

NB LUCK 500 par VIL: copie conforme ?

Soumis par Mac Rodgers
15-11-2008

NB LUCK 500 par VIL: copie conforme ?

C'est sûr, impossible de ne pas penser au Sirocco 500 4x4 commercialisé jusqu'à présent par ICHIBAN lorsque je tombe sur cet engin. Pourtant, ces deux engins sont fabriqués par deux usines différentes.

Renli et Yongkang sont des constructeurs voisins mais distincts. Visiblement, la promiscuité a favorisé l'espionnage et le copiage. Que va-t-on devenir si les chinois se copient entre eux pour nous faire jouer au jeu des différences ?...

Pourtant, des différences, il y en a, ne serait-ce qu'au niveau du prix ! Reste à couvrir si la copie fait mieux que l'original pour satisfaire au mieux les clients occidentaux que nous sommes ...

C'est Jean Michel AGUILO de Villespir Import Location, qui nous accueille au pied du Canigou près de Perpignan, afin de nous présenter le nouvel engin qu'il importe et commercialise sous la marque NB LUCK. La nouveauté, l'engin n'en a que l'air, car comment ne pas reconnaître dans ce 500 les traits du Renli que les buggystes connaissent maintenant depuis l'année dernière... Pourtant, vérifications faites, ce 500cc sort d'une autre chaîne de montage et est estampillé d'un numéro d'identification différent. D'ailleurs, en faisant le tour de l'engin, de nombreux détails nous persuadent que ce buggy est effectivement une copie, mais qu'il est suffisamment différent de l'original pour mériter le détour.

Sans faire la liste exhaustive de ce qui le distingue du sirocco, nous remarquons que les arceaux n'ont pas la même courbure, et que la face avant n'a pas le même dessin. Le volant est réglable, le pédalier est complètement modifié. Surtout, les chaînes des trains roulants, ainsi que la transmission du moteur vers le pont avant, sont différents.

Un cardan à tirable à encaisse les vibrations du moteur monté sur silentblocs.

Le train arrière diminué de 10 cm en largeur par rapport au Renli (161 cm) est plus petit que le train avant (166 cm)

Ces différences devraient avoir deux conséquences : diminuer les forces s'exerçant sur les cardans (ils sont de fait, plus courts), et réduire les contraintes liées à la taille de l'arbre de transmission. En effet, celui-ci étant plus court et guidé par un palier, il n'entre pas en vibration à haute vitesse comme cela est le cas sur d'autres engins.

Toutefois, cela ne peut pas être sans conséquence sur le comportement du véhicule, et nous anticipons le fait que ce buggy sera forcément plus joueur et moins stable, du fait de ces modifications géométriques.

Pour le reste, pas de surprise, le moteur est le CF moto monté sur la plupart des buggys 500cc. Il repose sur le berceau par deux barres montées sur silentblocs.

Ce bloc est connu et donne globalement satisfaction.

La suspension avant est à double triangulation, les rotules sont articulées, les axes des triangles sont équipés de graisseurs. Tout est réglable et paraît solide.

Les bras tirés à

l'arrière sont réglables également. Ils sont probablement soumis à moins de contrainte du fait de leur largeur contenue. Des sangles empêchent que la détente des amortisseurs tire trop les cardans. Le freinage est assuré par des disques protégés de bonne dimension. Le frein de parking dispose d'auteurs spécifiques sur les disques arrière.

D'une manière générale, la qualité de fabrication est encore très critiquable par rapport aux standards européens. Peu de cosses sont attachées, les câbles électriques sont mal guidés et peu cachés. Les plastiques font vraiment à€ premier prix€. La peinture est faillible et les soudures, quoique solides, manquent de finition. Le pédalier posé sur le plancher est efficace, mais nous ramène à l'époque des premiers go-kart.

Rien de nouveau sous le soleil des buggys en terme de qualité... Si ce n'est qu'un effort particulier a été fait pour qu'aucun câble ne traîne sur le sol (les durites de freinage arrivent par le haut sur les auteurs) et que le volant bénéficie d'une possibilité de réglage en hauteur grâce à un vérin dont le verrouillage devra être revu. Le tableau de bord digital est complet et lisible ! Il donne toutes les informations nécessaires sur le rapport enclenché, la température, le niveau de carburant... Tout est à portée de main (prise 12v, starter...) et la commande électrique du pont avant avec blocage de différentiel est d'un usage facile et efficace.

Bon allez ! J'ai tellement l'impression de connaître cet engin, que je suis pressé d'en prendre le volant pour vérifier s'il se comporte de façon originale.

A l'embarquement, je remarque que le dossier du siège est très droit, cela n'est pas désagréable. D'autant plus que le sélecteur de vitesse est long et bien adapté à la boîte du CF moto qui est réglée pendant un bon millier de kilomètres.

Le réglage de la hauteur du volant est pratique, me voilà sanglé dans mon harnais dans une position qui ne souffre pas de critique ! Il y a de la place

pour moi et mon passager : nous sommes dans un grand buggy.

Le moteur tourne !

La montagne nous attend ! L'air du matin est frisquet, le buggy nous entraîne vaillamment vers les petits chemins qui nous conduiront au sommet des monts environnants.

Ca vire ! Mon

passager peut se tenir efficacement aux sangles qui pendent des arceaux et la grande barre réglable devant lui, par contre, mon pied gauche aurait apprécié un cale-pied pour éviter de freiner inutilement.

En tout cas, le moteur est discret, le montage du pot avec des ressorts semble être une bonne solution ! L'accélération n'est pas brutale, mais le buggy s'arrache progressivement et atteint sur la partie goudronnée, une vitesse de croisière tout à fait raisonnable. Un bon 95 km/h au compteur qui permet de s'insérer sans difficulté dans la circulation. Pas de vibration inquiétante, et un confort de roulage très appréciable ! Le petit rétroviseur intérieur n'est en fait pas inutile, et les commodités agréables. Je me dis que cet engin peut tout à fait devenir un véhicule périurbain assez convainquant...

Les manœuvres nécessaires

pour accéder aux chemins étroits me permettent de constater l'excellent rayon de braquage de l'engin compte tenu de son gabarit : Le NB Luck tourne ! C'est très agréable !

Sur l'asphalte, le

caractère vif de ce buggy se confirme. La direction est très douce et incisive. Un tour et demi suffit au volant pour aller de but en blanc, c'est méritoire.

Attention toutefois :

la vivacité que cela entraîne, pourra vous surprendre à l'occasion d'un rond point, soyez vigilant. Car ce que l'on gagne en vivacité et maniabilité est forcément perdu sur le champ de la stabilité.

Plus nous montons en

altitude, plus les chemins deviennent ceux qui conviennent aux buggies, et là, cet engin est un régal. Il s'avère très confortable malgré les roches cassantes sur lesquelles nous roulons. De plus, la direction nous permet de partir en glisse la demande, un petit coup de volant d'un côté, de l'autre...Du gaz, et l'engin part en travers ! Très fun ! Très buggy !

Le paysage est magnifique, le confort du buggy permet de se régaler du spectacle donné par les Pyrénées.

Le buggy monte sans coup férir, en bon randonneur.

Quelques passages, nous permettent de tester sa capacité au franchissement.

Et là aussi, c'est un sans faute : la transmission 4x4 et sa garde au sol de 30cm permettent de grimper et de descendre des pentes impressionnantes sans effort particulier.

Pour finir la matinée, nous apercevons la mer au loin et c'est déjà la descente !

Celle-ci me permettra de confirmer que cet engin est un peu survireur. Franchement, je préfère cela à l'inverse : le buggy est vif et alerte au pilotage. Toutefois, vu les transferts de masse importants sur cet engin assez

lourd, il faudra un temps de prise en main suffisamment long pour ne pas vous mettre en danger en apprenant à doser le freinage très efficace.

De plus, sur le goudron, en grande courbe, il faut avoir l'esprit que le buggy en appui continuera à vouloir à tourner, rien de magique, mais compte tenu des vitesses atteintes, mieux vaut être avertis.

Conclusion :

Beaucoup de bons points pour cet engin. Il est toujours agréable de constater que d'autres ont été copiés. Pourtant ici, il ne s'agit pas d'un pillage, car l'engin est véritablement différent à piloter par rapport à son modèle. Il en reprend le confort d'ensemble mis au bémol d'une stabilité moins bonne.

Il fait probablement moins bien en terme de finition et de qualité de matériaux (plastique, connectique, pédalier...) Mais il est plus vif, et surtout sa transmission avant ne le pénalise pas trop au niveau de la puissance et du confort (vibration de l'arbre moteur). Pour finir, son prix de 6590 euros est un atout qui sera lourd dans la balance...

Les plus

Les moins

-
Transmission
intégrale cohérente

- Volant réglable en hauteur

- Rayon de braquage efficace

- Vivacité au pilotage

- Vitesse de croisière très correcte

- Confort des suspensions

- Espace généreux

- Prix

- Look € copie €

- Finition asiatique

- Qualité perfectible

- Caractère survireur €j maîtriser

- Défaut de notoriété

Textes : François Rouger (Mac Rodgers)

Photos : Marc Le Trevou

(Article 38 du 06/10/2008)