

# Ça passe ou ça passe...

Réalisation exceptionnelle dans le secteur du camping-car, X-Truck est également un véhicule pensé pour un usage exceptionnel. Les sables, les pistes, le hors-piste, tous les itinéraires que les camping-caristes empruntent rarement. Mais même si vous ne vous sentez pas concerné par ce type d'aventure, il est assurément intéressant de savoir comment est conçu ce camping-car d'expédition, cosigné par un constructeur et un aménageur... français.

Texte : Bernard Colas - Photos : constructeur (William Guillon)



L'aménageur Brisebras s'est adapté aux désirs du client : privilégier des coloris intérieurs en harmonie avec les couleurs de carrosserie.

Présenté au printemps 2017, avant même qu'il ne soit aménagé, X-Truck est une des réalisations les plus abouties du constructeur 3C Cartier. Ce véhicule, conçu pour un couple désireux d'approcher au plus près les montagnes de l'Atlas et décidé ensuite à dé-

couvrir le monde sans aucune contrainte routière, est conçu sur un véritable poids lourd, le Renault Gamme K, camion offrant une large gamme de PTAC (18 à 50 tonnes !) et que l'on rencontre plus fréquemment sur les chantiers que sur les aires de services. La version adoptée par 3C Cartier est

dotée de la plus « petite » puissance disponible – 380 ch tout de même – et naturellement configurée en version 4x4. Un porteur très rarement utilisé dans le secteur du camping-car mais taillé pour les routes les plus difficiles, voire extrêmes. La cellule devant supporter des contraintes exceptionnelles, il

n'était évidemment pas question qu'elle soit classiquement solidaire du véhicule porteur. Plutôt qu'un « traditionnel » faux-châssis, 3C Cartier a préféré un système développé par lui-même et breveté, à savoir un système de fixation au châssis en trois points pivots isostatiques, un système qui sert de

balancier aux axes de rotation sans contrarier les directions des forces. Ce système maîtrise les filtrations haute fréquence grâce à des silentbloks qui filtrent et protègent les pièces mécaniques très sollicitées en terrain accidenté. Afin de mieux concevoir leur résistance, le constructeur affirme que ces

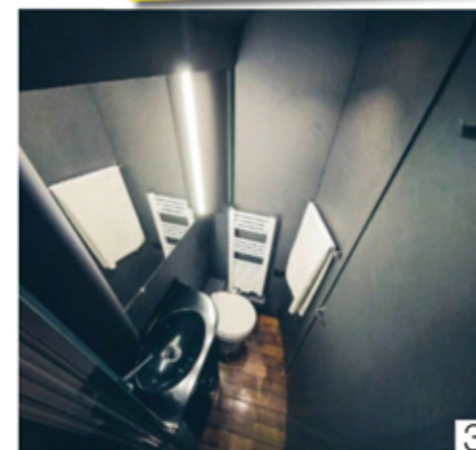
trois points de fixation au châssis peuvent supporter 50 tonnes sur l'axe avant et 80 tonnes cumulées sur les deux axes arrière. Naturellement, une telle structure a imposé d'autres particularités au X-Truck : un double plancher monobloc Kevlar et Carbone HR aux épaisseurs



1. Un véhicule d'expédition n'interdit pas de disposer d'un couchage au confort domestique.
2. Une pièce impressionnante qui donne une idée de la nature de la fixation cellule/châssis : le pied de pivot (ici, celui situé à l'avant) qui peut pivoter sur trois points.
3. L'espace toilette n'a pas oublié la douche. Mais le photographe est dedans !
4. Les 2500 kg de la cellule n'intègrent évidemment pas les poids des roues de secours (165 kg chacune), du porte-moto (400 kg) et de la moto elle-même (250 kg)...



**“Seule différence par rapport aux autres cellules, le recours à une résine ‘marine’ Vinylester.”**



optimisées afin d'absorber les contraintes mécaniques et physiques. Des cloisonnements et renforts liés pour créer une

« toile d'araignée » en fibre de carbone et asseoir efficacement les trois points de fixation. Des ouvrants renforcés par une

trame de carbone afin de pallier aux éventuelles torsions. Une isolation également renforcée avec des plaques de mousse polyuréthane de 50 mm (3C Cartier se « contente » de 30 habituellement...) évitant les ponts thermiques. Et, enfin, des baies KCT, des fenêtres sur mesure, double vitrage en verre trempé. Bien sûr, la structure de la cellule reste fidèle au concept de cellule monobloc autoportante. Seule évolution par rapport aux autres cellules réalisées par 3C Cartier, celle du X-Truck a été traitée avec

une résine Vinylester, aux capacités techniques et physiques accrues.

Dans ces conditions, on imagine bien que l'aménagement intérieur n'intervient en rien dans la rigidité de la caisse, comme c'est parfois le cas sur des camping-cars traditionnels. La conception du mobilier – toujours signé Brisebras Agencement – n'est donc pas modifiée pour le X-Truck. Si le collage est renforcé, c'est conformément à tous les agencements réalisés par l'aménageur pour les véhicules 3C Cartier de type 4x4. Si, à l'image des réalisations de type expédition réalisées par des constructeurs d'outre-Rhin (Bimobil, Unicat, Bliss Mobil...), le dessin du mobilier adopte des lignes assez droites, derrière cette apparente simplicité se cache un mobilier plutôt technique, constitué d'un contreplaqué peuplier 2 faces stratifié. Quant à l'agencement choisi – lit permanent à l'arrière, sanitaires à l'avant – il est assez répandu sur les véhicules 4x4 de la marque, a fortiori, comme c'est le cas ici, lorsque la cellule est isolée de la cabine. Pour compléter ce tableau plutôt flatteur, il nous faudrait le prix. Sur ce sujet le constructeur reste plus discret. Mais disons que la facture globale dépasse un peu les 450 000 €...

## PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

- Porteur Renault Gamme K avec moteur 6 cylindres en ligne 10,8 litres, d'une puissance de 380 ch. PTAC : 19 t.
- Dimensions hors tout avec porteur (Lxlxh) : 7,60 x 2,50 x 3,80 m
- Dimensions intérieures de la cellule (Lxlxh) : 4,70 x 2,40 x 1,90 m
- Poids de la cellule vide (hors aménagement) : 1350 kg
- Poids de la cellule aménagée : 2350 kg
- Performances tout terrain : Gué : 0,75 m ; Obstacle vertical : 0,40 m ; Fosse : 0,90 m ; Pente : 60% ; Dévers : 30%