

MOTORRAD
EXTRABLATT
Achtziger

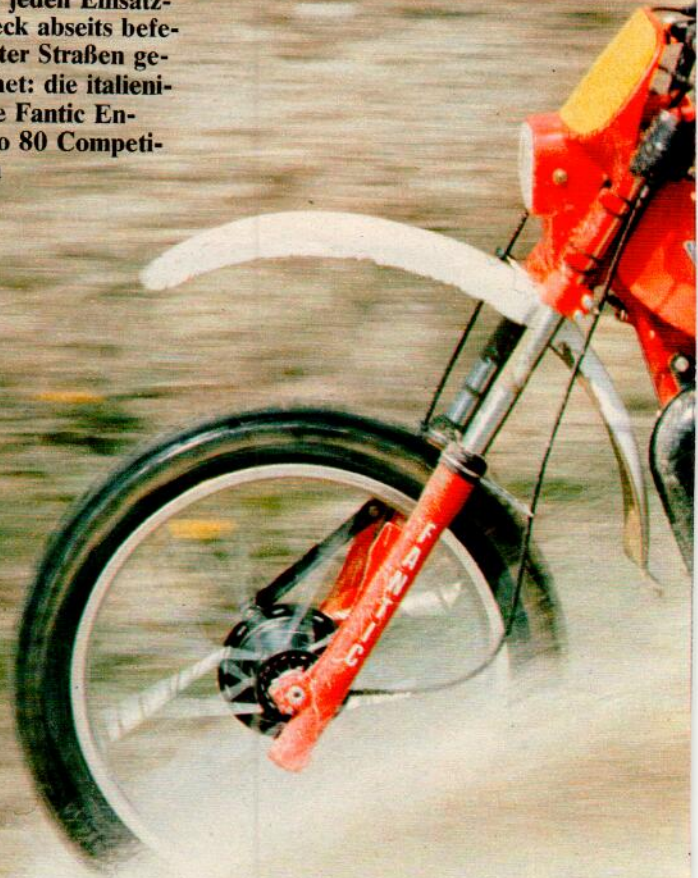
Schon der Beiname 80 Competition (Wettbewerb) belegt die Abstammung der 80er-Enduro von Fantic. Sie wurde im Sparteinsatz entwickelt. ▷

Fantic 80 Competition

Wettkampf- erprobt



Für jeden Einsatzzweck abseits befestigter Straßen geeignet: die italienische Fantic Enduro 80 Competition





MOTORRAD

EXTRABLATT

Achtziger

Fantic 80 Competition

Im Lande des Vino Rosso schießen die Motorradfirmen wie Pilze aus dem Boden. Vornehmlich Hersteller von Geländemotorrädern der kleinen Hubraumklassen werben in großer Zahl um die Gunst des Kunden.

Aus dem Heer der klangvollen italienischen Firmennamen kann sich einer mit Welt- und Europameistertiteln schmücken.

Eine Fantic Caballero 80 unter dem Fahrer Angelo Signo-

Tiefgreifende Veränderungen an Fahrwerk und Motor machen deutlich, daß nicht nur optisch retuschiert wurde.

Der im Modell des Vorjahres verwendete Rahmen des Kleinkrafttrads wich dem kompletten Fahrwerk der 125er-Geländesportmaschine. An der Fahrzeugfront ersetzt eine Marzocchi-Gabel, die 35 Millimeter Standrohrdurchmesser und 250 Millimeter Federweg aufweist, das hauseigene Feder- und Dämpfungselement.

Die Qual der Wahl hat der Competition-Pilot in puncto Hinterradfederung. Der deutsche Importeur Hans Hoffmann bietet Corte & Cosso-Gasdruck- oder Sachs-Hydrocross-Stoßdämpfer als Erstausrüstung ohne Aufpreis an. Hobby-Geländefah-

rer sollten, bevor sie sich entscheiden, allerdings wissen, daß im Falle der Corte & Cosso-Elemente stärkere oder schwächere Federn für rund 60 Mark pro Paar zur Verfügung stehen.

Für Abstimmungsversuche an den Sachs-Dämpfern ist ein Einstellwerkzeug vonnöten. Bestehend aus Luftpumpe und Manometer, schlägt die Zusatzausstattung aber mit einem Anschaffungspreis von stattlichen 250 Mark zu Buche.

Ausreichend Fahrkomfort, selbst auf beinhalten Pisten, verspricht der Federweg von 280 Millimetern am Hinterrad der Fantic. Das Rad wird von einer gekröpften Stahlrohrschwinge geführt, die stark an jene früherer Maico-Modelle erinnert.

Während Fantic-Piloten letztes Jahr frontseitig noch auf einem Metzeler-Reifen der Dimension 2.75 x 21 daherrollten, findet an der Neuen ein 3.00er Pneu seinen Platz.

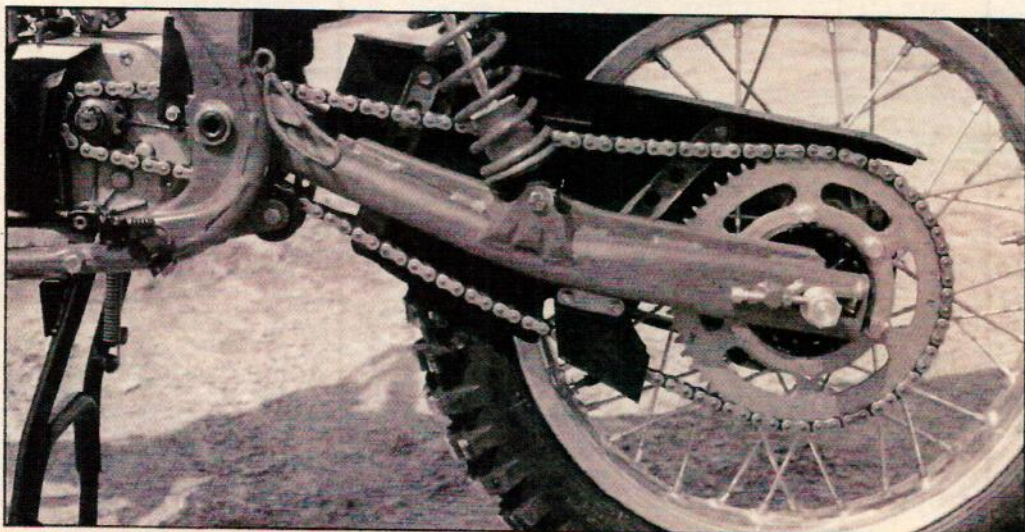
Auch motorseitig hat sich einiges getan. Verrichtete im alten Modell noch ein aufgepöppeltes 74 cm³-Antriebsaggregat aus der Serie der Leichtkraftmäder seinen Dienst, so findet in der 1982er-Version der Motorblock der stärkeren 125er Verwendung. Aus Gründen der Standfestigkeit wurde ebenso das komplette Getriebe wie auch die Kupplung des hubraumstärkeren Antriebs übernommen.

Lediglich eine schwächere Kurbelwelle mit dem Hub von 45 Millimetern ersetzt das Originalteil aus der 125er. Aus der vorangegangenen Serie stammt der hartverchromte Leichtmetallzylinder, der eine Bohrung von 47,5 Millimetern aufweist. Aus diesen Daten errechnet sich ein Hubraum von exakt 79,74 cm³.

Für die Gemischaufbereitung ist ein Mikuni-Unterdruckvergaser mit einem Durchlaß von 26 Millimetern verantwortlich. Den Funken zur Entzündung steuert eine kontaktlose Anlage der Firma Dansi bei.

Nicht weniger als 17 PS bei 12250/min soll das Triebwerk leisten. 1250/min früher fällt das höchste Drehmoment von 10,2 Nm an.

Auch bei der Ausstattung der Fantic wurde nicht gespart. Die Bedienungshebel sowie der Schnellgasgriff stammen von Magura, die gezackten Stahlfußrasten wie auch der Schalthebel sind klappbar und somit vor Beschädigung bei Stürzen sicher. Seitenteile und Lampenverkleidung sind mit integrierten Startnummerntafeln versehen. Der schmale Kunststofftank hat ein Fassungsvermögen von 6,7 Litern und trägt zusammen mit der straffgepolster-



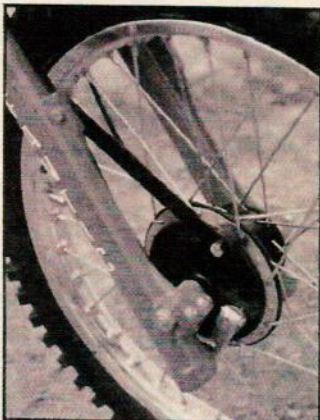
Fotos: Richter

Vermittelt ausreichend Fahrkomfort, auch im Gelände: gekröpft Stahlrohrschwinge, Corte & Cosso-Federbeine mit 280 Millimetern Federweg

relli gewann 1981 die Enduro-Europameisterschaft, und eine Caballero 125 wurde nach dem Klassensieg bei der Sechstagesfahrt auf der Insel Elba gar mit Weltmeisterlorbeer dekoriert.

Fantic reagierte sofort, legte eine Serie auf und bot die Replica der Meistermaschine zum Kauf an.

Die 80er Fantic anno 1982 bekam jetzt mit der Bezeichnung Enduro 80 Competition nicht nur einen neuen Namen.



Marzocchi-Gabel, 250 Millimeter Federweg

Außerdem sitzt die Halbnaßen-Trommelbremse von Grimeca nun auf der rechten Seite, gegenüber dem Sekundärtrieb. So kann die Bremsabstützung am Rahmen angebracht werden und läßt gleichzeitig die komplizierte Umlenkung der Bremsbetätigung des Vorgängermodells entfallen.

Um in Kehren bessere Bodenhaftung zu gewährleisten, spendierten die Fantic-Techniker der Competition 80 nun das Vorderrad der 125er.

MOTORRAD EXTRABLATT Achtziger Fantic 80 Competition

ten Sitzbank zur Optimierung des Arbeitsplatzes auf der Fantic bei.

Zwar hat die Replica neueren Datums, bedingt durch den

jenseits der Nenndrehzahl wird der Zuwachs zäher.

Die spitze Leistungscharakteristik veranlaßt zu schnellen und häufigen Schaltaktionen. So muß vor dem Einlenken in Kehren schnellstmöglich um zwei oder drei Gänge heruntergeschaltet werden, um in leistungsträchtigen Drehzahlstufen wieder beschleunigen zu können.

Das klauengeschaltete Sechsganggetriebe ist dieser

Aufgabe gut gewachsen. Da es zwar etwas rau, aber sehr exakt und auf kurzen Bedienungswegen zu betätigen ist, kann notfalls auf die Kuppelung verzichtet werden.

Am Fahrverhalten der Fantic Competition gibt's nichts zu mäkeln. Bestechende Handlichkeit in engen Kehren und ausreichender Geradeauslauf auf welligen Vollgasgeraden zeichnen das Fahrwerk aus. Lediglich die Marzocchi-Gabel spricht auf welligen

Pisten etwas träge an. Abhilfe schafft die Verwendung von dünnflüssigem Gabelöl.

Hat sich der Pilot erst einmal an die Schaltarbeit gewöhnt, kann auch noch so schweres Terrain spielend bewältigt werden. Der Motor hängt, vorausgesetzt, man ist im richtigen Gang unterwegs, sauber am Gas und verblüfft immer wieder durch die reichliche Leistung.

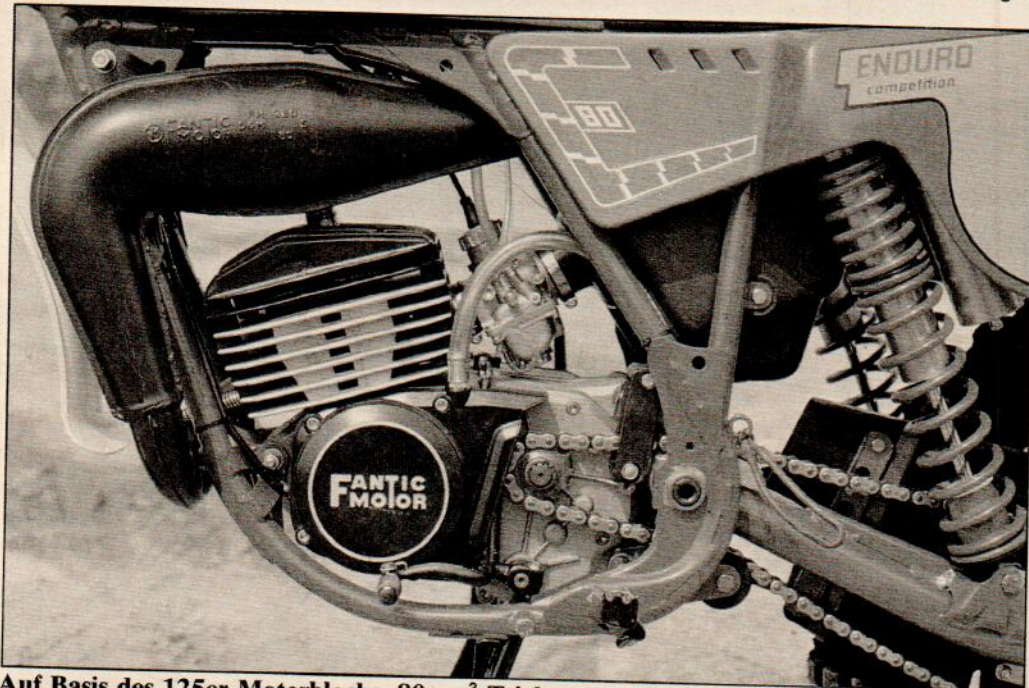
Um für die Anforderungen, die verschiedene Geländestrecken an die Fantic stellen, immer die richtige Sekundärübersetzung parat zu haben, können Kettenräder mit 47 bis 60 Zähnen und Ritzel mit elf bis 14 Zähnen nachgekauft werden. Serienmäßig sind hinten 54 und vorn 13 Zähne montiert.

Im Testbetrieb stellte sich allerdings eine häßliche Panne ein. Nach viertelstündiger Gelände-Attacke blockierte plötzlich das Hinterrad. Der mit einem Kolbenring bestückte Kolben hatte sich in der Zylinderlaufbahn festgefressen. Schuld am Übel war die zu magere Vergaserbedüsung. Ab sofort wird die Fantic Competition, um solche Schäden zu vermeiden, mit einer größeren Hauptdüse ausgeliefert.

Da der Geländespaß mit der Signorelli-Replica den Inhabern der Führerscheinklasse eins und somit Off-Roadern, die mindestens 18 Jahre alt sind, vorbehalten ist, bietet der Importeur eine gezähmte Variante mit 7,5 PS an. Allerdings liegt der Anschaffungspreis von 4770 Mark höher als der des starken Modells. Die Motorräder werden nämlich ab Werk mit 17 PS ausgeliefert und von Hans Hoffmann durch Austausch von Zylinder mit Kopf, Kolben, Vergaser und Auspuff über die deutsche Leichtkraftrad-TÜV-Hürde gehoben.

So bietet sich nun auch 16jährigen die Möglichkeit, Europameister Angelo Signorelli nachzueifern.

M. G. ▽



Auf Basis des 125er-Motorblocks: 80 cm³-Triebwerk mit Leichtmetall-Zylinder und 17 PS

stabileren Rahmen und den schwereren Motorblock, einen Gewichtszuwachs von drei Kilogramm zu verbuchen, doch macht das fahrerfertig nun immer noch 90 Kilogramm leichte Motorrad einen extrem handlichen Eindruck.

Nach der Betätigung des Chokes, der gut erreichbar an der linken Seite des Vergasers sitzt, springt das Triebwerk immer zuverlässig an. Schon beim Anfahren wird vom Fahrer größte Konzentration verlangt. Denn bis etwa 9000/min entwickelt der Motor kaum Leistung, geht dann aber bissig zur Sache. Die Fantic verlangt nach wahren Drehzahlorgien. Erst weit

Fantic 80 Competition: Technische Daten

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert, Bohrung x Hub 47,5 x 45 mm, Hubraum 79,74 cm³, Nennleistung 12,5 kW (17 PS) bei 12500/min, Drehmoment 10,2 Nm bei 11000/min, Verdichtung 14, ein Mikuni-Vergaser, Ø 26 mm, kontaktlose Danzi-Transistorzündung, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe, Sechsscheiben-Kupplung im Ölbad.

Fahrwerk
Doppelschleifenrohrrahmen, hydraulisch gedämpfte Marzocchi-Teleskopgabel, Federweg 250 Millimeter, Standrohrdurchmesser 35 mm, hinten wahlweise Sachs-Hydrocross-Stoßdämpfer

oder hydraulisch gedämpfte Cor-te & Cosso-Federbeine, Federweg 280 mm, konische Grimeca-Bremsnaben hinten und vorne, Ø 125 mm, Bereifung 3.00 x 21 vorn, 3.50 x 18 hinten, Metzeler.

Abmessungen und Gewichte

Gesamtlänge 2100 mm, Radstand 1360 mm, Sitzhöhe 960 mm, Sitzbanklänge 520 mm, Lenkerbreite 840 mm, Gewicht vollgetankt 87,5 kg, zulässiges Gesamtgewicht 250 kg, Tankinhalt 8 l.

Preis: 4770 Mark

Importeur

Hans Hoffmann, Fantic-Import, Poststraße 91, 7250 Leonberg 2.