

ERIBA FAMILIA

Si nos lecteurs nous accordent le droit d'attribuer à une caravane le vocable de « forte personnalité », nous nous empresserons d'y associer le nom d'Eriba. Voici une routière à l'excellent comportement, qui sait en outre se faire hospitalière...

122 kilomètres/heure en pointe, attelée à une B.m.w. 1502 (la plus petite de la firme munichoise) qui développe 75 ch Din, soit la même puissance qu'une R 16 : nous avons atteint plusieurs fois cette vitesse sur autoroute, en tenant une allure de croisière de 105-110 kilomètres/heure.

En clair, sur 600 kilomètres d'auto-route, nous n'avons pas vu de caravane rigide rouler plus vite. Notre désir n'est pas de prouver la nécessité de rouler en caravane à de telles vitesses, mais simplement de présenter l'Eriba avec sa qualité principale. Le grand tourisme est effectivement à la portée de cette Familia : 3,40 mètres de caisse, 700 kilos en charge (650 dans notre cas), donc rien d'exceptionnel. Le point particulier provient de sa hauteur hors tout sur route (2,14 mètres) et de sa forme nettement profilée. Point n'est besoin de démonstrations mathématiques, le comportement d'ensemble est excellent. La réputation de cette gamme Touring est donc loin d'être surfaite.

ciées au grand aérateur bas, une circulation d'air très supérieure à la normale.

Dernier point de comparaison, les dimensions. En ce qui concerne les longueurs et largeurs de l'habitacle, aucune différence avec une rigide correspondante. Quant à la hauteur, elle est supérieure à ce que l'on rencontre dans la quasi-totalité des rigides de 3,40 mètres : 1,85 mètre sous toit levé (le catalogue, pessimiste, annonce 1,83 mètre). Précisons que ce toit couvre toute la zone où l'on circule debout, en excluant simplement la dînette arrière et la moitié de la dînette avant. Le seul point « bas » auquel il faut s'habituer est la porte, fort heureusement équipée d'un bourrelet de caoutchouc.

Compte tenu de la faible hauteur de la partie rigide (à peu près deux mètres), la ceinture de baies vitrées est assez basse, ce qui permet sur les versions équipées de baies à l'avant et à l'arrière (comme la Familia), de savoir si un conducteur vous suit de près. Sur les quatre baies vitrées, deux seulement s'ouvrent et sont donc heureusement complétées par les ouïes du soufflet de toit.

On pourra reprocher deux points en rapport avec ces baies. Tout d'abord, côté cuisine, il serait souhaitable que l'ouverture favorise un peu plus l'aération au niveau du réchaud. La position actuelle au « grand air » de l'évier n'est guère utile et il devrait être possible de choisir un plan inox inversé.

RIDEAUX : UN POINT A CORRIGER

Notre seconde critique, plus grave dans un premier temps, mais plus facile à corriger, concerne les rideaux qui ne « font pas le poids » au sens propre du terme. Les caravaniers qui ne peuvent dormir en plein jour seront irrémédiablement réveillés aux premières lueurs du matin. Plutôt que la pose de stores complémentaires, nous conseillerons de doubler (ou remplacer) les rideaux pour les rendre opaques, leur système de montage étant excellent et permettant d'occulter très correctement les baies (sup-

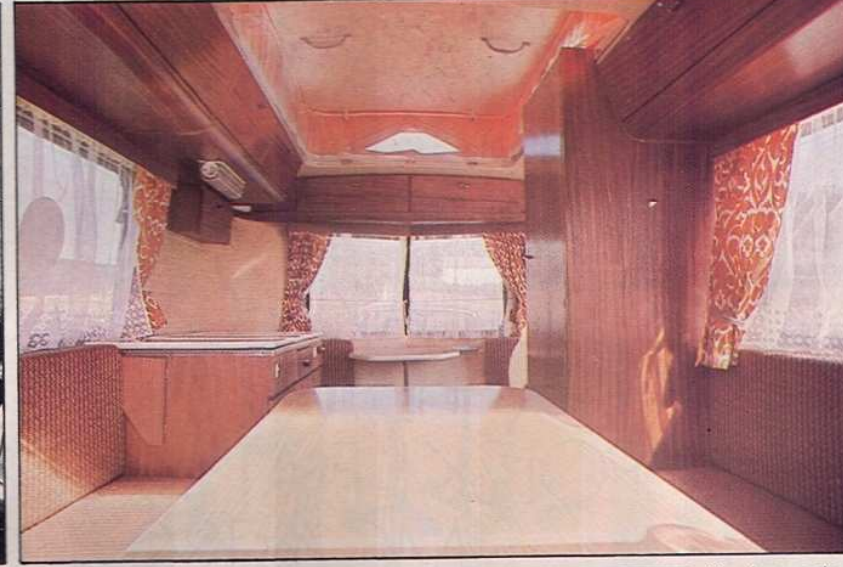
ports croisés, grandes dimensions et sandows de maintien).

Le bloc-cuisine est complet et bien conçu avec tuyauteries gaz en acier et robinets d'arrêt (nous préconisons les bouteilles 72 heures ou 3 kilos plutôt qu'une « ménage » lourde et difficile à manipuler). Le volume du placard est très vaste et permet le placement d'un jerrican de 20 litres. Le plan inox dispose d'un grand égouttoir ; on est seulement surpris par la présence d'un support de plan travail (couvercle du plan inox) vers l'avant, puisque l'angle de la caravane et surtout le revêtement skai ne permettent pas d'abattre cette partie. Voilà une économie de bout de bois à réaliser. Il n'y a aucun problème côté arrière.

UNE MISE EN PLACE ORIGINALE

On trouve sur tout le tour de la caravane (sauf au niveau de la porte et de la penderie) des placards de pavillon à angle arrondi et portes abattantes équipées de charnières « piano ». Leur esthétique est franchement agréable, d'autant plus qu'ils sont réalisés, comme l'ensemble des meubles, en contreplaqué recouvert de placage teck. Au-dessus de la cuisine, un petit placard complémentaire reçoit quatre boîtes de plastique livrées en série (style boîte à sucre ou à farine). Le dessus de cuisine et les tables sont, bien sûr, en stratifié, façon bois clair.

En plus de la penderie, bien dimensionnée, le volume de rangement complémentaire est offert par les coffres sous banquettes traditionnels auxquels il faut ajouter un compartiment arrière de 30 centimètres de large sur toute la largeur de la caravane, fermé par un couvercle-coussin indépendant des sièges. Le système permet de l'ouvrir pendant que les coussins sont en position nuit. On le réservera donc au rangement du matériel de couchage. Les adeptes de la couverture ajoutée au duvet apprécieront de pouvoir lever le couvercle et pousser l'ensemble du matériel pour terminer le rangement en cinq ou six secondes, sans devoir manipuler l'ensemble des coussins.



La Familia et son profil très particulier : on peut dormir sur ses deux oreilles, les 500 kilos à vide annoncés par le constructeur sont au rendez-vous de l'exactitude.

A l'avant, une baie fixe en angle.

Toit télescopique levé, la hauteur intérieure (1,85 mètre) n'a rien à envier à celle des autres rigides.

Un placage de teck pour tous les meubles. A noter l'importance des placards de pavillon à angle arrondi.

Pour l'installation du lit-dînette arrière, deux coussins fixés sur une planche et équipés de pieds.

