

Au volant du FABULEUX CAMION D'AUTOROUTE DE FORD

Un moteur à turbine permet à ce monstre de faire du 115 km/h de croisière, et le conducteur jouit de tout le confort qu'il pourrait avoir chez lui.

Par Alex MARKOVITCH

LE monstre était droit devant nous, allongé de toute sa longueur, près de 30 m. A mesure que notre voiture s'en approchait, je voyais la rude figure d'Everal Kirby se figer de stupéfaction incrédule.

On ne surprend pas facilement Kirby avec un nouveau camion. Employé comme conducteur par la compagnie de transports Consolidated Freightways, il conduit depuis quarante et un ans des camions de tous les modèles. Depuis ses débuts, à quinze ans, sur un « White » quatre cylindres à entraînement par chaîne et à bandages pleins, il a parcouru cinq millions de kilomètres sur camion. Il a gagné de nombreux prix, il a été champion de l'Ohio au rodéo annuel des routiers américains de 1953 à 1957, en 1962 et en 1963, et champion des Etats-Unis en 1956.

Kirby secoua la tête, les yeux toujours fixés sur le phénomène. « Je n'en crois pas mes yeux », dit-il d'une voix lente qui garde encore un léger accent de la Virginie occidentale où il a passé ses jeunes années.

Avant de nous rendre sur la piste d'essai de Ford, nous avons eu un entretien avec les ingénieurs. Cet engin n'est pas un prototype de série. C'est plutôt la réalisation des prévisions de Ford pour les camions que l'on verra après 1970, lorsque 90 % des villes américaines ayant plus de 50 000 habitants seront reliées par 65 000 km de super-autoroutes. Les stations d'arrêt étant installées près des sorties, un camion à double fond ou à double remorque ne sortira plus de l'autoroute, sauf pour atteler ou dételer des remorques.

Dans les autogares, les remorques seront attelées une par une à des tracteurs plus petits qui les amèneront à destination.

Sur des super-routes de ce genre, un camion moderne peut faire du 110 km/h en



LA PORTE, qui fonctionne à l'air comprimé, s'ouvre et l'échelle fonctionnant à l'électricité descend. La cabine est légèrement pressurisée et les gaz du moteur ne peuvent y pénétrer.

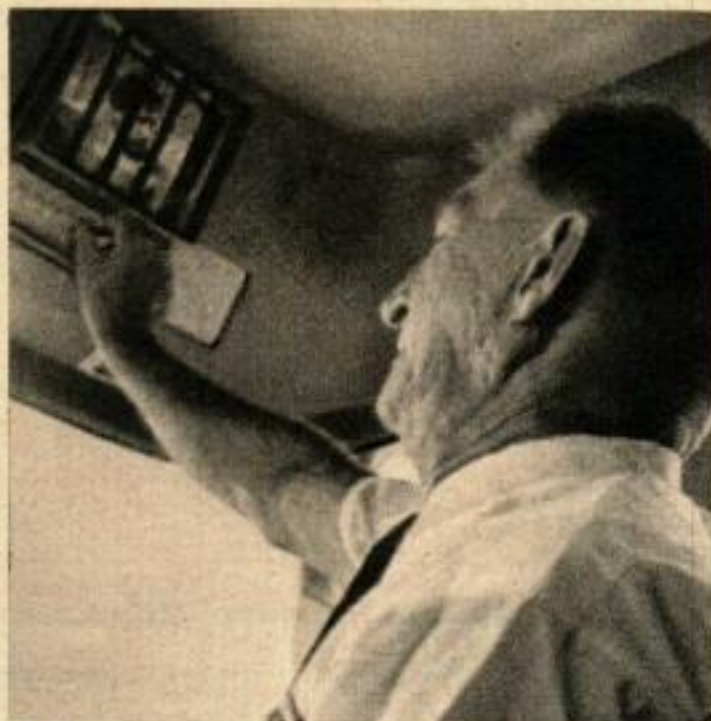




LE CAMION A TURBINE semble un géant à côté du plus gros camion Diesel de Ford. La cabine en fibre de verre a été construite en deux éléments à cause du plafond bas. Sur les routes d'aujourd'hui, les ouvrages d'art imposent des limites de hauteur. Dans certains Etats, il faut un permis spécial pour les franchir.

LES LIGNES NETTES DE LA CABINE et les crinolines des Fruehauf limitent les remous d'air, rendant le doublement moins dangereux pour les voitures de tourisme. Les freins sont « failsafe » (à dispositif de sécurité). Si la pression d'air tombe en dessous d'un certain point, les freins verrouillent automatiquement.



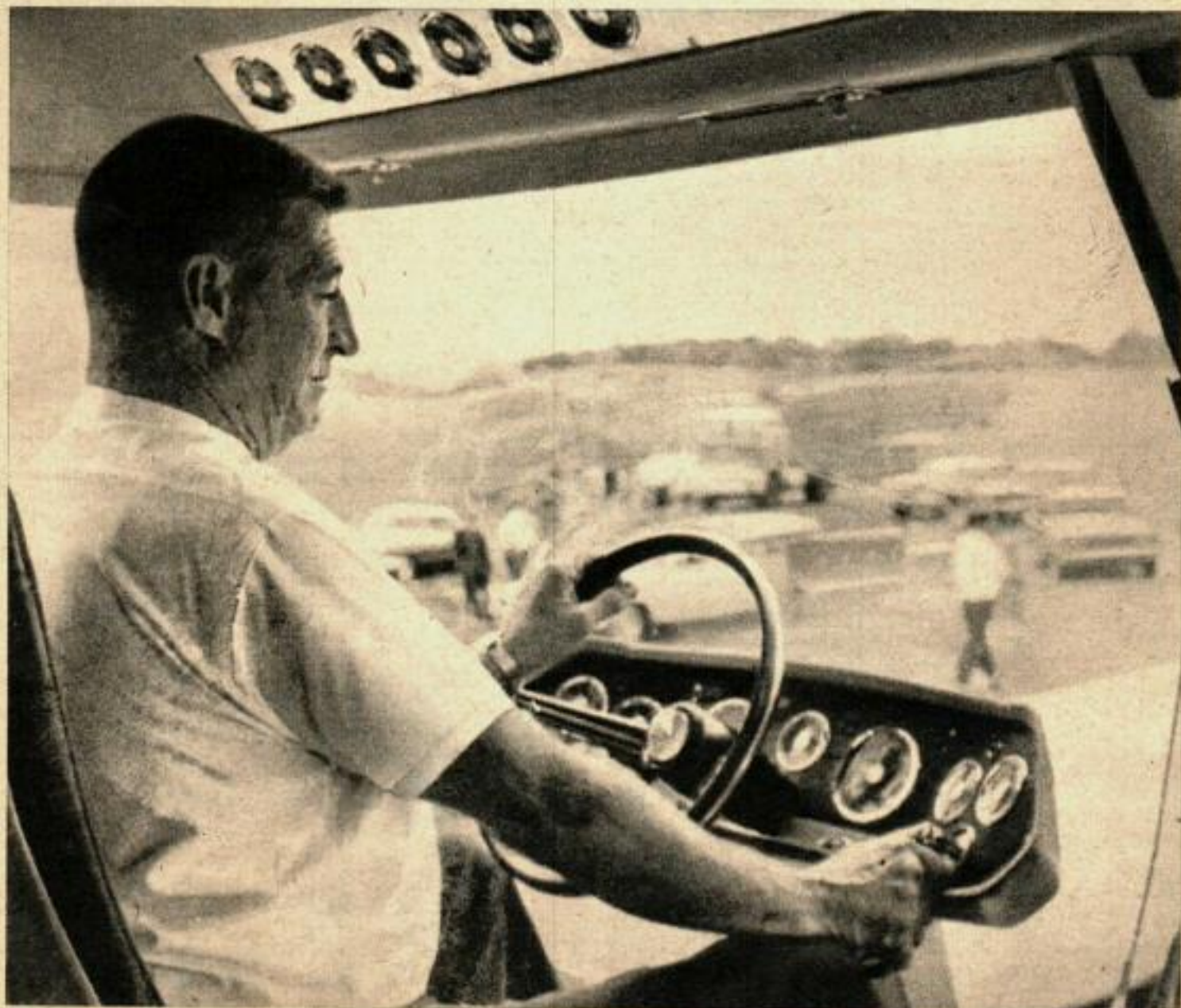


LE POSTE DE T.V. placé devant le conducteur a des lames verticales de sorte que l'attention du conducteur n'est pas détournée. Une commande séparée de conditionneur d'air pour le conducteur est placée à droite.



KIRBY A EXAMINE LE REFRIGERATEUR et l'a trouvé vide. Trois robinets servent des boissons rafraichissantes. Les stylistes s'en sont donnés à cœur joie avec la carte décorative.

LE CONDUCTEUR PEUT CHANGER DE VITESSE à la main avec le contact placé sur le tableau de bord, ou laisser fonctionner automatiquement la boîte Allison à cinq vitesses. Les tachymètres sont placés au-dessus du pare-brise. L'immense pare-brise coloré donne de légères déformations sur les courbes mais aussi une vue panoramique.





LE SIEGE DE REPOS du conducteur s'est révélé très confortable. A la construction, il pouvait se déplier, mais il fut soudé à une position fixe parce que le bruit de roulement n'a pu être éliminé.



LA TURBINE DE LA FORD est en réalité un moteur double pouvant donner 45 CV pour le fonctionnement des appareils auxiliaires ou, en lançant le compresseur, la puissance totale de 600 CV.

toute sécurité ; ce que peut donner une turbine à gaz, l'élément de puissance idéal.

La turbine a un mauvais rendement aux faibles vitesses, mais aux grandes vitesses, son rendement est comparable à celui d'un diesel. De plus, un moteur à turbine pèse seulement le tiers à peu près d'un moteur diesel de même puissance, ce qui permet au camion de prendre environ une tonne de plus de charge utile. A 115 km/h, le camion de Ford peut tirer un poids total de 78 t.

Notre voiture s'arrêta près du monstre et nous descendîmes. Un des ingénieurs actionna un contact sur la cabine. La porte s'ouvrit et une échelle descendit. Nous grimpâmes sur le camion.

La cabine est immense, avec un plancher large et plat recouvert d'un tapis et un plafond assez haut pour permettre à Kirby de se redresser de toute sa taille (1,98 m). En fait, la cabine qui domine le sol de 4 m ressemble à un pain de mie qu'on aurait posé sur un bout. Elle est placée au-dessus du moteur de 600 CV et suspendue indépendamment sur quatre ressorts à lames.

Après une courte instruction aux commandes, Kirby prit la place du conducteur et manipula le levier de réglage. Le siège glissa en arrière un peu trop loin même pour Kirby. Il l'avança légèrement.

« Vous savez, — dit-il — aucun des constructeurs de camions ne pense vraiment au confort des conducteurs de grande taille. Toute ma vie, je me suis recroquevillé. Et sur le parcours de Richfield (Ohio) à Saint-Louis, je fais 850 km d'un seul coup. C'est le premier camion sur lequel je suis monté où je me trouve *plus* qu'à l'aise. »

Il jeta un regard approbateur sur la console des instruments dont la forme futuriste se projetait du plancher, puis sur le vaste panorama du pare-brise.

« Quelle jolie vue ! dit-il. Quand on conduit, on ne voit jamais trop devant soi. »

— Mais avec une pareille vitrine, est-ce qu'on n'a pas trop chaud quelquefois ?

— Attendez que le conditionnement d'air soit en marche... — suggéra l'ingénieur. Vous pouvez vous geler si ça vous chante. »

Kirby poussa le contact principal. Les brûleurs s'allumèrent et les turbines commencèrent à tourner avec un sifflement aigu qui prit de plus en plus d'ampleur pour devenir un ronronnement sourd. Les aiguilles des tachymètres montés au-dessus du pare-brise tournèrent rapidement. En même temps, un air frais envahit la cabine.

Kirby tourna le bouton de changement électrique de vitesse sur la première et appuya le pied sur la grande pédale de l'accélérateur. Il y eut un temps mort de deux secondes environ, puis le monstre commença à rouler. Il accéléra rapidement.

Je questionnai Kirby au sujet du temps mort. « A pleine charge, tous les camions ont un temps mort — répondit-il. J'ai même l'impression que celui-ci démarre plus vite. »

On sentit une transition quand on passa en seconde. Puis Kirby tourna le bouton sur la position 4, ce qui permet de passer en troisième, quatrième et cinquième.

« Ça, c'est vraiment chouette à côté de ma boîte à quinze vitesses — dit-il. Il faut faire le double débrayage, et chaque fois qu'on change de vitesse le régime tombe nettement. Ici, on ne touche même pas à l'accélérateur. »

L'indicateur de vitesse montrait 65 km/h.

« L'indicateur a du retard — dit l'ingénieur. Nous faisons à peu près du 80 km/h. »

De la hauteur où nous étions, on avait plutôt l'impression que c'était 50 km/h.

Le bruit du moteur était à peine plus fort

(Suite page 120)

Au volant du fabuleux camion d'autoroute de Ford

(Suite de la page 35)

qu'au ralenti. Nous parlions sans élever la voix.

« Dans mon camion, je n'ai que 220 CV sous moi, et le bruit est beaucoup plus fort — dit Kirby. Mais ce volant m'ennuie. »

C'est un petit volant genre voiture de tourisme, monté plus près de la verticale que les autres volants de camion.

« La conduite semble trop sensible. Si seulement le volant était plus grand... »

Nous étions au bout de la partie droite et nous nous engageons dans le virage incliné. Kirby fit monter un peu le monstre vers le côté haut. Les ressorts de la cabine nous maintenaient pratiquement d'aplomb. Les remorques Fruehauf que nous tirions derrière étaient, elles aussi, à peine inclinées grâce à leur suspension. Le roulement se fit irrégulier dans le virage à cause des changements de taux de virage, puis se rétablit dans la partie droite.

« A peine quelques cahots — dit Kirby. C'est bien mieux que mon camion. »

Après un silence : « Je crois que je suis né vingt ans trop tôt. Une ou deux heures sur cet engin, et je suis prêt à le conduire n'importe où. Vous savez, je crois que je finirai même par m'habituer à ce volant. »

Après quelques tours de piste, Kirby appuya sur la pédale de régression, envoyant ainsi du liquide dans le convertisseur de couple pour le freinage. Il appuya ensuite sur la pédale du frein et le monstre s'arrêta.

Il se mit debout dans la cabine.

« On a toute la place pour se promener ici — dit-il. Le plancher est bien plat. Dans nos camions, il y a toujours des bosses par-ci par-là. »

Il jeta un coup d'œil à l'arrière de la cabine, sur la cuisinière et le réfrigérateur : « C'est le rêve du conducteur. On a même une cuisine. »

— J'aimerais bien prendre un peu le volant », dis-je, en espérant presque un refus.

L'ingénieur me fit signe de prendre la place du conducteur.

Je tournai le bouton de commande de vitesse avec une main moite. Comme j'ap-

puyai sur l'accélérateur, les turbines tournèrent de plus en plus vite. « Le temps mort au démarrage n'a pas grande importance dans un camion comme celui-ci — dit l'ingénieur de Ford. Pour l'usage auquel il est destiné, il ne verra probablement jamais un feu rouge. » Et nous voilà partis.

Je me rendais bien compte de la largeur du camion. Je préférais ne pas penser du tout à sa longueur. La plus grosse voiture que j'ai conduite jusqu'à présent était une Cadillac qui ne m'appartenait pas. Mais la visibilité était superbe. Il ne fallait pas faire plus d'effort pour manipuler le volant que sur une grosse voiture de tourisme sans direction assistée.

Pendant ce temps, Kirby examinait le poste de télévision, la cuisine et les toilettes, ainsi que les lampes de lecture.

« Il n'y a qu'une chose que je n'aime pas — dit-il à l'ingénieur. Ce siège de repos pour le co-conducteur est très confortable, mais il ne pourra pas dormir à cause de la lumière qui traverse le pare-brise. Sur nos camions, la couchette est derrière le conducteur, et il y a un rideau pour masquer la lumière. »

C'est la seule critique formulée et maintenue par Kirby.

J'arrêtai et je tirai un contact dans la cabine. La porte s'ouvrit et l'échelle descendit.

Nous descendîmes et nous nous dirigeâmes vers la voiture. Kirby tourna plusieurs fois la tête pour regarder encore le camion.

« Ça me fait de la peine de le quitter », dit-il.

Un peu plus tard, dans la voiture, il ajouta :

« Vous savez, j'avais l'intention de quitter ce métier d'ici peu. Mais je crois que je vais continuer encore un peu, pour voir. »