

**FANTIC
MOTOR** S.p.A.

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

PRINTED IN ITALY - 12/82 - LA GRAFICA BRIANTEA - DIS. 400.94.03.5000

**FANTIC
MOTOR**



FM 400.03

Fantic strada 125 sport

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.*

II FANTIC STRADA 125 SPORT

*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.*

AVVERTENZA

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

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

Le raccomandiamo di esigere sempre ricambi originali FANTICMOTOR.

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



Fig. 1 - Vista destra



Fig. 2 - Vista sinistra

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE:	monocilindrico a 2 tempi		
CILINDRO:	in lega leggera a canna cromata con 4 travasi		
TESTA:	in lega leggera		
CILINDRATA:	124,4 cc.		
ALESAGGIO:	55,2 mm.		
CORSA:	52 mm.		
RAPPORTO DI COMPRESSIONE:	12 : 1		
POTENZA MAX:	KW 13,68 (HP 18,6) a 7.750 giri/1'		
COPPIA MAX:	1,8 kgm. (Nm 17,65) a 7.000 giri/1'		
ACCENSIONE:	elettronica		
ANTICIPO ACCENSIONE:	1,4 m/m sul pistone corrispondenti a 17° misurati sulla circonferenza esterna del volano		
LUBRIFICAZIONE:	separata, con miscela di benzina SUPER ed olio ESSO AQUA-GLIDE		
RAFFREDDAMENTO:	con liquido refrigerante a circuito sigillato del tipo a "termosifone".		
CANDELA:	CHAMPION N 2		
CARBURATORE:	DELL'ORTO PHBL 25 BS		
	Getto max.	94	
	Getto minimo	54	
	Getto avviamento	60	
	Spillo conico	tipo D25 alla 2ª tacca	
	Valvola a gas	N. 40	
	Polverizzatore	AQ. 268	
	Galleggiante	g. 8,3	
	Vite regol. misc. aperta	1 giro e 1/2	
FRIZIONE:	a dischi multipli in bagno d'olio		
TRASMISSIONE:	primaria ad ingranaggi Z-24/79 rapporto 1:3,291 secondaria a catena 1/2 x 5/16" Z-17/44 rapporto 1:2,588		
CAMBIO:	a 6 rapporti		
		al cambio	totali
	1a Z-12/39	1 : 3,250	1 : 27,680
	2a Z-16/35	1 : 2,187	1 : 18,626
	3a Z-19/32	1 : 1,684	1 : 14,342
	4a Z-22/29	1 : 1,318	1 : 11,225
	5a Z-24/26	1 : 1,083	1 : 9,224
	6a Z-26/24	1 : 0,923	1 : 7,861
AVVIAMENTO:	a kick starter sulla destra azionato in avanti È POSSIBILE AVVIARE IL MOTORE CON QUALSIASI MARCIA INSERITA TIRANDO PRIMA LA LEVA FRIZIONE		

CARATTERISTICHE TECNICHE

TELAIO:	a doppia culla chiusa in acciaio speciale ad alta resistenza. Serie sterzo montata su cuscinetti a rulli conici.
SOSPENSIONE ANTERIORE:	a forcella teleidraulica canne Ø 32 mm. corsa 140 mm. - Quantità olio per gamba cm ³ 180 (BEL RAY FORK OIL MC 10)
SOSPENSIONE POSTERIORE:	a forcellone oscillante ed ammortizzatori idraulici regolabili su 5 posizioni. Corsa 80,5 mm., escursione ruota 120 mm.
RUOTE:	integrali in lega leggera, cerchio ant. 1,60 x 18", cerchio post. 1,85 x 18". Mozzo ant. con freno a disco Ø 260 mm. a comando idraulico, post. a frenatura centrale Ø 160 mm. Corona montata su parastrappi.
PNEUMATICI:	ant. 3,00 x 18", post. 3,25 x 18" PRESSIONI RACCOMANDATE: ant. 2 bar post. 2,2 bar
IMPIANTO ELETTRICO:	Volano elettronico 6V-35W. Proiettore anteriore a tre luci, fanalino posteriore con luce stop comandata dal pedale freno ed illuminazione targa. Deviatore luci con segnalatore acustico, dispositivo arresto motore e comando per indicatori di direzione. Quadro porta strumenti illuminato con spie per luce di posizione, abbagliante, folle, indicatori di direzione, temperatura acqua e riserva olio miscela. Indicatori di direzione alimentati da una batteria esente da rabbocchi liquidi.
LAMPADAE:	Proiettore ant: - lampada a bulbo 6V 35/35 W (biluce) - lampada a siluro 6V-5W Fanalino post: - lampada a bulbo 6V-10W - lampada a bulbo 6V-4W Lampeggiatori: - lampada a bulbo 6V-10W Contagiri e contachilometri: - lampada 6V-1,2W Spie: - lampada 6V-1,2W
BATTERIA:	6V 4Ah
FUSIBILE:	15 A
DIMENSIONI:	
Passo	m/m 1.315
Lunghezza max.	m/m 2.000
Larghezza max.	m/m 700
Altezza max.	m/m 1.150
Altezza minima	m/m 190
Peso a vuoto	kg. 104
SERBATOIO:	capacità lt. 12,5 di cui lt. 2 di riserva
AUTONOMIA:	km. 265 circa
CONSUMO (CUNA) lt/100 km:	lt. 4,7
VELOCITÀ MAX.:	125 km/h.



Fig. 3 - Numero di telaio



Fig. 4 - Numero di motore

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

Prima di utilizzare la moto verificare che:

- l'olio motore sia al giusto livello;
- i pneumatici siano alla pressione stabilita;
- il serbatoio del carburante sia rifornito;
- il serbatoio dell'olio per miscela sia rifornito;
- il liquido refrigerante sia al giusto livello;

RODAGGIO:

Essendo, il primo periodo d'uso molto importante per il successivo rendimento del motore, si raccomanda di eseguire un accurato rodaggio durante i primi 700 km. di percorrenza.

Durante i primi 700 km., non sfruttare la massima potenza del motore, utilizzare non più di 1/2 corsa di apertura del comando gas; In seguito aumentare progressivamente.

Sia in rodaggio che dopo, rifornire il serbatoio olio per miscela esclusivamente con olio ESSO AQUAGLIDE.

Dopo i primi 300 km. è assolutamente necessario sostituire l'olio del cambio con 500 cc. di olio motore ESSO PLUS SAE 20 W SAE 30.

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. 7).

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

Verificare anche che le fascette fissaggio dei manicoti carburatore-cilindro e carburatore-cassetta di aspirazione siano serrate.



Fig. 5 - Strumentazione



Fig. 6 - Chiave di accensione
A - Posizione inserimento chiave
B - Contatto accensione
C - Accensione luci di posizione ed illuminazione cruscotto.

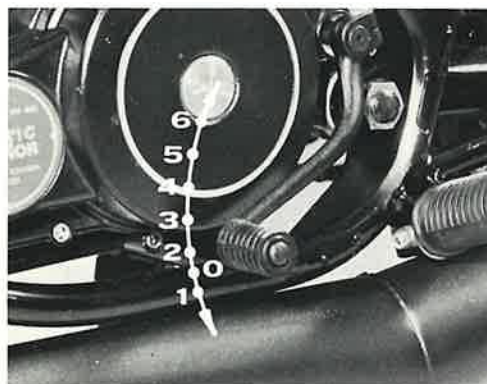


Fig. 7 - Pedale selettore

STRUMENTAZIONE

Vedere figura 5.

- 1) Contagiri.
- 2) Zona "fuori giri" (marcata in rosso).
- 3) Contachilometri.
- 4) Totalizzatore chilometri percorsi.
- 5) Spia Verde (illuminazione).
- 6) Spia Gialla (indicatori di direzione).
- 7) Spia Verde (folle)
- 8) Spia Blu (abbagliante)
- 9) Spia Rossa (temperatura acqua)
- 10) Spia Rossa (riserva olio per miscela)

CHIAVE ACCENSIONE

Al centro del cruscotto, sotto il contagiri ed il conta chilometri è situata la serratura di accensione (fig. 6). L'inserimento e la rotazione della chiave permettono:

- l'avviamento del motore.
- l'utilizzo dei lampeggiatori;
- l'accensione delle luci di posizione;
- l'illuminazione del cruscotto.

NOTA: Con la medesima chiave è possibile aprire anche il tappo del serbatoio ed il portacasco essendo le serrature unificate.

AVVIAMENTO

- Inserire la chiave di accensione e ruotarla nella posizione B Fig. 6.
- Mettere il cambio in posizione di folle (Fig. 7) (deve accendersi la spia verde sul cruscotto)
- Aprire il rubinetto della benzina (Fig. 8), se il motore è freddo sollevare la leva dello starter sul carburatore (A Fig. 9).
- 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. 7).
- Lasciare gradualmente la leva della frizione ruotando contemporaneamente la manopola gas.

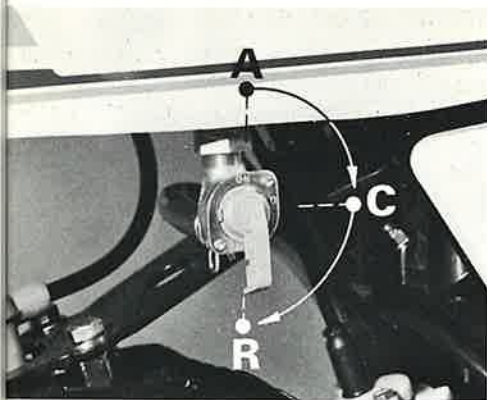


Fig. 8 - Rubinetto benzina
A = Aperto C = Chiuso R = Riserva

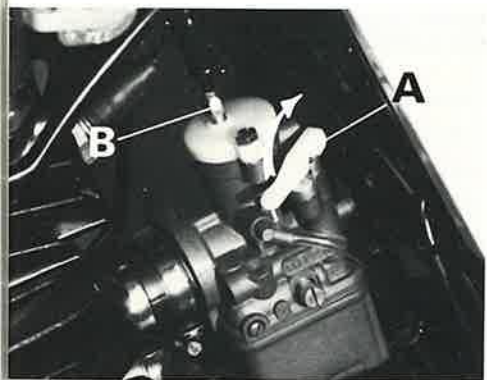


Fig. 9 - Leva starter sul carburatore

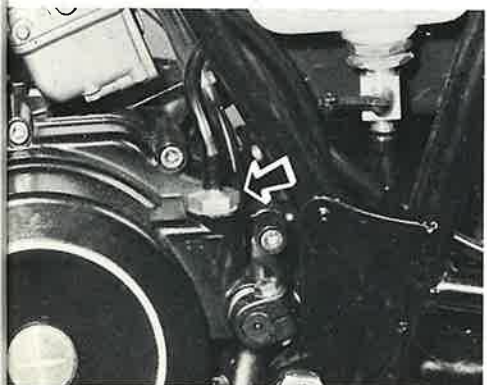


Fig. 10 - Tappo carica olio

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 (deve accendersi la spia verde sul cruscotto) ruotare la chiave di accensione nella posizione A Fig. 6 e chiudere il rubinetto della benzina. L'arresto del motore può essere effettuato anche premendo il bottone di massa sul deviatore luci (bottone rosso) senza distogliere le mani dai comandi.

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.

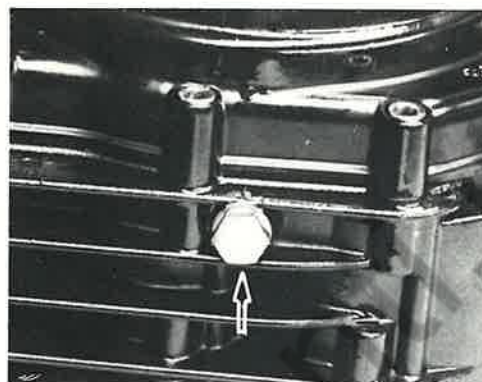


Fig. 11 - Vite scarico olio

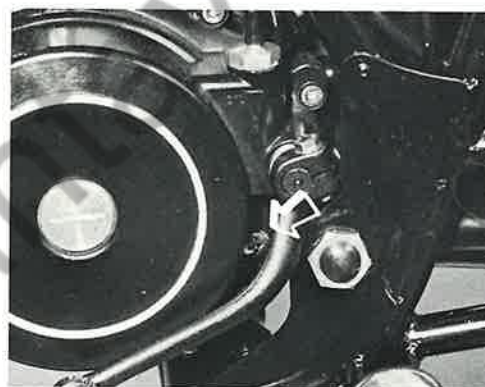


Fig. 12 - Vite livello olio



Fig. 13 - Candela

SOSTITUZIONE OLIO CAMBIO

Dopo averlo sostituito a 300 km. l'operazione dovrà essere ripetuta ogni 3.000 o 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. 10)
- svitare la vite di scarico olio posta sotto il motore (Fig. 11)
- 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. 10) 500 cc. di olio motore **ESSO PLUS SAE 20W SAE 30**. Per sapere l'esatta quantità di olio da versare se non disponete di un contenitore graduato, svitare di 2 o 3 giri la vite di livello (Fig. 12) e versare l'olio fino a quando lo vedrete uscire dal foro, a questo punto, stringete bene la vite e chiudete il tappo di carico.

CANDELA

Per la buona resa del motore la candela è un organo molto importante, del quale bisogna avere una cura particolare. La candela standard è la CHAMPION N2.

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 ÷ 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.

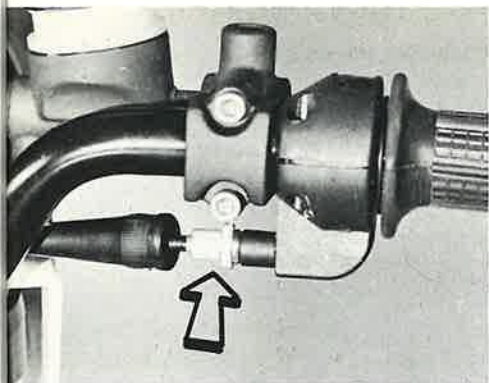


Fig. 14 - Comando gas

REGOLAZIONE COMANDO GAS

La trasmissione gas del FANTIC STRADA 125 SPORT è sdoppiata in modo da permettere il comando simultaneo del carburatore e della pompa olio per miscela.

Ruotando la manopola del gas si ottiene: nel carburatore, lo scorrimento della valvola gas e dello spillo conico, di conseguenza l'accelerazione o decelerazione del motore e quindi del veicolo in funzione del senso di rotazione; nella pompa olio, la rotazione della leva di comando uscita olio.

Lasciando la manopola questa ritorna automaticamente a zero.

La trasmissione gas e le due derivazioni che comandano il carburatore e la pompa olio, devono sempre essere efficienti e prive di gioco, poichè questo impedirebbe il funzionamento simultaneo dei due organi causando inevitabilmente uno scompenso nell'alimentazione del motore.

In caso di necessità, eliminare il gioco delle trasmissioni tramite gli appositi registri sul comando gas (Fig. 14) e sul carburatore (B Fig. 9). Questa operazione comunque, deve essere eseguita solamente dopo avere verificato la giusta regolazione della pompa olio (vedere a pag. 13-14 Fig. 30 le istruzioni).

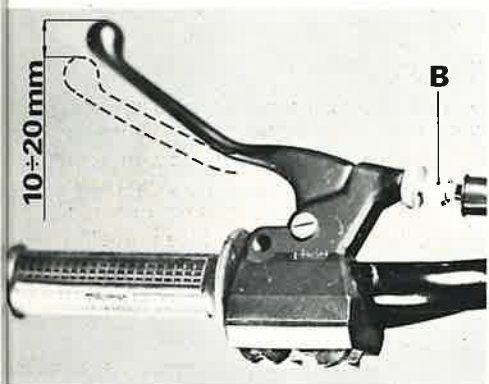


Fig. 15 - Comando frizione

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:

- Sfilare il soffietto di protezione dal comando frizione;
- Sbloccare la ghiera ed avvitare il regolafilo B Fig. 15 in senso orario se si vuole aumentare il gioco della frizione, ruotarlo invece in senso anti-orario se lo si vuole diminuire. Terminata l'operazione infilare nuovamente sul registro tendi-cavo il soffietto di protezione.

NOTA: normalmente alla leva frizione si lascia una corsa a vuoto di $10 \div 20$ 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.



Fig. 16 - Comando freno anteriore



Fig. 17 - Livello olio sul serbatoio



Fig. 18 - Pinza freno

COMANDO FRENO ANTERIORE

Il comando freno anteriore è idraulico. È composto da un serbatoio olio chiuso da un tappo a tenuta, da una pompa comandata dalla leva freno e da un registro che agisce direttamente sulla pompa. Il serbatoio dell'olio è trasparente in modo da avere sempre sotto controllo il livello. L'olio deve essere mantenuto costantemente a livello del bordo esterno riportato dal serbatoio (Fig. 17), se il livello dovesse calare fare un'aggiunta inserendo olio **ESSO BRAKE FLUID EXTRA**.

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.

REGOLAZIONE FRENO ANTERIORE

La leva freno anteriore deve avere un gioco di $10 \div 20$ mm. misurati all'estremità della leva stessa, tale gioco è destinato ad aumentare in proporzione all'usura pastiglie frenanti. Per ripristinare il gioco agire sulla vite di registro (Fig. 16) dopo aver sbloccato il controdado, fino a portare il gioco al valore prescritto, quindi bloccare nuovamente il controdado.

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 dalla valvola di sfiato sulla pinza freno (A Fig. 18) (per evitare inutili e dannosi spruzzi di olio consigliamo di inserire sulla valvola un tubetto di plastica trasparente collegato ad un recipiente qualsiasi);
- svitare il tappo del serbatoio 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).

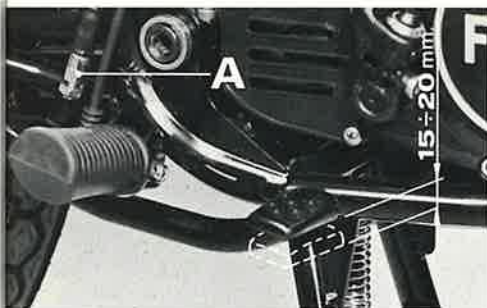


Fig. 19 - Pedale freno posteriore

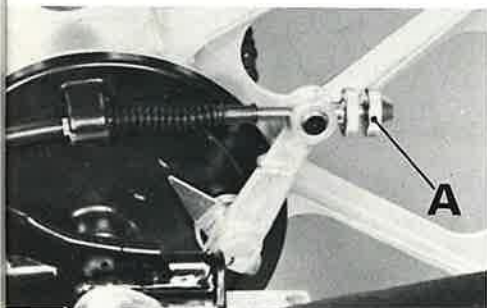


Fig. 20 - Pomolo regolazione freno post.

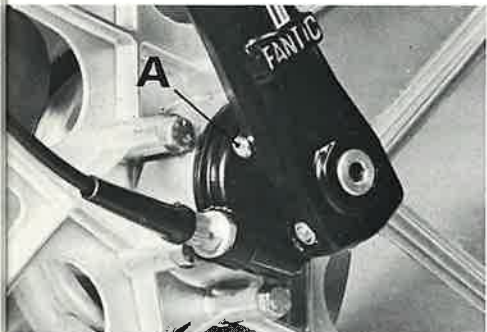


Fig. 21 - Viti scarico olio

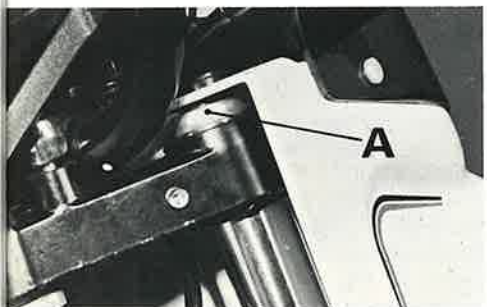


Fig. 22 - Tappi forcella

Si noterà a questo punto uscire dal tubetto olio e bolle di 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 tappo e stringerlo bene.

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, dopodiché rimontare il tutto mantenendo la giusta tensione della catena.

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

Stabilita la regolazione (lasciare al pedale un gioco di 10÷20 mm.) controllare che l'interruttore stop (A Fig. 19) funzioni correttamente.

SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA

In pratica questa è l'unica operazione cui va sottoposta periodicamente la forcella. La sostituzione va eseguita ogni 5.000 km. circa, mentre è consigliabile ogni 3.000 km. controllare il livello ed eventualmente fare un'aggiunta.

L'operazione va eseguita in due tempi e precisamente:

Scarico olio

- Appoggiare la moto al cavalletto.
- Svitare le viti di scarico sui foderi (A Fig. 21) 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 (A Fig. 22) dopo avere rimosso la mascherina portafaro;
- Versare in ogni gamba della forcella 180 cc. di olio BEL RAY FORK OIL MC 10.
- Controllare le guarnizioni di tenuta dei due tappi sostituendole se necessario e rimontarli.

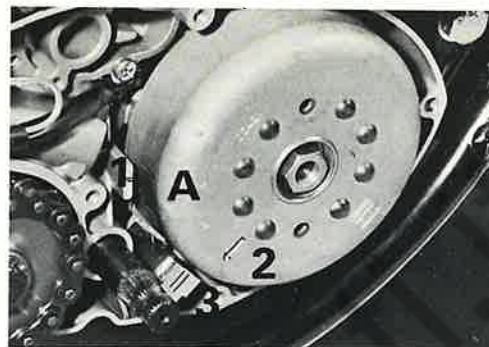


Fig. 23 - Volano elettronico

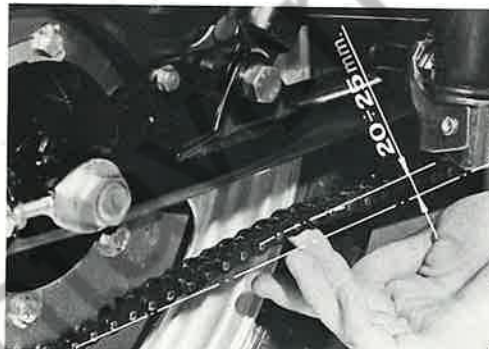


Fig. 24 - Gioco catena



Fig. 25 - Molletta di arresto

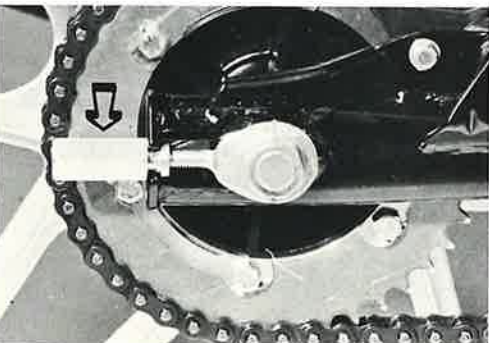


Fig. 26 - Tendicatena

VOLANO

Il FANTIC STRADA 125 SPORT è dotato di un volano DANSI 6V-35W ad accensione elettronica che non necessita di alcuna manutenzione.

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

Ruotare l'induttore in senso orario in modo che, quando il punto A sul volano coincide con il segno (1) tracciato sul carter, la freccia (2) sull'induttore del volano capiti in mezzo alle due righe (3) riportate sul captatore (Fig. 23). 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.

CATENA

Il FANTIC STRADA 125 SPORT monta di serie una catena pre-lubrificata REGINA EXTRA 135 BC, tale organo è 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 20÷25 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÷30.

SMONTAGGIO E RMONTAGGIO CATENA

Per lo smontaggio della catena procedere come segue:

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

Al rimontaggio della catena proceder 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 (Fig. 26) fino a raggiungere la giusta tensione e verificare l'allineamento della ruota.
- Bloccare i dadi di fissaggio ruota.



Fig. 27 - Regolazione ammortizzatore

AMMORTIZZATORI

Gli ammortizzatori che equipaggiano il FANTIC STRADA 125 SPORT sono regolabili su 5 posizioni. Il veicolo viene in genere fornito con gli ammortizzatori posizionati sulla 1ª regolazione, volendo modificarla si proceda usando l'apposita chiave di registro in dotazione, come indicato in Fig. 27 fino a raggiungere la regolazione desiderata. È importante che entrambi gli ammortizzatori riportino la medesima regolazione.

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

SERBATOIO OLIO PER MISCELA

Il FANTIC STRADA 125 SPORT è fornito di un serbatoio olio per miscela della capacità di 1 litro, situato sotto la sella. Un pieno di olio è sufficiente per essere miscelato con 4 pieni di benzina circa. Il serbatoio olio è dotato di un interruttore che fa accendere una spia rossa sul cruscotto quando l'olio arriva a livello di "RISERVA". La "RISERVA" olio dà una autonomia di 80 Km. circa, raccomandiamo però, di rifornire subito il serbatoio poichè minore è il livello olio, maggiore è il rischio di formazione di bolle d'aria che comprometterebbero l'alimentazione e quindi la resa del motore.

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 usato in zone polverose, una accurata pulizia.

Per l'operazione procedere nel seguente modo:

- Ribaltare lateralmente la sella (dopo aver aperto la serratura)
- Svitare il dado ad alette ed estrarre il coperchio della cassetta filtro (Fig. 28).
- Rimuovere il filtro e lavarlo in acqua calda con sapone neutro o shampo.

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.

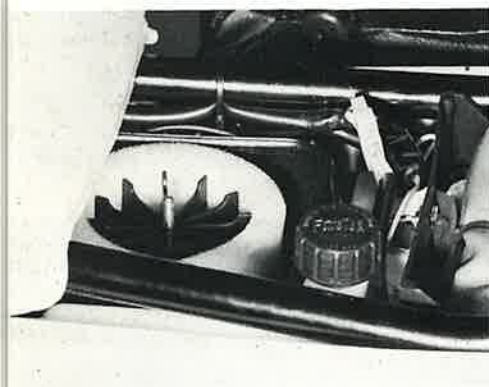


Fig. 28 - Filtro aria



Fig. 29 - Vaso espansione

IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

L'impianto di raffreddamento del FANTIC STRADA 125 SPORT è del tipo a termosifone con "recupero" dove l'eccesso di liquido del radiatore dovuto all'aumento di temperatura viene raccolto nel vaso espansione situato sotto la sella (Fig. 29) che funge anche da serbatoio di alimentazione mantenendo così il giusto livello di liquido nell'impianto in qualsiasi condizione di marcia.

Lo scambio di liquido tra radiatore e vaso espansione, è comandato da due valvole alloggiare nel tappo del vaso espansione. L'aumento o la diminuzione di temperatura all'interno del circuito creano una differenza di pressione che comanda una o l'altra valvola permettendo al liquido di passare dal radiatore la vaso espansione o viceversa. Raccomandiamo di lavare periodicamente il tappo del vaso espansione con acqua corrente, in modo da impedire la formazione di depositi o calcare che impedirebbero il corretto funzionamento delle valvole creando problemi alla circolazione del liquido e quindi al raffreddamento del motore.

Periodicamente verificare il livello del liquido nel vaso espansione (a motore freddo). Il livello non deve mai scendere oltre il segno inferiore riportato dal vaso (segno di livello minimo), eventualmente fare un'aggiunta e portare il livello in corrispondenza del segno superiore che indica il livello massimo. (Fig. 29)

AVVERTENZA

Non rimuovere assolutamente il tappo radiatore o vaso espansione a motore caldo. Non fare mai aggiunte di liquido direttamente nel radiatore.

L'impianto di raffreddamento contiene 1,8 litri di liquido ESSO SIGIL GREEN che non congela fino -37 C, eventuali rabbocchi devono essere fatti con liquido dello stesso tipo. Ogni due anni consigliamo la sostituzione dell'intero quantitativo di liquido antigelo dopo aver sciacquato con acqua corrente l'intero impianto.

Il veicolo è dotato di una spia rossa sul cruscotto (Fig. 5) la cui accensione è comandata da un bulbo termometrico prima che il motore raggiunga la massima temperatura consentita, per cui, all'accensione di tale spia, occorre fermare subito il veicolo ed accertare le cause del difetto, verificando per primo, il livello del liquido nel vaso espansione. In casi eccezionali può essere immessa nel circuito di raffreddamento anche acqua potabile, tenendo presente però che la temperatura di congelamento salirà sensibilmente in proporzione al quantitativo di acqua immessa nel circuito.

POMPA OLIO

Il FANTIC STRADA 125 SPORT è dotato di una pompa olio per la lubrificazione separata del motore, alloggiata sotto il coperchio motore lato volano. La portata della pompa olio viene regolata dal comando gas, pertanto varia in proporzione al numero

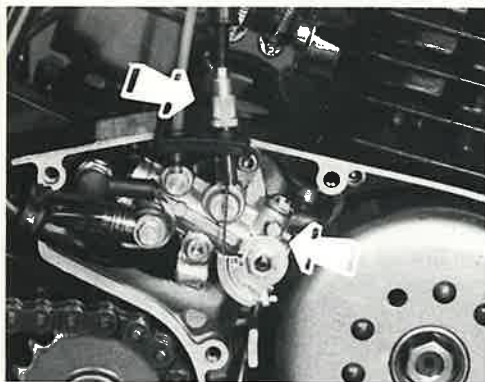


Fig. 30 - Pompa olio

di giri del motore e garantisce la giusta lubrificazione a qualsiasi regime di rotazione. La pompa olio è un organo di alta precisione e perchè mantenga questa caratteristica raccomandiamo che non venga mai smontata. Gli unici interventi ammessi sono:

- apertura del condotto di spurgo ed eventuale sostituzione della vite e relativa guarnizione di tenuta;
- sostituzione della pipetta entrata olio, delle guarnizioni di tenuta e della relativa vite di fissaggio;
- sostituzione dell'anello OR di tenuta sulla flangia di appoggio pompa.

Durante questi interventi maneggiare con cura la pompa, evitare di fare prendere colpi alla leva di comando, non soffiare assolutamente la pompa con getti di aria compressa, tenere inoltre presente che tenendo la pompa con il marchio "MIC" rivolto verso di Voi, **l'albero di comando non deve mai essere ruotato in senso anti-orario.**

Controllare periodicamente che la pompa non denunci perdite di olio, che la leva di comando ruoti liberamente senza attrito e che una volta rilasciata, questa torni alla posizione di partenza sotto l'azione della relativa molla di ritorno.

Controllare inoltre che con il comando gas a zero, la tacca riportata dalla leva di comando coincida con la tacca riportata dalla borchia di arresto leva sulla pompa (Fig. 30), in caso contrario agire sulla ghiera di regolazione (Fig. 30) dopo avere allentato la contro-ghiera, fino a raggiungere l'allineamento delle tacche, quindi serrare bene la contro-ghiera, questo è molto importante per evitare che le vibrazioni causino un allentamento della ghiera e quindi del cavo di comando con conseguente anomalia nel flusso d'olio.

SPURGO DELLA POMPA OLIO

Questa operazione va eseguita ogni qualvolta si smonti la pompa olio, quando all'interno dei condotti si sono formate bolle d'aria o quando si procede al rifornimento del serbatoio dopo avere completamente esaurito l'olio, riserva compresa. Per eseguire l'operazione agire come segue:

- vuotare il serbatoio benzina e rifornirlo successivamente con 4 litri di miscela al 2% di olio **ESSO AQUAGLIDE**;
- rifornire il serbatoio olio con un litro di olio **ESSO AQUAGLIDE**;
- avviare e fare girare il motore al minimo;
- sfilare il tubetto di alimentazione olio dal carburatore e svitare la vite di spurgo (Fig. 31);
- aprire completamente la leva di comando (Fig. 31) e fare defluire l'olio dalla vite di spurgo fino alla scomparsa di bolle d'aria, quindi serrare la vite;
- ripetere l'operazione di spurgo sul tubetto di ali-

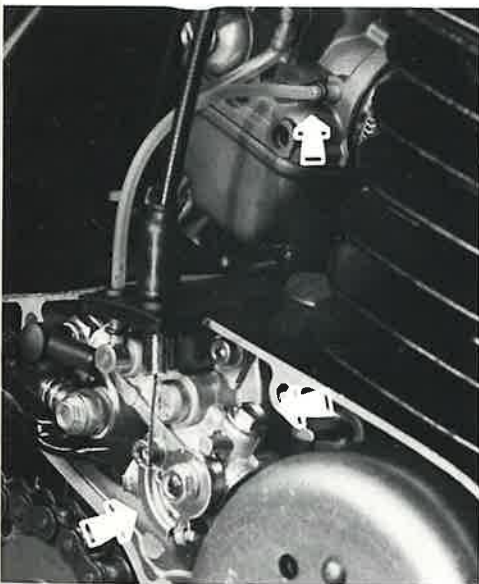


Fig. 31 - Spurgo della pompa olio



Fig. 32 - Fusibile



Fig. 33 - Orientamento del fascio luminoso

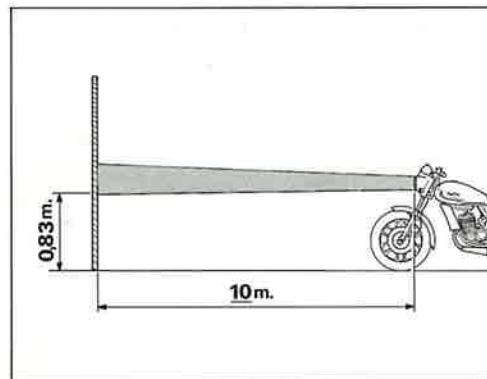


Fig. 34 - Proiettore

A - vite di regolazione nel senso verticale
B - vite di regolazione nel senso orizzontale

mentazione (sempre con la leva di comando aperta), quando anche da questa uscirà solo olio puro privo di bolle d'aria, collegatelo al carburatore;

- verificare che bolle d'aria non siano rimaste intrappolate nelle tubazioni.

Pur avendo effettuato lo spurgo della pompa olio, è buona norma per un certo numero di chilometri, alimentare il motore con miscela al 2%, per cui noi consigliamo di utilizzare il veicolo con la miscela inserita in precedenza, fino al raggiungimento della "riserva", dopodichè rifornire il serbatoio con sola benzina SUPER.

IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico pur essendo provvisto di batteria non richiede in pratica alcuna manutenzione, la batteria stessa è del tipo "ermetico" e non richiede alcun rabbocco di liquido.

Nell'impianto è stato previsto un fusibile di emergenza da 15A (Fig. 32) destinato a limitare i danni in caso di corto circuito.

A partire dal veicolo con numero di matricola 17002705, è stato inserito nell'impianto elettrico un regolatore di tensione che ha la prerogativa di segnalarVi eventuali guasti all'impianto elettrico tramite il lampeggio della spia del "folle" (7 Fig. 5). Se, a veicolo avviato con luci spente, la spia del "folle" lampeggia, occorrerà verificare immediatamente se il fusibile è bruciato, in caso contrario trattasi di un'avaria alla batteria.

PROIETTORE

Orientamento del fascio luminoso (vedere fig. 33)

In qualunque condizione di impiego il veicolo deve avere il proiettore regolato; diamo qui di seguito le norme da seguire:

- porre il veicolo sul terreno piano di fronte ad uno schermo bianco in ombra ad una distanza di 10 m.;
- proiettare la luce anabbagliante sullo schermo;

La linea di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata dovrà risultare centrata in senso orizzontale rispetto alla mezzaria del veicolo e in senso verticale non superiore ad una altezza di 0,83 metri da terra.

Per l'eventuale regolazione del fascio luminoso agire sulle viti A e B (Fig. 34)

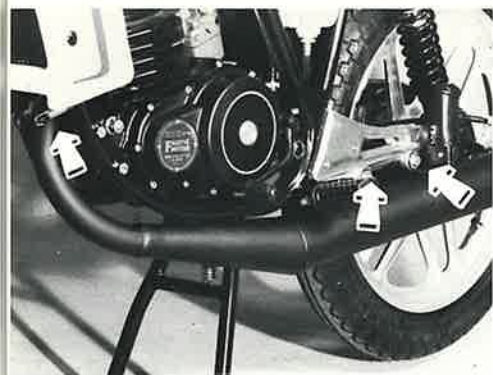


Fig. 35 - Fissaggio silenziatore

SILENZIATORE

Un'altra delle cause dello scarso rendimento del motore è dovuta senz'altro ai depositi carboniosi che si formano nel silenziatore.

Controllare ogni 5.000 km. che non ci siano incrostazioni sull'imbocco del silenziatore nel qual caso eliminarli raschiando con uno scovolo. La stessa operazione va ripetuta sul terminale silenziatore dopo averlo estratto, in modo da pulire sia i tubetti di entrata che il tubo di uscita dei gas di scarico. Per smontare il silenziatore staccare le due molle di attacco al cilindro e svitare i dadi di fissaggio (Fig. 35). Per smontare il terminale, svitare la vite di ritengo ed estrarlo mediante una pinza. Prima di rimontare il silenziatore consigliamo di sostituire l'anello di tenuta sull'imbocco del silenziatore al cilindro.

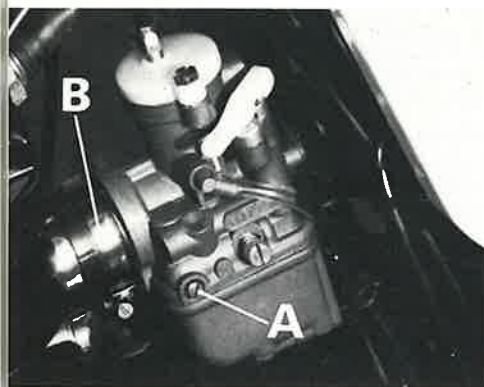


Fig. 36 - Carburatore

CARBURATORE

Il FANTIC STRADA 125 SPORT è equipaggiato con un carburatore DELL'ORTO PHBL 25 BS le cui caratteristiche sono riportate a pag. 2. 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 controllare periodicamente il manicotto di collegamento cilindro-carburatore (B Fig. 36) e provvedere alla sostituzione ogni qualvolta questo presenti evidenti segni 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 (A Fig. 36), fino ad avere un numero di giri del motore più basso possibile, ma costante.

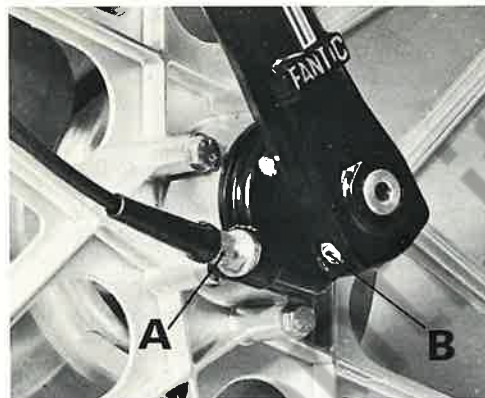


Fig. 37 - Rinvio contachilometri

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. 37)
- Svitare le viti fissaggio pinza freno alla gamba forcella (C Fig. 39) e sfilare la pinza dal disco freno senza smontare la tubazione olio.
- Allentare le viti bloccaggio foderi (B Fig. 37)
- Smontare il perno e sfilare la ruota.

Per il rimontaggio seguire il procedimento inverso ricordandosi di stringere le viti bloccaggio foderi sulle gambe forcella alla coppia di serraggio prestabilita.

Controllare la regolazione del freno ant. come indicato a pag. 9.

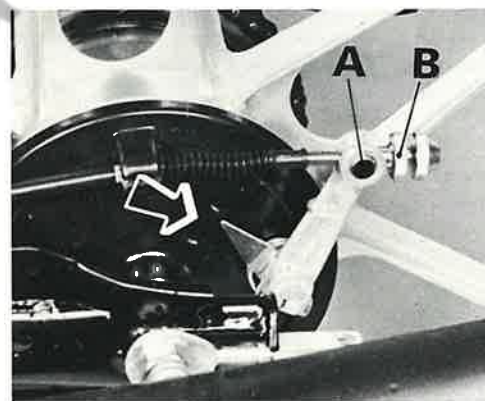


Fig. 38 - Indicatore consumo freni

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:

- allentare la ghiera B Fig. 38.
- Spingere in avanti la leva freno posteriore e sfilare la trasmissione dal disco portaceppi dopo che sfilare il barilotto (A Fig. 38) dalla leva in modo da liberare la ruota dalla trasmissione freno;
- svitare i dadi fissaggio ruota ed allentare i tendicatena;
- sfilare la catena dopo aver rimosso da questa la molletta di arresto e la maglia di giunzione;
- sfilare il perno ruota e smontare la ruota;

Per il rimontaggio seguire il procedimento inverso avendo cura di rimontare la molletta di arresto nella giusta posizione come indicato in Fig. 25.

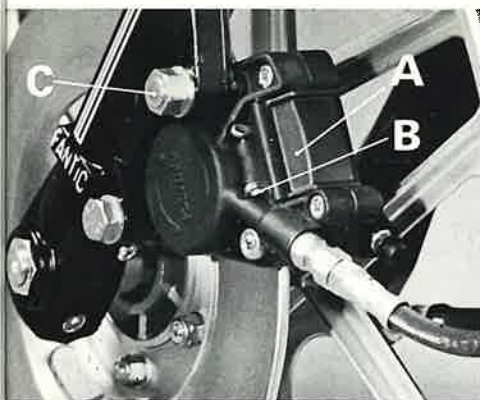


Fig. 39 - Pinza freno

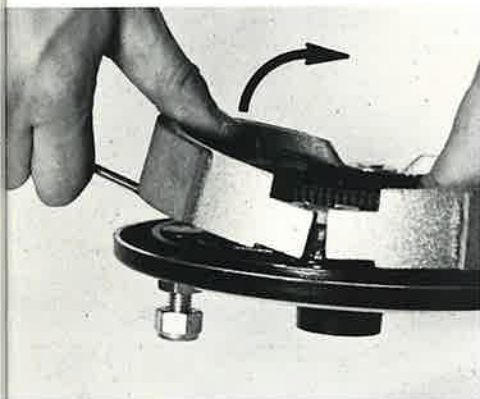


Fig. 40 - Smontaggio ceppi freno



Fig. 41 - Montaggio ceppi freno

CONTROLLO CONSUMO E SOSTITUZIONE FRENI

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 5 mm., quando, in seguito all'usura questo arriva a 1 : 1,5 mm. ne consigliamo la sostituzione.

NOTA: SOSTITUIRE SEMPRE LA COPPIA DI PASTIGLIE.

Per sostituire le pastiglie freno agire come segue:

- smontare il coperchietto A Fig. 39
- smontare le copiglie B Fig. 39
- sfilare le pastiglie

NOTA: A PASTIGLIE SMONTATE NON TIRARE ASSOLUTAMENTE LA LEVA FRENO.

Per il rimontaggio eseguire l'operazione inversa.

Per controllare il grado di usura del freno posteriore guardare l'indicatore di consumo sul disco portaceppi posteriore (Fig. 38); quando l'indicatore arriva in corrispondenza del bollino rosso, sostituire i ceppi freno.

Per sostituire i ceppi freno agire come segue:

- Smontare la ruota (vedere a pag. 17 le istruzioni per lo smontaggio)
- Togliere il disco portaceppi.
- Infilare un cacciavite o attrezzo simile sotto uno dei ceppi e fare leva come indicato in Fig. 40 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 Fig. 41 facendo attenzione che la camma freno e di conseguenza la leva freno siano nella giusta posizione.
- Premere energicamente i ceppi freno alle estremità, fino a farli tornare nella posizione iniziale.
- Rimontare il disco portaceppi.
- Rimontare la ruota seguendo le istruzioni a Pag. 17.

COPPIE DI SERRAGGIO

	DESCRIZIONE	O.tà	Ø mm.	COPPIA Nm
MOTORE	Viti fiss. pompa olio miscela	2	6	3÷5
	Vite di spurgo su pompa olio	1	6	1÷2
	Vite fiss. raccordo entrata olio su pompa	1	6	3÷5
	Dado fiss. volano	1	12	48÷53
	Colonnelle fiss. testa motore	4	8	22÷24
	Viti fiss. motore ant.	1	10	50÷60
	Viti fiss. motore post.	4	8	25÷30
	Viti fiss. coperchi motore	16	6	9÷11
	Dado fiss. tamburino frizione	1	16	80÷100
	Dado interno fiss. imbiellaggio	1	20	50÷70
TELAIO	Viti ammortizzatori	4	10	35÷40
	Dado perno ruota anteriore	1	15	39÷44
	Dado perno ruota posteriore	1	14	70÷80
	Viti morsetti manubrio	4	6	7÷9
	Viti fiss. foderi forcella su perno ruota	2	8	19÷22
	Dado serie sterzo	1	25	39÷40
	Viti fiss. corona	6	7	16,5÷18,5
	Viti bloccaggio piastre forcella	5	8	19÷22

Tabella riassuntiva della lubrificazione e delle operazioni periodiche

OPERAZIONI	Dopo i primi 300 km.	Dopo i primi 700 km.	Dopo i primi 3.000 km.	Ogni 3.000 km.	Ogni 5.000 km.
Regolazione comando gas e pompa olio		●	●	●	
Regolazione freni		●	●	●	
Controllo e regolazione frizione		●	●	●	
Controllo e regolazione carburatore		●	●		●
Sostituzione olio cambio	●		●	●	
Controllo anticipo accensione		●			●
Controllo serraggio viti e dadi		●			●
Controllo pressione pneumatici		●		●	
Regolazione catena			●	●	
Sostituzione olio forcella			●		●
Sostituzione filtro				●	
Lubrificazione forcellone					●
Lubrificazione cuscinetti ruote					●
Lubrificazione camme disco portaceppi					●
Lubrificazione cuscinetti sterzo					●
Pulizia silenziatore					●

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

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

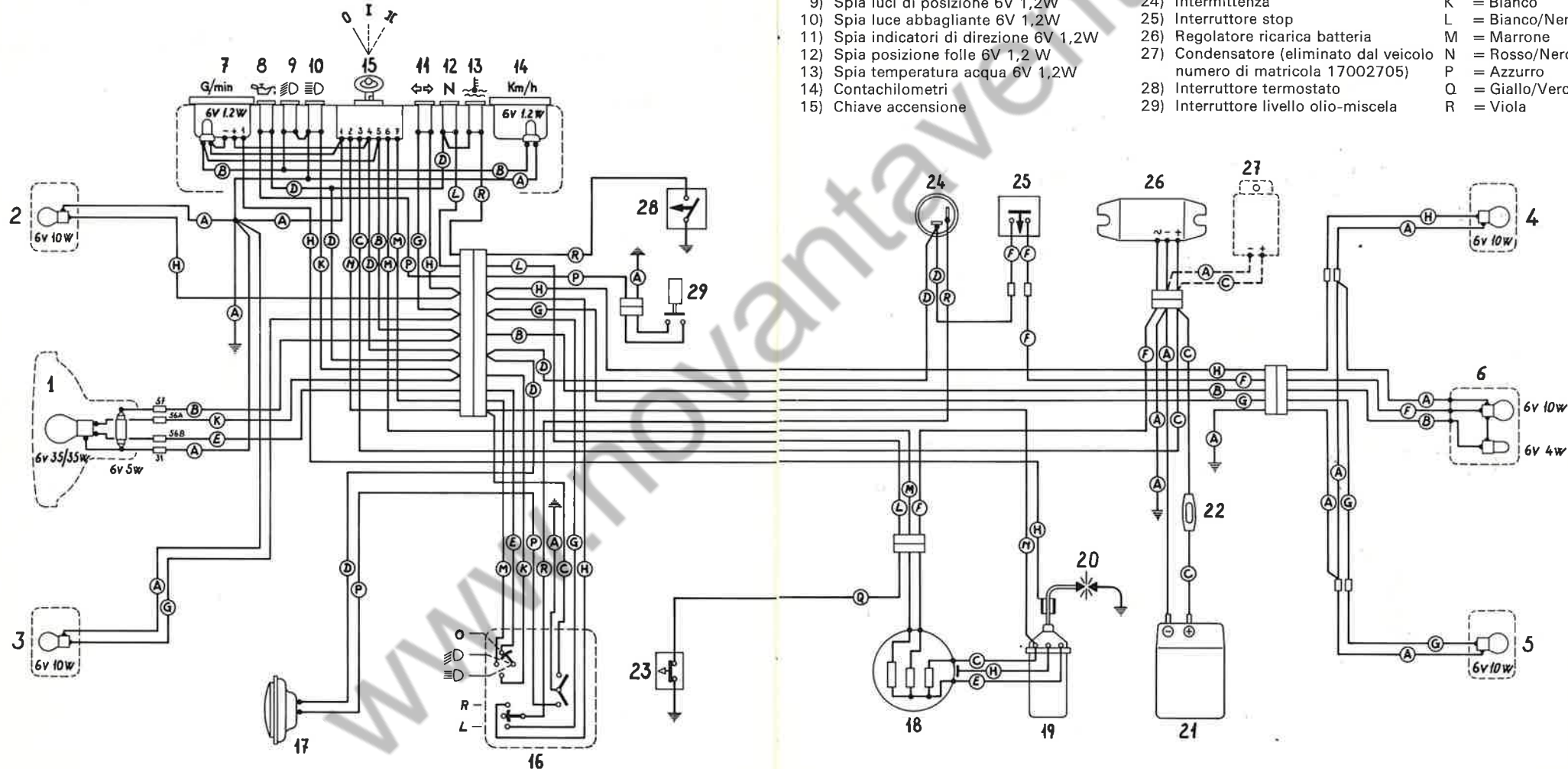
NEL CASO CHE, PUR AVENDO ATTUATO I PROVVEDIMENTI INDICATI, L'INCONVENIENTE PERSISTA CONSIGLIAMO DI RIVOLGERVI ALLE ORGANIZZAZIONI DI VENDITA E DI ASSISTENZA FANTICMOTOR LE QUALI DISPONGONO DELL'ATTREZZATURA NECESSARIA PER L'APPROPRIATA ESECUZIONE DI QUALSIASI RIPARAZIONE E MESSA A PUNTO

Ricerca ed individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti
DIFFICOLTA' D'AVVIAMENTO Alimentazione, carburazione, accensione — il rubinetto della miscela è chiuso oppure il serbatoio del carburante è vuoto — getto, corpo carburatore o rubinetto ostruiti o sporchi — motore ingolfato — filtro aria otturato o sporco	— 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; — vedi pag. 14.
IRREGOLARITA' VARIE DI FUNZIONAMENTO 1 - affievolimento del rumore di scarico 2 - tendenza del motore a fermarsi alla massima apertura del gas — getto sporco — carburazione povera	— Vedi pag. 16 — smontare e pulire; — sostituire il getto con uno maggiorato dopo aver verificato che: — 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.

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

Ricerca ed individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti
3 - scarico motore irregolare, scoppietii in ripresa o in salita — miscela troppo ricca — carburatore ingolfato per impurità nel carburante	— sostituire il getto con uno di numero inferiore; — smontare e lavare in benzina. Asciugare con getto di aria compressa.
4 - consumo elevato — 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.)	— pulire il filtro; — sbloccare la levetta dell'aria e lubrificare; — rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza;
5 - rumorosità motore, cattivo funzionamento frizione, disinnesto spontaneo marce, mancato innesto del gruppo messa in moto, inefficienza sospensioni	— rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza.

	1	2	3	4	5	6	7
0							
I							
II							



www.novantaventi.it