



OLDSMOBILE
1 9 3 4

MIJNE HEEREN,

Degenen onder ons, die reeds jaren van ervaring met Oldsmobile achter den rug hebben, behoeven we eigenlijk niet meer te vertellen, wat dit merk beteekent, een der eerste, welke in Amerika werden gemaakt, en de tweede onderneming, die lid werd van de groote General Motors familie.

Alvorens in 1908 door General Motors te worden opgenomen, had Oldsmobile, hoewel een der oudste automobielfabrieken, evenals andere soortgelijke ondernemingen, toch een zeer beperkte productie. Het succes van de Oldsmobile Motor Works loopt dan ook parallel met dat van General Motors, het heeft zoowel bijgedragen tot als geprofiteerd van den groei van het grootste automobielsector ter wereld.

Oldsmobile heeft altijd de stevig gevestigde reputatie gehad van een betrouwbaren, sterken, veiligen en comfortabelen wagen. Bovendien is hij vooral de laatste jaren zeer bekend geraakt als een uiterst zorgvuldig ontworpen wagen van modernen stijl. Echter is het niet de stijl, welke in hoofdzaak dezen wagen tot zoo iets buitengewoons maakt, doch wel de zorg en nauwkeurigheid, waarmee zelfs het kleinste onderdeel is ontworpen, de kwaliteit der gebruikte materialen en de bijzonder strenge inspectie, waaraan het geheel is onderworpen.

Voor 1934 heeft Oldsmobile twee nieuwe wagens ontworpen van eenigszins verschillende afmetingen. Een er van is voorzien van een motor 8-in-lijn. De andere heeft een bijzonder soepelen 6-cylinder motor. De achtcilinder heeft een langere wielbasis en een zwaarder chassis, doch beide, zoowel de zes als de acht, zijn typische Oldsmobile-producten, dat wil zeggen, getrouw aan de Oldsmobile productie-methode krijgt de koper de volle waarde voor zijn geld.

Zoowel het zes- als het achtcilinder-model is een voortzetting van het uitgesproken nieuwe en vooruitstrevende ontwerp, dat Oldsmobile zoo toonaangevend deed zijn in 1933. Dank zij de welgeslaagde samenwerking tusschen koetswerk-ontwerpers en technici, komen de lage, zwierige, aerodynamische lijnen van deze wagens nog beter uit dan in de 1933-modellen. Hoewel over 't algemeen de carrosserieën in principe niet veel afwijken van

de voorgaande modellen, dragen toch verschillende veranderingen er toe bij het uiterlijk nog aantrekkelijker te maken zoowel als het comfort te verhoogen.

De aslooze voorwielophanging heeft een buitengewone verhooging van het rijcomfort tengevolge. Aan de gewone wijze van voorwielophanging waren verschillende bezwaren verbonden, die slechts konden worden overkomen door een meer soepele verbinding tusschen wielen en chassis. Bijvoorbeeld, een van de voornaamste oorzaken van het doorkippen van den wagen bij de gebruikelijke wijze van voorveering was gelegen in de zeer stijve veeren, welke de eenige verbinding vormden tusschen de vooras en het frame. Daarentegen staat de onafhankelijke veering van de voorwielen een zeer soepele verbindig toe tusschen het frame en de wielen. Soepeler veeren kunnen nu gebruikt worden, aangezien zij slechts het veeren van het voorste gedeelte van den wagen tot taak hebben.

Aslooze voorwielophanging vermindert het onafgeveerd gewicht van den wagen. Het verminderen van het onafgeveerde gewicht heeft tengevolge, dat de wagen niet van den grond gelicht wordt bij het rijden over groote oneffenheden op den weg, wat een voorname factor is inzake wegvastheid. Verder werd ook, door de veering uitsluitend aan de verdeeling van het wagengewicht aan te passen, een niet te onderschatten verhooging van het rijcomfort van den nieuwen Oldsmobile verkregen.

De neiging in bochten over te hellen, werd tegengegaan door het inbouwen van een zeer vernuftig uitgedachten stabilisator van de achterveering. Deze bestaat uit een ronde dwarsstang, vervaardigd van het beste veerenstaal, welke is aangebracht achteraan aan het chassis en stevig verbonden met de armen der beide achterschokbrebers. Wanneer nu een kant van den wagen overhelt, ontstaat een wringende beweging in de stabilisatorstaaf, welke het buitensporig overhellen van den wagen tegenwerkt.

De 1934-Oldsmobiles zijn uitgerust met de nieuwste hydraulische Bendix-remmen. De inwendige constructie van de wielremmen is dezelfde als bij de doeltreffende en gemakkelijk bij te stellen mechanische remmen, welke gedurende de laatste drie jaar door Oldsmobile werden gebruikt, met uitzondering van het feit dat zij in werking worden gesteld door een zuiger in een hydraulischen cylinder, in plaats van door een mechanisch bewogen nok. Ten gevolge van de zeer bijzondere zorg, welke aan het stangenstelsel van deze remmen werd besteed, werd een maximum waarborg voor veiligheid en doeltreffendheid bereikt. Een bijzonder systeem van buisverbinding werd gebezigd tusschen den hoofdcylinder en den cylinder in elk wiel afzonderlijk. De pedaaldruk wordt als gevolg daarvan aanmerkelijk en progressief versterkt, waarbij men echter het effect van den uitgeoefenden pedaaldruk nauwkeu-

rig blijft aanvoelen. Bovendien is een mechanische handrem, verbonden met de remschoenen der ingesloten achterremmen, aanwezig voor parkeeren en noodrem.

Het feit dat alle aan de lucht blootgestelde stalen platen en andere stalen onderdeelen chemisch werden behandeld tegen het roesten, bewijst de buitengewone zorg, welke door Oldsmobile aan elk onderdeel, zoowel gedurende de vervaardiging als tijdens de montage, wordt besteed. Naast een nauwkeurige verzorging van het uiterlijk wordt echter al het mogelijke gedaan, om de levensduur en soliditeit der wagens te bevorderen. Hoewel onafhankelijke voorwielophanging, stabilisator der achterwielveering en hydraulische Bendix-remmen de meest opvallende verbeteringen zijn, die op de nieuwe modellen werden toegepast, zijn er nog honderden kleinigheden, welke tezamen reusachtig veel bijdragen tot het buitengewone rij- en bestuurderscomfort van de nieuwe Oldsmobile. Ten einde deze wagens dan ook met het meeste succes aan Uw klanten te presenteren, is een grondig begripen van al die verbeteringen aan chassis en carrosserie een besliste noodzakelijkheid. Daarom hebben wij dit Data-Book samengesteld, dat alle mogelijke inlichtingen dienaangaande bevat en waarvan U en Uw verkoopers ongetwijfeld veel nut zult hebben.

Ten slotte moet voor 1934 onze voornaamste zorg zijn, zoo-veel mogelijk de aandacht te vestigen op het verhoogde comfort, aantrekkelijker uiterlijk, grotere veiligheid en langeren levensduur van de nieuwe Oldsmobiles. Om daarin te slagen moeten wij onze werkzaamheden zoodanig organiseeren, dat we het grootst mogelijke aantal mogelijke koopers van een wagen in de Oldsmobile-prijsklasse opsporen. Nadien moet alles worden gezet op voortdurende demonstraties. Laten we links en rechts, ieder, met wie wij in aanraking komen, zooveel mogelijk over de nieuwe Oldsmobile inlichten, doch laat ons vooral niet vergeten, dat we met uren praten niet zooveel kunnen winnen of bewijzen, als met een kwartier demonstratie.

Hoogachtend,



I. C. DRESSER
Director of Sales

OLDSMOBILE 1934.

LEVERBARE MODELLEN.

Wielbasis	Aantal cilinders	MODELLEN	Geperst stalen artilleriewielen	2 Reserve. in voorspatb.	Aangebouwde koffer	Kofferrek	Bumpers	Bandhoezen	Bandenmaat	Veiligheidsglas rondom
		<u>Uit voorraad leverbaar :</u>								
2,90 m.	6	Touring Sedan	6	x	x		x	x	5.50 x 17	x
2,90 m.	6	Vijfpers. Touring Coupé	6	x	x		x	x	5.50 x 17	x
3,02 m.	8	Touring Sedan	6	x	x		x	x	7.00 x 16	x
3,02 m.	8	Tweepers. Conv. Coupé*	6	x		x	x	x	7.00 x 16	x
		<u>Alleen leverbaar op speciale bestelling :</u>								
2,90 m.	6	Vijfpers. Coupé								
2,90 m.	6	Tweepers. Business Coupé								
2,90 m.	6	Tweepers. Sport Coupé*								
3,02 m.	8	Vijfpers. Touring Coupé								
3,02 m.	8	Tweepers. Business Coupé								
3,02 m.	8	Tweepers. Sport Coupé*								
		* met dickey seat								

N. B. — Ten opzichte van bovenstaand overzicht van de voor 1934 leverbare Oldsmobile-modellen en de uitrusting er van wordt nadrukkelijk voorbehouden, dat General Motors te allen tijde zonder voorafgaande kennisgeving zoowel in modellen als uitrusting verandering kan brengen en niet tot levering van wagens overeenkomstig bovenstaande opgaaf van modellen en uitrusting verplicht is.

OLDSMOBILE 1934.

Hieronder volgt een lijst van de belangrijkste bijzonderheden, die van gunstigen invloed zijn op het comfort, het uiterlijk, de gemakkelijke bediening en het bestuurderscomfort, de veiligheid en den levensduur van de nieuwe modellen.

COMFORT.

Verhoogd rijcomfort als gevolg van onafhankelijk geveerde voorwielen.
Verhoogde wegvastheid en minder doorknikken van voren.
Lichter en stabiel stuur.
Stabilisator der achterveering, die het zijwaarts overhellen in bochten tegengaat.
Meer beenruimte door grootere carrosserie-lengte.
Gemakkelijk verstelbare voorzittingen.
Kussens met nieuw type veeren voor verbeterd comfort.
Fisher tochtvrije ventilatie.
Torpedofront-ventilatieklep omgekeerd voor betere ventilatie en van fijn gaas voorzien om te verhinderen, dat met de verse lucht insecten in de wagen komen.
Banden van grootere maat, die lagere spanning toelaten.
Syncro-Mesh gangwissel, op alle versnellingen geruischloos door schroefvertanding.
Betere vorm van de deurscharnieren, die den luchtweerstand en de daardoor veroorzaakte geluiden vermindert.

UITERLIJK.

Langere carrosserieën.
Nieuwe contourlijn van het achterpaneel met in den achtersteven aangebouwden koffer bij alle «Touring»-modellen.
Verbeterde scharniering der ventilatieruitjes.
Nieuwe bekleding en zwaar gecapitonneerde zittingen.
Nieuw dashboard met aantrekkelijke, gemakkelijk afleesbare groepeeringsinstrumenten.
Pyrolin knoppen op dashboard en raamhandles.
Dubbele achterlampen op den koffer gemonteerd bij de «Touring»-modellen.
Nieuw model bumpers.
Nieuw model radiateurscherm.
Grooter, nieuw ontworpen radiator-ornament.
Langere motorkap met horizontale louvres.
Mooiere, dieper gewelfde voor- en achterspatborden; de binnenkant der voorspatborden sluit hoger aan de motorkap aan.
Lang-gestreekte koplampen.
Mooiere geperst stalen artillerie-wielen met groote naafdoppen.

GEMAKKELIJKE BEDIENING EN BESTUURDERSCOMFORT.

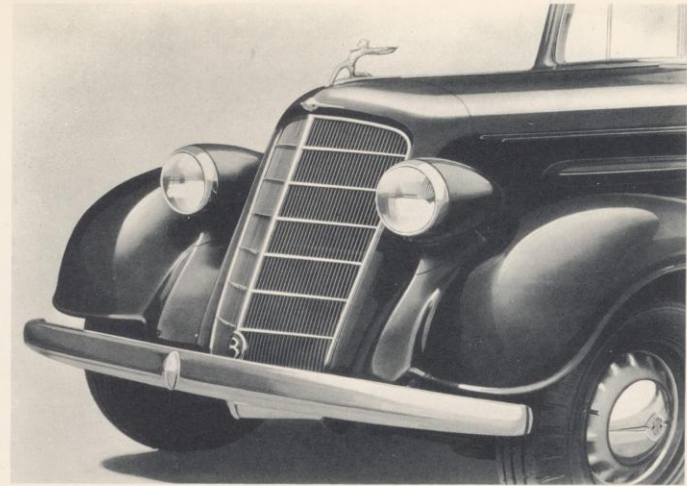
Automatische choke.
Starter- en gasklepmechanisme gekoppeld voor automatische regeling van den stand der gasklep bij het starten.
Verminderde pedaaldruk voor bediening der koppeling.
Betere en veiligere deursloten.
Dubbele ruitenwisscher.
Handschoenkastje met slot.
Klokje.

VEILIGHEID.

Bendix remmen met hydraulische overbrenging en automatisch gelijke verdeeling van den pedaaldruk.
Grootere stuurstabiliteit en verbeterde wegvastheid als gevolg van de aslooze voorwielophanging.
Geperst stalen wielen.
Stabilisator der achterwielveering, die zijwaarts overhellen in bochten tegengaat.
Veiligheidsglas rondom.
Nieuwe koplampen met verhoogde lichtsterkte.
Voetschakelaar voor het dimmen.
Benzinepomp met vacuum-pompje voor bediening van den ruitenwisscher.

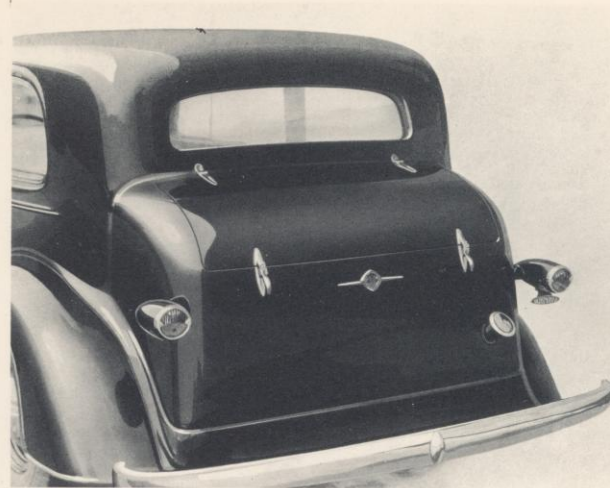
LANGE LEVENSDUUR.

Hoofdlagers en drijfstanglagers verwisselbaar.
Dynamo met automatisch verhoogden laadstroom bij het inschakelen der koplampen.
Verhoogde batterij-capaciteit voor minder gevaar van uitputting bij herhaaldelijk starten in koud weer.
Verbeterde koppeling voor verminderde slijtage.
Schroefvertanding der versnellingsstandwielen voor geruischloosheid en langeren levensduur.
Kruiskoppelingen met naaldlagers.
Extra-stijf, robuust frame met nieuwe kruisbalkverstijving.
Geruischlooze veerschommels van het schroefdraadtype.
Verbeterde montage der voorspatborden.
Plaatstaal en alle stalen deelen, die niet door Duco of anderszins tegen inwerking van de lucht beschermd zijn, chemisch behandeld om roesten te voorkomen.



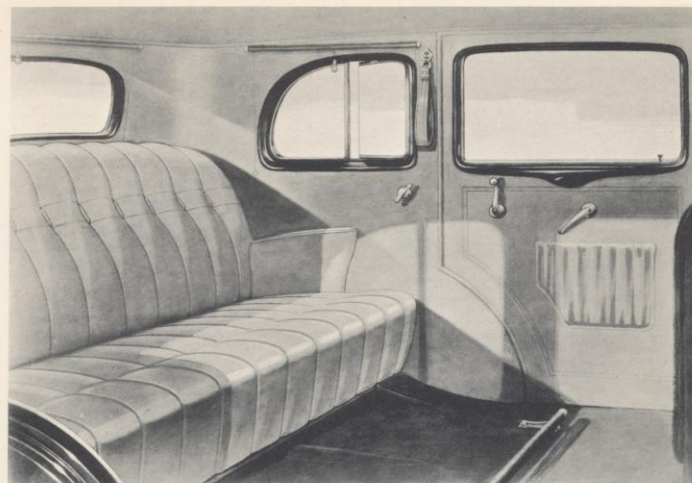
IMPONEEREND WAGENFRONT.

De breede, diep gewelfde spatborden, waarvan de verticale zijanten onmiddellijk de ronding der wielen volgen, en die zich aan den binnenkant zonder de gebruikelijke diepe inzinking aan radiator en motorkap aansluiten, de forsche wielen met groote naafdoppen, de verchromde bumper, de lang-gestreckte vorm der koplampen, de mooie achterover hellende V-radiator met sierlijk ornament en de strak verloopende lange motorkap met horizontale louveres geven de nieuwe Oldsmobiles een imponeerend voorkomen en zijn elk voor zich en gezamenlijk in volkomen harmonie met het sierlijke stroomlijn-effect van den geheelen wagen.



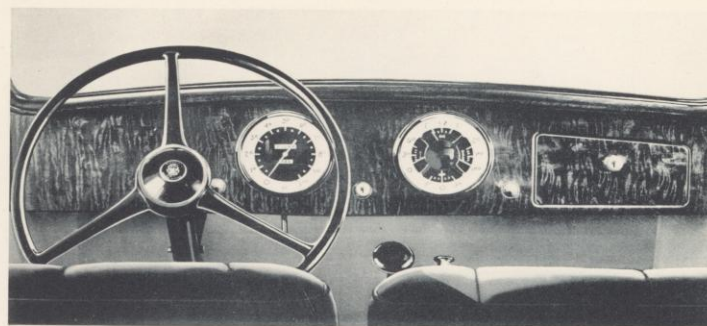
AANGEBOUWDE KOFFER.

De aangebouwde koffer, waarmee verschillende Oldsmobile-modellen 1934, zoowel zes- als achtcylinder, zijn uitgerust, geeft den geheelen wagen een langere en daardoor aantrekkelijker lijn. Hij stelt de passagiers in staat voldoende bagage op hun tochten mee te nemen, zonder genoodzaakt te zijn afzonderlijke koffers op het kofferrek vast te sjoeren, wat eerstens veel omslachtiger is en bovendien gewoonlijk er niet toe bijdraagt het aspect van het voertuig te verhoogen.



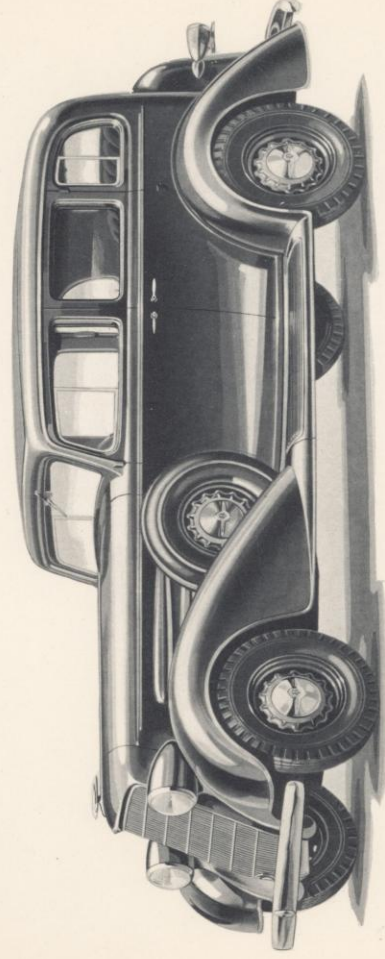
ACHTERCOMPARTIMENT SEDAN-MODELLEN

De groote carrosserie-lengte laat volop beenruimte voor de achterzitting toe, zelfs voor passagiers van meer dan middelmatige gestalte. De breede zittingen en rugleuningen voldoen, wat vorm, veering en capitonnage betreft, aan de allerhoogste eischen van comfort. Door de breede ramen — van veiligheidsglas en met Fisher-ventilatie ! — hebben ook de passagiers op de achterzitting naar alle richtingen een ruim uitzicht.

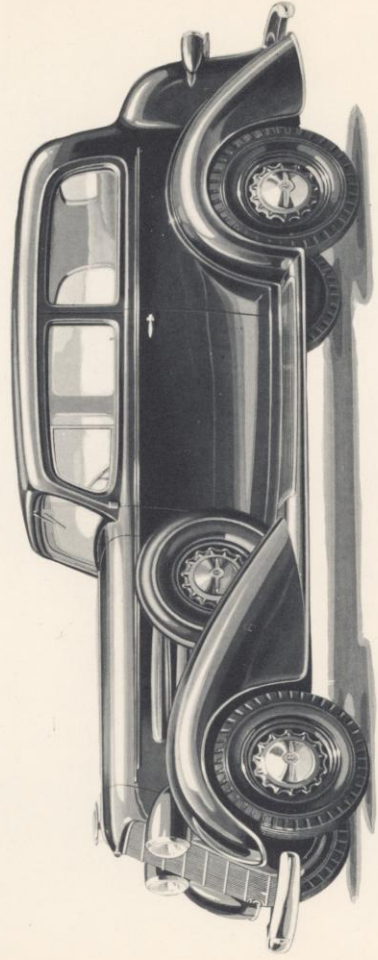


INSTRUMENTENBORD.

Alle instrumenten zijn bij de nieuwe modellen Oldsmobile gegroepeerd op twee groote wijzerplaten met bolle lenzen en indirect verlicht. Het instrumentenbord bevat : snelheidsmeter-kilometerteller, benzinestandmeter, oliedrukmeter, ampèremeter, motorthermometer, lichtschakelaar, ontstekingschakelaar, knoppen voor bediening van standgas en dubbele ruitenwisscher en, bij den achtcylinder, de startknop. Het handschoenenkastje in het rechter paneel kan met een sleutel worden afgesloten.



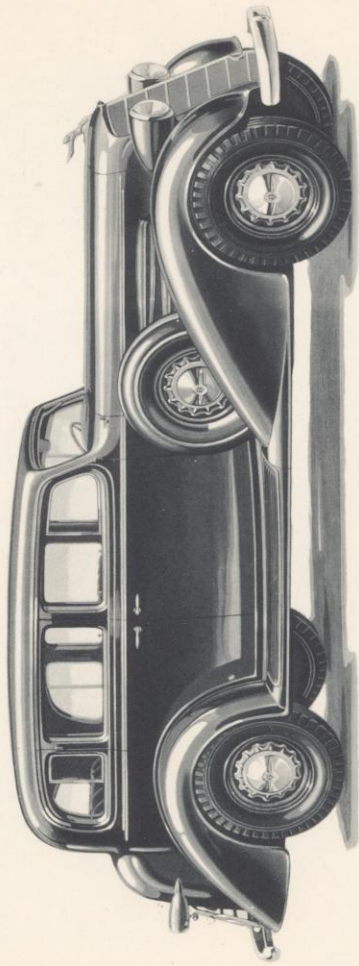
6-CYL. VUFPERSOONS TOURING SEDAN.



6-CYL. VIJFERSOONS TOURING COUPE.



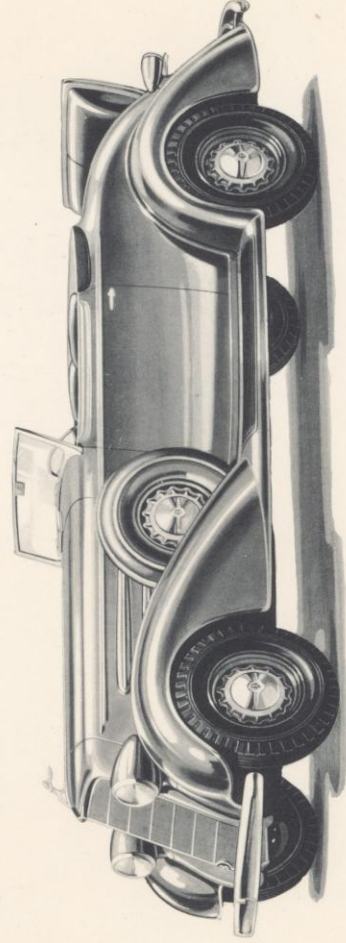
6-CYL. TWEEPERSOONS SPORT COUPE.



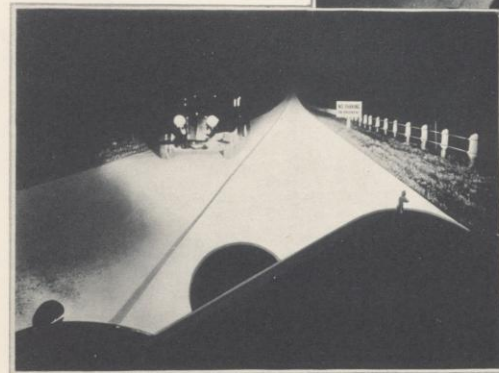
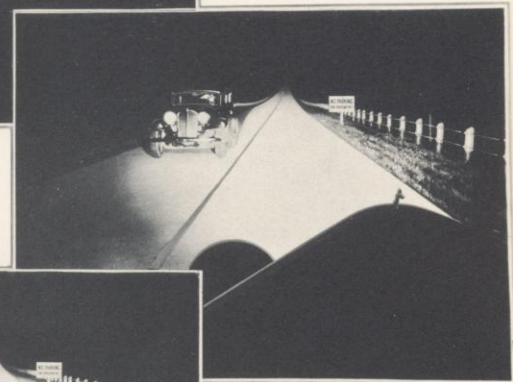
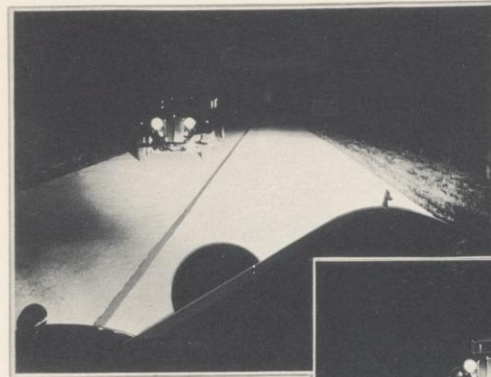
8-CYL. VIJFERSOONS TOURING SEDAN.



8-CYL. V8FERSOONS TOURING COUPE



8-CYL. TWEEPERSONS CONVERTIBLE COUPE.



ASYMMETRISCHE KOLLAMPEN.

Oldsmobile 8 cyl.

De Oldsmobiles 1934 hebben nieuwe koplampen met kruiswijs gerichte lichtbundels en voetschakelaar. Wanneer bij vol licht de voetschakelaar wordt ingedrukt, wordt de schuin naar links gerichte stralenbundel van de rechterkoplamp gedimd, terwijl die van de linkerkoplamp, die schuin naar rechts gericht is

en den tegenligger niet kan verblinden, op volle lichtsterkte den weg blijft verlichten.

OLDSMOBILE 1934.

VERGELIJKENDE TECHNISCHE GEGEVENS.

	6-CYLINDER	8-CYLINDER
Wielbasis	2,90 M.	3,02 M.
Boring	84,14 mM.	76,2 mM.
Slag	104,77 mM.	107,95 mM.
Zuigerverplaatsing	3,50 L.	3,94 L.
Rem-P.K.	84 bij 3400 o. p. m.	90 bij 3350 o. p. m.
Compressieverhouding	5,7 : 1	5,7 : 1
Gangwissel	Syncro-Mesh, alle versnellin- gen geruischloos met schroefvertanding.	Syncro-Mesh, alle versnellin- gen geruischloos met schroefvertanding.
Kruiskoppelingen	Spicer met naaldlagers.	Spicer met naaldlagers.
Voorwielveering	Onafhankelijk met schroef- veeren	Onafhankelijk met schroef- veeren
Veeren achteras	Half-elliptisch	Half-elliptisch
Schokbrekers vóór	Dubbelwerkend	Dubbelwerkend
Schokbrekers achter	Dubbelwerkend	Dubbelwerkend
Remmen	Bendix Duo-Servo, hydrau- lisch	Bendix Duo-Servo, hydrau- lisch
Diameter remtrommel	279 mM.	305 mM.
Breedte remvoering	44,45 mM.	44,45 mM.
Tot. werkz. remv.-oppervl.	1071 cM2.	1168 cM2.
Bandenmaat	5.50 x 17	7.00 x 16
Tot. overbr. i. h. stuur	19 : 1	20 : 1
Inh. benzinetank	60,5 L.	72 L.
Inh. koelsysteem	14 L.	18 L.
Inh. motorsmeersysteem	5,7 L.	6,6 L.
Inh. versnellingsbak	0,95 L.	0,95 L.
Inh. achteras	1,2 L.	1,2 L.
Batterij-capaciteit	100 amp./uur.	114 amp./uur.
Spoorbreedte vóór	1,47 M.	1,50 M.
Spoorbreedte achter	1,47 M.	1,525 M.
Tot. lengte incl. bumpers	4,81 M.	5,02 M.
Onafgeveerd gewicht	273,5 KG.	289 KG.
Overbrenging i. d. achteras	4,55 : 1	4,78 : 1

OLDSMOBILE 1934.

TECHNISCHE SPECIFICATIES.

A. MOTOR.

Zijkleppen-motor. Achtcilinder met boring en slag van 76,2 x 107,95 mM., zuigerverplaatsing van 3,94 L. en maximaal vermogen van 90 P. K. bij 3350 omw. p. min.; zescilinder met boring en slag van 84,14 x 104,77 mM., zuigerverplaatsing van 3,50 L. en maximaal vermogen van 84 P. K. bij 3400 omw. p. min.

Compressie-verhouding 5,7 : 1. G. M. R.-cilinderkoppen met verbrandingskamers, die het gebruik van gewone benzine bij hooge compressie toelaten zonder gevaar voor detonatie. Flexible vierpunts-motorophanging op rubber.

CYLINDERS. Cilinderblok van speciaal nikkel-houdend gietijzer, in een stuk gegoten met bovencarter. De krukast reikt tot beneden de hartlijn van de krukas.

KRUKAS. Viermaal gelagerd bij den zes-, vijfmaal bij den achtcilinder, machinaal gesmeed van sterk koolhoudend thermisch behandeld staal, statisch en dynamisch uitgebalanceerd en voorzien van tegenwichten en torsietrillingdemper. Hoofdlagers uitneembaar, geen tussenlegplaatjes.

Lagerafmetingen :	8-cilinder		6-cilinder	
	diameter	breedte	diameter	breedte
Voorste hoofdlager	60,32 mM.	41,28 mM.	62,68 mM.	38,10 mM.
Tweede »	65,08 mM.	31,75 mM.	64,52 mM.	46,04 mM.
Derde »	66,67 mM.	34,93 mM.	67,46 mM.	39,69 mM.
Vierde »	68,25 mM.	31,75 mM.	69,05 mM.	50,00 mM.
Vijfde »	69,85 mM.	39,69 mM.	—	—

ZUIGERS. Lichte gietijzeren zuigers, zuigermantels met electrolytisch vertind loopvlak, dat nauwkeuriger inpassen van de zuigers toelaat en een minder lange inrijperiode vereischt. Drie zuigerveeren bij den zes-, vier bij den achtcilinder, alle boven de zuigerpen, de twee bovenste zijn bij beide typen compressieveeren, terwijl de derde bij den zes- en de derde en vierde bij den achtcilinder dienst doen als olieschraapveer.

ZUIGERPENNEN. Holle zuigerpennen, aan de oppervlakte gehard en geslepen; aan het eene uiteinde onbeweeglijk in den zuiger bevestigd, aan het andere met geringe speling met het oog op uitzetting.

DRIJFSTANGEN. Machinaal gesmeed in I-profiel, in de lengte doorboord voor druksmering van de zuigerpenlagers. Bovenste drijfstanglagers graphietlagers met bronzen in de stang geperste lagerbus. Onderste drijfstanglagers met stalen lagerschalen en babbitt voering, uitneembaar. Lengte der drijfstangen, van hart tot hart der lagers gemeten : 229 mM. bij den acht-, 198 mM. bij den zescilinder.

Lagerafmetingen :	8-cylinder		6-cylinder	
	diameter	breedte	diameter	breedte
Bovenste lager	21,74 mM.	28,58 mM.	21,74 mM.	31,75 mM.
Onderste lager	57,15 mM.	34,92 mM.	47,62 mM.	34,92 mM.

NOKKENAS. Machinaal gesmede stalen nokkenas, viermaal gelagerd bij den zes-, zesmaal bij den achtcylinder. Nokken en lagers gehard en geslepen. Uitneembare lagers met bronzen lagerschalen en babbitt voering.

DISTRIBUTIE. Met geruischlooze ketting, behoeft niet bijgesteld te worden.

KLEPPEN. Uit één stuk, inlaatkleppen van speciaal staal, uitlaatkleppen van silicium-chroom-staal. Uitneembare gietijzeren klepgeleiders.

	Inlaat	Uitlaat
Klep-diameter	39,68 mM.	36,51 mM.
Klepsteel-diameter	8,73 mM.	8,73 mM.
Klepspeling (motor koud)	0,203 mM.	0,254 mM.

BRANDSTOFTOEVOER. Valstroom-carburateur, enkel bij den zes- en dubbel bij den achtcylinder, met acceleratiepomp, automatische choke en automatische regeling van den stand der gasklep bij het starten. Thermostatische regeling voor snel stationnair draaien, totdat de motor zijn normale werktemperatuur bereikt heeft. Automatische regeling der voorverwarming. Gecombineerde luchtreiniger-inlaatgeluiddemper, die bij terugslag in den carburateur tevens als vlamdoover dienst doet.

Nieuwe A. C. benzinepomp gecombineerd met vacuumpompje voor bediening van den ruitenwisscher, met filter en ingebouwd bezinkingskolf. Tank van 60,5 L. bij den zes-, van 72 L. bij den achtcylinder. Electriche benzinestandmeter op het instrumentenbord.

KOELSYSTEEM. V-vormige radiator met vulopening onder de motorkap. Thermostatische regeling der koelwatercirculatie. Centrifugaal-type waterpomp, aangedreven door den ventilateurriem. Vierbladige ventilateur met ongelijke afstanden tusschen de bladen voor geruischlooze werking.

SMERING. Onder druk naar alle hoofd-, drijf- en nokken- en zuigerpenlagers. Distributieketting door onafgebroken oliestraal gesmeerd. Spatsmering voor overige deelen. Tandwiel-type oliepompe met vorstvrije oliezeef. Carterventilatie. Olie-drukmeter op het instrumentenbord, oliepeilstok in de olievluis aan den vulpomp bevestigd.

ELECTRISCHE INSTALLATIE. Delco-Remy. Dynamo met derde-borstel-regeling en automatisch verhoogden laadstroom bij het inschakelen der koplampen, aangedreven door riem van af poelie op de krukas. Laadstroomsterkte gedeeltelijk automatisch geregeld door thermostaat, waardoor hogere laadstroom bij koud dan bij warm weer mogelijk is. Electro-magnetische tegenstroom-uitschakelaar op dynamo gemonteerd. Verdeeler met automatische verroeging. Bougies A. C., metrisch type G-9. Afstand bougie-electroden 0,63 mM. afstand onderbrekerpunten 0,56 mM. Batterij 6-8 Volt, 15 platen bij den zes-, 17 bij den achtcylinder.

Twee signaalhoorns onder de motorkap. Krachtige koplampen, met kantelende lichtbundels bij den zes-, met kruiswijs gerichte (asymmetrische) lichtbundels bij den achtcylinder. Voetschakelaar voor het dimmen. Twee gecombineerde stop- en achterlampen op den koffer gemonteerd bij alle modellen met aangebouwd koffer.

B. TRANSMISSIE.

KOPPELING. Enkelvoudige droge-plaat-koppeling met zes koppelingveeren, geheel ingesloten in geventileerd koppelinghuis. Ontkoppelinglager van graphiet-compositie, behoeft niet gesmeerd te worden.

GANGWISSEL. Syncro-Mesh gangwissel, door schroefvertanding geruischloos op alle versnellingen, inclusief achteruit.

Overbrenging in den versnellingsbak :

1ste versnelling 2,94 : 1.

3de versnelling 1 : 1.

2de versnelling 1,68 : 1.

Achteruit 3,78 : 1.

CARDANAS. Enkelvoudige buisvormige cardanas. Spicer kruiskoppelingen met naald-lagers.

ACHTERAS. Half-vrijdragend met spiraaltandwielen en geperst stalen banjo-type huis. Hotchkiss aandrijving (aandrijf- en torsiekrachten door de veeren opgenomen).

C. STUURINRICHTING EN VOORTREIN.

STUURINRICHTING. Type worm-met-rol. Worm van het zandlooper-type, rol met dubbele vertanding gemonteerd op dubbel kogellager. Stuurwiel met drie spaken en dunne rubber met staal versterkte velg. Stuurkolom verstelbaar (38 mM. aan den steun). Tweedeelige, in het midden gecommandeerde spoorstang.

VOORWIELOPHANGING. Onafhankelijk geveerde voorwielen. Elk voorwiel wordt gedragen door twee boven elkaar liggende geleidarmen in A-vorm, met de beenen van de A aan het chassisraam bevestigd. De bovenste geleidarm maakt een geheel uit met den schokbreker, de onderste is met schroefdraad-type bouten en bussen aan de versterking van de voorste traverse gemonteerd.

De uiteinden van de boven elkaar liggende geleidarmen, m. a. w. de bovenste punten van de A's, zijn met elkaar verbonden door den support, die de wielfusee draagt.

Door de scharnierende bevestiging aan den top en aan de uiteinden der beenen van de A kan elk voorwiel-samenstel zich ten opzichte van het chassis wel in verticale maar niet in horizontale richting bewegen.

De schroefveeren voor de voorwielen zijn gemonteerd tusschen het frame en de onderste wielgeleidarmen. De bovenste veerzitting zit vast aan het frame, de onderste is aan den onderste geleidarm geklonken ongeveer ter hoogte, waar de dwarsstreep in de letter A zich bevindt.

Binnen in de schroefveeren bevinden zich groote rubber blokken, die op de bovenste veerzitting bevestigd zijn en in geval van zeer groote veeruitslagen als bumpers dienst doen.

D. CHASSISRAAM, REMMEN, ENZ.

FRAME. Geperst stalen extra-stijf frame, speciaal ontworpen voor aslooze voorwielophanging. Dubbel-doorgezette langsliggers in U-profiel.

Afmetingen langsliggers :	8-cylinder	6-cylinder
Maximum profielhoogte	152 mM.	152 mM.
Materiaaldikte	3,57 mM.	3,18 mM.
Breedte v. benedenflens	63,5 mM.	50,8 mM.

Robuuste kruisbalk-verstijving in X-vorm, waarvan de schuine armen naar voren langs den binnenkant der langsliggers doorloopen, waarmee zij van ter hoogte van het vliegwielcarter af tot den voorsten dwarsbalk een stevig doosprofiel vormen. De achterste schuine armen van de X reiken tot bij de plaats, waar de achterste schokbrekers op het chassisraam gemonteerd zijn.

ACHERTERVEEREN. Half-elliptische achterveeren van silicium-mangaan-staal, 1384 mm. lang en 50,8 mm. breed. Bouten en bussen der veeroogen aan den voorkant alsmede de U-type veerschommels aan den achterkant van het schroefdraad-type. Rubber kussens tusschen veeren en veerzittingen.

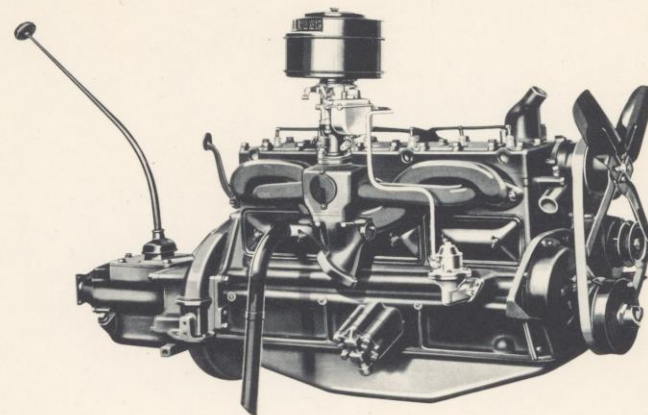
SCHOKBREKERS. Dubbelwerkende hydraulische schokbrekers voor en achter.

STABILISATOR DER ACHTERVEERING. Een dwarsstang van veerenstaal is aan beide uiteinden onbeweeglijk op de armen der achterste schokbrekers bevestigd en gaat door haar wringingsweerstand het zijwaarts overhellen van den wagen («rollen») in bochten tegen.

REMMEN. Bendix Duo-Servo hydraulische remmen, inwendig uitzettend op de vier wielen. De pedaaldruk wordt door een hydraulisch systeem, via den hoofdcylinder en een cylinder aan elk wiel, op de remschoenen overgebracht. Mecanische handrem werkt op remschoenen der achterwielen.

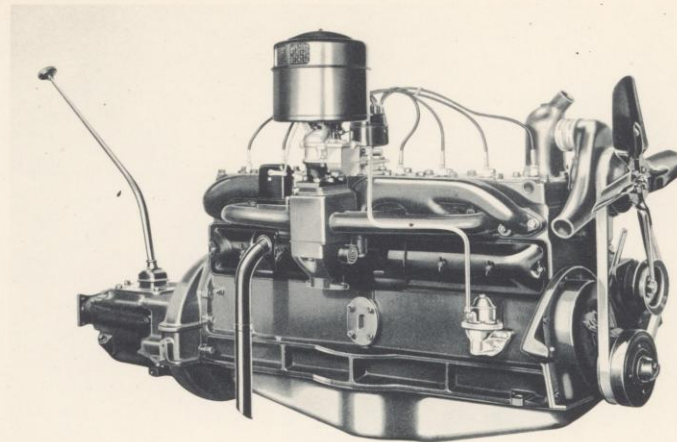
WIELEN. Geperst stalen artillerie-wielen met verdiepte velgen en groote verchromde naafdoppen.

CHASSISSMERING. Nieuw systeem alemite-smering met smeernippels voor hydraulische hooge-druk vetspuit.



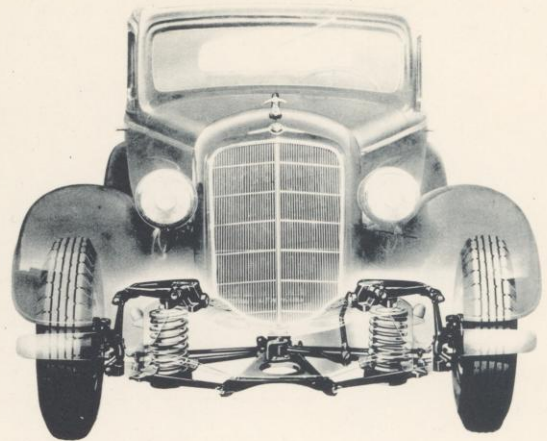
ZESCYLINDER OLDSMOBILE-MOTOR.

De zescilinder Oldsmobile-motor 1934 ontwikkelt een maximaal vermogen van 84 P. K. bij 3400 omwentelingen per minuut. Bij de acceleratieproeven op General Motors Proefterrein werd met dezen motor van een aanvangstempo van 8 KM. per uur in $27\frac{1}{2}$ seconde een rij-snelheid van 96 KM. bereikt. De behaalde topsnelheden op rechten vrijen weg gingen van 120 tot 128 KM. per uur.



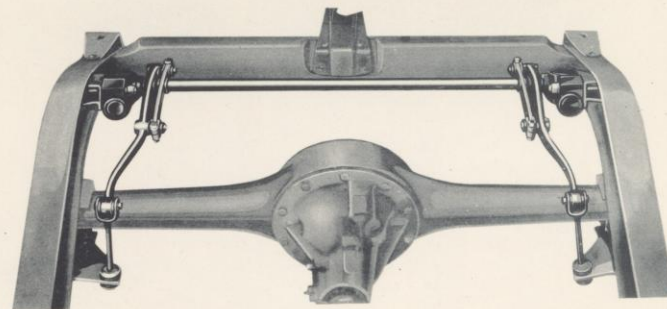
ACHTCYLINDER OLDSMOBILE-MOTOR.

De achtcylinder Oldsmobile-motor 1934 ontwikkelt een maximaal vermogen van 90 P. K. bij 3350 omwentelingen per minuut. Bij de acceleratieproeven op General Motors Proeffterrein werd met dezen motor van een aanvangstempo van 8 KM. per uur in $26\frac{1}{2}$ seconde een rijsnelheid van 96 KM. bereikt. De behaalde topsnelheden op rechten vrijen weg gingen van 128 tot 136 KM. per uur.



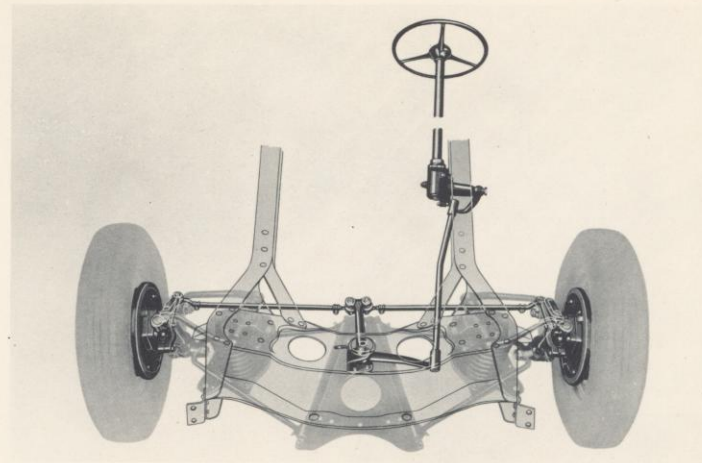
ASLOOZE VOORWIELOPHANGING.

Bij de aslooze voorwielophanging van de nieuwe Oldsmobile kunnen de voorwielen door hun bewegingen geen reactie op elkaar uitoefenen en dus ook geen schommelbewegingen van het voortrein-samenstel veroorzaken. Alle remkracht-reacties worden door de dwarsgeleiders voor de wielhusen opgenomen en niet door de veeren. Bijgevolg konden deze soepeler worden gemaakt en kon bovendien een voor het rijcomfort gunstigere afstemming tusschen voor- en achterveering verkregen worden.



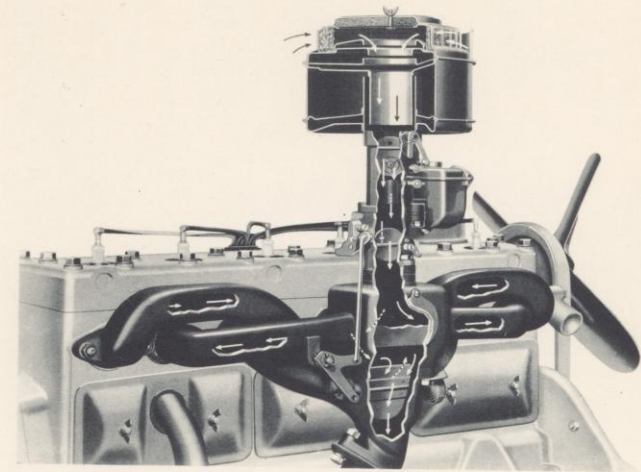
STABILISATOR DER ACHTERVEERING.

De stabilisator der achterveering bestaat in een lange dwarsstang van veerenstaal, die aan beide uiteinden door vaste armen onbeweeglijk met de schokbrekerarmen verbonden is. Als, in bochten bijvoorbeeld, het chassis onder den invloed van de middelpuntvliedende kracht van den horizontalen stand wil afwijken, treedt door het verschil in uitslag van de schokbrekerarmen in die dwarsstang een wringingsweerstand op, die het zijwaarts overhellen van den wagen tegengaat.



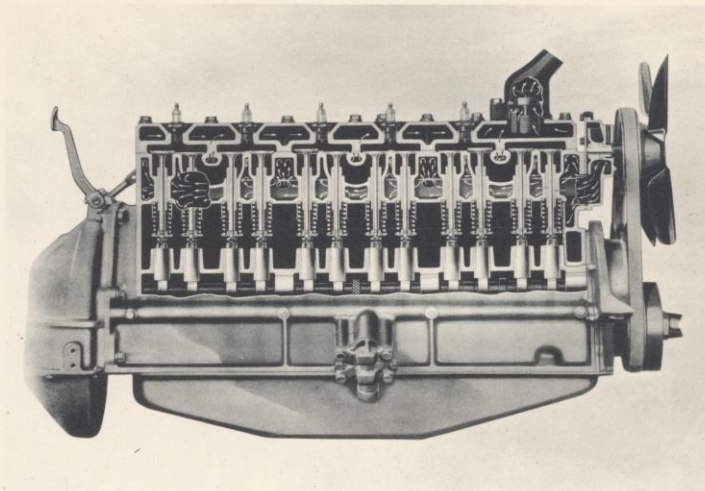
VOLKOMEN STUURSTABILITEIT.

De spoorstang van de Oldsmobile 1934 is in het midden gedeeld en wordt met een op een kogellager onder de voorste dwarsverbinding van het frame gemonteerden kniehefboom door den stuurstok gecommandeerd. Op deze wijze kunnen de heftige verticale wielbewegingen op slechten weg niet op de stuurinrichting worden overgebracht en zijn stuurreacties, shimmy en dergelijke onaangename verschijnselen bij een nieuwe Oldsmobile uitgesloten.



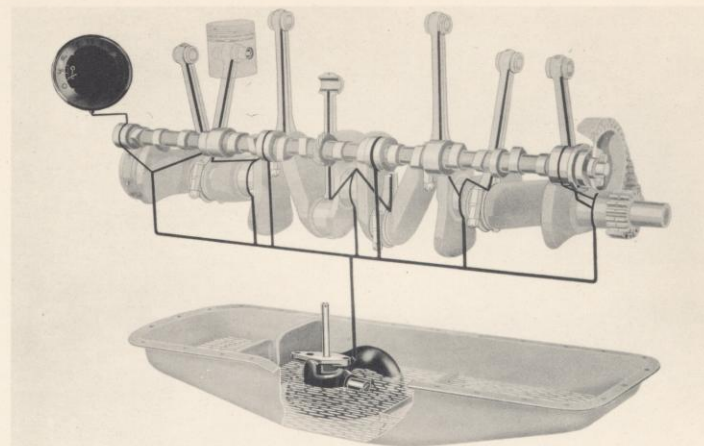
VALSTROOM-CARBURATEUR.

De schitterende prestaties van de Oldsmobile zijn voor een niet gering deel aan den valstroomcarburateur te danken. Door betere gasvulling van de cylinders, waartoe de zwaartekracht op natuurlijke wijze bijdraagt, verhoogt deze de krachtontwikkeling van den motor zonder vermeerdering van het benzineverbruik. Hij verhoogt dus het motorrendement en bevordert bovendien het gemakkelijk starten.



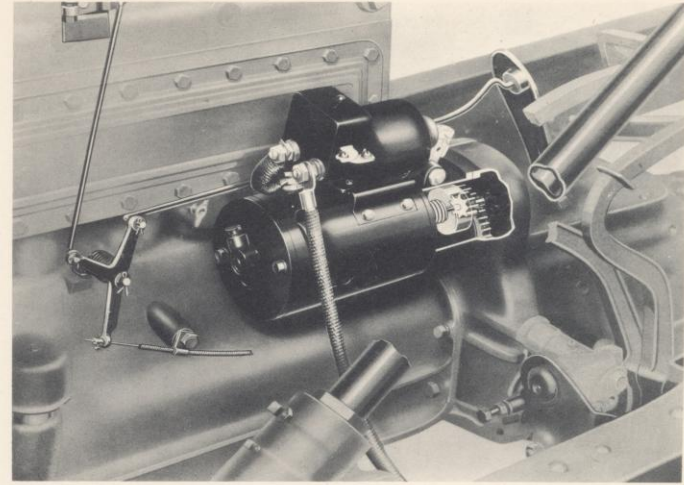
KOELSYSTEEM VAN DEN ZESCYLINDER.

Alle cylinders en het geheele kleppenmechanisme zijn door circulerend koelwater omgeven. Bijzondere aandacht is besteed aan afdoende koeling der verbrandingskamers. Een thermostaat in de afvoerbuis sluit bij kouden motor de watercirculatie door den radiator af, zoodat het koelwater alleen in den motor circuleert en deze snel en gelijkmatig op temperatuur komt. Zoodra de motor zijn normale werkteperatuur van 145° F. heeft bereikt, houdt de afsluiting door den thermostaat op en begint de radiator zijn dienst te doen.



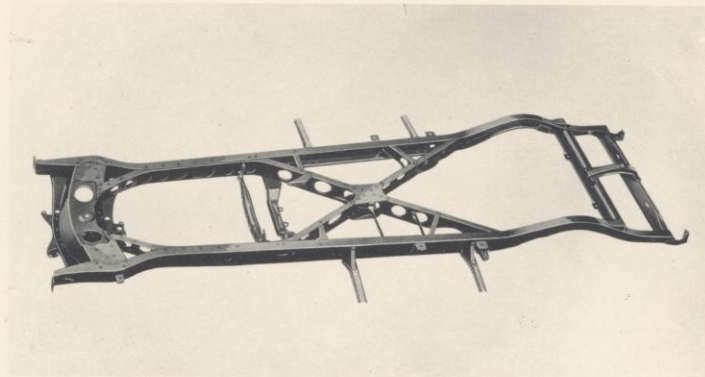
ZEER UITGEBREIDE DRUKSMERING.

Bij beide motoren worden alle hoofd-, drijfstang-, nokkenas- en zuigerpenlagers onder druk gesmeerd. De smering van de distributieketting geschiedt door een onder druk toegevoerde onafgebroken oliestraal. Voor olietoevoer zorgt een door een spiraaltandwiel van de nokkenas aangedreven oliepomp, waarbij de oliecirculatie toeneemt, naarmate de motorsnelheid hoger is. Met dit systeem kunnen lange afstanden met groote snelheid gereden worden, zonder gevaar dat de motor door gemis aan voldoende smering daaronder lijden zal.



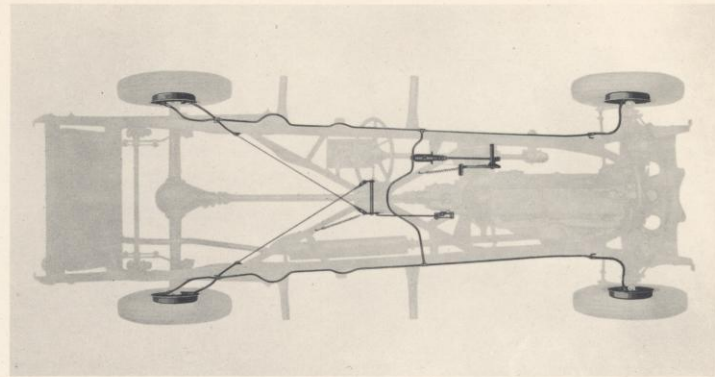
GEMAKKELIJK EN SNEL STARTEN.

Doordat de tanden van startertandwiel en vliegwielstandkranen in aangripping worden gebracht, voordat het startertandwiel begint te draaien, wordt het gevaar voor beschadiging van den vliegwielstandkranen voorkomen. Door de verbinding van starter- en gasklepmechanisme wordt daarbij tevens de gasklep automatisch in den voor gemakkelijk starten gewenschten stand gebracht. Zoowel de zes- als de achtcylinders hebben een automatische choke, waardoor de noodzakelijkheid van choken met de hand bij het starten vervallen is.



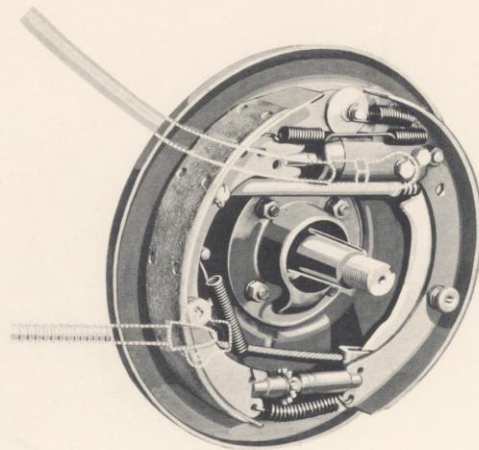
EXTRA-STIJF CHASSISRAAM.

Het nieuwe chassisraam heeft een zware kruisbalkverstijving, waarvan de voorste schuine armen langs den binnenkant der langsliggers doorloopen, waar zij een stijf doosprofiel vormen, en aan den voorkant aan de voorste dwarsverbinding vastgeklonken zijn. Deze voorste dwarsverbinding is bijzonder stevig en speciaal met het oog op de aslooze voorwielophanging ontworpen. Door zijn constructie biedt het frame grooten weerstand tegen wringing, die, zoowel als het lage zwaartepunt, door het doorzetten van de langsliggers verkregen, in hooge mate aan de wegvastheid bevorderlijk is.



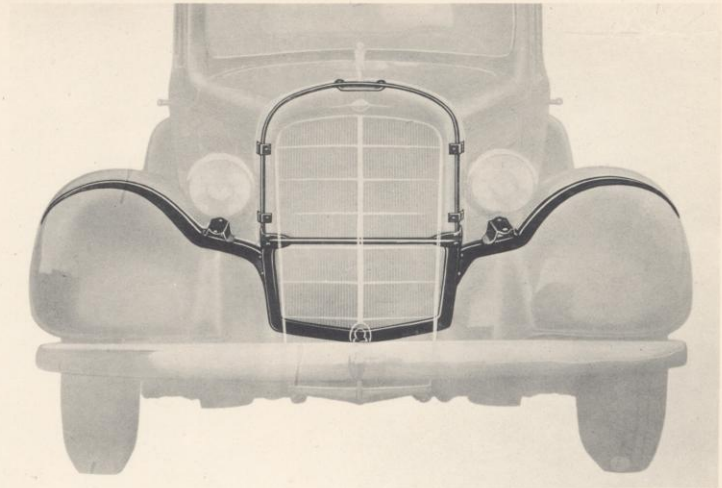
HYDRAULISCHE BENDIX DUO-SERVO-REMMEN.

Dit systeem bestaat uit een hoofdcylinder met pijpleidingen naar de wielcilinders (een voor elk wiel), en is gevuld met vloeistof. Het rempedaal is rechtstreeks verbonden met den zuiger in den hoofdcylinder. Bij het intrappen van het rempedaal oefent deze zuiger een druk uit op de vloeistof in den hoofdcylinder, welke zich via de vloeistof in geleidingen en wielcilinders onmiddellijk en gelijkelijk voortplant naar de zuigers in de wielcilinders, die met de remschoenen verbonden zijn en deze doen aangrijpen.



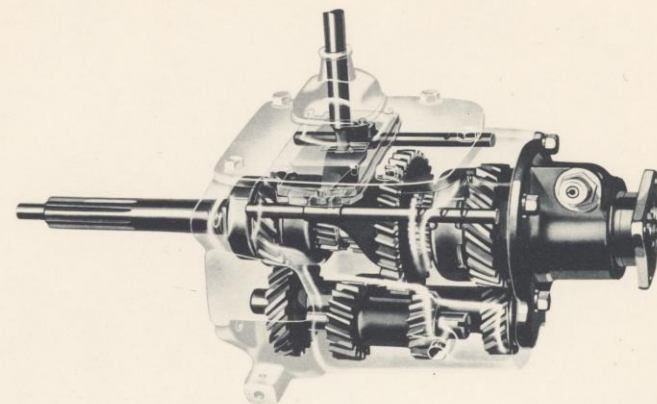
INWENDIGE CONSTRUCTIE VAN ACHTERREM.

De inwendige constructie der nieuwe remmen is dezelfde als die van de doeltreffende en gemakkelijk bijstelbare mechanische remmen der voorafgaande Oldsmobile-modellen. Het enige verschil bestaat daarin, dat de op het rempedaal uitgeoefende druk thans door een hydraulisch systeem op de remschoenen wordt overgebracht. De belangrijke voordeelen van dit systeem bestaan in de soepele, progressieve servo-werking en de automatisch gelijke verdeling van den remdruk, zoodat ongelijk aangrijpen der remmen uitgesloten is.



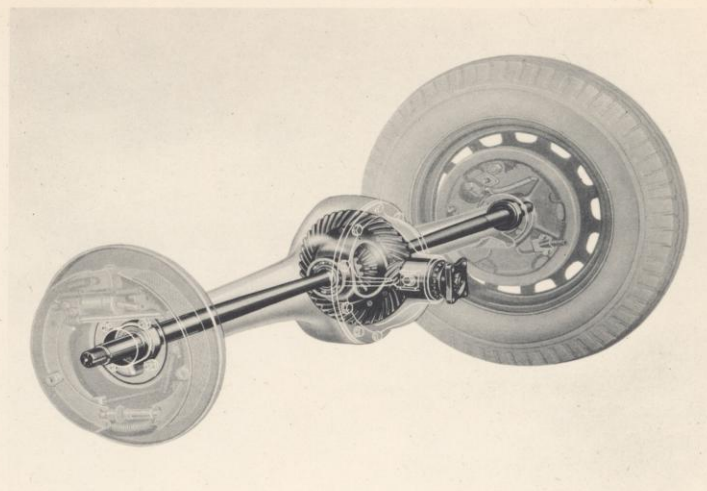
STABILITEIT VAN HET WAGENFRONT

De voorste spatborden rusten op een zwaar steunijzer, waarop eveneens de koplampsteunen gemonteerd zijn, onwrikbaar verbonden aan het radiator-frame, dat door een dwarsstang op halve hoogte van den radiator nog verstijfd wordt. Dit samenstel rust in het midden op een rubber blok op de voorste dwarsverbinding van het chassisraam. Op deze wijze is een stabiele montage van het geheele wagenfront (spatborden, koplampen en radiator) blijvend verzekerd.



GERUISCHLOOZE SYNCRO-MESH GANGWISSEL.

Een harer grootste aantrekkelijkheden voor den bestuurder danken de nieuwe Oldsmobiles aan den nog verbeterden Syncro-Mesh gangwissel voor gemakkelijk op- en terugschakelen zonder kraken. Doordat alle tandwielen thans schroefvertanding hebben, is hij bovendien op alle versnellingen, inclusief achteruit, geruischloos.



OLDSMOBILE ACHTERAS.

De half-vrijdragende achteras, type kroonwiel en pignon met spiraalvertanding, is zoo-
wel bij den zes- als den achtcylinder geheel op kogellagers gemonteerd. Alle tandwielen zijn
zorgvuldig machinaal bewerkt en bijgeslepen voor geruischlooze werking. Het geperst stalen
banjo-type achterashuis is volkomen oliedicht. De overbrenging in de achteras is 4,55 : 1 bij
den zes- en 4,78 : 1 bij den achtcylinder.



THEORY OF THE PUMP

The theory of the pump is a subject of great importance in the study of mechanics. It is a subject which has attracted the attention of many of the greatest minds of the world. The theory of the pump is a subject which has attracted the attention of many of the greatest minds of the world. The theory of the pump is a subject which has attracted the attention of many of the greatest minds of the world.