



# N'ACHETEZ PAS UNE CARAVANE LES YEUX FERMÉS

Parce que l'acquisition d'une caravane implique un amortissement sur plusieurs années. Parce qu'un modèle vous a séduit, le coup de foudre cachant des défauts et des incompatibilités qui surgiront à l'usage. Parce qu'enfin, une caravane est une coquille pour vivre heureux dans un certain confort, il convient de procéder avec circonspection, de faire des essais, conciliant mariage d'amour et de raison, la plus belle caravane du monde, à l'égal de la plus belle fille (ou, Madame, du plus bel homme!) pouvant combler vos vœux ou vous faire payer amèrement sa conquête.

**S**i vous savez y regarder de près, vos risques s'amointrissent d'autant et augmentent les joies et les services de votre acquisition. Une fois décidé sur le genre de caravane que vous voulez acheter: caravane de voyage, cabine montée, remorque à tente, roulotte motorisée ou fourgonnette, vous avez le choix entre des douzaines de modèles dans le genre. Si vous connaissez les détails révélateurs de la construction et les épreuves de route à faire subir, vous avez un grand avantage sur ceux qui achètent à la seule apparence.

Quelle que soit la caravane que vous achetez, les mêmes détails de construction sont à contrôler.

C'est le test des échardes qui révèle

la qualité. Passez le doigt sous le bord inférieur des portes de placard, des moulures et des baguettes de bois à l'intérieur de la caravane. On peut s'égratigner les doigts sur le bois dans certains modèles bon marché! Parfois, le travail est si mal fait qu'on peut voir les bavures à deux mètres.

L'épreuve des sauts et des secousses vous donnera une idée de la solidité de la construction. Faites quelques sauts sur le plancher de la caravane. S'il vous semble mou ou si vous entendez des craquements — c'est mauvais signe. Une bonne caravane doit avoir un plancher souple et élastique, restituant le choc et silencieux.

Ensuite attrapez une couchette du

haut et secouez-la vigoureusement. Si les parois tremblent et bougent de quelques centimètres réservez votre achat.

A l'extérieur de la caravane, examinez les joints métalliques. Ils doivent être bien hermétiques, sans passage pour le vent ou l'eau. Des joints mal carénés sont un signe de mauvaise finition et source de déboires.

Ouvrez les placards et les coffres. Ils doivent être bien façonnés à l'intérieur. Sinon, la qualité est douteuse.

Ouvrez les placards qui sont les plus près du plancher. Dans les caravanes bon marché, le revêtement de sol ou le tapis s'arrêtent au bord du placard.

Sortez les tiroirs et examinez la construction. Les tiroirs bon marché sont assemblés avec des agrafes. Les tiroirs de bonne qualité sont collés, cloués ou visés en plusieurs endroits. Les meilleurs tiroirs glissent sans difficulté, les mauvais tiroirs accrochent.

Là où les tuyaux et les fils électriques pénètrent dans la caravane, il doit y avoir des manchons étanches en caoutchouc. Dans une caravane bon marché, on trouve souvent de grandes ouvertures dans les passages.

Soulevez les coussins des banquettes et retournez-les. Le fond est-il couvert d'une matière plastique résistante? Les coussins de mauvaise qualité ont souvent un fond en toile mince ou grossière ou même pas de fond du tout.

Les fenêtres peuvent être à persiennes, coulissantes ou rabattables. Il faut surtout qu'elles ferment hermétiquement contre la poussière, l'eau et les courants d'air. Si vous le pouvez, projetez un puis-

sant jet d'eau sur les fenêtres fermées pour voir si elle pénètre à l'intérieur.

Si un distributeur refuse de soumettre son matériel à ces essais, vous pouvez être certain qu'il cache quelque chose. Quelle que soit la marque, vérifiez tout! Le constructeur de bon matériel en sera enchanté. Les autres devront pouvoir justifier pourquoi ils ne veulent pas qu'un acheteur mette leur matériel à l'épreuve.

Certains distributeurs sont très habiles à vous jeter de la poudre aux yeux... quelqu'un m'a expliqué que les planchers de sa caravane étaient « brevetés » et qu'il ne pouvait laisser personne regarder à l'intérieur des placards tant que la caravane n'avait pas été achetée.

Si vous avez trouvé une caravane qui vous convient, il faut l'essayer sur route. Voici quelques points à ne pas oublier. Un distributeur fera l'essai de remorquage avec une voiture de la société, généralement une grosse conduite intérieure, avec toutes sortes de dispositifs spéciaux pour le remorquage. Aucun distributeur ne consentirait à faire une démonstration de remorquage avec un attelage ordinaire. Il utilise un attelage compensateur antilacets. La facilité de remorquage devient alors extraordinaire; les queues de poisson sont éliminées et les forts vents de travers n'ont pratiquement aucun effet sur une voiture remorquant une grande caravane. Le distributeur fera généralement l'essai sur un trajet facile qu'il connaît bien. Sur ce trajet, il peut remorquer une caravane dans un ouragan sans une seule embarquée! On ne peut guère de lui reprocher. C'est bien son droit de faire ses démon-

**Comparer les modèles avant d'acheter. Pour la même somme, vous avez le choix entre quatre genres de caravanes, dont chacun présente ses propres avantages.**



trations sur route avec le moins de hasard possible. Il pourrait même arguer avec quelque raison qu'une voiture bien équipée et un conducteur expérimenté sont le meilleur moyen de faire une démonstration. Ce qu'il faut voir dans cet argument, c'est que vous n'aurez aucune idée de votre propre problème. Il faut insister pour que le distributeur prenne un trajet choisi par vous, et vous laisse le volant pendant une partie du parcours. Ou mieux encore, faites l'essai avec votre propre voiture. Si la police d'assurance du distributeur ne permet pas l'utilisation d'une autre voiture, il vous faudrait alors baser votre jugement sur l'essai effectué avec la voiture de la société. Il ne faut pas oublier d'examiner la voiture pour tenir compte dans votre appréciation de l'équipement spécial de remorquage qu'elle possède.

Une fois la caravane attelée et les barres à ressort du dispositif compensateur convenablement réglées, la voiture et la caravane doivent être d'aplomb. Les carrosseries peuvent être décalées sur une côte mais elles doivent être horizontales sur terrain plat. Si l'arrière de la voiture est enfoncé, il faut remonter les barres à ressort pour le remettre d'aplomb. Si on ne peut corriger l'inclinaison mécaniquement, la remorque est trop lourde pour votre voiture, vous ne pourrez rouler ainsi.

Si la caravane est enfoncée à l'arrière et relevée à l'avant, les barres d'attelage à ressort sont réglées trop haut: les descendre d'un ou deux crans. Il ne faut laisser personne vous convaincre qu'une caravane doit être remorquée la flèche

relevée, ce qu'on appelle quelquefois faire le « rateau ».

Toute remorque pesant plus de 700 kg doit avoir son propre système de freins commandé par la pédale de freins de la voiture. Renseignez-vous sur le genre de commande de freins. Les constructeurs d'automobiles disent maintenant qu'ils préfèrent qu'il n'y ait pas de dérivation du circuit hydraulique de la voiture. On peut s'en passer en utilisant une commande complètement électrique des freins de la remorque.

Sur la route, quel que soit son poids, la remorque doit suivre la trajectoire de la voiture dans les virages. Quand vous déboitez elle ne doit pas osciller ou prendre un ballant dangereux surtout à vitesse limitée. D'une façon générale, la remorque doit se comporter comme si elle faisait partie de la voiture. Une remorque qui « rue » en avant et en arrière manque d'équilibre. Une remorque qui pique violemment du nez sur les dépressions de la route, puis oscille brutalement, est peu maniable.

Quand on fait l'essai d'une caravane montée sur une camionnette, il ne faut pas oublier que la bonne tenue de la caravane dépend de la plate-forme sur laquelle elle est posée. Un vieux camion avec des ressorts avachis et des pneus usés ne pourra mettre la caravane en valeur. Mais si le camion n'a pas 2 ans d'âge, vous pouvez raisonnablement l'utiliser pour l'épreuve. Il est peu probable qu'un distributeur de caravanes accepte de monter une caravane neuve sur votre camionnette pour une épreuve de route. La plupart du temps, il utilise une ca-

**Le dégagement au sol est une chose importante. Il varie de 10 cm pour les conduites intérieures, à 28 cm pour les camionnettes et les fourgonnettes.**





**En faisant l'essai d'une remorque, roulez dans une forte côte et des virages serrés. La remorque doit rester stable derrière la voiture.**

**Le temps nécessaire pour déplier l'abri est d'une grande importance pour une remorque à abri pliant. Avant d'acheter, il faut déplier et replier l'abri plusieurs fois.**

mionnette de la société équipée d'une suspension renforcée et de pneus spéciaux et elle aura un grand empattement (ce sont les trois transformations les plus importantes pour le montage d'une caravane).

Après le montage, faire une vérification rapide du véhicule. Il ne doit pas être enfoncé de plus de 3 cm à l'arrière. Les ressorts seront légèrement aplatis mais sur un plan horizontal. On pourrait admettre un enfoncement de 7 ou 8 cm à la condition que l'arrière ne bascule pas. Monté sur le pare choc arrière, il faut solliciter la suspension en jouant des jambes en flexion et extension; puis quand vous sautez à terre, l'oscillation doit s'arrêter presque immédiatement.

Il faut s'assurer que le poids total d'une caravane ne dépasse pas la charge utile de la camionnette utilisée. Supposons par exemple que vous ayez une camionnette capable d'un poids en charge de 3300 kg. Le véhicule pèse environ 1800 kg à vide. Vous pourriez donc normalement charger 1500 kg dessus, mais il vaut mieux disposer d'une marge de sécurité de 300 à 400 kg. Le poids total de la caravane ne doit donc pas dépasser 1200 kg, ce qui suffit pour la plupart des caravanes montées qui se vendent actuellement.

Sur la route, ne manquez pas de faire des départs-arrêts brutaux à faible vitesse. A petite vitesse encore, donnez de petits coups de volant brusques à droite et à gauche, roulez en gymkana pour contrôler la stabilité latérale. Si la caravane oscille constamment, s'incline au moindre coup de vent, il faut se méfier. Une caravane bien équilibrée a un centre de gravité assez bas, plus bas que



les bordures latérales de la camionnette. Le réservoir d'eau (qui pèse une centaine de kilos), les accumulateurs et autres objets lourds doivent se trouver répartis et centrés au plus bas par rapport à l'ensemble. Des installations telles que réchauds et glacières ne pèsent pas très lourd, mais il vaudrait mieux les placer le plus bas possible à l'intérieur de la caravane.

Si vous connaissez un parcours exposé au vent n'hésitez pas. C'est une épreuve concluante. Il est normal que la caravane s'incline un peu dans un vent fort. Mais quand le vent tombe, une bonne caravane doit se redresser instantanément sans osciller en cherchant sa stabilité.

En déboitant rapidement, on peut découvrir les mêmes défauts de stabilité. Il faut conduire la camionnette soi-même pendant une demi heure environ.

Le facteur critique pour une caravane montée sur une camionnette est la stabilité. S'il n'y a pas d'oscillations ou de déformations ou de secousses excessives, c'est bon signe.

Pour faire l'essai d'une roulotte motorisée ou d'une fourgonnette, il faut rouler sur une très mauvaise route. Plus l'engin est large, plus la suspension doit être développée. Elle doit être ferme mais confortable. Il faut aussi monter et descendre quelques côtes rapidement. Les freins doivent avoir une réaction sensible, constante et sans faiblesse. Le moteur du véhicule tracteur doit autoriser allègrement la montée d'une côte.

Il convient pendant ces essais d'observer les appareils de bord. Le moteur peut chauffer légèrement sans atteindre le secteur rouge. Si c'est un gros moteur

qui peine malgré tout dans les côtes, il se peut que le rapport de transmission ne soit pas celui qu'il faut pour les pneus et le moteur utilisés. La conduite ne doit pas exiger un effort physique excessif. Le conducteur d'une roulotte doit être confortablement assis et avoir une vue dégagée dans toutes les directions.

L'entretien des fourgonnettes et des roulottes doit être facile; on doit pouvoir aisément vérifier l'huile, faire le plein du radiateur et de petits réglages du moteur. Le contrôle d'une remorque-abri pliante doit commencer par le mécanisme dépliant. Certains sont dépliés à la main, d'autres à l'aide d'une manivelle ou d'un cliquet. Quelques nouveaux modèles sont dépliés par de petits servo-moteurs électriques commandés par un bouton. Il faut contrôler les points suivants: l'abri doit se déplier d'une façon régulière, sans secousse. Les quatre coins doivent monter en même temps sans s'accrocher.

La manivelle qui exige un effort physique excessif est une cause d'ennuis futurs. Certaines remorques ont un double système: un système permet de déplier l'abri plus vite avec un effort plus grand, l'autre est plus lent mais n'exige qu'un petit effort. Le temps nécessaire pour déplier l'abri d'une remorque ne doit pas dépasser le quart du temps total de la mise en utilisation. Il faut accorder une grande importance à la simplicité du mécanisme. Dix minutes est le temps moyen pour déplier l'abri, tendre la toile, monter la porte et installer les couchettes latérales.

En faisant un contrôle strict avant d'acheter, vous pouvez éviter beaucoup de mauvaises surprises.

## EVITEZ LES SURPRISES

● Roulez avec votre caravane sur 3 km de route poussiéreuse. Ensuite examinez l'intérieur. La poussière introduite ou non témoignera de l'étanchéité.

● Renseignez-vous sur le matériel nécessaire pour l'utilisation de la caravane. La simplification est essentielle. Il y a une exception à cette règle: un bon attelage compensateur pour une remorque qui pèse plus de 700 kg.

● Contrôlez l'espace de rangement.

● Contrôlez la distribution d'eau. La capacité doit être de 80 à 100 litres.

● Contrôlez l'éclairage. Les meilleures caravanes sont normalement équipées de trois systèmes d'éclairage: 12 volts, 110 volts et lampe à butane.