

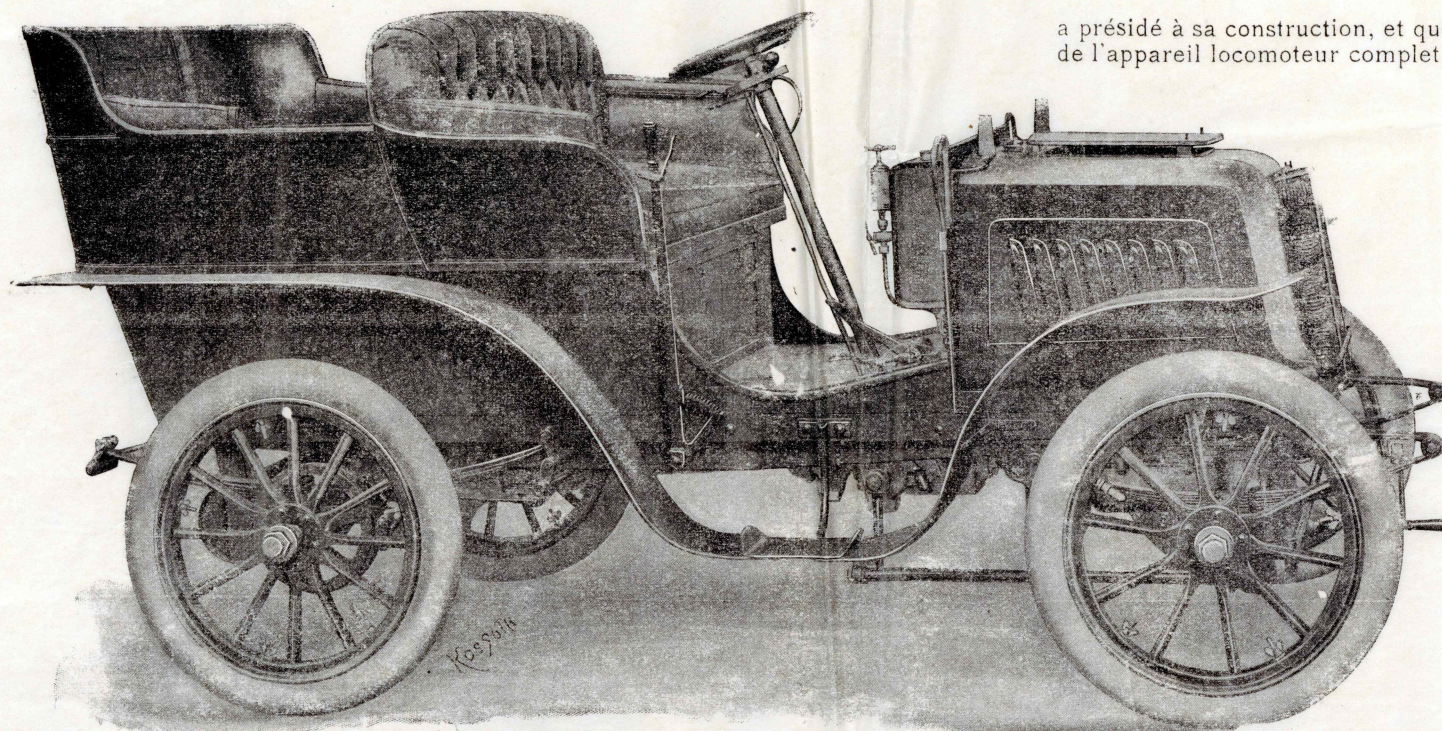
33, Quai de Suresnes
SURESNES (Seine)

Telephone
527-19

La "Voiture Légère Darracq"

12 CHEVAUX, MODÈLE 1903

A. DARRACQ & C^{ie}, Quai de Suresnes, S



a présidé à sa construction, et qui permet aux moins compétents d'étudier l'ensemble de l'appareil locomoteur complet, en analysant séparément chacun des groupes qui concourent à son perfectionnement.

C'est à cette étude que nous allons brièvement procéder en nous efforçant d'éviter l'aridité des détails techniques.

Châssis et Dispositif général

Le châssis de la **Voiture Légère Darracq** rectangulaire de forme, construit en bois armé, repose sur les essieux par l'intermédiaire de ressorts à rouleaux très longs à la fois souples et résistants. A l'avant se trouvent groupés le moteur, le radiateur, les réservoirs, etc., de telle sorte que l'arrière nettement dégagé est apte à recevoir une carrosserie quelconque, au choix de l'acheteur, carrosserie comportant deux, trois ou quatre places spacieuses et confortables. La largeur de voie de 130 c/m et le grand écartement de 190 c/m entre les essieux joints à la disposition en dessous du châssis de tous les organes lourds, en font un véhicule d'une stabilité incomparable, procurant ainsi aux voyageurs la sécurité la plus parfaite.

Moteur et Pièces annexes

Le moteur "Darracq" type vertical d'une force de 12 chevaux à 2 cylindres jumeaux est fabriqué de toutes pièces aux usines de Suresnes.

Il comporte un allumage électrique et une circulation d'eau. Son volant, extérieur au moteur, mais intérieur au châssis, vient coiffer l'embrayage à friction au centre du bâti, et

prend sa place entre le moteur même et le changement de vitesse qu'il commande à brève portée. Muni d'un régulateur automatique sur l'admission des gaz carburés, le moteur Darracq n'aspire jamais qu'une quantité de gaz proportionnée à la force qui lui est demandée.

Une pédale unique relevée par un ressort aboutissant au régulateur, agit suivant les positions soit comme accélérateur, soit comme modérateur, et donne par ce fait, d'un seul geste, la vitesse ou le ralenti. Cette consommation se rigoureusement proportionnelle à la force exigée du moteur, cette consommation se trouve réduite au minimum lorsque soit à l'arrêt, soit dans les descentes ou lorsqu'on veut marcher lentement en palier, il devient inutile d'utiliser toute la puissance du moteur.

La mise en marche se fait à l'avant de la voiture à l'aide d'une manivelle fixe. La pompe de circulation d'eau, exempte de tous les ennuis qu'entraînent ses congénères, fait partie intégrante du moteur, dans le carter duquel elle est enfermée; elle est identique à celles que nous avons expérimentées depuis de longues années sur nos machines-outils, c'est-à-dire qu'elle ne donne lieu à aucune critique; elle est munie d'un filtre empêchant l'arrivée de toutes les impuretés nuisibles. Le carburateur fixé au moteur est du type à pulvérisation généralement adapté à la puissance du moteur.

la consommation d'eau. De même que le moteur, le radiateur peut être détaché du châssis, sans déplacer d'autres pièces que les deux boulons qui l'y rattachent.

Changement de Vitesse

Le changement de vitesse de la **Voiture Légère Darracq** comporte un nouveau groupe de pièces renfermées dans un carter d'acier, étanche et rempli de graisse consistante. Il est placé, comme nous l'avons indiqué précédemment, immédiatement à la suite de l'embrayage à friction et, comme le moteur et le radiateur, quatre boulons aisément détachables le retiennent seuls au châssis duquel il est par suite possible de l'isoler en quelques instants.

Le changement de vitesse de notre modèle 1903 est toujours à train "baladeur", système le plus simple et le plus sûr; De plus il comporte un très grand perfectionnement: la transmission directe en grande vitesse, c'est-à-dire que la puissance du moteur est transmise aux roues arrières sans autre intermédiaire que les engrenages du différentiel.

Le changement de vitesse type "Darracq" est composé de deux arbres tournant dans des paliers à billes.

Le premier de ces arbres qui n'est que la continuation directe de celui du moteur, est en deux pièces; l'une porte le cône d'embrayage et un manchon à griffes, l'autre de section carrée et reliée au différentiel, sur laquelle manœuvre le train baladeur formé de deux engrenages de diamètres différents, porte également un manchon à griffes opposé à celui du cône d'embrayage.

Les deux tronçons de cet arbre deviennent solidaires lorsque les manchons à griffes sont en prise, et ainsi se réalise la troisième vitesse directe.

Les deux premières vitesses, et la marche arrière s'obtiennent par le mouvement de deux engrenages du train mobile viennent successivement en prise.

Les trois vitesses que l'on peut obtenir, lorsque le moteur marche à la vitesse normale, sont les suivantes:

Première vitesse et marche arrière	15 à 20 kilom.	à l'heure
Deuxième	25 à 30	—
Troisième	45 à 50	—

En outre, en utilisant l'accélérateur et le modérateur qui sont des perfectionnements capitaux du système Darracq il est aisé de réduire le nombre de tours du moteur, et, par suite, d'obtenir pratiquement des vitesses désirables entre 4 kilomètres et 50 kilomètres à l'heure.

Différentiel

Le mouvement est transmis directement au différentiel qui agit sur les roues arrières, par un arbre à joints de cardan spéciaux brevetés, dont le système est simple et robuste.

Tonneau ordinaire 4 places

Tonneau ordinaire sur roues égales acier	750×750×85.....	Fr.	7.500
Tonneau ordinaire sur roues égales bois	750×750×85.....	—	7.650
Tonneau ordinaire sur roues égales bois	800×800×85.....	—	7.700

Suresnes, le 1^{er} Octobre 1902.

A NOS CLIENTS

Nous sommes heureux de pouvoir dès à présent offrir à notre clientèle notre premier modèle 12 HP 1903, modèle comportant tous les perfectionnements qui sont la résultante normale de trois années de travail et de succès ininterrompus. Au moment où paraîtra cette feuille préliminaire de notre catalogue général qui ne sera prêt qu'en Janvier, c'est-à-dire dès le 1^{er} Octobre 1902, nous avons déjà fabriqué et vendu 175 voitures du nouveau type dont nous venons exposer ici les avantages; c'est assez dire que nous pouvons en parler sans aucune hésitation et le recommander en toute confiance.

Voiture Légère Darracq

2 CHEVAUX, MODÈLE 1903

DARRACQ & C^{ie}, Quai de Suresnes, SURESNES (Seine)

33, Quai de Suresnes
SURESNES (Seine)

Adresse Télégraphique :

DARRACQ-SURESNES

ction, et qui permet aux moins compétents d'étudier l'ensemble
ur complet, en analysant séparément chacun des groupes qui
concourent à son perfectionnement.

C'est à cette étude que nous allons briève-
ment procéder en nous efforçant d'éviter l'ari-
dité des détails techniques.

Châssis et Dispositif général

Le châssis de la **Voiture Légère Darracq** rectangulaire de forme, construit en bois armé, repose sur les essieux par l'intermédiaire de ressorts à rouleaux très longs à la fois souples et résistants. A l'avant se trouvent groupés le moteur, le radiateur, les réservoirs, etc., de telle sorte que l'arrière nettement dégagé est apte à recevoir une carrosserie quelconque, au choix de l'acheteur, carrosserie comportant deux, trois ou quatre places spacieuses et confortables. La largeur de voie de 130 c/m et le grand écartement de 190 c/m entre les essieux joints à la disposition en dessous du châssis de tous les organes lourds, en font un véhicule d'une stabilité incomparable, procurant ainsi aux voyageurs la sécurité la plus parfaite

Moteur et Pièces annexes

Le moteur "Darracq" type vertical d'une force de 12 chevaux à 2 cylindres jumeaux est fabriqué de toutes pièces aux usines de Suresnes.

Il comporte un allumage électrique et une circulation d'eau. Son volant, extérieur au moteur, mais intérieur au châssis, vient coiffer l'embrayage à friction au centre du bâti, et

e moteur même et le changement de vitesse qu'il commande à
n régulateur automatique sur l'admission des gaz carburés, le
re jamais qu'une quantité de gaz proportionnée à la force qui

que relevée par un ressort aboutissant au régulateur, agit
oit comme accélérateur, soit comme modérateur, et donne par
lasticité sans égale.

eur peut tourner de 200 à 1200 tours et sa force varie de 1/4 à

n'échappe à personne que, la consommation d'essence étant
tionnelle à la force exigée du moteur, cette consommation se
imum lorsque soit à l'arrêt, soit dans les descentes ou lorsqu'on
t en palier, il devient inutile d'utiliser toute la puissance du

che se fait à l'avant de la voiture à l'aide d'une manivelle fixe.
ulation d'eau, exempte de tous les ennuis qu'entraînent ses
intégrante du moteur, dans le carter duquel elle est enfermée ;
les que nous avons expérimentées depuis de longues années
ls, c'est dire qu'elle ne donne lieu à aucune critique ; elle est
de toutes les imperfections possibles.

la consommation d'eau. De même que le moteur,
le radiateur peut être détaché du châssis, sans
déplacer d'autres pièces que les deux boulons qui
l'y rattachent.

Changement de Vitesse

Le changement de vitesse de la **Voiture Légère Darracq** comporte un nouveau groupe de pièces renfermées dans un carter d'acier, étanche et rempli de graisse consistante. Il est placé, comme nous l'avons indiqué précédemment, immédiatement à la suite de l'embrayage à friction et, comme le moteur et le radiateur, quatre boulons aisément détachables le retiennent seuls au châssis duquel il est par suite possible de l'isoler en quelques instants.

Le changement de vitesse de notre modèle 1903 est toujours à train "baladeur", système le plus simple et le plus sûr ; De plus il comporte un très grand perfectionnement : la transmission directe en grande vitesse, c'est-à-dire que la puissance du moteur est transmise aux roues arrières sans autre intermédiaire que les engrenages du différentiel.

Le changement de vitesse type "Darracq" est composé de deux arbres tournant dans des paliers à billes.

Le premier de ces arbres qui n'est que la continuation directe de celui du moteur, est en deux pièces ; l'une porte le cône d'embrayage et un manchon à griffes, l'autre de section carrée et reliée au différentiel, sur laquelle manœuvre le train baladeur formé de deux engrenages de diamètres différents, porte également un manchon à griffes opposé à celui du cône d'embrayage.

Les deux tronçons de cet arbre deviennent solidaires lorsque les manchons à griffes sont en prise, et ainsi se trouve réalisée la troisième vitesse directe.

Les deux premières vitesses, et la marche arrière s'obtiennent quand les deux engrenages du train mobile viennent successivement en prises avec les pignons correspondants du deuxième arbre du changement de vitesse.

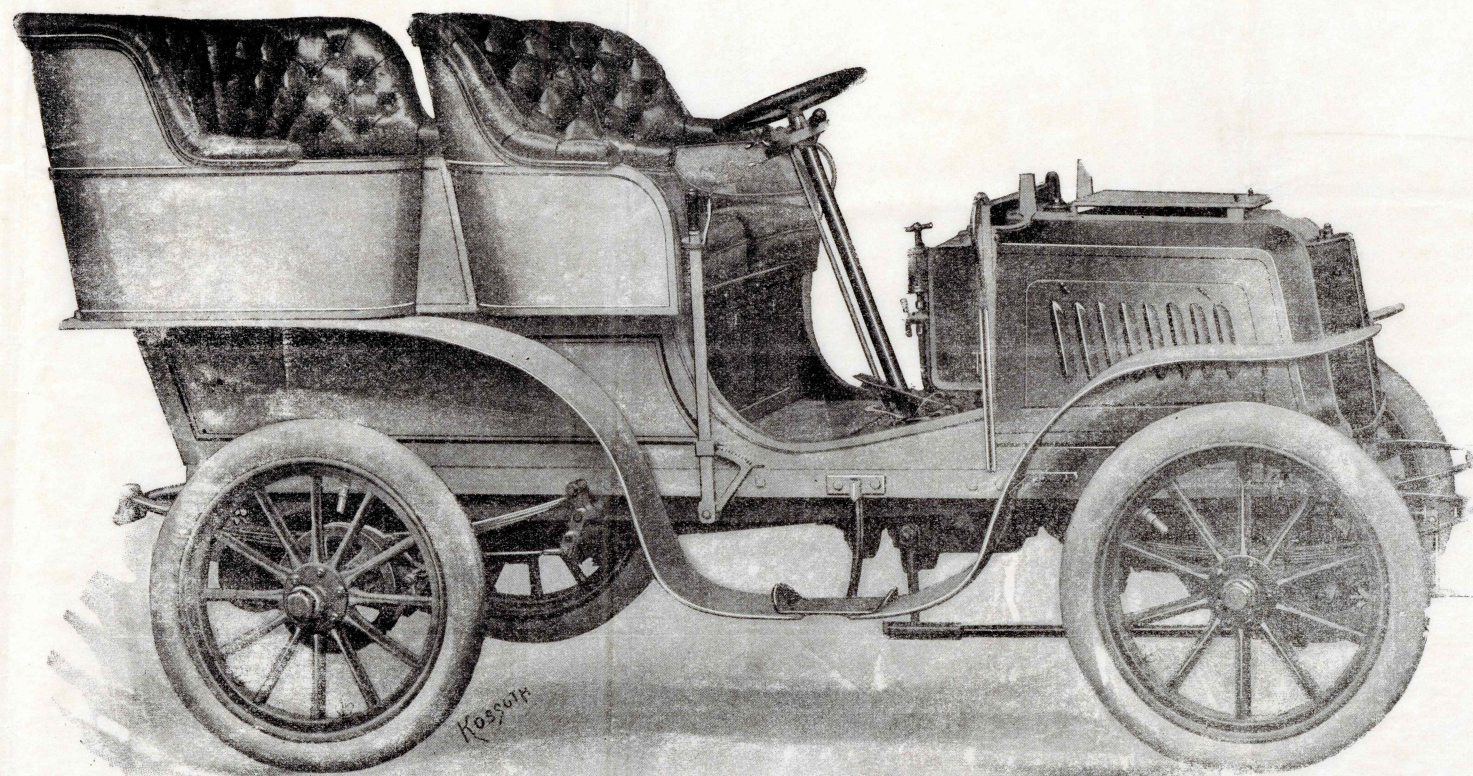
La manœuvre du changement de vitesse et de la marche arrière s'effectue à l'aide d'un seul levier placé sous le volant de direction et on ne peut mieux à la portée du conducteur.

Les trois vitesses que l'on peut obtenir, lorsque le moteur tourne à allure normale, sont les suivantes :

Première vitesse et marche arrière	15 à 20 kilom. à l'heure.
Deuxième —	25 à 30 —
Troisième —	45 à 50 —

En outre, en utilisant l'accélérateur et le modérateur qui constituent un des perfectionnements capitaux du système Darracq il est aisé de réduire considérablement le nombre de tours du moteur, et, par suite, d'obtenir pratiquement toutes les vitesses désirables entre 4 kilomètres et 50 kilomètres à l'heure.

Différentiel



Tonneau carré de Luxe, 4 places et 1 strapontin

Tonneau carré de luxe, sur roues acier 750×750×85.....	Fr.	7.900
Tonneau carré de luxe, sur roues bois 750×750×85.....	—	8.050
Tonneau carré de luxe, sur roues bois 800×800×85.....	—	8.100

nous appliquons également à nos voitures, des roues de plus grands diamètres, moyennant le supplément que comporte la différence de prix des bandages pneumatiques.

MODÈLE 12 HP 2 CYLINDRES 1903

Tonneau ordinaire, 4 places	7.500	»
Charrette, 4 places.....	7.500	»
Double phaéton, 4 places.....	7.500	»
Tonneau cintré arrière, 4 places	7.600	»
Tonneau carré grand luxe, 4 places et 1 strapontin.....	7.900	»
Châssis 12 HP, sans masque.....	6.800	»
— — avec masque	6.860	»
— — sans masque, sans pneus.....	6.400	»
— — sans masque, sans pneus, sans rayons ni jante, avec moyeux.....	6.375	»

Ces prix s'entendent pour voitures ou châssis montés sur roues égales à rayons d'acier 750×85. Pneus extra-forts.

SUPPLÉMENTS

500
650
700

Le moteur "Darracq" type vertical d'une force de 12 chevaux à 2 cylindres jumelés est fabriqué de toutes pièces aux usines de Suresnes. Il comporte un allumage électrique et une circulation d'eau. Son volant, extérieur au moteur, mais intérieur au châssis, vient coiffer l'embrayage à friction au centre du bâti, et le moteur même et le changement de vitesse qu'il commande à régulateur automatique sur l'admission des gaz carburés, le jamais qu'une quantité de gaz proportionnée à la force qui

est relevée par un ressort aboutissant au régulateur, agit comme accélérateur, soit comme modérateur, et donne par sa stilité sans égale. Il peut tourner de 200 à 1200 tours et sa force varie de 1/4 à

échappe à personne que, la consommation d'essence étant proportionnelle à la force exigée du moteur, cette consommation sera minimum lorsque soit à l'arrêt, soit dans les descentes ou lorsqu'on roule en palier, il devient inutile d'utiliser toute la puissance du

qui se fait à l'avant de la voiture à l'aide d'une manivelle fixe. La circulation d'eau, exempte de tous les ennuis qu'entraînent ses dérèglements du moteur, dans le carter duquel elle est enfermée; que nous avons expérimentées depuis de longues années, c'est dire qu'elle ne donne lieu à aucune critique; elle est l'arrivée de toutes les impuretés nuisibles.

Le moteur est du type à pulvérisation généralement adapté à la vogue, mais nous lui avons apporté certains perfectionnements bon premier en matière d'économie. Sa disposition lui permet également bien soit avec l'essence de pétrole soit avec l'essence, le moteur Darracq de 12 chevaux consomme un litre d'essence, soit environ 10 litres par 100 kilomètres, quantité inférieure à la même pour le même parcours, les moteurs de 6 à 8 chevaux

nous venons de décrire, composé du moteur, de la pompe, de l'allumage, forme un tout compact que l'on peut détacher du châssis par quatre boulons, sans avoir à toucher à aucune autre pièce: c'est là un point capital sur lequel nous appelons l'attention des amateurs.

Allumage

La voiture est disposée une boîte contenant la batterie de piles et le système d'allumage du moteur.

La source électrique, du point d'inflammation, a pour principal avantage de diminuer les chances de courts-circuits et le risque des fils dont la longueur se trouve réduite par le nouveau dispositif.

Les fils de bougie n'ont, en effet, que 50 cm de longueur et ne sont en contact sur leur parcours avec aucune partie métallique du châssis, soutenus qu'ils sont par une traverse isolante en bois qui les empêche de fatiguer les bougies par leur poids.

Les fils allant aux trembleurs sont également soutenus par des taquets en bois, qui assurent un isolement complet.

On ne saurait trop insister sur ce dispositif qui fait disparaître les chances de courts-circuits inévitables lorsque la source électrique est éloignée du moteur.

De ce fait également, la place jadis occupée par les piles et la bobine devient libre et toute préparée à la réception des outils ou pièces de rechange.

Radiateur

Le radiateur à ailettes est placé à l'avant du châssis, faisant face aux premières couches atmosphériques refroidissantes, il se trouve également à proximité du moteur et du réservoir. Ce groupement étroit a pour but, réalisé du reste, la suppression d'une longue tuyauterie généralement vouée à une rupture certaine provoquée par les trépidations et les déformations inhérentes à tous les appareils automobiles.

Le réservoir d'eau en contient 16 litres, quantité plus que suffisante lorsqu'une circulation de ce genre est sérieusement étudiée et normalement construite, pour que l'on puisse marcher une journée entière sans qu'il y ait lieu de se préoccuper un seul instant de

la circulation d'eau. Le moteur est constitué de deux pièces; l'une porte le cône d'embrayage et un manchon à griffes, l'autre de section carrée et reliée au différentiel, sur laquelle manœuvre le train baladeur formé de deux engrenages de diamètres différents, porte également un manchon à griffes opposé à celui du cône d'embrayage.

Les deux tronçons de cet arbre deviennent solidaires lorsque les manchons à griffes sont en prise, et ainsi se trouve réalisée la troisième vitesse directe.

Les deux premières vitesses, et la marche arrière s'obtiennent quand les deux engrenages du train mobile viennent successivement en prises avec les pignons correspondants du deuxième arbre du changement de vitesse.

La manœuvre du changement de vitesse et de la marche arrière s'effectue à l'aide d'un seul levier placé sous le volant de direction et on ne peut mieux à la portée du conducteur.

Les trois vitesses que l'on peut obtenir, lorsque le moteur tourne à allure normale, sont les suivantes:

Première vitesse et marche arrière	15 à 20 kilom. à l'heure.
Deuxième — — — — —	25 à 30 — — — — —
Troisième — — — — —	45 à 50 — — — — —

En outre, en utilisant l'accélérateur et le modérateur qui constituent un des perfectionnements capitaux du système Darracq il est aisé de réduire considérablement le nombre de tours du moteur, et, par suite, d'obtenir pratiquement toutes les vitesses désirables entre 4 kilomètres et 50 kilomètres à l'heure.

Différentiel

Le mouvement est transmis directement au différentiel que supporte l'essieu arrière, par un arbre à joints de cardan spéciaux brevetés, dont le dispositif ingénieusement simple rend l'usure de cet organe inappréciable.

L'essieu arrière est tournant, actionné qu'il est par la grande roue d'angle en acier du différentiel et il entraîne lui-même les roues motrices de la voiture. Il tourne dans un tube d'acier faisant corps avec le carter de même métal qui renferme le différentiel. La grande roue d'angle y est commandée par l'arbre des cardans dont l'extrémité porte un pignon en acier trempé. La poussée sur la grande roue d'angle, inévitable dans ces genres de transmission, est ici supportée par une butée à billes brevetée qui annule tout frottement et, comme tous les roulements sans exception sont à billes, il s'en suit que toute la puissance du moteur se trouve transmise aux roues motrices de notre **Voiture Légère** avec un rendement maximum qui est bien loin d'être atteint dans aucun des systèmes d'automobiles existant.

Direction, Freins, Appareils de réglage

La direction à volant, c'est-à-dire du type le plus sûr et le plus généralement adopté, est à vis sans fin, irréversible, d'une douceur extrême, et peu sensible aux chocs résultant des inégalités de la route.

Sous le volant de direction, se trouve un secteur portant le levier de changement de vitesse et les manettes de carburation et d'avance à l'allumage.

Au bas du tube de direction, et bien à portée des pieds du conducteur se trouvent deux grandes pédales: celle de gauche débraye le moteur, celle de droite fait agir un frein à double sabot métallique placé sur la transmission du pignon de commande, elle débraye préalablement le moteur.

Ce frein central, excessivement puissant, est entièrement métallique; il n'est en effet garni d'aucune matière plastique susceptible de détérioration et, par ce fait, il est rigoureusement inusable. Point important: il agit aussi énergiquement en avant qu'en arrière. Un levier placé à la droite du conducteur commande un deuxième frein à enroulement agissant énergiquement sur les tambours des roues arrière, et permettant, comme le frein à pédale, un arrêt instantané. Ce deuxième frein débraye également le moteur.

Le réservoir à essence placé devant le conducteur contient 16 litres 1/2, quantité suffisante pour effectuer un parcours de 150 à 170 kilomètres. A droite du réservoir d'essence se trouve le réservoir d'huile muni d'une pompe à débit visible bien à portée du conducteur qui doit en faire usage tous les 10 à 15 kilomètres, pour envoyer dans le moteur la quantité d'huile nécessaire à son bon fonctionnement. Un regard placé sur le carter du moteur permet de voir si le graissage est suffisant et

rend, avec un peu d'attention, les accidents de grippages impossibles. Le moteur est du reste le seul organe de la **Voiture Légère Darracq** comportant un graisseur puisque, comme nous l'avons exposé précédemment tous les frottements sont montés sur billes, et évoluent dans la graisse consistante qu'il suffit de renouveler abondamment quatre ou cinq fois par an, pour maintenir l'appareil en bon ordre de marche. Le poids de la **Voiture Darracq** varie de 650 à 700 k^{os} environ suivant le type de carrosserie qui lui est appliqué, type qui peut au choix de l'acheteur comporter 2, 3 ou 4 places. Ajoutons que les bandages pneumatiques du type extra-fort ont les dimensions suivantes: 750x85 à l'avant comme à l'arrière, et nous aurons décrit aussi brièvement que possible notre modèle de voiture légère; sur demande

Tonneau carré de Luxe, 4 places et 1 strapontin

Tonneau carré de luxe, sur roues acier 750x750x85.....	Fr.	7.900
Tonneau carré de luxe, sur roues bois 750x750x85.....	—	8.050
Tonneau carré de luxe, sur roues bois 800x800x85.....	—	8.100

nous appliquons également à nos voitures, des roues de plus grands diamètres, moyennant le supplément que comporte la différence de prix des bandages pneumatiques.

MODÈLE 12 HP 2 CYLINDRES 1903

Tonneau ordinaire, 4 places	7.500	»
Charrette, 4 places	7.500	»
Double phaéton, 4 places	7.500	»
Tonneau cintré arrière, 4 places	7.600	»
Tonneau carré grand luxe, 4 places et 1 strapontin	7.900	»
Châssis 12 HP, sans masque	6.800	»
— — avec masque	6.860	»
— — sans masque, sans pneus	6.400	»
— — sans masque, sans pneus, sans rayons ni jante, avec moyeux	6.375	»

Ces prix s'entendent pour voitures ou châssis montés sur roues égales à rayons d'acier 750x85. Pneus extra-forts.

SUPPLÉMENTS

Pour roues bois	150	»
Pour roues égales, diamètre 800x85	50	»

Les voitures sont garnies: Pégamoid, velours côtelé ou drap, au choix du client, couleur également au choix du client qui tiendra compte que les plus usuelles sont: grenat foncé, bleu foncé et vert foncé, chacune d'elles rehaussée de filets clairs.

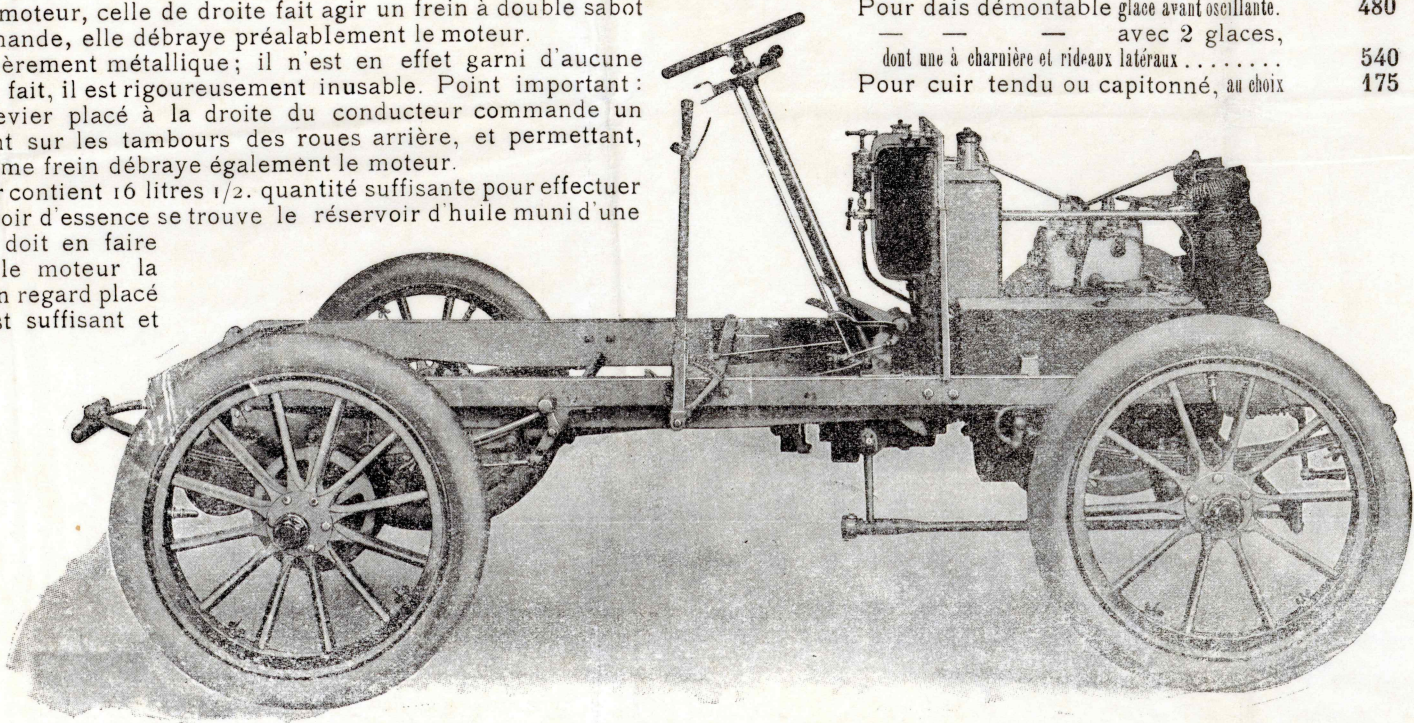
Le Tonneau carré grand luxe est seul garni en cuir.

Les voitures sont livrées sans aucun autre accessoire que: 1 jeu de clés pour la voiture, 1 jeu de clés pour le moteur.

Les voitures sont livrables et payables avant expédition, à nos Usines, 33, Quai de Suresnes, à Suresnes (Seine).

SUPPLÉMENTS DIVERS

Pour glace à l'avant	75	»
— tablier à l'avant	50	»
— capote américaine, à compas avec dessus et angles cuir verni, doublure drap, rideau toile caoutchoutée	420	»
— capote américaine, toile caoutchoutée, doublure drap, trois rideaux toile caoutchoutée	340	»
— dais démontable sans glace	360	»
— — — — — glace avant fixe et rideaux latéraux	420	»
— — — — — Pour dais démontable glace avant oscillante	480	»
— — — — — avec 2 glaces, dont une à charnière et rideaux latéraux	540	»
— — — — — Pour cuir tendu ou capitonné, au choix	175	»



Châssis debout

A NOS CLIENTS

Nous sommes heureux de pouvoir dès à présent offrir à notre clientèle notre premier modèle 12 HP 1903, modèle comportant tous les perfectionnements qui sont la résultante normale de trois années de travail et de succès ininterrompus. Au moment où paraîtra cette feuille préliminaire de notre catalogue général qui ne sera prêt qu'en Janvier, c'est-à-dire dès le 1^{er} Octobre 1902, nous avons déjà fabriqué et vendu 175 voitures du nouveau type dont nous venons exposer ici les avantages; c'est assez dire que nous pouvons en parler sans aucune hésitation et le recommander en toute confiance à notre clientèle, comme ayant été sérieusement expérimenté.

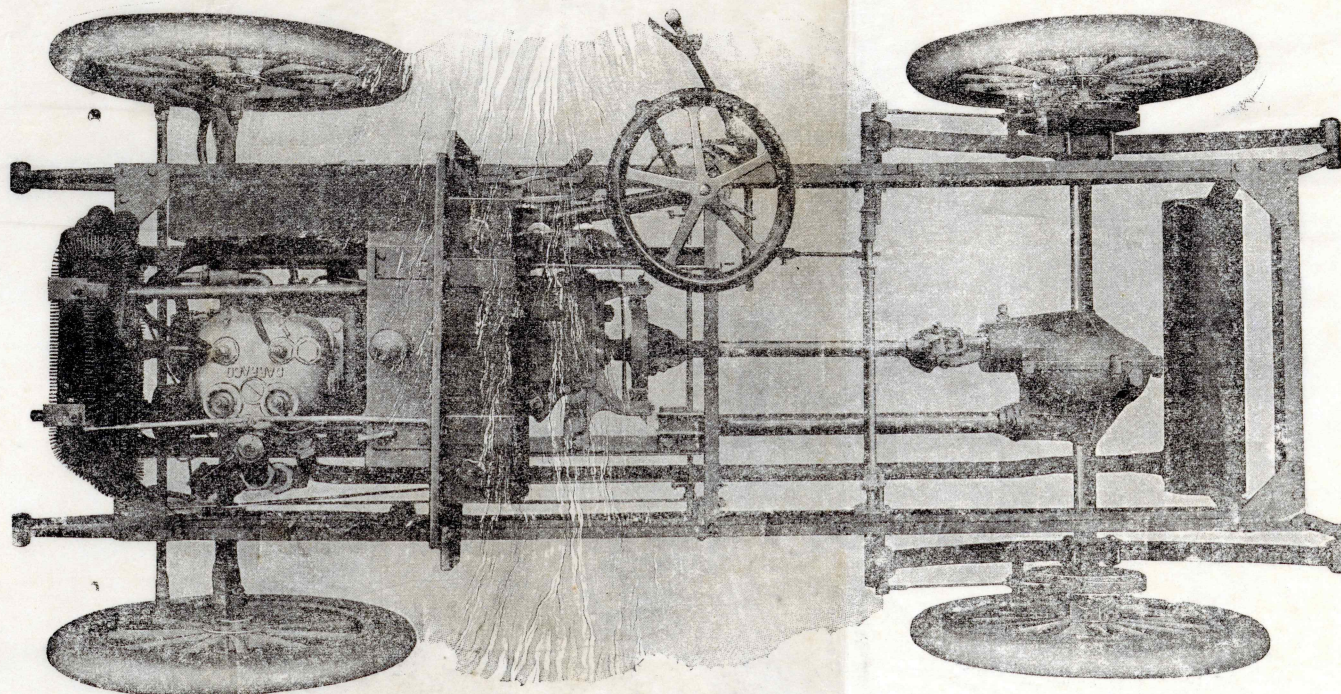
Comment se fait-il, dira-t-on, que dès à présent vous soyez en mesure de livrer l'un de vos types de l'an prochain? La raison en est fort simple: Toutes les voitures 9-12 et 16 HP fabriquées en vue de 1902 sont actuellement vendues; force nous est de sortir dès à présent un modèle qui devait être exposé pour la première fois au Salon du Cycle et de l'Automobile en Décembre prochain.

Peu de maisons sont placées dans une situation analogue qui résulte tout naturellement de la vogue qu'ont eu nos voitures au cours de la présente année.

La renommée universelle de nos voitures a été établie non seulement par leurs qualités de confort et de résistance, mais aussi par les succès nombreux qu'elles ont remportés dans les courses et les concours de la Saison en France comme à l'étranger:

Le critérium de consommation, la semaine de Nice, tous les records de Salon, le circuit du Nord à l'alcool, Paris-Vienne, où 6 véhicules "Darracq" se sont classés en tête, la côte de Laffrey, le dernier meeting du Salon, les courses d'Amérique, d'Angleterre, d'Allemagne, sont autant d'étapes triomphales pour les voitures "Darracq", qui ont ainsi promené victorieusement dans le monde entier le drapeau de l'Industrie Automobile Française.

La caractéristique de la voiture "Darracq" est toujours la grande simplicité qui



Châssis à plat

suivant les positions soit comme accélérateur, soit comme modérateur, et comme par ce fait au moteur une élasticité sans égale.

Le nouveau moteur peut tourner de 200 à 1200 tours et sa force varie de 1/4 à 12 chevaux.

D'autre part, il n'échappe à personne que, la consommation d'essence étant rigoureusement proportionnelle à la force exigée du moteur, cette consommation se trouvera réduite au minimum lorsque soit à l'arrêt, soit dans les descentes ou lorsqu'on veut marcher lentement en palier, il devient inutile d'utiliser toute la puissance du moteur.

La mise en marche se fait à l'avant de la voiture à l'aide d'une manivelle fixe.

La pompe de circulation d'eau, exempte de tous les ennuis qu'entraînent ses congénères, fait partie intégrante du moteur, dans le carter duquel elle est enfermée; elle est identique à celles que nous avons expérimentées depuis de longues années sur nos machines-outils. C'est dire qu'elle ne donne lieu à aucune critique; elle est munie d'un filtre empêchant l'arrivée de toutes les impuretés nuisibles.

Le carburateur fixé au moteur est du type à pulvérisation généralement adapté aux voitures les plus en vogue, mais nous lui avons apporté certains perfectionnements de détail qui le classent bon premier en matière d'économie. Sa disposition lui permet de fonctionner également bien soit avec l'essence de pétrole soit avec l'alcool carburé. Grâce à lui, le moteur Darracq de 12 chevaux consomme un litre d'essence par 10 kilomètres, soit environ 10 litres par 100 kilomètres, quantité inférieure à ce que dépensent, pour le même parcours, les moteurs de 6 à 8 chevaux actuellement en usage.

Or, le groupe que nous venons de décrire, composé du moteur, de la pompe, du carburateur et de l'allumage, forme un tout compact que l'on peut détacher du châssis en enlevant simplement quatre boulons, sans avoir à toucher à aucune autre pièce d'un groupe différent: c'est là un point capital sur lequel nous appelons l'attention des spécialistes et des amateurs.

Allumage

A la droite du moteur est disposée une boîte contenant la batterie de piles et la bobine servant à l'allumage du moteur.

La proximité de la source électrique, du point d'inflammation, a pour principal avantage de diminuer les chances de courts-circuits et le bris des fils dont la longueur se trouve réduite par le nouveau dispositif.

Les fils de bougie n'ont, en effet, que 50 cm de longueur et ne sont en contact sur leur parcours avec aucune partie métallique du châssis, soutenus qu'ils sont par une traverse isolante en bois qui les empêche de fatiguer les bougies par leur poids.

Les fils allant aux trembleurs sont également soutenus par des taquets en bois, qui assurent un isolement complet.

On ne saurait trop insister sur ce dispositif qui fait disparaître les chances de courts-circuits inévitables lorsque la source électrique est éloignée du moteur.

De ce fait également, la place jadis occupée par les piles et la bobine devient libre et toute préparée à la réception des outils ou pièces de rechange.

Radiateur

Le radiateur à ailettes est placé à l'avant du châssis, faisant face aux premières couches atmosphériques refroidissantes, il se trouve également à proximité et du moteur et du réservoir. Ce groupement étroit a pour but, réalisé du reste, la suppression d'une longue tuyauterie généralement vouée à une rupture certaine provoquée par les trépidations et les déformations inhérentes à tous les appareils automobiles.

Le réservoir d'eau en contient 16 litres, quantité plus que suffisante lorsqu'une circulation de ce genre est sérieusement étudiée et normalement construite, pour que l'on puisse marcher une journée entière sans qu'il y ait lieu de se préoccuper un seul instant de

La manœ
l'aide d'un seul
portée du condu
Les trois
normale, sont le

Pre
Deux
Trois

En outre,
perfectionneme
ment le nombre
vitesses désirab

Le mouve
arrière, par un a
sement simple r

L'essieu a
acier du différen
dans un tube d'a
rentiel. La gran
mité porte un pi
dans ces genres
annule tout froi
s'en suit que tou
notre Voiture
atteint dans auc

La direct
adopté, est à vis
chocs résultant d

Sous le v
ment de vitesse

Au bas di
vent deux grand
métallique placé

Ce frein d
matière plastiqu
il agit aussi éner
deuxième frein
comme le frein d

Le réserv
un parcours de
pompe à débit v
usage tous les
quantité d'huile
sur le carter du
rend, avec un
grippages impos
organe de la V

tant un graisseu
précédemment
billes, et évolue
suffit de renouve
par an, pour m
marche. Le poi
650 à 700 k^{os} en
qui lui est appli
teur comporter
bandages pneu
dimensions sui
l'arrière, et nou
possible notre m