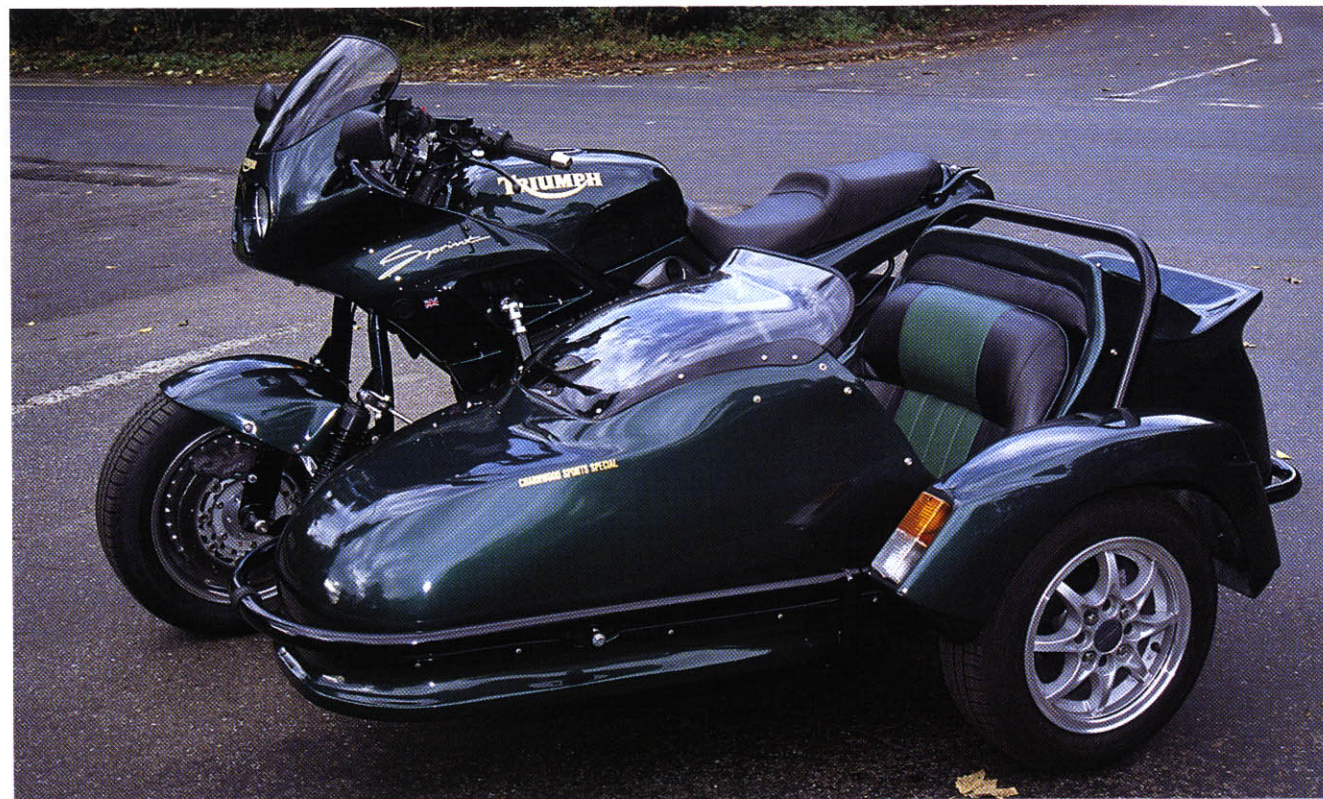
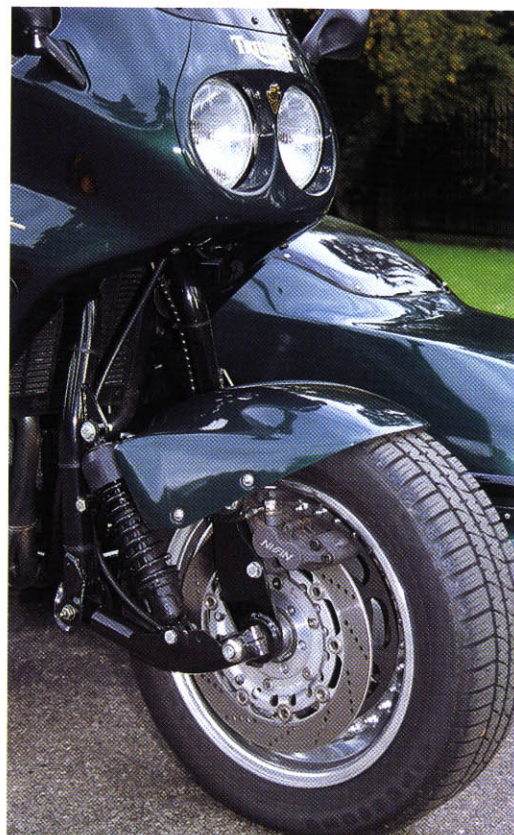


Un triple pour quatre !!



Les sorties en famille ne posent aucun problème aux Moore. Avec un side Charnwood à deux places, ils vont faire le tour de l'Espagne. Texte et photos de Jim Reynolds.

Ci-dessus: Une belle réalisation

Au-dessus à gauche: Les disques d'origines et les étriers Nissin sont conservés. Les pneus 185x55x15 donnant une adhérence sérieuse dans les courbes.

John Moore est un fanatique de Triumph pur et dur. Sa collection ne comporte que des motos de notre marque. Il possède un très rare 3HW 350cc mono construit en 1940 pour l'armée britannique et un Tiger 110 650cc de 1960, tous deux en cours de restauration. Pour tous les jours il roule en TT600, mais pour transporter la petite famille il utilise cette combinaison surprenante composée d'un Sprint et d'un side Charnwood spécial sport ; un ensemble qui fait tourner les têtes et interpelle les gens à chaque fois qu'il se gare.

Son attirance pour les Triumph fabriquées à Hinckley date de 1992 lorsqu'il a acquit sa première Trophy 4 et s'est laissé griser par la facilité de conduite et

les performances de sa machine. Il avait pourtant bien l'habitude de rouler en side et il voulait troquer son vénérable T140 Bonneville attelé contre un équipage un peu plus performant. « Il était hors de question que je n'ai pas un ensemble venant de

Hinckley, c'est pour cela que je me suis

intéressé à l'attelage à base de T595 que Jim Darcy de chez Charnwood avait conçu. Il était superbe ! »

Le rêve est devenu réalité quand, en 2001 John a vu chez son concessionnaire de Rochdale, Robinson, un superbe Sprint de 98. Il voulait un truc qui sortait de l'ordinaire, il en avait la base devant lui ... « 14000 km, impeccable et toujours révisé chez Robinson !! » Quand il en parle il se souvient de ses attentes ... Pourquoi pas un Sprint attelé ? « Sur une bécane carénée il faut percer de partout pour monter le side .. alors que sur un roadster c'est plus facile. »

Il a bien vite acquit la moto et est descendu dans le Leicestershire pour discuter un peu avec le gars de chez Charnwood.

Quand ils sont tombé d'accord pour monter ce truc incroyable, il a échangé son attelage Bonnie contre le side Spécial Sport adapté à sa nouvelle monture plus le montage et la mise en route.

Monter cet attelage sur un Sprint était largement dans les cordes de Jim Darcy, mais c'était la première fois qu'il allait mener à bien ce projet. Un demi cadre à été adapté à gauche du Sprint, allant de derrière la boîte de vitesse jusqu'à la colonne de direction.

A gauche: John et Sarah prêts à dévorer la route !



A droites: Le side car quatre points donne la rigidité à l'ensemble; l'amortisseur de direction est solidaire de la fourche et du side.

Le cadre d'origine fut renforcé par un tirant reliant les ancrages de la béquille et par un autre en triangulation entre le châssis du side et les fixations avant du moteur. La partie supérieure du side fut fixée sur un tube soudé sur le cadre sous le nez de selle. La fourche est du type oscillante, de provenance WASP Engineering, constructeur qui peut fièrement compter les victoires détenues en championnat du monde de side car cross. Un combiné amortisseur est installé entre la fourche et l'avant du panier. A l'arrière un autre combiné, amélioré par Charnwood, maîtrise l'accroissement de la charge. La roue du side est freinée, l'astucieux constructeur utilisant une pédale de frein (origine Triumph) sous celle d'origine, de telle sorte que le pied droit actionne simultanément le frein de la roue arrière de la moto et celui de la roue du panier. Les freins standard de la moto suffisent amplement à la tâche ... Merci Triumph !!

Les roues, elles sont un peu spéciales, Charnwood les construit lui même, utilisant les moyeux et la jante de roues en alliage moulées utilisées en compétition automobile.

Le diamètre de 15 pouces donne exactement le rapport final requis pour emmener les enveloppes taille basse en 185 X 55. La tenue de route, le freinage et l'accélération sont au top.

Pour réaliser l'ensemble il a fallu trois mois y compris les tests et la mise au point sur route. C'est Jim Darcy qui a accompli tout le travail et il l'a présenté lors des journées portes ouvertes chez Charnwood. « Ce n'est qu'après celles-ci que j'ai pu en prendre possession » nous dit John Moore .. « Il était rutilant dans sa livrée « British Racing Green ». La carrosserie du side est exceptionnellement fluide, on y distingue un discret saute vent et le siège est habilement conçu de façon à pouvoir recevoir deux passagers, assez minces toutefois !! ».

Joyce, la compagne de John Moore se dispute avec ses deux filles Claire et

Sarah, pour savoir qui d'elles trois ira sur le siège arrière de la moto. S'il s'agit d'une des deux gamines, celle-ci peut s'accrocher fermement à la ceinture lombaire astucieusement équipée de deux solides poignées de maintien que porte leur père.



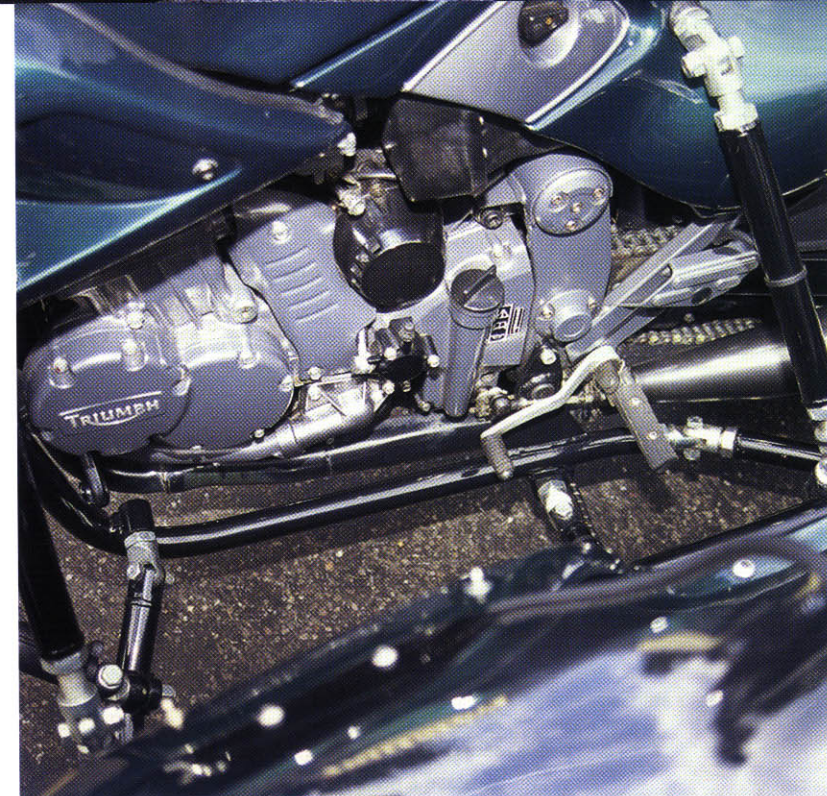
A gauche: L'accès pratique d'une moto demi-carénée à guider le choix de John.

Ci-dessous: La liaison principale du side avec la moto est assurée par ce renfort reliant le cadre additionnel au haut moteur.



Quand nous nous sommes rencontrés pour faire les images de cet article Sarah a opté pour un voyage dans le panier car ainsi elle pourrait un peu plus facilement y manger ses bonbons. Mais qu'est ce qui vous pousse à avoir cet ensemble unique ?

« C'est un peu différent de mon ancienne Bonnie, la conduite se fait dans le plus pur des bien être !! » nous répond John « J'ai pu me balader tout seul à plus de 160km/h ... sur le continent bien sûr ... et je n'ai pas eu l'impression de prendre le moindre risque. Vous pouvez venir d'Ecosse sur la M6 à une moyenne largement supérieure à celle autorisée .. en disant bonjour aux gamins dans les voitures que vous déposez sans difficultés. Actuellement c'est la moto idéale pour ce que nous avons besoin d'en faire. Et en plus elle est très belle. Il est hors de question que j'en change mais peut être, quand les gosses seront grands, j'envisagerai de revenir au solo. Cela fait deux mois que je l'ai et j'ai déjà parcouru quatre mille kilomètres. De toute façon, il n'est pas question que la Sprint redevienne solo car toutes les pièces qui ne servaient pas à l'attelage





La fourche est de Wasp Engineering à Salisbury développée pour les Triumph modernes.

ont été vendues ... Trois roues elle est devenue trois roues elle restera !!

Le prochain voyage sera direction l'Espagne, ils vont prendre le ferry jusqu'à Santander puis après direction le soleil.

John, qui travaille actuellement chez les fermes P&O n'a pas envie de se taper la longue traversée de la France jusqu'au Pyrénées. Ceux qui connaissent cette chaîne de montagnes vont apprécier l'idée de John de venir utiliser son side moderne dans ce superbe endroit !!

Cet attelage a fait également ses premiers pas dans la gentry, à l'occasion du Rossendale Bike Weekend où John a servi de chauffeur attiré à Madame le maire. « Elle a été très impressionnée ... Je crois que maintenant elle a une autre opinion sur les sides !! »

Qu'est ce qui incite un motard qui a toujours été sur deux roues à passer sur trois ? Eh bien après essai, beaucoup préfèrent les impressions données à bord d'un side « C'est plus grisant !! »

Charnwood - spécialité, le side !

John et sa fille Sarah semblent heureux avec la nouvelle machine à rêve de la famille.



Chez Charnwood dans le Leicestershire, le spécialiste des sides sportifs Jim Darcy nous assure en fabriquant de plus en plus . Leur réputation n'est plus à faire et leur technologie s'adapte très bien aux Triumph de la nouvelle génération.

« Je pense que c'est la moto qui se prête le mieux à cette modification, nous en avons fait plus de 50, 15 pour cette seule année ». Le boulot emmène Jim dans divers endroits. Le plus exotique étant au printemps dernier un voyage jusqu'à Moscou pour fixer l'un de ses paniers sur un 1200 Trophy dans les ateliers du concessionnaire russe. Le side a été fixé sur le côté gauche, à l'anglaise, car il devait être expédié vers le sud, jusque dans l'île ensoleillée de Chypre ... Y'a pas à dire , elles roulent ces Triumph !!

• Pour contacter Charnwood vous pouvez téléphoner au 00 44 1530 832357.

* Noter toutefois que Triumph déconseille l'attelage de n'importe laquelle de ses machines .. passer outre invaliderait la garantie !!