

à mba Produc'side

La tenue de route elle aussi est très perfectible. L'améliorer étant chose plus délicate c'est par téléphone et par mail que je chercherai conseils auprès des « pro » du réglage de châssis sur les différentes directions à explorer (*merci à tous de m'avoir écouté, aidé et répondu à mes questions*). Et c'est à force de tâtonnements que j'arriverai à obtenir un comportement plus conforme à ce que j'attends et surtout plus sécurisant. Voilà pour la prise en main.

Passons à l'utilisation au quotidien (*c'est le même qui a dit « enfin » ?*) Le confort, l'espace et l'insonorisation intérieure du panier sont de premier ordre, avec l'ouverture électrique du side (*commandée de l'intérieur ou de l'extérieur*), assistée par des vérins à gaz ne nécessitant pas de débâcher pour entrer ou sortir.

Le pare brise panoramique en verre feuilleté permet de rouler décapoté à l'abri des turbulences, la large banquette de 89 cm avec appuie tête intégré

Le coffre de 250 litres (*que dis-je, une véritable soute, ça nous change*) entièrement recouvert de moquette, éclairé et fermant à clef qui paraît sans fond tant on en met.

En ce qui concerne la sécurité passive, deux ceintures « ventrales » et un large arceau chromé rassurent les parents.

Pour notre part, nous apprécions la position sur la moto assis bien droit sur la large selle « Corbin », ma moitié peut, en plus, s'adosser sur le sissy-bar garni d'un pouf recouvert de cuir.

Le petit saute vent offre une protection efficace et j'ai remplacé le guidon d'origine par un modèle en alu plus large et moins cintré me convenant mieux.

Tout le monde profite aussi du silence de fonctionnement du moteur (*refroidissement liquide*) et des pots d'échappement d'origine (*quoique ma femme n'aurait rien contre un peu plus de bruit de ce côté là mais bon, plus tard peut-être...*)

C'est également, et surtout dans le panier, que ce silence est apprécié des enfants (*quand y mettent pas la "zique à donf"*)! C'est un attelage « lourd » à faible garde au sol (*attention aux ralentisseurs*).

Le panier pèse 105 kg à vide ajoutés aux 280 kg de la moto pour un poids de plus de 400 kg en ordre de marche (*sans passer ni bagages*)!

La classique fourche à balancier (*entièrement chromée*) est secondée par un amortisseur de direction, les roues de la moto (Beringer en 14") sont en alu et celles du side en 13" en alu également. Fournalès fournit les 5 amortisseurs (*pour l'avant le choix est discutable*).

Le châssis du side est fixé au cadre de la moto en quatre points.

Le freinage est assuré à l'avant par 2 étriers 6 pistons Grimeca, 1 étrier Brembo sur la roue du panier et l'étrier de frein d'origine sur la roue AR. Ils sont couplés AV/side à la pédale de frein et AV/AR au levier de frein AV.

L'éclairage du joli petit phare rond est plutôt faiblard.



▲ L'ouverture du couvercle de coffre est assistée par deux compas. L'habitacle est entièrement recouvert de moquette, avec une place conséquente aux jambes (même pour un adulte) sans oublier la radio et... les portes gobelets, le grand luxe, « quoa ».



◀ Le poste de conduite

Le moteur. Il est en version « street légal » (100 cv) c'est-à-dire sans le V-Boost*. Les performances sont néanmoins suffisantes à mon goût et tout a fait conformes à mon style de conduite, tout en souplesse et sur le couple ce qui nous préserve un peu des rigueurs Sarkozyennes. Largement de quoi « cruiser » sur R.N à 90/110 km/h en consommant - de 8,5 l/100 (*au prix du litre de super, ça compte*).

*Équipement qui est monté en série (*sur les modèles qui n'étaient pas vendus en France...*) portant la puissance à environ 140 cv mais augmentant également la consommation d'essence...

Puisse qu'on parle conso. Un réservoir additionnel de 12 l prend place dans le coffre du side ce qui avec les 15 l de la moto (*dont 3 de réserve*) autorisent une autonomie d'environ 300 km. Le compteur est quant à lui optimiste de 10 %. À 100 km/h réels, le moteur ronronne à moins de 4000 tr/min.

Voilà, après une impression plus que mitigée lors de la prise en main et les divers

déboires des jours et semaines qui suivirent l'achat c'est avec énormément de plaisir que nous parcourons maintenant les routes de France et de Navarre et nous ne regrettons absolument pas notre choix. Et les 900 km parcourus lors de ce week-end du 8 mai pour la première « grande sortie en famille » ne font que le confirmer. ■

Aucun side ne se comporte de la même façon, chacun s'adapte ou s'habitue au comportement de son attelage en fonction de ses qualités et défauts et fini par ne plus s'en rendre compte au fil du temps

**Le moteur avait de nombreuses « ratées » et quand il était bien chaud, calait en dessous de 3000 tr/min sans parler des démarrages calamiteux voire impossible parfois (*perdu en plein centre ville à Reims un samedi après-midi, c'est vraiment pas génial*) et le bocal de liquide de refroidissement était vide après 500 km de routes parcourus (...)

La tenue de route quant à elle était... déroutante ! L'attelage faisait de brusques écarts de droite ou de gauche en fonction des déformations longitudinales de la route au dessus de 90/100 km/h (*pas vraiment le truc qui met en confiance, hein !*) Au point qu'à un moment j'ai failli faire demi-tour et le ramener à son propriétaire ! Pourtant, j'avais bien fait un « galop

d'essai » en faisant le tour du village avec le proprio dans le panier. Essai bien insuffisant, trop court (*en temps comme en distance*) et surtout trop superficiel pour détecter tous ces dysfonctionnements et révéler les autres points critiquables !

Le soir même, de retour à la maison je téléphonai aussitôt au vendeur pour lui faire part de mes impressions et de mon mécontentement en ce qui concerne les dysfonctionnements moteur ! Je me suis donc entendu avec lui pour faire diagnostiquer la moto par un professionnel et partager les frais de pièces et main-d'œuvre.

Pour ce qui est de la tenue de route je ne me faisais pas trop de soucis, ça s'arrangera avec des réglages et

quelques modifs : réaligement des roues AV et AR, changement des pneus larges par des plus étroits (165/65/14), changement des roulements de roue, contrôle du pincement et de la précession, optimisation du réglage de châsse de la fourche, ajustement de la pression des pneus et des amortisseurs arrangeront quelque peu les choses... Et je vais bientôt essayer de nouveaux amortisseurs AV classiques à ressorts qui devraient améliorer la « tenue de cap » tout en me permettant de réduire la châsse et de ce fait rendre la direction un peu moins physique (*quand vous lirez ces lignes, ce sera fait si l'essai est concluant*).

Aujourd'hui tout est donc quasiment rentré dans l'ordre.