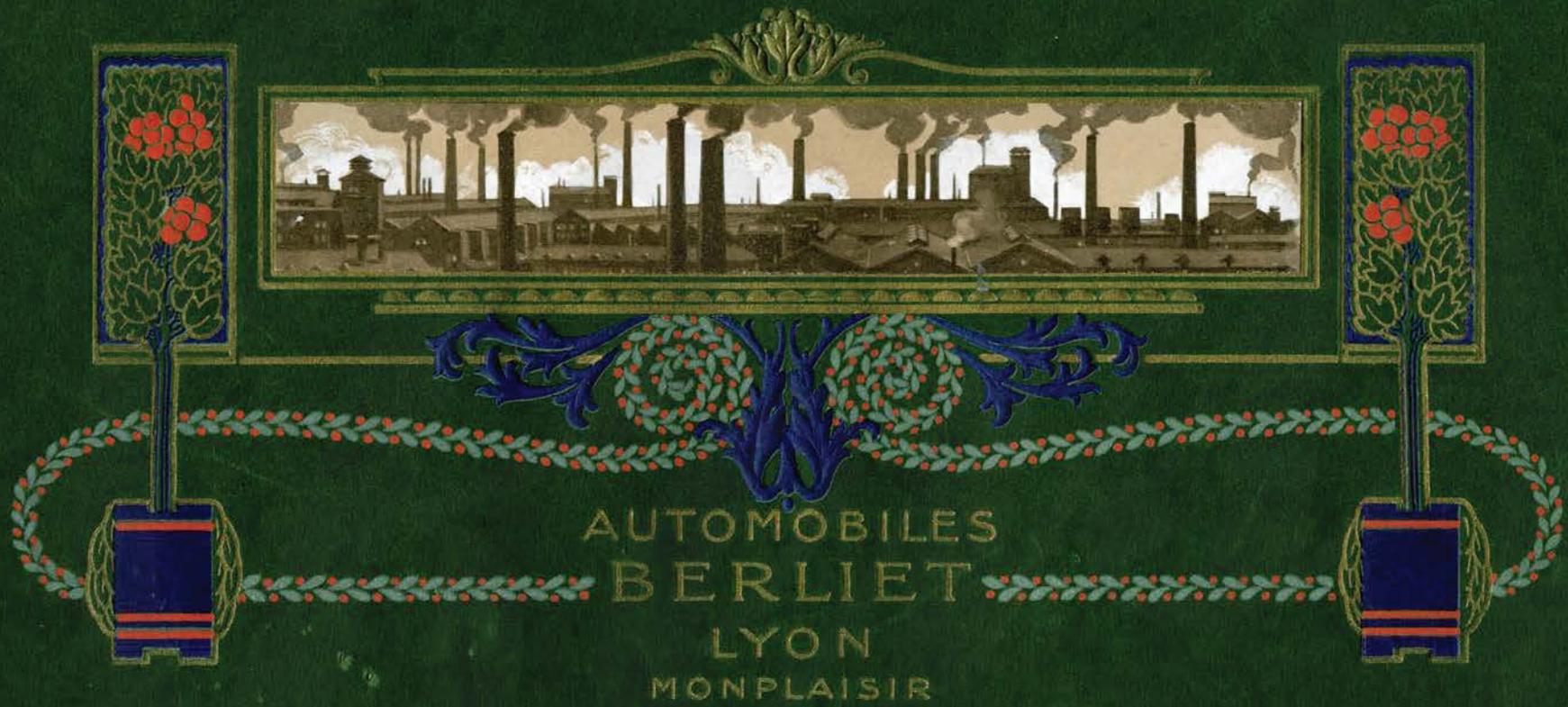


BERLIET
1906-7



AUTOMOBILES
BERLIET
LYON
MONPLAISIR

AUTOMOBILES BERLIET



LYON-MONPLAISIR

12, CHEMIN DES QUATRE-MAISONS

239, AVENUE DES PONTS

TÉLEGRAMMES :
AUTOBERLIE

TÉLÉPHONE
7-34





MONTAIGNE, parlant d'un ami qu'il avait eu la douleur de perdre, a écrit ce mot délicieux :
« Pourquoi je l'aimais ? Je l'aimais parce que c'était lui. »

Si je disais que j'ai de l'affection pour la maison Berliet, on me croirait sans peine, car je l'ai toujours prouvé. J'aimais ma camarade Berliet quand elle était toute petite et n'avait que cinq ouvriers. Je l'aime encore aujourd'hui qu'elle en a mille.

Pourquoi je l'aime ? Je voudrais me contenter de répondre : « Parce que c'est elle. » — Mais le temps n'est plus aux réponses si joliment floues du moyen âge. À une époque de mécanique de précision, il faut formuler une réponse à arêtes plus vives. Pourquoi je l'aime ? Ce n'est pas parce qu'elle a acheté bien cher mon affection. Non. En le croyant vous nous calomniez, elle et moi. C'est tout bêtement parce que cette maison-là possède des qualités qui vous attachent à elle.

D'abord, ces gens-là — on se laissera toujours prendre à ce miel, — sont aimables. Ils possèdent cette rareté d'être affables. Quand un client vient les trouver, ils ne se demandent pas quelle grimace ou quel manquement à la politesse ils pourront bien inventer pour lui faire rebrousser chemin. Ils ne le mettent pas aux mains d'un vendeur pommade et ignare. Ils l'écoutent. Si le client dit des bêtises, ils reçoivent sans broncher les projectiles, parce qu'ils sont commerçants et parce qu'ils savent que dans une grosse bêtise il y a parfois quelques grammes de bon sens dont on peut faire profit. Si le client est exigeant, qu'il mord et qu'il rue, leur sourire s'épanouit. Ils ont les paroles qui calment. S'il s'échappe ? Ils le poursuivent et le ramènent ; et le client est content d'avoir été poursuivi et ramené. Ce sont des dompteurs de clients difficiles. — Ils ont cette autre qualité, bien rare aussi, de faire des voitures régulièrement bonnes. Certaines marques ont la vertu intermittente ; dix voitures sont impeccables, et dix autres tombent de laute en laute. C'est que les dix dernières ont été conçues dans le péché.

Chez Berliet, la méthode est maîtresse souveraine des ateliers. Ni la réception des matières premières, ni l'exécution des pièces, ni le montage, rien n'est laissé au hasard. Une discipline rigoureuse, inexorable comme un gabarit, donne des produits toujours mathématiquement égaux. Tous les châssis Berliet se valent comme toutes les sommes de nombres égaux se valent.

Voilà pour quelles raisons naïves on s'attache à cette maison quand on est ami à la fois de la politesse cordiale et de la mécanique soignée. Voilà pour quelles raisons naïves cette maison a si rapidement pris place dans la ligne de front de notre industrie française, pourquoi elle a un trésor de récompenses, de prix et de victoires aussi considérable, et pourquoi on rencontre aujourd'hui ses voitures dans le monde entier, aussi bien en Sibirie qu'en Espagne, aussi bien au Canada qu'en Egypte.

L. BAUDRY DE SAUNIER

Redacteur en chef d' "Omnia", Revue pratique de locomotion.



RÉCOMPENSES OBTENUES PAR LES AUTOMOBILES BERLIET (ANNÉE 1906)

RECORD DE CONSOMMATION (28 Janvier)
Voiture 16 22. Consommation officielle : 8 litres 3/4 pour
100 kilomètres, à 74 kilomètres de moyenne à l'heure,
avec 4 personnes.

EXPOSITION INTERNATIONALE DE BORDEAUX
(Mai)
Hors Concours avec félicitations du Jury.

CONCOURS D'ELEGANCE DE MONTE-CARLO
(28 Mars)

1° Châssis BERLIET avec carrosserie chaise-ponte. Premier prix.
2° Châssis entré BERLIET, spécial pour voitures de ville.
3° Châssis BERLIET avec carrosserie cab.

COUPE PANORMITAN, PALERME (Mars)
Premier du classement général.

COURSE DE COTE DE L'A. C. DE MARSEILLE
(Avril)

Châssis 24 40 HP. Premier du classement général.

CONCOURS de TOURISME de L'A. C. FOREZIEEN
Trois premiers prix.

TARGA FLORIO
Premier des voitures françaises.

CONCOURS DE CONSOMMATION DE L'A. C.
D'AMERIQUE
Premier de sa catégorie.

EXPOSITION INTERNATIONALE DE MILAN
Diplôme d'Honneur.

300 METRES EN COTE DE LA PROVENCE
SPORTIVE (Mai)
Châssis 24 40. Premier du classement général.
Châssis 16 22. Premier de sa catégorie.

CONCOURS DE TOURISME DE L'A. C. DE
TOURAINNE (Mai)
Châssis 24 40. Premier de sa catégorie. Premier pour le
de démarrage en côte. Premier pour le kilomètre lancé.

CONCOURS DE TOURISME DE NORMANDIE
(Aout)

Châssis 24 40. Parcours 450 kilomètres.
Premier pour le démarrage en côte. Premier pour le kilomètre
lancé. Premier pour la régularité et l'endurance.

RÉGATES DE LA ROCHELLE (Aout). Bateau 24 HP.
Concours de la première journée. Premier prix.
Concours de la deuxième journée. Premier prix.

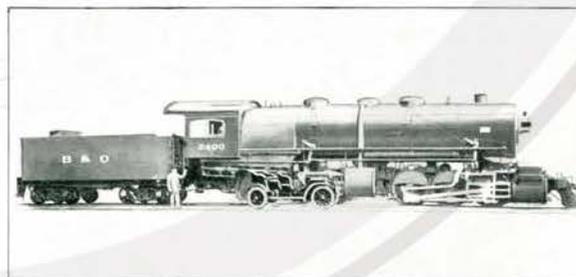
MEETING DE ROYAN (Septembre). Châssis 24 40.
Premier de sa catégorie. Meilleur temps de la journée.

TOURIST TROPHY (Septembre)
Châssis 16 22. Premier des voitures françaises.

CONCOURS DE COTE DE VALS
Châssis 24 40. Premier de sa catégorie.

MEETING DE DOURDAN (Octobre)
Catégorie F. Châssis 35 60. Premier pour le kilomètre lancé.
Premier pour le mille avec départ arrêté.

MEETING DE GAILLON (Octobre)
Châssis 35 60. Premier de sa catégorie.





DESCRIPTION DES MODÈLES 1907



NOS châssis 1907 sont tous du type à quatre cylindres, sauf l'un de nos modèles qui est à six cylindres. Ils bénéficient ainsi de l'absence de trépidations et de la douceur d'entraînement que procure ce type de moteur et qui comptent parmi les qualités fondamentales d'une automobile.

Ils sont de dimensions assez différentes et de puissances assez variées pour se prêter à toutes les formes de carrosseries et donner toutes les vitesses qu'on peut désirer. Nous fournissons donc aussi bien le 14 chevaux à châssis cintré spécialement pour le "coupé" de ville, que le 22 chevaux pour "double phaéton" de tourisme, que le 40, le 60 ou le 80 chevaux pour "limousines" rapides et très confortables ou pour "double-baquets" de course.

On trouvera à la page 13 du présent catalogue la nomenclature de nos divers types. Toutefois nous nous permettrons d'attirer ici l'attention de notre Clientèle sur les dispositions générales qui sont communes à tous nos châssis et qui caractérisent en quelque sorte notre fabrication.

CHASSIS ✦ Le châssis proprement dit, c'est-à-dire les longerons et les traverses, est fait en tôle d'acier au nickel emboutie. Il est rétréci à l'avant pour permettre aux roues directrices de "braquer" largement et de prendre facilement les virages les plus courts. C'est là une condition essentielle de l'établissement d'une bonne voiture de montagne ou de ville notamment.

Le châssis porte tous les organes mécaniques, tels que moteur, embrayage, boîte de vitesses. Le tout est suspendu sur les essieux par des ressorts très longs qui donnent à la voiture une élasticité





Lie
des 4 Cantons

de douceur parfaite. Nous prions à ce propos nos Clients de vouloir bien toujours, en nous passant commande d'un châssis, nous faire connaître la charge approximative qu'il doit supporter, afin que nous puissions proportionner à cette charge la force des ressorts que nous monterons sous le châssis.

Les essieux sont en acier de haute résistance et à profil en forme d'I, c'est-à-dire qu'ils sont très solidement nervés et défient n'importe quel choc normal. Leurs moyeux sont montés sur roulements à billes inderéglables et de remplacement très facile.

Les essieux sont assez éloignés l'un de l'autre (empattement) pour permettre une entrée latérale sur quelque caisse qu'on adopte.

Le dessous du moteur et de la boîte des vitesses est protégé totalement contre la poussière et la boue par une tôle fixée au châssis. Ce carter empêche en même temps l'huile qui peut sortir des carters de tomber sur le sol.

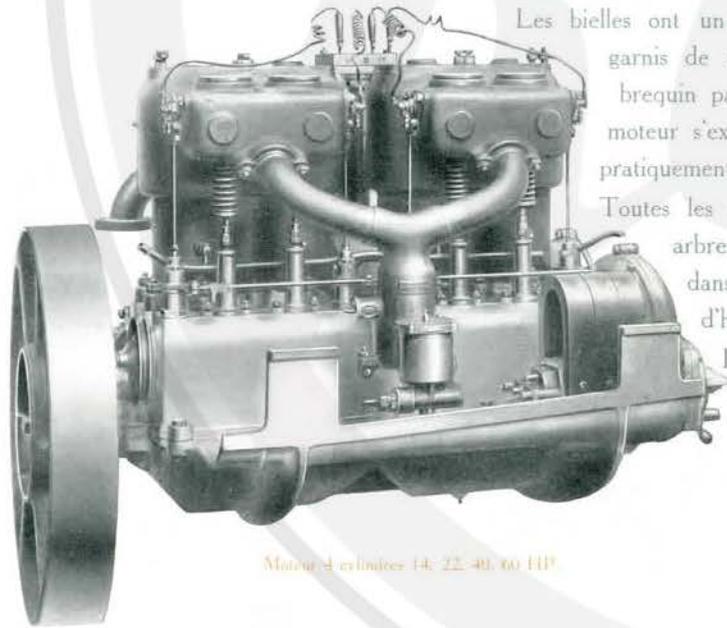
MOTEUR ✦ Le moteur est à cylindres verticaux fondus par paires. Il est placé à l'avant du châssis. Ses soupapes sont toutes commandées par le mécanisme; elles sont à grande section et interchangeables.

Le vilebrequin est en acier-nickel et trempé. Toutes ses portées sont rectifiées après la trempe.

Les bielles ont un profil en forme d'I comme les essieux; leurs coussinets sont garnis de métal anti-friction. Les têtes de bielles sont fermées sur le vilebrequin par un chapeau large que fixent quatre boulons, afin que le travail moteur s'exerce sur une surface grande et que l'usure des pièces soit ainsi pratiquement nulle.

Toutes les pièces en mouvement dans le moteur, telles que les butées, les arbres à cames, les galets, etc., sont en acier trempé. Toutes sont logées dans le carter même, de telle sorte qu'elles sont constamment baignées d'huile et totalement soustraites aux chocs extérieurs.

Les cames de levée des soupapes ou de rupture du courant



Moteur 4 cylindres 14, 22, 40, 60 HP

d'allumage ne sont pas rapportées sur l'arbre. Elles forment avec lui une seule et même pièce : elles sont de plus trempées, puis rectifiées après la trempe.

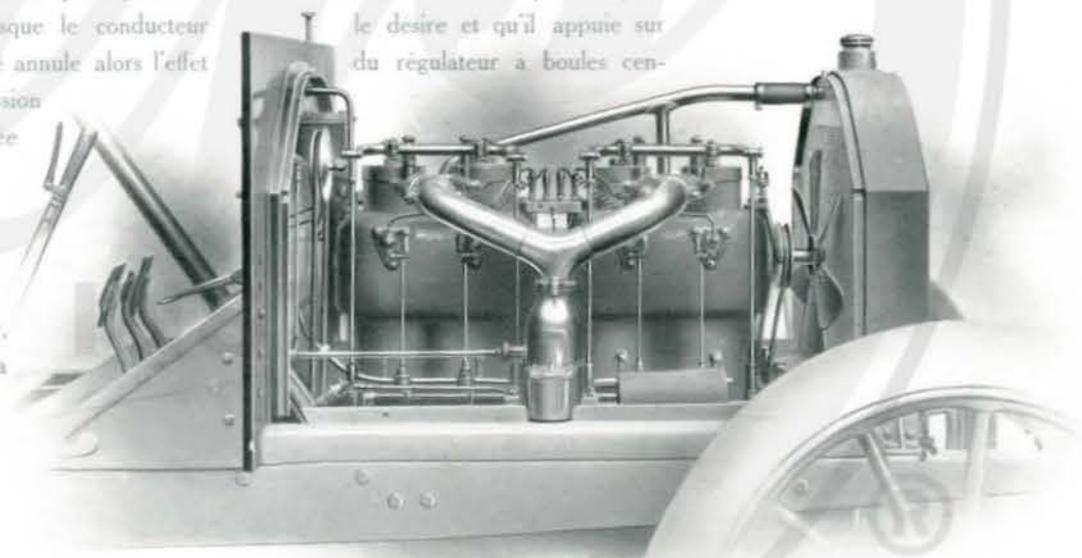
Les engrenages qui commandent la distribution, ainsi que ceux qui actionnent la magneto et la pompe, sont situés à l'avant du moteur et enfermés dans des carters spéciaux. Ces carters étant en communication avec celui du vilebrequin, la distribution est constamment lubrifiée.

ALLUMAGE ✦ L'allumage est fait par la rupture, dans chaque cylindre alternativement, d'un courant à basse tension que fournit une magneto Simms-Bosch tournant à la même vitesse que le moteur. Un dispositif spécial d'attaches de fil permet la vérification facile de l'allumage dans chaque cylindre. — Notre moteur à six cylindres est allumé par une magneto Simms-Bosch à haute tension.

L'avance à l'allumage est obtenue par le déplacement, au moyen d'une manette située sur le volant de direction, des butées qui commandent les marteaux de rupture. Les marteaux frappent ainsi plus ou moins tôt les pièces de rupture par rapport à la position des pistons dans les cylindres.

REGULATEUR ✦ Le moteur ne peut jamais s'emballer à vide, c'est-à-dire qu'il ne peut prendre de grandes vitesses que lorsque le conducteur le desire et qu'il appuie sur la pédale d'accélération. Cette pédale annule alors l'effet centrifuges qui agit sur une vanne d'admission des gaz, extrêmement sensible et logée dans le carburateur même.

CARBURATEUR ✦ Le carburateur est alimenté d'essence par la pression qu'exerce sur le réservoir, situé à l'arrière du châssis et sous la



Mopac 4 cylindres 60. 80. 111



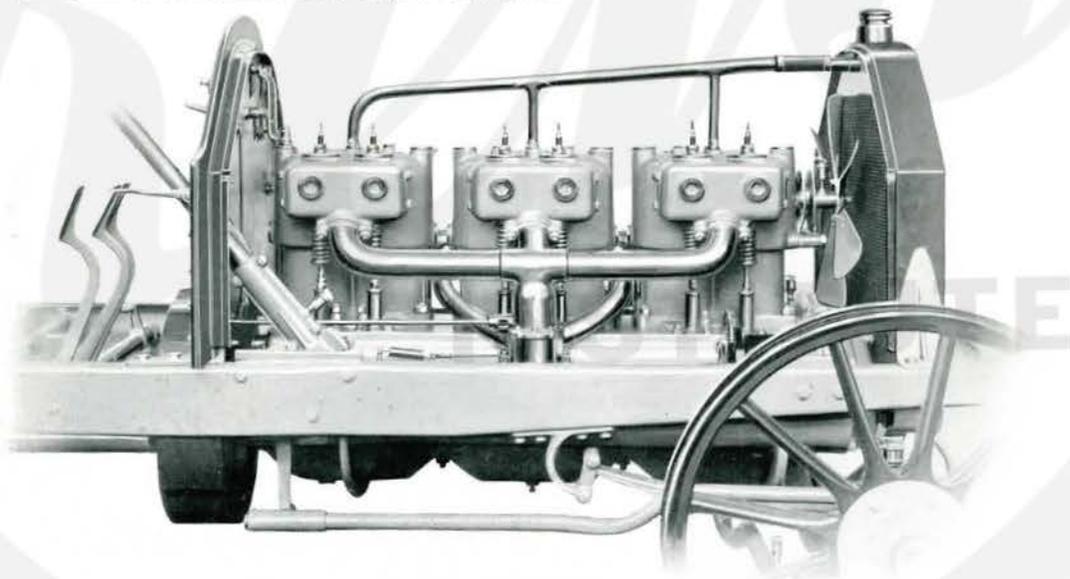
Vienne.

traverse, une dérivation des gaz d'échappement. Cette pression n'a qu'une valeur très faible, 150 à 200 grammes par centimètre carré environ. Le débit est extrêmement régulier.

Quant au dispositif même de notre carburateur, qui nous a valu de battre de loin en 1905 et 1906 tous les records de consommation établis jusqu'ici, il est aussi simple qu'efficace. Il se compose d'un flotteur qui maintient le niveau constant dans un ajutage vertical dont le jet se brise sur un champignon, au centre d'une couronne de petites fenêtres d'entrée d'air; et d'une prise d'air supplémentaire qui parfait le mélange. L'économie, maintes fois démontrée, de notre carburateur tient surtout au calcul minutieux de tous ses orifices et aussi — car il y a là un enchaînement rigoureux — à l'excellent rendement mécanique de nos châssis.

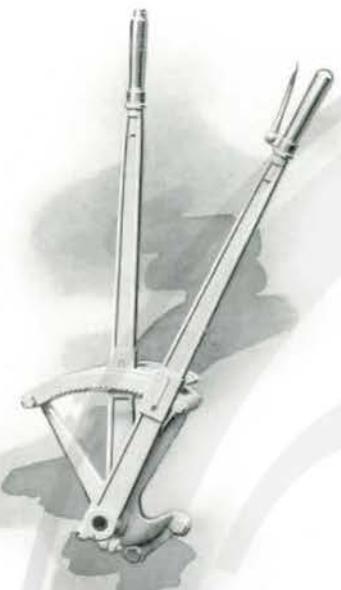
POMPE. La pompe qui donne à l'eau de refroidissement un mouvement de circulation constante au travers des chemises du moteur et au travers du radiateur, est commandée par la distribution. Son débit est toujours très grand, même lorsque le moteur est à ses allures les plus faibles, afin qu'en aucun cas la circulation ne puisse être arrêtée.

La position de la pompe près des cylindres réduit la longueur des tubes au minimum possible et la protège en hiver contre tous les risques de la gelée.



MOTEUR 6 CYLINDRES





REFROIDISSEUR ✦ Le radiateur, dit en nid d'abeilles, présente une surface d'encombrement très petite et au contraire une surface de radiation (dispersion des calories en excès) très considérable. Il forme en même temps réservoir d'eau, si bien qu'au cas même où l'on viendrait à supprimer la pompe, le refroidissement se ferait encore de façon très suffisante par thermo-syphon, puisque toute l'eau qui se trouve en haut du radiateur serait en charge sur les chemises du moteur.

Derrière le radiateur est placé un aspirateur ou ventilateur de très grand diamètre, commandé par une courroie ronde à tension réglable.

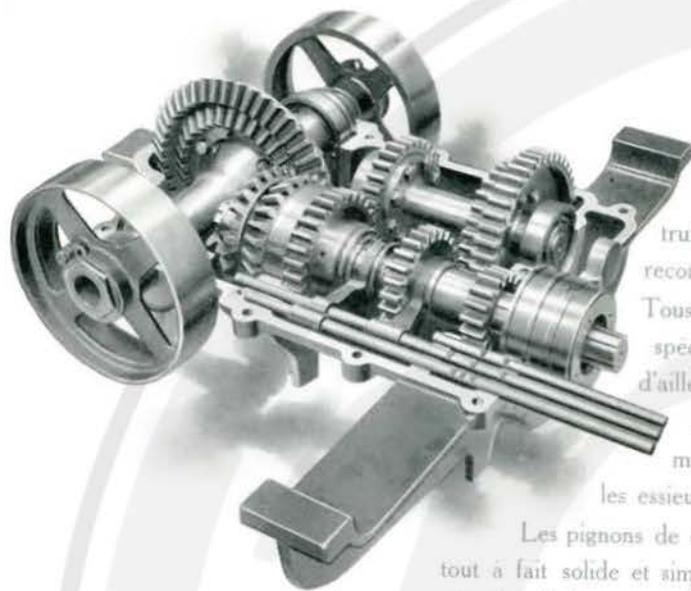
EMBRAYAGE ✦ L'embrayage dans nos modèles 1907 est du modèle "à disques". Ces disques, dont la moitié est en bronze et l'autre en acier, sont solidaires les uns du moteur, les autres de la boîte de vitesses, et serrés ensemble par un ressort à boudin; l'embrayage se produit, grâce à l'énorme surface de frottement qui entre ainsi en jeu et aux couches d'huile qui séparent les disques, avec une douceur incomparable. Le débrayage ne fatigue aucunement la jambe du conducteur, à cause du bon calcul des leviers nécessaires à l'annulation de l'effet du ressort.

CHANGEMENT DE VITESSES ✦ L'appareil de changement de vitesses a été l'objet de nos études les plus minutieuses et de nos essais les plus sévères. Nous avons la certitude de fournir une boîte de vitesses tout à fait hors de pair.

Cette boîte se compose de deux arbres parallèles dont l'un porte des engrenages fixes de renvoi de mouvement, et dont l'autre porte deux trains baladeurs sur des cannelures. Un troisième arbre, de dimensions beaucoup moindres, porte deux pignons pour la marche arrière.

La boîte est donc à trois baladeurs. Les tringles de commande de ces baladeurs se verrouillent automatiquement lorsqu'elles n'ont pas à fonctionner. Le changement des vitesses se fait avec une facilité extrême, du bout des doigts. Notre boîte comporte quatre vitesses en avant et une vitesse en arrière.





Boîte de changement de vitesses
avec 2 prises directes.

La quatrième est en prise directe. Dans notre modèle 40 chevaux, il y a deux vitesses en prise directe : la troisième et la quatrième. Nous construisons également pour ce modèle une boîte sans prise directe que nous recommandons tout spécialement pour les voitures de grande fatigue.

Tous les arbres de la boîte sont montés à billes. Tous les engrenages sont en acier spécial à haute résistance qui ne craint aucun choc et ne s'effrite jamais. Ils sont d'ailleurs tous trempés et rectifiés après la trempe.

Nous avons généralisé l'emploi des billes, qui donnent un si bon rendement mécanique et nécessitent si peu d'entretien, et avons monté sur billes également les essieux et les paliers de chaînes.

Les pignons de chaînes sont assemblés sur les arbres du différentiel par un montage breveté, tout à fait solide et simple, qui permet au conducteur de changer en quelques minutes la démultiplication de la voiture.

FREINS ✱ Nos châssis comportent quatre freins : deux freins à colliers métalliques, commandés chacun par une pédale distincte, qui sont situés sur l'arbre du différentiel ; et deux freins à segments extensibles, commandés par un levier unique à main, qui agissent sur les roues motrices.

Ces freins, qui fonctionnent aussi énergiquement dans un sens que dans l'autre, sont évidemment réglables en tous points.

On peut donc démonter les roues arrière sans toucher aux tendeurs de chaînes ni aux freins.

DIRECTION ✱ La direction est inclinée. Elle est extrêmement robuste, car son pied est fixé au châssis lui-même. Elle a été l'objet de notre attention la plus scrupuleuse. La vis sans fin et le secteur qu'elle commande sont en acier cémenté et





trempe; ils sont rectifiés après la trempe. Le levier de commande est monté à carter. Tout le mouvement est logé dans un carter rempli de graisse consistante. Afin d'éviter que la bielle d'accouplement des roues directrices puisse être faussée par un choc, nous l'avons placée derrière l'essieu. Comme d'autre part la barre qui commande les roues est placée aussi loin que possible du sol, nous obtenons le maximum de sécurité pour les organes de notre direction.

L'intérieur de la colonne de direction donne passage aux tringles de commande de l'avance ou de l'accélération.

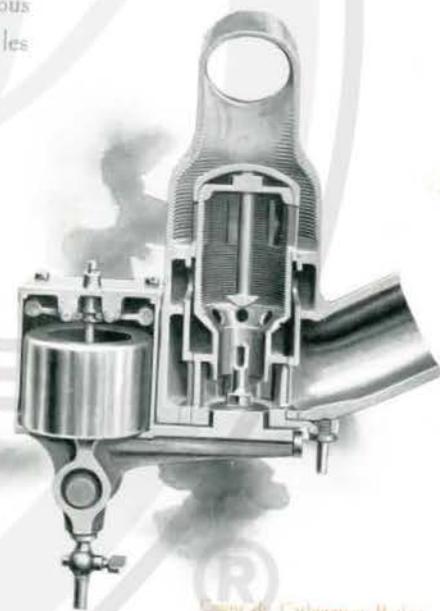
GRAISSAGE ✦ Un réservoir d'huile placé sur un côté du châssis alimente une pompe logée sous le bâti du moteur. Cette pompe envoie un courant d'huile sous pression à un collecteur de graissage fixe au garde-crotte. Sous les yeux du conducteur fonctionnent ainsi les trois compte-gouttes du collecteur qui envoient l'huile dans chacun des carters du moteur et dans le carter du changement de vitesses.

EN RESUME nous avons cherché à obtenir, et le grand succès de nos voitures nous permet de croire sans fatigue que nous avons obtenu, la simplicité la plus grande possible de tous les mécanismes, et leur parfaite accessibilité. Nous nous sommes rappelés constamment que les automobiles naissent bien dans les ateliers, mais sont faites pour vivre sur les routes.

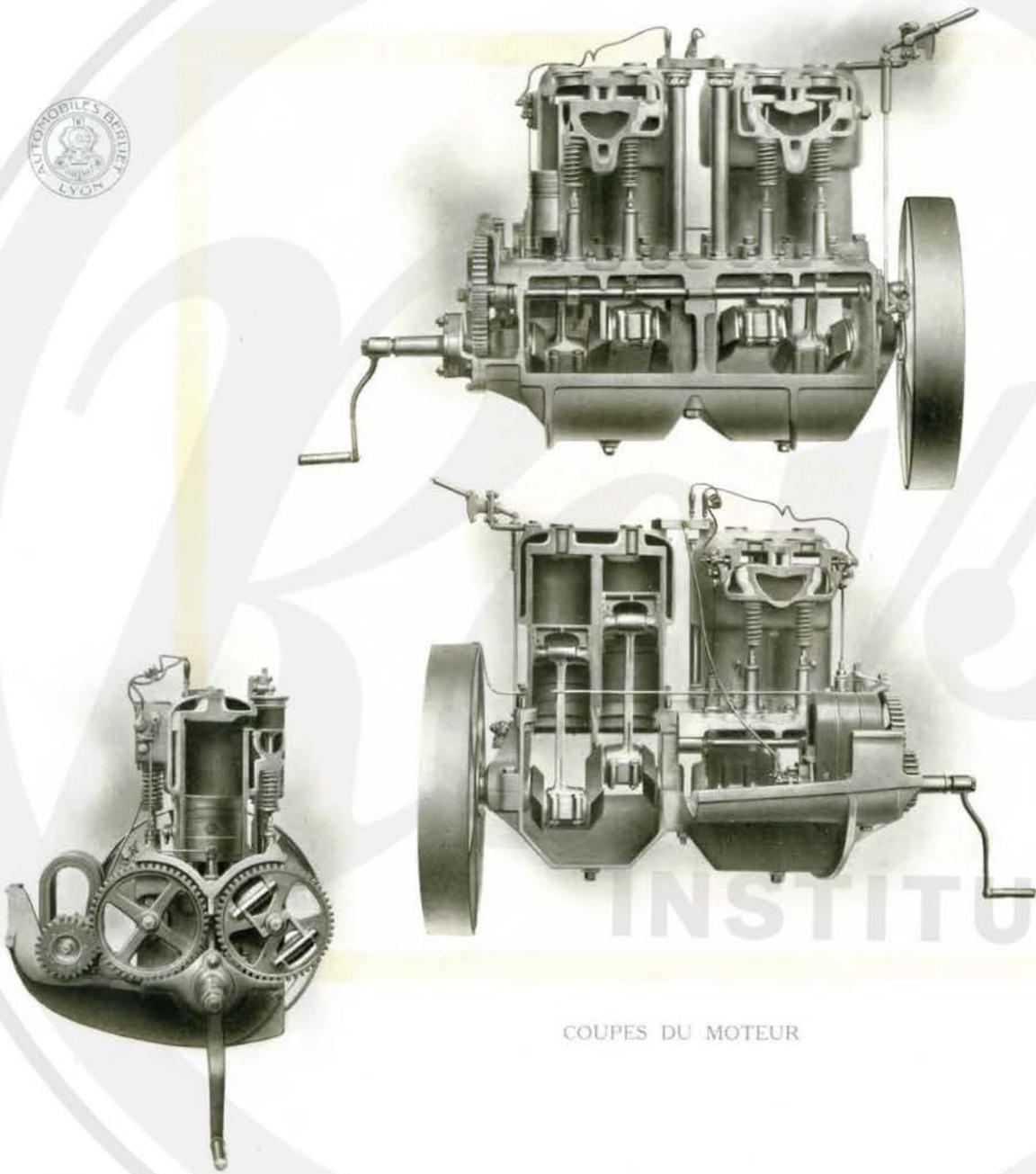


Place Saint-Marc
(Venise)

INSTITUTE



Carburateur Bozier



COUPES DU MOTEUR





ÉCOLE DES CHAUFFEURS

NOUS avons été frappés, dès que l'automobile est devenue un instrument d'usage courant, de l'ignorance presque totale de leur métier dont étaient affligés la plupart des hommes appelés à conduire les voitures.

Nous avons senti qu'il y avait là un obstacle sérieux à la diffusion de la locomotion nouvelle; que le problème était double, qu'il ne suffisait pas de faire d'excellentes voitures, qu'il fallait encore faire d'excellents conducteurs.

Nous avons donc eu l'idée, il y a un an, de créer dans des locaux attenants à nos usines, une "École de Chauffeurs". Nous avons installé là des salles de cours qui bientôt, à notre grande satisfaction, ont été remplies d'élèves. Le succès de ces leçons, données par un des ingénieurs de nos usines, a été si vif, qu'aujourd'hui non seulement nous formons dans cette école des sujets aptes à conduire avec compétence suffisante tous nos modèles de voitures, mais encore des ouvriers candidats à l'admission dans nos ateliers.

Les leçons comprennent d'abord l'exposé d'une théorie très simple, complètement à la portée de toutes les intelligences; puis l'étude pratique de tout le mécanisme. A cet effet, nous avons installé dans les salles de cours un châssis complet de notre dernier modèle, auquel ne manque aucun organe, et qui montre aux élèves les relations des organes entre eux.

Nous avons en outre pourvu notre école de pièces détachées dont les principaux éléments sont présentés en coupe ainsi que le montrent plusieurs des gravures de ce catalogue. Les élèves saisissent ainsi facilement la suite des phénomènes qui se passent dans le fonctionnement d'un moteur, d'un carburateur, d'une magnéto, etc.

Lorsque le "pourquoi" et le "comment" de tous les organes d'une voiture ont été bien compris

ATELIERS
D'APPRENTISSAGE

—
Vieux



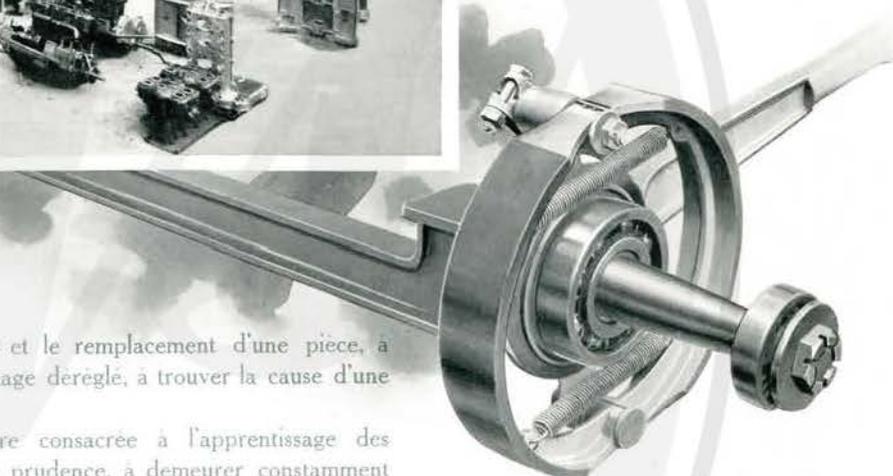
de nos élèves, nous passons à l'étude de la mise en marche de l'automobile. Chaque élève est invité à expliquer à son tour à ses camarades pourquoi il fait telle ou telle opération, telle ou telle manœuvre, le tout sous les yeux du professeur. Il est invité à faire le démontage et le remplacement d'une pièce, à nettoyer une canalisation obstruée, à remettre au point un allumage déréglé, à trouver la cause d'une panne qu'on lui a volontairement suscitée.

Puis les élèves montent à tour de rôle dans une voiture consacrée à l'apprentissage des conducteurs, et s'entraînent à la diriger selon les règles de la prudence, à demeurer constamment maîtres des allures, à faire les virages adroitement, à faire les arrêts rapidement et sans heurt, etc.

Lorsque leur apprentissage est terminé, nos élèves assistent à des cours sur la police de roulage, sur les règlements spéciaux à l'automobile, sur les rapports que les chauffeurs peuvent avoir avec la police, sur la tenue générale qu'ils doivent observer en toutes circonstances. Nous avons ainsi formé une pépinière de bons ouvriers et d'excellents serviteurs, très au courant de leur art. Notre meilleure récompense de cet effort a été la gratitude qu'a bien voulu nous en témoigner notre Clientèle.



Continuons



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

TYPE 1907	TYPE LÉGER				TYPE LOURD														
	Châs. centr.		Châssis droits		Châssis droits														
Puissance en chevaux	14 22	22 40		22	40	60	80	60											
Nature de l'allumage	magneto	magneto		magneto	magneto	magneto	magneto	magneto											
Nombre de cylindres	4	4		4	4	4	4	6											
Alesage des cylindres en millimètres	80 100	100 120		100	120	140	160	120											
Course des pistons	120 120	120 140		120	140	140	140	140											
Nombre de tours du moteur par minute	minimum	300		300	300	300	300	300											
	normal	1000		1000	900	900	900	900											
	maximum	1300		1300	1200	1200	1200	1200											
Roues avant	870 90	870 90		870 90	870 90	870 90	870 90	870 90											
Roues arrière	875 105	875 105 880 120		920 120	920 120	920 120	920 120	920 120											
Empattement	3 ^m 15	2 ^m 75 2 ^m 80		2 ^m 85 3 ^m 03	3 ^m 03 3 ^m 20	3 ^m 00 3 ^m 20	3 ^m 00 3 ^m 20	3 ^m 20											
Voie	1 ^m 32	1 ^m 32		1 ^m 40															
Longueur des ressorts avant	800	800		900	900	900	900	900											
Longueur des ressorts arrière	850	1 ^m 100		1 ^m 400	1 ^m 400	1 ^m 100	1 ^m 100	1 ^m 100											
Longueur de carrosserie	2 ^m 50	2 ^m 34 2 ^m 28		2 ^m 50 2 ^m 61	2 ^m 50 2 ^m 63	2 ^m 40 2 ^m 60	2 ^m 30 2 ^m 50	2 ^m 50											
Cote entre le tablier et la tangente à la roue arrière	2 ^m 01	1 ^m 50 1 ^m 44		1 ^m 64 1 ^m 75	1 ^m 64 1 ^m 77	1 ^m 55 1 ^m 75	1 ^m 45 1 ^m 65	1 ^m 65											
Largeur du châssis	850	850		860	860	860	860	860											
Emplacement occupé par le châssis	longueur	3 ^m 95		3 ^m 95 4 ^m 00		4 ^m 05 4 ^m 25		4 ^m 25 4 ^m 40		4 ^m 05 4 ^m 25		4 ^m 05 4 ^m 25							
		largeur	1 ^m 80		1 ^m 80		1 ^m 90		1 ^m 90		1 ^m 90		1 ^m 90						
Poids du châssis nu (environ)	750 800	750 800		900 925	975 1000	1050 1075	1100 1125	1100											
Nombre de vitesses (marche arrière en plus)	4	4		4	4	4	4	4											
Multiplication (Nombre de dents des pignons de chaîne)	12	14	16	18	22	24	12	13	14	14	16	18	20	22	24	26	18	20	
Tableau indicatif des vitesses (1 ^{re} vitesse approximatives obtenues en kilomètres à l'heure en galier par rapport au nombre de tours du moteur à la minute: avec accel)	2 ^e vitesse	8	9,5	11	12	19	21	10	11	13	15	17	19	21	23	25	28	19	21
	3 ^e vitesse	15	18	21	23	32	35	19	21	23	26	30	35	39	42	46	54	35	39
	4 ^e vitesse	23	27	31	35	49	53	28	31	33	39	44	46	51	56	61	67	46	51
	avec accel	34	40	46	52	70	76	43	47	50	55	62	64	71	78	86	93	64	71
	46	54	61	69	94	102	57	62	67	73	83	85	95	105	115	125	85	95	



Tourist Trophy

TARIF DES CHASSIS

CHASSIS AVEC MOTEUR DE 80 mm D'ALÉSAGE. — COURSE 120 mm. — TYPE 14 HP

Voie 1^m32, Empattement 3^m15.

Pour Coupe, Cab ou Victoria.

Prix du châssis : **11.500 fr.**

CHASSIS AVEC MOTEUR DE 100 mm D'ALÉSAGE. — COURSE 120 mm. — TYPE 16-22 HP

Longerons cintrés. — Voie 1^m32, Empattement 3^m15.

Pour Coupe, Cab ou Victoria.

Prix du châssis : **14.000 fr.**

Longerons droits. — Voie 1^m32, Empattement 2^m75.

Pour carrosserie légère, Entrées latérales.

Voie 1^m40, Empattement 2^m85 et 3^m03.

Pour carrosserie fermée.

Prix du châssis : **13.500 fr.**

CHASSIS AVEC MOTEUR DE 120 mm D'ALÉSAGE. — COURSE 140 mm. — TYPE 24-40 HP

Longerons droits. — Voie 1^m32, Empattement 2^m80.

Pour carrosserie légère, Entrées latérales.

Voie 1^m40, Empattement 3^m03 et 3^m20.

Pour Limousine ou Phaeton très confortable.

Prix du châssis : **18.000 fr.**

CHASSIS AVEC MOTEUR DE 140 mm D'ALÉSAGE. — COURSE 140 mm. — TYPE 35-60 HP

Longerons droits. — Voie 1^m40, Empattement 3^m et 3^m20.

Prix du châssis : **22.000 fr.**

CHASSIS AVEC MOTEUR DE 160 mm D'ALÉSAGE. — COURSE 140 mm. — TYPE 50-80 HP

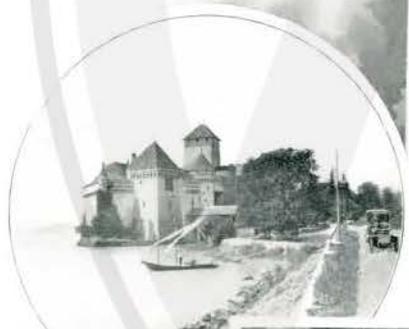
Longerons droits. — Voie 1^m40, Empattement 3^m et 3^m20.

Prix du châssis : **30.000 fr.**

CHASSIS AVEC MOTEUR DE 120 mm D'ALÉSAGE. — COURSE 140 mm. — TYPE 35-60 HP

Six cylindres, Longerons droits. — Voie 1^m40, Empattement 3^m20.

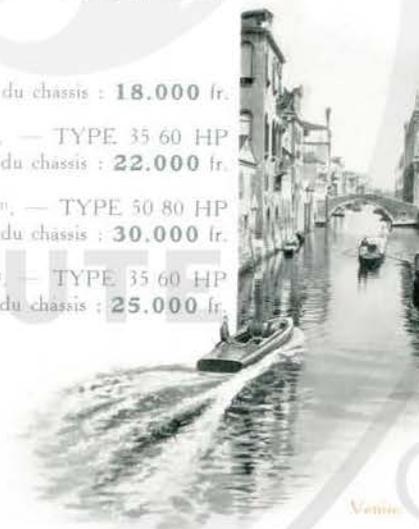
Prix du châssis : **25.000 fr.**



Château de Chillon



Tunis



Venise





CHASSIS



CHASSIS CINTRE
Spécial pour voiture de ville.




CONDITIONS GÉNÉRALES

LES châssis sont livrables et payables à Lyon. Les prix sont nets, sans aucun escompte, et les paiements ont lieu : le 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 les six mois qui suivent la livraison, 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.

Le Beffroi
(Bruges)





Kamtechatka
(Sibirie)

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.

Notre garantie ne s'étend pas aux chaînes de transmission. Elle ne s'étend pas non plus aux bandages pneumatiques; nous prions nos Clients de bien vouloir s'adresser, pour les réparations de bandages, aux fabricants respectifs. Nous livrons nos châssis sur pneumatiques Michelin, Continental, Gaulois, Grammont, au choix du Client.

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, et les accidents qui pourraient être occasionnés par eux sont à leur charge. 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 du Rhône 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.



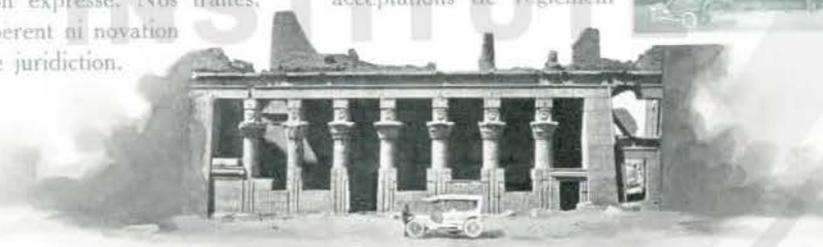
Tourist Trophy
(Dijon)



Thebes



Colonne Alexandre

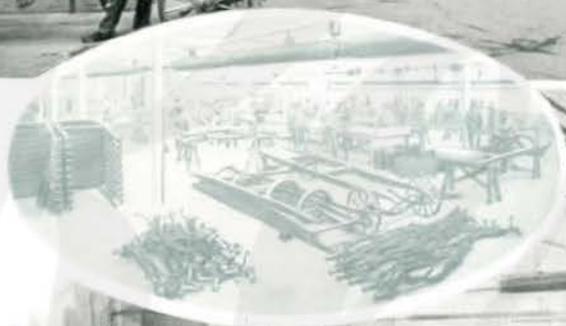


Thebes

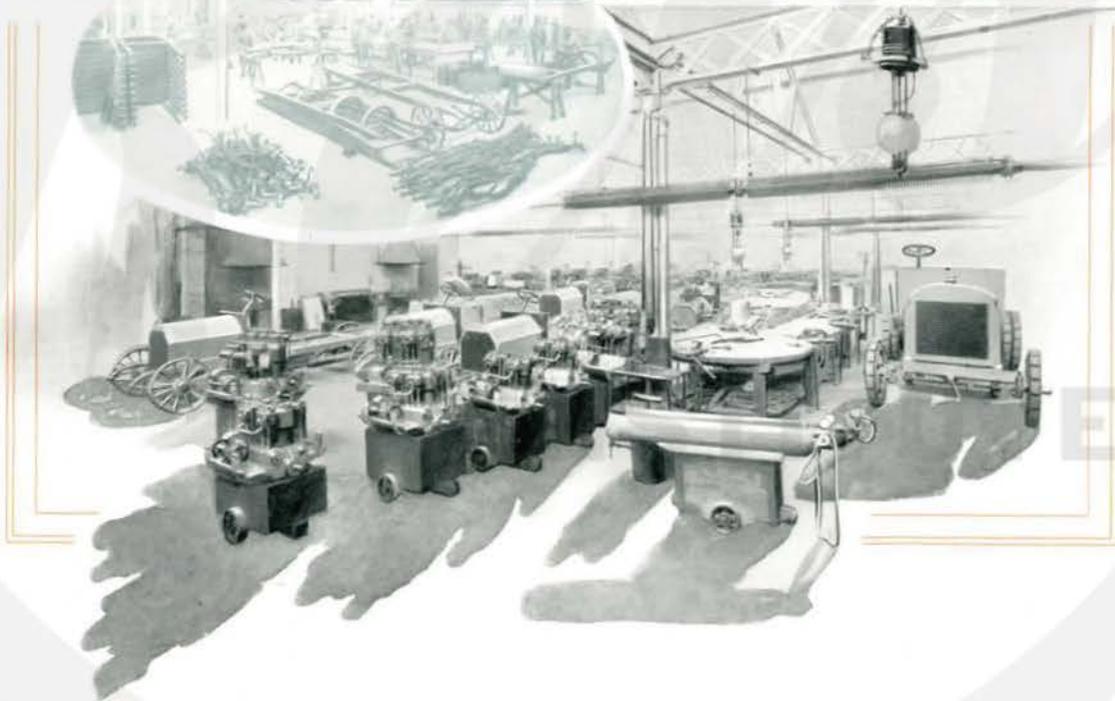


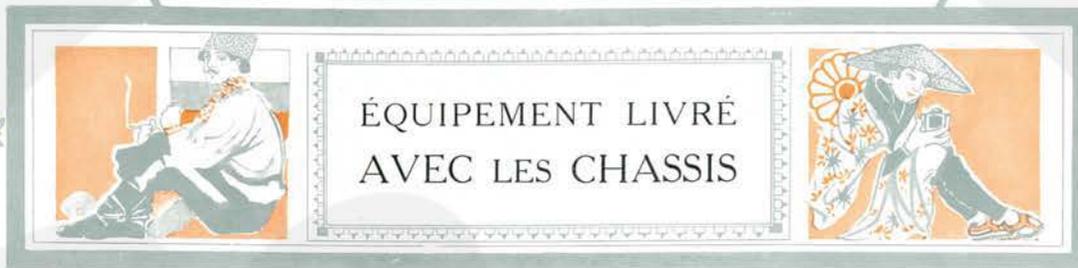
ATELIERS
DE MONTAGE

Chassis



Chaudières





ÉQUIPEMENT LIVRÉ AVEC LES CHASSIS

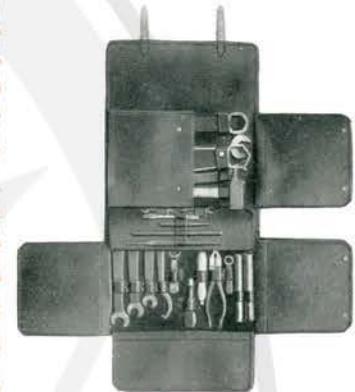
1 leve-auto. — 1 pompe à pneumatiques. — 1 nécessaire de réparations. — 1 burette à huile.

UN SAC OUTILLAGE COMPRENANT :

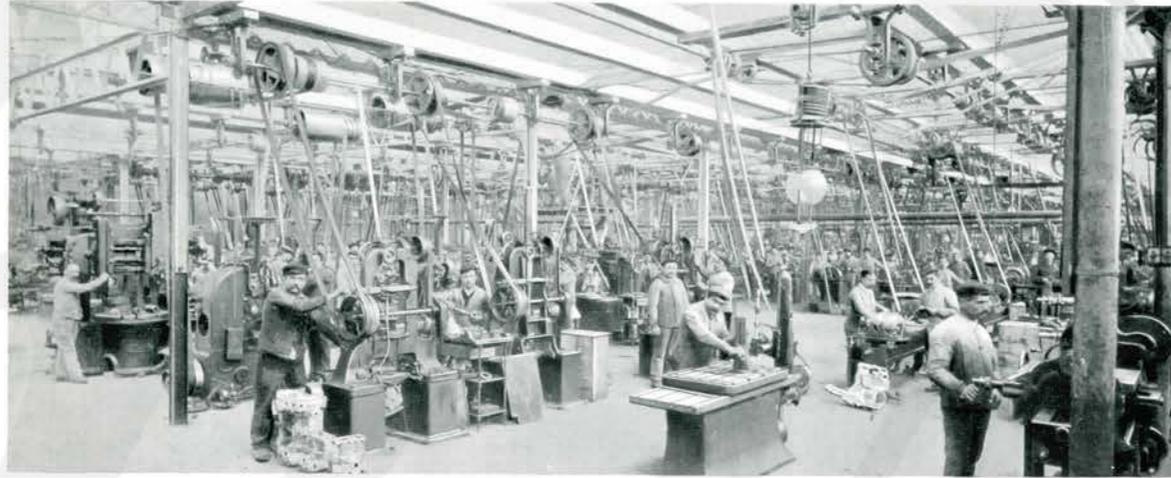
1 clef de moyeux de roues.	1 clef de réglage de l'embrayage.	1 clef des bouchons de moteur et des réservoirs.
2 clefs plates de 8 10 ^{m/m} .	1 clef à douille de 10 ^{m/m} avec sa broche.	1 tournevis.
1 — 14 —	1 clef à douille de 14 ^{m/m} avec sa broche.	1 pince universelle.
1 — 18 —	1 clef à douille de 18 ^{m/m} avec sa broche.	1 marteau.
1 — 21 —		1 chasse-goupille.
1 — 26 —		1 lime.
1 — 29 —		
1 clef anglaise.		

UN COFFRET DE PIÈCES DE RECHANGE CONTENANT :

1 soupape.	4 joints d'amiante de tampon d'allumage.	2 boulons de manchon d'accouplement.
1 ressort de soupape.	2 joints d'amiante d'échappement.	6 clavettes de soupapes.
2 inflammateurs.	2 joints d'amiante d'aspiration.	1 charbon magneto.
2 marteaux d'allumage.	4 joints fibre pour eau.	1 obturateur de radiateur.
2 leviers à pinces pour marteaux.	1 manchon caoutchouc raccord d'eau.	1 douzaine rondelles "Grower" diverses.
2 ressorts de rappel pour marteaux.	1 série de boulons avec leurs écrous.	1 douzaine goupilles assorties.
2 boulons de chaîne.		1 paquet fil de fer.
4 joints de soupapes.		
4 joints d'inflammateurs.		



HALL CENTRAL DES
MACHINES OUTILS



INSTITUTE

Expos
des Moteurs



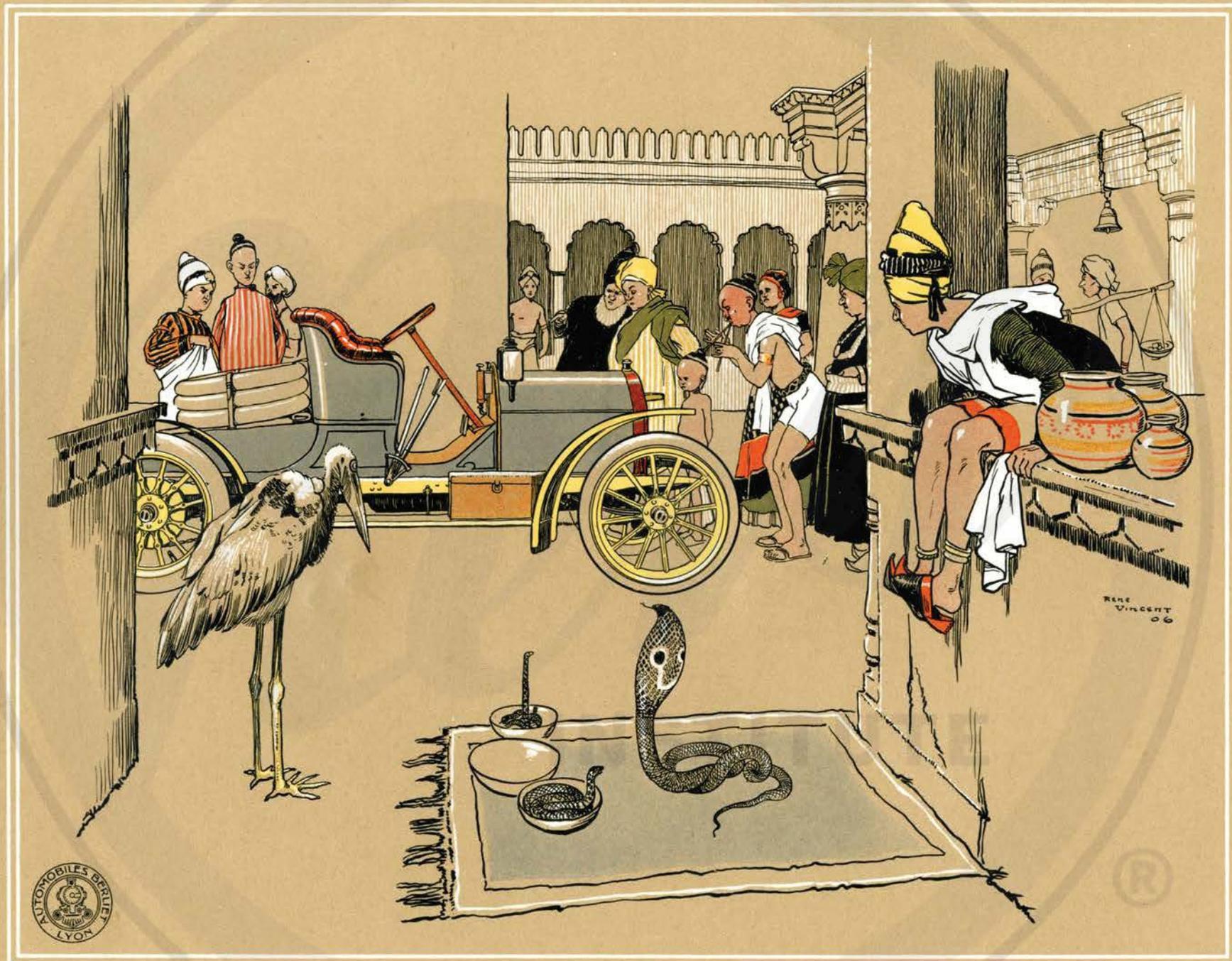


Tous droits réservés

CHICAGO

Rene Vincent
06

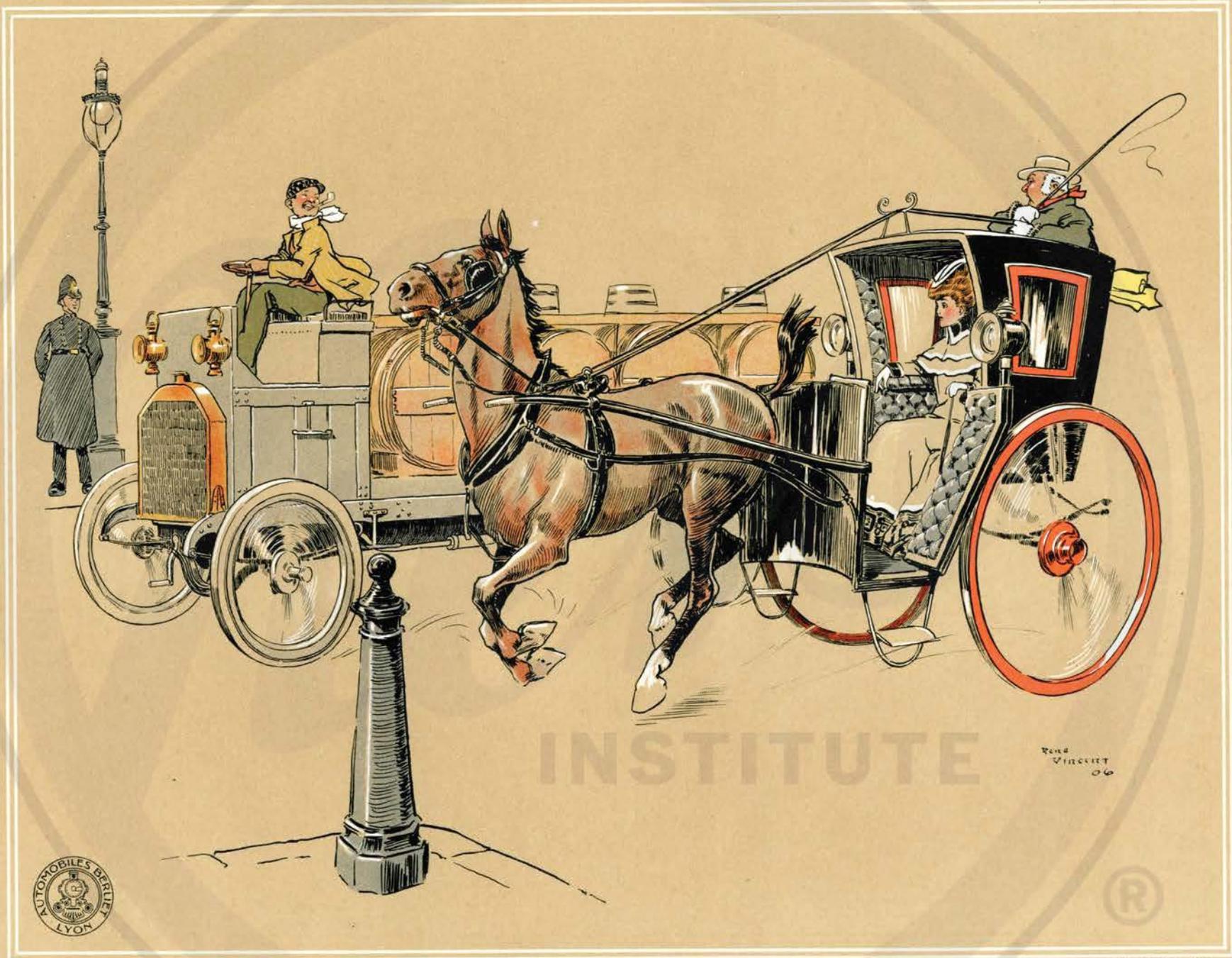
Draeger Frères, Imp.



Tous droits réservés

BOMBAY

Dräger Frères, Imp.



INSTITUTE

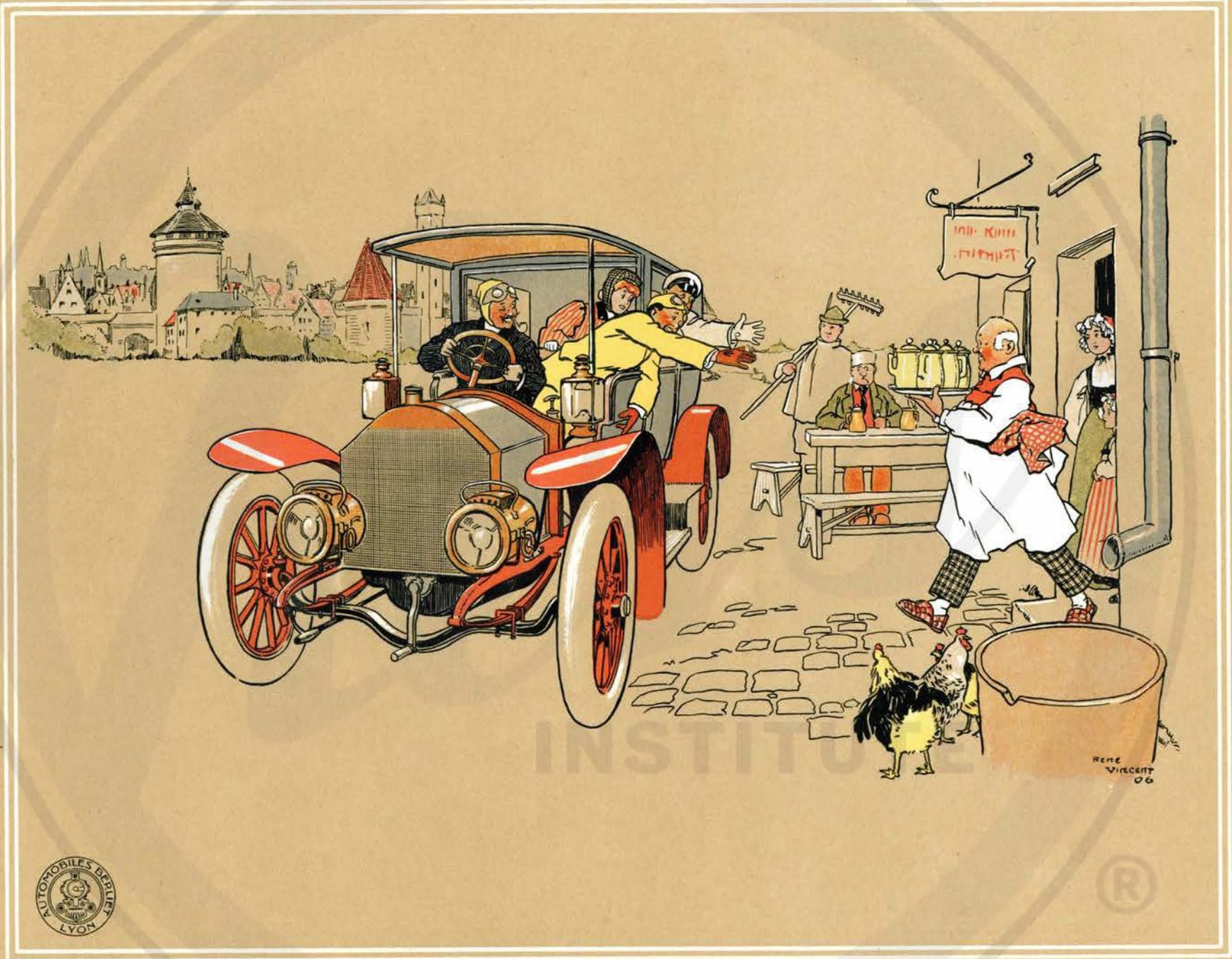
Paul
VINCENT
06



Tous droits réservés

Dräger Frères, Imp.

LONDON



Tous droits réservés.

NURNBERG

Draeger Frères, Imp.

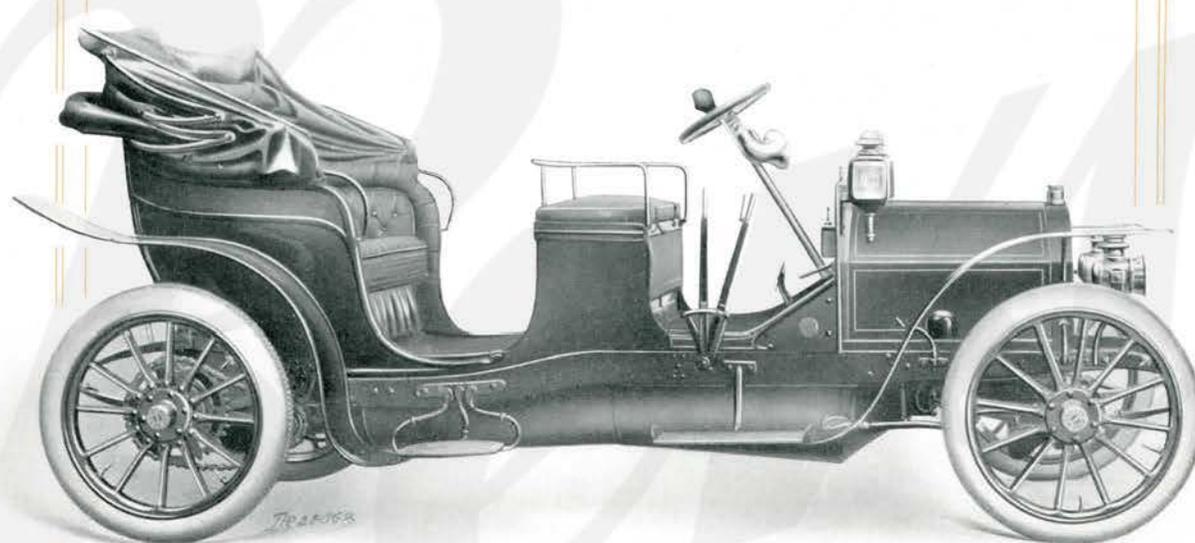


Tous droits réservés



Draeger Frères, Imp.

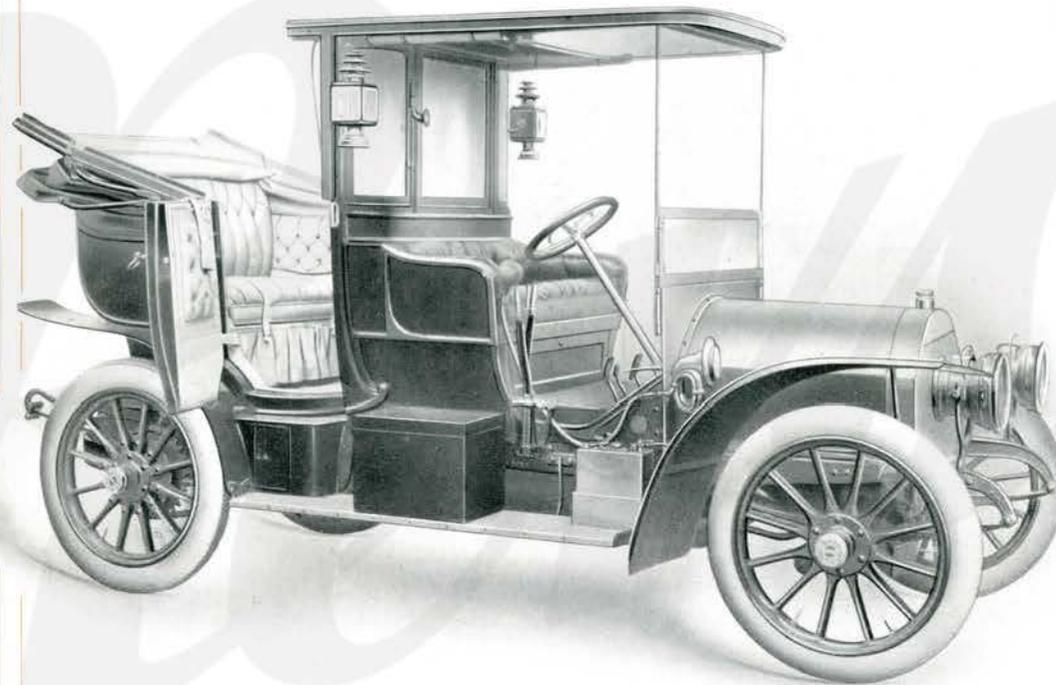
PARIS



VICTORIA
CHASSIS CENTRE



Porte Saint-Vincent
(Lyon)

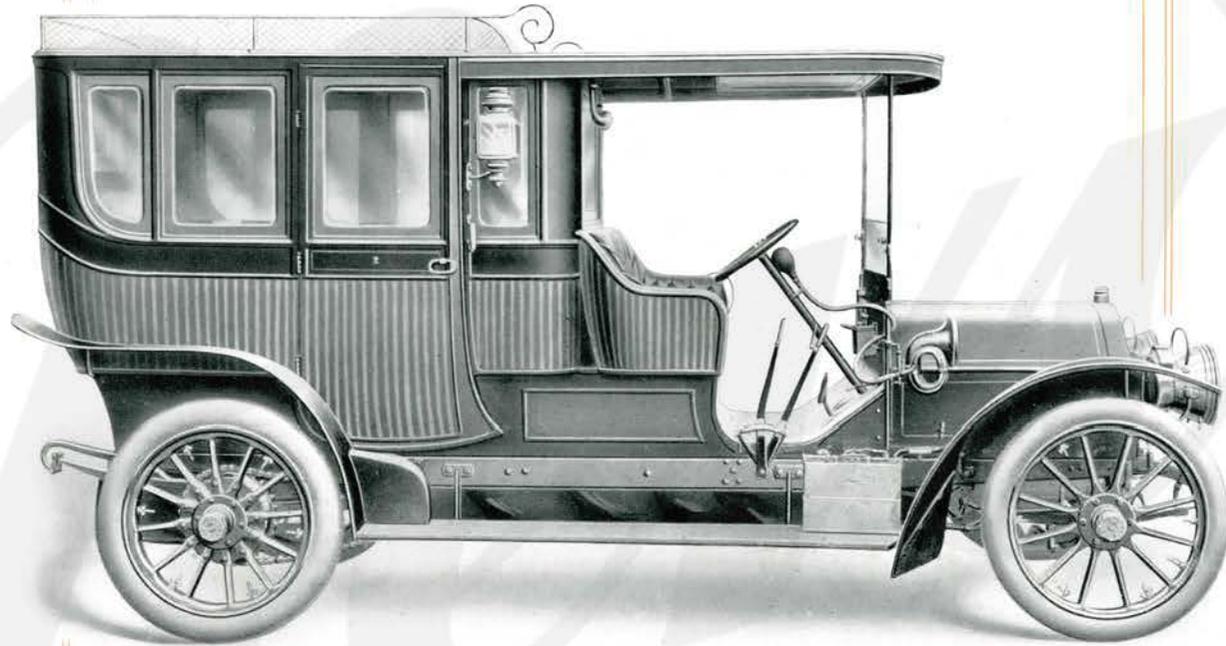


LANDULET
CHASSIS 22 HP
INSTITUTE



Berliet





LIMOUSINE
CHASSIS 40 HP

INSTITUTE



Rue de Rivoli



INSTITUTE

