

# Gilera 125 CX



TEXTE: PETER WICKED

ARCHIVES MOTO REVUE

## Haute couture italienne

*En 1990, les ados italiens avaient l'embaras du choix pour épater les filles. Mais la Gilera 125 CX plaçait la barre très haut!*

Les années 90 commencent et les constructeurs italiens ont le vent en poupe : Ducati se fait remarquer avec une gamme redessinée par Tamburini et Galluzzi (mais aussi avec l'excellent nouveau moteur de la 888), et Bimota provoque une mini-révolution avec la Tesi et sa direction avant de type automobile. Sans oublier les nuées de 125 supersports italiennes qui envahissent les cités : Cagiva Mito, Aprilia AF1 ou encore Gilera SP01.

En cette fin de siècle, le groupe Vespa, propriétaire de la prestigieuse marque qui écuma les GP 500 dans les années 50 (voir *MRC* n° 10), propose des gros trails 600 (RC Rally ou Nordwest) et des "pisse-feu" du plus bel effet. Histoire de ne pas trop se laisser distancer par les petits camarades et néanmoins concurrents, Gilera propose en 1991 la CX, une 125 à tomber par terre, enfin façon de parler... Sur la partie-cycle de la SP01, les ingénieurs italiens greffent une suspension avant monobras, certes moins innovante que celle de la Bimota Tesi, mais qui permet de dégager complètement la roue avant. Comme par hasard, la suspension arrière dispose aussi d'un monobras, ce qui procure une certaine symétrie visuelle. Pour finir, les stylistes ont dessiné un carénage intégral de toute beauté. Là-dessous se cachait un petit mono deux temps refroidi par eau (toujours celui de la SP01), malheureusement bridé par chez nous à treize chevaux.

Ce n'est pourtant pas à cause de cela qu'elle n'a pas rencontré le succès escompté dans l'Hexagone, car ses concurrentes étaient logées à la



même enseigne. Non, figurez-vous que l'attraitrice italienne racolait sans vergogne à plus de 30000 F : beaucoup trop cher pour la bourse des jeunes étudiants. Par comparaison, la



Côté pile, la Gilera CX 125 est étonnante avec ses deux roues interchangeables.



Yamaha TZR 125, moins attrayante mais aussi efficace, ne coûtait que 23 000 F. Vous comprenez pourquoi la Gilera CX ne court pas les rues et mérite le titre de future classique.

## Fiche technique

### Moteur

Type: monocylindre deux temps refroidi par eau

Alésage x course: 56 x 50,5 mm

Cylindrée: 124,38 cm<sup>3</sup>

Taux de compression: 13 à 1

Puissance maxi: 30 ch

Allumage: électronique CDI

Alimentation: un carburateur Dell'Orto à boisseau plat ø 32 mm

Lubrification: par graissage séparé

Démarrage: électrique

### Transmission

Embrayage: multidisque

en bain d'huile

Boîte de vitesses: 6 rapports

Secondaire: par chaîne

### Partie-cycle

Cadre: double poutre

en acier

Angle de colonne: 24°

Chasse: 87 mm

Suspensions avant: Single

Suspension System ø 45 mm,

débattement 100 mm

Suspensions arrière:

oscillante, monoamortisseur,

débattement 135 mm

Frein avant: simple disque

ø 300 mm, étrier double

piston

Frein arrière: simple disque

ø 240 mm

Roues: en alu coulé,

AV 350 x 17; AR 450 x 18

### Dimensions

Empattement: 1240 mm

Hauteur de selle: 820 mm

Contenance du réservoir

d'essence: 15 litres

Contenance du réservoir

d'huile: 2,5 litres

Poids tous pleins faits:

157 kg

### Performances

Vitesse maxi:

environ 130 km/h

Essai dans Moto Revue:

n° 3001

Prix en 1991: 30 500 F

(4650 euros)

La cote: entre 1 000

et 1 500 euros