

## Enduroadsters ?

# ÇA PNEU LE

Prendre la clé des champs sans dépenser trop de ronds. Oublier les meules d'enduro, les trails, les tenues off-road et les budgets à l'avenant.

Utopique ? Avec un peu de débrouille, de simples roadsters et des gommres à crampons, pas forcément.

Par Thomas Loraschi. Photos Bruno Sellier.





**1** La Triumph a subi cette virée complètement contre-nature sans sourciller, malgré un bas moteur très exposé. La preuve que Dieu existe, et qu'il est probablement anglais. **2** Recharger un smartphone en roulant en pleine montagne, c'est possible avec cet anneau de réservoir relié électriquement à la batterie. **3** Sur la Triumph, la bagagerie souple signée SW Motech s'est avérée facile à installer, étonnamment logeable grâce à ses soufflets d'extension et très résistante. On plébiscite. **4** Tomber en panne en pleine forêt n'était finalement pas un si mauvais coup du sort. **5** Quand la Duke fait parler la poudre sur une prairie infestée de rats taupiers, ça ressemble à ça.



le voilà qui part en trombe dans un nuage de poussière. Alors oui, on le suit. Mais pour ça, on se crache dans les mains. Parce que le pied gauche du blondin à beau être en vrac, la pognie droite fonctionne sans appréhension. Et les Pirelli MT60RS de sa Ducati ont beau être moins à l'aise que les Continental TKC 80 dans le caillouteux, ça n'empêche pas la bolonaise d'envoyer la sauce et de tenir son cap sur tous les chemins empruntés. Heureusement pour nous, la technologie italienne vient à notre secours. La technologie ou plutôt ses lacunes puisque par deux fois, le Scrambler se voit contraint à un arrêt technique : la première, pour rattacher le maigrelet sabot moteur qui a perdu une partie de sa visserie. La seconde, pour remettre en place le silencieux d'échappement qui s'est déboîté sur une compression d'amortisseur un peu plus forte que les autres. Rien de grave (ça améliore même plutôt sa sonorité, très discrète d'origine). Rien d'irréversible non plus. Juste la confirmation que, malgré son appellation Enduro, cette Ducati est un Scrambler des

villes, pas des champs. Histoire de la préserver et de rattraper le temps perdu à la remettre d'aplomb, on décide de refaire un peu de départementale pour remonter vers le nord du département et le lac du Pécher où on a prévu de camper. Une fois encore, on constate avec plaisir la bonne polyvalence de nos pneus, qui, une fois revenus sur le bitume, permettent de rouler à un bon rythme sans appréhension. Histoire de finasser, on pourrait dire que, dans cet exercice routier, c'est la Duke qui s'en sort le moins bien avec un train avant devenu un peu flou sous l'effet des tétines. Celle qui

met le plus en confiance, c'est en revanche la MT-07 qui, malgré une partie-cycle pas spécialement haut de gamme, s'avère facile et homogène en toutes circonstances. Au guidon de cette petite baroudeuse, je me sens gonflé à bloc, prêt à aller au bout du monde. Jusqu'au moment où, sur un chemin forestier... c'est elle que je ne sens plus du tout gonflée. Elle, ou plutôt son pneu arrière, devenu complètement plat. Une crevaison, une banale crevaison. Mais une grosse, pas colmatable à la bombe, et qui tombe mal : dans les bois, pile au moment où le soleil

## Les Continental TKC 80

Comme vous l'avez compris à la lecture de notre virée, les Continental TKC 80 qui équipaient trois de nos machines se sont révélés sacrément convaincants sur des sols meubles, mais également très étonnants sur le bitume (même si sur route, leurs tétines sont assez sensibles à l'usure). Conçus à la base pour équiper de gros trails, ils sont toutefois disponibles dans quelque 26 dimensions en 17, 18, 19 et 21 pouces. Et pour ceux qui souhaitent un pneu looké scrambler mais doté d'aptitudes routières plus étendues, on trouve aussi, chez Continental, son petit-cousin : le TKC 70. Merci à Olivier Bazin d'A3Kom pour nous avoir permis d'utiliser ces gommes réjouissantes !

