



◀ Les fonderies ne sont pas terribles, de même que certains caoutchoucs déjà craquelés (7000 km au compteur) et il y a des suintements sur pas mal de plans de joints moteur (tolérances d'usinage ?) une fuite d'huile sous le cardan et de la graisse a repeint toute la jante arrière du côté opposé au cardan.

Au tableau de bord, un ► compteur de vitesse avec graduations en kilomètres par heure et « miles per hour », un totalisateur et un partiel, 4 voyants (plein phare, point mort, clignotants, charge batterie).



La bête dans le garage, j'en fais le tour

La peinture bleue est assez belle, mais sur les côtés du réservoir on a un peu de peau d'orange. Les filets blancs sont peints à la main et on voit à certains endroits qu'il y a eu plusieurs passages. Il y a une tirette de starter par carbu, un seul robinet d'essence à gauche. Un cran sur chacun des starters permet de trouver la position pour démarrer à froid.

Sur le réservoir on trouve un vide poche que je n'ai pas pu ouvrir, il faut une clef spéciale que je n'avais pas.

Le bouchon d'essence se visse et peut se verrouiller à clef.

L'antivol de direction est constitué par un « Neman » sur la colonne de direction (à l'ancienne).

Le niveau d'huile se fait par une jauge classique. On peut régler l'allumage soi-même grâce à un ingénieux système avec une lampe témoin intégrée (c'est expliqué en détail dans le manuel du proprio). D'une manière générale, avec la revue et les outils fournis, on doit pouvoir se dépanner tout seul dans la plupart des cas. Avantage de la conception basique.

À 8000 €, on en a pour son argent si on veut du neuf. Si on veut mieux fini, plus performant, plus ceci ou cela, on a deux options :

- ▶ Acheter du neuf en marque occidentale, mais les tarifs n'ont rien à voir.
- ▶ Prendre de l'occasion « moderne » pour le même prix.

Le lendemain nous prenons la route (170 km) pour aller livrer 6 cartons de Vaqueyras chez des amis. et je passerai quelque temps à essayer de caser les cartons ; un side ce n'est tout de même pas une voiture (...)

J'ai retenu comme parcours Avignon-Aix par la RN7, puis Aix-La Bouilladisse-Gémenos-Circuit Paul Ricard-Gorges d'Ollioules-Toulon. Soit, pour ceux qui ne connaissent pas, de sympathiques routes tortueuses bien connues des motards de la région.

La RN7 nous permet de prendre en main l'attelage, bien alourdi à l'arrière par l'excès de bagages, et de comprendre qu'il ne faut pas relâcher trop brutalement l'embrayage au feu sous peine de cabrer et de partir à droite toute ! N'est-ce pas Sophie ?

Le parcours Aix-Gémenos va nous dégrossir un peu et la confiance arrive peu à peu (c'est là qu'il faut prêter grande attention).

Le Paul Ricard sera avalé (attention, un verre ça va, deux verres...) à une vitesse de 60-80 km/h

Pour vous donner une idée de la contenance, 3 cartons rentrent dans le coffre, les 3 autres étant fixés sur la roue de secours... à propos, le coffre du side n'a pas de verrouillage. Il faudra bricoler quelque chose vous-même. Heureusement pour nous que la selle passager est absente sur le modèle loué. Ce porte-bagages sera bien utile pour nos effets du week-end ! Je remarque au passage qu'il y a de nombreux points d'ancrages possibles pour les sandows afin d'arrimer les bagages.



ce qui n'est pas mal du tout... Le moteur a suffisamment de ressources pour ne pas donner l'impression d'être juste ou à la peine. Il y a un bon frein moteur en 3^e.

Dans les gauches l'attelage met bien en confiance. La roue avant peut riper un peu, mais n'oublions pas notre chargement important à l'arrière du side qui modifie la répartition des masses et le comportement de l'attelage. Il suffit de se placer plus en avant afin de la charger et il n'y paraît plus.

Dans les droites, je me sers du frein arrière et Sophie se penche un peu. Ça passe sans soucis. Le simple fait pour le passager de pencher un peu fait beaucoup au niveau des sensations et donne la nette impression de pouvoir passer plus vite. Voilà que nous adoptons une conduite un peu plus « sportive »... on se calme !

Je passe donc le guidon et m'installe dans le panier, en route pour les Gorges d'Ollioules (...) Le lendemain, j'irai m'entraîner sur une piste de moto école mais ceci est une autre histoire (...) Le week end touche à sa fin et il est temps de remonter.

En conclusion de ces 500km nous avons été emballés par ce week-end et par notre expérience side-cariste.

Cela m'a permis de constater que mon attirance pour le side était confirmée... M. JP Dedôme, si vous nous lisez, nous avons toujours un GSX à atteler...

Le Ural est très sympa, mais a des limites d'utilisation qu'il vaut mieux connaître avant de franchir le pas, ou alors il faut savoir ce qui fait partie du « voyage dans le temps » et l'aborder avec l'état d'esprit qui lui correspond. Il conviendra aussi à ceux qui veulent se faire plaisir avec un attelage rétro mais neuf, qui sort de l'ordinaire et dont la conduite et les sensations sont aussi d'époque.

Tarifs

- De la location : 110 € par jour avec assurance minimale incluse, pour 300 km/jour.

Pour les options au niveau assurance (individuelle conducteur, passager), voir de votre côté. Un antivol est fourni, ne pas oublier de le réclamer.

Ils ont aussi des casques et de l'équipement (bottes par exemple) pour ceux qui viennent en touristes, les mains dans les poches et les « tongs » aux pieds...

Jurassic Motors SARL
14 Av. Albin Gilles, ZAC de la Gare
13210 St Rémy de Provence
Tel. : 04 90 26 03 19
www.jurassicmotors.com



Le point de vue de Sophie

(NDM : note du mari)

Comme je l'avais pressenti, la conduite de cet hybride à trois roues m'a vraiment plu. Je me sens prête, maintenant, pour le jour où la famille s'agrandira, à prendre les commandes d'un side-car (NDM : je savais bien qu'il y aurait une contre-partie à l'achat d'un panier...), un side un peu plus moderne tout de même !

**Participe au JDM !
LE MAG
écrit par ses lecteurs**