

Prenez 160 pilotes amateurs. Regroupez-les dans le centre de la France. Donnez-leur une trace à suivre de 359 km composés principalement de chemin. Ajoutez un peu de pluie, saupoudrez de roulage nocturne. Laissez-les mijoter pendant près de 15 heures en selle. Et pour ceux qui en veulent encore, remettez le couvert le lendemain pour 250 km. Plutôt relevée comme recette.

Par MattPiedEnPatate, photos AlexPeurDeRien



LE TROP HAR

Salut Alex, ça te dirait de venir faire des photos sur le Hard Défi Tour? Ça va être cool. C'est une rando tout-terrain organisée en Auvergne. » « Carrément je suis super-chaud. Et puis la dernière fois que j'ai fait de l'enduro, je m'en souviens bien, c'était il y a sept ans. » « Au fait, c'est 350 km le premier jour et 250 km le second. » Bip, bip, bip... Notre photographe a raccroché sans moufter. Enfin, un photographe va bien vouloir m'accompagner dans cette aventure! Mais ce n'est pas tout. Histoire de corser un peu le truc et de vivre l'épreuve à 100 %, on a décidé (enfin, surtout moi) de descendre à moto avec tout notre matos d'enduro sanglé à l'arrière des brèles. Les très fonctionnels sacs étanches SW Motech remplis à ras bord, les derniers tendeurs ajustés, et c'est parti en direction du sud pour 485 km de route et d'autoroute afin de rejoindre le

petit camping du Moulin de Serre, situé dans la commune de Singles, à 50 km au sud-ouest de Clermont. Mais au fait, c'est quoi le Hard Défi Tour? Cette année, cette épreuve se déroule sur deux jours, avec près de 600 km au programme, essentiellement composés de tout-terrain. Ce n'est pas une course, il n'y a pas de classement à l'arrivée, juste un autocollant « finisher » donné aux participants ayant terminé la randonnée en suivant la trace GPS fournie. Dès le milieu d'après-midi de la première journée, les noms commencent déjà à griser la feuille des abandons. Et ça peut se comprendre.

DÉPART 8 H 30

Pour participer à cette randonnée pas vraiment bucolique, le choix des motos a été relativement facile. Mon regard s'est directement porté sur la Yamaha Ténéré 700 qui se targue d'être bien

adaptée au off-road. Pour Alex, qui va trimbaler son matériel photo toute la journée et descendre de la moto à chaque spot, on lui a fourni une KTM 250 EXC-F qui pèse seulement 103 kg à sec. Une arme idéale pour passer toutes les difficultés sans galérer.

Samedi matin, dès 7h45, la voix reconnaissable entre mille de James, l'organisateur de cet événement particulier, anime le camping. Dès 8 heures, la grille commence à se remplir pour

Le Hard Défi Tour, c'est...

- ⇒ **HDT classique**: 350 km le samedi
- ⇒ **HDT extrême**: 350 km le samedi et 250 km le dimanche
- ⇒ **200 €** le classique, **350 €** l'extrême, avec tous les repas compris et concert le vendredi
- ⇒ **160** participants
- ⇒ **Balise GPS** sur chaque moto



Les nombreux chemins empruntés sur le Hard Défi Tour sont tous plus dépaysants les uns que les autres. Sur cette édition, la météo a été plutôt clémente avec seulement quelques gouttes de pluie.

HARD DÉFI TOUR

des départs effectués par vagues d'une dizaine de motos, espacées de quelques minutes pour éviter de s'entasser les uns sur les autres dès la première difficulté. Car il y avait de quoi faire. James nous a prévenus la veille lors du briefing: « *Les 70 premiers kilomètres sont les plus durs, après c'est plus roulant* ». Et en effet, dès le début, les grimpettes pleines de cailloux invitent à se tanker en plein milieu. Mais le plus dur à gérer avec une moto de plus de 200 kg, ce sont les pierres qui roulent dans les descentes abruptes et les épingles à négocier avec vigilance. Heureusement, la Yamaha T7 est pensée pour le tout-terrain. Suspensions à grands débattements, garde au sol de chameau, finesse à l'entrejambe, guidon placé assez haut, tout y est pour encaisser les plus gros chocs. Mais avec plus de 216 kg avec les accessoires, la T7 a tout de même du mal à faire oublier son

poids dans les parties techniques. Sans parler de la hauteur de selle importante qui oblige à descendre de la moto à chaque demi-tour. Et encore, on n'a pas dû la relever du sol.

25 KM/H DE MOYENNE

Après une heure de roulage, je jette un œil au trip qui m'annonce 25 km... Ça fait plus de 13 heures théoriques pour boucler les 330 km restants sans même s'arrêter. Ça va être long, cette histoire. Entre deux parties techniques à transpirer à grosses gouttes, on a quand même le loisir de se reposer en passant par des chemins plus roulants bordés de grands prés avec des vaches. Même si on n'a pas trop le temps de lever la tête, le dépaysement est total avec des passages en sous-bois dont la densité des arbres feuillus coupe la lumière pour ensuite traverser d'immenses étendues

éclairées. Car la météo est de la partie avec une température idéale de 20 degrés et un soleil qui perce les nuages. Après quelques dizaines de kilomètres, on commence à se faire une bonne idée de la difficulté de la randonnée et de la nature du terrain qui change sans cesse. Parfois boueux, parfois très caillouteux, parfois sablonneux, il faut être très attentif pour ne pas se faire piéger. C'est d'ailleurs dans les cailloux qu'il est le plus difficile d'évoluer au guidon de la T7. Le train avant m'échappe parfois sur les pierres qui roulent, ce qui se solde par un rattrapage avec le pied peu académique. Pourtant, les pneus Mitas installés pour l'occasion sont parfaitement adaptés au terrain. Pour l'avant, Stéphane, de Mitas, nous a conseillé un C-17 et un E-09 à l'arrière avec des pressions respectivement de 1,7 bar et 1,9 bar. À l'avant, le grip est excellent ➡

RANDO TT // Hard Défi Tour



sur les freinages et les mises sur l'angle tant qu'il n'y a pas trop de cailloux. Car même si la T7 n'est pas très lourde, le poids de la moto dans ces situations nous rappelle forcément à l'ordre. Au niveau de l'arrière, la motricité est étonnante pour un pneu pouvant aussi être utilisé sur la route. Mais il faut tout de même jouer de son corps avec des transferts de masse qui démontrent toute leur importance dans les parties techniques. En montée, il faut bien se reculer pour charger au maximum les repose-pieds et permettre d'avoir la meilleure motricité. Il faut aussi garder à l'esprit que,

contrairement à une vraie moto d'enduro légère, impossible de cabrer avec la T7 pour avaler une difficulté. Mais grâce à la grande roue de 21 pouces et aux suspensions à grands débattements, la T7 encaisse extrêmement bien les chocs. Jamais la fourche n'a talonné et nous n'avons eu aucun problème de garde au sol (240 mm). On a juste entendu quelques *clongs* dans le sabot enveloppant SW Motech à cause des projections de cailloux. En plus des capacités en tout-terrain de sa partie-cycle, la douceur et la disponibilité du moteur sont de vrais atouts dans ces conditions délicates,

permettant de descendre très bas dans les tours pour maximiser la motricité quand le sol est meuble. Même d'origine, le premier rapport tire assez court pour éviter de toujours jouer de l'embrayage.

En fait, il n'y a rien d'insurmontable sur le Hard Défi Tour, même avec un gros trail. Tant que l'on a un peu de technique et l'habitude de rouler en tout-terrain. La difficulté vient davantage de la longueur de l'épreuve et de l'enchaînement des passages ardues. Cela demande de l'attention, et surtout un minimum de condition physique pour enfile les ➡



Les accessoires montés sur notre Yamaha Ténéré 700



◀ L'éclairage à led de la Ténéré 700 est déjà efficace. Pour gagner encore en largeur d'éclairage, on a ajouté des antibrouillards additionnels SW Motech au prix de 343,43 €. ▼ Les protège-mains, de la même marque, sont composés d'une barre en métal très solide (137,37 €).



La première épreuve avant de partir est d'arriver à tout charger sur nos deux motos. Mission accomplie après vingt minutes de sanglage dans le parking de la rédaction. Arrivée : cinq heures plus tard dans le camping pour toutes les formalités, avant de laisser la moto dans le parc fermé. Mention spéciale pour les repas qui étaient simples mais vraiment très bons ! Tous les pilotes sont passés sous cette arche avant de prendre le départ. Alex, le photographe, m'a accompagné au guidon d'une KTM 250 EXC-F qui s'est montrée redoutable de facilité sur cette épreuve.



► Contrairement aux GPS routiers, le GPS Globe 430 (390 €) s'appuie sur des cartes IGN. Une fois habitué à l'interface, la lecture se fait correctement, même si on a parfois perdu la connexion satellite.



◀ En acier, les protections latérales SW Motech (166,81 €) sont bien solides. Elles sont assez faciles à monter, même s'il faut une grosse clef BTR. ▼ Le sabot moteur (235,49 €) fait vraiment sérieux. Épais et bien enveloppant, il se monte facilement.



◀ Une fois qu'on retire sans outil les éléments en caoutchouc, les repose-pieds offrent un grip excellent sous les bottes. Le sélecteur se replie en cas de chute.

► D'origine, la Ténéré 700 est équipée de ces crochets très pratiques pour fixer un sac à l'arrière.



James, organisateur du HDT

Comment as-tu eu l'idée d'organiser le Hard Défi Tour ?

Il y a cinq ans, j'ai fait le Hard Alpi Tour, qui est une remontée des Alpes italiennes et françaises sur 550 km à faire en moins de 24 heures. J'ai vraiment aimé le concept. Il faut savoir que je suis passionné de moto et de voyage au long cours depuis toujours. J'ai été mécanicien pendant onze ans, je fais de l'enduro depuis vingt-cinq ans, du supermotard et de la moto de route. Mon métier de guide de randonnée pour motos et quads m'a donné l'idée de créer le Hard Défi Tour dans ma région. Un événement qui grossit au fur et à mesure des années. Aujourd'hui, on en est à la quatrième édition.

Comment fais-tu pour tracer le parcours ?

Vu mon métier, je connais parfaitement la région, que ce soit au niveau des routes ou des chemins. J'adapte les boucles du Hard Défi Tour avec ma connaissance du parcours. Je ne travaille pas avec Google Maps ou autre chose, je travaille sur le terrain. Du coup, pour faire la trace de 350 km ça me prend seulement quatre jours.

Et pour adapter la difficulté du tracé ?

Quand je pense à un tracé, je me base sur le fait que c'est le Hard Défi Tour, donc il faut que ça soit dur, mais rien d'infranchissable. Ce qui fait la difficulté de l'épreuve est sa longueur. J'évite des grimpettes trop difficiles, mais je mets quand même des passages optionnels très ardues.

Comment fais-tu pour renouveler la trace tous les ans ?

Les deux premières années, j'ai fait les gorges de la Dordogne, et l'année dernière, j'ai fait le Cézallier. Cette année, j'ai repris un peu le circuit de l'année dernière, mais en tournant dans l'autre sens. C'est dur de changer les traces tous les ans car on est dans une zone Natura 2000. Je voulais aller sur le plateau des Mille Vaches, mais le terrain n'est pas assez dur pour ce que je cherche. Mais il va falloir travailler car je veux tout de même apporter des variantes tous les ans.

C'est un rendez-vous trail, pourquoi a-t-il beaucoup de motos d'enduro ?

C'est vrai, cette année il y a eu beaucoup d'enduros. Pourtant j'avais limité l'accès à ces machines, car tous ceux qui venaient en enduro devaient avoir un road-book papier pour



rendre l'épreuve plus intéressante et ralentir leur vitesse. Mais à cause du Covid-19, l'année est particulière. Je n'ai pas pu faire le road-book papier, du coup j'ai ouvert à tout le monde avec la trace GPS. Il faut savoir que j'avais 210 inscrits, et j'en ai perdu une soixantaine, toujours à cause des conditions sanitaires. Après, il faut qu'il y en ait pour tout le monde. Car même s'il n'y a pas vraiment de difficultés en enduro, cela fait des journées très longues.

Combien de concurrents ont terminé ?

J'avais 90 partants en classique sur la journée du samedi, et seule une trentaine a terminé. En extrême, sur les deux jours, il y avait 70 concurrents au départ et 41 ont fini.

Quelles sont les difficultés pour organiser un tel événement ?

En fait, la plus grosse difficulté est le retour des communes lorsque j'ai déposé les dossiers. Car il faut savoir que l'on traverse près de 60 communes sur 4 départements. Dans l'ensemble, ça se passe plutôt bien car ce n'est pas une compétition et ce sont des grosses machines qui ne roulent pas très vite.

Quelles sont les évolutions à venir ?

Lors de la première édition il y a quatre ans, il y avait seulement 16 inscrits. Du coup, j'avais invité 15 potes pour grossir un peu les rangs. Il n'y avait pas de CP ni de camion-balai. Aujourd'hui, on a tout ça, et en plus des balises Owaka sur les motos et un PC course. À cause du Covid-19, on a été obligé de décaler l'épreuve à septembre, mais en 2021, le Hard Défi Tour se déroulera au mois de juin, comme les autres années, car en septembre les journées sont bien plus courtes. Je compte garder le même concept mais travailler un peu plus sur le parc exposants. Au début, on était seulement sept bénévoles à gérer cela, aujourd'hui il y en a cinquante. Et c'est grâce à eux si cette épreuve est une telle réussite !



Les paysages traversés sur le début de l'épreuve (eh oui, nous n'avons pu faire que 100 km sur les 600) sont vraiment sympas. À droite, Alex à l'attaque sur la KTM 250 EXC-F après avoir fait les photos quelques mètres plus bas. Sans même tomber, j'ai tapé un caillou avec mon pied gauche. Impossible de marcher, abandon au kilomètre 101,8. Dommage car on était bien lancés.

kilomètres jusqu'à la nuit. Un coucher de soleil qu'on n'appréciera malheureusement pas dans la forêt, mais sur l'autoroute.

KM 101,8

Pour ma part, je me suis lancé une autre sorte de défi après m'être éclaté le pied gauche sur une grosse pierre bordant un chemin, sans même avoir testé la résistance des protections SW Motech. La T7 n'a même pas touché le sol une fois. Au kilomètre 101,8, fin de l'épreuve pour nous, on décide d'abandonner avec Alex car je n'arrive plus à marcher suite au choc. Il est 15 heures, on rentre au camping par la route, soit 1h30 de serpents sous la pluie avec les pneus enduro, tout en ayant à l'esprit de ne surtout pas poser le pied gauche à terre. Il m'est d'ailleurs impossible de béquiller tout seul. 16h30, arrivée au camping. 17h30, on décolle pour Paris avec les motos chargées comme des

Mitas au top en TT

Pour cet événement, c'est Mitas qui a équipé notre Yamaha T7. Mitas commercialise des pneus pour les motos de route, mais est surtout reconnu dans le monde du tout-terrain avec une gamme de pneumatiques étendue. Vu les conditions difficiles, Stéphane, notre contact sur place, nous a installé un C-17 à l'avant et un E-09 à l'arrière. Des pneus homologués pour la route, mais au profil très tout-terrain. Le E-09 possède la spécificité d'être adapté aux motos lourdes grâce à sa carcasse renforcée. La pression était

de 1,7 bar à l'avant et 1,9 à l'arrière pour maximiser le grip dans ces conditions précaires. Sur notre moto, leur prix est plutôt raisonnable : 67 € pour l'avant et 115 € pour l'arrière.

contact@liacom.fr et www.mitas-moto.com



Remerciement spécial à Fabrice d'Atome Moto pour le changement de pneus.



rsés sur
re (eh
u faire
600
bas. A
que sur
près
s bas.
j'ai
mon
sible de
u
mmage
rés.



mules pour 5 heures d'autoroute à 110 km/h pour ne pas faire surchauffer les pneus enduro restés sur la T7. Mais les choses sont bien faites. À mi-parcours, pour éviter une quelconque surchauffe des pneus, la pluie arrive en même temps que la nuit et le vent. La route brille, on ne voit rien, la moto louvoie à chaque rafale, on est vraiment bien, Tintin. Arrivée sur Paris: 23 h. Entrée aux urgences: minuit. Sortie: 4h30 avec un pied qui a doublé de volume mais sans fracture. Vingt-deux heures éveillés, c'était aussi un défi tout aussi hard, mais beaucoup moins sympathique. L'année prochaine, on le finit ! ✂

RANDO TT // Hard Défi Tour

L'équipement du gars Matthieu



Pour faire de l'enduro, mieux vaut être bien équipé. Et chez Alpinestars, il y a tout ce qu'on veut et le matos est de top qualité à l'image de ce gilet Bionic Tech V2 (env. 240 €).

Les gants Alpinestars SMX-E (env. 40 €) sont super-confortables et possèdent une protection rigide au niveau des métacarpes. Le short de protection Bionic Freeride (env. 90 €) possède des protections légères sur les cuisses et aussi un insert gel au niveau de l'assise apportant du confort sur les longues spéciales. Les genouillères SX-1 V2 (env. 100 €) se font oublier, tout en apportant un bon niveau de protection.