

Le Monde du Camping-Car

EVASION · TOURISME · PASSION

JUILLET-AOÛT-SEPT. 1988
NUMÉRO 2 - 20 F

Spécial Vacances

VOYAGE

La Californie

TOUT SAVOIR SUR

Les grands noms du camping-car
Les tarifs d'autoroutes
L'homologation

EXCLUSIF

Une direction assistée
pour les C25!



COMPARATIF

Les cellules sur pick-up.

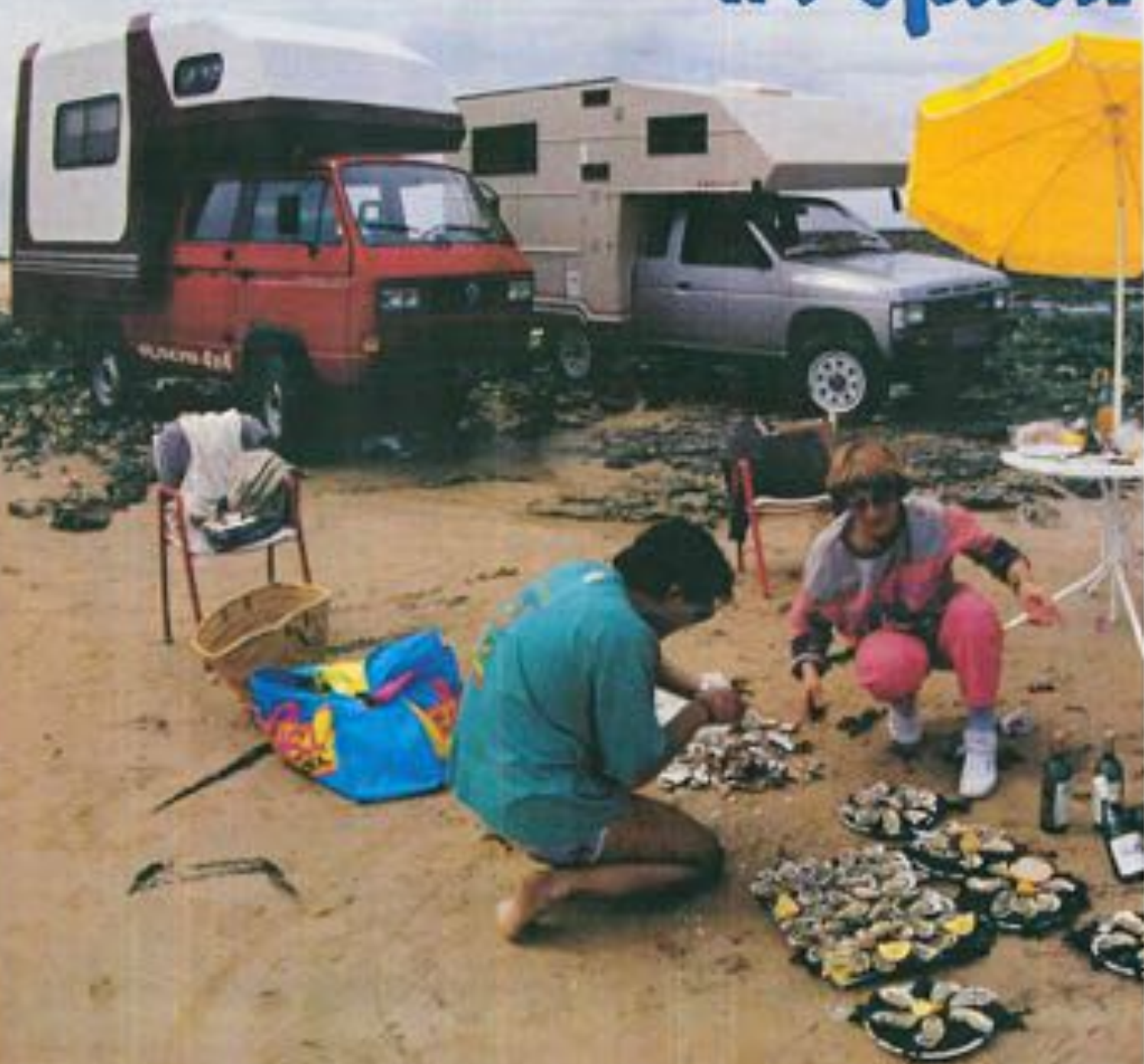
M 2409 - 3 - 20,00 F



1192409020004 00015

COMPARATIF

Les cellules « l'option



sur pick-up amovible »



Il y a cinq ans, le principe était quasiment inexistant, en France tout au moins. Aujourd'hui, à l'image des États-Unis où les « pick-up » représentent près d'un quart du marché et sous la pression d'une clientèle soudainement acquise aux vertus de l'escamotable, le marché français compte des constructeurs spécialisés dans les camping-cars à cellule amovible. Voici leurs réalisations pour la première fois réunies dans un comparatif qui met face à face les quatre principaux spécialistes : Clémenton, Garçon Polyvalent, Henrymag-Mondial et Loge Mobile. Pour l'occasion, nous avons privilégié les parcours 4 x 4, qui se prêtent mieux, il est vrai, à l'esprit de cette nouvelle génération de véhicules de loisirs.



Tout à l'heure, elle sur la piste, un véhicule se voit muni d'un confort complet et sûr.

La cellule amovible sur pick-up n'est pas une nouveauté. Voilà longtemps déjà que les camping-caristes américains ou canadiens en apprécient le principe. Ils ont à leur disposition, il est vrai, un large choix de véhicules porteurs dont le prestige des noms prestigieux, créent, chez nous encore, bien des frissons : Chevrolet, GMC... L'Europe — l'Allemagne un peu à part où depuis quelques années déjà, des constructeurs inventifs ont créé des réalisations originales — a boudé la formule. Faute de véhicules adaptés bien sûr, mais aussi parce que le concept du camping-car multi-usage, ne s'est pas révélé conforme au mode de vie des camping-caristes du vieux continent.

Quelques constructeurs français persistent, par conviction ou par opportunisme, s'y sont cassés les dents. Avoir raison trop tôt est un grand tort...

L'amovible, une idée qui fait son chemin

Trop tôt, en effet, car désormais, le principe semble acquis, les camping-cars à cellule amovible ont trouvé preneurs. Peu importe les véritables raisons de cette évolution, c'est seulement ses effets qui satisfont et encouragent aujourd'hui Clémenson, Henrymag-Mardial, Loge Mobile ou Garçon Polyester. Si la formule « amovible » vous intéresse, vous ne pourrez en effet ignorer les catalogues de ces constructeurs. Même si la conception de leurs produits, leurs principes de fabrication diffèrent sensiblement. La plupart adoptent le polyester (Clémenson, Loge Mobile et Garçon Polyester) montrant en cela une volonté novatrice que les grands constructeurs n'ont pas toujours. Enfin, et contrairement aux camping-cars traditionnels, les cellules sont fabriquées





De la gauche à droite, jamais je n'aurais pu me permettre d'un tel confort. L'ensemble technique gâche l'origine.

«indépendamment» du véhicule qui en constituera la base. Façon de parler, bien sûr, lors de sa fabrication, les côtes, les formes et l'aménagement même du module sont pensés pour le pick-up qui le recevra, mais c'est généralement le client qui choisit son véhicule et négocie avec le constructeur la cellule réalisable. Une exception notable toutefois, la cellule Henrymag-Mondial «Africa» qu'on ne peut, en principe, se procurer isolément puisque c'est le constructeur automobile UMM qui assure la commercialisation exclusive de cette version sur ses chassis. Naturellement, tout autre modèle de conception très proche, peut être équipé chez le fabricant et posé sur le véhicule de son choix.

Le porteur: peu de chances d'être français...

L'on peut venir à la cellule amovible parce qu'on est déjà possesseur d'un pick-up. Dans ce cas, évidemment, la question du choix du porteur ne se pose pas. Mais la plupart du temps, la démarche est double; il faut choisir son véhicule et choisir sa cellule. Si l'on écarte le louable mais plus très jeune pick-up 504, il faudrait se tourner de façon quasiment obligée vers des véhicules de provenance étrangère. Et souvent, à quatre roues motrices. Nissan et Toyota ont la faveur du plus grand nombre même si des véhicules de conception européenne, tel l'UMM, ont des prétentions à s'imposer. Bien sûr, impossible quand on parle de cellules amovibles d'ignorer le déjà respectable Volkswagen Transporter dont la dernière version 112 ch-synco n'en finit pas d'étonner. Nous avons privilégié trois bases pour ce comparatif dont vous saurez tout ainsi que sur leurs concurrentes en lisant nos essais routiers: le Nissan King-cab, le Volkswagen Transporter synco et

l'UMM Alter II. Un choix à la fois reflet du marché et indicateur de tendance.

Standard ou à la carte

Au choix de la base, très important, succède le choix du module qui ne l'est pas moins et qui peut dépendre, éventuellement, du précédent.

Une sélection qui s'opérera, bien sûr, en fonction des aménagements proposés. Selon leur qualité ou leur mode de fabrication et selon la disposition proposée. Celle-ci est en effet tantôt standardisée (Henrymag-Mondial et Orion Polyester) tantôt à la carte, partiellement ou complètement (Clemenson et Loga Mobile). Dans ce dernier cas, vous l'avez compris; vous pourrez choisir avec le constructeur les éléments du mobilier que vous attendez privilégier ainsi que leur disposition les uns par rapport aux autres, mais surtout, le type de décoration ou de revêtement. Un avantage, bien sûr, d'autant qu'il n'entraîne pas nécessairement de surcroît de coût. Plus importantes encore sont sans doute les différences de conception des cellules elles-mêmes.

Trois principes sont adoptés que l'on retrouve dans nos quatre cellules. Le plus traditionnel, auquel reste fidèle Henrymag-Mondial, fait appel aux panneaux sandwich de bois assemblés par vissage et collage, revêtus d'une tôle d'aluminium pinoquée et intégrant un isolant par panneaux de polystyrène expansé. La formule est rûdée, elle intéresse encore la quasi-totalité des carrosseries de camping-cars en France. Mais il n'est pas certain qu'elle se prête bien au principe de la cellule amovible sur 4x4. Pour des raisons esthétiques, avouons-le, mais surtout pour des questions de résistance mécanique. Les secousses à répétition ou le hachement des branches, par exemple, sont rarement sans conséquence sur la tôle d'aluminium.

La tendance, le polyester

C'est la raison pour laquelle les autres constructeurs ont préféré le polyester, sans pour autant adopter les mêmes techniques. Clémenson ne l'utilise qu'en guise de revêtement. C'est-à-dire que ses cellules sont conçues à partir de panneaux sandwich en bois dont les tasseaux sont agrafés. L'ensemble qui comprend un isolant à base de Styrevel ignifugé, est revêtu d'une couche de polyester stretché.

Une telle structure a l'avantage d'être (très) légère et relativement peu sensible aux chocs et rayures même si l'on peut

siècle) tandis que les capucines sont reliées à la caisse par un double soudage, mécanique et polyester.

Quelques variantes de fabrication distinguent toutefois les deux constructeurs.

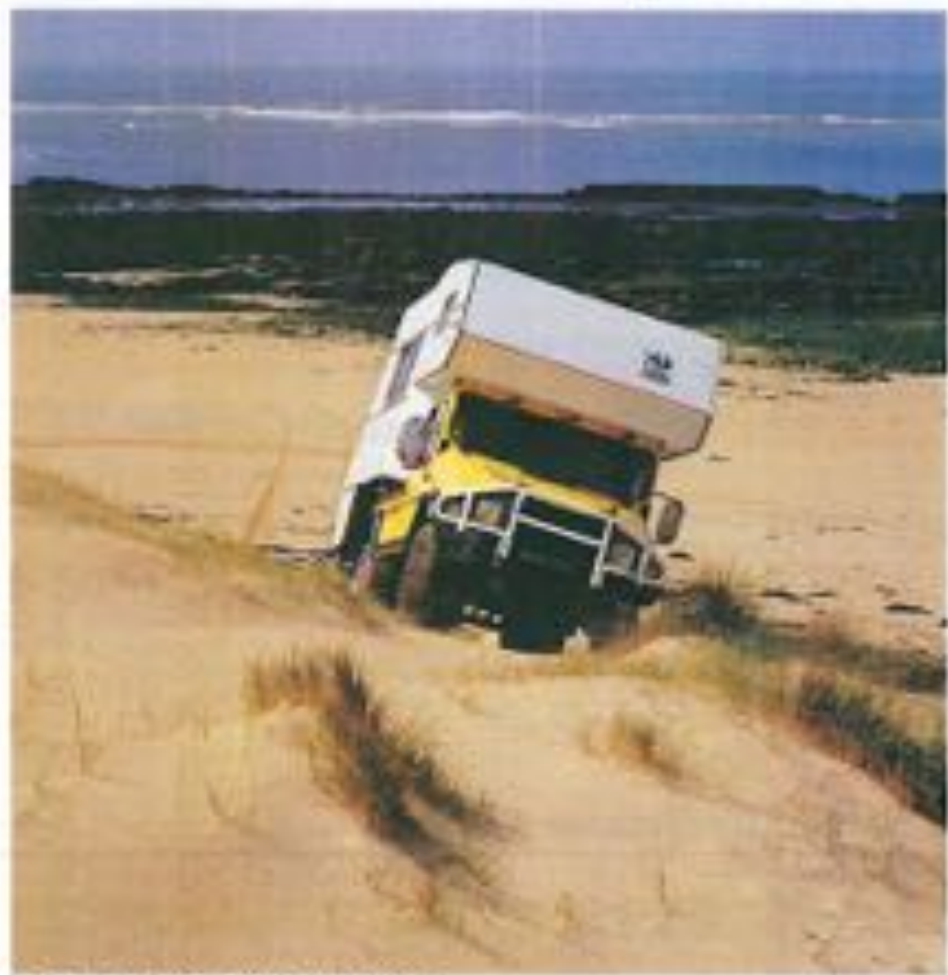
La légende du polyester léger

Chez Loge Mobile, la caisse est moulée sans tasseaux, ce qui élimine toute éventualité de « répartition » et écarte également le risque de ponts thermiques. Le constructeur s'est « contenté » de coller les panneaux sandwich limitant volontairement les liaisons par collages toujours susceptibles de

lâcher, réparations plus faciles, extraction réduite) sont toutefois pénalisés par leur poids. Et oui, le polyester est lourd : que de surprises ou sortir de la boutique...

Escamotable, oui, polyvalent, non

Enfin, troisième et dernier point d'appréciation, et non le moindre pour des cellules amovibles, le principe de désolidarisation. En effet, ces cellules sont théoriquement susceptibles d'être déposées pour retrouver l'usage du pick-up seul.



L'UMM : un atout central et la capacité de franchissement à l'avant.

considérer que le polyester apparent est toujours moins résistant que lorsqu'il bénéficie d'une protection extérieure par gel coat. Enfin un autre gain, et non le moindre, est celui du prix, toujours raisonnable, surtout en comparaison bien sûr avec ceux qui caractérisent les procédés de moulage. Ce sont ces derniers qu'ont préférés deux autres constructeurs, Loge Mobile et Garçon Polyester, s'inspirant en cela de techniques qui prévalent dans le bateau.

Leurs cellules en panneaux sandwich de polyester sont issues de moules conçus spécifiquement et qui en donnent le dessin. Elles sont isolées à base d'une mousse de polyuréthane de 3 cm d'épaisseur (d'une densité exceptionnelle de 37 kg chez Loge Mobile au lieu des 16 à 22 kg généralement utili-

ser à ce niveau des contraintes. Ce qui l'a amené à choisir un polyester rigide ne permettant guère, les galles et arêtes et qui donne à sa cellule cette allure un peu « naïve ». Garçon Polyester utilise, quant à lui, un sandwich polyester plus souple — non dépourvu de tasseaux — mais permet d'obtenir des formes assez esthétiques. Enfin, le plancher de sa cellule « Polyval » est également en polyester moulé qui ne présente pas, à notre gré, les mêmes qualités que le bois au niveau de la résistance mécanique. Quelles que soient ces différences et contrairement à une légende qui a le vie duré, il faut savoir que les cellules en sandwich de polyester, pour présenter la plupart des qualités (résistance au temps, insensibilité aux rayures, efficacité de l'iso-



Et comment à l'usage, le se arranger, oui.

En la matière, la déception est de rigueur. Qu'ils aient privilégié les bequilles (Henryrag-Mondial, Loge Mobile) ou les véris (Clémenson, Garçon Polyester), les constructeurs n'ont pas encore trouvé le système de dépose idéal qui ferait de ces camping-cars de véritables véhicules polyvalents dont on pourrait ôter les modules pour aller faire ses courses en ville, par exemple. Les exigences sont voisines : il faut du temps, guère moins de 20 minutes, et un sol plat et ferme. Le choix le plus archaïque revient toutefois à Henryrag-Mondial. Si l'on exclut le fait que couplée à l'UMM la cellule n'est pas véritablement amovible (l'UMM étant un pick-up bâché, au niveau de la capucine et du montant supérieur du pare-brise se trouve un joint d'étanchéité

en motif, qu'il est certes possible d'enlever mais qui est néanmoins présent) son système de dépose donne bien des soucis.

Au lieu qu'il soit nécessaire d'actionner chaque vérin comme un oric à l'aide d'une manivelle, c'est le oric même du véhicule qui doit être utilisé afin de relever le pick-up côté par côté, tandis que les béquilles de la cellule sont libérées et maintenues à l'aide de goupilles. Et même ainsi cotées, les béquilles ont bien du mal à s'équilibrer les unes avec les autres et à stabiliser la cellule. De toute façon, ces cellules, une fois sur pied, ne sont guère habitables. Non pas qu'il y ait de risques flagrants mais le mouvement des passagers donne de la « gîte » au compartiment... Une sensation fort désagréable.

CLEMENSON EXPLOR 44: Faire léger

C'est, en effet, la volonté première du plus ancien des constructeurs de cellules sur pick-up. Pour ses camping-cars, Clemenson attend ni plus ni moins s'inspirer des techniques de conception des planeurs. Et de fait, sans négliger le niveau d'équipement — bien au contraire puisque l'Explor 44 est même doté d'un cabinet de toilette — ses cellules sont légères.

La nôtre, toute équipée mais pleine non faite, n'a pas dépassé les 480 kilos! Un record en la matière qui s'explique par la conception même de la coque mais également par l'extrême légèreté du mobilier. Bien sûr, en contrepartie, certains éléments nous ont paru un peu « frêles ». Il en est ainsi par exemple des parois et de la porte du cabinet de toilette et des placards en général. Nous savons par expérience que le mobilier résiste au temps et à l'usage mais l'impression demeure. Quant à l'aménagement, il offre, nous vous le disions un excellent niveau d'équipement: large cuisine, couchages confortables et spacieux, cabinet de toilette avec bati à douche et dotation technique offrant une autonomie intéressante. C'est probablement la dinette qui se révèle la moins pratique. Celle-ci est en effet en surélévation sur des estrades ménageant des coffres de rangement. Rien à redire à cela. Mais du coup, l'espace entre l'assise des banquettes et le plateau de table est fort étroit. Le constructeur a décidé de modifier ce point en surélevant la baie gauche ce qui permettra de relever parallèlement le niveau du plateau de table.

L'autre point défallant concerne encore la dinette et provient d'un choix qui nous paraît contestable. Le constructeur qui a procédé à une large découpe de sa cellule et de la cabine permettant un accès aisé de l'une à l'autre, a jugé utile de ménager deux places face route en arrière de la cabine, ce qui relève d'une bonne intention. Mais le système de conversion de la banquette n'est guère pratique et, surtout, les pieds des passagers reposant alors sur le coffre, c'est-à-dire à près de 30 cm du sol...



La cellule en la photo, destinée aux camping-cars de 2000 cm de long.





Le confort de confort (Chimney) : une petite piscine pour les chiens...



À table, à bord de Chimney, un profit 4x4 à son tour.



Le confort pour les chiens dans une petite piscine. Le confort de Chimney est dédié au confort des chiens.



Le confort pour les chiens dans une petite piscine. Le confort de Chimney est dédié au confort des chiens.



Le confort pour les chiens dans une petite piscine. Le confort de Chimney est dédié au confort des chiens.



Le confort pour les chiens dans une petite piscine. Le confort de Chimney est dédié au confort des chiens.



Le confort pour les chiens dans une petite piscine. Le confort de Chimney est dédié au confort des chiens.



Le confort pour les chiens dans une petite piscine. Le confort de Chimney est dédié au confort des chiens.

Les aménagements

	GENERSON	GARÇON POLYESTER	LOGI NOBLE	HINNYMO-NORDIA
CONSTRUCTION				
Type	Polyester stratifié sur structure bois	Polyester moulé	Polyester moulé	Panneaux sandwich bois revêtus aluminium
Isolation	Styrolite ignifuge	Polyuréthane	Polyuréthane	Polystyrène et laine de verre
Mobilier	Contre-plaqué	Contre-plaqué enduit	Contre-plaqué abassonné pin et pin naturel	Contre-plaqué mélaminé et panneaux de particules
Revêtement paroi	PVC	PVC	PVC et moquette	Mélaminé bois
Revêtement sol	Tapis thermoplastique	Tapis thermoplastique	Tapis thermoplastique	Tapis thermoplastique
SIÈGE / BRAS				
Dinette	4 places, latérale	4 places, centrale	4 places, latérale	4 places, centrale
Table	Sur paroi à pied alvéolaire	Sur pied tubulaire	Sur paroi, à pied alvéolaire	À double pivotement
Surface	73 cm ²	58 cm ²	60 cm ²	61 cm ²
Plan de cuisson	135 x 35 x 400 cm	80 x 48 x 1-85 cm	204 x 46 x 1-90 cm	2 de 66 x 70 x 1-80 cm
Réchaud	2 feux, email	2 feux, inox	2 feux, email	2 feux inox + 2 chauffe-plats électrique
Évier	Email	Inox	Inox	Inox
Réfrigérateur	Electrolux S41	Electrolux 411	Electrolux S41	Frigo à compression, 30 l
Plan de travail	Oui	Non	Oui	Oui
Étagères	Fixards bas et glissard de pavillon	Fixard bas et glissard de pavillon	Fixards bas, glissards de pavillon et 2 tiroirs	Fixards bas
COUCHAGES				
Lit de dinette	180 x 118 cm	190 x 107 cm	180 x 120 cm	190 x 128 cm
Lit de cuisine	185 x 138 cm	182 x 115 cm	200 x 130 cm	180 x 145 cm
Hauteur sous pavillon (au seul d'ocote)	75 cm	77 cm	85 cm	80 cm
Aération lit de cuisine	2 boîtes et larmier	2 boîtes	1 boîte	2 boîtes
Occlusion	Stores-caserte et rideaux	Rideaux	Stores-caserte	Stores-caserte
CABINET DE TOILETTE				
Dimensions	74 x 73 cm		95 x 65 cm	
Lavabo	Vintage thermoformée avec robinet douchette		Vintage thermoformée avec robinet évier	
Douche	Oui, avec collecteur		Oui, avec rideau	
WC chimique	portable		portable	
Étagement	Fixard haut		Fixard bas et haut	
Aération	Bois + 2 grilles d'aération		Larmier	
Occlusion	Store SNCF			

Il est vrai que les enfants n'ont pas de telles exigences de confort.

La conception même d'une cellule sur un pick-up crée le plateau sur élévateur souvent bien des difficultés pour les aménageurs qui veulent conserver à leur véhicule une certaine compacité. Moins de 2,70 m de hauteur pour l'Expo (avec une hauteur intérieure encore de 1,80 m), c'est un excellent résultat dont les effets se ressentent sur la route. Les mêmes causes ayant les mêmes effets, il n'est pas toujours possible pour un fabricant de cellule sur pick-up d'aménager des coffres de plancher. Ci-messous on constate le problème en prolongeant les parois latérales de sa camionnette et en y intégrant deux soutes bien pratiques (l'une d'elles peut même recevoir des clés). Fait inconvénient néanmoins, la bande à essence se trouvant ainsi masquée, il a été nécessaire de percer une seconde trappe, peu pratique pour les pistolets de remplissage.

L'Expo 44 est à n'en pas douter un camping-car dont on sent qu'il a été longuement « pensé ». Léger, compact, très bien équipé et menant par son prix, la vie dure à la concurrence, il connaît un succès mérité de la part de tous ceux pour lesquels confort « bourgeois » n'est pas contradictoire avec esprit d'ouverture.

Clés en main

Longueur:	5,48 m
Largeur:	2,01 m
Hauteur:	2,69 m
PAC:	140 kg
Poids vide pick-up:	1 640 kg
Poids vide avec cellier:	2 120 kg
Poids utile:	480 kg
Charge utile:	570 kg
Consommation route:	18 à 19 km/l
Consommation totalité:	11 à 16 km/l
Prix:	82 000 F

GARÇON POLYESTER POLYVAL 1: L'esprit 4 x 4

De toutes ces cellules, la « Polyval » est probablement celle qui a été prioritairement conçue « autour » d'un 4x4. Ultra compacte (3,30 m de long!), esthétique et sans faiblesses aussi bien extérieures qu'intérieures, elle se prête évidemment assez bien aux escapades qu'en est censé lui imposer. Bien sûr, on peut tout de même trouver son aménagement sommaire. L'absence de cabinet de toilette est peu critiquable mais à la condition que l'on dispose néanmoins d'un record de douche permettant une utilisation extérieure, ce qui n'est pas le cas ici. D'ailleurs, la robinetterie plastique de l'évier est bien insuffisante et on la sait peu solide. Il est vrai que dans sa version standard — celle de l'essai — « Polyval 1 » ne dispose pas de réservoirs d'eau à proprement parler mais d'un simple jerrycan. Un choix un peu fruste, évidemment choisi pour « tirer les prix », mais dont on se contentera difficilement. Dans l'ensemble néanmoins, il faut reconnaître que la simplicité des choix est plutôt une bonne chose.

Les aménagements

	CLEMENSON	GARÇON POLYESTER	LOGE MOBILE	HENRYMAG-MONDIAL
RANGEMENTS				
Coffre sous banquette	1, partiellement libre + 2 coffres sous-directe	1, de 90 x 43 x h 42 cm + 1 coffre bas	1, de 90 x 59 x h 40 cm	Non
Pendule	130 x 45 x 35 cm	113 x 44 x 37 cm	118 x 57 x 43 cm	Non
Placards de pavillon	Oui	Oui	Oui	Oui
Lingère	Oui	Oui	Oui	Non
Seouts extérieurs	2, de 197 x 10 cm et 185 x 10 cm	Non	Non	Non
Galerie de toit	Non	Non	Non	Oui
SALISATI ISCRIVITE				
Eau propre	120 litres	Par jerrican	180 litres	70 litres
Eaux usées	31 + 30 litres	—	60 litres	30 litres
Réserve gaz	Propane 13 kg	Propane 13 kg	Butane 3 kg	Butane 3 kg
Castrols	Rubinet dans cuisine	Rubinet sous cuisine	Rubinet sous cuisine	Rubinet sous cuisine
Autonomie électrique	Batterie d'origine	Batterie d'origine	Batterie d'origine	Batterie d'origine
Centrale	Exxon	—	Schaller	—
Eclairage	2 fixes + 1 applique	3 appliques + 1 fixe	4 appliques	4 appliques
EQUIPEMENT DIVERS				
Chevillage	Sodex 2200	Non	Sodex 2200	Non
Cheville-eau	Inventend, Vallant	Non	Inventend, ELM Leblond	Non
Marchepied	Extérieur, escamotable	Extérieur, escamotable	Extérieur, escamotable	Intérieur, escamoté

Les manipulations sont quasiment inexistantes et l'entretien réduit à sa plus simple expression, les revêtements plastifiés étant adaptés à l'esprit du véhicule. A cet égard, un détail se révèle toutefois gênant: l'encadrement de porte, surélevé par rapport au plancher constitue un obstacle pour le balayage du sol... De l'extérieur, notons

chaînes portes d'accès seront conçues en polyester inextinguible, ce qui améliorera non seulement l'aspect de la cellule mais la fermeture d'une porte dont l'adhésion laisse à désirer. De même, un marche-pied indépendant, de type échelle, dotera la cellule tandis que les verins télescopiques seront renforcés et, en principe, plus stables. Un ensemble de modifications qui devrait faire du module «Polyval» un bien sûr et sûr «complément» de tout 4x4.

Garçon Polyester et Niass

longueur:	4,4 m
largeur:	2,8 m
hauteur:	1,8 m
PTAC:	2 075 kg
Poids vide châssis:	1 640 kg
Poids vide avec cellule:	2 300 kg
Poids cellule:	660 kg
Charge utile:	395 kg
Consommation route:	11 x 12 litres
Consommation tout-terrain:	13 x 18 litres
Prix:	48 000 F

une fois encore que la cellule Garçon Polyester a belle allure. Sa coupe expressive renforce l'homogénéité du module (une capucine plus longue de 45 cm peut lui être préférée).

Le constructeur nous a promis que les pro-

ment efficace en tout terrain (voir l'essai routier) — en s'attendant au choix d'Henrymag-Mondial comme partenaire.

Certes, la marque est expérimentée mais, à l'origine constructeur de caravanes, ses camping-cars d'aujourd'hui ne parviennent pas à rompre avec cette influence. Si le mobilier peut satisfaire à de nombreux usages, il n'apparaît pas, tant dans sa conception que dans sa finition, adapté à une utilisation «hors piste» du camping-car. De même, le volume intérieur est mal exploité avec cette large table centrale (sans maintien au sol...) qui entrave l'accès au poste de conduite pourtant favorisé par la généreuse découpe d'origine de la cabine et le système de levage du lit de cabine par verins.

A côté de cela, il faut bien le dire, les quelques équipements «roids», réfrigérateur à compression avec ouverture magnétique ou réchauffe-plats électrique étanche, font un peu pâle figure. Dommage, car leur efficacité n'est pas à mettre en doute. Que dire de l'opportunité des places assises face route obtenues par ajout d'une planchette entre les deux coffres dont la mise en place est aussi dissuasive que le confort qu'elle procure!

Bien des points irritants en vérité dont on se serait peut-être accommodés si le prix avait été raisonnable. Mais il est élevé. C'est symboliquement que nous l'avons fait figurer «aménagement seul» pour faciliter la comparaison avec les autres. Le camping-car complet avec le pick-up UMM est commercialisé au prix de 195 600 F.

Henrymag-Mondial sur UMM

longueur:	4,20 m
largeur:	2,00 m
hauteur:	1,70 m
PTAC:	2 750 kg
Poids vide châssis:	1 480 kg
Poids vide avec cellule:	2 700 kg
Poids cellule:	500 kg
Charge utile:	300 kg
Consommation route:	13 x 12 litres
Consommation tout-terrain:	14 x 18 litres
Prix:	95 000 F

LOGE MOBILE MANGUE: L'habit ne fait pas le moine

Il est décidément bien difficile de concevoir des cellules sur pick-up Transporter. En effet, ainsi équipé, par la force des choses le compartiment moteur du véhicule, placé à l'arrière, se trouve inaccessible. Et surtout la trappe d'accès au vase d'expansion du liquide de refroidissement et à la jauge à huile, que l'on ne peut ouvrir qu'une fois la cellule déposée. De même, il faut savoir que le plancher du véhicule se trouve à plus d'un mètre du sol et qu'en conséquence, l'addition d'un module dans lequel on est censé tenir debout donne au camping-car des allures gargantuesques. Surtout qu'en l'occurrence, le constructeur a fait du zèle. La hauteur de sa cellule aurait pu être réduite de 7 ou 8 centimètres sans que cela s'occasionne de gêne pour les passagers

HENRYMAG-MONDIAL AFRICAR: La tradition

Rappelons une fois encore que la version «Africar» est une cellule fabriquée par Henrymag-Mondial mais dont UMM-France s'est assurée l'exclusivité. C'est-à-dire que l'aménagement de l'Africar tel qu'il est ne peut normalement pas être acquis indépendamment du châssis UMM. Une situation d'origine plus originale que lorsqu'on connaît les caractéristiques du véhicule — un peu rustique mais diable-

puisque la hauteur intérieure aurait encore été supérieure à 1,30 m.

Ne nous rendons point trop sévère, le comportement routier de ce camping-car s'est néanmoins révélé excellent. Bien sûr, et le contraire aurait été étonnant, l'habitabilité de la cellule Loge Mobile est supérieure à celle de ses concurrentes. Un véritable cabinet de toilette, un meuble-cuisine qui n'en finit pas, une dinette spacieuse et des couchages dignes de ce nom, en particulier le lit de coposite qui contiendra même aux plus réticents à ce genre de compartiment.

Le plus original, peut-être, tient en la fabrication du mobilier, de premier choix, où des panneaux en peuplier créent des encadrements en pin moulu, tandis que certains revêtements, en PVC granité lavable, sont du meilleur goût. La décoration très caractéristique des aménagements de la marque, à l'heur de plaisir ou plus grand nombre tout en étant originale. Un rare compromis.

Voilà une réalisation bien séduisante mais qui pêche, hélas, par sa présentation extérieure. Vu de l'arrière, ce camping-car ressemble plutôt à un camion tripartite et il est d'ailleurs bien difficile de lui trouver un angle favorable. On nous a promis que les faces arrière des prochains modèles seraient tronquées en vue de les « alléger » et qu'une décoration plus inspirée devrait bientôt concerner l'ensemble de la carrosserie. Ce changement d'habit aura toutes les raisons d'être.

Loge Mobile sur Volkswagen

Longueur	5,30 m
Largeur	2,14 m
Hauteur	2,70 m
PTAC	2,500 kg
Poids vide porteur	1,500 kg
Poids vide avec cellule	2,200 kg
Poids cellule	700 kg
Charge utile	300 kg
Consommation route	14 à 16 litres
Consommation tout terrain	19 à 23 litres
Prix	85 000 F

EN CONCLUSION

Cette nouvelle génération de véhicules de loisirs se cherche encore un peu, c'est normal. Polyester ou pas polyester ? Passage cellule-cabine ou non ? Avec ou sans cabinet de toilette ? On l'a vu, la tendance



Le cabinet de toilette, une conception en deux cellules de confort et de la facilité.

Points forts

Clémenson

- Le compromis légèreté/résistance
- La solidité cellule/gick-up
- Les coffres extérieurs
- La bonne tenue de route
- La conception raisonnable
- La conception automobile du porteur

Gorçon polyester

- La conception moderne (moulage)
- L'adaptation au tout terrain
- Le compacté de la cellule
- L'esthétique
- La conception automobile du porteur

Henrymog

- Le passage cellule/cabine
- Intégral
- La relative compacité de la cellule
- Les qualités en tout terrain du porteur

Loge Mobile

- La conception moderne (moulage)
- La qualité du mobilier
- L'habitabilité
- L'intelligence et l'originalité de l'aménagement
- Les performances du porteur
- La double-cabine favorisant le confort routier

Points faibles

- L'incertitude des places assises face route en cellule
- Le système de conversion de dinette
- L'apparente fragilité de certains éléments de mobilier
- La double trappe à essence

Points faibles

- Les réactions de suspensions dues à la cellule
- L'aménagement non standard
- Le relatif sous-équipement

Points faibles

- La non-adaptation de la cellule à l'usage du porteur
- La conception étroite de l'aménagement
- Le volume intérieur mal exploité
- Le peu de volumes de rangement
- Le système de dépôt
- La nudité de présentation du porteur

Points faibles

- Les dimensions hors tout
- La présentation extérieure
- La conception du porteur
- Le prix du porteur

iroit plutôt vers les matériaux de synthèse. Le polyester a bien des avantages mais, porte qu'il nécessite de lourds investissements (les techniques de moulage surtout) et parce que son travail exige des conditions particulières d'environnement (la température de l'atelier ne doit pas descendre en-dessous de 15°C pour que son durcissement se fasse dans de bonnes conditions) son coût demeure inévitablement élevé. Si l'on peut considérer que la polyvalence d'une cellule amovible sans passage-cabine est plus « totale » par rapport aux cellules dotées de portes d'accès qui nécessitent l'adjonction de hard-top ou de panneaux spécifiques, la question est à notre avis affaire d'utilisation personnelle, comme l'est, d'ailleurs, celle des cabinets de toilette. Il nous paraît plus important de trouver les meilleures réponses aux problèmes de liaison entre le véhicule porteur et la cellule, en particulier au niveau de la copudine. A cet égard, la solution privilégiée par Clémenson nous paraît la meilleure. Le côté de liaison que le constructeur a conçu, permet une solidarité harmonieuse (ni trop étroite, ni trop lâche) entre la cellule et la cabine réduisant au maximum les réactions de la cellule à tous les à-coups. A contrario, le choix inverse effectué par Gorçon Polyester — laisser « libre » la copudine — n'est pas sans inconvénient. Sur route, nous

avons en effet enregistré un phénomène de « galop » [impression d'aller d'avant en arrière] assez désagréable. Il est probable qu'une simple correction d'assiette (des renforts de suspensions par barres et des amortisseurs à gaz) en aurait largement atténué les effets.

Enfin, il ne faudrait pas conclure en amettant qu'avec ces camping-cars, l'autoroute n'est pas un luxe. Eh oui, vous payerez les tarifs de la catégorie 1, leur hauteur au droit de l'essieu avant étant inférieure à 1,30 m (pas pour le Volkswagen, mais vous l'avez deviné...). Vous voilà donc en possession de tous les éléments pour faire le meilleur choix.

B.C.

SUR ROUTE

Quatre camping-cars 4x4, mais trois bases différentes seulement : Nissan King Cab, UMM Alter 2 et Volkswagen Transporter Syncro. Les deux premiers sont des 4x4 traditionnels, le troisième s'en distingue par bien des points. Ces véhicules, porteurs de cellules également différentes, ont plutôt bien réagi à leur « contrainte » respective. Voici nos impressions de route et... de sable. Nos quatre camping-cars ont deux points



Le cabinet de toilette, une conception en deux cellules de confort et de la facilité.



Le cabinet de toilette, une conception en deux cellules de confort et de la facilité.



Malgré les qualités de confort et de stabilité habituelle, le cabinet de toilette n'est pas parfait.



En porte arrière, un petit camion à bas de charge sera livré par le concepteur même de la cellule au pilotage.

communes: ce sont tous des 4x4 porteurs d'une cellule rapportée qui n'ont pas subi de transformation spécifique. Pour le reste, ils diffèrent quelque peu: les deux Nissan se distinguent l'un de l'autre par la communication entre cabine et cellule aménagée dont est dotée l'un d'entre eux, (le Clémenson) qui a aussi pour particularité un porte-à-faux arrière important. L'UMM, lui aussi, bénéficie d'une communication entre cellule et cabine, tandis que la VW en est dépourvu. Bien évidemment, les véhicules qui ont conservé leur docteur arrière se prêtent mieux à la dépose de la cellule pour une utilisation — utilitaire ou autre — plus habituelle d'un 4x4; néanmoins, cette dépose, et surtout l'opération inverse, demandent une certaine technique, et pas mal de temps. Il est peu envisageable de se débarrasser de la cellule chaque soir à l'étape pour aller campervan avec le 4x4, ainsi allégé! Car ils sont un peu lourdeurs, nos 4x4. De 2 100 à 2 300 kilos, ce n'est pas le rêve pour une utilisation tout terrain. Surtout qu'à, de moins pour les Nissan et l'UMM, la puissance des moteurs est un peu limitée, obérant les performances routières de manière sensible. En tout-terrain, ce manque de puissance se fait aussi sentir dans le sable mou et en forte motricité, mais n'est pas gênant en utilisation «tous chemins», la plus fréquente avec ce genre d'engin. Le volume des cellules interdit les passages très étroits, les dévers trop prononcés, et le franchissement pur et dur, on ne peut pas tout avoir...

UMM: LA ROUTE EST LONGUE

L'UMM est un 4x4 des plus classiques: ponts avant et arrière rigides, suspension par ressorts à lames, un look carré, évoquant la robustesse. Il est cependant plutôt confortable, et agréable à conduire. Sans cellule, c'est un 4x4 particulièrement efficace en tout-terrain, ne craignant ni glaces ni bosses, avec sa carrosserie en tôle de 2 mm d'épaisseur, un vrai blindage. Équipé

Les bases

Moteur	Nissan King Cab	UMM Aher 2	VW Transporter Syncro
	Nissan TD 25, diesel atmosphérique, 4 temps, 4 cylindres en ligne, refroidissement liquide	Peugeot diesel atmosphérique, type XD 3 P, 4 cylindres en ligne, 4 temps, Refroidissement liquide	VW 203 DI, essence, 4 temps, 4 cylindres horizontaux opposés 2 par 2, monté en porte-à-faux arrière, Refroidissement liquide, Alimentation par injection à commande numérique (Dijet) avec soupape au déclapement, Allumage électronique
Cylindrée :	2 494 cm ³	2 470 cm ³	2 109 cm ³
Allège/course :	92,8/92 mm	84/90 mm	94/76 mm
Taux de compression :	22,2 à 1	23 à 1	10,5 à 1
Puissance maxi :	75 ch à 4 200 tr/min	76 ch à 4 500 tr/min	112 ch à 4 800 tr/min
Couple maxi :	16 mkg à 2 200 tr/min	15,1 mkg à 2 000 tr/min	17,7 mkg à 2 400 tr/min
Transmission	Embroyage monodisque à sec, commande hydraulique. Boîte de vitesses à 5 rapports avant synchronisés et une marche arrière, commandée par levier au plancher, boîte transfert à deux rapports, train avant endentable par levier au plancher, moyeux avant débrayables manuellement	Embroyage monodisque à sec, diamètre 241 mm, Boîte de vitesses à 4 rapports avant synchronisés et une marche arrière, commandés par levier au plancher, Boîte transfert à deux rapports, train avant endentable par levier au plancher, moyeux avant débrayables manuellement	Embroyage monodisque à sec, commande hydraulique. Boîte de vitesses à 4 rapports avant synchronisés plus un rapport III court, et marche arrière, commandés par levier au plancher, Transmission de type 4 x 4 permanent avec visco-coupleur intégré dans le pont avant, Blocages de différentiels avant et arrière à commande pneumatique au tableau de bord.
Rapport long :	1,000 à 1	0,966 à 1	
Rapport court :	2,000 à 1	2,087 à 1	
Rapport de pont :	4,875 à 1	5,28 à 1	4,86 à 1
	Differential arrière à glissement limité.	Differential arrière à glissement limité	
Suspensions	Avant à roues indépendantes, par deux triangles superposés, barre de torsion, amortisseurs télescopiques et barre stabilisatrice. Arrière à roues rigides, ressorts à lames, amortisseurs télescopiques	Avant et arrière par ressorts semi-elliptiques et amortisseurs télescopiques	Avant à roues indépendantes, double bras transversaux, ressorts télescopiques, amortisseurs télescopiques, barre stabilisatrice. Arrière à roues indépendantes, bras obliques, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
Direction	A recirculation de billes, assistance hydraulique	Genève, type à vis giratoire, Rapport de démultiplication : 18,2 à 1, Assistance hydraulique	A crémaillère, assistance hydraulique (en option)
Nombre de tours de volant de butée à butée :	4	3,3	
Diamètre de braçage HT :	11,8 m	11,85 m	10,9 m
Freinage			
Avant :	disques ventilés	disques	disques
Diamètre :	267 mm	286 mm	

Arrière :	tambours	tambours	tambours avec rafraîchissement automatique de jeu
Diamètre :	254 mm Commande hydraulique à double circuit, assistance par servo- frein. Unité de pression sur le circuit arrière. Frein de stationnement à commande mécanique sur les roues arrière	180 mm Commande hydraulique à double circuit, assistance par servo- frein. Répartiteur de freinage agissant sur le circuit arrière en fonction de la charge. Frein de stationnement à commande mécanique sur les roues arrière	Commande hydraulique à double circuit, assistance par servo- frein à dépression, compensateur de freinage à l'arrière asservi à la désaccélération. Frein de stationnement à commande mécanique, sur les roues arrière
Roues et pneus	Jantes en tôle d'acier ajustées, 6,7 x 16" Pneumatiques : 205 R 16"	Jantes en tôle d'acier pleines : 5 1/2 x 14" Jantes en tôle d'acier type « étoile » : 7 x 15" Pneumatiques utilisables : 205-16", 215-16", 450-16", 7-00-16", 225/75-15", 255/75- 15"	Jantes acier, 16 pouces (en option) Origina 5 1/2 x 14", pneus 185 R 14
Châssis/ carrosserie	Séparé, de type échelle, à 5 traverses. Tôle d'acier emboutie et soudée. 2 places plus deux strapontins arrière latéraux, repliables. 2 portes	Type échelle, constitué de longerons de section rectangulaire de 4 mm d'épaisseur, renforcés par 4 traverses. En tôle d'acier plate et soudée. 2 places, 2 portes	Cadre-plancher et éléments de carrosserie en tôle, emboutie et soudée. Double cabine 3 places, 2 portes pour la partie avant, 1 porte à droite pour la partie arrière
Équipement électrique	12 volts, alternateur 600 W, batterie 80 Ah	12 volts, alternateur 500 W, batterie 75 Ah	12 volts, alternateur 1 080 W, batterie 45 Ah
Dimensions principales (véhicule de base)			
Longueur :	4 825 mm	4 141 mm	4 570 mm
Largeur :	1 680 mm	1 680 mm	1 645 mm
Empattement :	2 950 mm	2 540 mm	2 455 mm
Hauteur :	1 705 mm	1 950 mm (tâche)	2 020 mm (jantes 16")
Voie avant :	1 425 mm	1 242 mm	1 568 mm
Voie arrière :	1 365 mm	1 342 mm (avec pneumatiques 205-16")	1 560 mm
Garde au sol :	225 mm	220 mm	240 mm avant 220 mm arrière (jantes 16")
Porte à faux avant :	720 mm	703 mm	1 140 mm
Porte à faux arrière :	1 150 mm	896 mm	950 mm
Poids			
À vide en ordre de marche :	1 640 kg	1 680 kg	1 530 kg
Total en charge :	2 670 kg	2 720 kg	2 500 kg
Capacité réservoir	80 litres	60 litres	70 litres
Performances			
Vitesse maximale :	128 km/h	112 km/h	145 km/h
Prix	109 900 F TTC	103 633 F TTC	158 950 F

de sa cellule, c'est une toute autre histoire : plus question de se battre contre des branches, la largeur est augmentée, le poids posé, et surtout la répartition de ce poids, qui prédomine sur l'avant. L'aérodynamisme en prend aussi un sale coup, la vitesse maxi sur autoroute ne dépasserait plus guère les 90 km/h, les étapes sont longues ! En revanche, la consommation, qui se situe aux alentours de treize litres sur route, est plutôt une bonne surprise. Ceci dit, une fois les dimensions de la cellule admises, on est surpris par les aptitudes en tout-terrain. Passé l'inquiétude des premiers instants, on arrive à emprunter des endroits incroyablement, et même des dévers à couper le souffle. Un impératif, un seul, ne pas toucher arbre et rocher avec la cellule. Ce n'est qu'en utilisation routière que la faible puissance du moteur est un véritable handicap, d'autant que les rapports de ponts, d'origine, ne correspondent plus à la charge et surtout au maître-couple. Il existe une parade, simple et efficace, à ce problème : la version turbo et boîte 5 vitesses : 35 chevaux de plus, une boîte bien stagée, que demander de plus ? Bien sûr, il faudra accepter les 18.500 F de surcoût.

NISSAN : DEUX POIDS, DEUX MESURES

Les Nissan, bien qu'affichant la même puissance que l'UWM, sont un peu plus rapides sur route. Et lors des 100 km/h avec leurs cellules, deux options différentes, nous l'avons vu, ont été retenues par leurs aménagistes : l'un est doté d'un équipement en peu succinct, mais ne présente pas le moindre porte-à-faux arrière. (Garçon Polyester), il est donc particulièrement à l'aise en tout-terrain, obturation faite des passages en sous-bois truffés de branches basses. L'autre, (Clémentine) particulièrement complet, et curieusement plus léger que le premier (chapeau pour la conception de la cellule poids-plume !) présente un porte-à-faux arrière considérable. Franchement exclu, donc, mais quel confort dans des endroits quasi inaccessibles ! Se réveiller perdu au sommet d'une dune, ça n'a pas de prix.

Moins classiques que l'UWM, les Nissan ont une suspension avant à roues indépendantes. Un bon point, mais qui ne fait pas oublier les suspensions arrière dures comme du bois, suivant terriblement au confort. La boîte de vitesses à 5 rapports permet de tirer le meilleur parti du moteur, particulièrement souple, et dont le préchauffage ultra-rapide doit être signalé. La consommation, proche de celle de l'UWM, se situe aux environs de douze-treize litres sur autoroute. Un chiffre qui sera naturellement largement dépassé en tout-terrain (environ 16 litres). UWM et Nissan ont pour caractéristique commune d'être des 4x4 non-permanents : en utilisation normale, on utilise les roues arrière motrices, et on enclenche le pont avant en tout-terrain, à l'aide d'un

levier. On dispose également d'une gamme de vitesses courtes, pour le TT lent et les montées abruptes, utilisables seulement en 4 roues motrices.

VW TRANSPORTER SYNCRO: VITE ET BIEN... MAIS CHER!

Sur le VW Transporter syncro, rien de semblable. La transmission 4x4 est permanente, il n'y a pas de gamme de vitesses courtes, juste une première « super courte » pour les passages difficiles. Autre différence, le moteur est à essence, et d'une puissance appréciable : 112 ch.

Sur route, c'est Bytance! Bien sûr, la consommation s'en ressent, dépassant légèrement les 16 litres de super, mais les accélérations sont brillantes, et la tenue de route d'une grande sûreté, surtout en conditions difficiles (pluie, boue). Il n'y a pas de communication entre cabine et cellule, mais la double-cabine, forte de ses 5, voire 6 places, offre des dimensions supérieures à celles de la plupart des berlines. Pour l'utilisation tout-terrain, outre la puissance toujours utile, la VW est munie de blocages de différentiels arrière et avant. En clair, cela signifie que le patinage d'une roue ne pose aucun problème : on tire un bouton, et ça repart. Cette faculté, s'ajoutant au fond plat, sans la moindre partie saillante du sous-châssis du Transporter, fait que, pratiquement rien ne peut arrêter la progression. Seul demeure l'écueil d'un

Amortisseurs Chassin nécessaires

Le Plus du Volkswagen Transporter étant avéré réduit, lorsqu'il se trouve porteur d'une cellule aménagée, la charge utile résiduelle se situe à un niveau symbolique. C'est le cas évident avec la cellule Logo Mobile qui, de surcroît, se avère lourde. Il faut toutefois savoir que les Stabilisateurs Chassin ont conçu des ressorts transversaux spécifiques qui viennent se placer à l'intérieur des ressorts d'origine, les renforçant du même coup. Aucune soudure ou transformation du châssis n'est nécessaire et le gain de charge utile varie de 600 kg à 700 kg. Une opération donc, quasi obligatoire.



Stabilité : un espace intérieur avec le confort de dormir dans un lit ou sur des jattes...



Le découpage du plan et un aménagement indépendant. Plus : jattes et sur le côté.

porte-à-faux avant de plus d'un mètre, mais l'option jantes de 16" au lieu de 14 d'origine, recule considérablement les limites. Le Syncro semble se jouer du poids de sa cellule, près de 800 kg, qui ne lui laisse d'ailleurs qu'une charge utile bien réduite. Néanmoins, le confort qu'il offre est tout bonnement étonnant. Les suspensions particulièrement douces, quoique bien amorties, avalent toutes les irrégularités du sol.

Le seul défaut de cet engin? Son prix d'achat, nettement plus élevé que celui de ses rivaux, et sa consommation de belle Américaine...

Le camping-car 4x4 : l'idéal ?

Nous aurions tendance à dire oui, mille fois oui, pour aller plus loin, pour aller ailleurs. Mais il est indispensable que les cellules rapportées sur des 4x4 soient pensées, conçues en fonction d'une utilisation tout-terrain. Qu'elles soient d'abord peu volumineuses pour se faufiler partout, robustes pour résister aux petits « contacts » avec l'environnement et bien équilibrées pour ne pas entraver le comportement du véhicule de base. Ces réalisations nous viennent que nous sommes sur le bon chemin.

J.-M. V.

Certains d'entre vous l'auront peut-être deviné, ce comparatif a été réalisé sur les plages de l'île d'Oléron. Qu'il nous soit permis de remercier tous ceux qui en ont facilité l'organisation, et en particulier Pierre Frustier, notre collaborateur oléronais, qui signe cette « Oléron pratique ».

L'OLÉRON PRATIQUE

Oléron est à la fois la plus grande et la plus méridionale des Îles de la côte Atlantique française. Avec Ré, la Blanche, et Aix, Oléron forme l'archipel charentais qui bénéficie des courants chauds du Gulf Stream. Le climat y est agréable, le soleil généreux : Oléron est pour cela surnommée l'île lumineuse.

Comment s'y rendre ?

Au large de La Rochelle et de Royan, Oléron se trouve à moins de 200 km de Bordeaux, Nantes ou Limoges et à moins de 500 km de Paris. L'ouverture de l'autoroute A 10 a facilité l'accès à l'île, reliée au continent par un pont depuis 1967. Pour se rendre à Oléron, quitter l'autoroute à la sortie Saintes. En venant de Paris, il est également possible de prendre la sortie La Rochelle et de traverser Surgères et Rochefort par le RN 11.

Le pont d'Oléron est à péage : 37 F pour un camping-car.

Que faire ?

L'île d'Oléron, ce sont d'abord les plages. Plages océaniques comme la Baie des Sables Vigner où ont été prises les photos de notre essai ; plages intérieures qui font face au continent ou à l'île de Ré.

Au nord de l'île, les plages sont favorables au surf, au fun board et au speed seil. Au sud, une immense plage rectiligne devient le rendez-vous des chars à voile. Partout, on pratique la planche à voile et on commence à naviguer en kayak de mer. Pour mieux découvrir l'île, emprunter les petites routes des marais ou les chemins forestiers à pied, à vélo, à cheval avec le centre équestre du Paddock (Saint-Pierre) ou en petit train, à Saint-Trojan.

L'île d'Oléron reste profondément mar-



Après les vents, le nettoyage des campings est sur les plans de l'été international.

quée par les influences maritimes. A l'abri des dunes, les maisons basses, blanchies à la chaux, cernées de roses trémières, cherchent à échapper aux brises marines. L'« Atlantique » imprègne « toujours la vie quotidienne. A La Cotinière, les marins débarquent quotidiennement le poisson frais. Le long des chenoux, petites rivières de l'île, les ostréiculteurs travaillent les huîtres dans des cabanes multicolores entourées des anciens marais salants où les mollusques s'affinent et se parent de cette couleur verte spécifique aux produits du bassin Marennes-Oléron. Il faut voir l'île d'avion pour se rendre compte à quel point la mer pénètre la vie de chacun. Il reste peu de terres pour une agriculture pourtant favorisée par la douceur du climat : légumes, fruits et surtout le vigna avec le Pineau et le Cognac.

Les visites : A grand village, la Maison Paysanne Oléronaise et son Musée de la Coiffe. A La Cotinière, l'Aquarium. **Sports et loisirs :** Nombreux stages d'activités nautiques, de tennis, équitation, remise en forme et un golf 9 trous

en construction. Pour les noctambules, le Port du Douhat offre un ensemble commercial avec restaurants et boîtes de nuit.

Hébergements : L'île d'Oléron est l'une des capitales françaises du camping. Toutes les catégories de terrains y sont représentées. Pour les camping-cars, un certain nombre d'interdictions de stationnement ont été imposées, en été, afin de préserver les dunes et les forêts. Hors saison, la tolérance est plus large. Quelques terrains offrent des amplacements aménagés. Signalons en particulier le Rex International (* * * *, 17190 Domino) qui a installé ses plates-formes en bord de la dune avec vue imprenable sur l'Atlantique. Autres campings : Montlebeur (* * * *, 17190 Saint-Georges), Oléron Nature (naturaliste, * * *, 17190 Saint-Georges), La Combinette (* * *, 17370 Saint-Trojan).

Restaurants et gastronomie : Les Pins du Vert Bois (17550 Dolus), La Manée (17370 Saint-Trojan), Face aux Flots (17310 La Cotinière), Le Jardin de la Mer (Oléron, 17310 Saint-Pierre), La Chaudrée (17840 La Brée). Dégustez en priorité les huîtres et les fruits de mer, bien évidemment ! Vous pourrez emporter en souvenir quelques huîtres (elles se conservent plusieurs jours) et une soupe de poisson Rivasseau (17310 Saint-Pierre). Enfin, n'oubliez pas les biscuits locaux, Pineau et Cognac des viticulteurs oléronais, ainsi que quelques produits originaux tel le cocktail charentais : Cognac, fruits de la passion (Coulon & Fils, 17310 Saint-Gilles).