



FROZEN RIDE
4 SIDE-CARS
DANS LE FROID

Quelle drôle d'idée que de se rendre en Mongolie pour traverser un lac gelé avec des side-cars Royal Enfield. Mais quelle belle aventure.

Texte : Christophe Gaine - Photos : Thomas Goisque



1



2



3



4

Le prologue de cette aventure, vous avez pu le lire dans *Moto Revue Classic* n° 89. On y relatait les aventures de Jean Burdet et de son side-car Royal Enfield à travers les steppes mongoles. Cette balade estivale, il l'avait déjà réalisée en collaboration avec Alexandre Zurcher, l'homme qui se cache derrière Vintage Rides, organisateur bien connu de voyages en Royal Enfield, en Inde et ailleurs. Ce périple constituait un test grandeur nature pour les attelages puisque l'objectif d'Alexandre était la traversée hivernale du lac Khövsgöl, à deux pas de la Russie. Et comme plus on est de fous, plus on rit, Jean et Alex ont « embauché » l'écrivain Sylvain Tesson et le photographe Thomas Goisque. Si vous êtes des fidèles de *MR Classic*, vous connaissez ces deux-là aussi puisqu'on a déjà évoqué leurs aventures à moto dans le numéro 70. En tout, ce sont quatre attelages qui vont partir d'Oulan-Bator puisque Baptiste – le référent local de Vintage Rides – sera de la partie, ainsi que Clément, le cameraman, et Gana, un mécanicien mongol que rien n'arrête. Sans oublier les deux 4x4 d'assistance et leur chauffeur. « Préparer des side-cars

pour rouler sur un lac gelé par des températures extrêmes (jusqu'à -30°) était évidemment excitant mais pas forcément facile », explique Jean. Il lui faudra quatre jours complets pour arriver à ses fins. On vous passe les détails mais le cloutage des pneus (de type trial) est bien sûr indispensable, ainsi que le montage d'une batterie auxiliaire de 80 A, chargée d'alimenter une résistance qui réchauffe l'huile moteur. Des manchons au guidon et une peau de mouton sur la selle isoleront les pilotes du froid.

« Le mot d'ordre : ne pas couper le moteur »

Ça commence mal, Sylvain et Thomas sont bloqués à Moscou et débarquent avec 72 heures de retard... Bref, à peine arrivés, ils embarquent pour 800 km de 4x4 jusqu'à Mörön. Les choses sérieuses vont commencer et tout le monde écoute les conseils de Jean. « Pour Sylvain et Thomas, qui n'ont roulé que sur des side-cars russes, la panne fait partie du voyage, mais pour nous, il était hors de question de "mécaniquer" par -30°C ! » L'équipe arrive aux abords du lac, au milieu des sculptures réalisées pour le festival de la glace qui marque



5

1- Le matin, le démarrage des motos est un véritable rituel. 2- À Khatgal, les ferries sont pris dans la glace, pas les side-cars. 3- Impossible de rallier Targan à cause de la neige. 4- Gamba revient avec un bloc de glace pour en faire de l'eau. 5- Découpage de la viande chez les Tsaatans.



Gana, le mécanicien mongol, monte une roue cloutée sur la moto qui n'en avait pas. L'attelage était inconduisible.



1- Coucher de soleil sur Khankh, le bout du voyage. 2- La glace atteint 1,20 mètre d'épaisseur. 3- Chez Boldo, on partage le repas. 4- Une gamine Tsaatan. 5- Des nomades roulent avec une Honda 180 chinoise, attelée à un panier russe. 6- Baptiste et Jean font le show mais il fait froid...



« LA PANNE FAIT PARTIE DU VOYAGE, MAIS IL EST HORS DE QUESTION DE "MÉCANIQUER" PAR -30°C ! »

le solstice de printemps. Un spectacle féérique, mais pas le temps de s'attarder, les choses sérieuses vont commencer : avaler 190 km de piste glacée. Les premiers tours de roue s'effectuent timidement mais très vite, les quatre side-cars « dansent » sur la glace. « Volontairement, nous n'avions pas clouté les roues d'un des attelages, or c'était totalement inconduisible »,

se souvient Jean. La traversée se fait en deux étapes et l'équipe passe la nuit sur une petite île au centre du lac. Dans la maison de bois, un poêle réchauffe la pièce unique mais au petit matin, celui-ci s'est éteint et il fait -10°C. Ce n'est rien à côté des -25°C de l'extérieur. Et en plus, il faut démarrer les bécanes. Jean explique : « La veille, on avait soigneusement emballé les motos

dans une bâche pour les isoler du vent glacé car à l'usine, ils ne garantissent pas les aciers que jusqu'à -30°C. Une fois la bâche retirée, on branchait les résistances de réchauffage et après cinq ou six coups de kick, le gromono démarrait. Le ralenti était un peu relevé pour chauffer plus efficacement mais surtout, dans la journée, le mot d'ordre était de ne pas couper le moteur. »

La traversée du lac peut reprendre à travers cette piste gelée, empruntée aussi par des camions de 30 tonnes : « Ça rassure car parfois, on se pose des questions quant à la résistance de la glace », reprend Jean. Le guide mongol Boldo n'avait pourtant pas manqué de préciser que, par endroits, l'épaisseur atteint 1,20 mètre.

Au petit matin, il fait -20°C sous la tente

En fin de journée, la rive nord est atteinte et le défi relevé ! Mais déjà, il faut dresser

la vaste tente pour passer la nuit. Même si celle-ci accueille un poêle à bois, le matin, le thermomètre affiche -20°C à l'intérieur... L'ultime étape devait mener les side-cars par la terre ferme jusqu'à Targan, chez les Tsaatans, une tribu qui vit de l'élevage des rennes. Las, les 80 cm de poudreuse n'ont pas permis aux Royal Enfield de passer et c'est en 4x4 que la troupe arrive à bon port. Après une nuit sur place, il faut déjà penser au chemin du retour. Lors d'une dernière pause au bord du lac, le débat fait rage : le Khövsgöl est-il le petit frère

– son surnom officiel –, ou le grand frère du Baïkal ? Certains penchent pour cette dernière hypothèse, tout simplement parce que le Baïkal est alimenté par une rivière qui arrive du Khövsgöl. CQFD. Les derniers kilomètres pour arriver à Mörön s'effectuèrent sans problème, les Bullet ont fonctionné à merveille. Sylvain et Thomas sont ravis de cette aventure sans « galère » et Alexandre, qui n'avait jamais conduit de side-car, ne veut plus rouler en solo ! Et vous, quand est-ce que vous partez ? ♦ www.alternative-sidecar.com www.vintagesride.com