

Série K

Side-cars de course, châssis conventionnel, 1946 à 1985



URS 500 FATH

Un side champion du Monde avec son passager d'époque, et donc également champion du Monde : c'est une première aux Coupes Moto Légende. Merci donc à Julius Kremer d'avoir repris le rôle du singe dans le panier de l'URS champion du Monde en 1971 avec Horst Owesle au guidon. Ce même attelage avait déjà gagné le titre suprême en 1968 avec Helmut Fath et Walter Kalauch.



MOTO GUZZI 750 1969

Walter Kuno, au guidon de son attelage Guzzi, réplique de celui de Charles Krajka, est pris en chasse par un basset à moteur BMW et un Kova à mécanique Suzuki. Les trois machines sont attelées du même côté, ce qui laisse supposer une trajectoire commune. Notez que le passager du basset BMW est un fan de Michel Rougerie, dont il porte les couleurs de casque.

BMW 750 1973

Comme dans les années 50 à 70, le gros du plateau de la série K était motorisé par des mécaniques BMW. Il faut dire que le flat-twin allemand se prête à merveille à cette utilisation, d'abord par son centre de gravité très bas, puis par son couple omniprésent. Claude Douniaux, l'un des quelques Français à avoir couru en GP à l'époque, a démontré magistralement l'efficacité de ce moteur à Dijon.



BMW 700 R 60/2 1967 / KAWASAKI 750 1976

Tout sépare ces deux side-cars. Le n° 1018, un Kawasaki 750 de 1976, est un basset attelé à gauche, tandis que le n° 984, une BMW R 60/2 de 1967, conserve le cadre de la moto de série avec juste un plateau attelé à droite. Ce sont deux époques qui s'affrontent, d'autant que l'attelage à gauche est le plus courant et le plus efficace car sur la plupart des circuits, une majorité de courbes tourne à droite.



À LA QUEUE LEU-LEU...

Roue dans roue, ces quatre attelages ne sont pas loin de se toucher. C'est une scène courante dans les démonstrations de sides anciens, aux Coupes Moto Légende, mais aussi aux Trophées Gérard Jumeaux et dans bien d'autres manifestations. Il faut dire que les équipages ont l'habitude de rouler ensemble et qu'ils se connaissent parfaitement, en piste mais aussi "dans le civil". Merci Messieurs pour le spectacle !

DUCATI 750 NCR 1976

Le V-twin Ducati a été peu monté sur des bassets, contrairement au Guzzi largement utilisé. C'est difficile à comprendre, surtout quand on voit le superbe attelage piloté par Dario Grazioli, une vraie carte postale à la gloire du side italien. Il faut dire que ce basset de l'écurie NCR, célèbre préparateur de Ducati, était tout simplement magnifique.



SUZUKI T500 1971

Cet attelage Suzuki possède une particularité étonnante : c'est un flat-twin... du moins pour ses échappements... On espère que le passager de Francis de Roeck porte un masque à gaz sous son intégral, sinon il va littéralement se faire "enfumer" dans les courbes à gauche, ce qui était loin d'être le cas en piste.