

MOTO

JOURNAL

9F
N° 579

EXCLUSIF:
ESSAI
125 CAGIVA
CROSS 83

PARIS-DAKAR
Il aura lieu p.58



FABULEUSES 550

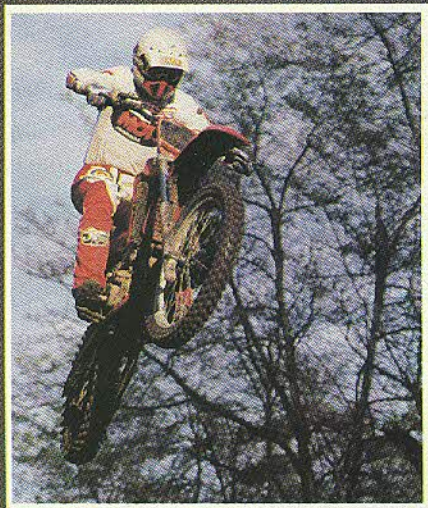
La Kawasaki GPZ face à la CBX Honda

18 NOVEMBRE 1982 : Suisse 4 FS

M2042 - 579 9,00 F

EXCLUSIF!





Essai cross 125 Cagiva WMX 83

PRIORITE PUISSANCE

En donnant la priorité à la puissance, les ingénieurs de Cagiva ont oublié de s'occuper de la facilité de conduite et du freinage. — Par Pierre-Marie Poli

Cette 125 arrive donc avec deux défauts que l'excellente suspension arrière et la cavalerie surabondante pourraient atténuer si la concurrence n'était pas aussi agressive au niveau prix. Malheureusement, pour ce qui est du freinage, il faudra rajouter 1500 francs pour une option frein à disque et pour ce qui est du moteur seul, un long entraînement permettra de s'accommoder d'un caractère particulièrement vigoureux, mais délicat à exploiter.

Ce qui aurait dû changer

Par rapport au modèle 82, la 125 Cagiva a fait l'objet d'un remaniement profond auquel seul le bas moteur et les freins ont échappé. Rien à dire pour ce qui est du bas moteur qui malgré un agrément d'embrayage faible s'avère particulièrement compétitif bien qu'un peu lourd, mais par contre les freins auraient mérité une cure de jouvence. Non seulement les Griméca sont dépassés en cross, mais le diamètre réduit et la commande arrière mal calculée aggravent encore le bilan. Pour ce qui est du diamètre, on a cherché à gagner en poids tant à l'avant qu'à l'arrière, et c'est pour cette raison également que l'on a préféré renoncer au disque. Cela dit il existe des moyens d'améliorer les choses. D'abord à l'arrière mieux vaut modifier la pédale qui procure d'origine un bras de levier très mal calculé puisque il varie beau-

Grâce à son nouveau monoshock, la Cagiva a fait d'énormes progrès en stabilité et en tenue de piste dans les portions défoncées.

Cagiva joue avec succès la carte de la puissance. Un chiffre modeste sur le catalogue, mais une pêche terriblement impressionnante sur le terrain. Cela s'accompagne d'une courbe de couple pointue.

coup trop, suivant l'enfoncement. Ensuite, il faut démonter les garnitures, les passer à la craie, les remonter, faire quelques freinages et redémonter. En général, on constate que les garnitures ne portent pas d'une manière homogène et il faut rectifier la surface à l'abrasif de façon à ce que la craie s'en aille de manière uniforme et non plus seulement par endroits. Il s'ensuit une amélioration certaine mais il faut reconnaître que lorsqu'on débourse 17 000 francs on se passe volontiers de ce genre de bricolage, d'autant qu'avec tout ce travail on n'arrive jamais au niveau d'un bon moyeu japonais. (Les fins observateurs auront d'ailleurs noté que le frein des Gilera d'usine ressemblait étrangement à un moyeu de RM Suzuki.)

Ce qui a changé

Principale nouveauté de ce modèle, la suspension arrière directement inspirée du Pro-link Honda. Un peu curieux d'ailleurs ce choix car de l'avis général jusqu'à présent le meilleur système de série est le full floater Suzuki mais comme Aprilia, KTM, Maico et autres, Cagiva a préféré s'aligner sur le numéro un mondial. Cette guéguerre des monoshocks n'est pas sans rappeler celle des standards de magnétoscope où là aussi le commercial a souvent raison de la technique.

Dans les détails, la réalisation est particulièrement soignée, puisque les bilettes sont en aluminium coulé et que l'amortisseur est réalisé par Ohlins. L'hydraulique est réglable simultanément en détente et en compression, et non pas séparément comme cela se fait d'habitude. Ça limite un peu les possibi-

J'AI AIME

Puissance
Suspension arrière
Maniabilité

JE N'AI PAS AIME

Moteur très pointu
Freinage indigent
Embrayage collant



Esthétiquement, le nouvel habillage est une réussite et la selle grise apporte une touche d'originalité bienvenue.

lités de combinaison, mais évite aussi les réglages incohérents. Pour l'avant, la suspension est confiée à une Marzocchi de diamètre 40 mm qui désormais ne supporte plus de radiateur (il est transféré à l'avant du cadre). L'habillage plastique a également été modifié et l'esthétique est désormais moderne et homogène comme vous pouvez en juger sur les photos.

Pour en terminer avec les modifications, le moteur a encore progressé en puissance, revendiquant un chiffre que je ne vous annoncerai pas pour la bonne raison que Cagiva fait partie de ces usines honnêtes qui annoncent des puissances prises en sortie de boîte et sans gonflage. Il suffit de savoir que sur le terrain, la Cagiva est vraisemblablement une des plus puissantes machines actuelles, c'est plus important qu'un chiffre qui pourrait être de l'ordre de 36 chevaux si l'on considère ce que certains prétentieux annoncent pour leurs machines. Malheureusement, Manuel Marques, ingénieur chez Cagiva depuis qu'il a quitté ItalJet cet été reconnaît que la plage d'utilisation est restreinte, de 8000 à 11500 tours pour être précis.

Pour les sudistes

Dès les premiers tours de roues, il ne fait pas de doute que la Cagiva est destinée à être menée à la cravache. Pratiquement rien à bas et moyen régime, puis un coup de pied au cul bref et vigoureux qui se maintient tant que l'on fait gueuler la mécanique. Ça pousse vraiment très fort, mais de toute évidence, l'emploi de l'embrayage sera indispensable pour exploiter le bouilleur réellement pointu. Pas question de reprendre sur le couple, il faut faire cirer ou rétrograder pour relancer la vapeur. Dommage dans ces conditions que l'embrayage ne soit pas plus agréable. Outre le fait qu'il colle à chaud ce qui rend délicat la recherche du point mort et les démarrages vitesse enclenchée, la commande est un peu dure quand on doit s'en servir constamment comme c'était le cas sur le terrain de notre essai. Bien entendu dans la boue, il est difficile de trouver l'adhérence avec un tel moulin malgré la suspension réellement bonne.

A ce niveau, le monoshock amène un progrès déterminant non seulement par rapport au modèle 82 qui n'était pas une référence, mais aussi par rapport à la concurrence. La roue travaille sur tout le débattement et même dans les bosses creusées ou les réceptions de saut, aucun talonnage n'est intervenu malgré un confort très honnête qui aurait pu faire croire que les réglages étaient un peu trop souples. Il faut dire que Cagiva annonce carrément 340 mm de débattement ce qui est un record toutes catégories confondues. Malgré ce débattement considérable, la hauteur de selle est très raisonnable et la machine paraît relativement légère à la conduite et surtout très facile à balancer. Dans les épingles serrées et autres difficultés

Malgré les 340 mm de débattement à l'arrière, la selle reste suffisamment basse pour permettre aux petits gabarits de se trouver à l'aise. Le radiateur a quitté la tête de fourche pour revenir sous le réservoir à l'avant du cadre.

où la maniabilité est primordiale, la 125 WMX se montre remarquablement à l'aise et cela sans contre-effets fâcheux sur la stabilité à haute vitesse. Un bon compromis donc en ce qui concerne la partie cycle, malgré un poids qui n'est pas à la limite minimum. Seul reproche, le guidon, cintré bizarrement et surtout trop près des repose-pieds pour permettre de bien se tenir debout sur la moto.

Reste enfin le gros défaut de cette machine : le freinage. Les moyeux aspirent l'eau dès la première flaque, refusant ensuite tout service franc et rapide. Il faut appuyer comme un sourd sur la pédale pour obtenir un début de décélération et l'avant demande une poigne d'haltérophile pour ralentir un tant soit peu. Bref c'est pas la joie et si sur le sec ce bilan aurait sûrement été moins catastrophique, il n'en reste pas moins vrai que la monte d'un disque n'aurait pas été déplacée, même si cela se traduit par un alourdissement minime.

En conclusion

Il y a deux ans, Cagiva proposait un fabuleux moteur, très puissant et disposant d'un

plage d'utilisation suffisamment large pour ne jamais mettre le pilote (même débutant) en difficulté. L'embrayage n'étant sollicité que pour les dépôts, on oubliait bien vite ses imperfections. Malheureusement, il semble que Cagiva ait donné la priorité à la puissance sans compromis. Certes le moteur 83 est encore plus puissant, mais ces chevaux supplémentaires ont été obtenus au détriment de la facilité d'utilisation. Désormais, la WMX se pilote à la cravache. La suspension arrière a énormément progressé pour se situer maintenant dans le peloton de tête avec un confort et des réactions au-dessus de tout soupçon.

Reste que la WMX est assez chère, qu'elle ne freine pas et qu'il faudra attendre encore une petite quinzaine avant de la trouver chez votre concessionnaire local. Mais pour ceux qui désirent avoir la plus puissante moto en catégorie 125, la WMX devrait rester le meilleur choix, et dans ce sens, les ingénieurs de chez Cagiva ont atteint leurs objectifs.

FICHE TECHNIQUE

Marque : Cagiva
Type : 125 WMX
Prix TTC au 15/11/82 : 16.850F « clés en mains » transport carte grise préparation non compris
Coloris : rouge
Commercialisation : début décembre
Importateur : Sodima Cagiva, ZI, 57210 Hautconcourt, tél. : (8) 780.24.22

MOTEUR

Type : 2 temps, 1 cylindre, admission par clapets
Cylindre : Alu chromé dur (Nikasil)
Alésage/Course : 56 mm/50,6 mm
Cylindrée exacte : 124,63 cm³
Taux de compression : 16 à 1
Puissance maxi : 30 cv en sortie de boîte à 10.800 trs/mn
Couple maxi : 2,0 kgm à 10.300 trs/mn
Carburateur : Marque Dell'orto, Ø 36 mm à boisseau rond
Filtre à air : élément mousse lavable
Allumage : électronique marque Nippondenso à avance variable
Lubrification : mélange à 2 %
Mise en route : Kick utilisable avec une vitesse engagée

TRANSMISSION

Primaire : par pignons à taille droite, rapport : 18/64
Secondaire : chaîne au pas de 15,8 « étroite »
Rapport secondaire : 13/49
Embrayage : multidisque en bain d'huile
Boîte : 6 vitesses

Rapports internes finaux : première : 11/25, soit 2,272 à 1,44 % ; deuxième : 14/25, soit 1,785 à 1,56 % ; troisième : 15/22, soit 1,466 à 1,68 % ; quatrième : 20/25, soit 1,250 à 1,80 % ; cinquième : 19/21, soit 1,105 à 1,90 % ; sixième : 20/20 : soit 1,000 à 1,100 %
Sélecteur : au pied gauche, première en bas

PARTIE CYCLE

Cadre : simple berceau dédoublé, en tôle au chrome-molybdène.
Frein avant : marque Griméca alu à tambour simple came, Ø 125 mm
Frein arrière : marque Griméca alu à tambour simple came, Ø 125 mm
Commande de frein arrière : par tige
Pneu avant : marque Pirelli, type Sand Cross, dimensions : 300 x 21
Pneu arrière : marque Pirelli, type Sand Cross, dimensions : 4,25 x 18
Jantes : alliage léger, marque Akront, profil normal
Système de blocage du pneu sur les jantes : avant : 1 gripster ; arrière : 2 gripsters
Moyeu arrière : à broche avec dépose de la chaîne en cas de démontage de la roue arrière
Suspension avant : Fourche hydraulique, débattement : 300 mm
Suspension arrière : oscillante, débattement 340 mm
Amortisseurs arrière : marque OHLINS réglables en duretés de ressort, réglables en amortissement

DIMENSIONS ET POIDS

Longueur ht : 2 170 mm ; **largeur ht :** 850 mm ; **largeur du guidon :** 850 mm ; **hauteur de selle :** 975 mm ; **empattement :** 1 475 mm ; **garde au sol :** 375 mm ; **poids constructeur annoncé :** 96,5 kg à sec ; **réservoir d'essence :** 8 l.