

# MOTO

**ESSAIS:  
SIDE CAR GEP  
ET 50 CC SCRAB**

N° 242 LE JEUDI 4F

APRES YAMAHA  
**SUZUKI DESERTE**

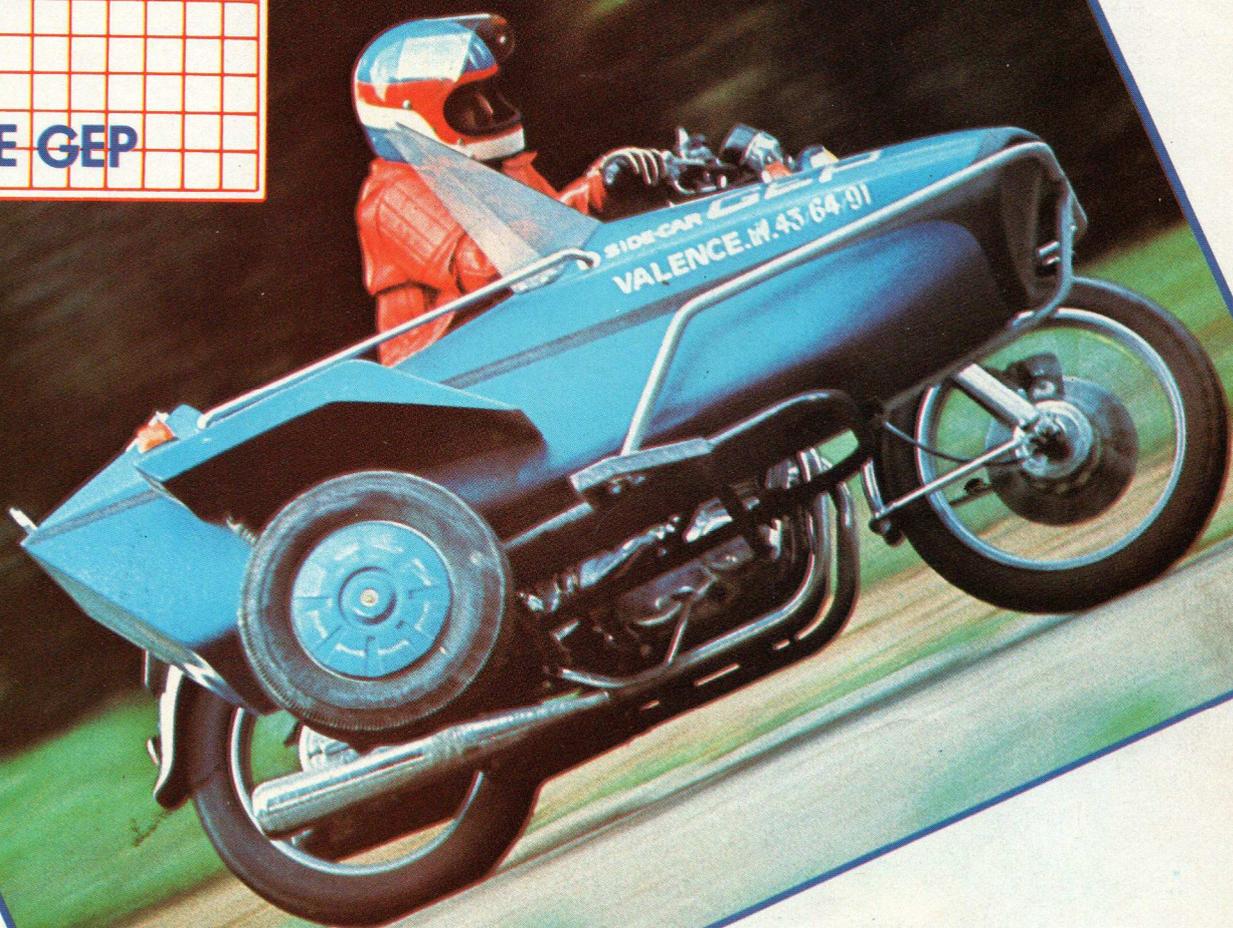
**CASQUE TOTAL  
ENDURO D'IFFENDIC**

20 Novembre 75 - Belgique 40 F - Suisse 3,50 F - Canada 0,90 \$ - Espagne 50 Ptas



**BANC  
D'ESSAI**

**SIDE GEP**



# TROIS RAISONS POUR TROIS ROUES

F.-M. Dumas

Après une longue période d'oubli le side-car renaît et, enfin, évolue. Un side-car, au fond, pour quoi faire ? Il n'y a pas plus irrationnel que ce drôle d'engin asymétrique. Mais finalement, n'est-ce pas ce qui fait tout son charme ?

**U**N side, c'est un engin qui vit, qui a sa personnalité et qui n'admet pas n'importe quel traitement. Pas question d'aller jouer les gros bras si vous n'avez pas auparavant amadoué la bête : elle aura vite fait de vous envoyer dans le

premier fossé venu. Non, au début, il faut la prendre avec sentiment et faire gentiment connaissance sans la brusquer. Puis, peu à peu, la troisième roue vous livrera ses secrets et vous permettra de bien vous amuser avec elle.

Une farfelue ? Une fantaisiste ? Non, c'est une authentique sportive et c'est là sa première qualité depuis qu'elle a perdu son ancien rôle utilitaire. Si la moto se conduit en souplesse, le side, lui, vous convie à la lutte en force. Il faut se battre et,





si vous voulez vraiment aller vite, vous devrez vous mettre à deux pour avoir la force et l'équilibre suffisants.

Grande routière, une moto attelée ? Oui, sans aucun doute. Elle n'atteindra pas les performances d'une machine solo, mais vous pourrez rouler sans problèmes aux vitesses limites et même plus vite.

En montagne, vous prendrez un pied fabuleux... et épuisant. Prévoyez des étapes plus courtes qu'en solo.

En ville, moins rapide que les motos mais beaucoup plus que les voitures en raison de sa fantastique maniabilité, le side vous assurera en prime de vous faire copieusement remarquer.

Sportif, défoulant, voilà pour moi les principales qualités d'un side-car. Et s'il a perdu sa vocation première de véhicule utilitaire, il conserve deux atouts essentiels sur la moto solo : en voyage il permet d'emmener femme et enfant et l'hiver, c'est le véhicule par excellence, le roi du verglas et des routes glissantes.

### A chacun son side

Une chose est sûre, on l'a maintes fois démontré, le side-car vit ! Or, le pilote est lui aussi un être vivant et pensant et parfois, les caractères de l'homme et de la bête peuvent ne pas s'accorder. A chacun ses goûts et à chacun son side.

Tel attelage ou tel réglage d'attelage jugé idéal par un tel ne conviendra pas forcément à tel autre. Donc, bien choisir son side.

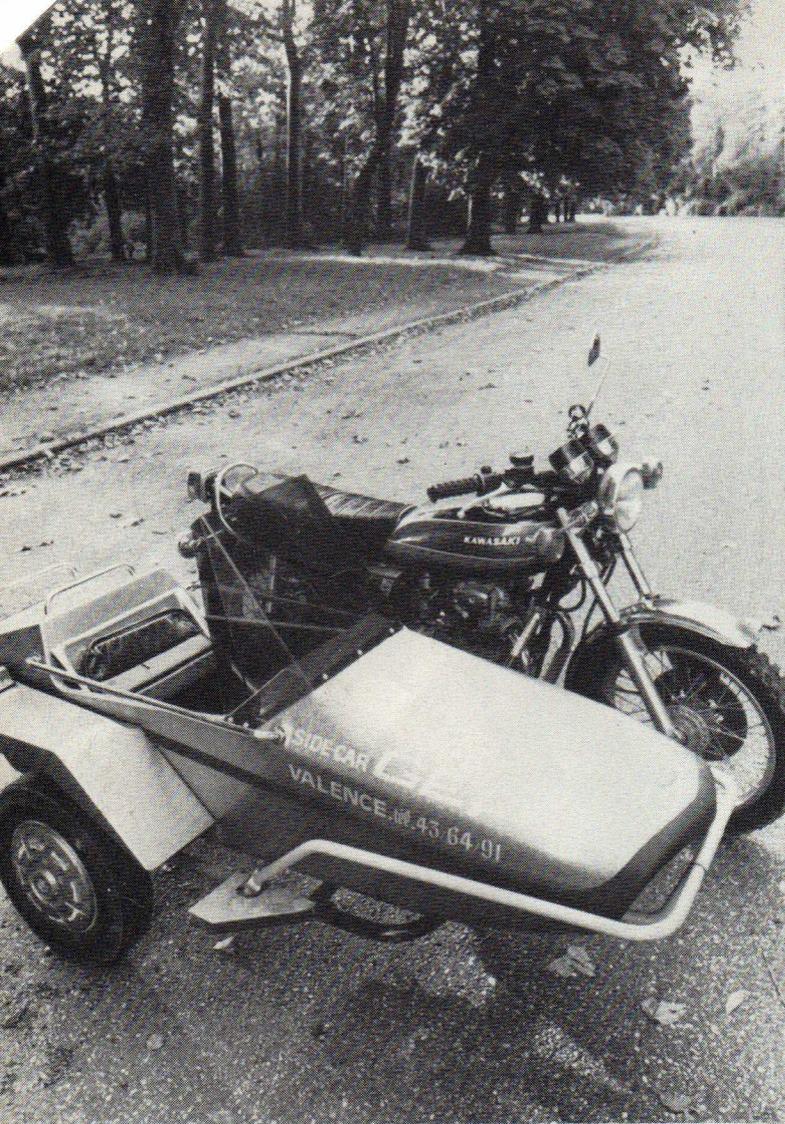
En règle générale, tous les sides proposés aujourd'hui sur le marché sont des « calmes », de bons pères tranquilles, parfois modernes mais toujours un tantinet rétrogrades et qui gardent un caractère paisible. Une exception à la règle : le GEP, enfant bâtard né du mariage de la technique Formule 1 et de la technique des sides classiques.

Il représente véritablement une nouvelle orientation du side de tourisme. L'ensemble est fort léger (65 kg) et en comparaison, les autres ne sont que des fers à repasser, nous affirmera un GEPiste acharné. Maniable comme il n'est pas permis, doué d'une fantastique tenue de route, le GEP accuse quand même quelques défauts.

En bref, il sacrifie à la mode actuelle en offrant un maximum de plaisir mais il n'est pas conçu pour durer éternellement. Et question de confort... c'est plutôt spartiate les gars !

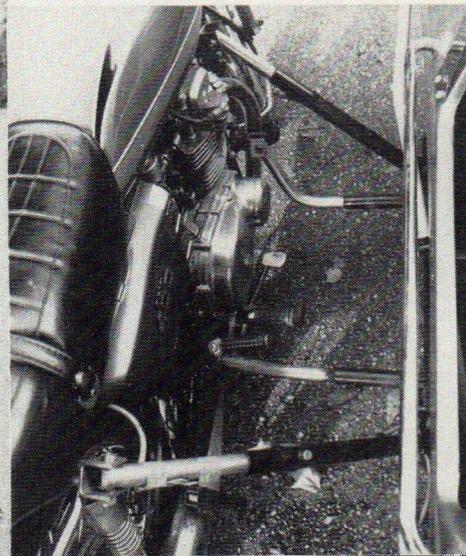
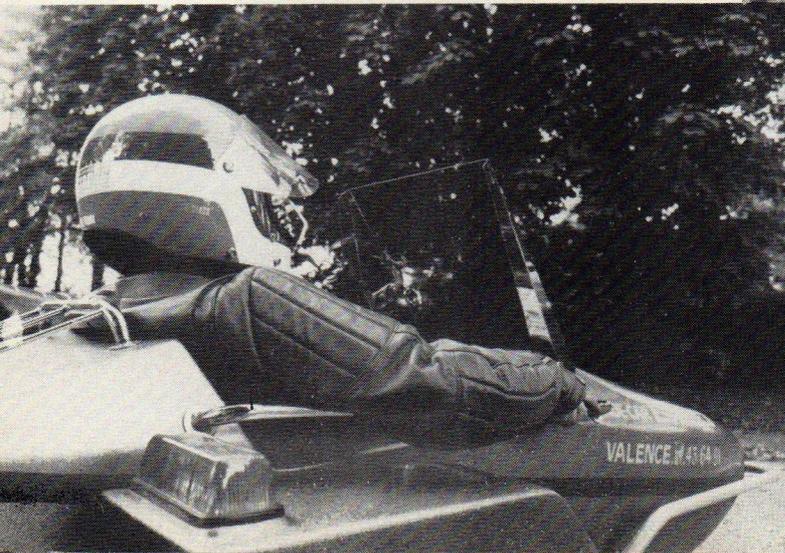
En tout cas on peut lui reconnaître un immense mérite, celui de représenter une nouvelle école. Side moderne, il fait parfaitement corps avec les motos modernes qui ne sont plus conçues pour traîner un lourd attelage.

*La tenue de route est fantastique et contrairement à ce que pourrait laisser croire la photo, la roue du panier a une forte tendance à rester collée au sol.*

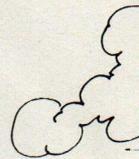


*Un side moderne convenant parfaitement aux motos actuelles. Son faible poids permet de l'utiliser sur une moyenne cylindrée sans trop grever les performances.*

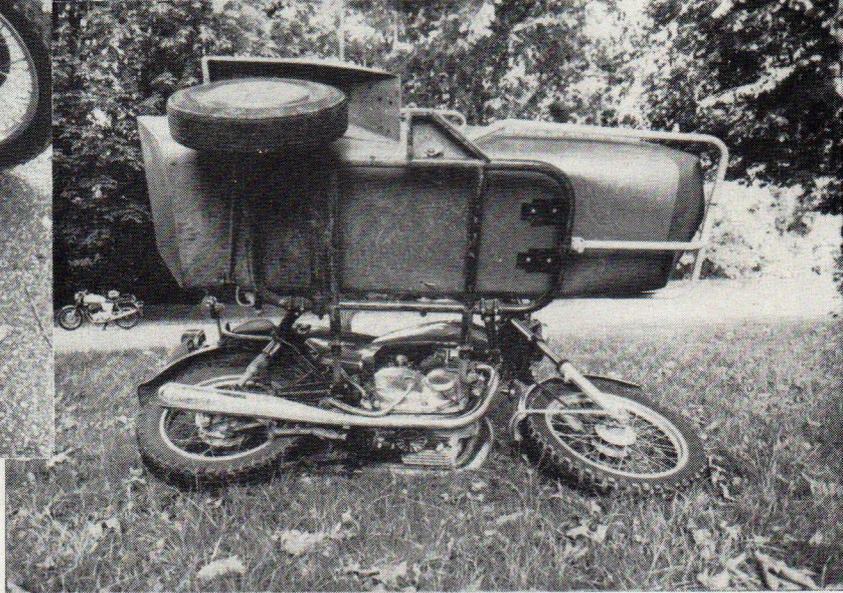
*Un peu à l'étroit, le passager, et pour les grands voyages il faudra rajouter une couche de mousse sur le siège.*



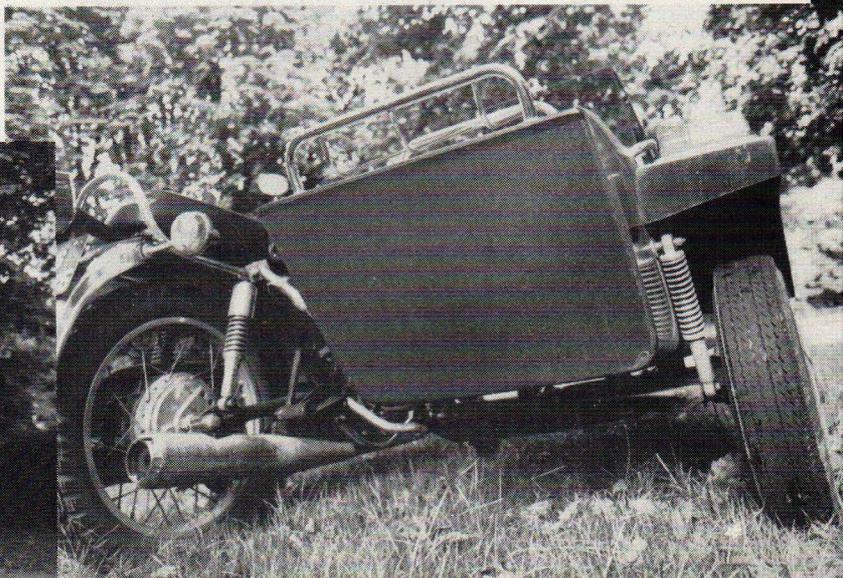
*Le montage effectué par Gep. L'attache arrière utilise l'écrou de l'amortisseur de la moto et l'attache avant est fixée sur un seul tube du berceau.*



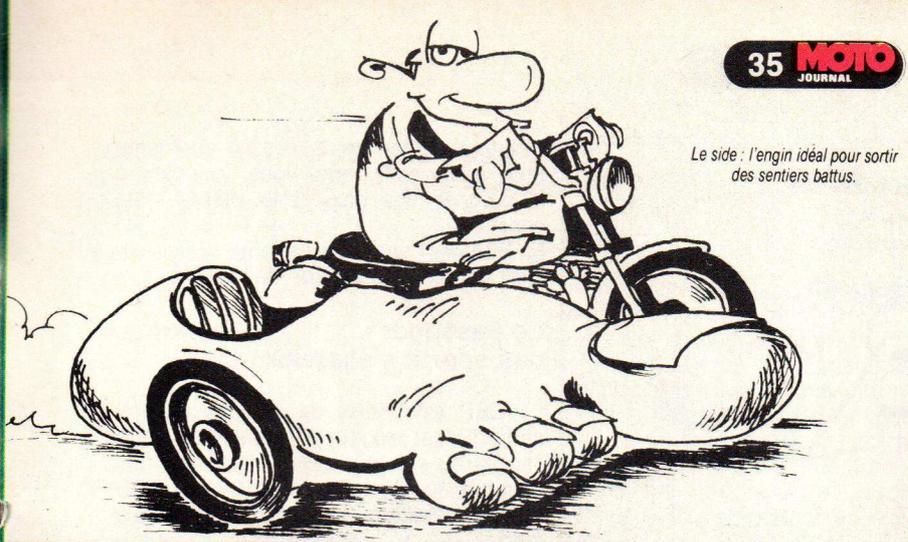
*La roue du side est suspendue par essieu à barre de torsion réglable. La caisse articulée à l'avant repose à l'arrière sur deux amortisseurs type Mobylette. Le plus gros progrès technique : la barre stabilisatrice anti-roulis (tout à l'arrière de la caisse).*



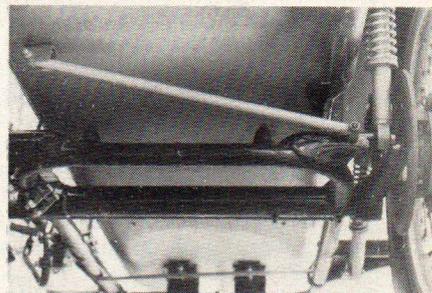
*L'ancienne carrosserie était moulée en une seule partie. Le porte-bagages arrière est livré en série.*



Le side : l'engin idéal pour sortir des sentiers battus.



La barre stabilisatrice anti-roulis, un héritage de la Formule 1. L'amortisseur le plus proche est celui qui suspend la carrosserie sur le châssis. Celui de derrière monté en option sur la route du side permet d'augmenter la charge utile.



sans frein, alors que le GEP monté sur la Guzzi, tout nouveau modèle dont la caisse est désormais en deux parties et munie d'une grande roue. En outre, de nombreuses options sont disponibles.

### Un side tout simple.

D'un GEP à l'autre, la conception du châssis n'a pas changé. Il se compose d'un plateau en tube étiré fixé sur la moto en quatre points (nous y reviendrons).

La suspension de la roue est assurée par un essieu à barre de torsion Frankel avec en option (monté sur le side de la Guzzi), un amortisseur hydraulique qui permet de porter la charge utile de 80 à 150 kg.

La caisse articulée à l'avant est suspendue à l'arrière par deux amortisseurs type Mobylette.

La caisse en polyester témoigne d'une certaine élégance mais elle est trop étroite à mon goût et dans ce domaine, les antécédents de GEP dans la construction de coques pour Formules 1 n'ont pas que des effets bénéfiques. Par contre, nous trouvons une barre stabilisatrice anti-roulis (destinée à éliminer les déplacements latéraux de la caisse), c'est le plus gros progrès technique qu'on ait vu sur un side depuis fort longtemps.

### Fantastique, la 400 attelée

Patrick Pont, propriétaire du side Kawa, vient d'effectuer 15.000 km avec son attelage dont 12.000 en suivant la tournée de Michel Fugain et de son Big Bazar. « Le GEP est un side fantastique », dit-il, « je

La commande du frein à disque monté en option. On peut actionner avec le même pied le frein de la moto et celui du side. L'ensemble est étudié de façon que le frein de la troisième roue soit moins puissant que celui de la moto.

### KZ 400 Kawasaki GEP contre 1000 Guzzi Convert GEP

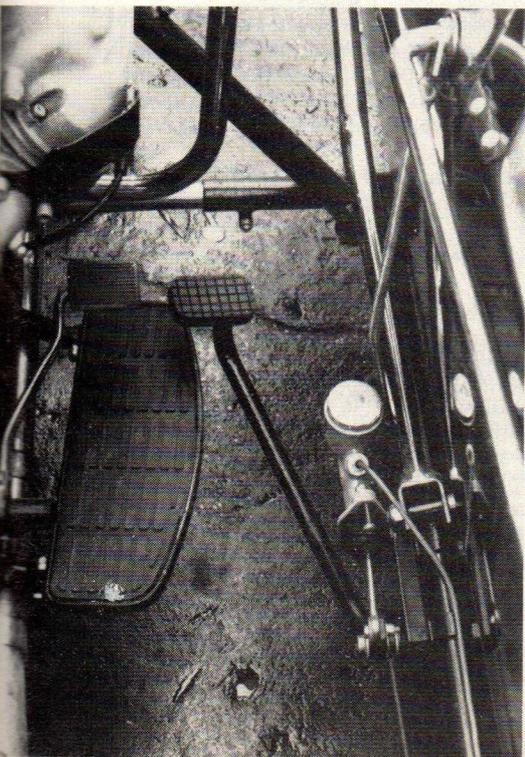
Nous avons fait un court essai de deux sides GEP attelés très différemment : l'un sur une 400 Kawa KZ, l'autre sur une Guzzi Convert.

Le premier attelage, que l'on peut qualifier de super-économique (moins de 14.000 F tout compris), prouve que l'on n'est pas obligé d'avoir un gros cube pour rouler sur trois roues. Pour le prix d'une 750 solo, de nombreuses possibilités sont ouvertes car il ne faut pas oublier qu'il ne faut que quelques petites minutes pour atteler et dételer la bête.

A l'inverse, la 1000 Convert ainsi équipée dépasse gaillardement les 26.000 F ! Il faut déjà avoir les moyens...

Les deux sides ne sont pas non plus tout à fait semblables : le GEP monté sur la 400 KZ est un ancien modèle. C'est une caisse d'une seule pièce, munie d'une petite roue

Standardisation : la grande roue montée par Krajka est une roue arrière de Guzzi.  
A l'arrière de la caisse : les arceaux servant à monter la capote.



n'ai jamais trouvé un attelage qui se conduise comme celui-là.»

Etonnant dans les virages, il part en crabe et arrête de déraper dès que l'on met la sauce. La tenue de route est extraordinaire, une vraie Formule 1. Sans amortisseur de direction et avec les pneus de tourisme type K 81 dont la surface de contact avec le sol est trop faible, il y a quelques guidonnages. Il faut laisser aller sans se crispier sur le guidon, mais il est dommage qu'on ne trouve plus de pneus spéciaux pour le side. Maintenant, j'ai monté des cross. C'est très bien sur le sec mais sur le mouillé, ils deviennent de vraies savonnettes.»

Effectivement, la 400 Kawa attelée se pilote avec une facilité déconcertante et ses réactions sont les plus saines qu'il m'ait été donné d'expérimenter. En conduite urbaine, la légèreté de l'ensemble procure une maniabilité hors pair. Malheureusement, la démultiplication secondaire de la Kawa est restée d'origine et sur route, elle tire nettement trop long. Pas question d'enclencher la cinquième, même sur le plat, et la moindre difficulté oblige à rétrograder en troisième. Vitesse maxi : 110, 120 à la rigueur, mais en tirant plus court, on devrait pouvoir rouler à 130 en toute quiétude avec un passager dans le panier.

Consommation : 7,5 l aux 100 km à 100-110 km/h en 4<sup>e</sup>.

Bien que ne possédant pas la démultiplication idéale, la Kawa a toujours tourné comme une horloge : « En 15.000 km, j'ai fait une vidange, un point c'est tout. Aucun réglage, aucune panne », nous a confié Patrick Pont.

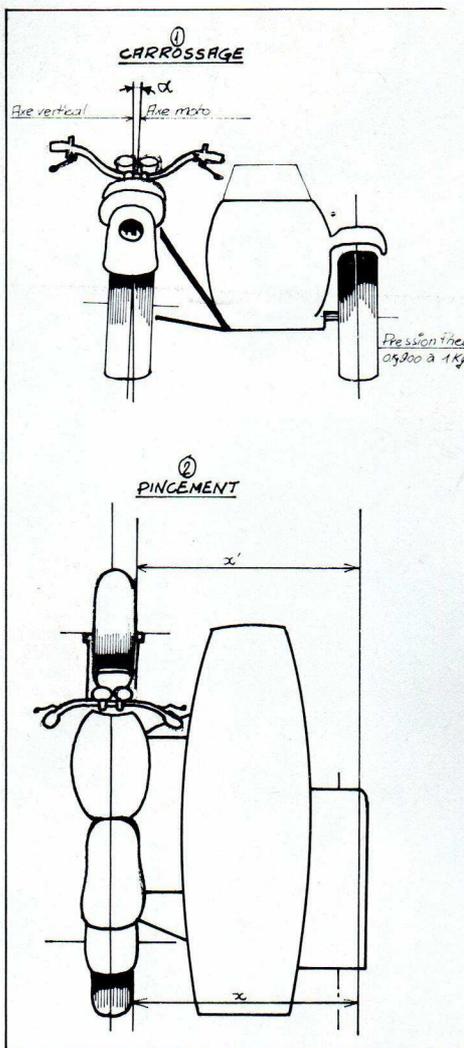
## 1000 Convert : le side à l'américaine

J'ai eu plus de mal à m'habituer à la 1000 Convert. En grande partie à cause d'un réglage différent du side. Et puis, le poids beaucoup plus important impose, au début du moins, une conduite plus relaxe.

Habitué à conduire une Guzzi attelée à un Précision, sensiblement plus lourd, je m'attendais, avec le GEP, à lever le panier pour un oui pour un non. Surprise, il n'en est rien, même avec le panier vide, preuve que l'ensemble est bien équilibré. Parfaitement adaptée au side, la Guzzi Convert se révèle relativement économique puisque la consommation n'est que de 8,5 l en roulant à 120 km/h à 4.200 t/mn.

« Sans me presser, avec un petit arrêt casse-croûte, un petit arrêt bière, un petit arrêt cigare, je mets 10h pour faire Paris-Marseille », raconte Charles Krajka. En ville, il faut utiliser le rapport court de la boîte automatique qui donne quand même une meilleure nervosité et sur route le rapport long autorise un bon 150 de croisière... enfin autoriserait si la vitesse n'était pas limitée bien sûr !

Une caractéristique curieuse du convertisseur de couple hydraulique : qu'il se présente un faux plat ou une quelconque



①  
CARROSSAGE :  $\alpha = 0^\circ$  EN CHARGE  
PILOTE ET PASSAGER

②  
PINCÈMENT : VALEURS APPROXIMATIVES MAXI X = X' :  
GUZZI 70 m/m - BMW 80 m/m  
DUCATI 80 m/m - LAVERDA 80 m/m  
250.450 HONDA 50 m/m - 500.750  
HONDA 80 m/m YAMAHA 60 m/m  
500 SUZUKI 80 m/m 750 SUZUKI  
100 m/m.

NOTA :  
IL EST CONSEILLÉ DE DURCIR  
LÉGEREMENT LA SUSPENSION  
ET L'AMORTISSEUR DE DIRECTION  
POUR FAIRE DISPARAITRE  
L'ÉVENTUEL EFFET DE GUIDONNAGE

UN RÉGLAGE GRAS DES CUVETTES  
DE DIRECTION EST CONSEILLÉ.

variation du terrain, le régime augmente tout seul, sans que vous touchiez à la poignée des gaz, et la vitesse reste constante.

En tout cas l'automatisme pour le side-car c'est vraiment la solution de l'avenir.

## Le passager : pas sportif s'abstenir

Le GEP est bourré de qualités mais le confort n'est pas son principal atout. Déjà, l'accès au side est assez malaisé. Il faut marcher sur le siège et les gros gabarits auraient presque besoin d'un chausse-pied.

Si l'on a de grandes jambes, on se cogne inévitablement les genoux et l'on touche le fond de la caisse. A l'inverse, les petites tailles regretteront qu'il n'y ait pas de barre pour caler les pieds.

Je vous rassure, l'accessoire est prévu, ce n'est qu'une question de patience.

Côté suspension, il n'y a rien à redire. Mais le siège, lui, a été réalisé à l'économie : il se compose en tout et pour tout d'un minuscule centimètre de mousse qui isole bien mal de la coque en polyester. Pour les courts trajets, tout cela n'est pas très grave mais les longs voyages se soldent par de sérieuses courbatures.

## Petite roue, grande roue.

Petite roue, grande roue, les deux solutions ont leurs partisans et il sera bientôt possible de monter une roue de 18 en option comme Krajka l'a fait sur son side. Quels sont les avantages et les inconvénients des deux solutions ?

La petite roue procure en principe une meilleure stabilité à grande vitesse. Mais elle est surtout fort peu chère (pneu type automobile) ce qui n'est pas un argument convaincant car un pneu de side tient au bas mot pendant 20.000 km.

La grande roue améliore le confort, elle avale mieux creux et bosses et permet d'avoir des pneus, voire des roues, interchangeables, comme c'est le cas pour le side de Krajka qui utilise une roue arrière de Guzzi.

Les gonflages conseillés par Krajka :

- Moto : AV 2 kg/cm<sup>2</sup>. AR : 2,6 kg/cm<sup>2</sup>.
- Side : AV grande roue 2,2 kg/cm<sup>2</sup>. Petite roue 1,6 kg/cm<sup>2</sup>.

## Avec ou sans frein

Le GEP monté sur la 400 Kawa n'avait pas de frein mais l'attelage étant fort léger, le disque avant et le tambour arrière de la moto suffisaient amplement. Le side de Krajka était équipé de celui proposé en option (900 F TTC) par GEP. Il s'agit d'un frein d'origine automobile dont voici la recette miracle : disque de GS Citroën, étrier de Renault 8, maître cylindre Girling, tubes acier et durite souple.

Aussi hétéroclite qu'il puisse paraître, ce cocktail est assez efficace et permet de conserver l'attelage bien droit au freinage

même si le side est très chargé. La pédale de commande vient se loger à côté de la pédale de frein arrière si bien qu'il est possible d'actionner, soit le frein arrière de la moto, soit les deux freins avec le même pied.

### Préparation : Krajka c'est plus cher

GEP fabrique six types de châssis différents convenant à la plupart des motos. Le système de fixation est fort simple et peut, le cas échéant, être effectué par un amateur éclairé. Toutefois, la fixation des attaches du side peut paraître un peu juste (elles prennent à l'arrière sur le boulon de l'amortisseur et, en principe, sur un seul tube du berceau à l'avant), et Charles Krajka, pointilleux, propose un montage plus élaboré : à l'avant une patte prenant sur les deux tubes du berceau, des colliers sur le cadre avec un diabolé pour la fixation des attaches arrière. Il vous en coûtera 200 F de plus (560 au lieu de 360 F).

### Réglages : quelques conseils pour les GEP et pour d'autres

Anciennement, l'on conseillait un carrossage assez important, en partie pour compenser l'effet des routes bombées. Aujourd'hui, GEP préconise de régler le carrossage à 0°. Ce réglage s'effectue visuellement avec passager et pilote en place.

Sur la moto, il faudra durcir les amortisseurs et leurs ressorts. En ce qui concerne l'avant, changer si possible les ressorts de fourche. Sinon, comprimez les ressorts avec des cales et remplissez la fourche d'huile plus épaisse. Mais en aucun cas, il ne faut augmenter la quantité d'huile. Pour l'arrière, toute publicité mise à part, nous vous conseillons de monter des Koni réglables sur lesquels vous adapterez des ressorts plus durs.

### Et un GEP basset en kit... pour la compétition

Après le tourisme, GEP vient maintenant à la compétition sur trois roues et se propose d'aider les pilotes désireux de se construire un basset, en leur procurant les pièces les plus délicates : suspensions avant et arrière, fusées avant, suspension du side. Cette dernière, comme sur les Hesckett, ne se composant que de butées en caoutchouc ! Le kit comprend aussi des roues en alliage réalisées en collaboration avec Gotti, et sur lesquelles se montent des pneus de Formule 1.

## FICHE TECHNIQUE

### Châssis

En acier étiré sans soudure. Visserie de sécurité BTR avec écrous freins. Suspension de la roue par essieu Frankel à barre de torsion réglable en garde au sol et un amortisseur hydraulique non réglable (option « Grand Raid »). Caisse articulée à l'avant du châssis et suspension par deux amortisseurs (type 2559 BNS Motobécane) hydrauliques non réglables disposés à l'arrière. Barre stabilisatrice anti-roulis.

### Carrosserie

En stratifié polyester teinté dans la masse. Ancien modèle en une partie, nouveau modèle moulé en deux parties. Siège baquet ou plat relevable pour donner accès au coffre. Pare brise fixe en Makrolon incassable. Barre de maintien latérale. Porte-bagages arrière. Pare-choc en tube chromé.

### Options

Frein sur la roue du side : disque à commande hydraulique d'origine automobile.

### Dimensions et poids

Longueur ht : 1.900 mm.  
Habitable : 630 x 530 mm.

Poids : 65 kg.

Voie : 1.180 mm environ entre la roue de la moto et l'axe de la roue du side.

Carrossage : approximativement 0°.

Châssis adaptables sur : BMW anciens et nouveaux modèles, Honda tous modèles depuis 250 cc, Ducati, Guzzi bicylindres et Falcone Suzuki 3 cylindres, Yamaha 650 et 750, Kawasaki 750 et 40 Motobécane, Laverda 750 et 1000, Anglaises, etc.

Prix de 3.800 à 4.100 F TTC selon modèle.

### Accessoires et options

Capote passager : 764,00 F TTC.

Couvre habitacle : 216,00 F TTC.

Freinage : 900,00 F TTC.

Roue de secours avec support : 270,00 F TTC.

Porte-bagages avant : 190,00 F TTC.

Amortisseur grand raid (sur barre de torsion) : 360,00 F TTC.

Echange standard châssis : 500,00 F TTC.

Couleur pailletée : 180,00 F TTC.

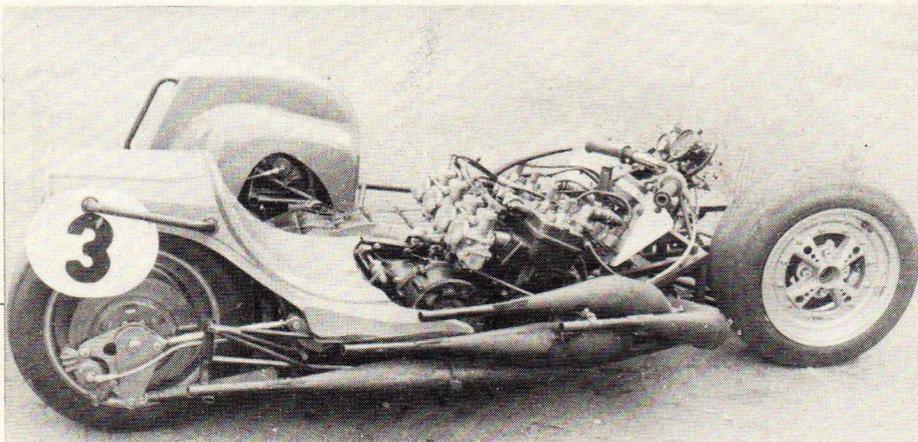
Montage, réglage, essais en nos ateliers : 360,00 F TTC.

Emballage pour expédition : 120,00 F TTC.

Frais de port (pour Paris) : 180,00 F TTC.

Garantie pièces six mois.

Constructeur : GEP, 12, rue Châteauevert, 26000 Valence. Tél. (75) 43-64-91. Distributeur sur Paris : Krajka, 8, rue des Laitières, 94300 Vincennes. Tél. 374-51-90.



Actuellement en cours de mise au point le basset Gep monté avec un 700 Yamaha.

Les roues Gotti-Gep permettent d'utiliser les pneus de Formule 3 avec par conséquent un extraordinaire choix de gomme.

