

SIDE

En voie d'optimisation, la suspension arrière encore trop souple réclame de la vigilance en dévers.



Une superbe bête de zone à la finition irréprochable.



Side-car Sherco-Pernoud 2010

TOUT CHAUD, TOUT NOUVEAU!

Découvrir un nouvel attelage est bien sûr toujours sympa, mais être convié pour les tout premiers tours de roue du 290 Sherco 2010 des frères Pernoud, les multi-champions de France de side trial, fut carrément un grand bonheur. En exclu pour TM, l'essai du dernier missile sol-sol savoyard, un appareil de toute évidence bien armé pour dominer le petit monde du trial sur trois roues. Texte Ph. Pilat, photos Delui-Hossi & Pierre Boubou

Frank et Yohann Pernoud sont de graves récidivistes : après avoir déjà largement dominé le challenge BGdM 2009 (1) au guidon de leur 2.9 Sherco, dès qu'est sorti le modèle 2010 à l'architecture novatrice, ils ont forcé craqué. Largement plébiscitée par les pilotes solos, la légèreté du train avant induite par l'installation du réservoir d'essence parallèlement au silencieux d'échappement pouvait, aux yeux de nos toxiques savoyards, constituer un avantage important en configuration side-car. Donc, le Team Pernoud est parti faire quelques « petites emplettes » chez Dherbey, leur motociste préféré et ont immédiatement branché le poste à souder. Le side par lui-même est quasi identique à celui dont ils disposaient l'an passé, hormis une voie (largeur de l'attelage) légèrement augmentée pour plus de stabilité en dévers. On retrouve en effet le même châssis en tubes assez fins supportant un plancher en tôle d'aluminium percé de rivets pop pour éviter au passager de glisser en cas de météo moisie. Si comme d'hab', la carrosserie fait appel à des feuilles de plastique, l'arceau destiné au passager est par

contre sensiblement moins reculé que sur le modèle 2009 pour lutter contre l'éventuel côté volage du train avant. Le tout repose sur une jante en alliage de seize pouces de cyclo reliée à l'amortisseur d'origine de la Sherco dont l'entre-axe court permet ainsi d'abaisser le centre de gravité, à la fermeté bétonnesque, comme toujours sur les sides Pernoud. Côté moto, il a fallu faire chauffer un peu plus les neurones : le cadre 2010 paraissant plus light, il a fallu greffer un faux berceau latéral notablement bodybuildé. Il supporte les fixations inférieures et supérieures traditionnelles, le haut du cadre et la colonne de direction étant encadrés par une platine tubulaire plus rigide que celle en fer plat de la saison passée. La boucle arrière destinée à rigidifier la garde-boue sur lequel le passager vient fréquemment s'appuyer lors des recherches d'adhérence ou les dévers est assez minimaliste, tout comme la protection de roue arrière en Plexiglass. Préoccupation récurrente en side, l'amortisseur arrière doit toujours être plus costaud qu'en solo pour lutter contre l'écrasement de la moto en dévers et le poids des deux occupants mais quand même offrir une réactivité

IRRÉPROCHABLE les Pernoud peuvent avoir le sourire, ils ont bien bossé cet hiver..

ESSAI



OPTIMISÉ compacité optimale, poids minimal, les deux règles d'or des attelages Pernoud.



Frank et Yohann dans leurs œuvres : le side circus français a encore du souci à se faire pour 2010 !

► satisfaisante sur les marches. Sur la 2010, l'espace dédié à l'amortisseur s'est vu sensiblement réduit, ce qui a contraint nos concepteurs à recycler un TRT monté avec un ressort de récup', avec une précontrainte simplement augmentée. Seule alternative envisageable, le montage d'un Öhlins à 700 € dont le financement n'est pas prévu pour l'instant... Alors, ce missile, il est explosif, ou bien ? (2) Oui, oui, les Pernoud, il est d'enfer (voir 2) !! Sérieusement, pour une moto qui n'avait tourné que dix minutes en tout et pour tout, le moteur est effectivement déjà bien vaillant : bien fourni en couple, il offre une excellente vivacité, au moins équivalente à celle du modèle 2009 également présent à titre de comparaison. Avec les effets libérateurs du rôdage, nul doute que sa réponse progresse nettement, tout comme le rendement des freins et de la fourche qui manquaient un peu de réactivité. D'ailleurs, en fin de journée, l'amélioration de leur fonctionnement était déjà sensible. Le rayon de braquage est plus réduit que sur le modèle 2009.

En ce qui concerne la suspension arrière, son rôdage fut notablement accéléré : quasiment assez ferme pour mes petits 80 kg, il était franchement trop mou pour Frank, son pilote habituel à qui je rends facilement deux tailles de pantalons et de maillot... Même sur un dévers modeste, toute la course d'amortissement disponible est immédiatement utilisée et la moto s'écrase sur l'arrière, obligeant Yohann, le passager, à sortir à fond pour compenser. Malgré le talent incontestable de nos deux gaillards, une solution devra donc être trouvée pour disposer d'un attelage performant à 100 %, avis aux généreux sponsors.

Le train avant n'est au final pas si aérien qu'on aurait pu le craindre : la moto est évidemment facile à déplacer de l'avant, mais sans pour autant être plus volage que le précédent millésime. Le gain au niveau de la répartition de poids est gommé par l'inévitable inertie du side et du passager (ne le prenez pas mal, Messieurs !). Le comportement d'ensemble est donc aux standards Pernoud : une partie cycle légère, aux suspensions assez libres en hydraulique, un compromis réactivité/stabilité caractéristique des attelages de nos furieux Savoisiens qui ont toujours

préférés des attelages permettant un pilotage le plus proche possible de celui d'une moto solo. Enfin, ce qui ne gêne rien, l'ensemble est esthétiquement réussi, des volumes contenus construits sur des lignes tendues, modernes et qui plus est, reprenant les coloris d'origine de la moto : un attelage vraiment sympa. Et comme vous pourrez le lire par ailleurs dans le reportage consacré au BGdM, les frères Pernoud ont déjà gagné la manche d'ouverture à Ribaute dans l'Aude, validant ainsi de la meilleure des manières les concepts de ce modèle 2010. Alors, ce panier, c'est un avion, ou bien ? Oui, oui, aucun problème, les gars, c'est bien un avion et là, je parle vraiment sincèrement. ■

(1) Challenge BGdM : le trophée UFOLEP de side trial dont les frères Pernoud ont emporté trois manches sur quatre en 2009.
(2) .. ou bien ? : destinée à renforcer le questionnaire, cette locution est typiquement savoissienne (savoyarde ayant paraît-il un côté péjoratif à l'oreille des natifs de Haute Savoie). Autre exemple : « tu payes l'apéro, ou bien ?? ». Par prudence, il est conseillé de toujours répondre par l'affirmative !



Par nature, le Savoisien est fier de sa région !

SIDE-CAR SHERCO-PERNOUD 2010

SIDE-CAR

Structure : tube d'acier étiré
Habillage : plancher alu et carrosserie en poly-carbonate
Roue : 16 pouces en alliage coulé
Poids : environ 19 kg
Largeur : 77 cms (+ 2 cm / 2009)

MOTO

290 Sherco mod. 2010
Cadre non modifié : simple adjonction d'entretoises au niveau de la colonne de direction
Poids : environ 71 kg
Amortisseur moto : modèle TRT (modèle définitif en cours d'élaboration)

Contact, infos : Pernoud Maurice, Frank ou Yohann au 04 50 56 21 40 ou pernoudfils@wanadoo.fr