



**Ob forsche Geländebo-
lei, gemütliche Trialakro-
bik oder Asphaltspaß – mit
der Fantic RSX 80 gelingt
alles**

leicht geriet die RSX 80 auch nicht mehr. 95 Kilogramm mit vollem Kunststofftank können sich dennoch sehen lassen, wie auch 180 Millimeter Federweg vorn und deren 115 an der Hinterachse. Die Felgen sehen zwar wie teures Aluminium aus, sind aber aus Stahl. Das bringt zwar Mehrgewicht, jedoch erfordert der Reifenwechsel keine beson-

TECHNIK UND TEST

Test Fantic RSX 80

Alles- könner

Enduro-Motorräder müssen auf und abseits der Straßen ihre Qualitäten beweisen. Eine Maschine dieser Art erfüllt ihren Zweck besonders gut: die Fantic RSX 80.



Hans Hoffmann, Fantic-Importeur für Deutschland, wurde nachdrücklich: „Ich will endlich einen Motor, der läuft“, ließ er die Konstrukteure im oberitalienischen Barzago wissen. Grund der energischen Intervention: Alle Leichtkrafträder italienischer Produktion – meistens Enduromodelle – kranken bislang am gleichen Gebrechen, dem schwachen Motor.

Die 80er-Triebwerke der Motorspezialisten wie Franco Morini oder Minarelli, gleich lastwagenweise an italienische Motorradhersteller geliefert, konnten in Sachen Leistung und Drehmoment einfach nicht mit den bundesdeutschen Kraftpaketen mithalten. Und das paßte zu den optisch wie technisch raffiniert gebauten Enduro-Achtzigern überhaupt nicht. Die Flitzer sahen zwar un-

heimlich schnell aus, waren es aber nicht. Auch die Fantic-Motoren machten bislang keine Ausnahme.

Eine frühere Test-Fantic, Typ Caballero 80, rannte zwar ordentlich, aber es fehlte an Beschleunigung und Durchzug.

Was Hans Hoffmann dann schließlich aus Italien bekam, heißt Fantic RSX 80 und ist ein ganz neues Enduro-Leichtkraftrad.

Die Neue von Fantic entstand aus bewährten Teilen. Eines davon ist der Doppelschleifenrahmen, der bereits für seine Qualitäten wie Stabilität und Verwindungssteifheit bekannt ist. Neu ist die vordere Teleskopgabel und die bananenförmig abgewinkelte Hinterradschwinge.

Die Krümmung der Schwinge

hat plausible Gründe: Die genau im Knick unten angelenkten Federbeine können so bei gleichem Federweg an der Hinterachse länger ausfallen. Längerer Weg am Dämpferkolben bedeutet gleichzeitig besseres Ansprechen und Verringerung der an Kolben und Kolbenstange auftretenden Kräfte.

Die vordere, hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, eine Fantic-Eigenentwicklung mit vor den Tauchrohren ange-setzter Achsaufnahme, hat 35 Millimeter starke Standrohre, die in zwei soliden Aluminium-Gabelbrücken geführt werden. Die Lagerung selbst erfolgt in Kegelrollen.

Im Styling wirkt die neue Enduro RSX 80 nicht mehr so aggressiv wie etwa die Caballero-Typen (siehe MOTORRAD 11/1982). Und ganz so

dere Vorsicht mehr beim Ansetzen der Montiereisen.

Neugierig machen die Prospektangaben über Leistung und Drehmoment des Motors. 9,4 PS und 1,1 mkp bei 6000/min sind Werte, die sich nicht mehr verstecken müssen.

Daß es weder an Leistung noch an Drehmoment mangelt, wurde nach den ersten Testkilometern und nach den Messungen in Hockenheim schon klar: Dort beschleunigte die Fantic RSX 80 in weniger als zehn Sekunden von null auf 70 km/h – ein Wert, der sich bisher nur mit Fahrzeugen deutscher Motorisierung, mit einer Enduro vorher überhaupt noch nie realisiert haben ließ.

Der RSX 80-Motor läuft un-gemein gut. Die Beschleuni-

gung wird durch die enge Stufung der ersten fünf Gänge erleichtert. Die Gangstufen rasten jederzeit exakt ein, ob nur kurz das Gas zurückgedreht und ohne Kupplung geschaltet wird, oder ob bei Vollgas gleichzeitig Kupplungs- und Schalthebel betätigt werden. Der sechste Gang wirkt fast wie ein drehzahl- und verbrauchsenkender Overdrive, in der fünften Fahrstufe läuft die RSX kaum langsamer.

Aber eine Schwäche hat das Getriebe: Der Leerlauf ist schwer und nur dann zu finden, wenn er noch im Ausrollen der Maschine gefühlvoll eingelegt wird. Wer den Leerlauf im Stand bei laufendem Motor einlegen will, ist hoffnungslos verloren – er findet den Leerlauf nicht.

Weiter wäre ein Primärkickstarter wünschenswert, so daß die Fantic auch mit eingelegetem Gang und gezogener Kupplung gestartet werden kann. Bis dahin muß jeder, dem der Motor etwa im Gelände abstirbt, zuerst den Leerlauf suchen.

Bis der Motor jedoch einmal unfreiwillig stillsteht, bedarf es schon schwierigster Hindernisse. Denn der RSX-Motor zeigt sich dermaßen kräftig schon bei wenig mehr als Leerlaufdrehzahl, daß zum Abwürgen fast noch die Bremse betätigt werden muß. Trialmäßiges Geländefahren jedenfalls gelingt mit keiner Enduro-Achtziger besser als mit der Fantic RSX 80. Spontan reagiert der Motor auf jede Gasgriffbewegung und er hat sogar an langen Steigungen noch genügend Drehzahreserven.

Schnellere, fast Moto Cross-ähnliche Gangart verdaut die Maschine ebenso gut, wobei der kraftvolle Motor dafür sorgt, daß Fahrer der Konkurrenz das Nachsehen haben.

Die Teleskopgabel arbeitet ganz hervorragend; Luftunterstützung wäre überflüssi-

ger Luxus. Lediglich die Federn der hinteren Sebac-Federbeine könnten für diesen Zweck noch weicher ansprechen.

Im Gelände wie auf trockenem und feuchtem Asphalt tragen die Michelin-Enduroreifen zum sicheren Fahrverhalten bei. Auf trockener Fahrbahn sind erstaunliche Kurvengeschwindigkeiten und Schräglagen möglich,

wobei sich die Fantic ziemlich neutral verhält und gleichzeitig vorn und hinten bei Erreichen der Haftgrenze wegschmiert. Selbst schlimmste Unebenheiten und volle Belastung zeigen keine Fahrwerkschwächen. Mit der Fantic läßt sich's wie mit einer Straßen-Achtziger um die Ecken fahren.

Die Bremsen, bei Enduromaschinen ein häufig vernach-

lässigtes Detail, arbeiten in der RSX 80 zufriedenstellend. Sie sind gut zu dosieren und zeigen bei wenig Kraftaufwand in Verbindung mit den grobstolligen Reifen annehmbare Verzögerung. Kürzere Bremswege sind nur deshalb nicht möglich, weil die Enduroreifen durch die geringe Auflagefläche keine höheren Bremskräfte übertragen können.

Die Fantic RSX 80 ist nicht nur sauber verarbeitet, sondern besticht durch zahlreiche pfiffige Detaillösungen. Die Sitzbank kann nach Lösen zweier Schrauben abgenommen werden. Nur eine weitere Schraube hält dann noch den Tank. Alle wichtigen Schrauben an der Maschine haben verschleißfreie Innensechskant-Köpfe. Die Fahrerfußrasten sind aus griffigem, gezacktem Stahlblech, wie auch die Fußbremshebelspitze. Die Rasten für den Beifahrer sind an starren Rahmenauslegern befestigt.

Perfekt ist die Fantic RSX 80 trotzdem noch nicht. Die elektrische Anlage ist, wie an allen italienischen Leichtkrafträdern, eine konstruktive Fehlleistung. Nicht nur die Ausbeute der Sechs-Volt-35/35 Watt-Glühlampe im Scheinwerfer ist äußerst dürftig, auch kann der Scheinwerfer schlecht in der Höhe justiert werden. So strebt nachts das Fernlicht gen Himmel und läßt die Straße dunkel. Wenigstens funktionieren die Blinker zuverlässig.

Der Hauptständer verbog sich nach ein paar Dutzend Parkmanövern derart, daß die Maschine nicht mehr einwandfrei stand. Und wer nach Umschalten auf Reserve nicht nach 30 Kilometern eine Zapfsäule findet oder das Tempo bis dahin rigoros drosselt, muß schieben.

So lange die Fantic RSX 80 aber rollt, erntet sie Lob: Mit dieser Maschine läßt sich's überall vortrefflich fahren.

Frank-Albert Jllg



Fotos: Schwab

Schnell sind Tank, Seitendeckel und Sitzbank demontiert

Fantic RSX 80: Technische Daten und Meßwerte	
Motor* Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert, Bohrung x Hub 47,5 x 45 mm, Hubraum 80 cm ³ , Verdichtung 12,3, Nennleistung 7 kW (9,5 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 11 Nm (1,1 mkp) bei 6000/min, ein Dellorto-Vergaser, Ø 20 mm, kontaktlose Kondensatorzündung, Schwungradmagnetgenerator 70 W, Mehrscheiben-Ölbadkupplung, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe, Kickstarter, Sekundärantrieb über Rollenkette.	(46,1/53,9 Prozent), zulässiges Gesamtgewicht 270 kg, Tankinhalt 6,7 Liter.
Fahrwerk* Doppelschleifen-Rohrrahmen, Teleskopgabel vorn, Standrohrdurchmesser 35 mm, Federweg 180 mm, Federbeine hinten, Federbasis fünffach verstellbar, Federweg 115 mm, Radstand 1360 mm, Trommelbremse vorn, Ø 136 mm, Trommelbremse hinten, Ø 124 mm, Betätigung vorn/hinten, Seilzug/Gestänge, Bereifung vorn 2.75-21, hinten 3.50-18.	Beschleunigung 0–30 km/h 2,1 s 0–40 km/h 3,2 s 0–50 km/h 4,8 s 0–60 km/h 7,0 s 0–70 km/h 9,7 s 0–80 km/h 14,3 s 0–400 m 22,1 s
Abmessungen und Gewichte Länge 2120 mm, Sitzhöhe 850 mm, nutzbare Sitzbanklänge 600 mm, Stahlrohrlenker 790 mm breit, Gewicht vollgetankt 102 kg, davon vorn/hinten 47/55 kg	Durchzugsvermögen 30–40 km/h 4,3 s 40–50 km/h 3,0 s 50–60 km/h 2,5 s 60–70 km/h 3,5 s
	Höchstgeschwindigkeit Zwei Personen 78 km/h bei 6620/min solo sitzend 83 km/h bei 7050/min (Temperatur 11 Grad, kein Wind)
	Tachometerabweichung Anzeige/effektiv 50/49, 82/83 km/h
	Verbrauch Mischung 1:50 Testverbrauch 4,2 Liter/100 km
	Preis: 4250 Mark

*) Herstellerangaben