

Monde Mo

# Monde Moto

le reflet de votre passion

Side Armec : SUISSE CONNECTION



COMPARATIF

DUCATI 888 STANDARD  
RACING, FULL CARBON

NOUVEAUTES

Honda VT 750 C

Triumph T 59

Triumph T 50

ESSAIS

Suzuki 1200 Bandit  
Kawasaki ZX9-R  
Suzuki 800 Marauder



Harley 1340  
Bad Boy



Des dizaines  
d'idées cadeaux pour Noël !

N° 48 JANVIER 1997 MENSUEL 28,00 F  
Editions : 2010 B - Luxembourg ; 1701 G - Europe ; 821 Bux - Canada ; 1355 SC

L 9171 - 48 - 28,00 F





# Sides Suisses Story

L'Automne est toujours riche en essais side-cars et c'est à cette période que nous remplissons les tiroirs d'articles en tous genres.

Le 14 octobre, nous avons pris rendez-vous chez le constructeur Suisse «Armec» et afin de ne perdre aucune miette de cette journée «exotique», ce n'est pas moins de 5 essayeurs qui ont fait le voyage. Soleil, side-cars et paysages Suisses, voici le premier épisode Helvète.

Photos et textes Gil & Co



rosserie du Tremola II - bien que volumineuse - est fine et élancée. Pas d'angle vif, pas de coin disgracieux, toute en longueur.

## Accès

La partie supérieure de la caisse se soulève à la verticale offrant un accès plus que aisé aux occupants.

**A**rmec, tout le monde connaît ce fabricant de side-cars aux allures de voitures de courses américaines. Des paniers une ou deux places s'attelant en majorité aux roadsters mais qui ne dénigrent cependant pas le tourisme et la conduite dite «familiale». Pour commencer les frivolités, nous avons eu le privilège d'essayer un V-Max «classique» et une seconde machine au look et au caractère plus agressif. Pour pimenter le tout, nous avons eu l'exclusivité du Scorpion. Un véhicule hybride mais très proche du side-car 3 roues, moteur de K1100, 2 places et comportement exemplaire. Allons-y et que les neufs roues entrent en scène.

L'ouverture se fait à partir d'une poignée sur le côté gauche (entre side et moto) et elle est facilitée par deux gros vérins hydrauliques. Petit plus ultra pratique, une sécurité enfant interdit la retombée brutale du cockpit. La fermeture s'effectue par verrouillage de type automobile et la dimension du dit verrouillage en dit long sur le soin apporté à la fabrication. Il est cependant préférable que ce soit le pilote de la moto qui verrouille la cabine si l'on ne souhaite pas la voir tomber brutalement.

## Une place et demie confortable

Une fois installés, les passagers bénéficient d'une banquette de 76 cm de très belle qualité et d'un intérieur capitonné et moqueté. Les jambes allongées, le confort est bon. Si en été, manches

## Tremola II

La version 2 places s'appelle Tremola II et c'est le plus connu de la gamme Armec. La première réaction est généralement d'ordre esthétique et rares sont les personnes qui ne flashent pas sur le Tremola. On peut être surpris, admiratif ou même «sur le cul» mais rarement déçu.

## Lignes pures

Hormis une aile torturée par le dignotant, la car-







*Le Pennzoil propose une place unique mais Sylvie a préféré l'aile accueillante et la conduite plus sportive de Théo. Et si sa moto perso (GSX-R 750) a toujours été son choucho, au vu des photos, on ne peut pas dire qu'elle se soit ennuyée à bord des panier*



## ESSAI

Le Tremolla II s'ouvre vers l'arrière et offre un accès particulièrement aisé. Le Cockpit se met à la verticale du panier ou peut rester entre ouvert grâce à une sécurité enfants de conception ultra simple et extrêmement pratique.



courtes et bermuda permettront de voyager tranquillement à deux, il en sera autrement l'hiver avec casques et gros blousons. Disons qu'un adulte et un enfant seront à l'aise.

### Les bagages

Le coffre (300 l), bombé et très profond offre une large ouverture mais sa forme fuselée ne permet

#### Tremolla II Carrosserie 2-Places

Armec Up Side Down fourche avec son Anti-Dive mécanique et sa course réglable de 20 à 45 mm. La course et la pression de l'amortisseur sont réglables en 7 positions différentes.

- Le système mécanique Armec Pro-Dive empêche, lors de freinages violents, le soulèvement de l'arrière du side-car et ainsi de soubressauts de la roue arrière.
- Roue Beringer 5x15 avant et arrière pour 185/65 R 15
- Conduites de freins adaptées en acier flexible et inoxydable
- Freinage intégré
- Amortisseur Bilstein réglable
- Conduite des amortisseurs avec guidage
- Attaches de la moto en acier renforcé chromé
- Attaches du side-car
- Le châssis du side-car est composé en tubes ronds d'acier soudé et pulvérisé
- Roue du side-car avec frein à double tambour hydraulique
- Frein à main à polan mécanique
- Suspension du side-car : amortisseur Bilstein réglable, levier de direction progressif
- Roues sport 13 en métal léger

**Carrosserie :**  
Matière synthétique laminée, vissée sur le châssis avec des coussinets en caoutchouc  
Zone déformante intégrée  
Coffre et espace du passager recouverts de feutre  
Tapis de sol  
Siège réglable pour deux personnes  
Ceintures de sécurité pour les passagers  
Éclairage du coffre à bagages  
Leviers à pression gazeuse pour soulever le capot  
Réservoir supplémentaire de 26 litres  
Protections pluie et contre le soleil avec boudes de fermeture  
Pare-brise gauche pour le passager  
Livrabie complet, sans peinture avec expertise fédérale et TÜV  
Prix pour le kit (montage compris) Fr. 31 960 Suisse

pas de ranger des objets rigides tels que valises ou poussette. Des sacs de sport seront plus aptes à prendre place au fond du panier. Son ouverture est actionnée par un classique bouton poussoir chromé.

### Sobre

A bord, pas de fioriture ni tableau de bord. Un vide poche, un pare



brise et la route. Le casque calé contre l'appui tête intégré, on attend le pilote.

### Tremolla I

Commençons par le V-Max. Expert comme vous l'êtes, si, si, ne soyez pas modeste, vous avez remarqué que la version présentée n'est pas à proprement parlé d'origine. Cadre moto, préparation moteur, il y a du boulot.

### Travail de haute précision

Sans entrer dans les multiples détails de fabrication, il faut savoir que la société Armec (Arregger Mechanik & Co) est à 50/50 axée sur le side et la fabrication de pièces aluminium de haute technologie. Un atelier plus propre que chez votre dentiste et des machines numériques dans tous les coins. La liste de sociétés clientes de l'entreprise rassure sur la qualité du produit. L'aéronautique, la moto, mais aussi des pièces spécifiques à la station orbitale MIR, autant dire que le travail est soigné.



### Revenons au Tremolla I



Le look Armec est toujours le même mais les dimensions sont plus modestes et un seul passager peut prendre place à bord. L'accès se fait par basculement du cockpit, mais vers l'avant cette fois-ci. Seule une partie intégrant le pare-brise et un tiers du capot bascule. Aucun système de fermeture mécanique, seulement des clips.

### Coin passager

La banquette mesure 67 cm et un appui tête intégré reprenant la forme du bosselage arrière permet de subvenir aux «tonneaux» éventuels. De plus, un arceau en aluminium servant aussi au couvre tonneau sur-



Après de multiples passages à droite, à gauche, au pas ou taquet, les commentaires vont bon train. Théo découvre la conduite pendant Sylvie se trouve des dons d'acrobate. Et si on se la refaisait !



plombe le tout. Le coffre accepte 250 litres de bagages «souples».

### Finition Racing

Sur le modèle présenté la finition intérieure inexistante rappelle que nous sommes à bord d'une version Rallye qui, entre autre, est à ce jour en tête du championnat Allemand. Cependant, les finitions intérieures des versions clients possèdent les mêmes garnitures que le Tremola II.



### Scorpion Made in England

Biplace égoïste, le Scorpion offre 2 semi-baquets modernes qui maintiennent parfaitement le corps. Un petit volant, une instrumentation de BM, deux manomètres, un petit pare-brise et deux arceaux type F1 pour parer à l'imparable. La carrosserie est en fibre de verre et un petit coffre est situé der-



rière les passagers. Le look à fait craquer petits et grands et il pourrait bien être le véhicule idéal si une vie existe après le side.

### En route

Contact, les deux V-Max démarrent et le Scorpion ferme la route. Si pour le Tremola II les petites modifications de la moto n'entraînent aucune surprise de comportement à basse vitesse, le «Pennzoil» surprend par sa position de conduite couchée



### Tremola I carrossé 1/2 place

- Le système mécanique Armec Pro-Dive empêche, lors de freinages violents, le soulèvement de l'arrière du side-car et ainsi de soubresauts de la roue arrière.
- Fr 455 (Environ 1 850 F)
- Amortisseur Bilstein réglable (spécial pour side-car)
- Fr 490 (Environ 2 000 F)

### Tremola I carrossé 1 1/2 places

- Attaches de la moto en acier renforcé chromé
- Attaches du side-car
- Châssis du side-car en tubes ronds d'acier soudé et pulvérisé
- Roue du side-car avec frein à double tambour hydraulique
- Frein à main à palan mécanique
- Suspension du side-car : amortisseur Bilstein réglable, levier de direction progressif
- Roues sport 13" en métal léger
- Matériau synthétique laminé, vissée sur le châssis avec des coussinets en caoutchouc
- Zone déformante intégrée
- Coffre et espace du passager recouverts de feutre
- Maquette
- Siège réglable
- Eclairage du coffre à bagages
- Couvre tonneau
- Livrable complet, sans peinture avec expertise et TUV
- Prix total, Tremola I : Fr. 11 960 (Environ 48 000 F)



- Look hors normes
- Qualité de fabrication
- Finition du moindre détail



- Le prix
- L'accès au coffre pour une famille
- Les turbulences sur le Tremola

### Ste ARMEC

Aregger Mechanik & Co  
Lohrensage  
CH 6020 Emmenbrucke

Tél : 00 41 41 280 75 00  
Fax : 00 41 41 280 75 15

sur l'avant, sa direction directe et le gronder sourd de son échappement. Le Scorpion offre direction précise (seul un léger louvoisement se sent dans les premiers 1 de roues) et une grande facilité de prise en main.

### Prise en main

Petites accélérations : mieux sentir les attelages, est classique avec une direction moyennement ferme,

### Attention

Tous les prix sont indicatifs et la foule d'options, de types de motos et de goûts personnels modifient sensiblement le tarif indiqué. N'hésitez pas à contacter Markus pour de plus amples renseignements. Le Change est d'environ 1 F Suisse pour 4 F Français. (Multipliez par 4).



## ESSAI

tenue de route «familiale» et un bon confort passagers. Amusant, il n'est cependant pas très rigoureux dans son comportement. Le Penzoiil est plus rude, le moindre écart de trajectoire suivi d'un coup d'accélérateur font patiner la roue. Le panier beaucoup plus léger (spécial Racing) suit la moto dans ses évolutions et le passager doit impérativement se prêter au jeu pour obtenir un

## Mea culpa

Toutes mes excuses à la société Armec. Pour la première fois et ce après de très nombreux essais sides et motos pour votre magazine préféré, j'ai fauté. Tellement enthousiasmé par le Scorpion, j'ai oublié les conseils de mère prudence et voulu cravacher plus que nature la cavalerie. Pourtant tout allait pour le mieux et ce passage en courbe n'aurait rien d'exceptionnel. Mais voilà, on ne prend pas garde, un coup d'embrayage de trop, le véhicule qui par en travers, un milli-instant de panique et c'est le toit. Un beau tour complet avec roues en l'air et casque frottant sur le sol. Et oui chers lecteurs, nous avons abîmés le seul jouet qui était disponible en Suisse. -Et nous ? Tout va bien merci à part quelques bleus, un blouson râpé et une grosse trouille, mais si ce n'est un souvenir de plus à raconter plus tard c'est certainement une grosse connerie que d'être trop sûr de soit. Alors si vous passez par la Suisse, que l'animal vous a crevé le cœur et qu'il vous tarde de l'essayer, faite très attention. Ce jouet est diaboliquement excitant et on se prend vite au jeu.

Gil



ensemble homogène et performant. Sur le Scorpion, le comportement de Karting met de suite en confiance mais c'est souvent à ce moment que l'on perd les pédales. Bien qu'offrant de nombreuses similitudes, la conduite n'est pas totalement identique et peut surprendre (lire encadré).

## Virolos

Les passages en virage serré ou sur les belles courbes Suisses sont négociés de différentes manières. Le II, avec son passager calé sur la droite ne rechigne pas à laisser couiner la gomme et le guidage plus «léger» de la roue avant absorbe trous et bosses en souplesse. Le Spennzoiil demande maîtrise et virilité à son guidon. L'arrière du side glisse bien mais le panier lève la patte et il faut contre balancer avec le passager pour un passage rapide. Les sorties de virages, elles sont plus franches et l'attelage s'arrache littéralement



de la courbe. Le Scorpion ne s'en laisse pas compter et son efficacité en courbe laisse tout le monde d'accord. Ça ouvre, ça tient et le passager peu même sortir au raz du sol pour augmenter l'adhérence.

## On vient pour la caisse

Si les démarches administratives d'homologation vous rebutent, sachez qu'il vous est possible de n'acheter que la caisse du Tremolla. Des spécialistes comme Produe-Side, DJ Construction, Choda, B.C.S ou bien d'autres pourront vous confectionner un châssis sur mesure (environ 13 000 F chez DJ). Ils s'occupent aussi de la papeterie et vous pourrez rouler en toute tranquillité et «légalité». Le prix de la caisse complète avec capote, sellerie etc. pour le Tremolla I est de 7 880 F et le Tremolla II 8 880 F soit respectivement 31 500 F et 35 500 F environ. Tarif au départ de la Suisse. Rajouter la TVA, la peinture etc. Pour tous renseignements contactez Markus.

## Piste d'envol

Nous n'avons pas pris l'autoroute (désolé pour les consos et la vitesse de pointe) mais nous avons pu tester le comportement «rapide» sur départementales Helvètes. Le II nous offre quelques écarts de trajectoire lors des décélérations brusques mais reste en général très sûr. Le freinage est bon et le comportement ne l'est pas moins. Pour le Penzoiil, c'est encore différent. Si l'on essore la poignée franchement, l'attelage vous gratifie d'un superbe Burn, suivi d'un décrochage et une poignée de fer est nécessaire pour garder l'ensemble dans le droit chemin. Sur le Penzoiil, le ramage est égal au plumage et un conducteur «ou plutôt» un pilote sportif pourra transformer chaque sortie en un grand moment de plaisir. Le Scorpion est parfaitement adapté aux longs trajets autoroutiers et son moteur, bien que souvent asthmatique sur certains paniers, est ici parfaitement exploitable et offre un confort de conduite remarquable.

## Bref, bref, bref

Tremolla I ou II, à vous de voir quel est le side le plus adapté à vos besoins. Si l'un est sportif, l'autre est familial, si le petit est idéal pour un couple, l'autre accepte un enfant, etc. Une chose est sûre, la qualité Suisse est encore de ce monde. Les engins sont superbes et la finition excellente mais si le comportement est tout à fait honorable il ne surclasse cependant pas la production Françai-

se. Seuls les tarifs pour le moins élevés peuvent ralentir vos pulsions, mais sachez que toute pièce est fabriquée sur place et bénéficie d'un contrôle rigoureux. Et encore un détail. Il n'y a pas à ce



jour de side-car Armec sur le sol de nos ancêtres, alors qui sera le premier ?

## Confessions des passagers

Sylvie et Patrick (surnommé Robocop à cause de l'attelle gagnée au combat lors du Bol d'Or 96 -NDLR dans les stands I-) ont, durant cette journée, fait office de testeurs passagers moto et side. Honneur à la demoiselle qui a préféré le confort douillet du II et son accès facilité par la gigantesque ouverture. Patrick, lui, se sentait mieux calé dans le Penzoiil mais regrette un pare-brise trop bas qui produisait de nombreuses turbulences. L'amortissement à été jugé bon sur les deux sides. Ferme mais ne transmettant que modérément les inégalités de la route. L'accès aux coffres facile et si nous n'avons pas mis le couvre tonneau sur le I, la monte de la capote du II s'est faite facilement et le look n'a pour une fois pas été mis à dure épreuve. Dans le Scorpion, le passager est confortablement installé et harnaché au baquet. L'absence de capote rend le casque obligatoire mais les sensations offertes sont réellement envoiées.