

PREMIER ESSAI **APRILIA SHIVER 900** LA PRESSION DU VOLUME

**BBB** LA WOËVRE ET LES CÔTES DE MEUSE | **CONSEIL** PARTAGER LA ROUTE



WWW.MOTO80.BE

# MOTO 80

Le magazine de la moto

EN COLLABORATION AVEC MOTOCYCLE



ESSAI EXCLUSIF

## BMW HP4 Race

UNE WORLD SUPERBIKE POUR (PRESQUE) TOUS?

ESSAI COMPARATIF

Greg Fastré fait parler la poudre!

## DRAG RACING



ESSAIS **MASH** Family Side | **SYM** Cruisym 300

TESTS PRODUITS **4 CASQUES** MODULABLES HAUT DE GAMME

# UN GOÛT ÉTRANGE, *venu d'ailleurs!*

Complètement tombée en désuétude, la pratique du side-car conserve pourtant ses partisans, et l'alléchante proposition de Mash pourrait bien séduire de nouveaux adeptes! Tentés par cette étonnante expérience?

TEXTE BRUNO WOUTERS | PHOTOS MASH

Si les «sides» ont fait les beaux jours des familles jusqu'à l'immédiat après-guerre, l'émergence des petites voitures populaires telles que la 2CV, la Coccinelle, la Fiat 500 ou encore la Morris Minor, autrement plus pratiques, confortables et attractives, sonnèrent le glas des motos attelées à un panier. Le genre tomba dès lors vite en désuétude, hormis pour quelques passionnés roulant aujourd'hui au guidon d'attelages particulièrement puissants et sophistiqués. Le «side de papa», c'est fini, à l'exception de l'Ural russe et de quelques paniers attelés à une Royal Enfield ou une Bonneville. Fini? Pas tout à fait, puisque la dynamique marque française Mash propose maintenant un attelage complet, élaboré sur base de sa jolie Five Hundred qui, comme son nom ne l'indique pas, cube en réalité 400cc.

La dynamique équipe de la Sima, qui a créé de toutes pièces la marque Mash en 2012 avec la modeste mais charmante petite Seventy de 125cc, n'a de cesse depuis de développer une gamme intemporelle surfant sur la vague néo-rétro. Les variantes se sont multipliées, accompagnées d'une montée en cylindrée qui a d'abord vu apparaître des 250cc, bien vite épaulées par des 400cc, tandis que des 650cc sont annoncées pour la fin de l'année prochaine.

Toutes ces machines partagent de nombreux points communs, comme leur style définitivement vintage ou leur architecture moteur, le monocylindre. La mécanique est bien rodée, chaque cylindrée se voit déclinée en diverses variantes: classique, café racer, scrambler, et chacune est passée par le même processus de développement: les machines sont élaborées au siège de la Sima, en



## LES UP

- ▲ Charme irrésistible
- ▲ Prix serré
- ▲ Roue freinée et marche arrière

## LES DOWN

- ▼ Apprentissage nécessaire
- ▼ Panier petit
- ▼ Siège panier modérément glamour

DISPONIBILITÉ: IMMÉDIATE

NON  
MESURÉE



8.990€

Seule concession à la modernité, le pavé digital pour les trips. Notez la commande de la marche arrière «R».



Quelques détails, heureusement faciles à corriger, dénotent et trahissent l'esprit «vintage» par ailleurs très réussi de cet attelage.



France, par l'équipe française - celle-ci possède une large expérience du marché pour avoir importé de nombreuses marques (et non des moindres!), et elle détient en outre une solide culture motocycliste. Le prototype réalisé en interne est alors envoyé en Chine pour production d'une petite présérie qui sera testée, tant en Chine qu'en France, corrigée, mise au point et, enfin, produite en série en Orient.

#### PAR HASARD

C'est lors d'une de ces étapes que la petite équipe de la Sima tombe, par hasard, dans un coin de l'usine, sur un side-car hâtivement développé sur base de la Five Hundred 400cc. Toute excitée, l'équipe française flaire le bon coup à jouer et demande aux Chinois de développer un kit qui pourrait se monter aussi sur les Five Hundred déjà vendues. L'idée doit bien vite être abandonnée, la moto «standard» demandant d'assez conséquentes modifications. Mais l'attelage est malgré tout envoyé en France, longuement testé et mis au point, pour se voir enfin, après huit mois d'effort, validé Euro 4! Il s'agit d'ailleurs, à l'heure actuelle, du premier side-car homologué

## IL S'AGIT, À L'HEURE ACTUELLE, DU PREMIER ET MÊME DU SEUL SIDE-CAR HOMOLOGUÉ EURO 4!

Euro 4... et même du seul, puisque le seul autre «vrai» constructeur, Ural, n'a pas encore obtenu le précieux sésame.

En détaillant de plus près la machine attelée au panier, on relèvera pas mal de modifications. La géométrie d'une moto, pensée pour se pencher dans les virages, souffre d'énormément de contraintes une fois attelée. Le diamètre de la fourche passe donc d'un modeste 35mm de diamètre à un plus conséquent 41mm, rejoignant ainsi les valeurs du Scrambler maison, dont le guidon renforcé a aussi été retenu, et la de TT40. Les amortisseurs arrière se révèlent, eux aussi, différents. Un amortisseur de direction, réglable, est ajouté pour filtrer les réactions du train avant, les pneus sont renforcés, la roue arrière hérite maintenant d'un frein à disque, tandis

que le panier reçoit la même roue de 19" qu'à l'avant de la machine. Bizarrement, et contrairement aux motos, l'ABS n'est pas obligatoire sur les side-cars. Le Family Side fait donc l'impasse sur celui-ci mais la roue du side est freinée par la même commande au pied que la roue arrière de la moto. C'est d'ailleurs ce difficile équilibre de freinage qui a demandé le plus de temps lors de la mise au point, avant d'être jugé satisfaisant par les services d'homologation. On remarque aussi un blocage du levier de frein avant, histoire d'immobiliser l'attelage.

#### EN ARRIÈRE, TOUTE!

Côté mécanique, pas mal de modifications aussi! Si certaines tombent sous le sens et témoignent d'une simplicité extrême comme la démultiplication finale plus courte (un changement de pignon de sortie de boîte et/ou de couronne arrière suffit) d'autres se révèlent plus complexes. Le Mash Family Side se distingue, par exemple, par un attribut particulièrement judicieux et pratique: une marche arrière, une vraie, mécanique. Pas un bidule électrique genre démarreur qui tourne en sens inverse! Cette particularité a été ren-

due possible par le fait que ce monocylindre 400cc, un lointain héritage des Honda 400XR aussi monté sur des quads, avait été modifié en conséquence pour intégrer une marche arrière en plus des cinq vitesses. Dans la foulée, le kick starter passe à la trappe. De toutes façons, pas de place pour le déployer, entre le panier et la moto! Hormis cela, pas de différence: le mono crache les mêmes 27ch à 7.000tr/min, pour un couple de 30Nm à 5.500tr/min. Pour le reste, la Five Hundred se pare d'un classieux vert anglais rehaussé de crème sur le réservoir, et le panier en polyester affiche des formes délicieusement rétro, avec ses jolies rondeurs, son petit pare-brise et son coffre fermant à clé. L'intérieur est basique mais propre, et si le siège fait un peu récupération agricole, il semble plutôt robuste, offre un bon maintien et est équipé d'une ceinture, pour ceux que ça pourrait rassurer... Véritable moto, ou plus exactement side-car à l'ancienne, l'attelage Mash ne croule guère sous les gadgets: tableau de bord «old school» avec compteur et compte-tours séparés, quelques témoins et... that's all, folks! On ne va pas se plaindre, c'est comme ça qu'on le veut, notre side: rrrroots!

#### LES CONCURRENTES



##### URAL

De 14.500€ à 16.300€ (745cc - bicylindre - 40ch)

##### Les up

Modèle mythique / Grand choix de modèles / Equipements / Aptitudes au voyage

##### Les down

Prix conséquent / Consommation / Boîte de vitesses rustique

##### SIDE «SUR MESURE»

Tous les prix, toutes les puissances...

##### Les up

Choix de la moto / Choix du side / Possibilités de personnalisation infinies

##### Les down

Prix / Absence de freinage sur le panier / Absence de marche arrière

Total bonheur de parcourir les petites routes de campagne à bord de ce side-car, tant pour le pilote que pour la passagère!



#### L'HUMEUR DU JOUR

Bien tentant, ce side! Joliment dessiné, plutôt bien construit, il permet de découvrir à peu de frais une autre façon d'aborder la route. Avoir la banane à soixante kilomètres à l'heure, ça ne m'arrive pas souvent! Clairement destiné aux motards apaisés et revenus de tout, ce Mash Family Side n'apporte que sensations, sourires et satisfactions, et nous renvoie aux routes départementales fantasmées d'une époque où tout était tellement mieux que maintenant. C'est simple, on se croirait acteur dans un vieux film, traversant la France des départementales à l'ombre des platanes. Et vous savez quoi, ces départementales-là, elles existent encore, et les frondaisons de leurs arbres vous tendent leur ombrage! Vous ne taillerez plus jamais la route de la même façon!



Le coffre signé derrière le dossier du panier vaut largement un top-case au niveau de sa capacité.



Le siège du side manque de charme, mais certainement pas de confort.



Remarquablement confortable, la selle biplace est prolongée par un joli porte-paquets, que nous aurions préféré chromé.



L'espace limité entre la moto et le panier justifie l'absence de kick starter.



La roue «panier» identique à celle montée à l'avant de la moto donne une caractéristique des plus intéressantes: le freinage sur les trois roues!

**UN AUTRE MONDE**

Et la conduite, c'est précisément du roots garanti pur jus! Ceux qui ont déjà pratiqué sourient d'un air entendu. Les autres, je vous explique! L'inertie du panier dicte en effet le comportement du side. À l'accélération, la roue motrice propulse la moto... mais pas le panier. Résultat, l'attelage tire à droite. À la coupure des gaz, la moto ralentit mais pas le panier: l'attelage tire à gauche. Le phénomène s'amplifie en freinant de l'avant. Si par contre on freine de l'arrière, ça va un peu mieux, et l'attelage reste à peu près en ligne. Vous suivez? Franchir un rond-point devient pur bonheur: un coup de gaz pour engager le side dans le rond-point, coupure des gaz pour tourner dans le rond-point, et coup de gaz pour en sortir. Vous ne verrez plus ces dispositifs comme avant! Le side demande une attention de tous les instants et beaucoup d'anticipation, constamment en équilibre entre la gauche et la droite. Mais quelle satisfaction! Grosse différence avec la conduite d'une moto, il s'agit ici d'empoigner vigoureusement le guidon et le tourner dans le sens du virage, alors qu'il suffit de contre-braquer pour basculer une moto dans la courbe.

**CONCLUSION**

On se pique vite au jeu en prenant de l'assurance au fil des kilomètres et l'on goûte comme jamais à la route, en dégagant un plaisir fou à chaque virage, sans jamais dépasser les limitations de vitesse. Il faut dire qu'avec un engin complètement asymétrique réagissant différemment selon que l'on tourne à gauche ou à droite, que l'on accélère ou que l'on ralentisse, on ne voit guère le temps passer! Pas d'inquiétude

**CE DIFFICILE ÉQUILIBRE DE FREINAGE A DEMANDÉ LE PLUS DE TEMPS LORS DE LA MISE AU POINT, AVANT D'ÊTRE JUGÉ SATISFAISANT PAR L'HOMOLOGATION.**

pour le permis: le side ne dépasse pas le 110 et se savoure entre 60 et 80km/h, nez au vent sur les petites routes, en profitant du paysage et de la papote avec le singe (l'occupant(e) du panier!) Au fait, le Family Side est homologué trois places, de quoi partager son plaisir en famille! Le petit bloc 400, sans faire péter les chronos, suffit à la peine et meut sans difficulté l'ensemble qui reste assez léger sur la balance avec 230kg à sec. Bien loin des 350kg d'un Ural. Moins apte au voyage que ce dernier, le Mash séduira l'habitant des campagnes, disposant de charmantes petites routes dès qu'il sort de chez lui, pour une sympathique petite balade dominicale, ou un pique-nique au bout d'un petit chemin de terre. On en rajoute encore un peu? La mélodie sympathique des échappements, le sourire de tous ceux et celles qui croisent votre route... À 8.990€ le bout, la proposition est sans concurrence: un Ural réclamera au bas mot 15.000€, et faire atteler une Enfield, une Triumph Bonneville ou une Guzzi V7 vous coûtera le prix du Mash Family Side, en plus de celui de la moto. Sans marche arrière ni frein à la roue du panier... ■

**FICHE TECHNIQUE**

MASH	Family Side
<b>MOTEUR</b>	
Type	Monocylindre, 4-temps, refroidissement par air
Cylindrée	397cc
Puissance maximale	27,6ch à 7.000tr/min
Couple maximal	30,6Nm à 5.500tr/min
Cartographies	Non
Contrôle de traction	Non
<b>TRANSMISSION</b>	
Boîte de vitesses	A 5 rapports + marche arrière
Transmission finale	Par chaîne
<b>PARTIE-CYCLE</b>	
Cadre	Cadre tubulaire en acier
Chasse / Angle de chasse	NC / NC
Suspension AV / Débâtement	Fourche télescopique 41mm / 120mm
Suspension AR / Débâtement	Amortisseur télescopique / 70mm
Frein AV	Simple disque 280mm
Frein AR	Simple disque 240mm, simple disque 280mm sur le panier
Pneus AV / AR	100/90-19 / 130/70-18 - 100/90-19 sur le panier
<b>INFOS</b>	
Coloris	Irish Green
Prix de base	8.990€
Garantie	24 mois, km illimités
Taxe de circulation	56,10€
TMC (full power)	61,50€
Entretiens	10.000km
<b>DIMENSIONS</b>	
Longueur	2.130mm
Empattement	1.420mm
Hauteur de selle	780mm
Poids	230kg (à sec)
Réservoir	13l

