

TEST EXCLUSIF  
**EZAWATER**  
Le purificateur  
d'eau



# LES MEILLEURS PROFILES

55  
MODÈLES  
À L'ESSAI

Prix et confort, ils ont tout pour plaire

PREMIÈRES  
NOUVEAUTÉS  
2020

Bürstner, Hyma  
Laika, Mercedes



**SUPER  
ESSAI**

**Rapido 686F**

Le compact dans l'air du temps

Rétro

Les 60 ans de l'**Estafette Renault**



Équipement

Renforts pneumatiques **Dunlop**



Tourisme

Les 75 ans du **Débarquement**



**OCCASION** : la nouvelle cote officielle des camping-cars sur 5 ans

M 01348 - 319 - F - 4,90 € - RD

## Renforts pneumatiques Dunlop

**PRIX CONSEILLÉ AVEC LA POSE : 1 290 €\***

\*kit de base référence L DO6 CM avec l'option 2.X250



Le montage des coussins Dunlop demande près d'une journée d'immobilisation selon le véhicule à équiper.

# Placez le train arrière sur coussins d'air

Pour atténuer, voire supprimer, l'affaissement du train arrière d'un camping-car très chargé, il existe différentes solutions, dont celle développée par Dunlop. Elle consiste à renforcer les suspensions d'origine à l'aide de coussins gonflables. Nous avons assisté à leur montage.

PAR CHRISTOPHE CONCHE (TEXTE ET PHOTOS)

**Q**uel que soit le camping-car, sa tenue de route et votre confort au roulage reposent d'abord sur ses suspensions. Par sa nature et son usage, un véhicule de loisirs circule chargé au maximum de ses capacités. Les modèles avec

un long porte-à-faux arrière et pourvus d'une grande soute ont tendance à voir leur train postérieur s'affaisser et, par réaction sur le châssis, le train avant se délester.

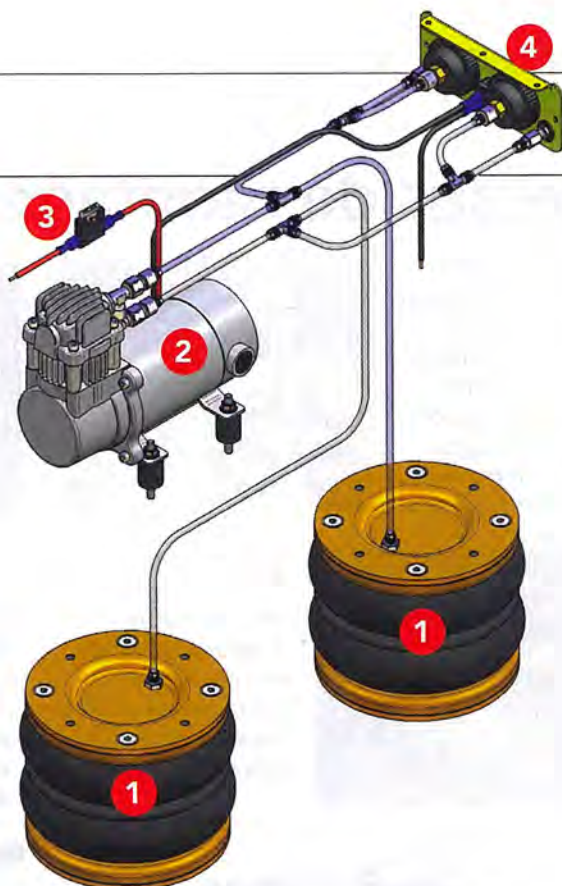
Pour corriger ce problème –préjudiciable au pouvoir directionnel, à la capacité

de décélération du véhicule et même à la consommation du porteur–, le montage de deux boudins gonflables s'avère être une solution efficace.

Par rapport aux autres systèmes existants sur le marché, les coussins pneumatiques Dunlop viennent uniquement soutenir

## Comment ça marche ?

L'air comprimé fourni aux coussins pneumatiques Dunlop (1) à double étage est produit par un compresseur compact monocylindre (2). Alimenté en 12 V par la batterie du porteur, son circuit électrique est protégé par un fusible (3). Sa mise en route s'effectue via une platine de commande (4) adaptée à chaque véhicule, pour une parfaite intégration à sa planche de bord. Elle accueille un interrupteur électrique, en son centre, et deux manomètres à aiguille, sur les côtés. Deux boutons pour ajuster le gonflement de chaque coussin, selon la charge à droite et à gauche ou le niveau de garde au sol global souhaité, se trouvent sur le panneau. L'ensemble n'excède pas 17 kg sans réservoir d'air (en option).



les lames (ou ressorts) de la suspension arrière. Ils ne les remplacent pas. Avec un diamètre de 18 cm et une hauteur de 8 à 23 cm, selon la pression et le nombre d'étages du coussin (deux à trois possibles), les boudins se positionnent en lieu et place des butées de choc (voir page 122, le "Processus de montage").

### Adaptés à tous les véhicules

Que vous décidiez d'équiper un van, un fourgon, un profilé ou bien un intégral, comme ici avec le montage sur un TEC i-Tec 590, Dunlop dispose à son catalogue de kits correspondant (quasiment) à tous les utilitaires du marché (Fiat, PSA, Volkswagen, Ford, Iveco, Mercedes, Renault) et aux divers types de châssis (voie arrière classique ou élargie, base AL-KO). Pour leur installation puis leur utilisation, le principe reste le même, qu'il s'agisse de modèles à roues avant ou arrière motrices. Seules les ferrures d'attaches, ainsi que les panneaux de contrôle, distinguent chaque kit. Si la greffe des coussins ne se révèle pas compliquée, et n'oblige pas à disposer d'un pont de levage, elle demande toutefois des compétences en mécanique et en électricité. Il est donc préférable de faire appel à un technicien. L'équipementier ne manque pas de le rappeler dans sa notice d'installation, pour assurer une

garantie de 2 ans à son produit (les coussins ont une durée de vie comprise entre 10 et 15 ans). L'installation nécessite une journée de travail.

### Options existantes

Le kit de base, facturé 480 €, ne comporte que les boudins pneumatiques et les tuyaux en Rilsan assurant leur mise en pression. Leur utilisation peut être optimisée par l'option Valves (52 €) et une autre comprenant un panneau de gonflage/dégonflage avec deux manomètres fixés sur un support adapté à la planche de bord du véhicule (de 156 à 175,50 €). L'alternative X250 (457,50 €) présentée ici, ajoute un mini-compresseur embarqué. Enfin, moyennant 537 €, il est possible de disposer d'un réservoir d'air de 1,9 litre, qui évite de recourir systématiquement au compresseur, d'un pressostat et d'une platine à quatre boutons de commande (au lieu de deux). Pour les modèles sur châssis AL-KO, le tarif du kit de base est plus élevé (dès 1 127 € pour les porteurs Fiat Ducato X250/X290).

### Facilité d'utilisation

Les coussins auxiliaires Dunlop sont opérationnels en intervenant manuellement sur leur gonflage ou leur dégonflage (voir encadré ci-dessus). L'opération

n'a rien de fastidieux et demande peu de temps. Aucun capteur n'est prévu pour assurer un contrôle automatisé de la garde au sol arrière. Rappelons par ailleurs que cet équipement n'autorise pas une augmentation du PTAC du véhicule. Son intérêt est d'assurer une meilleure stabilité en ligne droite, de diminuer le roulis en virage et de réduire la fatigue des amortisseurs.

*Tous nos remerciements à la concession Espace Loisirs, de Saint Fargeau-Ponthierry (77) pour son accueil et à Germaine Simon (A.M.I. Réseau) pour sa disponibilité.*

## L'AVIS de C.C.MAG

- 👍 Tenue de cap améliorée // Meilleur confort au roulage // Pratique pour embarquer à bord d'un ferry // Facilité d'utilisation // Faible réduction de la charge utile (17 kg en moins).
- 👎 Coût (kit, montage et options) // Mise à niveau pas automatisable.

**PLUS D'INFOS SUR**  
[www.camping-car.com](http://www.camping-car.com)

## Processus de montage

Le kit de base comprend 2 coussins en caoutchouc et tous les composants nécessaires à leur montage. Dans le cas de l'option de gonflage présentée ici, sont fournis 2 x 10 m de tuyau (Ø 5 x 3 mm), le compresseur électrique et 2 manomètres.



**2** L'emplacement des butées est utilisé pour y visser 2 clavettes et 1 platine ronde sur laquelle s'appuie la partie supérieure du coussin.

**4** D'abord équipé d'un tuyau d'alimentation d'air, le coussin est glissé (non gonflé) entre les 2 supports fixés précédemment.



**6** Sur un Fiat Ducato X250, le compresseur peut être positionné sous le siège conducteur, au plus près de la batterie, pour pouvoir le raccorder au 12 V.

**8** Le panneau de commande (à gauche du volant) reçoit 1 interrupteur pour déclencher le compresseur, 2 manomètres de contrôle et 2 boutons qui ajustent le niveau d'air dans les coussins.



**10** Il doit aussi procéder à l'ajustement de la garde au sol du véhicule, ici en position basse avec une pression minimale de 0,5 bar (maximale fixée à 7 bars).



**1** Une fois les roues arrière déposées, pour faciliter l'accès à tout l'essieu, la première opération consiste à démonter les butées de choc.

**3** Vient le tour de la platine d'accueil inférieure. Elle est constituée d'un support en acier posé sur l'essieu et maintenu par 2 brides en U, vissées sous les lames de suspensions.



**5** Une fois les coussins en place, bien centrés, puis vissés, il faut organiser le passage (sous le châssis) des tuyaux d'air jusqu'au compresseur et au panneau de contrôle.

**7** Selon le coussin concerné, les tuyaux d'air font appel à une couleur différente, à savoir bleue pour le côté droit et noire pour le côté gauche.



**9** Le technicien effectue les ultimes vérifications (visuelle et mécanique) du système et des tuyaux pour détecter toute fuite éventuelle.

**11** Chaque coussin est ensuite gonflé à sa pression idéale, jusqu'à atteindre 13,5 cm de hauteur. Ce qui confère une stabilité satisfaisante au camping-car.

