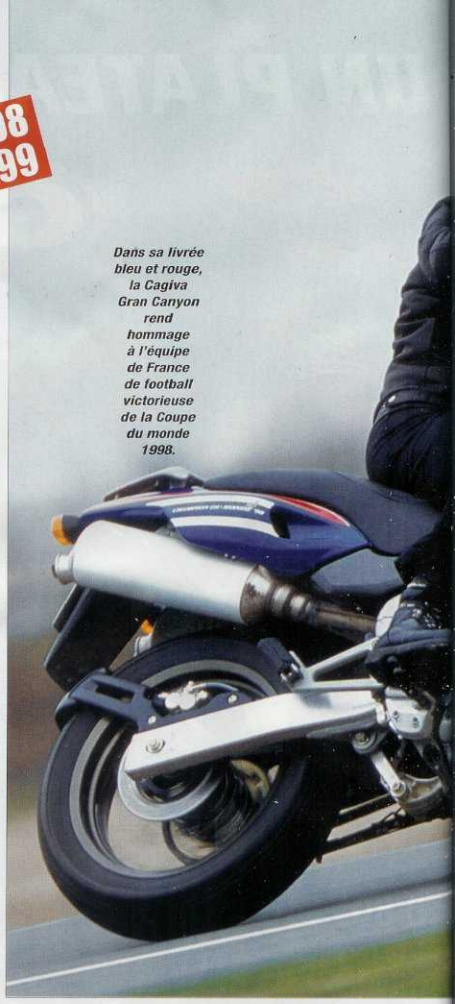
Cagiva 900 Gran Canyon

1998 1999

Nombreux sont ceux qui couvrent de louanges les mécaniques transalpines. Avec son moteur emprunté à la Ducati 900 SS ie, la Cagiva 900 Gran Canyon, s'affirme comme un trail sportif, en marge des gros trails voyageurs.

Par Christophe Le Mao. Photos Bruno Sellier.



Dans sa livrée bleu et rouge, la Cagiva Gran Canyon rend hommage à l'équipe de France de football victorieuse de la Coupe du monde 1998.

L'année 1996 voit la disparition de la Cagiva 900 Elefant (voir p. 56). Le constructeur italien lui trouve une descendante en 98 avec le modèle Gran Canyon. Le principe initial est reconduit sur cette dernière, à savoir insérer un moteur de sportive dans un châssis de trail. Le cocktail se charge de marier la facilité à la performance, deux données a priori incompatibles... La Gran Canyon est la grande sœur jumelle de la Canyon version 600 cm³. L'esthétique novatrice mélange les genres. L'habillage fin, les clignotants avant intégrés à la carrosserie affirment l'aspect ramassé de la bête. Les superbes silencieux d'échappement logés sous la selle donnent à la moto un cachet agressif.

Le sabot moteur en aluminium, les jantes rayonnées munies de pneus à crampons et la selle haute confirment l'esprit "vert" de la machine. La sensation de finesse à l'œil se vérifie une fois en selle. Rares sont les gros trails à offrir autant de compacité. A l'inverse des sportives de Bologne, il est nécessaire de replier la béquille du bout du pied car celle-ci ne possède pas de ressort de rappel. Son ergonomie ne rend pas l'exercice facile. Les premiers tours de roues révèlent l'excellente maniabilité de la belle. Le centre de gravité placé assez bas n'y est pas étranger. En revanche le diamètre de braquage démesuré ne permet pas de se faufiler entre les voitures avec autant d'aisance que les trails de moyenne cylindrée. Les suspensions, de très bonne facture, s'avèrent sèches si l'on considère l'origine tout-terrain de la machine. Le monoamortisseur de marque Boge, réglable en précontrainte mériterait un ajustement hydraulique pour soulager les vertèbres lombaires sur les petits chocs. La fourche, estampillée Marzocchi, retransmet les irrégularités du revêtement d'une manière un peu trop fidèle. En revanche ses fourreaux de 45 mm de diamètre encaissent sans difficultés les décélérations prodiguées par le système de freinage.

Un trail au cœur de sportive

Le double disque de 296 mm de diamètre mordu par les étriers Nissin apporte entière satisfaction. Le feeling au levier est parfait. La puissance est graduelle et amplement suffisante. Pour un peu, on tenterait volontiers de mettre la moto sur sa roue avant. La présence de bons freins est rassurante en regard des capacités d'accélérations de l'engin. Avec prés de 200 km/h au compteur lancée à fond, la Cagiva ne démérite pas. Si la vitesse de pointe ne présente que peu d'intérêt pour cette moto dont la protection n'en fait pas un trail au long cours, la

Assez peu diffusée, la Gran Canyon aurait connu un succès plus important si la polyvalence avait été au rendez-vous.

L'AVIS DU TECHNICIEN

Africa-twin italienne

La Cagiva Gran Canyon ne s'est pas vendue bien longtemps, ce qui fait que les modèles d'occasion ne sont pas légion. Difficile dans ce cas de détecter ses éventuelles faiblesses. Cependant, cadre et habillage mis à part, elle est issue directement de la 900 Elefant commercialisée en 1992 et presque identique à la 750 du même nom apparue en 1988.
La grosse Elefant a fait ses preuves en remportant le rallye des Pharaons et le Dakar 90, ce qui lui a valu le surnom d'Africa-Twin italienne.
Son V-twin Ducati à distribution desmodromique est connu comme le loup blanc. Il bénéficia de

Bruyante de nature, la mécanique signée Ducati se révèle fiable.

l'injection électronique avant ses cousines Ducati Monster et 900 SS dont il provient. Cette mécanique éprouvée ne souffre guère de critique pour sa longévité. Quelques maladies bénignes de jeunesse (prises en garantie) peuvent faire dire à certains qu'une de ces belles italiennes d'occasion tracasse moins son propriétaire qu'une neuve, le premier propriétaire ayant déjà essuyé les plâtres ! Il est quand même préférable que l'entretien de l'occasion convoitée ait été sérieusement suivi par le réseau de la marque, dont les professionnels connaissent bien les particularités et les petits points faibles. Si vous n'avez jamais prêté attention au son d'une Ducati, ne soyez pas alarmés par ses bruits mécaniques, désagréables au ralenti : débrayez, ils disparaissent instantanément...

Daniel Dubois

SELECTION

Modèle : 1999, immatriculé en janvier 2000
Kilométrage : 4 400 km
Prix : 48 500 F
Accessoires : aucun
A revoir : RAS
Vendue par : CIMO, 237, rue Marcadet, 75018 Paris
Tél. : 01.53.06.60.60

Seule une jauge à essence manque au tableau de bord. On note la présence d'un témoin de béquille (cercle rouge).

mécanique transalpine n'en reste pas moins enivrante. Peu souple sous 2 500 tours/minute (3 000 pour la 900 SS ie), la mécanique témoigne d'une belle santé au-delà. Les montées en régime sont franches, puissantes et accompagnées par la présence sonore des silencieux et un grondement de boîte à air bien sympathique. Le couple disponible à mi-régime assure des relances honorables. Sur une route sinueuse, l'agrément moteur rejoint l'équilibre du rigide châssis pour permettre une conduite intuitive et rapide.

Non au voyage, oui à l'attaque

Le grip assuré par les Pirelli MT 80 permet d'atteindre les limites de la garde au sol. La boîte de vitesses, un peu revêche à l'usage, fait preuve de précision pour adapter le régime moteur à chaque sortie d'épingle. Dans ce contexte, difficile de rester sérieux. Avec une apparence aussi svelte et de réelles qualités dynamiques, Cagiva créa en 1998 une sous-espèce parmi les familles de motos. Une sorte de trail-supermotard hybride, dont la saveur sportive renie un peu la polyvalence de ses concurrentes au profit d'un charisme vendu cher à l'époque (59 900 F). ■

Aucun espace n'est prévu pour ranger un antivol sous la selle. Un petit câble, dissimulé sous celle-ci, sert de support de casque. Original mais peu pratique.

Deux bouchons sont nécessaires pour remplir le réservoir, séparé par la poutre du cadre. On note un refoulement important lors du remplissage.

FICHE TECHNIQUE

DONNÉES CONSTRUCTEUR

MOTEUR

Type	bicylindre en L à 90°, 4T, refroidi par air et huile
Distribution	simple ACT, 4 soupapes
Cylindrée	904 cm³
Puissance	73,4 ch (54 kW) à 8 000 tr/min
Couple	7,9 mkg (7,7 daN.m) à 5 500 tr/min
Alimentation	injection électronique Weber
Mise en route	démarreur électrique
Boîte	6 rapports
Transmission finale	par chaîne à joints toriques

PARTIE-CYCLE

Cadre	simple berceau dédoublé en acier à sections rectangulaires
Suspension AV	fourche téléhydraulique, ø 45 mm, déb. 170 mm
Suspension AR	monoamortisseur réglable en précontrainte, déb. 170 mm
Frein AV	2 disques ø 296 mm, étriers 2 pistons
Frein AR	1 disque ø 296 mm, étrier 2 pistons
Pneus AV/AR	110/80 x 19 ; 150/70 x 17
Réservoir/réserve	20 litres/4 litres
Empattement	1 548 mm
Chasse/angle	99 mm/26°
Hauteur de selle	825 mm
Poids à sec/pleins	193 kg/234 kg

COTATIONS Moto Revue

1998 : 47 000 F
1999 : 52 500 F
Prix du neuf en 99 : 59 900 F

+ Charme du moteur
Tenue de route
Nouveau genre

– Homogénéité
Boîte dure
Protection

L'AVIS DES PROPRIETAIRES

Franck Peschisolido, Villejuif 94 (modèle 99, 10 000 km)

« C'est vraiment une très bonne moto ! La partie-cycle est super équilibrée avec un centre de gravité bas. Cela la rend très agréable en virage. Je suis allé dans les Alpes avec elle, et là, c'est un super outil. Elle est maniable et efficace. Venant d'un supermotard Husqvarna, je constate que c'est elle qui s'en rapproche le plus. »

Pierre Courdeau, Paris 75 (modèle 99, 1 000 km)

« En ville, j'ai constaté des défauts. La selle est un peu haute et le passager glisse beaucoup. La protection est assez mauvaise d'origine. Sinon le confort est satisfaisant. Le moteur est très agréable. La boîte demande de bien décomposer les mouvements. La déception vient surtout de la finition et du prix des pièces (1 500 F la batterie). C'est une moto passion. »

CE QUE NOUS EN DISIONS EN 1998...

« Quant à la Cagiva 900 Gran Canyon, le gros caractère du bicylindre Ducati la maintient au niveau de ses concurrentes. A l'accélération, elle devance la BMW (R 850 GS) et la Triumph (Tiger). Bonne surprise, même si on aurait aimé une poignée de gaz plus sensible. (...) Joueuse, la Cagiva délivre des sensations fortes à l'accélération. Côté tourisme, elle marque le pas par rapport à ses concurrentes. On ne peut pas être au sommet partout. »

La précédente : Cagiva 900 Elefant

Celle que l'on surnommait à l'époque "l'Africa-twin italienne" a offert au groupe Cagiva un véritable succès en rallye. Trail authentique doué de quelques capacités tout-chemin, la Cagiva 900 Elefant accusait un poids handicapant, mais un confort supérieur à celui de la Gran Canyon essayée ici.

La remplaçante : Cagiva 1000 Navigator

L'alliance de la mécanique nippone (Suzuki TL 1000 S) au châssis italien fait des étincelles. Plus de puissance et des pneus strictement routiers (Metzelzer ME Z 4) affirment l'orientation sportive de Cagiva. Son prix est de 64 770 F. La future KTM LC 8 lui fera un adversaire de taille. *(Voir aussi page 30)*