

Fantic 300 Trial Profesional

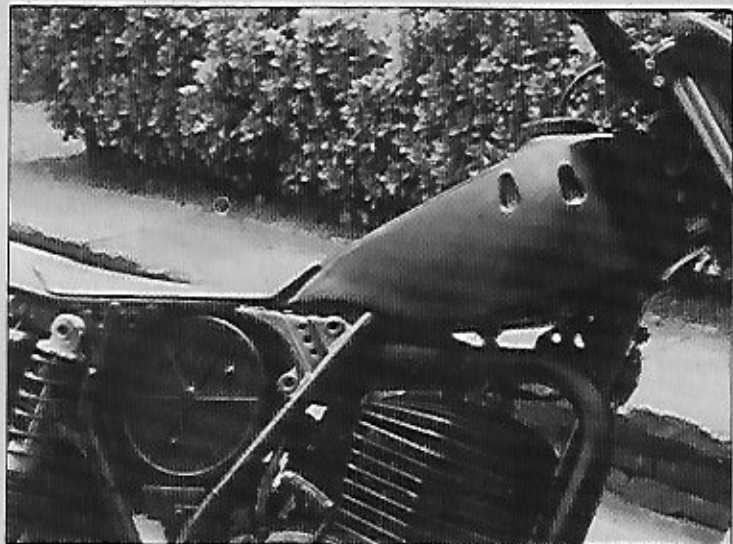
Novedad

El compromiso perfecto

Por fin ha llegado a España una moto que hace tiempo rueda más allá de nuestras fronteras. Se trata de la Fantic 300, una moto de trial con visos de campeona que, gracias al nuevo importador de la marca en España, ya está disponible. Jaime Subirá lo ha hecho posible.



La línea de la nueva Fantic 300 ya se ha hecho popular, es de un diseño simple y agradable.



El depósito va escondido entre unas tapas laterales y tiene 4,5 litros de capacidad.

da ganar en base al peso y la manejabilidad.

Ciertamente es un compromiso difícil pero por fin se ha logrado alcanzar, tras ir incrementando poco a poco la cilindrada de sus motos. Recordemos que la primera Fantic era una «ciento y pico» y a partir de ahí se ha ido subiendo la cilindrada hasta dar con esta 300 (249 c.c.) que parece ser actualmente la ideal.

Los resultados en el Mundial de Trial así lo reflejan y tras una toma de contacto podemos afirmar que es cierto. No le falta potencia, y disponemos de un motor con una respuesta muy limpia, suave y agresiva si es necesario, todo ello con las ventajas de un motor de doscientos cincuenta c.c., que en realidad define todo el resto de la moto: las dimensiones del chasis, las suspensiones, el peso...

Jaime Subirá nos comentaba al respecto. «Es muy difícil encontrar este compromiso pero creo que por fin lo hemos logrado. Es un motor muy alegre al que no le falta potencia y en el que creo que lo más importante es la rapidez con que sube de vueltas. He intentado que su respuesta sea muy rápida, ya que el trial actual requiere un comportamiento así. Las «zonas» de hoy en día precisan de una respuesta sin divagaciones, ya que tan pronto te encuentras parado, girando a base de saltos, como con un enorme escalón y es ahí donde se requiere la respuesta rápida.»

Así es la Fantic 300

En primer lugar hay que decir que es muy agradable a la vista y lo único que creo que desentona un poco es el guardabarros trasero, que tiene una forma muy poco acertada. Parece más de Todo Terreno que de una moto de trial. Por lo demás (en lo que a estética se refiere) yo le pondría un diez. Unos acabados a la italiana y

Y es que realmente Jaime Subirá tiene mucho que ver con esta moto. Desde que Fantic Italia comenzase su singladura en el mundo del Trial, la marca del lago de Como confió siempre en él, tanto en sus dotes de piloto como de probador y ha sido Jaime el que ha evolucionado y prácticamente ha creado esta Fantic 300 que tan buenos resultados está obteniendo en el Mundial de Trial en manos de Michaud y que Fantic, con muy buen criterio, decidió hace unos meses sacar a la serie.

Sin embargo, esta moto ha tardado mucho en llegar a nuestro país. La explicación de este retraso hay que buscarla en el cambio de sociedad importadora de esta marca. Antes era Como Internacional y ahora es el propio Subirá el «hombre Fantic» de España, una solución de lo más acertada y lógica, ya que Jaime Subirá, después de dejar Montesa, ha sido el paladín y «conejiillo de indias» de la marca italiana durante años y posiblemente esa tarea de probador ha mermado un poco sus resultados en competición pero, en cualquier caso, queda esa satisfacción de haber creado una moto tan competitiva como esta.

Vamos a ver cómo es la nueva Fantic 300 Profesional.

Una «Profesional» al alcance de todos

Realmente basta sólo echar un vistazo a esta 300 (249 reales) para darnos cuenta de que todo es nuevo, desde las fibras hasta las suspensiones, pasando por el motor y un sinfín de detalles.

En Fantic siguen buscando ese compromiso tan difícil de conseguir en una moto de trial, del mínimo motor y peso para poder desarrollar las durísimas zonas de trial actual. Se intenta conseguir que el motor sea lo justo y que lo demás se pue-

www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com



Fantic Trial 300



FICHA TECNICA

Motor: Monocilíndrico dos tiempos refrigerado por aire.
Cilindrada: 249,4 c.c.
Potencia: 16,6 CV.
Relación de compresión: 10,4 : 1.
Transmisión: Primaria por engranaje, secundaria por cadena.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Carburador: Dell'Orto 26 mm. montado elásticamente.
Cambio: Seis relaciones.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica. Recorrido 170 mm. Marzocchi.
Suspensión trasera: Amortiguadores Marzocchi regulables (5 posiciones). Recorrido 190 mm.
Encendido: Motoplát.
Neumáticos: Michelin Competición. Delantero: 2,75 x 21. Trasero: 4,00 x 18.
Capacidad del depósito: 4,5 l.
Peso: 92 kg.

Distintos aspectos de la nueva Fantic, entre los que destaca el motor de 249 c.c. con el que dicen tener ya suficiente potencia para abordar los obstáculos que exige el Trial actual.



un gusto exquisito en el diseño que parece que sólo ellos tienen.

Lo que en principio parece el depósito no lo es en realidad. Se encuentra detrás de unas tapas rojas sujetas por unos simples pivotes de goma. La capacidad de dicho depósito es de 4,5 l. El asiento es de plástico inyectado y como es norma en las motos de trial, tiene un espesor mínimo y no molesta en absoluto para evolucionar sobre ella.

El manillar es más bajo que en la versión anterior y en él nos encontramos con unos puños y manetas de muy buena calidad.

El faro delantero también es nuevo y el trasero viene encajado en el guardabarros y es de grandes dimensiones.

Vamos con las suspensiones. La delantera es Marzocchi y al igual, que los amortiguadores traseros, ha sido concebida especialmente para Fantic. Con respecto al modelo anterior se han renovado los muelles y se ha colocado el guardapolvos por dentro de las botellas.

Los amortiguadores traseros son también Marzocchi regulables y se han modificado sus anclajes, lo que cambia bastante el comportamiento de la moto. Son regulables en cinco posiciones de hidráulico.

Los frenos también son novedad. El delantero es una verdadera delicia y su frenada es inmejorable. Se trata de lo mejor que hemos visto en una moto de trial y del que Jaime Subirá nos comentó que «se ha intentado amoldar al trial actual, en donde las frenadas son cada vez más violentas».

El trasero cumple y también es distinto al de la 240. Estos frenos tenían un problema de sujección, problema que se ha subsanado con un nuevo tirante de aluminio y también una nueva palanca, ya que la anterior se partía por un tornillo que la hacía abatible.

Motor: No tiene nada que ver

Así como suena, no tiene nada que ver con la versión anterior y no sólo se ha aumentado de cilindrada, sino que se ha trabajado mucho en toda la termodinámica. La culata es nue-

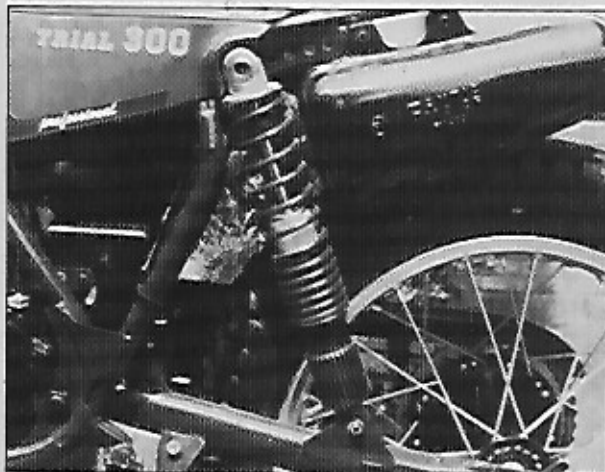
va y en esta versión las aletas están situadas de forma radial en busca de una mejor refrigeración.

La caja del filtro del aire es completamente nueva y ello define en gran parte el comportamiento de la Fantic 300.

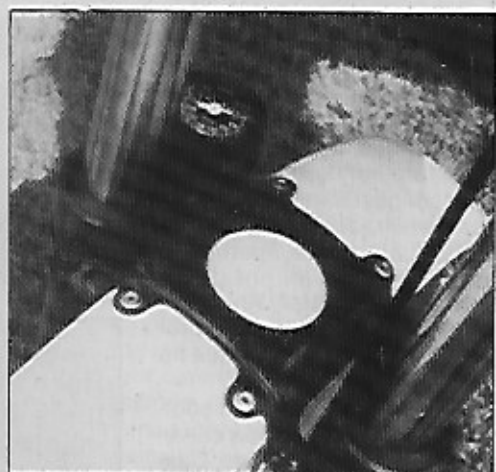
El embrague también es nuevo y el volante es ahora Moto-Plat. A todo ello le tenemos que añadir un carburador mayor que

en esta ocasión nuestro piloto probador, dándose la coincidencia de que la Fantic 300 es una moto que él mismo ha desarrollado y puesto a punto. En mi opinión creo que se ha conseguido un excelente compromiso entre potencia y peso y lo más destacable de esta moto es la suavidad de su motor, totalmente exento de vibraciones, con una respuesta muy suave

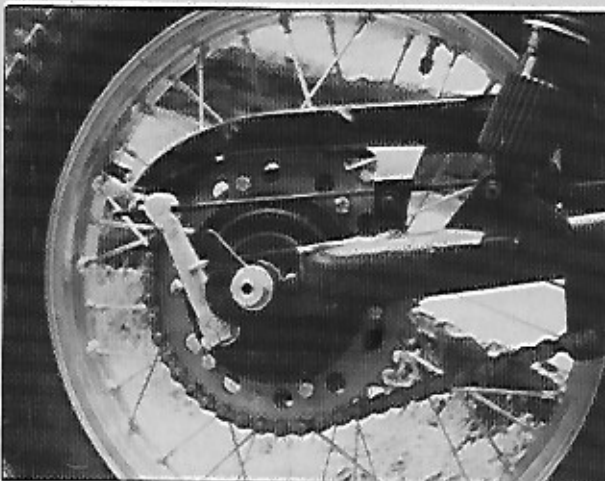
blema de los motores pequeños es que al encontrarte con una serie de escalones consecutivos, subirás el primero, gracias a la velocidad que se corre con un poco de carrerilla, pero al encontrarte con los siguientes te verás en el segundo con falta de bajos para poder abordarlo. En este caso creo que hemos conseguido que el motor pueda volver a su-



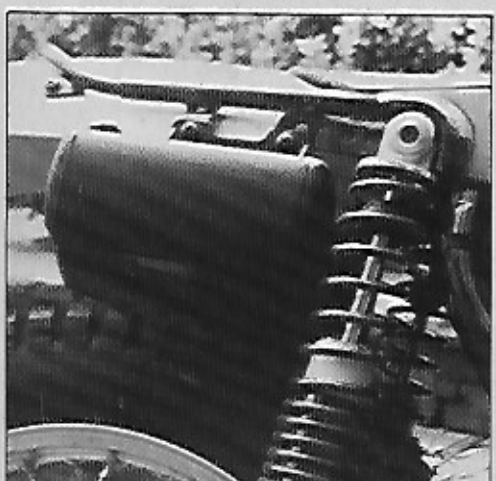
Los amortiguadores son regulables en cinco posiciones, y los fabrica Marzocchi expresamente para Fantic.



El soporte del guardabarros delantero hace las veces de puente de horquillas. Sencillo y eficaz.



Los frenos han variado, son autocentrantes y de excelente comportamiento.



La caja de herramientas ha pasado al lado derecho, simétrica respecto al silencioso.

el de la versión anterior y en este caso sigue siendo un Dell'Orto pero de 26 mm.

Por último, nos encontramos con una nueva tapa que protege el cárter y con la caja de herramientas situada en el lado opuesto al silenciador, a diferencia del modelo anterior en el que se encontraba debajo del asiento.

Manejabilidad más potencia = FANTIC

Jaime Subirá, que, por cierto, vuelve a las competiciones, fue

y acompañado de un buen chasis y suspensiones muy acordes con el motor. Es una conjunción perfecta.

«El Trial ha cambiado mucho —nos cuenta Subirá— y esta moto está pensada para el trial actual. Su cilindrada es por fin la adecuada, ya que tiene potencia y ligereza al mismo tiempo.»

El reparto de masas ha sido uno de los puntos en el que más se ha trabajado y hemos conseguido una moto muy manejable que, a diferencia de las anteriores, dispone de una buena gama de utilización. El pro-

bir de vueltas con facilidad. Ahora no nos falta potencia y seguimos teniendo la misma manejabilidad de antes, un embrague muy mejorado (cada vez es más importante) y unos frenos y suspensiones adecuadas.»

Sin duda, el problema de esta moto será, como en todas las de importación, su precio: 420.000 pesetas, para una moto dispuesta a competir en cualquier prueba del Mundial. □

Alex MEDINA