

D. Michaud : Autant vous dire tout de suite ce que je reproche au camping-car. Depuis 10 ans, je fais de très grands voyages de 10.000 à 15.000 km parfois seul, parfois en groupe comptant une quinzaine d'équipages dont un tiers de camping-cars. Chaque fois qu'il y a une excursion un peu difficile, les camping-cars ne peuvent pas suivre. Il faut caser leurs occupants dans nos voitures, ce qui n'est pas toujours évident. Or, quand on a déjà parcouru 5 ou 6.000 km, c'est tout de même dommage de rater une visite intéressante parce que son véhicule ne peut pas la faire. C'est frustrant de ne pas pouvoir réaliser totalement un rêve. Il y a une deuxième chose. Tous les camping internationaux affichent complet à partir de 4 heures. Moi, je dépose ma caravane, je dételle et je pars en ville. Si je rentre à minuit, l'entrée est fermée. Je laisse la voiture à la porte et je rentre coucher dans ma caravane. Les camping-caristes, eux, ont payé le camping mais ils doivent laisser leur camping-car dehors parce qu'ils sont rentrés trop tard. Encore un autre problème, lors des voyages un peu durs dans des régions qui manquent de structures touristiques il faut laisser aux camping-cars les meilleurs emplacements parce qu'il leur faut un terrain bien plat. Moi, j'ai un mètre de hauteur de cales, je peux mettre ma caravane dans n'importe quelle position, même une roue dans le fossé. Et pour les manœuvres, à longueur égale, sans vantardise, je prétends pouvoir mettre ma caravane où jamais un camping-car n'entrera, grâce à l'articulation.

Caravaning : Précisez la longueur de votre caravane.

D. Michaud : 7 m avec la flèche. Enfin, le camping-car pose encore un problème quand vous voulez visiter des villes situées très loin du camping. Et dans certains pays pour des raisons de sécurité, il vaut mieux ne pas abandonner le camping-car dont tout le

monde sait qu'il contient tout votre matériel. Eh puis moi, je rentre dans les parkings souterrains...
D. Deliquet : Il faut définir les avantages de la caravane et du camping-car en fonction d'un nombre de personnes.
D. Michaud : Si nous étions deux j'aurais un Volkswagen et j'irais aux Indes... Mais à six ou huit ?
J.-P. Grasset : Lors des voyages en groupe, il arrive que se soient les camping-cars qui transportent tout le monde car ils ont beaucoup de place. Et le gros avantage



du camping-car, surtout avec des enfants, c'est d'avoir en permanence tous les vêtements avec vous. C'est surtout appréciable dans les pays nordiques où le temps change en cours de journée. Par ailleurs vos critiques concernant les problèmes d'horaires me paraissent une attitude de caravanier, puisqu'avec mon camping-car je peux tout-à-fait m'installer en-dehors des campings.
D. Michaud : Si le camping sauvage est interdit, comment faites-vous ?
J.-P. Grasset : Il y a très peu de pays où il n'est pas

possible même si théoriquement il est interdit ! Disons que le camping-car est plus à l'aise dans les campagnes et les petites villes de la majorité des pays d'Europe. Pour visiter les très grandes villes, vous avez raison, il y a des problèmes et il vaut mieux laisser le camping-car dans un camping, ce qui oblige à recourir aux transports en commun.
D. Deliquet : J'ai fait toutes les capitales européennes, sauf l'Allemagne et l'Autriche, en camping-car. Le seul problème que j'ai

avons parcouru 5.000 km !
D. Michaud : Il y a tout de même des pays où il vaut mieux prendre certaines précautions. Mais moi, vous savez avec ma caravane, je m'installerais aussi bien sur la place de la Concorde. Je ne vois pas la différence qu'il peut y avoir sur ce plan entre caravane et camping-car.
J.-P. Grasset : La différence, elle est dans l'autonomie.
D. Michaud : Dans ma caravane, j'ai 80 litres d'eau !
J.-P. Grasset : Comparons ce qui est comparable.
D. Michaud : Suivant ce qu'on fait et le véhicule qu'on possède, les avantages et les inconvénients varient.
G. Bellet : Je voudrais parler de la consommation. Avec une 505 Diesel et une Bürstner de 5,15 m, je consommais entre 11 et 12 litres de gaz-oil. Avec mon Acapulco Chausson Diesel et le même moteur, je consomme entre 9,5 et 10 litres aux cent.

Ph. Vimont : à 80 km/h.
G. Bellet : Quand mon gendre conduit mon camping-car, il consomme 12 à 13 litres aux cent.
Ph. Vimont : Mais je roule à 120 !
G. Bellet : Avec la caravane, il y avait la même différence entre nous !
J.-P. Grasset : Avec mon Ford Essence 11 CV, je roulais à 90/100, avec le J5, je ne dépasse guère 100. Je reproche aux constructeurs de camping-cars de prévoir des motorisations trop faibles pour leurs cellules. Quant à la consommation, cet été, sur 7.000 km, j'ai fait 121,5 l. Avec ma R 30, je roulais à 120/130 sur autoroute et je consommais 16 litres avec une cavane de 1.100 kg.

D. Deliquet : Avec un fourgon Ford 9 CV, je consommais 15,5 l. Celui qui je l'ai vendu consomme 12,5 l en roulant à la même vitesse : 110.

D. Michaud : Comparons des choses comparables. Si on prend une R 30 et qu'on lui attelle une 5 m ou si on dispose du même moteur mais pour entraîner un camping-car d'un volume moitié moindre, on fausse tout.

J.-P. Grasset : J'accepterais de

consommer plus si je pouvais aller plus vite.

D. Deliquet : Avec une caravane on doit être avantagé par rapport à un camping-car à capucine avant. Mais pour pouvoir comparer les deux, je pense qu'il faut ajouter de 50 cm à 1 m à la longueur du camping-car pour obtenir un volume identique habitable.

D. Michaud : Si on réunit les quatre paramètres suivants prix, volume, consommation et vitesse, je pense que l'avantage est dans tous les cas en faveur de la caravane.

D. Deliquet : Il y a un autre point important dont il faut tenir compte. C'est vrai, vous pouvez laisser votre caravane et partir en solo, mais vous êtes obligé de revenir à votre point de départ. En outre, je veux vous dire qu'avec mon camping-car je passe où des voitures seules ne passeront pas. La boîte de vitesse présente de meilleurs rapports et puis avec un véhicule à propulsion, la garde au sol est meilleure. Ah bien sûr dans les pistes des Pyrénées, parfois, il faut la tronçonneuse pour retirer une branche car je ne peux pas nier que mon véhicule atteint 2,90 m de haut et 2,01 de large. C'est beaucoup plus qu'une voiture.

D. Michaud : Je ne voulais pas faire de personnalisation mais je dois vous avouer que j'ai résolu le problème par le 4x4. Avec une voiture classique, il m'arrivait de rester coincé et de ne pas pouvoir faire l'excursion dont j'avais envie. Il y a deux ans, j'ai sauté le pas et j'ai choisi le Maroc, un pays idéal pour faire du tout terrain.

Caravaning : Ce périple, nous le publions dans ce numéro.

D. Michaud : L'année dernière, j'ai parcouru 8.000 km aux Etats-Unis avec un motor-home de rêve comme je vous en souhaitez à tous : un appartement de 11 m de long pesant au moins 10 tonnes mais quel agrément de conduite, tout magnifiquement aménagé.

Sans oublier que les terrains, sont vraiment conçus pour accueillir ces véhicules. Eh bien, malgré tout le plaisir que j'ai eu à le conduire, j'ai regretté mon 4x4 ; j'ai fait Monument Valley en cachette parce que les loueurs l'interdisent par contrat. Et j'ai parcouru le Vallée de la Mort à 6 h du matin pour la même raison. Aux Etats-Unis, j'ai d'ailleurs remarqué beaucoup de caravanes avec des tout terrain devant. Mais évidemment cela dépend du genre de voyage qu'on souhaite faire.

G. Bellet : Dans la comparaison camping-car caravane, je voudrais

avec le camping-car que je ne l'aurais fait avec une caravane.

D. Michaud : C'est purement mécanique, les utilitaires ont des boîtes de vitesse beaucoup plus courtes, c'est donc normal. Mais pour en revenir à la caravane, il faut savoir de quelle tractrice on parle. Avec ma DS traction avant, j'ai eu des difficultés de franchissement dans des cols en terre battue de Norvège. Même en asseyant sur le capot, ma femme et mes filles, j'avais des problèmes pour démarrer. Avec la 604, en



mentionner le problème de la neige. Avec mon C 25, j'ai beaucoup moins de problème pour monter dans une station qu'avec un attelage. Quelle que soit la voiture, vous patinez quand vous tractez sur la neige. Tandis qu'avec mon camping-car, le moteur se trouve à l'avant sur la traction et la direction, et le réservoir de gas-oil qui pèse encore 70 kg avec le plein s'y ajoute encore. Ainsi, c'est beaucoup plus facile de monter.
D. Deliquet : C'est exact mais il s'agit d'une utilisation à la neige qui ne représente qu'une petite partie de l'année.
G. Bellet : Cet avantage se retrouve aussi en été. L'été dernier, entre Cluse et la Chartreuse, je suis passé beaucoup plus facilement

mettant trois personnes sur le pare-choc arrière, je serais sorti de n'importe quel bourbier.

Caravaning : Revenons à notre sujet. On a comparé le confort, la consommation, la vitesse...

J.-P. Grasset : A propos de la vitesse, je voudrais revenir sur le fait qu'à mon sens les camping-cars ne vont pas assez vite. Mais globalement, le voyage en camping-car, on le fait peut-être plus rapidement qu'en caravane. On va mettre plus longtemps pour aller à son but, en roulant à 95/100 km heure maximum mais une fois sur place on ne sera pas obligé de revenir à son point de départ comme avec une caravane.

Caravaning : Si on laisse, ce qui n'est nullement obligatoire !

J.-P. Grasset : De toutes façons, ce n'est pas une course de vitesse.

Caravaning : Il y a encore un autre argument en faveur du camping-car. Quand on arrive, on s'arrête et on est immédiatement opérationnel tandis qu'avec une caravane il faut décrocher, mettre les vérins. Même si cela se fait très rapidement, c'est une petite contrainte.

J.-P. Grasset : C'en est une et il fait chaud dans le camping-car et froid dans la caravane.