

Essai du BPAF : le 250 ALP biplace

Soumis par Mac Rodgers
20-07-2005

Essai du BPAF : le 250 ALP biplace

Merci à Peggy TAPIA et Lionel LAURENT d'ALP d'avoir permis cet essai.

Souvenez vous ! La première fois que j'avais vu l'engin en photo, j'avais parlé d'un châssis similaire au 175 Dazon et d'un moteur LIFAN (Moteur sous licence Honda)–

Le premier contact me donne raison. L'engin ressemble bel et bien au Dazon et le moteur est bien celui annoncé. Mais la ressemblance s'arrête là, car ce buggy est bel et bien ORIGINAL !

Il est fabriqué dans une usine chinoise que le BPAF n'avait pas encore répertoriée.

Sur le papier

Moteur 244.3cc, 4T, refroidissement par eau,

Châssis tubulaire

Peinture epoxy cuite au four

Démarrage électrique,

Transmission par courroie avec variateur, et inverseur marche Avt/Arr,

Dim L,I,H, 230*138*145 Poids 245kg- Vitesse max 90km/h

Pneus Av 19*7-8; Arr 22*10-10

A l'arrêt

L'engin a fière allure. Sa présentation est loin d'être prétentieuse. Il donne une impression de robustesse et de simplicité. La peinture epoxy lui donne une robe d'aspect plus mat que le Dazon pourtant de la même couleur.

Les phares carrés lui confèrent un aspect rustique qui est contrebalancé par l'élégance du pot inox IXIL. De ce point de vue, l'ensemble peut paraître un peu déséquilibré, les responsables ALP travaillent d'ailleurs à améliorer le look de leur bébé, pour lui donner un identité plus en rapport avec ses ambitions : Un sabot prolongé par une petite calandre est à l'étude.

Le volant attire de suite le regard ; Il est en effet des plus réussis au niveau visuel, donnant un aspect de sérieux et de sportivité. Le tableau de bord est équipé d'un cadran de vitesse L E D dont la lecture au soleil n'est pas des plus facile. Toutefois le tableau de bord est complet -Clignotant, Phares, changeur code/phare, avertisseur (rappel ! Cela change du Dazon), coupe circuit-, malgré l'absence d'un indicateur de température du circuit de refroidissement. A noter que l'emplacement de la commande des clignotants rends ceux-ci plus accessible que ceux du Dazon.

Les dimensions relevées et ressenties

Largeur hors tout pneus ; pneus :

A l'avant : 142

A l'arrière : 123

L'ALP a peu près le même gabarit que le 175 DZ, mais il gagne malgré tout 10 bons centimètres de plus de largeur d'épaulés (100cm aux coudes/Dazon 86)

Mais surtout, la différence d'empattement avant /arr , très sensible pour le Dazon, est imperceptible pour l'ALP.

Pour conclure, je dirais que la présentation de l'ALP reste sérieuse sans être flatteuse. A côté le Dazon a une bouille plus sympathique, et le Bug rider PGO est beaucoup plus soucieux de son esthétique que ne l'est l'ALP. Des progrès à fournir donc, mais qui sont apparemment prévus puisque Lionel et Peggy repartent en Chine pour améliorer les choses.

Pour ma part, l'essentiel n'est pas l'aspect esthétique. La beauté d'un objet réside aussi dans son efficacité.

De plus

Assurément, c'est le berceau arrière qui fait l'originalité de ce produit. Un double tube part de l'articulation du bras oscillant pour se terminer en 5 branches autour du moyeu arrière de chaque roue.

Tout cela respire la robustesse, et la simplicité.
Comparativement, le berceau de mon Dazon 175 paraît très léger, bien qu'en tube carré.

De fait, les roulements arrière se trouvent désormais très près de l'axe de la roue, ce qui devrait diminuer les contraintes sur ceux-ci.

De plus, Lionel affirme (je n'ai pas dû monter), que les roues ne prennent plus de jeu de fait que l'arbre avec lequel elles sont solidaire n'est plus conique. Une fois les 50 premiers kilomètres effectués le resserrage des roues suffit à caler le train arrière.

Le train avant ressemble beaucoup à celui du Dazon, les biellettes de direction semblent usinées dans un métal de meilleure qualité, mais restent à mon goût, encore trop légères.

Lionel apprend que le train avant est monté avec deux roulements plats séparés par une entretoise qui améliore la stabilité du serrage de l'ensemble.

Les amortisseurs paraissent les mêmes que ceux montés sur le Dazon

L'engin est freiné par un disque à l'arrière (le même étrier que celui du 660 Yam Raptor, pour ceux qui connaissent) et deux à l'avant. Il est dommage de ne pas retrouver le réglage différentiel avant /arr du Dazon - Ici le réglage concerne les trois disques.

Jolis sièges classiques bicolores réglables, Par contre, des garde-boues dont l'aspect ne présente pas une bonne tenue dans le temps.

Les ceintures sont plus larges que sur le 175 DZ. Les rétroviseurs ont l'air bien fixés et ne sont pas déréglés pendant l'essai.

Le moteur est refroidi par le radiateur fixé au dessus des sièges. L'emplacement paraît adapté à la fonction - Lionel me fait remarquer

qu'une sonde thermique est montée sur le radiateur à la livraison, mais qu'il sera nécessaire de retourner le radiateur pour qu'elle soit opérationnelle (montée côté départ d'eau !). Un kit de mise à niveau est prévu, en attendant, le ventilateur tourne dès le contact enclenché.

Je remarque alors que les chinois ont protégé le filetage du bouchon de réservoir carburant lors de mise en peinture – L'absence il n'y a pas d'époxy, cela se voit !!

Le pot est magnifique, de très belle facture, livré débridable. Le reste, couronne, inverseur, double chaîne, etc – est conventionnel. pour ceux possédant un Dazon.

Ca roule !

Je monte à côté de Lionel et laisse Mme Tapia en compagnie de mes

amis. La place est plus importante que dans le 175 DZ, mais on reste à la dimension de poche. J'aime cette sensation de confinement qui me rapproche immédiatement de la compétition à moteur !

Les sensations données par l'inverseur et le variateur sont les mêmes que sur mon engin. Rien à dire ! L'habitacle vibre moins que celui de mon engin, j'arrive même à distinguer une vibration spécifique vers le réservoir qui sera jugulée tout à l'heure par l'ajustement d'un silentbloc. Globalement, et cela sera vrai pour tout l'essai, l'engin est très confortable comparativement au Dazon et vibre moins que les 150 PGO que j'ai conduits. Hormis celui d'Eric qui est comparable à l'ALP en terme de confort d'utilisation vibratoire.

Le ronflement est agréable et Lionel quitte ma cour : Direction : mon terrain de jeu ! Des chemins charentais à perte de vue au milieu des champs et des bois.

Je perçois la différence de puissance. C'est sûr : 250cc poussent plus que 175cc.

Lionel n'est pas proprement parler une ablette, et moi non plus. La puissance de l'engin est suffisante pour me donner rapidement une sensation de vitesse.

Le compteur monte en empruntant la petite route goudronnée qui mène aux chemins de calcaire. Je connais la route par cœur, et j'ai pleins de repères. Le compteur monte à 75, il doit être juste. Il faut déjà prendre un virage, et je découvre que Lionel n'est pas pour amuser la galerie. On arrive beaucoup plus vite qu'avec le 175 ! Et il ne ralentit pas !

Je m'attends aux chocs liés au contact avec le chemin d'fonctionnement - Et là je suis vraiment scié ! Lionel ne lève pas le pied d'un millimètre, et l'engin garde le cap d'une façon très saine - Un petit coup de volant, et il se remet droit. Nous filons à une allure que je n'ai jamais atteinte dans ce chemin - Mon appréhension est passée, le confort que procure ce berceau est sidérant ! Le bug ne saute pas sur les obstacles, il les avale - Je suis en train de me demander quoi je dois cette sensation : La compétence de pilote de Lionel ou les qualités intrinsèques du bug ?

Sûrement les deux - Passé le petit village, nous nous engageons dans les bois, et là je m'espère qu'il va ralentir - Le chemin que nous abordons est plein d'ornières, Je constate alors que Lionel est un vrai pilote - Et que cet engin permet une vraie conduite sportive - Je compare les gestes du conducteur aux sensations que me procurent les actions de l'engin - C'est sportif ! Lionel est concentré, mais cela reste jouable (A cette vitesse avec le mien, j'aurais dû tout casser -)

On sort du bois en descendant un chemin dans lequel j'ai failli me mettre à minable avec le 175, on va aussi vite, mais Lionel me parle avec une seule main sur le volant - Je suis assez effaré !

Il ralentit, s'arrête, et me propose de prendre le volant -

Je m'installe, le siège est réglable, mais les grands seront mieux à leur aise que les petits - (Je suis petit !) J'ai les jambes un peu fléchies - position parfaite du bas - mais mes bras doivent se tendre pour que je puisse poser les mains sur le beau volant en conservant le dos calé au siège. Bref, il manque 5cm à la colonne de direction - (j'espère que vous reverrez cela !)

Les commandes sont identiques à toutes celles que l'on connaît, en route !

Miracle ! Je ne sais pas pourquoi cette direction est un velours, dans la mesure ou la conception ne me semble pas différente de celle de la concurrence, mais je vous assure que ce train avant est un régal. Le volant ne tremble pas, il n'a pas tendance à vous échapper des mains et pas trop de vibrations parasites entre vos mains et la route – Cela reste un buggy, on est en relation étroite avec le terrain, mais de fait on beaucoup plus agréable que tous les buggys conduits jusqu'alors – (4 PGO 150, 1DZ175)

Je me laisse un peu aller, c'est un régal d'en avoir sous le pied – Je ne pousserai jamais l'engin à ses limites, mais je peux me rendre compte que la puissance est là. Je suis beaucoup plus vite qu'avec le mien, dans des conditions de sécurité sans rapports. Le fun est aussi au rendez vous ! J'aborde un virage avec une trajectoire sous vireuse persuadé que l'engin va dériver – que nenni ! Je dois rectifier la trajectoire au milieu du virage pour ne pas trop manger l'intérieur, et l'engin, bonne patte, réponds – Ca part un peu en travers, mais revient droit des que je remets les gaz ! Les pneus cross accrochent bien, la direction est ultra précise !

D'après Lionel, c'est surtout au berceau arrière, qui gomme les soubresauts, que la direction se voit tant améliorer.

On s'arrête dire bonjour à mes copains exploitants, et j'en profite pour constater que les durites sont tièdes, celle de départ n'est vraiment pas chaude, le gros radiateur est efficace ! On a roulé une heure, pas de chauffe, rien ! Lionel me certifie que l'engin que je conduis est identique à celui qu'il livre, celui-ci a 100 km –

Conclusion

Cet essai au volant me ravi, et me convainc beaucoup plus que l'engin à l'arrêt !

Pas facile d'mettre une critique (si ce n'est la position de conduite li aux bras trop tendus).

Il faut dire que je suis fan du concept buggy de poche, que cet engin constitue un peu l'aboutissement de ce qui peut être proposé dans ce segment. J'aurai probablement été convaincu par l'essai du Bug Rider 250 – Mais justement ! Maintenant c'est sûr, le PGO a un concurrent sérieux en la personne de l'ALP 250 –

Reste à améliorer l'esthétique et quelques détails.

Mais ce qui est certain c'est que l'ALP a une avance considérable dans un domaine où PGO est nul : c'est le contact avec le client !

Peggy et Lionel sont hyper disponibles, et ils sont membres B PAF maintenant, n'hésitez pas à les contacter de notre part ! Vous aurez quelqu'un à vos côtés pour vous aider dans vos éventuels problèmes.

De la même façon, l'usine chinoise améliore constamment le produit en fonction des conseils de nos amis importateurs.

Mon avis est que l'ALP vend un engin qui répond à l'attente des buggystes en matière de puissance et de plaisir de conduite. Cet engin peut se rapprocher d'une évolution du 250 Dazon, avec un châssis plus pointu (plus léger et avec un berceau inédit), sans problème de chauffe apparent, avec des périphériques adaptés à l'usage que nous voulons en faire (livré avec des galets légers, un pot Ixil, et la possibilité d'un variateur optionnel).

Bref cet engin m'attend de rentrer dans la galerie B PAF et sera présenté au BPAF show du 02 octobre aux sables d'Olonne.

Dernière chose le numéro de tel d'ALP :04 74 54 11 24 et 06 84 63 00 76