



## BIEN VU !

- ✓ Look dynamique
- ✓ Direction assistée
- ✓ Prix contenu

## AGAÇANT !

- ✓ Selle ferme
- ✓ Manque de punch du moteur

## UN DUR AU CŒUR TENDRE

Best-seller de la gamme Hytrack avec près de 1000 exemplaires vendus sur l'année 2016, le HY 510 IS devrait rester en haut des charts dans les années à venir. Homologué L7e depuis le début d'année, il se pare d'une direction assistée progressive qui lui assure d'offrir un rapport prestations/tarif toujours aussi avantageux. Texte et photos : Vincent Boudet

Qui n'avance pas recule. Ou, pour le cas qui nous intéresse, s'avère de moins en moins susceptible de séduire les foules. Surtout sur le marché du quad qui, on le sait, est friand de nouveautés et d'innovations techniques. Voilà pourquoi chez Deltamics, le géniteur de la gamme Hytrack qui n'a pas franchement les deux pieds dans le même sabot, on s'est bien bougé l'année passée pour faire évoluer ses produits. Autant pour coller à l'appétence du marché que pour leur permettre de passer la norme Euro4. Combien même cela imposait quelques





**1** Regard bridé souligné d'une rampe de leds, ailes rebondies, allure trappue, le Hytrack paraît prêt à bondir.

**2** Le compteur analogique mériterait un coup de dessin plus moderne.

**3** On aperçoit grâce à cette vue de 3/4 arrière le nouvel ancrage des amortisseurs.

**4** Le treuil s'active via une télécommande.

n'appelle également aucun commentaire désobligeant. Le nécessaire, comme le superflu dont on ne peut plus se passer, sont là : treuil, porte-bagage avant, arrière, compteur analogique complet, rangements, dossier de selle... Le plus grincheux des clients n'y trouverait rien à redire. Deltamics a assuré son coup surtout que le châssis hérite pour cette année de nouveaux triangles de suspension sur lesquels les amortisseurs sont montés différemment. Ils sont postés le plus loin possible du centre de gravité de l'engin afin de lui assurer une stabilité optimale.

## UN MONSTRE... DE DOUCEUR !

A l'essai, la première impression est de dominer un engin dédié au sport : guidon haut et droit, assise ferme, buste un peu avancé, on se sent positionné pour l'attaque. Il paraît aussi un peu vif au niveau du train avant, malgré un poids respectable sur la balance. Assez directif. Pour autant, le premier kilomètre avalé, on revient vite sur ce feeling global. Le moteur, s'il fait preuve de bonne volonté, n'a rien d'une teigne. Au contraire, c'est un exemple de douceur, de progressivité. Il est si linéaire qu'il en paraît même un peu fade. En revanche, pouvez bloquer l'accélérateur à fond, il allongera comme il faut, sans hurler de douleur. Mais bon, on lui préférera les chemins techniques où son empattement relativement réduit, ainsi que la position de pilotage, lui donnent une certaine agilité. C'est là son terrain de jeu préféré même si l'exercice requiert de verrouiller le différentiel arrière. C'est alors qu'il se montre le plus ludique, même si, à 5990 euros, c'est surtout son prix qui lui a permis de faire chavirer le cœur des foules.

lourds investissements pour réduire les émissions polluantes et pour mettre au point le différentiel arrière, le nouvel élément imposé par la législation. Il fallait s'y plier pour rester au top et appuyer la carrière commerciale d'un modèle aussi iconique que le HY510. Le résultat est en tout cas à la hauteur des efforts produits. Dans sa livrée noire, le 510 en jette. Le coup de crayon du bureau de design, français s'il vous plaît, est une réussite. Il mêle à la fois l'agressivité et la sportivité avec une certaine classe, classe que soulignent les jantes alu. Son équipement

## HYTRACK HY510 IS EPS

### TECHNIQUE

#### Moteur

Monocylindre 4T, simple arbre à came, refroidissement liquide  
Cylindrée : 493 cm<sup>3</sup>  
Alésage / course (mm) : 87,5x82  
Puissance : n.c  
Alimentation : injection  
Démarrage : électrique  
Boîte de vitesses : variateur automatique  
Sélecteur de gammes : 5 positions (courte, longue, neutre, marche arrière et parking)

#### Transmission

Schéma : 4x4 à la demande par commande électrique, blocage du différentiel avant et blocage du différentiel arrière.  
Finale : cardans

#### Partie cycle

Cadre : Tubulaire en acier  
Suspensions avant : Double bras de suspension triangulaire  
Débattement suspension avant (mm) : n.c  
Suspensions arrière : Double bras de suspension triangulaire, entièrement indépendante à action progressive avec barre antirouille  
Débattement suspension arrière (mm) : n.c

#### Roues

Pneus avant : Uride – 25 x 8-12  
Pneus arrière : Uride – 26 x 10-12

#### Freins

Avant : double disque hydraulique, durit aviation  
Arrière : double disque hydraulique, durit aviation

#### Dimensions

L x l x h (mm) : 2 160 x 1 150 x 1 250  
Empattement (mm) : 1 285  
Largeur de voies AV / AR (mm) : NC  
Garde au sol (mm) : 295  
Hauteur de selle (mm) : 915  
Réservoir de carburant (l) : 14,5  
Poids à sec (kg) : 325  
Capacité porte-bagages arrière (kg) : n.c  
Coloris : noir  
Prix : 5990 euros  
Homologation L7e (Euro 4), 2 places  
Garantie 2 ans pièces et 1 an main d'œuvre  
Disponibilité immédiate