

AUTO MOTO

VOITURES AU RAPPEL

SECURITE:
LA CHASSE AUX EPAVES



SAAB 9000i:
LE SOUCI DU DETAIL

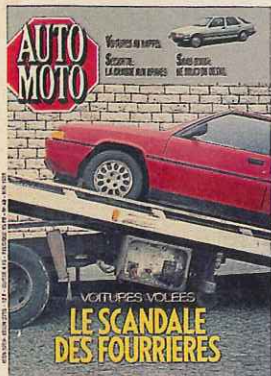


VOITURES VOLEES

LE SCANDALE DES FOURRIERES

SOMMAIRE

- 4 Nouveautés
- 10 Carnet de bord
- 20 Dossier : voitures volées, le scandale des fourrières



- 26 Saab 9000i : le souci du détail
- 28 BMW 324 D : l'investissement
- 31 Banc d'essai
- 32 Essai-lecteurs Fiat Regata
- 38 Kawasaki 1000 GTR : la route tranquille
- 40 Suzuki GSX R 1100 : du calme !
- 41 Triumph Bonneville : le come-back d'une lady
- 42 Clip-Car : conduite facile
- 46 Rétro : alerte chez Alfa-Romeo
- 50 Carburants : plus dure sera la chute
- 56 La chasse aux épaves
- 59 Voitures au rappel
- 64 Islande : le prix du silence
- 70 Le prix du neuf
- 74 Le prix de l'occasion
- 83 Assurance : le prix de la liberté
- 85 Alphabet technique
- 87 Technique : l'air ou la chanson ?
- 88 PR Informations
- 90 Échos de la loi
- 92 Courrier
- 96 Jeux

Couverture :
photo Jean-Claude Bloch

REDONNER FORCE A LA LOI

Après l'attentat des Champs-Élysées, les contrôles de police se sont brusquement multipliés. Certains soirs, chaque grand carrefour parisien avait une ou deux équipes policières qui sifflaient des véhicules, examinaient les papiers des conducteurs et demandaient à voir l'intérieur des coffres. Ni sur place, ni dans les médias, on n'enregistra la moindre critique à l'égard de cette action, certes conforme à la légalité et menée avec prudence et politesse, mais dont on peut pourtant assurer qu'elle a forcément comporté au moins quelques cas de contrôle arbitraire, donc non conforme à la loi. Et pourtant, un silence unanime a approuvé toute l'opération. Devant un intérêt social évident, personne n'oserait-il plaider la gêne, voire l'atteinte à la liberté ? Il s'est pourtant trouvé des automobilistes, au nombre de soixante-dix, pour prétendre devant le tribunal d'instance de Cosnes-sur-Loire, dans la Nièvre, que l'inspection de leur voiture pour y localiser le détecteur de radars, dont les gendarmes avaient de bonnes raisons de soupçonner la présence, constituait une violation de domicile parce qu'elle avait été effectuée en dehors des cas prévus par le Code pénal. Et le tribunal leur a donné raison. En prenant connaissance de ce jugement et bien qu'on puisse s'attendre à ce qu'il soit réformé en appel, on ne peut s'empêcher de penser au découragement vraisemblablement ressenti par les gendarmes locaux : ils avaient pratiqué avec succès la chasse aux conducteurs qui s'organisent pour s'affranchir du respect de la loi commune en achetant à grands frais et en utilisant un détecteur de radars, rapidement escamoté à la moindre alerte. Ce faisant, ces gendarmes avaient agi conformément aux instructions de leurs chefs et en vertu d'un texte dont les objectifs et les conséquences sont clairs, mais qui n'a évidemment pas pu prévoir à l'avance toutes les ruses pouvant être imaginées par les fraudeurs pour éviter d'être sanctionnés. Lorsque les tribunaux s'en tiennent à la lettre et oublient l'esprit, lorsqu'ils ne sont attentifs qu'au respect formel des procédures et oublient l'objectif des textes, qui reste l'obtention d'une meilleure sécurité collective, ils faillissent à l'une des missions essentielles de la justice, qui est d'assurer force à la loi. Certes, il appartient aussi aux magistrats d'empêcher l'arbitraire et l'atteinte aux libertés individuelles. Mais lorsqu'il existe une finalité collective exprimée et organisée par un texte, toute interprétation restrictive tendant à rendre inopérante la répression réalisée joue contre l'objectif social du texte et se révèle finalement destructeur de sécurité, sans pour

autant apporter de protection nécessaire à d'autres personnes qu'à celles qui sont décidées à violer l'interdiction par refus de l'objectif social recherché. Ce mécanisme pernicieux heurte le sens commun et on a vu que personne ne songerait à le favoriser dans le domaine de la sécurité des personnes tant est forte la pression du terrorisme. L'enjeu de la sécurité routière porte sur un nombre de vies humaines beaucoup plus important. Le rôle de la vitesse excessive dans le bilan des accidents est bien connu. La même attitude devrait donc être obtenue de l'ensemble du corps social. Elle l'est certainement par une grande majorité de la population, mais elle ne l'est sans doute pas unanimement, car la conscience du danger social de l'insécurité routière reste très diffuse. Les textes qui régissent ce domaine de la loi ont donc particulièrement besoin d'être précisés pour que le fond puisse en être réellement appliqué sans prêter à hésitation de la part du moindre magistrat, animé par une motivation qui reste à clarifier. Donner toute leur force aux textes en vigueur, mais rendus pratiquement inapplicables par les arguties juridiques bâties autour de la mauvaise foi, voire du mensonge, c'est bien l'une des urgences d'un gouvernement qui paraît vouloir légiférer dans le domaine de la sécurité. Il faut souhaiter que la sécurité routière ne soit pas absente de ses préoccupations. Au moment où nous écrivons ces lignes, le nouveau ministre, M. Pierre Méhaignerie, n'a prononcé que quelques mots sur la sécurité routière, qui représente une faible partie du vaste domaine de ses compétences ministérielles. Il a seulement dit que, devant l'importance du nombre des morts sur la route, on pouvait s'attendre à ce qu'il soit ferme. Une telle déclaration permet d'espérer qu'avec l'aide de tous ses collègues, M. Méhaignerie pourra être homme à faire le nécessaire pour redonner force à la loi. ■



FRANÇOIS GENTILE

Après le Rando-car (voir Auto-Moto n° 44, décembre 1985) voici le Clip-car ! Tout aussi nouveau et original par son système d'attelage, le Clip-car reste cependant plus proche de la caravane classique par sa structure et son volume habitable.

● PAR PATRICE ALLANET

Clip-car

CONDUITE FACILE

Clip-car, Rando-car, deux démarches différentes à partir d'un même principe, qui consiste à utiliser le pavillon de la voiture comme point d'appui complémentaire de la boule d'attelage. C'est en 1978 qu'André Morin, alors P-DG de la SOVAM (1), dépose un premier brevet de cellule attelée, solidaire de la tractrice. En 1984, ayant quitté la SOVAM, il dépose un nouveau brevet avec un seul point d'appui au pavillon. C'est la forme adoptée par Clip-car : une glissière fixée sous la capucine se verrouille sur une tête conique montée sur Silentbloc et solidaire de la galerie du toit.

Au niveau du pare-chocs, la tête d'attelage (montée au-dessus de l'essieu de Clip-car) coulisse sur un rail courbe à une hauteur de 20 cm, pour permettre les débattements de suspension consécutifs à des bordures ou à des terrains cahoteux. Le poids sur la boule est pratiquement nul (pas d'affaissement de suspension), puisque la cellule est en équilibre sur son essieu. A noter que le Silentbloc autorise également une certaine torsion de la remorque par rapport à la voiture tractrice (route en dévers). L'accrochage s'effectue d'abord sur le pavillon de la voiture, en encastrant la tête conique dans la glissière et en verrouillant à l'aide d'un clip. On bloque ensuite la tête d'attelage sur la boule. La manœuvre peut être exécutée par une seule personne, compte

tenu du faible poids prédominant sur l'avant. Et il suffit de débloquer la tête d'attelage de la boule pour faire reculer le Clip-car d'environ 20 centimètres (ou pour faire avancer la voiture), sans déverrouiller le clip de la galerie. Ce qui facilite l'accès au coffre de la voiture.

PANNEAU-HAYON. La cellule monobloc est faite de panneaux double sandwich rigides avec, à l'extérieur, une tôle d'aluminium laquée beige clair, au milieu, un isolant de 2 centimètres d'épaisseur et, à l'intérieur, des panneaux décoratifs. Le châssis, en aluminium caissonné, comporte une suspension à roues indépendantes. A la différence de Rando-car, l'entrée se fait par l'arrière : le panneau (dans lequel est ménagée la porte) est entièrement relevable comme un hayon. Cette solution est intéressante à plus d'un titre : possibilité de déjeuner à l'air, d'agrandir le volume habitable en ajoutant des toiles d'auvent (on peut aussi mettre des auvents sous la capucine), de faire entrer des deux-roues trop larges pour la porte,

Le Clip-car est adaptable à la plupart des voitures, et sa conduite est à la portée de tous les automobilistes.



ou même une embarcation légère.

L'équipement de base comprend le couchage-capucine pour deux adultes (1,90 m, 1,40 m, 0,71 m), un lit-dînette pour une personne (qui peut être élargi à deux places pour enfants et même recevoir un lit superposé), une table, des banquettes-coffres, un bloc-cuisine, un réfrigérateur, une armoire-penderie, un coin toilette et des rangements supérieurs. En option, lavabo, douche, réservoir d'eau, WC, chauffage, auvents, échelle d'accès au toit, etc. Le tout est fabriqué par les Etablissements Lucas (constructeurs des caravanes Fleurette), dont la capacité de production est de trois cents unités par an. En série est monté un frein à inertie qui permet une homologation pour un poids total en charge de 650 kilos, le poids à vide variant, selon l'aménagement, de 390 à 450 kilos.

ATTELAGE RAPIDE. Le Clip-car est adaptable à la plupart des voitures, à condition que leur hauteur se situe entre 1,30 m et 1,50 m et que le porte-à-faux arrière soit compris entre 0,50 m et 1 mètre. Pour notre galop d'essai, nous avons choisi le nouveau break BX 1600 (moteur essence) dont le pavillon comporte une galerie à mains courantes. Une fois le Silentbloc réglé à bonne distance sur la galerie, l'attelage est très rapide à réaliser. De même, quelques secondes suffisent pour libérer la voiture (quatre pieds repliables assurent la stabilité du Clip-car sur son aire de camping).

Conduire cet équipage n'exige pas plus d'aptitude que pour le Rando-car. Il suffit de tenir compte de la largeur (1,97 m) et, éventuellement, de la hauteur (2,35 m). Son poids est assez sensible, mais tout dépend de la voiture. Dans notre cas, une BX Diesel aurait certainement été plus à l'aise dans les reprises.



L'accès à la cellule se fait par une porte ménagée dans le panneau arrière. Celui-ci, une fois relevé, permet d'agrandir, au même titre que la capucine, le volume habitable.

La remorque suit impertubablement la tractrice comme s'il s'agissait d'un véhicule à six roues. Néanmoins, le jeu ménagé au niveau du point d'appui supérieur n'est pas totalement silencieux. Peu de sensibilité au vent de côté ni aux effets de masque engendrés par la proximité des poids-lourds. Le Clip-car peut rouler à bonne vitesse, mais l'absence de déflecteurs latéraux sous la capucine accentue la résistance à l'avancement à partir de 80 km/h et accroît la consommation. Les manœuvres de stationnement en ville sont aisées, si la place le permet (ajouter 2 mètres à la longueur de la voiture). Comme pour le Rando-car, on n'inverse pas les manœuvres de braquage.

Malgré quelques points communs, les deux formules nous paraissent relativement distinctes l'une de l'autre. Plus légère et véritablement soudée à la voiture par trois points, la cellule Rando-car a plutôt une vocation itinérante, proche de celle d'un camping-car. Le Clip-car convient davantage aux séjours prolongés et s'apparente plutôt au caravaning. Mais avec un avantage énorme : une facilité de traction qui met sa conduite à la portée de tous les membres de la famille, sans avoir à redouter les mauvais tours d'une « mise en lacet ». Dans les deux cas, la sécurité y gagne aussi bien sur le plan de la stabilité que sur le plan de la gêne engendrée par des allures poussives. Son prix est de 32 240 francs (cellule non aménagée) ou 45 940 francs (avec couchage, lit, table, etc.). Un réseau de revendeurs est en cours de développement, mais il existe actuellement six centres d'essais où l'on peut découvrir le Clip-car : Nice Caravanes, 06200 Nice — Etablissements Darves, 35015 Rennes — Etablissements Lucas, 85490 Richebonne-de-Benet — Decuyper, Poperinge, Belgique — Castel caravanes, 31620 Castelneau-d'Estrefon — Divemag-Frigetal, 91290 Arpajon. ■

● Cellule monobloc en panneaux « sandwich », montée sur châssis aluminium caissonné en forme de col de cygne; essieu à zones indépendantes, suspension à torsion caoutchouc.

Quatre baies vitrées latérales dont deux en double vitrage acrylique teinté. Lunette avant sous capucine, porte arrière avec baie vitrée fixe, lanterneau sur le toit. Panneau arrière relevable comportant des rails de fixation pour la toile d'auvent. Frein mécanique à inertie, frein de stationnement par câble.

Longueur : 4,16 m; largeur : 1,97 m; hauteur : 2,35; largeur intérieure : 1,88 m; hauteur intérieure : 1,86 m
Poids total en charge : 650 kg; poids à vide : 500 kg; poids sur l'essieu : 474 kg; poids sur l'attache : 0 kg; poids sur le Clip : 26 kg; porte à faux avant : 2,39 m.

Prix : 32 240 F cellule non aménagée ou 45 940 F.



Un système original (voir photo ci-contre) permet d'atteler comme de dételier en quelques secondes.



1) La Société des véhicules André Morin a de nombreuses réalisations à son actif : voitures de sport SOVAM (1967), véhicules-magasins (1964-1985), bus élévateurs pour aéroports et passerelles d'accès aux avions (Roissy II), tracteurs rapides de gros avions (Boeing 747), véhicules de chargement de bagages et de fret (plus de 300 aéroports dans le monde). Depuis 1985, André Morin est directeur technique de Gruau, carrossier industriel (Renault 11 Affaires, 205 break, BX Sport, autocars, minibus, véhicules spéciaux pour l'administration), mais supervise le développement technique et la fabrication de Clip-car.