

Terrain 4x4 :

Le terrain est ouvert chaque week-end sauf le dernier de chaque mois, aussi consultez les dates de fermeture sur le site internet (www.alsace-off-road.fr):

Exceptionnellement le terrain est ouvert le dernier WE du mois si WE de fêtes type Pâques / Pentecôte, etc...

Les activités du club :

Evolution libre sur terrain 4x4, randonnées 4x4 locales, nationales, trophée 4x4 loisir, activités diverses sur site et externes.

Programme à venir :

Consulter le site internet pour un aperçu du Programme détaillé.



FF4x4 Fédération Française de 4x4



Jamais sans mon 4x4!



Terrain 4x4 de steinbourg, 20 ha de zones d'évolution

Adhésion annuelle 2011 : 65€
Terrain 4x4 ouvert chaque W.E. sauf le dernier de chaque mois

4



Initiation conduite 4x4

1

ALSACE OFF ROAD
Mémo de la conduite 4x4

Un programme animé en interne par les membres du Conseil d'Administration. Conception et réalisation par nos soins. Distribution réservée aux participants et membres du Club



Guide pratique de la conduite Tout-Terrain

Préambule :

La conduite d'un véhicule 4x4 ne s'appréhende pas de la même manière que celle d'un véhicule classique. Ceci est encore plus vrai lorsque l'on quitte la route pour évoluer sur piste. Cette évidence met en exergue la nécessité de l'acquisition de connaissances de règles générales d'évolution, d'astuces et de conseils, qui permettront de se sortir sans encombre de situations plus ou moins délicates. Un choix judicieux du rapport de vitesse, une évolution souple, régulière et légère (au niveau du pied droit), un repérage de terrain, une bonne dose d'humilité et de sagesse sont autant de règles valables dans n'importe quelle situation et qui constitue une base essentielle pour qui veut aller loin en ménageant sa monture ! Vous découvrirez au travers de ce fascicule les principes essentiels à la pratique de la conduite 4x4. L'application de ces conseils conjuguée à leur mise en situation vous permettra au fil du temps d'acquiescer une meilleure connaissance de votre véhicule 4x4 et de ses capacités, mais aussi une meilleure connaissance de vos réactions face à différentes situations. C'est à partir de ce niveau de maîtrise que la conduite devient du pilotage... Mais n'oubliez jamais que les meilleures qualités d'un pilote sont la sagesse et l'humilité !!!



Remarque : ce guide est plus orienté 4x4 traditionnels bien que les conseils soient aussi applicables aux SUV faisant appel à une technologie plus élaborée via électronique em-

LA CONDUITE 4x4 :



Club 4x4 Vallée de la Zorn
Centre Tout Terrain de Steinbourg

2



Remarque :

Nous n'aborderons ici que la conduite sur piste et la conduite de franchissement. Il nous paraît néanmoins évident de rappeler que sur route la tenue d'un 4x4 est différente d'un véhicule classique. Tout d'abord du fait de son poids et de sa longueur (souvent 2 tonnes, voir davantage) nécessitant une anticipation plus développée au freinage, ainsi que par un centre de gravité plus haut engendrant une moindre stabilité lors de changement brusque de direction.

Un 4x4 comment ça marche ? :

La boîte de transfert : Il s'agit d'une seconde boîte de vitesse accolée à la première. Elle est munie d'un réducteur permettant d'évoluer très lentement en démultipliant l'effort que le moteur doit fournir pour monter de fortes pentes par exemple. En général son enclenchement se fait à l'arrêt.

Le différentiel : il s'agit d'un ensemble mécanique qui a pour but de permettre aux roues d'un même essieu de tourner à des vitesses différentes nécessités par le fait que les roues parcourent des distances différentes en courbe. Les 4x4 à transmission intégrale dits 4x4 permanents sont munis d'un différentiel inter-pont permettant aux roues avant de tourner à des vitesses différentes des roues arrière. Ce qui n'est pas le cas sur un 4x4 traditionnel expliquant qu'il n'est pas recommandé de rouler en 4 roues motrices sur route sèche. Les 4x4 permanents sont munis d'un levier permettant de bloquer le différentiel inter-pont (ou central). Enfin des blocages de différentiel (avant et/ou arrière) existent sur certains 4x4, permettant une rotation simultanée des roues d'un même essieu.

Les moyeux : il s'agit d'une pièce mécanique permettant de lier les roues avant du 4x4 à la transmission. Découvrez sur votre 4x4 si vos moyeux sont automatiques, semi-auto ou manuels.

Les premiers tours de roues en 4x4 :

Préparer son évolution en tout-terrain : en dehors de contrôle de routine tel que les niveaux, vérifier votre plein en carburant, le rangement de tout objet dans le coffre ou l'habitacle pouvant se transformer en projectile et prévoyez une sangle et manilles, c'est un minimum. Au moment de vous engager n'oubliez pas d'enclencher vos moyeux et votre boîte de transfert. Enfin allez reconnaître à pied un passage si nécessaire.

Aborder une montée : en montée la seule limite que peut connaître votre véhicule est l'adhérence des pneus. Aborder la montée de face, roues droites sans changer de rapport. Le choix du rapport est déterminant. En cas de calage, immobilisez le véhicule, engagez la marche arrière, lâcher l'embrayage puis les freins et tout en maintenant les roues droites donnez un coup de démarreur pour relancer le véhicule ce qui vous permettra de maîtriser votre trajectoire et de garder de l'adhérence. Réessayez en choisissant un autre rapport.

S'engager dans une descente : redoubler de prudence en vous engageant de face et le plus lentement possible tout en utilisant au maximum le frein moteur. Ne jamais toucher l'embrayage. Utilisez de préférence le 1^{er} rapport court et freiner progressivement pour ralentir le véhicule si vous estimez que sa progression est trop rapide toujours sans toucher à l'embrayage. Si votre 4x4 glisse accélérez doucement jusqu'à reprise d'adhérence.

Passer un dévers : le dévers est le passage qui fait le plus appel à l'instinct de conservation et aux réflexes associés. Il doit se franchir le plus lentement et régulièrement possible, les roues droites, en 1^{er} rapport court sans utiliser de blocage de différentiel. Si les roues commencent à décrocher braquez immédiatement vers le bas de la pente en accélérant franchement (ne jamais contrebraquer vers le haut de la pente). Vos pneus doivent être bien gonflés pour ne pas déjanter. C'est l'exercice le plus difficile de la conduite tout terrain.

Franchir un croisement de pont : il s'agit de la situation dans laquelle deux roues diamétralement opposées n'ont plus suffisamment d'adhérence. Si vous êtes équipé de blocages de différentiels c'est le moment de vous en servir. Pour cela les enclencher roues à l'arrêt puis accélérez lentement jusqu'à blocage (accélération brutale à proscrire avant enclenchement). Sinon, faites marche arrière et utilisez la technique du transfert de masse en abordant le croisement avec un peu plus d'inertie. Rechercher la trajectoire qui vous permettra de limiter au plus l'effet de croisement (train avant à l'horizontal). Il s'agit de l'exercice qui fait le plus appel au feeling.

Passer un bourbier : il se franchit en 2^e ou 3^e courte en progressant de façon constante, les roues bien droites après avoir reconnu sa profondeur. L'utilisation des blocages est recommandée si le 4x4 en est équipé. Chevauchez de préférence les ornières. Si votre progression est arrêtée, reculez immédiatement. Prévoyez toujours une sangle accrochée avant de vous engager.

Passer un gué : Après avoir sondé la profondeur du gué, rentrez dans l'eau à faible allure en gardant une vitesse constante permettant de pousser la petite vague qui se formera devant le véhicule. Sur tout ne pas caler dans l'eau et ne pas redémarrer dans l'eau si le moteur a calé (risque de casse).

Evoluer dans le sable : dégonflez vos pneus jusqu'à la pression la plus basse que l'autorise vos pneus. Rétablissez immédiatement après le franchissement la pression normale (risque d'éclatement). Contrairement à la majorité des situations d'évolutions en mode 4x4 une fois lancé ne lâchez pas l'accélérateur sous peine d'enlèvement.

Ethique de la pratique du 4x4 : l'évolution en tout terrain se pratique en connaissance des règlements locaux en vigueur sans dégrader l'environnement. Le hors piste est totalement prosaïque. Le respect des autres usagers des chemins est de vigueur : promeneurs à pied, à cheval à vélo ou autres randonneurs motorisés. Les chemins ne sont pas des routes, leur encombrement doit être modéré et les évolutions doivent se faire à vitesse lente.