A L'HEURE DU

Ça y est, c'est enfin l'été... Pour nous rafraîchir les neurones en ces périodes caniculaires, nous nous sommes mitonné une sortie avec des scramblers. Au programme : essai *live* de la Derbi Mulhacen et de la Triumph Scrambler, petite virée sur les chemins et bivouac en pleine nature. Un plan *roots* en un mot.

Texte Albin Carrière - photos Rob Schoehuys

SCRAMBLER

SCRAMBLER TIME

Montargis, la Venise du Gâtinais, est une belle étape pour les motards en goguette avec ses multiples canaux qui justifient son surnom.

Charger nos scramblers n'a pas été la chose la plus aisée !

C'est dans l'air du temps, le scrambler revient à la mode de chez nous. Le temps de ces bécanes au look délicieusement rétro avec leurs silhouettes fines et leurs échappement hauts semble revenir, en témoigne la sortie récente de deux bolides dans le genre : la Triumph Scrambler déjà aperçue dans le dernier numéro de CR et la toute nouvelle Derbi Mulhacen. Des machines de très belle apparence qui font, d'une certaine façon, revivre ce style de motos cher à l'équipe de *Cafe Racer*. Elles évoquent le voyage mi-route mi-chemin auquel notre petite équipe aspire depuis longtemps. S'enfoncer dans les plus petites départementales et pousser à travers champs et forêts par de jolis chemins de terre, quoi de plus chouette, alouette ?

Le week-end s'annonce bien, il va faire beau (et chaud), les motos sont là, prêtes à ronfler. Mes acolytes et moi-même sommes très excités à l'idée de ressortir du grenier nos toiles de tentes et nos sacs de couchage car il est en effet question de camping sauvage pour cette balade. L'aventure, c'est l'aventure ! Nous aimerions profiter au maximum des aptitudes tout-terrain - ou plutôt, ne soyons pas trop optimistes, de tout chemin - de ces bécanes et, pour ce faire, il est prévu de visiter l'Yonne et le Loiret, une virée, donc, entre le Centre et la Bourgogne.

La toute première phase n'est pas la moins épique et tient déjà de l'aventure. Le Scrambler Voxan, pionnier du genre, fait partie de cet essai. Malheureusement, un problème technique nous oblige à l'abandonner à peine le début de l'épopée entamée. Dès que le moteur est chaud, soit au bout de quelques minutes de roulage, la Voxan s'arrête. Une séance de mécanique chez un concessionnaire ne nous permettra pas de trouver rapidement la panne. Pris par le temps, nous abandonnons à regret le twin français. Dommage !

UNE PREMIÈRE VICTIME

L'essai se complique d'un coup, l'arrimage des meules aussi. Réduite à deux motos plus une machine suiveuse, la capacité de chargement nous cause quelques soucis. Avec notre barda de camping plus le fragile et précieux matériel de Rob, notre photographe, ça a du mal à le faire. Il est vrai que les appareils photos, flashes et divers objectifs qu'il doit embarquer pourraient mal supporter les chemins chaotiques que je compte bien imposer à mon équipe, eh, eh ! Le transport de nos bagages est d'autant plus compliqué que le petit cul de la Derbi ne peut accueillir beaucoup plus qu'un sac de couchage, le côté pratique de cette moto à été sacrifié sur l'autel du design, c'est net. Qu'à cela ne tienne, la Triumph, au dessin très classique, offre des possibilités de chargement très honnêtes et encore plus notre deuxième Scrambler "suiveur" équipé de l'option selle monoposte. La place arrière est en effet remplacée par un élégant et fort pratique porte-paquets. Personne n'ayant perdu un œil en tirant sur les tendeurs, nous prenons enfin la route par ce vendredi très ensoleillé, direction Montargis, également surnommée la Venise du Gâtinais car irriguée par un milliard de petits canaux.

Pour quitter Paris, nous sommes obligés d'emprunter un petit bout d'autoroute, juste ce qu'il faut pour vérifier ce qui est évident : ces motos, si elles sont d'excellentes citadines, ne sont vraiment pas faites pour les grands axes et nous non plus, ça tombe bien !

Ce n'est que lorsque nous quittons enfin la A6 que nous apprécions pleinement cette balade en scrambler qui se termine pour ce jour au bord d'un des multiples canaux et rivières de Montargis. Cette superbe ville d'eau (127 ponts et passerelles) est un endroit idéal pour flâner et casser une petite graine au bord de l'eau. C'est l'occasion de goûter la spécialité du cru : la praline.

Samedi matin, de bonne heure et de bonne humeur, après un dernier cliché de circonstance et le fastidieux ligotage de nos bagages, nous attaquons les toutes petites routes qui devront nous conduire jusqu'à l'un de nos rendez-vous, un collectionneur de motos qui SUITE PAGE 74

Petite pause pour fumer une clope en plein vignoble. Les scramblers peuvent s'aventurer sur terre, c'est bon ça !

L'essai débute mal : la Voxan s'arrête dès qu'elle chauffe.

Albin à l'attaque sur la Mulhacen, une moto qui s'y prête avec son petit gabarit et sa mécanique pleine de vie.

Petit passage à gué pour se rafraichir les gambettes et les idées. Pas de problème suite à cette trempette, nos deux scramblers sont étanches, eux.

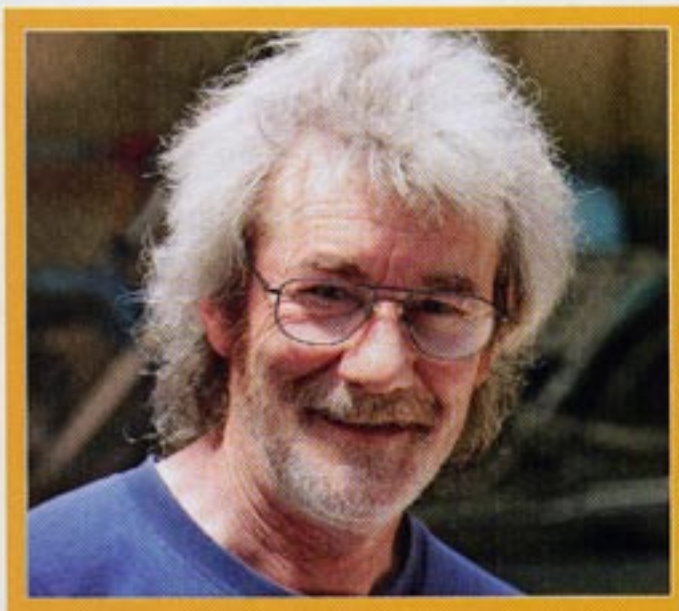
Avant de s'évader sur terre, une dernière bourre sur bitume

Entre une Derbi Mulhacen légère et vive et une Triumph Scrambler facile et indulgente, nos cœurs ont balancé tout le week-end. Sur les routes de campagne, chacune dévoile à un moment ou un autre son charme.

(sé)vit à Mézilles, entre Toucy et Saint-Fargeau. La distribution des clefs des motos se fait sans discussion puisque la Derbi est trop petite pour le grand Rob et que la Triumph est trop large pour les petites jambes de Cyril. En ce qui me concerne, je suis de taille standard et les deux machines me vont aussi bien l'une que l'autre. Il vaut mieux que tout le monde soit bien à l'aise sur son engin puisque nous attaquons à présent la partie sportive de la balade.

BLUES DE BOUSE

D'un patelin à l'autre, évitant de justesse les bouses de vache disposées précisément dans les virages qui se resserrent, nous rejoignons Chrono Vert, un centre de loisirs permanent pour motos tout-terrain. Synchronisation parfaite, nous arrivons pile-poil au moment de l'apéro, auquel nous sommes évidemment et chaleureusement conviés. Après avoir bien mangé et avalé un petit canon de rouge pour nous donner du courage, nous décidons d'accomplir quelques tours de piste sur le grand terrain de quad du centre afin de voir à quel niveau se situent les limites de nos motos soi-disant mixtes. Si tout le monde n'était pas resté en extase devant quelques photos de Steve McQueen sur sa Triumph, laissées innocemment sur le bar par la patronne du lieu, je ne me serais peut-être pas lancé aussi fièrement sur les quelques tremplins du circuit. SUITE PAGE 77



CHRONO VERT
TÉTINES ET COLLECTION

Notre virée nous a emmenés jusque chez Chrono Vert, l'endroit idéal pour une pause récréative. A Mézilles, dans l'Yonne, Daniel Pascal (photo) a créé un centre de loisirs permanent pour motos tout-terrain. Trois spéciales d'enduro, une piste de quad, un circuit de cross pour les grands et un pour les enfants sont à votre disposition. Il est également possible de louer quads et motos pour enfants mais aussi toutes sortes d'engins pour adultes. Mais Chron Vert, c'est aussi, au fond du hall d'exposition de la concession (Polaris, Husaberg, Gas Gas et TM), une superbe collection de motos de tout poil rassemblées par Daniel. De la Ducati 350 mono à la Gitane Testi 50 en passant par divers café racers Honda ou autres Italjet 125 à moteur Yamaha, l'endroit vaut le détour, d'autant qu'il est planqué en pleine cambrousse, dans un paradis vert, à l'abri des rabat-joie et que l'on peut s'y restaurer ou faire réparer sa machine, un atelier de mécanique étant ouvert tous les jours de la semaine.

Chrono Vert, Les Perraults des bois, 89130 Mézilles. Tél. : 03.86.45.49.26. Web : www.chronovert.com

La ligne peut paraître pataude mais la Triumph Scrambler a quand même de la gueule quand on la détaille. Et cette version monoplace lui assure encore plus d'originalité.

TRIUMPH 900 SCRAMBLER

Plaisir de sage

Puisqu'un scrambler, c'est tout simplement une moto de route adaptée au tout-terrain avec des pneus à crampons, un grand guidon et des échappements hauts pour éviter de les cabosser, cette Triumph porte vraiment bien son nom. Son aspect ne laisse pas indifférent, son allure classique très sobre la rend attirante, surtout la ligne d'échappements hauts, typique du genre. La position à son guidon est très agréable et naturelle, sauf pour les petits dont les jambes sont écartées par la largeur desdits échappements. Afin de rappeler son aspiration au tout chemin, le tableau de bord est réduit à sa plus simple expression, un tachymètre et les quelques voyants d'usage. Par rapport au bloc Bonneville de la Thruxton, par exemple, le moteur est bigrement dégonflé (55 chevaux) et calé à 270°. C'est, du coup, un modèle de souplesse et d'élasticité, surtout pour un bicylindre de cet acabit.

Réduit à sa plus simple expression le tableau de bord de la Triumph !

A L'AISE PARTOUT

Cette souplesse, le grand guidon et la garde au sol gagnée grâce à la position des échappements rendent la moto très facile dès que l'on attaque du chemin *soft*. Si son freinage peut parfois manquer de mordant sur la route pour ceux qui ont l'habitude du "tout radial", il est idéalement progressif sur la terre.

En revanche, le manque singulier de puissance pure du moteur oblige, si on ne veut pas trop traîner sur les petites routes, à une conduite enroulée, c'est-à-dire à ne jamais se servir des freins. Pas facile avec ces pneus mixtes qui, s'ils sont plutôt corrects en off-road, n'inspirent qu'à moitié confiance lorsqu'on veut prendre des angles de têtu, malgré la bonne tenue de cap de l'engin.
Il est à noter, puisque c'est devenu chose rare, que la place du passager est raisonnablement confortable même si les amortisseurs avouent parfois leur limite mais rien de très alarmant.
En somme, cette superbe machine à remonter le temps, si elle n'est pas hyper démonstrative, est vraiment bonne à tout faire. Elle est à l'aise en ville, sur tout type de route et peut vous satisfaire d'une petite sortie hors des sentiers battus. Attention toutefois à ne pas trop faire les zazous sur les chemins de terre, car si cela ne se sent pas, elle pèse tout de même 205 kilogrammes...

FICHE TECHNIQUE

Coloris : blanc-rouge ou blanc-bleu
Prix : 8 790 €
Garantie : 2 ans pièces et MO
Importateur : Triumph France au 01.64.62.38.38.
Site web : www.triumph.co.uk

MOTEUR
Type : bicylindre en ligne 4-temps calé à 270°, refroidi par air
Distribution : double arbre à cames, 4 soupapes
Cylindrée : 865 cm³ (90 x 68 mm)
Puissance maxi : 55 ch à 7000 tr/mn
Couple maxi : 7,0 mkg à 5000 tr/mn
Alimentation : 2 carburateurs Keihin
Boite : 5 vitesses
Embrayage : multidisque à bain d'huile
Démarrage : électrique

PARTIE-CYCLE
Cadre : double berceau en tubes d'acier
Suspension AV : fourche classique Ø 41mm, déb. n.c.
Suspension AR : 2 combinés réglables en précontrainte
Frein AV : disque flottant Ø 310mm, étrier 2 pistons
Frein AR : simple disque Ø 255 mm, étrier 2 pistons
Pneu AV : 100/90 x 19
Pneu AR : 130/80 x 17

DIMENSIONS
Empattement : 1500 mm
Longueur : 2213 mm
Hauteur de selle : 825 mm
Réservoir : 16,6 l
Poids à sec (usine) : 205 kg

Avec son look de moto de *dirt*, la Mulhacen tranche dans la production mondiale. Dommage qu'elle soit un peu "surdesignée".

DERBI 659 MULHACEN

Le jouet futuriste

La Mulhacen, nom qu'elle emprunte au sommet le plus élevé de la Sierra Nevada, n'est pas vraiment un trail, ni un scrambler ni un supermot'. En fait, c'est un peu la somme de tous ces types de machines, avec un dessin hyper moderne, voire un peu futuriste, et des pneus à profil TT. Tout ceci fait d'elle une moto sans équivalent sur le marché. Avec ses lignes aiguisées, cette espagnole se sert de son look comme atout principal et ça marche puisqu'elle se fait remarquer, surtout par les jeunes. Propulsée par le moteur Yamaha 660 produit en Italie, elle représente le seul mono scrambler du marché, Voxan et Triumph jouant la carte du twin.

C'est le moteur Yam de la MT-03 que l'on retrouve sur la Derbi 659.

PETITE ET JOUEUSE

En pratique, ce moteur déjà largement éprouvé possède tous les défauts et les qualités des monos, c'est-à-dire qu'il est plein de vie, caractériel, léger et qu'il n'aime pas les sous-régimes même si, grâce à une cartographie améliorée, il cogne plutôt moins en bas que la moyenne. Sur cette Mulhacen, la position de conduite est bonne si on n'est pas trop grand, mais la selle est malheureusement rembourrée avec des noyaux de pêche (cela devrait s'améliorer sur les prochaines livraisons de machines) et la place du passager, comme sur la plupart des motos, ne pourra servir qu'en cas de dépannage.

Ce petit mono est donc un excellent compagnon de jeu. Même si cette Derbi ne prend pas les virages toute seule, ses 162 kg à sec sont très faciles à placer et le moteur tracte avec entrain jusqu'à la zone rouge. On attaque volontiers à son guidon malgré des pneus mixtes pas toujours à l'aise sur bitume. Dommage que la fourche inversée manque de confort (débattement réduit) et que le puissant frein avant Brembo radial ne soit pas très progressif (gaffe sur la terre, ça bloque vite !). Le tableau de bord est digital et un bouton au pouce permet de faire défiler le régime moteur, le trip, le totaliseur et l'horloge, ce qui vous occupe durant les lignes droites trop longues.

Si cette Derbi est une très bonne citadine qui peut se faufiler partout, elle procure beaucoup de plaisir sur les routes viroleuses. Moins facile mais plus joueuse que la Triumph, elle reste un superbe outil, assez cher, qui sera diffusé à seulement 200 exemplaires en France.

FICHE TECHNIQUE

Coloris : blanc nacré
Prix : 7500 €
Garantie : 4 ans pièces et MO
Importateur : Derbi France au 01.30.14.70.69.
Site web : www.mulhacen.derbi.com

MOTEUR
Type : monocylindre 4-temps refroidi par eau
Distribution : simple arbre à cames, 4 soupapes
Cylindrée : 659,7 cm³
Alésage x course : 100 x 84 mm
Puissance maxi : 47 ch à 6250 tr/mn
Couple maxi : 5,95 mkg à 5250 tr/mn
Alimentation : injection électronique ND Ø 44 mm
Boîte : 5 vitesses
Embrayage : multidisque à bain d'huile
Démarrage : électrique

PARTIE CYCLE
Cadre : semi- berceau tubulaire en acier
Suspension AV : fourche inversée Marzocchi Ø 43mm ; déb. 120mm
Suspension AR : monoamortisseur Sachs-Boge ; déb. 110mm
Frein AV : disque Ø 320 mm, étrier Brembo radial 4 pistons
Frein AR : disque Ø 245 mm et étrier simple piston
Pneu AV : 120/80 x 18
Pneu AR : 150/70 x 18

DIMENSIONS
Empattement : 1386 mm
Longueur : 1961 mm
Hauteur de selle : 810 mm
Réservoir : 12 l
Poids à sec (usine) : 162 kg

A la lueur de la lune, Albin, Cyril et Rob se restaurent enfin. Ne manque que Hugues Aufray avec sa gratte !

Depuis cet essai, Albin veut désormais qu'on l'appelle Steve

Après notre nuit de camping en pleine cambrousse, il nous a fallu trouver une rivière pour nos ablutions. Quand on vous dit que c'était un plan à la *roots !*

Albin la grande classe ! Sur le terrain de cross de Chrono Vert, notre homme se lâche façon Steve McQueen dans l'excellent DVD *On any Sunday.*

Qu'à cela ne tienne, cette expérience plutôt physique, si elle a fait rire mes associés, m'a également permis de constater que la Triumph est trop lourde pour que l'on puisse maîtriser les grandes glisses et que le faible débattement de la fourche inversée de la Derbi convient mieux au bitume qu'à la tôle ondulée d'un terrain de cross. Rien que du très logique en somme. Après avoir essayé la BSA 441 Victor de Jean-Marie (un véritable scrambler de 1970), nous quittons l'ambiance amicale de ce paradis pour amateur de tout-terrain car il faut tailler la route.

CHABLIS, PETIT PARADIS

Comme d'habitude, nous nous sommes éternisés à table et il s'agit maintenant de bien gazer afin de remonter le temps. Nous avons rendez-vous chez Mecatwin où Franck nous attend de pied ferme. Un peu fébrile, il nous a déjà laissé deux messages pour savoir à quelle heure nous arriverons. *Back to* Montargis, donc, par de charmantes petites routes. La Triumph se laisse conduire à un train de sénateur, sa puissance modeste et son poids n'assurent pas des sensations extraordinaires à son pilote, mais elle a le mérite de toujours se montrer facile avec une partie-cycle rassurante. La légère Derbi, elle, avec son mono, est bien plus joueuse et se distingue lorsqu'il faut enchaîner les virages. Après avoir traversé un gué (attention, ça glisse !), moult villages plus beaux les uns que les autres et évité de justesse quelques bêtes sauvages suicidaires, nous voilà chez Mecatwin. Il presse fort à mes deux rouleurs de visiter la petite entreprise où sont, paraît-il, fabriquées les plus belles motos du monde. Il faut avouer que cette visite est une émoustillante expérience, d'autant plus que cette marque n'a pas pignon sur rue et se cache volontairement des regards des curieux. Ce qui est le plus impressionnant, c'est l'état de propreté des ateliers et l'ordre vétilleux avec lequel ils sont rangés et ordonnés. Ici, il n'est nullement question de désordre organisé sous prétexte qu'on se prend pour un artiste ou que la mécanique c'est sale. Après avoir bien disserté sur les sujets qui nous tiennent à cœur, à savoir, par exemple, l'utilisation de la moto comme moyen de communication plutôt

SUITE PAGE 78

que comme moyen de transport, nous enfourchons à nouveau nos engins pour nous diriger vers Chablis. Nous avons longtemps hésité quant à l'endroit où nous passerions notre nuit jusqu'à ce que je tombe sur cet extrait du rapport du Dr Guillot à Napoléon III sur les vins de France. Voici ce qu'il écrit sur les chablis : « *Ils se distinguent surtout par leurs qualités hygiéniques et digestives et par l'excitation vive, bienveillante et pleine de lucidité qu'ils donnent à l'intelligence.* » Pas d'hésitation à avoir, avec notre air bête, c'est exactement ce qu'il nous faut ! C'est donc aux abords de Chablis, après avoir acheté quelques bandes de lard, des saucisses et du liquide que nous décidons de planter nos tentes… et d'allumer un feu de camp. Pas question de nous planter n'importe où. Nous grimpons des kilomètres de chemins à peine carrossables avant de trouver, entre les vignes et la forêt, un endroit idéal tout à fait paumé où personne ne viendra nous déranger. Les chemins qui mènent ici mettent notre équilibre à rude épreuve, mais ça valait le coup puisque nous avons enfin droit à notre nuit de camping sauvage. Cyril en profite pour me mettre un coup de vieux en me rappelant que la dernière fois que nous avons fait ça, c'était il y a treize ans. « *Déjà ?* » que j'y dis. Même si le sol était trop dur et que nous avons été réveillés par le soleil qui transforme les tentes en sauna, la nuit a été bonne.

Nos deux scramblers peuvent s'aventurer sur terre mais gaffe à l'adhérence limitée de leurs pneus !

A Chablis une manche du Trophée de France d'enduro à l'ancienne se disputait avec de bien belles bécanes.

PLOUF, PLOUF…

Nous nous sentons très poisseux et n'avons maintenant plus qu'une priorité, trouver une rivière pour s'y baigner. Ce sont des jeunes en mob, qui nous indiquent, à Annay-sur-Serein, un emplacement paradisiaque pour nous laver et effectuer quelques brasses. Nous voilà donc propres et prêts à rentrer gentiment vers Paris. Une dernière halte en repassant par Chablis où se déroule une manche du championnat de France d'enduro à l'ancienne est l'occasion d'apprécier diverses KTM, Fantic et SWM des années 70 qui auraient fait fantasmer SLG, notre chef resté à la maison pour cause de Voxan *out*. Après trois jours, notre sortie en scrambler s'achève par les embouteillages du dimanche soir. Cette virée qui commence sur l'autoroute se termine donc dans les embouteillages, c'est la croix des Parisiens. ■

Un week-end à la campagne avec un scrambler, c'est le bonheur sur terre !

MECATWIN, LA TANIÈRE DU SCRAMBLER

Impossible pour nous de passer près de Montargis sans faire une bise à Franck Depoisier (photo), le boss de Mecatwin. On en a profité pour lui montrer nos scrambler et lui pour nous montrer quelques-uns des siens. Car en fait, Franck est l'un des grands spécialistes du genre en France. Ses scrambler se nomment Bonneville TT, ce sont des merveilles de finition, car la spécialité de Mecatwin, c'est le zéro défaut. La majorité de ces TT sont équipées en échappements bas, car même s'il en a déjà développé, Franck trouve que le passage des tubes sous la jambe est trop gênant. Les séries limitées de chez Mecatwin sont incomparables avec les préparations habituelles, elles sont entièrement abouties (mieux finies qu'à l'usine), avec une vraie patte, une signature. En outre, elles marchent fort et retrouvent le caractère qui leur manquait. Une TT équipée du kit "Best Power" comprenant admission, carburateurs et échappements

augmente la puissance de 13 ch et le couple de 2 mkg pour seulement 950 €. Ce serait dommage de s'en priver. Pour ce qui est de la Bonneville TT complète, il faut compter environ 12950 €. Si certains trouvent ça cher, ils doivent regarder cette moto de plus près tant elle est léchée. Il est à noter, pour les amateurs, qu'un superbe catalogue de pièces spéciales pour les scrambler est en préparation du côté de Montargis.

Mecatwin au 02.38.95.36.37.
Mail : info@mecatwin.com.
Web : www.mecatwin.com