

6x4 Mag Spécial Salon
82x83

ATELIER

BILLOCHON, COLLIN, ROSSIGNOL ET LES AUTRES...



Gilles Poncin, acte 1. Jacques Billochon, acte 2. Alain Rossignol, acte 3. Georges Collin, acte 4. On le voit, les recherches en matière de véhicules à 6 roues motrices amphibies, ne sont pas à proprement parler un domaine vierge. Tous ces essais aboutissent souvent à des résultats très élaborés. Votre rubrique atelier (en quatre actes par ordre de parutions), vient de s'enrichir des réalisations de Georges Collin, ingénieur des Arts et Métiers, résidant en Côte d'Ivoire, à Abidjan plus exactement.

La conception du premier véhicule de Georges Collin remonte à 1975. S'inspirant des engins amphibies d'Outre-Atlantique, il entame sa construction l'année suivante. A la différence des 6x6 que nous vous avons précédemment présentés, notre ingénieur s'est attaché à doter son 6x6 d'une suspension à 6 roues indépen-

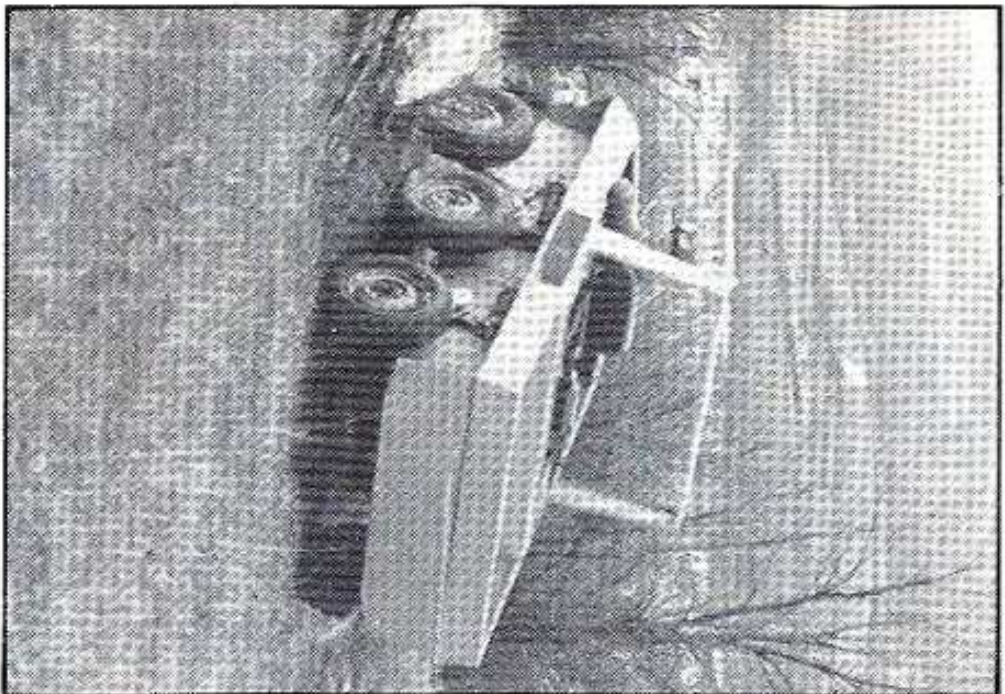
dantes, alors que les 6 ou 8 roues motrices à conduite par ripage comptent sur les pneus spéciaux à basse pression pour remplir ce rôle. Le principe des petites roues fixées rigidement au châssis, entraîne une faible garde au sol et une perte d'adhérence des roues motrices lors des franchissements importants (troncs d'arbre, rochers). A l'inverse, l'adoption d'une suspension à 6 roues indépendantes porte la garde au sol à 30 centimètres sur toute la largeur du véhicule, qui présente un plancher plat. Les roues, dotées d'une forte suspension, débattent sur 30 cm. Par ailleurs, cette suspension bénéficie d'un brevet maison. Ce système, baptisé « auto-amortissable », s'assouplit de manière croissante, lorsque le terrain devient de plus en plus accidenté, maintenant en permanence les roues avec le sol et garantissant un confort relatif aux personnes transportées.

Trois versions furent successivement essayées sur la base du premier véhicule, avec des variantes de moteurs et de transmissions, autour du robuste châssis mécano-soudé habillé par une carrosserie amphibie; la propulsion de l'ensemble étant assurée par 2 hélices entraînées par les roues arrière.

La première version du véhicule de Georges Collin héritait d'un moteur de Renault 4 avec un inverseur à disques permettant d'obtenir instantanément le passage marche avant-marche arrière, et un variateur de vitesses Daf (Variomatic) modifié, afin de le commander manuellement. La seconde version fit intervenir un montage dont on connaît l'importance dans le domaine automobile, puisqu'un ensemble moteur-boîte Peugeot 204 prit place transversalement au centre du véhicule, assurant une stabilité optimale au 6x6. Le radiateur d'origine fut remplacé par un ventilateur électrique placé sur le côté. Lors d'un essai effectué avec le service des Mines, le 6x6 a atteint 55 km/h sur route, alors que la vitesse maxi théorique était de 60 km/h. Songeant à une utilisation plus professionnelle de son engin, Georges Collin modifia la transmission secondaire de la première version, la troisième, sans en changer la motorisation. Abaissant la vitesse maxi à 27 km/h, il entra dans la classification du matériel de Travaux Publics et agricoles. C'est dans cette version que le véhicule fut présenté à la Foire de Macon, en 1979, et à Grenoble en 1980, lors du 4^e Salon de l'Aménage-

35 300 F TTC
5,4 l/100

AUTOMOBILES DALLAS
4, rue de Longchamp, 92200 NEUILLY-SUR-SEINE
Tél. : (1) 745.01.87



ment en Montagne. Pour cette réalisation, Georges Collin obtint le 2^e prix du concours d'innovation.

Dans l'optique d'une éventuelle commercialisation, et avec la savante complicité de certains spécialistes de l'école d'ingénieurs Arts et Métiers de Clunys, Georges Collin a fait construire, sur le même principe, un 6 x 6 à cabine avancée, doté d'une plateforme de chargement arrière, la motorisation revenant à un moteur diesel, la transmission provenant d'une boîte Renault. Cette ultime version a subi ses premiers essais à la fin de l'année dernière.

Lorsqu'un bricoleur de génie (ou, à plus forte raison, un ingénieur) conçoit et élabore un matériel offrant de réelles capacités de travail, il est normal de penser que l'engin qu'il a conçu n'est pas fait pour moisir au fond d'un garage. Il y a un peu plus d'un an, certains auraient pu croire que ces véhi-

Moteur :

Peugeot 53 ch DIN.

Pneus :

Voiture : 155 x 12; agricole : 6 x 12; basse-pression

Poids et dimensions :

Poids : 800 kg. Longueur : 2,85 m. Largeur : 1,60 m. Voie AV et AR : 1,42 m. Hauteur avec arc-en-ciel : 1,60 m. Hauteur de caisse : 0,90 m. Garde au sol : 0,30 m. Coffre arrière : 420 dm³ ou 2 passagers.

Freins :

A disques à double étrier, frein de parking.

Options :

Capotage toile.

Adresse constructeur :

Georges Collin. Bel Air, 71250 Clunys.

Tél. : (85) 59.09.12.

ou 85 79 23 25

cules ne pouvaient être autre chose que des jouets de luxe. Gilles Poncin est en train de démontrer la viabilité des 6 x 6, en ayant prouvé l'existence d'un marché et en développant son propre