

# Une Ibère pimentée !

**Moto hybride, la Mulhacén Café est un roadster intégrant des touches de scrambler et de Café Racer. Elle hérite également d'une fourche inversée et d'un frein à disque de plus grand diamètre par rapport à la version de série. Superbe...**

Par Denis Vincent – Photos DR

**A**vec l'arrivée de cette mouture "Café" de la Mulhacén, la marque espagnole en remet une couche autour de son scrambler fétiche en cultivant encore un peu plus le look sportif de cette émanation des célèbres café racer des années 70 : une moto simple et dépouillée de tout carénage, plutôt basse et au caractère bien trempé.

Déjà très charmante dans sa version de série, la Mulhacén est sublimée dans cette livrée Café. Elle n'est pourtant pas si différente de son inspiratrice et les lignes restent inchangées. Mais l'apport de détails tels que les jantes noires à bâtons en lieu et place des jantes à rayons ou encore du cadre peint en rouge lui confèrent une identité bien spécifique. L'arrivée d'une fourche inversée de grand diamètre (ø 41 mm au lieu de 37 mm) lui assure également des airs de "grande" et le mélange des deux coloris fétiches de la marque (rouge et noir) a été savamment pensé.

Au chapitre des changements techniques, notons l'adoption d'un frein à disque AV de 300 mm de diamètre à étrier radial et d'une jante de 17" (18" sur la version de base). L'empattement est légèrement allongé (1 335 mm, soit 9 mm supplémentaires) et le poids augmente de 10 kg pour grimper à 120 kg à sec.

## Pas de superflu, que de l'essentiel

Dans le domaine de l'équipement et des aspects pratiques, la Café reprend le barda de la version de série, plutôt sommaire comme le veut le positionnement de cette moto. Côté rangement, il ne faut pas vraiment compter sur l'espace sous la selle qui n'accueille qu'un bloc disque ou un pantalon de pluie. Mais l'essentiel destiné à vivre cette moto avec plaisir au quotidien est bien là : le Neiman au contacteur, la béquille latérale, le bouchon d'essence verrouillable et une petite barre de maintien pour assurer le passager. On regrette que l'impasse ait été faite sur l'appel de phare et les warning. En revanche, la Mulhacén Café donne dans le modernisme avec son ordinateur de bord high tech. Car ce dernier fait carton plein, rivalisant avec le meilleur des motos 125. Si certaines informations présentes font partie du package de

base (vitesse, totalisateur kilométrique, partiel...), d'autres sont moins courantes comme le régime moteur, l'horloge ou encore le chronomètre.

La Café est incontestablement une moto facile et ludique. Grâce à sa hauteur de selle contenue (790 mm), elle s'adresse à tous les gabarits, et son poids (120 kg), bien qu'en hausse par rapport à la Mulhacén de base, fait d'elle une moto à mettre entre toutes les mains, notamment celles des néophytes. La position de conduite est excellente, même si certains trouveront le guidon un petit peu loin par rapport à l'assise. Nous avons

présent, on prend toute la mesure du caractère pimenté de la belle. Déjà dotée d'un excellent comportement dans sa version initiale, la Mulhacén Café se montre encore plus efficace, particulièrement sur routes sinueuses, comme nous avons pu le constater dans les superbes virolos croisés lors de notre essai. L'apport de la nouvelle fourche, du poids supplémentaire et de l'empattement rallongé sont sensibles en termes de stabilité, sans que cela ne brime pour autant l'agilité de la Café : elle accepte les changements d'angle musclés sans sourciller. Il suffit de pla-

faire une virée à son guidon le week-end. Que demander de plus ? Ah, si, il vous faudra tout de même accepter de déboursier 3 899 € pour vous l'offrir. C'est le prix de l'exclusivité. Car l'Espagnole revendique une personnalité unique sur ce créneau.



Cette livrée Café est une véritable réussite esthétique !

également apprécié le confort de la selle, qui ne se fait pas sentir lors de longs trajets. On retrouve au guidon de la Café le même comportement en ville que celui de la Mulhacén, à savoir une moto agile et maniable (faible rayon de braquage), qui ne présente finalement qu'un seul inconvénient : le manque de charisme de son moteur en dessous de 4 500 tr/min. Passé ce cap, l'excellentissime bloc de facture Piaggio et développant 15 ch imprime un rythme que seules les plus efficaces des 125 peuvent suivre !

## Du fun !

Une fois sorti des villes, et particulièrement lorsque le relief se fait plus

cer son regard sur la trajectoire pour que la Café l'emprunte : tenir son cap se fait instinctivement compte tenu du comportement hyper sain de l'Ibère. Dans ce cas, nul besoin de solliciter le sélecteur trop souvent, il suffit de rester dans la plage moteur "efficace" (de 6 000 à 9 500 tr/min) pour profiter de la puissance du moteur dont les vibrations ont été atténuées par rapport à la Mulhacén "classique".

Superbement motorisée, facile à prendre en mains, esthétiquement craquante et ludique au niveau des sensations, la Mulhacén Café joue les Mister Hyde et docteur Jekyll : idéale pour vous emmener avec sagesse au bureau le lundi matin et fun à souhait à l'heure d'aller

## De la gueule

Outre les améliorations techniques apportées à la partie cycle, c'est la superbe décoration qui confère à la Café son identité. Du cadre peint en rouge aux jantes noires à bâtons en passant par le saute-vent rehaussé, la robe de cette version est tout simplement magnifique et lui sied à merveille. La bande rouge qui traverse le réservoir, le saute-vent et le garde-boue apportent la touche sportive à cette Mulhacén frappée du logo Café sur les écopés de réservoir.



ZOOM

**1. MOTEUR.** Une fois passé les bas régimes, le mono 4T de 15 ch se montre plein de caractère et de vigueur, et autorise une bonne vitesse de pointe de 112 km/h.

**2. TRAIN AVANT.** Il est construit autour d'une fourche inversée de 41 mm de diamètre reposant sur une roue de 17". Le grand disque ø 300 mm procure un excellent freinage à la Derbi.

**3. TABLEAU DE BORD.** Ce n'est pas un modèle de lisibilité, mais il est complet, avec compteur de vitesse, compte-tours, témoins de vidange et de réserve, chronomètre et horloge.

**4. SELLE.** L'assise a été placée à une hauteur modérée (790 mm) pour convenir à toutes et à tous. Ni trop large, ni trop étroite, elle est plutôt confortable...



## DERBI MULHACEN CAFÉ



**Look**  
Performances moteur  
Tenue de route



**Protection**

### ACCÉLÉRATION

VMAX

TENUE DE ROUTE

FREINAGE

CONFORT

PROTECTION

DUO

EQUIPEMENTS

VOLUME RANGEMENT

Démarrateur électrique	o
Kick de secours	-
Pare-brise	-
Rangement s/s selle	o
Porte-bagages	-
Prise 12V GSM	-
Neiman au contacteur	o
Starter	-
Bouchon d'essence verrou.	o
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 périmétrique en acier  
Suspension AV fourche hydraulique ø 41 mm, déb. 130 mm  
Suspension AR monoamortisseur, déb. 130 mm  
Freins AV/AR 1 disque ø 300 mm/ 1 disque ø 218 mm

#### Pneus AV/AR

100/80 x 17 - 130/70 x 17

#### DIMENSIONS

L x l x h 2 006 x 810 x 1 065 mm  
Empattement 1 335 mm  
Hauteur de selle 790 mm  
Réservoir 13 l  
Poids à sec 120 kg

#### EN BREF

Coloris Café noir  
Garantie 2 ans  
Prix 3 899 €

4,5 l/100 km  
env. 240 km d'autonomie  
112 km/h maxi  
3 899 €  
(au 15/09/08)



« CETTE DERBI EST LA SEULE REPRÉSENTANTE DE LA CATÉGORIE CAFÉ RACER EN 125 »