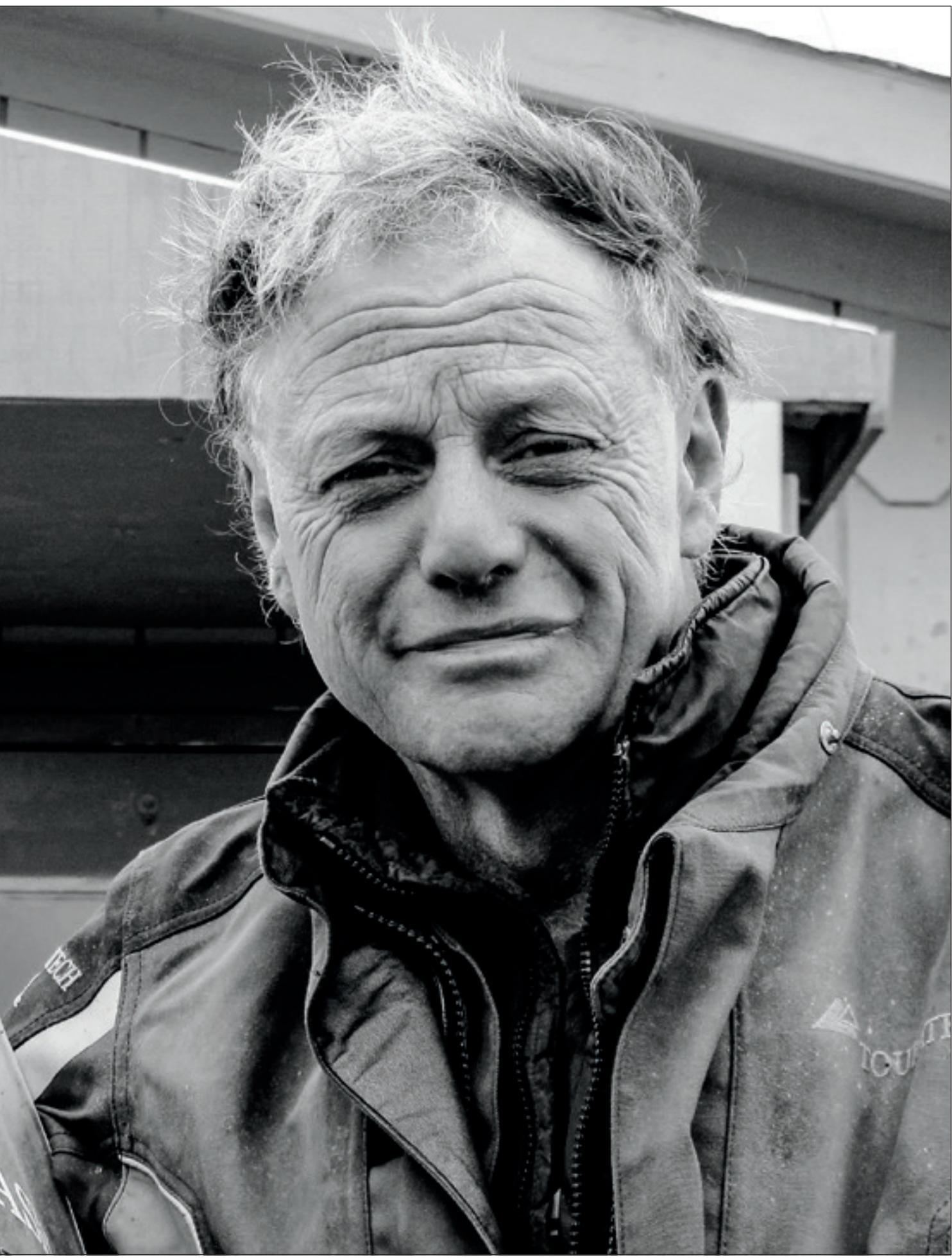


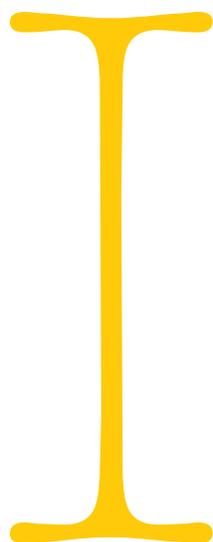
IL A LES  
TRAITS BURINÉS D'UN  
AUTHENTIQUE AVENTURIER  
ET UNE COUPE DE CHEVEUX  
AUSSI FOLLE QUE LES PÉRIPLÉS  
QU'IL ENTREPREND. À 58 ANS, NICK  
SANDERS POSSÈDE À SON ACTIF 7 TOURS  
DU MONDE ET PLUSIEURS RECORDS  
D'ENDURANCE. LE DERNIER EN DATE ?  
47 000 KM EN 46 JOURS AU GUIDON  
D'UNE SUPER TÉNÉRÉ ! RENCONTRE  
AVEC UN MOTARD INFATIGABLE,  
RÉCEMMENT CONVERTI  
AU TRAIL.

# Nick Sanders L'HOMME PRESSÉ





# Haut Lors de son dernier record d'endurance, Nick a traversé à deux reprises, à l'aller puis au retour, le désert d'Atacama. Située au nord du Chili, cette région passe pour la plus aride et la plus sèche au monde. # Gauche Août 2008, sur les pistes de Bolivie au guidon d'une 1000 R1. Si notre Britannique est depuis resté fidèle à Yamaha – des motos avec lesquelles il affirme n'être jamais tombé en panne –, il a depuis délaissé la sportive au profit d'un gros trail. # Droite Avancer à marche forcée n'empêche pas de se faire partout de nouveaux amis, comme ici en Alaska.



Il y a plusieurs façons d'envisager les voyages au long cours. Quand la plupart des motards partent plusieurs mois sur la route afin de vivre l'aventure de leur vie, Nick Sanders, lui, ne s'absente que quelques semaines. Mais à son retour, il compte pareillement plusieurs dizaines de milliers de kilomètres supplémentaires au compteur ! D'aucuns pourraient prendre ça pour une forme d'indifférence envers les pays traversés. En vérité, rares sont ceux

que le Britannique ne connaît pas encore en 35 ans de baroud et d'exploits rocambolesques.

**Cyclisme.** La première fois que l'on a vu Nick au guidon d'une moto, c'était en 1974 sur un modeste 90 cm<sup>3</sup> Honda. L'adolescent qu'il était alors se passionnait déjà pour les deux-roues, mais surtout pour ceux à pédales. Sitôt majeur, il déménage d'ailleurs en France afin d'intégrer l'équipe La Redoute-Motobécane en tant que coureur cycliste professionnel. Il y restera 3 ans, avec comme meilleur souvenir une honorable 28<sup>e</sup> place au Paris-Roubaix. Le mal aux fesses ? Connaît pas. Son truc à lui, c'est clairement moins le sprint que l'endurance. Le voilà donc parti en 1981 pour son premier tour du globe, à vélo forcément, avec une simple tente sur le porte-bagages et l'ambition découvrir le vaste monde, se découvrir lui-même et boucler le voyage en un laps de temps le plus court possible. Il mettra 138 jours, avec à la clef une première entrée au livre Guinness des records. *« C'était l'époque où il était encore relativement facile de réaliser des premières »* se souvient Nick, qui parle français avec un délicieux accent anglais. *« En 1983, j'ai ainsi été le premier à remonter aux sources du Nil à vélo, à travers le Sahara. Après quoi j'ai senti que je pouvais encore améliorer mon record autour du monde. Les journaux parlaient de moi, j'avais des sponsors et j'ai abordé les choses de manière très professionnelle. J'ai mis 79 jours pour parcourir*



*environ 21 000 km autour de l'hémisphère nord.* » Un de moins que Phileas Fogg, le héros du roman de Jules Vernes. Ce record tiendra plus de 20 ans avant d'être rendu caduque par un changement des règles du Guinness.

La notoriété est en forme de vague. Après être grimpé au sommet, Nick replonge peu à peu. Ses périples suivants de l'Équateur à Ushuaia et de Manchester à Tombouctou intéressent moins les médias. Mais l'homme s'est découvert une authentique passion pour l'aventure et un nouveau slogan : *« Si tu veux, tu peux »*. Le voilà qui s'essaye au ballon dirigeable, à l'ULM et au bateau. Avant de faire de la moto son véhicule fétiche, auquel il est depuis resté fidèle.

**Motocyclisme.** En loyal sujet de sa Gracieuse Majesté, c'est aux commandes d'une 500 Enfield Bullet que Nick revient sur le devant de la scène en 1992. Casque bol vissé sur le crâne, le voilà lancé sur un voyage planétaire « à l'ancienne » qui lui prendra plus de temps que prévu. *« J'ai parcouru 61 000 km en 7 mois et honnêtement, ça a été une vraie galère : je tombais en panne tous les 3 jours ! Il faut se souvenir que les Enfield de l'époque n'étaient pas encore celles d'aujourd'hui : leur fiabilité était autrement plus aléatoire. Et puis ce n'était pas toujours de la faute de la moto. Un jour un éléphant a déféqué dessus : je ne savais plus par quel bout la prendre ! »* À la même époque, la résurrection de Triumph s'opère sur de nouvelles bases, avec des moteurs 3-cylindres résolument modernes et performants. Ce qui interpelle Nick et lui donne bientôt de nouvelles idées. *« J'ai présenté mon voyage avec l'Enfield comme quelque chose d'amusant, mais pour moi c'était surtout un apprentissage, un coup pour voir.*

*Je suis entré en contact avec Triumph pour leur proposer mes services. Ils m'ont confié une 900 Daytona avec laquelle j'ai tenté une première traversée record du continent américain en 1996. Malheureusement la neige m'attendait au col Garibaldi, à une soixantaine de kilomètres d'Ushuaia. Il était impraticable. La moto a glissé, le carter de vilebrequin m'a écrasé la cheville et me l'a cassée... »* Pas de quoi stopper les ardeurs de notre aventurier. L'année suivante, au guidon de cette même sportive, il bouclera encore un tour du

●●●

●●● monde de 19 930 miles (32 070 km) en 31 jours et 20 heures. Exploit relayé sur l'un des premiers blogs de l'histoire du Web. « *J'ai enregistré plus de 50 millions de connexions. Ça m'a plus rendu célèbre que tout ce que j'ai pu faire auparavant !* » Fort de son aura et de son expérience, Nick commence à former d'autres motards et à les accompagner en voyage. Quitte à refaire avec eux – en 2002 et 2004 – le tour complet de la planète et de la question. Entre-temps Triumph l'a remercié. Aussi sec, il a démarché Yamaha et récupéré une R1, la nouvelle sportive de référence. La moto est performante : il va se charger de prouver qu'elle est également très solide et capable d'aller là où on ne l'attend pas. En 2005, le binôme parcourt 6 continents, 30 pays et 31 556 km en seulement 19 jours et 3 heures ! « *Je ne suis pas un gars très rapide* », se sent-il aussitôt obligé de préciser. « *J'ai juste été le gars le plus rapide sur un tour du monde.* » Après avoir quand même eu la chance d'être relâché par le seul policier qui l'a flashé à 204 km/h.

**Trail.** Devient-on plus raisonnable avec l'âge ? On aurait pu le croire quand, il y a 5 ans, Nick a viré sa cuti et s'est retrouvé au guidon d'une 1200 Super Ténéré. « *Je suis toujours passé partout ou presque avec la R1, mais je dois reconnaître que c'est quand même plus facile et plus confortable avec la XTZ. Ce n'est pas qu'une question de débattement de suspensions. Plus lourd, le trail est aussi plus stable, moins sensible au positionnement de mon corps. C'est rassurant sur les mauvais revêtements, un peu comme porter de grosses chaussures de randonnée par rapport à de fines chaussures de sprint. Et puis aussi, la technique du chargement de la R1 avec des bagages souples était tout un art. Alors que dans les valises alu, non seulement je peux transporter plus de choses, mais tout est beaucoup plus accessible et mieux protégé.* » En particulier le matériel informatique, photo et vidéo que notre aventurier, désormais hyper connecté, n'oublie jamais d'emporter avec lui pour médiatiser ses exploits. Car c'est bien d'un nouveau pari insensé qu'il s'agissait : effectuer d'une traite l'aller-retour entre Prudhoe Bay, au nord de l'Alaska, et Ushuaia, au sud de l'Argentine. « *À vrai dire, je suis même parti de New York et j'ai fait le voyage trois fois d'affilée. La première fois avec un groupe de clients, après quoi j'ai*

*enchaîné les 29 300 miles (47 154 km) des deux autres trajets en 45 jours et 23 heures.* » Cette route panaméricaine qui traverse tout le continent et passe pour la plus longue du monde, l'Anglais la connaissait parfaitement pour l'avoir empruntée à 5 reprises. « *Pour moi c'était un voyage sans surprise, avec comme seule perte de temps prévisible les formalités douanières lors des passages de frontières. Le vrai problème, ce sont surtout les changements d'hémisphère et de saisons. Parce que quand c'est l'été dans le Nord, c'est l'hiver dans le Sud ! Il me fallait donc un équipement au top pour endurer tantôt la chaleur tantôt le froid, la pluie, la neige...*

*Comme dans ce foutu col Garibaldi où je suis encore tombé, et qui est décidément l'endroit au monde que je redoute le plus.* »

La réussite d'une telle épreuve repose autant sur la fiabilité du matériel que sur celle du bonhomme.

Il n'est évidemment pas donné à tout le monde d'enchaîner des nuits de 4 heures de sommeil, voire moins. « *Quand je sentais que je commençais à fatiguer, je m'arrêtais, je béquillais ma moto et je m'endormais dessus en quelques secondes. Le corps est comme une batterie qu'il faut recharger de temps en temps, sans attendre une décharge complète difficilement récupérable. J'avais aussi un régime alimentaire minimaliste, sans café ni thé. J'ai cette étrange capacité à mettre mon corps dans une sorte d'hibernation, en me concentrant sur ma tâche.* » Verra-t-on Nick se lancer bientôt dans un nouveau défi ? Pour l'heure, celui qui n'a jamais voulu s'encombrer d'un GPS, préférant lire des cartes et prendre le temps (sic !) de demander sa route aux passants, a créé un centre de formation où il aide les apprentis aventuriers à planifier leurs propres voyages. Il en accompagne toujours en Amérique du Sud notamment, ou plus près de nous dans les Pyrénées. Après avoir sillonné la planète en tous sens et traversé plus de 100 pays, il n'a rien perdu de son enthousiasme, qu'il continue de partager dans ses vidéos et ses livres – l'écriture étant pour lui une seconde passion. Titre de son autobiographie : « *La vie extraordinaire d'un homme ordinaire* ». Le plus extraordinaire dans tout ça, c'est peut-être qu'après toutes ces années et kilomètres, son premier et dernier accident remonte à 1976, quand il a failli traverser un pare-brise avec son 90 Honda. Ce jour-là, il n'allait pas assez vite pour se faire vraiment mal. ↘

UN GROS ROULEUR  
DOTÉ D'UNE  
ENDURANCE  
EXCEPTIONNELLE





## À TOUTE ÉPREUVE

**Nick Sanders a parcouru plus de 80 000 km entre mars et juillet 2011 (!).**

La Super Ténéré était alors nouvelle sur le marché et pour Yamaha, c'était une belle occasion de prouver le bien-fondé de sa conception. Un pari à quitte ou double aussi : qu'elle rende l'âme suite à un problème mécanique et sa carrière aurait été sérieusement compromise. Mais de souci il n'y en a eu aucun, hormis un joint spy de fourche fuyard dès les premiers kilomètres de rodage (défaut de montage ?) ainsi qu'un joint spy de transmission abîmé après qu'une sangle mal attachée s'est enroulée autour du moyeu de roue arrière. Pour le reste RAS : pas même une seule crevaison !

À la fin de la même année, la machine est repartie chez l'importateur Yamaha en Grande-Bretagne qui a procédé à son démontage complet. Le moteur comme la partie-cycle se sont révélés dans un état de fraîcheur absolument remarquable. Ce qui en réalité n'a rien de très surprenant, puisque ce sont surtout les démarrages à froid et les surchauffes qui esquintent la mécanique. Or si cette 1200 XTZ a vu du pays (14 pour être précis), elle n'a guère eu le temps de refroidir ni de s'enguer dans les embouteillages.



**# Page de gauche** Pneu usé jusqu'à la corde. Il est parfois difficile de changer de pneu en pleine pampa. **# en haut** 47 000 km à moto, ça use, ça use... Voyageant vite et seul, Nick est passé maître dans l'art du selfie. **# au centre** Qui dit traversée du continent américain, dit franchissement de la cordillère des Andes. La plus longue chaîne de montagnes au monde possède une altitude moyenne de 4 000 m, qui à elle seule constitue une forme d'épreuve pour le corps humain comme pour la mécanique. **# en bas droite** Desservi par une piste de 666 km baptisée Dalton Highway, le gisement pétrolier de Prudhoe Bay se situe à l'extrême nord de l'Alaska – et donc du continent américain. Ce lieu-dit a naturellement servi de point de départ et d'arrivée de "l'Incredible Ride".