

L'appel du large

Conçue pour les gros rouleurs et les amateurs de contrées sauvages, qu'elles soient désertiques ou luxuriantes, la Terra Adventure est incontestablement la 125 la plus polyvalente à l'heure actuelle sur le marché. Route, chemins de terre ou ville, elle sait tout faire.

Par Denis Vincent- Photos constructeur



4,6 l / 100 km
 env. 260 km d'autonomie
 115 km/h maxi
 3 999 €
 (au 15/09/08)

La Terra Adventure, star de la gamme Derbi "off road" est désormais disponible au prix de 3 999 €. Conçue pour avaler les kilomètres (et accessoirement s'aventurer dans la campagne), l'Adventure se distingue de la Terra de base par l'adoption d'une fourche de plus grand diamètre (ø 41 contre 37 mm) et au débattement allongé (175 mm), d'un frein à disque AV redimensionné (ø 300 mm) et d'une roue AV de 21", plus propice aux franchissements lors de balades champêtres. L'aventurière de la marque prend 4 kg dans la bataille (121 kg à sec), 11

mm d'empattement (1 451 mm), et sa selle, déjà haute sur la version de base (815 mm) culmine désormais à 861 mm, conséquence des suspensions au débattement accru (170 mm pour le mono-amortisseur AR).

Bien que préparée à affronter tous les types d'environnements, l'Adventure conserve des pneus mixtes au profil néanmoins plus routier que TT ; Derbi étant conscient que cette moto empruntera plus souvent des routes goudronnées que des chemins de terre. Pour seulement 100 € de plus que la Terra, la Terra Adventure s'enrichit également d'un nouveau saute-vent

et de protège-mains, signe que cette moto a été conçue pour pouvoir barouder à peu près n'importe où.

Parée pour le Dakar

Ainsi, le conducteur profite d'une bulle nettement plus haute abritant mieux le buste alors que les pare-mains ont un double intérêt : protéger de la boue et des branchages hors des sentiers battus comme du froid et de la pluie lors de longs périple routiers. Enfin, des soufflets en plastique garnissent les tubes de fourche pour éviter les rayures et autres infiltra-

tions (sable, boue, etc.). Contrairement à la Terra, l'Adventure délaisse le principe du garde-boue haut perché, plus stylistique que fonctionnel au profit d'un garde-boue "enveloppant" la roue. Elle reprend en revanche le sabot (ici en aluminium) qui protège les carters moteur ainsi que les écopes de réservoir couvrant les genoux du conducteur.

Le reste de l'équipement est identique à celui de la version originelle, dont un vaste porte-bagages. L'Adventure adopte le tableau de bord à la fois complet et joliment dessiné de la Terra. Vous y trouverez un grand

1. TABLEAU DE BORD. Composé d'un gros compte-tours et d'un écran digital, il affiche notamment la vitesse, l'heure, le kilométrage, et dispose d'un témoin de réserve.

2. SELLE. Conséquence des suspensions à grand débattement et de la garde au sol importante, la hauteur de selle est élevée (861 mm), mais son confort ne souffre aucune critique.

3. MOTEUR. Le mono 4T double arbre à came en tête et 4 soupapes développe 15 ch à 9 250 tr/min. Il est refroidi par eau et alimenté par un carburateur de 30 mm.

4. TRAIN AVANT. La fourche \varnothing 41 mm à grand débattement (175 mm) améliore les capacités, à la fois routières et de franchissements de la Terra. Le freinage est confié à un grand disque de 300 mm de diamètre.



« DANS SA VERSION ADVENTURE, LA TERRA EST TRÈS POLYVALENTE, CAPABLE D'ÉVOLUER SUR TOUS LES TYPES DE TERRAINS »

Le garde-boue en position haute disparaît au profit d'une barre de protection, et des soufflets font leur apparition sur la fourche.



Une protection renforcée

Parce que l'Adventure est faite pour harouder à la campagne, Derbi lui a ajouté deux éléments supplémentaires pour protéger le pilote. Le petit saute-vent fumé noir de la Terra disparaît au profit d'une bulle haute transparente, protégeant le buste du vent et des projections. Des protège-mains ont été installés pour abriter les membres des branchages ou autre pièges positionnés à hauteur de mains.



ZOOM

compte-tours facilement lisible doté de six témoins (point mort, surchauffe moteur, réserve, etc.) plus un écran digital. Ce dernier affiche notamment la vitesse, l'heure, le kilométrage (total ou partiel), une alerte de révision et un chronomètre. Parfait tout ça.

A la ville comme au champ

Au terme d'un parcours dans la campagne catalane où nous avons pu jauger des qualités de la belle sur différents types d'environnements, il nous est clairement apparu que l'Espagnole n'a pas usurpé sa casquette d'aventurière. La pluie ayant fait une brève apparition, les conditions étaient toutes réunies pour mesurer le potentiel

de l'Adventure. Guidée par un vice-champion d'Espagne de trial en charge du développement des machines de la marque, la petite troupe d'essayeurs a alterné les évolutions sur routes sèches et dégagées, puis sur petits tronçons de bitume gras et mouillé dans les sous-bois pour ensuite "enfiler" des chemins de terre plus ou moins cahoteux. A aucun moment l'Adventure ne nous a semblé à la peine, que ce soit en termes de performance moteur ou de partie-cycle. Si ses aptitudes routières ne faisaient aucun doute avant cet essai, nous avons été agréablement surpris par les qualités off-road de cette Derbi. Malgré ses pneus à profil mixte, l'Adventure peut compter sur une bonne adhérence sur les sentiers

de terre jonchés de feuilles. Avec sa grande jante de 21" qui avale aisément les obstacles, son poids raisonnable (121 kg) qui lui assure une bonne maniabilité et ses suspensions efficaces, l'Adventure accepte d'être emmenée avec vigueur sur terrains relativement "hostiles".

Sur route, cette excellente moto est aussi impériale en matière de stabilité et de tenue de route que la Terra. Bien que nous n'ayons pas eu l'occasion d'essayer l'Ibère en ville, nous pouvons déduire de cette prise en mains qu'elle devrait s'affranchir facilement du trafic compte tenu de son agilité et de sa légèreté. De plus, le pilote, haut perché profitera d'une excellente visibilité dans le trafic. Seul le large

DERBI TERRA ADVENTURE



Polyvalence
Performances moteur
Esthétique



Pas de béquille centrale
Hauteur de selle

ACCÉLÉRATION	●●●●●●
VMAX	●●●●●●
TENUE DE ROUTE	●●●●●●
FREINAGE	●●●●●●
CONFORT	●●●●●●
PROTECTION	●●●●●●
DUO	●●●●●●
EQUIPEMENTS	●●●●●●
VOLUME RANGEMENT	●●●●●●

Equipements	
Démarrateur électrique	o
Kick de secours	-
Pare-brise	o
Rangement s/s selle	-
Porte-bagages	o
Prise 12V GSM	-
Neiman au contacteur	o
Starter	auto
Bouchon d'essence verrou.	o
Cadran digital multifonctions	o
Béquille centrale	-
Horloge	o
Compte-tours	o
Jauge à essence	-
Témoin de réserve	o
Warning	o
Alarme de série	-
Transpondeur	-

Technique

MOTEUR	
Type	mono 4T Euro 3, 2 ACT, 4 s.
Refroidissement	liquide
Puissance maxi	15 ch à 9 250 tr/min
Alimentation	1 carburateur \varnothing 30 mm
Boîte	6 rapports
Mise en route	démarrateur électrique
PARTIE CYCLE	
Cadre	double poutre en acier
Suspension AV	fourche \varnothing 41 mm, déb. 175 mm
Suspension AR	monocamortisseur réglable en pré-charge, déb. 170 mm
Freins AV/AR	1 disque \varnothing 300 mm / 1 disque \varnothing 220 mm
Pneus AV/AR	90/90 x 21 - 130/80 x 17
DIMENSIONS	
L x l x h	2 192 x 815 x 1 408 mm
Empattement	1 451 mm
Hauteur de selle	861 mm
Réservoir	11 l
Poids à sec	121 kg
EN BREF	
Coloris	blanc
Garantie	2 ans
Prix	3 999 €