

PEUGEOT J9 (Essence et Diesel)

L'étude Peugeot J9 présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse des Automobiles Peugeot, que nous remercions ici de leur aimable collaboration.

Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électricité et carrosserie.
- Une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver sans difficulté, les différents chapitres traités.





Le Peugeot J7 a vécu ! Avec près de 20 ans de bons et loyaux services, ce vétéran de l'utilitaire cède la place à un (semble-t-il) digne successeur : le J9...

Plus sophistiqué, adapté aux nouvelles rigueurs de la concurrence, les J7 étant tout de même à "bout de souffle", ce nouveau fourgon procède à un grand coup de balai dans un créneau très vaste. Il s'agit encore en effet de véhicule à usage généralement utilitaire.

Les conditions économiques aidant, il semble que le public cherche de plus en plus une utilisation multiple et fonctionnelle d'un véhicule dont les coûts d'achats et d'entretien doivent être néanmoins réduits au minimum.

Le J9 fournit une réponse efficace à tous les problèmes concernant le transport.

GENERALITES

Voilà déjà plus de huit ans que les fourgons Peugeot J9 se faufilent avec aisance à travers les rues encombrées de nos grandes villes et s'accommodent pour le mieux des départementales parfois cahotantes, voir des chemins vicinaux qui relient entre eux les villages de France.

Le J9 est désormais intégré dans la vie du pays. Son image est devenue si coutumière, sous ses multiples aspects, que l'on imagine mal comment on pourrait s'en passer.

Il est en effet peu fréquent qu'un véhicule utilitaire offre une gamme aussi complète, assortie de nombreuses combinaisons optionnelles pouvant être réalisées en série, et que ces conditions puissent répondre pratiquement à tous les besoins journaliers de notre existence moderne...

C'est pourtant la réalité. Le fourgon miracle, le toujours "prêt à rouler", dans sa version de fourgon boutique pour le commerce du bétail, présenter comme une boulangerie-pâtisserie, une

boucherie-charcuterie, une crèmerie, un magasin de vêtements ou un choix de plantes et de fleurs.

Il peut être aménagé en stand de démonstration ou d'exposition, en barbuvette, en bureau itinérant de banque ou de Caisse d'Épargne, en fourgon de réparation, en ambulance à deux brancards, en véhicule de secours aux asphyxiés et blessés, en groupe mobile de réanimation, en moto-pompe etc...

Encore faut-il énumérer les versions J9 prévues pour les livraisons de bidons, de fûts, de casiers de bouteilles, de bouteilles de gaz, de petites machines agricoles ou d'ateliers et de marchandises de toute nature, sans oublier le transport de personnel, de voyageurs, de touristes et d'écoliers, d'orchestres ambulants, de chevaux de course et de bétails...

Et ce n'est là qu'une liste incomplète. Parmi les J9 aménagés pour le transport des animaux, on peut citer une gamme complète de vans pour le transport "en sécurité" des chevaux. Ces vans sont caractérisés par leur ligne esthétique profilée, leur carrosserie monocoque robuste,

leur capitonnage intérieur, sans parler des divers équipements : bat-flanc, barre de poitrail, emplacement pour sellerie et bagages, etc... Des bétailières pour le transport de 2 ou 3 bovins, construites en série, ont le grand avantage de pouvoir y faire entrer une vache par l'arrière grâce à la large porte latérale rabattable à droite de 0,95 m.

**NOS
ESSAIS**

D'autres modèles comportant différentes combinaisons de plancher et de portes conviennent au transport des moutons et des cochons.

Les autocaravanes apportent une nouvelle formule de vacances. Elles sont agréables, confortables et offrent le grand avantage de la sécurité et de la maniabilité d'un véhicule autonome. Il existe un fourgon version standard pour 2, 3 ou 4 personnes.

Il faut encore citer le pick-up 2 ou 3 places et 5 ou 6 places pour les transports de matériel de grandes dimensions et tous chargements au palan ou à la grue. Les solutions du double plancher de chargement ou du double essieu sont intéressantes. En option, on peut obtenir des ridelles rabattables et amovibles en bois ou en tôle d'acier nervurée et une bâche.

CARACTERISTIQUES GENERALES

Les fourgons J9 de 1500 kg et 1900 kg de charge utile, tout en s'inscrivant parmi les plus utilitaires actuels, ont l'avantage de ne pas dépasser la limite de 3,5 tonnes PTC au-delà de laquelle le permis poids lourds est requis.

D'un dessin à la fois classique et parfaitement rationnel, les J9 sont au goût du jour. Ils sont caractérisés par une carrosserie monobloc tout acier, d'un acier de bonne qualité bénéficiant d'un traitement spécial anti-rouille. Chaque caisse reçoit en effet près de 25 kg de produits de protection : immersion totale dans un bain cataphorétique, joints d'étanchéité, revêtement antigraillonnage du bas de caisse et des passages de roues, injection de cire dans les corps creux (longerons, traverses, caissons).

Les J9 sont des "tractions avant", leur groupe moto-propulseur en ligne est présenté en deux versions : essence et Diesel.

Les J9 de la version essence, sont équipés d'un moteur XC7P de 1600 cm³ (alésage 84 mm, course 73 mm) et d'un moteur XN1P de 1900 cm³ (alésage 88 mm, course 81 mm). Ces deux moteurs sont des quatre cylindres à 5 paliers, respectivement de 8 et 9 CV de puissance fiscale.

Les puissances maximales de ces moteurs sont de 58 ch DIN (43 KW CEE) à 4600 tr/mn avec un couple maxi de 12 mKg DIN (11,8 mdaN CEE) à 2250 tr/mn pour le 1600 cm³ et de 75 ch DIN (55 Kw CEE) à 4500 tr/mn avec un couple maxi de 15,9 mKg DIN (15,6 mdaN CEE) à 2250 tr/mn pour le 2000 cm³.

Les rapports volumétriques sont respectivement de 7,6/1 et 8/1.

Ces moteurs sont montés avec des carburateurs SOLEX, l'allumage est transistorisé à commande électromagnétique.

Les versions Diesel sont équipés d'un moteur XDP 4.90 de 2112 cm³ (alésage 90 mm, course 83 mm) et d'un moteur XD3P de 2500 cm³ (alésage 94 mm, course 90 mm). Moteur quatre cylindre à 5 paliers, ils ont respectivement une puissance fiscale de 7 et 8 CV. Les puissances maximales de ces moteurs sont de 57 ch DIN (41 KW ISO) à 4000 tr/mn avec un couple maxi de 12 mKg DIN (11,7 mdaN CEE) à 2000 tr/mn pour le 2112 cm³ et 73 ch DIN (53 km ISO) à 4000 tr/mn avec un couple maxi de 15,3 mKg DIN (14,6 mdaN CEE) pour le 2500 cm³.

Les rapports volumétriques sont de 22,5/1 et 23/1.

Ces moteurs sont équipés d'une pompe d'injection ROTO-Diesel, laquelle, grâce à une avance automatique et un régulateur toutes vitesses, limite le régime de rotation des moteurs à 4000 tr/mn en pleine charge.

L'embrayage, comme d'ailleurs les autres organes mécaniques du J9, présente une solution moderne très élaborée. Il est du type monodisque à sec avec butée à billes à commande hydraulique.

La boîte de vitesses à quatre ou cinq rapports suivant le modèle, toutes synchronisées forme avec le pont avant un ensemble rigide, comprenant le mécanisme de changement de vitesses, le couple conique et le différentiel, qui est fixé à l'arrière du moteur.

La transmission est assurée par deux arnes Glaeuzer-Spicer munis de joints tripodes à galets, homocinétiques à une extrémité et d'un joint à double cardan à l'autre extrémité.

Le système de suspension, à deux demi-trains indépendants, se révèle à l'usage au-dessus de toute critique. A l'avant ressorts hélicoïdaux et amortisseurs intégrés. A l'arrière la suspension est indépendante avec faisceaux de lames travaillant et amortisseurs hydrauliques double effet.

PERFORMANCES - CONSOMMATION

Les performances du J9 correspondent exactement à son usage. La vitesse maximale du fourgon 1500 kg est de 103 km/h et celle du 1900 kg est de 115 km/h pour la version essence et 113 km/h pour le Diesel.

La consommation qui se situe aux environs de 11 litres est relativement faible.

En fait, les J9 en version essence comme en version Diesel, s'intègre normalement dans la circulation urbaine ou routière sans se faire remarquer et c'est là un grand avantage.

TENUE DE ROUTE DIRECTION ASSISTEE

La direction à vis goblique et galets est d'une précision et même d'une douceur peu commune pour un utilitaire. Le rayon de braquage hors tout est de 12,90 m, ce qui est relativement court, alors que l'encombrement est modéré.

L'empattement de 2,5 m et les 17 cm de garde au sol en charge donne toute satisfaction.

Le J9 se conduit avec facilité et souplesse, que ce soit sur une petite route sinieuse de montagne ou dans les rues encombrées d'un centre ville. La parfaite maniabilité de ce véhicule est bien connue de tous ses utilisateurs.

La grande visibilité offerte par les 2,22 m² de vitres de la cabine facilite grandement la conduite et les manœuvres.

Le système de freinage, en X, à tambours à l'arrière et à disques à l'avant, avec assistance, retient l'attention par le répartiteur de freinage dont il est équipé et qui équilibre automatiquement l'efficacité des freins arrière en fonction de la charge du fourgon. C'est là un excellent facteur de sécurité. A n'importe qu'elle allure, on a l'assurance d'obtenir un freinage parfaitement correct sans nuire à la stabilité du véhicule. Le frein à main lui,

est à commande par levier agissant sur les roues avant par l'intermédiaire de câbles.

CONFORT - EQUIPEMENT AMENAGEMENTS

Tout a été prévu pour le confort du conducteur : siège rembourré et réglable, pare-soleil, climatisation (chauffage et dégivrage), lave glace, vaste vide poches, tapis au sol. L'insonorisation du moteur est correcte à basse vitesse mais se dégrade rapidement à vitesse élevée. Le tableau de bord est simple, élégant et surtout fonctionnel.

Deux larges portes coulissantes ou battantes pour les cabines, une porte coulissante latérale, deux demi-portes battantes et un hayon relevable ou deux grandes portes battantes à l'arrière, tels sont les accès très pratiques et plus que suffisants qui facilitent au mieux le chargement et le déchargement du fourgon.

Un plancher très rigide, plat et nervuré, offre une surface utile de chargement de 4,6 m² s'agissant de la version la plus courante du J9, c'est-à-dire le fourgon tôle de transport avec ou sans porte latérale. Toujours dans cette version, la hauteur sous plafond est de 1,825 m, ce qui permet à un homme de haute taille d'aménager aisément un volume de matériel de 8,7 m³.

Quant aux autres modèles et versions, ils offrent une gamme de possibilités permettant une augmentation de volume intérieur qui peut passer de 14 à 21 m³ avec une longueur utile de plancher allant de 2,97 à 4,72 m et une hauteur de 1,82 à 2,14 m.

Sur fourgons 1500 kg et 1900 kg, un allongement en empattement de 1 m et une augmentation de porte à faux 0,75 m permet d'atteindre un volume de 14 m³.

Sur plancher cabine avec carrosserie spéciale, le volume intérieur peut passer de 14 à 21 m³ avec une largeur intérieure de 2 m, des hauteurs intérieures de 2,10 m à 2,30 m et une longueur utile de plancher de 2,90 m à 4,40 m.

Sur plateau cabine, la longueur utile de plancher atteint presque 3 m d'origine mais peut atteindre 4,5 m. La largeur utile se situe elle au environ de 1,25 m.

CONCLUSION

Élégance, robustesse, conduite rapide sur route sans fatigue pour le conducteur, et le cas échéant, pour les voyageurs, suspension confortable, visibilité exceptionnelle, maniabilité excellente, sécurité totale assurée par une parfaite tenue de route et un freinage sans reproche, chargement optimum en poids, surface et volume en fonction de la puissance offerte, entretien et consommation économiques...

Il est difficile, entre les éléments de ce brillant palmarès de faire choix d'une priorité. Fort heureusement, le J9 peut se prévaloir encore d'un autre atout qui incontestablement lui a valu son plus grand succès : être un véhicule utilitaire "à la carte". Grâce au nombre infini de combinaisons résultant de l'ensemble de ses modèles et versions, le J9 répond à tous les besoins existants et se montre même capable d'en susciter de nouveaux. Huit ans après son lancement, la réussite du J9 n'est plus à démontrer et il n'a pas à craindre la concurrence.