Extraits du catalogue Berliet

1908

(2e partie)

Imprimé par Draeger, Paris

Cliquez sur le livre pour tourner les pages

DESCRIPTION
DE
NOS MODÈLES
1908



PAR
CH. FAROUX



USINES MODÈLES
A LYON

Superficie : 32.800 Mètres

PRÉFACE

LES modèles Berliet 1908, étudiés comme leurs aînés suivant les principes de simplicité, de robustesse et d'accessibilité qui nous ont valu un succès sans cesse croissant, présentent certaines améliorations, certains perfectionnements dont une sévère et minutieuse expérience a contrôlé l'excellence.

Notre souci de demeurer en contact constant avec l'acheteur, le soin avec lequel nous tenons compte des desiderata de la clientèle, le choix scrupuleux des matériaux, la conscience de notre usinage, la sûreté de notre montage nous ont valu une prospérité dont quelques chiffres mesurent la valeur. Nos ateliers créés en 1899 couvraient alors 90 mètres carrés — moins d'un are — et produisaient juste deux châssis durant leur première année. Actuellement, les usines de Monplaisir couvrent une superficie de 32.800 mètres carrés et leur production annuelle est de 1.200 châssis de tourisme, production qui se manifeste déjà insuffisante. Encore convient-il de spécifier que nous nous sommes vus dans la nécessité d'édifier une autre usine affectée exclusivement à la construction des véhicules industriels. Cette usine sera prête à fonctionner dès le mois d'avril 1908.

La modernité de notre outillage, qui ne comprend que des machines des modèles les plus récents et les plus perfectionnés ; nos méthodes de travail dont plusieurs années d'exploitation ont consacré la supériorité, notre réputation méritée de n'employer que des matériaux irréprochables, tous ces éléments concourent à justifier l'universelle renommée dont jouissent les voitures Berliet.

Cliquez sur le livre pour tourner les pages







HALL DES MACHINES OUTILS

FORGE ET MARTEAUX PILON



NOUS construisons en 1908 des châssis à transmission par chaines avec moteurs de 14, 22, 40 et 60 chevaux et à transmission par cardan de 14 et 22 chevaux. Ces deux séries de châssis qui comportent les mêmes organes moteurs, ne diffèrent que par la nature de la transmission.

Nous ne construisons pas de moteurs inférieurs à 4 cylindres et nous adoptons le type à 6 cylindres dans les voitures de grand luxe 40 et 60 chevaux.

Nous avons également en fabrication notre nouveau moteur 6 cylindres de 40 chevaux à démarrage automatique breveté en France, Allemagne, etc... Ce nouveau modèle, qui fit sensation lors de la Décennale, pourvoit le moteur à essence de tous les avantages du moteur à vapeur au point de vue de la souplesse et de l'élasticité de puissance. On supprime ainsi la manivelle de mise en marche, l'embrayage et la boite de vitesses.

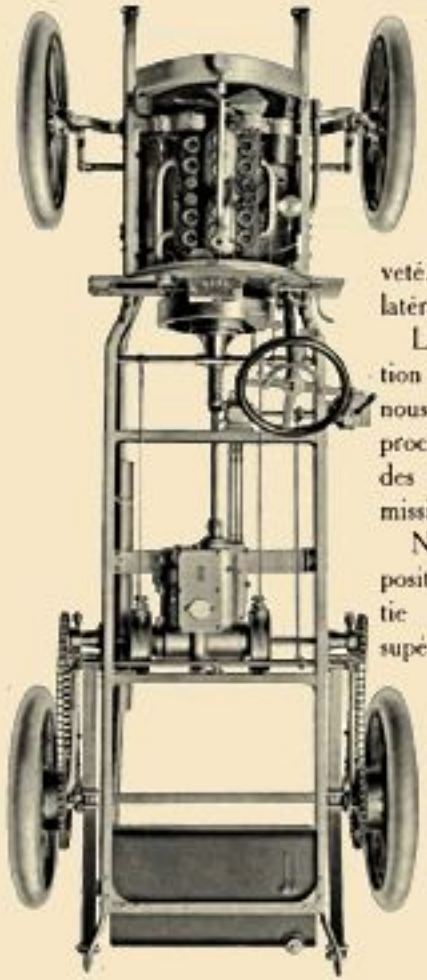
De l'avis unanime des meilleurs critiques spéciaux, ce moteur constitue le plus intéressant progrès de 1908.

CHASSIS — Le châssis est en tôle d'acier-nickel emboutie, indéformable et rétréci à l'avant pour permettre

Cliquez sur le livre pour tourner les pages

un braquage plus ample des roues. Il est relevé à l'arrière dans les voitures à cardan.

Tous les organes mécaniques de la voiture sont fixés sur le châssis et d'un démontage très simple. Les pattes du moteur exceptionnellement robustes forment entretoise à l'avant.



Dans les voitures à chaines, le châssis est suspendu sur 4 grands ressorts à rouleaux, très souples et très robustes ; celles à cardan sont montées à l'arrière sur ressorts pincettes avec articulation sur le châssis, suivant un dispositif breveté. Tous les châssis permettent l'entrée latérale.

Les voitures à cardan méritent une mention spéciale. On verra plus loin comment nous sommes parvenus à éliminer les reproches qu'on pouvait adresser à la plupart des châssis munis de ce mode de transmission.

Nous pouvons dire que, grâce au dispositif adopté sur nos modèles 1908, l'inertie de notre pont arrière est à peine supérieure à celle d'un essieu à chaines, ce qui assure une suspension très douce et diminue la rapidité d'usure des bandages.

Sur demande, nos châssis peuvent être munis d'amortisseurs spéciaux assurant une très grande douceur de roulement, même sur les plus mauvais

terrains. Les essieux en acier ou nickel fortement nervurés sont extrêmement robustes et défient les chocs les plus violents. Les moyeux des roues sont montés sur roulements à billes brevetés.

MOTEUR — Le moteur, placé à l'avant du châssis, est à cylindres verticaux avec soupapes symétriques et interchangeables, exception faite pour le 60 chevaux 4 cylindres qui a ses soupapes d'admission au-dessus des cylindres. Le vilebrequin est monté sur trois coussinets simples à très grande portée. Les engrenages de distribution, les commandes de la pompe et de la



CHASSIS A CARDAN

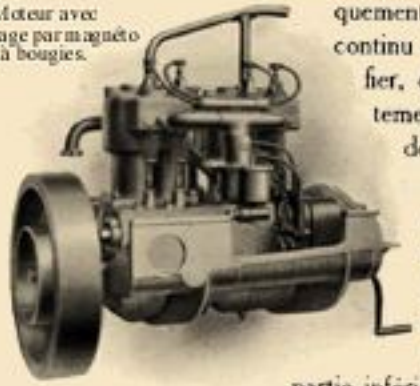


CHASSIS CINTRÉ A CARDAN

Cliquez sur le livre pour tourner les pages

magnéto, les arbres à cames, avec cames taillées dans la masse et rectifiées après trempe, sont enfermés dans le carter même du moteur et lubrifiés par les projections d'huile. Le graissage automatique, commandé mécaniquement, assure un courant d'huile continu aux diverses parties à lubrifier, et le débit d'huile est exactement proportionnel à la vitesse de rotation du moteur.

Moteur avec allumage par magnéto à bougies.

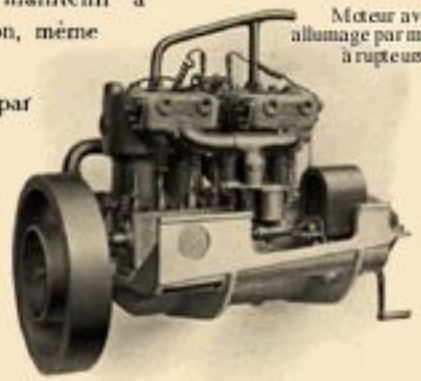


Les pistons en acier, très résistants quoique très légers, portent 4 segments, 3 à la partie supérieure qui assurent une parfaite étanchéité et un quatrième à la partie inférieure qui empêche l'huile de passer dans l'espace compris au-dessus des pistons, d'où suppression de l'encrassement et de la fumée.

La manivelle de lancement du moteur est montée sur le carter même : le carter inférieur est cloisonné transversalement pour maintenir à l'huile une juste répartition, même en gravissant les côtes.

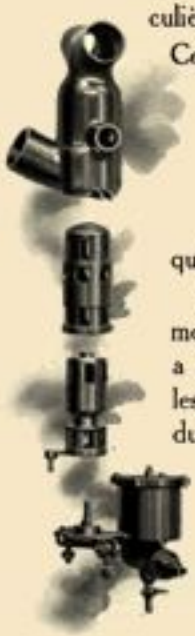
L'allumage s'effectue par magnéto Simms-Bosch, commandée par engrenages.

Moteur avec allumage par magnéto à rupteurs.



CARBURATEUR — Le carburateur, rigoureusement automatique,

est absolument indéréglable. Une prise d'air additionnel, commandée du siège même du conducteur, permet de corriger le mélange, non seulement suivant la température, mais encore suivant l'altitude, ce qui est particulièrement précieux en pays de montagne.



Ce carburateur est alimenté par un réservoir d'essence, placé à l'arrière du châssis, et recevant la pression obtenue en cours de route, dérivant une partie des gaz de l'échappement. Un filtre placé sous le niveau constant arrête les impuretés et on a prévu une petite chambre qui permet la séparation de l'eau et de l'essence.

Le carburateur Berliet est célèbre dans le monde entier. Les chiffres de consommation qu'il a permis de relever officiellement ont contraint les techniciens à modifier leur opinion au sujet du rendement des moteurs modernes.



REFROIDISSEMENT — On refroidit l'eau de circulation à l'aide d'un radiateur du type nid d'abeilles. Les tubes de passage de l'air ont une section carrée.

La circulation de l'eau entre les tubes est assurée par une pompe centrifuge à grand débit. La circulation de l'air à travers les tubes est activée par un ventilateur spécial qui, actionné par courroie, est placé immédiatement derrière le radiateur.

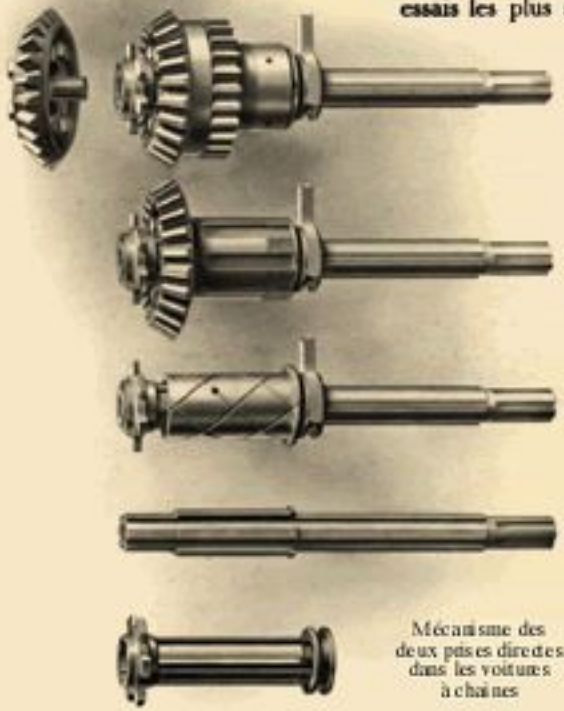
EMBRAYAGE — L'embrayage à disques multiples, dont la supériorité est aujourd'hui reconnue et qui, au surplus, nous a donné les meilleurs résultats comme

Cliquez sur le livre pour tourner les pages

souplesse et comme entretien, est appliqué par nous à tous les châssis Berliet 1908. Ces disques enchevêtrés, les uns, en bronze, solidaires de l'arbre principal de la boite de vitesses, les autres, en acier, solidaires du moteur, sont serrés les uns contre les autres par un ressort à boudin. L'entrainement se produit avec une douceur incomparable, grâce à l'énorme surface de contact ainsi créée et aux couches d'huile qui séparent les disques.

CHANGEMENT DE VITESSES — Les boites de vitesses Berliet ont été l'objet de nos études les plus minutieuses et de nos essais les plus sévères ; nous avons ainsi la certitude de fournir des mécanismes absolument hors de pair.

Dans la transmission du moteur à la boite est intercalé un joint spécial pour assurer en tout cas la ligne d'arbre, continuellement faussée dans une voiture par les déformations élastiques du



Mécanisme des deux prises directes dans les voitures à chaines

châssis. Le changement comporte un seul levier de commande et trois baladeurs, dont deux pour les quatre vitesses en avant et le troisième pour la marche arrière. Un verrouillage spécial vient assujettir au point précis la position des baladeurs pour chaque vitesse. Un dispositif spécial de sûreté empêche tout déplacement des roues non engrenées.



Boite de vitesses à deux prises directes.

Tous les arbres sont montés sur roulements à billes, et les engrenages, complètement à l'abri de la poussière, barbotent constamment dans l'huile. La quatrième vitesse est toujours en prise directe, ce qui empêche toute usure des engrenages intermédiaires, rend la voiture absolument silencieuse et adoucit de beaucoup le roulement en augmentant la puissance utile à la jante des roues.

Dans nos modèles 40 et 60 chevaux, nous avons deux attaques directes, en troisième et quatrième vitesses, suivant un dispositif breveté, aussi simple que robuste.

Le montage des pignons de chaines permet un changement de multiplication quasi-instantané.

FREINS — Les châssis Berliet 1908 sont munis de freins très puissants qui fonctionnent aussi bien en marche avant qu'en marche arrière.



Les modèles à cardan portent un frein intérieur sur la boite de vitesses, commandé

Cliquez sur le livre pour tourner les pages

par pédale. Les voitures à chaines sont munies de deux freins à mâchoires sur la boite de différentiel commandés chacun par une pédale séparée. En outre, tous les châssis sont munis d'un frein agissant sur les roues arrière et commandé par un levier à main. Le réglage de ces freins se fait à la main, d'une façon instantanée.

Direction — La direction inclinée est irréversible. Le mouvement du volant est transmis à un secteur hélicoïdal par une vis sans fin. Ce secteur porte un bras valseur qui transmet le mouvement à la roue de droite qu'il fait ainsi pivoter à droite ou à gauche.



Toutes les connexions sont munies d'articulations à rotules avec dispositif spécial automatique, qui permet le rattrapage du jeu qui pourrait se produire avec l'usage.

Afin d'éviter que la bielle d'accouplement des roues directrices puisse être faussée par un choc, nous l'avons placée derrière l'essieu. Comme d'autre part la barre qui commande les roues est placée aussi loin que possible du sol, nous obtenons le maximum de sécurité pour les organes de notre direction.

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



Essieu AR à cardan

MODÈLES 1908

CARACTÉRISTIQUES	CHASSIS A CARDAN				CHASSIS à CHAINES	
	Châssis ordinaires		Châssis cintrés		6 CYLINDRES	
Force en chevaux	14	22	14	22	40	60
Genre d'allumage	Magnéto	Magnéto	Magnéto	Magnéto	Magnéto	Magnéto
Nombre de cylindres	4	4	4	4	6	6
Alésage des cylindres en millimètres	80	100	80	100	100	120
Courses des pistons	120	120	120	120	140	140
Nombre de tours du moteur p' minute — minimum	300	300	300	300	300	300
Nombre de tours du moteur p' minute — normal	1000	1000	1000	1000	1000	900
Nombre de tours du moteur p' minute — maximum	1300	1300	1300	1300	1300	1200
Empattement	2m965	3m015 3m200	3m045	3m095	3m365	3m500
Voie	1m400	1m400	1m400	1m400	1m400	1m400
Roues avant	810×90	870×90	810×90	870×90	870×90	870×90
Roues arrière	815×105	880×120	815×105	880×120	920×120	920×120
Longueur des ressorts avant	900	800	900	800	900	900
Longueur des ressorts arrière	1m000	1m000	1m000	1m000	950	950
Long' de carrosserie	2m500	2m500 2m685	2m550	2m550	2m610	2m610
Entrée de carrosserie	1m750	1m750 1m935	1m900	1m900	1m750	1m750
Largeur du châssis	860	860	860	860	860	860
Emplacement occupé par le châssis, longueur	4m000	4m050 4m200	4m050	4m100	4m450	4m600
Emplacement occupé par le châssis, largeur	1m700	1m700	1m700	1m700	1m660	1m660
Poids du châssis nu (environ)	800	850/875	825	875	1075	1150
Nombre de vitesses (marche arrière en plus)	4	4	4	4	4	4

Cliquez sur le livre pour tourner les pages



Modèles à Cardan

CHASSIS 14 H.P.

Voie 1m400. Empattement 2m965.
Pour Phaeton leger.
Voie 1m400. Empattement 3m045.
Longerons surbaissés pour coupe ou victoria.

PRIX DU CHASSIS : **9500** fr.

CHASSIS 22 H.P.

Voie 1m400. Empattement 3m015 ou 3m200.
Pour phaeton.
Voie 1m400. Empattement 3m095.
Longerons surbaissés pour voiture de ville.

PRIX DU CHASSIS : **13500** fr.

. . . . . .

Modèles à Chaines

CHASSIS 14 et 22 H.P.

Voie 1m320. Empattement 2m750.
Pour carrosserie legere. Entrees laterales.
Voie 1m400. Empattement 2m850 ou 3m030.
Pour phaeton ou landaulet.

PRIX DU CHASSIS 14 HP : **9500** fr.
PRIX DU CHASSIS 22 HP : **13500** fr.

CHASSIS 40 H.P.

Voie 1m320. Empattement 2m800.
Pour carrosserie tres legere. Entrees laterales.
Voie 1m400. Empattement 3m200.
Pour limousine et phaeton.

PRIX DU CHASSIS : **16000** fr.

Modèles à Chaines

CHASSIS 60 H.P.

Voie 1m400. Empattement 3m200.

PRIX DU CHASSIS : **20000** fr.

. . . . . .

Modèles 6 cylindres

CHASSIS 40 H.P. 6 cylindres, à chaines.

Voie 1m400. Empattement 3m365.
Pour carrosserie fermee.

PRIX DU CHASSIS : **20000** fr.

CHASSIS 60 H.P. 6 cylindres, à chaines.

Voie 1m400. Empattement 3m500.
Pour carrosserie fermee.

PRIX DU CHASSIS : **25000** fr.

. . . . . .

Modèle spécial

CHASSIS 40 H.P. 6 cylindres, à marche mixte (essence ou air) breveté en tous pays.

Transmission par chaines.
Voie 1m400. Empattement 3m455.
Pour voiture de grand luxe.

PRIX DU CHASSIS : **30000** fr.



LES châssis sont livrables et payables à Lyon. Les prix sont nets, sans aucun escompte, et les paiements ont lieu : le tiers à la commande, le solde à la livraison.

Le port et l'emballage sont à la charge de l'acheteur. Les emballages ne sont jamais repris. Les expéditions sont faites aux risques et périls du destinataire. Les marchandises étant vérifiées avant le départ, nous déclinons toute responsabilité au sujet des avaries survenues en cours de route. Les Clients devront donc s'assurer de la conformité de l'envoi à réception, et faire, s'il y a lieu, les réserves nécessaires envers les compagnies de transport.

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

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

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

Pour les remplacements demandés gratuitement, il est nécessaire d'envoyer la pièce défectueuse, afin que nous soyons en mesure de vérifier

Cliquez sur le livre pour tourner les pages

si elle comporte un défaut de construction ou de matière, et s'il n'y a point accident résultant du mauvais usage ou de la négligence.

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

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

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

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

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

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

Les mécaniciens fournis sont sous la responsabilité des Clients, et les accidents qui pourraient être occasionnés par eux sont à leur charge. Nous déclinons toute responsabilité de ce fait.

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



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

UN SAC OUTILLAGE COMPRENANT :

1 clef plate de 8/10 pour moteurs avec allumage à haute tension ou
2 clefs plates de 8/10 m/m pour moteurs avec allumage à rupture.
1 clef plate de 14 m/m —
1 — 18 m/m —
1 — 21 m/m —
1 — 23 m/m —
1 — 26 m/m —
1 — 29 m/m —
1 — 32/38 m/m —
1 clef anglaise.
1 clef de réglage de l'embrayage.
1 clef à douille de 10 m/m.
1 clef à douille de 14 m/m.
1 clef à douille de 18 m/m.
1 clef des bouchons de moteur et des réservoirs
1 clef de moyeux de roues.
1 tournevis.
1 pince universelle.
1 marteau.
1 chasse-goupille.
1 broche.
1 lime.
1 clef de magnéto (pour allumage à haute tension seulement).

UN COFFRET DE PIÈCES DE RECHANGE CONTENANT :

1 soupape.
1 ressort de soupape.
2 inflammateurs.
4 joints de soupapes.
4 joints d'inflammateurs.
2 joints d'amiante d'échappement.
2 joints d'amiante d'aspiration.
4 joints fibre pour eau.
1 manchon caoutchouc raccord d'eau.
1 série de boulons avec leurs écrous.
2 boulons de manchon d'accouplement.
6 clavettes de soupapes.
1 douzaine rondelles "Crower" diverses.
1 douzaine goupilles assorties.

SUPPLÉMENT POUR MOTEURS AVEC ALLUMAGE A RUPTURE

2 marteaux d'allumage.
2 leviers à pinces pour marteau.
2 ressorts de rappel pour marteau.
4 joints de tampon d'allumage.

Cliquez sur le livre pour tourner les pages



VICTORIA, CHASSIS 14 HP CINTRÉ, A CARDAN



COUPÉ, CHASSIS 14 HP CINTRÉ, A CARDAN



LANDAULET, CHASSIS 22 HP CINTRÉ



DOUBLE PHAETON, CHASSIS 22 HP, A CHAINES

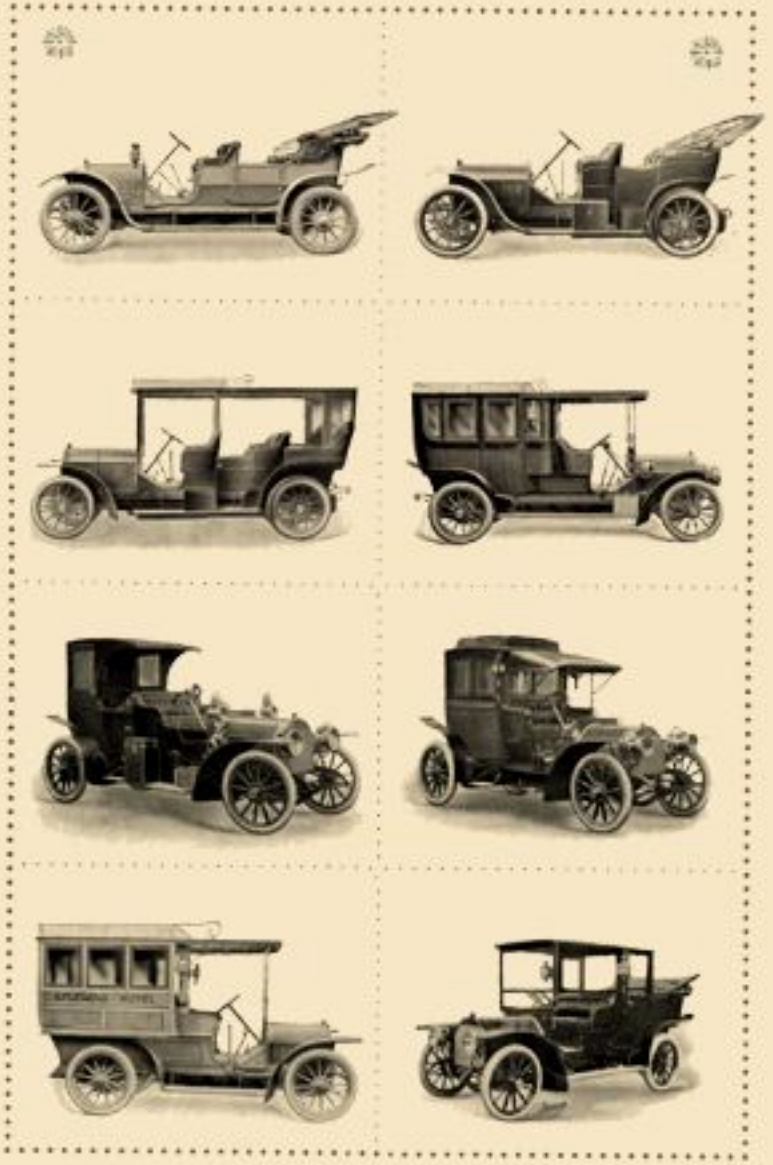
Cliquez sur le livre pour tourner les pages



LIMOUSINE, CHASSIS 40 HP, A CHAINES



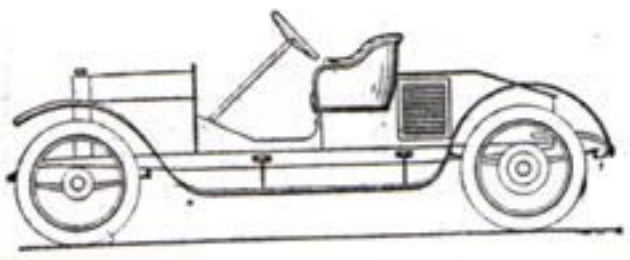
BERLINE, CHASSIS 40 HP, 6 CYLINDRES



Cliquez sur le livre pour tourner les pages

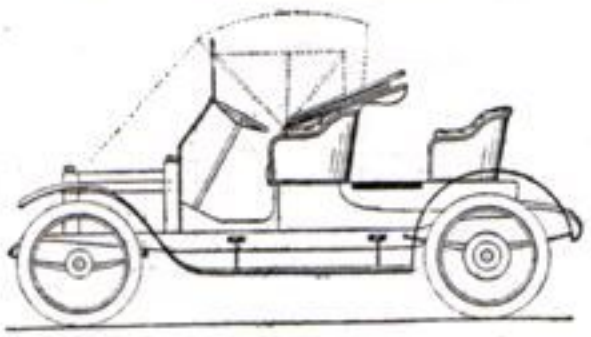
CARROSSERIES

1. — SPIDER



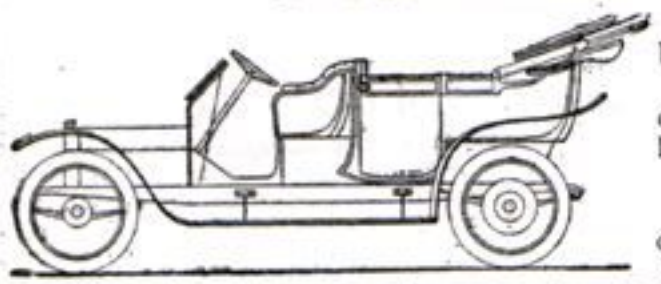
Prix : 1.600 »
1 pointe de course s'ouvrant du dessus.
Prix : 400 »
1 siège arrière mobile se logeant dans la pointe de course. 500 »
1 capote en cuir avec compas..... 700 »

2. — CARROSSERIE deux places avec Spider



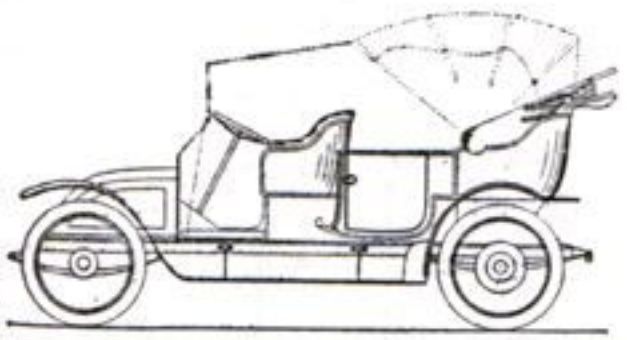
Rotondes droites en bois, sans capote:
Prix : 4.200 »
1 capote... 200 »

3.— DOUBLE PHAÉTON



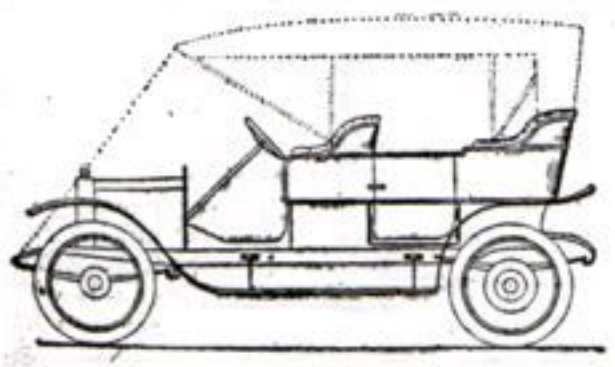
Rotondes en tôle emboutie..... 4.500 »
Avec une capote en cuir et à compas pour le siège arrière.
Prix : 5.200 »
Avec 2 strapontins de côté à dossiers mobiles rabattables, à glissière et béquille automatiques (système Kellner)..... 5.800 »
Ces strapontins se rabattent vers le plancher.

4.— DOUBLE PHAÉTON



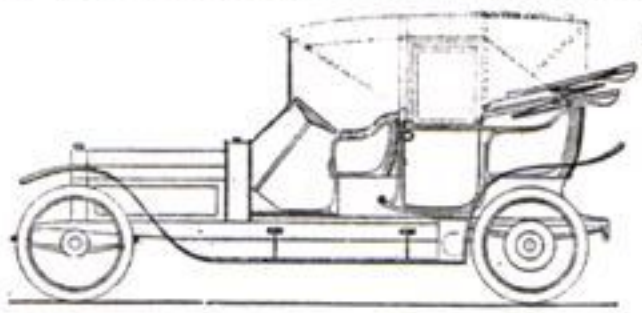
Rotondes en tôle emboutie..... 4.500 »
1 capote fixe en cuir et à compas, pour le siège arrière. 700 »
1 tendelet en toile avec rideaux de côté et étui..... 250 »
1 glace à l'avant en 2 parties, la partie supérieure pouvant être inclinée sous différents angles et se rabattant contre la partie inférieure..... 250 »
Ensemble : 5.700 »
Avec 2 strapontins de côté à dossiers mobiles rabattables, à glissière et béquille automatiques (système Kellner)..... 6.300 »

5.— DOUBLE PHAÉTON



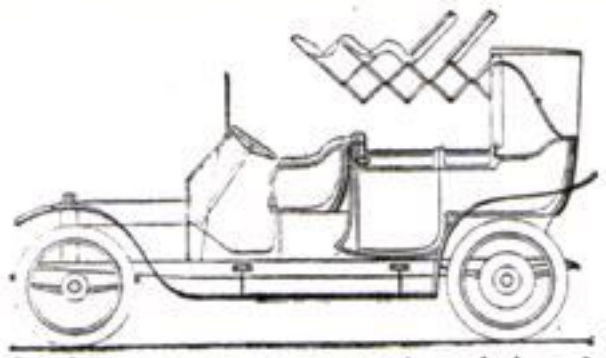
Caisse allongée, rotondes en tôle emboutie..... 4.700 »
Capote fixe en cuir, à double extension.
1 glace à l'avant en 2 parties, la partie supérieure pouvant être inclinée sous différents angles et se rabattant contre la partie inférieure. 250 »
Avec 2 strapontins, face à la route, à dossier et à glissière, se relevant sur le côté de la caisse..... 6.500 »

6.— PHAÉTON-LANDAULET (Voiture de route par excellence)



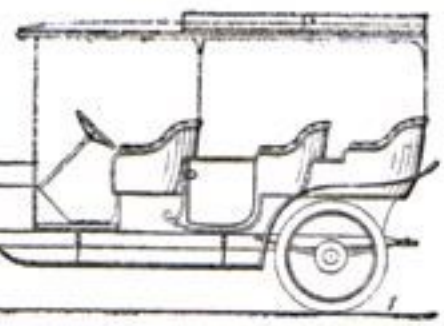
Caisse carrée ou à rotondes en tôle emboutie, capotage en cuir, glace de séparation pouvant rester debout, la capote étant rabattue... 6.200 »
Avec 2 strapontins de côté à dossiers rabattables.. 6.650 »
1 glace à l'avant en 2 parties ..... Prix : 250 »

7.— DOUBLE PHAÉTON-LANDAULET (Voiture de route par excellence)



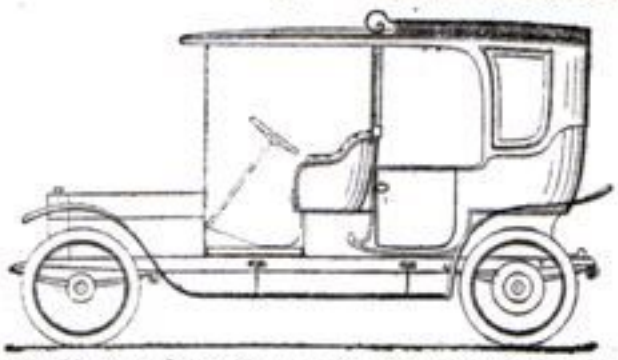
Caisse carrée ou à rotondes en tôle emboutie, *glace en arrière de la porte*, glace de séparation pouvant rester debout, la capote étant rabattue.
Prix : 6.500 fr.
Avec 2 strapontins de côté à dossiers rabattables. 6.950 »
La même voiture, plus longue, avec 2 strapontins, chaises face à la route.. 7.200 »
1 glace à l'avant, en 2 parties..... 250 »

8.— TRIPLE PHAÉTON



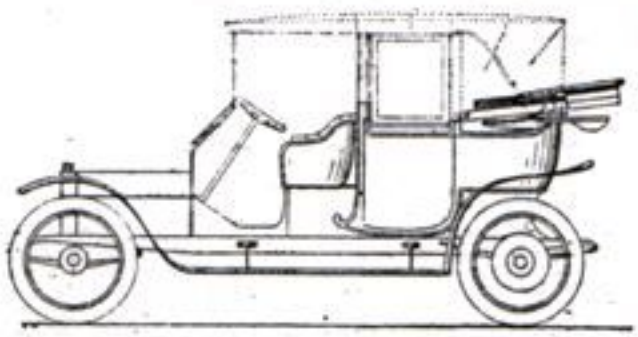
Rotondes en tôle emboutie, les 2 places intermédiaires sur rotondes séparées.
Prix : 6.000 fr.
1 dais, en bois verni, monté sur 6 colonnes, avec rideaux en tissu caoutchouté, glaces à l'arrière et à l'avant, galerie à bagages, crosse cuivre. 1.200 »
Ensemble : 7.200 »
1 glace de séparation derrière le 1er siège..... 200 »

9. — DEMI-LIMOUSINE



Rotondes en tôle emboutie, arrière arrondi fermé par 3 glaces, dont 1 au milieu et 2 sur les côtés, glace à l'avant, galerie à bagages, crosse cuivre, rideaux sur les côtés.
Prix : 6.000 »
Avec 2 strapontins de côté à dossiers mobiles rabattables, à glissière et béquille automatiques (système Kellner)..... 6.600 »
La même voiture, plus longue, avec 2 strapontins, face à la route, à dossier et à glissière, se relevant sur le côté de la caisse. 6.800 »
1 glace de séparation derrière le 1er siège..... 200 »

10. — LANDAULET 2 PLACES



Capotage entièrement rabattable.
Prix : 5.500 »
1 dais mobile à l'avant, monté sur 4 colonnes, 1 glace à l'avant 1 galerie à bagages.
Prix : 650 »
Dans la plus grande taille ce landaulet peut comporter 1 ou 2 strapontins dont les prix, donnés plus loin, varient avec le genre de strapontins adoptés.