

SPECIFICATION TECHNIQUE LIMINAIRE FOURNITURE EVENTUELLE D'UN PORTE-BAGAGE DESTINE A L'EQUIPEMENT DES SIDE-CARS URAL ET DNEPR :

1) DESCRIPTION SUCCINCTE :

Il est positionné sur les fixations existantes de la moto. Il est conçu en tube rigides assurant la fixation solide des volumes à charger, et la tenue à la charge.

Il comporte :

- Un ensemble de tubes latéraux constituant le support principal, à fixer sur la boucle arrière de la moto par un boulonnage solide,
- Deux porte-sacoques latéraux tubulaires,
- Une platine auxiliaire, implantée au dessus du feu de position arrière de la moto, en arrière du tan-sad, et venant de fabrication avec l'ensemble des tubes latéraux.

2) IL DOIT ASSURER LES FONCTIONS SUIVANTES :

- Permettre de conserver le tan-sad, l'accès et la sortie facile du passager, ainsi que l'utilisation libre des repose-pieds arrière.
- Etre de construction symétrique pour les side-cars sans transmission auxiliaire,
- Et asymétrique pour les side-cars équipés de la transmission auxiliaire.
- Permettre de positionner un top case, ou un coffre sur la platine arrière, volumes à préciser (voir chapitre 4), charge maximum y compris ce volume : 8-10 kg.
- Permettre de poser sur le côté, des valises, sacoques, caisses, boîte métalliques, volumes à préciser (voir chapitre 4),
- Etre facilement amovible (voir chapitre 3-3 § c)) pour autoriser le changement de roue,
- Eviter de masquer la vision latérale du feu arrière moto et de son clignotant arrière gauche, pour les autres usagers lorsque la bagagerie est installée.

3) PRECISIONS PARTICULIERES :

3-1) Platine arrière :

Son implantation sera prévue à une hauteur suffisante, au dessus du feu arrière de la moto, pour permettre :

- a) De positionner au dessus, un top-case d'un volume utile assurant le remisage de deux casques intégraux au minimum, ou plus.
Le Top-case est utile pour mettre les casques en sécurité sous clef. A ce titre, la platine arrière faisant partie intégrante du porte-bagages, destinée à la fixation du Top-case sera munie de 4 œillets soudés, percés chacun d'un trou de diamètre 6 mm. Ils permettront de fixer une platine auxiliaire, livrée par le fournisseur du Top-case.
- b) De positionner éventuellement au dessous de celle-ci, et facilement accessibles au dessus du feu arrière :
 - soit un extincteur à poudre (feux A,B,C charge 1 kg) ,
 - soit une petite sacoche cylindrique (dim. approximatives dia.120 mm et L ± 250mm),
 - Soit un anti-vol rigide du commerce.

- c) L'installation du top-case sur la platine sera prévue pour ne pas mettre en danger le sacrum ou le dos du passager. Ainsi, un petit arceau tubulaire soudé à l'avant de la platine, et faisant office de butée, permettra de limiter la position avant du top-case ou du coffre.

3-2) Porte-sacoches :

Ils doivent permettre :

- a) D'éviter le contact des bagages avec le train roulant, à savoir : Roue arrière, bras oscillant, cardan (s), amortisseurs, pont,
- b) L'installation facile de la bagagerie, et la fixation haute et basse des bagages, dans les limites d'encombrement ad-hoc (voir chapitres 1 et 4-5),
- c) De prendre en compte les technologies de fabrication « avec » ou sans » transmission des attelages URAL. Les porte-sacoches peuvent être possiblement amovibles et livrés en option pour chaque type de side-car. Dans ce cas la fixation des porte-sacoches doit être prévue d'origine sur le porte-bagages,
- d) Pour les attelages, et côté droit de la moto, l'espace utile ente moto et side-car pour l'implantation d'un bagage (sacoches, coffre en tôle, etc....) sera défini pour que la fixation d'un jerrican d'essence de 10 litres, soit possible sur le côté gauche de la nacelle du side-car,
- e) De limiter impérativement l'implantation de bagages masquant la visibilité latérale du feu de position arrière de la moto par les autres usagers de la route,
- f) L'accès facile aux repose-pieds passager,
- g) S'il est prévu de poser des coffres sur le côté de la moto, les porte sacoches devront prendre en compte l'arrimage des coffres du catalogue d'accessoires Ural en vigueur.
- h) La partie basse des porte sacoches pourra comporter un support articulé rabattable permettant l'appui de coffres de plus grand volume.

3-3) Ensemble tubulaire :

a) L'ensemble constituant le support principal du porte-bagages sera conçu en tube cintrés et soudés, d'une section suffisante pour supporter les efforts mécaniques engendrés par la charge principale, et également les efforts parasites tels que vibrations et accélérations verticales dues aux variations de charge,

b) On prévoira sur l'ensemble tubulaire, une barre comportant au moins une section droite destinée à la fixation de la partie supérieure des bagages. (par-exemple pour les sacoches, fixation par deux sangles sur cette barre, la partie basse étant fixée sur le « porte-sacoches),

c) On tentera de munir l'ensemble tubulaire dans sa partie gauche, d'un dispositif simple autorisant la dépose de la roue arrière de la moto pour intervention. Ce dispositif peut-être une articulation permettant le pivotement, le basculement, ou la dépose rapide de la partie gauche du porte-bagages. Ce dispositif pourra être muni de verrouillages par visserie, épingles de sécurité, push-pins etc... visant à minimiser les temps de dépose du bagage et de la roue arrière. Les dispositifs de verrouillage pourront être cadénassables,

d) Il devra autoriser si nécessaire une nouvelle implantation du clignotant arrière gauche de la moto, muni de son tube support à la longueur d'origine. Dans ce cas, un œillet solidement soudé (et percé d'un trou de 12mm) sera implanté sur la partie gauche de cet ensemble. Le clignotant devra rester visible latéralement,

e) L'ensemble tubulaire devra permettre de conserver les deux poignées originales de maintien du passager. Toutefois, leur suppression est envisageable, si et seulement si elles sont remplacées par un dispositif similaire intégré solidement à l'ensemble tubulaire, et positionné de telle façon que le passager puisse les utiliser de la même façon que les poignées d'origine. La robustesse de l'ensemble tubulaire sera alors prévue pour permettre une préhension utile lors du béquillage de la moto sur le béquille centrale,

f) L'ensemble sera décliné en deux finitions possibles : Chromée ou noir brillant. Pour la finition noire, on prévoira : sablage, métallisation, peinture à la poudre Epoxy en vue d'obtenir une bonne tenue dans le temps de la finition.

4) VOLUMES, CHARGES, ET DIVERS :

4-1) Charges :

Les charges maximales admissibles dans la bagagerie dépendent bien évidemment de la charge maximale admissible sur la roue arrière de la moto, passager arrière compris, et amortisseurs réglés en position « dure ».

Les conditions de charge sont donc définies par le constructeur de l'attelage.

4-2) Utilisation :

Le fournisseur du porte-bagages doit inclure dans son emballage, une notice accompagnant la livraison, mentionnant les indications de montage, d'utilisation, et les conditions de charges définies par le constructeur. Les stipulations légales en matière de sécurité et de prévention des accidents doivent figurer dans ce document. La notice de montage sera déclinée en 4 langues : Français, Anglais, Allemand, et Russe

4-3) Encombrement extérieur :

Côté gauche de l'attelage, la limite admissible en largeur pour l'implantation d'un bagage est celle correspondant à l'encombrement maximal de la moto au droit du cache-culbuteurs gauche. Le pare cylindre n'est pas pris en compte.

Côté droit de l'attelage, la limite admissible pour l'implantation d'un bagage est définie au chapitre 3-2) § d).

4-4) Données de fixation :

Il n'est pas possible de fournir un plan détaillé des fixations disponibles sur la boucle arrière des attelages URAL. Pour l'ensemble décrit ci-dessus, le fournisseur devra donc trouver un attelage disponible pour effectuer ses relevés de cotes en se rendant dans une concession.

4-5) Volumes de chargement :

4-5-1) Top-case

- Top-case du commerce,

Ici beaucoup de possibilités. On consultera les sites de fournitures et accessoires pour la moto, il y a le choix !



On pourra cependant convenir que le volume minimal de 52 L sera prévu pour le logement de deux casques et de quelques accessoires comme jeu de cartes routières, chiffon, pantalon de pluie, ou combinaison pour le pilote etc.

- Coffre aluminium, environ 40 Litres

Maxado : www.maxado.com Emblatou : www.embaltou.com



4-5-2) Sacoches

a) Sacoches, et coffres solides :

On prendra en compte pour le dessin de l'ensemble :

- Les dimensions d'un accessoire déjà fourni par URAL tel que les coffres métalliques ci-après, munis de leur râteleir support, dimensions à recevoir auprès des concessionnaires :



- Les dimensions des coffres appelés « Metal ammo toolbox » calquées sur les dimensions des boîtes à munitions allemandes de la WWII montées sur berceau métal :



dimensions HxLxP = 36x33x13,5 cm. Noter que :

1) Le couvercle s'ouvre vers l'extérieur,

- 2) Il est toutefois possible de trouver un modèle bas pour l'implantation à droite sur les modèles de side-cars munis d'une transmission, voir ci-après :



dimensions HxLxP = : 24,5x 33x 13,5 cm

Voir par exemple ces liens :

<http://www.oldtimergarage.eu/store/index.php?cPath=231&sort=3a&page=9>

http://www.ebay.com/itm/ws/eBayISAPI.dll?ViewItem&item=120767702541&pt=Motorcycles_Parts_Accessories&cmd=ViewItem&hash=item1c1e50e60d&vxp=mtr

- Les dimensions des coffres militaires ou anciennes boîtes de munitions pour lesquelles le choix est grand, et qui offrent de nombreuses possibilités:



Dim. : 36 x 35 x 15 cm.



28 x 15 x 19 cm.



44 x 25 x 16 cm.

Voir par exemple ici

<http://www.kaki-orleans.com/produit-surplus-militaire/1435/occasion/caisses/aucune/caisse-munitions-original-us-army.html>

- On pourra également se rapprocher de fournisseurs spécialisés pour le raid motocycliste, mais les prix sont relativement élevés.

<http://www.touratech.com/shops/007/>

b) Sacoches diverses :

Pour ce chapitre, la pose de bagages d'un type bien déterminé est difficile à résoudre, car le choix est immense, et les besoins bien différents pour chaque side-cariste.

On peut aller de la sacoche de cuir classique, rigide ou semi rigide, à la sacoche textile, simple ou expansible et l'on pourra consulter une foule de fournisseurs d'accessoires moto chez lesquels on pourra trouver un très grand choix.

<http://www.motoshop.fr/Pour-la-moto/Bagagerie/>

<http://www.rad.eu/fr/c/s/4--eacute-quipement-pour-la-moto>

http://www.ixtem-moto.com/e_commerce/accessoires-motos/bagagerie-moto-c-56.htm

<http://www.macadam2roues.com/>

<http://www.givi.it/>

<http://www.equipmoto.fr/accessoires-moto-bagages-sacoches-moto.html>

4-6) Visserie et accessoires

Le lot de visserie et accessoires sera livré dans un emballage garantissant une excellente protection :

- a) Contre l'humidité (utilisation de dessiccateur interdite),
- b) Contre la propagation des frottements pouvant endommager le traitement des pièces.

4-6-1 Ensemble

L'ensemble de la visserie sera livré en qualité 8.8 ou plus. Le lot intégrera tous les accessoires de montage (par ex. goupilles, plaques de montage, push-pins etc) permettant un montage aisé par le client, de façon à ce que la garantie puisse être appliquée intégralement sur l'ensemble du porte-bagages livré. La non-utilisation de cette visserie et des accessoires de montage par le client pourra entraîner la suspension de la garantie.

4-6-2 Traitement

Tant pour la visserie, que pour les accessoires de montage, le traitement sera du type zingué bichromaté vert-olive, tenue 200H au brouillard salin (norme à préciser), sans dérogation possible.

Spécification établie par Philippe LABBÉ, Morigny, France, Le 25/08/2012