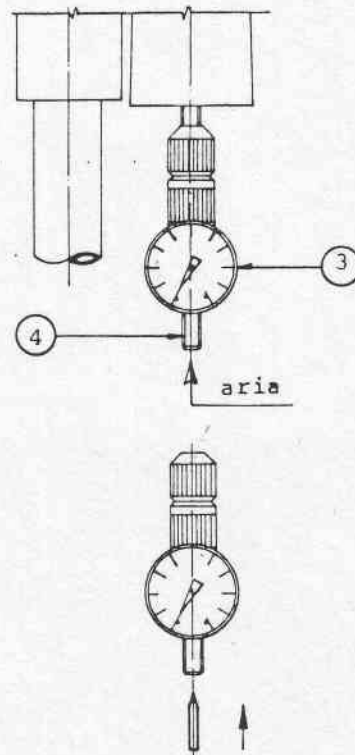
Ruotare il manometro « 3 » rispetto alla camma « 1 » di 90° in modo che il manometro indichi la pressione e insufflare aria dal raccordo « 4 ».
La pressione dev'essere superiore di circa 2 bar, rispetto a quella desiderata.

4ª Fase

Agendo con una punta sullo stelo della valvola « 4 », portare la pressione al valore desiderato.

5ª Fase

Ruotare il manometro in modo che la camma « 1 » torni nella posizione della Fase 1ª indi, mantenendo fermo le parti « 1 » e « 3 », svitare la ghiera « 2 ».



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:

- Svitare le 3 viti che fissano il coperchio.
- Rimuovere il filtro (Fig. 17), lavarlo in acqua (possibilmente calda) con sapone neutro o shampoo.
- Prima di rimontare il filtro è opportuno cospargere la superficie esterna di un velo d'olio, tipo OLEO-BLITZ antigoccia 1450 o equivalenti.
- Rimontare il coperchio e bloccarlo con le tre viti.

Ogni 6000 Km. circa, consigliamo di sostituirlo.

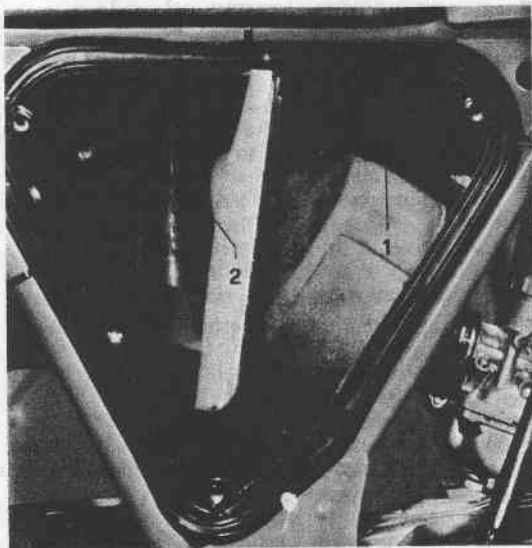


Fig. 17 - Cassetta aspirazione

- 1) Filtro
- 2) Cono aspirazione

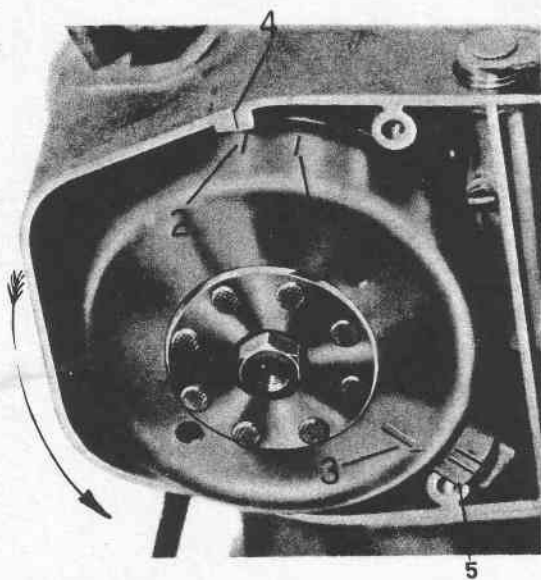


Fig. 18 - Volano elettronico DANSI
 1) Punto Morto Superiore - PMS
 2) Anticipo accensione
 3) Freccia di riferimento
 4) Riferimento carter
 5) Captatore

CONTROLLO FASE ACCENSIONE

Questa operazione va eseguita nel modo seguente:

- smontare la testa motore;
- appoggiare alla parte superiore del cilindro il supporto del comparatore in modo che il tastatore appoggi sul pistone;
- regolare il comparatore in modo da risultare azzerato quando il pistone è al P.M.S.;
- ruotare il volano in senso anti-orario facendo scendere il pistone della corsa equivalente all'anticipo fisso di 1,15 m/m (corrispondente a 17° sul volano 1,3 mm/ - 18° mod. STANDARD);
- controllare a questo punto che la freccia 3 capiti in mezzo alle due righe riportate sul captatore.

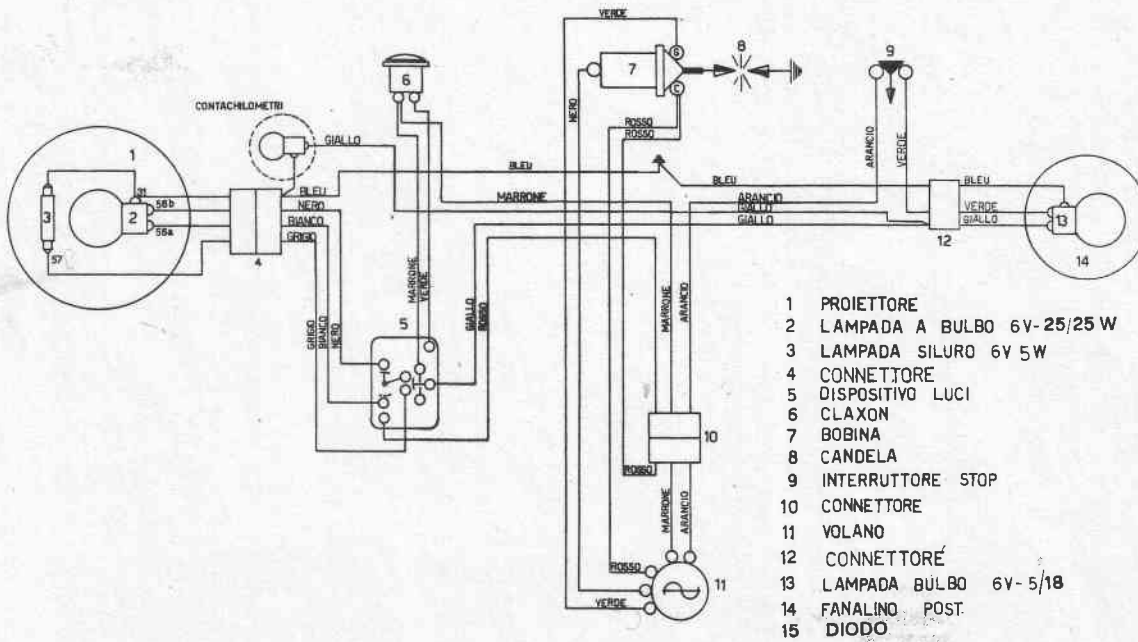
Nel caso che, una volta effettuata l'operazione la freccia 3 non coincida al centro delle righe riportate sul captatore procedere ad una nuova messa in fase nel seguente modo:

- rimuovere l'induttore volano;
- allentare le tre viti che fissano lo statore volano;
- rimontare l'induttore volano serrando leggermente il dado di fissaggio;
- fare coincidere la tacca 2 sull'induttore con la tacca 3 riportata sul carter motore;
- fare ruotare lo statore in modo da fare coincidere la freccia 3 riportata sull'induttore al centro delle due righe riportate sul captatore;
- rimuovere nuovamente l'induttore volano;
- rimontare e fissare l'induttore volano, serrando il dado alla coppia di serraggio prestabilita;
- verificare nuovamente la messa in fase.

COPPIE DI SERRAGGIO

DESCRIZIONE	Q.tà	Ø m/m	Coppia Kg/m
MOTORE			
Dado fiss. pignone catena	1	10	5.0 ÷ 5.5
Dado fiss. volano	1	10	5.0 ÷ 5.5
Dadi fiss. testa motore	4	7	2.3 ÷ 2.5
Vite fiss. ant. motore	1	8	2.0 ÷ 2.5
Viti fiss. post. motore	2	8	2.0 ÷ 2.5
Viti fiss. coperchi lato volano e frizione	9	6	0.5 ÷ 0.7
Viti fiss. semicarterm	13	6	0.5 ÷ 0.7
Dado fiss. tamburo frizione	1	11	5.0 ÷ 5.5
TELAIO			
Viti ammortizzatori	4	8	2.0 ÷ 2.5
Dado perno ruota ant.	1	15	4.0 ÷ 4.5
Viti morsetti manubrio	4	6	2.0 ÷ 2.5
Viti fiss. gambe forcella su perno ruota	2	8	0.7 ÷ 0.9
Viti fiss. corona	6	6	1.7 ÷ 2.0
Viti fiss. gambe forcella (piastra sup. inf.)	4	8	2.5 ÷ 3.0
Dado serie sterzo	1	24	4.0 ÷ 5.0

SCHEMA ELETTRICO



FANTIC MOTOR

S.p.A.

Via Parini, 3 - Telefono (031) 860.281 - 22061 BARZAGO (Como) Italy

PRINTED IN ITALY - Luglio 1980 - L.G.B. - DIS. 380.94.5000

CABALLERO 75 cm³

REGOLARITÀ COMPETIZIONE - REGOLARITÀ STANDARD

Bienvenu parmi les pilotes FANTICMOTOR!

Nous désirons vous exprimer notre satisfaction pour le choix que vous avez fait et vous remercier pour la préférence que vous avez bien voulu nous accorder. Vous avez un véhicule nouveau, essayé, élégant, solide qui vous donnera bien des satisfactions. Afin de le garder toujours en parfait état de marche, nous vous conseillons de suivre attentivement les instructions données dans cette brochure.

NOTICE

Afin de garder votre « CABALLERO » en parfait état de marche et pour ne faire pas déchoir les conditions de garantie prévues par le contrat de vente, nous vous recommandons de vous adresser exclusivement pour toute réparation aux concessionnaires et aux revendeurs FANTICMOTOR.

Les pièces que la FANTICMOTOR fournit comme rechanges sont réalisées avec le même matériel, ont subi le même cycle de travail et les mêmes contrôles que les éléments composant votre CABALLERO, ce sont des garanties d'une plus grande durée et d'un fonctionnement optimum de votre véhicule.

Nous vous recommandons d'exiger toujours des pièces de rechange d'origine FANTICMOTOR.

Dans le but de donner un produit toujours meilleur, nous nous réservons la faculté d'apporter des variations de genre technique, esthétique et de couleur même sans préavis.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES MODELE COMPETIZIONE

Moteur	à deux temps, refroidissement par air	
Cylindre	en alliage léger et chemise chromé	
Culasse	en alliage léger	
Cylindrée	74,4 cc	
Alesage	47,5 mm	
Course	42 mm	
Rapport de compression	14 : 1	
Puissance max.	HP 17 DIN (12,5 KW) à 12.250 tours/1'	
Couple max.	1,04 kgm (10,2 Nm) à 11.000 tours/1'	
Allumage	électronique 6 V 25 W	
Avance à l'allumage	1,15 mm mesurée sur le piston avant le P.M.S., correspondant à 17° mesurés sur la circonférence extérieure du volant	
Alimentation et graissage	mélange d'essence super à 2% d'huile synthétique CASTROL BIOLUBE ou CASTROL A545 N.B. - Au cas où il n'est pas possible de trouver d'huiles synthétiques, il est possible d'utiliser une huile minérale comme CASTROL SUPER T.T., mais en l'utilisant absolument au 3%	
Bougie	CHAMPION N80G	
Carburateur	MIKUNI VM 26	
Gicleur max.	130	
Gicleur de ralenti	30	
Volet gaz	VM 26/360 dimension 2,0	
Pulvérisateur	VM 28/86 dimension 0,2	
Aiguille conique	VM 26/26 dimension 2,5	
Embrayage	disques multiples en bain d'huile	
Transmission	primaire à engrenages à dents droites 20/71 en acier nitruré secondaire à chaîne 1/2 x 5/16" Z = 14/54 rapport 1 : 3,857	
Boîte de vitesses	régularité à 6 rapports	
	au changement	sortie chang.
	1re Z = 9/33 = 1 : 3,66	1 : 12,99
	2ème Z = 12/30 = 1 : 2,5	1 : 8,87
	3ème Z = 15/27 = 1 : 1,8	1 : 6,39
	4ème Z = 17/25 = 1 : 1,47	1 : 5,21
	5ème Z = 19/23 = 1 : 1,21	1 : 4,29
	6ème Z = 21/22 = 1 : 1,04	1 : 3,69
Demarrage	kick starter, côté droit	
Chassis	à double berceau fermé en acier spécial à haute résistance	
Suspension avant	à fourche télehydraulique, course 170 mm. Huile contenue 210 cm ³ (par jambe) de FINA DEXRON ATF	
Suspension arrière	amortisseurs hydrocross	
Jantes	AKRONT avant WM/1 x 21", arrière en aluminium. Moyeux coniques avec freins à tambour incorporés, à pivot pouvant être enlevé. Diamètre de freinage 124 mm avant et arrière	
Pneus	METZELER avant 2,50 x 21", arrière 3,50 x 18" Pressions conseillées: avant 1 kg/cm ² arrière 1,2 kg/cm ²	
Circuit électrique	avant avec feu de position, de route, de croisement. Arrière avec feu de position et feu de plaque. Avertisseur sonore, commutateur des feux et interrupteur d'arrêt, montés sur le guidon.	
Lampes	avant à boule 6 V 25/25 et à torpille 6 V 5 W arrière à boule 6 V 5/18 W	
Dimensions		
Empattement	1350 mm	
Longueur max.	2015 mm	
Largeur max.	920 mm	
Hauteur max.	1200 mm	
Hauteur minimum	200 mm	
Poids	80 kg	
Reservoir	en résine thermoplastique, capacité l 6,5 avec réserve	
Autonomie	km 150	
Consommation (CUNA)	l 4,5 pour 100 km	
Vitesse max.	98 km/h	

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES MODELE STANDARD

Moteur	à deux temps, refroidissement par air	
Cylindre	en alliage léger et chemise chromé	
Culasse	en alliage léger anodisée noir	
Cylindrée	74,4 cc	
Alesage	47,5 mm	
Course	42 mm	
Rapport de compression	14 : 1	
Puissance max.	5 HP à 6.000 tours/1'	
Allumage	électronique 6 V 25 W	
Avance à l'allumage	1,3 mm mesurée sur le piston avant le P.M.S. correspondant à 18° mesurés sur la circonférence extérieure du volant	
Alimentation et graissage	mélange d'essence super au 2% d'huile FIAT MOTO 2T SUPER ou CASTROL SUPER T.T. CHAMPION N84G ou BOSCH W 2 CS Dell'Orto PHBG 18BS	
Bougie		
Carburateur		
Gicleur max.	40	
Gicleur de ralenti	40	
Volet gaz	40	
Gicleur de démarrage	45	
Alguille conique	W 6 au 2ème cran	
Flotteur	g 4	
Vis de réglage de ralenti	ouverte tours 1 1/2	
Embrayage	disques multiples en bain d'huile	
Transmission	primaire à engrenages à dents droites Z=20/71 secondaire à chaîne 1/2 x 5/16" Z = 14/36 rapport 1 : 2,57	
Boîte de vitesses	régularité à 6 rapports	
	au changement	sortie chang.
	1re Z = 9/33 = 1 : 3,66	1 : 12,99
	2ème Z = 12/30 = 1 : 2,5	1 : 8,87
	3ème Z = 15/27 = 1 : 1,8	1 : 6,39
	4ème Z = 17/25 = 1 : 1,47	1 : 5,21
	5ème Z = 19/23 = 1 : 1,21	1 : 4,29
	6ème Z = 21/22 = 1 : 1,04	1 : 3,69
Demarrage	kick starter, côté droit	
Chassis	à double berceau fermé en acier spécial à haute résistance	
Suspension avant	à fourche télehydraulique avec tiges en acier chromé et pattes en aluminium. Quantité huile 210 cm ³ par jambe (FINA DEXRON ATF)	
Suspension arrière	à fourche oscillante avec amortisseurs hydrauliques, course 90 mm réglables sur 5 positions en acier avant WM 0/1,5 x 21", arrière WM 2/1,85 x 18" avec moyeux en aluminium Ø de freinage 123 mm avant et arrière	
Jantes	METZELER avant 2,50 x 21", arrière 3,50 x 18" Pressions conseillées: avant 1 kg/cm ² arrière 1,2 kg/cm ²	
Pneus		
Circuit électrique	avant avec feu de position et de croisement arrière avec feu de position. Avertisseur sonore, commutateur des feux et bouton de masse montés sur le guidon	
Lampes	avant à boule 6 V 25/25 W et à torpille 6 V 5 W arrière à boule 6 V 5/18 W	
Dimensions		
Empattement	1350 mm	
Longueur max.	2015 mm	
Largeur max.	910 mm	
Hauteur max.	1250 mm	
Hauteur min.	200 mm	
Poids	75 kg	
Reservoir	en résine thermoplastique, capacité l 6,5 avec réserve	
Autonomie	180 km	
Consommation (CUNA)	l 4,0 pour 100 km	
Vitesse max.	80 km/h	

Fig. N° 1 - Côté droit du Caballero Reg. Competizione

Fig. N° 2 - Côté gauche du Caballero Reg. Competizione

Fig. N° 3 - Côté droit du Caballero Reg. Standard

Fig. N° 4 - Côté gauche du Caballero Reg. Standard

Fig. N° 5 - Numéro du châssis - Poinçonné sur la plaque sous le tube de direction

Fig. N° 6 - Numéro du moteur - Poinçonné sur le côté supérieur droit du moteur, sous le carburateur

Fig. N° 7 - Starter (Carb. VM 26)

MODE D'EMPLOI

RODAGE

Avant de démarrer contrôler:

- qu'il y ait du mélange à 2% dans le réservoir
- que l'huile dans la boîte de vitesses soit au niveau exact
- que le robinet de l'essence soit ouvert
- que le changement soit au point mort
- l'efficacité et le réglage des commandes
- la pression des pneus
- le circuit électrique.

Pendant les 500 premiers kilomètres environ ne pas exploiter le moteur au maximum de sa puissance, mais ne l'utiliser qu'à 1/2 course d'ouverture de la commande du gaz.

Pendant et après le rodage utiliser du mélange à 2% d'huile.

Après les 1000 premiers kilomètres environ remplacer l'huile ESSO viscosité SAE 20.

Contrôler le serrage des vis et des écrous qui fixent les pièces principales, particulièrement les écrous qui fixent la culasse et les amortisseurs.

Vérifier également que les colliers de serrage des manchons carburateur-cylindre et carburateur-aspiration soient bloqués.

DEMARRAGE

- Mettre le changement au point mort.
- Ouvrir le robinet de l'essence.
- Si le moteur est froid, soulever le levier du starter sur le carburateur (Fig. N° 7).
- En tenant la poignée du gaz au ralenti agir énergiquement sur la pédale de démarrage.
- Tirer à fond le levier de l'embrayage et engager la première vitesse.
- Laisser graduellement le levier de l'embrayage en tournant en même temps la poignée du gaz.

ENTRETIEN

Le parfait état de marche et la durée du véhicule dépendent en bonne partie des soins que l'on a pendant l'entretien. Avant de procéder à l'entretien et au réglage des différentes parties, il faut faire un nettoyage soigné du motorcycle en utilisant un pinceau et de pétrole pour les parties mécaniques tandis que les parties vernies devront être lavées à l'eau et essuyées avec peau de daim.

VIDANGE DE LA BOITE DE VITESSES

Après avoir remplacé l'huile à environ 1000 km, l'opération devra être répétée tous les 5000 km. Les vidanges devront toujours être faites avec le moteur chaud.

Pour l'opération procéder de la façon suivante:

- arrêter le moteur et appuyer la machine sur la béquille
- enlever le bouchon de charge de l'huile qui se trouve sur la partie supérieure droite du moteur (Fig. N° 8)
- dévisser la vis de vidange qui se trouve sous le moteur
- laisser l'huile s'écouler en inclinant un peu la machine pendant environ trois minutes
- remonter la vis en contrôlant que le joint ne soit pas détérioré et bloquer très bien
- dévisser de deux ou trois tours la vis de niveau de l'huile (sur le couvercle droit du moteur) et verser 1000 cm³ d'huile ESSO viscosité SAE 20 à travers le bouchon de charge.

Pour connaître la quantité exacte si vous n'avez pas un récipient gradué verser l'huile jusqu'à le voir sortir du trou de la vis de niveau. A ce point serrer bien la vis sans bloquer énergiquement et fermer le bouchon.

Fig. N° 8 - Bouchon de charge de l'huile moteur

BOUGIE

La bougie est un organe très important pour le bon fonctionnement du moteur et il faut la contrôler soigneusement. La bougie standard est la CHAMPION N80G (modèle STANDARD N84G ou BOSCH W2 CS).

Avant de dévisser la bougie il est indispensable de nettoyer la culasse avec des jets d'air comprimé à fin d'éviter que des grains de sable ou de boue déposés sur elle tombent dans le cylindre.

- Débloquer la bougie (toujours avec le moteur froid) en utilisant la clé appropriée et la dévisser à la main jusqu'à sa sortie.
- La nettoyer avec une brosse métallique et contrôler la distance entre les électrodes qui doit être de 0,5 ÷ 0,6 mm. L'opération doit être faite tous les 3000 km environ. Remplacer la bougie tous les 6000 km.
- Remonter la bougie en la vissant à la main en n'utilisant la clé que pour le blocage.

Fig. N° 9 - Bougie

CHAINE

Le modèle « Competizione » est équipé d'une chaîne avec des caractéristiques de construction spéciales, étudiées par « Regina Extra » exprès pour des applications importantes quand elle subit des contraintes de traction, vitesse et de secousse considérables; donc elle est apte aux courses de régularité. Pour garder ces caractéristiques et éviter d'autres inconvénients désagréables, il est nécessaire de garder un réglage et un graissage constants.

DEMONTAGE

- Avec la machine sur la béquille dévisser les écrous du pivot de la roue et desserrer les deux tendeurs de chaîne (Fig. N° 10).
- A l'aide d'une pince enlever le joint de la chaîne (Figure N° 11).

Fig. N° 10 - Tendeur de chaîne
Direction de rotation de la chaîne

Fig. N° 11 - Joint de chaîne

A l'aide d'un pinceau et du pétrole nettoyer la chaîne de la boue éventuelle, après quoi la plonger dans un bain d'huile pendant environ une heure, cela pour permettre à l'huile de pénétrer à travers les rouleaux (voir la Fig. N° 13). Remonter la chaîne et insérer le joint comme indiqué dans la Fig. N° 11.

Agir d'une manière uniforme sur le tendeur de la chaîne, tout en maintenant la roue arrière centrée dans le châssis, jusqu'à obtenir un jeu de 25 ÷ 30 mm sur la ligne inférieure de la chaîne après avoir fait descendre le patin guide-chaîne (voir la Fig. N° 12).

Bloquer enfin les écrous du pivot de la roue.

Fig. N° 12 - Réglage de la chaîne

Fig. N° 13 - Graissage de la chaîne

Piastrine = joues
Olio = huile
Rullo = rouleau

CARBURATEUR MODELE COMPETIZIONE

Il est relié au cylindre et à la boîte du filtre à travers des manchons en caoutchouc, tous les deux bloqués sur le carburateur par deux colliers.

Nous suggérons de contrôler tous les 1000 km environ que les vibrations n'aient pas desserré les colliers et que le manchon de jonction cylindre-carburateur n'ait pas de signes de rupture tels à permettre des aspirations d'air, dans ce cas il est indispensable de le remplacer.

REGLAGE DU RALENTI

Le réglage doit être effectué avec le moteur chaud. En laissant tourner le moteur avec la poignée du gaz fermée, visser ou dévisser la vis « 1 » jusqu'à obtenir un nombre de tours du moteur suffisamment bas mais constant.

IMPORTANT

Fermer toujours le robinet de l'essence même pour des courts arrêts.

Fig. N° 14 - Groupe du carburateur MIKUNI VM 26

- 1) Vis de réglage du ralenti
- 2) Tube de reniflard
- 3) Collier de serrage du manchon carburateur-cylindre
- 4) Collier de serrage du manchon carburateur-aspiration
- 5) Tube de l'essence

Fig. N° 15 - CARBURATEUR MIKUNI VM 26

- 1) Capuchon de protection du règle-fil de transmission du gaz
- 2) Starter
- 3) Vis de fixation de la cuve à niveau constant
- 4) Bouchon pour inspection gicleur maximum
- 5) Cuve
- 6) Vis de réglage mélange-air (du fond 1¼ tours).

Il est conseillé d'effectuer périodiquement le nettoyage général du carburateur.

— Démontez la cuve en dévissant les quatre vis (3/15), enlever les flotteurs et éliminer les dépôts éventuels de mélange.

— Démontez le gicleur du maximum et le soufflez si possible avec air comprimé.

— Démontez la goupille conique et contrôlez que la partie conique ne soit pas rayée ou usée.

Filtro aspirazione = filtre aspiration

Cilindro = cylindre

AMORTISSEURS HYDROCROSS

Cet amortisseur n'a pas de ressorts et l'action est faite exclusivement par l'air sous pression qui y est contenu.

Les variations de charge peuvent être obtenues en augmentant ou diminuant la pression.

Toute réparation ou modification des freins intérieurs ne doit être effectuée que par un personnel spécialisé et particulièrement bien équipé.

L'amortisseur est fourni avec une pression environ 6,5 ÷ 6,8 bars et avec une quantité d'huile ARAL 1010 de 330 cm³.

REGLAGE

Pour le contrôle de la pression, il faut utiliser un manomètre approprié (des. 260.49.700) tout en suivant les phases indiquées ci-dessous.

Fig. N° 16 - Amortisseur hydrocross

PREMIERE PHASE

Tourner la came « 1 » de façon que le plan incliné presse sur l'attache du manomètre.

DEUXIEME PHASE

Visser la bague « 2 » à la came de l'amortisseur tout en maintenant la came « 1 » dans la position de la phase « 1 » par rapport au manomètre « 3 ».

TROISIEME PHASE

Tourner le manomètre « 3 » de 90° par rapport à la came « 1 » de façon que le manomètre indique la pression et insuffler de l'air à travers le raccord « 4 ».

La pression doit être supérieure de environ 2 bars, par rapport à celle que l'on veut.

QUATRIEME PHASE

En agissant avec une pointe sur la tige de la vanne « 4 », amener la pression à la valeur que l'on veut.

CINQUIEME PHASE

Tourner le manomètre de façon que la came « 1 » revienne dans la position de la phase première, après quoi dévisser la bague « 2 » tout en maintenant fixe les parties « 1 » et « 3 ».

FILTRE A AIR

Le filtre se trouve sous le couvercle droit.

Une des causes du rendement insuffisant du moteur dépend sans aucun doute des conditions du filtre.

Pour cette raison il est conseillé de faire un nettoyage soigné tous les 2000 km ou plus souvent, si le véhicule est employé dans des lieux poussiéreux.

Pour cette opération procéder de la façon suivante:

- dévisser les trois vis qui fixent le couvercle
- enlever le filtre (Fig. N° 17), le laver à l'eau (si possible chaude) avec du savon neutre ou du shampoing
- avant de remonter le filtre il est conseillé d'arroser la surface extérieure avec une couche d'huile type OLEO-BLITZ antigoutte 1450 ou des huiles pareilles
- remonter le couvercle et le bloquer avec les trois vis.

Tous les 6000 km environ, nous vous conseillons de le remplacer.

Fig. N° 17 - Boite d'aspiration

- 1) Filtre
- 2) Cône d'aspiration

CONTROLE DE LA PHASE D'ALLUMAGE

Cette opération doit être effectuée de la façon suivante:

- démonter la culasse du moteur
- appuyer le support du comparateur à la partie supérieure du cylindre de façon que le tâteur appuie sur le piston
- régler le comparateur de façon qu'il soit mis à zéro lorsque le piston est au P.M.S.
- tourner le volant dans le sens inverse à celui des aiguilles d'une montre en faisant descendre le piston de la course équivalente à l'avance fixée de 1,15 mm (correspondant au 17° sur le volant 1,3 mm - 18° modèle STANDARD)
- à ce point contrôler que la flèche « 3 » soit au milieu des deux raies marquées sur le capteur.

Dans le cas où l'opération ayant été effectuée la flèche « 3 » ne soit pas au milieu des raies marquées sur le capteur, procéder à une nouvelle mise en phase de la façon suivante:

- enlever l'inducteur du volant
- desserrer les trois vis qui fixent le stator du volant
- remonter l'inducteur du volant et serrer légèrement l'écrou de fixation
- faire coïncider le cran 2 sur l'inducteur avec le cran 3 indiqué sur le carter du moteur
- pivoter le stator de façon à ce que la flèche 3 marquée sur l'inducteur coïncide au milieu des raies marquées sur le capteur
- enlever de nouveau l'inducteur du volant
- remonter et fixer l'inducteur du volant, en serrant l'écrou au couple de serrage prescrit
- vérifier de nouveau la mise en phase.

Fig. N° 18 - Volant électronique DANSI

- 1) Point mort supérieur - PMS
- 2) Avance de l'allumage
- 3) Flèche de repère
- 4) Repère du carter
- 5) Capteur

COUPLES DE SERRAGE

DESCRIPTION	Q.té	Ø mm	Couple kg/m
MOTEUR:			
Ecrou de fixation du pignon de la chaîne	1	10	5,0 ÷ 5,5
Ecrou de fixation du volant	1	10	5,0 ÷ 5,5
Ecrou de fixation de la culasse du moteur	4	7	2,3 ÷ 2,5
Vis de fixation antérieure du moteur	1	8	2,0 ÷ 2,5
Vis de fixation postérieures du moteur	2	8	2,0 ÷ 2,5
Vis de fixation des couvercles du côté volant et embrayage	9	6	0,5 ÷ 0,7
Vis de fixation du demi-carter	13	6	0,5 ÷ 0,7
Ecrou de fixation du tambour d'embrayage	1	11	5,0 ÷ 5,5
CHASSIS:			
Vis des amortisseurs	4	8	2,0 ÷ 2,5
Ecrou du pivot de la roue avant	1	15	4,0 ÷ 4,5
Vis des serre-fils du guidon	4	6	2,0 ÷ 2,5
Vis de fixation des jambes de la fourche sur le pivot de la roue	2	8	0,7 ÷ 0,9
Vis de fixation de la couronne	6	6	1,7 ÷ 2,0
Vis de fixation des jambes de la fourche (plaque supérieure inférieure)	4	8	2,5 ÷ 3,0
Ecrou de série du tube de direction	1	24	4,0 ÷ 5,0

CIRCUIT ELECTRIQUE

- 1) Phare
- 2) Lampe à boule 6 V - 25/25 W
- 3) Lampe à torpille 6 V 5 W
- 4) Connecteur
- 5) Dispositif des feux
- 6) Klaxon
- 7) Bobine
- 8) Bougie
- 9) Interrupteur d'arrêt
- 10) Connecteur
- 11) Volant
- 12) Connecteur
- 13) Lampe à boule 6 V - 5/18
- 14) Feu arrière
- 15) Diode

Contachilometri = compteur kilométrique

giallo = jaune
 bleu = bleu
 nero = noir
 bianco = blanc
 grigio = gris
 marrone = marron
 verde = vert
 rosso = rouge
 arancio = orange

FANTIC FMOTOR

22061 BARZAGO (Como) Italy - Via Parini, 3 - Tel. (031) 860.281

Printed in Italy - 9-80 - Dis. 385.94.5000