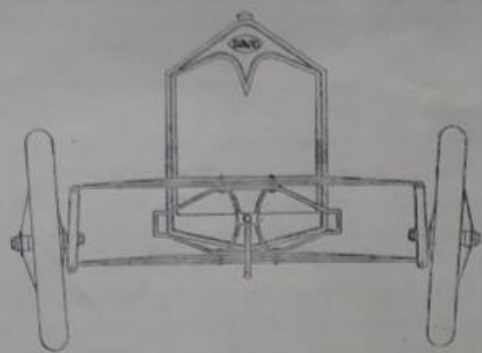
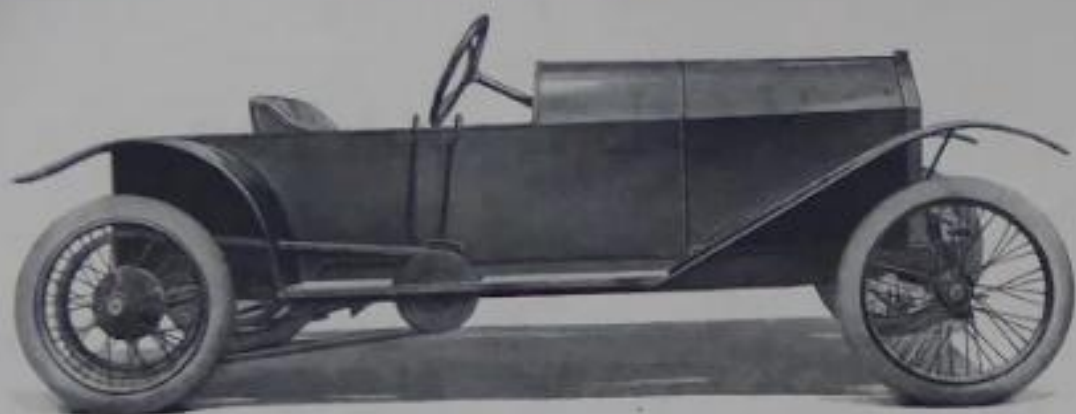


CYCLECARS



1916

BARCELONA



CYCLECAR DAVID 8 H. P. Carrocería de serie

Desde que en 1913 empezamos, antes que nadie en España, la fabricación de cyclecars, hemos producido constantemente el mismo tipo de cochecitos, ya que ni nuestros clientes, ni nosotros mismos, les hemos encontrado defectos de importancia. No obstante, la experiencia adquirida, sea al construirlos, sea al emplearlos, nos han permitido una constante mejora en los detalles.

Al hacer la presentación de los **DAVID** al público en este prospecto — aunque sin prospectos hasta ahora ya se han presentado por sí solos con un éxito innegable — no haremos hincapié en la belleza y severidad de sus líneas, en la solidez de su construcción ni en la inmejorable calidad de sus materiales, y nos limitaremos al enunciado de sus grandes ventajas, tan características de nuestros coches.

1.º Su original cambio de velocidades, que por lo progresivo — y por lo tanto con un infinito número de marchas — permite alcanzar una gran aceleración y en las cuestas la máxima rapidez, pues el conductor del **DAVID** puede mantener constantemente el motor en el régimen de su potencia máxima, ya que le es posible y aún facilísimo usar el desarrollo conveniente para cada pendiente. Esta facilidad estriba en que la maniobra se efectúa moviendo solamente una palanca y sin necesidad de desembragar.

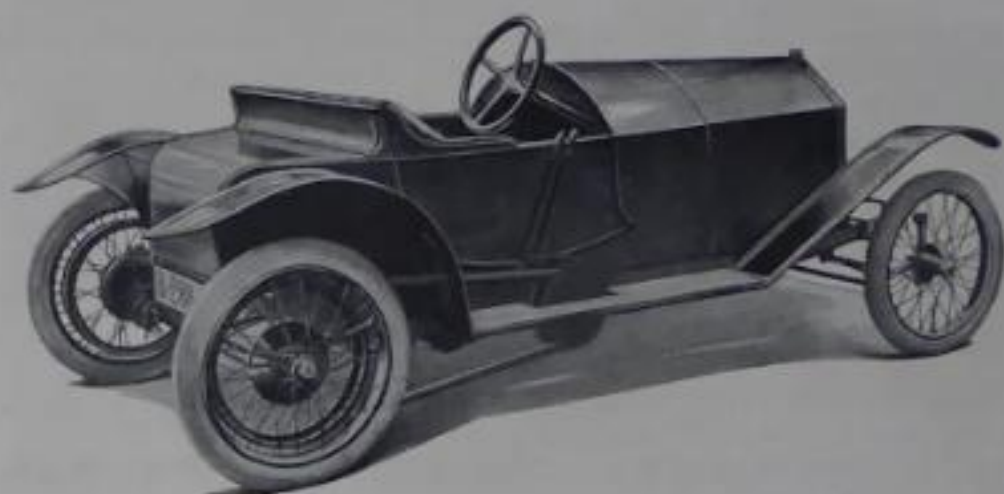
2.º Su excelente suspensión, especialmente estudiada para nuestras carreteras; no llevando eje delantero, y gracias a la ligereza del eje posterior y a las dimensiones de los muelles, las ruedas siguen fielmente las desigualdades del terreno, transmitiendo al chasis sólo movimientos suaves.

3.º Las proporciones de la base de sustentación y la forma en que están repartidos los pesos, dan gran estabilidad al cochecito **DAVID** en los virajes, mejoran todavía la suspensión y son las que más influyen en la cualidad llamada *tenue de route*, tan importante en los coches rápidos y ligeros.

Las características antes citadas — gran aceleración, buena suspensión y mucha estabilidad — hacen que nuestros cochecitos tengan excelentes condiciones para su uso en España, donde los trozos de buena carretera son cortos y escasos, las de mal piso abundan y las pendientes fuertes y los virajes bruscos menudean.

No negaremos que parece una temeridad el dedicarse al gran turismo con un vehículo minúsculo, pero aseguramos que con los cochecitos **DAVID** se convierte en empresa llana, si la mano que los rige es medianamente experta, pues para ello tienen las condiciones indispensables, o sean: capacidad para los pasajeros y sus bagajes, velocidad, comodidad e inmunidad de averías.

Muy deliberadamente hemos dado a nuestros cochecitos el nombre de **DAVID**, ya que, como el personaje bíblico, sus altas cualidades hacen desaparecer totalmente los inconvenientes que pudieran acarrearle la pequeñez de sus dimensiones.



CYCLECAR DAVID 8 H. P. Carrocería de lujo

Motor de 8-10. H. P. — De dos cilindros, con cigüeñal de una pieza, de acero especial. Volante exterior. Válvulas de acero-níquel de gran diámetro.

Engrase a presión por bomba accionada por el motor y con depósito de aceite en el cárter del mismo. — Magneto Bosch con avance variable.

Embrague. — De cono recubierto de cuero, fácilmente desmontable.

Cambio de marchas (Patentado). — Progresivo, por poleas de diámetro útil variable. 16 marchas. A pesar de ser las poleas de gran diámetro (26 cm.) los desarrollos extremos tienen la proporción de 1 a 3, lo cual permite las mayores variaciones de velocidad, tanto en llano como en las pendientes más fuertes.

Diferencial (Patentado). — El mismo mecanismo de cambio de marchas hace los efectos de diferencial, pues en las curvas la polea que se encuentra al interior del viraje disminuye automáticamente su diámetro útil, mientras que la exterior lo aumenta.

Transmisión. — Desde el embrague al eje de las poleas se efectúa por un eje de acero-vanadio, con un acoplamiento elástico, y de éstas a las ruedas por dos correas de lona y goma de sección trapezoidal y de mucho grueso (28 mm.).

Gracias al gran diámetro de las poleas (26 cm.) las correas no tienen tendencia a patinar, ni se desgastan, pues es muy grande la superficie de su adherencia.

Refrigeración. — Por aletas que forman cuerpo con los cilindros, en los motores a refrigeración por aire.

Por radiador, con circulación por termo-sifón en los motores a refrigeración por agua.

Depósito de bencina. — De 16 litros de capacidad, montado en el tablero en el interior del capot.

Chassis. — Los largueros están formados por dos planchas de acero montadas sobre un cuerpo de freno y unidos por puentes metálicos.

Suspensión. — Dos muelles delanteros transversales y dos muelles traseros sistema «cantilever», todos muy anchos y largos.

Eje atrás. — Ligerísimo, constituido por un tubo de acero de alta resistencia, con piezas enchufadas soldadas en los extremos.

Frenos. — Dos en las ruedas, aplicables interiormente en los tambores de las mismas y otro de cinta en el eje de las poleas.

Dirección. — Por dos cables de acero de alta resistencia, con ajustaje facilísimo. Disposición para orientaje automático después de maniobrar la misma.

Ruedas. — Metálicas, provistas de neumáticos de 650 × 65.

Vía. — 1 metro 30 cm. — **Distancia entre ejes,** 2 metros 48 cm.

Anchura de la carrocería. — 95 cm.

Altura del suelo de la parte más baja del mecanismo 20 cm.

Peso del coche carrosado, aproximadamente : 400 kilos.

PRECIOS

Cyclecar con motor a refrigeración por aire y con carrocería torpedo, de serie, sin portezuela, guarnecida, con guardabarros y pintada gris mate	Ptas. 3.600
Idem con motor a refrigeración por agua, en lo restante igual al anterior	" 3.900
También fabricamos un cyclecar de sport, más rápido, con diferente tipo de motor y carrocería de serie	" 4.200
Extras	
Por carrocería de lujo tipo inglés con portezuela, pintura gris mate y delantales en los guardabarros	" 300
Aumento por neumáticos 700 × 85	" 86



Talleres
DAVID, S. A.
Pallars, 71
Teléfono 8353
BARCELONA

Cuadra
de máquinas
Montaje
Fragua y Prensa