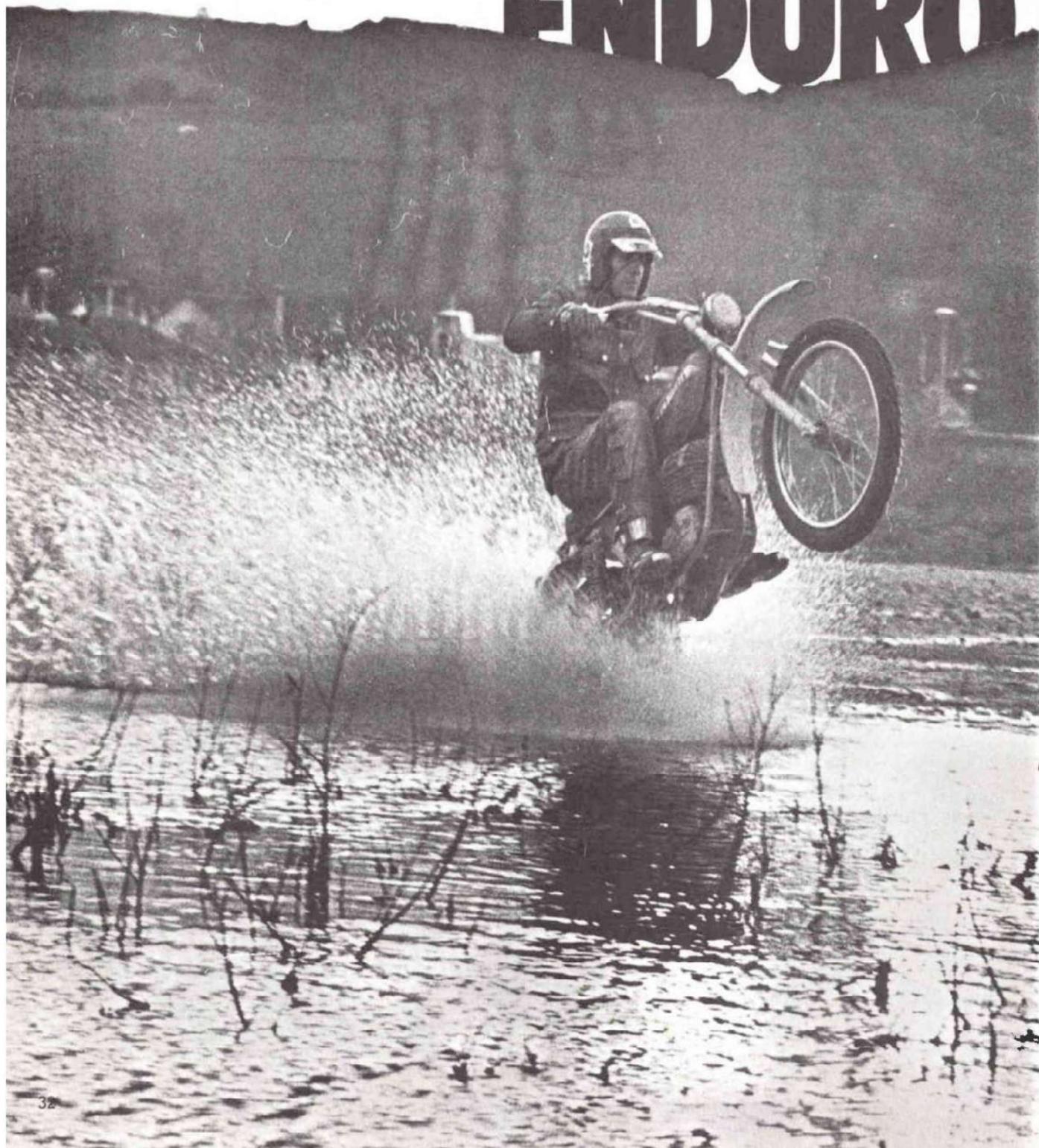


pour les gros bras

125 ANCILLOTTI ENDURO



La catégorie 125 connaît en enduro un succès incontestable et touche, curieusement, tous les coureurs, du débutant complet aux meilleurs inters en passant par les « bons » dilettants et les « mauvais » habitués. L'attrait exercé par cette cylindrée provient des progrès considérables qu'ont connu les moteurs ces dernières années, et les 125 d'enduro « client », toutes munies de moteurs Sachs, disposent d'une puissance suffisante pour pouvoir tenir tête aux gros cubes. Choisir un 125 à l'heure actuelle n'est plus choisir une gamme de puissance, mais plutôt préférer la maniabilité et un poids réduit à

la souplesse moteur, qui reste pour le moment la propriété des 250 et au-delà. Les Monark, longtemps seules, connaissent (et connaissent toujours) un vif succès, autant dû à la cylindrée qu'à leurs caractéristiques propres. Viennent ensuite les KTM, puis les BPS, Ancillotti, petite marque italienne spécialisée dans le tout-terrain, s'implante désormais en France par l'intermédiaire d'AMA Motorcycles, importateur exclusif. La gamme Italienne comprend des 50 cc cross et enduro, un 100 cc et des 125 cc cross et enduro. Toutes ces machines sont munies de moteurs Sachs et sont de véritables motos

de course. Ancillotti s'est ainsi adjugé dans son pays natal de nombreux titres et victoires, dont plusieurs titres en 125 cc junior de cross. Confinées jusqu'à présent en Italie, ces machines, dont 600 se sont vendues l'année dernière pour la seule Toscane, franchissent aujourd'hui la frontière pour la première fois. Une moto étrangère commercialisée en France avant les U.S.A. : ne serait-ce que pour cela nous en aurions fait l'essai. Comme de plus un bref coup d'œil suffit à juger le sérieux qui préside à sa construction, nous aurions été inexcusables de ne pas le faire. Le voici donc.



Gilles Mallet jugeant
des accélérations...
...et de l'amortissement.



UN SERIEUX PARADOXAL

Cette 125 enduro est vraiment très jolie. Fine et racée. La selle et le réservoir joliment dessinés lui donnent un aspect très « compétition ». Le réservoir rouge souligne agréablement la sobriété du reste : cadre gris métallisé, garde-boue blancs, plaques de course jaunes. Un examen plus attentif, le tour du propriétaire en quelque sorte, fait découvrir une foule de petits détails qui prouvent que la moto a été « pensée » et conçue pour l'enduro. Le sérieux dans les détails et la conception générale sont paradoxalement grévés par deux ou trois énormes inepties, des petites choses auxquelles il serait pourtant facile de remédier sans complication, ce qui les rend d'autant moins excusables. Ainsi la béquille latérale, placée du côté droit, est beaucoup trop courte et surtout trop verticale : la moto tient à peine debout sur un trottoir plat lorsque le guidon est contrebraqué au maximum. Guidon droit elle ne tient plus du tout ; on imagine alors ce qu'il en est dans un terrain meuble : elle est tout simplement inutilisable. Il serait pourtant si simple de la rallonger de 5 cm et de l'incliner de 20° vers l'extérieur. Second gros défaut, le rayon de braquage est absolument ridicule, on se croirait à bord d'une machine de vitesse ! La butée est effectuée par les têtes des vis BTR qui traversent le T inférieur pour fixer le garde-boue. Il faut donc pour augmenter ce rayon insuffisant limer les têtes et la butée centrale de la colonne de direction. Enfin, à un niveau moindre, le sabot de protection du pot d'échappement, qui passe sous le moteur, est réalisé en tôle un peu fine, environ 12/10^e de mm. Comme ce mini-sabot est en outre fixé par quatre pattes en fer plat peu généreusement dimensionnées, il est à craindre que celui-ci vienne, au premier choc important, prendre appui sur le pot qui n'aimera probablement pas ça. C'est moins important qu'en trial mais l'on souhaiterait tout de même quelque chose de plus robuste.

Ceci dit passons au positif, et il y en a un paquet !

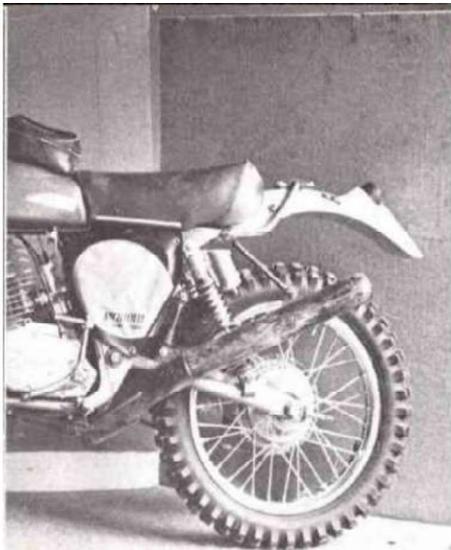
Puisque nous parlions du pot, signalons tout de suite son excellente fixation par trois silent-blocs rattachés au cadre par des tubes de bon diamètre : pas de danger à craindre de ce côté-ci, c'est du costaud comme on n'en fait plus. Il ne gêne en outre jamais la jambe gauche, même en se reculant au maximum. Le cadre est un double berceau d'un dessin très propre. L'on remarquera en particulier la bonne triangulation au niveau de la colonne de direction et surtout l'excellent point d'ancrage du bras oscillant, monté sur un silent-bloc qui fait toute la longueur. Ce cadre est curieusement réalisé en acier étiré mi-dur alors que la majorité des constructeurs proposent maintenant des cadres en acier allié au chrome-molybdène, ce que l'on appelle communément du tube aviation et qui correspond au 25 CD 4S dans la normalisation française. Cet acier est évidemment plus cher et demande des électrodes spéciales pour sa soudure, mais présente l'avantage d'être beaucoup plus résistant pour une même tenue en fatigue. Alors, question de gros sous, ou les ingénieurs d'Ancillotti jugent-ils leur cadre suffisamment résistant ainsi ? Il n'en reste pas moins bien dessiné, et l'essai confirmera cette impression favorable. L'amortissement est particulièrement soigné, puisque nous trouvons à l'avant une belle Marzocchi de 35 mm de diamètre

tenue par des T en alu de belle facture et à l'arrière les nouveaux amortisseurs à gaz de la même marque. Leur position avancée confère à la roue arrière le généreux débattement de 200 mm, la fourche disposant, elle de 170 mm. C'est plus une moto, c'est un ascenseur ! Dans ce type d'amortisseurs le gaz ne remplace pas l'huile mais la maintient simplement sous pression et évite qu'elle n'émulsionne en travail continu, ce qui garantit en principe la constance de l'amortissement. Ils sont montés retournés, c'est-à-dire partie hydraulique en haut ; dans le louable double but de diminuer les risques de casse ainsi que le poids non suspendu. Notons encore que la vidange ne nécessite pas le démontage du ressort, c'est toujours ça de gagné. Côté roues nous trouvons des Metzeller « 6 Days » montés sur des jantes acier. Il n'y a pas de gripsters mais les jantes disposent intérieurement de tétons crantés qui doivent être efficaces puisqu'aucun des pneus n'eut la stupide idée de tourner durant notre essai, où nous roulions pourtant peu gonflé à cause du terrain gras. Le freinage est assuré par de beaux moyeux Grimeca. L'avant est conique et n'appelle aucun commentaire mais l'arrière, fait rarissime, est un vrai moyeu à broche : c'est-à-dire que, la broche étant enlevée, la roue arrière sort sans qu'il ne soit nécessaire de démonter ni la chaîne ni le frein. C'est un point extrêmement important en enduro où il faut pouvoir réparer une perdue crevaison le plus vite possible ; et même encore un peu plus. La séparation se fait au niveau des silent-blocs de l'amortisseur de transmission incorporé. Non content de cette roue, Ancillotti a encore voulu en faciliter le démontage. L'axe ne possède ainsi pas d'écrou six pans mais un tube percé axialement dans lequel l'on engage un gros tournevis. La tension de la chaîne est réalisée par des vis sans contre-écrou, le freinage étant assuré par un cône. Pas de tête hexagonale ici non plus, un œillet permet d'utiliser le même tournevis que pour la broche. Enfin, comble de raffinement, l'entretoise de roue est attachée au bras oscillant par une petite chaînette qui évite de l'égarer au milieu de la boue. Voilà ce que l'on appelle de la finition intelligente et fonctionnelle. Le peu d'outillage ainsi nécessaire prendra place dans la petite sacoche en cuir du réservoir, tout le volume derrière le moteur étant occupé par un filtre à air en papier généreusement dimensionné. La prise d'air s'effectue en deux points placés juste sous la selle et la cartouche est très rapidement accessible latéralement. Il suffit pour cela de soulever les caches en skaï et de démonter avec une clé de 10 l'unique écrou nylostop qui maintient la trape de visite. Le boîtier, réalisé en plastique moulé, est très propre d'aspect ; l'étanchéité au niveau de la trape semble parfaite. Le moteur, un Sachs bien connu, délivre dans la version utilisée (Le « GS » destiné aux 6 Jours) 22 ch à 8.800 tours, ce qui paraît fort optimiste lorsque l'on sait que le 125 Sachs « normal » développe réellement 15,8 ch DIN.

Au chapitre de la finition, j'ai encore aimé la fixation, très souple, du garde-boue arrière qui sera d'ailleurs prochainement remplacé, ainsi que l'avant, par des Preston incassables. L'équipement électrique sait se faire oublier, on ne lui en demande pas plus. Le phare actuel sera lui aussi abandonné au profit d'un ensemble phare plaque de numéro avant Preston, tout comme les poignées qui seront les nouvelles hexagonales.



1. Une ligne racée, incisive...
2. ... qui cache un cadre bien dessiné.
3. Le joli (et efficace) moyeu arrière à broche. Remarquez les vis de tension de la chaîne à œillet et sans contre-écrou ; ainsi que la chaînette reliée à l'entretoise. Des petits détails qui font la différence.
4. Le volumineux pot d'échappement fixé par 3 silent-blocs est protégé par un carter un peu « juste ». Gare aux rochers !
5. Le filtre à air en papier est très bien conçu. L'étanchéité latérale, chose rare, est excellente.
6. Voilà ce qu'on appelle un garde-boue monté souple.
7. La béquille est trop courte et beaucoup trop droite.



HAUTE ET CONFORTABLE

Dès que l'on enfourche cette 125 l'on se sent à l'aise. Le guidon cross en acier au chrome-molybdène est bien galbé, les leviers et la poignée de gaz sont des Magura dont la réputation n'est plus à faire, les repose-pieds accrocheurs tombent exactement où il faut. La pédale de frein arrière, agréable à utiliser, est cependant assez vulnérable. L'on aurait préféré, comme sur le modèle cross, qu'elle passe au-dessus du repose-pied et soit plus près du carter. La selle enfin est très confortable et ne glisse pas sous les fesses, mais elle est suffisamment haute pour que les court-sur-pattes s'en sentent gênés. Que voulez-vous, il faut bien laisser la place aux 20 cm de débattement de la roue arrière. Pour démarrer, ouvrir l'essence (1 robinet de chaque côté) et noyer généreusement le carbu. Le starter, inutile, gagnera à être supprimé car il a tendance à coincer le bois-seau. C'est fortement désagréable lorsque l'on voudrait couper en descente ! Le kick du Sachs, très court, n'est pas des plus commodes, d'autant plus qu'il touche rapidement le repose-pied. Heureusement l'allumage électronique Motoplatt ne se fait jamais prier et ça part toujours dans les trois premiers coups... sauf lorsque le moteur est noyé comme cela m'est arrivé plusieurs fois à cause d'un pointeau qui avait tendance à se bloquer. Drôle d'idée.



Le père Mallet, disparaissant sous un barbour innommable, part le premier... et revient cinq minutes plus tard. « Y'a que cinq vitesses dans ce moteur, essaie, toi ». J'essaie et effectivement ce Sachs ne comporte que cinq rapports. La sixième viendra tout d'un coup, une heure plus tard, sans que nous ayons compris pourquoi.

Cette boîte Sachs est décidément pleine de mystères. La sélection, sur ces moteurs, est bonne avec une moto neuve mais devient rapidement une catastrophe pour qui ne la règle pas régulièrement. Les points morts intermédiaires se multiplient alors et passer une vitesse à la volée relève plus du calcul de probabilités que du pilotage. Hormis cette 6^e fantôme la boîte nous fit grâce de ces trasseries, ce qui eût été malheureux sur une moto presque neuve.

DES CHEVAUX HAUT PLACES

Dès les premiers mètres le tempérament incisif du Sachs se fait sentir. Dans les chemins roulants et sur route il ne se passe pas grand chose si l'on ouvre en troisième ou sur un rapport supérieur à partir de 3.000 tours. Le moteur prend ses tours lentement, en rechignant visiblement devant ce traitement qu'il n'apprécie pas. Arrivé, longtemps après, aux environs de 5.000 tours il commence à partir, puis se déchaîne de 6.000 au maximum. Le bruit attristant et creux qu'il émettait « en bas » se transforme alors en un hurlement rageur tandis que vous sentez le guidon vous tirer violemment en avant. Ce caractère pointu ne permettra pas de rouler « tranquille », de se promener en tout-terrain. C'est une vraie moto de course, qui demande toujours d'être menée à la limite, de constamment garder les tours. Même sur du bitume plat (Beurk, je sais ; mais on ne peut pas toujours l'éviter) il est impossible de rouler en-dessous de 5.000 tours, sous peine de ne pouvoir raccélérer qu'en descendant deux vitesses. Dans les côtes, le problème est le même : il faut constamment garder les tours, rentrer une vitesse si nécessaire. En conduisant ainsi la puis-

sance est vraiment étonnante pour un 125, d'autant plus que la faible inertie n'entrave en rien les accélérations. Attention alors dans des pentes glissantes : tout le poids du corps sur l'arrière à fond de seconde, j'ai bien failli exécuter un magnifique demi-tour sur un passage où l'on retrouvait tout d'un coup l'adhérence. Tant que ça monte en ligne droite ou dans des grandes courbes c'est le grand pied. Un coup de gaz et la moto se met en travers, un second et l'on fait 50 mètres la roue avant à 20 cm du sol. Une telle conduite, pour être rapide et amusante, n'est pas de tout repos ; cette moto est destinée à des gens qui ont la forme et des gros bras. Et pas question de ralentir, le manque de souplesse du moteur ne le permet pas : même fatigué il est plus rentable de continuer à ouvrir. La tenue de route est à l'égale du moteur. Bonne sans plus lorsque l'on ne force pas elle devient vraiment extra en accélération. Le cadre est pourtant totalement différent de celui de la cross, mais en garde le comportement. Cette moto est faite pour rouler sur la roue arrière, ou tout du moins avec l'avant allégé par la traction du moteur. L'on peut alors s'offrir des petits travers roue avant levée (très spectaculaire mais ne pas en abuser, ça se termine toujours par une gamelle lorsque, confiant, l'on devient audacieux). La roue arrière colle au sol, ces Marzocchi y sont sûrement pour quelque chose. Un champ fraîchement labouré est ainsi traversé perpendiculairement aux sillons sans rien sentir en pleine accélération à fond de 3^e. Je passe la 4^e et le moteur, freiné par les grosses mottes de terre, s'écroule aussitôt. Non seulement je perds du temps à reprendre la 3^e mais en plus ça chahute sérieusement sous mes fesses. La moto saute, rebondit, part de droite et de gauche. Rien de dangereux mais il faut alors s'accrocher au guidon. Dès la 3^e rattrapée la moto repart comme dans un rail. Dans les petites grimpettes en virage, entre les sapins dans la mousse ; bref partout où ça tournicote le tableau est beaucoup moins idyllique : la partie cycle, malgré la selle assez haute, reste maniable mais le rayon de braquage ridicule et le moteur qui refuse tout service en bas sont de sérieux handicaps. Effectuer un simple demi-tour en devers dans de l'herbe demande de ne pas se loupier. Il faut constamment faire cirer l'embrayage pour ne pas caler, mais ne pas le lâcher trop fort sous peine de retournement. Cette Ancillotti, bien que disposant du même moteur que ses concurrentes, est finalement plus pointue. Un dessin de pot différent et un gicleur plus gros (135 au lieu de 130 sur la BPS) en sont probablement responsables. Le freinage, bien que nous n'ayons jamais vraiment noyé les tambours, est bon, progressif et assez puissant. Les freins ne se sont pas détendus au cours de la journée et freinaient autant à l'arrivée qu'au départ, c'est une importante sécurité.

GOOD RIDERS ONLY

Demandant toujours à être menée au maximum de ses possibilités, cette Ancillotti ravira sûrement par son tempérament et ses suspensions un pilote averti, bien décidé à gagner. Le débutant par contre éprouvera des difficultés à se sortir des passages difficiles et ne profitera pas de ses qualités. Fatigante et énerve en roulant doucement, elle est réservée à ceux pour qui c'est la spéciale qui décide, et non les contrôles horaires. Une bonne moto pour bons pilotes exclusivement. C'est le sort des petites cylindrées à hautes performances.

**125 ANCILLOTTI
ENDURO**

fiche technique

125 ANCILLOTTI ENDURO

MOTEUR :

Sachs type 6 D/GS
Monocylindre 2 temps refroidi par air
Alésage : 54 mm
Course : 54 mm
Cylindrée : 123 cc
Taux de compression : 12,1 à 1
Couple maxi : 1,5 mkg à 8.800 tr/mn
Puissance maxi : 22 ch à 8.800 tr/mn (constructeur)
Alimentation : carburateur Bing Ø 28 mm
Gicleur principal : 135, position d'aiguille : au milieu
Allumage Motoplat électronique
Avance : 2,8 mm
Bougie indice thermique : 280, culot court
Mise en route : kick
Graissage : par mélange à 5 %

TRANSMISSIONS :

Primaire par engrenages, rapport 2,10 à 1, embrayage multi-disques en bain d'huile
Boîtes 6 vitesses à croisillons, rapports :

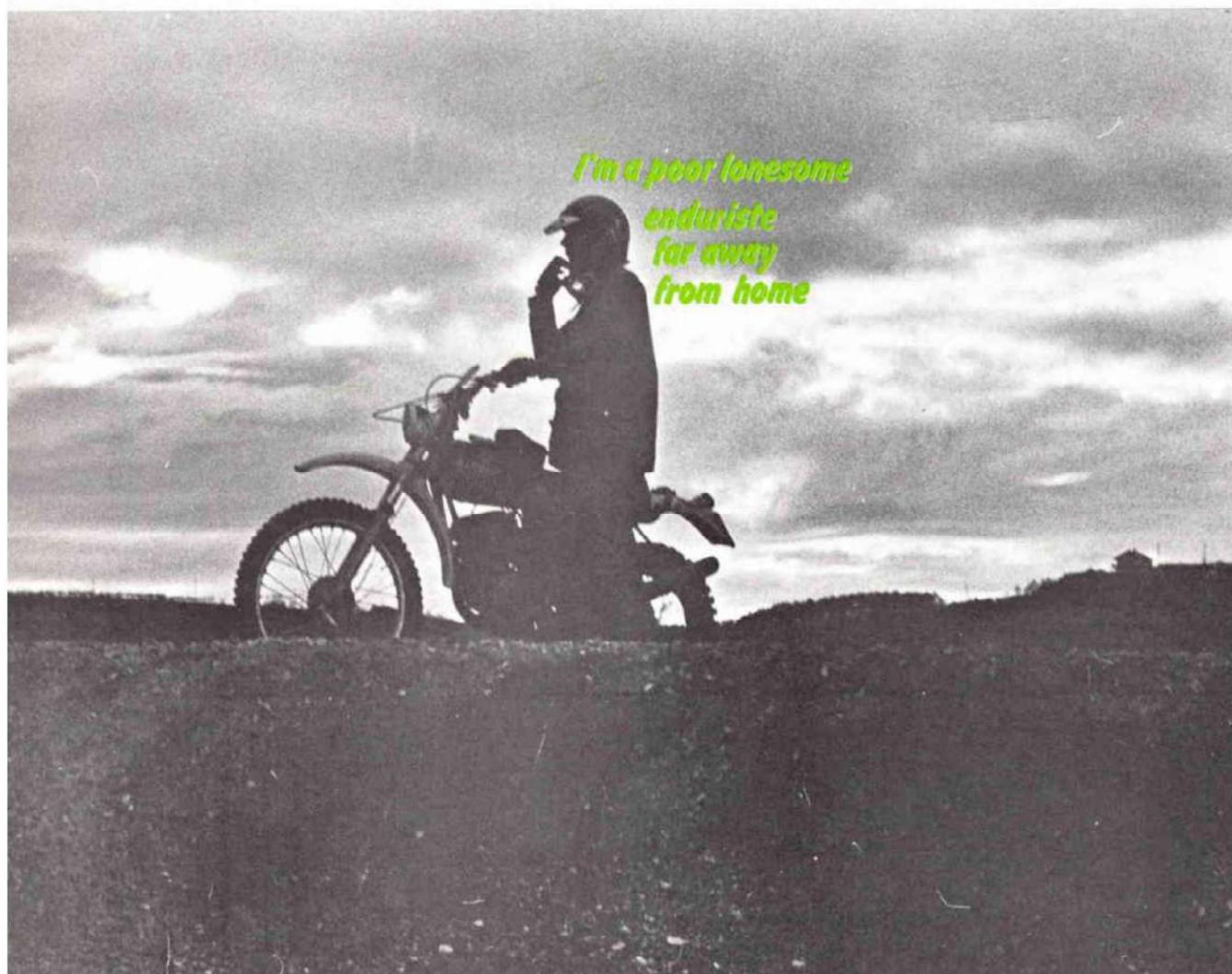
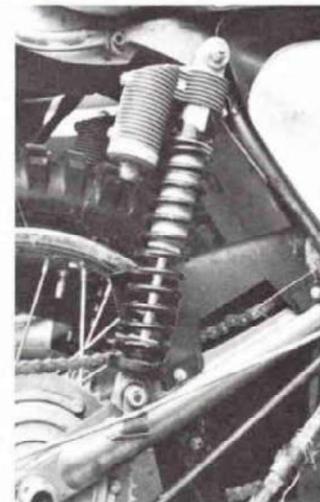
1. 4,60 = 26,9 %
2. 2,93 = 42,3 %
3. 2,16 = 57,4 %
4. 1,72 = 72,0 %
5. 1,43 = 86,7 %
6. 1,24 = 100,0 %

Contenance : 600 cc
Secondaire par chaîne, rapport 14 × 58

PARTIE CYCLE :

Cadre double berceau en acier étiré
Fourche téléhydraulique Marzocchi Ø 35 mm, débattement : 170 mm
Amortisseurs arrière Marzocchi à gaz, 5 positions de réglage, débattement : 200 mm
Frein avant : Ø 135 mm
Frein arrière : Ø 157 mm
Jantes : acier, intérieur cranté
Pneu avant : 3,00 × 21 Metzeller 6 Days
Pneu arrière : 3,75 × 18 Metzeller 6 Days
Empattement : 1.350 mm
Longueur : 2.040 mm
Largeur guidon : 890 mm
Garde au sol : 240 mm
Hauteur de selle : 860 mm
Poids en ordre de marche, sans essence : 100 kg environ
Contenance réservoir : 7,5 l
Importateur : AMA Motorcycles, 31 rue de Charonne, 75011 Paris
Distributeur : 1 ter Cross
Prix : 7.992 F
Disponibles de suite.

Les Marzocchi à gaz sont très efficaces. Leur position avancée procure à la roue arrière l'honnête débattement de 200 mm !



*I'm a poor lonesome
enduriste
far away
from home*