

Article 24 du 01/05/2007
Textes François ROUGER, photos Siam SIMON
(<http://www.bpaf.net/>)

La CBJ first ...
... Classe !



Hélas, il faut faire mentir cette photo... La CBJ first n'existe pour l'instant qu'à l'état de prototype unique. Jean Bever en est l'inventeur. Il espère bien aller au bout de son rêve, en faisant fabriquer cette petite merveille en Roumanie de façon à pouvoir la proposer sur notre territoire, aux alentours de 6500 euros.

Avant d'être un projet industriel, la CBJ first, c'est avant tout l'histoire d'un homme et de son inflexible énergie pour mettre en forme ses rêves automobiles...

Tout d'abord, pour tout buggyste un minimum érudit, Jean Bever, c'est une vieille connaissance... Habitué de la première heure des forums « buggies », Jean renseigne sans relâche et avec une amabilité jamais prise en défaut, les forumeurs « Bugxter » et « BPAF ». Jean, pour la plupart d'entre nous, c'est le « king du buggy », la référence en la matière, un professionnel passionné, habile et serviable qui vit essentiellement de la

vente des buggys toutes marques confondues que propose son enseigne Distribug (<http://www.distribug.com/>).

Jean, c'est une âme d'enfant, qui a une vision du loisir motorisé mûrie par toute une vie de compétition et de mécanique. Il rêve de construire des répliques miniatures de voitures célèbres et sportives. Mais Jean Bever, c'est aussi un esprit inventif, qui a passé sa vie sur les circuits de kart et qui a su impulser autour de lui, l'adhésion à sa passion des loisirs motorisés. Loin d'être isolé, et loin d'être un doux rêveur, c'est aussi la volonté de voir son projet industriel aboutir, qui pousse notre homme à assumer son désir de perfection. Déjà en 2002 il avait « inventé » une petite voiture et déposé un dossier d'homologation. Pas vraiment satisfait du résultat, Jean nous propose aujourd'hui l'aboutissement de son travail de huit mois : cette CBJ Firt que nous allons vous faire découvrir.



La CBJ first, c'est la reproduction en « petit » de « l'Ariel » cette voiture haut de gamme ultra sportive au look de formule un. Reproduction de la forme, bien sûr, mais bien au delà, reproduction de l'esprit dans un parti pris où « Small is beautiful »

Je vous le dis : Jean a réussi la gageure de permettre à son engin, de donner en « petit », le même type de sensations en termes d'esthétique et de pilotage que sa grande sœur l'Ariel, plus grande, plus puissante, mais tellement plus coûteuse...

La conception : une transformation suivie par plus de 2000 personnes !

Nous avons tous suivi sur les forums l'élaboration de cet engin atypique. Parti d'un châssis de 250 Xinling, Jean sait pertinemment où il veut arriver, mais chacun peut y aller de son conseil ou de son aide logistique pour trouver, qui une pièce, qui, un fabricant de moule polyester...

Franchement la construction de ce prototype apparaît autant comme une aventure humaine que technique.



Le résultat de ce long processus de maturation, c'est un véhicule beau, bien fini, homologuable dans la catégorie des quadricycles lourds à moteur.

L'engin

Nous avons à faire à un petit roadster homologué dans la même catégorie que les quads. D'un poids tournant autour de 250 kg, il est suffisamment léger pour que le moteur de 250cc procure des sensations en relation avec les mots « loisir » et « motorisé ».

La motorisation vient d'un quad SMC : il s'agit d'un bicylindre de 239cc quatre temps, à boîte mécanique 5 rapports, couplée avec un inverseur. Il développe 17cv. Le refroidissement est assuré par deux ventilateurs et un radiateur à huile positionné devant les pieds du pilote. A terme, le moteur sera un 300cc du même constructeur taïwanais, mais à refroidissement liquide, développant 20cv.



L'inverseur est entraîné par une chaîne réglable, et les roues par des cardans qui peuvent s'allonger pour compenser le débattement des amortisseurs.

D'une largeur de 148 cm à l'avant, 160 à l'arrière, et un entre axe de 180 cm, le bolide est équilibré et l'encombrement est tout à fait contenu pour « coller » au concept « d'engin de poche ».

Monté en 165x70x10 devant et 225x40x10 derrière, le bolide est fermement « collé » à la route par la surface adhérent au sol...

Le freinage est confié à deux disques à l'avant, et deux grands disques à l'arrière sur chaque arbre de roue. La suspension est assurée par des amortisseurs conventionnels associés à une double triangulation à l'avant et des bras tirés à l'arrière, rendant les 4 roues indépendantes. Toutefois le débattement reste contenu, ce buggy étant strictement réservé au goudron. La garde au sol n'est que de dix centimètres et procure cette sensation de rouler « à ras la route ».



Côté technique, Jean a tout prévu et le train arrière est réglable dans tous les plans (chasse/carrossage/pinçage). Cette biplace est née avec l'esprit sportif !

Le tableau de bord est spartiate : compteur de vitesse, température d'huile, interrupteurs de commande. Il manque toutefois un totalisateur de kilomètres.



L'embrayage hydraulique est commandé par un levier près du volant à main gauche. Les sièges baquets en plastique sont rigides mais réglable seulement pour le pilote, d'avant en arrière.

Bref, tout est prêt pour la mise en route et l'impatience grandit.

Les impressions

Un petit tour d'apprentissage est nécessaire avant de prendre le volant... D'abord parce qu'il s'agit d'un prototype et qu'il serait malvenu de détruire un engin valant autour de 40000 euros... Ensuite parce que Jean est légitimement stressé de nous mettre son bébé dans les mains, et enfin parce que conduire ce bolide n'est pas aussi aisé que cela... Il possède des caractéristiques telles, que sa prise en main ne s'improvise pas. Jean nous montre l'essentiel, et déjà, en tant que passager cela décoiffe ! Pas de différentiel, un freinage et une accélération « virils », et surtout un bruit sportif ! Les vitesses se passent à la volée et font monter le moteur en régime au fur et à mesure que la vitesse augmente. Les rapports se passent de façon séquentielle en poussant le levier à main droite. Cela a l'air facile quand on voit Jean le faire, mais je sais déjà qu'il faudra rester concentré tant l'engin paraît réactif !

A mon tour ! Il faut tout d'abord se glisser dans le poste de pilotage... Déjà le rythme cardiaque s'élève... Il faut laisser les jambes tendues, aller vers les pédales et laisser son bassin prendre sa place dans le baquet rigide et enveloppant. Le harnais est ajusté. C'est bientôt parti !



Passer la marche avant, débrayer au volant, pousser la première, embrayer progressivement : le buggy avance, le moteur prend rapidement de la vitesse, même si les pneus arrière ripent sur le goudron faute de différentiel. Il faut déjà passer la seconde, et surtout résister pour ne pas utiliser le pied gauche totalement inutile pour débrayer ! L'utiliser, c'est prendre le risque d'écraser le frein et de caler en pleine route !

Franchement, c'est un coup à prendre, car l'emploi du levier au volant n'est pas inné, et comme il tourne avec le volant (Jean le montera en fixe plus tard) il est nécessaire de rester concentré dans les manœuvres à basse vitesse.

Pour le reste... Comment vous dire ?... C'est un régal ! Avec un peu d'habitude et quelques coups de frein malvenus, le plaisir est immense ! L'engin est propulsé très rapidement à une vitesse grandement suffisante pour distiller des sensations de pilotage.

Première, seconde, troisième,... Tout se passe très vite, et lâcher le volant pour pousser le levier de sélection est un vrai plaisir, d'autant qu'il faut synchroniser avec le tirage de la commande de l'embrayage... c'est sportif, super !

La direction est un régal, c'est-à-dire qu'à un cm près vous faites un écart que l'absence de différentiel sait vous rappeler. L'engin va droit, et la direction est saine, mais chaque bosse du revêtement tend à vous faire aller d'un bord de la route à l'autre : il faut rester vigilant et conduire... que dis-je...PILOTER car l'utilisation des vitesses, la puissance du moteur, la vitesse atteinte, le comportement très rigide du châssis, l'ensemble est exigeant. Mais quel plaisir de ressentir avec 250cc des impressions que j'attribuais aux seules voitures de course.

La balade se poursuit, et le paysage belge est magnifique, les bâtisses se prêtent aux belles photos.





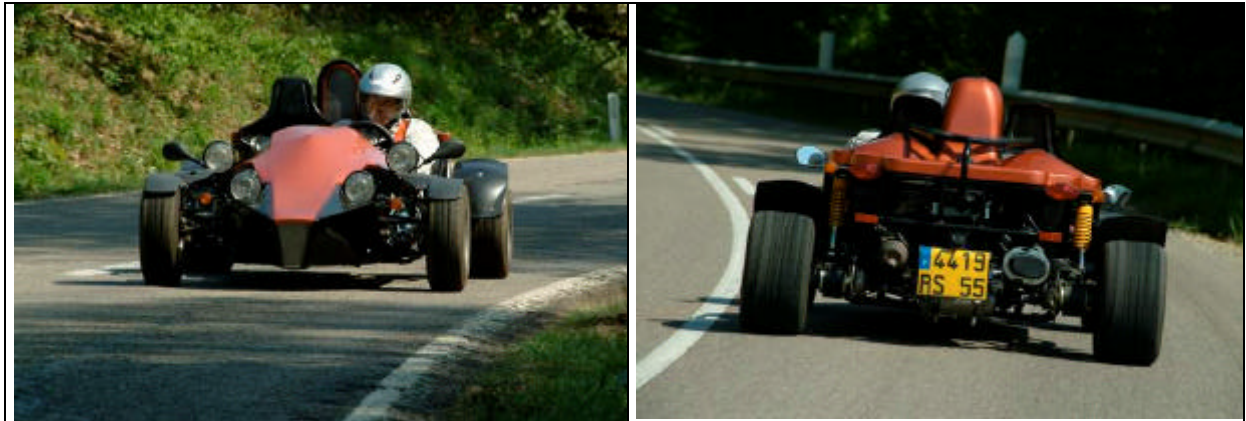
**Tout le monde se retourne sur nous, le temps est magnifique !
Franchement cette journée est très agréable, je prends confiance petit à petit.**



Maintenant il est temps de tenter de « pousser » un peu l'animal sans aller toutefois aux limites...

Des petits virages serrés, s'alignant les uns derrière les autres, sont le théâtre de notre essai. Les courbes s'enchaînent à un rythme de plus en plus élevé. D'abord sur le couple, car même en cinquième le CBJ a du souffle ! Il

repart sur un filet de gaz ! Du couple, de la souplesse, ce moteur a beaucoup de qualités.



**Il en faut, car la boîte séquentielle nous fait perdre quelque peu le fil des vitesses...Je tiens à utiliser la boîte, rentrer un rapport à l'attaque du virage sur un « double débrayage » qui met l'engin dans les tours... Le moteur répond parfaitement, ma monture semble faite pour cela...et moi aussi ...Soudain, je me prends pour Niki Lauda...
Franchement, l'engin mis en charge en courbe « tient » le pavé de façon étonnante. Seuls les amortisseurs arrière semblent demander grâce en laissant le châssis supporter tout l'effort demandé. Mais que cela est bon, de sentir l'acier vous prendre en charge, dans une rigidité qui peut tenir de**

l'équilibrisme. Plusieurs fois, je passe au même endroit pour le photographe et je me prends au jeu... Je rentre plus vite dans le virage, tente de ne pas couper l'accélération...Il faut arrêter cela ! Trop peur de casser l'engin de Jean, trop peur de l'overdose de « fun »...

Conclusion

Bien sûr, le confort est spartiate, bien sûr, les vitesses atteintes auront rarement dépassée les 100 km/h ; bien sûr, l'engin a encore quelques défauts (inverseur dur à la commande, embrayage compliqué à l'utilisation...), mais sur les 60 km parcourus au volant, je ne me suis jamais ennuyé et j'en redemande !

Un moteur coupleux et puissant, un poids léger, une boîte séquentielle, une direction très vive et directe, une garde au sol de Kart, c'est la recette pour faire de cet engin un pourvoyeur de plaisir à l'état pur.

Jean a réussi le pari de reproduire l'aspect d'une voiture de course bien sûr, mais il aussi su donner à son engin l'esprit sportif du pilotage qui procure tant de plaisir.

Je ne suis pourtant pas attiré par l'asphalte, étant plutôt tournés vers le tout terrain. Pourtant, je dis sans complaisance, que si cet engin est vendu en France ... J'en prendrai un !

