



Trois roues qui changent la vie

C'EST PEU DIRE QUE LES SIDE-CARS QUE NOUS AVONS VUS RÉCEMMENT AU SALON DE BRUXELLES SE COMPTAIENT SUR LES DOIGTS D'UNE MAIN. PAS ÉTONNANT, CAR SI VOUS VOULEZ VOUS PROCURER UN ATTELAGE NEUF EN BELGIQUE, IL VOUS FAUDRA ACHETER LA MOTO ET LE PANIER SÉPARÉMENT, ET LES FAIRE MONTER PAR UN PRÉPARATEUR (LE PLUS SOUVENT L'ENTREPRISE QUI VEND LE PANIER). UNE OPÉRATION QUI POURRAIT FAIRE RECULER LES AMATEURS, D'AUTANT QUE LE PRIX TOTAL DE L'ENSEMBLE EST IMPORTANT.



Heureusement, il reste un constructeur qui propose les attelages complets. Il s'agit de la marque russe Ural, qui peut se prévaloir d'une histoire longue de 70 ans. Comme la vie est bien faite, Ural est commercialisé chez nous, et le dernier modèle que le distributeur belge, Northsiders, peut proposer à ses clients, est affiché sous la barre des 10.000 euros. Voilà qui vaut bien une petite balade hivernale !

Le side-car a eu son heure de gloire en tant que «voiture du pauvre» principalement dans les années 30 et 50. Avec les productions Ural, on a l'impression de retourner à cette époque. Normal, puisque les attelages russes empruntent leur bicylindre à plat aux BMW de la fin des années 30 ! Pourtant, si la base technique est rustique et le look résolument rétro, les machines ont été modernisées au fil du temps, et aujourd'hui, la fiabilité est bien là.

LA GRANDE HISTOIRE...

Mais revenons aux origines de la marque. Contrairement à ce que l'on pense souvent

dans nos contrées, la mécanique BMW qui a servi de base au développement des Ural n'a pas été «volée» par l'URSS au moment de la débâcle allemande de 1944. L'image d'attelages R71 abandonnés et récupérés par l'armée rouge fait certes fantasmer, mais la réalité est autre. En effet, l'Union soviétique disposait de ses premières copies de R71, rebaptisées M-72, dès début 1941, soit avant l'offensive allemande. Les exemplaires d'origine BMW ont-ils été fournis à l'URSS par le Reich dans le cadre des nombreux transferts de technologie qui ont eu lieu jusqu'à la rupture du pacte germano-soviétique ? Ou bien ont-ils été discrètement achetés en Suède comme le veut la version officielle ? La question reste entière 70 ans plus tard, mais ce mystère des origines fait aussi le charme de la marque.

Ce qui est certain en revanche, c'est que la chaîne de production a rapidement déménagé, comme à peu près toute l'industrie lourde soviétique, pour être mise hors de portée des bombardements allemands. Installée à Irbit, dans l'Oural, elle devenait

ainsi la *Irbitskiy Mototsikletniy Zavod* (Usine de Motocycles d'Irbit). D'abord exclusivement militaire, la production devient civile après la guerre, et les exportations commencent dans les années 50. Mais c'est en 1998 que le constructeur prend son véritable envol sur les marchés occidentaux. La privatisation qui intervient cette année-là implique des contrôles de qualité plus sévères, et la collaboration avec des fournisseurs de pièces réputés. Aujourd'hui, une Ural est montée avec des freins Brembo, des amortisseurs Sachs, des roulements SKF, des carburateurs Keihin etc... Bref, rouler en Ural, c'est un peu comme rouler en ancêtre, mais sans tomber en panne !

...ET LA PETITE !

Chez nous, Ural est représenté par Northsiders. Cette petite entreprise dynamique est distributeur exclusif pour la Belgique. Distributeur et pas importateur, car les motos et attelages Ural ont un seul importateur pour toute l'Europe, basé en Autriche. Celui-ci s'appuie à son tour sur un réseau de



dealers partout sur le continent. Or, avant la création de Northsiders en 2010, il n'y avait pas de concessionnaire Ural en Belgique. C'est donc maintenant le cas, grâce aux efforts des trois passionnés qui composent l'équipe : un mécanicien, un soudeur-ajusteur et un collectionneur, qui se charge du volet commercial et communication. En plus de la vente et de l'entretien des machines, les trois compères assurent également des démonstrations et des initiations au side-car pour leurs nouveaux clients. Car si la conduite d'un side-car n'est pas difficile en soi (des dizaines de milliers d'attelages roulaient dans les années 50), elle est suffisamment spécifique pour qu'une mise en selle par un habitué soit nécessaire. Chez Northsiders, le mot d'ordre est donc «pas d'achat sans initiation». Une fois la prise en main assurée par le trio de Northsiders, le side-cariste nouvellement évangélisé est d'ailleurs encouragé à aller suivre un stage de perfectionnement au Centre de Maîtrise de la Route de Nivelles, ce que nous n'avons pas manqué de faire non plus (voir notre article ci-après).

MISTER T

Le modèle T que nous découvrons est le nouvel entrée de gamme d'Ural. Son nom est un hommage à Henry Ford, dont la voi-

ture éponyme était innovante et populaire à la fois. Cet attelage se veut accessible financièrement puisqu'il est affiché à 9.750 euros, contre 11.000 à 13.000 euros environ pour les autres modèles de la gamme. Pour faire fondre le prix, pas de surprise, le T a été ramené à sa plus simple expression. Nombre d'éléments de la dotation d'origine d'un Sportsman ou d'un Tourist ont ici disparu, pour faire grossir la liste des options. Citons en exemple la roue de secours, le porte-bagages, la bâche et le pare-brise sur le panier, les poignées montées sur les garde-boue pour faciliter les manœuvres moteur arrêté, ou la selle biplace. Le résultat est un gain de poids de l'ordre de 20 à 30 kilos, qui facilitera d'autant la prise en main par le débutant. En outre, le guidon est plus droit, plus relevé, donnant une impression de contrôle supérieure, mais avec pour corollaire un train avant plus «vivant» que sur les autres modèles de la gamme. Rayon coloris, vous n'aurez pas l'embarras du choix, puisque seul le noir brillant est disponible. Une teinte on ne peut plus sobre qui sied bien au T si dépouillé, lui donnant un petit air de «bobber» à l'américaine tout prêt à être customisé. Logique quand on sait que les trois quarts desattelages Ural exportés trouvent acquéreur aux Etats-Unis.

On a d'ailleurs récemment vu passer dans la presse people des photos de Brad Pitt *himself* en balade sur son side Ural avec l'un de ses rejetons. C'est dire si la marque russe est *trendy* aux Etats-Unis.

MODE D'EMPLOI

Loin des balades californiennes de Brad, nous prenons d'assaut les petites routes de la région de Tournai, qu'Alexis Lambert, le commercial de la bande, connaît comme sa poche. Notre guide, qui chevauche un Ural Sportsman aux coloris «Gaston Lagaffe», a la prudence de modérer l'allure pour épargner le débutant que nous sommes ... et *Mister T* encore en rodage ! La principale difficulté, en side-car, consiste à maîtriser cet engin asymétrique, dont les commandes sont celles d'une moto, mais qui n'en a pas les réactions. En effet, la roue du panier n'est pas motrice, et l'inertie de cet «appendice» dicte tout le comportement de l'attelage, qui tire à droite à l'accélération et à gauche à la coupure des gaz. Tout l'art consiste à composer avec ces mouvements latéraux, voire à les utiliser, par exemple en coupant les gaz en entrée de virage à gauche avant d'en remettre au moment d'amorcer un virage à droite. Là où les choses se compliquent, c'est qu'user du frein avant amplifie les mouvements de



C'est justement ce qui fait l'attrait du side-car traditionnel : ce nouveau défi, cette technique de pilotage à assimiler, cet engin si différent qui vous force à l'humilité et transforme chaque sortie en aventure.

l'attelage. On imagine vite le scénario où le side-cariste débutant arrive trop vite dans un virage à droite, coupe les gaz et part vers la gauche, amplifiant encore ce mouvement en ayant le réflexe bien compréhensible de sauter sur le frein avant... Pour éviter ce genre d'écueil, en plus de quelques trucs et astuces (par exemple user surtout du frein arrière, qui commande aussi le frein de la roue du panier), le maître-mot est anticipation. Une anticipation à laquelle le side-cariste en Ural doit se contraindre malgré les vitesses somme toute assez modestes auxquelles il évolue. Un pli à (re)prendre alors que les motos et voitures sont depuis si longtemps évidentes à conduire que l'on a perdu l'habitude de s'appliquer sur son pilotage si c'est pour rouler sur une route de campagne à une allure de balade tranquille.

EXPÉRIENCE UNIQUE

C'est justement ce qui fait l'attrait du side-car traditionnel : ce nouveau défi, cette technique de pilotage à assimiler, cet engin si différent qui vous force à l'humilité et trans-

forme chaque sortie en aventure. A cela, il faut ajouter les caractéristiques propres à chaque attelage. En ce qui nous concerne, les sensations de conduite dégagées par l'Ural T sont rustiques et rafraîchissantes. Le moteur de 750cc et 40 Ch se conduit sur le couple, en souplesse, et fait le bruit typique du bon vieux bicylindre à plat style Citroën 2CV. Sur nationale, la vitesse de croisière réaliste tourne autour des 70 à 90 km/h. L'Uraliste qui voudrait couper court par l'autoroute pour achever une journée de balade peut tabler sur 100 km/h sans épuiser son moteur. Mais sur le réseau secondaire que l'Ural est dans son élément. Se promener sur un filet de gaz, se faire plaisir à enfile les virages en profitant de l'effet d'inertie du panier, c'est là que le pilote profite vraiment de son engin. Seule petite ombre au tableau, une boîte de vitesses 4 rapports + marche arrière certes bien étagée, mais que l'on ne pourra s'empêcher de trouver bruyante et assez « agricole », surtout sur notre modèle encore en rodage. Un paramètre supplémentaire à prendre en compte pour le néophyte,

qui une fois de plus, anticipera et se laissera l'occasion de se reprendre au cas où il s'em mêlerait un peu les pinces avec la boîte.

Surprenante au premier abord, la conduite d'un side-car charme rapidement le motard avide de nouvelles découvertes. Une fois apprivoisé, un attelage Ural ouvrira à son pilote les portes d'un autre monde : du plaisir intense à vitesses légales, des balades dominicales ou des mini-trips à deux ou à trois (ou pourquoi pas avec un animal de compagnie ?). Solidement bâtis, les side-cars Ural ne craignent pas de s'aventurer hors asphalté, et avec la roue du panier tractée (en option sur le T), ils permettent même de s'aventurer dans la neige, en faisant l'outil idéal pour les concentrés hivernales. Avec le modèle T, l'acheteur potentiel se contentera d'une version sans fioritures pour entrer dans cet univers sans faire exploser son budget.

TEXTE : Nicolas Franckx
PHOTOS : Deadline

REVUE DE DÉTAILS

MOTEUR

Le bicylindre à plat 4 temps de type « boxer » nous renvoie quelques décennies en arrière. Il est – bien entendu – refroidi par air et se contente de deux soupapes par cylindres. Sa cylindrée exactes est de 745 cc, avec des cotes on ne peut plus carrées de 78 x 78 mm d'alésage et de course. Son couple maxi est de 52 Nm à 4.000 tr/min, tandis que la puissance maxi est de 40 Ch à 5.600 tr/min. La consommation annoncée de ce bloc est de 7,5 litres aux 100 km, soit une autonomie théorique d'environ 250 km avant de remplir le réservoir de 19 litres. L'allumage électronique est emprunté à Ducati, et l'alimentation se fait par deux carburateurs Keihin de 22 mm. Du côté de la transmission, on trouve un embrayage double disque à sec, une boîte de vitesses 4 rapports + marche arrière et une transmission finale par cardan. Il est à noter que depuis 2007, les moteurs Ural sont montés avec boîtes de vitesses Herzog de fabrication allemande, toujours assez dures et bruyantes, mais beaucoup plus précises que les boîtes russes d'avant 2007.

PARTIE-CYCLE

Le cadre est un traditionnel double berceau en tubes d'acier ronds, avec 4 points d'attache pour le panier. La fourche est un modèle à balancier avec deux amortisseurs Sachs (précontrainte réglable en 5 positions). La suspension arrière a également été confiée à Sachs, et là aussi, ce sont deux amortisseurs réglables en 5 positions qui travaillent de concert avec le double bras oscillant en acier. Un cinquième amortisseur du même type suspend la roue du panier. La transmission sur la roue du panier, utile pour évoluer en tout-terrain ou sur la neige à basse vitesse, est en option.



COLORIS, PRIX, OPTIONS ET DISPONIBILITÉ

La disponibilité de l'Ural-T en concession est immédiate, au prix de 9.750 euros. Le seul coloris d'origine prévu par le constructeur est le noir brillant. Parmi les options disponibles, on trouve les accessoires montés d'origine sur des modèles plus richement dotés, tels le Sportsman. Il s'agit par exemple de la roue de secours, du porte-bagages, de la bâche et du pare-brise sur le panier, ou de la selle biplace.

ROUES, FREINS ET PNEUS

L'Ural-T est monté sur trois roues de 19 pouces à rayons. Les pneus d'origine sont des 4 pouces à chambres à air. La roue avant est freinée par un simple disque flottant Brembo de 300 mm (étrier 4 pistons). La roue arrière et la roue du side-car, dont le freinage couplé se commande à la pédale droite, se contentent quant à elles de freins à tambour à commande mécanique, de 203 mm de diamètre.



Dirk Meibetrek

Ural T

MOTEUR

TYPE:	bicylindre boxer refroidi par air, quatre-temps
DISTRIBUTION:	Simple arbre à cames entraîné par chaîne, 2 soupapes par cylindre
CYLINDRÉE:	745cc
ALÉSAGE X COURSE:	78 x 78 mm
PUISSANCE MAXI:	29 kW - 39 Ch à 5.600 tr/min
COUPLE MAXI:	52 Nm à 4.000 tr/min
PUISSANCE SPÉCIFIQUE:	53 Ch/l
ALIMENTATION:	carburateurs Keihin, 22 mm
ECHAPPEMENT:	2-en-1-en-2
LUBRIFICATION:	carter humide

CIRCUIT ÉLECTRIQUE

ALLUMAGE:	CDI
VOLTAGE:	12V
ALTERNATEUR:	12V, 55 Amp, 770W
DÉMARREUR:	Électrique et au kick

TRANSMISSION

TRANSMISSION PRIMAIRE:	par pignons
EMBRAYAGE:	Bidisque à sec, commande mécanique
BOÎTE DE VITESSES:	4 rapports + marche arrière
TRANSMISSION SECONDAIRE:	cardan

PARTIE-CYCLE

CADRE:	double berceau en tubes d'acier
SUSPENSION AVANT:	Fourche à balancier, double amortisseur Sachs réglable en précontrainte
SUSPENSION ARRIÈRE:	double bras oscillant en acier, double amortisseur Sachs réglable en précontrainte
FREIN AVANT:	simple disque Brembo, commande hydraulique
FREIN ARRIÈRE:	tambour, commande mécanique
ROUES:	jantes à rayons en acier 2.15 x 19
PNEU AVANT:	4.00 - 19
PNEU ARRIÈRE:	4.00 - 19

DIMENSIONS ET POIDS

HAUTEUR DE SELLE:	790 mm
EMPATTEMENT:	1.460 mm
ANGLE DE CHASSE:	n.c.
CHASSE:	n.c.
POIDS À SEC:	320 kg
RÉSERVOIR (RÉSERVE COMPRISE):	19 l.

FRAIS UNIQUES

T.M.C.:	€ 61,50
----------------	---------

FRAIS ANNUELS

TAXE DE CIRCULATION:	€ 52,27
-----------------------------	---------

PRIX

€ 9.800,00 T.V.A. incluse

IMPORTATEUR

Northsiders,
Rue du Sentier 72, B - 7610 Rumes,
(+32)(0)496.80.10.57, www.northsiders.be