

Texte original : Fabrizio Villa
Essayeurs : Fabrizio Villa et Fabio Scotti
Photo : Monica Il Grande

DESCRIPTION



Après avoir vu le Joymax (NdT : chez nous, le GTS) à différents salons, le moment est venu de l'essayer sur route. C'est un 250 absolument intéressant par ses caractéristiques et son équipement, qui le devient encore plus en tenant compte de son prix pour le moins attirant. Un montant qui ne permettrait pas de s'offrir certains 125 italiens ou japonais. On ne sait pas s'il s'agit d'une vente à perte, en tout cas Sym est une marque dont on entendra parler plus souvent dans les prochaines années. En association avec Hyundai, elle constitue le groupe Sanyang Industry, une "global compay" fondée en 1954, dont le siège est à Taïwan, et les usines en Chine et au Viêt-Nam. Depuis 2005 elle distribue directement (NdT : en Italie) ses produits à travers la filiale Sanyang Italie, dotée d'un centre de style et chargée de la gestion des pièces détachées.



Une entreprise qui vise une croissance rapide et dont les progrès ne devraient pas tarder, si le moteur de 565 cm³ présenté à l'Eicma (NdT : salon de Milan 2006) se voit habillé d'un beau "costume".



Pour revenir au Joymax 250, il ne s'agit pas d'un scooter réalisé à l'économie, au contraire, de plus il est accueillant pour deux personnes, sans pour autant se monter trop encombrant pour se déplacer en ville, capable donc de satisfaire une grande partie de la clientèle.



CONCURRENCE

Le Joymax 250 s'inscrit dans le segment "confort économique", moins cher que lui on ne trouve que le Linhai Main Street 250, tandis que les Daelim SQ 250 et Kymco Grand Dink 250 sont offerts à des prix similaires. Un peu plus cher on trouve le toujours valide Honda Foresight tandis qu'avec le Kymco Xciting 250 on avoisine les prix des véhicules les plus vendus, avec lesquels, à bien regarder, le Joymax a tous les arguments pour se mesurer.



Aujourd'hui (04/10/06) tous les scooters cités sont homologués Euro 2, Joymax compris, donc sur le point d'être renouvelés (ou abandonnés) dans l'année, laissant augurer des remises avantageuses.



LIGNE

On a vu la première ébauche à Milan en 2003, passant à la version semi-définitive de l'Intermot en 2004, alors que l'arrivée sur le marché italien ne date que de l'année dernière, à l'occasion de l'ouverture de la filiale italienne. Une ligne qui apparaît aujourd'hui à peine un peu datée, mais discrètement originale, caractérisée par le double phare avant superposé, et le grand groupe arrière à LED. Les volumes avant et arrière sont plutôt bien proportionnés. Il n'y a que la bande latérale chromée pour "alourdir" un peu, même si elle offre une protection utile contre les petits contacts quotidiens. Soigné et peu apparent le carter moteur, plus visible le pot, avec une grille anticalorique qui, pour une fois, ne s'en remet pas aux chromes.

Quatre couleurs : noir, bleu cobalt, anthracite et argent. (NdT : en Italie...)

FINITIONS

Surement supérieures aux attentes, en réalité c'est le prix qui tend à les dévaloriser, alors que le jugement serait positif même pour une facture supérieure. Les plastiques paraissent solides, bien vernis, avec des accostages "européens" si ce n'est japonais, signe que la collaboration avec Honda dans les années soixante, et le voisinage du secteur auto (Hyundai) ont laissé leur trace. On ne déplore que quelques vis visibles, quelques trous en trop dans la zone des poignées et les colliers visibles des leviers au guidon.

TABLEAU DE BORD

A la fois complet et immédiatement lisible, c'est ce que l'on peut dire du mélange analogique/digital que l'on trouve, un peu bas, devant le guidon. Le tachymètre à double graduation sur la gauche et le compte-tours à droite, flanquent le cadran central portant l'emblème Sym et les voyants lumineux. Aux traditionnels témoins d'éclairage, de charge batterie insuffisante, de vidange prévue et de réserve de carburant, s'ajoutent ceux de l'**ouverture de selle**, des **antibrouillards** et de **béquille latérale déployée**. Juste en-dessous, l'écran digital qui indique l'heure, les totalisateurs kilométriques général et partiel et la représentation par segment du niveau de carburant et de la température du liquide de refroidissement. Les boutons de réglage et les flèches des indicateurs de direction complètent le tout.

COMMANDES

Peu de choses à dire sur les commandes au guidon, sinon qu'elles fonctionnent correctement et que la possibilité d'éteindre les phares est conservée. Sous le guidon, dans une position pas particulièrement pratique, deux boutons poussoirs permettent d'activer les **antibrouillards** et les feux de détresse. Sur le côté se trouve la serrure du contact, sans transpondeur, mais dotée d'un volet métallique antivol. Le blocage de direction se fait par la clé de contact, qui permet aussi d'ouvrir, sans se salir les mains, le bouchon du réservoir (12 litres) qui se trouve à l'arrière du tablier. Dommage que la clé vienne au contact du genou du conducteur, comme nous le verrons dans le test sur route.

Les rétroviseurs sont fixés sur la carrosserie, ils ont de longs bras et une ample superficie optique pour offrir une bonne visibilité, et peuvent se replier, sans perdre le réglage, pour se garer dans des lieux étroits.

EQUIPEMENT

Unique parmi les scooters, la présence des phares antibrouillards dans la carrosserie antérieure, ainsi que celle d'un porte-gobelet dans le tunnel central. Dommage que les premiers soient décidément mal réglés et le second presque inutilisable sauf à l'arrêt, couvercle relevé.

Autre solution unique, mais cette fois vraiment utile, les **repose-pieds passager**, qui s'ouvrent d'une pression du pied sur le bouton : on ne se salit pas les mains et on monte en un instant. De même que le **bouchon de réservoir** commandé à distance, il s'agit de solutions inspirées du secteur automobile.

Les indispensables rangements sont effectivement nombreux, mais ne brillent pas par leur capacité. Un **petit rangement** voisine avec le porte-gobelet du tunnel, un portillon à ouverture par pression sur le côté gauche du tableau de bord cache un **vide-poche** pour des clés, un téléphone et pas grand chose d'autre, pendant que le grand portillon du tablier cache un espace utile, au maximum, pour une paire de gants d'hiver.

Sur un scooter doté de tant d'astuces, il est étonnant de trouver une **serrure** sur le flanc arrière pour ouvrir la selle (NdT : ce reproche n'a plus cours sur les modèle 2007). Cette dernière se soulève et reste en place grâce à un petit vérin, qui en même temps prend de la place en position fermée. Du volume supplémentaire est "soustrait" par de pourtant utiles rangements latéraux, alors que dans la partie centrale, moquettée, trouve place, au millimètre, un casque intégral, non modulaire. Il reste de la place pour un ensemble imperméable compact, mais pas pour un attaché case, par contre le coffre est **éclairé**, et l'éclairage peut être coupé à l'aide

de l'interrupteur voisin.

Dans la partie avant, deux crochets devraient permettre d'accrocher deux casques à l'extérieur, opération cependant difficile, surtout avec des intégraux. D'autre espace pour les bagages peut être obtenu en fixant une plaque à la poignée/porte paquet arrière ou en exploitant la zone du tunnel.

Aucun problème pour utiliser les béquilles, vu aussi le poids contenu du scooter, avec la latérale qui coupe l'allumage du moteur et dispose d'un **voyant** au tableau de bord. Dommage : il manque le frein de stationnement.

PARTIE CYCLE

Il s'agit d'une solution scootéristique classique, avec moteur oscillant, cadre tubulaire, et roues de 13 pouces. Pour le poids et les dimensions nous sommes au niveau du Honda Forza, donc parmi les plus "sompptueux", il arrive en fait à **2165mm** de long et **870mm** de large avec un empattement de **1495mm** et un poids de **173kg**. La selle est à **750mm**, elle ne devrait donc pas causer de problèmes pour poser les deux pieds par terre. De la **fourche** téléhydraulique à déport arrière, le diamètre et la course ne sont pas communiqués (NdT : **35 et 88mm** selon scooter-infos), tandis qu'à l'arrière on trouve non pas un mono amortisseur comme indiqué dans la fiche technique, mais une traditionnelle paire d'**amortisseurs** réglables.

Les roues de **13 pouces** sont chaussées de pneus tubeless Maxxis de 110/90 et 130/70, respectivement devant et derrière.

Le système de freinage est de type combiné (le levier gauche commande un piston avant et la pince arrière, celui de droite l'autre piston de l'étrier avant) et se base sur un disque avant de 240mm et un arrière de 220, les deux à étrier double piston.

MOTEUR

La différence entre un "assembleur" et un "constructeur" se fait souvent par le moteur et dans le cas présent il s'agit d'une unité entièrement conçue et réalisée chez Sym.

Un monocylindre incliné vers l'avant, avec transmission CVT, simple ACT, à refroidissement liquide et d'une cylindrée effective de 250,6 cm³. Le cylindre avec traitement céramique et la culasse à quatre soupapes sont alimentés par un classique carburateur et le propulseur est pour l'instant homologué Euro2. (NdT : comme vous le savez, depuis est arrivée l'injection/Euro3). Les prestations fournies sont dans la moyenne de la catégorie avec 15,4kW à 7500 tours et 21,6Nm à 6500 tours annoncés. Pas de données officielles par contre sur la vitesse et la consommation, dont nous parlerons lors de l'essai sur route.

NdT : pour la version EFI, Sym annonce (sur sym-italia.it) 17,2kW, ce qui représente un progrès sensible...

CONCLUSION STATIQUE

Un produit "traditionnel", mais qui s'inscrit avec quelques éléments d'originalité sur le segment des scooters "confort", où il est en position de bien figurer même au delà du prix d'achat séduisant. Il excelle en fait par les équipements, alors que les compartiments de rangement ne soulèvent pas l'enthousiasme. Nous attendons de le voir à l'œuvre dans l'essai dynamique, pour tirer les conclusions.

Texte original : Fabrizio Villa

Photos : Monica Il Grande

Texte original : Fabrizio Villa
Essayeurs : Fabrizio Villa, Fabio Scotti
Photo : Monica Il Grande

ESSAI SUR ROUTE



Confort et agrément de conduite l'ont voulu ainsi, presque sans m'en rendre compte, le kilométrage de l'essai a atteint 2600 km. Entre autre, des trajets principalement extra urbains et autoroutiers, avec de longs moments à la vitesse maximale, donc dans un contexte pas du tout en harmonie avec la cylindrée.



POSITION EN SELLE

Le tunnel est relativement encombrant, mais s'enjambe sans difficulté et l'on s'installe sur une selle bien rembourrée et conformée, à seulement 750 mm du sol, qui permet à presque tous de poser le talon à terre, grâce aussi aux marchepieds évasés.



Une fois installé, on peut adopter les deux positions typiques des scooters "confort", avec les jambes allongées sur les parties inclinées des marchepieds et le dos à peine penché en arrière, ou l'échine droite et les jambes à angle droit. En revanche qui a les jambes longues ne pourra les étendre entièrement et pourra subir quelques contacts avec le tablier, en particulier avec la clé de contact qui mériterait une autre disposition, par souci également de sécurité passive. Le guidon est compact, pas trop haut et assez rapproché. L'instrumentation est bien visible, mais un peu éloignée, les commandes au guidon ne réservent pas de surprises et si l'on ne veut pas oublier d'allumer les phares, il faut laisser le bouton sur "On". Plus malcommodes sont les interrupteurs de feux de détresse et d'antibrouillards, dont l'usage n'est qu'occasionnel.



Domage que pour ouvrir la boîte à gants il faille enlever la clé de contact, même chose pour accéder au coffre sous selle, plus rapide donc le portillon latéral à ressort. Sur notre exemplaire manquait la prise de courant, dont la présence était pourtant indiqué sur le manuel d'utilisation. Les miroirs rétroviseurs sont grands et réglables en agissant sur la surface optique.



Le passager trouvera géniaux les repose-pieds "automatiques", il suffit d'appuyer sur le bouton chromé, le repose-pied se déplie, à ce moment on appuie son pied, enfourche la selle avec l'autre pied, déploie l'autre repose-pied et l'affaire est faite.



Une fois assis, on apprécie la forme de la selle, la bonne prise sur la poignée de maintien et l'éloignement correct des repose-pieds, le décroché de la selle n'est pas excessif. Autre "gadget" que l'on apprécie beaucoup à l'usage quotidien : l'ouverture du bouchon de carburant, qui s'actionne en tournant la clé de contact, avec le bouton qui surgit grâce à un ressort. Un support le soutient sans gêner le remplissage et pour refermer il suffit d'appuyer pour qu'il retourne à sa place. Étant donnée la position diagonale, il faut faire un peu attention lors du remplissage, mais on s'y habitue vite.

EN VILLE

Comme ses collègues du créneau "confort", il n'a pas les dimensions pour se faufiler partout, mais permet de voyager plus à l'aise et détendu par rapport aux scooters "compacts" et c'est là une première indication pour guider votre choix dans une direction ou dans l'autre.

Si vous choisissez la commodité, le Joymax ne vous décevra pas si ce n'est par la course réduite de sa fourche, alors que les amortisseurs, pour économiques qu'ils soient, réussissent le test des pavés avec un résultat dans la norme. Même l'accélération est dans la moyenne des "deux et demi", on perd peut-être quelques mètres sur les plus performants, mais dans le trafic ils ne font sûrement pas la différence. Du reste la maniabilité est optimale, et les roues de 13 pouces font peu sentir le poids du scooter qui se déplace avec agilité dans le trafic, n'étant gêné que dans le plus dense, en partie par le rayon de braquage perfectible. Le freinage de type combiné est très progressif, pratique dans les freinages normaux, mais requiert une certaine énergie et l'usage des deux leviers pour les arrêts d'urgence, en échange le blocage des roues ne survient pas prématurément et ceci est positif.

La protection face aux agents atmosphériques est réduite, le pare brise est en fait plutôt compact, laissant découverts les mains et les bras, c'est un peu mieux pour le tablier, que des déflecteurs latéraux ne gêneraient pas.

SUR ROUTE

Comme dit précédemment, la position est pratique, on peut allonger modérément les jambes et le petit dossier soulage dignement le dos, tous éléments favorables pour de brèves excursions ou pour se rendre commodément au travail en affrontant quelques dizaines de kilomètres.. En pareils cas, le propulseur de 250cm³ fait la différence par rapport aux cylindrées inférieures, offrant une vigueur supérieure aux régimes intermédiaires, facilitant les dépassements et permettant de voyager à la vitesse maximale permise sur les voies rapides, sans forcer.

La partie cycle se montre neutre et rassurante, mettant immédiatement en confiance. L'inscription en courbe est rapide, mais éloignée du sous-virage et on peut opérer rapidement des corrections de trajectoire, même sur l'angle. Sur parcours mixte il est donc facile et sain, tandis que sur parcours rapide il se montre à peine moins stable que ses collègues à grandes roues, mais toujours sûr.

Quand la vitesse augmente, il est nécessaire d'appliquer une force plus grande aux leviers, en utilisant de préférence les deux, mais leur comportement progressif finit par être bénéfique, minimisant les blocages indésirables et évitant d'affoler la fourche, un peu faible, qui lors des freinages brutaux produit quelques bruits parasites dans sa partie supérieure.

Discrets sont les amortisseurs, en usage solo, alors qu'à deux, peut-être un peu lourds, ils tendent un peu à s'assoir et à être trop lents en détente.

Le passager ainsi voyage à son aise et la position rehaussée lui permet de jouir du paysage, sans trop souffrir de la pression de l'air.

Discrète est la luminosité du phare avant, très efficace l'élément arrière, alors que les antibrouillards déçoivent, parce qu'ils n'éclairent qu'à quelques mètres du scooter, trop peu même en cas de brouillard.

AUTOROUTE

Ce n'est le lieu de prédilection d'aucun 250, qui se retrouvent "obligés" de se déplacer avec le moteur toujours à la limite. La vitesse **maximale** est en fait à peine supérieure à 130 km/h annoncés (123 km/h sur notre TomTom Rider), avec un certain "élan". Difficile de voyager couramment à plus de 120 km/h, compte tenu des faux plats, vents et turbulences. Cependant, presque la moitié de notre essai a été effectué sur autoroute et, sans trop d'éclat, le Joymax se montre un compagnon pratique et résistant. Il a su se défendre même sur les difficiles courbes de l'autoroute Serravalle, avouant seulement une inévitable légèreté du train avant auquel on peut remédier en évitant de "s'accrocher" au guidon et en augmentant la précharge des suspensions arrière. A la vitesse maximale, en ligne droite, il est parfaitement stable, tandis qu'en grande courbe, quelques légères

ondulations sont inévitables mais, c'est incroyable quand on y pense, cela signifie que l'on voyage déjà au-delà des limites légales...

Quant aux freins, eh bien oui, dans ce contexte une puissance supérieure ne serait pas malvenue, mais il faudrait aussi de meilleures suspensions, peut-être rigidifier le cadre et ainsi nous aurions un autre scooter, à un autre prix...

La protection aérodynamique est suffisante, surtout en été, mais contre la pluie et le froid, particulièrement en hiver, elle pourrait être meilleure, ainsi sans bouleversements un plexiglas légèrement plus grand et des déflecteurs latéraux amélioreraient sûrement la situation.

CONSOMMATION ET COUTS

Nous avons déjà parlé du prix d'achat, quant aux consommations de carburant, elles sont plus ou moins dans la moyenne de la catégorie, même si la moyenne relevée pourrait induire en erreur. Les 21,47 km/l de moyenne relevés pendant l'essai (NdT : soit 4,66 l/100) ne sont pas du tout représentatifs puisque une grande partie du parcours a été accompli en poussant le moteur à fond sur l'autoroute. Dans ces conditions on parcourt en fait 18 km/l (NdT : 5,55 l/100) alors que la meilleure consommation a été de 25,18 km/l (NdT : soit 3,98 l/100), donc une moyenne effective d'environ 23-24 km/l (NdT 4,35l-4,17l) est sûrement plus crédible en usage quotidien. Plus "pressant" le tableau d'entretien : le premier changement d'huile est en effet prévu dès 300km (ou un mois) et à cette occasion a lieu la première révision (d'habitude, c'est à 1000 km) Les rendez-vous avec l'atelier ont ensuite lieu tous les 3000 km (ou 3 mois), avec renouvellement de l'huile moteur et les contrôles mineurs. Tous les 6000 km on change le filtre à air, on nettoie le filtre à huile et on effectue les contrôles importants. Tous les 12000 km (ou 12 mois) c'est le moment de remplacer bougie, courroie, poulies et liquide de refroidissement. Le changement de l'huile de transmission bouscule un peu ce schéma : il est à effectuer tous les 5000 km.

CONCLUSION DYNAMIQUE

Il se conduit avec aisance dès les premiers kilomètres, est suffisamment maniable dans le trafic sans se trouver hors jeu sur l'autoroute et en parcours mixte il est aussi amusant.

La position en selle est pratique, pour le passager également, ainsi on peut prévoir de belles sorties, à parcourir sans crainte.

Freins et suspensions sont des composants un peu économiques. Ils font discrètement leur travail, mais il ne faut pas trop demander, la moyenne de la catégorie n'est pas loin. Le freinage combiné offre ainsi une gestion facilitée et exempte de dangereux phénomènes de blocage, un avantage par rapport aux systèmes plus performants, mais aussi plus difficile à gérer.

CONCLUSION

Parfois un prix "trop concurrentiel" finit par donner des soupçons, qui se révèlent absolument infondés dans le cas du Joymax 250. A la lumière de l'essai il est en fait difficile de trouver un autre 250 avec le même rapport qualité/prix. Que ce soit du point de vue construction et équipement ou du point de vue dynamique. Le jugement final est donc absolument positif, et pas seulement pour le prix.

Texte original : Fabrizio Villa

Essayeurs : Fabrizio Villa, Fabio Scotti

Photos : Monica Il Grande