

LE RAPIDO R 600

l'anti-capucine

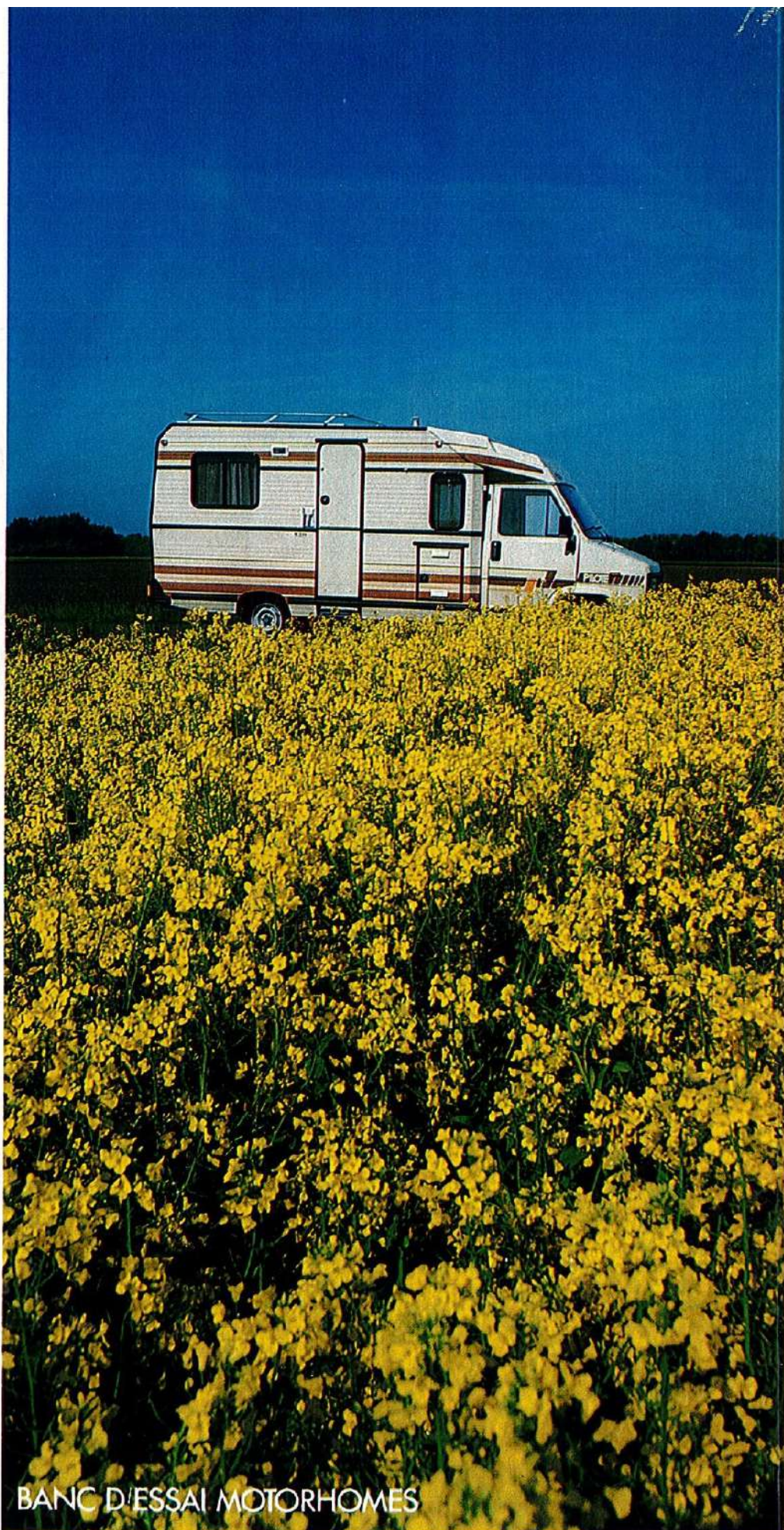
Aux U.S.A., on baptise cette formule « low profile ». En France, on parle de modèle « surbaissé » .. ce qui n'est pas le cas pour bon nombre de ces « Classe C » puisque, capucine en moins, ils ne se différencient guère de leurs cousins, côté garde au sol, encombrement ou hauteur utile intérieure. Un avantage pour le garage : ils sont à peine plus hauts qu'une caravane. Nous avons essayé - à l'état de prototype - l'un des derniers sortis : le R600 de Pilote, dans sa version diesel (sur J5 Peugeot).

La « capucine »... On est pour ou contre cette chambre à l'étage, au-dessus de la cabine de conduite. Certains parlent de claustrophobie ; d'autres n'apprécient pas la séance de reptation obligatoire pour se glisser dans les draps. Pour bon nombre de voyageurs au moyen ou au long cours, ce « duplex » n'est que prétexte à balancements routiers dans les virages et cause de soucis dans les traversées des petits villages ou dans les chemins creux. Et puis un couple -avec un ou, à la rigueur, deux enfants- n'a que faire d'un couchage, fort bas de plafond, la plupart du temps occupé... par le mobilier de plein air ou les valises (qui, traditionnellement, viennent épauler les penderies trop petites ou les placards mal conçus).

Ces multiples raisons, jointes à une demande non négligeable pour ce type de matériel, ont amené Pilote à concevoir un « low profile » de grande dimension, ce R600.

La disposition intérieure n'est pas sans se référer à certains plans américains : dinette latérale à l'avant, bloc cuisine en « L » au centre et partie arrière réservée à un bon compartiment toilette et à un divan. Une utilisation très rationnelle de l'espace. Ambiance agréable : boiseries claires, pavillon recouvert de tissu, reps grège à rayures oranges pour les coussins -galbés- des banquettes, portes à entourages sur fond à motif « cannage », murs lattés bois. Du cosu, en somme. Donnant une impression, non démentie à l'usage, de fabrication sérieuse et soignée.

A chacune des baies (trois coulissantes et une fixe), des voilages à larges mailles, des stores à enrouleur (très opaques) et des rideaux « décoration » pour les angles. Ceux qui, comme moi, n'aiment pas ces derniers



BANC D'ESSAI MOTORHOMES

accessoires, jugés superflus, les retireront aisément : ils sont simplement crochétés sur des anneaux.

A la cuisine, le sempiternel store vénitien... Eclairage très convenable : un plafonnier central d'ambiance (bravo, il fait trop souvent défaut...), deux appliques à la dinette, une autre à l'opposé et une forte lampe de chevet pour le divan, à l'arrière.

Ventilation correcte : un aérateur « lanterneau » de pavillon à la dinette, un autre au-dessus du bloc cuisine et un dispositif au bas de la porte d'accès (en deux parties). Les « lanterneaux », opaques, sont manoeuvrables par manivelle et possèdent des moustiquaires incorporées. Pas de hotte électrique au bloc cuisine ; sa ventilation se révèle d'ailleurs assez efficace (un lanterneau et une baie ouvrante). Mais on souhaiterait tout de même, que s'ajoute un ventilateur d'évacuation.

LES REPAS

Deux adultes et deux enfants prennent normalement place à la dinette, sans qu'il soit besoin d'utiliser les rallonges. La table peut coulisser le long de sa paroi d'appui, opération facilitée par la présence d'une petite roulette à la base du pied. On est bien assis, à hauteur convenable, sur des mousses relativement fermes.

Le bloc cuisine est, à mon avis, presque idéal : meuble en « L » (revêtement façon céramique) avec frigo à part dont le dessus constitue un précieux plan de travail. Le réchaud deux feux et l'évier (sans égouttoir...) sont en tôle émaillée. La disposition de ce bloc a permis de ménager, au-dessous, un très vaste placard (avec étagère) et de caser un panier à légumes. Le chauffe-eau est encastré au-dessus du frigo.

Comme il est d'usage sur les motorhomes de ce niveau, un tableau de contrôle figure en bonne place. Des témoins lumineux, verts et rouges, renseignent sur les niveaux des réservoirs d'eau ; les tests de charge des batteries différencient celle du châssis et celle des services ; les fusibles sont très accessibles et les ampérages de chacun clairement indiqués. Bien.

DE NUIT

Le lit de dinette s'établit classiquement (abaissement de la table au niveau des banquettes et disposition des coussins en matelas), mais il faut au préalable avoir tiré les tubes métalliques des rallonges pour majorer la largeur du couchage. Confort nocturne correct, dû à la densité assez forte des mousses. Le divan arrière est à demeure. Une cloison accordéon, en plastique semi-rigide, permet d'obtenir la séparation en deux pièces totalement indépendantes. Sur le pourtour de la cabine de conduite, s'adapte un rideau opaque.

FICHE TECHNIQUE

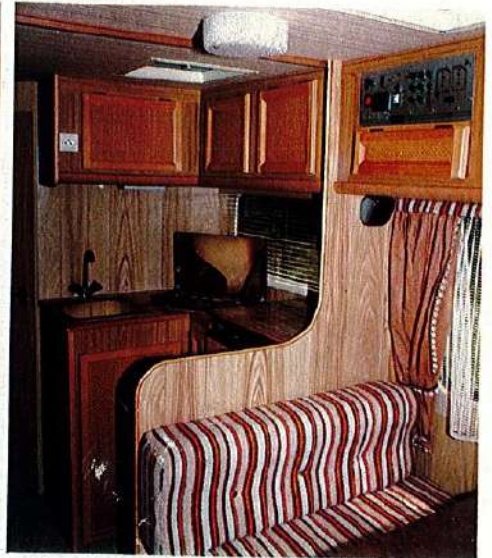
Marque : Pilote. Catégorie : classe C. Modèle : R600. Nombre de places : 3 à 6. Longueur H.T. : 5,99 m. Largeur H.T. : 2,12 m. Hauteur H.T. : 2,66 m. Longueur cellule habitable : 3,85 m. BASE : Peugeot J5,

essence : 2 litres, 11 cv flscaux ; diesel : 2,5 litres, 10 CV. Poids à vide : 2 450 kg (diesel) ; 2 350 kg (essence). Poids total autorisé en charge (P.T.A.C.) : 3 100 kg (diesel) ; 3 000 kg (essence). Coque rapportée (sur châssis cabine) : constructions sandwich, ossature bois, parois extérieures alu, isolation totale, plancher, toit et parois.

Équipement d'origine : Réfrigérateur 57 litres chauffage gaz 3 000 cal., chauffe-eau, transformateur, installation propane, pompe

électrique, W.C. chimique, réservoir eau « propre » de 90 litres (hors gel) et d'eau « usée » de 80 litres, autoradio FM stéréo avec 2 HP et lecteur de cassettes.

Prix (TTC) : diesel : 160 120 F ; essence : 149 170 F environ. Dinette : 1 table de 100 x 60 (1) et deux banquettes coffres de 94 x 60 (2). Transformable en lit double de 175 x 120. Bloc cuisine : 120 x 47 x 93 (3) avec « retour » de 50 x 50. Lit divan : 182 x 62 (4). Penderie : 55 x 35 x 102 (5). Salle d'eau : 130 x 72 (6).



La salle d'eau surprend par ses fortes dimensions, assez rarement rencontrées sur un motorhome de cette taille. Le sol est recouvert par un bac plastique à hauts rebords. Une absence : celle d'un rideau de douche (oublié sur ce prototype ? Je l'espère). L'équipement comprend un lavabo (relevable, pour dégager le W.C. chimique, en légère surélévation) avec service d'eau par douchette « téléphone » et mélangeur, un placard de pavillon (semblable à ceux du séjour...), un miroir et deux barres à serviettes. Pour éclairer -et ventiler- : une baie coulissante à vitrage transparent, avec store vénitien (insolite, dans cette pièce...). Au plafond : un petit aérateur plastique.

RANGEMENTS

Dans le coffre de dinette avant : le réservoir d'eau « propre », placé ainsi hors gel. Sur notre prototype, il était... à l'arrière du véhicule ! En parfait porte à faux ; mais tout rentrera dans l'ordre dès que le « numéro 2 » sera sorti...



L'autre coffre de dinette est totalement utilisable. Pas besoin d'évacuer les coussins pour soulever les trappes supérieures d'accès. A l'arrière, le coffre de divan est en partie condamné par le passage de roue ; subsiste tout de même un intéressant volume utile.

Quoique relativement réduite en hauteur, la penderie permet de suspendre normalement (barre à cintres à tirette), vestes, jupes et pantalons. Au-dessous, le chauffage et un très vaste tiroir pour le petit linge. Au-dessus de la dinette, deux placards de pavillon, séparés, à portes relevables. Autre placard à l'arrière, transversal, au-dessus du divan.

Et puis, il y a LA niche à l'avant. Au lieu et place de la « capucine ». Aussi profonde, aussi large qu'elle, mais -évidemment- moins haute. Elle permet d'enfourner sans contrainte la literie et le rideau de pourtour de cabine. Et il restera encore de la place. Beaucoup de place...

SUR LA ROUTE

L'allure normale de croisière du J5 Peugeot diesel est de 110/120. Cette vitesse ne peut être atteinte qu'en cinquième. Mais la quatrième -qui reprend à 35- permet de grimper jusqu'à 95/100. On apprécie la bonne tenue au vent de ce R600, due à l'absence de « capucine » (au-dessus de la cabine de conduite) et au profilage de l'avancée qui en tient lieu. Les accélérations sont celles... d'un diesel : 11 s 2/10 pour passer de 0 à 60 km/h ; 25 s 1/10 pour le 0 à 90.

En sortie d'agglomération, il faudra 16 s 2/10 -en quatrième- pour sauter de 60 à 90.

CONCLUSION

Excellente disposition intérieure, bloc cuisine au-dessus de toute critique (ou presque...), mobilier sérieux : voilà trois bons atouts dans le jeu du R600. Sur route, l'absence de « capucine » au-dessus de la cabine de conduite se traduit par une tenue au vent très positive.

Les « points gris » tiennent à l'équipement. Certes, il est complet : chauffage, frigo, transfo et bien d'autres choses. Mais il gagnerait -je vise alors le compartiment toilette- à être mieux pensé. Attendons le modèle définitif : il sera, en bonne place, au Salon du Bourget... Nous verrons bien.

Essai et photos Pierre CHARVEL

