

Le look moderne épuré et aéré séduira sans doute les jeunes adultes, cœur de cible de la Terra.

ZOOM



### Porte-paquets

Dépourvu de tout espace de rangement, la Terra se rattrape par la présence d'un assez grand porte-bagages situé dans le prolongement des poignées de maintien. Pratique pour transporter des volumes moyens, il facilite également la pose d'un top case, indispensable pour laisser son casque avec la monture. La place passager offre une assise confortable et assez vaste à votre compagne.

## DERBI Terra 125

# La routière sereine

Ce superbe trail routier, capable "d'enquiller" les kilomètres sans broncher et équipé du nouveau moteur de 15 ch très performant se monnaie 3899 €. Un rapport qualité/prix qui risque de faire de l'ombre à une certaine Honda Varadero.

Par Denis Vincent - Photos constructeur

**D**évoilée au salon de Barcelone 2007, la Terra, valeur sûre de la catégorie n'a pas perdu de temps pour s'imposer dans le paysage français du Trail. Pour cela, les Espagnols ont planché dur, gardant à l'esprit les trois notions directrices du projet : homogénéité, confort et facilité de conduite. Mais, pour séduire, il fallait également dessiner une moto susceptible d'éveiller le désir, puis de construire une partie cycle et un moteur permettant d'assouvir ce désir. Après quelques centaines de kilomètres passés au guidon de la Terra, force est de constater que Derbi a remporté son pari haut la main, en partie grâce au nouveau moteur 4T développant 15 ch.

### Look sportif

Tout comme sa rivale japonaise, la Honda Varadero, la Terra affiche un gabarit valorisant : 2 144 mm de long et 815 mm de large (empattement de 1 440 mm), le tout pour un poids contenu de 117 kg à sec. Une moto qui flatte son conducteur par sa carrure donc, même si elle paraît plus fluette que la Nipponne, mais aussi par sa plastique qui puise ses origines chez certains trails de grosse cylindrée. Son "nez", taillé en pointe, n'est d'ailleurs pas sans rappeler le look BMW. Contrairement à la Honda, la Derbi arbore un style épuré, tant au ni-

veau de la tête de fourche mono-optique qu'au niveau des écopes, résolument sobres. Enfin, le réservoir est court, plongeant rapidement vers la selle double étage. La ligne générale est dynamique et épurée et la finition finit de convaincre. Ce style "aérien" a néanmoins une contrepartie : la protection des jambes et du buste n'est pas aussi bonne que sur la Varadero. Côté équipement et instrumentation, la Derbi fait presque aussi bien que la valeur étalon Honda. Le transport d'objets s'effectue via le robuste porte-bagages bien dimensionné. Dotée d'un démarreur électrique (mais dépourvu de kick de secours), la Terra possède un starter automatique mais ne propose ni warning, ni appel de phare : dommage. Le tableau de bord, compact, se divise entre un compte-tours garni de divers témoins (réserve, vidange, température moteur, etc.) et un écran digital qui affiche la vitesse, l'heure, le kilométrage total et partiel et une alerte de révision.

### Des performances convaincantes

Si la hauteur de selle est assez importante (815 mm), l'assise, fine, autorise au plus grand nombre à prendre place à bord. Le rembourrage de cette selle prend soin du conducteur qui bénéficie d'une position très agréable, avec des repose-pieds bien placés et un guidon qui tom-

be naturellement en mains, même si sa largeur est un peu handicapante en ville à l'heure de se glisser entre les files de voitures. Le confort de suspensions est du même acabit, gommant la moindre

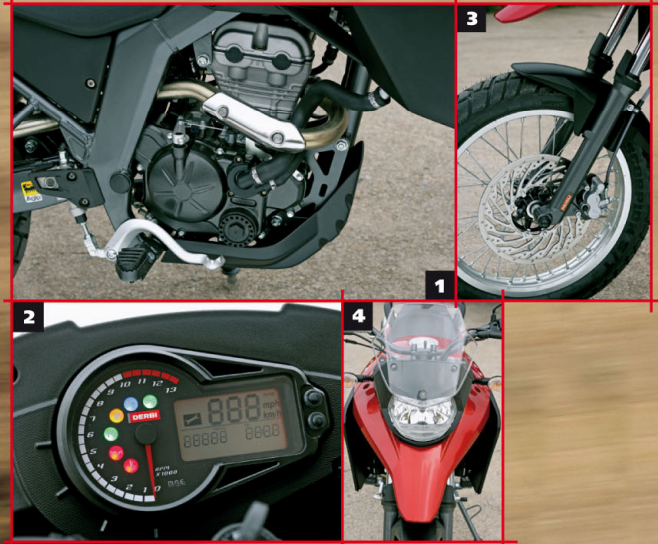


inégalité de la chaussée et la tenue de route aussi bien que la stabilité à haute vitesse ne souffrent d'aucun reproche. Le train avant avec sa roue de 18" est précis et bien "posé" au sol. Seule la fourche (tubes ø 37 mm) à grand débattement (150 mm) peut révéler ses limites sur les freinages appuyés. Sur routes sinueuses, la Terra fait preuve de panache, virant d'un angle à l'autre promptement et proprement, sans effort particulier. Stable et agile, cette Derbi se veut également très maniable grâce à sa faible masse, qui compense en ville le centre de gravité placé un peu haut. Conçu en collaboration avec Piaggio, le nouveau moteur équipant la Terra est un mono 4T liquide, 2 ACT et 4 soupapes qui développe 15 ch à 9 250 tr/min et s'alimente par un carburateur ø 30 mm. Un peu creux en dessous de 3 000 tr/min, il tracte progressivement

jusqu'à 6 500 tr/min puis délivre toute sa puissance jusqu'à la zone rouge qui débute à 10 000 tr/min ! Servi par une boîte à 6 rapports, ce bloc s'avère vigoureux tant que l'on reste dans la zone adéquate, et relance puissamment, même en côte. Accrochant les 116 km/h chrono en vitesse maxi, cette Derbi se positionne comme une des 125 cm3 les plus rapide du marché : ce moteur est incontestablement une réussite et justifie presque à lui seul l'acquisition d'une Terra !

Bien que la Terra pêche en termes de protection du pilote, elle jouit d'un rapport qualité/prix hyper attractif, ce qui explique son succès. Avec en plus la carte de la séduction dans sa manche, la Derbi a tout pour plaire, d'autant plus qu'elle coûte plus de 1 000 € de moins que la Honda Varadero : de quoi réfléchir...

4,6 l/100 km  
env. 260 km d'autonomie  
116 km/h maxi  
3 899 €  
(au 15/09/08)



**1. 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, alimenté par un carburateur de 30 mm, et servi par une boîte 6 rapports bien étagée.

**2. 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 et de température moteur, mais pas de jauge à essence.

**3. TRAIN AVANT.** La fourche hydraulique ø 37 mm est à grand débattement : 150 mm. Elle repose sur une jante de 18" équipée d'un pneu à profil mixte (100/90) et d'un disque ø 280 mm.

**4. PROTECTION.** Assurée par un petit saute vent et les écopes latérales, la protection du pilote est assez bonne même si elle n'est pas le point fort de l'Espagnole.

## DERBI TERRA



Aptitudes routières  
Performances  
moteur  
Confort



Moteur à bas régime

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	o
Neiman au contacteur	o
Starter	o
Bouchon d'essence verrou.	auto
Cadran digital multifonctions	o
Béquille centrale	-
Horloge	o
Compte-tours	o
Jauge à essence	-
Témoin de réserve	o
Warning	-
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 ø 30 mm  
Boîte 6 rapports  
Mise en route démarreur électrique

#### PARTIE CYCLE

Cadre poutre en acier  
Suspension AV fourche hydraulique ø 37 mm, déb. 150 mm  
Suspension AR monoamortisseur réglable en pré-charge, déb. 150 mm  
Freins AV/AR 1 disque ø 280 mm / 1 disque ø 218 mm  
Pneus AV/AR 100/90 x 18- 130/80 x 17

#### DIMENSIONS

L x l x h 2 144 x 815 x 1 260 mm  
Empattement 1 440 mm  
Hauteur de selle 815 mm  
Réservoir 12 l  
Poids à sec 117 kg

#### EN BREF

Coloris rouge, gris  
Garantie 2 ans  
Prix 3 899 €

« TRÈS CONFORTABLE ET EXCELLENTE ROUTIÈRE, LA TERRA SE POSE EN ALTERNATIVE CREDIBLE DU BEST-SELLER VARADERO »