



FANTIC  
MOTOR

TRIAL 240 | professional  
USO E MANUTENZIONE

## *BENVENUTO TRA I PILOTI FANTICMOTOR*

*Desideriamo esprimere il nostro compiacimento  
per la scelta da Lei effettuata e ringraziarLa  
per la preferenza che ha voluto accordarci.*

### *Il TRIAL 240 PROFESSIONAL*

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

# TRIAL 240 PROFESSIONAL

## Bienvenu parmi les pilotes Panticmotor

Nous désirons vous exprimer notre satisfaction pour votre choix et vous remercier pour la préférence que vous avez bien voulu nous accorder. Le TRIAL 240 PROFESSIONAL que vous possédez est un véhicule nouveau, essayé, solide qui vous donnera bien des satisfactions.

Afin de la garder toujours en parfait état de marche, nous vous conseillons de suivre attentivement les instructions données dans les pages suivantes.

## NOTICE

Afin de garder votre FANTIC en parfait état de marche et pour ne pas laisser déchoir les conditions de garantie prévues par le contrat de vente, nous vous recommandons de vous adresser pour toute réparation exclusivement aux Concessionnaires et aux Revendeurs FANTICMOTOR.

Les pièces de rechange fournies par FANTICMOTOR sont réalisés avec le même matériel, ont subi le même cycle de travail et les mêmes contrôles que les éléments composant votre FANTIC, ce sont des garanties d'une plus longue durée et d'un optimum fonctionnement de votre véhicule.

Nous vous recommandons d'exiger toujours des pièces de rechange d'origine FANTICMOTOR.

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

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	à deux temps
Cylindre	en aluminium à canne chromée
Culasse	en alliage léger
Cylindrée	212 cm <sup>3</sup>
Alesage	69 mm.
Course	56,5 mm.
Rapport de compression	11,7 : 1
Puissance max.	KW 13,25 (HP 18) à 5.500 tours
Couple max.	2,4 Kgm. (NM 23,54) à 5.500 tours
Allumage	électronique
Avance à l'allumage	1,6 mm. sur le piston correspondant à 17° mesurés sur la circonference extérieure du volant
Alimentation	à chute avec mélange de SUPER au 2% d'huile ESSO 2T MOTOR OIL ou ESSO AQUAGLIDE
Bougie	CHAMPION L 82
Carburateur	DELL'ORTO PHBL 25 BS
gicleur max.	98
gicleur min.	44
gicleur de démarrage	60
goupille conique	type D 33 au deuxième cran
vanne à gaz	N 50
pulvérisateur	AQ 268
flotteur	g. 8,3
vis de réglage de l'air ouvert	2 tour et 1/4 de tour
Embrayage	à disques multiples en bain d'huile
Transmission	primaire avec engrenages hélicoïdes Z-21/71 rapport 1 : 3,38 secondaire à chaîne 5/8" x 1/4" Z-12/39 rapport 1 : 3,25
Boite de vitesses	TRIAL à 6 vitesses à la boîte totaux 1ère Z-12/39 1 : 3,25 1 : 35,701 2ème Z-15/36 1 : 2,4 1 : 26,364 3ème Z-18/33 1 : 1,83 1 : 20,102 4ème Z-21/30 1 : 1,42 1 : 15,598 5ème Z-25/25 1 : 1 1 : 10,985 6ème Z-30/21 1 : 0,70 1 : 7,689
Demarrage	kick starter sur le côté droit actionné en avant. Il est possible de démarrer avec n'importe quelle vitesse embrayée en tirant le levier de l'embrayage.

## DONNEES D'IDENTIFICATION ET INSTRUCTION POUR LE RODAGE ET L'USAGE DU VEHICULE

Avant de démarrer contrôlez que l'huile du moteur soit au juste niveau et que les pneus soient à la pression établie, ensuite remplir le réservoir avec mélange au 2%.

### « Nota bene »

Nous vous recommandons d'effectuer un rodage soigné pendant les premiers 750 km. car la première période est très importante pour le succès du rendement du moteur.

Pendant les 750 premiers kilomètres n'exploitez pas le moteur au maximum de sa puissance, mais ne l'utilisez qu'à 1/2 course d'ouverture de la commande du gaz; ensuite augmentez progressivement.

Utilisez mélange de Super au 2% de huile ESSO 2T MOTOR OIL ou ESSO AQUAGLIDE soit pendant le rodage qu'après.

Après les 750 premiers kilomètres il est absolument nécessaire de remplacer l'huile de la boîte de vitesses avec cm<sup>3</sup> 500 d'huile moteur ESSO PLUS SAE 20 W SAE 30 (voir les instructions à la pag. 9) ensuite le remplacer tous les 3 à 4.000 km.

Contrôlez que les vis et les écrous qui fixent les parties principales du véhicule ne soient pas desserrées, particulièrement les vis qui fixent le

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Chassis	à double berceau en acier spécial haute résistance: série de direction montée sur paliers à rouleaux coniques												
Suspension avant	à fourche télescopique avec pivot avancé, conduits Ø 35 mm. course 170 mm. Quantité d'huile par jambe cm <sup>3</sup> 220 MARZOCCHI 3,8 ENGLER à 50°C												
Suspension arrière	à grande fourche flottante et amortisseurs hydrauliques réglables sur 5 positions. Course 110 mm. déplacement de la roue 175 mm.												
Roues	jantes AKRONT avant WM/1 x 21", arrière WM/2x18" en aluminium; moyeux coniques en aluminium montés sur roulements avec freins à tambour incorporés, diamètre de freinage 125 mm.												
Pneus	avant 2,75 x 21", arrière 4,00 x 18" pressions recommandées: sur parcours routiers et mixtes avant et arrière 0,7 bar max.; sur parcours tous terrains 0,4 bar min.  « Nota bene » - Les roues sont fournies déjà équilibrées. Faites attention à chaque démontage des pneus.												
Équipement électrique	volant électronique 6V - 40 + 21 W, feu avant à trois lampes, feu arrière avec lampe du stop commandée par la pédale du frein et éclairage de la plaque arrière. Commutateur des feux avec klaxon et dispositif d'arrêt du moteur												
Lampes	avant à boule 6V 35/35W et à goupille 6V 5/12W												
Dimensions:	<table> <tbody> <tr> <td>empattement</td><td>mm. 1.330</td></tr> <tr> <td>longueur max.</td><td>mm. 2.130</td></tr> <tr> <td>largeur max.</td><td>mm. 830</td></tr> <tr> <td>hauteur max.</td><td>mm. 1.130</td></tr> <tr> <td>hauteur min.</td><td>mm. 320</td></tr> <tr> <td>poids</td><td>kg. 88</td></tr> </tbody> </table>	empattement	mm. 1.330	longueur max.	mm. 2.130	largeur max.	mm. 830	hauteur max.	mm. 1.130	hauteur min.	mm. 320	poids	kg. 88
empattement	mm. 1.330												
longueur max.	mm. 2.130												
largeur max.	mm. 830												
hauteur max.	mm. 1.130												
hauteur min.	mm. 320												
poids	kg. 88												
Reservoir	en résine thermoformée, capacité lt. 4,5 avec réserve												
Autonomie	km. 130 environ												
Consommation (CUNA)	lt/100 kg. lt. 4												
Vitesse max.	110 km/h.												

Fig. 1 - Côté droit.

Fig. 2 - Côté gauche.

moteur au châssis et le guidon, les écrous qui fixent la culasse et les amortisseurs.

Vérifiez également que les colliers de serrage des manchons carburateur-cylindre et carburateur-aspiration soient bloqués.

Fig. 3 - Numéro de châssis.

Fig. 4 - Numéro du moteur.

## DEVIAUTEUR DES FEUX

Le déviateur des feux est placé sur le côté gauche du guidon et il doit être commandé comme il est montré dans les fig. 5, 6, 7, 8.

Fig. 5 - Déviateur des feux débranché: feux éteints.

A - Bouton de masse.

B - Klaxon.

Fig. 6 - Feux de position allumés.

Fig. 7 - Feux de croisement allumés.

Fig. 8 - Feux de route allumés.

## DEMARRAGE

- Mettez le changement de vitesse au point mort (fig. 10).
- Ouvrez le robinet de l'essence (fig. 11) si le moteur est froid soulevez le levier du starter sur le carburateur (A fig. 12).
- En tenant la poignée du gaz au ralenti agissez énergiquement sur la pédale de démarrage.
- Après avoir fait tourner au point mort le moteur pendant quelques minutes de façon de le porter à une température optimum de fonctionnement et après avoir baissé le levier du starter, tirez à fond le levier de l'embrayage et engagez la première vitesse (pédale vers le bas fig. 10).
- Laissez peu à peu le levier de l'embrayage tout en tournant en même temps la poignée du gaz.

Fig. 10 - Pédale du sélecteur.

## EN MARCHÉ

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

## ARRET DU MOTEUR

Fermez le gaz, mettez le changement de vitesse au point mort (fig. 10), poussez le bouton de masse sur le déviateur et fermez le robinet de l'essence.

Pour faciliter la selection du point mort nous vous conseillons d'effectuer cette opération avant que le véhicule soit complètement arrêté.

## ENTRETIEN

Le parfait état de marche et la durée du véhicule dépendent en bonne partie des soins que l'on a pendant l'entretien.

Avant de procéder à l'entretien et au réglage des différentes parties, il faut faire un nettoyage soigné du motocycle en utilisant du pétrole et un pinceau pour les parties mécaniques, tandis que les parties vernies ou en plastique doivent être lavées à l'eau et assuyées avec peau de dain.

Fig. 11 - Robinet de l'essence.

Fig. 12 - Levier du starter sur le carburateur.

Fig. 13 - A = bouchon de remplissage de l'huile.

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

Après l'avoir remplacé à 750 kilomètres, l'opération devra être répétée tous les 3 à 4.000 kilomètres environ.

Les remplacements devront s'effectuer toujours avec le moteur chaud.

Pour l'opération procéder de la façon suivante:

- arrêtez le moteur et appuyez la machine sur la béquille;
- enlevez le bouchon de charge de l'huile qui se trouve sur la partie supérieure gauche du moteur (A fig. 13);
- dévissez la vis de vidange de l'huile qui se trouve sous le moteur (fig. 14);
- laissez l'huile s'écouler en tenant le véhicule perpendiculaire au sol pendant trois minutes environ;
- révissez la vis de vidange de l'huile tout en vérifiant que la garniture ne soit pas détériorée;
- versez par le bouchon de remplissage cm<sup>3</sup> 500 d'huile moteur ESSO PLUS SAE 20W SAE 30. Pour connaître l'exacte quantité d'huile à verser ne disposant pas d'un récipient gradué, dévissez de 2 ou 3 tours la vis de niveau (A fig. 15) et versez d'huile jusqu'à quand vous la verrez sortir du trou; à ce moment là serrez bien la vis et fermez le bouchon de remplissage.

## BOUGIE

La bougie est un organe très important pour le bon fonctionnement du moteur et il faut la contrôler soigneusement. La bougie standard est de CHAMPION L 82.

Avant de dévisser la bougie il est indispensable de nettoyer la culasse avec des jets d'air comprimé à fin d'éviter que des grains de sable ou de boue déposés sur elle tombent dans le cylindre.

## DEMONTAGE DE LA BOUGIE

- Débloquez la bougie (avec le moteur froid) en utilisant la clé appropriée et dévissez-la à la main jusqu'à sa sortie complète.
- Nettoyez-la avec une brosse métallique et contrôlez la distance entre les électrodes qui doit être 0,5 à 0,6 mm. Cette opération doit être effectuée tous les 3.000 kilomètres environ; remplacez la bougie tous les 6.000 kilomètres.
- Remontez la bougie en la vissant à la main en n'utilisant la clé que pour son blocage.

Fig. 14 - Vis de vidange de l'huile.

Fig. 15 - Vis de niveau de l'huile.

Fig. 16 - Bougie.

## REGLAGE DE LA COMMANDE DU GAZ

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

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

Dans ce but vissez et dévissez la vis de réglage placée sur le carburateur (B fig. 12).

## REGLAGE DU FIL DE L'EMBRAYAGE

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

- enlevez la couverture de protection de la commande de l'embrayage;
- débloquez l'écrou A et vissez la vis de réglage du fil B fig. 18 dans le sens des aiguilles d'une montre (comme indiquent les flèches qu'y sont gravées) si vous désirez diminuer le jeu du levier de l'embrayage, tandis que si vous désirez l'augmenter, tournez la vis dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Cette opération effectuée, placez à nouveau la couverture de protection sur la vis de réglage.

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

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

Fig. 17 - Commande du gaz.

Fig. 18 - Commande de l'embrayage.

## REGLAGE DU FIL DU FREIN AVANT

Avant d'effectuer cette opération nous vous conseillons de démonter le disque porte-sabots, nettoyer le tambour et les sabots de frein tout en éliminant les éventuels dépôts de matériel de frottement, et de contrôler l'usure des ferodos; ensuite remontez le tout. Le réglage doit être effectué de la façon suivante:

- enlevez la couverture de protection de la commande du frein;
- débloquez l'écrou A et vissez la vis A de réglage du fil B fig. 19 dans le sens des aiguilles d'une montre si vous désirez diminuer le jeu du levier du frein, tandis que si vous désirez l'augmenter, tournez la vis dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

Remarque: normalement on doit laisser au levier du frein une course de 10 à 20 mm. mesurés à l'extrémité du levier même.

Si le jeu du levier demeure trop grand une fois son réglage accompli il faudra agir de la même façon sur la vis de réglage placée sur disque porte-sabots antérieur (B fig. 22).

## REGLAGE DE LA PEDALE DU FREIN ARRIERE

Avant d'effectuer cette opération nous vous conseillons, comme pour le frein avant de démonter le disque porte-sabots, de nettoyer le tambour et les sabots de frein tout en éliminant les éventuels dépôts de matériel de frottement et de contrôler l'usure des ferodos; ensuite remontez le tout en gardant une tension appropriée de la chaîne. Ce réglage doit être effectué en vissant ou en dévissant la vis de réglage (A fig. 20). Vous diminuerez le jeu en tournant la vis sans le sens des aiguilles d'une montre, tandis que vous augmenterez le jeu de la pédale en tournant la vis dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

Ce réglage effectué (laissez à la pédale un jeu de 10 à 20 mm.) contrôlez que l'interrupteur du stop (A fig. 21) marche correctement.

Fig. 19 - Commande frein avant.

Fig. 20 - Vis de réglage de la tige du frein.

Fig. 21 - Interrupteur du stop.

## VIDANGE DE L'HUILE DE LA FOURCHE

C'est la seule opération dont la fourche nécessite périodiquement. La vidange doit être effectuée tous les 5.000 kilomètres environ tandis que il faut contrôler le niveau de l'huile tous les 2.500 kilomètres et en ajouter s'il est nécessaire.

Cette opération doit être effectuée en deux phases, c'est-à-dire vidange:

- placez le motocycle sur la béquille;
- dévissez les vis de vidange placées sur les patins (A fig. 22) et laissez l'huile s'écouler;
- appuyez sur le guidon en faisant laisser la fourche jusqu'à sa complète vidange;
- contrôlez les bagues d'étaïchement des vis de vidange, remplacez-les s'il est nécessaire et revissez les vis.

## REMPISSAGE

— Dévissez la bouchon de la fourche (fig. 23). Nous vous conseillons pour travailler plus aisément de démonter le guidon et le support du phare avant de dévisser la bouchon de la fourche.

— Versez dans chaque patte de la fourche cm<sup>3</sup> 220 d'huile MARZOCCHI 3,8 Engler à 50°C.

— Contrôlez les bagues d'étaïchement des deux bouchons, remplacez-les s'il est nécessaire.

## VOLANT

Le TRIAL 240 PROFESSIONAL est équipé d'un volant DANSI 6V 40+21W à allumage électronique, donc il n'a pas besoin d'entretien.

Le seul contrôle à effectuer de temps en temps est celui de la phase d'allumage, qui doit être exécuté de la façon suivante: tournez l'inducteur dans le sens des aiguilles d'une montre de façon que lorsque le point A gravé sur le volant coïncide avec la marque (1) gravée sur le carter, la flèche (2) gravée sur l'inducteur du volant se trouve au milieu des deux traits (3) gravés sur le capteur (fig. 24).

Si cela ne se produit pas, il faudra effectuer une nouvelle mise en phase, mais pour cette opération, nous vous conseillons de vous adresser aux concessionnaires FANTICMOTOR.

Fig. 22 - Vis de vidange de l'huile.

Fig. 23 - Bouchons de la fourche.

Fig. 24 - Volant électronique.

## CHAINE

Le TRIAL 240 PROFESSIONAL est équipé d'une chaîne pré lubrifiée REGINA EXTRA 135 BC. Cet organe est tellement important pour une moto de TRIAL qu'il mérite des soins et un entretien très spéciaux; le

réglage approprié et la lubrification soignée, vous éviteront des inconvenients désagréables. A ce propos nous vous rappelons que:

- la chaîne doit être toujours bien tendue, avec un jeu de  $40 \div 45$  mm. (fig. 25);
  - la lubrification doit toujours être effectuée après le lavage avec du pétrole, après une balade dans la boue ou lorsque elle est sale.
- La lubrification s'effectue en aspergeant chaque maille avec du lubrifiant spray type REGINA CHAIN SUPER LUBE. Ce lubrifiant permet en plus de diminuer remarquablement l'usure et d'améliorer le rendement de la transmission.

Fig. 25 - Tension de la chaîne.

#### DEMONTAGE ET REMONTAGE DE LA CHAINE

Pour démonter la chaîne, procédez de la façon suivante:

- débloquez le pivot et l'écrou de fixation de la roue arrière et desserrez les deux tendeurs de chaîne;
  - à l'aide d'une pince enlever le joint de la chaîne (fig. 26) et, après avoir enlevé la fausse maille, ôtez la chaîne.
- Pour remonter la chaîne procédez de la façon suivante:
- remontez la chaîne en ayant soin d'insérer le joint de la chaîne dans la direction indiquée dans la fig. 26;
  - agissez uniformément sur le tendeur de chaîne (B fig. 20) jusqu'à obtenir la tension appropriée;
  - bloquez l'écrou et le pivot de la roue.

Fig. 26 - Direction de rotation de la chaîne joint de chaîne.

#### AMORTISSEUR

Tous les amortisseurs dont le TRIAL 240 PROFESSIONAL est équipé peuvent se régler sur 5 positions. Le véhicule est normalement fourni avec les amortisseurs réglés sur la première position. Si vous voulez les modifier, utilisez la spéciale clé de réglage en dotation, comme il est indiqué dans la fig. 28 jusqu'à obtenir la position voulue. Il est très important que les deux amortisseurs soient réglés en même temps sur la même position. Les amortisseurs ne demandent aucun soin spécial des parties extérieures.

« Nota bene » - Si vous transportez un passager, il est nécessaire de régler les amortisseurs sur une position plus rigide afin de leur permettre de mieux encaisser les coups même à plein charge et d'éviter des nuisibles fins de course.

Fig. 27 - Amortisseur.

Fig. 28 - Réglage de l'amortisseur.

#### FILTRE A AIR

Une des causes du rendement insuffisant du moteur dépend sans aucun doute des mauvaises conditions du filtre. Pour cette raison nous vous conseillons d'en effectuer tous les 1.000 km., ou même plus souvent, si le véhicule est employé dans des lieux poussiéreux, un nettoyage soigné.

Pour cette opération procédez de la façon suivante:

- démontez le couvre-filtre droit;
- dévissez l'écrou à ailettes et enlevez le couvercle de la boîte du filtre;
- enlevez le filtre, lavez-le à l'eau chaude avec savon neutre ou shampoing.

Après l'avoir rincé et essoré, humidifiez-le avec de l'huile pour filtre BEL-RAY FOAM AIR FILTER MC-6. Nous vous conseillons de remplacer le filtre tous les 3.000 kilomètres. Si le filtre présente une trop forte concentration de poussière ou d'autre impureté, nous vous conseillons de le remplacer immédiatement.

Fig. 29 - Filtre à air.

#### CHAMBRE D'EXPANSION ET SILENCIEUX

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

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

Pour effectuer cette opération, enlevez les deux ressorts (fig. 30) de fixation au cylindre et dévissez les deux vis de fixation dont une se trouve sous le réservoir, l'autre sous le couvercle d'aspiration. Enlevez la chambre d'expansion et procédez à sa désincrustation.

Dévissez la vis et démontez le silencieux terminal (fig. 31).

Avant de remonter la chambre d'expansion nous vous conseillons de remplacer la garniture d'emboîtement au cylindre et celle du silencieux terminal.

Fig. 30 - Ressorts de fixation chambre d'expansion.

Fig. 31 - Silencieux de vidange.

#### CARBURATEUR

Le TRIAL 240 PROFESSIONAL est équipé d'un carburateur DELL'ORTO PHBL 25 BS dont les caractéristiques sont indiquées à la pag. 4. Ce carburateur est relié élastiquement au cylindre par un manchon et à la caisse d'aspiration par un raccordement en caoutchouc, tous les deux fixés par des colliers. Nous vous conseillons de contrôler périodiquement le manchon de liaison entre le cylindre et le carburateur (fig. 32a) et le remplacer lorsque il présente une évidente détérioration qui pourrait fausser la bonne carburation.

#### REGLAGE DU RALENTI

Ce réglage doit s'effectuer avec le moteur chaud en agissant de la façon suivante: laissez tourner le moteur avec la poignée du gaz en position zéro et vissez ou dévissez la vis (A fig. 32) jusqu'à obtenir le numéro de tours du moteur plus bas possible mais constant.

Fig. 32 - Carburateur.

Fig. 32a - Colliers de fixation du manchon cylindre-carburateur.

#### DEMONTAGE ROUE AVANT

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

Pour le démontage procédez de la façon suivante:

- dévissez la transmission du compteur kilométrique du renvoi qui est placé sur le côté droit du véhicule entre la patte de la fourche et le moyen de la roue;
- relâchez la vis de réglage du fil du frein (B fig. 22) de façon de lui laisser un certain jeu, ensuite poussez vers le haut le levier du frein et désenfilez la transmission;
- relâchez le disque porte-sabots en dévissant la vis (A fig. 33) qui fixe la tige d'arrêt du frein au disque même;
- relâchez les vis de fixation des pattes de la fourche (B fig. 33);
- démontez le pivot et ôtez la roue.

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

Serrez bien les vis de fixation des pattes sur les jambes de la fourche. Contrôlez le réglage du frein avant comme il est indiqué à la pag. 11.

Fig. 33 - Moyeu de la roue avant.

#### DEMONTAGE DE LA ROUE ARRIERE

Même pour le démontage de cette roue comme pour celle avant il est indispensable d'appuyer la moto sur un support de façon de laisser la roue arrière soulevée du sol de quelques centimètres, ensuite procédez de la façon suivante:

- démontez la vis de réglage du frein arrière (fig. 33a) et désenfilez la tige du frein;
- débloquez le pivot de la roue et relâchez les tendeurs de chaîne;
- désenfilez la chaîne après avoir enlevé le joint de chaîne et avoir enlevé la fausse maille;
- enlevez le pivot de la roue et désenfilez la roue.

Pour le remontage effectuez la même opération dans le sens inverse, en ayant soin de remonter le joint de chaîne dans sa position, appropriée comme il est indiqué dans la fig. 26.

Fig. 33a - Roue arrière.

#### DEMONTAGE ET REMPLACEMENT DES SABOTS DE FREIN

Cette opération s'effectue très aisément et ne demande aucun outil spécial; elle doit être effectuée de la même façon soit pour remplacer les sabots du frein avant que pour ceux du frein arrière, en agissant de la façon suivante:

- démontez la roue (voir à la pag. 18 et les instructions pour le démontage des roues);
- enlevez le disque porte-sabots;
- passez un tournevis ou un outil similaire sous un des sabots et faites pression comme indiqué dans la fig. 34 jusqu'à ce que le sabot ne sortira de son siège;
- enlevez les ressorts et décrochez le deuxième sabot du frein.

Au moment du remontage, agissez de la façon suivante:

- accrochez les ressorts aux sabots;
- placez les sabots de frein avec les ressorts accrochés comme indiqué dans la fig. 35 tout en faisant attention que la came du frein et donc le levier du frein soient dans leur position exacte;
- poussez énergiquement les sabots le frein aux extrémités jusqu'à leur faire acquérir leur position initiale;
- remontez le disque porte-sabots;
- remontez la roue en suivant les instructions données à la pag. 18.

Fig. 34 - Démontage des sabots de frein.

Fig. 35 - Montage des sabots de frein.

#### COPLES DE SERRAGE

Description	$\varnothing$ mm.	Q.té	Couple Nm
MOTEUR			
Écrou de fixation du pignon de renvoi . . . . .	1	14	70 $\div$ 90
Écrou de fixation du volant . . . . .	1	15	65 $\div$ 70
Goujons de fixation de la culasse . . . . .	4	9	30 $\div$ 35
Vis de fixation avant du moteur . . . . .	1	10	50 $\div$ 60
Vis de fixation arrière du moteur . . . . .	4	8	25 $\div$ 30
Vis de fixation des couvercles du moteur . . . . .	11	6	9 $\div$ 11
Écrou de fixation du petit tambour de l'embrayage . . . . .	1	16	80 $\div$ 100
Écrou intérieur de fixation du système de bielle . . . . .	1	20	50 $\div$ 70
CHASSIS			
Vis des amortisseurs . . . . .	4	8	19 $\div$ 22
Écrou du pivot de la roue avant . . . . .	1	15	39 $\div$ 44
Écrou du pivot de la roue arrière . . . . .	1	17	98 $\div$ 117
Vis des étaux du guidon . . . . .	4	8	19 $\div$ 22
Vis de fixation des pattes de la fourche au pivot de la roue . . . . .	4	6	7 $\div$ 9
Écrou du guidon . . . . .	1	20	39 $\div$ 49
Vis de fixation de la couronne . . . . .	6	7	16,5 $\div$ 18,5
Vis de blocage des jambes de la fourche . . . . .	2	12	50 $\div$ 70

TABLEAU DE LA LUBRIFICATION ET DES OPERATIONS PERIODIQUES

Operations	Après les premiers 750 km.	Après les premiers 3000 km.	Tous les 3000 km.	Tous les 5000 km.
Contrôle et réglage des freins	●	●	●	
Contrôle et réglage de l'embrayage	●	●	●	
Contrôle et réglage du carburateur	●	●		●
Remplacement de l'huile de la boîte de vitesses	●	●	●	
Contrôle de l'avance à l'allumage	●			●
Contrôle 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 fourche			●	
Lubrification des roulements des roues			●	
Lubrification des cames du disque porte-sabots			●	
Lubrification des roulements du guidon			●	
Nettoyage de la chambre d'expansion			●	

INCONVENIENTS ET LEURS REMEDES

Si le véhicule présente un fonctionnement irrégulier il faut effectuer les contrôles suivants et agir de la façon ci-dessous indiquée.

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

Recherche et repérage de l'inconvenient	Remèdes
<b>Difficultés de démarrage</b>	
Alimentation, carburation, allumage:	
— le robinet du mélange est fermé ou bien le réservoir du carburant est vide	— ouvrez le robinet ou remplissez le réservoir.
— gicleur, corps du carburateur, ou robinet bouchés ou sales	— démontez et lavez à l'essence. Essuyez avec un jet d'air comprimé.
— moteur noyé	— fermez le robinet de l'essence, tournez complètement la poignée du gaz et appuyez sur la pédale jusqu'à obtenir le démarrage. Si le moteur ne démarre pas, démontez la bougie, nettoyez-la ou remplacez-la. Avant de remonter la bougie faites tourner le moteur à vide pour expulser l'excès de carburant.
— filtre de l'air bouché ou sale	— voir à la pag. 16.

Recherche et repérage de l'inconvenient

Remèdes

Quelques règlements dans le fonctionnement:

- 1) réduction du bruit de l'échappement
  - excès d'incrustations carbonées sur les conduits de passage du gaz du cylindre. Silencieux bouché.
- 2) tendance du moteur à s'arrêter à l'ouverture maximum du gaz
  - gicleur sal
  - carburation pauvre
  - démontez et nettoyez.
  - remplacez le gicleur avec un autre de numéro supérieur en vérifiant que:
    - le gicleur ne soit ni sal ni oxydé
    - la bougie ne soit ni sal ni défectueuse
    - le carburateur soit propre
    - le mélange arrive régulièrement
    - les garnitures ne soient défectueuses.
- 3) échappement irrégulier, crépitements en accélération ou en côte
  - mélange trop riche
  - carburateur noyé à cause d'impuretés dans le carburant
  - remplacez le gicleur avec un autre de numéro inférieur.
  - démontez-le et lavez-le à l'essence. Essuyez-le avec un jet d'air comprimé.
- 4) consommation élevée
  - filtre de l'air bouché ou sale, ou commande de l'air fixe en position «fermée» ou pas complètement ouvert
  - d'autres causes (carburateur compression insuffisante etc.)
  - nettoyez le filtre
  - débloquez le levier de l'air et lubrifiez-le.
  - adressez-vous aux concessionnaires.
- 5) bruit excessif du moteur, mauvais fonctionnement de l'embrayage, déclenchement spontané des vitesses, enclenchement raté du groupe de mise en marche, suspensions insuffisantes.
- adressez-vous aux concessionnaires.

CIRCUIT ELECTRIQUE

- 2 - Lampe à boule 6V - 35/35W
- 4 - Klaxon 6V - 28W
- 6 - Coupleur à 2 voies
- 8 - Interrupteur du stop N.C.

- 10 - Coupleur à 9 voies
- 12 - Bougie
- 14 - Compteur de vitesse 6V - 1,2W
- 1 - Lampe à torpille 6V - 5W
- 3 - Diode
- 5 - Volant 6V - 40+21W
- 7 - Lampe à boule 6V 5 + 21W
- 9 - Dispositif feu etc.
- 11 - Bobine A T
- 13 - Coupleur à 5 voies

giallo	jaune
grigio	gris
verde	vert
bianco	blanc
nero	noir
rosso	rouge
rosa	rose
marrone	marron
arancio	orange
blu	bleu

FANTIC  
MOTOR

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

## **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.



Fig. 1 - Vista destra

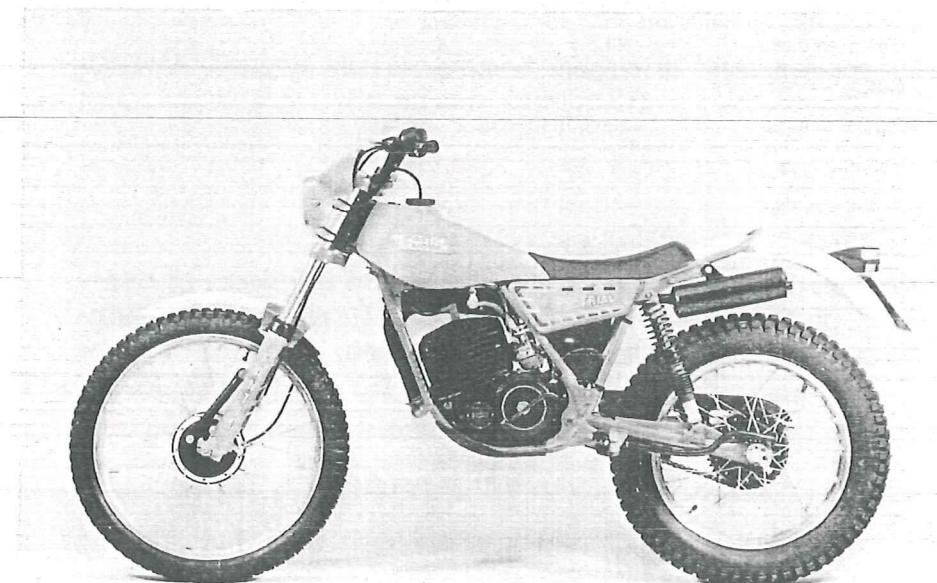


Fig. 2 - Vista sinistra

## CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE:	a 2 tempi	
CILINDRO:	in alluminio a canna cromata	
TESTA:	in lega leggera	
CILINDRATA:	212 cc.	
ALESAGGIO:	69 m/m	
CORSA:	56,5 m/m	
RAPPORTO DI COMPRESSIONE:	11,7 : 1	
POTENZA MAX.:	KW 13,25 (HP 18) a 5.500 giri/1'	
COPPIA MAX.:	2,4 Kgm. (Nm 23,54) a 5000 giri/1'	
ACCENSIONE:	elettronica	
ANTICIPO ACCENSIONE:	1,6 m/m sul pistone corrispondenti a 17° misurati sulla cir-conferenza esterna del volano	
ALIMENTAZIONE:	a caduta con miscela di benzina SUPER al 2% di olio ESSO 2T MOTOR OIL oppure ESSO AQUAGLIDE	
CANDELA:	CHAMPION L 82	
CARBURATORE:	DELL'ORTO PHBL 25 BS	
Getto max.	98.	
Getto minimo	44	
Getto avviamento	60	
Spillo conico	tipo D 33 alla 2° tacca	
Valvola gas	N. 50	
Polverizzatore	AQ 268	
Galleggiante	g. 8,3	
Vite aria aperta	1 giro e 1/2	
FRIZIONE:	a dischi multipli in bagno d'olio	
TRASMISSIONE:	primaria ad ingranaggi elicoidali Z-21/71 rapporto 1 : 3,38 secondaria a catena 5/8" x 1/4" Z-12/39 rapporto 1 : 3,25	
CAMBIO:	TRIAL a 6 rapporti	
	al cambio	
1a	Z-12/39	1 : 3,25
2a	Z-15/36	1 : 2,4
3a	Z-18/33	1 : 1,83
4a	Z-21/30	1 : 1,42
5a	Z-25/25	1 : 1
6a	Z-30/21	1 : 0,70
	totali	
AVVIAMENTO:	a kick starter sulla destra azionato in avanti. E' POSSIBILE AVVIARE LA MACCHINA CON QUALSIASI MAR-CIA INSERITA TIRANDO LA LEVA FRIZIONE	

## CARATTERISTICHE TECNICHE

**TELAILO:** a doppia culla chiusa in acciaio speciale ad alta resistenza; serie sterzo montata su cuscinetti a rulli conici

**SOSPENSIONE ANTERIORE:** a forcella teleidraulica a perno avanzato, canne Ø 35 m/m, corsa 170 m/m. Quantità olio per gamba cm<sup>3</sup> 220 MARZOCCHI 3,8 ENGLER a 50°C

**SOSPENSIONE POSTERIORE:** a forcellone oscillante ed ammortizzatori idraulici regolabili su 5 posizioni. Corsa 110 m/m, escursione ruota 175 m/m

**RUOTE:** cerchi AKRONT ant. WM/1 x 21", post. WM/2 x 18" in alluminio; mozzi conici in alluminio montati su cuscinetti con freni a tamburo incorporati, diametro di frenatura 125 m/m

**PNEUMATICI:** ant. 2.75 x 21", post. 4.00 x 18"  
pressoni raccomandate:

per uso stradale e misto ant. e post. 0,7 bar max.  
per uso fuori strada si consiglia ant. e post. 0,4 bar min.

**N.B. - LE RUOTE SONO FORNITE GIA' BILANCiate. FARE ATTENZIONE A OGNI SMONTAGGIO DI COPERTURA**

**IMPIANTO ELETTRICO:** volano elettronico 6V - 40 + 21W, proiettore anteriore a tre luci, fanalino posteriore con luce stop comandata dal pedale freno ed illuminazione targa. Deviatore luci con segnalatore acustico e dispositivo di arresto motore

**LAMPade:** ant. a bulbo 6V 35/35W e a siluro 6V 5W  
post. a bulbo 6V 5/21W

### DIMENSIONI:

Passo m/m 1330

Lunghezza max. m/m 2130

Larghezza max. m/m 830

Altezza max. m/m 1130

Altezza minima m/m 320

Peso Kg. 88

**SERBATOIO:** in resina termoplastica, capacità lt. 4,5 compresa riserva

**AUTONOMIA:** Km. 130 circa

**CONSUMO (CUNA)** lt/100 Km.: lt. 4

**VELOCITA' MAX.:** 110 Km/h

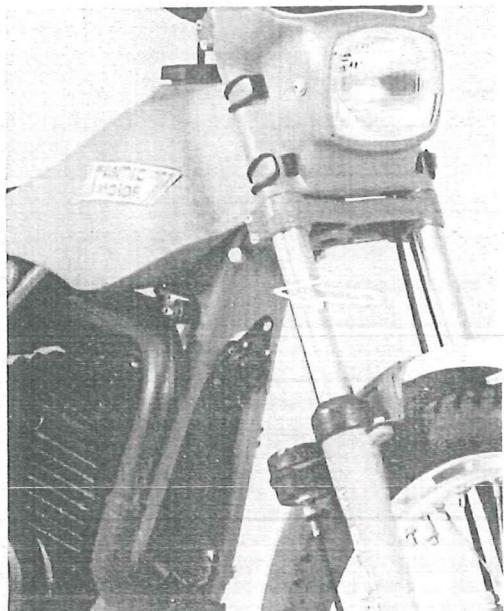


Fig. 3 - Numero di telaio

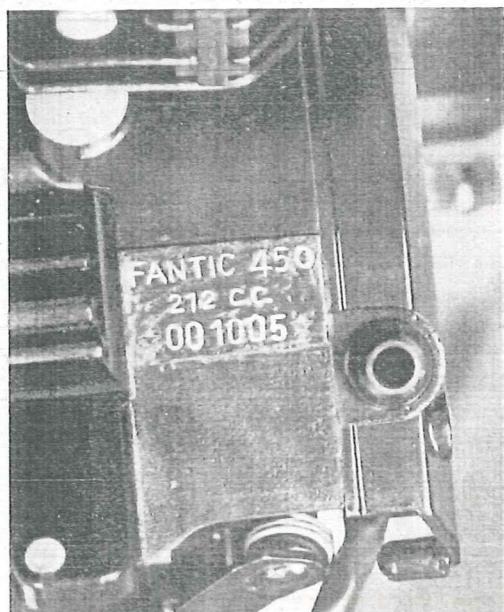


Fig. 4 - Numero di motore

## DATI DI IDENTIFICAZIONE ED ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO E L'USO DEL VEICOLO

PRIMA DI AVVIARE LA MOTO, CONTROLLARE CHE L'OLIO MOTORE SIA AL GIUSTO LIVELLO ED I PNEUMATICI SIANO ALLA PRESSIONE STABILITA, INDI RIEMPIRE IL SERBATOIO CON MISCELA AL 2%.

### NOTA:

Essendo, il primo periodo d'uso molto importante per il successivo rendimento del motore, si raccomanda di eseguire un accurato rodaggio durante i primi 750 Km. di percorrenza.

Durante i primi 750 Km., non sfruttare la massima potenza del motore, utilizzare non più di 1/2 corsa di apertura del comando gas; in seguito aumentare progressivamente.

Usare sia in rodaggio che dopo, miscela di benzina Super al 2% di olio ESSO 2T MOTOR OIL oppure ESSO AQUAGLIDE.

Dopo i primi 750 Km. è assolutamente necessario sostituire l'olio del cambio con 500 cc. di olio motore ESSO PLUS SAE 20 W SAE 30 (vedere istruzioni a pag. 9) successivamente sostituirlo ogni 3 ÷ 4000 Km.

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 al 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-cassetta di aspirazione siano serrate.

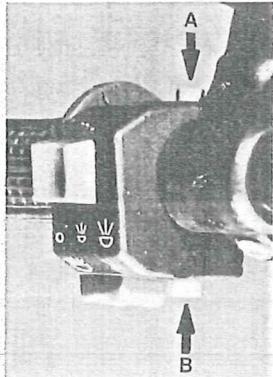


Fig. 5

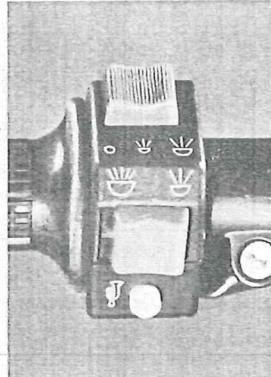


Fig. 6

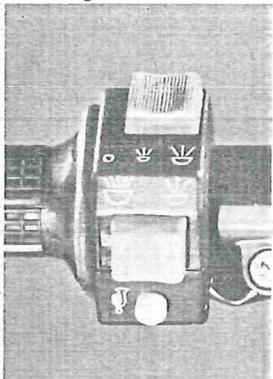


Fig. 7

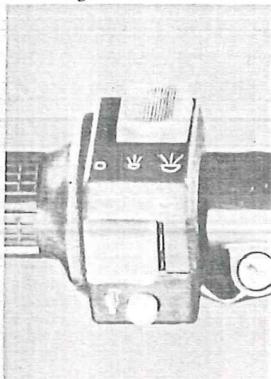


Fig. 8

## DEVIATORE LUCI

Il deviatore luci è situato sul lato sinistro del manubrio e va comandato come rappresentato nelle figure 5, 6, 7, 8.

Fig. 5 - Deviatore luci disinserito; luci spente!  
A - Bottone di massa  
B - Claxon

Fig. 6 - Luci di posizione accese.

Fig. 7 - Luce anabbagliante accesa.

Fig. 8 - Luce abbagliante accesa.

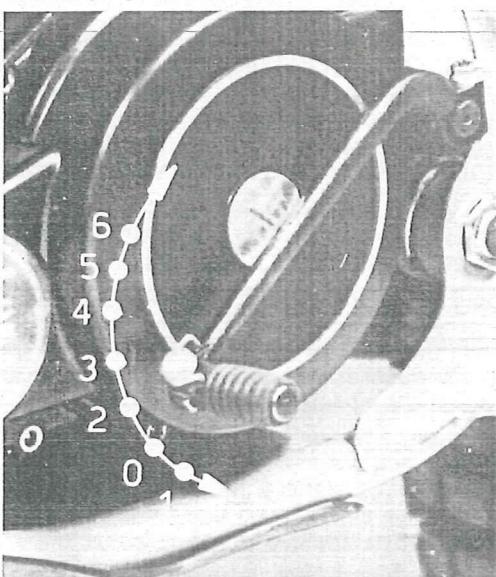


Fig. 10 - Pedale selettore

## AVVIAMENTO

- Mettere il cambio in posizione di folle (Fig. 10).
- Aprire il rubinetto della benzina (Fig. 11) se il motore è freddo sollevare la leva dello starter sul carburatore (A Fig. 12).
- Tenendo la manopola del gas al minimo agire energicamente sul pedale d'avviamento.
- Dopo aver fatto girare in folle il motore per alcuni minuti in modo da portarlo a temperatura ottimale di esercizio ed abbassato la leva dello starter tirare a fondo la leva della frizione e innestare la 1<sup>a</sup> marcia (pedale verso il basso Fig. 10).
- Lasciare gradualmente la leva della frizione ruotando contemporaneamente la manopola del gas.

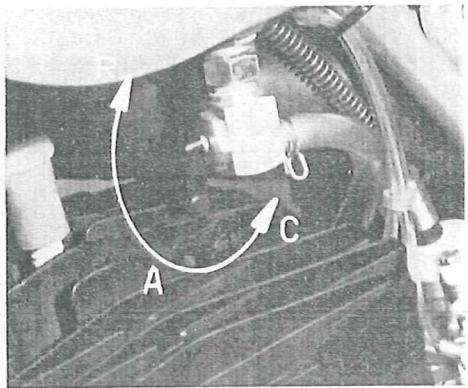


Fig. 11 - Rubinetto benzina

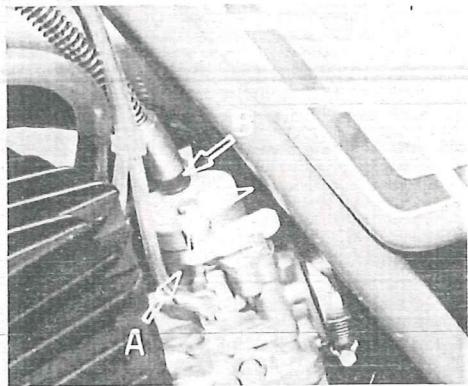


Fig. 12 - Leva starter sul carburatore

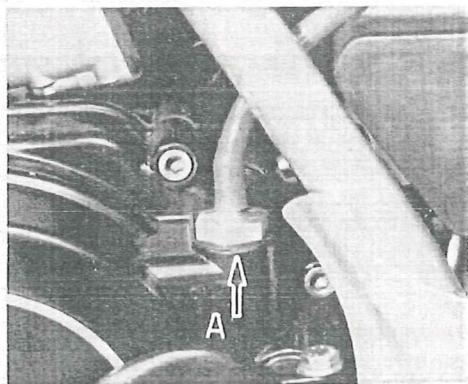


Fig. 13 - A = Tappo carico olio

## IN MARCIA

Per cambiare marcia, chiudere il gas, tirare a fondo la leva della frizione e innestare la successiva marcia. Lasciare dolcemente la leva della frizione ruotando contemporaneamente la manopola del gas.

## ARRESTO DEL MOTORE

Chiudere il gas, mettere il cambio in posizione di folle (Fig. 10), premere il pulsante di massa (Fig. 5) sul deviatore e chiudere il rubinetto della benzina.

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

## NORME PER LA MANUTENZIONE

La perfetta efficienza e la durata del veicolo, dipendono in buona parte dalla cura posta nella manutenzione.

Prima però di procedere alla manutenzione e alla registrazione delle varie parti, occorre effettuare una pulizia generale del motociclo servendosi di petrolio e pennello per le varie parti meccaniche, mentre per le parti vernicate o in plastica usare acqua ed asciugare con pelle di daino.

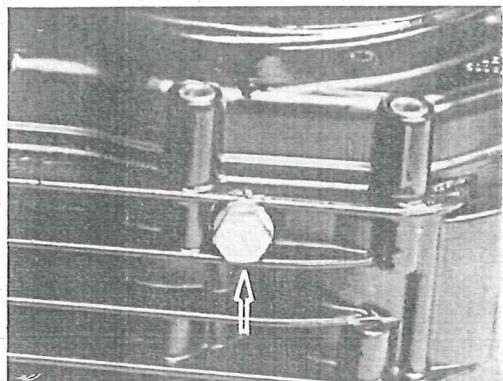


Fig. 14 - Vite scarico olio

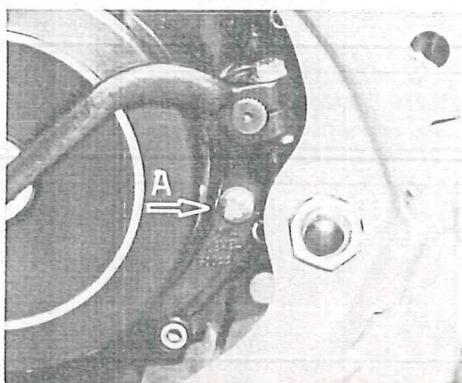


Fig. 15 - Vite livello olio



Fig. 16 - Candela

### Sostituzione olio cambio

Dopo averlo sostituito a 750 Km., l'operazione dovrà essere ripetuta ogni 3÷4000 Km. circa. Le sostituzioni dovranno essere fatte sempre a motore caldo.

Per l'operazione procedere nel seguente modo:

- fermare il motore ed appoggiare la moto al cavalletto
- togliere il tappo di carico dell'olio posto sulla parte superiore sinistra del motore (A Figura 13)
- svitare la vite scarico olio posta sotto il motore (Fig. 14)
- lasciare scolare l'olio tenendo la macchina perpendicolare al terreno per circa 3 min.
- rimontare la vite di carico olio controllando che la guarnizione non sia deteriorata
- versare dal tappo di carico (A Fig. 13) 500 cc. di olio motore ESSO PLUS SAE 20W SAE 30. Per sapere l'esatta quantità di olio da versare se non disponete di un contenitore graduato, svitare di 2 o 3 giri la vite di livello (A Fig. 15) e versare l'olio fino a quando lo vedrete uscire dal foro, a questo punto, stringete bene la vite e chiudete il tappo di carico.

### CANDELA

Per la buona resa del motore la candela è un organo molto importante, del quale bisogna avere una cura particolare. La candela standard è CHAMPION L82.

Prima di svitare la candela è indispensabile pulire la testa con getti d'aria compressa al fine di evitare che granelli di sabbia o fango depositati sopra di essa, vadano a cadere dentro il cilindro.

### SMONTAGGIO CANDELA

- Sbloccare la candela (a motore freddo) usando l'apposita chiave e svitarla a mano fino a completa fuoriuscita.
- Pulirla con uno spazzolino metallico e controllare la distanza tra gli elettrodi, che deve essere di 0,5÷0,6 mm. L'operazione va eseguita ogni 3000 Km. circa; ogni 6000 Km. sostituirla.
- Rimontare quindi la candela avvitandola mano. Usare la chiave solo per il serraggio.

## REGOLAZIONE COMANDO GAS

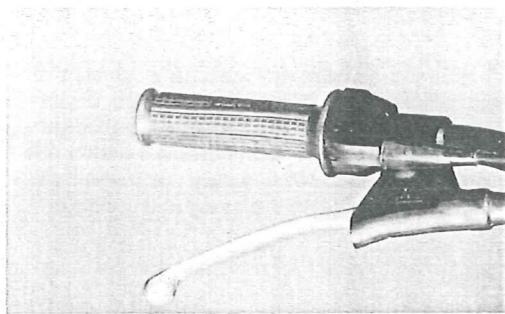


Fig. 17 - Comando gas

Ruotando la manopola del gas si ottiene lo scorrimento della valvola gas e dello spillo conico nel carburatore e di conseguenza l'accelerazione o decelerazione del motore e quindi del veicolo, in funzione del senso di rotazione. Lasciando la manopola, questa ritorna automaticamente a zero.

Il comando gas deve sempre essere efficiente, privo di gioco che impedirebbe la istantanea risposta del motore ad ogni accelerata ed avere la trasmissione gas sempre alla giusta tensione.

Per la regolazione avvitare o svitare il regolafilo situato sul carburatore (B Fig. 12).

## REGOLAZIONE CAVO FRIZIONE

Si rende necessaria questa operazione quando la frizione viene disinnestata con difficoltà pur tirando a fondo la leva. Per procedere a questa operazione agire nel modo seguente:

- Togliere la copertina di protezione dal comando frizione.
- Sbloccare la ghiera A ed avvitare il regolafilo-B-Fig. 18 in senso orario (come indicato dalle frecce riportate su di essa) se si vuole diminuire il gioco della leva frizione, ruatarla invece in senso anti-orario se lo si vuole aumentare. Terminata l'operazione infilare nuovamente sul registro tendi-cavo la copertina di protezione.

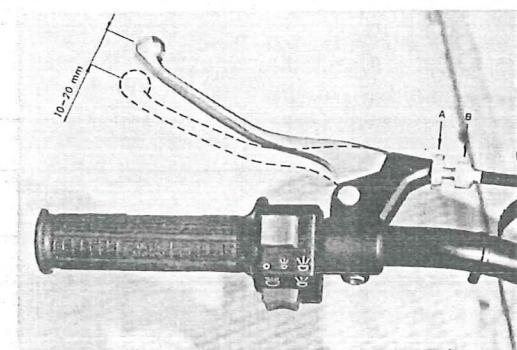


Fig. 18 - Comando frizione

**NOTA:** normalmente alla leva frizione si lascia una corsa a vuoto di 10-20 mm. misurati all'estremità della leva stessa, prima di iniziare il disinnesto della frizione.

Se, compiuta l'operazione di registro il gioco della leva rimane eccessivo, occorrerà controllare le condizioni dei dischi frizione, ma per questa operazione consigliamo di rivolgervi alle organizzazioni di vendita ed assistenza FANTICMOTOR.

## REGOLAZIONE CAVO FRENO ANTERIORE

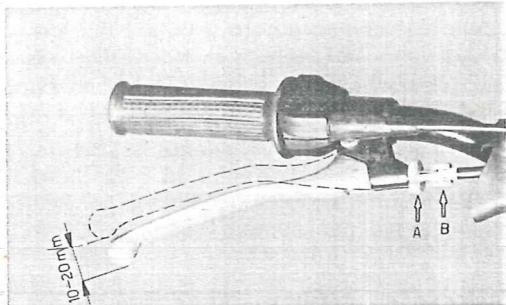


Fig. 19 - Comando freno anteriore

Prima di effettuare tale operazione è consigliabile smontare il disco portaceppi, pulire il tamburo e i ceppi freno eliminando eventuali depositi di materiale d'attrito, controllare l'usura dei ferodi; quindi rimontare il tutto. La regolazione deve essere eseguita nel seguente modo:

- Togliere la copertina di protezione dal comando freno;
- Sbloccare la ghiera A ed avvitare il regolafilo B Fig. 19 nel senso orario se si vuole diminuire il gioco della leva freno, ruotarla invece in senso anti-orario se si vuole aumentare. Terminata l'operazione infilare nuovamente sul registro tendicavo la copertina di protezione.

NOTA: generalmente alla leva freno si lascia una corsa di  $10 \div 20$  mm. misurati all'estremità della leva stessa.

Se, compiuta l'operazione di registro il gioco della leva rimane eccessivo, agire allo stesso modo sul regolafilo situato sul disco portaceppi anteriore (B Fig. 22).

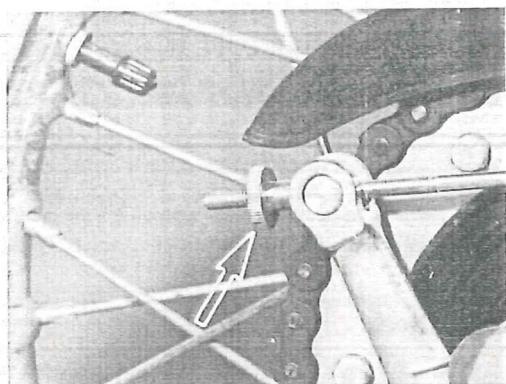


Fig. 20 - Pomolo regolazione asta freno

## REGOLAZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE

Come per il freno anteriore, prima di effettuare l'operazione è consigliabile smontare il disco portaceppi, pulire il tamburo ed i ceppi freno, eliminando eventuali depositi di materiali d'attrito, controllando l'usura dei ferodi, dopodiché rimontare il tutto mantenendo la giusta tensione della catena.

La regolazione deve essere eseguita avvitando o svitando il pomolo di regolazione (A Fig. 20). Ruotandolo in senso orario si diminuirà il gioco, diversamente, ruotandolo in senso antiorario si aumenterà il gioco del pedale.

Stabilita la regolazione (lasciare al pedale un gioco di  $10 \div 20$  mm.) controllare che l'interruttore stop (A Fig. 21) funzioni correttamente.

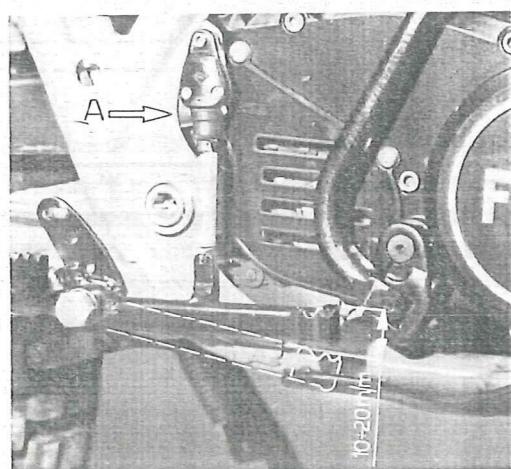


Fig. 21 - Interruttore stop

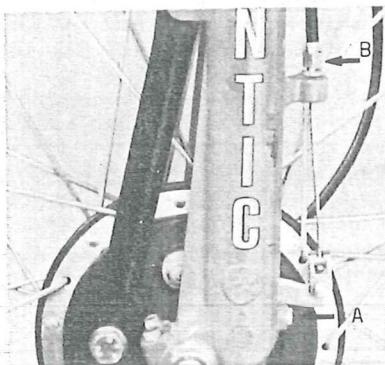


Fig. 22 - Viti scarico olio

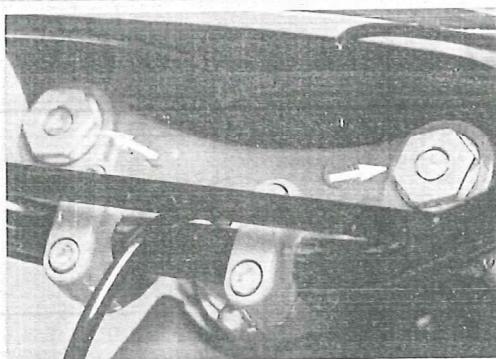


Fig. 23 - Tappi forcella

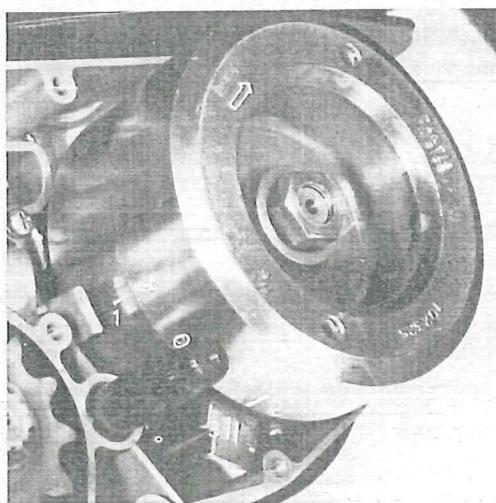


Fig. 24 - Volano elettronico

## SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA

In pratica questa è l'unica operazione cui va sottoposta periodicamente la forcella. La sostituzione dell'olio va eseguita ogni 5000 Km. circa, mentre è consigliabile ogni 2500 Km. controllare il livello ed eventualmente fare un'aggiunta.

L'operazione va eseguita in due tempi e precisamente:

### Scarico olio

- Appoggiare la moto al cavalletto.
- Svitare le viti di scarico sui foderi (A Fig. 22) fare defluire l'olio.
- Agire sul manubrio facendo scorrere la forcella fino al completo svuotamento.
- Controllare le guarnizioni di tenuta delle viti di scarico, sostituendole se necessario e riassemblare le viti.

### Carico olio

- Smontare i tappi forcella (Fig. 23) per comodità e maggior facilità di esecuzione, prima di smontare i tappi consigliamo di smontare il manubrio e la mascherina porta faro.
- Versare in ogni gamba della forcella 220 cc. di olio MARZOCHI-3,8 Engler a 50°C.
- Controllare le guarnizioni di tenuta dei due tappi sostituendole se necessario e rimontarli.

## VOLANO

Il TRIAL 240 PROFESSIONAL è dotato di un volano DANSI 6V 40+21W ad accensione elettronica che non necessita di alcuna manutenzione. L'unico controllo da effettuare saltuariamente è il controllo fase accensione che va eseguito nel modo seguente:

Ruotare l'induttore in senso orario in modo che, quando il punto A sul volano coincide con il segno (1) tracciato sul carter, la freccia (2) sull'induttore del volano capiti in mezzo alle due righe (3) riportate sul captatore (Fig. 24). Se ciò non dovesse accadere, occorrerà procedere ad una nuova messa in fase, ma per eseguire questa operazione, consigliamo di rivolgersi alle organizzazioni di vendita ed assistenza FANTICMOTOR.



Fig. 25 - Tensione catena

## CATENA

Il TRIAL 240 PROFESSIONAL monta di serie una catena pre-lubrificata REGINA EXTRA 135 BC, tale organo è per una moto da TRIAL di tale importanza da meritare una cura ed una manutenzione particolare; la giusta regolazione ed un'accurata lubrificazione evitano di incorrere in spiacevoli inconvenienti a questo proposito raccomandiamo che:

- la catena sia sempre tesa, il gioco che questa deve mantenere è di 40±45 mm. (Figura 25);
- La lubrificazione sia eseguita ogni qualvolta si lavi la catena con petrolio, dopo una escursione nel fango o quando si è imbrattata.

La lubrificazione va eseguita cospargendo ogni maglia con un lubrificante spray tipo REGINA CHAIN SUPER LUBE. Tale lubrificante consente inoltre di diminuire notevolmente l'usura e di migliorare il rendimento della trasmissione.

## DIREZIONE ROTAZIONE DELLA CATENA

## SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO CATENA

Per lo smontaggio della catena procedere come segue:

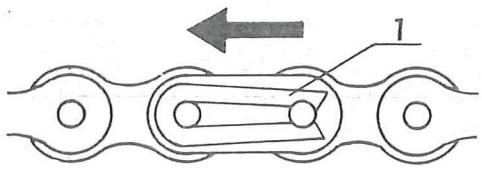


Fig. 26 - Molletta di arresto

Al rimontaggio della catena procedere invece nel modo seguente:

- Rimontare la catena avendo particolare cura di inserire la molletta di arresto come indicato in figura 26.
- Agire uniformemente sui tendicatena (B Figura 20) fino a raggiungere la giusta tensione.
- Bloccare dado e perno ruota.



Fig. 27 - Ammortizzatore

## AMMORTIZZATORE

Gli ammortizzatori che equipaggiano il TRIAL 240 PROFESSIONAL sono regolabili su 5 posizioni.

Il veicolo viene in genere fornito con gli ammortizzatori posizionati sulla 1<sup>a</sup> regolazione, volendo modificarla si proceda usando l'apposita chiave di registro in dotazione, come indicato in Fig. 27 fino a raggiungere la regolazione desiderata. E' importante che entrambi gli ammortizzatori riportino la medesima regolazione.

Gli ammortizzatori non necessitano di alcuna cura particolare, a parte una pulitura saltuaria delle parti in vista.

N.B. - E' importante nel caso si trasporti un secondo passeggero una regolazione degli ammortizzatori più rigida in modo da poter permettere loro di incassare meglio i colpi anche a pieno carico, senza incorrere in rovinosi fondo corsa.

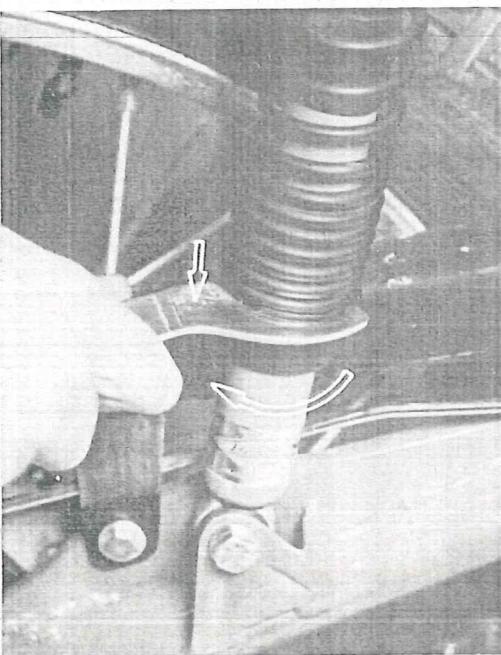


Fig. 28 - Regolazione ammortizzatore

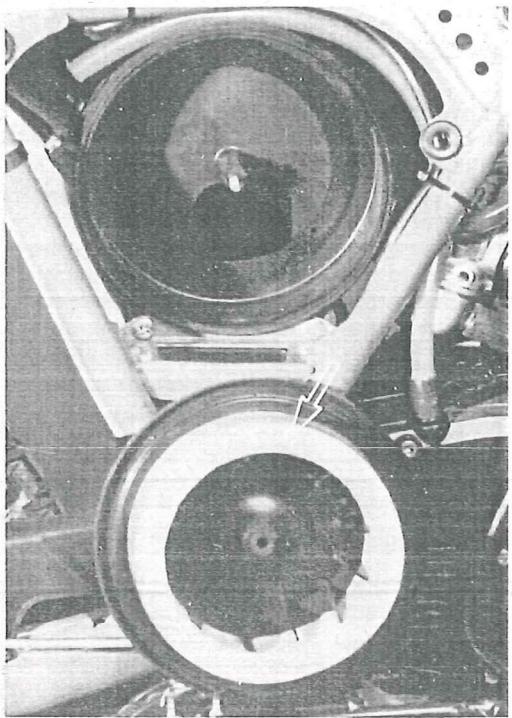


Fig. 29 - Filtro aria

## FILTRO ARIA

Una delle cause dello scarso rendimento del motore è senz'altro dovuta alle cattive condizioni del filtro aria. Per questo motivo consigliamo di effettuare ogni 1000 Km. o più frequentemente se usato in zone polverose, una accurata pulizia.

Per l'operazione procedere nel seguente modo:

- Staccare il fianchetto destro
- Svitare il dado ad alette ed estrarre il copertino della cassetta filtro
- Rimuovere il filtro e lavarlo in acqua calda con sapone neutro o shampoo.

Dopo averlo sciacquato e strizzato, umidificarlo con olio per filtri BEL-RAY FOAM AIR FILTER MC-6. Ogni 3000 Km. ne consigliamo la sostituzione. Nel caso però, che il filtro presenta una forte concentrazione di polvere od altre impurità, consigliamo la sostituzione immediata.



Fig. 30 - Molle fissaggio camera espansione

## CAMERA ESPANSIONE E SILENZIATORE

Un'altra delle cause dello scarso rendimento del motore è dovuta senz'altro ai depositi carboniosi nella camera d'espansione.

Controllare ogni 5000 Km. che non ci siano incrostazioni sull'imbozzo tubo collegamento al cilindro e nel tubo di uscita camera espansione nel qual caso usando uno scovolo raschiare l'ingresso. La stessa operazione è da farsi sul terminale silenziatore tenendo puliti i tubetti di ingresso e di uscita.

Per eseguire l'operazione staccare le due molle (Fig. 30) di attacco al cilindro e svitare le due viti di fissaggio, una sotto il serbatoio, l'altra sotto il coperchio aspirazione. Estrarre la camera espansione e procedere alla disincrosta-

Svitare la vite (Fig. 31) e smontare il terminale silenziatore.

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

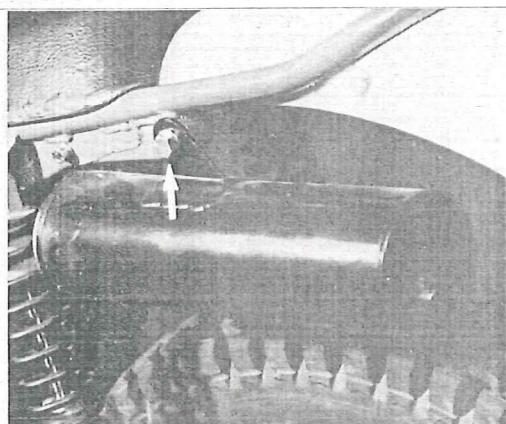


Fig. 31 - Silenziatore di scarico

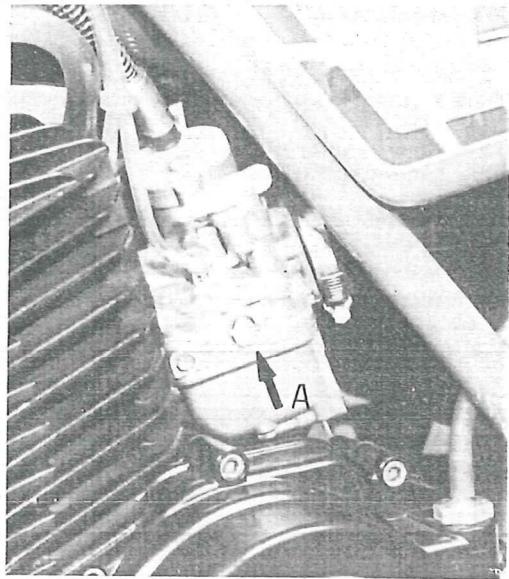


Fig. 32 - Carburatore

## CARBURATORE

Il TRIAL 240 PROFESSIONAL è equipaggiato con un carburatore DELL'ORTO PHBL 25 BS le cui caratteristiche sono riportate a pag. 4. Questo carburatore è collegato elasticamente al cilindro tramite un manicotto ed alla cassetta di aspirazione mediante un raccordo in gomma entrambi fissati con delle fascette. E' buona norma controllare periodicamente il manicotto di collegamento cilindro-carburatore (Fig. 32a) e provvedere alla sostituzione ogni qual volta questo presenti evidenti segni di deterioramento che comprometterebbe la giusta carburazione.

## REGOLAZIONE DEL MINIMO

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

Lasciando girare il motore, con la manopola del gas chiusa, avvitare o svitare la vite (A Fig. 32), fino ad avere un numero di giri del motore più basso possibile, ma costante.

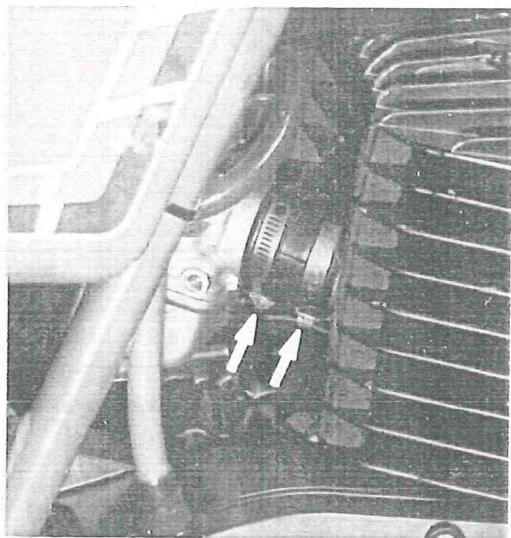


Fig. 32a - Fascette fissaggio manicotto cilindro-carburatore

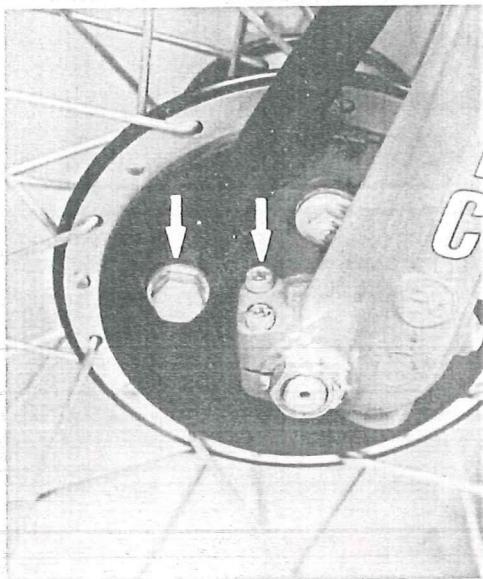


Fig. 33 - Mozzo ruota anteriore

## SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Prima di procedere a tale operazione è indispensabile appoggiare la moto ad un supporto in modo da lasciare la ruota anteriore sollevata da terra. Tale supporto potrà essere di legno o qualunque altro materiale purché svolga tale compito.

A questo compito procedere come segue:

- Svitare la trasmissione contachilometri dal rinvio situato sul lato destro del veicolo tra la gamba forcella ed il mozzo ruota.
- Allentare il regolafilo (B Fig. 22) in modo da dare un certo gioco al filo del freno, quindi spingere verso l'alto la leva freno e sfilare la trasmissione.
- Liberare il piatto portaceppi smontando la vite (A Fig. 33) che fissa l'asta di fermo freno al piatto stesso.
- Allentare le viti bloccaggio foderi (B Figura 33).
- Smontare il perno e sfilare la ruota.

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

Stringere bene le viti bloccaggio foderi sulle gambe forcella.

Controllare la regolazione del freno ant. come indicato a pag. 11.

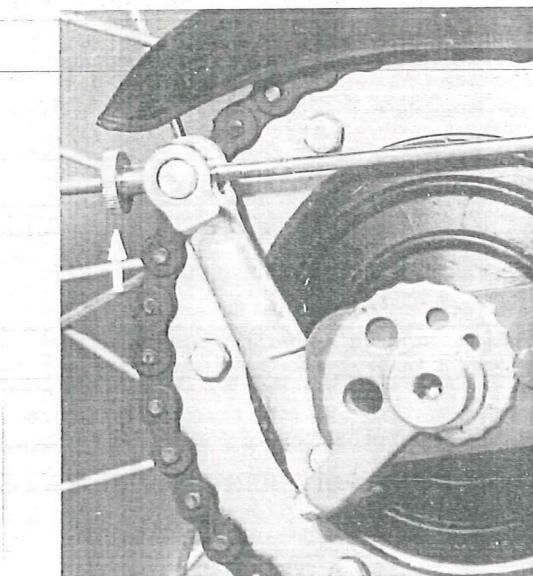


Fig. 33a - Ruota posteriore

## SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

Anche per lo smontaggio di questa ruota, come per quella anteriore è indispensabile appoggiare la moto ad un supporto in modo da lasciare la ruota sollevata da terra di alcuni centimetri, quindi procedere nel seguente modo:

- Smontare il pomolo di regolazione freno posteriore (Fig. 33a) e sfilare l'asta freno.
- Sbloccare il perno ruota ed allentare i tendicatena.
- Sfilare la catena dopo aver rimosso la molletta di arresto ed aver tolto la falsa maglia.
- Estrarre il perno ruota e sfilare la ruota.

Per il rimontaggio seguire il procedimento inverso avendo cura di rimontare la molletta di arresto nella giusta posizione come indicato in Fig. 26.

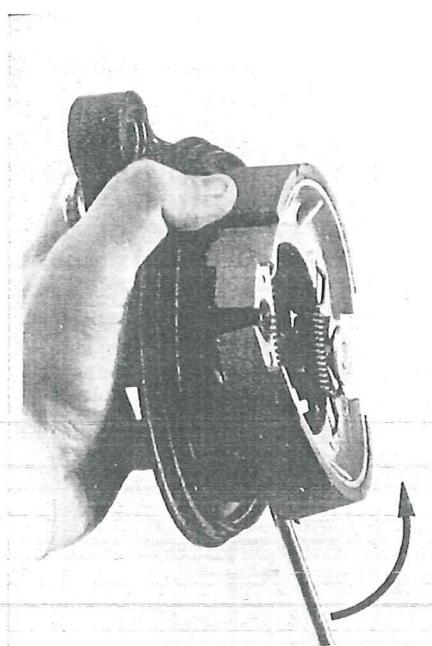


Fig. 34 - Smontaggio ceppi freno

## SMONTAGGIO E SOSTITUZIONE CEPPI FRENO

Questa operazione di facile esecuzione e che non richiede una particolare attrezzatura va eseguita allo stesso modo sia per sostituire i ceppi freno anteriori che per quelli posteriori nella seguente maniera:

- Smontare la ruota (vedere a pag. 18 le istruzioni per lo smontaggio delle ruote).
- Togliere il disco portaceppi.
- Infilare un cacciavite o attrezzo simile sotto uno dei ceppi e fare leva come indicato in Fig. 34 fino a che il ceppo non uscirà dalla sua sede.
- Togliere le molle e sganciare il secondo ceppo freno.

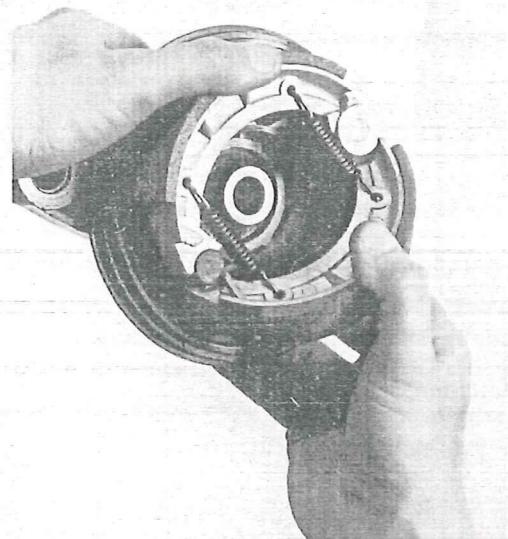


Fig. 35 - Montaggio ceppi freno

### Al momento di rimontare il tutto:

- Agganciare le molle ai ceppi.
- Disporre i ceppi freno con le molle agganciate come illustrato nella Fig. 35 facendo attenzione che la camma freno e di conseguenza la leva freno siano nella giusta posizione.
- Premere energicamente i ceppi freno alle estremità, fino a farli tornare nella posizione iniziale.
- Rimontare il disco portaceppi.
- Rimontare la ruota seguendo le istruzioni a pag. 18.

### COPPIE DI SERRAGGIO

DESCRIZIONE		Q.tà	Ø m/m	COPPIA Nm
MOTORE	Dado fiss. pignone rinvio	1	14	70÷90
	Dado fiss. volano	1	15	65÷70
	Colonnette fiss. testa motore	4	9	30÷35
	Viti fiss. motore ant. post.	1 4	10 8	50÷60 25÷30
	Viti fiss. coperchi motore	11	6	9÷11
	Dado fiss. tamburino frizione	1	16	80÷100
	Dado interno fiss. imbiellaggio	1	20	50÷70
TELAI	Viti ammortizzatori	4	8	19÷22
	Dado perno ruota anteriore	1	15	39÷44
	Dado perno ruota posteriore	1	17	98÷117
	Viti morsetti manubrio	4	8	19÷22
	Viti fiss. foderi forc. su perno ruota	4	6	7÷9
	Dado serie sterzo	1	20	39÷49
	Viti fiss. corona	6	7	16,5÷18,5
	Viti bloccaggio gambe forcella	2	12	50÷70

**Tabella riassuntiva della lubrificazione e delle operazioni periodiche**

OPERAZIONI	Dopo i primi 750 Km.	Dopo i primi 3000 Km.	Ogni 3000 Km.	Ogni 5000 Km.
Controllo e regolazione freni	●	●	●	
Controllo e regolazione frizione	●	●	●	
Controllo e regolazione carburatore	●	●		●
Sostituzione olio cambio	●	●	●	
Controllo anticipo accensione	●			●
Controllo delle viti e dei dadi	●	●		●
Controllo pressione pneumatici	●	●	●	
Regolazione catena		●	●	
Consumo e pulizia disco portaceppi		●		●
Sostituzione olio forcella		●		●
Sostituzione filtro			●	
Lubrificazione forcellone				●
Lubrificazione cuscinetti ruote				●
Lubrificaz. camme disco portaceppi				●
Lubrificazione cuscinetti sterzo				●
Pulizia camera espansione				●

## INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

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

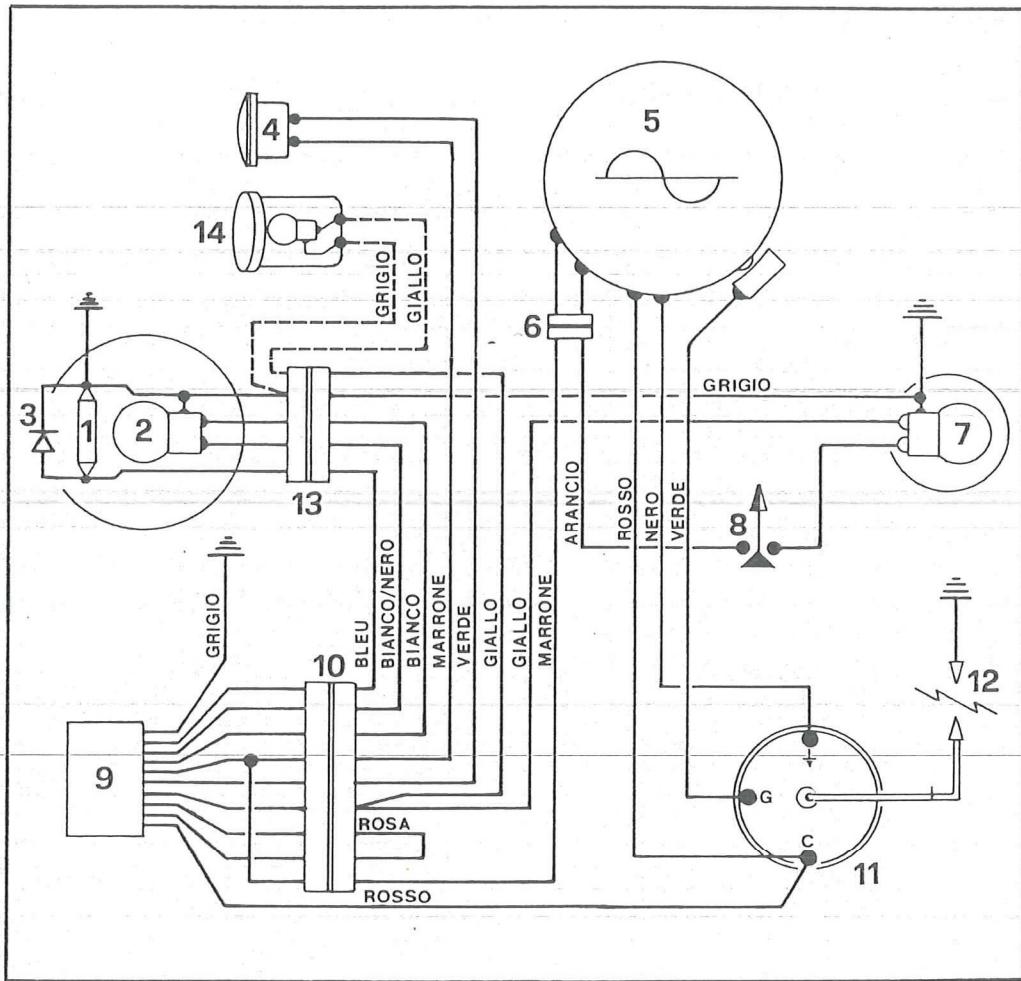
NEL CASO CHE, PUR AVENDO ATTUATO I PROVVEDIMENTI INDICATI, L'INCONVENIENTE PERSISTA CONSIGLIAMO DI RIVOLGERSI ALLE ORGANIZZAZIONI DI VENDITA E DI ASSISTENZA FANTICMOTOR LE QUALI DISPONGONO DELL'ATTREZZATURA NECESSARIA PER L'APPROPRIATA ESECUZIONE DI QUAISIASI RIPARAZIONE E MESSA A PUNTO.

Ricerca ed individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti
<b>DIFFICOLTA' D'AVVIAMENTO</b>	
<b>Alimentazione, carburazione, accensione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— il rubinetto della miscela è chiuso oppure il serbatoio del carburante è vuoto</li> <li>— getto, corpo carburatore o rubinetto ostruiti o sporchi</li> <li>— motore ingolfato</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>— aprire il rubinetto o rifornire il serbatoio;</li> <li>— smontare e lavare in benzina. Asciugare con getto di aria compressa;</li> <li>— chiudere il rubinetto della benzina, ruotare tutta la manopola del gas e premere sul pedale fino ad avviamento avvenuto.</li> </ul> <p>Non verificandosi l'avviamento del motore, smontare la candela, pulirla o sostituirla. Prima di rimontare la candela fare girare il motore a vuoto per espellere l'eccesso di carburante;</p> <p>— vedi pag. 16.</p>
— filtro aria otturato o sporco	
<b>IRREGOLARITA' VARIE DI FUNZIONAMENTO</b>	
1 - affievolimento del rumore di scarico	<ul style="list-style-type: none"> <li>— eccesso di incrostazioni carboniose sulle luci passaggio gas del cilindro. Silenziatore intasato.</li> </ul>
2 - tendenza del motore a fermarsi alla massima apertura del gas	<ul style="list-style-type: none"> <li>— smontare e pulire;</li> <li>— sostituire il getto con uno maggiorato dopo aver verificato che:</li> </ul>
— getto sporco	<ul style="list-style-type: none"> <li>— il getto non sia sporco od ossidato</li> </ul>
— carburazione povera	<ul style="list-style-type: none"> <li>— la candela non sia sporca o difettosa</li> <li>— il carburatore sia pulito</li> <li>— la miscela affluisca regolarmente</li> <li>— le guarnizioni non siano difettose.</li> </ul>

## 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"> <li>— miscela troppo ricca</li> <li>— carburatore ingolfato per impurità nel carburante</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— sostituire il getto con uno di numero inferiore;</li> <li>— smontare e lavare in benzina. Asciugare con getto di aria compressa.</li> </ul>
<p>4 - consumo elevato</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— filtro aria otturato o sporco, o anche comando dell'aria fisso in posizione di « chiuso » o non completamente aperto</li> <li>— altre cause (carburatore, scarsa compressione ecc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— pulire il filtro;</li> <li>— sbloccare la levetta dell'aria e lubrificare;</li> <li>— rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza;</li> </ul>
<p>5 - rumorosità motore, cattivo funzionamento frizione, disinnesto spontaneo marce, mancato innesto del gruppo messa in moto, inefficienza sospensioni</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza.</li> </ul>

## SCHEMA ELETTRICO



- 2 - Lamp a bulbo 6V - 35/35W
- 4 - Avvis. acustico 6V - 28W
- 6 - Accoppiatore a 2 vie
- 8 - Interruttore stop N.C.
- 10 - Accoppiatore a 9 vie
- 12 - Candela
- 14 - Tachimetro 6V - 1,2W

- 1 - Lamp a siluro 6V- 5W
- 3 - Diodo
- 5 - Volano 6V - 40 + 21W
- 7 - Lamp. a bulbo 6V - 5 21W
- 9 - Dispositivo luce, ecc.
- 11 - Bobina A.T.
- 13 - Accoppiatore a 5 vie

## INDICE

Caratteristiche tecniche motore . . . . .	Pag. 4
Caratteristiche tecniche telaio . . . . .	» 5
Dati di identificazione veicolo . . . . .	» 6
Istruzioni per il rodaggio e l'uso del veicolo . . . . .	» 6-7-8
Norme per la manutenzione . . . . .	da pag. 8 a pag. 19
Coppie di serraggio . . . . .	» 20
Tabella riassuntiva parti da lubrificare . . . . .	» 20
Inconvenienti e rimedi relativi . . . . .	» 21-22
Schema elettrico . . . . .	» 23

# **FANTIC F MOTOR**

S.p.A.

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

PRINTED IN ITALY - LUGLIO 1981 - DIS. 450.94.00.5000