

## Carter Interceptor GTR 250 : la Sym(der) mobile

Soumis par Mac Rodgers  
10-06-2007

### Carter Interceptor GTR 250 : la Sym(der) mobile

Au BPAF nous pensons que des engins à la taille contenue, animés par un moteur de cylindrée raisonnable, ont un avenir certain dans le segment du buggy de poche. Il faut pour cela que la machine reste vive et alerte, au comportement à fun mais sûr, et d'une construction soignée qui augure d'une bonne fiabilité.

Force est de constater que peu de machines peuvent être estampillées irrécusablement vis-à-vis de ces deux critères. A nous de positionner ce nouveau buggy sur notre échelle de valeur.

Ce nouveau modèle de buggy qui sera commercialisé via la société DISALCO, est née d'une collaboration entre deux grandes entreprises. Une marque américaine installée depuis longtemps sur le segment du buggy : la CARTER, et une enseigne taïwanaise, la SYM, bien connue pour l'excellence de ses moteurs.

De fait, ce modèle est assemblé en Chine, mais conçu par les Américains et motorisé par la SYM, tranche en terme de qualité perçue si on le compare avec certains buggies chinois qui circulent. Peinture, assemblage, visserie, qualité des matériaux et des périphériques sont des paramètres tendant à donner confiance.

On sort du buggy chinois pour à toucher au buggy taïwanais - La marche est perceptible. Sera-t-elle salutaire ?

A l'arrêt

Il s'agit d'un

buggy de taille assez raisonnable à compte tenu de ce que nous avons vu dernièrement. Avec 150 cm de large à l'avant, et 162 cm à l'arrière pour les trains roulants, l'ensemble est assez équilibré, et le look est aussi. Toutefois, l'arrière est tant plus large que l'avant, cela donne un aspect un peu lourd au buggy vu de profil. Rien de grave ! Car les plastiques noirs relèvent avantageusement la ligne de l'engin, et les phares équipés d'ampoules européennes (enfin !) soulignent l'identité du buggy en lui donnant une bouille particulière. Bref, pour le look, c'est plutôt réussi.

## Côté technique

Le train avant ressemble beaucoup à celui du PGO, c'est un Mac Pherson conventionnel qui remplit son office sur d'autres buggies avec bonheur.

Reste qu'ici les roues sont plus hautes (23x7x10) et que les contraintes seront donc supérieures.

À l'arrière, il s'agit de doubles triangulations servies par des amortisseurs de grande taille, qui rendent les roues complètement indépendantes.

La transmission est assurée par une chaîne en sortie d'inverseur (celui-ci est intégré au moteur) qui entraîne le différentiel (on dirait plus un visco-coupleur) dans lequel les cardans sont emboîtés.

Ce choix, transmission primaire par chaîne et secondaire par cardan, est un peu compliqué, mais est déjà utilisé sur nombre d'engins sans reproche particulier.

Le freinage est assuré par des disques à l'avant (les grandes roues permettent d'en loger un de dimension correcte) et l'arrière est équipé d'un disque unique de bonne taille qui agit sur l'arbre.

### Le moteur

Ce buggy est animé par un moteur 250cc qui est à la hauteur de sa tâche : c'est celui monté par SYM dans nombre de ses quads. Il est de bonne facture, le variateur est bien ventilé. C'est ce monocylindre qui est l'enjeu de la collaboration SYM/CARTER. L'inverseur est intégré au bas moteur, la commande se fait par une tringle reliée à un levier entre les sièges. Dommage que celle-ci soient mal guidée et ait nécessité plusieurs réglages sur notre engin d'essai.

Franchement, ce moteur, c'est la bonne surprise sur cet engin ! Cela change des blocs propulseurs chinois poussifs et peu performants. On a affaire ici à un engin aux prestations dynamiques qui sont comparables à celles rendues par le Kymco équipant le PGO BR 250.

Reste que le refroidissement est confié à un radiateur monté en position latérale et qu'il est assez déventé. Même si d'autres engins sont montés ainsi et n'ont pas connu de problème de chauffe (BR250 mono place), on aurait préféré que la sonde soit reliée à un cadran permettant de lire la température plutôt qu'au voyant de surchauffe sur le compteur de vitesse.

### L'environnement

Il faut admettre que c'est là que le GTR fait fort. L'embarquement, et surtout la sortie du véhicule, sont rendus un peu difficile par la ceinture de caisse assez haute. Mais en contre partie, la sécurité est optimale, puisque les bras sont à l'intérieur des arceaux. On ne peut pas tout avoir, et certains se trouveront quelque peu gênés par cette limitation aux coudes. La commande du starter sous le

siège : parfait ! Les warning sous le tableau de bord avec une vraie commande – Le tableau de bord complet, avec un compte tour intégré au compteur de vitesse – C'est largement plus que ce que nous proposent habituellement les chinois.

L'engin est équipé d'une boule d'attelage et d'un vaste porte bagages pouvant charger 100 kg, bon point. Et même si l'alignement n'est pas parfaitement respecté, le montage de l'ensemble donne confiance.

La visserie est toute en qualité 8/8, et les plastiques, ainsi que nombre d'éléments sont de qualité alternative par rapport à ce que nous connaissons. Les graisseurs, pas tous accessibles hélas, sont européens, les soudures (en tout cas les plus visibles) sont polies, la peinture paraît de qualité. La fixation des garde-boue est sérieuse et propre, les jantes en alu sont rutilantes. Certains branchements électriques sont équipés de boîtiers à lances – Beaucoup d'indices concourent à prouver que ce buggy est bien de conception taiwanaise plutôt que chinoise.

Pourtant, certains

d'ails nous sautent aux yeux et sont en complte rupture avec le sentiment de qualit perue jusqualors. Tout n'est pas rose, certains caoutchoucs de protection ont tendance à tenir en force, le frein a main sera vite inoprant vu sa conception (comme sur beaucoup de buggies asiatiques) et la belle boite à air est complment inaccessible sans forcer, du fait de son positionnement sous le porte bagages. Le filtre à air, c'est pour la vie ?

Autre point noir :

Le réservoir d'essence trapézoidal de 18l en position basse derrière le siège est d'un remplissage malaisé. Mais surtout le robinet d'essence dont il est équipé est placé trop bas, près de la route. Il se cassera lors de notre essai, accroché par les hautes herbes ou par une motte de terre—Dommage, car les gros pneus mixtes à arrière (25x10x10) donnent à l'engin une garde au sol tout fait appréciable de 24 à 26 cm— Seul le sabot de protection de la couronne/différentiel descend à 18 cm.

En route !

Nous sommes tous

impatients de monter à bord, et une fois installés, nous retrouvons une ambiance à buggy de poche à satisfaisante. Les sièges sont réglables d'avant en arrière, Je trouve facilement ma place. Le volant, à l'aspect flatteur, tombe bien dans la main. Hélas, le siège est d'un fond, et je ne mesure que 1.68 m— Y a-t-il des asiatiques plus grands que moi ? Parce qu'ici, c'est chose courante— Il faut que le levier de commande d'inverseur soit au point mort pour d'marrer. Pourquoi pas ? Sur notre engin d'essai, la tringle de commande de l'inverseur, reliée au levier entre les sièges, est mal réglée, alors que la commande en elle-même, paraît douce et efficace. Le compteur intègre un voyant de point mort et marche arrière ainsi que le compte tour. Dommage qu'il ne soit pas plus visible. Le contacteur allume automatiquement les phares en position à veilleuse à. Le coupe circuit est un bouton à retour : impossible de l'oublier en position à off à, bon point ! A noter : le passager pourra être gêné par le bloc de commande du frein à main, dont les angles sont un peu trop saillants.

On tourne la clef et le

bruit du moteur est prometteur. Un peu trop présent au début de certains, mais personnellement j'aime assez quand le bruit est joli, et à il est ! Pas de claquement de vilebrequin et autre bruit mécanique inquiétant.

Le moteur est très

vif, le buggy d'marre comme une balle si on le lui demande ! Sur le bton de l'atelier, les roues arrière crissent à l'accélération ! Celle-ci est franche et plaisante, la vitesse de pointe GPS de 72 km/h est rapidement

atteinte, et le buggy semble à limite à cette vitesse sans que le moteur ne force. Au niveau du bruit – Par contre il y a du bruit. Sans silentbloc sur les supports moteur, les vibrations sont transmises au châssis et des bruits parasites deviennent vite gênants et peu rassurants. Le pot est lui aussi monté en direct sur ses pattes de maintien – Nous espérons que cela est lié au fait que nous avons affaire ici au modèle le plus silencieux d'essai.

L'engin est particulièrement volontaire. Nous franchissons sans difficulté majeure un terrain véritablement profond par les engins de travaux publics. Le différentiel ne nous empêchera jamais de passer – Une butte se dresse devant nous ? Qu'à cela ne tienne ! C'est un défi relevé par le SYM ! Il monte une butte de plusieurs mètres au delà de 45° ! Seuls les pneus mixtes semblent lui imposer certaines limites.

Par contre, concernant la maniabilité, l'engin est desservi par un rayon de braquage de mammoth ! De plus, à haute vitesse, le train avant flotte considérablement. Nous devons faire quelques réglages, car ce train avant n'est pas mal conçu ! Les impressions sont trop présentes pour être normales – Effectivement, le train avant est complètement déréglé sur notre engin d'essai, et il existe même une erreur significative de centrage entre le train arrière et avant. Nous mettrons facilement cela sur le compte de la rapidité avec laquelle SYM a mis l'engin à notre disposition dès réception par avion – Des réglages et ajustements sont nécessaires.

Cette ballade, ce buggy tient toutes ses promesses. Le confort est très satisfaisant, le comportement est sain, le freinage efficace. Les rétroviseurs (pourquoi ne sont-ils pas en plastique noir mat ?) remplissent leur rôle. Franchement, dans cette rubrique, c'est un sans faute, l'engin est facile à prendre en main, il se conduit facilement et on veut le conduire. Seul le rayon de braquage obligera à jouer de l'inverseur.

Il semble très facile de le conduire de manière plus sportive, car la puissance du moteur aidant, le buggy en appui arrive à raper sur la terre malgré le différentiel. Cela se produit graduellement et reste tout à fait contrôlable : c'est ce qu'on demande à ce genre d'engin !

## Conclusion

C'est sûr, il existe une véritable différence entre ce buggy et beaucoup de matériels asiatiques. Le standard taiwanais est un cran au-dessus du chinois. Cela se ressent surtout au niveau du moteur. Celui du Sym nous concilie avec l'espoir de pouvoir se satisfaire d'une cylindrée raisonnable. Cela permet de contenir les engins dans une taille et donc un poids qui donne au buggy tout son caractère : fun et sympa !

Toutefois nous ne pouvons pas dire au contact de ce matériel de première main, si l'essai va être transformé : il reste trop de défauts importants : résoudre (régler pour grand pilote, guidage tringle d'inverseur, réglage train avant, vérification symétrie châssis, accessibilité filtre à air, sécurité réservoir, silentblocks) avant que nous puissions répondre positivement à la question initiale : le Carter Sym GTR 250 est-il un bon buggy de poche ?

Le menu est alléchant, et nous ne doutons pas que SYM a les moyens de transformer l'essai pour les machines futures, proposées à la vente autour de 5000 €, !

Textes : François Rouger (Mac Rodgers)

Photos : Sébastien Billard (Sebilly)

(Article 23 du 23/05/2007)