

## Article 51 avril 2015 Essai NBLuck 800 Moteur H SUN

Soumis par François Rouger  
02-04-2015

Article 51 avril 2015

Essai du NB  
luck 800 moteur H-Sun:

Renversant  
d'efficacité

Les  
buggy NB Luck nous les connaissons depuis 2008. C'est Jean Michel Aguiló de V.I.L. qui les importait à l'époque. Désormais, c'est son successeur, Mr F. Lartigue de Buggy-ballade 66 qui les commercialise. Ils sont fabriqués par Yongkang industrie sur la base du travail réalisé par l'usine Renli qui fabriquait le Sirocco. Cela pour nous rendre compte que cet engin a su profiter d'évolution sur une durée significative pour rester au niveau. Sans être complètement abouti (mais quel buggy prétend l'être?), il s'est amélioré au fil des versions et sort aujourd'hui des chaînes de montage, équipé par un bicylindre CF Moto de 800cc, encore plus puissant que la version essayée dans cet article.

Déjà  
pétri de qualités dans la version équipée du mono-cylindre 500cc de CF moto, ce buggy est devenu véritablement démoniaque en embarquant la motorisation du SSV H-SUN RS8. Il s'agit d'une copie du bicylindre Canam développant 56cv dans sa version libre. Ce moteur est superbement efficace et procure une sensation de puissance réelle et très agréable. Par contre, ce bloc souffre d'une réputation de fiabilité assez médiocre. Cela explique probablement son remplacement par le CF moto 800cc sur les engins commercialisés aujourd'hui. Le CF moto délivre par ailleurs 10cv supplémentaires.

Un  
look d'enfer

Le moins que l'on puisse dire, c'est que le NBLuck a une « sacrée gueule ».

A l'avant, Les garde-boue intégrés à l'habillage en plastique, découvrent le train avant déjà imposant, c'est très réussi, cela donne un caractère agressif au buggy qui semble ainsi prêt à avaler toutes les difficultés.

La ligne des phares soulignée par un décrochement de gris, allège l'ensemble et ce soin du design augmente la qualité perçue. A l'arrière les garde-boue sont tout aussi volumineux. Ils s'avéreront très efficaces mais aussi très vulnérables.

Il est à remarquer que sur cet exemplaire préparé quelque peu par son ancien propriétaire, les passages de roues sont obstrués par un revêtement souple en plastique, ce qui ménage une parfaite protection des pilotes. Les dimensions sont bien équilibrées, 304cm en longueur, 166cm pour le train avant, et 163 pour l'arrière, 160cm de haut, visuellement cela donne un buggy réussi, qui reste ramassé sans paraître cubique.

De profil, nous remarquons que les roues sont placées strictement aux extrémités du buggy. Cela veut dire que sans aucun porte-à-faux, le NB luck peut s'attaquer virtuellement à un mur à angle droit. Nous constaterons par la suite qu'il est effectivement possible de placer les roues contre un mur et de faire monter le buggy grâce au pont avant. (à déconseiller pour l'embrayage...). Le plat-bord est assez haut, et nous gageons que l'embarquement ne sera pas rendu facile par l'accès qui paraît exigüé.

Une  
construction sérieuse.

**Châssis**  
tubulaire, train avant à double triangulation, bras tirés à l'arrière, ce buggy reprend des solutions qui ont fait leur preuve. Les bras tirés à l'arrière privilégient le confort tout en ménageant un débattement de suspensions important. A noter que sur cet exemplaire, l'amplitude des bras est limitée en détente par une chaîne, afin de soulager les cardans qui pourraient prendre trop d'angle.

Les trains roulant sont réglables dans tous les sens et les pivots de triangles sont équipés de graisseur. Cela frise le zéro faute. De plus, cet exemplaire est amélioré par le caissonnage des bras tirés et par le renforcement des liaisons bras/support de roues. D'autres renforts viennent rigidifier l'ancrage des amortisseurs et les articulation des bras tirés.

Le moteur est fixé à un berceau qui repose sur le châssis via des silent-bloc. Il faudra veiller à cette liaison moteur /châssis et éventuellement fabriquer comme ici, des renforts supplémentaires pour empêcher définitivement le moteur de bouger dans son berceau.

Coté transmission, la puissance est apportée aux roues par des cardans via des ponts de transmission. Celui à l'arrière est équipé d'un différentiel à glissement limité qu'il est possible de verrouiller. La succession des liaisons moteur/ponts par des croisillons de type agricole génère un peu de jeu dans cette chaîne. Cela est normal, mais le pilote doit en tenir compte pour éviter les à-coups et ménager ainsi la mécanique. Le frein à main possède son système de freinage dédié sur l'arbre arrière. L'arbre avant passe entre les passagers et il est ici est bien protégé par un tunnel.

Le compteur d'origine a été ici remplacé par celui du SSV HSUN RS8, il est très lisible et regroupe toutes les informations nécessaires, ainsi que les différentes commandes qui permettent de choisir son mode de transmission.

Le poste de pilotage ménage un grand espace entre les passagers et l'habillage

en plastique de l'avant. Cet espace demande à être aménagé par des rangements par exemple. Quelques organes électriques sont regroupés derrière ce panneau et sont devenus très accessibles. (régulateur, commande de treuil). D'origine, le régulateur n'est pas à cette place, mais la reprise du faisceau électrique a permis ici de gagner 1 volt sur le courant de charge. A noter la barre de maintien du passager qui s'avérera très utile lors de l'utilisation de cet engin qui « décoiffe » quelque peu.

Le plancher renforcé reçoit un sabot qui protège intégralement le soubassement de ce buggy. Le pédalier est basique mais les renforts du plancher permettent une utilisation parfaite de ce système: les pieds ne glissent pas!

Le ventilateur trouve sa place en hauteur. Ici, le modèle chinois a été remplacé par un radiateur artisanal en cuivre de façon à éradiquer tout problème de fuite et de chauffe. De plus, le système de refroidissement d'origine n'étant pas très efficace, le liquide de refroidissement circule désormais pour

refroidir des deux cylindres en même temps. Cette efficacité du système de refroidissement est validé par l'affichage en temps réel de la température moteur au niveau du regard du pilote.

Le réservoir d'essence d'origine est remplacé par un modèle « polaris ». Fermement fixé, il permet une plus grande autonomie et surtout assure une pression d'essence constante grâce à la pompe d'injection réglable qui lui est adjointe.

Coté moteur, seul l'échappement est modifié pour recevoir une cartouche Ixil montée sur des silent-bloc pérennes.

L'amortissement est confié à des combinés réglables qui donneront satisfaction dans toutes les configurations de roulage que nous allons adopter.

Pour tester le NB luck, nous avons choisi le terrain d'Availle Limousine près de Confolens. C'est le centre d'essai 4x4 des Beaupinieres animé par JP Blot <http://www.centreouestevasion.fr/>. Je connais bien ce terrain, il doit correspondre au caractère baroudeur de ce buggy. Les difficultés sont nombreuses et sécurisées. Nous devrions bien nous amuser... Je retrouve là-bas, un habitué des lieux, Granroy, qui embarque avec plaisir avec moi. Nous allons suivre « jéjé » et son 4x4 qui sera notre guide.

Prise en main



Allez, il est largement temps de monter à bord pour vous faire partager les sensations prises au volant de cet engin.

Monter à bord... Tout d'abord... Car cela n'est pas si évident que cela. La place est comptée et il faut passer les deux pieds en avant pour se laisser tomber dans le baquet en s'aidant avec les arceaux. Sans cette procédure, il est à peu près certain d'accrocher le levier de clignotant avec le genou et de le détruire. Le plat bord est sécurisant, mais cela génère ce type d'acrobatie. On ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre.

En place, tout tombe sous la main: volant, levier, pédales, c'est parfait. Heureusement, car le siège est déjà reculé à fond et le système de réglage du volant a été condamné afin de limiter les jeux dans la direction. L'ergonomie est parfaite pour moi, mais je gage qu'un pilote plus grand se sentira un peu confiné dans ce poste de pilotage.

Le passager, quant à lui, est gâté. Il dispose de toute la place nécessaire et il peut se cramponner efficacement sur la barre de maintien à sa disposition devant lui.

Les commandes sont intuitives, je tourne la clef, le compteur s'illumine, la pompe à essence se réveille dans un bruit aéronautique. le pouce sur le bouton du démarreur, j'ai l'impression de mettre en branle un moteur d'avion tellement celui-ci impose sa présence. Pourtant, le niveau sonore n'est pas à proprement parler très élevé, il est comparable à celui de beaucoup de buggies. Mais comme certaines voix, certains bruits imposent leur puissance sans avoir besoin de crier très fort... Peut-on parler de charisme pour un moteur?

Nous voilà partis sur les chemins boueux et ravinés par les ornières. Le levier de sélection des vitesses est étonnamment précis et efficace. Cela est suffisamment rare sur un buggy pour le faire remarquer. Le confort est royal, bien que les roues avant ne soient pas visibles à cause des garde-boue, l'avant se pilote à volonté.

On sent parfaitement le buggy se placer en fonction de la topographie du terrain.

A l'occasion, lorsque les roues glissent, un petit coup de gaz permet d'asseoir l'arrière du buggy pour le mettre là où on le désire.

Nous suivons gentiment notre guide qui nous fait découvrir le site fait de grosses montées suivies de descentes vertigineuses.

A chaque fois, le passage du cours d'eau en contre-bas nous fait découvrir des paysages différents. C'est une bonne ballade en buggy!

Ce buggy est stable, sa motricité est excellente. Nous sommes restés la plupart du temps en deux roues motrices avec le différentiel. Le système de glissement limité suffit à passer la plupart des difficultés. De ce point de vue, le NB Luck 800 est un randonneur très efficace, facile à piloter et à prendre en main. Sa stabilité permet de jouer avec les lois de l'équilibre, et son système 4x4 vous permettra toutes les fantaisies.

Au cours de la journée, aucune difficultés ne sera contournée. Grandroy ira même chercher les limites du NB Luck en tentant de franchir une marche impressionnante, nécessitant une bonne maîtrise des techniques de franchissement. N'ayant pas eu assez de temps pour se familiariser avec la puissance de ce buggy, Grandroy nous permettra d'avoir une vue détaillée sur les soubassements de l'engin...

Vous l'avez compris, au fil de la matinée, nous avons l'assurance que le NBLuck passera partout. C'est pourquoi nous débutons l'après midi sur le plateau d'évolution qui regroupe la plupart des obstacles que l'on peut rencontrer en 4x4.

Aucune pente ne mettra véritablement le buggy en difficulté. Je peux même dire que le NBLuck en vient à bout en paraissant dominer le sujet. Non pas que cela soit « facile »... Mais le buggy en donne toujours plus en fonction de ce qu'on lui demande... Pas besoin de forcer le talent, aucune difficulté ne sera passée en ayant l'impression de maltraiter la mécanique.

Le NB luck se rit des croisements de pont.

Seules les grosses bosses aiguës, prises trop lentement ou pas assez de biais obligeront Gégé à nous sortir de là, une fois posé, sans aucune roue en contact pour avancer.

Mis à part cela, la zone de trial est un régal pour s'amuser avec le NB Luck.

Même la « montée infernale » sera avalée à deux dans le buggy.

Le NB Luck s'est magnifiquement comporté sur la zone de trial.

## Conclusion:

Le NB Luck a beaucoup de qualités. J'aurais tendance à ne parler que de celles-ci, tant elles peuvent faire oublier ses défauts. Ainsi, le confort de roulage, la puissance et l'agrément du moteur, ravissent le pilote et son passager. En franchissement rien ne paraît pouvoir faire reculer le NBLuck. Sur les chemins rapides, il permet une vitesse de croisière phénoménale. Il est capable de rouler à plus de 100 km/h sur la route. C'est largement suffisant pour vous insérer dans le trafic et pour vous donner des sueurs froides sur la terre...

Son agilité toutefois n'est pas sans reproche. Ainsi, son rayon de braquage associé à une direction lourde à basse vitesse en fait un buggy difficile à manier dans les zones très serrées. Pourtant, sa puissance, la facilité à la mettre en œuvre lorsqu'il faut faire pivoter le buggy, le bon guidage de la sélection des rapports viennent compenser ces défauts et empêchent d'utiliser l'adjectif « pataud » pour ce gros buggy. L'agrément moteur, la réserve de puissance ainsi que sa progressivité, font de ce buggy un must du tout terrain.

Cela peut faire oublier qu'il reste lourd, que le réglage de la position de conduite est sujette à critique, que la vision arrière est nulle. De mon côté, vous l'avez compris, les qualités ont largement pris le pas sur ses défauts. Pour le moment, c'est le buggy qu'il me faut!

Point forts

Points faibles



- Moteur volontaire et puissant, très réactif.

- Capacité de franchissement

- Confort royal

- Caractère sportif à l'attaque

- Protection (sur ce modèle)

- Embarquement difficile

- Position de conduite difficile pour les grands

- Vulnérabilité du levier de clignotant

- Dureté de la direction

- Vision vers l'arrière.