

Siodkor

Amicale Sidecariste de France

n° 3

MARS 1986



PAGE 6

31^{ème} Éléfantentreffen

PAGE 7

Lettre ouverte à Jiji

PAGE 8

Calendrier
Petites annonces

SOMMAIRE :

PAGE 2

Nouveaux membres
Informations (assurances)
Réunion du 23 mars
Essai 1100 Yamaha XS Panda 4

PAGE 3

Essai 1100 Yamaha XS Panda 4
Sondage
Enquête

PAGE 4

Technique Side-car

PAGE 5

31^{ème} Éléfantentreffen



NOUVEAUX MEMBRES

GRENSON	5418 Waillet (Belgique)
MOULIN	16200 Jarnac
PERCIER	17000 La Rochelle
FRANCEZON	28100 Dreux
GALLET	30650 Rochefort du Gard
NESEON LAGRUE	33290 Blanquefort
BUTIN	45140 St-Jean de la Ruelle
CAMUS	45800 St-Jean de Braye
MARVIER	47290 Cancon
LEBLOND	50110 Tourlaville
SARRAZIN	60520 La Chapelle en Serval
PHALEMPIN	62130 St-Pol sur ternoise
VIDOU	64100 Bayonne
TALICHET	69550 St-Jean la Bussière
BOUTEILLE	71000 Mâcon
ISAIE	71640 Givry
SPECQUE	75000 Paris
DIDIER	77100 Meaux
GRAEFF	78180 Montigny le Bretonneux
CASSETEUBLE	79000 Niort
PREMPAIN	79160 Coulonges
ASS. JUMBO RUN	87100 Limoges
M.C. CHAT BOTTE	88120 Vagney
VANSTAEIN	92230 Gennevilliers
MOULLEE	92290 Chatenay Malabry
ALEGRE	93270 Sevran

INFORMATIONS

On le colle... ça colle (enfin... en principe!) A partir du premier juillet en effet il nous faudra affubler nos gardes-boue avant avec le certificat d'assurance.

Si le but recherché est louable, la façon d'y parvenir un peu prosaïque par rapport à ce qui se fait à l'étranger.

Je pense que pour les attelages, ce ne serait pas mal de la mettre derrière la vitre du side. Nous verrons à l'usage mais le bout de papier résistera t-il à un lavage à la vapeur ou aux collectionneurs? En cas de non apposition vous aurez l'assurance d'une contravention distinguée, alors pensez-y.

En cas de vol ou de perte du certificat vous devez informer rapidement votre assureur qui vous en enverra un autre.

En cas de vente du véhicule, vous devez rendre le certificat (avec le garde boue?) et l'attestation d'assurance.

COMPLÉMENT D'INFORMATION SUR LA PROCHAINE RÉUNION :

Celle-ci aura bien lieu au centre de vacances de Peyrelevade en Corrèze. L'hébergement et la nourriture sont au choix de chacun. Il est possible de camper et d'apporter sa bouffe ou de prendre repas et chambre sur place à prix modiques. (ex : chambre 30 F). Nous rappelons que tous les membres de l'amicale sont invités.

ESSAI 1100 YAMAHA XS PANDA 4

PRÉSENTATION :

L'ÉQUIPAGE : Paul : 31 ans - Brigitte : 28 ans - Céline et Alice : 4 ans et 1 an.

LA MOTO : Une 1100 XS de 81 déjà équipée de la fourche, des roues et des attaches Jeaniel, une moto ayant une bonne réputation dans le milieu sidecariste pour sa puissance, son couple et sa robustesse.

Par contre, elle possède un bon appétit, ce qui est comme chacun sait un signe de bonne santé.

Au chapitre des défauts, on trouve par contre un ensemble boîte-transmission désastreux.

LE SIDE : le premier panda 4 places mis en circulation début mars 85, prévu pour 1 adulte et 3 enfants, il suffit amplement pour transporter ma petite famille.

DESCRIPTION : L'esthétique est assez particulière, mais ne laisse pas indifférent.

Il est long : 2,25 m. Un adulte de taille normale peut allonger les jambes sans problème et il y a encore de la

Il est haut : 1,36 m et on ne risque pas de taper la tête dans le hard-top.

La largeur de la caisse aile comprise est de 1 m, l'aile est assez volumineuse mais est par contre démontable, bien utile en cas de choc.

Le side monté le plus près possible de la moto, l'attelage fait une largeur totale

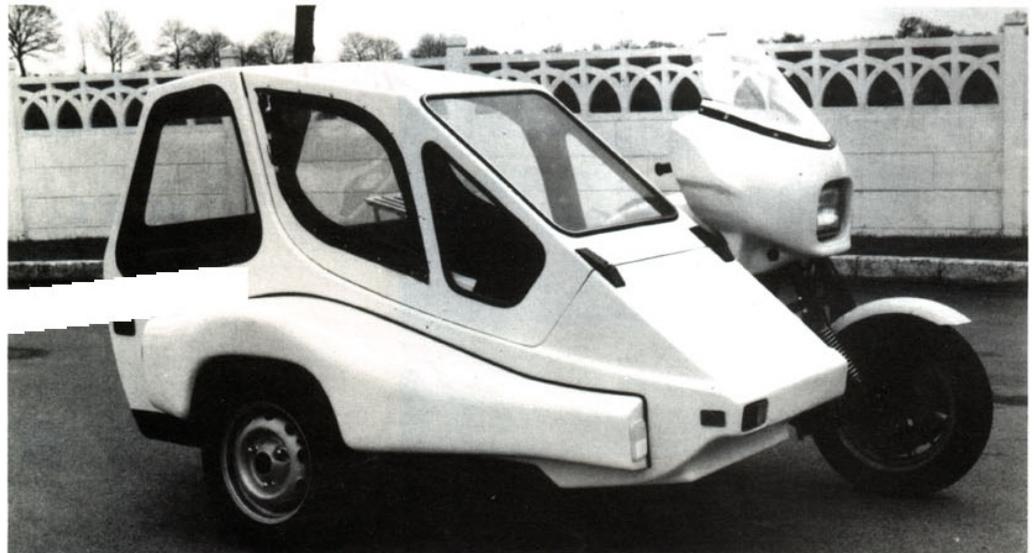
de 1,83 m. 5 cm de plus, et il ne passait pas dans mon garage. Côté visibilité et sécurité passive, J.-L. Dupont n'a pas hésité : on ne trouve pas moins de 6 vitres Triplex de 5 mm, ajouter à cela 2 bâches démontables en plastique et vous verrez qu'il fait clair à l'intérieur du panda.

Mais justement on y arrive. Une légère poussée vers le haut et Hard Top se soulève grâce à un vérin.

A l'intérieur deux banquettes, l'avant 73 cm de large et basculable, l'arrière 75 cm de large, basculable pour la partie horizontale et donnant accès à un petit coffre de 65 l.

A l'avant, une boîte à gants bien pratique.

On quitte la caisse pour jeter un œil au châssis; entre les deux, 6 gros silent-bloc filtrent les vibrations.



Suite page 3.

ESSAI 1100 YAMAHA XS Panda 4 (suite)

LE CHASSIS : Il est hyper costaud, en tube rond de Ø 42 mm et tube carré de 50. Le bras oscillant est long de 30 cm. L'amortisseur un Fournalès et la roue de 13 pouces provient d'une Renault 4. Point très important : le réglage du pincement se fait sur la roue ce qui est quand même bien pratique.

CONDUITE : L'attelage bien réglé se conduit sans problème. Au niveau performance, c'est amplement suffisant, la tenue de route est très bonne, mais le point fort c'est le confort, indispensable quand on a des enfants en bas âge. Merci M. Fournalès quand je serai plus riche, j'en mettrai sur la moto.

Après les qualités, passons aux défauts car rien n'est parfait. Le principal, c'est le poids trop élevé : 160 kg. Il faut dire que le polyester épais, les vitres triplex, les 2 banquettes et leurs supports, les tubes qui rigidifient le Hard-Top et le châssis super costaud en sont les principales raisons, heureusement les attaches motos sont bien étudiées et supportent sans problème un poids pour lequel elles n'ont pas été conçues. Quelques petits problèmes d'étanchéité au niveau fermeture du Hard-Top, une usure du support d'axe de roue et dernier problème lié à la longueur du side, le fait que celui-ci dépasse d'une vingtaine de cm de l'arrière de la moto, ce qui choque esthétiquement mais qui pourrait se révéler dangereux en cas de choc arrière car n'oublions pas que c'est à l'arrière que se trouvent les enfants. La pose de pare-chocs se révèle indispensable.

Bref un bilan très satisfaisant pour un side répondant parfaitement à mes désirs et qui mérite d'être connu.

A bientôt dans les RSCF et n'hésitez pas à me contacter pour de plus amples renseignements :



Paul PAYSAN - 2, route de la Guerche - 35500 VITRE - 99.74.62.01

SONDAGE

Résultats provisoires du sondage sur les R.S.C.F. :

Nombre de réponses : 15

Proposition numéro 1 : 15

Proposition numéro 2 : 0

J'en vois déjà qui ricanent, qui pensent que c'est truqué, et bien, pas du tout. Je conserve toutes les lettres quelle que soit la réponse.

Je vous cite en vrac quelques réflexions :

- La participation financière ne doit pas gêner les participants.
- Tout le monde doit pouvoir goûter au plaisir des R.S.C.F.
- Nous nous éloignons du vrai principe des R.S.C.F. et cela de plus en plus.
- Non aux grosses organisations dont les sidecaristes supportent les frais. Mais non aux R.S.C.F. sans aucune organisation et sans abri.

ENQUÊTE :

Et bientôt dans SIDKAR, le journal préféré des sidecaristes, (merci les chevilles!) les constructeurs ou importateurs de side-cars exprimeront leurs opinions sur le marché du side-car et son évolution.

Voici le questionnaire qui leur a été adressé

- 1 - Nous assistons constamment à la naissance de nouveaux constructeurs de side-

cars en France, alors que le marché évolue peu. Que pensez-vous de cette situation ?

2 - On parle d'un syndicat des constructeurs de side-cars. Êtes-vous au courant? Quels sont ses buts? Seriez-vous d'accord si un membre du bureau de l'Amicale demandait à nous représenter dans ce syndicat ?

3 - Les constructeurs semblent ne pas s'apercevoir que de moins en moins de motos sont attelables. Qu'attendent-ils pour réagir ?

4 - Un side-car deux places attelé et peint à la couleur de la moto revient de nos jours entre vingt et vingt cinq mille francs. Est-ce que ce n'est pas un peu cher la passion du side-car ?

5 - Pouvons-nous savoir combien vous avez vendu de side-cars neufs en 1985 ?

6 - Avez-vous un ou plusieurs nouveaux modèles prévus pour 1986 ?

7 - Un side-car n'est jamais parfait, ne vaudrait-il pas mieux améliorer la gamme déjà existante ?

8 - Les side-cars français ne sont que peu ou pas représentés à l'étranger. Est-ce que le marché n'est pas intéressant ? Rencontrez-vous des problèmes d'homologation ?

9 - Un attelage complet (moto + side-car + kit 15 + montage) tel qu'il nous est présenté aujourd'hui par les constructeurs revient de 70 000 à 100 000 francs. Ne craignez-vous pas que cela décourage les futurs candidats au side-car ?

On été sollicités les Établissements JEWELL, JEANIEL, D.B.S., HECHARD, POLYFAY, GEP, PRECISION (Murit) S.D.V.M. (Watsonian), E.M.L. (Lemoine) SQUIRE (Spormoto Lille), A.L.T.T., PANDA.

Si vous désirez
de plus amples
renseignements
sur l'amicale,
renseignez-vous
auprès de
votre
correspondant
régional.

Aucune priorité de parution ne sera donnée à ces entreprises, leurs réponses paraîtront par ordre de réception de leur courrier.

C. PELIGRAIN

TECHNIQUE SIDE

Je vais entreprendre à partir de ce numéro une série d'articles sur le comportement du side-car. Les anciens vont sûrement se marquer mais peut-être que cela pourra servir aux nouveaux venus. Je ne me contenterai pas de vous dire que quand vous accélérez, ça tire à droite ou que quand vous tournez à droite le side tend à se lever mais je vous expliquerai pourquoi. Je ne suis pas ingénieur, ni diplômé de l'Académie de St-Siméon et je suis en train de penser que si à l'école, on m'avait enseigné les couples et moments de force avec le side-car comme exemple, j'aurais certainement été plus intéressé.

Pour rester dans le côté scolaire, nous ferons comme au début d'année, une révision de nos connaissances ; et méfiez vous que je ne vous fasse une interro écrite un de ces jours dans un R.S.C.F.

Nous nous intéresserons d'abord au centre de gravité, que nous appellerons familièrement CG tout au long des chapitres. Pourquoi centre de gravité? Bien, parce que dans tous les cas de figure toutes les forces intervenant sur notre attelage vont s'appliquer sur notre pauvre CG.

La première question qui passe par l'esprit est : où se trouve donc le CG sur mon attelage? En y passant du temps il serait possible de le localiser à peu près, par exemple en mettant un cric sous l'attelage et en le déplaçant jusqu'à ce que les 3 roues décollent du sol (réservé à ceux qui auraient vraiment du temps à perdre.). Mais même si vous le localisez dans le plan horizontal, je vous passe les méthodes pour le trouver dans le plan vertical, et même pour les vicieux qui passeraient des axes à travers la caisse ou le moteur (pauvre moteur!), ils seraient bien avancés puisqu'il suffit de mettre la glacière ou la caisse à outils dans le coffre du panier pour que notre CG se déplace. C'est malin...



En plus il se pourrait même que le CG soit dans le vide entre moto et side... On est vraiment mal barré !...

Donc vous avez tous compris que notre CG est un point théorique, qu'on ne peut pas le peindre pour savoir où il se trouve, qu'il se déplace en fonction du poids que l'on ajoute soit sur la moto soit dans le panier, mais que l'on a besoin de lui pour expliquer tous les phénomènes qui se produisent lors de la conduite d'un attelage.

Vous avez sûrement remarqué qu'un attelage normalement constitué possède 3 roues mais ne fait que 2 traces. Certains ont les roues de la moto décalées mais leurs traces se chevauchent quand même. La roue du panier a son axe en avant de l'axe de la roue arrière, c'est ce qu'on appelle la précession et cette même roue est dirigée légèrement vers la roue avant, c'est ce qu'on appelle le pincement. Nous reviendrons plus tard sur ces deux termes ainsi que sur le carrossage.

Si l'on fait passer des axes imaginaires par les 3 points de contact des roues sur le sol nous obtenons le triangle de sustentation de l'attelage. Ces axes nous les appellerons charnières parce que quand la réalité rejoint l'imaginaire, l'attelage peut pister sur ces 3 charnières et il y a des cas où cela n'est pas vraiment conseillé.

Sur le schéma nous retrouvons nos 3 charnières :
 - La charnière moto (M) qui passe par les points de contact des roues de la moto.

- La charnière side (S) qui passe par la roue avant et la roue du side.
- La charnière arrière (AR) qui passe par les 2 roues arrières.

Notre CG se trouve dans le triangle de sustentation et l'idéal serait qu'il soit placé à équidistance des 3 charnières. Lors de la construction d'un attelage, il n'est pas facile d'éloigner le CG de la charnière M à moins de déplacer le moteur vers le side mais les problèmes de transmission seront complexes.

Une autre possibilité serait de déplacer la roue arrière vers l'extérieur mais on se confronte aux mêmes problèmes. Par la suite c'est plus facile, il suffit de charger le side.

Pour éloigner le CG de la charnière S, il faudrait avancer la roue du side, mais il y a des limites à ne pas dépasser pour que cette précession ne perturbe l'effet de la roue avant. Si la roue du side est trop en avant il sera difficile de tourner à droite. Suivant le type de moto et de side la précession variera de 15 à 35 cm.

Et pour que notre CG ne se rapproche pas de la charnière S il ne faudra pas trop charger le panier à l'avant.

Notion de moment de force :

Une force agissant sur un corps sans passer par son centre de gravité exerce un moment de rotation sur ce corps : exemple : prenez un morceau de ferraille et posez le sur une table et considérez l'adhérence nulle.

Si vous poussez comme indiqué sur le dessin cette pièce tournera autour d'un axe imaginaire passant par son centre de gravité.

La valeur du moment est égale à l'intensité de la force multipliée par la distance entre son point d'application et le CG ($M = F \times X$). Dans notre exemple, plus vous pousserez loin du centre de gravité, plus il

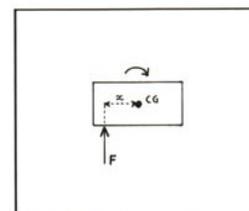
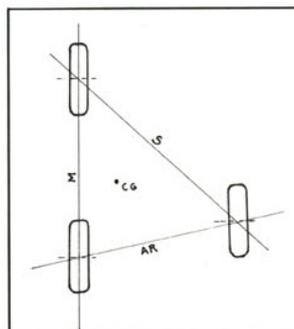
vous sera facile de faire pivoter la pièce.

Dans le cas contraire, si vous poussez dans l'axe du CG la pièce n'aura aucun mouvement de rotation et se contentera d'avancer tout droit.

Dans les chapitres suivants nous verrons qu'à partir de ce simple exemple nous pouvons expliquer toutes les réactions d'un attelage.

Nous verrons les réactions lors d'une accélération, d'un freinage, lors de virages à gauche et à droite, et nous démystifierons le phénomène de chasse.

Paul MEIGNEN



31^{ÈME} ÉLÉFANTENTREFFEN



Galères et Compagnie :

Nous sommes partis de SOISSONS à trois attelages le jeudi matin vers les 8 heures. Quelques membres du Moto-club ont tenu à venir nous voir partir et nous encourager. Il y a toujours une part de mythe dans un départ pour les Elefs.

Sur la BMW R69/ S - VELOREX : Gilles et Edith ; sur la GUZZI 850 GT (Ex Philibert) attelée à un STEIB TR500 qui aurait été croisé avec on ne sait trop quoi!... : Didier (Alias Boule de pus), et Dominique; sur la BFG - POIRAUD : moi-même (alias Popol), Yann (alias Totoche) et Gérard (alias Bobonne). Pas d'équipements spéciaux si ce n'est la pose d'un pneu Trail sur la BM, d'un pneu neige sur la Guzzi et d'un XMS sur la BFG. De la bouffe pour 6 jours, de la gniole pour... ça dépend, une quantité d'outils à faire pâliir CASTO et même une barre de remorquage et un braséro confectionné dans un bidon de 30 litres.

Et d'un...

C'est parti pour 1000 bornes ; le premier arrêt se fera à 110 km du départ, la GUZZI faisant un bruit bizarre (qui a dit : c'est normal?). En fait c'est la poulie en bout de vilebrequin qui entraîne l'alternateur qui s'est fendu en deux; on se retient pour ne pas faire de même et on retire la courroie et les morceaux cassés. Nous devons coucher ce soir dans le local d'un moto-club allemand, nous bricolerons là-bas, en attendant la GUZZI roulera sans alternateur.

C'est reparti!... Vers les 14 heures, il nous prend une petite faim du côté de Baccarat; station essence avec baraque à frites, l'idéal. Cela fait du bien de se réchauffer un peu et puis il ne reste que 150 bornes avant l'Allemagne ; on projette en mangeant de prendre le col de Sainte-Marie, de prendre le bac pour traverser le Rhin, bref de s'offrir un itinéraire touristique.

Et de deux...

Pendant que nous divaguions là-dessus, un drame se déroulait dans la culasse gauche de la BM. Une soupape s'était liée d'amitié avec son guide et ne voulait plus le quitter. Nous nous aperçûmes de cela qu'après maintes séances de poussette. A l'évidence la soupape d'échappement était bloquée en position ouverte, il fallait déculasser. La station service ne faisant pas garage, il nous faut aller au prochain bled pour trouver un lève-soupape.

La soupape ne semble pas tordue mais refuse obstinément de coulisser dans son guide. Nous attaquerons celui-ci à la "queue de rat" jusqu'à ce que ce soit suffisant. Les mécanos n'ont rien dit pendant l'opération mais ils ont dû se marrer après notre départ.

Jamais deux sans trois...

En retournant vers la BM, voici que le voyant rouge d'huile de la BFG s'allume!... la série continue!... Près de la station c'est un beau spectacle : Gilles et Totoche remontent la culasse de la BM, Didier Dominique et Bobonne refont une poulie avec un bout d'alu pour la Guzzi et moi-même vérifie la BFG. En fait il s'agit du manoccontact, qui, une fois nettoyé et remonté fonctionne.

La nuit tombe, et, au moment de repartir, d'autres galériens prennent la relève ; il s'agit d'une HONDA et de deux GUZZI dont une n'est pas contente de son sort et tourne sur un seul cylindre. Eux décident de coucher sur place, nous, nous repartons, mais à la place du col, nous prendrons le tunnel et à la place du bac le pont ; même pas puisque nous décidons de remonter sur Strasbourg et de rejoindre le relai des "Compagnons de la Route". Déjà pas mal de monde dans le local, Didier y couchera quand même, l'équipage de la BFG plantera la tente et les autres coucheront dans les W.C.

Debout tout le monde...

Le lendemain sera nettement meilleur ; après une portion de petites routes enneigées, dont un col où l'on s'est bien amusé, nous attaquons l'autoroute vers Stuttgart. On commence à voir du monde, et à chaque arrêt d'essence c'est une mini-concentre. Coté galères, pas grand chose à dire si ce n'est l'embrayage de la BMW qui se met à patiner, la Guzzi qui bouffe de l'huile et des fusibles, et le voyant d'huile de la BFG qui remet ça! Mais comme le niveau est bon et la température correcte je me fais une raison et ne m'affole pas.

Avec tous ces contre-temps la journée passe très vite et c'est à la nuit tombante que nous arrivons à la frontière autrichienne, ou nous verrons un membre de l'Amicale : le grand Gérard PIOT. Un dernier changement de fusibles à la Guzzi et nous voilà à l'entrée du circuit où nous sommes accueillis par un autre membre de l'Amicale : Alain BONAMY (alias grand steack) qui nous réchauffe en nous faisant goûter une spécialité normande liquide.

Après s'être soulagés de 20 DM, nous nous retrouvons tous avec un bracelet de plastique autour du poignet : c'est l'AUSWEIS obligatoire pour accéder au circuit. Que de monde!... Nous serons



obligés de planter les tentes au bord du circuit, loin de toute animation, où la couche de neige approche du mètre. En fait nous nous rendrons compte le lendemain que c'est le seul endroit du circuit qui reste à l'ombre toute la journée. Il fait moins 14 ce soir et nous ne veillerons pas tard.

Vroum... Vroum...

Le samedi matin nous sommes réveillés de bonne heure par un allemand qui fait chauffer un mono 4 temps presque en face dans les stands : chaque coup de gaz est répété par l'écho. Cette moto sortira peu après des stands équipée d'un ski en guise de roue avant et de chaînes à la roue arrière. Tenue de route époustouflante! Nous verrons aussi un side-car équipé de la même façon. On décide d'aller faire un petit tour mais la BM refuse de démarrer. La barre de remorquage résoudra le problème. Un tour de circuit nous en mettra plein les yeux, alors que l'attelage BFG POIRAUD fait sensation. Les allemands ne sont visiblement pas habitués à voir des BFG et nous serons très sollicités pour les photos. Il est difficile d'énumérer tous les engins bizarres que nous avons vus, nous retiendrons quand même ces deux BMW attelées ensemble mais avec poignées de gaz et direction séparées (bonjour le synchronisme), une GUZZI avec un moteur FORD V4, une BMW série 2 équipée d'un 4 cylindres 1200 cc Goliath, un triporteur à benne animé par un bon vieux FALCONE, pas mal de ZUNDAPP type Russie ou Africa Korps, quelques SCOOTERS attelés, des sides-cars cross immatriculés, des motos avec des repose pieds ski, des trikes...

31^{ÈME} ELEFANTENTREFFEN (Suite)



Cocorico...

Les français se sentent un peu seuls dans cette meute et c'est toujours avec plaisir que l'on retrouve les têtes connues. On se fera offrir un petit coup de remontant par les gars de Chambéry : l'après-midi nous retrouvons les 3 compères : DIRUY, VANS-TAEN et LORRAIN qui, en venant, ont cassé le châssis de leur Précision ; nous verrons également WOSNY et M. ANGELIQUE de Belgique et quelques uns dont les noms m'échappent.

Il fait très bon au soleil, ce n'est pas la même chose près de notre campement mais le soleil couchant mettra tout le monde à la même enseigne et c'est par - 9 (et non - 20 comme lu ailleurs) que se déroulera la "messe" et la traditionnelle retraite aux flambeaux. Nous verrons même défiler quelques engins la roue avant bloquée par

la neige et la glace. Nous passerons la soirée avec un groupe d'hollandais échangeant nos produits régionaux solides et liquides.

C'est reparti...

Le dimanche matin nous retrouvons le quatrième attelage de Soissons, le GOLDWING-DBS de Max et Francine et leur Gamin ; ils sont arrivés tard le samedi soir et décident de repartir avec nous : ils n'auront rien vu eux...

Re-démarrage à la barre de remorquage pour la BMW après avoir débloqué la roue avant de la BFG avec une lampe à souder. Le "grand steack" se joint à nous pour faire la route ensemble jusqu'à Munich. Et les galères recommencent...

A dix bornes du départ la GOLDWING crève de l'arrière. Je lui avais pourtant prêté un

pneu neuf avant de partir, mais il n'a pas eu le temps de le monter. C'est tellement mieux sur la route!...

Le pneu est vraiment mort et je dois déshabiller ma roue de secours pour le dépanner. On conseille à "grand steack" de filer sans nous ; l'équipage de la BMW ne supportant pas les galères des autres nous laissant choir, et c'est à 3 attelages qu'une heure et demi plus tard nous reprenons la route. Ça roule bien au début (120 - 130) mais la neige commence à tomber et c'est à 50 - 60 km/h derrière les chasse-neige que nous rejoignons AUSBURG.

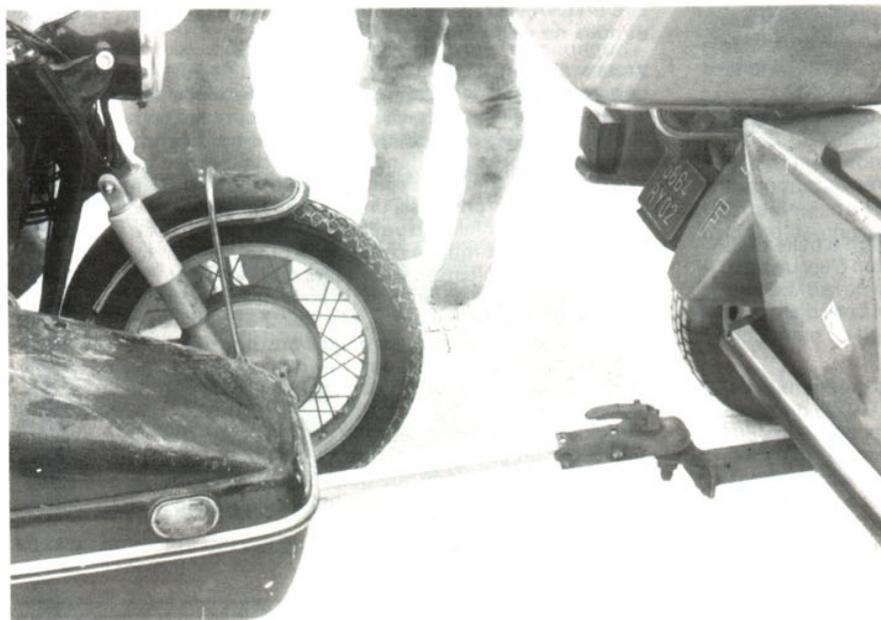
Une bonne douche...

La nuit tombant et la GUZZI n'ayant plus de lumière nous décidons de passer la nuit à l'hôtel. Une bonne douche, un copieux repas et un bon lit sont vraiment appréciés. Didier se lèvera le premier pour aller au garage sous l'hôtel enlever la courroie de l'alternateur, histoire d'économiser la poulie de fortune. Nous n'avons fait que 200 bornes hier, aujourd'hui c'est 800 si nous voulons coucher chez nous. La neige a continué à tomber pendant la nuit mais la circulation ce matin est plus fluide ; en side cela passe bien mais les solos, obligés de rouler dans les traces des voitures ne sont pas à la fête. Pas de grosses galères à signaler à part qu'à chaque plein c'est une révision presque générale pour la GUZZI et un resserrage des boulons de la roue de 4 cv qui équipe la GOLDWING.

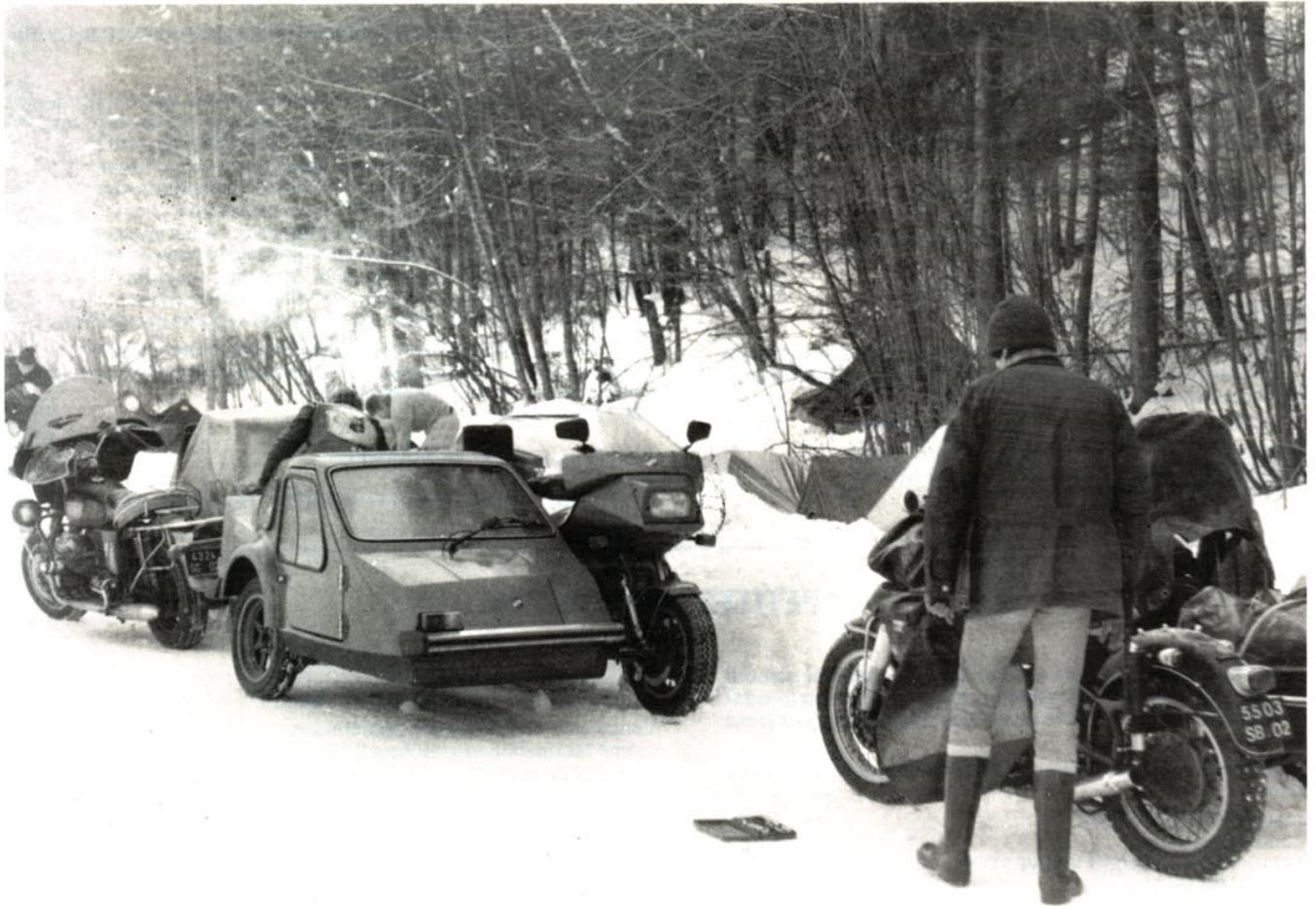
Nous dépannerons aussi un routier allemand de l'est en panne de fusibles. Bref c'est à 22 heures 30 que nous rejoignons SOISSONS, bien heureux d'être chez nous, mais faisant déjà des projets pour l'an prochain.

P.S. : Nous apprendrons le surlendemain que la BFG de "Grand steack" est restée à Munich et qu'il s'est fait rapatrier par Europ Assistance. Il semblerait que l'allumage électronique est en cause.

Paul MEIGNEN



Rendez-vous
le 22 et 23 Mars
au centre
de vacances
de Peyrelevade
en Corrèze
pour la réunion.



LETTRE OUVERTE À JJI (Journal de JEANIEL)

Salut JJI

Je viens de recevoir ton numéro 3 et je dois te dire que je t'aime bien.

En effet en prononçant ton nom, ma bouche forme un rictus proche du sourire, et dans cette période difficile, c'est déjà bien agréable.

Je te remercie d'avoir souhaité la bienvenue à SIDKAR, surtout que cela a été rare dans la presse "spécialisée" dans la moto et le side-car, et cela méritait d'être mentionné.

Néanmoins il y a des points sur lesquels je ne suis pas d'accord avec toi.

Tu te considères comme un organe de presse side-cariste. Alors là tu m'excuseras, mais sans y voir un terme péjoratif, tu n'es qu'un dépliant publicitaire de marque. Seul JEANIEL profite de ta publication. Normal, c'est lui qui paye me diras-tu !

Chez SIDKAR tout le monde a droit à la parole, et nous ne faisons de fleurs ni de cadeaux à personne. Chacun dit ce qu'il veut du moment qu'il laisse son adresse et le droit de réponse. Ça c'est la presse side-cariste, la vraie! Bien modeste, je le conçois, mais qui dépend de tous les side-caristes qui voudront bien la constituer.

Ensuite tu te contredis. Tu affirmes : le side ne sera pas dénaturé chez JEANIEL... et plus loin : Il faut développer les engins tel que le Fennec et le Domani. Vous croyez peut-être que le side n'est pas dénaturé avec ces engins égoïstes (pas de place pour le passager sur la moto, les enfants), irrationnels, inconfortables, chers... et j'en passe! Il vaudrait mieux faire des efforts sur la qualité du matériel déjà existant et enrayer la hausse des prix sur le matériel side-cariste que d'investir dans des exercices de style, qui je

l'espère ne seront jamais légions sur nos routes.

Enfin j'ai bien apprécié ton article sur la Djerba 500. Dommage que le photographe ait oublié les autres concurrents en trois roues... à moins qu'ils ne se soient jamais rencontrés !

Et puis je terminerai par l'humour de JJI qui en passant de la publicité pour les sides "Bufflier" "Simard" "Fernand Richard" ne craint pas la concurrence...

Allez sans rancune JJI, les pages de SIDKAR te sont ouvertes et je continuerai à te lire pour savoir ce qui se passe chez JEANIEL.

M. C. PELIGRAIN
20, rue A. Rivoire - 38100 GRENOBLE

Ces propos n'engagent que M. PELIGRAIN.

CALENDRIER

Deuxième concentration side-car de DOMLOUP (35)

22 et 23 MARS

Inscription : 60 F comprenant 2 repas et petit déjeuner. Jeux divers, tours de magie, balade, remise de prix.

Contact : Tél. 99.63.60.33, demander Olivier ou Michel GATEL - 29, rue Dorel - 35410 CHATEAUGIRON

Septième R.S.C.F. de St-Jean de Vaux

1, 2, 3 et 4 MAI

Contact : Famille ISAIE - St-Jean de Vaux - 71640 GIVRY

Tél. : 85.45.23.32

Premier R.S.C.F. Rochelais

7 et 8 JUIN

Diner régional le samedi soir : vidéo, diapos, films, petit déjeuner, visite de la Tour St-Nicolas, apéritif. Camping et salle pour les repas, sanitaires.

Inscription : 50 F par personne (enfants gratuit).

Envoyer confirmation et chèque avant le 15 mai à :

PERCIER Patrice et Françoise - 35, rue St-Jean
17000 LA ROCHELLE - Tél. : 46.41.02.43

Sixième R.S.C.F.F. (Rassemblement Side Car Familial dans la Ferme de François)

15, 16 et 17 AOUT à LAPAUL (56).

Nombre de places illimitées mais tous les chiens devront être tenus en laisse à cause des animaux. Car l'année dernière le chien du CHTI (Nono Fluet) a esquinqué un poulet à Mandine, depuis il est handicapé et s'appelle SIDE tout comme le démon de chien qui l'avait sauvagement agressé ; dans son malheur il a quand même de la chance parce qu'il mourra de vieillesse, Mandine ne voulant plus le manger. Mais il n'y a pas que les poules, il y a les moutons qui nous laissent leur prés pour le week-end. Alors ils camperont à côté de nous comme tous les ans. Jusqu'à présent notre R.S.C.F. se faisait uniquement sur invitation personnelle avec toujours les mêmes et ils ont leurs habitudes (par exemple le grand Alain vient toujours avec les grosse bottes!..).

Pour ceux qui veulent de plus amples renseignements qu'ils écrivent en joignant une enveloppe timbrée à : Famille JEHANNO Christian - le Bois Pelletier - 44360 CORDEMAIS
Tél. : 40.57.87.84

Deuxième R.S.C.F. de FOURMIES

26 et 27 AVRIL

DELATTRE Johnny - 59610 FOURMIES - Tél. : 27.60.33.32

PETITES ANNONCES

Vends pour GUZZI T3 jante arrière 15 pouces, tableau de bord complet, cardan, étrier et disque, cadre nu homologué side-car maison, moyeu de roue avant avec les rayons pour jante de 15.

Cherche pour GOLD WING : tête de fourche, selle et fourche side.

Jean GOMEZ DA SILVA

Coudie Lahitière

31310 MONTESQUIEU VOLVESTRE

Tél. : 61.90.38.78

Vends roue AV et AR 15" à rayons pour GUZZI

Patrick CASSETEUBLE

Tél. après 18 heures : 49.28.43.43

Vends GL 1000 - 40.000 kms Roues de 15" - Fourche à balancier - Sacoche - Top case - Chromes - Tête de fourche - Side JEWELL

SARRAZIN Jean Claude

6, impasse des Faons

60520 LA CHAPELLE EN SERVAL

Tél. : 44.54.64.71

Vends fourche à balancier pour GOLDWING 1100 (jamais roulé) avec amortisseurs et garde boue poly : 2500 F

Vends side de fabrication personnelle pour BFG avec faux cadre de même fabrication et attaches, 2 places cote à cote et freinage : 5000 F (montage gratuit).

JEHANNO Christian :

Le bois Pelletier

44360 CORDEMAIS

Tél. : 40.57.87.84

Vends Jeaniel Captain 2 places - frein, capote, moquette - couleur blanche - avec ou sans attaches pour BFG.

BOUTEILLE Christian

17B, avenue Mon Repos

71000 MÂCON

Tél. : 85.38.99.99

Cherche side-car JEWELL 2 places avec attaches 1100 Goldwing.

PREMPAIN Philippe :

Villiers en Plaine (79)

Tél. : 49.35.63.63

Si vous désirez nous aider, afin que la parution de ce journal se poursuive,
retournez le bulletin ci-dessous à :

Bernard VILLATE - 33000 Quinisac Village - Tél. : 56.20.85.94

Nom : _____

Prénoms : _____

Adresse : _____

Tél. : _____