

2 **472 KG** un tout



LE TRACKSTER

■ La chose se mouvait, suivie d'une impalpable aura bleutée. Elle progressait tranquillement en se jouant des barrières naturelles qui se dressaient sur son chemin. Ses changements de direction heurtés, son comportement haché, sa silhouette insolite, tout rappelait le robot cybernétique. Sa teinte verte irradiante semblait changeante, comme vivante, ou bien était-ce le jeu d'ombre et de lumière du sous-bois ? Elle passait maintenant sous mon arbre, arrachant l'écorce des racines. Qu'allait-il se passer ?

Rien, car l'étrange machine poursuivait sa marche implacable. Et moi, j'avais des choses plus importantes à faire. L'hiver était encore loin, mais il fallait y penser et je continuais d'entasser des noisettes dans le tronc creux.

Cushman Motors est une division de l'Outboard Marine Corporation, le plus grand constructeur de moteurs pour bateaux « in the world » sous les marques Evinrude et Johnson. L'usine, située à Lincoln (Nebraska), produit une gamme très complète de petits véhicules de liaison. Ceux-ci, à moteurs électriques ou à essence, sont destinés aux usines, hôtels, grands magasins, etc., et aux joueurs de golf !

Le Trackster se singularise des autres modèles. Destiné au tout-terrain, il se déplace sur des chenilles.



Le Trackster est à l'aise dans la boue, sur sol sec (à dr.) ou sur les pentes raides (en haut). L'unique commande en T remplace volant, changement de vitesse et frein (ci-dessus).

Suite page 32

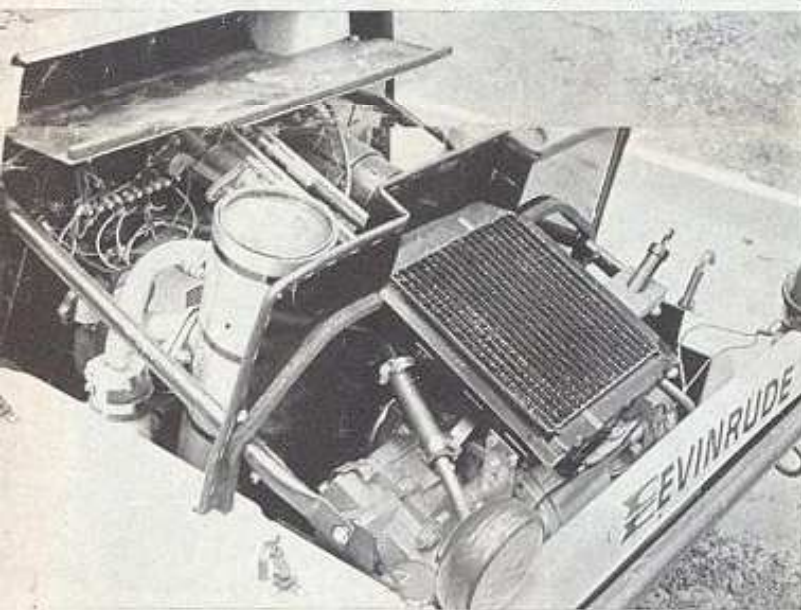
-terrain pour millionnaire



LE TRACKSTER



Mi-flottant mi-roulant, le Trackster continue sa progression. Au premier plan, le radiateur d'huile et les pompes hydrauliques (ci-dessous)



Suite de la page 30

En version amphibie, sa propulsion est assurée par un moteur hors bord d'une puissance de 6 ch.

J'AI PILOTE LA « CHOSE »

Déchargée de la camionnette, elle est là, campée sur ses chenilles, son corps en polyester scintillant au soleil. Monter à bord est l'expression qui convient en parlant du Trackster, car il faut se hisser au poste de pilotage. Poignée et cale-pieds évitent toute glissade malencontreuse. La planche de bord rassemble : voyant du refroidissement d'huile, starter, appel d'essence, accélérateur, verrouillage de marche arrière, commuta-

teur d'éclairage et contacteur-démarrateur. On trouve sous le capot un lanceur manuel de secours.

Au milieu, à la place du traditionnel volant, le pilote dispose d'un levier en forme de T. Ce « manche à balai » commande la double transmission hydrostatique, une pour chacune des chenilles. En agissant simultanément ou indépendamment sur le débit des pompes à huile, cette manette unique remplace : le changement de vitesse, la direction et le frein. Pour conduire, l'emploi de l'accélérateur n'est pas nécessaire. Il est possible de régler le régime moteur au départ une fois pour toutes en tenant compte de la nature et du profil du terrain à parcourir. Cette particularité permet de rechercher le couple

maximal à l'aide de l'unique commande en T. Le moteur deux temps, à refroidissement par air, démarre sans problème particulier, mais se montre peu discret dans son fonctionnement.

Pour commencer, je règle l'accélérateur à mi-course. Frein de stationnement déverrouillé, je pousse le manche. Le Trackster s'ébranle. Pour aller à droite, il suffit de tourner la poignée dans cette direction et inversement. C'est d'une facilité extrême. L'habitude venant rapidement, je m'enhardis. Gaz à fond, je commence des évolutions serrées. Lancé à une vitesse que j'estime à 30 km/h, je bloque une chenille et pivote sur place pour revenir sur mes traces. Il est possible de boucler les 360° sans ralentir. Rayon de « braquage » du Trackster : 0°. En quelques minutes, je contrôle l'engin au centimètre près. La difficulté : avoir la main fixe par rapport aux réactions du Trackster. Je me souviens de mon moniteur d'avion à mes débuts. Il me disait, en parlant du bon vieux Stamp : « Ce piège-là, il se pilote dans un rond de serviette. » Il voulait me faire comprendre d'une façon imagée que les sollicitations du pilote sur le manche ne devaient pas dépasser en amplitude le cercle de cet ustensile de table.

Le Trackster n'est la même

teur, qui reste constant. On ne monte pas au galop comme avec une jeep ou une moto tout-terrain, mais au pas tranquille d'un animal sûr de sa force. Il est possible de s'arrêter en pleine ascension, puis de repartir comme si de rien n'était. C'est à la fois époustoufflant et déroutant.

Pour sauter, il est indispensable d'avoir la main légère sur la commande, faute de quoi le Trackster est pris de soubresauts désordonnés quand il reprend contact avec le sol. La marche arrière se passe en revenant au point mort et en poussant la manette de verrouillage. Pour freiner, il suffit de ramener le manche à soi.

Dans la boue marécageuse, le Trackster barbote sans difficulté et progresse mi-roulant mi-flottant. Car cet engin, décidément plein de ressources, est également amphibie. Dans sa version aquatique, le saison est équipé d'une ceinture de flottaison fixe. Un petit moteur hors bord Evinrude de 6 ch assure sa propulsion. Pour tourner, il suffit de faire pivoter le propulseur. La faible hauteur au-dessus de la ligne de flottaison interdit les entrées spectaculaires dans l'eau. Pas question de lancer le Trackster « toute allure » dans l'élément liquide en soulevant d'immenses gerbes. Une façon de faire plus naïve s'im-

FICHE TECHNIQUE

Châssis : en tubes d'acier soudés. Coque en polyester, pare-chocs tubulaire. Longueur : 2,34 m ; largeur : 1,58 m ; hauteur : 1 m ; nombre de places : 2 ; poids : 472 kg ; charge : 400 kg ; puissance de traction : 454 kg ; chenilles : Good Year, en caoutchouc moulé d'une seule pièce, renforcé par trois épaisseurs de polyester ; roues boggies en aluminium ; surface des chenilles : 12 900 cm² ; pression au sol avec le conducteur : 44 g/cm², avec deux personnes et 45 kg de matériel : 54 g/cm². Moteurs : OMC, puissance : 25 ch ; alésage : 69,85 mm ; course : 57,15 mm ; cylindrée : 437 cm³ ; cycle à deux temps, refroidissement par air, démarreur électrique, lanceur manuel de secours. Entraînement à barbotin. Transmission hydrostatique jumelée Sunstrand, refroidissement du circuit d'huile par radiateur. Réservoir à jauge contenant 38 litres. Vitesse en marche : AV : 30 km/h, AR : 12 km/h.

Distributeur : Althéa S.A., 47, rue Charles-Nodier, 93-Le Pré-Saint-Gervais.

MikroHoche

chose. Il se montre très sensible à la commande, mais, une fois cette caractéristique assimilée par le pilote, sa conduite devient un jeu d'enfant. Je me faufile entre les arbres, de glissades en dérapages. A flanc de colline, perpendiculaire à la pente, je suis obligé de me cramponner à la poignée.

Le Trackster plonge en dévalant un impressionnant talus à vous couper le souffle, comme le grand huit. Ça tient du piqué. Déjà j'escalade l'autre côté. J'ai l'impression de monter un mur. Les chenilles, tels des mille-pattes, multiplient leurs prises au sol. Le Trackster se cabre. C'est du rodéo. Il monte vers le ciel, semble basculer en arrière. Je suis prêt à m'éjecter en cas de besoin. L'impressionnant pour le néophyte : le régime mo-

pose. Les sorties s'effectuent aisément à condition que les berges ne soient pas trop escarpées.

Le Trackster est capable d'absorber des pentes de 45°. Sa limite : celle de l'adhérence. En faisant connaissance avec lui, nous avons découvert un merveilleux petit engin tout-terrain. Mais à quoi peut-il servir ? Sûrement pas à n'importe quel particulier puisque son prix hors taxes est de 26 550 F pour le modèle normal et de 29 405 F pour la version amphibie. Chenilles munies de patins, le Trackster existe en chasse-neige. De nombreux accessoires — pare-brise, cabine, chauffage, etc. — permettent d'adapter le Trackster aux besoins de son utilisateur.

Ph. SÉE