

# FANTIC MOTOR



**FM 283**  
**FANTIC CABALLERO TRAILMATIC**

MANUEL D'ENTRETIEN ET D'UTILISATION

**SOYEZ LE BIENVENU PARMIS LES PILOTES  
FANTICMOTOR !**

**Veillez 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 TRAILMATIC 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, veuillez vous adresser exclusivement aux Concessionnaire et 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 réservons d'apporter des modifications techniques, esthétiques et au niveau des couleurs également, sans aucun préavis de notre part.



Fig. 1: Vue du côté droit



Fig. 2: Vue du côté gauche

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR:	à deux temps
CYLINDRE:	en aluminium avec chemise chromée
CULASSE:	en alliage léger
CYLINDRÉE:	49,7 cc.
ALÉSAGE:	41 mm.
COURSE:	37,7 mm.
RAPPORT DE COMPRESSION:	11 : 1
PUISSANCE MAX:	en conformité avec l'homologation
COUPLE MAX:	0,37 kgm à 3500 tours/min.
ALLUMAGE:	électronique à avance variable.
AVANCE A L'ALLUMAGE:	au minimum, 0,8 mm. sur le piston correspondant 15° à plus de 4000 tours/min. 0,4 mm. sur le piston correspondant à 10° 30'.
ALIMENTATION:	par gravité au moyen d'un mélange d'essence à 2%  d'huile <b>ESSO 2T SPORT MOTOR OIL</b> ou bien <b>ESSO AQUA-GLIADE.</b>
BOUGIE:	CHAMPION N 3
CARBURATEUR:	DELL'ORTO SHA 14/12
Gicleur max.	67
EMBAYAGE:	automatique centrifuge
TRANSMISSION:	primaire par variateur automatique de vitesse et courroie trapézoïdale Rapport min. 1,614 à 1 – Rapport max. 1,027 à 1. Reduction intermediaire par engrenages Z = 16/65 – Transmission secondaire par chaîne 1/2 x 3/16" Z = 13/55.
DÉMARRAGE:	par kick starter situé sur le côté droit et actionné vers l'avant.

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

<b>CHASSIS:</b>	à double berceau fermé en acier spécial à haute résistance.
<b>SUSPENSION AVANT:</b>	à fourche télescopique hydraulique plongeurs Ø 30 mm. Course de 150 mm. Quantité d'huile par jambe: 175 cc. (BEL RAY FORK OIL MC 10).
<b>SUSPENSION ARRIÈRE:</b>	à bras oscillante et à amortisseurs hydrauliques, débattement de la roue: 140 mm.
<b>ROUES:</b>	jantes en acier chromé, av. WMO/1,5 x 21", arr. WM1/1,6 x 18". Moyeux coniques en alliage léger avec frein à tambour incorporés. Diamètre de freinage 118 mm.
<b>PNEUS:</b>	av. 2,50 x 21", arr. 3,00 x 18". <b>PRESSIONS CONSEILLEES:</b> - av. 1,50 bar - arr. 1,75 bar.
<b>EQUIPMENT ELECTRIQUE:</b>	Volant électronique. Feux de route et de croisement, feux rouge arrière. Commutateur des feux avec avertisseur sonore et dispositif d'arrêt du moteur.
<b>DIMENSIONS:</b>	
Empattement	m/m 1.270
Longeur max.	m/m 1.975
Largeur max.	m/m 790
Hauteur max.	m/m 1.115
Garde au sol	m/m 310
Poids à vide	kg. 67
<b>RÉSERVOIR:</b>	en résine thermoplastique capacité lt. 6,5 reserve comprise.
<b>AUTONOMIE:</b>	km. 228
<b>CONSOMMATION (CUNA) lt/100 km:</b>	lt. 2,8
<b>VITESSE MAX.:</b>	en conformité avec l'homologation.



Fig. 3 - Numéro de châssis

## DONNÉES D'IDENTIFICATION ET INSTRUCTIONS POUR LE RODAGE AINSI QUE POUR L'UTILISATION DU VÉHICULE

AVANT D'UTILISER LA MOTO, CONTRÔLEZ LE NIVEAU DE L'HUILE DANS LE MOTEUR ET LA PRESSIION DES PNEUS. REMPLISSEZ ALORS LE RESERVOIR AVEC UN MELANGE A 2%.

### 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 300 premiers kilomètres.

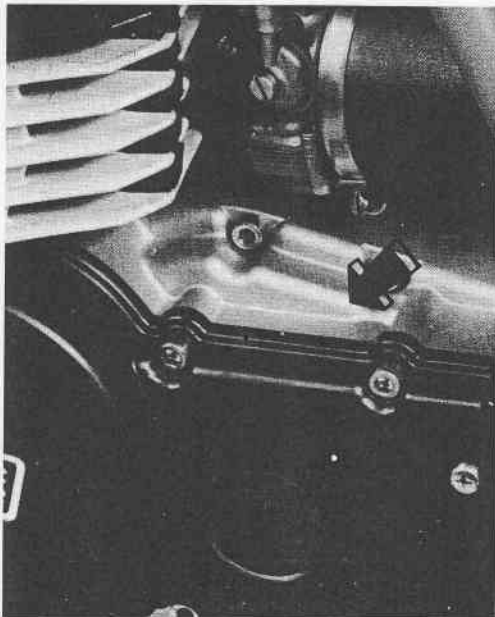


Fig. 4 - Numéro du moteur

Pendant les 300 premiers kilomètres, ne poussez jamais le moteur au maximum de sa puissance et n'ouvrez pas la commande des gaz outre la 1/2 de la course. Augmentez progressivement par la suite.

Utilisez un mélange d'essence à 2% d'huile **ESSO 2T SPORT MOTOR OIL** ou bien **ESSO AQUAGLIDE**, tant en cours de rodage que par la suite.

Après les 300 premiers kilomètres, il s'avère absolument nécessaire de remplacer l'huile de la boîte de transmission au moyen de 330 cc. d'huile poue moteurs **ESSO PLUS MOTOR OIL 40**. Faites la vidange d'huile par la suite, tous les 3.000 ou 4.000 km. (cfr. instructions page 10).

Veillez à ce que les vis et les écrous qui fixent les éléments principaux de la machine 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 les amortisseurs.

Contrôlez également les colliers de serrage sur le manchon carburateur - chambre d'admission; ils doivent être serrés.

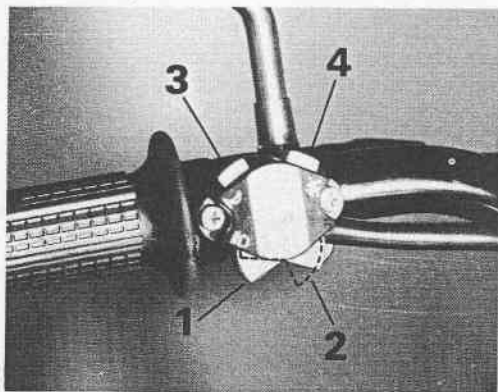


Fig. 5

### COMMUTATEUR DE PHARES

(Voir Fig. 5)

- 1) Commutateur phares (en position "feux éteints")
- 2) Position "feux allumés"
- 3) Avertisseur
- 4) Bouton de masse (arrêt du moteur)

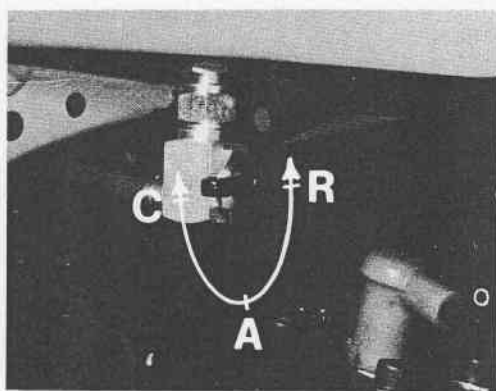


Fig. 6 - Robinet d'essence  
A = Ouvert C = Fermé R = Réserve

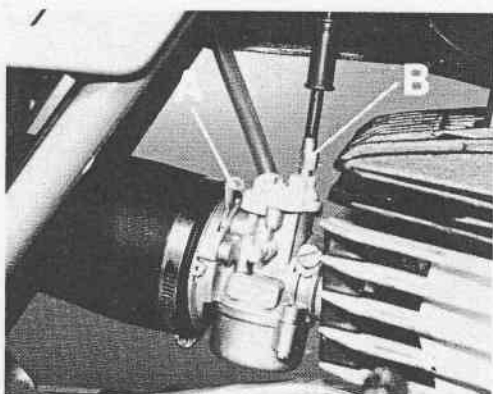


Fig. 7 - Levier du starter sur le carburateur

### DÉMARRAGE

- Ouvrir le robinet d'essence (Fig. 6). Si le moteur est froid abaisser le levier du starter situé sur le carburateur (A Fig. 7)
- Faire tourner la manette du gaz de 1/4 environ et actionner énergiquement la pédale de démarrage.

Après le démarrage:

- Laisser tourner le moteur au minimum pendant quelques minutes pour l'amener à sa température normale de fonctionnement.
- Débrancher le starter (il se débranche automatiquement en tournant à fond la manette du gaz).

### DEPART ET MARCHÉ

Accélérer en tournant la manette du gaz et régler la vitesse du véhicule selon les conditions de marche.

**NOTE:** éviter de mettre la moto en marche lorsqu'elle est encore sur la béquille. Au cas où ce la se produirait, freiner sur la roue arrière avant qu'elle soit en contact avec le terrain, sinon la transmission pourrait être endommagée.

### ARRÊT DU VÉHICULE ET DU MOTEUR

- Couper le gaz
- Freiner progressivement en agissant simultanément sur les commandes jusqu'à l'arrêt du véhicule.
- Presser le bouton d'arrêt du moteur qui se trouve sur le commutateur des phares (Fig. 5).
- Fermer le robinet d'arrivée d'essence (Fig. 6).

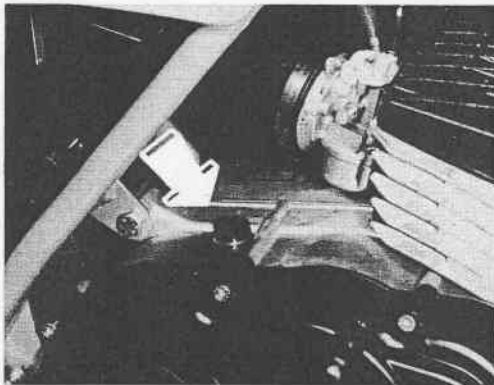


Fig. 8 - Bouchon de remplissage d'huile

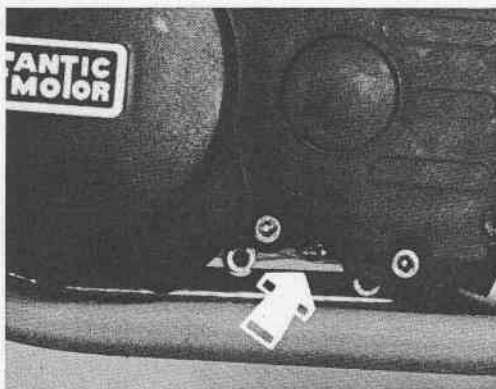


Fig. 9 - Vis de vidange d'huile

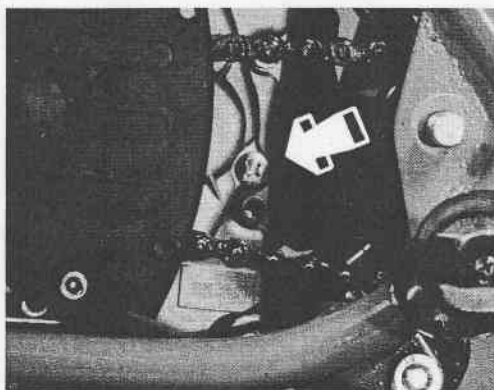


Fig. 10 - Vis de niveau d'huile

## ENTRETIEN

La longévité du véhicule et son parfait état de marche dépendent en grande partie d'un bon entretien.

Mais avant de passer à l'entretien et au réglage des différents éléments, procédez au nettoyage général du cyclomoteur. Utilisez du pétrole et un pinceau pour nettoyer les différentes parties mécaniques alors que vous utiliserez de l'eau et du savon pour les parties peintes ou en plastique, que vous essuiez par la suite au moyen d'une peau en daim.

## REPLACEMENT DE L'HUILE DE LA BOITE DE TRANSMISSION

Après la vidange effectuée à 300 km., répétez l'opération tous les 3.000 ou 4.000 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 droite du moteur (Fig. 8).
- dévissez la vis de vidange située au-dessous du moteur (Fig. 9).
- faites s'écouler l'huile en maintenant la machine en une 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 330 cc. d'huile pour moteurs **ESSO PLUS MOTOR OIL 40** au travers du bouchon de remplissage (Fig. 8). Pour connaître la quantité exacte d'huile déversée au cas où vous n'avez pas un récipient gradué, desserrez la vis qui indique le niveau d'huile (Fig. 10) en lui faisant faire 2 ou 3 tours, et versez de l'huile jusqu'à ce que cette vis sorte du trou.
- Resserrez convenablement la vis et fermez le bouchon de remplissage.



Fig. 11 - Bougie

### BOUGIE

La bougie, qui est un organe d'une très grande importance pour un bon rendement du moteur, requiert des soins particuliers. La bougie standard est représentée par la marque CHAMPION N. 3. 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 3.000 km. environ alors que la bougie doit être remplacée tous les 6.000 km.
- Remontez la bougie et vissez-la à la main. N'utilisez la clef que pour le serrage.

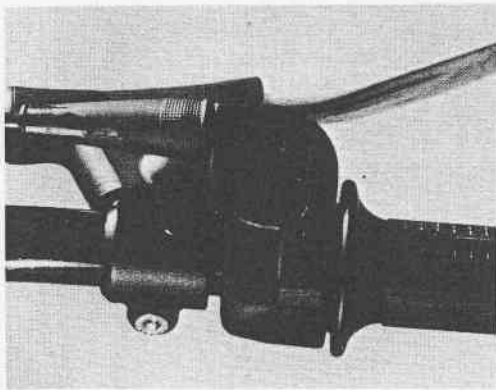


Fig. 12 - Commande du gaz

### REGLAGE DE LA COMMANDE DES GAZ

L'accélération et la décélération du moteur et donc du véhicule, dépendent du sens de rotation de la poignée des gaz qui détermine l'ouverture ou la fermeture de la soupape à gaz dans le carburateur. Une fois lâchée, la poignée retourne automatiquement à zéro.

La commande des gaz, qui doit toujours être caractérisée par un parfait état de marche, ne doit présenter aucun jeu qui empêcherait au moteur de répondre immédiatement à chaque coup d'accélérateur.

Le fil de transmission des gaz doit toujours être tendu de façon appropriée.

Pour éliminer le jeu, desserrez l'écrou et vissez ou dévissez le dispositif de réglage du fil situé sur le carburateur (B Fig. 7)

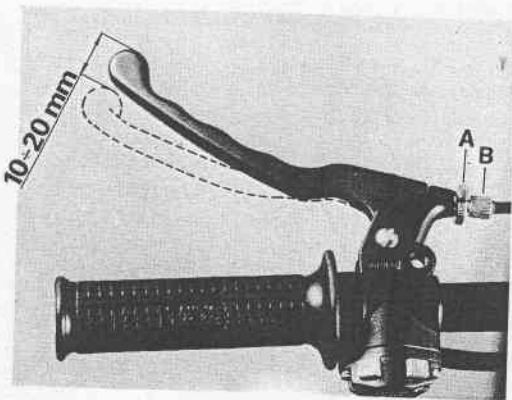


Fig. 13

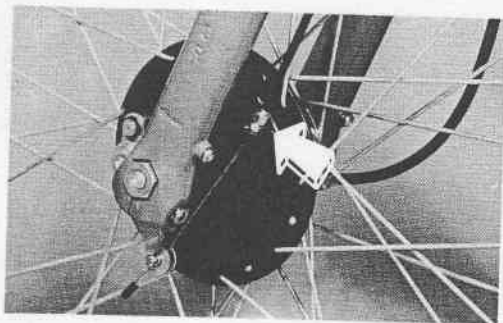


Fig. 14

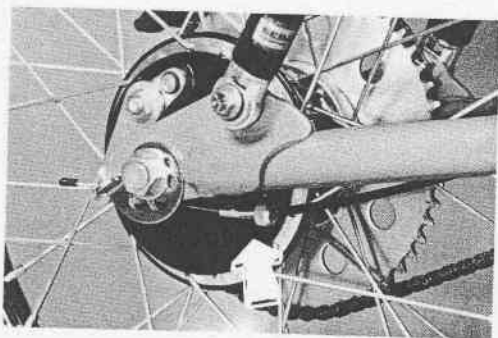


Fig. 15

### RÉGLAGE DES COMMANDES DE FREIN AVANT ET ARRIÈRE

Avant d'effectuer cette opération, il convient de démonter le disque porte-sabots, de nettoyer le tambour et les sabots de frein, d'éliminer les éventuels dépôts de substances provenant du frottement, et de contrôler l'usure des féodos; remonter ensuite toutes les pièces.

Procéder au réglage de la façon suivante:

- Enlever la protection qui recouvre la commande du frein.
- Débloquer le contre-écrou A et intervenir sur la manette de réglage B (Fig. 13), dans le sens des aiguilles d'une montre si l'on désire augmenter le jeu du levier de freinage, dans le sens inverse si on désire le diminuer. L'opération une fois terminée, remettre le couvercle de protection sur la rosette de tension du câble.

**NOTE:** On laisse généralement au frein une course à vide de 10 – 20 mm, mesurée à l'extrémité du levier.

Si, une fois l'opération de réglage terminée le jeu du levier reste excessif, agir de la même façon sur la manette de réglage située sur le disque porte-sabots (Fig. 14 et Fig. 15).

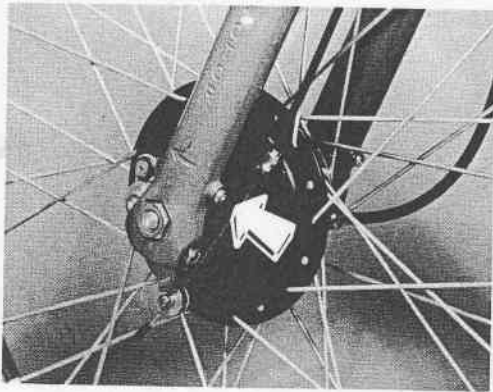


Fig. 16 - Vis de vidange d'huile

## REPLACEMENT DE L'HUILE DE LA FOURCHE

Il s'agit en pratique de la seule opération à effectuer périodiquement sur la fourche. La vidange doit avoir lieu tous les 5.000 km. environ, alors qu'il vaut mieux contrôler le niveau d'huile, et en ajouter s'il y a lieu, tous les 3.000 km. L'opération doit se dérouler en deux temps:

### Écoulement

- Appuyez la moto sur la béquille.
- Dévissez la vis de vidange sur les pattes (Fig. 16) 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 resserrez-les.

### Remplissage

- Démontez les bouchons de la fourche (Fig. 17) après avoir enlevé le dispositif qui supporte le compteur kilométrique;
- Versez 175 cc. d'huile BEL RAY FORK OIL MC 10 dans chaque jambe de la fourche;
- Contrôlez les joints d'étanchéité des deux bouchons, remplacez-les, s'il y a lieu, et resserrez-les.

## PRÉPARATION DU MÉLANGE

Pour conserver les caractéristiques et le rendement du moteur il convient de préparer soi-même le mélange, en ajoutant de l'huile **ESSO**

2-T SPORT MOTOR OIL ou **ESSO AQUAGLIDE** à de l'essence normale. Pour faciliter l'opération de mélange le réservoir a été équipé d'un bouchon-doseur pour l'huile. Pour la préparation du mélange, procéder comme suit:

- Fermer le robinet d'essence.
- Dévisser le bouchon du réservoir et, après avoir rempli le doseur d'huile, le réserver directement dans le réservoir. Répéter l'opération autant de fois qu'il y a de litres de mélange à préparer (1 doseur contient 20 cc. et sert à préparer 1 litre de mélange à 2%).
- Remplir le réservoir avec de l'essence normale.
- Secouer le véhicule de façon à ce que l'essence et l'huile se mélangent bien.
- Ouvrir le robinet d'essence.

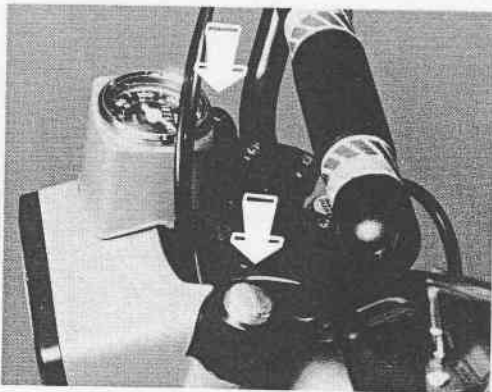


Fig. 17 - Bouchon de la fourche

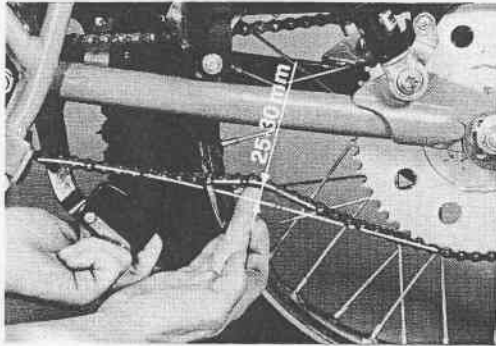


Fig. 18 - Jeu de la chaîne

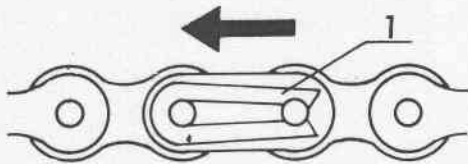


Fig. 19 - Dispositif d'arrêt

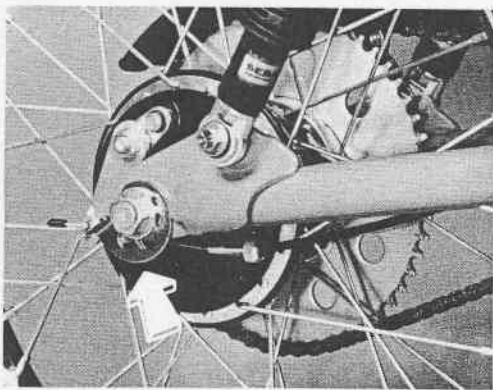


Fig. 20 - Tendeur de chaîne

## CHAÎNE

Le TRAILMATIC est équipé d'une chaîne REGINA EXTRA 90 R. Cet organe est à ce point important, qu'il mérite des soins et un entretien particuliers. Un réglage et une lubrification appropriés permettent cependant d'éviter de fâcheux inconvénients. Nous vous conseillons dès lors de:

- Garder votre chaîne toujours bien tendue; la chaîne doit présenter un jeu de 25 à 30 mm. (Fig. 18).
- La chaîne doit être lubrifiée chaque fois qu'elle a été lavée avec du pétrole, après une promenade dans la boue ou lorsque, pour quelque raison que ce soit, elle est sale.
- Lubrifier avec une huile très fluide, viscosité SAE 20 : 30.

## DEMONTAGE ET REMONTAGE DE LA CHAÎNE

Procédez comme suit pour démonter la chaîne:

- Débloquez le pivot de fixation de la roue arrière et desserrez les deux tendeurs de chaîne (Fig. 20).
- Utilisez des pinces pour enlever le dispositif d'arrêt (1 Fig. 19) et sortez la chaîne après avoir enlevé le maillon de jonction.

Procédez, par contre, de la façon suivante pour remonter la chaîne.

- Remontez la chaîne en ayant soin d'insérer le dispositif d'arrêt (Fig. 19).
- Agissez uniformément sur les tendeurs de chaîne (Fig. 20) afin d'obtenir une tension appropriée et de vérifier l'alignement de la roue.
- Bloquez le pivot de fixation de la roue.

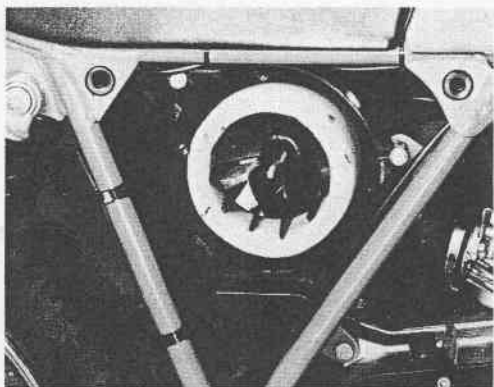


Fig. 21 - Filtre à air

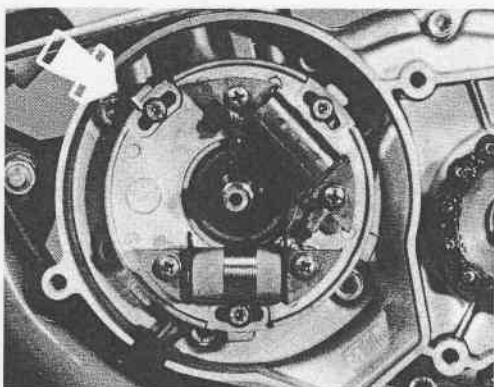


Fig. 22 - Stator du volant

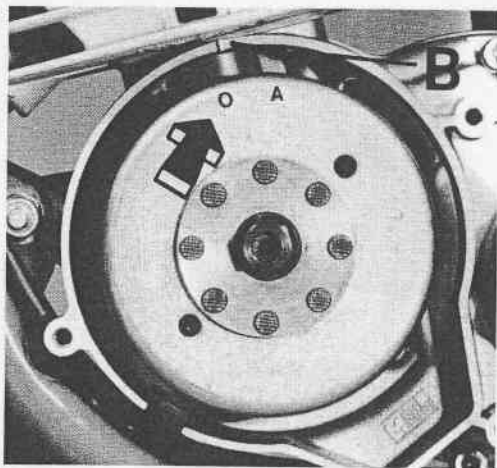


Fig. 23 - Volant électronique

### LE FILTRE A AIR

Les mauvaises conditions dans lesquelles se trouve le filtre à air représentent certainement une des causes d'un rendement insuffisant du moteur. Nous vous conseillons donc de le nettoyer soigneusement tous les 1.000 km. ou plus fréquemment si vous utilisez le véhicule dans des endroits poussiéreux.

Procédez comme suit:

- Enlever le couvercle droit;
- Dévissez l'écrou à ailettes et enlevez le couvercle de la cuve du filtre (Fig. 21)
- Enlevez le filtre et lavez-le dans de l'eau chaude avec du savon neutre ou du shampoing. Après l'avoir rincé et essuyé, humidifiez-le avec de l'huile pour filtres BEL-RAY FOAM AIR FILTER MC-6.  
Remplacez-les tous les 3.000 km. à moins qu'il ne présente une forte concentration de poussière ou d'autres impuretés; dans ce cas, il devra être immédiatement substitué.

### VOLANT

Le TRAILMATIC est équipé d'un volant électronique à avance variable qui ne nécessite d'aucun entretien. Les éventuels contrôles de la phase d'allumage doivent être effectués de la façon suivante:

- Démontez l'inducteur du volant et vérifiez que l'encoche du stator coïncide avec l'encoche incisée sur l'arrière du moteur (Fig. 22);
- Remontez l'inducteur du volant et insérez une tige dans l'orifice de la bougie.
- tenir la tige appuyée sur le piston, en faisant tourner simultanément l'inducteur jusqu'au Point Mort Supérieur;
- Vérifiez que le point "O" sur l'inducteur du volant coïncide avec l'encoche B située sur le carter du moteur (Fig. 23).

On obtiendra une phase d'allumage correcte si les encoches reportées sur le stator et l'inducteur du volant coïncident avec celles du carter du moteur; au cas contraire, il faudrait effectuer la révision du volant, mais pour cette opération nous vous conseillons de vous adresser à l'organisation de vente et assistance FANTICMOTOR la plus proche.

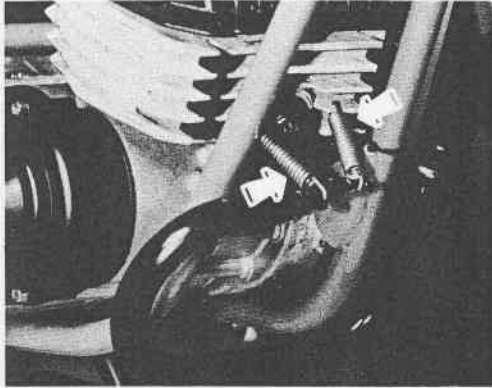


Fig. 24 - Fixation du silencieux

#### CHAMBRE D'EXPANSION ET SILENCIEUX

Une des causes du mauvais rendement du moteur est sans aucun doute due aux dépôts carbonés qui encrassent la chambre d'expansion.

Il convient donc de contrôler, tous les 5.000 kms, qu'il n'y ait pas d'incrustations et, s'il y en a, les éliminer en râclant les surfaces intérieures de la chambre d'expansion et du silencieux avec un écouvillon.

Pour ce faire, détacher les deux ressorts (Fig. 24) de fixation au cylindre, et dévissez les écrous; démonter la chambre d'expansion et le silencieux, et procéder à la désincrustation.

Nous conseillons, avant de remonter la chambre d'expansion, de remplacer la bague d'étanchéité qui se trouve à l'embouchure du cylindre, ainsi que celle qui se trouve sur le silencieux.

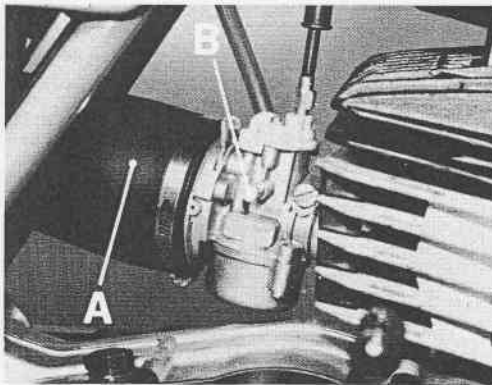


Fig. 25 - Carburateur

#### CARBURATEUR

Le TRAILMATIC est équipé d'un carburateur DELL'ORTO SHA 14/12 dont les caractéristiques sont décrites page 6. Ce carburateur est relié élastiquement à la chambre d'admission au moyen d'un manchon de caoutchouc fixé par des colliers. Il convient de contrôler périodiquement ce manchon de raccordement (A Fig. 25) et de le remplacer lorsqu'il présente des signes de détérioration, celle-ci pouvant compromettre la carburation.

#### REGLAGE DU RALENTI

Procédez comme suit pour régler le ralenti, opération que vous effectuerez lorsque le moteur est chaud:

laissez tourner le moteur alors que la poignée des gaz est fermée. Serrez ou desserrez la vis (B Fig. 25) jusqu'à ce que le moteur effectue le moins de tours possible, pour peu que ces éléments soient constants.

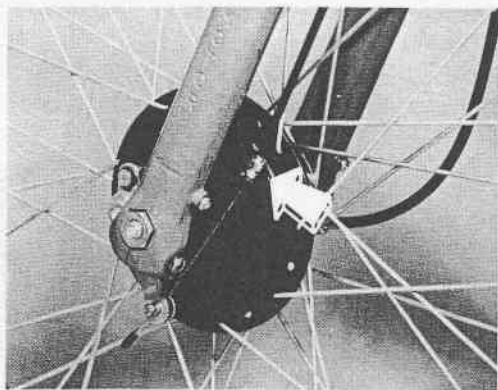


Fig. 26 - Moyeu de la roue avant

### DEMONTAGE DE LA ROUE AVANT

Avant d'entamer cette opération, appuyez la moto sur un support en bois ou sur tout autre support, afin que la roue avant soit soulevée de terre.

Procédez ensuite de la façon suivante:

- Dévissez la transmission du compteur kilométrique du renvoi situé sur le côté droit, entre la jambe de la fourche et le moyeu de la roue.
- Desserrer la vis de réglage (Fig. 26) de façon à donner du jeu au câble du frein et pousser le levier de freinage vers le haut; ensuite désenfiler la transmission.
- Desserrez les vis de blocage des pattes.
- Démontez le pivot et enlevez la roue.

Pour remonter la roue, procéder en sens inverse en ayant soin de revisser la transmission du compteur kilométrique sur le renvoi entre la jambe de la fourche et le moyeu.

Resserrer à fond les vis de blocage des fourreaux sur les jambes de la fourche.

Contrôler le réglage du frein avant comme indiqué à page 12.

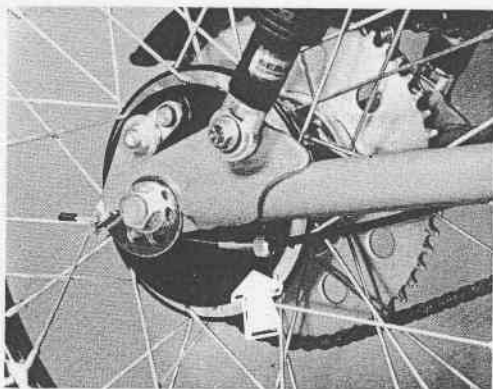


Fig. 27 - Moyeu de la roue arrière

### DEMONTAGE DE LA ROUE ARRIERE

Pour le démontage de cette roue, tout comme pour celle à l'avant, il s'avère indispensable d'appuyer la moto sur un support afin que la roue soit à quelques centimètres du sol.

Procédez ensuite de la façon suivante:

- Desserrer le tendeur du câble du frein (Fig. 27) de façon à donner un certain jeu au câble, pousser le levier du frein vers l'avant et désenfiler la transmission.
- Débloquer le pivot de la roue et desserrer les tendeurs de la chaîne.
- Otez la chaîne après avoir enlevé le dispositif d'arrêt et le maillon de jonction.
- Enlevez le pivot de la roue et démontez-la.

Pour la remonter, effectuez les opérations ci-dessus en sens inverse tout en ayant soin de remonter le dispositif d'arrêt selon la position indiquée à la page 14 (Fig. 19).

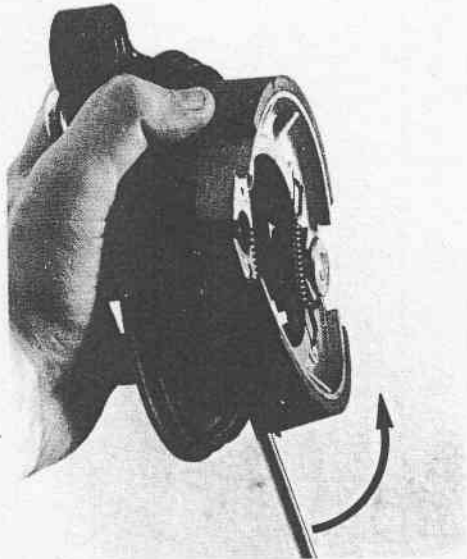


Fig. 28 - Démontage des sabots du frein

### DÉMONTAGE ET REMPLACEMENT DES SABOTS DU FREIN

Il s'agit d'une opération facile qui ne demande pas d'outillage spécial. On procède de la même façon pour remplacer les sabots du frein avant de ceux du frein arrière.

- Démontez la roue (voir page 17 les instructions pour le démontage des roues).
- Enlever le disque porte-sabots.
- Enfiler un tourne-vis ou un outil similaire sous l'un des sabots et l'utiliser comme un levier (voir Fig. 28) jusqu'à ce que le sabot sorte de son siège.
- Enlever les ressorts et dégager le deuxième sabot.

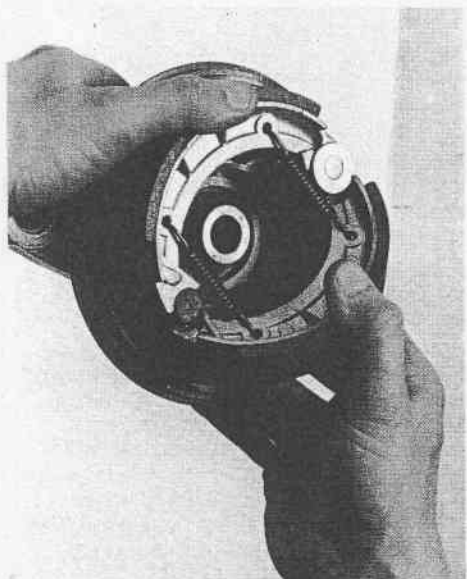


Fig. 29 - Montage des sabots du frein

Lors du remontage:

- Accrochez les ressorts aux sabots
- Positionnez les sabots du frein alors que les ressorts sont attachés (Fig. 29) tout en veillant à ce que la came du frein et dès lors, le levier du frein soient situés convenablement.
- Poussez énergiquement sur les extrémités des sabots du frein jusqu'à ce qu'ils occupent à nouveau leur position initiale
- remontez le disque porte-sabots
- remontez la roue en suivant les indications de la page 17.

### COUPLE DE SERRAGE

DESCRIPTION	Q.té	Ø mm.	COUPLE Nm	
MOTEUR	Ecrou de fixation du volant	1	10	50 ÷ 55
	Goujons de fix. de la culasse du moteur	4	7	23 ÷ 25
	Vis de fixation du moteur	3	8	20 ÷ 25
	Vis de fixation des couvercles du moteur	11	6	7 ÷ 7,5
CHASSIS	Vis des amortisseurs	4	8	19 ÷ 22
	Ecrou du pivot de la roue avant	1	12	70 ÷ 80
	Ecrou du pivot de la roue arrière	1	14	70 ÷ 80
	Vis des étaux du guidon	4	6	7 ÷ 9
	Vis de fixation des pattes de la fourche sur le pivot de la roue	2	8	19 ÷ 22
	Ecrou de la direction	1	25	39 ÷ 49
	Vis de fix. de la couronne	5	7	16,5 ÷ 18,5
	Vis de blocage des plaques de la fourche	4	8	19 ÷ 22

**Tableau des opérations périodiques et de lubrification**

OPÉRATIONS	Après les 300 km.	Après les 3.000 km.	Tous les 3.000 km.	Tous les 5.000 km.
Réglage des freins	■	■	■	
Contrôle et réglage du carburateur	■	■		■
Remplacement de l'huile de la boîte de transmission	■	■	■	
Contrôle du serrage des vis et des écrous	■			■
Contrôle de la pression des pneus	■	■	■	
Réglage de la chaîne		■	■	
Usure et nettoyage du disque porte-sabots		■		■
Remplacement de l'huile de la fourche		■		■
Remplacement du filtre			■	
Lubrification de la grande fourche				■
Lubrification des roulements des roues				■
Lub. de la came du disque porte-sabots				■
Lub. des roulements de la direction				■
Nettoyage du silencieux				■

## LES INCONVENIENTS ET LEURS REMÈDES

Veillez effectuer les contrôles suivants et procéder comme suit lorsque le véhicule ne fonctionne pas comme il le faudrait.

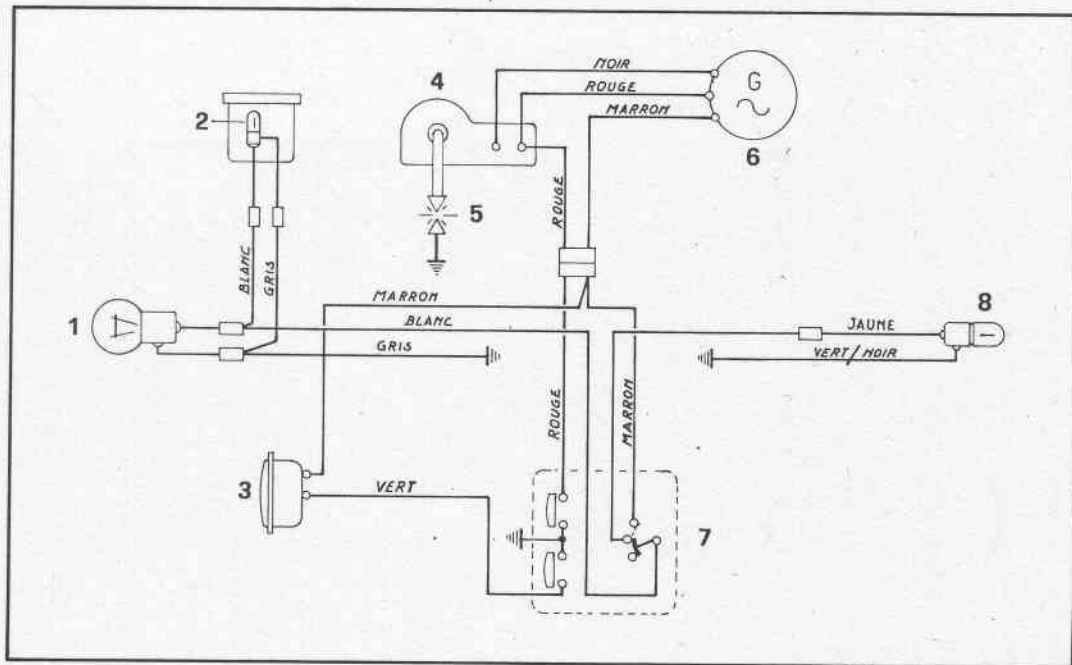
AU CAS OÙ L'INCONVÉNIENT PERSISTE MÊME SI VOUS AVEZ ADOPTÉ LES REMÈDES CI-DESSOUS, ADRESSEZ-VOUS AUX ORGANISATIONS DE VENTE ET SERVICE APRÈS-VENTE QUI DIPOSENT DES INSTALLATIONS NÉCESSAIRES POUR EFFECTUER CONVÉNABLEMENT N'IMPORTE QUELLE RÉPARATION OU MISE AU POINT.

Recherche et localisation de l'inconvénient	Remèdes
<p><b>DIFFICULTÉS AU DÉMARRAGE</b>  <b>Alimentation, carburation, allumage</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le robinet du mélange est fermé ou bien le réservoir d'essence est vide</li> <li>- le gicleur, le corps du carburateur ou le robinet sont bouchés ou sales</li> <li>- le moteur est noyé</li> </ul> <p>- le filtre à air est bouché ou bien sale</p> <p><b>DIFFÉRENTES IRRÉGULARITÉS DE FONCTIONNEMENT</b></p> <p>1 - réduction du bruit de l'échappement</p> <p>2 - le moteur a tendance à s'arrêter lorsque les gaz sont totalement ouverts</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le gicleur est sale</li> <li>- la carburation est mauvaise</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ouvrez le robinet ou remplissez le réservoir;</li> <li>- démontez-les et lavez-les avec de l'essence. Essuyez-les avec un jet d'air comprimé;</li> <li>- fermez le robinet d'essence, faites tourner toute la poignée des gaz et appuyez sur la pédale jusqu'à ce que le démarrage ait eu lieu. Si le moteur ne se met pas en marche, démontez la bougie, nettoyez-la ou remplacez-la. Avant de remonter la bougie, faites tourner le moteur à vide pour expulser le carburant en trop.</li> <li>- cfr. page 15</li> <li>- cfr. page 16</li> <li>- démontez-le et nettoyez-le;</li> <li>- remplacez le gicleur au moyen d'un autre qui soit plus puissant après avoir vérifié que: <ul style="list-style-type: none"> <li>- le gicleur ne soit pas sale ou oxydé</li> <li>- la bougie ne soit pas sale ou défectueuse</li> <li>- le carburateur soit propre</li> <li>- le mélange arrive régulièrement</li> <li>- les joints ne soient pas défectueux.</li> </ul> </li> </ul>

## LES INCONVENIENTS ET LEURS REMEDES

Recherche et localisation de l'inconveniente	Remèdes
<p>3 - l'échappement du moteur est irrégulier avec des crépitements lors des reprises ou en montée</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le mélange est trop riche</li> <li>- le carburateur est noyé à cause des impuretés dans le carburant</li> </ul> <p>4 - consommation élevée</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le filtre à air est bouché ou bien sale; la commande de l'air se trouve sur la position "ferme" ou n'est pas complètement ouverte</li> <li>- d'autres causes (carburateur, compression insuffisant etc.....)</li> </ul> <p>5 - moteur bruyant, mauvais fonctionnement de l'embrayage, non-enclenchement du groupe de mise en marche, suspensions inefficaces</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- remplacez le gicleur au moyen d'un autre qui soit inférieur</li> <li>- démontez-le et lavez-le dans de l'essence. Essuyez-le avec un jet d'air comprimé.</li> <li>- nettoyez le filtre;</li> <li>- débloquez le petit levier de l'air et lubrifiez-le</li> <li>- adressez-vous aux organisations de vente et de service après-vente;</li> <li>- adressez-vous aux organisations de vente et de service après-vente.</li> </ul>

## CIRCUIT ELECTRIQUE



- 1) - Ampoule 6V-6W (est applicable jusqu'au véhicule avec numéro de cadre 27002059).
- 2) - Ampoule 6V-15W (est applicable depuis le véhicule avec numéro de cadre 27002060).
- 3) - Avertisseur.
- 4) - Bobine électronique.
- 5) - Bougie.
- 6) - Volant électronique 6V - 6 + 4W (est applicable jusqu'au véhicule avec numéro de cadre 27002059).
- 7) - Volant électronique 6V - 18W (est applicable depuis le véhicule avec numéro de cadre 27002060).
- 8) - Commutateur d'éclairage.

**FANTIC  
MOTOR** S.p.A.

---

Via Parini, 3 - Telef. (031) 860.281 - 2 2 0 6 1 BARZAGO (Como) Italy

PRINTED IN ITALY - 5/83 - LA GRAFICA BRIANTEA - Dis. 283.94.15.5001