

**FANTIC
MOTOR**

CABALLERO
125 cc

150.00.2601 REGOLARITÀ COMPETIZIONE



USO E MANUTENZIONE

Benvenuti tra i piloti « FANTICMOTOR »

Desideriamo esprimerle il nostro compiacimento per la scelta da Lei effettuata e ringraziarLa per la preferenza che ha voluto accordarci. Lei possiede un veicolo nuovo, collaudato, elegante, robusto che le darà molte soddisfazioni. Per mantenerlo sempre in perfetta efficienza le consigliamo di seguire attentamente le istruzioni contenute in questo libretto.

AVVERTENZA

Per conservare il Suo « FANTIC » in perfetto stato di efficienza e perché non decadano le condizioni di garanzia previste dal contratto di vendita Le raccomandiamo di rivolgersi, per le riparazioni, esclusivamente ai Concessionari e Rivenditori Fanticmotor.

I particolari che la FANTICMOTOR fornisce come ricambi sono dello stesso materiale, hanno subito il medesimo ciclo di lavorazione e gli identici controlli dei pezzi che costituiscono il Suo FANTIC; garanzie queste di una maggior durata e di un funzionamento ottimale del Suo veicolo.

Le raccomandiamo di esigere sempre ricambi originali FANTICMOTOR.

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

INDICE

Vista laterale destra e sinistra	pag. 4-5
Caratteristiche tecniche	» 6-7-8-9
Numero telaio - numero motore	» 10
Norme per l'uso	» 11-12
Norme per la manutenzione	da pag. 13 a pag. 32
Attrezzi in dotazione	pag. 33
Tabella della lubrificazione	» 34
Inconvenienti e rimedi relativi	» 35-36-37
Coppie di serraggio	» 38
Schema elettrico	» 39

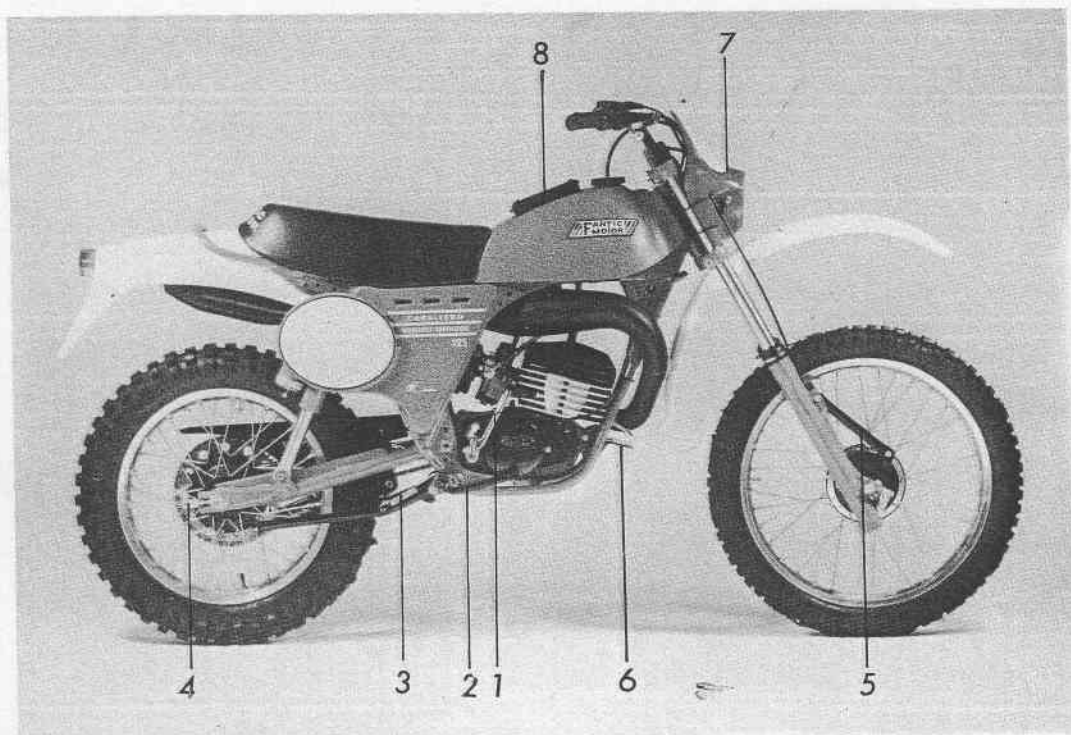


Fig. 1 - Vista destra

- | | |
|----------------------------|------------------------------------|
| 1) Kick starter | 5) Asta ancoraggio freno anteriore |
| 2) Pedale freno posteriore | 6) Skid plate |
| 3) Molla cavalletto | 7) Maschera protezione faro |
| 4) Tendicatena | 8) Borsetta attrezzi |

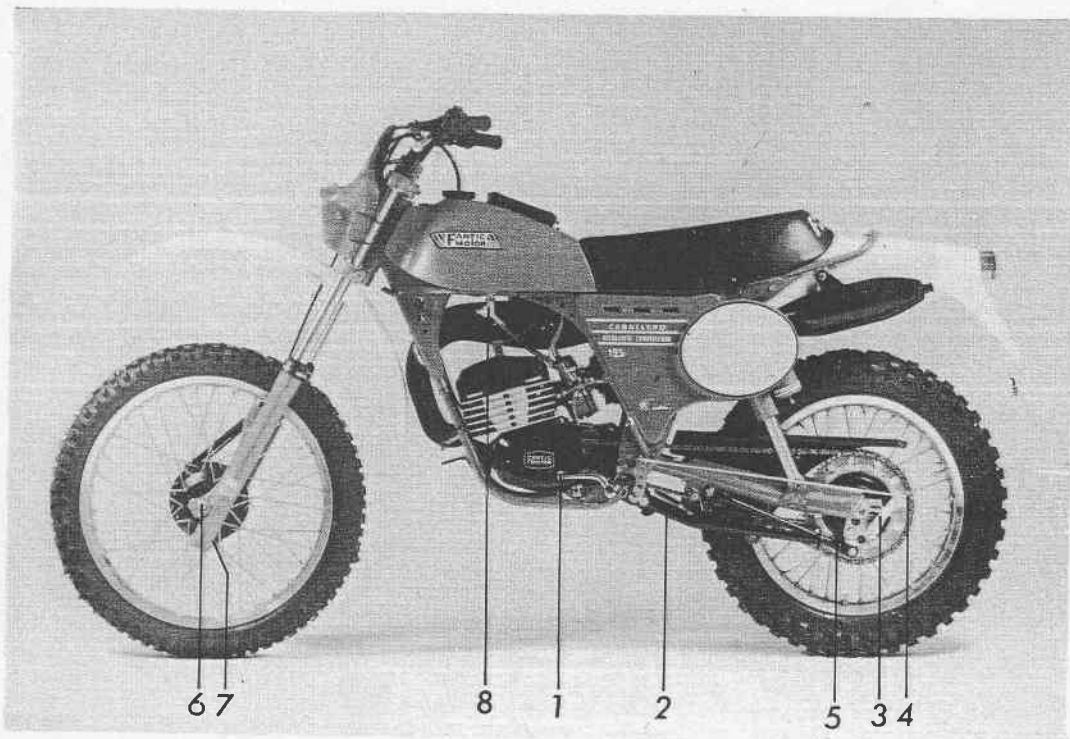


Fig. 2 - Vista sinistra

- 1) Leva cambio
- 2) Cavalletto
- 3) Levetta freno posteriore
- 4) Registro freno posteriore

- 5) Asta ancoraggio freno post.
- 6) Perno ruota ant.
- 7) Vite scarico olio forcella
- 8) Rubinetto benzina

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE:	a 2 tempi
CILINDRO:	in alluminio a canna cromata
TESTA:	in lega leggera
CILINDRATA:	124,4 cc
ALESAGGIO:	55,2 m/m
CORSA:	52 m/m
RAPPORTO DI COMPRESSIONE:	13,5 : 1
POTENZA MAX:	HP 26 DIN (19,12 Kw) a 10.500 giri/1'
COPPIA MAX:	1,93 Kgm (18,9 Nm) a 8.250 giri/1'
ACCENSIONE:	elettronica DANSI 6V 30W
ANTICIPO ACCENSIONE:	1,4 m/m sul pistone corrispondenti a 17° misurati sulla circonferenza esterna del volano
ACCENSIONE E LUBRIFICAZIONE:	miscela di Benzina Super e olio sintetico CASTROL «BIOLUBE» al 2% N.B. - Nel caso di impossibilità a reperire l'olio sintetico FIAT, può essere usato un'olio minerale come il CASTROL SUPER T.T., usandolo assolutamente al 3%.
CANDELA:	BOSCH W 370 S2S oppure CHAMPION N 57 G

* Con l'approssimarsi della stagione calda consigliamo di sostituire il getto max. 140 con il getto max. 135 e modificare la posizione dello spillo dalla 2^a alla 1^a tacca.

CARBURATORE:	Dell'Orto PHBE 32 BS		
Getto max	140 *		
Getto minimo	60		
Getto avviamento	70		
Spillo conico	tipo K2 alla 2 ^a tacca *		
Valvola gas	N. 40		
Polverizzatore	AB 260		
Galleggiante	gr. 10		
Vite aria aperta	1 giro e 1/2		
FRIZIONE:	dischi multipli in bagno d'olio		
TRASMISSIONE:	primaria ad ingranaggi Z-23/65, rapporto 1 : 2,826 secondaria a catena 1/2 x 5/16" Z = 14/60, rapporto 1 : 4,28		
CAMBIO:	regolarità a 6 rapporti		
	al cambio		totali
1a	Z-11/33	1 : 3	1 : 8,478
2a	Z-15/29	1 : 1,93	1 : 5,454
3a	Z-18/26	1 : 1,44	1 : 4,069
4a	Z-21/24	1 : 1,14	1 : 3,221
5a	Z-23/22	1 : 0,95	1 : 2,684
6a	Z-24/20	1 : 0,83	1 : 2,345
AVVIAMENTO:	a kick starter sulla destra		

CARATTERISTICHE TECNICHE

TELAIO:	a doppia culla chiusa in acciaio speciale ad alta resistenza; serie sterzo montata su cuscinetti a rulli conici
SOSPENSIONE ANTERIORE:	a forcella teleidraulica tipo PA (perno avanzato) MARZOCCHI, corsa m/m 220. Quantità olio 265 cc (per gamba) di olio MARZOCCHI 3,8 Engler a 50°C
SOSPENSIONE POSTERIORE:	a forcellone oscillante e ammortizzatori a gas MARZOCCHI regolabili su 5 posizioni (o ammortizzatori HYDROCROSS)
CERCHI:	AKRONT ant. WM/1 x 21", post. WM/3 x 18" in alluminio, mozzoni conici ant. Ø 125 m/m, post. Ø 140 m/m
PNEUMATICI:	ant. 3.00 x 21", post. 4.00 x 18" PIRELLI MT 19 pressioni raccomandate: ant. 1,25 Kg/cm ² post. 1,5 Kg/cm ²
IMPIANTO ELETTRICO:	ant. con luce di posizione, abbagliante-anabbagliante, post. con luce di posizione e illuminazione targa. Avvisatore acustico, deviatore luci e interruttore stop, applicati al manubrio
LAMPADE:	ant. a bulbo 6V 35/35W e a siluro 6V 5W post. a bulbo 6V 5/21W

nza;
—
:OC-
] di
—
:CHI
—
noz-
—
—
con
tico,
—
—

DIMENSIONI:

Passo mt. 1,420

Lunghezza max. mt. 2,170

Larghezza max. mt. 0,900

Altezza max. mt. 1,300

Altezza minima mt. 0,265

Peso Kg. 96

SERBATOIO: in fibra di vetro, capacità lt. 8 c/riserva

AUTONOMIA: Km. 120

CONSUMO (CUNA) lt/100 Km.: lt. 4,7

VELOCITA' MAX.: oltre 130 Km/h

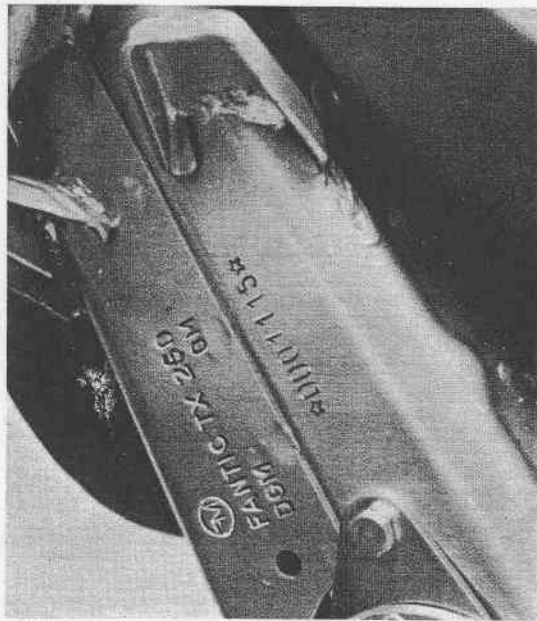


Fig. 3 - Numero Telaio

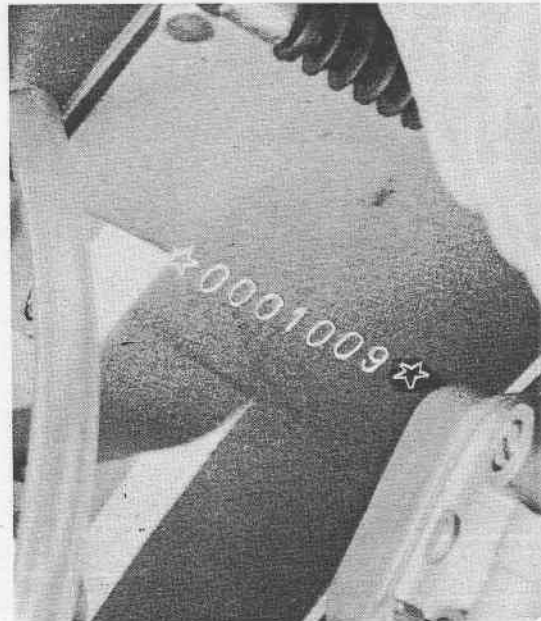


Fig. 4 - Numero Motore



1) Pu
gliante
- 5) L
gliante



F
A) Apert

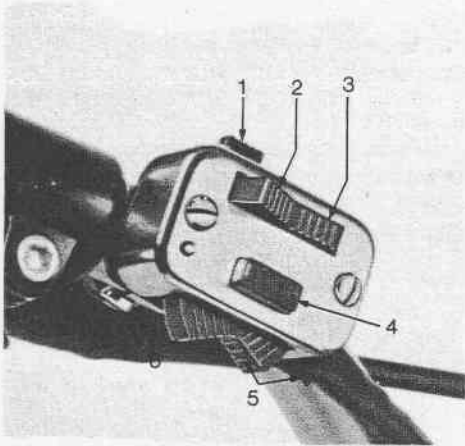


Fig. 5 - Deviatore luci

- 1) Pulsante di massa - 2) Luce anabbagliante - 3) Luce abbagliante - 4) Claxon - 5) Luce di posizione - 6) Luce anabbagliante



Fig. 6 - Rubinetto benzina

- A) Aperto - C) Chiuso - R) Riserva

NORME PER L'USO

RODAGGIO

Prima di avviare la macchina controllare che:

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

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

Usare sia in rodaggio che dopo, miscela al 2% di olio FIAT MOTO 2T RACING.

Dopo i primi 1000 Km. circa, sostituire l'olio del cambio Kg. 1,350 di MOTOR OIL SAE 30 (FIAT VS 30).

Controllare che non si siano allentate le viti ed i dadi che fissano le principali parti della macchina, in particolare quelle che fissano il motore sul telaio ed il manubrio, i dadi che fissano la testa e gli ammortizzatori.

Verificare anche che le fascette fissaggio dei manicotti carburatore-cilindro e carburatore-aspirazione siano bloccate.

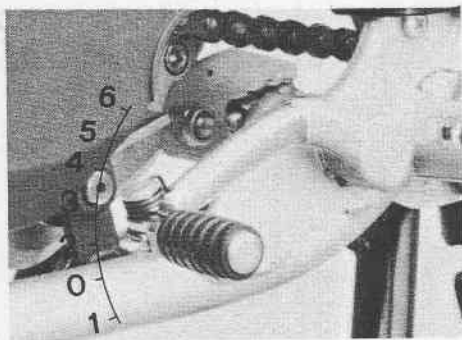


Fig. 7 - Cambio

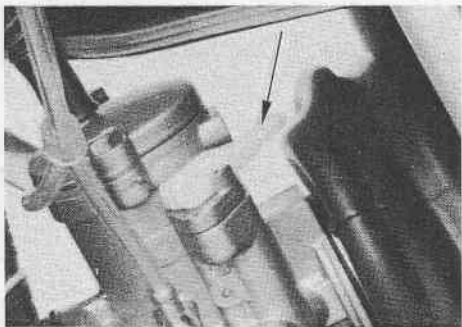


Fig. 8 - Starter

AVVIAMENTO

- mettere il cambio in posizione di folle (Fig. 7)
- aprire il rubinetto della benzina
- se il motore è freddo sollevare la leva dello starter sul carburatore (Fig. 8)
- tenendo la manopola del gas al minimo agire energicamente sul pedale d'avviamento
- tirare a fondo la leva della frizione e innestare la 1a marcia (pedale verso il basso Fig. 7)
- lasciare gradatamente la leva della frizione ruotando contemporaneamente la manopola del gas

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 leva del gas.

ARRESTO DEL MOTORE

Chiudere il gas, tirare a fondo la leva della frizione, e agire contemporaneamente su entrambi i freni. Per facilitare la selezione del folle si consiglia di effettuare l'operazione prima che la macchina sia completamente ferma, premere il pulsante di massa sul deviatore e chiudere il rubinetto della benzina.

La pe
tenzi
Prima
una p
tre p



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

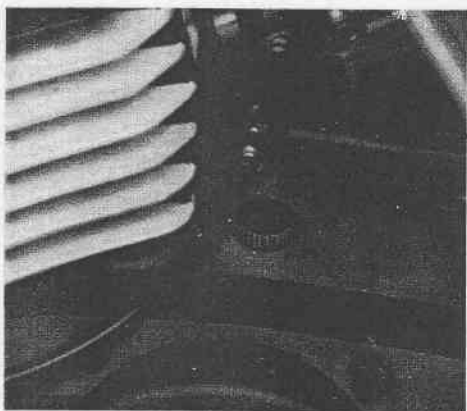


Fig. 9 - Tappo carico olio motore

Sostituzione olio cambio

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

Per l'operazione procedere nel seguente modo:

- fermare il motore e mettere la macchina sul cavalletto
- togliere il tappo di carico dell'olio posto sulla parte superiore destra del motore (Fig. 9)
- svitare la vite scarico olio posta sotto il motore Fig. 10
- lasciare scolare l'olio inclinando leggermente la macchina, per circa 3 minuti

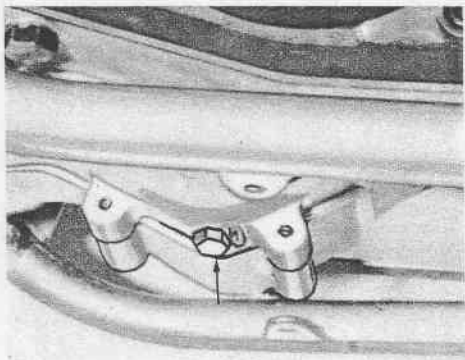


Fig. 10 - Vite scarico olio



Fig. 11 - Vite livello olio

— rimontare la vite controllando che la guarnizione non sia deteriorata, e bloccare bene

— svitare di 2 o 3 giri la vite livello olio (Fig. 11) e versare dal tappo di carico (Fig. 9) Kg. 1,350 di MOTOR OIL SAE 30 (FIAT VS 30).

Per sapere l'esatta quantità; se non disponete di un contenitore graduato, versate l'olio fino a quando lo vedrete uscire dal foro della vite livello. Allora stringere bene la vite, senza bloccare energicamente, e chiudere il tappo.

rnizione

1. 11) e
1,350 di

mete di
a quan-
ello. Al-
energfi-

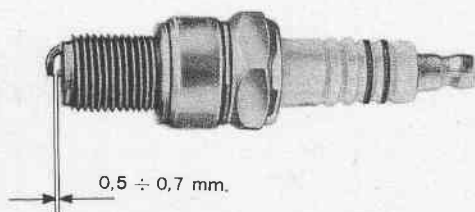


Fig. 12 - Candela

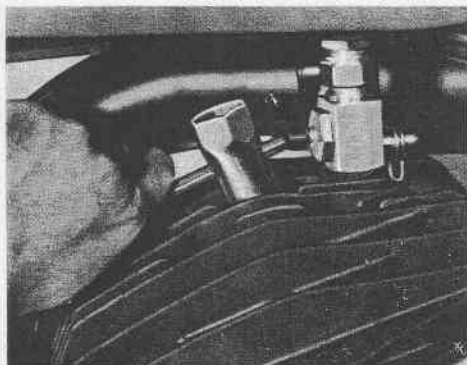


Fig. 13 - Smontaggio candela

CANDELA

Per la buona resa del motore la candela è un organo molto importante, sulla quale bisogna avere un accurato controllo. La candela standard è la CHAMPION

N 82 G

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.

- Sbloccare la candela (sempre a motore freddo) usando l'apposita chiacve (Fig. 13) e svitarla a mano fino alla completa fuoriuscita.
- Pulirla mediante uno spazzolino metallico e controllare la distanza tra gli elettrodi, che deve essere di $0,5 \div 0,6$ m/m. L'operazione va eseguita ogni 3000 Km. circa; ogni 6000 Km. sostituirla.
- Rimontare quindi la candela avvitandola a mano usando la chiave solo per il bloccaggio.

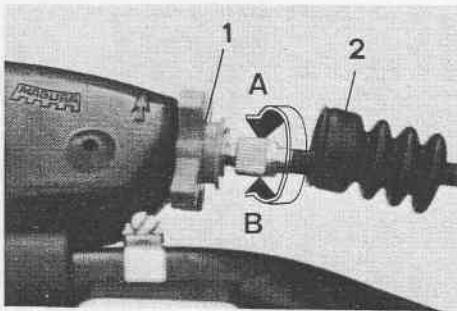


Fig. 14 - Leva frizione

- 1) Ghiera di registro
- 2) Cappuccio di protezione

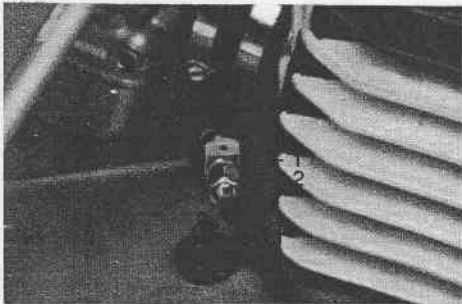


Fig. 15 - Regolafilo frizione motore

- 1) Controdado - 2) Regolafilo

REGOLAZIONE FRIZIONE

La leva frizione è situata nella parte sinistra del manubrio.

L'operazione si rende necessaria quando la corsa della leva è eccessiva e di conseguenza un incompleto disinnesto della frizione.

E' semplice e veloce, e permette la regolazione con il motociclo in movimento.

E' sufficiente ruotare la ghiera di registro nel senso A indicato in Fig. 14 per aumentare la corsa della leva, oppure nel senso B per diminuire la corsa.

Normalmente alla leva frizione si lascia una leggera corsa iniziale a vuoto di circa $10 \div 20$ m/m.

a del ma-
corsa del-
icompleto
ne con il
senso A
della le-
rsa.
a leggera

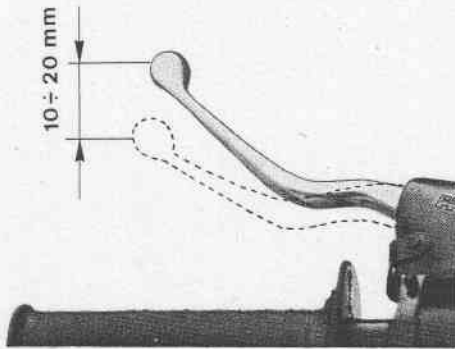


Fig. 15a - Gioco leva frizione

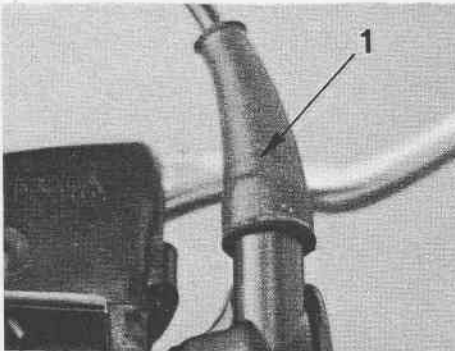


Fig. 16 - Comando gas
1) Cappuccio di protezione

Nel caso non fosse sufficiente con la ghiera di registro agire sul regolafilo posto sulla parte superiore del motore, sotto il carburatore, sbloccando prima il controdado 1 - Fig. 15.

Se dopo le due operazioni non si è riusciti ad ottenere il gioco indicato, controllare le condizioni dei dischi di frizione.

Per questa operazione consigliamo di rivolgersi al Vostro rivenditore.

Comando gas

Il comando gas si trova sulla parte destra del manubrio.

Con la ruotazione di questo (nel senso indicato dalla freccia) si ottiene l'apertura della valvola gas sul carburatore. Il ritorno è automatico.

In genere al comando gas si dà un minimo di gioco iniziale di rotazione, per questo:

- sollevare il cappuccio di protezione 1 - Fig. 16
- sbloccare la ghiera
- ruotare il regolafilo fino ad ottenere circa 5°-10° di gioco iniziale di rotazione.

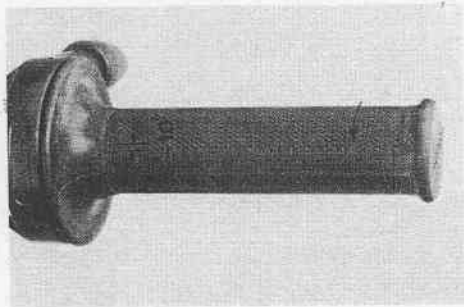


Fig. 17 - Regolazione gas

Se non dovesse essere sufficiente con il regolafilo, agire sul registro carburatore, assicurandosi poi della completa corsa della valvola gas. E' opportuno ad ogni operazione di regolazione di ingrassare la trasmissione.
 — Bloccare la ghiera e rimontare il cappuccio di protezione.

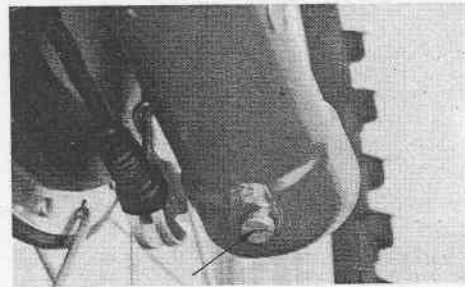


Fig. 18 - Vite scarico olio forcella

- Mettere la macchina sul cavalletto.
 - Svitare le 2 viti scarico olio (Fig. 18) sui foderi.
 - Fare scorrere la forcella fino al completo svuotamento.
 Controllare che le guarnizioni non siano deteriorate, nel qual caso sostituirle, quindi riavvitare e bloccare le viti.
- Per il carico procedere nel modo seguente:



Fig.
 1) Viti
 2) Tap



F

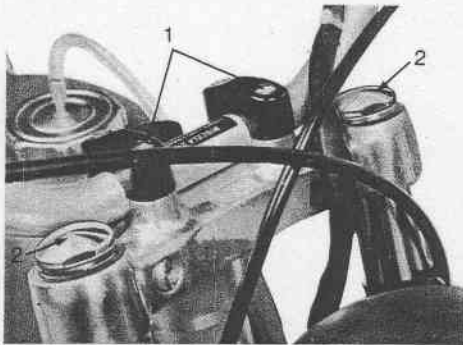


Fig. 19 - Tappi carico olio forcella
 1) Viti fissaggio morsetti manubrio
 2) Tappi carico olio

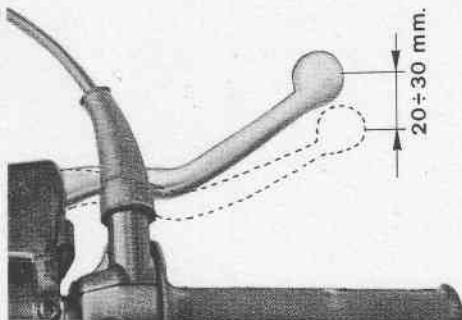


Fig. 20 - Leva freno anteriore

- smontare la mascherina coprifaro
- svitare le quattro viti che fissano i morsetti (Fig. 19) e staccare il manubrio
- svitare i tappi di carico olio (Fig. 19) e versare 265 cc. per ogni gamba di olio MARZOCCHI 3,8 Engler a 50°C
- controllare lo stato dei 2 OR e riavvitare i tappi.

Sostituire l'olio ogni 8.000 Km. circa; se usato per competizioni, più frequentemente.

REGOLAZIONE LEVA FRENO ANTERIORE

Prima di passare alla regolazione è necessario smontare il disco portaceppi, pulire i ceppi freno e controllare l'usura dei ferodi.

l sui
 pleto
 o de-
 riav-



Fig. 21 - Mozzo anteriore

1) Regolafilo

Come per la frizione anche la regolazione del freno anteriore è semplice e veloce, e può essere effettuata con il motociclo in movimento. E' sufficiente ruotare la ghiera di registro nel senso A indicato in Fig. 22 per aumentare la corsa, oppure nel senso B per diminuire la corsa.

Generalmente alla leva freno si da una leggera corsa iniziale a vuoto di circa $20 \div 30$ m/m.

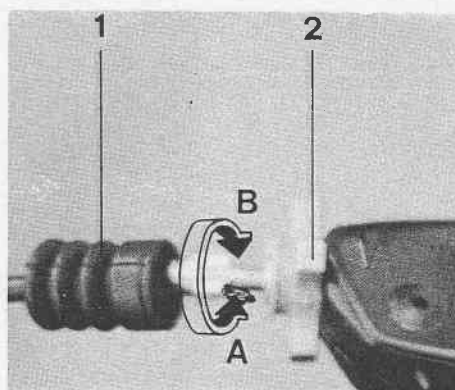


Fig. 22 - Registro leva freno ant.

1) Cappuccio di protezione

2) Registro

Se con la ghiera di registro non si è riusciti ad ottenere la corsa a vuoto, agire sul regolafilo posto sulla parte destra del mozzo anteriore. Ad operazione terminata ricordarsi di rimontare il cappuccio di protezione.

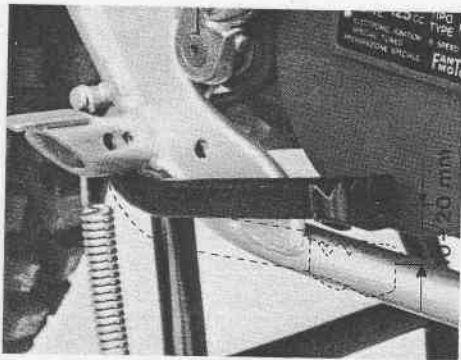


Fig. 23 - Pedale freno post.

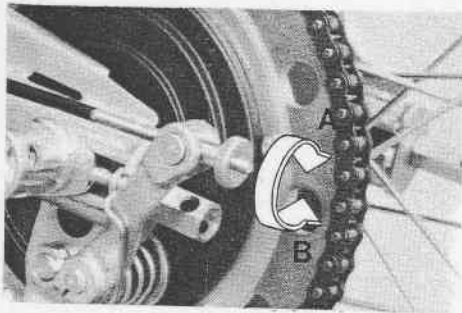


Fig. 24 - Registro pedale freno

REGOLAZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE

Come per il freno anteriore, prima di passare alla regolazione è necessario smontare il disco portaceppi, pulire i ceppi freno, e controllare l'usura dei ferodi. Rimontare il tutto mantenendo la giusta tensione della catena (vedi Fig. 27), e passare alla regolazione.

- Avvitare o svitare il dado zigrinato (Fig. 24) posto sull'astina di comando, fino a lasciare una corsa a vuoto all'estremità del pedale di circa $10 \div 20$ m/m (Fig. 23).
- Ruotando il dado zigrinato nella direzione A, indicata in Fig. 24, si diminuirà il gioco del pedale, al contrario, nella direzione B si aumenterà il gioco.

Stabilita la regolazione controllare che l'interruttore stop funzioni correttamente.

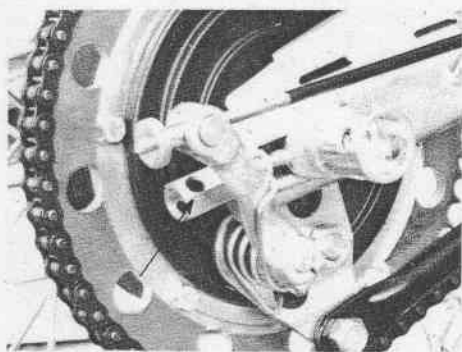


Fig. 25 - Tendi catena

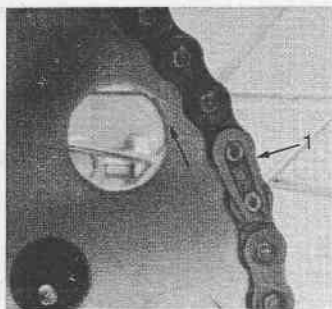


Fig. 26 - Giunto catena

CATENA

La giusta regolazione e un'accurata lubrificazione evita di incorrere in spiacevoli inconvenienti. E' necessario perciò mantenere un costante controllo.

Assicurarsi che nel serbatoio (Fig. 28) vi sia sempre la quantità d'olio (SAE 30) richiesta dal livello e che la lubrificazione sia costante.

Smontaggio e regolazione

- Svitare i dadi perno ruota e allentare i due tendi catena (Fig. 25).
- Mediante una pinza rimuovere il giunto catena (Fig. 26) e sfilarla.

zione evita
necessario

sia sempre
ello e che

due tendi-

atena (Fig.



Fig. 27 - Regolazione catena

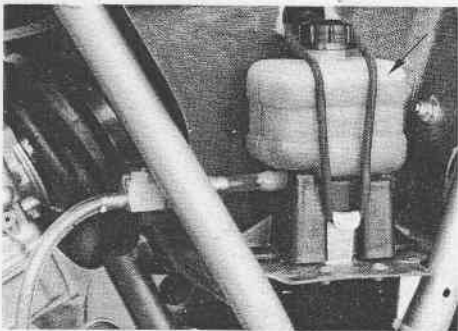
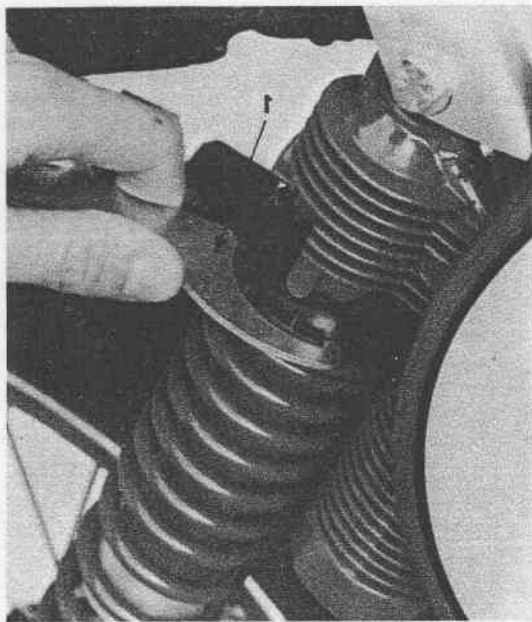


Fig. 28 - Gruppo lubrificazione catena

- Pulire la catena con del petrolio e immergerla in un bagno d'olio per almeno una mezz'ora, in modo tale da permettere all'olio di penetrare attraverso i rulli.
- Lasciare scolare le eccedenze d'olio, rimontare la catena ed inserire il giunto come indicato in Fig. 26.
- Agire uniformemente sui tendicatena fino a quando, premendo al centro nella parte inferiore della catena, si noterà uno spostamento della linea retta di circa 20 m/m (Fig. 27).
- Allineare la ruota con quella anteriore o comunque centrarla bene nel telaio, quindi bloccare i dadi perno ruota.



AMMORTIZZATORI A GAS

Sono montati degli ammortizzatori a gas regolabili su 5 posizioni, con una corsa di 195 m/m.

Per la regolaione agire, mediante l'apposita chiave in dotazione, sull'anello di registro come indicato in Fig. 29.

Si raccomanda l'identica regolazione dei due ammortizzatori.

Non necessita di particolare manutenzione, a parte una pulizia periodica esterna dell'ammortizzatore.

Fig. 29 - Ammortizzatore
1) Chiave regolazione ammortizzatore



colabili su
chiave in
to in Fig.
ammortiz-
parte una

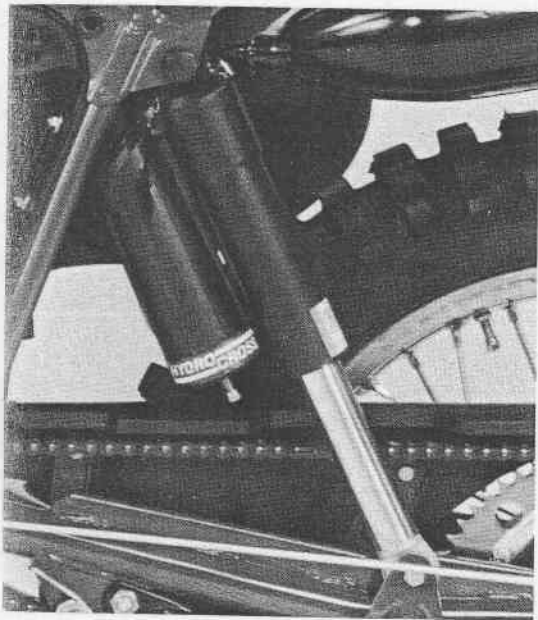


Fig. 29a - Ammortizzatore Hydrocross

AMMORTIZZATORE HIDRO-CROSS

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

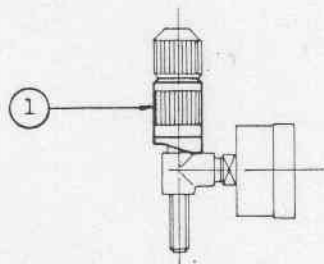
Le variazioni di carico si ottengono mediante l'aumento o la diminuzione della pressione.

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

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

Regolazione

Per il controllo della pressione, occorre usare un apposito manometro (dis. 260.49.7000) seguendo le fasi appresso indicate.

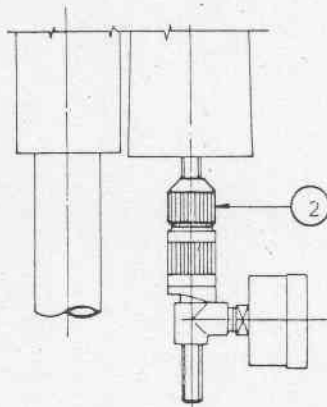


1ª Fase

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

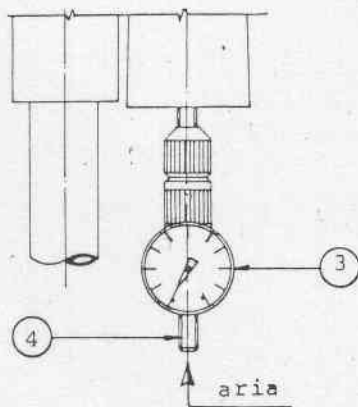
2ª Fase

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



ato for-

zzatore,
3, nel-

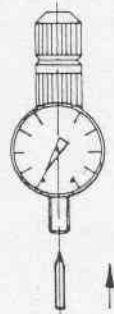


3^a Fase

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

4^a Fase

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



5^a Fase

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

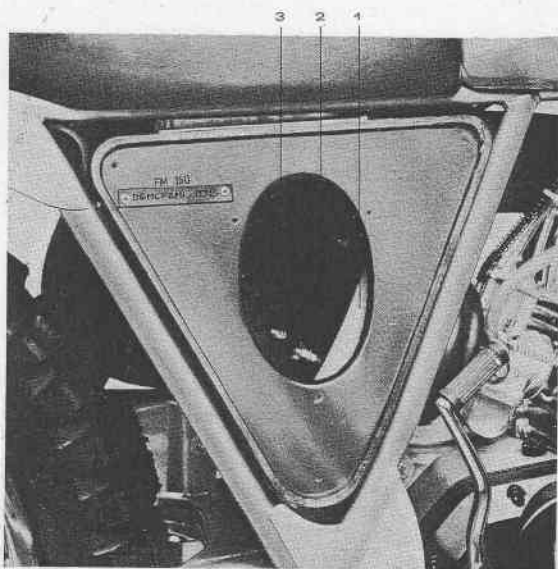


Fig. 30 - Cassetta aspirazione

- 1) Filtro
- 2) Flangia porta filtro
- 3) Dadi fissaggio flangia

FILTRO

E' sistemato sotto il coperchio destro. Una delle cause dello scarso rendimento del motore è senz'altro dovuta alle condizioni del filtro. Per questo è utile effettuare ogni 2.000 Km. o più frequentemente se usato in zone polverose, un'accurata pulizia.

Per l'operazione procedere nel modo seguente:

- Smontare il coperchio destro.
- Svitare le tre viti che fissano il coperchietto cassetta aspirazione.
- Svitare i dadi che bloccano la flangia portafiltro ed estrarre il filtro.
- Immergerlo in benzina e soffiarlo poi con aria a bassa pressione. Prima di rimontarlo è opportuno mettere un velo d'olio sulla superficie esterna di preferenza quello usato per la lubrificazione del cambio.
- Rimontare quindi nella sua sede il filtro.



Fig.
1) Mo



1) Vit

o del motore
tro.
m. o più fre-
, un'accurata

ente:

rchietto cas-

portafiltro ed

li con aria a

tere un velo
erenza quel-
io.

ro.

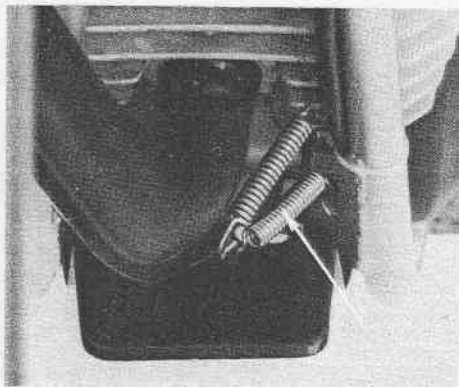


Fig. 32 - Espansione attacco cilindro
1) Molle ancoraggio espansione

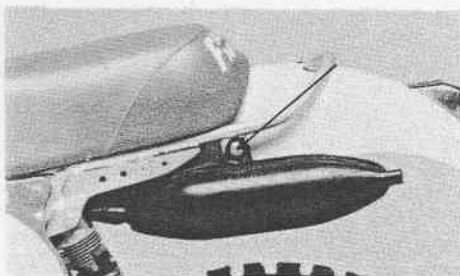


Fig. 33 - Silenziatore
1) Vite fissaggio silenziatore

SILENZIATORE

Un'altra delle cause dello scarso rendimento del motore sono senz'altro i depositi carboniosi nella camera espansione.

Per questo è consigliabile ogni 10.000 Km., data la bassa percentuale d'olio, controllare che non ci siano incrostazioni, nel caso disincrostare raschiando le superfici interne della camera espansione e del silenziatore usando dei ferri flessibili.

Per l'operazione staccare le molle (Fig. 32) attacco cilindro e svitare le due viti di fissaggio, una sotto il serbatoio, l'altra sotto il coperchio sinistro aspirazione. Estrarre la camera espansione e procedere alla disincrostazione.

Staccare il silenziatore svitando la vite 1 (Fig. 33) e fare la stessa operazione.

Prima di rimontare l'espansione consigliamo di sostituire la guarnizione imbocco cilindro e quella sul terminale silenziatore.

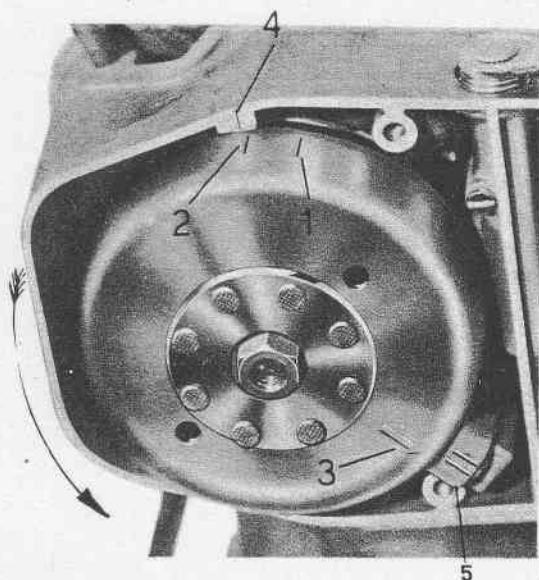


Fig. 34 - Volano DANSI
 1) P.M.S. Punto Morto Superiore
 2) Anticipo accensione

VOLANO

E' situato sotto il coperchio motore sinistro. E' un volano da 6V 30W ad accensione elettronica pertanto non necessita di alcuna manutenzione.

Smontaggio

- Svitare la vite sul pedale del cambio e sfilare lo stesso.
- Svitare le tre viti che fissano il coperchio lato volano e smontarlo.
- Bloccare l'induttore del volano con lo speciale attrezzo « chiave di fermo volano » e con una chiave da 15 m/m svitare il dado di bloccaggio. Usando poi l'apposito estrattore togliere l'induttore.
- Prima di rimuovere lo statore fare 'UN SEGNO DI RIFERIMENTO SIA SUL SEMICARTER CHE SULLO STATORE, questo per essere sicuri di rimontarlo nella stessa posizione.
 A questo punto svitare le tre viti di fissaggio e togliere lo statore.

Controllo fase accensione

- 1) Fare il segno 4 sul carter in corrispondenza del segno 1 sul volano, con il pistone al PMS.
- 2) Ruotare l'induttore in senso orario in modo che quando il punto 2 sul volano coincide al punto 4 sul carter anche la freccia 3 sul volano capiti in mezzo alle 2 righe sul captatore.

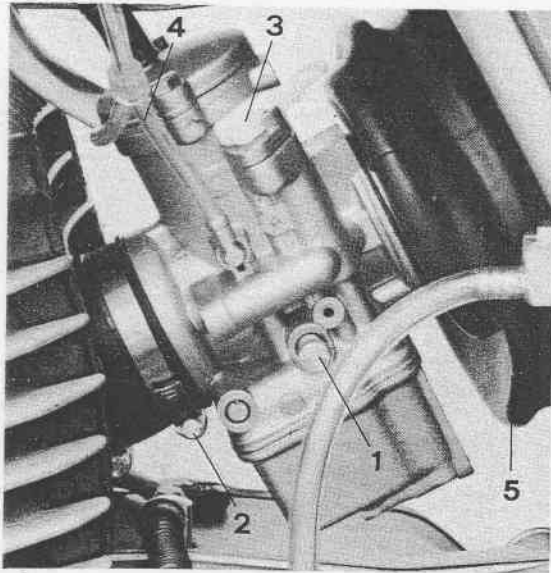


Fig. 35 - Gruppo carburatore

- 1) Vite regolazione minimo
- 2) Fascetta fiss. manicotto carburatore-cilindro
- 3) Starter
- 4) Tubetti sfiato carburatore
- 5) Manicotto carburatore-cassetta filtro aspirazione

CARBURATORE

E' montato un carburatore Dell'Orto PHBE 32 BS. E' collegato elasticamente al cilindro mediante un raccordo in gomma bloccata da due fascette (Fig. 35), ed alla cassetta aspirazione per mezzo di un manicotto.

Regolazione del minimo

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

- lasciando girare il motore, con la manopola del gas chiusa, avvitare o svitare la vite 1, fino ad avere un numero di giri del motore sufficientemente basso e costante.

- 1) Valvola avviamento
- 2) Valvola gas
- 3) Spillo conico
- 4) Vite regol. miscela minimo
- 5) Vite regol. valvola gas
- 6) Getto avviamento
- 7) Polverizzatore
- 8) Getto minimo
- 9) Getto massimo
- 10) Galleggiante
- 11) Valvola a spillo

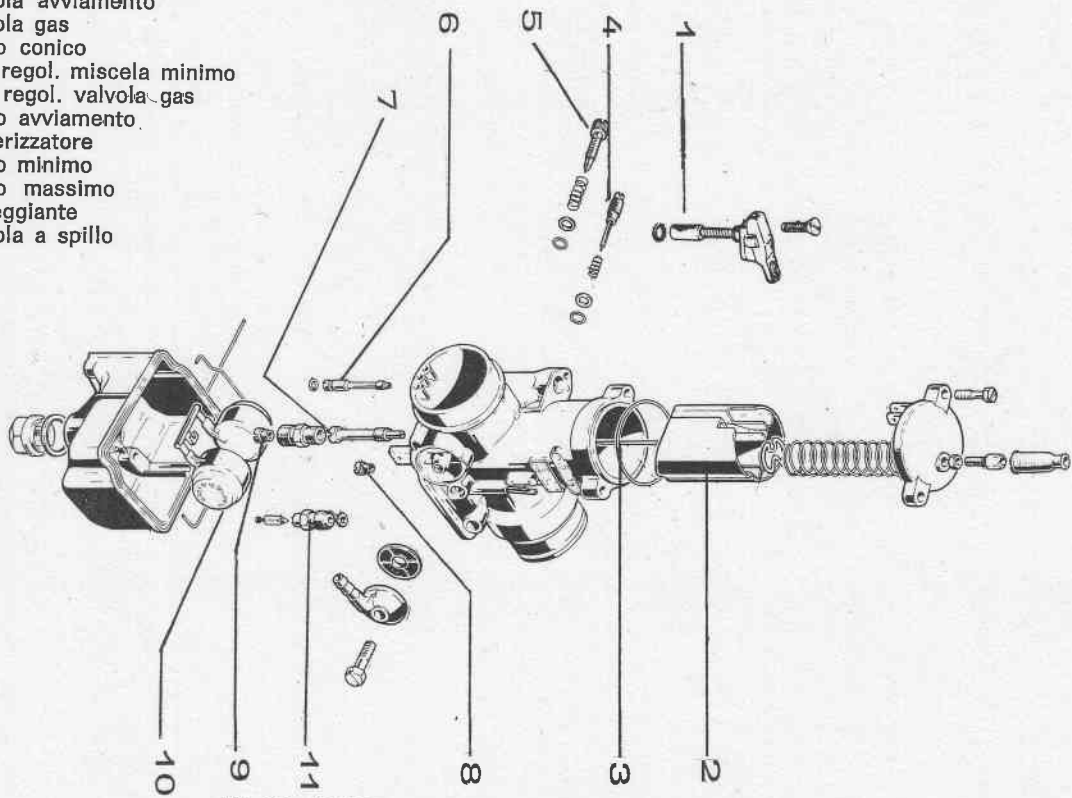


Fig. 36 - Esploso carburatore PHBE 32 BS

SMONTAG

- Appogg in mod ra.
- Staccar mozzo.
- Svitare ancorag

- 3
- 2
- 1
- 1)
- 2)
- 3)
- 4)

SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

- Appoggiare la macchina sopra un supporto in legno in modo d'avere la ruota anteriore sollevata da terra.
- Staccare la trasmissione freno dalla levetta sul mozzo.
- Svitare la vite di fissaggio sul mozzo dell'asta di ancoraggio.

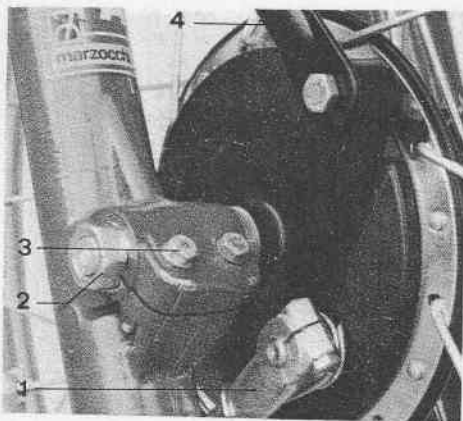


Fig. 37 - Mozzo anteriore

- 1) Levetta freno
- 2) Dado perno ruota
- 3) Viti bloccaggio gamba forcella
- 4) Asta ancoraggio disco portaceppi

- Allentare le quattro viti a testa esagonale sui fori forcella, svitare il dado perno ruota e sfilare il perno ruota.
Se necessario battere con un mazzuolo.
 - Togliere il disco portaceppi e, nel caso si dovesse ricorrere alla sostituzione dei ceppi freno, usare un cacciavite facendo leva come indicato dalla freccia in Fig. 38, sganciare le molle e sostituire i ceppi.
- Per il rimontaggio seguire il procedimento inverso.

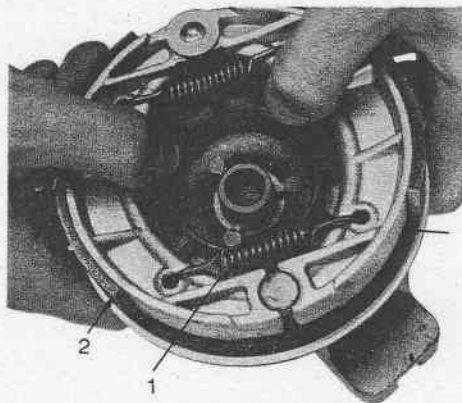


Fig. 38 - Disco portaceppi

- 1) Molle - 2) Ferodo

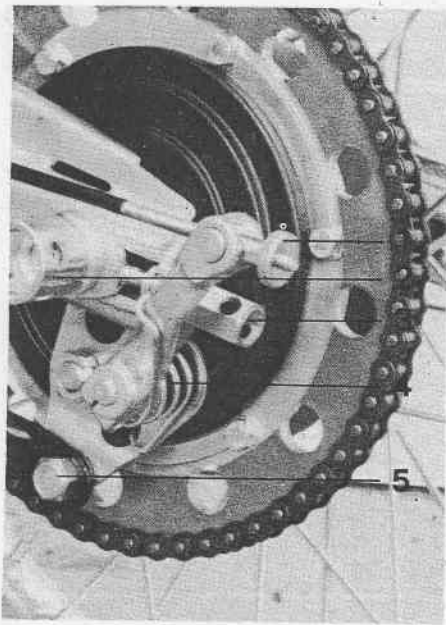


Fig. 39 - Mozzo posteriore

- 1) Registro pedale freno
- 2) Bussola perno ruota
- 3) Tendicatena
- 4) Molla ritorno leva freno
- 5) Dado bloccaggio asta ancoraggio disco portaceppi

SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

- Mettere il motociclo sul cavalletto in modo d'avere la ruota sollevata da terra.
Per lo smontaggio della ruota (cerchio e copertura) è sufficiente allentare i tendicatena, svitare il perno ruota (sulla parte destra della ruota) e sfilarlo, indi togliere la ruota.
- Volendo togliere completamente il mozzo, svitare il dado di registro (Fig. 39) dell'asta comando freno e sfilare la stessa.
- Svitare il dado bloccaggio asta di ancoraggio sul mozzo.
- Smontare la catena staccando la maglia di congiunzione (vedi pag. 22).
- Svitare il dado perno ruota e sfilare il mozzo. Rimuovere il disco portaceppi e se necessita la sostituzione dei ceppi, procedere come per la ruota anteriore.
Per il rimontaggio seguire il procedimento inverso. E' consigliabile ogni 5.000 Km. controllare l'usura dei parastrappi e dei cuscinetti.



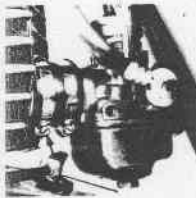
(Fi



CARBU
CATEN
ESPAN

VITI PO
VITI AN
TRASM

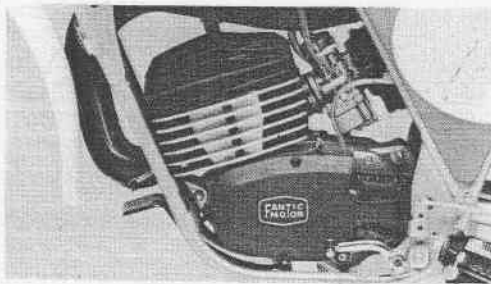
d'avere
 copertu-
 vitare il
) e sfi-
 svitare
 ndo fre-
 ggio sul
 congiun-
 zo.
 ssita la
 la ruo-
 inverso.
 l'usura



(Fig. 47)



(Fig. 49)



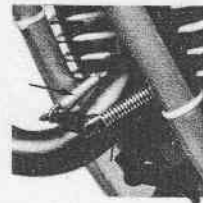
(Fig. 52)



(Fig. 48)



(Fig. 50)



SMONTAGGIO MOTORE DAL TELAIO

CARBURATORE: allentare le tre fascette e rimuovere il carburatore (Fig. 47)

CATENA: staccare il giunto e sfilare la catena (Fig. 48)

ESPANSIONE: staccare le molle ancoraggio espansione al cilindro, svitare le due viti di fissaggio una sotto il serbatoio, l'altra sotto il coperchio sinistro aspirazione e sfilare l'espansione (Fig. 51)

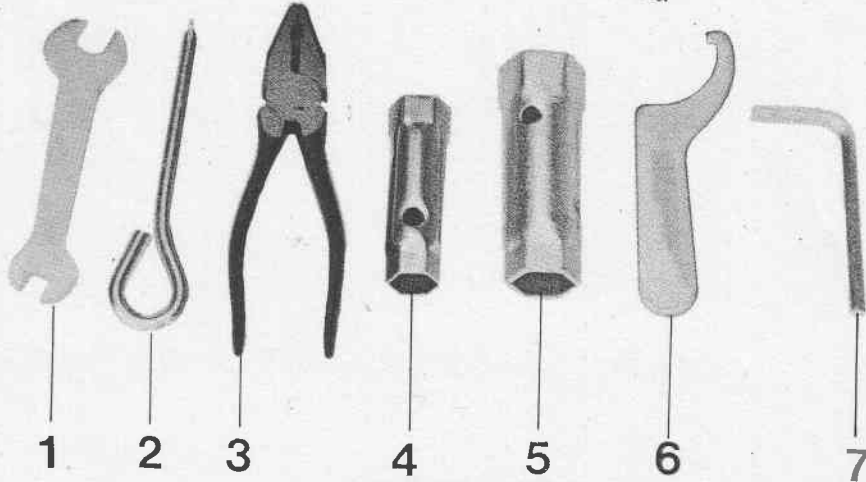
VITI POST. MOTORE: svitare le due viti fissaggio post. motore (Fig. 49)

VITI ANT. MOTORE: svitare la vite fissaggio ant. motore (Fig. 50)

TRASMISSIONE FRIZIONE MOTORE: togliere il gommino, allentare il serrafilo 1 e sfilare la trasmissione (Fig. 52)



8



1

2

3

4

5

6

7

ATTREZZI IN DOTAZIONE

36

- 1) Chiave fissa 10/13
- 2) Cacciavite
- 3) Pinza
- 4) Chiave per candela 17/21

- 5) Chiave a tubo 22/27
- 6) Chiave regolazione ammortizzatori
- 7) Chiave esagonale m/m 6
- 8) Busta porta ferri

Tabella riassuntiva della lubrificazione e delle operazioni periodiche

OPERAZIONI	Dopo i primi 500 Km.	Dopo i primi 5000 Km.	Ogni 5000 Km.	Ogni 10000 Km.	Vedi pagina
Controllo e regolazione freni	●	●	●		19~21
Controllo e regolazione frizione	●	●	●		16 - 17
Controllo e regolazione carburatore	●	●	●		28 - 29
Pulizia e regolazione candela	●	●	●		15
Sostituzione olio cambio	●		●		13 - 14
Controllo anticipo accensione	●		●		27
Controllo delle viti e dei dadi	●			●	38
Controllo pressione pneumatici	●	●	●		8
Regolazione catena		●	●		22 - 23
Controllo filtro	●				25
Consumo e pulizia disco portaceppi				●	30 - 31
Sostituzione olio forcella				●	18 - 19
Sostituzione filtro			●		25
Lubrificazione forcellone				●	24
Lubrificazione cuscinetti ruote				●	30 - 31
Lubrificazione camme disco portaceppi				●	30 - 31
Lubrificazione cuscinetti sterzo				●	25

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

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

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

Ricerca ed individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti
<p>DIFFICOLTA' D'AVVIAMENTO</p> <p>Alimentazione, carburazione, accensione</p> <ul style="list-style-type: none">— il rubinetto della miscela è chiuso oppure il serbatoio del carburante è vuoto— getto, corpo carburatore o rubinetto ostruiti o sporchi— motore ingolfato	<ul style="list-style-type: none">— aprire il rubinetto e rifornire il serbatoio;— smontare e lavare in benzina. Asciugare con getto di aria compressa;— chiudere il rubinetto del serbatoio, ruotare tutta la manopola del gas e premere sul pedale fino ad avviamento avvenuto.

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

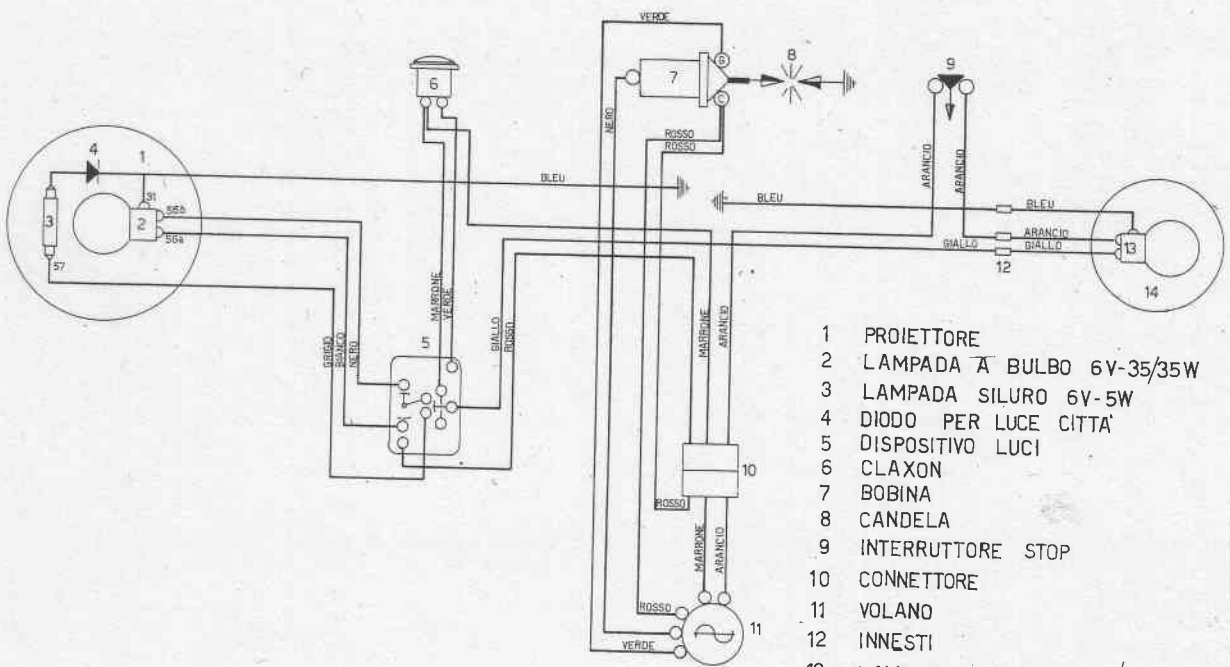
Ricerca ed individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti
<p>— filtro aria otturato o sporco</p> <p>IRREGOLARITA' VARIE DI FUNZIONAMENTO</p> <p>1 - affievolimento al rumore di scarico</p> <p>2 - tendenza del motore a fermarsi alla massima apertura del gas</p> <p>— getto sporco</p> <p>— carburazione povera</p>	<p>Non verificandosi l'avviamento del motore, procedere alla manovra a spinta o diversamente smontare la candela, pulirla o sostituirla. Prima di rimontare la candela fare girare il motore per espellere l'eccesso di carburante;</p> <p>— vedi Pag. 25.</p> <p>— eccesso di incrostazioni carboniose sulle luci passaggio gas del cilindro. Silenziatore intasato;</p> <p>— smontare e pulire;</p> <p>— sostituire il getto con uno maggiorato dopo aver verificato che:</p> <ul style="list-style-type: none"> — il getto non sia sporco od ossidato — la candela non sia sporca o difettosa — il carburatore sia pulito — la miscela affluisca regolarmente — le guarnizioni non siano difettose;

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

Ricerca ed individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti
<p>3 - scarico motore irregolare, scoppietti in ripresa o in salita</p> <ul style="list-style-type: none"> — miscela troppo ricca — carburatore ingolfato per impurità nel carburante 	<ul style="list-style-type: none"> — sostituire il getto con uno di numero inferiore; — smontare e lavare in benzina. Asciugare con un getto di aria compressa;
<p>4 - consumo elevato</p> <ul style="list-style-type: none"> — filtro aria otturato o sporco, o anche comando dell'aria fisso in posizione di « chiuso » o non completamente aperto — altre cause (carburante, scarsa compressione ecc.) 	<ul style="list-style-type: none"> — pulire il filtro con aria a bassa pressione; — sbloccare la levetta dell'aria e lubrificare; — rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza;
<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"> — rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza.

COPPIE DI SERRAGGIO

DESCRIZIONE	Q.ta	Ø m/m	Coppia Kg/m	
MOTORE	Dado fiss. pignone Z-14	1	12	1.2 ÷ 1.6
	Dado fiss. volano	1	10	3.0 ÷ 3.5
	Dadi fiss. testa motore	4	8	2.0 ÷ 2.3
	Vite fiss. anteriore motore	1	8	1.8 ÷ 2.5
	Viti fiss. posteriore motore	2	8	1.5 ÷ 2.0
	Viti fiss. coperchi lato volano e frizione	10	6	1.0 ÷ 1.5
TELAIO	Viti ammortizzatori	4	8	5.2 ÷ 5.5
	Dado perno ruota ant.	1	18	5.5 ÷ 6.5
	Dado perno ruota post.	1	12	7.0 ÷ 9.0
	Dado perno forcellone	1	16	6.5 ÷ 7.5
	Viti morsetti manubrio	4	8	1.8 ÷ 2.5
	Viti fiss. gambe forcella su perno ruota	4	6	2.5 ÷ 3.5
	Viti fissaggio corona	6	7	2.0 ÷ 2.8
	Viti fiss. gambe forcella (piastra sup.)	2	8	3.0 ÷ 3.5
	Viti fiss. gambe forcella (piastra inf.)	2	10	3.0 ÷ 3.5



- 1 PROIETTORE
- 2 LAMPADA A BULBO 6V-35/35W
- 3 LAMPADA SILURO 6V-5W
- 4 DIODO PER LUCE CITTA'
- 5 DISPOSITIVO LUCI
- 6 CLAXON
- 7 BOBINA
- 8 CANDELA
- 9 INTERRUOTTORE STOP
- 10 CONNETTORE
- 11 VOLANO
- 12 INNESTI
- 13 LAMPADA BULBO 6V-5/21
- 14 FANALINO POST.

**FANTIC
FMOTOR** S.p.A.

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

PRINTED IN ITALY - L.G.B. - OTTOBRE, 1980 - DIS.260.94.5002