

LANTANA 644 T: le buggy sauce Cathare

Soumis par Mac Rodgers
10-05-2008

LANTANA 644 T : le buggy sauce Cathare

Nous avons découvert avec intérêt ce nouveau buggy lors des JPMS à Lyon. Il descendait alors tout juste de son bateau pour débarquer sur nos côtes occidentales.

Nous remercions la société « Route buggy », et en particulier son directeur commercial, Mr SANTOUIL, de nous avoir permis d'approcher en exclusivité cet engin homologué mais encore en cours de développement.

C'est certain, cet ersatz chinois du mythique buggy VW ravira les amateurs de balades cheveux au vent. En attendant, nous avons pour ce qui nous concerne, le privilège d'essayer cet engin dans le cadre magnifique des châteaux cathares en Ariège.

Impossible de ne pas penser au célèbre buggy WW Manx des années 70 lorsqu'on approche ce LANTANA 650. Le pare-brise et les arceaux au-dessus des sièges, les quatre roues repoussées aux angles du véhicule, le capot coloré qui laisse les roues dégagées, tout rappelle la forme générale que chacun a en tête lorsqu'on parle « buggy »

Il s'agit bien pourtant d'un buggy chinois, construit près de Shanghai par une usine consacrée à ce seul produit ! C'est assez atypique pour le souligner ! Leur partenaire européen, c'est la société RBE qui structure doucement son réseau de vendeurs en Europe.

Le look est incontestablement réussi ! Reste à savoir si la fabrication est à la hauteur des ambitions de l'engin. Car en la matière, il y a chinois et chinois !

D'allure trapue, le LANTANA paraît construit sur ce même modèle : il semble qu'on n'ait pas ergoté sur le calibrage des matériaux ! Le buggy est monté autour d'un châssis poutre, ce qui en fait un des seuls buggies à échapper à la mode du tubulaire.

Côté dimension, ce 650

ne fait pas dans la dentelle : avec 171cm de large pour le train avant et 183 à l'arrière, il mesure 275cm hors tout, quasiment sans porte-à-faux. Cela lui donne un aspect « taillé au carré » qui ménage beaucoup de place à l'intérieur. De plus, sa faible hauteur (144cm) accentue cette impression de prise au sol conséquente. Pourtant, ces côtes restent cohérentes par rapport à l'utilisation principale de cet engin : la route et le tout chemin, pour des balades confortables et paisibles en bord de plage ou à la montagne.

A l'arrêt

Il y a peu de pièces en plastique, et ces éléments paraissent solides. Vous pouvez donc choisir la couleur de l'habillage de l'avant de votre engin entre le jaune, le bleu, le rouge et le noir. La couleur du châssis quant à elle, sera argent ou noire. La peinture époxy est de bonne qualité, mais le traitement de l'acier avant couverture devra être revu par rapport à l'engin de présérie qui nous est présenté. Les garde-boue et leurs fixations sont basiques. Les roues, quant à elles, seront équipées de jantes en aluminium. Le montage en pneu route de grande taille (25x10/12 et 25x8/12) est le bienvenu sur ce genre d'engin qui verra souvent le goudron.

Les soudures sont sérieuses, et globalement la plupart des pièces utilisées sur ce buggy sont dimensionnées de façon très satisfaisante. Cela respire le « costaud ». La connectique reste chinoise mais pas trop apparente.

L'engin est livré pour 6500 euros avec des éléments de toit démontables.

Ces éléments

supplémentaires, qui sécurisent le pilotage en tout terrain, auront moins de chance de servir au jour le jour que l'astucieux saute-vent équipé d'un essuie et lave-glace. Franchement, c'est ainsi que je le préfère : avec les arceaux de tête et le pare brise !

Côté moteur, ce buggy est équipé avec un bicylindre 4T chinois fabriqué sous licence Mitsubishi. Ce bloc équipe tous les autres buggies 650 du marché et ne devrait donc pas poser plus de problème ici. Les périphériques, tel le filtre à air, sont bien accessibles et la courroie est bien protégée. Le moteur est fixé par trois points sur le robuste châssis poutre, dommage que les silentblochs soient, eux, si légers. Le beau silencieux chromé du pot d'échappement est fixé en « rigide » sur le berceau arrière Mais la présence d'une tresse sur le collecteur nous rassure sur ce montage. La boîte mécanique à 4 rapports est commandée par câble, la transmission finale avec différentiel étant assurée par des cardans.

La suspension est confiée à une double triangulation à l'avant comme à l'arrière. Ces éléments sont de taille conséquente, en particulier les triangles excentrés montés à l'arrière. Tous les axes de pivots sont équipés de graisseurs. Les amortisseurs basiques paraissent un ton en dessous dans ce montage. On nous assure qu'ils seront remplacés plus tard par d'autres de meilleure qualité.

Le montage de la crémaillère est solide et protégé par l'avant du buggy. Bien que dure et directe, la direction est régulière et agréable.

Les freins à disque reçoivent deux étriers à l'arrière pour le frein à main, gage de son efficacité. La batterie placée à l'avant est bien protégée, tout comme le radiateur monté à l'arrière derrière une grille à la hauteur du moteur. Cette solution qui dévente quelque peu le système de refroidissement ne paraît pas pénaliser son efficacité. Pour autant, le ventilateur aurait pu être placé différemment ... Peut-être vaudrait-il mieux placer ces éléments à l'avant où il y a de la place ?

Pour conclure sur la qualité de fabrication, nous pouvons dire que ce LANTANA respire la solidité et qu'il devrait passer les outrages du temps avec

bonheur. Quelques efforts restent à faire à l'importateur qui développe le produit pour que les périphériques (peinture, garde-boue, amortisseurs, comodos, etc.) se hissent à la hauteur de l'image rendue par le châssis et la suspension.

On roule !

Allez ! On embarque ! Là, c'est déjà un régal, rien ne gêne pour monter à bord et la place est royale ! Les sièges se règlent sur glissières et le dossier est lui aussi inclinable. Les buggies proposant cette possibilité sont peu nombreux ! Les baquets, fixés à dix cm du plancher en tôle inoxydable, sont très confortables. Ils présentent un molletonnage supérieur à ceux qui sont montés sur la plupart des buggies chinois. Bon point ! Le volant est un peu bas à mon goût, mais comme les sièges sont surélevés, les genoux ne gênent pas trop le pilotage.

Le joli pédalier décoré « sport » est à la bonne hauteur, mais un peu trop sur la droite. Il manque également une cale pour le pied gauche. Les compteurs ronds sont jolis et adaptés au style du véhicule. Ils donnent toutes les indications nécessaires : vitesse, régime moteur, température moteur. Hélas, leur emplacement limite leur lisibilité...

Tout est à portée de main, les comodos sont intuitifs, le starter au tableau de bord. Sortir du véhicule sans accrocher les accessoires est facilité par l'absence de limitation en hauteur, il suffit de prendre appui sur le rebord du pare-brise pour monter ou descendre du véhicule, c'est vraiment agréable.

Le moteur se met en route facilement, le bruit est un peu rauque, mais il reste suffisamment contenu pour que nous puissions échanger entre passagers quelle que soit la vitesse. La sélection est facile, ce qui n'est pas toujours le cas pour ce moteur. Ici, malgré la commande à câble, tout se passe bien !

Difficile de passer inaperçu au volant du Lantana. Comme souvent lorsqu'on roule en buggy, les gens viennent à vous facilement. Sourires et avis sont

vite échangés. La balade est tranquille, les petites routes se prennent à la vitesse de la circulation, et franchement le Lantana est ici un véhicule qui tient sa place dans le trafic. Le réservoir cylindrique en alu de 23l équipé d'un robinet à « réserve » devrait permettre une autonomie correspondant à l'utilisation qui sera faite de cet engin.

Avec ce moteur, nous nous attendons à trouver le « trou » entre la troisième et la quatrième vitesse. Il est bien là ! Et d'autant plus présent que l'utilisation « routière » du buggy le met en avant. Toutefois, ce moteur a suffisamment de couple pour tenir le dernier rapport sur un régime moteur assez faible. A moins de vouloir vous inscrire pour « Le Mans » vous n'aurez pas forcément besoin de jouer du levier lors de vos balades dominicales... Le Lantana n'invite pas à une conduite sportive, et c'est mieux ainsi !

L'engin est facile à prendre en main, mais la vitesse augmentant, le train avant manifeste une forte tendance à louvoyer. Plus la vitesse augmente, et compte tenu de la largeur des pneus et de la qualité du revêtement, la géométrie du train avant pénalise la tenue de route. Cette propension est moins sensible sur la terre, mais il faudra probablement durcir les amortisseurs à l'avant ou ajouter une barre anti-roulis sur le train arrière, pour sécuriser les pilotes novices.

Le ventilateur du radiateur se déclenche tôt, puisque le cadran indique alors 70°C. Le refroidissement paraît efficace, dans la mesure où la température de l'eau redescend rapidement. Pourtant, à l'occasion d'un arrêt, nous constatons que la chaleur est repoussée de l'arrière vers nous. Est-ce un parti pris du concepteur ? Ou une simple inversion du sens de rotation du ventilateur ?

Un petit détour dans les chemins et sur une prairie nous montre que le Lantana pourra facilement assurer des liaisons « off road ». Les quelques dérapages sur l'herbe nous assurent que, malgré le différentiel, cet engin sera très amusant sur le sable ou sur une piste en terre.

Pour conclure, nous pouvons dire que le Lantana 650 proposé par « Route Buggy » est très prometteur. Son châssis poutre et sa configuration générale qui rappelle le buggy VW, en font un engin en rupture avec une utilisation typée tout terrain. De ce fait, il séduira une clientèle de paisibles randonneurs qui trouveront dans le Lantana un véhicule capable de restituer les sensations d'une petite jeep sans toit pour un prix très abordable. Une utilisation de ce type devrait permettre à ce buggy de montrer une grande fiabilité. La qualité semble sérieuse, même si le problème de refroidissement et de train avant devra être revu pour améliorer encore cette bonne base qui nous est présentée.

Textes : François Rouger (Mac Rodgers)

Photos : Jean-Pierre Corbeau (Corbac 66)

(Article 32 du 24/02/2008)