

FANTIC 80 OASIS

Après avoir délaissé, il y a quelques années, l'enduro pour ne se consacrer qu'au trial, Fantic diversifie sa production avec ce petit trail. Une nouveauté qui ne manque pas d'atouts !

J.-P. Bonato

Depuis quelque temps, il est un fait certain que les constructeurs italiens se secouent les puces pour revenir à la hauteur des Japs. Ce « réveil », cela fait longtemps que nous l'attendons, et il est surtout du fait de jeunes promus comme Aprilia ou encore Fantic aujourd'hui. Leur esprit jeune leur a permis d'évoluer, de se renouveler à l'écoute des utilisateurs pour devenir de plus en plus performants. La jeunesse de ces entreprises les a, en outre, dispensées de se bloquer sur tel ou tel concept et, par conséquent, l'adaptation à une ou plusieurs nouvelles techniques se passe sans heurts.

Ultra équipée

Un 80, ça ? Mon vieux, ça jette ! On dirait vraiment une plus grosse cylindrée tant par la qualité et la

Une instrumentation imposante. On regrettera toutefois l'absence d'un vrai thermomètre, et d'un totalisateur journalier. Enfin, les voyants sont trop pâles en plein jour. Attention pour l'huile, la température ou encore l'essence, car le réservoir n'a pas de réserve !



LA TÈNERÉ DES MÔMES



Les petits coins seront préférés aux grands espaces avec l'Oasis. Avec son nom, c'est normal !

quantité des équipements que par la ligne d'ensemble.

Il faut d'ailleurs souligner que l'équipement semble être l'arme de séduction des Transalpines, ces temps-ci. Economiquement parlant, cela s'explique. Un petit constructeur ne peut face aux Japonais, parier sur les volumes pour atteindre son seuil de rentabilité. Aussi, il va vendre du haut de gamme pour faire un chiffre d'affaires maximum avec un minimum de véhicules. Cette conception est partagée par Aprilia, (les Tuareg 1 et 2, l'AF1), l'Elefantre de chez Cagiva... ; toutes sortes de petits cubes qui font pâlir d'envie nombre de grosses routières avec leur hyper dose d'accessoires.

En ce qui concerne l'Oasis, deux disques et durits aviation tressées, jantes alu, démarreur électrique, réservoir de 18 l, profusion de vis BTR et d'écrous Nylstops, porte paquet, avec crochets à sandows, protèges mains, et protège disque, renfort métallique interne pour le garde-boue avant... je pourrais en rajouter, mais je vois que vous avez votre dose. En tout cas, c'est la grande classe !

La partie-cycle est celle du petit frère Oasis 50 vendu en Italie (où les 50 à vitesses sont autorisées, avec un marché de folie dans le style « et encore plus fort » !)

Double berceau, monoshock avec de vraies biellettes, fourche Marzochi de 32 mm. Le moteur est aussi un parent de celui du 50 Oasis, (proche du 50 de trial), bref, plus aucun rapport avec les anciens blocs d'enduro. Toute est nouveau. Refroidissement liquide intégral (cylindre et culasse) et démarrage en prise possible marquent la rupture avec la génération RC.

Moteur !

Ben justement, si on le faisait causer ce p'tit bourrin ? Rien de plus facile, une pression négligence du pouce, et il ronronne. Faut quand même qu'on soit flemmard, non ? Le bruit est assez métallique, comme une bécanne d'enduro, mais plus étouffé, heureusement ! Les commandes sont douces, les commodos pratiques. « Il » est chaud, on peut y aller. Ce moteur est vif et puissant. Très bien assisté par une boîte aux rapports très rapprochés, il donne envie d'attaquer. Malgré l'absence de clapets, la moto accepte les bas régimes sans trop rechigner. Evidemment, pour une réponse musclée, il vaudra mieux rentrer un rapport et user de l'embrayage. Un 80 DTLC, par exemple, sera plus souple, mais aussi moins vif, moins exci-



Un bon gabarit et une gueule hors du commun pour un 80.

tant. Je crois d'ailleurs que c'est le mot qui convient à ce bouillier : excitant !

Sur petites routes, cravaché, il permet d'adopter un bon rythme pour un 80. La partie-cycle rigide suit bien la cadence, pour peu que l'on s'habitue à la surpuissance du disque arrière. Il faut bien avoir dans la tête de ne pas sauter dessus comme un malade durant les premiers kilomètres. Après, le pied est éduqué, et tout va très bien. Même que l'avant va sembler un peu faiblard en comparaison. Il n'en est rien, rassurez-vous, c'est seulement que l'arrière est vraiment très impressionnant !

Les suspensions demandent un petit rodage. Fermes lorsque la belle sort de chez le concessionnaire, elles s'assouplissent par la suite, sans s'avachir pour autant. Sur petites routes ce petit cube peut s'avérer redoutable, excellente école de conduite car avec un 80, le moindre élan perdu ne se rattrape pas facilement. Freinages précis, trajectoires tendues, le B.A.-BA du pilotage vient très vite à l'apprenti Spencer.

Sportive, la petite !

Par rapport à un 80 japonais, l'Oasis est plus présente. Il y a quelques années, lorsqu'on parlait du caractère d'une moto européenne, on pensait de suite à ses défauts insurmontables dans la vie quotidienne. Ici, pas du tout, il s'agit d'une manière d'être totalement différente. Un jap est une petite

Disque, protège-disque, bel équipement !



mécanique civilisée, aseptisée, utilisable par le quidam moyen. Le Fantic fait bête de course échappée d'un parc. Ce n'est pas une utilitaire. Avec elle on se sent pilote. Avant de quitter la route, je vais vous entretenir du duo. A 16 ans, on est tous passés par là, une petite balade à deux peut être le début d'une grande histoire. C'est tout à fait envisageable avec l'Oasis. Le moteur supporte bien l'excès de charge ; seules les grimettes viroleuses ralentiront ses ardeurs. Alors que choisir ? Infliger les hurlements du p'tit bloc chauffé à blanc à la demoiselle, ou bien se promener cool, à mi-régime ? Je préconise la deuxième solution, c'est plus romantique, au milieu des fleurs et des petits oiseaux. La demoiselle appréciera !

La verdure

Là, j'attendais le Fantic de pied ferme. Avec ses antécédents enduristiques, fallait pas me décevoir !... J'ai pas été déçu ! Pour un 80 trail, quel outil ! Avec ses rapports hyper-courts ; le moteur n'est pas souvent pris en défaut. Au moindre ralentissement, on tombe une vitesse, un p'tit coup d'embrayage si vraiment vous vous êtes loupés, et c'est reparti. Assis très en avant, on contrôle bien la machine

Monoshock, jantes alu, disque et durit aviation, du beau matos ! Admirez d'ailleurs les jolis caches en bout de bras.



malgré le gros réservoir. Dans les chemins d'enduro, c'est bien sympa. Sur une zone de trial par contre, c'est pas franchement ça. On s'en doutait plutôt, non ?

Un des grands atouts de cette machine en TT, c'est son embrayage. Très durement sollicité durant l'essai, il n'a jamais montré un seul signe de faiblesse. Garde constante, douceur, précision, endurance, onctuosité, je ne m'arrêtera plus de vous en chanter les louanges.

L'heure du choix

Investir dans un 80 à 16 ans quand la 125 vous pend au nez un an plus tard, ça fait réfléchir. Même si elle ne manque pas d'atouts, l'Oasis luxe est chère. Ce n'est pas une condamnation, vu la grande qualité de l'engin. Alors, surtout, n'oubliez pas qu'il existe au catalogue une version dite de base. Avec un disque arrière et un démarreur électrique en moins, vous économiserez 2 410 F, si les 16 860 F de la version luxe vous effraient, car il serait idiot de passer à côté des qualités de base de la moto pour une question « d'options ».

D'autant qu'avec une consommation moyenne de 5,4 l, ce n'est pas un gouffre !

J.P.B.

FICHE TECHNIQUE

Modèle : Fantic Oasis.

Moteur : mono 2 temps cylindre en alliage à 4 transferts.

Refroidissement : liquide en circuit fermé.

Cylindrée : 74,6 cm.

Alésage course : 47,5 x 42 mm.

Puissance : 7,5 à 9 000 tr/mn.

Couple : 0,6 mkg à 8 600 tr/mn.

Compression : 11 à 1.

Lubrification : graissage séparé (réservoir 1,5 l).

Allumage : électronique.

Démarrage : kick (et démarreur électrique sur la KS)

Boîte de vitesses : 6 rapports.

Embrayage : multidisque en bain d'huile.

PARTIE-CYCLE

Cadre : double berceau en acier spécial haute résistance.

Direction avant : sur roulements coniques.

Suspension avant : fourche télehydraulique à axe déporté.

diamètre 32 mm, débattement : 200 mm.

Suspension arrière : Single shock system débattement : 200 mm.

Frein avant : simple disque arrière : tambour (disque sur la KS).

Pneus : 2,75 x 21 avant, et 4,10 x 18 arrière.

Réservoir : 18 litres.

Vitesse : 85 km/h.

Poids à vide : 87 kg.

Empattement : 1 350 mm.

Hauteur de selle : 830 mm.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES :

Marques : Fantic.

Modèle : Oasis.

Prix : 14 450 F TTC version de base ; 16 860 F TTC KS.

Coloris : rouge et blanc version de base bleu et jaune et jaune KS.

Disponibilité : immédiate.

Importateur : DIP, 75-77, rue des Forges, 13010 Marseille. Tél. : 91.79.68.45