

## PRISE DE CONTACT GILERA RALLYE ARIZONA

par Gilles Mallet



# UN ESPOIR POUR LE TR

**Dans la série, y'a pas qu'au Japon qu'on fait de la belle bécane et qu'on cultive le style africain, la 250 Gilera Rallye « Arizona » vaut le détour de l'autre côté des Alpes. Ne serait-ce que par curiosité, puisque cette belle Italienne n'est actuellement pas importée en France. Mais est-ce une raison pour négliger de s'instruire en découvrant à quelle sauce les Italiens accommodent ce style de trails très à la mode ?**

Le look « africain » est d'évidence l'argument majeur de ce 250 2 temps à refroidissement liquide. Tout y est, de la forme du réservoir de grande contenance (22 l), au petit porte-carte intégré sur le dit réservoir, en passant par la petite trousse à outils et le porte-paquets en plastique derrière la selle.

La base paraît solide. Sur un cadre simple berceau dédoublé qui respire la rigidité, s'articule un bras oscillant de section rectangulaire particulièrement balèze, contrôlé par un ensemble mono-amortisseur — biellettes « Power Drive », réglable en ressort et en hydraulique. L'avant est suspendu sur une fourche hydraulique Mar-

zocchi. Frein avant à disque hydraulique, frein arrière à tambour, chaîne large guidée « à la japonaise » et jantes alu chaussées à l'avant d'un pneu mixte et à l'arrière d'un Pirelli MT 17 qui évoque fortement le Michelin T 61 ; voilà ce que l'on peut appeler un élément roulant classico-moderne. Et, sans entrer dans le tape à l'œil, de bon goût, grâce à une finition flatteuse : silencieux en alu, petit feu arrière bien intégré, phare rectangulaire, couleur bronze du beau bras oscillant et des jantes, moteur noir, plastiques bleu et blanc.

L'accessoire est abondant : repose-pieds passager suspendus, commande d'embrayage hy-

draulique, mano de température d'eau, totalisateur journalier... abondant et parfois superflu, comme cette béquille qui, par l'intermédiaire d'un avertisseur sonore, vous flétrit le tympan si vous oubliez de la rabattre promptement au démarrage.

On a même pensé à l'accessibilité, du moins pour l'usage courant, comme en témoigne le réservoir d'huile de bonne contenance (1,3 l), accessible en quelques secondes en ôtant la selle commodément verrouillée par deux loquets.

Le moteur 250 2 temps possède tous les raffinements modernes : refroidissement liquide, graissage séparé, valve à l'échappement, allumage électronique et même, mais oui, un démarreur électrique. Pour l'admission, Gilera a choisi le distributeur rotatif, alimenté par un carbu Dell'Orto de 32 mm et, pour la transmission, a fait confiance à l'élasticité de son moteur en se contentant d'une boîte à 5 rapports. Confiance justifiée, car ce monocylindre enroule sans faiblesse. Même si les 38 chevaux annoncés au catalogue paraissent issus davantage de l'esprit d'un homme de marketing que d'un banc d'essai, la courbe de puissance est mani-



### Mes remerciements...

... à mon ami Gianni Perini, directeur sportif chez Gilera, qui a eu l'obligeance de me confier cette moto dans un double but : me permettre de suivre la course des ISDE en Italie, et présenter aux Verts français une moto qu'ils ne connaissaient pas encore. Voilà qui est fait.

# TRAIL EUROPEEN ?

festement assez plate. Les reprises sont franches, il y a du coffre à moyen régime et les tours montent allégrement vers des valeurs qui restent étrangères au pilote, vu l'absence regrettable de compte-tours. Un moteur agréable, plus brillant dans les reprises sur le couple, que par sa nervosité dans les hauts régimes et, par ailleurs, pratiquement exempt de vibrations. La vitesse de croisière, en position de conduite tout à fait normale, s'établit à un très honnête 120 km/h, sans chuter au premier faux-plat, et l'on peut s'offrir des pointes à 140 s'il y a urgence. Malgré mes urgences très fréquentes — cette vie trépidante de journaliste à Moto Verte ! — j'ai toutefois évité d'insister sur les hauts régimes soutenus, du moins aux heures de fortes chaleurs : le mano de température a alors tendance, en effet, à grimper vers la zone rouge. Ne terminons pas l'examen du comportement moteur sans parler de la consommation, question toujours préoccupante sur les 2 temps. En conduite résolument sportive, sur les routes de montagne des environs de Bergamo, le Gilera a siphonné entre 6,7 et 7,2 litres, soit une autonomie moyenne de 300 km ; à considérer

comme un minimum sur goudron. Plutôt correct, d'autant que le graissage séparé simplifie les ravitaillements et avec les deux robinets d'essence, chacun pourvu d'une position réserve, il faut vraiment être loin de tout pour risquer la panne sèche.

La partie cycle fait très bon ménage avec ce moteur plutôt sympathique. Le confort, en particulier, est très acceptable ; bonne position de conduite, selle et suspensions souples sans mollesse, cette moto est un plaisir sur les routes sinueuses, où sa maniabilité et sa stabilité ne sont jamais prises en défaut. Pour vous donner une idée, il m'est arrivé bien des fois de suivre sans aucune difficulté le train de pilotes des 6 Jours, qui ont rarement coutume d'amuser le terrain quand les lacets de la route transforment la conduite en plaisir. Seul le freinage, quand on est vraiment à l'attaque, manque un peu de puissance. En ville, le démarreur électrique est apprécié, alors que l'embrayage est peu progressif et pas particulièrement doux... curieux, avec une commande hydraulique ! En tout-terrain, on retrouve les qualités d'un honnête trail, avec les limites qu'implique la spécificité de la catégorie. Les suspensions sont bonnes, jusqu'au moment où on se dit que c'est tout de même pas une moto de cross. Mais la moto est stable, elle n'embarque pas son pilote dans des rebonds de style rodéo. Plus stable

**Beau cadre, splendide bras oscillant avec monochoc « Power Drive », repose-pieds passager suspendus.**

**Le meilleur côtoie le pire. Le tableau de bord d'une grande laideur manque d'un compte-tours et d'un verrouillage de direction couplé au contact.**

**Le « bouilleur » côté rotatif. On voit aussi la pompe à eau, la chambre à l'échappement et le sabot-moteur enveloppant.**

**De l'accessoire bien conçu : feu AR et clignotants sont peu exposés, trousse à outils et porte paquets pratiques, verrouillage de selle très simple.**

que maniable, d'ailleurs. Son pneu mixte à l'avant a une adhérence faiblarde, pas aidée par le poids sur l'avant dû au gros réservoir. Aucun problème sur routé, mais en tout-terrain, ça embarque et ça glisse en virage quand le terrain devient meuble.

Et quand le terrain devient immeuble, c'est alors le rêve du promoteur. Mais c'est une toute autre histoire, due à un dérapage incontrôlé de mon avant, comme quoi, je vous le disais plus haut, faut s'en méfier et pas seulement avec la Gilera « Rally ».

Une bécane, dans l'ensemble, dont je me disais qu'elle vaut bien pas mal de Japonaises, quand le barillet de contact est sorti de son logement en même temps que la clé. Un gag qui vous laisse un instant désorienté, l'œil torve fixé sur le tableau de bord, au demeurant d'une franche laideur. Mais après l'ingestion d'une bonne bière, raison pour laquelle je m'étais arrêté lorsque survint le susdit incident, l'esprit retrouve une partie de ses neurones, suffisamment active pour faire froidement le bilan. En regard des nombreux agréments qu'offre cette moto, il serait bien injuste que de si menus aiéas l'empêchent de trouver un importateur en France. Avec la lire qui chute et le yen qui grimpe, moyennant un tout petit peu plus de rigueur dans la finition, le marché du trail pourrait s'entrouvrir aux industriels européens sans que l'utilisateur ne trouve une différence sensible avec les standards japonais auxquels il est habitué. Si l'on en juge, du moins, par cette brève prise de contact avec la Gilera Rally Arizona.

## FICHE TECHNIQUE

### Moteur :

Monocylindre 2 temps à refroidissement liquide.  
Alésage : 71,5 mm.  
Course : 62 mm.  
Cylindrée : 248,9 cm<sup>3</sup>.  
Puissance maxi : 38 ch à 8 000 tr/mn.  
Couple maxi : 3,2 mkg à 7 000 tr/mn.  
Alimentation : distributeur rotatif + carbu Ø 32 mm.  
Allumage : électronique.  
Mise en route : démarreur électrique + kick.  
Boîte de vitesses : 5 rapports en prise constante.  
Embrayage : multidisque en bain d'huile, commande hydraulique.

### Partie cycle :

Longueur : 2 235 mm.  
Empattement : 1 460 mm.  
Garde au sol : 320 mm.  
Suspension avant : fourche Marzocchi Ø 38 - deb. 290 mm.  
Suspension arrière : monochoc Power Drive Gilera - deb. 320 mm.  
Freins : AV : disque hydraulique Ø 230 mm.  
AR : tambour Ø 125 mm.  
Contenance : essence 22 l — huile moteur 1,3 l.  
Coloris : blanc/bleu ou jaune/bleu.  
Prix en Italie : 4 895 000 liras soit 24 500 F/Option pour démarreur électrique : supplément de 1 500 F.