

# AVENTURE Hard Défi Tour en Honda X-ADV

TEXTE FRANÇOIS BARROIS PHOTOS GRÉGORY MATHIEU

CETTE ANNÉE, NOUS NOUS SOMMES ALIGNÉS AU DÉPART D'UNE NOUVELLE RANDONNÉE DÉDIÉE AUX GROS TRAILS: LE HARD DÉFI TOUR, 340 KM DE CHEMINS ESCARPÉS LE LONG LA DORDOGNE. MAIS POUR DONNER DU PIQUANT À L'AFFAIRE, NOTRE ESPRIT TAQUIN NOUS A CONDUITS À TENTER L'EXPÉRIENCE AU GUIDON DU NOUVEAU SCOOTER-TRAIL HONDA 750 X-ADV. UNE GAGEURE? SOUBRESAUTS DANS LA CAILLASSE, GLISSADES DANS LA BOUE JUSQU'À LA NUIT TOMBÉE ET AU FINAL UNE SACRÉE BONNE SURPRISE; ET PLUS DE SOUVENIRS QU'AVEC UNE MACHINE D'ENDURO!

**A**vec ses airs de SUV, ses jantes à rayons tangentiels, ses pneus mixtes et ses couleurs HRC, le Honda 750 X-ADV joue à fond la carte de « l'aventurier ». Pour autant, cet hybride entre scooter et moto tout-chemin est-il vraiment capable de passer là où un trail, conçu pour ça, se la joue tranquille? Pour vérifier les belles promesses de Honda, nous nous sommes inscrits à cette randonnée spéciale « gros trail » suivant le cours de la Dordogne: le Hard Défi Tour. Au programme de cette promenade de santé pour amoureux de la nature, une boucle de 340 km à travers 3 départements, 80 % de chemins et une durée de roulage

annoncé de 10 heures... selon l'organisateur qui a reconnu son parcours en KTM 690 Enduro R préparé Rallye. « *T'inquiète pas, si tu ressors du premier goulet, tu devrais pouvoir t'en tirer pour le reste* », m'expliquait-il, le sourire en coin, la veille du départ.

## C'EST PARTI!

Au petit matin, à peine arrivé sous le portique élevé devant le camping de Singles (Puy-de-Dôme), voilà que les commentaires autour de ma machine s'amplifient déjà. Juchés sur leurs Honda Africa Twin, Triumph Tiger 800, KTM 990 et 1290 R, BMW R 1200 et autres 800 ●●●



Sous l'arche marquant le départ, notre X-ADV provoque les sourires des autres concurrents en gros trail ou en moto d'enduro. Rira bien qui rira le dernier!





# BY SCOOT



# AVENTURE Hard Défi Tour en Honda X-ADV

●●● GS, mes compagnons de galère du jour rigolent gentiment. « Il ne terminera jamais, le Parisien », entend-on çà et là. Certains pestent même un peu : « Raaah les scooters, vous nous faites déjà ch... en ville, vous n'allez pas commencer à venir pourrir nos chemins ! » Je ne relève pas. Après tout, le X-ADV tient tout autant de la moto que du scooter, mais je m'interroge quand même !

Certes il y a son petit coffre, dans lequel j'ai astucieusement placé quelques outils, un kit tubeless et des victuailles pour la route, et son poste de pilotage façon Africa Twin. Mais avec son bicylindre de 750 cm<sup>3</sup> placé à l'avant du cadre en acier tubulaire, je ne sais pas bien moi-même sur quoi - et dans quoi - je me lance. Mais ma véritable hantise, c'est la tenue des pneumatiques d'origine dans la terre, alors que la rosée du matin a copieusement humidifié les chemins alentour. Fabriqués spécifiquement pour ce modèle, les Bridgestone Trail Wing T 204 en 17 pouces à l'avant et 15 à l'arrière sont les seuls disponibles actuellement. Leur profil risque fort de manquer de grip face aux Continental TKC 80 utilisés généralement par les autres sur ce type d'événement.

## C'EST PARTI... DE TRAVERS

Après avoir largement abaissé la pression de ces gommages et démonté le capteur d'ABS (il n'est pas déconnectable au guidon), je m'estime fin prêt et prends le départ avec le tout premier groupe. À ma droite, une Africa Twin DCT flambant neuve. Elle utilise la même boîte semi-automatique à double embrayage de notre X-ADV. Pas d'embrayage, des vitesses qui passent seules ou que l'on commande par gâchette à main gauche, une héré-

sie de plus pour les enduristes qui ne jurent que par le coup de botte et les deux doigts sur l'embrayage. C'est donc parti pour 500 mètres de route avant le premier raidillon à gauche comme indiqué sur mon GPS. Le moteur prend ses tours, mais quelque chose ne tourne déjà plus rond : la seconde ne passe pas ! Je m'élançais néanmoins tête baissée dans ce

la pente à plus de 10%. À grand renfort de coup de gaz et tout en travers, je parviens à me hisser au sommet, usant tantôt de mon poids sur les repose-pieds spécifiques placés à l'arrière de la machine, ou descendant carrément de selle pour pousser dans les parties boueuses, où l'adhérence fait cruellement défaut. C'est donc les lunettes au cou et un litre de sueur au



## MA VÉRITABLE HANTISE, C'EST LA TENUE DES PNEUS DANS LA TERRE COPIEUSEMENT HUMIDIFIÉE PAR LA ROSÉE DU MATIN

premier chemin qui s'engouffre dans une forêt sombre et touffue pour rejoindre Greg, notre photographe et compagnon de route posté légèrement plus haut. En chemin, je retrouve aussi un ami hondaïste, moto au sol, valise éventrée et gilet airbag gonflé : « Ça glisse trop, j'y arriverai jamais ! » Ça promet...

Après un coup de main pour la redresser et une tape dans le dos pour l'encourager, je relance le scooter de 238 kg dans

fond des bottes que je parviens au sommet : plus que 339 km ! Petit coup de téléphone chez Honda France, qui m'indique illico que le capteur d'ABS à la roue avant recueille aussi des informations pour le passage automatique des rapports. Pour passer la seconde et suivre le groupe, il faudra donc composer avec cet antiblocage pas franchement étudié pour les chemins. « Tu me rattraperas en bas ? », demandais-je à Greg, une fois le capteur remonté.

## FINALEMENT, ÇA TRACE !

L'œil rivé sur le GPS, nous repartons avec en tête l'idée de rattraper notre groupe. La fine trace jaune qui se dessine sur l'écran nous mène dans les villages les plus reculés du Puy-de-Dôme et zigzague en empruntant le moindre chemin non bitumé disponible. Direction le Cantal et ses prairies où paissent les fameuses vaches salers. À travers la forêt qui s'étoffe, on entrevoit déjà le cours de la Dordogne, et le curieux château de Val qui se dresse sur une presqu'île dans le ventre de la rivière, ici transformée en lac par le barrage de Bort-les-Orgues.

Au guidon du X-ADV, je commence à prendre mes marques. Derrière la bulle réglable en plexiglas, l'ambiance est bien dans le ton de notre aventure : l'instrumentation typée m'indique la forte température extérieure (29 °C), l'heure et les kilomètres qui nous séparent des ravitaillements. Le guidon, épais, suffisamment large et garni de pare-mains protecteurs, offre une bonne prise en main en position debout. Les repose-pieds optionnels sont bien placés pour enserrer l'ensemble coffre-réservoir avec les mollets, comme sur une vraie machine d'enduro.

Après une centaine de kilomètres hors bitume, je m'habitue même à m'asseoir de temps en temps sur la selle passager pour me reposer et conserver le contrôle sur la partie arrière... Car cet X-ADV a de la fougue à revendre ! Avec un couple de 6,9 m.kg dispo dès 4 750 tr/min et quelque 54 ch 2 000 tours plus haut, il projette de la gravette à n'en plus finir dès qu'on le sollicite ! Et comme il est plutôt stable et long, les virages en dérive et les accélérations en travers permettent d'atteindre rapidement ●●●



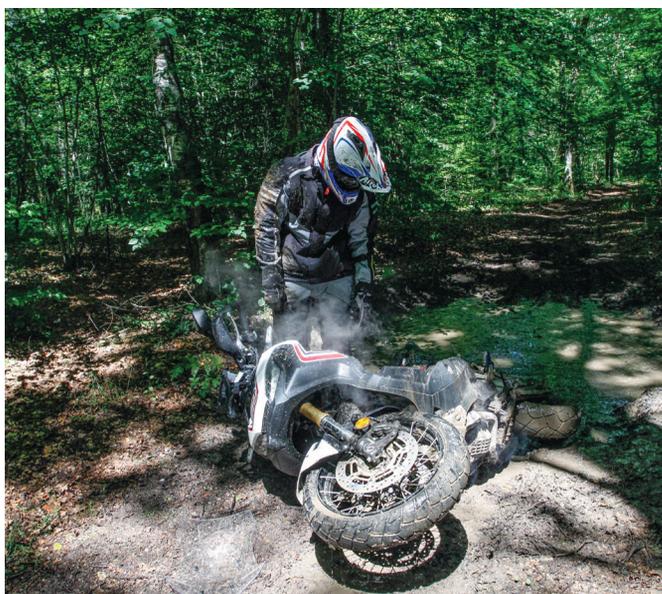
Filant en crabe sur les chemins longeant la Dordogne, notre hybride mi-moto mi-scooter se montre plutôt à l'aise.



# AVENTURE Hard Défi Tour en Honda X-ADV



Évitement de troncs d'arbre, de marches rocheuses ou de flaques de boue dépassant le mètre de profondeur: le Hard Défi Tour propose de véritables difficultés proches de l'Enduro. Parfait pour ceux qui aiment en baver un peu!



●●● l'épingle suivante. Les débutants auraient sans doute apprécié un contrôle de traction, mais pour ma part, je prends un grand plaisir à faire durer cette glisse sur les kilomètres suivants. Ça passe et notre machine se révèle un excellent compagnon de chemin dans les parties roulantes: son moteur pêchu et sa stabilité me permettent même de rejoindre le groupe avant le repas de midi, au bord de la Dordogne.

## ALIGOT ET BOUE

Un aligot sous le soleil de juin, ça requinque son homme.

Après quelques échanges avec les différents équipages, surpris par la difficulté du parcours, certains décident de shunter par la route jusqu'au prochain ravitaillement. Hors de question pour notre X-ADV qui n'a pas démontré tout son potentiel et tente désormais de suivre la KTM 690 Enduro de l'organisateur. Dans cette partie boisée où les flaques de boue sont nombreuses et le revêtement très glissant, je me fais surprendre à plusieurs reprises... En glisse des deux roues, le guidon contre-braqué au maximum, je manque de





La rivière Dordogne traverse les départements du Cantal puis de la Corrèze, ici en arrière-fond. La trace GPS permet d'accéder à ce type de point de vue, inaccessible par la route.

m'en coller de bonnes en perdant totalement l'adhérence. Et ce qui devait arriver arriva en traversant une flaque plus profonde que les autres : le X-ADV glisse soudainement sur son plancher/repose-pieds et oublie totalement sa roue avant dans les airs. Posé dans la glaise, mais pas abîmé, le pesant scooter est tout de même compliqué à relever. La gamelle suivante sera pour Greg au guidon d'une Honda CRF-L 250, en perdant l'avant dans une descente piègeuse : entorse de la cheville, impossibilité de continuer. Il doit

abandonner sa moto au beau milieu de la forêt et repartir dans le SSV qui fait office de voiture-balai : bien vu de la part de l'organisation.

#### CAILLASSAGE EN RÈGLE

Je poursuis donc seul le tracé, et, passé Argentat, nous franchissons la Dordogne sur l'un des nombreux barrages électriques de la région. Les chemins se rétrécissent et se font plus escarpés alors que nous entamons notre remontée vers la Corrèze. Dans les pierriers, la fatigue commence à se faire sentir, je ne réfléchis plus ●●●



Ce concurrent est allé chatouiller un barbelé d'un peu trop près avec sa Triumph Tiger 800. Malgré les apparences, le bras garde heureusement peu de séquelles par rapport à la machine.





## NOTRE VAILLANT X-ADV SE CONFRONTE SANS DOUTE À DES TESTS QUE MÊME LES INGÉNIEURS HONDA N'AURAIENT PAS ENVISAGÉS!

●●● et visse la poignée à fond pour ne pas rester planté dans les cailloux. Les pneus se déchiquettent, les pierres martèlent les tubulures d'échappement. Je prie pour que le carter, très exposé, supporte ce caillassage. À haute vitesse dans ces conditions, les claquements dans le train avant commencent eux aussi à m'inquiéter. Malgré une fourche réglable en précharge et en détente pourvue de 153 mm de débattement, la petite jante de 16 pouces peine à encaisser et en prend plein les rayons. Nous en casserons un sur le parcours.

### PILOTES ÉPUIÉS

Je parviens néanmoins à rester dans le champ de vision de mon prédécesseur en KTM qui hausse le rythme et décide de nous faire emprunter les portions les plus ardues du parcours. Marches en descente, remontées au milieu de pierres grosses comme notre roue, passages de gué bien profonds, notre vaillant

X-ADV se confronte sans doute à des tests que même les ingénieurs Honda n'auraient pas envisagés! Et ça passe, certes en frottant, mais le X-ADV est toujours dans la course à la nuit tombée. Les dernières dizaines de kilomètres dans la pénombre nous permettent de

rattraper un à un nombre de pilotes épuisés par ce parcours bien plus endurissant que ce à quoi ils s'attendaient sur ce type d'événement. Avec son puissant éclairage, pas d'angoisse au guidon du X-ADV, même seul dans la forêt. Instant magique, j'aperçois une guirlande

lumineuse au loin, en fait un groupe vers lequel je remonte et qui prend la forme d'une procession religieuse. Alors que minuit sonne, nous terminons notre virée. Notre Honda X-ADV semble finalement bien acceptée par la confrérie des trails. Pari gagné! ■



Derrière cette BMW R 1200 GS, le X-ADV a prouvé qu'il avait sa place... Tant que les pavasses ne dépassent pas la taille de ses petites roues!