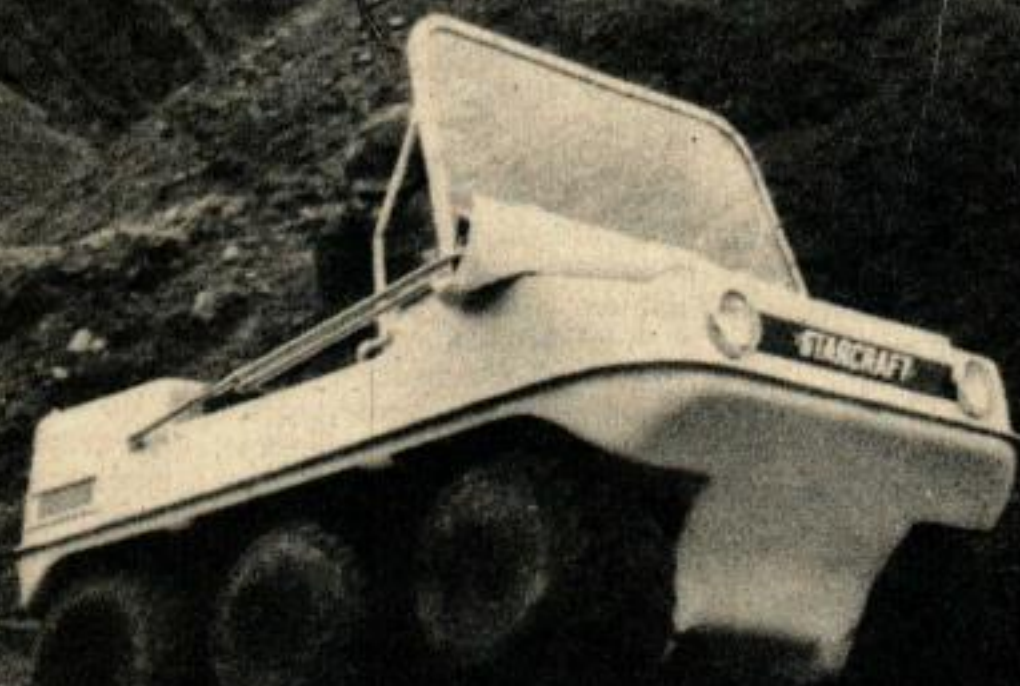


## DES VÉHICULES SINGULIERS



# Les "tout terrain"

Ce petit « tout terrain » agressif, qui est aussi à l'aise sur l'eau que sur les terrains les plus difficiles, est le Starcraft américain. Vendu aux U.S.A. moins de 1 000 dollars, il est animé par un moteur Briggs et Stratton de 7 CV. La transmission se fait par chaîne, ce qui a permis de réduire le prix de revient. Seul écueil, sa vitesse sur l'eau est très réduite.

**L**A gamme des « tout terrain » proposée à l'usager Français est remarquablement variée, bien qu'elle ne comporte que deux véhicules véritablement amphibies.

Un tout nouvel engin est venu l'enrichir. Il s'agit de l'« Amphicat », distribué en France par Multimaco.

Avec deux roues de plus, l'« Amphicat » rappelle les Coot américains. L'« Amphicat », qui progresse sur terre à environ 60 km/h et sur l'eau entre 5 et 8 km/h, est animé par un moteur Sachs 2 temps de 20 CV refroidi par air agissant à travers un convertisseur de couple Salisbury. Rien, absolument rien, ne l'arrête et il gravit des pentes à 45 degrés ! Prix de base : 12 400 F.

Le seul concurrent de l'« Amphicat » est l'« Amphicar » (120 km/h sur route et

12 km/h sur l'eau). Bien que cet engin n'ait pas de service après-vente en France pour un moteur anglais Triumph Herald et toutes les autres pièces venant de Berlin.

Si vous recherchez vraiment les complications, vous pouvez vous procurer au Brésil une « Gurcel » à mécanique Volkswagen, en Egypte une « Ramsès », en Australie une Volkswagen « Beach and Bush », au Chili une curieuse 2 CV à l'arrière totalement dégagé formant un généreux coffre appelé « Citroneta », ou même une « Cony 160 » japonaise, qui elle aussi, est une 2 CV fiscaux mais dont le « deux cylindres » est à l'arrière sous le plancher.

Mais si vous n'avez pas l'intention de commander votre voiture aussi loin, et si le gros break U.S. à quatre roues motrices

«Travelall», fabriqué par International Hervester, vous paraît cher, il vous faudra restreindre votre choix à sept modèles de base.

Avec la Renault-Sinpar, il n'y aura pas de surprise, puisqu'il s'agit de la R-4. Transformation Sinpar en 4 roues tractrices : 5 616 F pour la berline et 5 194 F pour la fourgonnette. Supplément pour donner à la berline la forme d'une «Jeep» à pare-brise rabattable, munie d'une capote, mais dépourvue de porte : 6 370 F. Elle sera naturellement dotée d'une traction sur les quatre roues mais redeviendra sur route normale une traction avant. Ce véhicule, en dépit des petites roues, possède un comportement phénoménal en «tout terrain». Il a d'ailleurs remporté — devant toute une gamme de véhicules de ce type — le difficile «Rallye des Cimes». L'adaptation se fait également à partir de la 4-4 découverte, baptisée «Plein Air», au même prix que pour la berline.

La Jeep est évidemment la reine des «tout terrain». On a sans cesse modifié le dessin de base; on lui a adapté des caisses diverses et pourtant, on est revenu au véhicule initial, semblable à celui de la seconde guerre mondiale.

Atout supplémentaire en ce qui concerne le client Français : la «Jeep» classique est montée dans la région parisienne par Hotchkiss. C'est vraiment le véhicule universel, robuste, stable, à quatre roues motrices, que ne rebute ni le sable, ni la boue, ni la neige, même à pleine charge.

C'est un précieux auxiliaire à la campagne. L'agriculteur notamment appréciera la possibilité d'adapter une prise de mouvement (débrayable) et deux prises de force (centrale par poulie à gorge, arrière par arbre cannelé) pour utiliser un grand nombre d'outils auxiliaires. C'est à la fois un tracteur, un moteur mobile indépendant et une voiture

particulière. Deux châssis sont actuellement proposés, le «Long», type HWL 3,89 m : 19 443 F avec le moteur à essence, 21 505 F en diesel, et le «Normal» JH-102 3,39 m qui coûte 18 419 F en version essence et 20 474 F en diesel.

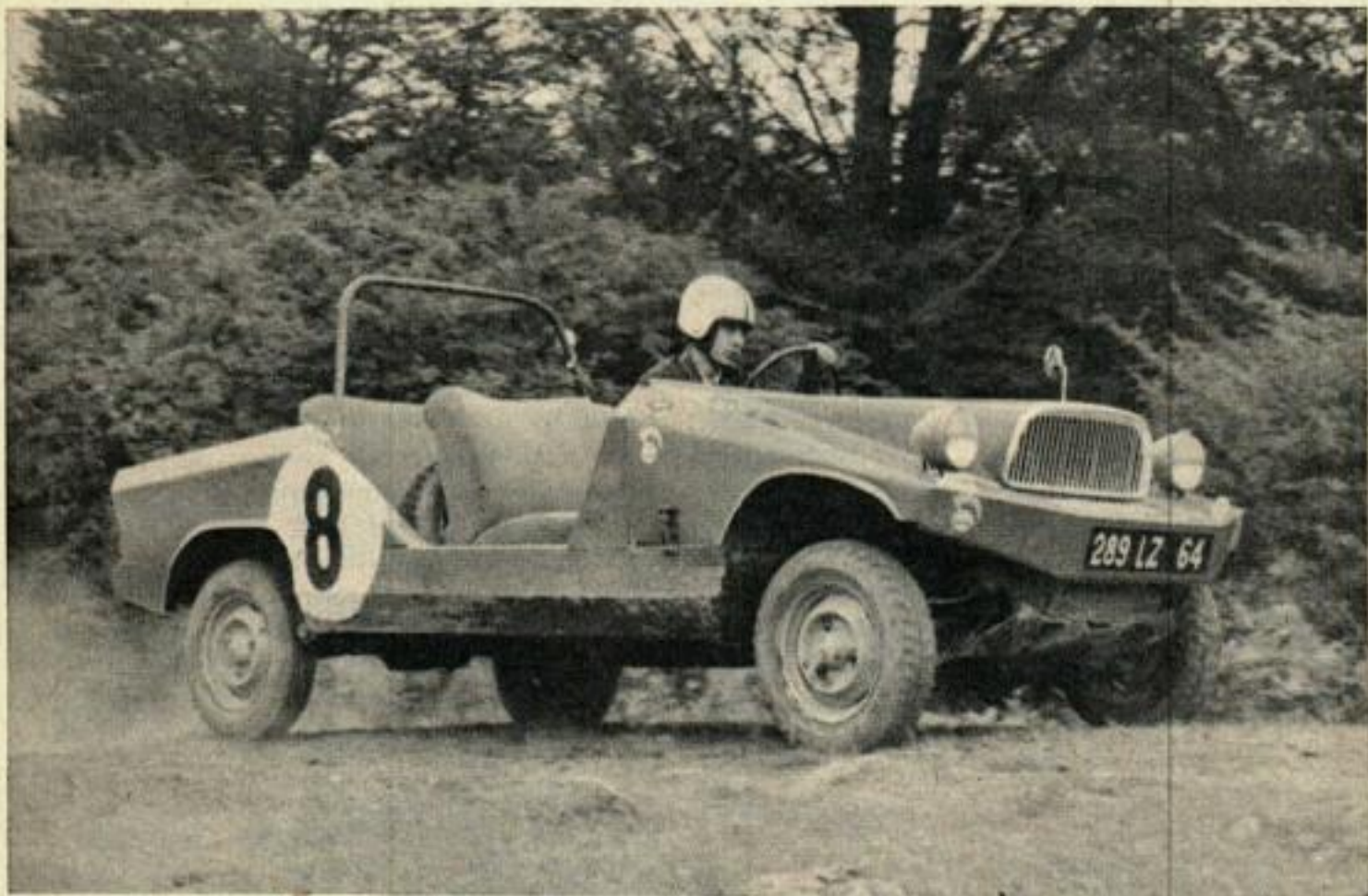
Directement dérivés de la «Jeep» deux modèles attirent l'attention : le «Jeepster» et la «Land Rover».

Le premier est une évolution luxueuse (enjôleurs de roues chromés, et sièges «baquets» rembourrés de caoutchouc moulé) de la «Jeep» classique. Avec, naturellement, la traction sur les quatre roues, la mécanique et l'infrastructure à toute épreuve de sa glorieuse devancière, le «Jeepster Commando», moteur 4 cylindres — 13 CV fiscaux — 30 213 F, est un cabriolet avec capote adaptable ou demi capote laissant à l'arrière une section «camionnette». Intérieur plus raffiné, vitres et déflecteurs, viennent compléter l'ensemble. Les clients exigeants pourront obtenir une «console» de changement de vitesses «sport». Beaucoup des éléments de base, comme la prise de force, demeurent.

La Jeepster «Wagoneer» est un break 6 cylindres, 22 CV fiscaux, un peu moins sport, mais plus confortable, quatre portes et surtout un espace de chargement de 1,62 m de long qui s'augmente de 47 cm si l'on fixe la porte arrière en position horizontale; largeur maximum 1,50 m pour 0,91 m au centre (passage des roues). Quant au plancher, il se trouve à 0,61 m du sol. Ce modèle offre un choix important de garnitures, sièges de luxe, plancher entièrement tapissé, etc. C'est toujours une «Jeep» capable des exploits de sa devancière mais civilisée... à l'américaine. A noter que, si l'on veut transporter plus de 700 kg, il convient de choisir la version à amortisseurs renforcés qui coûte 1 610 F de supplément. Il n'y a pas d'adaptation Diesel.



Ce véhicule amphibie est expérimental. Doté d'une carrosserie en polyester renforcé d'une résistance exceptionnelle, il est réalisé par la Good Year Aerospace. Baptisé «Surre Trek», il atteint 50 km/h sur le plat et 4 km/h sur l'eau pour 400 kg de charge utile.



Renault 4 4 x 4, bimoteur Muschang, première au classement général du Rallye des Cimes 1968.

Il existe une autre option au prix indéterminé : la boîte de vitesses automatique, un snobisme !

La Land Rover est toute britannique, version civile que les Anglais ont dérivé de la « Jeep » classique. Le prix de base de cette « tout terrain » à châssis court (3,62 m) moteur à essence, très répandue sur la planète, est de 18 850 F, mais il existe beaucoup de suppléments. Le même modèle en version diesel 4 cylindres coûte 21 400 F. Si l'on préfère une carrosserie plutôt que la bâche, ce « châssis court » vaut 19 838 F en version essence et 22 388 F en diesel.

Le châssis est l'un des plus rigides, des plus solides qui soient. Même l'intérieur des poutres d'acier est peint pour limiter la corrosion, comme pour la Rolls Royce ! Il peut être livré en « châssis long » (4,44 m) 20 650 F en version bâchée essence (diesel 23 200 F), ou carrossée : 22 110 F essence (diesel : 24 662 F). Les ressorts de la Land Rover sont particulièrement étudiés pour assurer un confort maximum sur route normale, et une très grande résistance sur les voies accidentées. Quant au moteur, qu'il s'agisse de la version essence ou diesel, il est d'une solidité à toute épreuve.

La boîte de vitesses est une pure merveille. Elle est dotée de trois leviers au plancher. Le principal permet de choisir entre quatre vitesses (synchronisées pour la troisième et la prise directe) et la marche



Ce n'est pas une « Jeep » de luxe, mais la version raffinée de la « Scout 800 A », produite aux Etats-Unis par International, sous le nom de « Aristocrat ». Ce véhicule, qui dispose de quatre roues motrices, est animé par un V-8 de 193 CV. Les moyeux avant sont autobloquants, aucune roue ne peut tourner à vide. Tout est soigné dans les moindres détails, le revêtement intérieur est très luxueux. Ce véhicule vaut plus de 4 000 dollars aux U.S.A.



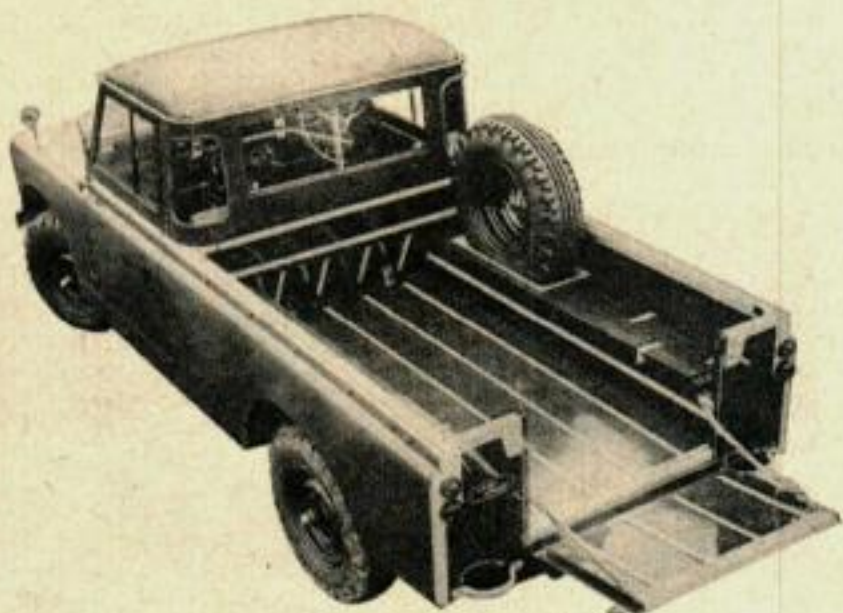
arrière. Le levier commandant le « transfert » double ce choix; et celui qui est doté d'une boule jaune permet de choisir le mode de traction le mieux approprié à un parcours : soit sur les roues arrière, soit sur les quatre roues.

Les prises de force sont multiples. A l'arrière, il est possible d'adapter un axe de transmission, ou bien une poulie; au centre, on peut fixer une autre poulie et, à l'avant, installer un petit treuil hydraulique.

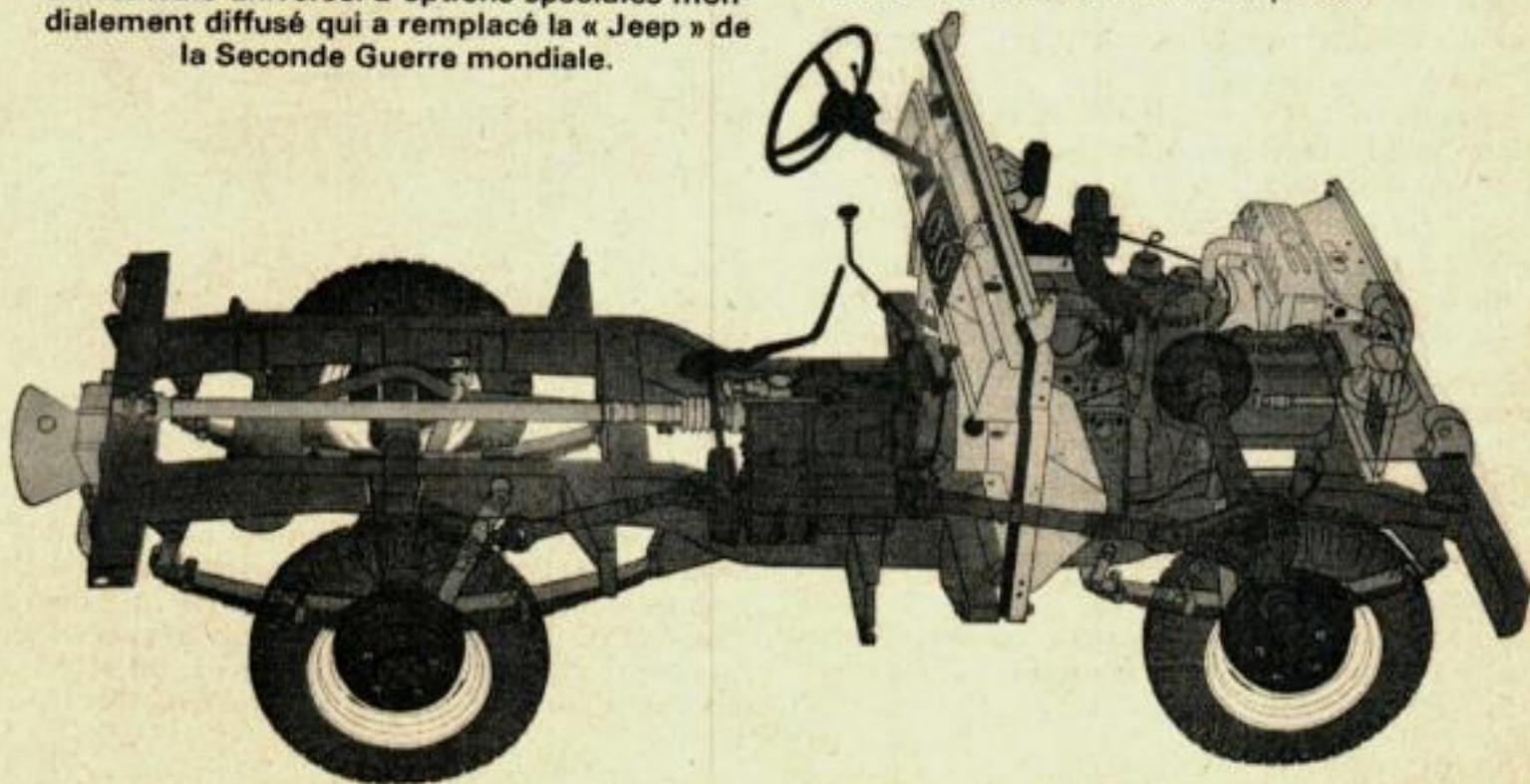
Quant à la carrosserie, la Land Rover possède une garde-robe d'artiste lyrique. En voici un aperçu : décapotable classique de base (mais toujours munie de vitres latérales), « hard top » avec glaces latérales à l'arrière, camionnette couverte avec toit démontable, camionnette ouverte avec cabine rigide, station-wagon avec sièges rabattables fixés sur les côtés de la carrosserie et permettant, soit de transporter six passagers (version « essence 24 440 F, diesel 27 160 F), soit de livrer un chargement important, version classique allongée avec soit une cabine rigide et une benne, soit une capote munie de voyants de plastique, soit une capote unie, version camionnette avec glaces latérales, enfin un « long » station-wagon, 9 places, coûtant 25 360 F pour la version essence et 27 860 F en diesel.

La Land Rover peut devenir également voiture de pompiers, minibus pour douze personnes, voiture-grue pour l'entretien des réverbères et une foule d'autres adaptations encore, sauf que vous ne pourrez la faire ni voler ni nager.

La Land Rover a son imitatrice qui est la B.M.C. « Mini Moke », elle existe également en version « longue » avec une foule de modifications possibles. Désormais, fabriquée en Australie, elle est difficile à importer.



**A châssis court ou long, la Land Rover reste un véhicule universel à options spéciales mondialement diffusé qui a remplacé la « Jeep » de la Seconde Guerre mondiale.**



La Volkswagen 181 n'est pas sans rappeler les fameuses « Kubelwagen » qui furent utilisées notamment en Afrique par le corps expéditionnaire allemand. Modernisée, elle est en outre capable d'exploits qui demeurent interdits à son illustre devancière : son moteur quatre cylindres à plat, refroidi par air, de 53 CV lui permet de franchir des pentes de 55% et elle atteint le 100 km/h pour une consommation de 11 litres aux 100 km. Cette 181 peut en outre recevoir une capote parfaitement étanche et elle remorque allègrement une caravane de 650 kg.



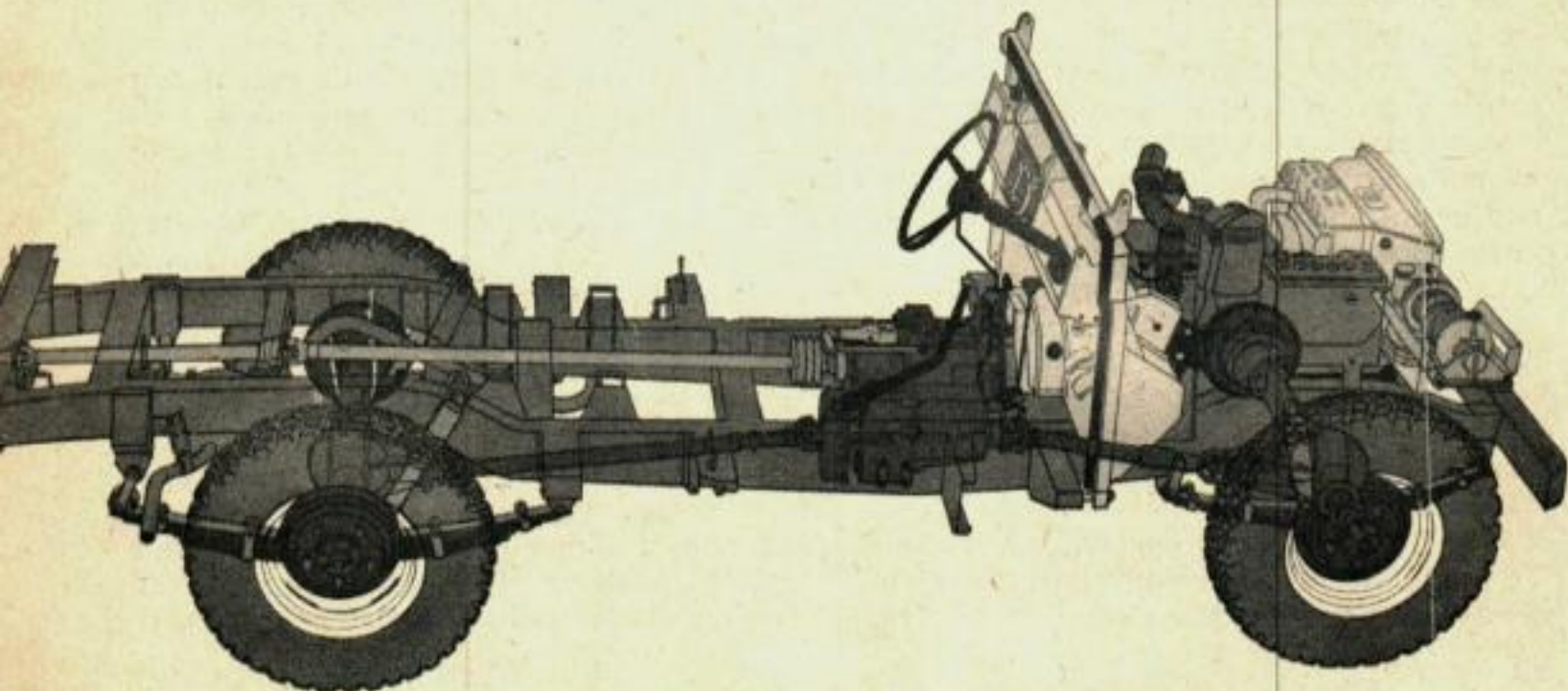
Quant à Volkswagen, il s'est souvenu des exploits, au sein de l'Africa Korps des célèbres « Kübelwagen » sorties de ses chaînes et propose depuis deux ans un « tout terrain » très « dans le vent » qui n'est pas sans rappeler le véhicule cher à Rommel. Il s'agit du « 181 » qui gravit en première, avec deux personnes à bord, des pentes de 55% et coûte 13 690 F.

La « Haflinger » est le « tout terrain » par excellence. Elle vient d'Autriche. Son aspect la rendrait, en ville, parfaitement ridicule; mais elle constitue le véhicule de montagne idéal. Ce qu'aucun des « tout terrain » précédemment cités ne pourrait faire, la « Haflinger » l'accomplit en se jouant. Quand on aura noté que ce véhicule gravit des pentes à 65 %, traverse des rivières, et évolue sans se retourner sur le flanc d'un remblai de

chemin de fer en prenant des inclinaisons ahurissantes, on sera bien obligé de convenir qu'on se trouve en présence d'un engin exceptionnel.

Certes, la vitesse de pointe acceptable sur un amphibie (66 km/h) est dérisoire pour un véhicule terrestre, mais la consommation du petit moteur bicylindres opposés, quatre temps, refroidi par air, l'est aussi puisque, sur terrain varié, il se contente de trois à cinq litres/heure.

Les quatre roues sont, naturellement, motrices, avec possibilité de bloquer les différentiels sur les deux ponts (patinage « à vide » impossible); et la boîte 4 vitesses, toutes synchronisées, peut être équipée sur demande d'une vitesse supplémentaire dite « rampante », qui devrait permettre de grimper à un mur !





La « Mini Moke » anglaise fut un véhicule étudié pour un usage militaire qui devint une version civile connaissant un grand succès. Elle est aujourd'hui fabriquée en Australie donc devient plus difficile à importer en France.

Malgré son poids à vide réduit (635 kg), ce petit véhicule transporte une charge maximum élevée (515 kg); et son plateau permet le montage des superstructures les plus variées, sans même tenir compte de l'emplacement du moteur puisque celui-ci est sous le châssis, à l'arrière, à une hauteur cependant suffisante pour être à l'abri de l'immersion.

Ce « tout terrain », où chaque solution est révolutionnaire (notamment la présence d'une démultiplication à l'intérieur du moyeu des roues!) est produite par Steyr-Puch. Il est, nous l'avons dit, idéal en montagne, où il peut être équipé en chasse-neige; mais il peut rendre aussi d'incalculables services dans l'industrie et l'agriculture. Il est livrable en type standard (aucun abri, simplement un pare-brise, deux sièges et un plateau plat à l'arrière); en version partiellement bâchée ou totalement bâchée. Il existe également un modèle carrossé en ambulance.

La Jungla 600 « Savio » est vendue par la General Automobile Monégasque. Bien qu'elle ne dispose pas de la traction sur les quatre roues, le constructeur la recommande pour la montagne, en précisant qu'elle « efface » des pentes à 30%, ce qui est, dans la plupart des cas, très suffisant.

Tout l'ensemble mécanique (moteur 767 cm<sup>3</sup>, 32 CV au frein, quatre cylindres, refroidissement par eau, boîte de vitesses

4 rapports et marche arrière, embrayage, couple cône de réduction incorporé dans la boîte avec un rapport de 8/43) se trouve à l'arrière, et l'accessibilité est bonne; il s'agit pour une fois d'un véhicule d'un type unique. Son entretien est facile puisqu'il est basé sur la Fiat 600-D.

Pour moins cher et toujours à base d'une mécanique Fiat (mais cette fois du moteur de la 500), voici le « Ranger ».

C'est, par rapport aux « tout terrain » passés en revue ici, un tout petit engin n'offrant qu'une charge utile de 250 kg outre le conducteur. Mais ses performances, compte tenu de ses dimensions réduites (c'est le plus petit « tout terrain » du monde : 2,63 m de longueur hors-tout) sont prodigieuses. Grâce à son centre de gravité très bas et à ses pneus très larges, il peut évoluer en inclinaison latérale sur des pentes allant jusqu'à 80%. Sur route, ses performances sont honorables pour 6 CV fiscaux : presque du 90 km/h. Le rayon de braquage (3,30 m), un empattement très court (1,35 m) ainsi que les dimensions citées permettent de le garer aisément.

Le « Ranger » est livré, dans sa version standard, avec deux sièges séparés à l'avant, une banquette deux places à l'arrière, pare-brise rabattable, capote repliable. On peut acquérir, en supplément, des portes et des fenêtres latérales. Notons enfin la présence d'un tableau de bord très complet, compre-

nant un compte-tours, et d'un dispositif efficace permettant de freiner les roues en cas de glissement, ou bien quand, sur terrain très accidenté, l'engin se retrouve avec une des deux roues motrices menaçant de toucher à vide.

Ce véhicule quatre vitesses existe en version « Cargo » (300 kg de charge utile, plus le conducteur) laquelle se prête aux utilisations les plus variées. On peut y installer une échelle spéciale de 9 m de haut qui permet notamment l'arrosage des anti-parasitaires sur les arbres. Plus que le « Ranger » peut-être, ce « Cargo » est le hors-route le plus approprié pour la surveillance des réserves de chasse, tant en plaine qu'en montagne.

La Citroën Mehari (8 840 F) est trop connue pour qu'il soit nécessaire de la citer, mais chacun sait qu'il existe aussi chez la firme au double chevron un véhicule qui a largement fait ses preuves — 50 raids autour du monde — la 2 CV. Voici, à ce propos si aucune des « tout terrain » que nous vous avons présentées n'a eu l'heur de vous plaire — une solution de fortune qui rendra de grands services.

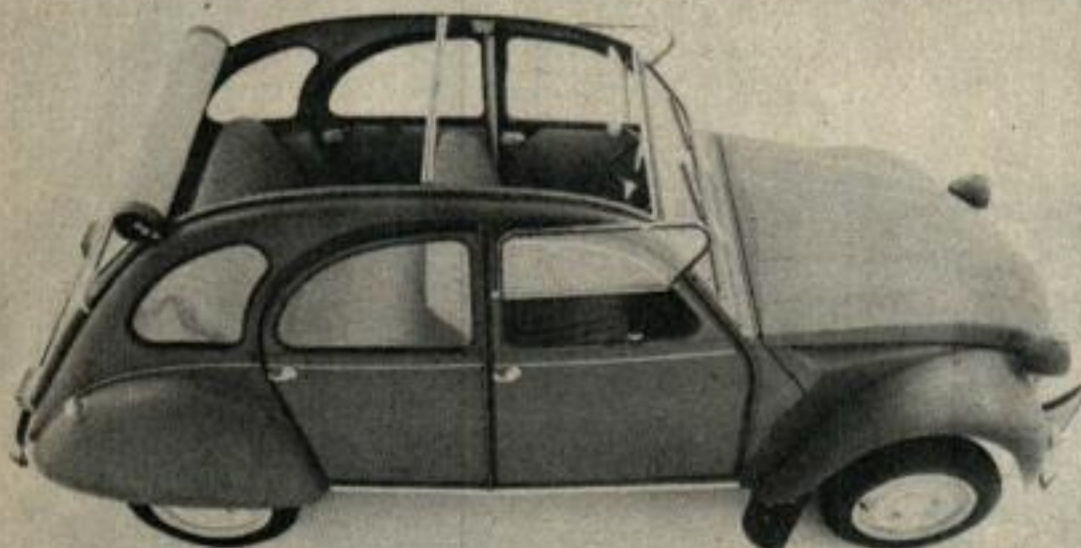
Vous prenez une banale 2 CV, vous la tapissez, sous le châssis, d'une tôle suffisamment épaisse pour protéger les points faibles (canalisations de freinage, « pots » des ressorts latéraux, échappement, etc.). Sur le plan mécanique, vous procédez à la modification suivante : à partir du guignol de l'accélérateur, vous fixez un vulgaire câble de vélo sous gaine, qui traversera toute la carrosserie et ressortira à l'arrière à hauteur de l'encadrement du couvercle de

la malle, et sera muni, à cet endroit, d'une poignée de bois semblable à celles dont sont équipés les lanceurs de hors-bord.

Si vous embourbez votre véhicule, il vous suffira de laisser le moteur tourner, première enclenchée (au ralenti, avec l'embrayage à masselottes de cette voiture, il ne se passera rien). Vous quitterez votre siège, ce qui allègera le véhicule d'autant, vous passerez derrière et tout en poussant de l'épaule, vous tirerez sur la poignée de bois. Le moteur, brusquement lancé, enclenchera la première et la 2 CV fera le bond en avant qui la tirera d'affaire.

Ne riez pas ! ce procédé, qui a été inventé par un ancien directeur de chez Simca, M. Laville, grand chasseur (en Alsace) devant l'Éternel, a tellement fait ses preuves que son utilisateur n'a jamais envisagé, par la suite d'acquérir un « tout terrain » !  
(Tous les prix mentionnés sont T.T.C.)

C.E.



La « Mehari » de chez Citroën a connu un énorme succès d'intérêt dès sa présentation. Plus sophistiquée que la populaire 2 CV elle offre des formules et des avantages séduisants mais reste encore chère.

Bien qu'elle ne soit pas cataloguée « tout terrain » la 2 CV Citroën est un véhicule qui touche à la catégorie. Ses partisans ont craint que l'usine abandonne sa fabrication, elle la développe au contraire proposant aujourd'hui une 2 CV 4 à moteur 435 cm<sup>3</sup> (102 km/h) et une 2 CV 6 (602 cm<sup>3</sup> - 110 km/h).