

# Fantastic

**N**ervös versuche ich durch das von „gerammten“ Mücken verdunkelte Visier das nächste Ortsschild schon von weitem zu entziffern. Denn 500 Kilometer sitze ich bereits im Sattel, schon vor 40 Kilometern habe ich den Benzinhahn auf Reserve geschaltet, und in Italien sind die Tankstellen abends zeitig geschlossen.

**Äußerst penibel wird bei Fantie in Barzago gearbeitet. ENDURO besuchte die qualitätsbewußten Italiener und fuhr die 80er Caballero im Test.**

Es wird Zeit, daß ich dieses winzige Kaff, das ich auf keiner Karte finden kann und das 30 Kilometer östlich von Como in der Nähe des

Comer Sees liegen soll, endlich erreiche: Barzago, Geburtsstätte der erfolgreichsten italienischen Trial-Maschinen.

Noch bevor ich die Ortschaft erreiche, taucht auf einer leichten Anhöhe nicht weit von der Hauptstraße ein flacher Bau auf, über dessen Fensterfront in großen roten Lettern der Firmenname steht: Fanticomtor.

Mit dem letzten Tropfen Sprit umrunde ich den Firmenkomples. Riesig viel

Platz ist um das ganze Areal; weit und breit keine Siedlung. Das ist ideal für eine Fabrik. Helle Wände, große Fenster. Die Pförtnerloge in einem separaten Bau, in dessen Obergeschoß sich die Kantine befinden muß. Im stillen registriere ich, daß ich bislang noch keine europäische Motorradfabrik gesehen habe, die von außen einen auch nur annähernd aufgeräumten, appetitlichen Eindruck auf mich machte.

Vielleicht liegt dieses angenehme Gefühl daran, daß Fantic eine junge Firma ist und die Hallen nicht vom Ruß der Jahrhundertwende geschwärzt sind wie so manche der alt-ehrwürdigen Motorradfabriken des Südens. Aber dieser beherrschende Eindruck — ich möchte fast sagen, deutscher Gründlichkeit — verstärkt sich noch ganz erheblich, als ich die erste Halle durch die Schwingtür betrete.

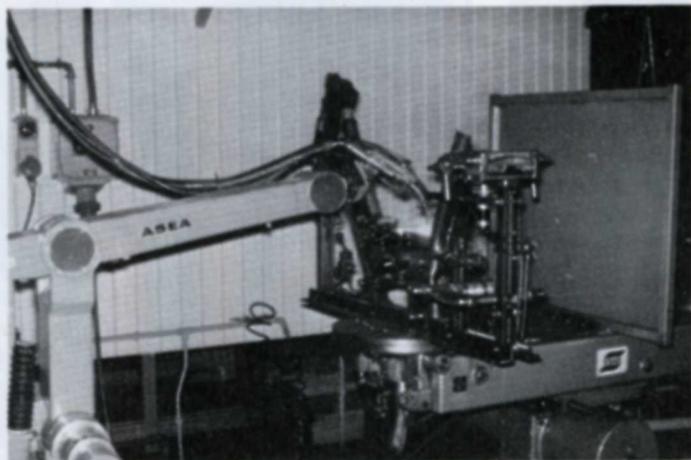
Nicht aus ölverschmiertem Beton besteht der Fußboden, sondern aus saube-

ren braunen Keramikplatten. Eine Schweißstraße ist hier aufgebaut, auf der in einem Dutzend Kabinen die fertig gebogenen Stahlrohre zu Rahmen verschweißt werden. Auf eine Vorrichtung gespannt, werden die dünnen Rohre zunächst zusammengeheftet. Dann, wieder aus der Rahmenlehre genommen, werden sie in einem besonderen Schrittsystem, das Wärmespannungen weitgehend vermeidet, unter Schutzgas fertig geschweißt.

Mit besonderem Stolz zeigt man mir den „Roboter“, eine Schweißmaschine, die die Zentralrohrrahmen für die Mofas in einem Arbeitsgang vollautomatisch zusammenbrät.

Auf fahrbare Regale gehängt, werden die fertigen Rahmen in die nächste Halle gezogen. Entfetten, Grundieren und Lackieren steht dort auf dem Programm. Diese Arbeitsgänge laufen fast vollautomatisch am Band ab.

Handarbeit ist bei der Motorenmontage nicht zu ersetzen



Ohne menschliches Zutun schweißt der Vollautomat Mofa-Rahmen

Bei der Lackierung bedient sich Fantic zweier verschiedener Verfahren. Beim einen wird das Teil am Fließband in der Kabine von Hand mit der Spritzpistole vorlackiert. Dadurch ist gewährleistet, daß die Farbe in jede Ecke dringt. Darauf folgt die automati-

kontinuierlichen Schicht. Vor- und Nachteile beider Verfahren hat man noch nicht vollständig gegeneinander abgewogen — deshalb diese zweigleisige Fahrt.

Die Endmontage erfolgt schließlich wieder am Fließband. Dort werden Motor, Räder und die komplette



Fotos: Bauer (8), Seidi (3)

Dottore Mario Agrati leitet erfolgreich die Geschicke von Fantic

sche Fertiglackierung mit dem Hochdruckgerät, das das Teil buchstäblich einnebelt. Das zweite Verfahren ist die Pulverlackierung, die das Werkstück ebenfalls per Hochdruck mit einem Nebel feinsten trockener Farbteilchen bedeckt. Diese Beschichtung verflüssigt sich dann im Trockenofen und überzieht das Teil mit einer

Äusstattung verbaut, bis das fertige Motorrad oder Mofa steht. Vorher lohnt es sich allerdings, einen Blick auf die mannigfaltigen Kontroll-einrichtungen zu werfen, die in die Fertigung eingebaut sind.

Bekanntlich werden die Motoren von Minarelli bezogen, die bei diesem Zulieferer nach Fantic-Richtlinien

produziert werden. Angeliefert werden sie nur in Teilen, so daß für Fantic jegliche Kontrollmöglichkeit offenbleibt.

Beispielsweise werden in einem hermetisch abgeriegelten Raum — um konstante Temperatur und Luftfeuchtigkeit zu garantieren — die Lagerbohrungen der Gehäuseteile auf Maßhaltigkeit geprüft. Ein Innentaster steht dort unter anderem, ein hoch empfindliches Meßgerät, das Abweichungen des Werkstücks vom Soll gleich in Koordinaten angibt. So sieht der Techniker mit einem Blick auf die Digitalanzeige, ob die gemessene Bohrung auf der vorgegebenen Mittelachse liegt, ob sie mit der Mittelachse fluchtet und ob sie im Durchmesser den Vorgaben entspricht.

Eine eigene Entwicklungsabteilung mit abgeschlossenem Versuch gehört schließlich auch zum Haus. Unter anderem ist dort der erste echte Fantic-Motor entstanden, der die neue

ze wichtige Erkenntnisse liefern und Hand in Hand mit Versuch und Entwicklung laufen.

Als ich dem Ausgang der letzten Halle zustrebe und dort noch die offenen Boxen mit den Rollenprüfständen sehe, auf denen jedes

drücke klar, woher die Qualität der Fantic-Maschinen rührt. Penible Fertigung und peinliche Sauberkeit überall sind schon beste Voraussetzungen dafür.

Zum Abschied sitze ich noch eine Weile dem Fantic-Boß gegenüber: Dottore

### Exklusiv: Die große Trial-Fantic



Voller Stolz führte man mir das allererste Exemplar der neuen großen Trial-Maschine von Fantic vor, jenes Gerät, das den erfolgverwöhnten spanischen Motorrädern nun endlich auch von der Motorseite her Paroli bieten soll. Erstmals ist nun ein Triebwerk für diesen Zweck vollständig bei Fantic entwickelt worden, und die Serie läuft im Augenblick an. Angenehm überrascht stelle ich bei der Neuen fest, daß all die kleinen Details, die in den zurückliegenden Jahren an den Fantic-Trialapparaten beanstandet wurden, zum Teil grundlegend geändert sind. So wurde jetzt der Sekundärtrieb auf die rechte Seite verlegt. Dadurch konnte die Seitenstütze nach

links wandern. Der Kickstarter sitzt rechts und wird zum Starten nach vorn bewegt. Der Schalthebel ist endlich so plaziert, daß sich das Getriebe ohne Umstände bedienen läßt. Faszinierend ist der Durchzug des 211er Aggregats schon aus niedrigsten Drehzahlen, aber auch seine Lebendigkeit im oberen Drehzahlbereich ohne bissig zu sein. Für das Fahrwerk gilt nach dem ersten eiligen Proberitt: Unglaublich handlich, guter Geradeauslauf und genau getroffene Schwerpunktage. Ein umfassendes Urteil wird freilich erst ein ausführlicher Test zulassen. Ausgeliefert wird die neue Fantic ab Herbst 1981. Der Preis steht noch nicht fest.



Ideen am Reißbrett realisiert

große Trial-Maschine antreiben wird und in diesen Tagen vom Band läuft. Schalldichte Räume mit Prüfständen zählen ebenso dazu wie letztlich auch die Sportabteilung, deren Werkseinsätze

einzelne Fahrzeug, das diese Fabrik verläßt, einen Probeauftrag zu absolvieren hat, wird mir als Summe meiner Ein-

Mario Agrati, 37 Jahre alt und Doktor der Wirtschaftswissenschaften. Er ist es, der diese blitzsaubere Fabrik



Test auf dem Rollenprüfstand

1968 aus dem Boden gestampft hat. Und die Erklärung, die er mir zur Entstehung des Firmennamens gibt, ist so prägnant wie einleuchtend: Fantic — fantastisch. Die Begeisterung für eine Sache ist eben bei den Südländern der Ursprung des Erfolgs.

Mit 40 Leuten hatte Agrati vor 13 Jahren begonnen, kleine Motorräder und Rasenmäher zu bauen. 1970 erschien schon die Caballero 50. Und der Weg der Trial-Modelle des Hauses ist ebenso kurz wie steil: 1978 lief das erste Trial-Gerät vom Band. „Die Spanier waren damals am Ende“, sagt Agrati; „das hat für uns den Ausschlag für den Bau der Trial-Maschine gegeben.“

Heute ist die Fantic-Begleitschaft 263 Mann stark. 52 000 Einheiten pro Jahr werden gebaut, von denen 35 Prozent für den Export bestimmt sind. Überraschenderweise werden die Trial-Modelle nicht nach Übersee, sondern nur innerhalb der europäischen Grenzen exportiert. Die Frage nach der künftigen Orientierung wird eindeutig beantwortet: „211 Kubikzentimeter wird für die nächste Zukunft unser größter Hubraum sein.“