

**APRILIA
80 RC :
SPLENDIDE
ET
EFFICACE**





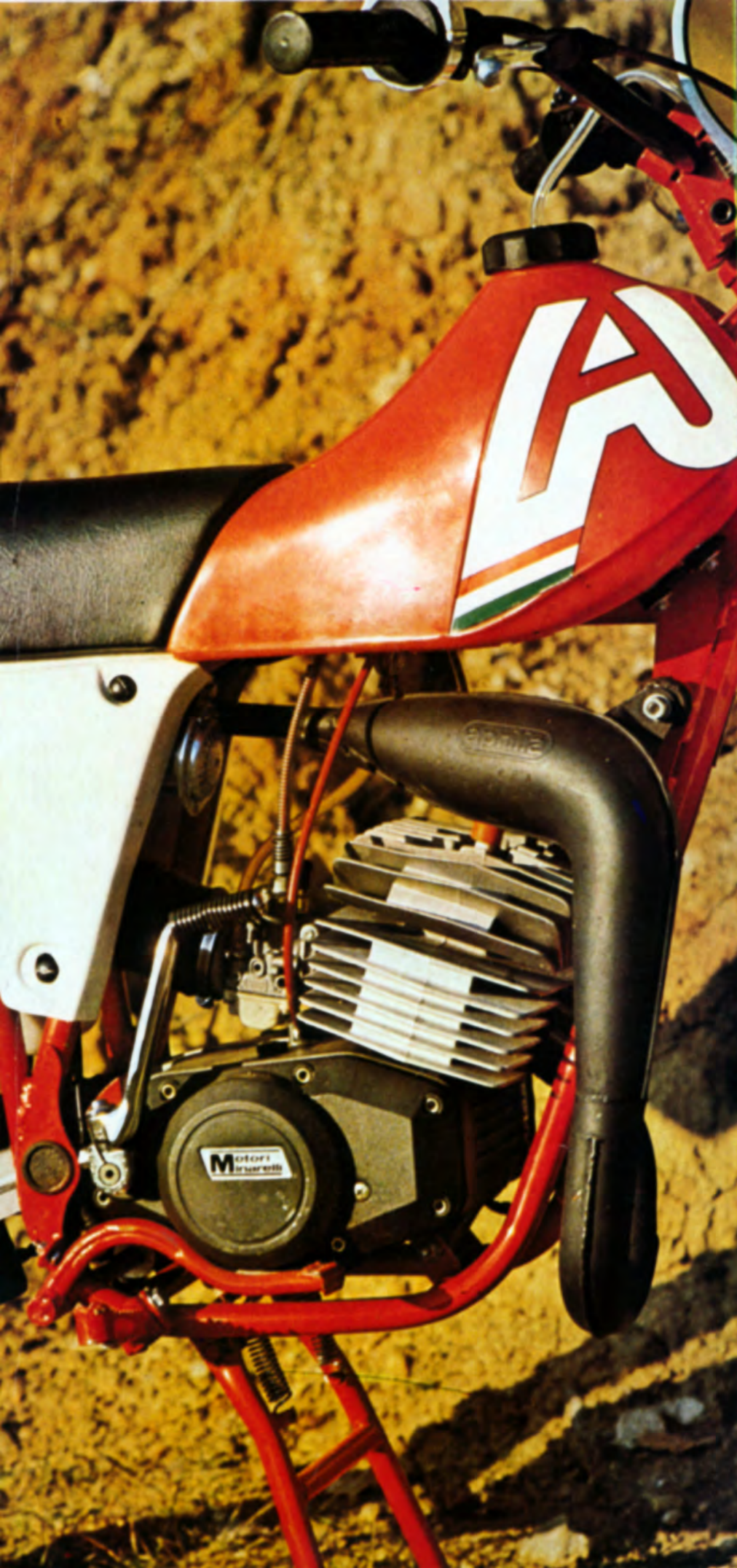
Les Italiens nous étonneront toujours par leur génie, par leur facilité d'adaptation, par ce sens inné qui leur permet de faire d'excellentes machines. Et lorsqu'ils abordent le tout-terrain, ils ont en plus une connaissance des diverses spécialités qui leur permet de faire de belles et bonnes motos en assez peu de temps. Que les Japonais réagissent très vite aux nouvelles situations n'est pas étonnant si l'on considère leur puissance industrielle. Mais pour ce qui est des 80, s'ils ont réagi très vite aussi, ils n'ont pas réalisé des engins aussi purs, aussi adaptés que les Italiens, comme nous l'ont montré nos essais précédents de 80 Suzuki, Honda et Fantic. La 80 Aprilia va-t-elle aussi se classer dans la catégorie des machines intelligentes ? Cet essai va tenter d'y répondre !

UN PILOTE

S'IL VOUS PLAÎT

Déjà quelle gueule, pour parler un langage assez cru. La 80 Aprilia en effet est certainement la plus belle des 80 que nous avons essayées jusqu'ici. Sa ligne pure rappelle beaucoup celle d'une moto d'enduro ou de cross. En fait il faudra peu de choses pour faire de cette 80 une vraie machine d'enduro. Pour la partie cycle tout est bon et il restera seulement à rendre au moteur ses capacités bridées pour rendre la machine homologable. N'anticipons pas. La présentation est luxueuse, à la fois par le dessin général très pur et par la finition très poussée. Encore un fois les Italiens ont ce génie créatif qui fait la différence avec la lourdeur japonaise. Ici tout semble léger, aérien. Rien de massif.

Le choix des couleurs et la répartition font beaucoup pour alléger la ligne, avec l'alliance presque exclusive du rouge et du blanc, si l'on excepte les plaques à numéros jaunes et le trait vert qui avec le blanc et le rouge reprend les couleurs du drapeau italien dans le sigle A (de Aprilia bien sûr) qui décore chaque côté du réservoir. Ce dernier, de forme jumbo est réalisé en polyéthylène (plastique



thermoformé, donc à peu près indestructible en cas de chute), est coloré dans la masse en rouge et contient cinq litres. Il conserve un aspect légèrement translucide qui permet de voir en contre-jour le niveau d'essence sans ouvrir le bouchon. C'est extrêmement pratique.

Les plaques latérales sont en plastique injecté blanc et englobent



les plaques de course reculées, aux normes FIM. Les garde-boue en plastique blanc, eux aussi, sont du type incassable. Enfin la plaque phare est classique.

Le cadre simple berceau est dédoublé depuis le niveau de la culasse, et, bien sûr, sous le moteur. Il est revêtu d'une peinture de type époxy, ce qui laisse augurer une excellente résistance aux chocs et à l'oxydation, en plus d'une grande facilité de nettoyage car la boue n'adhère pas. Ce cadre est équipé d'une béquille centrale.

Les suspensions sont assurées à l'avant par une fourche Corte-Cosso à axe déporté de 210 millimètres de débattement montée sur roulements à rouleaux coniques. À l'arrière on découvre une très belle suspension constituée d'amortisseurs Marzocchi à gaz avec ressort à pas variable et cinq positions de réglage, et d'un bras oscillant à faire crever de jalousie bien de plus grosses motos. Il est réalisé sous forme de caisson, en aluminium et il est revêtu d'une peinture vernie afin que la saleté, là non plus, ne puisse pas adhérer. Le débattement à la roue arrière est de 190 millimètres. Les roues sont constituées de jantes Akront à étiquette verte et elles sont

chaussée de pneus Pirelli espagnols MT 19 de 250 x 21 à l'avant et 350 x 18 à l'arrière.

Les moyeux freins Griméca de 125 millimètres de diamètre sont coniques, et le frein arrière est monté du côté gauche, concentrique à la couronne de transmission. Le frein est ancré sur le bras oscillant par une patte métallique et sa commande s'effectue par tringle, un axe traversant la moto de part en part depuis la pédale située à droite. L'alignement de la roue arrière est assuré par un système à vis et contre-écrou. Le moteur vient de chez Minarelli. C'est un monocylindre deux temps à admission classique, super carré (A x C : 48 x 44 mm), comprimé à 12,5 et développant 11 chevaux à 10000 t/mn avec un carburateur Dell'Orto de 19 millimètres. L'allumage électronique vient de chez Dansi. La transmission primaire se fait par engrenage à taille droite, l'embrayage est de type multidisque en bain d'huile et la boîte comporte six rapports. Enfin la transmission secondaire est assurée par une chaîne. On pourra remarquer que l'axe de sortie de boîte est assez éloigné de l'axe du

bras oscillant. Ainsi, en l'absence d'un tendeur de chaîne, trouve-t-on une roulette fixée au cadre au-dessous de l'axe du bras oscillant pour empêcher la chaîne de se détendre, pendant qu'un patin de nylon protège la partie supérieure du bras oscillant. Un guide en acier est placé devant la couronne pour empêcher à la chaîne de dérailler dans les rochers. On le voit, la conception de cette Aprilia est extrêmement sérieuse, la moto bénéficie largement de l'expérience en course de la marque et apparaît elle-même comme une bête de race qui semble appeler : «un pilote s'il vous plaît...»

NOUS VOICI, NOUS VOILA

En fait la moto n'a pas besoin d'appeler longtemps, et les amateurs se pressent pour l'enfourcher... surtout les essayeurs de Moto-tout-terrain !

À partir du moment où l'on s'assoit sur cette petite moto, l'on remarque tout de suite une hauteur de selle moyenne, surtout que depuis un bon moment les constructeurs nous ont habitués à des motos d'enduro assez hautes sur pattes. Néanmoins cette hauteur de selle convenable n'a pas été obtenue au détriment des suspensions bien au contraire. Ainsi pour un pilote de grand gabarit, on a bien l'impression de dominer la moto, tout en étant à l'aise, grâce à la bonne position des repose pieds et du guidon.

Le starter est sur le carburateur et il faut bien faire chauffer le petit 80, car il n'aime pas les grands froids. Comme sur tous les Minarelli, le démarrage ne se fait qu'au point mort.

La commande d'embrayage est douce. Première et c'est parti tout en douceur. En montant les rapports, on remarque une sélection ferme qui s'estompera après une période de rodage. Les bruits mécaniques de faible intensité, alliés à un échappement à la sonorité dans les normes permettent un usage routier sur des parcours limités, bien sûr. Mais la selle dure vous fera passer l'envie de faire de la route. Par contre cette selle n'aura pas tendance à s'avachir au bout de quelques jours d'utilisation



comme sur d'autres machines. La fourche est très souple et encaisse parfaitement les inégalités de la chaussée. Quant aux ressorts arrière ils sont excellents tant pour le confort que pour la tenue de route. Le freinage est correct : puissant et progressif. Sur les chemins de terre, l'Aprilia RC retrouve vite son élément, pour lequel elle a été construite. Il ne faut pas oublier que la 80 est un modèle réduit des 250 de la même marque. Ce n'est pas un trail à la japonaise mais une mini enduro italienne.

La partie cycle de cette moto est donc bien constituée et permet à

cette dernière de ne pas avoir de réactions néfastes. On appréciera surtout les suspensions de grande qualité qui faciliteront l'évolution de la machine en tout-terrain surtout les combinés ressorts arrière qui procurent une bonne adhérence du train propulseur. C'est très important car avec une puissance limitée, toute perte d'adhérence est problématique. Quant à la fourche elle n'a pas tendance à talonner malgré sa grande souplesse. Peut-être manque-t-elle un peu de rigidité. La boîte très bien étagée, autorise une évolution à basse vitesse, et dans les portions rapides, on peut accrocher facilement le sixième rapport. Mais si une difficulté se présente pas question de passer en force sur un rapport élevé : il n'y a pas assez de puissance. Il faudra tomber une ou deux vitesses pour mieux se relancer. Les freins quant à eux répondront toujours présent à toutes les sollicitations que vous leur ferez.

Le pilotage en tout-terrain de cette moto s'apparente à celui d'une petite cylindrée de grande puissance. En effet le moteur développe tout de même 11 chevaux : et ils sont bien là. Pour preuve, à l'accélération, en première, la roue avant déleste franchement, et avec un peu de doigté on enchaîne sur le deuxième rapport. Mais la boîte avec sa sélection ferme ne facilite pas le passage des rapports sans l'aide de l'embrayage.

L'embrayage sera également utilisé pour relancer le moteur dans les endroits vraiment difficiles où le couple (pas si faible que sa petite cylindrée ne pourrait le laisser croire) ne sera plus d'aucun secours. Pas de problème, l'embrayage tient le coup. Grâce à une hauteur de selle raisonnable, il est facile de s'aider avec les pieds pour contrôler la moto et la remettre dans le bon chemin, lorsque celle-ci s'en écarte.

Les réactions du moteur sont comparables à celles d'un 50 d'enduro, à savoir beaucoup de puissance à haut régime. Mais par contre, contrairement au 50, qui est vraiment très faible à bas régime, ici nous pourrons compter sur un couple qui n'est pas négligeable. En effet ce moteur pourra vous sortir d'un mauvais pas tout en douceur en évitant d'user de l'embrayage, à condition d'être très doux avec la poignée de gaz. Evidemment si l'on ouvre très franchement le moteur s'engorge et cale d'un coup.

Le rayon de braquage un peu juste ne permettra pas de tourner facilement autour des arbres. Heureusement les butées peuvent aisément être sciées. La selle dure ne procure pas non plus un confort excellent en tout-terrain, espérons qu'à l'usage elle s'assouplira. Une autre petite remarque, le guidon est un poil large, en regard de la cylindrée de la moto, ceci étant également facile à rectifier.

CONCLUSION

Les questions posées au début trouvent facilement leur réponse. La machine est intelligente, sa partie-cycle est excellente, ce qui en fait une très bonne moto d'initiation à l'enduro. Elle pourrait même participer efficacement à des compétitions : c'est bon pour la partie-cycle. Simplement, comme nous le disions au début, il faudrait donner au moteur quelques deux ou trois chevaux de plus, ce qui ne devrait pas poser de problème lorsqu'on sait que l'Aprilia 80 cross fait 16 chevaux.

Texte : B. Gerin

Photos : C. Escat