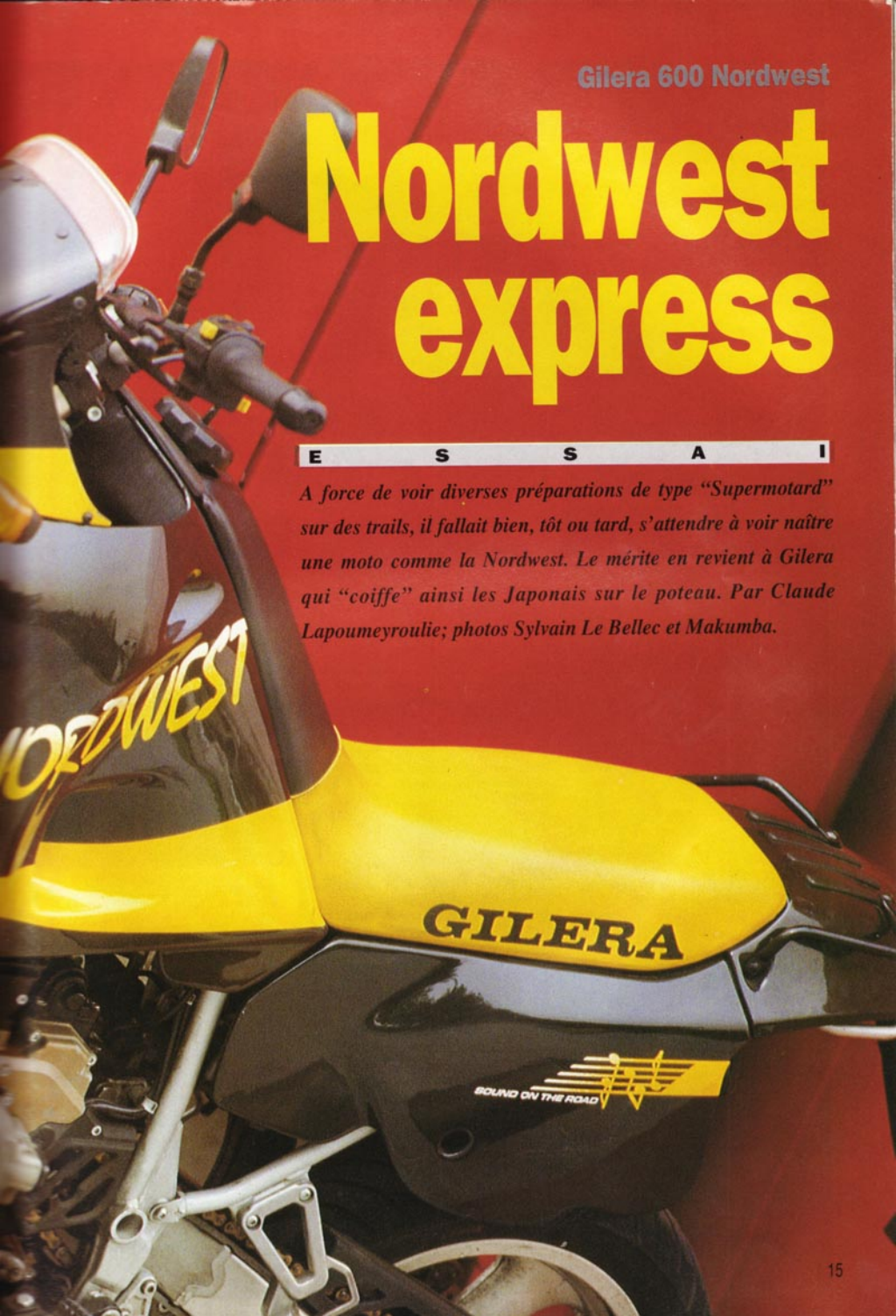
NORWEST

Nordwest express

E S S A I

A force de voir diverses préparations de type "Supermotard" sur des trails, il fallait bien, tôt ou tard, s'attendre à voir naître une moto comme la Nordwest. Le mérite en revient à Gilera qui "coiffe" ainsi les Japonais sur le poteau. Par Claude Lapoumeyroulie; photos Sylvain Le Bellec et Makumba.



Ainsi donc, les Italiens sont les premiers à se lancer sur une voie qui, jusqu'à pré sent, n'avait été empruntée que par des particuliers. Oh bien sûr, on voit tous les jours des trails équipés de pneus de route, c'est devenu très fréquent, surtout dans les grandes villes. Mais il ne s'agit pas que de cela avec la Nordwest, nous allons le découvrir.

Pas de confusions ! Afin d'établir certains parallèles avec des machines existantes, il nous fallait choisir une valeur étalon. Une moto qui, si elle ne possède pas les caractéristiques de la Nordwest, n'en demeure pas moins, pour l'utilisateur, un élément de comparaison non négligeable. Pur trail, la Honda Dominator nous est donc apparue une fois de plus comme étant l'indispensable repère possédant toutes les qualités requises à un comparatif. Mais, encore une fois, attention, la Gilera Nordwest n'a qu'un seul champ d'action et ce n'est certes pas le tout-terrain, mais bien le bitume !

De la gueule ! Ca, elle en a ! L'esthétique est assurément quelque chose qui préoccupe les Italiens. C'est vrai que, de prime abord, la ligne agressive de cette moto ne laisse pas insensible. Les coloris (noir et jaune sur notre modèle) simples et élégants contrastent avec l'ensemble de la production trail japonaise. Ces deux pointes acérées de jaune soutenu "aérodynamisent" le profil compact de la machine et, seuls, le graphisme du lettrage sur le réservoir et les caches latéraux lui confèrent une certaine sveltesse d'ensemble... que l'on retrouve d'ailleurs sur la balance puisqu'elle n'accuse que 175 kg contre 174 pour la Honda (tous pleins faits). Vue du dessus, la Nordwest est assez fine et l'étroitesse du réservoir y est pour beaucoup. Ca change des gros trails style rallye-désert ! Le carénage est merveilleusement intégré à l'ensemble selle/réservoir. Le design de la selle vient finement lécher le dessus du réservoir, conjuguant les deux couleurs en synchrone avec l'habillage. Subtil choix des matériaux qui composent le bas moteur (magnésium poli et verni etc...). Ces carters si délicatement moulés, ces dorures mates, ces différents gris se déclinant sur les parties mécaniques de la machine sont autant d'atouts esthétiques. Seules les jantes blanches en alliage léger des roues contrastent avec l'ensemble mais, là encore, l'harmonie est malgré tout respectée. La très belle fourche inversée Paioli inspire confiance ainsi que le généreux double disque qui l'équipe. En outre, la forme du garde-boue avant collé à la roue et carénant le bas des tubes de fourche donne un look résolument "racing" à la moto. Racing, elle l'est forcément puisque d'inspiration supermotard.

On s'installe ! On est bien calé dans le creux prononcé de la selle. Cependant, le confort se révèle plus que sommaire et le rembourrage de la selle quasi inexistant. Le guidon gagnerait sûrement à être un peu plus large et davantage cintré. Un petit détail intéressant, les rétroviseurs sont réglables sur leur axe de façon télescopique. Il apparaît tout de suite évident que les débattements des sus-

En apparence, la plus japonaise des deux machines n'est pas forcément celle que l'on croit. Même si le noir prédomine sur la Nordwest, sa ligne n'a rien d'une veuve éplorée !

pensions ont été considérablement réduits par rapport à la RC 600 qui présentait une hauteur de selle plus qu'indécente, même pour un trail. A ce niveau, la Nordwest propose, elle, un bon compromis avec ses roues de 17" et ses débattements avant et arrière, respectivement de 160 et 150 millimètres. En outre, vient s'adjoindre à ces différents paramètres, le montage de pneus à profil bas (Metzeler ME1, sur notre machine d'essai). Les repose-pied sont placés très bas et un poil trop en avant. Il y en a pour qui ce dernier détail peut ne pas être gênant, mais l'effet procuré n'est quand même pas des meilleurs, surtout en virage.

Une simple pression du pouce Sur le démarreur situé à droite au guidon et hop, ça ronfle gentiment là-dessous ! Mais... non, il faut enclencher le starter pour démarrer. On a parfois des oublis ! Apparemment, Gilera a également oublié d'en pourvoir la machine. Bon sang mais c'est bien sûr, il est situé sur le carburateur ! Et votre main gauche de chercher désespérément la commande. Allons bon, voilà qu'il faut descendre de la moto à présent ! Eh oui, il n'y a aucun moyen de faire autrement pour y accéder, à moins, bien sûr, d'avoir une anatomie simiesque. Après usage, la manœuvre sur la moto apparaîtra praticable mais si c'est en roulant, c'est à vos risques et périls. Parce que, bien entendu, après avoir tiré la manette fatidique, il convient de la remettre en place, ce qui, vous vous en doutez, nécessite la même gymnastique. Bon, une fois ce détail réglé, il est vrai que les accents du gros mono vous font largement oublier le moindre désagrément. Ce bruit sourd et plein n'a décidément rien à envier aux japonaises. Ce moteur est bien de nature à vous rappeler en permanence qu'il existe. Les vibrations occasionnées en attestent d'ailleurs fortement. Sur la Dominator, les deux échappements sont séparés d'une extrémité à l'autre. La Nordwest possède deux sorties se rejoignant pour s'unir en un même silencieux situé à l'arrière droit. Le ronflement de leur mono respectif est facile à distinguer. Si la Honda part avec la douceur et progressivité qu'on lui connaît, la Gilera marque un à-coup franc à froid qui n'est pas sans rappeler la RC, bien sûr, ou encore la Suzuki DR 800.

Sur route accidentée, on s'aperçoit très vite de la dureté de l'amortisseur arrière, tandis que la selle ne fait pas de cadeaux. Par ailleurs, il devient assez hasardeux d'accentuer sa vitesse au vu de l'imprécision dont la roue avant fait preuve. Des mouvements subits et très malsains du guidon (il gagnerait à être monté sur silent-blocs) entraînent vite un combat sans merci et il convient très vite de capituler en coupant les gaz alors que la Dominator se rit des imperfections du revêtement. Non, les petites routes de campagne mal revêtues ne sont pas le terrain de prédilection de la Nordwest ! Mais, à ce propos, reportez-vous à l'encadré intitulé "Ce qui serait bien" En revanche, dès que l'on attaque les parties au sol "propre et neuf", le comportement de la moto se transcende littéralement et, ce qui était un cauchemar auparavant, devient très vite un véritable régal. Les bonnes trajectoires se trouvent aisément. Attention toutefois aux appuis francs car la Gilera a tendance à élargir la trajectoire en sortie de virage au moment où vous vous apprêtez à rouvrir les gaz. Les Metzeler dont était équipée notre machine d'essai n'étaient sûrement pas étrangers au phénomène. Ce sont sans aucun doute de bons pneumatiques mais peut-être pas appropriés à cette moto. Il est certain que, malgré une fourche assez convaincante, le pneu avant présente une section peu avantageuse au plan de la maniabilité. Cependant, pour peu que l'on puisse à l'usage changer sa conduite, un point fort subsiste qui permet à cette moto de rentrer très vite et de façon relativement sécurisante dans les virages : le freinage. C'est en effet LE "plus" de cette machine. Le double disque avant est un régal d'efficacité que bien des GT ou sportives pourraient lui envier. C'est d'ailleurs à sa moindre sollicitation que la fourche UPSD (Paioli) s'exprime pleinement. Le frein arrière est, quant à lui, plus délicat à doser car très sensible et peu progressif. Il devient cependant plus agréable après plu-

Ce qui serait bien !

★Nous tenons à préciser que la machine d'essai que nous avions, était strictement d'origine. Dans un premier temps, nous l'avons donc essayée dans la configuration de l'article. Puis nous avons fait part des différents problèmes rencontrés au cours de cet essai aux responsables de chez Gilera. Ensuite, nous l'avons réempruntée ultérieurement et, chose curieuse, la moto était équipée de Michelin radiaux TX11 et TX23. Voilà une chose qu'elle est bonne ! En effet, la machine est dès lors totalement transcendée et tous les désagréments relatifs à ses guidonnages, élargissements de trajectoires ont disparu. Attention, voici toutefois ce que l'investissement (qui apparait indispensable) vous coûtera, pause comprise : 1 807,50 F. Voilà, à vous de jouer, sachant que ces pneumatiques, excellents au demeurant, ont un taux d'usure particulièrement élevé et que leur comportement sous la pluie requiert alors un certain doigté.

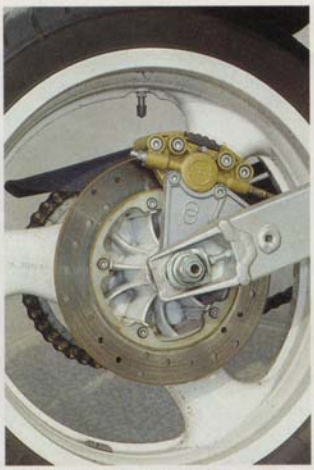
Plus aérodynamique que la Dominator, la Gilera n'a pas la même agilité sur les petites routes sinueuses du fait de ses grosses roues. Cependant, la précision en entrée de virage fait partie de ses attributs.

Le moteur de la Nordwest est d'une vivacité telle que les wheelings ne sont qu'un jeu d'enfant au répertoire des exercices.

sieurs centaines de kilomètres d'utilisation. Ca fait long à attendre ! Le désagrément (déjà constaté sur la RC 600) demeure, du moins en ville, son faible rayon de braquage. Dommage, c'eut été un "plus" fort appréciable !
Toujours sur bon revêtement, le plaisir s'accentue sans cesse en grandes courbes mais aussi sur des parcours sinueux où le très bon frein moteur vient épauler le freinage avant de façon harmonieuse. Cette harmonie est malheureusement mise à défaut lorsque l'on désire conduire tout en souplesse à bas régime, car alors, ce moteur très vif au demeurant se met à hoqueter péniblement et il faut attendre plus de 3 500 tours pour commencer à l'exploiter de façon "normale". Bien sûr, la Dominator ne requiert pas tant d'égard et son moteur est bel et bien là, partout où on lui demande d'être. Pour la Nordwest, la meilleure plage d'utilisation se situe entre 5 000 et 6 500 tr/mn, moment au cours duquel on apprécie son répondant, sa vigueur et son absence d'inertie.

Les reprises Au chapitre des reprises que la Nordwest s'avère supérieure (voir tableau performances/consommations). A vitesse stabilisée (60 km/h), en 3e et 4e, la Dominator se fait tout de suite distancer et il n'y a qu'en 5e qu'elle tient les premiers mètres pour se faire finalement "déposer" par la Gilera.
Les boîtes de vitesse des deux motos sont bien différentes. Précise mais souvent un poil trop ferme sur la Nordwest, celle de la Honda est un modèle de souplesse. L'étagement assez serré de celle de la Gilera fait que l'on se retrouve très vite en 5e, celui de la Dominator plus espacé de la Dominator impose des montées en régime linéaires, moins vives. Pourtant la démultiplication secondaire de la Nordwest est également plus longue que celle de la Honda. En deux mots, un désavantage apparent qui ne l'handicape en rien.
Qu'un petit aparté nous permette -au risque de nous répéter- de vous rappeler que le but du jeu n'est pas tant de dire si la Nordwest est mieux que la Dominator, ou inversement, mais plutôt d'avoir une valeur de référence la plus compétente possible. D'autant que le tout-terrain reste un domaine strictement hors de portée de la Gilera. L'acheteur reconnaîtra donc lui-même les qualités qu'il recherche sur telle ou telle moto. De toutes façons, il est clair que la Nordwest est une machine très séduisante, certains des défauts qu'elle présente peuvent très vraisemblablement être, sinon supprimés, du moins atténués (voir encadré "Ce qui serait bien"). De plus, les firmes transalpines ne nous ont guère habitués à des prix aussi "peu élevés". 35 000 francs, c'est une somme, certes, mais en regard de la concurrence au niveau des gros monos, c'est encore du domaine des prix raisonnables. Donc, il nous faudra attendre la sortie en série d'une production analogue pour nous livrer à notre exercice favori, celui de peser le pour et le contre dans les conditions les meilleures et surtout rigoureusement identiques. Cependant, ce type de moto qu'est la Nordwest possède suffisamment d'éléments trails (puisqu'elle en dérive) pour charmer les aficionados de cette catégorie et du supermotard. L'usager citadin y trouvera son compte, il n'y a pas de doute. ■

Fourche inversée, jante à bâtons et double disque à deux pistons par étrier, l'harmonie n'est pas seulement d'ordre esthétique. L'efficacité est avant tout de mise.



Simple disque à l'arrière avec un seul piston pour l'étrier, c'est bien suffisant. Notez le travail de soudure et de fonderie du bras et de la patte d'étrier.

Au quotidien

★Antivol d'origine : au contacteur sur les deux machines. Verrouillable dans les deux sens pour la Dominator et seulement à gauche sur la Nordwest.
★Antivol : aucun problème pour arrimer le "U", les roues étant équipées de rayons sur la Dominator. En revanche, pour ce qui est de la Nordwest, il n'est guère aisé de prendre un des tubes de fourche avec une des branches de la roue avant. La solution s'impose à l'arrière, ce qui est bien plus sage. Le transport de l'antivol ne peut s'effectuer qu'en sac à dos ou avec un sandow, ce qui ne laisse pas vraiment un choix très intéressant.
★Béquilles : latérales uniquement sur les deux machines. Un peu courte sur la Gilera l'accès en est néanmoins relativement aisé.
★Bagages : porte-bagages sur la Dom' d'origine, il est inexistant sur la Nordwest. Seules quelques strilles symboliques sur le garde-boue arrière permettent d'arrimer un semblant de bagages avec l'aide de deux petites anses latérales.
Rétroviseurs : la Gilera innove avec ses deux miroirs carrés réglables de façon télescopique. Ceux de la Dom' sont ronds mais parfaits.
★Starter : au guidon sur la Honda, il est nettement moins accessible sur la Gilera car situé sur le carbu et, à moins d'être gymnaste, il suffit d'arrêter la machine et d'en descendre pour effectuer la manœuvre.
★Trousse à outils : située sous le cache latéral gauche sur la Gilera, elle est plutôt sommaire d'autant qu'accessible aux voleurs alors qu'elle est verrouillable sur la Honda.
★Huile moteur : orifice de remplissage sur le côté gauche pour la Gilera, une fenêtre est située à droite pour voir le niveau. Sur la Honda l'orifice est dans la poutre centrale du cadre. Carter sec pour la Dom' donc pas de fenêtre.
★Suspensions : il n'y a plus de réglage possible sur la Honda à l'arrière et celui de la Nordwest est difficile d'accès. Les deux machines sont non réglables à l'avant.
★Robinet essence : sur le flanc droit de la Gilera et à gauche sur la Honda, tous deux faciles d'accès.

FICHE ANATOMIQUE

LE BUDGET

	Gilera	Honda
Prix clés en main :	**35 000 F**	**35 462 F**
Le prix de la casse :		
• carénage:	1 800,00 F	N.C.
• réservoir :	1 102,70 F	1 691,56 F
• clignotant AV :	71,71 F	239,57 F
• levier de frein :	220,43 F	84,97 F
• rétroviseur :	196,52 F	118,27 F
• repose-pied pilote :	146,12 F	139,27 F
• silencieux (un) :	2 096,70 F	1 735,53 F
• cadre :	4 894,40 F	9 458,14 F
Le prix de l'usure :		
• jeu plaquettes AV :	245,10 F	212,77 F
• chaîne secondaire :	1 208,16 F	784,16 F
• filtre à huile :	67,65 F	31,96 F
• amortisseur AR :	2 833,60 F	2 845,77 F
• jeu de disques embrayage :	540,00 F	62,34 F
Garantie :	1 an pièces et M.O kilométrage illimité	2 ans pièces et M.O kilométrage illimité
Coloris :	noir et jaune	rouge, noir, blanc
Importateur :	Vespa Diffusion Citrail Pantin Bobigny Bat 1 110, Bis Av du Gal. Leclerc 93506 Pantin cedex	Honda France P.A. de Pariest B.P. 46 77312 Marne La Vallée
Essais MR :	–	2989/2995

Commentaires performances...

La Dominator confiée par Honda France accusait largement ses 11 000 km d'essai. N'étant pas de toute première fraîcheur, ses performances ne sont pas celles que l'on est en droit d'attendre d'une 650 plus fringante. Aussi, considérez ses valeurs comme indicatives, rien de plus. Cette même machine à 3 000 km, valait 159,1 km/h en pointe et 14"56 aux 400 m DA. Chaussée avec ses pneus d'origine, nous n'avons pas été en mesure de vérifier la vitesse maxi de la Gilera. L'instabilité chronique de la direction était dissuasive, phénomène aggravé par un amortisseur peu efficace. Rappelons-le, avec sa roue avant de 17" et une géométrie de direction particulière, la Nordwest a peu de parenté avec un trail. Un passage chez l'importateur a remis bon ordre dans la tenue de cap, avec il est vrai une paire de Michelin radiaux TX 11/TG 23 du meilleur cru.

Les reprises sont à la faveur de l'italienne, beaucoup plus vive à la réaccélération. Détail qui nous laisse penser que cette 600 est peut-être un peu plus puissante que ses 48,4 ch annoncés... Si tel n'est pas le cas, elle comble de belle manière les centimètre cube qui lui manquent face à la Dominator.

POUR	CONTRE
– Mono Moderne – Freinage – Originalité du produit – Performances	– Stabilité perfectible – Rayon de braquage – Aspects pratiques – Maniabilité sensible au choix des pneus

PERFORMANCES - CONSOMMATIONS

	Honda Dominator	Gilera Nordwest
Vitesse maxi		
Assis (km/h)	146,5	151,8
Compteur/régime	140/6 500	160/7 000
Couché (km/h)	153,5	non effectué
Compteur/régime	150/6 900	"
Accélérations		
400 m DA	15"09	14"57
Reprises de 80 à 120 km/h		
En 3e (60 à 100 km/h)	4"46 (3 900/6 500 tr/mn)	3"36 (3 900/6 200 tr/mn)
En 4e	6"79 (4 200/6 300 tr/mn)	4"97 (4 100/6 100 tr/mn)
En 5e	9"07 (3 600/5 500 tr/mn)	7"18 (3 400/5 700 tr/mn)
Conditions : pilote 70 kg, en blouson, 1,75 m. Gilera : 5 895 km. Honda : 11 882 km. Pleins 100 %. Beau temps, temp. 16°, humidité 84 %, vent N.N.W, 10 à 20 km/h.		
Consommations		
Mini (l/100 km)	5,87	5,4
Maxi (l/100 km)	7,61	7,9
Stabilisée à 130 km/h	6,24	6,8
Moyenne de l'essai (l/100 km)	6,57	6,5
Autonomie moyenne (km)	197	210
Équivalences vitesses/régimes		
60 km/h	59/2 600 tr/mn	62,58/2 500 tr/mn
90 km/h	87/4 000 tr/mn	80,14/3 900 tr/mn
110 km/h	107/4 900 tr/mn	110,29/4 800 tr/mn
130 km/h	127/6 000 tr/mn	117,26/5 600 tr/mn
160 km/h	155/7 100 tr/mn	151,8 /7 000 tr/mn

FICHE TECHNIQUE

Gilera 600 Nordwest

Moteur	
Type	Monocylindre 4-temps, refroidi par eau
Distribution	DOHC, entrainés par courroie crantée, 4 soupapes
Alimentation	1 carburateur double corps Teikei Ø 30 mm
Lubrification	carter humide, pompe à engrenages
Cylindrée	558 cm³
Alésage × course	98 × 74 mm
Rapport volumétrique	10,5 à 1
Puissance maxi	48,4 ch à 7 250 tr/mn
Couple maxi	5,1 mkg à 6 250 tr/mn
Régime maxi	7 800 tr/mm
Rapport poids/puiss.	3,61 kg/ch
Puissance spécifique	86,73 ch/l
Mise en route	démarreur électrique
Transmissions	
Embrayage	multidisque en bain d'huile
Boîte	5 rapports
Pourcentage	31,9/49/66,6/83,5/100 %
Transmission secondaire	par chaîne, rapport 3,07 (14 × 43)
Equipement électrique	
Alternateur	180 W
Batterie	12 V 18 Ah
Allumage	électronique CDI
Partie-cycle	
Cadre	simple berceau interrompu, en tubes d'acier de section ronde et carrée, boucle arrière démontable
Suspension AV	fourche inversée Paioli, , Ø 40 mm, déb. 160 mm
Suspension AR	type Power Drive, monoamortisseur réglable en précharge, déb. 150 mm
Frein AV	double-disques, ⌀ 270 mm, étrier double-pistons dissymétriques
Frein AR	simple disque, ⌀ 240 mm, étrier double pistons opposés
Roues	en aluminium à trois branches
Dimensions AV AR	3,50/17" 4,00/17"
Pneus	Metzeler ME 1
Dimensions AV AR	120 × 70" 160 × 60"
Géométrie	
Chasse/angle	-/26°
Empattement	1 420 mm
Haut. de selle	870 mm
Garde au sol	N.C.
Poids et capacités	
À sec usine	140 kg
Tous pleins faits	175 kg
Répartition AV/AR	48,2 % - 51,8 % (à sec)
Essence/réserve	12,5 l/N.C.
Huile	2,2 l