



FERVES RANGER

RENCONTRE DU 3^e TYPE !

Parmi les rencontres les plus bizarres qu'il m'ait été donné de faire, le Ferves Ranger est sûrement la plus étonnante. Mais avant toutes choses, l'information était bonne. Après plusieurs jours de recherches, nous avons enfin trouvé une piste. Effectivement, il était là, dissimulé dans une grange isolée au fin fond de la France profonde, dans le département de la Creuse. Du haut de ses 1,65 m, le Ferves Ranger, le seul exemplaire connu en France, était prêt à nous raconter sa drôle d'histoire. Grâce à la passion d'un fêru de Fiat, Xavier Pintori, nous avons eu la chance de pouvoir observer aujourd'hui cette drôle de machine venue de... Turin.

BILLY MAXI





Un vrai 4x4 de poche capable d'emmener 4 personnes à une allure prudente.

C'est en feuilletant une revue automobile italienne que Xavier Pintori repéra une petite annonce proposant un Fervès Ranger. Immédiatement, il se précipita sur son téléphone et, rendez-vous fut pris. Par chance, notre futur propriétaire était sur place à Turin et le garage se trouvait juste à quelques centaines de mètres: Xavier se rendit donc chez le garagiste qui avait passé l'annonce et put immédiatement apercevoir l'objet de ses désirs.

Il était là, entre deux énormes trucks américains de la deuxième guerre, couvert d'une bâche. On aurait dit une espèce de petit oeuf rouge. L'ancien propriétaire avait refait entièrement la carrosserie. Le moteur avait été remis à neuf, mais il avait été exposé aux intempéries pendant trois ans, sans huile. Il était bloqué. En quelques mois, tout fut remonté puisque la voiture était complète.

L'ancien propriétaire l'utilisait pour se balader dans ses vignes de la province d'Astie, où il avait une maison. D'ailleurs, la voiture est toujours immatriculée à Astie; auparavant il l'avait rachetée à l'EDF italienne, qui l'utilisait pour l'entretien des pylônes en montagne et il est probable, vu sa couleur, qu'elle ait appartenu à une brigade de pompiers pour la surveillance des feux de montagnes.

La société Fervès, petite entreprise indépendante installée à l'époque à Turin, voulait se diversifier, tout en construisant des éléments pour l'aéronautique. Elle commença donc à construire des petits véhicules 4x4 sur le secteur assez particulier de "l'ultra-court": très compacts, très légers, peu puissants,

destinés essentiellement à une clientèle de pompiers ou de secouristes de montagne, également pour des compagnies de type EDF, pour l'entretien de sites difficiles.

La société Fervès, aura attendu onze ans après le lancement de la fameuse Fiat 500 en 1957, pour créer ce petit 4x4.

Dans les années soixante, le phénomène 4x4, n'était pas vraiment répandu, et le Fervès Ranger était proposé à la vente au prix de

14.400 F. C'était le prix d'une Renault 16 TS et le double d'une Fiat 500.

Seule la Méhari Dyane 6, sortie la même année, pouvait se positionner comme concurrente directe, avec un prix de vente public de 7.674 F.

Il existait trois modèles dans le catalogue: un modèle 4x2 court léger, un modèle 4x4, le Ranger et un modèle pickup qui s'appelait Cargo.



Un petit compte-tours, accessoire spécifiquement italien a été monté sur le tableau de bord.



Très compact aussi bien de l'avant que de l'arrière, le Ranger n'est pas loin d'être minuscule dans le monde des 4x4.

Le Ferves Ranger de notre essai, a été construit en 1969. Au niveau du moteur, c'est le moteur standard de la Fiat 500, 499 cm³, 18 chevaux, 3 chevaux fiscaux, 2 cylindres refroidis par air. La boîte de vitesses est une base de boîte de Fiat 500 fortement modifiée. Il y a été ajouté un blocage de différentiel sur les sorties d'arbre de roue, une sortie de prise de force sur la partie avant, la transmission vers le pont avant et un cinquième rapport qui est en fait une première courte.

Le pont avant est tout à fait spécifique, c'est une fabrication Ferves, tout comme les fusées avant et les arbres de roues. Le pont avant est débrayable. Pour le reste, Ferves a fait appel à un maximum de pièces venant de la production Fiat de Milan, ce qui fait que l'on retrouve des roulements, des soufflets, des joints, des pièces d'assemblage, des fixations qui viennent un peu de toute la production du géant italien Fiat : le fourgon 238, la fourgonnette 900, la 1100, la 124, la 850 pour les feux arrière, la Fiat 600 pour les suspensions, sa direction et ses freins, ainsi que le train avant. Les volants et les phares sont issus de la Fiat 500.

Pour l'aménagement extérieur et pour la carrosserie, la lampe de plaque vient de l'Alfa Romeo Guiletta. Le bouchon d'essence est également Alfa Romeo. L'instrumentation est spéciale et le véhicule doté d'un compte-tours à câble qui est pris sous le Delco.

Tous les leviers permettent le démarrage et la conduite sur route et en tout terrain.



Bâché ou décapoté, il est toujours aussi... nu mais sa relative fragilité n'est qu'apparente.



Le Ferves Ranger est équipé d'origine, comme tous les Ranger 4x4, de pneus Best Perrinne de 145/12 à chevrons, et donc de jantes de 12, un peu plus larges, qui sont des jantes de la Fiat 600 un peu modifiées. Ces pneus sont le seul vrai point commun avec le Hallinger Steyr-Puch qui montait les mêmes et sont très difficiles à trouver. On peut aussi monter des pneus de route à crampons en 13.

Les performances annoncées du Ranger, sont de 70 à 80 km/h, à peine plus basses que celles d'une Fiat 500. Mais dès qu'on atteint et dépasse les 45 km/h, on n'est pas sûr de pouvoir maintenir le cap. C'est dû aux pneus, aux roulements, au fait que c'est un 4x4, qu'on a une sensation de hauteur de caisse assez élevée et donc en croisière, on dépasse donc rarement les 50 km/h.

Le Ferves Ranger est pourvu de quatre places recouvertes en simili cuir. C'est le plus petit tout terrain à quatre places du monde. Le basculement du dossier arrière permet la création d'un vaste plan de chargement. Dans la version standard, le Ranger est pourvu d'un pare-brise rabattable et d'une capote repliable. Les portes et fenêtres latérales sont fournies comme accessoires. Avec un garnissage intérieur minimum, on se rend bien compte de sa vocation de véhicule de travail plus que de plaisir.

Le pédalier a été élargi par rapport à celui de la Fiat 500, afin de permettre la conduite avec de grosses chaussures ou des bottes. L'emplacement de la batterie, réserve quelques inconvénients pour les jambes du passager.

A la droite du conducteur, beaucoup de leviers. Un pour le démarreur, deux pour le frein à main qui agissent sur le verrouillage des différentiels et le débrayage du train avant, un pour le starter, un pour le crabo et le dernier pour la boîte.

Pour ce qui concerne l'aspect utilisation, il est assez étrange. Quand vous prenez place au volant, sur des petits sièges qui peuvent paraître inconfortables, on s'aperçoit en fait

Un bicylindre refroidi par air de 22 ch, celui de la Fiat 500.



La suspension avant à roues indépendantes a été traitée à la façon des surélévations des pickups américains, avec de grosses cales triangulées pour permettre une bonne garde au sol (21 cm).



On trouve des ressorts hélicoïdaux aux quatre coins du Ranger, et aussi des triangles à l'avant et des bras tirés à l'arrière.



La transmission bénéficie d'un solide palier et d'un joint de cardan pour lui permettre de travailler en fonction des débattements de la suspension.



Un robuste cadre (peut-être pas d'origine), protège le pont arrière autrement très vulnérable.

que l'on est correctement assis, mais pas très bien tenu latéralement. On est assez loin de la portière, on a donc du mal à caser son coude et quand on démarre, on a rapidement la sen-

FICHE TECHNIQUE FERVES RANGER

MOTEUR

2 cylindres en ligne, refroidissement par air, placé sur l'essieu arrière en porte-à-faux. 499,5 cm³ de cylindrée. Soupapes en tête/arbre à cames latéral. Compression : 7 à 1. Carburateur Weber 26 IBM 4. Puissance : 22 ch SAE (18 chevaux DIN) pour 4500 tr/mn. Couple maxi : 3,1 mkg à 3000 tr/mn.

TRANSMISSION

Boîte de vitesse à cinq rapports ; transmission aux quatre roues. Train avant moteur débrayable. Verrouillage manuel du différentiel arrière. Embrayage monodisque à sec.

CHÂSSIS/SUSPENSIONS

À l'avant, suspension à roues indépendantes par triangles et ressorts hélicoïdaux transversaux. À l'arrière, suspension à roues indépendantes par bras tirés et ressorts hélicoïdaux. Freinage par quatre freins à tambour. Direction à vis et secteur. Pneumatiques Semperit 165x12 UG. Longueur : 2,83 m, largeur : 1,45 m, empattement : 1,33 m, voies : 1,23 m, garde au sol : 21 cm, hauteur : 1,65 m, poids à vide : 550 kg, vitesse : 70 km/h environ, consommation : 7 L/100 km.

CONSTRUCTEUR : Ferves, installé à Turin.

PRODUCTION : de 1968 à 1971.

MODÈLES : Ranger en version 4 places en deux ou quatre roues motrices ; Cargo en version 2 places en deux ou quatre roues motrices ; un modèle plateau.

Nombre d'exemplaires fabriqués : entre 1000 et 1200 exemplaires (non confirmé).

CLUB FIAT 500 (ET DÉRIVÉS)

Si vous êtes l'heureux possesseur d'une Fiat 500 ou de l'un de ses nombreux dérivés*, rejoignez-les !

Le club publie un bulletin trimestriel, organise des rencontres et sorties, publie les «bonnes adresses», etc... Délégués régionaux dans toute la France, section 600 et dérivés.

Cotisation : 250 F/an.

* DÉRIVÉS : par dérivés, on entend tout ce qui a utilisé la caisse ou le moteur de la Fiat 500 : Autobianchi (Lutèce, Eden Roc...), Abarth, Giannini, Marzetti, Allemano, Vignale (Gamine), Fervés (Ranger), Ghia (Plage Jolly), Lombardi, NSU (Weinsberg), Steyr Puch, 126, etc...

CLUB FIAT 500 DE FRANCE

Président : Jean Jacques de Galkowsky 34 rue de l'Arcade 75008 Paris

Tel : 01 42 65 33 73 - Fax : 01 42 66 97 81.



À l'arrière, les amortisseurs et les ressorts sont montés, séparés et très inclinés.

sation d'être suivi par le véhicule du fait d'être assis sur le train avant. On a cette sensation qu'on a dans les poids lourds, d'avoir le pied dans le museau et d'être toujours en déport par

rapport à l'axe du véhicule. Cette sensation est encore plus accentuée lorsqu'on aborde des descentes. En fait, on a l'impression très rapidement qu'on va se casser la figure !

Selon la documentation du constructeur, le Ranger avec les 22 ch de son moteur, par rapport au poids et à sa parfaite répartition pouvait franchir des montées jusqu'à 70 à 80 % dans des conditions de terrain et de charge déterminées. Ranger signifie en anglais garde-forestier. Jamais véhicule n'avait mieux porté son nom. C'est un vrai véhicule tout-terrain, mais aussi tous risques, à manier avec précaution et fermeté. ■

Le Ranger doit se piloter avec un talent certain si l'on redoute les émotions fortes.

