

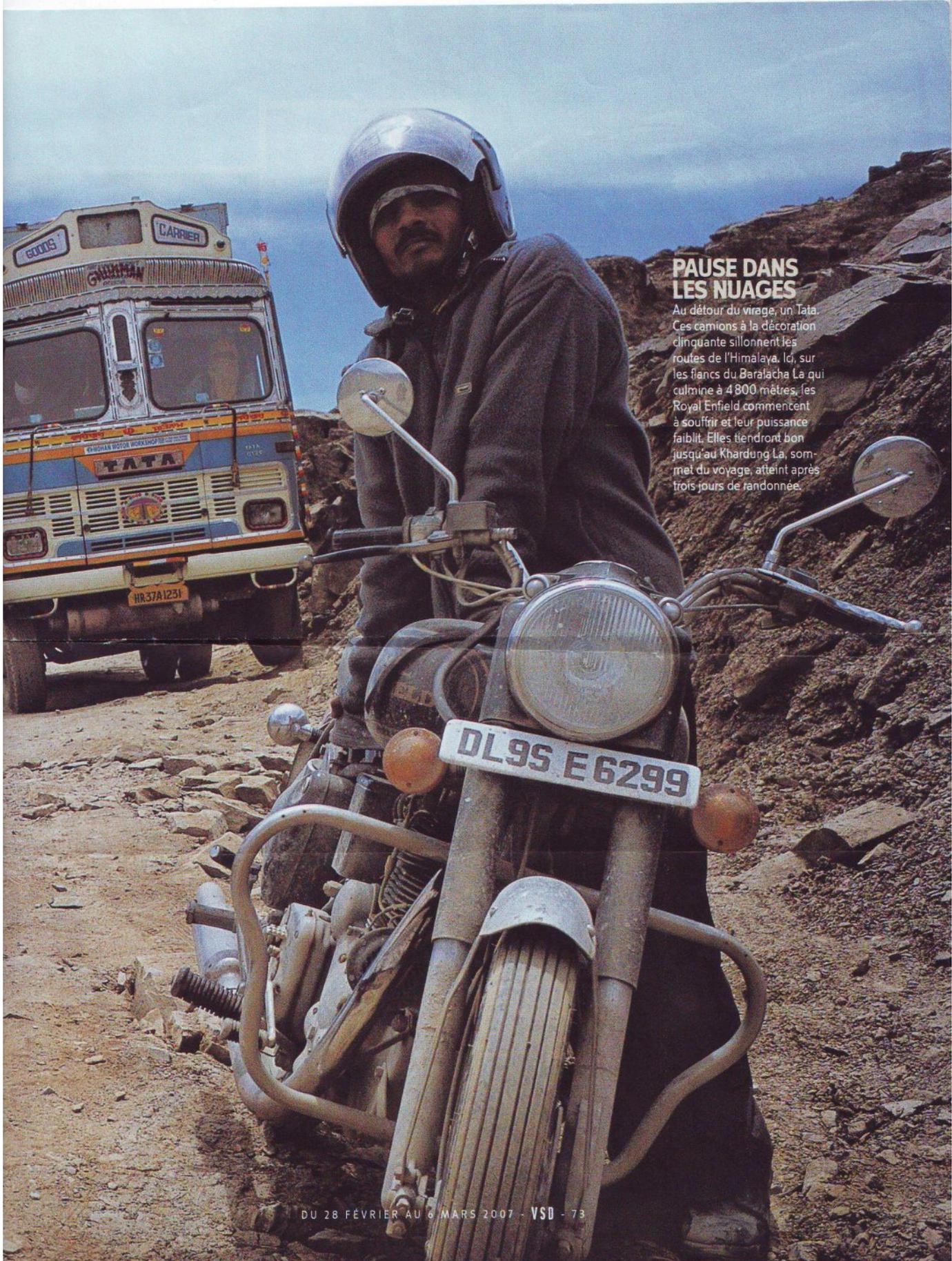
Moteur



MOTO RAID  
**L'Himalaya**  
*en*  
**ROYAL ENFIELD**

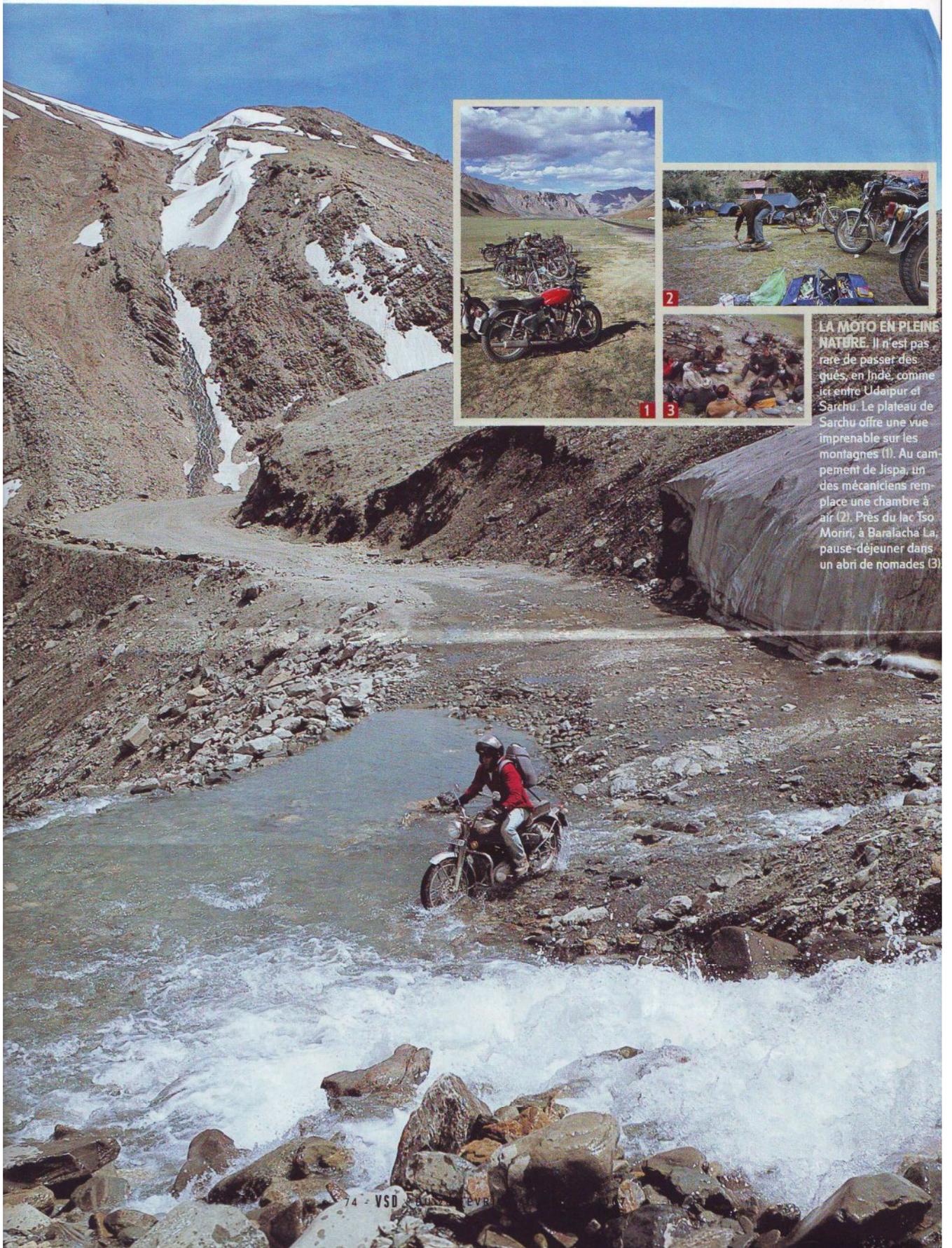


Partir à l'assaut du plus haut col du monde au guidon d'une machine mythique.  
Une aventure à couper le souffle, sur les routes de l'Inde. TEXTE ET PHOTOS : DAVID FOLCH POUR VSD



## PAUSE DANS LES NUAGES

Au détour du virage, un Tata. Ces camions à la décoration clinquante sillonnent les routes de l'Himalaya. Ici, sur les flancs du Baralacha La qui culmine à 4 800 mètres, les Royal Enfield commencent à souffrir et leur puissance faiblit. Elles tiendront bon jusqu'au Khardung La, sommet du voyage, atteint après trois jours de randonnée.



**LA MOTO EN PLEINE NATURE.** Il n'est pas rare de passer des quêtes, en Inde, comme ici entre Udaipur et Sarchu. Le plateau de Sarchu offre une vue imprenable sur les montagnes (1). Au campement de Jispa, un des mécaniciens remplace une chambre à air (2). Près du lac Tso Moriri, à Baralacha La, pause-déjeuner dans un abri de nomades (3).

# SOLIDES. Les motos ont défié le Khardung La, à 5 600 mètres d'altitude

**D**elhi est un enfer pour tout motard occidental. On y roule à gauche et sans respecter aucune règle. Les chauffeurs de bus se moquent des sens giratoires et forcent la priorité, les automobilistes ignorent le code de la route, les dizaines de rickshaws (taxis-scooters à trois roues) se faufilent suivant des trajectoires imprévisibles. Quant aux piétons ou aux vélo-taxis, ils traversent les voies sans même jeter un regard autour d'eux. Défier la circulation dans la capitale indienne est une véritable épreuve.

Pour l'équipe de motards qui doit attaquer la montagne, c'est le moment de rejoindre en bus Manali, à plus de 500 kilomètres. C'est dans cette petite ville, une station de ski plantée à 2 000 mètres d'altitude et traversée par la rivière Beas, qu'ils vont récupérer leurs onze Royal Enfield 500 cm<sup>3</sup> (voir encadré). Ces répliques millésime 2006 des célèbres motos anglaises des années cinquante attendent devant une auberge située à flanc de montagne. Fabriquées, jusqu'en janvier dernier, à Chennai (Madras) pour le marché local, ces machines monocylindre sont d'authentiques légendes. Déconcertantes pour le motard habitué aux sportives japonaises. Les vitesses se passent avec le pied droit (première en haut), alors que le frein arrière s'active avec le pied gauche. Le démarrage au kick avec le levier de décompression se révèle capricieux. Deux mécaniciens accompagneront la randonnée pour pallier les défaillances. Dès le départ, une boîte de vitesses doit être démontée, sous la menace d'un « serrage », et de l'eau doit être jetée sur le cylindre. Heureusement, les machines vont se révéler plutôt fiables tout au long du parcours, d'environ 2 500 kilomètres et de près de quatorze jours, et faire mentir leur réputation.

## AUCUN DROIT À L'ERREUR AU BORD DU PRÉCIPICE

Première grande ascension pour la joyeuse équipée : rejoindre le col de Baralacha La, à 4 800 mètres d'altitude. Le mont Blanc est situé à la même hauteur. Le bitume fait place à une route en terre, constellée de trous. Le trafic des camions et la prise en main délicate, à cause des vitesses inversées, imposent la prudence. D'autant que les freins manquent de puissance malgré le disque à l'avant. L'adhérence des machines est très faible et leurs pneus si durs qu'ils semblent avoir été conçus pour servir aussi longtemps que les motos. L'oxygène qui se raréfie, provoquant des maux de tête, et les cahots de la route – mais où sont donc les amortisseurs ? – calment net toute velléité sportive. Le campement sur le plateau

de Sarchu est l'occasion de goûter à la cuisine locale et au « tchai », le thé au lait à la cardamome, à la cannelle et au gingembre.

Au programme, le lendemain : franchir le second col carrossable le plus haut du monde, le Tanglang La, à 5 300 mètres d'altitude. Sur la route, un défilé d'antiques camions Tata, aux décorations folkloriques, freine toute ardeur. Malgré leur allure limitée, les motards n'ont pas droit à l'erreur. Pas question de confondre le frein et les vitesses ou de laisser sa roue avant glisser, le précipice vertigineux les guette. Aussi, chaque crevaison ou fusible grillé est presque bienvenu. Cela permet de faire une pause et d'apprécier le décor, magnifique, entre les vallées de Chandra et de Pattan et les hauts plateaux de l'Himachal Pradesh.

Ces sommets atteints, une redescente est effectuée sur Leh, la capitale du Ladakh. C'est la dernière petite ville avant de prendre d'as-

saut le Khardung La, qui culmine à 5 600 mètres. En suivant la direction du nord, donc de la Chine, les motards entament leur ultime ascension. Au fur et à mesure du trajet, l'oxygène se raréfie, les maux de tête redoublent et la puissance des machines s'amenuise.

## LA VITESSE NE DÉPASSE PAS LES 50 KM/H

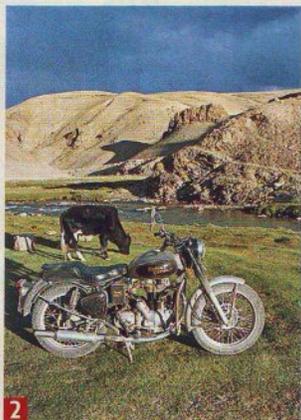
Au sommet, après 110 kilomètres de route, les compteurs des motos indiquent péniblement 50 km/h. Là-haut, les gardes-frontières jouent les prolongations, curieux de cette visite, eux qui restent parfois huit mois sans aucun contact, bloqués par la neige. Le point de vue est inoubliable, avec la chaîne du Zaskar au Sud, et celle du Karakoram, au Nord. Vaillantes, les motos ont relevé le défi de la très haute altitude. Il est temps de redescendre à Leh, avant de s'engager sur la dernière boucle du voyage, la plus belle. Elle suit le cours de l'Indus, en direction du Tibet, longe les contrées désertiques du Ladakh et surtout le Tso Moriri, au cœur du Rupshu, à 4 500 mètres d'altitude : un lac aux reflets turquoise, visité par les cavaliers, les nomades tibétains et les yacks. Une halte bienvenue, avant de redescendre en enfer, au milieu des chauffards de Delhi. ■ **D. F.**

Shanti Travel organise les raids en Royal Enfield pour 1 490 € par pilote et 1 290 € par passager, tout compris. Prochains circuits du 15 au 29 juillet et du 29 juillet au 12 août. Y aller : Paris-Delhi pour moins de 1 000 € (Air India, Alitalia, British Airways...). [www.shantitravel.com](http://www.shantitravel.com).



## UNE STAR EN SON PAYS

Entre Leh et Sarchu, sur le plateau de Pang (4 400 m), les militaires s'intéressent aux montures (1). Les vaches restent indifférentes à la présence de ces motos sur leur pâturage, en face du lac Tso Moriri (2). Près de Manali, un livreur de lait qui a "réussi" (3). Il possède en effet une Royal Enfield 350, une rareté en Inde.



## UNE MOTO COLLECTOR

**L**es Royal Enfield 350 et 500 sont produites à Chennai (ex-Madras) depuis 1957, selon un cahier des charges qui n'a presque pas évolué depuis 1945. Fabriquées à la main, sur des chaînes de montage vendues par l'usine anglaise, elles ont été produites depuis à près de vingt mille exemplaires chaque année. Dans l'usine, on peut encore découvrir le four où les blocs-moteurs en fonte sont trempés, les ateliers de rayonnage des roues, de contrôle des pièces à l'œil et de peinture des réservoirs à la main. Chères et trop polluantes, elles ont été dernièrement détrônées dans les villes et les campagnes indiennes par les petites motos japonaises, légères et fiables. La reine du bitume, depuis longtemps collector, quitte peu à peu la scène. La version 500 cm<sup>3</sup> n'est plus produite, seule la 350 cm<sup>3</sup>, réservée au marché indien est encore fabriquée sur place. Pour les amateurs, la 500 cm<sup>3</sup>, modèle d'exportation avec les vitesses à gauche et un démarreur électrique, est toujours disponible neuve, chez TrophyMoto, dans la région parisienne, qui importe et modifie ces modèles ([www.trophy-motos.com](http://www.trophy-motos.com)). ■ **D. F.**

