ACHETER UN HÄGGLUNDS

Ce qu'il faut savoir

D'abord, en avez-vous vraiment besoin ? Ce gros Tonka n'est pas un jouet et, malgré toutes ses qualités, il faut un grand bac à sable, voire un lac, pour s'en amuser. Si vous devez approvisionner un restaurant d'altitude, déposer du matériel dans des endroits inaccessibles ou partir vous ressourcer au pôle Nord, le Hägglunds est en revanche fait pour vous.
Si vous en trouvez un à la vente, vérifiez que tout est bien d'origine. En effet, même si 70 % des éléments sont montés sur d'autres engins (moteurs, boîtes, accessoires électriques), vu le prix des pièces, il peut avoir été bidouillé avec des éléments de diverses provenances. Pas de soucis de corrosion sur les châssis-poutres, sauf éventuellement sur les engins ayant servi en milieu marin. Mécaniquement, c'est du Ford-Cologne essence ou du Mercedes Diesel soumis à un entretien classique.
Seul bémol, le filtre à huile de la boîte automatique Mercedes, très difficile d'accès : une grosse et coûteuse opération qui nécessite de sortir le moteur et la boîte !
En conséquence, son entretien est souvent négligé.
La carrosserie en fibre de verre est évidemment inoxydable et, pour garder toute l'étanchéité de cet engin amphibie, il faut veiller à l'état de tous les joints.
Si ces véhicules ne sont pas appelés à effectuer de forts kilométrages, néanmoins, les chenilles s'usent assez rapidement, surtout sur route, et leur remplacement est très onéreux : de 5 000 € à 6 000 € pièce chez Camoplast au Canada ! Quant aux barbotins (il y en a 8), comptez 800 € pièce. Bonne nouvelle, toutes les pièces sont disponibles directement auprès de Hägglunds Vehicle AB à Ornsköldsvik en Suède (tél. +46 660 805 00) ou en France chez Spévémat (Le Pont du Mont, 43430 Fay-sur-Lignon, tél. 04 71 65 20 03, spevemat.fr).

par des vérins, horizontalement pour la direction et verticalement pour suivre les dénivellations du terrain. Ils sont indissociables et seul le module avant reçoit le groupe motopropulseur. Ce dernier peut être un Ford V6 2,8 l à essence ou un Diesel-turbo Mercedes 5-cylindres de 125 ch sur le Bv 206 D5 ou encore un 6-cylindres de 136 ch sur le Bv 206 D6, tous deux de 3 litres de cylindrée. Les Bv 206 CDI, plus récents, reçoivent le 5-cylindres Mercedes turbo-intercooler de 2,7 l et 163 ch. Dans tous les cas, c'est une boîte automatique Mercedes, la W4A 040 à 4 rapports, qui transmet la puissance aux deux ponts moteurs, un sur chaque module, couplée à une boîte de transfert Hägglunds pour doubler les rapports. Chaque pont entraîne les barbotins qui engrènent les chenilles, la transmission de la puissance entre les deux véhicules étant assurée par un gros cardan. Quant au freinage puissamment assisté, il est confié à un unique et énorme disque sur la transmission. Vous l'avez compris, le gros atout du Hägglunds, c'est d'être, non pas un 4x4, mais un "4 chenilles motrices". Si le premier module se présente toujours sous la forme d'un minibus six places de la taille d'un petit Combi VW, le module arrière peut être carrossé en fourgon vitré, en minibus 11 places, en ambulance ou encore recevoir un plateau de chargement comme le superbe Bv 206 D-6 rouge dont Robin me confie les commandes. Moi qui ai toujours regretté de ne pas avoir fait l'armée dans les chars, me voici comblé ! Euh, pas vraiment un blindé, ce Hägglunds car sa carrosserie est réalisée en polyester renforcé de fibre de verre. Ho hisse ! Un pied sur la chenille et je grimpe à bord non sans être surpris par l'épaisseur des joints des portières. « *Indispensable car l'engin est aussi amphibie sans préparation spéciale !* », me précise Robin. « *Il progresse dans l'eau par simple rotation des chenilles. Évidemment, ce n'est pas très rapide (3 km/h) et avant de traverser une rivière à fort courant, il faut bien calculer son coup pour ne pas trop dériver. C'est d'autant plus impressionnant que la ligne de flottaison se situe au niveau des poignées de portes. D'ailleurs, chaque module est doté d'ouvertures de secours sur le toit, obligatoires pour évacuer l'équipage en cas de problème !* »

La chenille redémarre

Bon, y'a intérêt à bien claquer la portière ! Mais si d'aventure on trouve un lac sous les chenilles, il ne peut être que gelé aujourd'hui… Malgré le froid, le Diesel Mercedes démarre sans se faire prier. Très discret, ce 6-cylindres turbo. Il faut dire qu'il est soigneusement encapuchonné sous un volumineux capot qui occupe tout le centre du véhicule, les deux sièges avant étant rejetés de chaque côté de l'habitacle. Juste sous le pare-brise vertical, j'aperçois la prise d'air du radiateur placée très haut pour éviter d'être colmatée par la neige. Comme sur la plupart des engins à chenilles, vous vous attendiez sans doute à trouver deux leviers pour le diriger en les bloquant alternativement ? Rien de tout cela avec la direction hydrostatique assistée du Bv 206 et son >

POINTS FORTS

- Vrai passe-partout !
- Motricité exceptionnelle
- Amphibie sans préparation spéciale
- Caisse étanche et inoxydable
- Moteur-boîte Mercedes
- Chauffage très efficace

POINTS FAIBLES

- Utilisation professionnelle seulement !
- Pièces d'usure onéreuses (chenilles, barbotins)
- Rarement homologué route…