

**FANTIC  
FMOTOR**

3 volte campione del mondo

**TRIAL**

**309 - 249 - 125.9**

***Coach***

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.*

### **Il FANTIC TRIAL**

*che Lei ora possiede, è un veicolo nuovo, collaudato, robusto, che le darà molte soddisfazioni; per mantenerlo sempre in perfetta efficienza Le consigliamo di seguire attentamente le istruzioni contenute nelle seguenti pagine.*

### **AVVERTENZA**

**Per conservare il Suo «FANTIC» in perfetto stato di efficienza e perchè non decadano le condizioni di garanzia previste dal contratto di vendita, raccomandiamo di utilizzare espressamente i lubrificanti da noi consigliati e di rivolgersi, per le riparazioni, esclusivamente ai Concessionari e Rivenditori FANTICMOTOR.**

**I particolari che la FANTICMOTOR fornisce come ricambi sono dello stesso materiale, hanno subito il medesimo ciclo di lavorazione e gli identici controlli dei pezzi che costituiscono il Suo FANTIC: garanzie queste di una maggiore 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.*

## CARATTERISTICHE TECNICHE

	TRIAL 309 - COACH	TRIAL 249	TRIAL 125.9
<b>TELAIO:</b>	monotrave sdoppiata con culla aperta, in acciaio ad alta resistenza. Telaio posteriore scomponibile <b>in lega leggera trattata e anodizzata</b> . Piastra paramotore inferiore <b>in lega leggera bonificata</b> . Serie sterzo montata su cuscinetti a rulli conici protetti da dischetti di tenuta. Manubrio in lega AVIONAL opportunamente trattato e anodizzato.		
<b>SOSPENSIONE ANTERIORE:</b>	forcella telidraulica a perno avanzato tipo <b>UPSIDE DOWN</b> con regolazione sdoppiata (compressione sullo stelo dx, estensione sullo stelo sx), steli Ø 35 mm. in acciaio scorrevoli su bussole, foderi in lega leggera, corsa 170 mm.		
<b>SOSPENSIONE POSTERIORE:</b>	a forcellone oscillante <b>in lega leggera trattata e anodizzata</b> sistema di cinematismo <b>funzionante su gabbie a rullini</b> e mono-ammortizzatore oleopneumatico con 18 posizioni di regolazione. Corsa 52 mm, escursione ruota 180 mm. <b>Perno forcellone in lega leggera</b> .		
<b>RUOTE:</b>	cerchi AKRONT ant. WM/1x21", post. WM/2x18" in lega leggera anodizzati, con raggi in acciaio inossidabile, mozzi in lega leggera, montati su cuscinetti, ant. e post. <b>con freno a disco flottante (ant. Ø 180 mm. post. Ø160 mm.)</b> . Perna ruote in acciaio forato.		
<b>PNEUMATICI:</b>	TUBELESS, 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 <b>N.B.: LE RUOTE SONO FORNITE GIÀ BILANCIATE, FARE ATTENZIONE A OGNI SMONTAGGIO DI COPERTURA.</b>		

	TRIAL 309 COACH	TRIAL 249	TRIAL 125.9
<b>IMPIANTO ELETTRICO:</b>	volano elettronico 12V-71W con regolatore di tensione, 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.		
<b>LAMPADE:</b>	anteriore a bulbo 12V - 25/25W e lampada 12V - 5W posteriore a bulbo 12V - 10W e lampada 12V - 4W		
<b>DIMENSIONI:</b>			
Passo:	mm. 1310		
Lungh. max:	mm. 2000		
Largh. max:	mm. 830		
Altezza sella:	mm. 700		
Altezza max:	mm. 1085		
Altezza minima:	mm. 350		
Peso:	kg. 79.5		
<b>SERBATOIO:</b>	in resina termoplastica, capacità 3.5 lt. compresa riserva.		
<b>AUTONOMIA:</b>	km. 81.5	km. 87.5	km. 113
<b>CONUSMO (CUNA) lt/100 km</b>	4.3	4	3.1
<b>VELOCITÀ MAX:</b>	99 km/h	99 km/h	90 km/h

## CARATTERISTICHE TECNICHE

	TRIAL 309 COACH	TRIAL 249	TRIAL 125.9
<b>MOTORE:</b>	monocilindrico a due tempi, raffreddato ad aria. <b>Aspirazione mediante valvola lamellare, coperchi in lega di magnesio.</b>		monocilindrico a 2 tempi raffreddato ad aria. <b>Coperchi in lega di magnesio.</b>
<b>CILINDRO:</b>	il lega leggera a 5 travasi con riporto di GILNISIL		in lega leggera con 4 travasi con canna cromata
<b>TESTA:</b>	in lega leggera		
<b>CILINDRATA:</b>	249.4 cc.	212 cc.	124.4 cc
<b>ALESAGGIO:</b>	74 mm.	69 mm.	55.2 mm
<b>CORSA:</b>	58 mm.	56.5 mm.	52 mm.
<b>RAPPORTO DI COMPRESSIONE:</b>	1:10.4	1:11.7	1:12
<b>POTENZA MAX:</b>	KW 15 (HP 20.4) a 6.000 giri/1'	KW 13.97 (HP 19) a 5.500 giri/1'	KW 8.46 (HP 11.5) a 5.500 giri/1'
<b>COPPIA MAX:</b>	2.9 kgm (Nm 28.4) a 3.750 giri/1'	2.7 kgm (Nm 26.5) a 4.800 giri/1'	1.41 kgm (13.88) a 5.500 giri/1'
<b>ACCENSIONE:</b>	volano elettronico DUCATI ENERGIA a massa variabile	volano elettronico DUCATI ENERGIA a massa variabile	volano elettronico
<b>ANTICIPO ACCENSIONE:</b>	3 mm. sul pistone corrispond. a 24°	3 mm. sul pistone corrispond. a 24°	1.6 mm. sul pistone corrispond. a 18°
<b>ALIMENTAZIONE:</b>	miscela benzina 97 N.O. SUPER al 2% di olio <b>CASTROL TTS PREMIX</b>		
<b>CANDELA:</b>	CHAMPION N3C	CHAMPION N3C	CHAMPION L86C

	TRIAL 309 - COACH	TRIAL 249	TRIAL 125.9
<b>CARBURATORE:</b>	DELLORTO PHBH 26NS	DELLORTO PHBH 26NS	DELLORTO PHBL 24NS
<b>Getto max.:</b>	130	128	90
<b>Getto minimo:</b>	35	38	48
<b>Getto avviamento:</b>	70	70	60
<b>Spillo conico:</b>	tipo x 76 alla 3 <sup>a</sup> tacca	tipo x 76 alla 2 <sup>a</sup> tacca	D22 alla 2 <sup>a</sup> tacca
<b>Valvola gas:</b>	N. 40	N. 35	N. 40
<b>Polverizzatore:</b>	FD 262	FD 262	AQ 265
<b>Galleggiante:</b>	gr. 2.8	gr. 2.8	gr. 6.5
<b>Vite miscela aperta:</b>	giri 2 e 1/4	giri 1 e 3/4	giri 1/2
<b>FRIZIONE:</b>	a dischi multipli in bagno d'olio		
<b>TRASMISSIONE:</b>	primaria ad ingranaggi a denti diritti Z=24/79 rapporto 1:3.30 secondaria a catena 5/5"x1/4" Z=12/39 rapporto 1:3.24	primaria ad ingranaggi a denti diritti Z=24/79 rapporto 1:3.30 secondaria a catena 5/8"x1/4" Z=11/39 rapporto 1:3.54	primaria ad ingranaggi a denti diritti Z=20/81 rapporto 1:4.05 secondaria a catena 1/2"x5/16" Z=13/52 rapporto 1:4
<b>CAMBIO:</b>	TRIAL a 3 rapp. con innesti frontali al cambio totali 1a Z-12/38 1:3.16 1:33.78 2a Z-12/30 1:2.50 1:26.73 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	TRIAL a 6 rapp. con innesti frontali al cambio totali 1a Z-12/38 1:3.16 1:36.91 2a Z-12/30 1:2.50 1:29.20 3a Z-15/30 1:2.00 1:23.36 4a Z-20/28 1:1.40 1:16.35 5a Z-27/24 1:0.89 1:10.39 6a Z-30/20 1:0.67 1: 7.82	TRIAL a 6 rapp. con innesti frontali al cambio totali 1a Z-12/38 1:3.16 1:51.19 2a Z-12/30 1:2.50 1:40.50 3a Z-15/30 1:2.00 1:32.40 4a Z-20/28 1:1.40 1:22.68 5a Z-27/24 1:0.89 1:14.41 6a Z-30/20 1:0.67 1:10.85
<b>AVVIAMENTO:</b>	a kick starter sulla destra azionato in avanti <b>È POSSIBILE AVVIARE IL MOTORE CON QUALSIASI MARCIA INSERITA TIRANDO PRIMA LA LEVA FRIZIONE</b>		

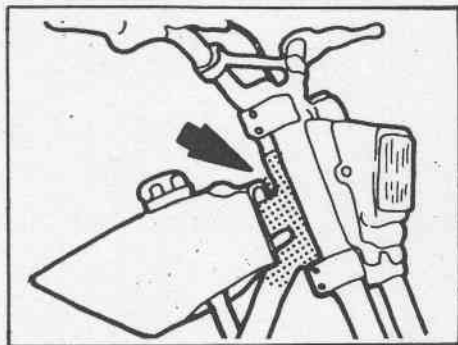


Fig. 1 - Numero di telaio.

#### DATI DI IDENTIFICAZIONE ED ISTRUZIONE 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 giusta pressione;
- il serbatoio del carburante sia rifornito;
- l'olio freni sia al giusto livello.

#### IMPORTANTE

I motori FANTIC sono studiati e sviluppati utilizzando esclusivamente 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 la 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 mezza corsa di apertura del comando gas; in seguito aumentare progressivamente.

Usare sia in rodaggio che dopo miscela di benzina 97 N.O. super al 2% di olio **CASTROL TTS PREMIX**

**Dopo i primi 300 km. è assolutamente necessario sostituire l'olio del cambio con 500 cc. di olio cambio CASTROL HYPOY 80W80.**

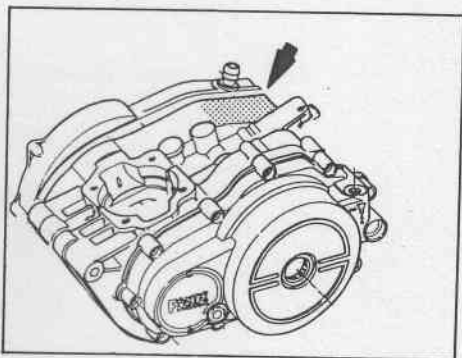


Fig. 2 - Numero di motore.

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'assestamento degli organi. Successivamente sostituire l'olio ogni 3.000 o 4.000 km.

Controllare che non siano allentate le viti ed i dadi che fissano le principali parti del veicolo, in particolare quelle che fissano il motore al telaio ed il manubrio, i dadi che fissano la testa e il mono-ammortizzatore. Verificare che, anche le fascette fissaggio dei manicotti carburatore-cilindro e carburatore-cassetta di aspirazione, siano serrate.

#### 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 **CASTROL TTS PREMIX**.

Per preparare la miscela procedere come segue:

- chiudere il rubinetto benzina;
- versare l'olio direttamente nel serbatoio (20 cc. di olio servono 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.

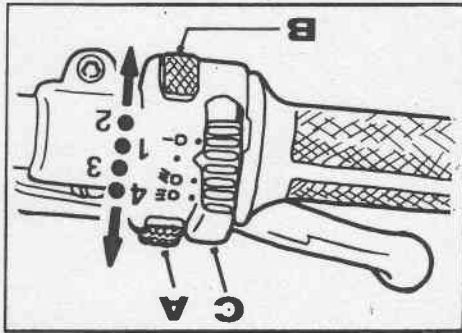


Fig. 7 - Deviatore luci.

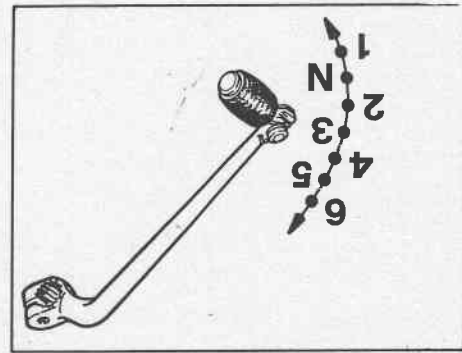


Fig. 8 - Pedale settore.

8

**DEVIATORE LUCI**  
 Il deviatore luci è situato sul lato sinistro del manubrio (vedere fig. 7).

- A) Pulsante di massa (arresto motore)
- B) Claxon
- C) Commutatore luci
- 1) Luci spente
- 2) Luci di posizione accese
- 3) Luce anabbagliante accesa
- 4) Luce abbagliante accesa

**AVVIAMENTO**

- mettere il cambio in posizione di folle (Fig. 8);
- aprire il rubinetto della benzina (Fig. 9) se il motore è freddo agire sulla leva dello starter sul carburatore (A Fig. 10);
- 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<sup>a</sup> marcia (pedale verso il basso fig. 8);
- lasciare gradualmente la leva della frizione ruotando contemporaneamente la manopola del gas.

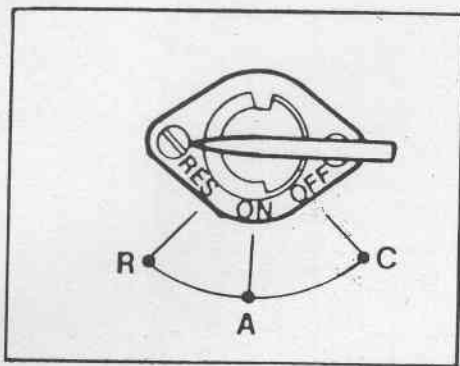


Fig. 9 - Rubinetto benzina.  
A = aperto C = chiuso R = riserva.

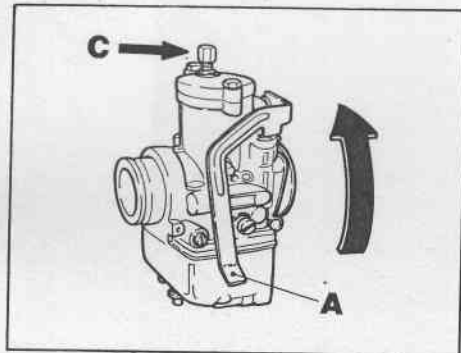


Fig. 10 - Leva starter sul carburatore

#### 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, premere il pulsante di massa sul deviatore e chiudere il rubinetto della benzina.

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

#### NORME PER LA MANUTENZIONE

La perfetta efficienza e la durata del veicolo dipendono in buona parte dalla cura posta nella manutenzione. Prima però di procedere alla manutenzione e alla registrazione delle varie parti, occorre effettuare una pulizia generale del motociclo servendosi di petrolio e pennello per le varie parti meccaniche, mentre per le parti verniciate o in plastica usare acqua e sapone ed asciugare con pelle di daino.

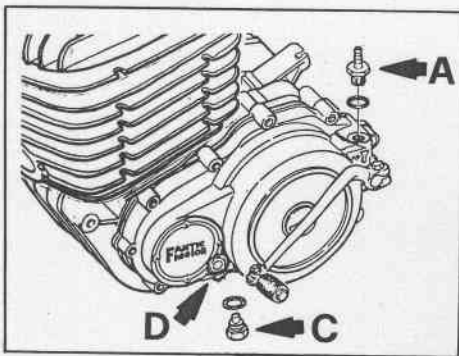


Fig. 11 - Sostituzione olio cambio.

### 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 (A Fig. 11);
- svitare la vite di scarico olio posta sotto il motore (C Fig. 11);
- 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. 11) 500 cc di olio cambio **CASTROL HYPOY 80W80**. Per sapere l'esatta quantità di olio da versare se non disponete di un contenitore graduato, controllare l'oblò (D Fig. 11), fino a quando l'olio non abbia raggiunto il livello massimo;
- chiudere il tappo di carico olio.

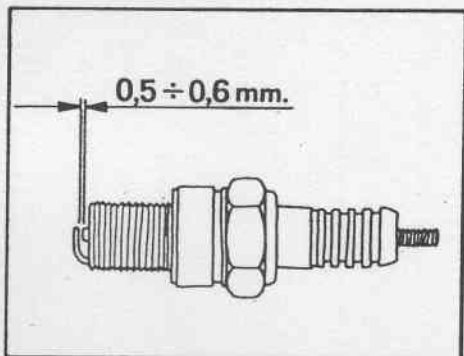


Fig. 12 - Candela.

#### CANDELA

Per la buona resa del motore la candela è un organo molto importante, del quale bisogna avere una cura particolare.

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.

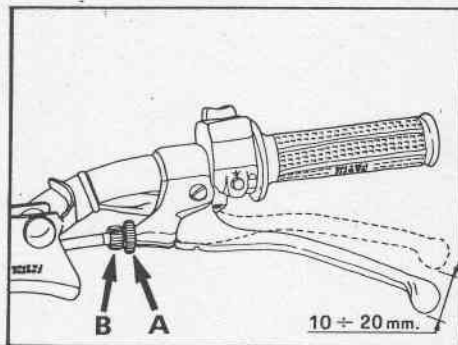


Fig. 13 - Comando frizione.

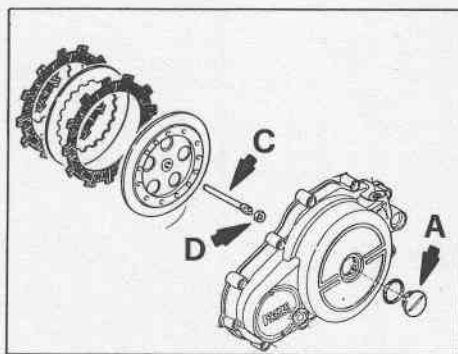


Fig. 14 - Registrazione frizione.

#### REGOLAZIONE COMANDO GAS

Ruotando la manopola del gas si ottiene lo scorrimento della valvola gas e 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 (C Fig. 10).

#### 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. 13 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.

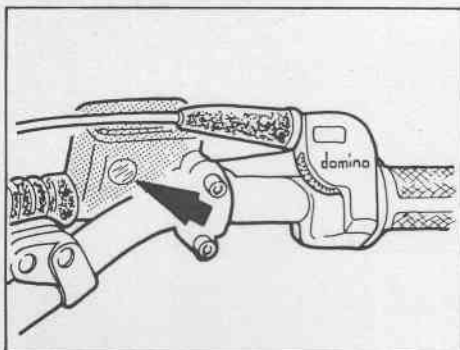


Fig. 15 - Oblò di controllo livello olio.

**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.

#### REGISTRAZIONE FRIZIONE

Se la frizione, nonostante la corretta regolazione del gioco prescritto, non stacca ancora a leva tirata o slitti, procedere come segue (Fig. 14):

- svitare il tappo di accesso (A);
- agire sulla vite C dopo aver sbloccato il dado D.

#### COMANDO FRENO ANTERIORE

Il comando freno anteriore è idraulico.

È composto da un serbatoio olio chiuso da un coperchio a tenuta e da una pompa comandata dalla leva freno.

Il serbatoio dell'olio è provvisto di un oblò in modo da aver sempre sotto controllo il livello. L'olio deve essere mantenuto costantemente a vista nell'oblò (Fig. 15). Se il livello dovesse calare fare un'aggiunta inserendo olio **CASTROL DISC BRAKE FLUID**.

#### IMPORTANTE

**Non riempire mai completamente il serbatoio dell'olio.**

**Non mischiare mai diversi tipi di olio.**

**Per la pulizia della pompa o della pinza freno non usare assolutamente benzina o prodotti derivati dal petrolio.**

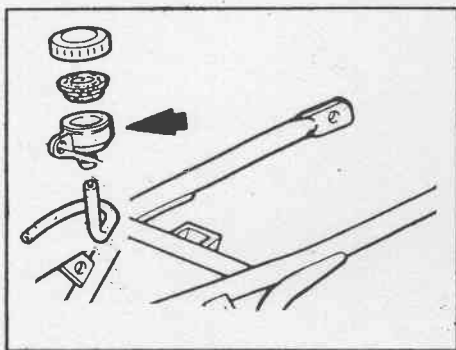


Fig. 16 - Serbatoio olio freno posteriore.

#### COMANDO FRENO POSTERIORE

Il comando freno posteriore è idraulico (Fig. 16). È composto da un serbatoio olio chiuso da un coperchio a tenuta e da una pompa comandata dal pedale freno. Il serbatoio dell'olio (posto sotto la sella - Fig. 16) è trasparente in modo da aver sempre sotto controllo il livello. L'olio deve essere mantenuto costantemente a vista nel serbatoio. Se il livello dovesse calare fare un'aggiunta inserendo olio **CASTROL DISC BRAKE FLUID**.

#### IMPORTANTE

**Non riempire mai completamente il serbatoio dell'olio. Non mischiare mai diversi tipi di olio. Per la pulizia della pompa o della pinza freno non usare assolutamente benzina o prodotti derivati dal petrolio.**

#### SPURGO DEL FRENO

Questa operazione va eseguita allo stesso modo sia per il freno anteriore che per quello posteriore. Lo scopo di questa operazione è di eliminare l'eventuale formazione di bolle d'aria nell'impianto frenante. Le cause di questo pericoloso inconveniente possono essere attribuite al fatto di non aver rispettato il livello dell'olio nel serbatoio oppure all'infiltrazione di aria dovuta all'usura degli anelli di tenuta (in questo ultimo caso consigliamo di rivolgerVi alle organizzazioni di vendita ed assistenza FANTICMOTOR).

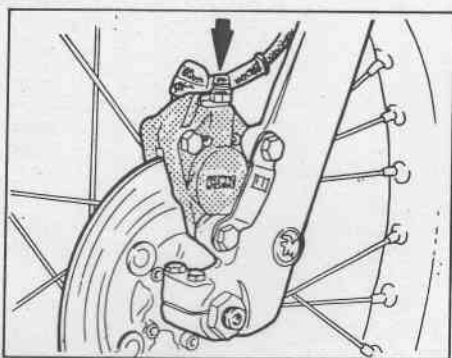


Fig. 17 - Pinza freno anteriore.

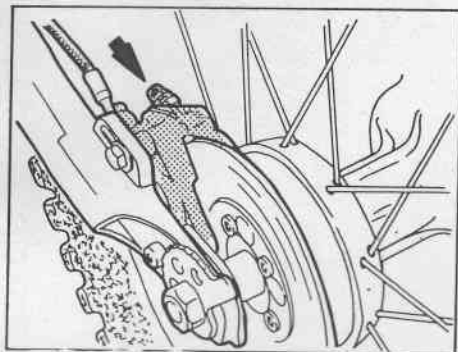


Fig. 18 - Pinza freno posteriore

Lo spurgo del freno va eseguito nel seguente modo:

- togliere il cappuccio di protezione della valvola di sfiato sulla pinza freno (Fig. 17 e 18); (per evitare inutili e dannosi spruzzi di olio consigliamo di inserire sulla valvola un tubetto di plastica trasparente collegato ad un recipiente qualsiasi);
- togliere il coperchio del serbatoio della pompa freno e verificare che l'olio sia al giusto livello;
- pompare lentamente 2 o 3 volte agendo sulla leva freno ant. o sul pedale freno post.;
- mantenere la leva o il pedale tirati e contemporaneamente svitare la valvola di sfiato (è sufficiente 1 giro). Si noterà a questo punto uscire dal tubetto, olio e bolle d'aria;
- richiudere la valvola e lasciare gradualmente la leva freno (o il pedale freno).

Ripetere l'operazione fino a quando dal tubetto si vedrà uscire solamente olio, a questo punto stringere bene la valvola, rimontare su di essa il cappuccio di protezione e dopo aver provveduto al rabbocco dell'olio nel serbatoio se necessario, rimontare il coperchio.

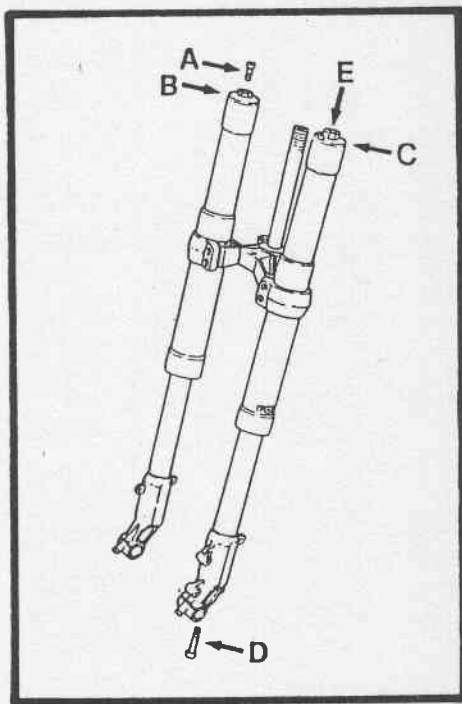


Fig. 19 - Forcella

### SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA (TRIAL 309 - 249 - 125.9)

Questa operazione deve essere eseguita diversamente per le due gambe, dopo aver smontato la ruota anteriore.

#### Sostituzione olio gamba destra:

- smontare la vite superiore A (fig. 19);
- smontare il tappo superiore B (fig. 19);
- allentare le viti delle piastre forcella e sfilare la gamba;
- capovolgere la gamba e pompare energicamente fino alla completa fuoriuscita dell'olio. Per eseguire correttamente questa operazione puntare un dito in cima all'asta prima di capovolgere la gamba in modo da impedire lo sfilamento di componenti interni;
- rimontare la gamba e serrare le viti di fissaggio sulle piastre forcella;
- inserire nello stelo 280 cc. di olio SAE 15;
- rimontare il tappo superiore e la vite di bloccaggio A e B (fig. 19).

#### Sostituzione olio gamba sinistra:

- smontare il tappo superiore C (fig.19);
- allentare la vite inferiore fissaggio piedino D (fig. 19);
- allentare le viti delle piastre forcella e sfilare la gamba;
- capovolgere la gamba e pompare ripetutamente fino alla completa fuoriuscita dell'olio;
- rimontare la gamba e serrare le viti di fissaggio sulle piastre forcella;
- serrare la vite fissaggio piedino D (fig. 19);
- inserire nello stelo 280 cc di olio SAE 15;
- azionare la gamba forcella per favorire la distribuzione dell'olio;
- rimontare il tappo superiore D (fig. 19);

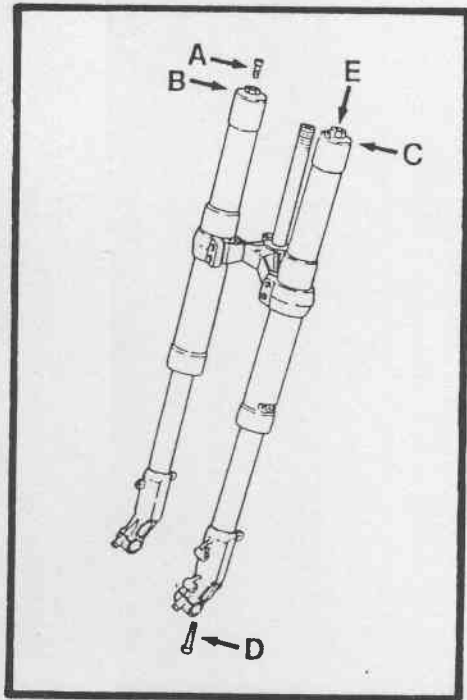
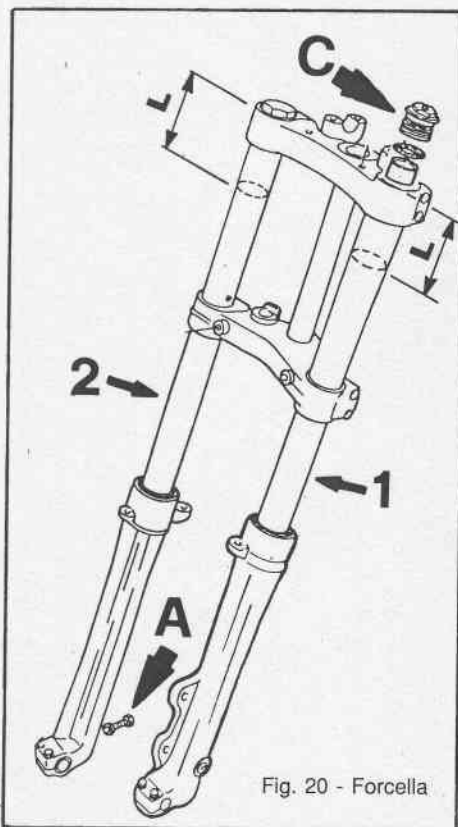


Fig. 19 - Forcella

#### REGOLAZIONE FRENO IN ESTENSIONE FORCELLA

La forcella montata sul Vostro FANTIC TRIAL, offre il considerevole vantaggio di avere il freno in estensione regolabile in ben 14 posizioni. Tenendo presente che la forcella viene generalmente fornita regolata in 7<sup>a</sup> posizione, volendo modificarla si proceda agendo sulla vite E (fig. 19), ruotando in senso orario se si desidera un'estensione più morbida e veloce, diversamente ruotarla in senso anti-orario se si desidera un'estensione più rigida e lenta.



### SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA (COACH)

L'operazione va eseguita nel seguente modo:

#### Scarico olio

- appoggiare la moto al cavalletto;
- svitare le viti di scarico sui foderi (A Fig. 20) e far 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 stelo compressione

(1 Fig. 21)

- smontare il tappo forcella (C Fig. 20);
- estrarre il tubetto di precaria (A Fig. 21), e la molla (C Fig. 21); è consigliabile quando si sfila quest'ultima farla ruotare su se stessa per permettere all'olio di sgocciolare.
- immettere olio per forcelle SAE15 fino a che arrivi a mm. 140 (L. Fig. 20) dalla sommità del tubo portante (a stelo compresso).

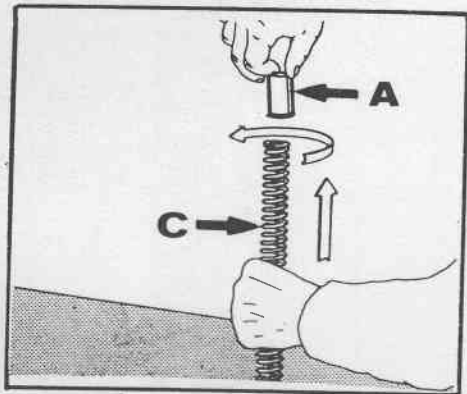


Fig. 21 - Stelo compressione (sx).

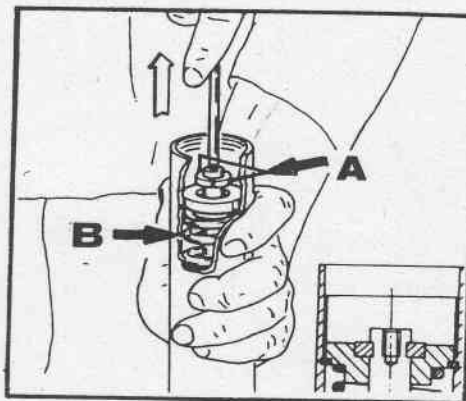


Fig. 22 - Stelo estensione (dx).

#### Carico stelo estensione

(2 Fig. 20)

- smontare il tappo forcella (C Fig. 20);
- avvitare sulla sommità dell'asta dell'ammortizzatore un perno filettato M4 di lunghezza 500 mm. (per non permettere al pompante di cadere all'interno), quindi tirando verso l'alto liberare dal loro fissaggio sull'asta stessa, i due semianelli (A Fig. 22). Sfilare dall'interno della canna lo scodellino superiore, il tubetto di precaria e la molla stessa (B Fig. 22);

- immettere olio per forcelle **SAE 15** fino a che arrivi a mm. 140 (L Fig. 20) dalla sommità del tubo portante (a stelo compresso).

**Controllare le guarnizioni di tenuta dei due tappi sostituendole se necessario e rimontarli.**

## CATENA

I FANTIC TRIAL montano di serie una catena **REGINA** pre-lubrificata, tale organo è per una moto 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 catena deve mantenere è di 30-35 mm. (A 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 **CASTROL CHAIN LUBE**

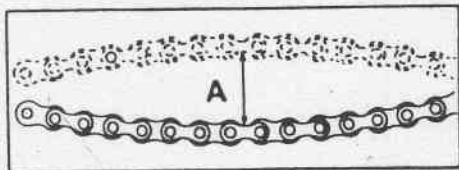


Fig. 23 - Tensione catena.

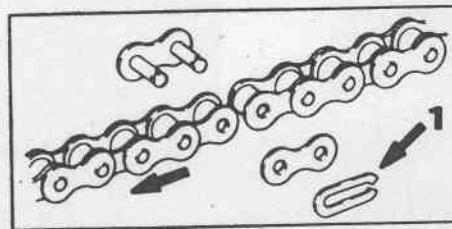


Fig. 24 - Molletta di arresto.

## SMONTAGGIO E MONTAGGIO CATENA

Per lo smontaggio della catena procedere come segue:

- sbloccare il perno e il dado fissaggio 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 e verificare l'allineamento della ruota;
- bloccare il dado e perno ruota.

**IMPORTANTE:** evitare di montare una catena nuova su pignone/corona con denti notevolmente consumati e viceversa non utilizzare una catena usata su pignone/corona nuovi.

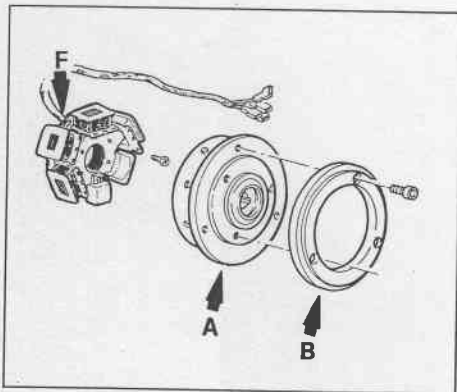


Fig. 25 - Volano elettronico

#### CONTROLLO FASE ACCENSIONE

Questo tipo di volano ad accensione elettronica non necessita di alcuna manutenzione particolare.

L'unico controllo da effettuare saltuariamente è la fase accensione che va controllata dopo aver somnato l'induttore. L'esatta fase di accensione si ha quando la freccia riportata dallo statore (F Fig. 25) 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.**

#### VOLANO ELETTRONICO DUCATI ENERGIA A MASSA VARIABILE (Trial 309 - 249 COACH)

È possibile variare la massa del volano per adattare la moto ad ogni tipo di percorso e alle caratteristiche di guida di ogni pilota. All'induttore A è fissato, tramite viti, l'anello B (Fig. 25). Togliendo o aggiungendo questo anello si hanno 2 possibilità di variare la massa del volano:

- 1) A+B (PD<sup>2</sup> = 380 kg cm<sup>2</sup>; Fluidità)  
Terreno pesante, bagnato
- 2) A (PD<sup>2</sup> = 240 kg. cm; Prontezza)  
Terreno roccioso, gradoni alti

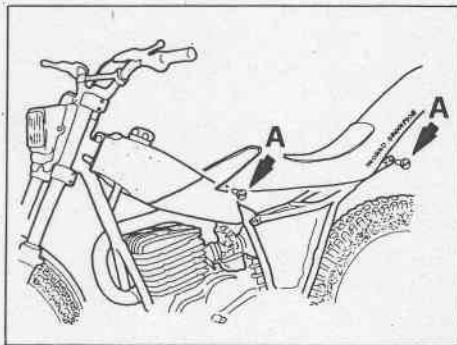


Fig. 26 - Smontaggio monoscocca.

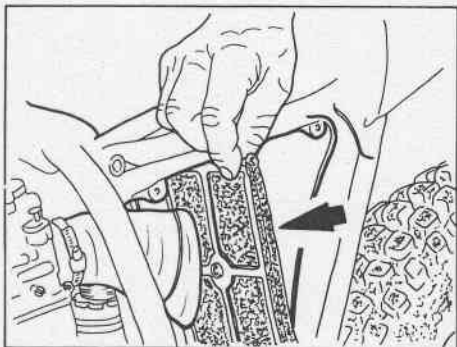


Fig. 27 - Filtro aria.

#### SMONTAGGIO MONOSCOCCA

La facilità di ispezione delle parti protette è dovuta all'integrazione del parafango posteriore con la parte centrale in una monoscocca amovibile con semplicità.

Per smontare la monoscocca, svitare le viti A (Fig. 26).

#### 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 500 km. o più frequentemente se usate in zone polverose, una accurata pulizia.

Per l'operazione procedere nel seguente modo:

- smontare la monoscocca (vedere sopra le istruzioni);
- svitare le viti e togliere il coperchio della cassetta filtro, posta sul lato sinistro;
- rimuovere il filtro (Fig. 27) e lavarlo in acqua calda con sapone neutro o shampoo; dopo averlo sciaquato e strizzato, umidificarlo con olio per filtri. 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.

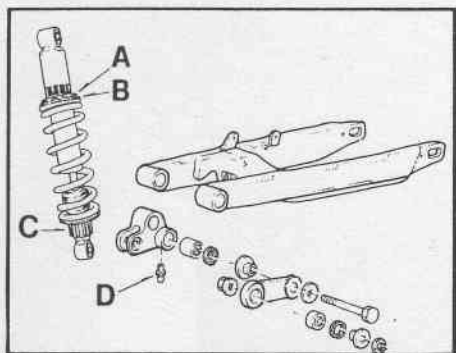


Fig. 28 - Cinematismo mono-ammortizzatore.

### MONO AMMORTIZZATORE

I FANTIC TRIAL sono equipaggiati con mono-ammortizzatore oleopneumatico con sistema di smorzamento tipo "duoshok" con regolazione in estensione, comandato da cinematismo a bielle; tale organo è per una moto da trial di tale importanza da meritare una cura ed una manutenzione particolari. Raccomandiamo quindi, di ingrassare periodicamente gli astucci a rullini, tramite i due ingrassatori (D Fig. 28) posti nella parte inferiore della leva centrale.

### REGOLAZIONE MONO-AMMORTIZZATORE

Due sono le regolazioni possibili:

- precaria della molla;
- regolazione freno in estensione.

Per regolare la precaria della molla, allentare la ghiera A Fig. 28 ed avviate o svitare la ghiera B Fig. 28, fino al raggiungimento della regolazione desiderata, dopodichè bloccare la ghiera A Fig. 28.

Per regolare il freno in estensione, agire sulla ghiera C Fig. 28.

Avvitando la ghiera si otterrà una estensione dell'ammortizzatore più "frenata", viceversa allentando la ghiera si otterrà un'estensione più "sfrenata".

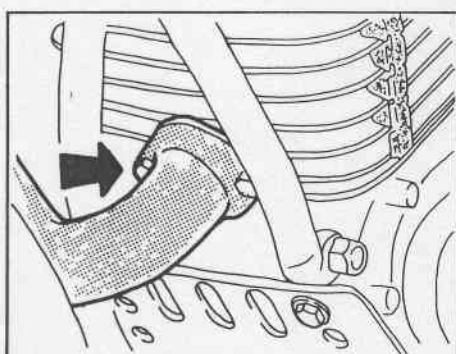


Fig. 29 - Fissaggio camera espansione.

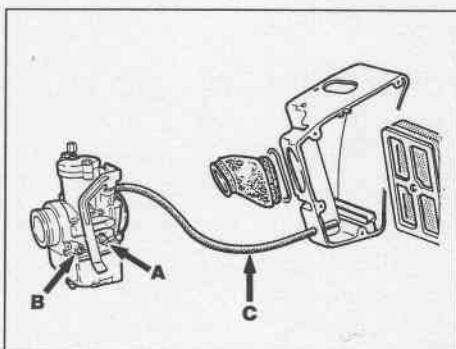


Fig. 30 - Carburatore.

### CAMERA ESPANSIONE E SILENZIATORE

Un'altra delle cause dello scasso rendimento del motore è dovuta senz'altro ai depositi carboniosi nella camera di 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 svitare le due viti di fissaggio (Trial 309-249) o le due molle (Trial 125.9) (Fig. 29) di attacco al cilindro.

Estrarre la camera espansione e procedere alla disincrostazione. Svitare le viti e smontare il terminale silenziatore. Prima di rimontare l'espansione consigliamo di sostituire la guarnizione imbocco cilindro.

### CARBURATORE

(vedere caratteristiche a pag. 5)

Il carburatore è un organo vitale del motore e necessita di una regolazione molto precisa. La maggiore parte delle regolazioni deve essere effettuata da un concessionario autorizzato FANTIC MOTOR che ha tutte le conoscenze tecniche e l'esperienza per svolgere questo lavoro. Tuttavia i seguenti punti possono essere realizzati dal proprietario come parte della manutenzione.

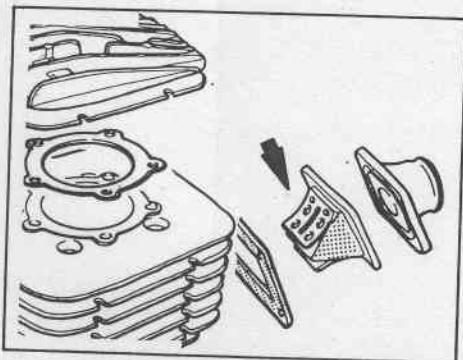


Fig. 31 - Valvola a lamelle.

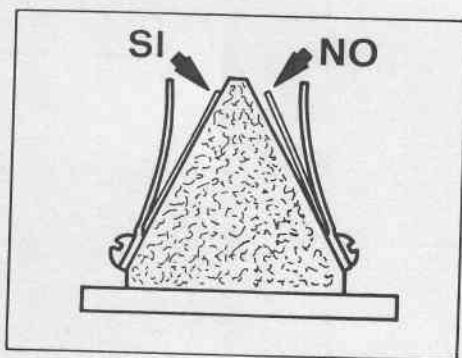


Fig. 32 - Controllo lamelle.

### Regolazione del regime di minimo del motore

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

- registrare la vite del minimo (A Fig. 30) in modo da ottenere una rotazione costante del motore;
- avvitare o svitare la vite miscela minimo (Fig. 30 B) fino ad ottenere il maggior numero di giri del motore;
- regolare quindi la vite del minimo fino ad ottenere un regime di rotazione più basso possibile, ma costante.

**IMPORTANTE:** assicurarsi che il tubo di alimentazione per aria massimo (C Fig. 30) sia inserito nell'apposito foro sulla cassetta aspirazione per circa 40 mm. Controllare inoltre che il gommino passacavo sia nella giusta posizione. (Solo su TRIAL 309-249-COACH).

### VALVOLA A LAMELLE (Trial 309-249-COACH)

(Fig. 31)

Controllare periodicamente che le lamelle appoggino perfettamente sul supporto gommato, in caso contrario sostituirle (Fig. 32). All'atto del rimontaggio controllare la guarnizione e se necessario sostituirla.

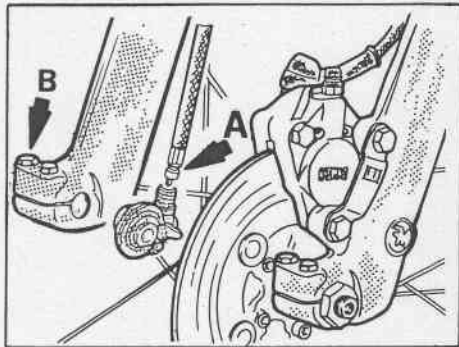


Fig. 33 - Smontaggio ruota anteriore.

### 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 (A Fig. 33);
- allentare le viti di bloccaggio foderi (B Fig. 33);
- smontare il perno e sfilare la ruota.

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

Stringere le viti di bloccaggio foderi sulle gambe forcella alla coppia di serraggio stabilita.

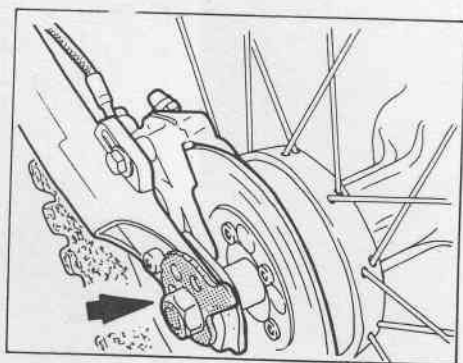


Fig. 34 - Ruota posteriore.

#### 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:

- sbloccare il perno ruota ed allentare i tendicatena (Fig. 34);
- 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 23.

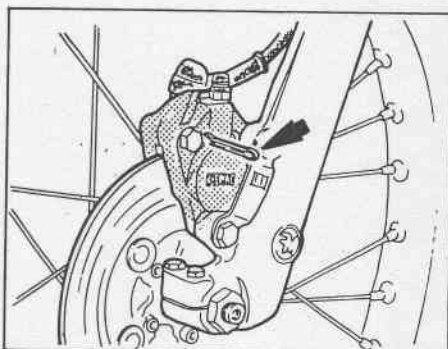


Fig. 35 - Pinza freno.

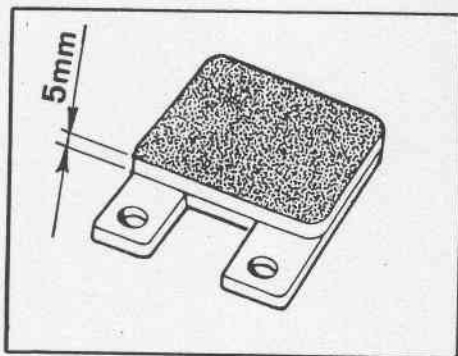


Fig. 36 - Pastiglia freno.

### CONTROLLO CONSUMO E SOSTITUZIONE PASTIGLIE FRENI

È questo un controllo che consigliamo di effettuare spesso in quanto è diretto e non implica alcuna operazione di smontaggio. Per controllare il grado di usura dei freni guardare frontalmente il disco e la pinza freno e le pastiglie risulteranno chiaramente visibili. Le pastiglie nuove hanno uno spessore del materiale di attrito di 5 mm. (Fig. 36), quando, in seguito all'usura questo arriva a 1-1,5 mm. ne consigliamo la sostituzione. L'operazione va eseguita allo stesso modo sia per sostituire le pastiglie freno anteriore che quelle posteriori.

**NOTA: sostituire sempre la coppia di pastiglie.**

Per sostituire le pastiglie freno agire come segue:

- smontare la pinza;
- smontare le copiglie (Fig. 35);
- sfilare le pastiglie (Fig. 36).

**NOTA: a pastiglie smontate non tirare assolutamente la leva o il pedale del freno.**

Per il rimontaggio eseguire l'operazione inversa.

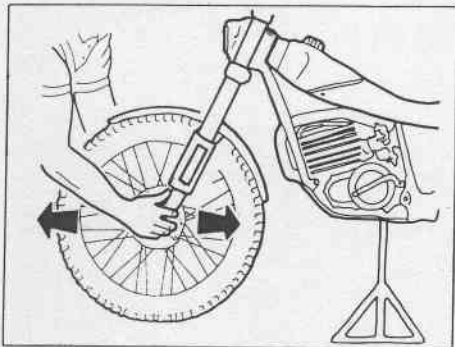


Fig. 37 - Controllo canotto sterzo.

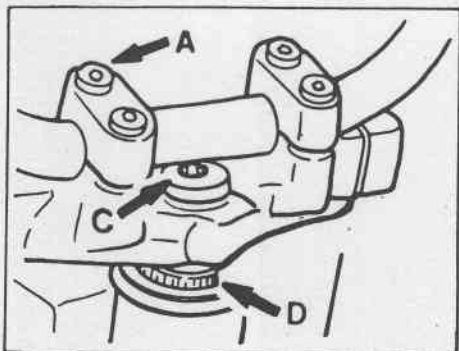


Fig. 38 - Registra sterzo.

### CONTROLLO CANNOTTO STERZO

Verificare il gioco dei cuscinetti ponendo il veicolo su un cavalletto e scuotere i foderi della forcella (Fig. 37).

Qualora si percepisca del gioco, procedere alla registrazione operando come segue: (Fig. 38):

- svitare le viti A e togliere il manubrio;
- allentare il dado C (dopo averlo liberato dal grano di ritegno);
- avvitare la ghiera D per recuperare il gioco;
- serrare a fondo il dado C;
- rimontare il manubrio fissandolo con le viti A.

### LUNGA INATTIVITÀ DEL VEICOLO

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

- pulire e proteggere le parti verniciate mediante applicazione di cere apposite;
- togliere completamente il carburante dal serbatoio e scaricare la vaschetta carburatore;
- togliere la candela e versare un cucchiaino d'olio all'interno del cilindro; Rimontare quindi la candela ed azionare alcune volte la leva di avviamento per ripartire l'olio sulle pareti del cilindro;
- controllare periodicamente la pressione delle gomme;
- oliare la catena.

### COPPIE DI SERRAGGIO

	DESCRIZIONE	Q.TÀ	Ø mm.	COPPIA Nm
MOTORE	Dado fiss. volano (Trial 125.9)	1	12	48÷53
	Dado fiss. volano (Trial 309-249-COACH)	1	15	65÷70
	Colonnette fiss. testa motore (Trial 125.9)	4	8	22÷24
	Colonnette fiss. testa motore (Trial 309-249-COACH)	5	8	22÷24
	Viti fissaggio motore ant.	1	10	50÷60
	Viti fissaggio mot. post.	4	8	25÷30
	Viti fissaggio coperchi motore	16	6	9÷11
	Dado fissaggio tamburino frizione	1	14	45÷55
	TELAIO	Viti fiss. mono-ammortizzatore	2	10
Viti fissaggio leveraggio		4	10	65÷75
Dado perno ruota anteriore		1	20	40÷45
Dado perno ruota posteriore		1	16	98÷117
Viti morsetti manubrio		4	8	19÷22
Viti fiss. foderi forc. su perno e ruota		4	6	7÷9
Dado serie sterzo		1	20	39÷49
Viti fissaggio corona		6	8	19÷22
Viti bloccaggio piastra super. forcella		2	8	19÷22
Viti bloccaggio piastra infer. forcella		4	6	9÷11
Viti disco freno		12	6	10÷12

### SCHEDA MANUTENZIONE PERIODICA

Operazioni manutenzione	Intervallo				
	Dopo i primi 300 Km	Dopo ogni 500 Km o una gara	Dopo ogni 1500 Km o tre gare o 50 ore di trial	Dopo ogni 3000 Km	Dopo ogni 5000 Km
Sostituzione olio forcella			■		
Sostituzione olio cambio	■			■	
Pulizia filtro aria		■			
Lubrificazione forcellone					■
Controllo anticipo accensione					■
Lubrificazione catena	■	■			
Controllo serraggio bulloneria	■				■
Controllo gioco frizione	■		■		
Controllo tensione catena	■		■		
Pulizia candela			■		
Controllo e registraz. cuscinetti sterzo			■		
Pulizia carburatore		■			
Sostituzione candela				■	
Controllo impianto frenante			■		
Sostituzione pastiglie				■	
Lubrificazione cinematismo mono-ammort.				■	
Pulizia camera espansione e silenziatore					■
Lubrificazione cuscinetti ruote					■
Controllo valvola a lamelle					■

Gli intervalli sopracitati sono da ritenersi validi per un uso normale del motociclo. In condizioni d'uso particolarmente gravose si consiglia una manutenzione più frequente.

### INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

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

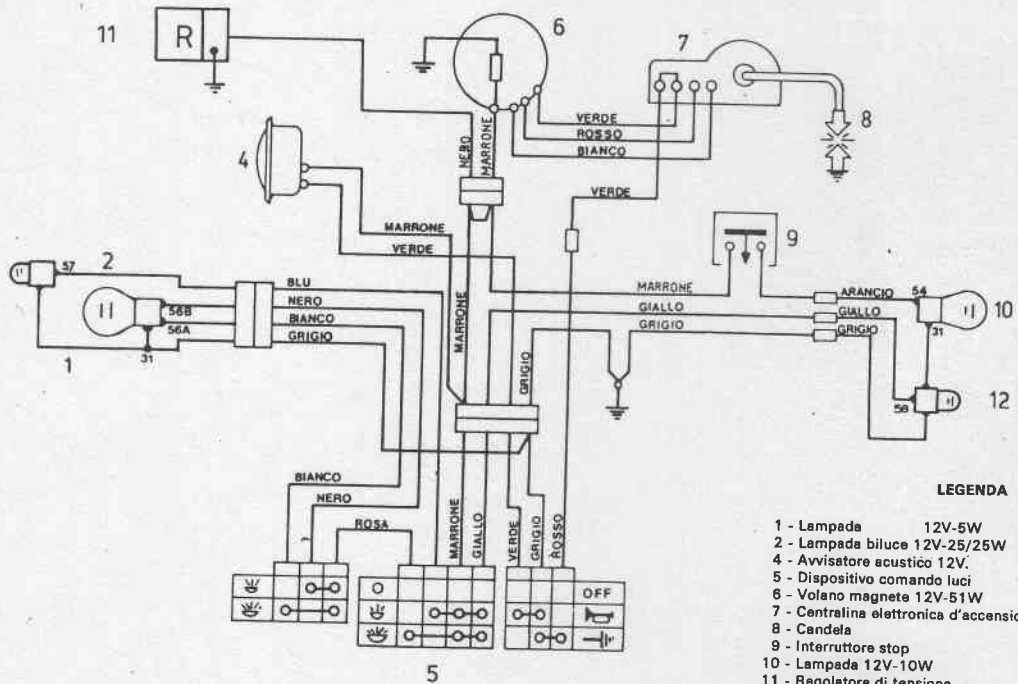
NEL CASO CHE, PUR AVENDO ATTUATO I PROVVEDIMENTI INDICATI, L'INCONVENIENTE PERSISTA CONSIGLIAMO DI RIVOLGERVI ALLE ORGANIZZAZIONI DI VENDITA E DI ASSISTENZA FANTICMOTOR LE QUALI DISPONGONO DELL'ATTREZZATURA NECESSARIA PER L'APPROPRIATA ESECUZIONE DI QUALSIASI RIPARAZIONE E MESSA A PUNTO.

Ricerca ed individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti
<b>DIFFICOLTÀ D'AVVIAMENTO</b> <b>Alimentazione, carburazione, accensione</b> <ul style="list-style-type: none"><li>— il rubinetto della miscela è chiuso oppure il serbatoio del carburante è vuoto</li><li>— getto, corpo carburatore o rubinetto ostruiti o sporchi</li><li>— motore ingolfato</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>— filtro aria otturato o sporco</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>— aprire il rubinetto o rifornire il serbatoio;</li><li>— smontare e lavare in benzina. Asciugare con getto di aria compressa;</li><li>— 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;</li><li>— vedi filtro aria</li></ul>

### INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

Ricerca ed individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti
<p><b>IRREGOLARITÀ VARIE DI FUNZIONAMENTO</b></p> <p>1 - affievolimento del rumore di scarico</p> <p>2 - tendenza del motore a fermarsi alla massima apertura del gas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— getto sporco</li> <li>— carburazione povera</li> </ul> <p>3 - scarico motore irregolare, scoppiettii in ripresa o in salita</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— miscela troppo ricca</li> <li>— carburatore ingolfato per impurità nel carburante</li> </ul> <p>4 - consumo elevato</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— filtro aria otturato o sporco, o anche comando dell'aria fisso in posizione di «chiuso» o non completamente aperto</li> <li>— altre cause (carburatore, scarsa compressione ecc.)</li> </ul> <p>5 - rumorosità motore, cattivo funzionamento frizione, disinnesto spontaneo marce, mancato innesto del gruppo messa in moto, inefficienza sospensioni.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— vedi camera espansione e silenziatore</li> <li>— smontare e pulire;</li> <li>— sostituire il getto con uno maggiorato dopo aver verificato che: <ul style="list-style-type: none"> <li>— il getto non sia sporco od ossidato</li> <li>— la candela non sia sporca o difettosa</li> <li>— il carburatore sia pulito</li> <li>— la miscela affluisca regolarmente</li> <li>— le guarnizioni non siano difettose</li> </ul> </li> <li>— sostituire il getto con uno di numero inferiore;</li> <li>— smontare e lavare in benzina. Asciugare con getto di aria compressa.</li> <li>— pulire il filtro</li> <li>— sbloccare la levetta dell'aria e lubrificare.</li> <li>— Rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza.</li> <li>— Rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza</li> </ul>

# IMPIANTO ELETTRICO



## LEGENDA

- 1 - Lampada 12V-5W
- 2 - Lampada biluce 12V-25/25W
- 4 - Avvisatore acustico 12V.
- 5 - Dispositivo comando luci
- 6 - Volano magnete 12V-51W
- 7 - Centralina elettronica d'accensione
- 8 - Candela
- 9 - Interruttore stop
- 10 - Lampada 12V-10W
- 11 - Regolatore di tensione
- 12 - Lampada 12V-4W

**FANTIC  
MOTOR**

consiglia lubrificanti



## **TABELLA LUBRIFICANTI**

OLIO MISCELA

CASTROL TTS PREMIX

OLIO CAMBIO

CASTROL HYPOY 80W80

OLIO FRENI IDRAULICI

CASTROL DISC BRAKE FLUID

LUBRIFICAZIONE CATENA

CASTROL CHAIN LUBE



FANTIC  
MOTOR

22061 BARZAGO (Como) Italy - Via Parini 3 - Tel. (031) 874252 4 linee r.a. - Fax (031) 874262 - Telex 380448 FANTIC I

PRINTED IN ITALY - Dis 375.94.05.5000 - La Grafica Briantea

# TRIAL 309 - 249 - 125/9

## Manuel d'instruction et d'entretien

SOYEZ LE BIENVENU PARMIS LES PILOTES FANTICMOTOR!

Veuillez accepter nos félicitations pour le choix que vous avez opéré ainsi que nos remerciements, pour la préférence que vous avez bien voulu nous accorder. Le FANTIC TRIAL ce véhicule neuf, au point et robuste, dont vous êtes actuellement le propriétaire, vous procurera de nombreuses satisfactions. Nous vous conseillons cependant de suivre attentivement les instructions contenues dans cette brochure afin de pouvoir le conserver toujours en parfait état de marche.

### NOTICE

Pour toute réparation nous vous recommandons d'utiliser uniquement les lubrifiants et de vous adresser exclusivement aux revendeurs FANTICMOTOR, pour que votre FANTIC soit toujours en parfait état de marche et que les conditions de garantie prévues par le contrat de vente soient valables. Afin de garantir la longévité de votre véhicule ainsi que son parfait fonctionnement, FANTICMOTOR fournit des pièces de rechange semblables aux éléments qui composent votre FANTIC, tant du point de vue des matériaux utilisés que de celui du cycle de travail et des contrôles subis.

Nous vous recommandons dès lors d'exiger toujours des pièces de rechange originales FANTICMOTOR.

Dans le but d'améliorer constamment notre production, nous nous réservons d'apporter des modifications techniques, esthétiques et au niveau des couleurs également, sans aucun préavis de notre part.

### CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

	TRIAL 309	TRIAL 249	TRIAL 125/9
<b>Moteur:</b>	monocylindre 2 temps, refroidissement à air. Aspiration par clapets. Carters et couvercles en alliage de magnésium		monocylindre à 2 temps. Refroidissement à air. Carters et couvercles en alliage de magnésium.
<b>Alesage/Course:</b>	74x58 mm (FRANCE 72,5x58 mm.)	69x56,5 mm	55,2x52 mm
<b>Cylindree:</b>	249,4 cc. (FRANCE 239,4 cc.)	212 cc.	124,4 cc.
<b>Puissance:</b>	20,4 HP (KW 15) à 6.000 T/m.	19 HP (KW 13,97) à 5.500 T/m.	11,5 HP (KW 8,46) à 5.500 T/m.
<b>Couplage max.:</b>	2,9 Kgm (28,4 Nm) à 3.750 T/m.	2,7 Kgm (26,5 Nm) à 4.800 T/m.	1,41 Kgm (13,88 Nm) à 5.000 T/m.
<b>Taux de compression:</b>	1:10,4	1:11,7	1:12
<b>Allumage:</b>	volant électronique DUCATI ENERGIA à inertie variable		volant électronique
<b>Avance à l'allumage:</b>	3 mm sur le piston correspondant à 24°		1,6 mm sur le piston correspondant à 18°
<b>Bougie:</b>	CHAMPION N 3 C	CHAMPION N 3 C	CHAMPION L 86 C
<b>Carburateur:</b>	DELLORTO PHBH 26 CS	DELLORTO PHBH 26 CS	DELLORTO PHBL 24 BS
<b>Gicleur principal</b>	135	152	90
<b>Gicleur de ralenti</b>	40 (FRANCE 38)	38	48
<b>Gicleur de démarrage</b>	70	70	60
<b>Pointeau</b>	du genre x61 au deuxième cran	du genre x61 au deuxième cran	D22 au deuxième cran
<b>Soupape à gaz</b>	N. 60	N. 50	N. 40
<b>Pulvérisateur</b>	EQ 274	EQ 274	AQ 265
<b>Flotteur</b>	gr. 6,5	gr. 6,5	gr. 6,5
<b>Vis de réglage mélange ouverte</b>	1-1/4 tour (FRANCE 1-1/2)	1-3/4 tour	1/2 tour
<b>Alimentation:</b>	mélange d'essence SUPER au 2% d'huile IP SUPER DUE T		
<b>Embrayage:</b>	à disques multiples à bain d'huile	multidisque à bain d'huile	à disques multiples à bain d'huile
<b>Transmission:</b>	primaire par engrenages à dents droites Z=24/79 rapport 1/3,30 Secondaire à chaîne 5/8" x 1/4" Z=12/39 rapport 1:3,24	primaire à engrenages à taille droite Z=24/79 rapport 1:3,30 Secondaire à chaîne 5/8" x 1/4" Z=11/39 rapport 1:3,54	primaire par engrenages à dents droites Z=20/81 rapport 1/4,05 Secondaire à chaîne 1/2" x 5/16" Z=13/52 rapport 1:4
<b>Boîte de vitesses:</b>	à 6 rapports à la boîte de vitesses 1ère Z-12/38 1/3,16 1/33,78 2ème Z-12/30 1/2,50 1/26,73 3ème Z-15/30 1/2,00 1/21,25 4ème Z-20/28 1/1,40 1/14,88 5ème Z-27/24 1/0,89 1/ 9,46 6ème Z-30/20 1/0,67 1/ 7,12	à 6 rapports à la boîte de vitesses 1ère Z-12/38 1/3,16 1/36,91 2ème Z-12/30 1/2,50 1/29,20 3ème Z-15/30 1/2,00 1/23,36 4ème Z-20/28 1/1,40 1/16,35 5ème Z-27/24 1/0,89 1/10,39 6ème Z-30/20 1/0,67 1/ 7,82	à 6 rapports à la boîte de vitesses 1ère Z-12/38 1/3,16 1/51,19 2ème Z-12/30 1/2,50 1/40,50 3ème Z-15/30 1/2,00 1/32,40 4ème Z-20/28 1/1,40 1/22,68 5ème Z-27/24 1/0,89 1/14,41 6ème Z-30/20 1/0,67 1/10,85
<b>Demarrage:</b>	par kick-starter vers l'avant, demarrage avec vitesse ancrée.		
<b>Cadre:</b>	monopoutre dédoublé ouvert en acier special. Boucle arrière démontable en alliage léger traité et anodisé. Sabot protection moteur en alliage léger renforcé. Direction montée sur roulements à rouleaux coniques et joints d'étanchéité. Guidon en alliage léger SUPER AVIONAL. Visserie en Ergal.		
<b>Suspensions avant:</b>	fourche télehydraulique à axe déporté type UPSIDE DOWN avec double réglage. (compression sur la jambe gauche, détente sur la jambe droite). Plongeurs Ø 35 mm. en acier guidés sur bagues anti-friction. Fourreaux en alliage léger, course 170 mm.		
<b>Suspension arrière:</b>	fourche arrière oscillante en alliage léger traité et anodisé avec système de cinématique fonctionnant sur cages à aiguilles et mono-amortisseur oléopneumatique réglable en compression et détente - course 57 mm - débattement roue AR. 180 mm. Axe de fourche arrière en alliage léger.		
<b>Equipement électrique:</b>	volant électronique 12V-71W avec régulateur de tension, projecteur à trois feux, feu arrière avec feu de stop commandé par la pédale de frein. Feu de plaque.		
<b>Jantes:</b>	en alliage léger anodisé, avant WM/1x21", arrière WM/2x18".		
<b>Freins:</b>	moyeux en alliage léger montés sur roulement, avant et arrière avec frein à disque flottant (av. Ø 180 mm, ar. Ø 160 mm)		
<b>Pneumatiques:</b>	TUBELESS avant 2.75x21", arrière 4.00x18". PRESSION RECOMMANDE: sur parcours routiers et mixtes avant et arrière 0,7 bar. - sur parcours tous terrains 0,4 bar.		
<b>Reservoir:</b>	en résine thermoplastique antichoc contenance 3,5 litres y compris la réserve.		
<b>Consommation (CUNA) R/100 Km:</b>	4,3 lt.	4 lt.	3,1 lt.
<b>Dimensions:</b>		mm. 1.310	
empattement		mm. 700	
hauteur selle		mm. 2.000	
longeur max.		mm. 830	
largeur max.		mm. 1.100	
hauteur max.		mm. 350	
hauteur min.		Kg. 79,5	
poids à vide			
<b>Vitesse max.:</b>	99 km/h.	99 km/h.	90 km/h.
<b>Pente surmontable:</b>	à la limite du basculement.		

## DONNEES D'IDENTIFICATION ET INSTRUCTION POUR LE RODAGE AINSI QUE POUR L'UTILISATION DU VEHICULE

Avant d'utiliser la moto vérifiez :

- que l'huile moteur soit au juste niveau;
- que les pneumatiques soient à la pression établie;
- que le réservoir à carburant soit ravitaillé;
- le niveau de l'huile de freinage.

### IMPORTANT :

Les moteurs FANTIC ont été étudiés et développés en utilisant exclusivement les lubrifiants préconisés dans ce manuel. L'usage de lubrifiants de type ou de marque différents provoque inévitablement un fonctionnement anormal du moteur et l'usure rapide des organes intérieurs. Nous vous recommandons par conséquent d'utiliser seulement et exclusivement les lubrifiants préconisés.

### RODAGE

Etant donné que la première période d'utilisation s'avère particulièrement importante pour le rendement du moteur par la suite, nous vous conseillons de le roder soigneusement au cours des 750 premiers kilomètres. Pendant les 750 premiers kilomètres, ne poussez jamais le moteur au maximum de sa puissance et n'ouvrez pas la commande des gaz outre la moitié de la course. Augmentez progressivement par la suite. Aussi bien pendant le rodage qu'après utilisez un mélange de Super à 2% d'huile IP SUPER DUE T.

Après les 300 premiers kilomètres, il s'avère absolument nécessaire de vidanger l'huile de la boîte de vitesses au moyen de 500 cc d'huile pour moteurs IP PONTIAX DB 80W.

Lors de la première vidange d'huile, nous vous conseillons, après l'écoulement de l'huile, de démonter le carter d'embrayage et de laver convenablement les organes internes avec de l'essence ou du pétrole et de les essuyer au moyen de jets d'air comprimé. Procédez à ces opérations afin d'éliminer d'éventuels résidus métalliques provoqués par le rodage des organes. Ensuite, vintagez l'huile tous les 3.000 ou 4.000 km.

Veillez à ce que les vis et les écrous qui fixent les éléments principaux de la moto ne soient pas desserrés; il s'agit plus particulièrement des vis qui fixent le moteur au châssis ainsi que le guidon et des écrous qui fixent la culasse et le monoamortisseur. Contrôlez également les colliers de serrage sur les manchons carburateur-cylindre et carburateur-chambre d'admission: ils doivent être serrés.

### DEVIATEUR DES FEUX

Le déviateur des feux est placé sur le côté gauche du guidon (Fig. 7).

A - Bouton de masse

B - Klaxon

C - Déviateur des feux

- 1) Feux éteints
- 2) Feux de position allumés
- 3) Feux de croisement allumés
- 4) Feux de route allumés

### DEMARRAGE

- Mettez le changement de vitesses au point mort (fig. 8)
- Ouvrez le robinet de l'essence (fig. 9) si le moteur est froid abaissez le levier du starter sur le carburateur (A Fig. 10).
- En tenant la poignée du gaz au ralenti agissez énergiquement sur la pédale de démarrage.
- Après avoir fait tourner au point mort le moteur pendant quelques minutes de façon à le porter à une température optimum de fonctionnement et après avoir baissé le levier du starter, tirez à fond le levier de l'embrayage et mettez en première vitesse (pédale vers le bas fig. 8).
- Laissez peu à peu le levier de l'embrayage tout en tournant en même temps la poignée du gaz.

### EN MARCHÉ

Pour changer de vitesse, fermez le gaz, tirez à fond le levier de l'embrayage et mettez la vitesse successive. Lachez doucement le levier de l'embrayage tout en tournant en même temps la poignée du gaz.

### ARRÊT DU MOTEUR

Fermez le gaz, mettez le changement de vitesse au point mort, poussez le bouton de masse sur le déviateur et fermez le robinet de l'essence. Pour faciliter la sélection du point mort nous vous conseillons d'effectuer cette opération avant que le véhicule ne soit complètement arrêté.

### 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 faudra nettoyer soigneusement la moto en utilisant du pétrole et un pinceau pour les parties mécaniques, tandis que les parties vernies ou en plastique devront être lavées à l'eau et essuyées avec une peau de daim.

### REMPACEMENT DE L'HUILE DE LA BOITE DE VITESSES

Après la vidange effectuée à 300 km, répétez l'opération tous les 3000 ou 4000 km environ. Les vidanges devront toujours être effectuées quand le moteur est chaud.

Procédez comme suit:

- arrêtez le moteur et appuyez la moto sur la béquille;
- enlevez le bouchon de remplissage situé sur la partie supérieure gauche du moteur (A fig. 11);
- dévissez la vis de vidange située au-dessous du moteur (C fig. 11);
- faites écouler l'huile en maintenant la moto en position perpendiculaire par rapport au terrain pendant 3 minutes environ;
- remontez la vis de vidange tout en contrôlant l'état d'usure du joint;
- versez 500 cc d'huile pour moteur IP PONTIAX DB 80 W par le bouchon de remplissage. Pour connaître la quantité exacte d'huile versée, au cas où vous soyez dépourvu de récipient gradué, contrôlez le hublot (D fig. 11) jusqu'à ce que l'huile ait atteint le niveau maximum indiqué sur la plaque.

### BOUGIE

La bougie, qui est un organe d'une très grande importance pour un bon rendement du moteur, requiert des soins particuliers.

Avant de dévisser la bougie, il s'avère indispensable de nettoyer la culasse au moyen de jets d'air comprimé afin que les grains de sable ou de boue qui la recouvrent, ne tombent pas dans le cylindre.

### DEMONTAGE DE LA BOUGIE

- Lorsque le moteur est froid, débloquez la bougie au moyen de la clef prévue à cet effet. Dévissez-la ensuite totalement à la main.
- Nettoyez-la au moyen d'une brosse métallique et veillez à ce que la distance qui sépare les électrodes corresponde à 0,5/0,6 mm. Cette opération doit être effectuée tous les 3000 km environ alors que la bougie doit être remplacée tous les 6000 km.
- Remontez la bougie et vissez-la à la main. N'utilisez la clef que pour le serrage.

### REGLAGE DE LA COMMANDE DU GAZ

En tournant la poignée du gaz on obtient le coulissement de la vanne du gaz et de la goupille conique dans le carburateur et par conséquent l'accélération ou la décélération du moteur et donc du véhicule, en fonction du sens de rotation de la poignée. En lâchant la poignée, celle-ci revient automatiquement à la position zéro.

La commande du gaz doit être toujours conservée en bon état de fonctionnement, en évitant tout jeu qui empêcherait une réponse instantanée du moteur à chaque accélération. Il faut aussi toujours garder le fil de transmission du gaz à la tension appropriée.

Dans ce but vissez et dévissez la vis de réglage placée sur le carburateur (C fig. 10).

### REGLAGE DU FIL DE L'EMBRAYAGE

Cette opération devient nécessaire lorsque l'embrayage se débranche avec difficulté même en tirant à fond la levier. Pour exécuter cette opération agissez de la façon suivante:

- enlevez la couverture de protection de la commande de l'embrayage;
- débloquez l'écrou A et vissez la vis de réglage du fil B fig. 13 dans le sens des aiguilles d'une montre si vous désirez augmenter le jeu du levier de l'embrayage, tandis que si vous désirez le diminuer, tournez la vis dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Cette opération effectuée, placez à nouveau la couverture de protection sur la vis de réglage.

Remarque: normalement il faut laisser au levier de l'embrayage une course à vide de 10-20 mm, mesurés à l'extrémité du levier même, avant de commencer le débrachement de l'embrayage.

Si le jeu du levier demeure trop grand, une fois son réglage accompli, il faudra contrôler: l'état des disques de l'embrayage, mais pour cette opération nous vous conseillons de vous adresser aux concessionnaires FANTICMOTOR.

### REGLAGE EMBRAYAGE

Si l'embrayage ne présente pas un jeu correct, n'attaque pas levier tiré ou patine, procéder ainsi (fig. 14);

- Dévisser le bouchon d'accès A
- Agir sur la vis C après déblocage de l'écrou D

### COMMANDE FREIN AVANT

La commande du frein avant est hydraulique et comporte un réservoir d'huile étanche et un couvercle attachant à une pompe commandant le levier de frein.

Le réservoir d'huile est pourvu d'un regard permettant un contrôle permanent du niveau. L'huile doit toujours être maintenue à un niveau constant indiqué sur le regard (Fig. 15).

Si le niveau n'est pas normal, faire un complément d'huile IP AUTOFLUID FR.

### COMMANDE FREIN ARRIER

La commande du frein arrière est hydraulique (Fig. 16) et comporte un réservoir d'huile étanche et un couvercle attachant à une pompe commandant le levier de frein. Le réservoir d'huile (situé sous la selle) est transparent pour un contrôle permanent du niveau. L'huile doit toujours être maintenue à un niveau constant indiqué sur le réservoir (Fig. 16). Ajoutez de l'huile IP AUTOFLUID FR au cas où le niveau baisse.

### ATTENTION

Ne remplissez jamais le réservoir d'huile à ras bords.

Ne mélangez jamais différents types d'huile.

N'utilisez jamais de l'essence ou d'autres dérivés du pétrole afin de nettoyer la pompe ou la mâchoire du frein.

### PURGE DU FREIN

Cette opération doit être effectuée de la même manière pour le frein avant et le frein arrière.

Le but de cette opération consiste à éliminer la formation d'éventuelles bulles d'air dans le système de freinage. Les causes de ce dangereux inconvénient peuvent être attribuées à un non-respect du niveau d'huile dans le réservoir ou à une infiltration d'air due à l'usure des bagues d'étanchéité.

Au cas où la seconde hypothèse devait de vérifier, nous vous conseillons de vous adresser aux organisations de vente et de service après-vente FANTICMOTOR.

Procédez comme suit pour purger le frein:

- enlevez le couvercle de protection de la valve de purge sur la mâchoire du frein (fig. 17-18). (Pour éviter toute éclaboussure d'huile, inutile ou dangereuse, nous vous conseillons d'introduire un petit tube en plastique transparent dans le purgeur, tube que vous unirez à un quelconque récipient);
  - dévissez le bouchon du réservoir et vérifiez le niveau d'huile;
  - pompez lentement 2 ou 3 fois, en tirant le levier du frein;
  - alors que le levier est tiré, dévissez la valve de purge (un tour suffit). Au même moment des bulles d'air s'échapperont du petit tube à huile;
  - refermez la valve de purge et lâchez petit le levier du frein.
- Répétez cette opération jusqu'à ce que le petit tube ne laisse passer que

si l'huile ne s'écoule pas, serrez la valve, remontez le couvercle de protection, resserez convenablement le bouchon, non sans avoir préalablement remis l'huile à niveau, s'il y a lieu.

#### REMPLACEMENT DE L'HUILE DE LA FOURCHE

L'opération doit être effectuée ainsi:

##### Écoulement

- Appuyez la moto sur la béquille.
- Dévissez la vis vidange sur les pattes (A fig. 19) et laissez s'écouler l'huile.
- Actionnez le guidon en faisant coulisser la fourche jusqu'à ce que l'huile se soit totalement écoulee.
- Contrôlez les joints d'étanchéité des vis de vidange, remplacez-les, s'il y a lieu et resserez-les.

##### Remplissage huile (Fig. 20-21)

- Démontez le bouchon de fourche (C Fig. 19)
- Visser sur le haut de l'axe porte piston une tige filetée M4 d'une longueur de 500 mm (pour empêcher l'axe porte piston de tomber à l'intérieur), tirer vers le haut, libérer de leurs fixations sur l'axe les deux demi anneaux A. Défaire de l'intérieur du tube la buselure supérieure, le tube de précharge et le ressort B et C.
- Remplir d'huile de fourche Trial MARZOCCHI SAE 7,5 jusqu'à ce que le niveau soit à 130 mm (L Fig. 19) du haut du tube de fourche.
- Contrôler les joints toriques des deux bouchons, le remplacer si nécessaire et remonter.

#### CHAÎNE

Les FANTIC TRIALS sont équipés d'une chaîne pré lubrifiée. Cet organe est tellement important pour une moto de TRIAL qu'il mérite des soins et un entretien très spéciaux; le réglage approprié et la lubrification soignée, vous éviteront des inconvénients désagréables. A ce propos nous vous rappelons que:

- la chaîne doit être toujours bien tendue, avec un jeu de 30 à 35 mm (A fig. 22);
- la lubrification doit être effectuée chaque fois que la chaîne a été lavée au pétrole, après une excursion dans la boue ou lorsqu'elle a été très salie, avec de l'huile IP PONTIAX DB 80W.

#### DEMONTAGE ET REMONTAGE DE LA CHAÎNE

Procédez comme suit pour démonter la chaîne:

- débloquez les deux écrous de fixation de la roue arrière et desserrez les deux tendeurs de chaîne;
- utilisez des pinces pour enlever le dispositif d'arrêt (1 fig. 23) et sortez la chaîne après avoir enlevé le maillon de jonction.
- Procédez par contre de la manière suivante pour remonter la chaîne:
- remontez la chaîne en ayant soin d'insérer le dispositif d'arrêt (cfr. fig. 23);
- agissez uniformément sur les tendeurs de chaîne afin d'obtenir une tension appropriée et de vérifier l'alignement de la roue;
- bloquez les écrous de fixation de la roue.

**IMPORTANT:** Eviter de monter une chaîne neuve sur un pignon/couronne usagés et inversement une chaîne usée sur un pignon/couronne neuf.

#### VOLANT ELECTRONIQUE

Le volant à allumage électronique ne requiert aucun entretien. Le seul contrôle devant être effectué périodiquement est le calage de l'allumage qui doit être contrôlé après avoir démonté l'inducteur. On obtient le calage exact lorsque la flèche située sur le stator (F Fig. 24) coïncide avec l'encoche située sur le carter moteur, dans le cas contraire desserrer les vis de fixation et amener le stator dans la condition requise.

**NOTA** - À chaque contrôle du calage de l'allumage vérifier aussi le serrage des vis de fixation du stator.

#### VOLANT ELECTRONIQUE A INERTIE VARIABLE (Trial 307-247)

Sur le rotor sont fixes par des vis, 2 anneaux (A et B Fig. 24). Enlever ou ajouter un de ces anneaux afin d'obtenir 4 possibilités de variation de l'inertie du volant.

- 1) A+B+C (PD<sup>2</sup> = 420 Kg cm<sup>2</sup>): GRANDE SOUPLESSE, terrain boueux
- 2) A+B (PD<sup>2</sup> = 380 Kg cm<sup>2</sup>): SOUPLESSE, terrain mouillé
- 3) A+C (PD<sup>2</sup> = 280 Kg cm<sup>2</sup>): NERVOSITE, terrain friable
- 4) A (PD<sup>2</sup> = 240 Kg cm<sup>2</sup>): GRANDE NERVOSITE, terrain rocheux

#### DEMONTAGE MONOCOQUE

La facilité d'inspection des parties internes est due à l'intégration du garde-boue arrière avec la partie centrale dans une mono-coque amovible. Pour démonter la mono-coque, dévisser la vis A (Fig. 25).

#### LE FILTRE A AIR

La mauvaise condition dans laquelle se trouve le filtre à air représente certainement une des causes du rendement insuffisant du moteur. Nous vous conseillons donc de le nettoyer soigneusement tous les 500 km. ou plus fréquemment si vous utilisez le véhicule sur des routes poussiéreuses. Procédez comme suit:

- Démontez la mono-coque
- Dévisser les vis et enlever le couvercle filtre côté gauche
- Enlever le filtre (Fig. 26), le nettoyer à l'eau chaude avec du savon neutre.

#### MONO-AMORTISSEUR A BOMBONNE DE COMPENSATION ET REGLAGE EXTERNE

Les FANTIC TRIAL sont équipés avec un mono-amortisseur oléopneumatique avec système d'amortissement "DUOSHOCK" à double réglage en compression et détente, commandé par une cinématique par biellettes; un tel organe est pour une moto de Trial d'une telle importance qu'il mérite un entretien et des réparations particulières.

Nous recommandons de graisser périodiquement les cages à aiguilles, au moyen des deux graisseurs C positionnés sur la partie inférieure de la biellette centrale.

#### REGLAGE MONO-AMORTISSEUR

##### Réglage en détente:

Agir sur la molette A (Fig. 27):

- (vers le moteur): freiné
- (vers le bras oscillant): défreiné

##### Réglage en compression:

Agir sur la molette A (Fig. 28) de façon à obtenir le réglage voulu (0 = Souple - 9 = Dur).

#### PREPARATION DU MELANGE

Pour conserver les caractéristiques et le rendement du moteur, il convient de préparer soi-même le mélange en ajoutant de l'huile IP SUPER DUE T à de l'essence SUPER.

Pour la préparer le mélange, procéder ainsi:

- verser l'huile directement dans le réservoir, robinet fermé. (20 cc d'huile pour préparer 1 litre de mélange à 2%).
- remplir le réservoir avec de l'essence super.
- secouer le véhicule de manière à ce que l'essence et l'huile se mélangent bien.

#### CHAMBRE D'EXPANSION ET SILENCIEUX

Les dépôts carbonés qui se forment dans la chambre d'expansion peuvent diminuer le rendement du moteur.

Il est donc nécessaire de contrôler tous les 5.000 km. qu'il n'y ait pas d'incrustations sur l'emboîtement du tuyau de jonction au cylindre et dans le tuyau de sortie de la chambre d'expansion; dans le cas contraire raclez l'emboîtement du tuyau avec un gouillon. Il faudra répéter la même opération sur le silencieux terminal en maintenant propres les tuyaux d'entrée et de sortie.

Pour effectuer cette opération, enlevez les deux vis de fixation au cylindre (fig. 29). Enlevez la chambre d'expansion et procédez à sa désincrustation.

Dévissez les vis et démontez le silencieux terminal.

Avant de remonter la chambre d'expansion nous vous conseillons de remplacer le joint d'emmanchement au cylindre.

#### CARBURATEUR (voir caractéristique de la page)

Le carburateur est un organe vital qui nécessite un réglage très précis. Les réglages les plus importants devront être effectués chez un concessionnaire AGREE FANTIC MOTOR.

Toutefois, les points suivants peuvent être réalisés par le propriétaire:

#### REGLAGE DU RALENTI

Le réglage du ralenti doit être effectué moteur chaud comme suit:

- régler la vis de ralenti (A Fig. 30) afin d'obtenir une rotation constante du moteur.
- visser ou dévisser la vis d'air (B Fig. 30) afin d'obtenir le régime maximum du moteur.
- Régler le vis ralenti afin d'obtenir le régime moteur le plus bas possible mais constant.

#### BOITE A CLAPETS (Trial 307-247) (Fig. 31)

Contrôler périodiquement que les lamelles soient en appui parfait sur le support caoutchouc dans le cas contraire les remplacer (Fig. 32). Au remontage, contrôler le joint et si nécessaire le changer.

#### DEMONTAGE ROUE AVANT

Avant de procéder à cette opération il est indispensable d'appuyer la moto sur un support de manière à ce que la roue avant soit soulevée du sol. Ce support pourra être en bois ou en n'importe quel matériel pourvu qu'il remplisse cette fonction.

Pour le démontage procédez de la façon suivante:

- dévissez la transmission du compteur kilométrique du renvoi qui est placé sur le côté droit du véhicule entre la patte de la fourche et le moyeu de la roue; (A Fig. 33)
- relâchez les vis de fixation des pattes de la fourche (B fig. 33);
- démontez le pivot et ôtez la roue.

Pour le remontage effectuez la même opération dans l'ordre inverse en ayant soin d'insérer la tige d'arrêt spéciale du compteur kilométrique dans son siège sur le moyeu.

Serrez bien les vis de fixation des pattes sur les jambes de la fourche. (Tableau couples de serrage).

#### DEMONTAGE DE LA ROUE ARRIERE

Egalement pour le démontage de cette roue tout comme pour la roue avant il est indispensable d'appuyer la moto sur un support de manière à ce que la roue arrière soit soulevée du sol de quelques centimètres, procédez ensuite de la manière suivante:

- débloquez le pivot de la roue et relâchez les tendeurs de chaîne (fig. 34);
- désenfilez la chaîne après avoir enlevé son joint et le maillon de jonction;
- enlevez le pivot de la roue et désenfilez la roue.

Pour le remontage effectuez la même opération dans le sens inverse, en ayant soin de remonter le joint de chaîne dans sa position appropriée comme indiqué fig. 23.

#### CONTROLE DE L'USURE DES FREINS ET REMPLACEMENT DES FREINS

Nous vous conseillons d'effectuer cette opération assez souvent étant donné qu'il s'agit d'un contrôle direct ne comporte aucun démontage. Vous pourrez contrôler l'usure du frein avant en regardant frontalement le disque et les mâchoires du frein; les pastilles seront alors bien visibles. Vu qu'elles présentent une épaisseur de 5 mm. lorsqu'elles sont neuves, nous vous conseillons de les remplacer au moment où elles ne mesurent plus qu'1 ou 1,5 mm. Cette opération doit être effectuée de la même manière pour le frein avant et le frein arrière.

#### N.B. - Remplacez toujours la couple de pastilles.

Pour remplacer les plaquettes de frein, agir comme suit:

- démonter l'étrier.
- démontez les goupilles Fig. 35
- ôtez les pastilles (Fig. 36)

N.B. - Ne tirez pas sur le levier de frein, en aucun cas, lorsque les pastilles sont démontées.  
Pour le remontage, effectuez les opérations en sens inverse.

### CONTROLE JEU DE DIRECTION

Vérifier le jeu des roulements en posant la moto sur une béquille et mouvoir les fourreaux de la fourche (Fig. 37).

Si un jeu est perçu procéder ainsi:

- Dévisser la vis A et enlever le guidon;
- Desserrer l'écrou C
- Visser la bague D pour enlever le jeu
- Serrer à fond l'écrou C
- Remonter le guidon avec les vis A

### LONGUE INACTIVITE DU VEHICULE

Si le véhicule doit rester plusieurs mois sans fonctionner, il est conseillé:

- Nettoyer et protéger les parties peintes avec un produit approprié
- Vider le carburant du réservoir et de la roue du carburateur
- Démontez la bougie et verser une cuillère à café d'huile dans le cylindre. Remonter la bougie et donner quelques coups de kick-starter pour répartir l'huile dans le cylindre.
- Contrôler périodiquement la pression des pneumatiques
- Huiler la chaîne.

TABLEAU DE LA LUBRIFICATION  
ET DES OPERATIONS D'ENTRETIEN PERIODIQUE

Opérations	Après les 300 Km	Tous les 500 Km ou une compétition.	Tous les 1500 Km ou trois compétit. ou 50/h de trial	Tous les 3000 Km	Tous les 5000 Km
Vidange huile de fourche			■		
Vidange huile moteur	■			■	
Nettoyage filtre à air		■			
Graissage bras oscillant					■
Contrôle avance allumage					■
Lubrification de la chaîne	■	■			
Contrôle serrage boulonnerie	■				■
Contrôle jeu embrayage	■		■		
Contrôle tension chaîne	■		■		
Nettoyage bougie			■		
Contr. et régl. roulements de direct.			■		
Nettoyage carburateur		■			
Changement de bougie				■	
Contrôle freinage			■		
Substitution plaquettes de frein				■	
Lubrific. cinématique/mono-amortis.				■	
Nettoyage pot d'échappement					■
Lubrification roulement de roues					■
Contrôle boîte à clapets					■

Les intervalles de révision sont désignés pour un usage normal. Dans des conditions plus aigües, il est conseillé des révisions plus fréquentes.

### INCONVENIENTS ET LEURS REMEDES.

Si le fonctionnement du véhicule est irrégulier il faudra effectuer les contrôles ci-après et agir de la manière indiquée ci-dessous.

Si le fonctionnement irrégulier persiste même après avoir adopté les remèdes indiqués, nous vous conseillons de vous adresser aux concessionnaires FANTICMOTOR qui disposent de l'outillage nécessaire pour la bonne exécution de toute réparation et mise au point.

Recherche et repérage de l'inconvénient	Remèdes
<b>Difficultés de démarrage</b> Alimentation, carburation, allumage: — le robinet du mélange est fermé ou bien le réservoir à carburant est vide	— ouvrez le robinet ou remplissez le réservoir.
— gicleur, corps du carburateur ou robinet bouchés ou sales	— démontez et lavez à l'essence. Essuyez au jet d'air comprimé.
— moteur noyé	— fermez le robinet de l'essence, tourez complètement la poignée du gaz et appuyez sur la pédale jusqu'à obtenir le démarrage. Si le moteur ne démarre pas, démontez la bougie.

Recherche et repérage de l'inconvénient	Remèdes
— filtre de l'air bouché ou sale	nettoyez-la ou remplacez-la Avant de remonter la bougie faites tourner le moteur à vide pour expulser l'excès de carburant
— voir filtre à air	
<b>Quelques dérèglements dans le fonctionnement:</b>	
1) réduction du bruit de l'échappement	— voir chambre d'expansion
2) tendance du moteur à s'arrêter à l'ouverture maximum du gaz:	
— gicleur sale	— démontez et nettoyez
— carburation pauvre	— remplacer le gicleur avec un autre de numéro supérieur en vérifiant que: le gicleur ne soit ni sale ni oxydé. la bougie ne soit ni sale ni défectueuse. le carburateur soit propre. le mélange arrive régulièrement. les joints ne soient pas défectueux.
3) échappement irrégulier, crépitements en accélération ou en côte	
— mélange trop riche	— remplacez le gicleur par un autre de numéro inférieur.
— carburateur noyé à cause d'impuretés dans le carburant	— démontez-le et lavez-le à l'essence. Essuyez-le au jet d'air comprimé.

### COUPLES DE SERRAGE

Description	Qté	Ø mm.	Couple Nm.
<b>MOTEUR</b>			
Ecrou de fixation du volant (Trial 125.7)	1	12	48-53
Ecrou de fixation du volant (Trial 307-247)	1	15	65-70
Goujons de fix. de la culasse (Trial 307-247)	5	8	22-24
Goujons de fix. de la culasse (Trial 125.7)	4	8	22-24
Vis de fixation avant du moteur	1	10	50-60
Vis de fixation arrière du moteur	4	8	25-30
Vis de fixation des couvercles du moteur	16	6	9-11
Ecrou de fixation du petit tambour de l'embrayage	1	14	45-55
<b>CHASSIS</b>			
Vis des mono-amortisseur	6	10	65-75
Ecrou du pivot de la roue avant	1	15	39-44
Ecrou du pivot de la roue arrière	1	16	98-117
Vis des étaux du guidon	4	8	19-22
Vis de fixation des pattes de la fourche au pivot de la roue	4	6	7-9
Ecrou de la direction	1	20	39-49
Vis de fixation de la couronne	6	8	19-22
Vis de blocage des jambes de la fourche	4	6	9-11
Vis de blocage des jambes de la fourche	2	8	19-22
Vis de fixation disque de frein	12	6	10-12

### CIRCUIT ELECTRIQUE

1 - Lampe - 12V - 5W	giallo	- jaune
2 - Lampe à boule - 12V - 25/25W	grigio	- gris
3 - Diode 6-8 Ampere	verde	- vert
4 - Klaxon	bianco	- blanc
5 - Commutateur des feux	nero	- noir
6 - Volant 12V/7.1W	rosso	- rouge
7 - Boîte de commande électronique	viola	- violet
8 - Bougie	marrone	- marron
9 - Interrupteur du stop	arancio	- orange
10 - Lampe 12V - 10W	blü	- bleu
11 - Régulateur de tension	rosa	- rose

