

ESSAI

Alter UMM  
boîte automatique

# PLAISIR D'AUTO

*Initialement réalisée à titre de prototype par le garage Hernandez pour des handicapés qui souhaitent effectuer des raids en Afrique, l'adaptation d'une boîte automatique sur les Alter UMM est en passe de devenir une option proposée au catalogue du constructeur portugais. Dans l'attente d'une construction en série qui, d'ailleurs, devrait dans un premier temps être réservée au Portugal pour l'armée et les administrations, nous avons essayé la version atmosphérique dotée d'une boîte trois rapports réalisée par Robert Hernandez.*

**D**epuis trois ans, des Alter automatiques, turbo ou atmo, parcourent l'Afrique et s'illustrent dans des trials ainsi que dans des randonnées. Ils étaient notamment présents au premier Passe-Partout organisé conjointement par UMM France et Philippe Simonin. Grâce à ces nombreux tests effectués dans des conditions difficiles, Robert Hernandez a réussi à fiabiliser la liaison et le fonctionnement d'une boîte ZF, à trois rapports sur l'atmo et à quatre sur le turbo, avec le moteur 2,5 l Peugeot. A souligner que le montage a été facilité dans la mesure où ces boîtes étaient déjà utilisées par le constructeur sochalien pour les 505 diesel et turbo-diesel. Cependant, afin de tenir compte de la puissance transmise en gamme courte, la mécanique de la boîte a été renforcée et, pour éviter les risques de surchauffe de l'huile (refroidissement par circuit d'eau moteur sur le montage Peugeot), un radiateur d'huile a été rajouté. Grâce à une jauge accessible dans le compartiment moteur, le sondage de la boîte se trouve grandement facilité. Précisons enfin que si la boîte à trois rapports

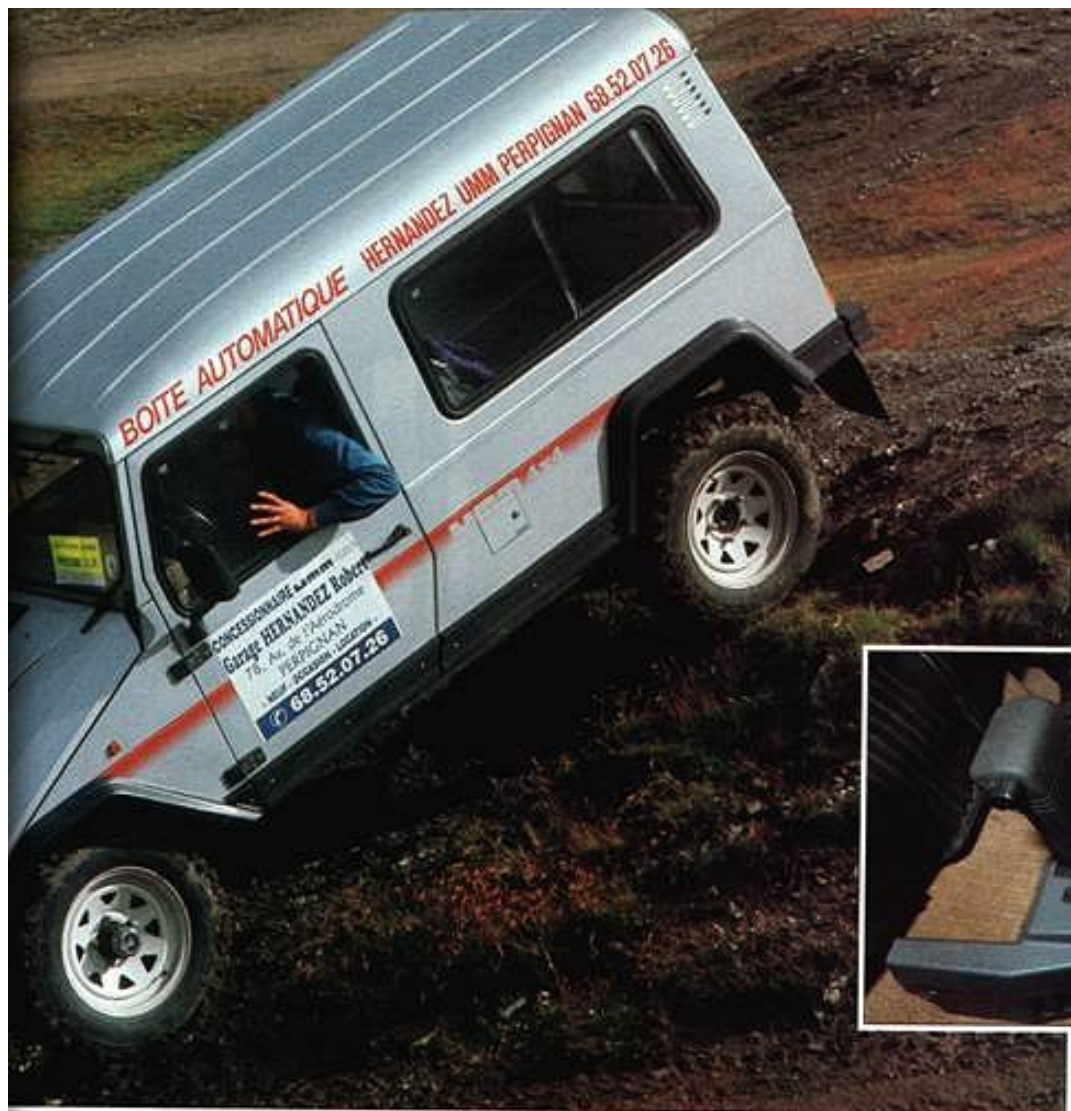


est à simple convertisseur hydraulique sans pilotage électronique, la version quatre rapports dispose d'un autobloquant qui, agissant à partir de 80 km/h, évite les traditionnels glissements générateurs de surconsommation et de perte de puissance. Quant aux performances, l'UMM atmo est

donné pour 110 km/h et le turbo pour 130 km/h. Rapports de la boîte trois vitesses : 1<sup>re</sup>, 0,4033; 2<sup>e</sup>, 0,6759; 3<sup>e</sup>, 1,000 (1,3734 pour la quatrième de la boîte montée sur le turbo). Vitesses aux 1 000 tr/mn (route/tout-terrain) : 1<sup>re</sup>, 10,96/5,06; 2<sup>e</sup>, 18,34/8,47; 3<sup>e</sup>, 27,17/12,55; 4<sup>e</sup> (sur version turbo), 37,32/17,24.







Une greffe globalement réussie, aussi bien pour la route et la ville que pour le franchissement.



## CONFORT DE CONDUITE

Encore peu répandue en France en dépit des conditions de circulations urbaines et routières qui devraient pourtant favoriser son essor, la boîte automatique apparaît comme un indéniable élément de confort de conduite; souplesse des démarrages, absence d'à-coup lors des passages de rapports, efficacité des reprises grâce au quick-down et, sur routes sinueuses, possibilité de jouer sur le sélecteur pour tirer le meilleur parti de la puissance du moteur. N'oublions pas également que, sur les dunes, la transmission immédiate du couple aux roues évite bon nombre d'ensabllements. En regard de ces nombreux avantages, les quelques inconvénients comme la légère perte de performance et l'augmentation de la consommation, entre 4 et 10% selon le type d'utilisation, semblent mineurs.

C'est sur l'Espace Killy, dans le cadre du Salon de Val-d'Isère, que, avec des pneumatiques Hytrack Mud Country en 205x16", nous avons

essayé l'Alter UMM boîte auto. Précisons que la barre stabilisatrice avant avait été déposée pour gagner en longueur de débattement.

Outre le remplacement de sa transmission et les pertes de puissance dues à l'altitude, l'UMM reste fidèle à lui-même. Sans surprise, ce véhicule reste une référence dans le domaine du franchissement pour sa robustesse, sa motricité ainsi que ses importants angles d'attaque et de sortie. Quant à la transmission automatique, outre une légère perte de réduction sur le premier rapport, elle transforme l'Alter en un véritable jouet. Sans avoir à redouter les calages intempestifs, on peut, à volonté, jouer du frein et de l'accélérateur et, de même qu'avec une version à boîte mécanique, attaquer n'importe quel franchissement avec le sélecteur verrouillé sur la position 1.

Dans ses conditions, on constate que l'on parvient à parfaitement doser l'accélération en fonction de l'importance des difficultés et que, si le véhicule s'immobilise sur un croisement de pont, il suffit d'engager le sélecteur à la volée sur la position adéquate pour redescendre en marche arrière.

## UNE BONNE ADAPTATION

Sans perdre une once de ses qualités de base, l'Alter automatique se révèle agréable sur route comme en ville et, pour la pratique du franchissement, semble même gagner en confort et en simplicité d'utilisation.

Autre intérêt, même si le 2,5 l diesel atmo d'origine Peugeot ne peut prétendre au label "foudre de guerre", sa valeur de couple à bas régime lui permet cependant de bien tolérer la greffe d'une boîte automatique. Dans l'attente d'un montage en série, l'homologation au Portugal est actuellement en cours, le garage Hernandez réalise l'adaptation.

Livré neuf, le bâché atmo passe, en TVA 18,6% de 113 630 F à 142 000 F, et le turbo, toujours en TVA 18,6%, de 125 840 F à 154 300 F. ■

• Contact : Garage Hernandez, 78, avenue de l'Aérodrome, 66000 Perpignan. Tél. 68.52.07.26.