



SHERCO 3.0 «FERRER»

# L'EFFACEUR

Gonflée à 300 cm<sup>3</sup> et dotée de nouvelles suspensions par Paxau, la Sherco gomme le terrain, assure côté grip et son moteur reste presque facile. Elle est en revanche physiquement exigeante dans les enchaînements.

**A**lexandre Ferrer est un grand gaillard et le guidon bien rehaussé le trahit. Elle est assez souple en suspensions, notamment de l'arrière qui vient talonner rapidement : le déplacer à plat ou le jeter en descendant un rocher, peut suffire à amener l'amortisseur jusqu'en butée. Assez libre en compression, il l'est aussi en détente. Son comportement se rapproche de celui d'une moto stock, mais il n'a pas tendance à faire repartir en arrière la moto ou à la laisser sur place lorsqu'on tape fort un angle de marche. Au contraire, il pousse sur l'avant, et ce, même lorsqu'on est un peu court sur un obstacle saillant. Dans les petites négatives très glissantes où monter l'arrière jusqu'en haut était très délicat avec les Beta et Gas Gas, elle passait sans effort. L'avant est réglé en accord et la Sherco est globalement une bonne alliée en franchissement, mais s'il faut redéclencher un mouvement juste derrière ce n'est pas la plus vive. Les choses se corsent donc lorsqu'il s'agit d'enchaîner les extensions. Il s'agit alors d'être soi-même vif sur les gaz et les jambes, car la bleue manque de réactivité, a comme un temps de retard. Une sorte de mollesse à la détente qui n'en fait pas l'arme absolue sur des

séries de pointes, mais la rendrait certainement parfaite dans des zones types Scottish tant elle copie le terrain, absorbe tout et trouve le grip. Autant dire que c'est presque l'antithèse de la Gas Gas... Bien plein et gavé de couple à bas régime, le 300 tourne super rond. Tout juste le réglage carbu paraissait-il un poil riche par ce jour de pluie persistante, laissant l'ouverture des gaz gratter un peu. Voici qui nous a privé du côté électrique du moteur Sherco, mais rien de terrible, juste derrière il s'élançait parfaitement. La montée en puissance reste facile à exploiter, à contrôler, pourtant si l'on veut des watts, il suffit de le demander, il y a tout ce qu'il faut. Et avec son embrayage certes un peu dur, mais très efficace, lors des jumps en 3, la cavalerie arrivait même un peu sèchement. Un caractère général qui a séduit Greg Eyriès : « c'est une moto sympa à piloter. Du fait de sa conception et de sa préparation, elle est super maniable et tourne très rond. C'est celle qui me serait la plus adaptée, car si on sent bien sa préparation, elle n'est pas insensément vive et reste plus accessible à tous, plus tolérante. Et s'il faut s'appliquer dans les enchaînements, ça le fait bien quand même. » ■

## MERCI

Cet essai s'est déroulé sur le super site de Saint-Pantaléon-des-Vignes (26) que la famille Grosset, propriétaire, met à disposition du RTF26. Merci à elle ! Si tu as toi aussi envie d'y zoner, n'hésite pas à contacter Jérôme Béthune (06 66 52 04 29), pour qu'il te renseigne et parce que la moindre des politesses est bien de prévenir avant d'aller rouler sur un terrain privé...



**USINE**  
Le cylindre 272 cm<sup>3</sup> du 2.9 de série a laissé place à un 300 cm<sup>3</sup> « Paxau ».

**TITANE**  
Outre un paquet de vis, l'échappement S3 est lui aussi titane. Alex a préféré la puncheuse version courte.

**GAS**  
L'ensemble VForce3 et Dell'Orto Racing a été retenu pour l'instantanéité de son temps de réponse.

**DOUX**  
Très libre et bien accordé à la fourche, l'amortisseur gomme le terrain et ses obstacles.



## LA SAUCE FERRER



« J'ai voulu un moteur plus coupleux, des tours et de la puissance, il s'agit après de trouver le compromis. D'origine le moteur est très précis en bas, maniable, mais dans les gros

obstacles, il peine un peu à prendre de la vitesse et à se relancer, là, la moto est moins creuse, elle est plus coupleuse, part fort, prend des tours sans perte de puissance, dégage comme il faut. Le cylindre n'est pas un 290 (272 cm<sup>3</sup> réels) retravaillé, mais un vrai 300 livré par Paxau. On a aussi mis d'autres roulements, refait les transferts et le bas moteur a été retravaillé. J'ai essayé des volants magnétiques plus lourd ou plus léger, mais le bon compromis a été le standard. Des trois versions d'échappement S3, j'ai préféré la courte qui augmente la prise de tours et rend le moteur plus agressif. La version longue augmente le couple, mais de ce côté j'ai déjà ce qu'il faut, après, si t'en as trop tu fais des trous à chaque fois que tu lâches l'embrayage ! La boîte à clapet Vforce3 en carbone [pour un même volume admis, cette double boîte à clapets superposée réduit de moitié l'ouverture de chaque lamelle et donc le temps de réaction] rend la réponse plus instantanée et la prise de tours plus rapide. La pipe d'admission a aussi été raccourcie de 2,5 mm. Le carburateur Dell'Orto est plus sensible à l'altitude que le Keihin, mais il est aussi plus violent en bas et offre une très grande plage de travail. Il a été poli à l'entrée d'air. J'ai trois types de garnitures sur l'embrayage, on m'a dit Albert [Cabestany] roule avec ça... En fait, ils ont recalé tout l'embrayage, changé les garnitures, percé intégralement la noix d'embrayage [pour une meilleure lubrification] et réusiné le carter [pour ménager un peu de place à ce nouvel ensemble].

Lorsque tu accélères à fond, il n'a plus tendance à sécher et à faire partir la moto à partir d'un coup de jet. Il dégage fort, est plutôt violent, on/off. Le maître-cylindre est modifié pour adapter le levier long. La fourche est le modèle standard revisité par Paxau. Je sais juste que c'est la même qu'Albert.

L'amortisseur a un ressort adapté à mon poids [près de 80 kg]. J'ai recherché une moto souple, travaillant bien, gommant le terrain, mais étant assez réactive, elle est réglée assez volante et légère. Le guidon S3 est rehaussé de 4 mm [par une cale placée sous les pontets] et les repose-pieds S3, qui permettent une position variable, sont reculés. Le sabot est cranté, la couronne est passée de 42 à 43 dents et il y a de la visserie titane un peu partout. »