



TERRES DE SCRAMBLER MAROC

# SUR LA PISTE DES ETOILES

FORT DE SON SUCCÈS EN TERRES ARGENTINES, L'AGENCE DE VOYAGE ROAD TRIP FACTORY LANCE SES SCRAMBLERS SUR LES ROUTES ET LES PISTES DE L'ATLAS MAROCAIN. UNE EXPÉRIENCE UNIQUE DESTINÉE AUX AMOUREUX DE BELLES MÉCANIQUES, DE BEAUX PANORAMAS ET D'ÉMOTIONS FORTES.

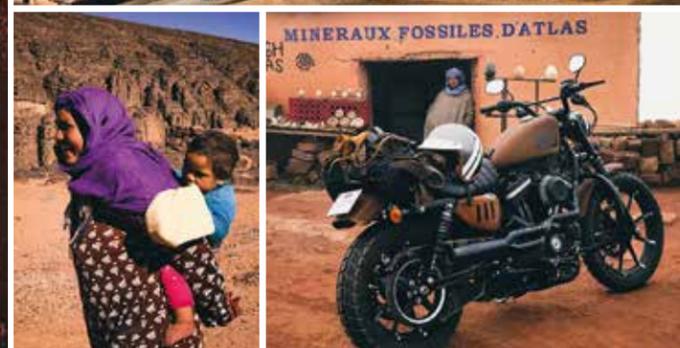
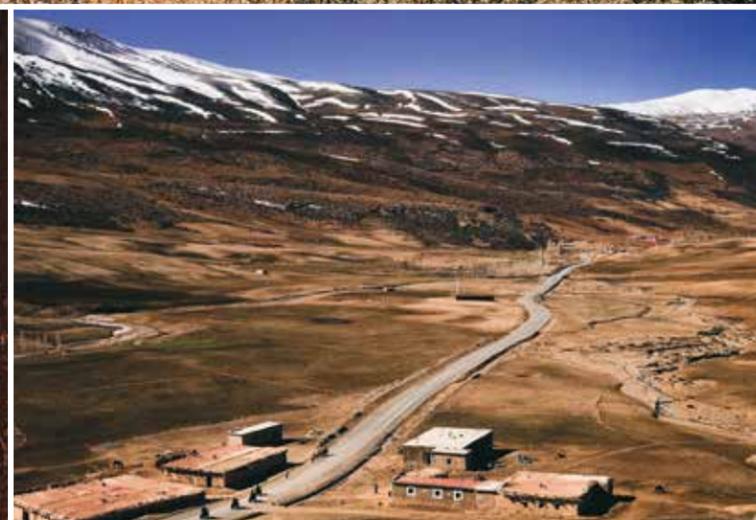
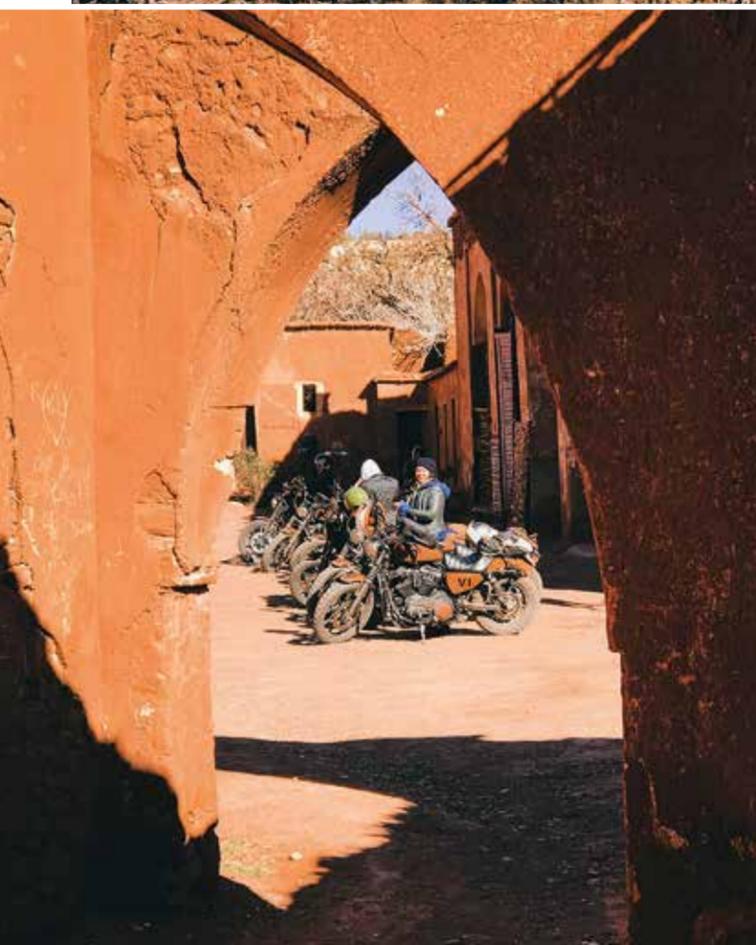
L'idée originelle remonte à 2008, nous confie Jean-Claude Peyroulet et Jean-Pierre Maldy, les créateurs du concept : « Nous avions dans l'idée de faire rouler des motos au Mali, en installant notre structure à Bamako. Que nous roulions sur des pistes ou du bitume n'avait en soit pas d'importance, nous voulions surtout pouvoir accéder aux plus beaux endroits avec nos motos. Nous ne cherchons pas la piste pour la piste, nous ne sommes pas des enduristes,



Avec un départ et une arrivée à Marrakech, le road trip "Les secrets de l'Atlas" propose une boucle au cœur d'un Maroc à découvrir hors des sentiers battus.

mais c'est souvent le seul chemin pour découvrir des paysages préservés et uniques, loin des grands axes touristiques. Nous nous sommes rapidement aperçus que dans de nombreux pays le fait de limiter nos voyages aux portions routières nous privait de belles découvertes. Le problème à l'époque, c'est que tout le Sahel commençait à devenir instable et les événements au Mali n'ont fait que le confirmer. Heureusement, nous avons abandonné le projet avant. » Suivant, avec quelques années de

retard, les traces du légendaire rallye Paris-Dakar, le concept "Terres de Scrambler" a traversé l'Atlantique et s'est exporté du côté de l'Amérique latine, continent qui offre des grands espaces et une situation géopolitique plus pérenne. La première édition a vu le jour, en 2015, dans la Cordillère des Andes dans le nord-ouest argentin. Ils nous expliquent pourquoi leur choix s'est arrêté sur des Harley-Davidson Sportster 883. « Dans notre approche du voyage, nous ne considérons pas la moto comme un simple moyen de transport mais comme un véritable accessoire de plaisir. Si on devait



**QUE NOUS ROULIONS SUR DES PISTES OU DU BITUME N'AVAIT PAS D'IMPORTANCE, NOUS VOULIONS ACCÉDER AUX PLUS BEAUX ENDROITS AVEC NOS MOTOS.**



Passage du col de Tichka, à 2260 mètres, dans le brouillard... Au départ de Marrakech, les écarts de température peuvent quelquefois surprendre!

**NOUS NE CONSIDERONS PAS LA MOTO COMME UN SIMPLE MOYEN DE TRANSPORT MAIS COMME UN VÉRITABLE ACCESSOIRE DE PLAISIR.**



Cette vieille station-service abandonnée aurait servi de décor au remake du film d'horreur *The Hill have eyes*.



résumer notre pensée, pour faire un beau voyage, il faut une belle moto et des beaux paysages. Pour le choix de la moto, nous voulions un moteur qui tracte et qui fait un beau bruit. Notre choix s'est donc orienté vers une Harley-Davidson 883 Sportster que l'on a adaptée à nos exigences. Nous avons défini un cahier des charges et fait préparer nos motos en France par la concession S-One avant de les envoyer en Argentine. L'Argentine est vraiment la genèse du projet. » Finalement ce ne sera pas au Mali mais au Maroc que les premiers scramblers Harley-Davidson marqueront de leurs empreintes la terre d'Afrique. Jean-Claude Peyroulet, créateur du premier raid Harley-Davidson au Maroc "La tête dans les étoiles", il y a plus de 25 ans, est à l'origine de ce retour. « Au Maroc, contrairement à l'Argentine, il y a une concession très dynamique à Casablanca. Je connaissais Laurent Zagury qui a repris la concession depuis un an



**EN BREF**  
**LES SECRETS DE L'ATLAS**  
 • 1450 km au total  
 • Nombre de motos max : 10  
 • Départ et arrivée à Marrakech

• Dates de départ  
 16-24 juin  
 30 juin - 8 juillet  
 8-16 septembre  
 6-14 octobre

[roadtripfactory.com](http://roadtripfactory.com)



avec son associé, et avec lequel j'avais déjà roulé au Maroc lors d'un de mes précédents raids. L'année dernière Laurent me demande: Jean-Claude, que peut-on faire pour te rendre la pareille avec tout ce que tu as déjà fait pour le Maroc? Je lui ai alors parlé de notre concept "Terres de Scrambler", surtout que depuis le départ, je pensais que ce

pays, que je connais bien, était idéal pour ce type de voyage. Il a suffi d'une réunion de travail de trois heures, en juin dernier, pour se lancer dans l'aventure. On a fait un repérage en octobre pour valider un premier itinéraire. Les onze Sportster ont été finis de préparer en janvier 2018. Pour notre première année, cinq dates de départ sont

**CE PARCOURS OFFRE UN BEAU PANORAMA, ENTRE LES SOMMETS SAUVAGES DE L'ATLAS ET LE DESERT DU SAHARA. ON VOUS EMMENE DANS DES ENDROITS QUI N'EXISTENT MEME PAS SUR LES CARTES !**



**C'EST AUSSI UNE EXPERIENCE HUMAINE FORTE QUI SE PARTAGE DANS LE CADRE D'UN PETIT GROUPE AVEC AU MAXIMUM DIX MOTOS.**



Les parties bitumées de l'Atlas ne sont pas en reste côté panoramas !

prévues. En dehors, l'agence peut organiser des départs privés à la demande sur la base du circuit initial, soit sept jours de roulage, hors transport. » Le tracé du parcours demande énormément de travail, et comme le souligne Jean-Pierre Maldy: « On vous

emmène dans des endroits qui n'existent même pas sur les cartes! Ce parcours nous offre un beau panorama entre les sommets sauvages de l'Atlas et le désert du Sahara. Entre Imilchil et Boumalne, nous traversons des territoires inconnus du tourisme de masse et



Les 883 sont équipés du Baja de Bates, pneu qui a fait ses preuves sur les routes et pistes du monde entier. Avec un grip accrocheur, un profil qui se faufile habilement en hors piste et un look d'enfer, le Baja encaisse absolument tout.

80 kilomètres de piste poussiéreuse, ça vous fait prendre rapidement des couleurs... locales!

des paysages rocheux très éloignés de ceux auxquels on associe habituellement le Maroc. »

Avant d'accueillir ses premiers clients, Road Trip Factory a organisé un premier tour pour roder les Sportster et nous faire découvrir leur nouveau tracé. Nous en sommes tous revenus euphoriques. Cette première au Maroc est vraiment une réussite. Le tracé qui traverse l'Atlas offre des paysages somptueux et grandioses. Les villages berbères que nous découvrons entre deux cols enneigés restent authentiques, loin des villes touristiques et bétonnées marocaines. C'est un Maroc unique et secret qui se dévoile au fil des journées. Inutile d'aller à l'autre bout du monde pour se sentir complètement dépaycé et ému devant l'immensité et la beauté des panoramas. Ce qui fait la richesse d'un voyage est souvent lié à la rupture avec le quotidien qu'il

provoque. Une semaine dans cette aventure intense est suffisante pour vous couper de vos repères et vous ressourcer loin du stress et des contraintes de nos vies. Vous l'aurez compris, cette première expérience en Terres de scrambler ne vous laissera pas indifférents et marquera longtemps vos rêves. Comme toute aventure, elle est parfois exigeante. Une bonne maîtrise de sa moto est requise sans toutefois posséder une expérience de la piste. On apprend non seulement vite mais on y prend facilement goût. A tel point que l'on finit presque par s'ennuyer sur les portions bitumées. Le moteur coupleux des Sportster 883 s'avère un excellent choix, même dans les

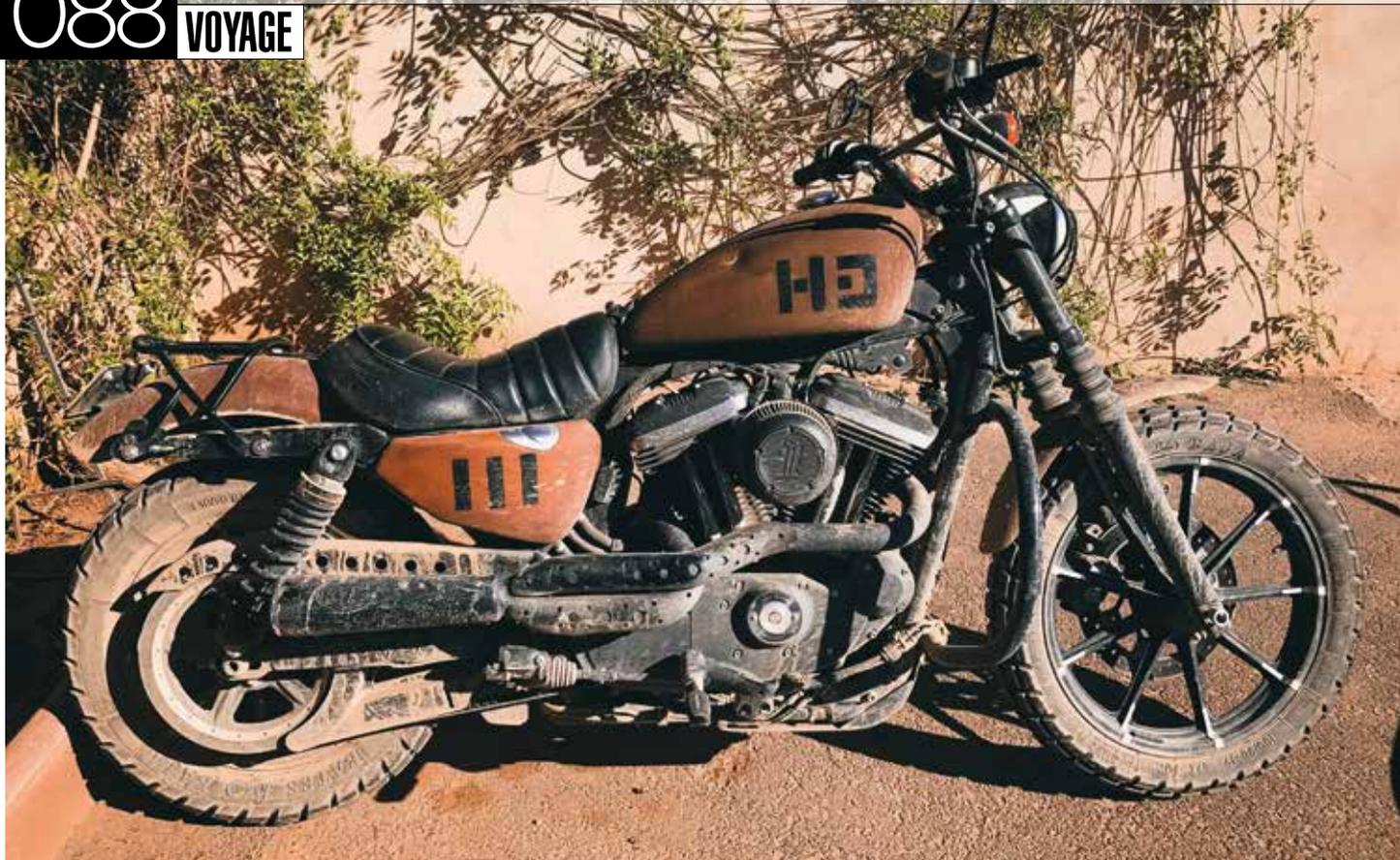
**Malgré leur poids et les difficultés des terrains traversés, entre la rocaille, le sable et les passages de gué, les Sportster sont passés aisément partout... enfin presque.**



passages difficiles. En plus, nos scramblers américains ne manquent pas d'étonner les enduristes chevronnés que nous croisons sur des pistes qu'ils se croyaient les seuls à pouvoir pratiquer avec leurs maxi-trails.

Enfin, c'est également aussi une expérience humaine forte qui se partage dans le cadre d'un petit groupe (maximum: 10 motos). Au fil des découvertes et des épreuves, les liens se tissent notamment les soirs autour d'un feu ou d'un tajine local.

**COMME TOUTE AVENTURE, TERRES DE SCRAMBLER EST PARFOIS EXIGEANTE. UNE BONNE MAITRISE DE SA MOTO EST REQUISE.**



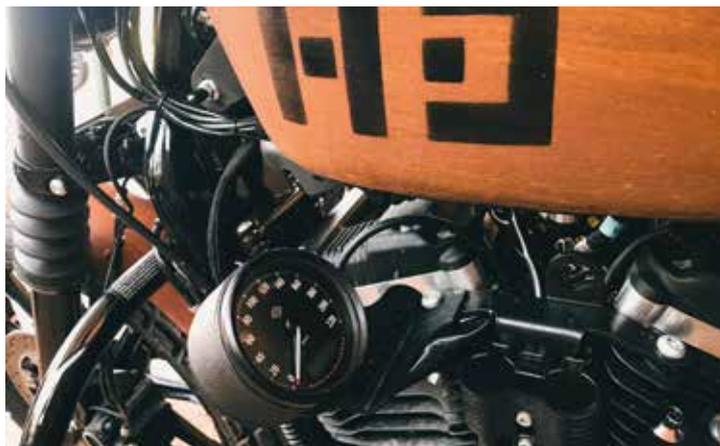
## SPORTSTER 883 SCRAMBLER

Laurent Zagury, responsable atelier d'Harley-Davidson Casablanca est à l'origine de ce scrambler sur base de Sportster 883. Il nous explique son cahier des charges: « Nous sommes partis sur la base de données des Sportster qui avait été préparés pour l'Argentine. Nous avons ensuite adapté un certain nombre de choses. Nos objectifs étaient avant tout: fiabilité et solidité. Nous souhaitions également apparenter le véhicule à sa fonction, c'est-à-dire les montagnes, l'Atlas, Marrakech... Nous voulions que nos machines aient un look un peu roots, vieilli et vintage. Alors, nous

avons choisi cette couleur rouille. On a fait vieillir et rouiller les aciers pour obtenir cette opposition noir et rouille qui lui confère un petit côté Mad Max. Nous avons également changé les fourches, finalement on a remis les fourches d'origine parce qu'Harley-Davidson a fait beaucoup de progrès à ce niveau-là, idem pour les suspensions arrière. Nous avons saboté toute la partie du dessous, en réalisant un sabot longitudinal sur toute la partie du cadre. On a remonté en hauteur les pots d'échappement grâce à un deux-en-un latéral RSD, pour faciliter notamment les passages de gué. Nous avons protégé le phare avec une grille, remonté le



Tous les Sportster de l'expédition sont équipés à l'identique. Ils sont numérotés de I à II en chiffres romains sur le bac à huile.



garde-boue avant et rajouté des pare-jambes qui servent de protections latérales en cas de chutes. La particularité de nos motos, c'est que nous avons centralisé toute la partie électrique au niveau de la selle et du dessous du réservoir en reculant notamment l'emplacement des compteurs et en supprimant ainsi tous les câbles qui sortaient au niveau des tés de fourche. Après cette première sortie sur près de 1500 kilomètres, nous avons pu constater que les véhicules s'avèrent fiables et solides malgré les exigences difficiles du parcours. A mon goût encore un peu lourds, je pense que l'on peut gagner en légèreté en changeant deux ou trois pièces notamment comme certains carters et protection de courroie en mettant des choses plus légères. Ensuite, on peut améliorer la partie garde-boue. Au lieu d'avoir les supports et les protège-cylindres latéraux d'origine, nous allons réaliser et usiner des protège-cylindres plus courts qui pourront servir de repose-pieds et qui viendront sur le cadre pour le protéger intégralement ainsi que la partie pompe à huile et toutes les durites... » Ce Sportster, ainsi préparé, va très bientôt être proposé à la vente. Il sera présenté prochainement dans sa configuration finale au salon de Casablanca à 177 000 dirams, soit environ 16000 euros. Vous pourrez même rentrer du Maroc directement avec votre nouvelle machine !