

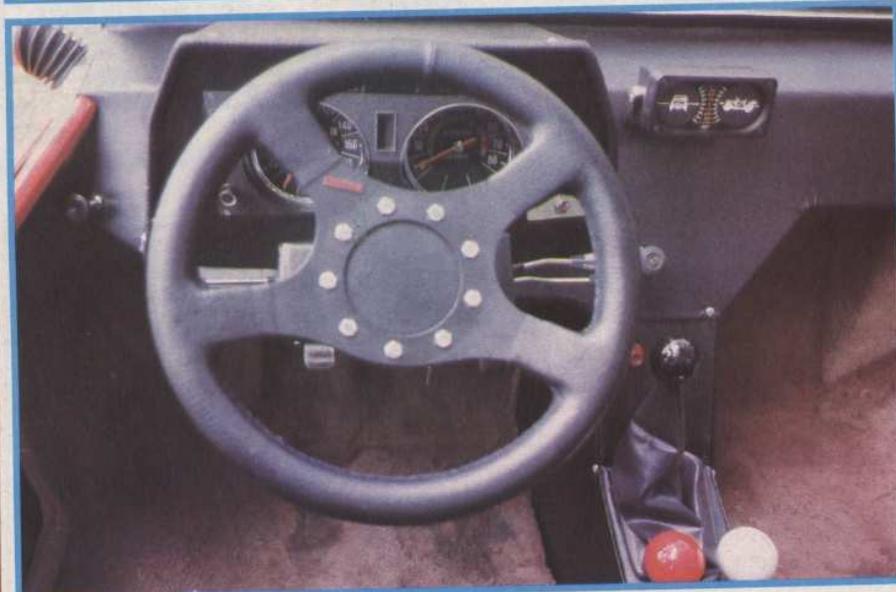
par Stephan Roux

Marc Voisin L'amour du 4 x 4

Si le nom de Voisin a été associé à une époque à la construction d'aéroplanes et d'automobiles, avec l'illustre aviateur Gabriel Voisin, son homonyme dont il est question aujourd'hui n'a vraiment aucun lien de parenté avec lui, hormis cet amour invétéré de la mécanique.

Pour Marc Voisin, 51 ans, marié et père de quatre enfants, tout a débuté ou presque par la compétition moto (1956) qui cédera rapidement le pas à l'automobile : « Comme un bon nombre de pilotes, je me suis toujours contenté de rouler avec les voitures des autres et j'ai fini par craquer en décidant de réaliser mes voitures ! » Oh certes, Marc Voisin ne connaîtra pas le succès d'un Jack Brabham ou d'un Jean Rondeau sur le plan international, mais le rêve est réalisé et, avec l'arrivée de la limitation de vitesse, notre homme va brusquement changer ses objectifs : « Rouler vite sur route était désormais devenu impossible, alors j'ai pensé à tous ceux qui souhaitaient découvrir autre chose en roulant en dehors du bitume... »

« Au début, je me suis encore contenté de rouler avec des 4 x 4 de grands constructeurs, souvent chers à l'achat et rarement économiques à l'entretien. Bien entendu, je me suis attaqué de nouveau au problème de construction et c'est ainsi que j'ai monté de toutes pièces une 2 CV Citroën à quatre roues motrices. La base était simple et particulièrement économique. Sur le terrain, elle est l'une des toutes meilleures en 4 x 4 ». La suite, vous la connaissez. C'est une nouvelle aventure avec le Lynx 4 x 4 qui va demander un agrandissement des locaux, l'embauche de personnel et encore de nombreuses nuits blanches à cette petite équipe savoyarde pleine d'espoir.



Si l'aménagement intérieur risque d'évoluer, en revanche le Lynx 4 x 4 est d'ores et déjà dans sa configuration définitive. Commercialisation prévue au Salon de l'auto en octobre.

VOISIN LYNX 4X4

Décidément, le monde des 4x4 tricolores bouge et l'on s'en réjouit. Dernier en date, le Lynx, un engin tout-terrain issu directement de l'expérience des 2 CV Voisin, mais avec de nouveaux arguments de taille.

C'est en lisant attentivement le numéro d'Auto Verte d'avril 84 que Marc Voisin, en découvrant en avant-première le Poncin 4x4, a décidé de mettre les bouchées doubles pour accélérer la sortie de son nouvel engin tout-terrain : « C'est vrai, nous avions prévu de le présenter au Salon de Paris en octobre, mais en sachant que Poncin allait sortir un véhicule très proche du notre, nous avons décidé de le présenter plus tôt. »

Mais Marc Voisin est affirmatif, sur le plan commercial, lui et Poncin ne rentrent pas en concurrence directe : « Même avec des véhicules très proches, nous ne travaillons pas dans la même direction et de surcroît je ne possède pas les mêmes ambitions. »

Son objectif, Marc Voisin y tient particulièrement et pour rien au monde il ne l'abandonnerait : « Je souhaite depuis des années pouvoir offrir aux amoureux des 4x4, mais surtout aux véritables utilisateurs, un engin fiable et peu onéreux avec des qualités tout-terrain au-dessus de la moyenne. Avec la 2 CV à quatre roues motrices, j'avais déjà atteint ce but, mais le Lynx va encore plus loin. »

L'histoire du Lynx est en réalité toute récente puisque Marc Voisin et son collaborateur et associé Jean-Luc Pontailié se sont mis au travail il y a tout juste cinq mois ! Conscients que la Deuche, avec son allure devenue anachronique, ne ralliait plus tous les suffrages, ils ont décidé d'en reprendre l'ensemble mécanique, en modernisant le dessin de carrosserie.

Aussitôt dit, aussitôt fait. Jean-Luc Pontailié s'est attaché à créer une ligne résolument moderne et surtout bien adaptée aux exigences de ce type de véhicule. Tout en éléments de tôle pliée, la carrosserie a été entièrement rivée et vissée sur le châssis multi-tubulaire. Ce principe a pour avantage de pouvoir facilement interchanger des éléments sans de grosses et coûteuses séances de carrosserie, surtout sur des engins 4x4 en proie à de fréquentes touchettes... Résolument moderne et très anguleuse, la carrosserie est plutôt réussie, sans être un modèle du genre au niveau style.

Motorisation sans surprise

A vouloir conserver un 4x4 très économique, Voisin a dû se contenter de garder le vénérable, mais incassable, flat-twin de la 2 CV en version 652 cm³ qui,

toutes voiles dehors, développe 36 chevaux à 5 500 tr/mn ! « Pour l'heure, ce moteur remplit parfaitement son rôle, au vu du faible poids qu'il doit entraîner. Actuellement, le proto du Lynx est propulsé par le quatre-cylindres emprunté à la GS qui, en 1 015 cm³ développe 56 chevaux. Ce moteur peut donc être monté sans problème, mais je pense sincèrement que le bicylindre suffit largement. »

Fiable et économique à la perfection, le moteur de la 2 CV possède effectivement un certain nombre d'atouts non négligeables, comme sa simplicité de conception et le fait qu'il soit mondialement connu, donc ne posant aucune difficulté à l'étranger en cas de soucis...

Transmission de la Deuche

On ne laisse pas tomber des solutions qui fonctionnent bien. Marc Voisin, fidèle à cet adage, a donc entièrement repris la transmission 4x4 qui équipe déjà ses 2 CV : « C'est une transmission simple qui permet de rouler en deux roues sur la route et de passer sans s'arrêter en quatre roues motrices dès que la voiture attaque une partie non revêtue. »

Etudiée puis réalisée de A à Z par Voisin, la boîte crabot est logée dans un carter tout alu à l'arrière de l'ensemble moteur-boîte. Sans même débrayer, il est donc possible, par l'intermédiaire d'un premier levier, d'entraîner le pont arrière, puis avec le second levier placé en parallèle, de craboter l'arbre intermédiaire. Ce dernier est doté de cardans transversaux à ses deux extrémités. Enfin, à l'arrière, on retrouve comme sur la 2 CV un carter alu avec le crabot à synchro qui est directement lié à un couple conique. Cette transmission longitudinale a la particularité d'être protégée des chocs par un véritable tunnel.

Pour conclure avec cette revue technique, on s'attachera aux suspensions qui, à défaut d'être nouvelles, font encore une fois preuve d'une efficacité étonnante. Avec comme obsession première de pouvoir obtenir un débattement important, Marc Voisin a repris dans ses grandes lignes le dessin de la suspension de la 2 CV, avec des bras de leviers longitudinaux actionnés par des amortisseurs installés en position horizontale ! Comparée aux Cantilever utilisés en moto, cette suspension autorise un débattement de 360 mm ; un gros atout en tout-terrain.

Avec le Lynx 4x4, Marc Voisin souhaite toucher une clientèle encore plus étendue que celle des 2 CV 4x4 qui était principalement composée de professions libérales comme des toubibs : « Un bon nombre de clients hésitaient, non pas pour les performances et les aptitudes du véhicule, mais pour sa ligne... » Avec le Lynx, ce souci est désormais oublié alors que de leur côté les performances sont en net progrès. Avec une vitesse maxi de l'ordre de 130 km/h, le Lynx tout-terrain est devenu un engin féroce ! Pouvant, selon son constructeur, démarrer en TT sur des pentes à 50 %, il est surtout capable de prendre des dévers de 70 % ! Ces chiffres mériteront naturellement d'être vérifiés lors d'un essai. Côté consommation, le Lynx est imbattable, avec un petit 10 litres aux cent en usage tout-terrain...

70 000 F dès octobre

Présenté au prochain Salon de Paris en octobre, le Lynx sera donc proposé en deux motorisations : 36 et 56 chevaux, avec possibilité de bâcher ou de tolérer l'habitacle, mais également de couvrir la caisse d'un hard-top pour ainsi lui donner une allure de break. Venant compléter la gamme 2 CV 4x4 qui poursuit sa carrière, le Lynx sera facturé 70 000 F. Côté production, Marc Voisin espère atteindre d'ici peu (douze mois) une cadence de cent véhicules par an.

Caractéristiques

Moteur en porte-à-faux avant, 652 cm³, 4 CV, 36 ch à 5 500 tr/mn, couple 42 mkg à 3 500 tr/mn.

Boîte de vitesses — pont à quatre rapports, placée derrière le moteur. Carter de crabotage fixé derrière la boîte de vitesses et permettant d'enclencher ou non l'arbre de transmission longitudinal. Pont arrière à système de crabotage permettant d'enclencher ou non l'arbre de transmission. Cardans transversaux homocinétiques avant et arrière.

Suspension du type Cantilever à bras poussés à l'avant et bras tirés à l'arrière : débattement de 360 mm.

Pneumatiques : 155 x 14 à 175 x 14.

Encombrement : longueur 3,70 m, largeur 1,51 m, hauteur 1,56 m.

Performances : vitesse maxi environ 130 km/h ; consommation sur route environ 6 l/100 ; consommation en TT environ 10 l/100 ; démarrage en côte en TT 50 % ; pente maxi 70 % ; dévers 70 % ; garde au sol 18 à 25 cm ; prix 70 000 F