

Les 19 secrets d'un revendeur américain

par **Charles MacMurdo**,
recueilli par Watson Fenimore

LE résultat de l'affaire ne faisait pas grand doute dans mon esprit. La jeune lady ne pouvait pas détacher ses yeux du luisant « *hardtop* » vert et blanc qui se trouvait dans le parc de vente de voitures d'occasion que j'exploite (*hardtop*, conduite intérieure sans montant de porte central).

Repris sur la vente d'une voiture neuve quelques semaines auparavant, le *hardtop* nous avait été livré en très mauvais état, mais il avait reçu les « soins de beauté » standard de pare-chocs avant à pare-chocs arrière — peinture complètement refaite, nouveaux tapis de sol, pédales neuves et tapisserie neuve. Il avait l'air aussi beau qu'une voiture neuve.

Tout auprès de lui se tenait une autre voiture de même année, marque et modèle — en bon état de fonctionnement, mais avec sa peinture et son équipement d'origine attestant de son nombre d'années. La deuxième voiture avait l'air très pâle en comparaison avec le *hardtop* revu et figolé.

D'après mes années d'expérience, je savais cependant que la deuxième voiture était une meilleure affaire. Et, étant donné que les deux véhicules étaient étiquetés au même prix, j'ai essayé d'amener la jeune dame à choisir la deuxième. Mais la séduction du premier *hardtop* était irrésistible. Contre mon avis, la cliente l'acheta.

Une semaine plus tard, elle était de retour. La voiture était dure à démarrer ; elle n'avait pas beaucoup de reprise et son échappement émettait de la fumée bleue. Il lui fallait une révision de moteur complète.



Ma cliente a eu de la chance. Nous avons révisé sa voiture gratuitement, mais il nous en a coûté 750 NF. Chez certains autres marchands de voitures d'occasion, elle n'aurait peut-être pas eu cette même chance.

Cet incident illustre la raison pour laquelle bien des acheteurs de voitures d'occasion ne font pas une bonne affaire. Ils permettent à l'aspect de la voiture de séduire leur fantaisie, une faiblesse qui fait d'eux les victimes aisées de marchands de voitures sans scrupules dont les « tacots » devraient prendre la direction du « cimetière ».

Charles MacMurdo, un expert-évaluateur de voitures d'occasion de très longue date, fait tourner un volant pour vérifier la dureté éventuelle du mouvement.

EN MATIÈRE D'AUTOMOBILE D'OCCASION



Elle a l'air belle de l'extérieur, mais qu'y a-t-il sous la peinture et sous le chrome? Les ressorts et les amortisseurs peuvent être en parfait état et quelques sauts sur les pare-chocs vous en informeront. Si la voiture reprend son niveau original lorsque vous avez sauté à terre, les amortisseurs sont bons. Un rebondissement continu après que vous êtes descendu est le sûr indice d'amortisseurs défectueux.

Connaissant la faiblesse qu'a l'acheteur d'une voiture pour les apparences, la première chose que fait un marchand lorsqu'il « reprend » une automobile est de lui appliquer un rapide et superficiel « traitement esthétique ». Ceci lui coûte quelque 100 NF et lui rapporte au moins 250 NF de bénéfice additionnel.

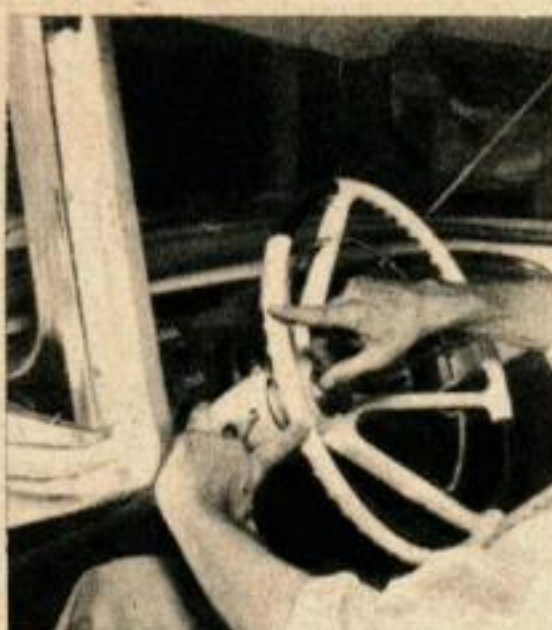
La peinture ternie par les intempéries est frottée avec une pâte abrasive et la finition restant est polie jusqu'elle soit hautement luisante.

Le chrome rouillé est poncé et enduit d'une couche d'apprêt de refinition chromée, puis saupoudré de poudre métallique de finition au chrome et poli jusqu'à ce qu'il luise, lui aussi. L'intérieur de la voiture est lavé et quelquefois traité par pulvérisation de teinture, et les paillassons de sol et les couvre-pédales usés sont remplacés.

Les pneus usagés peuvent être remplacés par des pneus rechapés, par des pneus de troisième choix à bon marché, ou des pneus à bande de roulement surélevée, ou des en-



- 1** La pression d'huile tombe lorsque la température de l'eau arrive au degré normal. Voyez si la pompe à huile ou les segments ne sont pas défectueux.



- 2** Plus de 5 cm de mouvement libre dans le volant de direction indiquent de l'usure dans l'engrenage de direction.



- 3** La réfection de la peinture d'une carrosserie cabossée peut laisser des traces de peinture sur les seuils de porte, les sièges et les garnitures isolantes.



- 7** Des vibrations du levier de vitesse peuvent n'indiquer que du jeu dans la timonerie — mais elles peuvent aussi être le rôle de mourante de la boîte de vitesses.



- 8** De la rouille sur le panneau latéral inférieur arrière peut ne présenter aucune gravité ; mais sur les portes et sur les panneaux principaux, elle annonce des réparations.



- 9** Il est normal que les chromes soient quelque peu piqu  t  s. Une finition nette, mais légèrement plus terne, peut être le résultat d'un « reconditionnement ».

veloppes récupérées sur des voitures accidentées irréparables. Ou ils peuvent simplement être repeints ou (dans une pratique qui devrait être interdite)   tre recoupés de rainures et être repeints ensuite.

Les moteurs sales sont nettoyés à la vapeur, puis ils peuvent être repeints pour recouvrir les marques de fuites d'eau et d'huile. Toutes ces tâches peuvent être faites par le vendeur de voitures d'occasion lui-même, ou être confiées par ce dernier à des spécialistes du nettoyage des voitures qui peuvent lui compter aussi bon marché que 40 NF de main-d'œuvre par voiture.

C'est le luisant résultat de la chose qui est naturellement ce qui prend au piège les clients sans méfiance. Il n'est cependant pas obligatoire de se faire « rouler » dans l'achat d'une voiture d'occasion quelle qu'elle soit. Il suffit à l'acheteur de suivre quelques simples règles... telles que celles que j'ai

appries au cours de nombreuses années d'expertise des voitures de reprise.

Ma situation a, en fait, dépendu de ma capacité de reconnaître le véritable état d'une automobile sans la démanteler. Habituellement, il m'a fallu procéder à la h  te tandis que le client et le vendeur attendaient mon verdict. A ce point de vue, je me trouve dans la même position que l'homme qui est en train d'essayer de décider s'il doit acheter ou non une voiture qu'il voit dans le parc du marchand de véhicules d'occasion. Mais il y a une différence d'une extrême importance. J'ai un « boss », un patron qui compte sur moi pour ne pas me tromper !

Pour m'assurer que je ne me trompe pas, j'utilise un certain nombre de vérifications rapides que tout acheteur peut utiliser lui-même. En ajoutant à celles-ci quelques autres qu'il peut effectuer plus à loisir qu'il ne m'est généralement possible, il ne reste aucune



4 L'essai au tournevis donne une idée de la profondeur de la bande de roulement. Une inspection rapprochée peut révéler une opération de recoupe des rainures.



5 Une fuite d'huile révélatrice. Elle peut ne révéler rien de plus qu'un mauvais point de carter inférieur : mais elle peut aussi signifier qu'un des paliers principaux est « mort ».



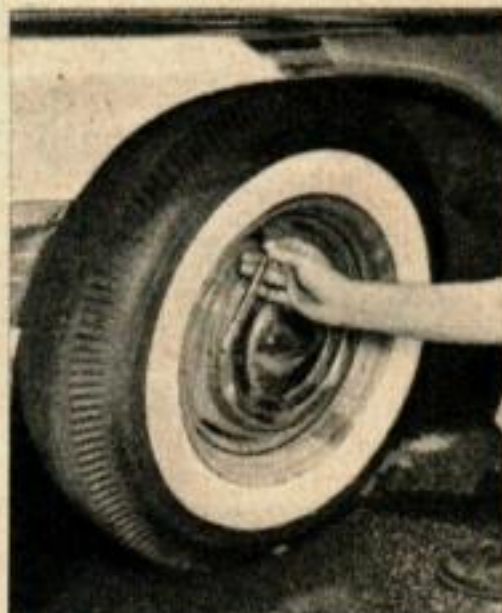
6 Que trouvons-nous en remontant le tuyau d'échappement ? Si les dépôts de calamine sont huileux, il se peut que le moteur soit un grand consommateur d'huile.



10 Des roues déséquilibrées ou hors d'alignement sont révélées par une usure inégale de la bande de roulement ou par des zones dénudées de celle-ci.



11 Des enjoliveurs resplendissants peuvent cacher des fuites de graisse ou de liquide hydraulique provenant d'un joint d'étanchéité ou d'un cylindre de roue.



12 La pression des pneus peut être correcte, ou elle peut avoir été augmentée au-delà de la normale pour que la voiture roule plus nerveusement lors de l'essai routier de démonstration.

raison pour qu'il ne fasse pas une bonne affaire.

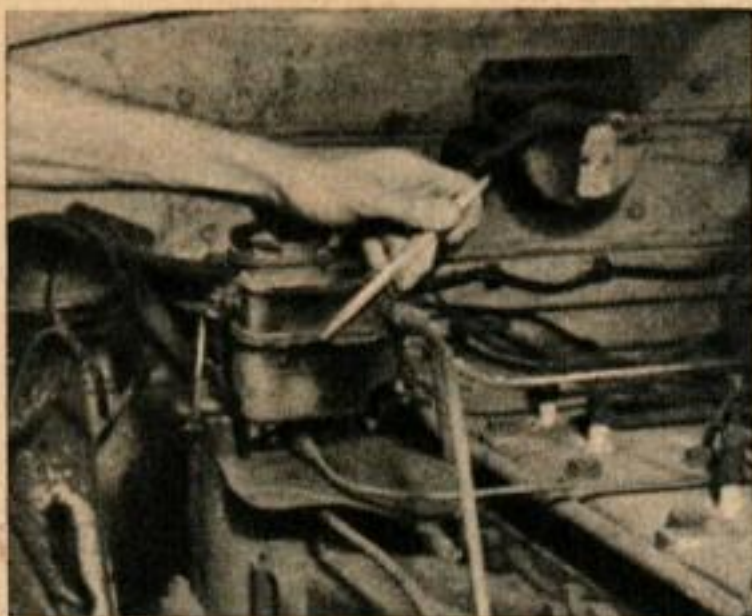
La première chose de toutes est d'inspecter la peinture. Si sa texture diffère notablement de celle des autres voitures du parc, ou si vous trouvez des traces de peinture sur les bourrelets isolants, sur la tapisserie ou sur les ferrures des portes, ou si vous décelez des traces de réparation de tôlerie sous la finition, il est probable que la voiture a dû être repeinte pour cause de mauvais traitements, de manque de soins ou d'accidents. Ne l'achetez pas. Assurez-vous aussi que les portes, le capot et le couvercle de malle s'ajustent correctement. Il se peut que tel ne soit pas le cas si la voiture a subi un accident.

Récemment, un client dont nous reprenions la voiture me certifia que le chiffre de 65 000 km indiqué par le totalisateur était exact, mais le volant de direction re-

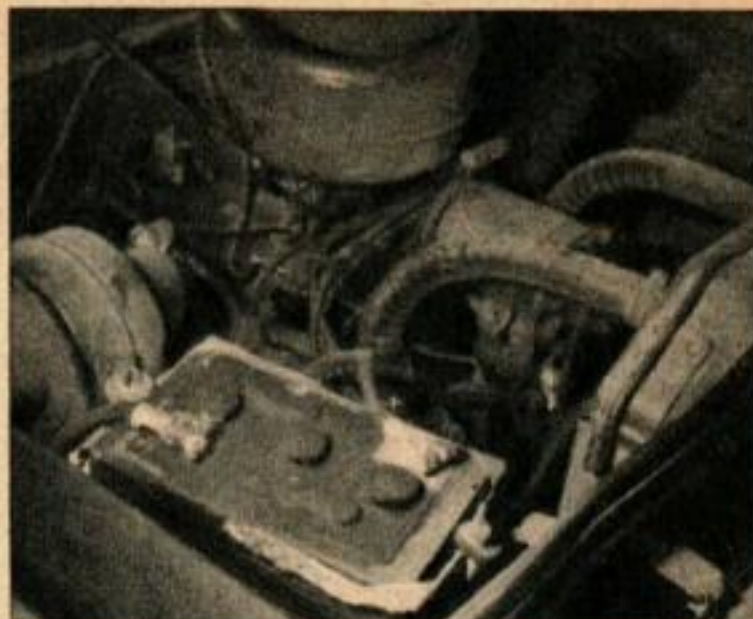
peint me disait que la voiture avait roulé sur 110 000 kilomètres au moins. Le client finit par admettre que j'avais raison. Tableaux de bord repeints, nouveaux paillassons de plancher, couvre-pédales, accoudoirs, housses, tapisserie neufs — tous sont des signes de dur usage.

Un regard attentif sur les pneus peut révéler des bordures d'adhérence le long des côtés de la bande de roulement, ce qui est le sûr indice d'un rechapage. Bien que des pneus rechapés puissent être sans danger en conduite normale, les pneus rechapés ne sont pas les pneus neufs qu'ils semblent être. Recherchez les reliefs fraîchement coupés sur des pneus qui sont écorchés et usés sur les flancs. Les rainurages ainsi recoupés peuvent laisser les toiles à nu entre les dessins, et ceci est un signal de danger.

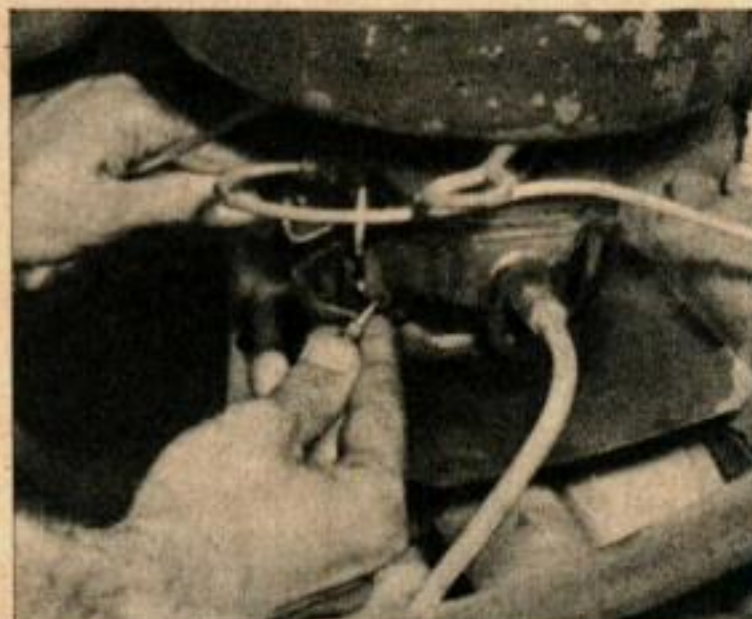
Vérifiez la pression des pneus. Les pneus à basse pression se gonflant à 1,750 kg/cm²



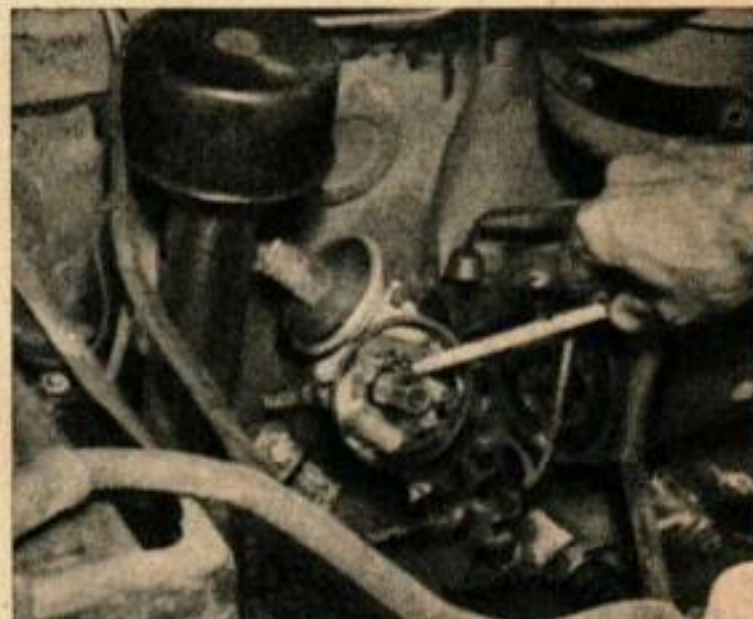
13 Des joints de carburateur qui fuient permettent au carburant de dégouliner et de laisser des dépôts gommeux sur la cuve du flotteur — ce qui indique un manque de l'entretien le plus élémentaire.



14 La négligence de l'usager est démontrée par cette batterie « à débordements » recouverte de dépôts blancs d'acidité — ce qui est probablement le résultat d'une défectuosité du régulateur de voltage.



16 Lorsqu'il est convenablement entretenu, le filtre à air à bain d'huile remplit une importante fonction. Négligé, il laisse la poussière pénétrer dans le carburateur, ce qui use et encrasse le pointeau de ralenti.



17 A quoi ressemble le distributeur ? Un bon entretien aura laissé de la graisse dans la coupelle et sur la mèche. Les pointes de contact ne seront pas « grillées » et les bornes du chapeau ne seront pas fissurées.

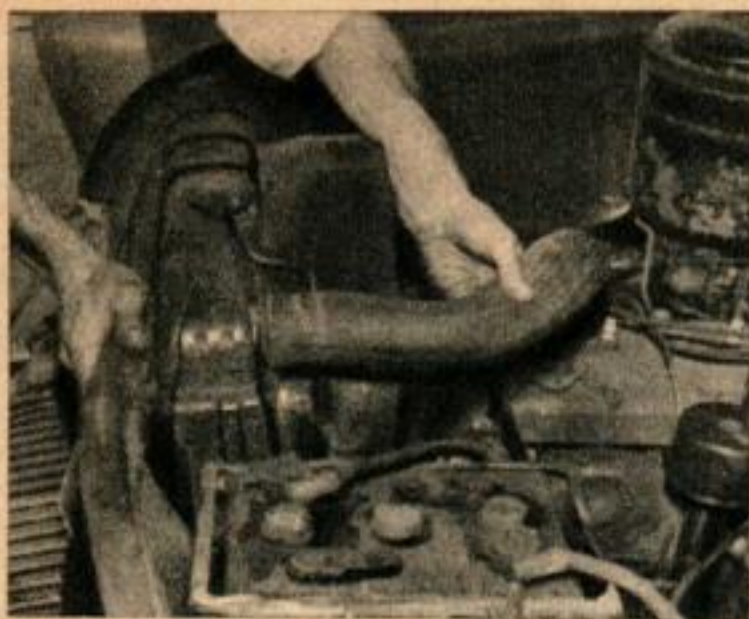
peuvent être « pompés » à 2,100 kg/cm² ou plus. Les pneus ainsi durcis font paraître le moteur « mou » plus nerveux, puisque les pneus font moins de « tirage » sur la route. Votre essai de conduite routier sur le goudron lisse et exempt de bosses et d'ornières ne vous révélera probablement pas si ces tactiques « à haute pression » ont été employées ou non.

Une usure de pneus inégale confinée à un seul des côtés de l'enveloppe révèle un alignement de roues défectueux. Une zone dénudée indique une roue déséquilibrée. Les rotules, les pivots de roue, les bagues de pallier, usagés peuvent être révélés à l'essai sur route par le shimmy et les vibrations répercutées par le volant de direction, ou par des prises de virage flottantes et irrégulières.

Si le volant de direction se coince dans les virages lors de votre parcours d'essai,

il est probable que le mécanisme de direction a été resserré à l'excès pour en dissimuler l'usure. Vérifiez aussi la direction avec la voiture à l'arrêt, pour voir si elle est dure à tourner et si elle n'a pas un jeu libre excessif (au-dessus de 5 cm) avant que les roues du véhicule ne commencent à pivoter.

Avec la voiture en mouvement et « sous charge », écoutez si le moteur ne produit pas de ferraillements ou de cognements sourds. Ceci peut signifier bien des choses, depuis des soupapes défectueuses jusqu'à des bielles desserrées ou des claquements de piston. Une ligne d'entraînement en mauvais état s'en plaindra par des gémissements, des bourdonnements et des bruits de crissement émanant d'une boîte de vitesse ou d'un différentiel défectueux, ou par des cognements se produisant au passage des vitesses par suite de l'usure des joints de cardan. Naturellement, la voiture doit avoir une raison-



15 Les durites spongieuses doivent être remplacées. De l'humidité sur la traverse de support, des dépôts calcaires blancs ou des traces de composition d'étanchéité sur le nid d'abeilles signifient que le radiateur est défectueux.



18 Une déperdition d'huile pulvérisée par le vent et mélangée avec la poussière arrive à recouvrir le moteur, à entretenir l'humidité, à mettre les câblages en court-circuit, et le fonctionnement du moteur finit par devenir aussi mauvais que son aspect extérieur lui-même.

nable puissance de tirage et de reprise.

Et les freins ? « Tiennent »-ils bien, et la pédale résiste-t-elle fermement alors qu'elle n'est pas à plus de mi-chemin du plancher ? Si tel n'est pas le cas, la voiture n'a peut-être besoin que d'un simple réglage des freins — mais elle peut aussi requérir un remplacement des garnitures ou des réparations dans un système hydraulique présentant des fuites. Lorsque vous retournez au parc du vendeur, souvenez-vous de vérifier ceci en faisant pivoter les roues aussi loin que possible dans un sens, puis en inspectant les plaques arrière des tambours de frein pour y rechercher des signes de fuite. (Cette inspection peut aussi révéler des tuyauteries de frein effilochées ou laissant fuir le liquide.)

Essayez aussi de conduire la voiture à faible vitesse et de freiner en tenant le

(Suite page 106)



19 N'ayez pas peur de démonter les bougies. Elles sont le meilleur « baromètre » que vous puissiez trouver pour vous indiquer les conditions de fonctionnement du moteur. La bougie du haut, portant des dépôts d'un brun rougeâtre indique de bons segments et une bonne combustion. La bougie du bas, prélevée sur un véhicule qui était un véritable « brûleur à huile », est couverte de calamine noire et graisseuse et d'huile.

nant sous un microscope polarisé et à la lumière polarisée. Les résultats de cette analyse sont alors comparés avec les résultats d'analyses microscopiques similaires portant sur des comprimés de fabrication connue, et avec la formule du fabricant.

Pour résumer, en procédant ces comparaisons générales et microscopiques des marques de poinçon et de l'identité et du comportement microscopique des ingrédients du comprimé douteux avec ceux de comprimés de fabrication connue, il devient possible de déterminer quel est le fabricant des comprimés d'origine inconnue.

Le commissaire-adjoint Harvey dit qu'il y a beaucoup moins de contrefacteurs de drogues en capsules qu'il n'y en a pour les drogues en comprimés. Cependant, l'identification des capsules est conduite à peu près de la même manière. Elle est beaucoup plus difficile que l'identification des comprimés parce qu'il est moins de caractéristiques extérieures utilisables et parce que les capsules contiennent habituellement moins d'ingrédients. La taille, la forme, la couleur et le poids de la capsule sont déterminés, et toutes éventuelles marques caractéristiques sont repérées. Certains fabricants utilisent des formes spéciales ; d'autres ont des monogrammes sur leurs capsules.

Dans le cas des capsules à désintégration à retardement, les caractéristiques extérieures des enveloppes sont déterminées : brillance, couleur, taille, forme, marbrure du motif coloré, gonflement de la surface. Toutes ces caractéristiques sont, en même temps que l'identité et le comportement microscopique des ingrédients eux-mêmes, utilisées à l'identification des capsules médicamenteuses.

Les chimistes et autres spécialistes des laboratoires de la F.D.A. ont obtenu par ces méthodes de nombreux succès de détermination de la source de grandes quantités de drogues contrefaites. Quelques lots particuliers résistent assez longtemps à l'identification, mais une marque ou un ingrédient révélateur finit presque toujours par fournir à la longue l'indice nécessaire à la réussite.

Comment s'assurer contre les contrefaçons

Le consommateur peut-il savoir par lui-même s'il est en train d'acheter des médicaments contrefaits ? Pas toujours, d'après les officiels de la F.D.A. eux-mêmes. Cependant, il peut, dans la plupart des cas, réduire considérablement le risque lorsqu'il achète les produits prescrits par son médecin, étant acquis le fait que ce dernier a établi l'ordonnance pour un médicament de marque bien connue. Voici les simples règles de sécurité que peut suivre le consommateur : en premier titre, s'assurer qu'il a affaire à un pharmacien connu. Ensuite, lorsqu'il tend son ordonnance au pharmacien, lui demander à voir le récipient scellé et clairement marqué au nom du fabricant tandis qu'il compte le nombre de comprimés de l'achat. C'est ainsi qu'un acheteur peut être sûr que le médicament authentique lui est délivré.

Vous pouvez reconnaître une « bonne affaire » en matière d'automobile d'occasion

(Suite de la page 43)

volant légèrement. Un tirage vers la droite ou vers la gauche indique un besoin de réglage ou de réparation.

Sur les modèles à changement de vitesses standard, la pression sur la pédale d'embrayage doit rencontrer de la résistance au bout de 2 ou 3 cm de course. Si tel n'était pas cas, il serait nécessaire de faire régler l'embrayage ou d'en changer les garnitures. Sur les modèles anciens, le remplacement de ces dernières est généralement la chose la plus indiquée. Sur les voitures à boîte de vitesses automatique, le passage des vitesses doit s'effectuer avec un silence et une souplesse relatifs à travers toute la gamme de vitesses.

Lorsque le moteur s'est échauffé après un parcours d'essai voyez si la pression d'huile ne tombe pas lorsque la température de l'eau a atteint le degré normal. Si la pression tombe, la pompe à huile est souffrante et les paliers peuvent avoir fonctionné à sec au point qu'un coûteux travail de réparation soit inévitable. Si, de plus, de la fumée bleue sort du tuyau de sortie d'échappement, vous savez que le moteur brûle de l'huile et a besoin d'une révision. (Malheureusement, sur les voitures à lampes-témoins d'avertissement, la lampe indiquant que la pression est insuffisante ne s'allume pas tant que celle-ci n'est pas descendue aux environs de 0,5 kg/cm². Si la pression de fonctionnement normale est de 1 kg/cm², la voiture peut avoir roulé pendant assez longtemps avec 0,550 kg/cm² de pression, c'est-à-dire avec une pression très proche du point de danger.)

Si de la fumée gris-noir (pas bleue) sort continuellement de l'échappement, il est probable qu'un rinçage et un réglage du moteur sont nécessaires. Des sons de crachement ou d'éclaboussement provenant de l'échappement peuvent signifier que des soupapes sont « grillées » ou en besoin de réparation.

Si, pour inspecter les voitures d'occasion que l'on vous offre, vous avez mis de vieux vêtements (et c'est ce que vous devriez avoir fait), un rapide plongeon rampant sous la voiture pourra vous révéler des lames ou des brides de ressort brisées, ou un silencieux ou un tuyau d'échappement desserré ou complètement traversé par la rouille.

Lorsque vous avez essayé et éliminé plusieurs voitures comme susceptibles de vous causer des ennuis, supposons que vous en avez trouvé une qui a relativement bien satisfait à vos inspections. Essayez maintenant de voir où en sont les choses sous le capot. Vous pouvez commencer par le distributeur.

Si possible, tirez le fil de bobine hors de

Vous pouvez reconnaître une « bonne affaire » en matière d'automobile d'occasion

(Suite de la page 43)

volant légèrement. Un tirage vers la droite ou vers la gauche indique un besoin de réglage ou de réparation.

Sur les modèles à changement de vitesses standard, la pression sur la pédale d'embrayage doit rencontrer de la résistance au bout de 2 ou 3 cm de course. Si tel n'était pas cas, il serait nécessaire de faire régler l'embrayage ou d'en changer les garnitures. Sur les modèles anciens, le remplacement de ces dernières est généralement la chose la plus indiquée. Sur les voitures à boîte de vitesses automatique, le passage des vitesses doit s'effectuer avec un silence et une souplesse relatifs à travers toute la gamme de vitesses.

Lorsque le moteur s'est échauffé après un parcours d'essai voyez si la pression d'huile ne tombe pas lorsque la température de l'eau a atteint le degré normal. Si la pression tombe, la pompe à huile est souffrante et les paliers peuvent avoir fonctionné à sec au point qu'un coûteux travail de réparation soit inévitable. Si, de plus, de la fumée bleue sort du tuyau de sortie d'échappement, vous savez que le moteur brûle de l'huile et a besoin d'une révision. (Malheureusement, sur les voitures à lampes-témoins d'avertissement, la lampe indiquant que la pression est insuffisante ne s'allume pas tant que celle-ci n'est pas descendue aux environs de $0,5 \text{ kg/cm}^2$. Si la pression de fonctionnement normale est de 1 kg/cm^2 , la voiture peut avoir roulé pendant assez longtemps avec $0,550 \text{ kg/cm}^2$ de pression, c'est-à-dire avec une pression très proche du point de danger.)

Si de la fumée gris-noir (pas bleue) sort continuellement de l'échappement, il est probable qu'un rinçage et un réglage du moteur sont nécessaires. Des sons de crachement ou d'éclaboussement provenant de l'échappement peuvent signifier que des soupapes sont « grillées » ou en besoin de réparation.

Si, pour inspecter les voitures d'occasion que l'on vous offre, vous avez mis de vieux vêtements (et c'est ce que vous devriez avoir fait), un rapide plongeon rampant sous la voiture pourra vous révéler des lames ou des brides de ressort brisées, ou un silencieux ou un tuyau d'échappement desserré ou complètement traversé par la rouille.

Lorsque vous avez essayé et éliminé plusieurs voitures comme susceptibles de vous causer des ennuis, supposons que vous en avez trouvé une qui a relativement bien satisfait à vos inspections. Essayez maintenant de voir où en sont les choses sous le capot. Vous pouvez commencer par le distributeur.

Si possible, tirez le fil de bobine hors de

MECANIQUE POPULAIRE PRESENTE

**Vous pouvez tout faire
avec les machines à bois**

AHOR

LES SEULES COUVERTES PAR UNE GARANTIE ILLIMITÉE

Les machines les moins chères et les plus satisfaisantes d'Europe.

Vous pouvez acquérir notre combinée 2000 par éléments séparés, c'est-à-dire en partant de la dégauchisseuse 230 mm à 245 n.f. de notre bloc combiné 2002 (scie circulaire, mortaiseuse, rainureuse) à 398 n.f. de notre dispositif de rabotage 2001 à 199 n.f.

et 14 modèles de machines

Dégauchisseuse 150 et 230 mm.

Toupies avec arbres de 12 et 25 mm.

Scie circulaire à table inclinable (45°).

Scie à ruban, Scie à bûches, etc.

Présentation et peinture nouvelles.

PLUS DE 100 000 MACHINES EN SERVICE

Crédit de 3 à 18 mois sur demande.

Envoi du catalogue complet des fabrications

AHOR contre 1 n.f. ou le livre « Les Machines à

bois d'établis » contre 1,20 n.f. en timbres.

Livraison très rapide.



AHOR M. P. 14, rue Geoffroy-Saint-Hilaire, PARIS-5^e - POR. 45-04

SAVEZ-VOUS TOUT...

Ce que vous pouvez faire avec
VITREX ?

Des abat-jour, des paravents, mettre les enfants à l'abri d'une imprudence en garnissant les balustrades des fenêtres ou balcons, et bien d'autres choses. Vous pouvez le faire vous-même, **VITREX** se coupe aux ciseaux, se coud, se cloue, se peint, laisse passer la lumière et il est armé.

Si vous réalisez de nouvelles applications intéressantes, veuillez nous les signaler en nous écrivant à **VITREX Documentation**, 27, rue Drouot - Paris-9^e. Nous serons heureux de les mentionner dans un prochain article.

En vente chez votre quincaillier.

PLUS D'ÉTIQUETTES

Quelles que soient vos fabrications, économisez temps et argent en supprimant vos étiquettes à l'aide des **MACHINES DUBUIT** qui impriment sur tous objets en toutes matières jusqu'à 1.800 impressions à l'heure.



Présentation plus moderne, 4 fois moins chère que les étiquettes. Nombreuses références dans toutes les branches de l'Industrie.

MACHINES DUBUIT

58 ter, rue Vitruve, PARIS (20^e)

MEN 33-67



IMPIDOL

Mieux qu'une colle !

**Adhère sur tout
Insoluble à l'eau
Ne se dessèche pas**

**PAPETIERS - DROGUERIES
QUINCAILLIERS - BAZARS**

GAGNEZ DAVANTAGE ET VIVEZ MIEUX !

Vous pouvez acquérir à peu de frais, par une méthode sûre et attrayante, les capacités techniques indispensables à l'exercice de votre métier ou à votre avancement professionnel.

Devenez dessinateur, monteur, contre-maître, technicien, chef d'atelier, chef de travaux, professeur technique adjoint, etc., en suivant l'un des cours suivants :

**MÉCANIQUE APPLIQUÉE
BATIMENT
ELECTRICITE
RADIO + TELEVISION
REGLE A CALCUL**

Demandez la brochure gratuite n° 87 P à l'adresse suivante :

INSTITUT TECHNIQUE SUISSE
Saint-Louis (Haut-Rhin)



Disques neufs à PRIX RÉDUITS

CLASSIQUES
VARIÉTÉS

depuis 995^{fr}

le 30 cm

CATALOGUE P 1 CONTRE 1 TIMBRE

TOUTES LES GRANDES MARQUES

DISCOMUSIQUE 97, RUE DU POTEAU
PARIS 12

**BVI PISTOLET
ÉLECTRIQUE**
importation U.S.A.

Léger,
Puissant,
Économique,
Pour faire vous-même : raccords de carrosseries, peinture de tous objets, pulvérisation, etc.
Email, vernis, laque.

Réservoir à niveau visible, gicleur SAPHIR calibré, nombreux accessoires, 110 ou 220 V. Documentation gratuite sur demande.
I.T.I. BURGESS, 59, rue Bayen, Paris (17^e). GALvani 63-81.



SACHEZ DANSER

**APPRENEZ TOUTES
DANSES MODERNES**
chez vous en q.q. heures
Succès garanti.
Notice discrète
contre 2 timbres.
Ecole M.P. VRANY
45, rue Claude-Terrasse, Paris-16^e



**La Pensée
Force Secrète
Prodigieuse**

permet d'agir à distance
sur l'esprit des autres

Apprenez à utiliser cette puissance psychique latente en vous pour réaliser vos désirs, servir vos ambitions dans tous les domaines, en demandant aujourd'hui même la documentation « **FORCE-PENSÉE** », qui vous sera envoyée discrètement contre 2 timbres adressés à **I.S.M.A.**, 33, rue Marc Seguin, PARIS-18^e.

ses prises de branchement dans la bobine et le distributeur (il est très facile de le remettre en place) et vérifiez les cosses en laiton pour voir si elles ne présentent pas de corrosion bleu-verdâtre (sulfatage). Procédez de même pour les fils de bougie. Une corrosion de ce genre révèle une absence du plus simple des entretiens et, bien qu'elle puisse ne pas avoir de graves conséquences par temps sec, elle provoquera des difficultés par temps humide s'il n'y est pas remédié. Des douilles de branchement de fils brûlées ou fissurées sont un signe révélateur d'une bobine ou d'un condensateur défectueux, ou de défectuosité de ces deux pièces à la fois.

Au point où nous en sommes, vous avez probablement établi une assez complète estimation, pour le meilleur ou pour le pire. Même si la voiture ne présente qu'un petit nombre des défectuosités les moins graves, vos découvertes vous fourniront des arguments de marchandage pour obtenir quelques réparations ou une réduction du prix demandé à l'origine pour le véhicule.

D'après mon expérience personnelle, je puis vous prévenir que vous pouvez vous attendre à voir se poser les problèmes suivants : sur les voitures vieilles de trois ans au maximum, une mise au point avec remplacement des bougies, des bobines et des pointes de contact est habituellement nécessaire. Des paliers et bagues ou des rotules de train avant peuvent être nécessaires. La génératrice et le démarreur peuvent requérir une révision. Les freins peuvent requérir des garnitures neuves.

Les voitures vieilles de quatre à six ans sont sujettes aux mêmes défaillances que celles indiquées pour les voitures plus jeunes, plus quelques maux additionnels. Les pompes à eau et à essence peuvent être à bout d'usage. Les soupapes peuvent avoir à être rodées. Les cardans, la boîte de vitesses et le pont arrière peuvent requérir des réparations.

Les voitures âgées de sept à dix ans sont habituellement bonnes pour la ferraille, et ce sont celles-ci qui peuvent être « truquées » pour les maintenir en état de rouler. De la graisse consistante est encore injectée dans les ponts arrière des vieilles voitures pour réduire au silence des bruits indésirables, et dans les roues directrices pour « rattraper » le jeu dans les colonnes de direction. De l'huile très épaisse est encore vidée dans les moteurs pour empêcher temporairement un moteur dévoreur d'huile de fumer.

La vérité d'un seul coup d'œil

L'acheteur possible saurait alors d'un seul regard ce qui a pu tourner mal avec la voiture et apprendrait qu'il a été remédié aux défectuosités. Il paierait les réparations au prix de gros en échange de la tranquillité d'esprit de savoir que la voiture est en bon état.

Au point où en sont maintenant les choses, l'acheteur est destiné à payer de toute

façon — soit aux termes de la garantie dite de 50-50, ou après que la période de trente jours est écoulée. Ajoutez à ceci le fait que le marchand profiterait de la réclame que lui feraient de vive voix les clients satisfaits, et tout le monde gagnerait dans l'affaire — le client, le distributeur, et le commerce de l'automobile en général.

Etant donné que ceci n'est pour le moment qu'une perspective souhaitable, comment l'acheteur d'une voiture d'occasion d'aujourd'hui peut-il réduire le risque d'être trompé ? Il ne peut traiter qu'avec des revendeurs longuement établis avec une bonne réputation dans une communauté. Et il peut conserver les yeux et les oreilles bien ouverts lorsqu'il inspecte une voiture d'occasion, et ne pas craindre d'oser vérifier les points que j'ai mentionnés ici.

Par-dessus tout, il peut ignorer l'éclat et la brillance.