

Cela faisait un bon bout de temps que nous n'avions pas consacré des pages au side-car. Il faut bien admettre que cette discipline se caractérise par sa marginalité dans le monde de la moto. Mais elle compte bon nombre d'adeptes à travers notre doux pays si l'on en juge par le dynamisme enregistré dans les divers rassemblements et aussi — surtout ? — par les efforts développés par nos constructeurs nationaux qui font preuve d'une diversité et d'un savoir-faire unanimement reconnus. L'aspect marginal se mesure également aux réactions du public. Si les side-caristes sont des gens qui vivent leur passion à fond, le motard traditionnel jette en général un regard froid sur cet engin hybride qui, entend-t-on souvent, propose à la fois les inconvénients de la moto et ceux de la voiture. En revanche, on reconnaît au side sa convivialité où pilote et passager sont amenés à partager vaillamment que vaillamment joies et galères. Mais les réputations ont la vie dure, dame !, et le side passe pour un engin difficile à piloter, volontiers casse-gueule, bref un peu tout et n'importe quoi.

Faisant partie des néophytes en la matière, nous ne pouvions refuser le déplacement à Seclin, aux ateliers Précision, histoire de voir ce qu'il en retournait. Outre le Précision attelé à l'Enfield Bullet 500, un Squalo Héchard associé à un Pan European nous attendait panier ouvert.

C'EST BONNARD EN HÉCHARD !

La rime est facile mais c'est ce qu'on est tenté de s'exclamer après une brève prise en mains de l'engin. Comme Beringer s'est spécialisé dans le sport ou Précision dans le



Imposant, large mais d'une grande facilité à conduire, le Squalo Héchard joue la carte du grand tourisme confortable.

rétro, Héchard s'est fait une spécialité des attelages confortables. Autant dire tout de suite que le Squalo ne déroge pas à la règle. D'abord le choix de la Pan European apporte une certaine sérénité grâce au confort de la Honda et aux caractéristiques du gros V4, riche en couple à bas régimes et capable de tenir de fort respectables moyennes sur voies rapides. Ensuite, le panier a fait l'objet d'une réalisation particulièrement soignée. Offrant deux vraies places grâce à des sièges enveloppants munis d'appuis-tête, le Squalo se présente comme une mini-voiture découvrable de bon standing : l'accès se fait par une portière commandée par une poignée verrouillable et est également possible capote fermée. Pour l'ouvrir, l'opération dégrafage ne nécessite que quelques secondes. L'habitacle, revêtu de moquette grise, s'avère spacieux et particulièrement confortable ; les jambes peuvent s'allonger au maximum et, en tendant la main, on commande la manette d'ouverture du coffre. Eh oui, l'immense privilège du side, c'est le coffre. Et le volume

1.
Si l'étrier de la ST a changé de place, l'efficacité est à la hauteur des performances du V4.

2.
Preuve à l'appui, les 315 l du coffre sont logeables. On peut aussi y ranger ses bagages !



Un habitacle soigné tapissé de moquette et une banquette deux places.

du Squalo, avec ses 315 litres, est particulièrement généreux. Test à l'appui, un humanoïde de 1,82 m parvient à s'y glisser ! Pour couronner le tout, Héchard a conçu un top-case pour le Pan European. Devant les yeux, le large pare-brise de 6 mm en Securit offre une vision panoramique inégalable. Tant qu'on y est, on souhaiterait la présence d'un essuie-glace pour améliorer la visibilité par temps de pluie.

AGRÉABLE SURPRISE

A la conduite, le Squalo est tout bonnement étonnant. Même pour le plus bleu des néophytes, cet attelage se conduit avec une extrême facilité. Les réactions habituelles, traction à droite à l'accélération, déport à gauche à la coupure des gaz, deviennent ici à peine sensibles.

Le freinage lui-même, confié aux deux disques de la ST 1100 et à un disque sur la roue du panier couplé à la pédale de frein, ne pose pas de problème particulier, pas d'effort



L'Enfield 500 est réservée au marché français. La réplique de l'Aiglon lui sied à merveille.



Look délicieusement rétro pour le couple Enfield Bullet-side Précision.

à consentir. En fait, un sentiment de sécurité remplace très rapidement la première impression marquée par un flou artistique dans la direction qui navigue à son bon gré. L'autre problème qui se pose, c'est le manque de visibilité côté panier ; la vision latérale et arrière est des plus réduites. Un rétroviseur placé sur l'aile du panier réglerait certainement ce problème. Mais visibilité ou pas, le danger de se faire surprendre n'est jamais écarté ; ça, c'est la règle absolue et il convient de la garder bien présente à l'esprit pour éviter toute mésaventure fâcheuse. Après plusieurs dizaines de kilomètres, nous devons reconnaître que nos impressions ont favorablement basculé en faveur du side. Très sceptiques au départ, voire méfiants, nous sommes revenus sous le charme du Squalo, à la fois bluffés par le comportement neutre de l'attelage et séduits par le confort douillet du panier.

Pour tout vous dire, une idée qui m'échappait totalement auparavant m'est venue à l'esprit : envisager la possibilité de partir en vacances

en side avec femme, chien et bagages. Je n'en reviens encore pas...

OLD STYLE EN PRÉCISION

Z'avez-vous la Bullet ? Étonnant, n'est-il pas ? Avouez qu'une telle nouveauté à notre époque ne peut nous laisser insensibles. La Kawasaki Zéphyr qui joue la carte rétro fait presque futuriste par rapport à cette élégante dame.

C'est en Inde que sont fabriquées sous licence les Enfield depuis qu'un accord a été passé avec l'Angleterre en 1956. Alors que la Bullet 350 répond aux besoins du marché indien, la 500 est réservée à l'exportation. Les fans verront d'un bon œil l'accroissement de cylindrée. Les 18 chevaux de la 350 octroyaient de bien modestes performances ; ils sont avantageusement remplacés par les 22 canassons de la 500.

Passé maître dans l'art du side à l'ancienne, l'Atelier Précision s'est tout naturellement penché sur le cas de la Bullet. Grand bien lui a pris. Le résultat obtenu avec la réplique du fameux Aiglon proposé par Précision dans les années cinquante (que l'on voyait attelé à des BMW série 2, Jawa, Puch) est tout bonnement magnifique. Rehaussée par le chrome des garde-boue et de la main courante, l'allure générale de l'attelage délivre un parfum délicieusement rétro, un brin classe.

A tel point qu'on n'oserait prendre le guidon en jeans et en baskets et casque intégral.

Une tenue *ad hoc*, veste et pantalon de cuir, s'impose d'elle-même.

UNION SACRÉE

Naturellement, Précision a conçu son panier pour se marier aussi harmonieusement que possible avec la Bullet. L'union est sacrée ! La fine proue, la roue acier rayonnée et chromée, le siège moelleux se rabattant pour laisser l'accès au coffre, le couvre-tonneau..., aucune faute de goût n'est à déplorer. Un tour rapide du propriétaire apporte un enseignement des plus intéressants : seulement trois attaches (fixations à rotules orientables) simplement boulonnées relient le panier à la moto.

Donc, en moins de cinq minutes montre en main, vous avez la possibilité de rouler sur une Bullet solo comme si de rien n'était puisque la fourche et la roue d'origine sont conservées. Génial !

La suspension du Précision est confiée à deux systèmes : d'abord un amortisseur hydraulique de la roue acouplé à un bras oscillant, ensuite des anneaux élastiques qui filtrent les chocs transmis à la caisse. Celle-ci, réalisée de façon artisanale à l'aide de deux panneaux de tôle d'acier mis en forme à la main, se voit supportée par un châssis très dépouillé en tubes ronds.

CÉRÉMONIAL

S'installer dans le Précision est un petit cérémonial. Il faut poser le pied sur une marche spéciale puis enfile les jambes dans cette caisse qui, une fois installé, n'est pas

