

UN CERTAIN PENCHANT

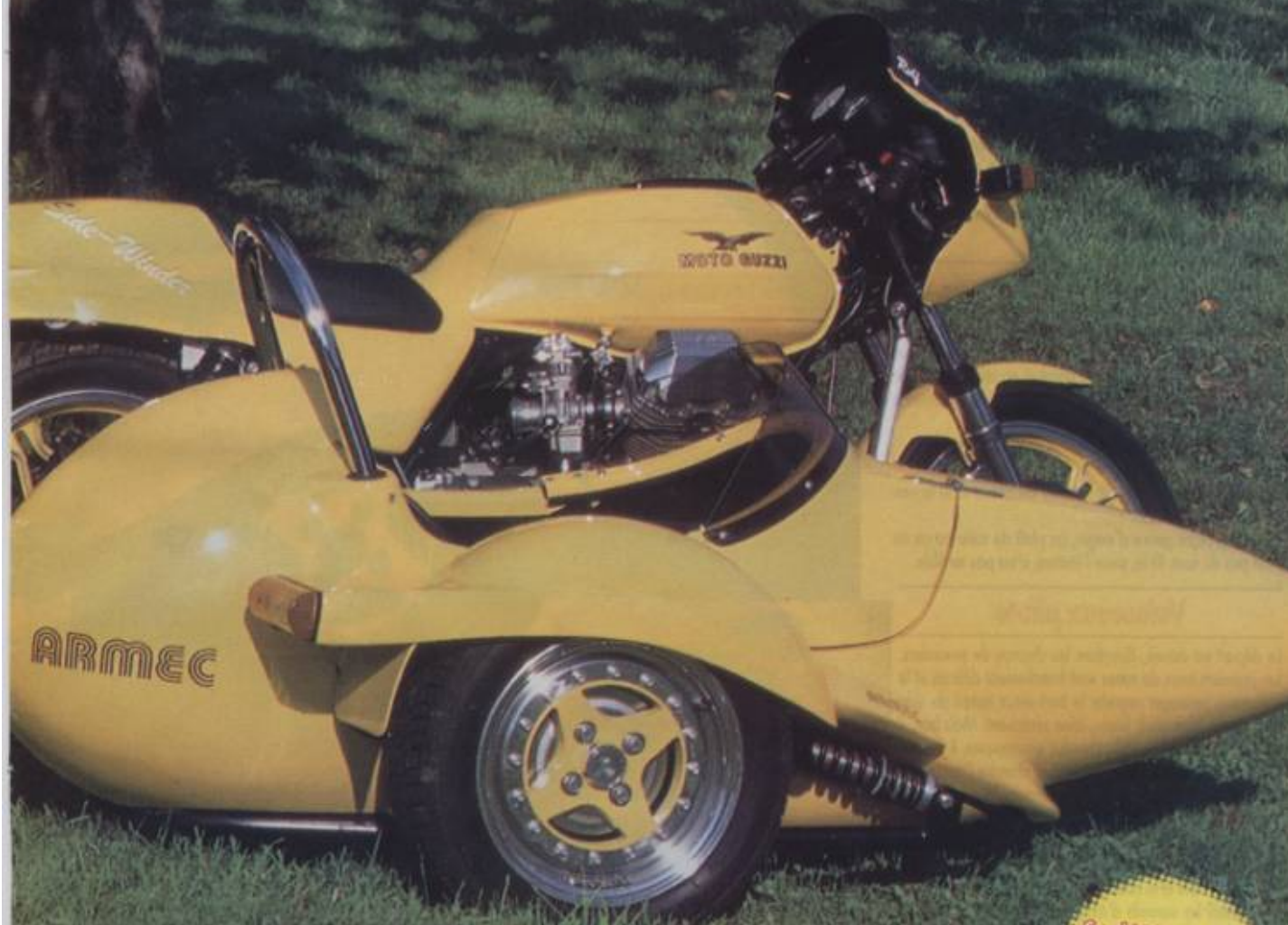


Monde Moto 76

POUR LE SIDE

Choses promises choses dues, la suite de notre périple Suisse se déroule sur de belles Italiennes aux couleurs aguichantes et sur un modèle de side-car peu connu chez nous, le Sidewinder. Il s'agit d'un articulé mais cette fois-ci à l'inverse des modèles de Side-Bike (Toro), Produc-Side (Flexit) ou de A.J.F (Axion) ce n'est pas l'ensemble qui penche mais uniquement la moto.

Photos et textes Gil & Co



Société Armec
Aregger Mechanik & Co
Lohrensage
CH 6020 Emmenbrücke
Tél. 00 41 41 280 75 00
Fax 00 41 41 280 75 15

Le Winder essayé est attelé à une «Le Mans» de 1986 et appartient à un client de la société ARMEC. Nul besoin de vous vanter la finition et l'entretien apporté à son véhicule par cet heureux propriétaire «Suisse». L'attelage est impeccable et la machine tourne au quart de poil. Pour que le Winder ne s'ennuie pas, il est accompagné par une 1100 Sport fraîchement sortie du moule attelée à un Tremolla I (modèle essayé dans le N° 48).

Cherche virages en tous genres

Lorsque l'on essaie un side-car de vitesse, on cherche un circuit - logique - et lorsque l'on teste un side-car qui penche, on essaie de trouver un enchaînement de «ESSE» et c'est ce que nous avons fait. De superbes courbes bien virolantes au milieu de la campagne Helvète.

Qui veut le prendre ?

Théo s'est dévoué «Corps et âme» et c'est donc à lui que revient le privilège de dompter cet étrange animal. Si le Toro ne lui est pas inconnu, il n'a jamais eu l'occasion d'essayer ce type de véhicule. Et plus étrange que le Winder, il faut trouver. A l'arrêt, l'ensemble paraît démantibulé. A croire qu'il manque une rondelle, un écrou ou pire, qu'il ne soit pas solidaire de la moto. Mais une fois rassuré sur ce dernier point, il enfourche la «Le Mans» (et non l'Allemand).

Classique mais

Les commandes sont standards et l'embrayage d'époque. Un bon câble bien dur. De ceux qui vous fournissent tendinite et mal au poignet en une après-midi. La selle est ferme et le moteur vibrant. Nous sommes bien sur une Guzzi.

- Mets le pied droit sur le châssis et enlève la béquille. Ben voyons.

- La conduite est un peu déroutante au début mais tu verras, ça vient tout seul.

En fait, avec ce genre d'engin, ça plaît de suite ou ça ne plaît pas du tout. Et là, pour l'instant, c'est pas terrible.

Valeureux pilote

Le départ est donné, direction, les champs de pommiers. Les premiers tours de roues sont franchement délicats et le valeureux passager regrette le bon vieux temps du side bien rigide, bien droit, bien... bien sécurisant. Mais bon, il a signé, il doit en C... Théo cherche ses marques, il dose la poignée de gaz, vérifie le freinage et cherche l'angle. Sur qu'en ligne droite, à vitesse raisonnable, la machine file tranquillement et le Twin offre de bonnes sensations, mais la première courbe semble infranchissable. Et justement, la voilà une belle gauche bien large.

- Tu reste souple et tu oublie le side.

C'est beau les conseils d'ami, surtout lorsque la personne n'a jamais eu l'occasion de faire le moindre tour de roue en side. Enfin, quand faut y aller, faut y aller. C'est parti et... c'est passé.

Du gâteau

La moto s'est penchée tout à fait naturellement en courbe et le side a suivi. La différence de conduite sur la moto a été de pousser un peu plus sur le guidon tout en restant certain que le panier ne serait pas trop à gauche. Sinon, rien de bien méchant.



Le passager - on l'avait oublié - a été surpris par la position. Le side reste droit mais la force centrifuge l'oblige à sortir vers la moto. Légèrement penché avec l'impression d'aider le pilote à mieux anticiper le virage et l'appréhension du départ a totalement disparu.

On accélère le rythme

- OK, j'ai compris le système, il ne reste plus qu'à pratiquer le droit.

Aussitôt dit aussitôt fait, le droit se présente et il est attaqué de la même façon. un poil de virilité au guidon et ça

passé. Par contre, la position du passager est cette fois-ci moins agréable. Le pilote et la moto viennent se poser sur le panier. Le coup est pris et il faut maintenant améliorer la vitesse de passage. Une belle courbe est choisie et pendant une bonne demi-heure, le Winder et le Tremolla vont enchaîner les virages. 50,60,80 ça passe de mieux en mieux et pilote et passager améliorent les chronos.

Mollasson Suisse

Le Tremolla, étant tout ce qui a de plus classique, suit le train sans sourciller. Le guidage est excellent et ce n'est

malheureusement pas la puissance du Guzzi qui met notre vie en péril. Mais que c'est il passé ? Cette moto que j'avais adoré, presque sublimé pour son caractère, lors de sa sortie et vanté auprès de mon entourage est ici complètement anémique. Moteur creux, accélérations de custom 1/2 litre, un vrai poumon. La réglementation Suisse aurait elle sévi ? Les chevaux sont-ils restés au paddock ? Dommage. Car si le caractère est plus important que la puissance pure, il ne faut cependant pas que celle-ci soit inexistante. Bref, la version Française était beaucoup plus sympathique. Sinon, côté side-car la finition du Tremolla I est toujours aussi

Un véritable profil de fusée. Difficile de faire plus raz du sol que le Winder. Le pare brise se soulève vers l'avant et offre un accès relativement aisé pour ce type de side.



Si en tout terrain, le débattement important apporte un plus en confort, sur le Winder, la suspension est juste satisfaisante, le comportement bien que sain est assez déroutant avec un pilote qui vous tombe dessus sur les droites et l'étréitesse du panier interdit tout long trajet avec armes et bagages et qui plus est capoté. Seul un usage détente et déconnade à deux peut justifier son achat mais il faudra aller poser ses roues dans une région bien tourmentée pour profiter à fond de ses qualités dynamiques mais Ô combien déroutantes.



bonne et chaque pièce est traitée avec soin. La fourche est superbe, les pièces bien ajustées etc. (lire *Monde Moto* N° 48).

Changement de main

C'est maintenant au tour de Gilles de prendre le guidon. Comme écrit plus haut, la conduite d'un articulé, ça passe ou ça casse, et là, ça passe très bien. Peu habitué au side, il ne s'en soucie guère et prend rapidement ses marques.

Évidemment, le poids du side change quelque peu la conduite mais rien de gênant. C'est comme s'il avait

conduit le Winder toute sa vie. Virages rapides, conduite sportive, le Winder est plaisant, mais une question, à quoi sert-il ? Comment faire pour emmener mon épouse et mon fils. Ou mettre les bagages, et si il pleut ???

Ben alors ?

Il faut reconnaître qu'un side articulé destiné à une utilisation routière n'a pas vraiment de raison d'être.



Look BD (Winder)
Qualité de fabrication (Winder Tremolla)
Son originalité



Le prix (Tremolla)
Véritable efficacité (Winder)