

UN PETIT TRAIL SUPER

Fantic, après s'être taillé une place enviable dans le domaine du trial, a décidé de porter ses efforts sur les trails ; voici le dernier de la famille : le Raider 50.



nouveauté

FANTIC 50

Chez Fantic, on bosse. L'unité de production de Barzago, ultra moderne et entièrement automatisée, après avoir été utilisée à concevoir et produire ce qui se fait de mieux en matière de motos de trial, diversifie ses activités et se tourne résolument vers le trail.

Le moteur du 50 Raider est extrapolé du moteur de la 125 trial, lui-même issu du 240. Le Raider 125 fait un malheur depuis sa sortie. Il vient d'ailleurs de se couvrir de gloire au Maroc, en se classant premier et deuxième en 125 au Rallye de l'Atlas.

Ce petit 2-temps dont le cylindre à quatre transferts et la culasse sont en alliage léger, est doté d'un graissage séparé. L'alimentation est sous la responsabilité d'un carburateur Dell'Orto de 14 mm de diamètre. Ce petit mono a un taux de compression de 11 à 1, mais la puissance réelle n'a pas été communiquée par l'usine. En revanche, l'une des caractéristiques de ce trail est la sobriété. Il affirme ne pas engloutir plus de 2,2 l de carburant aux 100 km ce qui, vu la capacité du réservoir (8,5 l) est censé lui permettre 380 km d'autonomie. Pas commun, de nos jours.

En avant-première, voici pour vous, et rien que pour

vous, les premières photos du tout nouveau 50 Fantic. En avant-première, parce qu'il ne sera plus officiellement présenté avant le Salon de Paris en octobre et ne sera disponible que début 85.

Patience, l'engin en vaut la peine. Une esthétique particulièrement réussie avec plaque-phare, réservoir Jumbo, porte-paquets et frein à disque du plus bel effet. Mais ce n'est pas tout, le petit 50 à refroidissement liquide est logé dans une partie-cylce double berceau à suspension mono-amortisseur. Suspension « Single Shock System », une appellation contrôlée de plus.

Pourquoi, me direz-vous, attendre début 85 pour espérer rouler avec ce 50 Fantic ? Tout simplement parce qu'il est, pour le moment, équipé au choix d'une boîte quatre ou six rapports, qui ne convient pas particulièrement au marché français et ne sera doté d'une transmission automatique que vers la fin 84.

Une inconnue subsiste, et elle est de taille, c'est le prix exact de cet engin. Il ne devrait pas raisonnablement excéder 10 000 F, ce qui est déjà copieux. Cher certainement, mais il faut remarquer que l'équipement du Raider 50 est aussi soigné que complet : frein à disque, clignotant, compteur, compte-tours électronique, témoins en pagaille.

Avec 87 kg à vide et une esthétique aussi réussie, qu'il soit rouge ou blanc, les deux couleurs disponibles, il devait y avoir quelques amateurs, surtout avec la réputation de fiabilité qui précède tout Fantic, pour se précipiter sur ce 50.

Moteur à graissage séparé et refroidissement liquide, monos choc, frein avant à disque. Ce 50 Raider est une très belle petite moto, digne de l'excellente 125 du même nom.



Fiche technique

Raider 50

Moteur

Type : monocylindre à deux-temps. Cylindre en alliage léger à 4 transferts

Refroidissement : à eau en circuit fermé

Cylindrée : 49,6 cm³

Alésage et course : 38,8 x 42 mm

Compression : 11 à 1

Lubrification : séparée par pompe d'injection huile (capacité réservoir : 1,15 l)

Carburant : essence

Carburateur : Dell'Orto SHA 14/12 B

Allumage : électronique

Équipement électrique : 12 V avec régulateur de tension

Démarrage : par kick starter ; il est possible de démarrer dans n'importe quelle vitesse

Transmission : primaire à engrenages à dents droites ; secondaire à chaîne 1/2 x 3/16

Boîte vitesses : 4 vitesses ; embrayage à disques multiples en bain d'huile)

Cadre : double berceau en acier spécial de haute résistance. Colonne de direction montée sur roulements coniques.

Suspension : avant à fourche télé-hydraulique avec pivot avancé. Fourreaux en acier Ø 32 mm., course 200 mm. Arrière à bras oscillant avec mono-amortisseur hydro-pneumatique, débattement roue 200 mm.

Équipement électrique : 12 V. avec régulateur de tension

Roues : avant avec moyeu conique en alliage léger avec frein à disque en acier inox Ø 220 mm. Jante en acier. Arrière moyeu conique en alliage léger avec frein à tambour Ø 118 mm. et came flottante. Jante en acier

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

Réservoir : en acier, capacité 8,5 l

Consommation (Cuna) l x 100 km : 2,2 l

Autonomie : 385 km environ

Poids à vide : 87 kg

Accessoires de série : tableau de bord avec compte-tours électronique, compteur kilométrique éclairé et 7 lampes témoins de signalisation pour : feux de position, projecteur de feu de route, position de point mort, indicateurs de direction, réserve de carburant, réserve d'huile-mélange et température eau. Porte-bagages arrière.