GasGas 250 Racing
Montesa 260 4RT
Scorpa 250 Racing
Sherco 250 Racing
TRS 250 Raga
Vertigo 250 Vertical

PARTIES POUR LES SOMMETS

La rentrée de septembre marque toujours l'arrivée sur le marché des nouveaux millésimes des modèles standards et le printemps celui des versions Factory. Les 250 testées dans ce comparatif se sont certes un peu fait attendre, mais notre patience fut récompensée en découvrant les visuels de ces séduisantes appellations Racing 2018, annoncées comme toujours faciles mais également performantes grâce à des équipements plus qualitatifs et des mises au point encore plus affinées. Rendez-vous fut donc pris fin septembre sur le superbe terrain de l'école de trial d'Ancelle (05) pour vérifier tout cela : eh bien, on n'a pas été déçus !

Texte **Philippe Pilat**, photos **Fabrice Bolusset**

GasGas 250 Racing

Gas Racing peut toujours compter sur son excellent moteur pour séduire

De bon matin, sous un frais soleil d'altitude, sont donc descendues des fourgons six belles prèles scintillantes : super, une de plus que lors de notre précédent comparo des 250 Factory (TM N° 79), mais on aurait pu faire encore plus fort si la mise au point de la toute nouvelle Jotagas avait pu être terminée à temps… On sait la masse de boulot que représente la création d'un nouveau modèle, on n'en tient donc pas rigueur à la native de Gérone : on remet ça à une prochaine fois ! Plus surprenante en revanche, l'absence de la Beta sur notre test : tout était pourtant OK avec l'usine en début de semaine précédente, mais le jeudi, la belle Italienne annonçait son forfait du fait d'un retard de livraison d'un fournisseur qui bloquait la chaine de production. Toutes les marques se trouvent également exposées à ce type d'aléas, mais on ne peut que regretter que la firme de Florence, afin d'être quand même présente sur l'essai, n'ait pas tenté de « récupérer le coup » en empruntant une moto chez un concessionnaire. Pourtant, à une petite centaine de bornes d'Ancelle, Dherbey Moto disposait des modèles 2018 depuis déjà plusieurs semaines, mais per-

1. Nouvelle plaque-phare (600 Lux) et ressorts de fourche hérités de la GP.

2. Toujours aussi vif, le moteur est bien dans la tradition Gas ; il hérite pour 2018 d'un nouvel embrayage et d'un nouveau CDI Idria "Euro 4".

3. Les setting du Reiger ont été revus pour améliorer la stabilité.

4. Les nouveaux tés de fourche autorisent un rayon de braquage plus réduit que ceux des Gas GP.

Montesa 260 4RT

Financièrement plus accessible du fait d'un équipement moins qualitatif

1. La Showa d'antan a cédé la place à une fourche Olle moins performante.

2. Réservoir alu et comme toujours, belle finition typiquement nippone.

3. Fiabilité en béton, mais les performances ne sont plus du niveau de ses jeunes rivales.

4. Look séduisant, mais l'adhérence du train arrière n'est plus aussi souveraine.

5. Amortissement plus ferme et freinage correct, mais la concurrence fait mieux.

sonne de chez Beta ne les a contactés… Plus de réactivité heureusement avec les Scorpa, a priori non disponibles à la date prévue, mais qui ont finalement pu être assemblées en urgence pour être présentes à temps : merci James, grâce à toi, l'Arlésienne ne fut pas celle que l'on croyait !

BELLES OU PAS BELLES ?

En détaillant nos participantes, on remarque très vite que depuis quelques années, l'offre trial évolue : toutes les marques ont abandonné le concept du modèle d'entrée de gamme, de la moto standard à moins de 6 000 €. Chez chaque constructeur, le premier prix correspond en effet à une gamme Racing, qui par nature ne se destine a priori pourtant pas au trialiste loisir qui ne s'aligne jamais au départ d'une course. On entend partout que les motos sont trop chères, mais personne n'achète les motos low cost ! Les marques qui s'étaient lancées sur ce marché s'y sont effectivement cassées les dents, donc elles préfèrent diffuser ces modèles Racing pour lesquels la clientèle existe vraiment et qui au passage, permettent des marges plus confortables que des basiques au tarif hyper serré. Sur nos Racing 2018, l'équipement proposé s'est vu assez nettement upgradé et comme par leur tarif, elles s'approchent maintenant des dotations des Factory.

Petite revue de détail par ordre alphabétique : on attaque avec la GasGas ! Pour 2018, elle hérite de nouveaux tés de fourche qui enserrent une Tech alu aux settings revus et pourvue des ressorts de la GP, tandis qu'à l'arrière, on trouve un Reiger R16V aux réglages modifiés réglable en précontrainte et hydraulique en détente. Objectif : améliorer la stabilité de la Catalane. Disques de freins NG Wave avant et arrière, jante Morad allégée, la Gas propose une partie cycle sérieuse. Au niveau moteur, on relève un CDI Idria 2 courbes « Euro 4 »

et un nouvel embrayage. Nouvelle plaque phare et déco 2018 parachèvent un look plutôt flatteur, maintenant connu depuis de longues années, mais le tarif (6 790 €) ne change pas non plus… Vient le tour de la Montesa, ici présentée en version 4RT d'entrée de gamme : si son look blanc / rouge / bleu change un peu de la livrée Repsol bien plus connue, absolument rien n'a changé depuis des années (des lustres ?)… La finition – et la fiabilité – sont toujours aux standards japonais, mais l'équipement régresse : fourche acier, pneus Dunlop, jantes basiques traduisent bien l'objectif de réduction tarifaire. A noter à ce sujet que l'importateur a récemment annoncé une campagne de déstockage qui fait glisser son tarif de 7 199 € à 6 470 €: la 4RT devient une bonne affaire pour les amateurs de 4 temps prompts à sortir leur chéquier ! On détaille ensuite les cousines Scorpa et Sherco Racing dans leurs nouvelles tenues 2018 qui semblent faire l'unanimité d'un point de vue esthétique. Au rayon boulons, elles bénéficient toutes deux de nouveaux filtres à air, de Reiger R16V réglables en précontrainte et en détente et de maitres-cylindres AJP. La Scorpa se voit dotée d'une fourche Marzocchi alu (Tech alu pour la bleue), de Michelin X11 (Dunlop D803 GP en face). Sur la Sherco, on relève principalement des carters moteur anodisés et une goulotte de radiateur plus accessible. Des évolutions somme toute mesurées, mais les tarifs quant à eux flambent : à 7 208 €, la Scorpa est toute proche du tarif de la Factory 2017 (7 250 €), tandis que la Sherco s'affiche à 7 330 € (Factory 2017 : 7 250 €) ! On attend avec une certaine inquiétude les tarifs des Factory 2018… La TRRS, elle aussi en version Racing Raga – la One de base serait toujours disponible, mais ne motive guère les acheteurs, paraît-il – évolue sur des points de détails. Des tés de fourche (Tech alu) renforcés, une rotule d'amortisseur élargie, de nouveaux protège-disques et couronnes, un kit déco 2018 sont les seuls changements ; à 7 590 €, son tarif demeure identique à celui de 2017. On termine avec la Vertigo qui semble bien être celle qui a le plus évolué pour ce millésime 2018. Outre un look très plaisant et le retour du vert emblématique de la marque sur le cadre, la Vertical propose un nouveau filtre à air (plus rond et doté d'une nouvelle mousse), un garde boue arrière en deux parties, des carters moteur injectés plus légers, un kick mieux démultiplié avec une noix plus balaise. S'i ajoutent une nouvelle béquille et une nouvelle grille de radiateur, un nouveau CDI et un circuit électrique simplifié. Le châssis allégé dans sa partie avant s'appuie sur une Tech alu et un Reiger R16V aux settings nettement revus. Pour finir, il n'est plus nécessaire d'appuyer sur un commutateur pour démarrer et le principe du choix entre quatre réglages d'injection – que les pilotes utilisaient au final très peu – est abandonné au profit de courbes personnalisées directement téléchargeables sur votre Smartphone. Considérée comme entrée de gamme par Vertigo, la Vertical remplace la Camo Works et s'affiche à 8 159 € au catalogue qui, en attendant la Vandal, ne comporte plus que les Titanium. Le High Tech n'est manifestement toujours pas à portée de toutes les bourses, mais puisque les motos bon marché ne se vendent pas (refrain connu)… En résumé, des motos très qualitatives, dont l'équipement, à part la Montesa, progresse et dont les tarifs grimpent également, sauf la Montesa (bis) et la GasGas : allez, assez de parlottes, voyons comment elles roulent !

COMMENT ON SE SENT DESSUS ?

Nos fidèles lecteurs sont maintenant accoutumés aux grilles d'évaluations détaillées consciencieusement complétées par nos pilotes essayeurs, on peut les retrouver compilées dans le tableau de synthèse en page 38. Les résultats figurant sur la ligne Total partie cycle sont riches d'enseignements et ils méritent d'être analysés. On y constate que la plus appréciée est la Vertigo, notamment grâce aux énormes progrès réalisés par sa suspension arrière. La verte est toujours aussi stable (son ADN Scottish, sans doute !), mais elle est maintenant beaucoup plus efficace sur les marches où elle rivalise avec la Scorpa et la Gas aux parties cycles très efficaces elles aussi. La Sherco, qui offre d'excellents freins et suspension avant, et la TRRS – la plus légère – finissent sur leurs talons, absolument pas larguées. Voilà bien la confirmation des propos de Jean-Marc qui soulignait la difficulté de classer ces motos très proches les unes des autres ! Seule la Montesa paraît décrochée, du fait de son inertie certaine dans l'aérien : sa surcharge pondérale en est la principale responsable, mais ses suspensions désormais en retrait ne rattrapent plus le coup. Les Showa lui font cruellement défaut… En revanche, la 4 RT est encore très appréciée en chemin roulant, un critère qui a de l'importance aux yeux des pilotes de Classiques. Et la preuve aussi de l'intérêt de ce tableau de synthèse qui, certes juge

OSET
- BATTERIES LITHIUM
- 3 POTENTIOMÈTRES DE RÉGLAGES : puissance, vitesse et réponse
NOUVEAUTÉ OSET 24.0 Junior 2017
NOUVEAUTÉ OSET 24.0 Racing 2017
Retrouver toute la gamme de la 12.5 à la 24.0 sur trusty.fr
- NOUVEAUTÉS MOTS -
CASQUE MOTS GO2 RACE
Ref : MT6213MR
Tarif public : 189 €
POIGNÉES FLUO
Ref : MT9110Y
Tarif public : 15 €
MOTS SIDI SIX2
mail : contact@trusty.fr
// WW.TRUSTY.FR

MotoWebMarket
Concessionnaire
Beta Gas Gas TRS Sherco Hebo Montesa
15 ANS DE PASSION
Assistance Beta officiel sur le championnat de France et Classique
GANTS HEBO SWAY
Spécial traceur de zone !
EN STOCK
Essai gamme BETA Trial 2018
Domaine du Sigaloux (83)
Dimanche 3/12/2017
ZA la Barrière le Plan Oriental
83440 MONTAUROUX
Tel : 04.94.39.73.21
Motowebmarket

Mécanique Précision Soudure
MPS
Milhorat Production Service
TRIUMPH Beta
Concessionnaire
20, route du Mas - 09350 SABARAT
Tél : 05 61 69 98 78 - Fax : 05 61 69 70 58
www.mps-milhorat.com
Motocycle Préparation Sport

VMX
Tél : 01 34 81 10 90
www.vmxmotos.com
Concessionnaire
SHERCO
dans le 78
Ouvert du mardi au samedi de 9h à 19h
594 RUE DU VALIBOUT
78370 PLAISIR

Scorpa 250 Racing

Partie cycle équilibrée et moteur performant : la Scorpa Racing constitue un excellent choix, mais son tarif a flambé !

les motos les unes par rapport aux autres, mais surtout permet à chacun de se faire une idée plus précise – et peut être un choix ! – en accordant plus d'importance à certains paramètres qu'à d'autres. Le « p'tit jeune qui n'en veut », fan de Bou, se focalisera davantage sur les notes obtenues aux rubriques « virages en pivot » et « stabilité après une marche », tandis le pilote d'âge – un peu plus ! – mûr s'intéressera peut être davantage aux évaluations « virages serrés » ou « stabilité sur pierrier »… A chacun de s'approprier ces chiffres bruts et les classements qui en découlent !

ET AU NIVEAU MOTEUR ?

Autant le dire tout net, la Gas réalise là un carton plein ! Seule sa sélection désagréable en chemin – aïe, le toujours douloureux passage de la 5ème ! – lui est reprochée, mais pour le reste, ce n'est que du bonheur. L'embrayage est encore meilleur qu'avant, le moteur est un régal de vivacité mais aussi de couple à bas régime, un propulseur carrément étonnant ! Un tout petit cran en dessous, on trouve dans l'ordre la Vertical, la Sherco et la Scorpa avec des moulbifs sans gros défaut, qui font très honnêtement leur boulot : puissance, couple, sélection, embrayage sont excellents. Mais ces trois là ne possèdent pas tout à fait le même peps que la Gas. La TRRS ferait sans aucun doute aussi partie de ce groupe très resserré si son moteur pas aussi doux et aussi feutré. Ainsi que nous l'a confirmé son importateur, il s'agit là d'un choix délibéré de

1. La fourche Marzocchi alu fait très correctement le boulot.

2. Le filtre à air se change plus aisément et sa propreté se vérifie instantanément.

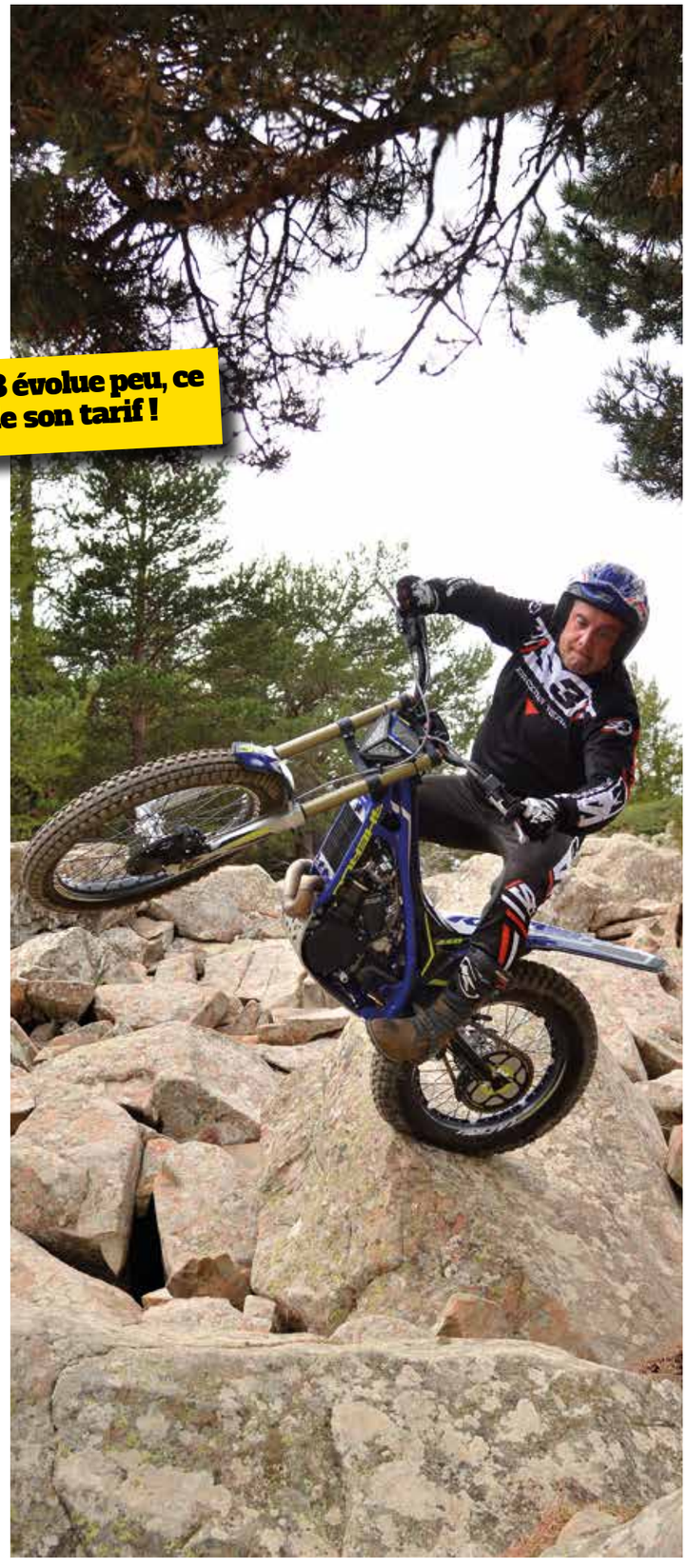
3. Pour 2018, la Scorpa opte pour des maitres-cylindres AJP.

4. Moins brutal que celui de la Sherco, le moteur est très plaisant

5. Le train arrière offre une excellente adhérence.

Sherco 250 Racing

Si la Sherco 2018 évolue peu, ce n'est pas le cas de son tarif !



1. Contrairement à sa cousine orange, fourche Tech alu pour la Sherco.

2. Mise à niveau du radiateur simplifiée grâce au déplacement de la goulotte de remplissage.

3. Entretien du filtre à air simplifié.

4. Son Reiger n'a pas semblé aussi performant que celui de la Scorpa...

5. ..., ceci combiné aux Dunlop et à un moteur plus brutal, l'adhérence en pâtit...

l'usine qui a préféré proposer à ses clients de niveau modeste une moto qui pardonne énormément, qui n'arrache jamais les bras. Une démarche tout à fait louable, mais qui au final s'avère pénalisante face à ces rivales bien plus pêchues. Le pilote plus chevronné ou à la recherche de davantage de watts s'orientera alors naturellement vers les cylindrées supérieures 280 / 300. Et là, il ne sera pas déçu : les motos qui envoient sévère, ils savent aussi faire chez TRRS, n'est-ce pas Adam ? Et la Cota, comment s'en sort-elle ? Ben, ça dépend des cas de figure : autant le démarrage, la sonorité au ralenti et la sélection sont au top, autant la puissance et la vivacité moteur sont en retrait. Et du fait de sa suspension arrière moins bonne, Patrick souligne que la 4RT ne se rattrape pas, contrairement à son habitude, au chapitre de l'adhérence… Bref, les choix économiques retenus s'avèrent très pénalisants pour les performances. La fiabilité reconnue du 4 temps injecté made in HRC compensera sans doute sur le long terme, mais sur un essai ponctuel comme celui-ci, ça ne rapporte pas de points.

A L'ATELIER, ÇA SE PASSE COMMENT ?

OK, l'habituelle compacité mécanique spécifique à nos montures réclame parfois des doigts de fées, à l'occasion par exemple de certains démontages de carburateurs. Mais il faut reconnaître que les constructeurs, comme Sherco, TRS ou Vertigo essentiellement, ont fait des efforts pour simplifier l'entretien courant : les changements de bougie, contrôle du liquide de refroidissement, vidanges, nettoyage du filtre à air sont presque tous l'affaire de quelques minutes, bravo ! Pourquoi « presque tous » ? Eh bien, parce que comme à l'occasion de chaque comparo, quand on se retrouve à aborder la rubrique atelier, on se retrouve à « tailler un costard » à la Montes' ! Pourtant on l'aime bien, not' Mamie Honda, n'empêche qu'une simple vidange moteur demande nettement plus de com-

TRS 250 Raga

Avec son moteur très doux et sa belle stabilité, la TRRS est la plus accessible aux niveaux modestes.

pétences et d'attention avec elle qu'avec les deux temps. Et les huit (!) écrous à dévisser pour accéder au filtre à air depuis 12 ans quand certaine jeune rivale se contente d'une seule et unique vis Dzeuss ?

ALORS, QUELLE EST LA MEILLEURE ?

Du strict point de vue des notes attribuées, du fait des progrès de sa suspension arrière qui ne s'encastre plus dans les marches comme auparavant, la Vertigo l'emporte de très peu devant la GasGas et la Scorpa. On trouve ensuite la Sherco et la TRSS du fait de leur moteur, un peu brutal pour la première, un peu lymphatique pour la Raga. Et sans grande surprise, la Montesa ferme la marche, dépassée dans tous les compartiments de jeu du fait de sa totale absence d'évolution au fil des saisons. Mais, même si l'on sait que le trialiste n'aime pas les motos basiques, il n'est pas non plus du genre à jeter son argent par les fenêtres, loin de là ! Et il va décortiquer avec attention la fameuse ligne du rapport qualité / prix : il y assiste au succès de la Gas Racing qui a su légèrement progresser techniquement sans laisser gonfler son tarif. En 2018, elle rend plus de 400 € à la moins chère de ses rivales – la Montesa ! – et l'écart avec la Vertigo qui reste la plus onéreuse, grimpe à près de 1 400 € ! Ca représente un certain nombre de litres de mélange, non ?

Puis, comme toujours dans les discutes entre passionnés, on commentera sans fin ces chiffres bruts et chacun y va de son argument : ce tableau par exemple ne prend pas en compte l'aura incontestable et l'impressionnante techno-

1. Le 250 est volontairement adouci, parfait pour les S4.

2. Bien réglé, le Reiger associé au moteur très progressif assure une belle adhérence.

3. Jante Morad allégée, pièces anodisées, la TRS en donne pour son argent.

4 & 5. La finition, tout comme les équipements, sont du meilleur niveau.

Vertigo 250 Vertical

Remplaçante de la Camo, la Vertical a progressé dans tous les domaines.

1. Sous ce look flatteur, beaucoup d'évolutions techniques, telles ce filtre à air totalement revu.

2. Maintenant injectés, les carters moteur sont plus légers.

3. Avant de cadre allégé, suspension arrière en très gros progrès : la Vert' devient aussi agile qu'une Gas.

4. Mieux démultiplié, le kick est aussi plus balaise.

logie de la belle verte face à une Gas que l'on peine parfois à distinguer d'un modèle d'il y a quatre ou cinq saisons. OK, mais pour qui veut rouler différent, les Scorpa, Sherco et TRRS offrent un rapport Q/P finalement très proche et on ne peut pas les mettre de côté. Oui, mais la Cota avec son tarif « déstockage » peut devenir une sacrée bonne affaire pour l'acheteur rapide à signer le chèque. Tu as bien raison, sans compter que la Montesa, bien que dépassée, tient très bien la côte du fait de son peu d'évolution d'un millésime à l'autre. C'est vrai, mais les GasGas, se revendent très bien également… D'accord, mais l'esthétique, ça ne compte pas, peut-être, l'esthétique ??
Bon, vous êtes bien placé pour le savoir, ce genre de dialogue peut facilement durer jusque très tard dans la nuit : en tout cas, l'équipe de ce comparo aura fait le max pour vous fournir tous les éléments d'un choix éclairé, alors maintenant c'est à vous de jouer !

REMERCIEMENTS
Un immense merci à Jeannot Ehrhart pour son accueil et sa disponibilité : son terrain d'entrainement Alpes Trial Ancelle nous a offert un cadre d'essai aussi varié que somptueux, un des plus beaux spots de France où l'on ne peut que vous conseiller pour aller y rouler ou suivre l'une des nombreuses formules de stages possibles.
Contacts : Alpes Trial Ancelle (05260), tél 04 92 50 88 95 / 06 84 60 87 09 / www.alpestrialancelle.fr / janost@wanadoo.fr ■

GasGas 250 Racing

GASGAS 250 RACING 2018
Moteur : mono 2-T refroidi par eau, cylindrée : 247.7 cm³ - ratio de compression : NC - alésage : 72.8 mm - course : 60 mm - carburateur Keihin PWK 28 mm - boite de vitesses : 6 rapports - mise en route par kick.
Partie-cycle : cadre : tubulaire acier Cr-Mo - fourche : Tech alu or O 39 mm réglage précharge & extension débattement de 165 mm - amortisseur : Reiger réglable en précontrainte et extension, débattement de 175 mm - frein avant/ frein arrière : disques de 185 mm/ 150 mm, étriers 4 /2 pistons Braktec
Dimensions : empattement : 1 322 mm - hauteur de selle : 630 mm - garde au sol : 330 mm - poids à sec usine : 67 Kg - réservoir : 2.4 litres

DISPONIBILITÉ : IMMÉDIATE
PRIX PUBLIC EN 2018 :
6 790 EUROS
RENSEIGNEMENTS :
WWW.SIMAMOTO.COM

Montesa 260 4RT

MONTESA 4RT 2018
Moteur : mono 4-T refroidi par eau, cylindrée : 258.9 cm³ - ratio de compression : 10,5 à 1 - alésage : 78 mm - course : 54.2 mm - injection PGM-FI - boite de vitesses : 5 rapports - mise en route par kick.
Partie-cycle : cadre : monopoutre en alu - fourche :Olle O 39 mm réglage précharge & extension débattement de 190 mm - amortisseur : Olle réglable en précontrainte et extension, système Pro-Link débattement de 170 mm - frein avant/ frein arrière : disques de 185 mm/ mm, étriers 4 /2 pistons
Dimensions : empattement : 1 320 mm - hauteur de selle : 679 mm - garde au sol : 300 mm - poids à sec usine : NC - réservoir : 1.9 litres

DISPONIBILITÉ : IMMÉDIATE
PRIX PUBLIC EN 2018 :
6799 EUROS
RENSEIGNEMENTS :
ADRIEN@MONTESA.FR

Scorpa 250 Racing

SCORPA 250 RACING 2018
Moteur : mono 2-T refroidi par eau, cylindrée : 249.7 cm³ - ratio de compression : NC - alésage : 72.5 mm - course : 60.5 mm - carburateur Keihin PWK 28 mm - boite de vitesses : 5 rapports - mise en route par kick.
Partie-cycle : cadre : tubulaire acier Cr-Mo - fourche : Marzocchi O 39 mm réglage précharge & extension débattement de 165 mm - amortisseur : Reiger réglable en précontrainte et extension, débattement de 175 mm - frein avant/ frein arrière : disques de 185 mm/ 145 mm, étriers 4 /2 pistons
Dimensions : empattement : 1 322 mm - hauteur de selle : 660 mm - garde au sol : 310 mm - poids à sec usine : 66.5 Kg - réservoir : 2.8 litres

DISPONIBILITÉ : IMMÉDIATE
PRIX PUBLIC EN 2018 :
7 208 EUROS €
RENSEIGNEMENTS :
WWW.SCORPAMOTORCYCLES.COM

Sherco 250 Racing

SHERCO 250 RACING 2018
Moteur : mono 2-T refroidi par eau, cylindrée : 249.7 cm³ - ratio de compression : NC - alésage : 72.8 mm - course : 60 mm - carburateur Keihin PWK 28 mm - boite de vitesses : 5 rapports - mise en route par kick.
Partie-cycle : cadre : tubulaire acier Cr-Mo - fourche : Tech alu or O 39 mm réglage précharge & extension débattement de 165 mm - amortisseur : Reiger réglable en précontrainte et extension, débattement de 175 mm - frein avant/ frein arrière : disques de 185 mm/ 145 mm, étriers 4 /2 pistons
Dimensions : empattement : 1 322 mm - hauteur de selle : 646 mm - garde au sol : 330 mm - poids à sec usine : 68 Kg - réservoir : 2.6 litres

DISPONIBILITÉ : IMMÉDIATE
PRIX PUBLIC EN 2018 :
7330 EUROS €
RENSEIGNEMENTS :
WWW.SHERCO.COM

TRS 250 Raga

TRS 250 RAGA 2018
Moteur : mono 2-T refroidi par eau, cylindrée : 249.7 cm³ - ratio de compression : NC - alésage : 72.8 mm - course : 60 mm - carburateur Keihin PWK 28 mm - boite de vitesses : 5 rapports - mise en route par kick.
Partie-cycle : cadre monopoutre alu - fourche : Tech alu or O 39 mm réglage précharge & extension débattement de 165 mm - amortisseur : Reiger réglable en précontrainte et extension, débattement de 175 mm - frein avant/ frein arrière : disques de 185 mm/ 145 mm, étriers 4 /2 pistons
Dimensions : empattement : 1 322 mm - hauteur de selle : 640 mm - garde au sol : NC - poids à sec usine : 65 Kg - réservoir : 2.8 litres

DISPONIBILITÉ : IMMÉDIATE
PRIX PUBLIC EN 2018 :
6 890 EUROS
RENSEIGNEMENTS :
CONTACT@TR3B.FR

Vertigo 250 Vertical

VERTIGO 250 VERTICAL 2018
Moteur : mono 2-T refroidi par eau, cylindrée : 247 cm³ - ratio de compression : 8.8 à 1 - alésage : 79 mm - course : 60 mm - injection électronique - boite de vitesses : 6 rapports – mise en route par kick.
Partie-cycle : cadre : tubulaire chrome - molybdène + aluminium - fourche : Tech alu Black O 39 mm réglage précharge & extension débattement de 175 mm - amortisseur : Reiger réglable en précontrainte et extension, débattement de 175 mm - frein avant/ frein arrière : disques de 185 mm/ 150 mm, étriers 4 /2 pistons
Dimensions : empattement : 1 320 mm - hauteur de selle : 665 mm - garde au sol : NC - poids à sec usine : 69 Kg - réservoir : 2.7 litres

DISPONIBILITÉ : IMMÉDIATE
PRIX PUBLIC EN 2018 :
8159 EUROS €
RENSEIGNEMENTS :
PANAMOTORS@ORANGE.FR

Tableau de synthèse comparo 250 Racing 2018

Evaluations des essayeurs de Trial Magazine

NOTES SUR 5 POINTS	Jean-Marc	Patrick	Moyenne	Jean-Marc	Patrick	Moyenne	Jean-Marc	Patrick	Moyenne	Jean-Marc	Patrick	Moyenne	Jean-Marc	Patrick	Moyenne	Jean-Marc	Patrick	Moyenne
	GASGAS 250 RACING			MONTESA 4RT			SCORPA 250 RACING			SHERCO 250 RACING			TRS 250 RAGA			VERTIGO 250 VERTICAL		
STATIQUE : RESSENTI FACE À LA MOTO																		
Esthétique	4,00	3,50	3,75	4,00	2,50	3,25	4,00	4,50	4,25	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,50	4,25
Finition	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,50	4,25	4,00	4,00	4,00
Qualité des équipements	4,00	4,50	4,25	4,00	3,00	3,50	4,00	4,50	4,25	4,00	4,50	4,25	4,00	4,00	4,00	4,00	4,50	4,25
Qualité perçue	4,00	4,00	4,00	4,00	3,50	3,75	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,50	4,25	4,00	4,00	4,00
TOTAL	16,00	16,00	**16,00**	16,00	13,00	**14,50**	16,00	17,00	**16,50**	16,00	16,50	**16,25**	16,00	17,00	**16,50**	16,00	17,00	**16,50**
PARTIE CYCLE																		
Position sur la moto	3,00	4,00	3,50	3,00	3,50	3,25	3,00	4,50	3,75	3,00	4,00	3,50	3,00	4,00	3,50	5,00	4,50	4,75
Ressenti en chemin roulant	4,00	4,00	4,00	4,50	4,00	4,25	4,00	4,00	4,00	3,50	4,00	3,75	3,50	4,50	4,00	5,00	4,00	4,50
Virages serrés	4,00	4,00	4,00	4,00	3,00	3,50	4,00	4,50	4,25	3,00	4,50	3,75	4,00	4,00	4,00	4,50	4,50	4,50
Virages en pivot	4,00	4,50	4,25	3,00	3,50	3,25	4,50	4,00	4,25	4,00	4,00	4,00	4,00	3,50	3,75	4,50	4,00	4,25
Stabilité sur pierrier	4,00	3,50	3,75	4,00	3,00	3,50	4,00	4,50	4,25	3,50	4,00	3,75	4,00	3,50	3,75	4,00	4,50	4,25
Stabilité après une marche	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Rayon de braquage	4,00	4,50	4,25	4,00	3,50	3,75	4,00	4,50	4,25	3,00	4,00	3,50	4,00	3,50	3,75	4,50	4,00	4,25
Suspension avant	4,00	4,00	4,00	4,00	3,50	3,75	4,00	4,50	4,25	4,00	4,50	4,25	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Suspension arrière	4,00	4,50	4,25	4,00	2,50	3,25	4,00	4,50	4,25	3,50	4,50	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,50	4,25
Frein avant	4,00	4,00	4,00	4,00	3,50	3,75	3,00	5,00	4,00	4,00	5,00	4,50	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Frein arrière	4,00	4,50	4,25	4,00	4,00	4,00	4,00	5,00	4,50	4,00	5,00	4,50	4,00	3,50	3,75	4,00	4,00	4,00
TOTAL	43,00	45,50	**44,25**	42,50	38,00	**40,25**	42,50	49,00	**45,75**	39,50	47,50	**43,50**	42,50	42,50	**42,50**	47,50	46,00	**46,75**
MOTEUR																		
Démarrage	5,00	4,50	4,75	4,00	4,50	4,25	4,00	5,00	4,50	4,00	5,00	4,50	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Sonorité au ralenti	4,00	5,00	4,50	4,00	5,00	4,50	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	3,50	3,75	4,00	4,00	4,00
Sonorité en charge	4,00	5,00	4,50	4,00	3,50	3,75	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	3,50	3,75
Couple à bas & mi-régime	3,50	4,50	4,00	4,00	4,00	4,00	3,00	4,50	3,75	3,50	4,50	4,00	3,00	3,50	3,25	4,00	4,00	4,00
Puissance	4,00	5,00	4,50	3,00	3,50	3,25	3,00	4,00	3,50	3,50	4,50	4,00	3,00	3,00	3,00	4,50	4,00	4,25
Qualité d'adhérence	4,00	4,00	4,00	4,00	3,50	3,75	4,00	4,50	4,25	4,00	4,00	4,00	3,00	4,00	3,50	4,00	5,00	4,50
Vivacité montée en régime	4,00	4,50	4,25	3,00	3,50	3,25	3,00	4,00	3,50	4,00	4,50	4,25	3,00	4,00	3,50	4,50	3,50	4,00
Allonge	4,00	4,00	4,00	4,00	3,00	3,50	4,00	4,00	4,00	3,50	3,50	3,50	4,00	3,50	3,75	4,00	4,50	4,25
Embrayage	4,00	5,00	4,50	4,00	4,00	4,00	4,00	4,50	4,25	4,00	4,50	4,25	4,00	4,00	4,00	4,00	5,00	4,50
Sélection des rapports	4,00	3,50	3,75	4,00	5,00	4,50	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Etagement boite	4,00	5,00	4,50	2,50	4,50	3,50	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,50	4,25	4,00	4,00	4,00
TOTAL	44,50	50,00	**47,25**	40,50	44,00	**42,25**	41,00	46,50	**43,75**	42,50	46,50	**44,50**	40,00	42,00	**41,00**	45,00	45,50	**45,25**
ENTRETIEN COURANT																		
Filtre à air, vidange moteur, nettoyage carbu, changement de bougie, de laine de roche du silencieux (sur 10 points)	8,00	8,00	8,00	7,00	6,00	6,50	7,50	8,50	8,00	7,50	8,50	8,00	8,50	9,00	8,75	7,50	7,00	7,25
TOTAL GENERAL	111,50	119,50	**115,50**		101,00	**103,50**	107,00	121,00	**114,00**		119,00	**112,25**		110,50	**108,75**		115,50	**115,75**
TARIF PUBLIC	**6790 euros**			**7199 euros**			**7208 euros**			**7330 euros**			**7590 euros**			**8159 euros**		
RAPPORT QUALITE / PRIX	**1,701**			**1,438**			**1,582**			**1,531**			**1,433**			**1,419**		

Chaque critère est évalué (entre 0 et 5 points, l'entretien sur 10 pts) par nos testeurs selon leur ressenti personnel et leur niveau de pilotage : Patrick (champion de France Expert 2 il n'y a pas si longtemps !) affiche plus de 35 années de compétition et de mécanique moto et Jean-Marc Breton ex-pilote du CF roule maintenant en Senior 3 + en ligue de Provence : carrément pas des perdreaux de l'année !

La ligne TOTAL GENERAL peut être considérée comme un classement «scratch», tandis que la ligne QUALITE / PRIX prend en compte le tarif public constaté de chaque moto ; chacun considèrera la ligne à laquelle il est le plus sensible, sachant que les différents critères évalués possèdent une importance évidemment très variable d'un pratiquant à l'autre.

RELEVÉ DE MESURES TM
250 RACING 2018

	Scorpa 250 Racing	GasGas 250 Racing	Sherco 250 Racing	Vertigo 250 Vertical	TRS 250 Raga	Montesa 260 4RT
Poids tous pleins faits (kg)	72,9	70,7	72,0	71,2	69,0	77,5
Longueur hors tout (cm)	200	201	201	204	201	202
Diamètre braquage (cm)	221	239	234	223	222	241

LES PILOTES

Chaque critère est évalué (entre 0 et 5 points, l'entretien sur 10 pts) par nos testeurs selon leur ressenti personnel et leur niveau de pilotage : Patrick (champion de France Expert 2 il n'y a pas si longtemps !) affiche plus de 35 années de compétition et de mécanique moto et Jean-Marc Breton ex-pilote du CF roule maintenant en Senior 3 + en ligue de Provence : carrément pas des perdreaux de l'année !

ALPES TRIAL ANCELLE MOTO NORD

Achat
Vente
Reprise

Preparation suspensions fourches et amortisseurs
ÖHLINS RIEGER
ou autre préparation moteur

10% de remise aux licensiés

REMISE DE 600 € À 1000 €
POUR TOUT ACHAT D'UNE MOTO NEUVE*

*offre dépendant de la marque, voir conditions en magasin

commandez par téléphone
04 92 50 88 95

Envoi de pièces dans toute la France

GRAND STOCK DE PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES

Hebo JITSIE CP OSSA SHERCO SCORPA Vertigo S3 SIDI MOTS IGOL FUCHS Silkolene alpinestars GASGAS Beta Montesa TRS MOTORCYCLES OSET

EHRHART Jean Henri (dit jeannot) - Place du village 05260 ANCELLE
Portable : 06 84 60 87 09 - Fixe Magasin : 04 92 50 88 95
Fixe Stage (Valerie) : 04 92 50 86 03 - Mail : janotst@wanadoo.fr

www.alpestrialancelle.fr