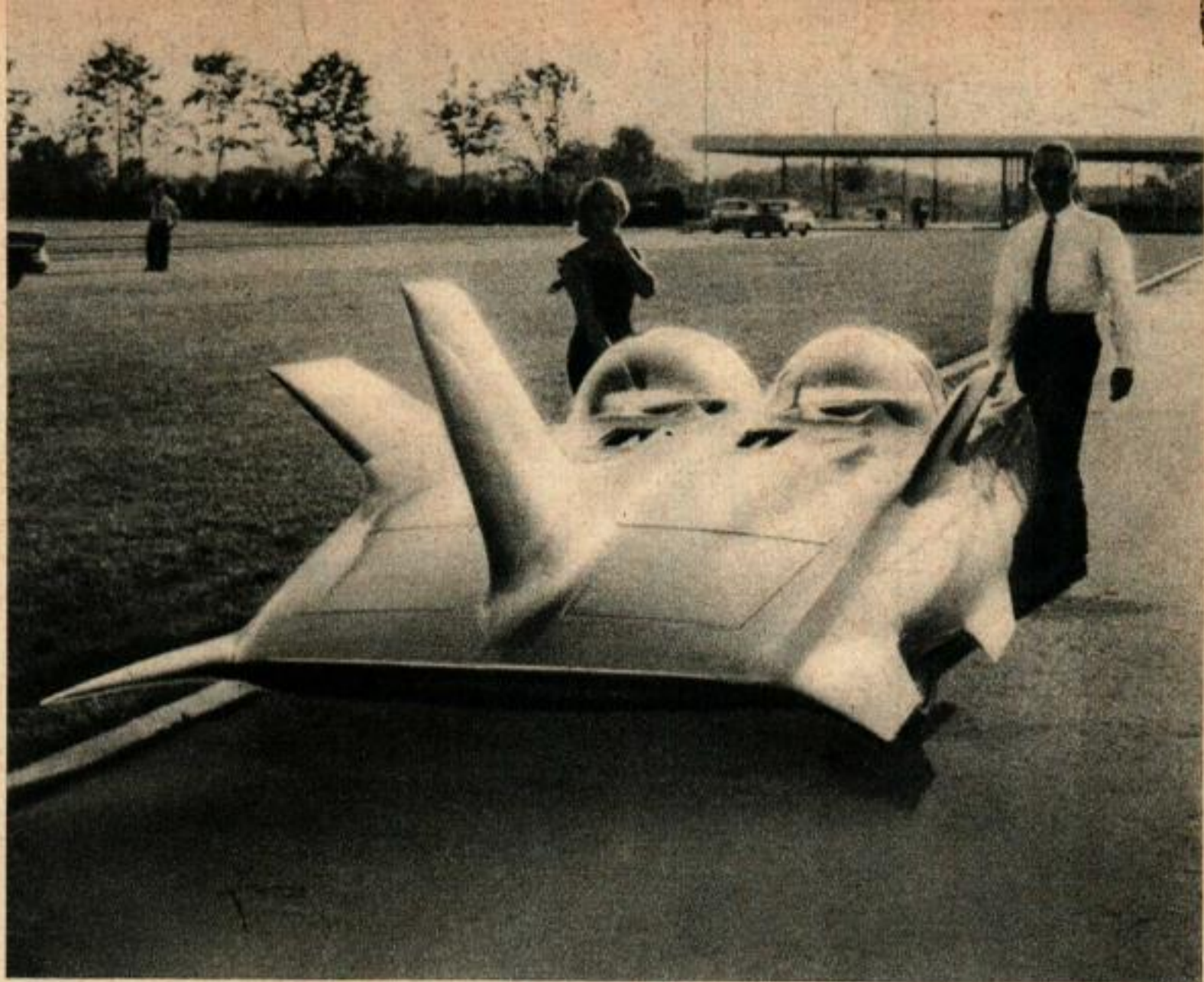


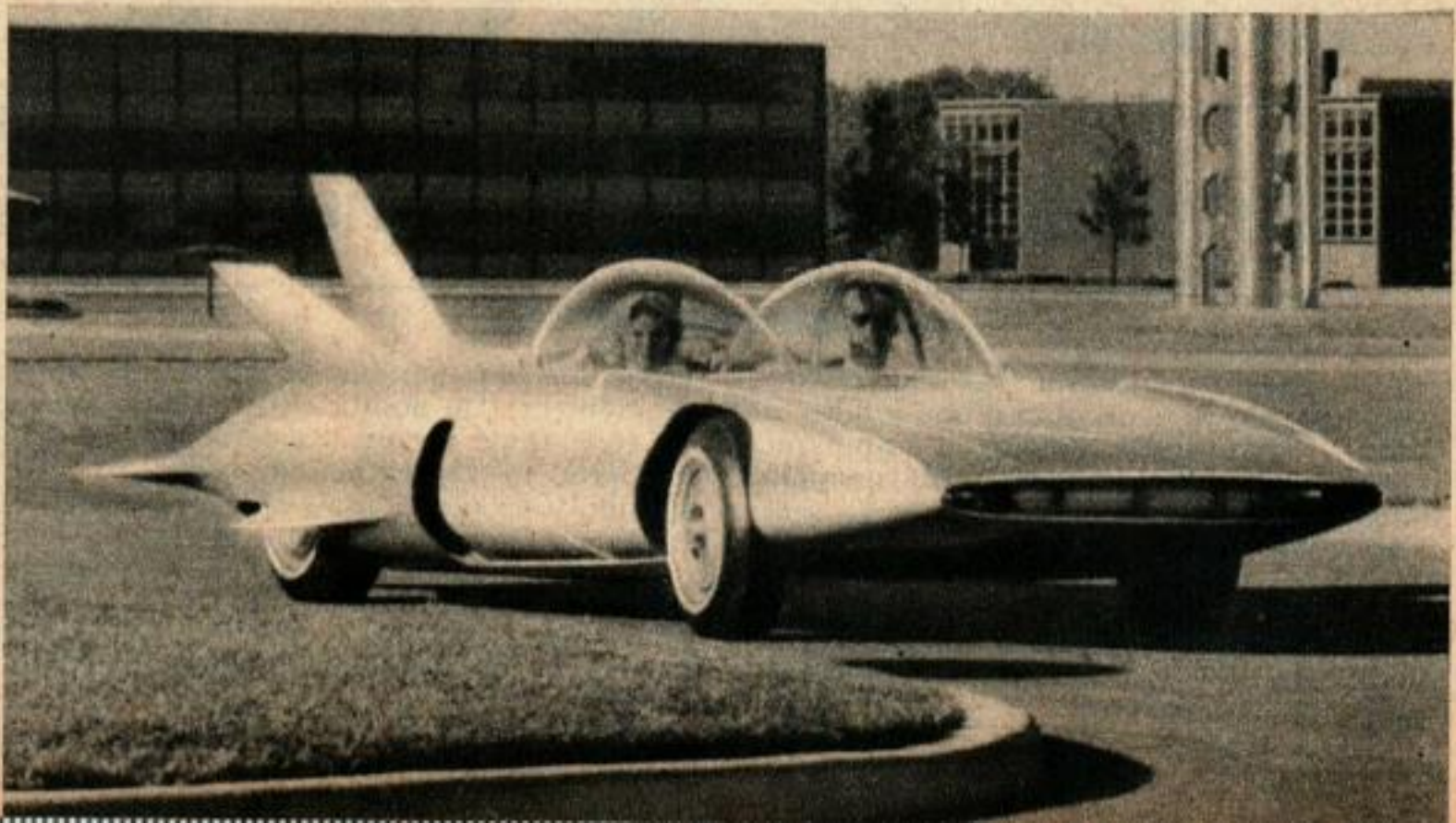


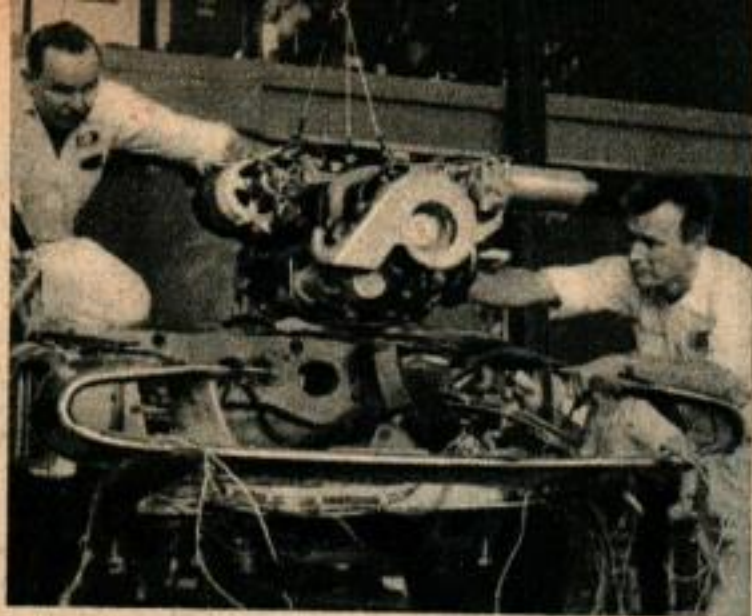
Sept ailerons arrière stabilisent le véhicule aux grandes vitesses. Le « toit » se trouve à hauteur de la taille, c'est-à-dire à peu près aussi bas qu'il est possible de l'être sur une automobile.

LA " FIREBIRD III "

A CABINE EN " DOUBLE BULLE "

Chaque passager est logé dans sa « bulle » personnelle et privée. Une installation de climatisation conserve l'intérieur de la voiture confortable par n'importe quel temps.





Mise en place du moteur avant de 24 kg. Celui-ci est un deux cylindres en aluminium à refroidissement par air.



Le gros moteur à turbine à essence se monte à l'arrière. Celui qui est montré ici n'est, en fait, que la maquette en bois au cours d'un simple essayage en dimension.



Le moteur auxiliaire est logé dans le cône de pointe. Les freins aérodynamiques s'ouvrent comme des coquillages pour ralentir la voiture lancée à haute vitesse.

VOUS ne pouvez pas acheter la voiture illustrée sur ces pages... elle n'est pas à vendre. Et si elle l'était, son prix risquerait de vous mettre sérieusement « à sec ». C'est la voiture de rêve de plusieurs millions de dollars de la Général Motors, la *Firebird III* (oiseau de feu), une voiture qui est à peu près aussi automatique qu'une automobile puisse l'être en conservant encore quelques rapports avec les humains.

Des circuits électroniques permettent à la voiture de se déplacer seule sur des routes équipées de réseaux de guidage. (L'épine dorsale de l'*Oiseau de Feu* est traversée par 300 fils électriques.)

La voiture ne comporte pas de volant de direction. Un petit levier de commande court émerge de l'accoudoir se trouvant entre les deux passagers. Tirez-le vers l'arrière pour avancer, poussez-le vers l'avant pour vous arrêter, inclinez-le vers la droite ou vers la gauche pour prendre les virages. Et pour faire marche arrière, il vous suffit de le faire tourner sur lui-même.

Un déplacement du levier de l'ordre de

5 cm correspond à deux tours et demi d'un volant de direction traditionnel. Le taux de démultiplication de la direction varie suivant la vitesse du véhicule, ce qui fait que vous pouvez manœuvrer rapidement pour le trafic en ville et graduellement et sûrement aux grandes vitesses, toujours pour un même déplacement du levier de commande. Un moteur auxiliaire est installé à l'avant de la voiture pour fournir la force électrique et hydraulique nécessaire aux systèmes de commande.

Le véhicule lui-même est propulsé par une turbine à essence à régénération développant 225 ch, dont le poids est d'un peu plus de 270 kg. La suspension est du type oléo-pneumatique à interconnexion avant-arrière. Cette voiture, qui reste strictement une expérience de laboratoire, est le premier véhicule construit en partant des merveilles techniques de l'âge interplanétaire, telles que les transistors et les machines à calculer électroniques. Mais elle ne se vendra jamais... et d'ailleurs, elle n'a même pas de coffre arrière!

Pour entrer dans la voiture, vous soufflez dans une « clé ultrasonique » lorsque vous êtes arrivé à 5 m du véhicule environ, et les portes s'ouvrent automatiquement.

