

## Baroudeur 1100cc (XY 1100 4x4)

Soumis par François Rouger  
29-01-2015

Article 50 du 25 janvier  
2015-01-23 par F ROUGER et J.ESCUDIE

Essai du  
Baroudeur 1100cc Adrénaline Buggy Sport.

Du gaz ... à tous les  
étages !

Jean Luc Morettini, le patron d'adrénaline buggy sport, propose le Baroudeur 1100cc fabriqué en chine par Zhejiang Xinyang Industries (XY vehicules). Il s'agit d'un buggy propulsé par un moteur Cherry équipé d'un variateur. Ce choix de transmission permet-il d'utiliser toute la puissance de ce moteur asiatique ? Quels avantages l'utilisateur en tire-t-il ?

En  
roulant vers Narbonne je me rends compte que je n'ai pas fait  
l'essai spécifique d'une machine depuis bientôt quatre ans...  
Quatre années de latence pour les essais du BPAF.  
Même  
si le petit monde du buggy s'est un peu assoupi depuis 2010, le  
marché n'est pas resté immobile. Les nouveautés se sont faites  
rares, mais la qualité des produits restants en vente en France,  
semble avoir progressé.

Les  
enseignes sérieuses qui continuent à vendre du buggy en France  
sont peu nombreuses. Le marché s'est plutôt resserré autour des SSV. A  
ce titre, les enseignes majeures du quad trustent les ventes.  
Concernant les buggies, les ventes s'étiolent et se concentrent  
sur des engins de cylindre conséquente. Peu de vendeur sont encore  
crédibles, et dans ce contexte, il est très difficile de tenter  
d'imposer un nouveau label.

C'est pourtant ce challenge que Jean-Luc MORETINI relève depuis maintenant un an.

Du stock et un bureau en chine, c'est le minimum pour espérer durer en tant qu'importateur.

Ce passionné de sport mécanique et de randonnées vertes motorisées est d'abord un membre du forum BPAF. Comme beaucoup d'autres, Il est enthousiasmé par les sensations que procure le buggy. Il est vite confronté aux soucis de beaucoup d'utilisateurs de ces engins... Construction hasardeuse, service après vente chaotique...

Jean-Luc fait le choix d'en apprendre plus sur les possibilités d'importation de ces engins et il décide de faire lui même le pas de la commercialisation. Pour cela il va voir sur place quelles machines sont susceptibles de répondre à son cahier des charges. Il privilégie le contact avec les usines qui sauront nouer avec lui des relations de confiance.

Il s'entoure d'un agent chinois qui reste sur place, d'une collaboratrice asiatique bilingue pour faciliter les échanges, et d'un autre salarié pour l'aider sur le pôle mécanique.

Jean-Luc avance doucement. Interrogé sur sa philosophie commerciale, il nous confie qu'il préfère avancer des chiffres de vente cohérents aux chinois, afin de nouer des relations commerciales de confiance. Il renonce à faire des promesses qu'il ne pourra pas tenir, au profit de la signature de contrats à court terme. Conscient de la lassitude des chinois vis-à-vis des

aventuriers de l'importation, Jean-Luc espère que la sincérité et sa façon honnête d'envisager sa nouvelle activité, séduira ses partenaires potentiels.

De ce fait, Mr Morettini est devenu le distributeur français des buggies Joyner et XY (Zhejiang Xinyang). Pour l'instant sa gamme se décline autour des Baroudeurs (XY 500 et 1100cc) et des Touareg (Joyner 800 et 1100cc). Il commercialise aussi des SSV et espère développer sa gamme dans ce secteur grâce à un 800cc inédit.

Jean-Luc et ses « bébés » qui nous ont accompagnés pendant l'essai.

Allez !  
On sort du lit après le long voyage de la veille et nous partons avec Julien (Alding) rejoindre les terres de Jean-Luc dans le vignoble de Saint Chinian. Le show-room d'Adrénaline sport est à Sauvian, mais l'atelier se trouve là, près du parc naturel du haut Languedoc, à l'entrée d'un terrain de jeu illimité pour les buggies en manque de balade.

Le froid est vif, et nous nous équipons correctement pour nous rendre sur un terrain qui nous permettra de prendre un premier contact avec l'engin que nous sommes venus tester.

#### Le tour du buggy

Le Baroudeur 1100cc, c'est d'abord une « gueule ». C'est sûr, qu'il ne laisse pas indifférent. Le look est plutôt avenant, même si l'arrière est visuellement beaucoup moins réussi que l'avant. Les phares séparés et l'habillage plastique (qui semble très robuste au demeurant) rehaussent l'allure du buggy et allègent la ligne. Même si cela paraît inspiré du PGO 500 qui reste un modèle pour la plupart des buggies, cela tranche avec les sections de tube carré qui encadrent l'arrière et qui alourdissent son allure de façon conséquente.

Pourtant tout est à sa place et l'engin a bien l'allure d'un buggy tel que le BPAF le conçoit.

Les dimensions de ce buggy sont équilibrées : un empattement de 230cm de moyeu à moyeu pour une longueur hors tout avoisinant les 3m. Les trains roulant ont la même taille à l'avant et à l'arrière : 163cm. Avec une garde au sol d'un peu plus de 30cm, cet engin est armé pour le franchissement. La silhouette du Baroudeur reste équilibrée puisque sa hauteur plafonne à 150cm. Il est deux fois moins haut et large, que long. Toutefois le Baroudeur donne l'impression d'être massif et trapu.

L'exemplaire que nous avons à l'essai est bien équipé, et à priori, il sera livré avec les éléments suivants: rampe lumineuse sur le toit, treuil à l'avant avec rallonge pour la commande, roue de secours, vide-poche en tissu, demi pare-brise, filtre cyclonique, etc...

Certains détails sont les bienvenus telles les poignées de maintien pour le passager, ainsi que la bonne protection des jambes des personnes embarquées.

De même, le coulisseau de la colonne de direction et l'assistance au freinage relèvent d'un certain raffinement. Hélas, ces bons points sont pondérés par la qualité perçue de certains équipements et par leur montage.

Les connecteurs sont étanches, mais pas toujours bien guidés et maintenus.

La finition de la peinture est rustique, elle devrait gagner à devenir comme celle du SSV de la même usine, granuleuse et plus valorisante. Il paraît que cela est prévu. Certains éléments comme les plastiques, les vis apparentes, et le réservoir (de 40 litres) font un peu « négligés ». Le pire reste cependant les commandes électriques qui se satisfont de simples interrupteurs comme sur les antiques buggies 250cc...

Les baquets rouges et noirs vont bien à l'engin. Ils sont montés dans de nombreux buggy et rempliront leur tâche au niveau du confort et du maintien. Les ceintures 3 points devraient laisser leur place à des harnais plus performants dans le futur.

Coté instrumentation, un compteur digital regroupe les informations essentielles. Le tout est sommaire, mais cela reste conforme à ce que propose nombre d'autres buggies à la vente.

#### Partie châssis

Le Baroudeur est équipé de trains roulant à double triangles superposés à l'avant comme à l'arrière. Les triangles avant reçoivent une protection. C'est une conception cohérente qui souligne le caractère sportif de l'engin. La transmission finale est assurée par des cardans qui gardent un angle compatible avec leur fonctionnement.

La conception de ces éléments paraît rustique, mais efficace compte tenu de la section des tubes utilisés. Si cela ne respire pas le raffinement, au moins cela paraît solide. Les pivots sont équipés de graisseurs et le montage nous paraît conforme à un bon fonctionnement, même si l'aspect de l'ensemble n'est pas rutilant du fait du vécu du véhicule de démonstration mis à notre disposition.

L'amortissement est confié

à des combinés filetés réglables à gaz. Ils ont assuré leur rôle tout au long de la journée, tant en terme de confort que d'efficacité.

A noter:

c'est la première fois que je vois un buggy équipé d'un freinage assisté. De ce fait, le Baroudeur est le buggy le plus facile à arrêter que j'ai jamais eu l'occasion de piloter. Le « mordant » au freinage est un des gros points positifs de cette machine.

Coté châssis, le reste est sans surprise par rapport au XY 500. Que ce soit par la dimension des tubes ou par sa conception, le buggy respire la solidité. Une certaine lourdeur se dégage d'ailleurs de sa silhouette. De fait, avec 550kg, ce buggy reste assez pesant. C'est la contrepartie, de la solidité affichée par sa conception.

Le Baroudeur embarque un moteur Cherry à injection 16 soupapes, largement utilisé par d'autres véhicules. Il possède déjà une bonne réputation de fiabilité. Il n'y a aucune raison que cela soit remis en cause pour le Baroudeur.

En position longitudinale arrière, il est fixé au berceau par quatre silentbloks en caoutchouc. Le refroidissement est assuré par un radiateur fixé à l'avant du véhicule. Cela est salutaire, tant en terme d'efficacité que de répartition des masses ou de design.



La boîte à air est accessible, simple et efficace. D'une manière générale, l'accessibilité est bonne pour l'entretien courant. L'accès au variateur nécessitera le démontage des sièges. La ligne d'échappement est courte. Le silencieux est placé en travers. La cartouche du nôtre devait être vidée de ses chicanes. Enchanté au départ par le feulement sportif du 4 cylindres nous avons trouvé cela fatigant en fin de journée.

On embarque!

Déjà, il fait froid! L'équipement nécessaire pour résister aux températures ne facilite pas le réglage de tout ce qui fait le confort lors d'une sortie « buggy ». Gros gants, cagoule, combinaison et blouson, cela n'aide pas à trouver le meilleur réglage du siège ou de la ceinture. Qu'à cela ne tienne! Autant le passager est choyé avec les poignées pour embarquer et se tenir, autant le pilote reste perplexe sur le réglage du siège compte tenu de la position du volant et des pédales. Pour les grands pilotes, le siège n'est pas assez reculé quand les bras sont à bonne distance du volant. Les genoux viennent alors de part et d'autre du volant... Pour les plus petites tailles, lorsque les pieds sont à bonne distance des pédales, les bras sont alors un peu courts pour être à l'aise dans le maniement du cerceau...

Bref... La distance pédale/volant est étudiée pour des gabarits asiatiques: petites jambes par rapport au buste.

Il manque également des cale-pieds pour les passagers. Un pour le pied gauche du pilote, et une marche pour le passager afin que le petit coin ménagé de son côté du tunnel de transmission soit plus confortable.

Bon! Tout cela n'est tout de même pas rédhibitoire et je peux accéder aux divers interrupteurs tout en étant sanglé, ouf! Un tour de clef, le moteur démarre tout de suite. Le son est une invitation au voyage: le doux feulement d'une mécanique « prête à en donner »

Je desserre le frein à main, et c'est parti!

Une pression sur la pédale, le moteur prend immédiatement ses tours. Beaucoup de tours. Le buggy s'ébroue avec gentillesse, sans heurt mais avec des bruits de sifflement perceptibles provenant du variateur. Il y a un vrai décalage entre la sensation donnée par le bruit du moteur et celle donnée par la poussée du buggy. En fait le variateur joue parfaitement son rôle. Il laisse le moteur monter dans les tours, là où est sa puissance. Mais il ne la restitue que progressivement et de façon linéaire.

Cela est bluffant d'efficacité, mais finit par dérouter. Je prendrai l'habitude d'appuyer sur l'accélérateur pour arracher le buggy à l'inertie, puis de relâcher la pédale afin que l'engin se cale sur une vitesse et que le moteur ne « mouline » pas trop dans notre dos. Jean-Luc nous a confié disposer en option, d'un autre variateur qui fonctionne sur une plage de régime moteur plus adaptée.

Nous nous trouvons dans une petite carrière près d'un cours d'eau, et nous allons pouvoir ici tester les capacités de franchissement du Baroudeur. Franchement, celles-ci sont énormes. Rien ne paraît pouvoir arrêter cet engin. Le variateur restitue une motricité parfaite. Même en deux roues motrices, les grosses pentes sont avalées par la puissance du moteur.

C'est un véritable tracteur, et même si notre modèle d'essai ne disposait pas du blocage de différentiel avant, aucun obstacle n'a véritablement pu arrêter notre buggy... Le différentiel arrière bloqué a suffi pour venir à bout des difficultés que nous avons imposées au Baroudeur.

Les exercices de croisements de ponts sont une formalité et les limites seront encore repoussées lorsque le pilote pourra bloquer le différentiel avant.

Coté maniabilité, le Baroudeur pourrait faire mieux, on ne peut pas dire qu'il est remarquable d'agilité. Pourtant, le volant ne nécessite que deux tours pour aller de butée à butée. Dans tous les cas, compte tenu de la douceur des commandes et des capacités de franchissement, le Baroudeur saura rester efficace pour vous sortir des mauvais pas. Il faudra alors que vous composiez avec le volant et sa mauvaise position, ainsi qu'avec la boîte de transfert, à la commande rude mais précise, pour finir par passer par le trou de souris que vous aurez visé.

Un gros trou? Une belle branche? Notre grizzli avale tout cela avec placidité...

Un petit bain pour finir la matinée.

## La randonnée

C'est pour cela que ce buggy semble être fait: rouler longtemps, vite, avec la possibilité de passer les obstacles qui pourraient se présenter sur sa route. De ce fait, les parties goudronnées de notre parcours nous ont permis de cerner un peu le caractère de notre engin. C'est un régal de confort au niveau du roulage. L'amortissement est prévenant. Par contre, la position de conduite pénalisée par la mauvaise ergonomie du volant deviendra agaçante. Tout comme la position de la pédale de frein trop haute et décalée par rapport à l'accélérateur.

Coté dynamique, le buggy accuse un roulis conséquent mais jamais inquiétant. Il paraît plus sous-vireur que l'inverse, cela est rassurant pour la sécurité, mais lui enlève le caractère « fun » que nous aimons bien dans cette activité. La puissance est telle, qu'il vaut peut-être mieux que ce côté joueur soit lissé par le variateur qui donne la puissance non pas directement au gré de l'accélérateur, mais par le biais des roues mobiles qui restituent la puissance de façon policée et contrôlée. D'ailleurs ce décalage, entre le moment où l'on appuie sur la pédale et que le moteur devient rageur, et la façon dont le buggy est propulsé vers l'avant, demande une certaine habitude pour le pilotage.

La randonnée dans le Saint-Chinianais nous ouvre les portes de la Montagne Noire. Le paysage est magnifique et le Baroudeur nous emmène tranquillement sur son couple de mammoth à travers ces paysages.

Sur le terrain privé où nous avons tenté d'atteindre les limites de cet engin, nous avons été décontenancés par la formidable stabilité de ce buggy. Il est très difficile de le mettre à la faute.

Et avant de le faire glisser, beaucoup de caillasses auront dû voler...

L'appui que peut prendre ce buggy sur son train arrière sans que la roue avant opposée ne décolle, est impressionnant. Il

est stable. Cette stabilité est épaulée par le meilleur freinage que j'ai pu constater sur un buggy. L'effort à effectuer sur la pédale pour bloquer le buggy est minime. Le freinage est vraiment efficace et il est épaulé par un frein moteur qui existe et qui reste utilisable. Comme avec tout variateur, lors d'un freinage d'urgence, des grincements et des bruits de transmission sont générés le temps que la courroie reprenne sa position dans les gorges mobiles.

Qu'à cela ne tienne... Un appui franc du pied droit, un coup de volant au bon moment, le buggy finit par glisser pour nous montrer que ses limites sont vraiment loin... GAZZZZZZZZZ! Et grâce au vario, c'est gaz à tous les étages tellement la puissance est délivrée de façon linéaire et progressive. On finit par aller très vite, sans vraiment s'en rendre compte. Une efficacité redoutable! Mais de ce fait, le pilotage perd en sensations, ce qu'il gagne en rentabilité.

Pour finir, nous reprenons le cours de notre randonnée placide où les qualités du Baroudeur s'apprécient sur un filet de gaz. Le confort est alors royal, le moteur étant dans un régime qui reste paisible.

---

En continuant notre périple nous aurons à croiser

pacifiquement un groupe de chasseurs et le buggy nous emmènera confortablement à travers les kilomètres de garrigue. Pour finir, c'est véritablement un plaisir de randonner dans ce coin de paradis pour le buggy. Les paysages sont magnifiques.

Notre périple se terminera sur une colline coiffée par un antique moulin à vent, devant les contreforts des montagnes noires de Mazamet.

## Conclusion

Le baroudeur 1100 d'Adrenaline Buggy Sport, est le seul buggy 4x4 qui est motorisé par un moteur aussi puissant. A ce titre, son efficacité en terme de motricité est vraiment impressionnante.

A l'usage, la transmission par variateur génère du bruit auquel il faut s'habituer. D'autant plus que le moteur a tendance à monter d'abord dans les tours, avant que le régime ne se cale en fonction de la vitesse prise. L'intérêt du variateur est réel, la puissance est restituée de façon linéaire et contrôlée par le jeu des flasques mobiles. De ce fait, le pilote n'est jamais pris en défaut par l'arrivée de la puissance aux roues. Le Baroudeur est policé, malgré l'énorme sensation de poussée et d'accélération qu'il procure. Reste que le variateur doit être au niveau pour assurer la fiabilité dans le temps. A ce titre il est à noter que plusieurs niveaux de préparation du vario canadien V TECH sont prévus en fonction de ce que le client désirera. Nous vous conseillons de ne pas faire l'impasse sur la qualité de cet élément technique dont dépendra la longévité et l'agrément de votre engin.

Assez lourd, et avec ce comportement moteur placide, le XY 1100cc est collé à la route. C'est un buggy très stable qui ne doit pas vous effrayer. Il est difficile de le faire glisser de l'arrière sans jouer du transfert de masse. En charge, le train avant reste collé au sol. C'est un buggy très sécurisant, comme en témoigne son freinage de haut niveau.

Par contre, ce qu'il gagne en stabilité il le perd en agilité. On ne peut pas avoir le beurre, et l'argent du beurre... Vous ne roulez pas dans un guépard, mais vous chevaucherez plutôt un bison américain que -presque- rien ne pourra arrêter.

## Points forts

## Points faibles.

- Freinage très puissant
- Confort de l'amortissement
- Puissance moteur
- Stabilité
- Possibilité de transmission intégrale
- Look équilibré réussi
- Niveau d'équipement d'origine.
  
- Finition/qualité perçue de certains organes (peinture, commodos,...)
- Hauteur/profondeur du volant (position de conduite)
- Niveau de bruit de fonctionnement global.
- Comportement peu dynamique en utilisation sportive.



