

A la recherche d'une kiwi-car

tomtom, le 22 novembre 2011 à 03:15

Bon, c'est pas tout ça de faire la moitié du tour du monde pour arriver en Nouvelle-Zélande, mais maintenant qu'on a rencontré une terre émergée suffisamment vaste pour ne pas permettre une exploration à pied et pas suffisamment dotée en endroits abrités pour pouvoir la découvrir efficacement depuis la mer, ce serait bien de trouver un moyen de locomotion plus approprié que les semelles de nos chaussures. Nos expériences de location de voiture ne nous ayant pas convaincu (ni notre portefeuille d'ailleurs), nous nous sommes donc rapidement dit que vu le temps qu'on prévoyait de rester (même si nous devons repartir d'ici quelques mois), il était plus intéressant d'acheter une voiture.

Au début on pensait récupérer Ka Pai, le Toyota TownAce 4x4 acheté par Gnègnès avec l'avis à distance de son grand-frère pour son périple dans l'île du Sud. Diesel, 4x4, pas excessivement gourmand malgré ses 10L / 100 km et disposant d'un sympathique espace intérieur permettant de dormir confortablement à deux (bon certes il aurait fallu alléger un peu le lit existant, ajouter des sièges pour emmener du monde et tout et tout), Ka Pai aurait été un compagnon agréable de nos premières escapades sur 4 roues en Nouvelle-Zélande. Mais le sort en a décidé autrement, et il a fait un gros caprice pour rester sur l'île du Sud : problèmes multiples, trop cher à faire réparer sur place et revendu à un mécano qui, depuis, l'a peut-être remis d'aplomb.



Du coup, non seulement Gnègnès se retrouve en rade à Perpète-the-Gooses – mais c'est pas très grave parce qu'elle a pu trouver assistance chez de la famille de sa famille d'accueil de

Warkworth et une **relocation** pour rentrer à Auckland pour pas cher – mais en plus notre super plan « on récupère un mini-van testé pendant 1 mois à la dure sans avoir à en chercher un pendant des plombes » s'envole. Il va falloir donc se mettre à éplucher les petites annonces sur **TradeMe** (l'eBay local) en quête de notre futur véhicule. Enfin, d'abord choisir ce qu'on veut comme futur véhicule.

L'idée originale du van 4x4 diesel avait fait son chemin, et on s'est dit que ce n'était finalement peut-être pas la meilleure solution, vu qu'on allait se mettre rapidement à chercher du travail et qu'on espérait en trouver dans des délais raisonnables. On aurait donc probablement du mal à rentabiliser le van en partant dans de longues randonnées à 4 roues sur plusieurs semaines. Certes, ce serait pratique pour le week-end, allez hop c'est parti il fait beau on part explorer de nouveaux ~~mouillages~~ parkings de rêve sur un coup de tête, mais on se coltinerait le poids, la consommation et l'entretien de la bête pour la vie de tous les jours. Ptêtre qu'investir dans un gabarit un peu plus modeste mais permettant tout de même de dormir dedans à l'occasion serait plus malin, un gros break par exemple ... donc une voiture « comme tout le monde ».

Si, pour le van, on ne se posait pas de question pour la motorisation – ça aurait été diesel, y a pas photo – c'était différent dans l'optique d'acheter une voiture. En effet, les zélés bureaucrates néo-zélandais (car à mon grand désarroi, ce n'est pas une spécialité française) ne simplifient pas la tâche de l'automobiliste qui souhaite rouler au mazout. A la pompe, l'essence est taxée et pas le gasoil. Pour compenser, les véhicules diesel doivent s'acquitter d'une taxe d'utilisation des routes (RUC, Road User Charge, destinée à l'entretien des routes), en payant un certain montant forfaitaire tous les 1000 km parcourus, ce montant dépendant du poids, du nombre d'essieux, du nombre de roues par essieu, de la possibilité ou non de faire des loopings et j'en passe et des meilleures. De plus, le licensing (vignette annuelle, ça si je me souviens bien ça paye les nouveaux projets routiers et faire de grands panneaux sur le bord des routes pour rappeler des choses que personne ne sait, genre « Cépabienderouléviteattachévoceinturéfoparoulébourré ») obligatoire pour tout véhicule utilisant les routes néo-zélandaises, est plus cher pour les véhicules diesel que pour les essence (ça doit être parce que les statistiques montrent que les gens qui conduisent des diesel ne savent pas qu'il ne faut pas rouler trop vite sans attacher sa ceinture et en étant bourré, donc c'est normal qu'ils paient plus cher pour installer les panneaux qui le leur rappellent). Donc c'est pas simple, et c'est pas dit que ce soit bien rationnel de rouler au gasoil.

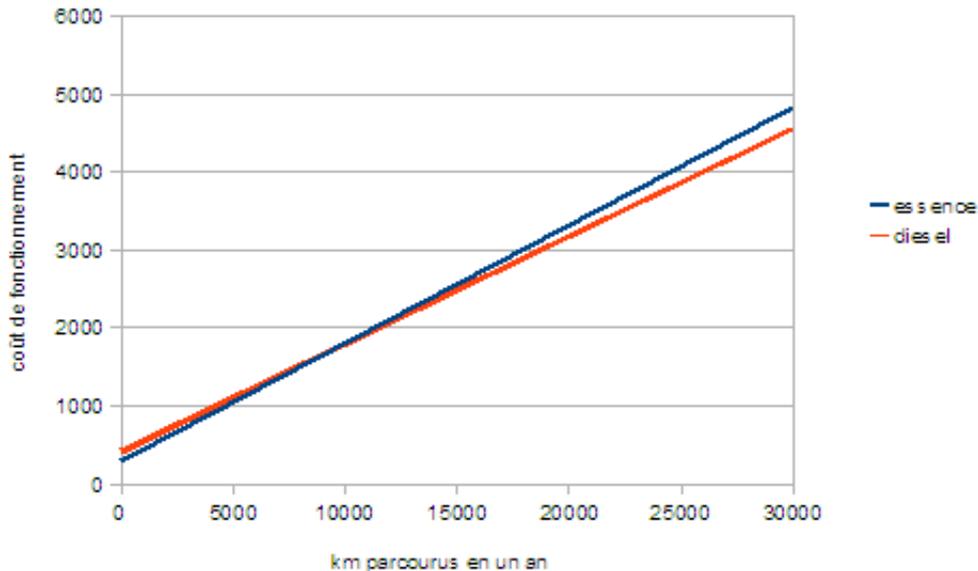
Soit, calculons, et plaçons-nous dans deux cas : l'un où on roule peu (10000 km par an) et l'autre où on roule beaucoup (30000 km par an), avec deux voitures de même gabarit, en considérant qu'une essence consomme environ 7.2L/100km et une diesel de même gabarit 6L/100km, que l'essence coûte 2.10\$/L et le gasoil 1.56\$/L. Ça nous donne, sur un an :

km par an	10000	10000	30000	30000
moteur	essence	diesel	essence	diesel
licensing	\$287.75	\$417.61	\$287.75	\$417.61
RUC	\$0.00	\$443.10	\$0.00	\$1329.30
carburant	\$1512.00	\$936.00	\$4536.00	\$2808.00

TOTAL \$1799.75 \$1796.71 \$4823.75 \$4554.91

Coût de fonctionnement d'un véhicule en NZ

hors entretien



O Surprise ! Malgré l'usine à gaz(oil) taxatrice et les zélés bureaucrates, ce n'est rentable d'avoir une essence que si l'on roule très très peu : en faisant le choix du mazout, on commence à économiser des sous dès 10000 km/an. Et encore on a pris un écart assez faible entre les consommations essence et diesel et des petites consommatrices (en dessous c'est les petites citadines et ça n'existe quasiment pas en NZ, ça ne sert pas à grand-chose) ... plus le gabarit augmente, plus les pentes augmentent et plus la comparaison est favorable au gasoil. C'est donc un peu comme en Europe, avec certes un peu moins d'écart. Oui, le prix à l'achat doit aussi être pris en compte, mais d'une part on vise des voitures à moins de 5000\$ où la différence de prix entre un diesel et une essence est marginale, et en plus soit on la revend en partant et dans ce cas ça ne compte pas, soit on la garde indéfiniment et la légère différence est rapidement amortie sur les coûts annuels.

Bref, ce sera donc du diesel.

On a d'abord regardé les gros breaks, en pensant avec nostalgie à notre Xantia HDi qui dort au garage en France (conso moyenne 5.7L/100, pour un break de cette taille et de ce poids c'est assez appréciable). Mais ce genre de chose n'a pas l'air de courir les rues en Nouvelle-Zélande. D'abord, les grands breaks sont en général équipés d'énormes moteurs à essence. Ensuite, si un acheteur un tant soit peu économe ayant quelques notions de maths a fait le calcul ci-dessus, il a fait le choix rationnel du diesel MAIS a quand même signé pour une boîte automatique, ce qui réduit à presque néant l'économie réalisée sur le choix de la motorisation. On avait en plus conduit par deux fois des automatiques de location, et ça nous avait vaccinés, à la fois niveau agrément de conduite (et que ça te rétrograde n'importe quand) et niveau porte-monnaie (et glou et glou et glou, elle est des nôôôotres ...). On a vite constaté que la plupart

des voitures qui auraient été susceptibles de nous intéresser étaient donc soit essence, soit automatiques, soit les deux pour les aficionados de la station service. On a bien essayé de laisser sa chance à une Citroën C5 HDi automatique, qui avait pourtant toutes les chances de nous convaincre avec le confort de sa suspension hydraulique, mais la boîte auto, en plus de la transformer en poivrotte dès qu'il s'agit de passer les vitesses plus qu'une ou deux fois en 100km, lui donne le tempérament fougueux d'un veau anémique sous prozac et on est loin de retrouver l'agrément de la Xantia, ce qui nous a convaincu de laisser le petit cochon tranquille (parce que pour le coup, la C5 ne rentre pas du tout dans le budget < 5000\$) malgré la sympathie du vendeur qui nous a invité chez lui si on passait pas loin, qu'on achète sa voiture ou pas ! Pas d'autre candidate, encore moins chez les japonaises ou coréennes pourtant bien représentées en NZ. Toyota, Nissan et consorts ne s'étant mis sérieusement au mazout que récemment, les prix de ces voitures d'à peine quelques années sont complètement hors de notre budget.

Ce sera donc un diesel avec boîte manuelle. Ca se corse ! Je peux vous dire que quand vous tapez « diesel wagon manuel » (wagon = break) dans TradeMe avec une limite à 6000\$, vous n'obtenez pas grand-chose. Même en enlevant le « wagon », d'ailleurs, même si il y a un peu plus de candidates.

Bon, pas grand-chose, j'exagère, il y en a bien une dizaine ! Comme d'habitude, on regarde d'abord du côté des japonaises, malgré notre biais Citroëniste à coussins d'huile, car c'est plus facile à entretenir et à trouver des pièces de rechange par ici. Mais les modèles disponibles (Corolla break, Nissan Avenir break ...) ne sont vraiment pas grands, les moteurs sont un peu fragiles et la conso ne casse pas des briques. Ah, tiens, une Mondéo break là, ça peut être intéressant, la soute à bagages est immense en plus. Sauf que le moteur est fragile, on ne sait pas quand les derniers entretiens importants ont été faits et ça consomme quand même pas mal. Elle sera vendue très vite avant qu'on ait pu se décider, nous laissant dans notre recherche d'un type de voiture qui a été largement développé en Europe mais qui n'existe quasiment pas ici : un grand break diesel.

C'est alors qu'on a le déclic. On l'avait vue, au tout début quand, pour rigoler, on cherchait des voitures dans tous les sens sur TradeMe, assistés par un certain Tristan. « Oh, regarde, une DS, elle est belle ! Tiens, une 504 break de 1974, 4000\$! Oh, une Lamborghini Diablo, ça c'est de la bagnole, à peine 150 000\$ (soit 80 000 €, une Diablo, c'est donné), Whaaaa l'Aston Martin DB7 (un jour quand je serai grand j'aurai une Aston Martin) ! ». C'est Tristan qui nous l'avait dégotée en premier, on s'était dit que non, quand même, faut pas exagérer, ce serait marrant mais c'est plus tout jeune ces choses là, ça a quelques km, et puis le joint de culasse est mort, il y a du boulot à faire dessus. Et puis quand je suis retombé sur l'annonce au détour d'une recherche hasardeuse on s'est dit, finalement, pourquoi pas

[Le lecteur tenu en haleine par un suspense démesuré mais néanmoins habituel sur ce blog dont les articles pleins de péripéties à rebondissements drainent un public toujours plus nombreux est prié de retenir son souffle sans faire d'histoires au moins jusqu'à la fin de la lecture de cette phrase mais aussi jusqu'au prochain article]

Adresse de cet article :

<http://www.lesbaleinesetlescoquillages.com/2011/11/22/a-la-recherche-dune-kiwi-car/>

2 commentaire(s) :

Gnègnès- agnes.khyn@gmail.com - 23 novembre 2011 @ 16:16

OOOOOOh ça fait plaisir de voir Ka Pai en photo... mais a pu Ka Pai !! et peut-être en effet que vous allez le recroiser un jour sur la route, qui sait ?!

Ralala quel suspens....

Ange- angeliqueduvignaux@gmail.com - 23 novembre 2011 @ 09:40

Aaaargh, trop de suspense, les lecteurs sont suspendus aux baleines et aux coquillages (enfin il vaut peut-être mieux se suspendre aux baleines, c'est plus fiable...)