



En caravane, par les chemins

cette personnalité. Bien qu'ayant encore de beaux restes, la Jeep ne peut plus prétendre à un rôle de premier plan en 4x4, du moins dans cette configuration diesel.

Elle paraît curieusement moins pourvue en couple que... la R 18 pourtant dotée du même moteur. Question de poids sûrement, la Jeep accusant quelques 150 kg de plus que la R 18...

Quoi qu'il en soit, je garderai un excellent souvenir des quelques heures... de plein air passées à son volant. Son association avec l'Eriba Pan dont nous disposons

en fera l'attelage le plus « sympa » qu'il nous ait été donné de constituer.

Pour

Allure inégalée,
Direction,
Robustesse apparente,
Sièges,
Compacité.

Contre

Pneus (en tout terrain),
Performances,
Confort,
Maniement leviers,
Prix.

Jeep Renegade

Moteur

Cylindrée : 2 068 cm³. Puissance réelle : 60 ch à 4 500 tr/mn. Couple maxi : 12,8 m.kg à 2 000 tr/mn. Puissance administrative : 8 CV.

Transmission

Nombre de rapports : 5 ; boîte de transfert sur 3 rapports courts.

Freinage :

AV : disques. AR : tambours.

Pneumatiques

235 - 70 x 15.

Poids et dimensions

P.v. : 1 304 kg. P.t.a.c. : 1 882 kg. Poids remorquable : 910 kg. Long. h.t. : 3 891 mm. Larg. h.t. : 1 659 mm. Haut. h.t. : 1 826 mm. Garde au sol mini : 187 mm.

Suspensions

AV et AR essieu rigide, ressorts à lame et amortisseurs hydrauliques.



en fera l'attelage le plus « sympa » qu'il nous ait été donné de constituer.

Pour

Allure inégalée,
Direction,
Robustesse apparente,
Sièges,
Compacité.

Contre

Pneus (en tout terrain),
Performances,
Confort,
Maniement leviers,
Prix.

NOS CARAVANES "VERTES"

Elles sont reconnaissables entre toutes. Leur forme, à la fois curieusement vieillotte et avant-gardiste, a les qualités aérodynamiques non contestables (et non contestées) que l'on sait : leur Cx de 0,34 leur permet de laisser loin derrière elles leurs rivales les plus prétentieuses. Entre autres mérites, notre petite balade jurassienne aura eu celui de nous révéler des possibilités supposées, mais jamais vérifiées, des Eriba hors macadam. Ainsi que nous l'avons déjà mentionné, ces prédispositions naturelles à la pratique d'un caravaning « sportif » sont essentiellement dues à leur compacité ainsi qu'à la structure métallique autour de laquelle elles sont construites.

Un coup d'œil à l'intérieur confirmera la vocation grand tourisme : ambiance « bateau » (voir la forme des placards de pavillon), aménagement rationnel et classique sans superflu. Détail anodin qui a son importance lorsque la caravane quitte le goudron : la fermeture des volumes de rangement s'opère par verrouillage et non par simple aimantage.

MERCEDES 300 GD

La venue au 4x4 de la marque à l'étoile est récente. La gamme est très complète (essence, diesel, boîtes automatique ou mécanique, empattements court ou long...). Le véhicule de démonstration dont nous avons pu disposer pour cet essai était passé dans des mains visiblement pas toujours soigneuses. Ses pneus, pratiquement lisses, ne nous ont pas permis d'aller au bout des possibilités d'un engin qui se veut être le plus sophistiqué des 4x4. Elles sont pourtant assez exceptionnelles et rares, comme le blocage séparé des ponts avant et arrière. La commande de la boîte de transfert est d'une douceur exemplaire, de même que la direction assistée, commandée par la traditionnelle roue de vélo Mercedes. Le confort du plus haut perché de nos 4x4 est bon. Les sièges maintiennent bien, la visibilité est parfaite. Reste le moteur 5 cylindres, un 3

litres diesel bien connu, puisqu'équipant aussi les berlines de la maison. Déception ! Il n'est pas très souple, plutôt bruyant et pas spécialement sobre. Il n'y a guère qu'en vitesses courtes qu'il devient impressionnant, ce 300 GD. Pour une fois, les Japonais n'ont rien à envier aux Allemands. La comparaison avec le 3,3 litres du Patrol, dans le contexte d'utilisation qui a été le nôtre, ne laisse aucune chance au représentant de Stuttgart. Quand on compare les prix, il n'y a plus à s'interroger !

Pour

Confort,
Aptitudes tout terrain,
Compacité.

Contre

Motorisation,
Freins durs,
Bruit et vibrations sur route (avec les pneus dont nous disposons),
Prix prohibitif.

Mercedes 300 GD court

Moteur

Cylindrée : 2 998 cm³. Puissance réelle : 88 ch à 4 400 tr/mn. Couple maxi : 17,5 m.kg à 2 400 tr/mn. Puissance administrative : 12 CV.

Transmission

Nombre de rapports : 2 fois 4 en 2 ou 4 roues motrices.

Freinage :

AV : disques. AR : tambours.

Pneumatiques

205 à 215/16.

Poids et dimensions

P.v. : 1 900 kg. P.t.a.c. : 2 500 kg. Poids remorquable : 2 500 kg ; 1 000 sans permis E. Long. h.t. : 4 145 mm (roue de secours comprise). Larg. h.t. : 1 700 mm. Haut. h.t. : 1 945 mm. Garde au sol mini : 200 mm.

Suspensions

AV et AR ressorts hélicoïdaux, 2 ponts rigides.

LADA NIVA

Le lancement de la Nive fut un sacré pavé dans la mare des 4x4. Le rapport prestations/prix était



Lada Niva

Moteur

Cylindrée : 1 568 cm³. Puissance réelle : 76 ch à 5 400 tr/mn. Couple maxi : 12,3 m.kg à 3 000 tr/mn. Puissance administrative : 9 CV.

Transmission

Nombre de rapports : 2 fois 4 rapports en 4 roues motrices.

Freinage :

AV : disques. AR : tambours.

Pneumatiques

175/16.

imbattable. Il l'est toujours, et je me demande même si l'écart ne s'est pas creusé avec les concurrents.

Ses possibilités en tout terrain, pour le néophyte que j'étais, me sont apparues exceptionnelles. Il paraît à l'aise partout, qu'on soit au volant ou qu'on le regarde se déhancher sur les passages délicats. On rêve pour lui d'un moteur plus gros qui mettrait davantage en valeur ses possibilités. Le pauvre 1 600 cm³ semble bien souvent être au maxi, mais il permet de mettre au grand jour les qualités de la voiture. Mis à part l'Aro, la Niva est d'ailleurs la plus « voiture » de nos 4x4, tant intérieurement qu'extérieurement, grâce à ses proportions équilibrées. Des défauts, elle en a, bien sûr. Elle est bruyante, il y a une course morte importante à la pédale de frein, on confond trop facilement le levier de boîte et celui de transfert (l). On peut aussi trouver les accessoires « Randonnée » plus frimeurs que solides. On préférerait des sièges dignes de ce nom. Il reste que cette Lada dame le pion à des engins qui coûtent près de trois fois plus cher. Ce seul point mérite qu'on la prenne en considération.

Pour

Prix,
Aptitude tout terrain,
Compacité,
Robustesse.

Contre

Sièges,
Bruit,
Aptitude traction surévaluée,
Motorisation.