

BERTONE FREECLIMBER



La main du maître

En mitonnant à sa sauce - italienne, bien sûr - les ingrédients fournis par Daihatsu et BMW, le maître carrossier Bertone propose un véhicule raffiné et performant bien dans la tendance 4 x 4 actuelle.

Si la vocation première des 4 x 4 est d'escalader les montagnes, de sillonner les champs ou de parcourir les déserts, sur le nombre, bien peu aujourd'hui s'aventurent hors des sentiers battus et, pour tout dire, hors des routes goudronnées. Limitations de vitesse aidant, le 4 x 4, par son caractère pratique, sa position « dominante en ville » et aussi, son image qui fleurit l'aventure, est devenu pour beaucoup d'acheteurs, une alternative à la voiture de sport ou de luxe. A côté de véhicules purement utilitaires, on voit donc grossir une génération de 4 x 4 toujours plus raffinés et performants. Le Free-

climber est de ceux-là.

La base utilisée par Bertone est le châssis du Daihatsu Rocky ; un 4 x 4 très classique, non importé en France. Le carrossier turinois en a redessiné la calandre, le gratifie de roues en alliage léger (toujours de 15 pouces) et, surtout, en traite l'habitacle plus luxueusement, complétant l'instrumentation et adoptant des sièges enveloppants richement revêtus.

Le gros changement, on le trouve cependant sous le capot, puisque le 4 cylindres Daihatsu cède la place au 6 cylindres turbo diesel des BMW 324 et 524 td. Fort de 116 ch, le Freeclimber accroche ainsi 152 km/h en pointe, avec des

accélérations et des reprises très honnêtes. Malgré ses essieux rigides et ses ressorts à lames à l'avant et à l'arrière, il se comporte honnêtement sur la route où l'on apprécierait cependant des freins plus puissants. En tout terrain, les possibilités offertes par son réducteur et son pont AR autobloquant se trouvent un peu limitées par les pneus d'origine et la garde au sol assez faible. Il est vrai que, plutôt que les grands espaces, le Freeclimber est fait pour conquérir la ville. Sa direction assistée et sa faible longueur doivent l'y aider, malgré son rayon de braquage trop important.

J.-L. C

TECHNIQUE

Moteur : 6 cyl en ligne turbo diesel BMW ; 2 443 cm³ (80 x 81 mm) ; injection mécanique ; 116 ch à 4 800 tr/mn ; 22,4 mkg à 2 400 tr/mn.

Transmission : propulsion, 4 roues motrices occasionnelles ; boîte 5 vitesses avec réducteur ; pont autobloquant AR.

Suspension : essieu rigide avec ressorts à lames AV et AR.

Direction : assistée ; 3,8 tours de volant.

Freins : AV : disques ventilés ; AR : tambours.

Pneumatiques : 215/75 R 15 M + S.

Carrosserie : 3 portes ; 2 ou 5 places ; longueur : 4,15 m ; largeur : 1,65 m ; haut. : 1,89 m ; empattement : 2,53 m ; voies AV/AR : 1,32/1,30 m.

Poids : 1 600 kg vérifié à vide.

PERFORMANCES (Montlhéry)

Vitesse maxi (km/h)	152 km/h
à tr/mn en 5 ^e	4 100
Accélérations (secondes)	
de 0 à 100 km/h	16"1
400 m départ arrêté	20"0
1 000 m départ arrêté	37"1
Reprises (secondes)	
40 à 100 km/h réels en 4e	18"4
80 à 120 km/h réels en 5e	20"5

CONSOMMATIONS (usine)

A 90 km/h (l/100 km)	9,3
Autonomie (réservoir 60 l)	590 km
En ville	10,5

PRIX (2 places/5 places) 180 746 F / 190 500 F

Catégorie fiscale 10 CV
Options : peinture bicolore : 2 000 F ; climatiseur : 12 000 F.

