



Italia-Standard

14 HP

LA PLUS GRANDE FABRIQUE
ITALIENNE POUR LA CONSTRUCTION
D'UN TYPE UNIQUE



FABBRICA AUTOMOBILI
“STANDARD”

CAPITALE SOCIALE : L. 2.400.000



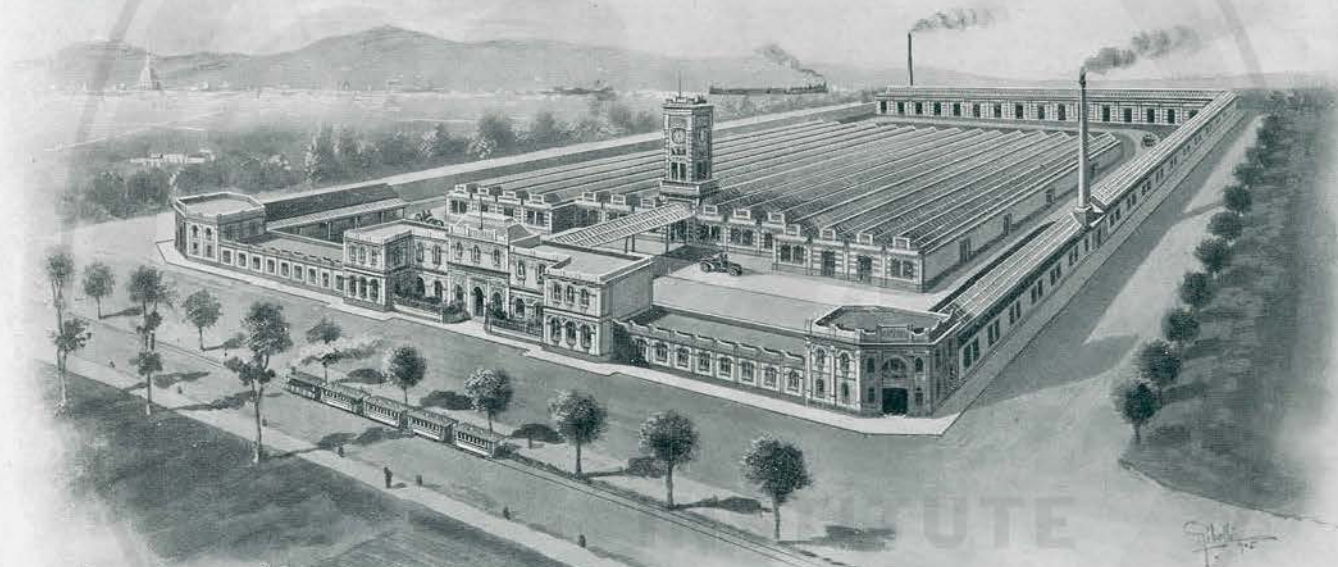
LA PLUS GRANDE FABRIQUE ITALIENNE
pour la construction d'un type unique



AGENCE FRANÇAISE :

DIRECTION : M. Jules WIMILLE, directeur général, 3, rue Rigaud, Neuilly-sur-Seine





Vue générale de la Fabrique "Standard" (25.000 mètres carrés)

Quelques notices sur la Fabrique italienne "STANDARD"

Les Usines de la " STANDARD " sont situées à Turin, au Viale di Stupinigi et elles occupent une superficie de 25.000 mètres carrés. Au centre se trouve la salle des machines-outils et la salle de montage des châssis ; cette salle, construite en ciment armé, d'une superficie de 8.000 mètres carrés est entourée d'une vaste piste réservée à l'essai des voitures finies.

L'aménagement des Usines " STANDARD " marque un progrès considérable, sur tout ce qui s'est fait jusqu'ici, car les distingués ingénieurs qui président aux destinées de ces Usines, se sont inspirés des tous derniers progrès réalisés dans les usines automobiles existantes à ce jour. Les derniers perfectionnements ont été apportés aux essais des moteurs et dans les bureaux de réception des matériaux.

A son entrée dans l'usine, le matériel quel qu'il soit est

soigneusement examiné dans les dits bureaux qui sont pourvus de tout ce qui est nécessaire aux expériences physiques, chimiques, dynamiques et microscopiques. De cette façon, aucune pièce de la voiture ne peut donner lieu à des surprises et aux inconvénients si redoutés par les conséquences trop souvent désastreuses qui en résultent. Les machines outils sont non seulement de types récents mais encore proviennent des Maisons américaines les plus renommées. Plusieurs d'entre elles ont été étudiées et construites spécialement pour la Fabrique d'Automobiles " STANDARD " et permettent la plus grande économie de travail et de temps.

Cette installation modern-style place la " STANDARD " au premier rang des fabriques d'Automobiles. *Elle est d'ailleurs la plus grande fabrique italienne pour la construction d'un type unique.*



Longueur du châssis	Mèt.	3.830
Largeur du châssis Av.	»	0.700
» » Ar.	»	0.800
Roues Av. en bois pour pneus	800 × 85	
» Ar. » » »	815 × 105	
Emplacement de carrosserie	2.250 × 0.800	
Entrée de carrosserie	1.565	
Empattement	2.750	
Voie	1280	

Cette disposition présente de très grands avantages sur les cylindres séparés, notamment une diminution dans le poids et l'encombrement.

L'eau de refroidissement entoure entièrement la chambre de compression, d'explosion, et des soupapes, ce qui assure une réfrigération rapide et parfaite.

L'alésage est de 85 millimètres et la course de 110 millimètres. Quoique la "STANDARD" indique 14 chevaux de puissance de son moteur, il en donne 19-20 au frein à la vitesse de douze



cents tours avec une consommation de 320 grammes d'essence par cheval-heure.

Les soupapes sont symétriques et interchangeables.

Lorsqu'on regarde la voiture par l'avant, c'est-à-dire lorsqu'on a le moteur en face de soi, les soupapes d'admission sont à gauche du moteur, celles d'échappement à droite ; leur visite en est très facile, puisqu'il suffit de retirer les deux bouchons filetés placés à la partie supérieure du cylindre.

Ces soupapes, en acier corroyé, sont commandées par deux arbres à cames placés à gauche et à droite et parallèlement à l'arbre du moteur.

On peut démonter aisément et régler rapidement les arbres des cames. A cet effet on a étudié un dispositif spécial de conjonction entre la roue d'engrenage et l'arbre de commande, ce qui permet un déplacement de la fraction voulue de la dent de l'engrenage et donne un réglage scrupuleusement exact.

Pour rendre plus douce la transmission de commande des cames aux poussoirs commandant les soupapes, une bille en acier est placée entre la came et l'extrémité du poussoir, de façon à assurer un roulement très doux ainsi que le minimum de frottement.

Les pistons sont en fonte et portent quatre segments dont trois sont placés en haut, tandis que le quatrième est placé sur l'axe du piston, et par un dispositif spécial il en empêche tout déplacement.

L'arbre-manivelle à quatre coudes, est à trois supports et tous les coussinets sont garnis d'antifriction spécial.

Le refroidissement s'opère par une circulation

d'eau obtenue par une pompe actionnée directement par le moteur. Cette pompe reçoit l'eau du radiateur nid d'abeilles et la fait circuler dans les chambres de refroidissement du moteur, d'où l'eau revient au radiateur et reprend sa marche à travers la pompe. Sa vitesse de régime est de deux cent cinquante tours.

L'allumage est obtenu, par une magnéto à haute tension et le moment du jaillissement de l'étincelle est déterminé de façon à obtenir la plus grande puissance du moteur sans donner de l'avance.

CARBURATEUR. — Le carburateur employé sur les châssis "STANDARD" est du type à gicleur, mais il diffère sensiblement des autres, en ce que toute la quantité d'air aspiré par le moteur est automatiquement déterminée ; on obtient de cette façon, un mélange constant et uniforme quels que soient la vitesse et le travail donnés par le moteur.

Un dispositif spécial sur la tuyauterie de l'air aspiré, permet au tuyau d'échappement de le rechauffer, et un simple mouvement permet, aussi, d'avoir immédiatement une dérivation d'air froid. Ce nouveau type de carburateur a été soigneusement étudié, et il répond parfaitement aux conditions demandées par un agencement absolument parfait. La construction en est simple et les différentes parties sont faciles à vérifier.

RÉGULATEUR, MODÉRATEUR, ACCÉLÉRATEUR. — Tandis que la qualité du mélange est réglée automatiquement par le distributeur d'air du carburateur, la quantité du mélange est réglée par une soupape d'admission cylindrique qui est, elle-même, commandée par un régulateur, qui a pour



but de maintenir la vitesse du moteur à 1200 tours. Le modérateur, commandé par un levier appliqué sur le volant de direction, n'agit pas sur le ressort du régulateur, mais il agit directement, sur le levier de commande de la soupape, d'une façon si remarquable que le modérateur peut réduire la vitesse du moteur de 1200 à 150 tours.

L'accélérateur, commandé par une pédale fonctionne, lui aussi, sur le levier de la soupape cylindrique et peut porter la vitesse du moteur à quinze cents tours.

Par une heureuse disposition, très simple et très pratique de la commande, le modérateur, le régulateur et l'accélérateur, peuvent fonctionner indépendamment, et c'est ainsi que l'on peut, à volonté, faire varier la vitesse, de 150 à 1200 et même à 1500 tours, sans crainte d'inconvénients.

CHANGEMENT DE VITESSE. — Le changement de vitesse est du type connu à trois trains baladeurs, quatre vitesses, dont la quatrième en prise directe et avec marche arrière, le

tout commandé par un seul levier de manœuvre.

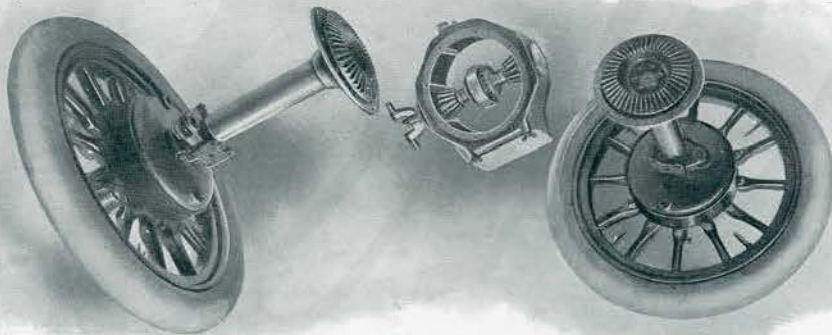
Les engrenages, sont en acier spécial; ils sont taillés mathématiquement, d'une façon parfaite, et d'une dureté absolue.

Tous les efforts longitudinaux qui se produisent par le mouvement de la transmission au cardan ou bien par la friction sont supportés par des butées à billes, et on peut les considérer comme annulés. *Un dispositif spécial composé*

d'un anneau et d'une rainure pratiquée en chacun des verrous qui règlent les trains baladeurs emprisonne automatiquement deux essieux, lorsque le troisième travaille. Ces deux essieux, ne peuvent en aucune façon fonctionner si le troisième n'est pas dans la position intermédiaire. Ce système, simple et

pratique, forme la particularité la plus remarquable du changement de vitesse, "STANDARD". Tous les coussinets sont à billes et les engrenages travaillent dans un bain de graisse, qui en assure la lubrification parfaite.

L'embrayage est à segments d'acier et sa disposition permet le démontage le plus rapide, indé-



pendamment de tout autre partie de la voiture. Le volant du moteur fonctionne comme ventilateur. La transmission du mouvement aux roues arrière est faite par un arbre à cardan et en cela la "STANDARD" a suivi une tendance générale qui consiste à substituer une transmission plus rationnelle et plus solide à l'ancienne transmission par chaînes.

La transmission par cardan qui est la plus rationnelle a toutefois le défaut de ne pas permettre le carrossage des roues arrière.

Précisément à cause de cet inconvénient les principales maisons sont restées toujours indécises au sujet du type de transmission à adopter, mais la "STANDARD" a résolu le problème d'une manière définitive en modifiant complètement le différentiel.

Quelques détails, au sujet de cette modification qui est la caractéristique la plus importante de la voiture STANDARD, sont nécessaires ici.

Dans les systèmes généralement adoptés le différentiel est formé de deux roues coniques strictement jointes aux roues motrices et de

deux, trois ou quatre satellites placés entre les roues mêmes et constituant le jeu différentiel.

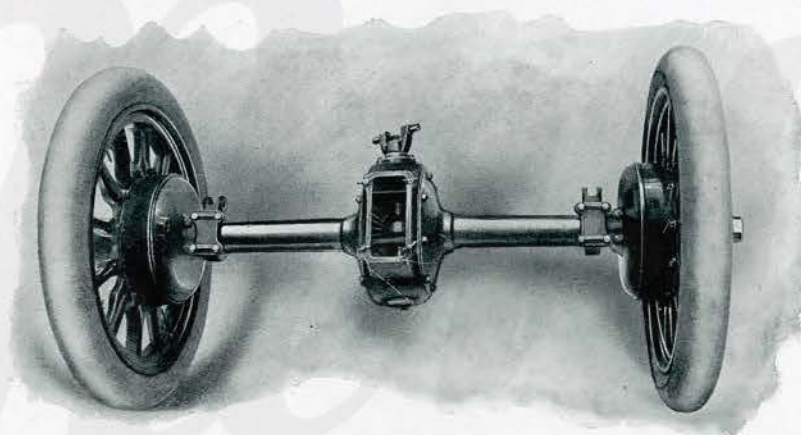
En raison des efforts dus au poids de la voiture et aux irrégularités de la route, le pont arrière est sujet à une déformation qui en déplace le centre vers le bas et le jeu différentiel en est tellement déformé que

son fonctionnement est anormal quelquefois même dangereux. A la longue cette déformation devient tellement remarquable que les roues arrière prennent un dévers contraire à celui qu'elles doivent avoir. Cette déformation devient plus dangereuse, plus importante par suite, lorsque le différentiel fonctionne, c'est-à-dire dans les virages.

Aussi on a cherché à diminuer cet inconvénient par des tirants sans toutefois arriver à le supprimer. Voici comment la "STAN-

DARD" a résolu ce problème.

Son système est caractérisé par le fait que les arbres qui portent les satellites sont fixés sur le même arbre sur lequel est calé le joint de cardan. Les pignons coniques qui forment le jeu différentiel et qui tournent sur le même arbre ne sont pas





strictement unis aux arbres des roues motrices, comme dans le système généralement adopté, mais elles transmettent le mouvement par l'intermédiaire de 4 pignons coniques.

De cette façon évidemment les déformations du pont différentiel non seulement n'ont plus aucune influence sur le jeu différentiel, mais il est possible de donner aux roues arrière le même carrossage qu'elles ont dans les systèmes par chaînes.

Mais le système porterait comme conséquence l'adoption de deux jeux (roues coniques et pignons) ayant des diamètres différents, ce qui complique le travail. On y obvie en disposant l'arbre de cardan qui porte le jeu différentiel de façon que l'arbre de cardan fasse avec le pont du différentiel deux angles dont un de 87 et l'autre de 93 au lieu de faire deux angles droits. Les deux couronnes coniques sont de cette façon égales, ce qui dans la construction est d'une grande utilité.

C'est là le système pratique et simple qu'on emploie dans les voitures "STANDARD".

Il a en outre un autre avantage, la grande facilité de

démontage du différentiel en enlevant quatre petits pignons.

Toutes les parties du différentiel roulent sur 4 coussinets à 4 billes.

Les engrenages travaillent dans un bain de graisse.

La direction est à vis sans fin, du type pratiquement irréversible, et le volant de direction porte les commandes du carburateur.

Les freins sont à segments extensibles : l'un est sur le changement de vitesse et deux autres sur les roues arrière.

A la volonté du client on peut adopter sur le frein du changement de vitesse une disposition permettant de le refroidir par l'eau.

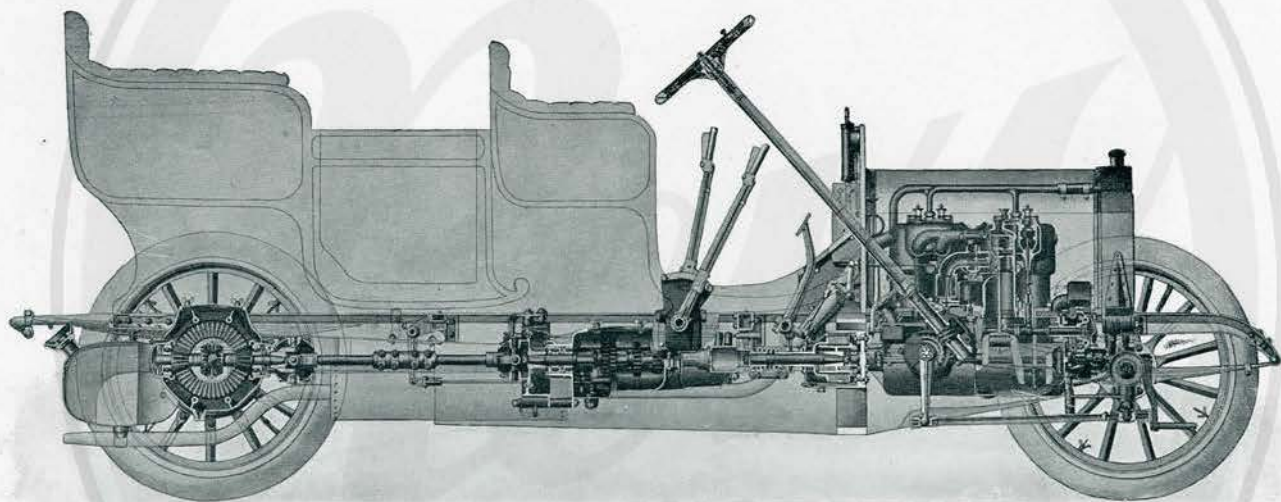
Les freins étant métalliques, ne présentent aucun danger d'incendie ; dans les descentes, ils permettent d'arrêter la voiture dans un espace très court.

Le frein sur le changement de vitesse est commandé par une pédale, tandis que les freins sur les roues sont commandés par un levier à main.

La lubrification est automatique et commandée par le moteur.

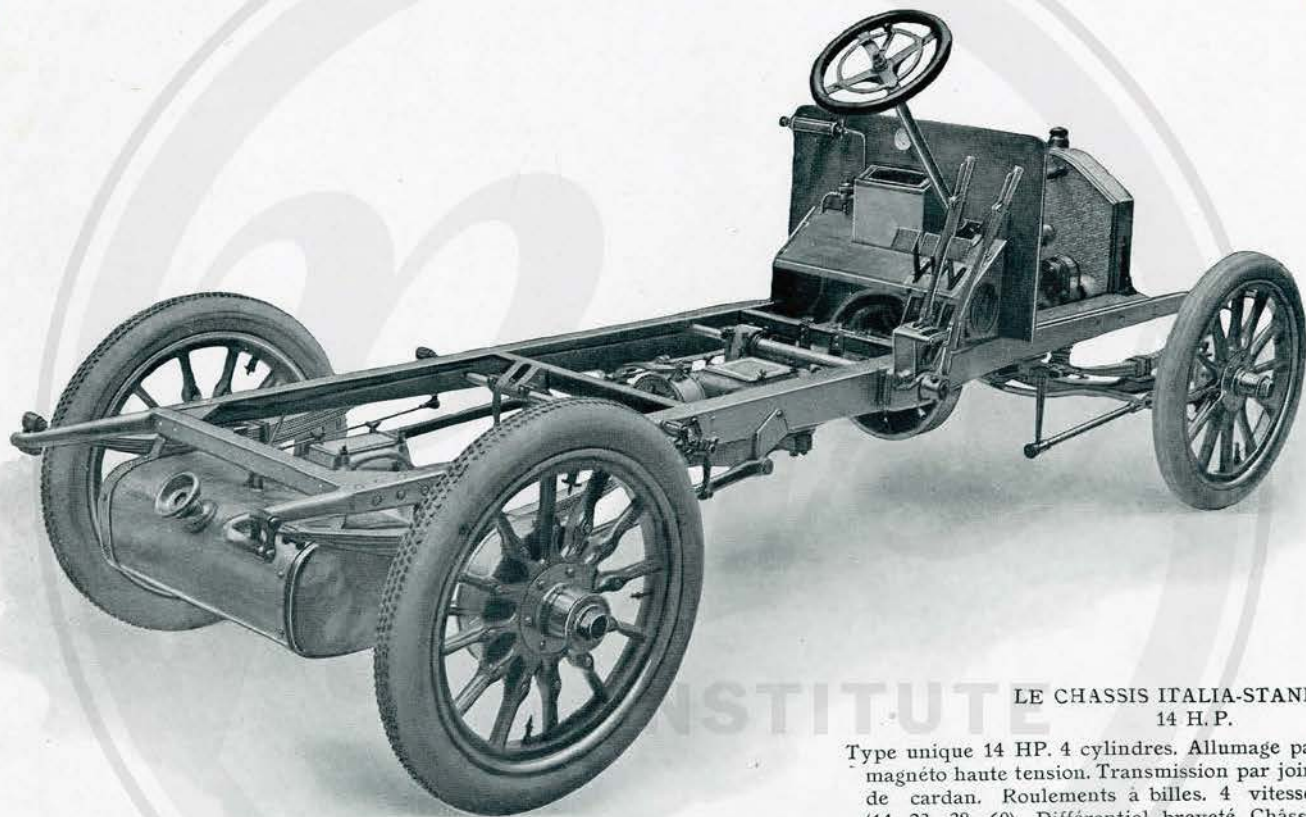
Nos châssis sont livrés munis de pneus "CONTINENTAL" à moins d'ordre contraire





Coupe longitudinale du Châssis "ITALIA-STANDARD" 14 HP

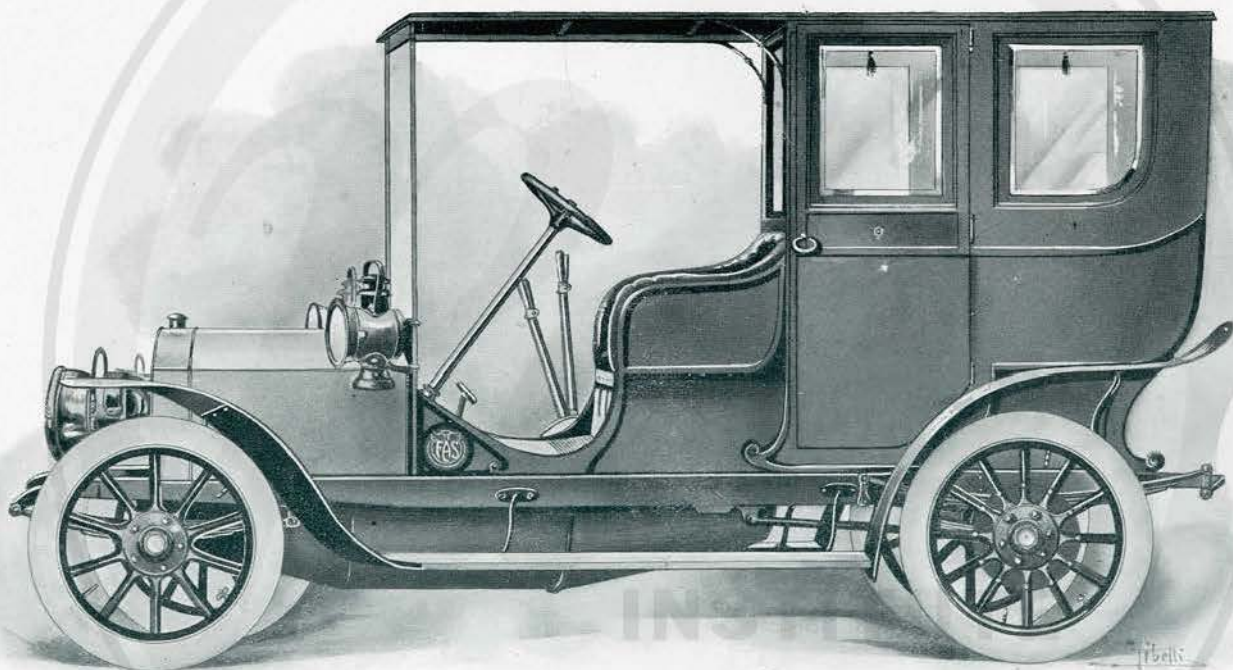




LE CHASSIS ITALIA-STANDARD
14 H. P.

Type unique 14 HP. 4 cylindres. Allumage par magnéto haute tension. Transmission par joint de cardan. Roulements à billes. 4 vitesses (14, 23, 38, 60). Différentiel breveté. Châssis permettant toute carrosserie à entrée latérale.

Prix du Châssis muni de pneus Continental : 10.000 francs.



LIMOUSINE (entrée latérale)





COUPÉ DE VILLE





LANDAULET



DOUBLE PHAËTON





Conditions de vente pour la France



Nos conditions de vente sont les mêmes que toutes celles de tous les fabricants d'Automobiles, nous tenons à bien les spécifier.

PRIX. — Le prix du châssis est absolument net et s'entend pris et payable en francs effectifs 3, rue Rigaud à Neuilly-sur-Seine.

PAIEMENT. — Les paiements ont lieu : un tiers à la commande, le solde à la livraison. Le premier versement demeure acquis à notre Caisse en cas d'annulation de l'ordre, pour un motif quelconque, en conformité de la loi.

LIVRAISONS. — Les prix de nos marchandises sont nets et s'entendent toujours pour la livraison dans nos ateliers français. Le paiement du solde du prix des châssis ou voitures doit toujours être effectué entre les mains de notre agent général M. Jules Wimille à Neuilly-sur-Seine et avant le départ des châssis ou voitures de nos ateliers.

La prise de livraison de chaque voiture doit être effectuée par le client, dans un délai maximum de quinze jours après la réception de la lettre ou de la facture l'avisant que sa commande est prête.

Si l'acheteur ne prend pas livraison dans le délai ci-dessus, après une simple mise en demeure

par lettre recommandée, nous aurons la faculté : 1^o ou de disposer de la voiture, sauf à en mettre une semblable à la disposition du client dans le délai de deux mois ; 2^o ou d'annuler l'ordre purement et simplement en conservant les arrhes versés ; 3^o ou de faire consacrer nos droits par les Tribunaux compétents aux fins de prise de livraison.

Les dates de livraisons même formellement indiquées ne sont données qu'à titre de renseignement. Tout retard de quelque durée qu'il soit ne peut entraîner en conséquence, ni résiliation, ni indemnité.

Toute voiture, avant la livraison, peut être essayée par l'acheteur lui-même ou par un mandataire désigné par lui. Si l'essai n'est pas réclamé, l'acheteur est réputé considérant comme bon l'essai auquel nous nous sommes livrés.

EXPEDITIONS. — Sauf avis contraire écrit, *les envois sont toujours faits en grande vitesse.* Toutes les expéditions sont faites en port dû, les emballages facturés au prix coûtant ne sont jamais repris.

Les expéditions sont faites *aux risques et périls du destinataire* ; nos envois étant soigneusement contrôlés au départ, nous déclinons toute responsabilité relativement aux accidents ou vols survenus en cours de route.





GARANTIE. — Nos châssis sont garantis de tous vices de construction ou de matière pendant six mois à compter du jour de la livraison,

DATE DE NOTRE FACTURE. Cette garantie est expressément limitée au remplacement ou à la réparation pure et simple de la pièce défectueuse, remplacement ou réparation qui ne peuvent avoir lieu que dans nos ateliers. En conséquence, dans le cas où le propriétaire d'une voiture croirait devoir demander l'application de nos conditions de garantie, il devrait d'abord demander par écrit la gratuité de la réparation ou du remplacement des organes défectueux et nous adresser ces pièces franco. Dès réception, s'il est reconnu à l'examen qu'il y a vice de construction ou de matière, l'échange ou la réparation gratuite sera fait immédiatement.

Toutefois, notre garantie cesse d'exister lorsqu'une voiture aura été réparée, modifiée ou transformée en dehors de nos ateliers ou lorsqu'on l'aura munie d'appareils ou de dispositifs en vue desquels elle n'est pas construite.

Nos Agents et Représentants demeurent personnellement responsables vis-à-vis de leurs acheteurs de tous engagements pris par eux en dehors des garanties ci-dessus exposées qui sont celles de l'Automobile.

Les pneumatiques et le matériel électrique ne sont jamais garantis par nous. Nous ne répondons en aucun cas des accidents qui peuvent résulter de l'emploi de ces appareils quelles que soient la nature des avaries et les conséquences qui peuvent en

résulter. Nous laissons donc aux fabricants de ces divers appareils toute responsabilité sur leur fonctionnement.

Enfin nous insistons spécialement sur ce point que le délai de garantie commence à courir de la date de notre facture même dans les cas où par suite de livraison par route ou d'expédition l'acheteur ne serait effectivement en possession de la voiture qu'à une date ultérieure.

Sur demande, nous mettons à la disposition des acheteurs, des mécaniciens expérimentés soit pour les accompagner en province, soit pour le réglage ou la réparation des machines au prix de 20 fr. la journée. Toute journée commencée est due ainsi que les frais de séjour et de voyage en 2^e classe aller et retour.

Sont également aux risques et frais de l'acheteur, les accidents fortuits même causés par nos mécaniciens qui peuvent arriver en cours de route, chacun de nos mécaniciens étant réputé être l'employé de notre client, à partir du moment où il a quitté nos ateliers.

De *Convention expresse* toute commande qui nous est remise implique *acceptation absolue* des Conditions de Vente de notre Maison (sauf clauses contraires expressément stipulées pour chaque commande et acceptées par nous de façon formelle).

En cas de contestations, le Tribunal de Commerce de la Seine sera seul compétent pour connaître des questions touchant nos intérêts.

Fabbrica Automobili "Standard".



INSTITUTE

