

FANTIC CABALLERO 500 RALLY MONO CULTURE

Fantic signe avec cette Caballero Rally un retour aux affaires par la voie du néo-rétro. Séduisante, facile et vendue au juste prix, la revenante italienne invite à un bien sympathique voyage dans le temps, authentique mais pas nostalgique.

Fantic. Le nom de cette vénérable marque ne parle pas forcément aux plus jeunes. J'invite ces derniers à se plonger dans notre encadré "Un peu d'histoire..." pour faire plus ample connaissance avec l'institution italienne. Pour l'heure, c'est surtout à son retour dans la catégorie des "grosses" cylindrées que nous allons nous intéresser. Après des vélos électriques, puis des 125 et 250 cm³ très orientés sport (enduro ou supermotard), Fantic propose donc des 500 cm³. Le modèle Caballero se décline en trois versions : Scrambler, Flat Track et Rally. C'est cette dernière, d'inspiration tout-terrain, qui nous occupe aujourd'hui. Si son moteur vient de Chine, de chez Zongshen précisément, le design est quant à lui bien "made in Italy". La première impression est bonne. Equilibre

des lignes, touches rétro, équipement de qualité : la Rally a de quoi créer une rencontre intéressante entre les fans de la marque et les jeunes fashion victims. Car avec son look de baroudeuse à l'ancienne savamment orchestré, elle tape dans le mille. Rien à redire non plus une fois au guidon. L'ergonomie est soignée, tandis que la selle (à bourrelets, forcément...) se situe à la hauteur parfaite pour mes 175 cm. Je trouve en revanche sa mousse un peu trop molle. J'ai eu l'occasion de tester la selle plus dure que Fantic propose en option. Cette dernière offre un meilleur feeling au conducteur sans nuire à son confort. C'est donc le bon investissement à faire.

LA PATATE !

La magie de la Fantic réside aussi dans la poignée des gaz, qui n'est pas encore

commandée par ride-by-wire mais par un bon vieux câble. On retrouve avec bonheur cette si bonne sensation d'une action directe et immédiate, sans effet élastique. J'adore ! L'embrayage fonctionne en douceur et les vitesses passent comme dans du beurre, même avec des bottes tout-terrain. Avec des chaussures de sport, on pourra toutefois galérer un peu pour trouver le point mort. Sans vibrations et avec un excellent son d'échappement baryton, le moteur démarre à bas régime avec un couple étonnamment élevé. Wouah, ça décoiffe pour un "petit" 500 ! Le monocylindre se montre disponible dans toutes les plages de régime et propulse littéralement cette la moto légère d'un virage à l'autre. Amusante, la mécanique continue de séduire quand on coupe les gaz, chaque décélération s'accompagnant d'une bien sympathique pétarade de l'échappement. →



CONTACT FANTIC CABALLERO 500 RALLY

Sur la route, d'autres bonnes surprises nous attendent. Côté châssis, par exemple. Avec des suspensions qui débattent sur 200 mm à l'avant et à l'arrière, la Fantic s'élève au-dessus du tapis de la route mais reste absolument neutre, aussi bien dans les virages serrés que dans les courbes longues et rapides. Sur la fourche, on peut régler la précontrainte sur le tube droit et la détente à gauche. L'arrière propose des possibilités d'ajustement pour la précontrainte, la compression et la détente. Un large choix s'offre donc à vous et la seule limite sera celle imposée par les pneus, des Michelin Anakee Wild très efficaces sur route et chemins secs mais qui font moins les fiers en conditions humides et dans le gras.

Les freins Byrbe s'avèrent très faciles à doser et se révèlent extrêmement durants, même dans les longues descentes de col. L'ABS est discret et intervient grâce à un réglage équilibré de la suspension. Bon à savoir, le système peut être désactivé en cas d'utilisation tout-terrain en appuyant sur le bouton ABS pendant 3 secondes après le démarrage.

DÉTAILS À REVOIR

Même sur les pistes caillouteuses du HardAlpiTour, théâtre de cet essai, la Caballero s'est toujours bien comportée. Bien sûr, il se s'agit pas d'une machine d'enduro et quand le terrain devient très exigeant, les suspensions se montrent alors un peu dépassées par les événements. Sans surprise, il ne faut pas trop se fier au marquage "Rallye" qui est juste un effet de manche pondu par le service marketing... Au registre des détails à améliorer, citons l'ergonomie lorsque le pilote est en position debout car les panneaux latéraux de la boîte à air sont très larges et gênants à l'intérieur des bottes. Le guidon pourrait aussi être plus haut de quelques centimètres, pour réduire l'appui sur les avant-bras, toujours en position debout. Quant au passager, si le confort de la selle est acceptable et ses poignées de maintien bien placées, il galère en revanche copieusement pour atteindre le repose-pied droit à cause de la proéminence des silencieux. Du coup, il voyage avec la moitié des ortels dans le vide. Autant vous dire que le duo se réserve aux trajets plutôt courts...

Sur l'autoroute, en solo donc, la Rally 500 redonne le sourire, du moins jusqu'aux vitesses légales car au-dessus de 130 km/h, les vibrations au niveau des extrémités du guidon s'invitent au voyage. Ça chatouille les mains et brouille la vision dans les rétros. →



QUELQUES DÉFAUTS DE JEUNESSE N'ENTACHENT PAS LE PLAISIR RENCONTRÉ AU GUIDON DE CETTE MOTO FACILE, LUDIQUE ET AGRÉABLE À REGARDER



#1 L'instrumentation est lookée mais pas très fonctionnelle : compteur peu lisible, commodos mal conçus...

#2 Même motif, même punition. Ces très beaux silencieux superposés à la mode scrambler compliquent beaucoup la vie du passager.

#3 Le comportement dynamique s'avère très contemporain. On aime la partie-cycle saine qui inspire confiance et le moteur vivant.

#4 Le freinage puissant impose de régler la fourche pour éviter les gros transferts de masse. Notez que l'ABS peut être déconnecté pour le tout-terrain.



UN PEU D'HISTOIRE...

➔ Au cours de l'été 1968, deux anciens employés de Garelli, Henry Keppel et Mario Agrati, fondent la société Fantic (contraction de "fantastico") à Barzago, à 50 km au nord-est de Milan. Après la production de mini-bikes pour un client américain, le premier Caballero 50 sort au Salon de Milan en 1969. Le nom de Caballero fait référence à la marque de cigarettes néerlandaise que Keppel fumait à l'époque... Une technologie

fiable combinée à un design attrayant assurent la popularité de ce modèle. Encouragée par ce succès, l'entreprise élargit sa gamme avec des motos vouées à la compétition enduro. Le point culminant de l'activité sportive est atteint en 1981, lorsque l'Italien Gualtiero Brissoni remporte les Six-Jours et le Championnat d'Europe Enduro (le titre le plus prestigieux car le Championnat du monde n'existe pas encore) avec sa RC 125. Mais

au milieu des années 1980, la marque est confrontée à l'arrivée de nouveaux concurrents très agressifs. Fantic a du mal à lutter malgré les trois couronnes mondiales (1985, 1986 et 1988) acquises en trial par le Français Thierry Michaud. La marque finit par fermer ses portes en 1995. En 2003, l'industriel italien Federico Fregnan relance l'activité avec des petites motos d'enduro 2-temps de 50 cm³. Puis, en 2014, le groupe industriel VeNetWork

achète les droits de la marque et lance des VTT électriques, des enduros légères puis, à partir de 2017, une famille de Caballero de 125 à 500 cm³. Fantic fait appel à des moteurs Yamaha et Minarelli produits en Italie pour les petites cylindrées, les plus de 125 cm³ étant propulsées par des blocs chinois Zongshen. En 2019, l'entreprise basée à Quinto di Treviso, près de Venise, a réalisé un chiffre d'affaires d'environ 35 millions d'euros avec 95 employés.



PLUS 😊

- ➔ Esthétique réussie
- ➔ Moteur vivant
- ➔ Partie-cycle homogène

MOINS ☹️

- ➔ Vibrations à haute vitesse
- ➔ Place passager peu enviable
- ➔ Position debout

De retour à un rythme finalement plus en phase avec sa philosophie, l'Italienne montre un appétit mesuré de 5 litres aux 100 km. La protection est forcément limitée mais comme on ne roule pas vite, ça reste supportable. Les informations les plus importantes au tableau de bord telles que la vitesse, l'heure et les kilomètres sont faciles à lire, ce qui n'est en revanche pas le cas de l'indication du régime moteur ou du niveau de carburant. Pas bien. En pinaillant un peu (c'est si bon...), on notera que si le phare éclaire parfaitement, il y a tout de même un petit déficit de couverture sur le bord droit de la route. Et la fixation souple

du projecteur provoque des vibrations causées par les irrégularités de la chaussée et crée une ligne de démarcation vibrante et gênante. Enfin, pour bien faire, il faudrait aussi revoir la disposition de quelques tuyaux et câbles, histoire de mieux les camoufler.

Au final, ces défauts de jeunesse ne s'avèrent jamais rédhibitoires. L'essentiel à retenir est que Fantic livre ici une moto amusante, vivante, saine, avec un petit goût à l'ancienne qui n'est pas pour nous déplaire. Et la marque a en plus la délicatesse de ne pas facturer au prix fort ce revival. ■

TECHNIQUE

FANTIC Caballero 500 Rally
6 890 €

➔ **MOTEUR** : monocylindre 4-temps, refroidi par eau • 449 cm³ • 1 ACT, 4 soupapes • injection électronique • 40 ch à 7 500 tr/mn • 44 mkg à 6 000 tr/mn • boîte de vitesses à 6 rapports • équipements : feux à LED, ABS déconnectable

➔ **PARTIE-CYCLE** : treillis tubulaire en acier • fourche inversée Ø 43 mm, réglable • mono-amortisseur réglable • débattements AV/AR : 200/200 mm • frein AV : 1 disque Ø 320 mm, étrier à 4 pistons • frein AR : 1 disque Ø 230 mm, étrier 2 pistons • pneu AV : 110/80 x 19 • pneu AR : 140/80 x 17

➔ **MESURES** : empattement : 1 425 mm • angle de chasse : 66° • chasse : 118 mm • hauteur de selle : 860 mm • garde au sol : n.c. • poids à sec : 150 kg • réservoir : 12 l

➔ **DISPONIBILITÉ** : immédiate