

[> Home](#) | [Essai quad](#) | [TRITON](#) | [Outback 400 4x4](#)

mis en ligne le : samedi 04 décembre 2010

TRITON Outback 400 4x4

Le Triton Outback 400 passe en mode 4x4

Texte : David | Photos : Eric



Réactions (0)

Envoyer par email

Imprimer

Grossir / réduire le texte

Garantie et Prix

- 2 ans pièces et M.O, km illimité
- 6190 €

[Acheter](#) [Assurer](#)

Fiche technique

Moteur : monocylindre 4T, refroidi par eau, simple ACT, 4 soupapes
Cylindrée : 359 cm³
Puissance maxi : 20 ch
Alimentation : carburateur
Mise en route : démarreur électrique
Embrayage : automatique
Boîte : gamme courte, longue, marche ar
Transmission finale : cardan 4x4 débrayable
Suspension av. : Dual arm; **ar.** : Dual arm
Frein av. : Disques; **ar.** : Disque
Pneu av. : 25x8-12; **ar.** : 25x10-12
Réservoir essence : 16,6 litres
Longueur : 2060 mm
Poids à sec : 304 kg
Empattement : 1260 mm
Garde au sol : 270 mm
Homologation :
Coloris : Noir

Version bonifiée du modèle 300 cc, l'Outback 400 L de Triton se devait de proposer une transmission intégrale pour intégrer définitivement la famille des baroudeurs. C'est chose faite en cette fin d'année 2010 avec la sortie du Triton Outback 400 4x4 qui reprend les caractéristiques de son homologue à propulsion et se pare, comme son nom l'indique, de roues avant motrices débrayables avec blocage du différentiel. Suivez nous pour une balade au guidon de ce quad très attachant.

Après avoir lancé et assuré la gestion depuis 2003 des quads Taiwanais TRITON depuis 2003, l'importateur REACTION a passé le relais à MOTANA France. Motana est un acteur important sur le marché du 2 roues, distribuant la marque Derbi mais également les vélos à assistance électrique Gepida. Pour renforcer sa gamme quad composée de quatre machines aussi variées que le Baja 400, l'Enduro 450R et le Roadster 450R (route)...Motana France commercialise désormais un nouvel Outback 400 équipé de 4 roues motrices avec blocage du différentiel. Nous avons testé cet engin entre routes sinueuses et longs chemins boueux afin de vous livrer notre verdict.

Visite guidée

Esthétiquement, ce nouvel Outback reprend les caractéristiques de son jumeau à deux roues motrices. Nous retrouvons donc une allure générale plutôt classique plutôt bien mise en valeur par des arêtes franches et un avant agressif rehaussé par la présence d'un imposant bumper. Ce Triton est d'ailleurs bien équipé pour un quad de cette cylindrée. Il dispose en effet de deux porte-paquets tubulaires, d'un rangement sur l'aile droite, d'un bouchon de réservoir fermant à clé monté sur charnière. Notons également la présence de marche-pieds passager, d'un frein de parking, d'un tableau de bord digital complet (compte-tours, odomètre, jauge à essence...) et enfin d'un treuil

Equipement de série

Porte-paquets avant
 Porte-paquets arrière
 Gamme courte/longue
 Marche arrière
 Tableau de bord digital complet
 Commande deux/quatre roues motrices
 Totaliseur total
 Totaliseur partiel
 Bumper avant
 Treuil
 Jauge à essence
 Compte-tours
 Warning
 Voyant transmission
 Suspensions indépendantes
 Démarreur électrique
 Marche-pieds rehaussés
 Rangement aile gauche
 Réservoir fermant à clé sur charnière

électrique qui se commande à main gauche.

**Importateur / Distributeur**

TRITON

Motana-France
 Parc Technologique, 10 av. Ampère
 78180 _ Montigny le Bretonneux
 Tel : 01 30 14 70 70
 Fax : 01 30 14 70 55

infos@motana.fr

Concurrents**ADLY 320U**

➔ Voir | Comparer | Essai

Arctic Cat 425 H1 EFI

➔ Voir | Comparer

TGB 450 SE

➔ Voir | Comparer | Essai

TGB 525 SL 2010

➔ Voir | Comparer

TGB Blade 550 LT

➔ Voir | Comparer | Essai

Yamaha Grizzly 550

➔ Voir | Comparer | Essai

Visite guidée

Esthétiquement, ce nouvel Outback reprend les caractéristiques de son jumeau à deux roues motrices. Nous retrouvons donc une allure générale plutôt classique plutôt bien mise en valeur par des arêtes franches et un avant agressif rehaussé par la présence d'un imposant bumper. Ce Triton est d'ailleurs bien équipé pour un quad de cette cylindrée. Il dispose en effet de deux porte-paquets tubulaires, d'un rangement sur l'aile droite, d'un bouchon de réservoir fermant à clé monté sur charnière. Notons également la présence de marche-pieds passager, d'un frein de parking, d'un tableau de bord digital complet (compte-tours, odomètre, jauge à essence...) et enfin d'un treuil électrique qui se commande à main gauche.

Triton la petite bête qui monte

Malgré des équipements aussi complets qu'utiles, le Triton Outback souffrait jusqu' alors d'une importante carence à savoir l'absence de transmission intégrale. Le mal est réparé avec cette version qui dispose donc de quatre roues motrices débrayables via un bouton poussoir électrique situé au pouce droit. Cette commande cumule d'ailleurs deux fonctions puisqu'il est également possible d'activer un loquet afin de bloquer le différentiel avant. Ainsi configuré, il est possible de passer l'ensemble de la puissance de traction aux deux roues avant afin de se sortir des pièges les plus vicieux. Le Triton est donc bien plus à l'aise pour s'attaquer aux chemins difficiles et autres grimpettes techniques. D'ailleurs, il peut également profiter de sa gamme courte ou longue pour s'adapter aux différentes situations et s'appuyer sur ses amortisseurs indépendants pour garder un maximum de contact avec le terrain et augmenter sa garde au sol.

Tout est bon dans le Triton ?

Avant d'atteindre notre zone de test, les premiers kilomètres à dos de Triton se déroulent sur route ouverte. Un peu de ville et de routes plus rapides nous permettent d'apprécier la position de conduite naturelle qui oblige le conducteur à piloter le buste bien droit. Le monocylindre vertical de 359 cc se montre vif au démarrage puis fait preuve d'une belle linéarité pour atteindre un bon 85 km/h chrono. Si le bruit est un peu trop présent sur les régimes intermédiaires, les vibrations sont parfaitement filtrées et la partie cycle tient bien le cap. Le confort de selle est dans la bonne moyenne et celui des suspensions va rapidement être mis a contribution puisque nous attaquons le


chemin qui mène à la piste d'essai. Quelques flaques d'eau passées à vive allure nous permettent d'apprécier l'efficacité de la protection contre les projections. La machine affiche une bonne neutralité en ligne droite mais il faudra un peu de poigne pour tourner le guidon à faible allure. Ni trop imposant ni trop confiné, le gabarit du Triton rassurera les non-initiés mais il ne constituera pas un frein aux quadeurs plus aguerris. Le constat est peu moins flatteur pour le passager qui manquera d'un peu de place à bord pour se sentir totalement libre.


Les amortisseurs indépendants « font le boulot » en absorbant efficacement les aspérités du terrain tout en conservant une stabilité rassurante en courbe. Cette rigueur est d'autant plus surprenante que les voies nous semblaient un peu étroites à première vue.

Conclusion

Avec sa gueule de baroudeur et ses nombreux équipements, le Triton Outback se devait de passer à la transmission intégrale pour parachever le tableau. C'est chose faite avec ce modèle plein de charme qui reprend des solutions classiques qui fonctionnent plutôt bien. Malgré quelques détails de finition en retrait et une marche arrière qu'il faudra passer en douceur, l'Outback est une machine passe partout qui vous séduira par son moteur plaisant et sa partie cycle rassurante.



 Moteur polyvalent
Design des jantes
Gabarit pour tous
Confort

 Passage marche arrière capricieux
Certains détails de finition

 Moteur : 8/10
Partie-cycle : 7/10
Esthétique : 7/10
Équipement : 8/10

Vitesse maxi : nc

Note Finale : **7,5/10**

 voir toutes les photos (19)  fiche technique

Réaction(s) (0)