





AUTOMOBILES  
**BERLIET**

239, AVENUE BERTHELOT  
LYON



Adresse Télégraphique  
AUTOBERLIE

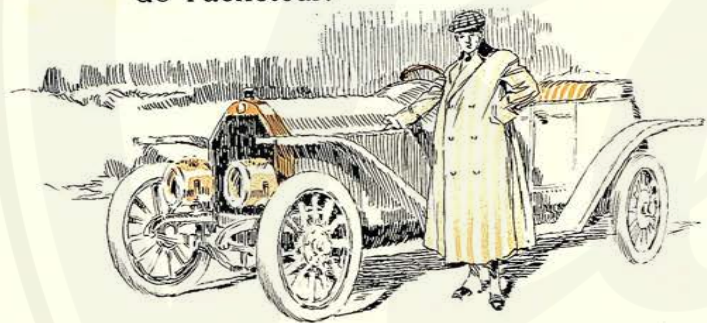
Téléphone

~~7-31-34~~  
7-31-7-34



L'observation a démontré  
que le maximum d'agrément a  
toujours pour indice le maxi-  
mum d'élégante simplicité.

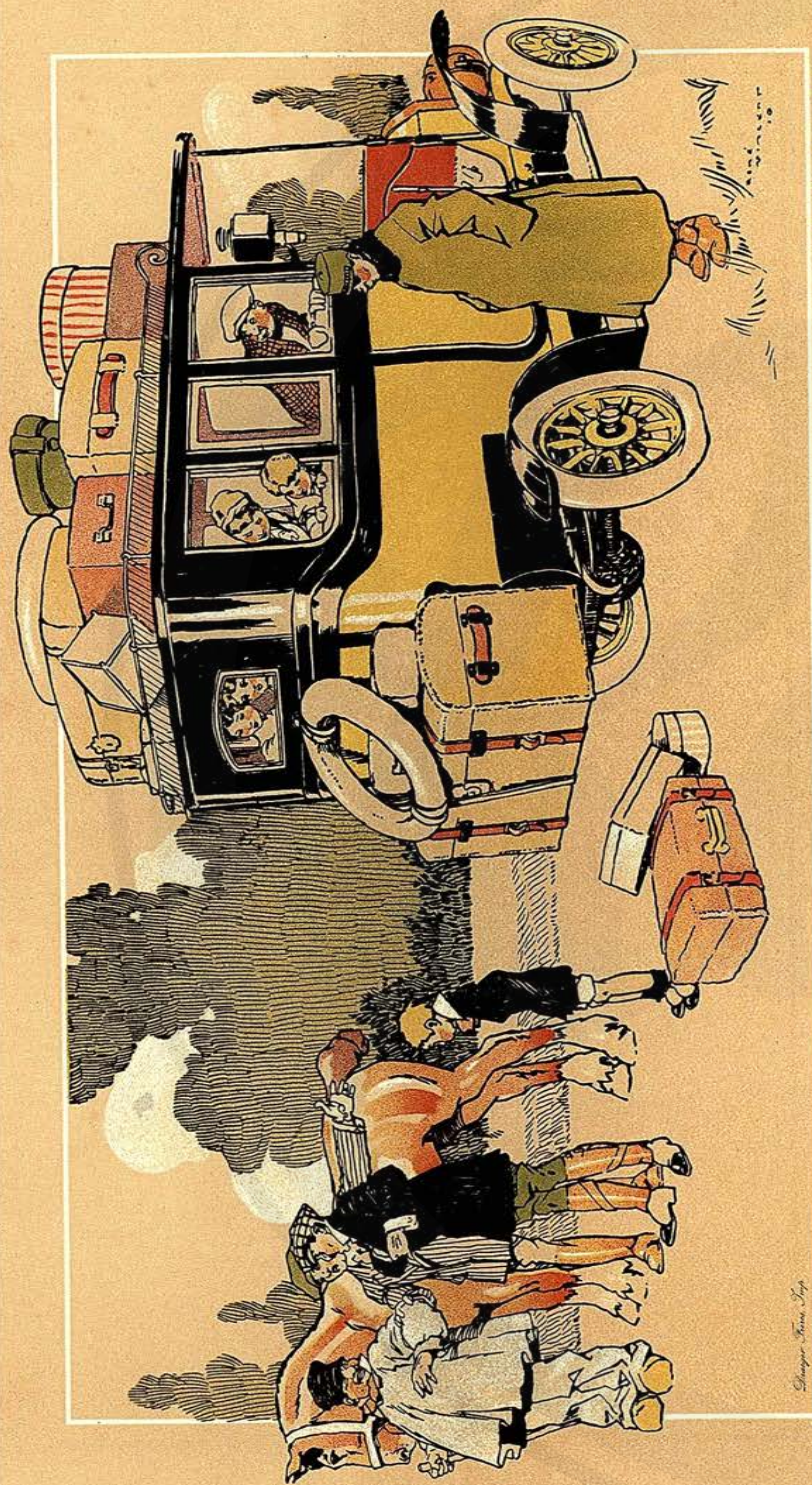
Et cette constatation, trans-  
posée des personnes aux  
choses "animées mécanique-  
ment", doit guider la conduite  
de l'acheteur.



INSTITUTE







ÉDITÉ PAR LES  
AUTOMOBILES BERLIET

RÉFLEXION DU PAYSAN...

« Beaux messieurs, dans mon village, il est un vieux proverbe qui dit :

« Pour faire un bon ménage, il ne suffit pas de mettre dans les bras d'un beau garçon une jolie fille, faut-il encore qu'il puisse la porter. »

## DU MARIAGE D'UN CHASSIS ET D'UNE CARROSSERIE

### LA CONSULTATION PRÉALABLE

Le dicton des bonnes gens prétend *qu'il faut des époux assortis*. L'acheteur d'une automobile devrait avoir toujours présente à l'esprit cette naïve pensée lorsqu'il combine, discute et commande la voiture nouvelle qui va devenir sa camarade.

Unir un châssis et une carrosserie, c'est bien faire un mariage, un mariage où les conjoints sont boulonnés. Suffit-il donc de prendre un beau garçon et de lui mettre sur les bras une jolie fille pour réaliser un excellent ménage ? Suffit-il d'acheter





Le Poids, le Volume et le Confort sont les trois



un châssis Berliet et de lui mettre sur les longerons une carrosserie même délicieuse, pour réaliser une automobile parfaite ? Mille fois non !

L'automobile parfaite implique une harmonie de qualités entre ces deux éléments. Les progrès de notre industrie et les observations d'esprits perspicaces ont mis en lumière ces lois nouvelles, à peu près ignorées il y a trois ou quatre ans encore.

Jadis, en effet, sur un châssis quelconque, on admettait qu'une carrosserie quelconque pouvait être installée, aux seules conditions que la solidité ne fût pas compromise et que la démultiplication correspondit à peu près à la masse de l'ensemble.

Un procédé aussi grossier ne put jamais engendrer que d'assez mauvaises voitures, mal suspendues, mal équilibrées, dispendieuses d'essence et de pneumatiques, lentes aux reprises, désagréables à tous égards. Le hasard seul fournit quelques voitures



de qualité exceptionnelle, parce qu'il avait inconsciemment harmonisé précisément les qualités de leurs éléments.

On est surpris vraiment de la lenteur avec laquelle ces vérités se sont fait jour, car elles sont filles du bon sens et elles auraient dû, semble-t-il, guider les premiers pas de notre industrie. N'est-il pas évident que le poids, la vitesse et le confort sont trois données dont l'importance varie dans chaque cas particulier et qui doivent faire varier aussi tantôt la suspension, tantôt la multiplication, tantôt le réglage même du moteur ? Le coupé de ville d'un médecin peut-il ressembler, sous ces trois aspects, par exemple au torpedo d'un gros entrepreneur qui va visiter des travaux à 50 et parfois 100 kilomètres de chez lui ? Les moteurs seront peut-être de puissances identiques, mais combien les réglages ne devront-ils pas être dissemblables

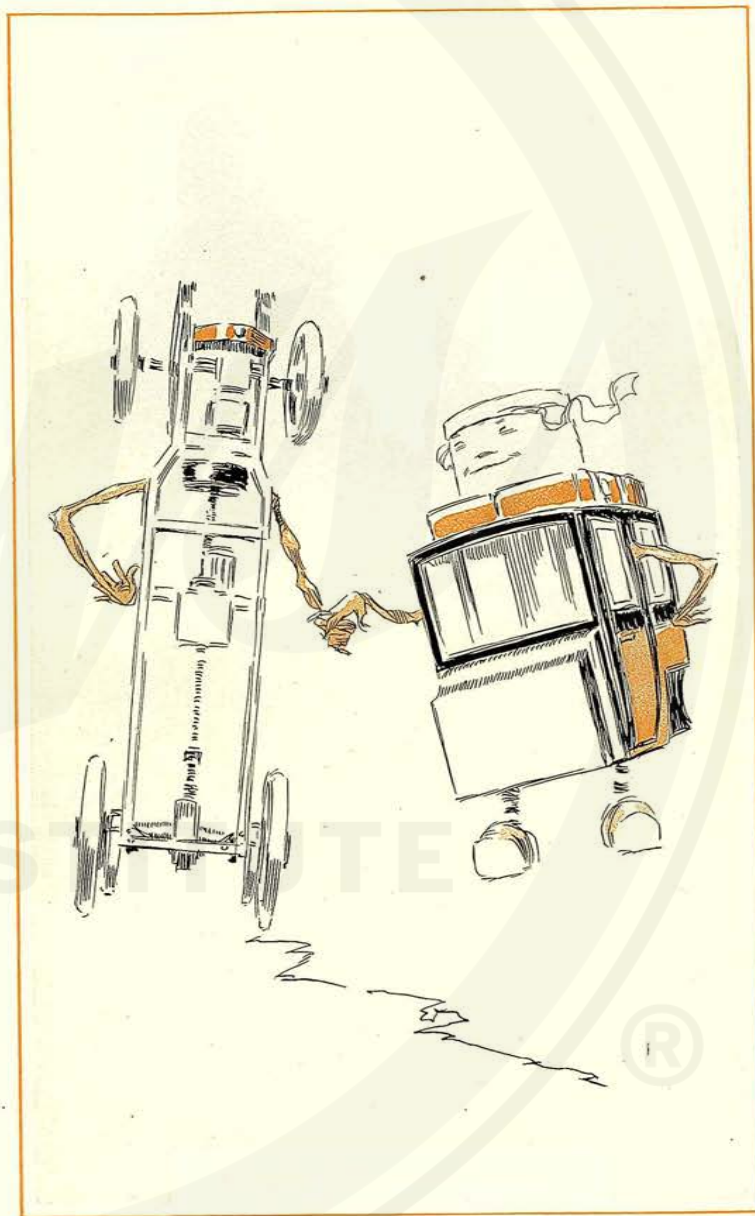




pour que l'un et l'autre client aient satisfaction complète ?

Il est donc *indispensable* aujourd'hui que l'acheteur d'une automobile, alors qu'il n'est encore que "candidat à l'achat", prenne de la maison à laquelle il donne sa confiance et ses fonds, une consultation préalable. Nous voyons par exemple que, pour répondre à tous les cas, la maison Berliet possède, pour chacun de ses huit types de châssis : 1° une série de réglages différents (carburateur) ; 2° une série de multiplications différentes (rapport des pignons) ; 3° une série de suspensions différentes (dimensions des ressorts).

Je répète donc qu'aujourd'hui un amateur soucieux de son propre intérêt ne peut plus faire un achat au petit bonheur, à l'inspiration ! Pour assortir un châssis à une carrosserie, il doit faire fond sur un avis compétent.





# A U T O M O B I L E S

Faute de quoi, il produira des mésalliances dont les vrais connaisseurs se poufferont. Il rééditera le mariage de la carpe et du lapin, mettra un tablier à une vache, donnera un couteau à une poule, un démêloir à un escargot ; il installera une ample limousine sur un petit châssis comme il assoirait une grosse dame sur le fauteuil de bébé.

L. BAUDRY DE SAUNIER



ÉDITÉ PAR LES  
AUTOMOBILES  
BERLIET

Unir un châssis et une carrosserie, c'est bien faire un mariage.  
un mariage où les conjoints sont boulonnés...





## LA PROTECTION CONTRE LE VENT

### LE PARE - BRISE

Nous nous permettrons maintenant d'attirer l'attention de nos Clients sur une question qui a dans la pratique une importance tout à fait grande, celle de la protection des voyageurs contre le vent. Nous voudrions les mettre au courant des résultats que nos expériences personnelles nous ont fournis.

La résistance que l'air oppose à l'avancement d'une voiture est d'autant plus importante que la voiture avance plus vite.

Le lieutenant de vaisseau THIBAUT a vérifié qu'elle était proportionnelle à la surface exposée au vent et au carré de sa vitesse. C'est ainsi qu'à 50 kilomètres à l'heure, pour un mètre de surface au vent, une voiture pesant 1.500 kilos demande 6 chevaux pour son tirage proprement dit, et une puissance égale pour vaincre la résistance de l'air. La même voiture à 100 kilomètres à l'heure demandera 12 chevaux pour son tirage et 47 chevaux pour sa résistance de l'air (1).

(1) Constantes admises :

Coefficient de traction = 0,013

Coefficient de résistance à l'air = 0,1 (au lieu de : 0,06875 THIBAUT — 0,06 PONCELET — 0,077 ARNOUX)

Rendement du mécanisme = 60 %

Ces chiffres montrent quel intérêt il y a à donner aux voitures une forme bien calculée, à diminuer le plus possible la surface au vent, et à ne pas adopter au hasard un dispositif de protection contre l'air.

De plus, les grands pare-brises tels qu'on les admet souvent, créent des remous fort gênants dont souffrent les voyageurs, notamment ceux qui sont assis aux places d'arrière.



Ce grave défaut du pare-brise ordinaire se complique de ce qu'il comporte une glace. Or, par temps de pluie, la glace perd sa transparence ; on doit alors la replier, prendre des lunettes et rester ainsi sans abri contre le vent.

Ces considérations nous ont amenés à rechercher un dispositif qui, tout en présentant à l'air le minimum possible de résistance, fournisse aux voyageurs un abri parfait contre le vent, et permette au conducteur de voir directement la route, sans interposition d'aucune glace.

Nous livrons depuis plusieurs années à nos Clients le *Pare-Brise BERLIET*, dont la figure 1 donne le principe.

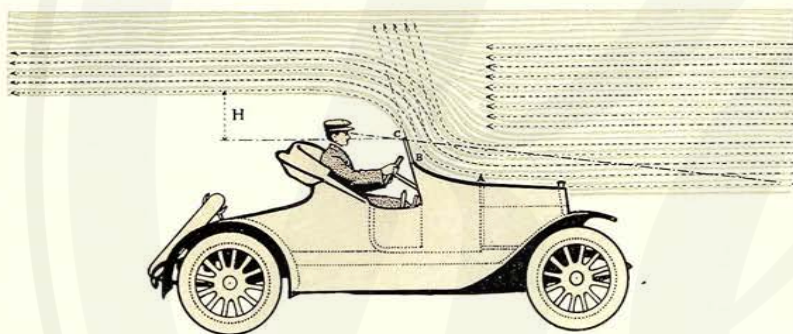


Fig. 1

Une glace oblique, B C, est posée le plus près possible du volant, de telle sorte que son bord supérieur arrive à quelques centimètres en dessous du plan horizontal passant par l'œil du conducteur. Cette glace oblique est raccordée au capot par un plan directeur, en tôle, toile cirée, etc., B A.

Quand la voiture avance, les lames d'air rencontrant le plan directeur prennent des directions parallèles à lui ; mais, dès que ces lames abandonnent le plan, elles rencontrent les filets horizontaux qui, peu à peu, leur font perdre leur force vive et les obligent à reprendre, après un certain espace parcouru, leur position première. Elles ont passé au-dessus de la tête du conducteur.

Il se produit ainsi une zone, H, de protection contre le vent, très facile à déterminer au moyen de fines banderolles de papier léger.

L'angle d'inclinaison de la glace paraissant convenir aux vitesses habituelles est d'environ  $107^{\circ}$  (fig. 2).

Le rayon visuel passe franchement au-dessus du pare-brise et l'œil du conducteur voit toujours directement la route.

Dans la pratique, nous avons laissé à notre appareil un caractère de simplicité. Il est ainsi construit : le plan directeur est composé d'une glace faisant suite à une toile tendue, montée sur des ferrures de forme s'emboîtant dans des douilles fixées au panneau. L'appareil peut ainsi s'adapter à toutes les voitures.

La toile s'incurve sous l'effort de l'air et, grâce à la forme des ferrures, prend d'elle-même le profil convenable.

La figure 2 montre notre système fixé à une voiture découverte, avec plan directeur en tôle.

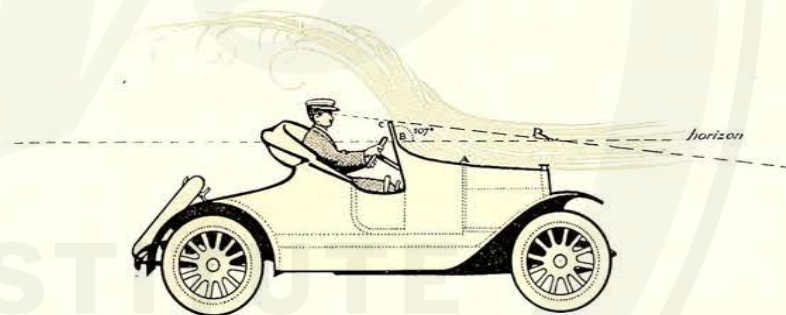


Fig. 2

Nous avons fait une application de notre *pare-brise aux limousines* (fig. 3). Le conducteur, complètement abrité, conserve la faculté de voir directement la route. Une glace complémentaire, F, le préserve de la pluie, et une ouverture verticale, H, laisse le courant d'air dévié par le plan directeur, A B, s'échapper de façon naturelle. Il n'est créé aucun remous gênant pour les personnes occupant les sièges.



Tous nos clients ont constaté en roulant à visage découvert sur des voitures munies de notre appareil, qu'ils n'étaient nullement incommodés, même aux grandes vitesses.

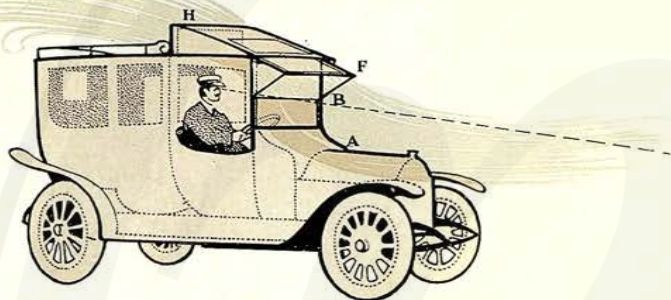


Fig. 3

Nous avons aussi étudié le *pare-brise* articulé représenté par les figures 4 et 5.

Quand les deux glaces sont dans le prolongement l'une de l'autre, le plan protecteur est fermé. Avec la capote relevée, il constitue ainsi un abri parfait contre le gros temps.

Dans la position que représente la figure 4, le rayon visuel passe entre les deux glaces. Les filets d'air horizontaux, chassés par le plan oblique, E D, pèsent moins sur la veine intérieure que conduit le plan directeur. La hauteur de la zone de protection contre le vent est ainsi très sensiblement augmentée.

Enfin, la figure 5 représente l'appareil complètement replié et agissant par deux surfaces (1).

(1) La carrosserie Rothschild construit un très bon saute-vent basé sur ce principe dont l'idée est due à M. Eysseric et que décrit M. S. Damien dans la *Locomotion* du 1<sup>er</sup> Août 1910 (fig. 6).



Fig. 4



Fig. 5

Notre système articulé convient particulièrement aux formes "Torpilleur" et "Racing-Phaéton". Il leur fait gagner de la vitesse, donne la vision directe de la route et supprime les ennuyeuses lunettes.

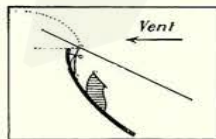
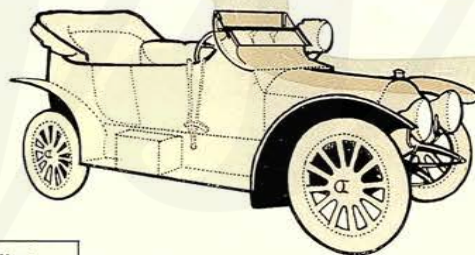


Fig. 6



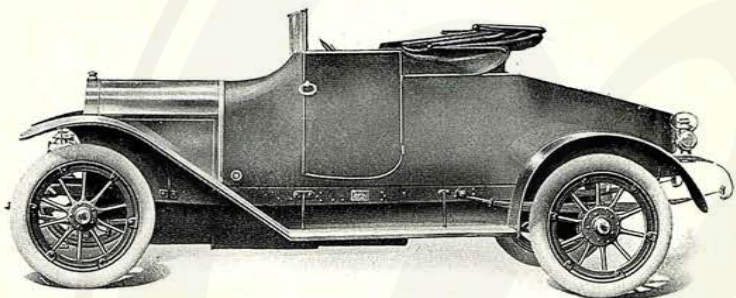


Fig. 7. — Service d'été.

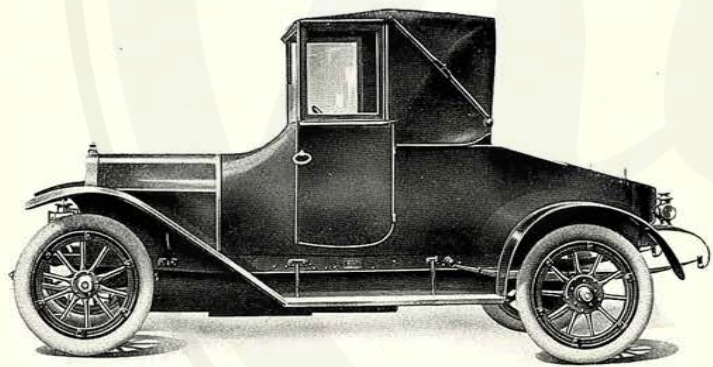


Fig. 8. — Service d'hiver.

## CARROSSERIE PRATIQUE

Pour terminer, nous prions nos Clients de vouloir bien examiner avec soin nos figures 7 et 8. La physionomie très spéciale de cette voiture provient de ses qualités extrêmement pratiques.

La figure 7 la montre en *Service d'Été*. L'avant comporte un pare-brise BERLIET, la capote est ployée. Les deux côtés sont fermés par deux panneaux latéraux formant portières. Le conducteur voit directement la route, il est complètement abrité, sans être enfermé, et sans avoir besoin de lunettes.

Viennent les gros mauvais temps, les froids terribles, la pluie diluvienne, la neige. *En quelques minutes*, la voiture est transformée de façon parfaite pour le *Service d'Hiver*. Il a suffi de relever la capote, à laquelle est adaptée la glace supérieure, dont le bord inférieur est venu rejoindre le bord du pare-brise. Des glissières rabattues sont articulées dans les coins des portières ; en se redressant, elles permettent aux voyageurs de remonter deux châssis vitrés qui rejoignent en haut la capote disposée pour les recevoir. Les voyageurs sont ainsi complètement enfermés dans un espace bien clos.

Les châssis vitrés peuvent naturellement être descendus, et la glace supérieure être inclinée en avant à volonté.

L'arrière de la voiture comporte un caisson fuyant et arrondi, fermé, où peuvent être placés deux pneus de rechange, tout l'outillage et un important bagage.

Enfin, le dessus de ce même caisson peut s'ouvrir ; un siège articulé avec banquette et accoudoirs confortables, replié à l'intérieur, peut se basculer. Développé, il fournit deux places supplémentaires en cas de besoin.

Cet ensemble de combinaisons donne la voiture légère, pratique et rationnelle, particulièrement recommandable pour son adaptation instantanée aux températures de toutes les saisons.






DESCRIPTION DES  
CHASSIS

INSTITUTE


1911








## CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES CHASSIS "BERLIET" POUR 1911



**1° SUSPENSION.** — Des études sérieuses nous ont amenés à allonger les ressorts, dans des proportions déterminées. Ces ressorts, de formule particulière, sont combinés avec des amortisseurs, offerts gratuitement à nos Clients, et respectivement établis pour les ~~15 HP~~ lourds, les 22 et les 40 HP.

La douceur de cette nouvelle suspension est telle, qu'elle réalise le maximum du confortable.



**2° CARBURATEUR.** — Notre carburateur dosimétrique est encore amélioré. Au point de vue scientifique, il est rigoureusement rationnel.


Au point de vue pratique, il est le plus parfait de ceux existants à ce jour.

Son mécanisme doseur est tout entier composé de deux pièces, deux boisseaux, l'un fixe et l'autre mobile. Il est donc aussi simple que le plus modeste robinet et parfaitement indéréglable.

Il est basé sur un principe de physique qui lui fait garder, de l'extrême ralenti jusqu'au maximum de vitesse, ses qualités d'obéissance et d'économie remarquables.

L'absence complète des clapets, ressorts, membranes, freins à liquide, évite tout ennui.

Il est à gicleur unique, les gicleurs multiples ayant toujours le grave défaut d'être sujets aux encrassements fréquents. Il est impossible de savoir lequel des ajuteurs ne fonctionne pas, et il est excessivement rare de les maintenir tous convenablement réglés.



**3° EMBRAYAGE.** — L'embrayage métallique a été l'objet de tous nos soins. Notre nouveau type progressif, tout en conservant sa remarquable douceur, a été modifié de telle sorte, que son fonctionnement reste rigoureusement silencieux <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> *Résumé des avantages qui rendent l'embrayage à disques métalliques supérieur à celui à cônes :*

Les disques métal peuvent supporter, sans inconvénient, une température très élevée, provenant d'un manque de graissage, ou de la manœuvre incertaine de l'embrayage par un débutant.

Sa progressivité à transmettre l'effort moteur à l'organisme protège fortement celui-ci et lui procure une bien plus longue durée, en lui évitant les à-coups brusques, principale cause d'usure.

La douceur du démarrage conserve aussi beaucoup les pneumatiques, surtout quand ils sont munis d'antidérapants, en les préservant de l'arrachement.

Le confortable des voyageurs est augmenté, rien n'étant désagréable comme les secousses en avant, aux départs ou changements de vitesses.

Si quelques légers inconvénients se sont produits aux débuts de son emploi, nos études nous ont amenés à des perfectionnements qui font que notre *nouveau type* donnera satisfaction à tous nos Clients.

Les châssis 12 HP et 15 HP léger seront montés avec des boîtes comportant 4 vitesses.

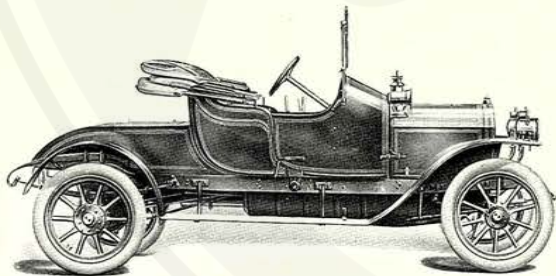
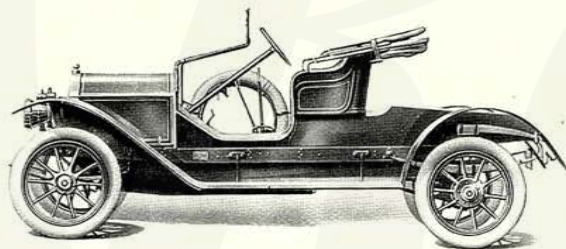
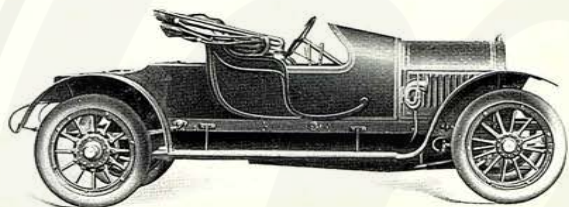
Le châssis 22 HP sera monté avec un moteur dernier type, parfaitement éprouvé, qui a profité de tous les résultats obtenus au cours de longues et méthodiques recherches.

Son couple, fort élevé, reste très sensiblement constant pour une grande variation de l'allure par la charge.

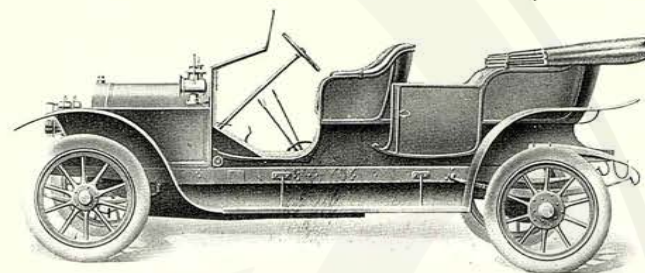
C'est le moteur de tourisme par excellence, ne connaissant ni le poids à tirer, ni les côtes, et docilement susceptible, sans effort, des plus grandes vitesses.



Son alésage reste à 100<sup>m</sup>/<sub>m</sub>, sa course passe à 140<sup>m</sup>/<sub>m</sub>. Sa puissance est augmentée de plus de 10 chevaux. Sa marche ne laisse percevoir aucun bruit, même léger. Ses soupapes, toutes du même côté, sont commandées par un arbre unique et sa magnéto est entraînée par une paire de pignons hélicoïdaux.



## CHASSIS 12 CHEVAUX (4 cylindres, 4 vitesses)



**M**oteur de 70<sup>m</sup>/<sub>m</sub> d'alésage et 100<sup>m</sup>/<sub>m</sub> de course, soupapes interchangeables, placées du même côté.

Graissage sous pression.

Carburateur "BERLIET" à dosage mécanique, rationnel, indé réglable, économique du plus extrême ralenti aux plus vives allures.

Refroidissement par radiateur nid d'abeilles et thermo-siphon.

Commande d'accélération sur le volant de direction.

Embrayage équilibré, à disques multiples, absolument silencieux et de grande douceur.

Changement de vitesses à quatre vitesses et une marche arrière.

Transmission par cardan. Direction irréversible.

Châssis en tôle d'acier emboutie, rétréci à l'AV et relevé à l'AR.

### DIMENSIONS DU CHASSIS

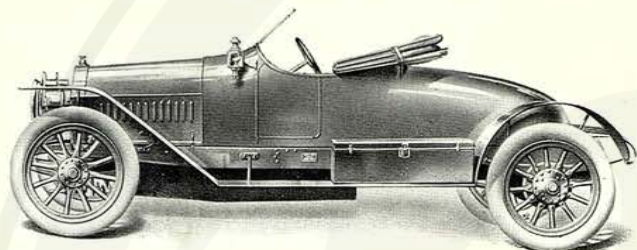
Encombrement du châssis. . . . .	3 <sup>m</sup> 750 × 1 <sup>m</sup> 600
Emplacement disponible pour carrosserie. . . . .	2 <sup>m</sup> 450 × 0 <sup>m</sup> 860
Entrée de carrosserie . . . . .	1 <sup>m</sup> 600
Empattement . . . . .	2 <sup>m</sup> 755
Voie AR.. . . .	1 <sup>m</sup> 350
Roues AV et AR.. . . .	760 × 90

Châssis sans carrosserie, complet en ordre de marche, avec jantes sans pneus, sacoche d'outillage et coffret de pièces de rechange.

Prix.. . . . **6.250 fr.**



CHASSIS 15 CHEVAUX, TYPE LÉGER  
(4 cylindres, 4 vitesses)



**M**oteur de 80 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> d'alésage et 120 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> de course, soupapes interchangeables et toutes du même côté.

Graissage sous pression.

Carburateur "BERLIET" à dosage mécanique, rationnel, indé réglable, économique du plus extrême ralenti aux plus vives allures.

Refroidissement par radiateur nid d'abeilles et thermo-siphon.

Commandes d'accélération et d'avance sur le volant de direction.

Embrayage équilibré, à disques multiples, absolument silencieux et d'une grande douceur.

Changement de vitesses à quatre vitesses et une marche arrière.

Transmission par cardan. Direction irréversible.

Châssis en tôle d'acier emboutie, rétréci à l'AV et relevé à l'AR.

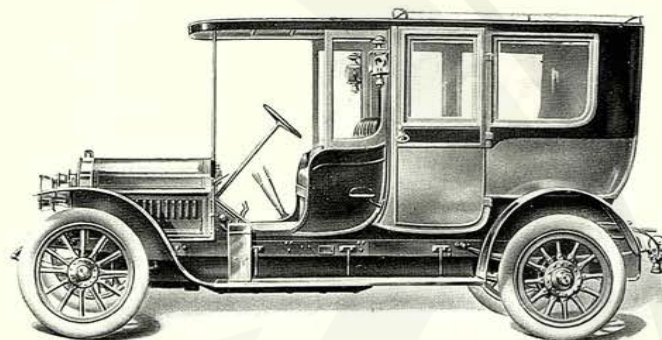
DIMENSIONS DU CHASSIS

Encombrement du châssis .. .. .	4 <sup>m</sup> 000 × 1 <sup>m</sup> 600
Emplacement disponible pour carrosserie .. .. .	2 <sup>m</sup> 450 × 0 <sup>m</sup> 860
Entrée de carrosserie .. .. .	1 <sup>m</sup> 700
Empattement .. .. .	2 <sup>m</sup> 905
Voie AR .. .. .	1 <sup>m</sup> 350
Roues AV et AR .. .. .	810 × 90

Châssis sans carrosserie, complet en ordre de marche, avec jantes sans pneus, sacoche d'outillage et coffret de pièces de rechange.

Prix .. .. . **7.500 fr.**

CHASSIS 15 CHEVAUX, TYPE LOURD  
(4 cylindres, 4 vitesses)  
(Tous les organes extrêmement puissants)



**M**oteur de 80 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> d'alésage et 120 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> de course, soupapes interchangeables et toutes du même côté.

Graissage sous pression.

Carburateur "BERLIET" à dosage mécanique, rationnel, indé réglable, économique du plus extrême ralenti aux plus vives allures.

Refroidissement par radiateur nid d'abeilles et thermo-siphon.

Commandes d'accélération et d'avance sur le volant de direction.

Embrayage équilibré, à disques multiples, absolument silencieux et d'une grande douceur.

Changement de vitesses à quatre vitesses et une marche arrière.

Transmission par cardan. Direction irréversible.

Châssis en tôle d'acier emboutie, rétréci à l'AV et relevé à l'AR.

DIMENSIONS DU CHASSIS

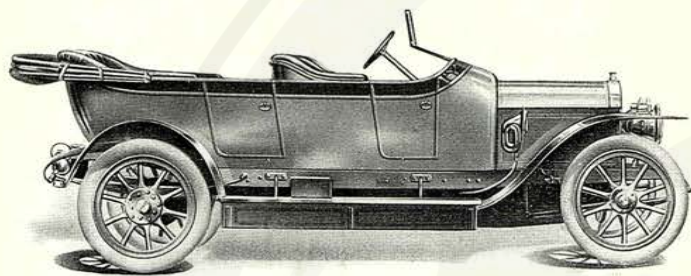
Encombrement du châssis .. .. .	4 <sup>m</sup> 025 × 1 <sup>m</sup> 700
Emplacement disponible pour carrosserie .. .. .	2 <sup>m</sup> 500 × 0 <sup>m</sup> 860
Entrée de carrosserie .. .. .	1 <sup>m</sup> 780
Empattement .. .. .	2 <sup>m</sup> 965
Voie AR .. .. .	1 <sup>m</sup> 450
Roues AV et AR .. .. .	815 × 105

Châssis sans carrosserie, complet en ordre de marche, avec jantes sans pneus, sacoche d'outillage et coffret de pièces de rechange.

Prix .. .. . **8.500 fr.**



## CHASSIS 22 CHEVAUX (4 cylindres, 4 vitesses)



**M**oteur de 100 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> d'alésage et 140 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> de course, soupapes interchangeables et toutes du même côté.

Graissage sous pression.

Carburateur "BERLIET" à dosage mécanique, rationnel, indé réglable, économique du plus extrême ralenti aux plus vives allures.

Refroidissement par radiateur nid d'abeilles et thermo-siphon.

Commandes d'accélération et d'avance sur le volant de direction.

Embrayage équilibré, à disques multiples, absolument silencieux et d'une grande douceur.

Changement de vitesses à quatre vitesses et une marche arrière.

Transmission par cardan. Direction irréversible.

Châssis en tôle d'acier emboutie, rétréci à l'AV et relevé à l'AR.

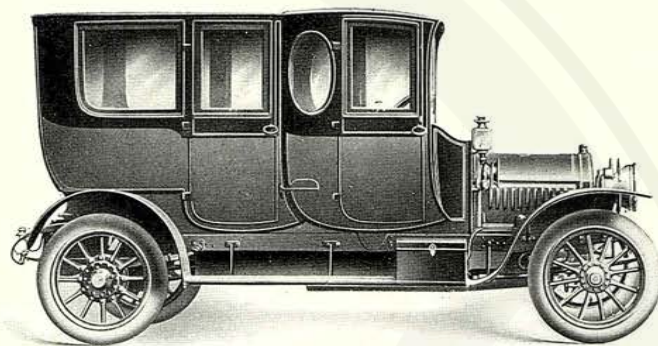
### DIMENSIONS DU CHASSIS

	Type court	Type long
Encombrement du châssis .. .. .	4 <sup>m</sup> 295 × 1 <sup>m</sup> 700	4 <sup>m</sup> 483 × 1 <sup>m</sup> 700
Emplacement disponible pour carrosserie ..	2 <sup>m</sup> 500 × 0 <sup>m</sup> 860	2 <sup>m</sup> 685 × 0 <sup>m</sup> 860
Entrée de carrosserie .. .. .	1 <sup>m</sup> 770	1 <sup>m</sup> 958
Empattement .. .. .	3 <sup>m</sup> 155	3 <sup>m</sup> 343
Voie AR .. .. .	1 <sup>m</sup> 450	1 <sup>m</sup> 450
Roues AV et AR .. .. .	880 × 120	880 × 120

Châssis sans carrosserie, complet en ordre de marche, avec jantes sans pneus, sacoche d'outillage et coffret de pièces de rechange.

Prix.. .. . **10.500 fr.**

## CHASSIS 40 CHEVAUX (4 cylindres, 4 vitesses)



**M**oteur de 120 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> d'alésage et 140 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> de course, soupapes interchangeables disposées symétriquement.

Graissage sous pression.

Carburateur "BERLIET" à dosage mécanique, rationnel, indé réglable, économique du plus extrême ralenti aux plus vives allures. Refroidissement par radiateur nid d'abeilles et pompe de circulation.

Commandes d'accélération et d'avance sur le volant de direction.

Embrayage équilibré, à disques multiples, absolument silencieux et d'une grande douceur.

Changement de vitesses à quatre vitesses et une marche arrière.

Transmission par cardan. Direction irréversible.

Châssis en tôle d'acier emboutie, rétréci à l'AV et relevé à l'AR.

### DIMENSIONS DU CHASSIS

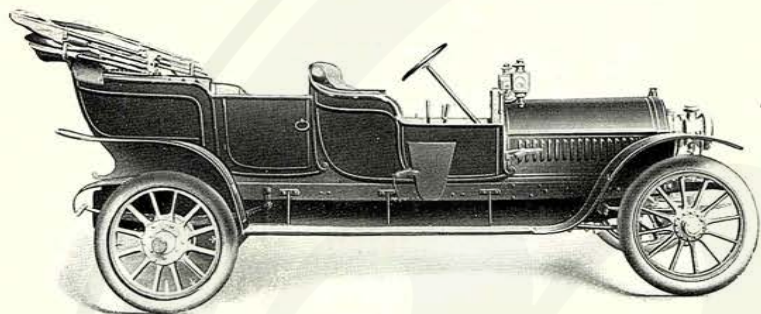
	Type long	Type court
Encombrement du châssis .. .. .	4 <sup>m</sup> 545 × 1 <sup>m</sup> 750	4 <sup>m</sup> 360 × 1 <sup>m</sup> 750
Emplacement disponible pour carrosserie ..	2 <sup>m</sup> 900 × 0 <sup>m</sup> 960	2 <sup>m</sup> 551 × 0 <sup>m</sup> 960
Entrée de carrosserie .. .. .	1 <sup>m</sup> 950	1 <sup>m</sup> 765
Empattement .. .. .	3 <sup>m</sup> 355	3 <sup>m</sup> 165
Voie AR .. .. .	1 <sup>m</sup> 480	1 <sup>m</sup> 480
Roues AV et AR .. .. .	880 × 120	880 × 120

Châssis sans carrosserie, complet en ordre de marche, avec jantes sans pneus, sacoche d'outillage et coffret de pièces de rechange.

Prix.. .. . **14.500 fr.**



## CHASSIS 40 CHEVAUX (6 cylindres, 4 vitesses)



**M**oteur de 100  $\frac{m}{m}$  d'alésage et 140  $\frac{m}{m}$  de course, soupapes interchangeables disposées symétriquement.

Graissage sous pression.

Carburateur "BERLIET" à dosage mécanique, rationnel, indéréglable, économique du plus extrême ralenti aux plus vives allures. Refroidissement par radiateur nid d'abeilles et pompe de circulation.

Commandes d'accélération et d'avance sur le volant de direction. Embrayage équilibré, à disques multiples, absolument silencieux et d'une grande douceur.

Changement de vitesses à quatre vitesses et une marche arrière.

Transmission par cardan. Direction irréversible.

Châssis en tôle d'acier emboutie, rétréci à l'AV et relevé à l'AR.

### DIMENSIONS DU CHASSIS

Encombrement du châssis .. .. .	4 <sup>m</sup> 545 × 1 <sup>m</sup> 750
Emplacement disponible pour carrosserie .. .. .	2 <sup>m</sup> 710 × 0 <sup>m</sup> 960
Entrée de carrosserie .. .. .	1 <sup>m</sup> 770
Empattement .. .. .	3 <sup>m</sup> 370
Voie AR .. .. .	1 <sup>m</sup> 480
Roues AV et AR .. .. .	880 × 120

Châssis sans carrosserie, complet en ordre de marche, avec jantes sans pneus, sacoche d'outillage et coffret de pièces de rechange.

Prix .. .. . **18.000** fr.

## TABLEAU RÉCAPITULATIF DES CHASSIS BERLIET POUR 1911

T Y P E S	Emplacement de carrosserie	Empattement	Voie AR		Entrée	Observations
			Voie AR	Entrée		
12 HP, 4 cylindres, 4 vitesses	2,450 × 0,860	2,755	1,35	1,600	Châssis pour carrosserie légère (phaeton). Sur châssis 22 HP.	
15 HP, 4 cylindres, 4 vitesses.	2,450 × 0,860	2,905	1,35	1,700		
	2,500 × 0,860	2,965	1,45	1,780		
22 HP, 4 cylindres, 4 vitesses.	2,500 × 0,860	3,155	1,45	1,770		
	2,685 × 0,860	3,343	1,45	1,958		
40 HP, 4 cylindres, 4 vitesses.	2,551 × 0,960	3,165	1,48	1,765		
	2,900 × 0,960	3,355	1,48	1,950		
40 HP, 6 cylindres	2,710 × 0,960	3,370	1,48	1,770		



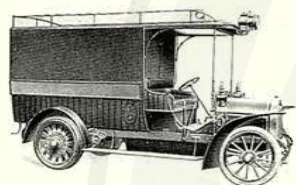
VÉHICULES

INDUSTRIELS

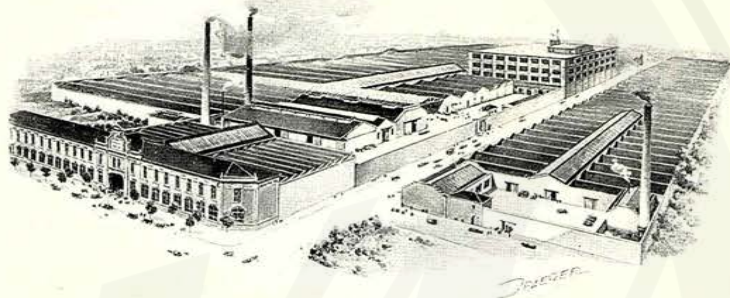
# BERLIET

Tous les Industriels, Commerçants, Entrepreneurs employant plusieurs chevaux, doivent s'informer de l'économie importante que peuvent réaliser les transports PAR VÉHICULES INDUSTRIELS "BERLIET", primés par le Ministère de la Guerre, adoptés par l'Armée et la Marine.

NOTICES ET CATALOGUES SPÉCIAUX



Demander documents détaillés à :  
**AUTOMOBILES "BERLIET"**  
239, Avenue Berthelot, LYON



USINES MODÈLES  
A LYON





S U C C U R S A L E S



Lisbonne



Nice



Ateliers de Réparations de Paris  
(Ile de la Grande-Jatte, Neuilly)



Nancy



Lille



Marseille  
Avenue du Prado



Alger

# BERLIET

est le Fournisseur de la  
Guerre et de la Marine,  
ce qui constitue la  
meilleure garantie pour  
sa Clientèle.

INSTITUTE

PARIS-NEUILLY .. .. .	20-22, boulevard d'Asnières.
MARSEILLE. .. .. .	85, avenue du Prado.
LILLE .. .. .	2, rue Jean-sans-Peur.
NANCY .. .. .	Place de la Cathédrale.
NICE. .. .. .	74, rue Cotta.
CANNES .. .. .	7, place des Iles.
ALGER .. .. .	26, boulevard Carnot.
TUNIS .. .. .	Rue de Provence.
LISBONNE .. .. .	Avenida Palace, rua de Principe.





## CONDITIONS GÉNÉRALES

LES châssis sont livrables et payables à Lyon. Les prix sont nets, sans aucun escompte, et les paiements ont lieu : tiers à la commande, le solde à la livraison. Le port et l'emballage sont à la charge de l'acheteur. Les emballages ne sont jamais repris. Les expéditions sont faites aux risques et périls du destinataire. Les marchandises étant vérifiées avant le départ, nous déclinons toute responsabilité au sujet des avaries survenues en cours de route. Les Clients devront donc s'assurer de la conformité de l'envoi à réception, et faire, s'il y a lieu, les réserves nécessaires envers les compagnies de transport.

Les accessoires, pièces détachées ou mécanismes réparés, sont toujours expédiés " contre remboursement ", en grande vitesse, sauf avis contraire.

Dans le cas où nous recevons en mandat, en chèque ou en billets de banque, la valeur exacte de la commande, nous expédions en port dû, soit à domicile, soit en gare, suivant l'indication donnée. Les frais de remboursement étant très élevés, nous engageons vivement nos Clients à toujours nous envoyer les fonds en même temps que les ordres.

Nos châssis sont GARANTIS, comme exécution et comme matière, pendant UN AN, date de facture : cette garantie est expressément limitée au remplacement de toute pièce reconnue défectueuse, sans indemnité d'aucune sorte, la voiture étant ramenée aux frais du propriétaire dans nos ateliers de Lyon. Si les circonstances ne le permettent pas, la garantie est limitée à l'envoi gratuit des pièces destinées à remplacer celles qui ont été reconnues défectueuses. La garantie cesse quand la voiture a été réparée ou modifiée en dehors de nos ateliers et par un personnel étranger à nos usines.

Pour les remplacements demandés gratuitement, il est nécessaire d'envoyer la pièce défectueuse, afin que nous soyons en mesure de vérifier si elle comporte un défaut de construction ou de matière, et s'il n'y a point accident résultant du mauvais usage ou de la négligence.

Toutefois, en ce qui concerne les spécialités, telles que magnéto, roulements à billes, etc., notre garantie est limitée à celle qui nous est accordée à nous-mêmes par nos fournisseurs.

Nos châssis sont catalogués munis de jantes seules, nous sommes néanmoins à la disposition de nos Clients pour leur fournir les pneumatiques Michelin, Continental, Dunlop, Bergougnan, Grammont, aux tarifs en cours au moment de la commande, et sans autre garantie que celle des fabricants respectifs auxquels nous prions nos Clients de s'adresser pour les réclamations.

Toute pièce ou voiture retournée pour être réparée, doit nous être adressée franco. Les retours des voitures, des pièces réparées ou des pièces de remplacement, sont faits en port dû.

Tout en faisant nos efforts les plus grands pour satisfaire aux demandes qui nous sont adressées, nous ne pouvons accepter aucune responsabilité pour retard dans la livraison. Toutefois, si ce retard excédait deux mois, le Client pourrait exiger l'annulation de sa commande et le remboursement pur et simple du versement effectué.

Nous nous réservons le droit d'apporter à nos modèles, dans le courant de l'année, toutes les modifications que nous jugerons utiles.

Chaque acheteur a droit au petit apprentissage indispensable pour s'initier à la conduite de la voiture. Il est responsable des avaries ou accidents provenant de son fait pendant son apprentissage.

Sur demande, nous mettons à la disposition de nos Clients, sous leur entière responsabilité, des mécaniciens pour les accompagner, ou pour aller régler ou réparer leurs machines, à raison de 25 francs par jour. Toute journée commencée est due, ainsi que les frais de voyage des mécaniciens, aller et retour, en deuxième classe.

Les mécaniciens fournis sont sous la responsabilité des Clients, pour les accidents qui pourraient être occasionnés à la voiture, aux tiers ou à eux-mêmes. Nous déclinons toute responsabilité de ce fait.

Nos agents sont responsables, vis-à-vis de leurs acheteurs, de tout engagement pris par eux en dehors des conditions ci-dessus exposées. Toute commande prise par nos voyageurs n'est définitive qu'après l'acceptation écrite de la maison. En cas de contestation, le Tribunal de Commerce de Lyon sera seul compétent, de convention expresse. Nos traites, acceptations de règlement ou expéditions contre remboursement, n'opèrent ni novation, ni dérogation à cette clause attributive de juridiction.





# AUTOMOBILES BERLIET

239, AVENUE BERTHELOT. — LYON

## S U C C U R S A L E S

PARIS-NEUILLY .. .. .	20-22, boulevard d'Asnières.
MARSEILLE .. .. .	85, avenue du Prado.
LILLE .. .. .	2, rue Jean-sans-Peur.
NANCY .. .. .	Place de la Cathédrale.
NICE.. .. .	74, rue Cotta.
CANNES. .. .. .	7, place des Iles.
ALGER .. .. .	26, boulevard Carnot.
TUNIS .. .. .	Rue de Provence.
LISBONNE .. .. .	Avenida Palace, rua do Principe.

## L I S T E D E S A G E N T S POUR LA FRANCE ET L'ALGÉRIE

Agen .. .. .	COURT .. .. .	Central Garage, place Jasmin.
Aix-les-Bains .. .. .	MIRONNEAU .. .. .	American-Garage, 6, rue Cabias.
Alais .. .. .	CHAMPEYRACHE .. .. .	Avenue Carnot.
Amiens .. .. .	CORROYER. .. .. .	16, rue Jules-Barni.
Arras .. .. .	DELANSORNE .. .. .	97, rue Saint-Hubert.
Aubusson .. .. .	PRADILLON .. .. .	15, rue Saint-Jean.
Bar-le-Duc .. .. .	LAHAYVILLE .. .. .	Rue de Vél.
Bayonne .. .. .	HIRIART .. .. .	Rue de la Cathédrale.
Beaune .. .. .	AUTO-AGENCE CHARTON	20, avenue de la République.
Beauvais .. .. .	MINOT & ROCHE .. .. .	Garage Jeanne-Hachette, r. Sadi-Carnot.
Béziers .. .. .	BARTHEZ .. .. .	4, rue Dessalles.
Bône .. .. .	AUTO-GARAGE BONOIS .. .. .	8, rue Prosper-Dubourg.
Bordeaux .. .. .	PINAUD-DUANIP .. .. .	92, boulevard de Caudéran.
Brest .. .. .	LONG .. .. .	Auto-Garage Brestois, rue Colbert.
Brive .. .. .	FABRE .. .. .	31, avenue de Paris.
Caen .. .. .	DUMONT .. .. .	21, place Saint-Sauveur.
Calais.. .. .	TROCMÉ .. .. .	15, quai de la Tamise.
Castres .. .. .	CHEVEREAU .. .. .	Allée Saint-Roch.
Charleville.. .. .	FROUSSART & DERTELLE.	34, avenue Nationale.



# LISTE DES AGENTS (Suite)

Châteaurenard (B-d-R.)	AUBERT	.. .. .	<i>Auto-Transports.</i>
Châteauroux	BOUTET	.. .. .	58, rue Grande.
Chaumont	LORINET	.. .. .	9, avenue du Viaduc.
Cherbourg	MALLET	.. .. .	45, rue du Bassin.
Clermont-Ferrand	LAURENT	.. .. .	<del>Place des Carmes-Dechaussés.</del>
Constantine	GUEIT	.. .. .	28, route de Sétif.
Dijon	AUTO-AGENCE CHARTON	.. .. .	28, rue du Château.
Dunkerque	VANHAMME	.. .. .	Quai des Quatre-Ecluses.
Épinal	MORANDUZZO	.. .. .	10, quai des Bons-Enfants.
Flers	CARON	.. .. .	6, rue de Paris.
Fontenay-le-Comte	SÉNAC	.. .. .	82, rue de la République.
Grenoble	VIAL	.. .. .	12, boulevard de l'Esplanade.
Guéret	ANGARD	.. .. .	Avenue de Laure.
Lannion	LE FLANCHEC	.. .. .	Place de la Gare.
Longwy-Bas	MOUSSET Fils	.. .. .	<i>Garage Central.</i>
Lorient	LE TÉTOUR	.. .. .	30, cours Chazelles.
Lyon	GAUTHERON & MOUGIN	.. .. .	<i>Garage Lafayette, 85, r. Pierre-Corneille.</i>
Mâcon	FERRET	.. .. .	Place de la Barre.
Mareuil-s Belle	Comte de LIVRON	.. .. .	Château de Bellevue.
Maubeuge	GUILICK & C <sup>o</sup>	.. .. .	Route de Valenciennes.
Menton	MIRONNEAU	.. .. .	<i>International-Garage, 25, a. de la Gare.</i>
Metz	KOESSLER	.. .. .	27, rue Saint-Marcel.
Montpellier	CARAMAN & SERVENT	.. .. .	8, rue de l'Observance.
Moulins	RADISSON	.. .. .	18, rue de Lyon.
Nantes	MONCET & NAYROLLES	.. .. .	20, rue Racine.
Niort	ARNAUD	.. .. .	221, rue de Ribray.
Oran	PALACE AUTOMOBILE	.. .. .	29, rue d'Alsace-Lorraine.
Orléans	<i>Société Française d'Automobile et d'Aviation.</i>	60, boul. Alexandre-Martin.	
Paris	H. TART & C <sup>o</sup>	.. .. .	23, avenue de la Grande-Armée.
Perpignan	MAGNE	.. .. .	11, place de la Banque.
Poitiers	MORIN	.. .. .	34, rue Carnot.
Reims	CRONIER	.. .. .	220 bis, rue de Vesle.
Rennes	LEMOINE	.. .. .	<i>Ouest-Garage, quai Richemond.</i>
Roanne	REY	.. .. .	3, rue de la Sous-Préfecture.
Romilly-s/Seine	MILLIAUD & C <sup>ie</sup>	.. .. .	95, rue de la Boule-d'Or.
Rouen	CATOIS & MÉNAGER	.. .. .	Rue du Donjon.
Saint-Brieuc	VALLÉE, LE BOURHIS & C <sup>ie</sup>	.. .. .	Rue de Couëdic.
Saint-Étienne	MARREL	.. .. .	<i>Automobiles Bertlet, r. Marcellin-Allard.</i>
Saint-Vallier-s Rhône	REDON	.. .. .	Rue Saint-Rambert.
Salon	ALLEMAND Neveu	.. .. .	<i>Automobiles.</i>
Saumur	BOBRIE Frères	.. .. .	67, rue de Bordeaux.
Soissons	MONGRENIER	.. .. .	55, avenue de la Gare.
Toulouse	CAMPREDON	.. .. .	63, boulevard Carnot.
Verdun	BEAU Frères	.. .. .	18, rue Mazel.

