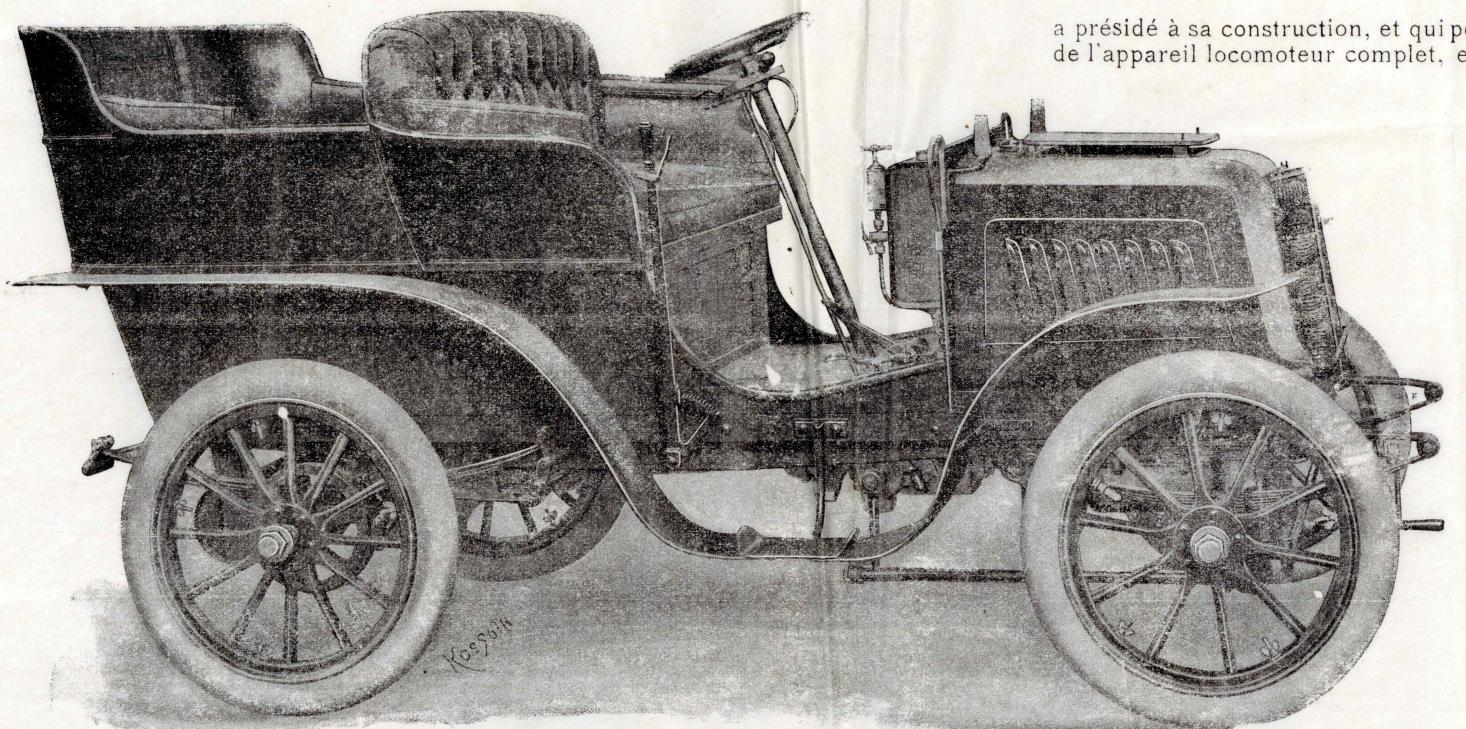


33, Quai de Suresnes
SURESNES (Seine)

Telephone

527-19



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 nous avons sérieusement expérimenté.

La "Voiture Légère Darracq 12 CHEVAUX, MODÈLE 1903"

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

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 l'accélération et la rétention de vitesse.

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

à 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 la troisième vitesse directe.

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

Les trois vitesses que l'on peut obtenir, lorsque le moteur est en marche normale, sont les suivantes:

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

En outre, en utilisant l'accélérateur et le modérateur qui sont les perfectionnements capitaux du système Darracq il est aisément de régler 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.

Differentiel

Le mouvement est transmis directement au différentiel qui est assuré par un arbre à joints de cardan spéciaux brevetés, dont le mouvement simple rend l'usure de cet organe inappréciable.

Voiture Légère Darracq "

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 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

le moteur même et le changement de vitesse qu'il commande à un 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 soit comme accélérateur, soit comme modérateur, et donne par l'lasticité sans égale.

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

l'échappe à personne que, la consommation d'essence étant proportionnelle à la force exigée du moteur, cette consommation se réduit lorsque soit à l'arrêt, soit dans les descentes ou lorsqu'on est 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. culation 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

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 seul 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 manoeuvre 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.

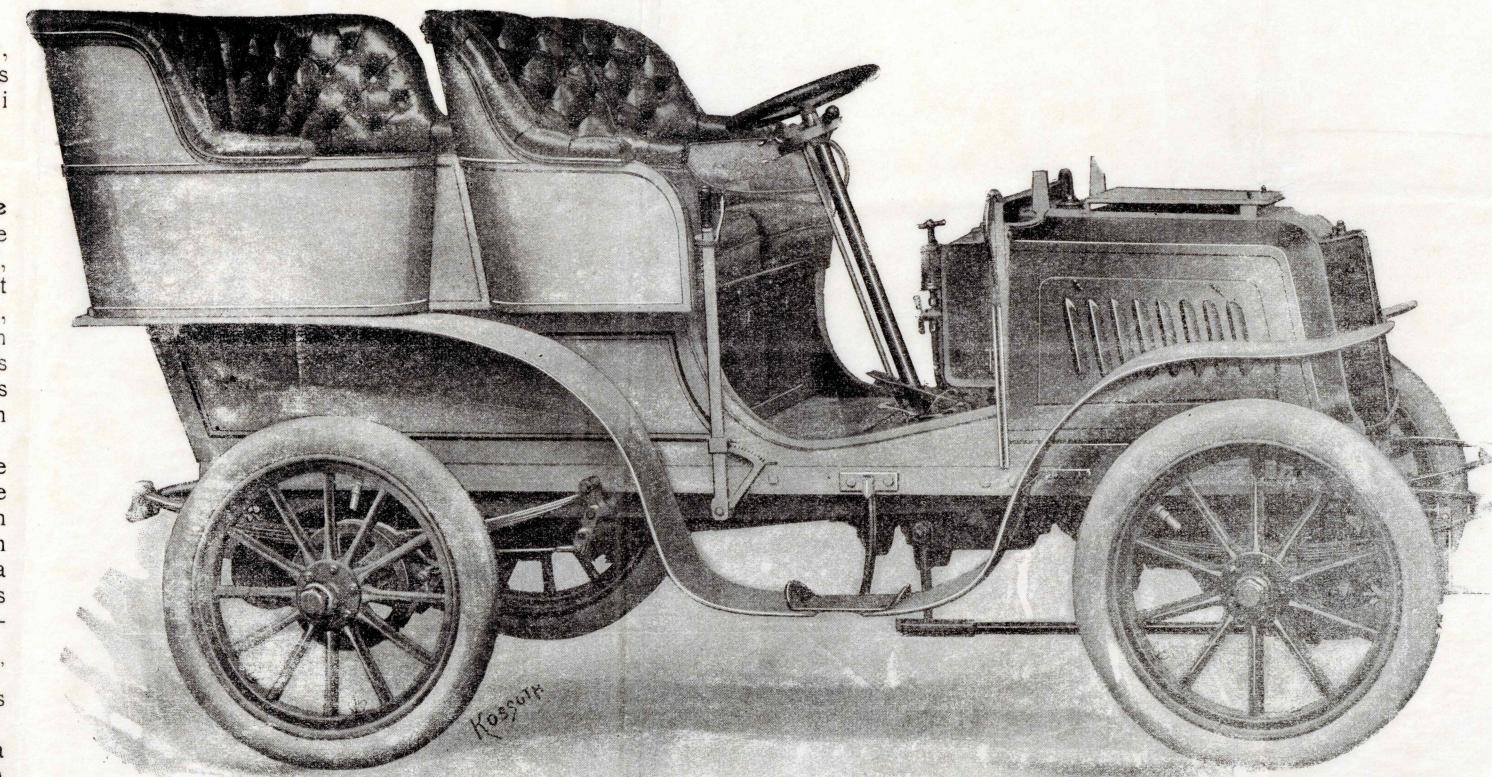
La manoeuvre du changement de vitesse et de la marche arrière s'effectue à l'aide d'un seul levier placé sous le volant de direction et on ne peut mieux à la portée du conducteur.

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 aisément 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.

Differentiel



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

