

GILERA RC 600 MARATHON

Le renard des sables

Par Philippe Brazil/X. de Montchenu - Photos Brazil

Suivre un raid en Afrique en tant que photographe, c'est déjà une chance. Mais le faire au guidon d'une bonne pétoire, c'est encore mieux. En parcourant les 4000 kilomètres du raid de l'Amitié en mai dernier sur une Gilera RC 600 Marathon, c'était carrément fabuleux.



La Gilera RC 600 Marathon occupe une place à part dans sa catégorie. Une place de choix même, si l'on considère ses bonnes prestations et ses victoires sur les différents rallyes africains depuis un an. En fait, depuis la mise sur le marché de ce trail sportif. Autant dire qu'il faudra de nouveau compter avec Luigi, Medardo et Roberto Mandelli lors des prochaines épreuves, à commencer par le Rallye des Pharaons au mois de septembre. En tant que photographe, j'accompagne chaque année le Raid de l'Amitié organisé par Jean-Michel Sinet qui, face à la professionnalisation croissante du Dakar et l'inflation des moyens, a eu l'idée d'un raid gratuit destiné aux jeunes de 18 à 25 ans. Cette épreuve n'est pas une balade touristique mais bel et bien 4000 km de pistes, où orientation et



résistance physique sont des qualités maîtresses. Cette année il fallait que je trouve une moto... J'avais été enthousiasmé lors des premiers essais en Italie par la RC 600 de série et notamment par son comportement en tout-terrain. Grâce à la bienveillance d' Enrico Arrigo, le PDG de Vespa-Diffusion, j'avais finalement la possibilité de participer au raid avec une RC 600 Marathon. Imaginez le plan : user des ténies sur le sol africain au guidon de la moto vainqueur du dernier Paris-Dakar en catégorie marathon. Génial, non ? Pari tenu, je m'embarquais ce 13 avril 90 direction Tanger accompagné de la bête de course.

ESTHÉTIQUE ET FINITION

La Gilera est superbe dans son habit rouge, synonyme de compétition au sein de l'écurie

italienne. Pour un amateur du genre, il est même difficile de ne pas craquer sur ces formes rondes, ce côté à la fois racé et élancé et cette homogénéité dans la ligne malgré la place considérable consacrée au transport du carburant. Pour assurer une autonomie à la mesure de la piste, on trouve en effet 35 litres à l'avant et deux fois 10 litres à l'arrière dans les réservoirs additionnels latéraux, en dessous desquels prennent place, à droite, un réservoir de 3,5 litres d'eau, et, côté gauche, un petit coffre de rangement. Entre eux, placée sur le sabot, la trousse à outils.

Ces éléments en plastique noir s'avèrent très utiles en cas de chute, car ils constituent une précieuse protection pour le réservoir central. La selle est en cuir retourné, son épaisseur variant selon la taille des pilotes.

En ce qui me concerne j'étais assis sur la selle de Medardo... trop dure à mon goût ! Derrière la selle, Gilera a réalisé un boîtier en plastique pour recevoir l'instrumentation électronique.

Il n'y a pas de béquille centrale, pas de démarreur électrique.

Les matériaux employés et la qualité des équipements donnent une finition au top-niveau : bras oscillant en alu, biellette de suspension et kick en alu.

Guidon type Renthal (toujours en alu), protège-mains Acerbis, boucle arrière du cadre et berceau démontable, amortisseur à bonbonne séparée, pneus Michelin Désert Bib-mousse, visserie cruciforme et BTR (permettant par exemple de démonter le tête de fourche en trente secondes), jantes Exel Tagasako équipée de rayons renforcés, 21 pouces à l'avant,

18 à l'arrière, freins Brembo avant et arrière. Personne n'y trouvera rien à redire.

MOTEUR !

Après les inévitables présentations, on passe au chapitre mécanique. La Gilera est motorisée par un monocylindre de conception moderne à double arbre commandé par courroie crantée, refroidissement liquide (et d'un ventilateur à déclenchement manuel), vilebrequin monobloc tournant sur palier lisse et double carburateur Teikei.

L'accessibilité mécanique est des plus simples : j'ai par exemple effectué, lors d'une journée de repos à Fort-Boujril, la vidange, le changement de filtre à huile, de bougie, la tension de la chaîne, la vérification générale de la visserie et le changement des pneus.

En fait, excepté la perte des axes arrière de support moteur et de plusieurs boulons, je n'ai rencontré aucun problème mécanique !

Sur des parcours accidentés tels qu'on en rencontre au Maroc, la RC 600 Marathon, par sa conception et le brio dont elle fait preuve, autorise de rouler vite quelque soit le terrain, dans un maximum de sécurité.

Dans les dunes de Merzouga, une des étapes les plus éprouvantes du raid, je n'ai pas hésité à monter haut dans les tours pour obtenir le rendement maximum de ma machine.

Malgré un soleil brûlant, et une température frisant les 50° C, j'ai pris un réel plaisir à manier la RC 600. Une moto très saine de l'avant malgré ses 200 kilos tous pleins faits. En revanche, en matière de maniabilité, la hauteur impressionnante constitue un handicap qui peut s'avérer très gênant pour des pilotes de petite taille ; d'autant que le centre de gravité haut perché pose un problème accentué par la fermeté des suspensions (visible sur pistes cassantes) et par un rayon de braquage plutôt limité. Alors lorsque la conduite devient technique, que les réservoirs sont pleins et les changements d'angles nombreux, les avant-bras et les poignets sont plus que sollicités...

Petites natures s'abstenir !

C'est un aspect à classer au rayon « faiblesses » mais qui se voit compenser, haut la main si l'on peut dire, par sa tenue de route. Nul besoin de faire de la publicité pour les Michelin Désert qui participent activement à l'excellente motricité et au comportement linéaire du moteur, ces réactions toujours franches et fermes.

Cette moto est dotée d'une motricité excellente, et pour les inconditionnels de sauts, quel pied ! La Gilera est incontestablement la moto marathon actuelle la plus performante en tout-terrain, plus le rythme est élevé et les chocs violents, mieux elle réagit. Malgré tout, les sensations



Principale modification de la Gilera, l'autonomie passe de 13 à 56 litres grâce aux trois réservoirs en aluminium.

sont semblables à celles ressenties sur le modèle de série. En résumé, cette moto brille par une facilité de tous les instants. En conclusion, c'est sur des pistes telles que celles du Maroc très diverses, que je suis tombé amoureux de la Gilera RC 600 Marathon.

Motu conçu pour rouler très vite sur pistes et qui est capable d'encoisser des chocs violents tout en pardonnant certaines maladresses de pilotages. Quel chance de pouvoir touler le continent africain dans ces conditions avec une moto aussi brillante ! Gianni Perini, directeur sportif chez Gilera, pense qu'un modèle moins onéreux pourrait être réalisé, comportant des réservoirs additionnels en plastique injecté.

Cette moto serait lancée en série limitée avec un prix de vente d'environ 50.000 F. Un projet qui, s'il aboutit, devrait hanter les nuits des nombreux amateurs qui cherchent des motos à bon rapport qualité/prix pour se lancer à l'assaut des pistes africaines.





CARACTERISTIQUES TECHNIQUES Gilera RC 600 Marathon

MOTEUR

Type: monocylindre 4 temps refroidi par eau
Distribution: 2 ACT entraînés par courroie, 4 soupapes
Cylindricité: 558 cm³
Alésage x course: 98 x 74 mm
Puissance max: 48 ch à 7250 tr/min
Couple max: 5,1 mkg à 5500 tr/min
Alimentation: double carburateur Teikai Ø 28 mm
Mise en route: kick uniquement

TRANSMISSION

Primaire: engrainage à taille
Embrayage: multidisque en bain d'huile, commande mécanique
Boîte de vitesses: 5 rapports (2,38-1,55-1,14-0,91-0,74)
Transmission secondaire: par chaîne à joints toriques

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Générateur: alternateur
Allumage: électronique CDI
Batterie: -
Éclairage: double optique, à led

PARTIE-CYCLE

Carrosserie: tête de fourche
Cadre: simple berceau en acier de section carrée
Suspension AV: fourche télehydraulique Ø 44 mm, déb. 300 mm
Suspension AR: monoamortisseur type Power-drive, déb. 280 mm
Frein AV: 1 disque Brembo Ø 260 mm, étrier 2 pistons
Frein AR: 1 disque Ø 220 mm, étrier 2 pistons
Roues: à rayons, jantes Exel 1.85-21 AV, 2.50-18 AR
Pneus: 90/90-21 AV, 140/80-18 AR, Michelin Désert Bib-mousse

CAPACITES-DIMENSIONS-POIDS

Essence: 55 litres
Huile moteur: 2,2 litres
Hauteur de selle: 970 mm
Empoignement: 1500 mm
Garde au sol: 320 mm
Poids à sec (usine): 141 kg
Poids tous pleins faits: 204 kg
Répartition: AV 45% - AR 55%

MODIFICATIONS

La formule Marathon a vu le jour afin de permettre à des motos les plus proches possible de la série (donc pas chères par rapport aux inaccessibles motos d'usine) de figurer correctement en rallye ou sein d'un classement spécial.

La Gilera RC 600

Voici la liste des modifications apportées à la moto sur la base d'une RC de série.

- Carénage, réservoir avant et arrière (56 litres)
- double optique H4
- selle en cuir
- amortisseur Marzocchi réglable en compression et en détente.
- têtes de fourche spéciales usinées (chasse non modifiée).
- repose pieds élargis
- oblation du démarreur
- poignées mousse et protégées mains enveloppant acérés
- biellettes latérales de suspension renforcées
- échappements séparés et libres
- guidon plus étroit
- filtre à air papier
- sabot alu
- réservoir d'eau + cadre plastique noir
- rajout d'une plaque sur la béquille
- tabouret de bord (compas/trip/dérouleur)
- jantes Tegaska Exel (21/18 ou l'ex de 21/17)
- pneus Michelin Désert (Bib mousse avant)
- fourche Marzocchi M1

Les japonais pourraient s'inspirer du mono Gilera : double ACT, quatre soupapes et refroidissement liquide.

