

JIANSHE se met au buggy. Baja bien ? Baja fort !

Soumis par Mac Rodgers
15-04-2009

JIANSHE se met au buggy.

Baja bien ?

Baja fort !

RIDER CONCEPT, qui distribue des quads et des scooters asiatiques depuis 5ans, a choisi un nom évocateur pour commercialiser son dernier engin. Ce buggy, équipé par le connu et très bon moteur 400cc fabriqué par Jianshe, devra relever le défi du tout terrain pour que l'on puisse associer, sans être déçu, ce produit à l'illustre course transaméricaine que son nom évoque.

C'est le joli domaine de Montepaille (41) sur lequel Didier nous accueille, qui sera le témoin de cette démonstration.

Depuis que YAMAHA a resserré ses liens avec JIANSHE, nous pouvons espérer que le moteur fabriqué par le chinois atteint un niveau de technologie et de fabrication proche de l'original Yamaha. Ce bloc de 396cc donne satisfaction dans d'autres engins. Sa boîte séquentielle à embrayage semi automatique est très efficace et donne un réel agrément sportif au pilotage.

C'est donc avec plaisir que nous allons essayer ce buggy atypique qui nous est promis depuis un certain temps sur différents supports internet. Ce produit est distribué par le Rider Concept. L'appellation commerciale, Baja 450cc est un peu surestimée au niveau de la cylindrée, espérons que ce ne soit pas le cas au niveau du comportement en tout terrain.

Un look !

C'est sûr, ce buggy a de la gueule ! Le train avant gigantesque s'impose à la vue comme une promesse d'agressivité et d'efficacité. C'est bien entre ses mâchoires que ce buggy exhibe sa double

triangulation excentrée, de dimension et de conception hors normes.

Les tubes des triangles, et les biellettes de direction sont dimensionnés généralement. Tout est réglable et chaque articulation est montée sur rotule type à unibal à quip de graisseurs. Bel effort au niveau de la qualité de fabrication ! Toutefois il faudra prendre garde aux risques de grippage de ces éléments qui ne sont pas protégés de la poussière.

Autre bon point donner cette triangulation, les efforts subis dans l'axe de déplacement par ce train de grande taille, seront répartis sur le châssis, grâce à la branche arrière du triangle qui vient prendre appui dans l'axe du tube à longeron. Tout cela est mécaniquement fluide et devrait compenser les contraintes générées par la taille de ce train avant de près de deux mètres.

Le bumper avant qui unit les tubes de la calandre et du châssis protège efficacement les articulations mobiles ainsi que le boîtier de la carrosserie, lui aussi indéfectible.

Le point d'ancrage des gros amortisseurs réglables Fast ace de 590mm est déporté vers le bas et l'intérieur. Cela participe encore à l'agressivité du look et permet un débatement important qui sera vérifié.

La ligne est équilibrée, les éléments de plastique soulignent l'agressivité en proposant des angles vifs à la vue. Le petit toit de toile de couleur est original. Le châssis tubulaire semble très robuste de par la section et le nombre des tubes. Les garde-boue sont fixés efficacement sur le châssis. La peinture noire à chronoly qui le recouvre donne un aspect de finition tout à fait acceptable. Le plancher est percé de trous, bref, tout cela est parfaitement en relation avec l'utilisation tout terrain à laquelle cet engin invite. Le buggy est monté en 25x8x12 à l'avant et en 25x10x12 à l'arrière, seules les jantes aluminium sacrifient au look leur éventuelle fragilité en TT.

A l'arrière, c'est la même chanson : les amortisseurs sont la première chose que l'on

voitâ€ ! Ils sont Âˆnormes, 625mmâ€ ! Leur fixation ne souffre pas de critique, mÃ•me si les rotules d'articulation des bras tirÃˆs sont de dimension et de qualitÃˆ Âˆâ€ normalesâ€ Âˆ.

Dans ce grand buggy le mono cylindre 4T de 387cc paraÃˆt un peu perdu. Il est pourtant bien protÃˆgÃˆ dans son berceau au sein duquel il est fixÃˆ de faÃˆon rigide. Ce moteur semble supporter le montage sans silentbloc... C'est un choix qui se comprend compte tenu des contraintes que devrait alors encaisser le Âˆâ€ flexorâ€ Âˆ qui transmet la puissance du moteur au pont ÂˆquipÃˆ d'un diffÃˆrentiel. CÃ™tÃˆ refroidissement, un petit radiateur â€; huile assure le principal. Il est supplÃˆÃˆ par un deuxiÃˆme ventilateur placÃˆ Âˆgalement derriÃˆre les siÃˆges et chargÃˆ d'apporter le plus possible d'air frais au moteur. Bien que dÃˆventÃˆ, ce montage semble efficace.

Par contre le pot d'Ãˆchappement n'Ãˆtait plus d'origine, il est â€; parier que la copie est â€; revoir en ce qui concerne cet ÂˆlÃˆment, difficile â€; fiabiliser sur les buggies...

Le rÃˆservoir Âˆâ€ aluâ€ Âˆ (20l) a une capacitÃˆ suffisante, mÃ•me si la jauge ne fonctionnait plus sur notre engin d'essai, il est facile d'accÃˆs et ÂˆquipÃˆ d'un robinet de chaque cÃ™tÃˆ pour pallier aux devers. Il y a de la place pour accÃˆder â€; chaque ÂˆlÃˆment mÃˆcanique ou d'entretien, de ce point de vue, l'engin est adaptÃˆ â€; l'utilisation sportive. De plus, si vous renoncez au porte-bagages, une roue de secours est disponible en cas de crevaison. Par contre, l'attelage n'est utilisable que par une sangle, et les ceintures â€; enrouleur dÃˆtonnent avec le caractÃˆre tout terrain de l'engin. Les quatre freins â€; disque nous ont suffi pendant l'essai, mais nous dÃˆplorons, comme souvent, que le frein â€; main ne possÃˆde pas un Âˆtrier bien â€; lui. La connectique est correcte, elle est bien masquÃˆe mais mÃˆlange des connections Âˆtanches et d'autres qui ne le sont pas.

D'abord le collage !

Allez ! Il est temps d'embarquer !

L'exercice est aisé, le découpage du plat bord facilite la manœuvre ! Rien ne gêne ! Les sièges réglables permettent de trouver une position de conduite satisfaisante, même si je trouve le volant un peu haut et un peu loin. Le pédalier suspendu me convient tout à fait, il est à la bonne distance. Il est parier que les plus grands se trouveront loin du volant s'ils ne veulent pas avoir les jambes trop pliées. De plus, mon casque touche presque les arceaux au-dessus de ma tête...

Mais bref, c'est l'ergonomie, il s'agit de centimètres, et rien n'est déshabillé : la position de conduite est bonne.

Le starter est sous le siège, le moteur démarre sans rechigner. A noter : l'espace véritablement royal offert par cet engin. Impossible de se sentir confiné. Cale-pieds, compteur, petit mais visible, regroupant toutes les informations nécessaires, prise 12v, rien ne manque ! De plus, un original espace de rangement est aménagé à côté du volant ! Cela peut être très pratique à l'usage dans ces buggies où l'on ne sait jamais où poser les choses....

Allez ! J'ai cinq rapports à ma disposition pour faire avancer cet engin ! Le terrain de Montempaille m'attend de pied ferme !

La boîte de ce 400 est toujours aussi facile d'utilisation : je pousse le levier, le rapport est passé (mais pourquoi l'affichage me montre-t-il le rapport 2 ?). Accélération, je relâche la pédale, pousse encore le levier et le rapport suivant est enclenché... A l'usage, je relâche de moins en

moins l'accélérateur, tant les rapports peuvent se passer à la volée, en fonction de la vitesse prise.

De toute façon, vu le poids de l'engin, difficile d'attendre des performances ahurissantes. Le moteur est vaillant, surtout dans les tours, mais dans cet engin qui reste un quadricycle lourd, il ne faut pas lui demander l'impossible.

La piste en terre invite aux dérapages, et franchement à le faire ! Le buggy ne part en dérive que si vous le lui demandez, de façon saine, je dirais même tranquille...

Pour finir, je dois reconnaître que j'avais quelques craintes sur la capacité à tourner de l'engin. Un train avant si grand me semblait ne pouvoir qu'être sous-vireur. Franchement, ce n'est pas le cas. Même si ce buggy ne sera jamais un champion d'agilité ou du rayon de braquage, il n'est pas handicapé par sa taille en terme de pilotage. C'est sur la piste, votre plaisir ne sera limité que par la puissance disponible.

C'est franchissement, ce n'est pas à proprement parler le domaine de prédilection du BAJA... Sa taille, son poids, et le manque de couple à bas régime de son moteur, n'en font pas un champion dans ce domaine. Bien sûr, vous pouvez vous aventurer hors piste : mais ne partez pas seul en terrain trop difficile !

Beaucoup ont vu cet engin à sauter sur un tremplin chinois et se sont demandé si l'atterrissage était aussi impressionnant que le décollage...

Je les rassure de suite : Baja vole !

En effet, compte tenu de la taille des amortisseurs et de la conception du châssis, difficile de ne pas chercher les limites d'un tel buggy dans les capacités de sa

suspension...

D'abord un passage sur les Whoopsâ€ !

Epoustouflantâ€ !

Franchement, les nids de poules et les croisements de ponts sont avalÃ©s avec une aisance remarquableâ€ ! Les diffÃ©rences de niveaux sont absorbÃ©es par les amortisseurs, le buggy reste â€ plat sans talonner. Les trains roulants rendent les roues vÃ©ritablement indÃ©pendantes, et les passagers ne sentent absolument pas les inÃ©galitÃ©s flagrantes de la piste.

Sur les whoops, c'est un sans fauteâ€ !

Bon, vu l'efficacitÃ© de la suspension, il nous faut trouver une petite table de saut afin de vÃ©rifier que les chinois ne sont pas les seuls â€ faire joujou avec ce buggyâ€ !

Dans ce domaine, le Baja assureâ€ !
DÃ©collage sain, vol correct et atterrissage sÃ©curisant...

Pour finir, sur le plan des qualitÃ©s de l'amortissement, ce buggy est exempt de reprocheâ€ !

Difficile de le faire talonnerâ€ !

Conclusion

Au sein du marché du buggy qui s'effondre, il semble que nous pouvons cerner une véritable évolution vers des engins de plus en plus gros et imposants. Cette évolution porte en soi les germes d'un paradoxe incontournable. Comment conserver des qualités dynamiques satisfaisantes sur des engins de plus en plus lourds mais qui doivent être bridés sur 15KW ?

Parti d'un concept organisé autour de moteurs légers et donc de parties cycles aux performances limitées, le buggy de poche est maintenant pensé pour supporter des motorisations conséquentes. Sans parler du problème élémentaire que cela pose, les châssis répondent forcément par leur poids à l'augmentation des contraintes géométriques.

La baja 450 se place sur ce cheval sur ce paradoxe. Il est équipé d'un moteur de 400cc qui semble être la bonne cylindrée pour ce type de véhicule qui doit de toute façon être bridé sur route. Mais il présente un châssis qui peut logiquement supporter des contraintes bien supérieures à ce que ce moteur peut lui faire subir.

De ce fait, le Baja 450cc perd en agilité dynamique ce qu'il gagne en confort et en capacité d'amortissement.

Qu'en est-ce ? cela ne tient pas ! Avec cet engin, vous pourrez rouler à fond en toute sécurité !

Textes : François Rouger (Mac rodgers)

Photos : ?

(Article 41 du 01/03/2009)

