

moto

verte

**1 MATCH
★ POUR ★
1 CHOIX**

**TROIS 175
ENDURO
JAPONAISES
AUX USA**



**UNE LEÇON D'ENDURO
AVEC JOËL QUEIREL
LA CROISIÈRE VERTE**

Directeur de la publication :

Patrick Casasnovas

Rédacteur en chef :

Gilles Mallet

Rédaction :

Eric Breton

Didier Coste

Xavier Audouard

Philippe Horville

Alain Kuligowski

Georges Gori

Philippe Bora

Eric Alesund

le Viking

Michel Drouhiole

Correspondants :

U.S.A. : François Bourret

Italie : Michèle Verrini

Angleterre : Peter Howdle

Directeur artistique :

Claude Porchet

Conception graphique :

Daniel Arcaïni

Conception publicité :

Henri Guével

E.A. Bahman

Secrétariat :

Denise

Abonnements :

Monique Deregard

Petites annonces :

Arlette Mitrani

Les manuscrits et documents non insérés

ne sont pas rendus.

Imprimé par la S.N.I.L. PARIS.

Moto Verte est une publication des

Editions Larivière,

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

Tél. 200.22.07

Président : Patrick Casasnovas

Directeur Général : Serge Pozzoli

Secrétaire Général :

Grégoire Perrin

Directeur des Ventes :

Georges Turon-Lagau

C.C.P. 1159-15 Paris

TELEX : Motorvu 21 11678 F

Prix : 10 F

Abonnement 1 an : 100 F

sommaire moto verte

Août 80
n° 76

10 f 75 fb 5 fs \$ 1.50 (Canada)

Couverture

Kawasaki KDX 175 aux USA. Photo Eric Breton

Essais

Un match pour un choix : les 175 enduro japonaises en direct des USA, par Eric Breton et François Bourret 16

Guide de l'utilisateur

Technique : une 600 XT, par Philippe Horville 6
Joël Queirel et les techniques supérieures d'enduro, par Gilles Mallet 56

Ça n'a pas deux roues mais c'est vert

L'escalade, par Philippe Simonin 74

Sport

Enduro français : Finale à Mende, par le Viking 14
Trial mondial : Suisse et Allemagne, par Didier Coste 30
Cross français, par Xavier Audouard 34
Trial français : Noroy, par Didier Coste 48
Enduro européen : Italie et Autriche, par Eric Breton 66
Cross mondial, par Xavier Audouard 76

Troisième Croisière Verte, par Eric Breton 80
La Transpyr, par Gilles Mallet 88



Retour de Coutard au championnat. Un peu tard ?



Victoire du soldat Lucien (SWM) à la 3^e Croisière Verte.

Le coin des artistes

Une erreur à réparer, par J.-M. Boucheron 98

Courrier des lecteurs 42

**Actualités -
Nouvelles du Monde** 68

Encart

Yann Cadoret, champion de France d'enduro. Photo Eric Breton

Prends ta meule et tire-toi

J'ai vu un film récemment, de et avec Woody Allen. « Prends l'oseille et tire-toi », ça s'appelle. C'est l'histoire d'un paumé qui essaie de survivre en marge de la loi. Pas doué, et très drôle. Nous, au moment des vacances, on ne peut que te proposer un truc : « Prends ta meule et tire-toi ».

Loin. Enfin loin, ça peut être à quelques centaines de bornes. Loin dans ta tête, loin de la routine. Dans les forêts ou les montagnes. Doué ou pas doué, en tout terrain, on se fait toujours plaisir.

Pour pas très cher, en plus.

En marge du système, en somme. Amusez-vous bien, les copains.



« Regarde celui-là ! », s'exclame Joël. Il a crié d'enthousiasme, et aussi pour dominer le grondement puissant du gave d'Oloron.

Sa ligne se tend, part en zigzags rapides. C'est un beau. Le soir, nous compterons et pèserons nos prises ; une jolie friture. 21 poissons chacun. 940 grammes pour moi, 960 grammes pour lui. Il est content, il a encore gagné. Il gagne tout le temps, Queirel. Il aime ça, c'est son tempérament. Il aime les choses bien faites, le beau pilotage, se battre et vaincre. 6 fois champion de France inter d'enduro !

Cette année, il vient de perdre son titre. Avec trois victoires, contre deux à Drobecq, le nouveau champion. Non, Queirel n'a rien perdu. Il reste le n° 1, Monsieur Enduro en France. Et, ce qui ne gâte rien, outre ses talents sur le terrain, il est sans doute un des pilotes à avoir le plus réfléchi aux techniques de pilotage, aux moyens de grignoter des secondes, de s'économiser, d'être efficace et performant. A avoir analysé son art. C'est ce professeur hors classe qui, ce mois-ci, en première et en exclusivité pour Moto Verte, va vous dévoiler ses secrets, ses ficelles, le fruit de son expérience et de ses réflexions. Tout cela pour vous enseigner à mieux piloter en enduro.

La partie de pêche (qu'il a donc gagnée !), c'était un moment de détente après trois jours passés sur le terrain, quelque part dans les Pyrénées, pour vous pondre et vous illustrer un nouvel article éducatif d'un intérêt capital ; les techniques supérieures de pilotage en enduro, par Joël Queirel. D'un intérêt capital, l'article. Je répète.

Parce que ce qu'il se propose de vous enseigner, ce n'est pas, comme à l'école, un truc destiné, plus tard, à gratter 8 heures par jour pour gagner de quoi s'enfermer dans un clapier toute sa vie.

C'est à vous faire plaisir !

« Plus de technique pour plus de plaisir », ça aurait pu s'intituler comme ça.

L'évolution

Moto Verte a maintes fois proposé à votre attention des articles destinés à vous enseigner le Béaba (ou B - A - BA ?) du pilotage en T.T.

Cette fois-ci, soyons bien clairs, nous passons au stade supérieur. On ne vous redira plus comment freiner, comment accélérer, les positions de base en montée ou en descente, et tous les trucs élémentaires.

Si c'est ce qui vous intéresse, revoyez M.V. n° 33 et 34, début 77. Vous y trouverez tous les conseils utiles aux débutants.

Depuis, nos lecteurs de l'époque ont progressé. Les motos aussi. Il est donc logique de progresser dans le degré de notre enseignement.

Alors, les motos. C'est Queirel qui parle : les suspensions se sont allongées ; meilleur confort et, surtout, meilleure stabilité. Du coup, les selles ont gagné de la hauteur, tandis que repose-pieds et guidons n'ont guère bougé.

On est maintenant assis plus haut sur les motos d'enduro, avec bras et pieds plus bas. Position qui, liée aux qualités de tenue de parquet de cette nouvelle génération de bécanes, a modifié le pilotage. Assis haut, on domine mieux la moto, bras et jambes sont toujours bien en appui et en flexion. Aussi, on ne se lève plus, franchement debout sur les repose-pieds, que rarement. Economie de mouvements parasites préjudiciables à l'équilibre, et fatigants. Il faut reconnaître, envers de la médaille, que ce nouveau style de pilotage impose une meilleure technique de la part du pilote.

Il est vrai en effet qu'un débutant se sentira plus à l'aise sur une moto dont la selle est basse et le guidon assez relevé. Une telle moto est plus facile à conduire, tant qu'on ne va pas très vite. C'est comme les skis « compacts ». Ils donnent au débutant le sentiment de savoir skier. Mais pour aller vite, il faut apprendre à « piloter » des skis longs.

Les motos modernes ne sont donc pas plus faciles à conduire mais elles sont mieux faites pour aller vite.

D'où la nécessité, si l'on veut en tirer le meilleur parti, c'est-à-dire se placer en compétition ou tout simplement se faire plaisir en balade, d'apprendre à les piloter, de s'entraîner, et, bien sûr, de choisir la moto adaptée à ses besoins.

Le choix de la moto

Le choix de la marque et du modèle, en fonction de son prix, de ses caractéristiques (moteur souple ou pointu, moto maniable ou stable, etc.), est important, et pas toujours facile du fait du vaste éventail de motos de qualité aujourd'hui proposé par les constructeurs. A cet égard, les essais comparés de Moto Verte, réalisés précisément pour vous aider dans ce choix, devraient vous être d'un secours appréciable.

Les grands critères de choix : randonnée ou compétition, cylindrée, prix.

Il faut donc savoir, outre les enseignements que vous tirerez des matches organisés par Moto Verte, que les 125 cc, d'une façon générale, ont un faible couple, et sont donc défavorisées dans les régions très accidentées. En outre, pour ceux qui prévoient de faire beaucoup de kilomètres, le moteur s'use rapidement sur une petite cylindrée. Par contre, chaînes, pneus et pignons de transmission secondaire souffrent davantage sur les « grosses ». Les « grosses » ? Attention : une 400 cc, c'est très souple, ça à l'air très docile, mais c'est en fait fatigant et brutal : réservé aux costauds. 250 cc, pour beaucoup, paraît être le bon compromis.

Puisque nous parlons de techniques supérieures de pilotage, c'est-à-dire permettant de tirer le meilleur parti de la moto, laissez-moi toutefois vous dire que, pour emmener une 250 moderne au bout de ses possibilités, il faut déjà posséder un niveau élevé.

Le compromis le mieux adapté aux possibilités du pilote moyen reste donc, selon moi, la cylindrée 175 cc. Et je m'étonne (NDLR : moi aussi, je m'étonne, j'arrête pas de vous le dire !) que cette catégorie rencontre aussi peu de succès. J'y vois tous les avantages de légèreté des 125 cc, avec une pêche beaucoup plus sympathique et plus facile à exploiter à fond que la relative brutalité des 250 cc.

Enfin, à ne pas négliger dans le choix de la moto, celui d'une marque bien représentée par un concessionnaire sérieux, et pas trop loin de chez vous. A moins que vous ne soyez très compétent et ne fassiez toute votre mécanique, tout votre entretien vous-même.

L'équipement

On ne va pas s'attarder sur ce sujet que vous devez déjà bien connaître, mais, tout de même, quelques réflexions.

Alors que bottes, pantalons de cross, gants et « survêtements » ont progressé, je déplore (NDLR : c'est toujours Queirel qui vous parle, je vous le rappelle) une lamentable stagnation au niveau des casques et des lunettes.

Les casques « Jet » (modèle qu'il faut choisir pour l'enduro) offrent trop souvent une protection insuffisante, et une ventilation nulle. Quant aux lunettes, elles n'ont pas résolu le problème de la visibilité par mauvais temps. Royal Moto est en train d'attaquer de front ces deux questions et pense sortir bientôt des solutions positives.

Pour en revenir au reste, évidemment, il faut choisir des bottes et des pantalons qui protègent bien les jambes, depuis le gros orteil jusqu'au genou, c'est la partie la plus vulnérable. Cet impératif en vue, rechercher confort et légèreté. C'est pourquoi je préfère les pantalons en nylon.

En haut, le « bon vieux barbour » a disparu. Là aussi, les pilotes allègent. Sweat-shirt, tout

*Les montées chères ;
pas de position type,
mais de la détermination.*

simplement, s'il ne fait pas froid, bien qu'une veste en toile légère et bien ventilée ne soit pas une gêne et constitue une protection.

Je déconseille de se couvrir davantage, même si le terrain est gras et le ciel menaçant. Il est très important de se sentir bien, à l'aise, pas engoncé dans ses fringues, quitte, pour cela, à avoir du rechange à un contrôle.

Ce n'est qu'en cas de très mauvais temps que j'enfile une combinaison imperméable. Il vaut tout de même mieux, en effet, être un peu gêné dans ses mouvements et transpirer que de se laisser transpercer de pluie et de froid.

Le pilotage

Bon, allez, tout ce qui précède, c'est limpide, c'est du bon sens. On attaque dans le vif, maintenant.

Le grand principe n'a pas changé. La moto doit dominer le terrain et le pilote doit dominer la moto.

Pour ça, il faut être en bonne forme physique, parce que l'enduro est un sport qui, comme son nom l'indique, demande de l'endurance. Et de plus, évidemment, il faut savoir piloter sa moto. Alors, la solution ? Transparente : bouffer des kilomètres, faire beaucoup de moto, beaucoup d'entraînement.

L'entraînement, ça ne consiste pas à faire de la moto-plaisir. Pour progresser, il faut en... chier, pas d'autre mot. Choisir, l'hiver, par mauvais temps, des terrains durs et rouler, rouler.

Un passage vous pose des problèmes ? Il vous posera les mêmes le jour de la course, et il sera trop tard pour les résoudre. Persévérez, revenez-y, réfléchissez, essayez différentes trajectoires, apprenez à le franchir élégamment. Servez-vous de vos jambes, ces merveilleux amortisseurs, opération d'ailleurs facilitée par la position de conduite sur les motos modernes.

Cet entraînement intensif sur le terrain, avant la saison, pourra être complété par de la gym, pour corriger vos points faibles. Moi, c'est la fatigue générale, alors l'hiver, je fais du footing, deux ou trois fois par semaine. Cadoret, lui, a des problèmes avec son dos ; il fait de la gym corrective, de la musculation.

A chacun ses petites misères, et ses remèdes...

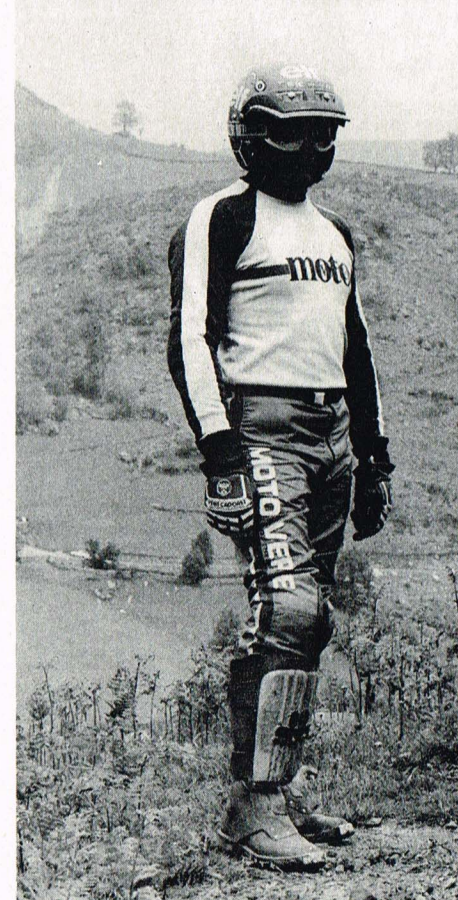
Les montées « chères »

Passons des généralités aux cas précis. J'ai choisi de vous donner mes solutions aux difficultés les plus caractéristiques, à commencer par la principale, puisqu'à peu près la seule à pouvoir constituer un obstacle infranchissable : la montée méchante, soudaine, inattendue, grasse, coupée de roches ou de racines. Bref, THE piège à débutants.

D'abord, l'attitude à avoir, comme dans tous les cas difficiles, c'est évidemment d'y croire. Si on lance un assaut avec un moral de vaincu, autant renoncer tout de suite. Si vous avez été vraiment dur avec vous-même pendant l'entraînement hivernal, si vous avez appris à souffrir (pour, justement, ne plus souffrir !) pas de problème : le moral, vous l'aurez. Mais la pente reste là, avec ses difficultés.

Donc, vous arrivez dessus à l'improviste, et elle est méchante. Si vous voyez que ça ne passera pas dans l'élan, arrêtez-vous en bas. Profitez-en, justement, pour bien le calculer, cet élan. De lui dépendra à 80 % le succès de l'escalade.

*Se faire plaisir
dans les chemins roulants*



Bonnes bottes, pantalon léger et bien renforcé, sweat shirt, casque « jet », lunettes et gants : la tenue de l'enduriste moderne. Le barbour disparaît, on allège.

S'appliquer à du beau pilotage...

Essayez de virer le plus large possible (souvent, il y a un virage, comme par hasard, au pied des méchantes côtes...), de trouver un bon appui pour vous présenter vite et de face. Soyez sur le bon rapport, celui où il y a des chevaux et, tant que vous êtes sur le plat, dans la zone d'élan, tirez sur le guidon et poussez sur les repose-pieds, pour avoir le max d'adhérence.

Aussitôt dans la côte, deux impératifs : garder le régime et ne pas perdre l'équilibre. Pour cela, il n'y a pas de position-type. Plutôt le corps un peu sur l'avant, pour laisser patiner légèrement la roue arrière, ce qui conserve des tours. Ne pas hésiter, en fin de parcours, à solliciter l'embrayage. C'est costaud, un embrayage, faut s'en servir.

Si toutefois on voit que ça n'ira pas jusqu'en haut, avant de faire la connerie classique qui consiste à tout lâcher, calculer son arrêt de façon à perdre le moins de temps possible. Il existe une méthode : débrayer, braquer à fond tout en contrôlant du frein arrière le recul de la moto, jusqu'à ce qu'elle s'arrête à 90° par rapport à la pente. Ça va très vite. Redescendre et réattaquer le plus vite possible. Il sera peut-être utile d'examiner encore une fois la difficulté. Il faut savoir qu'en enduro, la ligne droite n'est pas forcément le chemin le plus évident entre un point et un autre. Dans cette montée, il vaut peut-être mieux partir en biais, pour effacer la pente, et aller s'appuyer là-haut sur cette souche qui vous renverra en diagonale dans l'autre sens, en ayant évité la grosse racine qui coupe le milieu de la pente.

Le tout-terrain n'est pas un sport facile. C'est ce qui fait son intérêt. C'est la conjugaison de plein de trucs... des trucs passionnants, que je vais continuer à essayer de vous donner.

Ornières et bourbiers

Tu imagines, m'explique Queirel, le long chemin d'ornières entrecoupé de sombres et parfois insondables bourbiers. Le calvaire, si fréquent en enduro. Là encore, l'entraînement hivernal sévère va payer. Si on s'est contenté de se faire plaisir, c'est la fin du voyage. 10 bornes d'ornières, un gars qui n'a pas de condition ne les fait pas.

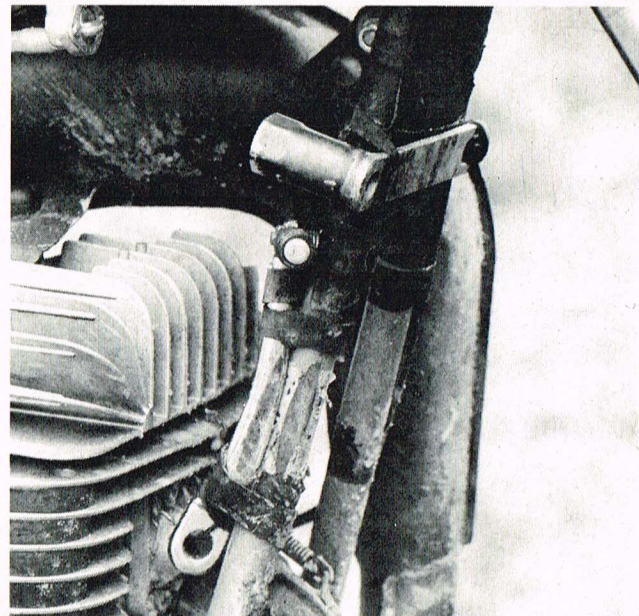
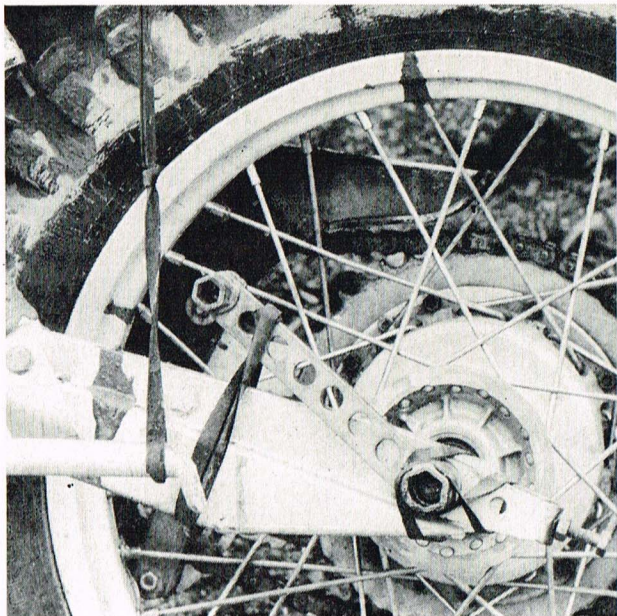
Tu les vois éparpillés le long du chemin, crampes dans les cuisses, épaules et mains bloquées, chutes à répétition. Ça se termine généralement par un guidon plié. Et pour le pilote H.S. aussi, c'est PLI-E !

Il faut distinguer deux types d'ornières :

a) L'ornière centrale dans un chemin étroit, celle à laquelle on ne peut pas échapper ; celle-là, pas grand-chose à faire d'autre que de la subir, les deux roues dedans. Ce qu'il faut faire ? Ah, pas grand-chose. Essayer d'aller le plus vite possible, sans tomber. Assis avec les pieds qui traînent, façon flotteurs de trimaran, en essayant d'alléger l'avant par des coups de gaz successifs, ou debout style trial, en faisant godiller le guidon, en essayant de faire gigoter la moto, de façon à éviter l'irréparable appui de la roue avant contre un des « murs » de l'ornière. De toute façon, là, on subit l'ornière, et c'est chiant.

b) Le chemin large, avec 10 ornières qui s'entrecoupent, des branches mortes, des pierres, des souches, de la mousse sur les bords. Ça aussi, c'est l'horreur du débutant. Pour moi, ce type de difficulté, c'est le grand pied. Ça équivaut à faire du ski hors piste dans la neige vierge. Le même genre de plaisir. Et c'est là que tu fais la différence.

Le secret ? L'expérience, bien sûr, qui transforme en choix instantané la vision du terrain. Regarder loin devant, recouper les ornières en biais, trouver des bouts droits qui te propulsent



Pour l'outillage transporté aussi, on allège, et on recherche du rationnel astucieusement positionné sur la moto.



Deux façons de passer les gués : vite et sur la roue arrière (5) ou « à l'italienne » (6).

fait rien, c'est pour s'amuser ; chiader de belles trajectoires, en se portant bien à l'extérieur avant les virages, s'appliquer à de beaux freinages, à des travers calculés au poil, se défouler en remettant la sauce sur la roue arrière... tout cela en enroulant, souple, coulé, sans brutaliser la moto. Et en se redisant que la différence ne se fera pas là ; c'est juste pour se faire plaisir : une petite récréation entre deux difficultés.

Les pierres roulantes

Il est bien rare, dans un enduro, de ne pas tomber sur un méchant raidillon encaissé, douillettement tapissé de pierres roulantes, genre galets. L'adhérence est très précaire, puisque les pierres, instables, roulent les unes sur les autres (et n'amassent pas mousse !) ; et, en plus, ça chahute la moto. Le problème est donc le même que dans les montées grasses, le « chahut » en plus.

Là, il faut bien tenir le guidon, serrer la moto entre les genoux, ne pas se laisser déséquilibrer. Prendre un bon élan, bien sûr, mais, ici, monter sur le couple, à légers coups de gaz, de façon à essayer de ne pas faire gicler les pierres. Et puis, comme toujours, les trajectoires, les appuis, tirer des bords...

Et si ça ne va pas, article 22 : chacun se démerde comme il peut !

Article 23 : faites comme moi !

(NDLR : Quel professeur, ce Queirel, il en sait des trucs !)

Au gué, au gué

Tiens, ça aussi, il faut le dire. Je vois trop souvent des débutants noyer leurs motos et rester en panne parce qu'ils passent à fond la caisse dans des gués et aspergent tout. Ce n'est pas là non plus que se fait la différence, alors, assurer. Regardez les Italiens. Super-pilotes, ils n'ont pas de honte, pourtant, à passer les gués profonds au pas, avec les jambes en l'air pour ne pas se mouiller.

D'ailleurs, on appelle ça, maintenant, la méthode italienne. Hop, les pattes en l'air.

Si le gué est étroit et qu'il peut se franchir d'un coup de gaz, il ne faut évidemment pas s'en priver. Mais alors, roue arrière, pour éviter les éclaboussures.



La moto est plantée dans un borbier : ce qu'il ne faut pas faire



ce qu'il faut faire.



A



B

Il faut être bien à l'aise sur sa moto. Guidon bien positionné (A) et trop haut, erreur classique de débutant (B).

d'un appui à l'autre. Le terrain défile très vite, il faut imaginer, anticiper, c'est super. C'est exactement le contraire de l'exemple précédent. Là, on ne subit plus, on impose un choix au terrain, on efface les difficultés par des choix de trajectoires. D'une façon générale, il faut pousser sur les repose-pieds, tirer sur le guidon et accélérer, pour soulager l'avant. Tu vois un hors-bord ? Le nez en l'air, il accélère pour couper les vagues. Puis, dans une gerbe d'écume, il freine et s'appuyant sur l'eau pour faire un beau virage et, de nouveau, l'avant qui se lève, l'étrave qui fend la flotte en pleine accélération. Eh bien, l'enduro, dans un chemin difficile, c'est ça. Tu accélères en coupant les ornières, et, comme il faut bien freiner de temps en temps, tu en profites pour trouver un appui, rentrer une vitesse, et ainsi, d'une difficulté à l'autre, « tirer des bords », pour reprendre la comparaison avec le bateau.

Résultat ? La moto reste propre, on ne se fatigue pas, et ça stimule de se dire : je suis en train de me fignoler du beau pilotage.

L'enduro, ça devrait être ça : un terrain sélectif, pas facile, où se fait la différence ; en évitant bien sûr les écueils infranchissables, les pièges-loterie comme ces borbiers profonds, autour desquels s'agglutinent les spectateurs.

Là encore, avec l'expérience, on verra en arrivant dessus s'il s'agit d'une boue collante, pleine de pierres, ou d'une boue liquide, fluide. Evidemment, il faut essayer de passer. Le plus d'élan possible, chercher parfois à rebondir d'un bord du chemin à l'autre. Si on voit que la moto se plante, dans le premier cas de figure, arrêter tout de suite le moteur. Le genre « fond de première », c'est une moto enterrée avec une chaîne cassée. Sortir la roue arrière à la main, puis la roue avant. Dans la boue fluide, creusée dans l'herbe, par contre, on peut y aller à fond, en force. Evidemment, le distingo n'est pas toujours évident.

Pour se reposer, les chemins roulants

Sur 10 km de chemins roulants, la différence entre un bon et un mauvais sera à tout casser de 30 secondes. Ce n'est donc pas là que se fera la différence et, au lieu de foncer bêtement la tête dans le guidon, pourquoi ne pas en profiter pour se faire plaisir, pour se faire des petites fantaisies de pilotage ?

Saisir la pente d'un talus, à l'extérieur, pour virer dessus, même plus haut que nécessaire, ça ne



Queirel a profité d'un appui sur un talus pour « faire l'extérieur » à Debussy, sur une trajectoire trop « classique ».

Pendant que j'y pense...

Ah, encore un truc, avant de finir. Un petit piège agaçant : les descentes en lacets serrés. Trop courts pour que la moto puisse passer, faute d'un braquage suffisant. En bloquant d'un coup de frein la roue arrière, on la fait ripper de 45 degrés et le tour est joué. Evidemment, il faut exécuter la manœuvre au moment voulu, avant que la bécane ait le nez face au ravin. Avec de la maîtrise, on peut aller assez vite et venir mourir sur le virage en glissade des deux roues. (NDLR : Queirel a dit ça en se marrant et j'ajoute qu'évidemment, c'est plus facile à faire si on a vaincu l'appréhension !)

Merci...

...Au concessionnaire KTM à Biarritz, la Motac, appartenant à l'ami Debussy. Le père est un tout bon, un authentique champion en tout-terrain... sur quatre roues, tandis que le fils, Fredo, se débrouille très bien en enduro national.

Un concessionnaire, des gens drôlement sympas qui ont mis leur temps et du matériel à notre disposition pour la réalisation de cet article...

...À Michel Colas, toubib à Saint-Jean-de-Luz et client de la Motac, qui nous a prêté sa 125 RV toute neuve pour faire des photos. On vous l'a dorlotée, toubib. Merci encore.

Je vous rappelle les coordonnées de la Motac, le spécialiste KTM de la côte basque : 40, avenue Victoria à Biarritz. Tél. : (59) 24.07.23.

