

LA JEEP A FAIT PEAU NEUVE !



La plus récente des versions de la célèbre jeep offre d'excellentes performances, quelque confort, un peu d'élégance du genre boîte à pain, et c'est un plaisir inoubliable de la conduire.

Par Alex MARKOVICH.

C'EST une voiture à deux visages ; d'une part elle est civilisée, mais d'un autre côté elle est sauvage ; on devrait d'ailleurs appuyer sur la deuxième partie de la phrase.

J'avoue que la convertible Jeepster Commando a fait au confort des concessions supérieures à celles de la Jeep Universal. Par exemple celle que j'ai essayée possédait une transmission automatique (moyennant un supplément de 308 dollars — 1 540 F) ; Au-

tre progrès : les fenêtres s'ouvrent, le tableau de bord est capitonné, la peinture est à deux tons (sur demande), il y a un tapis de sol. On peut même avoir la climatisation.

Mais il reste qu'avec la rudesse de la suspension, c'est votre postérieur qui doit servir d'amortisseur supplémentaire. La direction assistée n'existe pas, et malgré le fort rapport de démultiplication de 24 à 1 il faut du muscle pour tourner le gros volant quand on va lentement.



LE TOIT AMOVIBLE se soulève facilement quand on est seul, il tient bien, il est étanche. La place pour la tête et les pieds est suffisante, pourvu qu'on ne mesure pas deux mètres.

Si vous faites monter une montre sur son tableau de bord, n'espérez pas entendre son tic-tac ; le moteur a une voix puissante, et, en quatre roues motrices, les engrenages chantent. Quant à la ligne de la carrosserie, on pourrait dire qu'elle est du style « boîte à pain ».

Mais tout cela est justifié. Le Jeepster est un véhicule construit spécialement pour travailler. Il est fait pour marcher dans des conditions spéciales, surtout hors des routes, et il le fait exceptionnellement bien.

Les seuls reproches fondés que l'on pourrait faire concernant certains accessoires. Par exemple,



sur le modèle que j'ai essayé, une cheville du système de retenue de la portière est partie, et la boîte s'est ouverte à 180°. La boîte à gants était dure; quand on avait tourné la clef, il fallait tirer dessus si on voulait ouvrir. Avant de piloter la convertible, j'ai jeté un coup d'œil dans le break; lui aussi avait une boîte à gants difficile à ouvrir, sans parler d'un frein de parking coincé et d'un loquet cassé à la glace de la porte arrière. Le petit panneau portant les boutons pour les essuie-glaces à deux vitesses, les phares, le chauffage et le dégivrage ne tenait pas. Le prix de base de la convertible est de 3 185 dollars (16 000 F); la voiture que j'ai essayée, avec tous ses accessoires supplémentaires, arrive à 4 079 dollars (20 400 F). Pour ce prix, on est en droit d'exiger que tout soit parfait.

En général, la finition du Jeepster est agréable et soignée, bien que non luxueuse. Là où les portières et les parois ne sont pas recouvertes de tissu on a passé une peinture craquelée qui ressemble à du cuir. Toutes les pièces de la carrosserie s'assemblent parfaitement; le toit amovible est facilement soulevé par un seul homme (on peut se procurer un toit automatique); une fois en place il tient bien et il est étanche.

Montons à bord et voyons comment on se sent à l'intérieur de cette voiture. Je dis bien: montons, car les marchepieds sont élevés pour laisser une bonne distance jusqu'au sol.

De l'extérieur le Jeepster paraît grand, mais cette illusion disparaît dès qu'on se trouve à l'intérieur. Sa largeur ne dépasse celle de la Volkswagen que de 12 centimètres, et sa longueur de 20 centimètres. La position élevée du siège, et la grande surface des ouvertures vitrées, donnent une excellente visibilité. L'avant carré, facilite l'appréciation de la largeur dans les endroits difficiles.

A l'avant la place pour les pieds me convient fort bien, car je mesure 1 m 72; si je mesurais 1 m 80, je serais peut-être un peu à l'étroit. La hauteur sous plafond est bonne à l'avant, et convenable à l'arrière. A l'arrière il n'y a pas de bosse sur le plancher, mais la place des roues est prise sur la largeur du siège, ce qui ne laisse aux deux passagers que ce qu'il faut pour s'asseoir. Le siège arrière et le siège du passager à l'avant se replient presque à plat, formant un plancher pour mettre les bagages, comme sur les breaks.

Le tableau de bord est bien conçu, sans prétention, avec un compteur de vitesse semi-circulaire bien lisible, des jauges de températures et d'essence, des voyants pour la pression d'huile et les ampères. La boîte à gants est petite, mais un compartiment situé dans la console facultative donne de la place supplémentaire. Cette voiture a aussi des visières rembourrées, des rétroviseurs intérieurs et extérieurs, des feux arrière, un allume-cigare, un cendrier, des ceintures de sécurité, un lave-vitre, des clignotants et



C'EST HORS DE LA ROUTE que la jeep montre ses qualités. Quand on passe de deux à quatre roues motrices, la voiture se moque du sable meuble, de la boue et des fortes pentes.

un système de freinage double et auto-réglable, tout ceci composant l'équipement standard.

On tourne la clef et le moteur part aussitôt. Le nôtre était le moteur optionnel de 3680 cm³ en V6 de Buick, qui développe 160 chevaux à 4 200 tours. (Pour 193 dollars de moins on a le moteur normal à soupapes en tête, quatre cylindres, qui donne 75 chevaux à 4 000 tours). Couplé à la boîte trois vitesses turbo Hydra-Matic de GM, ce V6 passait en 13 secondes de 0 à 96 km/h.

Pour essayer la transmission sur quatre roues je suis allé sur une plage. Quand la voiture a commencé à s'enfoncer dans le sable, j'ai tiré sur le levier de la boîte de transfert, à droite de la bosse du plancher; ceci répartit la force du moteur entre les différentiels avant et arrière. La voiture a retrouvé immédiatement sa capacité de traction. Même la boue molle le long de l'eau ne crée pas de difficulté. Le passage de deux à quatre roues motrices, grande vitesse, et la manœuvre inverse, peuvent s'effectuer n'importe quand.

Mon deuxième terrain d'exercice était plus rude; des chemins de vaches et des champs bosselés qui allaient vers un terrain bouleversé par les engins de terrassement, en vue de la construction d'une route. Pas de difficulté jusqu'au moment où j'attaque une pente boueuse de presque 50 pour cent. Le temps d'arrêter la voiture, de pousser à droite le levier de transfert, de manœuvrer rapidement le levier de la transmission automatique d'avant en arrière, et, avec l'aide de quelques mots bien choisis, je me trouvais en quatre roues motrices, petite vitesse, où le rapport est de 2 à 1. Et la pente n'existait plus. D'ailleurs le Jeepster peut monter des pentes de 60 pour cent, d'après ses constructeurs.

La boîte de transfert possède encore un point neutre, pour utiliser le moteur quand la voiture est à l'arrêt.

Certains vendeurs prétendent que le Jeepster Commando, surtout le convertible, est une voiture de sport. Bien sûr, c'est exagéré, si l'on donne au mot sport son sens propre.

(Suite page 119)

La jeep a fait peau neuve!

(Suite de la page 41)

Les ponts avant et arrière, avec tout ce poids non suspendu, ne sont pas faits pour négocier les virages des pistes de course. Mais si par sport on entend la chasse, la pêche, la navigation de plaisance, le camping, la prospection et l'exploration, alors c'est une voiture de sport. En tous cas, une chose est certaine, cette voiture vous mènera partout.

L'ARMÉE de TERRE OFFRE AUX JEUNES GENS AGÉS DE 18 ANS

une situation d'avenir

Dès leur entrée au service, ils ne sont plus à la charge de leur famille.

Durant les seize premiers mois, ils ont de 134 à 320 F d'argent de poche selon leur grade.

A partir du dix-septième mois, s'ils sont sous-officiers, ils perçoivent une solde mensuelle de début de 650 F environ.

En outre, s'ils sont liés au service pour cinq ans, ils ont droit à une prime d'attachement pouvant atteindre 6 000 F.

la possibilité d'apprendre un métier

Ils peuvent :

- faire une carrière de sous-officier ou d'officier et prendre leur retraite après quinze ou vingt-cinq ans de service ;
- acquérir une spécialité militaire ayant une équivalence civile ;
- ou préparer une spécialité civile intéressante en profitant des possibilités de promotion sociale nouvellement offertes au choix des militaires.

**POUR TOUS RENSEIGNEMENTS, s'adresser à
l'ETAT-MAJOR de l'ARMÉE de TERRE - Direction Technique des Armes et de l'Instruction (Serv. « S.M. »)
37, boulevard de Port-Royal - PARIS-13^e**