

LA MACHINE VERTE

**engin secret
de la
compagnie
OCM**



Si l'idée d'un citadin confirmé en train d'essayer un engin tout terrain, ouvert à tous les vents, dans les grands espaces du Nebraska, au plus fort de l'hiver, vous semble à la fois étrange et farfelue, vous avez tout à fait raison.

Le véhicule en question est un Tout Terrain créé par Overboard Marine Corp., d'un genre si nouveau que le seul nom que l'on ait trouvé pour lui est : « la machine verte ». Quel que soit son nom, c'est un engin remarquable, doté de performances étonnantes dans des conditions variées de chargement et d'attitude.

C'est par exemple le seul appareil de ce genre, parmi tous ceux que j'ai eu l'occasion de conduire, qui puisse escalader un monticule de sable, aux flancs escarpés (j'insiste sur le mot « escarpé »). C'est aussi le seul qui parvienne à progresser dans cet espèce de « chewing gum » que les habitants du Nebraska appellent comiquement de la boue. Pour ma part, c'est sans doute l'appareil tout-terrain le plus stable, le plus pratique et le plus maniable.

Cette stabilité me fut démontrée de façon évidente alors que j'escaladais une butte de sable que n'importe quel



Le véhicule tout-terrains d'OMC escalade les talus couverts de buissons et de souches. Si le fond ne touche pas, les chenilles en caoutchouc peuvent franchir les souches.



L'ensemble des manœuvres est commandé par un seul levier, en forme de « T », situé sur le tableau de bord, juste en face du conducteur.

imbécile aurait eu le bon sens d'éviter. La machine — et moi-même — nous retrouvâmes pointés droit vers le ciel.

« Kilpatrick », pensais-je, « cette fois-ci, tu as gagné le coquetier. Cet engin va se retourner et t'enfoncer jusqu'à l'autre côté de la planète. »

Eh bien, non. Le centre de gravité est si bas que le nez de la machine se mit à glisser vers la gauche et que l'ascension se poursuivit en crabe, sur cette pente infranchissable.

La machine pardonne-t-elle les erreurs de conduite? Sa maniabilité est-elle extraordinaire? Ne comptez pas sur moi pour vous dire le contraire.

La pièce maîtresse du système de commande est une poignée en forme de « T », qui contrôle la vitesse, en avant ou en arrière, la direction et le freinage. Il n'y a ni courroies de transmission, ni chaîne, ni changement de vitesses.

Pour mettre le véhicule en marche, on met tout simplement le contact, on tire légèrement le starter, on pousse vers l'avant le levier du démarreur (il y a également un lanceur à cordon pour le cas où la batterie serait déchargée), on repousse le starter et on accélère en engageant la marche avant. Tout le reste, depuis la marche au ralenti à la vitesse maximum de 25 kmh vers l'avant (11 kmh en marche arrière) est commandé par la poignée.

Pour tourner, on oriente la barre transversale du T vers la droite ou la gauche. Plus on tourne la poignée, plus le virage

On peut transporter le véhicule à bord d'une camionnette ou d'une remorque. Les dimensions de l'engin sont : 150 cm de large, 220 cm de long.



est serré. En fait, dans la position de braquage extrême, on obtient un demi-tour sur place, même si l'on avançait à toute vitesse. Pour reculer, on place le levier de verrouillage en position de marche arrière et on tire la poignée en « T » vers soi. Grâce aux transmissions hydrostatiques qui entraînent chacune des chenilles, le fait de placer la poignée de commande au point mort provoque le freinage. Au centre du point mort, la poignée commande le blocage des chenilles, dont les moulures profondes permettent d'immobiliser le véhicule dans n'importe quelle position.

Cette petite merveille est propulsée par un moteur OMC, en aluminium coulé sous pression, de 25 CV, à 2 temps et refroidissement par air, le même que celui qu'Overboard Marine monte sur ses « Snowmobiles ». La suspension est assurée par deux jeux de bogies en aluminium coulé sous pression, équipées de joints élastiques en caoutchouc « Torsilastic » et de ressorts en acier. Les roues roulent sur la partie intérieure des chenilles et leur débattement est suffisant pour leur permettre de suivre les accidents du terrain. La pression au sol est tellement bien répartie que la « Machine Verte » peut circuler sans enfoncer sur la neige profonde, malgré son poids de 450 kg (conducteur compris).

La caisse en fibre de verre est étanche et permet à l'engin de flotter avec deux passagers à bord. Si les parcours aqua-



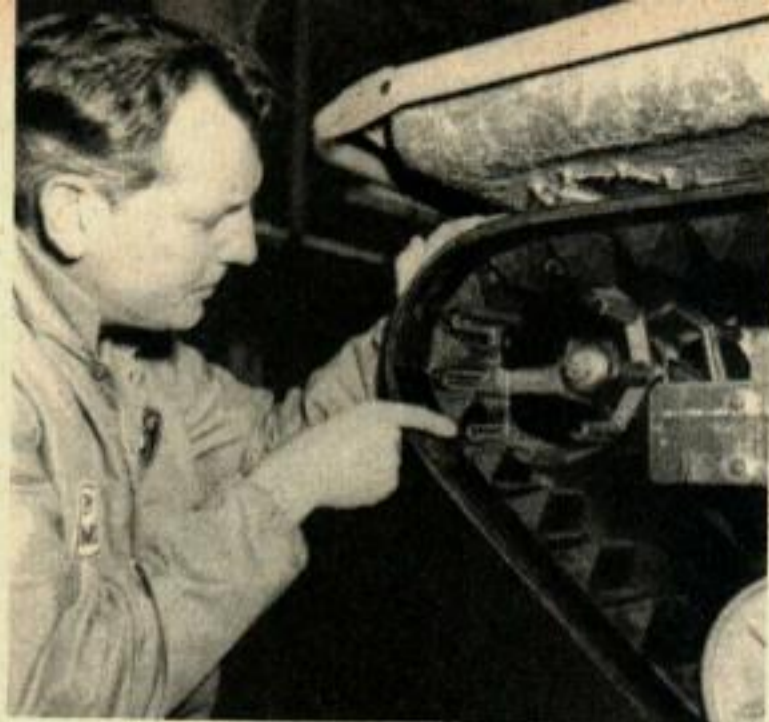
Une extraordinaire stabilité caractérise le nouveau véhicule. Cette photo montre Bill Hartford bien cramponné tandis que l'engin reste en équilibre sur le nez.



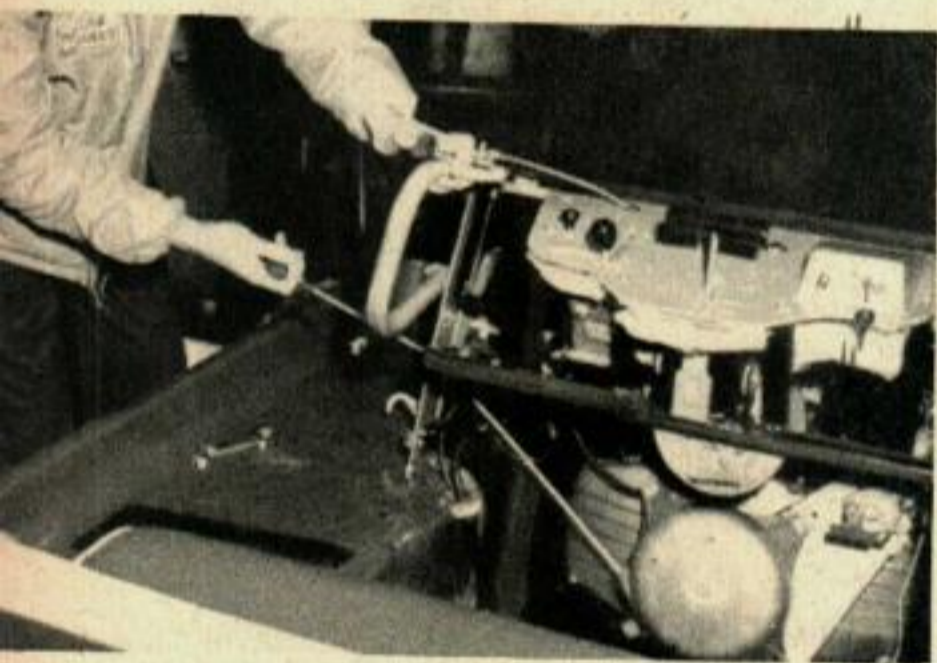
La « Machine Verte » marche sur la neige profonde sans s'enfoncer. Les chenilles ne dérapent pas sur le verglas.

Un des principaux attraits de ce véhicule est le côté sportif de la conduite. Je me suis bien amusé en sillonnant ce bosquet enneigé.





La transmission de la force motrice aux chenilles s'effectue au moyen de solides couronnes qui attaquent les ergots.



Un système de démarrage auxiliaire à cordon sert en cas de panne de batterie. L'accélérateur est situé au-dessus de la poignée de retenue.



On peut augmenter le franc-bord de 30 cm en montant des panneaux supplémentaires qui se vissent sur les côtés de la caisse.

tiques sont particulièrement fréquents, on peut monter par boulonnage des panneaux latéraux qui élèvent sensiblement le franc-bord. La caisse est protégée par d'importants pare-chocs tubulaires et comporte un dispositif d'amarrage à chaque extrémité.

La construction de la « Machine Verte » est à la fois simple et ingénieuse. Le moteur, les transmissions et les essieux — ainsi que toutes les commandes — forment un ensemble séparé, que l'on monte ensuite par boulonnage. Il en est de même du système roues-bogies et de son cadre de support. Chaque ensemble principal a été conçu de façon à permettre la réparation de chacun de ses éléments sans qu'il soit nécessaire de déposer le mécanisme complet.

La « Machine Verte » mesure un peu plus de 150 cm de large, près de 220 cm de long et 110 cm de haut. La capacité en carburant est de 38 litres, ce qui est suffisant pour une journée d'utilisation normale. L'appareillage électrique est en 12 volts alimenté par une batterie d'automobile ordinaire.

Comme nous l'avons déjà indiqué, la « Machine Verte » est encore un prototype. Sa fabrication en série par OMC dépend de ce que les experts du marketing de la société pourront lire dans leur boule de cristal. Pour le moment, l'avenir semble favorable. Si OMC décide de lancer la production, le prix de base sera d'environ 2300 dollars, ce qui en ferait la Cadillac des engins tout-terrains.

L'appareil vaut-il qu'on le paie un tel prix? Eh bien, comme je l'ai déjà dit, je pense que c'est le meilleur du genre que j'ai jamais conduit. Notre collaborateur, Bill Hartford l'a conduit à travers la riche végétation de Wetumpka, dans l'Alabama, et en est revenu enthousiasmé par la façon dont la machine franchissait les souches d'arbre, se frayait un passage dans les chaumes de canne à sucre, écrasait les broussailles et s'arrangeait pour tenir daplomb dans les positions les plus périlleuses en apparence. D'après lui, la conduite de cet engin est un véritable plaisir.

Il me semble qu'un acheteur éventuel doit réaliser que de telles performances — et un agrément de conduite indiscutable — valent bien le prix demandé.