

l'Auto-Journal 14/08/1969

SIXTIES : Baba cool and Flower power)

*Au banc d'essai de l'Auto-Journal le 14 août 1969,
Fiat Jungla, Citroën Méhari et Renault Plein Air*



**FIAT JUNGLA
CITROËN MEHARI
RENAULT PLEIN AIR**



Jungla FIAT



Méhari CITROËN



Plein Air RENAULT 4

VOITURES DE WEEK-END DE DEMAIN ?

Quelle est la voiture de week-end idéale ? La Citroën Méhari, la Renault Plein Air, ou la Fiat Jungla, que nous avons rassemblées, essayées, comparées en tenant compte du caractère particulier de ces trois modèles, ou bien serait-il possible de concevoir pour cet usage, un véhicule qui paraît idéal ?

Courbant le dos sous les investissements pharamineux nécessités par leur industrie, les constructeurs d'automobiles cherchent par tous les moyens à étendre leurs ventes. Il s'agit de produire, d'amortir le plus

rapidement possible, de séduire un maximum en dépensant le minimum. C'est dans cet esprit que les grandes marques américaines ont adopté la technique du jeu de construction qui permet d'offrir aux acheteurs une gamme étendue de modèles en jouant sur un nombre restreint d'éléments interchangeables et les constructeurs européens commencent à suivre la même voie. Ainsi, les trois voitures que nous examinons ensemble possèdent des mécaniques empruntées à la grande série mais l'originalité de leur personnalité constitue une véritable prospection de l'avenir commercial de l'automobile, prospection d'autant plus intéressante qu'elle est peut-être partiellement involontaire.

L'évolution de la voiture tend actuellement vers l'amélioration incessante des performances jointe à une recherche plus ou moins sincère de la sécurité, cela saupoudré d'une gadgetisation poussée, destinée à retenir l'attention d'une clientèle techniquement en voie de développement. Mais toute cette évolution connaît ses solutions de continuité, voire ses rameaux parasités, et des voitures comme la Jungla, la Mehari et la Plein Air sont peut-être de passionnantes préfigurations. Il semble difficilement évitable qu'une société aussi sophistiquée que la nôtre ne fabrique pas en effet ses propres antidotes, qu'il s'agisse d'un profond réflexe de défense de la nature ou d'un refus puéril de la réalité. L'homme conserve toujours le souvenir des jeux dont rêvait l'enfant et ces machines qui fleurent l'aventure dans la savane et le raid de commando ne peuvent que séduire un certain type d'homme, sans oublier un certain genre de femme bien entendu.

Et puis, pourquoi le nier, ces voitures possèdent une philosophie qui en vaut bien d'autres. Avec elles, la vitesse retrouve son caractère subjectif et facultatif qu'on ne lui reconnaît plus assez. Un dériveur lancé à douze nœuds est rapide, un cyclomoteur à 45 km/h également et une Jungla pare-brise rabattu à 90 km/h ne fait pas exception à la règle qui veut également qu'on se traîne également à 150 km/h dans une berline trop confortable. Pour ces engins, les autoroutes sont un exténuant non-sens en raison de leur lenteur, du bruit et du vent, mais ils rejoignent un idéal de plaisance, d'agrément que l'automobile est en train d'oublier. A leur volant, on ne se trouve plus enfermé dans une voiture mais juché sur un cheval typique auprès duquel le plus typique des roadsters MG fait figure de canapé douillet. C'est une sorte de retour à la nature à 60 à l'heure, pour fêter les retrouvailles d'un spectacle visuel que l'automobiliste moyen réserve aujourd'hui aux bandes jeunes et aux gendarmes. Elles sont donc voitures de week-end et de campagne, à l'aise sur les routes encombrées et sur les chemins creux en raison de leur maniabilité, de leur visibilité et aussi de leur carrosserie rustique, peu sensible aux rayures et aux chocs. Mais, et pour ces mêmes raisons, elles sont également d'excellentes voitures de ville – à part quelques inconvénients que nous allons inventorier plus loin – capables d'embarquer une cargaison humaine importante, de supporter des charges encombrantes et de s'accommoder des menus chocs qui sont le lot des malheureuses automobiles citadines. Et puis, sitôt que le temps permet de décapoter ou tout au moins d'enlever les portières, quelle revanche contre la claustrophobie latente qui guette l'automobiliste prisonnier des embouteillages. Même s'il est voilé par les gaz d'échappement, au moins, on voit le ciel et l'on n'est plus hanté par le sort des ailes et de la calandre de la voiture.

PROMENADE A TROIS...

La Mini Moke anglaise n'étant plus construite, nous avons joué avec la Méhari de Citroën, la Plein Air de Renault et la Jungla à mécanique Fiat 600, carrossée par Savio de Turin.

Les deux voitures françaises ont conservé les qualités routières du modèle de base, à savoir la Dyane 6 et la Renault 4. Sur route normale, leur tenue de route est satisfaisante, avec une tendance certaine à sous-virer et à rouler dans les virages. Face à ces deux tractions avant, la Jungla a conservé le tout-à-l'arrière de la Fiat 600, ainsi que le caractère survivreur de cette dernière.

Aucun des trois modèles ne peut, malgré leur aspect, être considéré comme un véritable « tous terrains ». Leurs suspensions ne sont pas assez robustes, seules deux roues sont motrices, crabotages et ponts autobloquants sont inconnus, jantes et pneumatiques sont ceux des voitures de tourisme, etc. Reconnaissons cependant que les suspensions à grand débattement de la Citroën et de la Renault aident à évoluer en terrains moyennement accidentés – prés, sous-bois, petites ornières – à la seule condition que la pente ne soit pas trop accentuée. Contrairement à ce que pensent certains, la traction avant est pourtant un inconvénient en tous terrains et nous l'avons vérifié. A l'accélération, l'avant de la voiture se décharge et les roues motrices patinent facilement alors que la Jungla, avec son moteur arrière, se débrouille très honnêtement en terrain mou, malgré la suspension conventionnelle et grâce à sa bonne adhérence sur les roues motrices. Incidemment, les grandes roues des trois voitures essayées sont certainement plus efficaces à cet égard que les jantes minuscules de la défunte Mini Moke.

La Méhari Citroën ainsi que la Jungla Fiat possèdent une carrosserie spécialement adaptée à leur destination alors que la Plein Air Renault est essentiellement une R4 « découpée ». Cette similitude avec la voiture de tourisme représente pour la Renault un lourd handicap : son aspect est moins séduisant pour les « amateurs » et les roues très enveloppées se prêtent mal à la conduite en terrain boueux ou enneigé.

La Citroën est équipée d'une carrosserie en résine plastique ABS emboutissable à chaud et colorée dans la masse. Il sera intéressant d'étudier à l'usage le comportement de ce matériau nouveau. Les résines ABS sont résistantes aux petits chocs, elles sont souples, inaltérables, mais la conception générale de cet habillage n'est pas exempte de défauts. En vérité, la Méhari est plus proche de la camionnette que ses deux concurrentes, au point que la banquette arrière est vendue contre supplément, le hayon ouvrant sur une simple plateforme de chargement.

Lorsqu'elle est peu chargée, la Méhari pique fortement du nez, et la faible hauteur du pare-brise aidant, la visibilité vers l'avant est très mauvaise lorsque la capote est en place. Les sièges avant sont confortables mais la position de conduite qui s'apparente à celle d'un « cabine avancée » est extrêmement désagréable et l'accessibilité est fort médiocre, les sièges se trouvant décalés par rapport à l'échancrure de la carrosserie. Décapoter une Méhari n'est pas une petite affaire. Les portières, les flancs et l'arrière de la capote se démontent rapidement mais il n'en est certes pas de même pour le réseau tubulaire et les montants tôleés, qui supportent le toit. Même à la grande époque de la torpédo, aucun constructeur n'aurait osé présenter une capote pour laquelle une clé de 14 est nécessaire, clé qui n'est d'ailleurs même pas fournie avec la voiture ! Quant au pare-brise, il peut être considéré comme fixe en dépit des affirmations du constructeur, mais la Méhari possède un coffre à gants muni d'une serrure, équipement à notre avis indispensable sur un véhicule de ce genre, appelé à stationner sans protection.

Nous l'avons dit, la Plein Air Renault ressemble trop à une voiture de tourisme et son allure hybride ne plaide pas en sa faveur. Largement échancrée, la carrosserie autorise une bonne accessibilité, mais les toiles de portières – indispensable en raison des courants d'air particulièrement violents – sont aussi peu pratiques que possible, en raison de leur système de fermeture à glissière, lent et peu efficace. Les flancs de la capote se décomposant chacun en trois éléments – ce qui est beaucoup – mais la capote elle-même se replie assez facilement dans son étui muni d'un fourreau. Les éléments démontés peuvent trouver place dans le coffre arrière que la Plein Air est seule à posséder, avantage précieux sans doute. Le pare-brise est plus fixe encore que sur la Citroën. Malgré sa cylindrée modeste, la Jungla est aussi agréable à conduire que ses rivales et le moteur arrière rend sa marche plutôt silencieuse alors que les deux voitures françaises – la Méhari surtout – sont vraiment désagréablement bruyantes lorsque la capote est en place. L'accessibilité aux places avant est normale et les sièges basculent afin de laisser le passage vers la banquette arrière dont le dossier se rabat, d'abord afin de créer une surface de chargement et aussi pur que l'on puisse stocker la capote. Les portières sont démontables en deux parties – haut et bas – et il est regrettable que la capote soit un peu fragile car elle se manie dans son ensemble avec beaucoup de facilité.

Enfin, la Jungla possède un pare-brise rabattable et l'agrément de cet équipement est indéniable. Il permet de circuler en ville avec la plus grande précision et l'on peut rouler jusqu'à 60 km/h, en étant énergiquement aéré certes, mais sans souffrir des remous désagréables que l'on constate à bord des deux voitures françaises, et de la Méhari en particulier. Et puis, quel sentiment de liberté de ne plus rien avoir devant le nez ! ...

A la lueur de ces trois essais rapides il est possible de tracer le portrait de la voiture de plaisance idéale. Elle emprunterait à la Méhari sa carrosserie à résine ABS et son coffre à gants fermant à clé, à la Plein Air son coffre à bagages séparé, aux deux voitures françaises leur suspension, à la Jungla le tout-à-l'arrière – l'idéal serait un moteur situé à plat sous le plancher comme sur le Kombi VW – son aspect général, sa capote, et son pare-brise. Avec une capote raisonnablement étanche, et un chauffage énergique, nous sommes persuadés qu'une clientèle sportive passerait l'hiver sans souffrir, en attendant l'épanouissement du printemps. Il est certain d'autre part qu'une capote est plus fragile qu'un toit en tôle mais la fabrication en série permet des économies, sans parler d'une éventuelle housse en vinyle ou même d'un hard-top en plastique !

Il est évident que ces voitures ne seront jamais adoptées par la majorité mais elles pourraient constituer un appréciable complément de fabrication pour un constructeur dynamique. Il suffirait d'étudier une voiture astucieuse et qu'elle soit à la mode, ce qui est l'affaire du service publicité... Et quel agrément d'utilisation !

André Costa

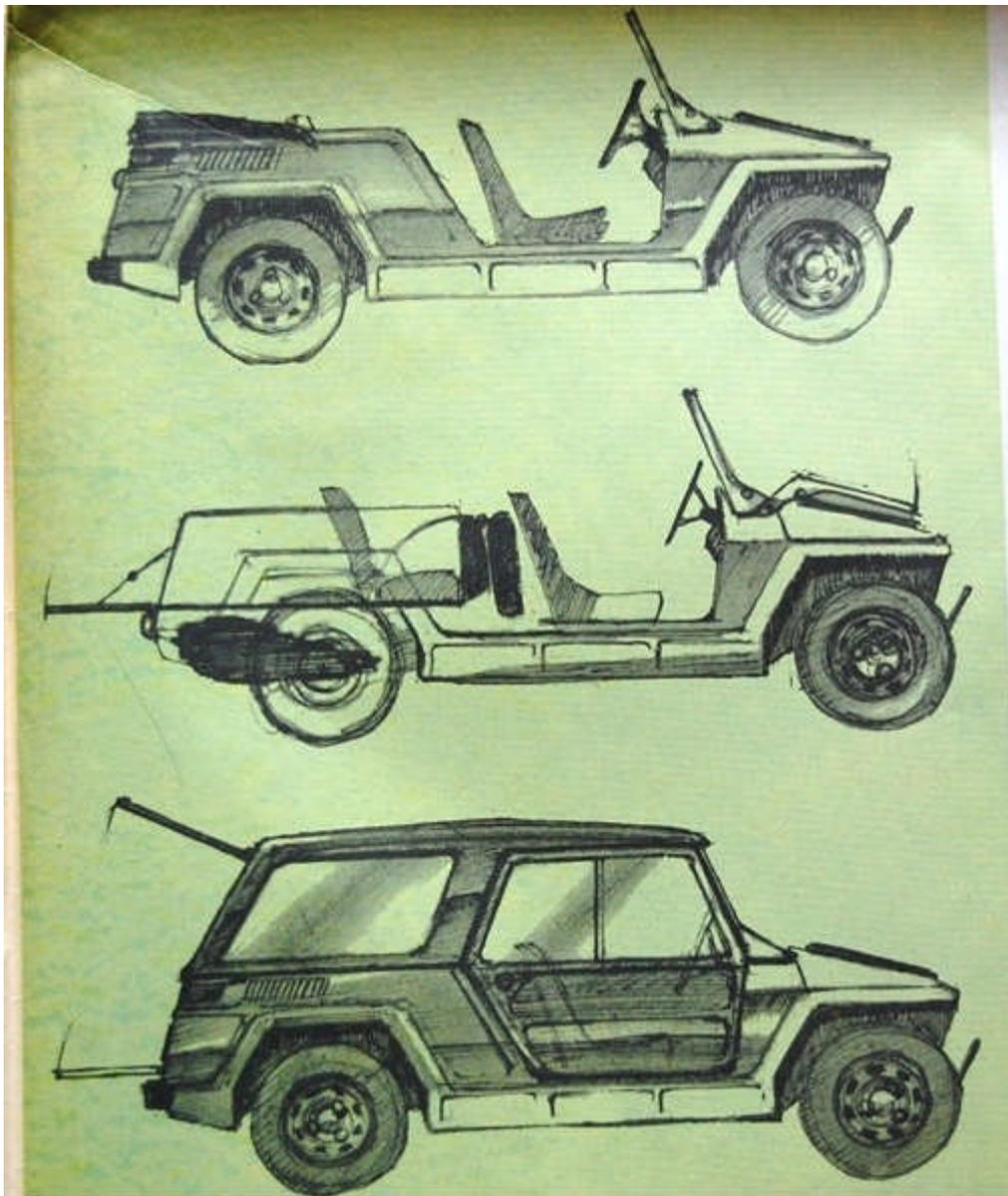
UNE SUGGESTION POUR UN NOUVEAU VEHICULE DE VACANCES

A la lumière des essais de trois voitures de « week-end », il nous a paru intéressant d'imaginer ce que pourrait être le véhicule idéal correspondant à cette nouvelle mode. Le dessinateur, auteur de ce document, a donc emprunté, soit à la Méhari, soit à la Jungla, soit encore à la Renault Plein Air, ce que nos essayeurs avaient trouvé de meilleur dans les trois voitures d'essai. Il en est résulté cette création que nous présentons ci-dessus.

Au premier coup d'œil, on peut remarquer que l'ensemble des éléments a été fourni par la Jungla 600 : dégagement des roues avant et arrière, nez incliné, pare-brise rabattable, bas de caisse et principalement la propulsion arrière. La participation de la Méhari s'est manifestée dans cette affaire par l'apport de la matière de la carrosserie qui est en plastique, et des formes (échancrures d'accès aux places avant, feux arrière de direction).

La Plein Air semble n'avoir contribué à cette élaboration que par ses jantes ventilées à trois trous.

Il n'aura pas échappé par ailleurs à l'observateur que ce véhicule imaginaire a, de plus, une certaine allure martiale et nous pouvons attribuer cet effet au capot incliné surmonté de la roue de secours qui rappelle les véhicules militaires fabriqués par Volkswagen pendant la dernière guerre. Des sièges semi-baquets complètent ce dessin, à cause de la sécurité pratiquement nulle, surtout pour le passager, qui n'a pas de volant pour se tenir.



Sur ces trois documents, nous avons rassemblé les différentes versions de notre modèle imaginaire. Par beau temps, on remarquera l'allure dégagée de l'ensemble, lorsque la capote est rabattue. Bien que la garde au sol

soit relativement basse, l'adoption de roues de grand diamètre devrait permettre à la voiture à propulsion arrière une circulation assez aisée sur terrain légèrement accidenté, dans les sous-bois notamment pour les chasseurs (1).

Côté pratique, bien que le moteur soit situé à l'arrière, la plate-forme offre une surface appréciable lorsqu'elle est prolongée par le hayon. En outre, les sièges avant rabattables et même démontables complètement, contribuent à donner de l'espace pour un chargement volumineux. Le pare-brise rabattable permet, quant à lui, le transport d'objets longs, sans qu'ils dépassent trop sensiblement de la carrosserie (2).

En hiver, un hard-top rigide et des portières escamotables transforment ce petit véhicule en une conduite intérieure, bien protégé, tout en lui conservant une vocation utilitaire puisque le hard-top est muni d'un hayon supérieur, lui aussi rabattable (3).

FICHES TECHNIQUES

Jungla Fiat

MOTEUR : Puissance fiscale 4 CV. Cylindrée 767 cm³. 4 cylindres en ligne. Alésage 62 mm, course 63,5 mm. Refroidissement à eau avec pompe centrifuge, ventilateur axial, thermostat de réglage de température. Un carburateur inversé. Prise d'air avec filtre et silencieux. Contenance du réservoir 30 litres. Batterie 12 V 32 Ah. Graissage par pompe à engrenages. Filtre à huile centrifuge. Soupapes en tête. Vilebrequin trois paliers. Puissance maximale 32 ch SAE.

TRANSMISSION : Sur roues arrière au moyen de deux demi-arbres rattachés au groupe différentiel. Embrayage monodisque sec. Boîte à quatre vitesses, 2^e, 3^e et 4^e synchronisées.

CHASSIS, SUSPENSION : Monocoque renforcé. Suspension avant à roues indépendantes, ressort à lames transversal. Suspension arrière à roues indépendantes et ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs télescopiques à double effet sur bras oscillants à l'avant et à l'arrière. Barre stabilisatrice à l'avant.

DIRECTION : A vis et secteur. Rayon de braquage 4,35 mètres.

PNEUMATIQUES : 520 x 14.

CARROSSERIE : En acier embouti. Poids en ordre de marche 600 kg.

DIMENSIONS PRINCIPALES : Longueur totale 321 cm. Largeur totale 135 cm. Hauteur totale 142 cm. Garde au sol 21,5 cm.

PRIX : 11 636 F TTC.

IMPORTATEUR : Société G.A.M., 27, boulevard Albert-I^{er}, MONACO, tél. 30-22-27.
Agent à Paris : G.A.M., 45, avenue Philippe-Auguste, Paris, tél. 355-93-00.

PERFORMANCES

Vitesse maximale, avec une personne à bord : 94,1 km/h ;
décapotée, avec une personne à bord : 83 km/h.

Accélérations : 400 m départ arrêté : 26 s ; 1 000 m
départ arrêté : 51 s 3/5.

Temps de décapotage : 1 mn 49 s.

Méhari Citroën

MOTEUR : Puissance fiscale 3 CV. Cylindrée 602 cm³. 2 cylindres opposés à plat, 4 temps. Alésage 74 mm, course 70 mm. Refroidissement par air. Un carburateur inversé Solex. Contenance du réservoir 25 litres. Batterie 12 V 30 Ah. Contenance du réservoir d'huile 2 litres. Soupapes en tête. Arbre à cames central. Puissance maximale 33 ch SAE à 7 000 tr/mn. Couple maximum 4,3 mkg SAE à 3 500 tr/mn. Taux de compression 8,5 à 1.

TRANSMISSION : Traction avant. Embrayage sec. Boîte à quatre vitesses synchronisées. Levier au tableau.

RAPPORTS DE TRANSMISSION : 1^{re} : 6,06 ; 2^e : 3,125 ; 3^e : 1,92 ; 4^e : 1,42 ; M. AR. : 6,06.

CHASSIS, SUSPENSION : Plate-forme avec longerons incorporés. Suspension avant et arrière à roues indépendantes par bras de leviers longitudinaux et ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs à friction avant, batteurs à inertie et amortisseurs hydrauliques à l'arrière.

DIRECTION : A crémaillère. Diamètre de braquage 10,7 m.

PNEUMATIQUES : 135 x 380 XS.

CARROSSERIE : Cabriolet avec carrosserie en matière synthétique. Poids : 525 kg.

DIMENSIONS PRINCIPALES : Longueur 353 cm. Largeur 153 cm. Hauteur 159 cm.

PRIX : 7 925 F TTC (capote complète en plus: 581,48 F).

PERFORMANCES

Vitesse maxi, avec une personne à bord : 100,1 km/h ;
voiture décapotée, avec une personne à bord : 94,3 km/h.

Accélérations : 400 m départ arrêté : 23 s 2/5 ; 1 000 m départ arrêté : 49 s 1/5.

Temps de décapotage toile : 3 mn 21 s.

Temps de dépose des arceaux : 4 mn 30 s.

Temps total : 7 mn 51 s.

Plein Air Renault 4

MOTEUR : Puissance fiscale 5 CV. Cylindrée 845 cm³. 4 cylindres en ligne, 4 temps. Alésage 58 mm, course 80 mm. Refroidissement à eau avec circuit hermétique comportant pompe, ventilateur, thermostat et vase d'expansion. Contenance du circuit de refroidissement 4,8 litres. Un carburateur Solex simple corps. Filtre à air sec. Contenance du réservoir 26 litres. Allumage par distributeur et bobine. Batterie 6 V. Graissage sous pression par pompe à engrenages. Contenance du carter d'huile 2,5 litres. Soupapes en tête commandées par poussoirs, tiges et culbuteurs. Puissance maximale 27 ch DIN à 4 700 tr/mn. Couple maximum 5,5 mkg DIN à 2 300 tr/mn. Rapport volumétrique 8 à 1.

TRANSMISSION : Roues avant motrices. Embrayage monodisque sec. Boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés. Levier de commande au tableau.

RAPPORTS DE TRANSMISSION : 1^{re} : 3,8 ; 2^e : 2,059 ; 3^e : 1,365 ; 4^e : 1,036.

CHASSIS, SUSPENSION : Châssis plate-forme. Suspension à quatre roues indépendantes par barres de torsion longitudinales à l'avant et transversales à l'arrière et amortisseurs hydrauliques télescopiques. Barre antiroulis à l'avant.

FREINS : A tambour sur les quatre roues à commande hydraulique comportant un limiteur de pression évitant le blocage des roues arrière.

DIRECTION : A crémaillère. Diamètre de braquage 8,60 m.

PNEUMATIQUES : 135 x 330.

CARROSSERIE : En tôle d'acier. Poids en ordre de marche : 590 kg (350 kg à l'avant et 240 kg à l'arrière).

DIMENSIONS PRINCIPALES : Longueur totale : 366,8 cm ; largeur totale : 148,5 cm ; hauteur totale : 199 cm. Empattements : 240,1 cm et 244,9 cm. Voies AV 127,9 cm et AR 124,4 cm.

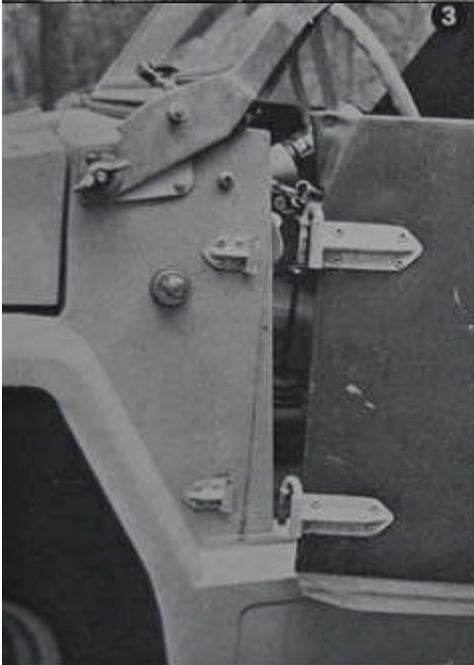
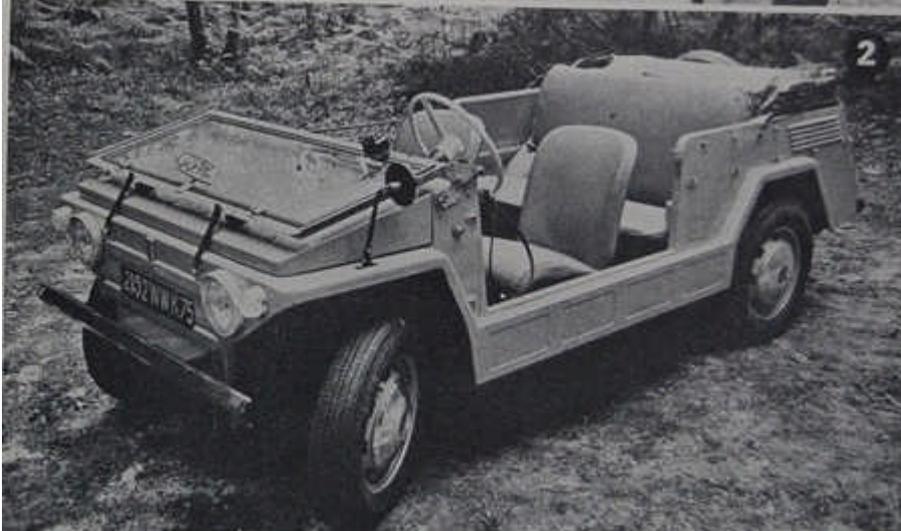
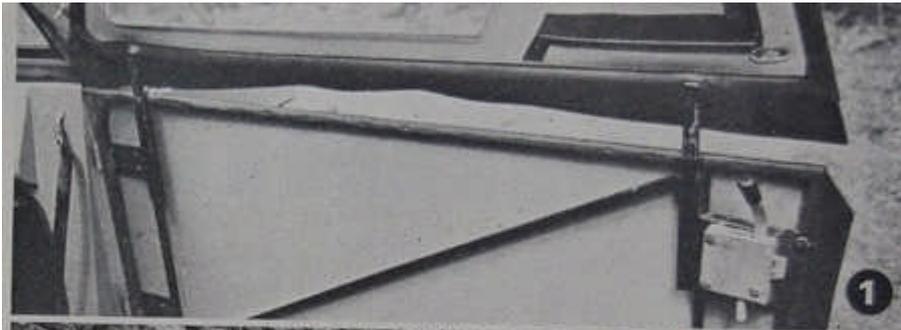
PRIX : 9 788 F TTC.

PERFORMANCES

Vitesse maxi, avec une personne à bord : 103,3 km/h ;
décapotée, avec une personne à bord : 94,1 km/h.

Accélérations : 400 m départ arrêté : 24 s 1/5 ; 1 000 m départ arrêté : 46 s 3/5.

Temps de décapotage : 3 mn 55 s 1/5.





NOS PHOTOS. — 1. Jungla : Les bas de portière s'enfilent dans des fémelots fixés sur la carrosserie. La peinture de la carrosserie n'est pas sans souffrir de la manœuvre. — 2. Jungla : Pare-brise baissé, elle est plus rapide que lorsqu'elle est totalement capotée en raison de la diminution du maître couple. C'est également ainsi que son aspect est le plus sympathique. — 3. Jungla : Les panneaux des autres portières s'enfilent à l'aide de deux tenons verticaux et un volet amovible permet à la main d'accéder à la poignée de portière intérieure. — 4. Jungla : Le pare-brise rabattu est fixé par les sangles de maintien du capot qu'il suffit de changer de crochets.

5. Mehari : Le capot se démonte totalement en quelques instants. On appréciera la souplesse des résines ABS. — 6. Mehari : Le tableau de bord comporte un vide-poches fermant à clé. — 7. Mehari : Un marche-pied intégré permet d'accéder plus aisément à la plate-forme arrière. — 8. Mehari : Les portières s'enfilent dans une gouttière disposée sur l'arête du montant de pare-brise. — 9. Mehari : Les flancs de la capote se démontent aisément. Il n'en est pas de même pour l'armature métallique. — 10. Mehari : Les clignotants arrière sont protégés des chocs par deux bossages.

11. Plein Air : Les flancs de la capote sont fixés à l'aide d'écrous à oreilles, lents à manœuvrer et aisés à égarer. — 12. Plein Air : Décapotée, la voiture révèle un aspect un peu bâtard. L'accessibilité aux places arrière est particulièrement aisée et la capote est totalement escamotée sous son fourreau.

13. Jungla : Capotée, elle est peut-être la plus étanche des trois voitures. — 14. Mehari : L'ensemble de la carrosserie est bien étudié dans les détails. Il est regrettable que le conducteur soit aussi haut placé par rapport au pare-brise. — 15. Petit rodéo pour Jungla.

