

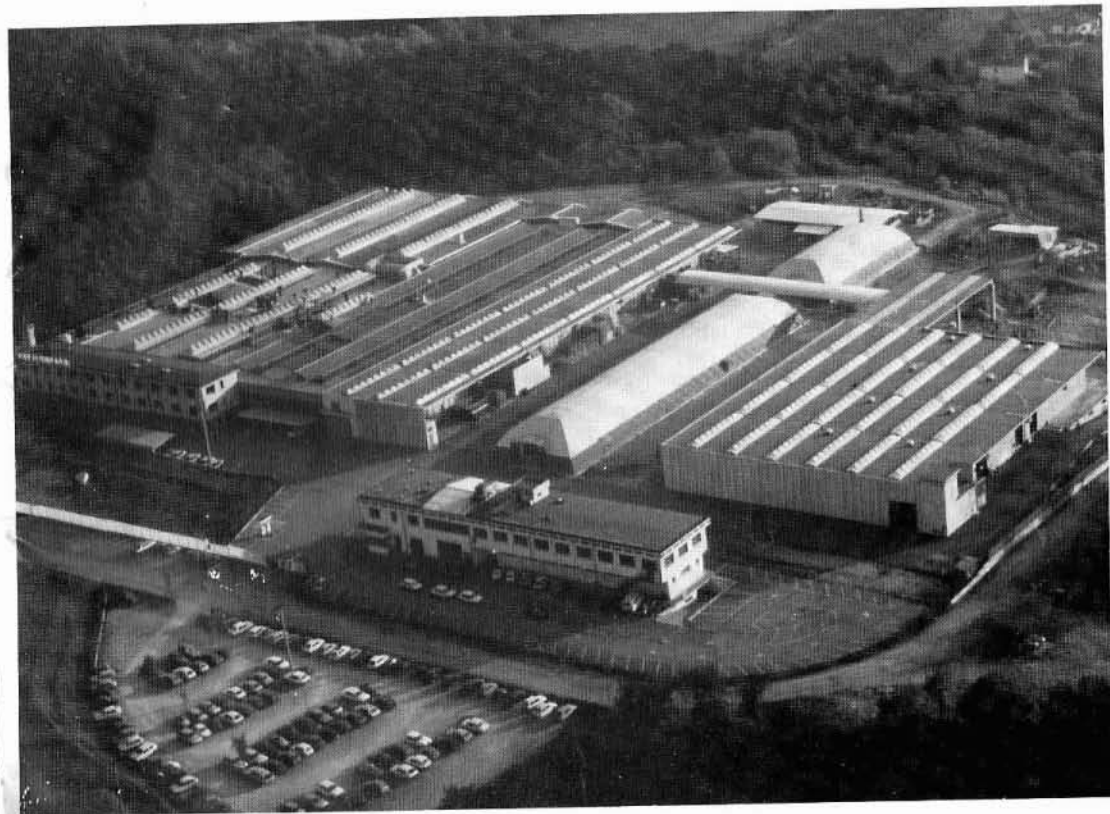
FANTIC
FMOTOR S.p.A.

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



TRIAL 125
TRIAL 301

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 FANTIC TRIAL

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.

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

AVVERTENZA

Per conservare il Suo «FANTIC» in perfetto stato di efficienza e perchè non decadano le condizioni di garanzia previste dal contratto di vendita, raccomandiamo di utilizzare espressamente i lubrificanti da noi consigliati e 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 maggiore durata e di un funzionamento ottimale del Suo veicolo.

Le raccomandiamo di esigere sempre ricambi originali FANTICMOTOR.



Fig. 1 - Vista destra

4



Fig. 2 - Vista sinistra

5

CARATTERISTICHE TECNICHE

TELAIO	monotrave sdoppiata con culla aperta, in acciaio ad alta resistenza, scomponibile in due parti e puntone di reazione sul motore. Piastra paramotore inferiore in lega leggera. Serie sterzo montata su cuscinetti a rulli conici protetti da anelli di tenuta.
SOSPENSIONE ANTERIORE:	a forcella teleidraulica a perno avanzato steli \varnothing 35 mm. in acciaio, foderi in lega leggera, corsa 170 mm. Quantità olio per gamba cm ³ 230 MARZOCCHI 3,8 ENGLER a 50° C.
SOSPENSIONE POSTERIORE:	a forcellone oscillante con bracci in acciaio a sezione rettangolare e mono-ammortizzatore idropneumatico. Corsa 62 m/m, escursione ruota 185 m/m.
RUOTE:	cerchi AKRONT ant. WM/1 x 21", post. WM/2 x 18" in lega leggera; mozzi in lega leggera montati su cuscinetti, ant. con freno a disco a comando idraulico, post. conico con freno a tamburo \varnothing 125 m/m.
PNEUMATICI:	ant. 2,75 x 21", post. 4.00 x 18" pressioni raccomandate: per uso stradale e misto ant. e post. 0,7 bar per uso fuoristrada ant. e post. 0,4 bar NB. - LE RUOTE SONO FORNITE GIÀ BILANCIATE, FARE ATTENZIONE A OGNI SMONTAGGIO DI COPERTURA.

	TRIAL 301	TRIAL125
IMPIANTO ELETTRICO:	Volano elettronico 6V-35 + 5 / 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 2080	
Larghezza max.	m/m 830	
Altezza max.	m/m 1100	
Altezza minima	m/m 330	
Peso	kg. 86	kg. 85
SERBATOIO:	in resina termoplastica, capacità lt. 3,8 riserva compresa	
AUTONOMIA:	km. 89 circa	km. 123 circa
Consumo (CUNA) lt/100 km.:	4,3	3,1
VELOCITÀ MAX.:	110 Km/h.	90 KM/h.

CARATTERISTICHE TECNICHE

	TRIAL 301	TRIAL 125
MOTORE	monocilindrico a 2 tempi	
CILINDRO:	in lega leggera con 4 travasi	
TESTA:	in lega leggera	
CILINDRATA:	249,4 cc.	124,4 cc.
ALESAGGIO:	74 mm.	55,2 mm.
CORSA:	58 mm.	52 mm.
RAPPORTO DI COMPRESSIONE:	1 : 10,4	1 : 12
POTENZA MAX:	KW 12,3 (HP 16,6) a 5000 giri/1'	KW 8,46 (HP 11,5) a 5.500 giri/1'
COPPIA MAX:	2,5 Kgm. (Nm 24,5) a 4000 giri/1'	1,41 Kgm. (Nm 13,88) a 5000 giri /1'
ACCENSIONE	elettronica	
ANTICIPO ACCENSIONE	2,5 m/m sul pistone corrispondenti a 21°30'	1,6 m/m sul pistone corrispondenti a 18°
ALIMENTAZIONE:	miscela di benzina 97 N.O. SUPER al 2% di olio CASTROL TTS	
LUBRIFICAZIONE	o CASTROL 2T	
CANDELA:	CHAMPION N3	CHAMPION L86

	TRIAL 301	TRIAL 125
CARBURATORE:	DELL'ORTO PHBH 26 BS	DELL'ORTO PHBL 24 BS
Getto max.	102	92
Getto minimo	45	48
Getto avviamento	70	60
Spillo conico	tipo x 5 alla 2 ^a tacca	D 22 alla 2 ^a tacca
Valvola gas	N. 45	N. 40
Polverizzatore	BN 264	AQ 265
Galleggiante	g. 8,3	g. 8,3
Vite aria aperta	1 giro	1 giro e 1/2
FRIZIONE:	a dischi multipli in bagno d'olio	
TRASMISSIONE:	primaria ad ingranaggi a denti dritti Z = 24/79 rapporto 1:3,30 secondaria a catena 5/8" x 1/4" Z = 13/42 oppure Z = 12/39 rapporto 1:3,24	primaria ad ingranaggi a denti dritti Z = 20/81 rapporto 1:4,05 secondaria a catena 1/2" x 5/16" Z = 13/52 rapporto 1:4
CAMBIO:	TRIAL a 6 rapporti con innesti frontali al cambio totali	TRIAL a 6 rapporti con innesti frontali al cambio totali
	1a Z-12/39 1 : 3,25 1 : 34,74	1a Z-12/39 1 : 3,25 1 : 52,65
	2a Z-14/36 1 : 2,57 1 : 27,31	2a Z-14/36 1 : 2,57 1 : 41,63
	3a Z-15/30 1 : 2,00 1 : 21,25	3a Z-15/30 1 : 2,00 1 : 32,40
	4a Z-20/28 1 : 1,40 1 : 14,88	4a Z-20/28 1 : 1,40 1 : 22,68
	5a Z-27/24 1 : 0,89 1 : 9,46	5a Z-27/24 1 : 0,89 1 : 14,41
	6a Z-30/20 1 : 0,67 1 : 7,12	6a Z-30/20 1 : 0,67 1 : 10,85
AVVIAMENTO:	a kick starter sulla destra azionato in avanti È POSSIBILE AVVIARE IL MOTORE CON QUALSIASI MARCIA INSERITA TIRANDO PRIMA LA LEVA FRIZIONE	



Fig. 3 - Numero di telaio.

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

Prima di utilizzare la moto verificare che:

- l'olio motore sia al giusto livello;
- i pneumatici siano alla pressione stabilita;
- il serbatoio del carburante sia rifornito.

IMPORTANTE

I motori FANTIC sono studiati e sviluppati utilizzando esclusivamente i lubrificanti consigliati in questo manuale. L'uso di lubrificanti di diverso tipo o marca provoca inevitabilmente un funzionamento anomalo del motore e la precoce usura degli organi interni. **Raccomandiamo quindi di utilizzare solo ed esclusivamente i lubrificanti consigliati compreso l'olio per miscela che è il più importante.**

RODAGGIO

Essendo, il primo periodo d'uso molto importante per il successivo rendimento del motore, si raccomanda di seguire 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.



Fig. 4 - Numero di motore.

Usare sia in rodaggio che dopo miscela di benzina 97 N.O. super al 2% di olio **CASTROL TTS** o **CASTROL 2T**.

Dopo i primi 300 km. è assolutamente necessario sostituire l'olio del cambio con 500 cc. di olio motore CASTROL HYPOY 80 W 80.

Al primo cambio d'olio consigliamo dopo averlo scaricato di smontare il coperchio frizione e lavare accuratamente gli organi interni con benzina o petrolio ed asciugarli con getti di aria compressa; questo al fine di eliminare eventuali residui metallici dovuti all'assestamento degli organi. Successivamente sostituire l'olio ogni 3.000 o 4.000 km., (vedere istruzioni a pag. 15).

Controllare che non 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 il mono-ammortizzatore. Verificare anche che le fascette fissaggio dei manicotti carburatore-cilindro e carburatore-cassetta di aspirazione siano serrate.

DEVIATORE LUCI

Il deviatore luci è situato sul lato sinistro del manubrio e va comandato come rappresentato nelle fig. 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.

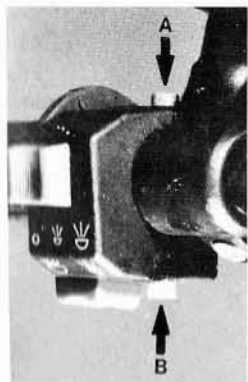


Fig. 5



Fig. 6



Fig. 7



Fig. 8

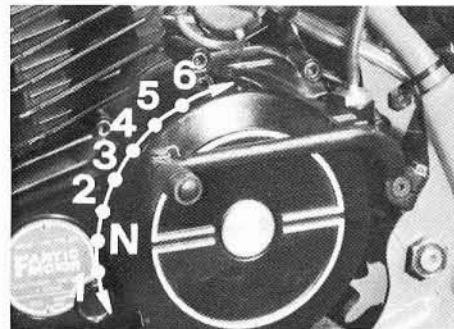


Fig. 9 - Pedale selettore.

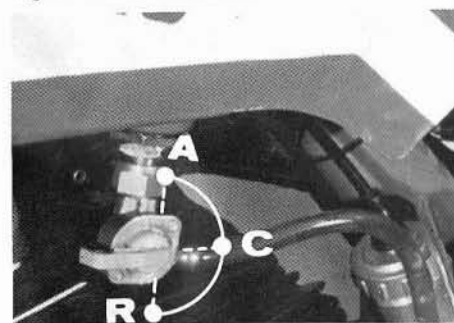


Fig. 10 - Rubinetto benzina.
A = aperto C = chiuso R = riserva.

AVVIAMENTO

- Mettere il cambio in posizione di folle (Fig. 9).
- Aprire il rubinetto della benzina (Fig. 10) se il motore è freddo sollevare la leva dello starter sul carburatore (A Fig. 11).
- 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 1ª marcia (pedale verso il basso fig. 9).
- Lasciare gradualmente la leva della frizione ruotando contemporaneamente la manopola del gas.

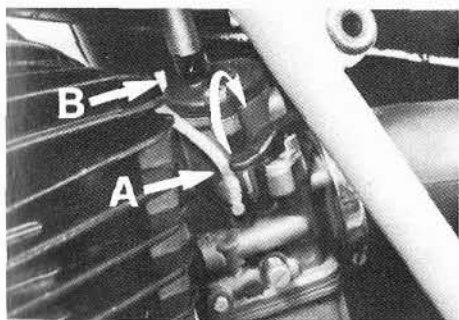


Fig. 11 - Leva starter sul carburatore.

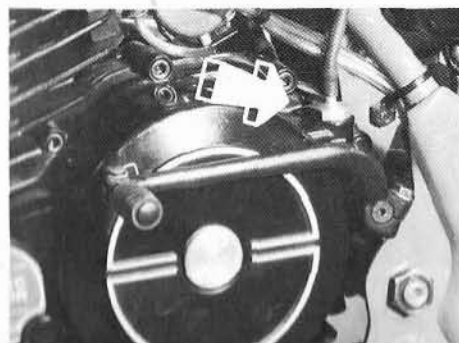


Fig. 12 - Tappo carico olio.

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. 9), 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 verniciate o in plastica usare acqua e sapone ed asciugare con pelle di daino.

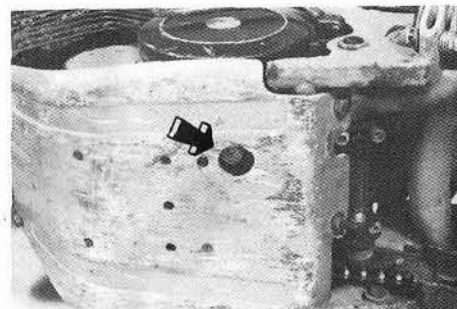


Fig. 13 - Vite scarico olio.

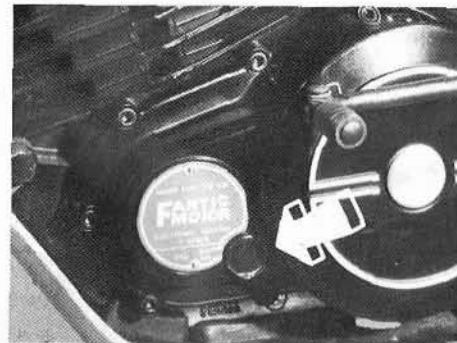


Fig. 14 - Oblò di livello olio.

SOSTITUZIONE OLIO CAMBIO

Dopo averlo sostituito a 300 km. l'operazione dovrà essere ripetuta ogni 3 ÷ 4.000 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 (Fig. 12).
- Svitare la vite di scarico olio posta sotto il motore (Fig. 13).
- Lasciare scolare l'olio tenendo la macchina perpendicolare al terreno per circa 3 minuti.
- Rimontare la vite di scarico olio controllando che la guarnizione non sia deteriorata.
- Versare dal tappo di carico (Fig. 12) 500 cc. di olio motore **CASTROL HYPOY 80 W 80**. Per sapere l'esatta quantità di olio da versare se non disponete di un contenitore graduato, controllare l'oblò (fig. 14), fino a quando l'olio non abbia raggiunto il livello massimo segnato sulla targhetta (fig. 14).
- Chiudere il tappo di carico olio.



Fig. 15 - Candela.

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 la CHAMPION N3 (Trial 301) e la CHAMPION L86 (Trial 125).

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 degli elettrodi, che deve essere di $0,5 \div 0,6$ mm. L'operazione va eseguita ogni 3.000 km. circa; ogni 6.000 km. sostituirla.
- Rimontare quindi la candela avvitandola a mano. Usare la chiave solo per il serraggio.

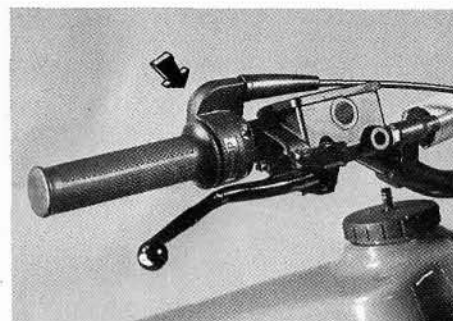


Fig. 16 - Comando gas.

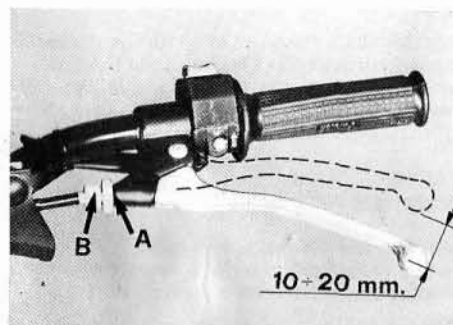


Fig. 17 - Comando frizione.

REGOLAZIONE 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 del gioco avvitare o svitare il regolafilo sul carburatore (B Fig. 11).

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. 17 in senso orario se si vuole aumentare il gioco della frizione, ruotarla invece in senso anti orario se lo si vuole diminuire. Terminata l'operazione infilare nuovamente sul registro tendi-cavo la copertina di protezione.

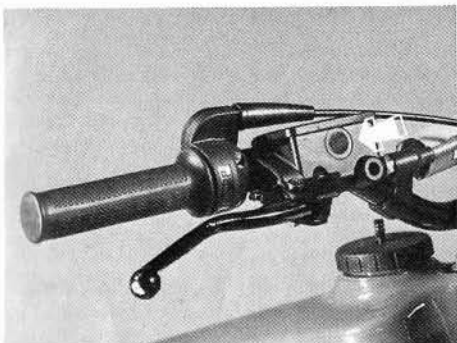


Fig. 18 - Oblò di controllo livello olio.

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.

COMANDO FRENO ANTERIORE

Il comando freno anteriore è idraulico. È composto da un serbatoio olio chiuso da un coperchio a tenuta e da una pompa comandata dalla leva freno.

Il serbatoio dell'olio è provvisto di un oblò in modo da aver sempre sotto controllo il livello. L'olio deve essere mantenuto costantemente a vista nell'oblò (Fig. 18). Se il livello dovesse calare fare un'aggiunta inserendo olio **CASTROL DISC BRAKE FLUID**.

IMPORTANTE

Non riempire mai completamente il serbatoio dell'olio.

Non mischiare mai diversi tipi di olio.

Per la pulizia della pompa o della pinza freno non usare assolutamente benzina o prodotti derivati dal petrolio.



Fig. 19 - Pinza freno.

SPURGO DEL FRENO

Lo scopo di questa operazione è di eliminare l'eventuale formazione di bolle d'aria nell'impianto frenante. Le cause di questo pericoloso inconveniente possono essere attribuite al fatto di non aver rispettato il livello dell'olio nel serbatoio, oppure all'infiltrazione di aria dovuta all'usura degli anelli di tenuta (in questo ultimo caso consigliamo di rivolgerVi alle organizzazioni di vendita ed assistenza FANTICMOTOR).

Lo spurgo del freno va eseguito nel seguente modo:

- togliere il cappuccio di protezione della valvola di sfiato sulla pinza freno (Fig. 19);
(per evitare inutili e dannosi spruzzi di olio consigliamo di inserire sulla valvola un tubetto di plastica trasparente collegato ad un recipiente qualsiasi);
- togliere il coperchio del serbatoio della pompa freno e verificare che l'olio sia al giusto livello;
- pompare lentamente 2 o 3 volte tirando la leva freno;
- mantenere la leva tirata e contemporaneamente svitare la valvola di sfiato (è sufficiente 1 giro).
Si noterà a questo punto uscire dal tubetto, olio e bolle d'aria;
- richiudere la valvola e lasciare gradualmente la leva freno.

Ripetere l'operazione fino a quando dal tubetto si vedrà uscire solamente olio, a questo punto stringere bene la valvola, rimontare su di essa il cappuccio di protezione e dopo aver provveduto al rabbocco dell'olio nel serbatoio se necessario, rimontare il coperchio.

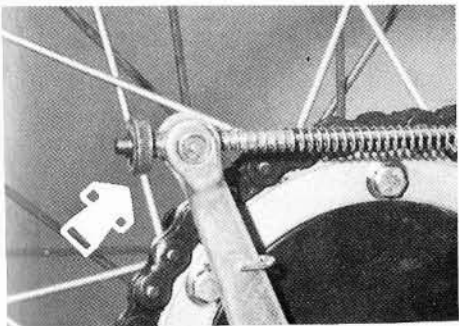


Fig. 20 - Pomolo regolazione asta freno.

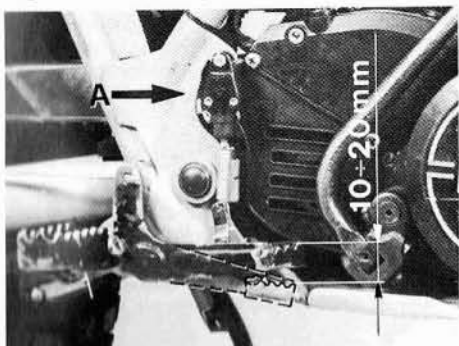


Fig. 21 - Interruttore stop.

REGOLAZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE

Prima di effettuare l'operazione è consigliabile smontare il disco portaceppi, pulire il tamburo ed i ceppi freno, eliminare eventuali depositi di materiale d'attrito e controllare l'usura dei ferodi, dopodichè rimontare il tutto mantenendo la giusta tensione della catena.

La regolazione deve essere eseguita avvitando o svitando il pomolo di regolazione (Fig. 20). Ruotandolo in senso orario si diminuirà il gioco, diversamente, ruotando 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.

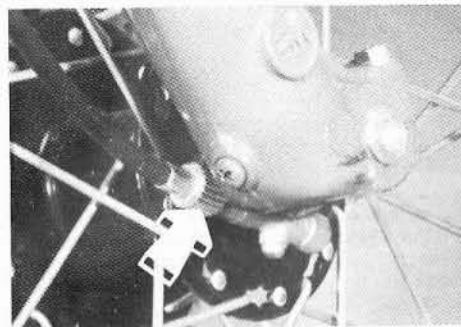


Fig. 22 - Viti scarico olio.

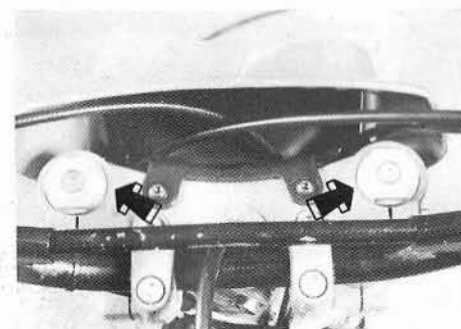


Fig. 23 - Tappi forcella.

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 (Fig. 22) e 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 riavvitare le viti.

Carico olio

- Smontare i tappi forcella (Fig. 23).
- Versare in ogni gamba della forcella 230 cc. di olio MARZOCCHI-3,8 Engler a 50° C.
- Controllare le guarnizioni di tenuta dei due tappi sostituendole se necessario e rimontarli.

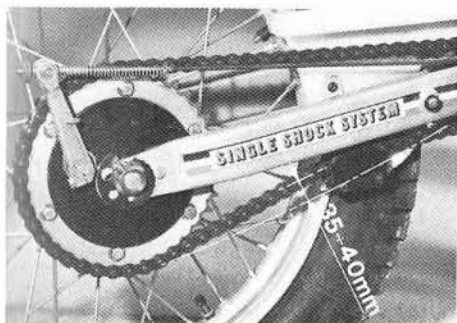


Fig. 24 - Tensione catena.

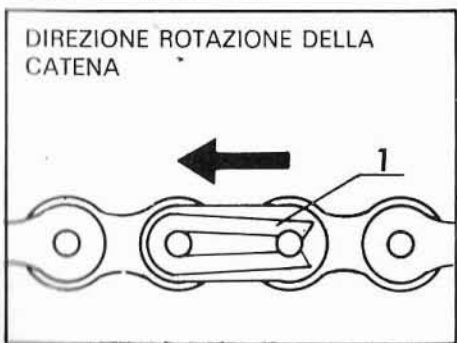


Fig. 25 - Molletta di arresto.

CATENA

I TRIAL 125 e 301 montano di serie una catena pre-lubrificata, 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 $35 \div 40$ mm. (Fig. 24);
- la lubrificazione sia eseguita ogni qualvolta si lavi la catena con petrolio, dopo una escursione nel fango o quando si è imbrattata con olio molto fluido viscosità SAE $20 \div 30$.

SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO CATENA

Per lo smontaggio della catena procedere come segue:

- Sbloccare il perno e il dado fiss. ruota posteriore ed allentare i due tendicatena.
- Mediante una pinza rimuovere la molletta di arresto (1 Fig. 25) e dopo aver tolto la maglia di giunzione sfilare la catena.

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 25.
- Agire uniformemente sui tendicatena fino a raggiungere la giusta tensione.
- Bloccare dado e perno ruota.

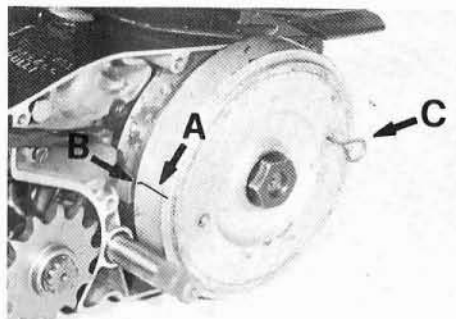


Fig. 26 - Volano elettronico Motoplatt

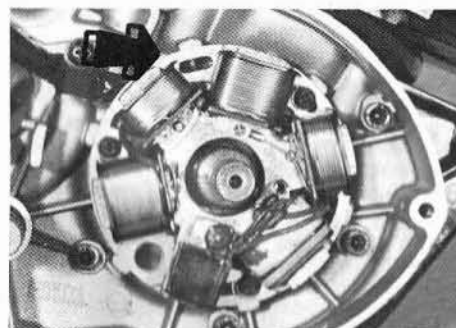


Fig. 27 - Volano elettronico Zanussi

VOLANO MOTOPLAT (TRIAL 125 e 301)

Questo tipo di volano ad accensione elettronica non necessita di alcuna manutenzione.

L'unico controllo da effettuare saltuariamente è il controllo della fase accensione che va eseguito nel modo seguente:

Ruotare l'induttore in senso orario in modo che, quando la riga A sul volano coincide con il segno B tracciato sul carter, la spina C per il controllo della fase (fornita in dotazione) inserita nell'apposito forellino sull'induttore del volano, vada ad insediarsi nel corrispondente forellino riportato dallo statore (Fig. 26).

Se ciò non dovesse accadere, occorrerà procedere ad una nuova messa in fase, ma per eseguire questa operazione consigliamo di rivolgerVi alle organizzazioni di vendita ed assistenza FANTICMOTOR.

VOLANO ZANUSSI (TRIAL 301)

Questo tipo di volano ad accensione elettronica non necessita di alcuna manutenzione particolare.

L'unico controllo da effettuare saltuariamente è la fase accensione che va controllata dopo aver smontato l'induttore. L'esatta fase accensione si ha quando la freccia riportata dallo statore (Fig. 27) coincide con la tacca incisa sul carter motore, in caso contrario allentare le viti fissaggio e portare lo statore nella condizione richiesta.

NOTA: Ad ogni controllo della fase accensione verificare anche il serraggio delle viti fissaggio statore.

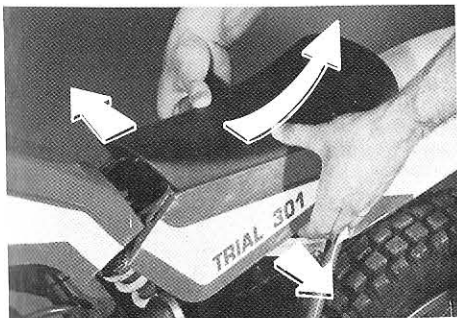


Fig. 28 - Smontaggio gruppo sella e fianchetti laterali

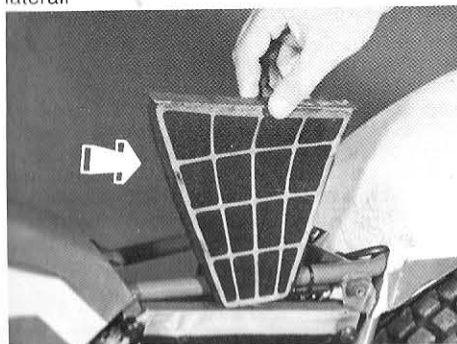


Fig. 29 - Filtro aria

SMONTAGGIO GRUPPO SELLA E FIANCHETTI LATERALI

Dovendo procedere allo smontaggio del gruppo sella e fianchetti laterali, agire come segue:

- afferrare i fianchetti laterali come indicato in figura 28 e tirare verso l'esterno quanto basta per liberarli dai perni di ritegno e non oltre;
- sollevare la sella verso l'alto sganciandola così dal serbatoio.

Per il rimontaggio eseguire l'operazione inversa.

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 1.000 km. o più frequentemente se usate in zone polverose, una accurata pulizia.

Per l'operazione procedere nel seguente modo:

- Smontare il gruppo sella e fianchetti laterali (vedere sopra le istruzioni)
- Sfilare la paratia porta filtro dalla cassetta di aspirazione (Fig. 29).
- 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 3.000 km. ne consigliamo la sostituzione. Nel caso però, che il filtro presenti una forte concentrazione di polvere od altre impurità, consigliamo la sostituzione immediata.

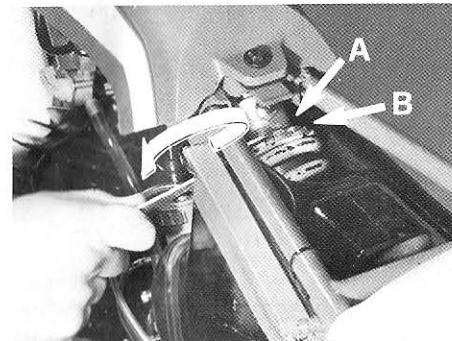


Fig. 30 - Mono-ammortizzatore.

MONO-AMMORTIZZATORE

I FANTIC TRIAL 125 e 301 sono equipaggiati con mono-ammortizzatore idropneumatico centrale regolabile comandato da bielle in lega d'alluminio per azionamento progressivo con bussole di snodo auto-lubrificanti. Volendo è possibile modificarne la regolazione usando l'apposita chiave di registro in dotazione, procedendo come segue:

- smontare il gruppo sella - fianchetti laterali (istruzioni nella pagina precedente).
- sbloccare la controghiera A ed avvitare la ghiera B fino a raggiungere la regolazione desiderata (Fig. 30).
- bloccare nuovamente la controghiera.

Il mono-ammortizzatore non necessita di alcuna cura particolare, a parte una pulitura saltuaria delle parti in vista.

N.B. - È importante nel caso si trasportino un secondo passeggero una regolazione del mono-ammortizzatore più rigida in modo da poter permettere loro di incassare meglio i colpi anche a pieno carico, senza incorrere in rovinosi fondo corsa.

PREPARAZIONE MISCELA

Per mantenere inalterate le caratteristiche e la resa del motore nel tempo, consigliamo di preparare da Voi la miscela, utilizzando oltre alla benzina 97 N.O. Super l'olio **CASTROL TTS** o **CASTROL 2T**. Per agevolarvi in questo compito, il serbatoio benzina è stato dotato di un tappo completo di dosimetro per l'olio.

Per preparare la miscela procedere come segue:

- chiudere il rubinetto benzina;
- svitare il tappo del serbatoio e dopo aver riempito il dosimetro di olio versarlo direttamente nel serbatoio;
- ripetere l'operazione tante volte quanti sono i litri di miscela da preparare (1 dosimetro contiene 10 cc. e serve per preparare 1/2 litro di miscela al 2%);
- versare la benzina super nel serbatoio;
- scuotere il veicolo in modo da miscelare bene la benzina e l'olio;
- riaprire il rubinetto benzina.

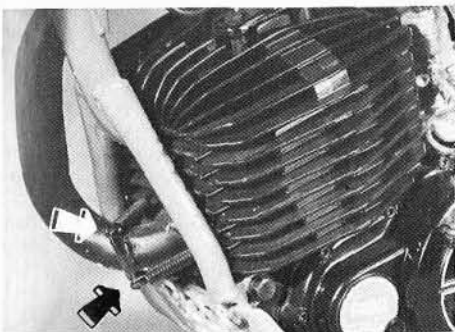


Fig. 31 - Molle fissaggio camera espansione

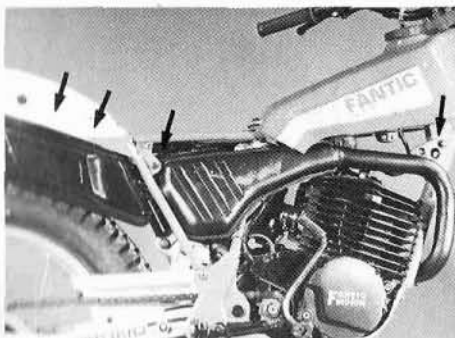


Fig. 32 - Silenziatore di scarico.

CAMERA ESPANSIONE E SILENZIATORE.

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

Controllare ogni 5000 km. che non ci siano incrostazioni sull'imbocco 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. 31) di attacco al cilindro e svitare le due viti di fissaggio. Estrarre la camera espansione e procedere alla disincrostazione.

Svitare le viti (fig. 32) e smontare il terminale silenziatore.

Prima di rimontare l'espansione consigliamo di sostituire la guarnizione imbocco cilindro.

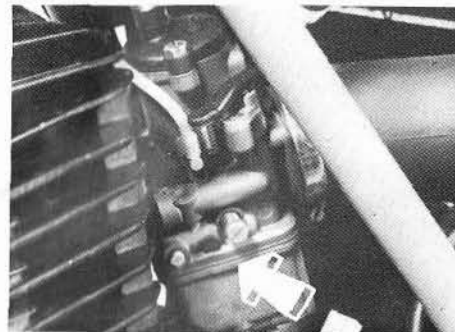


Fig. 33 - Carburatore.



Fig. 34 - Fascette fissaggio manicotto.

CARBURATORE

I TRIAL 125 e 301 sono equipaggiati con un carburatore le cui caratteristiche sono riportate a pag. 9. 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. È buona norma verificare periodicamente il manicotto di collegamento cilindro-carburatore (Fig. 34) e provvedere alla sostituzione ogni qualvolta presenti segni evidenti di deterioramento che comprometterebbero la giusta carburazione.

REGOLAZIONE DEL MINIMO

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

lasciando girare il motore, con la manopola del gas chiusa, avvitare o svitare la vite di regolazione (Fig. 33), fino ad avere un numero di giri del motore più basso possibile, ma costante.

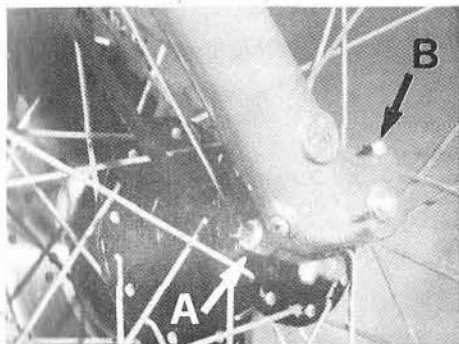


Fig. 35 - Smontaggio ruota anteriore.

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 punto procedere come segue:

- Svitare la trasmissione contachilometri dal rinvio situato sul lato destro del veicolo tra la gamba forcella ed il mozzo ruota (A Fig. 35).
- Allentare le viti di bloccaggio foderi (B Fig. 35).
- *Smontare il perno e sfilare la ruota.*

Per il rimontaggio seguire il procedimento inverso avendo cura di inserire l'apposito fermo del rinvio contachilometri nella rispettiva sede del mozzo. Stringere le viti di bloccaggio foderi sulle gambe forcella alla coppia di serraggio stabilita (tabella pag. 33).

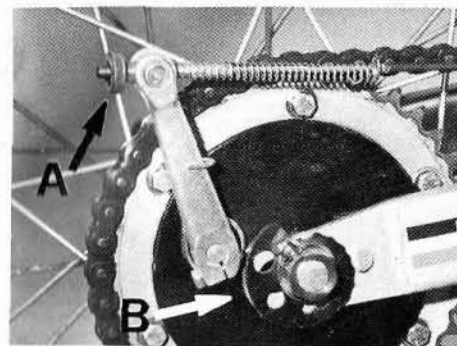


Fig. 36 - Ruota posteriore.

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 (A fig. 36) e sfilare la trasmissione freno.
- Sbloccare il perno ruota ed allentare i tendicatena (B fig. 36).
- Sfilare la catena dopo aver rimosso la molletta di arresto ed aver tolto la maglia di giunzione.
- *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 figura 25.

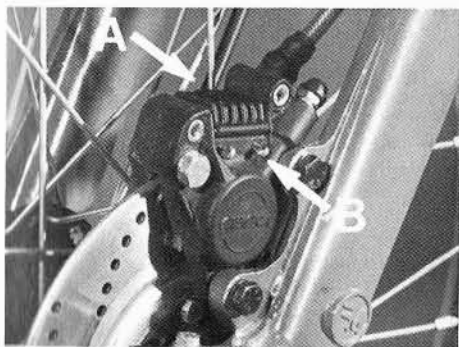


Fig. 37 - Pinza freno.

CONTROLLO CONSUMO E SOSTITUZIONE PASTIGLIE FRENI ANTERIORI.

È questo un controllo che consigliamo di effettuare spesso in quanto è diretto e non implica alcuna operazione di smontaggio. Per controllare il grado di usura del freno anteriore guardare frontalmente il disco e la pinza freno e le pastiglie risulteranno chiaramente visibili. Le pastiglie nuove hanno uno spessore del materiale di attrito di 4 mm., quando, in seguito all'usura questo arriva a $1 \div 1,5$ mm. ne consigliamo la sostituzione.

NOTA: Sostituire sempre la coppia di pastiglie.

Per sostituire le pastiglie freno agire come segue:

- smontare il coperchetto (A fig. 37).
- smontare le copiglie (B fig 37).
- sfilare le pastiglie.

NOTA: A pastiglie smontate non tirare assolutamente la leva del freno.

Per il rimontaggio eseguire l'operazione inversa.

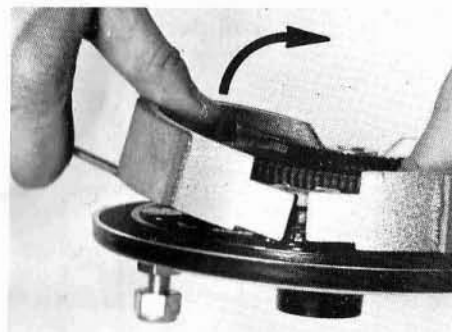


Fig. 38 - Smontaggio ceppi freno.

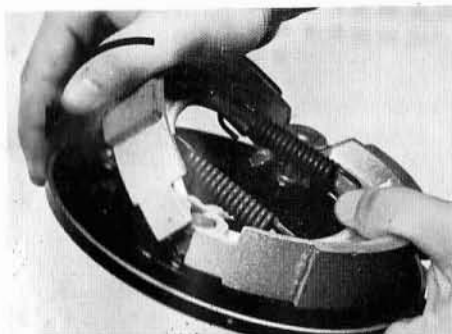


Fig. 39 - Montaggio ceppi freno.

SMONTAGGIO E SOSTITUZIONE CEPPI FRENO POSTERIORE

Questa operazione di facile esecuzione e che non richiede una particolare attrezzatura va eseguita nella seguente maniera:

- Smontare la ruota posteriore (vedere le istruzioni a pagina 29)
- Togliere il disco portaceppi.
- Infilare un cacciavite o attrezzo simile sotto uno dei ceppi e fare leva come indicato in fig. 38 fino a che il ceppo non uscirà dalla sua sede.
- Togliere le molle e sganciare il secondo ceppo freno.

Al momento di rimontare il tutto:

- Agganciare le molle ai ceppi.
- Disporre i ceppi freno con le molle agganciate come illustrato nella figura 39 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 pagina 29.

Tabella riassuntiva della lubrificazione e delle operazioni periodiche

OPERAZIONI	Dopo i primi 300 km.	Dopo i primi 750 km.	Dopo i primi 3000 km.	Ogni 3000 km.	Ogni 5000 km.
Regolazione comandi		•	•	•	
Controllo e regolazione freni		•	•	•	
Controllo e regolazione frizione		•	•	•	
Controllo e regolazione carburatore		•	•		•
Sostituzione olio cambio	•	•	•	•	
Controllo anticipo accensione		•			•
Controllo serraggio delle viti e dei dadi		•			•
Controllo pressione pneumatici		•			
Regolazione catena			•	•	
Controllo consumo pastiglie freno			•		•
Controllo consumo e pulizia disco ceppi			•		•
Sostituzione olio forcella			•		•
Sostituzione filtro				•	
Lubrificazione forcellone					•
Lubrificazione cuscinetti ruote					•
Lubrificazione camme disco portaceppi					•
Lubrificazione cuscinetti sterzo					•
Pulizia camera espansione e silenziatore					•

COPPIE DI SERRAGGIO

DESCRIZIONE	Q.tà	Ø mm.	COPPIA Nm		
MOTORE	Dado fiss. volano (Trial 125)	1	12	48 ÷ 53	
	Dado fiss. volano (Trial 301)	1	15	65 ÷ 70	
	Colonnette fiss. testa motore (Trial 125)	4	8	22 ÷ 24	
	Colonnette fiss. testa motore (Trial 301)	6	9	27 ÷ 32	
	Viti fissaggio motore ant.	1	10	50 ÷ 60	
	Viti fissaggio motore post.	4	8	25 ÷ 30	
	Viti fissaggio coperchi motore	16	6	9 ÷ 11	
	Dado fissaggio tamburino frizione	1	14	45 ÷ 55	
	TELAIO	Vite fiss. mono-ammortizzatore al telaio	1	10	65 ÷ 75
		Viti fiss. leveraggio mono-ammortizzatore	4	10	65 ÷ 75
Viti fiss. disco freno		5	6	10 ÷ 12	
Dado perno ruota anteriore		1	15	39 ÷ 44	
Dado perno ruota posteriore		1	16	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 fissaggio corona		6	7	16,5 ÷ 18,5	
Viti bloccaggio gambe forcella		8	6	9 ÷ 11	

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 RIVOLGERVI ALLE ORGANIZZAZIONI DI VENDITA E DI ASSISTENZA FANTICMOTOR LE QUALI DISPONGONO DELL'ATTREZZATURA NECESSARIA PER L'APPROPRIATA ESECUZIONE DI QUALSIASI RIPARAZIONE E MESSA A PUNTO.

Ricerca ed individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti
DIFFICOLTÀ D'AVVIAMENTO Alimentazione, carburazione, accensione <ul style="list-style-type: none"> — il rubinetto della miscela è chiuso oppure il serbatoio del carburante è vuoto — getto, corpo carburatore o rubinetto ostruiti o sporchi — motore ingolfato 	<ul style="list-style-type: none"> — aprire il rubinetto o rifornire il serbatoio; — smontare e lavare in benzina. Asciugare con getto di aria compressa; — chiudere il rubinetto della benzina, ruotare tutta la manopola del gas e premere sul pedale fino ad avviamento avvenuto. 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;
<ul style="list-style-type: none"> — filtro aria otturato o sporco 	<ul style="list-style-type: none"> — vedi pag. 24.

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

Ricerca ed individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti
IRREGOLARITÀ VARIE DI FUNZIONAMENTO <ul style="list-style-type: none"> 1 - affievolimento del rumore di scarico 2 - tendenza del motore a fermarsi alla massima apertura del gas <ul style="list-style-type: none"> — getto sporco — carburazione povera 	<ul style="list-style-type: none"> — vedi pag. 26. — smontare e pulire; — sostituire il getto con uno maggiorato dopo aver verificato che: <ul style="list-style-type: none"> — il getto non sia sporco od ossidato — la candela non sia sporca o difettosa — il carburatore sia pulito — la miscela affluisca regolarmente — le guarnizioni non siano difettose
<ul style="list-style-type: none"> 3 - scarico motore irregolare, scoppiettii in ripresa o in salita <ul style="list-style-type: none"> — miscela troppo ricca — carburatore ingolfato per impurità nel carburante 	<ul style="list-style-type: none"> — sostituire il getto con uno di numero inferiore; — smontare e lavare in benzina. Asciugare con getto di aria compressa.
<ul style="list-style-type: none"> 4 - consumo elevato <ul style="list-style-type: none"> — filtro aria otturato o sporco, o anche comando dell'aria fisso in posizione di «chiuso» o non completamente aperto — altre cause (carburatore, scarsa compressione ecc.) 	<ul style="list-style-type: none"> — pulire il filtro (vedi pag. 24); — sbloccare la levetta dell'aria e lubrificare.
<ul style="list-style-type: none"> 5 - rumorosità motore, cattivo funzionamento frizione, disinnesto spontaneo marce, mancato innesto del gruppo messa in moto, inefficienza sospensioni. 	<ul style="list-style-type: none"> — Rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza. — Rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza

