

VOYAGE

Macédoine,
la Grèce méconnue

REPÈRES

10 (bonnes) raisons
de passer au fourgon

GUIDE

Quel aménagement
pour les familles ?

VAN

évasion



Le nouvel HYMERCAR Free "Blue Evolution"

Pourquoi choisir entre
allure et caractère ?

FEEL FREE!





En couverture : Clémence & Thomas, les nomades 2.0.
© WeVan/Roammates

TENDANCES

- 6** Clémence & Thomas, les nomades 2.0
- 12** Macédoine : la Grèce méconnue
- 18** James Cook, la légende signée Westfalia
- 25** Van & Sport, une alliance naturelle
- 32** Shopping : Toujours préparé pour l'aventure
- 34** Agenda : Mon été en fourgon

REPÈRES

- 38** L'essentiel de la saison
- 41** Quel porteur pour mon fourgon ?
- 50** 10 (bonnes) raisons de passer au fourgon
- 56** Les vans maxi-confort, ils ont « tout compris »
- 64** Quel aménagement pour les familles ?
- 72** Les compacts, quatre solutions en 5,41 m
- 78** Fourgons 4x4 : aucun terrain ne leur fait peur

ÉDITORIAL LA RÉDACTION DE VAN ÉVASION

À fond le van !

En quelques années, vans et fourgons aménagés sont parvenus à s'imposer sur le marché du camping-car, car plus discrets et plus maniables, plus économes et moins chers. À ceux qui pensent qu'il s'agit d'une mode passagère, nous pouvons dire qu'ils se trompent. Les ressorts du succès sont beaucoup plus profonds qu'il n'y paraît.

L'offre, désormais immense, permet à chacun de trouver le véhicule qui lui ressemble. Un véhicule avec lequel il est facile de s'évader le temps d'un week-end, ou durant quelques semaines, quelques mois, voire plusieurs années.

On ne compte plus le nombre de blogueurs, YouTubers et autres internautes qui se sont mis à la pratique du camping-car par le fourgon aménagé pour partir à l'autre bout du monde. Tous partagent la passion commune du voyage itinérant, de la *slow life*, celle consistant à prendre son temps, à retrouver le goût des petits plaisirs de la vie. Vous savez, cette première gorgée de bière après une journée sous le soleil.

Le van, ce n'est pas seulement un véhicule, c'est d'abord et avant tout un état d'esprit, une philosophie, un art de vivre. Il nous rapproche de la nature. C'est très précisément cette vision des choses que nous voulons défendre et partager avec vous au travers de ce premier numéro de *Van Évasion*.

Fruit du travail d'une équipe engagée et expérimentée, ce nouveau magazine 100 % gratuit se veut le reflet d'un monde en mouvement, libéré des archaïsmes et des donneurs de leçons.

Place aux rêves, aux voyages et à l'évasion.

VAN ÉVASION #1

VAN ÉVASION EST RÉALISÉ PAR CAMPING-CAR MAGAZINE & FOURGONLESITE



Édité par **Édicamp et Yogi Éditions** | Édicamp – 5, avenue de la République – 75011 Paris | Yogi Éditions – 75 rue Richelieu – 75002 Paris
www.camping-car.com | www.fourgonlesite.com | **Directeur de la publication** Hugues Pajotin | **Rédacteurs en chef** Benoît Branchu et Jean-Michel Galès
Rédacteurs Philippe Billon, Jean-Marc Boudot, Ségolène Crespin, Benoît Di Benedetto, Clément Mellin, Nathalie Perrin, Régis Saubin | **Publicité** Cathy Lugassy, Benjamin Gourdeau | **Chef de fabrication** Bénédicte Larue | **Coordination éditoriale** Nathalie Perrin | **Direction artistique** Patrice Renard



Dépôt légal : en cours. ISSN : en cours
Imprimé par Sib Imprimerie, ZI de la Liâne,
62200 Boulogne-sur-Mer

CRÉDITS PHOTO. La plupart des photos nous ont été fournies par les constructeurs. Leurs droits sont réservés. pp.5 et 26-27 : Amélie Rousselet/Betsy Kielpinski, pp.6-11 : WeVan/Roammates, pp.12-13 : Istockphoto/StefanSorean, p.14 à 16 : Thinkstock (p. 14, PetarPaunchev, p.15 : Blade_kostas, p.16 : bortnikau), p.25 : Tobias Ilsanker, p.28 : Sébastien Brosseau/Yoann Lebert, p.30 : Erik Pütsep/Tobias Ilsanker, p.34 : Clément Hudry, p.35 : FFS/Guillaume Arieta/Bastien Duval p.50 : WeVan/Elsa&Bertrand, p.54 : Campinambulle, p.55 : Campervans Montblanc.

MASTER VAN XS



SÉRIE LIMITÉE

SURÉQUIPÉE

STORE AUVENT + PORTE-VÉLO
+ PANNEAU SOLAIRE

FINITION DARK SÉRIE

Motorisation 145 ch
Mobilier Dark exclusif
Pack Multimédia
Peinture métallisée gris aluminium
Moustiquaire de porte

44 190€

FINITION CLASSIQUE

3^e couchage de série
Moustiquaire de porte
Large gamme d'équipements
Peinture métallisée en option

À partir de
41 990€



Font Vendôme

Concentrés de loisirs

Pour les 40 ans de Font Vendôme, Master Van XS, le van chouchou des camping-caristes, est en vedette pour ce printemps. Toujours plus de confort, de fonctionnalité, et un maximum d'équipements dans un format compact et maniable, voilà l'esprit Master Van XS Série Spéciale Anniversaire.

Rendez-vous vite chez votre concessionnaire pour découvrir le petit surdoué de la gamme Font Vendôme !



N°1 DES FABRICANTS DE VANS AMÉNAGÉS EN FRANCE

www.font-vendome.fr





VAN *évasion*
TENDANCES

Clémence & Thomas, les nomades 2.0

BB – Convaincus que le bonheur n'était pas au bout de la route mais sur la route, Clémence et Thomas ont tout planté, appartement et CDI, pour vivre à temps plein en fourgon aménagé. Au printemps, ils publient un premier guide de voyage en van en Norvège.



*Clémence et Thomas, sans oublier
le chat Nel qui n'est jamais très loin, ont
largué les amarres de la vie sédentaire.*

La haute silhouette du Volkswagen LT balance sur les routes imparfaites du désert des Bardenas, en Espagne, où Thomas et Clémence rencontrent d'autres *vanlifers* du collectif « Nouveaux Nomades ». Après un automne studieux passé en France, consacré à la rédaction de leur guide sur la Norvège, le jeune couple retrouve son vieux fourgon 4x4, le *Lieutenant*, dont le ronronnement souffreteux du moteur couvre la radio... au grand regret de Clémence !

Leur fourgon, Clémence et Thomas l'ont aménagé eux-mêmes en 2017. « Notre priorité, c'était de trouver un véhicule assez haut dans lequel nous pourrions nous tenir debout sans difficulté. »

Une exigence imposée par la carrure de Thomas, ancien joueur de rugby.

Avec un budget serré, le couple fait l'acquisition d'un vieux Volkswagen LT 40 de 1992, dont le compteur affiche alors 200 000 km. Il a fallu remettre en état la mécanique et le convertir en véhicule à vivre. Plus de six mois auront été nécessaires. Le confort reste sommaire. « On a juste des toilettes sèches, pas d'eau, ni de grosses réserves de gaz ; seulement une petite bouteille pour le réchaud. Une banquette convertible sert de lit. » La seule concession faite au progrès, c'est le forfait internet mobile. Le van aménagé, Clémence et Thomas n'y sont venus que tardivement, contrairement à d'autres *vanlifers* plus jeunes. »



Le confort du Lieutenant, leur fourgon aménagé, reste très sommaire. Le besoin d'un retour à l'essentiel guidait leurs pas.



“
Ce changement de vie sonne comme une libération.
”

Au départ, leur projet c'était de partir vivre et travailler à l'étranger. Mais à l'automne 2016, un voyage itinérant au Canada les pousse dans une autre direction. « Nous avons loué un grand break

et jeté un matelas à l'arrière pour traverser l'ouest du pays, de Vancouver à Calgary. Cette expérience a changé notre façon de voyager, de vivre. C'est à partir de là que l'idée d'une vie nomade a commencé à germer, avant de devenir réalité. »

À leur retour, les deux jeunes n'hésitent pas à tout plaquer, l'appartement et un job en CDI pour elle. « Engagés dans un travail qui ne nous laissait que peu de temps, nous n'étions pas forcément heureux. On avait envie d'autre chose, de voyages, de rencontres, d'un retour à l'essentiel. » Ce changement de vie

sonne comme une libération. Leur entourage ne s'y oppose pas. Au contraire, il les encourage et les accompagne.

Très vite, leurs déambulations au volant du *Lieutenant* les conduisent un peu partout en Europe: Suisse, Italie, Autriche, Slovénie. Rien ne les arrête et ne les décourage, pas même les jours de pluie, la promiscuité, le froid, l'éloignement de la famille et les ennuis mécaniques qui plombent le moral et leur donnent parfois de grosses frayeurs. Comme ce jour où les freins lâchent dans la descente vers la Suisse... La vie en van n'est pas de tout repos.

Nouveaux Nomades

Clémence et Thomas travaillent dans leur fourgon, lui comme traducteur/rédacteur, elle comme graphiste et architecte d'intérieur. Ils se définissent comme « des nomades 2.0 ».

Nouveaux Camper Vans Kosmo. La Dolce Vita pour tous (les jours). À partir de 39.390 €.



Les nouveaux Kosmo 5.4 et 6.0 incarnent admirablement le charme à l'italienne. Mélange subtil de chic et de savoir-faire, ces nouveaux Camper Vans vous feront voyager au quotidien avec classe et élégance. Plus d'informations sur www.laika.it/fr

Photo Pirelli



LAIKA France

Rendez-vous dès maintenant sur la nouvelle
page Facebook LAIKA France !



LAIKA
ENJOY THE DOLCE VITA



Toutes ces activités et leurs économies couvrent leurs dépenses; les postes les plus importants étant l'essence et l'indispensable forfait internet. Il y a aussi les réseaux sociaux. Clémence a créé le collectif «Nouveaux Nomades» sur Instagram pour répondre aux nombreuses questions que soulève ce mode de vie. «Il regroupe une dizaine d'équipages, parmi lesquels beaucoup de *fulltimers*. La diversité des expériences et des points de vue participe à la richesse de cette plateforme d'échanges.»

Cap au nord

De passage au Danemark, Clémence et Thomas apprennent leur sélection à la deuxième saison de «Drive your adventure», organisée par l'agence de location WeVan, avec la participation de Mercedes-Benz France. Retenus parmi sept cents autres équipages, ils décrochent le sésame et partent deux mois en Norvège au volant d'un rutilant van Mercedes Marco Polo. Cette expérience les éloigne du *Lieutenant*. Ils goûtent dans le même temps au confort moderne d'un véhicule tout équipé avec la climatisation et la radio... Le luxe!

Les frais de déplacement étant pris en charge par l'organisateur (re-luxe), les deux *vanlifers* consacrent tout leur temps à l'exploration de la Norvège et publient leurs aventures sur les réseaux sociaux et le site driveyouradventure.com.

La Norvège est une destination typiquement *vanlife*. «Il est possible de bivouaquer en toute liberté sans difficulté. Ce

droit d'accès à la nature, *allemannsretten*, littéralement "le droit de tous", est inscrit dans la loi depuis 1957. La seule réserve, c'est de s'écarter des habitations, à 150 m au moins.»

Le retour à la sédentarité, ils n'y pensent pas pour l'instant. «On n'a pas étanché notre soif de voyages et de découvertes. Rien n'est arrêté.»





La Norvège en van : suivez le guide

La première édition de « Drive Your Adventure » avait conduit un équipage, Bertrand et Elsa, sur les routes de vingt-quatre pays en Europe en seulement six mois... Ce périple mené au pas de charge a donné lieu à la publication d'un livre à succès aux Editions La Martinière en avril 2017. Il en sera de même pour Clémence et Thomas qui ont travaillé tout l'automne à la rédaction d'un guide de voyage en van en Norvège. Développé en co-édition entre l'agence de location WeVan et les éditions Apogée, ce guide de voyage sort mi-mars, au sein d'une toute nouvelle collection *Drive your adventure*.



VOYAGE



Macédoine : la Grèce méconnue

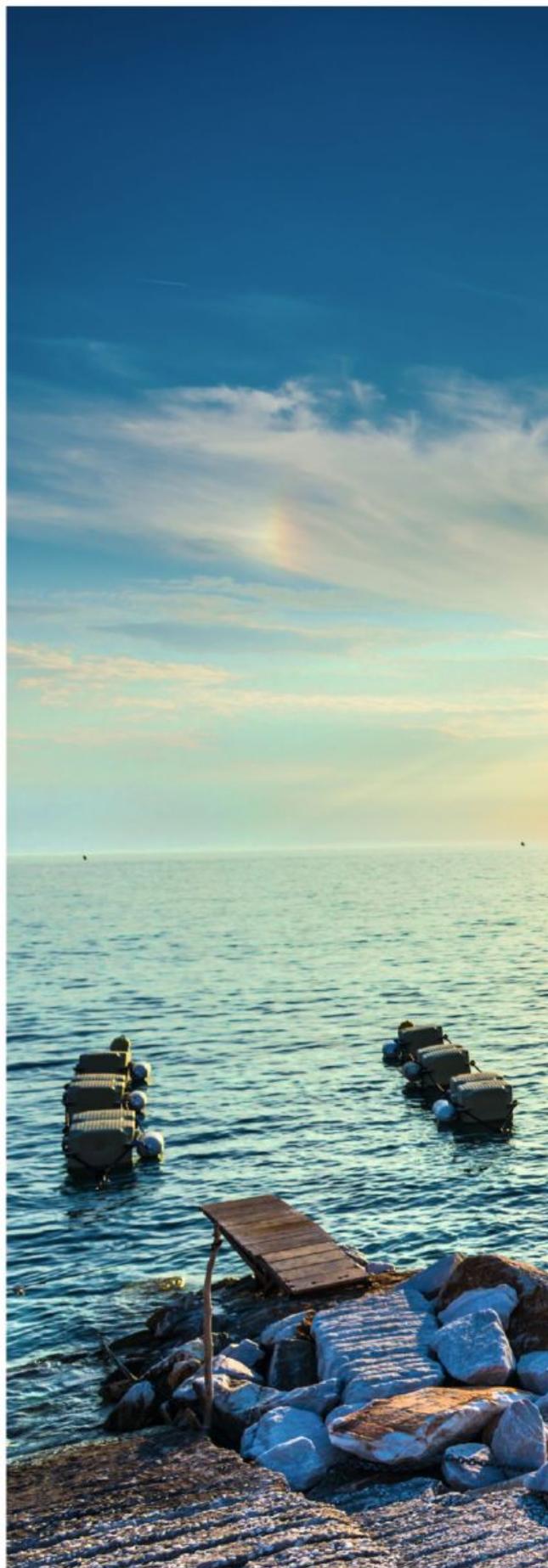
JMB – La région grecque de Macédoine se prête volontiers à une excursion en fourgon aménagé. Notre itinéraire nous fait découvrir les sites légendaires bâtis au temps d'Alexandre le Grand et les plages idylliques baignées par la Grande Bleue.

Après quelques formalités au poste frontière gréco-macédonien de Dojran, nous arrivons en région Macédoine. La route étroite et bordée de maquis nous mène à Serrès. Les rares individus que nous croisons sont des tortues qui traversent sans se préoccuper de notre présence. Au beau milieu de ce décor semi-désertique, apparaît le lac Kerkini qui s'étend à perte de vue.

Quelques pélicans pêchent, des cormorans passent au-dessus de nous. « Au printemps et en automne, le site constitue une étape pour les oiseaux migrateurs » nous explique Elias, un ornithologue du coin.

Phillipi, incontournable site antique

Impossible de passer en Macédoine sans visiter le site de Philippi. Ce beau théâtre grec a connu plusieurs épisodes au cours de l'Histoire. Les Romains s'en étaient emparés pour le transformer en arène où combattaient les gladiateurs. L'apôtre Paul tenta d'y imposer le christianisme par ses prêches. Les Byzantins en firent une de leur étape caravanière. Après la plage de culture, direction celle de sable fin de Paralia Agiasmatos. La discrétion de notre fourgon nous permet de stationner à





Le site de Philippi est inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco. Tous les ans en été, il accueille un festival d'art dramatique.



Bivouacs & services

Il est souvent possible de stationner en bord de mer. La carte Nakas permet de trouver des bivouacs sympas. Les parkings des villages sont accessibles. Les pleins d'eau se font dans les fontaines des villages. Pour les vidanges, il faut se rendre dans les campings (entre 25 et 30 €).

l'abri de pins parasols avec, pour seules voisines, quelques cabanes de pêcheurs. L'endroit est tout simplement idyllique pour passer la nuit.

Sur l'île verte de Thassos

Le lendemain, nous décidons de partir à la découverte de l'île de Thassos, aux eaux émeraude. Trente minutes de traversée en ferry à partir de Kéramoti suffisent pour accéder à cette île. Nous arrivons à Panagia. Au centre du village, de jolies fontaines glougloutent sur la place de l'église bleu pastel. Les anciens sirotent le café au *kafeneion* local pendant que les restaurateurs préparent moussaka et svoulaki. Après un bon déjeuner, on entame une

randonnée en direction du lagon de Giola. Il s'agit là d'une piscine d'eau de mer naturelle creusée dans les rochers par l'érosion. Des jeunes y font des plongeurs spectaculaires. Nous finissons notre tour de Thassos en empruntant la côte ouest, où nous sommes éblouis par la beauté des panoramas sur la Grande Bleue.

De Kavala à la Chalcidique

De retour sur le continent, nous bifurquons vers Kavala, connue pour son aqueduc urbain. Pour admirer l'ouvrage, il faut monter en haut de la citadelle ottomane qui domine la ville. On file ensuite sur la Chalcidique, connue pour ses trois presqu'îles. En longeant



La vieille ville de Kavala est pleine de charme. Depuis le château, tout en haut, la vue est incroyable.

le golfe d'Orfanu, nous passons devant la statue monumentale et parfaitement conservée du lion d'Amphipolis. Elle fut exhumée en 1912 par des soldats qui creusaient une tranchée durant la guerre des Balkans. On peut même passer la nuit sur le parking ombragé qui se trouve au pied de la statue.

Trois presqu'îles... différentes

C'est assez surprenant, surtout à notre époque, mais sur les trois presqu'îles de la Chalcidique, celle d'Agios Oros est interdite aux femmes. Les moines orthodoxes qui l'occupent refusent l'accès aux dames et exigent moult documents administratifs aux hommes. Nous

passons donc notre chemin, préférant nous rendre sur Sithonia.

Cette péninsule est bordée de merveilleuses criques baignées par une eau cristalline invitant à la baignade. Porto Koufo est notre coup de cœur. À son extrémité, une anse superbe se dévoile. Nous pouvons stationner à deux mètres du rivage et nous endormir, le soir venu, bercés par le son des vagues. Au petit matin, la baignade au milieu des poissons est un vrai régal.

L'Orient et l'Occident se mêlent

Thessalonique n'attire pas les foules. La deuxième ville de Grèce vaut pourtant le détour. Une fois notre fourgon



Routes

Les grands axes sont en bon état. Le réseau secondaire est parfois détérioré et ses bas-côtés envahis par la végétation, ce qui oblige à réduire sa vitesse, voire à éviter de rouler la nuit. Attention aussi à la conduite des automobilistes grecs. Comptez 1,30 € pour un litre de gasoil.



rappellent la coupole de Sainte-Sophie d'Istanbul. Le musée archéologique qui retrace l'âge d'or de la Macédoine est aussi incontournable.

Le plein de bonnes surprises !

Pour échapper aux grosses chaleurs, nous faisons un détour par Nymphaïo, commune de montagne à 1350 m d'altitude. La route en bon état grimpe sec mais l'arrivée dans ce village tout en pierre vous récompensera. Fraîcheur garantie ! À partir du vaste parking, à l'entrée du village, les activités ne manquent pas : passage des troupeaux, randonnées pédestres, visite aux ours recueillis par l'association Arcturos...

Notre voyage se termine aux lacs Prespa où l'on se délecte encore du spectacle des pélicans voguant sur les eaux du port de Microlimni. À Psarades, sur le Mégali Prespa, le plus grand des lacs, des sentiers bien balisés permettent de s'immerger dans le maquis à la recherche de minuscules ermitages. Et la friture du lac cuisinée dans les tavernes locales, accompagnée d'un petit verre de blanc du cru, vous laissera un petit goût de « On reviendra » ! ■



Cartes

- Carte Michelin Grèce n° 737
- Carte Nakas Cartography Macedonia (indispensable !)

stationné, on peut tout faire à pied. Sur les marchés Médiano et Kapani, les bouchers débitent encore la viande sur d'énormes billots en bois et les poissonniers attirent le chaland avec leurs cordes vocales.

Le hammam Bey, bien que reconverti en salle d'exposition, a su conserver le charme de ses salles de bain d'origines ottomanes. La Rotonde, une église du IV^e siècle, est un monument unique. Transformée en mosquée, elle est décorée de mosaïques sur fond d'or qui

Deuxième plus grande ville de Grèce, Thessalonique mérite le détour pour son patrimoine architectural, culturel et culinaire.



carado



WOW!

LE VLOW!

Qualité, fiabilité et sérénité dès 41.450€

Trouvez votre concessionnaire sur www.carado.de/fr



TENDANCES

VINTAGE



Séquence nostalgie ! Le look vintage du James Cook nous projette instantanément dans les années soixante-dix.



James Cook, la légende signée Westfalia

RS – Le nom du navigateur James Cook est associé à celui d'un fourgon aménagé iconique, développé sur Mercedes. Conçu par Westfalia en 1978, puis reconduit au fil des évolutions du Sprinter, ce grand modèle intègre d'emblée une salle d'eau, qui lui vaut une belle notoriété. Le James Cook va alors ouvrir la voie à une nouvelle génération de fourgons modernes.

C'est en 1976 que le bureau d'études Westfalia réalise les premières esquisses d'un fourgon au toit surélevé et à l'aménagement révolutionnaire. Après des années de collaboration avec Volkswagen et le Combi, Westfalia se tourne vers une nouvelle base Mercedes-Benz. Le Combi va dès lors se faire doubler par une nouvelle génération de fourgons au niveau de confort et de sécurité supérieurs. Le James Cook marque le basculement des années hippies vers les années quatre-vingts, et l'entrée dans l'ère moderne des fourgons tôlés aménagés en camping-cars.

Westfalia présente le James Cook en 1977, greffé sur le tout nouveau Mercedes TN/T1 et proposé dès son lancement en version 4 cylindres Diesel 65 ch ou essence 85 ch. Ce qui le caractérise au premier coup d'œil, c'est son toit surélevé qui culmine à 3,10 m, autorisant une hauteur intérieure de 2,20 m. Avec son habitabilité à toute épreuve, le James Cook, long de 5,24 m, devient le compagnon favori des grands voyageurs.



Le James Cook a évolué au rythme des nouvelles versions de porteurs Mercedes, sans jamais se départir de sa spectaculaire rehausse.

À bord, l'espace de vie se révèle très spacieux. La dînette se compose d'une grande banquette longitudinale (192 cm) et de deux sièges face à face, de part et d'autre de la porte coulissante.

Westfalia annonce ainsi « cinq vraies places, de jour comme de nuit ». Pour rouler, le siège installé dos à la route peut être tourné dans le sens de la marche. La nuit, la dînette se transforme en grand couchage tandis qu'au-dessus le lit de pavillon se déploie tel un tiroir, offrant un couchage pour deux.

Le premier fourgon avec cabinet de toilette

À l'arrière, la zone des « services » est presque digne d'un camping-car : cuisine, rangements, douche et lavabo ; il ne manque que les toilettes.

La cuisine offre un espace de travail qui s'étend le long de la paroi latérale, bien aéré grâce à la proximité de la porte arrière. En face, la salle d'eau en angle adopte une structure monocoque qui lui assure une parfaite



étanchéité (il en va de même pour le toit). À l'époque, Westfalia est le seul aménageur en Europe à pratiquer le crash-test ; épreuve passée avec succès par le James Cook. Ses équipements et sa robustesse vont faire sa réputation. L'implantation évolue en 1986. Le bloc-cuisine s'adosse au panneau arrière (la porte est supprimée au profit d'une baie pour conserver de la visibilité vers l'arrière) et se dote d'un retour en L composé de placards bas. Une penderie est

également ajoutée en avant du cabinet de toilette. La dînette consiste désormais dans deux banquettes latérales qui se font face et la déco intérieure associe ambiance claire et velours gris des banquettes.

Par la suite, le James Cook II (1996-2006) est développé sur la nouvelle plateforme Mercedes Sprinter 312D, aux dimensions supérieures (L5,58 x h3,15 m). Dans un premier temps, le profil du toit, qui s'avance de manière

TV
22 POUCES



STORE
EXTÉRIEUR



TOIT ET SOUBASSEMENT
PE-HD POLYESTER



ANTENNE SATELLITE
AUTOMATIQUE



NAVIGATION
GPS



CAMERA DE
RECU ((-))



RAILS
COULISSANTS
SUPPORT
BOUTEILLES
DE GAZ



GRAND
FRIGO
140 Litres



JANTES ALU
16 POUCES



NOUVEAUTÉ

ÉQUIPEMENTS
DE SÉRIE

À PARTIR DE
54.650 €
Prix TTC

LE NOUVEAU HOBBY VAN OPTIMA ONTOUR ÉDITION

AUSSI **COMPACT** QU'UN FOURGON VAN
AUSSI **SPACIEUX** QU'UN PROFILÉ



2,16 m. de large
6,77 m. de long

VENEZ LE DÉCOUVRIR
& **RÉSERVER UN ESSAI**

HOBBYCAMPINGCAR



ISOLATION
PREMIUM



WWW.HOBBY-CAMPING-CAR.FR

Hobby
CONÇU POUR LA VIE



À l'image de ce modèle de 2003 au design avant-gardiste, le James Cook a largement influencé l'ère moderne des fourgons aménagés tout confort.



La dernière version du James Cook, ou l'art consommé de l'aménagement signé Westfalia; combinaison parfaite entre la forme et la fonction.

proéminente au-dessus du pare-brise, surprend les puristes. Mais les performances du Sprinter, la nouvelle implantation comme la qualité de construction irréprochable vont perpétuer le mythe. Le JC II ne conserve qu'une seule banquette en dinette, face à la route. Le nouveau toit s'équipe de baies latérales. Le changement majeur intervient à l'arrière, avec un cabinet de toilette sur toute la largeur (intégrant un W.-C. à cassette) tandis que la cuisine en L vient prendre appui sur le dossier de la banquette.

Et de quatre !

En 2004, le James Cook part à la conquête des États-Unis, sous l'appellation Dodge Sprinter Westfalia. Il y sera distribué par le constructeur des mythiques caravanes Airstream.

La troisième génération (2006–2012) profite d'une nouvelle version du Sprinter pour revenir au plan d'origine.

L'accès se fait à nouveau par les portes arrière. De part à d'autre d'un couloir, le cabinet de toilette et le bloc-cuisine longitudinal se font face. De moins en moins compact (L 5,91 x h 3,20 m), le JC III offre un niveau de confort et d'équipement très haut de gamme.

En 2012, deux ans après avoir racheté Westfalia, le groupe Rapido met fin à la production du James Cook. Pourtant, à l'heure où Volkswagen lance le Grand California, l'aménageur ne souhaite pas laisser l'héritage de son modèle mythique aux mains de ses concurrents. La marque travaille ainsi à un nouveau James Cook. Car, c'est bien connu, les légendes ne meurent jamais... ■



Retour du James Cook en 2019

L'histoire intime qui lie le James Cook au Mercedes-Benz n'est pas prête de s'arrêter. Avec l'arrivée du nouveau Mercedes Sprinter, Westfalia prépare un James Cook remis au goût du jour, qui devrait être présenté au salon de Düsseldorf en septembre 2019.

Les premières indiscretions révèlent que plusieurs solutions de toit seront proposées, dont une rehausse polyester double peau. Également au programme, un slide-out, une extension de carrosserie électrique permettant de déployer un très grand lit à l'arrière.



TOUJOURS PARTANT TOUJOURS PILOTE



VANS.PILOTE.FR



La vie est un saut dans l'inconnu. Chaque jour est une surprise, pour qui veut la saisir. Depuis 1962, Pilote vit intensément cette aventure à vos côtés.

Toujours soucieux de votre confort, les Vans Pilote sont conçus pour partir à tout moment de l'année. Certifié Class 3, l'isolation et le circuit de chauffage TRUMA ne vous feront pas défaut. **Toujours innovant**, Pilote a créé un panneau de commande digital Xperience pour gérer l'autonomie de votre véhicule.

Maintenant, c'est à vous de décider où vous voulez aller et ce que vous voulez vivre. Nous sommes prêts. Et vous ?

PILOTE

Klubber

IMPROVISEZ À VOLONTÉ !



CHOISISSEZ VOTRE VÉHICULE PARMI LES TROIS CI-DESSOUS

Les vans aménagés Klubber se déclinent en 3 versions :
Peugeot Expert | Renault Trafic | Volkswagen T6

RETROUVEZ LA GAMME KLUBBER LORS D'UN WEEK-END EXCEPTIONNEL !

> **SALON DU VÉHICULE D'AVENTURE**
9, 20 & 21 AVRIL 2019
Grissauland | 44 650 Corcoué-sur-Logne

> **CAMPER VAN WEEK-END**
20 & 21 AVRIL 2019
Domaine de l'étang | 49 320 Brissac Quincé

Découvrez les détails sur :

www.klubber.fr



Van & Sport, une alliance naturelle

CM – Qu'ils soient professionnels ou amateurs, les sportifs sont nombreux à plébisciter l'usage d'un van dans le cadre de leur pratique. Souvent sur les routes, aux quatre coins de la France ou du monde, il leur permet de se sentir partout chez eux et de transporter tout le (volumineux) matériel dont ils ont besoin.

La vie en van, c'est à la fois la liberté (pour se déplacer), l'autonomie (pour dormir, se nourrir ou se laver) et des fonctionnalités en tout genre (pour se chauffer, s'éclairer ou ranger ses affaires). Le van favorise aussi les rencontres et la découverte de petits coins de paradis en pleine nature. Autant d'atouts qui en font un partenaire idéal pour les mordus de VTT, surf, randonnée, planche à voile, ski, course à pied ou moto.

Selon les usages, en solo ou en famille, en compétition ou pour les loisirs, aux beaux jours ou toute l'année, le choix

du van aura toute son importance. Dans tous les cas, les sportifs accordent une place primordiale aux rangements nécessaires pour leur matériel (soute, coffre de toit, porte-vélos...). Et pour les voyages longue durée, l'habitabilité tout comme l'isolation doivent aussi être regardées de près.

Les trois portraits qui suivent vous donnent un aperçu des possibilités qu'offre le van dans le cadre d'une pratique sportive outdoor. Des histoires qui donnent aussi à voir la relation étroite qu'entretiennent ces sportifs avec la nature qui les entoure.



À la recherche des meilleurs spots d'escalade

Amélie Rousselet, grimpeuse trentenaire amoureuse de nature, a réalisé en 2015 un incroyable road trip en Combi T1 avec son amie Betsy Kielpinski et sa chienne Gaïa. Un périple de près de 10 000 km qui a mené ces bien-nommées « Demoiselles Aventurières » de la Savoie jusqu'au nord du cercle polaire arctique, en Norvège, à la découverte de voies d'escalade vertigineuses...



Le charme opère à chaque fois. Au volant de son Combi VW, Amélie reçoit toujours le même accueil. « La rencontre avec les gens n'est pas la même qu'avec un van moderne, note-t-elle. Avec le Combi, ils nous saluent, prennent des photos, s'arrêtent pour discuter et admirer. Cela les fait aussi souvent rêver », relate-t-elle.

Son Combi – un T1 originel de 1964 avec pare-brise « Split » en deux parties –, elle le dénicha en 2010 sur Internet via une petite annonce.

Ses yeux brillent lorsqu'elle en parle. « Le T1 a quand même plus d'allure que ses successeurs, attaque-t-elle, tout sourire. Le mien, je l'ai acheté à un mécano qui l'avait trouvé dans un champs, tout rouillé. Il l'a retapé entièrement avec des pièces récupérées de Porsche, Cox et Combi », détaille-t-elle. La carrosserie, anciennement noir mat, se voit repeinte en orange « California ». L'intérieur est également partiellement réaménagé. Le van est prêt pour l'aventure.

Talons aiguilles ou chaussures de randonnée ? Les Demoiselles Aventurières ont les deux dans leurs bagages.





De la Savoie aux îles Lofoten

Après un premier périple en Italie, Amélie se lance un autre challenge: un road trip jusqu'au cercle polaire. Un défi pour allier passions et soif de nouveaux horizons.

« Avec Betsy, nous voulions découvrir les falaises des îles Lofoten, un terrain de jeu idéal avec plus de trois cents grandes voies d'escalade », rembobine Amélie.

Elles roulent cent vingt heures, traversent six pays et dorment soixante-neuf nuits dans le Combi. À l'arrivée, des souvenirs inoubliables plein la tête. L'un des temps forts du voyage: « la légendaire voie Presten, qui culmine à 680 m d'altitude

et offre une vue imprenable sur le fjord », se remémore Amélie.

Pour cette Savoyarde, aujourd'hui monitrice d'escalade, barouder en Combi implique des contraintes mais surtout un certain état d'esprit. « Il faut se contenter de vivre avec l'essentiel. Apprendre à rouler au ralenti alors que tout le monde veut aller vite », médite-t-elle.

Le Combi nécessite aussi – les amateurs le savent – un entretien régulier. « J'ai réparé le moteur d'essuie-glace, la tringlerie de la boîte de vitesse, le pot d'échappement, énumère Amélie, qui reste néanmoins pleinement satisfaite de son van. Il démarre aujourd'hui au quart de tour. Le secret? Rouler avec régulièrement! »

“
Se contenter
de vivre avec
l'essentiel...
”

Retrouvez les aventures d'Amélie et Betsy sur climbersforever.com ou leur page Facebook [lesdemoisellesaventurieres](https://www.facebook.com/lesdemoisellesaventurieres).



Le van avec lequel Sébastien Brosseau part est un Hanroad Trek 4 XL sur base Renault Trafic (5,99 m).



Sur les courses qui durent parfois plusieurs jours, comme ici l'Ultra-Trail du Mont-Blanc, l'appui du van se révèle précieux.

Passion trail !

Commercial de 47 ans, Sébastien Brosseau pratique le trail – ou la course à pied en milieu naturel et sur longue distance – depuis douze ans. Grâce au partenariat entre son club de triathlon et d'athlétisme de Saint-Jean-de-Monts (85) et l'aménageur Hanroad, il profite d'un van mis à disposition pour ses compétitions.

Sébastien n'a «emprunté» le van que deux fois. Mais il en mesure déjà toute l'utilité. «En plus d'être maniable et facile à prendre en main, il a toutes les commodités, notamment d'abord. Lors des compétitions, ma femme ouvre le chemin avec et m'attend, au chaud, aux points de ravitaillement. Elle peut aussi intervenir pour m'apporter un vêtement ou des chaussures de rechange, une boisson ou de l'alimentation». Une assistance précieuse lors de ces courses qui peuvent se dérouler sur plusieurs jours. À l'instar de l'Ultra-Trail du Mont-Blanc (UTMB),

l'épreuve emblématique de la discipline, à laquelle Sébastien a participé en 2018. «C'est une course de 170 km, avec plus de 10 000 m de dénivelé positif, détaille-t-il. On a 46 h 30 pour arriver, entre le vendredi et le dimanche. Et on dort en général très peu...», sourit-il. Lui n'a dormi qu'un quart d'heure la dernière fois. Mais le jeu en valait la chandelle, avec une 602^e place décrochée sur environ 2 300 participants. Un classement que Sébastien aura l'occasion d'améliorer, toujours avec l'appui du van Hanroad, en août prochain lors de l'UTMB 2019.



Simplement partout #bienchezsoi



À bord du van City Car, on se sent partout comme à la maison. Escapade en ville, week-end prolongé ou long séjour, il s'adapte à toutes les situations avec ses dimensions compactes, sa fonctionnalité et ses nombreux rangements. Le #bienchezsoi signé Bürstner.

Plus d'informations sur : www.burstner.com

Bürstner GmbH & Co. KG, Weststrasse 33, 77694 Kehl



Un road trip entre surf, snow et VTT

Snowboardeuse pro, amatrice de surf et de VTT, Aline Bock s'est lancée en 2017 dans un grand tour d'Europe en van avec le soutien de son sponsor Sunlight.

Des vagues glaciales d'Irlande à celles plus chaudes d'Espagne, des chemins forestiers de Scandinavie aux pistes enneigées des Alpes italiennes et autrichiennes... Durant un an, cette Allemande, ancienne championne du monde de snowboard freeride en 2010, a exploré de nombreux spots de glisse et de rando du continent. Un voyage au long cours réalisé avec un van Sunlight Cliff 640 parfaitement adapté à ses activités outdoor. « Il est équipé d'un porte-vélos, d'une galerie pour les planches de surf et d'un coffre de toit très précieux pour ranger les affaires de snow, détaille Aline. Malgré ses 6,40 m, il se révèle facile à prendre en main et à garer », ajoute-t-elle.



Entre montagne l'hiver et littoral aux beaux jours, en solo ou entre amis, ce road trip a aussi donné vie à ses rêves d'aventure. « Vivre et voyager en van, c'est la liberté ultime, s'enthousiasme la sportive de 36 ans qui cultive l'esprit *vanlife* depuis ses premières expéditions avec le fourgon familial des parents. On dort et on se réveille dans des lieux sauvages, avec souvent des vues à couper le souffle », témoigne-t-elle, citant notamment les vertigineuses falaises de Moher en Irlande, les baies paradisiaques de la péninsule Ibérique ou les décors volcaniques et lunaires d'Islande. ■

Retrouvez tous les projets d'Aline Bock sur son blog alinebock.de.

LIMITED EDITION Silver 45



En savoir plus sur www.rimor.it

€ 44.873* | TOUT COMPRIS.

- Cabine Silver
- Moteur 150ch
- Equipement Techno FIAT
- Radio NAV
- Régulateur de vitesse
- Double Airbag + ABS
- Vitres électriques
- Jantes en alliage 15"
- Climatisation FIAT
- Senseurs de parking
- Occultant Remifront cabine
- Grand Frigo 141 l
- Lumière extérieure
- Moustiquaire porte cellule

* Le prix TTC (20%) hors immatriculation, se réfère au modèle 150 ch rendu concessionnaire.



CAMPSTER! UN SEUL VÉHICULE TOUTE L'ANNÉE



**ÉDITION 2019
À PARTIR DE 42 499€**

Liste des distributeurs : www.isaloisirs.com



SHOPPING

Toujours préparé pour l'aventure

SC – Pour faire de chacune de vos étapes une odyssée, mieux vaut être bien équipé. Que vous vous adonniez à la randonnée, la pêche ou le vélo, nous vous proposons une sélection d'objets adaptés à vos loisirs de plein air pour profiter de vos sorties dans les meilleures conditions.



K-Way Le vrai Claude – 3.0

99 €

Indémorable, le K-Way est un basique indispensable pour braver le vent et la pluie. Il se décline en plus de vingt coloris allant du rouge cerise au jaune fluo. Une fois ses 300 g repliés en banane et accrochés autour de la taille, il saura se faire oublier.



Lampe Quechua Kit Rando Clic Hike

10 €

Cette petite lampe étanche et rechargeable se clipse facilement où vous voulez : sur votre sac, votre vélo ou même en frontale. Un objet astucieux qui vous permettra de voir et d'être vu.



299 €

GPS Garmin eTrex® Touch 35

À pied ou à vélo, laissez vous guider dans vos explorations par ce GPS polyvalent. Il tient dans la poche et vous montre le chemin pour que vos escapades en France ou ailleurs (46 pays) riment avec sérénité. Et si vous êtes joueur, Garmin propose 250 000 chasses au trésor à travers l'Europe.

Casquette Buff Pack Trek

à partir de

25 €

Vous aurez beau la tordre et l'écraser au fond de votre sac, cette casquette respirante et anti-UV (UPF 50+) ultralégère reprendra toujours sa forme d'origine. Unie ou imprimée, elle ravira toutes les têtes.





Kit Opinel Cuisine nomade

59 €

Emballé dans un joli torchon en microfibre, ce kit comprend une planche à découper en bois et trois couteaux essentiels pour une pause repas réussie. Le premier est une lame crantée de 12 cm, le deuxième une lame lisse complétée d'un tirebouchon et le petit dernier est un éplucheur.



Gourde Lifestraw Go

à partir de

40 €

Cette gourde de 65 cl est munie d'une paille avec filtre pour boire des eaux non traitées sans danger. Lorsque la paille ne vous permet plus d'aspirer, c'est qu'il est temps de renouveler le filtre. Vous pourrez tout aussi bien l'enlever et utiliser votre gourde de manière classique.

Enceinte Bluetooth JBL Clip 3

59,99 €

Grâce à son mousqueton, vous pourrez accrocher cette enceinte partout et l'emporter avec vous même dans l'eau ! Son étanchéité et son autonomie de 10 h vous permettront d'écouter votre musique et même répondre au téléphone où que vous soyez. Existe en dix coloris.



AGENDA

Mon été en fourgon



Alps Bike Festival

Du 14 au 16 juin à La Clusaz (74)

Amateurs de VTT en tout genre, vous êtes attendus à La Clusaz (74) pour l'Alps Bike Festival, la grande fête de toutes les pratiques du VTT. Le temps d'un week-end 100% convivial, de 3 à 77 ans, tout le monde pourra enfourcher son vélo ou encourager les coureurs qui s'aligneront sur l'une des dix-neuf épreuves organisées. Au programme, des courses de tout niveau, du parcours en drags pour les bambins au marathon UCI pour les sportifs confirmé en passant par des tracés de cross country, d'enduro, de rando ou des courses ludiques comme la Montée impossible.

Où stationner ?

→ Stationnement autorisé 24h sur tous les parkings gratuits à l'extérieur de la station.

Plus d'infos alpsbikefestival.com

Camper Van Week-end

Du 20 au 21 avril près d'Angers (49)



Un projet d'achat ou de voyage? Une envie de rencontrer d'autres *vanlifers*? Entre amis ou en famille, mettez le cap sur le Camper Van Week-end, le rendez-vous incontournable des amoureux de voyages en

fourgon. Exposition des plus grandes marques, tests de véhicules à motricité renforcée, concert, méchoui, dégustation de vin, initiation au yoga, randonnée œnologique ou encore chasse aux œufs vous attendent pour cette deuxième édition, qui se déroule lors du week-end de Pâques à Brissac-Quincé, près d'Angers.

Où stationner ?

- Domaine de l'Étang – Route de Saint-Mathurin-sur-Loire 49320 Brissac-Quincé
- Pass week-end à partir 60 €/personne (30 € de 6 à 11 ans, gratuit jusqu'à 5 ans).

Plus d'infos camper-van-week-end.fr

The French VW Bus Meeting

Du 19 au 21 juillet à Chérizet (71)

The French VW Bus Meeting, c'est le plus grand rassemblement dédié au Combi et au Volkswagen Transporter en France. En 2014, lors de la précédente édition, plus de mille trois cents véhicules étaient réunis, venant de treize pays différents. Cette année, plus de deux mille véhicules sont attendus, arrivant en convoi de toute l'Europe. Au programme de ces trois jours de fête: un village exposants, un marché gourmand, des concerts, un feu d'artifice et de multiples animations. Seuls les Combi et les Transporter sont autorisés à s'inscrire au rassemblement (45 €/3 jours) mais l'entrée est ouverte à tous les visiteurs.

Où stationner ?

→ Parking visiteur à proximité.

Plus d'infos facebook.com/events/430670147416426/



Mondial de longboard

Du 25 mai au 2 juin à Biarritz (64)

Berceau du surf en Europe, Biarritz accueille, deux ans après les populaires World Surfing Games, les championnats du monde de longboard. L'occasion de venir supporter nos champions tricolores – dont la référence Antoine Delpero – tout en profitant de la douceur de vivre de cette cité balnéaire aux airs de petite Californie.

Une trentaine d'équipes s'affronteront sur les vagues de la Côte des Basques. Avec, à la clé, quatre titres mondiaux à décrocher : en individuel messieurs ou dames, par relais et par nation.

Où stationner ?

- Aire municipale de la plage de Milady – 65 rue de Madrid. Navette gratuite jusqu'à la plage de la Côte des Basques à 2,5 km. 12 € la nuit, services compris (vidanges, électricité, plein d'eau).
- Aire municipale Gabrielle Dorziat – 50 allée Gabrielle Dorziat. Navette gratuite à proximité ou lignes de bus 10 et 13. 12 € la nuit, services compris (vidanges, électricité, plein d'eau).

Plus d'infos tourisme.biarritz.fr/surfingfrance.com



Festival photo de La Gacilly

Du 1^{er} juin au 30 septembre à La Gacilly (56)

Créé en 2004, le festival photo de La Gacilly est le plus grand festival photo en plein air en France. Chaque année, tout au long de l'été, il réunit plus de 300 000 visiteurs autour des plus grands photographes internationaux. Festival engagé dans le développement durable, il met en lumière une photo éthique et humaniste croisant les regards de photographes issus du monde de l'art et du photojournalisme. Durant quatre mois, le village de La Gacilly, ses jardins, ses façades, ses rues et ses places deviennent de véritables galeries à ciel ouvert. Cette année, la programmation mettra en avant la protection de l'environnement et du territoire ainsi que la photographie de l'Europe de l'Est. L'accès aux expositions est gratuit.

Où stationner ?

- Aire municipale – Rue de l'Aff. 2 €, services compris (vidanges, plein d'eau).

Plus d'infos

festivalphoto-lagacilly.com



Ardèche Aluna Festival

Du 27 au 29 juin à Ruoms (07)

Cette année encore, à Ruoms, l'Ardèche Aluna Festival met à l'honneur une programmation riche et éclectique. Entre rap, pop-rock, reggae et chanson française, cette 12^e édition réunira notamment Ben Harper, Eddy de Pretto, M, Eagle Eye Cherry, Kendji Girac, Maître Gims ou encore Jahneration. Événement musical du département, le festival doit aussi bien sa réputation à ses têtes d'affiche aux registres variés qu'à ses trois scènes nichées au cœur d'un décor naturel majestueux, entre Cévennes et vallée de l'Ardèche.

Où stationner ?

- Sur place sur un terrain aménagé, gratuit et sans réservation, à proximité du Super U de Ruoms.
- Pass festival 3 jours à 132 €/personne ou 1 jour à 54 €/personne.

Plus d'infos aluna-festival.fr

OFFRE D'ABONNEMENT

Abonnez-vous à Camping-Car Magazine

1 an - 11 numéros



39€
seulement
au lieu de 55,70€*!

BULLETIN D'ABONNEMENT

à compléter et à renvoyer avec votre règlement à Camping-Car Magazine - service abonnements - 4 rue de Mouchy - 60438 Noailles Cedex

A19H72- NB11

Oui, je profite de votre offre et je m'abonne à Camping-Car Magazine pour 1 an (11 n°) pour **39 €** au lieu de 55,70 €*!

Je choisis de régler par :

- Chèque bancaire à l'ordre d'Edicamp
 Carte bancaire (Visa, Eurocard, Mastercard)

N° : _____

Date de validité : _____

Date et signature obligatoires :

Mes coordonnées :

Nom :

Prénom :

Adresse :

.....

Code Postal : _____ Ville :

E-mail :

- Oui, je souhaite être informé des offres commerciales de Camping-Car Magazine.
 Oui, je souhaite être informé des offres commerciales de ses partenaires.

* Prix de vente public. Offre valable jusqu'au 31/12/2019, réservée à la France métropolitaine dans la limite des stocks disponibles. Tarifs étrangers nous consulter svp au 00 33 1 55 56 71 34. Conformément à la loi Informatique et Liberté du 6/01/1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données personnelles vous concernant. Vous pouvez être amené à recevoir des propositions d'autres sociétés. Si vous ne le souhaitez pas, il vous suffit de nous l'écrire en indiquant vos coordonnées. Vous pouvez acquérir séparément les 11 n° de Camping-Car Magazine au prix de 55,70 €.

Camping-Car Magazine sera votre meilleur copilote !

VAN *évasion*
REPÈRES



Quoi de neuf cette saison ?



Hymercar Blue Evolution : un sacré caractère !

Révélation du début de l'année, le nouveau Free 600 Blue Evolution tord le cou à la tyrannie du blanc et des couleurs de carrosserie neutres. Vive le Bleu Tempête, associé, en l'espèce, à des jantes noires en alliage 18" et une calandre noir brillant. C'est chic et sportif. Le développement se fait sur un Fiat Ducato 35 Maxi.

L'ambiance intérieure marie des teintes aluminium, des portes blanches et un tissu gris bicolore issu des intégraux de la Classe B-MC. En somme, un style sobre, épuré, joliment rehaussé par des notes de couleur et de petits détails raffinés. Volant et levier de vitesses sont gainés de cuir.

D'une manière générale, on retiendra l'équipement ultracomplet qui comprend, entre autres, le toit relevable noir Hymercar. Sans contredire le volume à vivre, il offre ainsi un couchage double en complément du lit transversal arrière. Comptez 55 230€.



Portraits sur la route

Véritable chantre de la *vanlife*, déjà auteur de plusieurs ouvrages dont le célèbre *Home is where you park it* (« Chez toi, là où tu te gares »), Foster Huntington est maintenant traduit en français. Courant mars, les éditions Gallimard publient *En van autour du monde*, un livre de photos et de témoignages qui décrit les péripéties de plusieurs voyageurs ayant un beau jour pris la décision de tout quitter pour vivre sur les routes... À ne pas manquer.

Éditions Gallimard, 256 p., 25€.

Vite dit

- Chez les constructeurs généralistes, le fourgon aménagé prend une part croissante. Jusqu'à 40% pour certaines marques. Au printemps, l'arrivée de modèles en série limitée chez **CI et Roller Team** devrait encore renforcer le poids du fourgon. Le prix de ces versions tout équipées, baptisées Manoa Van 2 et Atikann Van 2, est fixé à 42 490€.



Un van Yearling dans la course

Souvent gagnante car toujours bien placée, la série limitée Yearling revient au printemps.

La sérigraphie singulière représentant de jeunes chevaux au galop couvre cette fois la carrosserie d'un fourgon aménagé McLouis.

N'attendez pas d'innovations particulières sur cette version, elle reprend à l'identique le schéma du Van 3 McLouis (5,99 m). Ce qui compte, c'est le suréquipement au regard d'un prix super ajusté (42 411 €).

Retour remarqué de Laika

Conquérante, la marque italienne Laika revient aux fourgons aménagés, après une courte éclipse. L'offre couvre deux longueurs sur le Fiat Ducato 33 L: 5,41 m pour le Kosmo 5.4 et 5,99 m pour le Kosmo 6.0. Toujours soucieux du design, Laika soigne les détails: fenêtres de qualité avec cadre alu, calandre noir brillant, inserts chromés, etc. Dans la chambre, le lit double prend ses aises: jusqu'à 157 cm de large dans le Kosmo 6.0. Petit détail encore, le matelas est recouvert d'une housse stretch lavable en machine. L'espace nuit est également équipé de lampes de chevet orientables.

La sécurité n'est pas en reste grâce aux airbags conducteur et passager, aux fonctions ESP, Traction+, aide au démarrage en côte et maintien de la vitesse en descente. Sur les deux modèles, le chauffage diesel est de série.

➤ À l'occasion de la quinzaine du camping-car, **Stylevan Origin** vous ouvre ses portes du 27 au 30 mars à Auxerre.

Au programme, visite des ateliers, exposition d'un modèle de 1981 en cours de restauration, découverte de la gamme Origin, etc.

➤ Le printemps, c'est la saison des bonnes affaires. La marque française **Dreamer** renforce l'équipement et soigne le look de son modèle à succès, le D55 (5,99 m), au travers d'une série Spring Edition. L'avantage du modèle s'appuie sur une disposition innovante, avec douche séparée et penderie pivotante.



➤ **Quattro Assurances**, spécialiste de

l'assurance de camping-cars depuis 20 ans, pratique une baisse tarifaire de 20% sur l'assurance des fourgons aménagés! Signe des temps, il aménage ses garanties et couvre aussi « l'usage trajet travail » pour ces mêmes véhicules.

Quattro Assurances s'adapte ainsi aux nouveaux usages de ces modèles totalement polyvalents.

L'événement 100 % vans et fourgons aménagés

20 avril
21 2019

Village exposants
Marché d'artisanat local
Rencontres, rassemblement

De 10 h à 18 h Domaine de l'étang,
Entrée gratuite Brissac-Quincé
Angers (49)



camper-van-week-end.fr



Partenaires
médias

VAN

park4night

PROMOVIL

Un événement

fourgonlesite
L'ACTUALITÉ DU VAN & DU FOURGON AMÉNAGÉ

Quel porteur pour mon fourgon ?

† **PB et BB** – À trop se focaliser sur leur seul aménagement intérieur, on en oublierait presque la dimension routière de nos fourgons. Voici une présentation des principales bases présentes sur le marché.



Conçus à la base comme des véhicules de transport de marchandises, ils offrent après transformation un maximum de confort.

Les grands fourgons

Plus hauts, plus lourds, plus larges, mais pas forcément plus longs... Le premier des Fiat Ducato (Li) mesure moins de 5,00 m (4,96 m exactement). Généralement appelés «grands fourgons» ou «fourgons 2T», en référence à leur poids à vide, ils offrent à l'ensemble des aménageurs un volume intérieur très appréciable et garant d'un confort et d'une isolation supérieurs: pas de vitres périphériques et possibilité d'avoir un double plancher.

Sans doute faudrait-il nuancer, car certains modèles dont le profil de carrosserie est plus étroit à mi-hauteur rendent l'aménagement d'un couchage transversal plus complexe. C'est le cas du Mercedes Sprinter et du VW Crafter. Il faut alors prévoir des extensions latérales. Dans notre sélection, le Ford Transit 2T manque à l'appel, faute d'être réellement utilisé sinon dans sa seule version 4x4 chez Randger (voir le dossier que nous consacrons aux 4x4 p. 78). Véhicules professionnels à la base, destinés au transport, ils offrent une insonorisation et un comportement routier en très net progrès, en particulier sur les générations récentes. Les équipements de sécurité haut de gamme, de type régulateur de vitesse adaptatif, se développent.



FIAT DUCATO

Bousculé mais toujours au sommet

Très utilisé, le Fiat Ducato doit sa notoriété à son extrême polyvalence et aux services associés développés par Fiat.

Disponible dans quatre longueurs et trois hauteurs, le Fiat Ducato de dernière génération, apparu en 2006 et restylé en 2014, se prête à de nombreuses conversions. L'offre moteur se concentre autour du **2.3 Multijet** qui se décline en trois niveaux de puissance (**130, 150 et 177 ch**), les deux derniers étant équipés d'un turbocompresseur à géométrie variable. Un vaillant **2.0 Multijet de 115 ch** complète l'offre.

Une **boîte robotisée** Comfort-Matic est disponible en option (sauf sur le 2,0l/115 ch). Cet équipement très apprécié – 25 % des camping-cars sur Fiat en sont équipés – permet une réduction de consommation pouvant atteindre 5 % à mécanique équivalente par rapport à une boîte manuelle. Le Ducato peut également profiter de la **motricité renforcée** Poclair ou de la **transmission intégrale** permanente développée par Dangel, mais uniquement dans sa version 2,3l/130 ch.

☺ On aime

Fiat a développé une expertise incomparable dans le secteur du camping-car. Elle s'appuie sur un réseau d'ateliers spécialisés Fiat Camper et une assistance téléphonique répondant en plusieurs langues.



CITROËN JUMPER / PEUGEOT BOXER

En progression constante

Très proches du Fiat Ducato, les Citroën Jumper et Peugeot Boxer peuvent néanmoins se prévaloir de différences notables.

Largement répandu, le Citroën Jumper dispose d'une mécanique *made in France*, fabriquée dans l'usine PSA de Trémery, près de Metz. Epruvé, ce moteur **2.0 BlueHDi** se décline en trois niveaux de puissance allant **de 110 à 163 ch**, en passant, bien sûr, par une déclinaison **130 ch** qui est de loin la plus prisée dans l'univers du fourgon aménagé. Il est équipé de la dernière technologie de dépollution SCR-AdBlue.

Pour l'instant, pas de boîte automatique. En revanche, il peut recevoir la **motricité renforcée** Poclairn ou la **transmission intégrale** débrayable Dangel sur le puissant Jumper 163 ch. Un avantage appréciable par rapport au Ducato.

Si le Jumper est répandu, il n'en va pas de même pour le Boxer, beaucoup plus rare. Le groupe PSA a mis en place une assistance camping-car et un contrat d'extension de garantie allant jusqu'à sept ans.

😊 On aime

Sur les Citroën Jumper et Peugeot Boxer, la courroie de distribution est dimensionnée pour n'être changée que tous les dix ans ou 150 000 km.

MERCEDES SPRINTER

L'étoile montante

Le nouveau Mercedes Sprinter se décline dans trois variantes : traction, propulsion et transmission intégrale.

Après avoir longtemps considéré que la propulsion était la seule transmission valable sur les gros fourgons – au motif que le poids en charge se porte sur l'essieu moteur à l'arrière –, Mercedes a tout de même revu

ses positions et développé une version traction. Moins onéreuse et offrant une charge utile augmentée, elle devrait étendre l'audience du Sprinter dans notre secteur.

Cette version traction reçoit le moteur maison de **2,2l** implanté transversalement et décliné en deux niveaux de puissance (**114 et 143 ch**). Il est couplé de série à une boîte mécanique à six rapports ou à une toute nouvelle **boîte automatique** à neuf rapports en option (sept sur les versions propulsion et **transmission intégrale**).

La technologie embarquée est impressionnante, avec le régulateur de vitesse adaptatif ou la commande vocale type Siri d'Apple.

😊 On aime

À petite vitesse, le conducteur bénéficie d'une assistance maximale avec une direction très souple. Le phénomène est inverse à grande vitesse, d'où une tenue de cap renforcée.

Les grands fourgons



VW CRAFTER / MAN TGE

Transporter XL

Plus gros que le Transporter T6, le Crafter de Volkswagen pourrait connaître un succès similaire à celui de son petit frère.

De conception récente (2017), le VW Crafter ne fait pas l'objet de nombreuses transformations « loisir », à l'exception notable du Wesfalia Sven Hedin et des deux récents California XL. Le VW Crafter est disponible en trois longueurs (**5,98, 6,83 et 7,38m**) et trois types de transmissions : traction, propulsion ou quatre roues motrices. Sous le capot, Volkswagen adapte la motorisation selon les transmissions. Ainsi, les traction disposent des **2.0 TDI de 102, 140 et 177 ch** (BiTDI) tandis que les propulsion reçoivent les versions **122 et 177 ch** (uniquement en roues jumelées) ainsi que le **140 ch**. Les fourgons à **transmission intégrale** (4 Motion), eux, sont animés par les 140 et 177 ch. Une **boîte automatique** à huit rapports est au programme des options (sauf avec 4x4). Moderne, confortable et silencieux, le Crafter dispose d'aides à la conduite évoluées, mais souvent optionnelles.

😊 On aime

La fonction Trailer Assist permet de manœuvrer une remorque sans action sur le volant. Au préalable, le conducteur doit définir l'angle de recul à l'aide d'un joystick.

RENAULT MASTER

Une discrétion injustifiée

Au-delà de Font Vendôme et Rimor, le Renault Master peine à trouver sa place, malgré des motorisations convaincantes.

Nul n'est prophète en son pays ! Produit en France, au sein de l'usine Sovab, filiale de Renault, le Master peine à s'imposer dans notre secteur. Faut-il pour autant le condamner définitivement ? Non, bien sûr.

D'ailleurs, Font Vendôme réalise ses plus belles performances avec les Master XS et Master Duo Van, deux modèles à succès sur l'utilitaire Renault... L'italien Rimor est aussi sur les rangs avec le Horus 36. Présentant des longueurs intermédiaires différentes de celles de ses concurrents (**5,48 et 6,19m**), le Renault Master convainc les utilisateurs. Insonorisation, confort de conduite et performances sont parmi les qualités les plus souvent citées. Equipées de la technologie Twin Turbo, les nouvelles motorisations **2,3 L Energy dCi 145 et Energy dCi 170** offrent de la puissance et du couple à bas régime. Une **boîte robotisée** est en option sur le dCi 170.

😊 On aime

Le Renault Master propulsion est aussi disponible en quatre roues motrices. Cette modification est confiée au spécialiste allemand Oberaigner.



SOIF DE LIBERTÉ



R560
BY RANDGER 4X4

Vous avez découvert Randger ? Vous avez aimé Randger ?

En 2019, Randger va encore vous surprendre !
Adeptes de l'inattendu, nomades des grands espaces, voyageurs sans frontières, Randger est un merveilleux coéquipier.

Randger, c'est toute une gamme de vans aménagés conçus et fabriqués en France, qui font le pari de concilier la praticité et le confort avec la liberté de se déplacer où vous voulez, quand vous voulez!

Découvrez une nouvelle façon de voyager, plus libre, plus simple, plus surprenante au fil des jours.
En couple, en famille, avec des amis,
Randger vous ouvre de nouveaux horizons.

Randger, tout un mode de vie.



RANDGER

LA MARQUE DES CAMPING-CARISTES EXIGEANTS www.randger.fr



Héritiers de la grande famille des VW Combi, Westfalia Joker et Font Vendôme Auto Camp, les vans modernes à toit relevable n'en finissent plus de faire tourner les têtes.

Les vans

Portée par les réseaux sociaux et des images sans doute trop belles pour refléter totalement la réalité, leur audience progresse et dépasse aujourd'hui le cercle des utilisateurs de camping-cars. Ce qui plaît avant tout, c'est la polyvalence de ces véhicules, tour à tour capables d'emmener les enfants à l'école ou d'abriter pour la nuit deux ou quatre personnes le temps d'un week-end nature. Parfois étendue à l'ensemble des fourgons, l'appellation « van » mérite tout de même des explications. Elle réunit au départ l'ensemble des modèles compacts dont la hauteur flirte avec – ou dépasse très légèrement – la barre des 2,00 m lorsqu'ils sont équipés d'un toit relevable. Cette hauteur contenue est un avantage auquel tiennent par-dessus tout les nouveaux clients qui veulent conserver l'accessibilité aux parkings souterrains et le maintien en classe 1 sur l'autoroute. Précisons au passage qu'un camping-car classique relève de la classe 2. L'aménagement intérieur, forcément plus sommaire, laisse tout de même de belles opportunités. Pour s'en convaincre, il suffit de s'arrêter sur notre dossier sur les vans maxi-confort en p. 56.



VW T6

Une solide référence

L'image du van reste intimement attachée à celle du Volkswagen Transporter, solide référence du secteur.

La grande famille du VW Transporter comprend de multiples variantes, dont certaines sont dérivées du VP et d'autres d'inspiration plus clairement utilitaire avec parois vitrées ou tôlees. Le Transporter est disponible en deux longueurs (**5,00 ou 5,40 m**) et se décline en **quatre motorisations diesel** TDI de **102, 114, 150 et 204 ch**. On compte aussi **deux moteurs essence** (TSI) sur les versions utilitaire. Autrement dit, pas sur les California et Multivan.

Sur les motorisations supérieures (**150 et 204 ch**), la **boîte de vitesses robotisée** à double embrayage DSG ainsi que la **transmission intégrale** 4Motion sont proposées en option.

Le T6 embarque également une panoplie complète d'aides à la conduite (Start/Stop) et à la sécurité (ESP). Sensiblement plus cher que les autres, le VW T6 peut se prévaloir, en contrepartie, d'une image forte et d'une cote élevée à la revente.

☺ On aime

Plus encore sur les versions VP, le Volkswagen affiche des finitions impeccables, d'où un prix supérieur. La longue liste des options offre un large éventail de personnalisation.





RENAULT TRAFIC

L'enfant gâté

Apprécié des aménageurs petits et grands, le Renault Trafic se décline aussi sous les marques Opel, Nissan et Fiat.

Quel que soit le blason qu'il porte – il se décline sous différentes marques sans modification substantielle (Fiat Talento, Opel Vivaro et Nissan NV300) –, ce véhicule est assemblé dans l'usine Renault de Sandouville, près du Havre. Confortable, agréable et plutôt bien insonorisé, il peut compter sur une mécanique efficace. Son **1.6 dCi** à injection d'AdBlue se décline en quatre niveaux de puissance. Le petit moteur de **95 ch** n'est pas proposé par les aménageurs qui lui préfèrent le **120 ou le 125 ch** et proposent souvent le **145 ch** en option. Il est disponible en deux longueurs (**4,99 et 5,39 m**). Suivant la finition choisie, le tableau de bord intègre le système multimédia R-Link Evolution et sa tablette tactile. Son espace de chargement aux formes droites en fait l'un des chouchous des aménageurs. Mais toujours pas de boîte auto à l'horizon...

😊 On aime

Les deux moteurs Twin Turbo, associés à la fonction Stop & Start, font l'unanimité. Souplesse des reprises à bas régime et sobriété à la pompe, on valide !



PEUGEOT EXPERT / CITROËN JUMPY

L'avenir leur appartient

Les deux petits utilitaires et leurs dérivés automobiles, Traveller et SpaceTourer, séduisent par leur compacité et leur modernité.

Malgré un volume intérieur légèrement plus étriqué, les Citroën Jumpy et Peugeot Expert se prêtent bien à la conversion en van aménagé à toit relevable. Le succès du Campster, développé sur la variante VP (Citroën SpaceTourer), le confirme. Modernes, ces véhicules sont disponibles en trois longueurs (**4,60, 4,95 et 5,30 m**) et laissent le choix entre deux moteurs équipés de l'injection d'AdBlue, pour un total de quatre puissances. En début de catalogue, nous retrouvons le **1.6 BlueHDi** disponible en **100 et 120 ch**, tandis que le **2.0 BlueHDi**, plus haut de gamme, affiche des puissances de **150 et 180 ch**. La version la plus puissante est équipée de série de la nouvelle **boîte de vitesses automatique (EAT8)** à huit rapports. Ainsi armés, les Citroën SpaceTourer et Peugeot Traveller viennent clairement bousculer le VW Multivan.

😊 On aime

On apprécie le traitement acoustique, la grande modularité des sièges (jusqu'à huit places), le comportement dynamique des versions VP et la deuxième porte latérale coulissante (option).

Les vans



FORD TRANSIT CUSTOM

L'horizon se dégage

Sous l'impulsion de Campérève, le Transit Custom s'installe durablement dans le paysage et vient concurrencer le Trafic.

Se prêtant particulièrement bien à la transformation en van à toit relevable, le Transit Custom nouvelle génération, récemment remanié, se décline en deux longueurs : **4,97 et 5,34 m**. Il s'affiche à un tarif intéressant tout en disposant de mécaniques performantes : **2.0 TDCi** avec injection d'AdBlue de **105, 130 ou 170 ch**. Uniquement proposé en traction, il peut disposer d'une boîte automatique à six rapports sur les versions 130 et 170 ch. L'environnement intérieur, très inspiré des voitures particulières Ford, offre une présentation soignée et de nombreux équipements de confort et de sécurité : régulateur de vitesse adaptatif, système de surveillance des angles morts, caméra de recul, etc. À ce titre, il peut très bien s'envisager comme un véhicule de tous les jours. On le trouve pour l'instant chez des aménageurs comme Campérève, Dreamer et Lando.

😊 On aime

Les versions les plus avancées du Ford Custom intègrent le nouveau et très performant système multimédia Sync3 : écran tactile 8", reconnaissance vocale, navigation...

MERCEDES VITO

Résolument haut de gamme

Le plus chic des petits utilitaires présente une silhouette racée et des prestations de haut niveau.

Bien qu'étroitement inspiré par le luxueux monospace Classe V, le Mercedes Vito ne rencontre qu'un faible écho dans le secteur. Outre le Marco Polo développé par le constructeur lui-même, Westfalia est sans doute son meilleur ambassadeur avec le Jules Verne, aménagé sur sa version longue (**5,14 m**). L'utilitaire Mercedes se décline aussi dans un format compact (**4,89 m**) ou extra-long (**5,37 m**).

L'éventail des motorisations, **de 88 à 190 ch**, laisse de belles opportunités. Les préférences se portent toutefois plus clairement vers le quatre cylindres de **2,2 l** de 136, 163 ou 190 ch, disponible dans trois transmissions au choix : traction, propulsion ou 4x4. Plutôt que la boîte mécanique à six rapports, déjà très réactive, les grands voyageurs retiendront l'excellente **boîte automatique** à sept rapports 7G-Tronic, sur les modèles à propulsion et transmission intégrale uniquement.

😊 On aime

Position de conduite à réglages multiples, sécurité, large visibilité, intérieur de qualité, suspensions à roues indépendantes... Le Mercedes Vito met la barre très haut.



BAVARIA

Source d'inspiration

Personnalisez votre rêve.

Fabriqué à la commande, chaque Bavaria est unique. Parfaitement adapté à votre mode de vie et votre façon de voyager, votre van sera assurément le meilleur complice de vos échappées.

Enchantez vos vacances.

Matériaux de qualité, lignes soignées, couleurs harmonieuses, implantations ingénieuses, Bavaria allie élégance et confort pour vous inspirer de nouvelles destinations de voyages.

Suivez votre inspiration. Bavaria vous accompagne.

10 (bonnes) raisons de passer au fourgon





BB – De quels avantages les fourgons et vans aménagés peuvent-ils bien se prévaloir par rapport aux camping-cars traditionnels ? Entre discrétion, comportement routier, plaisir de conduire et prix serrés, nous en avons retenu dix. Dix qualités majeures militant en faveur de cette famille de camping-cars pas comme les autres. Chacun de ces arguments pouvant vous convaincre définitivement de sauter le pas. Si ce n'est pas déjà fait...

1 Un gabarit mesuré

D'une longueur rarement supérieure à 6,00 m, les fourgons aménagés en camping-car se fondent sans peine dans le paysage. Mais au-delà de la longueur, ce qui compte, c'est la hauteur du véhicule. Que ce soit en prévision du libre accès à tous les parkings ou du passage en classe 1 sur l'autoroute. Retenir la hauteur comme un critère prioritaire vous oriente nécessairement vers des modèles compacts,



de hauteur inférieure à 2,00 m, équipés ou non d'un toit relevable. Ces véhicules jouissent d'une cote d'amour élevée, d'où des prix soutenus en seconde main. Les modèles plus habitables culminent à plus de 2,00 m et offrent une plus large plage d'utilisation à l'année, contrairement à un petit fourgon à toit relevable.

2

Une proximité avec l'auto

Des proportions raisonnables, le galbe des parois, l'homogénéité des lignes, un profil aérodynamique... L'ensemble de ces facteurs milite très clairement en faveur des fourgons et des vans aménagés, très proches de l'automobile dans les performances, les équipements et la position de conduite. Sans doute conviendrait-il de nuancer cette affirmation en fonction de la hauteur et de la longueur des fourgons, mais reconnaissons pour faire simple que le stationnement de ces véhicules ne pose pas beaucoup de souci. C'est d'ailleurs un avantage majeur au quotidien.



Des performances automobiles

3

On prête au fourgon aménagé le comportement routier d'une berline ou d'un monospace de loisirs. Oui, c'est vrai, mais seulement pour une frange de modèles issus directement de l'univers automobile et dédiés au transport de personnes. C'est le cas de tous les modèles sur Mercedes Classe V, Ford Transit Custom, VW Transporter Combi...

Attention, leur conduite ne sera jamais égale à celle de la voiture de Monsieur-tout-le-monde à cause de leur poids et de leur inertie. Pour autant, la position de conduite et l'environnement cabine rappellent de plus en plus ceux d'une voiture.

Pour les autres fourgons, plus gros et plus lourds, taillés par essence pour le transport de marchandises, le comportement routier reste celui d'un utilitaire haut perché et doté d'un essieu rigide arrière qui sautille à vide ou sur route dégradée. Le confort s'améliore notablement sur les versions les plus modernes, comme le VW Crafter ou le Mercedes Sprinter. Satisfaisants aux normes Euro6, ces fourgons affichent des consommations inférieures à 10l/100 km, malgré des performances en hausse et un couple élevé à bas régime.



4

Une grande amplitude de chargement

Les fourgons aménagés laissent généralement une large amplitude de chargement, non pas tant au regard du volume disponible mais plutôt de la charge utile, qui résulte de la différence entre le poids à vide en ordre de marche (PVOM) et le poids total autorisé en charge (PTAC). Sur un fourgon de 6,00 m, comptez sur une valeur résiduelle d'environ 650 kg. Et sur des modèles encore plus petits (5,41 m), aménagés sur Fiat Ducato 35 L par exemple, la charge utile peut grimper au-delà de 800 kg. C'est assurément une bonne nouvelle pour les voyageurs itinérants qui n'auront pas à craindre l'épreuve de la balance...



5

Une construction robuste

Comme n'importe lequel des véhicules, un fourgon aménagé subit de sérieuses contraintes mécaniques sur route. Bien que construit sur plancher cabine, plus bas et plus souple qu'un châssis cabine, il dispose d'une structure en acier dotée de nombreux renforts verticaux et horizontaux qui lui confèrent une excellente rigidité et solidité. On n'est pas à l'abri d'infiltrations d'eau par les portes, les lanterneaux et les baies, mais elles n'ont jamais les conséquences désastreuses que l'on connaît sur une cellule.



6

Des compétences étendues

La modularité de certains aménagements disposant notamment de banquettes ou de sièges coulissants ou démontables augmente considérablement le champ des usages. C'est une orientation très forte du marché ces dernières années. Fourgons et vans s'imposent comme des véhicules pluriels, capables de répondre à toutes les exigences de la vie quotidienne: conduire les enfants à l'école, aller au travail, faire les courses, transporter des cartons ou des objets encombrants et, accessoirement, s'échapper en couple ou en famille le temps d'un week-end prolongé. C'est le véhicule *cross over* par excellence.

7

Au contact de la nature

La possibilité d'ouvrir en grand les portes (batantes et coulissante) constitue, à nos yeux, un avantage inégalé, autant pour des raisons pratiques – ventilation et chargement – que philosophiques. Ces larges ouvertures nous invitent à vivre en relation plus étroite avec l'environnement, en communion avec la nature. Les développements en cours chez plusieurs constructeurs, dont Campérêve avec son toit panoramique, laissent plus encore pénétrer la lumière au cœur des habitacles. De toute évidence, on ne vit pas de la même manière dans un fourgon aménagé que dans un camping-car profilé ou un intégral.



8

Des prix serrés

L'arrivée des grandes marques sur le marché du fourgon (Bavaria et Rapido en 2011, Pilote en 2012) a renforcé la concurrence et maintenu les tarifs au plus bas.

Les acheteurs trouvent des propositions intéressantes dès 35 000 €, alors qu'il faut compter au moins 45 000 € pour un camping-car profilé. Longtemps considéré comme élitiste, le fourgon se démocratise.

À la marge, on trouve des formules encore moins onéreuses, sous la forme d'aménagements amovibles comprenant d'astucieux couchages se déployant au-dessus de la banquette de la voiture de Monsieur-tout-le-monde.



Un très large choix

9 Au début des années deux mille, sous l'impulsion d'Adria, l'entrée en lice des grands constructeurs généralistes a profondément bousculé le secteur du van et du fourgon aménagés qui représentait très modestement moins de 5 % des immatriculations de camping-cars...

Aujourd'hui, le taux de pénétration dépasse les 30 %.

Très étendue, l'offre se concentre principalement sur le segment des maxi-fourgons de 5,41 m à 6,36 m de long.

Les petits modèles, longtemps épargnés, ne sont pas en reste et connaissent à leur tour une profonde accélération de l'offre. De nouveaux acteurs, comme Klubber, entrent en jeu, tandis que les marques historiques révisent leur stratégie, à l'image de Stylevan ou de JCG Créations. Même sur ces petits véhicules, l'offre apparaît très large.



10 *Très actif, le marché du van voit de nouvelles marques émerger et de petits aménageurs se développer, à l'instar de JCG Créations.*



Des solutions sur mesure

Loin de faire la une des magazines spécialisés, beaucoup de petites entreprises continuent de faire vivre les adaptations sur mesure : qui en proposant du mobilier en kit, qui en réalisant la pose d'une rehausse ou la fixation d'une banquette arrière homologuée, qui en réalisant un aménagement réversible sur un utilitaire. Le champ des solutions reste encore assez large, même s'il s'est réduit au fil du temps sous la pression d'une réglementation plus stricte. Sur ce segment, des sociétés comme Alpes Aménagement Camping-Car (74) se sont forgées une solide réputation et étudient toutes les solutions, en vue de la réalisation totale ou partielle d'un aménagement. N'hésitez pas à les solliciter.



Sans complexe et plein d'astuces, les vans offrent de plus en plus de confort. Ici, W.-C. et douche sur le Westfalia Jules Verne.



Les vans maxi-confort, ils ont «tout compris»!

👉 BDB – L'univers du van est en plein essor. Là où certains se contentent d'une offre minimaliste pour privilégier un usage automobile au quotidien, d'autres revêtent un caractère beaucoup plus loisir, avec un aménagement tout confort qui ne fait l'impasse sur aucun poste.

Compacts aussi bien en termes de longueur que de hauteur, les vans savent se montrer discrets et passent à peu près partout, notamment sous les barres de hauteur. Leur gabarit et le confort qu'ils proposent, proches de ceux d'un monospace, participent indéniablement à leur succès sur le marché français. Au sein d'une offre de plus en plus étoffée, certains modèles tirent leur épingle du jeu en proposant toujours plus de services à bord. Objectif : en offrir autant que les grands fourgons. Dans ces vans maxi-confort, on peut dormir et manger sur le pouce. Jusque-là rien de bien surprenant. Mais on peut aussi disposer d'un W.-C., se doucher à l'abri des regards indiscrets, voire même, pour certains, profiter d'une cuisine XXL.

À force d'astuces et d'intelligence, les constructeurs ont réussi à faire de ces petits modèles de véritables véhicules de loisirs tout compris, qui n'ont pas à rougir face aux plus grands.

Le coffre arrière du Dreamer Cap Life est dimensionné pour pouvoir y ranger un W.-C. type Porta Potti.



Jamais sans mon W.-C.!

Le van, oui, mais pas sans W.-C. C'est en substance le message des nouveaux *vanlifers*, bien tentés par l'aventure mais pas sans un minimum de confort. On les comprend, car comment résister à une petite envie pressante qui vous saisit au beau milieu de la nuit? Personne n'a envie de partir explorer les environs dans l'obscurité à la recherche d'un coin tranquille...

Bien conscients de cette demande, certains aménageurs privilégient les toilettes à bord sur tout autre équipement sanitaire. Sur le Reimo Multistyle ou le JCG Créations V7 2 places, par exemple, un W.-C. fixe à cassette est installé de série, dissimulé derrière une cloison. Bien sûr, des compromis sont inévitables, notamment sur le plan des volumes de rangement. Mais le gain en termes de confort n'est pas à négliger.

Autre solution envisageable, le W.-C. portable type Porta Potti. Prévu de série sur le JCG Créations V7 4 places, on peut également se le procurer chez un accessoiriste pour en équiper n'importe quel van. Certains, à l'image du Dreamer Cap Life, disposent d'un coffre dont les dimensions ont été spécialement pensées pour l'y ranger.



☺ On aime

- Le supplément de confort
- Le faible encombrement

☹ On aime moins

- Un équipement souvent optionnel
- Le manque d'intimité

KEPLER SIX, VOTRE MONOSPACE DE LOISIRS MULTIFONCTIONS !



Le Kepler Six joue la carte de la polyvalence et de la modularité. Champion de la transformation, il multiplie les dispositions et configurations pour vous accompagner dans toutes vos activités journalières et de loisirs. 4 places couchage, 6 places carte grise avec ses 4 sièges à l'arrière, c'est le véhicule idéal des familles et des sportifs.

Les modèles Kepler One et Kepler Six sont construits sur châssis Volkswagen T6 et Jules Verne sur Mercedes Vito. Gamme à partir de 51 300 €.





Lorsqu'il n'est pas utilisé, l'espace sanitaires du Westfalia Jules Verne reste ouvert sur l'habitacle, pour une plus grande sensation d'espace intérieur.

Une vraie douche à bord

☺ On aime

- Le W.-C. fixe de série
- Un choix varié de modèles

☹ On aime moins

- La circulation à bord
- Le dispositif du rideau de douche
- L'autonomie en eau souvent limitée
- L'absence d'espace en soute

Rien ne paraît plus légitime que de vouloir se rincer à l'aide d'une douchette extérieure au retour de la plage ou après une activité sportive.

Néanmoins, les rigueurs du climat ou l'environnement ne permettent pas toujours de le faire. Il faut parfois se réfugier à l'intérieur du véhicule, à l'abri des regards. Certains aménageurs sont en effet parvenus à intégrer un receveur dans l'espace confiné d'un van.

Ceinturé d'un rideau nylon amovible fixé sur les parois ou au plafond, il permet tout de même de prendre une petite douche dans des conditions

acceptables... et sans craindre l'inondation. La solution relève parfois du système D mais elle a fait ses preuves. Le plus contraignant reste sans doute de faire sécher le rideau.

Plusieurs vans proposent aujourd'hui cette opportunité de série, parmi lesquels, par exemple, les Westfalia Jules Verne et Kepler One, le Campérève Cap Land, le Stylevan Durban ou le JCG Créations V7CT.

On prendra soin de vérifier le volume d'eau propre disponible. Entre 50 et 150 l, on ne profitera pas de la douche de la manière!



Font Vendôme Autocamp XL

L'Autocamp XL est l'un des rares modèles du marché à disposer d'un espace sanitaire indépendant. Long de 5,40 m et affiché à partir de 46 990 €, ce modèle à toit relevable sur Renault Trafic dispose d'un véritable cabinet de toilette cloisonné dans sa partie arrière. Celui-ci comprend un W.-C. fixe installé contre le hayon ainsi qu'un lavabo d'angle avec mitigeur 2-en-1, la robinetterie servant également à la douche. Au sol, le receveur est habillé d'un caillebotis.

Bon point également pour la cuisine et ses plans de travail largement dimensionnés pour un van de ce gabarit offrant autant de services. Côté couchage, la dînette avec banquettes face à face requiert quelques manipulations pour être convertie en un couchage double, tandis que le toit relevable réserve deux places nuit supplémentaires plus faciles à mettre en place.

Dans seulement 5,34 m de longueur, le Campérêve Cap Land dispose d'une douche mais aussi d'un salon convertible avec deux banquettes en vis-à-vis.





À la vue de cette grande cuisine, difficile de croire que l'on se trouve à bord d'un van. Et pourtant, nous sommes bien à bord du Lando Bondi!

Même si la cuisine occupe une place de choix, cela n'empêche pas de profiter d'une dinette convertible en couchage double, comme sur le Stylevan Austral.

Une cuisine 3 étoiles

Dans l'univers du van aménagé, l'agrément passe en premier lieu par une dinette confortable et un couchage de qualité. Auxquels les plus exigeants ajouteront les équipements sanitaires. Mais certains modèles du marché vont encore plus loin dans leur volonté de se rapprocher des prestations d'un grand fourgon. Ceux-là font une place de choix à la cuisine en lui octroyant plus de surface qu'à l'accoutumée. La kitchenette se distingue par une disposition en L qui autorise des équipements mieux dimensionnés et surtout un plus grand dégagement pour évoluer devant les fourneaux. Pour ce faire, elle partage la partie arrière de l'habitacle avec la douche (le receveur est dissimulé sous le plancher) et les toilettes. Un réfrigérateur d'une capacité comprise entre 40 et 60 l vient compléter l'ensemble.

Si vous souhaitez pouvoir cuisiner comme un chef lors de vos escapades en van, jetez un œil du côté des Lando Bondi, Stylevan Austral ou encore MCC Auto Loisirs LV. Et à vous les bons petits plats! ■



☺ On aime

- La modularité de la partie arrière
- La taille des plans de travail
- La capacité du réfrigérateur

☹ On aime moins

- La circulation à bord
- La capacité de rangement

FOURGONS AMÉNAGÉS

Découvrez les conditions proposées par
le spécialiste de l'assurance camping-car !

20%
DE RÉDUCTION
pour les fourgons
aménagés !

Exemple 39,60
/mois*

- Fourgon aménagé
- Valeur : 40 000 €
- Bonus souscripteur : 0,50
- Garantie Tous Risques
(garantie du conducteur et assistance
incluses)

**SUPER
LE TARIF pour
les fourgons !**

Devis & souscription
en ligne en 5 mn

Conseiller personnel
à votre service

Roulez assuré
dans l'heure

Le fourgon en famille : quel aménagement privilégier ?

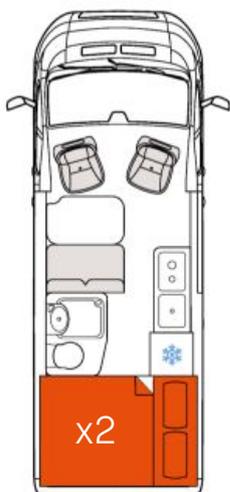
NP – Compact par définition, le fourgon aménagé est-il réservé au couple exclusivement ? Sûrement pas ! Certains aménagements se prêtent particulièrement bien aux escapades en famille. Caractéristiques, avantages et inconvénients, découvrez l'implantation qui répond le mieux à votre manière de voyager avec des enfants.

Pre^{mi}ère constatation, c'est sur une longueur de 5,99 m que l'offre des constructeurs est la plus fournie et la plus convaincante. Ni trop court – pour préserver un bon niveau de confort –, ni trop long – pour rester discret et se faufiler partout. Ce gabarit offre le choix du porteur entre Fiat Ducato, star des catalogues, et Citroën Jumper, son cousin outsider. Si l'on trouve des modèles affichant jusqu'à six places nuit, la majorité des familles prend la route à quatre. On privilégiera donc un fourgon doté d'autant de places nuit, dont la mise en place ne requiert aucune transformation de la dinette, pour plus de praticité. C'est notre cahier des charges. Dans ce domaine, les propositions se concentrent autour de trois schémas principaux : des lits doubles superposés à l'arrière, un second couchage double sous un toit relevable ou un lit de pavillon dissimulé au-dessus du salon.





Tous les fourgons avec lits doubles superposés sont aménagés selon le même schéma d'implantation.



Les lits doubles superposés impliquent une certaine promiscuité qui ne conviendra pas à toutes les familles.



Des lits doubles superposés

☺ On aime

- Lit du haut modulable (2 places, 1 place ou dépose)
- Toit d'origine – les lanternes sont donc conservés
- Excellente accessibilité du lit inférieur
- Solution la plus économique

☹ On aime moins

- Promiscuité et tirants d'air des couchages
- Hauteur de la soute réduite
- Rangements limités (pas de penderie au-dessus du pied de lit et petits placards de pavillon en chambre)

Les fourgons avec lits superposés reprennent l'aménagement du classique lit transversal arrière en lui ajoutant un second couchage double au-dessus. Pour cela, le lit inférieur est placé plus bas. On gagne en accessibilité ce que l'on perd en volume dans la soute. Le lit haut affiche une longueur réduite (environ 175 cm). Modulable, il pourra être transformé en lit simple par le jeu d'un sommier coulissant, voire déposé si on n'en a pas l'usage.

Une certaine promiscuité

Ici, parents et enfants partagent le même espace nuit et le tirant d'air de chacun des couchages est limité. On veillera à la bonne aération de la

chambre : lanterneau et, idéalement, baies ouvrantes sur les portes arrière. Si les placards de pavillon sont toujours présents, ils ne peuvent pas prétendre au même volume qu'à bord d'un modèle doté d'un unique lit. On comptera donc sur la multiplicité des petits espaces de rangement dans le reste de l'habitacle pour embarquer les effets personnels.

Disponible chez presque tous les constructeurs, un fourgon de 5,99 m avec lits superposés ne s'affiche pas tellement plus cher que son équivalent en deux places nuit.

Comptez en moyenne 700 à 800 € supplémentaires. On en trouve à tous les prix, à partir de 40 000 € environ.



Pas plus haut qu'un fourgon ne comptant qu'un seul couchage, à première vue rien ne permet de distinguer un modèle avec lits superposés.



Rimor Horus 45

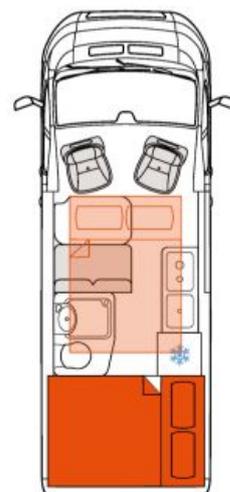
Le Rimor Horus 45, c'est LE premier prix des fourgons à lits superposés, à partir de 39 999 €.

On apprécie son rapport tarif/équipement (clim, régulateur de vitesse, double airbag...), le placard à fils coulissant en cuisine et la rallonge de table de plus de 40 cm. Petit bémol pour le frigo placé bas, sous la penderie. L'inverse aurait été judicieux.



Une fois le toit relevé, on dispose d'une véritable chambre dotée de multiples ouvertures pour une nuit (presque) à la belle étoile.

Ici présenté sur un aménagement avec lit transversal, le lit sous toit relevable peut être associé à tous les types de couchage.



Un second couchage double sous le toit relevable

Quelques constructeurs, parmi lesquels Pilote, Bavaria, Hymercar, Pössl ou encore Globecar, proposent l'installation d'un toit relevable sur leurs fourgons. Et ce sur différents types d'implantation (lit transversal, lits jumeaux, lit à la française...). On dispose ainsi d'un plus grand volume intérieur et de deux places nuit supplémentaires.

Une option pas donnée

Le lit haut, qui adopte des dimensions classiques, pourra accueillir les petits comme les grands. L'épaisseur réduite de son matelas est généralement compensée par la présence d'un sommier à coupelles garant d'un bon niveau de confort. Ici, les uns dorment à l'arrière, les autres à l'avant; l'intimité de chacun est préservée.

La pose du nouveau toit ne vient pas contrarier l'aménagement intérieur. On continue donc de profiter de tous les rangements présents à l'origine. Attention cependant, aucune ouverture haute ne peut être conservée. On veillera donc à ce que l'aération et l'apport en lumière soient assurés par d'autres biais, notamment dans le cabinet de toilette.

Pour une utilisation quatre saisons, on privilégiera la possibilité de chauffer la chambre haute ou de l'équiper d'une doublure renforçant son isolation. Selon les constructeurs, l'option toit relevable fera grimper la facture de 3 500 à 6 000€ pour une prestation équivalente... Pensez cependant que cet équipement constituera un argument fort au moment de la revente.

☺ On aime

- Intimité préservée
- Volume de rangement maintenu
- Peut être associé avec différents types de couchage fixe
- Revente facilitée

☹ On aime moins

- Pas d'ouvertures hautes (aération/luminosité)
- Isolation chambre sous toit
- Charge utile diminuée (-100 à 120 kg)
- Surcoût lié à l'option (+ 10 à 12 % en moyenne)



Hymercar Free 600

Le Free 600, c'est la qualité Hymercar à tarif contenu et dans une ambiance ultra-moderne. C'est chez le constructeur allemand que l'option toit relevable se montre la plus accessible. Les rangements sont au rendez-vous avec une penderie derrière la banquette passagers et une seconde sous le frigo de 90 l à compression. À partir de 49 509 €.





Un choix éclairé

Pour trouver l'heureux élu, la question des couchages n'est pas la seule à étudier. Outre le volume de rangement, on s'interrogera sur les capacités en eau et sur le volume du frigo. Une centaine de litres d'eau oblige à une gestion raisonnée mais voilà qui n'est pas si éloigné de ce que l'on peut trouver à bord d'un camping-car. Côté frigo, entre 80 et 130 litres, on gèrera l'approvisionnement de manière très différente. Un petit frigo contraint à des arrêts ravitaillement plus fréquents mais il libère encore un peu de place pour des rangements. Tout n'est que compromis !



Pour conserver un volume intérieur confortable au salon, les fourgons avec lit de pavillon adoptent une hauteur extérieure supérieure à celle d'un modèle classique.

Un lit de pavillon au-dessus du salon

Au premier abord, on pourrait penser cela impossible pour des questions de gabarit. Ils se comptent presque sur les doigts d'une main mais quelques fourgons de 5,99 m embarquent bel et bien un lit de pavillon, parfois en option. Invisible la journée, plaqué contre le plafond, ce couchage se met en place le soir venu, au-dessus du salon, dans

le sens de la longueur. Qu'elle soit manuelle ou électrique, la manipulation reste simple. Suffisamment large pour deux adultes, son tirant d'air parfois limité le destine toutefois plus souvent aux enfants. Une fois en place, il vient généralement contrarier l'usage de la dinette. Tout l'équipage devra donc vivre au même rythme.

Prendre un peu de hauteur

La présence d'un lit de pavillon interdit l'installation de placards en partie avant. On perd également la généreuse surface de rangement qui surplombe habituellement la cabine. Attention, la présence d'un couchage escamotable sous pavillon implique une hauteur extérieure supérieure à 2,80 m et pouvant atteindre 3,20 m.

Tenté par cette formule? Vous jetterez un œil chez Campérève, Font Vendôme, Knaus, Weinsberg, Pössl, Globecar ou encore Globe-Traveler pour des modèles sur Fiat Ducato ou Citroën Jumper. À moins d'attendre la commercialisation du Grand California de Volkswagen en France. ■



Grâce à son mécanisme électrique, la mise en place du lit de pavillon du Font Vendôme Terra Van ne demande aucun effort.



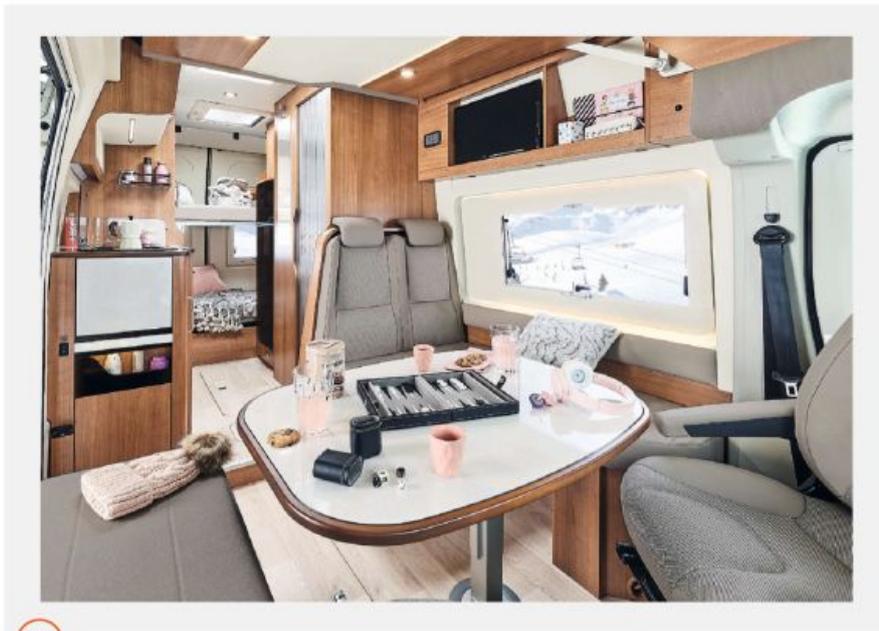
En occultant la douche placée dans le couloir, l'intimité des deux espaces nuit du Globecar H-Line 2 Win Vario peut être totalement préservée.

☺ On aime

- Intimité des couchages préservée
- Peut être associé avec différents types de couchage fixe
- Adapté à une utilisation 4 saisons
- Option peu coûteuse (+ 760 € chez Pössl et Globecar)

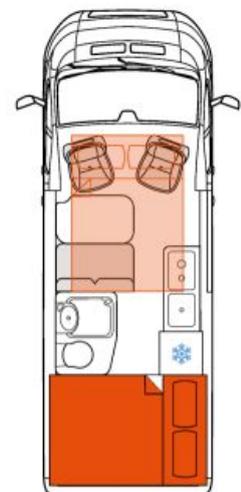
☹ On aime moins

- Dînette généralement inaccessible quand le lit de pavillon est en place
- Pas de placards au salon ni de rangement au-dessus de la cabine
- Hauteur extérieure élevée



Campérêve Family Van

Une fois n'est pas coutume, à bord du Family Van de Campérêve, le lit de pavillon est destiné... aux parents ! Les enfants, eux, profiteront des lits simples superposés à l'arrière. Au salon, rare sur un fourgon, la banquette en L invite à la convivialité. D'autant qu'avec le frigo de 160 l, on ne risque pas de manquer de victuailles ! À partir de 52700 €.



Le lit de pavillon surplombe la dînette, laquelle devient inaccessible lorsqu'il est descendu.

REPÈRES

GUIDE





Fourgons compacts : quatre solutions en 5,41 m

RS – Si le choix d'un petit fourgon de 5,41 m s'avère pertinent pour allier maniabilité et discrétion, le format compact n'autorise pas une grande diversité d'aménagements.

Reconnaissons-le, à bord des petits fourgons, l'habitabilité est réduite : volume du cabinet de toilette limité, dînette minimaliste, petit frigo... Malgré leurs quatre places route, ils se destinent plus volontiers à un couple et, en dehors de l'omniprésent lit transversal, les alternatives sont rares en termes de couchage. Quelques constructeurs, toutefois, se risquent à proposer un autre aménagement.

Van Évasion vous propose un tour d'horizon des différentes implantations disponibles sur 5,41 m. Notre sélection se concentre sur les modèles carrossés autorisant la position debout, d'une hauteur moyenne de 2,50 m, excluant de fait les petits vans aménagés à toit relevable.



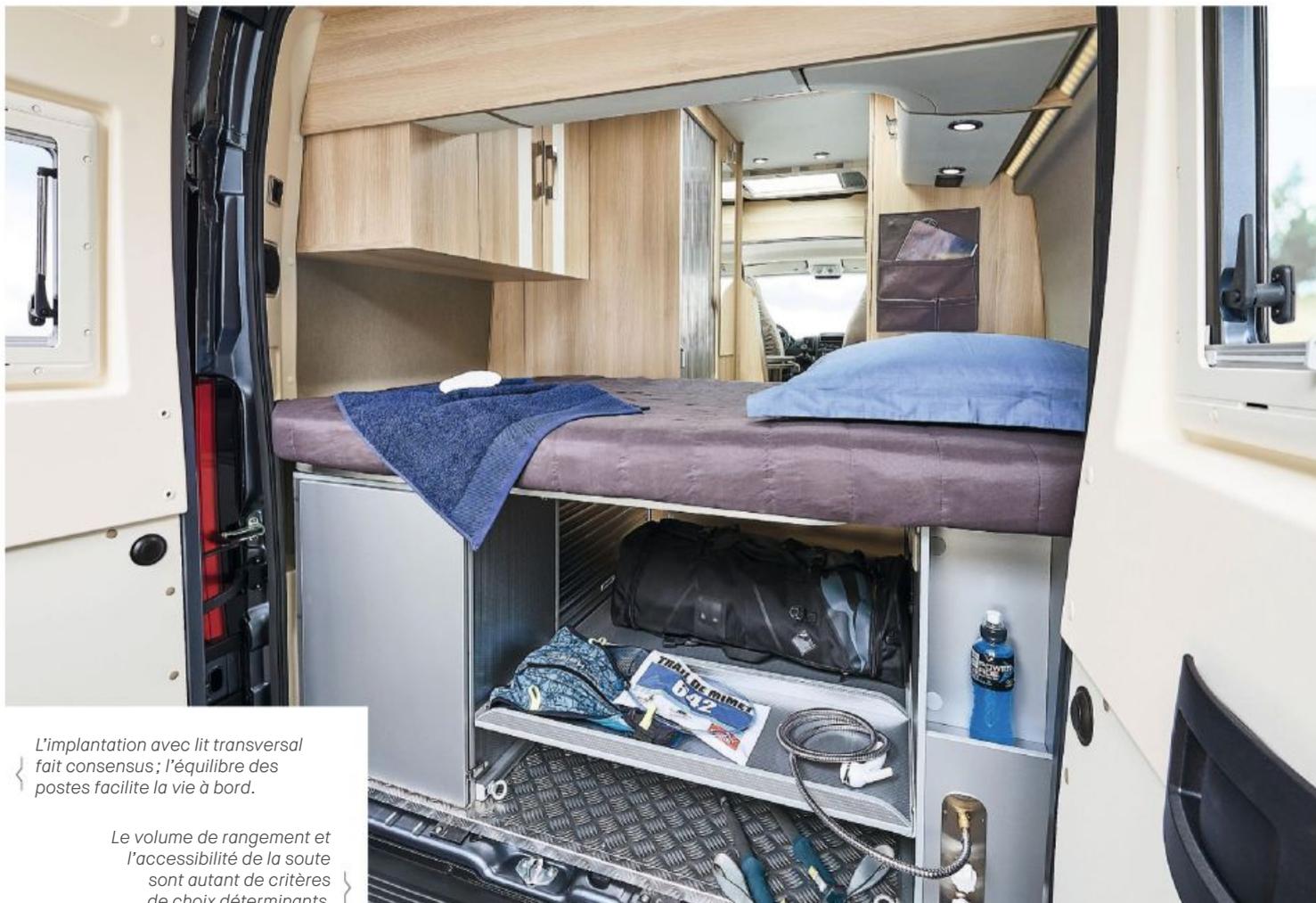
Le lit transversal avant tout



Le lit transversal arrière privilégie le confort d'un couchage permanent sur soute. Le sommier peut être relevé pour disposer d'un grand volume de rangement.

C'est le plan roi, totalement incontournable sur ce segment. On le retrouve chez la plupart des aménageurs et à des prix très variables (à partir de 37 000€ pour le Roadcar R 540). Les espaces sont naturellement calculés au plus juste et exigent en retour de sérieux compromis. De toute évidence, les avantages du lit permanent et le beau volume de rangement en soute font l'unanimité. À l'inverse, d'autres points soulèvent plus de critiques. Sont notamment montrés du doigt la faible profondeur de la dinette et un espace toilette parfois riquiqui. Dans la plupart des cas, ce dernier occupe un compartiment entre la dinette et le lit; dans un même espace cohabitent la douche, le W.-C. et un lavabo d'angle ou rabattable. Certains modèles sont équipés d'une salle de bain transversale plus volumineuse (Pilote et Bavaria V540G, Globecar Roadscout R

et Pössl Roadcamp R), à condition d'accepter l'emprise du bac de douche et du rideau rigide à lamelles sur la partie centrale du couloir. Enfin, un dernier élément peut peser dans la balance: les dimensions du lit. D'un constructeur à l'autre, la longueur ne varie guère: de 190 à 197 cm selon que l'on considère la dimension du couchage lui-même ou l'espace entre les deux parois du fourgon. Il en va autrement pour la largeur. Le plus souvent, le matelas est biseauté en pied – du fait de la présence de la salle d'eau –, passant allègrement de 135 à 115 cm. Quelques marques parviennent toutefois à proposer un lit transversal de largeur constante, autour de 135 cm. C'est le cas de Roadcar (R540), Randger (R540), Font Vendôme (Rando Van, Rando Camp), ou encore Karmann (Davis 540). Celui du Westfalia Colombus 540 D atteint même 140 cm!



L'implantation avec lit transversal fait consensus; l'équilibre des postes facilite la vie à bord.

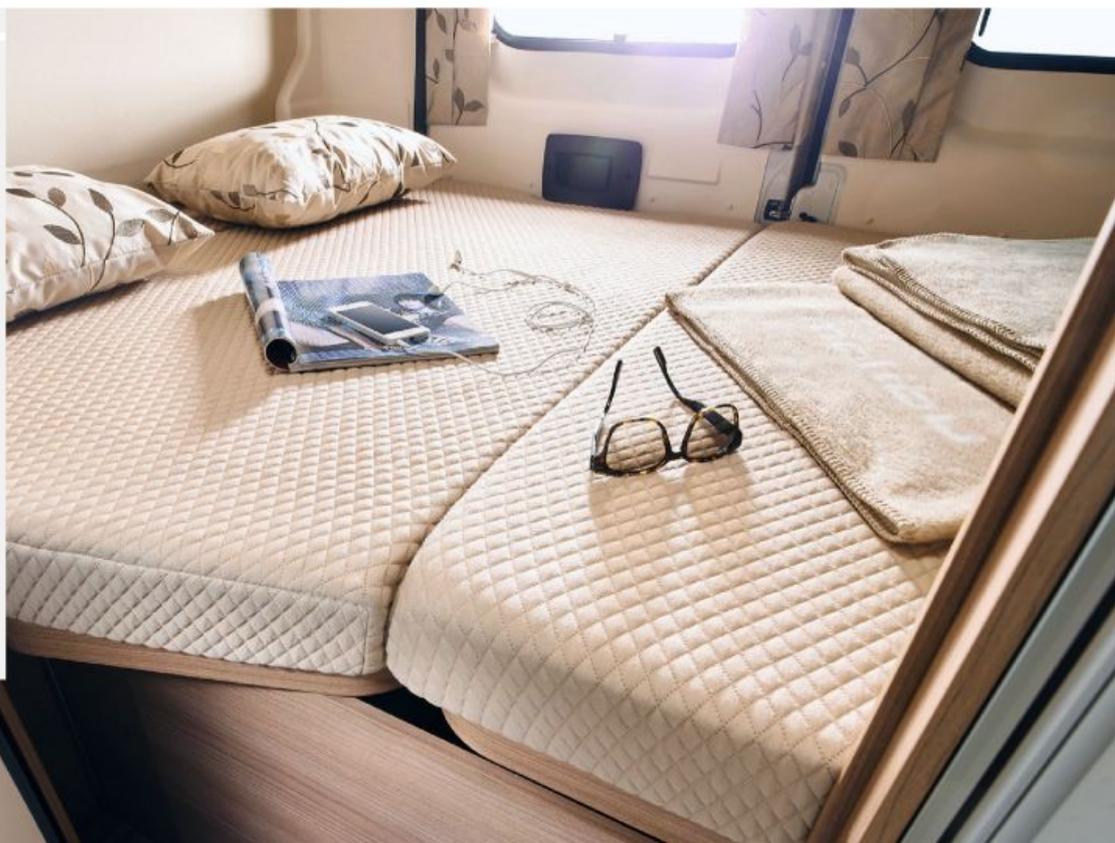
Le volume de rangement et l'accessibilité de la soute sont autant de critères de choix déterminants.



Un choix éclairé

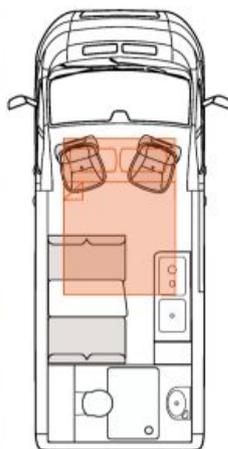
Le luxueux Malibu 540 DB est proposé à partir de 52 420 €. L'aménageur allemand privilégie les matériaux et équipements haut de gamme et soigne ses finitions: assemblage des meubles par tenon et mortaise, quincaillerie et literie de luxe, grand choix de selleries traitées anti-tâche...

En y mettant le prix, fourgon compact peut aussi rimer avec élégance et grand confort.





Compact ne rime pas avec étriqué. À bord du Pössl Vario 545, la hauteur est de 2,45 m.



Le lit de pavillon se fait discret le jour mais offre un couchage très bien dimensionné la nuit venue.



Font Vendôme Bel horizon

Chez Font Vendôme, le Bel Horizon adopte un lit de pavillon et une rehausse de toit culminant à 2,78 m. Il affiche une longueur de 5,48 m en tenant compte des équipements installés de série à l'arrière : échelle et porte-vélos. Le Bel Horizon présente un plan original avec un cabinet de toilette et une cuisine en L qui se partagent la partie arrière, ainsi qu'un grand salon agencé dans un esprit loft (54 490 €).

Contrairement à un toit relevable en position ouverte, la rehausse d'un fourgon avec lit de pavillon présente une bonne isolation thermique.

Un lit suspendu sous un toit rehaussé

Première piste pour trouver une alternative au lit transversal : pour optimiser l'espace intérieur il suffit d'exploiter... la hauteur du fourgon ! C'est la solution adoptée par les marques sœurs Pössl et Globecar sur les Vario 545 et Compact de leurs gammes H-Line (de 49 899 à 51 499 € sur Citroën Jumper). Ces derniers sont identifiables au premier coup d'œil du fait de leur rehausse rigide qui culmine à 3,12 m. Leur ligne extérieure s'en trouve profondément modifiée mais c'est le prix à payer pour conserver une largeur et une longueur réduites (2,05 x 5,41 m) tout en embarquant un lit de pavillon.

À l'intérieur, le volume disponible est impressionnant pour un fourgon aussi compact. Les H-Line Compact de Pössl et Globecar déjà évoqués peuvent compter jusqu'à six places route grâce à leur dînette composée de deux banquettes face à face. Le tout complété d'un bloc-cuisine latéral et d'une salle d'eau transversale à l'arrière.

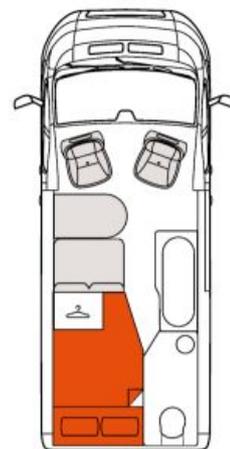
Les Vario 545, eux, se contentent d'une dînette avec banquette face route mais disposent à l'arrière d'un garage à vélo transformable en lits superposés en option. Au centre du véhicule, la salle d'eau transversale est occultable au moyen de portes coulissantes.

Les dimensions du lit de pavillon sont très appréciables et inégalées sur des modèles aussi courts : 205 cm de long pour 170 cm de large. Confort garanti pour deux personnes.





Le matelas biseauté facilite l'accès à la salle d'eau. La nuit, une extension de sommier permet de bénéficier d'un lit de largeur constante.



Coincé entre la paroi et la salle d'eau, le lit à la française adopte généralement une largeur contenue.

Le lit en long à la française

À la mode durant de longues années, sous l'impulsion de Campérève notamment, cette disposition n'a plus vraiment la cote. Seuls deux modèles continuent de l'adopter : les Campérève Magellan 542 (47 100€) et Dreamer Fun D42 (41 700€) ; les deux marques spécialistes du fourgon aménagé au sein du groupe Rapido.

Le lit longitudinal, ou lit à la française, trouve place le long de la paroi latérale. En faisant le choix de ce type de couchage, on privilégie l'espace intérieur et la circulation.

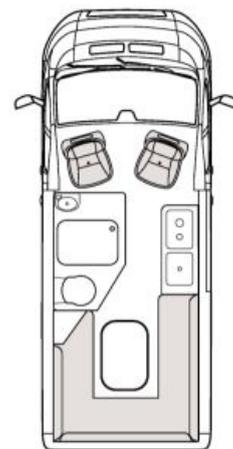
Une grande salle d'eau toute en longueur partage le panneau arrière avec le couchage ouvert sur l'avant du véhicule, plus lumineux.

Les Magellan 542 et Dreamer D42 revendiquent une isolation totale des parois et du plafond à l'aide d'un nouveau matériau baptisé XHP (concept à double peau avec lame d'air). Ils embarquent un réfrigérateur à compression de 90 l (le plus grand volume disponible dans cette catégorie de véhicules) et un matelas Bultex sur sommier à lattes.



Un salon convertible en lits jumeaux

Nos voisins aussi ont de la suite dans les idées. L'Allemand Clever Vans propose un véhicule pour le moins original, sans lit permanent. Le For II 540 dispose d'un salon arrière en U, transformable en lits jumeaux après avoir rabaissé la table télescopique. Au choix, on peut alors profiter de deux couchages indépendants de 196/186 x 75 cm ou d'un unique lit XXL (largeur 184 cm) en réunissant les deux matelas à l'aide d'un coussin intercalaire. Ce modèle n'est pas encore distribué en France.



Plus adaptés à des fourgons de 6,00 m ou plus, les lits jumeaux sont rarement mis en œuvre sur des fourgons compacts où leur présence oblige à de sérieux compromis.

Fourgons 4x4: le tout-terrain ne leur fait pas peur!

🔪 **BDB** — Avec des fourgons en version tout terrain, les aménageurs ajoutent une corde à leur arc. Objectif affiché de ces véhicules pas comme les autres : être capable de maîtriser les terrains les plus difficiles tout en préservant le maximum de confort pour leurs passagers. À vos marques, prêt, baroudez !

N ombreux sont les amateurs de voyage en fourgons à avoir envie de partir explorer des contrées qui s'éloignent des routes asphaltées. Les aménageurs l'ont bien compris en développant leurs implantations éprouvées sur des versions tout terrain à destination des amateurs de sensations fortes. Qu'il s'agisse de véhicules développés directement par de grands constructeurs (comme Ford ou Mercedes) ou via des transformations réalisées par des intermédiaires spécialistes du All-Road (comme Oberaigner, Poclain ou Dangel), sortir des sentiers battus devient un jeu d'enfant. Il n'y a peut-être que la vaisselle qui appréciera modérément l'exploration de nouveaux horizons.





De plus en plus de fourgonnistes aiment sortir des sentiers battus pour recouvrer le vrai plaisir de la liberté.

Transmission intégrale : le vrai 4x4

☺ On aime

- Les aptitudes à se sortir de mauvaises situations
- Le look baroudeur
- La garde au sol (souvent) surélevée

☹ On aime moins

- Un dispositif onéreux
- La charge utile réduite
- Le bruit au roulage, dû aux pneumatiques spéciaux

Élargir son terrain de jeu en empruntant des chemins non carrossés, enneigés, boueux, sans risquer d'y rester tanqué, ça fait rêver ! Et quand bien même l'on ne se sent pas l'âme d'un grand aventurier, il est toujours agréable de pouvoir faire étape au milieu de nulle part. Pour cela, difficile d'échapper à un petit chemin escarpé. Certains aménageurs inscrivent donc à leur catalogue des fourgons bridés à des bases off-road pour pouvoir s'adonner aux joies de tout-terrain.

Mercedes, par exemple, propose une transmission avec pont avant verrouillable manuellement sur son Sprinter nouvelle génération. Elaboré à partir de la version propulsion, ce système peut

s'enclencher moteur en marche et à basse vitesse (10 km/h maxi). Le couple moteur est alors réparti sur les essieux avant (35%) et arrière (65%). Pour une meilleure traction, ce système baptisé 4ETS freine automatiquement la (ou les) roue(s) qui patine(nt) pour retrouver de la motricité. Si le Mercedes 4x4 vous séduit, il faudra vous tourner vers CS Reisemobile, le spécialiste allemand du Sprinter, Hymercar (Grand Canyon S) ou La Strada (Regent S).

Cette marque, La Strada, est d'ailleurs très active sur le secteur tout-terrain. Elle commercialise également une version 4x4 de son Avanti sur Citroën Jumper, transformé par les mains expertes de la société Dangel.



Randger R560

Le Randger R560 présente la particularité d'être le seul fourgon, en France, à recourir au Ford Transit 4x4. Baptisé 4WD, ce système à transmission intégrale bénéficie d'un mode automatique, sans intervention du conducteur. Le dispositif a été développé en interne par les bureaux d'études de la firme sur la version propulsion du Transit.

De l'aveu même du constructeur, il ne s'agit pas de disposer d'un pur franchisseur mais de le positionner comme un véhicule à vocation tout-terrain. À ce titre, la garde au sol n'est pas rehaussée.

Cette transmission est facturée un peu plus de 7 000 € par rapport au châssis classique. Un tarif particulièrement attractif face à ceux pratiqués par la concurrence. Pour preuve, le Randger R560 s'affiche à 49 990 € seulement. Il adopte une implantation avec un lit transversal sur 5,99 m. Ce plan est certes un grand classique mais l'habitabilité et le confort sont assurés.

Pour les fans de séries télé, avec son décor de carrosserie, son pare-buffle et ses jantes, le Randger R560 rappelle étrangement le mythique fourgon de L'Agence tous risques !



Cette entreprise alsacienne a développé une transmission intégrale pour le porteur aux chevrons avec le moteur 163 ch exclusivement. Le système 4x4 signé Dangel a la particularité de s'adapter automatiquement aux conditions du terrain grâce à un visco-coupleur central. En situation normale, le fourgon fonctionne en traction avant. Dès que le train avant perd de l'adhérence, ce système électronique déclenche le transfert du couple au train arrière. Il faudra tout de même déboursier près de 12 000 € pour cette transformation tout-terrain... Chez Westfalia, qui fait également appel à Dangel pour l'Amundsen 540D Offroad, cette option est disponible au sein d'un pack d'équipements facturé 16 125 €.



Quel que soit le terrain, le système Dangel s'adapte automatiquement aux conditions.



Sans prétendre concurrencer un vrai 4x4, la motricité renforcée de Poclairn vous sortira de bon nombre de mauvais pas.

Une motricité renforcée

Pouvoir barouder ne passe pas forcément par une transformation 4x4. D'autres solutions existent, à l'image de celle proposée par Poclairn sur des fourgons à deux roues motrices. La société franc-comtoise prend le parti de renforcer la motricité du véhicule de base via un système à glissement limité qui vient en lieu et place de celui d'origine. Ce différentiel comporte un dispositif basé sur le frottement de huit disques entre eux, qui agit comme un embrayage. En cas de patinage sur un terrain difficile, cette intervention permet de reporter jusqu'à 25 % de la puissance sur la roue qui dispose de la meilleure adhérence.

Outre la motricité, la transformation se manifeste également par une légère hausse du châssis, la présence d'un ski de protection, sans oublier des pneumatiques spécifiques M+S. Hymercara été le premier à croire aux vertus de cette motricité renforcée Poclairn avec son pack Crossover. Cette offre tout-chemin est disponible sur les gammes Free et Premium (base Fiat Ducato 130ch) autour de 6000€. De son côté, Pössl s'est également rapprochée de la société franc-comtoise pour proposer ce dispositif sur l'ensemble de son catalogue, disponible aussi bien sur Fiat Ducato que sur Citroën Jumper. Comptez un surcoût d'environ 5400€. ■

😊 On aime

- Un tarif relativement modéré
- Une meilleure tenue de cap sur route mouillée également
- Le déclenchement automatique du différentiel
- La discrétion du dispositif

☹️ On aime moins

- Les pneumatiques un peu plus bruyants
- Les limites imposées par les deux roues motrices

BENIVAN GAMME 2019



5 modèles au caractère affirmé !



Benivan 140^{UP}



Le van «prêt à partir»

- Design tendance
- Grand réfrigérateur
- Store extérieur
- Porte-vélos
- Panneau solaire
- ...

41.995€^{TTC}

benimar

✉ info@benimar.es
📘 [Facebook.com/BenimarAutocaravanas](https://www.facebook.com/BenimarAutocaravanas)
📺 www.youtube.com/AutocaravanasBenimar

www.benimar.fr



CITROËN **CAMPING-CAR**

DU CONFORT À L'AVENTURE

Aide au Démarrage en Pente
 Contrôle de Vitesse en Descente***
 Reconnaissance des Panneaux de Vitesse
 Commutation Automatique des Feux de Route
 Motorisations Blue HDi avec technologie SCR-AdBlue®

CITROËN **CAMPING-CAR ASSISTANCE**
2 ANS INCLUS
+ 1 AN OFFERT* à chaque entretien dans le réseau Citroën
00 800 0808 24 24**
7J/7 – 24H/24 – 55 Pays – Europe Eurasie Maghreb
 Assistance du véhicule porteur et de la cellule

6 500 Réparateurs agréés – Extension de garantie Citroën Jumper camping-car à conditions exceptionnelles