

Hytrack **HY 700**

MAOUSS COSTAUD !

Que ceux qui ont encore en tête le feu HY 265 révisent leur copie... Hytrack joue dorénavant aussi dans la cour des grands et se donne les moyens de ses ambitions ! Le marché veut du gros ? Qu'à cela ne tienne... La société Deltamics propose son nouveau HY 700, un engin généreusement doté pour un prix toujours contenu. Dans un marché tendu, voilà un véhicule qui va sans doute faire grincer quelques dents...

En début d'année, la société Deltamics avait déjà dévoilé un 700. C'était un modèle Dinli que le président de l'usine taiwanaise était lui-même venu présenter sur le territoire. Pourquoi vous parler du Dinli 700 alors que nous avons essayé un Hytrack 700 ? Tout simplement parce que c'est grâce aux accords privilégiés établis de longue date entre la société bourguignonne Deltamics et la firme taiwanaise Dinli que le Hytrack 700 est né... Ceci étant clarifié, passons au véhicule qui nous intéresse aujourd'hui, à savoir notre HY 700 que nous avons l'opportunité de chevaucher non loin du siège de la société bourguignonne...

DU TRAVAIL SOIGNÉ

Dès le premier regard porté sur notre HY 700, nous apprécions la qualité de ses finitions ainsi que son look. Ce dernier place inexorablement l'engin dans la catégorie des « costauds » avec un gabarit digne des plus grands de ce monde. Mais même si il fait massif, ses lignes arrondies le rendent agréable sous tous ses angles... De même, nous remarquons immédiatement un certain nombre d'éléments qui démontrent que ce quad n'a pas été bâclé : les commandes au guidon sont bien finies (en particulier le passage 4x2 / 4x4 / Blocage de différentiel), le levier de vitesses à cran doté d'une

grille visible évitant de forcer inutilement dans l'enclenchement des rapports, le compteur numérique, les fixations du porte-bagages arrière décalées vers l'arrière permettant de profiter pleinement de la longue selle, les petits filets sur les flancs arrière, etc. Bref, on sent que ce HY 700 a bien été réfléchi avant d'entrer en production.

Continuons notre tour du propriétaire et revenons sur quelques unes de ses caractéristiques...

Le levier de vitesses, esthétique et pratique, offre tous les rapports qu'un quadeur pourrait avoir besoin. En plus des vitesses classiques, le HY 700 propose une courte, pour les coups durs, mais aussi une position parking, afin d'immobiliser l'engin facilement. Lorsqu'on regarde ce quad de profil, on hésite à le situer dans une catégorie biplace. En effet, bénéficiant déjà d'un empattement relativement conséquent (1305mm), il propose de série un dossier passager fixé sur le porte-bagages arrière. Cet élément, bien positionné sur l'arrière du quad (après l'axe des roues) renforce ce sentiment de quad de grande taille.

Pour ce qui est de l'amortissement, le

HY 700 est doté de quatre suspensions indépendantes, lui permettant d'afficher une garde au sol généreuse de 295mm.

La transmission finale s'effectue évidemment par cardan. Noter que le freinage arrière agira directement sur l'arbre de transmission (légèrement désaxé), tandis qu'il sera confié à deux disques à l'avant, situés dans chacune des roues. Il est d'ailleurs appréciable que la dissociation avant / arrière soit conservée sur le guidon du HY 700, tandis que la pédale agira de façon simultanée sur l'avant et l'arrière, réglementation oblige.

Le moteur est un gros monocylindre 4T de 695cc, à refroidissement liquide. Volumineux, il dépasse de part et d'autre de l'engin, sans gêner heureusement les jambes du pilote. Comme dit précédemment, il s'agit du même moulin que celui que l'on retrouve dans le Dinli 700 mais aussi dans le très prochain Masai 700 Drift, qui a déjà tant fait parler de lui de par son look ravageur ! Cette motorisation taiwanaise est donc la plus grosse jamais proposée par la société Deltamics. Assez tergiversé, le HY 700 n'attend plus qu'une chose : accueillir nos fesses et nous emmener en balade...

VRAIE BONNE SURPRISE

Nous prenons place sur la large et longue selle du Hytrack qui par ailleurs nous est apparue peu épaisse. Une simple pression avec le doigt vous fait ressentir la structure même de celle-ci. Heureusement, assis, nous ne sentons rien de tout cela et le confort reste entier. Reste à le vérifier en roulant...

Avant cela, nous prenons conscience de l'aspect massif du HY 700 en jetant un œil sur le réservoir situé juste entre nos jambes. La contenance de celui-ci (20 l.) n'est pas proportionnelle à l'effet visuel qu'il renvoie. Il impressionne (sans doute parce que nous n'avons pas l'habitude d'avoir un truc imposant entre les jambes) et confirme bien le sentiment d'être au guidon d'un gros quad. Bien installé, nous mettons le contact et le moteur ronronne. Quelques pressions sur la gâchette nous laissent penser que ce monocylindre ne va pas demander son reste pour vous emmener vite et loin...

Prise en main du levier de vitesses, position sur H, c'est parti !

Nos premiers tours de roues s'effectuent sur une portion routière. De quoi déjà appréhen-



der la vivacité et l'allonge du monobloc. Et nous ne sommes pas déçus... loin de là ! Aucun creux dans les bas régimes, et une allonge qui nous a permis d'emmener le 700 à plus de 100 km / h compteur, sachant que nous n'étions pas à fond. De quoi nous rassurer sur le potentiel de l'engin...

Rapidement, nous prenons notre aise sur le quad. Notre position de pilotage est idéale et les commandes sont aussi douces qu'accessibles. En fait, nous constaterons que le HY 700 est onctueux à bien des égards : son moteur ne donne pas d'à-coups, les commandes sont douces, la gâchette l'est tout autant, et la direction est également agréable en 4x2 sur portion roulante.

Alors que nous attaquons des chemins plus accidentés, le visage du HY 700 ne s'assombrit pas. En fait, sa bonne partie cycle semble à l'aise sur tout type de terrain. Les suspensions absorbent parfaitement le relief et ne retransmettent que très peu les aléas du parcours au pilote. Sur les sauts, c'est pareil, le HY 700 retombe sainement, sans rebond ni talonnage. Le confort est donc toujours présent et ce malgré la faible épaisseur de selle sur laquelle nous nous interrogeons. Entendons-nous bien, le confort n'est pas comparable à celui d'un



« **Le plus gros engin jamais commercialisé par la société Deltamics est une réussite !** »



La nouvelle gamme Hytrack s'étend du HY 420 au HY 700 en passant par le HY 560 à injection. Une gamme tout de blanc vêtue qui veut davantage se tourner vers une clientèle loisir.



Voici donc le volumineux bloc moteur de 695cc. Celui-ci nous a montré un visage conforme à ce que nous pouvions attendre d'une telle cylindrée.



Le réservoir d'une contenance de 20 l. est visuellement impressionnant. Notez que celui-ci ferme à clé.



Fixé sur le porte-bagages arrière, le dossier passager est ferme et pas du tout flexible. Il a toutefois le mérite d'exister et de retenir le dos du passager.



Sur les ailes arrière, deux filets permettront de retenir quelques effets. De quoi glisser un vêtement ou deux, guère plus...



Porte-bagages avant et arrière pour partir pour de longues randonnées ; c'est possible avec ce nouveau 700.



Sur la potence (et ailleurs) du HY 700, un certain nombre de messages guide le pilote dans sa démarche d'apprentissage. Pas très esthétique mais malin quand on sait que personne ne lit la notice livrée avec l'engin !



Les marchepieds laissent suffisamment de place au pilote ; quant au passager, il profitera de la rehausse prévue à cet effet. Sur cette vue, on remarque également le lanceur de secours disponible sur le HY 700.



Les jantes alu participent à l'allure générale de l'engin, et nous enlèvent le moindre doute sur la provenance de ce nouveau quad (c'est marqué dessus !).



Suspension totalement indépendante, transmission par cardan, ce HY 700 est équipé comme les gros baroudeurs de ce monde.



Le passage de vitesses s'effectue de manière onctueuse grâce à un système à cran avec une grille parfaitement visible.



Ergonomique et esthétique, le système de passage en 4 roues motrices qui enclenche instantanément le pont avant quelle que soit la vitesse du véhicule.



CARACTÉRISTIQUES

HYTRACK HY 700

Moteur

Type	Monocylindre 4T refroidissement liquide
Cylindrée	694,6cc
Démarrage	Électrique + lanceur
Boîte de vitesses	Auto (long, court, neutre, arrière, parking)
Entraînement	Cardan (4x2 / 4x4)

Partie cycle

Suspension AV	Double bras triangulaires
Suspension AR	Indépendante
Frein AV	Double disque hydraulique
Frein AR	Simple disque hydraulique sur arbre de transmission

Dimensions

Lxlxh	2208x1211x1120mm
Hauteur de selle	916mm
Poids à sec	298 kg
Garde au sol	295 mm
Empattement	1305 mm
Pneus AV/AR	25x8-12 / 25x10-12
Réservoir d'essence	20 l.

Prix :

Tarif	6 990 euros
Coloris	Blanc


fauteuil bien rembourré mais nous apprécions le réglage, ni trop mou ni trop dur, des suspensions...

Nous n'avons pas eu l'occasion d'emmener le HY 700 dans ses derniers retranchements, en particulier en terme de gros franchissements, mais doté de tous les attributs nécessaires, il est à parier qu'il puisse s'en tirer avec les honneurs. La vitesse courte, que nous avons testée, permet à l'engin de s'extirper facilement de la moindre difficulté, mais surtout, dans les fortes descentes, elle prodigue au 700 un frein moteur très efficace qui viendra quasiment vous stopper et ce quel que soit le régime moteur (pas besoin de relancer par des petits coups de gaz). Et puisque nous sommes sur le chapitre du freinage, nous avons également apprécié le mordant de celui-ci, d'autant plus qu'il est facilement dosable puisque dissocié au guidon.

En revanche, là où le Hytrack pêche, c'est lorsqu'on active le pont avant. En 4 roues motrices, la maniabilité de la direction, constatée en 4x2, n'est plus vraiment au rendez-vous. Il n'est pas rare que l'activation du mode 4x4 durcisse une direction (c'est d'ailleurs écrit sur la potence du HY

700), mais dans le cas présent, le sentiment est bel et bien réel. Mais peut-être que la perception de rigidité en 4x4 est aussi accentué par le fait qu'il soit facile en 4x2 ?

Un dernier test rapide jugera de la conduite en duo. Comme son architecture le laissait supposer, il y a de la place pour le passager, tant pour ses fesses que pour ses jambes. La longue selle permet donc à deux personnes de ne pas se gêner mutuellement. On regrettera juste un dossier un peu dur et parfaitement immobile (noter qu'il est possible de le retirer le cas échéant).

Vous aurez compris que ce HY 700 est une réelle bonne surprise. Voilà un véhicule à la fois puissant et onctueux qui rompt catégoriquement avec ce que nous connaissons de la gamme Hytrack. Certes, la provenance est différente mais surtout cet engin a été soigné de bout en bout, et ça se sent ! La cerise sur le gâteau (!), est que son prix n'excède pas les 7000 Euros... Quand je vous disais qu'il y a de quoi faire grincer quelques dents... 

LES

- Homogénéité
- Rapport qualité / prix
- Douceur des commandes

LES

- Direction lourde en 4x4



Les secrets de la Bourgogne

Dans le cadre de notre essai, nous avons eu l'occasion de rentrer dans un lieu véritablement surprenant : les caves de Bailly. Imaginez-vous, une carrière souterraine dont les galeries s'étendent sur plus de 4 hectares et qui aujourd'hui est entièrement exploitée pour le vin (le crémant) ! Les vignes sont 30 mètres au-dessus de nos têtes, tandis que la vinification se fait ici, tout comme... la dégustation ! Promis, on n'a pas abusé mais franchement, si vous passez dans le coin de l'Yonne, rentrez dans les caves de Bailly, ça vaut le coup !

