

# Side au long cours

Sous l'impulsion de Gilbert Béringier, Triumph s'est laissé séduire par le side-car et propose depuis peu, au cœur même de son catalogue moto, un attelage Trophy 900 et 1200. Une démarche originale pour un splendide side GT qui ne demandait qu'à être essayé.

Par Laurent Cochet, photos Franck Péret.

Side-car  
Triumph 1200  
Trophy Luxe  
Puissance **100 ch**  
Poids **418 kg**  
**138 000 F**

Le side Triumph sous la tempête, près de la frontière espagnole. L'excellente tenue de cap de ce side a heureusement rassuré les deux pilotes qui se sont relayés pendant 1 500 km à son guidon.

Contrairement à la moto qui surfe sur la vague des 140 000 immatriculations, 1997 n'a pas été une année très faste pour le side-car. Prenez l'exemple du fabricant Béringier. Avec seulement vingt atelages vendus, il n'a pas vraiment de quoi sauter au plafond de joie. « Le side-car a toujours été un petit marché, très imprévisible et fluctuant... Mais 97 reste assez éloigné de la cinquantaine de sides que nous avons vendus en 1990 », explique Gilbert en caressant sa large moustache. Une piètre performance qui est pourtant bien loin de lui enlever le sourire. Car si nous sommes venus lui rendre une petite visite, c'est tout simplement pour essayer le tout nouveau side-car Triumph

1200 Trophy en finition Luxe, fruit de l'association entre Béringier et Triumph. Eh oui, après Harley-Davidson et MuZ, Triumph s'est décidé à entrer dans la cour des constructeurs proposant à leur catalogue moto un side-car.

#### Acheter du sérieux

L'initiative en revient directement à Gilbert Béringier, qui cherche depuis des années à travailler main dans la main avec un constructeur de motos. « J'ai toujours pensé que c'était la seule solution. Des gens intéressés par nos produits, j'en vois défiler des milliers chaque année. Mais à l'arrivée, ils ne sont que très peu à franchir le pas et oser s'acheter un side-car. » Pourquoi tant de réticences et d'hésitations ? « Ce blocage est dû à plusieurs choses. Les gens ont peur d'acheter séparément deux pièces (le side

et la moto) chères. Ça leur fait peur pour des problèmes de garantie, de délai, de compatibilité, d'adaptation. » En proposant ce side directement dans son catalogue, Triumph vient au contraire lever tous ces doutes et donner une légitimité au produit. Les gens sont convaincus et rassurés sur le sérieux de ce qu'ils vont acheter. « Et ils ont raison. Rien qu'au niveau technique, je suis tombé sur des partenaires très compétents pour faire un bon produit. Nous avons étudié ensemble le système de lubrification du moteur Triumph pour vérifier qu'il était compatible avec une utilisation side-car (le moteur ne travaille qu'à plat, ce qui peut désamorcer la pompe à huile dans les virages). De même, nous avons évalué la résistance du châssis. » Et chez Triumph, très rapidement, soit dès l'ébauche du premier

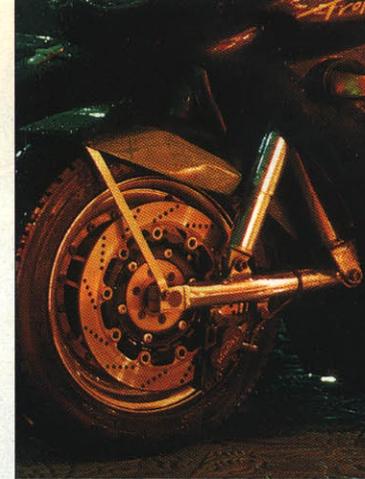
► prototype, on s'est laissé convaincre. « Avec ce side, notre but est avant tout d'attirer une nouvelle clientèle. Aider les non pratiquants et non convaincus du side à sauter le pas en proposant toutes les garanties et avantages classiques (voir encadré) que l'on connaît lorsqu'on achète une moto. Car le side est un engin de découverte et de pratique familiale de la moto fabuleux », assure Jean-Louis Picot, de Triumph France.

Et le résultat est magnifique. Un vrai side GT (moto confortable, gros moteur plein de couple, panier visiblement accueillant avec un énorme coffre de 360 litres) à la splendide livrée verte. Restait juste à savoir si l'ensemble allait se montrer efficace.

#### Sous la tempête

Vous vous souvenez de cette énorme tempête qui a secoué le sud de la France mi-décembre ? Narbonne, Béziers, Palavas-les-Flots secoués par les cieus... Eh bien, on y était. 1 500 bornes (St-Etienne/Barcelone/St-Etienne en 3 jours) sous la tempête, le vent, les bourrasques, la flotte. Alors si on vous dit que la toute première qualité de ce side, c'est sa stabilité, j'espère que vous nous croirez. Malgré les violentes rafales de vent, les quelques séances d'aquaplaning, le Trophy s'est toujours montré rassurant, avec des réactions très saines. Difficile de prendre en défaut les 418 kilos (poids à vide) de la bête. Rien ne vient perturber sa stabilité : bosses, lignes blanches, défauts de bitume, accélérations, freinages... Là où beaucoup d'attelages se manifestent par un petit écart latéral, le Triumph suit sa trajectoire. Tout comme le freinage. S'il tire très légèrement à gauche, celui-ci reste dans l'ensemble très neutre et permet de ralentir ou d'effectuer des freinages d'urgence en droite ligne. De précieux atouts pour les non initiés qui trouveront là un excellent allié pour débiter le side en toute confiance. D'autant que ces qualités n'ont pas été obtenues au détriment du confort. Loin de là, on sent que Fournales a bien bossé pour équiper intégralement cet attelage. Si parfois il faut choisir entre confort et tenue de cap, il n'en est rien sur le Trophy qui allie les deux à merveille. En effet, l'ensemble n'offre que très peu de roulis et la fourche ou le panier n'arrivent pas en butée de suspensions.

Le side Béringer GTX se marie parfaitement à la Triumph 1200. Une étude très sérieuse a été menée par Triumph pour s'assurer de la compatibilité de son moteur et du châssis avec une utilisation side.



**Limite** Les freins d'origine, double disque de 310 mm et étriers quatre pistons, manquent d'endurance. Il semblerait qu'en remplaçant les deux disques et les plaquettes (une option à 4 150 F), tout rentre dans l'ordre. La fourche à balancier et les deux amortisseurs Fournales s'avèrent très confortables.



**Tableau de bord** Le compteur a été réétalonné (visez les chiffres : 147 km/h...) sur la roue avant de 14". Les totalisateurs, eux, n'ont pas été modifiés, et il faut compter 900 mètres pour 1 kilomètre inscrit.

## Grâce à Béringer, Triumph réussit son entrée dans le side

Et le passager dans tout cela ? Eh bien, il n'a pas eu besoin de jouer les mousses qui se démentent pour éviter que le bateau coule. Au contraire, entre deux

gros grains, le passager a même abandonné son quart pour piquer un petit roupillon, bercé par le doux ronronnement du quatre cylindres. Le confort

est franchement royal. De mon 1,76 m au 1,82 m de Franck, tout le monde y trouve son bonheur, jambes allongées ou repliées, au choix. L'assise est droite et ne

fatigue pas. La sellerie est bien rembourrée et qu'on choisisse le côté gauche ou droit du panier pour se caler, aucun point dur ne vient gêner. De même, la barre

supérieure qui à première vue paraît impressionnante ne gêne en rien la vision et il est possible de profiter largement des paysages sans trop se sentir en-

Petite escapade sur les routes enneigées du côté de St-Etienne. Hormis ce passage un peu délicat, en conditions de route normales, le Trophy se montre très équilibré et confortable côté suspensions. En revanche, sur route tourmentée, il faut s'acheter des biceps pour vraiment se faire plaisir.



### Les avantages Triumph

Acheter un attelage complet auprès d'un constructeur apporte de très nombreux avantages non négligeables que nous avons repris ici pour vous :

- Le bénéfice d'une garantie de deux ans pièces et main d'œuvre sur l'ensemble du side-car (de son côté, Béringer ne garantissait ses paniers que pour un an) et de l'assistance Triumph.
- Le side-car est livré monté et essayé par Béringer. Il peut donc être livré dans toutes les concessions Triumph qui n'ont rien d'autre à faire que d'en remettre les clés à son propriétaire.
- Des possibilités de financement et d'assurance. Une assurance qui a d'ailleurs été spécialement calculée pour le side en tenant notamment compte qu'un attelage ne se vole pas. Tout est simplifié, il suffit de taper sur le Minitel et de partir l'esprit tranquille.
- Pour 800 F de plus et surtout une bonne réduction sur l'assurance Triumph, un stage de deux jours (Inside au Mans ou CESR à Clermont-Ferrand) vous est proposé afin de vous familiariser avec l'engin et de partir dans les meilleures conditions.
- Vendu directement par Triumph, cet attelage sera coté à l'argus.
- Triumph récupère pour 12 000 F de pièces qui ne servent pas sur le side (fourche, roues avant et arrière, garde-boue avant, amortisseur, maître-cylindre, durites, pneus), une somme directement répercutée sur le prix du side au bénéfice du client qui peut acheter un vrai side GT pour 132 000 F.
- Il s'agit également du seul side-car homologué partout en Europe.

► fermé. Béringier a également travaillé sur les retours de gaz dans le panier et de ce côté, rien à signaler. On a pu constater un petit manque d'étanchéité dans la partie basse du pare-brise, mais cela tient du détail facile à modifier. Quant aux suspensions, même constatation que pour le pilote, c'est très confortable.

#### Fabuleux 4 cylindres

Bref, qu'il s'agisse du pilote ou du passager, on sent que c'est la polyvalence qui a privilégié sur cet engin. Il faut dire qu'après avoir attelé durant des années les Honda 1000 CBR (plus fermes en suspensions, avec une position de conduite plus sport), Gilbert Béringier a voulu réaliser à travers le Trophy quelque chose de plus confortable. « Sans pour autant que ce soit une limace comme avec la Pan-European, dont le moteur est bien trop mou », ajoute-t-il. Pour ce qui est de la convivialité, c'est réussi ; quant aux qualités du moteur de la 1200, c'est encore en plein dans le mille. Sur autoroute et route dégagée, le gros quatre cylindres incite à tenir un 140 de croisière sans forcer. A cette vitesse-là, on se situe très légèrement au-dessus des 6 000 tours/minute, à 3 500 tours de la zone rouge. Autant dire que le quatre cylindres ronronne de plaisir et que toutes les manœuvres de dépassement se font avec quasiment la même aisance qu'une moto. Au-delà, ça reste tout de même un side. Pour s'accrocher aux 165 km/h (la moto seule est donnée pour 219 km/h) affichés par le compteur en vitesse maxi, il vaut mieux avoir de

très gros muscles sinon c'est l'asphyxie au bout de 30 bornes. En se contentant de 140 km/h, on se sent alors prêt à faire le tour de la Terre. Sur les petites routes, on en profite pour tirer toute la quintessence du fabuleux quatre cylindres plébiscité dans sa version solo d'origine. Même sur les petites routes de montagne, on peut se permettre de tout négocier sur le quatrième rapport. A 30 à l'heure, dans une épingle, le moteur évolue alors aux alentours des 2 000 tours et accepte sans problème de sortir les 418 kilos de l'ensemble. Les enfilades se dessinent, le rythme s'accélère. On en profite pour passer la six et tout avaler vers les 3 000 tours, régime auquel le moteur développe un couple déjà supérieur à 10 mkg (et ce jusqu'à 7 500 tours). Du fait des très petites roues (14 pouces), le moteur se trouve en permanence dans sa zone de prédilection qui, il faut le dire, est très large. A croire que les 1180 cm<sup>3</sup> ne fléchissent jamais face à la tâche. Pour accélérer le rythme, il suffit de jouer de l'excellente boîte et de se lancer à l'assaut de la zone rouge.

Mais c'est justement là que s'assombrit le tableau. L'énorme grip des pneus de 185 mm de large et l'option stabilité choisie dans la géométrie de ce side le rendent assez usant à emmener dans les toutes petites routes. Il faut vraiment bien se caler dans le creux de la selle ou s'aider d'un petit déhanchement pour éviter de s'épuiser trop vite. Car l'effort à imprimer sur les demi-guidons est assez conséquent. « Oui, mais c'est normal, plus un side accroche, tient la route et se



**Bagages** Un coffre de 360 litres plus les deux sacoches d'origine (la sacoché désolidarisant de la moto) offrent une très grande capacité de chargement.

montre sûr, plus le pilote en prend plein les bras », rétorque Béringier. Avec une fourche à balancier, c'est peut-être vrai ! Mais ça ne l'est pas avec tous les systèmes triangulés (certes plus chers et plus compliqués à mettre au point, mais offrant une direction à la fois stable et souple à manier), on connaît des attelages tout aussi lourds mais

bien plus faciles et joueurs à emmener. Le Triumph, lui, ne glisse que très peu et n'aime pas vraiment être brusqué dans les enchaînements. Attention, on ne vous parle pas là de conduite sportive à retourner Bobonne et le mouffet dans tous les sens au fond du panier. Mais juste d'une conduite soutenue, la petite demi-heure où le conducteur a

envie de se faire plaisir sur ces petites routes qu'il attendait impatientement après deux heures d'autoroute. Peut-être suffirait-il de descendre un peu en taille de pneus ou « de déporter les commodos de 40 mm vers le bout de guidon », comme nous l'a également suggéré Gilbert Béringier, pour le rendre un peu moins fatigant et plus fun.

Bon champ de vision, assise très confortable, beaucoup de place pour les jambes, peu de nuisances sonores venant de la moto, pas de retour de gaz, bref la place de passager est une place de rêve sur le Trophy.

## Renseignements pratiques les modèles, finitions et prix

● **Triumph 1200 Trophy** : en finition Luxe comprenant une sellerie bicolore marquée Trophy, deux ceintures de sécurité, un amortisseur de direction modifié, des pare-chocs en alu poli, un tableau de bord en ronce de noyer et un feu avant blanc : 138 000 F.

● **Triumph Trophy 900 Luxe** : 135 000 F

● **Triumph Trophy 1200 standard** : 132 000 F

● **Triumph Trophy 900 standard** : 129 000 F

● **Les options** : tous les éléments compris dans la finition Luxe sont détaillables. Deux kits de freinage racing sont proposés. L'un comprenant deux disques fonte flottants et deux jeux de plaquettes pour 4 150 F et l'autre comprenant tout cela plus deux étriers six pistons pour un prix de 10 390 F.

● **Les projets** : pour l'instant, Triumph va se contenter de son Trophy sur base du trois (900 cm<sup>3</sup>) ou quatre cylindres (1200 cm<sup>3</sup>) en finition Luxe ou standard. En revanche, on sait que Béringier travaille déjà sur une version un peu plus sport. Pare-brise plus bas, réservoir passé sur le side (ce qui demande une homologation) pour une utilisation plus sportive avec une direction plus légère. On sait aussi que Triumph fait également des démarches pour accélérer l'homologation en quatre places pour son side (normalement, c'est une carte grise trois places, soit trois adultes ou deux adultes et deux enfants de moins de 10 ans).

● **Adresse** : Triumph S.A., 19 boulevard Georges-Bidault, Croissy-Beaubourg, 77437 Marne-la-Vallée, cedex 2. Tél. : 01.64.62.38.38.

## Side-car Triumph 1200 Trophy Luxe

### A RETENIR

► **Triumph se lance dans le side-car en association avec Béringier. Le résultat est concluant avec un superbe attelage à l'esprit Grand Tourisme.**

► **Ses points forts : la tenue de cap, le confort du pilote et du passager, les suspensions et un moteur qui ne fléchit pas devant le surplus de poids.**

► **On regrette toutefois une certaine lourdeur de la direction sur petites routes, d'autant que le fabuleux 4 cylindres 1200 cm<sup>3</sup> incite à jouer.**



#### Stabilité

Ce side est un modèle de stabilité qui saura séduire et rassurer les side-caristes néophytes (ou confirmés).

◆ **Confort** Fournales a concocté des éléments à la fois confortables et offrant un très bon comportement sur tout revêtement.

◆ **Moteur** Le quatre cylindres 1200 cm<sup>3</sup> se révèle parfait dans sa version attelée : souple, coupleux, puissant.

◆ **Prix** En reprenant 12 000 F de pièces ne servant pas sur le side, Triumph fait baisser le prix de cet attelage à 132 000 F en version standard.



#### Lourdeur de direction

Sur petite route, la lourdeur de direction fait vite comprendre à son pilote que ce n'est pas sa tasse de thé.

◆ **Freinage manquant d'endurance**

En utilisation soutenue, le freinage intégral a tendance à s'évanouir.

◆ **Finition Luxe**

Hormis la sellerie bicolore, l'option Luxe ne nous a pas séduits (ronce de noyer et pare-chocs notamment). De même, deux autres détails gênent (vue dans le rétro droit masquée par l'aile, garde au sol trop limitée).

### FICHE TECHNIQUE

Marque	Side-car Triumph Trophy
Modèle	1200 Luxe
<b>Side</b>	
Nombre de places	trois
Contenance du coffre	360 litres
Châssis	châssis en tubes de 42 mm de diamètre avec renforts triangulaires et système d'attaches et de renforts du cadre de la moto
Frein	simple disque en fonte, Ø 185 mm, étrier Griméca 4 pistons dissymétriques opposés ; système de freinage intégral couplant les 2 disques AV, le disque du side et le disque AR par le biais d'un répartiteur de charge réglable
Suspension	amortisseur oléopneumatique Fournales
Roue	14 pouces en aluminium
Pneumatique	Michelin Pilot SX GT, taille : 185/55 x 14

### Moto

Cadre et moteur	Triumph 1200 Trophy ; cadre ouvert type monopoutre en tubes d'acier, moteur suspendu participant à la rigidité du cadre ; moteur 4 cylindres en ligne, 4-temps, transversal, refroidi par eau ; puissance : 100 ch
Suspension avant	fourche chromée Béringier à balancier, Ø 48 mm, amort. oléopneumatique Fournales, débattement 120 mm ; amortisseur de direction
Suspension arrière	amortisseur oléopneumatique Fournales, déb. 100 mm
Frein avant	double disque, Ø 310 mm, deux étriers 4 pistons
Frein arrière	simple disque, Ø 255 mm, étrier 2 pistons juxtaposés
Roues	en aluminium, taille : 14 pouces AV et AR
Pneumatiques	Michelin Pilot SX GT, taille : 185/55 x 14 AV et AR

### Attelage

Longueur hors tout	2 275 mm
Largeur hors tout	1 775 mm
Garde au sol	150 mm sous le side, 100 mm sous la moto
Poids total à vide	418 kg
Poids total en charge	752 kg

De même, le freinage manque d'endurance. Toujours dans ce rythme soutenu, après une trentaine de kilomètres, les freins ont une certaine tendance à s'évanouir. Il est évident que les freins d'origine ont du mal à supporter le surplus de poids et l'option freinage racing (disques au minimum) devrait à notre goût être fournie d'origine pour satisfaire parfaitement le client.

#### Un essai transformé

Car pour le reste, ce premier attelage de Triumph répond parfaitement à la définition même du side-car : un ensemble GT,

confortable, offrant deux places avec une grande capacité de chargement de bagages (360 litres plus les deux sacoches de la Trophy). Rien que ça, on ne peut pas trop en vouloir à cet attelage de se montrer un peu trop physique à emmener quand l'extraordinaire brio du moteur vous invite à un peu de fantaisie. Son truc, c'est les bornes, le confort, les voyages au long cours. De plus, il faut tout de même préciser qu'un si bel engin, aussi performant, à 132 000 F dans sa version standard, c'est plutôt rare. Alors, essai transformé pour Triumph !