

AJ 14 Août 83

Poncin et Stimula, deux marques dont nous avons déjà noté l'intérêt des produits. Le premier fabriquait les six roues amphibies VP 2000, 2500, 2800 et 5000 et le second la réplique de Bugatti 55 et les karts tout-terrain Lucifer. Voici aujourd'hui le Poncin VP 2000 S et le Stimula Pulsar, nouveaux engins de loisirs.

■ « S » comme Sport, Special, Spectacle ou Slalom, le nouveau VP 2000 « S » de Poncin mérite bien son S. Une appellation somme toute banale mais qui cache, entre le plein et le délié, une grande aptitude au dévers (de terre évidemment) et une stabilité renversante.

Que ceux qui n'auraient pas suivi retiennent seulement que ce nouveau modèle tient merveilleusement par terre. Ses 6 roues ne sont pas du genre à reculer devant la rue Lepic mais plutôt de véritables engrenages qui prennent le sol à bras le corps et vous dépaveraient le Champs de Mars avant l'arrivée du premier char. Assurément un vrai char d'assaut. D'autant qu'il se conduit de la même façon, avec une direction par ripage des pneus grâce au palonnier actionnant indépendamment le circuit de frein, droit ou gauche. Déroutant, disent certains, inconduisible ce Poncin ! Esprit de clocher, vous répondez-je, imbibé d'indignation. Un jeu d'enfant en réalité.

En fait, l'effort à fournir sur chaque manche a été particulièrement bien étudié en fonction du braquage souhaité et cela n'a rien de déroutant pour le commun des mortels. Une légère

accoutumance est néanmoins souhaitable qui, selon les individus, peut demander de 10 mn à 2 h. Le ralentissement de l'engin, quant à lui, est obtenu par traction simultanée sur les deux manches et on lâche purement et simplement les commandes pour conserver sa ligne de cap. Ainsi donc, les six roues sont motrices, entraînées par chaînes sous carters d'huile enfermés dans les deux longerons latéraux du châssis, et leur faible entre-axe procure l'avantage énorme de toujours garder au moins une roue en contact avec le sol. L'ensemble ne possède aucune suspension, caractéristique compensée par une pression de gonflage ridiculement basse de 400 g par Tubeless, ce qui ne va pas sans quelques problèmes de déjantage dans la rocaille si l'on ne prend pas l'élémentaire précaution d'augmenter la pression, au détriment du confort.

La motorisation est toujours confiée au bon vieux flat-twin Citroën, accouplé à sa boîte, le levier de celle-ci débouchant en prise directe entre les deux sièges. Mais, grande particularité du 2000 S, il offre un rapport de pont autorisant une vitesse supérieure à 60 km/h (contre 27 km/h

pour les précédentes versions) : ce qui en fait un véhicule maintenant « sportif » ou tout au moins plus stimulant à piloter. C'est bien là sa nouvelle optique : véhicule de loisirs s'adressant à une clientèle jeune avide d'émotions fortes.

Le prix bien sûr a été étudié en conséquence et la suppression de toute la caisse plastique amphibie a permis de faire chuter les coûts de fabrication et d'augmenter considérablement la garde



La présentation du nouveau 2000 S diffère sensiblement des précédentes versions : disparition de la coque amphibie et adaptation d'un roll-bar pour compenser les éventuelles conséquences d'une vitesse passée de 27 à 60 km/h. Toujours aussi maniable à partir de son étrange poste de pilotage.

au sol. Son prix donc avoisinera les 29 000 F et vous remarquerez que ce Poncin là, contrairement à tous les modèles déjà connus, n'est pas du bois dont on faisait les Poncin de jadis. Celui-ci, dame, profite d'une structure métallique avec roll bar et son esthétique est assez réussie avec ses sièges baquets qui n'offrent pas, comme l'on pourrait s'y attendre, de harnais de sécurité.

Son aptitude de franchissement est sans conteste l'une des meilleures qui soit : il peut tourner sur place et se sortir de toutes les situations. A l'extrême, les pentes herbeuses les plus abruptes provoquant généralement le patinage, pourront ici être négociées aisément en

jouant simplement du couple moteur.

En somme, et contrairement au Pulsar, il s'apparente essentiellement à un véhicule de trial avec lequel on trouvera souvent plus de plaisir à 0,5 km/h en franchissement d'obstacle qu'en recherche de vitesse pure.

L'architecture du Pulsar est beaucoup plus classique et se situe entre le gros kart tout-terrain et l'auto-cross. Son châssis tubulaire supporte quatre roues indépendantes dont deux arrière motrices animées par un moteur au choix du client, permettant des vitesses entre 60 km/h (Sach 340 cm³) et 120 km/h (500 XLS). De même il est possible d'opter pour une boîte de vitesses ou un variateur à courroie s'acquittant fort bien de sa tâche.

Il y a peu de choses à dire sur sa conception si ce n'est qu'elle reflète une bonne qualité de fabrication et de conception, que l'on trouvait déjà sur la réplique Stimula 55, voire même sur les karts Lucifer. Les deux amortisseurs



Plusieurs motorisations au choix pour le Pulsar. Ici un 340 cm³ Sach à variateur.

arrière sont des Koni réglables de GTI et la suspension est confiée à quatre bras tirés digne d'une pièce d'aéronautique. Le baquet possède un harnais réglable qui n'appartient pas au domaine du superflu et on a pensé aux infatigables en installant deux phares.

Vous aurez compris que l'engin est vif, peut être violent, mais en tout cas très efficace et hyper-sain, quoique ses pneus ballons soient trop accrocheurs, même en 340 cm³, et pourraient provoquer des soleils magistraux pour qui chercherait vraiment les dernières limites. La version 500 bénéficie d'une monte heureusement mieux adaptée.

Monoplace mais d'un prix attractif de 17 500 F, il garantit en tout cas la perspective de grandes heures de défoulement.

D. FERRAND



**PONCIN
ET PULSAR...**

INFATIGABLES