

ALFA TIGER 2WD
"LA QUALITE
DE FABRICATION
SG AU SERVICE
DU DEBUTANT"

De conception largement inspirée d'une voiture de piste (la Columbia MK IV), SG vous propose par le biais du distributeur T2M le Tiger Alfa "new look, un propulsion équipé d'un différentiel et d'amortisseurs hydrauliques en métal pour un prix défiant toute concurrence, de l'ordre de 1300 F environ.

Texte et photos : Th. Lehoux



Plus de véritable innovation, mais plutôt des techniques simples et éprouvées. Seule petite concession pour un prix de revient largement tiré, les axes de roues tournent sur des bagues en acier qui ne nous ont pas posés de problèmes lors de notre essai. Néanmoins pour une utilisation plus intensive, il n'est pas à négliger l'acquisition de roulements.

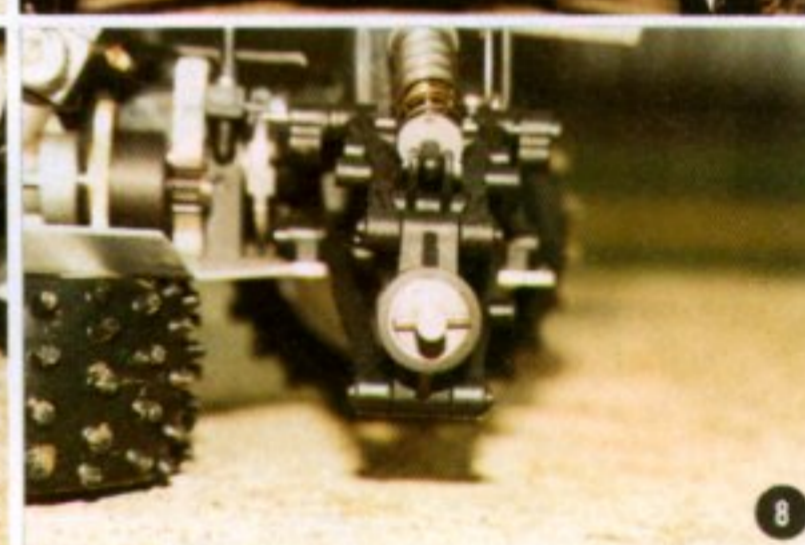
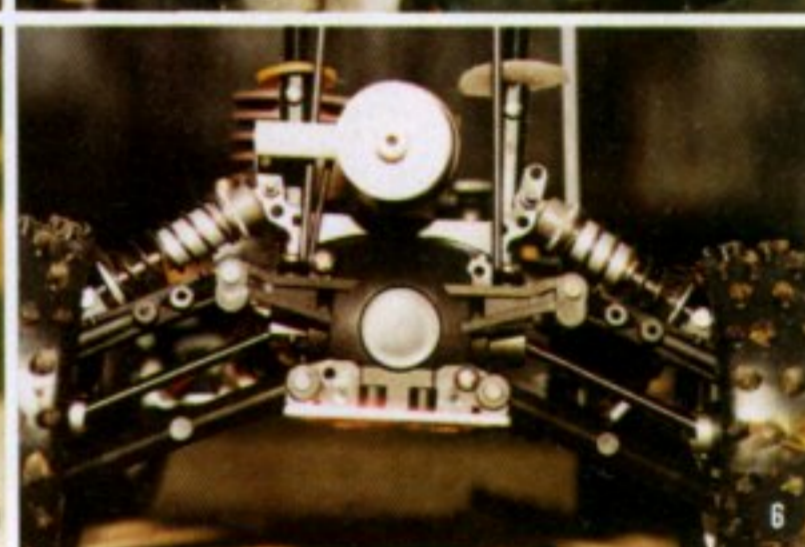
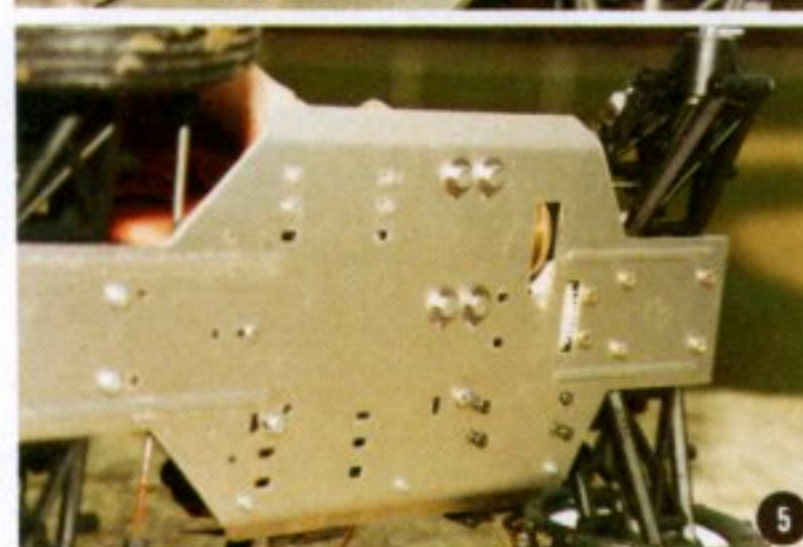
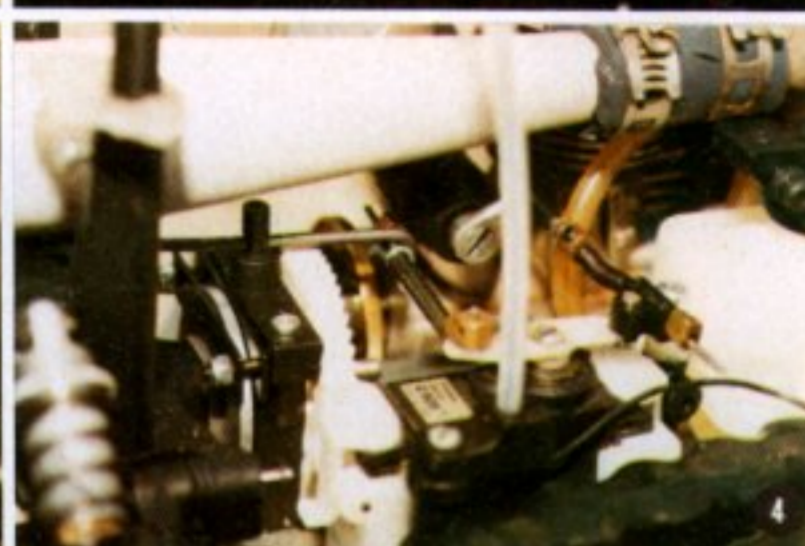
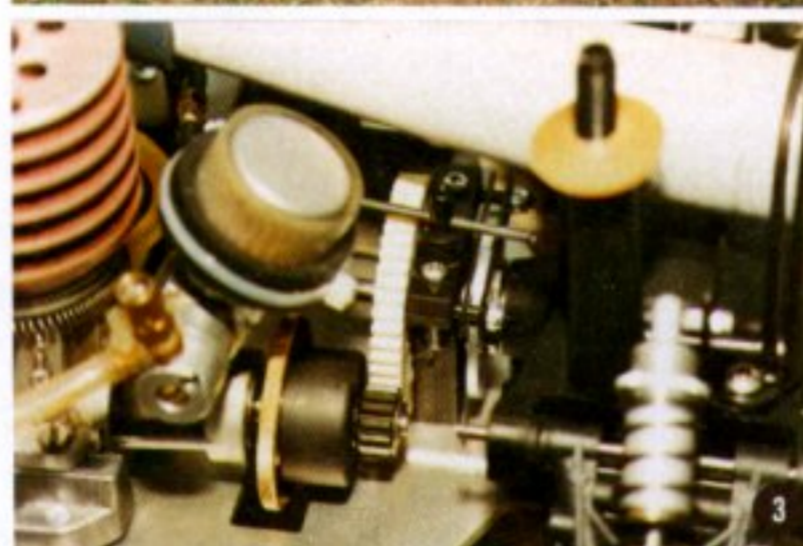
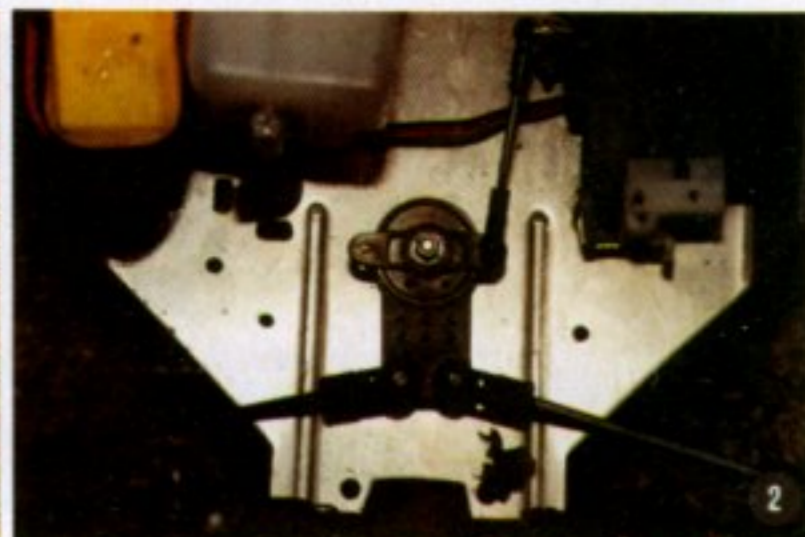
La boîte

Typiquement SG, elle contient de nombreux sachets et boîtes transparentes numérotées par ordre de montage, elle est munie d'une superbe notice en quatre langues, y compris le français bien entendu, de quarante pages illustrées de nombreuses photos (une par sachet pour être plus précis) accompagnées de croquis.

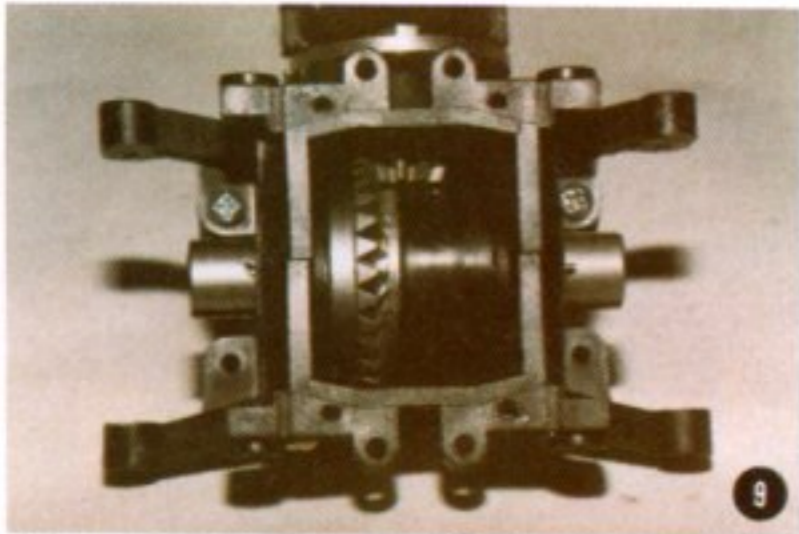
Nous trouvons donc une superbe carrosserie "new look" en lexan, les nouvelles jantes grand diamètre SG, des amortisseurs hydrauliques en métal, un différentiel à pignons droits (en long) qui paraissent indestructibles. Un super couple conique en métal, les tringleries, une antenne, un embrayage type SG ainsi que des supports moteur universels, une boîte que l'on peut donc qualifier de complète.

Montage du train arrière

Trouvant un différentiel prémonté il vous faudra l'ouvrir pour le graisser, ensuite le placer dans la cellule-pont en prenant la peine de caler le couple conique avec les rondelles fournies, rondelles qui se placent sur l'axe du petit pignon conique, côté intérieur bien entendu. Pour l'essai, une seule rondelle a suffi. Les éléments structurels de la suspension se greffent directement sur



- 1 L'Alfa Tiger sans sa carrosserie montre une disposition claire de tous les éléments.
- 2 Le servo-plat rappelle que ce 4X2 est évolutif.
- 3 Le frein à disque est situé sur la transmission primaire, derrière la couronne.
- 4 La tringlerie gaz-frein est on ne peut plus directe.
- 5 Le châssis est rigidifié à plusieurs endroits, par des pliages et des emboutis.
- 6 La garde au sol est conséquente, due aux grands triangles.
- 7 Les amortisseurs sont du même type que ceux utilisés sur le Roadfighter, gage de qualité, non?
- 8 Dans les fusées, vous trouverez des bagues auto-lubrifiantes, plus économiques que des roulements.
- 9 Une cellule sérieuse, bien rigide avec un couple conique entièrement métallique.
- 10 Une disposition radio typiquement SG, avec l'accu et le récepteur montés sur élastiques.
- 11 On retrouve les mêmes amortisseurs qu'à l'arrière, avec plusieurs points d'ancrage.
- 12 Comme sur son homologue arrière, on retrouve des bagues aux roues avant.



cette "coquille" avec deux vis ainsi que les piquets de carrosserie.
Pour monter l'ensemble couronne/frein qui vient se fixer en transmission intégrée (sans cardan) faire bien attention que tout l'ensemble tourne bien librement, plaquettes et carré de frein notamment.

Train avant et réglages

Il est difficile de distinguer le train avant de l'arrière, même structure de cellule-pont, même disposition des amortisseurs mais pourtant il y en a!

La différence se situe au niveau des triangles et des fusées.

Triangles supérieurs et inférieurs changent, de manière à adapter les barres anti-roulis. La châsse est réglable en mettant des rondelles en plastique sur les axes de triangles qui sont eux aussi fournis dans le kit.

Les fusées sont différentes aussi, nous avons un train arrière quasiment indestructible, elles sont fixées par un axe liant triangles et fusées clipsés de chaque côté.

Le fait de n'avoir ni réglage de carrossage, ni de réglage de pincement arrière facilitera la tâche des débutants, car les pré-réglages calculés par le constructeur sont corrects et bien pensés et nous savons combien il est difficile de conjuguer réglage de la géométrie et pilotage pour nos nouveaux adeptes. Là ils n'auront que le souci de régler leur moteur, leur frein et l'hydraulique.

A l'avant, la châsse devra être réglée au maximum, afin que la tenue de cap en ligne droite soit correcte.

N'oubliez pas que les vis de rattrapage du jeu entre la boule de fusée et le triangle avant ne devront être serrées qu'une fois les fusées mises en place, l'on veillera à bien graisser

les bagues d'axes de roues lors du montage. Côté amortisseurs ceux-ci sont identiques à l'ancien modèle sauf qu'ils sont en métal, réglable en ressorts en serrant ou desserrant la molette. En montant votre corps d'amortisseur, bien suivre le plan de montage afin de placer correctement les deux petits joints toriques qui vous permettront une parfaite étanchéité de l'hydraulique. Lors du montage, je ne manquerais pas de vous conseiller quelques gouttes de cyano pour la fixation de vos pneus. D'origine l'embrayage est équipé de masselottes classiques en fibre.

Le châssis

D'une épaisseur de 2.5 mm en alu il présente des nervures latérales de manière à renforcer sa rigidité. En statique, il peut paraître suffisant mais il n'est pas évident qu'il puisse encaisser des efforts dynamiques importants qui peuvent faire souffrir la couronne ainsi que le couple conique de la cellule-pont. SG aurait peut être pu proposer un renfort central ou même une platine reliant la cellule-pont au palier de couronne.

En jetant un coup d'œil sur les photos vous pourrez vous faire une idée sur la réalisation des tringleries.

Il est temps maintenant de voir ce que cela donne, sur le terrain et de vérifier si notre préparation est au rendez-vous.

Place à l'essai

Le rendez-vous a lieu sur la piste du TTMC à Neuilly, ayant été refaite avant le Grand Prix, elle demeure en parfait état, ce qui n'est pas pour déplaire à notre Alfa Tiger. Mais venons-en tout d'abord aux réglages qui m'ont paru les plus adaptés pour notre





essai. A l'avant, les pneus lignés, ceux d'origine, léger pincement et débattement de direction normale.

Les amortisseurs seront réglés pas trop fermes en ressort, par contre l'huile sera celle fournie dans le kit.

Les amortisseurs arrière seront légèrement plus mous en ressort avec la même huile qu'à l'avant, il vous faudra également percer les pneus afin d'éviter les mauvais rebonds.

Pour l'occasion nous avons remonté un bon vieux Picco qui trouvait parfaitement sa place avec les cales moteur et volant d'embrayage, le démarrage se fait relativement bien, on laisse tourner un petit moment de manière à ne pas brusquer la pignonnerie qui est neuve, ne l'oublions pas.

Une fois le moteur chaud et la mécanique un peu rodée on lâche la bête qui part parfaitement et parait saine de réaction, dès les premiers virages, l'auto colle bien au sol, léger décrochage dû peut être au fait que je n'ai pas moussé les pneus mais tout cela reste correct.

Les accélérations sont franches et les amortisseurs travaillent bien, on sent bien que les triangles ont un excellent débattement et

cela agit parfaitement sur le comportement de l'auto, seule chose, l'auto souffre d'un sous-virage assez sérieux. Je pense qu'en montant des pneus pelle cela s'arrangera très nettement. Ce qui est sûr, c'est que sur une surface herbeuse il ne faudrait pas hésiter à monter des pneus à picots pour augmenter la directivité.

Dans l'ensemble, le TIGER-ALFA remplit parfaitement le contrat qui lui est confié, très loin d'être ridicule, avec un choix de pneus plus élargi et une petite préparation il vous permettra de courir vos chances en ligue, voire même en régionale sans problème.

D'une fiabilité certaine, d'un rapport qualité prix satisfaisant, de plus sachez que si le 4x4 vous fait envie il est prévu des kits de conversion qui vous donneront un 4x4 techniquement au goût du jour. Pour ma part, si je peux me permettre de lui donner une note ce sera la mention très bien, car j'ai découvert un engin qu'un débutant aurait eu un grand plaisir à monter puis à piloter, car dans le domaine kit de début, il peut y avoir des surprises... A très bientôt sur les pistes. P.S. : Surtout ne négligez jamais votre préparation.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Châssis : AU 4G de 2,5 mm d'épaisseur.

Suspension : Avant arrière combiné, réglable en ressort.

Transmission : 1 différentiel-cardans.

Freinage : Disque et plaquette sur l'axe de couronne.

Rapport de pont : 10 x 29.

Rapport primaire : 13 x 50.

Empattement : 315 à 320 mm (suivant le pincement).

Voie : 295 à 300 mm (suivant les pneus).

Débattement : +/- 55 mm (garde au sol).

Poids en ordre de marche avec carburant et pack d'accus : 3200 g.

Qualité de fabrication.

Facilité de montage.

Esthétique générale.

Différentiel à pignons, en métal.

Couple conique en métal.

Amortisseurs métal.

Prix compétitif.

Carrasserie new look.

Jantes et pneus grand diamètre.

Frein efficace.

Châssis trop souple.

Support amortisseurs fragile.

