

Auteur ou collectivité : [s.n.]

Auteur : [s.n.]

Titre : L'auto-carrosserie : revue pratique des industries de la voiture

Adresse : Paris : G. Mathière, 1911-1938?

Collation : 1 vol. (15-22 [i.e. 8] p.) ; 33 cm

Cote : CNAM-BIB Fol K 10 (P.2)

Sujet(s) : Carrosserie automobile -- Périodiques ; Automobiles -- Industrie et commerce --
Périodiques

Langue : Français

Date de mise en ligne : 06/04/2018

Date de génération du document : 6/4/2018

Permalien : <http://cnum.cnam.fr/redir?FOLK10.2>

celui de la
fin du volume

L'Auto-Carosserie

Revue Pratique des Industries de la Voiture



La Reproduction des
Articles, sans indication
de source, est
interdite

Publiée par G. MATHIÈRE, Éditeur

32-34, Rue de Charonne, PARIS XI^e (Bastille)

Téléphone 933-75

La Reproduction
des Clichés est interdite
sans
autorisation

Publication	ABONNEMENT ANNUEL	1 ^{re} Série. — N° 2
Bimestrielle	France. 25 fr. Etranger 28 fr.	MARS 1911

Sommaire

Limousine-Berline à Lanterneau (Carrosserie Audineau et C^{ie})

Grande Berline de Voyage.

Runabout-Torpilleur (Carrosserie Alin et Liautard).

Coupé de ville-Torpilleur (Carrosserie Lamplugh et C^{ie}).

La Nouvelle Capote " Janko "

Paul Rousseau : Établissement de la surface avant d'un Torpedo.

PLANCHES 5 et 5^{bis}

Limousine-Berline

avec Lanterneau

(Carrosserie Audineau et C^{ie})

Montée sur un châssis Panhard-Levassor de 25 HP., cette Limousine est construite à l'arrière en

forme Tulipe et comporte un lanterneau de 0 m. 140 mm. de hauteur au-dessus du pavillon et de 0 m. 700 de largeur.

Ce lanterneau assez semblable, comme conception à ceux qui surmontent les nouvelles voitures du « Métro » permet d'aérer sans avoir autant à craindre les courants d'air et l'entrée de la poussière, ainsi que cela se présente fatalement lorsque deux glaces sont ouvertes à la fois, dans une Limousine.

Les grands coins ronds de la caisse la font paraître plus courte qu'elle n'est en réalité, puisqu'à la ceinture, elle mesure, extérieurement, 1 m. 750 ce qui permet, comme on le voit de disposer des strapontins face à la route.

La largeur du coffre, en bas, est de 0 m. 900 et celle de la voie: 1 m. 450. La hauteur du sol est de 0 m. 570.

Le châssis étant fortement surélevé à l'arrière, il en résulte une certaine difficulté de montage et nécessite l'emploi de ressorts à crosse.

Une galerie à bagages de 0 m. 120 de hauteur

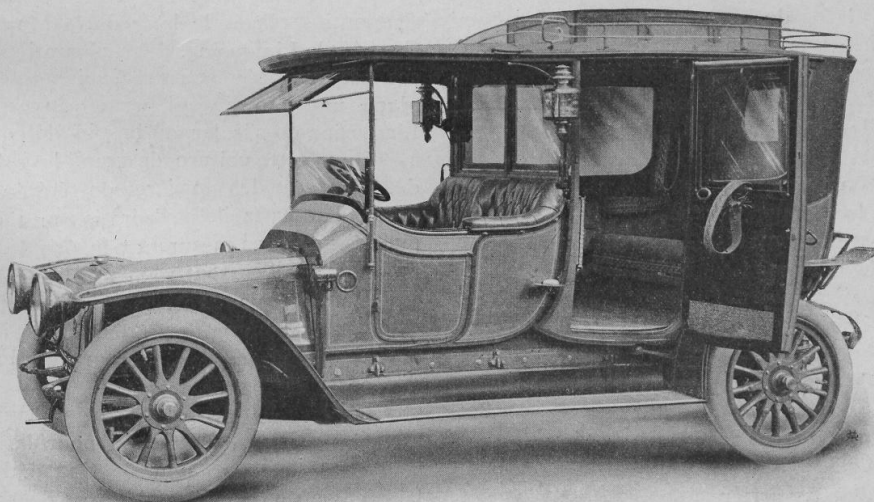


Fig. 5. — Limousine-Berline à Lanterneau (vue intérieure)

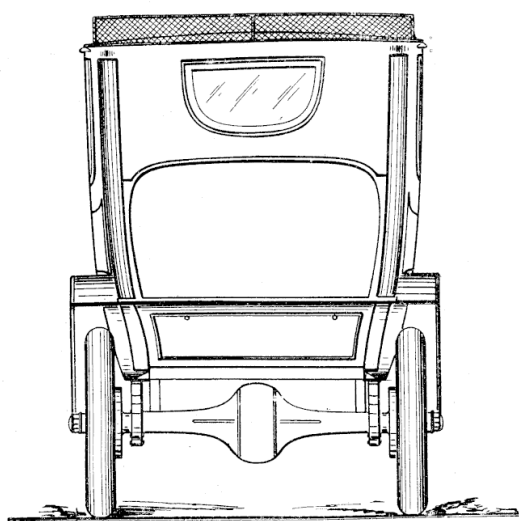


Fig. 7. - Vue arrière de la Berline de Voyage (pl. 6)

Les principales cotes des sièges et de leurs emplacements respectifs sont portées sur le plan horizontal lequel, est complété par la vue arrière, fig. 7.

PLANCHE 7

Runabout-Torpilleur

(deux places avant et siège en spider)

C'est un joli modèle léger que le Runabout exécuté par MM. Alin et Liautard et que nous présentons, en ordre de marche, dans cette planche.

Monté sur châssis Grégoire avec roues métalliques, ce torpilleur est destiné au grand tourisme et ses formes rationnelles ainsi que le peu d'élévation de sa caisse le rendent apte aux vitesses supérieures.

Il comporte un capot fuyant dont la forme se prête avantageusement à l'établissement du coupe-vent, puisqu'elle fait disparaître la partie droite qui formerait résistance à l'avancement.

Dans ce coupe-vent et de chaque côté, sont ménagées deux ouvertures munies d'un ventilateur circulaire que notre photographie montre ouvert et qui permettent à volonté, l'aération de l'avant abrité.

L'accès de la voiture est donné par une seule porte, placée du côté gauche et dont la hauteur est de 0 m. 550.

La distance du tablier à l'arrière du dossier est de 1 m. 450 et la longueur de l'auvent du tablier à la naissance de la ceinture de 0 m. 400.

Les deux places avant sont protégées par une capote basse en toile verte avec ferrures à glissières et dont la partie supérieure se trouve à 1 m. 05 au-dessus de la parclose.

A l'arrière et dans la pointe de course, dont les côtés sont chanfreinés, une troisième place occasionnelle est procurée par l'ingénieux dispositif d'un siège en spider dont les compas sont disposés pour que le siège puisse disparaître à l'intérieur du coffre lorsqu'il n'est plus en service.

La longueur de cette pointe de course, du derrière du dossier à la limite extrême du chanfrein est de 1 m. 250; l'assise du siège est à 0 m. 450.

Le réservoir d'essence en cuivre et de forme ovale, posé à l'arrière dans une position inclinée, ainsi qu'un porte-pneu maintenant, à l'extrémité de la pointe de course, une roue amovible, complètent l'équipement de ce Torpilleur qu'une peinture d'un vert discret décore harmonieusement.

PLANCHES 8 et 8^{bis}

Coupé de ville-Torpilleur

(Carrosserie Lamplugh et C^{ie})

Les dimensions de ce coupé ont été étudiées pour qu'il puisse être monté sur un châssis Charron de 20 HP, de 2 m. 600 de longueur, 0 m. 900 de largeur et une voie de 1 m. 450.

Cette voiture d'aspect très élégant, est d'une construction simple avec le même renflement sur toute la longueur de la caisse.

Elle se compose d'un bâti en bois aussi léger que possible et de panneaux en tôle d'acier sauf pour celui de lunette qui est en bois.

La largeur de la caisse est calculée pour que les leviers soient placés à l'intérieur; les côtés de caisse du siège avant étant assez hauts, on aurait de la peine à manœuvrer ces leviers s'ils étaient placés à l'extérieur de la caisse.

Du reste, cette dimension avant, augmentée d'un léger renflement donne à l'arrière de la caisse une largeur suffisante pour deux places très confortables.

Avec la longueur de caisse que nous avons donnée sur notre planche d'épure N° 8 bis on peut disposer deux strapontins d'angle ou dos au conducteur sans qu'on risque d'avoir un porte-à-faux quelconque.

De plus, on remarquera que l'assise arrière est disposée de telle sorte que l'essieu se trouve juste au milieu de la banquette (plutôt un peu en arrière),

disposition des plus favorable pour être bien porté.
Toutes les glaces sont descendantes, sauf celles de custodes.

La lunette arrière, sans châssis de glace, est rectangulaire avec coins arrondis.

La fig. 5 de la planche d'épure montre la coupe sur la porte avant; la fig. 6 sur celle du coupé et la fig. 7 sur le montant de la glace de custode.

Voici quelques mesures principales:

Longueur de la caisse en bas.	2 ^m 600.
Longueur de la caisse à la ceinture, extérieurement.	1 ^m 550.
Largeur de la caisse à la ceinture prise derrière les portières arrière.	1 ^m 380.
Largeur de la caisse à la ceinture, prise à l'arrière des portières avant.	1 ^m 280.
Largeur des portières avant.	0 ^m 440.
Largeur des portières arrière.	0 ^m 600.

La Nouvelle Capote "JANKO"

Nul n'ignore les multiples inconvénients qu'offrent les capotes ordinaires, lesquelles dans la plupart des cas ne constituent qu'un pis aller, dont les voyageurs et principalement les dames s'accoutument difficilement.

Cela seul suffirait à expliquer le développement qu'ont pris, récemment, les voitures à conduite intérieure, malgré l'augmentation de poids qui en résulte, le prix de revient plus élevé de la carrosserie, etc.

Mais le nombre est considérable des fervents du grand air comprenant le tourisme en automobile en voiture découverte avec, pour pavillon, la calotte

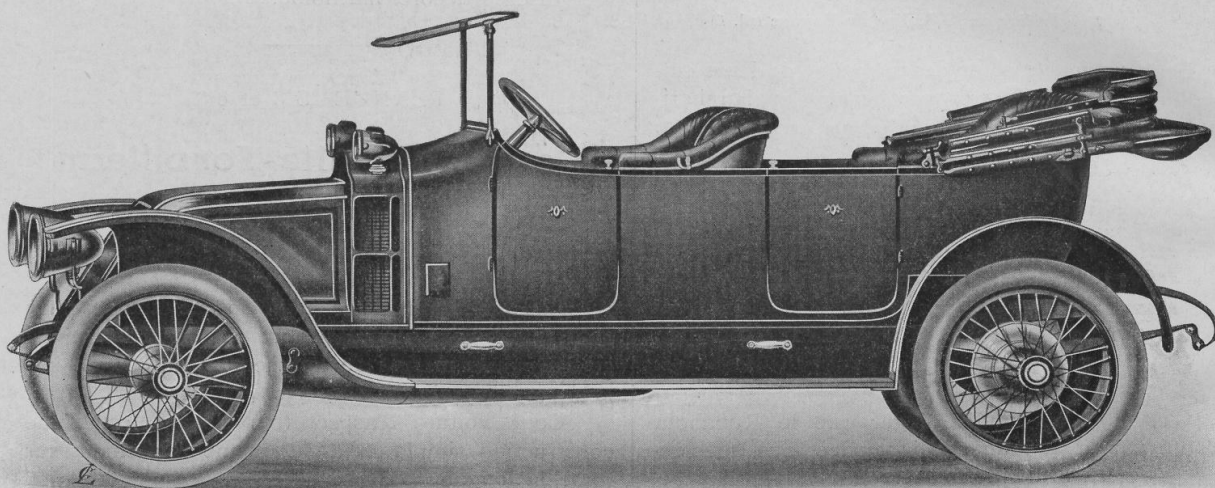


Fig. 8. — La capote "Janko" repliée à l'arrière.

Hauteur intérieure de la caisse prise du dessus du plancher au-dessous des courbes du pavillon (au milieu).	1 ^m 360.
Devers ou évasement des côtés de la caisse à la base.	0 ^m 150.
Hauteur de la parclose arrière.	0 ^m 190.
Profondeur de la banquette A V.	0 ^m 500.
Profondeur de la banquette A R.	0 ^m 600.
Hauteur du pavillon, prise du dessus de l'assise au dessous des courbes du pavillon (au milieu).	1 ^m 170.
Dimensions de la lunette.	0 ^m 420 × 0 ^m 260.
Hauteur des côtés de caisse du siège A V.	0 ^m 700.

des cieus lorsqu'il fait beau et qui désirent en cas de mauvais temps pouvoir s'abriter rapidement et hermétiquement comme ils le seraient dans une confortable berline.

La capote «Janko» que vient de lancer la maison Lamplugh résout d'une façon efficace, élégante et simple, ce problème rêvé de la voiture à deux fins, c'est-à-dire la voiture découverte pouvant se fermer hermétiquement.

Son système supprime les gros inconvénients des rideaux ordinaires détachables se fixant de l'extérieur au moyen de tourniquets et de boutons à pression; il permet grâce à un dispositif breveté, d'obtenir les résultats suivants:

1° Fermeture rigoureusement hermétique des rideaux;

2° Faculté d'utiliser les rideaux immédiatement par une manœuvre aisée de l'intérieur ou de l'extérieur de la voiture;

3° Possibilité de laisser à demeure les rideaux accrochés à la capote, que celle-ci soit relevée au-dessus de la voiture ou repliée à l'arrière;

4° Transformation rapide de la voiture découverte en voiture fermée ou vice-versa.

Les propriétaires de voitures découvertes ne peuvent manquer d'apprécier comme il convient les avantages énormes obtenus très simplement grâce à l'ingénieux dispositif conçu par la maison Lamplugh.

1° *Fermeture hermétique des rideaux.* — De chaque côté de la voiture, sur les faces en regard des cerceaux, sont fixées deux bandes de laiton étiré en U disposées face à face de façon à former une

sur une petite longueur à la partie supérieure ou se trouve placé un arrêt limitant la course du rideau.

Chaque rideau, absolument indépendant, peut être manœuvré isolément et sans aucun effort, comme s'il s'agissait d'un store.

De petites pattes en cuir facilitent les mouvements de montée ou de descente qui s'opèrent sans le secours d'aucun ressort de rappel ni d'aucun mécanisme susceptible de se dérégler.

Le rideau suit, tout simplement, le mouvement qui lui est communiqué et cette simplicité de manœuvre assure, on le conçoit, un fonctionnement irréprochable et indéfini.

La seule précaution à prendre est de tirer ou pousser le rideau bien exactement de chaque côté, au moyen des pattes disposées à cet effet, à l'intérieur et à l'extérieur.

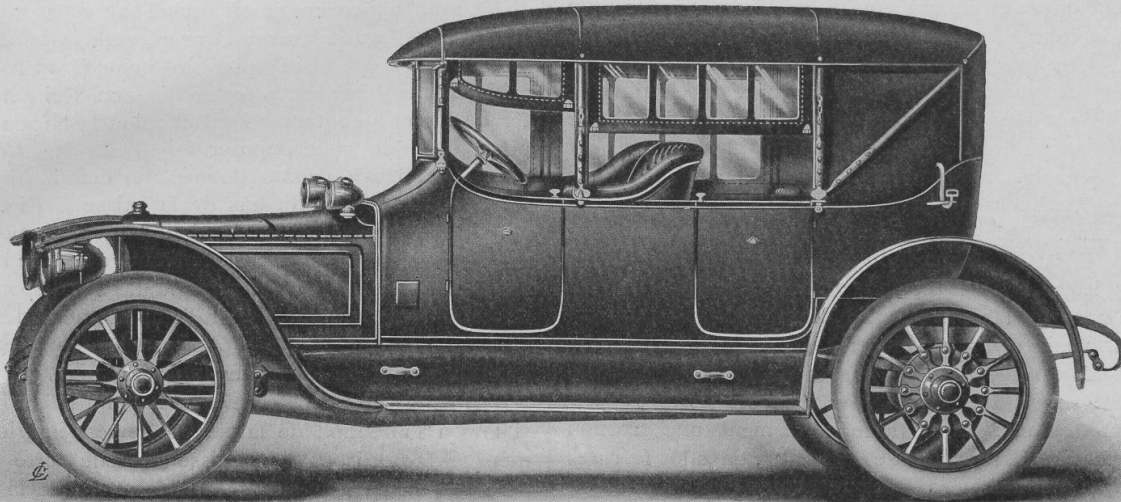


Fig. 9. — La Capote "Janko" relevée, sur Phaëton Lamplugh.

espèce de tube à glissière présentant en avant, sur toute sa longueur, une rainure de 3 m/m environ de large.

Chaque côté latéral des rideaux est constitué par un flexible (courroie métallique de commande adopté pour la majorité des sirènes d'automobiles) en laiton emprisonné dans une gaine de cuir.

C'est ce flexible, organe éminemment souple et résistant, qui se déplace à frottement doux dans la glissière pendant que la gaine de cuir qui l'entoure vient former un joint parfait sur toute la longueur de la rainure occupée par le rideau.

2° *Manœuvre des rideaux.* — Les glissières dans lesquelles se déplacent chaque rideau, sont disposées sur tout le pourtour des cerceaux, sauf néanmoins

Les rideaux étant baissés peuvent être fixés pour la partie inférieure, à la ceinture de caisse, et pour la partie supérieure, à la capote, au moyen de boutons à pression disposés dans l'épaisseur d'une double bavette qui assure une étanchéité absolue au vent, à la pluie et au froid.

3° *Possibilité de laisser les rideaux à demeure.* — Un des gros avantages de ce système réside dans la possibilité de laisser à demeure les rideaux fixés aux cerceaux de la capote, que celle-ci soit relevée au-dessus de la voiture ou rabattue à l'arrière.

A cet effet, les regards en celluloïd des rideaux ont été séparés en un nombre pair de faces, celles-ci sont combinées de façon à pouvoir se replier facilement dans les plis qui ont été prévus,

comme une carte de route, ou mieux les feuilles d'un paravent.

Lorsque la capote est relevée au-dessus de la voiture, les rideaux qui ne sont pas utilisés sont poussés à fond à la partie supérieure de la capote où ils restent suspendus à plat entre les cerceaux en formant une surface parallèle à celle de la capote.

Inversement, si on rabat la capote, les rideaux qui ont été préalablement poussés à l'extrémité des glissières à la partie supérieure dans leur position d'inutilisation, se plient d'abord d'eux-mêmes en deux parties égales quand les cerceaux sont ramenés les uns contre les autres, c'est ainsi qu'ils se trouvent encore quand la capote est rabattue.

A ce moment, un peu de soin est nécessaire, car on doit procéder au pliage des différentes faces de chaque rideau. Ce pliage, très rapidement et très simplement effectué, les rideaux sont automatiquement disposés les uns contre les autres dans le fond de la capote de façon à ce qu'ils ne puissent bouger.

Une bonne précaution à prendre lorsque la capote est rabattue, c'est de veiller à ce que le tissu ne se trouve pas pincé entre les cerceaux, on lui assure ainsi une durée incomparablement plus longue, car on évite les coupures et faux plis, en même temps que les épaisseurs gênantes pour le placement des rideaux.

Il est de même indispensable de ne pas oublier les isolateurs des cerceaux dont le double but est de protéger les glissières en laiton et le tissu qui pourrait venir s'y faire pincer.

4° *Transformation rapide de la voiture découverte en voiture fermée.* — La capote « Janko » présente comme autre perfectionnement une fixation instantannée brevetée des cerceaux, dans les ferrures de caisse destinées à les recevoir. Plus d'écrous à oreilles ou de boulons à serrer: un simple dispositif d'accrochage à baïonnette donne à l'ensemble lorsque les courroies sont tendues, une rigidité remarquable.

Une minute suffit pour rabattre à l'arrière la capote et plier les rideaux, quelques secondes à peine pour la relever et pouvoir protéger immédiatement et efficacement la voiture grâce aux rideaux utilisables aussitôt que la capote est en place.

Disons pour finir que le poids total de la capote n'excède pas 25 kgs., ce qui est fort appréciable.

Établissement de la surface d'un avant de Torpedo

Les formes Torpille ont incontestablement conquis la clientèle de l'Automobile et à l'heure actuelle, toutes les voitures, qu'il s'agisse de Phaétos, Li-

mousines, Coupés, etc., comportent un auvent placé en avant et protégeant les jambes du conducteur.

Un grand nombre d'ouvriers carrossiers et menuisiers en voitures, même parmi ceux ayant étudié quelque peu l'Art du Trait, se sont trouvés embarrassés lorsqu'il leur a fallu procéder à l'établissement géométrique de la surface d'un avant de Torpedo; en effet, les principes (qui n'avaient pu leur être enseignés précédemment) faisaient défaut à la plupart d'entre eux et les ouvrages parus jusqu'alors ne donnaient aucun renseignement à ce sujet.

Pour combler cette lacune, nous avons représenté en cinq figures, à l'échelle de dix centimètres pour mètre et décrit les diverses opérations permettant l'établissement rationnel de la surface d'un avant de Torpedo, ainsi qu'on le verra par ce qui suit:

On établit d'abord la fig. 1 en indiquant par A, la ligne de ceinture et en figurant par la ligne B l'endroit approximatif où prend naissance le coin rond de la façade avant; C représente la ligne du bas du corps de caisse; quant au point D on le fixe arbitrairement suivant la forme que l'on désire adopter de façon à contenter l'œil et selon la largeur de porte que l'on veut imposer.

Cette figure 1 étant donnée, on établit (fig. 2) le renflement C'C' du bas de la caisse C (fig. 1); cette ligne est déterminée par deux largeurs imposées suivant le genre de châssis sur lequel doit être montée la carrosserie: le point 1' par la largeur disponible du tablier et le point 5' par l'emplacement des leviers suivant que l'on désire laisser les deux leviers extérieurement ou les placer intérieurement.

Il en est de même pour fixer le point D'' (fig. 3): si l'on a l'intention de laisser les leviers intérieurement, il faut disposer la caisse de telle sorte qu'à ce point, sa largeur soit suffisante pour que la manœuvre puisse se faire facilement.

On déterminera ensuite, (fig. 3) la façade du tablier en prenant dans la fig. 2 la demi-largeur représentée par O1' pour la porter dans la fig. 3 de O en 1'' et de ce dernier point, on tracera jusqu'à o une courbe arbitraire.

On divisera ensuite les figures 1 et 2 en diverses sections numérotées 2, 3, 4, 5, 6 et 7 et on portera fig. 3 les demi-largeurs des points 2' 3' 4' 5' 6' et 7' en 2'', 3'', 4'', 5'', 6'' et 7'', il ne reste plus qu'à établir (fig. 3), les contours de ces différentes sections qu'il est indispensable de connaître pour tracer avec exactitude les différents bâtis de cette partie de caisse.

Nous avons dit que lors de l'établissement de la fig. 1, nous avons représenté par la ligne arbitraire B la naissance de la courbure prononcée du tablier; prolongeons cette ligne dans la fig. 3 qu'elle coupera en deux parties et, servant de directrice inter-

médiaire, séparera les deux opérations qui nous permettront d'établir les contours de chacune des sections (fig. 3).

Nous imposerons ensuite (fig. 1) le devers de la section 7 en $v7$ et nous établirons, fig. 2, le renflement de la caisse à la hauteur de la ligne B, en portant la quantité de devers $e t$ (fig. 1) de a' à c' , le point b' de cette même figure 2, sera donné par la largeur du tablier prise en b'' de la fig. 3.

Coupons, ensuite, la première partie de la figure 3, en deux sections $d f$ et $e g$; prenons la distance $d f$, présentons-la sur l'échelle proportionnelle où elle coïncidera en $d' f'$ et portons de d à f toutes les intersections des lignes de l'échelle proportionnelle. On opérera de même manière pour la section $e g$ et passant un calibre par les points obtenus, on aura engendré la première partie de la surface.

Procédons, maintenant aux opérations relatives

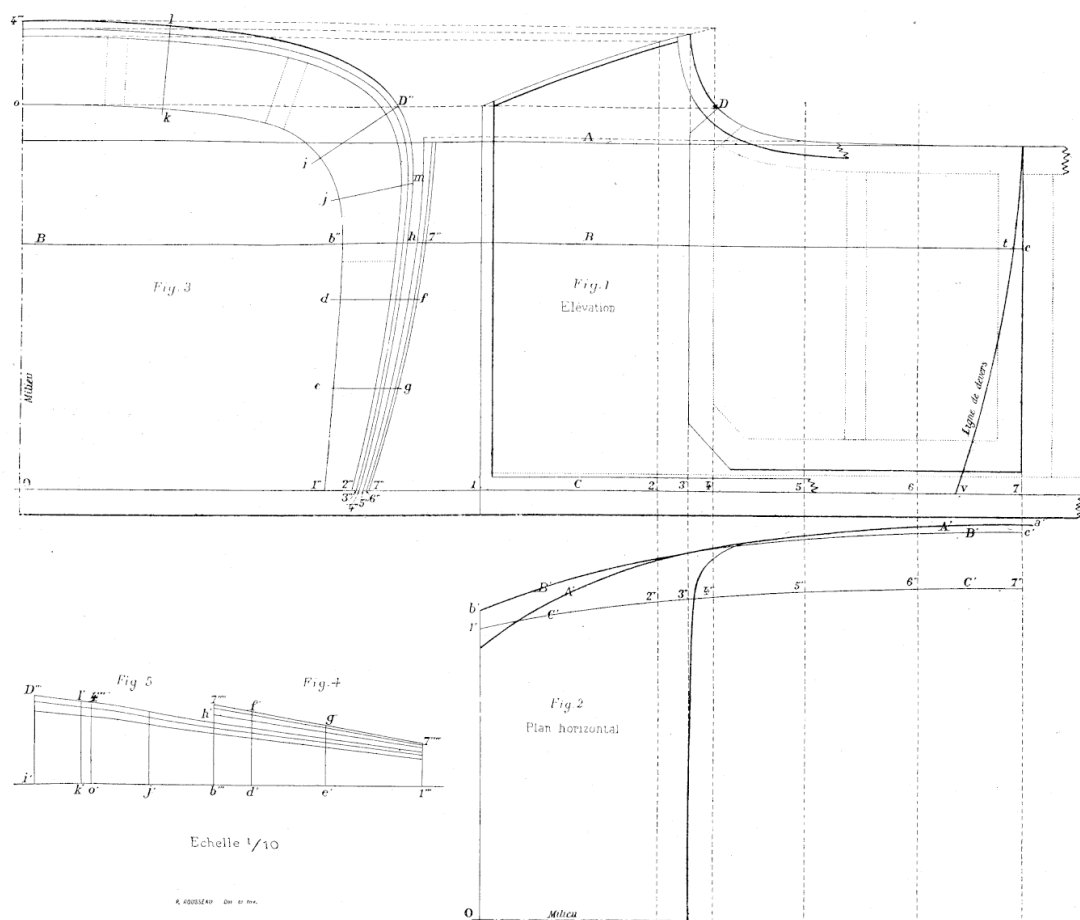


Fig. 10. — Etablissement géométrique de la surface d'un avant de Torpedo

On transportera, alors, les demi-largeurs des points de chaque section du renflement $b' c'$ sur la ligne B (fig. 3); puis on construira une échelle proportionnelle (fig. 4), dont on se servira pour répartir le gauche jusqu'en bas.

Portons de b''' à $7'''$ sur cette échelle proportionnelle (fig. 4) les différents points obtenus par les demi-largeurs de b'' à $7'''$ et de $1'''$ à $7'''$; les différents points obtenus de $1''$ à $7''$.

à la seconde partie: par les trois points $4''' D'' h$ (fig. 3) traçons une courbe quelconque aussi proportionnelle que possible et en cherchant également à contenter l'œil; établissons, ensuite, une seconde échelle proportionnelle, que nous désignerons par fig. 5, portons y de b''' à h' les différents points obtenus par les demi-largeurs de b'' à h et portons de o' à $4'''$, les projections du sommet de chaque section.

Le reste de la surface de la fig. 3 sera divisé en sections d'équerre, autant que possible, avec le cintre en $j m, i D'', k l$; prenons la distance $i D''$, présentons-la sur l'échelle de i' à D''' et transportons de i à D'' les intersections des lignes de l'échelle.

Cette opération, sera répétée pour chacune des autres sections et il suffira de faire passer un calibre, par les points obtenus pour déterminer les points essen-

tiels de la surface, que l'on transportera sur les bâtis.

On donnera aux bâtis du tablier une épaisseur de 20 mm. à la ceinture et en haut de porte, une largeur de 45 mm. avec 30 mm d'épaisseur (moulure à déduire); quant aux pieds d'entrée, leur largeur sera de 45 mm. pour une épaisseur de 37 mm. de laquelle sera déduite la moulure.

Paul ROUSSEAU.

Le Bottin du Carrossier

RÉPERTOIRE DES FOURNISSEURS

Maisons spécialement recommandées

- | | | |
|---|--|--|
| <p>Ailes et garde-boue</p> <p>S. CHICOT, 78, rue des Arts, Levallois-Perret (Seine).</p> <p>CHACHUAT, 43, rue Denis Papin, Puteaux (Seine).</p> <p>Allumage</p> <p>J. JACQUET-MAUREL, 5, boulevard de la Seine, Neuilly (Seine).</p> <p>Amortisseurs</p> <p>J. JACQUET-MAUREL, 5, boulevard de la Seine, Neuilly (Seine).</p> <p>Armoiries et Chiffres</p> <p>CALLOT et AMAURY, 112, avenue Kléber, Paris.</p> <p>E. GANDONNIÈRE, 28, rue Demours, Paris (17°).</p> <p>Avant-trains</p> <p>Etablissements LEMOINE, 21, rue de Lappe, Paris (11°).</p> <p>L. NOZAL fils aîné, 1, quai de Passy, Paris.</p> <p>VALENTIN F. à Ambronay (Ain).</p> <p>Usines CH. VERMOT, 30, rue Rennequin, Paris.</p> <p>Bâches</p> <p>CAUVIN-YVOSE (E.), 55, rue de Lyon, Paris (12°).</p> <p>Vve METTEZ, 5, place de l'Hôtel-de-Ville, Paris.</p> <p>Bandages Caoutchouc</p> <p>L. NOZAL fils aîné, 1, quai de Passy, Paris.</p> <p>TALBOT (Maison), 139, avenue Malakoff, Paris.</p> <p>J.-B. TORRILHON (Société Anonyme des Anciens Etablissements) à Clermond-Ferrand (Puy-de-Dôme).</p> <p>Bougies d'allumage</p> <p>L. MACQUAIRE, 21, rue de Malte, Paris.</p> <p>Boulons</p> <p>DOUDOUX-DOUDOUX, à Thilay (Ardennes).</p> | <p>Brosserie pour chevaux et voitures</p> <p>ERRIEN frères, 68, rue Turbigo, Paris.</p> <p>CHEVILLE fils, 22, rue des Francs-Bourgeois, Paris.</p> <p>Brosses à peindre et pinceaux</p> <p>Vve ENGEL-LEBRUN et C^e, Charleville (Ardennes).</p> <p>LELOIR Frères, 14, rue Communes, Paris.</p> <p>MANUFACTURE FRANÇAISE DE BROSSES ET PINCEAUX, La Capelle (Aisne).</p> <p>Câbles et Fils Électriques</p> <p>INDIA RUBBER, GUTTA PERCHA AND TELEGRAPH WORKS C^e LTD, Usine à Persan (Seine-et-Oise), 323, rue St-Martin Paris.</p> <p>Caisses de voitures</p> <p>BORDE Gustave, place du 30 octobre, Dijon, (Côte-d'Or).</p> <p>RAGUIN, Montrichard (Loir-et-Cher).</p> <p>RETIF et C^e, Sannois (Cher).</p> <p>Cantines et Nécessaires</p> <p>C. GALL, 118, rue de Courcelles, Paris.</p> <p>Capotes de voitures</p> <p>GALLERAND, Nogent-le-Rotrou (Eure-et-Loir).</p> <p>ROSSE Frères, Breteuil-sur-Iton (Eure).</p> <p>NEVEU et C^e, 169, avenue du Roule, Neuilly (Seine).</p> <p>Coffres pour Marchepieds</p> <p>C. GALL, 118, Rue de Courcelles, Paris.</p> <p>Couleurs</p> <p>CHATTENET et LANDRY, 24, rue de la Cerisaie, Charenton (Seine).</p> <p>JACQUES, SAUCE et C^e, Les Mureaux (Seine-et-Oise).</p> <p>LEFRANC et C^e, 48, rue de Valois, Paris.</p> <p>NAUTON Frères et DE MARSAC, 9, rue des Rosiers, à Saint-Ouen (Seine).</p> | <p>Coussins à Ressorts</p> <p>LAVESVRE G., 34, 36, 38, boulevard du Parc, Neuilly(Seine).</p> <p>Cuir</p> <p>HANDFORD-GREATREX et C^e Ltd, 47, rue des Petites-Ecuries, Paris.</p> <p>HOLDEN et FILS, 18, rue Caumartin, Paris.</p> <p>E. PASSOT, 39, rue de Château-Landon, Paris.</p> <p>Cuivrieres pour Automobiles</p> <p>BARAT, 144, rue Saint-Maur, Paris.</p> <p>BARTHELEMY, 4, rue de Copenhague, Paris.</p> <p>A. BESNARD, 84, faubourg du Temple, Paris.</p> <p>LAFON, 4, passage Moulin, Paris.</p> <p>Éclairage des Voitures</p> <p>DUCELLIER, passage Dubail, 25, Paris.</p> <p>EYQUEM, boulevard Péreire, 191 et 193, Paris.</p> <p>IGLESIS et REGNER (La Magicienne) 8, rue Descombes, Paris.</p> <p>NILMELIOR (Sté) 49-51-53, Rue Lacordaire, Paris</p> <p>Ébénisterie pour Automobiles</p> <p>CHAILLOU, 38, rue du Bois, Levallois-Perret.</p> <p>C. GALL, 118, Rue de Courcelles, PARIS.</p> <p>ROLLAND, 59-60, quai National, Puteaux, Seine</p> <p>Essieux et Ressorts</p> <p>Etablissements LEMOINE, 21, rue de Lappe, Paris.</p> <p>NOZAL Fils aîné, 1 à 9, quai de Passy, Paris.</p> <p>Usines Ch. VERMOT, 30, rue Rennequin, Paris.</p> <p>POTRON, 29, rue Riquet, Paris.</p> <p>Etoffes pour Carrosserie</p> <p>BOYRIVEN Fils et CRET, 116, rue Lafayette, Paris.</p> <p>NEVEU et Fils, 13, rue d'Uzès, Paris.</p> |
|---|--|--|

