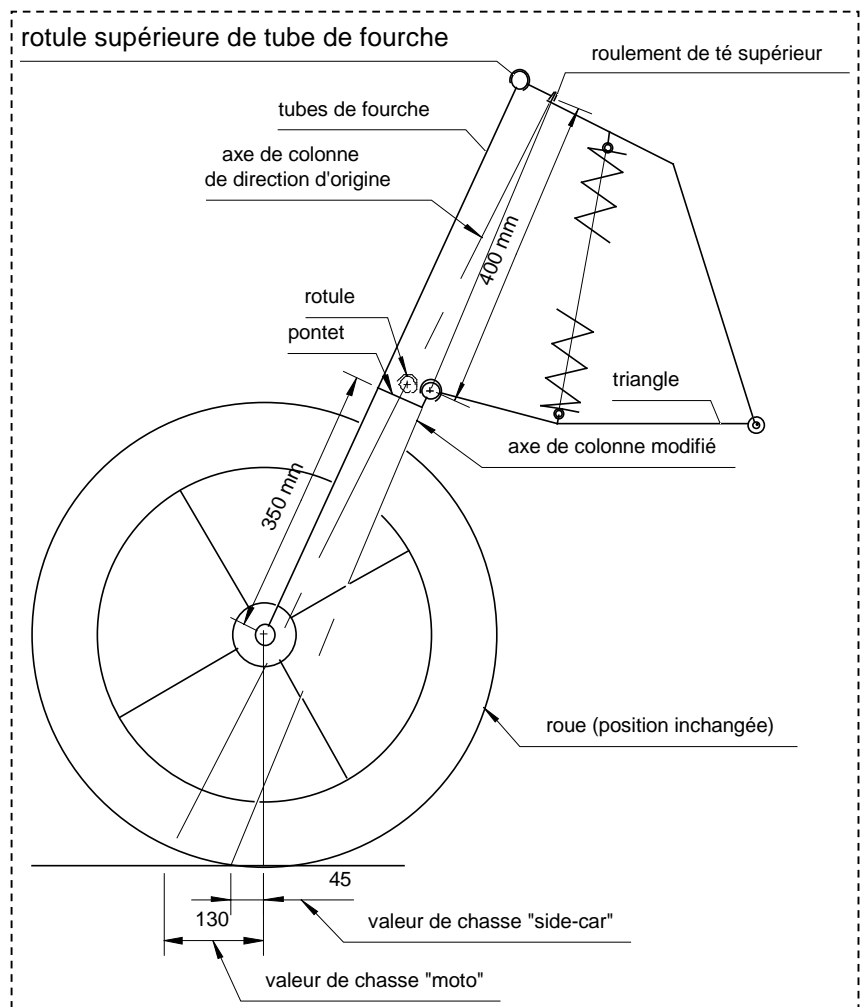


Si **DEDÔME** dédie son side-car à une moto (ou un type), c'est principalement pour une raison technique majeure en Side-Car :

## Le guidage de la roue avant

Sans changer la position de la roue ou l'empattement, **DEDÔME** réussi à faire de la solution d'origine de ces motos, « la » fourche idéale en side-car :

- Chasse de 45 mm.
- Poids, inertie et guidonage réduits.
- Rigidité optimale par une colonne de direction haute de 400 mm et une longueur de tubes « dans le vide » limitée à 350 mm.
- Freinage d'origine et son excellent feeling conservés.
- Angle de braquage d'origine (2 x 37°!).
- Possibilité de monter une roue « auto » en lieu et place sans modification (135/70 R 15).



A noter qu'un pneu arrière de moto (130/70 ZR 17 par exemple) à l'avant du side-car, concilie sécurité, esthétique, agrément de conduite et longévité (15 000 kms et plus) ; car le point fort de cette solution, c'est bien l'agrément de conduite :

- Rappel naturel de la direction au contraire du comportement « kart » des solutions multibras.
- Neutralité de la direction insensible à la qualité du revêtement au contraire du pneu « auto » qui copie la route.
- Adhérence égale dans les virages droits et gauches (au contraire de certains multibras), naturellement efficace par l'angle de chasse, y compris sur sol mouillé.
- Direction légère et facilité de prise en main pour les dames notamment (gros bras inutiles !), confèrent à l'attelage un tempérament agile et joueur.
- Maniabilité exceptionnelle par son rayon de braquage, idéale pour se garer en ville ou se faufiler dans le trafic.
- Suspension avant confortable y compris sur mauvais revêtement et d'un naturel « anti-plongeur ».

Ces caractéristiques alliées à un freinage d'origine homologué avec ABS (le cas échéant), procurent des conditions de sécurité rares en side-car ;

## Il faudrait être fou pour inventer plus !