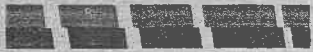


**FANTIC  
MOTOR**



330.00.3300

**TRIAL**

50 cc



**LIBRETTO USO  
E MANUTENZIONE**

## **Benvenuti tra i piloti « FANTICMOTOR »**

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

### **AVVERTENZA**

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

I particolari che la FANTIC MOTOR 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 FANTIC MOTOR.

2

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

## INDICE

|  |                     |
|--|---------------------|
| Vista destra e sinistra TRIAL . . . . .          | pag. 4-5            |
| Caratteristiche tecniche motore-telaio . . . . . | » 6-7-8-9           |
| Numero telaio - Numero motore . . . . .          | » 10                |
| Norme per l'uso . . . . .                        | » 11-12             |
| Norme per la manutenzione . . . . .              | da pag 13 a pag. 36 |
| Inconvenienti e rimedi relativi . . . . .        | pag. 37-38-39-40    |
| Impianto elettrico . . . . .                     | » 41                |

3



Fig. 1 - Vista destra

- |                            |                             |
|----------------------------|-----------------------------|
| 1) Pedale freno posteriore | 5) Tubetto sfiato serbatoio |
| 2) Kick starter            | 6) Piastra paramotore       |
| 3) Cavalletto              | 7) Vite livello olio cambio |
| 4) Contachilometri         | 8) Registro freno post.     |

4

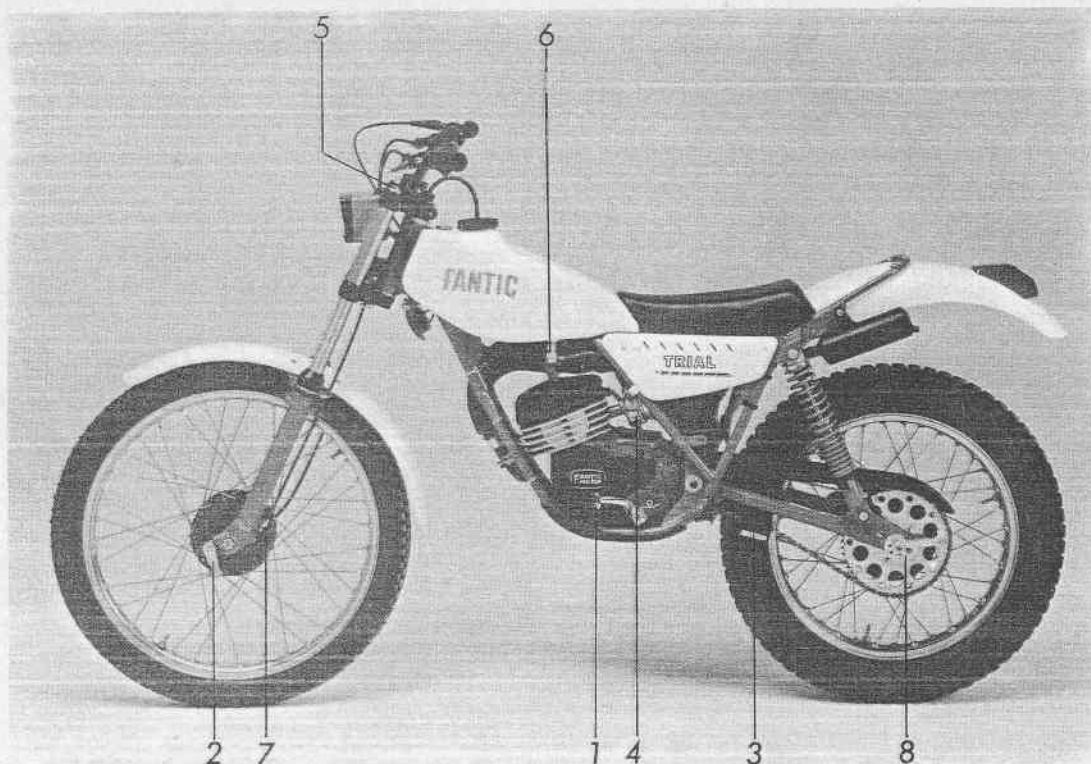


Fig. 2 - Vista sinistra

- |                                |                               |
|--------------------------------|-------------------------------|
| 1) Pedale cambio               | 5) Tappo carico olio forcella |
| 2) Levetta freno ant. su mozzo | 6) Rubinetto benzina          |
| 3) Guidacatena                 | 7) Vite scarico olio forcella |
| 4) Carburatore                 | 8) Tendicatena                |

5

### MOTORE CARATTERISTICHE TECNICHE

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| MOTORE                         | a 2 tempi  |
| CILINDRO                       | in lega leggera a canna cromata  |
| TESTA                          | in lega leggera  |
| CILINDRATA                     | 49,74 cc.  |
| ALESAGGIO                      | 41 mm.   |
| CORSA                          | 37,7 mm.   |
| RAPPORTO DI COMPRESSIONE       | 11 : 1   |
| POTENZA MAX.                   | a codice   |
| ACCENSIONE                     | elettronica 6V 18W   |
| ANTICIPO ACCENSIONE            | mm. 1,12 corrispondenti a 18°  |
| ALIMENTAZIONE E LUBRIFICAZIONE | miscela olio-benzina normale al 2% di FIAT MOTO 2T oppure CASTROL SUPER TT |
| CANDELA                        | CHAMPION L 78  |

|               |   |           |        |           |
|---------------|---|-----------|--------|-----------|
| CARBURATORE   | DELL'ORTO SHA 14/12   |           |        |           |
| Getto max.    | 65  |           |        |           |
| FRIZIONE      | a dischi multipli in bagno d'olio   |           |        |           |
| TRASMISSIONE  | primaria ad ingranaggi $Z = 14/76$ rapporto 1 : 5,42<br>secondaria a catena $1/2 \times 3/16''$ $Z = 12/51$ rapporto 1 : 4,25 |           |        |           |
| CAMBIO        | TRIAL a 6 rapporti  |           | totali |           |
|               | al cambio   |           |        |           |
|               | 1° = 1 : 3,66   | Z = 9/33  |        | 1 : 19,83 |
|               | 2° = 1 : 2,50   | Z = 12/30 |        | 1 : 13,55 |
|               | 3° = 1 : 1,80   | Z = 15/27 |        | 1 : 9,75  |
|               | 4° = 1 : 1,33   | Z = 18/24 |        | 1 : 7,20  |
|               | 5° = 1 : 0,95   | Z = 22/21 |        | 1 : 5,14  |
| 6° = 1 : 0,68 | Z = 25/17   | 1 : 3,68  |        |           |
| AVVIAMENTO    | a kick starter, sulla destra  |           |        |           |

7

## TELAIO CARATTERISTICHE TECNICHE

|                        |   |
|------------------------|---|
| TELAIO                 | a doppia culla chiusa in acciaio speciale ad alta resistenza  |
| SOSPENSIONE ANTERIORE  | a forcella teleidraulica Fantic a perno avanzato, contenuto olio gr. 170 (per gamba) di FINA DEXRON ATF   |
| SOSPENSIONE POSTERIORE | ammortizzatori idraulici regolabili su 5 posizioni  |
| CERCHI                 | ant. WMO/1,40 x 21", post. WM1/1,6 x 18"<br>in alluminio, freni a tamburo incorporati con diametro di frenatura ant. $\varnothing$ 118 mm., post. 124 mm.   |
| PNEUMATICI             | « TRIAL » ant. 2.50 x 21", post. 3.50 x 18". Pressioni raccomandate: su strada ant. 0,8 Kg/cm <sup>2</sup> , post. 1 Kg/cm <sup>2</sup> - Fuori strada ant. Kg/cm <sup>2</sup> , post. 0,5 Kg/cm <sup>2</sup> |
| IMPIANTO ELETTRICO     | ant. con luce di posizione e anabbagliante, post. con luce di posizione, Avvisatore acustico, deviatore luci e interruttore stop, applicati al manubrio   |
| LAMPADE                | ant. a bulbo 6V 15W e siluro 6V 15W<br>post. a bulbo 6V 4W  |

8



#### DIMENSIONI

|                |          |
|----------------|----------|
| Passo          | 1280 mm. |
| Lunghezza max. | 1930 mm. |
| Larghezza max. | 810 mm.  |
| Altezza max.   | 1120 mm. |
| Altezza minima | 320 mm.  |
| Peso           | 67,5 Kg. |

SERBATOIO in resina termoplastica, capacità lt. 4,7 compresa riserva

AUTONOMIA 280 Km.

CONSUMO (CUNA) lt. 2 per 100 Km.

VELOCITA' MAX. a codice



Fig. 3 - Numero telaio

Il numero di identificazione del veicolo è punzonato sulla piastra di rinforzo sinistra del telaio sotto il serbatoio.

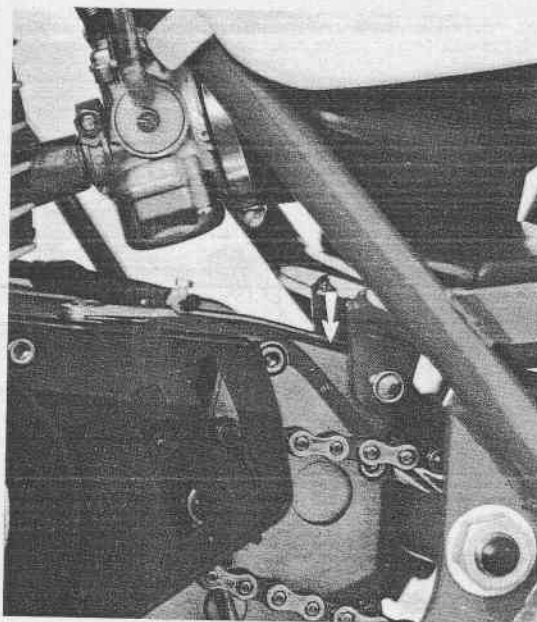


Fig. 4 - Punzonatura numero di omologazione

Punzonato sulla parte superiore posteriore del motore, sotto il carburatore.

## NORME PER L'USO

### RODAGGIO

Prima di avviare la macchina controllare che:

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

**Durante i primi 500 Km,** non sfruttare la massima potenza del motore, utilizzando non più di 1/2 corsa di apertura del comando gas. Usare sia in rodaggio che dopo, miscela al 2% di olio.

**Dopo i primi 1000 Km. circa,** sostituire l'olio del cambio Kg. 0,920 di MOTOR OIL SAE 20.

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

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

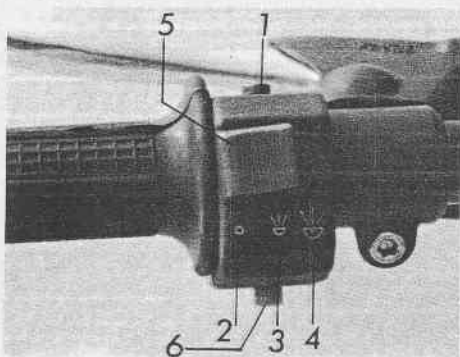


Fig. 5 - Deviatore luci

1) Pulsante di massa - 2) Spento - 3) Luce posizione - 4) Luce anabbagliante - 5) Commutatore luci - 6) Claxon

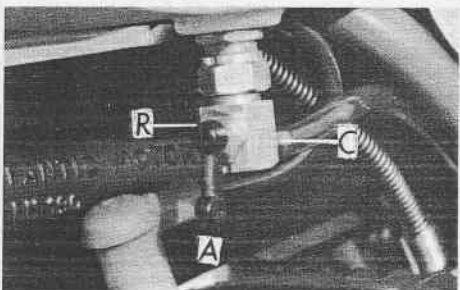


Fig. 6 - Rubinetto benzina

A) Aperto - C) Chiuso - R) Riserva

11



Fig. 7 - Cambio

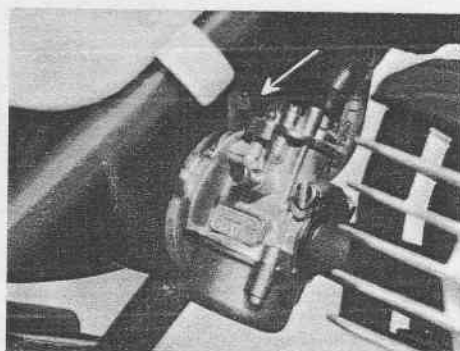


Fig. 8 - Starter

### AVVIAMENTO

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

### IN MARCIA

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

12

## NORME PER LA MANUTENZIONE

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

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

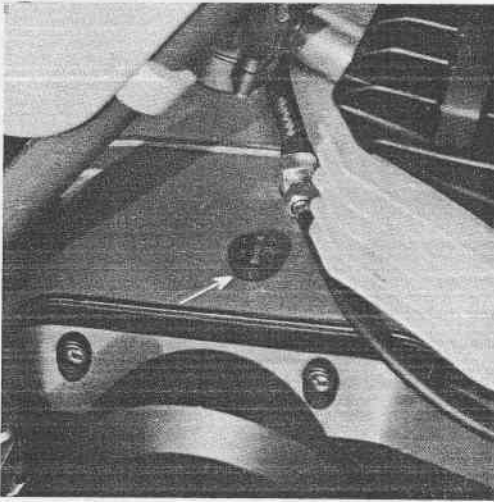


Fig. 9 - Tappo carico olio motore

### Sostituzione olio cambio

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

Per l'operazione procedere nel seguente modo:

- fermare il motore e appoggiare la macchina al cavalletto
- togliere il tappo di carico dell'olio posto sulla parte superiore destra del motore (Fig. 9)
- smontare la piastra paramotore fissata al telaio, sotto il motore, quindi svitare la vite scarico olio (Fig. 10).

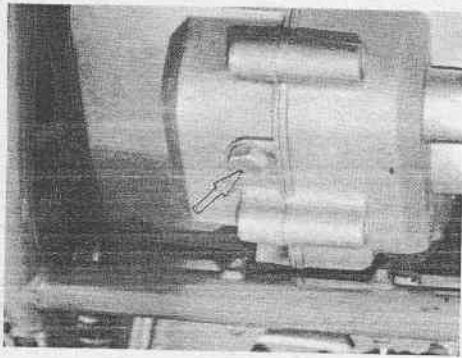


Fig. 10 - Vite scarico olio posta sotto il motore

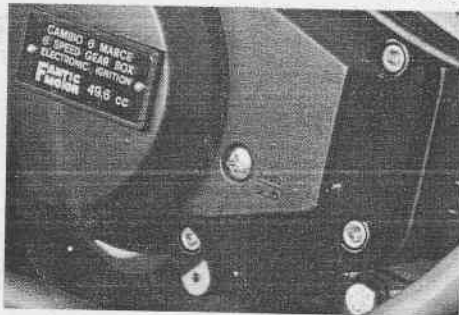


Fig. 11 - Vite livello olio situata sul coperchio laterale destro del motore

- lasciare scolare l'olio inclinando leggermente la macchina, per circa 3 minuti
- rimontare la vite controllando che la guarnizione non sia deteriorata, e bloccare bene
- svitare di 2 o 3 giri la vite livello olio (Fig. 11) e versare dal tappo di carico (Fig. 9) Kg. 0,920 di MOTOR OIL SAE 20.

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

Rimontare la piastra paramotore bloccando la vite di fissaggio.



## CANDELA



Fig. 12 - Candela

Per la buona resa del motore la candela è un organo molto importante, sulla quale bisogna avere un accurato controllo. La candela standard è la CHAMPION L 78.

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

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

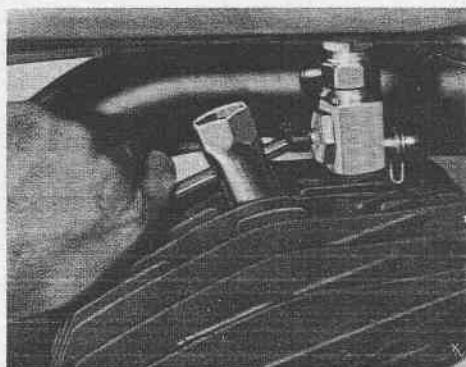


Fig. 13 - Smontaggio candela

15

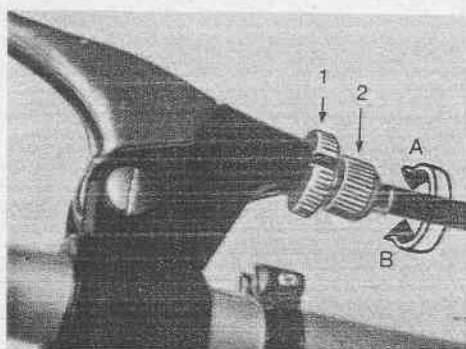


Fig. 14 - Leva frizione

1) Ghiera di bloccaggio - 2) Registro

## Regolazione leva frizione

La leva comando frizione è situata nella parte sinistra del manubrio.

L'operazione si rende necessaria quando la corsa della leva è eccessiva.

La regolazione deve essere fatta nel seguente modo:

- Togliere la copertina di protezione.
- Sbloccare la ghiera 1 e avvitare o svitare il regolafilo 2.

Girando il regolafilo nel senso A indicato in Fig. 14, si aumenterà il gioco della leva.

Al contrario, nel senso B indicato in Fig. 14, si diminuirà il gioco della leva.

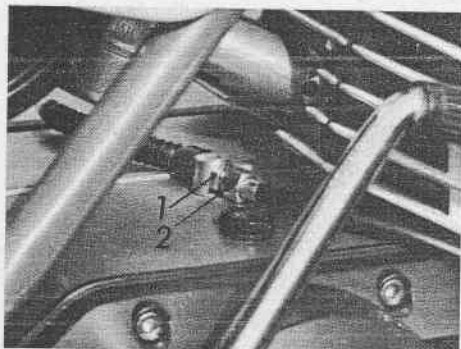


Fig. 15 - Regolafilo frizione motore

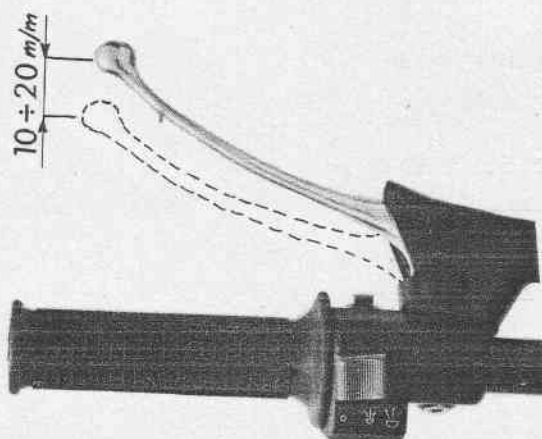
1) Controdado - 2) - Regolafilo

16

— Dopo aver stabilito il normale gioco corrispondente a  $10 \div 20$  mm. di spostamento della leva, bloccare la ghiera 1 e rimontare la copertina di protezione. Nel caso questa operazione non fosse sufficiente ad ottenere lo scopo agire sul regolafilo posto sulla parte superiore motore, sotto il carburatore.

Se dopo le 2 operazioni non si è riusciti ad ottenere il gioco prescritto, controllare le condizioni dei dischi frizione.

Per questa operazione consigliamo di rivolgersi ai nostri concessionari.



17

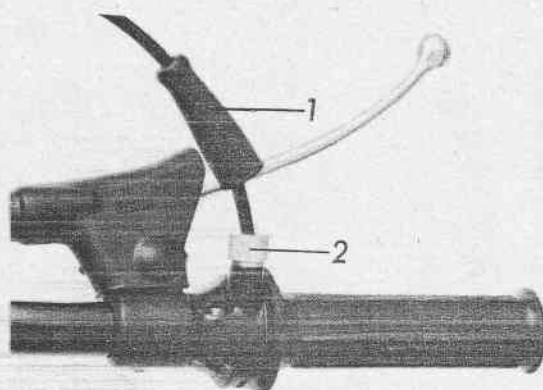


Fig. 16 - Comando gas

1) Cappuccio di protezione - 2) Ghiera - 3) Registro

#### Comando gas

Il comando gas si trova sulla parte destra del manubrio.

Con la rotazione della manopola si ottiene l'apertura della valvola gas sul carburatore. Il ritorno è automatico. Il comando gas deve essere sempre pronto, nel senso che non deve avere nessun gioco iniziale di rotazione.

— Per questo, sollevare il cappuccio di protezione 1 e ruotare il regolafilo 3 fino ad eliminare il minimo gioco. Se non dovesse essere sufficiente con il regolafilo 3, agire sul regolafilo situato sul carburatore.

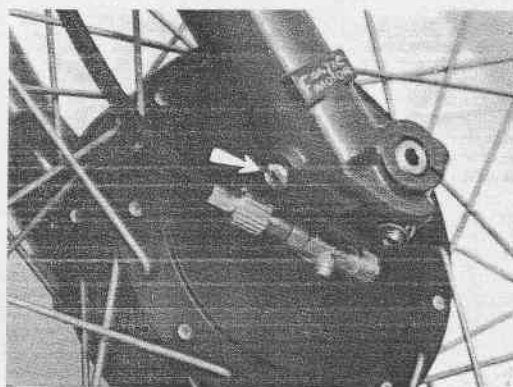


Fig. 17 - Vite scarico olio su forcella

#### SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA

E' consigliabile effettuare l'operazione contemporaneamente sulle due gambe della forcella, procedendo nel seguente modo:

- Appoggiare la macchina sul cavalletto.
- Svitare le due viti scarico olio (vedi Fig. 17) sui foderi premendo con forza sul manubrio.
- Fare scorrere la forcella fino al completo svuotamento.

Prima di riavvitare le viti, controllare che le guarnizioni non siano deteriorate o rotte, nel qual caso sostituirle con delle nuove, quindi riavvitare le viti e bloccarle.

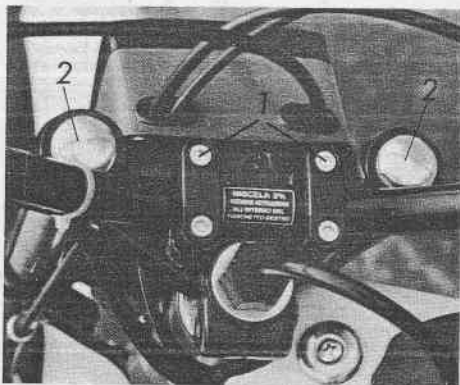


Fig. 18 - Tappi carico olio forcella

- 1) Viti fiss. morsetti manubrio
- 2) Tappi carico olio

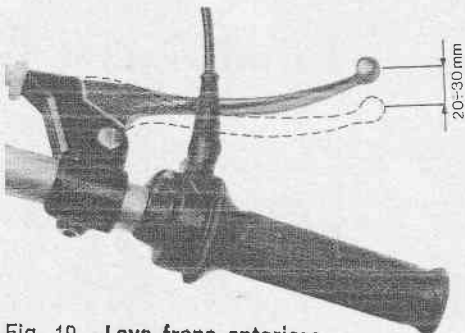


Fig. 19 - Leva freno anteriore

Per il carico procedere nel seguente modo:

- Svitare le quattro viti che fissano i morsetti del manubrio (Fig. 18) e staccarli.
- Svitare i tappi di carico olio (vedi Fig. 18) e versare gr. 170 per ogni gamba di olio FINA DEXRON ATF.
- Controllare lo stato delle due guarnizioni sui tappi, riavvitarli e bloccarli.

L'operazione va eseguita ogni 8000 Km.  
Ogni 4000 Km. controllare il livello, eventualmente fare aggiunta.

#### REGOLAZIONE LEVA FRENO ANTERIORE

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

La regolazione deve essere fatta nel seguente modo:

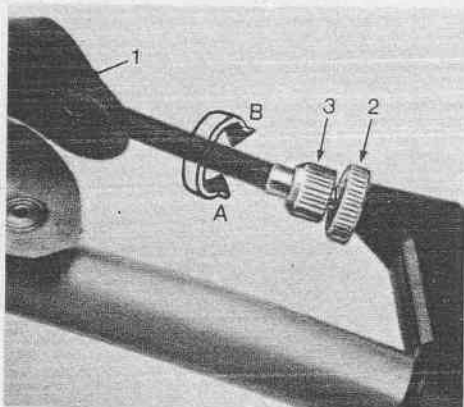


Fig. 20 - Registro leva freno ant.

- 1) Copertina di protezione
- Togliere la copertina di protezione 1 (Fig. 20).
- Sbloccare la ghiera 2 e avvitare o svitare il regolafilo 3.
- Girando il regolafilo nel senso A indicato in Fig. 20, si aumenterà il gioco della leva.
- Al contrario, nel senso B indicato in Fig. 20, si diminuirà il gioco della leva.

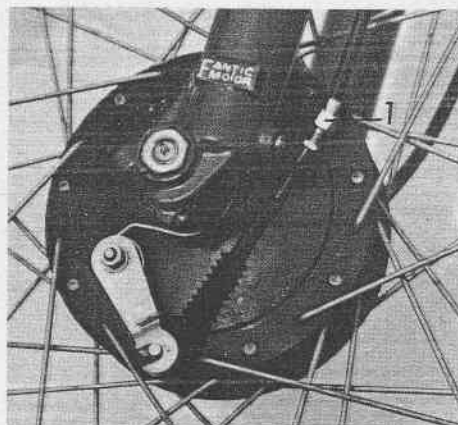


Fig. 21 - Mozzo anteriore

- 1) Regolafilo
- Dopo aver stabilito il normale gioco, corrispondente a 20 ÷ 30 mm. (vedi Fig. 19) bloccare la ghiera 2 e rimontare la copertina di protezione.
- Nel caso non fosse sufficiente, agire sul regolafilo posto sul mozzo anteriore (Fig. 21).

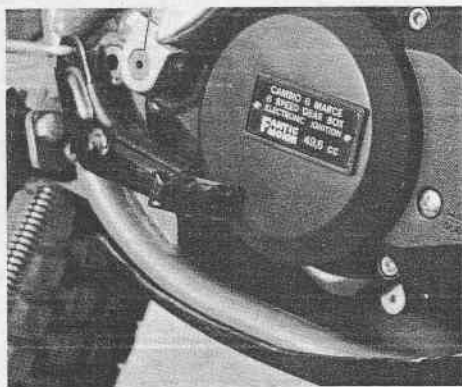


Fig. 22 - Pedale freno

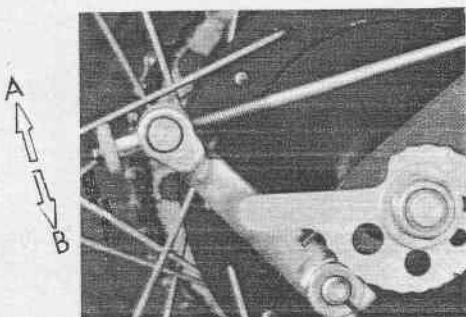


Fig. 23 - Regolafilo su mozzo

## REGOLAZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE

Come per il freno anteriore, prima di passare alla regolazione è necessario smontare il disco portaceppi, pulire i ceppi freno, e controllare la usura dei ferodi.

Rimontare il tutto mantenendo la giusta tensione della catena (vedi Fig. 26), e passare alla regolazione.

— Avvitare o svitare il registro (Fig. 23) posto sull'astina di comando, fino a lasciare una corsa a vuoto all'estremità del pedale di circa  $10 \div 20$  mm. (Fig. 22).

— Ruotando il registro nella direzione A, indicata in Fig. 23, si diminuirà il gioco del pedale, al contrario, nella direzione B si aumenterà il gioco.

L'operazione è da ripetere ogni qualvolta si nota una corsa eccessiva del pedale.

21

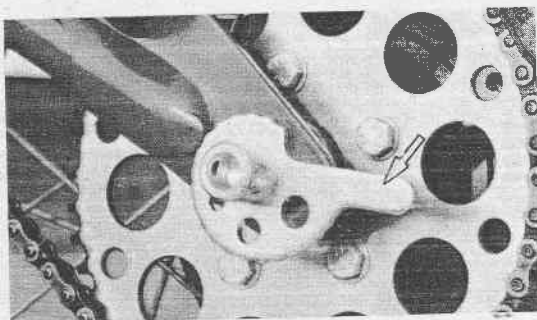


Fig. 24 - Tendicatena

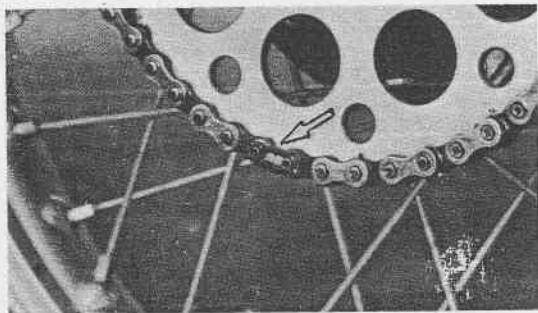


Fig. 25 - Giunto catena

## CATENA

La giusta regolazione e un'accurata lubrificazione permettono di evitare spiacevoli inconvenienti e prolungano la vita della catena stessa.

E' necessario perciò mantenere una costante lubrificazione.

La catena viene mantenuta in tensione mediante il guidacatena che da una molla è spinto verso l'alto (Fig. 26).

Abbassato il pattino guidacatena nel modo indicato in figura 26, premendo verso l'alto con un dito controllare che il gioco della catena non superi i  $25 \div 30$  mm.



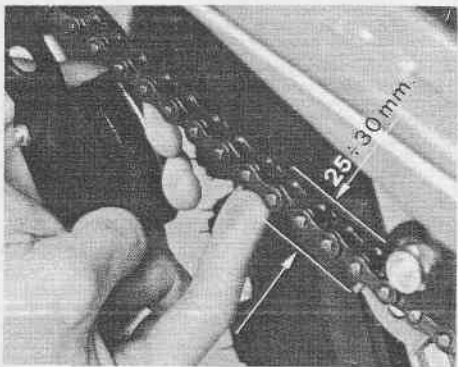


Fig. 26 - Pattino guidacatena

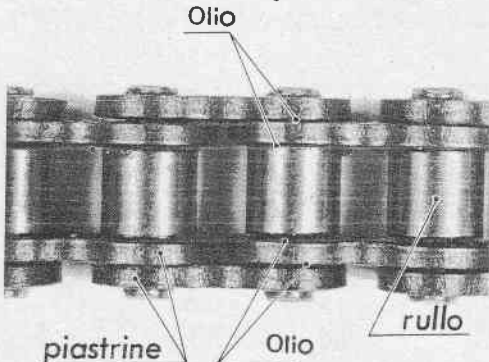


Fig. 27 - Lubrificazione catena

Per lo smontaggio procedere come segue:

- Svitare i dadi perno ruota e allentare i due tendicatena (Fig. 24).
- Mediante una pinza rimuovere il giunto catena e sfilarla (Fig. 25).
- Con un pennello e del petrolio pulire la catena da eventuale fango, quindi immergerla in un bagno d'olio per un'ora circa, questo per permettere all'olio di penetrare attraverso i rulli (vedi Fig. 27).
- Agire uniformemente sui tendicatena mantenendo la ruota posteriore centrata nel telaio, quindi fissare i dadi perno ruota.

23

Fig. 28a - Regolazione ammortizzatore  
1) Chiave regolazione ammortizzatore

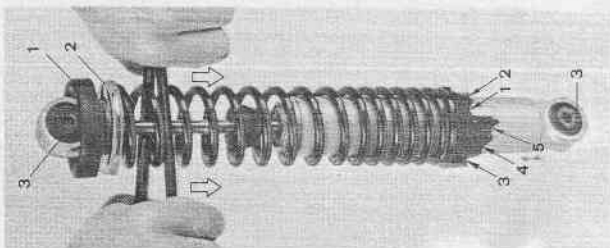


Fig. 28 - Ammortizzatore

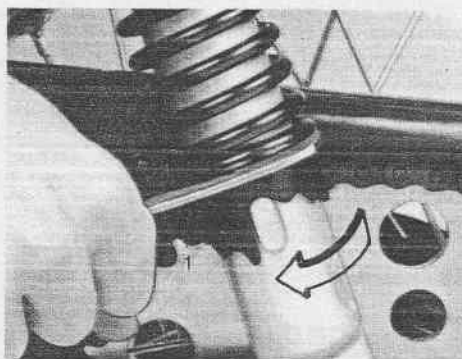
- 1) Gomma di protezione
- 2) Ghiera
- 3) Silentblock

#### AMMORTIZZATORI

Sono montati degli ammortizzatori idraulici regolabili su 5 posizioni.

Per la regolazione agire, mediante l'apposita chiave in dotazione (Fig. 28a), sull'anello di registro ruotandolo fino alla regolazione desiderata.

Si raccomanda l'identica regolazione dei due ammortizzatori.



#### SMONTAGGIO AMMORTIZZATORE

- Appoggiare la macchina al cavalletto.
- Svitare la vite di fissaggio superiore.
- Svitare la vite di fissaggio inferiore sul forcellone, quindi togliere l'ammortizzatore. Per smontare la molla bisogna appoggiare l'ammortizzatore su un piano preferibilmente in legno, togliere la gomma di protezione 1 e usando due cacciaviti comprimere la molla per estrarre la ghiera superiore 2 quindi sfilare la molla.

Per il rimontaggio seguire il procedimento inverso controllando che i silentblock 3 non presentino rotture.

Seguire lo stesso procedimento anche per gli ammortizzatori a gas.

24



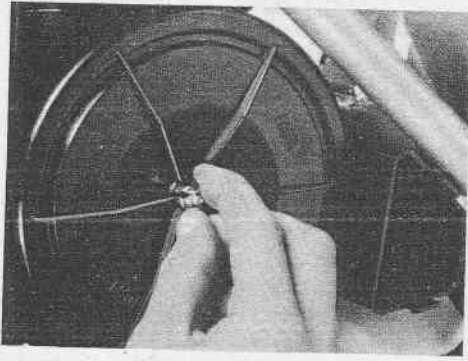


Fig. 29 - Cassetta aspirazione  
1) Dado ad alette

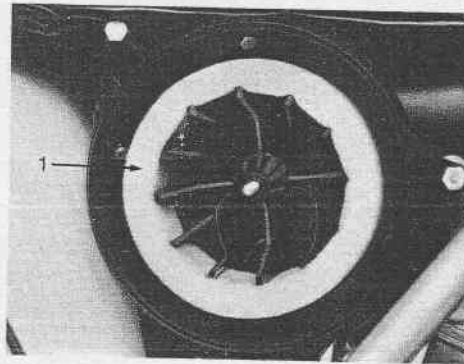


Fig. 30 - Filtro

### FILTRO ARIA

Il filtro è sistemato sotto il coperchio sulla fiancata destra.

Una delle cause dello scarso rendimento del motore è senz'altro dovuta alle condizioni del filtro. Per questo è utile effettuare ogni 2000 Km. o più frequentemente, se usato in zone polverose, una accurata pulizia.

Per l'operazione procedere nel modo seguente:

- Svitare le tre viti e staccare il coperchio.
- Svitare il dado ad alette (Fig. 29) ed estrarre il coperchietto.
- Rimuovere il filtro (Fig. 30) immergerlo in benzina e soffiare con aria compressa.
- Prima di rimontare il filtro è opportuno cospargere la superficie esterna di un velo di olio, di preferenza quello usato per la lubrificazione del cambio. Rimontare il coperchio e bloccare con il dado.

Ogni 6000 Km. consigliamo di sostituirlo.

25

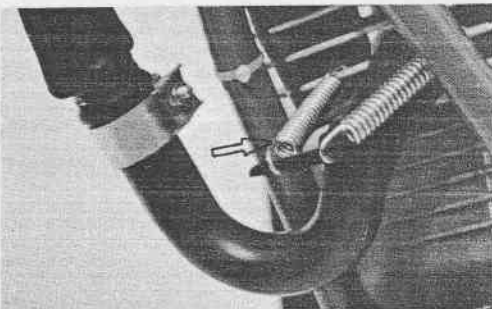


Fig. 31 - Espansione attacco cilindro  
1) Molle ancoraggio espansione

### SILENZIATORE

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

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

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

Staccare il silenziatore svitando la vite 1 (Fig. 31a) e fare la stessa operazione.

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

Controllare anche il silentblock sistemato sotto la vite 1.

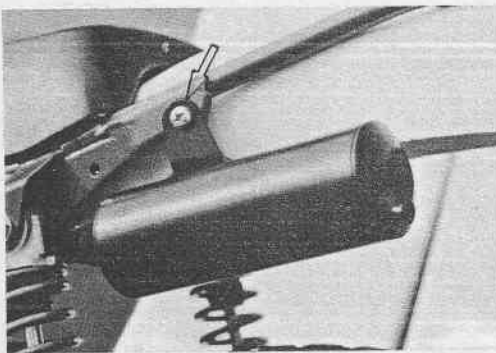


Fig. 31a - Silenziatore  
1) Vite fissaggio silenziatore

26

## VOLANO

E' montato un volano ad accensione elettronica, pertanto non necessita di manutenzione.

### Smontaggio

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

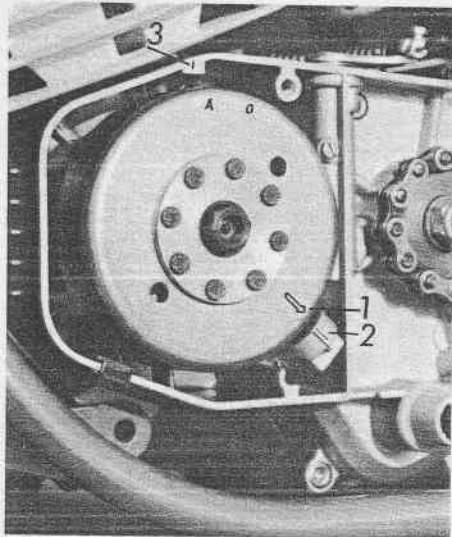


Fig. 32 - Volano elettronico

- O) Punto Morto Superiore - PMS
- A) Anticipo accensione
- 1) Freccia di riferimento
- 2) Captatore
- 3) Riferimento carter

27

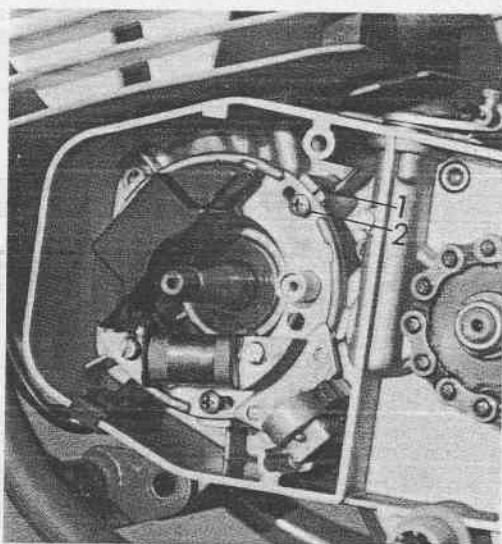


Fig. 33 - Statore

- 1) Segno di riferimento
- 2) Viti fissaggio statore

## CONTROLLO FASE ACCENSIONE

- Ruotare l'induttore in senso orario in modo che quando il punto A sul volano coincide al punto 3 sul carter, anche la freccia 1 sul volano capiti in mezzo alle 2 righe sul captatore.
- Se il punto « A », non coincide con il segno riferimento « I » inciso sul carter motore, occorre togliere la parte ruotante del volano, allentare leggermente le tre viti che fissano la piastra porta bobine (fig. 33/2), in modo da poter eseguire i necessari spostamenti della piastra stessa, per ottenere la giusta fasatura.

La verifica finale della « fase », va eseguita con la parte ruotante del volano, bloccata con il suo dado

28

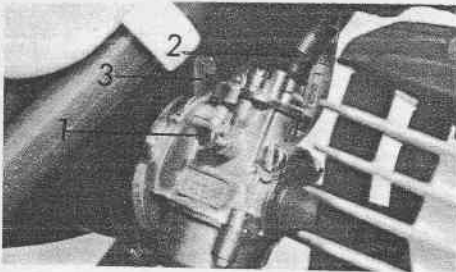


Fig. 34 - Carburatore SHA 14/12

- 1) Vite regolazione minimo
- 2) Regolafilo trasmissione gas
- 3) Levetta starter

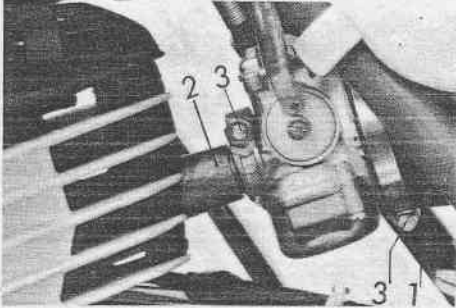


Fig. 35 - Gruppo carburatore

- 1) Manicotto collegamento carburatore-filtro
- 2) Pipetta raccordo carburatore-cilindro
- 3) Fascette di fissaggio

## CARBURATORE

E' montato un carburatore Dell'Orto SHA 14/12, collegato al cilindro mediante una pipetta e alla cassetta aspirazione con un soffiante in gomma. E' necessario dopo i primi 1000 Km. controllare che non si siano allentate le fascette che bloccano manicotto e soffiante sul carburatore.

Ogni 5000 Km. si consiglia una pulizia generale del carburatore per questo:

- Smontare la vaschetta, togliere il galleggiante ed eliminare eventuali depositi della miscela.
- Svitare il getto massimo e soffiare con aria compressa.
- Smontare il filtro benzina sul carburatore e con un pennello pulirlo da eventuali impurità.

### Regolazione del minimo

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

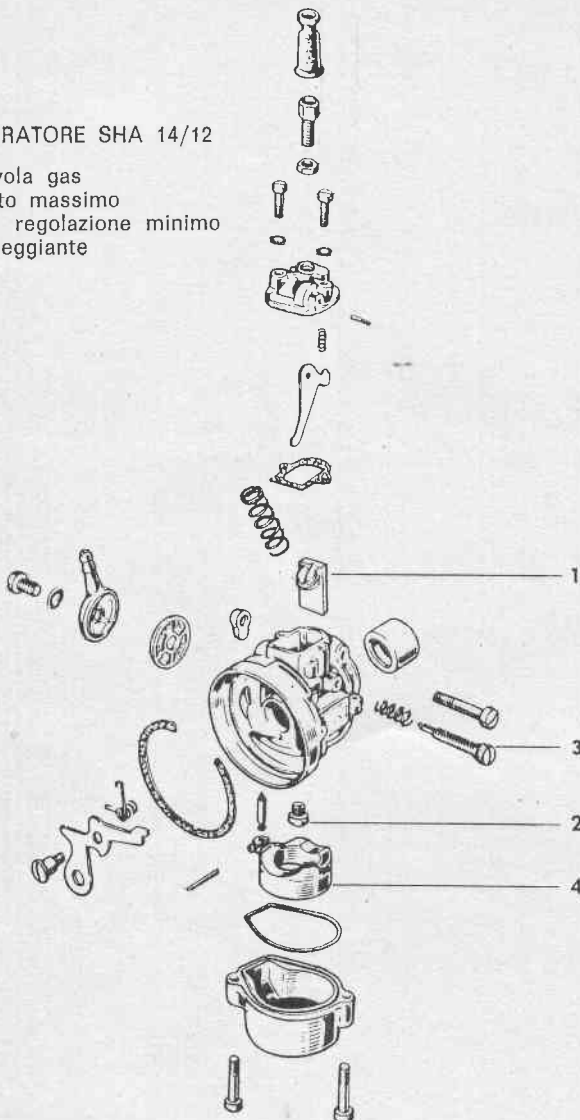
- Lasciando girare il motore, con la manopola del gas chiusa, avvitare o svitare la vite 1 fino ad avere un numero di giri sufficientemente basso e costante.

29

30

## CARBURATORE SHA 14/12

- 1) Valvola gas
- 2) Getto massimo
- 3) Vite regolazione minimo
- 4) Galleggiante



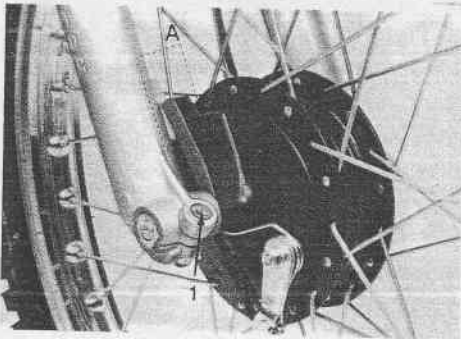


Fig. 36 - Mozzo anteriore  
1) Vite fissaggio forcella  
A) Posizionamento disco portaceppi

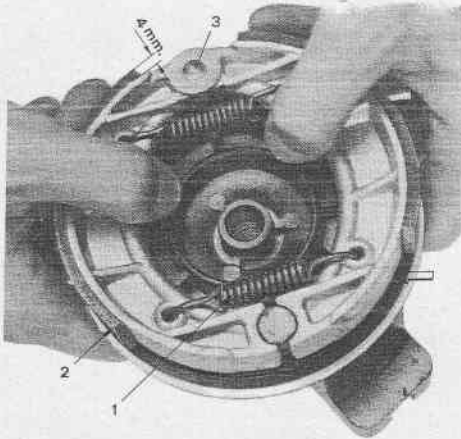


Fig. 37 - Disco portaceppi  
1) Molle  
2) Ferodi  
3) Camma

## SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

- Appoggiare la macchina sopra un supporto in legno in modo d'avere la ruota anteriore sollevata da terra.
- Svitare la trasmissione del contachilometri sul rinvio situato sul lato destro del mozzo (Fig. 38).
- Sbloccare il controdado 1, ruotare il regolafilo nel senso indicato in Fig. 39 e staccare la trasmissione freno anteriore dalla levetta freno.
- Allentare le due viti a brugola sui foderi forcella (Fig. 36) e con un cacciavite svitare il perno ruota sul lato destro, quindi sfilare la ruota.
- Smontare il disco portaceppi e controllare lo spessore dei ferodi, i quali non devono essere inferiori a 2 mm., nel qual caso è bene sostituirli usando un cacciavite e facendo leva come indicato dalla freccia in Fig. 37, sganciare le molle e sostituire i ceppi. E' consigliabile a ogni operazione di smontaggio ingrassare la camma.

31

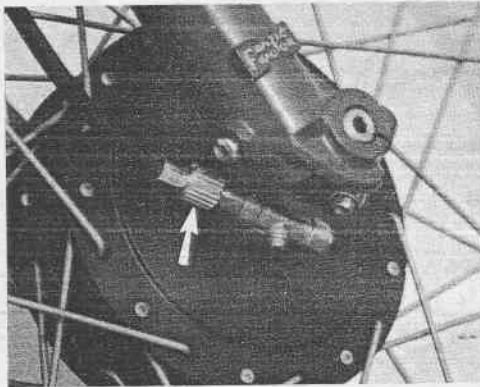


Fig. 38 - Rinvio

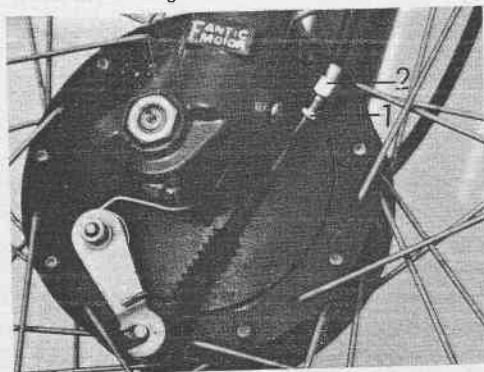


Fig. 39 - Mozzo  
1) Controdado  
2) Regolafilo

Per il rimontaggio seguire il procedimento inverso facendo attenzione ai seguenti punti:

- Rimontare il disco portaceppi tenendo presente del posizionamento come indicato in Fig. 36.
- Rimontare il rinvio ricordandosi di inserire l'apposito fermo nella sede sul mozzo.
- Dopo aver avvitato il perno ruota bloccare le due viti sulle gambe forcella.
- Infine controllare la regolazione del freno ant. come indicato in Fig. 19.

32



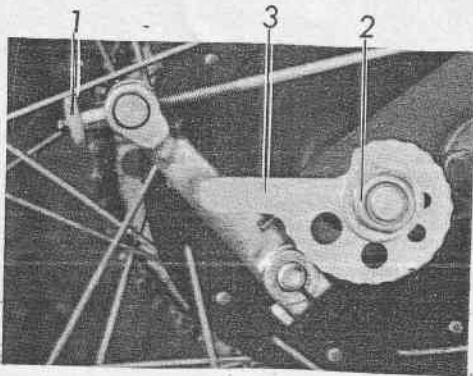


Fig. 40 - Mozzo ruota posteriore

- 1) Dado di regolazione freno
- 2) Dado perno ruota
- 3) Tendicatena

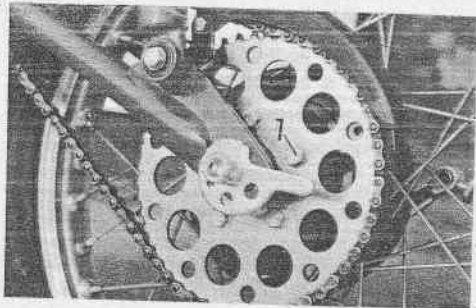


Fig. 41 - Corona

- 1) Viti fissaggio corona

## SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

E' montata una ruota con cerchio in alluminio e freni a tamburo a frenatura centrale  $\varnothing$  124 mm. Per lo smontaggio procedere nel seguente modo:

- Svitare i dadi perno ruota.
  - Allentare i due tendicatena.
  - Svitare il dado di registro freno, sulla parte destra del mozzo.
  - Smontare la catena come indicato a pag. 22, quindi sfilare la ruota.
  - Togliere il disco portaceppi, controllare l'usura dei ferodi e se necessitano di sostituzione procedere come per la ruota anteriore. Prima di rimontare i ceppi è opportuno verificare che la camma sia ingrassata.
- Avendo la ruota posteriore smontata è consigliabile, se non l'avete già fatto, smontare il forcellone e ingrassare il perno. L'operazione è comunque necessaria ogni 10.000 Km.

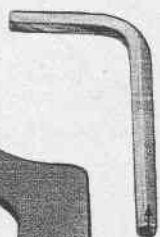
33



1



2



3



4



5

## ATTREZZI IN DOTAZIONE

- |                                      |                       |
|--------------------------------------|-----------------------|
| 1) Busta porta attrezzi              | 4) Cacciavite         |
| 2) Chiave regolazione ammortizzatori | 5) Chiave per candela |
| 3) Chiave esagonale mm. 5-6          |                       |

34



### COPPIE DI SERRAGGIO

| DESCRIZIONE |  | Q.tà | Ø mm | COPPIA Kg/m |
|-------------|--|------|------|-------------|
| MOTORE      | Dado fiss. pignone Z-12                    | 1    | 10   |             |
|             | Dado fiss. volano                          | 1    | 10   | 5.5 ÷ 6.0   |
|             | Dadi fiss. testa motore                    | 4    | 8    | 2.0 ÷ 2.3   |
|             | Viti fiss. superiore motore                | 2    | 8    | 1.8 ÷ 2.5   |
|             | Viti fiss. inferiore motore                | 1    | 8    | 1.5 ÷ 2.0   |
|             | Viti fiss. coperchi lato volano e frizione | 10   | 6    | 1.0 ÷ 1.5   |
| TELAIO      | Viti ammortizzatori                        | 4    | 8    | 2.6 ÷ 2.9   |
|             | Dado perno ruota ant.                      | 1    | 15   | 5.5 ÷ 6.5   |
|             | Dado perno ruota post.                     | 2    | 15   | 6.0 ÷ 7.0   |
|             | Dado perno forcellone                      | 1    | 16   | 6.5 ÷ 7.5   |
|             | Viti morsetti manubrio                     | 4    | 6    | 1.8 ÷ 2.0   |
|             | Viti fiss. gambe forcella su perno ruota   | 2    | 8    | 2.5 ÷ 3.5   |
|             | Dado serie sterzo                          | 1    | 24   | 5.0 ÷ 5.5   |
|             | Viti fiss. corona                          | 4    | 7    | 1.5 ÷ 2.0   |
|             | Viti bloccaggio gambe forcella             | 4    | 6    | 3.0 ÷ 3.5   |

35

### Tabella riassuntiva della lubrificazione e delle operazioni periodiche

| OPERAZIONI                            | Dopo i primi<br>500 Km. | Dopo i primi<br>5000 Km. | Ogni<br>5000 Km. | Ogni<br>10000 Km. | Vedi<br>pagina |
|---------------------------------------|-------------------------|--------------------------|------------------|-------------------|----------------|
| Controllo e regolazione freni         | ●                       | ●                        | ●                |                   | 19 ~ 21        |
| Controllo e regolazione frizione      | ●                       | ●                        | ●                |                   | 16 - 17        |
| Controllo e regolazione carburatore   | ●                       | ●                        | ●                |                   | 29 - 30        |
| Pulizia e regolazione candela         | ●                       | ●                        | ●                |                   | 15             |
| Sostituzione olio cambio              | ●                       |                          | ●                |                   | 13 - 14        |
| Controllo anticipo accensione         | ●                       |                          | ●                |                   | 27 - 28        |
| Controllo pressione pneumatici        | ●                       | ●                        | ●                |                   | 8              |
| Regolazione catena                    |                         | ●                        | ●                |                   | 22 - 23        |
| Controllo filtro                      | ●                       |                          |                  |                   | 25             |
| Consumo e pulizia disco portaceppi    |                         |                          | ●                | ●                 | 31             |
| Sostituzione olio forcella            |                         |                          |                  | ●                 | 18             |
| Sostituzione filtro                   |                         |                          | ●                |                   | 25             |
| Lubrificazione forcellone             |                         |                          |                  | ●                 | 33             |
| Lubrificazione camme disco portaceppi |                         |                          |                  | ●                 | 33             |

36

### INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

Quando il veicolo presenta irregolarità di funzionamento, occorre eseguire i seguenti controlli e provvedimenti come a lato indicato.

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

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

37

### INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

| Ricerca ed individuazione dell'inconveniente   | Provvedimenti  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— filtro aria otturato o sporco</li> </ul> <p><b>IRREGOLARITA' VARIE DI FUNZIONAMENTO</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 - affievolimento al rumore di scarico</li> <li>2 - tendenza del motore a fermarsi alla massima apertura del gas</li> </ol> | <p>Non verificandosi l'avviamento del motore, procedere alla manovra a spinta o diversamente smontare la candela, pulirla o sostituirla. Prima di rimontare la candela fare girare il motore per espellere l'eccesso di carburante;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— vedi pag. 25;</li> </ul> <p>— eccesso di incrostazioni carboniose sulle luci passaggio gas del cilindro. Silenziatore intasato;</p> |

38

### INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

| Ricerca ed individuazione dell'inconveniente  | Provvedimenti  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— getto sporco</li> <li>— carburazione povera</li> </ul> <p>3 - perdita di colpi, funzionamento irregolare del motore</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— candela difettosa o anticipo accensione mal registrato</li> </ul> <p>4 - scarico motore irregolare, scoppiettii in ripresa o in salita</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— miscela troppo ricca</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>— smontare e pulire;</li> <li>— sostituire il getto con uno maggiorato dopo aver verificato che:               <ul style="list-style-type: none"> <li>— il getto non sia sporco od ossidato</li> <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> </li> <li>— sostituire o registrare;</li> <li>— verificare l'anticipo accensione (vedi pagina 27-28);</li> <li>— sostituire il getto con uno di numero inferiore;</li> </ul> |

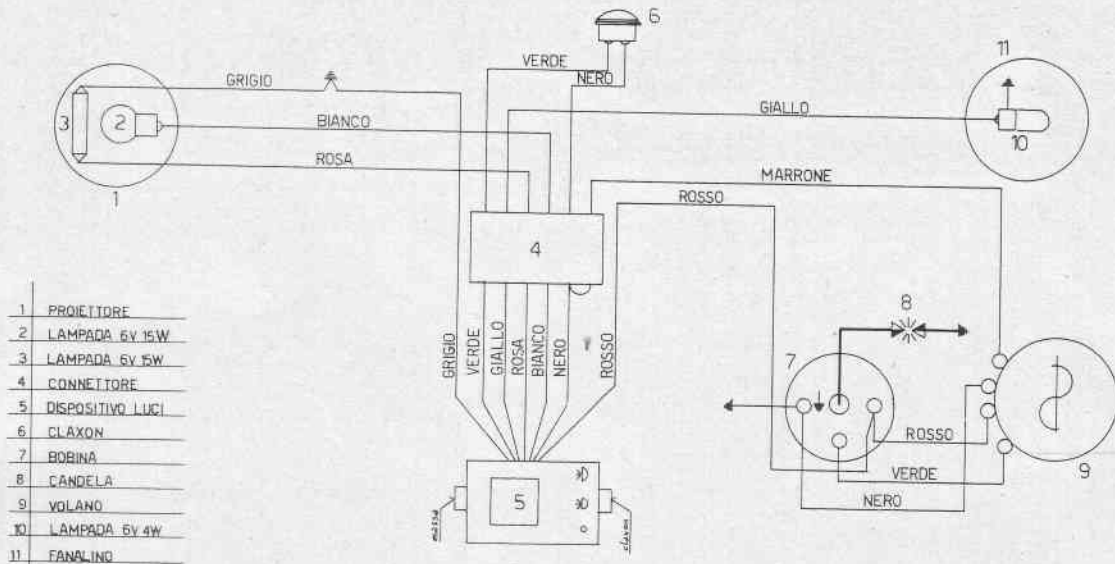
39

### INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

| Ricerca ed individuazione dell'inconveniente  | Provvedimenti  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— carburatore ingolfato per impurità nel carburante</li> </ul> <p>5 - 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> <p>6 - 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>— smontare e lavare in benzina. Asciugare con un getto di aria compressa;</li> <li>— pulire il filtro con aria a bassa pressione;</li> <li>— sbloccare la levetta dell'aria;</li> <li>— rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza;</li> <li>— rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza.</li> </ul> |

40

# SCHEMA ELETTRICO



# FANTIC MOTOR

S.p.A.

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

PRINTED IN ITALY - GIUGNO 1980 - L.G.B. - Dis. 330.94.5000