



UN PEU DE TECHNIQUE

- ▶ Flat twin de 750cm³, culbuté (à l'ancienne mode BMW)
- ▶ Allumage électronique
- ▶ Carbus japonais Keihin
- ▶ Une marche arrière (fort pratique !)
- ▶ Commodos similaires à ceux de toutes les machines japonaises actuelles (mais les cocottes ne sont pas en plastique !)
- ▶ Démarreur électrique (il ressemble à celui d'une voiture) et kick (très facile car peu de compression)
- ▶ Alternateur du genre costaud (là aussi il semble prélevé sur une auto)
- ▶ Une finition tout acier : garde boues, caches latéraux et même le panier (dont la coque nue coûte 400€ en rechange...)
- ▶ Transmission par cardan
- ▶ Un panier une place sans capote, mais avec un pare-brise articulé pour en faciliter l'accès et démontable aux beaux jours, ainsi qu'un « tonneau cover » qui vous abrite du froid et du vent ou qui évite au panier de se remplir d'eau lors du stationnement sous la pluie.
- ▶ Une roue de secours et un coffre équipé d'une trousse à outils et d'un manuel du proprio comme on n'en voit plus. Il y a même des démonte-pneus et une pompe à air... on peut partir confiant.

Retour au cours

Lors de mes premiers tours de roues, je ne freine pas assez avant les virages à droite au goût de mon professeur. En effet lors de ma prise en mains, j'ai cette sensation bizarre, qui se confirmera plus tard durant le week-end, que le panier est très léger et qu'il n'en faudrait pas beaucoup pour le lever...

Les virages à gauche ne posent pas de problèmes et mon moniteur me fait faire deux fois le tour du rond point en poussant un peu afin de sentir l'adhérence et le comportement de l'engin.

Je sens que la roue avant pourrait riper ou le side partir de l'arrière, même si mon instructeur veille à ce que je ne dépasse pas les bornes.

Le frein arrière à tambour est très mou. Il est couplé au side, tambour aussi, par le biais d'une tringlerie assez « russe-tique » et d'une précision qui doit, selon moi, s'altérer avec l'usure.

On ne doit s'en servir que pour :

- ▶ ralentir l'attelage
- ▶ l'aider à tourner à droite

▶ contrecarrer le phénomène de tirage à gauche lors de l'utilisation du frein avant.

À cet effet je suis informé que, sur l'attelage loué, le frein du panier est réglé de manière à freiner avant la roue arrière de la moto. Ceci pour faciliter encore plus la prise des virages à droite.

J'ai vu un autre Ural attelé dans l'atelier et disposant d'un freinage arrière hydraulique qui doit être plus fiable dans le temps (et puissant ?) Il semble que ce montage ne se fasse plus. Dommage à mon avis.

Si on assiste l'arrière et qu'on dose bien avec le frein à disque (hydraulique) avant, on freine en ligne.

Le frein avant (marque Grimeca) est assez puissant et permet de tourner sur la gauche. Si, lors du freinage, il est nécessaire de virer à droite ou à gauche, il suffit de relâcher l'un ou l'autre des freins. C'est une vraie direction assistée !

Après cette prise de contact, c'est moi qui ramène l'attelage sur Avignon...

À moi la ville ! ■



La roue de secours peut être montée sur le panier ou à l'arrière de la moto, mais pas sur l'avant lorsque la moto est équipée du frein avant à disque.

« Il est déconseillé de s'aventurer sur nos routes européennes avec la version à frein avant à tambour ! » me précise le mécano de l'atelier. C'est vrai que s'il freine aussi bien que son homologue arrière...

Dans la seconde partie, la conduite en ville, les impressions de Richard sur nationale et gros plan sur le Ural Tourist



Le départ s'est effectué de La Casa-Néné, siège du club Ural « Basic and Kick » à Béziers, direction Sète, pour embarquer sur le Marrakech pour 44 h de traversée jusqu'à Tanger. La descente du Maroc, de la Mauritanie jusqu'à Dakar se feront en 7 jours de routes et de pistes pour atteindre le Sénégal avec une moyenne de 500km parcourus entre chaque étape. ■

Raid Béziers-Dakar 5500 KM EN URAL TOURIST DE LUXE !



De retour du raid et de gauche à droite : Paulo et Mija. Préparation de l'attelage : 3 pneus à crampons type Rangers, 2 réservoirs d'appoint pour un bon 600 km d'autonomie... Et roule ma poule !

Basic and Kick
10, rue Carnot - 34500 Béziers
Jean-Christophe tél. 06 72 95 47 52.