

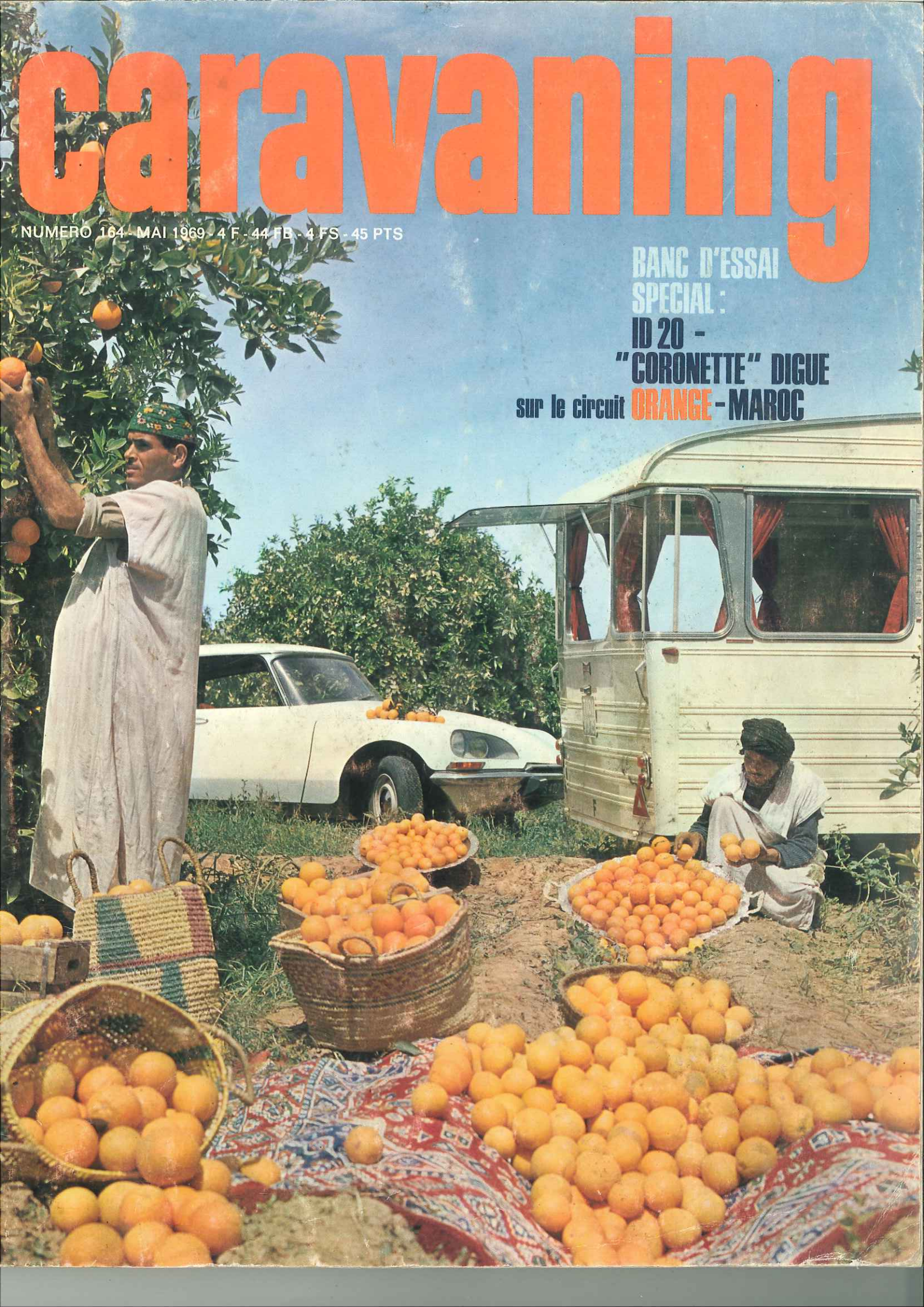
caravanning

NUMERO 164 - MAI 1969 - 4 F - 44 FB - 4 FS - 45 PTS

BANC D'ESSAI
SPECIAL :

ID 20 -
"CORONETTE" DIGUE

sur le circuit **ORANGE** - MAROC





L'ascension du Puy-Mary



Sur la route d'Allanville, de beaux spécimens d'orgues basaltiques



L'Eglise d'Aurillac

ques œuvres d'art remarquables, notamment un Christ et une Nativité sculptés sur bois. Le bourg par lui-même ne retient que pour son aspect archaïque, qui montre ainsi un exemple de ce qu'étaient les villages du Cantal autrefois.

MURAT. — Les touristes qui séjournent à l'hôtel choisissent souvent cette ville pour rayonner dans le département. Pour les caravaniers, c'est surtout un centre commercial relativement vivant et actif. En outre, on peut y visiter l'église Notre-Dame des Oliviers qui renferme précisément une Vierge Noire sculptée en bois d'olivier. On peut aussi monter au sommet du Rocher de Bonnevie, qui présente quelques belles orgues basaltiques.

LE LIORAN. — L'hiver, on y fait du ski. La station est très sommairement équipée, mais elle fait la joie des sportifs de la région.

En été, il s'agit plutôt d'un centre de promenades à pied. Les chemins et les sentiers qui parcourent prairies et forêts plairont aux caravaniers qui préfèrent la vraie nature aux sites aménagés.

Le tunnel routier du Lioran aura cette année 130 ans. Il mesure 1 412 m de longueur à une altitude de 1 172 m.

PLOMB DU CANTAL. — Sommet du Massif Central avec une altitude de 1 860 m, il est accessible par des sentiers qui partent soit des burons de Prat de Bouc, soit du Lioran. C'est ce second point de départ qui offre le trajet le plus court. Il faut cependant compter sur un minimum de deux heures trente aller et retour.

3 PROMENADES AUTOUR DE TROIS CAMPS

VOTRE PARC D'ACCUEIL

Camp municipal, à Vic-sur-Cère (Cantal).
Parc ** de 20 000 m².
Ouvert de Pâques au 1^{er} septembre.
Au bord de la Cère. Ombrage naturel agréable. Branchements électriques pour les caravanes.
Bons sanitaires avec douches chaudes. Salle de réunion. Salle de jeux. Télévision.
Tarif : 1,40 F par personne et par nuit. 0,60 F par emplacement, plus 0,60 F par véhicule.
Téléphone : 47-50-68.
Autres bons terrains : néant.
Caravaning solitaire possible partout.



l'ID 20
CITROEN
à l'essai
sur le
CIRCUIT

ORANGES-MAROCC

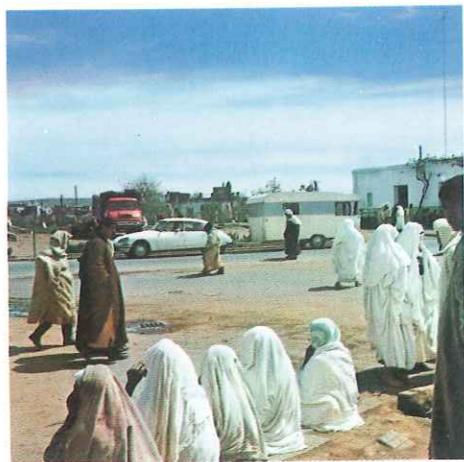
LA VOITURE

L'« ID 20 » Citroën a pris le relai de la « 19 ». Même ligne extérieure, même confort, mais moteur plus puissant, plus souple. La nouvelle « ID 20 » maintient-elle la tradition de tractrice endurante de la « 19 » ?

LA CARAVANE

C'est une 4-6 places, à cuisine centrale, lit abattable et compartiment toilette. Vocation de la « Coronette » Digue : les vacances familiales. Mais peut-on envisager avec elle les grands voyages ?

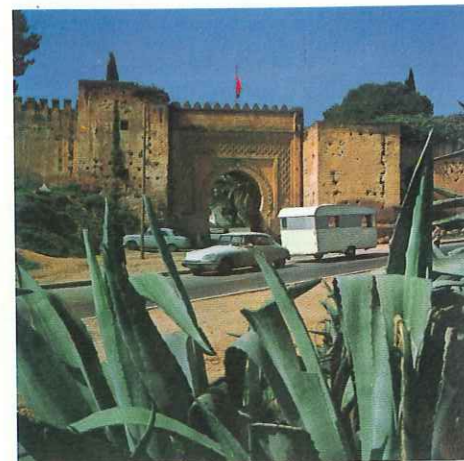
Pour répondre à ces questions, nous avons effectué un circuit de 3 000 km autour du Maroc, sous le signe de l'orange et du soleil.



El Had

(dimanche
16 mars)
Tanger-
Fès
320 km

Route facile qui, d'abord, longe l'océan et traverse ensuite une zone de cultures: céréales, oranges, oliviers. Des eucalyptus bordent souvent la route. Parfois, de longues lignes droites, de plusieurs dizaines de kilomètres, qui nous permettent de « tâter » la vitesse maximum de l'attelage: 120 km/h. Routes excellentes; un seul passage délicat sur deux cents mètres, après Souk-el-Arba-du-Rharb, dû aux crues récentes. La vitesse de croisière, qui restera celle de notre circuit, s'établit tout naturellement à 90/100 km/h. La consommation apparaît raisonnable, puisque l'autonomie dépasse 300 km: l'étape fut effectuée avec le contenu du réservoir, sans ravitaillement. Circulation peu dense, mais nous faisons connaissance... avec les écarts involontaires des petits ânes, marchant pourtant bien à leur droite, lorsqu'ils évitent un caillou. Température extérieure: 16°. Un peu de vent et le soleil, déjà présent, qui ne nous quittera pas durant une semaine. Partis de Tanger à 13 h 30, nous atteignons Fès à 19 heures. En décomptant les « arrêts-photos », nous avons relevé une moyenne de 62 km/h, obtenue sans forcer.



El Tnine

(lundi 17 mars)
Fès-
Beni Mellal
326 km

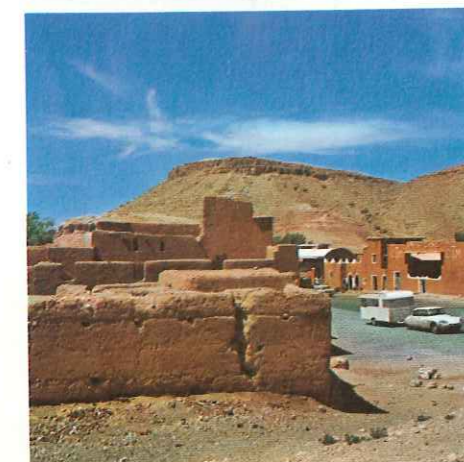
Début de l'Atlas. Une quarantaine de kilomètres de route bien droite, avec des plaines à céréales et des oliviers. Beaucoup de vent de la chaleur, même tôt le matin. Ifrane; des sources partout, de jeunes forêts, des maisons de pierre; un paysage rappelant un peu les Vosges. Un panneau routier: « maîtrisez vos chevaux »! Une pente de 8 % est normalement gravie à 60 km/h en deuxième... en ne tenant pas compte de la recommandation. Un autre écriteau nous prie de « modérer nos élans », nous reportons à une étape ultérieure les essais en côte. Des cèdres, une excellente route, peu de circulation. Les femmes portent leur grosse cruche d'eau maintenue par une corde de chanvre. Au-dessus de nous, un aigle plane. Il nous suivra pendant une demi-heure. A Khenifra, réputée pour ses tapis et... ses maisons de style basque, nous prenons de l'essence. C'est ensuite la descente sur la plaine; les oliviers réapparaissent, puis les céréales. Les champs sont couverts de fleurs. Un crochet pour visiter Kasba-Tadla, ville blanche posée dans un merveilleux paysage. De nouveau, les orangeries, avec leur parfum.



El Tleta

(mardi 18 mars)
Beni Mellal-
Marrakech
233 km

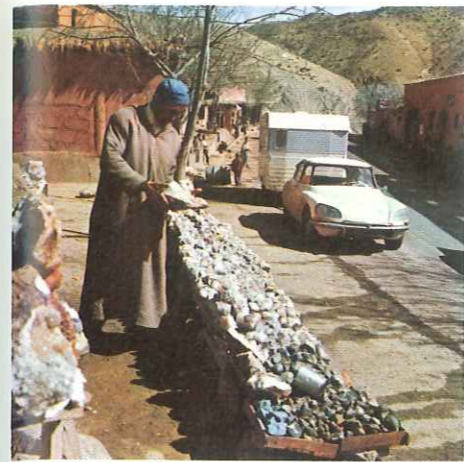
La plus courte étape de notre voyage... pour visiter Marrakech. L'impatience est grande et cette portion est avalée en à peine plus de trois heures, soit à près de 80 km/h de moyenne. La route: excellente. Apparaissent dans notre paysage les premiers « chameaux » (qui sont des dromadaires, comme on sait) et les maisons rouges. Cultures, troupeaux et des enclos de murs en terre, avec une curieuse maison au toit pointu nichée dans un angle. L'arrivée sur Marrakech: une allée d'eucalyptus, en « gloire », se terminant dans une palmeraie. Au pied des remparts se tient un marché aux oranges. Le responsable du tourisme à Marrakech, M. Bou Achrine, met à notre disposition l'un des meilleurs guides de sa ville, Zaghat Omar ben Hadj. Et le soir, la ville rouge n'a plus aucun secret pour nous, de ses murs à ses tombeaux, en passant par les souks et « la » place où nous plantons l'attelage au beau milieu des danseurs et des charmeurs de serpents. Nous sommes vraiment au Maroc.



El Arba

(mercredi
19 mars)
508 km

Une route difficile, variée, avec des portions de bonne montagne pour notre essai en solo de l'ID 20. La « Coronette » Digue se repose à Marrakech. Pour atteindre Ouarzazate, on passe par le Tizi-n-Tichka, après une forêt de chênes verts. Le col est allègrement gravi à 80 km/h, en jouant sur les rapports 2 et 3 de la boîte de vitesse. Un seul inconvénient: les petits vendeurs d'améthyste, plantés au milieu de la route et ne s'écartant d'un bond que lorsque la pointe du capot se trouve à moins d'un mètre de leurs jambes. Cela fait une étrange impression... Avant le col, l'améthyste proposée n'est que du simple quartz imbibé d'encre! Après le col, on trouve la « vraie »; avec de la patience, on peut la détacher soi-même des rochers bordant la route. Il suffit aussi de se baisser pour se constituer une étonnante collection de roches et de cristaux de toutes sortes. Après Ouarzazate, un peu de piste, de rocaille, de mauvais chemins pour essayer la suspension de la voiture et faire une moisson de visions d'oasis.



El Khemis

(jeudi 20 mars)
Marrakech-
Agadir
552 km

Une bonne partie du parcours n'est pas inconnue: nous l'avons faite la veille en solo. Cette fois, la caravane suit, pour comparer les résultats. Dans la première heure: 71 kilomètres, ce qui laisse bien augurer de la suite. Vers Aït-Barka, des pentes de 12% sont prises en première et montées facilement à 20/30 km à l'heure. Passages en deuxième parfois possibles. Le moteur ne chauffe pas sur les 11 km de montée du Tizi-n-Tichka. Dans la voiture, par contre: 38° à l'ombre et plus de 50° derrière la vitre du pare-brise. Entre Ouarzazate et Taliouine, route désertique. A la chaleur s'ajoute un vent de sable ne facilitant pas le ravitaillement essence à Tazenakht. Jusqu'au soir, nous craignons devoir souffler dans les gicleurs. Rien ne s'est produit: un bon point pour les filtres. Peu avant Aoulouz, distrait par la contemplation des arganiers bordant la route: essai freinage sur un oued! Il fallut « piler » pour éviter, sur une pente de 15 %, l'impact brutal avec l'eau de l'attelage lancé à 100 à l'heure. Freinage bien en ligne, une bonne livre de gomme certainement laissée sur le béton de la chaussée et l'oued tranquillement traversé à 40 à l'heure...



Ej Jemaa

(vendredi
21 mars)
Agadir-
Safi
436 km

Le matin: visite des orangeries et photo de la couverture de « Caravaning » prise dans l'une d'elles. 90 km de tourisme en une matinée; il nous fallut rattraper le temps ainsi dévoré, en menant, dans l'après-midi et la soirée, l'attelage jusqu'à Safi, à ses possibilités maxima. Les 136 derniers kilomètres furent couverts en 95 minutes, soit à près de 90 km/h de moyenne! Dans nos phares, une caravane de chameaux lourdement chargés. Nouvel essai freinage, couplé cette fois à un test de tenue de route... Direction précise, attelage obéissant, tout s'est bien passé. Ce parcours Agadir-Safi, sinueux mais excellent, fixe les possibilités pratiques de notre attelage: en toute sécurité, on tient le 90/100 km/h, sans souci des courbes. En conduisant de manière plus sportive et en profitant des portions droites et dégagées pour pousser des points, on peut réaliser la moyenne — assez étonnante — que nous avons constatée. Ce n'est toutefois pas à recommander à un néophyte!



Es Sebti

(samedi
22 mars)
Safi-
Casablanca
254 km

Nous partons très tôt le matin. Cette étape est réservée aux « mesures » (que l'on retrouvera dans notre essai chiffré). Il faut également rendre visite à son Excellence le Pacha d'El Jadida, désireux de nous faire connaître son point de vue sur le caravaning. Étape studieuse et sage, sur un parcours de littoral. Tellement sage que la panne d'essence survint... Bidon de secours de cinq litres aux trois quarts vidé, quelques dizaines de kilomètres: dernier quart. La pompe salvatrice apparut quant nous pensions terminer en poussant la voiture. Nous avons tenu à effectuer nos mesures habituelles d'essai après 2 000 km de périple (auxquels s'ajoutait le parcours Paris-Malaga). Les résultats obtenus montrent que la voiture n'avait nullement souffert du périple.



El Had

(dimanche
23 mars)
Casablanca-
Tanger
380 km

C'est l'étape de rentrée. Et pour nous l'occasion de dresser le bilan: aucune panne mécanique, des moyennes honorables, un voyage agréable. Nous avons apprécié, surtout, le confort de la voiture et la docilité de la caravane. Les dizaines d'heures de volant sont oubliées: il ne reste que les images d'un beau circuit touristique.

Kilométrage total Tanger-Tanger: 3 009 km.

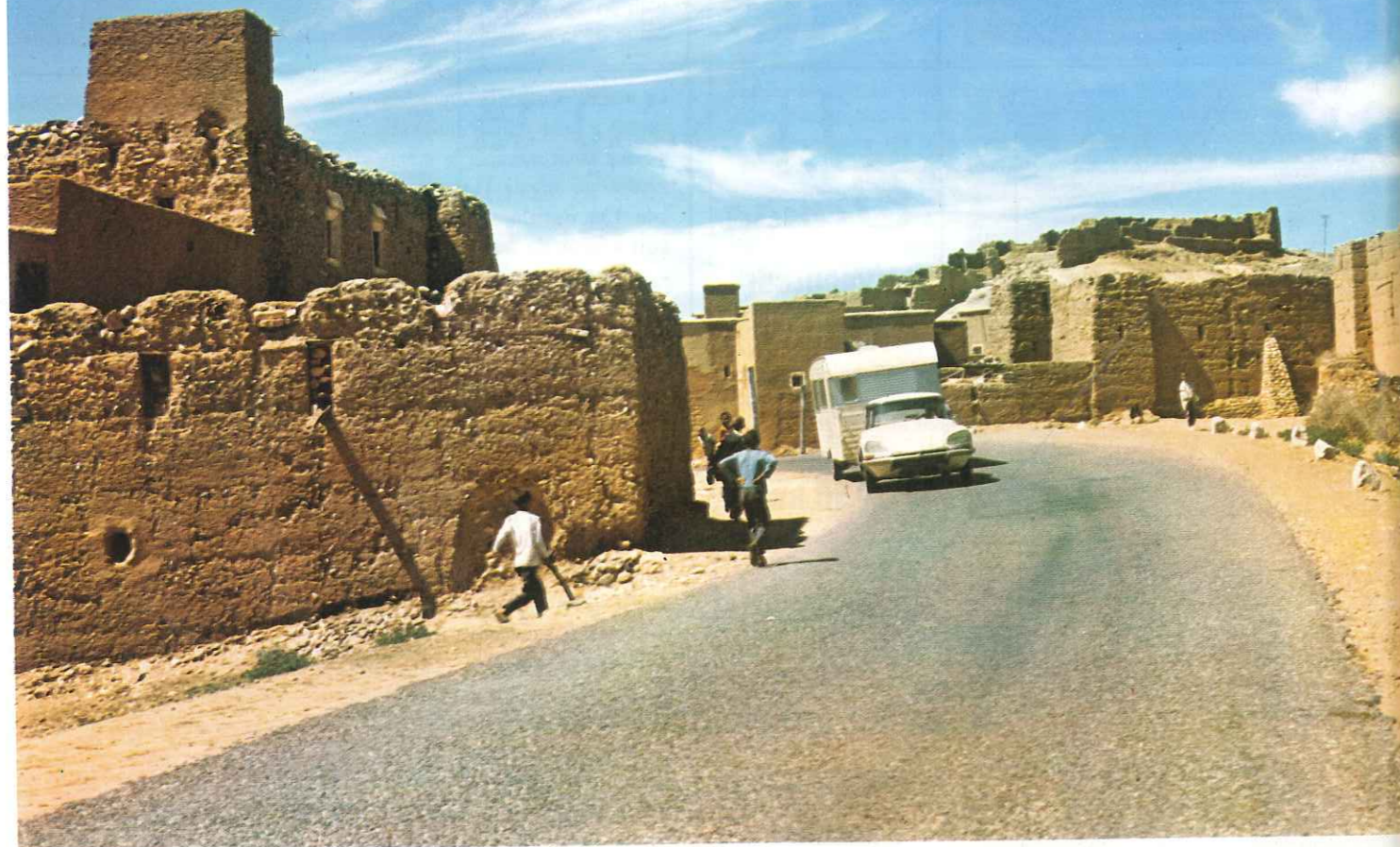
Moyenne routière brute, arrêts non défalqués: 47 km/h.

Moyenne routière brute, arrêts défalqués: 62,5 km/h.

Moyenne kilométrique quotidienne effectuée: 376,1 km.

Pour la carte de notre itinéraire se reporter page 97.

ID 20



L'ÉQUIPE D'ESSAI

Pierre Charvel,
notre
rédacteur en Chef Adjoint
et
Jacques Vainstain,
photographe,
des
studios
Richard-Blin.



Pour notre essai « tous terrains » : le cadre prestigieux d'une oasis.

PRÉSENTATION

On pense d'abord au confort : ici, rien de changé par rapport aux modèles antérieurs et l'on retrouve avec satisfaction les sièges moelleux, la bonne position de conduite, l'excellente visibilité.

Cinq personnes (dont trois sur la banquette arrière) peuvent effectuer sans fatigue de longs trajets. Pour notre part, nous avons tenu plusieurs fois dix heures de volant — et le temps paraît long lorsque l'on tracte — en arrivant parfaitement détendus à l'étape.

L'aménagement du tableau de bord est complet : tachymètre, compteur kilométrique et totalisateur journalier.

Pour l'établissement des moyennes s'ajoute une montre précise. Un thermomètre de température d'eau et une jauge d'essence (très précise, attention : le zéro... est le vrai zéro) complètent cet ensemble, avec les traditionnels voyants lumineux de charge, d'huile, de clignoteur et de témoin de « phare ».

Les commandes diverses sont par boutons poussoirs.

Sur la colonne de direction : commande de clignoteurs et commande de l'essuie-glace à gauche. On a tendance à les manœuvrer ensemble et la mise en action de l'essuie-glace, lorsque l'on tourne, peut créer une certaine surprise... La commande de l'éclairage, à droite de la colonne de direction, est, par contre, très pratique.

Les anciennes commandes de la climatisation et du chauffage ont été simplifiées : deux manettes (froid-chaud et dégivrage-habitacle) et une turbine actionnable par bouton poussoir. Chacun des deux aérateurs, en bout de planche de bord, possède trois manettes de réglage en intensité et direction.

Le rétroviseur intérieur, toujours placé sur la planche de bord, demande à être doublé d'un rétroviseur extérieur si l'on veut, en solo, conserver la vue vers l'arrière sans être gêné par les personnes assises sur la banquette ou les changements d'assiette dus au travail de la suspension. Le caravanier, bien sûr, ignorera ce détail, habitué qu'il est à son « rétro » extérieur consulté machinalement, même en solo.

• **NOTES DE CONDUITE.** — Si l'amélioration par rapport à la « 19 » n'apparaît en solo qu'après plusieurs heures de route, l'impression est toute différente lorsque l'on tracte.

Première remarque : l'absence de « trou » au démarrage. Le fait, également, que l'on doit donner moins de gaz pendant l'opération. Le couple maximum est obtenu à 3 500 tours, pour un régime de rotation correspondant à la puis-

sance maximum de 5 900 tours/minute; l'importance de l'écart entre ces deux chiffres constitue un atout favorable à la traction.

Seconde remarque : la souplesse du moteur. En quatrième, le pied léger sur l'accélérateur, on peut descendre à 60 km/h sans fatiguer la mécanique. Passant en troisième (ou en deuxième) on bénéficie alors d'une reprise correcte due aux 130 CV SAE du moteur.

L'embrayage est progressif, puissant et la manœuvre sur la pédale ne demande aucun effort. La boîte de vitesses, mécanique, demeure précise et de maniement très doux. La première, fort bien synchronisée, se reprend à 5-10 à l'heure et évite en montagne la fastidieuse éventualité d'un redémarrage en côte, attelage à l'arrêt.

En conduite, l'ID 20 est « mixte ». Entendons-nous : on peut flâner avec elle, au régime minimum, ou bien désirer obtenir de fortes moyennes. Dans ce dernier cas, on dispose d'un moteur puissant, d'une vitesse de pointe élevée (près de 170 km/h chrono en solo) et d'une tenue de route qu'avec de l'habitude on juge très agréable. Avec caravane, une seule précaution à prendre : les virages accentués seront abordés en connaissant bien l'attelage, car la tendance naturelle à sous-virer de la voiture et le poids élevé de la partie avant peuvent amener quelque surprise, surtout en descente. En montée, par contre, rien à craindre.

La direction, bien démultipliée, est de très bonne précision. Un atout incontestable : la suspension.

A hauteur variable, elle possède la particularité d'effectuer elle-même la correction d'assiette due, par exemple, à la surcharge sur la rotule après attelage de la caravane. Autre avantage : les manœuvres d'attelage et de dételage deviennent un véritable petit jeu... puisqu'il suffit de monter ou descendre la voiture, pratiquement sans toucher à la roue jockey. Cette suspension permet aussi d'emprunter n'importe quelle piste sans aucune appréhension et, même, de circuler sur des sols « tous terrains ».

CONCLUSION

Avec l'ID 20, tractant une caravane de 1 000 à 1 250 kg en charge, on peut entreprendre les plus longs voyages. Sur bonnes routes, ses performances et son aptitude à la traction autoriseront les fortes moyennes, obtenues en toute sécurité. Sur mauvaises routes, sa suspension permettra de confortables étapes.

En simple utilisation « tourisme », on pourra atteler jusqu'à 1 500 kg.

NOTRE ESSAI CHIFFRÉ

Dans notre ID 20 : deux personnes et 110 kg de bagages et d'outillage. Notre « Coronette » était chargée à 1 080 kg.

• VITESSE (en km/h)

	ID 20 solo	Avec « Coronette » Digue
Vitesse maximum	168 chrono (180 compteur)	117 chrono (125 compteur)
Vitesse normale de croisière	130/140	90/100

Il est possible, en jouant sur les rapports 2, 3 et 4 de la boîte de vitesses, de maintenir une allure régulière de 70/75 km/h avec caravane. En solo, nous avons effectué un parcours de 205 km de routes classiques avec des tronçons droits, et la montée d'un col avec de nombreux virages (entre Marrakech et Ouarzazate), à une moyenne de 109 km/h. Avec caravane, la plus forte moyenne obtenue sur un parcours moins difficile fut de 90 km/h (entre Agadir et Safi).

Classiquement, des moyennes de l'ordre de 80 à 85 km/h en solo et 65/70 km/h avec caravane sont normalement possibles sans prendre de risques excessifs.

• ACCÉLÉRATIONS (en secondes)

0 à 40 km/h	3 4/10	5 2/10
0 à 60 km/h	5 8/10	9 8/10
0 à 80 km/h	9 8/10 (3 ^e) 8 2/10 (2 ^e)	16 5/10
0 à 90 km/h	12 9/10 (3 ^e)	27 6/10
0 à 100 km/h	15 2/10 (3 ^e)	33 8/10

Avec caravane, la 3^e monte à 105-110 km/h. Comme, dans ce même rapport, on descend à 30-35, il est possible, sur parcours normal, de s'y maintenir sans perdre la possibilité de moyennes élevées. Une remarque concernant l'amélioration de la « 20 » par rapport à la « 19 » : la présence d'un vent contraire permet d'accrocher beaucoup plus souvent la quatrième qu'auparavant.

• KILOMÈTRE DÉPART ARRÊTÉ (en secondes)

0 à 1 000 m	37 1/10	47 9/10
-------------	---------	---------

En notant les passages suivants au kilomètre : 142 en solo et 105 avec caravane.

• REPRISES (en km/h)

deuxième	0/10	10
troisième	20	30
quatrième	35	45/50

En accélérations reprises, nous avons noté les chiffres suivants :

Solo : de 40 à 80 km/h : 10" 5/10 et de 40 à 90 km/h : 13" 8/10.

Avec caravane : de 40 à 80 km/h : 15" 8/10 et de 40 à 90 km/h : 23" 1/10.

● APTITUDE EN COTE (en %)

1 ^{re}	+ de 20	15/16
2 ^e	16	9
3 ^e	10	6
4 ^e	5	2/3

Le chiffre indiqué, en première, avec caravane est celui du redémarrage en côte, après arrêt total, à 1 200 m d'altitude. Sur lancée, une pente de pourcentage supérieur peut certainement être gravie. En seconde, un contrôle, sur une pente de 8 %, nous permet d'utiliser la seconde à 65 km/h après lancée. La plage pratique d'utilisation de la seconde permet, en montagne, d'effectuer de longs parcours avec caravane sur ce rapport; en descente on bénéficiera même d'un efficace frein moteur.

● FREINAGE (en m/s/s). Nous indiquons, entre parenthèses, les distances théoriques moyennes d'arrêt se déduisant des chiffres obtenus sur notre décélérographe.

	Solo	frein caravane branché	frein caravane annulé
à 40 km/h	9 (maxi)	6 (10)	5 (12,3)
à 60 km/h	9 (d°)	7 (19,8)	5,5 (25,2)
à 80 km/h	9 (d°)	6 (41)	3 (82)

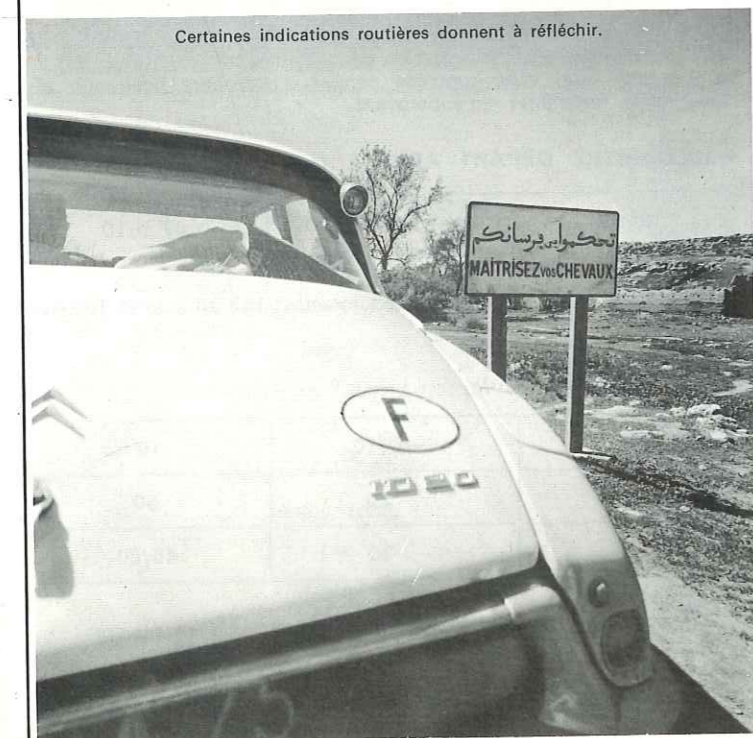
Les ID et DS sont réputées pour l'efficacité de leur freinage. Rien de surprenant, donc, à ce que nous obtenions le maximum de décélération.

Avec caravane, il faut noter que la « Coronette » possédait le système par inertie monté de série sur les modèles de la marque. Les différences notées frein branché et frein débranché, montrent la part qui revient à la voiture et, également, ce que l'on peut enregistrer avec un freinage caravane bien réglé.

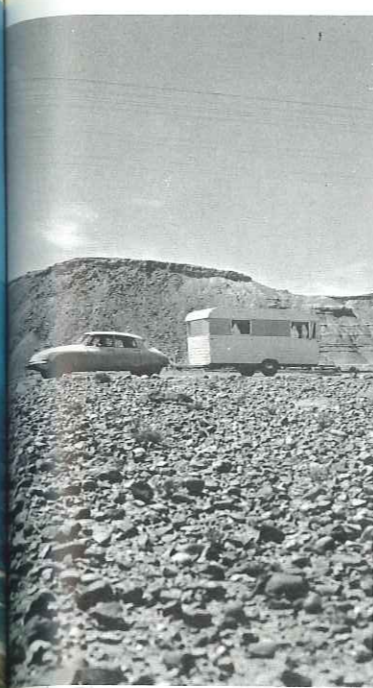
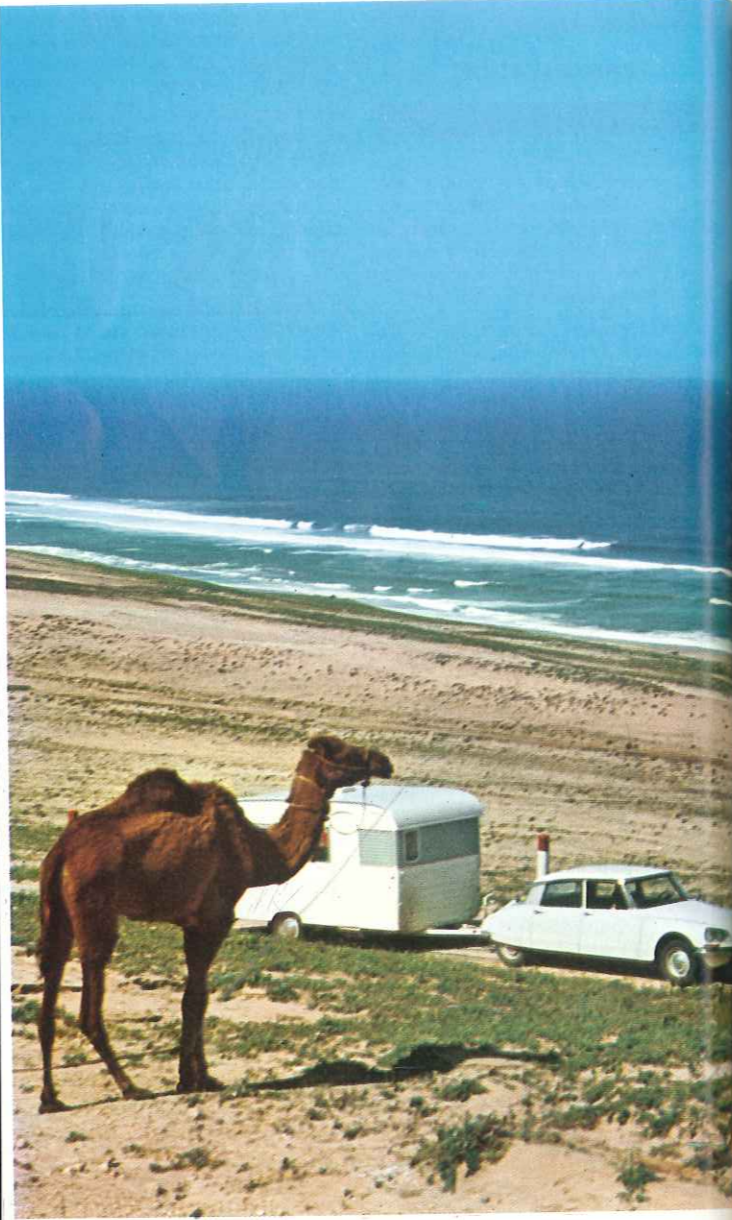
● CONSOMMATION. — Avec caravane, pour 2 500 km, nous avons relevé un total de 407 litres de « super », soit une consommation moyenne de 16,3 litres aux 100 km.

Consommation maximum avec caravane: 18,9 litres aux 100 km, calculée sur un parcours de 253 km, avec de longs tronçons en montagne. Il est possible de se maintenir au-dessous de 14 litres, avec 1 100 ou 1 200 kg tractés, si on ne « monte » pas trop les régimes et si l'on se limite à une allure de croisière située entre 80 et 85 km/h.

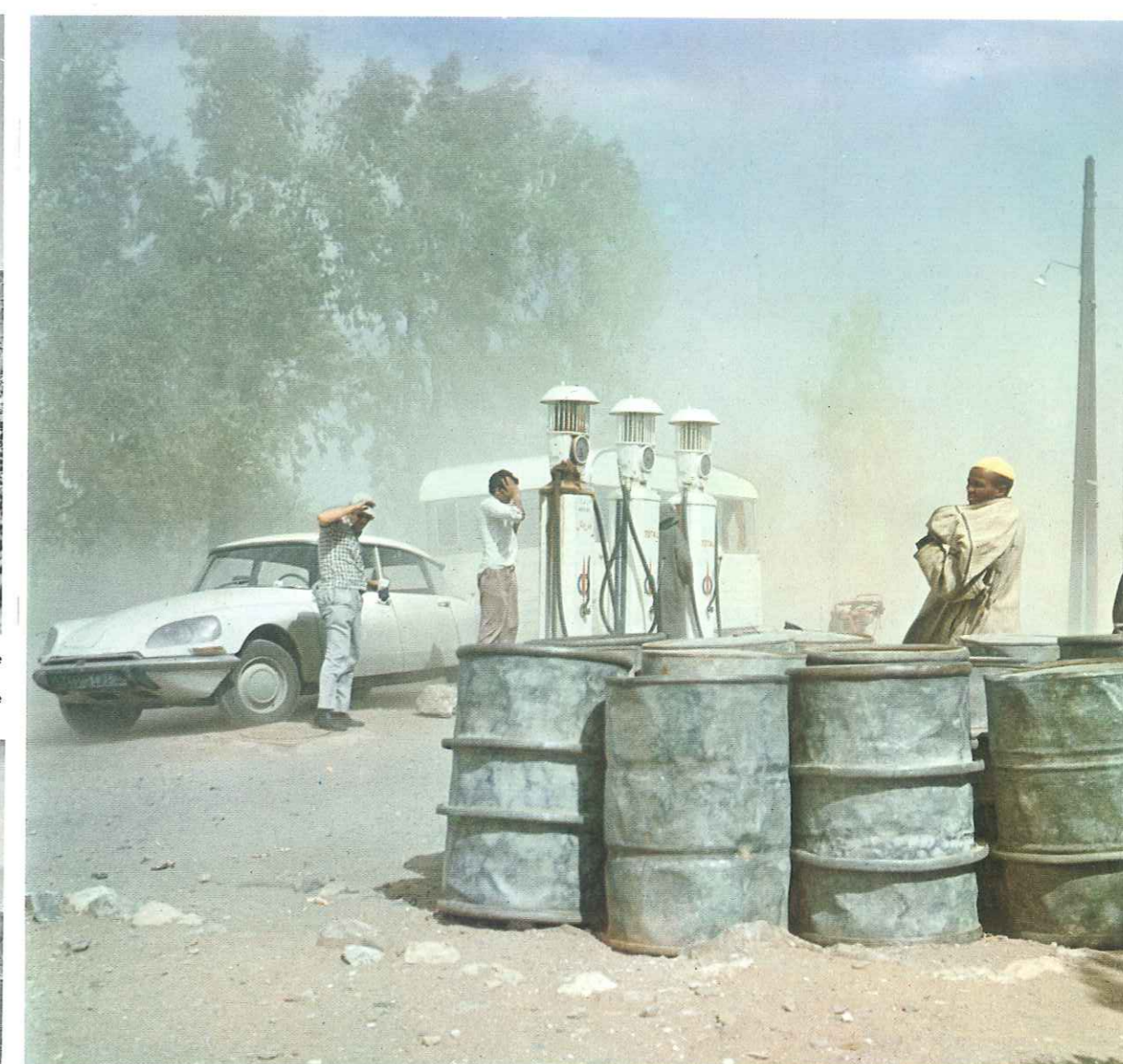
En solo, sur 500 km, la consommation moyenne s'est établie à 11,7 litres aux cent kilomètres (parcours comprenant pour moitié plaine et montagne). En conduite sage, il est possible de descendre à près de 10 litres.



Certaines indications routières donnent à réfléchir.



Désert, cailloux, chaleur : un joli triptyque pour un essai... Essai en côte : la montée d'un col de l'Atlas.



Ravitaillement en carburant, avec une violente tornade de sable, à Tazenakht : pas seulement du folklore !

FICHE TECHNIQUE ● FICHE TECHNIQUE ● FICHE TECHNIQUE ● FICHE TECHNIQUE ● FICHE TECHNIQUE ● FICHE TECHNIQUE ● FI

IDENTITÉ : CITROËN — ID 20 — 6 places — 16.136 Francs T.T.C.

STRUCTURE :

2 essieux et 4 roues, roues motrices avant. Caisse monocoque à longerons intégrés, l'ensemble supportant les organes mécaniques. Les longerons et la plate-forme sont en tôle d'acier. Moteur à l'avant : axe parallèle à l'axe du véhicule.

LE MOTEUR :

1 985 cm³, 4 temps, 4 cylindres en ligne. Commande de distribution à l'arrière, par chaînes. Alésage : 86 mm — Course : 85,5 mm — Cylindrée : 1 985 l. Taux de compression : 8,75. Puissance administrative : 11 CV. Puissance réelle : 103 CV SAE. Carburant normalement utilisé : super carburant. Réservoir de carburant : 65 l fixé sous les sièges AR sur la tôle de fond de caisse.

Régime de rotation du moteur :

a) maximal en 4^e vitesse 5 100 tr/mn
b) correspondant au couple maximal (14,9 m/kg)..... 4 000 tr/mn
c) correspondant à la puissance maximale..... 5 900 tr/mn
Le niveau sonore produit par le véhicule et mesuré dans les conditions prévues par l'Arrêté Ministériel du 25 octobre 1962, est de 83 dB A. Alimentation du moteur par pompe et carburateur. Allumage par batterie et bobine — Avance : 12°. Distribution électrique : 12 volts, batterie 55 Ah.

Graissage sous pression.

Refroidissement par eau, radiateur, thermostat et ventilateur à l'avant. Capacité du système de refroidissement : 10,4 litres, y compris le système de chauffage.

Le moteur équipant ce véhicule satisfait aux dispositions de l'Arrêté Ministériel du 28 juillet 1964, relatif aux émissions de gaz de carter.

LA TRANSMISSION :

Embrayage entre moteur et boîte de vitesses, à disque unique fonctionnant à sec, commandé par pédale.

Boîte de vitesses sans prise directe, comportant 4 vitesses avant et 1 marche arrière ; la commande est mécanique, elle se fait par un levier placé sous le volant.

L'arbre secondaire porte le pignon d'attaque du couple conique.

Les arbres du différentiel commandent, par l'intermédiaire d'arbres de transmission munis de joints de cardan, les roues avant qui sont motrices directrices.

Pneus de 180 HR — 380 XAs à l'AV, 155 HR — 380 XAs à l'AR et 155 HR — 380 XAs en roue de secours.

Démultiplication de la transmission (notre voiture d'essai : 7 x 34)

Combinaison des vitesses	Couple 7 x 34		Couple 8 x 35	
	Rapports de la boîte	Démultiplication totale	Rapports de la boîte	Démultiplication totale
1	0,3076	0,0633	0,3076	0,0633
2	0,5454	0,1122	0,5454	0,1246
3	0,8518	0,1752	0,8285	0,1893
4	1,2727	0,2619	1,1739	0,2683
AR	0,3170	0,0650	1,1666 ou 0,3170	0,2666 ou 0,0724

Avec des pneumatiques de 180 HR — 380 XAs, dont la circonférence de roulement sous charge est de 2,07 m au régime moteur de 1 000 tr/mn, la vitesse atteinte est de :

Combinaison des vitesses	Vitesse en kilomètre/heure	
	Boîte et couple 7 x 34	Boîte et couple 8 x 35
1	7,9 environ	8,7 environ
2	13,9 environ	15,5 environ
3	21,8 environ	23,5 environ
4	32,5 environ	33,3 ou 33,1
AR	8,1 environ	9

La vitesse maximale théorique du véhicule en 4^e ressort à 166 km/h environ. Autres montes de pneumatiques autorisées : 180 HR — 380 XAs à l'AV et à l'AR, 17-380 X à l'AV et à l'AR. Poussée et transmission des réactions de freinage par les bras de roues. Indicateur de vitesse sur la planche de bord sous le volet.

LA SUSPENSION :

A l'avant : les roues sont indépendantes ; chaque roue est articulée sur le châssis par un parallélogramme : le bras supérieur de chaque parallélogramme est relié à un levier à 3 têtes, dont l'une vient prendre appui sur le piston du cylindre de suspension, les 2 autres servant de butée. A l'arrière : les roues sont indépendantes, chaque roue est articulée sur le châssis par un bras, le bras est relié également à un levier à 3 têtes travaillant dans les mêmes conditions que ceux des roues avant. Les bras supérieurs des parallélogrammes AV sont reliés par une barre stabilisatrice : il en est de même des bras arrière.

La suspension est du type hydropneumatique. Les pressions du système de suspension des roues avant s'équilibrent automatiquement : il en est de même des pressions du système de suspension des roues arrière.

Les deux systèmes sont alimentés par un réservoir de grande capacité, une pompe haute pression, un accumulateur hydropneumatique équipé d'un régulateur, un distributeur de pression et deux correcteurs. Capacité du réservoir de fluide : 5 200 l.



L'essai-chaieur : sur les routes du désert.



L'embarquement de l'attelage sur l'Ibn Batouta (photo J.-C. Karsenty).



L'ALLER ET... LE RETOUR

L'attelage fut descendu, de Paris à Tanger, via l'Espagne. Soit 2 130 km de route à l'aller et autant au retour. Pas de performances. Seulement de la route honnête, rapide, sans se soucier de la moyenne.

De Malaga à Tanger, le passage s'effectue sur le « Ibn Batouta » de la Limadet. Ce moderne ferry-boat est réputé pour son accueil et la gentillesse de son équipage, hôtesses comprises, bien entendu. Tout est prévu pour que le voyageur soit à proprement parler « dépaycé » et puisse avoir un avant-goût du Maroc.

Pas de tracas concernant l'embarquement et le débarquement : une équipe, bien rodée, agit avec précision pour éviter tout ennui.

Avantage de l'ID 20 : sa suspension réglable en hauteur qui permet, comme ici bien des demi-tours hasardeux.

CHE TECHNIQUE ● FICHE TECHNIQUE ● FICHE TECHNIQUE ● FICHE TECHNIQUE ●

Volume de l'accumulateur hydropneumatique : 0,380 l.
 Pression maximale de l'accumulateur hydropneumatique : 175 bars.
 Pression maximale d'utilisation : 175 bars.

LA DIRECTION :
 Type à crémaillère, la transmission aux roues se fait par leviers et barres d'accouplement.
 Sur demande, la direction est assistée par une commande hydraulique alimentée par le circuit des auxiliaires de la voiture.
 En cas de défaillance du système d'assistance hydraulique, la commande mécanique reste entière.
 La démultiplication totale de son mouvement est de 1/20 pour direction non assistée et 1/15 pour direction assistée.
 Diamètre de braquage : 11 m environ.

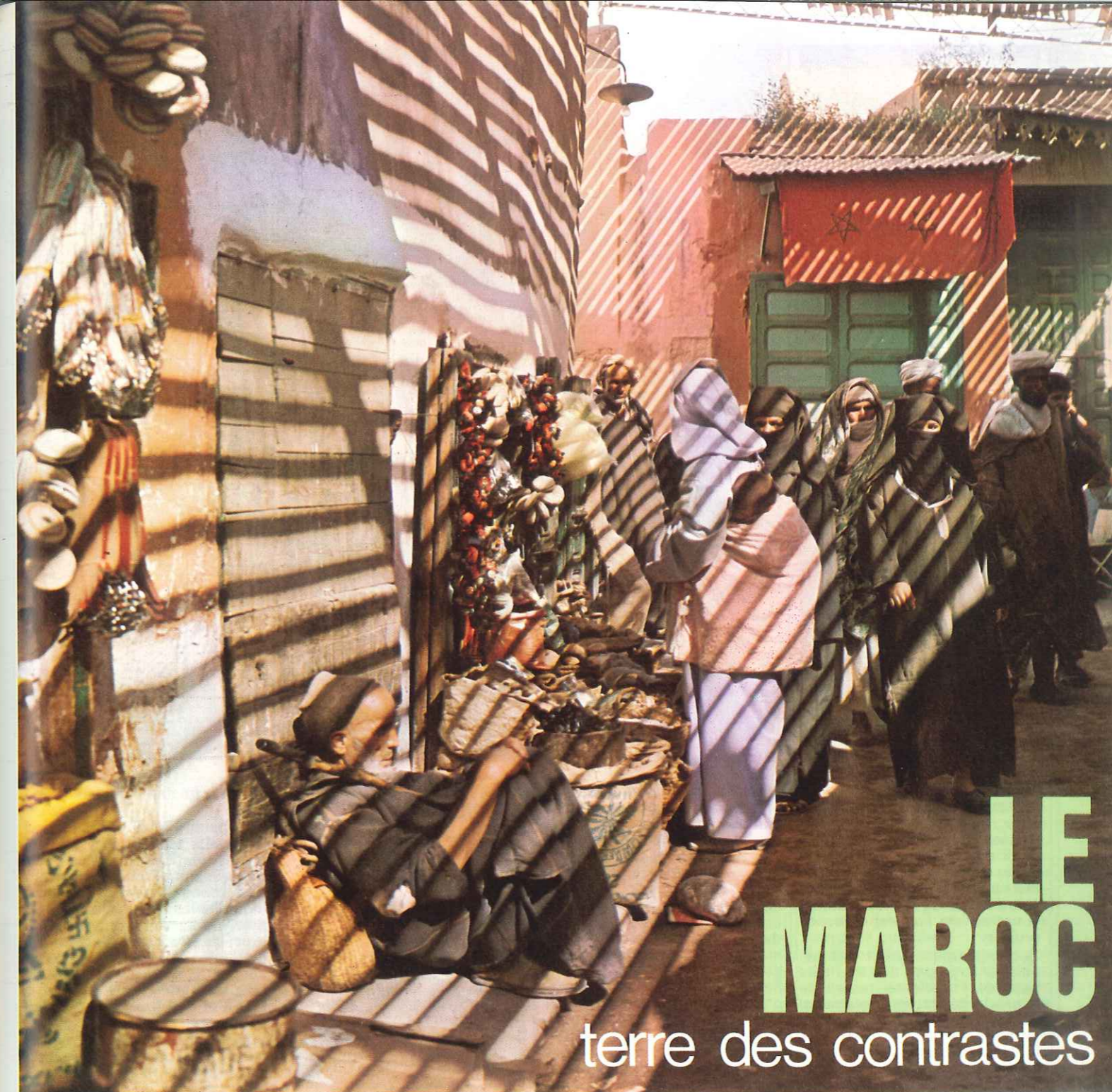
LE FREINAGE :
 Dispositif principal : il est commandé par une pédale à portée du pied droit du conducteur et agit sur les 4 roues.
 Il est constitué par 2 circuits indépendants qui agissent, l'un sur les disques des freins AV, l'autre sur les tambours des freins AR.
 L'énergie du circuit AV est puisée en priorité dans l'accumulateur de 0,380 l, alimenté par le réservoir et la pompe haute pression décrits au chapitre précédent (suspension).
 L'énergie du circuit AR est puisée directement dans la réserve constituée par les sphères de suspension AR.
 A la sortie de ces réserves, le liquide vient au doseur commandé par la pédale de frein mettant en action les freins AV et AR.
 La pression minimale indiquée par le contacteur de l'avertisseur lumineux est de 70 ± 10 bars.
 Diamètre des cylindres de roues AV : 2 opposés de 60 mm.
 Diamètre des cylindres des roues AR : 1 de 18 mm.
 Diamètre des disques de roues avant : 300 mm.
 Diamètre des tambours de roues arrière : 255 mm.
 Largeur des garnitures des freins AR : 35 mm.
 Surface totale du frein principal : 447 cm².

Dispositif de secours et d'immobilisation : un levier à main actionné, par l'intermédiaire de câbles, les segments de frein sur les disques des roues avant.
 Surface totale du frein de secours et d'immobilisation : 95 cm².
 Rapport des bras des leviers du frein de secours et d'immobilisation : 1/55 environ.
 Indépendance des 2 dispositifs : totale.

DIMENSIONS ET POIDS :

Empattement	3,125 m
Voie avant	1,500 m
Voie arrière	1,300 m
Longueur du véhicule carrossé toutes saillies comprises	4,874 m
Largeur du véhicule carrossé toutes saillies comprises	1,803 m
Hauteur du véhicule carrossé (à vide, en roulage)	1,470 m
Porte-à-faux du véhicule, toutes saillies comprises au-delà de l'essieu extrême :	
— vers l'avant	1,016 m
— vers l'arrière	0,733 m
Hauteur libre au-dessus du sol	0,145 m
Poids du véhicule carrossé à vide, en ordre de marche	1 265 kg
— sur l'avant	825 kg
— sur l'arrière	440 kg
Poids total maximal autorisé en charge	1 760 kg
— sur l'avant (maxi à ne pas dépasser)	1 050 kg
— sur l'arrière (maxi à ne pas dépasser)	800 kg

QUELQUES PRÉCISIONS :
 L'ID 20 était dotée d'une ferrure d'attelage Savioz, montée par les Ets Socanor. La caravane « Coronette » Digue, pesée à vide à 809 kg était chargée à 1 080 kg, la charge comprenant les vêtements et équipements, une roue de secours, un « Tirfort » et des pièces de rechange (que nous n'avons pas utilisées).
 Dans le coffre de la voiture : un outillage complet, une partie du matériel photo, une réserve d'essence de 5 litres et une trousse d'urgence.



LE MAROC

terre des contrastes

Un marocain, en jellaba, sort de sa voiture ou descend de son cheval avec la fierté et la majesté d'un grand seigneur. Quand il saura qui vous êtes, le grand seigneur ce sera vous et le terme « étranger » n'étant pas de mise ici, vous serez son hôte.

Pierre Charvel

SE FAMILIARISER...

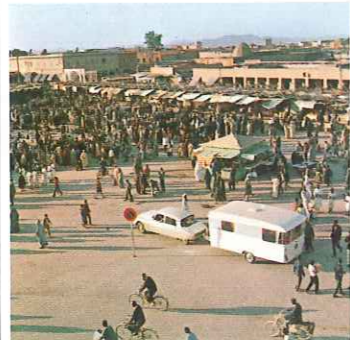
Le meilleur contact que l'on puisse prendre avec le Maroc est de débarquer à Tanger, venant de Malaga par le « ferry ». La route de Tanger à Fès, par Ksar-El-Kebir, permet de passer, pratiquement sans transition, vingt fois de l'Europe à l'Afrique en à peine 300 kilomètres. Maisons européennes, médinas, eucalyptus — les platanes du pays — palmiers, grandes cultures céréalières, orangeries, villes modernes et cités millénaires. Le dépaysement est brutal.
 Une femme voilée, lourdement habillée, parle gaiement à une

jeune marocaine en mini-jupe et chaussettes blanches. La diversité des peuples, des paysages, des modes de vie qui doivent se côtoyer au sein d'un même pays, explique pourquoi, ici, le contraste permanent s'accepte comme réalité quotidienne. Sans s'étonner, on passe du XX^e siècle au Moyen Age, l'espace d'un rempart, d'une ruelle ou d'un détour que fait la route.
LE PAYS
 Près de 15 000 000 d'habitants (32 au kilomètre carré). Bordé par le désert, la Méditerranée et l'Atlantique, le Maroc est dominé par une trilogie dont le caravanier bénéficie indirectement.

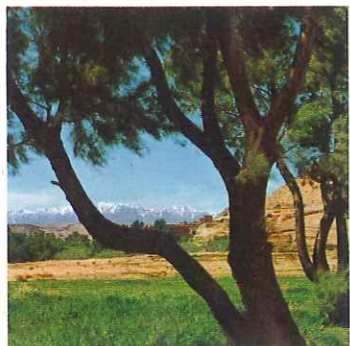


Les oranges d'Agadir : une provision de soleil.

Sur la Place Jemaa-el-Fna, une attraction supplémentaire : notre attelage.



Derniers arbres avant le désert et... dernier coup d'œil sur les neiges de l'Atlas.



tement : celle des « urgences ». En tête, l'agriculture. Les sols sont riches, l'eau à peu près partout, du moins durant les deux mois de la saison de fin d'hiver. Pour la retenir et la distribuer au printemps et en été, des barrages ; réalisés, en construction ou encore en projets.

Seconde urgence : le tourisme. La plus large part des touristes vient de France, en raison de la proximité, certes, mais aussi par le fait que, si la langue officielle est l'arabe, on parle le français partout. L'effort du Maroc pour le tourisme porte en priorité sur le littoral (1 100 km de côtes), où l'on aménage des zones balnéaires avec un excellent équipement, et sur le Sud et les confins sahariens.

Le réseau routier est moderne, les routes bien dessinées et bien revêtues. De part et d'autre de la route, des bas-côtés, presque toujours très larges ; s'y effectue une partie du trafic : animaux de bât, ânes ou dromadaires.

En troisième lieu, dans l'ordre des urgences, vient la formation des cadres dont le pays manque encore cruellement. Nous avons eu de longues conversations avec des jeunes, notamment dans la région de Beni Mellal et celle d'Agadir : il semble que la situation de

l'avenir du Maroc ne soit pas aussi préoccupante qu'on l'affirme.

Socialement, le Maroc se divise en deux catégories : les « jeunes » et les « vieux ». Parmi ces derniers... pas mal de moins de vingt ans ! Seul compte pour eux le maintien des traditions, culturelles ou matrimoniales ; ils désiraient que rien ne change dans les habitudes. Même s'il s'agit d'art ou de politique. S'oppose à cette conception une bonne partie de la population active, désireux faire de leur pays une nation résolument moderne.

Cette querelle de générations se répercute dans la vie de tous les jours.

La population du Maroc est surtout constituée par des Berbères dont 70 % vivent en zones rurales. On cultive les agrumes (oranges, mandarines, clémentines, pamplemousses) et les céréales (orge, blé, maïs). On développe actuellement la betterave et l'on remet en honneur la canne à sucre, abandonnée depuis des siècles. La raison : l'importation de sucre dont le Marocain fait un ample usage, représente... 8 % du total !

Le Maroc est aussi le pays des dattes ; celles du Sous, au-dessous d'Agadir, passent pour les meilleures du monde.



Charmeur de serpents sur la place Jemaa-el-Fna.



Tout le charme de l'oasis.



La côte atlantique : une succession de falaises et de plages.

A El Jadida, la veille de la Fête des Enfants. Les marchands vendent des tambourins en poterie, avec une peau tendue.

Les teinturiers, à Marrakech et le pittoresque porteur d'eau.



PAYSAGES EN TOUS GENRES

Leur diversité est comparable à celle que l'on trouve en France, avec, en plus, une zone de désert. Différence fondamentale, convenons-en...

Au nord, après avoir tracé une ligne allant de Casablanca à Marrakech, de très vastes plaines de grande culture. Également, des zones vallonnées et verdoyantes où poussent des primeurs. Enfin, une partie de l'Atlas avec de hauts sommets et des stations de sports d'hiver. Dans la montagne, on découvre de magnifiques forêts de cèdres. Toujours au nord, des villes disparues, telle la cité de Volubilis.

La partie centrale, celle de l'Atlas allant de Marrakech à Agadir, est une zone typiquement montagneuse. Marrakech est dominée par des sommets aux neiges éternelles. Tout comme Grenade, sa ville sœur espagnole, datant de l'implantation marocaine.

Au sud et à l'est : la zone présaharienne, avec le jalonnement des oasis sur les saignées des oueds. On retiendra plusieurs jours pour les consacrer à vivre dans l'une d'elles. On fera connaissance avec une population hospita-

lière, agréable, souvent très gaie.

Les palmiers, les plantations d'un vert agressif, la chaleur un peu moite constituent un dépaysement total, réservant des sensations esthétiques inoubliables. Ne vous étonnez donc pas si la conversation avec les habitants d'une oasis s'oriente rapidement vers des considérations métaphysiques ou poétiques. On y parle des fleurs et des fruits, on y a des soucis de la nuit des temps.

Sur le littoral alternent les plages de sable ou de galets et les hautes falaises. Chacun peut y découvrir l'emplacement de rêve convenant à sa personnalité : petite crique, bien à soi, ou plage déca kilométrique, avec piscine d'eau de mer, tennis et équitation.

LE RYTHME DES SAISONS

Le contraste, au Maroc, c'est aussi la différence de climat notée suivant les saisons. A Marrakech, la température maximale moyenne est de 18° en janvier et de 37° à 38° en juillet et en août.

Au bord de la mer, par contre, sur l'Atlantique, les températures sont remarquablement stables. A Agadir, elles oscillent entre 20° en janvier et 27° au mois d'août. La manière de voyager et, surtout,

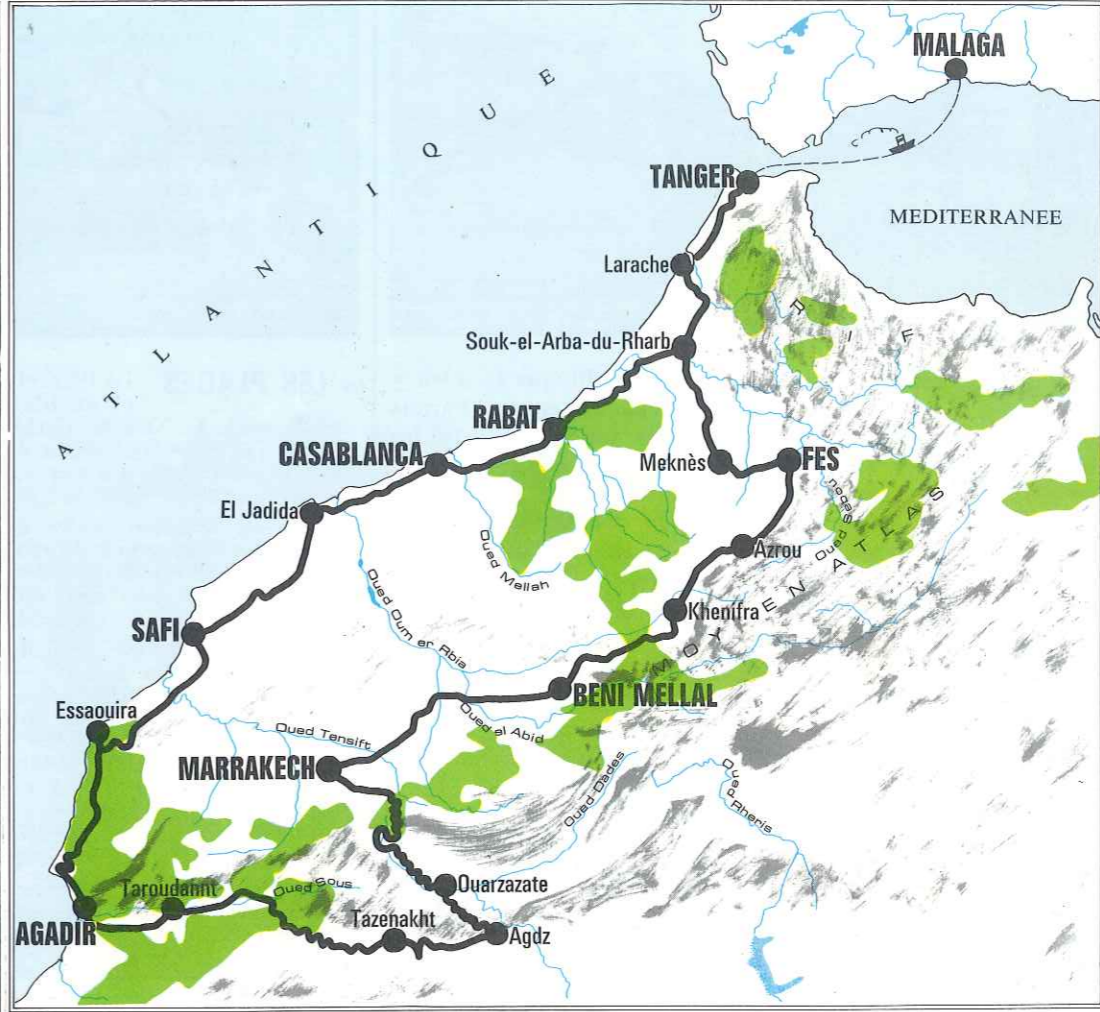
de résider, dépendra de la saison.

En été, on profitera de la fraîcheur du littoral atlantique ou méditerranéen. On s'y fixera durant quelques jours, en alternance avec les visites à l'intérieur du pays.

On bénéficiera alors des fêtes nombreuses de cette saison. Récoltes rentrées, les agriculteurs consacrent davantage de temps aux « fantasias » et aux danses.

La meilleure saison : le printemps. On prendra pour centre Marrakech pour assister à son Festival Folklorique, en avril. C'est aussi le moment idéal pour visiter le sud et les vallées des confins sahariens. Les nuits sont froides et les journées particulièrement douces (les températures maximales n'y dépassent guère 30 à 35° en avril, alors qu'elles atteignent 43 à 44° en juillet).

Autre saison marocaine agréable : l'hiver. Particulièrement tempéré, il permet de passer, en une heure de voiture, de la neige... aux palmiers. Le Maroc possède des stations de sports d'hiver, bien équipées : l'Oukaïmeden (vers Marrakech), le Michliffen (non loin de Fès) et la zone d'Ifrane, bien connue. En automne, on peut encore profiter des plages. Mais cette saison permet de visiter le Sud.



FOLKLORE : LA VIE DE TOUS LES JOURS

Tantôt fête d'origine religieuse, tantôt réunion pour le marquage des bêtes, parfois occasion de se rencontrer une fois les récoltes rentrées, le **mousssem** revient chaque année avec régularité. Certains sont de renommée internationale : moussems Moulay Idriss à Fès (1^{re} quinzaine d'octobre), des cerises à Sefrou (avril), de Moulay Abdallah à El Jadida (août), des fiancés à Imilchil (septembre), etc. On marque ainsi un important événement. Chaque mousssem donne lieu à des réjouissances, des festivités ; à son occasion s'organisent souvent des danses, des chants, des festins et les inoubliables fantasias. Les cavaliers, armés de longs et vieux fusils, chargent ensemble dans un enclos traditionnellement réservé à cette « course », dans chaque lieu où se tient le mousssem. La charge est rondement menée, les fusils partent ensemble, tenus à bout de bras. Le folklore, c'est aussi en dehors de toute fête, le spectacle permanent du Maroc. On le rencontre dans chaque ville, chaque village, chaque détour de montagne. Si l'on veut en saisir d'un coup toutes les facettes, il faut flâner, le soir,

n'importe quel soir, à Marrakech sur la place Jemaa-el-Fna, à partir de dix-sept heures. On y verra mille badauds et cent artistes, mélangés, des acrobates, des charmeurs de serpents, des danseurs, des musiciens, des vendeurs de pâtisserie et de bonbons... Si le cœur vous en dit, asseyez-vous et racontez une belle histoire. Vous aurez un cercle d'admirateurs et personne n'y verra à redire.

Autre aspect du folklore : les souks. Chaque ville en possède, même à l'état symbolique. Certains sont très réputés, tels ceux de Fès et de Marrakech. Ne pas hésiter à se promener durant des heures dans le dédale des ruelles, au milieu d'un amoncellement de tapis, de babouches, d'armes, de bijoux. Chaque souk possède ses « quartiers » : celui des épices, ceux des teinturiers, des tanneurs, des forgerons, des ébénistes. On fabrique souvent les objets directement sur place. Se fixer un but : acheter du poivre, un poignard pour monsieur, un bijou pour madame, et des babouches pour toute la famille.

MANGER A LA MAROCAINE

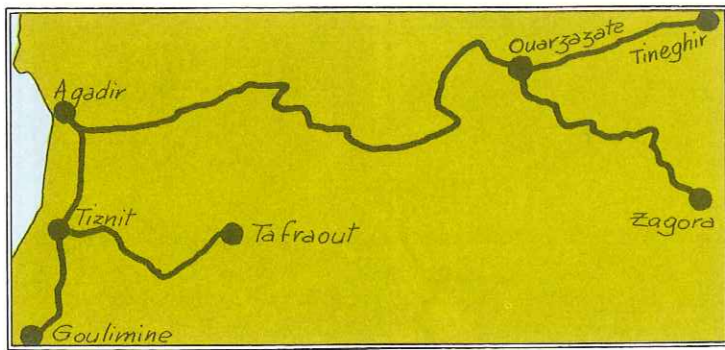
Avant le repas, une tradition : le thé à la menthe, accompagné

de quelques pâtisseries sèches, telles les « cornes de gazelles ». On s'assoit autour de petites tables, au gré de sa fantaisie, en se groupant par affinités pour les commodités de la conversation. Une grande banquette entoure la vaste pièce, décorée jusqu'à mi-hauteur de carreaux colorés.

Le thé infuse : d'usage, il est de bon ton que le maître de maison emplisse quelques verres ciselés afin de juger de sa bonne infusion... pour reverser leur contenu dans la théière. Puis on sert le thé, dont on offre un verre à chaque hôte, en y semant quelques fleurs d'orange fraîchement coupées et une « lancée » d'eau de rose.

Vient le repas. On s'installe autour d'une grande table basse, circulaire, de bon diamètre. L'ordonnance du repas est la suivante :

- En entrée, quelques légumes froids, délicats artichauts, un peu de riz, des poivrons verts.
- Pour rompre : des brochettes de viande hachée, de mouton, de foie, immédiatement suivies par un feuilleté, la « Bstila », souvent improprement appelée « Pastilla ». Elle viendrait d'Andalousie. La farce est constituée de poulet, d'amandes, de miel, de pigeons entiers.
- Vient ensuite le traditionnel



● **LE SUD** Le grand sud marocain : on dit que le soleil y luit trois cents jours chaque année. Parfois même davantage. C'est le dépaysement total, les oasis, les palmiers, le désert. La lumière est si forte, l'air si pur qu'ils font ressortir avec brutalité les contrastes du ciel, de la pierre et des hommes. Trois chemins pour le désert : la vallée du Dadès, celle du Draa et le chemin de Goulimine, menant aux « hommes bleus ». D'excellentes routes poussent très loin, à partir d'Agadir et de Ouarzazate, ces deux centres permettant d'effectuer les circuits traditionnels.

Cependant, au-delà d'un certain seuil, ce sont des pistes qu'il faut emprunter.

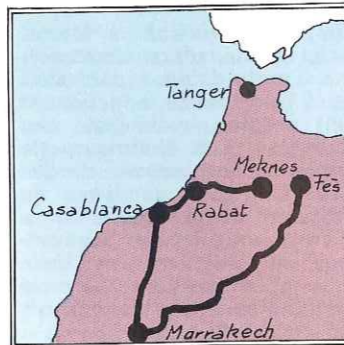
Circuit du Dadès : Aller jusqu'à Tineghir, près des gorges du Todgha.

Circuit du Draa : Poursuivre jusqu'à Zagora.

Circuit du Sous (Agadir) : Voir Tiznit et sa palmeraie, s'écarter vers Tafraout, l'un des plus beaux sites marocains ; se rendre aussi à Goulimine, un samedi si possible. C'est le jour du souk aux chameaux et l'on rencontre alors de nombreux... caravaniers sahariens.

● VILLES IMPÉRIALES

Elles sont quatre : Fès, Marrakech, Rabat, Meknès ; quatre merveilleuses cités dont la première fut fondée en l'an 808. Le circuit traditionnel part de Fès et joint Marrakech en passant par Meknès. C'est un voyage historique, certes, avec la visite de prestigieux monuments. Mais ce circuit permet aussi de connaître la vie marocaine traditionnelle, de goûter aux spécialités culinaires, d'apprécier tout le charme des villes anciennes qui n'ont rien perdu du pittoresque d'antan.



Fès. — 250 000 habitants. Trois quartiers : deux typiquement marocains, l'un de facture européenne. Capitale intellectuelle du Maroc, Fès possède une médina déroutante par la complexité de ses ruelles et l'enchevêtrement de ses maisons. A voir surtout : les souks, la médersa Bou-Inania, la mosquée Karaouiyine (la plus grande d'Afrique du Nord) et la place Nejjarine.

A savourer : l'ambiance très colorée et affairée des quartiers commerçants.

Marrakech. — 270 000 habitants. Une place étonnante : Djemaa El Fna, où tous les jours, vers 17 heures, des danseurs, des marchands ambulants, des charmeurs de serpent, tout un monde donne le spectacle... depuis le Moyen Age, avec une régularité d'horloge astronomique. Des souks où l'on trouve épices, poignards, babouches, bijoux, tapis, étoffes... Et des monuments, abrités derrière les murailles de la ville : la célèbre Koutoubia (67,50 mètres de hauteur), les tombeaux des rois saadiens.

Pour flâner au calme : l'Aguedal, jardin impérial, et le verger de la Menara, planté d'oliviers.

Rabat. — 160 000 habitants. Jadis colonie romaine. Inséparable de sa ville jumelle Salé, sur la rive droite du Bou Regreg. C'est dans l'enceinte du Mechouar que se situe le palais du Roi (assister aux relèves de la garde).

A visiter : la médina et la kasbah des Oudaïas. Sans oublier le musée des Arts marocains et celui des Antiquités.

Meknès. — 200 000 habitants. Célèbre par sa place El Hedim, encadrée de deux magnifiques portes (Bab Mansour et Bab Djama En Nouar). Pour rêver : l'ancienne ville, toute proche de la place. Autour de la ville : une triple enceinte de murs, totalisant 40 kilomètres.



4 CIRCUITS MAROCAINS

● **LES PLAGES** Le littoral marocain est double : atlantique et méditerranéen. De Tanger à Agadir et de Tanger à Nador. Certaines plages sont parfaitement équipées et possèdent même des piscines d'eau de mer. D'autres sont de petites criques sauvages que l'on a plaisir à découvrir. En tout, environ 1 100 km de plage.

Autour de certaines villes du littoral atlantique, de grands projets sont en cours de réalisation. Ils comprennent l'aménagement de zones balnéaires, avec une infrastructure routière et la création de véritables cités de loisirs, possédant terrain de caravaning, centres commerciaux, terrains de sport et de jeux.

Nous en avons longuement discuté avec Son Excellence Laalej, Pacha d'El Jadida. Il tint personnellement à nous faire visiter sa région et nous montrer les plages en cours d'aménagement. Dans la ville d'El Jadida, un parc de caravaning sera ouvert au mois de juillet : il offre la particularité de convenir très exactement aux exigences des caravaniers. Routes intérieures dallées, emplacements accessibles facilement, dégagements prévus pour les manœuvres, etc. Il possédera son centre commercial propre et sa piscine. Un détail : l'un des architectes ayant participé au projet est... caravanier.

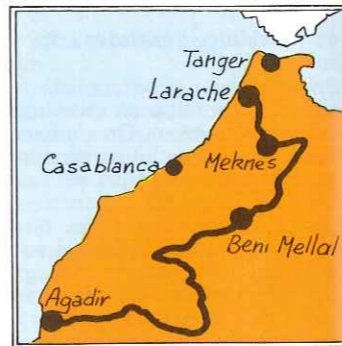
Une particularité du littoral atlantique : la régularité de son climat. Agadir, par exemple, enregistre en températures maximales, 27° au mois d'août et 20° en janvier. Essaouira : 22° en août et 18° en janvier.

● ORANGES-MAROC

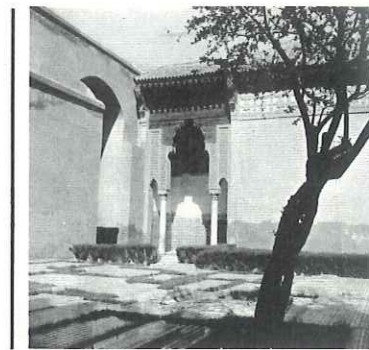
C'est le périple que nous avons effectué avec notre attelage.

Trois centres d'intérêt : entre Larache et Meknès, autour de Beni Mellal et entre Taroudant et Agadir. C'est dans cette dernière zone que nous avons visité une orangerie et une usine de conditionnement, guidés aimablement par deux spécialistes, MM. Bounouar et Karti.

Les oranges ont la particularité d'offrir sur le même arbre à la fois les fleurs et les fruits. On récolte ces derniers en les détachant de leur branche avec un outil spécial et en les plaçant, avec précaution, dans des sacs-besaces spéciaux que les ouvriers portent devant eux. Les oranges demandent beaucoup de soin, car leur bonne conservation exige des fruits sans blessure, ni défaut. L'usine de conditionnement tient, avant tout, compte de cette servitude. Les fruits, à leur arrivée, sont brossés, lavés, séchés et, surtout, passent devant de multiples postes de contrôle qui rejettent tout fruit trop vert ou défectueux. Les oranges ayant satisfait aux examens sont calibrées (10 calibrages différents) et triées une à une avant leur conditionnement en caisses. Pour la visite d'une orangerie, choisir de préférence une fin d'après-midi : le parfum des fleurs y est incomparable. On reconnaît une orangerie aux hautes murailles de cyprès et de taillis qui l'entourent : elles ont pour but de couper les effets du vent, de protéger le verger contre les attaques des insectes et d'éviter que les fleurs d'une certaine variété soient fécondées par un pollen étranger. Nous avons pu goûter à un nouvel agrume : une énorme clémentine, grosse comme une belle orange, savoureuse à souhait. La commercialisation de ce fruit, encore au stade expérimental, est prévue pour dans une ou deux années.



A Marrakech : le tombeau des rois Saadiens, un merveilleux exemple d'architecture marocaine



Son excellence Laalej, pacha d'El Jadida, explique à Pierre Charvel ses projets d'aménagement et d'agrandissement du nouveau parc de caravaning.



Ambiance et couleurs du Sud

Photo M. Baudéigne

polet farci aux quartiers de citrons. Le safran, dont il est badigeonné, lui donne une teinte d'or. On le dirait enduit de miel... Le maître de maison se fait un honneur de vous tendre le meilleur morceau, déniché entre le blanc et la cuisse.

— Le tajine suit immédiatement (le « touajen »). Son nom vient du récipient en terre, au couvercle pointu, le tajine slaoui, dans lequel il est servi et tenu au chaud. Il sera de mouton, de bœuf ou de poisson, mijoté longuement. En accompagnement : des fonds d'artichauts ou des petits pois frais.

— Pour clore : un couscous, présenté comme un beau gâteau.

Pour le manger, prendre un pois chiche et, de la main en cuillère, on confectionne une boulette de semoule que, pres-tement, on se glisse dans la bouche.

— Enfin, fruits et pâtisseries. Il n'est pas d'usage de se servir à boire et le maître de maison ne vous fera pas l'injure de vous proposer une boisson. Si l'on a soif, il suffit de demander : eau ou jus de fruits.

Le pain, généralement fait à la maison et cuit dans le four banal, est servi tiède, apporté dans un récipient de vannerie au curieux grand couvercle en chapeau chinois.

Pour manger, on utilise le couvert deux fois pentadigital dont la nature nous dota... Avant et après le repas, on se lave les mains sur un récipient, avec de l'eau versée d'une aiguière.

DES SOUVENIRS DE MILLE ET UNE NUITS...

Les souvenirs ne manquent pas et offrent une particularité : ils sont confectionnés par d'authentiques artisans. Rien qu'à Marrakech : 6 000 artisans, groupés au sein de 40 corporations ! La gamme des objets à ramener est impressionnante : vêtements, tissages, tapis de laine, couvertures, objets de cuivre rouge ou jaune, meubles, articles de cuir (maroquinerie...), objets d'argent ciselé, armes (fusils, pistolets et poignards), etc.

Cernant les bibelots et les armes, il faut s'entourer de bonnes garanties d'authenticité. Rien ne ressemble plus à l'argent que le maillechort... Pour les bijoux : mêmes précautions, surtout si les colliers entremêlent le corail et l'ambre que, parfois, on ne distingue guère de certaines pierres sans valeur.

Les objets en argent sont poinçonnés.

Traditionnellement, on choisit les souvenirs dans un souk. Il est d'usage de marchander et cette pratique n'a rien de levantine. Tout simplement,

c'est l'une des facettes de la relativité des choses. Le vendeur sait fort bien jusqu'où peuvent aller ses concessions, et vous jusqu'où votre désir se moque de la somme demandée. L'opération se conclut en revenant au premier marchand, après en avoir consulté dix autres. Bien lui faire comprendre toutefois que vous ne pouvez pas faire autrement : il sera ravi de votre air faussement ennuyé.

Renseignements pratiques

● **Pièces d'identité.** Le passeport, en cours de validité. Pas de visa préalable.

● **Règlements sanitaires.** Aucune obligation pour entrer. Par contre, au retour en France, la vaccination antivaricelle (moins de trois ans) est exigée (Direction de la Santé ; pour Paris, 10 bis, bd de la Bastille).

● **Change.** La monnaie est le Dirham, valant environ 1 F (0,975 F) au dernier cours.

● **Carburant.** Des bons d'essence avec 30 % de réduction sont mis à la disposition des touristes, sur place (dans les Offices de Tourisme). S'y présenter avec carte grise et passeport. **Attention** : les bons d'essence sont payables en devises.

● **Assurances.** A l'arrivée, souscrire une assurance temporaire (60 DH pour 30 jours

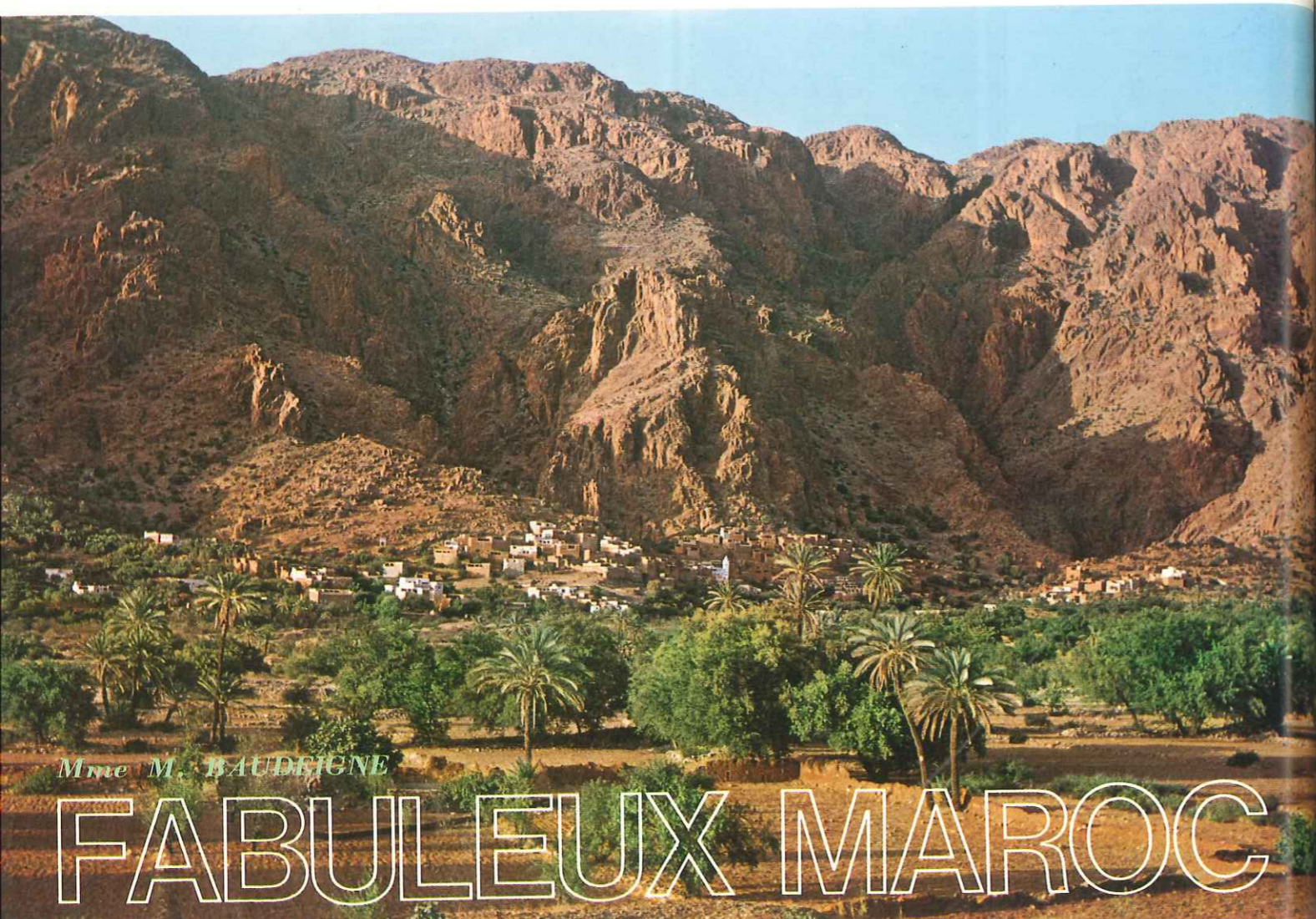
+ 20 % pour la caravane). Cet été prochain, la garantie de la carte verte sera sans doute étendue au Maroc.

● **Office marocain du Tourisme.** A Paris, l'Office est au 21, rue des Pyramides, 1^{er} arrt (Tél. 073-17-39). On y trouve, outre les dépliants et brochures d'usage, un accueil très compétent, fort au courant des problèmes posés par le caravaning. Il est dirigé par M. Hajji, que nous tenons à remercier ici tout spécialement pour son aide et les conseils qu'il nous a prodigués pour notre voyage.

● **Caravaning.** Chaque grande ville possède un terrain aménagé. Notamment : Asilah — Al Hoceima — Agadir — Beni Mellal — Casablanca — Mohammedia — El Jadida — Fès — Immouzer — Marrakech — Oukaimedem — Meknès — Ifrane — Oujda — Safi — Rabat — Tanger.

● **Liaisons.** Faciles, à partir de Malaga (Ferry-boat Ibn Batouta, service quotidien du 1^{er} mai au 10 octobre ; durée de la traversée : 5 heures). Passager : 65 F aller et retour. Voiture et caravane : selon longueur (de 4 à 4,50 m : 171 F chaque + 30 F pour supplément de hauteur caravane, aller et retour). Réservation : Agence Worms, Paris, 45, bd Haussmann. Tél. 073-62-50.

On peut aussi partir d'Algésiras, de Marseille ou de Rouen.



Mme M. BAUDRIGNE

FABULEUX MAROC

Ne vous étonnez pas, après dix minutes de conversation, d'être invités à venir prendre le thé à la menthe, voire un couscous, à la maison, et au moindre arrêt de voir la voiture entourée : « Bonjour ! Ça va ? ». C'est la salutation traditionnelle, qu'accompagnent force poignées de mains. Un jour, à un « arrêt-photo », un adolescent nous passe par la portière la grappe de raisins qu'il tenait à la main, une autre fois c'est tout un sac de fruits que nous recevons sans contrepartie, ou une améthyste qu'un petit vendeur, avec qui nous n'avons pas fait affaire, nous met d'autorité dans la main : « cadeau ! souvenir ! ». Notre itinéraire peut paraître irrationnel. Il nous a fait faire par deux fois un parcours sans grand intérêt (Larache-Meknès et Marrakech-Casablanca). Sa raison d'être est fonction de la température : notre périple fut effectué durant le mois d'août et, après un séjour dans l'intérieur des terres, il est

agréable d'aller se rafraîchir sur la côte ; nous ne savions pas encore que nous pourrions supporter les grandes chaleurs. Cette question du climat suscite plusieurs remarques : la chaleur de l'intérieur est excessive, en été. Nous avons eu 42° à l'ombre à Fès, 45° à Ouarzazate, 50° un après-midi dans la vallée du Draa.

La chaleur est la rançon des multiples agréments. A chacun de décider si ceux-ci valent qu'on supporte celle-là !

Les températures dépendent en partie des vents. Soufflent-ils ? Ne soufflent-ils pas ? Il peut en résulter 10° et plus de différence.

La chaleur exige que l'on boive souvent, mais si l'on a soif, l'on a par contre souvent peu d'appétit. Pour nous, nous allions très souvent dans un bon restaurant à midi, profitant d'une salle relativement fraîche pendant les heures les plus chaudes ; mais dîner simple, fromages et fruits, pris dans la caravane.

Après ces considérations générales, voici un aperçu de nos différentes étapes.

Tanger : Après 2 heures 1/2 de traversée, à partir d'Algésiras, nous débarquons à Tanger. Le camp Miramonte est tout en terrasses, au-dessus d'une jolie crique ; les caravanes lourdes peuvent rester en bas. Nous avons grimpé le raidillon sans difficulté et bénéficié, pour notre première nuit au Maroc, d'un cadre déjà exotique : palmiers, bananiers, bougainvilliers, pistachiers... ; c'est un agréable camp de séjour ; le petit restaurant fournit des plats sains et l'accueil est très sympathique.

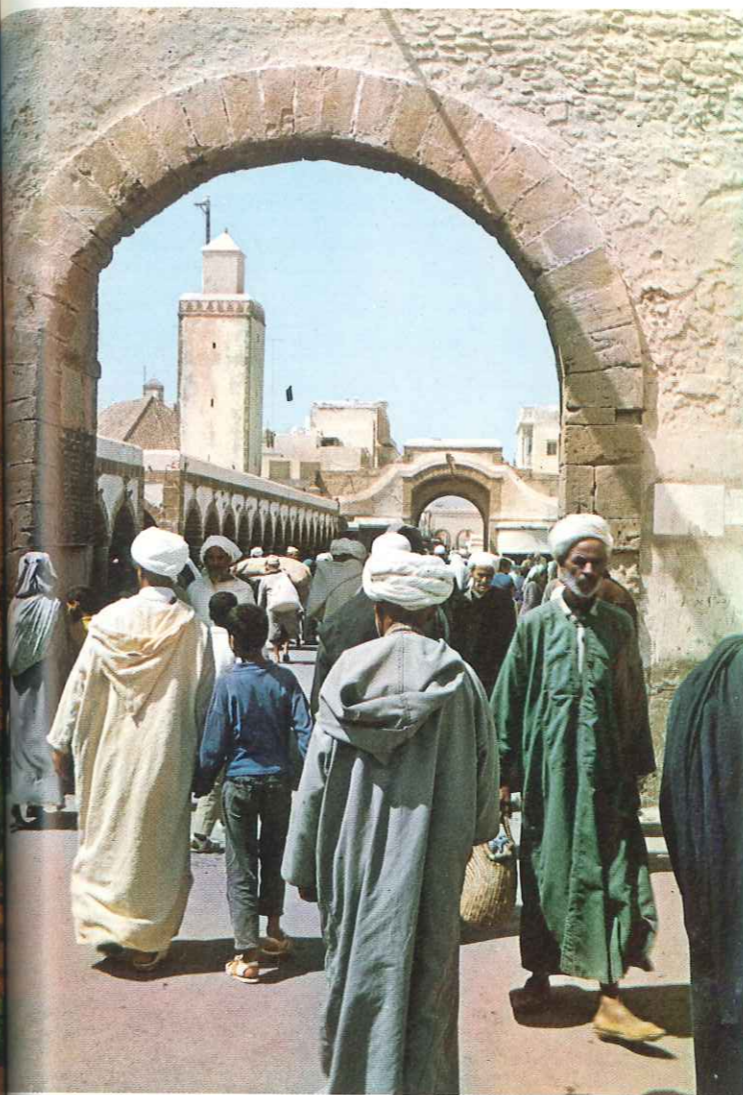
De là nous avons visité Tanger : partie moderne très vivante, mais sans intérêt, « médina » (la vieille ville) que nous avons trouvée d'autant plus pittoresque que c'était la première que nous visitions.

Les hommes en jellaba, turban blanc et babouches sont les plus nombreux ; les paysannes portent des jupes rayées blanches et rouges et un grand chapeau de paille à cordelettes bleues. D'autres femmes, entortillées dans leur haïk blanc, côtoient des citadines au port élégant sous la longue jellaba grise qui forme

coiffe et laisse entrevoir souvent un riche caftan de soie brochée. Les bébés, empaquetés sur le dos des mères, ne montrent que leur tête et leurs petits pieds bruns. Les marchands d'eau posent complaisamment ; ils se savent pittoresques avec leur chapeau à pompons, leur outre en peau de chèvre et les gobelets de métal doré qui tintent autant que leur clochette. L'excursion au Cap Spartel est agréable, sans plus.

Asilah : Le camp, à 40 km au sud, manque d'ombrage et il est déplaisant de voir un enfant pomper 5 heures de suite pour amener l'eau aux douches ! Mais la plage voisine est bien agréable, du sable à perte de vue sur des km, pour nous tout seuls.

Asilah-Meknès : Parcours peu accidenté : des terrains pelés, des chaumes, des dizaines de cigognes et d'aigrettes sur un carré vert de riz en herbe, de pauvres petits villages aux toits de chaume. Le camp de Meknès a des installations rudimentaires, mais on est face à toute la ville étagée de l'autre côté d'un ravin, blanche et rose,



Passer la porte d'une ville constitue un acte empreint de gravité
Notre caravane sous un bouquet de palmiers



avec des minarets verts. De là, nous partons malgré la chaleur (35° à 40°) visiter Meknès, Volubilis et Moulay Idriss.

De Meknès : Retenons les beaux remparts, dont on fait le tour, les portes monumentales, surtout la très harmonieuse Bab el Mansour, le mausolée de Moulay-Ismaïl dans la seule mosquée visible au Maroc, fraîche et délicatement décorée, et puis surtout l'amusante flânerie dans la médina ; on y erre, on s'y perd ; il suffit de dire que l'on cherche pour susciter un ou plusieurs jeunes guides amusants, contents de gagner une petite pièce.

Volubilis : Ce sont les ruines d'une ville romaine, émouvantes comme toutes les ruines, pourvu que l'imagination les éveille, et belles en ce soir où le soleil couchant dore la silhouette de l'arc de Caracalla, d'où, à notre approche, une cigogne s'élève à larges battements d'ailes. Le plus remarquable, ce sont les mosaïques, importantes et bien conservées. Un jeune marocain nous montre comment les mettre en valeur ; nous y revenons un autre jour et munis de deux jerricans d'eau. Arrosés, Vénus, Hercule, poissons, oiseaux reprennent couleurs et vie !

Moulay-Idriss : La ville très sainte, abritant le mausolée du descendant d'Ali, la ville si sainte que naguère les non-musulmans n'avaient pas le droit d'y séjourner ; nous l'avons visitée de nuit avec un jeune Marocain rencontré à l'entrée et nous en gardons une si forte impression que nous n'avons pas voulu y retourner de jour. Nous avons grimpé et dévalé d'étroites ruelles, croisant dans la pénombre des femmes voilées, des silhouettes insolites, découvrant la tache claire d'hommes en jellabas, assis, muets, le long des murs ; puis nous avons surgi sur une petite place animée mais silencieuse ; la faible lumière découvrait d'étranges fouillis à l'entrée de minuscules échoppes ; l'odeur des nourritures mijotant ou rôtissant dehors se mêlait à celle, insistante, de la menthe fraîche.

Une toute petite fille nous suivait ; je trouvais à tout instant son beau regard levé vers moi. Nous avons bu dehors sur un banc rustique, près d'un âne entravé. Nous n'avons pas vu un costume moderne, nous oublions le nôtre et croyions un peu rêver...

Fès : De Meknès à Fès, 60 km faciles dans une plaine bien cultivée. Le camp Moulay-Slimane est vaste, très bien équipé et ombragé : palmiers,

grenadiers, oliviers... Nous nous y installons dans la stridulation intense des cigales. Fès est une très grande ville. Pour la visiter nous prenons un guide officiel. Cela permet de ne rien manquer de ce qui est intéressant et de retourner flâner seuls aux endroits qui ont plu. Mustapha est un jeune homme distingué et compétent ; sa jellaba de tergal blanc est si immaculée qu'il a l'air d'une réclame pour produit détergent ! Il nous fait faire connaissance avec sa ville, trois villes en une : la ville moderne, sans intérêt pour nous, Fès el Jedid (le nouveau) qui ne date que du... XIII^e siècle, et le vieux Fès el Bali, le plus fascinant.

Fès el Jedid a des kilomètres de hauts remparts roses et de nombreuses portes monumentales. La place la plus curieuse est le vieux Méchouar. Le soir, entre ses très hautes murailles de pisé, s'assemble toute une foule qui forme cercles autour de danseurs, de musiciens, de conteurs (en arabe hélas !) et d'un montreur de serpents.

Nous passons toute une matinée dans Fès el Bali et elle nous semble courte. Mustapha nous conduit, mais nous avons l'impression d'errer sans fin dans les mêmes ruelles étroites, au milieu de la foule dense et pittoresque. Nous voudrions tout retenir : ce beau regard sombre au-dessus du voile coloré, ce visage noble de vieillard à barbe blanche, cette figure éveillée d'adolescent, et toutes ces frimousses d'enfants, de petites filles aux grands yeux qui jouent près des fontaines. Des ânes chargés de ballots nous obligent à nous aplatir contre un mur.

Une porte s'ouvre et dévoile l'entrée d'un palais transformé en magasin, ou celle d'une médersa ancienne : sols de marbre ou de mosaïques aux tons discrets, parois de plâtre blanc ciselé en savantes arabesques, plafonds et poutres de cèdre brun admirablement sculptés, travail d'artistes d'autrefois, dont la tradition n'est pas perdue ainsi que l'atteste cet homme que nous voyons œuvrer à coups de ciseau minutieux.

C'est aussi dans une ruelle que s'ouvre, par 14 belles portes, la grande mosquée el Garawiyyin. Elle touche aux vieilles maisons, on pourrait passer près d'elle sans en soupçonner l'existence. Des portes, ouvertes aujourd'hui, nous révèlent la cour spacieuse, les vasques, les colonnes et les gens prosternés. Plus loin ce sont les souks et les artisans au travail, vanniers, brodeurs, tisserands travaillant au fond de leur échoppe. Le quartier des tanneurs est très nauséabond,



mais surprenant avec toutes ses cuves accolées comme des alvéoles rouges ou jaunes, où l'on n'utilise, paraît-il, que des produits végétaux.

Fès, comme Marrakech, est inépuisable. Et s'il fait trop chaud, on peut se reposer dans les verdoyants jardins de Boujeloud, ou goûter la fraîcheur à 15 ou 30 km de là, à Sidi Harazem ou à Sefrou.

Fès - Mohammedia : Le trajet n'a rien de remarquable. Il y a des paysages divers, d'énormes figuiers de Barbarie autour des villages, des « emplacements de souks », quadrilatères fermés de petits murs, que, par chance, on peut trouver couverts de tentes blanches et pleins d'une foule aux costumes colorés.

Rabat : Nous devions ne la visiter qu'au retour (et nous en avons été malheureusement empêchés). Je ne peux noter que l'aspect agréable de la ville moderne, égayée de bougainvilliers et d'hibiscus, l'aspect imposant des remparts roses, de la porte de la kasba des Oudaïas, de l'étonnante tour Hassan, minaret sans mosquée.

A 60 km au sud, le camp « Lorran » de Mohammedia est un camp modèle, bien om-

bragé, près d'une plage agrémentée de rochers ; notre esprit de nomades se rebelle contre ces petites cases à caravanes trop bien fermées de balustrades, mais on doit noter honnêtement qu'il ne manque rien (et nous y découvrons une surprenante pancarte : « Les campeurs sont priés d'informer leurs domestiques des règlements du camp » !).

Mohammedia-Essaouira : Casablanca possède, paraît-il, de beaux quartiers, un port important. Nous ne les avons pas vus. En arrivant de Mohammedia, nous avons dû longer des kilomètres de « bidonvilles » tellement sordides, tellement effroyables, que nous n'avons eu qu'une idée : fuir ! Ce n'est d'ailleurs pas tellement facile ! Nous avons mis une heure pour en sortir ! Côte sans intérêt d'abord. Mais voici Azemmour, très blanche au-dessus de l'oued Oum er Rbia (un oued « avec de l'eau », fait notable !) ; voici une belle forêt d'eucalyptus et d'araucarias, et voici El Jadida, très « touristique », fleurie, en bordure d'une belle plage. Un long parcours très dénudé, très sec, des figuiers, quelques chameaux, et nous arrivons à Essaouira, faisant lever des quantités de tourte-

relles posées sur la route. Le camp n'est pas terminé ; on nous envoie au port, où les douaniers nous installent dans une cour derrière leur poste.

Ils sont très aimables et nous avons avec eux de longs bavardages. Le soir, nous nous promenons dans les ruelles au milieu d'une foule dense réunie pour une fête, et le lendemain c'est encore la foule au marché, blanche entre les arcades blanches. Sur le port, entre des hommes en jellaba, nous regardons le déchargement des sardinières, les pêcheurs en cirés jaunes, la danse bien réglée des paniers de poissons qui sautent de mains en mains.

Essaouira-Agadir : Etape très intéressante. Ici, sur des collines sèches et pierreuses, commence le règne des arganiers, des arbres à la silhouette trapue, aux fruits ressemblant à des olives jaunes (chèvres et chameaux se nourrissent de la pulpe ; on recueille — ensuite ! — le noyau dont on fait de l'huile). Il n'est pas rare de voir un arganier couvert... de chèvres noires et blanches qui se perchent jusqu'aux plus hautes branches.

Un peu après les verdoyantes bananeraies de l'oued Aït

Ameur, on se rapproche de la côte : la vue est très belle, les plages tentantes de part et d'autre du Cap Ghir.

A Agadir, le camp — gratuit — n'est qu'un vaste parking ombragé d'eucalyptus en bordure de la plage. Les installations y sont notablement insuffisantes, mais un camp moderne est en cours de construction. C'est le seul lieu du Maroc où l'eau n'est pas buvable, mais un projet prévoit une adduction d'eau potable ; en attendant, il faut l'acheter en bouteille.

De l'Agadir d'autrefois — avant le séisme de 1960 — il ne reste rien. Agadir est une ville neuve. On aurait pu espérer que, partant de zéro, les urbanistes en feraient une ville modèle ; or il n'y a pas de centre, on ne distingue pas de plan ; de très larges avenues, de petites villas modernes, des sortes d'HLM, une poste monumentale, tout semble disposé au hasard.

Mais c'est d'Agadir que nous allons partir pour la partie la plus sensationnelle du voyage, pour le Maroc du sud, pour le Maroc rose et vert ! Agadir-Goulmine : Deux parcours plats séparés par la traversée d'une chaîne de l'Anti-Atlas.

Tiznit a de remarquables remparts, qui passent du rose au rouge selon l'éclairage. A l'intérieur, le souk aux bijoux, réputé, nous a déçus, mais sur la place nous avons photographié un homme jouant d'un curieux instrument à une corde, avec un archet en forme d'arc. Le long des remparts des paysans vannaient à la fourche et battaient le blé en faisant tourner des ânes, sept ou huit attelés côte à côte.

Autour de Tiznit c'est presque le désert. De place en place un village ne montre que quelques murs roses presque sans ouvertures. La montée du Tizi Mighert (1 067 m) est facile. On s'arrête un peu avant le sommet d'où l'on a une belle vue sur le Sous.

Quelques jolies gorges, et c'est Bou Izakarn. Nous ne sommes pas encore habitués à ces longs murs roses à créneaux qui ceinturent et cachent villes et villages et les contemplons avec stupéfaction, ravis de leur étrangeté ! Vers Goulmine, entre deux lignes de hauteurs, c'est un plateau très plat, couvert des coussins épineux des euphorbes.

Et voici Goulmine, où nous allons séjourner. Le camp est au sud de la ville, à la limite du désert. C'est, en bordure du poste militaire, un vaste terrain ombragé de grands eucalyptus. Les installations sont très simples, mais propres. Le premier soir nous y sommes tout seuls et nous nous amusons beaucoup à regarder « chanter » des crapauds qui gonflent et aplattissent leur énorme sac vocal.

Nous faisons connaissance avec Abdallah, fils sédentarisé d'un de ces prestigieux « hommes bleus » nomades du Sahara occidental. C'est ce jeune guide, intelligent et réservé — notre guide bleu, dit ma fille — qui va nous faire passer plusieurs de nos meilleures journées.

Un matin, avec un couple de Belges, nous partons, dans deux voitures, sur la piste qui commence à la porte du camp.

Pour la première fois au Maroc nous n'avons plus de bonne route goudronnée ! Mais nous sommes alléchés à l'idée d'aller « dans le désert » ! Ce n'est pas le désert absolu, mais la piste est une vraie piste, avec beaucoup de cailloux et des endroits très sableux. Nous nous arrêtons pour regarder un troupeau de chameaux qui arrive du sud, de là-bas, d'où on ne sait d'où, pour le marché du lendemain.

Notre guide joue d'une flûte rudimentaire qu'il a empruntée à un beau chamelier. Puis nous mettons pied à terre devant une oasis. En deçà de

la palmeraie nous parcourons d'étroits sentiers, au milieu de collines très vertes, sautons une « séguia », canal servant à l'irrigation, puis parcourons les rues du village : rien que des murs roses sans autres ouvertures visibles que quelques rares portes. Une troupe de gosses nous accompagne.

L'un d'eux a pris la main du Belge et ne la lâche pas. Ma fille, très entourée, montre le fonctionnement de sa caméra.

J'ai mon jeune guide particulier, un petit Ahmed de onze ans, très raisonnable, qui me nomme les plantes, m'explique qu'on ne rencontre pas de femmes parce qu'elles ne doivent pas être vues ; la seule fille, très métissée de Noir, qui fait partie de la troupe, est une fille « pas bien ». Au départ nous avons le tort de distribuer des bonbons. C'est une ruée et nous avons du mal à démarrer ! Nous allons voir une autre oasis, Aït Boukha.

La source qui alimente une sorte d'oued stagnant donne la vie à cinq villages. Les palmiers s'y reflètent de façon très photogénique ! A quelques kilomètres encore, à Tighmert, il forme « l'abreuvoir aux chameaux ». C'est le clou de l'excursion, d'un pittoresque si bien agencé qu'on pourrait croire à un décor. Mais « c'est du vrai » et nous en sommes enthousiasmés ; près de nous un double bouquet de palmiers écartés en éventail ; à leur pied plusieurs « hommes bleus » accroupis près d'un grand chamelier noir ; tout au fond, les murailles roses et crénelées du village ; entre les deux, au-delà de l'oued, un troupeau de chameaux. Une autre « attraction » rare nous était réservée : un matin notre guide nous emmène voir des tentes de pasteurs berbères nomades, deux tentes basses et brunes et des kilomètres de terre aride alentour. Il se trouve qu'une petite fille de 14 mois est un peu malade.

Nous y retournons l'après-midi avec des médicaments.

Nous sommes reçus sous la tente et y passons une partie de l'après-midi à prendre le thé à la menthe et à bavarder par l'intermédiaire d'Abdallah. Trois hommes et mon mari sont installés d'un côté sur tapis et coussins. Les trois femmes sont de l'autre côté, accroupies sur une natte. Nous avions enlevé nos chaussures : nous connaissons certains usages, mais pas tous ; ma fille et moi nous sommes assises sur le tapis ! Le maître de « maison » sert le thé selon un rite déjà observé : on remplit les verres, on reverse leur contenu dans la théière et on recommence ! On verse de très haut avec une pré-

cision qui remplit d'admiration. Les femmes, dont l'une est remarquablement belle, sont habillées de noir, le visage découvert. Ce sont elles qui nous accompagnent et insistent pour nous donner un des chevreaux nouveaux. Il faut l'intervention d'Abdallah pour refuser sans les vexer.

Le samedi matin, c'est le marché aux chameaux. Chameaux et chameliers sont bien là, mais c'est moins pittoresque que dans le désert. Pas plus là qu'ailleurs les « hommes bleus » n'acceptent d'être photographiés de près.

C'est dommage, car ils ont belle allure avec leur chèche noir qui s'enroule aussi autour du cou et forme litham sur le bas du visage, et leurs vêtements bleus, en particulier une sorte d'ample cape qui se renvoie d'un geste noble sur l'épaule gauche. Nous en voyons deux en longue discussion au sujet d'une vente.

Enfin l'accord est conclu, ils se tiennent les mains qu'un autre vient séparer, et la joie éclate en grands sourires qui éclairent les faces sombres.

Nous passons encore d'autres jours à Goulmine. La terrasse, au premier étage de l'hôtel Tekna, est un bon observatoire et nous y passons du temps à bavarder, en observant la place aux arcades roses et la foule qui l'anime, sauf aux heures chaudes : « hommes bleus » qui se rencontrent, s'embrassent l'épaule, se font de grandes démonstrations amicales, femmes en bleu aussi, si voilées qu'on se demande comment elles se dirigent, gens du pays en turbans et jellabas blancs, petits ânes gris et taxis rouges... Aucun spectacle ne nous a autant passionnés.

Tafraout : Nous repartons pourtant ! à Tiznit, nous obliquons vers l'Est ; 100 km d'un parcours très varié : désert pierreux d'abord, brusque plongée dans la belle palmeraie de l'oued Tazroualt que nous longeons longtemps, rude montée dans l'Anti-Atlas, haut-plateau désolé, et longue descente au milieu des amandiers — puis de nouveau, palmeraie et le plus extraordinaire paysage qui soit : un amoncellement d'énormes roches roses arrondies, au milieu desquelles s'est encastré tout un village, avec sa mosquée au minaret encore plus rose que les rochers. Tout de suite après, c'est le village de Tafraout, sans camp ! Nous nous adressons aux gendarmes : ils ont reçu dans tout le Maroc des instructions pour accueillir les campeurs, et c'est un accueil très aimable. Nous restons plusieurs jours sous des Opopanax

(acacia farnesiana) au feuillage gracieux et léger, entre les murailles rose fraise écrasée à créneaux blancs de la « gendarmerie royale » et de la maison du Caïd. La nuit, un chacal vient, au clair de lune, manger notre vieux fromage !

La route goudronnée s'arrête là, mais une piste convenable nous permet de parcourir la vallée des Hamelu, peuplée de riches commerçants dont les villages s'égrènent au pied d'une splendide chaîne de montagne d'un rose vif. Les femmes portent des vêtements noirs bordés d'une bande rouge, jaune ou vert vif, et sont particulièrement farouches !

La route de Tiznit à Tafraout est excellente, mais une très longue montée dans chaque sens devrait inciter les conducteurs de caravanes lourdes à ne pas y passer aux heures les plus chaudes. La piste de Tafraout à Taroudant est à déconseiller formellement. Il vaut mieux faire le tour par Tiznit et Agadir. Ce détour nous a valu la chance de voir, le 8 août, le mousslem de Sidi-Bibi, près d'Agadir. Un mousslem est une fête religieuse annuelle près d'un marabout, mausolée d'un saint-homme. Mais c'est bien autre chose encore : une grande réjouissance populaire qui amène une foule dense et bariolée venue de loin, en autocars, à bicyclettes, à ânes, à cheval, une foire aux chèvres et aux chameaux, une fête foraine avec jeux et bateleurs, un marché extrêmement animé. Nous y vîmes une fantasia ; on peut difficilement la décrire. Il faut avoir partagé l'enthousiasme de la foule, regardé de tous ses yeux l'élan des beaux chevaux lancés au grand galop, les riches harnachements, les cavaliers lançant en l'air leurs fusils incrustés de nacre, et crié de saisissement quand tous les fusils tonnent, faisant éclore de petits nuages bleus, et que les chevaux se ruent vers vous et s'arrêtent net à quelques pas dans un grand tourbillon de sable, leurs cavaliers fièrement dressés ! On revoit cela cinq fois, dix fois, on ne s'en lasse pas, et les cavaliers y prennent autant de plaisir que leurs admirateurs !

Agadir-Ouarzazate : 377 km que nous avons parcourus en deux étapes parce que nous aimons flâner.

D'abord de belles plantations d'orangers appartenant à d'importantes sociétés, puis Taroudant aux remparts rouges, sœur de Tiznit, puis une plaine aride entre deux chaînes qui se rapprochent.

Nous campons à Taliouine, au bord de la coulée de l'oasis

très verte, entre les montagnes roses dénudées. Il y fait bon et frais ! Des garçons, le lendemain, nous font cadeau d'un caméléon. Notre petit « Léon » ! Nous l'avons gardé douze jours, promené, observé, filmé... et aimé assez pour le rendre à son milieu naturel.

Après Taliouine, un long parcours étrange : entre deux cols élevés (1 900 et 1 700 m) c'est un vaste plateau rose et aride, sans village, une sorte de Far-West, où la route file toute droite, avec des hauteurs tabulaires, de grandes falaises, de curieux rochers que l'érosion a dénudés, comme des centaines de grandes canines dressées.

Ouarzazate est une petite ville animée, en bordure du large oued Imini. Le camp est un vaste terrain clos, avec une piscine (payante) et un unique bouquet de palmiers dont l'ombre est recherchée. De Ouarzazate, nous sommes allés en solo à Boulman et à Tinerhir. Nous aurions dû y aller en caravane : la route est un billard, le camping est sûrement possible dans ces deux villes, d'où l'on peut se rendre en solo aux gorges du Dadès et à celles du Todra qui méritent de plus longues visites. La route jusqu'à Boulman est déjà remarquable, alternance de déserts roses et d'oasis vertes, avec de nombreux ksours (villages fortifiés) et des kasbahs où le soleil et l'ombre sculptent de sobres frises grâce à un judicieux emploi des briques crues.

Pour voir les gorges du Dadès, il faut, à partir de Boulman, emprunter, serpentant à flanc de falaise, une piste par endroits très mauvaise ; mais la vue en vaut la peine, celle des ksours roses et des kasbahs perchées émergeant d'une coulée de verdure que le voisinage de roches très rouges rend d'un vert plus intense. Nous avons transporté une femme berbère qui s'appretait à faire 25 km à pied, son enfant sur le dos, et nous en avons rencontré plusieurs autres, pittoresques avec leurs gros bijoux, leurs paumes rougies et leurs tatouages noirs sur le front, le menton... et le bout du nez.

Les gorges du Todra sont encore plus belles. Dès la porte de Tinerhir, après des kilomètres de plateau nu, on est stupéfié de déboucher sur cette large fosse de verdure, sur cette végétation exubérante. Plus loin, c'est toute la palmeraie qui se découvre, la plus belle du Maroc, une large coulée verte qui serpente dans le lit du Todra, épousant ses méandres entre deux déserts roses. On aimerait passer des jours sous les palmiers, les grenadiers, les



Photo Pierre Charvel

cognassiers... près d'une source fraîche, ou les petits chemins qui sautent les séguias à l'eau courante, longent les cultures d'un vert stupéfiant...

On suit un bon chemin récent, qui se rétrécit après le passage d'un gué au courant rapide.

C'est encore une végétation extraordinaire, les vignes grimpent partout. Après un village on arrive à la partie la plus resserrée des gorges : deux falaises abruptes, très hautes, très proches, surprenantes ! Nous avons dû revenir de nuit : 170 km sur lesquels nous n'avons rencontré que deux voitures... mais aussi un renard et un lièvre assis sur le bas-côté (pas ensemble !) et trois fois d'amusantes gerboises dont l'une, devant les phares de la voiture arrêtée, nous a dansé, à droite, à gauche, à droite... un vrai petit ballet !

Nous sommes aussi allés dans la vallée du Draa. Était-ce à cause d'une température de four, du ciel gris, du chergui qui nous brûlait... ? Nous avons été déçus : les kasbahs sont moins nombreuses et moins belles que dans celle du Dadès, la palmeraie moins opulente que celle de Tinerhir, la vallée moins étroite que celle du Todra. Il faudra y revenir... de préférence dans quelques années, quand la route sera goudronnée jusqu'à Zagora. Pour le moment, une vingtaine de kilomètres après Agdz, elle devient absolument détestable ! C'est à Agdz que nous avons acheté à un enfant un magnifique lézard fouette-queue de 40 cm, d'un jaune et d'un rouge éclatants sous le soleil brûlant, que nous avons relâché le soir tout décoloré !

Ouarzazate nous a encore réservé d'autres plaisirs : une amusante « chasse aux scorpions », avec des ouvriers occupés au défrichage, une soirée dans un village, le thé à la menthe pris dans le jardin intérieur d'une maison, assis

sur des tapis et des coussins, sous un gros figuier, près d'une eau courante, et des chants et danses dans la kasbah de Taourirt, les femmes debout en une rangée ondulante et chatoyante, les hommes accroupis frappant sur des tambourins que l'on retend au-dessus d'un grand feu flamboyant. Un mariage ayant eu lieu, c'est plusieurs nuits de suite que l'on entendit du camp un chant étrange et monotone, percé de grands cris suraigus.

Avant Marrakech nous avons encore campé près d'un de ces curieux villages en gradins du Haut-Atlas. A moins de 100 km de Ouarzazate, c'est un changement total de climat et nous avons apprécié la fraîcheur des soirs, la limpidité du ciel, la beauté pure des contours de la montagne. Le col de Tichka, à 2 260 m est franchi facilement par une excellente route. Sans doute serait-il beaucoup plus dur dans le sens Nord-Sud : nous avons descendu d'impressionnants lacets, jusqu'au mince ruban de verdure que nous voyions de là-haut dans un paysage superbe de monts dénudés.

Au bas du col, sur les deux versants, on peut acheter de beaux cristaux d'améthystes, pour quelques dirhams, et parfois de remarquables géodes, quand elles n'ont pas encore été morcelées.

Marrakech, comment en parler en quelques lignes ! Elle offre les commodités d'une ville moderne, les charmes d'une médina très vivante, de beaux monuments, de beaux jardins et, tout près des vallées fraîches comme celles de l'Ourika ou d'Ouirgân, de hauts sommets où l'on skie l'hiver. On voudrait y vivre longtemps ! En une semaine, que faire ? Là encore nous avons pris un guide à l'Office de tourisme, puis flâné seuls, avec pour phare le haut minaret de la Koutoubia.

Comme à Fès, on y trouve de riches palais, de frais jardins, une médersa, la médersa Ben Youssef, qui est une merveille, des remparts roses, des mosquées et des souks très animés. Les ruelles nous ont paru un peu moins pittoresques que celles de Fès, mais le quartier des teinturiers est une splendeur ! Les écheveaux de laine, de coton ou de soie qui séchent au-dessus de la ruelle changent selon les travaux ; un matin, rien que de l'or et du rouge flamboyant, beaucoup de noir le lendemain, et le jour suivant une débauche de couleurs qui chantent, vert, bleu, jaune, rose, rouge, sur le ciel bleu : le hasard est souvent bon peintre et c'est admirable.

Par contre, je ne revois le quartier des forgerons qu'avec horreur et pitié : ces antres sont une annexe de l'enfer.

Mais à Marrakech, l'attraction majeure, le grand centre de rassemblement, c'est la place Jemaa el Fna ! Le spectacle c'est d'abord la foule elle-même, qui couvre la place entière de son grouillement coloré, les mendiants, les petites vendeuses de colliers et de tam-tam, et puis ce sont les conteurs, les charlatans, les vendeurs de drogues, les acrobates aux couleurs vives, les danseurs Gnaoua, noirs à la coiffure blanche et noire et aux grosses castagnettes de fer... Le soir, aux lumières, c'est encore plus étrange et les fumées des restaurateurs ambulants montent comme des encens au-dessus des indigènes — et des touristes — assis sur des bancs rustiques.

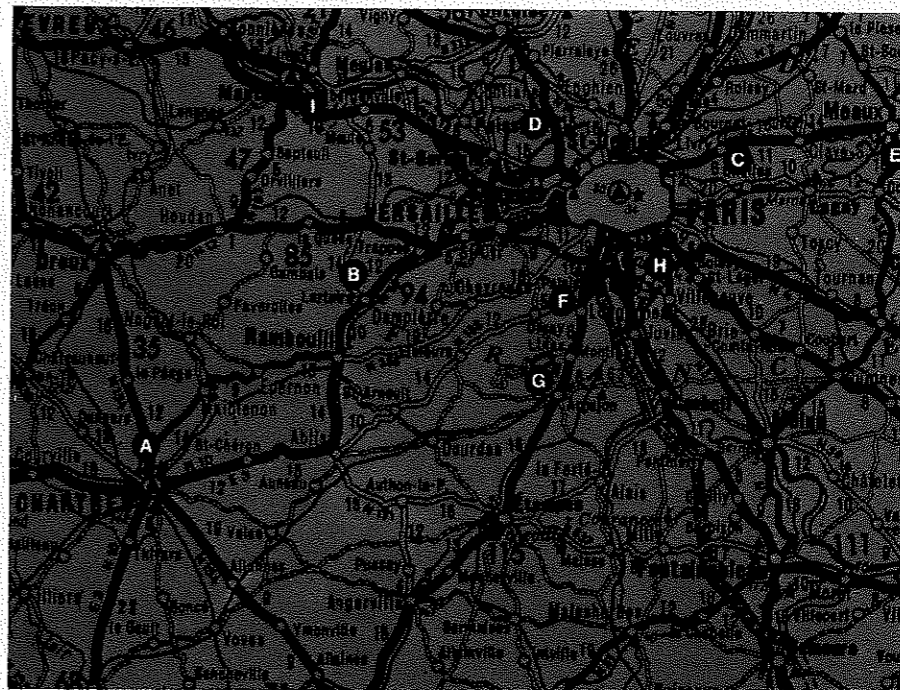
On peut monter sur une terrasse pour contempler l'ensemble (« Accès gratuit, consommation obligatoire » est-il écrit dans l'escalier !).

On y retourne, on y retourne encore, et puis... il faut partir !

Le retour : Une route ennuyeuse, plate jusqu'à Casablanca, puis Rabat, Tanger, et le bateau pour Malaga. On voit encore pendant 1 h 1/2 les côtes africaines en même temps que celles d'Espagne.

Elles disparaissent et l'on reste avec toute une profusion de souvenirs... Mais on n'épuise pas en un été tous les agréments que peut dispenser un tel pays, ni tous les itinéraires (nous n'avons vu ni le Rif, ni le Moyen Atlas, ni le Tafilalet...). Nous avons envie de revenir au Maroc. « Nous reviendrons ! » disons-nous à nos nouveaux amis, qui répondent « Inch Allah ! ».

Voyage (effectué avec une Simca 1300 et une Baillou B 3), 9 000 km environ de Paris à Paris, dont 5 000 au Maroc.



Où trouver les caravanes Sterckeman en Ile-de-France

- | | | |
|--|---|--|
| Ⓐ «La Maison Verte»
37, rue de Châteaudun
(28) Chartres - Tél. 21.43.49 | Ⓞ Ets Gennari
175, bd du Gal Delambre
(95) Argenteuil - Tél. 961.02.66 | Ⓢ «ACS», 38, av. de la Div. Leclerc
RN 20 - (91) La Ville-du-Bois
Tél. 11.43 à Montlhéry |
| Ⓑ «Paris-Travelmaster»
Route Nationale 10
(78) Coignières - Tél. 952.82.81 | Ⓣ «Sport et Travail» (M. Wilman)
37, av. du Gal Leclerc
(77) Meaux - Tél. 434.06.74 | Ⓤ «Dim Loisirs» (M. Busson)
Av. de New Burn, N. 305
(94) Choisy-le-Roi - Tél. 235.59.82 |
| Ⓒ «Socauto»
210, av. de Noisy-le-Sec
(93) Bagnollet - Tél. 287.10.78 | Ⓠ «Sud-Caravanes» (M. Belloni)
Route Nationale 20
(91) Ballainvilliers - Tél. 920.76.61 | Ⓦ Ets Charton
Camping d'Epône, RN 20
(78) Epône - Tél. 478.72.42 |

Les caravanes Sterckeman

Minor - 5 093 F - 3,10 m x 2 m - 3/4 places	Montagnarde - 11 266 F - 4,15 m x 2 m - 5 places
Senior A - 6 380 F - 3,60 m x 2 m - 4/5 places	Campagnarde - 12 913 F - 4,80 m x 2,20 m - 6 places
Junior E - 6 637 F - 3,10 m x 2 m - 4 places	
480 GT - 9 050 F - 4,80 m x 2,20 m - 6 places	215 agents et concessionnaires
Senior D - 9 160 F - 3,60 m x 2 m - 4 places	assurent dans toute la France le service après-vente.

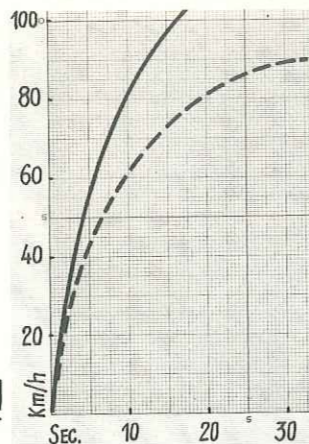
Il est recommandé de téléphoner avant de vous rendre sur le parc d'exposition choisi pour connaître les heures d'ouverture.

Tenue de route et suspension sont certainement les meilleurs atouts de cette voiture. Les courbes, sur route déformée, sont absorbées à une allure qui étonne un peu de cette automobile dont la vocation est le tourisme familial. La suspension paraîtra un peu rêche; cependant, sur longs parcours, elle se révèle très « reposante », excluant toute réaction vicieuse sur dos d'âne ou chaussée déformée.

AVEC CARAVANE

Pas de problème particulier : la Volvo tracte très normalement une tonne et 1 250 kg assez facilement. Toutefois, pour conserver la meilleure part du brio, des reprises, et du freinage de cette voiture de tourisme rapide, il faut se maintenir à la tonne. Elle donne alors la pleine mesure de ses qualités.

Pierre CHARVEL



COURBE D'ACCÉLÉRATION

— Volvo 142
... avec France-Confort

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR
Type B 20. Quatre cylindres, 5 paliers — soupapes en tête.
Cylindrée : 1 986 cm³
Alésage : 88,9 mm
Course : 80,0 mm
Préchauffage de l'air par thermostat.
Epurateur des gaz d'échappement.
90 ch : Carburateur horizontal.
Puissance maxi. : 90 ch SAE à 4 800 tr/mn.
Couple maxi. : 16,5 mkg SAE à 3 000 tr/mn.
Taux de compression : 8,71 (modèle essayé).
118 ch : Deux carburateurs horizontaux.
Puissance maxi. : 118 ch SAE à 5 800 tr/mn.
Couple maxi. : 17,0 mkg SAE à 3 500 tr/mn.
Taux de compression : 9,5:1.
Ventilateur à accouplement liquide.

SYSTÈME DE REFRIGÉRISEMENT
En circuit fermé. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Capacité environ 8,5 litres.

SYSTÈME ÉLECTRIQUE
Tension : 12 volts. Capacité de la batterie : 60 Ah

TRANSMISSION
Embrayage : Monodisque sec, type à diaphragme, à commande à manœuvre mécanique.
Boîtes de vitesses : 4 rapports entièrement synchronisés et levier de vitesses au plancher.
Rapports : 1^{re} : 3,13
2^e : 1,99
3^e : 1,36
4^e : 1,0
Marche arrière : 3,25

4 rapports + overdrive : Même boîte de vitesses que ci-dessus, plus overdrive à commande électrique agissant sur le 4^e rapport.
Rapport : 0,797.
« Automatic » : Boîte de vitesses entièrement automatique. Sélecteur sur colonne de direction.
Pont arrière : Type hypoidé.
Démultiplications sur berlines : 4,1
4 rapports + overdrive : 4,30:1
Démultiplication sur break : 4,30:1
4 rapports

DIRECTION
Type vis et galet. Conduite à droite ou à gauche. Colonne de direction en deux parties, du type sécurité. Quatre tours de volant donnent un braquage total des roues directrices.
Diamètre de braquage : Berlines Break
Extérieur du pneu : 9,25 m 9,25 m
Extérieur de carrosserie : 10,0 m 10,0 m

SUSPENSION DU TRAIN AVANT
Suspensions indépendante avec ressorts hélicoïdaux et bras de commande montés sur silentblochs. Joints à rotules. Amortisseurs télescopiques hydrauliques à double effet. Barre stabilisatrice.

SUSPENSION DU TRAIN ARRIÈRE
Pont arrière rigide suspendu par des bras porteurs longitudinaux montés sur silentblochs et bras de torsion. Latéralement, le pont arrière est maintenu par une barre transversale montée sur silentblochs. Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques hydrauliques à double effet.

SYSTÈME DE FREINS
Frein à pied : Système de freins à deux circuits; chacun agit sur deux roues avant et une roue arrière. Freins à disque autorégulateurs sur les quatre roues. Servo-freins. Une soupape de réglage de pression sur chacun des circuits empêche le blocage des roues arrière avant celui des roues avant, lors de violents freinages.
Frein de stationnement : Frein mécanique agissant sur un frein à tambour indépendant dans les roues arrière.

ROUES ET PNEUS
Jantes en acier de 4 1/2 J-15". Pneus 165 S 15.

POIDS ET ENCOMBREMENT
Longueur hors tout : 4,64 m
Largeur hors tout : 1,735 m
Hauteur totale : 1,44 m
Garde au sol : 0,18 m
Empattement : 2,60 m
Voie, avant : 1,35 m
Voie, arrière : 1,35 m
Poids en ordre de marche : 1 220-1 270 kg env. 1 300 kg (selon le type).

RÉSERVOIR DE CARBURANT
Placé à l'arrière. Contenance : 58 litres.

Prix :
142-90 CV (modèle de base : celui de notre essai) : 15 853 F T.T.C.
142 S-118 CV : 18 675 F
144-90 CV (4 portes) : 17 344 F
144 S-118 CV : 19 898 F

NOTRE ESSAI CHIFFRÉ

• **VITESSE** (en km/h) :

	Volvo 142 solo	avec 430 Rallye France-Confort chargée à 1 000 kg.
Maximum bonne route	150	118 (chrono)
Croisière normale	130/140	90/100 (compteur)

Avec une tonne tractée, on peut maintenir sans difficulté le 90 km/h sur parcours normalement accidenté. Il suffit de « jouer » sur la boîte de vitesses, en troisième et en quatrième. En solo, la grande régularité de la « 142 » permet d'obtenir de fortes moyennes sans jamais avoir recours aux possibilités maxima.

• **ACCÉLÉRATIONS** (en secondes) :

0 à 40 km/h.	3 1/10	4 7/10
0 à 60 »	6 2/10	9 5/10
0 à 80 »	9 6/10 (en 2 ^e)	18 5/10
0 à 90 »	—	30 6/10
0 à 100 »	15 4/10 (en 3 ^e)	—

Jusqu'à 60/70 km/h, les accélérations avec caravane demeurent proches — relativement — de celles obtenues en solo.

• **LE KILOMÈTRE, DÉPART ARRÊTÉ** (en secondes) :

0 à 1 000 m.	37 7/10	49 1/10
--------------	---------	---------

En solo, le « passage » au kilomètre s'effectue à 140 km/h. Avec caravane, à 100 km/h.

• **ACCÉLÉRATIONS-REPRISES** (en secondes) :

Avec caravane, il faut 18" 9/10, en 3^e, pour passer de 40 à 80 km/h.

NOTRE ESSAI CHIFFRÉ

• **LES REPRISES** (en km/h) :

Deuxième	0/10	10/20
Troisième	25	30
Quatrième	40	45

Remarquable : la souplesse de la voiture en traction. En troisième, la reprise peut s'effectuer à 30 km/h sans faire souffrir la mécanique. A moins de 50 km/h, on reprend tout naturellement en quatrième.

• **LE FREINAGE** (en mètres/seconde/seconde) :

Nota : Nous indiquons, entre parenthèses après chaque mesure, la distance moyenne théorique d'arrêt se déduisant des chiffres obtenus avec notre décélérographe enregistreur.

à 40 km/h.	+ de 9 (maxi.)	6 (10)
à 60 »	9	7 (20)
à 80 »	9	6,2 (40)

La voiture possédait un freinage assisté. C'est un premier — bon — point qui explique les résultats enregistrés en solo. La caravane était dotée d'un freinage allemand à dynamo-régulation, particulièrement efficace.

• **APTITUDE EN COTE** (en %) :

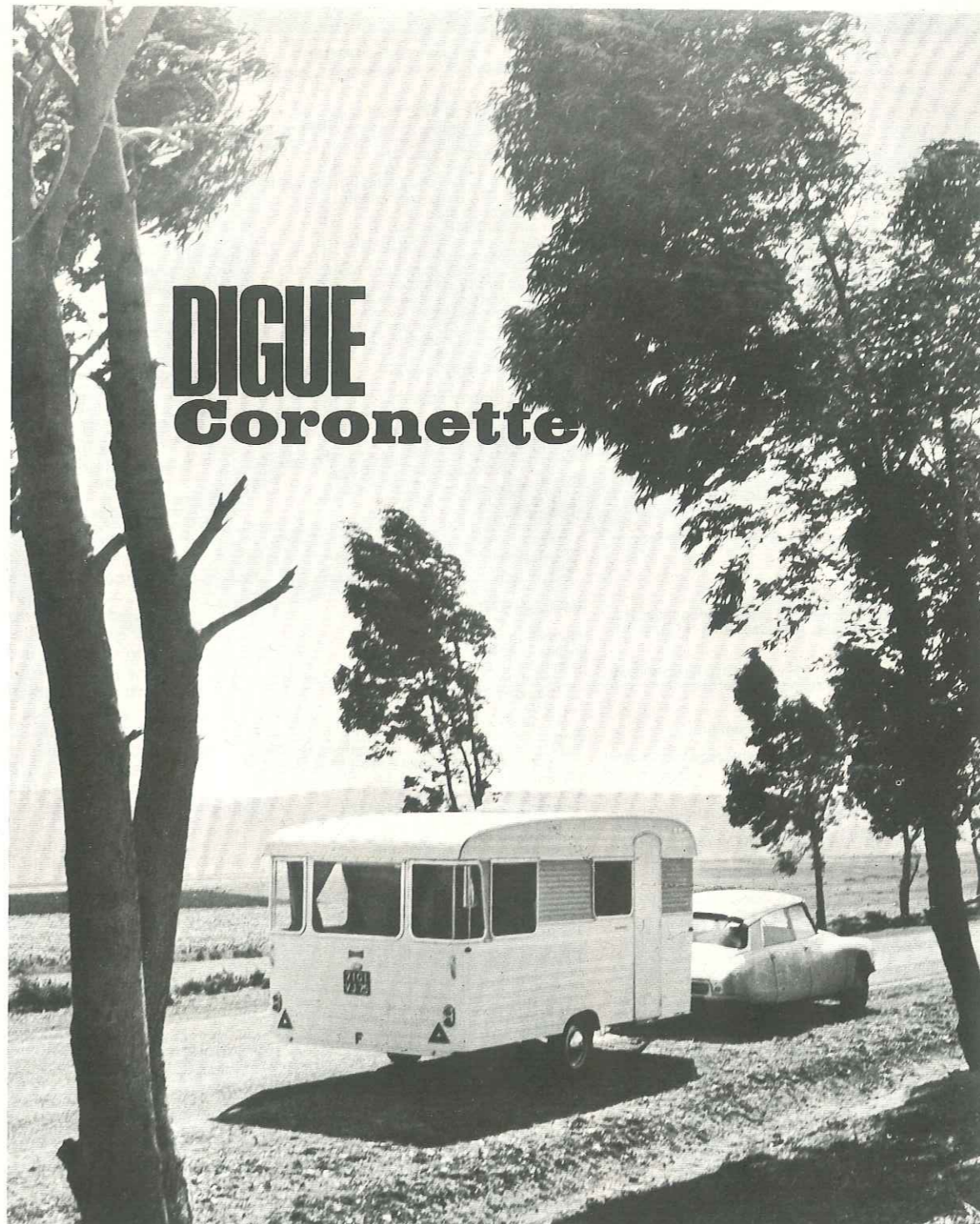
Première	+ de 25	13
Deuxième	12	8
Troisième	8	5
Quatrième	5	3

• **CONSOMMATION** (en litres) :

aux 100 km.	11,3	14,5
-------------	------	------

Nos essais de consommation se sont déroulés sur un parcours normalement accidenté, de 200 km. Il est possible, en solo, de descendre d'un litre aux 100 km, en adoptant une conduite sage, sans dépasser 120 ou 130 km/h.

BANC d'ESSAI



DIGUE Coronette

4,42 m
×
2,07 m
4 à 6 places (selon demande)
8.600 F



Notre essai routier s'est déroulé sur 7000 kilomètres, dont 3000 au Maroc, dans les conditions que nos lecteurs trouveront dans le présent numéro. On ne s'étonnera donc pas de ne pas voir figurer les traditionnelles courbes et résultats chiffrés dans cet essai seulement consacré à l'habitabilité.

FICHE TECHNIQUE

Marque : DIGUE.
 Type : Coronette.
 Prix : 8 600 F.
 Poids à vide : 810 kg.
 Poids total en charge : 1 030 kg.
 Nombre de places : Repas : 6
 Couchage : 4 ou 6 (2 couchettes superposées en option à 173 F l'une).
 Réception : 9 places assises.

DIMENSIONS

Longueur extérieure coque : 4,42 m.
 Longueur H.T. timon compris : 5,58 m.
 Largeur extérieure H.T. : 2,04 m.
 Longueur intérieure coque : 4,37 m.
 Largeur intérieure coque : 1,93 m.
 Hauteur H.T. : 2,50 m.
 Hauteur intérieure : 1,86 m.
 Garde au sol : 27 cm.
 Hauteur boule (prise du centre au sol, caravane attelée) : 41/42 cm.
 Dimension boule (Ø) : 50 mm.
 Branchement électrique : AFNOR.

STRUCTURE

Châssis : profilés d'acier étiré à froid.
 Suspension : Sopllochoc, à roues indépendantes, sur ressorts à lames semi-cantilever et à parallélisme réglable.
 Roues : 5 trous.
 Pneus : Dunlop type D5T, 165 x 380; 1 120 kg de charge utile (confortable surcharge possible).
 Pression recommandée : 2,500 bars.
 Attache : B and B, sans antivol.
 Roue jockey : coulissante et télescopique.
 Freinage : par inertie.
 Dispositif de marche arrière : déblocage non automatique.
 Vérins : 4.
 Charpente-ossature : profilés d'acier.
 Parois extérieures : toit en tôle d'aluminium d'une seule pièce, parois en tôle d'acier électro-zinguée.
 Parois intérieures : plafond plastifié parois stratifiées façon sycamore.
 Isolation : toit et parois : laine de verre.
 Revêtement de sol : Tapiflex.
 Poignées de manœuvre : 5; 1 au timon, 4 sur la coque.
 Nombre de portes : 1, en 2 parties.
 Serrure : encastrée.
 Arrêt de porte : oui.
 Baies : 8, dont 6 ouvrantes.
 Evacuation des eaux de condensation : par déblocage des baies.
 Système de fermeture : périmé, par boutons moletés.
 Aération : réglable : 1 au plafond, au centre du séjour 34 x 27
 permanente : mais également réglable : 4 en haut de parois de séjour, 1 en bas de porte, 1 à la toilette.
 Volets : sur demande.
 Rideaux : oui, semblables au tissu des sièges.
 Ameublement : stratifié blanc et façon frêne ou sycamore.
 Cuisine : disposition : bloc latéral.
 Service d'eau : pompe à pied.
 Réchaud : deux feux.
 Evier-égouttoir : en plastique blanc.
 Dimensions : 60 x 30.
 Réfrigérateur : sur demande. (Electrolux RA 10)
 Glacière : s'installe sous la grande banquette de la petite dinette.
 Tiroirs : oui, aménagés pour couverts.
 Rangements : sous bloc : divisé en 3 compartiments et avec planchettes.

FICHE TECHNIQUE

hors bloc : sous pavillon avec planchettes médianes, mais le compartiment « haut » n'a que 7 cm de hauteur.
 Dimensions : 113 x 38 x 71.
 113 x 25 x 22.
 Logements à bouteilles (boisson) : à l'extérieur du bloc, à côté de la petite table.
 Nombre de bouteilles : 6.
 Logement bouteille de gaz : dans le bloc, possible sur flèche.
 Tuyauterie : caoutchouc.
 Réserve d'eau : emplacement route : où l'on peut éteindre : sous la caravane.
 type : jerrican, contenance : 20 litres.
 Plans de travail : devant le bloc : 113 x 13, à gauche du bloc (barrant la porte d'entrée) 56 x 36.
 Cave : à légumes : sous le plancher, à côté du bloc-cuisine.
Compartiment toilette-W.C.
 71 x 67.
 Revêtement murs : stratifié.
 Lavabo : d'angle.
 Service d'eau : fontaine suspendue, d'angle, au-dessus du lavabo.
 Porte-serviettes : intégré parmi les aménagements de la porte.
 Miroir : oui.
 Dimensions : 24 x 35,5.
 Étagère : oui.
 Dimensions : 67 x 11, avec rebord de 2 cm; l'intérieur de la porte est équipé de plusieurs planchettes pour différents usages.

IMPLANTATION

Disposition de jour :
 Repas (sièges fixes) : 4 + 2.
 Dimensions des banquettes :
 2 de 181 x 65 avec sièges et dossiers dans des housses amovibles.
 1 de 75 x 40.
 1 de 45 x 40.
 Repos (couchette à demeure) : 2.
 Tables : 2. Dimensions : 1 repliable-fixe - 59 x 70,5 ou 118 x 70,5; 1 abattable fixe : 51 x 51.
 Réception : 9 places assises.
Disposition de nuit :
Couchage principal 2 personnes : lit relevable avec matelas « Matress » (mousse et ressorts)
 Dimensions : 175 x 112 x 12.
 Prise de courant à proximité : non.
 Atteinte des interrupteurs : hors portée de main.
Couchage secondaire : au choix : deux couchettes indépendantes de 181 x 66 ou un lit-dinette à établir de 193 x 120.
 Matelas : mousse polyéther de 12 cm.
 Séparation de nuit : par rideau coulissant.
 Evolution : accès aux toilettes, à la cuisine, au lit : oui.
 Espace de déshabillage : oui, dans les deux cas.

RANGEMENTS

Penderie : oui. Dimensions : 54 x 50 x 184, avec barre dans le bon sens et deux planches.
 Placards sous pavillon : portes coulissantes.
 Dimensions : 2 de 180 x 23 x 18 à la dinette.
 Étagère : 1. Dimensions : 144 x 18; rebord de 3 cm.
 Coffres (accès) : par soulèvement.

DIVERS

Eclairage intérieur : 6/12 V.
 Nombre d'applications : 2.
 Position des appliques ou plafonniers : dinette-séjour : 1; cuisine : 1.
 Emplacement des interrupteurs : normal.
 Marche-pied : oui, escamotable.
 Chauffage : sur demande.

AMÉNAGEMENTS

■ Le séjour

C'est pratiquement toute la caravane. Beaucoup de clarté générale, une vue totalement dégagée vers l'arrière. La capacité d'accueil peut se résumer dans une formule simple : deux tables, six convives, neuf visiteurs, deux divans. Quatre des six convives disposent d'un confort très appréciable, tant sous l'angle de l'accès, que celui de l'assise. Après repliement et abatement des tables, la circulation ne posera aucun problème à quatre personnes. Pour six, il sera préférable d'adjoindre un auvent...

■ La cuisine

La capacité de rangement sous bloc donne entière satisfaction, en volume et accès. Voulant encore bien faire, le constructeur a doté le placard supérieur d'une planche médiane doublant la superficie de rangement. Il est dommage que l'accès à cette planchette soit limité à 7 cm en hauteur, du fait d'une trop importante largeur de la traverse supérieure. Il faut apprécier les surfaces de travail ou de desserte, à gauche — malgré le barrage de la porte d'entrée — et devant le bloc. La pompe à eau, à moitié dissimulée sous une chatière reste toujours à portée de pied, sans aucune gêne. Nous n'apprécions pas, par contre, l'obligation de placer le jerrican à l'extérieur, sous la caravane, durant les stationnements. Cela rappelle ou suggère un certain côté « nomade », avec toutes les réserves qui en découlent. Par contre, du point de vue pratique, une telle solution élimine de la caravane un récipient fort encombrant. Soulignons la présence d'une cave à légumes, judicieusement placée : à la fois près de la cuisine et de la grande table.

■ La toilette

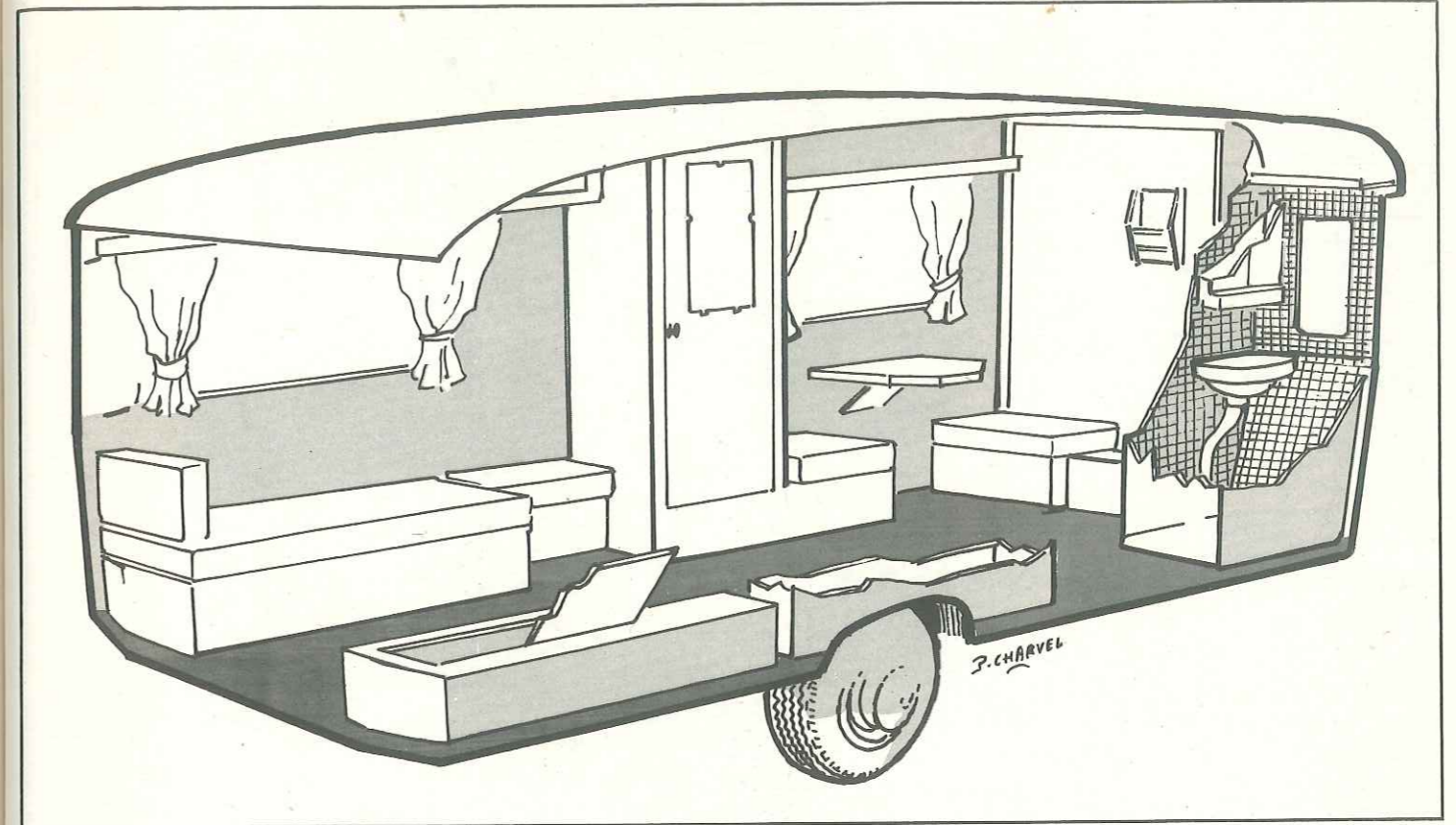
Heureuse surprise ! On dispose effectivement d'une toilette : avec lavabo d'angle, surmonté d'une réserve d'eau, porte-serviettes et porte d'accès nantie de différentes étagères — où l'adjonction de rebords permettront la présence de maints accessoires durant les parcours, sans risques de chutes. Ici encore, il faut insister sur la consciencieuse préoccupation du constructeur pour sa clientèle : il ne se contente pas de prévoir un compartiment toilette, il en fournit les éléments d'utilisation.

■ De nuit

Le « lit toujours fait relevable » devrait bénéficier d'une largeur moins étriquée et d'un meilleur éclairage. Les deux couchettes individuelles de la dinette peuvent aussi se transformer en un lit 2 places de belles dimensions. La présence de deux autres couchettes superposées, portant la capacité de nuit aux 6 places annoncées, ne diminue en rien la surface d'évolution et dans tous les cas un espace de déshabillage est assuré aux occupants.

■ Les rangements

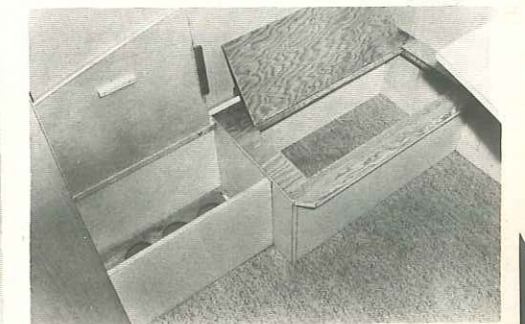
Outre leur grande capacité, l'implantation latérale des placards sous pavillon du séjour est d'un accès bien plus facile que dans les cas classiques d'un seul placard en bout. Pour l'utilisation estivale de la Coronette, les rangements donneront amplement satisfaction à quatre ou cinq occupants.



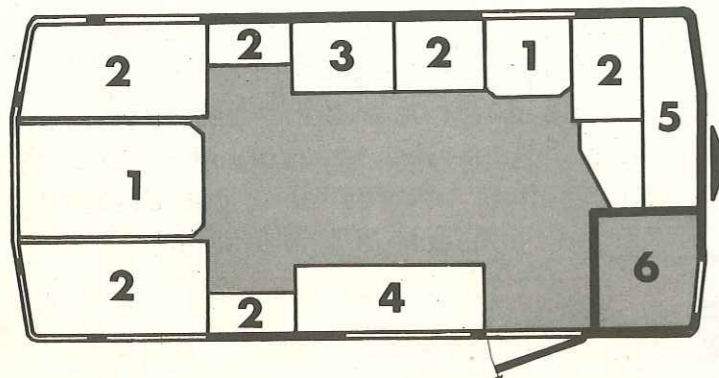
Ø Boule 50 mm.
 Branchement électrique : AFNOR
 Poids total en charge : 1 030 kg.
 Poids à vide : 810 kg.



La dinette



Coffres : l'un possède un casier à bouteilles.



- 1 Tables
- 2 Banquettes
- 3 Penderie
- 4 Bloc cuisine
- 5 Lit abattable
- 6 Compartiment toilette

Coronette

Pour six personnes le volume de la penderie imposera de supprimer tout vêtement inutile. La facilité d'accès demeure le trait dominant de l'ensemble des coffres : le plus grand de la petite d'nette peut être facilement transformé en glacière.

CONCLUSION

Extrêmement intéressante par son prix, la Coronette est l'une des rares caravanes de moyenne dimension — et de poids raisonnable — permettant de loger six occupants dans des conditions de confort très correctes. Le sérieux et la conscience professionnelle mis à sa réalisation et portant à la fois sur la façon, le décor, l'équipement et le comportement routier, ne fera pas regretter son acquisition.

NOTRE OPINION SUR LES POINTS ESSENTIELS

Finition : beaucoup de satisfactions devant la réalisation offerte. Les matériaux sont plaisants, robustes, d'entretien facile. La finition excellente, en dépit du prix particulièrement étudié.

Isothermie : le plancher n'est pas prévu pour l'usage hivernal, mais toit et parois sont bien protégés contre la chaleur et le froid.

Ventilation et aération : en considérant surtout l'aspect estival de son usage, un seul aérateur de plafond se montrera insuffisant en certaines occasions. Deux aérateurs de paroi débouchent dans les placards latéraux. Le système d'ouverture des baies est à moderniser.

Circulation : hors des repas, elle est facilitée par le repliement de la grande table et le rapide abaissement de la petite. La porte d'entrée est la meilleure formule pouvant être offerte, avec ses deux parties ouvrantes, sa serrure encastrée et son marchepied escamotable.

Éclairage et luminosité : l'absence de tout éclairage particulier à la petite d'nette et au lit relevable — pour permettre la lecture du soir aux occupants, — est une lacune difficilement acceptable, mais la luminosité générale diurne comblera ceux qui aiment la clarté poussée à son maximum.

POUR

Prix, en fonction des dimensions et de la somme des aménagements.

Réelles et confortables 6 places possibles

Qualité et finition.

Aménagement de la toilette.

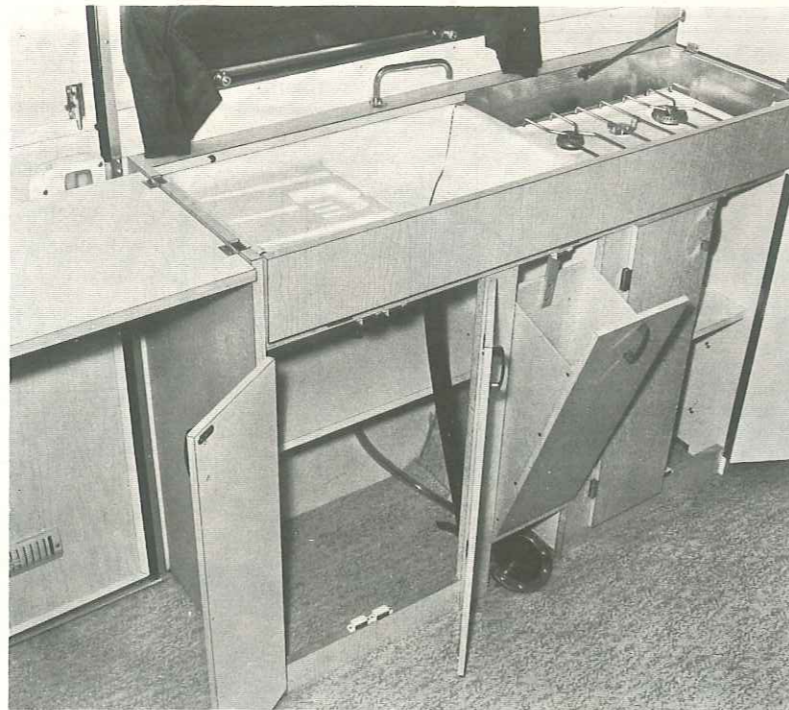
Qualités routières assez exceptionnelles.

CONTRE

Position extérieure du jerrican.

Etroitesse du lit deux places.

Absence d'éclairage au lit principal.



Le bloc cuisine ouvert : beaucoup de rangements et, même, une huche à pain (la pompe à pied s'encastré au-dessous).



Vue vers l'avant : bloc cuisine, compartiment toilette.



La penderie.

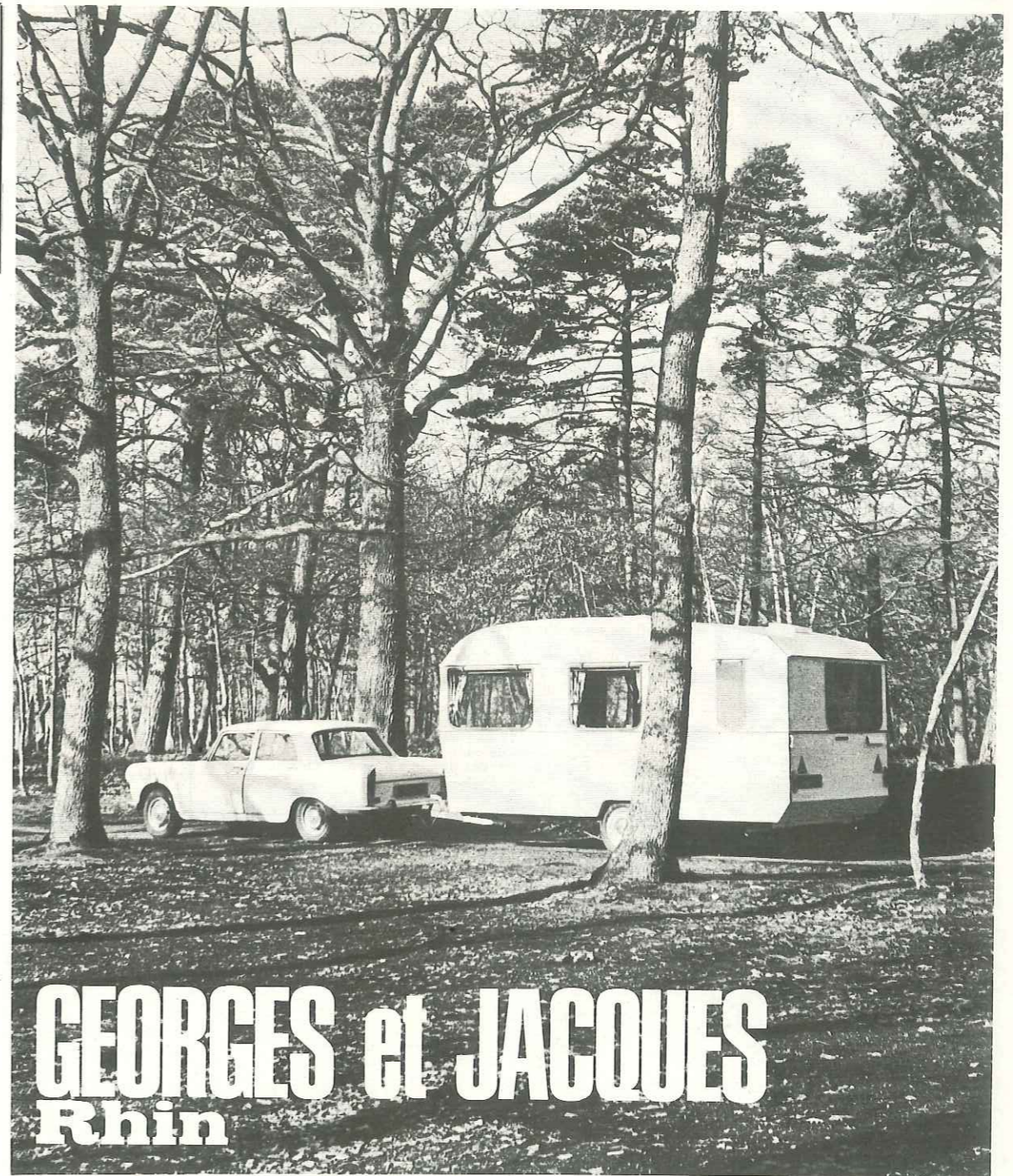


Le lit abattable en position nuit : matelas traditionnel.



Un compartiment toilette comme on voudrait en voir beaucoup...

**BANC
d'
ESSAI**



4,38 m
×
2,15
4 + 1
en option
10.900 F

GEORGES et JACQUES
Rhin



Pour le constructeur, la « Rhin » s'intègre dans une gamme « Fleuves », avec de nouvelles formes et de nouvelles dispositions intérieures, beaucoup plus orthodoxes. Style moderne, esthétique couramment admise et vocation purement touristique. La cuisine en bout arrière soulage la pesée sur la flèche... ce dont ne se plaindra la tractrice : une berline Peugeot 404 en l'occurrence, pour laquelle le constructeur admet jusqu'à 50 kg de porte-à-faux sur la rotule... Ce chiffre correspondant à peine au poids établi naturellement par la Rhin, autorise encore l'installation d'une bouteille de gaz ménage sur le timon, sans inconvénient. Circuit de 350 km. Beau temps, mais beaucoup de vent : ceci nous a obligé à réaliser nos tests de performances maximum sur une route forestière, à l'abri du vent, mais sur un revêtement un peu râpeux et légèrement trépidant... d'où des maxi... qui ne l'étaient pas tout à fait.