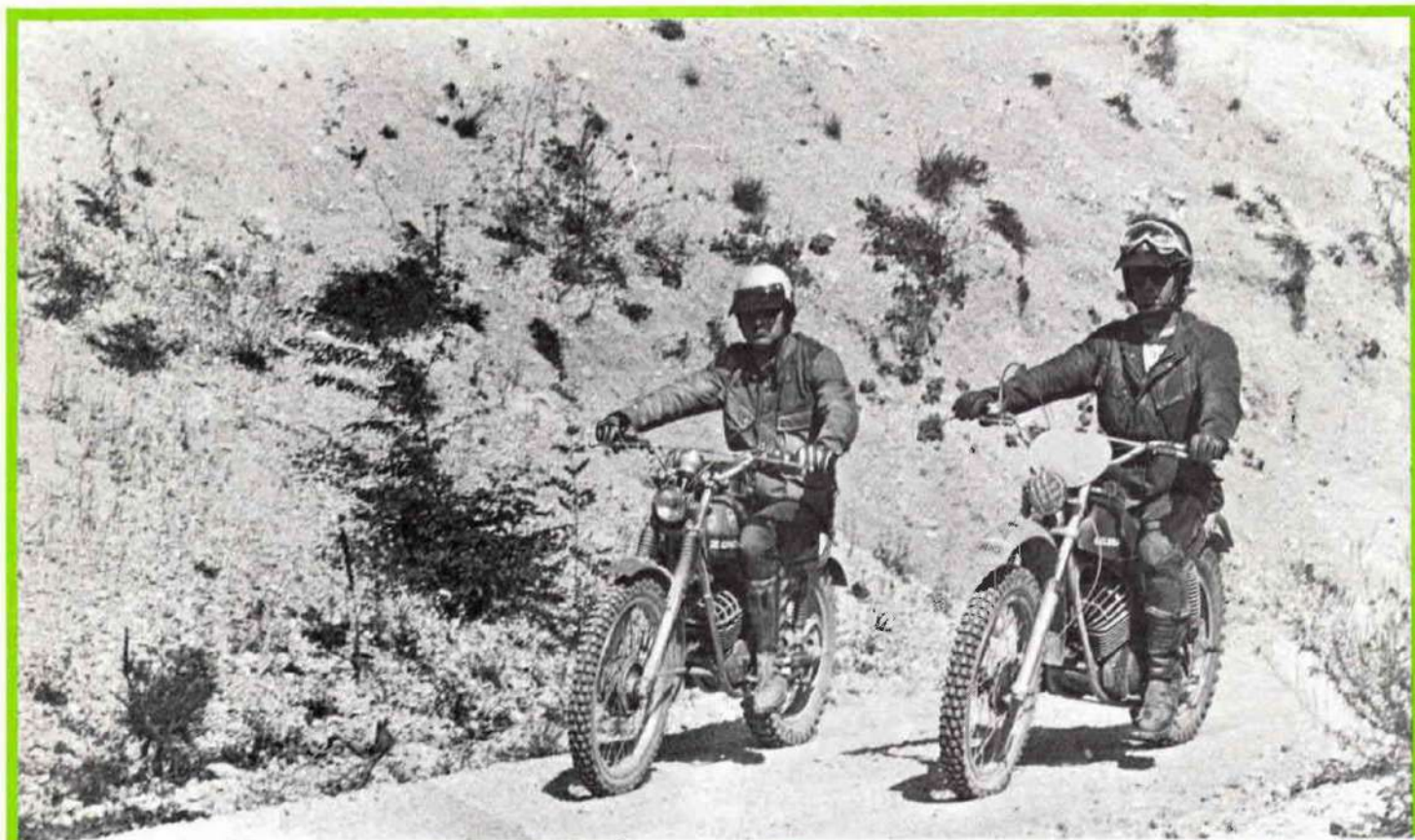


**JEU CONCOURS
MOTO VERTE:
2 MOTOS ET PLUS
DE 400 PRIX!**

Moto verte



EXCLUSIF essai comparé
Zündapp et Gilera d'usine



LE MATCH DE L'ANNEE

Moto Verte trahit pour une fois ses grands principes démocratiques en vous présentant l'essai comparé de deux motos que vous n'aurez pas la chance de pouvoir piloter... à moins de devenir pilote d'usine.

Mais, l'occasion faisant le larron, nous nous sommes dits que, même s'ils ne peuvent se les offrir, les amateurs d'enduro seront curieux de savoir comment fonctionnent deux de ces engins de rêve : des machines officielles d'usines engagées aux ISDT.

Cet essai hors du commun, nous l'avons évidemment réalisé en septembre, en Italie, lors des ISDT, et sur le parcours même de cette grande épreuve.

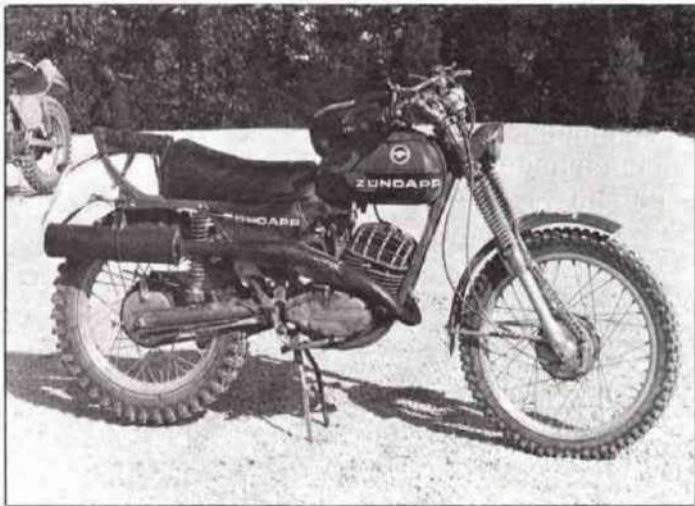
Mais comment Moto Verte s'est-il débrouillé pour obtenir une Gilera et une Zündapp d'usine ?

Oh, finalement, les choses les plus inattendues arrivent parfois le plus simplement du monde. Quand on a la chance d'avoir un correspondant italien aussi débrouillard que Michele Verrini, il n'est pas très difficile d'obtenir pour 3 jours une 125 Gilera d'usine : la machine d'entraînement d'un des pilotes officiels qui pendant ce temps disputait les ISDT. Un grand merci aux très sportifs dirigeants de la Gilera.

Enfin, pourquoi ne pas tenter sa chance quand on apprend que Zündapp, pour des raisons de sécurité et d'organisation, décide de retirer ses pilotes de la compétition ? Les pilotes sur la touche, restaient les motos. Mme Mann, directrice de l'usine Zündapp, que j'avais déjà eu le plaisir de rencontrer en d'autres occasions, n'a fait aucune difficulté. Le malheur des uns faisant le bonheur des autres, c'est ainsi que nous avons pu disposer, grâce à la compréhension de cette femme charmante, d'une Zündapp d'usine pendant quelques heures.

Mon ami François sur la Gilera, votre serviteur sur la Zündapp, nous avons passé sur le parcours des ISDT un des meilleurs moments de notre carrière aventureuse d'amateurs de pneus à tétines...

125 ZUNDAPP



CONTRE



125 GILERA

(les 6 jours d'usine)

par
Gilles
Mallet

ZUNDAPP

Le 125 Zündapp 6 Jours d'usine est bien différent du « GS » commercialisé. Extérieurement, la différence n'apparaît que dans les détails mineurs. Mais c'est à l'intérieur que ça se passe, et en particulier à l'intérieur du moteur. Pratiquement aucune pièce de ce moteur n'est de série. Le piston a un seul segment minuscule, la bielle en acier forgé, le vilebrequin, tout est « spezial ». C'est ainsi que, malgré une alimentation classique à 2 transferts par la jupe du piston, le moteur d'usine, alimenté par un gros Amal de \varnothing 32 mm (on remarquera la similitude de cotes avec le Gilera), développe 25 chevaux (à 9.400 tr/mn) contre 19 sur le modèle de série.

Et surtout, il produit un couple de camion : 1,93 m/kg, à 8.500 tours. Sachant que, pour un 125 cc, 1,25 m/kg constitue déjà un couple remarquable, on voit à quel point le moteur Zündapp d'usine, c'est vraiment « autre chose ».

Ce moteur est monté dans le cadre — un double-berceau balaise — sur de gros blocs de caoutchouc, comme celui du GS client. Il est impressionnant, au ralenti, de le voir osciller d'avant en arrière de 1 à 2 cm sur ses énormes silent-blocs. Mais aucune vibration ne filtre, au-delà de ses supports. Rouge et noir comme la Gilera, la comparaison entre les deux motos s'arrête là. Le Zündapp paraît court et trapu, avec une selle haute. Cette selle, qui s'emboîte par deux crans sur l'arrière du cadre, se démonte et se remonte, soit dit en passant, en 5 secondes, accédant au filtre à air, soigneusement emballé, comme celui des Monark 6 Jours, sous une poche composée de morceaux de toile qui s'attachent les uns aux autres par des fermetures velcro.

La fourche « maison » a un débattement de 180 mm. Les amortisseurs arrière sont des Köni à réservoir d'huile, de 80 mm de course. Le réservoir, en tôle d'acier comme sur la Gilera, contient 8 litres de mélange.

Les jantes japonaises DID en alu ne comportent ni gripsters, ni vis, ni rivets, pour empêcher les pneus de tourner. Elles sont simplement crantées à l'intérieur, solution plus élégante et plus pratique que toutes les autres. Le pneu arrière est énorme : un Metzeller 6 Days de 4,50 x 18". Nous comprendrons plus tard pourquoi.

A vide, le Zündapp, d'aspect petit mais dont les divers éléments ont été conçus « costaud », pèse 93 kg. A 1 kg près, c'est le poids de la Gilera, et celui aussi de la 125 cc Monark, qui n'a rien à faire ici, mais qui, bien connue en France, nous servira parfois d'« étalon » de base dans nos appréciations.

Enfin, pour situer le Zündapp d'usine par rapport aux marques concurrentes aux 6 Jours, il convient de rappeler qu'il est toujours dans sa catégorie aux tout premiers plans. L'expérience de l'usine allemande dans ce domaine remonte à de nombreuses années, comme le prouvent ses multiples victoires aux I.S.D.T.

GILERA

Après avoir été un des plus grands noms de la compétition vitesse dans les années 50, Gilera, à cause de difficultés financières, était pratiquement tombée dans l'oubli. Et puis une bonne fée, la puissante société Piaggio (qui fabrique Vespa), voilà quelques années, a racheté Gilera. Cet apport de finances fraîches a permis aux dirigeants de la



Gilera, toujours aussi mordus de compétition, de se remettre en selle, mais dans une discipline différente, moins onéreuse et bénéficiant d'un marché plus ouvert : le tout-terrain.

Pour se faire connaître, Gilera s'est attaquée sérieusement au plus gros morceau en la matière, le géant des enduros : les ISDT. Sa première apparition, l'an dernier aux U.S.A., fut très remarquée. La seconde, cette année en Italie, a été un grand succès. Après une lutte serrée contre les Tchèques au Trophée et au Vase, Gilera a dû s'incliner dans les classements par équipes. Par contre, ses pilotes et ses machines ont remporté plusieurs catégories aux classements individuels, faisant de Gilera la nouvelle marque avec qui les meilleurs doivent compter maintenant aux 6 Jours.

La 125 cc, rouge et noir, longue et assez basse, avec une selle haute et rembourrée, est taillée comme une moto de cross. Seuls l'équipement électrique et le volumineux échappement font la différence. Cet échappement, efficace, est également bien dessiné. Il longe au plus près le côté droit de la moto, recouvert d'un carénage en plastique, comme sur les KTM, et n'épanouit son gros silencieux cylindrique qu'à l'arrière de la moto. Ainsi, il ne gêne pas le pilote.

Le moteur, un 2 temps étroit au cylindre étoffé, est alimenté par un distributeur rotatif. Il faut l'examiner de près pour s'en rendre compte, car l'habituel bossage latéral, fâcheux et encombrant, que nécessite d'ordinaire ce mode d'alimentation (voir Kawasaki) n'existe pas sur la Gilera. Le carbu est logé derrière le cylindre, comme avec une alimentation classique par la jupe du piston. Mais il se trouve un peu décentré sur le côté gauche et, quand on a remarqué ça, on a compris l'astuce. Une pipe coudée le relie au carter de distributeur. Ainsi le moteur reste étroit et le carbu, d'accès facile, à l'abri des chocs. Ce carbu est un volumineux Dell'Orto de \varnothing 32 mm, relié à son extrémité postérieure à un filtre en papier sec.

Le cylindre, classique, est à deux transferts. Le piston comporte deux segments, dont un en L. La puissance indiquée est de 23 ch à 9.250 tr/mn : 2 ch de plus que sur un Monark 6 Days, à titre de comparaison.

La boîte de vitesses est à 6 rapports, avec une première relativement longue.

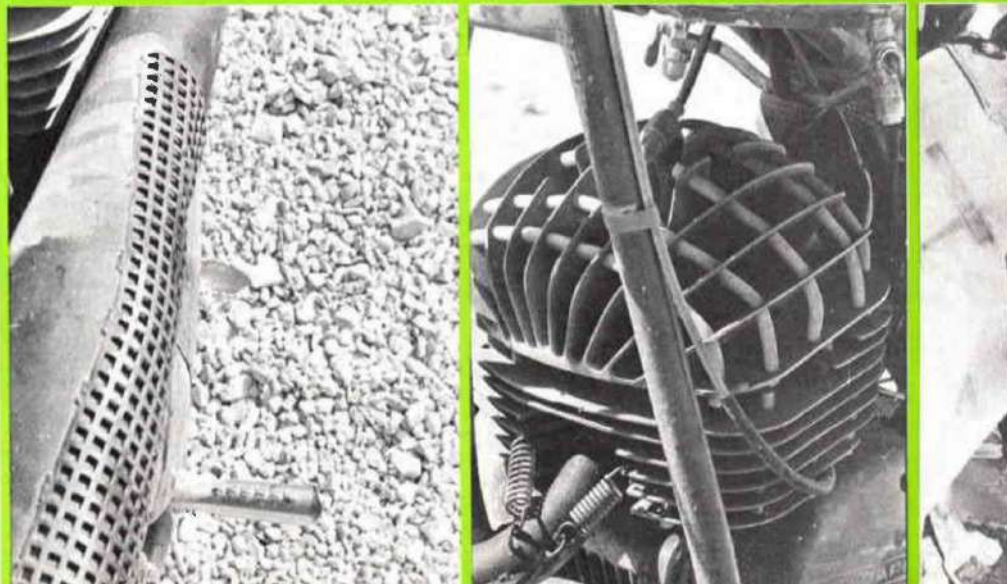
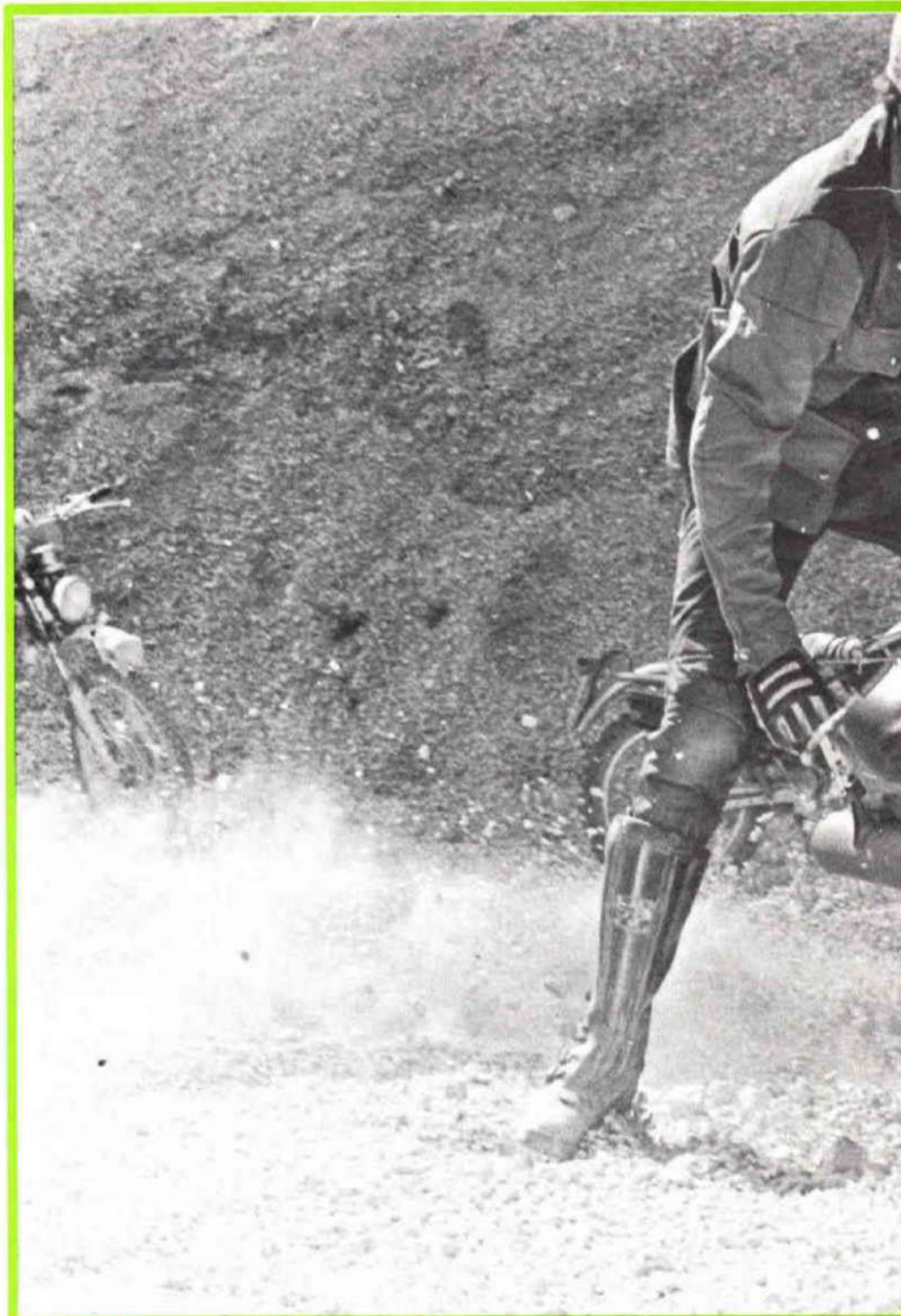
Le cadre, un double berceau, ressemble un peu à celui de la KTM, avec de petites plaques de renfort proprement soudées là où elles sont nécessaires. Sur notre machine d'usine, il n'y avait pas de sabot moteur. Sur les modèles qui seront commercialisés, il y en aura un. De même, les jantes Akront à nervure (les anciens modèles) de notre proto seront remplacés sur la série par les nouvelles, « anti-boue » mais moins rigides. Les pneus sont des Metzler cross, de dimensions classiques (4 pouces de large à l'arrière).

Les garde-boue sont en plastique, à l'avant comme à l'arrière, alors que le réservoir de 7,5 litres est en tôle d'acier, plus long mais beaucoup plus solide que l'alu ou le polyster.

Le guidon, façon cross, assez en arrière, est un Tomaselli en acier au chrome-molybdène. Il est équipé de poignées et leviers Magura nouveau modèle.

Les amortisseurs, disposés classiquement, ont une course importante : 105 mm. Ce sont des Koni montés avec des ressorts Ceriani, plus souples.

Quant à la fourche, il s'agit d'une solide Ceriani d'un débattement de 200 mm.





le match du brio et de la puissance

Maintenant que nous avons, techniquement, fait connaissance d'après les données qu'ont bien voulu nous fournir les deux constructeurs, avec nos deux oiseaux rares, pas la peine de « tartiner » plus longtemps. La suite se passe sur le terrain... le terrain des 6 Jours, noblesse oblige !

Les petites dimensions apparentes du Zündapp se confirment lorsqu'on prend position à ses commandes. C'est curieux, car à 5 mm près, il a le même empattement que la Gilera, qui paraît nettement plus longue. Les deux motos sont équipées de leviers Magura, et de boîtes 6 vitesses avec sélecteur à gauche, première en bas. Les deux essayeurs, en changeant de machine pour comparer leurs impressions, ne seront donc pas dépayés par les commandes. La selle est haute et confortable sur le Zündapp. Plus basse, elle se relève vers l'arrière, un peu comme certaines selles biplaces, sur la Gilera. L'avantage sur cette dernière, c'est qu'on est mieux placé, assis en avant, pour négocier les virages. Par contre, en ligne droite, on est assis trop en avant et, la selle remontant à l'arrière, il est difficile d'adopter une position plus reposante pour les muscles des cuisses. En revanche, l'échappement bien dessiné permet, sur la Gilera, de conduire debout sur les repose-pieds sans aucune gêne.

Sur le Zündapp, l'échappement, également du côté droit, appuie contre le mollet de façon assez gênante, en position debout. Par contre, on est très bien assis.

Les deux motos fonctionnent au mélange. Sur la Gilera, il faut toujours utiliser le starter dès que le moteur a refroidi. Sur le Zündapp, c'est inutile. Cela dit, les deux démarrent très bien et sont relativement silencieuses. Largement au-dessous, en tous cas, de la limite des 82 décibels imposée aux 6 Jours. Cela constaté, bien installés aux commandes, nous voilà partis, sans le savoir, pour ce



Sa tenue de piste est spéciale dans les passages rapides. En revanche, le Zündapp est très maniable.

Voilà pourquoi l'échappement du Zündapp est gênant en position debout.

Le fantastique moteur d'usine, monté sur gros bloc de caoutchouc, ne se distingue pas extérieurement du 125 cc GS de série. C'est à l'intérieur que ça se passe.

Le filtre à air du Zündapp, silencieux, étanche et accessible en quelques secondes.



Sur la Gilera, l'échappement, malgré l'important silencieux, ne gêne pas le pilote.
Le sabot-moteur a été démonté.

La Gilera a l'excellente tenue de piste d'une moto de cross.

Le frein avant Grimeca conique de la Gilera.

La Gilera, côté distributeur rotatif, le carbu bien protégé et sa pipe coudée.

Réservoir en tôle, guidon Tomaselli en acier au chrome-moly, commandes Magura sur la Gilera.





qui fut, en tous cas en ce qui me concerne, un des plus grands étonnements en dix ans d'essais de motos de toutes sortes, et de toutes cylindrées.

Je connais bien les 125 cc, pour en avoir piloté en ville, en courses de vitesses, en trial et en enduro. Et même, une fois, en motocross. Il me restait à découvrir la Zündapp...

Nous avions déjà notre opinion en ce qui concernait la puissance de la Gilera dont nous disposions depuis la veille : un peu plus de chevaux que sur un Monark 6 Jours, une puissance qui vient progressivement, sans « poussée occulte », mais qui ne s'établit bien que dans les hauts régimes, dans le sifflement sympathique de l'échappement et du distributeur. Bref, un 2 temps à haut rendement fort classique, si ce n'est l'absence de l'arrivée soudaine des chevaux, que l'on constate sur tous ces types de moteurs. A cause d'une première assez longue — mais notre Gilera tirait un « braquet » de 15 x 55 contre 14 x 60 sur celles qui couraient les 6 Jours, c'est-à-dire un rapport final beaucoup plus long — à cause de cette première longue, donc, et même un peu trop dans les passages fortement dénivelés, il fallait utiliser l'embrayage pour démarrer sec. En revanche, la vitesse de pointe — un peu plus de 125 km/h — était coquette. Les deux motos côte à côte sur une belle ligne droite de bitume (ça peut parfois servir, le bitume, finalement !), nous « faisons » un départ, François aux commandes de la Gilera. L'ingénieur en chef de Zündapp m'avait prévenu : « Achtung en 1ère et seconde », geste de la main, vers le ciel. Compris. Je démarre donc, au signal, en chargeant bien la roue avant et sans trop utiliser l'embrayage, 1ère, ça tire très court, seconde, je me rasseois droit trop tôt, la roue avant monte un peu en l'air, bigre ! 3ème, ça enchaîne jusqu'en 6ème. Les vitesses passent bien, mais il faut les enclencher fermement, en laissant le pied appuyé.

L'accélération est furieuse et surtout, il y a une puissance « en bas » incroyable. Plus besoin de monter les tours, les chevaux sont partout. Au contraire, en montant trop, le moteur mouline, et la puissance chute, on perd du temps. Toutes ces constatations sont venues se précipiter en quelques secondes. En tirant la sixième, je me retourne... François, couché sur la Gilera, est à 100 mètres derrière !

Un second départ, au cours duquel la première et la seconde du Zündapp me jouent encore des tours (roue avant en l'air), mêmes impressions, même résultat. La Gilera, en accélération, est larguée proprement. Mais le Zündapp semble tirer court (il a le bon braquet pour les 6 Jours, puisque la veille il était encore en course). Alors, la vitesse de pointe ?

Je laisse François, le nez sur le guidon, me dépasser et, bien assis, je rouvre, en 6ème sur le couple.

Et c'est le second étonnement. Moi bien assis, François vautré sur la Gilera, le Zündapp double, lentement mais sûrement, l'Italienne en furie, 2 à 3 bornes d'écart. Des essais en changeant de machine amèneront des résultats identiques, après que François ait compris qu'avec le Zündapp, on perd du temps en faisant mouliner le moteur plein pot, alors qu'on en gagne en se servant de son couple de camion.

Ainsi donc, question moteur, la différence entre les deux motos est considérable. Le Zündapp pousse comme un bon 175 cc, qui aurait des chevaux en bas.

23 chevaux ? s'esclaffera l'ingénieur de Zündapp quand je lui citerai la puissance de la

fiches techniques

125cc ZUNDAPP USINE

Moteur :

Monocylindre 2 temps refroidi par air.
Alimentation : carburateur Amal de \varnothing 32 mm.
Puissance maxi : 25 ch. à 9.400 tr/mn.
Couple maxi : 1,93 mkg à 8.500 tr/mn.
Boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle :

Cadre tubulaire double-berceau.
Empattement : 1.380 mm.
Fourche Zündapp, débattement 180 mm.
Amortisseurs arrière Koni, débattement 80 mm.
Jantes aluminium japonaises DID, sans nervure.
Pneu arrière Metzeller 6 Jours 4,50 x 18".
Pneu avant Metzeller cross 3,00 x 21".
Réservoir en tôle d'acier de 8 litres.
Poids à vide : 93 kg.

125 cc GILERA USINE

Moteur :

Monocylindre 2 temps refroidi par air.
Alésage x course : 54 x 54 mm.
Alimentation : distributeur rotatif, carbu Dell'Orto de \varnothing 32 mm.
Puissance maxi : 23 ch. à 9.250 tr/mn.
Boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle :

Cadre tubulaire double-berceau.
Empattement : 1.385 mm.
Fourche Ceriani, débattement 200 mm.
Amortisseurs arrière Koni à ressorts Ceriani, débattement 105 mm.
Jantes Akront ancien profil, à nervures.
Pneu arrière Metzeller cross 4,00 x 18".
Pneu avant Metzeller cross 3,00 x 21".
Réservoir en tôle d'acier de 7,5 litres.
Poids à vide : 94 kg.

Gilera : « oui, à la bougie ! ». Pourtant, cette dernière pousse sensiblement plus qu'un Monark 6 Jours. Vous imaginez le Zündapp, qui tire court, qui monte n'importe quoi en 1ère et seconde, et qui déboile à près de 130 km/h sur route ! Fantastique !

Cette émotion assimilée, le moteur, bien sûr, c'est pas tout.

Les deux motos brillent par le grand confort qu'offrent leurs suspensions. On peut rouler presque toujours assis, en particulier avec le Zündapp, sans souffrir du dos. Rien de commun, ici non plus, avec les machines d'enduro que nous connaissons en France. Par contre, elles sont très différentes dans leurs réactions. La Gilera — dont la boîte de vitesses, j'allais oublier, offre une sélection très précise — tient fort bien la route, permettant même d'attaquer en courbes avec des angles coquets. Sur les chemins, elle ondule parfois un peu de l'arrière, au gré des bosses, sans toutefois jamais rebondir. Précise de l'avant, elle s'inscrit volontiers dans les dérapages plus ou moins contrôlés, et tient un bon cap sur la roue arrière. Très bonne tenue de piste, en vérité.

A cet égard encore, le Zündapp nous a surpris, mais cette fois, plutôt défavorablement.

En effet, et seuls une chasse et un angle de fourche trop faibles peuvent l'expliquer (mais comment expliquer alors que l'usine n'y ait pas remédié ?), en effet, donc, ce Zündapp offre la curieuse particularité de bouger sans arrêt.

Entendons nous, il ne rebondit pas, ses suspensions étant excellentes, il gigote latéralement, et en particulier de l'avant, qui est très léger dans les mains. Sur route, dans les chemins, tout le temps, il semble onduler. Assez désagréable au début, cette « bougeotte », pourtant, n'a rien de désastreux. Car on sent toujours très précisément ce que fait la moto, où passent les roues,

et ces réactions étranges se corrigent instinctivement, sans même que le pilote y pense. Simplement, il les ressent.

L'usine est consciente de ce phénomène, puisque l'an dernier aux 6 Jours, elle avait tenté de le pallier en montant un amortisseur hydraulique de direction. Mais les pilotes s'étaient plaints, alors, du manque de maniabilité, et on l'a supprimé cette année. Une maniabilité qui, dès que le terrain devient vraiment « cher », exigeant des vitesses lentes, est remarquable. Léger dans les mains, maniable, bien assisté par son moteur souple et ses rapports courts, le Zündapp se piloterait presque comme une moto de trial si son angle de braquage n'était très réduit, et si l'échappement ne gênait le pilote en position debout. Dans les grosses difficultés, on atteint la seule limite de son merveilleux moteur. Puissant et souple, il refuse absolument de tourner à très bas régime. Si on veut trop le « gaver », il engorge et cale, repartant d'ailleurs au premier coup de kick, sans que la bougie se noie.

La Gilera nous a beaucoup moins convaincu dans les grosses difficultés. Handicapée il est vrai par son rapport long, elle demande de toutes façons à être pilotée avec vigueur, dans les tours et sans trop perdre de vitesse, comme une moto de cross... et comme les motos d'enduro qui nous sont familières.

Toutefois, ses excellentes suspensions, ses très bons freins — comme d'ailleurs ceux du Zündapp —, sa tenue de piste, son moteur somme toute brillant, seront appréciés des amateurs d'enduro, dès le printemps 1975, lorsque sera commercialisée la 125 cc Gilera, dans une version qui sera très proche de celle que nous avons essayée.

Quant au Zündapp, il faudra se contenter du GS actuellement commercialisé... en rêvant au 6 Jours d'usine, tellement différent !

Le Zündapp est à l'aise dans tous les passages difficiles.

La Gilera demande à être pilotée avec autorité. Elle s'y prête volontiers.



