



HISPANO-SUIZA

La Reine de la Route

AUTOMOBILES
"HISPANO-SUIZA"
JOACHIM GOTTÉ
2-4-B, Avenue de la Liberté
BRUXELLES

AUTOMOBILES
"HISPANO - SUIZA"
JOACHIM LAPITTE
2-4-6, AVENUE DE LA LIBERTÉ
BIARRITZ

LA place prise sur le marché automobile par les voitures Hispano-Suiza rend nécessaire un historique sommaire de l'existence de notre société, lequel contribuera, nous l'espérons, à affirmer la confiance des clients en notre marque.

La Société " HISPANO-SUIZA " est l'unique Fabrique d'Automobiles existant en Espagne.

Elle fut fondée en 1904, à Barcelone, par un groupe de capitalistes importants de cette ville, pour l'exploitation des Brevets d'un Ingénieur Suisse — M. Birkigt — d'où son nom " HISPANO-SUIZA ".

Les succès que les premiers modèles créés obtinrent auprès des amateurs, en raison de l'heureuse disposition des organes de ses châssis, faisaient prévoir un éclatant développement.

La réalité a dépassé de beaucoup les espérances.

L'introduction, depuis 1905, du Bloc Moteur cuirassé, dont les avantages ne pouvaient être mieux prouvés que par le nombre, toujours croissant, des constructeurs qui l'adoptent, l'élégance de sa construction, le remarquable rendement de ses moteurs intensifs, la résistance à toute épreuve imposée du reste par les dures conditions de la circulation sur les routes espagnoles, lui ont fait sa réputation parmi les acheteurs qui absorbaient sa production, chaque jour plus grande, réputation qui fut du reste confirmée en 1907 par la cession, à une importante Fabrique Suisse, d'une licence de fabrication de ses châssis.

Les brillants résultats obtenus dans les Courses d'Automobiles d'Ostende, de Boulogne et du Mont Ventoux, en 1910, furent une révélation dans le monde sportif, la consécration officielle de la valeur de ses châssis et la confirmation de l'avis des initiés de l'Automobilisme.

Dès ce jour, le succès fut tel que, pour donner satisfaction à l'affluence des demandes venant de tous les points du Continent et de l'Amérique, non seulement la Fabrique dut être transférée dans sa nouvelle propriété de Sagrera, d'une surface de 29.000 mq., dont 12.000 de construction, mais qu'elle dut installer une Fabrique Succursale au centre même du marché automobile, où, depuis 1911, elle produit un nombre considérable de châssis dans ses ateliers de Levallois-Perret.

Les commandes, de plus en plus nombreuses chaque jour, l'ont décidée à acquérir des terrains dans la banlieue de Paris, à Bois-Colombes, et à construire une usine où seront transférées, au printemps de 1914, ses ateliers de Levallois-Perret, qui, comme ceux qu'elle possède à Barcelone, seront installés d'après les dernières dispositions modernes.



ESPAGNE

Usine de Barcelone
Carratera de Ribas, 279 (La Sagrera)



FRANCE

Usine de Bois-Colombes
Paris

AUTOMOBILES
"HISPANO-SUIZA"
JOACHIM LAPITTE
2-4-6, AVENUE DE LA LIBERTE
BIARRITZ



ÉDITÉ PAR
LA HISPANO-SUIZA

Sur la Route

TOUS DROITS RÉSERVÉS
BRÄGER, IMP.

AUTOMOBILES HISPANO-SUIZA

BREVETS BIRKIGT



1914

USINES

ESPAGNE

Carretera de Ribas, 279, BARCELONE
Télégraphe : Automoviles-Barcelone : Téléphone : 4150

FRANCE

Rue Cavé, 27, LEVALLOIS-PERRET
Télégraphe : Hispanoto-Levallois : Téléphone : 555-93

*Au Printemps de 1914, les Usines de Levallois-Perret
seront transférées rue de la Réunion, à Bois-Colombes*

Accès par chemin de fer : Gare Becon-les-Bruyères
Par tramways : des Portes Maillot et Champperret

LA REINE DE LA ROUTE

VOUS vous souvenez sans doute qu'au début de la présente année, une nouvelle formule fut mise en vigueur, qui devait servir de base à l'établissement de l'impôt sur les voitures automobiles. Cette formule, qui fut au surplus extrêmement mal accueillie, présentait ce curieux caractère de vouloir avantager, vis-à-vis du percepteur, les moteurs construits à l'ancienne mode.

J'en exprimai mon étonnement à un de nos gros bonnets, intéressé dans la question, et il me répondit tout à trac :

« Que voulez-vous ? nous en avons assez... une 80 d'alésage HISPANO-SUIZA paie pour 15 chevaux et bat, sur la route, des voitures munies d'un moteur de dimensions supérieures. »

Autrement dit : puisque, grâce à une construction soignée, HISPANO-SUIZA réalise des rendements extraordinaires aussi bien sous le rapport de la puissance que sous celui de la consommation, faisons payer une rançon à ces voitures qui sont en avance sur leur temps.

Mais c'était compter sans l'ingéniosité des dirigeants de la HISPANO-SUIZA, qui n'ont pas seulement le sens mécanique. Comme la fameuse formule était mauvaise, il y avait un défaut à sa cuirasse. Ce défaut, on le trouva bien vite.

Et les possesseurs des nouvelles voitures HISPANO-SUIZA ne paieront ni plus, ni moins d'impôts, à dimensions égales. En revanche, ils auront à leur actif une plus grande vitesse moyenne, une plus grande économie d'essence et une moindre usure de bandages.

Évidemment, je le sais, on n'aime pas beaucoup manger la poussière des autres. Il faut cependant s'y résoudre

quand une *HISPANO-SUIZA* se présente sur la route et remonte tout le monde. Ce sont des voitures dont l'arrière est aujourd'hui familier, ce qui fait que chacun a remarqué leur admirable tenue sur la route. Étonnez-vous, après cela, de la faveur en laquelle les tient le public connaisseur.

Mais d'où vient, dira-t-on, cet ensemble de qualités ?

Ah ! comme cela est simple à comprendre. L'ingénieur de la *HISPANO-SUIZA*, le créateur de ce type de châssis qui devait caractériser une étape de la construction, M. Birkigt enfin, est d'abord un homme connaissant admirablement son métier. Cela est connu de tous et je puis dire ici que Birkigt, objet de sollicitations extrêmement flatteuses, n'a jamais voulu quitter l'enfant qu'il avait conçu et mis au monde. D'autre part, Birkigt est un fervent de la route : il conduit toujours lui-même et c'est la meilleure garantie que toutes ses idées mécaniques ont subi le contrôle d'essais sur route d'une sévérité extrême.

Voici quelques semaines, durant le meeting d'aviation de Reims, il y avait, dans l'enceinte réservée aux constructeurs et pilotes, 43 voitures parmi lesquelles j'ai dénombré moi-même 27 *HISPANO-SUIZA*.

Je demandai à un aviateur célèbre la raison de cette faveur si caractérisée.

« C'est la voiture qui nous rappelle le mieux l'aéroplane, me répondit-il. Ça démarre vite, ça s'arrête facilement. Sur la route, on n'est pas secoué, et, enfin, ça avance. »

L'HISPANO-SUIZA, C'EST LA REINE DE LA ROUTE

Mais oui, la Reine de la Route : une Reine à qui on livre passage, quand on l'a reconnue de loin.

C. FAROUX

LES CHASSIS "HISPANO-SUIZA"

NOS châssis présentent, comme leurs aînés, des particularités de construction qui retiennent l'attention des connaisseurs et en font de merveilleux instruments de tourisme et de sport.

Le rendement remarquable des moteurs, l'assemblage spécial des organes et du châssis proprement dit, constituent un ensemble d'une solidité à toute épreuve et suppriment les inconvénients inhérents à la construction des châssis en général.

En effet, lorsque le moteur et la boîte de changement de vitesse sont montés séparément sur un faux châssis supporté lui-même par plusieurs traverses qui le relieut aux longerons, les dénivellations de la route, les chocs d'intensité inégale subis par les deux roues avant, les différences de charge font que les deux longerons ne demeurent pas dans le même plan. Aussi devient-il absolument nécessaire de prévoir, entre le moteur et la boîte de vitesses, un joint à la cardan, lequel travaille mal parce que court. Et à chaque déformation du châssis, autant dire à chaque tour de roue, des décentrages se produisent et nuisent au bon fonctionnement et au rendement du mécanisme. Ensuite, pour protéger celui-ci contre la boue et la poussière, on adapte en dessous une tôle lourde et encombrante, cette tôle qui, presque toujours, est bruyante et peu esthétique, ne contribue jamais à augmenter la solidité de l'ensemble.

Notre châssis "CUIRASSE SYSTÈME BIRKIGT", breveté en tous pays, ne présente aucun de ces inconvénients.

Les longerons sont réunis à l'avant par un bloc constitué par le moteur et le changement de vitesse réunis par un assemblage breveté, garantissant d'une façon absolue le centrage parfait des axes de ces deux organes. Six robustes pattes en aluminium, venues de fonte avec la partie inférieure des carters, fixent ces derniers aux longerons. Des épauouissements de tôle, venus d'une pièce avec ces derniers, obturent les espaces restés libres entre les dites pattes de fixation.

Cet ensemble, boulonné de toutes parts, est d'une rigidité

et d'une solidité à toute épreuve et considérablement plus léger que celui décrit plus haut.

Par suite de ces dispositions spéciales à nos châssis, tout le mécanisme placé en avant des premiers sièges est d'un accès facile et parfaitement protégé contre la boue et la poussière. Le montage et le démontage se font par-dessus et très facilement.

Le graissage du moteur et de tous ses organes est, comme dans nos types précédents, sous pression et sans tuberie extérieure, leur lubrification est donc assurée d'une façon mathématique.

Un réservoir d'huile, de réserve, entretient automatiquement, par l'intermédiaire d'un niveau constant, la quantité d'huile nécessaire à l'alimentation du moteur, évitant ainsi tous les excès de graissage et leurs inconvénients.

Un manomètre indicateur de pression de la circulation d'huile, placé sur le tablier, permet à tout instant le contrôle du graissage.

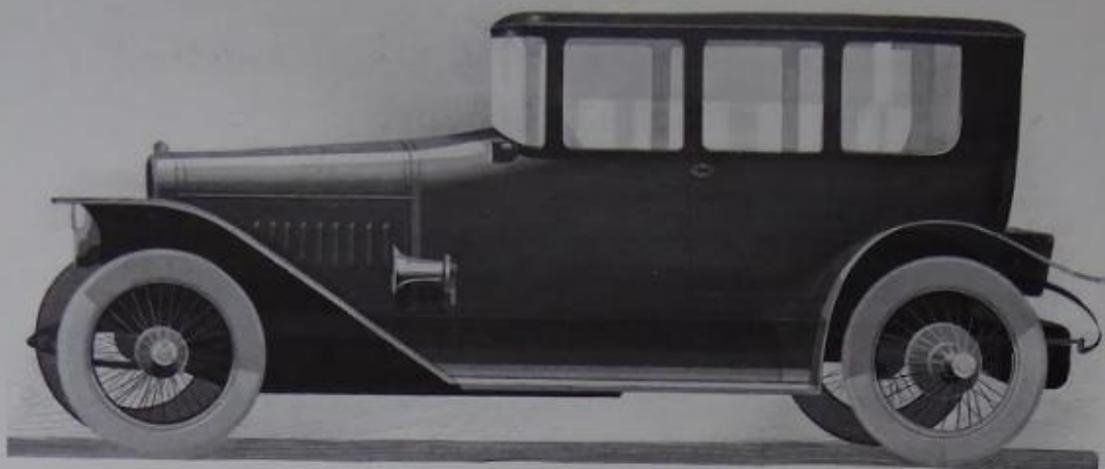
La pression sur l'essence est assurée par un pulsateur mécanique et un régulateur brevetés, qui la maintiennent constante, quelle que soit la vitesse du moteur et même lorsque celui-ci tourne à vide.

Le carburateur, d'un type spécial breveté, est automatique et indéréglable, à dosage d'air additionnel réglable à volonté.

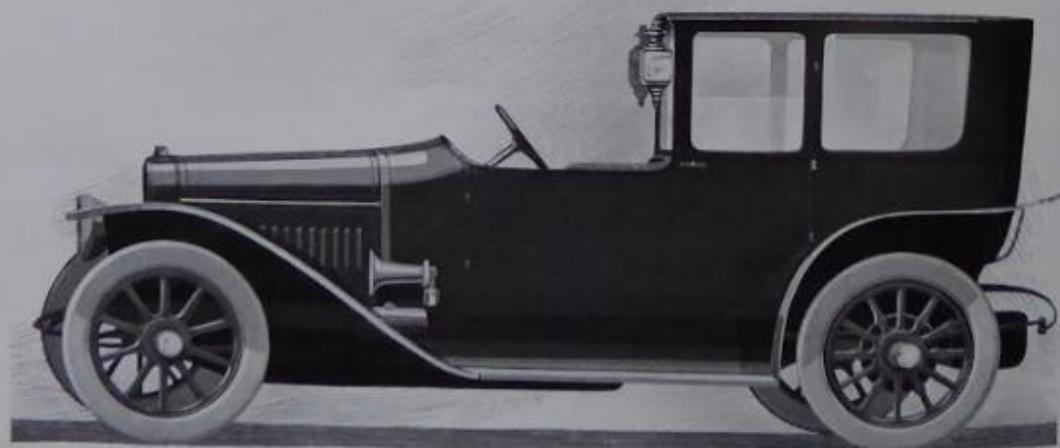
La répartition rationnelle des organes de nos châssis leur donne une tenue de la route remarquable et explique leur faible consommation de pneumatiques.

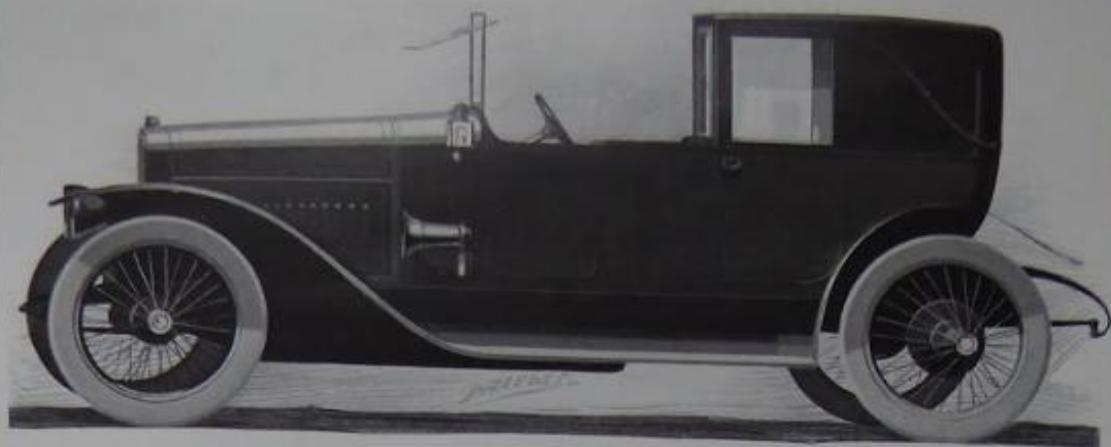
La douceur de la direction, la souplesse de nos moteurs et leur grand rendement, font de nos divers types des voitures excessivement agréables à conduire à toutes les allures, et, à la volonté du conducteur, des instruments merveilleux de tourisme et de sport.

Nous donnons, ci-après, les caractéristiques de nos divers châssis. Le succès toujours croissant de notre marque nous a amenés à créer des types de châssis dits de luxe, de dimensions appropriées à toutes sortes de carrosseries, depuis l'élégant coupé de ville, à la confortable limousine de grand tourisme.



LES CHASSIS HISPANO-SUIZA
SONT ÉTABLIS POUR RECEVOIR
TOUTES SORTES DE CARROSSERIES
DEPUIS LE TYPE SPORT JUSQU'À
LA PLUS CONFORTABLE LIMOUSINE





COUPÉ-LANDAULET SUR CHASSIS 12 HP

CHASSIS 12 HP
4 CYLINDRES 80×110

AUTOMOBILES
"HISPANO-SUIZA"
JORCHIM LAFITTE
2-4-6, AVENUE DE LA LIBERTÉ
BIARRITZ

DESCRIPTION PARTICULIÈRE

Moteur : 1 seul arbre à cames et soupapes interchangeables placées du même côté :: Embrayage à disques en acier trempé, fonctionnant à sec, ressort réglable à volonté :: Boite des vitesses : 3 vitesses et marche AR par double train baladeur :: Transmission par cardan et pont arrière simple, sans jambe de force ni tirants, ressorts larges et flexibles avec boulons graisseurs brevetés :: Bougies sur les soupapes d'admission :: Direction à 45° :: Réservoir d'essence en charge sous le siège :: Circulation d'eau par thermosiphon :: Roues bois.

COTES DU CHASSIS

Désignation	Normal	Allongé
Empattement	2.750	3.000
Voie	1.300	1.300
Emplacement disponible pour la carrosserie	2.350	2.600
Cote du tablier à la tangente AR	1.650	1.900
Largeur du châssis	810	810
Poids approximatif du châssis	650	700
Prix du châssis, sans pneumatiques	7.500	8.000
Roues pour pneus de	810×90	810×90

(Voir Suppléments, page 21).

AUTOMOBILES
 "HISPANO-SUIZA"
 JOACHIM LAPITTE
 2-4-6, AVENUE DE LA LIBERTÉ
 BIARRITZ



DOUBLE-PHAËTON SUR CHASSIS 15 HP

CHASSIS 15 HP

4 CYLINDRES 80 × 130

DESCRIPTION PARTICULIÈRE

Moteur : 2 arbres à cames et soupapes interchangeables placées symétriquement :: Embrayage à disques en acier trempé, fonctionnant à sec, ressort réglable à volonté :: Boîte des vitesses : 3 vitesses et marche AR par double train baladeur :: Transmission par cardan et pont arrière simple, sans jambe de force ni tirants, ressorts larges et flexibles avec boulons graisseurs brevetés :: Bougies au centre des cylindres :: Direction à 45° :: Réservoir d'essence à l'arrière, maintenu sous pression constante par un pulsateur mécanique et un régulateur de pression breveté :: Circulation d'eau par pompe centrifuge :: Roues bois.

COTES DU CHASSIS

Désignation	Normal	Allongé
Empattement	2.750	3.000
Voie	1.300	1.300
Emplacement disponible pour la carrosserie	2.350	2.600
Cote du tablier à la tangente AR	1.650	1.900
Largeur du châssis	810	810
Poids approximatif du châssis	750	800
Prix du châssis, sans pneumatiques	9.000	9.500
Roues pour pneus de	815 × 105	815 × 105

(Voir Suppléments, page 21).

AUTOMOBILES
 "HISPANO-SUIZA"
 JOACHIM LAPITTE
 2-4-B. AVENUE DE LA LIBERTÉ
 BIARRITZ



SPORT 3 BAQUETS SUR CHASSIS 15 HP ALPHONSE XIII

CHASSIS 15 HP ALPHONSE XIII

4 CYLINDRES 80 X 180

DESCRIPTION PARTICULIÈRE

Moteur : 2 arbres à cames et soupapes interchangeable placées symétriquement :: Embrayage à cône de friction de très petit diamètre, garni de cuir, avec dispositifs spéciaux brevetés, pour l'entraînement et la progressivité :: Boîte des vitesses : 4 vitesses et marche arrière :: Transmission par cardan et pont arrière simple, sans jambe de force ni tirants, ressorts larges et flexibles avec boulons graisseurs brevetés :: Bougies au centre des cylindres :: Direction à 32° :: Réservoir d'essence à l'arrière, sous pression maintenue constante par un pulsateur mécanique et un régulateur de pression breveté :: Circulation d'eau par pompe centrifuge :: 5 Roues "Rudge-Whitworth".

COTES DU CHASSIS

Désignation	Léger	Long
Empattement	2.660	3.000
Voie	1.240	1.300
Emplacement disponible pour la carrosserie	2.050	2.400
Cote du tablier à la tangente AR	1.400	1.750
Largeur du châssis	800	810
Poids approximatif du châssis	725	800
Prix du châssis, sans pneumatiques	10.500	11.500
Roues "Rudge-Whitworth" pour pneus de	815 X 105	820 X 120

(Voir Suppléments, page 21).

AUTOMOBILES
 "HISPANO-SUIZA"
 JOACHIM LAPITTE
 2-4-6, AVENUE DE LA LIBERTÉ
 BIARRITZ



DOUBLE CONDUITE INTÉRIEURE SUR CHASSIS 30 HP

CHASSIS 30 HP

4 CYLINDRES 100 X 150

DESCRIPTION PARTICULIÈRE

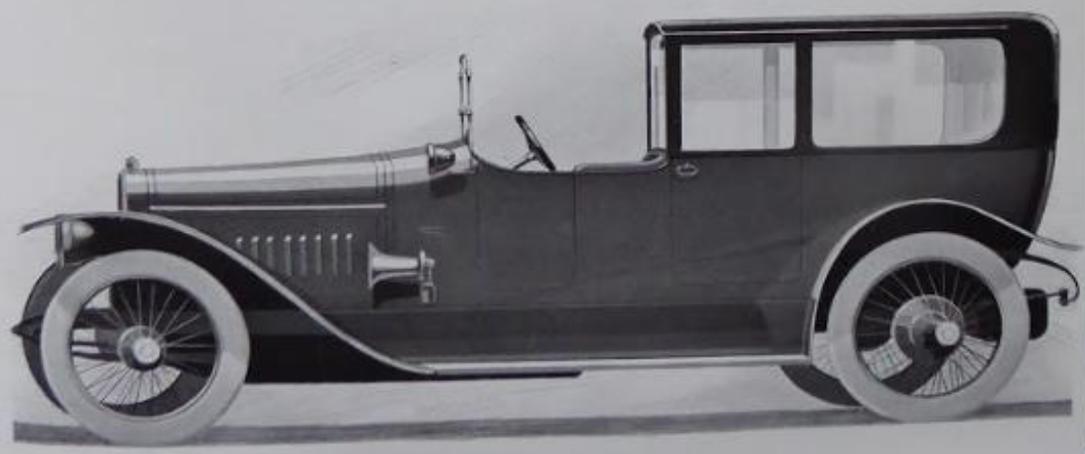
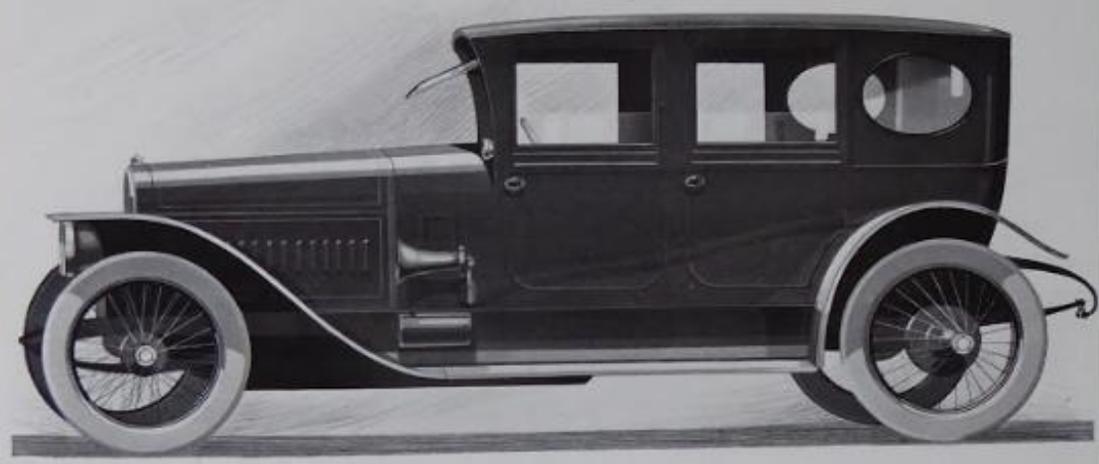
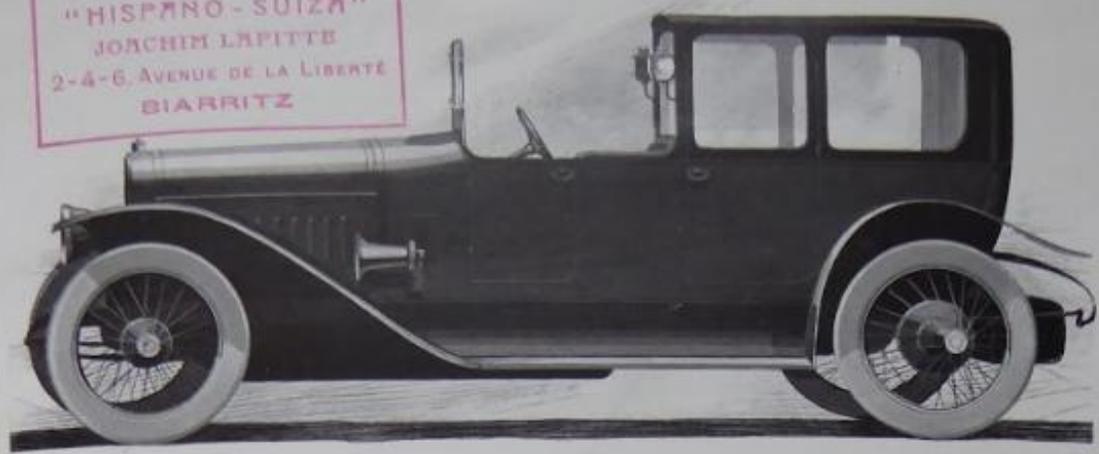
Moteur : 2 groupes jumelés, 2 arbres à cames et soupapes interchangeables placées symétriquement :: Bougies au centre des cylindres :: Réservoir d'essence à l'arrière, sous pression maintenue constante par un pulsateur mécanique et un régulateur de pression breveté :: Circulation d'eau par pompe centrifuge :: Boite de vitesses : 4 vitesses et marche arrière par 3 trains baladeurs :: Refroidissement, Allumage, Graissage, Embrayage, Transmission, Ressorts et Freins, comme dans les autres modèles ::
 Roues bois.

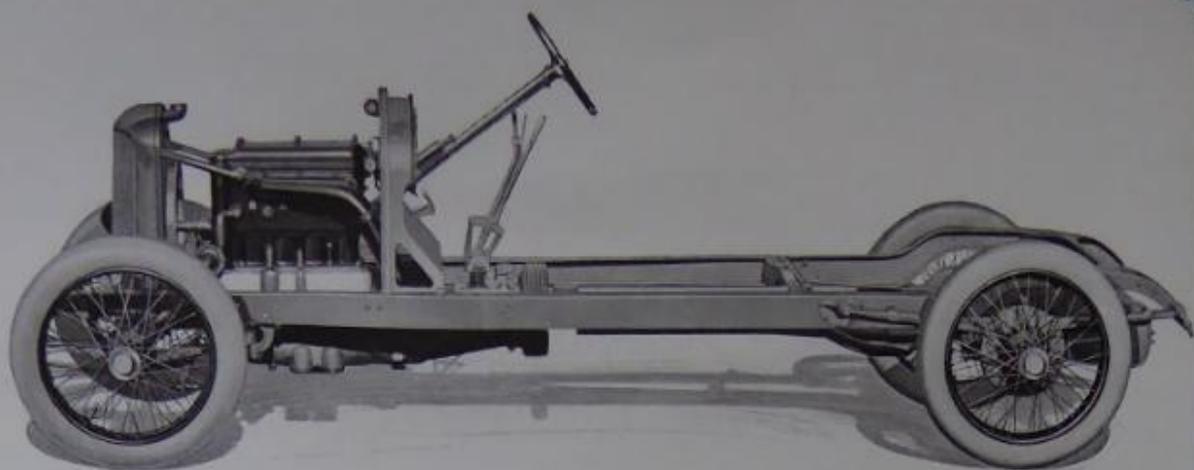
COTES DU CHASSIS

Désignation	Normal	Allongé
Empattement	3.000	3.250
Voie	1.400	1.400
Emplacement disponible pour la carrosserie	2.500	2.750
Cote du tablier à la tangente AR	1.700	1.950
Largeur du châssis	860	860
Poids approximatif du châssis	850	900
Prix du châssis, sans pneumatiques	14.000	14.500
Roues pour pneus de	380 X 120	380 X 120

(Voir Suppléments, page 21).

AUTOMOBILES
"HISPANO-SUIZA"
JOACHIM LAPITTE
2-4-6, AVENUE DE LA LIBERTÉ
BIARRITZ





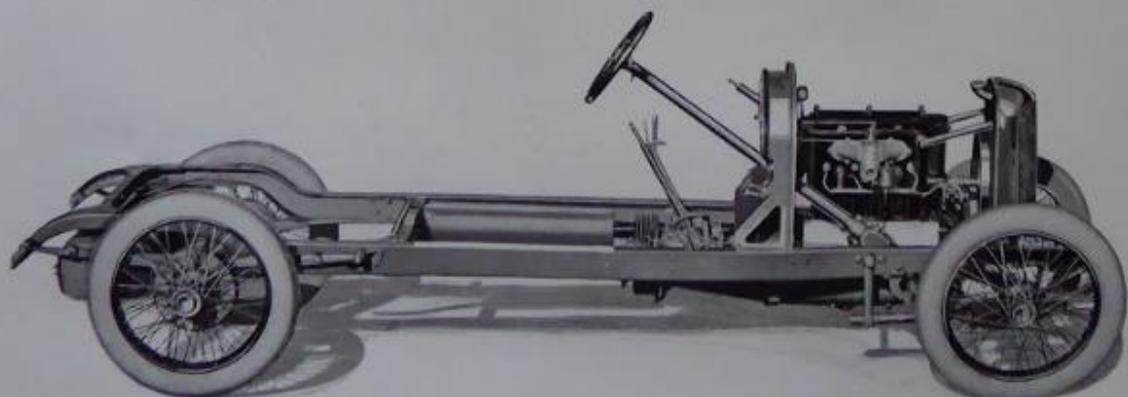
VUE COTÉ ÉCHAPPEMENT

NOUVEAUX MODÈLES DE LUXE

APRÈS vingt années d'évolution prodigieuse, l'automobile est devenue, à l'égard du chemin de fer ou du télégraphe, une des nécessités de la vie moderne.

La longue pratique de cette locomotion idéale à laquelle toujours on s'attache passionnément, a formé dans le public une élite intellectuelle, capable de pressentir le progrès, l'imposer au constructeur par l'énergie persévérante de ses exigences parfois tyranniques mais, en revanche, réserver au problème enfin résolu, à l'idée devenue réalité, la récompense d'un triomphal accueil.

La collaboration ainsi comprise de l'ingénieur et du public est la méthode féconde à laquelle nous devons l'agrément, le silence, le merveilleux équilibrage, le confortable de nos voitures.



C'est dans cette collaboration que nous avons cherché de nombreux encouragements quand, il y a six ans, nous avons présenté sur le marché des modèles jugés subversifs par d'aucuns et qui, depuis, ont fait école.

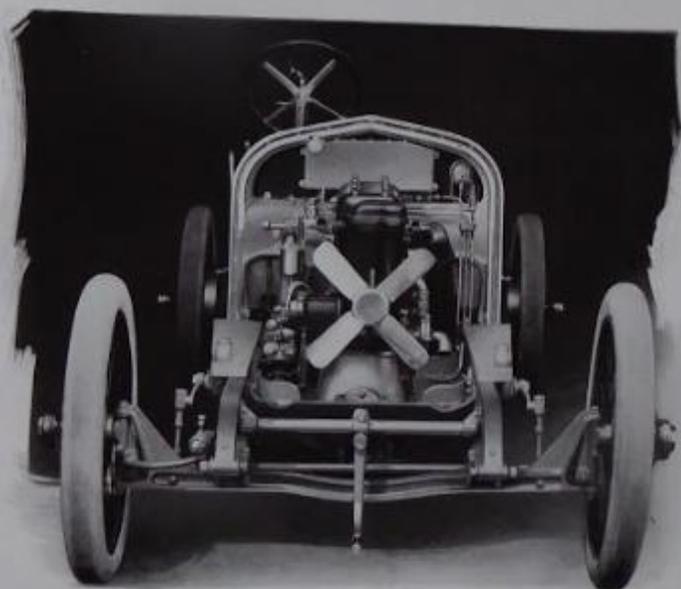
C'est encore à cette élite de connaisseurs que nous nous adressons en présentant nos types luxe 1914.

Aux qualités maintenant classiques de nos précédents modèles, nous nous sommes efforcés d'adjoindre l'utilisation particulièrement favorable du calorique employé.

Nous venons affirmer qu'en 1914 il n'est pas besoin d'un moteur à monstrueux alésage pour mouvoir une confortable limousine de famille.

Guerre à la dépense, simplicité et esthétique dans la ligne, facilité de l'entretien, tels sont les points saillants de notre programme de cette année.

Et nous venons solliciter la clientèle, confiants dans son jugement, parce que nous avons conscience d'avoir réussi, trop heureux si, par l'accueil qui nous sera fait et par l'empressement de la concurrence à nous imiter, nos idées et notre conception du problème, une fois de plus, auront formé école.



VUE DE FACE

AUTOMOBILES
"HISPANO - SUIZA"
JOACHIM LAPITTE
2-4-6, AVENUE DE LA LIBERTÉ
CLARITZ

DESCRIPTION DES ORGANES DE NOS CHASSIS

TYPES DE LUXE 1914

CHASSIS cuirassé indéformable (système breveté).

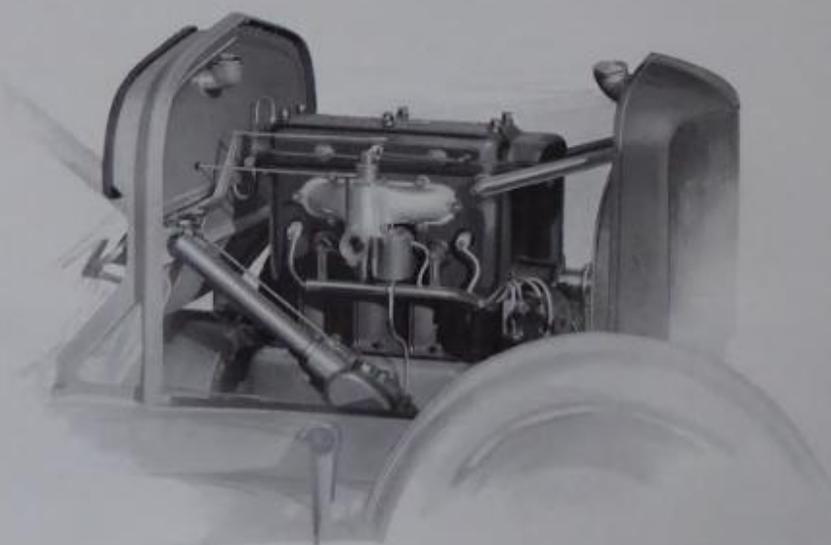
MOTEUR 4 cylindres monobloc à culasses hémisphériques, un seul arbre à cames commandé verticalement par un engrenage hélicoïdal, soupapes inclinées commandées par culbuteurs réglables à la main.

GRAISSAGE réglable à circulation d'huile assurée par une pompe immergée.

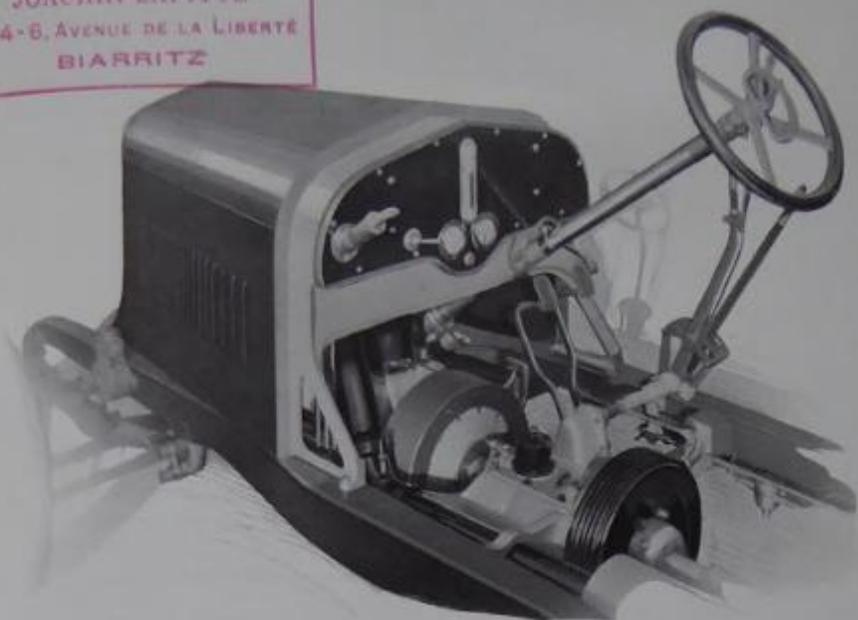
ALIMENTATION D'ESSENCE : un réservoir, placé à l'arrière du châssis, renferme l'essence maintenue sous pression constante au moyen d'un pulsateur mécanique et d'un régulateur de pression (breveté).

CARBURATEUR à gicleurs multiples, dont l'un pour le départ et la marche au ralenti.

DIRECTION par vis à filets multiples avec mécanisme enfermé dans un carter étanche et baignant dans l'huile, commandes de gaz et d'allumage sur secteur fixe au centre du volant de direction.



AUTOMOBILES
"HISPANO-SUIZA"
JOSCHIM LAPITTE
2-4-6, AVENUE DE LA LIBERTÉ
BIARRITZ



EMBRAYAGE à cône de friction garni de cuir, avec dispositifs spéciaux d'entraînement et de progressivité.

BOITE DES VITESSES, 4 vitesses et marche arrière, formant bloc avec le moteur.

TRANSMISSION par cardan et pont arrière simple, sans jambe de force ni tirants, ressorts larges et flexibles avec boulons graisseurs (brevetés).

ACCESSOIRES de contrôle de la pression sur l'essence, du graissage, interrupteur d'allumage fixé sur le tablier constitué par un cadre d'aluminium à parois creuses dans lesquelles le réservoir supplémentaire d'huile et les tuyauteries de circulation sont enfermés et éventuellement les canalisations électriques, et rendus invisibles par deux panneaux amovibles, l'un sous le capot, en aluminium, l'autre portant sur un panneau verni les accessoires de contrôle.

GONFLEUR, système Birkigt breveté, avec raccord et manomètre, placé sur la boîte des vitesses et commandé de l'extérieur.

ROUES métalliques détachables Rudge-Whitworth.

CARACTÉRISTIQUES ET PRIX DE NOS CHASSIS :: TYPES DE LUXE

TYPES MODÈLES	15 HP			18 HP			30 HP		
	Léger	Long	Extra-long	Léger	Long	Extra-long	Léger	Long	Extra-long
Nombre de cylindres	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Alésage	80 ^m / _{in}	80 ^m / _{in}	80 ^m / _{in}	90 ^m / _{in}	90 ^m / _{in}	90 ^m / _{in}	100 ^m / _{in}	100 ^m / _{in}	100 ^m / _{in}
Course	130	130	130	150	150	150	180	180	180
Allumage				par Magnéto Bosch, avance variable.					
Empattement	2.660	3.000	3.250	2.660	3.000	3.250	2.660	3.000	3.250
Voie	1.240	1.400	1.400	1.240	1.400	1.400	1.240	1.400	1.400
Largeur du châssis	800	900	900	800	900	900	800	900	900
Emplacement disponible pour la carrosserie	2.050	2.500	2.750	2.050	2.500	2.750	2.050	2.500	2.750
Distance du tablier à la tangente AR	1.340	1.690	1.940	1.340	1.690	1.940	1.350	1.700	1.950
Poids approximatif du châssis avec pneus	750	800	860	750	800	860	800	950	1.000
Dimensions des pneus, roues métalliques "Rudge-Whitworth"	815 × 105 820 × 120 820 × 120 815 × 105 820 × 120 815 × 105 820 × 120 820 × 120								
PRIX sans pneumatiques Fr.	11.500	12.000	12.250	12.000	12.500	12.750	16.000	17.000	17.500

AGENCIUM
"HISPANO-SUIZA"
MONTREAL
2-478, RUE DE LA LIBERTÉ
MONTREAL



ÉDITÉ PAR
LA HISPANO-SUIZA

Au Château

TOUS DROITS RÉSERVÉS
DRAEGER, IMP.

SUPPLÉMENTS

Les châssis peuvent être livrés avec certaines modifications, moyennant les suppléments ci-dessous :

SUR CHASSIS 12 HP 80×110.

Échappement libre **50 fr.**

SUR CHASSIS 12 et 15 HP (pages 11 et 12).

Roues métalliques "Rudge-Whitworth". **500 fr.**

Direction à inclinaison spéciale. **150 fr.**

Pour toute modification autre que celles ci-dessus, le prix sera établi sur demande.

NOTA. — Les châssis peuvent être, sur demande des clients, livrés avec pneumatiques; ceux-ci facturés à part, aux tarifs en cours des fabricants.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

NOS châssis sont livrables à nos usines et payables à nos bureaux de Levallois-Perret ou de Barcelone. Les prix de nos châssis sont nets et payables un tiers à la commande et le solde à la livraison. Tous frais d'emballage, transports, assurances et autres sont à la charge du client, aux risques et périls duquel sont faites les expéditions.

Toute modification ou supplément demandé par le client après la commande enregistrée, sera compté en plus et pourra entraîner un délai supplémentaire de livraison.

Les commandes ne prennent date, au point de vue de la livraison, que du jour du premier versement.

Les dates de livraison offertes ne le sont qu'à titre indicatif; par conséquent, les retards ne pourront jamais motiver une demande de dommages et intérêts. Toutefois, quand le retard dépassera deux mois après le mois indiqué (sauf en cas de force majeure), le client pourra, après avoir réclamé la livraison de sa commande, exiger l'annulation de celle-ci, et la restitution sans intérêts du versement effectué.

Le client prévenu par lettre ou par facture de l'achèvement de

son châssis en devra prendre livraison dans les huit jours. Passé ce délai, nous nous réservons le droit d'en disposer et de reporter la livraison de sa commande trois mois plus tard. Au cas d'annulation de la commande, nous conserverons la somme reçue en compte à titre de dédit.

L'acheteur pourra demander un essai fait en sa présence ou celle de son mandataire. Cet essai sera fait par nos soins et, en tous cas, avant la livraison, dans nos ateliers. Toute mise au point supplémentaire, après passage du châssis à la carrosserie, entraîne un supplément indiqué au tarif.

Nos châssis sont garantis pendant six mois, à dater de la facture, contre tout vice de fabrication ou de matière reconnu par nous; cette garantie est expressément limitée à l'échange de la pièce défectueuse, après nous avoir été envoyée, sans que, sous aucun prétexte, le client puisse réclamer des dommages et intérêts. Les frais de port, main-d'œuvre ou tous autres, nécessités par cet échange, sont à la charge du client. La garantie du châssis cesse du fait d'avoir été modifié ou réparé par un personnel étranger à notre maison. Les articles qui ne sont pas de notre fabrication, notamment les pneumatiques et les appareils électriques, sont exclus de cette garantie, toute responsabilité étant laissée aux fabricants respectifs.

Nous mettons à la disposition de nos clients, pour les réparations à faire à leurs châssis, des ouvriers au prix de vingt francs par jour, en plus des frais de séjour et voyage en deuxième classe. Toute journée commencée est due.

Lorsqu'un châssis nous est envoyé en réparation, nous ne pouvons nous rendre compte du travail à faire qu'en démontant les pièces à réparer, pour établir un devis. Si le client n'accepte pas ce devis, il nous devra toujours le démontage et le remontage.

Toutes les expéditions sont faites aux risques et périls des destinataires et, sauf avis contraire, expédiées en grande vitesse et contre remboursement.

Nos Agents ou Représentants demeurent personnellement responsables, vis-à-vis de leurs acheteurs, de tous les engagements pris en dehors de ces conditions générales.

En cas de contestation, le Tribunal de Commerce de la Seine, pour les ventes faites en France, et les Tribunaux de Barcelone, pour les ventes faites ailleurs, seront seuls compétents; nos dispositions, acceptations de règlement ou expéditions contre remboursement ne faisant ni novation, ni dérogation à cette clause attributive de juridiction.



