

**FANTIC
MOTOR**

FM 280.01
CROSS 80 cc. COMPETITION



LIBRETTO DI USO E MANUTENZIONE
MANUEL D'ENTRETIEN ET D'UTILISATION
OWNER'S MANUAL
BETRIEBSANLEITUNG

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

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

With the purpose of giving you a better and better product we reserve the right of introducing technical, aesthetical and colour changes even without notice.

Um ein immer besseres Erzeugnis liefern zu können, behalten wir uns vor, jegliche technische, Farbe-oder Aussichtsänderung auch ohne vorherige Benachrichtigung vorzunehmen.

AVVERTENZA

Per conservare il suo «FANTIC» in perfetto stato di efficienza e perchè non decadano le condizioni di garanzia previste dal contratto di vendita Le raccomandiamo di rivolgersi, per le riparazioni, esclusivamente ai Concessionari e Rivenditori FANTICMOTOR. I particolari che la FANTICMOTOR fornisce come ricambi sono dello stesso materiale, hanno subito il medesimo ciclo di lavorazione e gli identici controlli dei pezzi che costituiscono il Suo FANTIC; garanzie queste di una maggior durata e di un funzionamento ottimale del Suo veicolo. Le raccomandiamo di esigere sempre ricambi originali FANTICMOTOR.

NOTICE

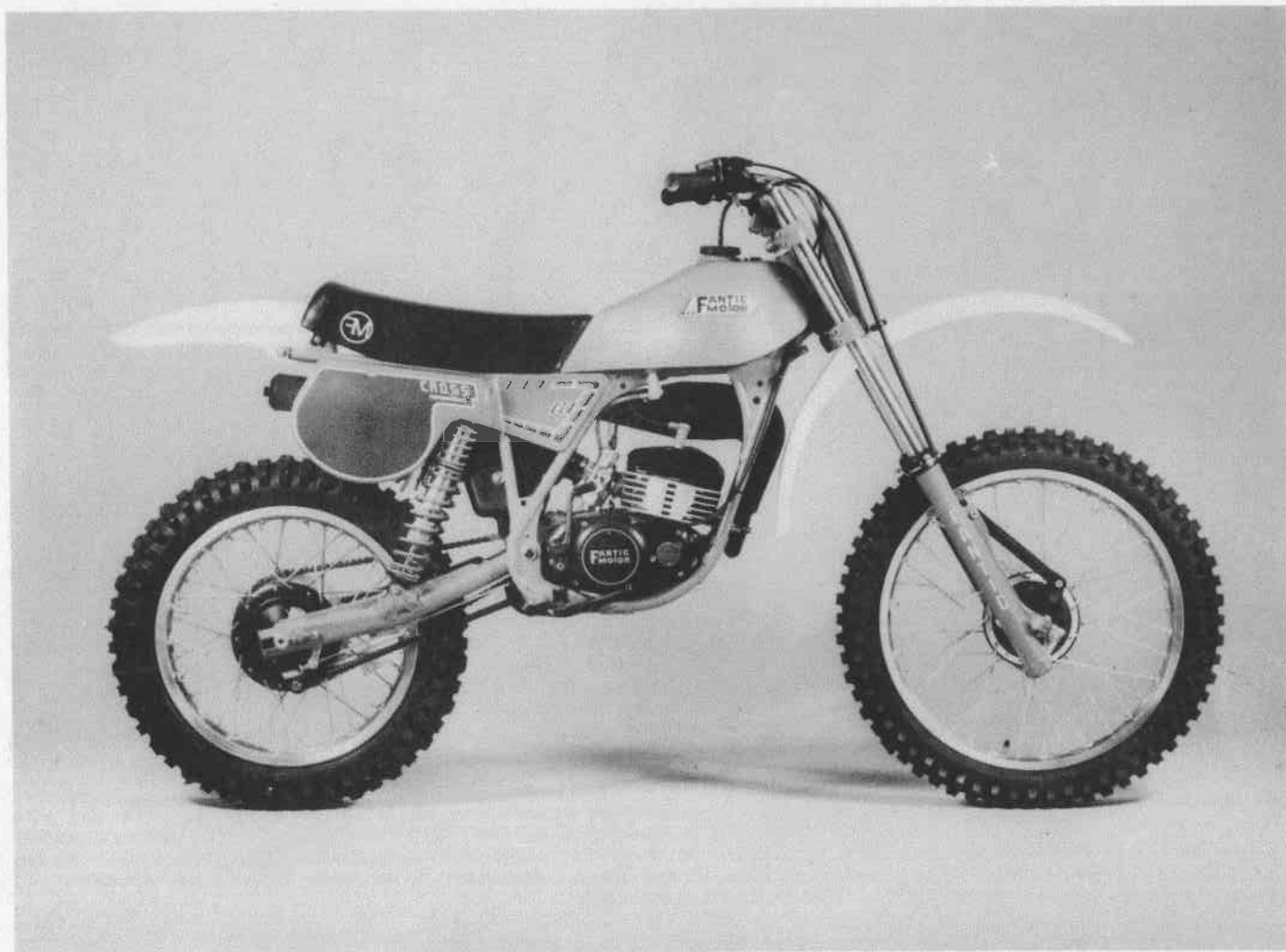
Afin de garder votre FANTIC en parfait état de marche et pour ne pas laisser déchoir les conditions de garantie prévues par le contrat de vente, nous vous recommandons de vous adresser pour toute réparation exclusivement aux Concessionnaires et aux Revendeurs FANTICMOTOR. Les pièces de réchange fournies par FANTICMOTOR sont réalisés avec le même matériel, ont subi le même cycle de travail et les mêmes contrôles que les éléments composant votre FANTIC, ce sont garanties d'une plus longue durée et d'un optimun fonctionnement de votre véhicule. Nous vous recommandons d'exiger toujours des pièces de rechange d'origine FANTICMOTOR.

FOREWORD

In order to keep your «FANTIC» in perfest working conditions and so that the guarantee conditions foreseen by the contract of sale would not be lost, we suggest you to contact for any repair only FANTICMOTOR Agent and Retailers. All pieces supplied by FANTICMOTOR as spare parts are made of the same material and have undergone the same machining cycle and the same controls as the parts forming your FANTIC; a guarantee of a longer life and the best yeld of your vehicle. We therefore recommend you to always require FANTICMOTOR original spare parts.

BEMERKUNG

Um Ihr FANTIC in einem perfekten Zustand aufrechtzuerhalten und damit die Garantierechte, die im Verkaufsvertrag vorgesehen sind, nicht verlustig gehen, empfehlen wir Ihnen, sich für die Reparatur ausschliesslich an die FANTICMOTOR-Vertreter und -Verkäufer zu wenden. Die Ersatzteile, die die Firma FANTICMOTOR liefert, bestehen aus demselben Material und haben dasselbe Arbeitsspiel und dieselben Kontrollen wie die Teile, die ihr FANTIC bilden; diese Tatsachen gewährleisten eine längere Lebensdauer und den besten Betrieb Ihres Fahrzeuges. Wir empfehlen Ihnen, immer originale FANTICMOTOR-Ersatzteile zu verlangen.






CARATTERISTICHE TECNICHE - MOTORE

Motore:	monocilindrico, con cilindro in lega leggera a canna cromata		
Alesaggio:	47,5 mm.		
Corsa:	45 mm.		
Cilindrata:	79,74 cc.		
Rapporto di compressione:	1 : 14		
Potenza max. DIN:	12,8 KW (17,5 CV) a 12.250 g/1'		
Coppia max.:	10,7 Nm (1,09 Kgm) a 11.500 g/1'		
Frizione:	a dischi multipli a bagno d'olio		
Trasmissione:	primaria ad ingranaggi a denti dritti		
Rapporto trasmissione primaria:	Z = 19/70 rapporto 1 : 3,68		
Cambio:	a 6 rapporti	al cambio	totali
	1a Z = 12/31	1 : 2,58	1 : 37,97
	2a Z = 15/29	1 : 1,93	1 : 28,40
	3a Z = 17/27	1 : 1,58	1 : 23,25
	4a Z = 19/25	1 : 1,31	1 : 19,28
	5a Z = 20/23	1 : 1,15	1 : 16,92
	6a Z = 21/22	1 : 1,04	1 : 15,30
Raffreddamento:	naturale in aria		
Avviamento:	kick starter		
Accensione:	elettronica, con volano DANSI		
Candela:	CHAMPION N 80 G		
Carburatore:	MIKUNI VM 26		
Diffusore	C 26		
Getto max.	150		
Getto minimo	30		
Spruzzatore	28/86 dimensione 0.2		
Valvola gas	28/360 dimensione 2.0		
Valvola a spillo	28/26 dimensione 2.5		
Vite regolazione aria aperta	1 1/2 giro		

ATTENZIONE: La taratura del carburatore è stata effettuata utilizzando benzina a 98 + 100 ottani, ad una temperatura ambientale di 15 + 20° e, ad un'altitudine di 400 m sul livello del mare. Nel caso che anche una sola di queste condizioni venisse a variare occorrerà procedere alla modifica della taratura o alla diminuzione del rapporto di compressione.

Lubrificante motore: 1500 cc.  PLUS 20W SAE 30

CARATTERISTICHE TECNICHE - TELAIO

Lunghezza max.:	2120 mm.
Larghezza max.:	920 mm.
Altezza della sella:	970 mm.
Altezza minima da terra:	330 mm.
Passo (a vuoto):	1450 mm.
Peso a secco:	Kg. 84,5
Serbatoio in resina termoplastica, capacità:	l. 6,7
Combustibile:	miscela di benzina Super al 2% di olio sintetico CASTROL BIOLUBE o CASTROL A545
Forcella:	telescopica, idraulica, a perno avanzato corsa 250 m/m
Olio contenuto:	280 cc. (per gamba) di olio MARZOCCHI 3,8 Englera 50° oppure BEL-RAY MC 10
Sospensione posteriore:	ammortizzatori CORTE & COSSO, escursione ruota 280 m/m
Ruota anteriore:	cerchio in lega leggera WM/1 x 21" pneumatico 3.00 x 21" - mozzo conico in lega leggera
Ruota posteriore:	cerchio in lega leggera WM/2 x 18" pneumatico 3.50 x 18" - mozzo conico in lega leggera
Lubrificante per cuscinetti mozzi:	grasso SKF 65 C
Trasmissione secondaria:	a catena tipo 126 BC 1/2 x 5/16
Rapporto trasmissione secondaria:	(Z = 14/56) 1 : 4
Rapporto totale in 6ª velocità:	1 : 15,44
Pendenza superabile:	limite del ribaltamento

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR

Moteur:	monocylindrique, avec cylindre en alliage léger et chemise chromé	
Alésage:	47,5 mm.	
Course:	45 mm.	
Cylindrée:	79,74 cc.	
Rapport de compression:	1 : 14	
Puissance max. DIN:	12,8 KW (17,5 HP) à 12.250 T/m	
Couple max.:	10,7 Nm (1,09 Kgm) à 11.500 T/m	
Embrayage:	disques multiples en bain d'huile	
Transmission primaire:	engrenages à dents droites	
Rapport de la transmission primaire:	Z = 19/70 rapport 1 : 3,68	
Rapports de changement de vitesse:	N° 6 rapports à la boîte	totaux
	1a Z = 12/31	1 : 2,58
	2a Z = 15/29	1 : 1,93
	3a Z = 17/27	1 : 1,58
	4a Z = 19/25	1 : 1,31
	5a Z = 20/23	1 : 1,15
	6a Z = 21/22	1 : 1,04
Refroidissement:	naturel par air	
Démarrage:	kick starter	
Allumage:	électronique, par volant DANSI	
Bougie:	CHAMPION N 80 G	
Carburateur:	MIKUNI VM 26	
Diffuseur	∅ 26	
Gicleur max.	150	
Gicleur de ralenti	30	
Vanne à gaz	26/360 dimensione 2.0	
Goupille conique	26/26 dimensione 2.5	
Pulvérisateur	28/86 dimensione 0.2	
Vis de réglage de l'air ouvert	1 1/2 tour	

ATTENTION: Le carburateur a été réglé en utilisant de l'essence à 98 + 100 octanes à une température ambiante de 15° ± 20° et, à une altitude de 400 m au-dessus du niveau de la mer. Au cas où même une seule de ces conditions varie, il faut modifier le réglage au réduire le rapport de compression.

Lubrifiant du moteur: 1500 cc  PLUS 20W SAE 30

F


CARACTERISTIQUES TECHNIQUES - CHASSIS

Longueur max.:	2120 mm.
Largeur max.:	920 mm.
Hauteur de la selle:	970 mm.
Hauteur minimum du sol:	330 mm.
Empattement (à vide):	1450 mm.
Poids à sec:	Kg. 84,5
Réservoir en résine thermoplastique, capacité:	l. 6,7
Combustible:	mélange d'essence Super au 2% d'huile synthétique CASTROL BIOLUBE ou CASTROL A545
Fourche:	Télescopique, hydraulique, à axe déporté débattement 250 m/m
Huile contenue	280 cc. (per jambe) d'huile MARZOCCHI 3,8 Engler à 50° C ou BEL-RAY MC 10
Suspension arrière:	amortisseurs CORTE & COSSO, débattement roue 280 m/m
Roue avant:	jante en alliage léger WM/1 x 21" pneu 3.00 x 21" moyeu conique en alliage léger
Roue arrière:	jante en alliage léger WM/2 x 18" pneu 3.50 x 18" moyeu conique en alliage léger
Lubrifiant pour les roulements des moyeux:	graisse SKF 65 C
Transmission secondaire:	à chaîne type 126 BC 1/2 x 5/16"
Rapport de la transmission secondaire:	(Z = 14/56) rapport 1 : 4
Rapport total en 6ème vitesse:	1 : 15,44
Tenue en côte:	limite de renversement

GB**TECHNICAL CHARACTERISTICS - ENGINE**

Engine:	single-cylinder, with chromium-plated liner, light alloy cylinder		
Bore:	47,5 mm.		
Stroke:	45 mm.		
Displacement:	79,74 cc.		
Compression ratio:	1 : 14		
Max. Power DIN:	12,8 KW (17,5 HP) at 12.250 rpm		
Max. Torque:	10,7 Nm (1,09 Kgm) at 11.500 rpm		
Clutch:	oil-bath multiple plates		
Primary drive:	straight-tooth gears		
Primary drive ratio:	Z = 19/70 rapport 1 : 3,68		
Gear ratios:	N° 6	at the gear	total
	1a Z = 12/31	1 : 2,58	1 : 37,97
	2a Z = 15/29	1 : 1,93	1 : 28,40
	3a Z = 17/27	1 : 1,58	1 : 23,25
	4a Z = 19/25	1 : 1,31	1 : 19,28
	5a Z = 20/23	1 : 1,15	1 : 16,92
	6a Z = 21/22	1 : 1,04	1 : 53,30
Cooling:	natural air cooling		
Start:	kick starter		
Ignition:	electronic, with DANSI flywheel		
Spark plug:	CHAMPION N 80 G		
Carburetor:	MIKUNI VM 26		
Choke tube	Ø 26		
Maximum jet	150		
Minimum jet	30		
Gas valve	26/360 dim. 2.0		
Taper pin	26/26 dim. 2.5		
Spray nozzle	28/86 dimensione 0.2		
Air adjusting screw	1½ turn		

NOTE: The carburetor calibration has been carried out using 98 → 100 octane gasoline, at a 15° → 20° ambient temperature and a 400 m above-sea-level altitude. Even only one of these conditions should vary, it will be necessary to modify the calibration or to decrease the compression ratio.

Engine lubricant: 1500 cc  PLUS 20W SAE 30

TECHNICAL CHARACTERISTICS - FRAME


Max. length:	2120 mm.
Max. width:	920 mm.
Saddle height:	970 mm.
Minimum ground height:	330 mm.
Wheel base:	1450 mm.
Dry weight:	Kg. 84,5
Thermoplastic resin tank, capacity:	l. 6,7
Fuel:	premium grade fuel mixture with 2% of synthetic oil CASTROL BIOLUBE o CASTROL A545
Fork:	teleydraulic fork with advanced pivot, stroke 250 m/m
Contained oil:	280 cc. (per leg) of MARZOCCHI 3.8 Engler at 50°C or BEL-RAY MC 10
Rear suspension:	shock absorber CORTE & COSSO range 280 m/m
Front wheel:	light alloy rim WM/1 x 21" tyre 3,00 x 21" light alloy conical hub
Rear wheel:	light alloy rim WM/2 x 18" tyre 3,50 x 18" light alloy conical hub
Hub bearing lubricant:	grease SKF 65 C
Secondary drive:	126 BC Type chain 1/2x5/16"
Secondary drive ratio:	(Z = 14/56) 1 : 4
Total ratio at sixth speed:	1 : 15,44
Climbing ability:	overturning limit



TECHNISCHE MERKMALE DES MOTORS

Motor:	1 Zylinder, mit Aluminiumzylinder und verchromter Laufbahn		
Bohrung:	47,5 mm.		
Hub:	45 mm.		
Hubraum:	79,74 cc.		
Verdichtungsverhaeltnis:	1 : 14		
Hoechstleistung DIN:	12,8 KW (17,5 HP) bei 12.250 U/min		
Hoechst Drehmoment:	10,7 Nm (1,09 Kgm) bei 11.500 U/min		
Kuppelung:	Lamellenkuppelung in Olelbad		
Vorgelegewelle:	Zahnraeder gerade Verzahnt		
Verhaeltnis Vorgelegewelle:	(Z = 19/70) 1 : 3,68		
Gangschaltung:	6	Gaenge	insgesamt
	1a Z = 12/31	1 : 2,58	1 : 37,97
	2a Z = 15/29	1 : 1,93	1 : 28,40
	3a Z = 17/27	1 : 1,58	1 : 23,25
	4a Z = 19/25	1 : 1,31	1 : 19,28
	5a Z = 20/23	1 : 1,15	1 : 16,92
	6a Z = 21/22	1 : 1,04	1 : 53,30
Kuehlung:	mit Luft		
Anlass:	Kicks starter		
Zuendung:	elektronisch, Schwungrad DANSI		
Kerze:	CHAMPION N 80 G		
Vergaser:	MIKUNI VM 26		
Zerstaeuber	Ø 26		
Max. Deuse	150		
Leeriaufduese	30		
Gasschieber	26/360 dimensione 2.0		
Konisches Halteplaettchen	26/26 dimensione 2.5		
Nadelduese	28/86 dimensione 0.2		
Luftregulierschraube offen	1 1/2 Umdrehung		

VORSICHT: Der Vergaser ist mit Benzin zu 98 ÷ 100 Oktan, bei 15° ÷ 20°C. und 400 m Ue. d. Meer reguliert worden. Wenn auch nur eine dieser drei Bedingungen veraendert wird, muss die Regulierung oder das Verhaeltnis geaendert werden.

Motoroel: 1500 cc  PLUS 20W SAE 30

TECHNISCHE MERKMALE DES RAHMENS

Max. Laenge:	2120 mm.
Max. Breite:	920 mm.
Sattelhoehe:	970 mm.
Min. Hoehe vom Boden:	330 mm.
Achsabstand (leer):	1450 mm.
Trockengewicht:	Kg. 84,5
Tank aus thermoplastischem Harz, Fuehlmenge:	Liter 6,7
Benzin:	Superbenzin mit 2% synthetisches Oel CASTROL BIOLUBE o CASTROL A545
Cabel:	hydraulischer und telescopischer Gabel mit vorgeruecktem Zapfen, Hub 250 m/m
Oelmenge:	280 cc. (pro Bein) Oel MARZOCCHI 3.8 Engler 50°C oder BEL-RAY MC 10
Hintere Aufhaengung:	teleskopische Stossdaempfer. CORTE & COSSO Raddurchfedern 280 m/m
Vorderes Rad:	Leichtmetallfelge WM/1 x 21". Pneu 3.00 x 21" konische Nabe aus Leichtmetall
Minterrad:	Leichtmetallfelge WM/2 x 18". Pneu 3.50 x 18" konische Nabe aus Leichtmetall
Schmierung der Nabenlager:	Fett SKF 65 C
Hauptwelle:	Kette Typ 126 BC 1/2 x 5/16
Hauptantriebsverhaeltnis:	(Z = 14/56) 1 : 4
Uebersetzungsverhaeltnis im 6. Gang:	1 : 15,44
Massgebende Steinung:	Klippgrenze



NORME PER LA MANUTENZIONE

La perfetta efficienza e la durata del motore dipendono in buona parte dalla cura posta nella manutenzione. Prima di procedere allo smontaggio di qualsiasi parte del motore noi consigliamo di procedere prima ad una accurata pulizia servendosi di pennello e nafta ed eliminando gli eventuali residui di sabbia o fango con getti di aria compressa. Ciò è molto importante al fine di non rischiare che dannosi corpi estranei penetrino nel cilindro o nel motore durante le operazioni di verifica con le dannose conseguenze che ne deriverebbero.

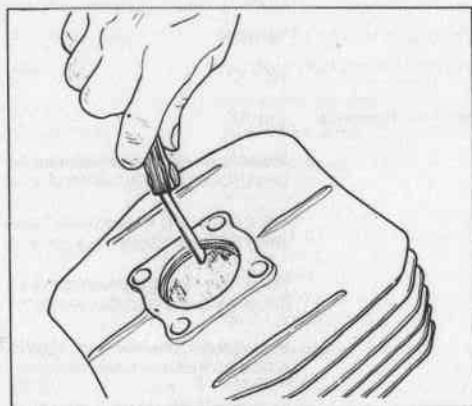


Fig. 1

OPERAZIONI DA ESEGUIRE DOPO OGNI COMPETIZIONE

- Smontare la candela e verificare, oltre al grado di usura, che la distanza tra gli elettrodi sia compresa tra $0,5 \div 0,6$ mm.;
- Smontare la testa e verificare il grado di usura della guarnizione tra cilindro e testa la quale va sostituita al minimo segno di deterioramento;
- Sfilare il cilindro e smontare il pistone utilizzando l'apposito estrattore per spinotto pistone;
- Inserire la fascia elastica nel cilindro e, come indicato in Fig. 1 verificare con uno spessimetro che l'apertura non superi i $0,60 \div 0,70$ mm., nel qual caso sostituire la fascia elastica;
- Verificare il grado di usura del cilindro e pistone assicurandosi che i due organi ed in particolare il pistone non presentino difetti tali da consigliarne la sostituzione;



ENTRETIEN

Le parfait état de marche et la durée du moteur dépendent, en bonne partie, des soins que l'on a pendant l'entretien. Avant de procéder au démontage de toute pièce du moteur, nous conseillons de commencer par un nettoyage soigneux, en utilisant un pinceau et du naphte et en éliminant les possibles dépôts de sable ou de boue avec des jets d'air comprimé. Ceci est très important afin d'éviter que des corps étrangers pénètrent dans le cylindre ou dans le moteur pendant les opérations de contrôle, avec les graves conséquences qui en dériveraient.

OPERATIONS A SUIVRE APRES CHAQUE COMPETITION

- Démontez la bougie et vérifiez l'état d'usure ainsi que la distance entre les électrodes qui doit être comprise entre $0,5 \div 0,6$ mm.;
- Démontez la culasse et vérifiez l'état d'usure de le joint entre le cylindre et le culasse, joint qui doit être remplacé au moindre signe de détérioration.
- Enlever le cylindre et démonter le piston en utilisant le spécial extracteur pour l'axe du piston.
- Introduire la bande élastique dans le cylindre et, comme l'on peut voir dans la Fig. 1, vérifier avec le calibre d'épaisseur, que l'ouverture ne dépasse pas $0,60 \div 0,70$ mm., dans le cas contraire remplacer la bande élastique;
- Vérifier l'état d'usure du cylindre et du piston en s'assurant que les deux et en particulier le piston ne présentent pas de tels défauts qui en rendent nécessaire le remplacement;

GB**MAINTENANCE RULES**

The motor perfect efficiency and life greatly depend on the care given to maintenance. Before disassembling any engine part we recommend you to start with a careful cleaning using a brush and some naphtha and eliminating the possible sand or mud residues with compressed-air jets. All this is very important in order to avoid harmful foreign matters going into the cylinder or the engine during inspection with the ensuing serious consequences.

OPERATIONS TO BE CARRIED OUT AFTER EVERY COMPETITION

- Disassemble the plug and check, not only the wear degree, but also that the distance between the electrodes is $0,5 \div 0,6$ mm.;
- Disassemble the head and check the wear degree of the gasket placed between the cylinder and the head which must be replaced at the slightest hint of deterioration;
- Remove the cylinder and disassemble the piston using the suitable piston pin puller;
- Insert the piston ring into the cylinder and, as shown in Fig. 1, check with the thickness gauge that the opening is not wider than $0,60 \div 0,70$ mm. In this case replace the piston ring.
- Check the cylinder and piston wear, verifying that these two parts, in particular the piston, do not show defects such as to suggest their replacement;

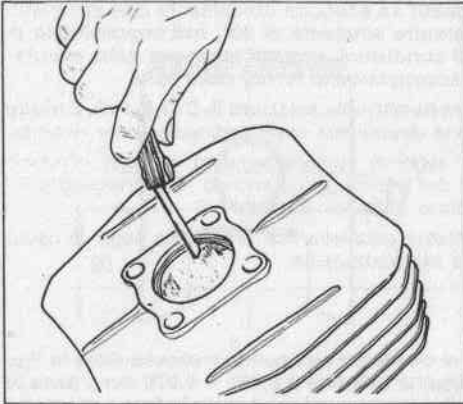


Fig. 1

D**WARTUNG**

Das gute Funktionieren und die Lebensdauer des Motors haengt zum grossen Teil auch von regemaessiger und gewissenhafter Wartung ab. Bevor der Motor auseinander genommen wird, raten wir, ihn gut zu saeubern, indem man einen Pinsel und Oel benutzt und eventuelle Sand-oder Schlammreste mit einem Luftdruckstrahl beseitigt. Dies sollte man immer tun, um zu verhindern, dass Schmutz und Fremdkoerper un den Zylinder oder Motor gelangen, wodurch schwere Schaeden entstehen koennten.

WARTUNGSARBEITEN NACH JEDEM RENNEN

- Man entnehme die Kerze und Kontrolliere ausser dem Abnutzungsgrad auch den Abstand, der zwischen $0,5 \div 0,6$ mm. liegen muss;
- Man demontiere den Zylinderkopf und kontrolliere den Abnutzungsgrad des Dichtung zwischen Kopf und Zylinder, da dieser bei der geringsten Abnutzung ersetzt werden muss;
- Man entnehme den Kolben mit Hilfe des Abziehers fuer den Kolbenbolzen;
- Man setze den Kolbenring ein und, gem. Abb. 1, kontrolliere man mit dem Dickenmesser, dass die Oeffnung nicht mehr als $0,60 \div 0,70$ mm. betraegt, ansonsten muss der Kolbenring ausgewechselt werden;
- Man kontrolliere den Verschleiss des Zylinders und des Klobens und versichere sich, dass beide Teile, besonders der Kolben nicht ersatzbeduerftig sind;

I

- Verificare le dimensioni del cilindro e pistone nei punti indicati in Fig. 2 e Fig. 3. Il gioco tra i due organi dovrà risultare inferiore a $0,065 \div 0,070$ mm., nel caso invece, il gioco risulti superiore, bisognerà procedere alla sostituzione del pistone così agendo:
 - Se il pistone denuncia un gioco rispetto al cilindro inferiore al valore sopra citato, sostituirlo con uno della stessa selezione (la lettera alfabetica indicante la selezione è riportata sul cielo del pistone e sulla nervatura di rinforzo rivolta verso lo scarico sul piano superiore del cilindro);
 - Se il pistone denuncia un gioco rispetto al cilindro maggiore a $0,070$ mm., sostituirlo con uno di selezione superiore (esempio: pistone e cilindro erano di selezione "C", sostituire il pistone con uno di selezione "D"), tenendo presente che il gioco minimo tra il nuovo pistone ed il cilindro, dovrà essere di $0,035$ mm.

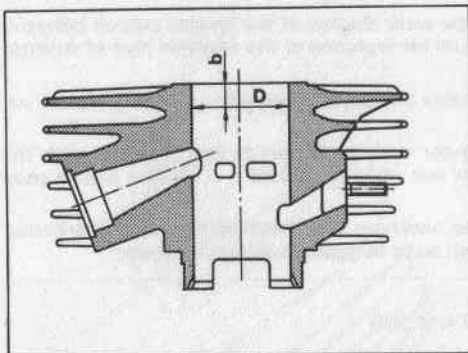


Fig. 2

b = 13 mm.

ATTENZIONE: la misurazione dei diametri va eseguita unicamente con strumenti millesimali ed a temperatura ambiente di 20° , nell'impossibilità di effettuare i rilievi in tali condizioni, pregasi astenersi dalla misurazione ed affidarsi agli accoppiamenti forniti dalla casa.

NOTA: cilindri e pistoni possono essere forniti nelle selezioni B-C-D-E-F-G. È molto importante indicare la selezione desiderata nelle ordinazioni dei ricambi.

- Verificare che la biella non presenti segni di surriscaldamento. In caso contrario bisognerà procedere alla sostituzione dell'imbiellaggio completo (è sconsigliabile ed antieconomico procedere alla sostituzione, della sola biella);
- Verificare che lo spinotto pistone e relativa gabbietta non presentino segni di usura eccessiva, in caso contrario procedere alla sostituzione;

F

- Vérifier les dimensions du cylindre et du piston aux points indiqués dans la Fig. 2 et 3. Le jeu entre les deux devra résulter inférieur à $0,065 \div 0,070$ mm., dans le cas où le jeu résulte supérieur, il faudra remplacer le piston de la façon suivante:

- Si le piston présente par rapport au cylindre un jeu inférieur à la valeur indiquée ci-dessus, il faudra le remplacer avec un autre piston de la même sélection (la lettre indiquant la sélection est reproduite sur la couronne du piston et sur la nervure de renforcement tournée vers l'échappement sur le plan supérieur du cylindre);
- Si le piston présente par rapport au cylindre un jeu supérieur à $0,070$ mm., il faudra remplacer avec un autre piston de sélection supérieure (exemple: le piston et le cylindre étaient de sélection "C", remplacer le piston avec un autre piston de sélection "D"), en tenant compte que le jeu minimum entre le nouveau piston et le cylindre doit être de $0,035$ mm.

ATTENTION: Il faut mesurer les diamètres exclusivement par des instruments à échelle millésimale et avec une température ambiante de 20° , s'il n'est pas possible effectuer les mesures dans ces conditions, il vaut mieux de ne pas les effectuer et se baser sur les cuoplages donnés par la maison.

REMARQUE: Les cylindres et les pistons peuvent être fournis dans les sélections B-C-D-E-F-G. Lors de la commande des pièces de rechange, il est très important d'indiquer la sélection voulue.

- Vérifier que la bielle ne montre pas de signes de surchauffage. Dans le cas contraire il faudra remplacer tout le système de bielle (il n'est ni conseillable ni économique de remplacer que la bielle);
- Vérifier que l'axe du piston et sa cage ne présentent pas de signes d'usure excessive. Dans le cas contraire les remplacer;

GB

- Check the cylinder and piston size in the points shown in Fig. 2 and 3. The clearance between these two parts shall be lower than $0,065 \div 0,070$ mm. Should it be higher, replace the piston as follows:
 - if the piston-cylinder clearance is lower than the abovementioned value, replace the piston with one of the same selection (the letter showing the selection is marked on the piston crown and on the stiffening rib turned towards the exhaust on the cylinder upper plan);
 - if the piston-cylinder clearance is higher than 0,070 mm., replace the piston with one of a higher selection (e. g. if the piston and cylinder were of selection "C", replace the piston with one of selection "D"). The minimum clearance between the new piston and cylinder shall be of 0,035 mm.

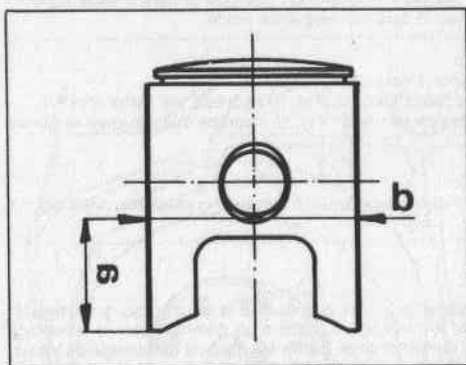


Fig. 3

a = 20 mm.

CAUTION: The diameter measurement shall be only carried out with instruments having an accuracy of one thousandth of millimetre and at a room temperature 20°. If these conditions cannot be met, please do not take any measurements, but use the selections supplied by us.

NOTE: Cylinders and pistons can be supplied in selections B-C-D-E-F-G. When ordering the spare parts it is very important to specify the desired selection.

- Check that the connecting rod does not show overheating signs. Should that be the case, the whole connecting rod system must be replaced (it is neither recommended nor economical to replace the connecting rod only);
- Check that the piston pin and its cage do not show excessive wear, otherwise replace them;

D

- Man kontrolliere die Abmessungen des Zylinders und des Kolben gem. Abb. 2 und 3. Das Spiel zwischen dem Kolben und dem Zylinder muss unter $0,065 \div 0,070$ mm. liegen, anderenfalls, sollte der Spielraum hoeher sein, muss der Kolben folgendermassen ausgetauscht werden:

- weist der Kolben gegenueber dem Zylinder einen niedrigeren Spielraum auf, als oben angegeben, wechselt man ihn mit einem der gleichen Abmessung aus (der Buchstabe der zusammenpassenden Teile ist auf dem Kolbenboden und auf einer Verstaerkungsrille auf dem oberen Teil des Zylinders angegeben, der zum Auspuff zeigt);
- weist der Kolben gegenueber dem Zylinder ein hoeheren Spielraum als 0,070 mm. auf, wechselt man ihn einem von grösserer Abmessung aus (z. B.: Kolben und Zylinder hatten den Buchstaben "C", wird der Kolben mit einem des Buchstaben "D" ausgetauscht), wobei beachtet werden muss, dass zwischen dem neuen Kolben und dem Zylinder mindestens 0,035 mm. betraegt.

ACHTUNG: Das Messen der Durchmesser muss ausschliesslich mit Mikromillimeter-Instrumenten bei einer Aussentemperatur von 20° C, erfolgen sollte dies nicht moeglich sein, das Messen auslassen und auf die vom Hersteller gelieferten Paarungen zurueckgreifen.

BEACHTEN: Zylinder und Kolben koennen als Paarung B-C-D-E-F-G geliefert werden. Es ist aeusserst wichtig, den Buchstaben anzugeben, wenn Kolben oder Zylinder nachbestellt werden.

- Man kontrolliere, dass die Pleuelstange keine Ueberhitzungsmerkmale aufweist. Im gegenteiligen Fall ersetzt man die gesamte Kurbelwelle, da das Auswechseln der Pleuelstange alleine zu schwierig und zu kostspielig ist;
- Man kontrolliere, dass der Kolbenbolzen und der Kolbenbolzenkaefig nicht gar zu abgenutzt sind, ansonsten sollte man sie austauschen;

I

- Smontare la girante del volano elettronico ed assicurarsi che questa non abbia urtato la bobina interna, od all'esterno il captatore; se ciò si fosse verificato è necessario procedere al controllo del centraggio mediante comparatore; la tolleranza ammessa è di 0,05 mm. misurati al termine del cono. All'atto del rimontaggio serrate le tre viti fissaggio statore dopo aver controllato che l'anticipo accensione corrisponda ad 1,02 mm. dal P.M.S. e che il captatore abbia un gioco rispetto alla girante di 0,35 mm.;
- Verificare la fase accensione. Questa operazione va eseguita nel modo seguente:
 - a) Smontare la testa motore;
 - b) Appoggiare alla parte superiore del cilindro il supporto del comparatore in modo che il tastatore appoggi sul pistone;
 - c) Regolare il comparatore in modo da risultare azzerato quando il pistone è al P.M.S.;
 - d) Ruotare il volano in senso anti-orario facendo scendere il pistone della corsa equivalente all'anticipo fisso di 1,02 mm. (corrispondente a 15° 30');
 - e) Controllare a questo punto che la freccia 2 (fig. 5) capiti in mezzo alle due righe riportate sul captatore.

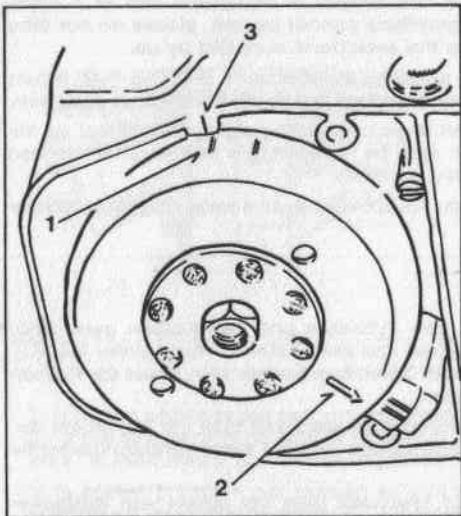


Fig. 5 - Volano magnete

Nel caso che, una volta effettuata l'operazione la freccia 2 (Fig. 5) non coincida al centro delle righe riportate sul captatore procedere ad una nuova messa in fase nel seguente modo:

- a) Rimuovere l'induttore volano;
- b) Allentare le tre viti che fissano lo statore volano;
- c) Rimontare l'induttore volano serrando leggermente il dado di fissaggio;
- d) Fare coincidere la tacca 1 (Fig. 5) sull'induttore con la tacca 3 (Fig. 5) riportata sul carter motore;
- e) Fare ruotare lo statore in modo da fare coincidere la freccia 2 (Fig. 5) riportata sull'induttore al centro delle due righe riportate sul captatore;
- f) Rimuovere nuovamente l'induttore volano;
- g) Bloccare le tre viti che fissano lo statore di lavoro;
- h) Rimontare e fissare l'induttore volano, serrando il dado alla coppia di serraggio prestabilita. (vedi tab. 1);
- i) Verificare nuovamente la messa in fase.

F

- Démontez le rotor du volant électronique et s'assurer qu'il n'ait pas touché la bobine, ou, à l'extérieur, le capteur. Si cela s'est produit, il faut contrôler le centrage à l'aide d'un comparateur; la tolérance admise est de 0,05 mm. mesurés à la fin du cône. Au remontage, serrer les trois vis de serrage du stator, après avoir contrôlé que l'avance à allumage soit de 1,02 du P.M.S. (point mort supérieur) et que le capteur ait un jeu de 0,35 mm. par rapport au rotor;
- Vérifier la phase d'allumage. Cette opération doit être effectuée de la façon suivante:
 - a) Démontez la tête du moteur;
 - b) Appuyez le support du comparateur à la partie supérieure du cylindre de façon à ce que le tâteur appuie sur le piston;
 - c) Réglez le comparateur de façon qu'il soit mis à zéro lorsque le piston est au P.M.S. (point mort supérieur);
 - d) Tournez le volant dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre en faisant descendre le piston de la course équivalente à l'avance fixé de 1,02 mm. (correspondant à 15° 30');
 - e) A ce point contrôlez que la flèche 2 (Fig. 5) soit au milieu des deux raies marquées sur le capteur. Dans le cas où, l'opération avant été effectuée, la flèche 2 (Fig. 5) ne soit pas au milieu des raies marquées sur le capteur, procéder à une nouvelle mise en phase de la façon suivante:
 - a) enlever l'inducteur du volant;
 - b) Desserrer les trois vis qui fixent le stator du volant;

- c) Remonter l'inducteur du volant et serrer légèrement l'écrou de fixation;
- d) Faire coïncider le cran 1 (Fig. n. 5) sur l'inducteur avec le cran 3 (Fig. n. 5) indiqué sur le carter du moteur;
- e) Pivoter le stator de façon à ce que la flèche 2 (Fig. n. 5) marquée sur l'indicateur coïncide au milieu des raies marquées sur le capteur;
- f) Enlever du nouveau l'inducteur du volant;
- g) Bloquer les trois vis que fixent le stator du volant;
- h) Remonter et fixer l'indicateur du volant, en serrant l'écrou au couple de serrage prescrit (voir tableau n. 1);
- i) Vérifier de nouveau la mise en phase.

GB

- Disassemble the electronic flywheel rotor and check that this one has not struck the inner spark coil or, outside, the pick-up; if this is the case it is necessary to check the centering by means of a comparator; the allowed tolerance is 0,05 mm measured at the cone end. When reassembling tighten the three stator securing screws after having checked that the spark advance is equal to 1,02 mm from the TDC (top dead center) and that there is a clearance of a 0,35 mm between the pick-up and the rotor;
- Check the ignition stroke. This operation must be carried out in the following way:
 - a) Disassemble the engine-head;
 - b) Lean the comparator support on the cylinder upper part so that the stylus leans on the piston;
 - c) Adjust the comparator so that it is set to zero when the piston is at its T.D.C. (Top Dead Center);
 - d) Turn the flywheel counterclockwise making the piston come down of a stroke corresponding to the 1,02 mm fixed advance (equal to 15° 30');
 - e) At this point make sure arrow 2 (Fig. 5) is between the two lines marked on the pick-up.

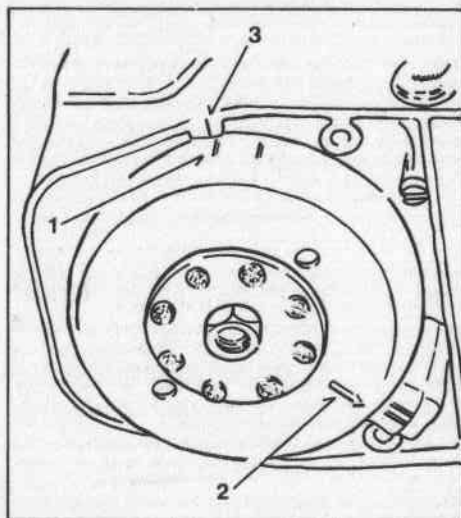


Fig. 5

Once the operation is over, should arrow 2 (Fig. 5) not be between the two lines marked on the pick-up, start a new timing in the following way:

- a) Remove the flywheel inductor;
- b) Unloose the three screws, fastening the flywheel stator;
- c) Reassemble the flywheel inductor, slightly tightening the stop nut;
- d) Make notch 1 (Fig. 5) on the inductor coincide with notch 3 on the engine crankcase;
- e) Turn the stator so that arrow 2, marked on the inductor, coincides with the center of the two lines marked on the pick-up;
- f) Take the flywheel inductor off again;
- g) Lock the three screws fastening the flywheel stator;
- h) Reassemble and fasten the flywheel inductor, tightening the nut to the set tightening torque (see Table 1);
- i) Check timing again.

D

- Man kontrolliere das Magnetrad der Ankerplatte und siehe, ob diese die Spulen angestossen oder den Ladeanker beruehrt hat; wenn dies der Fall ist, muss man mittles eines Summers neu einstellen, wobei die Tolleranz unter 0,05 mm. liegen muss, welche am Ende des Konus gemessen wird. Bei der Montage drehe man die drei Schrauben des Stators fest an, nachdem man kontrolliert hat, dass die Vorzuendung 1,02 mm. vom oberen Totpunkt betraeget, und dass der Widerstandsaufnehmer ein Spiel von 0,35 mm. gegenueber dem Dreher hat;

- Man kontrolliere die Zuendung. Die Kontrolle erfolgt folgendermassen:

- a) man entfernt den Zylinderkopf;
- b) Man lege den Hebel der Messuhr an den oberen Teil des Zylinders, sodass der Abtaster auf dem Kloben zu liegen kommt;
- c) Man stelle die Messuhr auf Null, wenn der obere Totpunkt erreicht wird;
- d) Man drehe das Schwungrad gegen den Uhrzeigersinn, wobei der Kloben soweit herunter geht, dass es der Vorzuendung zu 1,02 mm. entspricht (entspr. 15° 30');
- e) Man kontrolliere, dass der Zeiger 2 (Abb. 5) zwischen den beiden Rillen des Widerstandsaufnehmers liegt.

Wenn dies nicht der Fall sein sollte, muss man die Phasenregulierung vornehmen und zwar wie folgt:

- a) Man entferne die Zuendungsrossel;
- b) Man loese die Schrauben des Stators;
- c) Man montiere die Zuendungsrossel und ziehe die Mutter leicht an;

- d) Man stelle die Kerbe 1 (Abb. 5) auf der Drossel gegen die Kerbe 3 (Abb. 5) auf dem gehaeuse;
- e) Man drehe den Stator soweit, dass der Zeiger 2 (Abb. 5) zwischen den beiden Kerben auf dem Widerstandsaufnehmer liegt;
- f) Man entferne erneut die Drossel;
- g) Man ziehe die drei Schrauben auf dem Stator an;
- h) Man montiere und fixiere die Drossel, wobei die Mutter mit dem angegebenen Kraeftepaar angezogen werden muss (siehe Tab. 1);
- i) Man kontrolliere die Phase erneut.

I

- Controllare lo stato di usura dei dischi frizione e che il dado bloccaggio mozzo di trascinamento dischi e dado fissaggio pignone motore siano serrati con la coppia di serraggio prescritta; (vedi tab. 1)
- Smontare il carburatore e procedere alla pulizia completa curando in particolar modo gli spruzzatori (getti) che devono essere soffiati con aria compressa, controllare l'eventuale usura dei seguenti particolari: spillo conico, polverizzatore valvola gas valvola a spillo, perno di fulcro piastrina comando galleggianti, procedendo alla eventuale sostituzione dei particolari avariati (nella fase di rimontaggio carburatore eseguire le regolazioni riportate a pag. 4;
- Verificare che il manicotto in gomma tra cilindro e carburatore non presenti screpolature o anomalie in corrispondenza delle fascette di fissaggio, nel qual caso sostituirlo assolutamente;
- Verificare che il gruppo scarico e silenziatore non presenti eccessivi depositi carboniosi, in particolare modo nella zona "fine contro cono - inizio tubetto terminale" nel qual caso eliminarli.
- Verificare il grado di usura del pattino e rullo guidacatena, se necessario procedere alla sostituzione;
- Verificare il serraggio del perno snodo forcellone posteriore e la tensione della catena;
- Pulire accuratamente il filtro di aspirazione (alla cassetta di aspirazione si accende dall'alto una volta smontata la sella) e controllare che la valvola di scarico funzioni regolarmente.

IMPORTANTE: il filtro di aspirazione va pulito lavandolo in acqua (possibilmente) calda con sapone neutro o shampoo. Dopo averlo sciacquato e strizzato, umidificarlo con olio per filtri OLEOBLOITZ antigoccia 1450 oppure BEL-RAY FOAM AIR FILTER MC-6

GB

- Check the clutch plate wear and make sure that the disk hub stop nut and the engine pinion check nut are tightened with the prescribed tightening torque (see Table 1);
- Dissassemble the carburetor and clean it thoroughly with particular attention to the spray nozzles which must be blown with compressed air. Check the possible wear of the following parts: taper pin, spray nozzle, gas valve, needle valve, float control plate fulcrum pin replacing the possible damaged parts (when reassembling the carburetor carry out the adjustments mentioned on page 4);
- Check that the rubber coupling between the cylinder and the carburetor shows no cracks or defects et the hose clamps, if this is the case, replace it absolutely;
- Check that the exhaust and silencer unit does not show too much coking especially in the "female friction cone end-terminal pipe beginning" area; in this case get rid of them;
- Check the pad and chaiguide roller wear degree; if necessary, replace them;
- Check the rear-fork joint-pin tightening and the chain tension;
- Carefully clean the suction filter (the suction box can be reached from the top after saddle disassembling) and check that the exhaust valve regulary works.

NOTE: The suction filter must be cleaned by washing it with water (possibly hot) and neutral soap or shampoo. After rinsing and wringing it, humidity the filter with filter oil OLEOBLOITZ antidrop 1450 or BEL-RAY foam air filter MC 6.

F

- Contrôler l'état d'usure des disques de l'embrayage et que l'écrou de serrage du moyeu trainant les disques et l'écrou de serrage du pignon du moteur soient serrés avec le couple de serrage prescrit (voir tableau 1);
 - Démontez le carburateur et procédez au nettoyage complet, avec un soin spécial pour les gicleurs, qui doivent être soufflés avec air comprimé. Contrôler l'usure éventuelle des parties suivantes: goupille conique, pulvérisateur, vanné à gaz, pointeau, axe de d'appui de la plaque de commande des flotteurs. Remplacer, si nécessaire, les parties abimées (pendant le remontage du carburateur effectuer les réglages indiqués à la page 4);
 - Vérifier que le manchon en caoutchouc entre le cylindre et le carburateur ne présente pas de fissures ou d'anomalies en correspondance des colliers de fixation. Dans le cas contraire, les remplacer tout de suite.
 - Vérifier que le groupe de l'échappement et du silencieux ne présente pas d'excèsifs dépôts carbonés, surtout dans la zone "fin du contre-cone - début du tube terminal". Dans le cas contraire, les enlever;
 - Vérifier l'état d'usure du patin et du rouleau guide-chaîne, les remplacer si nécessaire;
 - Vérifier le serrage de la goupille de la fourche arrière et la tension de la chaîne;
 - Nettoyer avec son filtre d'aspiration (on accède à la boîte d'aspiration d'en haut une fois la selle démontée) et contrôler que le soupape de décharge fonctionne régulièrement.
- ATTENTION:** le filtre d'aspiration doit être nettoyé en le avant à l'eau (si possible chaude) avec du savon ou du shampooing. Après l'avoir bien rincé et essoré, l'humidifier avec d'huile pour filtres OLEOBLOITZ, antigoutte 1450 ou BEL-RAY FOAM AIR FILTER MC-6.

D

- Man kontrolliere den Abnutzungsgrad der Kuppelungscheiben und dass die Mutter der Mitnehmernabe gut angezogen ist und dass die Nabe und die Mutter des Antriebsritzels mit dem vorgeschriebenen Kraeftepaar angezogen werden (siehe Tab. 1);
- Man nehme den Vergaser auseinander und saeubere ihn gut, wobei man vor allem die Duesen mit Druckluft ausblaest. Dabei kontrolliere man immer, ob die Teile abgenutzt sind, unter besonderer Aufmerksamkeit von: dem konischen Halteplaettchen, dem Verstaeber, dem Gasventill, der Duessenadel, dem Drehzapfen des Schwimmerkommandos. Wenn diese abgenutzt sein sollten, wechsele man sie aus und beachte bei der Montage die auf Seite 4 angegebenen Regulierangaben;
- Man kontrolliere, dass der Gummischlauch zwischen Zylinder und Vergaser keine Risse aufweist, besonders in der Naehe der Schlauchschelle, ansonsten wechsele man ihn sofort aus;
- Man kontrolliere, dass der Auspuff und der Auspufftopf keine grosseren Ablagen haben, besonders in der Zone zwischen "Ende des Auspufftopfes - Anfang des Schlauches", wo sie sofort entfernt werden muessen;
- Man kontrolliere die Abnutzung des Gleitschuhs und des Zahnrades der Kettenfuehrung und wechsele diese aus, wenn dies der Fall ist;
- Man kontrolliere, das die Nabe der Hinterradgabel fest angezogen ist und dass die Kette die richtige Spannung hat;
- Man saeubere den Ansaugfilter gewissenhaft (man kann ihn erreichen, indem man den Sattel abnimmt und von oben eingreift) und kontrolliere, dass das Auslassventill in Ordnung ist.

WICHTIG: Der Ansaugfilter wird in Wasser gewaschen (warm), und zwar mit neutraler Seife oder Shampoo. Nachdem er ausgewrungen und getrocknet wurde, feuchte man man ihn mit Oel der Marke OLEOBLOITZ tropfenabstossend 1450 an oder mit BEL-RAY FOAM AIR FILTER MC-6.

I

Tabella 1 - COPPIE DI SERRAGGIO

	DESCRIZIONE	Q.tà	Ø mm	Coppia Nm
MOTORE	Dado fissaggio volano magnete	1	10	48 ÷ 53
	Colonnina fissaggio testa	4	7	22 ÷ 24
	Vite fissaggio motore al telaio	3	8	19 ÷ 22
	Vite fissaggio coperchi motore	10	6	5 ÷ 7
TELAIO	Vite fissaggio ammortizzatore	4	8	19 ÷ 22
	Dado fissaggio ruota anteriore	1	15	39 ÷ 44
	Dado fissaggio ruota posteriore	1	17	98 ÷ 117
	Viti fissaggio manubrio	4	8	19 ÷ 22
	Viti fissaggio foderi forcella	4	6	7 ÷ 9
	Viti fissaggio piastre forcella	4	8	19 ÷ 22
	Viti fissaggio corona	6	7	16,5 ÷ 18,5
	Dado bloccaggio sterzo	1	25	39 ÷ 49

F

TABLEAU 1 - COUPLES DE SERRAGE

	DESCRIPTION	Q.té	Ø mm	Couple Nm
MOTEUR	Ecrou de fixation du volant magnetique	1	10	48 ÷ 53
	Goujon de fixation de la tête	4	7	22 ÷ 24
	Vis de fixation du moteur au châssis	3	8	19 ÷ 22
	Vis de fixation des couvercles du moteur	10	6	5 ÷ 7
CHÂSSIS	Vis de fixation de l'amortisateur	4	8	19 ÷ 22
	Ecrou de fixation de la roue antérieure	1	15	39 ÷ 44
	Ecrou de fixation de la roue postérieure	1	17	98 ÷ 117
	Vis de fixation de guidon	4	8	19 ÷ 22
	Vis de fixation des pattes de la fourche	4	6	7 ÷ 9
	Vis de fixation des plaques de la fourche	4	8	19 ÷ 22
	Vis de fixation de la couronne	6	7	16,5 ÷ 18,5
	Ecrou de serrage du guidon	1	25	39 ÷ 49

GB

TABLE 1 - TIGHTENING TORQUES

	DESCRIPTION	Q.ty	Ø mm	Torque Nm
ENGINE	Flywheel magneto fastening nut	1	10	48 ÷ 53
	Head fastening studs	4	7	22 ÷ 24
	Engine securing screw to the frame	3	8	19 ÷ 22
	Engine cover securing screw	10	6	5 ÷ 7
FRAME	Shock-absorber securing screw	4	8	19 ÷ 22
	Front-wheel fastening nut	1	15	39 ÷ 44
	Rear-wheel fastening nut	1	17	98 ÷ 117
	Handle-bar securing screws	4	8	19 ÷ 22
	Fork-sleeve securing screws	4	6	7 ÷ 9
	Fork-plate securing screws	4	8	19 ÷ 22
	Rim securing screws	6	7	16,5 ÷ 18,5
	Steering check nut	1	25	39 ÷ 49

D

TABELLE 1 - ANZUGSKRAEFTEPAAR

	BESCHREIBUNG	Anzahl	Ø mm.	Kraeftepaar Nm
MOTOR	Magnetschwungradmutter	1	10	48 ÷ 53
	Zylinderkopfstiftschrauben	4	7	22 ÷ 24
	Motor-Rahmen-Schraube	3	8	19 ÷ 22
	Motorderckelschraube	10	6	5 ÷ 7
RAHMEN	Stosssdaempferschrauben	4	8	19 ÷ 22
	Vorderradschraube	1	15	39 ÷ 44
	Hinterradschraube	1	17	98 ÷ 117
	Lenkstangenschrauben	4	8	19 ÷ 22
	Gabelflutterschrauben	4	6	7 ÷ 9
	Gabelplattenschrauben	4	8	19 ÷ 22
	Zahnkranzschrauben	6	7	16,5 ÷ 18,5
	Lenkungsmutter	1	25	39 ÷ 49

I**DURATA DEGLI ORGANI PRINCIPALI**

I dati che seguono si intendono per uso agonistico della moto e sono da noi ritenuti ottimali, ma essendo il consumo degli organi suscettibile a variazioni in base al diverso stile di guida di ognuno, alle condizioni di pista, di competizione ecc., consigliamo di verificare sempre l'eventuale usura degli organi prima di ogni competizione.

DENOMINAZIONE	NOTE
Cilindro	Verificare ogni 5 competizioni
Pistone	Sostituire ogni 5 competizioni
Segmento	Sostituire ogni 2 competizioni
Dischi frizione	Sostituire ogni 2 competizioni
Imbiellaggio	Verificare ogni competizione
Gabbietta su spinotto pistone	Verificare ogni 5 competizioni
Catena	Verificare ogni 5 competizioni
Filtro di aspirazione	Pulire dopo ogni competizione Sostituire ogni 3 competizioni
Olio motore	Sostituire dopo le 3 ore di rodaggio ed in seguito alla sostituzione dei dischi frizione
Olio forcella	Sostituire ogni 5 competizioni
Serie sterzo	Registrare ogni 2 competizioni
Silenziatore	Eliminare le incrostazioni ogni 3 competizioni

F**DUREE DES PIÈCES PRINCIPALES**

Les données qui suivent se réfèrent à une utilisation de compétition de la motocyclette et elles représentent pour nous l'optimum. Toutefois l'usure des pièces dépend sensiblement du différent style de conduite de chaque pilote, des conditions de la piste, de la compétition, ect., c'est pour cela que nous vous conseillons de vérifier **toujours** l'éventuelle usure des pièces avant chaque compétition.

DESCRIPTION	NOTES
Cylindre	Vérifier toutes les 5 compétitions
Piston	Remplacer toutes les 5 compétitions
Segment	Remplacer toutes les 2 compétitions
Disques de l'embrayage	Remplacer toutes les 2 compétitions
Système de bielle	Vérifier chaque compétition
Cage sur l'axe du piston	Vérifier toutes les 5 compétitions
Chaîne	Vérifier toutes les 5 compétitions
Filtre d'aspiration	Le nettoyer après chaque compétition. Le remplacer toutes les 3 compétitions
Huile du moteur	La remplacer après les 3 heures de rodage et ensuite, lorsque on substitue les disques de l'embrayage
Huile de la fourche	La remplacer toutes les 5 compétitions
Série du guidon	La régler toutes les 2 compétitions
Silencieux	Éliminer les dépôts toutes les 3 compétitions.

GB**MAIN-PARTS LIFE**

The following data are meant for a competitive motorcycle use and are considered optimum by us. As the part wear varies upon the different driving style everyone has, the track and competition conditions, etc., we recommend you to **always** check the possible part wear before every competition.

NAME	NOTES
Cylinder	Check every 5 competitions
Piston	Replace every 5 competitions
Piston ring	Replace every 2 competitions
Clutch plates	Replace every 2 competitions
Connecting rod bearings	Check at every competition
Gudgeon pin housing	Check every 5 competitions
Chain	Check every 5 competitions
Suction filter	Clean it after every competition. Replace it every 3 competitions
Engine oil	Change it after the 3 running-in hours and after clutch plate replacement
Fork oil	Change it every 5 competitions
Steering series	Set it every 2 competitions
Silencer	Eliminate deposits every 3 competitions.

D**LEBENSZAHL DER WICHTIGSTEN TEILE**

Die hier angegebenen Daten beziehen sich auf den Gebrauch der Maschine fuer Rennen und werden optimal eingeschätzt. Die Abnutzung der Teile haengt aber auch vom Fahrstil des einzelnen, von den Pisten, von der Art des Rennens usw. ab, und wir raten daher, **immer** eine Kontrolle vorzunehmen, bevor ein Rennen gefahren wird.

BENENNUNG	BEMERKUNGEN
Zylinder	alle 5 Rennen kontrollieren
Kolben	alle 5 Rennen auswechseln
Halbtrapez (ETL) ring	alle 2 Rennen auswechseln
Kuppelungsamellen	alle 2 Rennen auswechseln
Pleuelstange	nach jedem Rennen kontrollieren
Kolbenbolzenkaefig	alle 5 Rennen kontrollieren
Kette	alle 5 Rennen kontrollieren
Ansaugfilter	nach jedem Rennen saeuern alle 3 Rennen auswechseln
Motoroel	nach den 3 Einfahrtstunden auswechseln und dann nach jedem Auswechseln der Kuppelungsamellen
Gabeloel	alle 5 Rennen wechseln
Lenkungsgruppe	alle 2 Rennen registrieren
Schalldaempfer	nach jedem 3 Rennen saeuern



IMPORTANTE

Precauzione importante da prendere:

- Rodare la catena su percorsi non fangosi avendo cura di lubrificarla con olii fluidi viscosità SAE 20-30;
- A rodaggio effettuato oltre le sostituzioni prescritte procedere alla totale revisione completa di tutti gli organi di serraggio con la coppia prescritta (vedi tab. 1);
- Durante l'operazione di smontaggio degli organi, annotare la posizione e le dimensioni delle rondelle di rasamento;
- Durante l'operazione di smontaggio della bobina o della centralina elettronica, annotare la posizione dei fili;



ATTENTION

Précautions à prendre:

- Roder la chaîne sur des parcours non boueux, ayant soin de la lubrifier avec des huiles fluides d'une viscosité SAE 20-30;
- Une fois le rodage terminé, procéder à la revision complète de toutes les pièces de serrage avec la couple prescrit (voir Tableau 1) et raux replacements donnés;
- Pendant les opérations de démontage des pièces, marquer la position et les dimensions des rondelles d'épaisseur;
- Pendant les opérations de démontage de la bobine ou du central électronique, marquer la position des câbles;



CAUTION

We recommend you:

- Allow the chain a running-in period on mud-free tracks, taking care to lubricate it with thin oils of SAE 20-30 viscosity;
- Once the running-in is over, carry out not only the prescribed replacements, but also a complete overhaul of the all tightening units with the relevant torque (see table 1);
- During part disassembling, mark the sim adjustment washer position and size;
- During coil or electronic box disassembling, mark the cable position;



WICHTIG

Diese Vorsichtsmassnahmen sollten auf alle Faelle ergriffen werden:

- Kette auf nicht schlammigen Fahrwegen einfahren. Schmierung mit dünnflüssigem Öl, Viskosität SAE 20-30;
- Nach dem Einlaufen des Motors ersetze man die Teile wie vorgeschrieben und kontrolliere das Anziehungskraefftepaar aller einzelnen Teile (Tab. 1);
- Bei der Demontage schreibe man sich den Sitz und die Groesse der Dichtungsscheibe auf;
- Bei der Demontage der Spulen und der Zuendung schreibe man sich den Sitz der versciedenen Kabel nach Farbe auf;

**FANTIC
FMOTOR**

22061 BARZAGO (Como) Italy - Via Parini, 3 - Tel. (031) 860.281
Printed in Italy -2-82 Dis. 280.94.01.5000