

EnduRoMania : trois décennies d'enduro-tourisme

Un rapport de Sergio Morariu

Partie 1 - L'idée de l'EnduRoMania est née au Pérou

Il y a cinq décennies, j'ai commencé mon fascinant voyage à travers le désert péruvien, une expédition dans un monde que la plupart des Européens ne connaissent encore aujourd'hui que par les livres et les films. En 1973, je suis arrivé au Pérou en tant que jeune ingénieur en gestion de l'eau et analyste de systèmes et je suis rapidement retrouvé au milieu de ce paysage désertique unique qui m'a fasciné dès le début.



Activité professionnelle au Pérou

Pour moi, le désert n'était pas seulement un phénomène géographique, mais une passion qui ne me quittait plus. J'aspirais à rencontrer des personnes extraordinaires qui avaient déjà exploré ce désert sans fin en tant que pilotes d'enduro expérimentés. Mon souhait de me lier d'amitié avec ces pionniers de l'aventure dans le désert s'est réalisé et a créé un lien qui existe encore aujourd'hui.

Les images de cette époque sont inoubliables, montrant comment les amis de l'enduro enfourchaient leurs motos d'enduro pour conquérir le désert. Avec d'autres amis enduro, nous avons fondé le club "Moto-Cross-Country del Peru" et avons profité de chaque occasion pour explorer le désert. Nous partions de stations-service situées sur la Carretera Panamericana Nord ou Sud et découvriions presque à chaque fois de nouvelles régions.



Randonnée enduro à la fin des années 70 au Pérou

La pratique de l'enduro nous permettait de traverser des terrains impraticables à la vitesse de l'éclair et de une nature à couper le souffle. Nos itinéraires étaient si variés que nous faisons rarement deux fois le même trajet. Notre soif d'aventure nous poussait toujours plus loin et les souvenirs de ces randonnées sont encore bien vivants aujourd'hui.

Les excursions dans le désert se déroulaient sur des pistes sablonneuses menant à des aires de repos utilisées par les camionneurs pour le transport de marchandises le long de la côte Pacifique. Les pauses déjeuner avec des délices péruviens faisaient partie intégrante de ces aventures. Parfois, nous faisons des excursions de plusieurs jours dans des zones désertiques reculées et passions la nuit sous des tentes à la belle étoile. Nous avons même organisé des rallyes sur le modèle du Baja California Rally, que nous avons baptisé Baja Paracas.



Randonnée enduro et rallye des Incas dans les années 80 au Pérou

Nous nous sommes également aventurés sur des routes non goudronnées, atteignant même des hauteurs de plus de 5 000 mètres au-dessus du niveau de la mer, dans les majestueuses Andes, où les sommets enneigés et les imposants glaciers façonnaient le paysage. Ces excursions nous ont offert un changement fascinant par rapport à nos aventures dans le désert et nous ont montré une toute autre facette du Pérou.



Randonnée enduro dans la région de l'Altiplano péruvien

Il est également remarquable qu'en raison de mon enthousiasme pour cette forme innovante d'enduro-tourisme, j'ai senti une opportunité de l'associer à l'esprit de développement économique qui caractérise la coopération internationale de la République fédérale d'Allemagne.

Cette idée s'est concrétisée par l'intégration de nos circuits d'enduro au Pérou dans l'offre Fly & Ride de l'agence de voyage Schmalz à Altenkirchen, par notre groupe avec des motos DR400R. En 1981, le jeune et talentueux journaliste Reiner Nietschke s'est chargé de la documentation journalistique de cette offre innovante d'enduro-tourisme outre-mer.



Enregistrements photographiques du journaliste Reiner Nietschke en 1981

Le premier contact de notre club "Moto-Cross-Country del Peru" avec un événement international d'enduro de classe professionnelle a été le Rallye des Incas 1986 organisé par l'italien Franco Acerbis et soutenu par notre club. De nombreux membres de notre club ont participé à ce rallye et aux suivants. Le succès des rallyes Dakar 2018, 2019 et 2020, dont le Pérou était une partie importante du parcours, a définitivement confirmé les qualités exceptionnelles du Pérou pour l'enduro.

Après mon retour en Europe en 1988, j'ai conservé des liens avec le Pérou et j'ai continué à faire des randonnées dans le désert avec mes amis péruviens. La nostalgie des paysages désertiques spectaculaires et les aventures que nous avons vécues ensemble m'ont permis de revenir régulièrement pour la beauté et le défi des déserts péruviens.



Randonnée enduro dans les années 90 au Pérou

Mais avec le temps, la manière de conduire l'enduro a changé. Les buggys SxS modernes ont conquis la scène. Ces véhicules tout-terrain de plus de 100 chevaux, avec de l'espace pour le conducteur et le passager, offraient une manière confortable et moins fatigante d'explorer le désert. Ce changement reflétait les progrès et l'évolution du sport tout-terrain.

Mon dernier voyage au Pérou m'a conduit dans ce que l'on appelle le désert d'Asie, à environ 100 km au sud de Lima, où j'ai pu parcourir avec mes amis des trajets à couper le souffle dans un paysage de dunes de sable, de collines escarpées et avec vue sur le bleu de l'océan. La diversité de l'environnement m'a une fois de plus impressionné et les défis dans les dunes ont provoqué des montées d'adrénaline.



Mes anciens amis enduro prudhommesques sont tous passés au Buggy SxS, sans exception.

La plupart des participants ont conduit les puissants véhicules tout-terrain SxS Buggys, qui se sont avérés être des compagnons fiables pour les défis du désert. Ces véhicules tout-terrain modernes nous ont permis de ne pas nous fatiguer trop vite et de nous déplacer en toute sécurité sur les terrains accidentés.

Après mon retour en Allemagne en 1988, j'ai été frustré par le peu de perspectives de pouvoir pratiquer mon hobby, l'enduro, et j'ai même renoncé à acheter une enduro. Puis vint le tournant en question et j'acceptai une mission dans le cadre de la coopération internationale allemande avec la Roumanie, où les circonstances me motivèrent à acheter une Suzuki DR400R en 1993 et où j'eus l'occasion d'apporter une contribution importante à la construction et à l'entretien d'un paradis de l'enduro dans mon ancien pays. Je vous parlerai des 30 ans de développement d'EnduRoMania dans la deuxième partie de mon histoire d'amour avec l'enduro randonnée.

<http://enduromania.net/>

Courrier électronique

[:sergio.enduromania@gmail.com](mailto:sergio.enduromania@gmail.com)

<https://nomud-adventures.com/>

[Courrier électronique nomudadventures@gmail.com](mailto:nomudadventures@gmail.com)

Partie 2 - EnduRoMania - Un voyage passionnant à travers les montagnes roumaines

Le projet EnduRoMania, une coopération avec la Fédération roumaine de motocyclisme (FRM), a marqué le tourisme enduro au cours des 30 dernières années. Les conditions de terrain et les possibilités touristiques uniques de la Roumanie ont rapidement fait de ce un point chaud pour les passionnés d'enduro en Europe. Aujourd'hui, la Roumanie accueille de nombreuses compétitions d'enduro, des championnats d'Europe et du monde ainsi que les célèbres RedBull Romaniacs à Sibiu. Ce qui a commencé comme une initiative locale s'est en un événement de renommée internationale, qui non seulement encourage la passion pour l'enduro, mais favorise également l'exploitation touristique et présente la nature et l'hospitalité uniques de la Roumanie.



Nature pure

En tant que chef de projet d'un projet de coopération allemand, j'ai reconnu les excellentes conditions pour la pratique de l'enduro dans le sud-ouest de la Roumanie et j'ai commencé à explorer les paysages montagneux du Banat avec ma propre DR350R.

Le projet EnduRoMania est né de l'idée d'utiliser l'enduro-tourisme comme outil de développement économique dans les zones rurales. Avec le soutien du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, EnduRoMania a vu le jour en 1995, un événement qui devait redéfinir les limites du tourisme de sport motorisé. Il en est résulté un rallye touristique où la navigation était au premier plan. Une sorte de course en étoile et de chasse au trésor à travers une zone rurale de plusieurs milliers de kilomètres carrés, qui représentait un défi unique pour les participants.



Des personnes aimables

La planification et la mise en œuvre du projet ont commencé au niveau des administrations des districts et ont ensuite été déléguées à l'organisation à but non lucratif créée à cet effet, la Fondation EnduRoMania.



Manque d'infrastructure

La promotion de l'EnduRoMania s'est faite par le biais de la même presse spécialisée que celle par laquelle Reiner Nietschke avait relaté notre expérience péruvienne d'enduro dans les années 80, et d'autres, comme la revue Enduro créée par Norbert Bauer, qui a depuis avec Motorrad Abenteuer. L'intégration d'Internet comme outil de marketing 'est avérée pionnière et le site web EnduRoMania, en ligne depuis 1996, a largement contribué au développement du projet. De nombreuses contributions des participants se trouvent sur les sites web et les médias sociaux. Dès le début, l'EnduRoMania a été inscrit aux calendriers des fédérations internationales de motocyclisme (FIM et UEM) et a même été représenté à la commission tourisme de l'UEM.



Idéal pour la randonnée enduro

Le nombre de participants a augmenté d'année en année et les deux événements organisés en 1995 sont devenus au fil du temps jusqu'à neuf événements EnduroMania Classic par an. L'EnduroMania Classic se déroule à des dates fixes et se compose de 5 jours de conduite active, d'un règlement concret, d'une réunion d'information, d'un classement et d'une remise des prix sur place. L'EnduroMania Anytime permet aux participants de décider librement de leur participation, de la date et de la durée, tandis que l'option Longue Distance est comparable à la Classic, mais a été spécialement conçue pour la faction Enduro de voyage. Toutes les variantes de l'EnduroMania disposent de la même documentation et des mêmes lettres d'accréditation officielles.



Aventure enduro

Les participants, majoritairement germanophones, viennent d'Allemagne, d'Autriche, de Suisse et de différents pays européens. La diversité des véhicules, du VTT au camion tout-terrain, se dans la large base de participants. À l'initiative du légendaire Peter Römer (85 ans), des équipes exclusives d'attelage enduro ont même pris le départ pendant plusieurs années. Le paysage des marques a évolué au fil du temps, avec une présence nettement accrue des enduros KTM. L'introduction du buggy SxS en 2009 a non seulement permis d'élargir le choix de véhicules, mais aussi d'enrichir l'expérience de conduite sportive.



Buggy SxS & Enduro Enduro attelage

La popularité d'EnduRoMania est confirmée de manière impressionnante par les nombreux récidivistes. Les participants qui ont fait leurs premières expériences dans les années 90 sont toujours actifs aujourd'hui. Un nombre non négligeable d'entre eux ont participé pour la première fois lorsqu'ils étaient jeunes et continuent aujourd'hui à participer avec enthousiasme avec leurs descendants. La tranche d'âge des EnduRoManiacs s'étend de très jeunes participants à des actifs de plus de 70 ans, ce qui montre que cet événement trouve un grand écho auprès de toutes les générations.



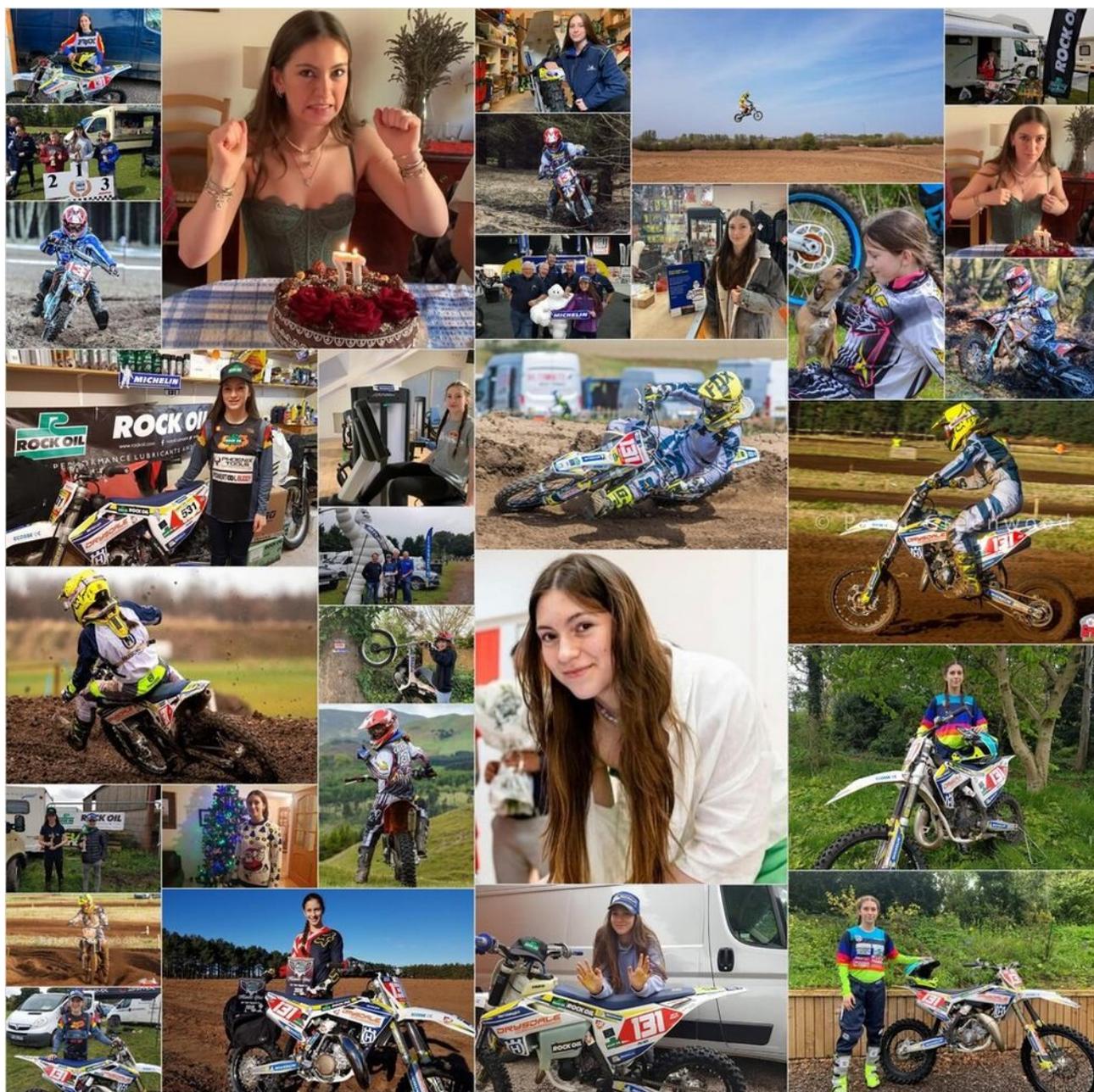
Enduro dur

La composante sociale de l'EnduRoMania est au cœur de l'événement. Les équipes mixtes composées de pilotes d'enduro, de véhicules tout-terrain ou de buggy SxS sont autorisées et favorisent une répartition variée des tâches. Le champ de participants s'étend du débutant en enduro à l'expert expérimenté en enduro-rallye. EnduRoMania a créé une plateforme de partenariat qui a conduit à des amitiés sportives de longue date dans toute l'Europe. Les participants forment des équipes mixtes et contribuent à la diversité et à la dynamique sociale de l'événement. L'intégration de sportives et le soutien d'initiatives telles que les Dirt Girls de la Hambourgeoise Tina Meyer contribuent à l'orientation inclusive de l'événement.



L'équipe Dirt Girls de la hambourgeoise Tina Meyer

De manière presque anecdotique, cet événement n'a pas seulement donné lieu à des expériences tout-terrain époustouflantes, mais aussi à des mariages germano-roumains durables et à la création d'entreprises en Roumanie par des participants internationaux à l'EnduRoMania. Une "enfant" particulière de l'EnduRoMania est Christina Palmer, aujourd'hui âgée de 17 ans. Christina a remporté deux fois le British Girls National Championship.



Christina Palmer - EnduRoMania espoir et championne britannique

EnduRoMania s'est également avéré particulièrement efficace pour l'intégration des sportifs à mobilité réduite se déplaçant en fauteuil roulant. Grâce aux véhicules tout-terrain à quatre roues, ces sportifs se sont vus ouvrir un domaine dans lequel leur handicap peut être surmonté dans de nombreux cas. C'est ainsi que nous avons eu dès 1996 le premier participant de ce type à EnduRoMania, Ottmar Königsdorfer, un ancien spécialiste européen de haut niveau dans la discipline du side-car motocross, qui s'est retrouvé en fauteuil roulant après un accident de sport. Avec son quad Yamaha Warrior, ce sportif d'exception ne se distinguait pas des autres participants de haut niveau. Le nombre de ces sportifs a augmenté au fil du temps, avec des groupes allant jusqu'à 12 de ce type, comme le groupe de la République tchèque fondé par Stanislav Hegedus, un pilote de rallye enduro qui a été blessé lors d'une compétition internationale.



Sportifs d'enduro à mobilité réduite

Le développement économique de la région a été favorisé par la création de dizaines de pensions. La fondation EnduRoMania, qui s'est d'abord concentrée sur l'organisation d'événements, a ensuite décidé de planifier et de mettre en place une infrastructure enduro-touristique. Ce processus a duré plusieurs années et a donné naissance au centre EnduRoMania de Brebu Nou. Inauguré en 2007, le quartier général d'EnduRoMania à Brebu Nou fait office de lieu central pour l'enduro, offrant hébergement, restauration et services.



EnduRoMania Hospitality

EnduRoMania s'est également spécialisé dans les événements spéciaux, notamment les ContiRoMania Incentive Events et les formations d'enduro avec des experts comme Graham Jarvis. Des événements sportifs non motorisés ont même été organisés à Brebu Nou, allant d'entraînements de survie à des camps de street art et des ateliers de photographie, en passant par des activités de team building.



Entraînements d'enduro avec des experts comme Graham Jarvis

Entre 2004 et 2011, les événements appelés ContiRoMania Trophy ont eu lieu dans le cadre de l'EnduRomania à Brebu Nou, après que la société Continental de Hanovre a construit une usine de pneus à Timișoara.



Événements de motivation du Trophée ContiRoMania

L'histoire du succès d'EnduRoMania s'étend sur trois décennies et a non seulement créé un événement enduro exceptionnel, mais a également contribué au développement touristique de la Roumanie. En intégrant la technologie, l'innovation et un large éventail d'activités, EnduRoMania est une plateforme complète pour l'aventure, l'amitié et la découverte des paysages impressionnants de la Roumanie.



Communauté internationale EnduRoMania

*Les photos utilisées ici proviennent des nombreux participants de la communauté EnduRoMania, qui nous les généreusement fournies pour documenter l'événement.

<http://enduromania.net/>

Courrier électronique

:sergio.enduromania@gmail.com

<https://nomud-adventures.com/>

Courrier électronique nomudadventures@gmail.com

EnduRoMania : Trois décennies d'enduro-tourisme Galerie d'images complémentaires

Enduro for Fun



Entraînement d'enduro avec Graham Jarvis 2



Détente



Alimentation @ EnduRoMania



Amitié



Rencontre pour faire connaissance



Points de compte



Planification



Turbo de voyage



Entretien



Remise des prix



Équipe de soutien EnduRoMania



Travail d'équipe EnduRoMania



EnduRoMania art numérique par Paul Salzberger - Telaviv



