

MOTO
JOURNAL 8F
N 532

SPECIAL ITALIE

**SALON
DE MILAN**

**ESSAI LECTEUR
GUZZI 850/1000**

**ESSAI EXCLUSIF
200 CAGIVA CROSS**

VITESSE: LES ITALO-FRANÇAIS

26 NOVEMBRE 1981 Belgique 63 FB - Suisse 4 FS - Espagne 150 Ptas

M 2042 - 532 - 8,00 F

CROSS

Liquide

ESSAI CAGIVA 200

EXCLUSIF!



190 cm³



Vendue, à la mi-février, légèrement plus cher que le 125 cm³, le 200 vous offrira la possibilité de dégonfler son moteur en 125 cm³ en achetant les quelques pièces qui diffèrent. Pour le prix d'une bonne 250 actuelle, vous pourrez acquérir une machine qui vous permettra de courir dans deux catégories différentes !

En Italie, Cagiva est désormais un des plus gros vendeurs de machines de moto-cross. Avec KTM, la marque à l'éléphant se partage la majorité du parc 125 cm³. Chez les quarts de litre, la Cagiva ne fait que peu d'adeptes, alors il fallait réagir ! L'usine de Varese s'est penchée sur le problème et a décidé de monter une 190 cm³ à partir de la 125. Pour l'instant, la machine n'existe qu'à l'état de prototype, seules deux motos roulent de nos jours et c'est grâce à l'aimable direction de l'usine que j'ai pu être un des tous premiers à essayer ce 200 qui vous intrigue tous. Pour vous rassurer voici les premiers résultats de cette machine en compétition : Lejeune termine septième du championnat de Belgique en participant à trois épreuves sur cinq !

par Th. Vinh Mau
photos M. d'Awans

Encouragé à fond par le succès du 125 cross « liquide », Cagiva s'est mis à l'étude d'un 200 cross reprenant la base du huitième de litre. Mais pourquoi un 200 plutôt qu'une vraie 250 cm³. Surtout ne vous inquiétez pas, elle fait largement le poids, c'est carrément surprenant !

« Il faut être fou pour construire une 200 cm³ quand on sait que cette machine devra faire ses preuves parmi les 250 cm³, 50 cm³ de différence c'est important à ce niveau ! ». C'est la réaction de nombreux pilotes, certains plus réfléchis et mieux informés, pensent que les ingénieurs italiens sont capables de faire des merveilles. La 125 « liquide » n'est-elle pas la plus puissante et une des plus souples de sa catégorie ? Quand on pose la question aux Italiens, ils ont l'air un peu embarrassés, « C'est juste pour s'amuser, pour voir si on est capable de faire marcher une 200 aussi « fort » qu'une 250, c'est un stade intermédiaire pour arriver ensuite à un « vrai » quart de litre ». En réfléchissant un peu, on peut comprendre leur entreprise. Tout d'abord il faut bien préciser

Il est très difficile de savoir si ce moteur 200 Cagiva possède la même puissance qu'un 250 actuel. Si vous n'arrivez pas à suivre les plus grosses dans les grandes montées, la 200 Cagiva vous donnera la possibilité de rattraper votre retard dans les portions techniques.

qui devrait être à peu près équivalent à celui du 125. Alors, une 200 au prix d'un bon 125, qui risque de marcher aussi fort qu'une 250, ça ne vous tente pas ?

Une esthétique à faire craquer un styliste

Les 200 Cagiva qui roulent à l'heure actuelle ne sont que des prototypes, je n'ai donc pas pu essayer la version définitive. L'usine italienne m'a prêté une moto dont quelques pièces différaient de la production. C'est pour cette raison que vous pourrez lire 125 sur le réservoir, le cylindre avait encore ses petites ailettes de refroidissement, les amortisseurs d'origine avaient été troqués pour des White Power, la moto n'était pas encore équipée du nouveau bras oscillant et à l'avant la suspension était assurée par une fourche Marzocchi à flutes, pas encore de frein à disque mais le tambour Griméca classique. Mais pour le salon de Milan, Cagiva a présenté le modèle définitif. Pas de doute possible, depuis le Salon de Paris, les Cagiva de cross ont reçu beaucoup de modifications. En ce qui concerne la 200, on pourrait la confondre avec la nouvelle 125 si elle n'avait pas ce superbe frein à disque à l'avant, un haut moteur un peu plus volumineux et un habillage plastique blanc, celui de la 125 sera désormais rouge.

Comme SWM et Kawasaki, Cagiva propose un frein à disque à l'avant mais seules la 200 et la 480 en bénéficient, pourquoi les autres modèles n'en reçoivent pas ? En Italie, Brembo est le spécialiste du frein, cette maison équipe la majorité des machines de route et des voitures, donc Cagiva n'a pas pris trop de risques en choisissant cette marque. Ce frein à disque est monté comme sur les routières, l'étrier prend place sur le haut du disque et le réservoir du liquide de frein est monté sur le côté droit du guidon. Pour cette 200 à frein à disque, Cagiva a monté une fourche breveté Cériani, comme sur les nouvelles SWM de cross, axe déporté et tubes de trente huit millimètres de diamètre. A l'arrière, le bras oscillant « en banane » a laissé la place à une superbe pièce droite, les amortisseurs, montés plus en avant sur le bras, ne sont plus des Corte Cosso mais des Ohlins. Pour une question de mode, la couverture de la selle a été teintée en rouge. Le reste de la partie cycle, est identique à « l'ancienne » 125 cm³ (reportez-vous au MJ 526).

Pour le moteur, je vous ai cité les différences un peu plus haut, mais je vais rentrer un peu dans les détails. Pour obtenir ces 65,75 cm³ de plus, l'alésage du cylindre a été porté de 56 à 67 millimètres et la course de 50 à 54. Le cylindre a un volume un peu plus important, lumières et transferts ont reçu les modifications nécessaires pour assurer un bon remplissage. L'embellage a été modifié pour augmenter la course, ainsi que les carters centraux. Culasse et piston sont évidemment différents. Sur cette nouvelle culasse, il a été prévu un ancrage pour une éventuelle patte de renfort. Le rapport pri-

qu'ils sont partis d'une base de 125 cm³, la partie cycle reprenant à 90 % celle du huitième de litre, et pour le moteur, seuls le vilebrequin, le piston, le cylindre, la culasse, la cloche d'embrayage (rapport primaire différent), le pot d'échappement et le silencieux diffèrent ; les carters centraux ont reçu quelques petites modifications pour accepter le nouvel embellage. Donc, cette nouvelle réalisation n'a pas demandé beaucoup de nouvelles pièces. Le coût de fabrication n'est guère supérieur à celui du 125 cm³. Un des points forts de cette moto sera donc le prix,

DE PÊCHE



Pourquoi 190 cm³

Cette question, on l'a entendue ces derniers temps, on était tous très étonnés quand l'importateur français annonça la nouvelle au dernier salon de Paris.

Encore à l'état de prototype, la 200 Cagiva de notre essai ne bénéficiait pas des nouvelles suspensions, du frein à disque et de l'ensemble cylindre-culasse sans ailette. Même les stickers de réservoir n'étaient pas définitifs, c'étaient ceux de la 125 cm³ ! On a tout de même pu se faire une idée sur la version définitive prévue pour le mois de février.

maire diffère de celui de la 125, tout le système d'échappement reçoit un nouveau dessin. Le carburateur provient de chez Dell'Orto qui propose le modèle PHBE de trente six millimètres de diamètre. Le radiateur d'eau est toujours monté sur le devant de la fourche, les durites qui assurent la circulation de l'eau sont guidées comme sur la 125. Dommage que dans leur élan, les dessinateurs n'aient pas prévu de nouveaux garde-boue, un modèle avec plaques intégrées à l'arrière et un élément beaucoup plus enveloppant pour le devant.

Aussi impressionnant que la 125

Rappelez-vous, nous avons été époustouffés par la 125 de cross, cette petite bombe qui donnait l'impression d'être plutôt « sage » à l'arrêt, mais qui nous a étonnés par ses performances une fois en action.

Une machine qui est arrivée au top-niveau en deux ans de travail, ça laisse rêveur ! Alors avec cette 200 cm³, on s'attend à quelque chose de bien, toutefois on peut être sceptique quand la plupart des crossmen ne veulent pas y croire !

Cette 200 Cagiva tentera sûrement beaucoup le pilote moyen qui achète une machine de moto-cross pour s'amuser avant tout. Car, cette 200 Cagiva n'est ni plus ni moins une 125 kitée en 200, son poids ne dépasse guère celui du huitième de litre (plus 2 kg) et le haut moteur grossi risque d'apporter plus de chevaux mais surtout un peu plus de souplesse. Le débutant s'effraie toujours au guidon d'une machine qui demande à être cravachée continuellement et qui ne permet pas de se rater dans la moindre montée.

A la mise en route, on sent que le moteur a gagné en volume, il vous faudra kicker un peu plus énergiquement pour faire craquer la petite bête avec toujours la possibilité de démarrer vitesse enclenchée. Le bruit de ce 200 rappelle bien le 125, les montées en régime sont toujours aussi folles, le moteur prend ses tours à une vitesse dingue, il a très peu d'inertie. Le « bruit Cagiva » est rageur et sourd, ce n'est comparable ni à un pisse-feu qui monte très vite en régime mais qui fait un bruit très aigu, à la limite du désagréable, ni à une grosse 500 cm³ qui a plus d'inertie.

Les commandes s'actionnent « dans du beurre », la boîte de vitesses n'a sûrement son égal que sur les machines japonaises. Par contre, les leviers Magura reçoivent toujours cette forme un peu spéciale, il faut des mains de cinquante centimètres de long pour pouvoir les actionner convenablement ; leur cintre est beaucoup trop prononcé. Mais une paire de leviers, c'est si facile à remplacer ! Vraiment, quand je roulais sur cette 200, je me demandais comment les ingénieurs de chez Cagiva arrivaient à trouver des moteurs si brillants. Ce « petit » 200 ne devra surtout pas se sentir désavantagé par rapport aux « grosses » 250, il donne l'impression de « pousser » comme un quart de litre et en étant vif comme un petit 125. La moto se cabre toute seule, sur les chevaux, mais dans les portions délicates, il suffira de bien charger le train avant pour ne pas faire un « soleil ». Les virages se prennent comme avec une 250 cm³, l'embrayage peut être négligé, les grandes montées s'attaquent sur les chevaux, le moteur permet quelques fautes de pilotage qui amènent à couper les gaz. Mais il est très difficile de dire si cette

Cagiva possède la même puissance qu'un 250 cm³, pour bien faire, il aurait fallu qu'on fasse des tests d'accélération sur le même terrain. Il semble capable de tenir une 250 cm³, mais cela reste tout de même à vérifier dans un prochain comparatif. Ce 200 possède toutefois l'avantage d'être moins lourd et surtout beaucoup plus maniable qu'une grosse. C'est évident puisque la partie cycle provient de la 125 cm³. Une hauteur de selle raisonnable et une grande finesse de corps, vous permettront de regagner largement les petites secondes, perdues dans les grandes montées, dans les passages techniques. Les virages représentent le point fort de cette Cagiva, on rentre dedans plein gaz, on freine au dernier moment, on balance tout et ça passe, la moto n'est pas lourde à placer et les changements de trajectoires ne posent guère de problèmes. Pour revenir au moteur, on peut craindre que son utilisation sur terrain gras soit plus délicate que celle d'une 250 cm³. La vivacité du moteur risque de faire perdre un peu d'adhérence au train arrière. Ce n'est pas que le moteur soit pointu, mais les montées en régime étant très franches la roue arrière peut arriver à se « balader » latéralement. Sa conduite sur terrain gras se rapprochera donc plus de celle d'une 125 cm³ souple, le côté plus « tracteur » d'une 250 étant un peu absent. Côté souplesse, ce 200 accepte très bien de tourner à bas régime pendant plusieurs secondes sans pour cela engorger dès qu'on remet les gaz. Ainsi il, peut se prêter à une initiation de pilotage cross comme à une utilisation très sportive !

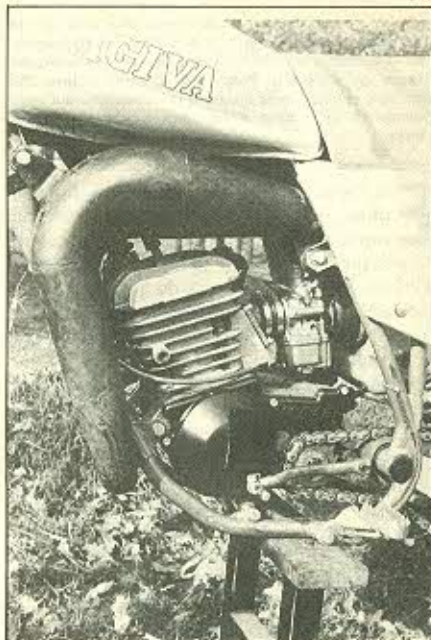
Question suspensions, je ne peux pas trop me prononcer car notre machine d'essai n'était pas équipée de la nouvelle fourche Cériani et des amortisseurs Ohlins désormais livrés d'origine. Cette nouvelle fourche Cériani devra être essayée dès que possible. Quant à l'arrière, bien que la version définitive reçoive un nouveau bras oscillant, les Ohlins et les White Power ont une qualité d'amortisseur équivalente, mais il est presque regrettable que la gamme Cagiva ne soit pas livrée avec des amortisseurs White-Power, leur fiabilité étant nettement supérieure à celle des Ohlins !

Quant au frein à disque, lui non plus n'équipait pas notre machine d'essai, mais étant donné la médiocre qualité et surtout la mauvaise étanchéité des moyeux Griméca, le nouveau frein à disque ne pourra apporter qu'un meilleur résultat.

Deux motos pour le prix d'une

Bonne nouvelle, cette 200 Cagiva ne sera pas vendue beaucoup plus cher que la 125 cm³, entre quinze et quinze mille cinq cents francs. Cela s'explique par le fait que seules quelques pièces moteur diffèrent entre les deux modèles. Alors, pour la différence de prix qui existe entre cette 200 Cagiva et une 250 cm³ de la concurrence, vous pourrez vous acheter les pièces du 125 cm³ ce qui vous permettra de rouler de temps en temps chez les huitièmes de litre.

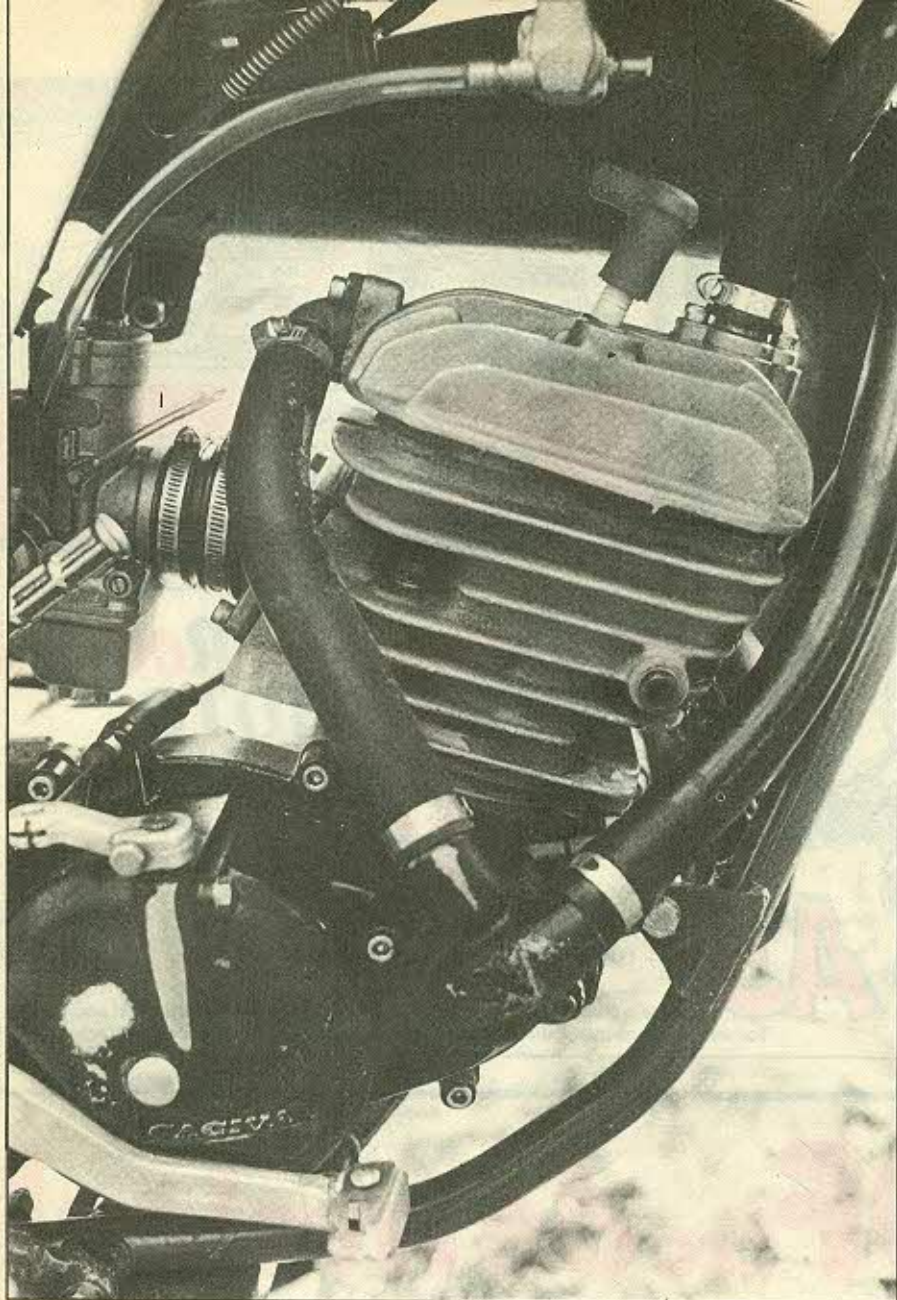
Sur la version définitive, Cagiva a choisi de monter un frein à disque sur l'avant de sa machine et une fourche brevetée Cériani. Finis les moyeux Griméca qui ne remplissaient que partiellement leur rôle mais le disque ne posera-t-il pas quelques problèmes sur terrains très rocailleux.



En Italie, nombreux sont les pilotes qui participent à deux championnats différents, souvent, ils font le 125 et le 250 ou le 250 et le 500. C'est peut-être une des raisons qui a poussé Cagiva à faire ce 200 à partir du 125, car certains crossmen italiens vont acheter une 200 Cagiva et un moteur de 125 cm³, comme ça, ils pourront participer à leurs deux championnats en achetant une seule machine, les plus fortunés prendront une deuxième 200 comme machine de secours. Mais pour nous, qui ne pouvons pas participer à deux championnats, la 200 Cagiva pourra nous permettre de disputer un championnat de ligue 125 et de monter le 200 pour les épreuves nationales par exemple. Et puis, pour le pilote qui ne court pas, la Cagiva permettra de s'amuser tout en progressant à pas de géant. La commercialisation de ce 200 Cagiva en France est prévue pour la mi-février, juste avant la nouvelle saison. !

Ce 200 qui donne l'impression





Cette 200 Cagiva est en fait une 125 Kitée en 190 cm³, son moteur a la même base que celui du huitième de litre, seuls le piston, le cylindre, l'embielage, la cloche d'embrayage, la culasse, le pot d'échappement et le silencieux diffèrent.

FICHE TECHNIQUE

Marque : Cagiva
 Type : WMX 250
 Prix TTC : Non déterminé
 Coloris : rouge/gris
 Commercialisation : au 22/11/81 : mi-février 82
 Prime annuelle d'assurance pour la région parisienne (Au tiers, vol, incendie, passager).

MOTEUR

Type : 2 temps, 1 cylindre, admission par clapets
 Cylindre : Alu chromé dur
 Alésage/course : 67 mm/54 mm
 Cylindrée exacte : 190,38 cm³
 Taux de compression : 16,1 à 1
 Puissance maxi : non communiquée
 Couple maxi : non communiqué
 Carburateur : Marque Dell'orto, diam. 36 mm à boisseau rond
 Filtre à air : élément mousse lavable
 Allumage : électronique/bobine, marque Nip-podenso
 Lubrification : mélange à 2 %
 Mise en route : Kick non utilisable avec une vitesse engagée.

TRANSMISSION

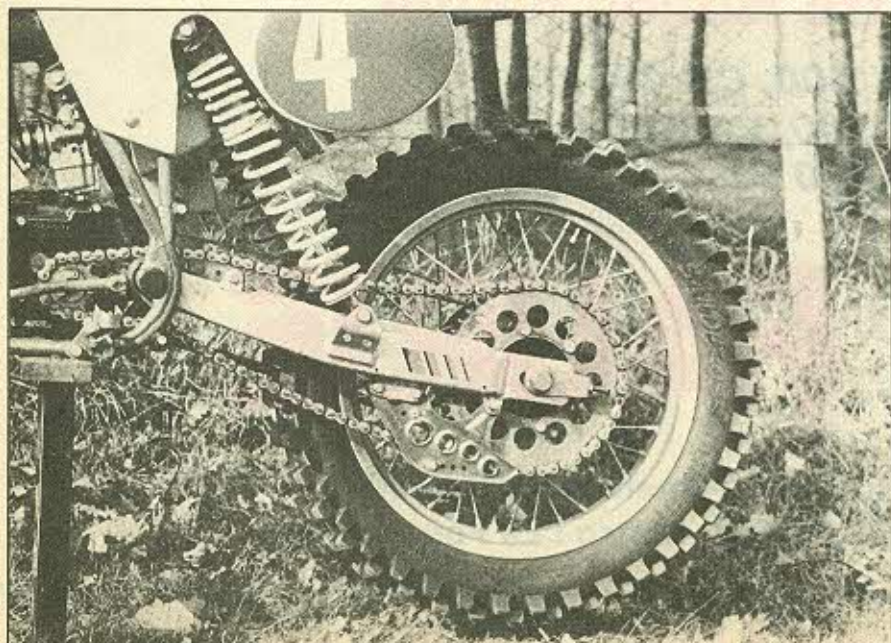
Primaire : par pignons à taille droite
 Secondaire : chaîne au pas de 15,8 « E-troite »
 Embrayage : multidisque en bain d'huile
 Boîte : 6 vitesses
 Sélecteur : au pied gauche, première en bas

PARTIE CYCLE

Cadre : simple berceau dédoublé, en tôle au chrome-molybdène
 Frein avant : marque Brembo à disque diam. 230 mm
 Frein arrière : marque Grimeca alu à tambour simple came, diam. 125 mm
 Commande de frein arrière : par tige
 Pneu avant : marque Pirelli, type MT 25, dimensions : 300 x 21
 Pneu arrière : marque Pirelli, type MT 25, dimensions : 400 x 18
 Jantes : alliage léger, marque Nordisk, 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 : 280 mm
 Suspension arrière : oscillante, débattement 320 mm
 Amortisseurs arrière : marque Ohlins réglables en duretés de ressort, réglables en amortissement

DIMENSIONS ET POIDS
 Longueur ht : 2 170 mm ; largeur ht : 890 mm ; hauteur de selle : 960 mm ; empattement : 1 475 mm ; angle de chasse 28°30' ; garde au sol : 355 mm
 Poids constructeur annoncé : 93 kg à sec
 Réservoir d'essence : 7 l en alu

de pousser comme un quart de litre est vif comme un 125.



Désormais, le bras oscillant en banane laisse la place à une belle pièce en alu droite et les amortisseurs Corte Cosso sont remplacés à la livraison par des Ohlins.