TRAVERSÉE DES USA

Il était une fois dans l'Ouest

Si en Europe les chemins se ferment, la pratique du tout-terrain reste en revanche populaire aux USA. Mais peut-on encore y rouler en toute liberté ? Pour en avoir le cœur net, nous avons préparé deux XR650L pour une traversée sud-nord du pays en suivant l'axe de la Great Continental Divide. Une aventure unique sur plus de 4 000 km. Un éden pour les baroudeurs en quête d'horizons lointains !

Par Olivier De Vaulx

« Après les plaines, ambiance enduro dans les forêts du Nouveau Mexique. »

Avec des températures au-dessus des 35°, il faut s'hydrater à intervalles réguliers pour éviter l'insolation. Les paysages désertiques nous le rappellent...

Tout commence à Torrance, Californie, au siège d'Honda US. Une discussion concernant l'Africa Twin qui tourne autour des heures de gloire aujourd'hui révolues d'un Paris-Dakar synonyme d'aventure et de découverte. De fil en aiguille, l'idée de revivre cette époque de pionniers se fait jour et soudain, l'idée magique : traverser les USA en suivant un axe nord-sud et en n'empruntant que des pistes. Histoire de parfaire le retour en arrière, exit la trop moderne Africa Twin, place à la mythique et indémodable XR dans sa version civilisée nommée ici XR650L et dûment homologuée…

> Un raid longue distance

Il s'agit, pour ce projet hors-norme, de relier la frontière du Mexique, au sud, avec celle du Canada, au nord, en suivant la Great Continental Divide. Cette ligne géologique invisible tout au long de laquelle l'eau de pluie s'écoule soit vers le Pacifique soit vers l'Atlantique est aussi appelée ligne de partage des eaux. Elle s'étend sur une distance totale de 4 300 kilomètres qu'on compte franchir en douze jours. Il faudra donc envisager des étapes quotidiennes de plus de 350 kilomètres en moyenne, parfois sans ravitaillement en essence ou eau ! Pour compliquer les choses, le trajet passe par quatre états aux géographies assez variées. Du Nouveau-Mexique, dont l'altitude moyenne oscille entre 1 000 et 2 000 m, on passe au Colorado avec des franchissements

La moindre ligne droite de piste en gravier donne l'occasion de mettre du gros gaz. Pas inutile car la « route » est longue !

Les enseignes des années 1950 témoignent d'une vie hors du temps dans ces villages de l'Ouest.

de cols à plus de 4 000 m. Dans le Wyoming, l'altitude reste élevée, généralement autour des trois mille mètres, mais avec une topologie de terrain moins accidentée. On retrouve les forêts et les montagnes dans le Montana, juste avant d'arriver au Canada, mais à une altitude moindre. Les régions traversées sont peu habitées et il faut envisager une autonomie complète des pilotes. Autant dire que nos modes de randonnées à la journée avec nos motos d'enduro habituelles ne serviront à rien ici. Après avoir passé deux mois à modifier les XR (voir encadré), il reste à étudier le parcours. Cette étape sera grandement simplifiée par Kevin qui fournit sur son site internet cartes SD pour GPS et cartes papier reprenant tout l'itinéraire. On pourrait presque partir les yeux fermés ! Mais ce serait oublier la nécessité de planifier les ravitaillements et de prendre en compte la difficulté des chemins dans la préparation des étapes. En effet, parcourir 300 km sur du plat en suivant une piste large n'a rien à voir avec les mêmes kilomètres sur un single-track technique ! L'étude des cartes, l'anticipation des consommations en fonction du terrain permettent de mettre en place un plan de bataille. Douze étapes sont retenues, avec 206 km pour la plus courte et 430 pour les deux plus longues. La moyenne prévisionnelle tourne autour des 360 km quotidiens. Une fois les chiffres validés, il reste une inconnue, et de taille : quid de la météo ? Le départ a beau être prévu au cœur de l'été, cela ne met pas à l'abri des orages, bien au contraire. Il faut s'attendre à des sections boueuses, voire impraticables. Dans le Nord où il fait paradoxalement plus sec, le risque provient plus des incendies qui ravagent chaque année les forêts. Là encore, impossible de prévoir où tombera la foudre ! Même si nos affaires de camping sont à portée de main, il faudra être prêt à se rabattre sur des motels en cas de gros orage, ce qui impose de toujours finir les étapes à proximité d'un village… Bref, là encore il faut compter quelques soirées d'étude de cartes avant de se sentir à peu près rassuré sur la route à suivre…

> New Mexico, kaléidoscope du tout-terrain

La traversée en pick-up de la Californie du Sud, de l'Arizona et du Nouveau-Mexique permet d'arriver à Antelope Wells, port d'entrée aux USA depuis le Mexique. En fait, une barrière et quelques bâtiments des douanes entourés par un désert total. Les motos sont démarrées, les deux pilotes se tapent la main, claquent la première et s'élancent. Après des heures de bagnole, rouler debout dans le sable rouge du Nouveau Mexique donne un sentiment grisant de liberté. Le rythme est élevé d'entrée de jeu, même si la première étape est courte. En trois jours, on découvre un état

« Passé 4 000 m, la navigation se complique avec les pierriers omniprésents. »

Avec ses traversées de rivières et de bourbiers façon GLC, on peut dire que la Continental Divide se mérite !

La variété de paysages sur le parcours est juste hallucinante. Attention à ne pas trop multiplier les arrêts photo !

Après douze heures de moto sous la pluie du Colorado, se réchauffer au coin du feu n'est pas un luxe !

« Les sommets colorés du Colorado enchantent les yeux. »

Héritage du western, plusieurs lignes de train à vapeur sont encore utilisées aujourd'hui.

Passer les cols à haute altitude sur ces pistes sinueuses est vraiment un pur régal. La Haute-Savoie ? Non, le Colorado !

Les franchissements peuvent être extrêmement difficiles. La XR650 prouve ici sa polyvalence et fait oublier les gros trails !

La pêche à la mouche est une institution incontournable dans ces régions reculées du Montana.

« Les chemins escarpés du Wyoming offrent des vues vertigineuses. »

Croiser des familles d'authentiques cow-boys, lasso et revolver à la ceinture, rappelle qu'on traverse le vrai Far-West.

Les antilopes américaines, aussi farouches que leurs cousines d'Afrique, sont légion dans ces plaines désertiques.

Dans l'Idaho, les pistes suivent des rivières ou des lignes de chemin de fer désaffectées.

Les stations services perdues au milieu de nulle part sont les oasis du voyageur moderne.

méconnu mais qui mérite assurément le détour. Baptisé par ses habitants « terre d'enchantement », le Nouveau-Mexique est un terrain de jeux fabuleux. Les paysages changent du tout au tout en l'espace de 10 km. La terre aussi. On passe d'une terre souple très rouge à de la piste en gravier blanc, on alterne sections de grandes lignes droites avec successions de courbes parfaites, tandis que les pistes larges laissent place aux single-tracks. Les plaines succèdent aux montagnes, les bouleaux aux herbes balayées par le vent. On roule des heures, les bottes parfaitement calées sur nos repose-pieds Rally, sans voir âme qui vive. À l'horizon, pas une ferme, pas un village. La solitude est totale mais jamais pesante. Le temps change aussi vite que les paysages. Les orages ne sont jamais loin et l'on fait un peu la course avec les gros cumulus qui nous douchent lorsqu'ils nous rattrapent ! Sur la seconde journée où le kilométrage total dépasse 400 km sans possibilité de ravitaillement, les caprices de la météo nous tendent un piège aussi classique que dangereux : le dernier tronçon est constitué de pistes en argile, super glissantes, qui rendent toute tentative d'évolution sur deux roues aussi chaotique qu'aléatoire. Le poids mesuré de nos motos et nos pneus Dunlop à tétines nous sauvent la mise, mais non sans avoir transpiré des litres pour chaque mètre de notre progression… sur plus de 20 km ! À cet instant, on sait avec certitude que notre choix de partir avec une moto légère au lieu de ces gros trails bicylindres baptisés pompeusement « Adventure » était le bon. Lorsqu'enfin on sort de cette patinoire infernale, il fait nuit. Les motos sont couvertes de boue et pèsent une trentaine de kilos de plus qu'à l'accoutumée. Si cela ne suffisait pas, un bouchon de vidange d'une des XR, mal vissé, se fait la belle juste avant d'arriver à Grants, la ville étape. Fidèle à sa réputation de robustesse, la Honda tourne sans faire entendre le moindre bruit mécanique suspect… Dans le doute, on éteint le moteur, on accroche une sangle et la moto valide tire la malchanceuse jusqu'au lavage automatique. De nuit, à la lumière des iPhone, il nous faudra une bonne heure pour enlever cette saleté d'argile. Le lendemain, coup de chance lorsqu'on déniche une vis de 10, en système métrique et pas de vis fin, dans le magasin de bricolage du coin. Le temps de refaire le plein d'huile et le moteur repart sans un toussotement. Magiques ces XR ! Ceci dit, c'était la seule étape où cela pouvait arriver. En effet, les autres villes du Nouveau-Mexique indiquées sur nos cartes s'avéreront plus proches de lieux-dits fantomatiques que de véritables centres urbains… Mais c'est aussi le charme de cette contrée sauvage ! Les jours suivants, en passant dans les forêts, ça devient vraiment technique. Sur la troisième étape, les pistes sont carrément typées enduro. Grosses ornières, dalles de pierre, racines, boue, c'est du vrai pilotage et l'on se régale, d'autant que les suspensions de la XR pardonnent toutes les erreurs de trajectoires, même sur les plus gros impacts. Un rail cette moto ! Dans ces conditions dantesques, la moyenne en prend un coup et l'on finit encore à la lueur des phares, avec 12 heures de moto dans les pattes. Ça commence donc fort, très fort, mais malgré la fatigue le plaisir est au rendez-vous : en trois jours de ride, le Nouveau-Mexique aura offert à nos XR une palette de terrains absolument incroyable. Beauté sauvage des paysages, éléments déchaînés, terrains défoncés, on n'est pas loin du paradis de l'enduriste !

« Pilotage rallye à 120 km/h dans l'immensité du Wyoming. »

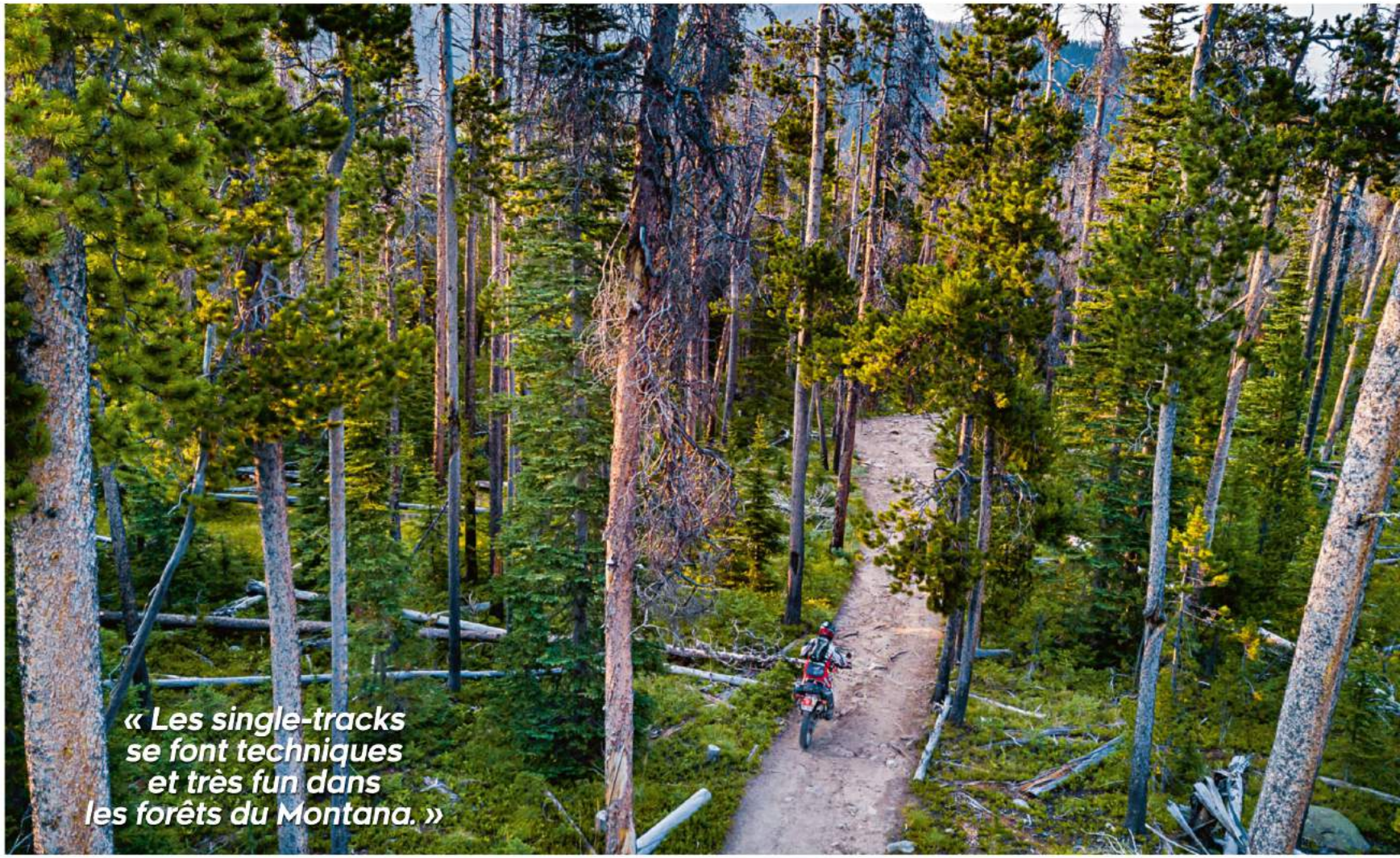
> Colorado, en quête d'extrême

Le passage dans le Colorado se fait en douceur. Les immenses plaines évoquent les savanes d'Afrique. Les pistes montent doucement en altitude, révélant des sommets enneigés et un premier passage de col à 3 600 mètres. C'est beau et plutôt facile, presque reposant malgré le manque d'oxygène. Le lendemain, et sachant que nous disposons de motos aptes à encaisser plus difficile, nous quittons les pistes pour emprunter un single-track. Le pilotage enduro, plaisant la première heure, devient rapidement extrême. Les rivières ont un débit bien plus important que prévu et les passages de gués deviennent délicats. Savoir

Pas de gués pour les rivières les plus larges mais de petits ponts de bois autrement plus sécurisants !

La rencontre avec les cyclistes faisant le même parcours en sens inverse est toujours riche d'enseignements.

que nos gros sacs Mosko Moto sont étanches permet de nous lancer avec moins de retenue, même si une chute dans l'eau et une moto noyée au milieu de nulle part n'est pas une perspective engageante ! Heureusement, les XR sont haut perchées et passent parfaitement les gués les plus profonds. Ce qui ne nous sort pas d'affaire pour autant ! Car les berges sont saturées d'eau et les vaches en liberté ont défoncé les chemins. Tanquées dans d'immenses moulards, embourbées jusqu'au moteur, les deux XR ne doivent leur salut qu'à une paire de sangles embarquée dans les sacoches. Ambiance Gilles Lalay Classic garantie ! Et ça ne s'arrête pas là puisqu'après la boue viennent les rochers. Montées impossibles, pierriers improbables, la progression est difficile. On entend l'huile bouillir dans les cadres des gros quatre-temps refroidis par air. Pas de quoi inquiéter les XR qui, imperturbables, redémarrent sans rechigner après chaque arrêt. Le démarreur des versions 650L est une bénédiction comparé au kick et au démarrage capricieux des XR600 d'antan ! Après six heures de bataille, les compteurs n'indiquent que 45 kilomètres sur les 300 prévus ! Sortis des bois, l'affaire se corse encore un peu. Sur des chemins défoncés et couverts de rochers, la piste monte en altitude jusqu'à atteindre 4 000 mètres. La pause au sommet est magique. Sur une vue à 360°, pas le moindre signe de présence humaine. Pas une route, pas une habitation, pas même un avion dans le ciel. On resterait des heures à contempler le panorama mais l'heure tourne et il faut déjà redescendre, d'autant que le mal des montagnes guette. Les pierriers sont pires sur l'autre flanc et la descente entame les dernières réserves d'énergie. Déjà dix heures de moto et l'étape est encore loin d'être finie ! Une fois encore, l'arrivée se fera de nuit, en partie sous la pluie, avec un dernier col à la lumière des phares. La température est glaciale, les doigts gelés ne sentent plus les leviers… Il faut tenir et l'épreuve morale nous demande de faire appel à toute notre volonté pour finir l'étape. Le Colorado ? Ça se mérite !



« Les single-tracks se font techniques et très fun dans les forêts du Montana. »

> Le Wyoming en version rallye-raid

Autant dire que l'arrivée au Wyoming, sous un ciel radieux, est plutôt appréciée. Alors que l'on s'attendait à de longues pistes droites en gravier, on se régale là encore d'un terrain varié et assez technique. Après des pistes en sable assez étroites, on trouve de la bonne terre et des virages parfaitement dessinés. Debout, les épaules au-dessus du guidon, on soude la poignée. Les images du Dakar reviennent en mémoire, on met les motos en glisse à 120 km/h, tout sourire sous le casque. Suivre la trace du GPS est toujours aussi facile. En gros, tant que la flèche est sur le trait bleu, on est bon. Cette navigation ultra-simplifiée laisse les pilotes se concentrer sur le plaisir de rouler. Sur ces quelques journées, notre pilotage a évolué. À force de rouler sur tous les types de revêtements, la glisse semble naturelle, la confiance est totale. Un sentiment entretenu par l'excellente qualité des pistes sur lesquelles il est possible de rouler vite et en toute sécurité. Revers de la médaille, ces voies de circulation sont ouvertes à tous et une Jeep ou un pick-up peut surgir à tout moment. Dans le doute, on évite donc de couper les virages aveugles à gauche ! Mais dans l'ensemble, visibilité et grip étant exceptionnels, pourquoi se priver d'une petite ivresse de vitesse ? Si les voitures sont rares, il faut en revanche se méfier des antilopes. Eh oui, semblables à leurs cousines d'Afrique, elles remplacent ici les daims. Dans ces plaines immenses, elles ont le chic pour surgir de nulle part, affolées, coupant la piste de trois bonds gracieux. Le spectacle est incroyable, tout droit sorti d'un documentaire animalier, mais personne n'a envie d'en percuter une de plein fouet. En plus d'être vraiment agréables, ces journées poignée dans le coin permettent d'abattre de la borne et d'arriver parfois avant la nuit. De quoi profiter du camping sauvage au bord des lacs et des rivières, les mains réchauffées au feu de bois… Au matin, reposés, on prend le temps de bien effectuer la routine de démarrage : petit déj', rangement des sacs, vérification des niveaux d'huile, de la pression des pneus, mise en place des tear-

Les feux de forêt bloquent l'accès aux pistes mais permettent d'admirer la dextérité des pilotes de Canadair canadiens.

La sécheresse qui sévit dans le nord-ouest des USA explique les incendies sur la fin du parcours.

Camper sous la voie lactée est un des purs bonheurs de cette aventure au long cours.

Les grandes pistes poussiéreuses du Montana nous emportent à haute vitesse vers le Canada.

Après 4 500 kilomètres, on touche enfin la frontière, matérialisée par un simple repère au milieu des bois.

off, remplissage des gourdes… Les trois jours au Wyoming seront une parenthèse enchanteresse, sans pluie ni orage, mais avec dans le casque le sifflement du vent et le hurlement du moteur lancé à plein régime comme symphonie pastorale. Un pur bonheur après les galères du Colorado…

> Montana tout feu tout flamme

Avant d'atteindre le Montana, il faut faire une minuscule incursion dans l'Idaho. Cela implique de suivre une ancienne voie de chemin de fer désaffectée depuis la fin de la ruée vers l'or. Suivant le tracé des rails sur une trajectoire parfaitement rectiligne de 30 km, le tracé GPS semble indiquer un roulage des plus faciles. Mais la réalité est tout autre ! Bordée d'arbres, la trace d'un mètre cinquante de large est scindée en deux par une bordure de gravier non tassé. Il faut donc rouler avec la moto bien dans l'axe sous peine de heurter les arbres ou, pire, d'enliser la roue avant dans le gravier, perdant instantanément tout contrôle de la direction à 100 km/h ! Décharge d'adrénaline garantie… Le lendemain, le Montana nous accueille avec le beau temps mais aussi une mauvaise nouvelle : les single-tracks sont inaccessibles sur la première partie du parcours, la faute à des inondations qui ont emporté les ponts ! Les pistes larges en gravier s'enchaînent donc, avec une adhérence minimale et de la poussière qui impose de rouler à distance. Les filtres des XR ont heureusement été changés juste avant d'arriver dans cette zone. Mais le Montana a d'autres ressources pour satisfaire le voyageur. On essaie d'éviter les villes, même si la capitale Helena ou la ville minière de Butte ont leurs attraits. Les plaines verdoyantes nous attirent bien plus et l'on a appris à vivre sans voir personne ! Dans ces grands espaces, la nature est trop belle pour en perdre ne serait-ce qu'une miette. Les rapaces, peu farouches, font des descentes en piqué au ras des casques, cherchant à rivaliser en vitesse avec nos montures

« Cinq états et 4 500 km plus tard, les deux XR650 et les pilotes en redemandent ! »

Les pistes magnifiques incitent à attaquer, mais cela n'empêche pas les deux pilotes de largement profiter du paysage !

mécaniques. Les vaches, en liberté totale, nous regardent arriver d'un air totalement absent… avant de décider au tout dernier moment de partir au galop. Certaines s'éloignent quand d'autres coupent la route à la toute dernière seconde. Mieux vaut donc ralentir et avoir le doigt sur le frein ! Si cela ne suffisait pas à nous occuper, on peut compter sur des rencontres pittoresques, comme ces vrais cow-boys, lasso en main et revolver à la ceinture, qui dirigent leurs troupeaux au milieu de ces immenses prairies. Signe des temps, une bonne moitié est des femmes, le mythe du cavalier macho à la John Wayne a vécu. Côté durs à cuire, on croise également quelques cyclistes. Ceux-ci font tous la traversée dans l'autre sens, le profil étant légèrement plus descendant du nord vers le sud. Leurs VTT chargés comme des mules, ils partent pour faire en deux mois ce que nous faisons en douze jours. Pas d'animosité entre cyclistes et motards, mais un immense respect de part et d'autre, pimenté d'une pointe d'envie de leur part, il faut l'avouer. Les échanges sont courtois et chacun apporte des informations sur ce qui attend l'autre en chemin. C'est ainsi qu'on apprend que notre route sera encore une fois coupée, cette fois par d'immenses incendies. L'arrivée à Seeley Lake se fait en effet sous des volutes de fumée, et nous assistons à la ronde des Canadair canadiens venus prêter main-forte dans la lutte anti-feu de ce côté de la frontière. Le lendemain, les chemins suivants sont ouverts et l'on s'offre des heures de roulage très techniques. De plus en plus à l'aise au guidon des XR, on aborde les chemins défoncés à un rythme très élevé, façon spéciale en ligne. Les pneus et les freins sont poussés à la limite mais les suspensions et le couple des gros poum poum gomment les difficultés. Lorsque les choses deviennent sérieuses, avec du franchissement copieux et des montées assez verticales pour faire pâlir une moto de trial, les XR continuent d'assurer. Imperturbables, elles survolent les obstacles, la hauteur de selle imposant de toute façon de ne pas poser pied à terre.

> La moto vraiment verte

Le dernier jour, l'ambiance est à la nostalgie plus qu'à l'euphorie. Il n'y a plus que 200 km à parcourir, mais on roule côte à côte sur la piste, bien plus lentement qu'à l'accoutumée. Le chemin serpente entre les montagnes et il est bien difficile de savoir où s'arrêtent les USA et où commence le Canada.
Au milieu des bois, une borne métallique et une grande trouée dans les arbres indiquent la frontière. C'est fait, nous avons traversé les USA du sud au nord par les pistes !
Plus que l'aspect sportif, c'est l'extraordinaire sentiment de liberté et l'immensité des paysages qui restent gravés dans nos mémoires. Un bol d'air comme celui-ci, on ne pensait plus cela possible. Plus qu'un moyen de transport ou un loisir, la moto verte reste avant tout un mode de vie, un formidable outil pour établir une vraie connexion avec les paysages traversés… Pour preuve, après douze jours de selle et 4 300 kilomètres de pistes et de chemins, de terre, de gravier, de boue et de rochers, les deux pilotes n'ont aucune courbature. Au contraire, tous deux éprouvent le sentiment d'être plus en forme qu'au départ. Le corps est affûté par l'effort et la vie en altitude, l'esprit est aiguisé par la concentration du pilotage. Cette vie nomade est décidément plus saine que notre régime sédentaire habituel en centre-ville ! Cette dernière journée a été trop courte, on se sent prêt à repartir en sens inverse, les chemins sans fin et les grands espaces nous manquent déjà. Bah, on se console en se disant qu'on pourra toujours revenir l'année prochaine, rien n'aura vraiment changé dans cette région sauvage des USA ! ■

LA MOTO DU RAID

Née en 1993 après l'arrêt de la production de la XR600R, la XR650L garde le châssis et les suspensions de sa devancière mais hérite du moteur de la Dominator. Un peu moins puissant mais prévu pour durer, il est surtout équipé d'un démarreur électrique. Inchangée depuis sa sortie, la moto a gardé ses qualités légendaires mais aussi quelques défauts ergonomiques liés à son époque de conception. Nos deux XR650L ont donc été modifiées en conséquence. Premier à passer à la trappe, le réservoir d'origine en acier, remplacé par un modèle en plastique de chez IMS (16 litres). Le poste de pilotage qui devait permettre des journées de plus de dix heures de pilotage debout a été revu avec un guidon Renthal plus large et moins cintré que l'élément d'origine. Des rehausseurs en aluminium usinés sur mesure ont été montés sur les pontets. En plus des protections de guidon, on a installé un support GPS. Pas de road-book, les étapes étaient trop longues et le parcours soumis à trop d'aléas pour que cette option soit intéressante. Pour alimenter GPS et téléphone cellulaire, on a branché des fils en direct sur le faisceau électrique de la XR. Toujours dans l'optique de soigner l'ergonomie et de réduire la fatigue, de larges plateformes Rally de chez IMS ont remplacé les minuscules repose-pieds d'origine. Les motos étant censées évoluer en vrai TT mais ne pouvant éviter quelques portions de bitume, des pneus homologués Dunlop D606 ont été montés à l'avant et à l'arrière. Question moteur, hormis l'ouverture de la boîte à air, on a touché à rien. Même le filtre à air en papier a été conservé. Il offre un meilleur flux d'air que les mousses et, d'après nos tests, se salit moins vite. Pour ne rien laisser au hasard, les motos ont été testées en Californie dans les sables du désert de Joshua Tree et les montagnes de Big Bear après installation de sabots moteur en aluminium de chez Ricochet Off-Road. En plus de valider les choix techniques, ces 900 km de test ont permis de roder la machine et de prendre l'habitude de rouler avec des bagages. En l'occurrence des sacs étanches Mosko Moto Reckless de 40 litres pour emporter outils, chambres à air, vêtements, nourriture, eau et essence sur certaines étapes. Sur l'intégralité du roulage, soit 5 300 kilomètres tests compris, la XR ne demandera jamais de réel entretien. Même les variations d'altitude n'altéreront pas sa carburation. Avec une consommation de seulement 4 l/100 km, la Honda est un chameau ! Buvant un peu d'huile au départ, le niveau ne changera plus ensuite, une fois passé la barre des 1 000 km. La chaîne n'a jamais eu besoin d'être retendue, preuve de la qualité des éléments d'origine ! Quant aux pneus Dunlop D606, ils ont été changés après la période de test mais ont tenu bon sur les 4 300 km du raid. Aucune crevaison à déplorer, une excellente traction sur tout type de terrain, que demander de mieux ? Même chose pour la batterie qui n'a jamais montré le moindre signe de faiblesse. Pour ceux qui en doutaient, la réputation de la XR n'est pas usurpée.

MERCI… Une aventure comme celle-ci n'aurait pas été possible sans l'aide des personnes citées ci-dessous. À commencer par Jason Abbot d'American Honda pour le prêt des deux XR650L flambant neuves. Chris Hardin, de chez IMS, qui a fourni les réservoirs 4 gallons et les repose-pieds Rally. Pete Day, le boss de Mosko Moto, qui a envoyé ses sacs Reckless 40 super pratiques. Chris Onstott, de chez Fox Head Inc, a fourni des tenues cross et enduro top confort. David Kaiser, chez Renthal, s'est chargé des guidons. François Corrette nous a nourris avec ses délicieuses Notti Bar. Ricochet Off Road a envoyé des sabots moteur vraiment solides. Broc Glover a équipé nos XR en pneus Dunlop D606 ultra-résistants. Enfin Kevin, de gpskevinadventurerides.com, a fourni les cartes SD et de précieux conseils pour l'utilisation des GPS.