

**ICI, ON CONSTRUIT
ENCORE AUJOURD'HUI
DES AUVERLAND
COMME NEUFS !**

Pour les passionnés que vous êtes, lorsque l'on parle des tous premiers 4x4 tricolores, on cite Dangel, Sinpar et bien évidemment Cournil. Trop vite disparue la marque donnera naissance sur l'hexagone aux Auverland qui feront une carrière remarquable. Pierre et Serge Mirandon en seront les plus fervents acteurs et quelques 25 ans plus tard, leur garage de Haute-Loire est devenu le sanctuaire des accrocs des irremplaçables A3 et A4. Véritables dahus des monts d'Auvergne, ils font désormais partie des collectors qui rassemblent de plus en plus d'inconditionnels.

Par Didier Griffoulière

LES 4x4 TRICOLORS

Cest à Aurillac en 1946 que débute cette histoire lorsque Bernard Cournil, brillant mécanicien, construit sur une base de Willys ses premiers utilitaires adaptés aux besoins des agriculteurs locaux. Le Tracteur Cournil motorisé par des blocs Ferguson, Hotchkiss, Indenor, Leyland ou encore Ricardo, faisait appel à des organes transmissions issus de la Jeep M38 va alors connaître un beau succès. C'est la grande époque des JA1 et JA2 à l'empattement de 2,04m et au poids plume de 1400 kg, des standards. On retrouve aussi le Cournil sur le célèbre Rallye des Cimes dans les Pyrénées où son créateur Arnaud Bouchet en personne, séduit, délaisse sa Willys pour et frôle en 1970 la victoire absolue toutes catégories confondues.

Mais, le 4x4 français joue aussi les stars de l'aventure lors des rallyes Côte d'Ivoire-Côte d'Azur fin 1975, l'Abidjan-Nice en 1976 où un célèbre équipage de journalistes composé de Jean-François Dunac et Jean-Paul Chapelle se font les Saints Bernard au volant d'un Cournil. On en comptera pourtant à peine 1 200 exemplaires de construits durant cette période faste, ce qui fait aujourd'hui de ces Cournil des pièces rares. Alors que Bernard connaît des problèmes financiers qui l'obligent à jeter l'éponge au début des années 80, la formule magique profitera des années durant aux sociétés Gévarm, UMM (au Portugal) et Auverland (en partie propriétaire de Panhard).

MIRANDON CONCESSIONNAIRE AUVERLAND

Pour Pierre Mirandon, garagiste depuis 1977 et concessionnaire Citroën à Saint-Just-Malmont en Haute-Loire depuis 1987, lorsque Auverland cherche à créer un réseau d'agents afin de diffuser l'héritier du petit "tracteur cantalou", cela s'impose comme une évidence.

Depuis 1990, c'est donc une histoire de famille que de porter haut les couleurs de ce 4x4 Auverland survivants des Sinpar Renault, Dangel Peugeot et Cournil, tous des descendants du concept 4x4 de la petite Willys MB.

Rejoint par son fils Serge en 1994 et sa fille Laure, Pierre a gardé sa passion intacte et à 74 ans il perpétue la tradition en continuant à effectuer entretien et réparation du département Auverland au cœur de cette magnifique et récente nouvelle concession siglée Citroën. Mieux encore, Pierre restaure et reconstruit même entièrement des Auverland. Pour cela, il dispose d'un stock de pièces uniques exceptionnel et va jusqu'à faire réaliser les éléments de carrosserie complets lorsqu'une restauration l'exige.



Dans l'atelier voici le dernier Auverland en commande reconstruit à l'exception du moteur version turbo diesel. Le stock de pièces de Pierre est un vrai trésor.



UN GRAND CHOIX DE MOTEURS PEUGEOT

Côté motorisation tout est possible, mais la base traditionnelle (y compris pour une carte grise conforme au véhicule), reste le 4-cylindres XUD9 de Peugeot, un diesel atmosphérique de 1905 cm3 (celui notamment des BX et 309) qui développe 63 chevaux. Le XUD9A (monté sur les ZX et 306) était une évolution apportant 10 chevaux de plus. Quant au XUD9TF, il apportait le confort du turbo et ses 92 chevaux. Enfin, avec le XUD11 la cylindrée augmentait (2 138 cm3), le nombre de soupapes passait à 12 et si l'on restait dans le 4-cylindres diesel atmosphérique (vu sur les XM et 605) on disposait alors de 85 chevaux, mais on profitait d'un surcroît de couple, donnée importante en 4x4.

Oui, la carrière sportive de l'Auverland continue. Pierre et Serge disputent le Breslau-Balkan en catégorie Extrême avec un Auverland A3 préparé par leurs soins. Camion d'assistance et équipe de copains de choc sont toujours du voyage.



L'Auverland était aussi disponible en version 2 roues motrices pour des commandes spéciales. Pierre en possède un exemplaire restauré de couleur vert.



Sur son robuste châssis classique, l'Auverland dispose de deux essieux rigides (avec glissement limité arrière SVP !) suspendus par des ressorts hélicoïdaux et maintenus sérieusement par quatre tirants latéraux et deux triangles centraux. Les transmissions transitent par une boîte 5 rapports dérivée de celles des légendaires 505 Peugeot et réputées incassables. Quant au transfert, 4x2 et 4x4 avec rapport court, il était signé Auverland et conçu par Panhard.

Les carrosseries neuves que propose aujourd'hui Pierre sont d'autant plus faciles à réaliser que la filiation avec l'aïeul Cournil taillé à la serpe est évidente. Mis à part la calandre en composite, aucune pièce de la carrosserie ne comporte d'arrondis. Selon la demande, Pierre peut donc restaurer ou reconstruire à partir de pièces neuves un Auverland A3 ou A4 à partir de 13 000 €.

Comme les versions (tôle, pick-up ou bachée), la teinte est au choix, mais chez les Mirandon lorsque l'on va défendre les couleurs Auverland sur un Breslau dans les Balkans, on choisit l'orange et gris. Une tradition sportive "maison" qui date de la grande époque, lorsque l'Auverland s'attribuait encore les plus hautes marches des podiums sur les Championnats et en particulier sur les trials.



Le chamois symbole de la marque Auverland. Une réputation pas vraiment usurpée.



Côté carrosserie, l'ensemble des éléments sont la plupart du temps refabriqués.

35 000 CHAMOIS DANS LA NATURE

La carrière civile de l'Auverland s'est arrêté officiellement en 2002, mais Panhard continuera à le commercialiser jusqu'en 2012 pour les forces armées y compris sous la forme des fameux dérivés dénommés PVP qui n'étaient autres que des versions échelle 1,8 de l'Auverland motorisées par un 2,8L Iveco. On peut considérer qu'environ 35 000 Auverland A3 et A4 ont été construits, une grande partie destinée à l'export. Mais il reste de quoi vous satisfaire chez Mirandon. L'arrière du garage et certainement quelques granges alentours regorgent de bonnes bases de départ pour vous offrir, à la carte un Auverland, un vrai compagnon de loisirs et de vacances... bien de chez nous ! Cocorico !



Des championnats de trial aux salons de Val d'Isère, les Auverland Mirandon étaient de sortie.



Il y a certainement la bonne base de départ à confier à Pierre pour créer l'Auverland adapté à vos loisirs.



PUBLIC - MILITAIRE - ADMINISTRATION
CIVILIAN - MILITARY - PUBLIC SERVICES

A3 OU A4, RUSTIQUES MAIS EFFICACES !

Faire son choix n'est pas bien compliqué lorsque l'on craque pour un Auverland. Mis à part quelques pick-up de 3,00 m d'empattement, les A3, les plus répandus, étaient seulement disponibles en deux portes sur un empattement de 2,25 m et lorsque l'on parle de versions "longues" ou "courtes", c'est de porte-à-faux arrière qu'il s'agit. En effet, la longueur passait de 3,65 m à 3,85 m selon que l'on avait besoin des 20 cm d'espace de chargement supplémentaire ou pas. La version A4 apparue en 1989 affichait de son côté un empattement de 2,65 m pour une longueur de 4,40 m, mais surtout elle offrait quatre portes et une place de plus.

L'A3, AMUSANT FACE À L'ORNIÈRE



La face avant en composite est l'élément le plus exposé en off road. Pas d'inquiétude, le stock de pièces neuves détenues chez Mirandon n'est pas prêt de s'épuiser.

Les Auverland A3 avaient pour atout un poids plume qui ne dépassait pas les 1200 kg. Cela compensait une motorisation un peu juste sur route comme sur notre version d'essai tout juste sortie de l'atelier après reconstruction. Avec les 63 ch de cette version XUD9, sur les petits lacets qui grimpent en forêt, il faudra jouer de la boîte et tomber un sinon deux rapports et coller le pied au plancher. Vitesse maximum : 115 km/h. C'est là que l'on réalise qu'il y a bien un diesel atmo sous le capot ! D'autant que l'isolation phonique de l'habitacle rustique sinon absente, filtre bien mal le son émis par le bloc Peugeot en plein effort. Mais, la récompense n'est pas loin, elle est juste en haut des monts de la Haute Loire. Là une fois quitté la route, l'A3 est comme transfiguré. L'air frais des sommets ? Certainement, car il est fait pour ça.

Ses suspensions presque trop souples pour l'asphalte sont ici synonymes de confort et le couple (11,5 m/kg à 2 500 tr/mn) est exploité au maximum. Les petits chemins défilent alors devant le large pare brise, plus besoin de jouer de la boîte, on profite de cette motricité sans faille et d'une garde au sol respectable pour mettre un peu les gaz face aux ornières. L'Auverland s'y comporte très sainement et s'y avère même amusant sans pour autant prétendre jouer les 4x4 sportifs. Pourtant, passé en "courtes", on comprend vite pourquoi il fut apprécié et vainqueur durant des années en trial. Châssis court, poids avantageux, glissement limité, couple et réduction adaptés (1:0,493), font que l'image du chamois, symbole de la marque, n'est vraiment pas usurpée.



La banquette arrière offre deux places seulement.



Le toit ouvrant, une option d'époque, était réservé aux versions tolées.



La simplicité d'un vrai 4x4 permet à tout amateur de ne pas avoir à lire les 800 pages de la notice d'utilisation des SUV d'aujourd'hui !



Même combat, entre l'A3 et l'A4 le tableau de bord n'avait pas évolué. On reste dans le plastique moulé monobloc.



Les assises sont de même facture que sur l'A4.



Sous le capot, le XUD9 version atmosphérique et ses 63 ch est un peu à la peine sur la route. Mais une fois en off road cela suffit et son couple bien que modeste, est un atout appréciable en franchissement.



Rustique signifie aussi accessibilité mécanique facile. Une autre philosophie de l'automobile. Les dessous de l'Auverland resteront identiques durant toute sa carrière. Ponts rigides et suspensions à ressorts hélicoïdaux ont forgé sa réputation de robustesse.



L'A4, IL ENCAISSE TOUT !



Avec la version A4 (4 portes) motorisée ici avec le XUD9 TF donc avec le turbo et son intercooler sur le dessus (déplacé par Pierre pour plus d'efficacité), on est plus performant sur nos fameux lacets de montagne. Si avec 92 ch le "chamois" reste loin des performances d'un certain cheval cabré, la route est bien plus amusante. En 4^e ou 5^e, on enrôle en prenant garde face à cette vélocité à la tendance survireuse due aux suspensions curieusement réglées très souples. Entre nos prés à vaches, c'est un même plaisir que de constater que l'Auverland version familiale est encore plus à son aise ici avec un couple de 19,6 m/kg à 2 250 tr/mn. L'empattement plus long joue son rôle stabilisateur et le confort est encore plus appréciable face aux pistes en mauvais état.

On peut rapidement se laisser aller au jeu et sans s'en rendre compte passer le cap du raisonnable. L'Auverland encaisse tout sans broncher et sans faire d'écart. Bien évidemment, les assises ne sont pas prévues pour un maintien du type sportif et l'on se retrouve un peu à se cramponner au volant. Mais, avec sa monte en 215/80 R16, l'A4 n'est pas ridicule, on l'imagine déjà mieux armé avec quelques chevaux vapeur en plus... Stop. Notre Auverland n'est pas conçu pour faire la course excepté lorsqu'un Mirandon est à bord. Il fut créé pour monter à la ferme en plein hiver, transporter des bûcherons, des gendarmes, des militaires, des pompiers... Aujourd'hui c'est un 4x4 à prix raisonnable et facile à vivre que l'on peut laisser là-haut dans sa maison de vacances.



La banquette 3 places est sans appuis tête. La benne arrière reste spacieuse.



Les Michelin 4x4 XPC en 215/80 R16 sont ici montés sur des jantes pleines d'origine Auverland.



Boîte 5 rapports et les deux leviers classiques d'un 4x4 non permanent à boîte de transfert à deux rapports.



Le snorkel d'huile convient parfaitement au CX de notre Auverland.

Sur un pare-chocs fait maison est monté un treuil Warn M6000



Côté tableau de bord, on verse dans la simplicité avec des plastiques de l'époque peu séduisant. Mais c'est aussi tout le charme des Auverland avec son compteur gradué aussi en miles pour l'export... L'œil attentif aura remarqué les lave-vitres électriques et le chauffage à deux vitesses.



Les assises sont basiques, mais confortables. On regrette par exemple le maintien latéral de sièges typés BX Citroën.



Sous le capot trône la version TD du bloc 4-cylindres XUD Peugeot de 92 ch. Pierre a déplacé l'intercooler afin qu'il soit mieux refroidi par l'air entrant.



Les ponts (ici version Carraro), disposent d'un différentiel à glissement limité à l'arrière. Les suspensions à ressorts hélicoïdaux sont très souples. Idéal en off road, un peu plus délicat sur route.

