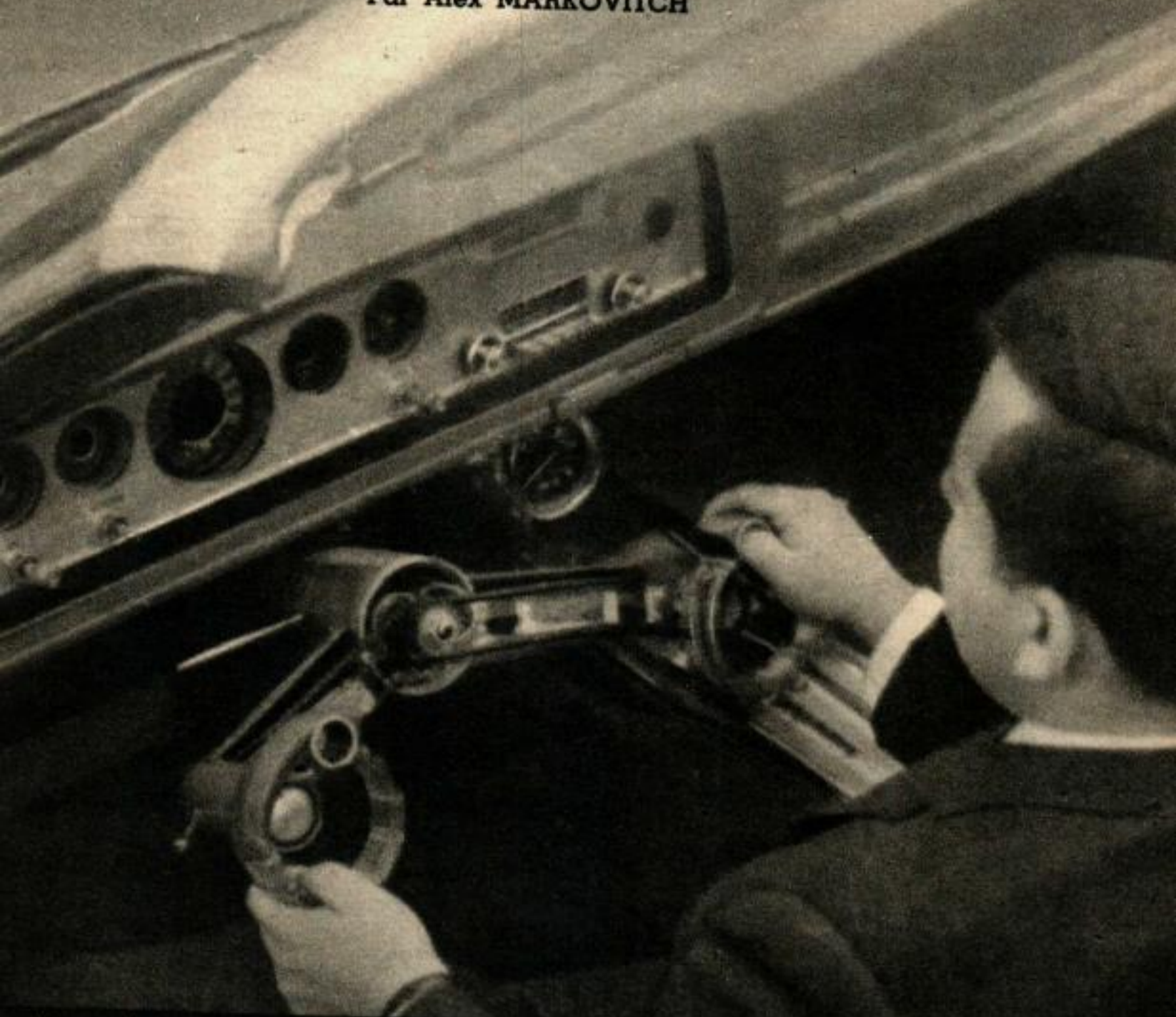


La conduite sans volant

Essayez la conduite au poignet de Mercury et vous m'en direz des nouvelles.

Par Alex MARKOVITCH



Je savais avant même d'essayer que je n'aimerais pas le nouveau système de direction de Mercury. Il ne comporte pas de volant, à sa place, deux couronnes en matière plastique de la taille d'un bracelet qu'on fait tourner pour conduire la voiture. Cela ressemble à des boutons de récepteur radio en beaucoup plus grand.

Pauvre Chuck Mulcaky. C'est le chargé des relations publiques de Mercury. J'ai beaucoup de sympathie pour Chuck, c'est un homme aimable et flegmatique. Quand il lira cet article, il m'en voudra sans doute.

Sur le terrain d'essais de Ford, Chuck m'a présenté à Bob Rumpf, un ancien ingénieur spécialiste d'engins ballistiques qui est à la tête du projet XR. 50 de mécanisme de direction. Rumpf m'a désigné une grosse décapotable Mercury, modèle de série en tous

points sauf pour le mécanisme de direction, qui avait été préparé pour nous.

Production en série ? Pas encore

« Franchement, dit Rumpf, vous ne verrez probablement pas ce système sur les voitures de séries dans un proche avenir. Les gens ne pourront pas renoncer facilement à ce bon vieux volant. »

Il me fit signe de prendre la place du conducteur et vint se placer à côté de moi. « Vous pouvez incliner la colonne de direction vers le bas en tirant sur le levier », me dit-il en montrant le levier.

Avec les couronnes de direction placées juste au-dessus de mes genoux et les coudes appuyés sur les accoudoirs incorporés du siège, j'étais à l'aise, mais un peu dérouté. La



Lors du parcours de prise en main, la grande Mercury donne l'impression d'être aussi nerveuse qu'une compacte. Le temps de réaction est plus rapide avec les « conduites au poignet » — et une fraction de seconde représente souvent la différence entre la sécurité et l'accident.

visibilité était splendide, mais il me manquait l'appui familial du volant. J'avais à peu près la même impression que le premier astronaute à quitter la terre.

« Les deux couronnes sont reliées à la colonne par un simple système de chaîne et pignons, expliqua Rumpf. Tout ce qui vient après le haut de la colonne est conforme à la série sauf l'alimentation auxiliaire qui se branche automatiquement si la direction assistée tombe en panne. Cela s'impose, car ces couronnes n'ont pas un bras de levier très grand. »

« Pourquoi appelez-vous ce système « direction à taux constant ? », ai-je demandé. Les « conduites au poignet » de l'avenir auront-elles un taux variable, augmentant régulièrement avec le braquage ? »

Rumpf répondit seulement par un haussement d'épaules qui ne voulait rien dire.

L'entrée du terrain d'essais était devant nous. Je perdis la tête :

« Vous voulez que je conduise cette voiture à l'extérieur ? Dans la rue ? » Il sourit et hocha la tête. Rumpf est un technicien sérieux et compétent, mais cela ne l'empêche pas d'être un pince-sans-rire.

Je mis le moteur en marche, fis mentalement un compte à rebours, et je fis rouler la voiture à travers l'entrée avec la circonspection d'un nudiste fourvoyé dans un massif de cactus. Dans la rue, j'eus le souffle presque coupé. Chaque torsion du poignet produisait une embardée, de sorte que la voiture avait tout l'air d'un kangourou qui aurait attrapé le hoquet.

Voici un virage. Je poussai une couronne vers le bas et je tirai l'autre vers le haut, essayant de tourner le levier. La voiture fit une petite embardée ridicule et continua à rouler droit devant.

Comme nous approchions du virage suivant, je me concentrai très sérieusement :

« Il suffit de faire tourner les couronnes, me disais-je, pas la sacrée voiture tout en-

tière. » Je tournai et la voiture fonça sur la droite. Elle aurait grimpé l'accotement si je n'avais corrigé à temps. Rumpf gardait un flegme admirable : « Bien sûr, nous avons augmenté le taux de braquage jusqu'à 15 ; cela donne à peu près un tour trois quarts de couronne de butée à butée. »

J'exécutai le virage suivant d'une façon moins spectaculaire. On s'habitue à tout.

De retour au terrain d'essais, nous avons jalonné un parcours de slalom avec des piquets en caoutchouc. Mon premier parcours fut un véritable jeu de massacre, mais au troisième, je réussis un temps excellent sans faire une seule victime. C'est une sensation agréable de conduire une si grosse voiture avec tant de facilité. De temps en temps, au cours de manœuvres violentes avec braquage à fond, la direction assistée s'épuisait. Cela arrive aussi sur les voitures à conduite normale, mais la présence du volant rend la situation moins périlleuse. Une pompe plus puissante pour assister la direction pourrait arranger les choses.

J'ai essayé le système auxiliaire en calant le moteur et en remettant le contact d'allumage pour mettre en service le moteur électrique. La puissance est faible, tout juste suffisante pour vous permettre de rouler jusqu'au garage le plus proche.

Je m'engageai ensuite sur la piste sinueuse des essais de manœuvres de Ford.

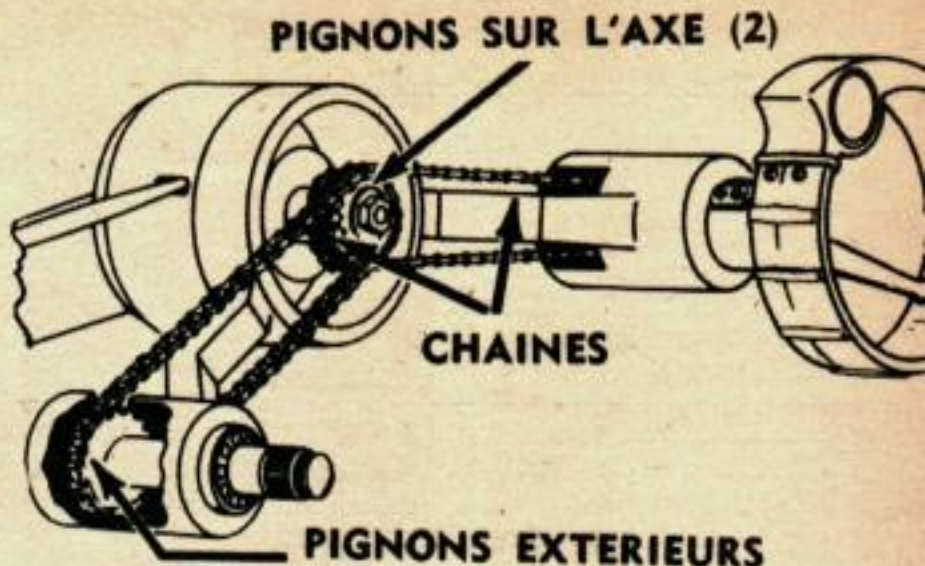
Je commençai par rouler lentement, mais, au bout d'un certain temps, je prenais les virages comme un vrai cascadeur. Chaque fois que quelque chose avait l'air de vouloir se détacher, je faisais une torsion automatique du poignet et la voiture se redressait.

A la fin de la journée, j'étais un conducteur au poignet confirmé. Chuck était rayonnant.

Lorsque je repris ma propre voiture, elle me sembla tout à fait insolite. Mon premier virage fut un peu trop large. Tout est une question d'habitude, semble-t-il.



LA MARCHE ARRIERE est facile. On n'a pas besoin de tourner un gros volant qui fait 3,6 rotations de butée à butée et on ne perd pas le nord. Le carter cache les chaînes et les pignons.



LA SIMPLICITE du système saute aux yeux. Les deux couronnes sont solidaires. Normalement, on les tient par le bord extérieur, mais on peut aussi mettre le pouce dans un trou pour les manœuvres à grand braquage.

MON PREMIER PARCOURS du slalom ne fut pas brillant. Mais, avec l'entraînement, j'ai appris à déplacer ma main d'avant en arrière et vice versa, avec les pouces dans les trous. J'avais amélioré constamment le temps de parcours pendant les 5 ou 6 premiers parcours, puis cela devint à peu près stationnaire.

