



F.I.A.T.
LAMBERJACK
AGENT EXCLUSIF

ERNEST LOSTE
Concessionnaire Général
9, Rue de la Paix • PARIS • 93, Champs Elysées



Société Franco Américaine d'Automobiles

95, Boulevard Gouvion S. Cyr. PARIS. Téléph 555-33

E. LAMBERJACK

AGENT EXCLUSIF de la

FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI-TORINO



ATELIER DE RÉPARATIONS

et

MAGASIN DE PIÈCES DÉTACHÉES

7 & 9, Route de la Révolte, 7 & 9

LEVALLOIS-PERRET



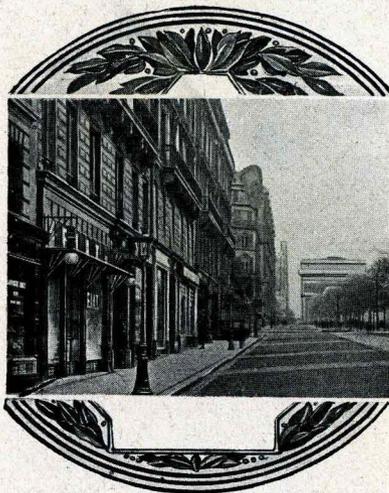
INTRODUCTION



Il n'y a peut-être pas d'exemple, dans l'Histoire de l'Industrie Automobile, d'une maison qui se soit aussi rapidement élevée au premier rang que la maison **F. I. A. T.** Fondée il n'y a guère plus d'un lustre, elle se signalait d'emblée à l'attention des connaisseurs par l'exposition de châssis d'un fini admirable, d'une exécution probe et d'une facture impeccable.

Presqu'immédiatement, l'épreuve publique confirmait cette première impression et prouvait aux constructeurs français qu'une fabrication rivale était née, digne de la leur. Sans remonter bien loin, faut-il rappeler l'étourdissante performance de Lancia dans la dernière Coupe Gordon-Bennett et comment la Fiat fut immobilisée par un injuste destin; en dépit de ce contre-temps, les deux autres Fiat prenaient la deuxième et la troisième place. Faut-il redire la course admirable du même Lancia dans la Coupe Vanderbilt; quand sa Fiat fut tamponnée par la voiture de Christie, Lancia avait plus de 20 minutes d'avance sur Hémerly qui devait être vainqueur. Cette épreuve arracha aux américains l'exclamation devenue légendaire « *France has the Cup, Italy the glory* ». La France a la Coupe, *et l'Italie la gloire*. Faut-il citer encore la place de second de Nazzaro dans le Grand Prix de l'Automobile-Club de France.

En tourisme il en était de même, et lors de la Coupe d'Or de Milan, cette gigantesque épreuve de grand tourisme la Fiat enlevait nettement la première place, sans avoir encouru un seul point de pénalisation au cours de cette longue randonnée de plus de 4000 kilomètres.



MAGASIN DE VENTE :
93, Avenue des Champs-Élysées.



MAGASIN DE VENTE :
9, Rue de la Paix, PARIS

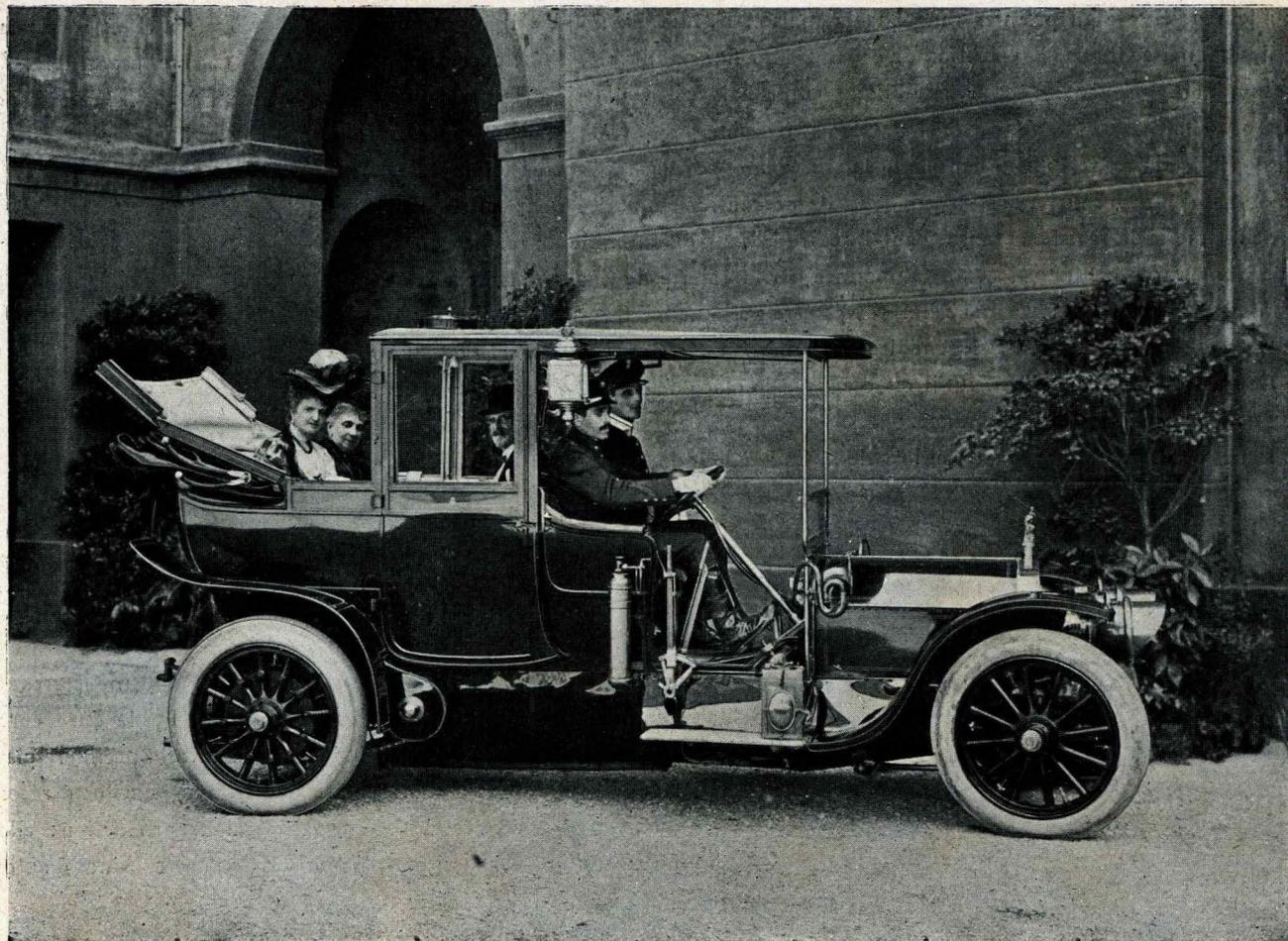
Sur mer comme sur terre, la Fiat s'est affirmée l'égale des meilleures; sur les lacs de la Haute-Italie comme aux meetings de Monaco, comme dans la dure épreuve Alger-Toulon, le canot automobile des célèbres usines de Turin enleva la première place.

De tels succès et si fréquemment répétés ont trouvé leur juste récompense. En moins de quatre ans, les usines **F. I. A. T.** ont décuplé leur production; elles occupent aujourd'hui cinq mille ouvriers et constituent les plus importantes usines d'automobiles qui soient en Europe.

Tout commentaire affaiblirait la portée de ces constatations.

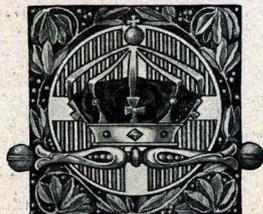
E. LAMBERJACK

E. LOSTE

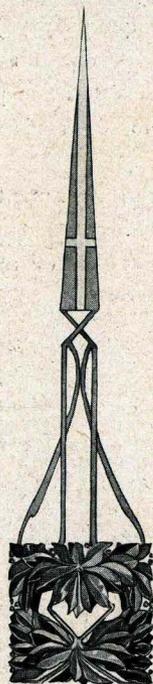


S. M. La Reine Marguerite de Savoie

LIVRE D'OR



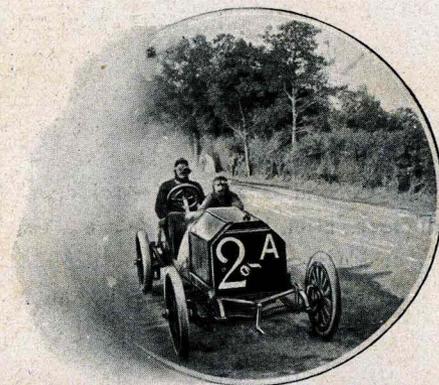
S. M. LE ROI D'ITALIE
S. M. LA REINE MARGUERITE
S. M. L'EMPEREUR D'ALLEMAGNE
S. M. LE ROI D'ESPAGNE
S. M. LA REINE DE PORTUGAL
S. M. LA REINE DE HOLLANDE
S. A. R. LA PRINCESSE LAETITIA
S. A. R. LE PRINCE DE GALLES
S. A. R. LE DUC D'AOSTE
S. A. R. LE DUC DE GÈNES

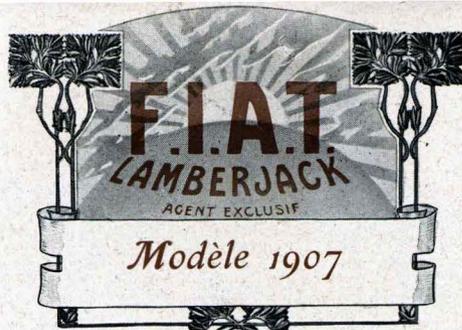


S. A. R. LE COMTE DE TURIN
S. A. R. L'ARCHIDUC GUNTHER
S. A. R. L'ARCHIDUC EUGÈNE D'AUTRICHE
S. A. R. LE PRINCE ANDRÉ DE GRÈCE
S. A. R. LE PRINCE D'UDINE
S. A. LE DUC D'ORLÉANS
S. A. LE DUC DE PARME
S. A. LE PRINCE DE BOURBON
S. A. LE PRINCE HASSUN

F. I. A. T. s'honore d'être le fournisseur

*du Ministère de la Guerre (Italie) * du Ministère de la Marine (Italie) * du Ministère des Postes et des Télégraphes (Italie) * du Ministère de la Guerre (Portugal) * du Ministère des Finances (Portugal) * du Ministère de la Guerre (République Argentine) * de la Société Générale de Services publics par l'Automobile, de Milan, etc., etc.*





DESCRIPTION



MOTEUR. — Le moteur F. I. A. T. est à quatre temps. Les cylindres sont en fonte, venus par paire et d'une seule pièce avec la culasse de la chambre de compression.

Un couvercle en tôle d'acier emboutie, amovible par le dévissage de deux boulons, permet la visite et le nettoyage des chambres de circulation d'eau.

Les soupapes sont commandées mécaniquement et sont rangées symétriquement des deux côtés des cylindres : celles de l'aspiration à droite, celles de l'échappement à gauche. Elles sont interchangeables : on peut aisément procéder à leur inspection et à leur démontage par deux tampons (un par chaque soupape) vissés sur les têtes des cylindres.

Les pistons sont en fonte et ont quatre segments. Les bielles sont en acier embouti avec coussinets garnis de métal anti-friction. Le vilebrequin en acier forgé, tiré de la masse, creux à l'intérieur, est soutenu par trois paliers garnis de métal anti-friction. Le palier central sert à soutenir l'arbre, même lorsque le carter inférieur est démonté pour la visite des bielles.

Le volant en acier fondu fait fonction de ventilateur.

Le bâti qui porte les cylindres est en aluminium et repose directement sur le châssis par ses pattes d'attache, le carter inférieur, également en aluminium, forme un bain d'huile pour la lubrification.

Les tiges de commande des soupapes sont réglables, permettant de rattraper le jeu entre les dites tiges et les soupapes et de cette façon supprimer tout bruit.

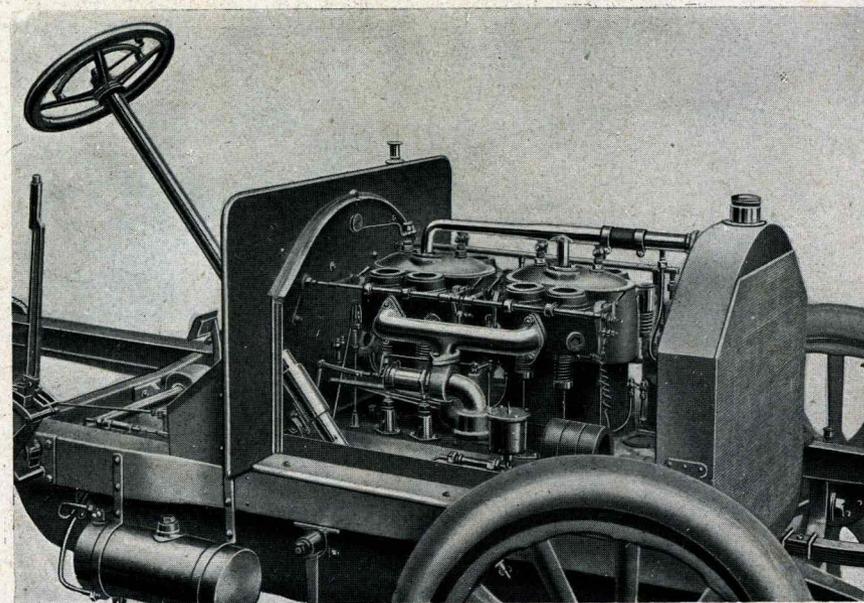
Les engrenages de commande des arbres à cames sont en fibre comme ceux de commande de la pompe et de la magnéto.

Tous ces engrenages sont enfermés dans un carter en aluminium qui les met à l'abri de la poussière et des éventuels dégâts que pourrait leur produire la chute d'un corps étranger.

Le **carburateur** est d'un type spécial breveté ; il est complètement automatique avec prise d'air supplémentaire.

Un **graisseur** automatique à pompe breveté, formant un faisceau de huit petits tubes en cuivre, graisse séparément les quatre cylindres et les parties du vilebrequin. Le graisseur entre en fonction à l'instant de la mise en marche du moteur, il règle la lubrification en raison de la vitesse du moteur et cesse lorsque celui-ci s'arrête.

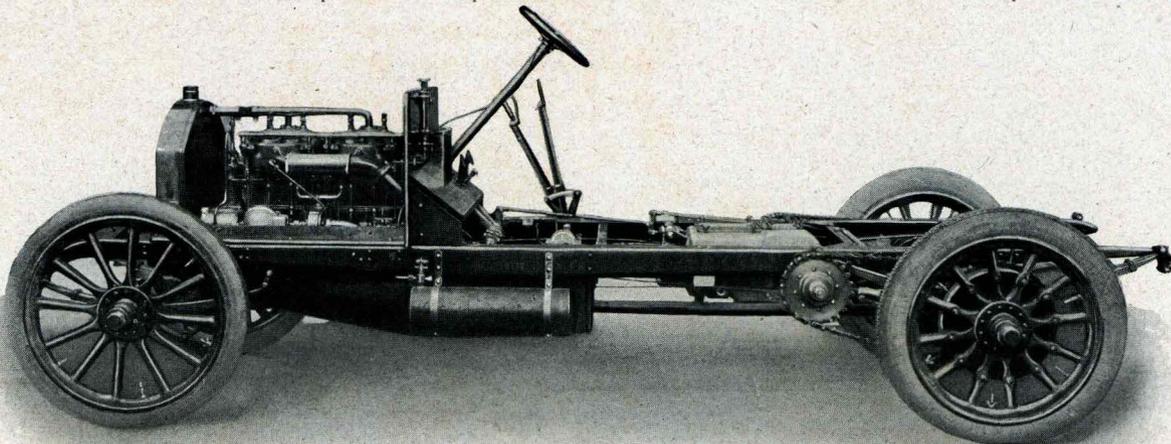
Le graissage est donc indépendant de l'attention du conducteur, attention qui se borne à veiller si les conduits sont librés et à faire le plein d'huile dans le réservoir dont l'approvisionnement est suffisant pour plus de 300 kilomètres.



MOTEUR 4 Cylindres avec mise en marche automatique.

Un dispositif spécial appelé “ *anti-fumée* ” règle automatiquement la quantité maxima d’huile au moteur et rendant tout excès impossible, supprime toute fumée d’huile brûlée.

Le **refroidissement** est obtenu à l’aide d’une circulation d’eau, activée par une pompe à turbine de grande puissance, à travers un refroidisseur du type “ nid d’abeilles ” muni d’un nouveau support oscillant en vue d’éviter les dégâts produits par les déformations éventuelles du châssis causées par les inégalités du terrain. La puissance réfrigératrice de ce radiateur est très grande, il assure avec la moindre quantité d’eau un refroidissement parfait même pendant la chaude saison et dans les montées les plus dures et les plus longues.



Embrayage à Plateaux de friction et Changement de vitesse. — L’embrayage à plateaux de friction du modèle 1907 est semblable à l’embrayage à plateaux qui donna de si bons résultats dans les modèles 1906. Il a été amélioré dans les détails, il est très robuste et parfaitement progressif. Après un long usage, par le simple remplacement des disques (opération très simple et que tout le monde peut faire dans un temps très court), il peut être remis complètement en état de neuf.

Un fort ressort à spirale, que commande une pédale par l’intermédiaire d’un collier à billes, produit l’adhérence entre les plateaux. Un joint à cardan placé entre l’embrayage et la boîte de vitesse évite à ces deux organes les torsions que les déformations du châssis pouvaient leur imposer.

Le changement de vitesse est du type courant à double train balladeur et comporte quatre vitesses et marche arrière par un seul levier. Ses engrenages sont robustes et d’une matière de choix, trempés et rectifiés. Les arbres reposent sur des paliers à billes.

La boîte est en aluminium avec de grands couvercles en tôle de laiton pour l’inspection. Elle contient aussi les pignons coniques et le groupe différentiel.

La boîte est fixée par ses pattes d’attache au châssis de façon à pouvoir être démontée très facilement.

Le jeu des engrenages peut être démonté sans enlever la boîte du châssis.

Les engrenages trempent dans un bain d’huile et de graisse, assurant une parfaite lubrification à chaque partie.



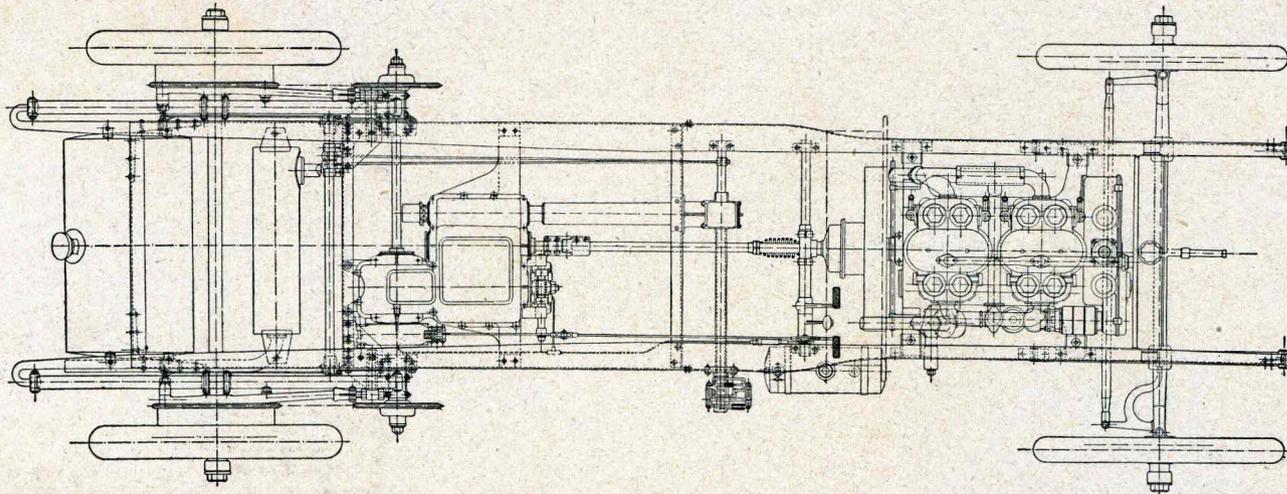
DESCRIPTION (Suite)



CHASSIS - ESSIEUX - RESSORTS - ROUES - DIRECTION - FREINS - RÉSERVOIR

Le châssis est en tôle d'acier embouti. Il a une largeur de $90 \frac{m}{m}$, il est rétréci à l'avant ($80 \frac{m}{m}$) en vue de permettre un fort braquage des roues. Il repose (au moyen de ressorts très robustes et d'une grande souplesse en acier mangano-siliceux, reliés par des étriers en acier forgé) sur des essieux en acier spécial forgé.

Les roues sont en bois de frêne extra-fort, les moyeux sont en acier avec roulements à billes. Bandages pneumatiques de $90 \frac{m}{m}$ aux roues avant et $120 \frac{m}{m}$ à l'arrière dans tous les types.



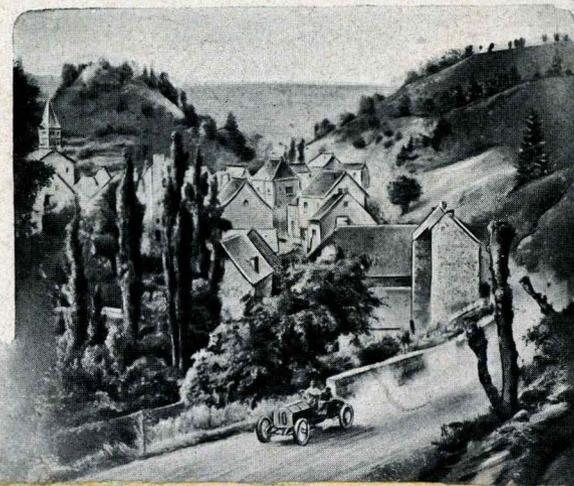
Plan du châssis 28/40 HP.

La direction est démultipliée et irréversible, réglable dans chacune de ses parties : le parallélogramme des leviers de la direction est en arrière de l'essieu avant.

Les chaînes pour la transmission du mouvement entre les pignons de l'arbre du différentiel et les roues arrière sont du type à rouleaux simples et très robustes.

Freins. — Trois freins métalliques agissant aussi bien sur la marche avant que sur la marche arrière. Les deux premiers serrant à la fois sur l'arbre de changement de vitesse et sur le différentiel sont commandés par la même pédale. Ces freins sont refroidis par un jet d'eau agissant automatiquement et limité par une valve à détente, leur action est instantanée et parfaitement progressive.

Le troisième agissant directement sur les roues arrière est commandé directement par un levier à main.

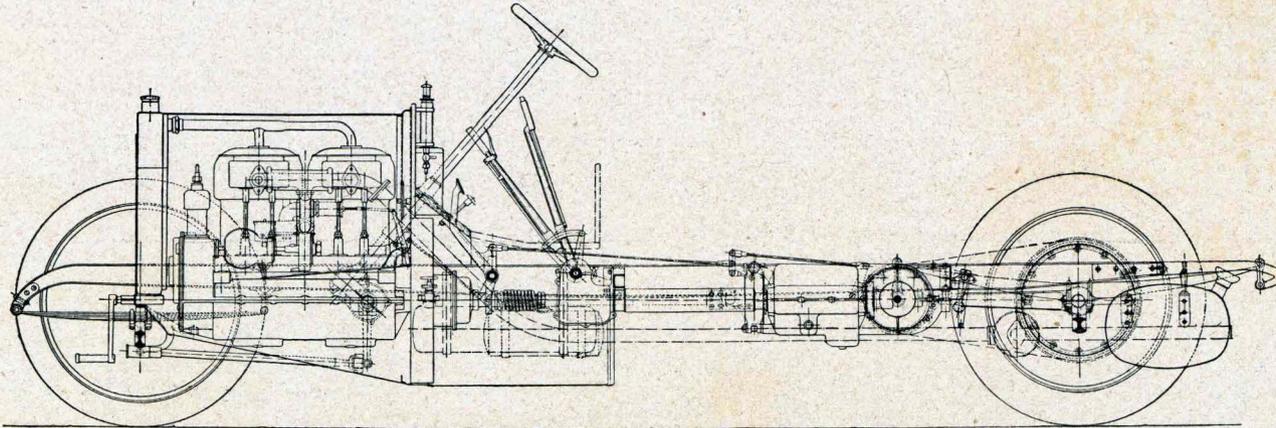




DESCRIPTION (Suite)



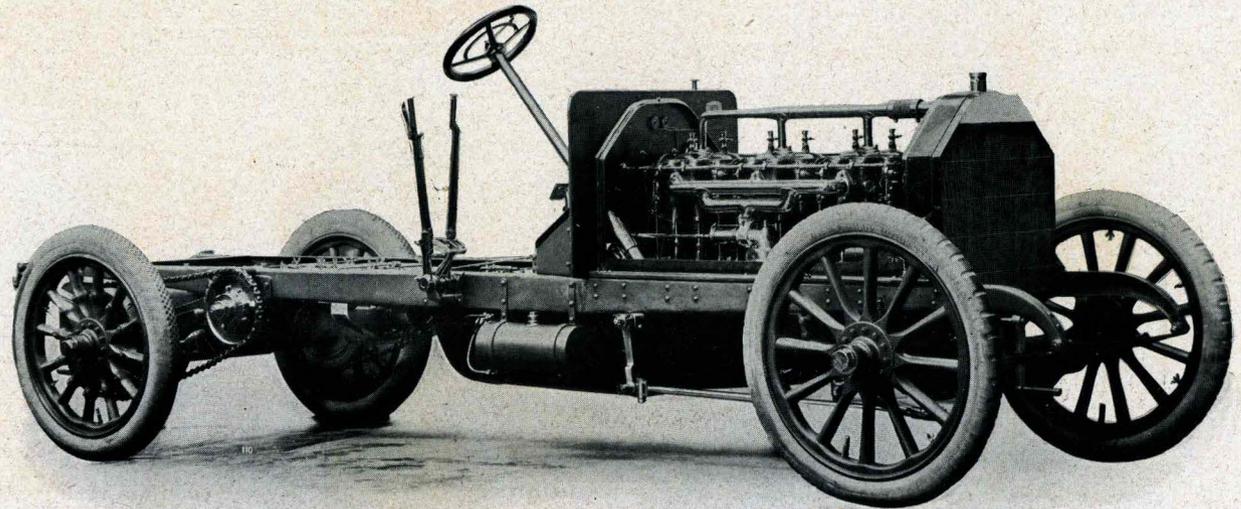
Le réservoir d'essence placé en bas et en arrière du châssis est en tôle de fer étamé très robuste, d'une contenance de 100 litres environ.



Élévation du châssis 28/40 HP.

Le réservoir d'essence est sous pression. Cette pression est amenée au réservoir par un petit tube monté sur l'échappement, petit tube qui est muni d'un épurateur et d'une valve automatique, ainsi que d'un disque coupe-flamme écartant d'une façon absolue tout danger d'explosion.

La pression des gaz d'échappement sert en outre à injecter sur les freins l'eau contenue dans un réservoir d'une capacité d'environ 10 litres placé sur le côté du châssis.



Châssis 6 cylindres.



60 HP. Six Cylindres " F. I. A. T. "

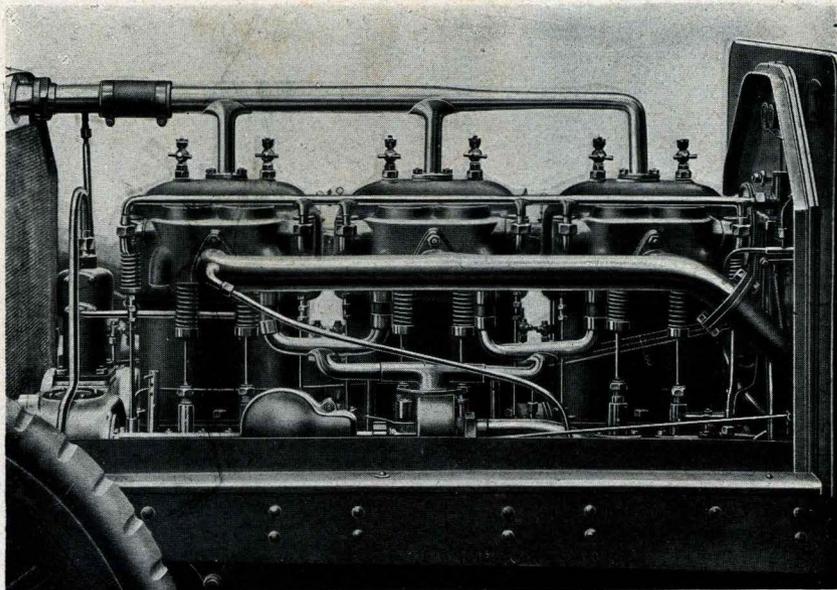


La Fiat présente en 1907 un modèle entièrement nouveau : son châssis spécial à 6 cylindres.

Ce type est destiné aux passionnés du grand tourisme qui tout en possédant une voiture nécessairement puissante, exigent néanmoins d'elle une souplesse qui avait été jusqu'ici l'apanage de la voiture de ville.

Or, si perfectionné que soit le 4-cylindres actuel, dès qu'on emploie les fortes puissances, le mode même de calage des manivelles faisant que tous les pistons passent en même temps aux points morts, on comprend clairement qu'il y a une certaine vitesse angulaire de rotation au-dessous de laquelle il est impossible de descendre sans caler le moteur.

Rien de semblable dans un 6-cylindres. Ici les poussées motrices se succèdent et ce moteur possède en propre toute la souplesse et toute l'élasticité du moteur à vapeur ou du moteur électrique sans d'ailleurs perdre aucun de ses avantages, qui sont aujourd'hui bien connus.



MOTEUR Six cylindres avec Mise en marche automatique.

Puisque dans un 6-cylindres, les courses motrices, au lieu de se succéder, empiètent les unes sur les autres, il s'en suit que le nouveau modèle de la Fiat présente une remarquable aptitude à tourner au ralenti et à grimper les côtes les plus rudes.

Ce moteur rend tout à fait accidentelle la manœuvre du levier des vitesses, il donne à la voiture une merveilleuse allure coulée qui augmente le confort des passagers et qui le rend recommandable pour tous les puissants véhicules de grand tourisme.

Le moteur comprend 3 groupes de deux cylindres par paire, les manetons de l'arbre vilebrequin étant deux par deux dans 3 places à 120°. Dans les dispositions générales du nouveau modèle, on a conservé toutes les heureuses innovations qui ont fait leurs preuves et manifesté leur excellence sur les moteurs à 4 cylindres.



Mise en Marche automatique " F. I. A. T. "



La manivelle de mise en marche d'un moteur, quand elle subsiste sur une voiture de grand luxe, constitue une sorte d'anachronisme ; c'est un souvenir des temps anciens.

Quel chauffeur n'a fait le rêve de voir son moteur se mettre en route par simple pesée du pied ou de la main sur un bouton ? Par mauvais temps, il devient inutile de descendre, de piétiner dans la boue, de manœuvrer une manivelle nécessairement sale.

Cette seule raison suffirait à expliquer la grande vogue dont jouissent actuellement les mécanismes de démarrage automatiques : mais bien peu sont satisfaisants. Les uns ne permettent qu'une seule tentative et si pour une cause quelconque, le moteur est paresseux, il faut avoir recours à la manivelle ; les autres n'achètent le démarrage qu'au prix d'une complication incroyable.

La mise en marche Fiat échappe à toutes ces critiques. Elle emploie comme source d'énergie, de l'air comprimé que le moteur emmagasine automatiquement au fur et à mesure dans un réservoir *ad hoc*.

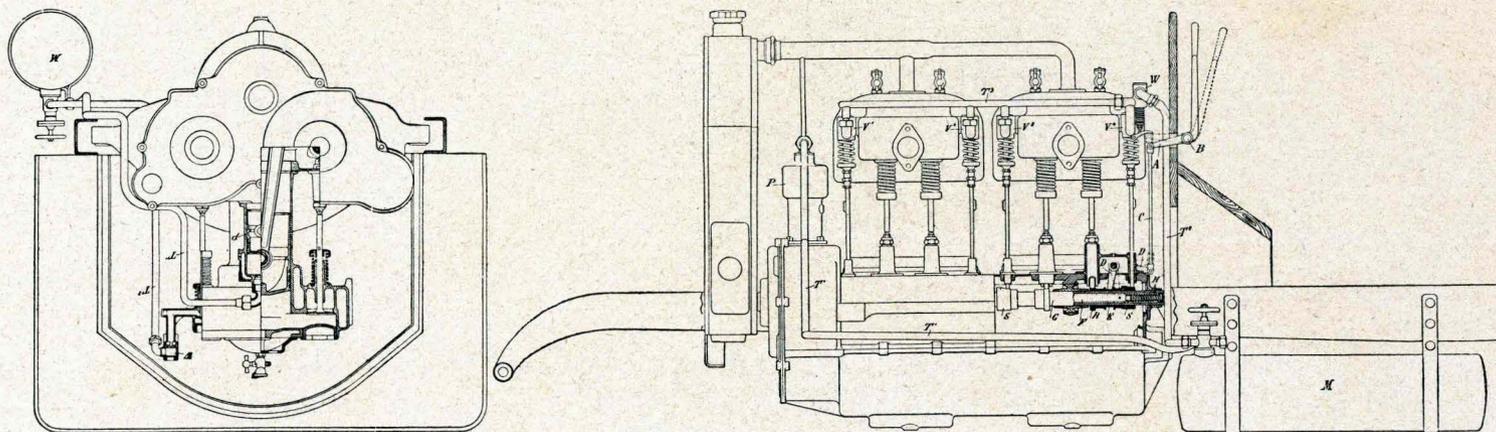
Au moment de la manœuvre pour le démarrage, le conducteur détermine l'ouverture d'une valve qui permet à l'air comprimé d'arriver dans celui des cylindres qui se trouve à sa période d'explosion.

Le moteur se met immédiatement en mouvement et successivement chacun des cylindres au commencement de sa course d'explosion reçoit l'action de l'air comprimé.

Dès que l'allumage se produit, l'arrivée d'air est supprimée et le démarrage est obtenu. Pour rétablir la pression initiale dans le réservoir d'air comprimé, le moteur commande un compresseur d'air d'une grande simplicité de mécanisme.

On sait que la compression d'un gaz dégage de la chaleur, il est donc nécessaire de refroidir le cylindre du compresseur. Cette fonction est assurée par l'eau de circulation du moteur.

Tout l'ensemble de cette mise en marche automatique, peu encombrant et très robuste, s'installe aisément sur un châssis et donne la meilleure solution du démarrage automatique.



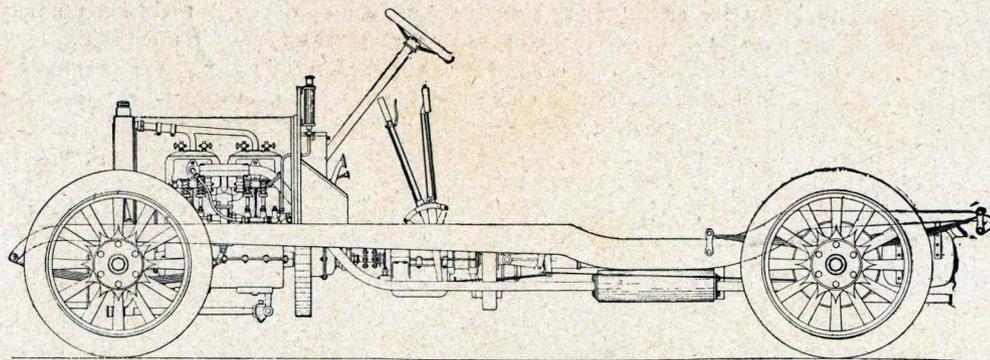


" BREVETTI - F. I. A. T. "

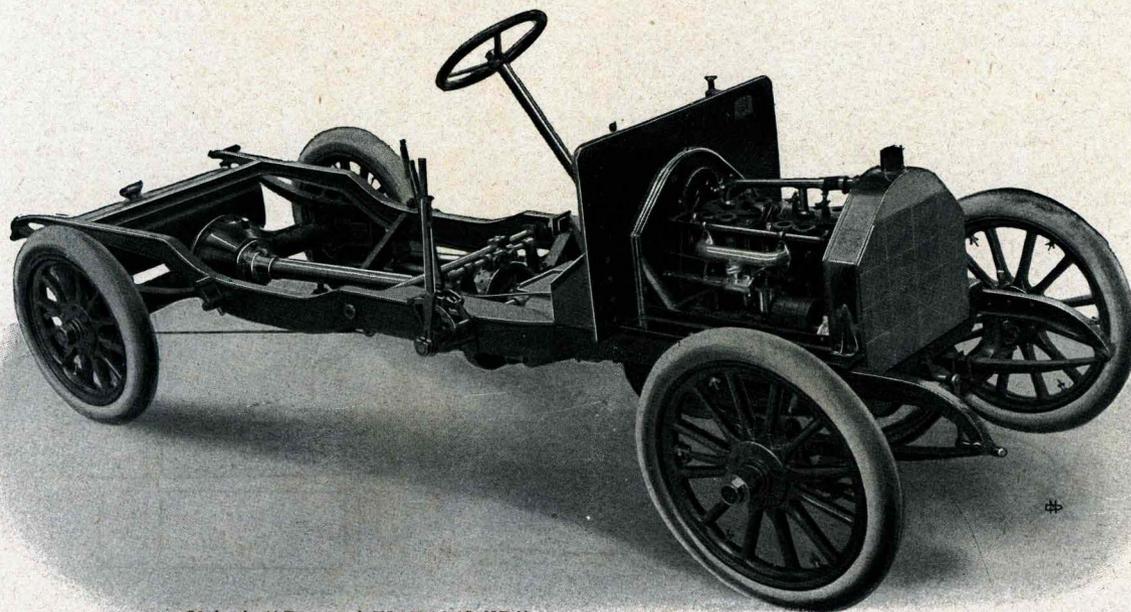


La " Brevetti FIAT 14|18 HP " est un nouveau type de voiture étudié spécialement pour la voiture de ville.

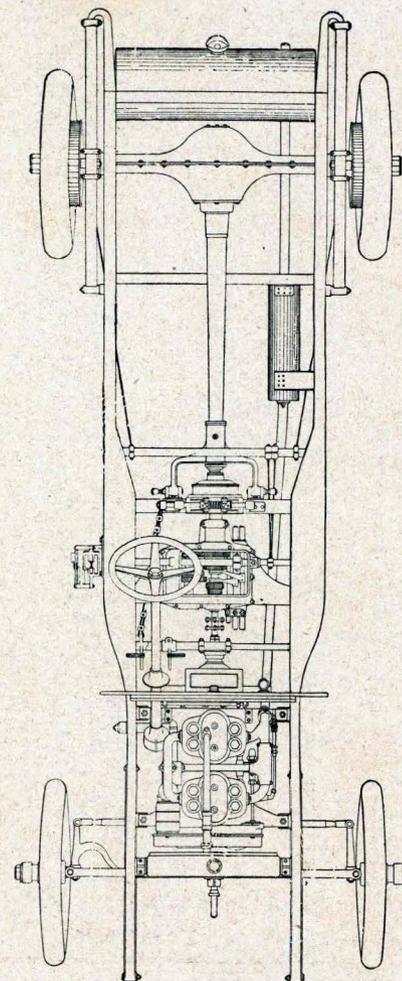
Son châssis surbaissé au centre abaisse l'ensemble de la carrosserie, point capital pour l'élégance de la voiture fermée de ville. Ce châssis permet aussi les carrosseries 3/4 très confortables (la variable ayant 1.83).



Elévation du châssis " Brevetti FIAT 14|18 HP "



Châssis " Brevetti FIAT 14|18 HP "



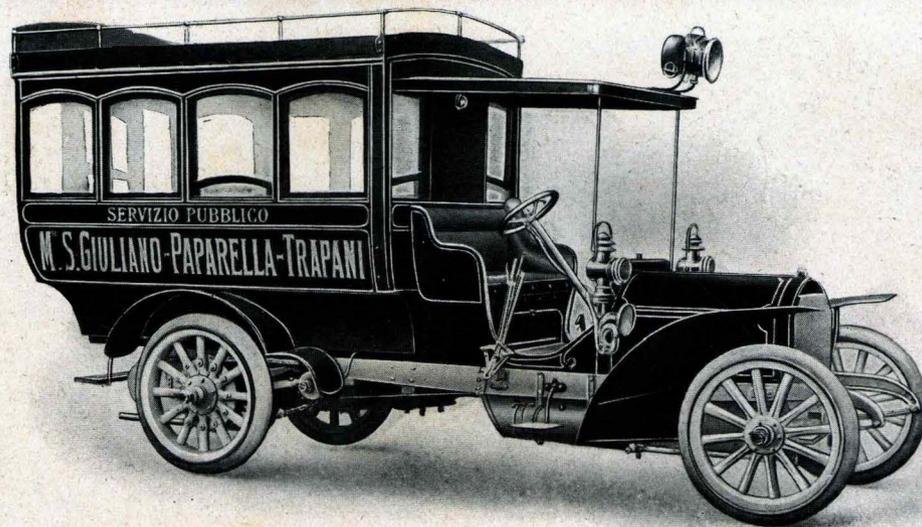
Plan du châssis " Brevetti FIAT 14|18 HP "



Le châssis qui a 95 % de large est rétréci à l'avant à 75 % ce qui permet un très fort braquage de roues.

L'essieu arrière est à cardan d'un type tout nouveau particulièrement robuste.

Ces voitures fabriquées dans l'usine spéciale "**Brevetti FIAT**" sont comme moteur et comme mécanique générale d'une similitude absolue avec les **F.I.A.T.** de l'usine mère et donneront une satisfaction égale dans leur service particulier pour lequel elles ont été spécialement établies.



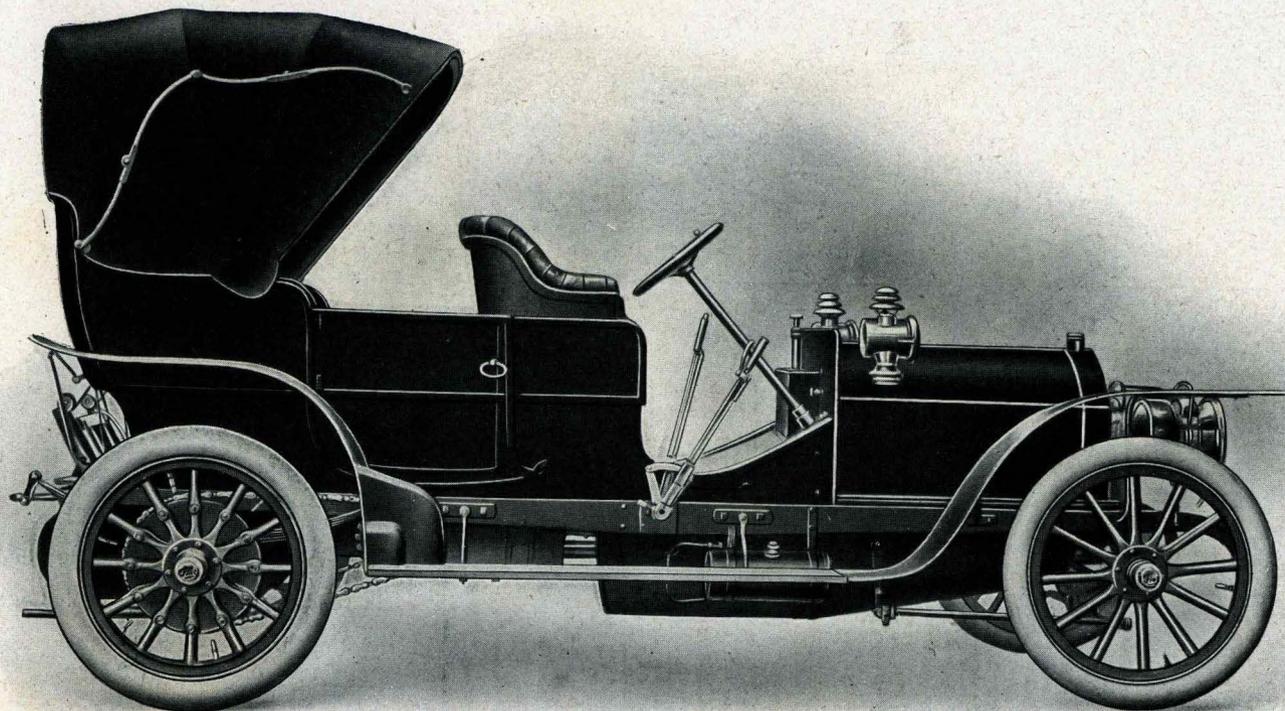
Omnibus 12 places F. I. A. T.



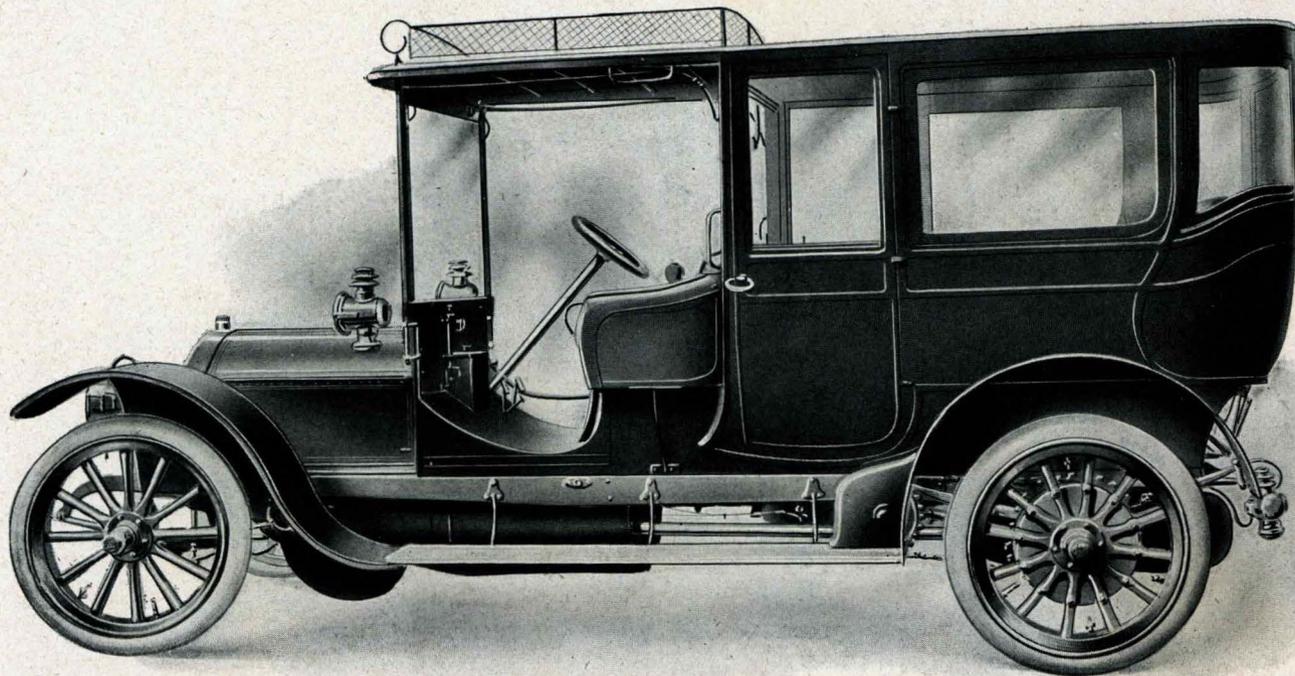
L'Empereur Guillaume et sa F. I. A. T. 28/40 HP.

Sur tous les types de châssis **F.I.A.T.** et **BREVETTI F.I.A.T.** peut s'adapter la **Suspension "TRUFFAULT-FIAT"** réglable. Inutile de rappeler ici les avantages de la suspension **Truffault** ; perfectionnée d'une façon fort habile par la **F.I.A.T.** en la rendant plus sensible et en outre réglable, cet appareil est le complément tout indiqué pour parfaire le confortable de la voiture de tourisme ; il est indispensable pour les mauvaises routes.

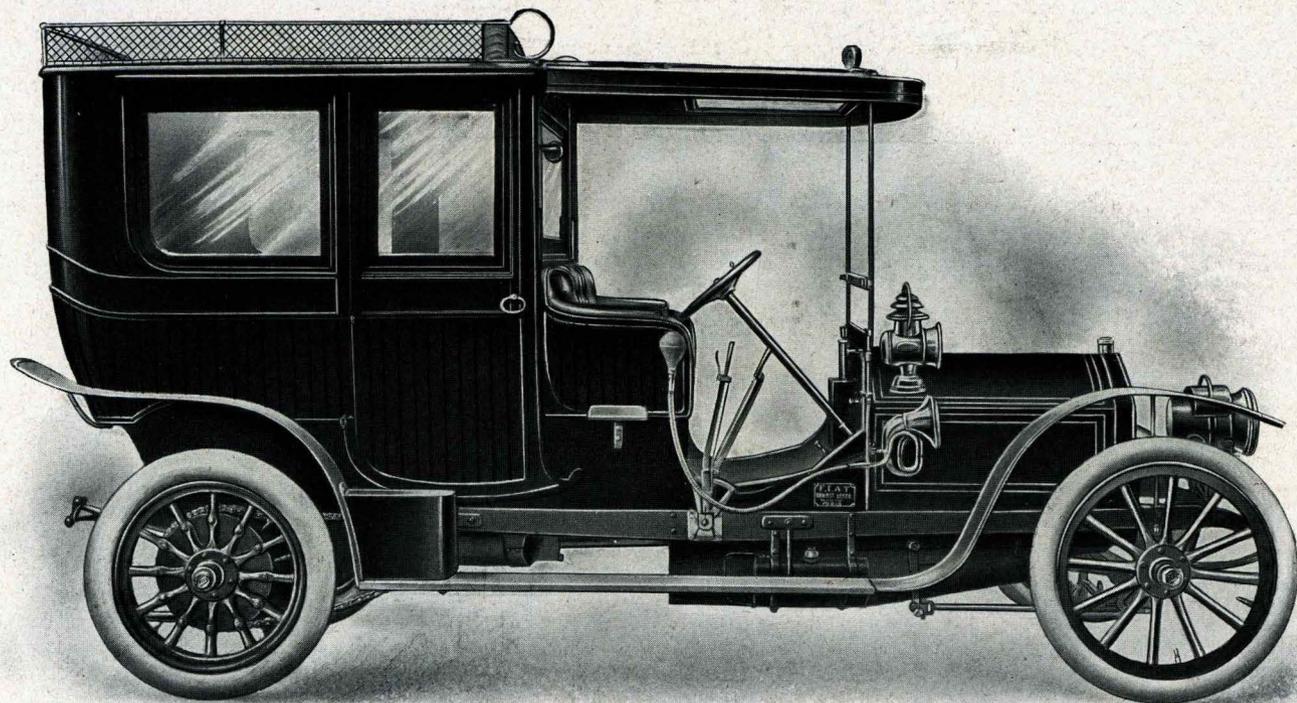




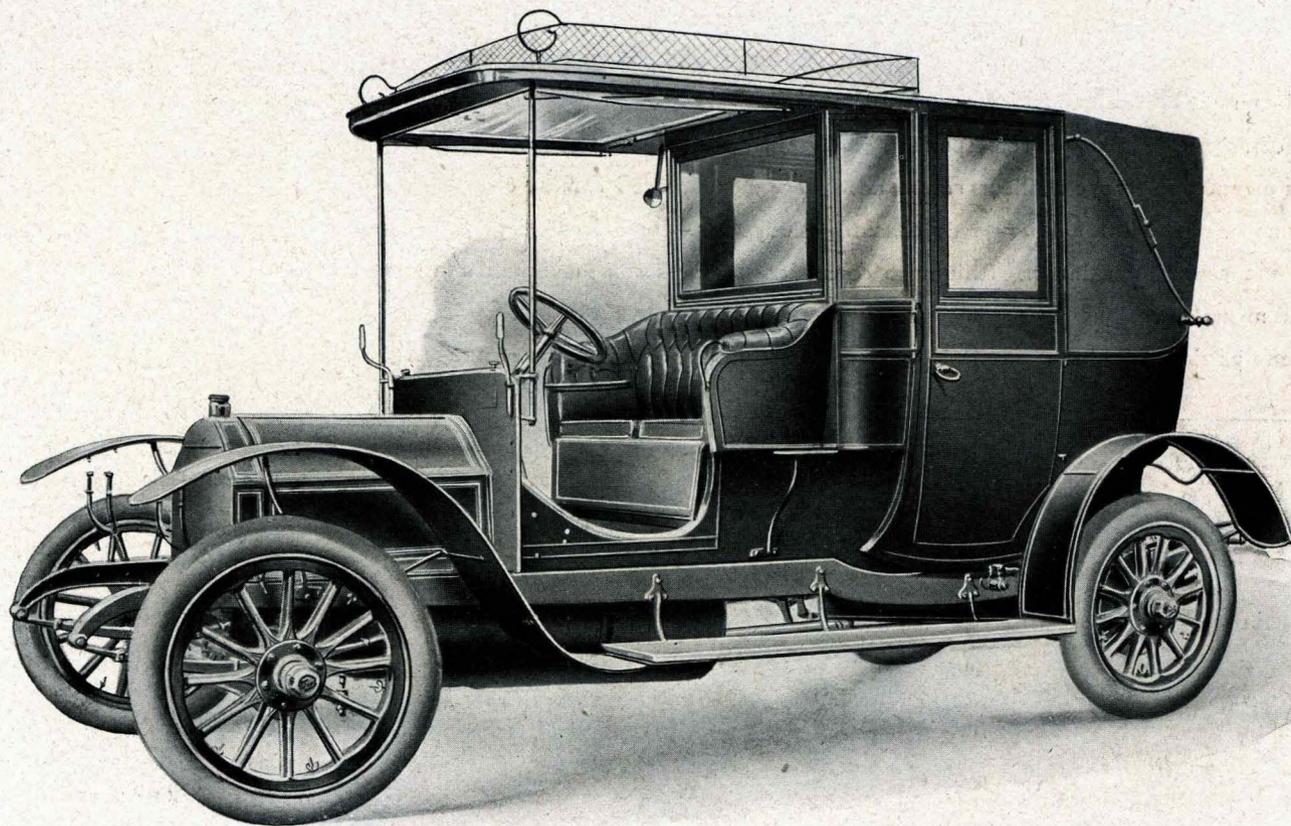
Double Phaéton 18/24 HP. F. I. A. T.



Limousine-Berline 28/40 HP. F. I. A. T.



Coupé-Limousine 28/40 HP. F. I. A. T.



Landulet Trois quarts sur BREVETTI-F. I. A. T. 14/18 HP.



DESCRIPTION (Suite)

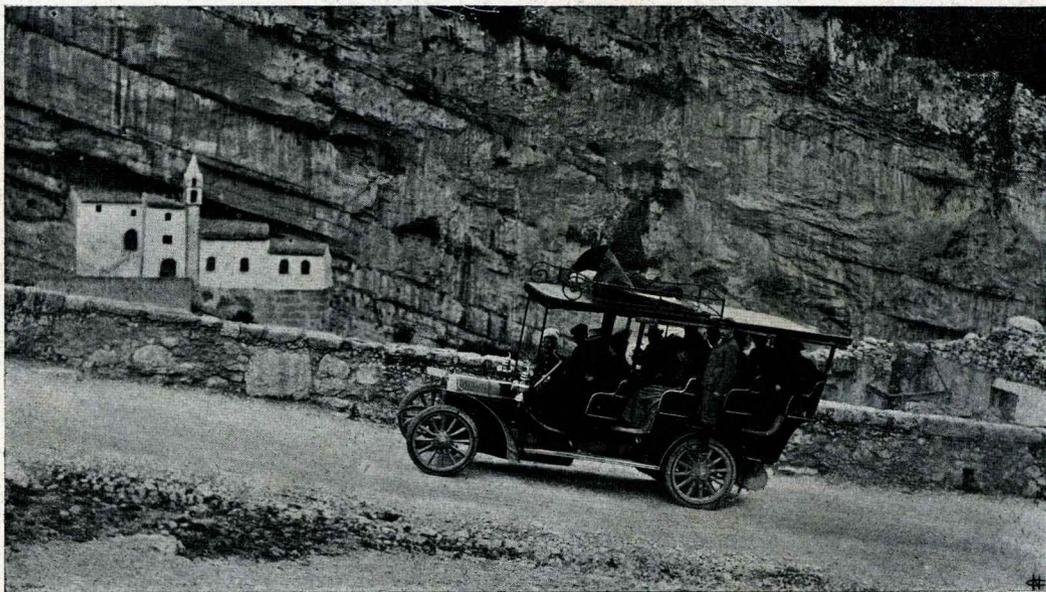


MAGNÉTO. — La magnéto est à basse tension avec avance automatique à l'allumage, proportionnelle à la vitesse de rotation du moteur.

Avance à l'allumage. — Dès que le moteur atteint une certaine vitesse, un régulateur à force centrifuge, en décalant l'arbre à cames qui commande les rupteurs, détermine une certaine avance des points d'allumage, allumage qui se produit au moment où chacun des rupteurs se détachant de la bougie correspondante, ouvre le circuit.

La magnéto se trouve d'ailleurs commandée par ce même arbre à cames ; elle est donc toujours calée de la même façon par rapport au point d'allumage, c'est-à-dire à la levée de chacun des rupteurs. Comme ce calage peut être fixé de telle façon que la magnéto émette à cet instant son courant maximum, l'allumage conservera toujours son maximum d'intensité, quelque soit le degré d'avance déterminé par la vitesse même du moteur.

Cette particularité du moteur **F. I. A. T.** constitue un de ses principaux avantages.



Omnibus du Service postal du Trentin.

Comment on règle la vitesse du moteur. — L'ensemble de l'appareil d'allumage ainsi que le carburateur étant réglés automatiquement par le moteur, le conducteur n'a qu'à s'occuper de l'accélérateur, fonctionnant au pied par une petite pédale ou même à la main par la manette située sur le volant de direction.

Avec l'accélérateur on ouvre plus ou moins une soupape annexée au carburateur, permettant à une quantité plus ou moins grande de mélange explosif de pénétrer dans les chambres de compression du moteur.

Par ce moyen la vitesse du moteur peut passer d'un minimum de 300 tours à la minute à un maximum de 1300 tours.



Voiture de Livraison du Type des "Postes Italiennes".

Continuer alors à faire tourner le moteur aussi doucement que possible et régler en faisant pivoter le bras de levier sur son axe, de telle façon que, exactement à la fin de la course de compression (position qui peut être facilement reconnue soit au moyen d'un repère sur le volant, soit au moyen d'une tige introduite dans le cylindre par le robinet de décompression) la tige vienne à nouveau détacher le rupteur de la bougie.

Procéder de la même façon pour les autres trois cylindres.

Pour avoir l'allumage le plus intense, il faut que la magnéto fournisse à ce point son courant le plus intense.

Pour l'obtenir, amener comme nous l'avons indiqué précédemment l'un des pistons exactement à la fin de sa course de compression et engrener les pignons de commande de la magnéto de telle façon que le volet de la magnéto se trouve détaché de 5 à 6 $\frac{m}{m}$ de la paroi qu'il viendrait de quitter.

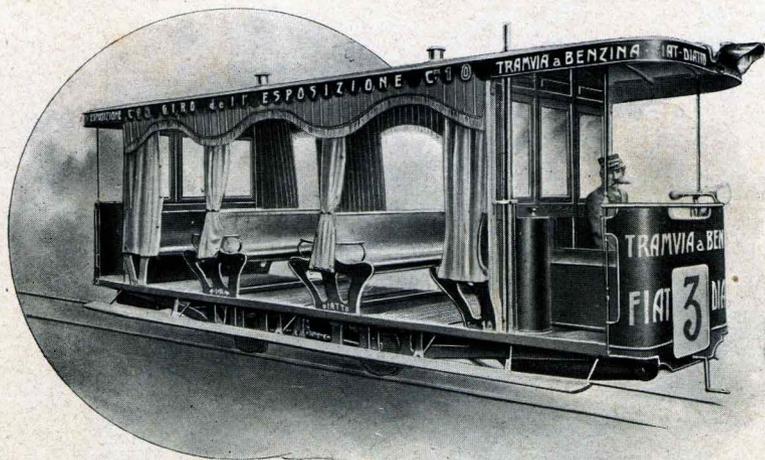
Un dispositif très simple, constitué par un pommeau de pression à ressort, sert à arrêter le moteur en fermant le circuit.



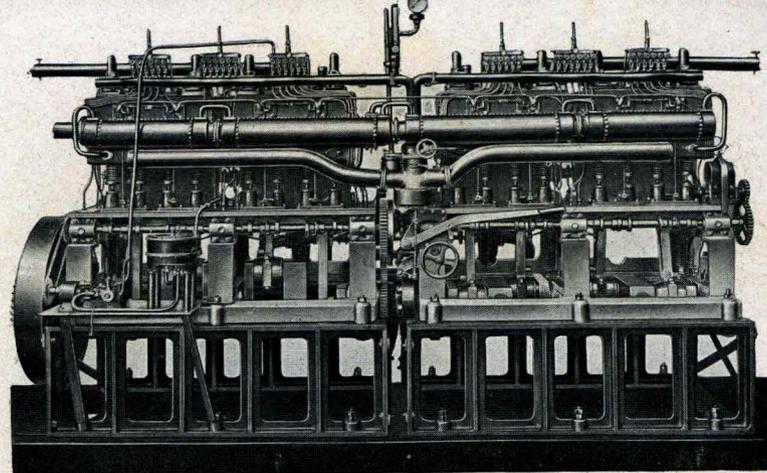
Réglage du point d'allumage et de la position de la magnéto. —
 Quand le moteur est complètement ralenti, l'allumage doit se produire sans avance. Pour l'obtenir également au même point dans les quatre cylindres, amener progressivement le piston de l'un d'eux vers la fin de sa course de compression, à ce moment la tige commandée par l'arbre à cames doit descendre à la partie inférieure de sa course et perdre légèrement contact avec le bras du levier du rupteur extérieur du cylindre. De cette façon, sous l'action du ressort qui commande le rupteur, son bras de levier à l'intérieur du cylindre vient prendre contact avec la tige de la bougie qui lui sert de point d'appui.



Camion 4 tonnes, Type fourni au Ministère de la Guerre d'Italie et de Portugal.



Tramway F.I.A.T. de Milan.



*Moteur F.I.A.T 8 cylindres, 350 chevaux à pétrole lampant
type adopté par la marine Italienne
pour les sous-marins Squalo et Narvalo.*



Omnibus F.I.A.T. 28/40 HP., de Londres.

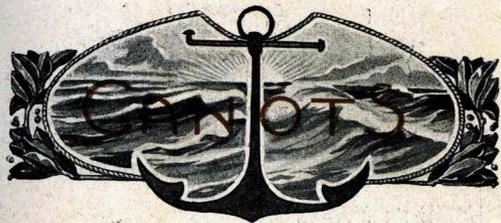


RÉPARATIONS — PIÈCES DÉTACHÉES — GARAGE

Un atelier situé à Levallois-Perret, à deux pas des fortifications, très bien installé avec tout l'outillage moderne et une équipe d'ouvriers italiens choisis parmi les meilleurs permet d'effectuer très rapidement et dans les conditions les plus favorables, toutes réparations.

En plus des avantages incontestables que présente l'exécution rapide des réparations, les clients de la **F.I.A.T.** pourront se procurer immédiatement toutes les pièces détachées dont le garage de Levallois possède un stock complet.





La société **F.I.A.T.** construit des groupes de moteurs complets pour canots d'une force de 18/24, et 28/40.

Chaque groupe se compose d'un moteur du type courant employé par la **F.I.A.T.** pour les voitures, d'un appareil spécial de débrayage et marche arrière, et du volant pour la manœuvre du gouvernail. Tous les organes sont montés sur un bâti d'acier et forment un seul bloc compact et indépendant de la coque.

La **F.I.A.T.** fournit aussi des groupes moteurs d'une puissance supérieure, formés par deux ou plusieurs moteurs accouplés en tandem, ou actionnant deux ou plusieurs hélices indépendantes.

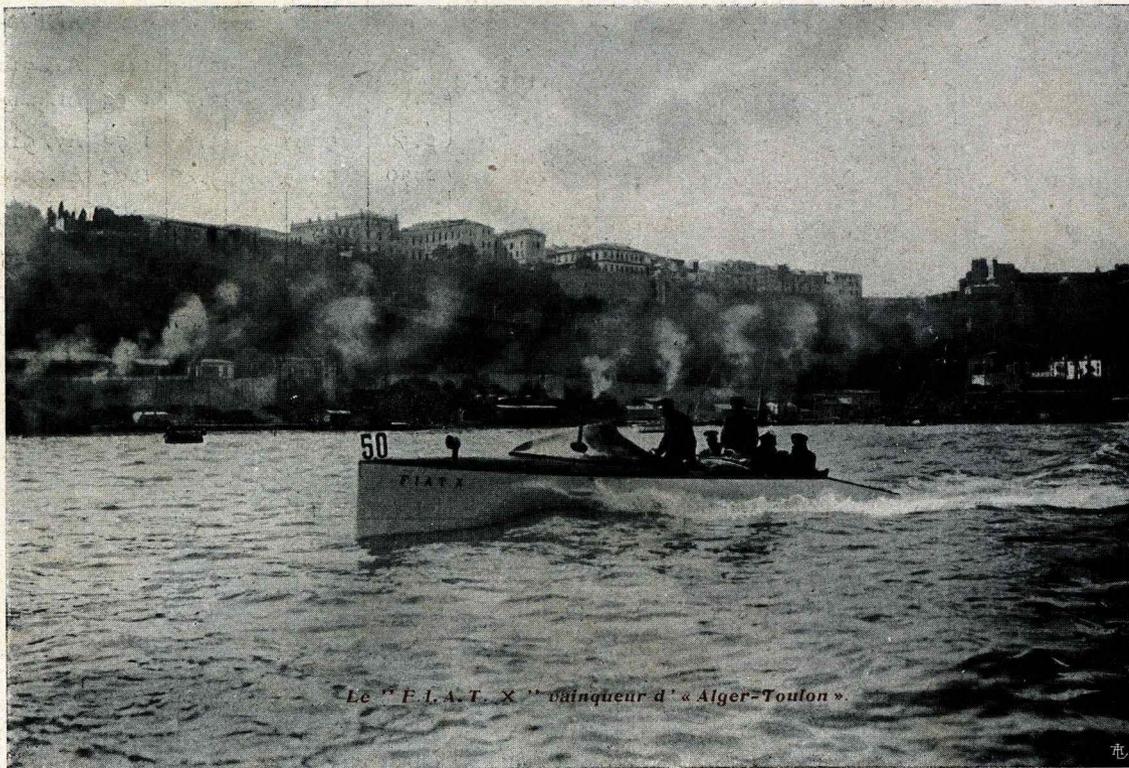
Sur la demande des clients, la **F.I.A.T.** fournit aussi l'embarcation, s'étant assuré la collaboration des meilleurs chantiers navals italiens,

Un département spécial des usines **F.I.A.T.** est affecté à la construction des gros moteurs à explosion fonctionnant au pétrole lampant, pour les services de la marine militaire ou commerciale.

C'est à la suite d'une longue pratique et grâce à un outillage particulier de tout premier ordre que la **F.I.A.T.** a pu marquer aussi dans cette branche ses traces personnelles et s'en faire encore une spécialité. Les moteurs, dessinés et construits exclusivement en vue du service marin et particulièrement pour les bateaux sous-marins, possèdent toutes les qualités de régularité et de robustesse, et malgré la vitesse réduite de leur régime de rotation, sont d'une grande légèreté.

Des appareils automatiques spéciaux assurent une mise en marche très prompte, le débrayage et la marche arrière.

Avec ces moteurs on monte des groupes d'une force de 80, 120, 160, 240 et 400 HP. pour embarcations à une ou plusieurs hélices.





SPÉCIFICATIONS ET PRIX



TYPES DE CHASSIS	MOTEUR	EMPLACEMENT DE CARROSSERIE		VOIE	EMPATTEMENT	VARIABLE	ROUES AVEC PNEUMATIQUE MICHELIN	PRIX	MISE EN MARCHÉ AUTOMATIQUE	
		LONGUEUR	LARGEUR							
BREVETTI-FIAT à cardan 14/18 HP.	4 cyl. 90-120	2.60	95	1.35	3.08	1.185	Av. 810-90 Ar. 820-120	Suivant carrosseries sur devis.	ne s'applique pas à ce type	
FIAT à chaînes... 18/24 HP.	4 cyl. 105-130	2.50 2.70	90 90	1.40	3.13 3.33	1.74 1.94	Av. 910-90 Ar. 920-120		1.300 fr. supplém ^t .	
FIAT à chaînes... 28/40 HP.	4 cyl. 125-150	2.50 2.70	90 90				1.40		3.20 3.40	1.74 1.94
FIAT à chaînes... 60 HP.	6 cyl. 125-150	2.50	90	1.45	3.54	1.74				
Sur tous nos types de châssis peut être adaptée la Suspension "FIAT-TRUFFAULT" réglable moyennant un supplément de 400 francs pour le jeu de 4 appareils.										
POIDS LOURDS							GROUPES MOTEURS MARINS			
CHASSIS pour	}	Camion 1 tonne 1/2	}	Moteur 18/24 HP..	16.000 fr.	Groupe moteur 18/24.....	6.500 fr.			
		ou omnibus 12 à 16 personnes		Moteur 28/40 HP..	20.000 fr.	Groupe moteur 28/40.....	9.700 fr.			
		Camion 4 tonnes		Moteur 18/24 HP..	17.000 fr.	Groupe moteur 60 HP....	17.000 fr.			
		ou omnibus 20 à 40 places		Moteur 28/40 HP..	21.000 fr.	Groupe moteur 120, 240, 400 HP, prix sur devis				



Conditions Générales



Les Automobiles **F.I.A.T.** sont vendues aux conditions suivantes :

Les prix sont absolument nets. Livraison Paris à nos magasins. Dans le prix de la voiture complète ou du châssis sont compris seulement les accessoires usuels (clefs, outils, pompe pour pneus).

Les commandes doivent être accompagnées du tiers de leur montant, le paiement du solde doit être effectué avant la livraison.

Chaque machine est garantie pour six mois de la date de la livraison ; cette garantie est limitée au remplacement des pièces dans les ateliers de la Société **F.I.A.T.** à Turin, Milan ou Paris, ou à l'envoi gratuit des pièces cassées pour cause d'un vice de matière ; les appareils électriques et les garnitures des roues sont toutefois exclus de la garantie.

Pour le remplacement ou les réparations le Client doit envoyer franco à l'usine les pièces cassées ou la Machine à réparer en indiquant le nom et l'adresse de l'expéditeur, le numéro matricule de la voiture et les détails relatifs aux réparations.

Les réparations ou pièces de rechange sont toujours payables au comptant et avant la livraison.

La garantie cessera quand la voiture aura été réparée, même légèrement, hors de la fabrique ou par un personnel qui lui soit étranger. La Société décline toute responsabilité pour tous les accidents éventuels.

Sur demande, nous mettons des mécaniciens à la disposition de nos clients, sous leur entière responsabilité au point de vue de la loi sur les accidents du travail et au point de vue des accidents qu'ils pourraient causer à la voiture ou aux tiers.

Le déplacement de ces mécaniciens est compté à raison de 2 francs par heure plus les frais de voyage ainsi que les frais d'assurance.

Il est, en outre, entendu que chaque client reste responsable des avaries ou accidents quelconques de personnes ou de choses au cas où, à titre exceptionnel, il conduirait lui-même en présence d'un de nos mécaniciens ou employés.

Les expéditions se font avec les meilleurs soins, mais aux risques et périls du destinataire ; sauf convention contraire, elles sont faites par chemins de fer à grande vitesse et contre remboursement.

Il reste toujours expressément convenu que, en cas de contestation, le Tribunal de Commerce de la Seine est le seul compétent.



