

**LES JEEP
DU 6 JUIN**

PRATIQUE

L'OFFICIEL DU TOUT-TERRAIN

4^{eme}
ANNÉE

4x4

MAGAZINE

**EXCLUSIF:
VOISIN
LANCE
LE LYNX**

**CONTACT
ALFA 33**



**DAIHATSU:
LES
NOUVEAUX
ROCKY**

**SUPER TEST COMPARATIF
ARO 10. PANDA. LADA NIVA**

N° 38-160 FB-7 FS-150 FLUX-20 F

M-2429-38-20F

EXCLUSIF

PROT

4 ROUES MOTRICES





PROTOIL

VOISIN MAÎTRE DU LYNX

Il y a presque trois ans, Marc Voisin mettait au point la 2CV 4×4. Le voici maintenant qui lance un nouveau véhicule à quatre roues motrices, baptisé le Lynx, et conçu sur une base Citroën. Nous avons découvert l'engin du côté de Grenoble.

PAR YVES GUITTAT

PROF



Souple, léger, agile, capable de se faufiler ou de grimper partout, tel a été conçu et réalisé le Lynx par Marc Voisin connu par ailleurs pour être le père de la 2 CV 4x4.

Cet ancien cadre social auquel on a reconnu, après dix ans de bons et loyaux services, ne plus avoir le « profil » s'est vu subitement contraint à une rapide reconversion professionnelle pour subvenir aux besoins de sa famille. Pour ce faire, Marc Voisin a tout de suite opté pour son hobby préféré : la mécanique pour et à travers la compétition. Comme cela ne nourrit pas nécessairement son homme, ce passionné de mécanique en est venu petit à petit à s'intéresser aux 4x4.

En effet, la commune de Livet, proche de Grenoble se trouve encaissée et coincée entre deux pans de montagnes abruptes ce qui justifie amplement l'acquisition d'un véhicule à quatre roues motrices. Après avoir tâté du Land-Rover, Marc Voisin s'est attaché à réaliser son propre véhicule et ainsi naquit la première 2 CV 4x4 qu'il commercialise depuis à cadence régulière. Ingénieux et déçu par l'attitude des constructeurs français vis-à-vis de l'invasion étrangère, l'homme de Livret s'est attaché la collaboration de Jean-Luc Pontaillé pour réaliser ensemble le Lynx, véhicule à quatre roues motrices digne de ce nom et français de surcroît, ce qui ne gâte rien.

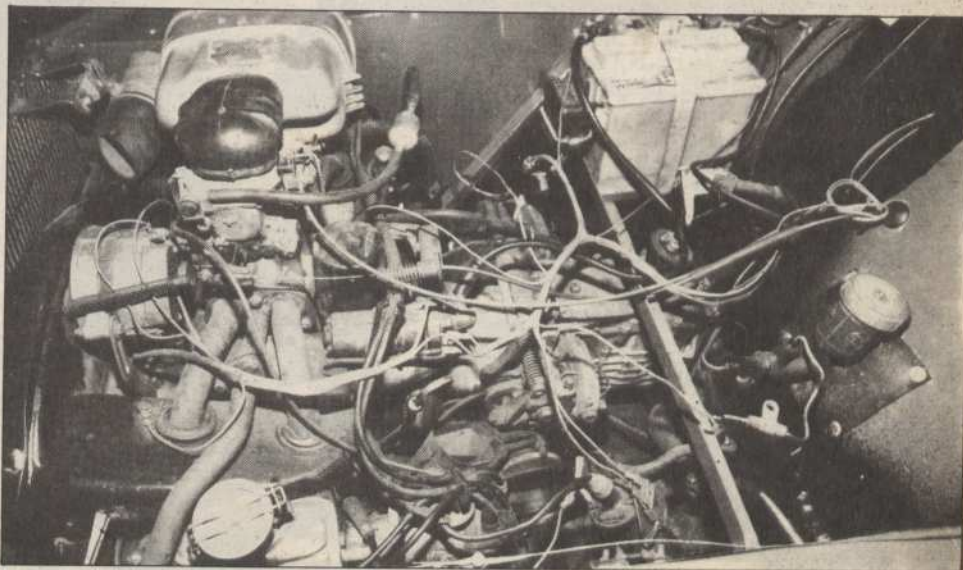


LE PRINCIPE DE LA DEUCHE

Fidèle au principe cher appliqué à la Deuche de chez Citroën, Voisin a voulu un véhicule léger que la transmission intégrale ne devait pas alourdir outre mesure. Ce devait être également une quatre roues indépendantes pourvue de grands débattements que propulserait un moteur suffisamment puissant par rapport au poids du véhicule et refroidi par air pour lui donner la possibilité d'évoluer longtemps sans fatiguer ni trop consommer.

PARI REUSSI

Ces données et avantages déjà acquis et concrétisés sur la 2 CV, Marc Voisin s'est appliqué à les reprendre mais avec un plus sur le Lynx. Parti d'un châssis multi-tubulaire tout à la fois léger et robuste, il a conçu une carrosserie en éléments de tôle pliée que l'on retrouve vissés ou rivetés sur la structure primitive. Le grand avantage d'un tel procédé réside dans l'échange très aisé d'un de ces éléments en cas de chocs violents. C'est aussi facile que de changer une aile de 2 CV ! Cette carrosserie aux formes originales bien qu'aérodynamiques lui donne un aspect plutôt agressif comme une envie de mordre le terrain et son nez proéminent s'apparente plus au requin qu'au Lynx. Le seul reproche qu'on puisse lui faire se situe au niveau frontal inférieur affublé d'une plaque



Le Lynx ressemble de loin à un engin de trial, mais il a aussi la légèreté d'un tout chemin. Il est livré en deux motorisations, dont l'une (ci-dessus) n'est autre que le groupe de la GS de Citroën.

de protection intégrée à la carrosserie et pas très heureuse esthétiquement parlant.

MOTORISATION SUFFISANTE

Le Lynx qui sera disponible en version bâchée, tôle ou pick-up muni d'un hard-top, acceptera deux montes possibles de motorisations. La première reprend le flat twin universellement connu de 652 cm³ qui développe 36 ch

à 5 500 tr/mn pour une vignette de 4 CV tandis que le prototype essayé reçoit le flat-four emprunté à la GS. Il s'agit du modèle 1 015 cm³, certainement le plus fiable qui lui, atteint allègrement les 56 ch à 6 500 tr/mn pour 6 CV fiscaux seulement. Vu la légèreté de l'ensemble, cette puissance s'avère suffisante même si le moteur GS un peu pointu, mérite d'être maintenu dans les tours en évolution tout terrainesques. L'avantage incontestable d'un tel choix de moteurs réside dans le fait qu'ils

sont universellement connus avec la possibilité de réparation à peu près partout dans le monde ou tout au moins en Europe et en Afrique.

MODE DE TRANSMISSION ORIGINAL

Pour sa transmission, Marc Voisin a su se démarquer des conceptions ordinaires en reprenant, toujours son système déjà adopté sur la 2 CV 4x4.

En effet, la plupart des quatre roues motrices sont soit à propulsion arrière soit à traction avant en mode deux roues motrices mais avec tout un ensemble intermédiaire et parfois des arbres de roues qui tournent à vide et pour rien. Aussi pour éviter cette usure mécanique parfaitement inutile et un accroissement tout aussi injustifié de la consommation, le Lynx se contente d'être une simple traction avant lorsqu'il est en deux roues motrices. Pour le passage en 4x4, l'opération s'effectue le plus simplement du monde sans jamais avoir à s'arrêter ou encore à débrayer en tirant une première manette centrale pour enclencher le pont arrière puis une seconde « crabotant » l'arbre intermédiaire pour sa mise en mouvement à partir de la sortie de boîte. C'est ainsi que derrière l'ensemble moteur boîte Citroën, on trouve, enfermé dans un carter alu les dispositifs de crabotages av et ar dont la réalisation revient pleinement à Voisin. Vient ensuite l'arbre intermédiaire muni de cardans à ses deux extrémités puis un nouveau carter alu renfermant le crabot arrière à synchro qui permet d'attaquer le couple conique d'origine Citroën.

la moitié, se la partageant avec l'avant, lorsque les quatre roues motrices sont enclenchées. Un véritable gage de fiabilité dans le temps. L'autre avantage c'est la protection intégrale de tous ces éléments mécaniques qui ne pourront jamais entrer en contact avec les pièges du terrain puisque la totalité inférieure du Lynx est recouverte d'un bout à l'autre par un ski en aluminium qui par ailleurs se révèle utile lors des franchissements de crête par exemple.

VOUS AVEZ DIT DEBATTEMENT !

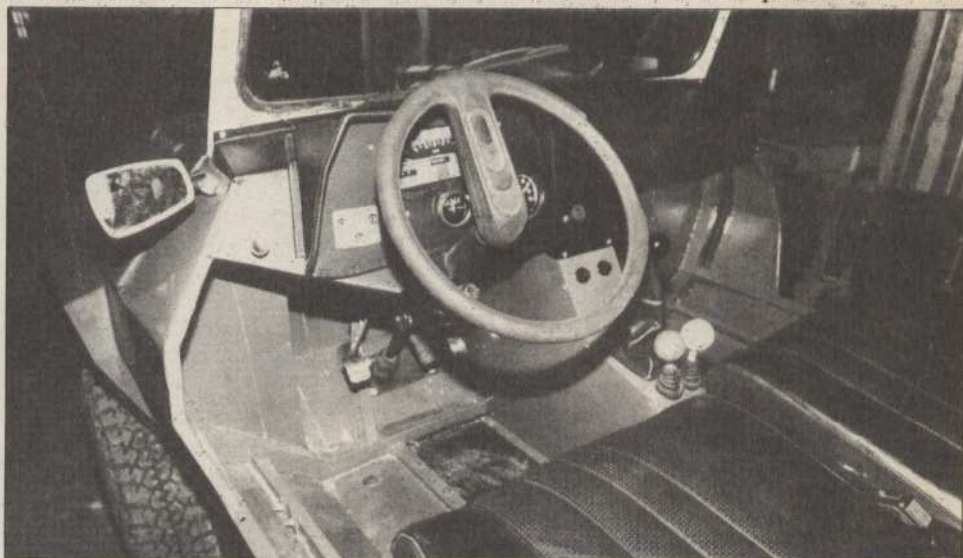
Outre cet ingénieux principe de transmission, le Lynx reste fabuleux de par ses suspensions. Avec ses quatre roues indépendantes fonctionnant comme un

sies inimaginables pour tout autre véhicule.

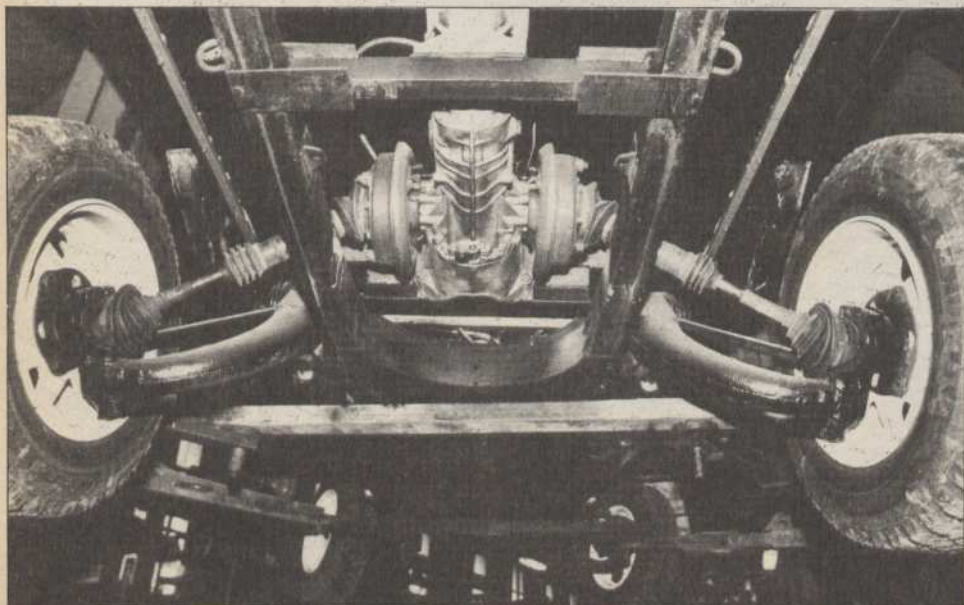
Avec ses suspensions de type « pattes d'araignées » comme le dit volontiers Voisin, et aidé par la légèreté de l'engin, le Lynx, à l'instar de la 2 CV 4x4, se permet de démarrer dans une pente en terre de 30 % sans patiner pour ensuite gravir jusqu'aux environs de 60 % et prendre enfin des dévers atteignant les 70 %. Qui dit mieux ?

De plus ce type de suspension rend le véhicule très confortable tant sur route qu'en tout terrain et ce à tel point qu'une version ambulance a déjà été réalisée sur une 2 CV pour le secours en montagne.

Toujours pour cette même raison combinée à la légèreté, le Lynx ne devrait s'enfoncer ni dans la boue ni dans le sable en faisant la nique à d'autres 4x4



Un volant dans la tradition Citroën, et une transmission originale, en 4x4 pont AR enclenché.



Comme on peut le constater, le Lynx reprend un maximum de pièces ou d'éléments entiers Citroën comme les ponts par exemple qui sont totalement identiques pour une meilleure interchangeabilité et d'autant plus résistants que l'arrière est prévu pour passer toute la puissance alors qu'il n'en passe que

système cantilever avec des amortisseurs positionnés horizontalement on obtient – et c'est unique un empattement variable et un débattement, tenez vous bien, de 380 mm pour chacune des roues. Inoui, vous dis-je, autant et aussi bien que les meilleures motos de cross. Ainsi paré le Lynx autorise des fantai-

équipés eux, de vitesses réduites. Comme quoi, il est tout à fait possible de faire léger, fiable, efficace et économique d'entretien et en carburant pour un prix qui, souhaitons-le, ne devrait pas s'avérer trop exorbitant.

FINITION INDETERMINEE

Comme nous avons pris en mains le modèle prototype qui attend impatiemment son homologation, le sieur Voisin n'a pu nous montrer qu'un véhicule dont l'équipement intérieur était réduit au strict minimum. Par contre, il nous a assuré d'une finition exemplaire qui devrait faire sursauter les amateurs de plastique et réjouir les fanatiques du travail artisanal bien fini.

Ce qui reste certain, c'est que le véhicule sera doté de tous les éléments que l'on retrouve sur les véhicules modernes avec deux baquets avant et, très certainement, deux banquettes latérales arrière. Aussi pour découvrir plus en détail ce nouveau 4x4 français, il vous suffira de patienter quelques temps encore pour attendre l'essai complet du Lynx.

— Y. G.