

essai utilisateur Alp 800

Soumis par chidrum16
22-08-2010

â€ Essai utilisateur ALP SAITING 800

â€ â€

L'Alp 800, le BPAF vous l'aurait fait découvrir dans sa version de pré-série, lors d'un essai chez ALP Import, à l'automne 2008. C'est aujourd'hui sa version commercialisée, dont nous vous proposons de lire l'essai réalisé par l'un de ses utilisateurs.

Généralités

Ce buggy, fabriqué par l'usine chinoise Saiting (scooters et vélos électrique notamment) est importé en France par Alp Import, lequel est à l'origine du projet et a participé à son traitement au développement du buggy.

Il vient compléter la gamme qui comprenait notamment un 650 cc bi cylindres.

â€

La motorisation de type automobile est la même que celle présente sur le 800 Ginomoto, un trois cylindres injection multipoints, de lointaine origine Suzuki.

â€

Le prototype essayé par le BPAF fin 2008 a globalement peu évolué, hormis les largeurs de voies ramenées à 1,60 mètre pour être plus à l'aise dans nos chemins.

â€

Les défauts des premières séries, livrées mi 2009, ont été rapidement corrigés par Alp, notamment la qualité et le montage des roulements de fusées AR, le volant, le positionnement du calculateur trop exposé à l'humidité, le renforcement des triangles AR, la qualité des sièges ...

â€

Toujours par rapport aux premiers modèles livrés, on notera, indépendamment des modifications citées avant, les évolutions suivantes :

- déplacement du réservoir, qui devient au passage cylindrique, devant la benne et perte de la jauge de bord

- passage du ventilateur à l'arrière du buggy à l'emplacement de l'ancien réservoir

- disparition des biellettes de renfort de la jambe Mc Pherson qui bridaient trop la suspension AR selon

Principales caractéristiques techniques

â€

Moteur : 3 cylindres injection 6 soupapes - 796 cc - refroidissement liquide

Injection : électronique multipoint Bosch Motronic (ancienne génération)

Boite de vitesse : 4 rapports + MA + différentiel

Transmission : roues AR par cardans

Puissance : 15 KW en version CEE

29.5 KW en version libre (sur circuit/voies privées)

Couple : 65 N.m à 3000 - 4000 tr/mn

Suspensions : indépendantes

triangles superposés à l'AV

simples triangles inférieurs et faux Mc Pherson à l'AR

débattements AV/AR : environ 130/150 mm

Freins : 4 disques hydrauliques

Roues/pneus : 4 jantes alliage de 14, pneus 27 x 10 x 14

Direction : à crÃˆmaillÃˆre

Dimensions : L 2,680 m (sans le pare buffle)

à l 1,60 m

h 1,50 m

Garde au sol : 30 cm

Poids : 480 kg ; sec

Empattement : 1,700 m

RÃˆservoir : 30 l (rÃˆservoir principal 20 l + secondaire 10 l)

Essai statique

Aspect gÃˆnÃˆral

Ce buggy a une Ãˆbonne bouille sympathiqueÃˆ Ãˆ qui nÃˆest pas sans rappeler certains buggies des annÃˆes 80.

Vu de lÃˆarriÃˆre il se donne de faux air de RZR avec sa benne haute et ses feux relevÃˆs.

La qualitÃˆ des ÃˆlÃˆments de carrosserie (moulage), leur dÃˆcoupage et ajustement de mÃˆme que la peinture seront jugÃˆs (trop) grossiÃˆre par des acquÃˆreurs exigeants.

La benne relevable (pour lÃˆaccÃˆs ; la mÃˆcanique) et facile Ãˆ charger, sera apprÃˆciÃˆe par les randonneurs ou raideurs.

Elle peut facilement être démontée mais supposera de repositionner des feux et clignotants sur le châssis.

Un pare buffle intégrant une platine porte treuil est fourni et ravira les baroudeurs qui pourront ainsi y fixer leur accessoire préféré.

Poste de pilotage

On trouve 2 sièges baquets (équipés de harnais) réglables en longueur et inclinaison. Un plancher en aluminium à court de l'AV et l'AR du buggy.

Un volant, maintenant de bonne qualité, prolonge une colonne de direction réglable en hauteur qui supporte le commodo des phares et clignotants.

Le pédalier est de type karting, avec des pédales fixes au plancher et articulées; leur base. On regrettera toutefois le manque de place pour poser son pied gauche.

Le tableau de bord en résine est minimaliste et accueille un bloc compteur comportant également une jauge de température, une jauge d'essence, un compte tour, le kilométrage total (km ou miles) et un compteur horaire.

On note également e d'un gros bouton rouge pour le klaxon. Pas de fonction de km partiel ni d'horloge et la d'essence n'est pas raccordée faute de capteur dans le réservoir, c'est regrettable.

Compartiment moteur/câblage

La connectique du faisceau de l'injection électronique est saine, ce qui n'est pas le cas de celle du reste du faisceau, bien qu'également de type automobile.

à

Le moteur est solidement fixé sur de gros silentblocs, idem pour le silencieux d'échappement de type moto/quad.

à

Tout est à sa place ; l'exception des fusibles et relais qui sont en vrac et pas vraiment protégés. Un effort aurait pu être de ce côté.

Châssis

Le châssis a visiblement été conçu pour résister à un usage sévère. Les soudures sont de qualité très acceptable que le même soin n'ait pas été donné à la peinture et à la préparation des aciers, le buggy a déjà des points de

à

Le train AV est réglable en carrossage (rotules inférieures et supérieures) et en pincement (parallélisme). Le carrossage du train AR est également réglable.

â€

Tous les Ã“lÃ“ments (fusÃ“es, rotules, freins, Ã“)â€ proviennent de lÃ“automobile et sont donc largement surdimensionnÃ“s. Les triangles sont tous munis de graisseurs.

â€

Le passage des câ€bles, gaines et leurs fixations gagneraient â€j Ã“tre amÃ“liorÃ“s.

Enfin, pour les initiÃ“s, ALP annonce remplacer les roulements dÃ“origine par des modÃ“les de marque SKF avant la livraison.â€

Essai dynamiqueâ€

Contact, le 3 cylindres dÃ“marre au quart de tour sans starter â€j actionner grÃ“ce â€j lÃ“injection Ã“lectronique. Le bruit est agrÃ“able et assez logiquement typÃ“ automobile.

Sur routeâ€

Aller on oublie sa berline aseptisÃ“e bardÃ“e dÃ“aides â€j la conduite et oÃ“ tout se manÃ“uvre avec le petit doigt, retour au minimum 40 ans en arriÃ“re.

â€

La direction plutÃ“t directe (moins de 2 tours de butÃ“e â€j buÃ“e) se manÃ“uvre sans trop forcer, les vitesses passent bien, la commande de boite est agrÃ“able avec un dÃ“battement de levier court

â€

Le freinage sans assistance demande Ã“ du jarretâ€ Ã“ . La course est rÃ“duite mais quand on appuie ce quÃ“il faut Ã“a fr bien

â€

OÃ“ Ã“a se gÃ“ste cÃ“est en matiÃ“re de tenue de routeâ€ :

La combinaison des pneus ballons dÃ“origine â€j gros crampons et du jeu important au point milieu de la direction, comme sur beaucoup de buggies, vous renvoie â€j la tenue de route des voitures des annÃ“es 50/60, je vous avais prÃ“venus.

En dÃ“autres termes, cÃ“est plutÃ“t imprÃ“cis et Ã“ flottantâ€ Ã“ au dÃ“but, mÃ“me si on sÃ“y habitue assez vite.

â€

Un rÃ“glage du jeu Ã“ dÃ“entre dentsâ€ Ã“ de la direction et une monte en pneus TT Ã“ platsâ€ Ã“ radiauxâ€ devraient amÃ“liorer la situation et notamment la prÃ“cision du train avant.

Ce dernier demandera un rÃ“glage de carrossage nÃ“gatif pour ceux qui souhaitent compenser la forte prise de carrossage positif en charge.

LÃ“amortissement de qualitÃ“ chinoise, dans ces conditions, donne satisfaction. Le buggy vire plutÃ“t bien grÃ“ce au diffÃ“ren

arrivée et est confortable.

â€

La vitesse de pointe est rapidement atteinte avec le pont court et d'une manière générale le buggy permet de s'intégrer sans problème à la circulation automobile.

En tout terrainâ€

Confortable, pas trop bruyant, de dimensions compactes ce buggy est dans son élément en randonnée.

â€

La garde au sol autorise le franchissement et les orniers sans trop craindre de se poser et la motricité est bonne avec les pneus agricoles.

On constate également que les angles d'attaque, de sortie ainsi que l'angle ventral ont été pensés pour le franchissement.

â€

Le pont court permet d'exploiter au mieux le moteur sans avoir à changer en permanence de rapport. Le franchissement et l'attaque de montées, même hard, se font sans appréhension grâce à la disponibilité du moteur.

â€

Sur piste ou chemins, en conduite rapide, on retrouve le défaut noté sur route, amplifié par le terrain avec en prime, des amortisseurs et un train avant pas très à l'aise en conduite rapide. Le poids non suspendu important participe lui aussi au phénomène, les trains roulants, on l'a vu, provenant de l'automobile.

â€ â€ â€

Enfin ne lui demandez pas trop de sauter ni de faire du circuit d'endurance, il n'a pas été conçu pour ça et saura vous le rappeler et quand cela deviendra à limite, l'empattement court, utile en d'autres circonstances, n'arrangera toujours pas les choses.

Conclusion

Les plus :

Compact et robuste - poste de pilotage largement réglable (volant dossier, assise) - dimensionnement du châssis et des périphériques - moteur 800 cc à injection - faible consommation - capacités de franchissement - roues de 14 - direction directe ± présence de graisseurs sur toutes les articulations - trains AV et AR réglables

Les moins :

Qualité insuffisante des éléments de carrosserie et peinture/finitions - amortissement en TT/piste (amortisseurs AV en particulier) - tenue de route avec les pneus d'origine - géométrie du train AV - équipement du tableau de bord à cheval pas de place pour poser le pied gauche dans le poste de pilotage

Pour qui :

De préférence les adeptes de la randonnée ou du raid (prévoir dans ce dernier cas de changer les amortisseurs par de l'adaptable de type EMC) mais aussi pourquoi pas, pour les adeptes du tuning qui voudraient en faire un street road

Pour les adeptes du trialisme, l'absence de blocage de différentiel imposera de soigner les trajectoires et les transferts de masse sous peine de rester bloqué.

Chridum16 â€ â€ â€