

SHERCO 250 SE 2.5I-F DAKAR

LA LIBELLULE

DU DÉSERT

Un Dakar qui « glisse » en Amérique du Sud et tout devient singulier. Dans cette logique, le team Croco Aventures, soutenu par Sherco, a décidé d'y engager la gamme enduro complète du constructeur français, dont la 250 4-temps. Et nous, que croyez-vous qu'on ait fait ? Ben oui, on s'est concentré sur cette petite. Du bonheur ! Par Trac. Photos JAM.

SI DAKAR reste bien la capitale d'un Sénégal durablement ancré en Afrique, au moins tant que les plaques tectoniques – à ne pas confondre avec la Tecktonik, danse bizarre pratiquée par de jeunes excités aux cheveux englués – ne se seront pas recollées, le « Dakar », dans sa version course, a décidé de migrer en Amérique du Sud (essentiellement pour des raisons géopolitiques). Plus exactement, en Argentine et au Chili. « Dakar » à Buenos aires, si j'avais mis ça sur mes copies de géographie en troisième, je crois que je serais rentré penaud à la maison avec un zéro pointé. C'est pourtant la nouvelle réalité du 21^e siècle. Une page se tourne dans l'histoire de la plus grande course de rallyes-raids, mais ce livre prend toujours les airs d'un carnet d'adresses particulièrement fourni, puisqu'à un peu plus d'un mois du départ, le plein d'engagés est atteint. Parmi les 230 motards qui seront au départ, le team Croco Aventures aura la particularité d'y présenter trois pilotes français engagés sur trois motos françaises (Sherco) représentant l'ensemble de la gamme enduro de ce constructeur : une 510, une 450 et une 250 cm³. Un sacré pari pour toute l'équipe, mais peut-être plus encore pour Eric Schiano, qui aura la charge de boucler les 9 000 kilomètres du parcours au guidon de la petite 250 cm³ 4-temps. Une lourde charge certes, mais Eric pourra à l'inverse compter sur la légèreté de sa moto pour mener à bien sa mission. Car dans les conditions difficiles, sur les pistes escarpées ou dans le tournicotant, en cas d'ensablement aussi et plus simplement quand la course avancera et usera de façon lancinante les organismes, le poids mini de la 250 cm³ Sherco (134 kg tous pleins faits contre 150 kg à ses

sœurs 450/510 et jusqu'à 220 kg pour une KTM 690) pourrait bien jouer un rôle salutaire dans la poursuite de l'aventure. Essayée dans les environs de Nîmes (le fief de Sherco), cette petite 250 injectée nous a régalés, autant par sa facilité de prise en main que par ses performances convaincantes. Franchement, excepté un haut de « carénage » recueillant l'instrumentation indispensable pour espérer mener à bien un rallye-raid (dérouleur de road-book, etc.) qui gêne un peu la vision en position assise, on se croirait presque au guidon d'une moto d'enduro. Évidemment, dans l'absolu, si elle reste logiquement un peu moins maniable qu'une version enduro totalement dépourvue, cette 250 le Dakar fait office de libellule comparée aux « bêtes » de rallyes-raids qu'elle affrontera au cours de ce long périple. Dès les premiers tours de roues sur cette Sherco, on se sent comme à la maison. Les commandes tombent naturellement sous les mains (et les pieds), la position debout est naturelle, équilibrée et presque reposante, la stabilité semble bonne, même si notre galop d'essai ne s'est pas déroulé sur une piste trop défoncée, ce qui nous interdit de tirer des conclusions définitives sur ce chapitre. L'habillage minimaliste du réservoir n'entrave en rien les évolutions du pilote et souligne la maniabilité de l'ensemble. Un bon point quand Eric se pausera en pleine pampa : les demi-tours ne devraient être qu'un jeu d'enfant (ce qui ne devrait pas manquer d'arriver au vu du périple improvisé par le garçon dans les faubourgs de Nîmes... On plaisante Eric, on plaisante...). Facile et instinctive, voilà les qualificatifs qui viennent immédiatement à l'esprit à son propos. Sérieuse et volontaire, pourrait-on ajouter ensuite, devant le tempérament affiché par ce « petit » monocylindre. Les relances sont franches, l'accélération énergique, les reprises convaincantes.