



**Élégant, sportif, bien en main,
aux essais de Dan Gurney :**

LE CAMARO,

le nouveau bolide Chevrolet

LORSQUE Bob Crossley, le rédacteur en chef de « S.M. » me demanda de faire les essais du nouveau modèle « sport » de Chevrolet, cela me fit vraiment plaisir. Je m'occupe surtout de courses en ce moment, aussi, la perspective de jouer tout seul sur la piste avec un petit bolide me semblait très amusante. Mais je me demandais quand même dans quel bateau je m'étais laissé embarquer. Mais ces inquiétudes étaient vaines. Je me suis vraiment beaucoup amusé. Je me suis retrouvé derrière le volant d'un bolide racé, digne rival de la Mustang. Mais au début, je n'en avais aucune idée. Je ne savais pas de quoi il avait l'air, de quel moteur il était équipé, de quel système de suspension, de freins, de timonerie, etc. même pas son nom. D'habitude, je suis très prudent quand j'ai affaire à une voiture que je ne connais pas. Mais cette fois, ça m'a inspiré confiance. Je connais assez bien la réputation de Chevrolet pour me convaincre que tous ses produits — surtout les nouveaux modèles — sont à la hauteur. Et lorsque la voiture me fut présentée — déjà baptisée Camaro — et que je pris le volant sur le terrain d'essai de la General Motors à Milford, Mich., cette opinion fut confirmée.

J'avais deux modèles à essayer : un coupé de sport bleu et une décapotable SS de couleur crème ; je trouvais les deux modèles aussi élégants l'un que l'autre. Ce qui est curieux, c'est que leur silhouette me rappelait plutôt la Falcon de cette année que la Mustang — avec laquelle, à mon avis, la Camaro ne

manquera pas d'être comparée — et pas du tout à son désavantage, il faut le dire. De toutes façons, j'aime beaucoup l'aspect élégant et racé de la Camaro et je crois que Chevrolet aura beaucoup de succès avec ce modèle.

Bob Clift, l'ingénieur de mise au point de nouveaux modèles de Chevrolet était présent aux essais et il me dit que le coupé était équipé d'un moteur 5,3 litres de 275 CV et d'une transmission automatique Powerglide, la décapotable SS d'un moteur de 3,7 litres de 295 CV avec quatre vitesses au plancher. Les deux modèles ont une démultiplication de 3,31 à l'essieu arrière, avec positraction pour la décapotable. La SS a des freins à disques à l'avant. Le coupé a des tambours partout. Sur la décapotable, il y a des Wide Ovals Firestone D 70/14 et un ensemble de compensation de suspension. Sur le coupé, il y a des 19x36 et une suspension du type courant. Les deux modèles ont la direction assistée.

Je traitais chaque modèle de deux façons différentes : d'abord faire les tours de piste aux vitesses normales de la circulation, puis à toute vitesse.

Pour les essais, Chevrolet a balisé une piste qui comporte une série de virages brusques à droite et à gauche, une longue courbe vers la droite et une ligne droite assez longue. Clift était avec moi sur la SS pendant les premiers tours de piste et nous avons décidé d'augmenter un peu la pression des pneus avant de faire des manœuvres acrobatiques. J'ai augmenté de 0,7 kg/cm² partout et j'ai constaté que cela faisait une grosse différence

dans la conduite de la SS. J'ai augmenté progressivement la vitesse, prenant les virages aussi rapides que possible, et je pus constater que la Camaro pardonne beaucoup.

Elle n'a aucune tendance à jouer de mauvais tours, même lorsqu'on la pousse à bout — c'est-à-dire à la plus grande vitesse qu'on peut lui demander dans un virage donné. Bien sûr, ce n'est pas une voiture de course ; mais dans la limite de ses moyens, ses réactions sont irréprochables. A mon avis, c'est là-dessus qu'on juge la bonne conduite d'une voiture — qui pardonne volontiers les fautes du conducteur, qui n'a pas tendance à jouer de mauvais tours, qui conserve une certaine souplesse quand elle est poussée à fond.

En sortant des virages pour m'engager sur la ligne droite, j'ai poussé l'accélérateur à fond et j'ai senti ma tête partir en arrière. Au bout de la ligne droite, un coup d'œil au cadran m'a montré 300 km/h. Je me rendis compte que j'y étais arrivé sans trop de peine. Je mis les freins pour engager les virages et la vitesse tomba sans brusquerie en ligne droite. Ce n'est que plus tard, après deux ou trois essais de vitesse que les freins ont commencé à hésiter un peu.

De retour dans les virages, je réussis à « godiller » un peu, mais il fallait s'y attendre

plus ou moins, étant donné le traitement brutal qu'a encaissé la voiture, et cela ne diminue en rien ses mérites en bonne conduite.

Je fis ensuite quelques essais d'accélération au départ chronométrés sur la partie droite et j'obtins :

0 à 95 km/h : 7,3 secondes.

0 à 160 km/h : 17,9 secondes.

Vitesse de pointe : 190 km/h.

J'ai pris ensuite le volant du coupé et je l'ai trouvé plus à mon goût que la décapotable. A mon avis, il n'est guère inférieur en sensation « sport », tout en donnant les mêmes résultats sur route — avec beaucoup moins de brutalité. Mais si fais l'achat d'un coupé Camaro, je crois que je ferai installer l'ensemble de compensation et les pneus Wide Oval. Je garderai certainement la transmission automatique ; telle que je l'ai trouvée aux essais, la Camaro plaira sans doute au public. Ses allures sportives plairont à Monsieur sans trop intimider Madame.

A l'intérieur, on trouve à peu près les mêmes aménagements sur les deux modèles. Comme sur tous les Chevrolet, c'est très bien présenté. Il y a assez de place à l'avant pour

(Suite page 111)



LE COUPE DE SPORT CAMARO s'est montré souple et nerveux, sportif mais bien en main pour l'usage courant. Si j'en achète un, j'y ferai installer l'ensemble de compensation.

LES ESSAIS D'ACCELERATION avec la Camaro SS ont donné des performances respectables à toutes les allures. J'ai atteint 190 km/h au bout d'une ligne droite assez longue.



une photo remarquable d'un UFO. Je lui ai demandé de me montrer l'endroit exact où se trouvait l'objet lorsqu'il a pris sa photographie. Il désigna une crête. J'ai regardé dans cette direction et je fus tout ébahi de voir se profiler à l'horizon, juste dans l'alignement, les pylônes d'une ligne de haute tension.

Le 1^{er} novembre, je me suis rendu à la centrale électrique d'Exeter et j'ai causé avec des ingénieurs de l'Exeter and Hampton Electric Co. Ils avaient beaucoup entendu parler des UFO (Unidentified Flying Object) mais ignoraient que tant de gens les avaient vus à proximité des lignes de haute tension. Ils ont expliqué que les lignes de haute tension ont un champ électromagnétique et que cela peut attirer les objets.

Un autre objet rouge brillant

Le 2 novembre, je me suis entretenu de nouveau avec l'agent de police Bertrand. Il me parla d'une dame Sloane qui avait appelé la police parce qu'un objet rouge brillant avait illuminé sa maison et les environs. Quand la police arriva sur place, l'objet avait disparu. Mais on remarqua que la maison de Mme Sloane se trouvait tout à côté d'une ligne de haute tension. La chose s'était arrêtée juste par-dessus. Je me suis rendu sur place. La maison se trouve à moins de 15 mètres de la ligne de haute tension.

Avec toutes mes recherches, je n'ai jamais étudié l'endroit où les agents de police Bertrand et Hunt avaient d'abord aperçu le phénomène, sur la route 150 pour me rendre compte s'il n'y a pas de ligne de haute tension à proximité.

En route, je m'aperçus qu'un câble s'était détaché sur mon enregistreur magnétique et je me suis arrêté au Downer Appliance Co. pour en confier la réparation à Philip Mc Knight. Ce dernier me raconta que Mme Parker Blodgett, de Shaw Hill, avait aperçu un UFO remarquable près de sa maison.

Je me suis entretenu avec cette dame : « J'allais me mettre au lit, dit-elle, entre 1 h 30 et 2 h du matin, lorsque j'aperçus soudain cette boule éblouissante par-dessus les arbres, à 100 m de distance environ.

« Est-ce qu'il y a des lignes de haute tension de ce côté ? » ai-je demandé.

« Qu'est-ce que c'est exactement ? » me demanda-t-elle.

« Ce sont de grands pylônes portant des câbles qui transportent le courant électrique. Ces lignes traversent la campagne et on coupe les arbres pour les faire passer. »

« Maintenant que vous me le dites, je pense qu'il y en a par là » dit-elle.

Je suis sorti pour regarder. En effet, à 400 mètres de là, j'ai vu les pylônes et les câbles.

Les lignes de haute tension

De Shaw Hill, il y a seulement une petite distance à parcourir jusqu'à l'endroit où Muscarello, Bertrand et Hunt ont vu l'objet arrêté au-dessus. J'ai pris le même chemin

qu'eux, à travers champs, et je fus presque ébahi de voir ce que je cherchais : une ligne de haute tension.

Le 8 novembre, j'ai interviewé encore une fois certaines des personnes avec lesquelles je m'étais entretenu déjà. Joseph Jalbert me raconta qu'il a eu une autre rencontre après notre première entrevue. Joseph avait remarqué un objet rougeâtre en forme de cigare dans le ciel, à une grande hauteur au-dessus de la ligne de haute tension. Il est resté là immobile en l'air pendant quelques minutes, puis un disque de couleur orange rougeâtre s'en détacha et commença à descendre en zigzag vers la ligne de haute tension. Lorsque le disque fut à 400 m environ de la ligne, il se stabilisa et suivit la ligne jusqu'à un endroit à 200 ou 300 m de là. Il descendit alors lentement jusqu'à une hauteur de 2 ou 3 m au-dessus des câbles. Une espèce de tube de couleur argent descendit alors de dessous le disque et toucha les câbles pendant une minute environ.

Le tube fut ensuite lentement escamoté dans le disque qui s'éleva à une vitesse considérable pour rejoindre le cigare dans lequel il disparut.

La nuit du 9 novembre était froide et claire, et la Lune brillait. Comme je quittai ma chambre, je remarquai que l'éclairage s'affaiblissait pendant quelques secondes puis se rétablissait.

La serveuse qui m'apportait un menu avait un sourire sur son visage :

« C'est sans doute de votre faute ce qui est arrivé ! » me dit-elle.

« Qu'est-ce qui est arrivé ? »

« Vous ne savez pas ? C'est la grande panne d'électricité dans tous les Etats de l'Est... »

« Vous plaisantez ! » ai-je dit. Je voyais toutes les lumières de Hampton. Mais je me rappelais le clignotement qui s'était produit quand j'avais quitté ma chambre.

« On vient d'entendre ça à la radio, dit-elle. New York, Albany, Boston, Providence... tout le Massachusetts est plongé dans les ténèbres. Ce n'est pas une plaisanterie, je vous assure ! »

Je suis retourné dans ma chambre et j'ai allumé la télévision.

Les mêmes mots 73 fois

Je fus ébahi de voir que la scène de la télévision était éclairée aux chandelles. Les commentaires confirmèrent tout ce que la serveuse m'avait dit. La première chose qui me vient à l'esprit, c'était les nombreux UFO vus à côté des lignes de haute tension. J'ai parcouru les 203 pages de copie des enregistrements magnétiques. Les mots « ligne de haute tension » et « ligne de force » y apparaissent 73 fois !

Je regardais la télévision. Les commentateurs étaient aussi surpris que tout le monde. Personne ne semblait avoir la moindre idée de la cause. J'appris que le secteur de Portsmouth Exeter est l'un des rares îlots de lumière dans tout le nord-est des Etats-Unis.

DES SOUCOUPES VOLANTES SONT-ELLES A L'ORIGINE DE LA GRANDE PANNE D'ELECTRICITE AUX ETATS-UNIS ?

Bien entendu, le rapport entre les objets aériens inconnus et les pannes d'électricité n'est pas bien établi. Les uns et les autres restent des mystères. Mais ce qui est encore plus étrange, c'est que la science n'a pu donner une explication satisfaisante ni aux uns ni aux autres. Et le plus étonnant, c'est le peu de crédit que semble accorder le monde scientifique à un phénomène qui a été observé par des centaines de techniciens, des savants, des pilotes de ligne et des citoyens dignes de foi.

Le Camaro, le nouveau bolide Chevrolet

(Suite de la page 28)

les jambes (je mesure 1,90 m), mais, à l'arrière, ça a l'air plutôt serré. Dans le coupé, on a la tête à l'aise.

En résumé, je crois que la Camaro possède à peu près les avantages qui ont fait le succès de la Mustang — une taille, un poids, une nervosité raisonnables. Tout cela donne la sécurité en même temps qu'une allure sportive. Enfin, comme son grand rival, la Camaro permet de trouver la route amusante, comme au bon vieux temps.

Pour que les filtres filtrent

(suite de la page 96)

Il faudrait changer le filtre à essence tous les 20 000 km et même plus souvent dans les pays poussiéreux. Une accélération irrégulière, hésitante, des soubresauts, indiquent que le filtre arrive au bout de sa course.

FILTRE

Un filtre à huile de qualité a l'air d'être un objet bien simple ; en fait c'est un appareil assez complexe qui demande une fabrication soignée. La pièce principale est évidemment l'élément filtrant ; il est souvent fabriqué en un matériau bien étudié, en papier micronisé, et spécialement traité pour résister à l'humidité et à l'huile chaude sans se déchirer.

D'autres fabricants utilisent un matériau qui ressemble à du coton dans le fond du filtre et de la viscose poreuse dans le haut.

La saleté qui réussit à se fourrer dans l'huile est en général de taille microscopique, de 1 à 40 microns (un micron est un millième de millimètre, 1 500 tiendraient sur une tête d'épingle). Les soi-disant « filtres perpétuels » dont la plupart utilisent un élé-

ment filtrant en grillage de bronze n'ont aucune efficacité sur des poussières de 1 à 10 microns.

Les voitures possèdent deux types de filtre. Le plus commun est le type monobloc qui se visse ; l'autre possède une cartouche que l'on change.

L'élément filtrant et son logement, dans le filtre du premier type, forment un seul bloc qui se remplace tout d'une pièce.

Pour le type à cartouche, cette dernière prend place dans une sorte de boîte fixée au moteur. Lorsque le temps est venu de changer de filtre, on enlève le vieil élément et on met le neuf à sa place.

Une soupape de dérivation est un composant absolument nécessaire de tout filtre à huile. Cette dérivation permet à l'huile de passer directement dans le moteur, au cas où le filtre s'engorge. Autrement on grillerait le moteur.

Dans le type monobloc la soupape de dérivation fait souvent partie du filtre. C'est un mécanisme à ressort qui s'ouvre si la pression tombe à environ 1 kg/cm² et alors l'huile saute le filtre et va directement dans le moteur.

Avec le type à cartouche, au contraire, la dérivation fait partie intégrante du moteur.

Au cours du remplacement, on est, en général, obligé de prendre une pince pour desserrer le vieux filtre. Mais il faut bien insister sur les points suivants si on ne veut pas avoir d'ennuis :

- Ne vous servez jamais d'une clef ni d'aucun instrument de serrage pour installer un filtre monobloc ; serrez-le simplement à la main.

- Avant de visser le filtre, plongez le doigt dans l'huile et passez-le sur le joint. Ceci lui évitera de s'abîmer lorsqu'il frottera sur la plaque de base. Après l'installation, essuyez le siège du filtre.

- Une fois le filtre en place, faites marcher le moteur pendant une minute. Essuyez le filtre et inspectez s'il n'y a pas de fuites. Des fuites peuvent se produire si le filtre est mauvais (ce qui est rare), si de la saleté gêne le contact entre le filtre et son support, ou bien si vous n'avez pas assez serré en le vissant.

Faut-il changer souvent de filtre à huile ? Eh bien, certains fabricants recommandent de le changer toutes les deux vidanges. L'ennui, c'est qu'il n'y a pas moyen de dire exactement quand un filtre commence à se boucher ; alors, la règle « nouveau filtre une fois sur deux » en vaut bien une autre. Mais, franchement, je ne vois pas la nécessité de mettre de l'huile neuve bien propre dans mon carter et de la faire passer dans un filtre sale. Aussi je change de filtre chaque fois que je change d'huile.

Ce filtre placé sur l'admission empêche la poussière transportée par le courant d'air d'arriver au carburateur et de là passer dans les cylindres. Les conséquences d'un filtre à air engorgé peuvent être graves. Cela peut mener à une restriction du passage de l'air

**DES SOUCOUPES VOLANTES
SONT-ELLES A L'ORIGINE DE
LA GRANDE PANNE D'ELECTRICITE
AUX ETATS-UNIS ?**

Bien entendu, le rapport entre les objets aériens inconnus et les pannes d'électricité n'est pas bien établi. Les uns et les autres restent des mystères. Mais ce qui est encore plus étrange, c'est que la science n'a pu donner une explication satisfaisante ni aux uns ni aux autres. Et le plus étonnant, c'est le peu de crédit que semble accorder le monde scientifique à un phénomène qui a été observé par des centaines de techniciens, des savants, des pilotes de ligne et des citoyens dignes de foi.