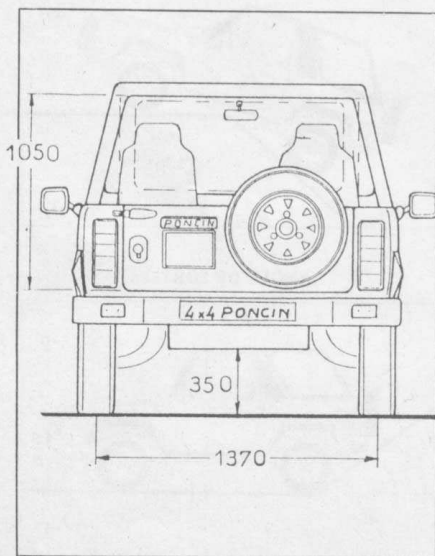
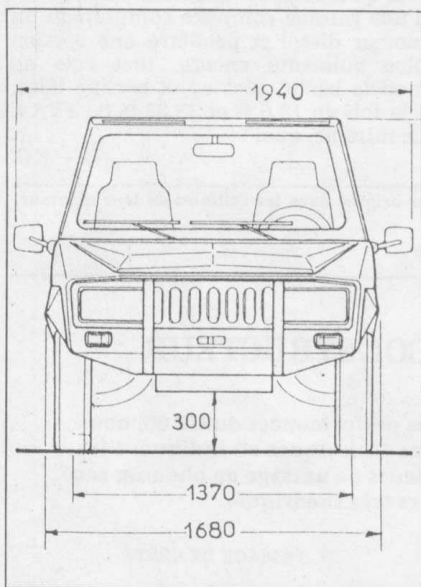
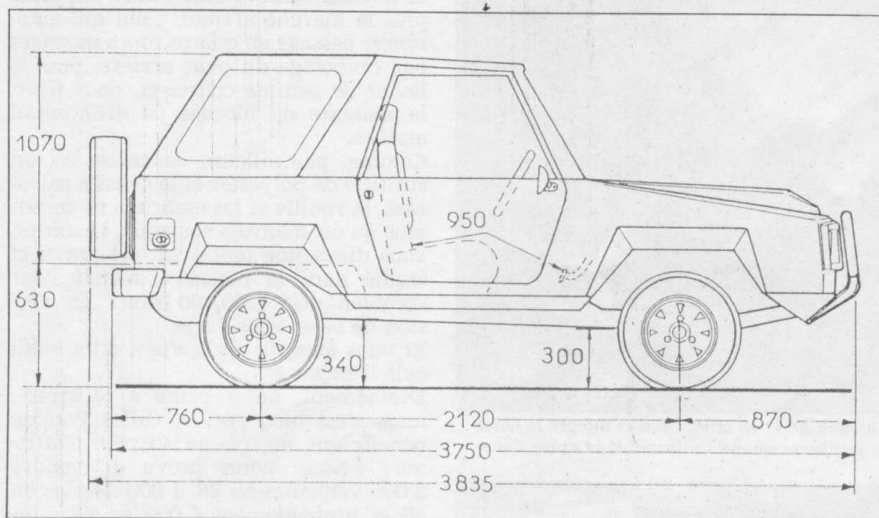
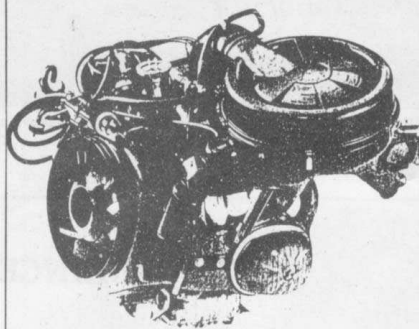


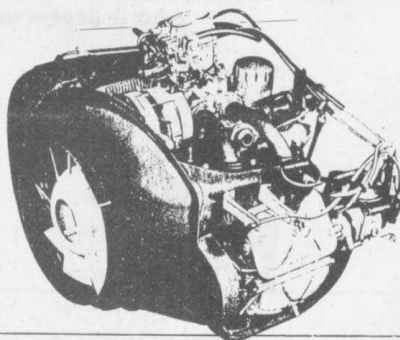
4x4 PONCIN GP



MOTEUR M 29



MOTEUR G 13



EMBRAYAGE

Monodisque.

BOITE DE VITESSES

A 4 rapports + M. AR synchronisés.

BOITE DE TRANSFERT

A rapport synchronisés, réducteur inclus dans la boîte de vitesses.

PONTS

AV : roues indépendantes. AR : roues indépendantes, différentiel AR blocable mécaniquement par commande manuelle.

SUSPENSIONS

4 roues indépendantes de type Contilever avec amortisseurs positionnés horizontalement. Débattement de 310 mm pour chaque roue.

FREINS

A disques AV et AR accolés à la sortie des transmissions AV et AR. Frein de parc, sur les roues AV sur le proto, sur la transmission sur modèles de série.

DIRECTION

Non assistée, à crémaillère.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

12 volts.

CHASSIS

Original Poncin type cadre à échelle comportant 2 skis de protections en tube, cadre fermé de 2U imbriqués et soudés.

CARROSSERIE

En stratifié de polyester, versions prévues : bâchée, pick-up, tôle, toutes trois en TVA 18,6 % et 33,33 %.

ROUES ET PNEUMATIQUES

Jantes 14", profil pneus : M+S, marque non encore définie.

CAPACITES

Carburant 51 l, moteur 35 ch : 3 l, 65 ch : 4 l.

DIMENSIONS

Longueur hors tout : 3 835 mm, largeur HT : 1 680 mm, hauteur HT : 1 700 mm, garde au sol mini : 300 mm, empattement : 2 120 mm variable (4 roues indépendantes), longueur partie AR : 1 015 mm, largeur partie AR : 1 440 mm, largeur entre passage des roues : 1 115 mm.

MASSES

Châssis 100 kg, poids à vide 920 kg.

PRIX

Version de base estimée à 60 000 F.

ADRESSE CONSTRUCTEUR

Véhicules Poncin S.A., ZI de Tournes-Cliron, 08540 TOURNES. Tél. (24) 35.91.63.

MOTEURS

2 TYPES

Constructeur
Alésage x course
Cylindrée
Taux de compression
Culasses
Cylindres
Soupapes
Arbre à cames
Refroidissement

Poids à sec
Puissance maxi

M 29

Citroën
77x70 mm
652 cm³
9:1
alliage léger
2 à plat opposés
en tête culbutées
latéral
par air pulsé
+ ventilateur
67,4 kg
35 ch

G 13

Citroën
79,4x65,6 mm
1 300 cm³
8,7:1
alliage léger
4 à plat opposés
en tête
en tête
par air pulsé
+ ventilateur
112 kg
65 ch

Cocorico ! Le 4x4 moderne et français, bon marché, entièrement nouveau et bientôt produit à l'échelle industrielle est né.

- Pas possible !

- Mais-si, vous dis-je ! Son nom, c'est tout simplement celui de son créateur. Poncin, il s'appelle ; vous savez l'homme des VP amphibies ; et déjà avec deux modèles de base, s'il vous plaît...

Allons remettez-vous ! On va tout vous expliquer.

DANS LE DESERT HEXAGONAL

Face au déferlement japonais en matière de véhicules à quatre roues motrices, nos grands constructeurs nationaux, pensant à une mode passagère, se sont contentés de sourire dans un premier temps. « Après tout, une mode, c'est passer ». Or, la mode a persisté pour devenir un véritable créneau, et un marché à ne pas négliger. Vous avez dit marché ! Oui, mais un peu tard messieurs. Seuls, quelques artisans ou semi-industriels, comparativement aux lourdes et pesantes structures nationales, ont réagi.

Ce fut d'abord le cas d'Henry Dangel avec ses versions pick-up et break qui a su, très justement, améliorer et fiabiliser ses produits. Vint ensuite un nouveau Cournil qui s'est longtemps débattu au milieu de problèmes financiers difficiles. Plus récemment, Marc Voisin, père de la 2CV 4x4, lançait sa petite merveille de Lynx. Mais de 4x4 français entièrement nouveau (conception, aspect, réalisation, fabrication) et d'emblée destiné à une vaste commercialisation, il n'y en avait point.

Rien, sinon le désert le plus complet que tentaient d'arroser par leurs produits des Japonais infatigables et tenaces et ce, depuis plusieurs années. Petit à petit, ils ont même réussi à grignoter les quelques « pour cent » que le contingentement national étroit et buté a bien voulu leur accorder.

LA COLERE DE PONCIN

Devant cet état de fait et cet immobilisme, Gilles Poncin, patron de plusieurs sociétés et parfaitement au courant du problème tout terrain puisque constructeur des VP amphibies, a fait une grosse colère. Colère qui a tout de suite débouché sur un projet, puis sa rapide réalisation. En effet, six mois après la décision, ce travailleur acharné et trois de ses collaborateurs ont réalisé les deux premiers modèles 35 et 65 ch de la future gamme Poncin 4x4.

En fait l'idée qui lui trottait dans la tête depuis quelques temps a pris son aspect définitif durant l'été 83.... Gilles Poncin se trouvait en vacances sur la Côte d'Azur. Etonné et fâché par le nombre de 4x4 de marques étrangères croisés sur les routes du sud, l'homme d'affaires avisé et l'amoureux du tout terrain a repris le dessus.... « Il faut agir. Et vite... y en a marre des Japonais ».

De retour dans ses Ardennes natales, à Charleville Mézières plus précisément, il se précipitait chez les agents et concessionnaires locaux. Après avoir acquis plusieurs véhicules à quatre roues motrices de marques différentes, il s'empresse de les casser, de les décortiquer et d'en étudier le plus infime détail pour savoir de quel bois ils étaient faits. En réalité, Poncin agit comme... tout bon Japonais qui se respecte ! Mû par le désir de faire mieux en tous points par rapport aux autres véhicules, notre perfectionniste définit un premier profil et un cahier des charges très strict qui doit correspondre aux divers marchés visés. C'est donc le résultat de ces six mois d'efforts intenses que nous vous proposons de découvrir.

UN LOOK ORIGINAL

Obnubilé par son idée de faire mieux et différent des autres, Gilles Poncin crée une carrosserie originale, pourtant conditionnée par l'implantation de la chaîne cinématique, et donc du moteur notamment. Comme la motorisation est empruntée à Citroën, le seul élément qui soit « étranger », il fallait prévoir un vaste compartiment moteur pour loger, en version 65 ch, le quatre cylindres à plat de la G.S., immédiatement suivi

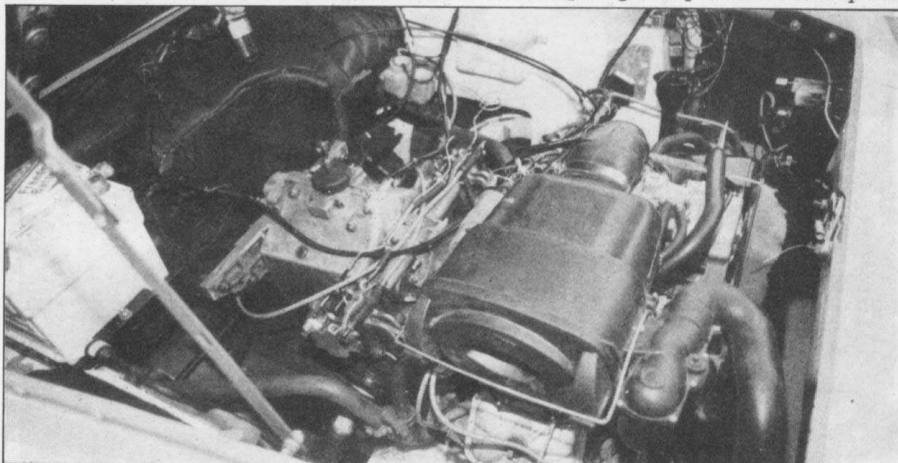
ou G.P. 65 (appellation provenant des initiales de l'inventeur et du nombre de chevaux DIN), se retrouve affublé d'un nez que n'aurait pas renié un certain Cyrano de Bergerac. N'est-ce pas un peu long ?...

Heureusement, le GP 35 (pour 35 ch) ne reçoit que le deux cylindres de la Dyane. L'avant est donc nécessairement plus court, ce qui confère au « petit frère » de la gamme une frimousse devant laquelle on ne peut que craquer...

TOUT POUR LA PERFECTION

Beaucoup moins haut et effrayant pour ces dames que ne l'est un 4x4 ordinaire, le GP est à mi-chemin entre les véhicules de franchissement et les berlines traditionnelles pour ce qui concerne la hauteur des marche-pieds. Ce nouveau concept de dimensions ne pénalise pourtant pas l'espace de chargement : il est conséquent en version 18,60 % de TVA, et offre 4 véritables places assises en version 33,33 %.

A ce propos, les passagers arrière bénéficient d'une position surélevée par rapport à leurs homologues avant, et cela pour le plus grand plaisir de leurs yeux.



Le moteur Citroën G13 de 1 300 cm³ qui équipe le modèle GP 65 (65 chevaux) du Poncin 4x4. Pour la version GP 35 (35 chevaux), il s'agit du moteur Citroën M 29 d'une puissance de 652 cm³, 2 cylindres à plat.

par la boîte incluant la réduction... Comment ça ? Réduction comprise ?... Eh oui, figurez-vous ! Poncin constate que la boîte transfert, traditionnellement accolée à la boîte principale ou encore reliée à elle par un arbre intermédiaire, venait irrémédiablement accrocher le sol en franchissement de crêtes. Il fallait que la pignonerie de réduction élise domicile ailleurs. « Pourquoi pas dans la boîte principale elle-même ? » se dit-il. Aussitôt dit, aussitôt fait, et nous voilà en face d'une boîte de vitesses imposante puisque incluant son transfert. Mais, pour éviter d'éventuels échauffements de tous ces pignons au travail, une pompe à huile chargée de remonter tout en haut ce précieux liquide pour une lubrification parfaitement répartie, a donc été adoptée. Ceci expliquant cela, le Poncin

En effet, l'intérieur cosu, eu égard à l'équipement plus que complet, a été judicieusement composé avec des éléments fort bien répartis.

Très bien assis, on croirait volontiers avoir pris place dans un poste de pilotage. Ceci n'a d'ailleurs rien d'étonnant quand on sait que Gilles Poncin - on se demande quand il en trouve le temps - est un adepte de l'aviation.

Cette passion n'est donc pas étrangère à la conception intérieure de l'habitacle.

VOUS AVEZ DIT EQUIPEMENT ?

La planche de bord se contente, à elle seule, de regrouper sept cadrans et autant de témoins lumineux de couleurs différentes. Les deux plus gros cadrans

sont réservés au tachymètre-compteur-kilométrique-totalisateur-partiel et au compte-tours. On y répertorie également deux thermomètres, dont un pour l'huile moteur, l'autre pour celle de la boîte qui grimpe avec optimisme jusqu'à 90°. Sont également présents la jauge à essence, le témoin de charge de la batterie et la pression d'huile moteur.

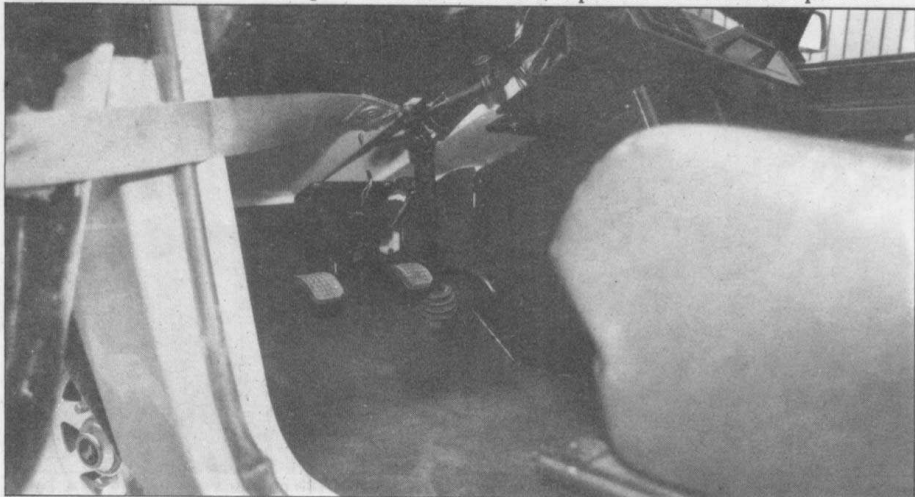
Pour les témoins, vous avez le choix. Dans l'ordre : la limite mini d'essence (10 litres), les phares, les codes-veilleuses, le rappel clignotant et les trois plus importants qui concernent le crabotage du pont AR, le passage en gamme courte et le blocage du différentiel arrière. Pas mal, hein ?

La console centrale, quant à elle, sépare les passagers avant avec un auto-radio-cassettes de série, un cendrier, le témoin de frein à main, etc... Sans omettre le système de ventilation-chauffage et plusieurs vide-poches.

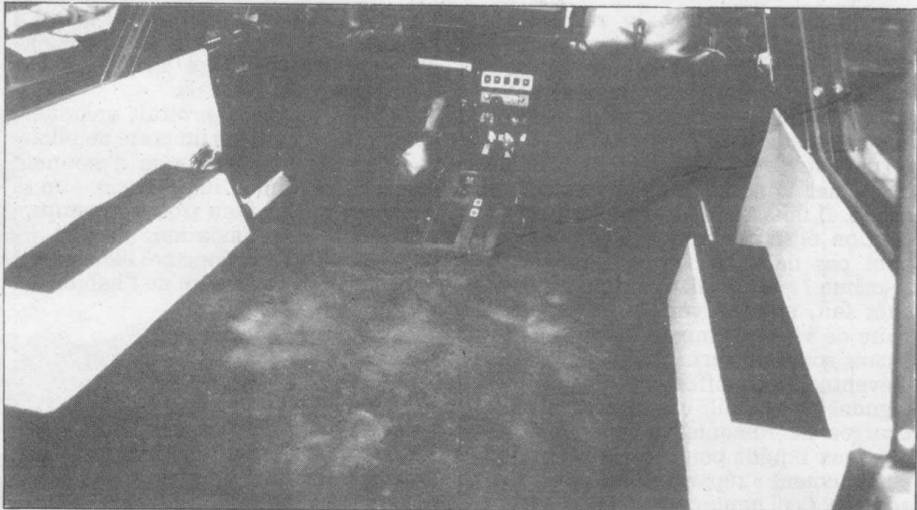
Levez la tête maintenant, et dressez vos oreilles pour voir et écouter le haut-parleur, regardez l'heure, compulsez le compteur horaire (important en tout terrain) et vérifiez la température ambiante. De mieux en mieux !



Le châssis du Poncin 4x4 est des plus costauds. En-dessous, le pédalier et la lanière de portière.



En bas, on constate que le volume de chargement du Poncin 4x4, ici en version 65 ch, est satisfaisant.



Deux plafonniers, rien de moins, viennent compléter la panoplie de cette superbe et ingénieuse console séparant les deux vitres fumées amovibles du toit qui filtrent 80 % des rayons nocifs (bronzage garanti) et procurent l'agréable sensation d'évoluer en plein accord avec Dame Nature.

Ajoutez à cela d'excellents sièges baquets, une très bonne et surtout très claire vision des choses, des vitres coulissantes qui ne tombent jamais en panne, et vous avez tout de la « philosophie poncienne » : toujours plus, toujours mieux, toujours moins onéreux que les autres. Encore un principe très prisé par ces messieurs d'Extrême-Orient... Nous touchons là le cœur du problème. Poncin, en fin observateur et fonceur averti, reprend à son compte ce qui a fait le succès des Japonais. C'est pourquoi ses GP 35 et 65 sont très bien équipés, avec un souci du détail utile bien particulier, et à dix lieues du fortuit.

PONCIN, L'HOMME TRIPLE

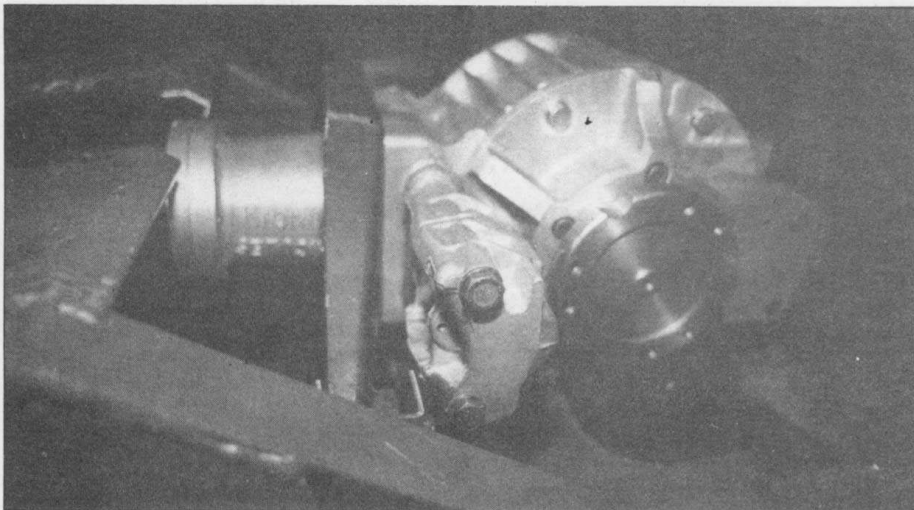
Gilles Poncin, c'est beaucoup d'hommes à la fois. C'est tout d'abord un travailleur invétéré qui ne supporte ni l'immobilisme ni la stagnation. Parmi toutes ses facettes c'est, avant tout, et c'est ce qui lui prend le plus clair de son temps d'ailleurs, le dirigeant-créateur d'Ardenne Equipement et de VP fondée quatre ans plus tard, en 1980. Ardenne Equipement société créée en 1976, regroupe 120 salariés et a affiché 50 millions de francs de chiffre d'affaires en 83. On y produit divers équipements pour le chantier ou le matériel grutier.

VP, pour Véhicules Poncin, regroupe 12 salariés pour 6,5 millions de francs de chiffre d'affaires en 1983. La société se consacre exclusivement à la production d'engins tout terrain amphibies dont le fer de lance fut le VP 2000. Ce 6 roues motrices, avec coque polyester, franchit des rampes à 45 % se joue du sable, de la neige, des marécages et des fossés. Conçu pour le loisir et comme le dit Poncin (« nul n'est prophète dans son pays »), son véhicule se vend très bien à l'étranger jusque dans les rizières du Sud-Est Asiatique.

Fonceur, mais réfléchi, Gilles Poncin poursuit son ascension dans une région où l'on est beaucoup plus habitué à voir des usines fermer leurs portes, et a décidé le lancement d'une unité de fabrication pour ses nouveaux véhicules 4x4.

UNE ROUTIERE SOUPLE ET CONFORTABLE

Le GP 65 essayé, mû par le 1 300 cm³ Citroën, n'était qu'un véhicule de présérie. Aussi, nous contentions-nous de livrer nos premières impressions sans tenir compte, pour l'instant, des petites défaillances constatées et auxquelles il faudra impérativement remédier pour être à la hauteur des prétentions visées. Souple, mais manquant un peu de couple, le Citroën G 13 implanté au



Un système très original pour la boîte de vitesses du Poncin 4x4 : en effet, celle-ci intègre la boîte transfert : fini, la pignonnerie de réduction traînant par terre quand on franchit la crête d'une bute !

cœur du GP ne rechigne pas à avancer. Au freinage, les quatre disques sont en sortie de transmission sur les arbres de roues pour obtenir encore moins de masses suspendues et stopper efficacement les 65 ch. « C'est une première sur un 4x4 », affirme fièrement Gilles Poncin. La suspension, durcie pour que le véhicule reçoive sans broncher sa charge utile, permet au véhicule de virer à plat sous les désagréables oscillations qui caractérisent la 2 CV entre autres.

UN TOUT TERRAIN SYMPA

En testant le véhicule contre quelques buttes herbeuses, nous avons apprécié la bonne réduction, le bon fonctionnement des suspensions indépendantes qui, par manque de débattement dû à la dureté des amortisseurs, provoquent assez vite un croisement de « pont » maxi et, par conséquent, un patinage des roues nécessitant, pour s'en sortir, l'utilisation du blocage de différentiel arrière. Technique trop facile qui fait hurler certains puristes ! Mais comme il est là, avec tout le reste pour le prix modique de 60 000 francs, autant s'en servir quand le besoin s'en fait sentir !

Toujours pour les puristes, quatre roues indépendantes, c'est bien, mais c'est aussi fragile par rapport à un bon vieux pont rigide. A ceux-là, Gilles Poncin rétorque : « Tous les éléments mécaniques, au même titre que le châssis, sont surdimensionnés quand ils ne sont pas, en plus, renforcés par des équerrages positionnés aux endroits stratégiques réputés pour être fort sollicités ».

Soit M. Poncin, nous l'avons constaté, mais attendons qu'un peu d'eau coule dans la Meuse... La fiabilité se vérifie à travers le temps.

Par contre, et contrairement à ce que nous redoutions, l'important nez cyrnesque ne grève en rien l'angle d'attaque, les suspensions compensant le porte-à-faux. De même, elles autorisent des passages en dévers à faire palir d'envie les autres 4x4 !



GP 65 et GP 35 : deux appellations qui trouvent leur origine dans les initiales de leur créateur, Gilles Poncin.

Ce dont les concurrents du Poncin 4x4 pourraient également être jaloux, c'est des quatre leviers centraux. Vous avez le normal réservé aux quatre rapports plus la marche arrière, celui qui autorise le passage en quatre roues motrices par crabotage du pont arrière, puis le levier de gamme courte et, pour finir, la manette du blocage de différentiel arrière.

Comme, par ailleurs, la caisse est en stratifié de polyester et le châssis galvanisé, la rouille et les embruns ne seront plus qu'un mauvais souvenir. Quant on vous disait que tout avait été prévu et étudié dans le moindre détail ! Pour combien déjà ? 60 000 francs en version de base, vous dis-je.

Et vous êtes sûr qu'il s'agit d'un véhicule français ?

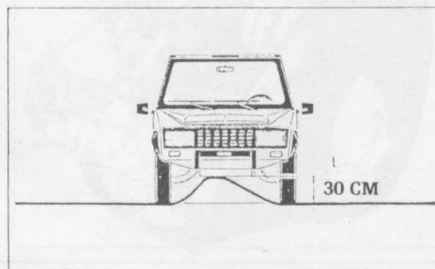
Décidément, on a peine à le croire, mais c'est bien réel et Gilles Poncin, bénéficiant du réseau Citroën l'affirme : « Nous avons prévu de vendre 3 000 véhicules en 85, 1 000 de plus en 86 et probablement 6 000 en 87. Sur-tout qu'à cette époque nous disposerons d'une gamme complète comprenant un moteur diesel et peut-être une version plus puissante encore, tout cela en modèle bâché, pick-up et berline tôlée, à la fois en 18,6 % et 33,33 % de TVA ». Le miracle, quoi !

- Y.G.

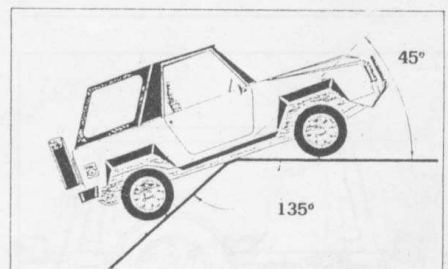
PERFORMANCES CONSTRUCTEUR

Pour mieux vous rendre compte des performances du GP 65, nous avons réalisé cette série de schémas techniques en indiquant les angles de franchissement et les hauteurs de passage en chemin, sauf pour le dévers toujours très théorique.

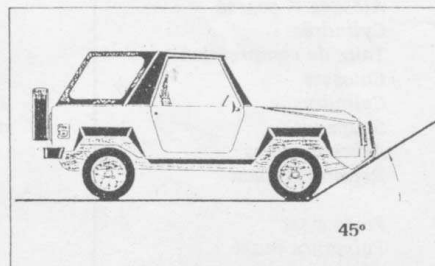
GARDE AU SOL



PASSAGE DE CRÊTE



ANGLE D'ATTAQUE



ANGLE DE SORTIE

