

CLIP CAR

Saphir

Véhicule hybride à mi-chemin entre la caravane et le camping-car,
le Clip Car présente le double avantage de former avec la voiture un ensemble rigide
- que l'on peut désaccoupler à l'étape pour profiter de la voiture en solo -
et d'offrir une cellule confortable et bien équipée. La version Saphir,
testée sur route et à l'étape, est un haut-de-gamme à deux essieux.

Le Clip Car, issu des ateliers du constructeur lavallois Sarea, se présente donc sous la forme d'une cellule à capucine s'attachant en deux points à la voiture tractrice : traditionnellement sur la boule d'attelage mais aussi sur le toit, par l'intermédiaire d'une platine spécialement adaptée à chaque voiture.

Au niveau de la boule d'attelage, l'ancrage du Clip Car présente toutefois quelques différences notables par rapport à celui d'une caravane classique. En effet, le timon présente la particularité d'être doublement articulé.

Verticalement d'abord, pour encaisser sans heurt les oscillations que peut subir l'ensemble tracté, au freinage ou lors de passages de ralentisseurs, dos d'ânes, etc. Longitudinalement, ensuite, mais il faut noter que ce type de mobilité n'est pas permanent. Il s'agit en effet d'un système mis au point par le constructeur sur les gros modèles, pour favoriser l'accrochage et le décrochage de la cellule. Grâce à une pédale sur l'avant de la cellule, on déverrouille l'ensemble du timon, qui peut alors coulisser dans des rails-guides sur une trentaine de centimètres, ce qui suffit à éloigner la cellule de la voiture, de sorte que l'on puisse accéder facilement au système d'attelage.

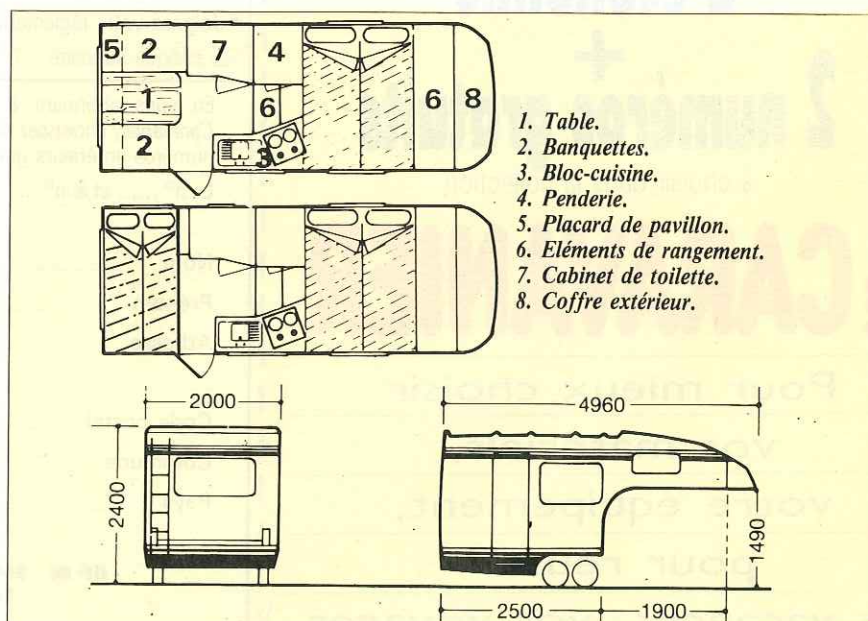
Lorsque le décrochage arrière est terminé, on peut mettre en place les deux

grands pieds de soutien sous la capucine, avant de déverrouiller l'ancrage de toit, constitué d'une platine galerie adaptée à la tractrice, sur laquelle est fixé un plot en élastomère monté sur silentbloc.

Précision importante : le point d'ancrage supérieur ne constitue pas un point d'appui permanent sur le toit de la voiture, le maximum que puisse encaisser la voiture, en circulation, se limitant

à 25 kg, soit largement en dessous de la charge maximale généralement tolérée par les constructeurs automobiles.

La conduite de l'attelage avec une BX diesel ne comporte pas de grande difficulté du fait de la rigidité de l'ensemble : la cellule ne "bouge" pas par rapport à la tractrice. De fait, le comportement de l'ensemble sur grandes routes ou autoroutes est tout à fait





*Un bloc-cuisine
bénéficiant d'un
équipement
luxueux,
une dînette
pouvant
accueillir
quatre convives
et un cabinet
de toilette
bien aménagé.*



FICHE TECHNIQUE

Poids et dimensions

Poids à vide vérifié, 900 kg; charge utile, 200 kg; ptac, 1 100 kg. Hauteur hors tout, 2,40 m; hauteur sous capucine, 1,49 m; longueur x largeur hors tout, L 4,96 x 1,2 m; dimensions intérieures, L 4,84 maxi x 1,18 x h 1,87 m.

Construction

Châssis en aluminium; construction en panneaux sandwich isolés par styrofoam; carrosserie en poyester; toit en polyester moulé; aération haute : un lanterneau double paroi avec moustiquaire au-dessus de la dinette, un aérateur dans le cabinet de toilette et un dans la capucine; une aération sur paroi de chaque côté de la dinette et une sur la porte; aération basse : deux grilles sur le bloc-cuisine et une sur la porte; 7 baies en plastique double vitrage thermoformé teinté, dont 6 ouvrantes.

Équipement routier

Double essieu; pneumatiques 145 R 13; suspension par raquettes (ressorts et amortisseurs) sur l'essieu arrière, à éléments caoutchouc sur l'avant; freinage à inertie avec câble de sécurité; recul automatique; timon débrayable et coulissant sur glissières. Raccordement électrique par deux prises 7 broches.

Équipement extérieur

Éclairage d'auvent; rail de volets sur baies ouvrantes; coffre avant avec logement pour roue de secours; deux vérins de stabilisation, deux béquilles de soutien sous capucine, deux poignées de manoeuvre, sur l'arrière.

Autonomie

Gaz. Propane. Canalisations en cuivre; un robinet d'arrêt général, quatre partiels repérés. Chauffage Trumatic 2200.

Electricité. Double circuit électrique 220/12 V avec batterie auxiliaire en option, et centrale électrique Scheiber; points d'éclairage : deux spots directionnels 220 V au-dessus de la dinette et un dans la chambre capucine, une applique 12 V dans le cabinet de toilette et un spot 12 V au-dessus du bloc-cuisine; une prise 220 V à hauteur de la penderie.

Eau. Réserve de 50 l avec témoins de remplissage sur centrale électrique; réservoir d'eaux usées de 45 l; pompe électrique Fiamma Superflusso; boiler Truma 10 l.

Prix TTC départ usine :



Le Junior, non immatriculable grâce à son ptac inférieur à 500 kg, peut être tracté par des petites voitures. Son implantation, avec panneau arrière relevable, comporte une chambre en capucine, une petite dinette, un bloc-cuisine et un ensemble de rangement.



sécurisant, la vitesse ne se limitant en fait qu'à la capacité de la voiture à tracter le poids du Clip Car et non aux éventuelles manifestations parasites que peut rencontrer un attelage traditionnel. Eu égard à la longueur de la cellule essayée, et donc à la rigidité de l'ensemble, les seuls désagréments que l'on ait rencontrés au cours de l'essai sont une nette tendance au sous-virage et un ripage assez prononcé des roues arrière de la BX. Sur le premier point, il s'agit avant tout d'un effet de surprise au cours des premiers kilomètres, mais on apprend rapidement à anticiper le phénomène et donc à aborder les courbes en conséquence. Quant au ripage, il semble que l'inconvénient soit plus psychologique — lorsque l'on voit ou entend les roues riper — qu'autre chose. Au dire du constructeur, ces manifestations n'entraînent pas une usure notablement plus rapide des pneumatiques.

La gamme Clip Car se compose de dix-sept véhicules (dont un non-immatriculable, le Junior) répartis en cinq séries, les deux plus luxueuses correspondant aux véhicules double essieu. Les implantations, déclinables en décoration moderne ou classique, varient essentiellement selon la disposition de la porte, installée sur le côté ou à l'arrière du véhicule.

Le Saphir, série 4, avec porte latérale, fait partie du haut-de-gamme. On y trouve un équipement complet, comparable à celui d'un camping-car : grande réserve d'eau propre et réservoir d'eaux usées, boiler (donc eau chaude), wc de série, batterie optionnelle. La finition est soignée, et la décoration moderne, avec un mobilier de ton gris et un encadrement bois naturel, de la moquette au plafond et un revêtement mural beige.

La vie à bord

● Cuisiner

Installé à côté de la porte, le bloc-cuisine (L 113 x l 63 x h 92 cm) jouit d'une présentation luxueuse, avec éléments émaillés (évier, réchaud deux feux) et robinet mélangeur de type domestique. Sur la gauche, on dispose d'un plan de travail (L 26 cm maxi) et, sous évier, à côté du réfrigérateur Electrolux de 70 l, d'un placard de bonne capacité (h 40 x l 54 cm). Ce dernier est complété par un

placard de pavillon (L 87 x l 25 x p 26 cm) non cloisonné. Au cas où l'on trouverait ces rangements insuffisants, on peut utiliser, sous la marche d'accès au lit de capucine, un petit compartiment de rangement supplémentaire.

L'éclairage du bloc-cuisine est assuré par une grande baie ouvrante (avec store à enrouleur), malheureusement partiellement occultée lorsque la porte d'entrée est ouverte. Un spot directionnel 12 V donne l'appoint. On ne dispose pas directement de prise électrique, celle-ci étant installée près de la centrale électrique, face à la cuisine.

● Manger

L'unique dinette se situe sur l'arrière, bien éclairée par deux grandes baies et deux spots directionnels 220 V. Avec sa table de 101 x 65 cm (sur rail et pied abattant) elle peut accueillir quatre convives.

● Ranger

Le constructeur a su tirer parti de l'implantation très particulière : la penderie, dans laquelle vient s'encaster le coffre à gaz (ouverture à l'extérieur), dispose tout de même d'un volume honorable (h 130 x l 30 x p 78 cm). Tout au bout de la capucine, dans sa largeur, on trouve un grand placard à portes coulissantes, très pratique (L 189 x h 60 x p 49 cm maxi). Dans la partie dinette, le placard de pavillon (L 189 x h 24 x p 29 cm) est complété par deux grands coffres sous banquettes avec charnières avancées. On remarquera que dans le coffre de gauche, d'accès aisé, se trouve le boiler de 10 l.

● Se laver

Le cabinet de toilette (70 x 100 cm) est bien équipé : bac à douche avec rideau, lavabo relevable avec robinet mélangeur et douchette, wc à cassette, armoire de toilette avec miroir, porte-savon, porteserviettes. L'éclairage est assuré par une baie translucide ouvrante et un point d'éclairage 12 V.

● Dormir

Dans la capucine, on dispose d'un grand couchage de 189 x 135 cm. Cette chambre, à la hauteur de plafond suffisante, est séparée du reste de l'habitacle par un rideau. Un spot orientable, une petite niche de chevet, et deux petites baies ouvrantes ajoutent encore au confort de ce qu'on peut bien appeler une chambre.

Le lit dinette, mis en place rapidement, a des dimensions inégales, dues à la

proximité de la porte (84/110 x 190 cm maxi) mais il reste acceptable pour deux enfants ou un adulte.

L'occultation du jour est assurée sur toutes les baies par des stores/moustiquaires en cassettes.

Notre avis

Depuis la présentation du premier prototype en 1984 et le lancement commercial en 1986, le Clip Car a remarquablement évolué sur les plans du design et de l'équipement, mais en restant fidèle au concept de base : offrir une petite cellule astucieusement aménagée où le moindre coin est exploité de façon rationnelle sans qu'aucun des standards traditionnels de confort dans un véhicule de loisirs soit sacrifié. Résultat : des couchages et des rangements globalement de bonnes dimensions, un bloc-cuisine et un cabinet de toilette fonctionnels.

Avec cette version de haut-de-gamme Saphir, nous touchons au raffinement maximal, avec un équipement en tous points comparable à celui d'un camping-car, équipement dont nous n'avons de cesse de répéter qu'il devrait aussi exister sur des caravanes traditionnelles de haut de gamme.

Très correctement finie et bien décorée, cette version offre donc une somme d'avantages à prendre en considération au moment de choisir un véhicule taillé pour le tourisme itinérant. On ne saurait conclure enfin sans faire mention de l'équipement toile optionnel qui peut compléter les prestations du véhicule de base pour un usage statique et, notamment, une chambre sous la capucine permettant d'accueillir deux personnes. Dommage seulement que le prix de cet accessoire vienne s'ajouter à celui — déjà élevé — du Saphir, fixé à 105 900 F.

F. Lutz

Nous avons aimé

- L'équipement et la finition
- Le bloc-cuisine fonctionnel
- L'agencement intérieur sous capucine
- La variété des rangements et l'exploitation intelligente de tous les espaces.

Nous aurions souhaité

- Une chambre sous capucine de série
- Une seconde prise 220 V (sur le bloc-cuisine)