

MARS 90 N°191 23F
165 FB 7,00 FS 630 Pts 6,50 SC 1650 F CFA RCI

motoriste

Hit

CAGIVA STORY
LA MOTO D'ORIOLO
ET LA 900 i.e.



Match:
TRIAL 90

Contacts:
AFRICA TWIN 750
SUPER TENERE

M 2182 - 191 - 23,00 F



Spécial
Cag,

par Alain Lecorre
et Philippe Horville
photos Patrick Massias



TWINNS



En Italie, la famille, c'est sacré. Alors après les frères, leurs filles. Deux sœurs — presque jumelles. L'aînée est glorieuse, tonitruante, triomphale : la moto d'Orioli. Et la cadette, l'Elefant 900 i.e., l'a prise pour modèle. Mais en Italie, si on vénère la puissance, on n'oublie jamais l'élégance : la petite sœur est suprêmement raffinée. Histoire de famille avec 2 twins jumeaux.

TWIN

Spécial Cag',

Cinq années, il leur aura fallu cinq longues années de gestation pour imposer à la face du monde (...) le pachyderme vert blanc rouge. Lucky pachy ! Pourtant, quelques jours encore avant le départ, si beaucoup de spécialistes avaient misé sur le bel Edi, peu d'entre eux prenaient réellement au sérieux la carte

Cagiva. Et les récentes victoires au rallye de Tunisie ainsi qu'aux Pharaons ne changeaient rien à l'affaire. Les filles de Varese portaient la poisse entre Paris et Dakar, c'était écrit.

Bien conscients du problème, Alessandro De Petri et Roberto Azzalin ont donc considérablement repensé le team afin d'attaquer de plein pied cette nouvelle décennie africaine. Tout d'abord en réduisant l'effectif (3 pilotes au lieu de 4), ce qui avait comme principal objectif de réduire la maintenance sur le terrain donc de soulager les mécanos de l'équipe. Sans parler du coût global qui devenait bien plus raisonnable surtout pour une petite usine comme Cagiva. La deuxième chose capitale était de reformer un groupe véritablement homogène, notamment côté pilotes. « En 89, les personnalités étaient trop fortes, trop marquées et surtout trop individualistes » dit De Petri. « Nous étions trois top pilotes mais nous avançons — un peu — chacun pour nous, chacun de notre côté. Cette année, nous avons rectifié le tir en roulant tous les trois avec le même but final : imposer une Cagiva à Dakar et non pas imposer Orioli ou De Petri sur Cagiva à Dakar. C'est ça la grosse différence ! » Sur le terrain, les boys de Varese ont réussi un quasi sans faute si l'on excepte le début de polémique entre Arcarons et Chiro à trois jours de l'arrivée (...), Alessandro reprochant à Jordi d'avoir, par deux fois, quitté Orioli pour aller rechercher Picard au classement provisoire ; Jordi, lui, constatant avec aigreur qu'il aurait pu (qu'il aurait dû ?) finir second si De Petri lui avait donné sa roue le jour où il a dépanné Orioli en Lybie. Etonnante réflexion de la part d'un porteur d'eau mais il est vrai que ce jour-là Alessandro était déjà à plus de deux heures du leader alors que le petit Espagnol naviguait à un souffle de la roue arrière d'Edi. Enfin bref, depuis l'affaire est classée, les Cag' ont gagné et sont toutes rentrées. En plus, De Petri a fait l'enfer en remportant 6 scratches d'étape (contre deux à Orioli et deux à Arcarons...) et en plaçant finalement sa 900 sur la troisième marche. Rien à dire !

Côté technique, la bête est à point !

Là, il faut reconnaître que le « staff désert » de Varese a réussi l'impensable : reconverter en incontournable reine de l'Afrique (trois rallyes, trois victoires cette année !!) une moto qui, jusqu'à présent, passait pour n'être qu'un tractosaure monstrueux — rapide certes, mais plutôt inadapté à l'Afrique — bien incapable de quoi que ce soit en tout cas au bout de 12 000 km. Aujourd'hui, le bicylindre italien fait office de référence, c'est net.

Après le Dakar 89, les tests ont rapidement repris, axés sur le recentrage des masses en particulier et sur la partie-cycle en général. On vit donc apparaître une grosse fourche (Marzocchi Ø 45 mm), des freins plus puissants (Nissin,

comme sur les Honda) mais surtout, des réservoirs avant (24 et 21 litres) positionnés beaucoup plus bas grâce à la greffe d'un ensemble carburateur-pompe à essence Keihin particulièrement efficace. Exit donc le gros carbu Weber à dépression. Côté ossature, les Italiens n'ont pas vraiment innové. Le cadre est toujours un double berceau interrompu en acier de section rectangulaire dans lequel vient s'encastrent le gros bicylindre de 900 cm³ (annoncé aux alentours de 80 cv à 8 000 tr/mn). Sa partie arrière est bien évidemment démontable et comprend un réservoir kevlar de 24 litres dans lequel s'installent la sonde du matériel d'orientation, une pompe à essence de secours et une selle qui se dépose en deux secondes. L'amortisseur Ohlins est accessible en 10' ; quant à sa fiabilité, elle fait l'unanimité (De Petri a utilisé le même amortisseur et la même fourche — une Marzocchi de Ø 42 — pendant tout le Dakar 89, bilan : R.A.S. !). Sous le bloc on retrouve le fameux sabot en kevlar qui contient l'eau dans une outre mais aussi les ampoules de rechange. Les roues (18 pouces AR, 19 et 21 pouces AV selon le terrain) sont équipées de jantes Tagasako indestructibles (Japan made...) qui accueillent pendant le rallye deux types de Michelin Désert —

la meilleure des trois carcasses testées pendant les Pharaons, plus une toute nouvelle. Pour le reste c'est du classique, du « sans surprise » comme ce superbe bras oscillant à profil extrudé renforcé en ses deux extrémités, un échappement acier inox qui passe à gauche au ras du sabot (façon NXR, une recette qui a fait son chemin), un gros silencieux alu et une visserie acier plus sûre pour la maintenance. Bien positionnée derrière un carénage kevlar/deux optiques (des Carello !), l'instrumentation de la Cag' est irréprochable. Un gros dérouleur de road-book électrique, un petit trip ICO (au cas où),

Un tour sur la 900 d'Edi ou comment toucher du doigt le mythe africain. Au programme, de la puissance, une certaine forme de violence, des rugissements et du souffle. Y'a pas, cette Cag' déménage ! Plus effrayante à regarder qu'à piloter, on reste subjugué par son potentiel et sa facilité à avaler les grands bouts rapides. Quant à sa maniabilité, rien à dire et le freinage sécurise considérablement l'ensemble. Tutto va bene...





Signature miracle

Vingt-quatre heures ! A 24 h près, Orioli signait chez Yamaha Belgarda cet hiver. Une décision qui aurait pu changer beaucoup de choses entre Paris et Dakar, surtout que les performances des Byrd Boys n'ont laissé personne sur le c... cette année.

Que s'est-il donc passé entre le bel Edi et les dirigeants de Varese pour qu'on ait été à un souffle de prononcer un divorce à l'italienne ? Tout et rien mes bons, enfin juste un gros coup de colère entre Roberto Azzalin et Orioli et beaucoup d'orgueil en jeu. C'est Enrico Minazzi, rédacteur à la Gazzetta dello Sport et proche de longue date de l'usine de Varese, qui nous a expliqué l'affaire. Tout commence lors des 12 heures de Lignano où Orioli (évoluant à domicile car natif de Udine) fait pression sur Azzalin pour rouler avec son pote Danny Laporte alors que le team manager l'a engagé sur une HVA officielle aux côtés de Fabrizio Carcano, le pilote essayeur maison. Mais rien n'y fait. Azzalin, qui n'est pas à proprement parler un tendre se fâche, c'est l'Husky et Carcano ou rien ! Edi cède. Pendant la course la tension monte. D'une part Carcano roule plus vite qu'Orioli dans le sable (...), d'autre part l'allumage de la HVA rend l'âme alors qu'Edi est aux commandes. S'ensuit une grosse explication entre Roberto et le top-pilote, pire un froid. Le lendemain matin, Azzalin fou furieux appelle Minazzi et lui annonce la fin du contrat entre Orioli et Cagiva. Enrico, qui connaît le caractère entier du dirigeant italien, essaie de calmer le jeu. Il enregistre l'info... et la met de côté. De son côté, Orioli a immédiatement réactivé ses contacts avec Yamaha Belgarda et Chesterfield avec qui il avait déjà gagné le Dakar en 88.

Pendant toute la semaine suivante, Azzalin appelle Minazzi tous les jours et lui demande pourquoi il n'y a toujours rien dans la gazzetta. Pendant ce temps, Carlo Pernate — qui depuis est passé chez Aprilia — essaie de recoller les morceaux à l'usine. Il organise une rencontre d'abord avec Edi, puis avec Roberto, enfin il les réunit en présence des frères Castiglione 24 heures avant la dernière visite d'Edi chez Yamaha Italie. Là, on met les choses au clair, à plat... et les deux hommes finissent par se réconcilier après une discussion sans fin. A Dakar, ils étaient radieux, émus aussi. Enrico, lui, avait le sourire en contemplant leurs effusions. En filetant le scoop, il avait apporté sa pièce à l'édifice Cagiva.

Alfred (aucun pépin sur les trois modèles pendant toute la course et pourtant l'alimentation se fait par l'intermédiaire d'une minuscule batterie scellée... comme sur les Suzuki qui, elles, n'ont jamais pu se servir correctement d'Alfred), et un compte-tour. Les commandes placées à gauche sur le guidon sont isolées dans du rubson. C'est simple et efficace. A l'intérieur du carénage on trouve également des chambres à air (chez Cagiva on connaît bien le problème des mousses qui fondent...), les démonte-pneus et les bonbonnes d'air étant placées dans la grosse sacoche réservoir qui comprend également quelques outils, deux-trois maillons DID, un micro dérive-chaîne, du fil de fer, des fusées, des cartes, tout quoi.

Une motorisation simple, éprouvée, bichonnée

Depuis 85, année de lancement sur la scène africaine du gros bi de Varese, les ingénieurs se sont juste contentés d'augmenter la cylindrée serait-on tenté de dire. 750 cm³ les deux premières années, 850 les deux suivantes et 900 les deux dernières, le tout en conservant soigneusement les mêmes bases. Ce fameux bloc d'usine n'est donc pas si secret que ça. En fait, il reprend exactement les cotes du 900 i.e. de série. Même course, même alésage, seuls les diagrammes sont revus à la hausse. Bien sûr, les moteurs destinés à l'Afrique sont, d'une part consciencieusement montés à la main, mais aussi passés au banc à 9 200 tours histoire de jauger la fiabilité et débusquer les faiblesses et



Spécial Cag,

les éventuelles contraintes mécaniques. Le bilan 90 est, à ce sujet, fort éloquent : RAS ! Pas une fuite d'huile, pas une surchauffe, pas un bruit suspect, bref de quoi faire blémir les nippons de service.

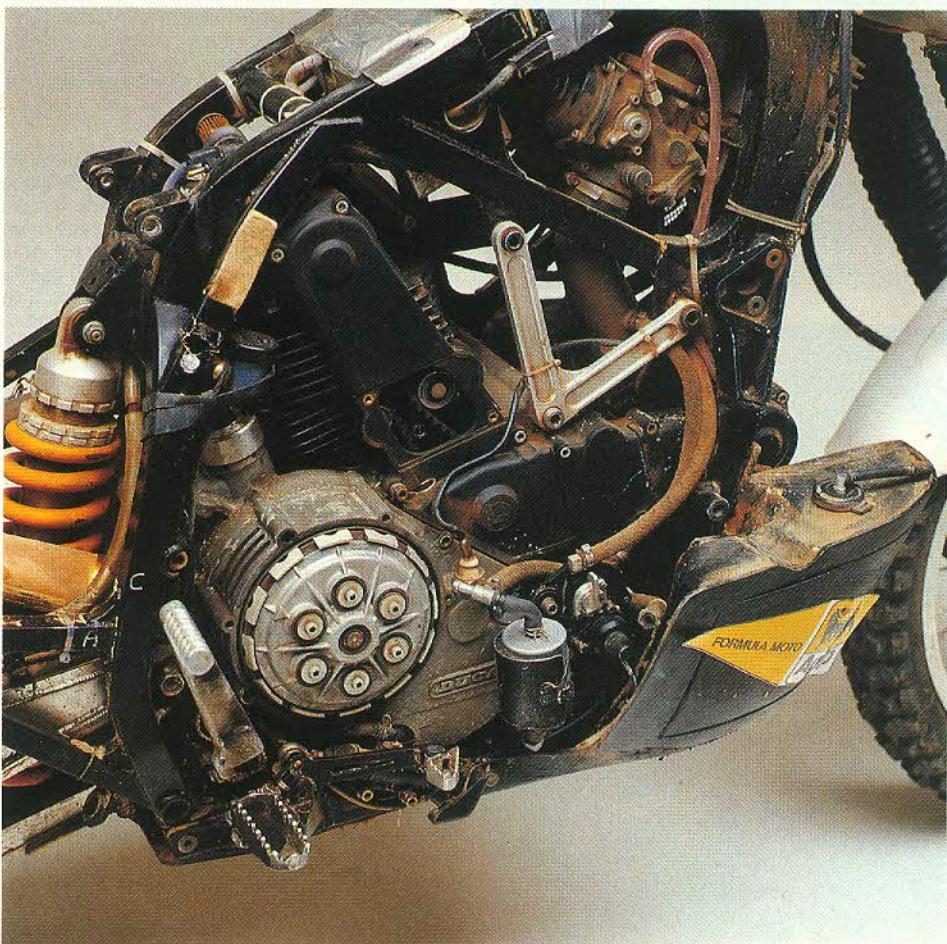
Cette année, les Italiens ont modifié les rapports de boîte ainsi que l'allumage qui conserve un alternateur et un régulateur Ducati mais qui reçoit quelques composants japonais. Le reste leur a toujours donné entière satisfaction notamment côté embrayage (à sec — afin de mieux supporter la puissance considérable du moteur rituel — et muni d'un carter aéré pour éviter la surchauffe !). Pendant le rallye, ils n'ont eu à déplorer aucun problème de surconsommation d'essence (merci Keihin !) — 8 km/litre dans le sable mou, 11 sur le dur — ni d'huile (environ 500 cm³ toutes les deux étapes) et se sont contentés de surveiller attentivement la courroie de distribution en caoutchouc cranté (changement/sécurité tous les 2 500 km).

Pour ce qui est de la maintenance sur le terrain, on a assisté à un check-up complet (sécurité oblige, encore !) à Agadez (moteur, amortisseur, fourche, révision générale poussée) et c'est tout. Pour la petite histoire, sachez qu'il faut compter 30' pour la dépose du bloc (tout seul) et 40' à deux pour le remonter. Pas si monstrueux que ça finalement même si le poids du bi n'a pas changé (environ 60 kg) pas plus que celui de la machine (environ 187 kg avec l'eau, sans essence).

Azzalin : rester au top !

Roberto Azzalin est aux côtés des frères Castiglione depuis la naissance de Cagiva et s'est toujours réservé le secteur tout-terrain de la marque. Homme droit, rude, archi motivé, Roberto a toujours fait le maximum pour que la marque s'impose en compétition, vitrine obligatoire d'après lui. La course c'est sa vie. Puis Witteven, l'ingénieur néerlandais, intègre l'usine de Varese et Roberto lui confie la facette cross, se jetant par la même occasion à 150 % dans l'enfer des rallyes africains. En Afrique, l'apprentissage est terrible et Cagiva butte, piétine, échoue pendant plus de trois ans. Avec les Pharaons 87, c'est la première grande victoire du team Lucky Explorer (merci De Petri). Tunisie 88 et deuxième victoire de l'Elefant (merci De Petri). Cette année, c'est l'explosion. L'expérience paye enfin et Azzalin est aux anges. Trois rallyes au programme et trois victoires scratch (Tunisie/De Petri ; Pharaons/De Petri-Orioli ; Dakar/Orioli 1-De Petri 3-Arcarons 7), c'est du délire. Le gros bicylindre est devenu intouchable, le team particulièrement redouté. Un team qui pourtant n'a rien d'un monstre : 1 gros Mercedes 19 x 36, 1 Unimog, 2 Land Rover, 4 mécanos avions, 1 kiné, 1 team manager et 1 coordinateur.

Après cette écrasante victoire au Dakar, Azzalin compte bien continuer sur sa lancée même s'il reconnaît volontiers que le plus dur maintenant reste à faire : « rester au top quelle que soit la concurrence, si possible avec Honda ».



Une après-midi dans la peau d'Edi

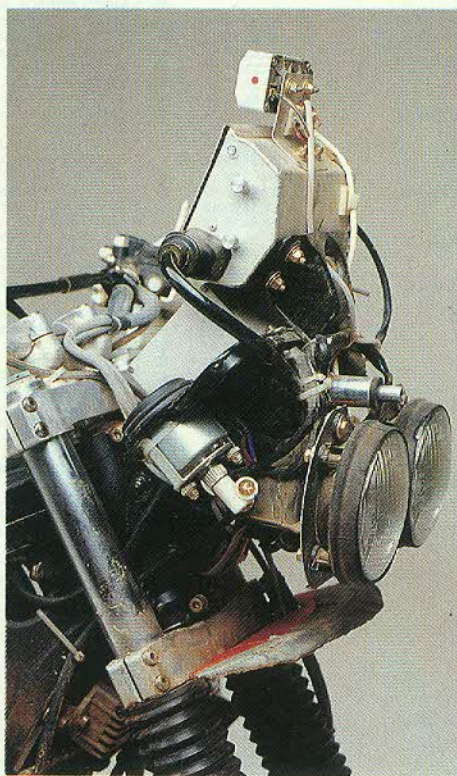
C'est un peu ça qui fait peur lorsqu'on vous donne le feu vert pour grimper sur le bestiau : le poids. Le poids et le volume, car croyez-moi c'est vraiment impressionnant, massif, voire méchant même quand — par sécurité — la moto est quasiment vide. Après avoir pris les mesures — et quelles mesures ! — de la 900 et attentivement écouté les conseils d'Enio (un des deux pilotes essayeurs de la marque, l'autre s'appelle Carcano), je suis paré pour la balade.

Le démarrage du gros bi ne pose pas de problèmes particuliers. Il suffit de tirer le contacteur — placé entre la colonne de direction et le réservoir — sortir le kick (à droite) et y aller sans retenue pour réveiller le bouillier italien. Et ça marche, la Cag' hurle, rugit au moindre coup de gaz. Réponse instantanée. Après ça, il ne vous reste plus qu'à redescendre de la moto béquillée, la débéquiller, enclencher la 1^{re} (l'embrayage est ferme malgré sa commande hydraulique mais il ne colle pas !) et sauter dessus façon Rahier, Neveu ou Picard pour cause de gabarit hors normes. Pas facile quand on ne connaît pas vraiment le feeling et l'onctuosité de l'embrayage ainsi que la réponse au coup de gaz. Enfin, quand faut y aller...

Perché à un bon mètre du sol, mes 65 kg n'enfoncent rien, ni la mousse de la selle, ni le Ohlins taré « fort ». De plus, le guidon me semble être positionné très loin de moi, sensation amplifiée par le carénage qui englobe toute l'instrumentation et repousse encore les distances entre l'avant de la machine et la position



de conduite. Pas facile de piloter la tête au-dessus du guidon a priori. Au bout de trois aller-retours sur un chemin rapide sans gros pièges, l'appréhension se dissipe et le plaisir de conduire se fait plus présent. La grosse Cagiva — vide ! — commence à délivrer quelques-uns de ses atouts. Le punch tout d'abord. Ce truc-là ressemble plus à un missile qu'à une moto. Le souffle à l'échappement est littéralement effrayant, en plus le bicylindre ritale prend énormément de tours (9 000 sans aucun problème) et s'arrache sur n'importe quel rapport. Les transmissions sont plutôt douces même si de temps en temps l'embrayage à sec émet un bruit de verre pilé particulièrement désagréable. C'est généreux, très généreux, quasiment sans limite on dirait (en condition de course, la Cagiva prénaît — d'après Alfred qui possédait un mouchard relevant les vitesses de pointe quotidiennes — un bon 185 chrono). Côté partie-cycle, l'accoutumance est moins rapide. Pourtant la 900 est sécurisante malgré son embonpoint. Suspensions top (vu le kit Showa dans la fourche !), freinage parfait, la maniabilité elle-même est étonnante puisqu'on arrive à faire tourner la bête en équilibre et en butée de direction. Reste que dans les dunes molles avec tous les pleins faits, la chaleur en plus, ce ne doit pas être le même voyage. En attendant, la Cag' a fait mouche sur tous les tableaux pendant cette douzième édition (rapidité, fiabilité, efficacité, brio, scratch) et entend bien continuer pendant les années 90. Lucky Twin et V de la victoire en somme. Ma !



Superbe non ? Déshabillée, la bête de Varese laisse entrevoir quelques uns de ses charmes. On commence par la gauche avec un gros plan sur l'embrayage à sec et une vue de principe sur la courroie de distribution en caoutchouc cranté. Le Ohlins est placé assez bas dans le cadre ; quant à la paire de carburateurs Keihin, elle est particulièrement planquée et protégée par une ossature vraiment balèze. Au passage on notera la visserie BTR acier (M 8 et 6 pour « tomber » le bloc, M 5 pour le reste), la finition du sabot kevlar et les durits d'essence haute résistance. Côté chiffres, le gros bouilleur ritale revendique la bagatelle de 80 chevaux à 8 000 tr/mn (pas de coupure à l'allumage comme sur la série), un couple monumental et une consommation raisonnable (8 km/litre dans le mou, 11 sur le dur). Côté maintenance enfin, ce bicylindre de 60 kg tombe en 30' et se remonte — à deux — en 40. Pas mal non ? Pour le reste, c'est du « sans surprise » façon freins Nissin, jantes Tagasako, kit de fourche Showa, bras oscillant extrudé et instrumentation hyper fiable (vu les dessous du nez du monstre ?). Splendide !

SIMA

CAGIVA C'EST ÇA

CAGIVA

DUCATI

Husqvarna

MERINI



906 Elefant Dakar

FULL GAS VAINQUEUR DU PARIS DAKAR

Liste des concessionnaires*

01	MERLE Gilbert - 4, place des Dombes - 01140 THOISSEY	74.04.03.77	42	GAGNOUD MOTOS - 30, rue P. Sémard - 42000 ST ETIENNE	77.33.29.23
02	TAILHARDAT MOTOS - RN 79 - La Madeleine - 01750 REPLONGES	85.31.08.93	43	H CHALLENGE ONE - 32, bd Philippe Jourde - 43000 LE PUY	71.02.11.24
03	SARRAZIN - 128/130, rue P. Brosolette - 02100 ST-QUENTIN	23.64.20.77	43	* MOTOSHOP 43 - 7, avenue Paul Bérard - ESPALY - 43000 LE PUY	71.09.21.57
03	* MOTORAMA - 6, rue des Anciennes Boucheries - 03100 MONTLUÇON	70.28.12.79	44	* MICHEL MEREL RACING - 2, rue de Saverne - 44000 NANTES	40.47.57.57
04	* CHAMBENOIS MOTOS - 24, place Jean Epinat - 03200 VICHY	70.98.20.75	44	MOTOSTAR - 11, rue Félix Faure - 44400 REZE	40.75.17.02
04	* Voir notre concessionnaire 05 MOTO SERVICE		45	* MOTO SERVICE 45 - 20, bd Jean Jaurès - 45000 ORLEANS	38.62.20.00
05	* 05 MOTO SERVICE - 22, av. Jean Jaurès - 05000 GAP	92.53.78.07	45	H MOTO SERVICE 45 - 36, bd du M. Foch - 45240 LA FERTE ST AUBIN	38.76.58.28
05	* 05 MOTO SERVICE - Z.A. Le Plan - 05300 LARAGNE	92.65.19.39	46	* PROPULSION - 445-463, avenue du 7 ^e R.I. - 46000 CAHORS	65.22.34.00
06	* MAURICE MOTOS - Les Tourrades - 06210 MANDELIEU	93.48.21.31	47	* PASSIONS 47 - Lieudt Gardes - Rte de Layrac - 47550 BOE	53.98.06.90
06	BACK SIDE MOTOS - 14, rue Raymond COMBOUL - 06000 NICE	93.53.01.01	48	* MOTO VERTE 48 - 5, place des Cordeliers - 48100 MARVEJOLS	66.32.04.96
H	LANGLOIS MOTOS - Avenue Ste Lorette - 06310 GRASSE	93.36.12.79	48	* MOTO VERTE 48 - Z.I. - 48000 MENDE	66.49.02.39
07	* MOTO 7 - Avenue de Chomérac - 07000 PRIVAS	75.64.14.55	49	* M.D. RACING - 72, rue Sadi Carnot - 49300 CHOLET	41.58.43.28
08	* CYCLES ET MOTOS CAYEUX - 12, rue F. Bultou - 08000 CHARLEVILLE	24.37.69.24	49	* CAP EVASION - Rue Montesquieu - 49100 ANGERS	41.73.81.11
09	* Voir notre concessionnaire G.H. MOTOS 31		49	* SPORT MOTO 1 - 75, rue Pasteur - 49300 CHOLET	41.62.57.75
11	* MOTO RELAY - 46, rue Antoine Marty - 11000 CARCASSONNE	68.25.87.90	50	* MAXICROSS 50 - 37, avenue du Mal Leclerc - 50400 GRANVILLE	33.50.06.96
12	POINT VERT - 22, avenue du Général Leclerc - 11100 NARBONNE	68.41.59.84	50	QUINEVILLE MOTOS - Avenue de la Plage - 50310 QUINEVILLE	33.21.41.78
12	* PRIMOTO - 7, avenue de Rodéz - LUC - 12450 LA PRIMAUBE	65.69.55.17	51	* MARCHWICKI MOTOS - Rue D. Berger - ZAC La Neuville - 51100 REIMS	26.87.55.03
13	D.C.M. MOTO SIDE - Z.I. Palette Le Tholonet - 13100 AIX-EN-PROVENCE	42.66.88.98	53	* Voir notre concessionnaire MOTOSHOP 35	
13	* PAPPALARDO - 9, boulevard Rougier - 13004 MARSEILLE	91.34.82.42	54	* EUROP MOTORCYCLES - 35, rue du Gal Custine - 54000 NANCY	83.27.10.26
13	* PAPPALARDO - 52, cours Lieutaud - 13001 MARSEILLE	91.54.16.28	54	H MOTO POP - 12, rue de Lorraine - 54130 ST-MAX-LES-NANCY	83.21.08.32
13	D MOTOSPORT PANSERA - 2, place Cazemajou - 13005 MARSEILLE	91.50.73.57	56	* Voir notre concessionnaire MICHEL MEREL RACING 44	
13	* LOOK MOTOS - Chemin du Pont - 13750 PLAN D'ORÇON	90.73.12.25	57	* KARENAGE MOTOS - 18, bd Robert Schuman - 57100 THIONVILLE	82.51.98.22
14	* TRADITION'S - 47, rue de Vaucelle - 14300 CAEN	31.78.62.69	57	* J.M.S. - 6, route Nationale Cocheren - 57800 FREYMIING MERLEBACH	87.04.57.50
14	* MOTO PASSIONS 14 - 101, route d'Orbec-Beuville - 14100 LISIEUX	31.62.91.63	58	MOTOSPORT PLAISANCE - 52, rue Nièvre - 58000 NEVERS	86.61.42.70
17	MULTI MECA - Z.I. de l'Ouinière - 17310 ST PIERRE D'OLERON	46.47.35.04	59	* DE DONCKER - 11, pl. Philippe Le Bon - 59000 LILLE	20.54.81.72
17	* SURGERES MOTOS - 25, place Gal Leclerc - 17700 SURGERES	46.07.28.16	60	CLINIC MOTOS - 59, rue de Paris - 60200 COMPIEGNE	44.20.37.18
19	* S.C.M. - 96, avenue Ribot - 19100 BRIVES	55.87.02.28	61	GUERARD MOTOS - Place St Jean - 61100 FLERS DE L'ORNE	33.65.36.02
20	STAR MOTOS FERRARI - 7, rue Nicoli - 20000 AJACCIO	95.23.13.77	62	* MOTOSPORT 62 - 121 R.N. 43 - LAMBRES - 62120 AIRE SUR LA LYS	21.95.89.87
21	BEAUNE MOTOS - 50, route de Savigny - 21200 BEAUNE	80.24.15.95	62	SERVICE MOTOS - Z.I. - 753, bd Darchicourt - 62110 HENIN BEAUMONT	21.75.08.09
21	* TOP MOTOS - 12, Fg St-Martin - 21200 BEAUNE	80.22.66.67	63	* COURNON MOTOSPORT - 12, av. de la République - 63800 COURNON	73.84.84.44
21	* L.D.S. - R.N. 5 - Longault - 21110 GENLIS	80.37.86.19	63	MOTEUR EVOLUTION - Servières - 63760 BOURG LASTIC	73.21.86.39
22	* LOISIRS MOTOS - Rue Théodule Ribot - 22000 ST BRIEUC	96.94.44.29	63	H AUTHEYRAT - 5, place du Vigieot - 63160 BILLON	73.68.41.11
24	* AQUITAINE MOTOS - 7, rue St Esprit - 24100 BERGERAC	53.57.57.52	64	* CLAUDET MOTOS - 18, route de Bayonne - 64140 BILLERE	59.32.87.99
25	* VALFREY - 38, Fg Rivotte - 25000 BESANÇON	81.83.25.93	66	* Ets VILLENEUVE - 78, avenue de Grande-Bretagne - 66000 PERPIGNAN	68.34.72.24
26	CHRISTIAN MOTOS - 14, rue Bruner - 25600 SOCHAUX	81.95.32.20	67	* ITAL MOTOS - 10, rue Division Leclerc - DORLISHEIM - 67120 MOLSHEIM	88.38.72.22
26	* MURTAS MOTOS - La Condamine - 26290 DONZERE	75.51.66.23	68	* DARIO MOTOS - 25, rue de Soutz - 68200 MULHOUSE	89.57.36.11
27	ST MARCEL MOTOS - Rue des Champs - 27950 ST MARCEL VERNON	32.21.11.62	69	H* COUTARD MOTO WEEK-END - 61, rue Smith - 69002 LYON	78.95.42.36
27	MARTIN MOTOS - Route de Montagne - 27130 VERNEUIL-SUR-AVRE	32.32.17.41	69	* MOTOCHAP SARL - 155, avenue de Saxe - 69003 LYON	84.75.56.10
27	H DECIBEL MOTOS - 1, Bd de Normandie - 27000 BERNAY	32.46.07.00	70	* MOTO SUPERBIKES - 64, bd Charles de Gaulle - 70000 VESOUL	85.40.74.75
29	* KERDRAON - Lanigniez Ploudaniel - 29260 LESNEVEN	98.83.68.34	71	* CHECK'UP MOTOCYCLES - La Scie - R.N. 6 - 71700 TOURNUS	85.48.19.15
29	KERDRAON MOTO LOISIRS - 29, rue Navarin - 29200 BREST	98.43.18.19	71	H MOTO PASSION - 22, route de Lyon St Rémy - 71100 CHALON S/SAONE	79.69.39.31
30	LOUARN MOTOS - 28, rue de Kerjegu - 29110 SCAER	98.57.60.26	73	* MOTO DETENTE - 80, avenue Alsace Lorraine - 73000 CHAMBERY	50.67.40.99
30	* SPORT MOTO ALES - 44, chemin des Prairies - 30100 ALES	66.52.11.13	74	* GRAND PRIX - 6, chemin du Viéran-Meythet - 74000 ANNECY	50.57.11.24
30	* MOTO D'OC - 36, rue de Beaucaire - 30000 NIMES	66.21.45.45	75	* D ANNECY MOTO SPORT - 18, avenue de Cran - 74000 ANNECY	42.54.16.63
31	* G.H. MOTOS - 30, Fg Bonnefoy - 31000 TOULOUSE	61.48.75.63	75	* Y.E. MOTORI - 9, rue J.F. Lépine - 75018 PARIS	40.38.11.30
32	* Voir notre concessionnaire G.H. MOTOS 31		75	* CARY CLUB - 78, rue d'Aubervilliers - 75019 PARIS	35.75.91.08
33	* C.D.A. - 61, cours Pasteur - 33000 BORDEAUX	67.66.02.86	76	* ESPACE MOTOS - Rue de l'Abbaye - 76120 GRUCHET LE VALASSE	35.38.92.65
34	SUTTTEL S.A. - Les 4 Canaux - 34250 PALAVAS-LES-FLOTS	67.92.36.14	76	Ets LE FLOCH - 87, av. de Frileuse - 76610 LE HAVRE	35.47.67.36
34	SUTTTEL S.A. - 12, rue du Gd St Jean - 34000 MONTPELLIER	99.59.49.93	77	* P.S.F. LOISIRS - 52, avenue de Fontainebleau - 77310 ST FARGEAU PONTIERRY	60.65.69.15
35	* MOTOSHOP 35 - 5 bis, rue de Lorient - 35000 RENNES	99.40.35.87	77	PULSION MOTOS - 53, rue de Strasbourg - 77120 COULOMMIERS	64.65.12.90
35	MOTO START - 18, bd Gambetta - 35400 ST MALO	99.43.73.00	78	* MOTO CENTER - Ilot 13 B - Rue Laennec - 78310 COIGNIERES	34.61.38.38
38	MOTO CONCEPT - 30, avenue des Alpes - 38300 BOURGOIN JALLIEU	76.42.38.22	79	H HOBBIE STAR - 558, avenue de Limoges - 79000 NIORT	49.24.44.40
38	PLEIN POT - 16, rue Ernest Calvat - 38000 GRENOBLE	76.87.70.19	81	* Ets FAROUAULT - 18, avenue Victor Hugo - 79100 THOUARS	49.66.25.86
38	MOTO SERVICE - 32, rue Viallet - 38000 GRENOBLE	76.56.79.26	81	* Voir notre concessionnaire G.H. MOTOS 31	
38	H SPORT MOTOS - Rue de la Résistance - Z.I. - 38340 VOREPPE	84.72.23.62	82	* Voir notre concessionnaire G.H. MOTOS 31	
39	* C.M.S. - 1, rue du Gouvernement - 39100 DOLE	58.74.16.40	83	* PLEIN POT - 5, av. Philippe Le Bon - 83000 TOULON	94.41.19.96
40	* ECHAPPEMENT LIBRE - 7, Place Camille Bouvet - 40100 DAX	54.78.02.64	83	LOOK MOTOS - Avenue des Ilaires - 83980 LE LAVANDOU	94.64.82.11
41	* S.M.C. - 6, rue H. Drussy - 41000 BLOIS	54.76.36.99	84	* SARTORE Claude - Z.I. De Gargas - 84402 APT CEDEX	90.74.22.64
41	* MOTO LOISIRS 41 - 17, rue du 8 Mai - 41200 ROMORANTIN	77.61.26.09	85	* Voir notre concessionnaire MICHEL MEREL RACING 44	
42	* ASSISTANCE VERTE - 11, rue du 11 Novembre - 42500 LE CHAMBON FEUGEROLLES				

MAIS... C'EST AUSSI CELA



125 N90

FULL FUN METTEZ L'AVENTURE DANS VOTRE MOTO

87	* ESPACE 7 - 7, av. Garibaldi - 87000 LIMOGES	55.79.01.56
88	AUBRY MOTOS - 438, rue de la Division Leclerc - 88300 VITTEL	29.08.45.32
89	MOTOSHOP 89 - 64, rue de Lyon - 89200 AVALLON	86.31.65.69
91	MOTO CHANGE - 51, avenue Gabriel Péri - 91260 JUVISY	69.21.53.92
92	* MOTO BEL - 85, rue Victor Hugo - 92300 LEVALLOIS	47.31.71.33
92	* ANTONY MOTOS J.R. - 128, av. de la Division Leclerc - 92160 ANTONY	42.37.15.15
92	MOTOS RELAIS - 110, route de la Reine - 92100 BOULOGNE BILLANCOURT	46.05.42.80
92	MOTO PASSION - 116, Grande Rue - 92130 SEVRES	45.34.50.18
93	NAIKA BIKE - 120/124, bd de la Boissière - 93100 MONTREUIL	42.87.20.60
94	* BROOKLANDS MOTORS - 27, rue M. Berthelot - 94140 ALFORTVILLE	48.93.73.49
94	* FROGGIES MOTOS - 87/89, rue du Mal Leclerc - 94410 ST MAURICE	43.53.01.11
94	* FRANÇOISE MOTO MARKETING - 84, avenue Charles de Gaulle - 94500 CHAMPIGNY	47.05.31.18
95	P.F. MOTOS - 23, av. de Stalingrad - 95100 ARGENTEUIL	39.80.88.89
95	H ARGENTEUIL MOTOS - 44, av. du Mal Foch - 95100 ARGENTEUIL	39.61.71.92
95	* BAILLY - 86, rue P. Brossollette - 95200 SARCELLES	39.90.06.36
999	S.O.S. MOTOS - 13, avenue Pasteur - 999 MONACO	92.05.91.40

H ou D : REVENDEUR D'UNE MARQUE : HUSQVARNA ou DUCATI

ATTENTION :

POUR LES DEPARTEMENTS NON INSCRITS SUR CETTE LISTE, VEUILLEZ NOUS CONTACTER :

Société d'Importation de Motos et Accessoires

Zone industrielle de Beaune-Savigny - B.P. 146

2120 BEAUNE cédex

Tél. 80.22.06.13

Télex 350482 +

Télécopie 80227806

SIMA FINANCEMENT

renseignez-vous auprès de vos concessionnaires

GARANTIE 3 ANS VERSION 13 CV - VERSION 31 CV
LA SEULE 125 TRAIL 7 VITESSES



Pneus

MICHELIN

Equipements

MAX

Kits

transmissions Lubrifiants

AFAM

IPONE

AKRONT

Allumages

motoplaf

Suspensions

WHITE POWER

SIMA

SOCIETE D'IMPORTATION DE MOTOS ET ACCESSOIRES

Z.I. BEAUNE-SAVIGNY - BP 146 - 21204 BEAUNE CEDEX

Tél. : 80.22.06.13 - Télex : 350.482 - Fax : 80.22.78.06

Spécial Cag',

dans quelques semaines, la Cagiva Elefant 900 i.e. ornera la vitrine des concessionnaires français. Toute auréolée du triomphe de ses grandes sœurs africaines, elle se pose d'autorité en challenger absolu des big twin nippons — 150 cm³ et l'injection électronique en plus !

La 900 Cag', on l'avait vue au Salon de Paris... derrière les barrières du Standamarcel. Impressionnante, imposante, brutale, belle, la dernière merveille made in Varese.

Vous imaginez bien que — tout comme vous — cette moto a excité notre curiosité. Qu'on a satisfaite en nous propulsant directement au guidon de la première 900 i.e. fabriquée sur les rives du lac de Varese. Et je n'ai pas regretté d'avoir dû affronter les brumes méphitiques et surpolluées de Milan...

Le plus GT des gros trails

Quand on regarde la Cag' d'Orioli — surtout de face — on est impressionné par son large poitrail de taureau Miura. Sentiment que l'on ne retrouve pas sur la 900 i.e. Ou tout du moins très atténué car si la moto du Dakar est imposante, impressionnante, celle de série se révèle — toutes proportions gardées — plutôt fine et compacte. Plus en tout cas qu'une Africa Twin ou une Super Ténéré. Si le gabarit général de l'objet reste important, il ne frise pas l'hypertrophie.

Opinion confortée par une hauteur de selle très inférieure à celle des deux pachydermes précités. Par contre, la position de conduite est déconcertante. Assis sur la selle (plutôt fine mais confortable), bien calé contre le réservoir (genoux un poil écartés ; moins que sur une S.T. mais plus que sur une A.T.), accroché à un dirigeoir très haut, on est de plus surplombé par le poste de pilotage conséquent (tableau de bord + pare-brise) typique de cette sorte d'engins. Au bout de quelques kilomètres, on s'aperçoit finalement que cette position est confortable, agréable et surtout très adaptée à ce genre de trail Boeing. Oubliez la position perchée type enduro et appréciez l'attitude automatiquement semi-effacée d'un engin long courrier — très GT en fait...

C'est d'ailleurs frappant : tout sur cette moto — tant sa constitution que son comportement — va dans ce sens. La bulle haute soulage efficacement de la pression du vent de la course et les larges protège-mains évitent l'onglée. Les suspensions, a priori fermes, révèlent — comme sur une Mercedes — un excellent confort de roulage. Mention moins bien par contre pour le passager, installé sur une selle très pentue et bien peu rembourrée à cet endroit... stratégique. M'enfin, le plaisir de la moto se goûte principalement au guidon et là, l'Elefant en donne beaucoup, et d'une façon qui lui est propre.

De par sa conception (moteur assez long et, à cause du mono amortisseur, plutôt avancé) et sa géométrie (notamment la roue AV de 19), la Cag' révèle un comportement assez inhabituel pour un trail. On la sent longue, rigide et raide. Raide de direction (quasi pesante) avec même

une certaine tendance à engager dans les petits coins.

Du coup, on négocie plus facilement les virages serrés au contre-braquage qu'au coup de rein. Et ça, c'est très inhabituel ; le trail se caractérisant par une liberté de direction quasi instinctive. Mais cette particularité est finalement très adaptée à son usage principalement routier et à son statut de machine (très) rapide. Car cette caractéristique procure à l'Elefant une stabilité, une tenue de route et une précision de conduite inconnues à ce jour dans la catégorie.

Vérification faite dans une série de grandes courbes abordées à pleine vitesse (... très vite !). Là où une Super Ténéré et, dans une moindre mesure, une Africa Twin se seraient désunies en « brassant » de l'AV, la Cag', elle, s'est collée à la trajectoire et a atomisé ces grandes courbes sans une ondulation, sans flottement du guidon, le train AV rivé par terre. Etonnant, plaisant, et tout à fait digne des meilleures routières GT du moment. Cet état de choses, par contre, ne m'a pas incité à forcer mon talent (pour autant important — si, si) en TT. Chemin de plaine plat et dégagé OK, piste roulante en Afrique pas trop sablonneuse (because roue AV de 19) peut-être, mais pour le reste, on se calme et on ne va pas taquiner les appuis impossibles d'une spéciale d'enduro, OK ?

Au rayon doléances, un mot sur le freinage. Pourtant équipée en Nissin (disques + étriers), l'Elefant arrive à ne pas très bien freiner. Inadéquation du maître-cylindre Brembo (?) ou, plus vraisemblablement, problème ponctuel d'une moto de pré-série. A surveiller tout de même, messieurs les techniciens.

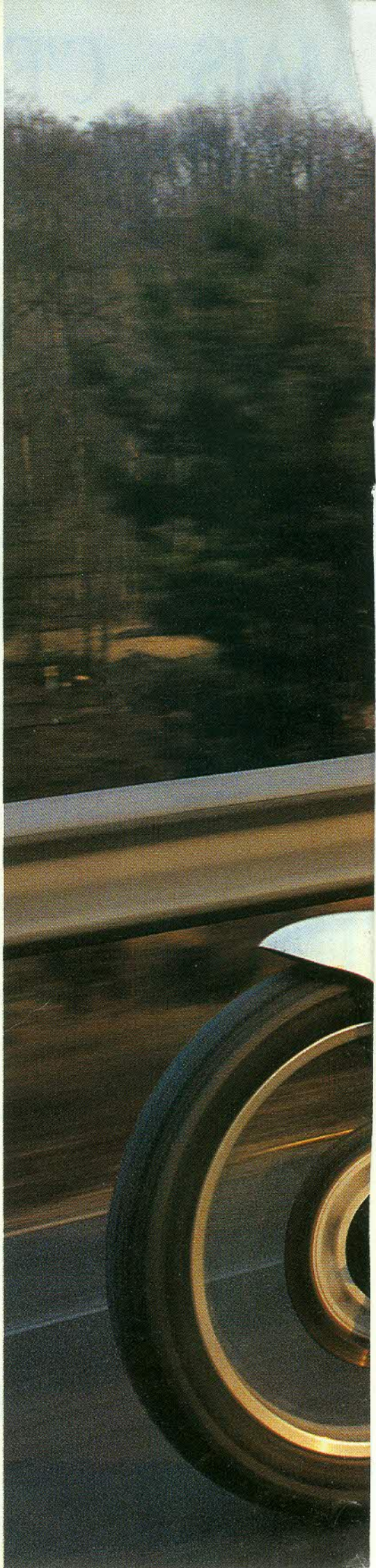
Mais... pourquoi s'intéresser à ce qui arrête cette machine alors que le plus extraordinaire reste à venir : ce qui la fait avancer.

Motorissimo !

Honnêtement, je m'attendais à une brute qui se déguise en catapulte à la moindre remise de gaz et qui casse les poignets au frein moteur. Ben non, j'avais tout faux. Je ne m'attendais vraiment pas à une telle surprise. Car le V-twin Ducati combine à lui seul tout ce qui est agréable dans un moteur. Ouais, carrément ! A bas régime, il décolle en souplesse, sans pilonner, mais avec un superbe vigueur. A la mi-régime, il la joue « coffreuse », attestant d'une plénitude rayonnante. Et juste après, accrochez vos ceintures, il décolle et entame une extraordinaire montée en régime pour s'arrêter à 8 000 tr/mn sur coupure de l'allumage (c'en est presque frustrant).

Bon, ça c'est bien ; c'est le signe d'un moteur réussi. Mais là où c'est réellement stupéfiant, c'est la qualité de ce comportement. Cette mécanique est vivante côté bruits mécaniques, discrète à l'échappement (très beau bruit tout de même), mais surtout elle combine deux personnalités a priori contradictoires : la douceur et la force. La force de son coffre qui fait que si l'humeur vous en prend, vous pouvez rouler un, voire deux rapports au-dessus sans pour autant pénaliser les remises en action ; et la douceur (l'injection !) qui lui confère une allégresse, une allonge confondante. Dans une seule poussée uniforme, vous pouvez apprécier en même temps la force d'un twin costaud mais moelleux, le caractère flamboyant d'un (double) mono et le brio étincelant d'un quasi multicylindre. Et ce n'est pas la raideur de la sélection (précise au demeurant) ou la fermeté de l'embrayage à sec (progressif et commande hydraulique) qui peuvent ternir ce tableau enthousiasmant. Car, comparable en tout point aux twin nippons concurrents en matière de douceur, le bicylindre rival apporte la plénitude, le caractère, un souffle et une allonge qui le propulsent — l'usine dixit — à plus de 190 km/h chrono...

Le moteur de l'Elefant 900 i.e. ? A essayer impérativement pour savoir ce qu'est **vraiment** un moteur !





Spécial Cag,

Capable de cracher ses 190 chevaux/litre (la 851 (cm³) de piste sort allègrement 160 ch à plus de 10 000 tr/mn) comme de s'imposer à Dakar sans aucun ennui mécanique et offrant désormais pour la première fois sur un trail l'injection électronique, le moteur Ducati Pantah mérite assurément le détour...

Successeur du V-twin Ducati originel (le Vé à 90° des mythiques 900 SS, distribution desmodromique commandée par arbres et couples coniques), le Pantah est le moteur le plus abouti jamais réalisé par l'usine de Bologne. Dû, comme son prédécesseur, au crayon de l'ingénieur Fabio Taglioni, LE motoriste de chez Ducati, il est apparu en 1978 et a constitué la nouvelle génération du célèbre V-twin. Structure identique, mais complètement redéfinie (transmission primaire changeant de côté, entraînement des ACT par courroies crantées, nouvelles classes, etc), il est à l'origine d'une grande lignée 600-650-750 (avec retournement du cylindre AR et disposition des carbus au centre du Vé) — 850 et enfin 900. Une base carrément prolifique et un potentiel impressionnant puisque ses déclinaisons sont nombreuses et prestigieuses : 900 Elefant et 900 Supersport, 904 cm³, refroidissement liquide, 2 soupapes par cylindre ; et la tonitrueante 851, 851 cm³, refroidissement liquide, 4 soupapes par cylindre et... injection électronique comme sur notre Elefant i.e.

A moteur élaboré...

Qu'on ne s'y trompe pas : l'architecture traditionnelle et l'aspect un peu « rude » du Pantah ne l'empêchent pas d'être un moteur très évolué. Plus même : il est noble. Déjà, le choix du Vé à 90° permet de supprimer les vibrations de premier et de second ordre sans avoir recours à l'artifice d'un balancier d'équilibrage : le Vé à 90° est auto équilibré.

L'embiellage, lui aussi, est remarquable. Le vilebrequin est monobloc, gage de rigidité ; sur son maneton unique viennent s'articuler les deux têtes de bielles — des bielles à chapeau en acier forgé. Le vilebrequin tourne sur des roulements à billes cerclés dans les carters par une frette acier tandis que les têtes de bielles sont garnies de paliers lisses.

Les cylindres — traités nicasil — sont particuliers car leur hauteur est très faible alors qu'ils présentent une extension considérable de l'embase dont une partie-cycle très importante pénètre dans le carter. Pour une réduction de l'usure (l'absence de basculement du piston au PMB). Les pistons plats sont forgés, autorisant ainsi une vitesse linéaire élevée.

A l'étage au-dessus, les culasses, avec chambre de combustion ovoïde, bougie en position quasi centrale, angle de soupapes de 60° et, signature Ducati, elles renferment le système de distribution desmodromique. Au lieu d'être classiquement rappelées par un ressort, les soupapes sont ici ramenées par un 2° basculeur. Un système très complexe mais archi éprouvé qui autorise des régimes élevés sans risquer l'affolement des soupapes, ainsi que des valeurs de levée importantes permettant de ce fait d'utiliser des diagrammes très croisés entre ADM et ECH, d'où un excellent remplissage. A noter que la distribution est commandée, depuis un arbre

logé à la base du Vé, par des courroies crantées engrénées sur des poulies.

La lubrification est elle aussi particulière car elle assure en outre le refroidissement des cylindres. Des cavités situées entre chemises et cylindres (chemises humides) renferment de l'huile qui remplit ainsi d'une façon accentuée son rôle de dissipation thermique — capital surtout pour le cylindre AR, très mal refroidi par l'air. Le circuit, de type à carter humide, contient 3,2 l d'huile et fonctionne entre 5,5 et 6,5 bars de pression grâce à une très puissante pompe, à engrenages et comporte en outre un radiateur. Côté transmission, on note une boîte de vitesse à 5 rapports en prise constante (permettant le démarrage vitesse enclenchée) et un robuste embrayage à sec à commande hydraulique.

On pourrait pousser beaucoup plus loin l'examen de cette très noble mécanique — entre autre relever certains détails (pas moins de 17 roulements à billes, 2 cages à aiguilles par exemple) ou encore noter que les carters sont prévus en fonderie pour une utilisation en moteur porteur — mais l'essentiel est dit, d'autant que voici maintenant la cerise sur le gâteau.

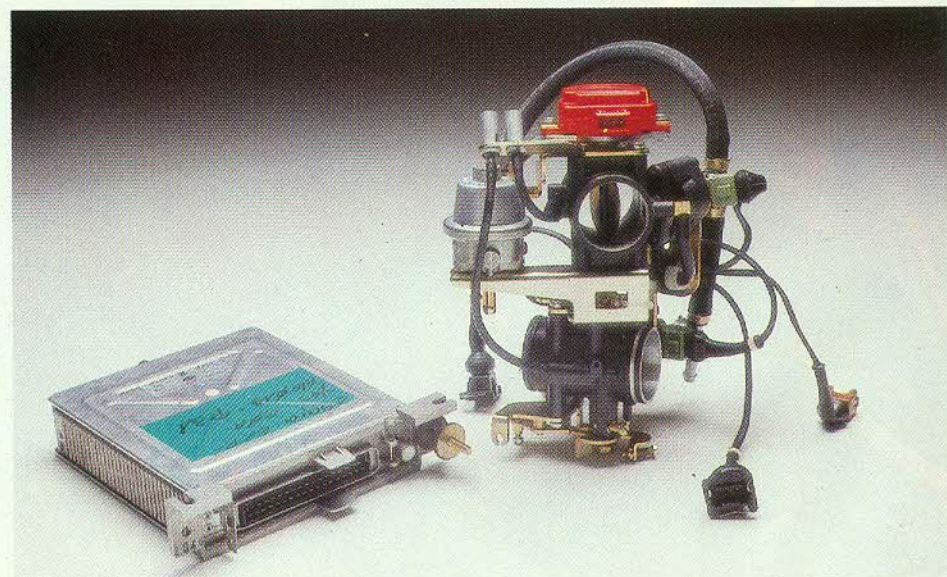
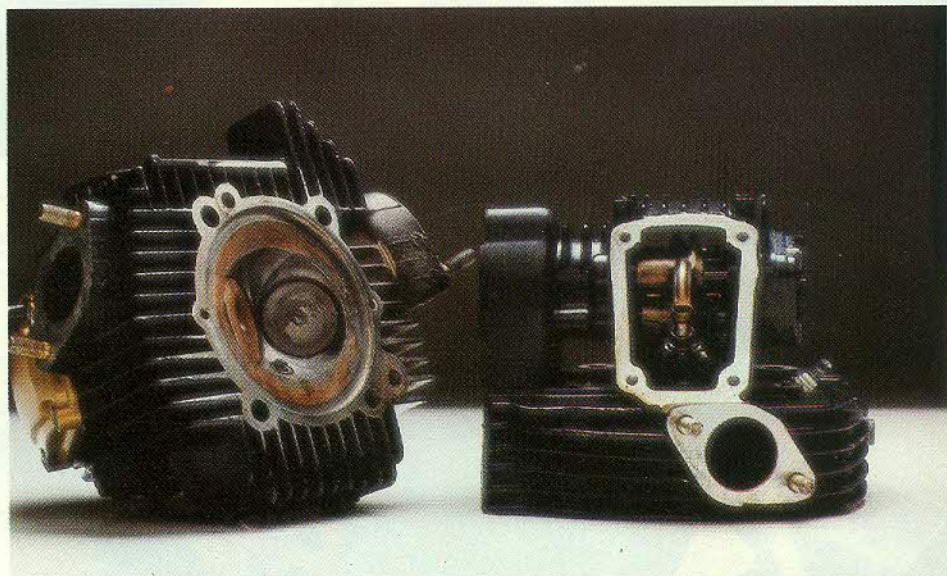
... injection sophistiquée

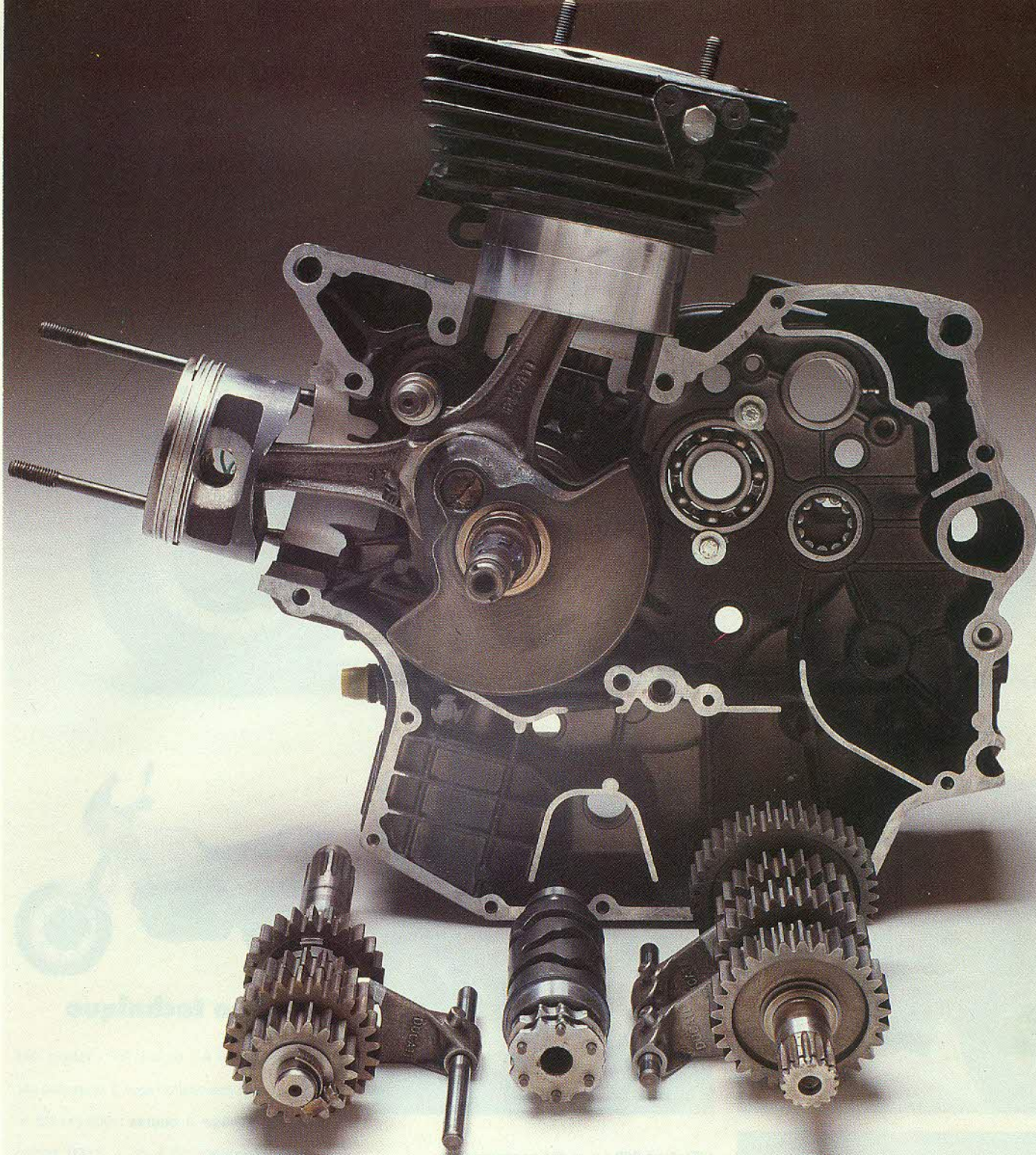
L'injection, ce n'est pas nouveau ; c'est même carrément banalisé en automobile. Mais pour la moto, hormis les BMW série K, cette solution reste encore très peu usitée. Pourtant, sur le papier, c'est l'idéal puisque ce système consiste à injecter la quantité exacte de carburant réclamé par le moteur à chaque instant. Tout de même plus satisfaisant que le dosage aléatoire habituel — fût-ce celui d'un carburateur sophisti-

qué. D'autant que chez Cagiva, on n'a pas lésiné.

En collaboration avec Weber Marelli, l'ingénieur Bordi (l'autre « papa » des moteurs Ducati, Fabio Taglioni étant maintenant en retraite) a retenu le nec plus ultra : une injection de type α /N, qui compute en fonction de l'ouverture des gaz et du régime moteur — grosso modo la charge du moteur. C'est celle-là même qui équipe les Ferrari F40 — excusez du peu ! D'autres types d'injection existent, comme celle qui réagit en fonction du débit d'essence, mais testée par Massimo Bordi, elle s'est avérée moins performante.

Extérieurement, le dispositif est simple (! ?). Au centre du Vé, deux carbus réduits à leur plus simple expression, deux venturis avec leur volet et un injecteur sur chacun, le tout agrémenté d'un système de starter par palonnier. L'alimentation en essence se fait par une pompe (3 bars) auto amorçante qui (lorsque l'injecteur ne débite pas) fait circuler l'essence en circuit fermé (retour au réservoir), sous le contrôle d'un régulateur de pression. Côté électronique, ça devient tout d'un coup beaucoup plus compliqué : la centrale électronique (l'espèce d'autoradio logé dans le flanc gauche du carénage) reçoit les informations de 6 capteurs qui la renseignent sur la position du volet de gaz, le régime moteur, la position du piston, la température de l'air, celle de l'huile ; le tout relié bien sûr à l'allumage. La puce nichée au cœur du système agit toutes ses petites pattes, cogite, calcule, et commande donc en fonction de tous ces paramètres les injecteurs qui — pffuit — crachent leur fin brouillard d'essence exactement comme



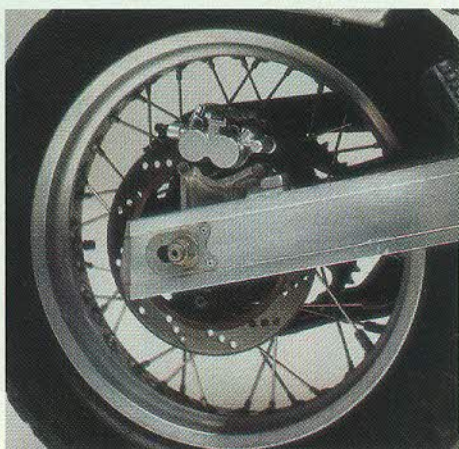
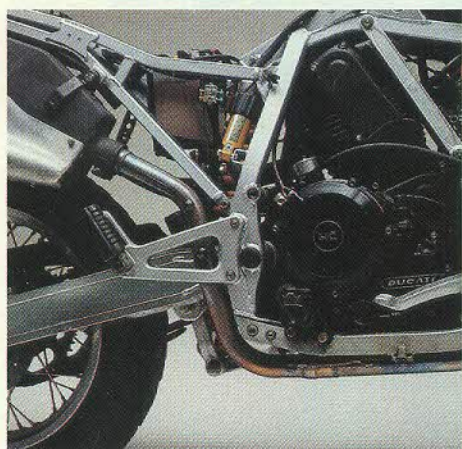


il faut quand il faut. Inutile de préciser à quel point une carburation aussi fine peut optimiser le fonctionnement d'un moteur (sans oublier le gain en consommation). Gain en puissance également puisque les injecteurs sont placés très près des conduits d'admission des culasses.

Rançon de ce système, la complexité. Notamment en ce qui concerne un faisceau électrique positivement kafkaïen. Côté fiabilité, Cagiva a fait ce qu'il faut en soumettant tout le dispositif à des essais intenses chez Weber Marelli sur un banc spécial qui vibre, qui mouille, qui chauffe : RAS. En fait, le plus gros du travail de l'ingénieur Bordi a consisté à adapter le programme λ/N aux besoins spécifiques du bicylindre Ducati, à déterminer le bon emplacement des injecteurs, des capteurs, bref à agencer le dispositif.

Cinq mois de travail, quelques autres de mise au point et de tests sévères et au bout du compte, un moteur fabuleux et une inscription magique sur les caches latéraux : 900 i.e.

Spécial
Cagiva



Fiche technique

MOTEUR

Type : bicylindre 4-T en V à 90° - refroid. air/huile.

Distribution : desmodromique 2 soupapes par cylindre.

Cylindrée/alésage × course : 904 cm³/92 × 64 mm.

Puissance/couple : 67,7 ch à 8 000 tr/mn/7,2 mkg à 5 000 tr/mn.

Alimentation : injection électronique IAW.

Boîte/braquet : 5 v./14 × 46.

Lubrification : carter humide 3,2 l.

Démarrage : démarreur électrique.

Allumage/alternateur : Kokusan + centrale électronique/12 V-300 W, batterie 16 Ah.

PARTIE-CYCLE

Cadre : double berceau + treillis acier, AR démontable.

Suspension AV : Marzocchi + air Ø 42 mm - déb. 250 mm.

Suspension AR : Soft Damp + Ohlins réglable ressort/compression - déb. 230 mm.

Empattement/chasse : 1 570/123 mm.

Hauteur de selle/garde au sol : 900/260 mm.

Roues/pneus : 19-17/Pirelli MT 60 ou Metzeler Enduro III.

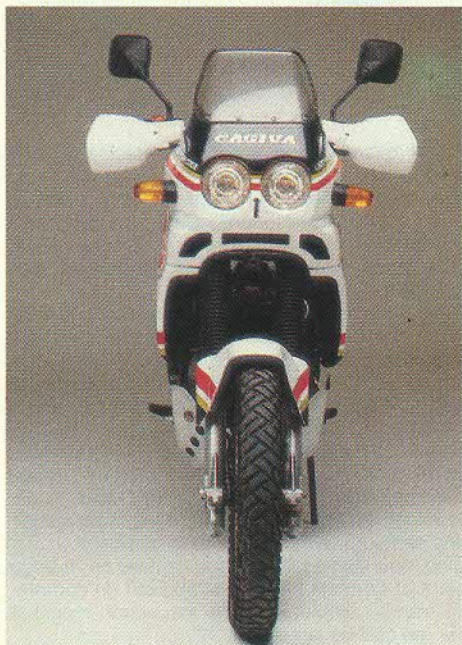
Frein AV : disque Ø 296 mm - étrier Nissin 2 pistons accolés.

Frein AR : disque Ø 240 mm - étrier Nissin simple piston.

Poids/essence : 188 kg (à sec, usine)/24 l.

Prix/disponibilité : n.c. / mai (?)

Importateur : SIMA, ZI Beaune Savigny, BP 146, 21204 Beaune Cedex. Tél. : 80.22.06.13.



L'Elefant 900 i.e. a été proprement « calquée » sur la moto d'Orioli. Quelques différences tout de même : les berceaux inférieurs (démontables) alors que le cadre est interrompu sur l'Africaine ; deux radiateurs d'huile en série au lieu d'un seul, l'échappement qui passe à droite, la taille des roues (19/17" au lieu de 21/18), une Marzocchi Ø 42 (Ø 45 sur l'autre). Et l'injection, bien sûr. Centrale électronique au niveau de la colonne de direction et, entre autres dispositifs, la pompe à injection et son régulateur de pression (sur le berceau inférieur derrière le sabot, démonté pour la photo).

Ci-dessus à gauche : pédale de frein inversée façon ATK et sigle HC (Hydraulic Clutch) pour l'embrayage à sec dont la commande, elle, est hydraulique. L'amortisseur Ohlins est réglable en compression, la molette noire sur la bonbonne sert à régler la contrainte du ressort.

Ci-dessus : bras oscillant racing ! Et ce sublissime système de tension de chaîne à roue poussée - rhââ...

Ci-contre : comme un air de famille... Tu la vois, la plage, eh dis ?