

Wie bei vielen Firmen üblich, wurde auch bei Fantic ein Titelgewinn sofort genutzt, um ein Replica dieser Erfolgsmaschine auf den Markt zu bringen. Replica, das bedeutet, vereinfacht ausgedrückt, ein weitgehend originalgetreuer Nachbau eines besonderen Einzelstücks. Pate stand diesmal Gualtiero Brissonis 125er Fantic, mit der er die Italienische, Europa- und Weltmeisterschaft (Six-Days) gewann. Also ein überaus erfolgreiches Vorbild. Daß jedoch auch in einer kleineren Serie nicht alle Spezialitäten eines solchen Meisterstückes verwirklicht werden können, dürfte jedem klar sein, aber trotzdem ist die Fantic perfekt gemacht.

Fahrbericht: Fantic RC 125

Eine große Kiste bekamen wir von Fantic-Importeur Hans Hoffmann in den Bulli gestellt. Unsere augenscheinliche Verwunderung beantwortete er folgendermaßen: »Die Fantic braucht nur zusammengesteckt werden und läuft, außerdem ist die Maschine so wirklich serienmäßig.« In heimatlichen Gefilden angelangt, begann sofort der Zusammenbau. Etwa eine halbe Stunde dauerte es, bis die kleine Enduro fahrbereit vor uns stand. Bereits den ersten Tritt auf den Kickstarter beantwortet der Achtliter-Motor mit leisen Tönen aus dem kleinen Endschalldämpfer, die aber bei leichtester Drehung an dem Magura-Gasgriff zu hochfrequentem Bellen anschwellen. Ein kurzer Check der elektrischen Ausrüstung ergab, daß sowohl Beleuch-



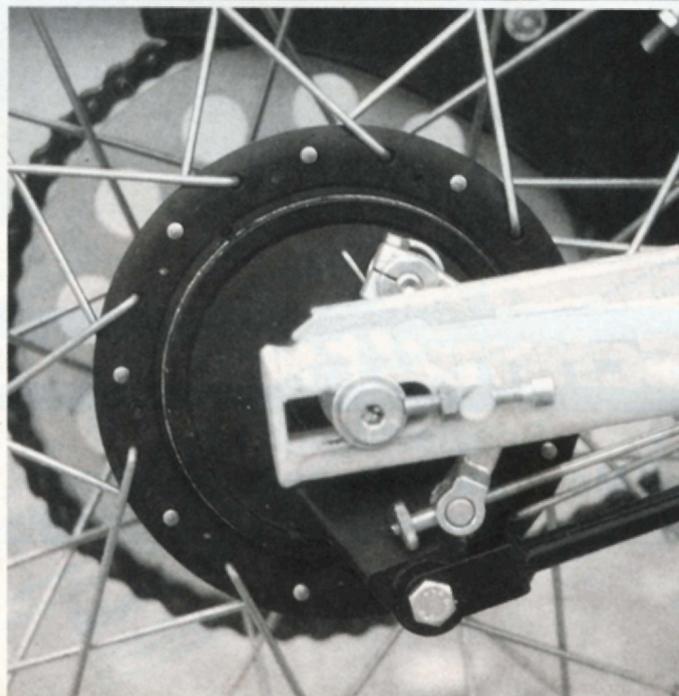
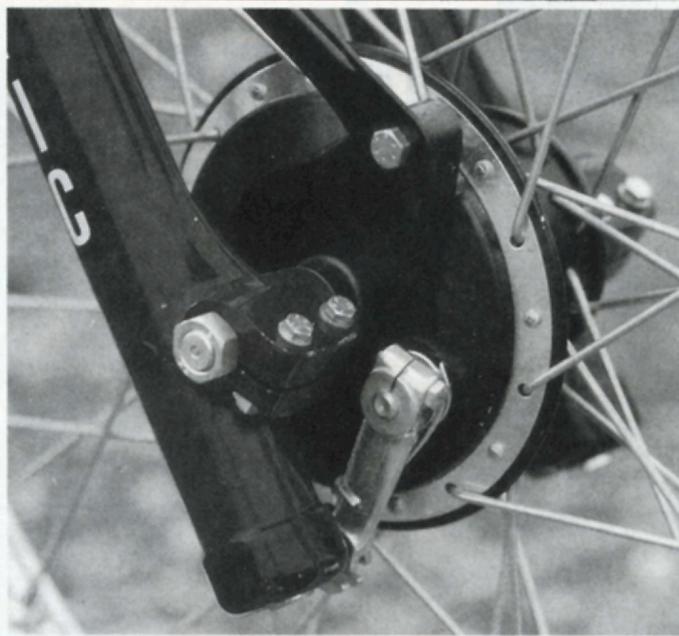
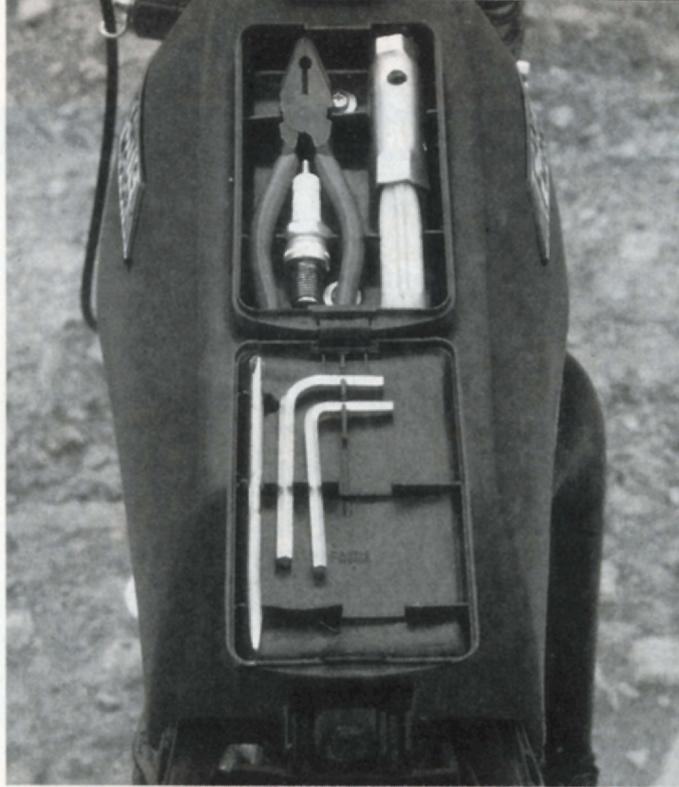
Geheimtip



tung als auch Hupe lediglich Anwesenheitspflicht erfüllen.

Bei näherer Betrachtung der fast ganz in rot gehaltenen italienischen Maschine fallen sofort die hochwertigen und bewährten Anbauteile ins Auge. Marcocchi-Telegabel, Sachs-Federbeine, Pirelli-Reifen, Magura-Armaturen, usw., lassen darauf schließen, daß Wert auf Perfektion gelegt wurde. Kernstück des Fahrwerks ist der sehr stabile Doppelschleifen-Rahmen mit leicht gekröpfter Schwinge, die noch nach altbewährter Manier mit zwei Federbeinen am Rahmen abgestützt wird. Die Marcocchi-Telegabel mit 35 mm Standrohrdurchmesser arbeitet ohne Luftunterstützung und ist von Gabelbrücken gehalten, bei denen der Lenker sehr weit hinten montiert ist. Der Grund: Um einen großen Lenkeinschlag zu erhalten, ist der gesamte Steuerkopfbereich etwas vorgezogen und die Lenkerposition mußte dafür zurückgenommen werden. Dadurch ergibt sich aber der Nachteil, daß das Vorderrad in Kurven nicht stark genug belastet werden kann, weil ein Vorrücken auf den Tank nach Cross-Fahrer-Art nahezu unmöglich wird. So müssen als unterstützende Maßnahmen die Gabelstandrohre ca. 25 mm aus der oberen Gabelbrücke herausgeschoben werden, um problemlos um die Ecken zu kommen.

Bei der Verzögerung heißt es aufpassen. Trotz erheblicher Handkraft zeigt die vordere Bremse kaum Wirkung, wogegen das hintere Gegenstück, übrigens stempelfrei am Rahmen abgestützt, schon bei leichtester Berührung des Bremshebels blockierte, und dadurch, vor allem bei glattem Untergrund, das Heck schnell ausbricht. Hat man den Bogen jedoch raus, macht das Anbremsen, vor allem von engen Ecken, unheimlich viel Spaß. Hervorragend hier die Anbringung der Bremshebel, die auch im extremen Gelände nicht gefährdet sind, ebenso wie die Kettenspanner, da sie sehr geschickt angelegt sind.



Beim hauseigenen Triebwerk sticht sofort der überproportional großverripppte Zylinder ins Auge, der im Gegensatz zum zierlichen Motorgehäuse steht. Die vollelektronische Zündung am Fantic-Motor von Dani und sechs Gangstufen gehören zum Standard heutiger Enduro-Sportmaschinen, daß aber der Motor nur im Leerlauf angetreten werden kann, ist etwas enttäuschend. Denn wenn im hektischen Wettbewerb der Motor zum Stehen kommt, muß erst umständlich der Null-Gang gesucht werden.

Gefüttert wird der Kurzhubmotor durch einen 32er Del'Orto Vergaser, dessen Ansaugluft von einem kleinen Schaumstofffilter gereinigt wird, der nach der Abnahme der Sitzbank leicht gewechselt werden kann.

26 PS bei 10500 U/min verspricht das Datenblatt, der Motor muß also gedreht werden, um Leistung zu zeigen. Sehr gewöhnungsbedürftig, wie sich auf den ersten Kilometern erwies, denn trotz eines runden Leerlaufs nimmt der Motor nur schleppend Gas an, um dann plötzlich bis an die Schmerzgrenze hochzudrehen. Nach einigen Experimenten und weiteren Kilometern beserte sich diese Charakteristik etwas, ohne jedoch ganz zu verschwinden. Wenn man sich im Fahrstil darauf einstellt, geht es flott voran. Die Sitzposition auf der Fantic wird durch den weit zurückgezogenen Lenker bestimmt, aber nach kurzer Zeit ist diese Sitzposition optimal. Auf Geraden, bei Sprüngen und Bergabfahrten bleibt die Maschine dadurch neutral und leicht dirigierbar, lediglich in Kurven muß mit etwas Kraft und Vorverlagern des Oberkörpers nachgeholfen werden. Auch sollte man bei dem Bestreben, flotte Runden-

**Oben: Vorbildliche
Werkzeugtasche
Mitte: Bremshebel
und Kettenspanner
Unten: Geschützt
angebracht**

zeiten vorzulegen, am Kurvenausgang nicht auf den kurzen Griff zur Kupplung verzichten, um den Motor bei Drehzahl zu halten.

Nicht ganz überzeugen konnten die Federelemente. Die Telegabel erwies sich als viel zu steif, und bei den hinteren Sachs-Federbeinen machte sich eine besonders unangenehme Eigenart bemerkbar: Bei mehreren nacheinander folgenden Bodenwellen schluckten die Hydrocross' Federbeine die ersten Wellen ausgezeichnet, um dann plötzlich und unerwartet das Heck wie bei einem Wildpferd ausschlagen zu lassen. Der Grund ist eine überdämpfte Zugstufe, wodurch die Federbeine nicht schnell genug wieder ausgefedert werden, bis sie nicht mehr reagieren können und dann das Heck zu hüpfen anfängt. Hier können jedoch die Sachs-Spezialisten weiterhelfen, denn vom Prinzip her schluckt das Fahrwerk eine ganze Menge. Die Telegabel zeigte nach dem Wechsel auf 5er Bel-Ray Öl (265 ccm pro Holm) und zunehmender Betriebsdauer ebenfalls stark steigende Qualität.

Beim wettbewerbsmäßigen Service zeigt sich deutlich die Profi-Abstammung. Magura-Armaturen mit Schnellstellung, praktische Werkzeug-Tasche auf dem Tank, stabiler Mittelständer und leichter Radausbau sind nur einige herausragende Punkte hervorragender Denkarbeit.

Fazit: Die Brissoni' Replica von Fantic ist ein schlichtes Enduro-Sportmotorrad ohne unnötige Schnörkel, das durch perfekte Detailarbeit begeistert. Aber sowohl an der Fahrwerksabstimmung als auch bei der Wahl der richti-

Technische Daten

Fantic 125 Caballero RC

Motor:	1 Zylinder-Zweitakt
Hubraum:	124,4 ccm
Bohrung:	22,2 mm
Hub:	52 mm
Leistung:	26 PS/10500 U/min
max. Drehmoment:	19,3 Nm/8250 U/min
Zündung:	DANSI elektronisch
Vergaser:	Dell Orto Ø 32 mm
Getriebe:	6-Gang
Fahrwerk:	Doppelschleifen-Rohrrahmen
Federung vorn:	Marocchi PA 35
Federweg:	270 mm
Federung hinten:	Sachs Hydrocross
Federweg:	270 mm
Bereifung:	Pirelli 8.00-21/4.00-18
Tankinhalt:	8 l
Maße und Gewichte	
Radstand:	1420 mm
Länge:	2170 mm
Breite:	900 mm
Höhe:	1300 mm
Bodenfreiheit:	265 mm
Gewicht:	98 kg
Preis:	



**BAVARIA
RACING**

gen Bedienung ist einiger Arbeitsaufwand von Nöten, um auch in diesen Punkten von einem echten Weltmeisterschafts-Replica zu sprechen. Wer diesen Einsatz nicht scheut, wird mit der Fantic eine konkurrenzfähige Enduro pilotieren, die sowohl vom günstigen Preis als auch von der geringen Stückzahl betrachtet ein Geheimtip ist.

td

Aus der Kiste auf die Piste



Schmidt+Goerke

Spezial-Motorrad und Motorsport-Transportanhänger

4714 SELM

Postfach 23

Telefon (0 25 92) 32 14

Öffnen
Senden Sie mir kostenlos
und unverbindlich
Informationen
material