

# FANTIC FMOTOR



LIBRETTO USO E MANUTENZIONE

FANTIC TX 250

**TRIAL**<sup>125</sup>  
CC

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

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

### **AVVERTENZA**

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

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

Le raccomandiamo di esigere sempre ricambi originali FANTICMOTOR.

## 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
Smontaggio motore dal telaio . . . . .	pag. 37
Attrezzi in dotazione . . . . .	▪ 38
Coppie di serraggio . . . . .	▪ 39
Impianto elettrico . . . . .	▪ 40



Fig. 1 - Vista destra

- 1) Pedale freno posteriore
- 2) Kick starter
- 3) Cavalletto

- 4) Tubetto sfiato serbatoio
- 5) Piastra paramotore
- 6) Interruttore stop posteriore



Fig. 2 - Vista sinistra

- 1) Pedale cambio
- 2) Levetta freno anteriore
- 3) Guidacatena

- 4) Tappo carico olio
- 5) Rubinetto benzina
- 6) Vite scarico olio forcella

## CARATTERISTICHE TECNICHE

<b>MOTORE</b>	a 2 tempi
CILINDRO:	in lega leggera a canna cromata
TESTA:	in lega leggera
CILINDRATA:	124,4 cc
ALESAGGIO:	55,2 mm.
CORSA:	52 mm.
RAPPORTO DI COMPRESSIONE:	12 : 1
POTENZA MAX.:	HP 12 DIN a 5.500 giri/min.
ACCENSIONE:	elettronica DUCATI o DANSI
ANTICIPO ACCENSIONE:	mm. 1,6 corrispondenti a 18°
ALIMENTAZIONE E LUBRIFICAZIONE:	miscela olio-benzina normale al 2% di olio FIAT MOTO 2 T SUPER
CANDELA:	CHAMPION L 86 oppure BOSCH W 225 T1

<b>CARBURATORE:</b>	DELL'ORTO PHBL 24 BS		
Getto max.	95		
Getto minimo	45		
Getto avviamento	60		
Spillo conico	D 22 alla 2ª tacca		
Valvola gas	N. 40		
Polverizzatore	AQ 265		
Vite regolaz. aria aperta	2 giri e 1/4		
<b>FRIZIONE:</b>	a dischi multipli in bagno d'olio		
<b>TRASMISSIONE:</b>	primaria ad ingranaggi Z = 25/70 rapporto 1 : 2,8 secondaria a catena 1/2 x 5/16" Z = 11/60 rapporto 1 : 5,45		
<b>CAMBIO:</b>	TRIAL a 6 rapporti		
	al cambio		totali
1ª = 1 : 3,54	Z = 11/39		1 : 54,065
2ª = 1 : 2,5	Z = 14/35		1 : 38,18
3ª = 1 : 1,83	Z = 18/33		1 : 27,94
4ª = 1 : 1,38	Z = 21/29		1 : 21,07
5ª = 1 : 1	Z = 25/25		1 : 15,27
6ª = 1 : 0,75	Z = 28/21		1 : 11,45
<b>AVVIAMENTO:</b>	a kick starter, sulla destra		

## CARATTERISTICHE TECNICHE

<b>TELAIO:</b>	a doppia culla chiusa in acciaio speciale ad alta resistenza
<b>SOSPENSIONE ANTERIORE:</b>	a forcella teleidraulica Fantic a perno avanzato, contenuto olio gr. 170 (per gamba) di FINA DEXRON ATF
<b>SOSPENSIONE POSTERIORE:</b>	ammortizzatori idraulici regolabili su 5 posizioni MARZOCCHI
<b>CERCHI:</b>	AKRONT, ant. WM/1 x 21", post. WM/2 x 18" in alluminio, freni a tamburo incorporati con diametro di frenatura ant. $\varnothing$ 118 mm., post. 124 mm.
<b>PNEUMATICI:</b>	PIRELLI «MOTOTRIAL» ant. 2,75 x 21", post. 4.00 x 18". Pressioni raccomandate: su strada ant. 0,8 Kg/cm <sup>2</sup> , post. 1 Kg/cm <sup>2</sup> - Fuori strada ant. 0,6 Kg/cm <sup>2</sup> post. 0,5 Kg/cm <sup>2</sup>
<b>IMPIANTO ELETTRICO:</b>	ant. con luce di posizione, abbagliante-anabbagliante, post. con luce di posizione e illuminazione targa. Avvisatore acustico, deviatore luci e interruttore stop, applicati al manubrio
<b>LAMPADE:</b>	ant. a bulbo 6V 25/25W e a siluro 6V 3W post. a bulbo 6V 5/18W



<b>DIMENSIONI:</b>	Passo	1300 mm.
	Lunghezza max.	2020 mm.
	Larghezza max.	850 mm.
	Altezza max.	1140 mm.
	Altezza minima	280 mm.
	Peso	79 Kg.

**SERBATOIO:** in resina termoplastica, capacità lt. 6,2 compresa riserva

**AUTONOMIA:** 230 Km.

**CONSUMO (CUNA):** lt. 2,7 per 100 Km.

**VELOCITA' MAX.:** 91,5 Km/h



Fig. 3 - Numero Telaio

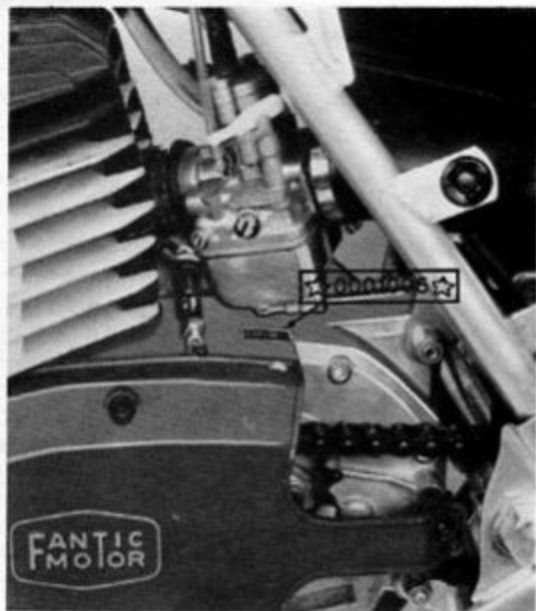


Fig. 4 - Numero Motore

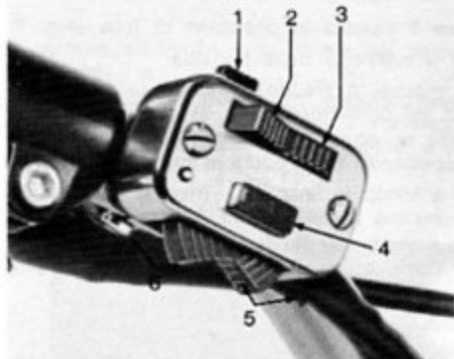


Fig. 5 - Deviatore luci

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



Fig. 6 - Rubinetto benzina

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

## RODAGGIO

Prima di avviare la macchina controllare che:

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

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

**Dopo i primi 1000 Km. circa**, sostituire l'olio del cambio Kg. 1,5 di MOTOR OIL SAE 30/40W.

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

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



Fig. 7 - Cambio

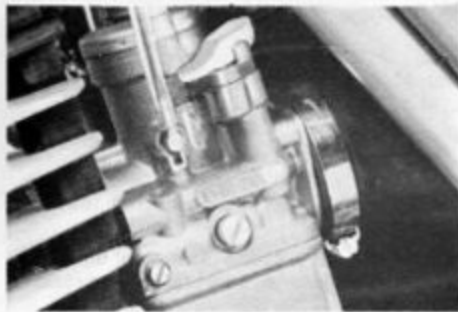


Fig. 8 - Starter

## AVVIAMENTO

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

## IN MARCIA

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

## ARRESTO DEL MOTORE

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

## 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 nelle varie parti, occorre effettuare una pulizia generale del motociclo servendosi di petrolio e pennello per le parti meccaniche, mentre per le parti verniciate usare acqua e asciugare con pelle di daino.

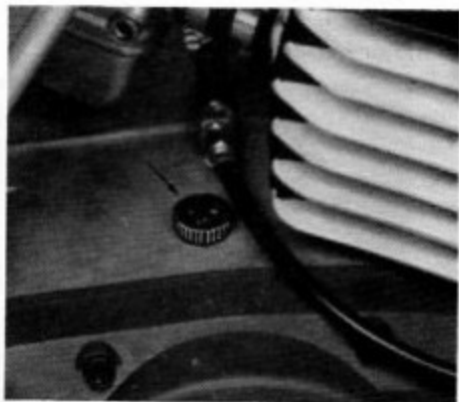


Fig. 9 - Tappo carico olio motore

### Sostituzione olio cambio

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

Per l'operazione procedere nel seguente modo:

- fermare il motore e appoggiare la macchina al cavalletto
- togliere il tappo di carico dell'olio posto sulla parte superiore destra del motore (Fig. 9).
- svitare la vite scarico olio posta sotto il motore Fig. 10 (è possibile anche senza togliere la piastra paramotore)

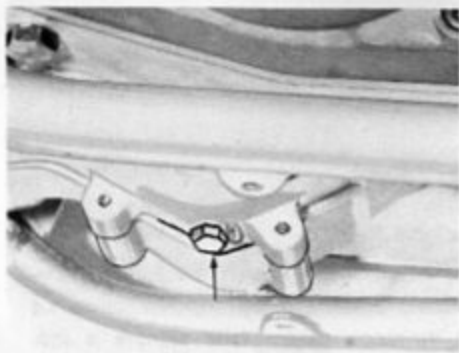


Fig. 10 - Vite scarico olio

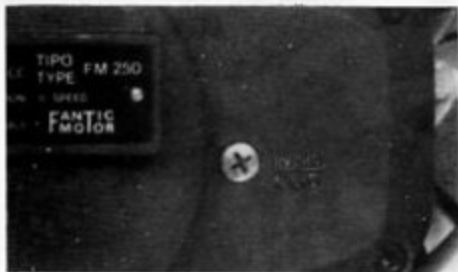


Fig. 11 - Vite livello oli

- 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. 1,5 di olio motore viscosità SAE 30.

Per sapere l'esatta quantità; se non disponete di un contenitore graduato, versate l'olio fino a quando lo vedrete uscire dal foro della vite livello. Allora stringere bene la vite, senza bloccare energicamente, e chiudere il tappo. Rimontare la piastra paramotore e bloccare energicamente le 4 viti di fissaggio.



Fig. 12 - Candela

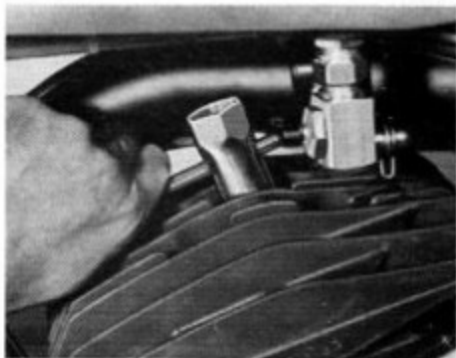


Fig. 13 - Smontaggio candela

## CANDELA

Per la buona resa del motore la candela è un organo molto importante, sulla quale bisogna avere un accurato controllo. La candela standard è la CHAMPION L86 oppure la BOSCH W225 T1.

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  $0,5 \pm 0,6$  m/m. L'operazione va eseguita ogni 3000 Km. circa; ogni 6000 Km. sostituirla.
- Rimontare quindi la candela avvitandola a mano usando la chiave solo per il bloccaggio.

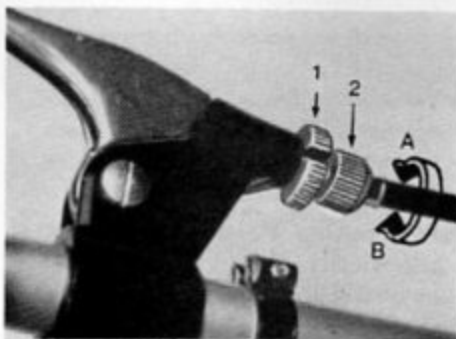


Fig. 14 - Leva frizione  
1) Ghiera di bloccaggio - 2) Registro



Fig. 15 - Regolafilo frizione motore  
1) Controdado - 2) Regolafilo

### 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.

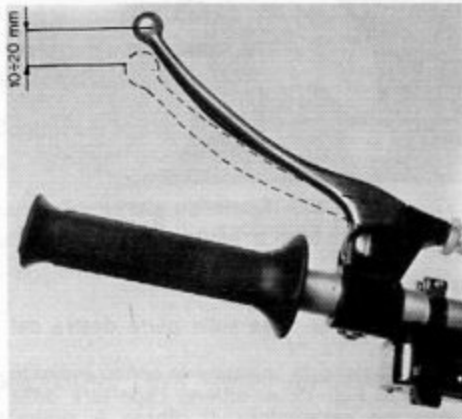
Al contrario, nel senso B indicato in Fig. 14, si diminuirà il gioco della leva.



- Dopo aver stabilito il normale gioco corrispondente a  $10 \div 20$  m/m, bloccare la ghiera 1 e rimontare la copertina di protezione. Nel caso non fosse sufficiente 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 al vostro meccanico.



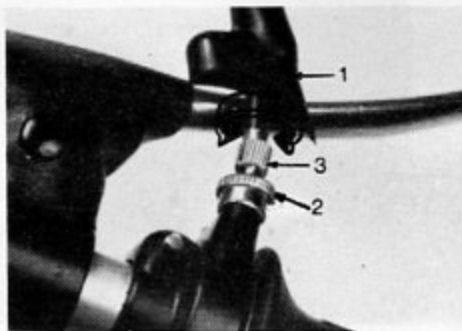


Fig. 16 - Comando gas

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

### Comando gas

Il comando gas si trova sulla parte destra del manubrio.

Con la ruotazione di questo nel senso indicato dalla freccia in Fig. 16, 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 - Fig. 16, sbloccare la ghiera 2 - Fig. 16, e ruotare il regolafilo 3 - Fig. 16 fino ad eliminare il minimo gioco. Se non dovesse essere sufficiente con il regolafilo 3, agire sul regolafilo

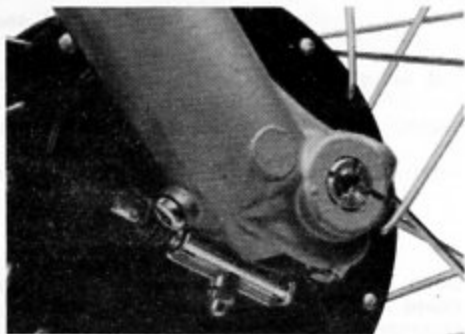


Fig. 17 - Vite scarico olio su forcella

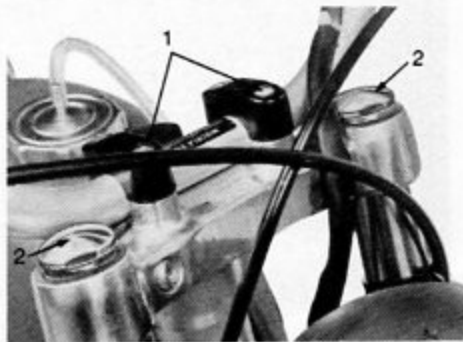
carburatore.

— Bloccare la ghiera 2, e rimontare il cappuccio di protezione.

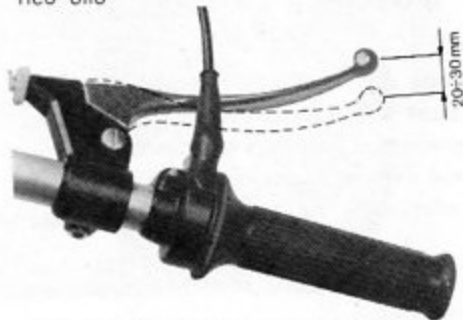
### SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA

- Appoggiare la macchina al cavalletto.
- Svitare le due viti scarico olio (vedi Fig. 17) sui foderi.
- 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 (Fig. 18) e staccare il manubrio.
- 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.

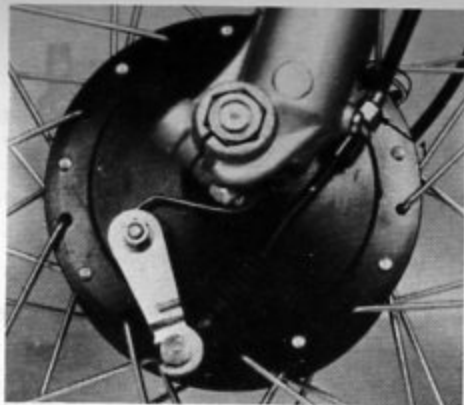
L'operazione va eseguita ogni 8000 Km.

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.

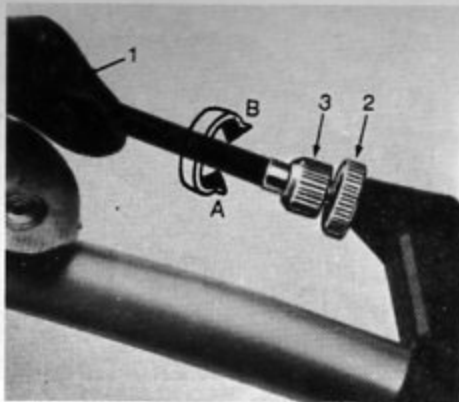
La regolazione deve essere fatta nel seguente modo:



**Fig. 20 - Mozzo anteriore**

1) Regolafilo

- Togliere la copertina di protezione 1 (Fig. 21).
  - Sbloccare la ghiera 2 e avvitare o svitare il regolafilo 3.
- Girando il regolafilo nel senso A indicato in Fig. 21, si aumenterà il gioco della leva.
- Al contrario, nel senso B indicato in Fig. 21, si diminuirà il gioco della leva.



**Fig. 21 - Registro leva freno ant.**

1) Copertina di protezione

- Dopo aver stabilito il normale gioco, corrispondente a 20÷30 m/m (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. 20).



Fig. 22 - Pedale freno  
1) Interruttore stop

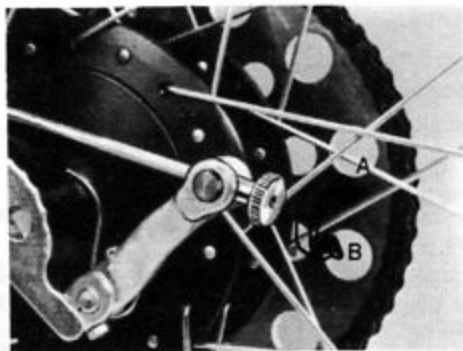


Fig. 23 - Regolafilo su mozzo

## 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 l'usura dei ferodi.

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

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

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

Stabilita la regolazione controllare che l'interruttore stop (Fig. 22) funzioni correttamente.

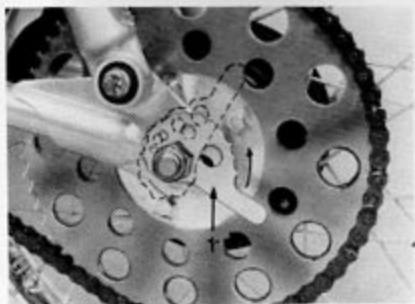


Fig. 24 - Catena

1) Tendicatena

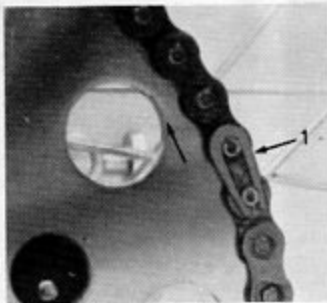


Fig. 25 - 1) Giunto catena

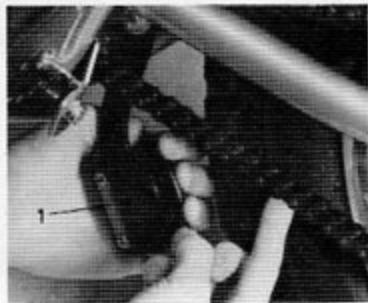


Fig. 26 - Guidacatena

1) Guidacatena

## CATENA

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

- La catena è sempre tesa mediante il guidacatena che con una molla è spinto verso l'alto (Fig. 27).  
Per la giusta tensione mantenere la distanza di 25÷30 m/m circa come indicato in Fig. 26.

- Svitare i dadi perno ruota e allentare i due tendicatena (Fig. 24).
- Mediante una pinza rimuovere il giunto catena (Fig. 25) e sfilarla.
- Pulire la catena con del petrolio. Rimontare la catena e inserire il giunto nel senso indicato in Fig. 25.
- Agire uniformemente sui tendicatena fino a quando il guidacatena ha raggiunto la misura sopra indicata.
- Centrare la ruota nel telaio e fissare i dadi perno ruota.

22 Per lo smontaggio procedere come segue:



Fig. 27 - Ammortizzatore

## AMMORTIZZATORI

Sul TRIAL sono montati degli ammortizzatori idraulici regolabili su 5 posizioni (Fig. 27).

Per la regolazione agire, mediante l'apposita chiave in dotazione (Fig. 28), sull'anello di registro, ruo-

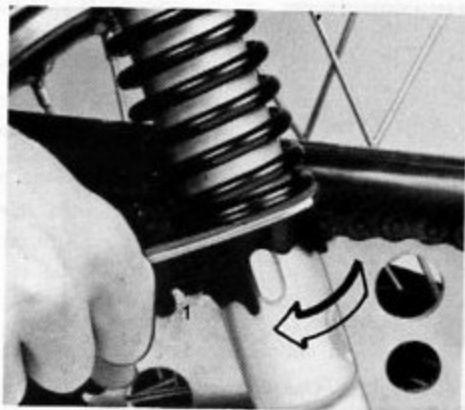


Fig. 28 - Regolazione ammortizzatore  
1) Chiave regolazione ammortizzatore

tandolo a sinistra (in questo caso) nella posizione voluta.

Si raccomanda l'identica regolazione dei due ammortizzatori.

Non necessita di manutenzione tranne una lubrificazione e pulizia periodica esterna.

NB. - Nel caso di un secondo passeggero cambiare la regolazione degli ammortizzatori in modo che a pieno carico non arrivino mai a fondo corsa.

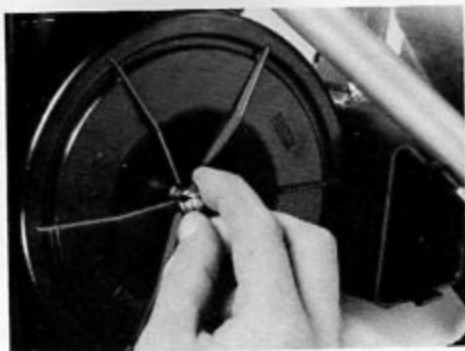


Fig 29 - Cassetta aspirazione

1) Dado ad alette

## FILTRO ARIA

Il filtro è sistemato sotto il coperchio destro.

Una delle cause dello scarso rendimento del motore è senz'altro dovuta alle condizioni del filtro.

Per questo è utile effettuare ogni 2000 Km. o più frequentemente se usato in zone polverose, un'accurata pulizia.

24 Per l'operazione procedere nel modo seguente:

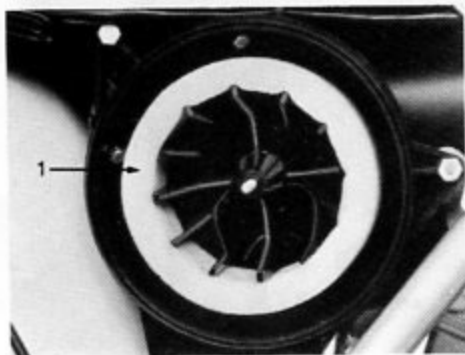
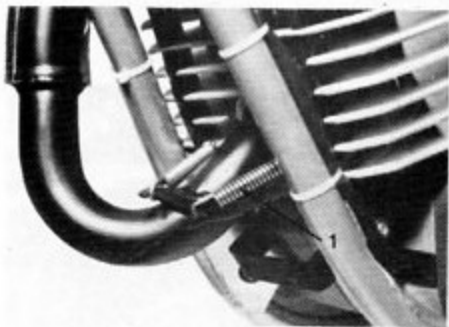


Fig. 30 - Filtro 1) Filtro

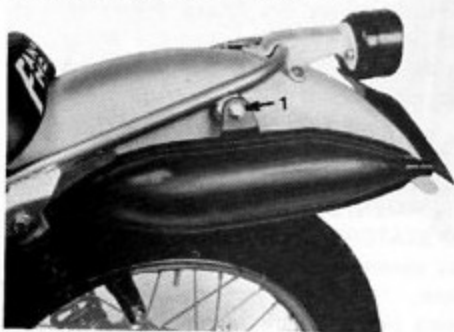
- Staccare il coperchio.
- Svitare il dado ad alette (Fig. 20) ed estrarre il coperchietto.
- Rimuovere il filtro (Fig. 30) immergendolo in benzina e soffiarlo con aria compressa.
- Installare il filtro, rimontare il coperchio e bloccare con il dado.

Ogni 6000 Km. consigliamo di sostituirlo.





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



**Fig. 31a - Silenziatore**  
1) Vite fissaggio silenziatore

## SILENZIATORE

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

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

Per l'operazione staccare le due molle (Fig. 31) 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.

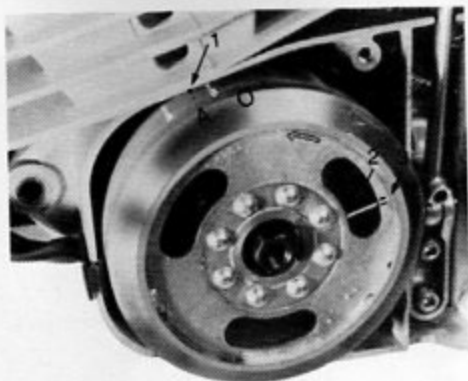


Fig. 32 - Volano DUCATI  
O) Punto Morto Superiore - A) Anticipo accensione

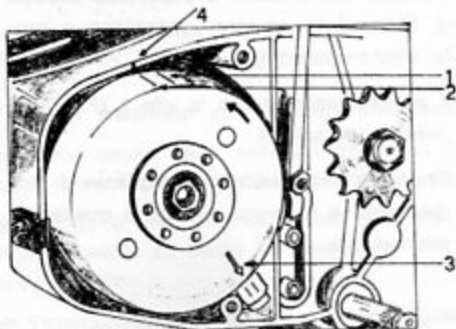


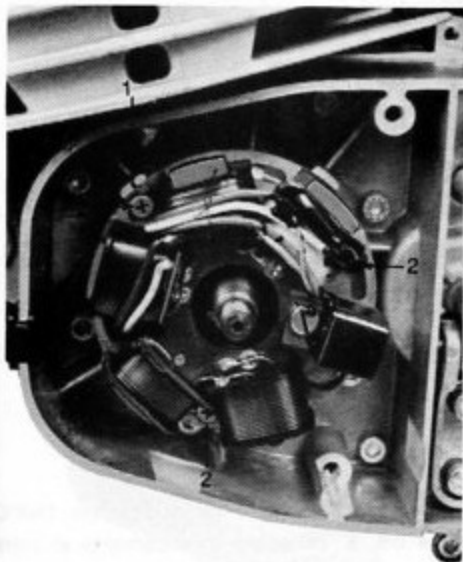
Fig. 32a - Volano DANSI

## VOLANO

Sono stati montati 2 tipi di volani, DUCATI o DANSI. Entrambi sono ad accensione elettronica pertanto non necessitano di alcuna manutenzione.

Smontaggio:

- Svitare la vite sul pedale del cambio e sfilare lo stesso.
- Svitare le tre viti che fissano il coperchio lato volano e smontarlo.
- Bloccare l'induttore del volano con lo speciale attrezzo «chiave di fermo volano» e con una chiave da 15 mm svitare il dado di bloccaggio. Usando poi l'apposito estrattore togliere l'induttore.
- Prima di rimuovere lo statore fare UN SEGNO DI RIFERIMENTO SIA SUL SEMICARTER CHE SULLO STATORE, come indicato in Fig. 33, questo per essere sicuri di rimontarlo nella stessa posizione. A questo punto svitare le tre viti di fissaggio (2 - Fig. 33) e togliere lo statore.



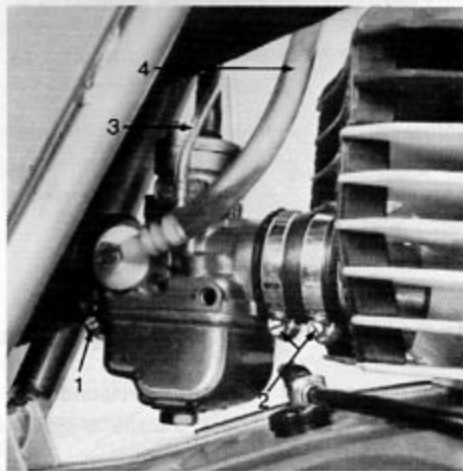
**Fig. 33 - Statore**  
1) Segno di riferimento - 2) Viti fissaggio statore

#### **CONTROLLO FASE ACCENSIONE DUCATI (Fig. 32)**

- 1) Fare il segno 1 sul carter in corrispondenza del segno 0 sul volano con il pistone al PMS.
- 2) Ruotare l'induttore in senso orario in modo che il segno A coincida al segno 1 sul carter, di conseguenza la riga bianca 2 deve trovarsi in mezzo alle due righe (3) sull'induttore.

#### **CONTROLLO FASE ACCENSIONE DANSI (Fig. 32a)**

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

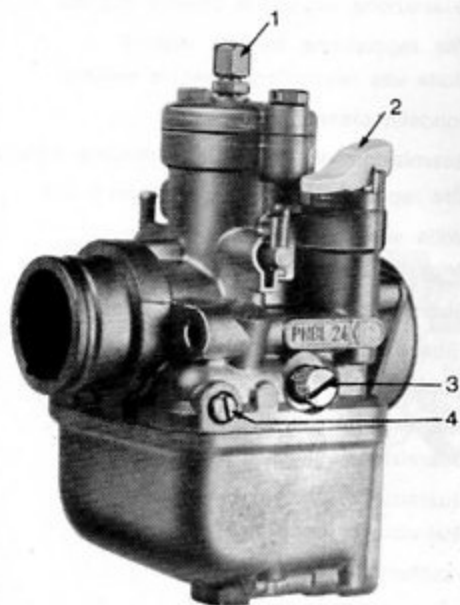


**Fig. 34 - Gruppo carburatore**

- 1) Fascetta fiss. manicotto-aspiraz. - 2) Fascetta fiss. manicotto-cilindro - 3) Tubetti sfiato - 4) Tubetto benzina

## **CARBURATORE**

Sul TRIAL 125 è montato un carburatore Dell'Orto PHBL 24 BS. E' collegato elasticamente al cilindro mediante un manicotto in gomma stretto da due fascette Fig. 34, e all'aspirazione bloccato con una altra fascetta Fig. 34.



**Fig. 35 - Carburatore**  
1) Regolafilo gas - 2) Starter - 3) Vite regolazione minimo - 4) Vite regolazione miscela

### 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 3 - Fig. 35, fino ad avere un numero di giri del motore costante, ma più basso possibile.

- |    |   |    |   |
|----|---|----|---|
| 1  | Valvola gas N. 40                         | 23 | Guarnizione coperchio camera miscela        |
| 2  | Spillo conico D 22 alla 2a tacca          | 24 | Vite regolazione miscela minimo             |
| 3  | Polverizzatore AQ 265                     | 25 | Molla vite regolazione miscela minimo       |
| 4  | Getto massimo 95                          | 26 | Rondella piana                              |
| 5  | Getto minimo 45                           | 27 | Guarnizione vite regolazione miscela minimo |
| 6  | Getto avviamento 60                       | 28 | Vite regolazione valvola gas 2 giri e 1/4   |
| 7  | Valvola a spillo                          | 29 | Molla vite regolazione valvola gas          |
| 8  | Galleggiante                              | 30 | Rondella piana                              |
| 9  | Cappuccio cavo gas                        | 31 | Guarnizione vite regolazione valvola gas    |
| 10 | Vite tendifilo                            | 32 | Filtro benzina                              |
| 11 | Dado bloccaggio vite tendifilo            | 33 | Pipetta raccordo tubo benzina               |
| 12 | Vite fissaggio coperchio camera miscela   | 34 | Vite fissaggio pipetta                      |
| 13 | Coperchio camera miscela                  | 35 | Guarnizione valvola a spillo                |
| 14 | Vite fissaggio dispositivo avviamento     | 36 | Guarnizione getto avviamento                |
| 15 | Dispositivo avviamento                    | 37 | Guarnizione vaschetta                       |
| 16 | Guarnizione dispositivo avviamento        | 38 | Vaschetta                                   |
| 20 | Molla valvola gas                         | 39 | Perno galleggiante                          |
| 21 | Piastrina ritegno fermaglio spillo conico | 40 | Guarnizione tappo fissaggio vaschetta       |
| 22 | Fermaglio spillo conico                   | 41 | Tappo fissaggio vaschetta                   |

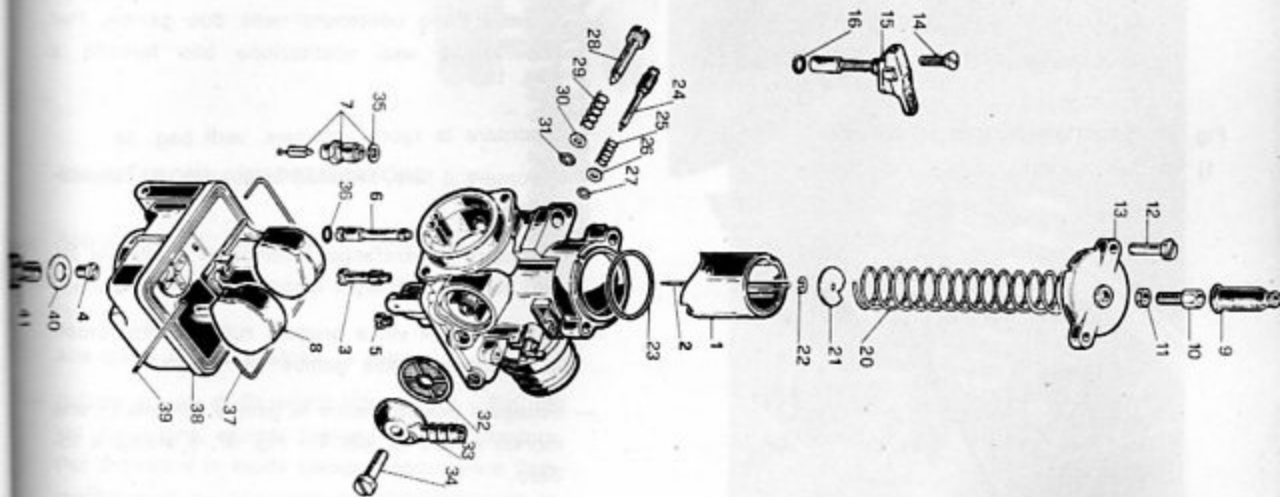


Fig. 36 - Esploso carburatore PHBL 24 BS



Fig. 37 **Smontaggio gambe forcella**

1) Viti fiss. gambe forcella - 2) fodero



Fig. 37a - **Estrazione anello di fermo**

1) Anello di fermo

## SMONTAGGIO GAMBE FORCELLA

- Vuotare l'olio contenuto nelle due gambe. Per l'operazione vedi sostituzione olio forcella a pag. 18.
- Smontare la ruota anteriore, vedi pag. 34.
- Smontare il faro, svitando le quattro viti sulle fascette.
- Smontare il parafrangente svitando le 4 viti sui foderi forcella.
- Allentare le 4 viti a brugola sulle piastre forcella e sfilare le due gambe dal basso.
- Stringere possibilmente la gamba forcella in una morsa, svitare la vite 1 - Fig. 37, e sfilare il fodero.
- Mediante un cacciavite togliere l'anello di fermo 1 - Fig. 37a, e estrarre la pompa completa. Per il rimontaggio seguire il procedimento inverso ricordandosi di versare gr. 170 per gamba di olio FINA DEXRON ATF.



Fig. 39 - 1) Gomma di protezione  
2) Ghiera



### SMONTAGGIO AMMORTIZZATORE

- Appoggiare la macchina al cavalletto.
- Svitare la vite di fissaggio superiore (1 - Fig. 38), alla quale è fissata anche la sella.
- Svitare la vite di fissaggio inferiore (2 - Fig. 38) sul forcellone, quindi togliere l'ammortizzatore. Per smontare la molla bisogna appoggiare l'ammortizzatore su un piano preferibilmente in legno (vedi Fig. 39), 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.

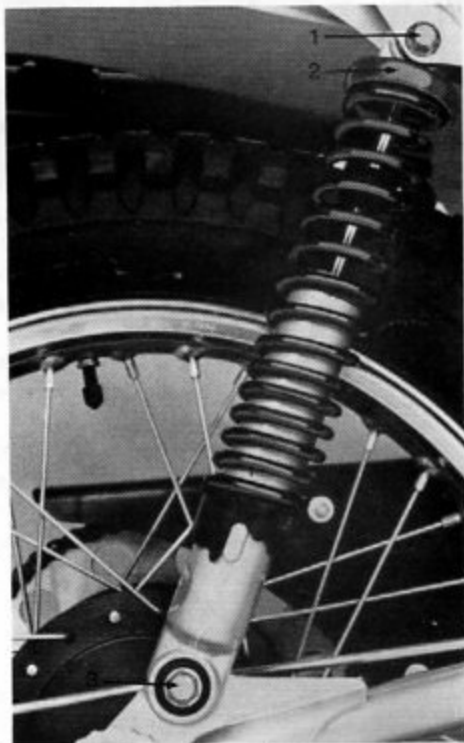


Fig. 38 - Ammortizzatore

1) Vite fissaggio sup. ammortizzatore - 2) Pa-33 rapolvere in gomma - 3) Vite fissaggio inf. ammortizzatore

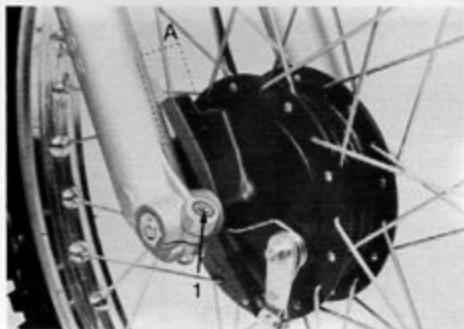
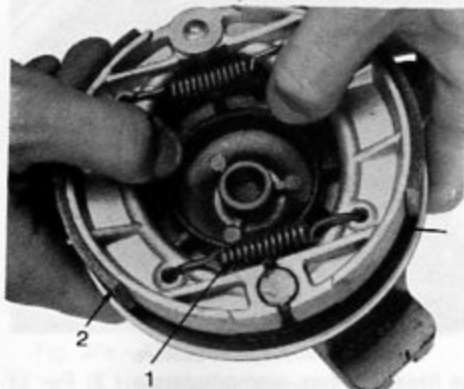


Fig. 40 - Mozzo anteriore

1) Vite fissaggio forcella - A) Posizionamento disco portaceppi



## 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. 42).
- Sbloccare il controdado 1, ruotare il regolafilo nel senso indicato in Fig. 43 e staccare la trasmissione freno anteriore dalla levetta freno.
- Allentare le due viti a brugola sui foderi forcella (Fig. 40) e con un cacciavite svitare il perno ruota sul lato destro, quindi sfilare la ruota.
- Togliere il disco portaceppi e, nel caso si dovesse ricorrere alla sostituzione dei ceppi freno usare un cacciavite facendo leva come indicato dalla freccia in Fig. 41, sganciare le molle e sostituire i ceppi.

Fig. 41 - Disco portaceppi

1) Molle - 2) Ferodo

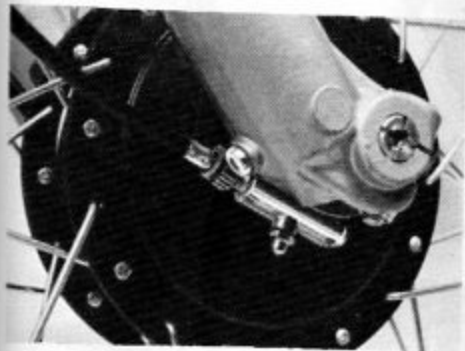


Fig. 42 - Rinvio

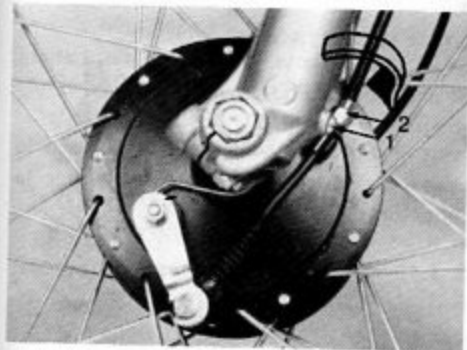


Fig. 43 - Mozzo  
1) Controdado - 2) Regolafilo

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

- Rimontare il disco portaceppi tenendo presente del posizionamento come indicato in Fig. 40.
- 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.

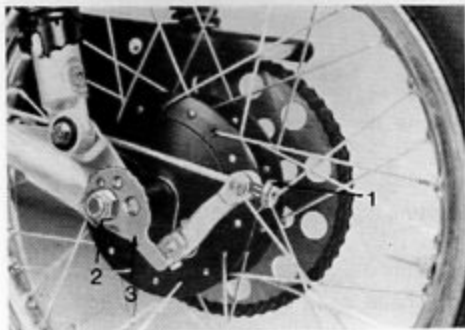


Fig. 44 - Mozzo ruota post.

- 1) Anello zigrinato - 2) Dado perno ruota -  
3) Tendicatena

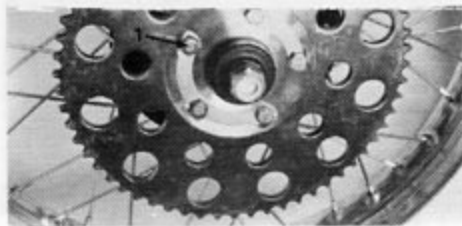


Fig. 45 - Mozzo con corona

- 1) Viti fissaggio corona

## SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

- Sollevare da terra la ruota posteriore.
- Svitare l'anello zigrinato 1 Fig. 44 e sfilare l'asta freno posteriore.
- Svitare i dadi perno ruota e allentare i due tendicatena.
- Con una pinza staccare il giunto e sfilare la catena.
- Estrarre il perno ruota, se necessario battere con un mazzuolo, quindi levare la ruota.
- Rimuovere il disco portaceppi e se necessita la sostituzione dei ceppi, procedere come per la ruota anteriore.
- Svitare le 5 viti Fig. 45 e staccare la corona.



(Fig. 47)



(Fig. 48)



(Fig. 49)



(Fig. 52)



(Fig. 50)



(Fig. 51)

### SMONTAGGIO MOTORE DAL TELAIO

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

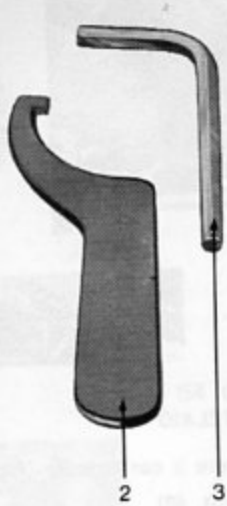
**CATENA:** staccare il giunto e sfilare la catena (Fig. 48)

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

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

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

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



#### ATTREZZI IN DOTAZIONE

- 1) Busta porta attrezzi
- 2) Chiave regolazione ammortizzatori
- 3) Chiave esagonale

- 4) Pinza
- 5) Cacchiavite
- 6) Chiave per candela

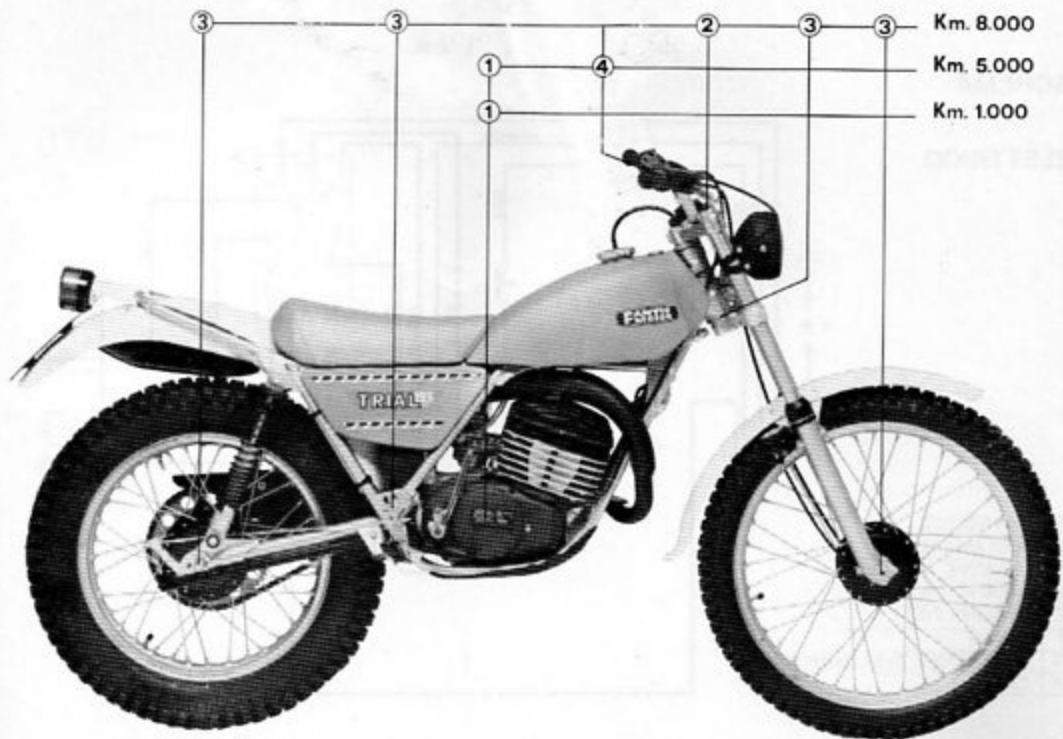
### COPPIE DI SERRAGGIO

	DESCRIZIONE	Q.ta	Ø mm	COPPIA Kg/m
MOTORE	Dado fiss. pignone Z-11	1	12	0.8 ÷ 1.2
	Dado fiss. volano	1	10	3.0 ÷ 3.5
	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	5.2 ÷ 5.5
	Dado perno ruota ant.	1	15	5.5 ÷ 6.5
	Dado perno ruota post.	2	15	7.0 ÷ 9.0
	Dado perno forcellone	1	16	6.5 ÷ 7.5
	Viti morsetti manubrio	4	6	1.8 ÷ 2.5
	Viti fiss. gambe forcella su perno ruota	2	8	2.5 ÷ 3.5
	Dado serie sterzo	1	24	7.6 ÷ 8.0
	Viti fiss. corona	4	7	2.0 ÷ 2.8
	Viti bloccaggio gambe forcella	4	6	2.0 ÷ 3.0

## TABELLA DELLA LUBRIFICAZIONE

N. rif.	Parti da lubrificare	Periodo	Operazioni da eseguire	Tipo di lubrificante
1	Cambio	Dopo 1000 Km. (se trattasi di veicolo nuovo)  Ogni 4000 Km.  Ogni 8000 Km.	Sostituire completamente l'olio della scatola cambio.  Controllare il livello dell'olio della scatola cambio. Se necessario ripristinare il livello con aggiunta.  Ricambiare l'olio.	Kg. 1,5 MOTOR OIL SAE 30/40 W
2	Forcella idraulica	Ogni 4000 Km.  Ogni 8000 Km.	Verificare il livello. Eventualmente fare aggiunta.  Ricambiare l'olio (gr. 170 per gamba).	FINA DEXRON ATF
3	Cuscinetti ruota anteriore e posteriore, asse oscillazione forcella posteriore, serie sterzo.	Ogni 8000 Km.	Lubrificare.	
4	Cavi comandi frizione, gas, freno ant., perni ceppi freno, perno pedale freno, perni cavalletto.	Ogni 4000 Km.	Lubrificare.	





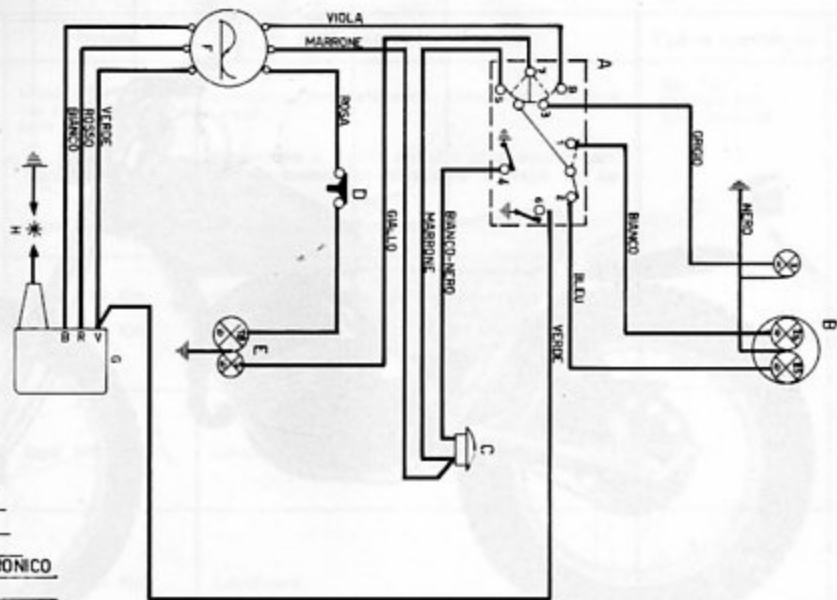
Km. 8.000

Km. 5.000

Km. 1.000

# SCHEMA

# ELETTRICO



- A COMMUTATORE
- B FARO ANTERIORE
- C AVVISATORE ACUSTICO
- D INTERRUTTORE STOP
- E FANALINO POST.
- F VOLANO
- G TRASDUTTORE ELETTRONICO
- H CANDELA