

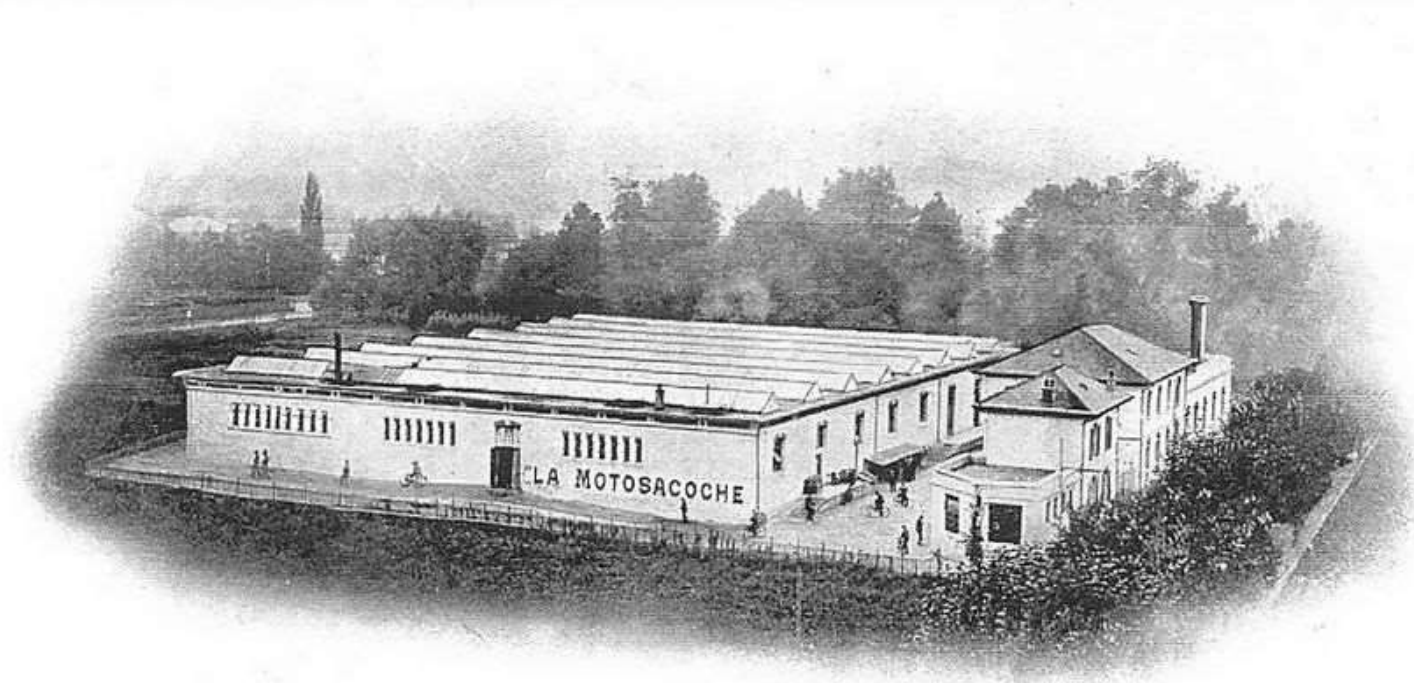


MOTOSACOCHE



« LA MOTOSACOCHÉ »

LA PERFECTION EN MOTOCYCLETTES



SOCIÉTÉ ANONYME

H. ET A. DUFAUX & C^{IE}, GENÈVE

:: Agents dans toutes les ::
principales villes du monde

ROUTE DES ACACIAS

:: Agents dans toutes les ::
principales villes du monde

www.fpw.fr

INTRODUCTION

QUAND on prononçait, il y a peu, le mot "motocyclette", d'aucuns se bouchaient les oreilles, d'autres se contentaient de faire la grimace, car chacun évoquait en son esprit un engin lourd, bruyant, sentant mauvais, qui, lancé comme un bolide, semait l'effroi sur son passage, ou qui, généralement, se trouvait sur les bas côtés des routes en proie à un mal subit: *la panne.*

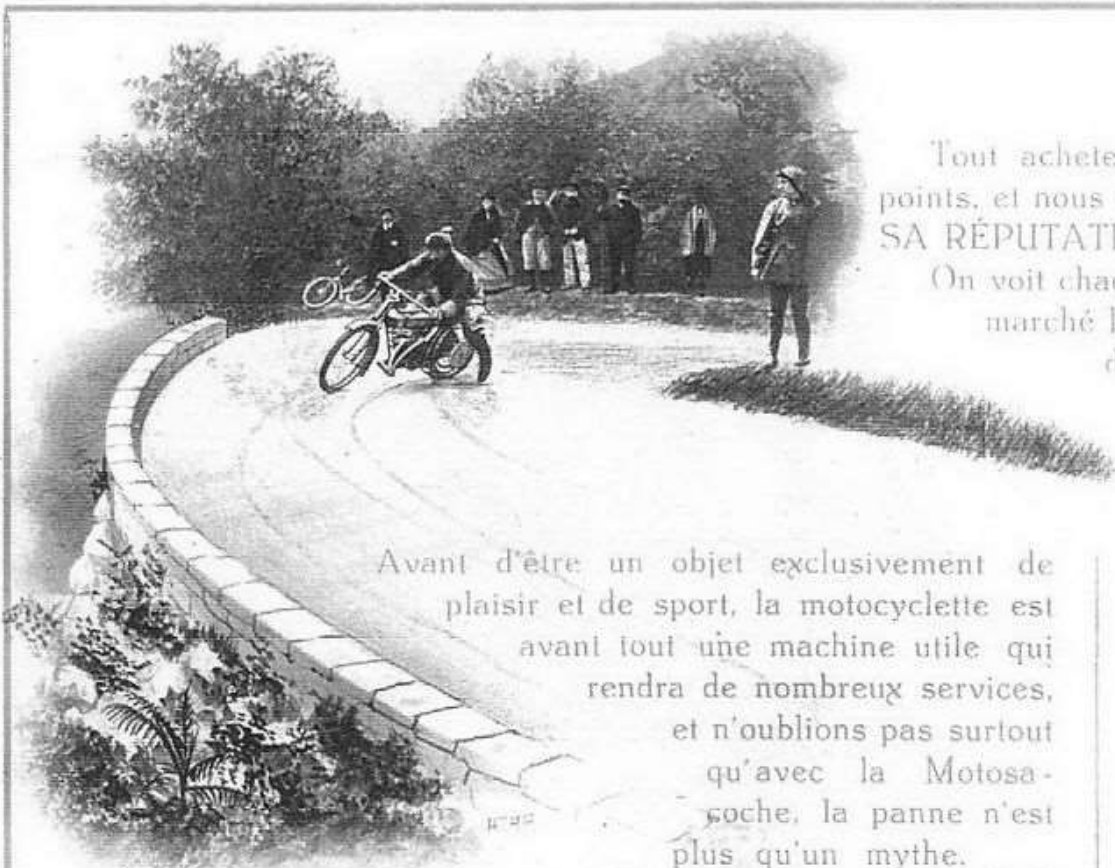
Que la transition a été brusque! Les merveilleux perfectionnements apportés sans cesse à la motocyclette l'ont bientôt rendue populaire et presque nécessaire à tous ceux qui veulent se déplacer rapidement et économiquement, ou encore aux nombreux amateurs de grand air, de mouvement, de sport. — La généralisation de son emploi, soit auprès des grandes administrations, soit auprès des particuliers, est la preuve évidente que la petite reine de la route constitue le moyen de transport le plus pratique.

La motocyclette n'est plus un engin de luxe réservé aux personnes fortunées disposant de beaucoup de temps pour faire de charmants voyages. L'intensité de notre vie moderne nous oblige à sortir très loin de notre rayon local, et bien souvent il arrive que les moyens de communication existants sont insuffisants ou trop lents; il existe dans notre beau pays encore bien des contrées qui sont mal desservies par les chemins de fer. Prenons deux exemples bien différents: le docteur de campagne et le commis-voyageur. Le docteur doit couvrir par jour un nombre respectable de kilomètres; en admettant qu'il ne soit pas riche, quels sont les moyens de transport à sa portée? Le cheval et la voiture coûtent cher d'entretien, car un cheval qui ne travaille pas mange quand même et après 60 kilomètres



il est à bout de forces. L'automobile est d'un prix d'achat trop élevé et coûte beaucoup d'entretien, surtout lorsqu'on lui demande un travail continu; de la bicyclette, n'en parlons pas; il ne reste donc que la Motosacoche avec son *coût de 3 1/2 centimes au kilomètre*, sa facilité d'être garée n'importe où, sa solidité; elle est toujours prête à partir, vous pouvez faire 200 ou 300 kilomètres par jour depuis une allure de 6 kilomètres allant jusqu'à 70 et même 80 kilomètres à l'heure. Un complet imperméable vous permettra de rouler par tous les temps en restant propre et présentable.

Le commis-voyageur se trouve dans le même cas; une Motosacoche sur laquelle il peut empiler une dizaine de kilos d'échantillons lui réduira notablement ses frais de voyage et, au bout de peu de temps, l'économie ainsi réalisée ajoutée aux heures gagnées aura payé au delà le prix de la machine en laissant même un joli bénéfice.



Avant d'être un objet exclusivement de plaisir et de sport, la motocyclette est avant tout une machine utile qui rendra de nombreux services, et n'oublions pas surtout qu'avec la Motosacoche, la panne n'est plus qu'un mythe.

Il y a quelque dix ans, la MOTOSACOCHE, SOCIÉTÉ ANONYME H. & A. DUFAUX & C^{ie}, lança sur le marché ses premières machines de 1^{er} HP, et depuis lors, toujours sur la brèche, toujours à la tête de tout bon progrès, elle a sans cesse amélioré ses produits, les dotant des trouvailles les plus magnifiques de la mécanique et les munissant de tous les accessoires de confort, même de luxe; de sorte que, en donnant ci-après la description de ses modèles 1913, elle est certaine que chacun trouvera dans la lecture de celle-ci les éléments et les dispositifs qui ont rendu la

Motosacoche synonyme de perfection

Tout acheteur d'une motocyclette doit prendre en considération différents points, et nous croyons que la première chose à envisager, c'est: L'USINE ET SA RÉPUTATION.

On voit chaque jour de nouvelles marques qui se lancent et qui restent sur le marché le temps que durent les roses, et voilà tous les acheteurs obligés de rechercher de tous côtés la pièce de rechange qui leur fait défaut et que probablement ils n'arriveront jamais à trouver.

Ayant, depuis la fondation de notre usine, doublé, puis triplé la production de nos Motosacoches, pour pouvoir faire face à la demande sans cesse grandissante, ayant en magasin, finies et terminées, toutes les pièces de rechange nécessaires à tous nos modèles, nous croyons offrir à l'acheteur le maximum de garanties, et si notre vente est en augmentation constante, c'est d'une part à la qualité vraiment insurpassable de nos Motosacoches, et d'autre part à la rapidité avec laquelle nous exécutons toutes les commandes reçues, que nous le devons.

CONFORT. — Le manque de confort dans une motocyclette annihile ses autres qualités, et notre préoccupation journalière est de rechercher dans la construction de nos *Motosacoches* tout ce qui peut aider au confort :

Moteur excessivement bien équilibré ne trépidant pas. Construction des cadres surbaissés à l'arrière plaçant le centre de gravité le plus bas possible, fourches à ressorts, selles larges et bien suspendues, pneumatiques de gros diamètres.

Il est difficile de décrire les détails de nos recherches, faut que le motocycliste se serve quelques instants d'un de nos Motosacoches pour qu'il se rende compte de leur valeur.

www.motoworld.it

Et puis, une dernière raison en faveur du confort dans la motocyclette, c'est qu'il est le gardien de la santé.

FONCTIONNEMENT ET DURÉE. — Ce sont deux choses capitales à envisager dans la motocyclette. Personne n'aura plaisir à monter une machine avec laquelle il n'est pas sûr de rentrer, nous irons même plus loin, avec laquelle il appréhende de ne pouvoir rentrer chez lui.

La sûreté de fonctionnement d'une motocyclette et sa durée dépendent de trois choses :

- 1^o Des lignes de la machine.
- 2^o De la qualité des matériaux employés.
- 3^o De l'usinage et du fini des pièces.

Nous avons tenu à rappeler ces trois points, car beaucoup de clients n'en tiennent pas compte au moment d'acheter, et comme preuve de la valeur de la *Motosacoche*, nous citerons quelques extraits d'une des innombrables lettres que nous avons reçues de nos clients et qui sont pour nous un puissant stimulant dans la recherche du mieux.

« Je profite en même temps de cette occasion pour vous dire que je suis très complètement satisfait de la *Mot sacoche* que je vous ai achetée voilà bientôt un an.

« Cette machine est parfaite et je l'ai fait essayer à plusieurs anciens motocyclistes du temps passé et ils ont été stupéfiés de cette douceur et de cette régularité.

« Je ne connais pas d'inconvénient à cette merveilleuse machine, qui m'a rendu bien des services depuis un an et sans jamais la moindre panne ni le moindre dérangement, si petit soit-il. »



ECONOMIE. — La motocyclette doit être un engin de transport économique, et grâce à son carburateur breveté, la *Motosacoche* ne peut être surpassée par aucune autre marque, elle l'a du reste surabondamment prouvé dans tous les concours de consommation auxquels elle a pris part. — L'économie de carburant est la preuve directe du rendement du moteur, et, quoique nous n'ayons jamais prétendu que nos *Motosacoches* soient des machines de courses, elles ont peut être gagné chaque année plus de prix de régularité, côte et vitesse qu'aucune autre marque.

GRAISSAGE. — Vous ne trouverez jamais une *Motosacoche* qui grippe: il faut attribuer cela non seulement à son usinage interne vraiment parfait, mais aussi à la façon très ingénieuse dont l'huile injectée par la pompe à main se répand du carter au piston en passant par les coussinets d'axes.

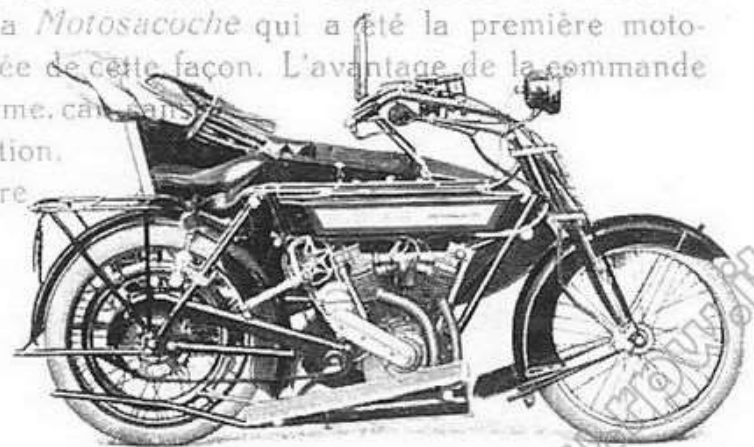
lentement par le tube plongeant dans le réservoir; le pointeau en règle le débit; plus votre moteur va vite en palier, ou plus il développe de force en côte, plus vous ouvrez le pointeau de réglage.

Silencieuses sont sans conteste les *Motosacoche*, et c'est un grand point en leur faveur; elles sont cependant munies d'échappement libre qui, une fois ouvert, permet à la machine de faire autant de bruit que les autres motocyclettes.

DÉPART. Un carburateur merveilleux, un réglage méticuleux de tous ses organes, une magnéto de première marque, des bougies de toute première qualité, procurent à la *Motosacoche* une facilité de départ à la manivelle vraiment surprenante.

Vous pouvez lancer votre machine en marchant à côté, ou, pour nos *Motosacoche* changement de vitesse, un simple petit tour de manivelle met le moteur en marche. Il est passé, le temps où il fallait pédaler pour mettre en marche une motocyclette, et la suppression des pédales dans nos machines, qui, au début, a quelque peu effrayé le motocycliste, est actuellement considérée comme une chose tout à fait courante.

COMMANDES. Toutes les commandes sont sur le guidon, et c'est la *Motosacoche* qui a été la première motocyclette commandée de cette façon. L'avantage de la commande de guidon est énorme, car, sans lâcher votre direction, vous pouvez réduire ou accélérer la vitesse de votre moteur. — Dans nos nouvelles *Motosacoche*.



Dans nos modèles 2 cylindres 2 C 6 3 HP, 2 C 7 4 HP et 2 C 8 6 HP, nous avons adopté, après essais répétés, le graissage automatique perfectionné qui, en quelques mots, peut se décrire comme suit:

Un carter de motocyclette, pour être parfait, doit être étanche, et, confiants en nos procédés de fabrication, nous avons

voulu utiliser le vide produit dans le carter par le mouvement alternatif des pistons comme aspirateur d'huile.

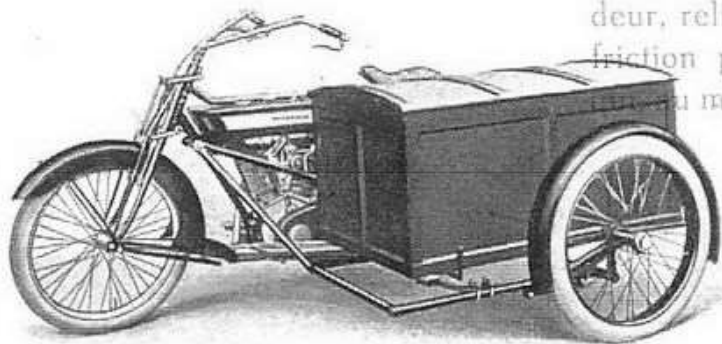
Vous remarquerez sur le réservoir d'huile de nos *Motosacoche* une petite cloche de verre hermétiquement close qui d'un côté communique avec le réservoir et de l'autre est reliée par un tube au carter. Une petite soupape dans le bas pour éviter tout refoulement, un petit pointeau réglable en dessous de la cloche de verre, et c'est tout.

Mettez le moteur en marche: que se passe-t-il?

Le vide du carter se prolonge par le tuyau dans la petite cloche de verre et fait appel d'huile qui commence à couler

les commandes font corps avec le guidon et les gaines et câbles passent à l'intérieur des tubes: par conséquent, plus de câbles qui pendent, plus de fils enchevêtrés, la ligne de la machine y gagne beaucoup en élégance.

CHANGEMENT DE VITESSE. — Nous terminerons le rapide exposé des points qui ont rendu nos *Motosacoches* si populaires par la description du merveilleux changement de vitesse dont sont munis nos types 2 cylindres. — Après plusieurs années d'essais, en plaine, en côte, dans les chemins les plus invraisemblables, nous nous sommes convaincus que notre changement de vitesse était l'accessoire indispensable à toute motocyclette de tourisme. Nous l'avons monté sur nos *Motosacoches* 2 cylindres 3 HP, et le succès a dépassé notre attente. Des résultats aussi probants nous ont décidés à doter tous nos types 2 cylindres de notre changement de vitesse breveté, qui peut se décrire en résumé: sur l'arbre du moteur se place, au lieu de la poulie motrice, un petit moyeu qui reçoit les deux pignons de changement de vitesse; ces deux pignons ne sont pas fixés sur l'arbre du moteur, mais évidés dans leurs centres; ils renferment un amortisseur dont l'action peut être réglée par un écrou accessible de l'extérieur. Cet amortisseur absorbe tous les chocs du moteur et rend la marche aussi douce qu'avec une transmission à courroie.



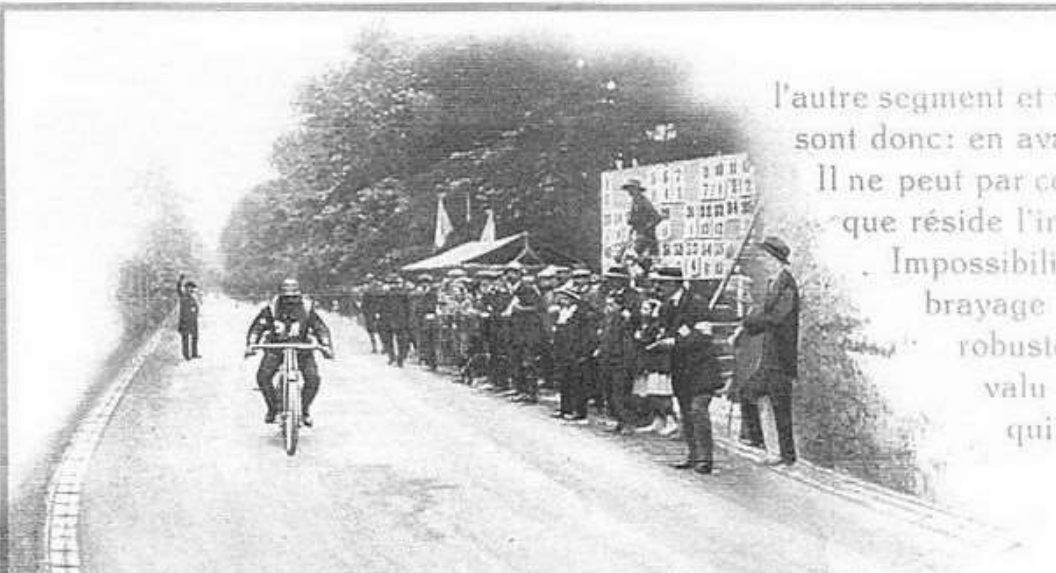
Le changement de vitesse se compose en lui-même de deux roues dentées d'égale grandeur, reliées aux pignons de friction par deux chaînes et au moyen de deux larges segments extensibles, peuvent être indépendamment bloquées sur un arbre qui trans-

mettra par une autre chaîne son mouvement de rotation à la roue.

Un petit balladeur à deux rampes sur lesquelles glissent deux taquets d'écartement des segments, complète le mécanisme.

La commande du changement de vitesse se fait par une tringle sur le cadre, bien à portée de la main; cette tringle est reliée au balladeur par un pignon qui actionne ce dernier dans un sens ou dans un autre, suivant la vitesse que l'on veut obtenir. Le fonctionnement de l'appareil donne l'explication du balladeur à deux rampes et des deux petits taquets. Supposons le moteur en marche, les deux pignons entraînent les deux





l'autre segment et vous obtenez la grande vitesse. Les 3 positions du levier de commande sont donc: en avant *grande vitesse*; en arrière *petite vitesse* et au milieu *débrayage*. Il ne peut par conséquent occuper qu'une seule de ces 3 positions à la fois, et c'est là que réside l'incontestable supériorité de notre changement de vitesse.

Impossibilité absolue de faire une fausse manœuvre, pas d'engrenages, embrayage progressif pour chacune des vitesses; tous organes excessivement robustes, aucun risque d'usure ni de rupture, voilà les quelques points qui ont valu à notre changement de vitesse la vogue dont il jouit actuellement, et qui, nous en sommes certains, s'accroîtra encore lorsqu'il sera mieux connu.

TRANSMISSION PAR CHAÎNE. L'efficacité de la transmission par chaîne ne fait de doute pour personne: son seul défaut était d'être trop brutal.

Nous avons expliqué ci-avant comment nous avons résolu l'amortisseur de chocs de moteur, nous avons cru devoir ajouter dans la roue arrière un second amortisseur qui, composé de plaques de caoutchouc frottant dans une cuvette, rend la transmission aussi douce qu'avec une courroie, mais qui ne se casse pas, ne patine pas par le mauvais temps et dure dix fois plus. N'oublions pas de mentionner que soit les chaînes du changement de vitesse, soit celle de la transmission sont munies d'un réglage de tension, ce qui, pratiquement, réduit à néant la dernière objection contre la chaîne.

Nous avons indiqué les différents points les plus saillants, à notre avis, qui rendent la *Motosacoche* hors de pair parmi les motocyclettes; nous mentionnons dans les pages suivantes seulement la description technique de nos modèles, mais nous restons, comme par le passé, toujours à l'entière disposition de tous ceux qui, s'intéressant à la motocyclette, désireraient des renseignements plus détaillés.

chaînes, et les deux roues du changement de vitesse tournent librement sur l'axe intermédiaire sans être en contact avec celui-ci, car les deux petits taquets sont chacun dans la partie la plus basse de leur rampe respective. La position correspondante de la manette de commande du changement de vitesse est droite; maintenant, vous tirez celle-ci à vous, que se passe-t-il?

Le petit pignon de commande, au bas de la tringle, fait mouvoir la rampe vers l'extérieur, et le petit taquet monte le long de celle-ci pour s'encaster dans le segment qu'il écarte: celui-ci bloque la roue avec le gros arbre intermédiaire sur lequel il est monté et il se met à tourner, entraînant à son tour la roue arrière. Vous avez, de cette façon, relié le pignon le plus petit qui se trouve sur l'axe du moteur à une des roues dentées et, par conséquent, obtenu la petite vitesse. Si, au contraire, vous poussez la manette de commande en avant, vous actionnez la rampe vers l'intérieur, le petit taquet bloque

Palmarès de la Motosacoche pour 1913



MILLAND au Grand Prix de France

Grand Prix de France 22 juin 1913, Fontainebleau, 450 km. Catégorie 500 cc³: 1^{re} LAVANCHY sur Motosacoche; caté-

gorie 750 cc³ side-cars: 1^{re} Motosacoche. Classement général: 1^{er} LAVANCHY sur Motosacoche, battant 47 machines françaises et anglaises de toutes marques.

Course de côte du val Suzon, près de Dijon, 20 juillet 1913. 1^{re} catégorie: 1^{er} GUIGUET, sur Motosacoche; 2^{me} catégorie: 1^{er} SCHAEFF, sur Motosacoche; 3^{me} catégorie: PELLISSIER, sur Motosacoche. 3 machines engagées: 3 premiers prix.

Meeting du Mont-Ventoux, 24 août 1913. Catégorie 500 cc³: 1^{er} LAVANCHY, sur Motosacoche, bat le record pour machines 500 cc³ de 3' 13" et le record de toutes puissances 1000 cc³ de 2' 7" ³/₅; catégorie 500 cc³ side-cars: 1^{er} ROLLY, sur Motosacoche.

Grand Prix de l'A. C. F., 13 juillet 1913, circuit de Picardie, 350 km. 1^{re} catégorie: 2^{me} MILLAND, sur Motosacoche; 3^{me} WUILLAMY sur Motosacoche.

Circuit de l'Ain, 15 juin 1913, côtes de 14 ¹/₁₀. Motosacoche: 1^{re} de la 3^{me} catégorie; Motosacoche: 2^{me} de la 1^{re} catégorie; Motosacoche: 1^{re} du classement général.

Course de côte de Barcelone, 9 mars 1913, Motosacoche, 1^{re} du classement général.

Marseille-Nice, 23 mars, Motosacoche, 1^{re} de la 1^{re} catégorie 250 cc³, 1^{re} de la 3^{me} catégorie 500 cc³, 1^{re} de la catégorie 750 cc³, side-cars, 1^{re} du classement général.

Circuit de Paris, 23/24 mars, Motosacoche, 1^{re} de la 3^{me} catégorie des 500 cc³, 1^{re} de la catégorie des 750 cc³ side cars.

Coupe Garcia-Barcelone, 30 mars, 2^{me} prix, prix du meilleur tour.

Paris-Nice, 5-8 avril. Les 4 Motosacoches, parties de Paris, arrivent à Nice gagnant 3 médailles d'or.

Course de côte d'Argenteuil, 20 avril, 1^{re} de la catégorie side-cars, 750 cc³.

Lyon-Bourg-Lyon, 27 avril, 1^{re} de la 1^{re} catégorie, 1^{re} de la 3^{me} catégorie, 1^{re} du classement général.

Circuit de l'Eure, 4 mai, 1^{re} de la 1^{re} cat., 29 partants, 5 arrivants.

Tour du Lac de Genève, 4 mai. 1^{re}, 2^{me} et 3^{me} de la catégorie side-cars amateurs, 1^{re} de la catégorie side-cars professionnels, 1^{re} du classement général side-cars.

Coupe de la Providence, 11/12 mai, critérium du Journal de Liège. 1^{re} du classement



OBLIN au Grand Prix de France

général, gagne la coupe de la Providence, 3 médailles d'or, et le critérium du Journal de Liège, battant 55 machines. 1^{re} du classement général de side-cars.

Circuit de Sicile, 18 mai, 1^{re}, 2^{me} et 3^{me} places. 1^{re} du classement général: gagne la grande coupe d'argent.

Coupe SBORUL-BUCAREST, 18 mai. Motosacoche gagne la coupe devant des machines de 7 et 8 HP.

Marseille-La Sainte-Baume, 1^{re} de la catégorie side-cars, 750 cc³.

Course de côte de Limonest, 25 mai. 1^{re} de la 1^{re} catégorie. 1^{re} de la 2^{me} catégorie. 1^{re} de la catégorie side-cars.

Circuit de Brescia, 25 mai. 1^{re} de la catégorie 500 cc³, 2^{me} de la catégorie 500 cc³, 2^{me} de la catégorie 350 cc³, 1^{re} et 2^{me} du classement général, devant 43 concurrents de 13 marques différentes.

Critérium des Alpes, 8 juin, 300 km, côte 12" ... La seule Motosacoche engagée d'une force de 3 HP est 1^{re} de la catégorie, gagnante du Prix de régularité, gagnante du Prix de Brunocourt.



Circuit de l'Ain

Vélodrome de la Jonction, 15 juin, 5 km. 1^{re} Motosacoche.

Course de côte Nyon-St-Cergues, 22 juin.



BORDINO, gagnant de la Grande Médaille d'or de S. M. le Roi d'Italie

14 km. 1^{re} de la 1^{re} catégorie, 1^{re} de la 2^{me} catégorie, 2^{me} de la 3^{me} catégorie; classement général: 2^{me} Motosacoche à quelques secondes d'une machine 6 HP. Prix des dames: 1^{re} Motosacoche. 3^{me} catégorie: side-cars professionnels: 1^{re} Autosacoche; 3^{me} catégorie: side cars-amateurs: 1^{re} Autosacoche.

Grand Prix de Limoges, 28 juin, 20 km. 1^{er} BUSSAT sur Motosacoche.

Course de côte Monnetier-Treize-Arbres, 6 juillet, 4500 m à 12 16" ... 1^{re} catégorie: 1^{er} GUIGUET, 2^{me} PELLISSIER; 2^{me} catégorie: 1^{er} WUILLAMY, 2^{me} SCHÖPF; 3^{me} catégorie: 1^{er} LAVANCHY; catégorie side-cars 750 cc³: 1^{re} NEHER. Classement général par LAVANCHY en 4' 59" record. Le prix du meilleur temps des motos, le prix du meilleur temps des side-cars, la coupe Challenge des motos, la coupe Challenge des side-cars, la coupe Rössinger au meilleur temps fait par une dame, tous sur Motosacoche, moteur MAG.

Course de Semmering, (Vienne), 12 juillet. Motosacoche 1^{re} de la 4^{me} catégorie.

Coupe du Danemark, 13 juillet, 420 km. 1^{re} Motosacoche devant 47 machines de toutes marques.



Groupe de Motosacoches au Mont Genis

www.motorcycles.com

Circuit de l'Umbria (Italie), 13 juillet, 450 km.
Catégorie 350 cc³: 1^{er} MALVISI; catégorie
500 cc³: 1^{er} BORDINO. Classement général:
1^{er} BORDINO. 2^{ème} MALVISI sur Motosacoche
gagnant la Grande Médaille d'or de S. M.
le Roi d'Italie.

Grand Prix de Clermont-Ferrand, 14 juillet.
1^{er} BUSSAT sur Motosacoche.

Coupe Carlos de Grand Ry à Bruxelles.
21 juillet. Catégorie 350 cc³: 1^{er} LAVANCHY;
catégorie side-cars: 1^{er} MUNCH. 2^{ème} BRIS-
SAUD; classement général: 1^{er} LAVANCHY sur Motosacoche.

Vélodrome Buffalo Paris, 27 juillet. Prix des Hôtels de Paris:
1^{er} BUSSAT sur Motosacoche couvre les 6 km à 95 à l'heure.

Liège Coupe Alcyon, 27 juillet. 257 km, régularité 1^{re} Moto-
sacoche, record de la côte à 72 km à l'heure moyenne.

Grand Prix du Puy-de-Dôme, 10 août. 1^{er}: BUSSAT sur Mo-
tosacoche.

Marseille-Lyon, 15-16 août, 589 km, par les cols Dallos (2250
mètres), de Vars (2115
mètres), d'Izouard (2400
mètres) et de Porte (1350
mètres). Catégorie 750
cc³ side-cars: 2^{ème} PRÉ-
VOT; catégorie 500 cc³
side-cars: 1^{er} ROLLY avec
félicitations spéciales du
jury, tous sur Motosa-
coche.



LAVANCHY vainqueur au Mont-Ventoux

Grand Prix de Vichy, 17 août. 1^{er} BUSSAT,
sur Motosacoche, malgré une chute terrible,
à 100 km à l'heure.

Course de côte Neuchâtel-Chaumont, 24
août. 6 km, 10 à 15^{0/100}. Catégorie rende-
ment amateur: 1^{er} et 2^{ème} sur Motosacoches.

Chiasso-Airolo-Chiasso, 31 août, 228 km.
5 Motosacoches au départ, 5 à l'arrivée ob-
tenant toutes le maximum de points 200-200
et se classant première et deuxième du clas-
sement général.

Course du Semmering près Vienne, 7 septembre. 6^{ème} catégo-
rie: 1^{re} Motosacoche faisant le meilleur temps de la journée.

Baden près Vienne, Course sur piste, 14 septembre. 1^{re} de
la 6^{ème} catégorie; Motosacoche 1^{re} du classement général.

Championnats italiens motocyclistes sur piste, 21 septembre.
Catégorie 350 cc³: 1^{er} RAVELLI; cat. 500 cc³: 2^{ème} RAVELLI.

Championnat de côte du Moto-Club de Nice, Nice à Peira-
Cava (1600) 14 km, 10 à 15^{0/100}. 1^{er} ROLLY sur Motosacoche
battant 10 concurrents
montant des ma-
chines jusqu'à 8 HP.

Championnat du Moto-
Vélo-Cl. Oyonnaxien.
21 sept. 1^{re} Motosa-
coche; type commer-
cial 4 HP avec 63 km
à l'heure de moyenne.



RIVA arrivant premier au Circuit
des 3 Provinces

Grand Prix de France

www.rp.wolf



PELLISSIER,
vainqueur de
Lyon-Bourg

Match d'Oyonnax (Ain, France). 21 septembre.
Dans un match retentissant contre une voiture,
un amateur montant une Motosacoche 4 HP
couvre le kilomètre en 36 secondes, soit à la
vitesse de 98 km à l'heure, battant l'auto de
4 secondes.

Course de côte de la Superga, 21 septembre.
4500 m de 10 à 15 "/₁₀₀. Catégorie 350 cc³:
1^{er} BORDINO sur Motosacoche.

Concours de côte du Mont-Verdun (Lyon),
28 septembre, 2800 m à 8 "/₁₀₀. La seule Moto-
sacoche engagée se classe première.

Record italien de 20 km sur route, 5 octobre.
1^{er} BORDINO sur Motosacoche 3 HP à l'allure fantastique de
95.250 km à l'heure et devant 32 concurrents.

Epreuve de souplesse du Sydney's-Motor-Cycle-Club,
(Australie), 6 octobre. Finale: C. GLYNN 1^{er} sur Motosacoche.

Amersfoort-Volksrust (Transvaal), 6 octobre. Motosacoche
II^{me} avec MOREL derrière une 6 HP.

Circuit international de Brescia, 12 octobre. Catégorie 350
cc³ Motosacoche 1^{re} avec BORDINO; catégorie 500 cc³ Moto-
sacoche, 1^{re} avec RAVELLI.

Circuito Umbro (Italie), 160 km, 20 octobre, 1^{er} SEBASTIANI sur
Autosacoche 6 HP avec side-car.

Coupe Gerona (Barcelone), 6 novembre. Motosacoche 2^{me} avec
MONTAG.

Nice-La Turbie, 9 novembre. 2^{me} ROLLY sur Motosacoche,
350 cc³.

Epreuve de régularité (Barcelone), 20 novembre. Motosa-
coche gagne la Médaille d'honneur avec C. ANTONIETTI.

Londres-Exeter-Londres (Angleterre), 26-27 décembre.
600 km; départ de nuit. 2 Motosacoches engagées. 2 mé-
dailles d'or.

Londres à Land's End et retour. 2 Motosacoches 3 1/2 HP. en-
gagées gagnent 1 médaille d'or et 1 médaille d'argent.

Epreuve de régularité de 6 jours de l'A. C. U. (la plus pé-
nible de ces dernières années). 1 Motosacoche 3 1/2 HP.
engagée, 1 médaille d'or.

Londres-Edimbourg et retour. 2 Motosacoches 3 1/2 HP. en-
gagées, 2 médailles d'or.



PELLISSIER, gagnant de la grande Coupe
de la Providence. Son arrivée à Spa.

www.fpw.it

Les Débuts de 1914

Londres-Gloucester-Londres, 31 janvier, 387 km. Motosacoche gagne la Coupe de la meilleure performance dans la catégorie 500 cc³.

Middlesex M. C. C. Wells Cup Trial, 7 février. Motosacoche gagne la Coupe d'argent pour la meilleure performance de la catégorie 500 cc³.

Course des Bruchs (Espagne), 8 février. 1^{re} Motosacoche avec une 4 HP. dans la catégorie 1000 cc³. 2^{me} Autosacoche 6 HP catégorie side-cars 1000 cc³. 1^{re} Autosacoche 5 HP. catégorie side-cars, 750 cc³. 1^{re} Motosacoche 4 HP., catégorie 500 cc³ motocyclettes. 2^{me} Motosacoche 3 HP catégorie 350 cc³ motocyclettes.

Marseille-Monaco, 22 février, 225 km. 1^{re} Motosacoche cat. side-cars 500 cc³ avec ROLLY; 1^{re} Motosacoche catégorie side-cars 750 cc³ avec PRÉVOT.

Auto-Cycle Union one day Trial (Angleterre), 7 mars. 4 HP Motosacoche obtient le certificat de première classe (la plus haute récompense); 4 HP Motosacoche obtient un certificat de mérite.

Paris - Nice - Monte-Carlo, 15/16/17/18 mars. Motosacoche 4HP, avec side-car monté par ROLLY, obtient une médaille d'argent.

Rønigsaal-Jielowice, 5 avril. 1^{re} Motosacoche, catégorie 500 cc³; 2^{me} Motosacoche, cat. 250 cc³ derrière une 3 HP.

Londres-Land's End et retour, 11 avril. Les deux Motosacoches engagées obtiennent deux médailles d'or.

Marseille-Nice Motocycliste, 12 avril. Motosacoche remporte 4 premiers prix de catégorie et se classe en outre: 1^{re} du classement général; 1^{re} de la régularité par équipes; fait le meilleur temps de la journée; gagne la Coupe du Moto-Club de Marseille.

Lyon-Bourg-Lyon, 19 avril, 252 km. 1^{re} Motosacoche, catégorie 350 cc³; 1^{re} Motosacoche catégorie 250 cc³; 1^{re} Motosacoche catégorie side-cars 750 cc³.

Épreuve de souplesse et de régularité de Barcelone, 5 et 19 avril. Motosacoche gagne la grande Médaille d'or.

Coupe Schinckus-Bruxelles, 26 avril. Motosacoche 1^{re} du classement général; 1^{re} de la catégorie 500 cc³; 1^{re} de la catégorie 350 cc³; 1^{re} de la catégorie side-cars 750 cc³; LAVANCHY atteint la moyenne fantastique de 84,200 km à l'heure.

Circuit de l'Eure, 3 mai, 288 km. Motosacoche 2^{me} du classement général; 1^{re} de la catégorie 350 cc³; 2^{me} de la catégorie side-cars 750 cc³.

Tour du Lac Motocycliste, 3 mai, 205 km. Motosacoche remporte la Coupe du Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève; Motosacoche gagne 4 premiers et 2 seconds prix.

Course de côte de Ceyrestre, 3 mai. Motosacoche 1^{re} de la catégorie des side-cars avec Rolly, battant plusieurs automobiles.

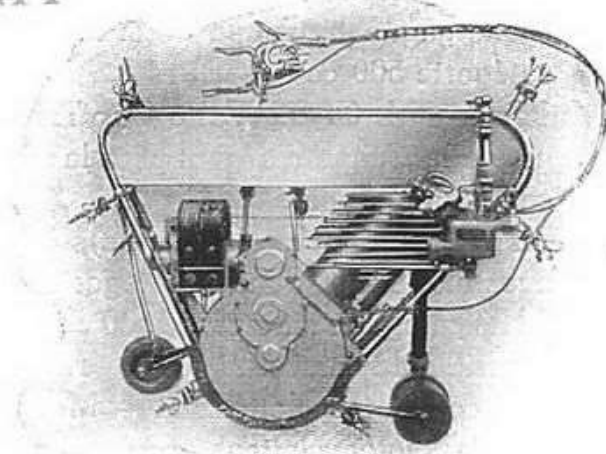
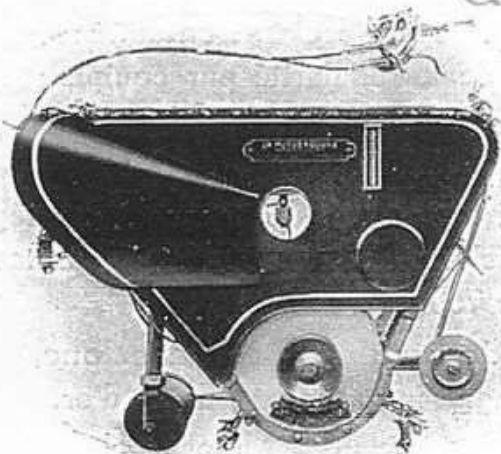


GROUPE MOTOSACOCHÉ "MT"

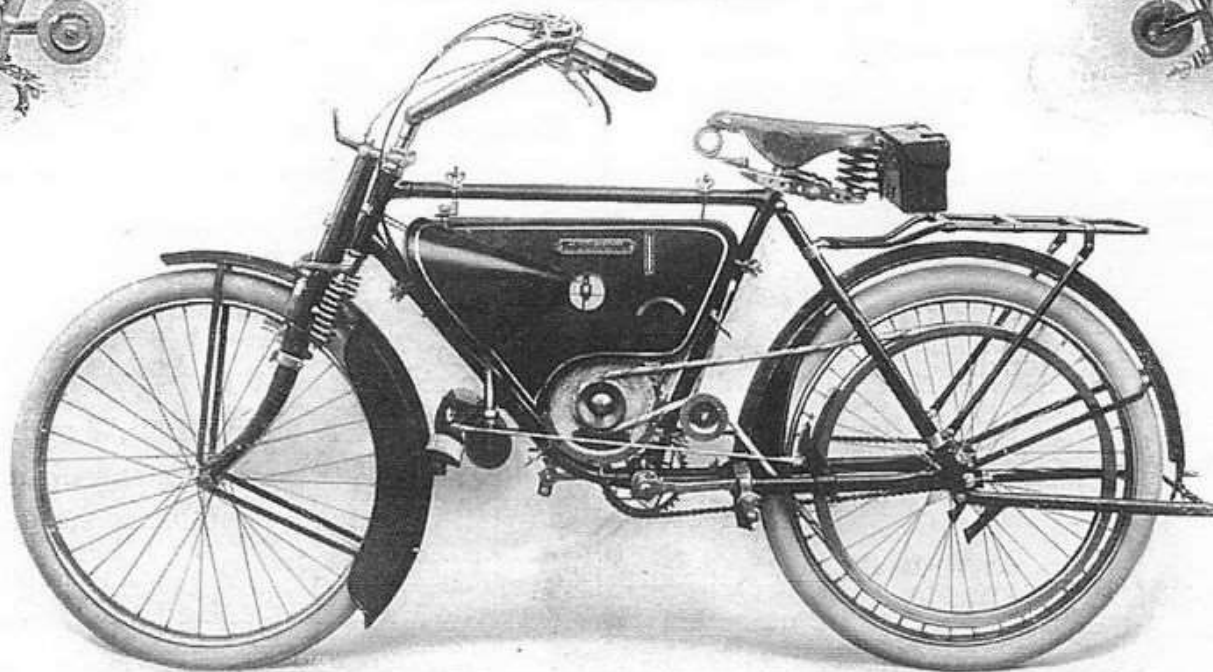
— 1 1/2 HP —

ALLUMAGE A MAGNÉTO

MACHINE DE VILLE
LÉGÈRE et PRATIQUE

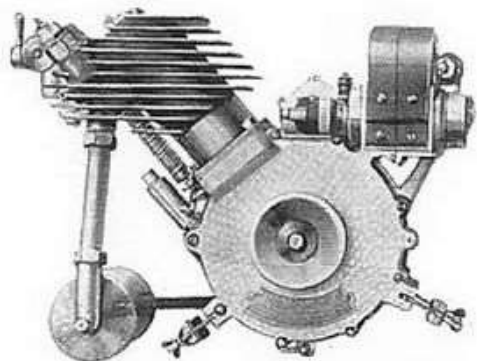


Permettant de transformer instantanément toute bicyclette routière en une élégante bicyclette à moteur, robuste et pratique.

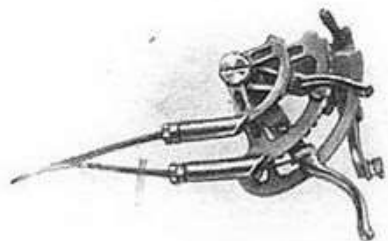


Malgré son prix réduit, elle est munie de tous les perfectionnements des machines les plus luxueuses.

Caractéristiques

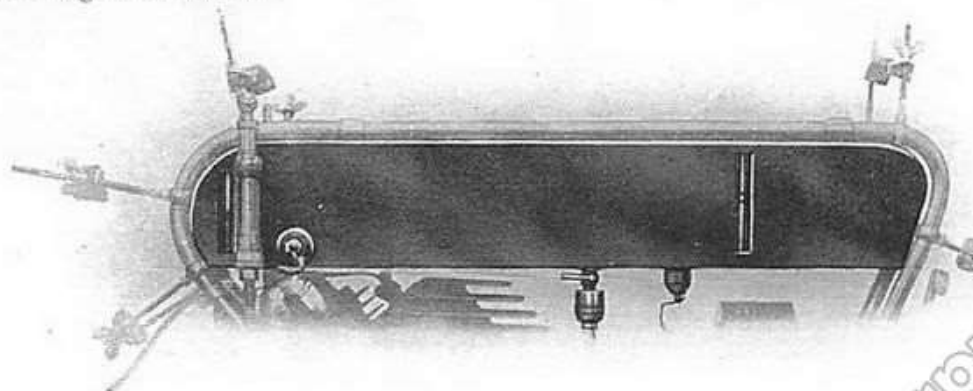
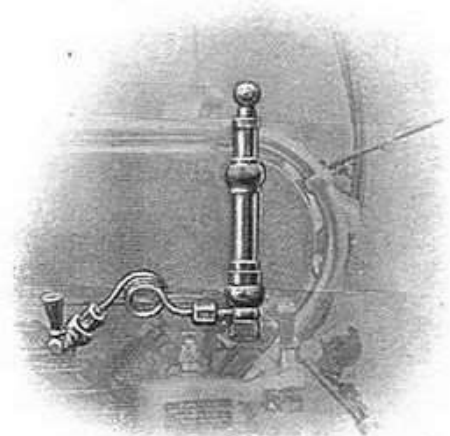


MOTEUR: 1¹/₂ HP. soupape admission automatique, alésage 62 mm. course 75 mm.



VITESSE EN PALIER: De 6 à 45 km à l'heure.
COTES: Environ 10" " en bon ordre de marche.
CONSOMMATION: Environ 2 litres par 100 km.

CARBURATEUR: Type Motosacoché breveté.
ALLUMAGE: Magnéto à haute tension, commandée par engrenages
COMMANDES: Toutes commandes sur guidon.
TENDEUR DE COURROIE: A main, très accessible en marche.
FREINS: Deux freins puissants sur roue arrière.
POT D'ÉCHAPPEMENT: Des plus silencieux, peut être muni sur demande d'échappement libre.
BICYCLETTE: Cadre extra-bas, spécialement renforcé.
TRANSMISSION: Par courroie ronde. Sur demande, la machine peut être livrée avec courroie à chaînons.
FOURCHE A RESSORT: Type anglais.
PNEUS: 650 x 45 mm.
GARDE-BOUE: Très larges et très robustes.
PORTE-BAGAGES: Tubulaire, léger et solide.
SUPPORT: Très robuste, s'accrochant au garde-boue.
SELLE: De prem. marque.
SACOCHE: Contenant outillage pour moteur et bicyclette.



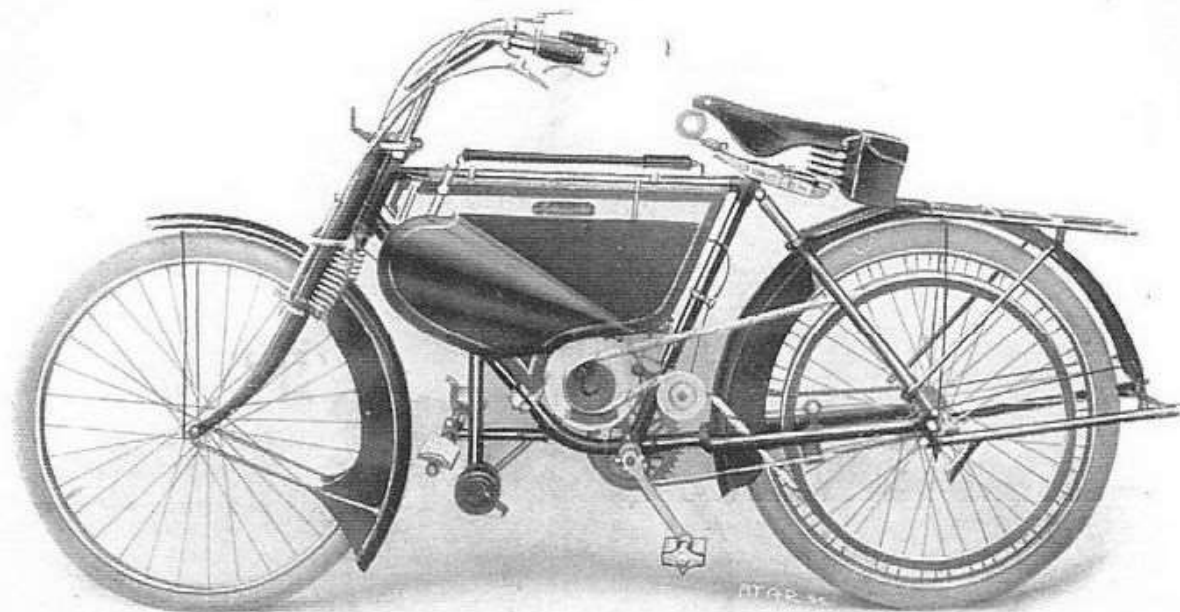


MOTOSACOCHÉ MODÈLE "M5"

==== 2 1/4 HP ====

Machine puissante, souple et silencieuse. — Elle combine agréablement la machine de ville, simple et maniable, avec la motocyclette de tourisme, rapide et forte grimpeuse.

SANS
PETIT CHASSIS.
FLASQUES
FACULTATIVES

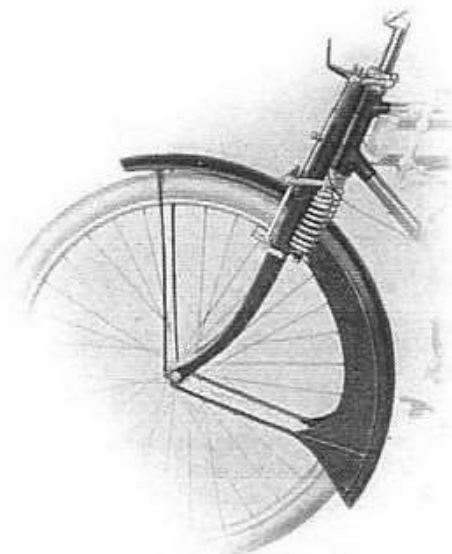
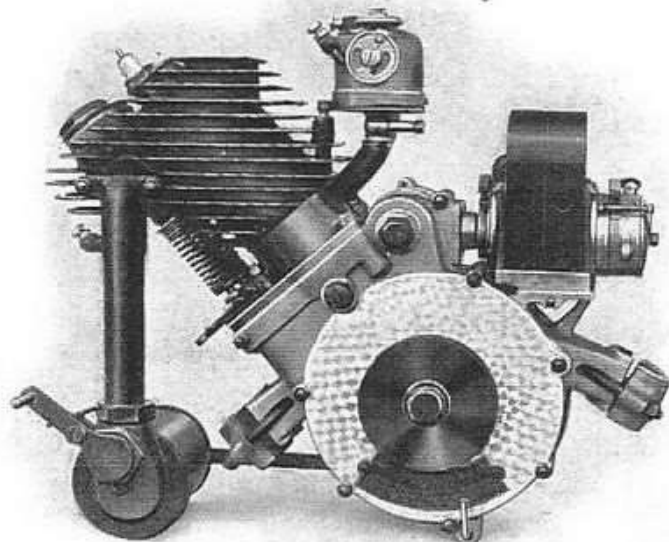


SANS
PETIT CHASSIS.
FLASQUES
FACULTATIVES

Les flasques sont très efficaces pour le refroidissement et la protection du moteur contre la poussière et la boue; en outre, elles garantissent le motocycliste contre la chaleur dégagée par le moteur ou contre les projections d'huile.
Livrablé sur demande avec poulie débrayage et changement de vitesse.

www.fpw.it

Caractéristiques



MOTEUR: „MAG“ 2 1/2 HP, soupapes commandées placées en avant et par conséquent très accessibles et très bien refroidies. Alésage 64 mm, course 90 mm.

CARBURATEUR: Type Motosacoche breveté à niveau constant placé derrière le cylindre et muni d'un réglage d'air supplémentaire par la commande de guidon.

COMMANDES: Sur le guidon, bien à portée de la main. **TENDEUR** de courroie par transmission Bowden, avec manette sur le guidon permettant le débrayage.

POT D'ÉCHAPPEMENT: Très silencieux avec échappement libre facultatif, commandé par le pied.

ALLUMAGE: Magnéto Bosch haute tension av. avance var.

BICYCLETTE: Très basse, très renforcée, munie de repose-pieds avec frein à pédale sur poulie-jante et frein à main sur jante avant.

TRANSMISSION: Par courroie ronde de 14mm, ou sur demande par courroie trapézoïdale ou à chaînons.

FOURCHE A RESSORTS: Mod. angl. „Druid“ renforcé excessivement souple.

PNEUMATIQUES: 650x50 mm, moto légère.

GARDE-BOUE: Très larges, avec joues de protection.

PORTE-BAGAGES: Tubulaire, léger et solide.

SUPPORT: Très robuste, s'accrochant au garde-boue.

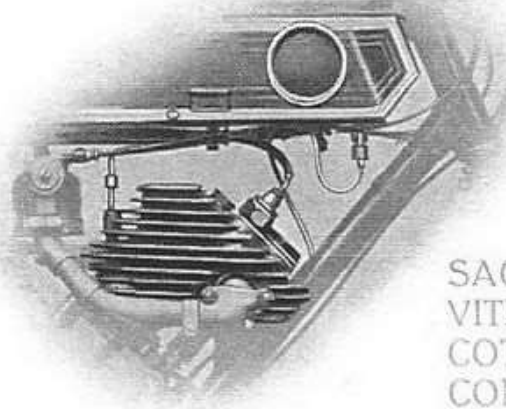
SELLE: Confortable, de 1^{re} marque.

SACOCHÉ: Contenant outils pour moteur et bicycl.

VITESSE EN PALIER: 6 à 55 kilomètres à l'heure.

COTES: Toutes côtes en bon ordre de marche.

CONSOMMATION: 2 1/2 litres aux 100 kilomètres.

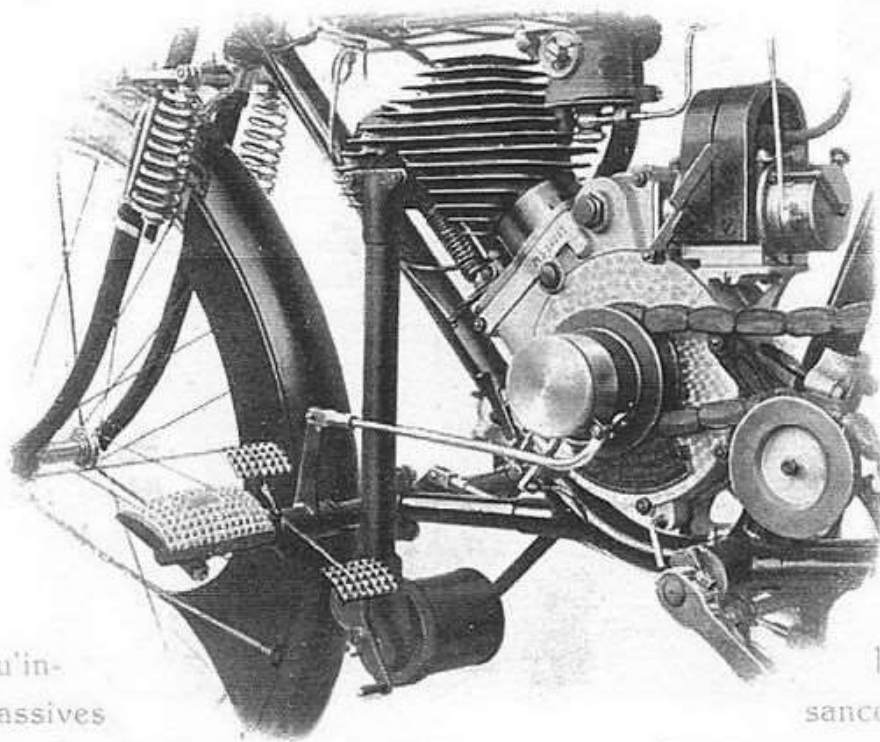


DESCRIPTION

DE LA POULIE-CHANGEMENT DE VITESSE MOTOSACOCHÉ

CET appareil prend la place de la poulie fixe ordinaire. Cette poulie se compose d'une joue fixée et clavetée sur l'arbre moteur et d'une autre, mobile, coulissant sur un pas de vis rapide.

Lorsqu'on actionne la pédale de commande, la joue mobile s'écarte pour permettre à la courroie de tomber plus au fond de la gorge de la poulie pour donner ainsi une plus faible multiplication. Un fort ressort et une butée à billes complètent cet instrument aussi simple qu'ingénieux. Toutes les pièces sont massives et l'appareil entier est excessivement robuste: sa simplicité lui assure un fonctionnement impeccable, sans aucune chance de panne. Cette poulie donne un changement de vitesse infiniment variable, de 5 à 1 jusqu'à 9 à 1. Le jeu de la



courroie est rattrapé par la poulie tendeur.

Notre poulie débrayage et changement de vitesse possède sur les systèmes similaires deux grands avantages :

1° Le débrayage ne nécessite l'adjonction d'aucun organe nouveau et se produit par l'écartement exagéré des joues de la poulie:

2° A l'encontre d'autres dispositifs limités à deux vitesses seulement pour un moteur de cette puissance, notre poulie donne toute une gradation de vitesses permettant au cavalier de choisir la mieux appropriée à la configuration du sol, sans être obligé d'avoir continuellement à recourir à la toute petite vitesse produisant l'emballement du moteur et par suite son usure plus rapide.



MOTOSACOCHEs TYPE "TT"

Pour faire suite à de nombreuses demandes de sportsmen, nous avons établi cette saison 3 modèles de machines :

1 modèle	1 cylindre	250 cm ³
1 " "	2 " "	350 " "
1 " "	2 " "	500 " "

qui sont susceptibles de faire de très grandes vitesses tout en restant très confortables.

Nous sommes à la disposition de notre clientèle pour lui établir un devis pour chacun de ces trois modèles, en nous conformant le plus possible à ses desiderata personnels.

Nos Motosacoche 2 cylindres, type "TT", sont munies de notre merveilleux changement de vitesse et débrayage, dont la description se trouve page 7, et qui est semblable à celui monté sur nos types 2C5 et 2C7, pages 22 et 26.

Nous n'entrerons pas dans une description détaillée de ces 3 modèles : ils s'adressent à une clientèle restreinte qui considère la motocyclette comme un engin de vitesse, et, du reste, leur montage et leurs accessoires dépendent des goûts ou des idées spéciales de chaque intéressé.



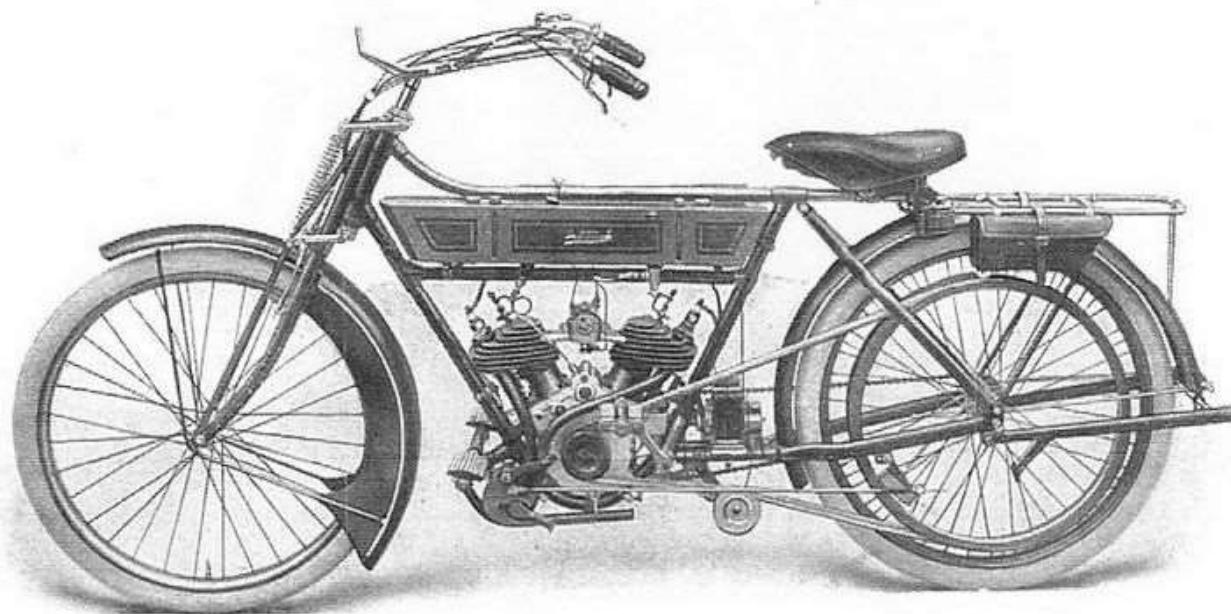


MOTOSACOCHÉ MODÈLE "2 C 3"

— 3 HP —

Ce modèle, intermédiaire entre la petite machine monocylindrique et les machines de grand luxe à changement de vitesse, est cependant muni de tous les perfectionnements désirables.

2 CYLINDRES
TRANSMISSION
PAR COURROIE
TRAPÉZOÏDALE



2 CYLINDRES
TRANSMISSION
PAR COURROIE
TRAPÉZOÏDALE

Son cadre anglais, extra-renforcé, muni d'une fourche élastique très douce, donne au motocycliste le maximum de confort; il est très apprécié par tous les amateurs d'une motocyclette légère et rapide.

Caractéristiques

MOTEUR: 3 HP, soupapes commandées, 2 cylindres en V, ailettes dans le sens du courant d'air, assurant le meilleur refroidissement du moteur. Alésage 54, course 75 mm.

CARBURATEUR: Type Motosacoche breveté à niveau constant, à une seule chambre avec manette de réglage d'air supplémentaire sur le guidon.

COMMANDES: Sur guidon, bien à portée de la main.

ALLUMAGE: Magnéto Bosch, haute tension, avec avance variable.

TENDEUR DE COURROIE: Par transmission Bowden sur guidon.

POT D'ÉCHAPPEMENT: Très silencieux, muni d'un clapet d'échappement libre, commandé par le pied.

BICYCLETTE: Cadre anglais très renforcé, muni de repose-pieds, avec frein à pédale sur la jante arrière et frein à main sur la jante avant (voir illustration).

TRANSMISSION: Par courroie trapézoïdale avec tendeur.

FOURCHE A RESSORTS: Brevetée, très robuste et très douce (voir illustration).

PNEUMATIQUES: 650 x 50 mm, moto légère.

GARDE-BOUE: Très larges et munis de joues de protection (voir cliché).

SUPPORTS: Un support pour roue avant et un pour roue arrière, s'accrochant au garde-boue (voir cliché).

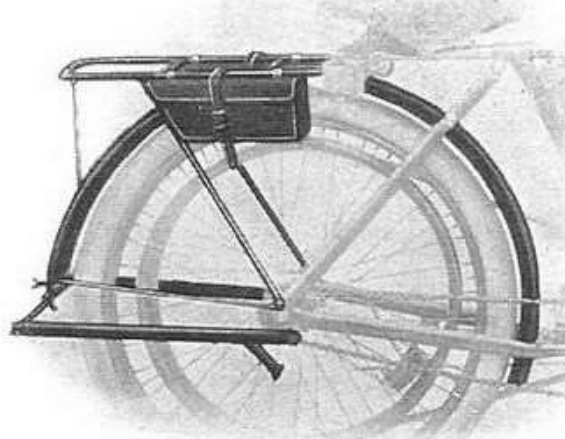
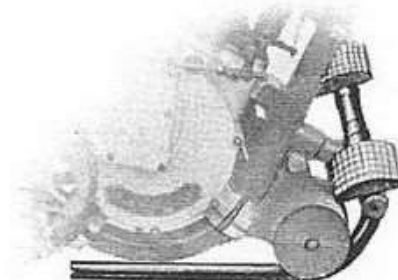
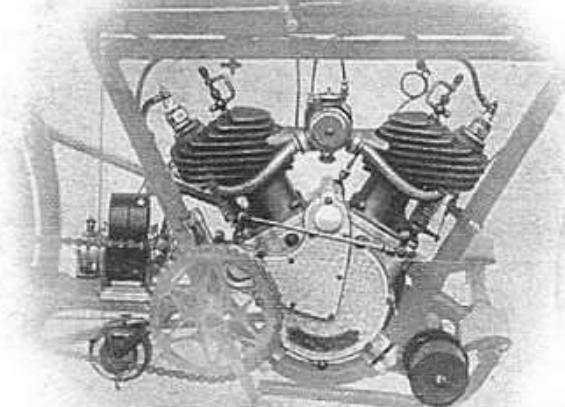
SELLE: Confortable, de première marque.

SACOCHÉ: Contenant les outils pour le moteur et la bicyclette dans une trousse.

VITESSE EN PALIER: 6 à 70 km à l'heure.

COTES: Toutes côtes en bon ordre de marche.

CONSOMMATION: Environ 3 litres par 100 km.



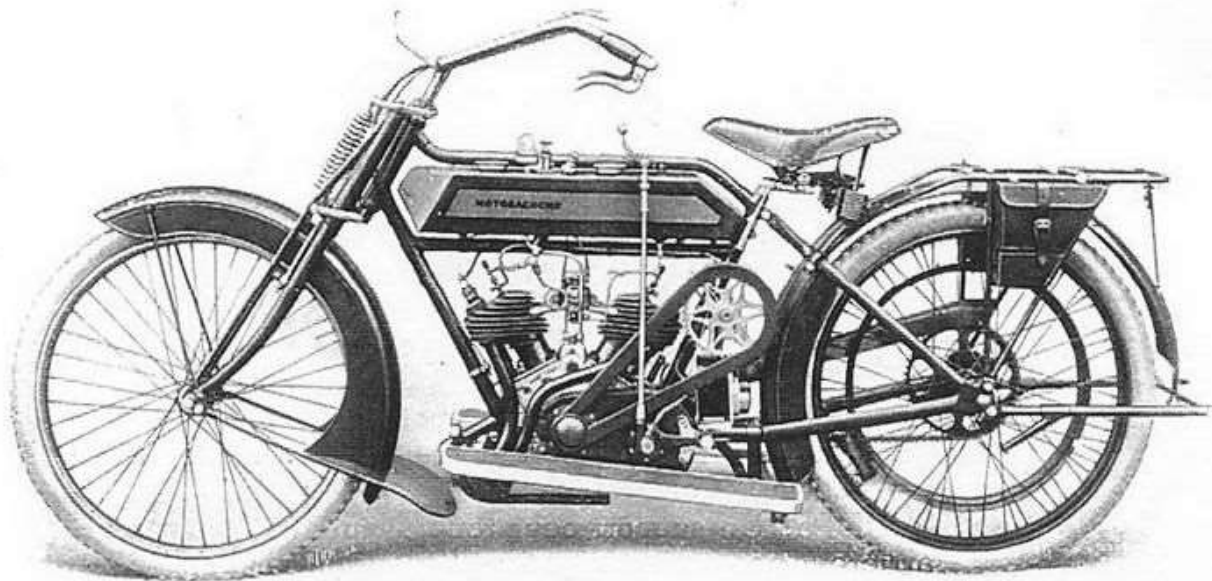


MOTOSACOCHÉ MODÈLE "2 C 6"

— 3 HP —

La motocyclette de grand tourisme idéale.
Mise en marche par manivelle. Cadre surbaissé.

2 CYLINDRES
DÉBRAYAGE
2 VITESSES

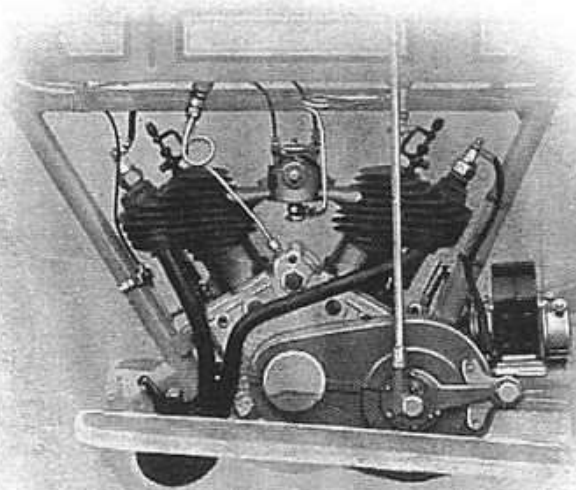


2 CYLINDRES
DÉBRAYAGE
2 VITESSES



Conçue d'après les données les plus récentes de la construction mécanique, munie d'un changement de vitesse à toute épreuve, elle est éminemment confortable et constitue le moyen de transport le plus agréable, le plus économique et le plus rapide qui se puisse obtenir.

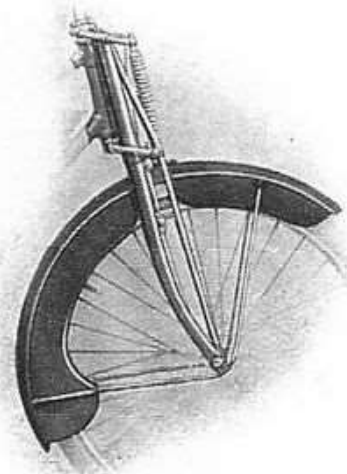
Caractéristiques



MOTEUR: "MAG", 3 HP, 2 cylindres en V, avec ailettes disposées dans le sens du courant d'air, assurant le meilleur refroidissement. Soupapes commandées. Alésage 54 mm, course 75 mm.

CARBURATEUR: Type Motosacoche, breveté, à niveau constant à une seule chambre avec manette de réglage d'air sur guidon.

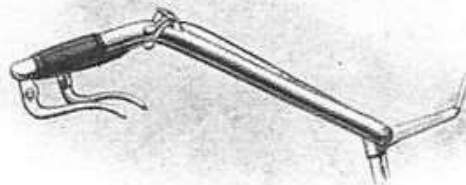
CADRE: Notre grande expérience nous permet de livrer un cadre incomparable dans ses lignes, son fini et sa robustesse. Il est surbaissé à l'arrière pour permettre au motocycliste, en selle, de poser les deux pieds à terre.



ALLUMAGE: Magnéto Bosch, haute tension, dernier modèle, blindée, avec avance variable.

COMMANDES: Faisant corps avec le guidon, les câbles et gaines passent à l'intérieur des tubes (voir cliché).

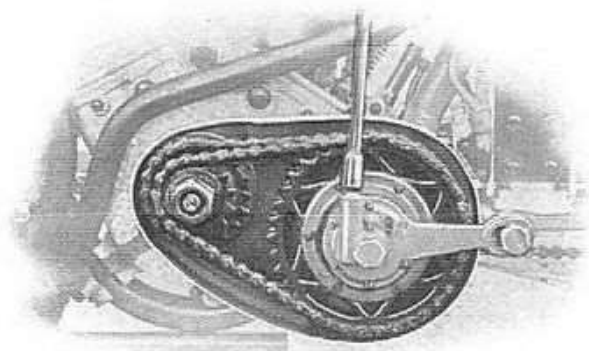
FOURCHE A RESSORTS: Modèle anglais breveté, avec un grand ressort en avant qui agit en tension quand il reçoit un choc et en compression au moment de la détente. De cette façon, la machine est toujours en suspension sur le ressort et tous les chocs de la route sont efficacement absorbés (v. cliché).



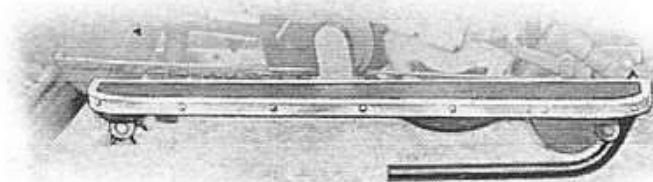
GUIDON: L'absence de câbles et gaines qui pendent donnent au guidon et à la machine en général un aspect des plus élégants. Le frein à main sur jante avant et le décompresseur sont commandés par des leviers retournés (voir cliché).



Caractéristiques (suite)



RÉSERVOIR: Le réservoir repose sur deux brides brasées sur le tube intermédiaire; il contient environ 7 litres d'essence et environ 1^{er} litre d'huile. Il est muni d'un filtre avec robinet de vidange, et les bouchons d'huile et d'essence sont très larges, avec viseur, permettant de vérifier le contenu (voir cliché).

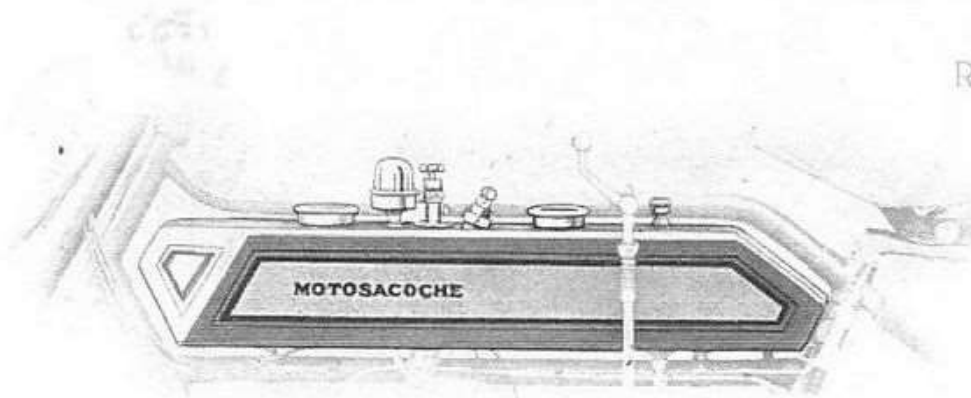


GRAISSAGE AUTOMATIQUE: Le fonctionnement et la description générale de cet accessoire sont indiqués à la page 5.

POT D'ÉCHAPPEMENT: Très silencieux, muni d'un clapet d'échappement libre commandé par le pied.

FREINS: La machine est munie de deux freins, dont un à pédale, qui agit sur une poulie-jante spéciale, fixée à la roue arrière, et d'un autre à main sur la jante avant.

PORTE-BAGAGES: En tube étiré sans soudure, très solide et léger.



REPOSE-PIEDS: Les planchettes repose-pieds évitent au motocycliste cette impression d'insécurité que procurent les pédales. A la barre d'appui des planchettes sur l'avant du cadre est fixée une béquille support de roue avant qui, lorsqu'elle n'est pas utilisée, se replie sous le cadre.



Caractéristiques

(suite et fin)

SUPPORT ARRIÈRE: Celui-ci, très robuste, est suffisamment large pour donner une grande stabilité à la machine quand elle est au repos.

GARDE-BOUE: Avant comme arrière ont de larges joues de protection qui empêchent la boue ou la poussière de rejaillir sur le motocycliste et les organes moteurs.

BURETTES: Un petit support métallique, très gracieux, placé sur tube arrière, contient deux burettes pour l'huile et le pétrole.

CHANGEMENT DE VITESSE: La description de ce dispositif est faite page N° 7.

TRANSMISSION: Par chaîne, avec amortisseur de chocs breveté, qui rend la transmission d'une douceur sans pareille.

PNEUMATIQUES: 650 - 50 mm. renforcés à l'avant, extra-renforcés à l'arrière, pneus antidérapants.

SELLE: Large et confortable, de première marque.

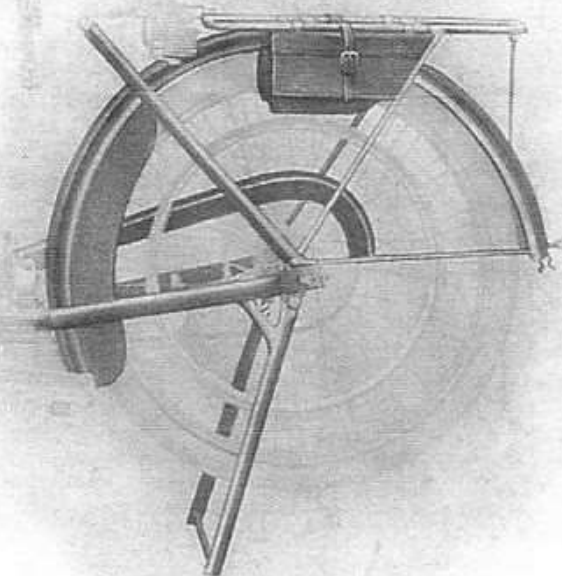
SACOCHEs: Deux sacoches renforcées sont placées de chaque côté du porte-bagages, laissant celui-ci absolument libre pour les bagages. Elles contiennent chacune une trousse d'outils garnie de tout le nécessaire pour le moteur et la bicyclette.

CONSOMMATION: Environ trois litres aux 100 kilomètres.

VITESSE: En palier 6 à 75 kilomètres à l'heure.

POIDS: Environ 65 kilogrammes.

COTES: Toutes côtes en bon ordre de marche.



www.fpw.it

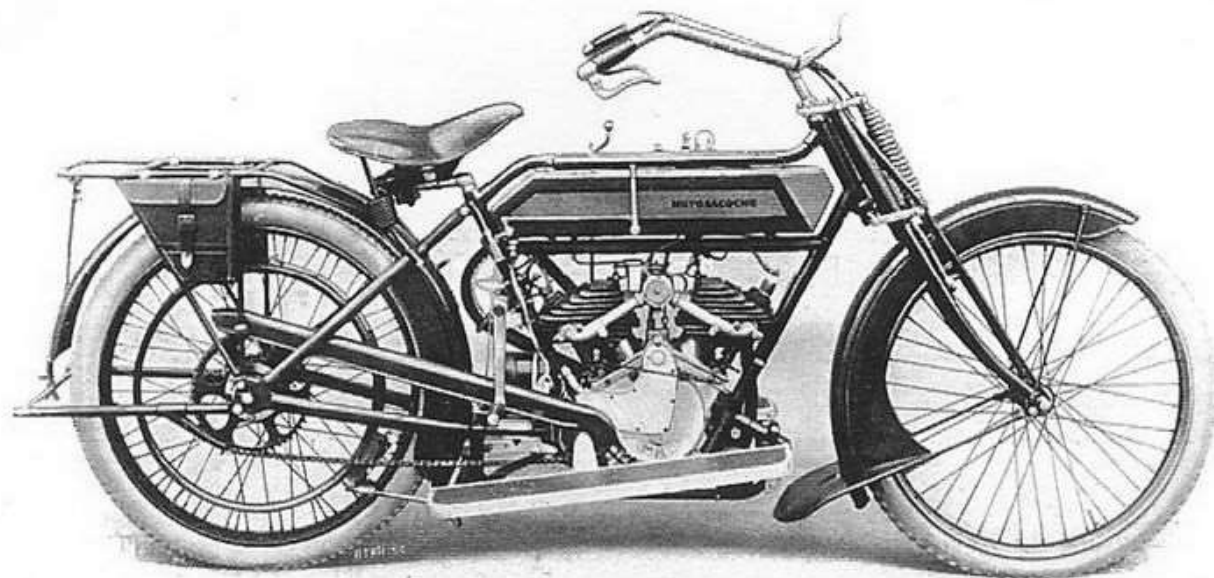
MOTOSACOCHÉ MODÈLE "2 C 7"

— 4 HP —

Mise en marche à manivelle. La motocyclette de sport, très robuste, très rapide, très puissante, qui permet à son propriétaire d'adapter un side-car léger et de faire du tourisme à deux.

Cadre surbaissé.

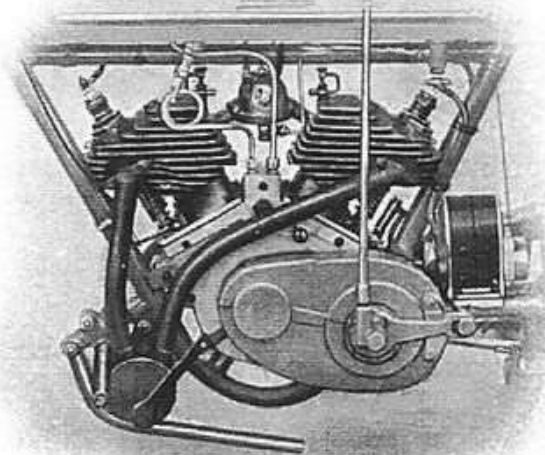
2 CYLINDRES
DÉBRAYAGE
2 VITESSES



2 CYLINDRES
DÉBRAYAGE
2 VITESSES

C'est un des derniers modèles sortis de nos usines, et il est muni, lui aussi, de dispositifs ingénieux qui ont déjà donné à notre marque une vogue mondiale.

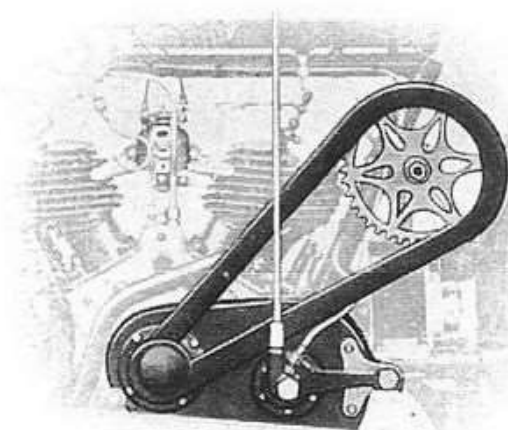
Caractéristiques



MOTEUR: „MAG" 4 HP, 2 cylindres en V, avec ailettes disposées dans le sens du courant d'air, assurant le meilleur refroidissement. Soupapes commandées. Alésage 64 mm. Course 77 mm.

CARBURATEUR: Modèle breveté.

LA DESCRIPTION GÉNÉRALE de la machine est semblable à la 2 CVI, à l'exception des pneus, qui sont de 650 x 55 mm, renforcés à l'avant et extra-renforcés à l'arrière, tous 2 antidérapants.

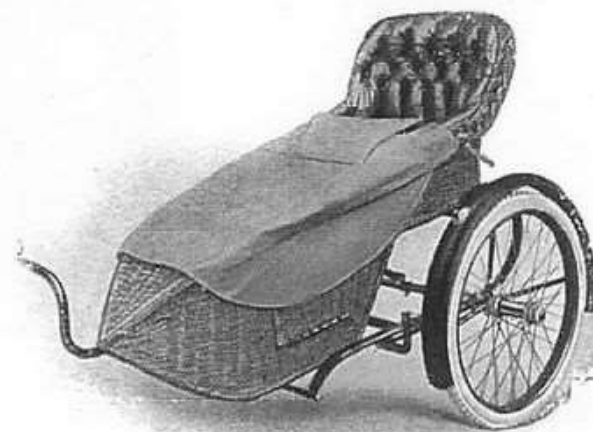


CONSOMMATION: 3^l litres aux 100 kilomètres environ.

VITESSE EN PALIER: 60 à 85 km à l'heure.

COTES: Toutes côtes en bon ordre de marche.

POIDS: Environ 70 kilogrammes.

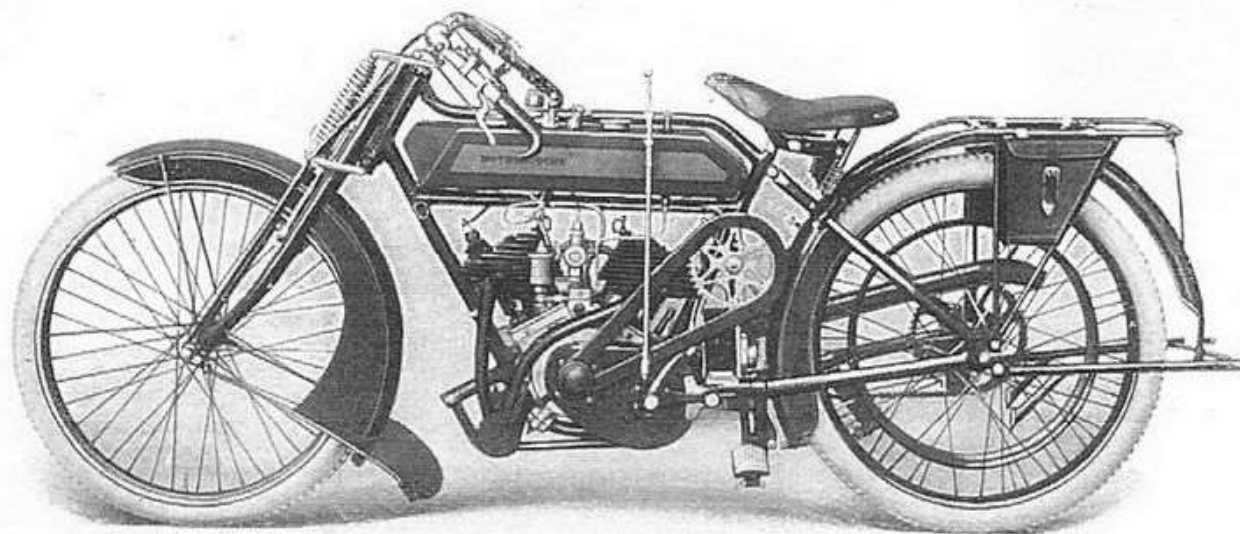


Deux modèles de side-cars pouvant être adaptés à cette machine



MOTOSACOCHÉ "2 C 7" TYPE "SPORT"

Un des plaisirs les plus attrayants du sport de la motocyclette est sans contredit la faculté qu'offrent un peu partout les clubs de s'aligner dans des courses de vitesse ou de côte. Pour répondre au désir de bon nombre de sportsmen, nous leur présentons cette saison notre Type Sport 4 HP 2 C 7. Ce modèle est en tous points semblable au 2 C 7 de tourisme, sauf dans les détails suivants:



MOTEUR: Compression plus forte. Pistons allégés. Calage spécial.

BICYCLETTE: Repose-pieds en place des planchettes. Multiplication spéciale. Interrupteur de guidon. Guidon demi-course.

REMARQUE: Comme pour tous les moteurs poussés, le motocycliste devra soigner plus particulièrement son graissage et sa manière de conduire, avoir en un mot pour sa monture tous les égards que l'on aurait pour un cheval de sang.

www.rpworld.fr

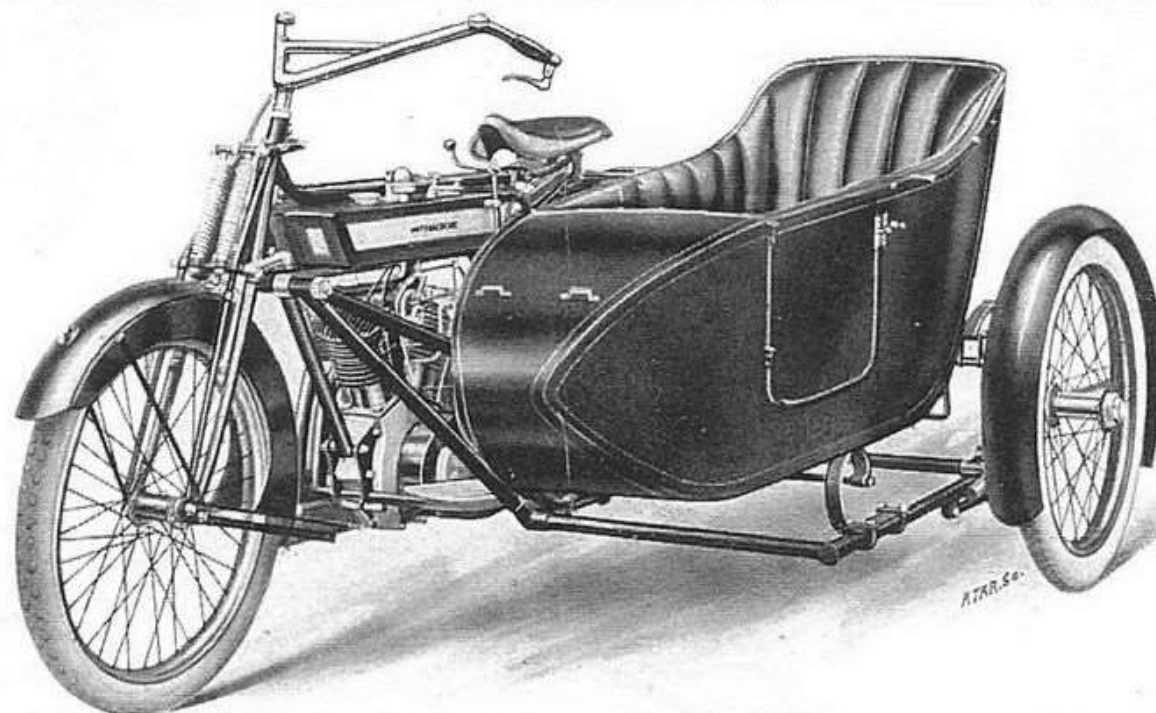


AUTOSACOCHÉ TYPE "2 C 8"

== 6 HP ==

Mise en marche sur roues par une manivelle actionnée depuis la selle. La dernière création de la Motosacoche; le véhicule à 3 roues le plus maniable et le plus confortable qui puisse se trouver.

2 CYLINDRES
DÉBRAYAGE
2 VITESSES



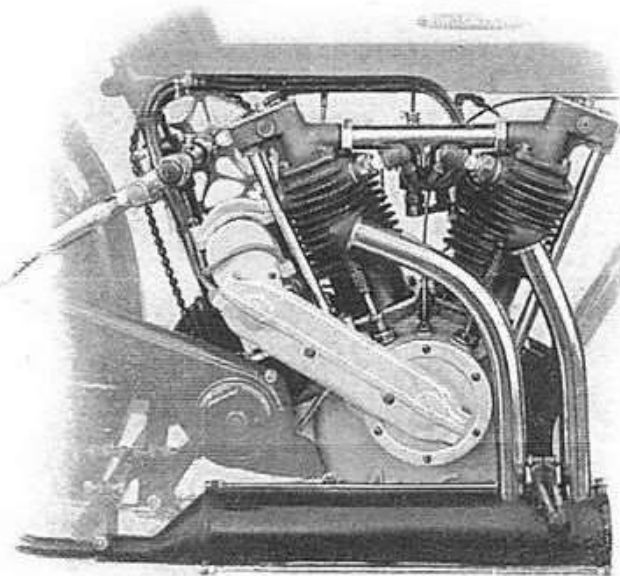
2 CYLINDRES
DÉBRAYAGE
2 VITESSES



Les raccords qui forment attache du side-car avec le cadre font corps avec celui-ci, ils permettent par conséquent une très grande rigidité de l'appareil tout en facilitant le démontage du side-car.
Planchettes repose-pieds à ressorts.



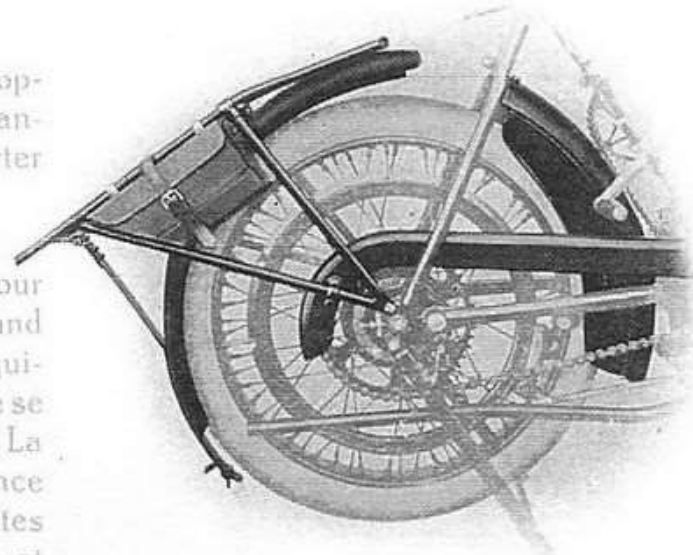
Caractéristiques



MOTEUR: "MAG" 2 cylindres en V, soupapes opposées. Les soupapes admission sont commandées par culbuteurs contenus dans un carter étanche. Alésage 72 mm, course 91 mm.

CARBURATEUR: Breveté.

CADRE: Le cadre construit dans tous ses détails pour l'usage auquel il est destiné, c'est-à-dire grand tourisme à deux, les commandes sont sur le guidon bien à portée de la main, la mise en marche se fait par une manivelle, la machine sur ses roues. La magnéto Bosch blindée, dernier modèle à avance variable, le graissage automatique, les planchettes repose-pieds à ressorts, les supports arrière et avant, les garde-boue, sont autant d'accessoires



qui, par leur bienfaisance, rendent cette machine hors de pair parmi les motocyclettes de tourisme.

LE CHANGEMENT DE VITESSE est semblable aux modèles 2C6 et 7, mais renforcé dans toutes ses parties. La transmission se fait par chaîne Renold et la roue arrière est munie d'un amortisseur de chocs breveté.

RÉSERVOIR: De très grande capacité avec bouchons à viseur.

CONTENANCE: 12 litres d'essence et 2 litres d'huile.

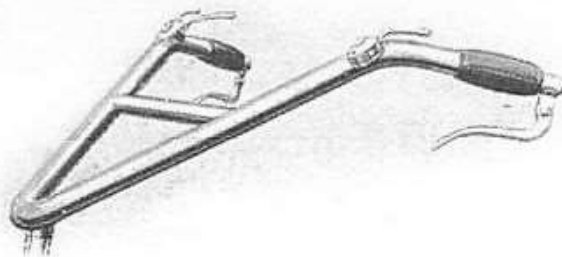
PNEUS: 650 x 65 extra renforcés antidérapants aux trois roues.

SELLE: De g^d luxe avec siège rembourré.
FREINS: Très puissants, à pédale sur poulie-jante arrière et à main sur jante avant.

ÉMAIL: Noir, réservoir à panneaux aluminium, toutes pièces finement nicke-
lées et polies.

VITESSE EN PALIER: Avec side-car, de 6 à 70 km à l'heure.

POIDS: 150 kilos, en ordre de marche.



www.frp.wolff



MOTOSACOCHÉ A CADRE OUVERT

1 1/2 HP, MODÈLE "D 4"

Très douce — Très solide — Très confortable

POUR DAMES OU
ECCLÉSIASTIQUES



POUR DAMES OU
ECCLÉSIASTIQUES



D'un fonctionnement très simple, cette machine peut servir d'instrument de promenade ou être utilisée pour un service pénible sans avoir de crainte de dérangement, grâce à l'ingéniosité de ses organes.

ATTESTATIONS

Lettre de M. E. I., ingénieur à MARTIGNY.

Je saisis l'occasion pour vous prévenir que cette machine est la troisième que j'ai et que c'est la première qui m'ait jusqu'à présent donné entière satisfaction, sous tous les rapports (régularité de marche, facilité de départ, souplesse de réglage, douceur de marche, etc.). Cette attestation est peut-être superflue, puisque la réputation de vos nouvelles machines n'est plus à faire; mais je suis heureux d'être du grand nombre de vos clients qui sont très satisfaits.

C'est du reste grâce à ces diverses qualités de vos machines que mon frère, domicilié à Neuchâtel, s'est décidé, il y a un mois environ, à remplacer sa motocyclette 2 cylindres par une de vos machines 6 HP avec side-car.

J'ai eu l'occasion de recommander tout spécialement vos motocyclettes à des amis et des connaissances, et vous pouvez être persuadé que je le ferai toujours tant que moi-même je resterai satisfait de ma machine.

Je vous prie d'agréer, MM

Lettre de M. M. P., à SAINT-MALO, le 27 février 1914.

Je suis toujours enchanté de ma machine et suis très heureux de pouvoir vous dire qu'après l'avoir comparée avec les meilleures marques françaises et anglaises, je me félicite de m'être adressé à vous

Lettre de M. P. de V., secrétaire du Moto-Club de l'AIN, BOURG, le 26 janvier 1914.

De plus en plus émerveillé du rendement de ma Motosacoche 2C7 que M. Pl. m'a livrée en novembre dernier, je suis obligé de vous communiquer le raid fantastique que j'ai fait hier. Ma machine a grimpé la terrible côte de Ceyzeriat (8 km à 10-12 %) avec un side-car monté par deux personnes que vous connaissez, M. Pl., votre agent, et M. B., boucher à Villereversure, donc en tout 3 personnes d'un poids de 250 kg, et cela à une vitesse de 35 km à l'heure.

Je vous autorise à publier ce petit fait qui me semble assez intéressant pour votre renommée (surtout dans notre région).

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur,

Lettre de M. Georges M., LES LILAS (Seine), le 14 février 1913.

J'ai le plaisir de vous informer que, depuis que j'ai eu ma Motosacoche, je n'ai éprouvé que des satisfactions dues au bon fonctionnement de la machine.

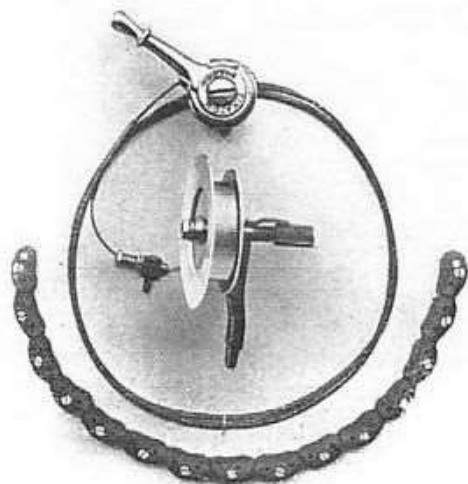
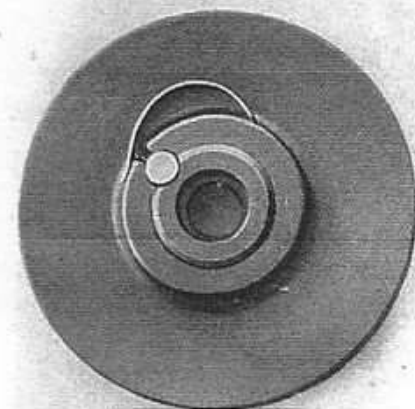
Le modèle que je possède est un 2 cylindres 3 HP à changement de vitesse, et malgré que j'y aie adjoint un side-car, cette moto m'a toujours conduit au BUT, malgré n'importe quel temps. Je ne puis donc que vous réitérer toute l'admiration que j'ai pour vos engins.

Recevez, etc.

www.fpw.fr

ACCESSOIRES

CROCHET DE SURETÉ (breveté), indispensable aux motocyclistes utilisant la courroie ronde, rend tout arrachement impossible. Prix du jeu : Fr. 1.50



APPAREIL DE TENSION DE COURROIE par transmission Bowden et manette sur le guidon, permettant le débrayage au moyen de la courroie Whittle.

Le jeu, soit: 1 courroie à chaînons de 2 m 20, une poulie motrice, une poulie tendeur avec Fixator, etc., suiv' cliché Fr. 50.-

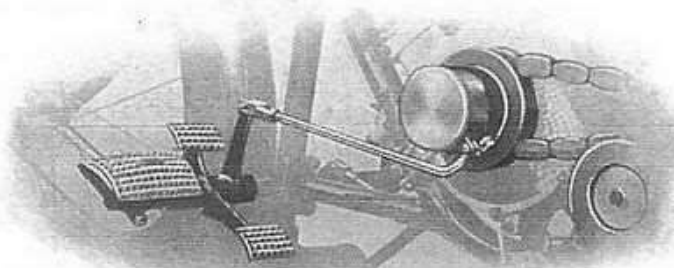
POULIE EXTENSIBLE A MAIN. Accessoire très pratique pour les machines sans changement de vitesse, permet en quelques secondes de diminuer ou augmenter la multiplication du moteur.

Fr. 20.—

POULIE A CHANGEMENT DE VITESSE recommandée surtout pour notre modèle M5, se compose d'une poulie extensible montée sur billes, dont les joues mobiles sont commandées par une petite pédale sur le repose-pieds. Lorsque la poulie est complètement écartée, l'entraînement de la courroie

ne se produit plus et le débrayage du moteur est ainsi obtenu. Combinée avec le tendeur de courroie, elle rend de grands services pour la circulation en ville et permet, en démultipliant le moteur, de gravir plus facilement les côtes, même les plus rudes. L'appareil complet:

Fr. 150.



ATTESTATIONS

Lettre de M. Pierre D., à AURILLAC (Cantal), le 2 sept. 1913.

Vieux motocycliste, puisque j'en fais environ depuis 7 ans, et avec des machines de la même marque, mais différemment perfectionnées, je tiens à vous assurer que j'obtiens tous les jours, soit avec side-car, soit seule, toutes les satisfactions possibles. Une grande vitesse en palier, une facilité surprenante à monter les côtes, sont les caractéristiques de votre machine.

Habitant un pays montagneux, je n'ai encore trouvé aucune côte qui m'ait arrêté avec le side-car, et pourtant le 12 et même le 15 ne sont pas rares.

Enfin j'ai fait environ trois mille cinq cents kilomètres sans une panne, sauf quelques crevaisons.

Je vous autorise à vous servir de ma lettre à titre de réclame et suis prêt à la confirmer à quiconque et vous prie d'agréer mes salutations empressées.

Lettre de M. Al. J., conducteur des ponts et chaussées, à VICO (Corse) 29 août 1913.

Je suis très content de la machine que vous m'avez vendue cette année, je n'ai jamais eu de pannes malgré les longues courses et les déclivités longues, nombreuses et raides de la Corse. Je suis très enchanté de ce petit instrument à la fois simple et robuste.

Lettre de M. A. L., ingénieur à MAZAGAN (Maroc)

Revenant de faire une tournée dans le bled Marocain d'un mois, je me hâte de vous remercier pour le renouvellement de mon contrat pour cette année, laquelle, j'espère, sera meilleure que la précédente.

Ma moto de 4 HP, sur laquelle je viens d'effectuer ma tournée, s'est comportée merveilleusement et a fait l'admiration de tout le monde sur mon parcours. Je suis allé de Mazagan à Saffi, puis Saffi-Marrakesch, puis Marrakesch-Rabat, puis Fez et enfin retour à Casablanca et Mazagan.

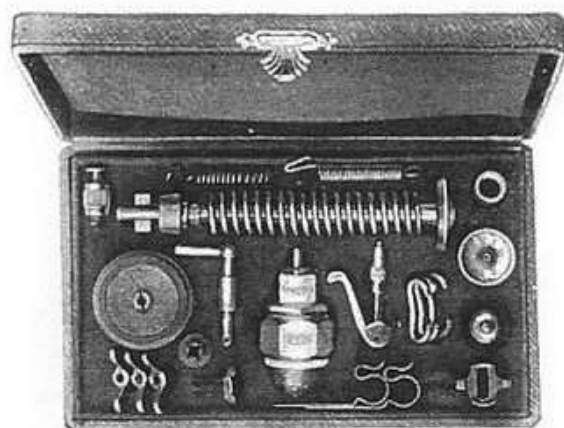
Lettre de Madame L. de Ch., à MARSEILLE, le 26 déc. 1913.

Je suis en tous points satisfaite de votre moto de dame 1^{1/2} HP à magnéto; elle m'a donné toutes les satisfactions possibles et je ne demande pour l'avenir que d'avoir des moteurs marchant aussi bien et aussi régulièrement.

Comme exemple, je peux vous dire, entre autres, une des belles randonnées que j'ai faite cet été: Marseille - Moustiers - Sainte-Marie-les Gorges du Verdon - Annet - montée de la Tolle - St-Michel-Thorame-Mezel-Aix-Marseille, à peu près 450 km en 2 jours, sans ennui, et surtout sans fatigue pour moi.

Recevez, Messieurs, l'expression de ma sincère admiration pour votre moto de dame et mes salutations les plus distinguées.

www.motoworld.fr



COFFRET DE PIÈCES DÉTACHÉES cont. les pièces les plus usuelles pour la réparation de la magnéto. Fr. 50.-

ACCESSOIRES

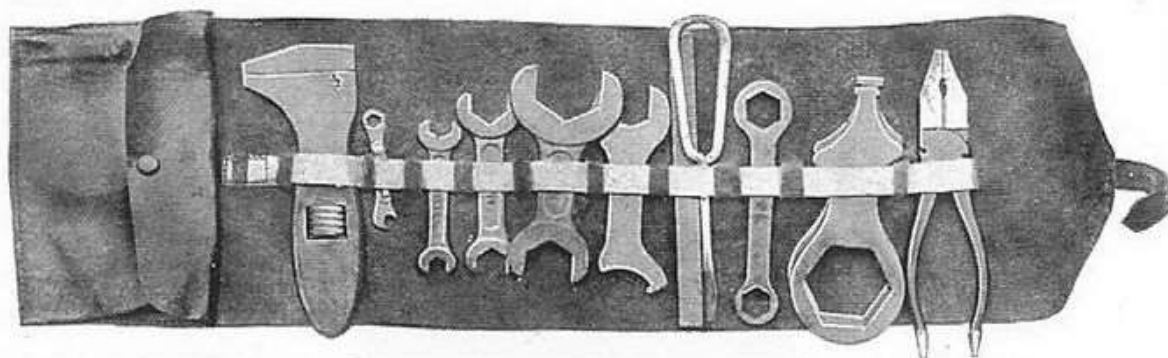
(SUITE)

TROUSSE A Outils, contenant un jeu de clés très utiles pour le moteur et la bicyclette, comprend également le jeu de clés plates fournies avec la machine

Fr. 18.



COFFRET DE PIÈCES DÉTACHÉES contenant pour tous nos modèles les pièces les plus usuelles Fr. 50.



HUILE "MOTOSACOCHÉ" spécialement préparée pour nous, se recommande à tous par ses qualités lubrifiantes exceptionnelles. Peut être utilisée également pour le graissage du changement de vitesse.

Le bidon de 1 litre Fr. 1.80

Le bidon de 2 litres Fr. 2.80

COURROLÉINE, produit spécial pour l'entretien des courroies, conserve le cuir et force la courroie à adhérer sur la poulie.

Le petit bidon Fr. 1.50



ATTESTATIONS

Lettre de M. le marquis de L.-Th. PARIS, le 19 mars 1913.

Vous m'aviez, depuis quelques mois déjà, demandé de vous donner mon opinion sur la 3 HP 2 vitesses que vous m'avez vendue.

N'ayant que peu roulé avec ma machine, j'ai voulu me rendre compte si vraiment ce modèle était un outil de tout repos, rapide et sobre, et le voyage que je viens de mener à bien m'a, au delà de mes prévisions, confirmé la bonne opinion que j'avais auparavant de ce type de Motosacoche.

Parti samedi à 7 heures de 16 km au sud de Narbonne avec, sur ma machine, un sac garni de linge et d'objets de toilette, je déjeunai à Nîmes et arrivai à Valence à 5 heures du soir par Avignon. Dimanche, parti à 9 heures, j'étais à Villefranche-sur-Saône pour midi, et à 6 heures à Laulieu, dans le Morvan. Lundi, j'ai fait Laulieu-Paris, malgré les routes détrempeées, et ainsi, en 3 jours, j'ai couvert 880 km environ et sans aucune panne, et le voyage m'a paru court, tellement j'ai eu de plaisir à faire mes étapes sans aucun souci du côté de mon moteur.

Encore avec tous mes compliments, recevez, MM.

Lettre de M. G. B., à RIVAROLO LIGURE, le 25 mars 1913.

Je vous atteste toute mon admiration et satisfaction pour vos machines qui sont pour moi les plus pratiques, les meilleures!

Lettre de M. CH. R., à BOURG, le 25 octobre 1910.

Par la présente j'ai le plaisir de vous faire connaître la satisfaction que m'a procurée la Motosacoche que vous m'avez livrée.

J'ai eu l'occasion depuis de nombreuses années que je roule en motocyclette d'essayer différents systèmes et je considère la la Motosacoche comme, m'ayant donné les meilleurs résultats pratiques. En effet, sa légèreté et sa souplesse, jointes à une robustesse incomparable, en font tant pour le civil que pour le militaire une machine de toute utilité ne connaissant pas la panne.

Avec mes remerciements, je vous présente

Lettre de M. M. de V., à Marseille, le 5 novembre 1913.

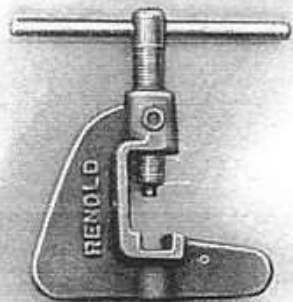
C'est pour moi un devoir en même temps qu'un plaisir de vous témoigner toute mon admiration pour la Motosacoche 3HP à débrayage et changement de vitesse qui m'a été vendue par votre aimable agent à Marseille, M. P. Prévôt, au mois de février dernier. Depuis cette époque, je m'en suis servi sans cesse sur toutes les routes et par tous les temps, et c'est chaque fois avec une nouvelle satisfaction que je revenais après une longue et agréable promenade. C'est à mon avis la machine de tourisme idéale.

Veillez agréer, MM.

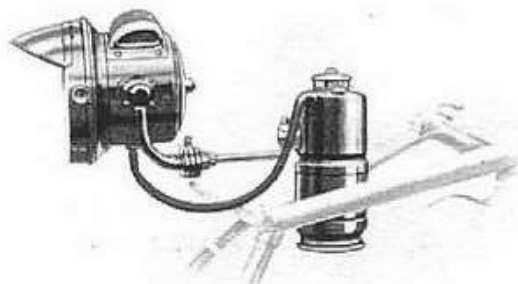


ACCESSOIRES

(SUITE)



EXTRACTEUR DE RIVETS de CHAÎNE
d'un grand secours
pour dériver les
maillons de chaîne.
Frs. 4. et 6.



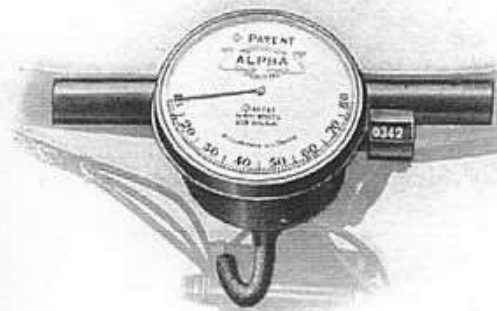
LUMIÈRE ROUGE
RÉLEXÉ. se fixe, soit
à l'arrière de la mo-
to, soit sur le garde-
boue du side-car.
Fr. 4.



PHARE ACÉTYLÈNE. Le générateur et la lampe sont des plus soignés, et nous pouvons le recommander en toute sécurité à notre clientèle

Fr. 50.

Peut se fixer aussi avec très gros générateur pour l'éclairage de la moto et du side-car



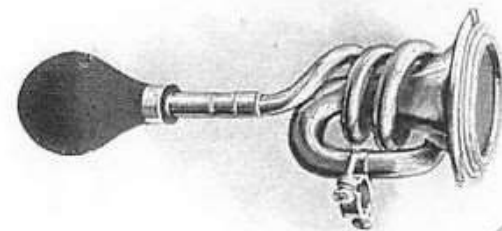
COMPTEUR DE VITESSE combiné avec compteur kilométrique, l'accessoire indispensable à toute moto de luxe Fr. 100.-



GRAISSE CONSISTANTE de toute première qualité, pour bicyclette et moteur. La boîte Fr. 0.60

CORNE. très robuste, donne un son grave et prolongé

Fr. 15



www.rpw.it

ATTESTATIONS

Lettre de M. F. B., à FLEURY.

J'ai la satisfaction de vous apprendre que la Motosacoche que je possède depuis 7 ans marche mieux que jamais malgré un usage quotidien.

Les accumulateurs que vous m'avez réparés marchent très bien.

Lettre de M. B., ANET, E. & L.

J'ai le plaisir de vous faire connaître que je suis particulièrement satisfait de votre Motosacoche 2C7. Je possède cette machine depuis le 1^{er} février 1913 et depuis un an je me sers quotidiennement de ma motosacoche et par tous les temps, attendu qu'elle me sert pour mes affaires: je puis certifier que pour les 15 000 km qu'elle a parcourus je n'ai jamais eu le moindre ennui, la moindre panne, la réparation si minime soit-elle, et vous adresse mes sincères compliments.

Veuillez agréer

Lettre de M. P. S., à MARSEILLE, le 20 novembre 1912.

J'ai acheté à votre agent de Marseille, en janvier 1912, une motocyclette de votre modèle 2 C 3.

Je ne puis mieux vous indiquer ma satisfaction qu'en vous disant que j'ai couvert exactement depuis 9.400 km, sans connaître la panne et n'ayant encore eu à changer qu'un pneu arrière après 8.200 km.

Ayant couvert 8.000 km sans faire procéder à un rodage de soupapes, ma machine a encore enlevé brillamment la célèbre côte de Laffrey, malgré un sol détrempé. Enfin on peut faire de la moto sans avoir toujours à tripoter son engin.

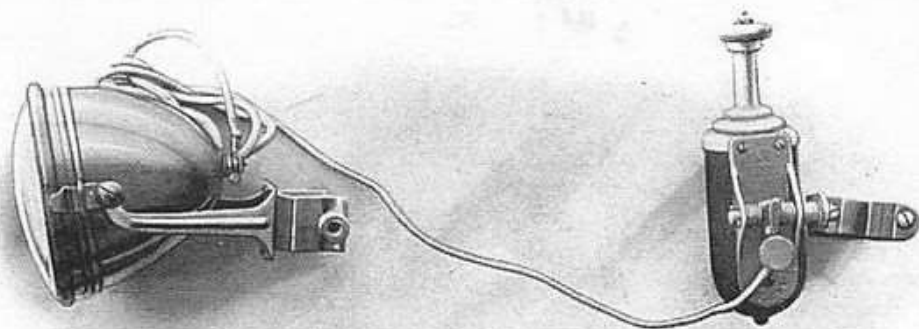
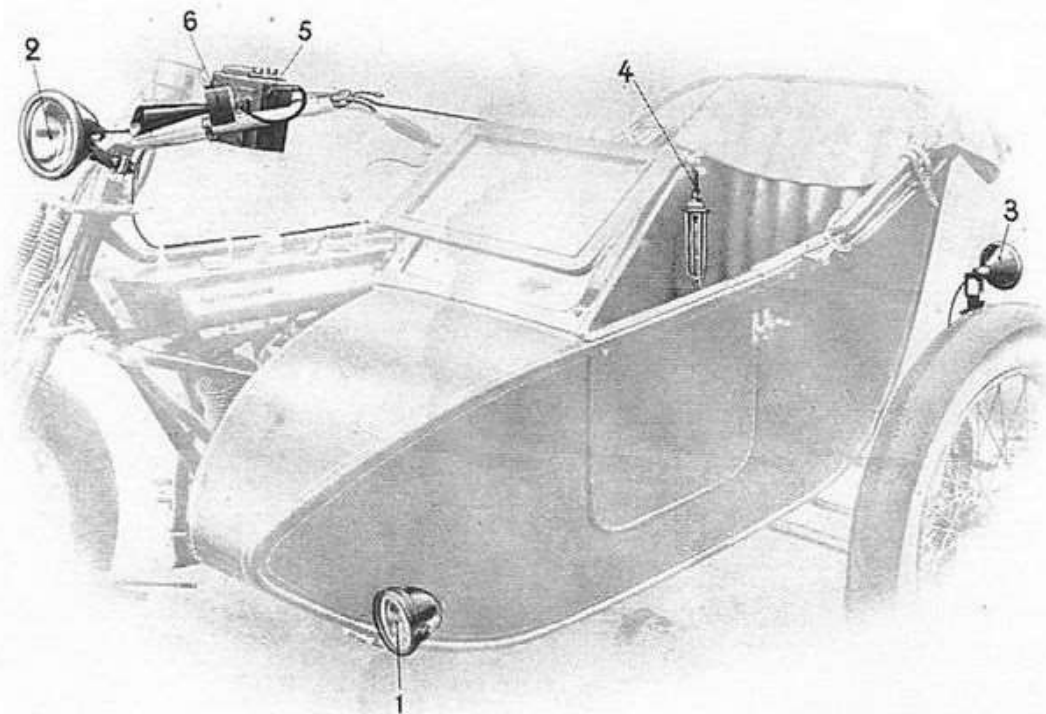
Je vous autorise, MM., à user de ma lettre comme il conviendra: ce n'est que justice, et j'ai conscience de rendre service aux autres motocyclistes encore à la recherche d'un merle blanc.

www.fpw.it



ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

1. Lanterne de côté pour le side-car.
2. Phare de la Motosacoche.
3. Lanterne arrière à feu rouge pour le side-car.
4. Lampe portative.
5. Accumulateur avec volt-ampère-mètre et contacts.
6. Avertisseur élect. "Motosacoche"



LANTERNE ÉLECTRIQUE "LUCIFER"
l'éclairage le plus économique, le plus
durable, le plus commode . Fr. 50

CONDITIONS GÉNÉRALES

PAIEMENTS. — *Nos prix sont établis absolument nets et s'entendent pour marchandises prises à nos usines, à Genève-Acacias.*

Nos marchandises sont payables à la commande, le solde à la livraison ou contre remboursement à la réception.

COMMANDES. — *Toutes les commandes de machines doivent être adressées à „La Motosacoche” Société Anonyme, Genève, à ses succursales ou représentants. Elles doivent être accompagnées du 1/2 de leur montant en espèces ou chèques à vue sur Genève, à notre ordre. Ce versement nous reste acquis à titre de dédit en cas d'annulation de l'ordre. Pour les commandes de pièces détachées, il est toujours préférable d'indiquer le numéro du moteur.*

GARANTIE. — *Nos machines sont garanties pendant 6 mois, date de la sortie de nos usines, contre tout vice de matériel ou défaut de fabrication; cette garantie est expressément limitée à la réparation de la machine dans nos usines ou au remplacement pur et simple de la pièce reconnue par nous défectueuse. L'expédition doit toujours être faite franco tous frais Genève, le retour s'effectuera en port dû. Nous déclinons toute responsabilité pour avaries pouvant provenir d'un manque d'entretien, graissage, etc., ainsi que pour toute réparation ou transformation exécutée en dehors de nos ateliers.*

La garantie ne s'étend pas aux pneumatiques.

EXPÉDITIONS. — *A moins d'ordre contraire, nos expéditions sont toujours faites en P. V. et en gare. Toutes nos machines et pièces sont soigneusement emballées, elles voyagent aux frais et risques du destinataire, qui doit vérifier avant d'en prendre livraison et faire toutes réserves nécessaires envers la Compagnie de transport en cas de disparition ou d'avarie. Les frais d'emballage, port et douane sont toujours à la charge du destinataire.*

REPARATIONS. — *Il est absolument indispensable de toujours nous demander des instructions avant de nous faire le retour d'une machine pour une raison quelconque. Cette précaution est nécessaire pour l'accomplissement des formalités douanières. Nous déclinons toute responsabilité pour des envois qui nous seraient adressés sans instructions formelles de notre part.*

Prière de nous indiquer toujours le numéro de la machine qui vient en réparation.

RÉCLAMATIONS. — *Les réclamations doivent être faites dans les 48 heures qui suivent la réception de l'envoi.*

NB. Nous nous réservons de modifier en tout temps la construction ou les détails des machines ou accessoires contenus dans le présent catalogue.

