

# LA GRANDE OUBLIÉE

AU DÉBUT DES ANNÉES 60, OLDSMOBILE SE LANCE SUR LE MARCHÉ DES COMPACTES. LA F-85 EST COMMERCIALISÉE ET SE DESTINE AUX JEUNES FAMILLES QUI RECHERCHENT UNE AUTO POLYVALENTE ET PREMIUM. SEULEMENT, VOILÀ, LES VENTES NE DÉCOLLENT PAS. SEULE SOLUTION, LA TRANSFORMER EN COUPÉ SPORTIF. CE SERA LA CUTLASS AVEC UN V8 CARBURATEUR QUADRUPLE CORPS DE 185 CH. PRÉSENTATION DE CETTE AUTO RARE QUI OFFRAIT À L'ÉPOQUE DE NOMBREUSES INNOVATIONS.



## EN 1962, LA CUTLASS VA PERMETTRE À LA F-85 DE SORTIR DE L'OMBRE.

**P**our beaucoup, la Cutlass est un modèle signé Oldsmobile. C'est vrai, mais l'histoire a démarré il y a longtemps. Au départ, il s'agissait d'une finition qui a été démocratisée avec la F-85. Dévoilée en 1961, l'auto marque l'attachement des constructeurs pour

les compactes. GM a déjà la Pontiac Tempest, la Buick Special et tient à lancer une auto de même gabarit la-bélisé Oldsmobile. Ce sera la F-85. Les trois autos seront d'ailleurs surnommées les BOP par addition des initiales. Le choix est purement économique. Les jeunes du baby-boom ne

veulent plus des voitures à papa et préfèrent des modèles au format réduit. C'est d'ailleurs à cette période qu'on a vu pour la première fois des jeunes couples avec les moyens d'acheter une auto neuve. Il fallait donc répondre à cette nouvelle demande. Autre raison, plus tactique,

celle-ci, les Européennes prenaient de plus en plus de part de marché, il était donc essentiel de freiner cette concurrence devenue trop envahissante. Seulement voilà, dans un premier temps, tout le monde va taper à côté en proposant des autos trop typées luxe, trop chères et moyennement



Chrome, calandre travaillée, l'avant est particulièrement classe.



Les roues sont peu sportives, mais terriblement craquantes.



Remarquez comme le support de clignotant a été soigné.



Les feux ronds sont mis en valeur par des paupières chromées.



Les baguettes chromées ceinturent la carrosserie.



À mi-course, les vitres arrière s'inclinent pour s'ouvrir totalement. Un détail bien pensé.



L'arrière se veut clairement moderne pour les années 60.



### ZOOM SUR... LA CONQUÊTE DES ÉTOILES.

Peu l'auront remarqué du premier coup d'œil, mais la Cutlass 62 fait un clin d'œil à Alan Shepard, premier Américain dans l'espace. En regardant bien le logo de la F-85, il est traversé par une fusée. En cette période de guerre froide, elle fait indéniablement référence à la volonté de Kennedy de marcher sur la lune. À cette époque, l'URSS et les États-Unis sont au coude à coude pour conquérir les étoiles. Les Soviétiques ont un temps d'avance après avoir envoyé le premier homme dans l'espace. Le président Kennedy riposte et annonce que les États-Unis désirent envoyer un homme sur la Lune d'ici la fin de la décennie. À l'époque, cela paraissait utopique. Pourtant, le programme Apollo respectera ses objectifs et le grand jour aura lieu le 21 juillet 1969.

## FABRICE BAYARD « UN LOOK SPACE-AGE BIEN DÉCALÉ »

### FABRICE, PARLE-NOUS DE L'HISTORIQUE DE CETTE AUTO.

■ Elle a été importée en Italie par le concessionnaire GM de Milan en 1962 puis repeinte en Garnett Mist (couleur du catalogue) pour la livraison. C'était assez fréquent à l'époque sur les Américaines importées. D'après les immatriculations, elle a passé sa vie entre Modène, Parme, Bologne et Ferrare. Je l'ai trouvée à Parme en 2000 sur un parking d'occasion. La voiture étant complète, en état de fonctionnement avec 50 000 km et le coffre rempli de pièces détachées, l'affaire fut conclue pour la somme de 5 millions de Lires.

### DANS QUEL ÉTAT ÉTAIT-ELLE ?

■ Il y avait plusieurs choses à revoir, comme toutes les sorties de grange. Principalement: joints de culasse, radiateur à réviser, boîte automatique à revoir, roulements de pont à remplacer, les freins, les

pneumatiques, moquette et sièges à refaire. Depuis, elle roule régulièrement et fonctionne parfaitement en donnant beaucoup de plaisir à son volant. Une excellente auto en avance sur son temps qui possède un look space-age bien décalé aujourd'hui.

### CETTE AUTO N'ÉTAIT PAS COURANTE, CA DOIT ÊTRE ASSEZ COMPLIQUÉ DE TROUVER DES PIÈCES DÉTACHÉES...

■ Complètement, il existe très peu de pièces de restauration. Il faut donc remonter aux sources. La plupart provient de la banque d'organe de GM et des fournisseurs des Big Three. Donc il faut retrouver dans la production des early sixties les voitures qui ont reçu les mêmes équipements et rechercher aux US les stocks disponibles. Quelques exemples. Repose bras, éclairage, place arrière : Impala. Plafonnier, sièges :

Corvaire. Levier des clignotants: Ford Galaxie. De par sa fraternité, la Buick Special 62 a aussi beaucoup de pièces essentielles similaires (tôlerie, vitrages, poignées, charnières). Relativement bien diffusée en Europe, on retrouve des pièces sur des donneuses. Le moteur ayant été revendu par GM à Rover en 64, les pièces de Rover 3500 et Range Rover première série sont interchangeables sauf en ce qui concerne la carburation (S.U.) et l'allumage (Lucas).

### AS-TU ÉTÉ SEUL À RÉALISER LES MODIFICATIONS ?

■ Oui, c'est mon métier et ma passion. Je suis d'ailleurs à la tête de la société Atelier GT Léman à Genève. J'offre un service de maintenance et de restauration conforme aux exigences des propriétaires de voitures américaines d'exception. Infos : [www.lemangt.ch](http://www.lemangt.ch)



Le V8 215 ci aluminium développe 185 ch pour la version Cutlass. Une évolution sportive bienvenue.



Sous le filtre à air, un carburateur Rochester quadruple corps.



## AVEC SON V8 ALUMINIUM, L'AUTO SE MONTRE EN AVANCE SUR SON TEMPS. AUJOURD'HUI ENCORE, ON RETROUVE SES ORGANES CHEZ LES CONSTRUCTEURS EUROPÉENS.



L'arête prononcée sur les flancs est délicatement sixties.



Petite entorse à l'origine, les coquilles de phares chromées. Mais ça lui va tellement bien.



La finition est soignée dans les moindres détails. Même les essuie-glaces ont le droit à leur touche de chrome.



L'arête centrale du capot offre un look particulièrement dynamique.

portives. Seule la Mustang tapera dans le mille en 64. Mais ai-je besoin de vous le rappeler ? Revenons à notre F-85. À sa commercialisation, elle suit la lignée traditionnelle des Américaines. Berline ou break quatre-portes avec finition standard ou luxe et break quatre portes. Bref, une compacte, certes, mais sans réel talent. Elle a beau être novatrice, les familles préférèrent rester sur les berlines habi-

tuelles et les jeunes ne se sentent pas concernés par un véhicule aussi banal. Chez Olds, on comprend très vite qu'on a raté sa cible.

### PLACE AU SPORT

Dès 1962, la marque va alors immédiatement réagir. Dans un premier temps, la déclinaison deux portes est lancée. Pour assurer le coup, on rajoute un peu de dynamisme avec un coupé

sportif qui prend le nom Cutlass. Cette fois, ça sonne mieux, surtout avec V8 qui passe de 157 à 185 chevaux pour honorer cette nouvelle appellation. Les premiers modèles séduisent la presse spécialisée. Les essayeurs du magazine Car Life obtiennent un 0 à 96 km/h (0 - 100 mph) en 14,5 secondes avec une vitesse de pointe à 160 km/h. Certes, on est loin de la sportive pure et dure, mais les chiffres n'ont rien de

ridicule pour l'époque. Seul bémol, la suspension se montre particulièrement molle et la direction trop lente pour adopter une conduite nerveuse. Dans le même temps, le cabriolet fait son apparition. Par effet de ricochet, la Cutlass coupé devient un modèle Hardtop, donc sans montants. Pour imposer sa nouvelle diva dans la famille des sportives, GM lance aussi la Jetfire. Sous ce nom qui claque se

cache en fait un V8 suralimenté pour 215 ch et 408 Nm de couple. La première voiture de série turbocompressée au monde ! Si l'habitacle est plus sportif, la suspension ne bouge pas. Effet chewing-gum garanti. Mais qu'importe, la F-85 réussit à se vendre très convenablement aux US et en export. 97 382 modèles trouveront ainsi acquéreurs en 62. Gageons qu'avec un capot plus long et un arrière plus

court, elle aurait sans doute été un Best-seller et aurait pu lutter plus efficacement contre le raz de marée Ford Falcon. La F-85 Cutlass présentée ici est millésimée 62. Sous le capot, elle possède pour l'époque une merveille technologique. Entièrement en aluminium, son V8 produit presque que 30 ch de plus que la F-85 de base grâce à un carburateur quadruple corps Rochester. Le rapport de compression est

cette fois de 10,25:1 (contre 8,75 sur la F-85 157 ch). Techniquement, ce V8 d'origine Buick pouvait équiper également la Pontiac Tempest et la Buick Special. Il a toutefois été modifié spécialement par les motoristes de Oldsmobile avec une culasse redessinée pour des soupapes plus grandes et une chambre de combustion différente. Malheureusement, il se révélera trop novateur pour les Américains. Qui

# SPORT, OUI, MAIS AVEC LE MAXIMUM QUI VA AVEC.

dit moteur en aluminium dit besoin de liquide de refroidissement en permanence. Seulement voilà, dans les régions chaudes, on a pris la mauvaise habitude de mettre de l'eau du robinet. Après tout, pourquoi mettre de l'antigel si cela ne s'impose pas ? Forcément, les problèmes liés à la corrosion interne se sont multipliés. Bien qu'innovant, ce V8 compact et léger a finalement été revendu à Rover en 1964. Ce dernier se retrouvera par la

suite sur les Range, les Morgan... Mais c'est une autre histoire.

## UNE FINITION ET DES DÉTAILS À COUPE LE SOUFFLE

Outre les performances, ce qui frappe le plus, c'est le haut niveau de finition. Le sport, oui, mais pas sans luxe ! La F-85 visant le marché des middle class supérieures, elle s'est vue dotée d'une qualité de fabrication hors du commun, d'une liste d'option incommensurable,

une boîte à vitesses Hydramatic 4-5 (4 vitesses Sport) dotée d'un verrouillage de convertisseur en position S (sport). En ouvrant les portes, en la regardant sous toutes les coutures, les petits gadgets ou les détails stylistiques ne manquent pas. Les chromes sont omniprésents et s'emparent de la calandre, de l'entourage des phares, de l'arête de capot central, des répéteurs latéraux, des essuie-glaces, des baguettes et poignées de portes, des entourages de

vitres, du couvercle des feux, des bas de caisse, de l'entourage de la lunette arrière et des arêtes de portes. Autre détail qui montre que les ingénieurs ont fait marcher leur matière grise, les vitres arrière descendent normalement puis pivotent à mi-hauteur. L'intérêt ? Cette cinématique les empêche de buter sur le mécanisme et elles peuvent ainsi s'ouvrir complètement. Dans l'habitacle, tout est parfait. Si la version suralimentée à le droit à deux baquets, la F-85

Cutlass propose toujours une banquette centrale. Notez qu'ici elle a été refaite dans les tons de l'époque, mais en cuir. Un détail que l'on apprécie quand on monte à bord. Comme pour l'extérieur, le chrome est omniprésent. Entourage des sièges, console, tableau de bord, panneaux de portes. Pour le reste, on baigne dans le rouge : de la moquette au tableau de bord en passant par le volant. Quand on regarde de près tous les détails, on est séduit par la

forme des bouches d'aération façon satellite et l'équipement général. Sur route, elle s'apprécie en mode cruising. Pas besoin d'avoir le coude à la portière en été, la climatisation est de la partie. Avec son gabarit assez court, elle se mêle sans problème au trafic urbain. Mais vous en conviendrez, c'est finalement sur les routes secondaires qu'elle livre tous ses secrets. Sans vous traumatiser, elle vous embarque vigoureusement, le tout avec le son caractéris-

tique du V8 qui ronronne dans l'habitacle. Avec son poids réduit lié à la structure monocoque et l'usage intensif de l'aluminium, les relances sont vives. Sur notre passage, les gens se retournent devant le bourdonnement de la bestiole. Pourtant, on roule pépère, mais les deux échappements sont parfaitement libérés. Il convient toutefois de ne pas la surestimer dans les virages. Elle est énergique, mais pas sportive au sens propre de terme. Dès que la route tor-

tille, elle tangue et la direction n'est pas des plus réactives. Qu'importe, la F-85 n'est pas là pour battre des records sur piste, mais pour vous envoyer au 7ème ciel avec sa sonorité caverneuse, le tout en dégustant parfaitement les kilomètres. Vite oubliée, la F-85 Cutlass reste une Américaine rare et riche en sensations. Elle permet de rouler différent, le tout pour un prix nettement inférieur à celui d'une Mustang... Reste le plus dur, en trouver une. ☺



Cuir et moquette rouges, chrome... Lunettes de soleil obligatoires.



La couronne à côté du logo Cutlass témoigne de la présence de la climatisation Frigiking montée en 62. Ici, elle fonctionne encore.



En vrai passionné, Fabrice a gardé tous les documents d'époque.



Les bouches d'aération adoptent une forme satellite. La classe !



Cette voiture a été exportée en Sicile dans sa première vie. Le compteur est donc en km/h.



Le rouge et le chrome ont également gagné le volant.



Le tableau de bord est droit et totalement épuré.



À l'arrière, Fabrice a ajouté des ceintures de sécurité.



Tout est beau jusque dans les moindres recoins.

## FICHE TECHNIQUE

OLDSMOBILE F-85 CUTLASS 1962	
<b>MOTORIZATION</b>	
TYPE	V8
CYLINDRÉE CM³	3 531
CYLINDRÉE CI	215
TAUX DE COMPRESSION	10,25:1
NOMBRE DE SOUPAPES	16 (2 par cylindres)
ALIMENTATION	Carbureteur Rochester quadruple corps
PUISSANCE	188 ch à 4 800 tr/min
COUPLE	312 N.m à 3200 tr/min
<b>TRANSMISSION</b>	
TYPE	Propulsion
BOÎTE	Hydramatic 4S
<b>CHÂSSIS</b>	
SUSPENSIONS	Ressorts hélicoïdaux, double triangulation (avant), pont rigide guidé par 4 bras (arrière)
FREINS AV / AR	Tambours
<b>ROUES</b>	
JANTES	13" à enjoliveur
PNEUS	6,5x13"
<b>DIMENSIONS</b>	
LONGUEUR	4 780 mm
LARGEUR	1 819 mm
HAUTEUR	1 336 mm
EMPATTEMENT	2 845 mm
VOIES AVANT	1 422 mm
VOIES ARRIÈRE	1 422 mm
POIDS	1 270 kg
<b>PERFORMANCES</b>	
V MAX	160 km/h.
0 À 100 KM/H	14,7 secondes