



# AMPHIBIES

Les Pet'ardentes du Choletais  
Sourdine  
49360 YZERNAY  
[www.lespetardentes.fr](http://www.lespetardentes.fr)

LA GAZETTE

Août 2021

## En guise de préambule

Avec l'été et les chaleurs vient l'envie de se rafraîchir tout en pensant à nos voitures anciennes. Un bon compromis existe, même si les prix et les difficultés d'entretien risquent d'en freiner plus d'un : la voiture amphibie. Pour faire saliver, accompagnées d'un bon rafraîchissement, (avec modération) en voici une courte sélection

## La plus produite : la VW Schwimmwagen

Esthétiquement parlant, ce n'est pas une beauté, mais il est certain qu'à son passage, les têtes se retourneront. Conçue par Ferdinand Porsche, excusez du peu, pour le compte du III<sup>ème</sup> Reich, c'est un véhicule avant tout militaire. Techniquement, à l'exception du châssis, inadapté pour cet usage, on retrouve bon nombre d'éléments issus de la Coccinelle, dont le petit moteur 1200 cc qui ne délivre que 25 maigres canassons !

Dans l'eau, la Schwimmwagen se déplace à l'aide d'une hélice articulée qui vient s'engrener sur l'extrémité du vilebrequin via une transmission par chaîne. Deux rames permettaient d'atteindre le rivage en cas de panne moteur, tandis que l'orientation des roues avant fait office de gouvernail. Utile ...

Une grande partie des 15 584 exemplaires qui ont été produits a fini au fond de l'eau, les soudures de la coque n'étant pas suffisamment solides. La faute aux ouvriers, des prisonniers qui les fabriquaient et prenaient un malin plaisir à les rater. (sabotage ??) Et comme le contrôle de la qualité se faisait sur le terrain et sur l'eau, on imagine ...

De nos jours, un exemplaire, même moyen, se négocie au dessus de 100 000 euros ! Plus cher qu'une Porsche ... à moins d'en trouver une au fond de l'eau à restaurer : bon courage



## La plus glamour : l'Amphicar 770

Esthétiquement parlant, on n'est pas dans le même registre. Ce cabriolet a été conçu outre Rhin et présenté en 1961 aux Etats Unis. La production a été assurée en Allemagne de l'Ouest jusqu'en 1968. Un peu moins de quatre mille exemplaires ont ainsi vu le jour, et une grande partie a été vendue en Amérique du Nord et quelques uns en Angleterre avec conduite à droite.

Techniquement parlant, il s'agit, comme on s'en doute, d'une carrosserie monocoque, à joints soudés pour l'étanchéité. Au niveau des portes, un levier permet de « serrer » celles-ci pour comprimer le joint. Si on oublie, on coule !! la mésaventure est arrivée à un journaliste venu essayer celle de la collection de La Houssaye qu'on a pu voir lors d'une sortie du club en juin 2012.

L'Amphicar est équipée du moteur Standard de 1 147 cm<sup>3</sup> de la Triumph Herald 1200 poussé à 43 chevaux. La propulsion est assurée par une boîte à 4 rapports et ce moteur entraîne une paire d'hélices réversibles situées sous le pare chocs. Sur terre, la vitesse culmine à 115 km/h et sur l'eau, elle peut atteindre sept nœuds. Moins bien qu'une sardine !



## La plus française: l'Hobbycar B612

L'idée était séduisante, sans doute trop. Deux amis, créent la Société Hobbycar en 1992 et, avec l'aide du papa des Venturi, Gérard Godfroy, dessinent et réalisent l'Hobbycar B612, un nom en hommage au Petit Prince de Saint Exupéry.

Ce véhicule cumule les fonctions d'une décapotable, d'un 4x4 et d'un bateau. Il est équipé d'un moteur Peugeot turbo diesel de 1900 cc qui lui permet d'atteindre 150 km/h. En tout-terrain, une suspension Citroën hydropneumatique lui permet de franchir les obstacles en modifiant sa garde au sol. Pour se sortir des ornières des chemins creux, une transmission intégrale permanente répartit judicieusement le couple sur les quatre roues motrices.

Côté carrosserie, le véhicule est doté d'une double coque en époxy fibre de verre et Kevlar-carbone qui renferme un châssis mécanosoudé en acier inox. Dès sa rentrée dans l'eau, un simple "joystick" remplace le volant. Les sièges inoccupés se ferment hermétiquement, et deux hydrojets directs d'une poussée de 150 kilos le propulsent à plus de 6 nœuds. Une soixantaine de voitures bien trop sophistiquées et trop onéreuses pour convaincre verront le jour et l'aventure cessa en 1996.