



L'étalon italien

**FANTIC
MOTOR**

Au début des années 80, le trial glisse des mains espagnoles et file s'inventer un avenir en Italie auprès des usines Aprilia, Beta, Cagiva, Fantic, Italjet, Moto-Gori et SWM, pour ne citer que les plus connues. Si SWM a été la première à remporter le Mondial et les Six Jours d'Écosse, Fantic, grâce à ses fameuses 200 et 240, n'avait pas encore de couronne sportive qu'elle possédait déjà 60 % des parts du marché ! Le succès en zone (3 mondiaux et 7 Scottish) éclatera dans la foulée, avec le 300 piloté par un certain Michaud.

Texte : John Hulme. Photos : Alan Vines et Michel d'Avans



En 1983, Gilles Burgat, le pilote numéro 1 chez Fantic, a pour coéquipiers l'Anglais John Lampkin (l'oncle de Dougie, aujourd'hui importateur Beta) et le metteur au point espagnol Jamie Subira. Bien que très compétitives, les 240, qui n'affichaient que 212 cm³, manquent un peu de puissance pour affronter les zones les plus difficiles du Championnat du monde. On attend beaucoup de Burgat en mondial, mais il terminera finalement au pied du podium, Lampkin finissant pour sa part 8e, après avoir décroché à Munster (USA) ce qui restera sa victoire en mondial.

Parallèlement, Subira, pilote expérimenté s'il en est, teste des moteurs de différente puissance alors que Fantic développe un nouveau modèle. Les Ita-

liens essaient tout d'abord un moteur de 229 cm³, mais le nouveau règlement autorisant le sur-place, de grosses marches avec très peu de prise d'élan apparaissent dans les zones. Ceci nécessite un moteur puissant, mais aussi à la fois souple, très vif et montant haut dans les tours. Inutile de dire que sa courbe de puissance trop réduite ne convient pas...

Un nouveau modèle ayant pour nom de code « Type 403 » verra le jour avec un moteur de 250 cm³ procurant beaucoup de motricité - il s'agit d'un 74 x 58 mm partout dans le monde, sauf en France où la fiscalité favorisant les 240, l'alésage était ramené à 72 mm -.

Ce nouveau moulin est monté dans un cadre à double berceau interrompu par un sabot de protection. Les suspensions, confiées à Marzocchi, font appel à deux

amortisseurs arrière, système en lequel Fantic est le dernier à croire.

L'épreuve de la route

Afin de développer son moteur et de lui faire passer des tests de fiabilité, le constructeur italien l'installe d'abord sur l'un de ses modèles de route. Après des centaines de kilomètres ainsi parcourus à l'abri des regards indiscrets et sans problèmes notables, le moteur est ensuite installé sur un modèle trail et testé en tout-terrain sur des chemins de montagne ainsi qu'à différentes altitudes. Puis le prototype sera présenté comme un 240 grossièrement maquillé.

Un peu plus tard, à l'occasion des nombreux salons de fin d'année où il sera présenté, le 300 Fantic impressionne la presse mondiale et fait fureur après des

HISTOIRE FANTIC 300

importateurs. Début 1984, Roy Casey, l'importateur au Royaume-Uni, a l'idée de lancer le modèle en organisant une série de journées de tests à travers le pays avec les pilotes du team qui feront des démonstrations – la démarche qui se révèle payante... Les techniciens Fantic affirment que leur moto est la machine de trial de série la plus puissante de l'époque, que la disposition des ailettes de la culasse favorise le refroidissement, que le cadre est allégé, à gagné en garde au sol, que le point d'ancrage des amortisseurs a été placé plus en avant du bras oscillant – en acier, de section carrée – afin de procurer une meilleure motricité... Et pour couronner le tout, la belle rouge dispose d'un nouveau réservoir couvert et maintenu par deux longs caches latéraux. Des caches qu'il suffira donc de changer pour rendre à l'Italienne son superbe look.

Même à l'arrêt, la moto semble faite pour gagner et 1984 s'annonce pleine de promesses pour Fantic. Aussi lorsque Thierry Michaud remporte à son guidon l'ouverture du Championnat du monde, en Espagne, l'usine est convaincue que ce sera son année. Finalement, le titre échappe à Thierry et revient pour la troisième année consécutive à Eddy Lejeune et Honda. Il s'agit aussi de la dernière victoire d'une moto suspendue par deux amortisseurs à l'arrière.

Succès

Côté ventes, le modèle remporte un franc succès auprès des pratiquants, nombre de fidèles de Fantic revendant leur 240 pour acquérir la nouvelle 300. Thierry Michaud remporte la première de ses trois victoires consécutives (84 à 86) sur les Six Jours d'Écosse c'est une semaine de gloire pour les Italiens. Pourtant, la moto est loin de faire l'unanimité chez les nouveaux clients qui la considèrent comme une machine très physique, imposante et bien trop puissante pour le trialiste de base. Les ventes ne tarderont pas à chuter brutalement et, avec l'arrivée de la nouvelle 250 TY à suspension arrière Monocross, nettement plus légère et facile à piloter pour le pratiquant moyen, nombre de trialistes abandonneront Fantic pour Yamaha.

L'usine italienne a eu le tort de développer un modèle à double amortisseur et la voici avec une moto déjà démodée. En proie à des difficultés financières, elle n'a plus d'argent pour développer un nouveau modèle et conserver ses tops pilotes. Fin 1984 John Lampkin s'en retourne chez Armstrong, Gilles Burgat signe avec Yamaha. Thierry Michaud reste pourtant et se met aussitôt

à travailler sur un prototype à amortisseur unique avec lequel il file remporter le SSDT et son premier titre mondial.

En attendant la mise sur le marché de la nouvelle 301 et le retour du succès commercial, Fantic sort une édition limitée à quelques exemplaires de la 300,

histoire de faire rentrer un peu d'argent dans les caisses. Le cadre reste rouge, avec toutefois une combinaison de blanc, mais la boucle arrière est modifiée, l'angle de fourche plus fermé et les attaches de repose-pied sont positionnées plus en arrière.



300 Fantic type 403

Moteur : monocylindre 2T refroidi par air – 249,4 cm³ (74 x 58 mm) [en France : 239,4 cm³ (72 x 58 mm)] – carburateur Dell'Orto PHBH Ø 26 mm – boîte à 6 rapports. Partie cycle : cadre à double berceau interrompu en acier – fourche Marzocchi Ø 35 mm, déb. 170 mm – amortisseurs Marzocchi réglables en précontrainte (5 positions), déb. 190 mm – freins à tambour Ø 125 mm. Dimensions : empattement : 1 230 mm – garde au sol : 325 mm – hauteur de selle : 710 mm – réservoir : 4,5 l – poids à sec : 92 kg.

