

FORMATION STAGE DE CONDUITE SIDE-CAR



Philippe Buissin - Imaget

Dressez la bête !

Nombreux sont les motards à avoir un jour rêvé d'un side-car pour les balades hivernales. Fini l'angoisse de la chute ! Bien campé sur vos trois roues, vous surferez dorénavant sur les grosses flaques, la neige, les plaques de verglas ! Au pire, vous risquez une petite glissade, mais pas la grosse gamelle que redoutent tant les motards quand l'adhérence se fait précaire... C'est ce que je pensais aussi il y a encore quelques semaines. Depuis, j'ai fait mes premiers kilomètres en side avec l'attelage paternel – un Ural Sportsman – et j'ai poursuivi avec l'Ural-T essayé dans ces pages. Le résultat de cette première approche ? La petite confrérie des side-caristes a gagné mon plus grand respect...

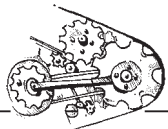
Autant le dire tout de suite, la conduite d'un side-car n'est pas ce qu'il y a de plus évident, et le side-cariste moyen aura besoin de quelques milliers de kilomètres d'expérience pour tenter des sorties en réelles conditions hivernales. Pour ma part, lorsque j'arrive pour cette formation au Centre de Maîtrise de la Route de Nivelles, j'ai certes mordu à l'hameçon du side-car, mais mes premiers 200 km m'ont aussi apporté quelques désagréables impressions de flou et de manque de contrôle. Un peu comme si l'attelage « vivait sa vie » sans écouter le pilote. Or, même si la conduite d'un side est un exercice contre nature, ces drôles d'engins à trois roues ne sont pas habités d'un esprit récalcitrant allergique aux trajectoires propres...

Sur la piste de Nivelles où l'Ural Sportsman paternel reprend du service en même temps que son propriétaire devenu singe pour l'occasion, nous faisons connaissance avec notre moniteur du jour, Ambroise, que nous avait recommandé Alexis Lambert de Northsiders. Ce sympathique barbu dans la trentaine, informaticien en semaine, semble être actuellement le seul instruc-

teur de side-car en Belgique. Les recherches se poursuivent... Ambroise, Amby pour les intimes, est instructeur au CMR depuis la fin des années 90, et est venu au side-car il y a une bonne dizaine d'années. Il est venu accompagné de Dimitri, un autre instructeur du centre, qui vient d'acheter un attelage à restaurer. En attendant, Dimitri roulera sur la machine du maître, un Kawa ZX-10 attelé à un panier Produc' side Cobra 2 avec roue automobile de 13 pouces.

L'écart technologique entre les deux attelages en présence semble immense. Pourtant, nous explique Amby en guise d'entrée en matière, les principes fondamentaux de l'architecture de tous les attelages sont les mêmes. C'est l'asymétrie de l'engin qui fait l'essence du side-car et de son pilotage si atypique. Cette asymétrie se marque d'autant plus que l'ensemble est traditionnel, c'est-à-dire qu'il se compose d'une moto au départ pensée pour rouler en solo, et d'un panier accouplé. Ce qui est bien le cas de notre Ural, et également du Kawa ZX-10. A l'autre extrême, il existe des attelages conçus comme tels dès le départ, dont le châssis, la répartition des masses, et le circuit de freinage sont développés en fonction de l'architecture asymétrique à trois roues. Il s'agit par exemple du Side-bike Zeus ou du Krauser Domani. Mais même ces derniers, poursuit Amby, ne se conduisent ni comme une moto ni comme une voiture.

Passons de la théorie à la pratique. Le panier non tracté de l'attelage implique une inertie de cet appendice latéral, et pour nous le démontrer, Amby commence par nous faire rouler en ligne droite en 1^{ère} et 2^{ème}, en donnant des coups de gaz de plus en plus francs, pour nous faire sentir comme l'attelage tire à droite lorsque le pilote met les gaz, et à gauche lorsqu'il les coupe. L'exercice est effectué panier vide, puis avec passager,



Philippe Buisson - Imagellan



Philippe Buisson - Imagellan



Philippe Buisson - Imagellan



Philippe Buisson - Imagellan

et enfin avec Amby en troisième homme sur le marchepied. Le poids (donc l'inertie) supplémentaire amplifie bien sûr le phénomène.

Puisque le side-car s'écarte de sa trajectoire dès que l'on touche à la poignée de gaz, tourner sera un jeu d'enfant : couper les gaz pour faciliter les virages à gauche, en mettre pour accompagner les virages à droite. Logique, mais tout est une question de dosage : pour ralentir en virage à gauche, il faut l'aborder suffisamment vite pour se permettre de ralentir. Le virage à droite, en revanche, s'anticipe en arrivant à allure modérée en entrée de courbe, puisqu'il faut ensuite pouvoir accélérer. En cas d'erreur d'appréciation, le pilote devra compenser les gaz qu'il donne dans un virage à gauche par un effort supplémentaire sur le guidon. En virage à droite, «le truc» consiste à stabiliser l'attelage au frein arrière (comme en moto solo), pour pouvoir continuer à accélérer. Une fois la technique assimilée, il est temps de passer au slalom, qu'Amby prend un malin plaisir à resserrer au fur et à mesure que ses deux élèves y prennent de l'aisance. En plus de corser l'exercice, son but est de nous amener quasiment à l'arrêt face à un fort virage à droite en montée, nous obligeant à ouvrir franchement les gaz. Résultat : une petite frayeur quand la roue du panier lève sans prévenir.

Gérer ce lever de roue est l'un des autres objectifs de cette demi-journée de formation. Pour y arriver, nous tournons de plus en plus vite autour d'un rond-point en sens anti-circulatoire, jusqu'à que la roue du panier déleste. Que faire alors pour éviter la gamelle ? Couper brusquement les gaz aura pour effet de faire reposer la roue, mais aussi d'élargir la trajectoire au point de risquer la sortie de route. Panique interdite, donc ! La bonne recette : user du frein arrière pour ralentir et «asseoir» l'attelage, tout en soulageant subtilement les gaz... et en regardant bien où vous voulez aller, comme avec n'importe quel véhicule ! Les tours de ronds-points dans le sens de la circulation (bref, un virage à gauche sans fin) nous apportent un autre enseignement : le pilote qui se bat avec son attelage pour passer vite, gaz ouverts,

dans une courbe à gauche, risque la glissade, puis la cabriole ou la sortie de route si l'attelage reprend de l'adhérence trop sèchement. Âmes sportives, vous voilà prévenues !

L'après-midi est déjà bien entamée lorsque nous en venons au freinage. Amby nous explique que les attelages réagissent différemment si le frein du panier est couplé au frein avant, au frein arrière, ou s'ils disposent du freinage intégral. Dans le cas qui nous occupe, les deux attelages en présence ont le frein du panier couplé à l'arrière, comme c'est le plus souvent le cas. La consigne pour un freinage réussi est simple : vu le poids total de l'attelage, plus élevé que celui d'une moto, et son caractère asymétrique, le side-cariste combinerait freins avant et arrière, de manière à s'arrêter sur la distance la plus courte possible, tout en limitant l'effet d'inertie qui entraînerait le panier à gauche en cas d'usage exclusif du frein avant. Sur l'Ural Sportsman familial (un modèle 2005), ce freinage combiné apporte certes un plus, mais avouons que l'idéal serait de monter un disque à l'arrière pour remplacer le tambour franchement faiblard...

Pour terminer la formation en beauté, Amby nous apprend à rouler en ligne droite avec la roue du panier levée. Après ces ultimes pirouettes, le tracé viroleux qu'il nous concocte sur la piste déserte semble un jeu d'enfant. Heureusement d'ailleurs, parce que mon énergie baisse aussi rapidement que la luminosité ! Mais la maîtrise atteinte en seulement quatre heures valait largement bien de se fatiguer. L'écrire est une évidence, mais cette formation est à recommander chaudement à tous les side-caristes, débutants ou non.

TEXTE : Nicolas Franckx
PHOTOS : Philippe Buisson

Ce stage de conduite side-car est facturé 220 euros, 100 euros de plus si vous vous faites prêter un attelage sur place.

INFOS ET RÉSERVATIONS : Centre de Maîtrise de la Route
Rue de l'Industrie 22, 1400 Nivelles, 0032 (0)800 799777