

Si la France ne possède toujours pas de « voiture bleue » sur les circuits de compétition, en revanche, nos constructeurs de véhicules utilitaires semblent vouloir utiliser largement cette teinte. Renault-Saviem est fort bien placé en la matière et c'est au volant d'un fourgon Super Goélette d'un magnifique bleu de France, que nous avons effectué nos essais. Ce véhicule est le digne successeur des 1 000 et 1 400 kg Renault.

Nous avons choisi la version moteur à essence, châssis fourgon de 1 600 kg de charge utile. Ce modèle est doté d'un moteur de 65 ch, celui-là même qui équipait la Frégate dont la puissance fiscale était de 12 CV avec une cylindrée dépassant deux litres; la seule différence entre ces deux moteurs réside dans le montage d'un régulateur sur le carburateur afin de limiter la vitesse de pointe. L'effort moteur est transmis à la boîte par l'intermédiaire d'un embrayage monodisque à sec. La boîte est à quatre rapports tous synchronisés. Le mouvement est transmis au pont par l'intermédiaire d'un arbre à cardans. Le pont à simple démultiplication est du type porteur. La suspension avant ainsi que la suspension arrière sont à flexibilité variable par ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Ouvrons ici une parenthèse pour signaler que ce genre de suspension ne permet évidemment pas la surcharge exagérée du véhicule, qui est dangereuse pour la sécurité en général et le freinage en particulier. Les points d'articulation sont montés sur silentblocs supprimant ainsi le graissage. Cependant, les articulations de direction et de diverses commandes ainsi que les cardans, restent soumis au graissage périodique. La direction Gemmer est à vis globbique.

Les freins à tambour sont commandés hydrauliquement, un répartiteur équilibrant le freinage en fonction de la charge transportée.

Tous ces éléments sont montés sur un châssis en tôle d'acier emboutie d'une épaisseur de 3 mm et assemblés par soudure. Notons qu'aucun perçage ultérieur ne doit être effectué dans ce châssis.

La carrosserie adaptée sur le châssis comporte à l'avant une vaste cabine prévue pour trois passagers et elle a été dotée d'un équipement dit « touriste ». Immédiatement derrière cette cabine commence le volume utilisable pour les marchandises qui peut s'évaluer approximativement à 9 m³ pour une surface disponible au plancher de 5 m². Une porte latérale à droite (qui peut être placée à gauche sur demande) et une double porte arrière donnent accès à l'intérieur du fourgon. La plate-forme est recouverte d'un plancher de bois.

PERFORMANCES ET CONSOMMATION

La Super Goélette nous a été confiée par la Saviem : son compteur accusait 2 500 km et nous avons cru bon de compléter le rodage en effectuant 1 000 km avant de procéder à nos essais. Après avoir lesté notre véhicule de 1 600 kg, conducteur compris, nous avons contrôlé ses performances sur l'autodrome de Linas-Montlhéry par des conditions atmosphériques satisfaisantes. Pour la vitesse maximum, nous avons atteint dès le second tour de lancement 90,470 km/h. Remarquons en passant que lors de notre essai de 1 000 kg Renault, nous avions relevé dans les mêmes conditions une vitesse supérieure de 5 km/h. A vide, le conduc-

teur étant seul à bord, nous avons obtenu le même chiffre : cela est dû à l'action du régulateur.

En ce qui concerne les accélérations, nous avons enregistré — le véhicule en charge — 32 s 1/5 pour le 400 mètres et 60 s 4/5 pour le 1 000 mètres. A vide, ces chiffres sont devenus, respectivement, 27 s 4/5 et 52 s 3/5. Les reprises, depuis 40 km/h nous ont donné en charge 27 s 3/5 aux 400 mètres et 57 s 1/5 aux 1 000 mètres; à vide, nous avons relevé 23 s 4/5 et 48 s 4/5. Ces performances sont satisfaisantes pour ce genre de véhicule mais sa structure générale supporte aisément des performances supérieures.

A l'examen des résultats tant de la courbe de consommation que des chiffres enregistrés lors de nos

QUALITÉS

- Bonne habitabilité.
- Bonne suspension.
- Bonne tenue de route.
- Bonne visibilité avant.
- Bon synchronisme de la boîte.
- Vaste volume utile.
- Véhicule respirant la robustesse.

DÉFAUTS

- Freins sensibles à l'échauffement.
- Marche arrière difficile à enclencher.
- Direction trop dure.
- Véhicule trop haut pour le chargement.
- Mauvaise visibilité arrière.

essais, il apparaît que la dépense en carburant est assez élevée; elle atteint en effet 16,2 litres en pleine charge sur la route en utilisant les possibilités maximales du véhicule; nous relevons même, à 60 km/h de moyenne, une consommation de 14,3 litres. Lors d'un parcours en ville effectué en charge, nous avons atteint les 20 litres aux 100 km et nous comprenons fort bien que de telles consommations justifient le choix, par certains utilisateurs, de la version Diesel.

CONDUITE ET SECURITE

La direction de la Super Goélette, tout en étant précise, possède un grave défaut : celui d'être trop dure à manœuvrer. C'est l'une des raisons qui nous fait dire que ce véhicule est très proche du camion et s'éloigne assez de l'utilitaire léger. Ses 6,2 mètres de rayon de braquage sont cependant convenables.

La boîte de vitesses est bien synchronisée et le passage de chaque rapport s'effectue parfaitement, à l'exception peut-être de l'enclenchement de la marche arrière qui est beaucoup trop dur. Les vitesses sont bien étagées, excepté la première qui est très courte à cause de la limitation imposée par le régulateur.

La nouvelle suspension à ressorts hélicoïdaux confère à la Goélette une bonne tenue de route, particulièrement en charge. Lors des virages serrés, la caisse conserve une assise très proche de l'horizontale; il faut toutefois signaler que durant nos essais, le lest était disposé uniformément et très près du centre de gravité. La Goélette amortit parfaitement les passages sur dos-d'âne et cassis et nous n'avons jamais ressenti sur ce genre d'obstacle le moindre coup de raquette. Le freinage de notre engin est suffisant. Signalons cependant que nous avons constaté une perte d'efficacité lorsqu'on sollicitait trop souvent les freins. Aussi est-il préférable d'utiliser le frein moteur à l'occasion de descentes rapides et sinueuses. Ces freins récupèrent d'ailleurs assez rapidement leur efficacité.

La visibilité vers l'avant est excellente grâce à un très large pare-brise. La visibilité latérale est assurée par deux rétroviseurs qui, bien orientés, sont efficaces dans les manœuvres. Déplorons toutefois le manque total de visibilité vers l'arrière, les deux baies pratiquées dans les portes arrière n'étant équipées de vitres que contre un supplément de 250 F. Le pare-soleil est orientable et largement calculé.

Signalons enfin qu'en cas d'arrêt brutal, un cloisonnement situé derrière les sièges protège le conducteur contre le risque de recevoir sur le dos certaines des marchandises disposées dans le fourgon.

CONFORT GENERAL ET UTILISATION PRATIQUE

La Saviem n'a pas négligé le côté confort de cet utilitaire puisqu'elle a doté la cabine d'un équipement touriste. Le siège conducteur coulissant est confortable, à l'exception du dossier qui est à notre avis un peu trop vertical. Un autre siège repliable, d'un confort analogue, est disposé à droite pour le passager. Moyennant 90 F, un troisième siège peut être installé sur le capot moteur. La colonne de direction est assez éloignée du siège pour permettre le libre mouvement des jambes, aussi bien pour la conduite que pour la montée ou la descente. Une vaste planche de bord recouvre le système de climatisation ainsi que deux coffres de bonne contenance. Sur cette planche, devant la direction, se trouve le tableau de bord composé de deux cadrans fournissant des renseignements à peu près complets. Signalons notamment la présence d'un témoin avertissant des avaries qui pourrait survenir au circuit de freinage. On regrette toutefois l'absence d'un totalisateur journalier sur le tachymètre. Le chauffage, efficace, est identique à celui des R 10.

Pour mettre un point final à ce tour d'horizon de la cabine, disons qu'elle a été dotée d'un revêtement des portières assorti à celui des sièges.

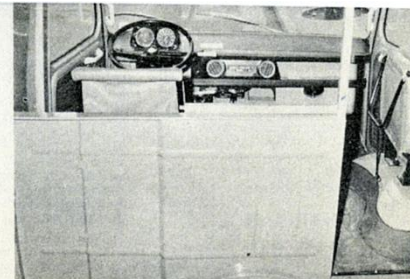
Le volume utilisable, bien que largement dimensionné, est juste suffisant en ce qui concerne la hauteur sous plafond (1,76 mètre). Par ailleurs et ce qui est plus grave, la hauteur entre le sol et le plancher (73 cm) est trop élevée pour la manutention d'objets lourds ou encombrants. Déplorons également que les portes arrière ne se rabattent pas sur le côté à leur pleine ouverture. Les panneaux latéraux laissent une grande surface plane pour la mise en place d'inscriptions publicitaires.

Un pare-chocs protège l'avant du fourgon mais rien n'est prévu à l'arrière.

Le niveau sonore est acceptable, le moteur sous son capot n'était jamais très bruyant. A vide cependant, les tôles latérales du SG. 2 vibrent. La porte latérale et les vantaux arrière ne jouent pas de façon bruyante dans leurs encadrements bien que leur système de verrouillage se soit avéré défectueux. En effet, les portes latérale et arrière se sont fréquemment ouvertes durant notre essai et ce quelle que soit la manière dont elles aient été fermées : avec force ou en douceur.

CONCLUSION

La première qualité du Super Goélette est sans conteste la robustesse de sa conception. Mais cela peut vite devenir un défaut lorsqu'on examine le côté pra-



tique du véhicule. Par exemple, le châssis et le pont arrière ont obligé le constructeur à situer la plate-forme d'utilisation à une hauteur trop importante, ne facilitant pas son chargement.

Dans le domaine des défauts, signalons une consommation élevée, un freinage qui — bien que satisfaisant en général — reste sensible à l'échauffement et une direction dure. En revanche, portons à l'avantage du SG. 2 une bonne suspension, une très bonne tenue de route et le confort de la cabine.

Il n'en reste pas moins évident que ce véhicule s'apparente plus au petit camion qu'à l'utilitaire léger.

Pierre BORNE

CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR. — Puissance fiscale 12 CV. Cylindrée 2 141 cm³. 4 cylindres en ligne, 88 x 88 mm, 4 temps. Un carburateur Solex 32 à régulateur. Allumage par d'alto. Batterie 12 V 64 Ah. Pompe à essence mécanique. Refroidissement à eau. Capacité du système de refroidissement 10 litres. Contenance du carter d'huile 6 litres. Rapport volumétrique 7,5. Soupapes en tête. Arbre à came latéral commandé par pignons. Chemises humides amovibles. Puissance réelle 65 ch à 3 200 tr/mn. Couple maxi 16 mkg à 2 000 tr/mn.

TRANSMISSION. — Roues arrière motrices. Embrayage monodisque sec. Boîte de vitesses à quatre rapports, tous synchronisés. Commande par levier sous la direction. Rapport du couple 9 x 43.

RAPPORTS DE TRANSMISSION. — 1^{re} : 5,586; 2^e : 2,590; 3^e : 1,417; 4^e : 1; M. AR. : 5,076. Vitesse théorique aux 1 000 tr/mn en quatrième : 28,2 km/h.

CHASSIS, SUSPENSION: Châssis droit avec longerons en tôle d'acier emboutie et traverses droites assemblées par soudure. Suspension avant à roues indépendantes par parallélogrammes. Bras de suspension articulés sur traverses démontables. Ressorts hélicoïdaux et amortisseur télescopique. Suspension arrière par jantes de force longitudinales. Ancrage du pont sur cadre par bras triangulé. Articulations sur silentblocs. Ressorts hélicoïdaux et amortisseur télescopique.

FREINS. — Hydrauliques sur les quatre roues avec répartiteur de freinage asservi à la charge. Voyant lumineux au tableau signalant les avaries pouvant survenir au circuit hydraulique. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

DIRECTION. — A vis globbique. Rayon de braquage 6,20 m à gauche et 6,10 m à droite.

PNEUMATIQUES. — 19 x 400.

CARROSSERIE. — Cabine avancée en tôle d'acier, plancher bois. Poids en ordre de marche 1 900 kg (1 120 kg sur les roues avant et 780 kg sur les roues arrière). Poids total autorisé en charge 3,5 tonnes. Nombre de places assises : 3.

CARACTÉRISTIQUES DE PERFORMANCES. — Cylindrée à la tonne 1 26 cm³. Puissance au litre 30,3 ch. Puissance à la tonne 34,2 ch. Rapport poids-puissance 29,2 kg/ch. Surface de freinage à la tonne 800 cm². Autonomie moyenne du véhicule 500 km.

EQUIPEMENT ET REGLAGES DE LA VOITURE DE L'ESSAI. — Pneus Michelin X, 19 x 400. Phares Cibié. Dynamo et démarreur Ducellier. Carburateur Solex 32. Réglage du carburateur : buse 25; émulsion 150; gicleur principal 130; ralenti 45.

