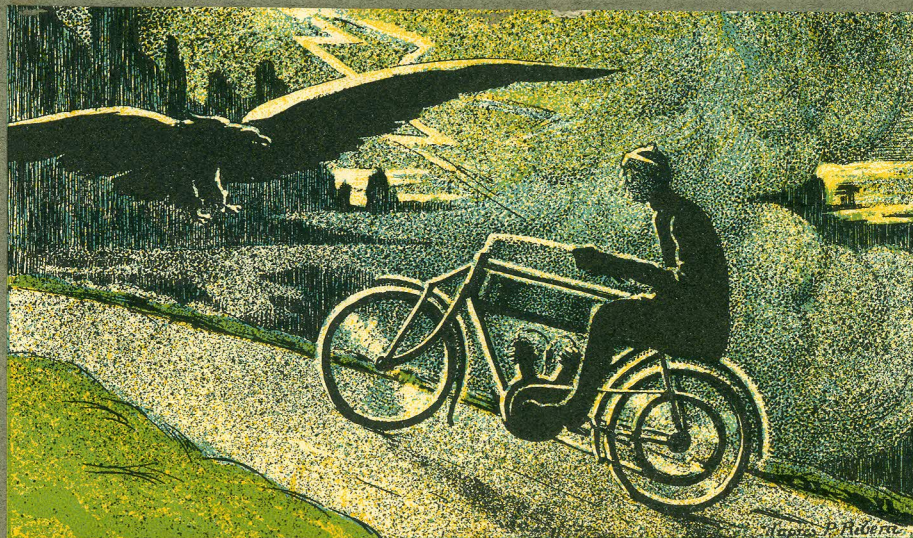


RENÉ GILLET & C<sup>IE</sup>



128 ROUTE D'ORLEANS. MONTROUGE SEINE

TÉLÉPHONE SAXE 62-47



180€  
Luo112





MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

CATALOGUE GÉNÉRAL  
DES MOTOS

“ RENÉ GILLET ”

LONG TOURISME  
GRANDE MARQUE FRANÇAISE

FABRICATION EXCLUSIVE

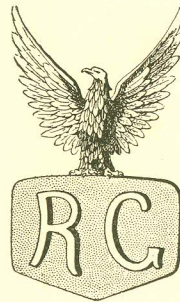
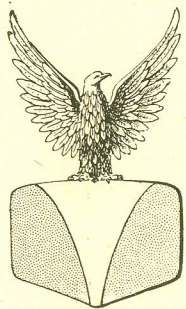
USINE FONDÉE EN 1895

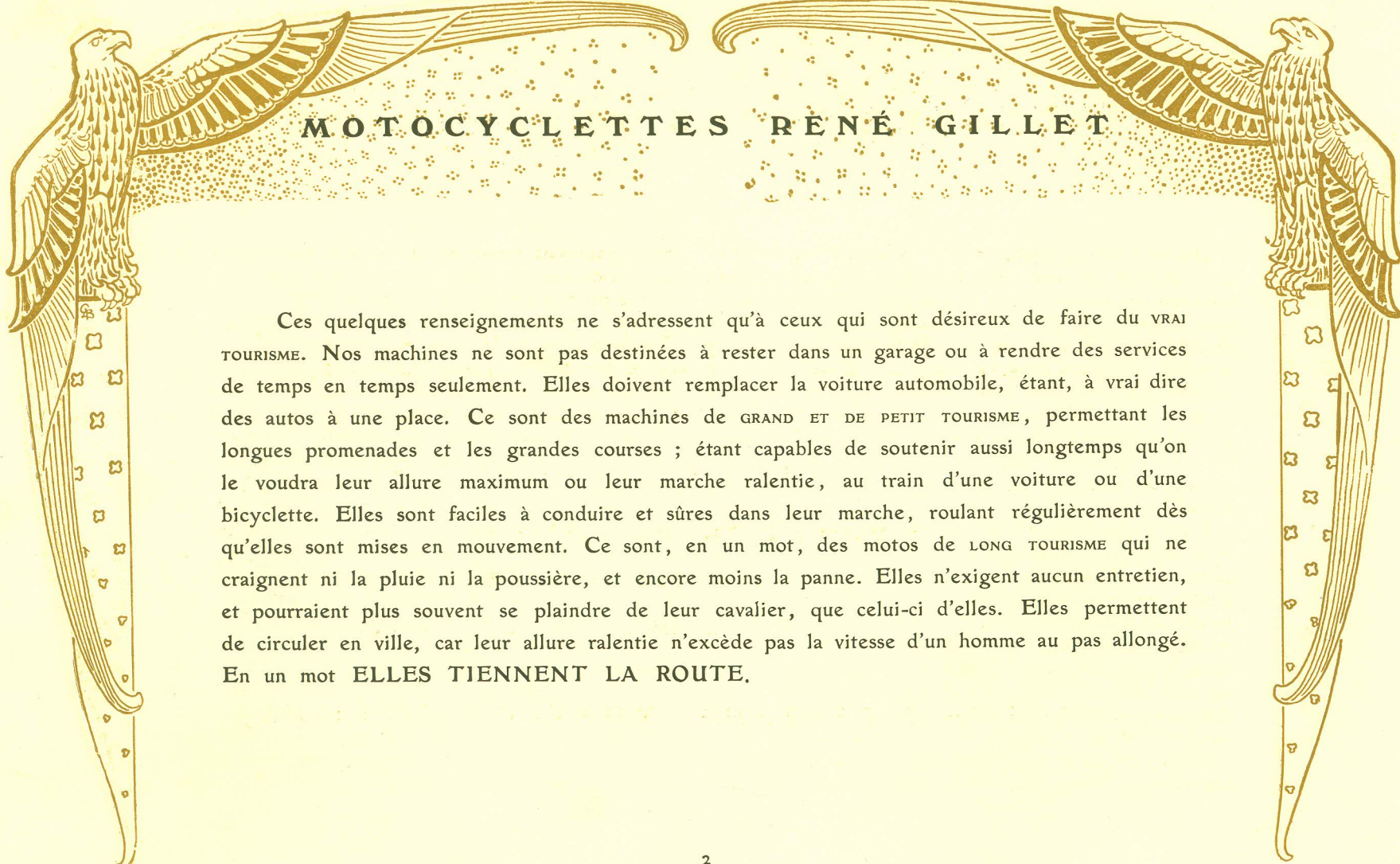
LA MAISON RENÉ GILLET S'EST SPÉCIALISÉE DANS LA FABRICATION

:: :: :: EXCLUSIVE DES MOTOCYCLETTES DEPUIS L'ANNÉE 1895 :: :: ::

128, ROUTE D'ORLÉANS, MONTROUGE (SEINE)

TÉLÉPHONE SAXE 62-47





# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

Ces quelques renseignements ne s'adressent qu'à ceux qui sont désireux de faire du VRAI TOURISME. Nos machines ne sont pas destinées à rester dans un garage ou à rendre des services de temps en temps seulement. Elles doivent remplacer la voiture automobile, étant, à vrai dire des autos à une place. Ce sont des machines de GRAND ET DE PETIT TOURISME, permettant les longues promenades et les grandes courses ; étant capables de soutenir aussi longtemps qu'on le voudra leur allure maximum ou leur marche ralentie, au train d'une voiture ou d'une bicyclette. Elles sont faciles à conduire et sûres dans leur marche, roulant régulièrement dès qu'elles sont mises en mouvement. Ce sont, en un mot, des motos de LONG TOURISME qui ne craignent ni la pluie ni la poussière, et encore moins la panne. Elles n'exigent aucun entretien, et pourraient plus souvent se plaindre de leur cavalier, que celui-ci d'elles. Elles permettent de circuler en ville, car leur allure ralentie n'excède pas la vitesse d'un homme au pas allongé. En un mot ELLES TIENNENT LA ROUTE.



## MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

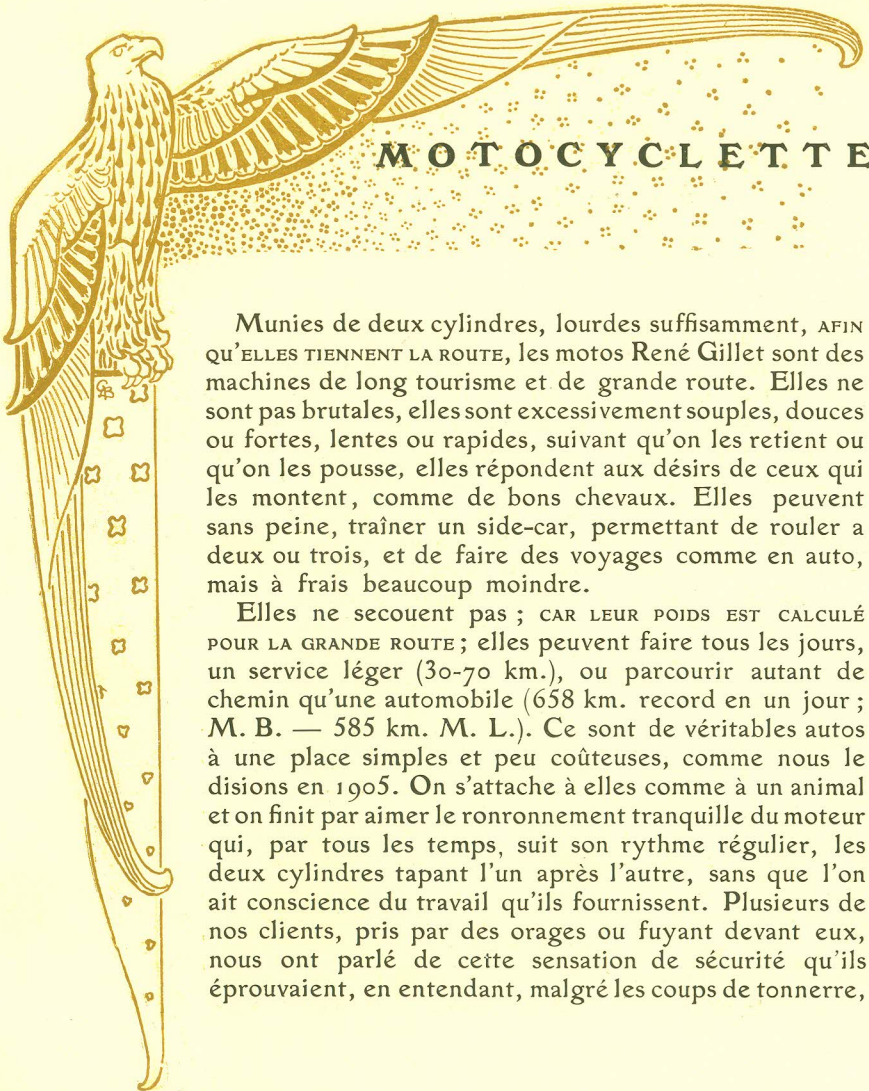
Qui de nous n'a jamais senti le besoin de sortir de la ville, pour se promener longuement au plein soleil, pour aller loin en peu de temps, et à peu de frais, pour s'éloigner le plus possible de ses préoccupations habituelles ? Qui de nous, fatigué par la vie intensive de l'époque actuelle, obligé de travailler longtemps et vite, n'a senti le besoin de courir au milieu des champs, de suivre les grandes routes ensoleillées, où la poussière elle-même ne déplaît pas, parce qu'on a besoin d'espace et de grand air ; de respirer les odeurs des champs en floraison, et de reposer ses yeux sur les campagnes verdoyantes ou sur les champs bien cultivés.

C'est alors qu'on est heureux de posséder un bon instrument qui vous permette de partir dès qu'on est libre, de courir vite droit devant soi, d'aller tant qu'on a envie d'aller, parce que, de même qu'on a trop travaillé, on a besoin de trop se reposer. C'est une nécessité de la vie moderne, de travailler vite et de se reposer vite. On veut faire du LONG TOURISME, EXPRESSION QUE NOUS AVONS CRÉÉE ; on veut respirer le grand air, courir dans le vent, et cependant ne pas se fatiguer, de façon à jouir pleinement des moments de liberté qu'on a pu se procurer.

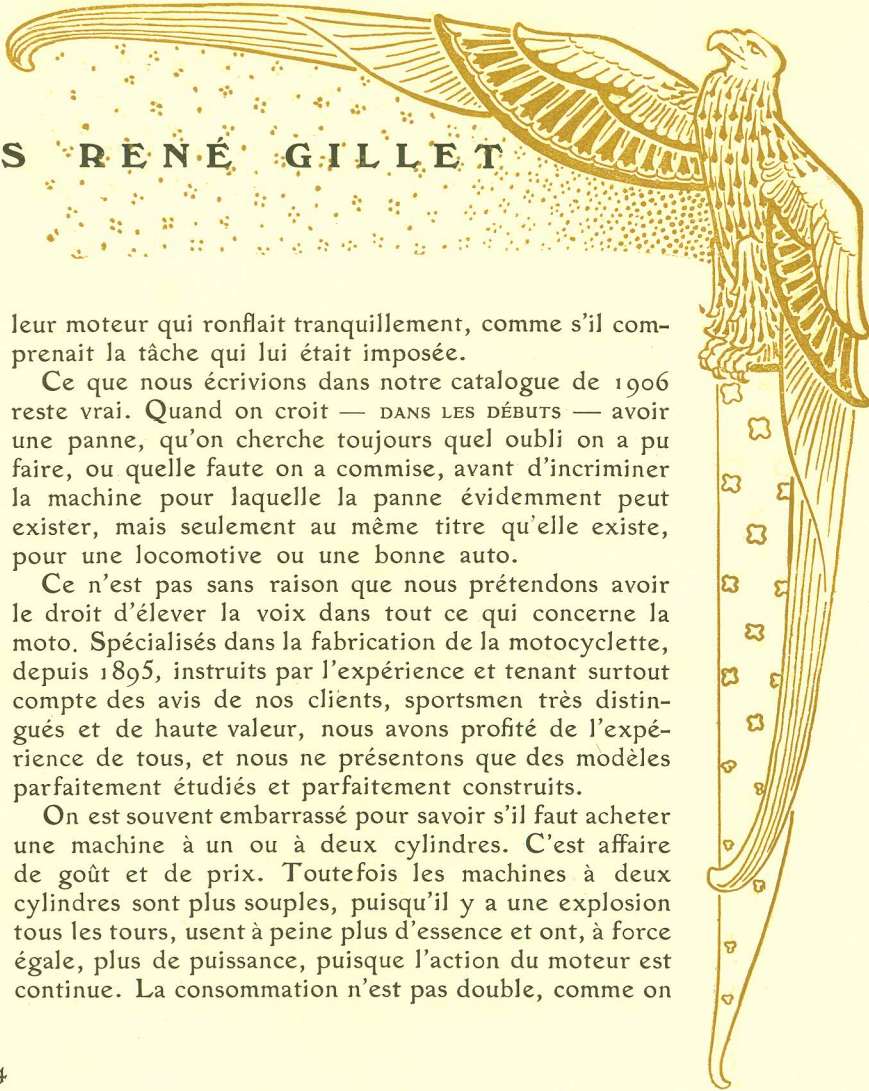
C'est alors qu'on peut apprécier la valeur des motocyclettes René Gillet, machines de long tourisme, motos qui

sont capables de rouler tant qu'on veut, qu'on soit seul ou deux (tricar et side-car), à toutes les allures, sans qu'on ait à se préoccuper d'elles. Toujours elles sont prêtes à marcher ; toujours elles peuvent répondre aux exigences de leur cavalier. Et elles ne se plaisent, il faut le reconnaître, que dans les grandes randonnées, dans les promenades lointaines, dans les courses pressées où elles peuvent montrer ce qu'elles valent et courir comme des bêtes de race pour qui les distances et les espaces semblent ne pas exister.

Cela est si vrai que toutes nos machines doivent avoir roulé longtemps, pour être tout à fait souples. Leurs essais ne peuvent porter sur quelques kilomètres, ils doivent porter sur 200, 300 km. L'expérience du circuit de Fontainebleau (Août 1912), le prouve surabondamment. Là, par suite d'une manœuvre de la dernière heure, les cylindres des motos RENÉ GILLET ont été éliminés quatre jours avant la course. Il a fallu emprunter (le fait est réel et n'est pas cité pour les besoins de la réclame), des machines de clients, non préparées pour l'effort énorme qu'elles devaient fournir (450 km. LE PLUS VITE POSSIBLE), et ces machines n'ont réellement commencé à COURIR que vers le 200<sup>e</sup> ou le 300<sup>e</sup> km ; elles ont cependant fait la course facilement, et toutes les machines parties sont arrivées sans encombre, preuve qu'elles étaient prêtes à faire de longs voyages.



# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET



Munies de deux cylindres, lourdes suffisamment, AFIN QU'ELLES TIENNENT LA ROUTE, les motos René Gillet sont des machines de long tourisme et de grande route. Elles ne sont pas brutales, elles sont excessivement souples, douces ou fortes, lentes ou rapides, suivant qu'on les retient ou qu'on les pousse, elles répondent aux désirs de ceux qui les montent, comme de bons chevaux. Elles peuvent sans peine, traîner un side-car, permettant de rouler à deux ou trois, et de faire des voyages comme en auto, mais à frais beaucoup moindre.

Elles ne secouent pas ; CAR LEUR POIDS EST CALCULÉ POUR LA GRANDE ROUTE ; elles peuvent faire tous les jours, un service léger (30-70 km.), ou parcourir autant de chemin qu'une automobile (658 km. record en un jour ; M. B. — 585 km. M. L.). Ce sont de véritables autos à une place simples et peu coûteuses, comme nous le disions en 1905. On s'attache à elles comme à un animal et on finit par aimer le ronronnement tranquille du moteur qui, par tous les temps, suit son rythme régulier, les deux cylindres tapant l'un après l'autre, sans que l'on ait conscience du travail qu'ils fournissent. Plusieurs de nos clients, pris par des orages ou fuyant devant eux, nous ont parlé de cette sensation de sécurité qu'ils éprouvaient, en entendant, malgré les coups de tonnerre,

leur moteur qui ronflait tranquillement, comme s'il comprenait la tâche qui lui était imposée.

Ce que nous écrivions dans notre catalogue de 1906 reste vrai. Quand on croit — DANS LES DÉBUTS — avoir une panne, qu'on cherche toujours quel oubli on a pu faire, ou quelle faute on a commise, avant d'incriminer la machine pour laquelle la panne évidemment peut exister, mais seulement au même titre qu'elle existe, pour une locomotive ou une bonne auto.

Ce n'est pas sans raison que nous prétendons avoir le droit d'élever la voix dans tout ce qui concerne la moto. Spécialisés dans la fabrication de la motocyclette, depuis 1895, instruits par l'expérience et tenant surtout compte des avis de nos clients, sportsmen très distingués et de haute valeur, nous avons profité de l'expérience de tous, et nous ne présentons que des modèles parfaitement étudiés et parfaitement construits.

On est souvent embarrassé pour savoir s'il faut acheter une machine à un ou à deux cylindres. C'est affaire de goût et de prix. Toutefois les machines à deux cylindres sont plus souples, puisqu'il y a une explosion tous les tours, usent à peine plus d'essence et ont, à force égale, plus de puissance, puisque l'action du moteur est continue. La consommation n'est pas double, comme on





## MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

pourrait le croire, mais à peine supérieure. C'est le type deux cylindres que les chauffeurs préfèrent le plus.

### LA MACHINE FORTE

On a beaucoup discuté, dans ces dernières années, sur les avantages comparés de la machine légère, et de la machine lourde. On a voulu faire du long tourisme avec une machine pesant peu, à moteur extra-léger, sans vouloir tenir compte de l'expérience, et on a vanté les motos légères. Nous redisons ce que nous avons dit en 1910: la moto légère est bonne pour le petit tourisme; il en existe d'excellents modèles, et quelques maisons françaises en fabriquent, qui ne laissent rien à désirer. Mais elles ne peuvent rendre des services pour les grands voyages, de même que les voiturettes ne peuvent rendre les mêmes services qu'une bonne auto. Les cahots de la route fatiguent le chauffeur, les côtes sont pénibles, et l'effort qu'on demande à la machine est trop grand, dès qu'on veut aller vite et loin. Tous ceux qui ont beaucoup roulé savent combien il est énervant lorsqu'on se trouve devant une belle route, de ne pouvoir aller vite et de ne pouvoir augmenter sa vitesse suivant le désir qu'on en a.

On a beau, en effet, ne pas vouloir aller vite, et ne pas

dépasser une moyenne de 30 à l'heure, ce qui est déjà joli; on ne peut empêcher un phénomène physiologique. L'œil s'habitue à la distance, et les réflexes se perfectionnent. Plus on roule, plus on sent qu'on s'habitue à voir filer les arbres, les pays, et la vitesse qui paraissait grande au début, ne paraît plus qu'une petite vitesse. Dans le long tourisme, il faut savoir aller vite quand il faut, et lentement, quand on le veut. Si, sur une route interminable et sans aucun intérêt, on chemine cahin-caha, on s'ennuie. Si on est sur une route fréquentée par des autos, on en a vite assez de se laisser dépasser par ceux qui ont une sérieuse étape à faire, et qui doivent aller vite. On est obligé d'accélérer, pour se maintenir entre deux nuages de poussière, que faute d'une moto forte, on est obligé de subir. D'ailleurs, aller vite n'est pas dangereux quand on a une moto suffisamment lourde et forte. Avec nos 4-5 on tient encore les autos de 16 chev. Or, si, à une moto de 1 chev. 1/2, on demande un effort de 45 à l'heure, on risque fort des accidents, car la machine doit être forcée. Au contraire, 45 km. à l'heure, avec une machine construite pour résister à du 60, est une vitesse moyenne. C'est pour cela que pour le long tourisme, nous avons établi des machines dont la force est suffisamment grande, et le poids assez élevé, pour qu'on ne courre aucun risque



# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

quand on roule vite. Nos 4 1/2 font facilement toutes les routes et toutes les côtes, marquées en traits rouges sur les cartes routières. Nos 3 1/2 également. Les preuves ne nous manquent pas. Elles sont fournies par nos clients, auprès desquels on n'a qu'à se renseigner. Quelles meilleures références pourrions-nous fournir ?

En revanche, pour les sentiers de montagne, pour les routes montantes à tournants brusques, il vaut mieux avoir un changement de vitesse. Ralentir n'est qu'un jeu avec nos machines qui roulent depuis l'allure d'un homme au pas allongé, jusqu'à celle des grosses autos. Mais ralentir dans une côte et reprendre, peut, dans certaines régions, fatiguer la machine ; c'est alors que le changement de vitesse doit rendre des services.

## LE CHANGEMENT DE VITESSE

Dès 1905, nous avons compris cette nécessité et nous avons fait un changement de vitesse qui a figuré à l'exposition de 1905, et a été utilisé par quelques-uns de nos clients. Mais à cette époque, le public n'en a pas voulu ; les esprits n'y étaient pas préparés, il a été imité depuis, par les étrangers, et, comme cela arrive si souvent en France, on dit maintenant qu'il nous revient, que le

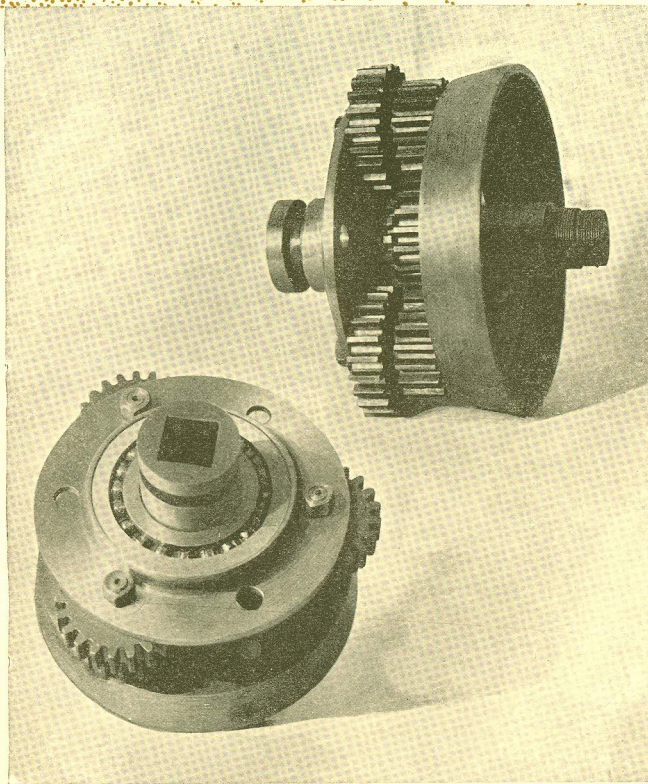
changement de vitesse est nécessaire et qu'on devrait bien le faire chez nous. Puisqu'il est admis, nous le représentons donc. Mais, profitant des progrès réalisés dans l'industrie, nous en avons établi un qui est plus simple et surtout plus robuste que l'ancien.

Le changement de vitesse que nous avons construit cette année offre en effet sur les autres le grand avantage d'être robuste et de remplir toutes les conditions qui peuvent être exigées pour la motocyclette, soit seule, soit montée en side-car ou en tri-car.

Il est formé de pièces analogues en tous points à celles des automobiles. Ces pièces sont renfermées dans un carter hermétique qui fait corps avec le pédalier, et est intermédiaire au moteur et à la roue motrice. Il est donc complètement indépendant et est comparable à la boîte du changement de vitesse des automobiles.

L'embrayage est à cônes ; mais ces cônes sont disposés de telle façon qu'ils ne se trouvent embrayés que lorsqu'on marche en petite vitesse. L'intérêt de cette disposition n'échappera à personne ; lorsque le moteur est débrayé, les deux cônes ne sont pas en contact ; lorsqu'on met en petite vitesse, les pignons de démultiplication qui sont toujours en prise, ce qui évite les à-coups, entrent en jeu, les cônes étant en contact ; — lorsqu'on met en

## MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET



grande vitesse, l'arbre commandé par le moteur est rendu solidaire de celui qui commande la roue arrière, et, ce faisant, il entraîne tout le mouvement, les pignons démultiplicateurs ne tournant plus. Il en résulte que l'embrayage en grande vitesse est direct.

De plus, les portées, sauf celles des pignons démultiplicateurs, sont à billes, et lorsqu'on embraye en petite vitesse, un roulement à billes indépendant sert de butée à l'axe qui commande les cônes, afin que ces derniers ne puissent entrer en contact forcé, ce qui les fatiguerait.

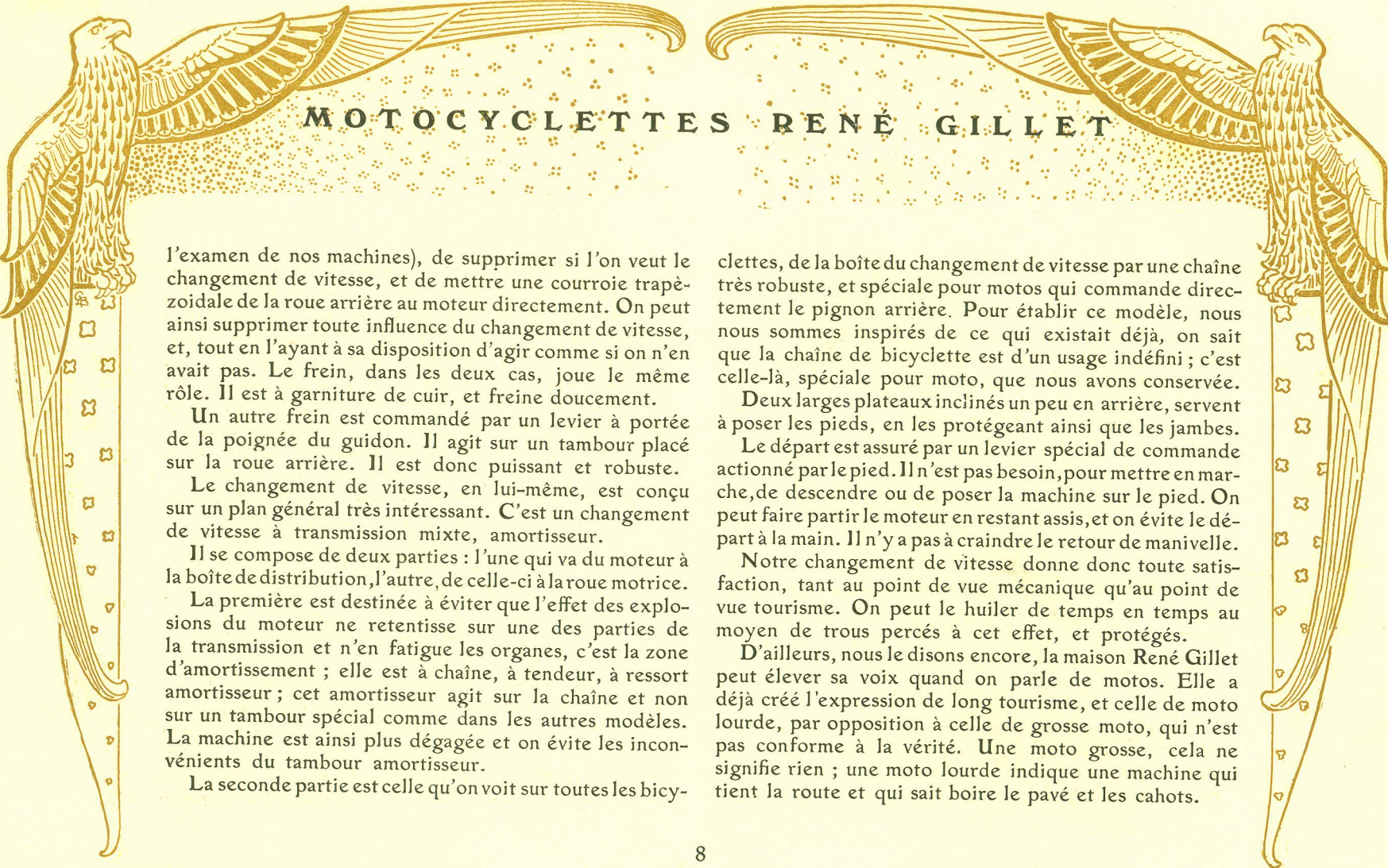
Les commandes de ce changement de vitesse se font par une seule pédale qui est ainsi disposée :

A droite, l'appui de la pointe du pied provoque le débrayage. Un premier appui du talon, au premier cran, embrayage en petite vitesse, un second en grande.

Par conséquent, soit pour embrayer, soit débrayer, on passe par la petite vitesse, ce qui évite des à-coups au moteur, et évite des chocs dans les organes du changement de vitesse.

En outre, l'appui de la pointe du pied droit débraye la grande, puis la petite vitesse, et commande le frein sur la jante trapézoïdale placée sur la roue arrière.

La présence de cette jante n'est pas sans intérêt. Elle permet (on s'en rendra compte facilement par



## MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

l'examen de nos machines), de supprimer si l'on veut le changement de vitesse, et de mettre une courroie trapèzoidale de la roue arrière au moteur directement. On peut ainsi supprimer toute influence du changement de vitesse, et, tout en l'ayant à sa disposition d'agir comme si on n'en avait pas. Le frein, dans les deux cas, joue le même rôle. Il est à garniture de cuir, et freine doucement.

Un autre frein est commandé par un levier à portée de la poignée du guidon. Il agit sur un tambour placé sur la roue arrière. Il est donc puissant et robuste.

Le changement de vitesse, en lui-même, est conçu sur un plan général très intéressant. C'est un changement de vitesse à transmission mixte, amortisseur.

Il se compose de deux parties : l'une qui va du moteur à la boîte de distribution, l'autre, de celle-ci à la roue motrice.

La première est destinée à éviter que l'effet des explosions du moteur ne retentisse sur une des parties de la transmission et n'en fatigue les organes, c'est la zone d'amortissement ; elle est à chaîne, à tendeur, à ressort amortisseur ; cet amortisseur agit sur la chaîne et non sur un tambour spécial comme dans les autres modèles. La machine est ainsi plus dégagée et on évite les incon vénients du tambour amortisseur.

La seconde partie est celle qu'on voit sur toutes les bicy-


clettes, de la boîte du changement de vitesse par une chaîne très robuste, et spéciale pour motos qui commande directement le pignon arrière. Pour établir ce modèle, nous nous sommes inspirés de ce qui existait déjà, on sait que la chaîne de bicyclette est d'un usage indéfini ; c'est celle-là, spéciale pour moto, que nous avons conservée.

Deux larges plateaux inclinés un peu en arrière, servent à poser les pieds, en les protégeant ainsi que les jambes.

Le départ est assuré par un levier spécial de commande actionné par le pied. Il n'est pas besoin, pour mettre en marche, de descendre ou de poser la machine sur le pied. On peut faire partir le moteur en restant assis, et on évite le départ à la main. Il n'y a pas à craindre le retour de manivelle.

Notre changement de vitesse donne donc toute satisfaction, tant au point de vue mécanique qu'au point de vue tourisme. On peut le huiler de temps en temps au moyen de trous percés à cet effet, et protégés.

D'ailleurs, nous le disons encore, la maison René Gillet peut élever sa voix quand on parle de motos. Elle a déjà créé l'expression de long tourisme, et celle de moto lourde, par opposition à celle de grosse moto, qui n'est pas conforme à la vérité. Une moto grosse, cela ne signifie rien ; une moto lourde indique une machine qui tient la route et qui sait boire le pavé et les cahots.



## MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

Cela est si vrai que maintenant, on impose aux machines un minimum de poids, et que l'Automobile Club, dont le règlement concernant les motos, paraît avoir été établi d'une manière théorique, spécifie tout de même le minimum de poids ; celui que nous avons toujours préconisé, bien avant qu'il en fût question.

### LE CADRE

Le cadre est fabriqué dans nos ateliers, comme d'ailleurs le moteur, et toutes nos pièces. Il se compose de pièces renforcées, spéciales pour nos machines. Il est très long et bas. Il a été copié dans ses grandes lignes par la plupart des fabricants français ou étrangers. Il est pratique et élégant. Il permet de placer la selle bas et confortablement. Il mesure 1,30 sur 0,53 ; sa longueur fait que les cahots de la route se sentent peu ; sa hauteur est assez réduite pour permettre à un motocycliste, même de petite taille, de poser les pieds par terre sans peine. C'est là un point important.

### LA CYLINDRÉE

De même, nous avons toujours défendu les fortes cylindrées qu'on attaquait de partout. Nous avons maintenu celles que L'EXPÉRIENCE DES ROUTES nous avait fait établir, et ce qu'on appelait encore grosse cylindrée il

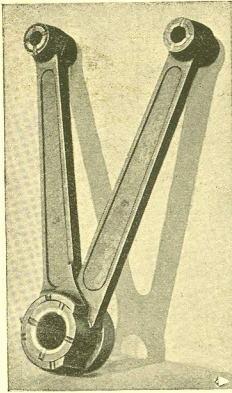
ya quelques années, est maintenant reconnu cylindrée moyenne. C'est tout autre chose de rouler avec une 3 1/2 ou avec une 7, et bien qu'on ait un changement de vitesse, on désire toujours marcher en grande vitesse ; le moteur, en effet, rend alors mieux et se fatigue moins. Or, avec une 3 1/2 munie d'un side-car, on est forcé de se mettre en petite vitesse dans la plupart des côtes. Au contraire, avec une 7 chevaux, la petite vitesse n'est à utiliser que dans les cas de nécessité. Ceux qui ont fait de l'auto savent bien qu'il est plus agréable de rouler avec une 16 chevaux qu'avec une 8 ou 10 chevaux. Ce qui est vrai pour l'auto, l'est aussi pour la moto.

### LE MOTEUR

Nous construisons le moteur à 1 cylindre, de 2 3/4 ; le moteur à 2 cylindres de 3 1/2, 4-5, 7 chev. et 9 chev. Celui-ci n'est fait que sur demande et nécessite un certain délai de livraison.

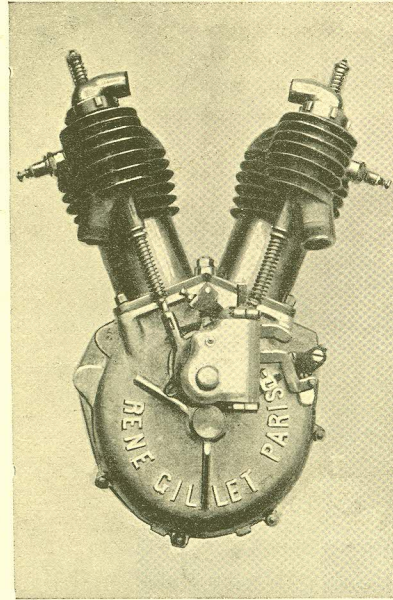
Tous nos moteurs sont construits en matières de premier choix, les bielles sont accouplées à leur tête et solidaires (modèle spécial à notre maison). Les axes du volant sont montés A LA FOIS SUR COUSSINETS ET SUR ROULEMENTS A BILLES. Ils sont donc excessivement soignés, et leur rendement est très avantageux. Ils sont souples et robustes.

# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET



## LA COURROIE

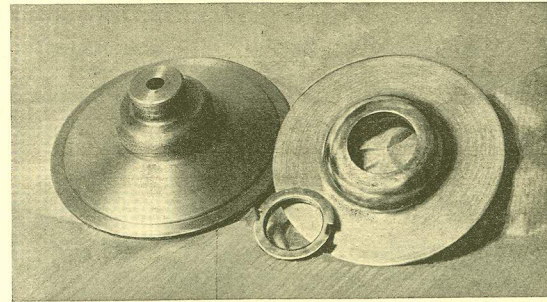
Pour les machines sans changement de vitesse, nous faisons toujours nos deux types de courroie : courroie plate, courroie trapézoïdale. La première est très large et plus souple ; la seconde adhère plus,



mais fatigue plus le moteur. Les deux ont des partisans. Nous conseillerions cependant plutôt actuellement, surtout avec notre poulie extensible, la courroie trapézoïdale qu'on fabrique très bien depuis deux ans, et qui, avec les cylindrées de 3 1/2 et 4 1/2, ne fatigue pas le moteur. Nous mettons ces courroies, très larges, sans cela elles s'arrondissent et cassent souvent.

## LA POULIE MOTRICE

La poulie motrice est à gorge trapézoïdale pour les courroies du même ordre. Elle est extensible, et peut être res-

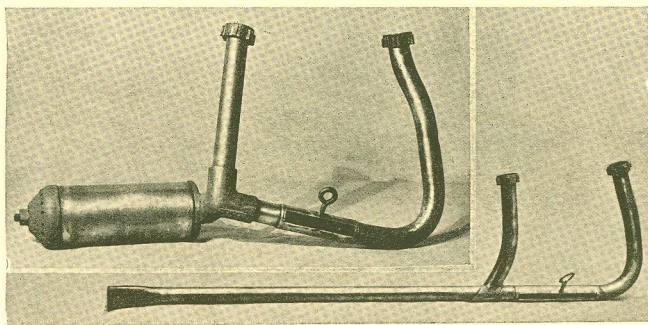


serrée au moyen d'un dispositif très simple et indé réglable.

# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

La poulie des courroies plates se fait comme toutes les nôtres, avec un empâtement de caoutchouc, vulcanisé spécialement pour nos machines, et très résistant. L'adhérence est si forte que si on ne garnit pas la jante motrice de la roue, de cuir, la courroie patine sur cette dernière. Nous employons cette poulie depuis de longues années.

## L'ÉCHAPPEMENT



Le type de notre échappement a été modifié. Nous faisons encore la cloche d'échappement qui amoindrit le

bruit de l'explosion, mais nous conseillons plutôt le nouvel échappement, imité de celui des voitures et formé par un long tube qui conduit les gaz à l'arrière de la moto. Nous mettons toujours le dispositif qu'on ouvre ou qu'on ferme, en marche, avec le pied, pour permettre l'échappement libre dans le cas où l'on veut soulager le moteur (côtes de 20 km.). Le bruit de l'explosion, avec notre nouvel échappement, est à peu près nul, mais suffisant cependant pour PRÉVENIR LES PIÉTONS.

## LES COMMANDES

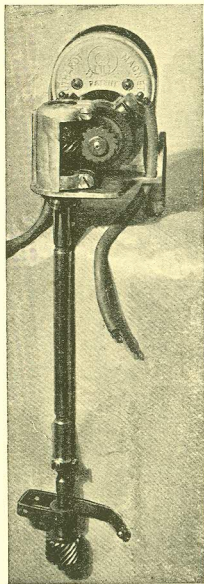
Les commandes sont celles de tous nos types de machines depuis 1903. Elles se font aux poignées qui sont tournantes, et commandent des câbles rigides qui vont, d'une part, lever les soupapes, et d'autre part, régler l'avance à l'allumage. Ce modèle que nous employons depuis 11 ans, nous est spécial et est déposé (Commandes R.G.).

Ainsi il n'existe pas de lève-soupape sous la poignée, ni de manettes qui compliquent les manœuvres. Il n'existe pas de manette de réglage du carburateur, — CELUI-CI ÉTANT AUTOMATIQUE, — et l'on ne lâche jamais le guidon ; conservant ainsi le maximum de sûreté. C'est la conduite d'une bicyclette.

# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

## L'ALLUMAGE

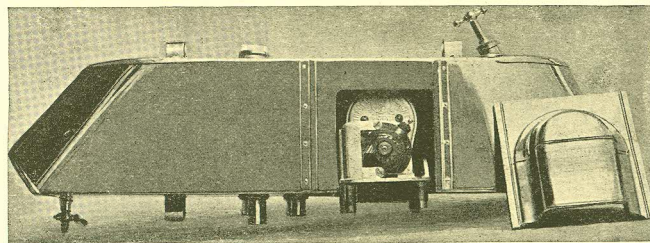
Il se fait par magnéto ; l'avance est faite, grâce à une disposition de pignons hélicoïdaux qui, suivant qu'on tourne la poignée, font avancer ou reculer le moment où l'étincelle éclate. Ce dispositif permet donc de faire varier pendant la marche du moteur, l'angle de calage de la magnéto, tout en conservant le maximum d'intensité des étincelles, aussi bien au retard qu'à l'avance, ce qui fait varier à volonté la vitesse du moteur avec une très grande précision, en assurant l'allumage parfait à toutes les vitesses, contrairement aux systèmes qui ne donnent de fortes étincelles qu'avec la pleine avance à l'allumage. Avec ce dispositif, le départ a lieu à la vitesse de la marche au pas, évitant de courir à côté de la machine pour obtenir les premières explosions. CE DISPOSITIF EST ABSOLUMENT BREVETÉ EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER.



## LA MAGNÉTO

La transmission s'opère au moyen d'un tube flexible, mais sans aucune torsion, portant à chacune de ses extrémités, un pignon hélicoïdal, correspondant, l'un à un pignon hélicoïdal adapté à l'axe du moteur ; l'autre à un pignon analogue adapté à l'arbre de la magnéto. Nous mettons la magnéto spéciale Ruthardt.

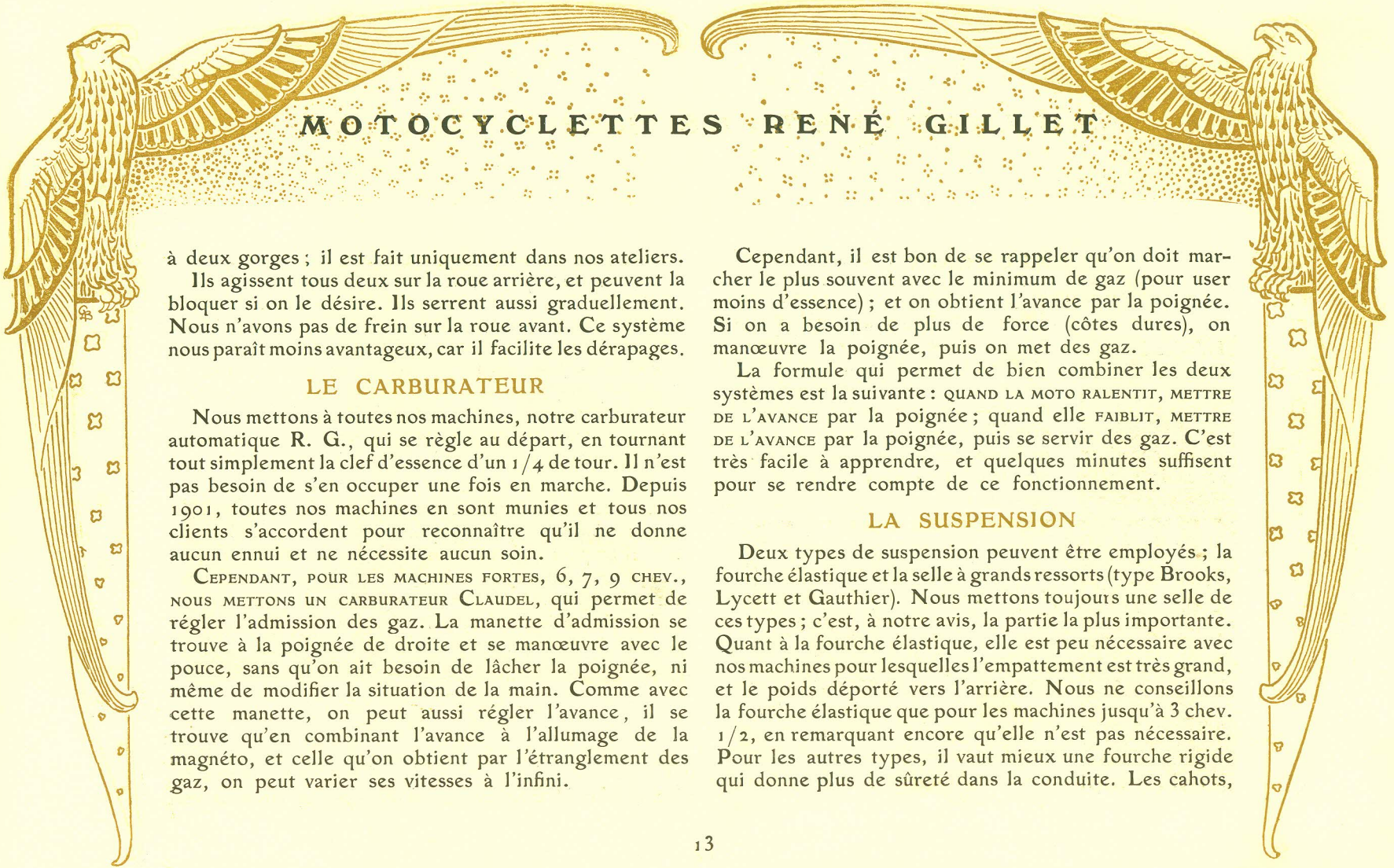
Nous donnons ci-dessous le dispositif de la maquette et du réservoir.



## LES FREINS

Les freins sont sous les poignées ; ils commandent des segments qui se serrent sur un tambour ajouté à la roue arrière, et faisant corps avec elle ; ce tambour est





# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

à deux gorges ; il est fait uniquement dans nos ateliers.

Ils agissent tous deux sur la roue arrière, et peuvent la bloquer si on le désire. Ils serrent aussi graduellement. Nous n'avons pas de frein sur la roue avant. Ce système nous paraît moins avantageux, car il facilite les dérapages.

## LE CARBURATEUR

Nous mettons à toutes nos machines, notre carburateur automatique R. G., qui se règle au départ, en tournant tout simplement la clef d'essence d'un  $1/4$  de tour. Il n'est pas besoin de s'en occuper une fois en marche. Depuis 1901, toutes nos machines en sont munies et tous nos clients s'accordent pour reconnaître qu'il ne donne aucun ennui et ne nécessite aucun soin.

CEPENDANT, POUR LES MACHINES FORTES, 6, 7, 9 CHEV., NOUS METTONS UN CARBURATEUR CLAUDEL, qui permet de régler l'admission des gaz. La manette d'admission se trouve à la poignée de droite et se manœuvre avec le pouce, sans qu'on ait besoin de lâcher la poignée, ni même de modifier la situation de la main. Comme avec cette manette, on peut aussi régler l'avance, il se trouve qu'en combinant l'avance à l'allumage de la magnéto, et celle qu'on obtient par l'étranglement des gaz, on peut varier ses vitesses à l'infini.

Cependant, il est bon de se rappeler qu'on doit marcher le plus souvent avec le minimum de gaz (pour user moins d'essence) ; et on obtient l'avance par la poignée. Si on a besoin de plus de force (côtes dures), on manœuvre la poignée, puis on met des gaz.

La formule qui permet de bien combiner les deux systèmes est la suivante : QUAND LA MOTO RALENTIT, METTRE DE L'AVANCE par la poignée ; quand elle FAIBLIT, METTRE DE L'AVANCE par la poignée, puis se servir des gaz. C'est très facile à apprendre, et quelques minutes suffisent pour se rendre compte de ce fonctionnement.

## LA SUSPENSION

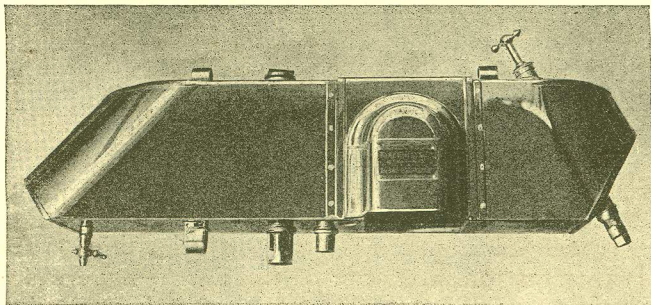
Deux types de suspension peuvent être employés ; la fourche élastique et la selle à grands ressorts (type Brooks, Lycett et Gauthier). Nous mettons toujours une selle de ces types ; c'est, à notre avis, la partie la plus importante. Quant à la fourche élastique, elle est peu nécessaire avec nos machines pour lesquelles l'empattement est très grand, et le poids déporté vers l'arrière. Nous ne conseillons la fourche élastique que pour les machines jusqu'à 3 chev.  $1/2$ , en remarquant encore qu'elle n'est pas nécessaire. Pour les autres types, il vaut mieux une fourche rigide qui donne plus de sûreté dans la conduite. Les cahots,

# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

grâce à la forme de notre guidon, se sentent très peu. Nous conseillons la fourche rigide dans tous les cas, pour le long tourisme. Cela évite aussi un supplément de prix. La fourche élastique que nous mettons est la fourche Druid, très solide et très pratique, avec laquelle on ne risque rien, et qui est fabriquée spécialement.

## LE RÉSERVOIR

Tous nos réservoirs, même ceux des machines 2 chev.  $3/4$ , sont faits sur le même modèle. Ils sont divisés en 3 parties;



la moitié postérieure contient l'essence. La contenance en

est variable naturellement, suivant les types; elle oscille entre 6 (2 chev.  $3/4$ ) et 8 litres ( $4\ 1/2$  et 7 chev.). On conçoit l'importance de cette contenance. Il faut, en effet, que lorsqu'on veut se ravitailler, on puisse prendre un bidon d'essence du commerce que les marchands ne détaillent pas.

On peut faire ainsi 120 km. sans recharger, avec les  $4\ 1/2$  6-7 chev. Avec les  $2\ 3/4$  et les  $3\ 1/2$ , on peut aller à 170.

La moitié antérieure est divisée en 3 parties; la première contient deux litres d'huile (600 km), la seconde contient la magnéto qui est ainsi absolument protégée dans le réservoir. Des couvercles à glissières permettent de l'examiner et de graisser les pignons, s'il en est besoin. Entre ces deux compartiments, se trouve un casier dans lequel on peut enfermer des outils, ou mieux des cartes et des plans. La pompe à huile, placée à la partie supérieure du cadre, permet de huiler sans peine pendant la marche.

Le réservoir rond est dit réservoir de course. Il n'y a pas d'armoire à cartes.

## LE PORTE-BAGAGE

Le porte-bagage FAIT PARTIE DE LA MACHINE. Il porte de chaque côté, fixées solidement à des portants métalliques, les sacoches à outils. Les sacoches peuvent, si



# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

on le préfère, être placées à l'avant de la machine, sur le réservoir ; on les met à cheval et on les fixe avec les courroies dont les sacoches sont munies (modèle spécial).

## LES PIEDS-SUPPORTS

Les pieds-supports sont automatiques. Il suffit d'exercer une traction en arrière pour les redresser et leur faire prendre la position verticale dans laquelle ils se fixent automatiquement. On les remet en place en agissant en sens inverse. Ils ne se dérèglent jamais. Ils sont spéciaux à notre maison. Nous mettons également les pieds supports ordinaires ; il en existe un à l'avant (sur demande et moyennant un supplément de 6 frs), et un à l'arrière. Ils servent surtout lorsqu'on a besoin de réparer un pneu crevé et pour faciliter le nettoyage de la moto.

## LES GARDE-BOUE

Ils sont très longs, prolongés de façon à éviter toute projection de boue ou d'eau ; ils sont munis de joues, sur demande (supplément de 10 frs), mais ces joues ne sont pas indispensables.

## LE GUIDON

Nous faisons plusieurs formes de guidon, mais deux seulement sont fournis avec la machine ; le guidon droit et large, à branches courtes, qui est dit guidon de course, et le guidon long, guidon de tourisme ordinaire. Avec ce dernier, on est extrêmement bien placé pour rouler sans aucune fatigue, assis normalement sur la selle. Les poignées sont légèrement infléchies en bas et en arrière pour faire prendre aux mains une position normale et reposante. Ces poignées sont recouvertes d'un caoutchouc spécial pour être bien adhérentes. SAUF AVIS SPÉCIAL, les machines sont toujours fournies AVEC CE DERNIER GUIDON.

Nous conseillons de monter ganté, l'adhérence des mains aux poignées est plus grande, outre que cela est plus élégant.

## LES PNEUMATIQUES

Nous fournissons des pneumatiques lisses ; mais nous mettons, si on le désire, et moyennant un léger supplément, une semelle ou un pneu-cuir. La semelle est préférable au pneu lisse, pour le long tourisme ou pour les temps humides. Avec elle, il est rare qu'on dérape, pour peu qu'on fasse attention.

Nous mettons aussi des pneus à pastilles ou des pneus

# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

à ventouses (Kempshall) ; sans conseiller spécialement l'un plutôt que l'autre. Ceux de nos clients qui se servent beaucoup du side-car, emploient le pneu Kempshall et le préfèrent (actuellement).

Ainsi équipé, on peut marcher par tous les temps, hiver comme été ; par le soleil ou par la pluie, dans la ville ou dans la campagne. Dans les villes comme Paris, il est facile de cheminer lentement, derrière les voitures même, sans les dépasser, grâce à la lenteur de marche de nos machines.

## LE PHARE

On peut adapter nos machines à un phare puissant, fixé sur de solides portants attachés au guidon. Ainsi, dans la nuit, on peut s'éclairer à une grande distance, car notre phare a été établi après de minutieuses études. Sa lumière est telle que l'on peut déchiffrer un journal à 70 m. Fixé au guidon, il permet d'éclairer les tournants, et au



besoin, les bornes ou plaques indicatrices. Il peut brûler 4 heures. Sa puissance est de 900 bougies. Il est autogénérateur, mais l'arrivée d'eau se fait par la périphérie du manchon qui contient le carbure de calcium, ce qui assure une marche parfaite. Il est fabriqué spécialement pour nous par une des plus anciennes et meilleures maisons de Paris.

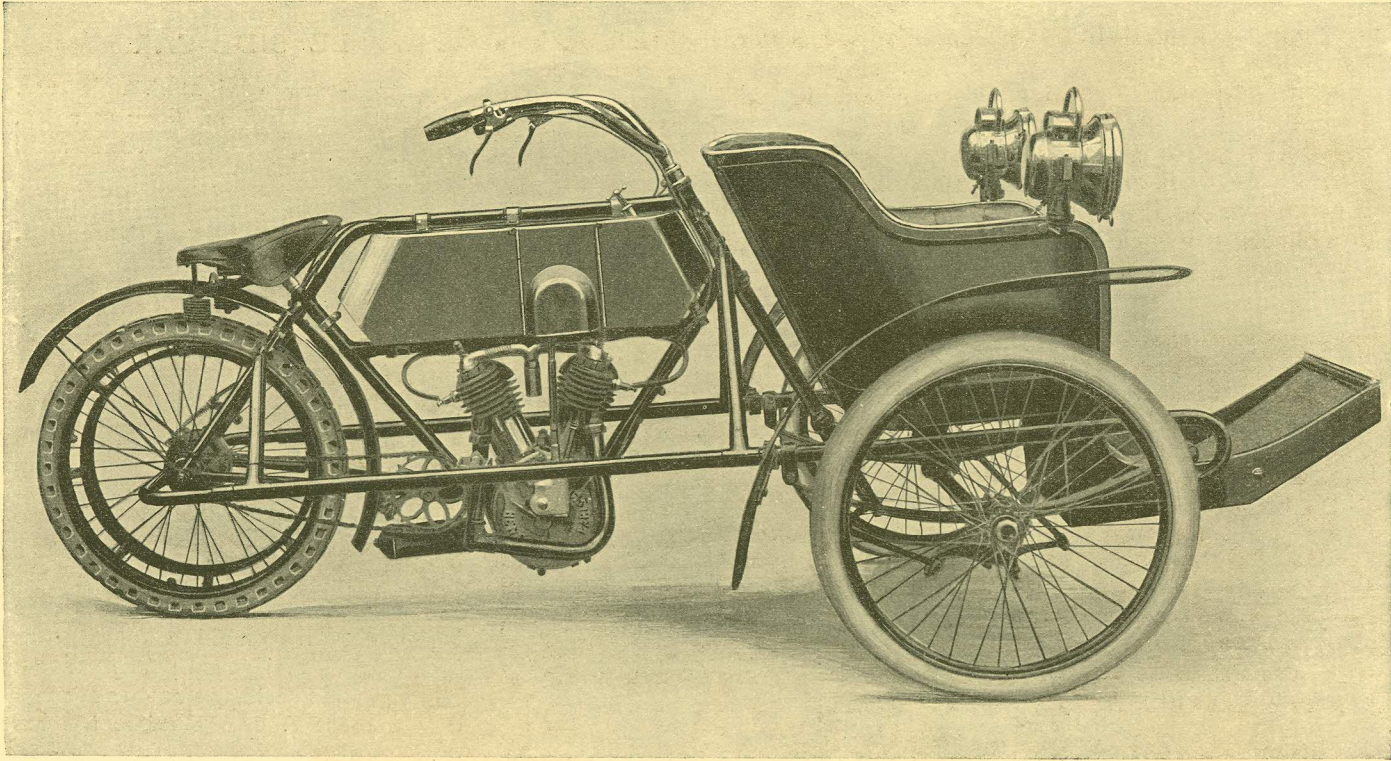
## LE TANDEM

Nous avons établi, en 1908, un type de tandem qui, depuis, a été imité, mais non changé ; ce type qui est parfait permet de marcher à deux, aussi confortablement qu'à un ; les deux personnes qui le montent sont assises chacune, de la même façon que sur une motocyclette. La position est très heureuse, et le long tourisme, avec ce tandem, est très agréable.

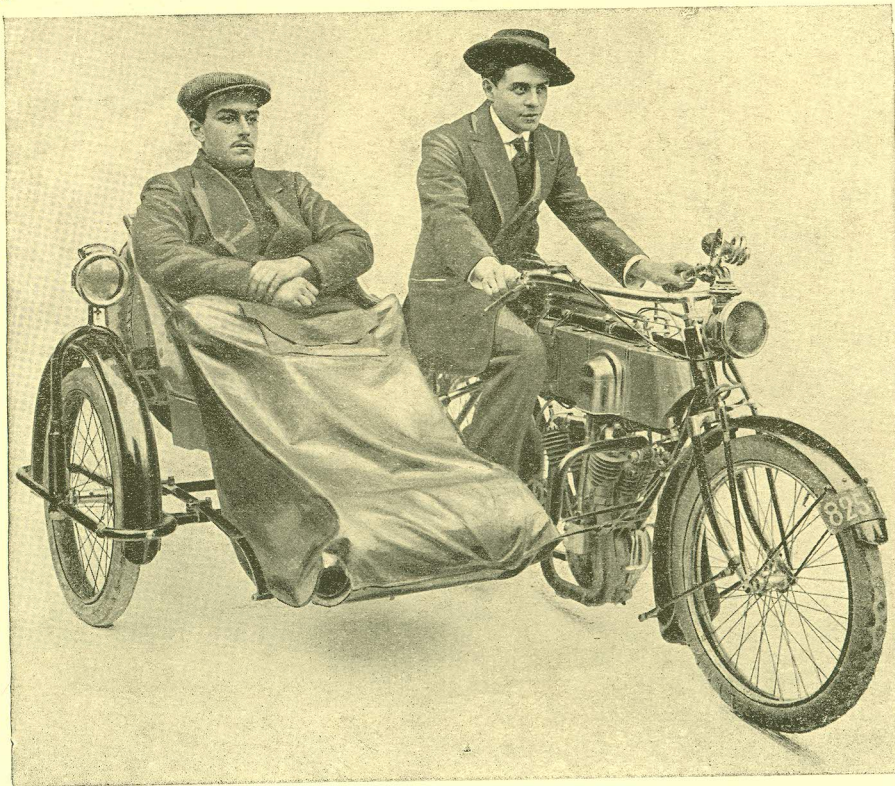
## LE TRI-CAR

Le tri-car tend actuellement à être remplacé par le side-car qui est moins encombrant, et plus agréable. Notre modèle de tri-car ne diffère en rien de celui des années précédentes. Il est seulement muni d'un changement de vitesse. Le tri-car peut se transformer facilement en moto, mais il faut munir la fourche d'une roue, après avoir débouloonné les langerons. Cette opération est facile. La roue arrière se fait avec jante voiturette, afin d'être très résistante.

MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET



# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET



## LE SIDE-CAR

Le side-car nous vient d'Angleterre. Il est constitué par un siège carrossé, très élégant, monté sur un essieu muni d'une roue.

L'essieu se fixe à la fourche arrière de la moto, et une tige d'accouplement, se fixe au tube du cadre, près de la direction; l'appareil, ainsi monté forme un instrument à trois roues et à deux places côte à côte. Bien qu'il choque à première vue, au point de vue mécanique, il est cependant élégant et pratique. Le fauteuil est admirablement suspendu, et il est suffisamment grand pour qu'on puisse s'y étendre confortablement. La carrosserie est très élégante et la couleur en est assortie à celle de la moto.

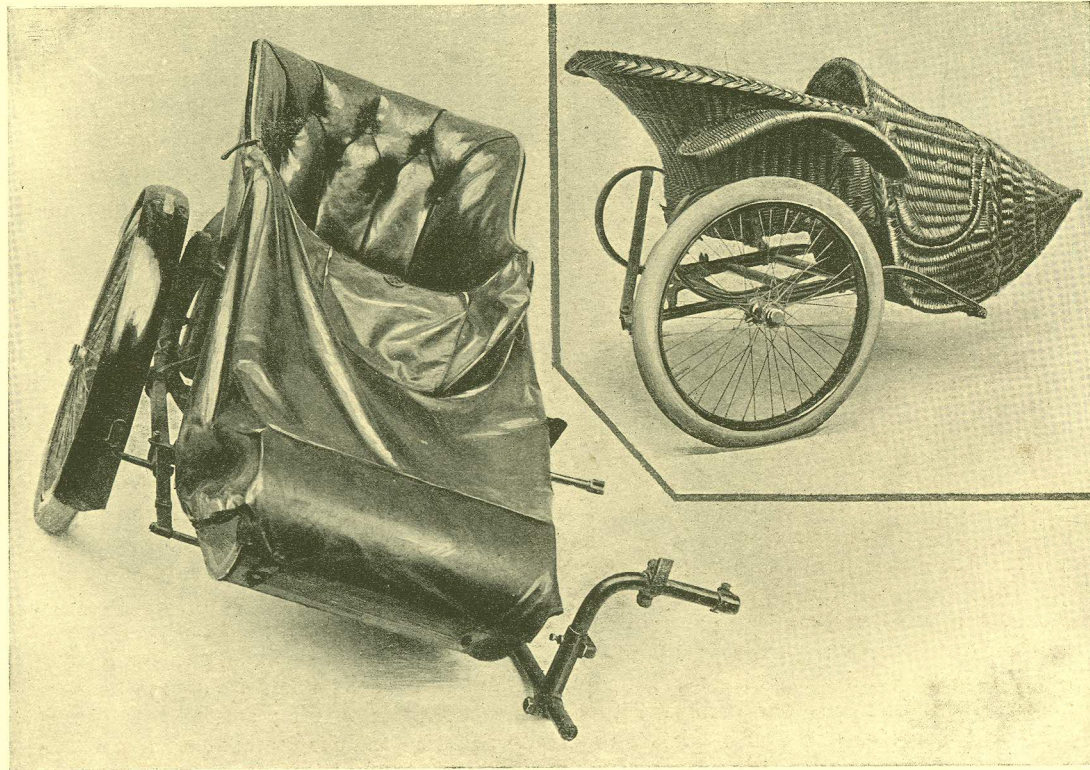
Un tablier de moleskine protégé de la poussière, il est muni de deux poches à cartes; en arrière on peut fixer une enveloppe de rechange, et sous le siège il y a place pour une caisse à vivres ou à outils.

# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

Avec le side-car, on peut aller à deux ; mais on peut, en 5 minutes dévisser les attaches du side-car, et on se trouve alors avoir sa moto. C'est donc très pratique.

Nous conseillons le moteur  $4 \frac{1}{2}$  ou 6-7 chev. Avec les cylindrées plus faibles, on marche bien, mais on fatigue le moteur et on est bien plus souvent obligé de changer de vitesse.

Le changement de vitesse avec débrayage n'est pas nécessaire avec la 7 chev. Beaucoup de nos clients s'en passent ; il est très utile et il





# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

vaut mieux l'avoir avec la 4 1/2 chev. où il est absolument nécessaire pour les côtes.

La roue arrière de la moto, montée en side-car peut être également montée avec jante voiturette.

Comme on le voit, nos motos sont des machines de long tourisme, toujours prêtes à marcher, ne connaissant pas la panne, confortables, élégantes et douces. On peut rouler par tous les temps, et lorsque la pluie ou l'orage survient, on n'a rien à craindre ; la machine continuera à aller, sans dangers, comme une bonne auto. Le mauvais temps n'empêche pas de rouler avec nos machines. Il n'y a qu'à aller plus lentement.

## MONOCYLINDRIQUE

TYPE A. — MONOCYLINDRIQUE — alésage 70-76, poids 42 kil., force = 2 chev. 3/4 — 6 litres d'essence ; 2 litres d'huile — pneus 650-55 ; dépense : 2 litres 1/2 par 100 kilom. — fourche élastique Druid ; 2 freins, carburateur R.G. automatique ; moteur vertical ; magnéto Ruthardt au moteur ; grands garde-boue, échappement long, comme celui des voitures, soupape d'admission automatique, échappement commandé. — une sacoche dans le réservoir, une clef anglaise, un nécessaire de

réparations ; une trousse d'outils, trois démonte-pneus ; deux pieds-supports arrière ; selle basse, à suspension spéciale. Vitesse de 5 à 65 km. en palier.

Prix : 1100 frs en ordre de marche.

Sans fourche élastique, en moins. . . . 75 frs

Machine nue, sans fourche élastique, sans supports, sans sacoches, avec accessoires. 1000 frs

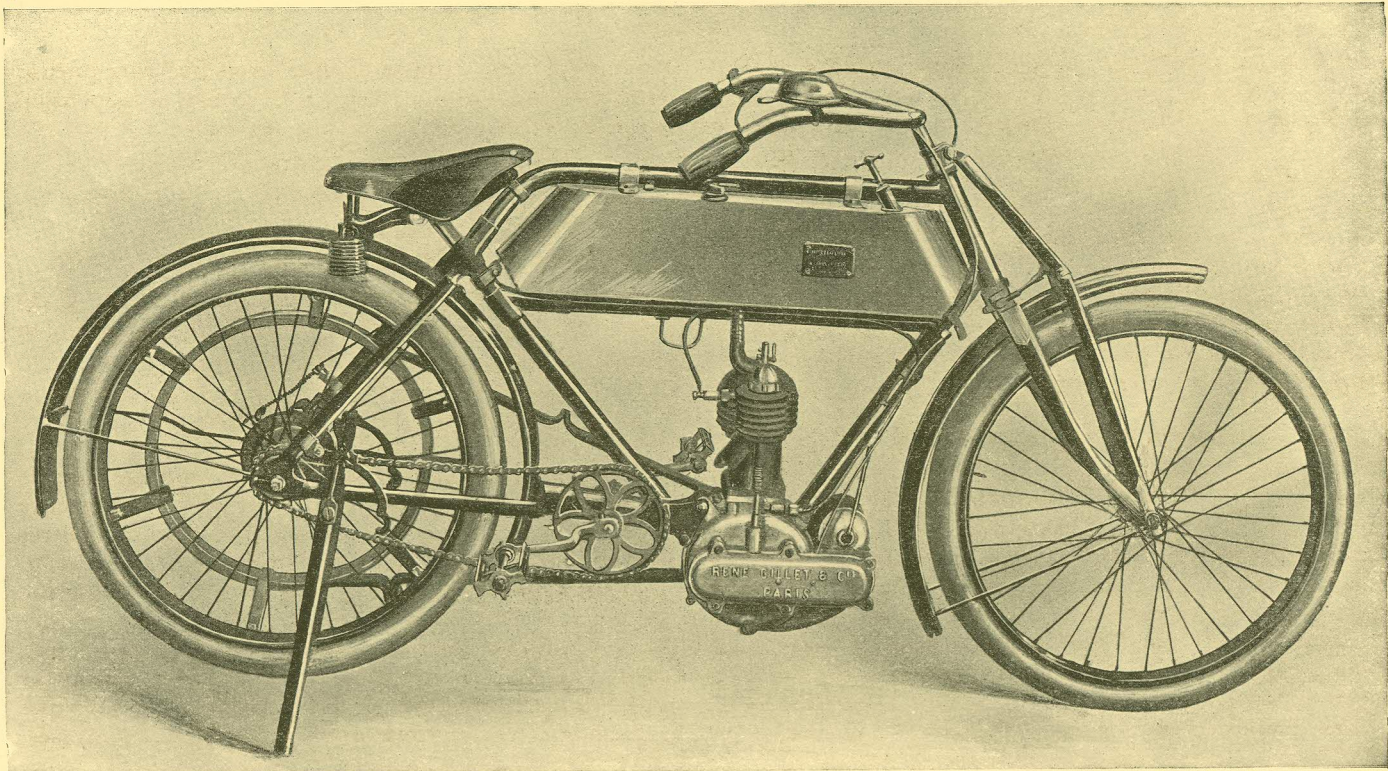
La force de nos chevaux est la force réelle. C'est pour cela que nous avons conservé la notation en chevaux-vapeur.

## DEUX CYLINDRES

TYPE B. — A DEUX CYLINDRES en V, alésage 64-76 ; poids 65 kilogs ; force 3 chev. 1/2 — 8 litres d'essence — 2 litres d'huile — pneus 650 x 60 — dépense : 3 litres par 100 km., fourche élastique Druid ; 2 freins, carburateur automatique R. G. — Magnéto Ruthardt dans le réservoir ; avance à l'allumage brevetée ; grands garde-boue — échappement long — 2 pieds supports arrière ; selle basse à suspension spéciale ; MOTEUR A ROULEMENT A BILLES ; soupape d'admission automatique ; soupapes d'échappement commandées. Marche à toutes les vitesses,



MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET





## MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

de 5 à 70 km. en palier — 2 sacoches à outils sur le porte-bagages ; une armoire à cartes dans le réservoir — 1 clef anglaise — un nécessaire de réparation, trois démonte-pneu ; une trousse à outils, un porte-bagages.

Prix : 1350 frs en ordre de marche.

Sans fourche élastique, en moins. . . . . 75 frs

La machine nue, sans fourche élastique,  
sans supports, sans sacoches avec  
accessoires. . . . . 1250 frs

### CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

EXPÉDITIONS ET LIVRAISONS. — Nos marchandises sont vendues et prises dans nos usines. Elles voyagent aux frais et risques du destinataire qui doit en faire la vérification avant de prendre livraison.

Les transporteurs sont responsables des avaries qui surviennent aux marchandises emballées.

PAIEMENTS. — Nos paiements s'entendent : 1/3 à la commande, solde à la livraison ou contre remboursement.

RÉPARATIONS. — Les machines ou pièces doivent nous être adressées franco à domicile, à nos usines.

En outre, afin d'éviter toute erreur, nous prions de bien vouloir nous adresser les pièces usées ou avariées, et de nous indiquer le numéro de la machine à laquelle la pièce appartient.

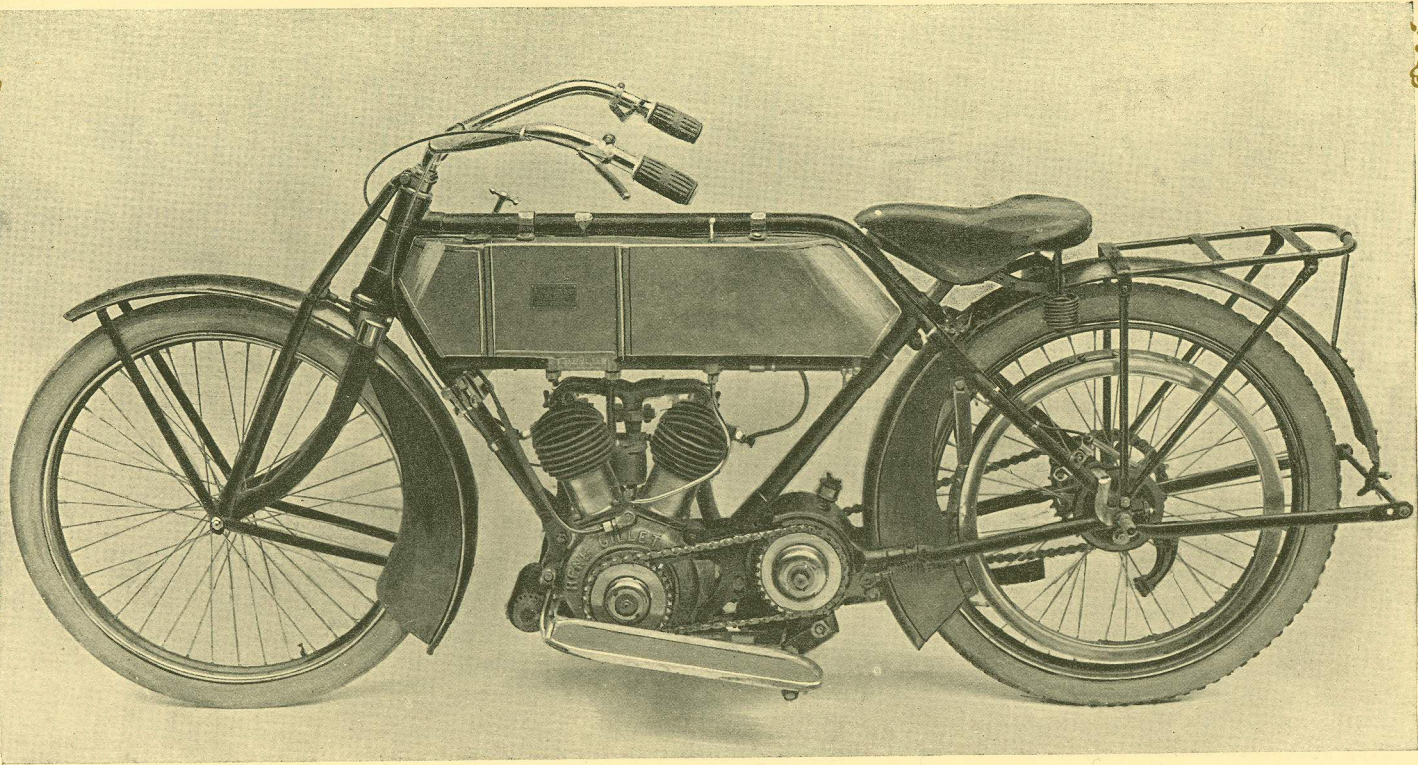
Aussitôt les réparations terminées, nous retournons l'envoi en port dû contre remboursement du montant de la réparation ; ceci, afin d'éviter une paperasserie inutile.

Nous ne pouvons nous charger que de la réparation de nos machines, et nous ne répondons pas des réparations faites en dehors de nos ateliers.

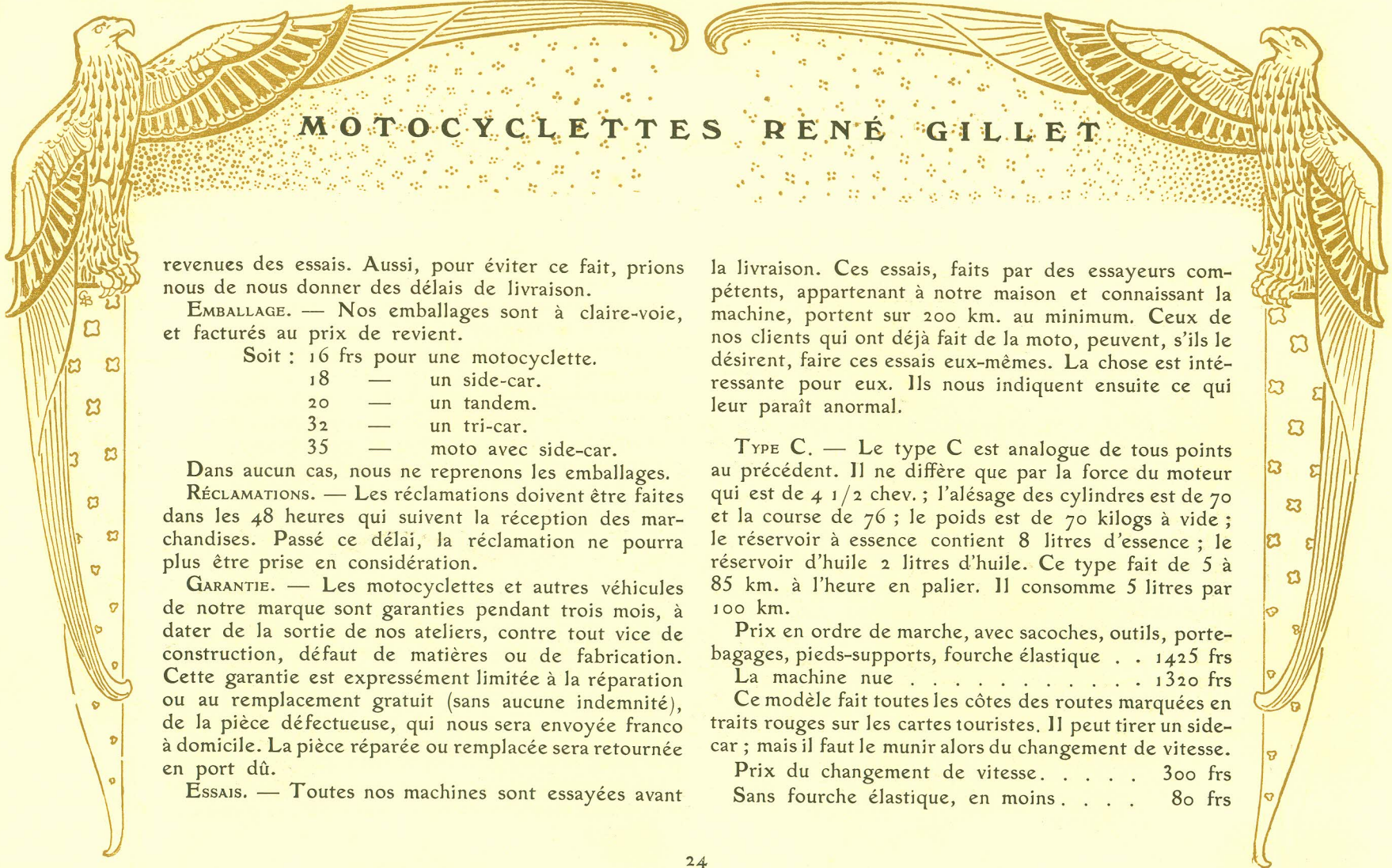
Lorsqu'on envoie une machine à la revision ou à la réparation, ou lorsqu'on l'amène soi-même, on est prié de vouloir bien indiquer quelles parties de la machine l'on désire changer ou faire visiter. Ces points seront notés sur une fiche qui sera accrochée au guidon, et qui servira à indiquer à l'atelier ce qu'on désire faire faire.

COMMANDES. — Toutes les commandes doivent être adressées à nos bureaux, ou à nos représentants. Nous prions instamment de ne pas craindre de nous faire les commandes à l'avance, cela évite l'encombrement, dans les moments où l'on part en vacances. *Faute d'un certain délai, nous ne pourrions répondre du temps de livraison.* A certains moments de l'année, en effet, le nombre des commandes dépasse celui des machines

MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET



TYPE C. — ON A SUPPRIMÉ SUR CETTE FIGURE LE CARTER DE CHAÎNE POUR MONTRER LE DÉTAIL DE LA TRANSMISSION.



# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

revenues des essais. Aussi, pour éviter ce fait, prions nous de nous donner des délais de livraison.

**EMBALLAGE.** — Nos emballages sont à claire-voie, et facturés au prix de revient.

Soit : 16 frs pour une motocyclette.

18 — un side-car.

20 — un tandem.

32 — un tri-car.

35 — moto avec side-car.

Dans aucun cas, nous ne reprenons les emballages.

**RÉCLAMATIONS.** — Les réclamations doivent être faites dans les 48 heures qui suivent la réception des marchandises. Passé ce délai, la réclamation ne pourra plus être prise en considération.

**GARANTIE.** — Les motocyclettes et autres véhicules de notre marque sont garantis pendant trois mois, à dater de la sortie de nos ateliers, contre tout vice de construction, défaut de matières ou de fabrication. Cette garantie est expressément limitée à la réparation ou au remplacement gratuit (sans aucune indemnité), de la pièce défectueuse, qui nous sera envoyée franco à domicile. La pièce réparée ou remplacée sera retournée en port dû.

**ESSAIS.** — Toutes nos machines sont essayées avant

la livraison. Ces essais, faits par des essayeurs compétents, appartenant à notre maison et connaissant la machine, portent sur 200 km. au minimum. Ceux de nos clients qui ont déjà fait de la moto, peuvent, s'ils le désirent, faire ces essais eux-mêmes. La chose est intéressante pour eux. Ils nous indiquent ensuite ce qui leur paraît anormal.

**TYPE C.** — Le type C est analogue de tous points au précédent. Il ne diffère que par la force du moteur qui est de 4 1/2 chev. ; l'alésage des cylindres est de 70 et la course de 76 ; le poids est de 70 kilogs à vide ; le réservoir à essence contient 8 litres d'essence ; le réservoir d'huile 2 litres d'huile. Ce type fait de 5 à 85 km. à l'heure en palier. Il consomme 5 litres par 100 km.

Prix en ordre de marche, avec sacoches, outils, porte-bagages, pieds-supports, fourche élastique . . . 1425 frs

La machine nue . . . . . 1320 frs

Ce modèle fait toutes les côtes des routes marquées en traits rouges sur les cartes touristes. Il peut tirer un side-car ; mais il faut le munir alors du changement de vitesse.

Prix du changement de vitesse . . . . . 300 frs

Sans fourche élastique, en moins . . . . . 80 frs



# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET



TYPE D. — Se fait en 6-7-9 chevaux, suivant demande. Le type le plus courant est le 6 chev. ; alésage 80 — course 80 — le 7 chevaux est de 80-100, il ne se fait que sur commande ainsi que le 9 chev., dont l'alésage est de 90, et le course de 100. Le réservoir contient 8 litres,

|                  |            |               |
|------------------|------------|---------------|
| Le 6 chevaux use | 5 l. 1/2 . | } aux 100 km. |
| — 7 —            | 6 l. . . . |               |
| — 9 —            | 7 l. . . . |               |

LES 7 ET 9 CHEVAUX SONT LIVRÉS AVEC JANTES ET PNEUS VOITURETTE moyennant un supplément de 50 frs. On conçoit l'utilité de cette disposition.

Le poids est de 80 k. à vide, pour tous ces types.

Le 6 chevaux, modèle courant est très employé pour side-car et tri-car, il est muni d'un changement de vitesse, qui n'est pas indispensable, mais rend des services.

Ces types sont munis du carburateur Claudel avec lequel on peut régler l'essence.

Prix en ordre de marche, avec les mêmes accessoires que le type C :

|         |        |                          |
|---------|--------|--------------------------|
| 6 chev. | 1500 : | de 5 à 90 km. à l'heure. |
| 7 —     | 1575 : | de 5 à 100 —             |
| 9 —     | 1650 : | de 5 à 110 —             |

Ces prix comportent la fourche élastique.

Supplément pour changement de vitesse . 300 frs.

Ce type correspond en tant que force du moteur, aux précédents. Nous demandons un supplément de 35 frs pour réservoir cylindrique.

Le tandem est un instrument facile à conduire et agréable; nous déconseillons, en y insistant, l'usage en tandem d'une moto ordinaire, ce qui entraîne l'usure rapide des pneus et le bris du moyeu arrière. C'est sur la demande de nos clients que nous avons créé un tandem dont la disposition ne laisse rien à désirer au point de vue du confortable, et qui convient très bien pour le long tourisme.

Les selles sont espacées raisonnablement pour que chacun puisse être libre de ses mouvements, se reposer et pour qu'on puisse échanger ses impressions.

Les pédales sont couplées pour permettre la mise en marche facile.

Prix: moteur 6 chev. 2 cyl. 1600 (de 5 à 65 km.).  
— 7 chev. 1650 (de 5 à 75 km.).

Ces prix s'entendent avec tous les accessoires indiqués pour le type B, et la fourche élastique.

On peut aussi placer dans la seconde partie du cadre un réservoir supplémentaire contenant 5 l. 1/2 d'essence,



## MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

moyennant un supplément de 50 frs, la pompe à pneus sert à fournir la pression pour faire passer l'essence dans le réservoir du tandem.

Le tandem n'est fait que sur demande et nécessite un délai assez long.

Le side-car est commode pour le chauffeur qui circule le plus souvent seul, à motocyclette, mais désire aussi emmener quelqu'un de temps en temps, parce qu'il s'adapte et se retire avec une très grande facilité, en 3 ou 5 minutes.

Les dérapages ne sont pas à craindre, et l'on peut atteindre sans inconvénient la vitesse de 50 ou 60 km. à l'heure; la personne qui y prend place est très agréablement et très confortablement installée.

La suspension du side-car est très souple, et en même temps très robuste. Elle est double dans quelques modèles: d'une part, le siège, en effet, est supporté par des ressorts courbes; d'autre part un ressort supplémentaire, situé au-dessus de la roue, empêche le siège d'aller heurter l'essieu;

Le side-car se fait en plusieurs modèles. Il peut être fait en osier; dans ce cas, il est léger; mais moins élégant, parce que le panier cadre moins bien avec l'émail de la moto, que la carrosserie vernie.

Il peut être en osier tressé fin, avec sièges recouverts

de cuir; ce side-car est en forme de baignoire, fermée en avant, permettant de placer là, le siège d'un enfant; une porte latérale donne accès à l'intérieur.

Le plus ordinairement, il est en tôle et bois vernis, très élégamment, de couleur vert wagon le plus souvent.

Derrière le side-car, est adapté un crochet avec courroie pour fixer des enveloppes ou des pneus de rechange.

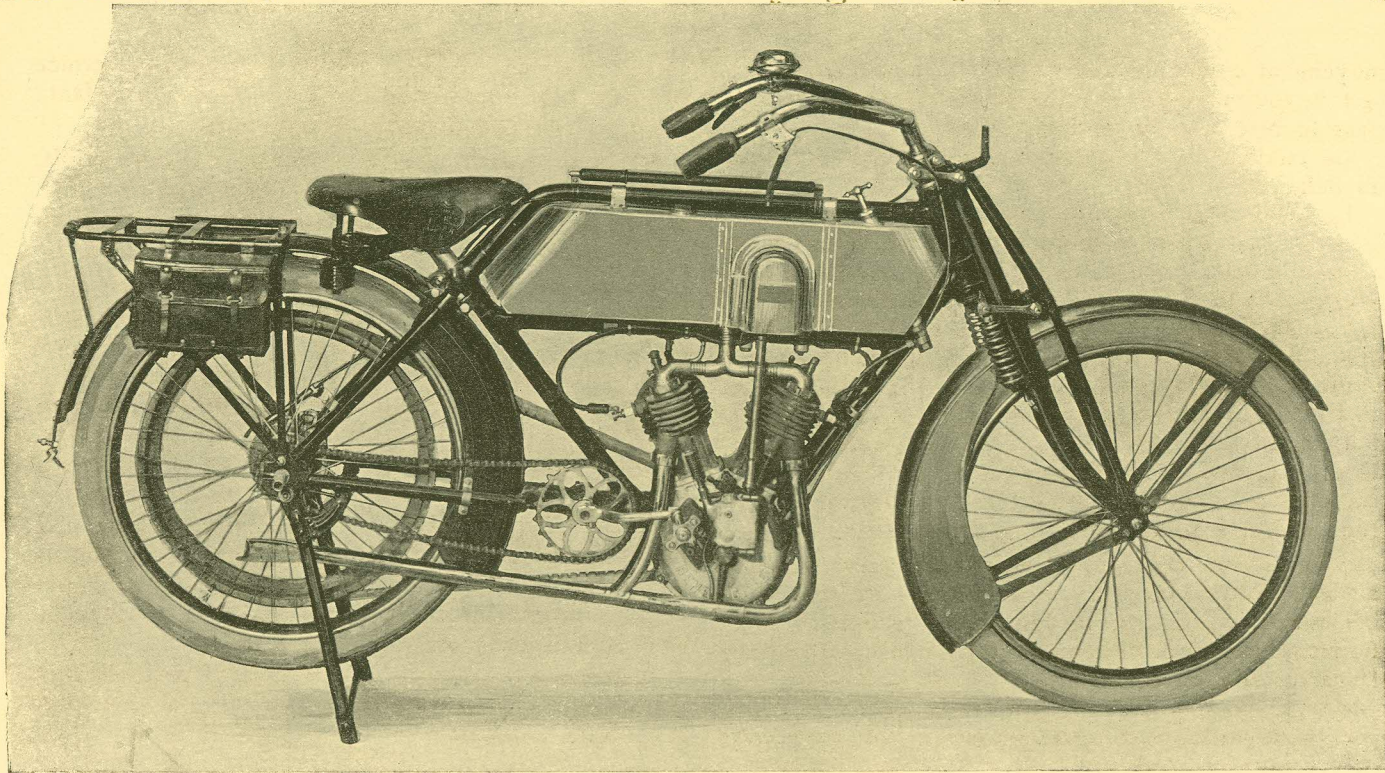
Au-dessous du siège, nous adaptons, sur demande, un support de valise, de malle ou de caisse à outils. Cette dernière n'est pas utile puisque la moto est garnie de sacoches.

L'appareil est muni d'un tablier de moleskine à deux poches pouvant contenir des cartes, ou un ouvrage, ou encore un livre; on peut également y placer quelques victuailles si on veut se restaurer en route.

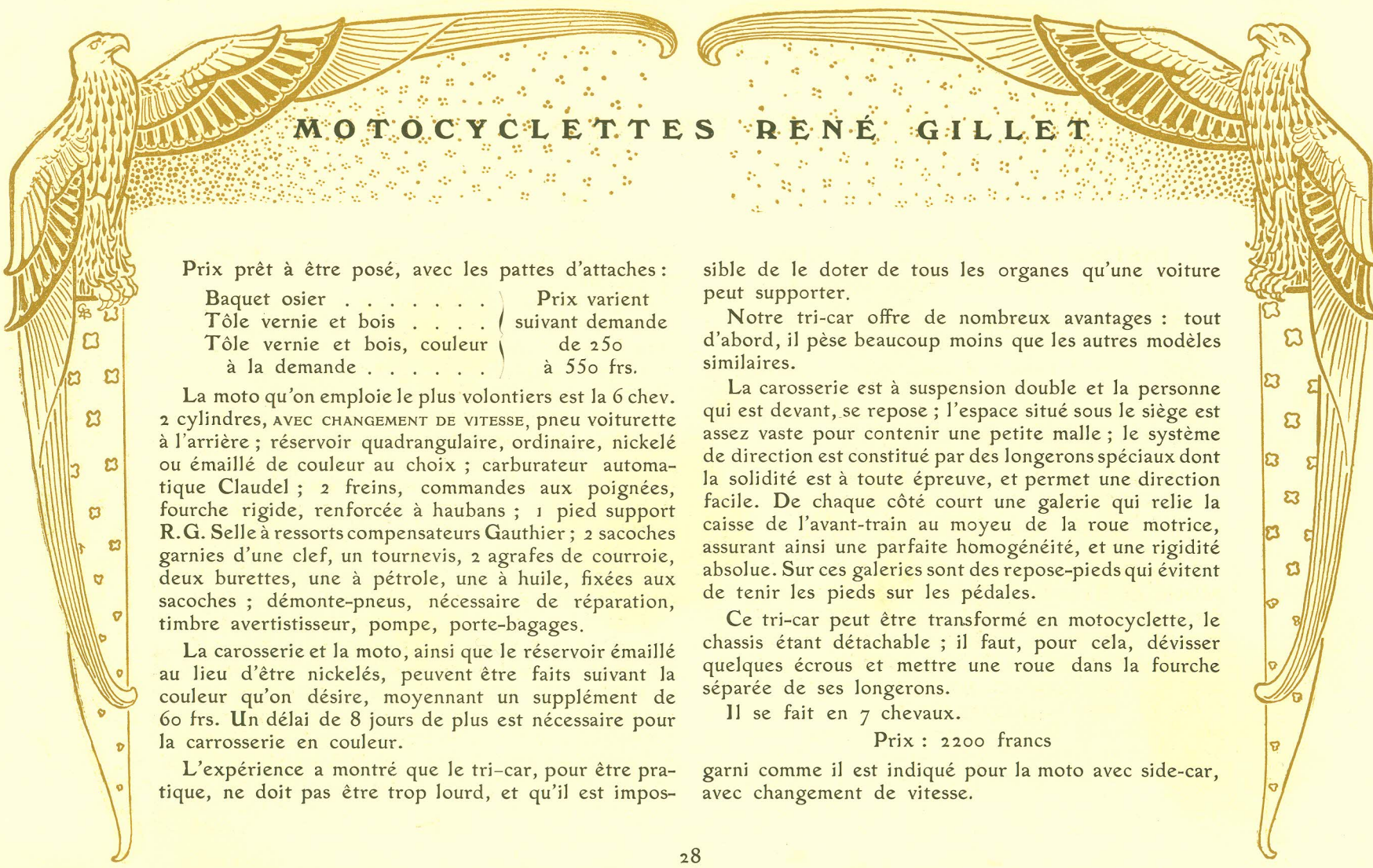
Le mouvement du side-car est régulier, sans à-coups. Nous conseillons aux dames de prendre un coussin qu'elles placeront sous leur taille, de façon à être un peu étendues. De cette façon, elles chemineront très agréablement, demi-couchées.

Il importe cependant, avant chaque départ, de bien vérifier les boulons d'attache, surtout si on a démonté auparavant l'appareil.

MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET



TYPE C. — SANS CHANGEMENT DE VITESSE.



## MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

Prix prêt à être posé, avec les pattes d'attaches :

|  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| Baquet osier . . . . .                                 | } Prix variant<br>suivant demande |
| Tôle vernie et bois . . . . .                          |                                   |
| Tôle vernie et bois, couleur<br>à la demande . . . . . |                                   |
|  | de 250<br>à 550 frs.              |

La moto qu'on emploie le plus volontiers est la 6 chev. 2 cylindres, AVEC CHANGEMENT DE VITESSE, pneu voiturette à l'arrière ; réservoir quadrangulaire, ordinaire, nickelé ou émaillé de couleur au choix ; carburateur automatique Claudel ; 2 freins, commandes aux poignées, fourche rigide, renforcée à haubans ; 1 pied support R.G. Selle à ressorts compensateurs Gauthier ; 2 sacoches garnies d'une clef, un tournevis, 2 agrafes de courroie, deux burettes, une à pétrole, une à huile, fixées aux sacoches ; démonte-pneus, nécessaire de réparation, timbre avertisseur, pompe, porte-bagages.

La carrosserie et la moto, ainsi que le réservoir émaillé au lieu d'être nickelés, peuvent être faits suivant la couleur qu'on désire, moyennant un supplément de 60 frs. Un délai de 8 jours de plus est nécessaire pour la carrosserie en couleur.

L'expérience a montré que le tri-car, pour être pratique, ne doit pas être trop lourd, et qu'il est impos-

sible de le doter de tous les organes qu'une voiture peut supporter.

Notre tri-car offre de nombreux avantages : tout d'abord, il pèse beaucoup moins que les autres modèles similaires.

La carrosserie est à suspension double et la personne qui est devant, se repose ; l'espace situé sous le siège est assez vaste pour contenir une petite malle ; le système de direction est constitué par des longerons spéciaux dont la solidité est à toute épreuve, et permet une direction facile. De chaque côté court une galerie qui relie la caisse de l'avant-train au moyeu de la roue motrice, assurant ainsi une parfaite homogénéité, et une rigidité absolue. Sur ces galeries sont des repose-pieds qui évitent de tenir les pieds sur les pédales.

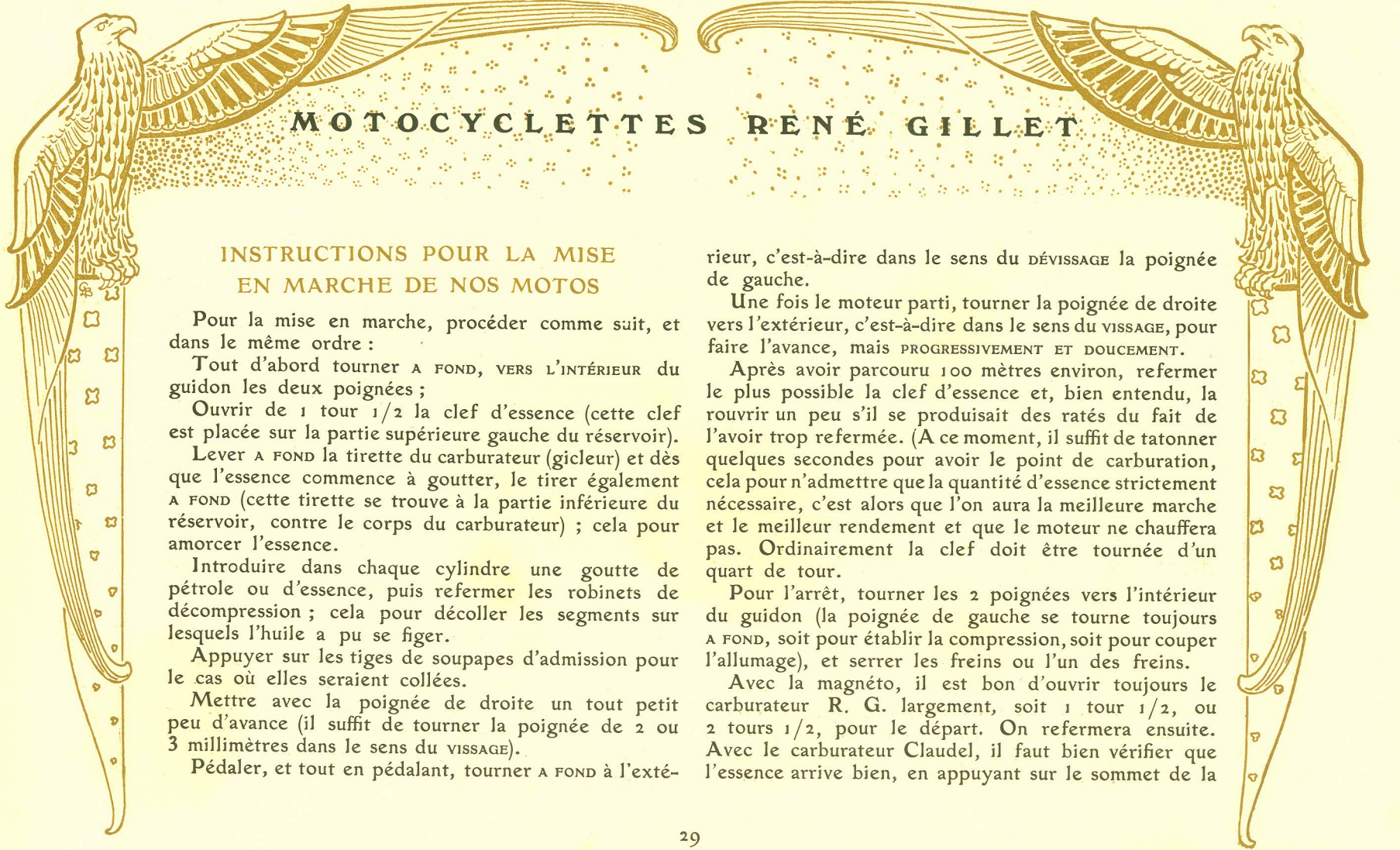
Ce tri-car peut être transformé en motocyclette, le chassis étant détachable ; il faut, pour cela, dévisser quelques écrous et mettre une roue dans la fourche séparée de ses longerons.

Il se fait en 7 chevaux.

Prix : 2200 francs

garni comme il est indiqué pour la moto avec side-car, avec changement de vitesse.





# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

## INSTRUCTIONS POUR LA MISE EN MARCHÉ DE NOS MOTOS

Pour la mise en marche, procéder comme suit, et dans le même ordre :

Tout d'abord tourner A FOND, VERS L'INTÉRIEUR du guidon les deux poignées ;

Ouvrir de 1 tour  $1/2$  la clef d'essence (cette clef est placée sur la partie supérieure gauche du réservoir).

Lever A FOND la tirette du carburateur (gicleur) et dès que l'essence commence à goutter, le tirer également A FOND (cette tirette se trouve à la partie inférieure du réservoir, contre le corps du carburateur) ; cela pour amorcer l'essence.

Introduire dans chaque cylindre une goutte de pétrole ou d'essence, puis refermer les robinets de décompression ; cela pour décoller les segments sur lesquels l'huile a pu se figer.

Appuyer sur les tiges de soupapes d'admission pour le cas où elles seraient collées.

Mettre avec la poignée de droite un tout petit peu d'avance (il suffit de tourner la poignée de 2 ou 3 millimètres dans le sens du VISSAGE).

Pédaler, et tout en pédalant, tourner A FOND à l'exté-

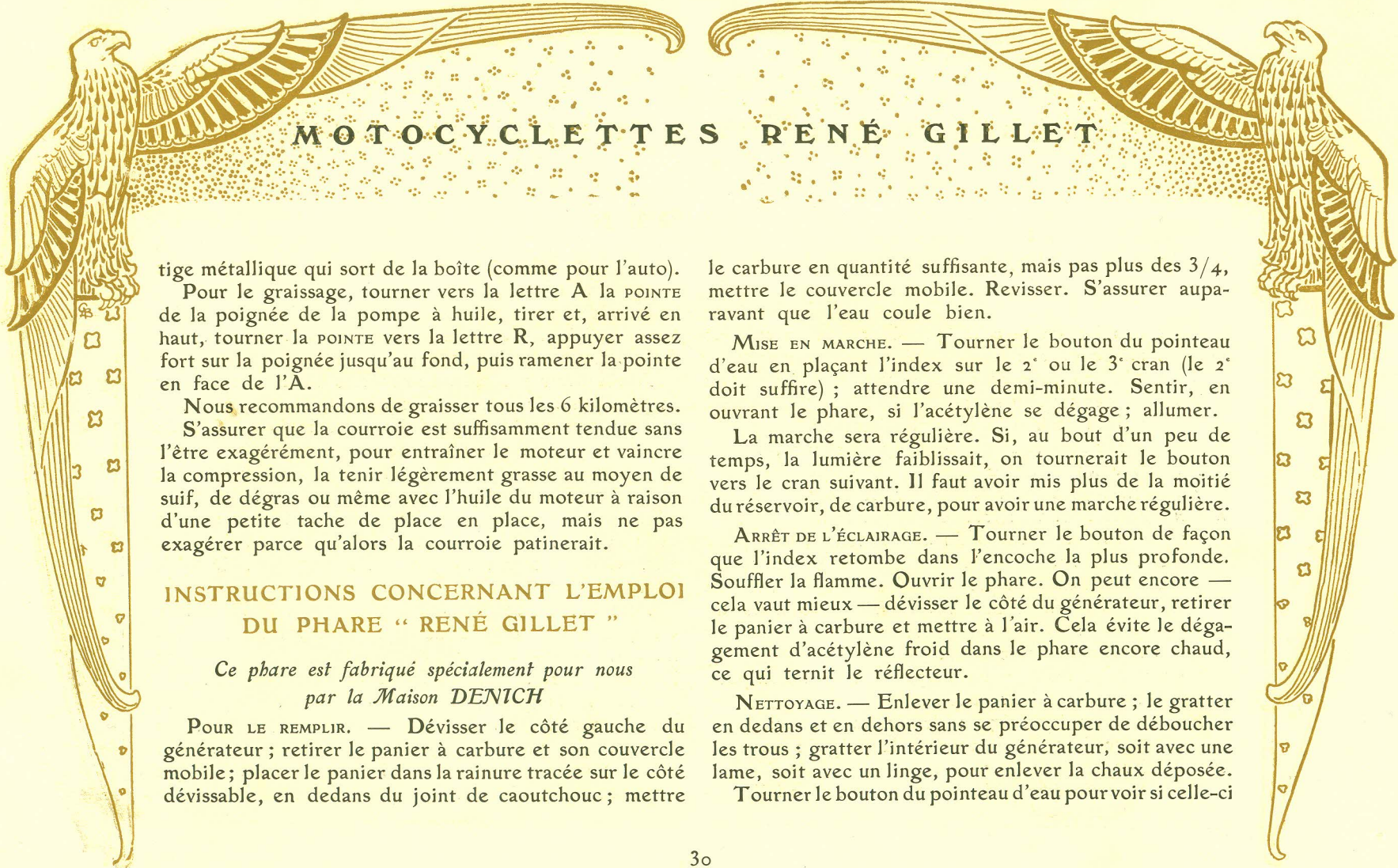
rieur, c'est-à-dire dans le sens du DÉVISSAGE la poignée de gauche.

Une fois le moteur parti, tourner la poignée de droite vers l'extérieur, c'est-à-dire dans le sens du VISSAGE, pour faire l'avance, mais PROGRESSIVEMENT ET DOUCEMENT.

Après avoir parcouru 100 mètres environ, refermer le plus possible la clef d'essence et, bien entendu, la rouvrir un peu s'il se produisait des ratés du fait de l'avoir trop refermée. (A ce moment, il suffit de tatonner quelques secondes pour avoir le point de carburation, cela pour n'admettre que la quantité d'essence strictement nécessaire, c'est alors que l'on aura la meilleure marche et le meilleur rendement et que le moteur ne chauffera pas. Ordinairement la clef doit être tournée d'un quart de tour.

Pour l'arrêt, tourner les 2 poignées vers l'intérieur du guidon (la poignée de gauche se tourne toujours A FOND, soit pour établir la compression, soit pour couper l'allumage), et serrer les freins ou l'un des freins.

Avec la magnéto, il est bon d'ouvrir toujours le carburateur R. G. largement, soit 1 tour  $1/2$ , ou 2 tours  $1/2$ , pour le départ. On refermera ensuite. Avec le carburateur Claudel, il faut bien vérifier que l'essence arrive bien, en appuyant sur le sommet de la



# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

tige métallique qui sort de la boîte (comme pour l'auto).

Pour le graissage, tourner vers la lettre A la POINTE de la poignée de la pompe à huile, tirer et, arrivé en haut, tourner la POINTE vers la lettre R, appuyer assez fort sur la poignée jusqu'au fond, puis ramener la pointe en face de l'A.

Nous recommandons de graisser tous les 6 kilomètres.

S'assurer que la courroie est suffisamment tendue sans l'être exagérément, pour entraîner le moteur et vaincre la compression, la tenir légèrement grasse au moyen de suif, de dégras ou même avec l'huile du moteur à raison d'une petite tache de place en place, mais ne pas exagérer parce qu'alors la courroie patinerait.

## INSTRUCTIONS CONCERNANT L'EMPLOI DU PHARE " RENÉ GILLET "

*Ce phare est fabriqué spécialement pour nous  
par la Maison DENICH*

POUR LE REMPLIR. — Dévisser le côté gauche du générateur ; retirer le panier à carbure et son couvercle mobile ; placer le panier dans la rainure tracée sur le côté dévissable, en dedans du joint de caoutchouc ; mettre

le carbure en quantité suffisante, mais pas plus des  $\frac{3}{4}$ , mettre le couvercle mobile. Revisser. S'assurer auparavant que l'eau coule bien.

MISE EN MARCHÉ. — Tourner le bouton du pointeau d'eau en plaçant l'index sur le 2° ou le 3° cran (le 2° doit suffire) ; attendre une demi-minute. Sentir, en ouvrant le phare, si l'acétylène se dégage ; allumer.

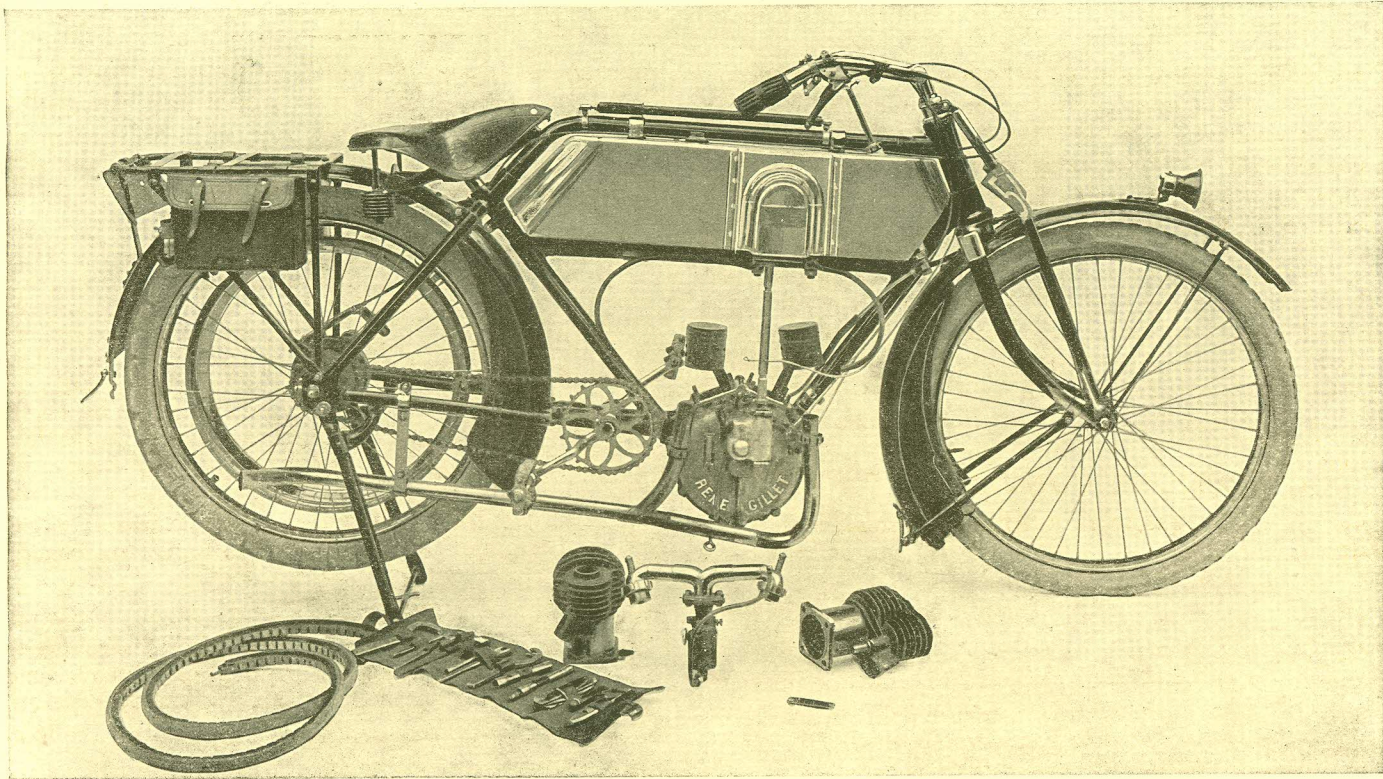
La marche sera régulière. Si, au bout d'un peu de temps, la lumière faiblissait, on tournerait le bouton vers le cran suivant. Il faut avoir mis plus de la moitié du réservoir, de carbure, pour avoir une marche régulière.

ARRÊT DE L'ÉCLAIRAGE. — Tourner le bouton de façon que l'index retombe dans l'encoche la plus profonde. Souffler la flamme. Ouvrir le phare. On peut encore — cela vaut mieux — dévisser le côté du générateur, retirer le panier à carbure et mettre à l'air. Cela évite le dégagement d'acétylène froid dans le phare encore chaud, ce qui ternit le réflecteur.

NETTOYAGE. — Enlever le panier à carbure ; le gratter en dedans et en dehors sans se préoccuper de déboucher les trous ; gratter l'intérieur du générateur, soit avec une lame, soit avec un linge, pour enlever la chaux déposée.

Tourner le bouton du pointeau d'eau pour voir si celle-ci

MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET



# MOTOCYCLETTES RENÉ GILLET

coule bien. Si elle ne coule pas, tirer en haut, complètement, et sans s'occuper des crans, ce pointeau ; l'eau doit couler ; remettre au cran d'arrêt (encoche la plus profonde).

Si l'eau ne coule pas, mettre un bout de fil de fer courbe dans le trou ; la chaux qui bouche s'en ira.

NETTOYAGE DES MIROIRS. — Ne pas s'inquiéter s'ils sont ternes ou paraissent brûlés. Prendre de l'ammoniaque et du blanc d'Espagne, avec un linge propre. Frotter les réflecteurs, attendre 2 minutes. Nettoyer et essuyer. Ils redeviendront brillants.

NOTA. — Quand le phare n'a pas servi depuis longtemps, il est bon de s'assurer avant de s'en servir que la poussière du carbure qu'on aurait laissée dans le générateur, n'a pas bouché le trou d'arrivée de l'eau.

Veiller au bec, qui peut se boucher. Le bec doit être de 15 litres.









