



Comparatif 4T ALTERNATIVE VALIDE

SHERCO 3.2 TR / BETA EVO 300 4T / MONTESA COTA 4RT

Alors qu'on les croyait en voie d'extinction à cause de leurs émissions polluantes, les motos deux-temps ont resurgi avec une force incroyable, faisant subitement de l'ombre à leurs sœurs quatre temps, qui n'ont cependant pas cessé d'évoluer. Pour preuve nous vous offrons ce comparatif, qui nous a permis d'apprécier personnellement les qualités de nos trois protagonistes.

Texte : R.S., traduction Perrine Caillou. Photos : A.Giménez, E.Alarcia, J.Auferli

Pour réaliser ce test, nous avons voulu en effet les emmener sur leur terrain préféré, avec des zones naturelles aux tracés inédits, sur le sec et dans la boue, et si possible avec de longs interzones qui pourront nous révéler à coup sûr aussi bien leurs qualités que leurs défauts. Les 3 jours de Trial de Santigosa approchent, nous avons trois motos, et une idée... et si on faisait chaque jour avec une moto différente ? Un coup de fil à nos amis du Moto Club Abadesses a suffi pour obtenir leur bénédiction et nous avons tout mis en oeuvre pour disposer des motos à temps. Aucun problème pour la Beta et la Montesa. En revanche, Sherco n'avait pas demoto de série disponible, car la production des 4T n'avait pas encore commencé, mais Dani del Valle s'est immédiatement débrouillé pour résoudre le problème. Comme les vacances de la Semaine Sainte arrivaient et que les usines seraient fermées, nous n'avons pas eu d'autre choix que de nous déplacer le mercredi jusqu'à chez Beta Trueba et Montesa-Honda pour récupérer les motos, un voyage pénible étant donné le manque de temps. Du côté de Sherco, on soigne plus les détails avec la presse, et c'est Paxau lui-même qui nous amène la 3.2 TR jusqu'à Santigosa. De plus, l'usine avait fait venir un camion et un mécanicien dans le paddock de Sant Joan des Abadesses pour assister ses clients, assurant un suivi en cas d'incident sur la moto. Enfin, à la dernière minute, notre essayeur habituel Óscar Alonso a dû renoncer à participer aux 3 jours cette année, et c'est donc à la hâte que je me suis transformé en testeur. N'ayant pas pratiqué depuis les 4 jours de l'Aveyron 2009, il était clair que je n'allais pas avoir la tâche facile, mais ce comparatif était plus qu'attractif, car j'ai toujours aimé les quatre temps.

Le côté positif est que des trialistes d'un niveau modeste pourront s'identifier à moi et se fier à mon ressenti. Clice nous a fourni les tenues, et 5 High Performance nous avait fait amener un précieux Airoh en carbone pour l'occasion. Le jeudi soir tout était prêt, et je faisais déjà les vérifications sur la Beta EVO. J'avais choisi l'ordre des motos de manière un peu égoïste, mais je vais vous expliquer pourquoi. Je connaissais les qualités de la moto italienne, comme la douceur de son moteur par exemple. C'est pourquoi elle est apparue comme la candidate tout indiquée pour nous aider à nous mettre dans le bain. On garde la Sherco pour le samedi, la devinant légère et plus exigeante, et on réserve la Montesa pour le dimanche, ceci en rapport à ses excellentes suspensions qui promettent de rendre plus supportable la dernière journée de course.

PREMIER JOUR, FANTASTIQUE EVO

Neuf heures et demie du matin en ce vendredi saint, parc fermé dans le Pavillon omnisports. Je pars en dernier dans la catégorie bleue, suivi par les concurrents du niveau noir, dont Cabestany et Fajardo en invités. Entre les blagues de Ricardo et les bavardages de dernière minute, je prends le départ avec quasiment un quart d'heure de retard. La Beta s'est mise en marche au premier coup de kick, le moteur tourne bien rond. Je retrouve une sensation familière que j'ai déjà eu le plaisir de la connaître avec mon ancienne REV 4T, même si cette EVO n'a rien à voir, ►





SHERCO 3.2 F

Moteur : Type : Mono 4-T refroidi par eau, Cylindrée : 317 cm³ - Alésage x course : 82 X 60 mm - Carburateur Ø 28 mm - Boîte : 5 rapports - Mise en Route : par kick.

Partie cycle : Cadre : tubulaire en acier chromoly - Fourche : Cénani Ø 38 mm, déb. 185 - Amortisseur : Oile monté sur biellettes, déb. 175 - Frein avant : disque Ø 185 mm, étrier quatre pistons - Frein arrière : disque Ø 145 mm, étrier deux pistons.

Dimensions : Hauteur de selle : 645 mm - Empattement : 1322 mm - Poids usine à sec : 70 kg - Réservoir : 21 - Prix : 6999 €
Contact : Didier Valade au 06.72.52.80.16



Le moteur de la 3.2 envoie fort. Il est celui qui possède le plus de caractère et de potentiel. De quoi contenter les bons pilotes en quête de performances.



► la Beta du premier jour. Dans la boue, l'injection électronique joue des mauvais tours dans les zones. Je retombe sous le charme de la Cota dans l'interzone qui mène au Col de Santigosa, grâce au feeling moteur, aux freins, à la stabilité et aux excellentes suspensions. Les zones de Comaformosa et Els Pastors me ramènent à la réalité, car les kilos et le volume de l'hispano-japonaise se ressentent. L'embrayage me plaît moins que celui de la Sherco mais plus que celui de la Beta. J'entre en seconde dans la majorité des zones, ou en troisième en cas de boue, mais il me faut rétrograder en seconde quand les choses se compliquent, alors que cela n'était pas nécessaire avec la Beta et encore moins avec la Sherco.

Les 250 cm³ de la 4 RT sont un peu justes comparés aux 300 et plus de la EVO et de la 3.2 TR, même s'il est vrai que pour beaucoup d'entre nous la Montesa est plus que suffisante dans 90 % des cas. Mais le supplément de puissance et le couple moteur de ses rivales sont sans aucun doute une valeur ajoutée qui mérite réellement d'être prise en compte. Dans les zones de torrents, où il y a donc de l'eau, mais pas de boue, la Montesa se montre de nouveau à l'aise grâce à ses suspensions qui absorbent les pierres.

La journée est plus courte et il n'y a pas de zones l'après-midi. Jusqu'au Pla de Santigosa il ne nous reste que les groupes de La Collada et Le Pla, puis La Margera et la zone indoor. Après tout, nous sommes hors classement, je peux donc me permettre de ne pas trop forcer, mais ça fait partie du jeu et c'est l'occasion de mettre notre 4 RT à l'épreuve. La Montesa est parfaite dans ce type d'opérations car elle permet de voler dans l'interzone de manière bien plus sûre et détendue que ses rivales.

Sa plus grande taille et son poids la rendent plus stable, et les suspensions font encore une fois la différence, car on se fatigue beaucoup moins et on garde en permanence le contrôle de la situation. Dans cet environnement, la Montesa surclasse largement la Beta et à plus forte raison la Sherco. Nous arrivons à Sant Joan avec la surprise de l'annulation de La Margera, qui était devenue impraticable à cause de la boue, et nous devons nous séparer de la 4 RT après l'avoir admirée au terme de cette journée et de ce comparatif.

CONCLUSIONS FINALES

Pour résumer, et en tenant compte que chacun de nous a son opinion personnelle, nous pensons que la Beta est l'indiscutable gagnante. Le nouvel échappement et le nouveau châssis ont donné des ailes au propulseur que possédait la dernière REV, et elle dispose d'un moteur à la fois très puissant et très contrôlable qui se met en marche sans aucun problème. Les suspensions n'arrivent pas au niveau des Showa mais elles méritent une mention, tandis que le châssis est très maniable, mais aussi très stable. Sur notre balance et avec deux litres d'essence, elle affiche 74,5 kilos (37 sur la roue avant et 37,5 sur l'arrière), 700 grammes de plus que la Sherco mais quatre kilos deux cent de moins que la Montesa. L'embrayage est peut-être le point faible de cette moto, car il est un petit peu trop vif pour notre pilotage. La Sherco nous a beaucoup surpris,

comme vous l'aurez compris. Nous pensons qu'elle a fait un grand pas en avant en termes de qualité et de fonctionnement. Loin du caractère rustre des versions précédentes, la nouvelle 3.2 TR serait sûrement la favorite de pilotes ayant un meilleur niveau technique, mais je pense qu'au bout de quelques jours supplémentaires j'aurais moi-même pu l'avoir mieux en mains. Extrêmement légère et maniable, son exubérante puissance s'est adoucie avec le nouveau boîtier de filtre qui rend ce moteur exploitable. Son poids est réellement son point fort, avec 73,8 kg (36,5 à l'avant et 37,3 à l'arrière), avec rappelons-le, le réservoir rempli à moitié. Bien supérieure à ses rivales dans les zones d'un certain niveau, elle est très exigeante avec le pilote. Dans l'interzone elle est physique, car moins stable, plus courte, et avec une moins bonne suspension arrière, sans oublier un moteur un peu moins élastique que celui de la Beta et de la Montesa. La mise en marche, du moins sur notre unité, a été parfaite tout au long de la journée, même dans des conditions difficiles, suite à une chute. Ajoutons que son embrayage est vraiment le meilleur parmi les motos de ce comparatif.

Que peut-on dire de la Montesa ? La qualité de ses composants, en particulier les suspensions Showa, est à l'heure actuelle son seul point fort face à la concurrence. Les plus sévères diront qu'elle a fait son temps et on ne peut pas les contredire. Cela fait cinq ans que la marque n'a pas introduit de modifications importantes sur la moto. Ses rivales sont maintenant beaucoup plus puissantes

et agiles, ce qui les rend plus attractives dans le but d'enthousiasmer les acheteurs. À trois cents grammes près, la Montesa atteint les 79 kilos (39,5 à l'avant et 39,2 à l'arrière) et cela représente un handicap important. Il est clair que la 4 RT est la meilleure moto en interzone et une excellente alternative pour les longs trials étant données sa qualité et sa résistance, mais dans les zones elle est loin derrière la Beta et la Sherco. Un pilote meilleur que moi gagnerait sur une Montesa, mais du haut de mon modeste niveau je dois avouer que dans les zones j'étais beaucoup mieux avec la EVO et la 3.2 TR, et c'est précisément ce qui compte, n'est-ce pas ? ■

« Bien supérieure à ses rivales dans les zones d'un certain niveau, elle est très exigeante avec le pilote. »

NOTATIONS DE 1 A 5

MODELE	MONTESA	BETA	SHERCO
FREINS	4	4	4
EMBRAYAGE	4	3	5
SUSPENSION AV	5	4	4
SUSPENSION AR	5	4	2
PUISSANCE	3	5	5
TRACTION	3	5	3
STABILITE	4	5	4
MANIABILITE	3	4	5
POIDS	2	4	5
QUALITE COMPOSANTS	5	4	3
TOTAL	38	42	40

REINE DE L'INTERZONE
La réponse des suspensions, la stabilité d'ensemble et la qualité de fabrication font de la Montesa une parfaite randonneuse, royale en interzones. En zones, son poids la dessert.

MAMIE
Depuis le temps qu'elle n'a pas subi d'importantes modifications, la Montesa commence à dater par rapport à ses jeunes rivales.