

En avez-vous assez des potins ? Voici des informations de bonne source sur ce que vous trouverez sur les voitures américaines de 1964



La COMET de 1964 aura le même empattement, mais fera peau neuve en matière de carrosserie, avec des ailes en lame à l'avant, et rappellera la ligne familière des voitures Lincoln.

IL est quelquefois difficile de distinguer les bonnes rumeurs des fausses, sans avoir des références récentes.

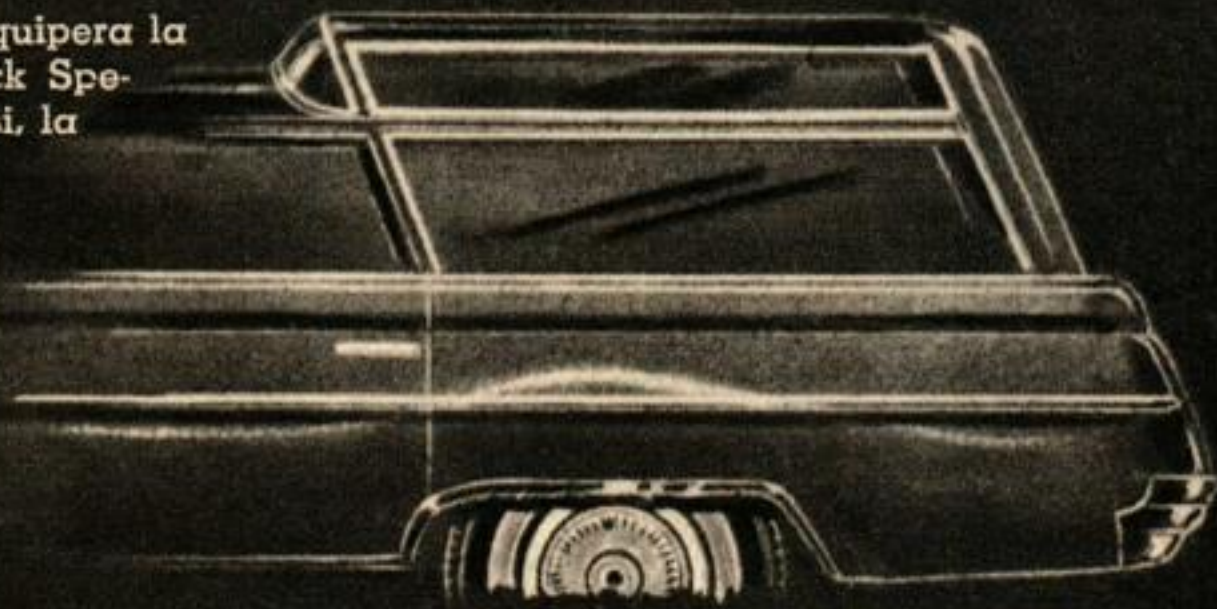
Traitons d'abord des bonnes rumeurs. Oui, les voitures de 1964 seront équipées d'un plus petit nombre de modèles de châssis formés d'éléments communs et de moteurs en aluminium. Oui, le moteur à quatre cylindres est en voie de disparition, et les nouveaux moteurs seront plus gros et d'un meilleur rendement, quoique pas nécessairement les plus chauds. Oui, beaucoup de voitures seront plus longues et certaines améliorations qui se sont faites longtemps attendre ont été réalisées dans les transmissions.

Chevrolet sortira une voiture de taille intermédiaire, avec 292 cm d'empattement, équipée d'un nouveau moteur V8. Et les grosses familiales Special Buick à dôme panoramique seront une consolation pour des yeux las.

Et où sont donc les fausses rumeurs ? En dépit de ce que vous avez pu lire par ailleurs, Chrysler Corporation n'éliminera pas de sa ligne les barres de torsion.

Les dessins de nouvelles voitures que vous pouvez voir sur cette page et les suivantes, montrent les modifications importantes que vous pouvez vous attendre à trouver sur beaucoup de modèles, en 1964. Ne vous attendez pas à une exactitude absolue dans ces prévisions. Les parements peuvent être modifiés, et un choix final entre deux solutions possibles peut être fait au moment même où ces lignes sont écrites. Mais les changements les plus importants sont décrits ici, et des informations plus détaillées sont données dans le texte.

Le « Vista-Dome » équipera la grosse familiale Buick Special et, peut-être aussi, la Oldsmobile F-85.



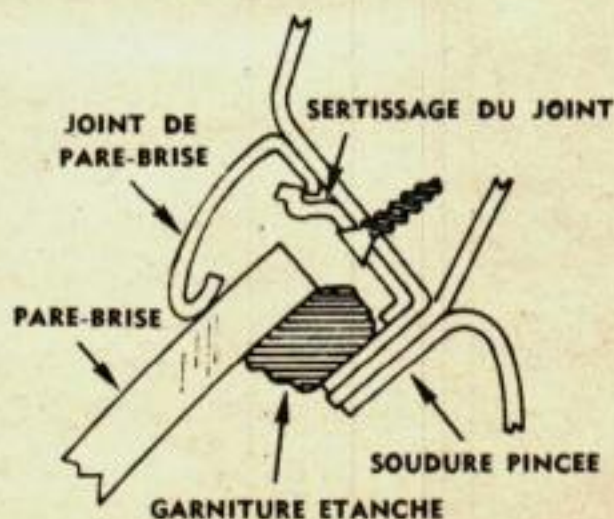
Chevrolet n'abandonnera pas la « Corsair » ; Chevrolet n'abandonnera pas la « Corvaire » ; Buick ne sortira pas un modèle décapotable de la « Riviera ». Et Ford ne sortira pas sa voiture légère de sport « Mustang », pour concurrencer la « Sting Ray » de Corvette. Du moins, pas en 1964, affirment les gens de chez Ford.

A propos, nous ne connaissons pas le nom du nouveau modèle intermédiaire de Chevrolet, et la seule chose que nous nous permet-

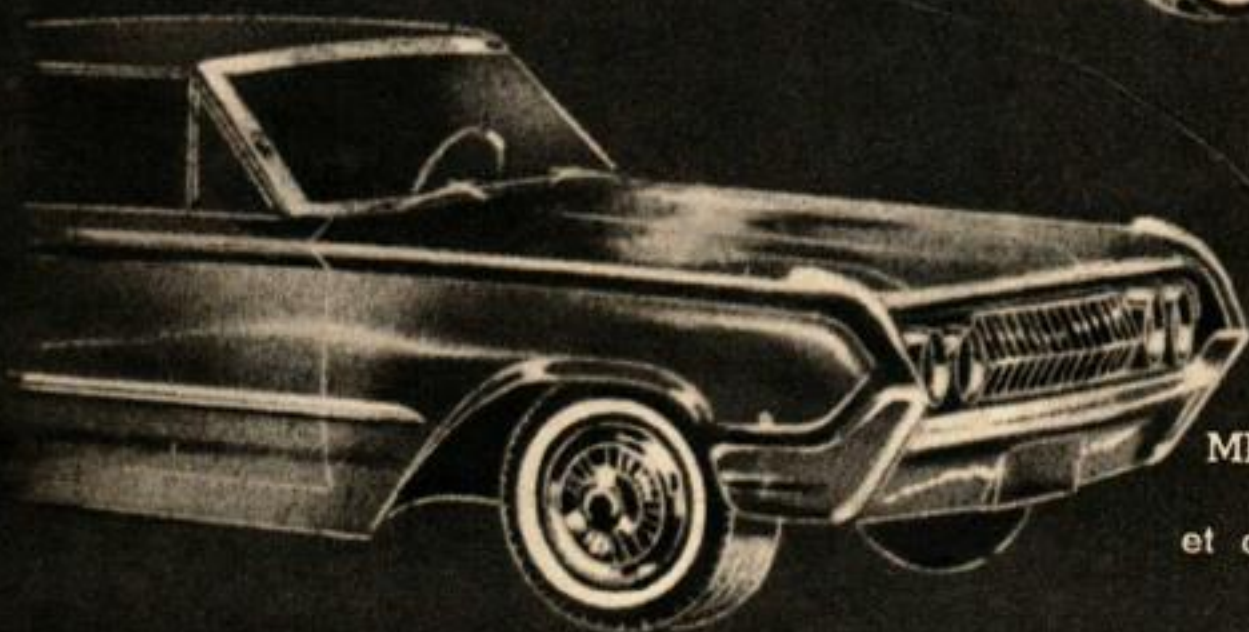
trons d'en dire est qu'aucun des noms que vous avez pu entendre jusqu'à présent n'est le bon. Les gens de chez Chevrolet aiment mener en bateau les diseurs de noms.

Suivant nos informations, il est douteux qu'il y ait, dans les voitures de 1964, quelque chose de vraiment sensationnel. Les trois Grands montreront les mêmes tendances prudentes dans les mêmes styles aux lignes banales faites d'emprunts mutuels qu'on a remarqués depuis plusieurs années.

Les pare-brise sont collés avec du polysulfure de thiokol au lieu d'être sertis dans une garniture de caoutchouc sur de nombreux modèles de 1964. On réalise ainsi une économie de 8 dollars (16 F) environ par voiture et cela pourrait diminuer les cas de pare-brise brisé sous l'effet de déformations et d'infiltration d'eau.



CHEVROLET pourrait bien avoir des bandes latérales de contraste et un cadrage plus finolé des feux avant.

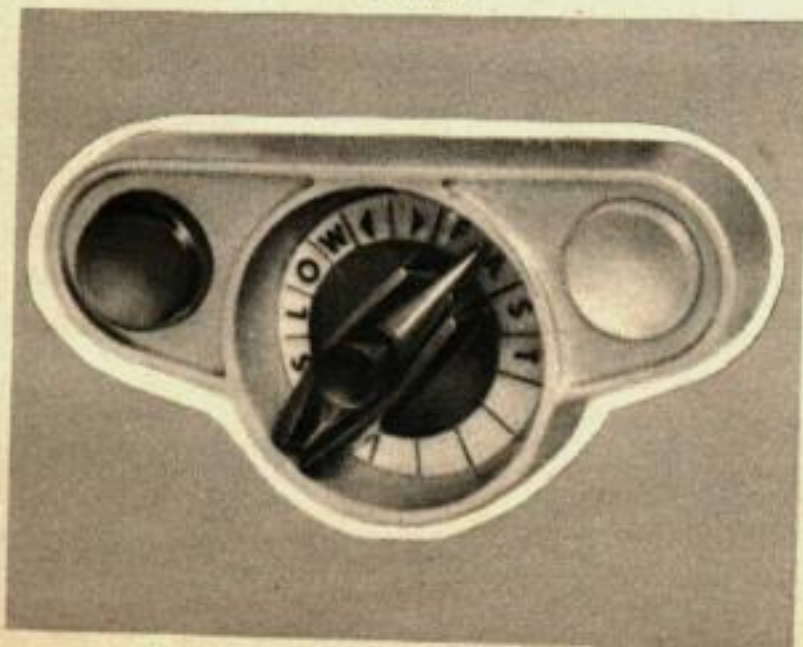


MERCURY aura un avant en forme de proue et des pare-choc recourbés du genre T-Bird 1963.

Néanmoins, on trouvera par-ci par-là quelques innovations agréables dans le style. La nouvelle calandre de la Studebaker « Avanti », par exemple, lui fera perdre son petit air de voiture blindée. La nouvelle Rambler « American » serait un chef-d'œuvre de réduction à l'échelle du Rambler « Classic ». Mais nous en reparlerons.

Ceux qui ont vu le nouveau « Thunderbird » affirment que les lignes en banane ont disparu pour faire place à des contours plus carrés et des profils plus aigus rappelant les

Une boîte de sélection de vitesse en saillie comme celle-ci pourrait être un équipement facultatif pour la Thunderbird 1964 et peut-être aussi la Ford Galaxie.



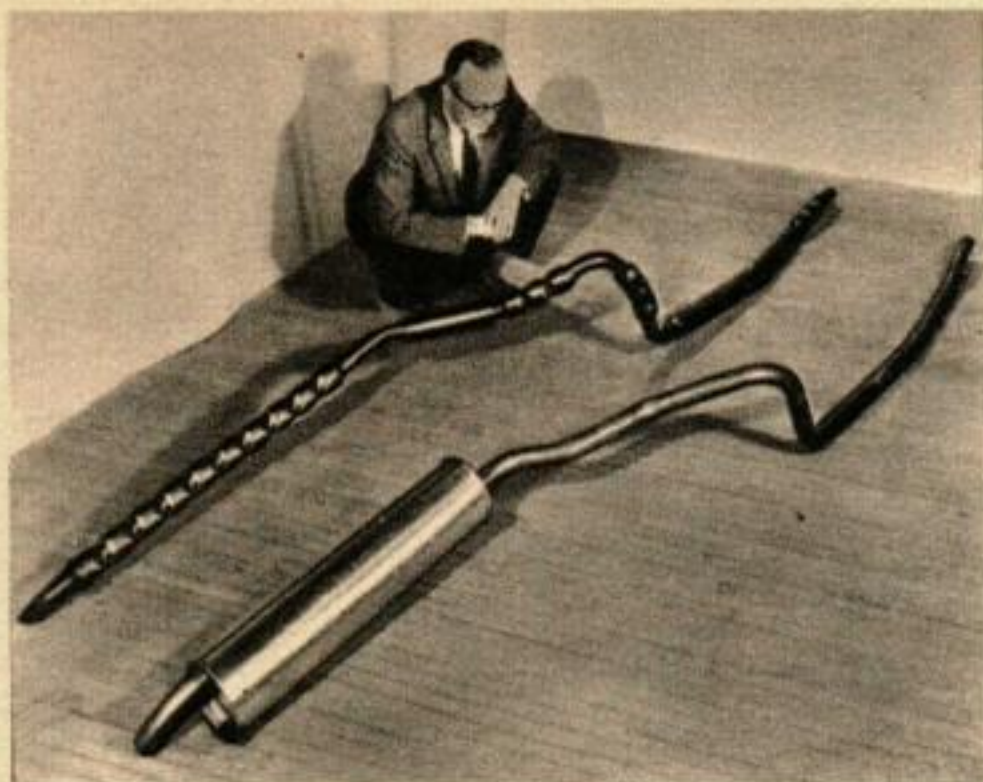
modèles 1958-60. Et l'arrière serait d'un dessin amélioré avec des pare-chocs encadrant des feux arrières rectangulaires un peu comme les lunettes du bon Benjamin Franklin.

L'« Imperial » de Chrysler serait également d'aspect beaucoup plus agréable à contempler. Le dessinateur Elwood Engle a réalisé une belle synthèse de rectangles qui rappelle la « Lincoln », qui a été également dessinée par Engle. Les prolongements saillants des ailes ont disparu ; néanmoins, ainsi que les feux à montage indépendant « mal à l'aise » de l'Imperial. Mais Engle n'a pu s'empêcher d'ajouter une fausse bosse de roue de secours au coffre arrière, un peu plus plat sur le dessus, mais autrement, comme sur le vieux « Lincoln Continental ».

Et maintenant, essayons de faire une étude comparative par modèle, des changements que nous verrons en 1964.

CHEVROLET. Parce que la General Motors reprend, pour 1964, le même jeu de construction pratiqué autrefois, de donner à plusieurs modèles le même châssis de base, la nouvelle Chevrolet de 292 cm d'empattement aura des éléments de châssis, de carrosserie et de suspension communs avec les monoblocs « B O P », « Buick Special », « Olds F-85 » et « Pontiac Tempest ».

Bien entendu, les quatre voitures auront des calandres et des panneaux de flanc avant et arrière différents, de même que pour les modèles courants des monoblocs B O P, qui ont des châssis et des suspensions communs.



Studebaker utilisera un nouveau système de pot d'échappement (qu'on voit ci-contre côte à côte avec un pot d'échappement ordinaire). Au lieu d'une grande chambre de détente, le tuyau d'échappement porte une série de renflements qui jouent le même rôle, le principe étant d'étouffer le bruit sans gêner la détente. Cela a au moins l'avantage d'être moins coûteux et moins volumineux.

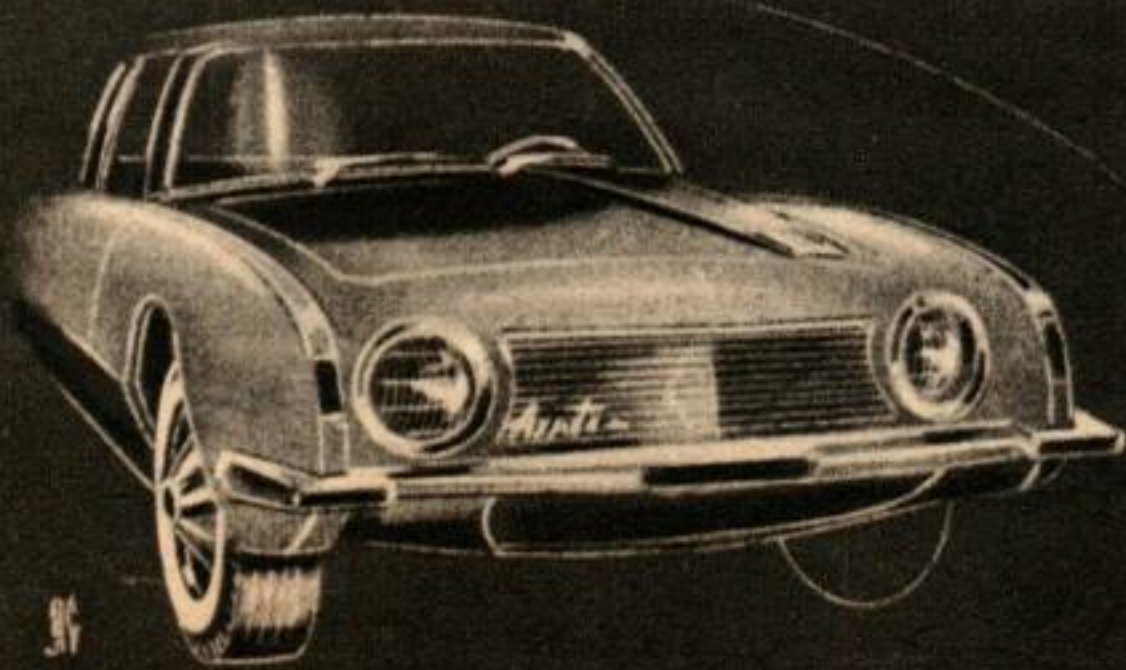
L'empattement de 292 cm de la nouvelle Chevrolet sera en bonne posture entre les 280 cm de la Chevrolet II et les 303 cm de la Grande Chevrolet.

Le nouveau V 8 mis au point pour le nouveau modèle Chevrolet aura une cylindrée d'environ 4 200 cm³ et pèsera 40 kg de moins que le petit moteur Chevrolet en service, connu comme le « 283 ». Un moteur plus léger est dans l'ordre pour une voiture plus petite, la bonne distribution du poids risquant d'être compromise par trop de fer-

raillie à l'avant sur certains des nouveaux monoblocs de grande puissance.

La Chevrolet II sera aussi équipée du nouveau moteur, et cela aura non seulement pour effet de distribuer les frais de fabrication sur une base plus étendue, mais aussi de donner aux deux modèles une arme plus puissante pour lutter contre la concurrence du V 8 léger de Ford, sorti en 1963 sur la « Fairlane » et la série plus nerveuse des « Falcon ». La nouvelle V 8 de Ford représente actuellement 30 % de la production totale des moteurs de la Ford Motor Co.

DODGE mettra
une carrosserie
aux lignes plus carrées
sur le même empattement
de 303 cm.



L'AVANTI de STUDEBAKER
sera pourvue
d'une calandre.

Éliminé de la collection Chevrolet, le moteur à 4 cylindres et 90 CV a été mis au point pour la Chevrolet II à un moment où la faible consommation de carburant semblait avoir un certain attrait commercial sur le marché. Ce moteur qui n'équipe en ce moment que 1 % de la production de Chevrolet ne sera pas toutefois complètement enterré. Chevrolet expédiera l'outillage pour sa production à la nouvelle chaîne de montage qu'il est en train de construire en Argentine.

Les lignes de la Chevrolet II changeront peu ; votre jeune garçon pourra l'identifier, surtout aux nouvelles formes de calandre et de parements. Les modèles les plus grands seraient peut-être dotés des mêmes modifications extérieures avec un cadrage plus finolé des feux avant et une bande latérale de contraste, au moins sur un modèle.

Corvaire aura subi un changement d'apparence tel qu'il n'en a jamais connu depuis son apparition en 1960, mais la carrosserie restera la même dans ses grandes lignes. Une surpuissance par injection, jugée moins coûteuse et plus pratique que le compresseur à turbine, serait, dit-on, incorporée à la « Corvaire Monza ».

La vente de la Corvette Sting Ray à 1 800 exemplaires en 1963 est assez importante pour justifier un remplacement de la fibre de verre de production plus lente par l'acier pour la carrosserie, mais ce ne sera pas pour 1964. Pourquoi le feraient-ils, d'ailleurs ? La cellule de carrosserie a été lancée cette année seulement et a connu un beau succès, aussi, seules quelques modifications

de parements seront faites pour distinguer le nouveau modèle.

Chevrolet se lancera pour de bon, en 1964, dans la production de moteurs parce que Pontiac Tempest abandonne son moteur à 4 cylindres « demi-huit » en faveur d'une version très remaniée du 6 cylindres de 140 CV et 3,7 l de Chevrolet. Ce moteur serait muni d'un arbre à cames unique en tête pour simplifier la commande des soupapes et permettre une puissance plus grande.

L'arbre à cames est entraîné par une courroie spéciale en caoutchouc synthétique enrobant une tresse de fils d'acier — un type de courroie déjà employé pour la transmission de force motrice sans glissement dans les installations industrielles.

PONTIAC, OLDSMOBILE, BUICK. Les plus grands changements, chez General Motors, en dehors de Chevrolet, sont faits sur la Pontiac Tempest, l'Oldsmobile F-85 et la Buick Special. Chacune sera dotée d'une caisse particulière dont la longueur sera augmentée de plusieurs centimètres, mais posée sur le même empattement de 292 cm, dont sera aussi doté le nouveau Chevrolet.

Souris décapotables

Le nouvel empattement augmenté à 292 cm n'a pas joué un rôle aussi important dans la conversion de la carrosserie à éléments communs à la caisse particulière que l'engouement croissant du public pour les décapotables. Aucune souris ne peut nicher entre

(Suite page 109)



La CHRYSLER IMPERIAL aura une ligne rappelant fort celle des voitures Continental.

La FALCON de FORD sera modelée comme sa Cortina pour lui faire une silhouette allongée.



C'EST EN ÉTUDIANT QUE VOUS OBTIENDREZ DE L'AVANCEMENT

Utilisez vos loisirs et profitez de nos cours par correspondance. Leur édition, sans cesse renouvelée, permet de les adapter aux derniers pas de la technique. Il n'est pas nécessaire de posséder des connaissances professionnelles ou scolaires spéciales. Notre méthode d'instruction, facile à comprendre, vous conduit pas à pas, sûrement, sur le chemin que vous avez choisi. Vous obtenez ainsi la possibilité d'exercer un métier ou d'accéder à un poste qui vous semblait inaccessible.

Voici le programme de nos cours :

Mécanique appliquée

Organes mécaniques
Dessin industriel et technique
Matériaux
Normalisation
Statique
Résist. des matériaux
Physique
Chimie
Mathématiques
Machines-outils
Machines hydrauliques
Machines thermiques
Élévateurs et transporteurs

Bâtiment

Construction (maçonnerie et charpentage)
Construction en béton armé
Construction en acier
Statique
Résist. des matériaux
Dessin technique
Théorie de la construction
Matériaux de construction
Mathématiques

Règle à calcul

Electrotechnique

Electrotechnique générale
Courant alternatif
Machines électriques
Dessin de schémas
Les accumulateurs
Magnétisme
Electrothermie
Soudure électrique
Electromagnétisme
Technique de mesure
Eclairagisme
Installations électriques
Calcul de lignes
Mathématiques

Radio + Télévision

Base de l'électronique
Electrotechnique générale
Dessin de schémas
Magnétisme et électromagnétisme
Technique de la radio-électricité
Télévision
Radiotransmission des images et radar
Acoustique et électroacoustique
Tubes électroniques
Technique du câblage
Technique des mesures
Mathématiques

Demandez aujourd'hui même, gratuitement et sans engagement de votre part, notre brochure « Le chemin du succès », en utilisant le bon ci-dessous et en l'envoyant à l'adresse suivante :

INSTITUT TECHNIQUE SUISSE ITEC
SAINT-LOUIS (Haut-Rhin)

BON N° 89 P

Nom et prénom :

Ville : **Département :**

Rue et n° :

Par une croix dans la case suivante, je vous signale que je voudrais bien recevoir en plus, à titre d'examen et contre remboursement de 10 F, le fascicule N° 1 du cours :

☐ Mécanique appliquée ☐ Electrotechnique
☐ Bâtiment ☐ Radio + Télévision

Cela me permettra d'examiner avec soin votre méthode d'enseignement et ne m'oblige pas du tout à suivre le cours.

Les voitures américaines de 1964

(Suite de la page 33)

le pare-brise et le toit d'une décapotable à carrosserie préfabriquée.

La Buick Special et la Oldsmobile F-85 seront équipées d'une nouvelle version en fonte de leur moteur monobloc V-8 et la cylindrée sera probablement portée vers les 4 900 cm³ alors que le moteur actuel a 3 600 cm³. Les deux voitures auront en commun le moteur V 6 de la Buick Spacial et la Tempest gardera son propre moteur V 8 de 5 350 cm³ comme moteur de rechange facultatif.

Pontiac Tempest, qui doit abandonner son 4 cylindres en oblique, renoncera aussi sans doute à sa transmission directe très discutée pour une transmission et un arbre moteur montés à l'avant.

Changements importants dans les transmissions

Les changements dans les transmissions sont, en réalité, les plus importantes innovations de 1964, aussi bien chez General Motors que chez Ford. General Motors met progressivement en service une nouvelle transmission automatique composée d'un engrenage planétaire à trois vitesses, et de commandes dérivées de l'actuelle « Hydramatic », avec en plus, un convertisseur de couple. Elle ne remplacera pas d'un seul coup toutes les Hydramatic, mais attendez-vous à la trouver dans les transmissions, de bout en bout, à la place des Hydramatic à trois vitesses actuellement en service et peu appréciées du public. Cette nouvelle transmission (du moins pour General Motors) est un excellent compromis entre la souplesse de fonctionnement et l'économie, le convertisseur de couple faisant la transition sans heurt entre les changements de vitesse. Il faut s'attendre à la voir d'abord sur les Buick, ensuite sur les Pontiac et les Oldsmobile.

Les monoblocs B O P et la nouvelle Chevrolet intermédiaire seraient peut-être dotés d'une version modifiée de la transmission actuellement en service sur la Buick Special.

On croit que Oldsmobile sortira une nouvelle série en 1964, une transition entre la « Dynamic 88 » et la « Super 88 ». Elle aura la même carrosserie de base 88, mais un moteur très puissant et quelques parements de fantaisie pour se personnaliser.

Les carrosseries A, B, C de General Motors

Sur le plan technique, G M reprendra, en 1964, le système des carrosseries A B C, déjà utilisé dans les années 50. Des pièces embouties, coûteuses mais invisibles, telles que certaines pièces du capot, du plancher et de l'intérieur des portes, seront communes aux voitures de haute et de basse catégorie de General Motors, mais les pièces extérieures seront, bien entendu, différenciées. C'est là le secret de General Motors dans la réduction des prix de revient. En ce moment même, le pare-brise d'une Cadillac peut être remplacé chez un concessionnaire de Chevrolet pour 50 dollars (250 F) de moins. De même, les poignées de porte de l'Oldsmobile 98 et de la Corvair sont interchangeables. Mais peu de gens savent tout cela.

En 1964, la carrosserie B sera en service dans toutes les marques de General Motors, sauf les Cadillac ; la carrosserie A équipera les monoblocs intermédiaires et la nouvelle Chevrolet moyenne, et la carrosserie C sera réservée aux modèles tels que les Cadillac, l'Oldsmobile 98 et les Buick Electra.

Le « Vista dome » surélevé et vitré qu'on trouvera sur la Buick Special (et peut-être sur d'autres familiales à carrosserie monobloc B O P), ajoutera environ 15 cm à la hauteur de la voiture et sera probablement pourvu d'un toit coulissant en partie, comme celui qu'on trouve sur la Studebaker wagonnaire de cette année.

FORD, FALCON, COMET, MERCURY, LINCOLN

Ford, Falcon, Comet, Mercury, Lincoln. La Falcon de 1964 n'aura plus l'aspect d'une voiture sur le capot de laquelle un géant se serait assis par méprise. La silhouette se rapproche des pare-chocs et présente des lignes plus droites, plus nettes et plus sobres, donnant l'impression d'une longueur et d'une largeur accrues, quoique l'empattement de la Falcon soit toujours de 275 cm. On peut s'attendre aussi à une amélioration importante de la suspension.

La nouvelle Comet (voir dessin) modifie sa carrosserie basse et obtient ainsi l'élégance plus distinguée des Mercury et des Lincoln. Les Fairlane ont une nouvelle calandre et des modifications esthétiques de la carrosserie latérale ainsi qu'une distribution plus généreuse des parements en chrome. Les Galaxie prennent un aspect encore plus prononcé de voiture à « prix moyen ». Mercury renoncera à la Meteor de 2,95 m d'empattement (ou donnera peut-être son nom à un des modèles Comet).

Ford remet en service une transmission à trois vitesses, plus convertisseur de couple, pour faire la transition entre le Cruise-O-Matic, utilisé par les grosses Galaxie et Mercury V 8, et le simple embrayage automatique à deux vitesses utilisé par les Falcon et les Comet 6 ; ce dernier sera sans doute abandonné progressivement à mesure que progressera la fabrication du nouvel embrayage automatique.

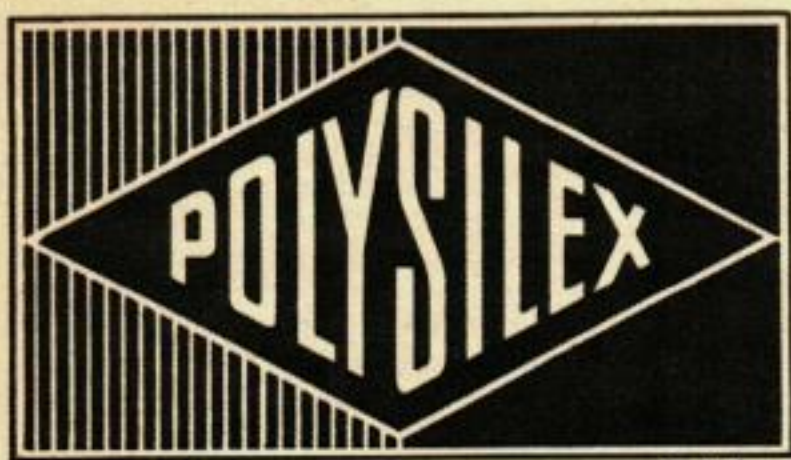
Falcon et Fairlane auront le grand moteur Fairlane V 8 de 4 700 cm³ comme équipement facultatif de rechange.

Améliorations éprouvées dans les compétitions sur piste

Les Thunderbird, Lincoln et, avec le temps, tous les grands modèles Ford, adopteront la roue de 38 cm et le pneu à moulage tyrex qui a si bien fait ses preuves dans les courses de voitures de série. Cela donne en perspective 38 % de mieux en durée de service, 20 % de mieux en pouvoir antidérapant, et moins de réglages d'assiette à l'usine. La silhouette plus plate permet de conserver la même hauteur à la voiture, tandis que les roues, plus grandes, assurent un meilleur refroidissement des tambours de freins, ce qui devrait avoir pour effet de réduire le patinage des freins.

L'expérience acquise dans les courses a permis aussi de nombreuses améliorations dans les moteurs. Parmi ces dernières, des nervures à la fois plus larges et plus minces pour les bielles des moteurs de grand rendement ; cela doit avoir pour effet de prolonger d'une façon importante la durée de service. Un mécanisme de compensation éprouvé dans les courses équipera les mouvements de distributeur pour réduire les vibrations à grande vitesse qui peuvent dérégler la synchronisation de l'allumage ainsi que l'intensité des arcs.

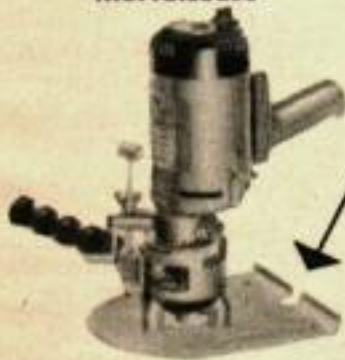
On a également découvert que dans les moteurs de course de Ford, les soupapes et les pistons se touchaient lorsque le régime dépassait 6 500 t/mn, aussi les moteurs de



Ponceuse lustreuse

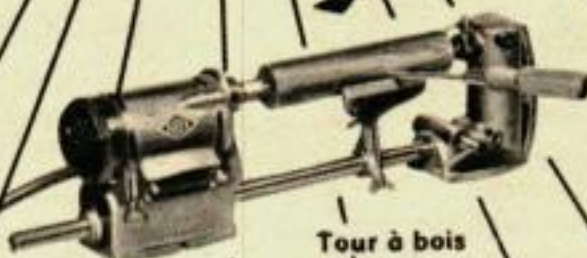


Mortaiseuse



Faites tous vos travaux
comme des
professionnels
avec
un seul moteur

Tour à bois



Scie portative



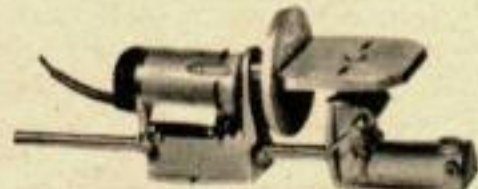
Tondeuse à gazon



Scie d'établi



Ponceuse surfaceuse



Touret



Compresseur
avec pistolet



Perceuse
d'établi



Documentation illustrée sur demande

Jab.



OUTILLAGE ÉLECTRIQUE
SILEX

170, RUE SADI-CARNOT
BAGNOLET (Seine) AVRON 19-40

en vente chez votre fournisseur d'outillage habituel

1964 auront un tampon et un espacement plus grand entre ces pièces. L'emplacement des nervures sur les blocs a été rapproché des joints pour minimiser les déformations asymétriques qui arrachent quelquefois les garnitures, surtout sur les moteurs ayant déjà beaucoup roulé.

CHRYSLER. Nous avons déjà parlé du grand changement de style chez Chrysler, la refonte de l'Imperial. Les changements de style qu'on voit généralement sur les Plymouth, Dodge et autres Chrysler de grande série peuvent être qualifiés de « prudents » et donnent aujourd'hui une synthèse des modèles courants de chez General Motors, Ford et Chrysler.

Mais les fenêtres arrière seront plus grandes sur les nouvelles Chrysler, donnant une meilleure visibilité. Et on verra quelques brèches intéressantes dans le parallélogramme presque tabou que forme la carrosserie à l'arrière, et qui lui donne un peu l'aspect du Thunderbird.

Les chaînes Dodge et Plymouth déplorent sincèrement la liquidation décidée par les anciens directeurs de la chaîne de production du V 8 de 4 600 cm³ qui a équipé tout d'abord la Dodge de 1953. Ce moteur ferait exactement l'affaire aujourd'hui comme équipement facultatif pour la Valiant et la Dart. Mais à défaut, il n'y aura pas de moteur V 8 comme option pour ces modèles, en 1964.

On dit néanmoins que, chez Chrysler, on travaille en toute hâte pour mettre au point un V 8 léger en fonte, d'une cylindrée comprise entre 4 100 et 4 900 cm³ comme moteur de seconde ligne pour les Plymouth et les Dodge et comme option pour les Dart et les Valiant.

RAMBLER. Le Rambler American aux lignes confortables a été transformé en 1964 en une version du Classic qui est une réduction à l'échelle très réussie, disent ceux qui l'ont vue. L'empattement sera augmenté d'au moins 15 cm, mais cet accroissement ne sera pas complètement ajouté à la longueur totale. Cela transformera l'American en une voiture confortable à 6 places, conduite intérieure de la catégorie Falcon, le siège arrière étant porté en avant des roues pour pouvoir être élargi. On peut s'attendre aussi à trouver le toit du Rambler Classic.

Rambler a acquis la chaîne pour la fabrication d'un moteur tout nouveau de 6 cylindres, mais il ne sera sorti en série qu'en 1965. En dehors de Corvair qui utilise un moteur à refroidissement par air, Rambler est le seul constructeur qui continue à sortir un moteur à bloc aluminium. Chrysler a discrètement supprimé son 6 cylindres aluminium cette année comme option. Pontiac a renoncé bien entendu à son propre modèle en service, et les Buick Special et Olds F-85 de 1964 remplaceront leur moteur à bloc d'aluminium, source de nombreux ennuis, par des moteurs entièrement en fonte.

Les moteurs à bloc alu sont sources d'ennuis non pas tellement du point de vue de l'usager que de celui du constructeur. Les blocs alu de la GM étaient des moulages permanents et on y trouvait une tendance à la porosité qui nécessitait pour une trop forte proportion d'entre eux une opération très coûteuse de colmatage. De plus, le matériau était d'une densité très irrégulière, ce qui causait des dégâts à des pièces d'outillage remplaçables mais coûteux telles que mèches et alésoirs.

Mais l'utilisation de l'aluminium pour d'autres pièces telles que boîtes de vitesse, boîtes d'essieu et carters de radiateur compensera au moins la disparition des moteurs légers en alu.

STUDEBAKER. Il y aura l'année prochaine plusieurs modèles de Studebaker redessinés par Loewy, tous surbaissés d'environ 13 cm et portant ou non la désignation Lark. Ils seront pourvus d'une tuyauterie d'échappement sans pot d'un modèle tout nouveau (voir photo) dont le calibre ne dépassera 76 mm sur aucun point. Cela donne une solution commode à la distribution de l'espace en dessous.

L'Avanti sera non seulement pourvu d'une calandre pour enjoliver un avant un peu trop sobre, mais sa décoration intérieure sera améliorée et comprendra l'application de placages en noyer sur le tableau de bord.

Tous les Studebaker seront enfin adaptés à la révision des 10 000 km pour tous les graissages ; ce qui correspond bien à deux révisions par an pour le kilométrage moyen.



RODEX

NOUVEAUTÉS AMÉRICAINES !

Pour la première fois en France destinées à la maison, le bateau, l'auto, etc... Pour usage industriel ou pour le Bricoleur.

RUST REMOVER : enfin un produit qui rénove réellement les surfaces émaillées et rend à l'émail jauni son blanc primitif, fait briller cuivre, argent, étain, chrome, bronze et aluminium.

PLASTIKOTE : peinture en bombes aérosol, Email - Laque marine - Floral : 54 coloris au choix.

RUST SOLVENT : le dissolvant pénétrant ; fait disparaître la rouille, libère en les dégrissant boulons, écrous et engrenages.

FIRE STOP/EXTINCTEUR MENAGER : pour éteindre rapidement tout commencement de feu, court-circuit, graisse, huile, bois, tissu ou papier enflammé. Pour sécher un réseau d'allumage humide sur une voiture, un bateau.

PLASTIC SPRAY : en bombe aérosol, dépose sur les objets une couche fine de plastique incolore résistante, transparente et souple, préservant des intempéries, de la chaleur, du froid, des acides et de l'eau, protégeant les plans et photographies, etc...

Ce sont des produits **WOODHILL chemical Co** et **PLASTIKOTE Inc.**

En vente grands magasins et drogueries spécialisées.

Documentation gratuite sur demande :

49, avenue Montaigne - PARIS (8^e) - Tél. : ELY. 56-46.