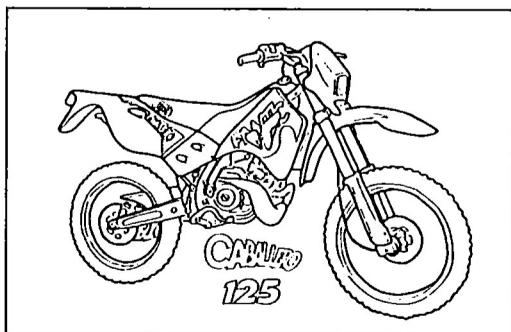


# Bruksanvisning: FANTIC Caballero - 125 XM

Euromodell, 15 HK, type FG 445



**Velkommen til å bli en stolt eier av en Fantic motorsykkel. Vi takker deg for valget av denne, noe som viser at du har tillit til merket. For å få mest glede av sykkelen og for å oppnå størst mulig driftssikkerhet, ber vi deg å studere denne bruksanvisning og følge de der anbefalte vedlikeholds henvisninger.**

For at din Fantic til en hver tid befinner seg i upåklagelig tilstand - og for at fabrikantens garanti skal kunne gjelde, ber vi deg å passe på at det kun brukes de her anviste smøremidlene. Likedan skal alle reparasjoner foretas av autoriserte **Fantic verksteder** (eller verksteder anbefalt av importøren). Ved utskifting av deler skal det kun anvendes **originale Fantic reservedeler**.

## Plombering/Trimming:

Denne motorsykkel er ikke plombert. Den er original konstruert med 15 HK, derfor er det nytteløst å lete etter plomberinger - de finnes ikke. I tilfelle at det monteres deler fra andre modeller eller foretas ombygninger som medfører «trimming», **bortfaller garantien**.

Produsenten forbeholder seg retten til å modifisere sykkelen i tråd med kontinuerlig modell utvikling, uten å varsle om dette på forhånd.

**Denne norske bruksanvisning** er en oversettelse av den originale bruksanvisning, derfor er det ikke illustrasjoner med i teksten. Alle nødvendige bilder finner du, nummerert i henhold til teksten - på separate ark.

## Tekniske data:

**MOTOR:** Ensylinger totakter med centrifugal styrt Booster ventil i eksosporten.

Innsug med membranventil. Lettmetall sylinder med Nigusil slitebane.

124,4 ccm, 52mm slag og 55,2mm boring, kompr. 11,8:1, motorefekt 15HK (11 KW)

Elektronisk tenning med svinghjul 12V-100W. Fortenning 2,35mm f.ø.d. = 22°.

**SMØRING:** Separat oljetank med justerbar pumpe, bruk Pennzoil 2-stroke semi-Syntetic, eller tilsvarende kvalitet fra annet merke. Oljen må være beregnet for injection.

**KJØLING:** Med kjøleveske i lukket kretsløp, tvangstyrt over mekanisk styrt pumpe. Bruk kun kjøleveske - ikke vann !

**TENNPLUGG:** NGK B9ES eller tilsvarende av annet merke. Om vinteren(ved kjøring under 5 C. pluss) anbefales NGK8ES, i sterk kulde kan en gå ned til NGK7ES.

**FORGASSER:** DELL'ORTO PHBH 28 BD

Hoveddyse 114, tomgangdyse 50, startdyse 70, dysenål X3 i 2. hakk ovenfra, gasventil 45, spreder AS 266. Luftregulering -skrue justeres etter behov.

**CLUTCH:** Flerskive clutch som går i oljebad med gearkassen.

**GEAR:** 6 trinn gearkasse. Primærdrev 24/79. Oljemengde 500cc, type Pennzoil 75/90 Gearplus-super, eller tilsvarende.

**START:** med kikstarter, du kan starte i gear ved å dra inn clutchhendel og kikke.

**RAMME:** Dobbelsløyfe rørramme i spesialstål. Styrelager med koniske rullelager.

**FORGAFFEL:** Hydraulisk teleskopgaffel av type «Upside-Down», 40mm ben, vandring 260mm, 5,2 desiliter olje per ben - type SAE 7,5 ( f.eks.Pennzoil TW5)

**BAKFJÆRING:** Monodemper med justering, bakhjul vandring 220mm.

**HJUL:** Lettmetallnav, med skivebremser, foran 260mm, bak 220mm, lettmetall felger, foran WM2/1,85x21, bak WM3/2.15x18. Dekk foran 90/90-21, bak 120/80-18 Anbefalt dekktrykk - foran 20 og bak 28 p.

**ELEKTRISK ANLEGG:** 12V. Elektronisk svinghjul 100W.

Pærer: Hovedlys foran 12V-35/35W, parklys 12V-5W, baklys 12V-5/21W, blinklys 12V-10W, rød varsellampe 12V-1,2W, blå varsellampe 24V-1,2V, speedometerlys 12V-1,2W. Batteri: 12V-8 AH. Sikring 10A.

#### **MÅL:**

Akselavstand - 1430mm

Maks lengde - 2150mm

Maks bredde - 830mm

Sadelhøyde - 880mm

Bakkeklaring - 320mm

Tørrvekt - 100 kg.

Bensintank - 9 liter

**Ramme og motor Nr.:** Se bilde 1 og 2.

#### **INNKJØRING:**

Den første tankfyllingen skal inneholde 2% totaktolje. Dette er viktig p.g.a.innkjøring.

Deretter fyller du ren bensin, helst 98 oktan.

Før førstegangs bruk bør du kontrollere følgende: Motoroljenivå , lufttrykk i dekk, oljenivå i oljetanken, kjøleveskestand, bremseveskestand.

En bra innkjøring har betydning for levetid og for best motorytelse, derfor anbefales en fornuftig innkjøring på de første ca 700 km. Ved disse første 700 km bør en ikke kjøre med mer en halv gas, deretter øker du gaspådraget litt etter litt. Ikke test toppfart eller akselerasjon før du har kjørt 1000 km.

Etter de første ca 500 km. skal gearoljen skiftes.

Ved første oljeskift anbefales at man fjerner clutchdeksel (etter at oljen er tappet) og renser clutchhuset innvendig med bensin, deretter tørker du med trykkluft. Denne operasjonen vil fjerne eventuelle metallpartikler fra innkjøringen. Sener skiftes gearoljen hver ca 4000 km.

Etter de første 500 km skal en også kontrollere skruer og mutter på alle viktige komponenter, spesiell på ramme og motor, styre, topplokk(22-24 NM), og støtdemper .

#### **INSTRUMENTER, bilde 3.**

1-speedometer, 2-telleverk, 3-dagsteller, 4 returknapp for dagsteller, 5-blå fjernlys varsel, 6- rød oljetank varsel.

#### **LÅS, bilde 4.**

Vri styret til høyre, vri nøkkelen mens du samtidig trykker den inn, vri litt på styre inn til du kjenner at låsetappen skyves greit inn. For å låse opp blir det omwend rekkefølge. Ta av nøkkelen før du triller/kjører. Pass på å ha reservenøkkel vel oppbevart - det leveres ikke nye reservenøkler, ved tap av begge nøkler må en skifte låsen.

#### **TENNINGSLÅS, bilde 5.**

Sett inn nøkkel. 1 - stilling uten kontakt. 2 - stilling med tenning på. 3 - stilling med tenning og lys .

**LYSBRYTER**, bilde 6.

A-lysbryter. B-horn. C-rettningsviser, s-venstre og d-høyre. 1-parkeringslys og fjernlys. 2-parkeringslys og nærlys. 3-lyshorn. OBS - på stilling 1 og 2 virker lyset kun når tenningsnøkkelen står i posisjon «3».

**STARTE**, bilde 7

Sett tenningsnøkkelen på plass og vri til 2, pass på at motoren står i fri (N), åpne bensinkran(bilde 8), når motoren er kalt setter du på choken (bilde 9), hold gassen på litt mer en tomgang - så trår du energisk på kikkstarter.

La motoren gå en par minutter på tomgang/lav turtall, slik at den kan få litt arbeidstemperatur. Ta choken av straks du merker at motoren kan gå greit uten choke. Når du starter en varm motor - bruker du ikke choke og kan kjøre med det samme etter starten. **Ikke vri unødig på gassen - da kan motoren drukne.**

Legg i 1. Gear og kjør (som du har lært det på trafikkskolen).

**OBS** ved kalt vær (norsk fenomen) kan det hende at clutch'en ikke frier på en kalt motor. Det kan være en ubehagelig opplevelse når sykkelen håper frem når 1.gear legges inn. Vær OBS på dette ved å holde foten på bremsen når du setter inn 1.gear. Clutch'en vil fri etter noen få minutter.

**BENSINKRAN**, bilde 8

A-åpen. C-lukket. R-reserve.

**ETTER KJØRETUREN:** Sett tenningsnøkkelen i posisjon 1 og ta den ut, husk å stenge bensinkranen (ved parkering med åpen kran kan det forekomme at forgasseren «drukner» i tilfelle sykkelen ikke står helt loddrett, det vil da medføre startvansker.

**VEDLIKEHOLD:**

For å gi best levetid trenger sykkelen jevnlig stell. Før du påtar deg vedlikeholdsarbeid, anbefales det alltid å rengjøre sykkelen først. På metalldelene kan du bruke parafin eller en av de i handelen befintlige rensemidler. Plastdeler kan du vaske med vanlig såpevann (ZALO og lignende). Behandling med voks etter rengjøring - viser at du er glad i sykkelen din.

**BYTTE GEAROLJE**, bilde 10.

Motoren må være varm (da renner mest olje ut). Sett sykkelen på hovedstøtte, fjern påfylling skruen «A» og tappeskruen «C» som sitter under motoren. La oljen renne ut - pass på at sykkelen står horisontal.

Sett tappemutter på plass, kontroller pakningen - skift (den er rimelig) om du er i tvil. Fyll ny olje i hullet «A». 5 desiliter type Pennzoil 75/90 Gearplus-super eller tilsvarende. Dersom du ikke har noe målebeger ved påfylling - kan du kontrollere mengden ved å se i kontrollglasset «B». Oljen bør stå høyere en halvparten av glasset. Lukk skru «A»

**OBS** - bruk ordentlig verktøy og dra «følsom» til, unødig muskelkraft ødelegger gjenger. Et ordtak sier « Etter fast kommer kaputt».

**TENNPLUGG**, bilde 11.

Tennpluggen er en viktig motordel som trenger stell. Før du tar ut pluggen bør du rense området rund pluggen med trykluft - for å fjerne eventuell smuss som kan falle ned i sylinderen.

Det er best å ta ut pluggen når motoren er kalt (mindre risiko for å ødelegge gjenger) Rens med en liten metallbørst og kontroller avstanden mellom elektrodene. Denne skal være mellom 0,5 og 0,6mm. Det lønner seg å gjøre dette hver 3000 km, etter 6000 km anbefales det å skifte pluggen.

Sett pluggen in med håndkraft, bruk pluggnøkkelen kun for å tildra til slutt .

### **GASWIRE JUSTERING, bilde 13.**

Gashåndtaket har 2 oppgaver, Å løfte gasspjell i forgasseren for å øke effekt og for å justere oljetilførsel fra oljepumpen. Det er viktig at wiren til forgasser og oljepumpe har minst mulig slak. Slak (dødgang)justeres med skrue og kontramutter som vist på tegning 13. for gaswiren og på same måte justeres oljepumpewiren, se tegning 31. Når det er for mye dødgang på wiren er det vanskeligere å dosere gassen - mens det for oljewiren kan få betydning for motorskade.

### **FORBREMS JUSTERING, bilde 12.**

Bremsen er hydraulisk, dersom det viser seg at bremseveske stand synker til under merket, må det etterfylles. Bruk kun bremseveske av anerkjent merke. Skulle det vise seg at det oppstår lekkasje eller at bremsetrykket forsvinner til tross for at det er nok veske i beholderen - må du **oppsøke et godkjent verksted for å få luftet eller reparert bremse anlegget.**

### **BAKREMS JUSTERING, bilde 14.**

Også bak er det en hydraulisk brems. Bremsevesken påføres til en liten tank, se pil på bildet. Tanken er gjennomsiktig og det skal være synlig vaske i tanken, ellers må du etterfylle. Også for dette anlegg gjelder regelen at det må **oppsøkes godkjent verksted** dersom trykket forsvinner eller det oppstår lekkasje.

**OBS** - bremser er livsviktige, ikke reparer på disse dersom du ikke er en habil mekaniker.

### **LUFTING AV BREMSER, FAGARBEIDE !, bilde 15 og 16.**

Fjern gummihetten fra lufteskruen (pil), sett en gjennomsiktig (og passende) slange på lufteskruen - slangens motsatte ende føres inn i en beholder, f.eks. brusflaske. Ta av lokket på veskebeholderen, pass på at det er nok veske i denne. Trykk så 3-5 ganger på bremsepedalen eller hendelen - hold så pedalen nede (eller hendelen inne), løs lufteskruen (bare så mye at veske kan sive ut) og lukk den straks deretter. Du vil se at det har kommet ut både veske og luftbobler. Nå slipper du bremsepedalen og gjentar denne operasjonen så mange ganger - inn til det ikke kommer flere luftbobler og du kan tydelig kjenne at det er trykk i anlegget.

### **JUSTERING AV CLUTCHWIRE, bilde 17.**

Når det viser seg at motoren ikke frir ordentlig når du girer eller at clutchen drar, er det sannsynlig at clutchwiren er for slak. Juster den med skrue og mutter «A» og «B»,

slik at du får en dødgang på hendelen som vist i tegningen. I tilfelle at du stiller justeringen for stram (ingen dødgang) kan du risikere at clutchen slurer.

Skulle det vise seg at dette ikke hjelper, så må du oppsøke verksted for å få foretatt en justering inne i motoren. I verste fall er clutchplatene utslitt og må skiftes.

### **ELEKTRONISK SVINGHJUL, bilde 18.**

Din Caballero har et elektronisk svinghjul som ikke trenger vedlikehold (har ikke stifter). Korrekt tenningspunkt er innstilt fra fabrikk.

Dersom det er mistanke om feil tennings punkt, kan du ta av svinghjulet (må ha spesial avtrekker) og kontrollere om merket i tenningsplaten står overens med merket i motorblokk. Gjør den ikke det - så løsnes de 3 skruer som holder tenningsplaten og denne vrис da til riktig posisjon. (OBS - dette er verksted arbeide) Pass på å få svinghjul kilen riktig på plass !!!

### **STØTDEMPER, bilde 19**

Demperen trenger ingen vedlikehold, men dersom du ønsker det, kan den justeres for å bli hardere eller mykere (avhengig av din vekt, kjørestil, osv.) For å justere den

løsner du mutter «A» og vrir mutter «B» i ønsket posisjon. Vær oppmerksom at bare få mm endring i fjærspenn, har merkbar virkning.

**STØTDEMPER OPPHENG:** Det nedre triangel oppheng inneholder flere nålelagre. Dersom sykkelen brukes mye utenfor asfaltveier eller utsettes for røff behandling, anbefales at disse lager demonteres av og til - slik at de kan bli vasket og bli satt inn med nytt fett.

### KJEDE, bilde 20 og 21

Kjeden er en del som trenger jevn vedlikehold. Korrekt smøring og justering er ytterst viktig, for å forhindre skader på kjede, drev, og andre (når den eventuell ryker) deler. Klaringen skal ligge på 20-25mm (se tegning 20). Kjeden skal ikke bare smøres, den skal også av og til vaskes med parafin eller annen rensemiddel. Den bør smøres med ordentlig kjedefett (f.eks. Pennzoil Synthetic Chain Oil). Spesielt etter lang kjøring i regnvær eller etter noen turer på grusveier, bør en gi kjeden noe stell.

Justering foregår slik at du løsner mutteren til hjulakselen «B», deretter justerer du spenningen med skrue/mutter «A», husk å tildra mutter «B» etter justering, pass på å justere jevnt - slik at bakhjulet står rett etter justeringen.

### KJEDESKIFT, bilde 22.

Løs mutter «B», juster «A» helt på det slakkest. Ta opp kjedelåsen ved hjelp av en tang. Smarte motorsyklinger hekter da den nye kjeden på den gamle - drar den gamle ut og derved dras den nye på plass. (da slipper du mye fomling). Lukk kjedelåsen og pass på å sette låsebrikken i **riktig retning** - se pil som viser kjøreretning. Deretter justerer du kjeden og sentrerer hjulet.

OBS - kjører du for lenge på en kjede, vil drevene bli mye raskere slitt. Når du da monterer ny kjede på slitte drev - så sliter de slitte drev meget hard på den nye kjeden.

### FORGAFFEL, bilde 23 til 26.

Caballero sin forgaffel er utstyrt med en lukket støtdemper, dvs at denne kan ikke åpnes (ved defekt må hele demperen byttes). Justering av denne demper er et resultat av lange tester.

Bærerørene er laget Krom-molybdænstål og er utvendig forkrommet. Innvendig finnes spesielle glidelagre av høy levetid. Fjæren er innebygget i venstre ben og må ikke fjernes ved reparasjoner. Bærerøret har en liten skrue nederst (ved hjulaksel), denne er forsegled med Loctite og **må ikke løsnes**.

**Skifte olje:** Vi anbefaler at dette gjøres på verksted, men om du vil ta sjansen selv så les følgende: Demonter forhjul, ta av gaffelbenene. Med en 30mm nøkkel løsnes toppmutteren «A», ta den helt av, trykk røret «B» ned. Så tar du en tynn stang med M4 gjenge på enden «A» (bilde 24) og skruer den på enden av demperstaget, trekk så demperstaget helt opp. Samtidig trykkes den øvre tallerken «B» ned slik at de to halvmånenene «C» kan fjernes. Fjern stangen, ta bort øvre tallerken og tøm benet for gammel olje. Beveg stangen noen ganger for å tømme det helt.

Fyll 5,2 dl. (SAE 7,5 gaffelolje) i hvert ben. Beveg stangen noen ganger for å fordele oljen i benet. Sett den øvre tallerken på plass (med den flate siden ned).

Skru den tidligere brukte staven på enden av demperstanga, dra stanga ut og trykk samtidig tallerkenen ned slik at du kan plassere de 2 halvmånenene. Kontroller at halvmånenene sitter ordentlig på plass. Ha noe fett på O-ringene («C» i bilde 23) og skru toppmutter på plass.

## **BOOSTER JUSTERING, bilde 27**

Caballero motoren er utstyrt med en «booster» i eksosporten. Denne har til hensyn å øke dreiemomentet (Kgm) ved lave turtall uten å medføre tap av effekt på toppturtall. Dette skjer ved at 2 luker reguleres i åpningen, avhengig av motorturtall.

Etter de første ca 1500 km. bør en rense kammeret til boosteren. Senere anbefales dette alle 3-5000 km. avhengig av oljekvaliteten og kjøremåten. Ved rensing er det olje forbrenningsrester som skal tas bort. For å gjøre dette tar man as lokket, kontroller samtidig om wiren er justert ordentlig (ikke har for mye slak), etterjusterer eventuell med justerskrue.

## **LUFTFILTER, bilde 28.**

Et forurensset luftfilter reduserer motorydelse, øker forbruk og øker nedstoking.

Det anbefales å rense filteret alle 500 til 1500 km, avhengig av hvor du kjører. Er det steder med mye støv og terreng så renses det oftere en om du bare kjører på asfaltveier.

Slik gjøres det: Ta av sete, ta av sidedeksler, fjern dekslet til innsugskassen «A», ta ut filte «B». Vask filter i varm vann med nøytral såpe eller sjampo. Deretter skyller du det og vrenger det. La det tørke og så fukte du filteret med spesial filterolje eller med 556 CRC. Bytt filter når det viser antydning til skade.

OBS - en totaktsmotor **uten filter for stor slitasje** og har lett for å produsere bro på pluggen.

## **EKSPANSJONSKAMMER og LYDDEMPER, bilde 29.**

Moderne totaktsmotorer har et nøye avstemt eksosanlegg, delen mellom lyddemper og sylinder - kalles ekspansjonskammer, den er meget avgjørende for motorens ytelse og oppførsel. Sterke sotavleiringer kan medføre forstyrrelser og tap av motoreffekt.

Det anbefales derfor at du kontrollerer alle 5000 km om det er sterke sotavleiringer ved inn og utgang av kammeret. Hekt av fjærerne som holder kammeret til sylinderen og løs klemmeskruene, ta kammeret fra sykkelen og gjennomfør rensingen med en rundbørst. Også inn og uttaket av lyddemperen, kan renses på same måte.

Husk, skift pakningen mellom kammeret og sylinderen etter slike inngrep.

OBS - desto bedre olje du bruker (helst syntetisk) desto mindre sot blir det.

## **OLJETANK, bilde 30.**

Oljetanken er montert under setet. Den rommer ca 0,9 l. Olje. Dette er tilstrekkelig for lange turer. Men husk at om du til stadighet kjører med lite olje på tanken - så øker risiko for luftbobler som kan forstyrre oljetilførselen. Bruk kun ordentlig merkesolje av type for injection.

## **OLJEPUMPE, bilde 31.**

Pumpen befinner seg under motordekslet på venstre side. Denne reguleres av gashåndtaket i takt med turtallet, slik at motoren til en hver tid får den oljetilførselen den trenger. Pumpen er en presisjonsdel. Den bør aldri demonteres av andre en et Fantic verksted.

Eneste tillate vedlikehold er: Åpne utlufting kanal for å bytte skruen og pakningen. Bytte koblingsstykket for oljetilførsel, pakning og tilhørende klemmeskruer. Bytting av O-ring på pumpehalsen.

Ved slike arbeider må det utvises ytterste forsiktighet. Ikke bank på noen deler og bruk aldri trykkluft mot pumpen. Pass på at drivakselen **aldri turnes i klokkeretning** når du holder pumpen med merke «MIKUNI» i din retning.

Sjekk fra tid til annen at pumpen ikke taper olje, at betjeningshendel fungerer fritt og uten å klemme. Når den slippes skal fjæren kunne dra den lett til utgangsposisjon.

Sjekk også at merket på hendelen (bilde 31) er i overensstemmelse med merket på pumpen - når gashåndtaket er stengt. Om det ikke stemmer så løsner du kontramutteren og justerer det med den andre mutter. Husk å tildra kontramutteren skikkelig, dette er meget viktig - dersom den skulle løsne vil det medføre forstyrrelser i oljetilførsel.

### **UTLUFTING AV OLJEPUMPEN, bilde 32.**

Dette bør utføres av et **Fantic verksted**. Denne operasjonen må gjennomføres dersom det har dannet seg luftbobler i systemet. Eller dersom oljetanken har blitt tømt fullstendig.

Gjør slik: Tøm bensintanken, deretter fyller du den med ca 4 liter bensin som inneholder 2% olje. Fyll oljetanken med 0,9 l. Olje. Start motoren og la den gå på tomgang.

Ta av oljetilførsel slangen «C» fra forgasser, la oljen rene ut av tappeskruen «A», inn til luftboblene har forsvunnet. Deretter drar du skruen fast.

Gjenta utluftingen ved tilførselslangen (med åpen betjeningshendel). Kommer det kun olje uten bobler så kobler du den på nytt til forgasseren. Kontroller at det ikke er noen gjenværende bobler i ledningene.

Selv om pumpen har blitt luftet - anbefales det å kjøre med 2% i bensinen inn til du kommer på reserve, så kan du fylle ren bensin på tanken.

### **ELEKTRISK ANLEGG:**

Caballero er utstyrt med et batteri som er montert under sete. Levetiden av denne avhenger av periodisk vedlikehold. (det nye batteri fylles med batterisyre når sykkelen er ny eller når et nytt batteri monteres senere).

Kontroller syrestanden i batteriet med jevne mellomrom, f. eks. en gang i mnd.

Dersom syrestanden er for lav - etterfylles med destillert vann (ikke syre!). Gi batteripolene litt smøring med vaselin for å forhindre korrosjon. Pass også på at lufteslangen ikke tettes med smuss.

Ved lagring i lengre tid (f.eks. vinterparkering) bør batteriet tas ut og etterlades av og til.

Start aldri motoren uten at batteriet er koblet til.

Under setet er det montert en 10A sikring som skal forhindre kortslutninger. Skulle det hende at instrumentlysene ikke tenner etter at du har satt på tenningen - bør du straks kontrollere sikringen, da er den antagelig røket. Oppsøk Fantic verksted for å finne årsaken.

### **SKIFTE FRONTPÆRE, bilde 33-34.**

1. Løsne lytekåpen. Skru ut de 2 skruene som fester kåpen til forskjermen(nede). Det lønner seg å løsne forskjermen (4 skruer) litt, bare slik at den kan beveges noe.
2. Løsne begge blinklys, ikke ta avledningen - bare dra den litt utover med blinklyset slik at kåpen kan vrис lett til side for å komme til lykten. Skru lykten ut av braketten.
3. Skru lykten fra hverandre - pass på at du ikke mister (2 runde og to firkantede) distansestykker. Bruk en «liten» stjernetrekker.

OBS - ikke bruk makt når du skrur lykten sammen med de to lange stjerneskruer. Pæren er en 12V 35/35W med BA20D sokkel.

### **STYRELAKER KONTROLL, bilde 35-36.**

Hold et øye med styrelager. Kontrollen utføres på en enkel måte: sett sykkelen på støtten. Ta nederst i gaffelbenene og prøv å bevege disse som vist i tegningen, dersom det viser seg at det er slak i lageret kan dette tydelig kjennes. (En annen

måte er å ha sykkelen stående på hjul, dra inn forbremsen og skyv litt frem og tilbake, mens du med den andre hånden føler rund styrehode (ved pil C)). Dersom det er slak så løsner du mutter «B», så drar du til med mutter «C». Du må ikke dra til mer en at gaffelen lar seg bevege uten motstand i begge retninger. Husk å låse med mutter «B» etterpå. Dersom du har vansker med å komme til med verktøy så ta av styre (A).

#### **FORGASSER, bilde 37.**

Mellom forgasser og filterkassen er det et gummirør, pass på at dette er ordentlig festet.

Tomgangen justeres ved varm motor: Juster skruen «B» slik at du har en grei tomgang. Deretter justerer du lufteskruen «A» slik at motor turtallet går raskest, gjør dette rolig - slik at du kan «lytte» deg frem. I tilfelle at du etter denne justering har en for rask tomgang så juster turtallet ned med skrue «B».

OBS - bruk aldri makt på skrue «A», den har en konisk spiss og dersom den skrus hard inn mot anslaget - kan spissen skades og det blir vansker med senere justeringer

Har du mistanke om at det er vann i forgasseren så skru av bunnplassen (den store skruen nederst), så kan du ta av flotørlokket - tøm det og blås det rent. Dersom det er mistanke om forstoppelse av hoveddysen så er den lett å rense. Den sitter i midten nederst i forgasseren (du kan se den når du har tatt av flotørlokket), skru den ut og blås den ren med lufttrykk.

En forgasser er en viktig komponent, har du problemer - kontakt Fantic verksted.

#### **LAMELLVENTIL, bilde 38.**

I innsuget sitter en «lamellventil», de monterte fiberplatene utsettes for en enorm belastning - de beveger seg opp til 20.000 ganger i minuttet. De er meget kostbare, pass altså på når du mekker i dette området. Ved kontroll kan du sjekke om de ligger beint inn til gummi anlegget (se pil SI). I tilfelle at de ikke lukker helt (se pil NO) må de skiftes.

#### **KJØLEANLEGGET, bilde 39.**

Vannsistemmet (kjølevæske) er tvangstyrt med pumpe. Kontroller regelmessig væskestanden i radiatoren, etterfyll ved behov (vann brukes kun i NØDSTILFELLE) med kjølevæske. OBS - kontroller kun ved nedkjølt motor.

Det anbefales at du av og til vasker radiatorlokket (vann og børst) for å fjerne eventuelle avleiringer på innsiden, lokket inneholder en ventil som ikke bør tilstoppes.

#### **BYTTE KJØLEVÆSKE, bille 40.**

En gang pr år, helst før vinterlagringen - bør kjølevæsken byttes.

Åpne radiatorlokket (bilde 39), løsne klemmeskruen ved vannpumpen og tøm anlegget fullstendig. Deretter renser du anlegget med vann - bare tøm vann opp i radiatoren og la det renne igjennom en par fyllinger. Deretter lukker du klemmeskruen

og fyller anlegget med frostvæske, opp til foreskrevet merke.

#### **DEMONTERE FORHJUL, bille 41.**

Sett sykkelen på en kloss eller lign. Slik at forhjulet kommer fri fra bakken. Skru av speedometerwiren, (se pil i tegningen), løs blokking skruen nederst i gaffelbenet, ta ut hjulakselen og dra hjulet ut. OBS - pass på at du ikke skader **tappen på speedometerdrevet** ved av/på montering. Slik drev er kostbar å kjøpe nytt.

### **DEMONTERE BAKHJUL, bilde 42.**

Også ved denne operasjonen skal sykkelen settes på en kloss (det finnes en praktisk «mekkekrakk» i handlen hos Motorsyklisten AS, et fint hjelpemiddel til alt vedlikeholdsarbeid).

Ta av akselmutter «B», løs kjedestrammer skrue «A», åpne kjeden, dra ut hjulaksel, ta hjulet ut. Ved monteringen kan det hende at bremseklossene er i veien for bremseskiven - bruk da en stor flat skrutrekker og skyv bremseklossene helt inn i kalipteren, for å gi plass. Husk å sette kjedelåsen riktig på plass.

**SMØRE AKSLER:** Hver gang du demonterer et hjul - eller minst 2 x pr år - smør hjulboltene med fett. Dette er også lønnsomt for svingarmsaksel. Gjøres ikke dette, kan det hende at du ikke for dratt akslen ut den dagen du må !

### **KONTROLL AV BREMSEKLOSSER, bilde 43.**

Det er enkel å kontrollere, du kan se klossene uten å demontere disse. Som nye er belegget ca 4mm., når det er slitt ned til 1- 1,5mm bør de skiftes. Kjører du for lenge på klossene kan de gå på «jernet», det er ikke bare farlig men kan ødelegge skiven og derved medføre en kostbar reparasjon.

**SKIFTE KLOSSER:** Skru kalipteren (bremsetang) av, dra ut låsesplintene, så faller klossene ut. Ved montering - pass på å sette splintene ordentlig på plass.

OBS - ikke tråkk på bremsen når kalipteren er tatt av !

### **VINTERLAGRING/langtidsparkering:**

Vask sykkelen og fett den inn. Tøm bensintanken og forgasserens flotørkammer. Ta ut tennpluggen og hell en spiseskje olje inn gjennom pluggjengene, sett pluggen på plass og tørn motoren 2-3 ganger med kikken. Ta ut batteriet og vedlikehold det som anvist (se avsnitt om batteri). Parker slik at dekkene ikke er belastet. Sykkelen vil være takknemlig om den kan stå på et tørr sted.

### **STARTVANSKER ?**

Er bensinkranen åpen ? Er det bensin på tanken ?

Er bensinslangen til forgasseren tilstoppet ? Er bensinfilteret i forgasseren tett ?

Dersom alt dette er i orden: Ta ut pluggen og se på den - dersom den virker tørr så foreligger det mangel i bensintilførsel, rens hoveddysen, tøm flotørkammer. Dersom pluggen er våt - har motoren «druknet». Sykkelen har stått parkert med kranen åpen på ujevn underlag, eller du har vært for «nervøs» med gashåndtaket. Tråkk en del ganger på kikken uten at pluggen står i - for å «lufte» motoren. Tørk pluggen eller skift den.

Det kan også være et elektrisk fenomen: defekt plugg, defekt plughette som gir overslag, brudd på pluggledning ? Kontakt Fantic verksted eller importøren:

**Norsk Fantic importør: MOTORSYKLISTEN AS  
N-4525 Konsmo**

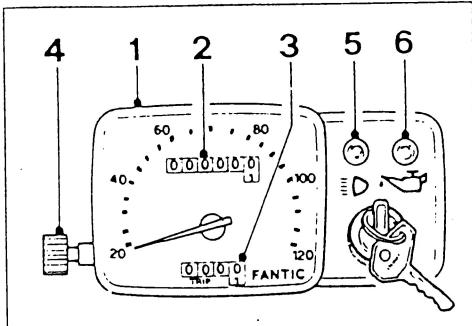


Fig. 3 - Strumentazione

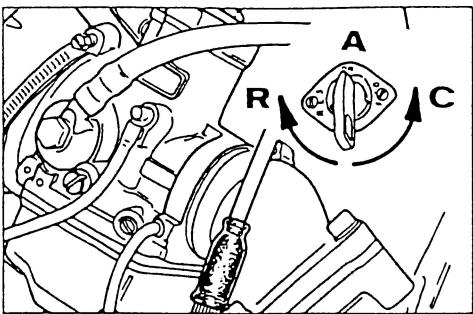


Fig. 8 - Rubinetto benzinaa  
A=Aperto      C=Chiuso      R=Riserva

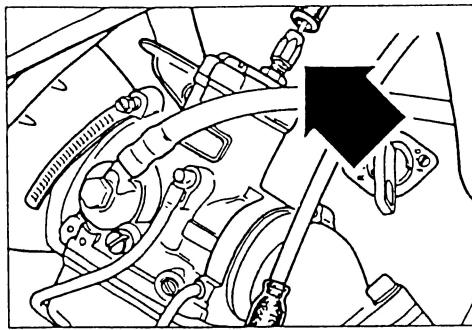


Fig. 13 - Regolafilo sul carburatore

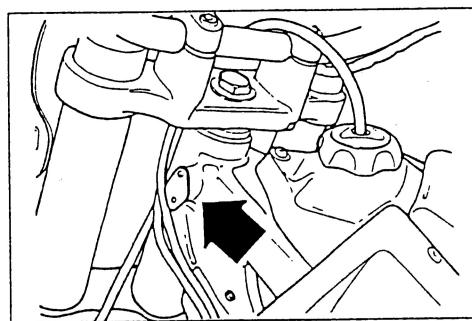


Fig. 4 - Bloccasterzo

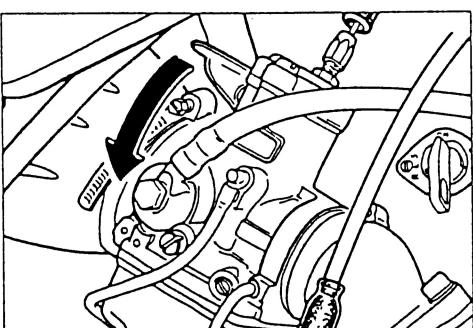


Fig. 9 - Leva starter

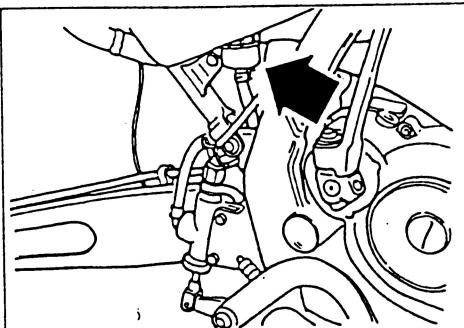


Fig. 14 - Serbatoio olio freno posteriore

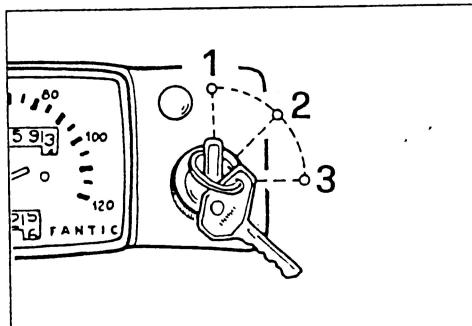


Fig. 5 - Chiave accensione

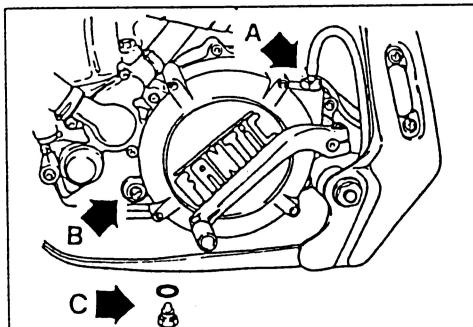


Fig. 10 - Sostituzione olio cambio

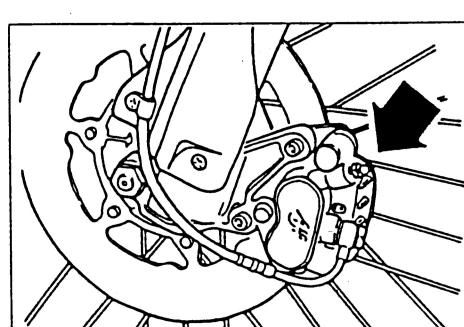


Fig. 15 - Pinza freno anteriore

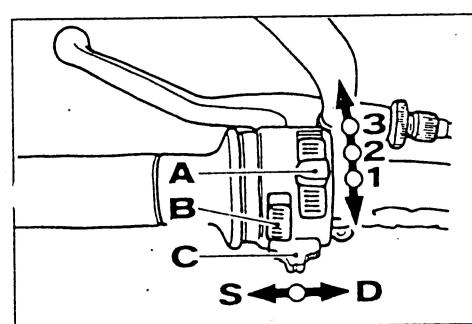


Fig. 6 - Deviatore luci

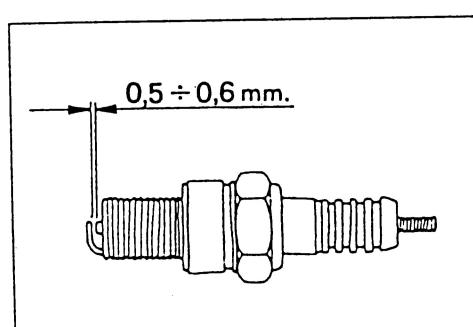


Fig. 11 - Candela

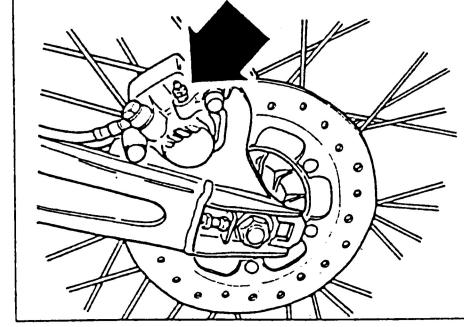


Fig. 16 - Pinza freno posteriore

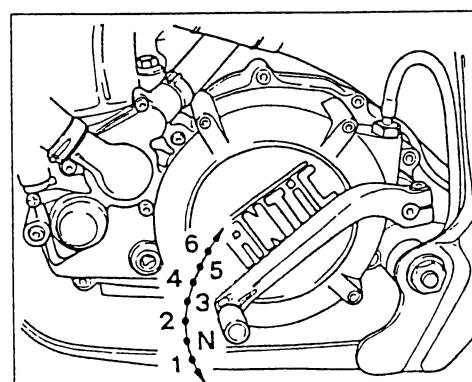


Fig. 7 - Pedale selettoro

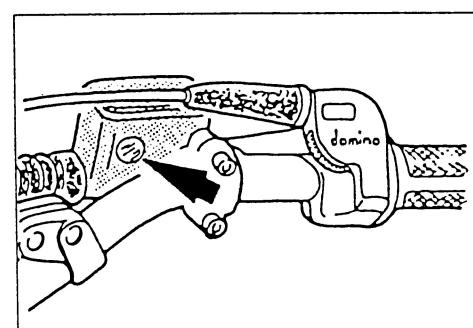


Fig. 12 - Olio di controllo livello olio

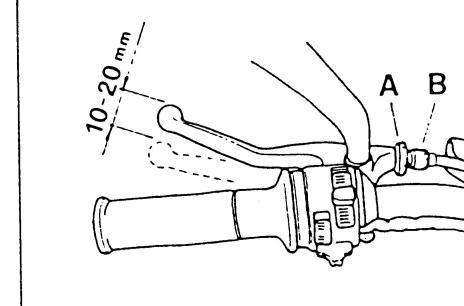


Fig. 17 - Comando frizione

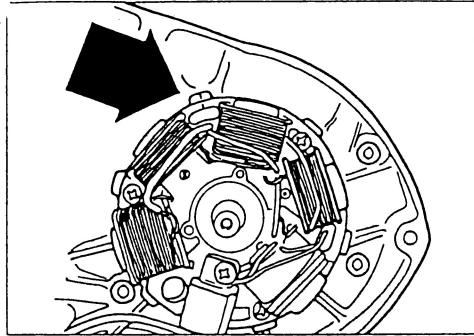


Fig. 18 - Volano elettronico

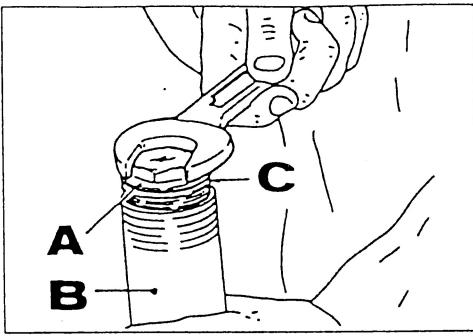


Fig. 23

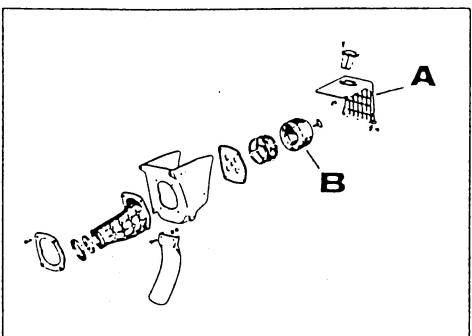


Fig. 28 - Filtro aria

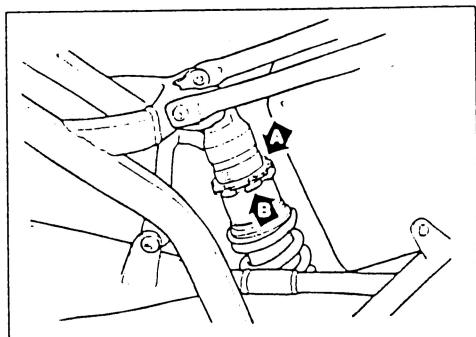


Fig. 19 - Mono-ammortizzatore

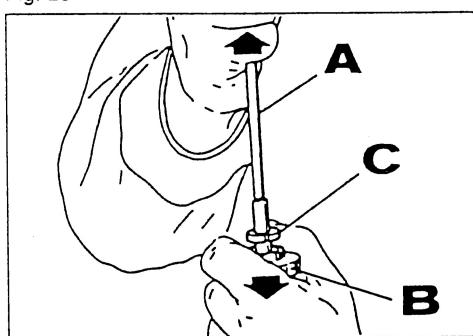


Fig. 24

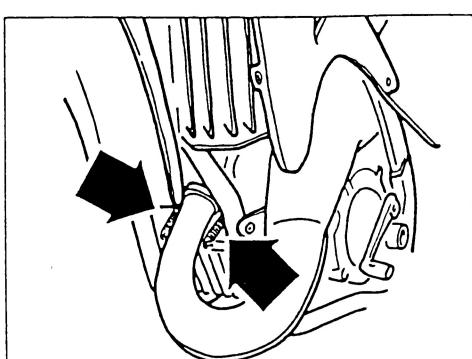


Fig. 29 - Fissaggio camera espansione

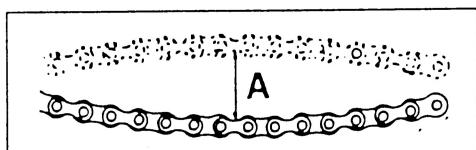


Fig. 20 - Tensione catena

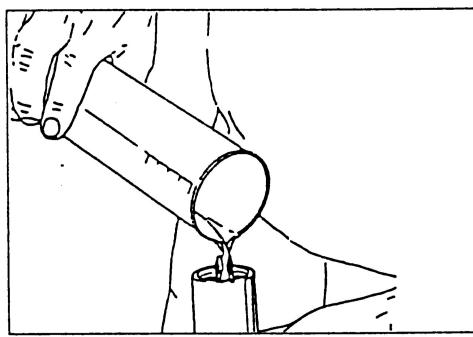


Fig. 25

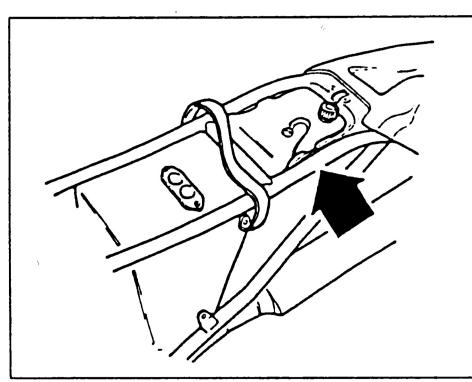


Fig. 30 - Serbatoio olio miscela

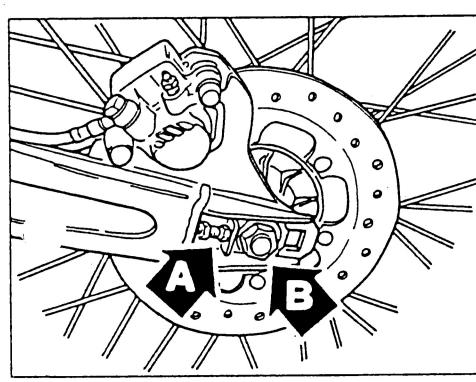


Fig. 21 - Tendicatena

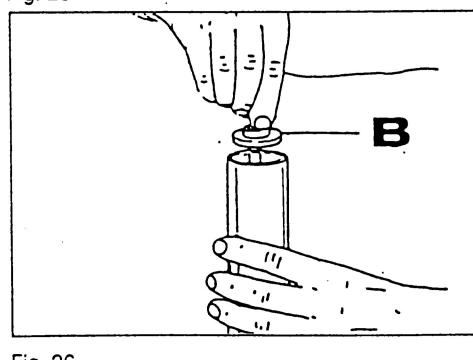


Fig. 26

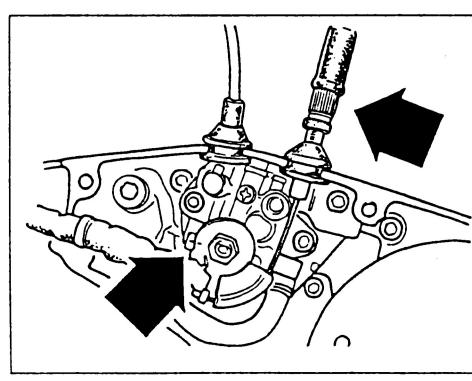


Fig. 31 - Pompa olio

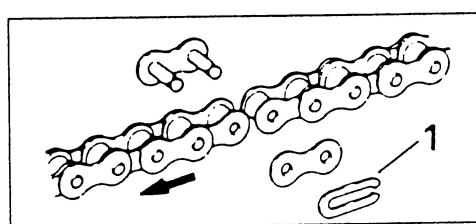


Fig. 22 - Molletta di arresto

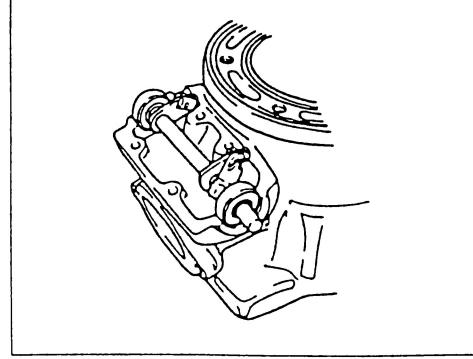


Fig. 27 - Comando "BOOSTER"

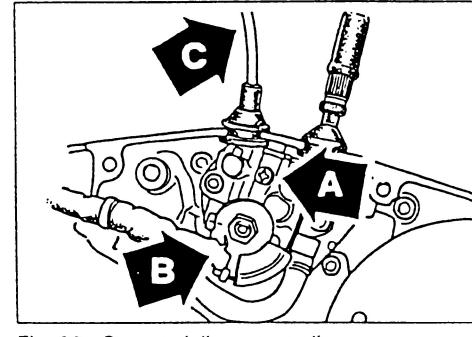


Fig. 32 - Spurgo della pompa olio

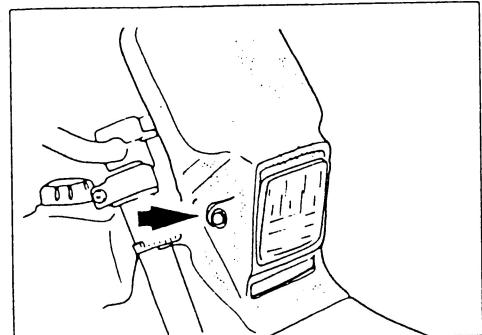


Fig. 33 - Mascherina portafaro

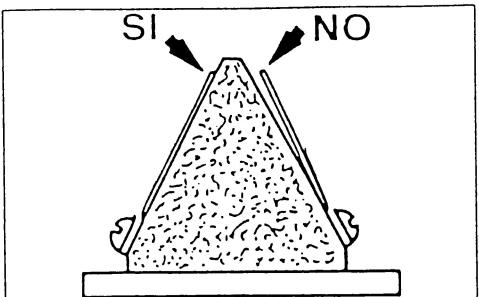


Fig. 38 - Controllo lamelle

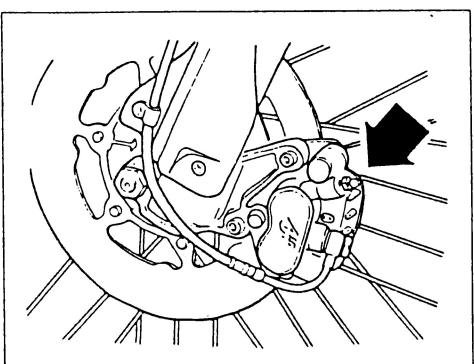


Fig. 43 - Pinza freno

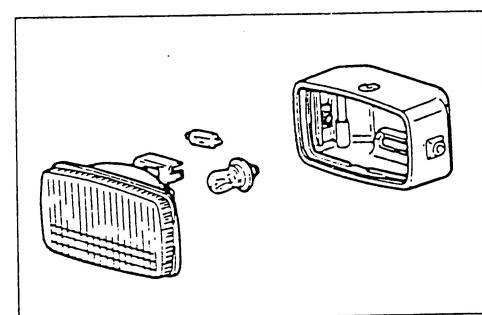


Fig. 34 - Gruppo ottico

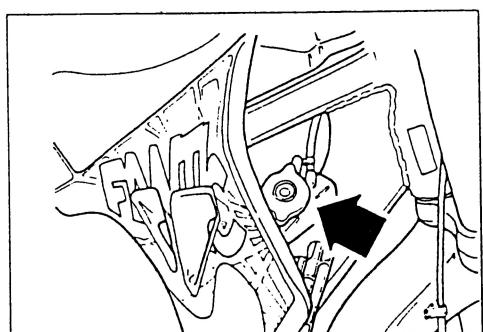


Fig. 39 - Tappo radiatore

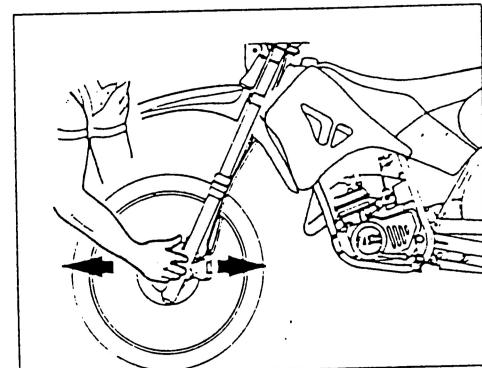


Fig. 35 - Controllo canotto sterzo

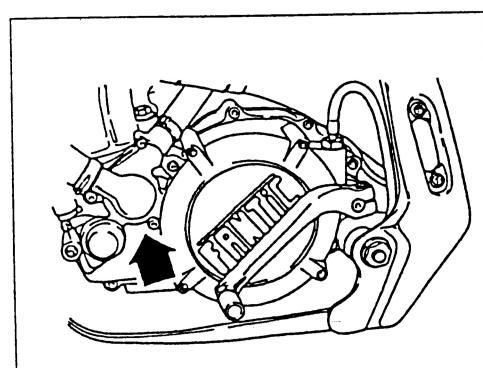


Fig. 40 - Pompa acqua

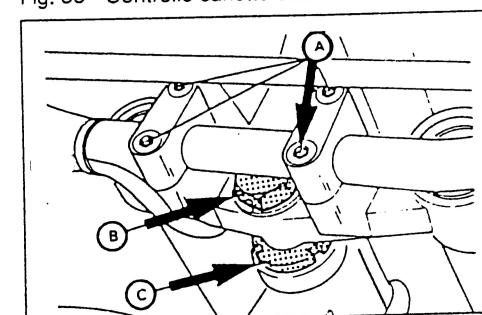


Fig. 36 - Registro sterzo

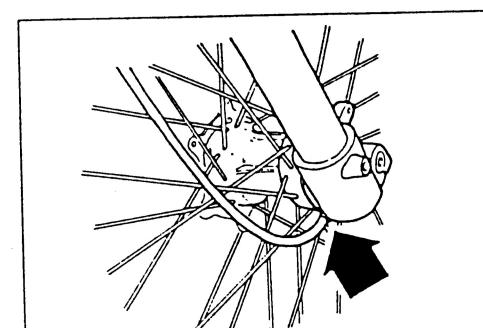


Fig. 41 - Rinvio contachilometri

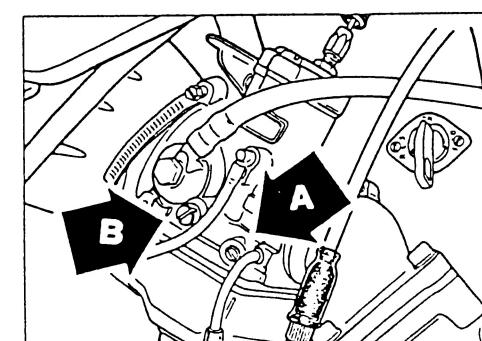


Fig. 37 - Carburatore

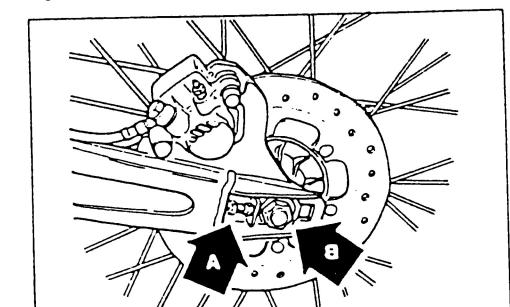
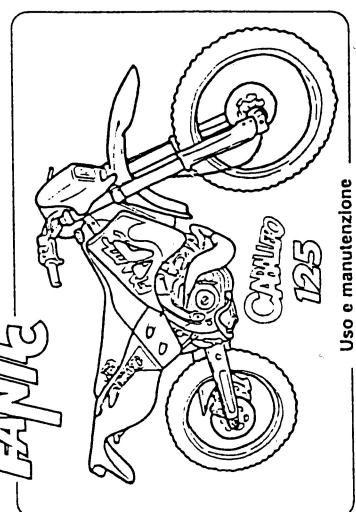


Fig. 42 - Tendicatena



## ***Tiltrekning momenter. Fantic Caballero 125***

<b>Delenavn:</b>	<b>Antall</b>	<b>Ø</b>	<b>Nm.</b>
<b>MOTOR</b>			
Mutter til topplokk	6	7	22-24
Mutter til toppfeste	1	15	65-70
Skrue til forreste motorfeste	1	10	50-60
Skruer til bakre motorfeste	14	8	25-30
Skruer til motor sidedeksler	16	6	9-11
Mutter til clutchhuset	1	14	45-55
<b>RAMME</b>			
Skrue som fester demper til ramme	1	10	65-75
Skrue som fester demperoppeng	4	10	65-75
Forhjulsaksel	1	15	40-45
Mutter til bakhjulsaksel	1	17	50-55
Styrekammer skruer	4	8	20-25
Klemskrue gaffelben til hjulaksel	4	6	7-9
Låsemutter til styrehode	1	20	40-50
Låseskruer til kjedehjul	6	8	19-22
Skrue til nedre gaffelbro	4	8	20-25
Skrue til øvre gaffelbro	2	8	20-25
Festeskue til bremseskiver	12	6	10-12

**OBS:** Arbeider som motor overhalinger, skifte av stempelfjærer, clutchplater, skifte simmeringer i motor/gir, bakdemperbytte, bremsereparasjoner, skifte hjullager osv. Er fagarbeide som bør utføres av autorisert verksted – i tilfelle at du ikke har meget gode mekaniske kunnskaper.

**Motorsyklisten AS**  
Fantic importør

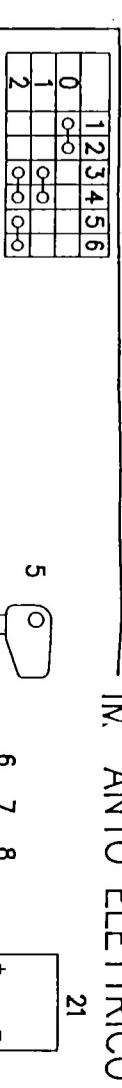
*Periodisk vedlikeholds veiledning. Fantic Caballero 125.*

104

# MANTO ELETTRICO

21

0	1	2	3	4	5	6
1	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0



1. Blinklys, venstre foran, 12V-10W
2. Frontlykt, 35/35W + 5W
3. Blinklys, høyre foran, 10W
4. Bremsebryter, foran
5. Terningstas
6. Kontrollampe, olje reserve 1,2W
7. Speedometerlys 1,2W
8. Fjernlys kontroll, 24V-1,2W
9. Spenningsregulator
10. Blinklysrelle
11. Tempspole
12. Ternplugg
13. Swinghjul 24V-100W
14. Horn
15. Lysbryter
16. Oljevarsjins bryter
17. Bremsebryter, bak
18. Blinklys, høyre bak 10W
19. Baklys 5/21W
20. Blinklys, bak venstre
21. Batteri, 12V-8AH
22. Skiring 10A

Farger på ledninger:  
GRIGIO = GRA  
ROSSO = RØD  
AZZURO = BLÅ  
GIALLO = GUL  
NERO = SORT  
BIANCO = HVIDT  
VERDE = GRØN  
VIOLA = FIOLETT

CABALLERO 125 XM  
19-11-96