



luché sur le Coot, le conducteur domine la situation et peut détecter les moindres traîtrises du terrain (1). Ici, le véhicule apparaît comme disloqué, les deux caisses articulées occupant chacune une position très différente. Le Coot rappelle le Dahu, animal imaginaire, mais heureusement pourvu de pattes

plus courtes d'un côté que de l'autre, ce qui lui permet de courir à flanc de coteau (2). Le Coot, précédé d'une sorte de patin incliné, serait capable de « grimper aux arbres » ou d'attaquer un mur vertical avec ses roues avant. Il est évident qu'après avoir dépassé la verticale, l'engin basculerait en

arrière, mais l'insaisissable (3). A l'évidence, la difficulté (4). La boue liquide, n'est tués du tout présente un

A.J. 8 mai 69 P 40

LE "COOT" PASSE COUTE QUE COUTE

CONSTRUIT en Californie, le Coot est un engin tout terrain à part entière. Une conception originale allée à une petite taille lui permettent de se jouer des difficultés qui rebutteraient un véhicule traditionnel. Les deux coques en acier, articulées longitudinalement, confèrent à ce mini-véhicule une adhérence peu commune en toutes circonstances ; constituant la carrosserie, elles assurent une « suspension indépendante » aux quatre roues motrices. Grâce à cette formule et au fond plat formant patin, la progression et le pouvoir d'absorption du Coot en terrains variés se révèlent étonnants.

Deux banquettes amovibles accueillent quatre ou cinq personnes. Le pilote jouit d'une visibilité totale car il domine la situation. Le tableau de bord, réduit à sa plus simple expression, groupe : ampèremètre, commutateur de phares, contacteur, démarreur à clé et starter. Les commandes de la cabine avancée sont simples et robustes : frein à main à disque sur l'arbre de transmission, accélérateurs manuel et à pied, levier de vitesse commode. La pédale d'embrayage est avantageusement remplacée par un variateur de vitesse Salisbury. Le 12 CV Tecumseh quatre temps, refroidi par air, se fait entendre sans complexe. Grâce au réducteur, le pilote dispose d'une petite et d'une grande vitesse avant. Le passage de l'une à l'autre, en marche arrière, s'effectue moteur au ralenti. La grille linéaire facilite ces manœuvres.

Sur sol non glissant, le rayon de braquage du Coot n'est pas en rapport avec ses dimensions : les roues avant viennent en butée sur la coque. L'absence de différentiel n'arrange rien car il provoque un léger refus à virer ; quant à la direction à crémaillère, sa fermeté ne s'accommode guère d'un trajet routier. Ces inconvénients s'atténuent lorsque le Coot se trouve dans son élément naturel : le tout terrain.

Notre essai s'est déroulé dans le cadre d'une propriété privée de 400 ha où le Coot n'a pas chômé. Nous avons escaladé des rochers, franchi de profonds fossés, grimpé d'abrupts talus, traversé des étangs, couché des bouleaux, évolué dans de fangeux marais, enjambé une multitude d'obstacles divers, sans parvenir à mettre en échec le véhicule. Le seul problème que pose ce festival de trous et bosses en tous genres est de rester à bord. En effet, nous avons gravi et dévalé des pentes dépassant 50 %. Lors de ces évolutions, les deux caisses articulées ont accusé une inclinaison atteignant 60°. A plusieurs reprises, les pneumatiques arrière étant équipés de barrettes métalliques d'adhérence, nous avons progressé régulièrement et invinciblement dans une boue liquide, moitié roulant, moitié flottant.

Sur l'eau, ce petit véhicule se comporte

honorablement. Les entrées et les sorties ne présentent pas de difficulté. Le Coot se dirige à l'aide d'un petit gouvernail dont l'effet peut être renforcé par le braquage des roues avant. La propulsion est assurée par une hélice, au pas un peu long à notre goût. Les pneumatiques tout terrain font office de roues à aubes et contribuent pour une faible part à la propulsion aquatique. A moins de lester l'arrière, la conduite en solo c'est révélée impossible : le poids du pilote fait plonger l'avant et le safran n'a plus d'action dans l'eau. La vitesse sur un étang abrité du vent est de 6 km/h ; avec une hélice adaptée, les 9 km/h annoncés par le constructeur semblent réalisables. Afin d'assurer l'insubmersibilité du Coot, il est possible de monter quatre flotteurs latéraux livrés en supplément.

Les deux petits réservoirs latéraux totalisent 13 litres ; ils procurent au Coot une autonomie de 3 heures. Les phares articulés sur pivot horizontale s'escamotent lors des chocs. Une cordelette de secours permet de lancer le moteur en cas de panne du démarreur. La prise de force autorise le montage d'accessoires divers : tondeuse, chasse-neige, balayeuse, etc. Un attelage de remorque permet d'augmenter la capacité de l'engin.

Sur route, nous avons dépassé les 30 km/h, mais la vitesse n'est pas la vocation du Coot. C'est en relief accidenté qu'il fait la preuve de ses moyens.

Ce petit engin amphibie trouve des emplois nombreux et parfois inattendus : entretien du matériel de travaux publics, exploitation forestière, transport en montagne, faucardeur de marais, fauchage des banquettes d'autoroute, etc.

Philippe SEE

FICHE TECHNIQUE

Caisse acier articulée longitudinalement sur pivot, longueur 2,30 m, largeur 1,60 m, hauteur 0,91 m, poids 400 kg, nombre de places : 4/5, charge utile terrestre 500 kg, nautique 300 kg, vitesse sur route 32 km/h, sur l'eau 6 km/h, pourcentage de côte atteint durant l'essai, plus de 50 % : moteur Tecumseh monocylindre, cylindrée 460 cm³, régime 3 400 tr/mn, 4 temps, refroidissement par air, allumage électronique 12 V, carburateur tous terrains, variateur de vitesse, rapport de transmission de 18 : 1 à 164 : 1 deux rapports avant par réducteur et marche arrière, contenance des réservoirs : 13 litres, pneumatiques tous terrains 885 x 15, disponibles en version sable ou grosse section. Prix 17 980 F, accessoires en supplément : barre de protection, capote, pare-brise, barrettes d'adhérence.

Le Coot existe également en quatre roues directrices avec le rayon de braquage réduit.

Couleur : jaune, rouge, vert olive.

Importateur exclusif pour l'Europe et l'Afrique : Multimaco, 12, rue Pierre-Lhomme, 92 - Courbevoie.

Le début de la manœuvre serait posé, ce petit amphibie progresse sans que le Coot avance régulièrement dans la moitié roulant, moitié flottant : les habitués du terrain connaissent les difficultés que cela représente pour un véhicule (5).