

MOTO

JOURNAL

17F
N° 1063

MOTO
JOURNAL

La plus forte vente de la presse moto

Moto Journal

BP 101-92106 Boulogne Cedex

Tél. (1) 46 09 95 96

Téléfax : (1) 46 08 47 76

Abonnements : (16) 44 03 44 99
(province)

Directeur

Jacques Bussillet

Assistante

Sylviane Lecorcier

Rédaction

Rédacteur en chef

Philippe Barret

Direction artistique

Christophe Gouju

Rédacteurs en chef adjoints

Christian Lacombe (adjoint au
rédacteur en chef), Eric Maurice
(responsable des essais)

Secrétaire / P.A. / Magic Puces

Pilar Domerge

Rédacteurs

Grand reporter Bruno Gillet

Essais Michel Montange, Bertrand

Sébileau, Bertrand Thiébaud,

La semaine/Agenda Pierre Orlic

Service/Découverte Valérie Moreno

Sport Laurent Cochet,

Nicolas Sonina

Collaborateurs

Richard André, Michel Bidault,

Philippe Bovet, Fred Tran Duc,

Jean-François Vivant

Correspondants à l'étranger

Alan Cathcart (Angleterre)

Claudio Braglia (Italie), Franck

Le Boucher (Japon)

Iconographie/Archives


sommaire

N° 1108/10 novembre 1993



p 20

Essai Le side-car Méga Comète attelé à la Yamaha GTS, c'est l'accord parfait et un attelage sportif de référence. La 1000 GTS résolument moderne, qui remplace la FJ, apporte du sang neuf au savoir-faire de Side-Bike en matière de trois-roues.



Le couple du moteur de la 1000 GTS est un allié précieux pour piloter le Méga Comète qui reste, malgré ses options plutôt routières, un engin assez sportif et physique.

Accord

Depuis plusieurs années, le side-car Comète à roue directrice constitue, une fois accouplé aux 1100 et 1200 FJ Yamaha, une référence dans le monde du trois-roues. Mais chez Side-Bike, on ne s'endort pas sur ses lauriers. Avec l'expérience, le châssis du Comète aurait pu recevoir des améliorations mais cela aurait quasiment

nécessité de tout refaire. Compte tenu de la production relativement limitée, le prix en aurait été prohibitif. Aussi, quitte à créer un nouveau

modèle, on l'a étudié pour équiper une machine plus récente que la fidèle mais vieillissante FJ. C'est donc la 1000 Yamaha GTS qui a été

choisie. Résolument plus moderne, elle offre entre autres un refroidissement liquide, l'injection et un pot catalytique. Avec sa suspension



► Le Comète GTS concrétise l'expérience et le savoir-faire de Side-Bike en matière de trois-roues.

► Son nouveau châssis concilie stabilité et maniabilité et offre des aptitudes sportives certaines.

► Après la monte Yamaha FJ, la 1000 GTS apporte un sang neuf au Méga Comète.

Par Micou.

parfait

avant à bras oscillant et son articulation sur rotules, caractéristiques particulièrement adaptées au side-car, cette machine a fait une arrivée

remarquée. Le monobras d'origine n'a pourtant pas été retenu par Jean-Claude Perrin, le créateur de Side-Bike, qui a préféré greffer la dernière ver-

sion de sa suspension avant au châssis du Comète plutôt que sur le cadre de la moto. Cela a l'avantage de ne transmettre que peu de contraintes à la

partie-cycle d'origine. De plus, Yamaha proposant de reprendre le train avant inutilisé de la GTS, cela réduit d'autant le prix de l'attelage. ►

► Certes, la somme demandée reste impressionnante pour le néophyte en trois-roues mais le Méga Comète GTS ne l'est pas moins ! Mais le Comète est un outil de choix. Prévu pour abriter un adulte et un enfant, le side-car est d'une largeur conséquente mais il n'étouffe pas de sa masse la GTS surbaissée sur ses nouvelles jantes larges et l'ensemble reste esthétiquement homogène. La caisse du Comète adopte le coloris rouge d'origine de la Yamaha, vraiment superbe au soleil sans être tape-à-l'œil, et le large garde-boue qui coiffe le pneu taille basse s'intègre bien à la ligne générale.

Pas de doute, le couple du moteur Genesis est bien présent car malgré la surcharge de poids, le Comète s'arrache en force et accélère franchement.



Les débutants devront se méfier du gabarit imposant et de la vivacité du Side-Bike GTS. Les side-caristes confirmés apprécieront, eux, sa précision et sa neutralité.

Si vous n'avez pas l'habitude du trois-roues, vous vous ferez surprendre par les louvoisements que provoquent freinages, accélérations et passages de rapports. Ce n'est toutefois pas un défaut et une fois maîtrisé ce phénomène, on l'utilise pour faire virer l'attelage sans efforts. Sur bon revêtement, la géométrie du Méga Comète se révèle neutre et bien équilibrée. Il n'y a pas à travailler le guidon en ligne droite et on se place dans les courbes presque uniquement à la poignée de

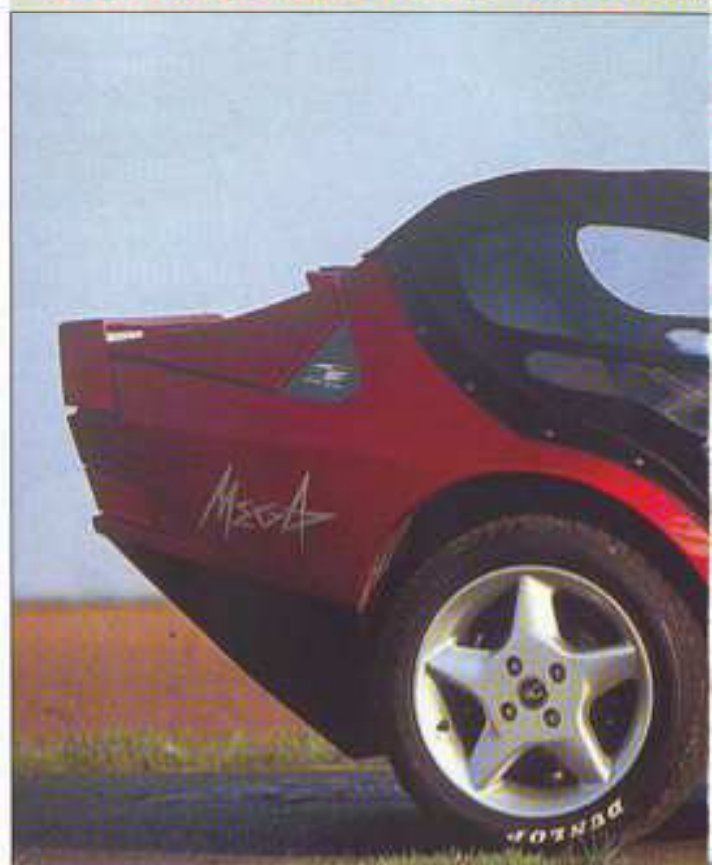
gaz. En accélération dans les virages à droite, l'inertie du panier aide la GTS à tourner et on utilise l'effet inverse en coupant les gaz pour s'inscrire dans les courbes à gauche. Avec un peu de pratique, le Side-Bike apporte ainsi une sensation nouvelle de pilotage. Les jantes larges et les pneus taille basse procurent une adhérence qui permet d'adopter un rythme soutenu en toute sécurité.

Côté freinage, il n'y a guère de soucis à se faire avec le système "synchroforce". Le principe en est le suivant : la pince six pistons d'origine de la Yamaha qui agit sur un disque fonte est couplée à l'une des deux pinces du frein du side, l'étrier de la roue arrière est lui aussi couplé à la seconde pince. Avec ce système, l'attelage reste très stable et bien en ligne, que ce soit sur simple ralentissement d'un des deux freins ou sur freinage appuyé. Side-Bike peut également conserver l'option ABS disponible sur la GTS, moyennant une adaptation du capteur arrière de la moto.

Sur petites routes moins bien revêtues, on retrouve le côté plutôt physique de la conduite d'un side. Le large pneu avant tend à suivre les inégalités de la chaussée et il faut alors pas mal corriger au guidon pour maintenir le Comète, d'autant plus que sans être



Réalisation le savoir



RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque	Side-Bike
Modèle	Méga Comète / Yamaha 1000 GTS
Prix clés en main	67 480 F + GTS + transport, adaptation moto, montage, peinture inclus
Prix Yamaha GTS	80 900 F (88 500 F avec ABS)
Options	feu escamotable 1700 F, ABS sur le panier (avec GTS ABS)
Coloris	origine de la moto (vert ou rouge)
Disponibilité	4 à 6 semaines après la commande
Garantie	2 ans (garantie moto préservée)
Importateur	Side-Bike, Z.I. Valmorge, 38430 Moirans. Tél. : (16) 76 35 65 50

Sous le châssis relativement simple du Méga Comète, on distingue les biellettes de la roue directrice du side et la barre de torsion anti-roulis fixée au bras oscillant.



Sécurité l'étrier 6 pistons d'origine est conservé pour pincer un disque fonte. Le nouveau bras de suspension avant est réalisé en tubes et tôle d'acier.



Bagages déverrouillé depuis la boîte à gants du side, le coffre s'ouvre automatiquement grâce à des vérins. Il offre une capacité appréciable de 330 litres.

-faire de Side-Bike pour la GTS

Avec la capote installée et les deux portes en place, le passager du Méga Comète est particulièrement bien abrité.



raides, les suspensions sont assez fermes. On peut considérer que cela fait partie des plaisirs du pilotage sportif mais cela finit par être fatiguant sur long parcours. Il faut également toujours garder en mémoire l'encombrement relativement important du Comète pour ne pas frôler de trop près les bas-côtés, les trottoirs ou les voitures qu'on dépasse.

Pour ceux qui envisagent le side-car de façon plus familiale et touristique, Side-Bike propose pour le Comète-GTS une roue avant moins large qui réduira les réactions de la direction sans trop diminuer l'adhérence. De plus, le nouveau train avant est réglable en trois positions, moyennant une petite séance de mécanique fort simple. On pourra ainsi opter selon son humeur pour une géométrie qui privilégie soit la vivacité de la direction, soit la stabilité.

L'avis du passager

Vue du side, la situation est plus reposante. La porte s'ouvre par une fermeture rapide et il n'est pas nécessaire de trop se contorsionner pour prendre place dans le panier. La position du passager est confortable, la mousse du siège mœlleuse et on peut même régler l'hydraulique de l'amortisseur Ohlins depuis la boîte à gant ! La suspension à double triangle secoue moins le passager que le pilote. Bien qu'assez proche, la mécanique de la GTS n'est pas trop bruyante et la vision offerte par le pare-brise, d'une bonne qualité optique, est correcte. Une poignée de maintien serait peut-être utile en cas de velléités sportives du pilote mais globalement, le confort du passager est excellent. A la belle saison, portes et capote se démontent assez facilement pour profiter du vent et du soleil. L'arrière du side est occupé par un coffre relativement spacieux (330 litres de volume) dont on ouvre la porte par une tirette, située dans la boîte à gants du side.

A l'heure du bilan, on réalise que Side-Bike a mis dans le Méga Comète GTS tout son savoir-faire et son expérience et propose ainsi un produit réellement valorisant et abouti. Si vous devez passer du solo au side-car, que ce soit par goût ou par nécessité familiale, cet attelage constitue un choix intéressant. ■