



La « Special » 1961 a une forme différente, mais ses « hublots » et ses panneaux à la forme la marquent indiscutablement comme une Buick.

Un tout nouveau bébé chez Buick : la « Special »

La « Special » est de retour et, cette fois-ci, Buick en a réellement fait quelque chose de spécial. Cette voiture est non seulement entièrement nouvelle, mais elle appartient encore, de même que ses compagnes de la General Motors, l'Oldsmobile F-85 et la Pontiac Tempest, à une catégorie elle-même nouvelle et différente.

En comparaison avec le modèle Buick Le Sabre, dont l'empattement est de 3,12 m et la longueur totale de 5,41 m, l'empatte-

ment de 2,84 m et la longueur totale de 4,77 m de la Special sembleraient classer celle-ci parmi les voitures dites « compactes ». Elle est aussi plus petite que les voitures « bon marché », telles que la Chevrolet, dont la longueur totale est de 5,31 m et l'empattement de 3,02 m.

Si nous nous plaçons sur le plan des voitures compactes, nous constatons cependant que la Special est très appréciablement moins compacte que la Studebaker Lark,

La « Special » a une ligne de toit nette et de hautes fenêtres qui la font paraître plus haute que sa hauteur maxima de 1,35 m.





Le station-wagon Special est livrable en un seul modèle à quatre portes et six places. La porte arrière est articulée par le haut, avec un contrepoids qui la maintient relevée pour faciliter le chargement. La galerie de toit chromée est facultative avec supplément de prix.

par exemple, laquelle est de plus de 30 cm plus courte.

Toute question de sémantique mise à part — que vous appeliez la Special une « grosse » petite voiture ou une « petite » grosse voiture elle est une véritable automobile à six places, avec un intérieur utilement aménagé pour les passagers.

La Special a une carrosserie de construction unifiée (monocoque) entièrement nouvelle, en modèles conduite intérieure à quatre portes et station-wagon à quatre portes. La disposition des éléments est traditionnelle... moteur à l'avant à refroidissement par eau relié directement à la boîte de vitesses, arbre de transmission et pont arrière « massif » non suspendu.

Cependant, dans les limites de cette mécanique traditionnelle, la Special comporte de nombreuses innovations techniques.

Le moteur, par exemple, est un V-8 tout aluminium de 3,525 litres développant 155 ch à 4 400 tr/mn. Le taux de compression est un relativement modeste 8,8 à 1 permettant d'utiliser de l'essence ordinaire. En dépit de l'utilisation de chemises de

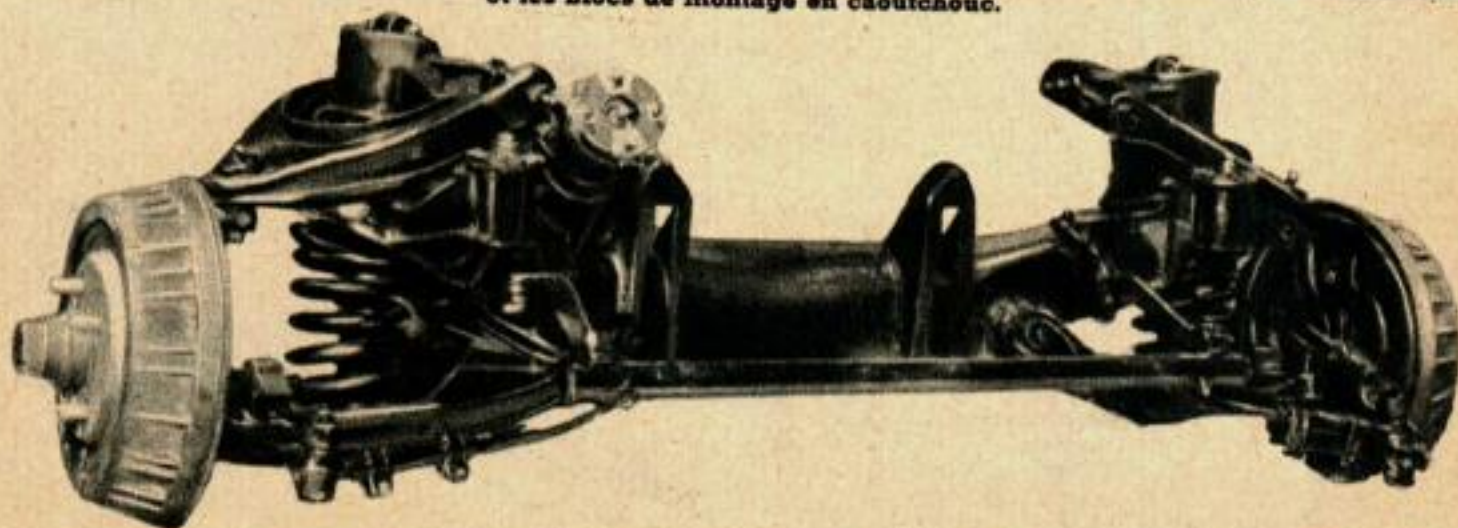
cylindre en fonte coulées dans le bloc-moteur en aluminium, le poids du moteur nu (sans génératrice, démarreur, ventilateur, collecteurs d'échappement, etc.) n'est que de 144 kg.

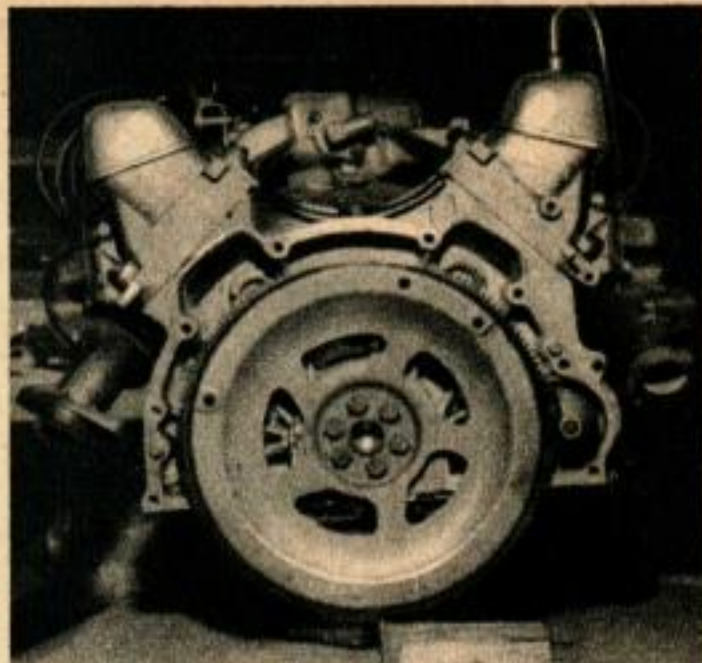
Le moteur est du type à courte course, avec un alésage de 89 mm et une course de 71 mm.

Les chambres de combustion sont d'une conception Buick typique, avec les bougies d'allumage au centre et les soupapes haut sur le côté « intérieur » ou côté admission des culasses. L'identification du moteur est aisée parce qu'il comporte les couvercles de culbuteurs étroits et inclinés qui ont marqué tous les V-8 Buick depuis leur première apparition.

Le V-8 en aluminium comporte un collecteur d'admission avec passages d'eau venus de fonderie, lesquels reçoivent l'eau chaude des culasses et la font suivre au bac supérieur du radiateur. De cette façon, le liquide de refroidissement sert aussi à réchauffer les collecteurs d'admission pour en obtenir un meilleur rendement par temps froid. Ceci élimine le besoin de toute canalisation passant par l'échappement et de toute sou-

L'ensemble de la suspension avant de la Buick Special est monté sur une lourde traverse emboutie. Il comprend les ressorts, les bras de suspension supérieurs et inférieurs, la boîte et la timonerie de direction, les amortisseurs et les blocs de montage en caoutchouc.





Voici deux vues du moteur V-8 en aluminium, de 3,525 litres de cylindrée, de la Buick Special. La vue de devant, à gauche, démontre l'accessibilité du distributeur et des bougies. La vue arrière, à droite, montre les uniques couvercles de culbuteurs angulaires.

pape thermostatique pour le réchauffage du mélange carburant.

Le carburateur est du modèle unique à deux corps avec starter automatique. La tuyauterie d'échappement est aussi du modèle unique, avec une tubulure en Y aboutissant à chacun des collecteurs à quatre lumières.

C'est « le » moteur de la Special. Il n'existe pas de variante ni de nécessaire de surpuissance pour le moment, et il n'en est pas prévu pour le proche avenir. Les spécifications du moteur sont les mêmes pour les boîtes manuelles à trois vitesses ou pour les boîtes de vitesses automatiques.

A ce propos, signalons que la boîte automatique est un élément entièrement nouveau qui combine un train épicycloïdal à

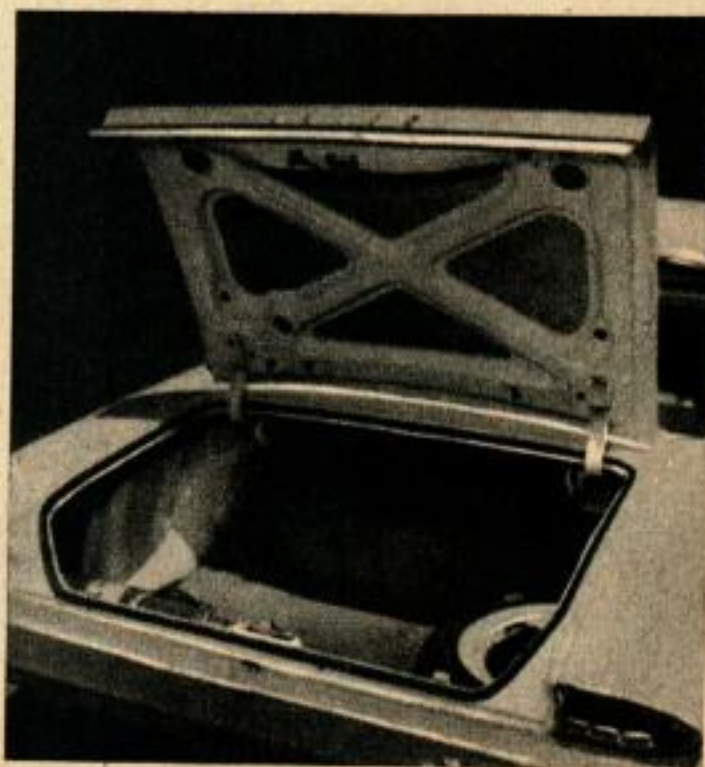
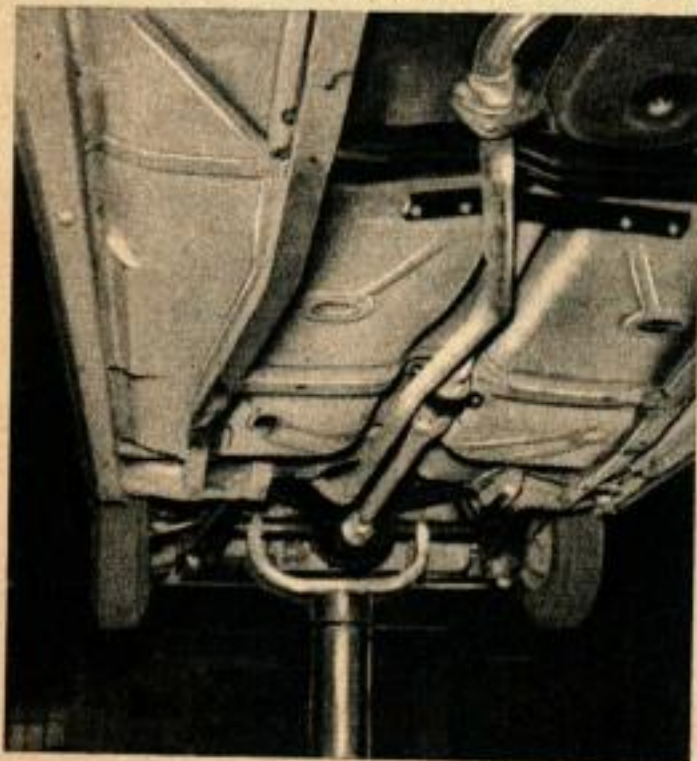
deux vitesses avec un convertisseur de couple au rapport de 2,4 à 1.

Cette boîte de vitesses est unique en ce que, lorsque le train épicycloïdal a passé de la vitesse inférieure à la vitesse de route, le couple d'arrivée du moteur se trouve divisé... 36,6 % passant par des éléments mécaniques (de l'embrayage du convertisseur de couple à l'arbre de sortie) et 63,4 % passant par le circuit hydraulique du convertisseur de couple lui-même.

Le résultat de ceci est que la boîte de vitesses représente une connexion « semi-directe » entre le moteur et les roues arrière, ce qui signifie un meilleur rendement (avec moins de « patinage » hydraulique) et une réduction de la consommation d'essence.

(Suite page 118)

Le dessous de la carrosserie et du châssis unifiés de la Buick Special, ci-dessous à gauche, est renforcé par des « longerons de châssis » incorporés, ainsi que par les longerons extérieurs du bas de caisse. Le coffre, ci-dessous à droite, est d'accessibilité moyenne et de capacité suffisante.



ENFIN!

**une scie sauteuse
électrique
maniable et légère**



vous permettant de
**DÉCOUPER
TRONÇONNER
CHANTOURNER
sur place**

les planches de bois,
contreplaqué, aggloméré
plastique, métaux, etc...



type 505



CAPACITÉ DE COUPE:

ACIER : 3 mm

BOIS : 50 mm

exigez bien

**LA SCIE SAUTEUSE
électrique**

WEN

MADE IN USA

EN VENTE CHEZ VOTRE REVENDEUR HABITUEL

DOCUMENTATION SUR DEMANDE A

R.P SERVICE W

185 RUE SAINT-MAUR PARIS (10^e)

Un tout nouveau bébé chez Buick : la « Special »

(Suite de la page 19)

La suspension de la Special et sa ligne d'entraînement s'écartent radicalement des conceptions Buick traditionnelles et présentent plusieurs dispositions nouvelles aux voitures américaines.

La suspension avant est à roues indépendantes et ressorts à boudin, avec articulations à rotule. Les bras triangulaires supérieurs et inférieurs, les ressorts, les amortisseurs, la boîte et la timonerie de direction, sont tous montés sur une unique et lourde traverse en acier embouti.

Cette traverse est à son tour montée sur la structure unifiée de la carrosserie par l'intermédiaire de trois blocs de montage en caoutchouc. Ceci contribue à isoler la carrosserie d'éventuelles vibrations de surface excessives. La colonne de direction est connectée aux engrenages de direction au moyen d'un accouplement flexible en tissu qui empêche les vibrations de remonter jusqu'au volant de direction.

La Special est montée avec un arbre de transmission en deux pièces qui a permis aux carrossiers de réduire le tunnel de plancher dans une mesure telle qu'il ne cause plus aucune gêne aux passagers des sièges centraux.

Des arbres de transmission en deux pièces ont déjà été montés auparavant. La principale différence du montage Buick (les grosses Buick utilisent le même système) est que le joint de cardan se trouvant au milieu de l'arbre est fait de deux joints simples montés dos à dos et tenus par une articulation à rotule.

Ce double joint fonctionne avec une grande douceur et sous un angle beaucoup plus grand que celui d'un joint unique, ce qui permet d'abaisser la ligne de transmission, abaissement qui permet à son tour de minimiser l'importance du tunnel.

Le pont arrière est du type traditionnel allégé à engrenages hypoides et tenu en position par quatre biellettes en acier embouti montées sur bague en caoutchouc aux deux extrémités. Les biellettes inférieures absorbent le couple d'entraînement et le couple de freinage et servent en même temps de points de support pour les ressorts à boudin. Les biellettes supérieures sont fixées sur les supports de différentiel et tiennent latéralement le pont arrière en position, tout en prévenant le « retournement » de celui-ci à l'accélération.

Les freins sont du type traditionnel américain à double auto-serrage, avec tambours en fonte de 24 cm. La surface de garniture est de 838 cm² et semble être adéquate pour tous les cas de freinage sans assistance puisque la voiture n'est pas livrée avec servo-freins.

La servo-direction livrable facultativement est un accessoire que de nombreux

« SYSTEME M.P. »

EDITIONS BP

usagers demanderont mais que tous ne trouveront pas indispensable. La Special se laisse aisément manœuvrer avec la direction ordinaire, mais la servo-direction General Motors est d'un fonctionnement très doux et elle assure une action plus « rapide », c'est-à-dire avec moins d'effort pour tourner le volant.

Bien que la carrosserie-châssis intégrale de la Special soit basse, avec 1,35 m seulement entre le sol et le toit, les positions assises sont excellentes; le dégagement en hauteur est de moyen à bon à l'avant et à l'arrière, et la banquette arrière est assez haute au-dessus du plancher.

Les portières sont bien proportionnées et ont de généreuses dimensions entre siège et toit, lesquelles permettent d'entrer et de sortir avec aisance. La porte arrière est très large et l'ouverture de la porte avant n'est encombrée d'aucun dépassement d'encadrement de pare-brise.

En largeur aussi, la cabine des passagers de la Special mesure un confortable 1,47 m, bien que la voiture ne soit large que de 1,80 m.

La visibilité est bonne, à travers un pare-brise modérément enveloppant et une très large lunette arrière.

En résumé, la nouvelle Buick Special est une voiture attrayante et peut être même une « belle voiture » de dimension modeste, mais confortable. Sa technique est parfaitement étudiée. Elle ne pèse que 1 225 kg; sa consommation d'essence est satisfaisante (ce qui est un critérium de ses possibilités) et ses performances sont vives et puissantes.

Si son prix se tient, ainsi que nous le supposons, aux environs de 12 500 NF départ usine, la Special sera une addition authentiquement nouvelle et d'une valeur certaine à la lignée de l'automobile américaine.



recette pour apprendre à dessiner

- ① prenez du papier et un crayon
- ② nous nous chargeons de tout le reste

SAVOIR dessiner est à la portée de tout le monde; et non seulement aucun effort pénible ne vous est demandé, mais vous n'avez même pas besoin de vous déplacer à heures fixes pour suivre des cours. Vous avez juste à observer les œuvres des grands maîtres, à comprendre leurs secrets progressivement dévoilés tout au long du Cours Grands Maîtres, à vous laisser guider par l'artiste chargé de vous conseiller par correspondance, et dans quelques mois vous dessinerez déjà avec talent. Vous qui voulez devenir un artiste et réussir vite dans un métier indépendant et lucratif, renseignez-vous aujourd'hui même sur le Cours Grands Maîtres.

GRATUIT!

Envoyez aujourd'hui le coupon ci-dessous. Vous recevrez gracieusement une merveilleuse brochure contenant plus de 200 illustrations et tous détails sur le Cours "Grands Maîtres".



**COURS
GRANDS MAÎTRES
DU DESSIN**

48, rue Mazarine - Paris (6^e)

BON L 92

Veuillez m'envoyer votre brochure gratuite sur le "Cours Grands Maîtres".

Nom _____

Prénom _____

N° _____ Rue _____

Ville _____ Dépt _____

Les élèves ne sont pas admis
au-dessous de 14 ans