



Côté transfos et modifs

Les transformations et les modifications se suivent au fur et à mesure des kilomètres.

Les amortisseurs de la moto sont changés contre ceux d'une Yamaha XJ 900 plus court et plus dur.

Fabrication d'une fourche triangulée avec amortisseur de Honda VT 500.

Celle-ci n'apporte que des avantages par rapport à celle d'origine qui se vrille dans les virages, se tasse lors du freinage et demande un effort de camionneur pour tourner.

Pour le confort du passager, moquette et tapis de sol, marche pied, montre, petit pare-brise.

Le freinage est amélioré grâce à deux disques de SR 500, étriers et maître cylindre de XS 750 ainsi que des durits de type aviation.

Le frein à tambour du panier est couplé à celui de l'arrière de la moto et permet de tirer droit lors d'un freinage appuyé.



L'amortisseur du side d'origine Jawa est une catastrophe et l'échange contre un Koni s'impose après avoir modifié le bras oscillant.



Les roues d'origine en alu ont été changées par des modèles à rayons d'une SR allemande pour une adéquation avec la roue du side, et un look plus rétro.



Le cadre de la moto est renforcé à plusieurs endroits.

Vue arrière de l'ensemble. À noter le porte bagage et siège basculant pour accéder au coffre.



Les pneus sont des spéciaux side à section carrée, pour l'avant un Avon MK2 en 3,50 x 19, l'arrière est un Metzeler Block K en 4,00 x 18 et celui du side un Mitas en 3,50 x 16. Durée de vie des pneus dans le meilleur des cas.
Normal : AV. 4000, AR. 2000 à 3000 et side 1000 km.
Carrée : AV. 6000 à 8000, AR. 4000 à 5000 et side 3000 à 4000 km.

Côté homologation

Le dossier est constitué, puis remis à la préfecture. Il comprend :

- ▶ Photocopie de la carte grise du véhicule.
- ▶ Fiche technique et facture du side.
- ▶ La feuille des mines.
- ▶ Ticket de pesée
- ▶ Certificat du montage du professionnel.
- ▶ Autorisation d'atteler.

Après 2 semaines nous obtenons un rendez-vous à la DRIRE pour le contrôle. Heureuse coïncidence, le technicien qui procède aux vérifications est lui-même sidecariste. D'un œil expert, il vérifie les données, contrôle les numéros de série, l'éclairage et les freins. Petit essai, ok, tout est bon. Passons à la signature et au tampon.

De retour de la DRIRE, nous passons directement à la sous-préfecture pour la carte grise. Étonnant ! La nouvelle carte grise nous octroie 4 places assises ! Et maintenant, direction l'assurance.

À la MACIF, pas de problème, prix inchangé, le side est un accessoire, et les sidecaristes de braves pères de famille très raisonnables (les statistiques ont parlé !)

Pour nous soulager du stress de cette matinée nous nous sommes baladés tout l'après-midi en toute légalité : que du bonheur !

Côté technique

- 120 km/h en vitesse de pointe à vide ou chargé.
- une consommation de 9 litres au cent.
- une largeur de 1,54 m.
- un poids à vide de 240 kg.
- un coffre d'une contenance de 60 litres.

Côté avantages et inconvénients

Les points forts



La patate, la maniabilité, la rareté, le rapport qualité/prix/plaisir et le sourire des gens que l'on rencontre.

Les points faibles



La consommation, l'usure du pneu du side et l'exposition aux intempéries (pas de capote).

Si vous recherchez des pièces pour Velorex, contactez notre partenaire, le Garage de la Forge. Outre Velorex, Hubert propose également des pièces pour Jawa.

L'adresse

■ Hubert au 03 89 25 34 86
Garage de la Forge - 5, rue de Mulhouse
68210 Balschwiller

