

MATCH

LES 300 ENDURO



GAS GAS EC RACING
HM HONDA CREF-X
KTM EXC-E
SHERCO SEI-F

Nous n'avons pas encore eu l'occasion d'essayer les 300 versions 2010 de chez Gas Gas et KTM. L'occasion était belle d'évaluer leur potentiel face aux nouvelles cylindrées intermédiaires à soupapes HM Honda et Sherco. Deux ou quatre-temps ? Une certitude, le 300 a le vent en poupe.

SOLUTIONS

INTERMÉDIAIRES



Avec son moteur complet et sa partie-cycle agile, on n'hésite pas à s'aventurer dans le technique avec la Sherco.



MATCH LES 300 ENDURO



Le moteur Sherco est alimenté par une injection Magnetti Marelli. Comparé à la 250, l'alésage est augmenté de 5 mm.



Une vis quart de tour pour ôter la selle, on déclipse cette tige à ressort pour extraire le filtre à air, facile et rapide!



Comme en témoigne ce joli té de fourche anodisé à trois vis de serrage, la finition est soignée sur la Sherco.

« Le Sherco est réactif dès les bas régimes. »

+ moteur coupleux, coffre

- mise en route

La Sherco est moins « vélo » mais dotée de suspensions plus fermes et d'un moteur plus énergique. On la place aisément dans les pif-paf et elle s'avère efficace dans les évolutions lentes et techniques de type pierrier. L'avant se domine convenablement mais ce n'est pas aussi court que la HM et l'on ressent une légère inertie moteur qu'il n'y a pas sur la X. Pour se faufiler, la Katé sait faire mais étonnamment, les presque sept kilos d'écart avec la HM ne lui donnent pas l'avantage. On a affaire à un ensemble moins compact et plus réactif dans les trous de freinage ou sur les séries d'obstacles cassants. Légère, on la rattrape aisément quand ça part de travers mais ce n'est pas pour autant qu'on la place plus facilement à l'entrée d'un épingle. Même la Sherco, moins volage, lui tient tête dès que ça tournicote. La Gas Gas est du même acabit. Les deux-temps ont la bougeotte mais ne sont pas pour autant plus maniables. On

Stabilité

La virée dans les chemins auvergnats a permis d'avoir un premier aperçu sur le potentiel des candidates dès que le terrain s'abîme. Notre boucle d'essai, ponctuée de montées caillouteuses, d'une descente ravinée et d'un chemin roulant défoncé permet de confirmer ces premières sensations. Malgré ses suspensions très souples, les plus confortables du quatuor, la HM Honda permet de négocier sans retenue les zones remuantes. On pilote vraiment en confiance. C'est sur les parties très cassantes, lorsque les suspensions travaillent en profondeur, qu'elle peut avouer ses limites. Remontée truffée de roches saillantes et de cailloux roulants, ça remue un peu plus que la Sherco, plus précise dans ces conditions. La fourche de cette dernière est moins progressive, plus remuante sur les petits chocs mais on apprécie son bon fonctionnement en fin de course. À l'arrière, la mo-

KTM EXC-E

Poids vérifié tous pleins faits :
..... 110,4 kg
Réservoir : 9,5 litres
Démarrage : ..élec. + kick

8 557 €*

* 7 990 € + options (silencieux Akrapovic, protège-mains, mise à l'air bouchon réservoir, protège disque AV), plastiques noirs et déco non compris

Ce qui change :

- ▶ Réglages suspensions
- ▶ Boîtier de filtre à air
- ▶ Jantes plus légères
- ▶ Guidon
- ▶ Chaîne DID
- ▶ Bouchon de radiateur 1,8 bar
- ▶ Déco
- ▶ Échappement renforcé



SHERCO 3.0 SEI-F

Poids vérifié tous pleins faits :
..... 114 kg
Réservoir : 7,5 litres
Démarrage : électrique

8 684 €

Ce qui change :

- ▶ Base moteur de la 250 SEI-F avec diamètre d'alésage augmenté
- ▶ Alimentation par injection électronique Magnetti Marelli
- ▶ Boîte six rapports
- ▶ Batterie d'alimentation Yuasa 12V/7Ah
- ▶ Démarreur électrique (pas de kick)
- ▶ Échappement en acier inox
- ▶ Silencieux aluminium catalytique aux normes Euro 3
- ▶ Alternateur 150 W Ducati Energy
- ▶ Freins AJP
- ▶ Cadre simple berceau dédoublé en acier chrome molybdène
- ▶ Jantes Excel, rayons en acier



mal à l'aise. La Sherco est légèrement plus imposante. On s'y fait vite mais on n'a pas cette facilité d'adaptation unique à la HM Honda. La KTM n'a pas à rougir mais étrangement, comme sur la Gas Gas, l'ensemble fait plus imposant que les 4T. On prend le temps de choisir sa position de guidon parmi les multiples réglages. Après, on est vite à l'aise. Des vibrations qui résonnent dans les pieds et un moteur du genre énergique, même si elle aussi ne présente pas de lacunes majeures, la Gas Gas demande un temps d'acclimatation légèrement supérieur aux autres.

Maniabilité

Bien positionné, naturellement dominateur une fois en place, on ne craint pas les virages serrés et les portions techniques aux commandes de la HM. Elle pourrait être encore plus réactive avec des suspensions moins souples. Ce n'est pas gênant sur les parties sans difficultés mais dès que des blocs rocheux, des racines ou d'autres obstacles s'en mêlent, elle est un peu trop pataude.

PARTIE-CYCLE

1. HM Honda/Sherco ; 3. Gas Gas/KTM

Prise en main

Au programme de ces deux journées d'essai, une virée dans les chemins, une séance de chronos histoire de pousser les candidates dans leurs derniers retranchements et une boucle d'environ quinze minutes sur un terrain varié où les motos seront essayées en série. Rien de tel pour repérer les points forts mais aussi les faiblesses. Avant de commencer, place à la séance photos et à la découverte de chaque monture. La prairie est vaste et sans difficultés, l'endroit est idéal pour faire connaissance. La palme revient à la HM Honda. Un ensemble compact, un guidon bien dessiné et une position permettant de se sentir dominateur, une fois lancé, on a l'impression de la connaître depuis toujours. Quel que soit le gabarit, on s'adapte instantanément à la rouge. Les commandes sont douces, précises, le tout associé à des suspensions confortables. Difficile d'être

L'AVIS
DU LECTEUR



Damien Rougier,
35 ans, 1,84 m/89 kg, niveau
rando loisir, 5 ans de pratique,
KTM 450 EXC 2005

1^{er} ex aequo HM Honda/KTM :

« La HM Honda est super au niveau de l'acclimatation, j'avais tout de suite l'impression que c'était ma moto. Elle est facile d'accès et je n'ai pas ressenti le poids en balade. Elle est très confortable, elle ne donne même pas envie d'être debout, même assis ça passe partout avec confort. Le moteur est bon, l'ensemble est peut-être un peu lourd en fin de journée avec la fatigue. Par rapport à ma 450, il manque un peu de watts quand on veut ouvrir pour le plaisir. J'ai bien aimé aussi la KTM un peu haute mais ça me plaît bien. Son moteur a une bonne souplesse, elle repart vraiment bien à bas régimes, un peu comme un quatre-temps et après, si t'as besoin de prendre un peu de vitesse, il va vraiment bien. »

3^e Sherco : « Il y a un bon moteur sur la Sherco, par contre la position ne me met pas à l'aise. Je ne sais pas si ça vient de mon gabarit mais je me sens dessus comme un crapaud. Son moteur va vraiment pas mal, il est complet, il a une bonne allonge, je suis moins à l'aise avec sa partie-cycle. Mais j'ai quand même été agréablement surpris, je ne m'attendais pas à une moto comme ça. Je m'attendais à voir un modèle moins pro, c'est une vraie marque et même si je ne suis pas fan, elle a vraiment sa place parmi les grandes marques. »

4^e Gas Gas : « Sur la Gas Gas, j'ai tout de suite été impressionné par son côté on/off, son moteur est trop tonique pour moi. Je l'ai sentie vraiment trop molle de l'avant, sur les freinages elle plonge et me déséquilibre, je n'étais réellement pas à l'aise avec. Elle ne me donne vraiment pas envie d'attaquer. »

ticote. L'ensemble est plus remuant dans les trous, plus volage que les quatre-temps et demande un certain savoir-faire pour l'exploiter au maximum. Un avant manquant de précision quand ça secoue sévère, c'est le seul point moyen rencontré sur cet ensemble homogène. Comme son nom l'indique, la Gas Gas Racing est plus orientée compétition. Le moteur ne rechigne pas à évoluer en sous régimes. Reste à utiliser doucement la poignée de gaz car sa vivacité ne convient pas forcément à tous et peut vite déstabiliser. Les vibrations ne sont pas non plus très agréables, surtout sur une journée complète. La partie-cycle est convenable avec des suspensions bien accordées, rien à signaler sur ce point. Le moteur HM Honda est facile à exploiter mais un ton en dessous des autres en termes de puissance. C'est la reine du confort. Ses suspensions sont très souples, parfois trop quand le rythme augmente. Heureusement, les réactions sont saines et jamais violentes. Seul le

compétiteur sera frustré par le manque de peps et la mollesse d'ensemble. Par contre, pour la balade, c'est une arme, pas vrai Damien ?

VERDICT QUALITÉ/PRIX

1. Gas Gas ; 2. Sherco ; 3. KTM ; 4. HM Honda

Dans sa version standard, la KTM aurait pu contester la suprématie de la Gas Gas sur ce verdict qualité/prix, mais avec ce modèle « customisé » proposé à plus de 8500 euros (sans compter les plastiques noirs et la déco Akrapovic), le choix est vite établi vu le prix défiant toute concurrence de l'Espagnole. À 8684 euros, la Sherco s'intercale et la HM Honda à la finition exemplaire reste la plus chère de loin et comme son moteur n'est pas le plus performant... ■

Par Yann Guédard. Photos Frank Paul

COMPARATIF EXPRESS*

	GAS GAS	HM HONDA	KTM	SHERCO
Présentation/équipement	2	1	2	3
Rendement moteur	1	3	1	2
Agrément moteur	3	3	2	1
Maniabilité	2	1	2	2
Stabilité	2	3	3	1
Suspensions	1	1	2	2
Freins	2	1	1	2
Prix	1	3	2	2

*Ces classements particuliers sont indépendants du classement général (cf. verdict). L'addition des places ne définit nullement le résultat final, les critères abordés n'étant pas comparables.

EQUIPEMENT/ACCESSIBILITE

	GAS GAS	HM HONDA	KTM	SHERCO
Accès filtre à air	***	***	****	****
Accès filtre à huile	-	***	-	****
Accès vidange	****	***	****	***
Sabot moteur	oui (semelle)	oui	non	non
Ceilleton niveau d'huile	non	non	oui	oui
Protections cadre	oui	oui (adhésif)	oui	oui (adhésif)
Protège-mains	oui	oui	oui (option)	non
Ø orifice silencieux	32 mm	23 mm	30 mm	26 mm
Protection collecteur	-	oui	-	oui
Mousse de guidon	oui	oui	oui	non
Positions guidon	2 + rehausse amovible	2	4	4 + rehausse amovible
Efficacité béquille	***	**	****	****

* médiocre ** moyen *** bien **** très bien

LES CHRONOS

	GAS GAS	HM HONDA	KTM	SHERCO
Damien Rougier	1'30'00	1'30'72	1'28'58	1'30'18
Yann Guédard	1'13'20	1'14'62	1'13'30	1'13'60
Mathias Brunner	1'20'86	1'18'70	1'21'02	1'19'01
Éric Pernet	1'31'31	1'30'77	1'31'86	1'29'49

En gras, le meilleur temps de chaque pilote

TARIF PIECES DETACHEES (2010 EN EUROS)

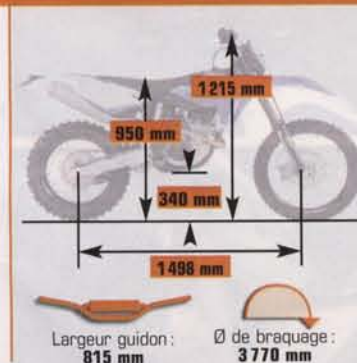
	GAS GAS	HM HONDA	KTM	SHERCO
Piston complet	175,04	169,33	160,32	231,54
Échappement complet	519,44	774,48	735,45	445,98
Recharge de silencieux	n.c.	85	82,28	n.c.
Filtre à huile	-	13,19	-	17,24
Filtre à air	19,19	57,16	15,37	27,78
Disques d'emb. lisses/garnis	156,41	66,36/106	54,56/131,31	56,67/109,36
Poignée de gaz	67,85	24,02	54,60	65,97
Sélecteur	39,63	83,28	57,95	43,43
Pédale de frein AR	79,06	101,47	84,26	93,12
Levier d'embrayage	33,64	22,20	28,70	26,83
Levier de frein	14,98	19,39	23,20	32,87
Plaquettes de freins AV/AR	47,42/85,62	48,28/48,28	39,83/49,75	n.c.
Disques de freins AV/AR	72,95/73,01	120,49/146,67	94,30/81,63	n.c.
Joint spi de fourche	14,17	15,18	13,34	15,30
Garde-boue AV/AR	49,37/16,80 (avec adhésif)	19,90/21,90	25,12/29,74	27,89/25,83
Plaques latérales D/G	16,80/16,80 (avec adhésif)	38/38	-	21,28/21,28
Ouïe de radiateur	50,25 (avec adhésif)	37	60,10	22,52
Plaque-phare	36,07 (avec adhésif)	25,40	23,82	20,79

Sherco 3.0 SEI-F
8684 €

monocylindre 4T à refroidissement
liquide, simple ACT, 4 soupapes
84 x 52,25 mm
290,05 cm³
injection électronique Magnetti-Marelli
1 litre
1.4
électrique
6 rapports

simple berceau dédoublé en acier,
boucle arrière démontable en alu
Ceriani inversée Ø 46 mm,
déb. 295 mm, double réglage
Sachs, déb. 320 mm,
quadruple réglage
Ø 270/240 mm
13/48 dents
7,5 litres
Michelin Enduro 3

114 kg



L'AVIS DU LECTEUR

Éric Pernet, 44 ans, 1,86 m/95 kg, niveau rando loisir, KTM 520 EXC 2002

1^{er} Sherco : « La Sherco m'a charmé avec son moteur qui reprend vachement bas. Le quatre-temps doit te permettre de reprendre, d'enrouler plus, à mon sens, c'est plus l'esprit balade enduro sans t'empêcher d'avoir de temps en temps pour se faire plaisir et c'est ce que j'ai immédiatement trouvé avec la Sherco. Aussi bien moteur que partie-cycle, position, je me suis tout de suite senti bien dessus. C'est la première fois que j'en pilotais une et je suis franchement bluffé. Dommage pour le démarreur, car même quand tu connais la ruse de réamorcer l'injection, ça reste limite. »

2^e ex aequo KTM/HM Honda : « Le moteur de la KTM est très linéaire, dans le pierrier, il pardonne vachement et peut reprendre très bas par rapport à la Gas qui ne pardonne rien. Ce n'est pas un 4T, mais par rapport au HM il reprend presque aussi bas. Je n'ai pas de remarques sur sa partie-cycle, c'est nickel, ça ne bouge pas trop dans les pierres. En balade je n'ai pas senti la HM, j'ai trouvé son moteur creux, sans reprises. J'étais resté là-dessus jusqu'aux essais en spéciale et sur la boucle où finalement je ne l'ai pas trouvée si mal que ça. Dans le pierrier de la boucle, j'ai même fini par prendre mon pied et pourtant je n'avais plus de bras. Je n'ai rien à redire sur la partie-cycle, seul son côté un peu creux m'a gêné. »

4^e Gas Gas : « Dès le matin, j'ai trouvé la Gas Gas élitiste, elle est brutale, vive... J'ai ensuite écouté les remarques d'Olivier, le responsable de la marque, qui m'a conseillé de rouler sur le filet de gaz. Et c'est vrai que comme ça, ça se passe déjà beaucoup mieux. Enfin c'est quand même pour des pilotes d'un certain niveau, pas le mien. J'ai bien aimé la partie-cycle, moins la brutalité moteur. Avant ma 520, j'ai eu un 360 KTM, j'aimais bien son côté brutal mais pas à ce point-là. »



MERCI... À Greg Fayard pour sa disponibilité, un bon plan pour une rando ou un stage au pays de l'enduro (06 75 38 99 01). À Nicolas de l'Auberge-gîte du Château à Saint-Marcel-d'Urfé, les enduristes y sont reçus à bras ouverts, une adresse à connaître (www.gite-auberge-du-chateau.com).