

EXPÉRIENCE ON EST VENUS AU BOUT DU HARD DÉFITOUR EN KTM 390 ADVENTURE !

TRAIL ADVENTURE

TRAIL ADVENTURE

LE PREMIER MAGAZINE 100% ADVENTURE



BENELLI
TRK 800



MOTO MORINI
X-Cape 650



HARLEY-DAVIDSON Pan America

KTM 890
Adventure R/R Rally



NOUVEAUTÉS 2021



HONDA CRF1100 Africa Twin



DUCATI Multistrada V4

www.trailadventuremag.fr



TRAIL ADVENTURE DAYS
L'événement trail qui monte en puissance !



COMPARATIF
Ducati Multistrada - Suzuki V-Strom - Triumph Tiger



RAID TÉNÉRÉ BARDENAS
Les Yamaha reprennent un peu de désert...

L 15609 - 23 - F. 6.90 € - RD

www.cpresse.fr

TRAIL ADVENTURE N°23 - AUTOMNE 2020

HARD DÉFITOUR 2020

LA PREUVE PAR QUATRE

Les KTM 390 Adventure peinent à convaincre le marché. Pour faire ses preuves, une bande de petites Autrichiennes n'a rien trouvé de mieux que de s'engager au Hard Défitour 2020, catégorie Extrême bien sûr ! Un challenge à double tranchant comme je les aime...





Pour les non initiés, le Hard Défitour est, comme son nom l'indique, une randonnée du genre couillu. Surtout quand vous optez pour la catégorie Extrême qui consiste à se farcir 350 kilomètres de chemins défoncés le samedi et 270 le dimanche. Ce qui nous fait un week-end à 620 bornes, dont 80 % hors bitume ! Mais pourquoi ai-je accepté de m'infliger un supplice pareil ? En fait, l'idée vient d'Aurélien Szulek, le boss de SW-Motech France. Je me souviens encore de son coup de fil : « Avec Hervé, on a eu l'idée de préparer quelques 390 Adventure, histoire d'aller voir ce qu'elles peuvent faire au prochain Hard Défitour. Il y a une moto pour toi si tu veux. Tu verras, ça va être cool... ».

Nous ne devons pas avoir tous les deux la même définition de l'adjectif "cool". Mais allez savoir pourquoi, j'ai dit oui. Ce n'est qu'après que j'ai commencé à gamberger sur ce qui m'attendait, à savoir un rapport assez déséquilibré entre ma condition physique et les efforts à fournir sur un Hard Défitour. Pour ajouter à mon angoisse, un coup de fil à James Simonin, le doux dingue aux manettes de cet événement, m'apprend qu'il a eu besoin de 11 heures pour venir à bout d'une boucle à peu près similaire à celle du samedi, au guidon de sa performante KTM 690 Rallye. « Sans m'arrêter manger

ni pisser » précise-t-il. C'est dire le niveau de la promenade de santé, surtout au guidon d'une 390 Adventure, avec 44 poneys dans le ventre, des jantes à bâtons, une roue avant de 19 pouces et une garde au sol ridicule. Il fallait trouver un angle original pour vous parler de cette 4^e édition du Hard Défitour, le voilà tout trouvé !

Je rejoins Aurélien la veille du départ, à Singles, dans le Puy-de-Dôme, où est installé le quartier général du Hard Défitour. Hervé, du team CTM 83, arrive plus tard avec quatre motos, suivi par Adrian, le stagiaire à vie du magazine *Moto et Motards*. La fine équipe étant au complet, nous pouvions attaquer la préparation des motos tout juste sorties de caisse.

A L'ARRACHE

L'idée est de se contenter du strict minimum, histoire de rester proche de l'origine et de ne pas faire flamber la note. Aurélien a apporté des sabots moteur dignes de ce nom et des crash-bars SW-Motech, pièces incontournables quand on fait du TT. De nouveaux repose-pieds sont aussi du voyage, plus crantés que ceux d'origine et, surtout, moins inclinés vers l'avant. Hervé s'est occupé de raccourcir la transmission (14 x 46 contre 15 X 45 anciennement), d'assouplir les suspensions et d'apposer le kit déco pour protéger – un peu – la carrosserie →

Il a également fait monter des pneus Mitas E09-Dakar. Un petit détail qui a son importance sur ce sujet : seuls trois trains ont été commandés. Un volontaire va devoir se désigner pour rouler avec les TKC70 d'origine. C'est le moment que j'ai choisi pour regarder ailleurs...

Histoire de soulager nos sacs à dos respectifs, Aurélien a également équipé toutes les motos d'une petite sacoche réservoir et d'un sac de selle. Voilà pour l'équipement de base. Adrian, visiblement le petit chouchou d'Hervé, est le seul à bénéficier d'une préparation un peu plus poussée (voir tous les détails en encadré), mais qui ne transforme pas pour autant sa Katé en machine de guerre. Alignées comme à la parade, les KTM ont de la gueule, surtout avec leur déco CTM83. Mais tous ces bricolage ont pris du temps. Nous serons les derniers à intégrer le parc fermé, à l'arrache. Du coup, on a un peu oublié de contrôler les pressions et de vérifier qu'on a bien la trace dans nos GPS...



Nous sommes 149 au départ, dont 68 engagés en Extrême. Dans le parc fermé, nos petits brêles intriguent. Faut dire que nous côtoyons des maxi-trails, une poignée de vieux monos, mais surtout beaucoup de motos d'enduro affûtées. On nous demande souvent si on compte aller jusqu'au bout. Notre assurance fait marrer la plupart des "pilotes" que nous croisons.

RIRA BIEN QUI RIRA LE DERNIER

Samedi matin, à 9h10 très précises, nous nous élançons dans l'inconnu, pour un

tour d'horloge environ. James Simonin avait prévenu les troupes au briefing : les 70 premiers kilomètres sont les plus durs. Et effectivement, au bout de quelques minutes, on attaque une première grimpe. C'est un peu gras (il a plu pendant la nuit, comme un fait exprès !), pentu et jonché de pierres glissantes. Dans une épingle, certains sont déjà à terre. Pas nous. Les 390 Adventure tirent profit de leur poids limité et de leur faible hauteur de selle. On remarque aussi que les Autrichiennes motricent particulièrement bien. Même Hervé s'en sort avec les honneurs, aux commandes du modèle équipé en pneus de série ! Le métier, petit, le métier...

Comme promis, les difficultés vont crescendo et dans les parties vraiment défoncées (et il y en a beaucoup dans le coin !), les GS, Africa Twin et autres Ténéris sont logiquement à la peine. Quelques pilotes d'enduro aussi. Nous, on passe partout, dans un style pas toujours très ➔



#1



#2



#1 Nous repérons nos numéros "de course". Nous roulerons avec les plaques 57, 58 et 59. Adrian fait bande à part avec le n° 69.

#2 A peine débarquées du camion, les 390 Adventure raides de neuves passent entre nos mains pour une petite prépa signée SW-Motech et CTM83.

#3 L'organisation équipe chaque moto d'une balise satellite. Rassurant.

#4 Chips et bibines : c'est en détaillant le menu des participants que l'on s'aperçoit qu'il ne s'agit pas d'une course.



#3



#4

LA DREAM TEAM

AURÉLIEN SZULEK



↳ Quand il ne veille pas à la destinée de la marque SW-Motech en France, Aurélien fait de la moto. Adepte du rallye routier avec plusieurs participations au Moto Tour à son actif, il a découvert le tout-terrain sur le tard. Mais il apprend vite. Au point d'être sélectionné dans l'équipe de France au GS Trophy International qui s'est déroulé en Nouvelle-Zélande, puis de monter sur la 3^e marche du podium. Aurélien fait aussi de l'enduro, du judo à haut niveau et du crossfit.

ADRIAN PARASSOL



↳ Le chien fou du magazine *Moto et Motards* et de l'émission "High Side" a pratiqué le Supermotard (champion de France 50 cm³ et vice-champion d'Italie !) quand il était encore plus jeune. Aujourd'hui, le gamin tord toutes les sportives du marché la semaine dans d'incroyables sessions de stunt pour remplir les pages de son mag', et le week-end, il court en Promosport et en Protwin. On l'a également vu faire une pige aux 24 heures Moto du Mans. Entre autres.

HERVÉ RICORD



↳ L'autre gus impliqué dans le projet, c'est Hervé Ricord, boss de Compte-Tours Motos à Six-Fours (83). Cet ancien pilote de rallye routier, vice-champion de France en 1994 et 1996, touche aussi sa bille en dehors du bitume. Hervé manage et aide de nombreux pilotes (à commencer par Adrian). Ses proches lui reconnaissent un mauvais caractère. C'est pas faux. Mais c'est aussi un gars qui a le cœur sur la main, un humour décapant... et qui vous dépanne au fond des bois.

ON NOUS AVAIT ANNONCÉ UN DÉPART ET UN FINAL PLUTÔT COSTAUDS. ON N'A PAS ÉTÉ DÉÇUS !



académique, certes, mais l'essentiel est là : nous progressons toujours. Il ne faut pas hésiter à faire gueuler le monocylindre et ne pas avoir peur de racler le sabot moteur. Il convient aussi d'anticiper les gros chocs car la fourche et l'amortisseur arrière talonnent assez vite. Les kilomètres défilent sous le commandement d'Aurélien qui imprime un bon rythme. Notre homme est un compétiteur dans l'âme et même en balade, il veut arriver le premier. J'avais prévu de multiplier les arrêts photos pour illustrer ce reportage, mais je sens bien que le challenge est pris très au sérieux par mes coéquipiers. Au premier contrôle de passage, nous apprenons qu'il y a déjà 16 abandons. Galvanisé par cette nouvelle, Aurélien remet une louche de gaz. La pause déjeuner est évacuée en 15 minutes chrono au prétexte fallacieux qu'il faut terminer avant la nuit. Nous savons tous que c'est mort, en cette saison, le soleil se couche avant 20 heures ! Mais tout le monde rentre dans le jeu. Moi aussi. Je range donc mon Canon et enquille les bornes sans respirer. Autre argument qui joue en faveur de nos

KTM : le confort. Suspension souple et selle moelleuse permettent de se reposer sur les portions bitumées. Du moins les fesses car les sens, eux, restent bien en éveil pour garder le contact avec Adrian et Aurélien qui soudent toujours autant la poignée de gaz « pour rattraper le temps perdu dans les chemins ».

A FOND, À FOND, À FOND...

Descentes vertigineuses et montées sans fin se succèdent, ponctuées parfois de chemins sinueux tapissés de pierres roulantes. C'est physique, mais bon. Et gratifiant d'en venir à bout avec une moto plus conçue pour la ville et les petites routes de campagne que pour ce genre de régime. Manque de bol, c'est au moment où je prends la tête du convoi que je pars à la faute. Rien de grave, j'ai perdu l'avant dans une descente un peu chère, mais j'étais quasi à l'arrêt. Pas de bobo, ni pour l'homme ni pour la machine. Le milieu de l'après-midi est là et, avec lui, une belle averse comme l'Auvergne en a le secret. Nous enfignons nos tenues de pluie (à toute vitesse, dois-je le préciser ?) et repartons de plus belle. Heureusement,

le grain ne dure pas et le sublime plateau du Cézallier nous accueille avec une lumière magique de fin de journée. Les bonshommes vont bien et côté machines, rien à signaler non plus, mis à part les vis de fixation de nos sabots moteur qui ont tendance à se faire la malle. Hervé "Bricol'tout" trouvera la solution avec un bout de corde à ballots de paille et quelques centimètres de fil de fer exhumés d'un champ.

Le jour tire à sa fin et les pistes laissent de plus en plus la place à de belles portions routières nous faisant passer d'un haut plateau à l'autre dans un décor toujours aussi suffoquant de beauté. Tout porte alors à croire que le pire est déjà derrière nous. Erreur, grave erreur.

Le GPS annonce une arrivée à une petite centaine de bornes quand la nuit nous tombe dessus. On commence à tirer la langue et les erreurs de parcours se multiplient. Parti en éclaireur pour repérer un spot photo, je perds mon équipe pendant 15 précieuses minutes. De nouveau unis, nous entamons ensuite une portion particulièrement technique où nos 390 rigolent moins. Plongées ➔



#1 Avant le départ, un concert va animer notre soirée. Le lendemain, après 11 à 14 heures de moto, il y a aura moins de clients sur la piste de danse...

#2 C'est dans ce genre d'endroit que nous avons apprécié nos KTM 390, petites et légères !

#3 Les kilomètres défilent et le terrain reste toujours aussi exigeant. Mais rien à signaler dans notre drôle d'équipe : motos et pilotes assurent.





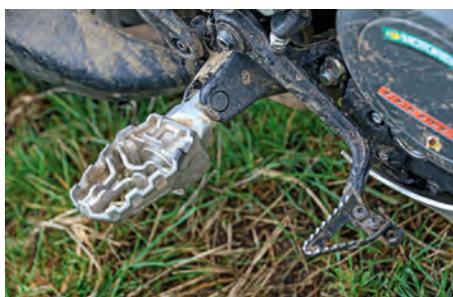
PRÉPARER UNE 390, COMBIEN ÇA COÛTE ?

LES INDISPENSABLES :

- Crashbar : 157 €
- Sabot moteur en alu : 161,90 €
- Repose-pieds Evo : 127,56 €
- Transmission courte : 48,24 €
- Kit déco/protection : 180 €
- Pneus Mitas E-09 Dakar : env. 150 € le train

LA TOTALE

- Sacoche réservoir Micro Pro : 93,22 €
- Anneau Pro de fixation : 29,44 €
- Feux antibrouillard Evo : 328,71 €
- Sacoche de selle Ion S : 98,12 €
- Guidon enduro : 92,82 €
- Selle rallye : 170 €
- Support GPS : 56,14
- Leviers pliables : 97,38 € (x2)
- Pontet enduro 52 mm : 89,40 €
- Guide-chaîne : 38,40 €



Plus d'infos sur www.sw-motech.com/fr et sur www.comptetoursmotos.com

dans l'obscurité la plus totale, mais bien aidées par leurs puissants phares à LED, les KTM doivent affronter de profondes saignées, des rochers saillants, des pierres roulantes, des racines glissantes. Les fourches basiques sont à la limite et les motos se posent régulièrement sur le sabot. Alors on sort les jambes et on pousse, on tire. Et on passe. 21h46, l'équipe au complet pose pour la photo souvenir à l'arrivée en brandissant fièrement le précieux sticker de finisher ! Notre compteur journalier annonce 376 km, alors que le road-book en prévoyait 347. On a pas mal jardiné finalement... mais certains concurrents ont dépassé les 400 km !

ALLÔ MAMAN, BOBO

Le réveil est programmé pour 7h30 pour un départ une heure plus tard. Ce matin, même les jeunes ne font pas les malins. Ça tire dans les cuisses, les bras, les poignets en particulier et d'une manière générale, partout où il y a un muscle. Pas né de la dernière pluie et habitué aux

douleurs, j'avale un cachet d'aspirine avant de chausser mon casque. C'est reparti, mais juste pour la matinée en ce qui me concerne. Je suis en effet attendu à Paris le soir même, je vais donc devoir fausser compagnie à mes acolytes à mi-chemin. Changement de programme également pour Hervé qui abandonne sa KTM 390 Adventure mal chaussée pour une pure enduro de la marque, lâchement abandonnée la veille par un journaliste dont je tairai le nom. Petit indice : il travaille pour *Moto Journal*...

Une grisaille nous accompagne lors de ce dernier run, mais pas de pluie, contrairement aux prévisions météo. On ne va pas s'en plaindre. Encore endormie, la bande tarde un peu à installer son rythme. Les difficultés, elles, n'attendent pas avec notamment une grosse descente au milieu de pierres rondes comme des boules de bowling et hyper glissantes. Cette fois, c'est Adrian qui mord la terre. Il y laisse un protège-main mais pas son enthousiasme puisqu'il repart instantanément le nez dans le guidon !



#1 Sur la route, il faut rester vigilant. Cela n'empêche pas mes coéquipiers de rouler à bloc pour grappiller quelques places. Compétiteurs un jour, compétiteurs toujours.

#2 Hervé part à la faute et visite le bas côté. A sa décharge, il roule en pneus d'origine, sans crampons !

31 MACHINES SONT VENUES À BOUT EN CATÉGORIE EXTRÊME. LES PETITES KTM EN FAISAIENT PARTIE !



Présent au prochain Trail Adventure Days et Alpes Aventure Motofestival 2020

Promu par LIACOM
contact@liacom.fr



E-07



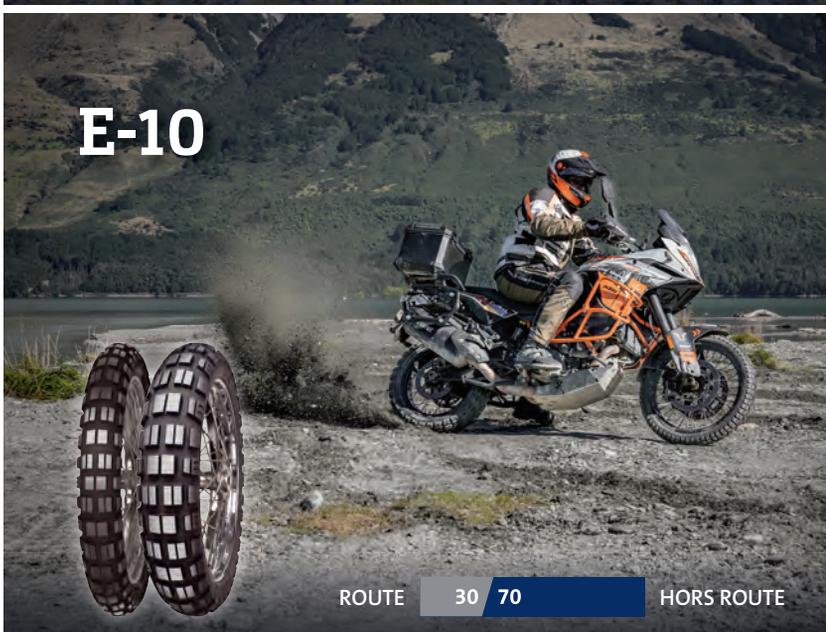
ROUTE 50 50 HORS ROUTE

TERRA FORCE-R



ROUTE 90 10 HORS ROUTE

E-10



ROUTE 30 70 HORS ROUTE

E-07+



ROUTE 60 40 HORS ROUTE

E-09



ROUTE 20 80 HORS ROUTE

mitas-moto.com

Mitas Moto

Mitas



LA JOURNÉE SE TERMINE APRÈS 12 HEURES DE MOTO. LES PIERRES ET RACINES VONT ENCORE DÉFILER DANS NOS TÊTES PENDANT LA NUIT...

La fatigue se fait sentir pour tout le monde et nous doublons des paquets de motos bien plus à l'arrêt qu'hier. On ramasse aussi quelques pilotes en difficulté, comme un certain Vincent au guidon d'une GS trentenaire qui a tiré tout droit dans un virage piégeux. Plus loin, c'est une crevaison lente qui retarde Aurélien. Il a tapé trop fort sur une pierre et la jante à bâtons n'a pas apprécié. Mais une fois encore, Hervé nous sauve la mise en redressant l'acier tordu avec les moyens du bord, c'est à dire deux pierres.

Le kilomètre 121 annonce la pause déjeuner et, pour moi, la fin de l'histoire. Je suis déçu de ne pas pouvoir vivre l'aventure jusqu'au bout, d'autant que mes camarades de jeu insistent pour que je revienne sur ma décision. Je me justifie en rappelant qu'il me faut une paire d'heures pour rejoindre Singles, déposer la moto, me changer, puis prendre la route du retour vers la capitale, 500 km plus au nord. En partant tout de suite, je serai à la maison, lessivé, à plus 23 heures. Le lendemain, il y a école et je rappelle que je n'ai plus 20 ans, moi ! Bref, on se quitte là.

FINISHERS X'TREM !

Plus tard, sur l'autoroute qui me ramène au bercail, les pierres, les racines et les arbres continuent à défiler dans ma tête. Nous en avons tellement bouffé durant ces deux



#1 Les jantes à bâtons ont souffert. Hervé a dû détordre l'une d'entre elles avec les moyens du bord.



#2 On a beau être jeune et talentueux, la chute n'épargne personne. Non mais, il y a une justice quand même !

jours... Mais quel super coup de moto ! J'ai traversé des paysages extraordinaires sur les hauts plateaux du Cézallier et dans les gorges de la Dordogne. Je retiens aussi que tout devient possible avec une petite moto. Le poids est l'ennemi juré du tout-terrain, on ne le dira jamais assez. Sur un parcours aussi exigeant que celui du Hard Défitour, un maxi-trail réclame un bagage technique bien plus important pour s'en sortir sans casse. Et une sacrée condition physique. Nos petites 390 Adventure ont donc fait le job jusqu'au drapeau à damiers avec Aurélien et Adrian qui s'est

encore illustré, en arrachant un arbre cette fois. Contactés le soir, mes deux acolytes me confirmeront en effet que leurs deux KTM faisaient partie des 31 machines venues à bout des deux journées en catégorie Extrême. Plus de la moitié des partants ne peuvent pas en dire autant. Cette première aventure menée à son terme avec succès a donné des idées à Aurélien et Hervé. C'est déjà décidé, ils reviendront l'année prochaine au guidon de 390 Adventure. Mais avec, cette fois, un tout autre niveau de préparation. Pour jouer la gagne ? Je suis convaincu qu'ils y pensent très sérieusement... ■