



Téléthon

# TROIS "MID-SIZE" AUX 20 HEURES DE COMPIÈGNE

Une endurance pour la bonne cause, avec six gus motivés à bloc pour se relayer, vingt heures durant, sur trois super bécanes – 310 Husky, 350 Katé et 390 Zaberg –, voilà qui s’annonçait bien. Sauf que le team Enduro Mag s’est rapidement réduit à quatre pilotes, puis trois, puis deux. Récit d’une défaite.

Par Richard Angot, photos Cyrille Barthe





consécutif au bouclage du précédent numéro. Ne restaient que le valeureux Cyrille Barthe et moi-même pour compléter l'équipe. A quatre au lieu de six, ce n'était plus tout à fait la même limonade mais ça restait faisable, même si l'on n'était pas trop sûr de Mickaël, lequel ne se souvenait pas de la dernière fois qu'il était monté sur une machine d'enduro. Bon, en même temps, le processus était engagé et on n'y allait pas pour gagner non plus, mais les choses s'annonçaient un peu plus héroïques. Le simple fait de finir allait prendre du sens.

### Parent pauvre

Enfin, le jour J arrive. Miracle, le soleil est de la partie sur l'Oise. Mickaël et moi allons récupérer notre camping-car. Le loueur est charmant mais se révèle être un maniaque de la propreté. Nous évitons donc de lui parler d'enduro. Dès l'entrée sur le terrain, le ton est donné quand un bénévole du RTC, le club organisateur, nous dit : « Attention de ne pas vous enliser les gars, c'est gras. » Faudra songer à se déchausser avant de monter dans le bahut ! Contrôle administratif expédié, nous jetons un coup d'œil au circuit. Assez plat, avec quelques difficultés artificielles, dont un virage avec rondins qui fait beaucoup parler dans le parc. Le reste du circuit, de l'autre côté de la route, est interdit à la reconnaissance. Direction le contrôle technique, au centre ville de Compiègne. Les habitants de l'immeuble juste à côté doivent être contents d'entendre des machines au rupteur tout un après-midi ! Heureusement que c'est pour la bonne cause... Nous laissons les motos en parc fermé pour une heure avant de rejoindre le parc coureur en groupe, tous ensemble en défilé dans la ville. Les quelques gouttes qui commencent à tomber n'annoncent rien de bon. Une fois rentrés, nos voisins ont pitié de nous et nous laissent utiliser une prise de leur groupe électrogène. Au moins, on aura la lumière... Un petit tour dans le parc permet de repérer ceux qui ont l'expérience de ce type d'épreuve. Tonnelles fermées avec chauffage, certaines pouvant accueillir un mariage de cent personnes, éclairages type chantier autoroutier, de gros moyens sont déployés pour passer la nuit. Avec notre camping-car, on ferait presque figure de parent pauvre. Un comble ! Enfin, il est bientôt 20 heures, le moment du départ approche. Greg a été choisi pour le premier relais, ➔

**RÉFÉRENCE**  
Dans des conditions boueuses, la Zaber est un régal de facilité.



**GLAISE**  
Pas de boue à Compiègne, mais du ciment à prise rapide !

**A**u départ, l'idée était pourtant séduisante : toute la rédaction aux 20 Heures de Compiègne, classique de l'endurance en Ile de France *since* 1993 dont on disait le plus grand bien. L'intention était louable puisqu'il s'agissait de rouler en faveur du Téléthon. Je n'avais jusqu'alors jamais apporté la moindre contribution aux myopathes et je crains que mes collègues n'aient guère été plus généreux. Pour joindre l'utile à l'agréable, l'idée de coupler cette opération avec un essai de motos s'est très vite imposée et nous avons jeté notre dévolu sur des 4-temps de moyenne cylindrée, certainement les best-sellers du genre : 390 Husaberg, 310 Husqvarna et 350 KTM. Des machines à la fois performantes et faciles, aptes à convenir à tous les membres d'un team assez peu homogène puisqu'il devait regrouper six pilotes (le maximum autorisé) de niveau pour le moins disparate, entre Greg Eyries, notre consultant maison, et Mickaël Lesaint, notre chef de pub, garçon plutôt porté sur le trial.

Je dis « devait » parce que chez nous, quand une proposition fait aussi spontanément l'unanimité, c'est mauvais signe. La première défection est venue d'Yvan Lepaisant. A une semaine du départ, l'intrépide gitan photographe s'est retrouvé bloqué par un lumbago et a dû se résoudre à jeter l'éponge. Il allait être suivi trois jours plus tard par le forfait de Carlo Bagalini, le vétéran de la squadra "Regolarità Mag", qui, lui, invoquait un coup de fatigue

Chez nous, quand une proposition fait aussi spontanément l'unanimité, c'est mauvais signe !



**▲ PETIT CUBE**  
Un châssis taillé pour aller vite et correctement suspendu dans lequel est logé une mécanique exigeante.



**HUSABERG**  
FE 390

**8 890 €**

### FICHE TECHNIQUE

#### MOTEUR

Type : mono 4-temps, simple ACT, 4 soupapes  
Cylindrée : 393,3 cm<sup>3</sup>  
Alésage x course : 95 x 55,5 mm  
Alimentation : injection électronique Keihin  
Démarrage : démarreur électrique + kick  
Boîte : 6 rapports

#### PARTIE-CYCLE

Cadre : périmétrique en acier chromoly  
Fourche : inversée WP à cartouches fermées Ø 48 mm, déb. 300 mm  
Amortisseur : WP PDS, déb. 335 mm  
Frein AV : disque Ø 260 mm, étrier double piston  
Frein AR : disque Ø 220 mm, étrier simple piston

#### MESURES

Empattement : 1 475 mm  
Hauteur de selle : 985 mm  
Poids constructeur (sans essence) : 114 kg  
Réservoir : 8,5 litres

Contact : [www.husaberg.com](http://www.husaberg.com)

## HUSABERG FE 390 À LA COOL

C'est peu dire que la 390 Husaberg a fait bonne impression sur cette course. D'abord, on est bien installé. Les commandes sont naturellement placées et la position de pilotage très bonne, et ce pour à peu près tous les types de gabarits. Mais le point fort de cette machine est bel et bien son moteur coupleux. D'une facilité déconcertante, il est parfaitement adapté à ce type de course grâce à son extrême onctuosité qui permet de passer un rapport au-dessus dans tous les cas de figure. Même en sous-régime, il repart avec bonne volonté sans qu'il soit besoin de faire appel à l'embrayage. De fait, on roule principalement à bas et mi-régime, en profitant pleinement du coffre de la belle. Cela dit, l'allonge n'est pas démoniaque et incite donc, elle aussi, à mettre la vitesse

au-dessus. Le châssis a également répondu présent dans tous les compartiments du jeu. L'avant, s'il paraît lourd quand on descend de la KTM et haut quand on sort de la HVA, est effectivement bien "posé", mais donne de fait toute confiance sur l'angle ou en entrée de virage, même dans des conditions aussi glissantes que celles que l'on a rencontrées. Elle s'est avérée à la fois la plus maniable et la plus stable du lot, ce qui n'est pas une mince performance face à une belle opposition. Et si les suspensions se sont avérées un peu souples, à cause de la boue collante, elles fonctionnent très bien et ne prennent jamais le pilote en traître. Incontestablement, la Zaber est la machine avec laquelle j'ai été le plus rapide, tout en adoptant un pilotage à l'économie. Une vraie redécouverte !

Tonnelles fermées avec chauffage, éclairages type chantier autoroutier, de gros moyens sont déployés pour passer la nuit.

## HUSQVARNA 310 TE

8 790 €

### FICHE TECHNIQUE

#### MOTEUR

Type : mono 4-temps, double ACT 4 soupapes titane

Cylindrée : 249,5 cm<sup>3</sup>

Alésage x course : 82 x 57,35 mm

Alimentation : injection électronique Mikuni D 45

Démarrage : démarreur électrique et kick

Boîte : 6 rapports

#### PARTIE-CYCLE

Cadre : semi-périmétrique en acier chromoly

Fourche : inversée KYB Ø 48 mm, déb. 300 mm

Amortisseur : KYB, déb. 296 mm

Frein AV : disque Ø 260 mm, étrier double piston

Frein AR : disque Ø 240 mm, étrier simple piston

#### MESURES

Empattement : 1 470 mm

Hauteur de selle : 950 mm

Poids constructeur (sans essence) : 106 kg

Réservoir : 8,5 litres

#### Contact :

[www.husqvarna-motorcycles.com/fr](http://www.husqvarna-motorcycles.com/fr)



#### ▲ BONNE SURPRISE

Appréciée pour sa position de conduite et son équilibre général, la Zaberg se distingue aussi par son moteur tout en couple. Un atout sur cet essai boueux.

## HUSQVARNA 310 TE UNE MOTO D'ATTAQUANT

Plus petite de nos trois "mid-size", la 310 Husky n'a pas démerité pour autant. Quand on monte dessus, on retrouve la position typée propre aux Husky, avec notamment un guidon placé nettement plus haut que sur les autres machines. L'ensemble est d'ailleurs plus taillé pour les grands gabarits que pour les petits. La partie-cycle est d'une architecture qui privilégie la stabilité au détriment de la maniabilité. Dans les enchaînements serrés, il faut faire preuve d'un peu d'autorité et donc d'énergie pour la placer où l'on veut, ce qui finit par peser sur la longueur d'une endurance. Elle compense cependant en offrant une sécurité maximum quand il s'agit de filer droit sur un terrain ravagé. On a pu le constater sur

les ornières et trous du piège picard, bien que dans ces conditions humides et avec une boue particulièrement collante, les suspensions se soient naturellement révélées trop souples en raison du poids embarqué. Niveau moteur, le bloc 310 continue de se caractériser par une certaine paresse à bas régime et même une tendance à s'étouffer à l'ouverture, d'où des calages intempestifs si l'on ne recourt pas à l'embrayage. Ça peut être agaçant mais on s'habitue. Cette mécanique donne son meilleur à partir des mi-régimes avec une montée en puissance progressive comme il faut et une allonge tout à fait correcte. Il s'agit d'une machine plus à l'aise sur terrain rapide qui réclame d'être cravachée un tantinet.

histoire de laisser le peloton s'étirer avant de donner les machines aux moins aguerris. Après un mauvais départ, il passe rapidement au commandement. Mais dès le second passage, la KTM n° 3 a rétrogradé vers la 10<sup>e</sup> place et notre homme rentre au stand. Là, ça sent pas bon. « J'ai glissé de l'avant dans le fond et le gars derrière n'a pas pu m'éviter, il m'a pris la cheville plein fer et j'ai aussi pris un coup de repose-pieds dans la casque. »

### Eyries out

Occupé que j'étais à faire chauffer les pâtes, me voici missionné pour m'habiller à vitesse grand V. En deux minutes, je me retrouve sur le terrain au guidon de la même machine. Par chance, les deux pilotes de tête me dépassent, ce qui me permet tout de suite de prendre le bon rythme et les trajectoires, ce qui aurait été plus difficile tout seul avec l'éclairage d'origine. D'autant que le fond du terrain n'est qu'un champ d'ornières. Même si la terre est en train de sécher, les passages dans des sortes de ravines se creusent. Chaque tour, des pilotes sont par terre ou ramassent leur machine. Après une heure interminable, le stand me fait enfin signe de rentrer. Mickaël prend le relais et part dans la nuit faire connaissance avec la 310 Husky. Greg me montre sa cheville, elle a doublé de volume. A peine le temps de poser un diagnostic que notre pilote en course est déjà au stand. « J'ai plus de bras » lance-t-il pour seule explication. Un peu maigre après un tour... Cyrille prend la moto, mais on sent déjà que la nuit va être longue. Une bonne séance de motivation plus tard, Mickaël repart après que Cyrille a, lui, assuré son heure syndicale, à un train certes sénatorial, mais régulier. Cette fois, notre gars réussit à boucler plus d'un tour, au prix d'un effort surhumain compte tenu de son manque de pratique. En plus, le circuit se creuse, la faute à un sol "pâte à modeler" qui procure une belle adhérence. Il faut le signaler car ça ne va pas durer. Je reprends la main pour le relais suivant, à une heure déjà avancée de la nuit. Le public nombreux a déserté les bords du terrain et de moins en moins de machines sont en piste. Un sentiment de solitude m'envahit. Mieux vaut éviter de tomber tout seul au fond du circuit ! J'en termine enfin, prêt à aller dormir. Enfin, dormir est un bien grand mot, entre les ronflements de Greg et Mickaël, les motos qui passent à moins de deux mètres du camping-car et le doux ronronnement des groupes électrogènes.



**VIVE**  
De par sa cylindrée, la HVA réclame un pilotage agressif. Délicat dans la boue !

**DÉCIBELS**  
Contrôle technique en ville : les voisins auront apprécié !

## SOLIDARITÉ

Nous remercions chaleureusement nos voisins de palier, le Leek Racing Team, pour nous avoir laissé utiliser le groupe électrogène qui nous a fourni lumière et chauffage, nous évitant ainsi de mourir de froid.

Quand Cyrille revient de son relais, c'est le drame. Impossible de réveiller Mickaël. « Trop mal partout » baragouine-t-il du fond de son duvet. Une demi-heure seulement après m'être calé dans mon duvet, à moi donc de renfiler la tenue boueuse et le casque trempé, le tout les yeux mi-clos. Là, ça devient dur. D'autant plus qu'une pluie tenace et continue a fait son apparition. Les premiers tours, je me demande vraiment ce que je fais là au lieu d'être tranquillement dans mon lit. Le terrain n'a plus rien de ce qu'il était avant, ce n'est plus qu'un bourbier géant. Les pilotes sont en perdition partout, c'est Bagdad-sur-Oise !

## Fin de l'histoire

Même si j'apprécie d'ordinaire de rouler dans ces conditions, mes origines normandes obligent, cela n'a plus grand-chose de drôle quand on a déjà tant roulé et si peu dormi. Aux premières lueurs du jour, je rentre au camion. Mickaël étant toujours dans le coma et Greg ayant une pastèque en guise de cheville, Cyrille se décide, après hésitation, à





➔ reprendre le flambeau. Pendant ce temps, j'erre dans le parc à la recherche d'un café. On se croirait dans un film de zombies qui auraient combattu dans la boue. Finalement, vers 9 heures du matin, c'est la fin de l'histoire pour notre équipe. Cyrille termine son relais, et devant l'état du terrain – et le mien –, je me résous à ne pas repartir. On ne terminera pas notre première course au long cours. Faut dire qu'à deux et dans de telles conditions, personne ne pourra nous jeter la pierre. Vers 10 heures, je réveille enfin la belle au bois dormant, alias Mickaël, avec pour mission d'emmener Eyries passer une radio à l'hôpital de Compiègne. Pendant ce temps, Cyrille immortalise quelques scènes. Ne reste plus qu'à remballer et laver motos, camion et camping-car. Soixante euros d'Eléphant Bleu et deux heures plus tard, c'est chose faite. Les courses dans la boue, c'est toujours après que c'est le plus dur... ■

**COMPROMIS**  
Aussi facile que performante, la KTM est presque aussi à l'aise que la Zaberg dans ces conditions de course.

## COMPTABILITÉ

Comme on l'a appris par la suite, le Téléthon 2011 a recueilli 86 millions de promesses de dons. Les gains obtenus par cette 19<sup>e</sup> édition des 20 Heures de Compiègne se sont élevés, eux, à 18 821 euros. L'équipe du Rando Trail Compiégnois dirigée Romuald Seels ne se sera pas décarcassée pour rien. A ce propos, celle-ci serait déjà à pied d'œuvre pour proposer une 20<sup>e</sup> édition hors du commun de son endurance. Infos à suivre sur [www.randoenduro.com](http://www.randoenduro.com)

*Le terrain n'est plus qu'un borbier géant. Les pilotes sont en perdition partout, c'est Bagdad-sur-Oise !*



**KTM**  
**350 EXC-F**

**8 890 €**

## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

**Type** : mono 4-temps, double ACT, 4 soupapes  
**Cylindrée** : 349,7 cm<sup>3</sup>  
**Alésage x course** : 88 x 57,5 mm  
**Alimentation** : injection électronique Keihin 42 mm  
**Démarrage** : démarreur électrique  
**Boîte** : 6 rapports

### PARTIE-CYCLE

**Cadre** : simple berceau dédoublé en acier chromoly  
**Fourche** : inversée WP Ø 48 mm, déb. 300 mm  
**Amortisseur** : WP PDS, déb. 335 mm  
**Frein AV** : disque Ø 260 mm, étrier double piston  
**Frein AR** : disque Ø 220 mm, étrier simple piston

### MESURES

**Empattement** : 1 482 mm  
**Hauteur de selle** : 970 mm  
**Poids constructeur (sans essence)** : 107,5 kg  
**Réservoir** : 9,5 litres

**Contact** : [www.ktm.com](http://www.ktm.com)

▲ **BONNES SENSATIONS**  
Atavisme de la marque, la nouveauté de l'année est caractérisée par un train avant très léger auquel il faut s'habituer. Le moteur est d'une élasticité incomparable.



## KTM 350 EXC-F VALEUR SÛRE

**A** l'image de l'Husaberg, on trouve rapidement sa position sur la KTM. Toutes les commandes tombent facilement sous la main et le guidon sans barre convient à tous les physiques. Ça tombe bien, on avait de tout dans l'équipe ! La partie-cycle nouvelle génération fait la part belle à la maniabilité. On place facilement la machine où l'on veut, debout comme assis. Encore une fois, les suspensions ont été jugées un poil souples par l'ensemble de l'équipe, sans qu'on puisse leur reprocher grand-chose car elles réagissent tout de même sainement quels que soient les obstacles rencontrés. Seul petit reproche que l'on pourrait formuler, une certaine légèreté de l'avant qui ne permet pas de "planter" la roue

aussi fermement qu'on le voudrait dans la boue. Du coup, contrairement à la Zaberg, ça flotte parfois un peu dans les entrées de virage ou au moment de choisir son ornière. Rien de méchant une fois habitué, mais ça déconcerte un peu au début. En ce qui concerne le moteur, on est servi. Le 350 réagit très bien sur toute l'étendue de la courbe. Facile en bas, il accepte de descendre dans les régimes sans sourcilier ni risquer le calage. Coffreux au milieu et capable de montrer une belle allonge, il est très complet et permet d'attaquer en toute circonstance, tout en étant capable aussi d'enrouler sur un filet quand on commence à manquer de bras en fin de relais. Voici donc une machine bonne à tout faire et ce quel que soit son niveau.

**STAND-BY**  
Avec deux pilotes seulement aux commandes, nos trois guerrières auront connu quelques plages de repos sur ces 20 Heures !





**TRADITIONNEL**  
Départ type Le Mans  
pour les équipages.  
Ensuite, braaaap !



①



②



**ENDURANT**  
Cyrille a roulé à un  
train de sénateur,  
mais il a tenu.  
Et avec le sourire !



③

① BBQ, tonnelle  
digne d'un mariage  
princier, certains  
savent y faire !  
② Le team EM a vécu  
plus modestement.  
Au moins, on avait  
une table.  
③ Pendant que les  
pilotes roulent,  
d'autres font la fête !



**ORNIÈRES**  
Tant de pilotes  
et de pluie en  
même temps,  
ça finit par creuser.  
Tout le circuit était  
comme ça...

**ASSOMMÉS**  
Pilotes ou  
assistances,  
les organismes  
sont bien fatigués  
au bout de la nuit !

