



Les lignes nettes et façonnées de l'Oldsmobile F-85 ne présentent que peu ou pas de chrome. Les roues de 13 pouces font paraître la voiture plus grosse.

L'OLDSMOBILE F-85 : UNE FUSÉE LANCÉE SUR LA ROUTE

La General Motors fait, au niveau corporatif, de son mieux pour qu'aucun acheteur de « voiture compacte » américaine ne puisse suivre les salons d'exposition d'automobiles de sa ville sans « tomber » devant une vitrine contenant une voiture General Motors compacte ou plus petite encore. Et peut-être est-il dans l'ordre des choses que la plus grande fabrique d'automobile des États-Unis présente maintenant deux fois plus de nouvelles voitures compactes que n'importe lequel de ses concurrents.

Pour ceux qui désirent une « petite » voiture américaine au meilleur prix, il y a la Corvaire. Pour ceux qui veulent une voiture un peu plus grande et un peu plus

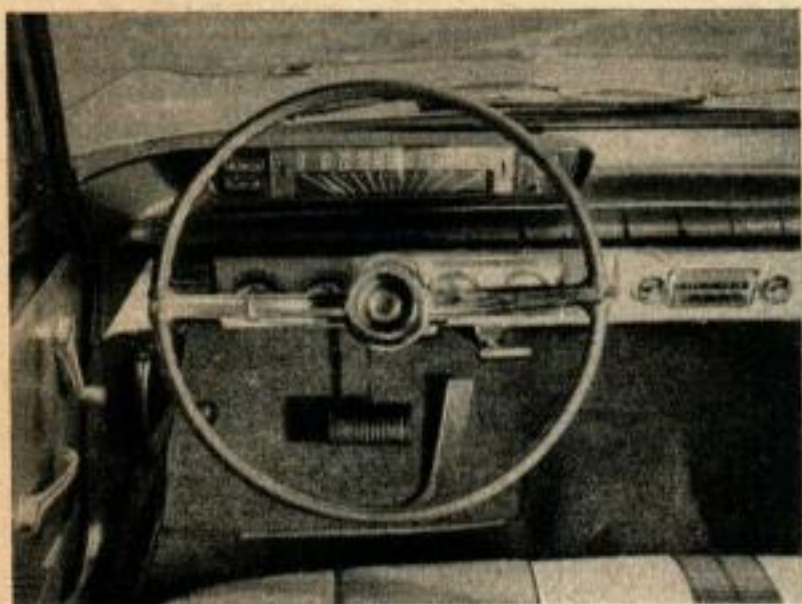
puissante pour quelques dollars seulement de plus que la Corvaire, il y aura la nerveuse Pontiac Tempest. Avec quelque 1 000 NF de plus, le choix devient difficile entre un couple de voitures aussi attrayantes que bien assorties, l'Oldsmobile F-85 et la Buick Special.

Voici quatre voitures situées dans ce que nous supposons fortement devoir être trois gammes de prix différentes, toutes à la portée de n'importe quel acheteur ayant les moyens de s'offrir une Chevrolet Bel Air avec équipement moyen.

Le choix entre la F-85 et la Buick Special rendra vraiment perplexes la plupart des acheteurs intéressés, car les deux voitures sont presque identiques en dimensions

Voici une comparaison directe de la place des passagers et de la facilité d'entrée de l'Oldsmobile F-85, à gauche, et de la « grosse » Oldsmobile Super 88, à droite. La seule différence réside dans un dégagement de jambes plus réduit dans la plus petite des deux voitures.





Le tableau de bord de l'Oldsmobile F-85 est net, simple, décoratif et facile à consulter. La vision vers l'avant est excellente.

de carrosserie et en châssis, tout en présentant cependant au point de vue style, moteur et boîtes de vitesses automatiques suffisamment de différences pour que la décision ne puisse pas être prise simplement en jouant à pile ou face.

La F-85 s'approche de-ci de-là d'une fraction de pouce seulement de toutes les dimensions de la Buick et son poids ne diffère que de quelques livres de celui de cette dernière. Les deux voitures ont des empattements de 2,84 m et des longueurs totales de 4,77 m.

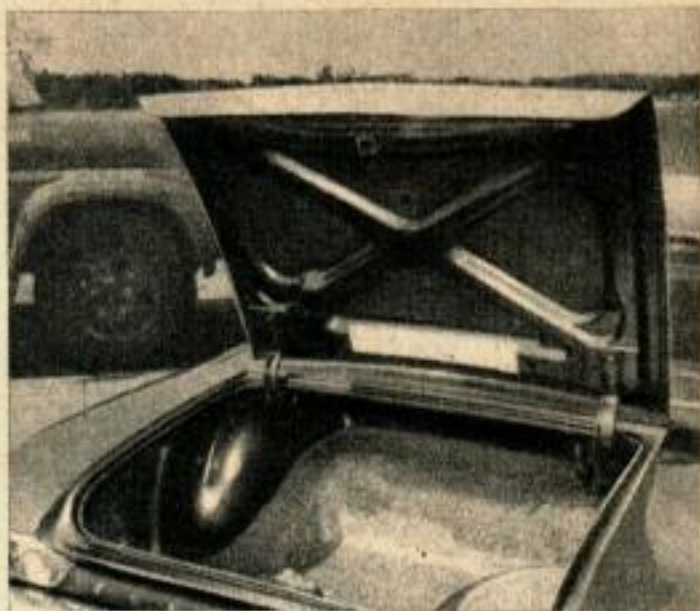
De même que la Special, la F-85 est montée avec des carrosseries intégrées de conduite intérieure et de station-wagon à quatre portes, et avec des moteurs V-8 en aluminium refroidis par eau et développant 155 ch.

Les systèmes de suspension sont également similaires, à l'exception de l'étalonnage des amortisseurs. La F-85 — un nom qui semble avoir été volé à l'Aviation américaine — est équipée de quatre ressorts à boudin. A l'avant, la suspension à roues indépendantes est montée sur une unique large traverse en acier embouti à la presse, et la traverse est isolée du châssis-carrosserie par trois blocs de montage en caoutchouc disposés en un triangle à large base.

Similairement, le pont arrière est connecté au châssis par quatre biellettes, toutes montées sur bagues en caoutchouc.

L'arbre de transmission est un élément en deux pièces, comme celui de la Special, avec un double joint de cardan à vitesse constante interposé entre les deux sections et un roulement à billes monté vers le milieu de la voiture dans un support amortisseur à bague en caoutchouc.

Bien qu'elles partagent les mêmes carrosseries et soient d'aspect très similaires, personne ne devrait avoir de difficulté à distinguer la F-85 de l'une ou l'autre de ses voitures-sœurs — la Buick Special ou la Pontiac Tempest — car toutes les trois ont des garde-boue avant et des panneaux latéraux arrière différents, et il en est de



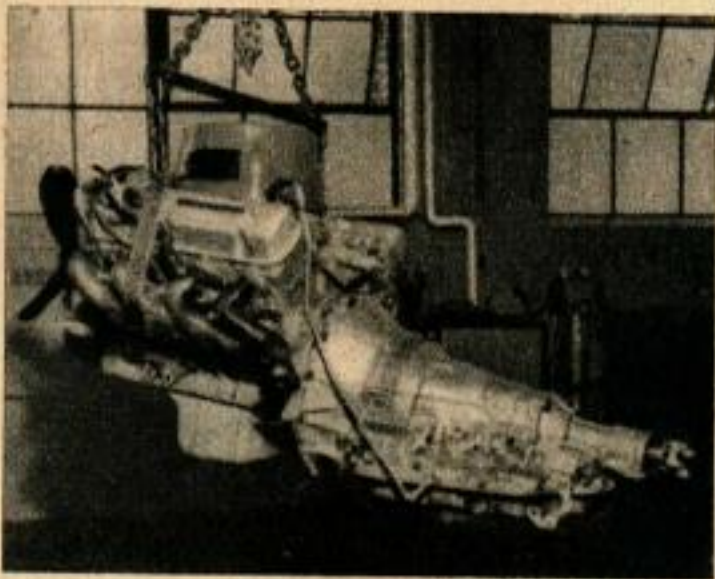
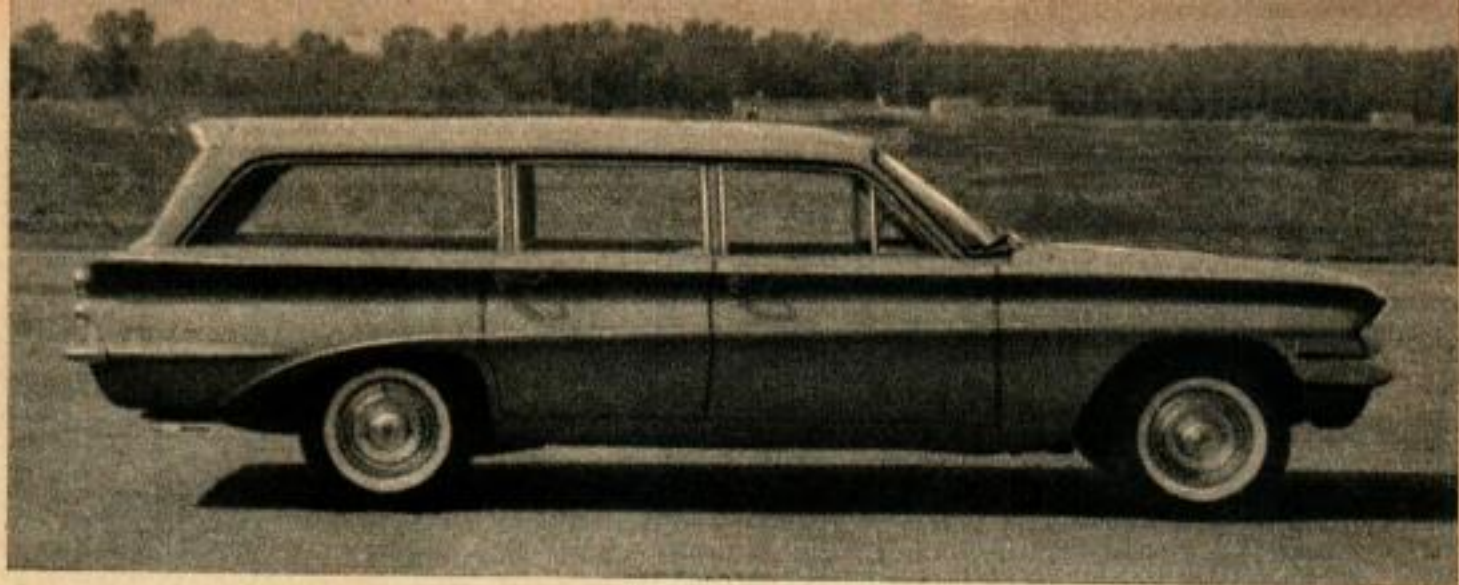
Un couvercle à haut relèvement assure un pratique accès au coffre de la F-85, un coffre spacieux dont tout l'espace est utilisable.



Le couvercle de coffre effilé de la F-85 est lisse et dégagé, et fait ressortir les contours façonnés de la carrosserie de la voiture.

Un large capot se relève pour révéler le moteur de la F-85, dont les parties exigeant de fréquents services sont très faciles à atteindre.





Le station-wagon à six places a tout juste la même hauteur que la conduite intérieure; son volume de chargement est d'un peu plus de 2 m³. Le moteur et la boîte de vitesses, à gauche, sont presque entièrement en aluminium.

même pour les capots, calandres, couvercles de coffre et pare-chocs.

Un examen plus attentif révélera cependant que tous les panneaux de porte sont identiques. Ce n'est que le traitement individuel différent des panneaux latéraux arrière qui les fait paraître différents.

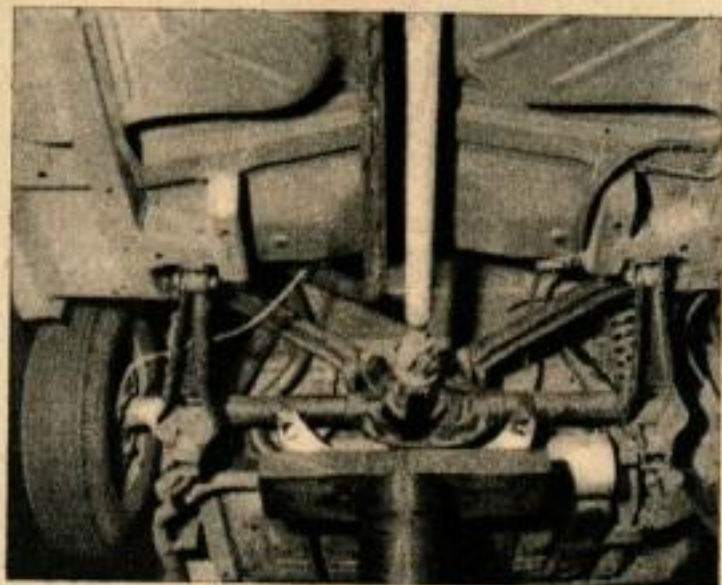
Avec des dimensions intérieures égales, la F-85 offre à six passagers le même confortable espace de banquettes que la Special. Les coffres à bagages sont, eux aussi, virtuellement identiques en dimension et en aménagement.

Bien que basé sur les mêmes blocs-cylindres en aluminium à chemise d'acier, le moteur de l'Oldsmobile F-85 comporte des culasses, des collecteurs, des soupapes et des pistons qui lui sont propres.

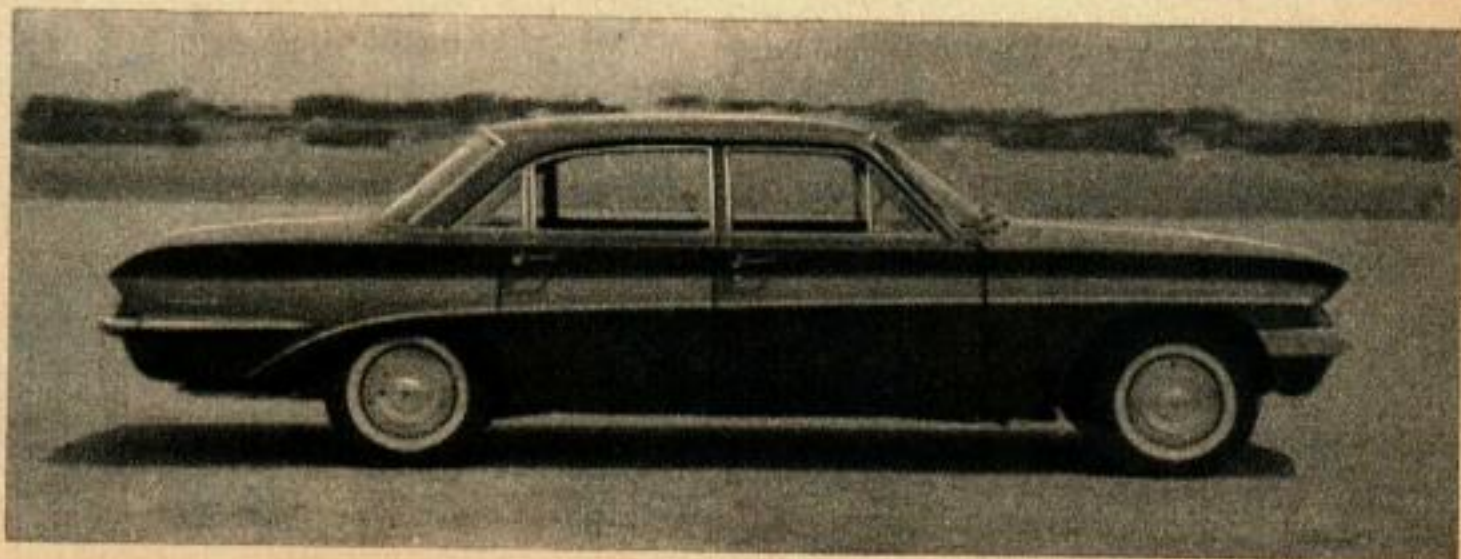
De même que le moteur de la Buick Special, le moteur de la F-85 est équipé d'un collecteur d'admission à réchauffement par eau.

Une caractéristique spéciale du moteur Oldsmobile est toutefois le couvercle du filtre à air, qui recouvre non seulement l'élément filtrant en matière plastique polyuréthane, mais aussi le carburateur tout entier.

(Suite page 117)



Cette vue de dessous de la suspension arrière de la F-85 révèle les quatre biellettes reliant le pont arrière au châssis. La vue de côté de la F-85, ci-dessous, montre le parfait équilibre de ses proportions.



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