

MOTOCYCLETTES

& VOITURES



René GILLET & C^{ie}

10, Villa Collet, 10

(Rue Didot)

PARIS (XIV^e)

MOTOCYCLETTES
& VOITURES



René GILLET & C^{ie}

10, Villa Collet, 10

(Rue Didot)

PARIS (XIV^e)

COURSES COURUES en 1906
par les Motocyclettes René GILLET

Les modèles qui ont pris part à ces courses, étaient conformes aux types mis en vente. La forme du réservoir seule différait, afin qu'on pût disposer de plus d'essence. Qu'on veuille bien noter que les machines qui ont pris part à ces courses étaient toujours les mêmes. C'est dire de quoi elles sont capables.

Coupe du Motorcycle club de France : Circuit de Patzau, 8 juillet 1906, TAVENEAX, LALANNE, FAUVET ;

Championnat du Motorcycle Club de Reims : août 1906, TAVENEAX, FAUVET ;

Course de côte du Mont-Ventoux : Sept. 1906, TAVENEAX, PRÉVOST ;

Circuit des Ardennes : Sept. 1906, TAVENEAX, PRÉVOST, FAUVET, LUX ;

Championnats de la Loire : Octobre 1906, FAUVET, MARANDON ;

Course de Barcelone : Nov. 1906, FAUVET, RAFOLO ;

Course d'Origny-Sainte-Benoite : côte et palier, Nov. 1906, THÉRY, BLOCH.

Cette dernière course mérite d'attirer l'attention. On sait qu'il avait plu énormément depuis le matin. Malgré la boue, la pluie et le vent, Théry et Bloch partirent sans crainte, et firent du 71 à l'heure, sans un dérapage, sans un raté, dans l'orage, prouvant ainsi que nos machines marchent quel que soit le temps.

«... La René Gillet a prouvé l'excellence de son établissement ».

Ainsi s'exprimait, le 5 nov. 1906, le journal *l'Auto*, dans le compte-rendu de la course d'Origny Sainte-Benoîte, où la moto René Gillet venait de remporter, par un temps tel, que la plupart des grosses voitures n'avaient pas cru devoir partir, un succès colossal.— 71 kil. à l'heure sur un terrain détrempé depuis 6 heures, par la pluie. Théry, qui montait la 8 chevaux, et Bloch, qui montait la 6 chevaux, firent, aux applaudissements de tous, le parcours, sans une chute.

Aussi, au moment du Salon, tous les regards furent-ils pour nos machines, et les *Sports* purent écrire, à la date du 10 décembre, dans leur compte-rendu : « On dit aujourd'hui, une motocyclette René Gillet comme on dit une voiture Panhard ou une voiture Darracq ». Ou encore : (18 décembre) : « Elle triomphe d'ailleurs sur la route où ses merveilles machines filent à toute allure, semant en route les concurrents essouffés ».

Et ailleurs, *l'Auto*, à la date du 9 décembre 1906 dit : « La motocyclette René Gillet est certainement l'une de celles qui révèlent le mieux les progrès accomplis par cette branche de l'industrie automobile. De ligne très heureuse, d'une simplicité mécanique qui est particulièrement remarquable, etc... »

Tous ces exemples ne font que confirmer ce que l'on sait de nos machines. Leur mise au point est consciencieuse ; leur fini est absolu ; leur vente n'est consentie qu'avec garanties, de telle sorte que nous savons que lorsque nous vendons une de nos machines, nous vendons un type roulant, allant, utile et agréable.

Ce catalogue n'est donc point établi pour ceux qui veulent faire de la motocyclette, une machine dont on se sert rarement. C'est celui de machines excellentes, et dont nous ne recevons et ne recevrons jamais que des compliments.

GÉNÉRALITÉS

Nous rappelons que tous nos types de motocyclettes sont établis sur le même modèle qui se compose schématiquement :

D'un cadre allongé de 1^m30 de longueur et de 0^m53 de hauteur; la selle se trouvant à la hauteur du cadre;

D'un moteur, dont la force varie ainsi que le nombre des cylindres pour satisfaire aux divers désirs des chauffeurs;

D'un réservoir divisé en 3 parties : une antérieure contenant deux litres d'huile : (la pompe à la partie supérieure, permet de huiler le moteur en marche, sans changer le centre de gravité); une moyenne, véritable armoire à 3 compartiments pour les accumulateurs et une bobine; une postérieure contenant 6 litres 1/2 ou 8 litres d'essence.

D'un carburateur automatique René Gillet, dont la marche est irréprochable;

De commandes R. G., aux poignées, indé réglables, permettant la mise en marche, l'arrêt, l'avance à l'allumage sans quitter le guidon ni même les poignées;

Nos roues ont 0^m65 de diamètre et sont munies de pneumatiques de 50, 55 et 60 millimètres;

2 freins réglementaires sont sous les poignées;

2 garde-crotte dont les types sont établis de façon à empêcher toute projection de boue sur le chauffeur, complètent la machine.

Il en résulte que nos motocyclettes permettent, par suite de leur heureuse disposition, de marcher par tous les temps, gras, humides, sans craindre ni chute ni accident.

L'essai, d'ailleurs, en est facile et gratuit. Chaque client qui voudra bien nous prévenir par lettre pourra monter nos motocyclettes au jour indiqué et sur le parcours qu'il désirera essayer. Cet essai n'engage absolument à rien.

Type A

(1 CYLINDRE)

MOTOCYCLETTE A CADRE ALLONGÉ. — Selle en arrière. — Moteur 1 cheval 1/2 — Commandes spéciales R. G. — Carburateur automatique (garanti par l'usage qu'en font tous nos clients). — Poids 37 kilos. — Fourche rigide, renforcée avec haubans. — 2 Accumulateurs. — Réservoir d'essence de 6 litres 1/2. — Courroie plate de 35^m/_m. — Poulie R. G., à garniture de caoutchouc formée de rondelles interchangeables, empêchant le patinage. — Fait de 5 à 50 kilomètres à l'heure.

Modèle léger, de motocyclette routière.

Sur demande de nos clients, nous mettons une fourche élastique à nos différents types de machines;

Ou une magnéto, à la place d'accumulateurs.

Type C

Même modèle que précédemment. Mais avec moteur de 2 chevaux $3/4$.
Très pratique. Fait mieux les côtes. Poids 45 kilos.

Se fait également avec Moteurs

2 chevaux (Type B)

3 chevaux $1/2$

4 chevaux

Toutes ces machines se font également avec magnéto ou accumulateurs.
Nous conseillons ces derniers.

Avec les deux accumulateurs dont toutes nos machines sont pourvues, on ne craint pas la panne ; quand l'un est usé, on prend l'autre. De plus, comme nos machines sont établies pour pouvoir rouler très lentement, la magnéto ne tourne plus assez vite pour fournir, lorsqu'on met l'allumage au retard.

Type D

(2 CYLINDRES)

Ce modèle est analogue au précédent; la seule différence consiste dans ce fait que le moteur est à deux cylindres. Ce type se fait avec cylindres de diverses capacités, depuis 56 millimètres d'alésage jusqu'à 70 et au-dessus, donnant une force de 2 chevaux $\frac{3}{4}$ pour le premier, et de 5 chevaux pour le deuxième.

Il est aussi facile à manier que les Types A, B, C. Il pèse seulement quelques kilos de plus : La motocyclette Type E $\frac{1}{4}$ chevaux, pèse par exemple, 58 kilos en ordre de marche; sa conduite est aussi simple que celle des autres types; la dépense est à peine supérieure à celle des machines à 1 cylindre, et n'est pas double comme on pourrait le croire.

Voitures

A la demande de la plupart de nos clients, nous nous sommes vus dans l'obligation de créer un type de voiture.

Nous avons écarté définitivement ce que l'on est convenu d'appeler voiturette. Ce type, peu confortable, utile lorsqu'il fait beau seulement, n'est pas assez pratique ; ou plutôt il ne l'est qu'en été.

Il nous a paru préférable d'établir une machine, très allante, silencieuse, douce, et facile à conduire, qui réunit les avantages de la voiturette (dépense minime, légèreté, entretien facile), et ceux de la voiture (carrosserie plus confortable, force et vitesse plus grandes).

Nous nous sommes définitivement arrêtés au type que l'on trouve représenté à la fin de ce catalogue. — Carburateur automatique, empattement = 1^m90 à 2 cylindres, ou 2^m60 à 4 cylindres, carrosserie au choix du client.

Nos prix sont de même établis de façon à être facilement accessibles.

Description des Voitures

Châssis en tôle emboutie.

Moteur	{	2 cyl.	}	Alésage	85 ^m / _m
		ou		Course	100 ^m / _m
		4 cyl.		Régime	1200 tours
		Allumage, bobine et accus.			

Changement de vitesse {
 Train balladeur.
 Trois vitesses.
 Marche arrière sur même levier.
 Grande vitesse en prise directe.

Transmission à cardan

Freins { Un métallique sur roues } Serrant dans les deux sens.
 { Un à mâchoires sur mécanisme }

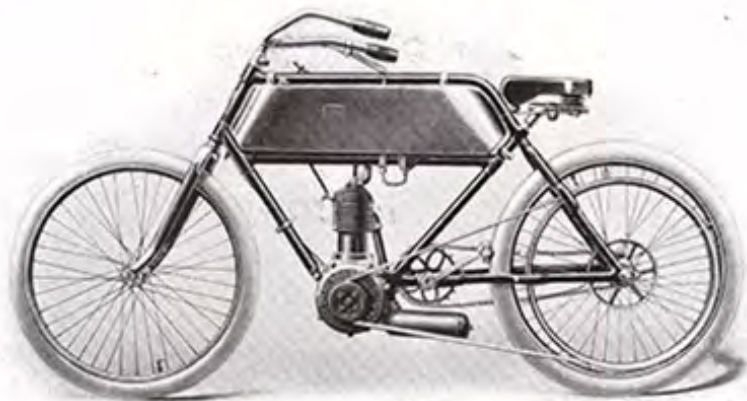
Direction irréversible, inclinée à volonté.

Roues bois.

Pneumatiques renforcés Continental { Pour 2 cylindres : 700×55
 { Pour 4 — : 800×85

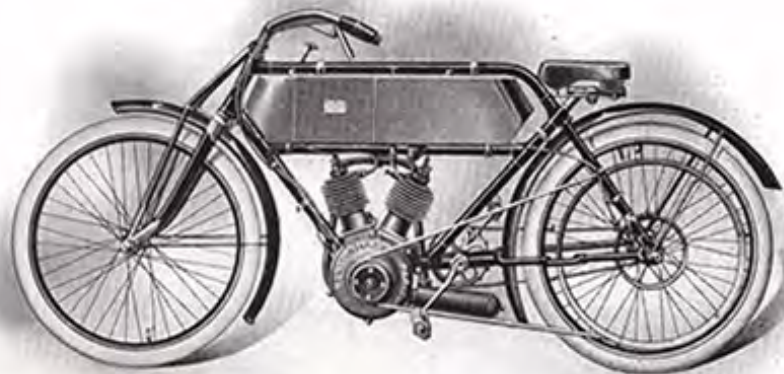
Type 1 Cylindre

Modèle C



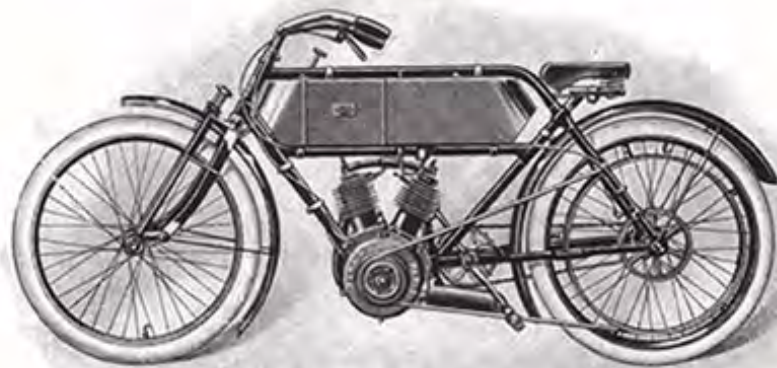
Type 2 Cylindres

Modèle D

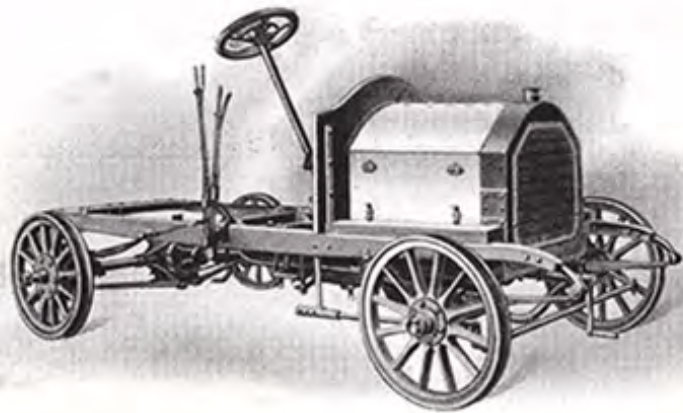


Type 2 Cylindres

Modèle E



Voiture



PRIX

Motocyclettes

	ALESAGE et COURSE	FORCE en CHEVAUX	PRIX
Type 1 Cyl. Mod. A	60-68	1 1/2	700
1 - - B	64-68	2	800
1 - - C	70-76	2 3/4	900
1 - - C ¹	80-80	3 1/2	950
1 - - C ²	90-90	4 1/2	1.000
2 - - D	56-67	2 3/4	1.000
2 - - E	64-70	3 1/2	1.100
2 - - E ¹	70-76	4 à 5	1.150
2 - - F	80-80	6	1.250

Fourche élastique « La Flexible » ou
« Simplex » (supplément) . . . 70 Fr.
Magnéto (supplément) . . . 150 Fr.
Pneus de 60^m/_m (supplément) . . . 15 Fr.

Voitures

PRIX DU CHASSIS

2 cylindres 8 chevaux . . .	5.000
4 — 10 à 12 chevaux . . .	7.500
Magnéto (supplément)	500
Carrosserie environ	500