



QUAND ON ARRIVE à la station-service, inutile de se demander de quel côté on se range, l'Impala modifiée par A.M.T. se coupe en deux et passe des deux côtés.

"On va chacun de son côté"

La nouvelle voiture de Chevrolet montre à la télévision un dédoublement de personnalité bien réel.

CELA ressemblait à un accident et un policier réglait la circulation sur le lieu de l'événement, près de Scottsdale, Arizona.

« C'est affreux, criait une femme surexcitée, la voiture est complètement coupée en deux, en plein milieu ! »

Elle l'était effectivement, mais c'était fait exprès !

C'est une voiture destinée à la télévision ; c'est la super sport « Impala » de Chevrolet ; elle fonce sur un agent de police, se coupe en deux au dernier moment, le laisse au milieu, et se recolle de l'autre côté ; quand la circulation est trop dense, elle se sépare en deux morceaux qui se suivent ; quand elle arrive à la station-service, chaque moitié se range d'un côté de la pompe.

Ces astuces, ainsi que d'autres fantaisies, ont été imaginées à l'usine d'automobiles la plus drôle du monde, la division vitesse et personnalisation de l'AMT à Phoenix. Cette usine tout à fait particulière reconstruit les voitures pour répondre aux exigences de la télévision et du cinéma.

C'est là que la voiture U.N.C.L.E. a été créée, elle qui lance des flammes, des fusées et des écrans de fumée. De chez AMT vient aussi la voiture « Get Smart » qui possède un téléphone payant et une machine à sous qui

change les chiffres de la plaque d'immatriculation.

Même les gros constructeurs de Detroit sont des clients réguliers de l'AMT. La voiture d'anticipation « 300 X » de Chrysler, avec ses poignées de direction rembourrées, son grand écran qui montre la vitesse, la température du moteur, la consommation d'essence, a été construite en grand secret à l'usine de Phoenix. La voiture d'exposition Mercury de cette année, avec ses phares allongés et l'arrière qui s'ouvre par côté, vient sans doute aussi de cet atelier. Il n'est donc pas étonnant que lorsque Chevrolet a voulu fabriquer une voiture qui se sépare en deux, les ingénieurs soient venus se promener en Arizona.

« Nous voulons montrer au public une coupe de la Chevrolet, ont-ils dit à Don Beebe, directeur de l'usine de Phoenix. Il faut qu'elle fasse des tours, qu'elle attire l'attention ; puis nous nous servirons de cette coupe pour expliquer les qualités de la voiture ! »

Don est allé voir Gene Winfield, dessinateur de l'AMT et responsable des transformations et ils ont cherché un moyen de faire quelque chose de nouveau. On a décidé de pratiquer la coupe à environ 15 cm à droite de la ligne médiane, pour laisser la trans-



ON CROIRAIT qu'on a passé la voiture à la scie d'un seul coup ; en réalité on a scié chaque pièce avec soin et on l'a ajustée.



LA COUPE est en fait à droite de la ligne médiane pour laisser la transmission en état de fonctionnement. Le côté gauche peut rouler à 65 km à l'heure par ses propres moyens.

mission en état de fonctionnement. On a laissé aussi le moteur intact, bien qu'il dépasse de la coupe. Tout ceci était obligatoire, parce qu'on voulait que le côté gauche de la voiture puisse marcher tout seul à 65 km/h. On a coupé le radiateur, bouché les orifices et remis du liquide de refroidissement. On a modifié le système de freinage pour qu'il agisse sur les deux roues du côté gauche. L'essence se trouve dans un petit réservoir invisible.

« Pour commencer, raconte Gene Winfield, nous avons enlevé la carrosserie du châssis et coupé ce dernier en deux avec le chalumeau, sauf pour certaines pièces comme le réservoir d'essence et le radiateur, où nous avons pris une scie à ruban. Il n'y a pas eu de difficulté pour le différentiel, car il est du type post-traction, mais nous avons tout de même installé un nouveau palier à coussinet et un axe d'alignement.

« Chaque moitié de la voiture est supportée par une paire de petites roulettes en plus de ses deux roues normales ; on ne voit pas ces roulettes à la télévision parce qu'elles sont masquées par du carton noir.

« Nous avons refait la suspension de chaque côté, avec des sacs à air comme support partiel. Le moteur, qui est lourd, a été relié au châssis par des pattes camouflées. On s'est demandé comment on ferait pour

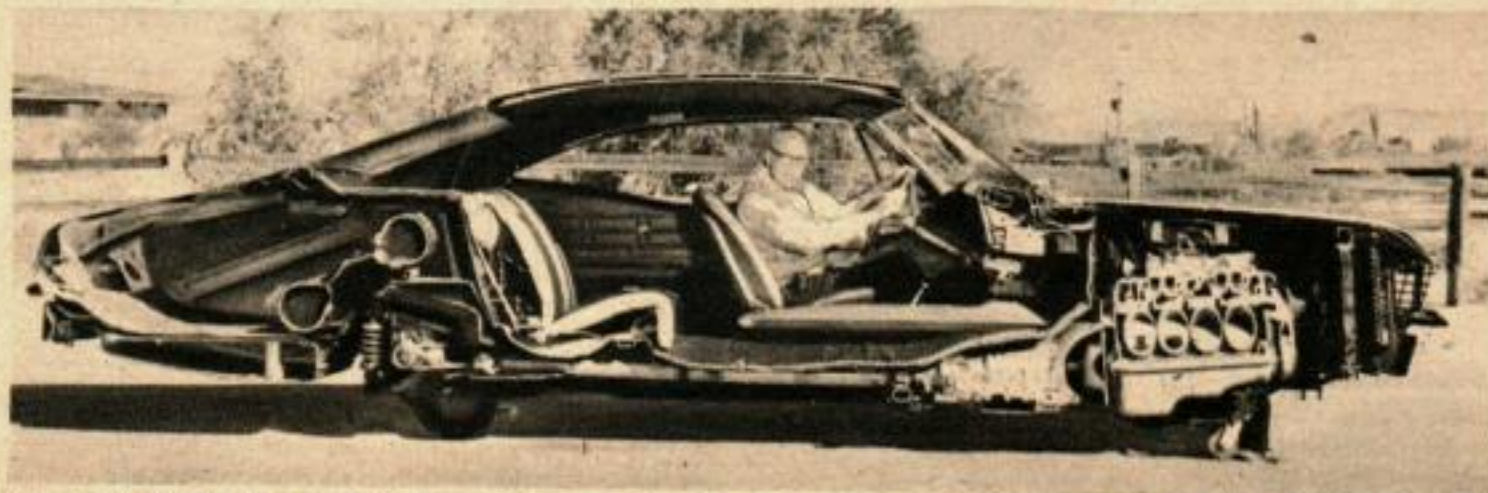
couper la roue de secours et son pneu, étant donnée qu'on voulait que le pneu paraisse gonflé bien que coupé ; nous avons résolu le problème en remplissant le pneu de mousse de plastique à couler, en la laissant sécher, et en coupant en plein milieu à la scie, caoutchouc, plastique et acier d'un seul coup.

« On a remplacé le pare-brise et la lunette arrière par du plastique transparent moulé à la forme voulue. Puis on a découpé la carrosserie d'un bout à l'autre avec une scie égoïne dont les dents avaient été aiguisées d'une manière spéciale. Enfin on a fixé chaque moitié de carrosserie sur sa moitié de châssis, et boulonné les deux moitiés ensemble. Bien sûr, on enlève les boulons, ainsi que quelques chevilles d'alignement, quand la caméra doit voir la voiture se séparer. »

Winfield ajoute que le côté du passager est manœuvrable lui aussi ; il possède au plancher un volant que l'on peut tenir d'une seule main, des freins, et une pédale pour actionner un moteur électrique de propulsion alimenté par des batteries invisibles.

Chevrolet voulait autre chose. « Pour certaines prises de vues, ont-ils dit à Beebe et à Winfield, nous voulons que le moteur soit vu en coupe, mais que la voiture avance tout de même. »

(Suite page 118)



LA COUPE D'UN PARE-CHOC à l'autre montre tous les détails techniques de la Chevrolet Impala. Les petites roues qui portent le côté droit ne font pas partie de l'équipement standard. Tom Stimson, de « S. et M. », s'est arrêté pour la photo en faisant ce seul commentaire : « Excellente visibilité ».

Américains ne se sentent plus autant à découvert lorsqu'ils s'avancent sur les pistes de la jungle. Ils n'en seront pas réduits à essayer de deviner où Charlie a disposé des pièges et cache son matériel.

Les chiens ne sont pas infailibles ; les hommes qui les dressent et les dirigent ne le sont pas non plus ; mais c'est tout de même un bon radar sur pattes.

“On va chacun de son côté”

(Suite de la page 35)

« Pas difficile, a répondu Winfield, nous allons mouler une coupe de moteur en plastique et l'installer à sa place ; comme sur la gauche il ne reste pas beaucoup de place pour un moteur électrique, le plus simple serait de photographier cette scène sur une petite descente ; la voiture roulerait toute seule, et on croirait que c'est le moteur qui la fait marcher. »

Il est assez logique que la compagnie du Michigan, l'AMT, première au monde pour la construction des modèles réduits de voitures, se soit lancée dans la construction des voitures spéciales. Elle fabrique des voitures pour le cinéma et la télévision, il lui fallait donc un atelier pour les voitures grandeur nature.

Attention Volkswagen, la concurrence sera rude !

(Suite de la page 33)

avantages pour ceux qui veulent un peu de sport en plus de l'économie. Comme on peut s'y attendre de la part d'une voiture allemande, elle est bien bâtie et solide, et l'arrière fuyant ajoute un petit quelque chose qui manque à l'« allure caisses-sur-roues » des autres. L'Opel a l'avantage d'être appuyée par une garantie de vingt-quatre mois et 38 000 km de General Motors. Elle vient juste derrière la Volkswagen dans la course à l'importation, la General Motors la pousse vivement et les ventes montent.

Renault « R 10 », berline quatre portes

Prix de base : 1 647 dollars (8 200 F).

Moteur : 4 cylindres en ligne, à l'arrière ; 1 108 cm³ ; rapport de compression : 8,5/1 ; 46 CV à 4 600 tr.

Boîte : 4 vitesses synchronisées.

Freins : à disque, à l'avant et à l'arrière.

Dimensions : longueur, 4,25 m ; largeur, 1,48 m ; hauteur, 1,41 m ; empattement, 2,26 m ; poids : 805 kg.

Accélération (0-60) : 19 s.

Consommation : 7-9 litres.

Garantie : 12 mois, ou 19 000 km.

Fabriquée par la grande Régie Renault, la « R 10 », avec les 46 CV de son moteur de 1 108 cm³, est la moins puissante de

toutes, mais elle se rattrape sur d'autres points. La suspension arrière est à roues indépendantes (ce qui est normal avec le moteur à l'arrière) et la conduite est particulièrement aisée sur mauvaise route.

Sur route normale, la direction et la tenue de route sont bonnes, et il s'y ajoute le freinage à disque sur les quatre roues. La carrosserie à quatre portes est spacieuse, et on a porté un soin particulier dans l'agencement et l'habillage des sièges. Avec un prix de 1 647 dollars (8 200 F), cette voiture coûte moins de 10 dollars (50 F) de plus que la Volkswagen. Le seul accessoire supplémentaire de notre voiture d'essai était la radio.

Renault est implanté en Amérique depuis longtemps, et maintenant, après une baisse sensible des ventes, il va remonter avec sa « R 10 ».

Toyota « Corona », berline quatre portes

Prix de base : 1 760 dollars (8 800 F).

Moteur : 4 cylindres, en ligne ; 1 899 cm³ ; compression : 8/1 ; 90 CV à 4 600 tr.

Boîte : 3 vitesses synchronisées dont 2 automatiques.

Freins : à tambour, à l'avant et à l'arrière.

Dimensions : longueur, 4,10 m ; largeur, 1,55 m ; hauteur, 1,42 m ; empattement, 2,42 m ; poids : 970 kg.

Accélération (0-60) : 15 s 6.

Consommation : 9-12.

Garantie : 12 mois, ou 19 000 km.

Comme pour la « Datsun », la « Toyota » possède bien des particularités qui viennent des voitures européennes, mais ce n'est pas une chose à critiquer. Le moteur de 1 899 cm³ est le plus grand de tous ceux que nous avons essayés, mais sa puissance de 90 CV vient après celle de la « Datsun ». Notre voiture était équipée d'une transmission automatique à deux vitesses Tokoglide, qui vaut 165 dollars supplémentaires (825 F), avec changement à 88 km/h.

Grâce au fort pouvoir de traction à basse vitesse de ce moteur, la voiture n'a pas besoin des trois vitesses automatiques de la « Datsun ». La carrosserie est bien conçue et spacieuse, les détails sont soignés. L'allure est supérieure à celle de la « Datsun » mais on ne peut pas dire, à mon avis, que la tenue de route et la direction soient aussi bonnes que sur la Renault ou la Fiat. Elles sont tout de même supérieures à la moyenne des voitures américaines.

Volkswagen « 1500 », berline deux portes

Prix de base : 1 639 dollars (8 200 F).

Moteur : 4 cylindres horizontaux opposés, refroidis à l'air, à l'arrière ; 1 493 cm³ ; compression : 7,5/1 ; 53 CV à 4 200 tr.

Boîte : 4 vitesses synchronisées.

Freins : à tambours, à l'avant et à l'arrière.

Dimensions : longueur, 4,07 m ; largeur, 1,54 m ; hauteur, 1,50 m ; empattement, 2,40 m ; poids : 800 kg.

Accélération (0-60) : 19 s.

Consommation : litres aux 100.

Garantie : six mois, ou 10 000 km.

“On va chacun de son côté”

(Suite de la page 35)

« Pas difficile, a répondu Winfried, nous allons mouler une coupe de moteur en plastique et l'installer à sa place; comme sur la gauche il ne reste pas beaucoup de place pour un moteur électrique, le plus simple serait de photographier cette scène sur une petite descente; la voiture roulerait toute seule, et on croirait que c'est le moteur qui la fait marcher. »

Il est assez logique que la compagnie du Michigan, l'AMT, première au monde pour la construction des modèles réduits de voitures, se soit lancée dans la construction des voitures spéciales. Elle fabrique des voitures pour le cinéma et la télévision, il lui fallait donc un atelier pour les voitures grandeur nature.
