



HARD DÉFITOUR 2023

PAR VINCE NÉRON PHOTOS QUENTIN DRUEZ SW-MOTECH

LA GRANDE ÉVASION

Avec le renouveau et le succès de la catégorie des trails, certains organisateurs ouvrent en grand des portes généralement fermées à ce genre de machine. C'est le cas du Hard DéfiTour, un trip que n'auraient certainement pas renié Steve McQueen et son pote Bud Ekins.



Bien montés, les maxi trails se révèlent jouissifs sur les chemins grassouillets de notre beau « centre France ». Un peu moins dans la caillasse!



Une affaire de pneus



face aux crevaisons sur ces machines de presque 200 kg, opter pour de véritables pneus d'enduro en basse pression ou montés en mousses sera le gage de passer partout (presque) aisément. À vous ensuite de ne pas les « fumer » sur la route, ni de taper fort dans les caillasses.

Les maxi-trails sont des motos lourdes et imposantes. Malgré tout, elles s'affranchissent plutôt facilement de sorties en tout-terrain grâce à leurs suspensions molles, gage d'adhérence, mais aussi à leur excellent freinage et au super couple de leur moteur. Mais s'il est un point crucial à leur avantage sur ce type d'épreuve, c'est bien celui des pneumatiques. Car si beaucoup pensent encore que des modèles de pneus mixtes gonflés à 1,5 kg de pression assurent un bon compromis entre adhérence, confort et limite

La photo en noir et blanc date de plus de cinquante ans mais elle semble toujours d'actualité. L'on peut y voir, dans une petite grimpe escarpée, un membre de l'équipe américaine d'enduro relever son imposante Triumph TR6 lors des ISDT de l'Île de Man en 1965 alors que progressent avec grande difficulté d'autres pilotes également équipés de monstrueux mono 4-temps. *« Comment pouvaient-ils apporter de tels engins, aussi lourds avec aussi peu de suspensions et de freinage, dans des chemins d'enduro, et ce pendant six jours ? Sans compter qu'ils savaient aussi les mettre en wheeling... »* Telles sont les questions que tout enduriste

moderne s'est un jour posé. Car il faut l'admettre, depuis 50 ans, l'enduro a bien évolué, avec des machines aujourd'hui très légères, même si l'on voudrait toujours moins de poids, plus agiles et stables, mieux suspendues et surtout très bien freinées. Et lorsqu'au milieu des années 80, les marques qui surfèrent sur les images du Paris-Dakar se mirent à produire des répliques des machines de course, aucun pilote ne songea alors à les emmener dans les chemins tortueux, si ce n'est quelques Scandinaves ou autres Teutons élevés au fond des bois. C'est plutôt sur la route, voire dans les villes, que le succès des Honda, Africa Twin, Transalp ou autre Yamaha Ténéré se fit, à l'instar des conducteurs de SUV épris de liberté et de grands espaces, dès lors que cela ne dépasse pas le périphérique parisien...

À l'horizon 2020, les choses ont changé avec le renouveau de la catégorie des gros trails dont le succès ne cesse de croître. Avec l'arrivée de ces nouvelles motos, c'est la mentalité du trail qui a évolué, avec des épreuves off-road plus extrêmes que les simples « rando-tour » sur pistes rapides. Le moment idéal pour savoir comment nos anciens pouvaient dompter une Triumph TR6 dans les sentiers rocaillieux du Royaume-Uni. À défaut de terre anglicane, c'est au cœur de la nation française de l'enduro que se joue cette nouvelle version de l'extrême, dans le pays des Puys, en plein centre de l'Auvergne. L'endroit idéal pour un trip touristique, par monts et par vaux, au guidon d'un méga trail, que ce soit sur route qui serpente ou sur piste sélective... Dommage car ce n'est pas le menu programmé sur le Hard DéfiTour, une épreuve réservée



Quand on participe au Hard Défi Tour, on a intérêt à être relationnellement au point et à ne pas se la jouer perso dans les difficultés. Une condition pour bénéficier de l'aide des accompagnateurs et de ses potes concurrents.

aux jusqu'au-boutistes du trail. Au programme, deux boucles et 700 kilomètres de routes et chemins, dont 70 % de tout-terrain, à effectuer sous forme de randonnée, mais avec des points de contrôles éliminatoires afin de limiter le nombre de pilotes en pleine nature quand la nuit tombe... Le formulaire d'inscription précise bien que le niveau de pilotage requis doit être « intermédiaire »...

Extrême limite

L'organisation aurait pu préciser que concernant les facultés physiques, elles devaient être de l'ordre de Mister Univers dès lors qu'il s'agirait de relever sa moto couchée au fond des bois. À peine cinq kilomètres venaient d'être effectués et la V-Strom gisait déjà au sol suite à un dévers glissant dans une montée. Le week-end semblait mal engagé. Surtout que forcément, la moindre difficulté engendre d'énormes bouchons où chacun attend (plus ou moins) son tour pour tenter sa chance. Un gros trail couché empêche souvent toute autre moto de passer. Amis enduristes et égoïstes, passez votre chemin, ici tous les codes de la course en tout-terrain sont à remettre à plat. L'entraide règne si vous souhaitez vous aussi finir par passer et profiter d'un coup de main providentiel d'autres concurrents. Mais après quatre ou cinq grosses difficultés à jardiner, à pousser et à tirer, nous nous rendons compte

MINIVIEW

JAMES SIMONIN ORGANISATEUR DU HARD DÉFITOUR



► Comment vous est venu l'idée de créer cet événement ?

« En 2015, j'ai découvert l'épreuve du Hard Alpi Tour, une randonnée de 520 kilomètres à travers les Alpes destinée aux maxi-trails à réaliser en moins de 24 heures. Je m'y suis inscrit avec deux copains et j'ai trouvé le concept génial, avec beaucoup de concurrents, mais des choses à améliorer. Il y avait trop de roulage de nuit à mon goût, l'épreuve ne se déroulait pas en boucle obligeant à aller récupérer son camion ensuite, avec un manque de difficultés en off-road à mon goût. Alors j'ai cogité et comme le marché des gros trails commençait à prendre, je me suis lancé, fort de mon expérience de guide en randonnée moto, en le faisant à ma façon, en boucles, avec peu de roulage de nuit et en m'inspirant de la GLC avec des CP de passage. Je voulais que ce soit dur et qu'il y ait le moins de pilotes à l'arrivée. »

► Et ce souhait s'est réalisé ?

« Le système de CP éliminatoire a été mis en place depuis trois ou quatre ans seulement, avec une année de météo catastrophique en 2019 et seulement neuf finishers. En 2020, 40 ont terminé dans les temps et encore plus en 2021, dont certains ont eu le tort de me dire que c'était trop facile (rire). Nous sommes donc redescendus à seulement 19 l'an dernier dont un pilote avec une BMW 1200 GS, chapeau à lui. Cette année, les conditions étaient meilleures, mais nous avons tout de même "perdu" un tiers des pilotes le samedi. »

« JE VOULAIS QUE CE SOIT DUR ET QU'IL Y AIT LE MOINS DE PILOTES À L'ARRIVÉE. »

► Comment l'épreuve a-t-elle évolué ?

« La première année, nous n'avions que 30 pilotes, dont 15 invités, mais l'événement a bien pris malgré tout car les éditions suivantes, nous avions entre 150 et 200 participants, avant que la covid ne ralentisse le succès puisque nous avons fait carton plein sur les deux dernières éditions, avec des inscriptions complètes en une demi-heure cette année. »

► Comment réussir à réglementer ces catégories de « trails » ?

« Quand on regarde le parc-coureurs, la fierté est de voir toutes ces maxi-trails au départ, mais pour moi l'épreuve est ouverte du 50 Derbi à la BM 1200 GS. Il n'y a aucune disparité entre elles et comme ce n'est pas une course, avec rien à gagner, nous sommes assez ouverts d'esprit. Au début, comme j'avais peu d'inscrits, j'ai volontairement ouvert aux motos d'enduro, mais j'ai vite réduit leur nombre. Nous n'en prenons que 30 maximum qui partent après tout le monde, ce qui permet de limiter les excès. Le but reste de se faire plaisir, de profiter des paysages, si bien que certains reviennent depuis cinq ans sans jamais avoir fini l'épreuve. »

« À PEINE 5 KM ET LA V-STROM GISAIT AU SOL SUITE À UN MALHEUREUX DÉVERS GLISSANT... »



Les plus petits trails engagés ont un avantage net quand il s'agit d'aborder les portions techniques. Pour les autres, bonjour la galère...

MINIVIEW

AURÉLIEN SZULEK DIRECTEUR FRANCE SW-MOTECH



► **Tu n'es pas un débutant sur ce Hard DéfiTour ?**

« Non, c'est notre troisième participation. J'ai fini les deux premières et c'est mon premier "échec" cette année. Mais nous le savions car nous avions des objectifs, en gros groupes de pilotes avec des impératifs de photos et vidéos qui étaient incompatibles avec la réussite sur l'épreuve. L'avantage était de pouvoir rouler plus sereinement, de s'arrêter et s'entraider. C'était très sympa. »

► **Comment arriver au bout alors ?**

« Il faut rouler à peu de pilotes, trois maxi, être en bonne forme physique et de niveau homogène afin de toujours avoir du rythme de roulage en s'arrêtant le moins possible aux ravitaillements. »

► **Tu ne trouves pas ça un peu débile de rouler avec des maxi-trails dans des sentiers d'enduro ?**

« Il y a des moments dans certaines difficultés où l'on peut se poser la question. Mais quand ça devient plus roulant, nous sommes dans le vrai et la question serait à l'inverse avec un enduro. En fait, la frontière est floue et tout n'est qu'une histoire de compromis. Nous avons pu rouler vite sur piste, prendre de jolies routes, nous amuser et même poser les motos pour aller au restaurant et ça, c'est purement l'esprit trail. Sans compter que faire autant de kilomètres en enduro, ça casse vite le dos, même si on le regrette quand ça devient difficile. Reste alors le défi d'emmener ces maxi-trails au bout de l'épreuve. »

« DÈS QUE L'ON GOÛTE AU TRAIL, ÇA DEVIENT ADDICTIF. »

► **Comment peut-on expliquer l'explosion du marché des maxi-trails ?**

« Ça peut s'expliquer par l'extrême polyvalence de ces motos et tout ce qu'il est possible de faire avec et autour. Nous le voyons avec nos gammes d'accessoires, tel les crashbars, bagagerie ou protège-mains. En fait, dès que l'on goûte au trail, ça devient addictif. Ce n'est pas qu'un style, c'est une pratique en tant que telle et tant que nous aurons des endroits où pouvoir rouler, cela perdurera. D'ailleurs, nous voyons beaucoup d'étrangers pour qui la pratique off-road est limitée dans leurs pays. »

que notre moyenne horaire ne nous permettra pas de réaliser dans les temps cette première boucle du samedi, totalisant 400 kilomètres ! Si les sections TT sont courtes et ponctuées de longues pistes ou routes plus ou moins reposantes, leur difficulté fait chuter la vitesse. Malgré tout, après échauffement des corps et prise d'habitude de la machine, le plaisir, d'abord peu présent au guidon, commence par se faire sentir. On exploite le méga souffle de la machine sur les pistes des volcans d'Auvergne, entre clôture et paisibles bovidés. On apprécie autant la beauté des paysages tout de verdure et de vallons, que les magnifiques cours d'eau clapotant sous le soleil. Et du souffle, la grosse Suz' en a à revendre ! À peine la « manette ouverte », ça défile jusqu'à atteindre des vitesses considérables, surtout en tout-terrain. Autant dire qu'il vaut mieux éviter la gamelle à haute vitesse dans un environnement hostile. Mais en pilotes raisonnés, nous adaptons notre allure qui, au fil du parcours, devient plus fluide, même si nos objectifs de finishers se sont envolés

« LE SECRET POUR FINIR, C'EST DE MAINTENIR LE RYTHME, D'ENROULER ET DE S'ENTRAIDER ! »

BENJAMIN DAMERY
RESPONSABLE MARKETING ET COMMUNICATION SUZUKI FRANCE



► **Peux-tu nous présenter rapidement cette nouvelle V-Strom 800 DE ?**

« C'est un maxi-trail mid-size de 776 cm³ et 83 chevaux résolument orientée off-road, mais avec de très bonnes capacités de routière. Elle est arrivée en concession depuis le mois de mai de cette année. »

► **Quelles sont ses concurrentes et son type de clientèle ?**

« En face, on trouve la Triumph Tiger, la Yamaha Ténéré 700 et la Honda Transalp, même si certaines sont plus ou moins orientées off-road que la Suzuki. Notre clientèle sera prioritairement nos habitués qui renouvellent leur version 650 et 850 de la marque. Des clients plus axés vers la route et qui désormais vont pouvoir envisager de vadrouiller dans les chemins, mais de manière moins extrême qu'ici. La V-Strom permet de aller chercher de nouveaux clients, comme ceux en KTM 890 et 990 Adventure qui sont plus orientés vers le tout-terrain, en leur proposant une machine véritablement destinée à l'off-road. »

« LA MOTO A FAIT SES PREUVES ! »

► **Après ce Hard DéfiTour, tu en es toujours convaincu ?**

« Oui, le retour est positif, la moto a fait ses preuves, tant au niveau du châssis que des suspensions et du moteur. Nous n'avons à déplorer aucune casse, même pas un levier, rien. Les crashbars ont pris un peu mais tout a bien fonctionné et l'électronique embarquée, notamment avec le mode « gravel », permet de conserver de la motricité et de l'adhérence partout. Il est facile de tout déconnecter comme tu l'as fait afin de piloter sans aucune aide. De plus, elle est confortable. C'est une moto qui s'adresse à tous, facile de prise en main, avec un moteur souple et peu violent. Parfaite pour débiter par rapport aux KTM et autres Ténéré 700 qui nécessitent une meilleure expérience. »

au gré des difficultés. Car si et dès lors que vous possédez quelques notions techniques en pilotage et que vous rangez votre bienveillance de « bon Samaritain » à vouloir aider les autres afin de conserver un maximum d'énergie physique, celle-ci se voit entamée par le fait que vous vous battez toujours contre la moto. Son poids haut placé, sa largeur et son encombrement général, associés à des suspensions molles et à des pneus guère adaptés au franchissement, finissent par vous mettre dans le « dur ». Le Hard DéfiTour emprunte de véritables chemins d'enduro, avec des descentes encaissées et pierreuses,

des grimpettes sur des dalles mouillées, tout comme de superbe single-track en dévers enracinés qui vous feront regretter d'avoir laissé votre Honda 250 CRF au garage. L'aventure prend alors une allure de défi, celui de ramener à bon port nos machines malgré le hors-course qui nous pend au nez... Insidieusement, le rythme s'accélère dans les chemins où les « grosses » nous régaler de leur confort et malgré tout, de leur position de pilotage, ainsi que de leur capacité à engager « franco » et à franchir les obstacles sans broncher. Si certains trouvent un malin plaisir à les faire glisser, nous

nous contentons « d'enrouler » en gardant du rythme. Car c'est bien à l'image de la défunte Gilles Lalay Classic que nous pensons, avec son système de mise hors-course selon l'avancée des contrôles horaires, épée de Damoclès au-dessus de nos têtes, et même si les difficultés rencontrées sont moindres que dans le Limousin d'antan, le défi reste le même, aller au bout ! Mais peut-être, au vu du faible taux de finishers, est-ce l'envie d'aller au bout d'eux-mêmes qui pousse tant de concurrents à s'inscrire au guidon de machines qu'on imaginerait plus épanouies dans le désert du Ténéré... **MV**



Du dénivelé, de la piste roulante et des panoramas superbes permettent d'apprécier les qualités d'un maxi-trail...