

BAKUS GTK 400cc. Une gueule de chien ... Enragé !

Soumis par Mac Rodgers
10-03-2008

BAKUS GTK 400cc (Yonghe motorcycle)

Une gueule de chien ... Enragé !

Depuis quelques temps, ce buggy proposé à la vente par des circuits alternatifs fait couler beaucoup d'encre sur les forums spécialisés. Il est distribué par BMG Motors et All engine, mais c'est ALP, en phase de validation pour ce produit, qui nous le présente en premier.

Franchement, ce buggy ne ressemble à rien, et paraît en décalage par rapport aux efforts de design et de qualité dont témoignent les engins qui arrivent d'habitude sur ce marché. Pourtant il est équipé du JIANSHE 400cc avec une boîte à embrayage semi automatique qui nous aide à aller l'essayer.

Bien nous en a pris !

C'est vrai, au niveau du look, ce buggy a une présentation pour le moins décalée, le châssis tubulaire est efficace et enveloppe efficacement les passagers, mais l'avant est pataud et les phares ronds tonnent avec les croisillons du plat bord. L'ensemble paraît d'un autre âge, d'un autre continent, aux standards différents des nôtres. Même s'il est en définitif assez bien équilibré au niveau dynamique, visuellement, ce n'est pas vers lui que les regards envieux se tournent.

D'autant qu'en terme de qualité de fabrication, le bât est blessé ! Les soudures sont éclatées, la peinture trop fine, les pattes des phares et des supports de garde-boue non adaptés, les triangles avant sont de section carrée et présentent un dessin tarabiscoté. Bref, le tour du propriétaire à l'arrêt nous laisse assez froid. La fabrication chinoise laisse des traces qui sont profondes.

Le compteur digital regroupe les indications indispensables, mais la connectique reste asiatique. On voit bien que l'intérêt de ce buggy réside ailleurs que dans sa qualité d'assemblage et de fabrication. Pourtant l'ensemble paraît cohérent, et rien n'est absolument rétrograde, si ce n'est que le ventilateur du radiateur à huile devra être mis en marche manuellement quand un témoin s'allume au tableau de bord... Il va falloir rester concentré !

Le pédalier est basique et déporté vers la droite. Heureusement le pied gauche sera confortablement calé, le pilotage s'effectuant avec le pied droit exclusivement. Dommage en l'occurrence que les pédales soient si proches l'une de l'autre.

Le grand réservoir d'une vingtaine de litres est fonctionnel et ferme à clef, mais empêche hélas sur l'espace utilisable du porte-bagages...

Cette suspension, on a affaire à une double triangulation à l'arrière comme à l'avant, c'est un bon choix. Les amortisseurs sont basiques mais les rotules équipées de graisseurs (pas toujours accessibles !). Globalement, nous sommes sur la réserve quant à la qualité de ces éléments, mais en route ils, assurent un amortissement tout à fait convenable.

La transmission finale, sans différentiel, est assurée par des cardans.

Le freinage est assuré par quatre disques dont l'efficacité est moyenne, le freinage de parking ne dispose pas d'acier spécifique.

Les baquets sont fixés à une trentaine de cm du plancher, et le volant est positionné face au pilote. De ce point de vue, sans être conventionnelle, la position de conduite est parfaite : le conducteur a une position de conduite sportive et efficace.

Rien ne gêne !
Bras et jambes semi fléchis, c'est comme dans une voiture de

rallye, un peu plus haut que dans la plupart des buggys. C'est peut-être pour cette raison que la direction est montée avec deux crâmes. Ce système doit éviter les renvois d'angles trop importants de la colonne de direction.

Le moteur

Une commande qui n'existe pas sur les autres machines attire tout de suite l'attention : le levier de commande de la boîte de vitesse équipé d'une poignée rouge pour tirer la marche arrière !

C'est une première ! Ce buggy est équipé d'une boîte séquentielle 5 vitesses et un embrayage semi automatique dont la commande par tringle s'avérera très efficace.

C'est bien cette particularité, couplée à la puissance du moteur JIANSHE 400cc (licence Yamaha) qui fait tout l'intérêt de cette machine. Il équipe certains quads et ravit les utilisateurs sportifs.

Un lanceur pourra éventuellement pallier à une panne de démarreur.

Ce bloc est monté en rigide par trois points d'ancrage au châssis, plus un au niveau de la culasse sur silentbloc.

Ce dernier point a son importance, vu les contraintes que doit absorber le flextor qui relie l'arbre de sortie moteur et celui de transmission. Ici, ALP a choisi de monter une pièce de qualité avant de livrer la machine : salutaire !

En route !

Un peu frustré par l'intérêt de la machine et l'arrêt, il me tarde enfin de mettre le moteur en route et d'essayer cette mécanique originale. Démarrage facile malgré la température, la commande du starter au niveau du siège

est bien pensée.

Il faut un temps d'adaptation, tant le pilotage est diff rent par rapport à un buggy   automatique à. Ici il faut pousser et relâcher le levier pour enclencher la vitesse et l'embrayage se fait à l'accélération. Première, le voyant indique le rapport enclenché de façon très lisible sur le tableau de bord. J'accélère, le buggy s'arrache, il faut tout de suite relâcher l'accélérateur, donner une impulsion sur le levier pour passer le rapport supérieur, et r acc l rer de nouveau. Le levier est un peu loin pour les pilotes de petite taille, mais avec un peu d'habitude tout se fait de plus en plus vite, et là... Le plaisir est au rendez-vous !

Ce moteur...   C'est de la balle !   La boîte semi-automatique est un régal de précision autant que d'efficacité. On en oublie même un certain   trou à entre la première et la seconde qui sera gênant en trial dans de fortes et longues montées. Pour l'heure, il est possible de rentrer à très fort à en courbe en descendant un rapport pour rester sur une motricité optimale, faire à hurler à le moteur en sortie de courbe pour passer le rapport suivant dès le buggy aligné.

Car ce buggy est joueur ! Sans différentiel, il restitue tout le plaisir du pilotage d'un arbre rigide, tout en étant équipé d'une propulsion qui en fait un engin véritablement sportif !

Tout cela se fait progressivement, il faut prendre l'habitude de ne pas à retenir à le levier et bien intégrer que la montée des rapports se fait vers l'avant...

Quelques erreurs de sélection font souffrir quelque peu l'engin...Apparemment, il n'y a pas de rupteur ou de régulation pour protéger la mécanique.

En tout cas, le buggy est très sain, l'amortissement efficace, et les possibilités d'amusement gigantesques... Les limites seront celles de votre capacité à utiliser les qualités du groupe propulseur dans les limites des possibilités du châssis.

A la fin de la balade d'une paire d'heures, nous sommes bluffés par les sensations rendues. Cet engin appelle une conduite sportive digne d'une voiture de rallye, il rend possible des prises de risque à la limite du raisonnable. Toujours l'accélération, il faudra se raisonner pour se cantonner à un pilotage maîtrisant la nécessité de lâcher le volant pour passer un rapport, compte tenu de la vitesse importante que l'on peut prendre avec ce 400...

Le Yonghe c'est : Toujours plus ! On est rincé au bout d'une heure de roulage tant le rythme sportif que l'on s'impose paraît adapté. La vitesse de pointe n'est pas atteinte à 90 km/h, et la boîte permet de cravacher la mécanique à convenance.

Sans différentiel, avec un moteur comme celui-là, d'abstenir ! D'autant que ce 400cc ne semble absolument pas bridé !

Avec une garde au sol conséquente (34cm à l'avant ; 26 derrière), cet engin s'en sort parfaitement bien en franchissement, compte tenu de sa taille ramassée, et de son moteur efficace. Pourtant, ce n'est pas lui qu'il est le plus agréable à piloter....

Conclusion

Le Yonghe, est un buggy caractéristique ! Ceux désireux d'investir dans un randonneur sans histoire doivent s'en méfier. C'est un buggy sportif, servi par une mécanique très efficace. Les sensations prises à son volant font oublier sa qualité de fabrication qui paraît médiocre. En route, il donne toute satisfaction dans ce qui fait l'essence d'un bon buggy de poche : vivacité, sportivité, fun !

Sa taille contenue restitue des qualités dynamiques, qui sont rendues exceptionnelles par sa motorisation et sa boîte séquentielle semi automatique.

Pourtant, il faudra composer avec un look d'écaveant et de gros défauts de fabrication (flexor, pas de sonde de température, sélection inversée...) pour avoir la possibilité de piloter cet engin confortable et pourvoyeur de sensations uniques. A prendre en main avec sérénité.

Les plus

Les moins

- Buggy très joueur

- Confort position de conduite

- Agrément moteur inégal (boîte séquentielle)

- Puissance moteur

- Prix

- Comportement au pilotage

- Qualité de fabrication

- Pas de mise en marche automatique du système de refroidissement

- Pas de régulation du régime moteur

- Fragilité d'origine du système de transmission

- Freinage léger compte tenu des vitesses prises

- Prise en main délicate

- Sélection inversée

Textes : François Rouger (Mac Rodgers)

Photos : Jean-Pierre Corbeau (Corbac 66)

(Article 30 du 17/12/2007)