

TOUT L'UNIVERS DU QUAD ET DU BUGGY

LE MONDE DU
QUAD
MAGAZINE

LE MONDE DU **QUAD** MAGAZINE

www.lemondeduquad.com
N° 47 - août 2007 -

**100%
NOUVEAUTÉS**

TGB Oranger
Eton Vector 300
Suzuki KingQuad 450
Monnier MR400

15ème TRANSVALQUAD
Succès total !

BEL : 5,70 € - DOM : 5,90 € - MAR : 6,50 € - PORT : 0,90 € - CAN : 9,95 € CA

SPORT

Trophée de la Glisse
12h de Vassivière
6h de Goncourt

ÉVASION

Les écluses du Loiret
Des fennecs en Corse
Du Sud à Valloire

COMPARO BUGGY

Les gros cubes

L 19569 - 47 - F - 5,00 €



Après vous avoir présenté le nouveau Monnier MR 680 Rincon, voici le deuxième de la série : le Monnier MR400 Fourtrax. Comme son prédécesseur, ce nouveau venu dans la grande famille des homologués est un quad de base Honda, et c'est encore grâce à l'entreprise helvétique que nous pouvons à présent en jouir en toute légalité sur les voies ouvertes à la circulation. Et d'ailleurs, notre petit doigt nous dit que Monnier ne compte pas s'arrêter en si bon chemin...

Bientôt une gamme

Texte et Photos : Adrien Lantel



?

Pour ceux qui n'auraient pas eu l'opportunité de lire notre essai du Monnier MR680 (LMDQ n°45), je précise que la distribution des quads Monnier en France s'effectue par l'entreprise Euroboost (également en charge de la distribution des motos HM). Cette société se sert ensuite du réseau Honda pour la commercialisation finale des modèles. Tel le nouveau messie, Euroboost apporte donc au réseau un nouvel espoir de vente de quads. Et les premiers résultats sont plutôt encourageants :

en à peine 2 mois, une soixantaine de MR680 ont déjà trouvé acquéreur... D'ailleurs, Monnier a depuis décidé de doubler sa capacité de production afin de répondre à la demande.

Jouer la différence

On aurait pu penser que les suisses auraient tout misé sur le fer de lance de la gamme Honda. Avec des modifications en règle et parfaitement réalisées, l'homologation du Rincon

680 nous est apparue comme un modèle du genre. Et bien, il faut croire que le souci du détail soit une manie chez nos amis helvétiques... Le Fourtrax 400 a en effet bénéficié du même traitement de faveur, afin qu'il réussisse son examen de passage : esthétiquement, il ne s'en trouve pas enlaidi (malgré l'apparition du phare sur le guidon), au contraire, il jouit de quelques attraits supplémentaires. Comme toujours avec ce genre de machine (Honda), la position de conduite est naturelle et la prise en main est instinctive. Le MR400 est à la fois bien proportionné et confortable.

Nous voici donc prêts à partir pour un petit galop d'essai sur le terrain d'Olivier Rebufie, ancien champion du monde d'enduro ayant posé

« Avec ce nouveau modèle, Monnier confirme son expertise dans l'homologation des quads Honda »



ses tétines dans la région d'Aubazine (19). Dès les premiers tours de roues, le caractère sain de la machine est immédiatement perceptible. Le MR400 répond à la moindre sollicitation du pilote et les roues iront se poser là où vous le souhaitez. Evidemment, le moteur 397cc n'est pas un foudre de guerre mais sa puissance est déjà suffisante pour se jouer de la plupart des situations. En fait, la position longitudinale du moulin confère à l'engin un couple appréciable et disponible en toute circonstance. Cette disposition, différente de celle que l'on retrouve sur la plupart des quads, permet en effet un alignement direct des arbres vers les trains avant et arrière, ceci améliorant l'efficacité de la transmission. En pratique, on appréciera

surtout la progressivité avec laquelle le moteur du MR400 délivre sa puissance. A noter d'ailleurs qu'aucun bridage moteur n'est intervenu pour rendre le Fourtrax homologable; l'action seule du catalyseur à l'échappement (afin de répondre aux normes

de pollution) a suffi pour ramener le MR sous le seuil fatidique des 20cv. Coté vitesse de pointe, nous avons flirté avec les 80 km/h mais la machine ayant 2km au compteur, on peut espérer un peu plus...

❶ **BIEN PRATIQUE**, le coffre de rangement, situé à l'arrière du quad, n'en reste pas moins assez petit.

❷ **UN ATTELAGE** est proposé de série sur le MR400

❸ **LE SYSTÈME DE PASSAGE DE VITESSE (SHIFT) EST ENFANTIN**... En mode ESP, comme sur le MR630, il vous suffit d'appuyer sur les flèches pour monter ou descendre les vitesses.

❹ **HOMOLOGATION OBLIGE**, un gros phare prend place sur le guidon.

Avantage, l'éclairage devient directionnel. On aperçoit sur ce phare, les témoins de clignotants et de feu de route.

❺ **L'ÉCHAPPEMENT** devient disgracieux mais il répond aux normes d'anti-pollution nécessaires pour l'homologation.

❻ **LA JAUGE À ESSENCE** est visible d'un simple coup d'œil. Elle garde le défaut d'être peu précise.

❼ **ESP OU AUTO, 4X2 OU 4X4**, sur le Monnier MR400, c'est à vous de choisir en fonction des besoins du moment.





CARACTÉRISTIQUES

MONNIER MR 400

DIMENSIONS

Lxlh	2031x1114x1147mm
Hauteur de selle	823mm
Poids	254 kg
Garde au sol mini	184mm
Empattement	1246mm
Pneus AV/AR	24x8-12/24x10-11
Réservoir d'essence	14,4 l

MOTEUR

Type	Monocylindre 4T, refroidissement par air
Cylindrée	397cc
Démarrage	électrique
Boîte de vitesses	Séquentielle hydromécanique (mode auto ou ESP) + M.A
Entraînement	Cardan (4x4 / 4x2)

PARTIE CYCLE

Suspension AV/AR	Double triangle indépendant (débt : 150mm) / Mono amortisseur (débt : 150mm)
Frein AV / AR	double tambour hydraulique étanche / tambour mécanique étanche

SON PRIX

Tarif	9 990 Euros (garantie 2 ans)
-------	------------------------------

LES +

- Comportement
- Polyvalence
- Boîte séquentielle

LES -

- Prix

Comme le Rincon, le Fourtrax bénéficie d'une boîte séquentielle très facile d'utilisation ; seul l'étagement est différent, avec 5 rapports sur le MR400, contre 3 sur le MR680. Mode ESP ou mode auto, c'est vous qui choisissez... Evidemment, le mode auto sera bien souvent privilégié. Restent quelques situations où le pilote appréciera de choisir lui-même son régime moteur : conduite un peu sportive (même si l'engin ne se destine pas du tout à ce genre d'exercice !) ou travaux. Dans ce cas, ce sera à vous de monter ou descendre les rapports par une simple pression sur un bouton (flèche en haut ou flèche en bas). En mode auto, le passage de vitesse se fera, comme son nom l'indique, automatiquement, et même si il est un peu plus perceptible que sur le 680, il s'effectue en douceur si bien que le pilote aura parfois l'impression d'être au guidon d'un quad à variateur.

Au fur et à mesure de notre essai, les aptitudes au travail du MR400 nous apparaissent évidentes. Outre le couple toujours disponible (et le choix entre l'ESP et l'auto), l'engin est pré-équipé d'un système d'attelage (avec le faisceau électrique et la prise européenne) et bénéficie d'une garde au sol relativement généreuse (grâce à une monte de pneus adéquate et des jantes de 12" à l'avant et de 11" à l'arrière).

Evidemment, on pourrait regretter, sur le papier, un élément : le freinage est confié à des tambours ! « Bizarre » diront les uns, « indigne d'une grande marque » diront les autres. Peut-être... Toujours est-il qu'à l'usage, nous n'avons jamais eu à nous plaindre de leur efficacité.

Enfin, terminons par ce qui est venu s'ajouter au modèle de base et qui apporte, selon

nous un plus à l'engin : 1- le phare homologué, placé sur le guidon, devient directionnel. Comme pour le MR680, il est d'ailleurs possible, en option, de demander à son concessionnaire d'activer les 3 optiques de concert et ainsi de profiter d'un éclairage optimal. 2- un blocage de direction fait son apparition (peu esthétique mais très pratique).

Monnier 2^{ème} du nom

Ce MR400 est, comme son grand frère le MR680, bien né - disons plutôt - bien modifié -. Les adeptes du modèle d'origine ne pourront que saluer son arrivée puisqu'ils pourront dorénavant en profiter partout en toute légalité.

Une fois de plus, l'homologation Monnier n'enlève rien et apporte un gros plus ! Seul son prix (9990 Euros) pourrait rebuter le futur acquéreur. La catégorie des 400cc bénéficie en effet d'une concurrence active et même si les autres modèles ne jouissent pas de la même technologie embarquée, ils se présentent bien souvent à un prix inférieur. Encore une fois, tout dépend de ce que vous attendez de votre machine...

Une chose est sûre : ce second Monnier va encore être accueilli à bras ouvert par le réseau. Si Honda n'encourage toujours pas ces initiatives d'homologation, elle laisse la liberté à Monnier de les faire. Et c'est tant mieux ! 2 modèles sont maintenant homologués, bientôt un 3^{ème} avec le Fourtrax 250 ES et même peut-être les 500 à terme... Toute la gamme utilitaire Honda sera ainsi disponible en Monnier, pour le plus grand plaisir des concessionnaires et des utilisateurs...