

Les petits + du Side-Car DEDÔME

Base Moto Guzzi V 1100 Brevia

cette moto possède d'origine :

- une position tourisme confortable,
- un grand guidon,
- un pot d'échappement qui sort à gauche,
- un moteur coupleux et vivant,
- une consommation d'essence maîtrisée,
- une transmission finale par cardan,
- un mono-bras arrière pour le montage d'une roue au standard automobile,
- un réservoir de carburant contenant 24l,
- un freinage efficace,
- et un coût qui place l'ensemble à un niveau de prix raisonnable.

→ la V 1100 Brevia est bien adaptée à l'adjonction d'un side-car.

Side-car : confort et esthétique

le confort ergonomique

- facilité d'accès à bord grâce à sa portière qui libère une large ouverture,
- sensation de sécurité car bien enveloppé par la portière refermée, bien protégé du vent,
- poignées de maintien,
- plus de capote à ouvrir et refermer,
- possibilité pour le pilote d'ouvrir la portière en étant assis sur la moto (en cas d'urgence pour les enfants),
- banquette de 75 cm de large pour 1 personne adulte avec 1 enfant, ou 2 adolescents.

le confort de suspension

- suspension du châssis à flexibilité progressive,
- suspension de la carrosserie complétée par des patins travaillant dans les basses fréquences avec un débattement vertical de 15 mm,
- grandes roues de 15" et 16" sur le side-car et la moto.

le confort de pilotage

- freinage en ligne quelque soit l'actionneur, au guidon ou à la pédale,
- direction légère pour un side-car avec la modification de la fourche télescopique (**Fourche DDR®**), sans amortisseur de direction,
- le couple et le frein moteur sont des atouts pour virer à droite et à gauche.

L'esthétique

- aspect lisse extérieur sans élément de fixation ou charnière apparent,
- boutons d'ouverture des portes discrets,
- capote bien intégrée à l'ensemble,
- roue de side-car en alliage léger,
- modularité avec 2 pare-brise différents.

→ toutes ces caractéristiques pour que pilote et passagers prennent un égal plaisir à la pratique du side-car.

La technique

- châssis intégral et monobloc (sans tirants) en tubes cylindriques de sections différenciées,
- géométrie originale et rationnelle: 4 points d'ancrages dans un même plan horizontal pour les efforts de traction et 1 point dans un plan orthogonal pour les efforts radiaux.

→ **le carrossage de la moto est réglable.**

- pincement de la roue du side-car réglable,
- triangle de suspension oblique pivotant sur 2 rotules autour d'un axe passant par le centre de giration; construction en tôles pliées et sandwich formant un corps creux d'une exceptionnelle rigidité,
- 2 étriers de frein combinés séparément avec l'avant et l'arrière de la moto,
- équilibrage du freinage par différenciation des pinces pour un freinage en ligne quel que soit l'urgence,
- ABS « moto » (le cas échéant) conservé,
- basculeur de suspension progressif,
- garde au sol et dévers réglables avec la biellette du basculeur,
- butée de suspension « anti-négatif » amovible (évite la prise de roulis dans les virages à droite),
- amortisseur Öhlins,
- fourche DDR®.

→ **l'effort à fournir pour manœuvrer le guidon est moindre.**

- portière à ouverture déportée.

→ **permet une grande ouverture en évitant le guidon.**

Homologation

Ce side-car est un des tous premiers à avoir fait l'objet d'une homologation suivant la nouvelle procédure en vigueur depuis le 11 septembre 2000, avec entre autres, un dispositif de freins combiné à l'avant et à l'arrière, **contrôlé par l'UTAC**.