

Aout 77/n°40/8f./70fb/5fs/\$1.30

moto verte

**DEUX MATCHS
EXCLUSIFS:**

**LES 125 TRAIL 77
DTMX
CONTRE TS 125**

**LES 250 D'ENDURO
AUX USA:
CANAM, YAMAHA
ET SUZUKI**

**VOYAGES:
MARCHAND
AU MAROC**

**SPORT:
CHAMPIONNATS
D'EUROPE
D'ENDURO**



ESSAIS

Deux matchs pour deux choix ! les 250 enduro Canam - Yamaha - Suzuki...	Gilles Mallet	14
et deux Super 125 trail : la Yam DTMX et la TS Suzuki	J.L. Bernardelli	72

NOUVEAUTES

Dix nouvelles BPS...	Georges Gori	63
... et deux nouvelles Kramer	Philippe Bora	62
Un drôle de trail	Georges Gori	8

PORTRAIT

Marland Whaley, n° 1 du trial U.S.	Eric Breton	32
------------------------------------	-------------	----

GUIDE DE L'UTILISATEUR

La Bougie et comment la choisir	Renaud Marchand	48
Essais produits		82

VOYAGES

Un Marchand en vadrouille au Maroc	Renaud Marchand	66
------------------------------------	-----------------	----

LE COIN DES ARTISTES

Le dessin du mois	Yann Renaud	4
Spécial gamelles	Photos Gaston Marziac	10

SPORT

Le side-trial	Eric Alesund	11
Les championnats d'Europe d'enduro 77	Gilles Mallet	26
Trial français : Saint-Christophe	J.L. Bernardelli	36
Cross français	Alain Kuligowski	44
Enduro français : Champagnac et la grève	Gilles Mallet	58
Le calendrier du mois		82

COURRIER DES LECTEURS

		56
--	--	----

NOUVEAUX PRODUITS

		52
--	--	----

ACTUALITES - NOUVELLES DU MONDE

		38
--	--	----

sommaire

n° 40
Août 77



1. Une saison d'enduro en Europe (page 26).



2. Canam Qualifier, Yamaha IT 250, PE 250. Un grand match aux U.S.A. (page 14).

En couverture, Marchand au Maroc : super vacances vertes. (Photo R. Marchand).

POSTER :
Photo Dirt Bike.

Moto Verte

LE CHASSEUR SE SACHANT CHASSÉ SANS SES CHIENS
L'été dernier, Loulou est parti vers les solitudes glacées du grand nord et il a vu un truc curieux : les Eskimos, qui n'ont pas les yeux dans leurs poches (vu qu'ils n'ont pas de poches) ont découvert que la moto-neige allait plus vite que leurs traîneaux à chiens, et, comme à défaut d'avoir des poches ils ont de la suite dans les idées, ils utilisent donc leurs engins pour aller chasser l'ours polaire. Il y a quelques jours, Mallet a vu une affiche grotesque où un ours faisait de la Vespa. A Moto Verte, on est des amoureux de la justice et puis on aime bien les gros nounours ; alors on s'est dit qu'on allait pouvoir lancer un sport nouveau : l'enduro des banquises. A ma gauche, les Eskimos, à ma droite, les nounours. Le premier qui rattrape l'autre a le droit de le bouffer. Et puis, l'idée peut être exploitée aussi par les dingues du « cocotier-sable blanc-parfum des îles ». Faut imaginer Queirel se tirant la bourre avec un gros, un très gros, un apocalyptique gorille...

Directeur de la publication :

Patrick Casasnovas

Directeur général :

Serge Pozzoli

Rédacteur en chef :

Gilles Mallet

Rédaction :

Renaud Marchand

Jean-Louis Bernardelli

Alain Kuligowski

Georges Gori

Philippe Bora

Eric Alesund

Eric Breton

Correspondants :

U.S.A. : François Bourret

Italie : Michele Verrini

Angleterre :

Peter Howdle, Brian Bonny

Conception graphique :

Claude Porchet

Pierre Turini

Eustache

Publicité :

Henri Guével

Marie-Thérèse

Ventes :

Georges Turon-Lagau

Secrétariat :

Viviane

Abonnements :

Monique Deregard

Petites annonces :

Arlette Mitrani

Administration-Rédaction

Publicité :

Moto Verte,

15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris

Tél. 200-22-07

C.C.P. 1159-15 Paris

TELEX : Motorvu 211678 F

Prix : 8 F.

Abonnement 1 an : 83 F.

Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

Imprimé par la S.N.I.L. PARIS

valse à quatre temps SUR UN ERG MAROCAIN



Le tour du Maroc en 12 jours, c'est ce que proposait la Guilde du Raid à Pâques sous le titre un peu pompeux de "Raid des Oasis".

Pour un vert individualiste de mon espèce, partir en groupe et avec des routières relevait d'un certain masochisme intellectuel.

Je suis revenu, sinon conquis par la formule, du moins ravi par deux excellentes semaines de vacances.

Une semaine avant la date de départ, j'apprends l'existence de ce raid à la publicité plutôt discrète. Le temps d'emprunter une XT 500 à Patrick Pons et d'acheter une paire de fontes en skaï (120 F chez Ladéveze) et me voici à Sète, lieu de rendez-vous. Gilles, l'organisateur, m'avait prévenu : à l'exception d'une XL et de ma XT, rien que des routières. Je ne suis donc pas surpris de trouver des BMW rutilantes et autres 500 Honda 4. Les chargements accaparent par contre toute mon attention, au point d'en oublier pour quelques instants les visages de mes futurs compagnons de voyage : ils sont tous beaucoup trop importants, et mal disposés. Les sacoches, bidons, sacs et valises s'entassent dans des porte-à-faux

douteux jusqu'à des hauteurs incroyables : vu de derrière on ne verra de certains que le casque, le reste disparaissant sous un empilement d'objets parfois hétéroclites tenus à grand mal par moults sandows. En fait de vaisseaux du désert, quelques équipage tiennent plutôt du ra-deau de la méduse...

Uniformes de chargement, les motos se distinguent par leurs pilotes : de vingt à cinquante ans, de l'ouvrier à l'assureur en passant par le sculpteur ; mais une seule femme, Nadine, passagère d'une BMW. Ce brassage des âges et des conditions sociales ne posera aucun problème en deux semaines de vie commune, ce qui tient autant je crois au caractère de chacun qu'à la nécessité d'une cohé-

par Renaud Marchand

sion face à un milieu inhabituel, dépay-sant.

Trente-six longues heures de bateau, de Sète à Tanger, et c'est le début du bitume : Tanger-Casablanca par la côte, un stop sans grand intérêt dans la capi-tale, puis direction Marrakech. Il com-mence à faire vraiment bon, ce qui com-pense une descente à Sète glaciale : je ne comprends toujours pas les maso qui prennent du plaisir à se taper des bor-nes d'autoroute par 5° sous la pluie !

Mais, vous me connaissez, le bitume m'ennuie. Alors j'attends que ça se passe en regardant un paysage qui prend de la

valeur au fur et à mesure de la descente sur le sud.

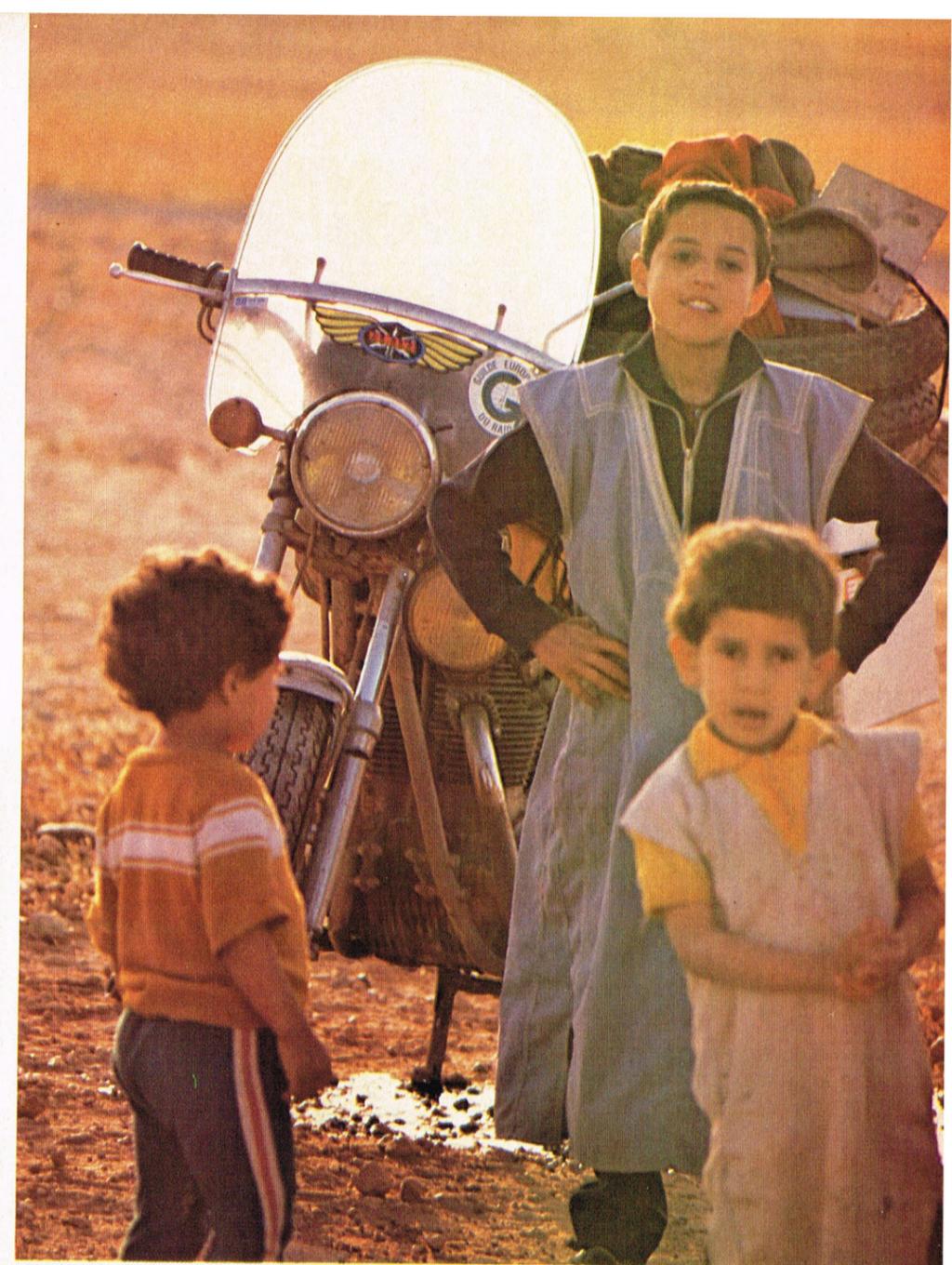
Le Souk de Marrakech, c'est la tour Eiffel du Maroc : tous les touristes y sont avec leur instamatic, les gosses se précipitent pour mendier ou, plus souvent, vous proposer de servir de guide. Il faut cepen-dant s'y arrêter : la ville est belle et le souk sincère, véritable lieu de rencontre et d'échange pour toute la région. Les couleurs, les odeurs, la foule... il y a trop à raconter.

Derrière Marrakech commence le vrai Maroc, pauvre et d'une exceptionnelle beauté. Notre petite caravane, les huit motos suivies de la Land d'assistance et

moi-même, fermant la marche, franchit le moyen Atlas par le Tizi-n-Test avant de redescendre, toujours sur le bitume, dans la vallée qui conduit à la moderne Aga-dir. La ville fortifiée, l'accueil chaleureux (ce qui n'empêche pas les risques de vol), la température, tout devient agréa-ble, facile. Le plus beau reste à faire : l'anti-Atlas va nous servir de décor pen-dant quatre jours avec ses sommets ari-des et secs, ses plissements rocheux fous, ses oasis de fraîcheur dès que l'eau redevient présente. Cela commence par une petite route à vous réconcilier le plus chauvin des verts avec le bitume : deux mètres de large, sinueux comme un

col alpin, elle vous emmène de sommet en vallée, de souk en village jusqu'à Ta-roudant. Ici la piste tant attendue par cer-tains, un peu redoutée par la plupart, va imposer sa loi pendant trois jours. Et nous faire entrevoir la limite sinon du possible tout du moins de l'agréable pour un néophyte du tout-terrain essayant d'em-mener 250 kg de ferraille récalci-trante.

Hors de la civilisation, paumé sur une petite piste de cailloux, dans un décor somptueux d'ocres chauffés par le soleil, je vais connaître les meilleurs moments du voyage. La XT tourne merveilleuse-ment, elle est aussi amoureuse que moi



de la piste et, peu chargée, est d'une docilité exemplaire. J'ai depuis longtemps abandonné bottes, casque, gants et che-mise pour rouler en jeans et mocassins, torse nu. Un coup de crème Nivéa fera oublier le soir à ma peau le traitement que je lui ai infligé dans la journée. Bref, je baigne dans l'euphorie, me remplis les cheveux de vent et les yeux de paysa-ges... tandis que les autres souffrent et se battent. Les 4 cylindres beaucoup trop chargés sont bien lourds à manier pour des néophytes complets du tout-terrain.

Alors, de peur des chutes — sans gravité mais courantes — on garde le casque, les bottes, le blouson et les gants four-rés sous le soleil. Chaque caillou est un obstacle à vaincre, qui accapare les mus-cles et les yeux : l'attention, cinq mè-tres devant la roue avant, ils profiteront

LA GUILDE ET LA MOTO

La Guilde du raid est un organisme para-officiel recevant des subven-tions de l'Etat... ce qui explique l'amitié toute particulière qu'elle porte à l'armée et aux différentes polices. C'est son côté désagréable, mais partir en raid quinze jours ne vous obligera pas à signer pour sept ans, rassurez-vous. La Guilde comprend de nombreux départements auton-omes, dont la moto. Elle s'était fait connaître par les premiers raids Orion, et continue maintenant sous l'égide de Gilles Pégurier en diversif-iant ses voyages : le Maroc était une balade assez tranquille, le raid pyramide de cet été sur l'Égypte et le Paris-Théheran seront déjà plus costauds ; enfin une trans-saharienne « trapue » est en préparation. Si celui-là se concrétise, ne vous in-quiétez pas les verts, on en reparlera. Pour les ceusses qui seraient inté-ressés, notre magnanimité sans limi-te ira jusqu'à vous donner l'adresse : 15, quai de Conti, Paris-6°. Tél. : 033-62-53.

UNE XT AU SOLEIL

Aller trainer ses pneus sur le goudron d'accord, mais tout de même pas avec une grosse routière : on ne peut pas complètement renier ses origines de vert ! Je suis donc parti sur une 500 XT Yamaha prêtée par le magasin de Patrick Pons ; le meilleur compromis route-piste-puissance-poids-solidité sur le papier. Si les résultats du Côte d'Ivoire Côte d'Azur ne vous avaient pas convaincus de la facilité de la XT, je peux vous rassurer : 6 500 bornes — départ moto zéro km — sans le moindre ennui ; avec pour seul entretien les vidanges, tension de chaîne et un réglage de culbus par précaution en fin de rodage. Hormis sa solidité, la grosse Yam est vraiment la moto de raid : moteur puissant et souple, bonne partie cycle, un maxi de 6 litres aux 100 et un caractère fabuleux. Excusez si l'éloge est flatteuse, mais c'est vraiment une moto exceptionnelle... et puis j'en suis amoureux !

beaucoup moins que moi des merveilles que l'on traverse. La moyenne en souffrira également : 20 à l'heure environ, ce qui fera rouler huit à dix heures par jour pour rester dans les trop courts délais des vacances.

C'est là, finalement, le plus grand défaut de tels « raids » organisés par la Guilde : le manque d'expérience des participants et le matériel souvent inadapté oblige à se limiter aux bonnes pistes, à de la randonnée tranquille. Pour certains, c'est aussi l'état d'esprit qui ne colle pas : ils sont venus pour faire de la moto, et ne s'occupent qu'accessoirement du pays qu'ils traversent. Bof, après tout, c'est leur problème...

La piste nous conduit ainsi à petite vitesse de Taroudant à Irherm, où une mine de cuivre providentielle permettra de resouder quelques cadres et porte-bagages.

L'on descend ensuite sur le Sahara, et l'on discute une bonne heure à Tata avec toutes les autorités du coin pour pouvoir continuer : la piste est, paraît-il, fermée à cause de sa proximité avec la frontière algérienne. Ça s'arrange finalement et nous pouvons rejoindre Tinsitt puis Zagora où quelques-uns retrouveront avec soulagement le bitume. La Land conduite par Jacques se sera entre-temps perdue : parti à sa recherche, je la retrouverai à cinq kilomètres de la frontière... dans un camp de sarahouis en armes. De Zagora, nous remontons ensuite la très belle vallée du Draa et faisons le crochet des gorges du Dadès et du Todra : magnifique.

Le temps et l'argent commençant à se faire rares, quelques-uns repartiront alors directement sur Fès, tandis que nous allons jouer une journée dans les fantastiques dunes de sable blond d'Erroud, le seul erg du Maroc.

La remontée, par des routes qui sembleraient petites en France, mais qui sont pour nous de véritables autoroutes, ne présentera plus guère d'intérêt : le vrai Maroc, c'est au sud qu'on le trouve.

Ce voyage, chacun d'entre nous aurait pu le faire seul, ou plus exactement à deux véhicules : l'hospitalité des Marocains, un maximum de 150 km entre deux points d'essence et de 50 km sans eau, fait de ce raid une simple balade sportive. Le mérite de la Guilde c'est, avant tout, de proposer quelque chose de concret, de palpable : quelque chose qui vous décide à partir pour un endroit auquel on n'avait peut-être même jamais

pensé. C'est, ensuite, l'assurance d'une assistance à la fois humaine et mécanique qui réduit généralement les ennuis à de simples souvenirs amusants.

Les inconvénients tiennent eux du nombre et de la chance : la liberté n'est pas totale, même si l'on ne se retrouve que le soir pour la nuit, et le rythme ou l'itinéraire peuvent présenter des surprises.

La formule présente finalement des intérêts indéniables, même pour des verts convaincus : le bitume, lorsqu'il s'agit de petites routes se glissant au soleil dans un paysage somptueux, ça peut avoir du bon. Et le sud marocain est vraiment fait pour être découvert à moto.

