

**Douglas**  
**Motor**  
**Cycles**  
**1914**



[www.motos-anglaises.com](http://www.motos-anglaises.com)

1914

# MOTOCYCLETTES DOUGLAS

DESCRIPTION — PRIX-COURANT  
ET RENSEIGNEMENTS POUR LE  
FONCTIONNEMENT & L'ENTRETIEN

## DOUGLAS BROTHERS

MAISON FONDÉE EN 1882

Ateliers de Construction

KINGSWOOD, BRISTOL  
ANGLETERRE

Bureaux et Ateliers

14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET

Magasin de Vente et d'Exposition

190, Boulevard Péreire - PARIS

TÉLÉGRAMMES : DOUGLAS - LEVALLOIS

TÉLÉPHONE : WAGRAM 75-97

## INDEX

INTRODUCTION . . . . .	3
DESCRIPTION DES CHANGEMENTS DE VITESSE. . . . .	9
DESCRIPTION DES MODÈLES 1914. . . . .	12
INSTRUCTIONS SUR LE MOTEUR A PÉTROLE . . . . .	24
PRIX-COURANT DES PIÈCES DÉTACHÉES. . . . .	36
NOS PRINCIPAUX SUCCÈS EN 1913 . . . . .	46
SUCCÈS DES DOUGLAS SAISON 1913. . . . .	47
ATTESTATIONS . . . . .	57
CONDITIONS GÉNÉRALES . . . . .	62

En présentant notre premier catalogue français, nous tenons à remercier notre clientèle continentale pour l'accueil empressé fait à notre motocyclette et vu l'augmentation des demandes, nous avons décidé d'agrandir notre dépôt français en y ajoutant un grand local situé rue Danton, à Levallois-Perret, où nous aurons toujours en stock un nombre suffisant de machines pour assurer la livraison immédiate de nos modèles, ainsi que toutes pièces de rechange.

Notre fondation à Kingswood, environs de Bristol (Angleterre), remonte à 1882 comme ingénieurs, mécaniciens, fondeurs, constructeurs de machines et outillage, et jusqu'en 1907, nous n'avions jamais construit de motocyclettes, quoique fondeurs de cylindres depuis plusieurs années pour les principaux constructeurs anglais d'automobiles et de canots à vapeur.

A cette époque, le moteur mono 3 1/2 avait presque atteint sa perfection actuelle, et les machines construites à cette date varient très peu comme rendement et comme lignes avec les machines construites aujourd'hui. Nous savions que ce modèle ne donnait pas satisfaction, et notre but était de construire une motocyclette de mise en marche facile, sans vibration, facile à manier, et capable de rendre les mêmes services qu'une machine de plus forte puissance. Nous pouvons dire que nous avons réussi complètement, et dès 1908, les félicitations que nous avons reçues nous ont édifié. Le succès grandissant nous a obligé de quadrupler notre usine et nous sommes fiers de notre situation en tête de la spécialité motocyclette.

Beaucoup de motocyclettes comme beaucoup de voitures automobiles ne sont pas construites par les maisons dont elles portent la marque. Les moteurs sont fabriqués par V,

les changements de vitesse par X, les réservoirs par Y, les fourches par Z, etc., etc... et si les soi-disant constructeurs ont fait l'assemblage du tout, ils se déclarent constructeurs de la machine en y apposant leur marque. Cette façon de faire n'est pas la nôtre et, au contraire des autres maisons de motocyclettes, qui rejettent les responsabilités par la suite sur les différents fournisseurs, nous prenons sur nous l'entière responsabilité, tous les principaux organes de nos motos étant construits dans nos Usines.

Il n'existe aucun précédent dans la spécialité d'un développement aussi rapide que le nôtre, dû à la demande toujours grandissante pour nos motocyclettes. Nous avons compté sur l'excellence de notre fabrication pour nous attirer la clientèle, mais nous n'avions pas compté sur la compétence des motocyclistes qui, en général, sont disposés à adopter immédiatement une machine qu'ils trouvent supérieure. Chaque année nous augmentons notre fabrication, mais nous n'arrivons jamais à l'augmenter suffisamment pour pouvoir suffire à l'augmentation des commandes ; nous pouvons assurer nos clients que notre succès, au lieu de nous rendre indifférents vis-à-vis d'eux, au contraire, nous a inspiré de faire mieux encore dans notre fabrication afin que la confiance dont nous sommes honorés soit justifiée.

Constamment, nous recherchons à perfectionner nos modèles, et sans arrière-pensée d'économie nous mettons en fabrication nos nouveautés et nous remplaçons notre outillage ; non pas que nos anciens modèles n'aient pas donné satisfaction ou que notre outillage soit hors d'usage, mais parce que, d'après nos essais, nous avons trouvé un avantage à nos nouvelles idées. D'autres fabricants arrivent difficilement à changer quelques petits détails à leur machine ; jusqu'à ce jour, chaque catalogue nouvellement édité des DOUGLAS a été une révolution.

Notre changement dans le dessin de notre moteur de 1912 à 1913 a été si considérable que nous avons décidé, vu que celui de 1913 a donné toute satisfaction, de ne rien

changer pour la prochaine saison 1914 ; ce merveilleux moteur de 350 C<sup>3</sup> donne sur la route un rendement égal à celui d'un mono de 500 C<sup>3</sup> ; et sur piste notre 2 3/4 HP a atteint l'extraordinaire vitesse de 117 kilomètres à l'heure en battant le record du kilomètre et du mille ; nos modèles touristes atteignent facilement la vitesse de 70 kilomètres à l'heure en palier et une moyenne de 50 kilomètres à l'heure. La démonstration de cette vitesse a été faite en France, cette année, par M. F. BALLI, qui, dans le Grand-Prix d'Amiens, a accompli le parcours à plus de 70 kilomètres de moyenne, et à Fontainebleau, dans le Grand-Prix de France où M. W. DAVIS a couvert les 360 kilomètres du parcours en moins de 9 heures, c'est-à-dire plus de 40 kilomètres de moyenne ; cette performance a été accomplie avec le side-car, le pilote et le passager pesant le poids respectable de 150 kilogs. A ces performances, nous devons ajouter que nos motocyclettes se sont classées premières de leur catégorie dans toutes les grandes épreuves anglaises d'endurance de cette année. Le Grand-Prix de Turin ainsi que les principales grandes courses sur routes italiennes, le Grand-Prix de Bilbao en Espagne et le Grand-Prix de Berlin ont été des victoires pour la motocyclette DOUGLAS. Les moteurs DOUGLAS sont adoptés pour tous usages par l'armée, l'Amirauté anglaise et par la Compagnie de Télégraphie sans fil Marconi.

Ce que nous désirons, c'est que tout propriétaire d'une moto DOUGLAS soit un de nos amis et nous le traiterons toujours comme tel ; nous sommes toujours très heureux de recevoir les observations que nos clients peuvent nous faire en vue de rectifier ou de renforcer une partie de la machine qui, à leur point de vue, ne donnerait pas les garanties suffisantes.

Nous n'avons pas voulu, en construisant une motocyclette, copier sur nos prédécesseurs et nous proclamons que nous avons créé une moto complètement différente de tout ce qui a été construit à ce jour et réunissant les qualités suivantes :

- 1° Facile à partir ;
- 2° Sans aucune vibration ;
- 3° Facilement maniable dans les encombrements ;
- 4° Economique en consommation et entretien ;
- 5° Aucune tendance à dérâper ;
- 6° Poids réduit au minimum ;
- 7° Moteur souple permettant de monter toutes les côtes et pouvant faire de 5 à 75 kilomètres à l'heure.

En plus des avantages ci-dessus, nous avons joint les perfectionnements suivants, tant en construction qu'en matières premières : par exemple, le volant est maintenant pris dans une plaque d'acier et usiné au lieu d'être comme dans les autres moteurs, en fonte ; les vilebrequins et autres pièces sont si bien équilibrés qu'il est presque impossible de constater aucune vibration dans notre moteur.

Le moteur et le changement de vitesse sont montés sur roulements à billes, ce qui permet d'obtenir le maximum de rendement et le minimum d'usure ; le cadre de notre machine a été renforcé pour les routes continentales et le plus lourd motocycliste trouvera notre motocyclette DOUGLAS suffisamment forte, même sur les plus mauvaises routes ; notre fourche élastique, dont le dessin est notre propriété, est construite entièrement par nous, est souple, silencieuse et de très longue durée.

Notre changement de vitesse est le plus résistant, le plus pratique et le plus simple qui existe sur le marché ; nous le construisons depuis trois ans et nous n'avons jamais reçu aucun reproche à ce sujet. Notre réservoir contient assez d'essence pour pouvoir couvrir plus de 150 kilomètres et assez d'huile pour 300.

Notre porte-bagages est d'un grand modèle, bien fini et très résistant. Les cylindres de notre moteur sont un merveilleux exemple du travail obtenu par la fonderie anglaise. Le vilebrequin est une pièce de mécanique très bien finie et en acier forgé, équilibré et soigneusement cémenté ; les roulements à billes sont montés dans le carter, les têtes et

pieds de bielles sont garnis de bronze phosphoreux, il est presque impossible à ceux-ci de gripper. La course est de 60 m/m, l'alésage de 60,5.

Les poussoirs sont ajustables et les soupapes d'admission et d'échappement sont commandées et très facilement accessibles en dévissant les bouchons placés au-dessus des têtes de soupapes : dans l'un de ces bouchons est fixée la bougie ; un robinet de compression est placé au-dessus de chaque cylindre afin de permettre d'injecter au besoin de l'essence et du pétrole dans les cylindres ; le moteur reçoit une impulsion à chaque tour et les intervalles entre les explosions (au contraire des deux cylindres en V) sont exactement égaux. Comme les pistons et le vilebrequin sont minutieusement équilibrés, il est impossible de constater aucune vibration, cela même aux plus grandes vitesses ; la consommation est d'environ 3 litres aux 100 kilomètres.

La magnéto est spécialement construite pour notre moteur et se trouve à l'abri de la poussière, de la pluie et de la boue ; les courts-circuits ne sont pas à redouter. Les qualités de ces dispositions sont rehaussées par l'adaptation d'un carter en aluminium couvrant les engrenages de transmission de la magnéto, et celle-ci, commandée par engrenages ne peut se dérégler.

Toutes nos machines sont munies de pneumatiques Hutchinson antidérapants renforcés, les roues sont montées avec beaucoup de soin, et la poulie a un montage spécial sur la jante arrière au lieu d'être attachée simplement aux rayons. Enfin, nous ajouterons que dans les concours où la motocyclette DOUGLAS s'est présentée, on a toujours officiellement constaté ses qualités de machine silencieuse, de propreté et d'apparence plaisante. Beaucoup de personnes considèrent comme un miracle la grande qualité montrée par la machine dans la montée des côtes.

## Imitation des Moteurs DOUGLAS

Le moteur deux cylindres opposés DOUGLAS a donné de si merveilleux résultats que beaucoup d'essais ont été faits pour l'imiter.

Ces imitations sont considérées par nous comme une reconnaissance par nos concurrents de la supériorité de notre deux cylindres opposés, et la réputation est si nettement établie par l'excellente renommée de notre fabrication et notre expérience, que nous ne craignons nullement cette nouvelle concurrence.

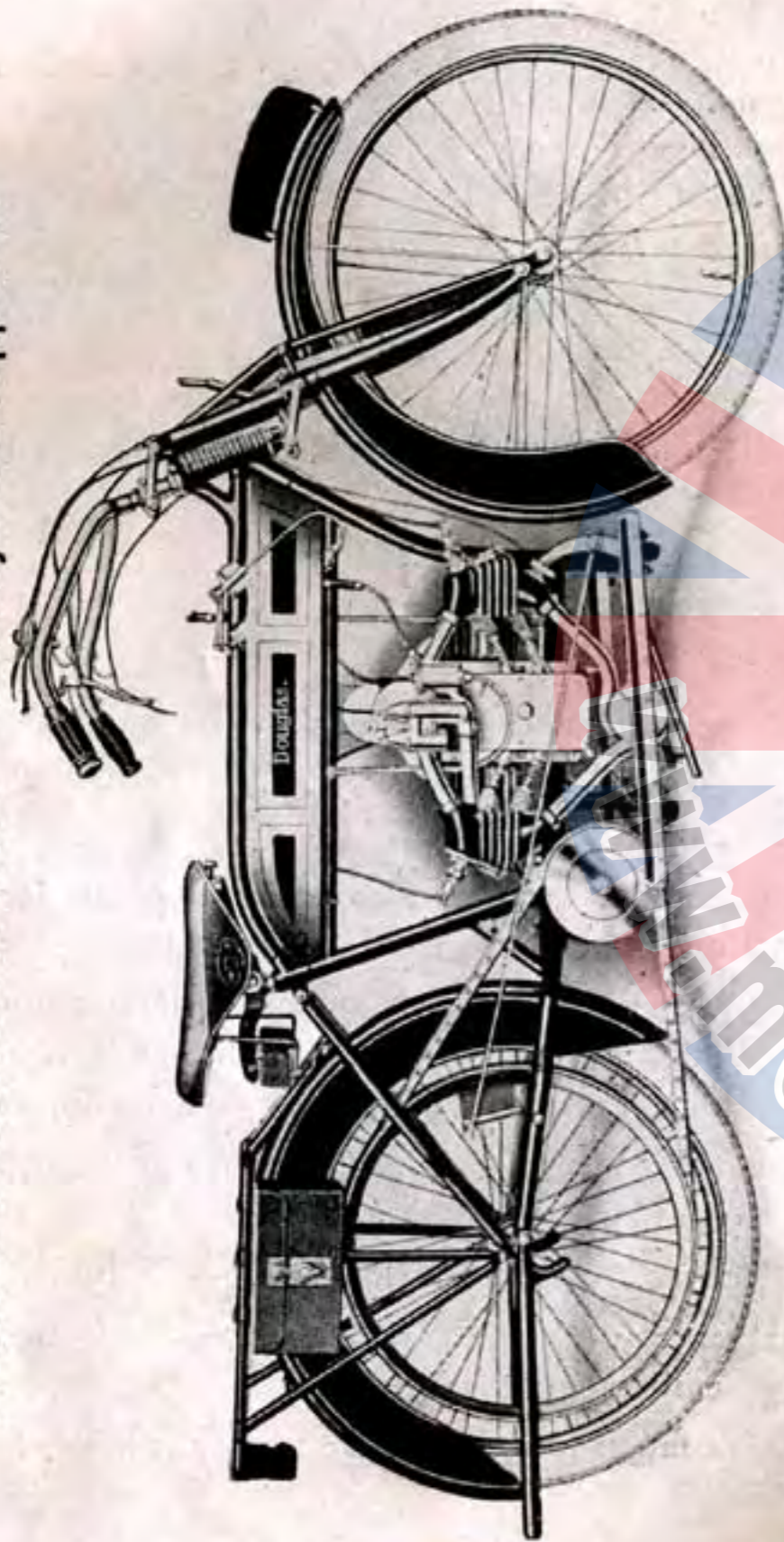
Les parties essentielles sont brevetées et de ce fait, ne peuvent être employées par nos imitateurs qui n'ont ni notre expérience, ni notre organisation. Six années de dur labeur ont été nécessaires pour donner au merveilleux moteur DOUGLAS son état actuel de perfection et de rendement, et cela n'a pas été sans de longs essais ; et même avec notre travail fini devant eux, il est impossible à nos imitateurs de produire sur une base commerciale un travail équivalent.

Dans le commencement de 1913, une grande discussion a été soulevée dans les journaux anglais au sujet des soi-disant grandes qualités des cylindres en acier, et tout ceci sur le fait d'une performance accomplie par un moteur DOUGLAS muni de deux cylindres en acier. Nous avons combattu leur emploi et les résultats nous ont donné parfaitement raison. La fonte de bonne qualité est infiniment préférable à l'acier pour la fabrication des cylindres et il est impossible de les fabriquer en acier, sensiblement plus léger que la fonte. Les partisans des cylindres en acier seront peut-être intéressés d'apprendre que nous évitons de construire des cylindres minces car ceux-ci au lieu d'aider au refroidissement, sont au contraire de dangereux auxiliaires au surchauffage du moteur.

## Description du Changement de vitesse DOUGLAS

monté sur modèles U et V

Le changement de vitesse DOUGLAS est le plus simple sur le marché et se compose de deux trains d'engrenages supportés dans le carter par quatre roulements à billes ; l'axe d'entraînement comporte un premier train composé de deux pignons, tous deux tournant librement sur cet axe, l'un pour la grande vitesse, l'autre pour la petite ; ils comportent, tous deux, trois encoches sur la partie intérieure. Ces deux engrenages sont toujours en prise avec le train avant qui, lui aussi, est composé de deux engrenages, mais d'une seule pièce ; la prise en petite et grande vitesse se fait par une griffe glissant sur l'axe d'entraînement qui est carré sur la partie séparant le pignon de grande de celui de petite vitesse. Cette griffe comporte de chaque côté trois encoches et, actionnée par une fourchette commandée par le levier fixé sur le cadre au-dessus du réservoir, elle vient engager ses encoches dans celles du pignon de petite ou dans celles du pignon de grande, selon que l'on désire prendre l'une ou l'autre de ces vitesses. Pour faciliter le mouvement aller et retour de la griffe d'entraînement, celle-ci, sur la circonférence, a une armeture de bronze phosphoreux qui rend les mouvements commandés par la fourchette d'une très grande douceur. Le changement de vitesse DOUGLAS se résume en trois points : petite, libre et grande. Il est presque impossible de se servir du point libre pour débrayer ou embrayer ; ce point est un passage neutre entre les deux vitesses, et en passant de la grande à la petite ou vice-versa on ne doit pas s'arrêter car l'on risquerait d'abîmer tout le changement de vitesse. Il est donc bien entendu : **Qu'il est impossible, une fois le moteur lancé au point libre, d'embrayer par le changement de vitesse ; c'est-à-dire de prendre une vitesse dans l'intention de mettre la machine en marche.**



**MODÈLE U.** — Avec boîte de vitesse (deux vitesses) sans débrayage : 1875 francs  
Même modèle, sans changement de vitesse, mais avec boîte de pédalier supportant poulie et pignon  
de transmission mixte : 1200 francs. — A ce modèle on peut adapter, après avoir enlevé la  
boîte de pédalier, le changement de vitesse DOUGLAS.

## DESCRIPTION

(Modèle " U " avec changement de vitesse et repose-pieds bois  
et cuir)

**Moteur.** — DOUGLAS, 2 cylindres opposés, 2 3/4 H. P.

**Allumage.** — Par magnéto, avance commandée par manette sur le guidon.

**Réservoir.** — Contenance : essence, 5 litres 1/2 ; huile : 1 l. 1/2, avec dispositif permettant de voir le graissage semi-automatique.

**Carburateur.** — DOUGLAS perfectionné.

**Cadre.** — Modèle 1914 renforcé spécial : hauteur du sol au-dessus de la selle, 0 m. 72 ; repose-pieds larges en bois avec linoléum et encadrement cuivre.

**Transmission.** — Mixte, chaîne et courroie.

**Support arrière.** — Retenu par ressort au garde-boue arrière.

**Support avant.** — Se repliant sous repose-pieds.

**Garde-boue.** — Avant et arrière de 0,075 de largeur, avec côtés garantissant contre la boue, avant muni d'une plaque pour numéros.

**Porte-bagages.** — Très résistant et de grande dimension, spécialement construit pour porter une valise, et muni d'une plaque de numéro arrière.

**Sacoques.** — Deux, fixées dans encadrements métalliques et maintenues par attaches brasées au porte-bagages avec trois boulons, vis et écrous.

**Selle.** — *Lycell La Grande*, très souple.

**Freins.** — *Bowden* à l'avant avec poignée spéciale ; arrière DOUGLAS, très puissant, actionné par pédale.

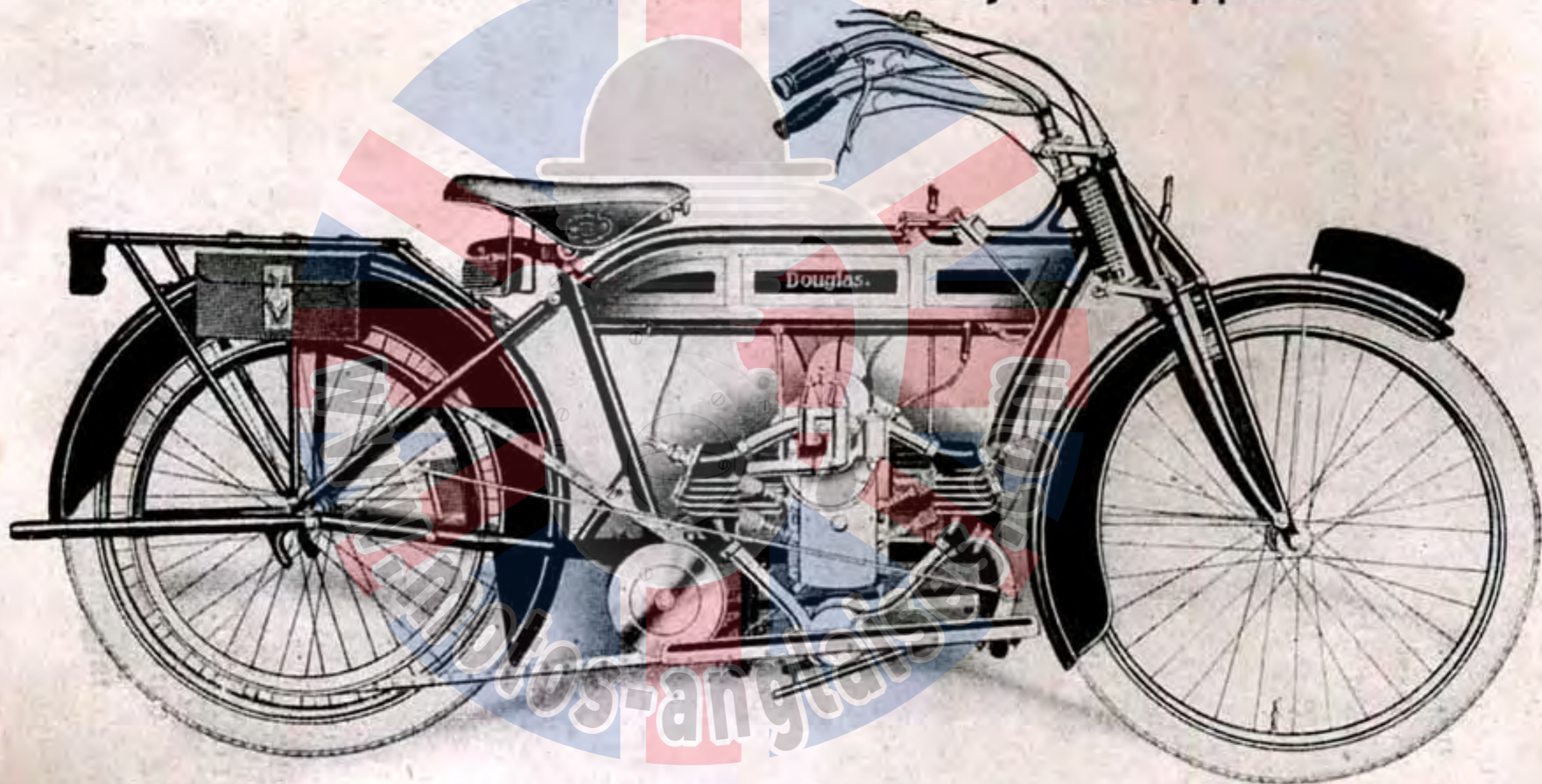
**Roues.** — 0.65, moyeux DOUGLAS, nouveau modèle renforcé, rayonnage très fort.

**Changement de vitesse.** — Deux vitesses DOUGLAS.

**Pneumatiques.** — *Hutchinson* antidérapant 2 1/4, 650 x 55 *Tourist-Trophy*.

**Multiplication.** — 5 1/2, 8 1/2 à 1.

Moteur DOUGLAS 2 3/4 H.P. — Deux cylindres opposés.

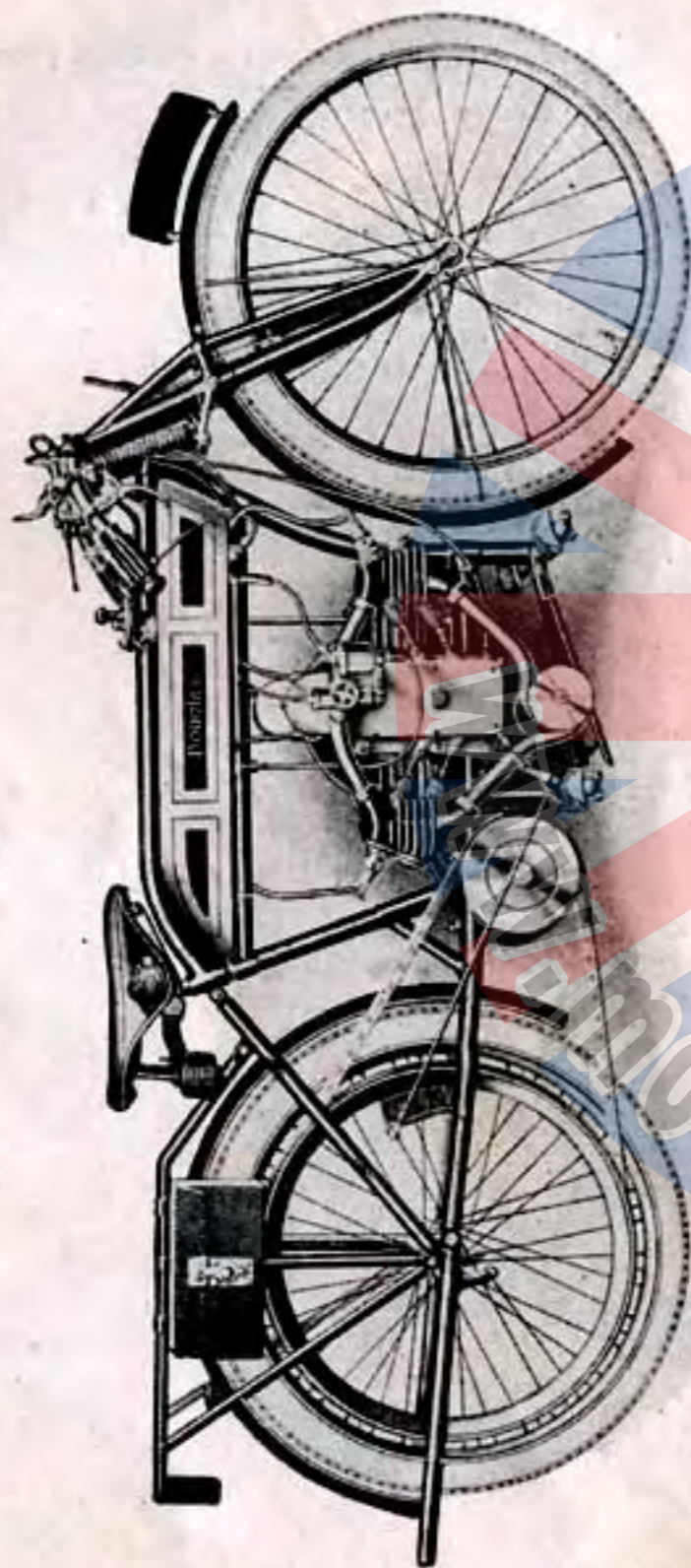


**MODÈLE U.** — Avec boîte de vitesse (deux vitesses) sans débrayage : **1375** francs

Même modèle, sans changement de vitesse, mais avec boîte de pédalier supportant poulie et pignon de transmission mixte : **1200** francs. — A ce modèle on peut adapter, après avoir enlevé la boîte de pédalier, le changement de vitesse DOUGLAS.



Moteur DOUGLAS 2 3/4 H.P. — Deux cylindres opposés.



### MODÈLE V

Touriste léger avec boîte de vitesse (deux vitesses), guidon bas ou relevé à volonté, sans débrayage. — Prix : 1400 francs.

## DESCRIPTION

(Modèle "V" avec changement de vitesse et repose-pieds aluminium et caoutchouc).

**Moteur.** — DOUGLAS, deux cylindres opposés 2 3/4 H.P.

**Allumage.** — Par magnéto, avance commandée par manette sur le guidon.

**Réservoir.** — Contenance : essence, 5 litres 1/2 ; huile, 1 l. 1/2, avec dispositif permettant de voir le graissage semi-automatique.

**Carburateur.** — DOUGLAS perfectionné.

**Cadre.** — Modèle 1914 renforcé spécial ; hauteur du sol au-dessus de la selle, 0 m. 72, repose-pieds aluminium et caoutchouc.

**Transmission.** — Mixte, chaîne et courroie.

**Support arrière.** — Retenu par ressort au garde-boue.

**Support avant.** — Se repliant sous repose-pieds.

**Garde-boue.** — Avant et arrière de 0,075 de largeur avant muni d'une plaque pour numéros.

**Porte-bagages.** — Très résistant et de grande dimension, spécialement construit pour porter une valise et muni de la plaque pour numéro arrière.

**Sacoques.** — Deux, fixées dans encadrements métalliques et maintenues par attaches brasées au porte-bagages avec trois boulons, vis et écrous.

**Selle.** — Brooks 130 3.

**Freins.** — Bowden à l'avant avec poignée spéciale ; arrière DOUGLAS très puissant, actionné par pédale.

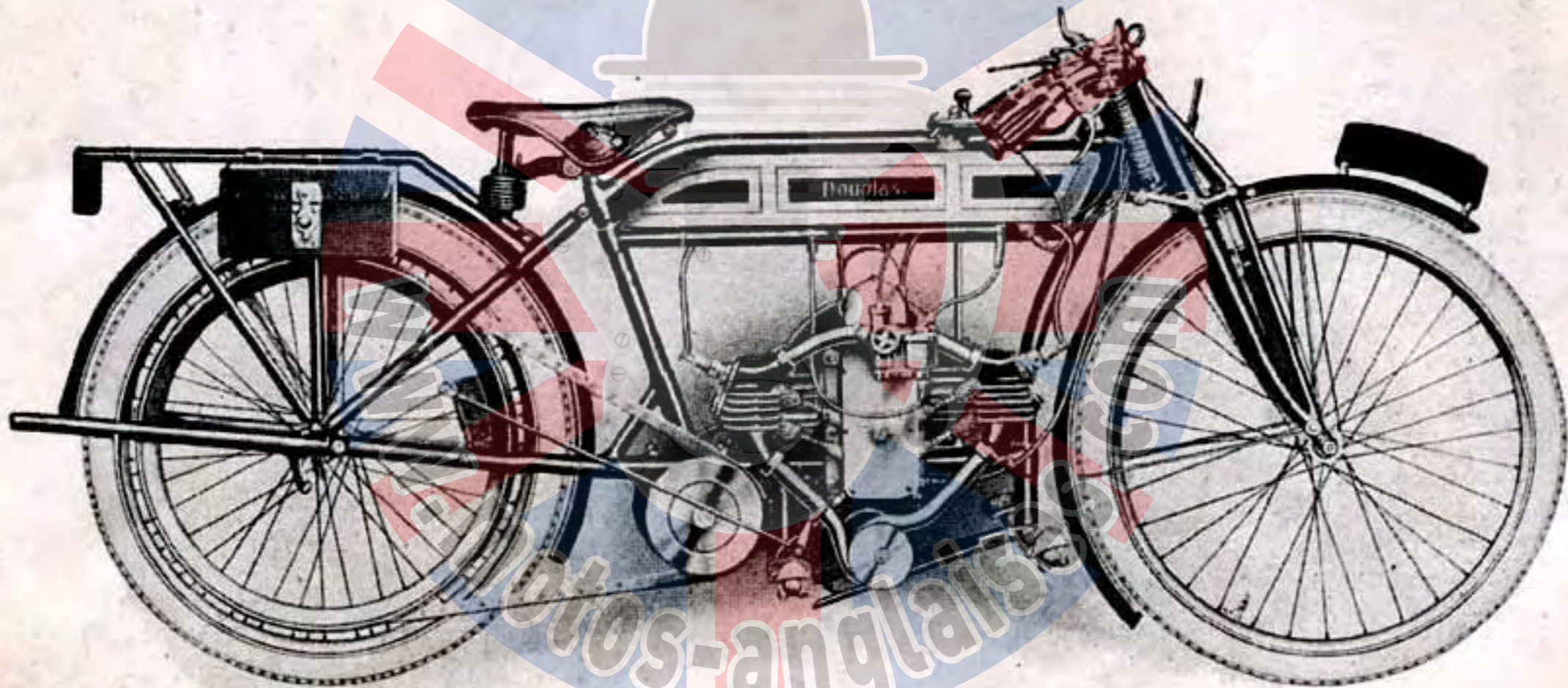
**Roues.** — 0,65, moyeux DOUGLAS nouveau modèle renforcé, rayonnage très fort.

**Changement de vitesse.** — Deux vitesses DOUGLAS.

**Pneumatiques.** — Hutchinson antidérapant, 2 1/4. 650 x 55, Tourist-Trophy.

**Multiplication.** — 5 1/2, 8 1/2 à 1.

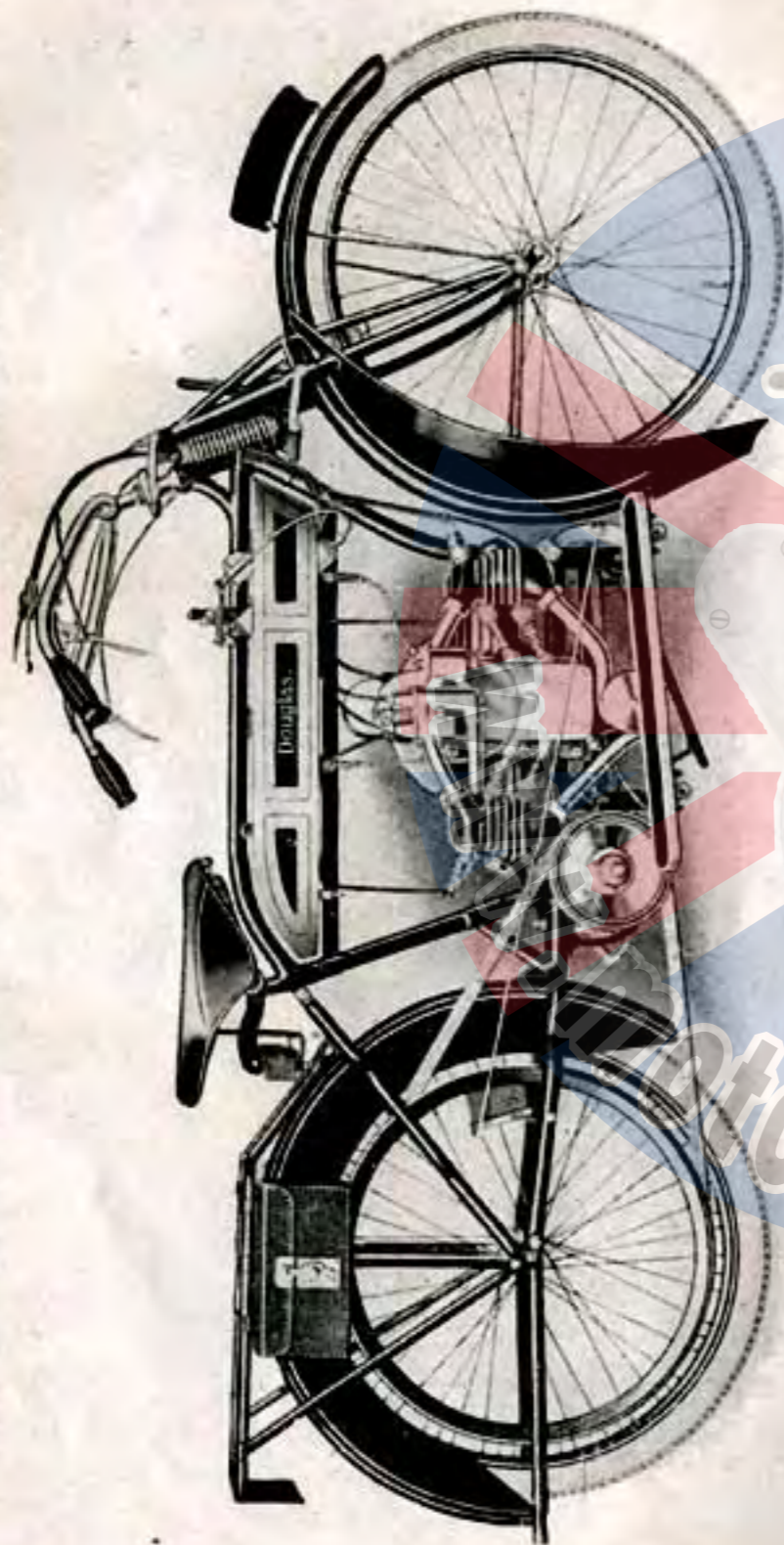
Moteur DOUGLAS 2 3/4 H.P. — Deux cylindres opposés.



**MODÈLE V**

Touriste léger avec boîte de vitesse (deux vitesses), guidon bas ou relevé à volonté, sans débrayage. — Prix : **1400** francs.

Moteur DOUGLAS 2 3/4 H.P. — Deux cylindres opposés.



### MODÈLE W

Boîte de vitesse (deux vitesses), embrayage, pédale de mise en marche.

Prix : 1475 francs.

## DESCRIPTION

(Modèle " W " avec changement de vitesse, débrayage, repose-pieds bois et cuivre).

**Moteur.** — DOUGLAS, deux cylindres opposés 2 3/4 H.P.

**Allumage.** — Par magnéto, avance commandée par manette sur le guidon.

**Réservoir.** — Contenance : essence, 5 litres 1/2 ; huile, 1 l. 1/2, avec dispositif permettant de voir le graissage semi-automatique.

**Carburateur.** — DOUGLAS perfectionné.

**Cadre.** — Modèle 1914 renforcé spécial ; hauteur du sol au-dessus de la selle, 0 m. 72 ; repose-pieds larges en bois avec linoléum et encadrement cuivre.

**Transmission.** — Mixte, chaîne et courroie.

**Support arrière.** — Retenu par ressort au garde-boue.

**Support avant.** — se repliant sous repose-pieds.

**Garde-boue.** — Avant et arrière de 0,075 de largeur avec côtés garantissant contre la boue, avant muni d'une plaque pour numéros.

**Porte-bagages.** — Très résistant et de grande dimension, spécialement construit pour porter une valise et muni de la plaque pour numéro arrière.

**Sacoques.** — Deux, fixées dans encadrements métalliques et maintenues par attaches brasées au porte-bagages avec trois boulons, vis et écrous.

**Selle.** — *Lycell La Grande*, très souple.

**Freins.** — *Bowden* à l'avant avec poignée spéciale ; arrière DOUGLAS très puissant, actionné par pédale.

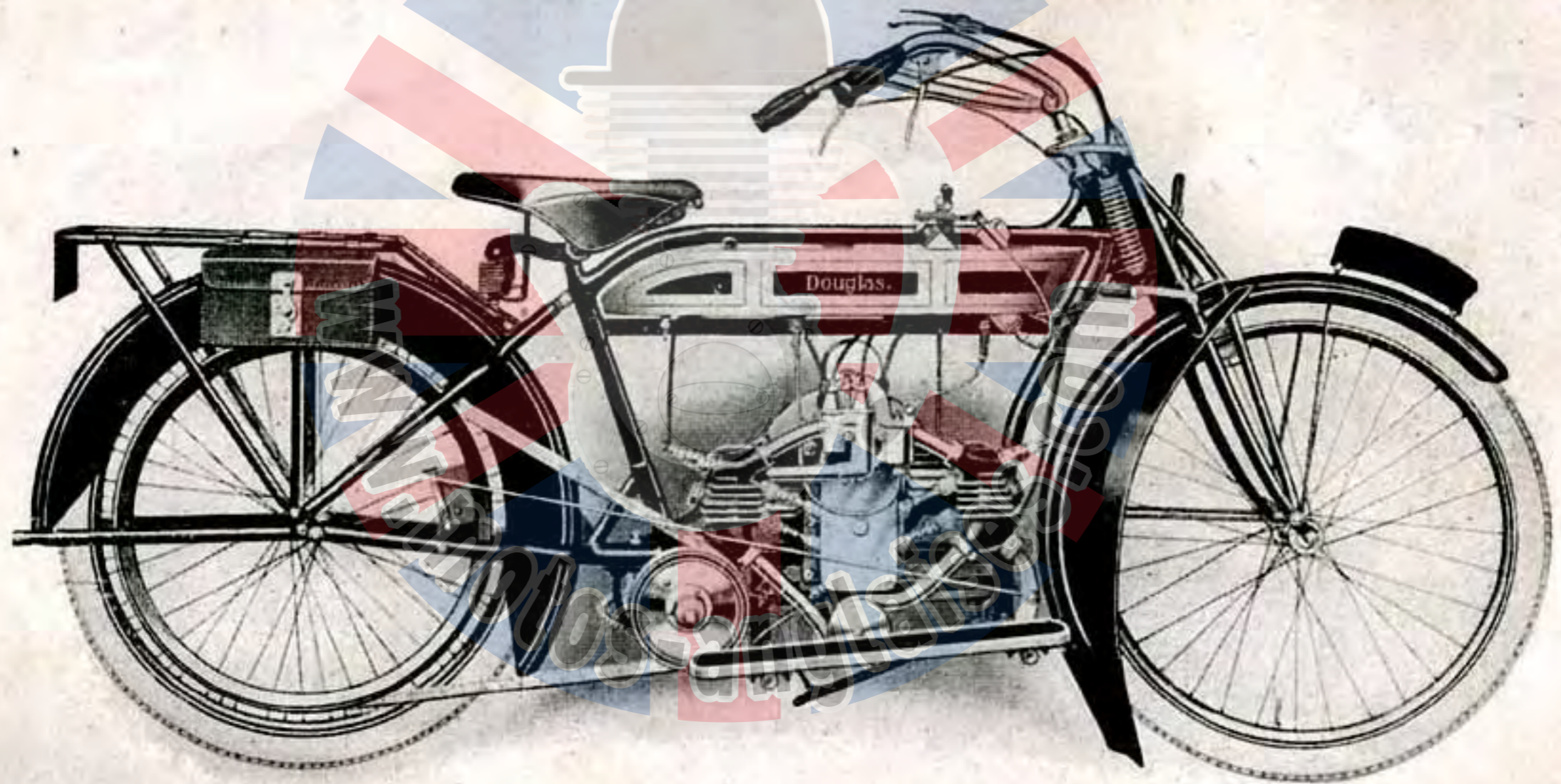
**Roues.** — 0,65, moyeux DOUGLAS nouveau modèle renforcé, rayonnage très fort.

**Changement de vitesse.** — Deux vitesses DOUGLAS avec embrayage par cône cuir, pédale de mise en marche.

**Pneumatiques.** — *Hutchinson* antidérapant. 2 1/4. 650 x 55, *Tourist-Trophy*.

**Multiplication.** — 5 1/2, 8 1/2 à 1.

Moteur DOUGLAS 2 3/4 H.P. — Deux cylindres opposés.

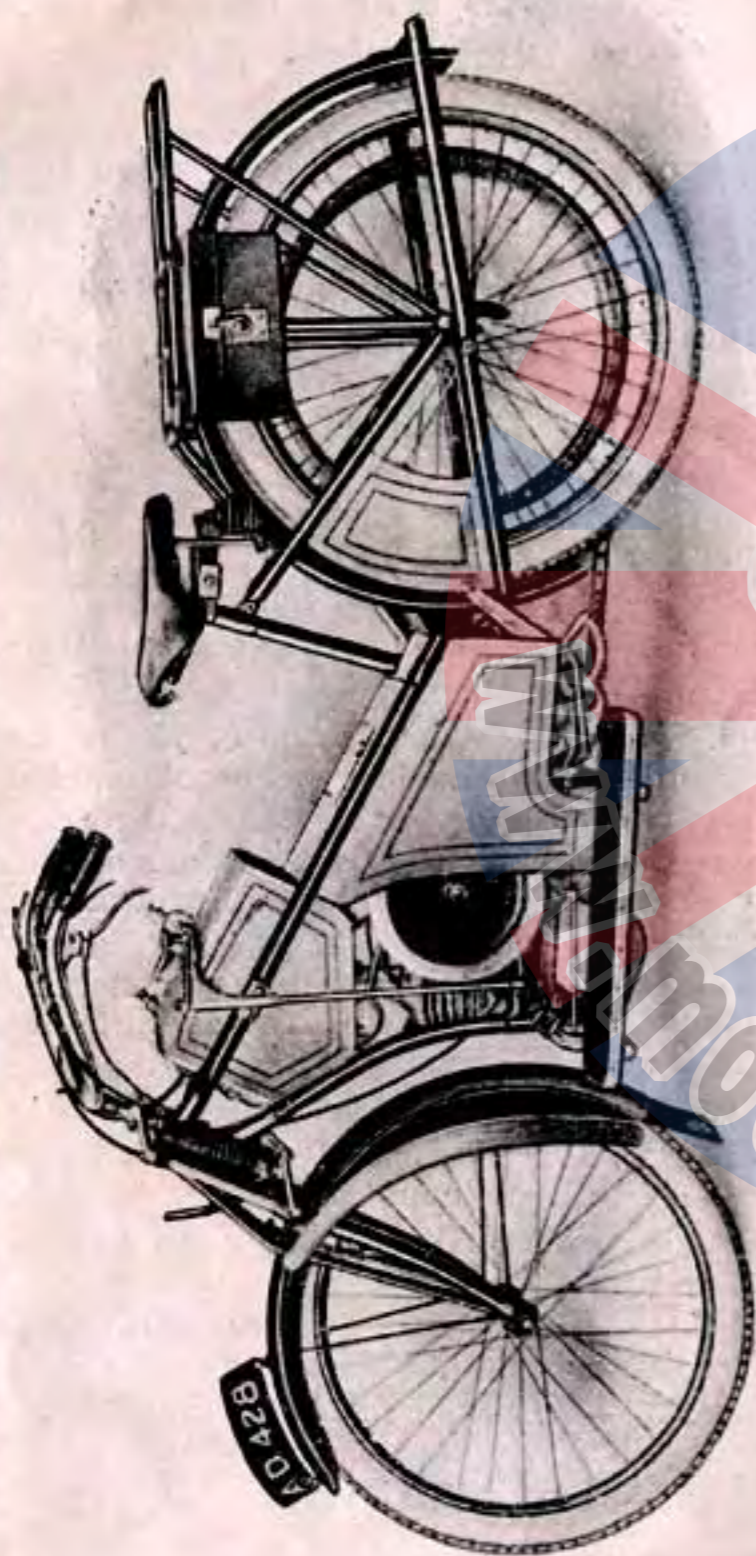


**MODÈLE W**

Boîte de vitesse (deux vitesses), embrayage, pédale de mise en marche.

Prix : **1475** francs.

Moteur DOUGLAS 2 3/4 H.P. — Deux cylindres opposés.



### MODÈLE X

Boîte de vitesse (deux vitesses), embrayage, pédale de mise en marche.

Prix : 1490 francs.

## DESCRIPTION

Modèle "X" à Cadre ouvert, ou modèle pour Dames avec change-  
de vitesse, débrayage, repose-pieds bois et cuivre)

**Moteur.** — DOUGLAS, 2 cylindres opposés, 2 3/4 H. P.

**Allumage.** — Par magnéto, avance commandée par manette sur le guidon.

**Réservoir.** — Contenance : essence, 4 litres ; huile, 1 l. 1/2 avec dispositif permettant de voir le graissage semi-automatique.

**Carburateur.** — DOUGLAS perfectionné.

**Cadre.** — Modèle 1914 ouvert, spécial : hauteur du sol au-dessus de la selle, 0 m. 70 ; repose-pieds larges en bois avec linoléum et encadrement cuivre.

**Transmission.** — Mixte, chaîne et courroie.

**Support arrière.** — Retenu par ressort au garde-boue arrière.

**Support avant.** — Se repliant sous repose-pieds.

**Garde-boue.** — Avant et arrière de 0,075 de largeur, avec côtés garantissant contre la boue, avant muni d'une plaque pour numéros.

**Porte-bagages.** — Très résistant et de grande dimension, spécialement construit pour porter une valise, et muni d'une plaque de numéro arrière.

**Sacoches.** — Deux, fixées dans encadrements métalliques et maintenues par attaches brasées au porte-bagages avec trois boulons, vis et écrous.

**Selle.** — *Lycett La Grande*, très souple.

**Freins.** — *Bowden* à l'avant avec poignée spéciale ; arrière DOUGLAS, très puissant, actionné par pédale.

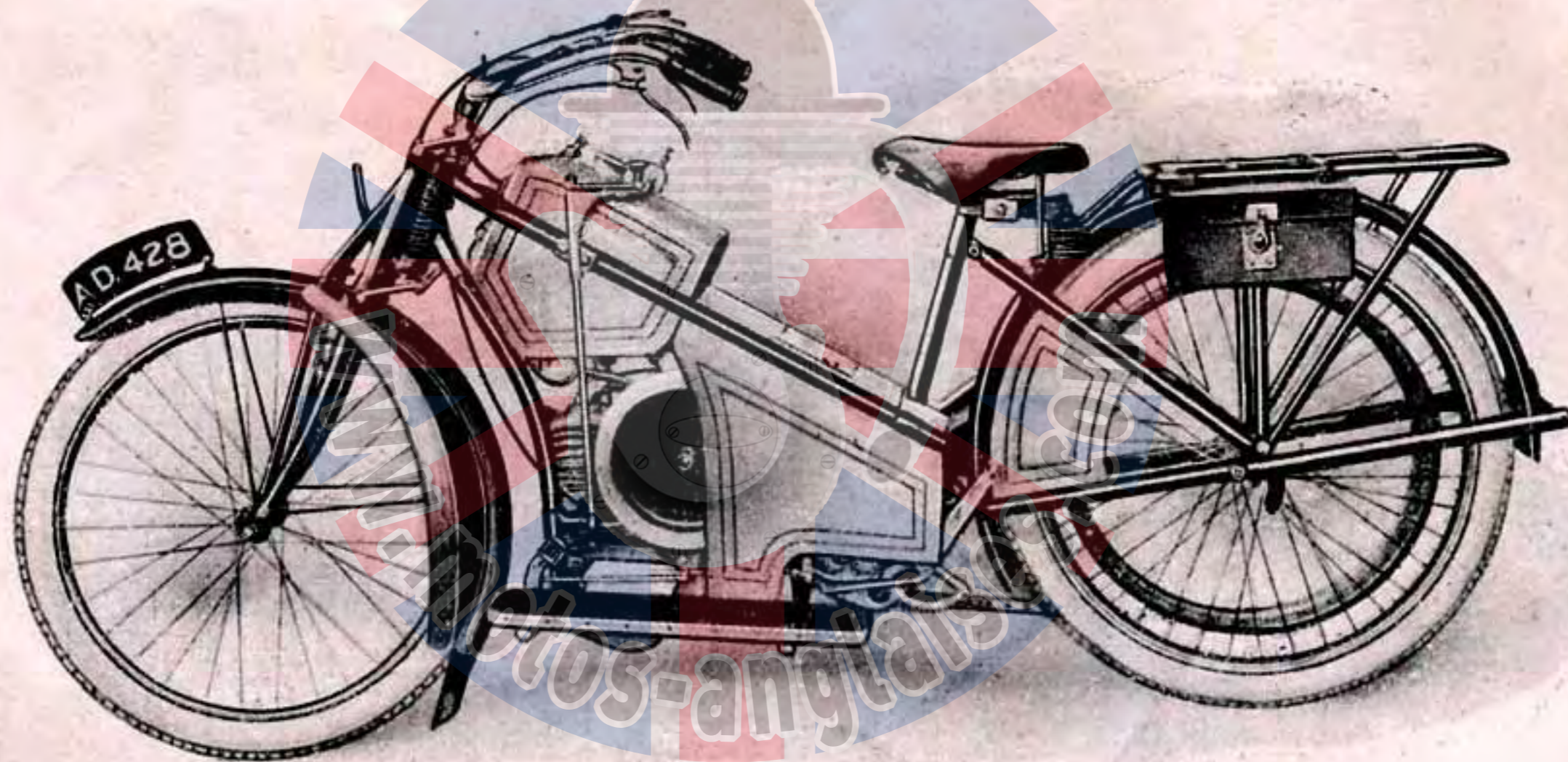
**Roues.** — 0.65, moyeux DOUGLAS, nouveau modèle renforcé, rayonnage très fort.

**Changement de vitesse.** — Deux vitesses DOUGLAS avec embrayage par cône cuir, pédale de mise en marche et de débrayage.

**Pneumatiques.** — *Hutchinson* antidérapant 2 1/4, 650 x 55 *Tourist-Trophy*.

**Multiplication.** — 5 1/2, 8 1/2 à 1.

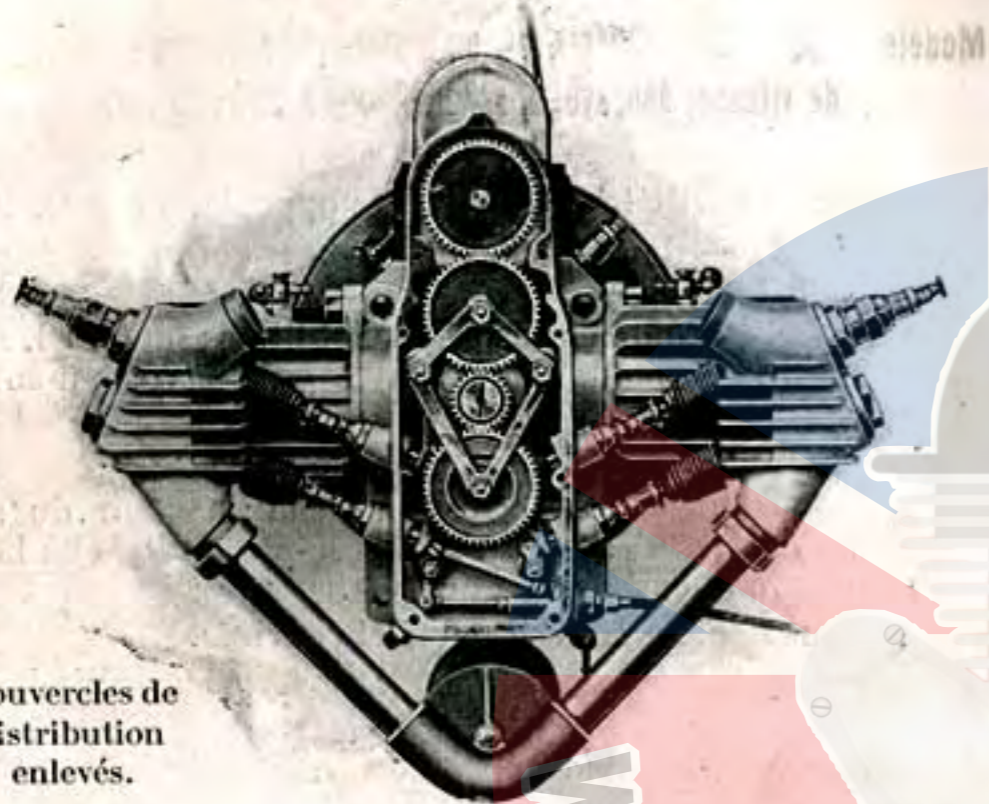
Moteur DOUGLAS 2 3/4 H.P. — Deux cylindres opposés.



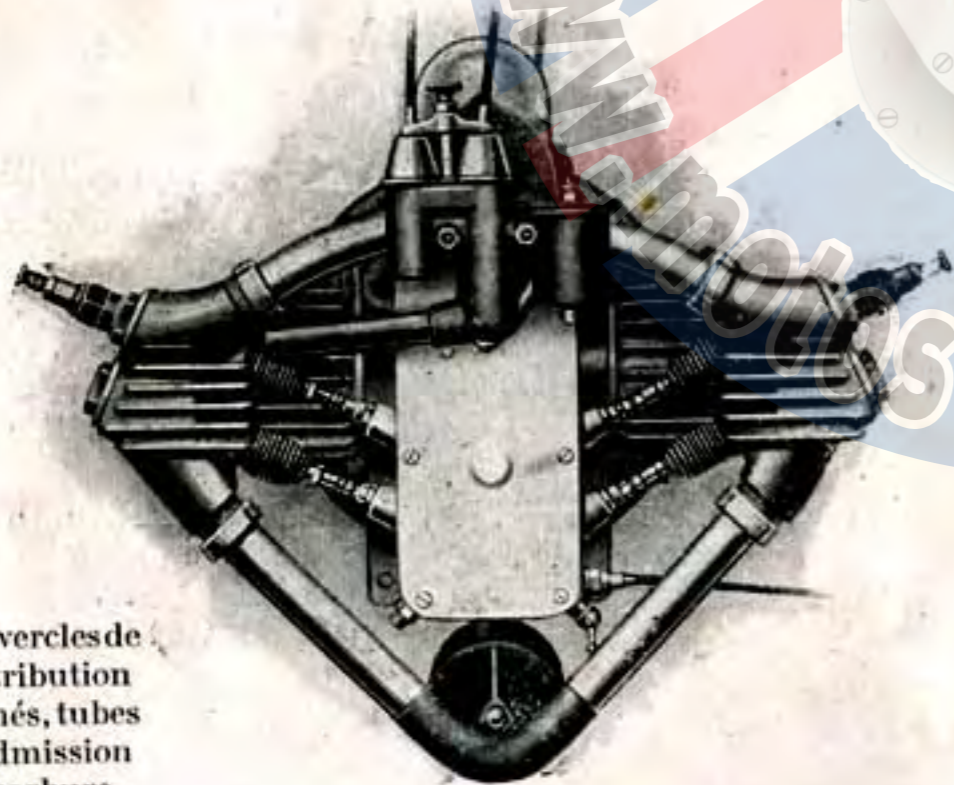
### MODÈLE X

Boîte de vitesse (deux vitesses), embrayage, pédale de mise en marche.

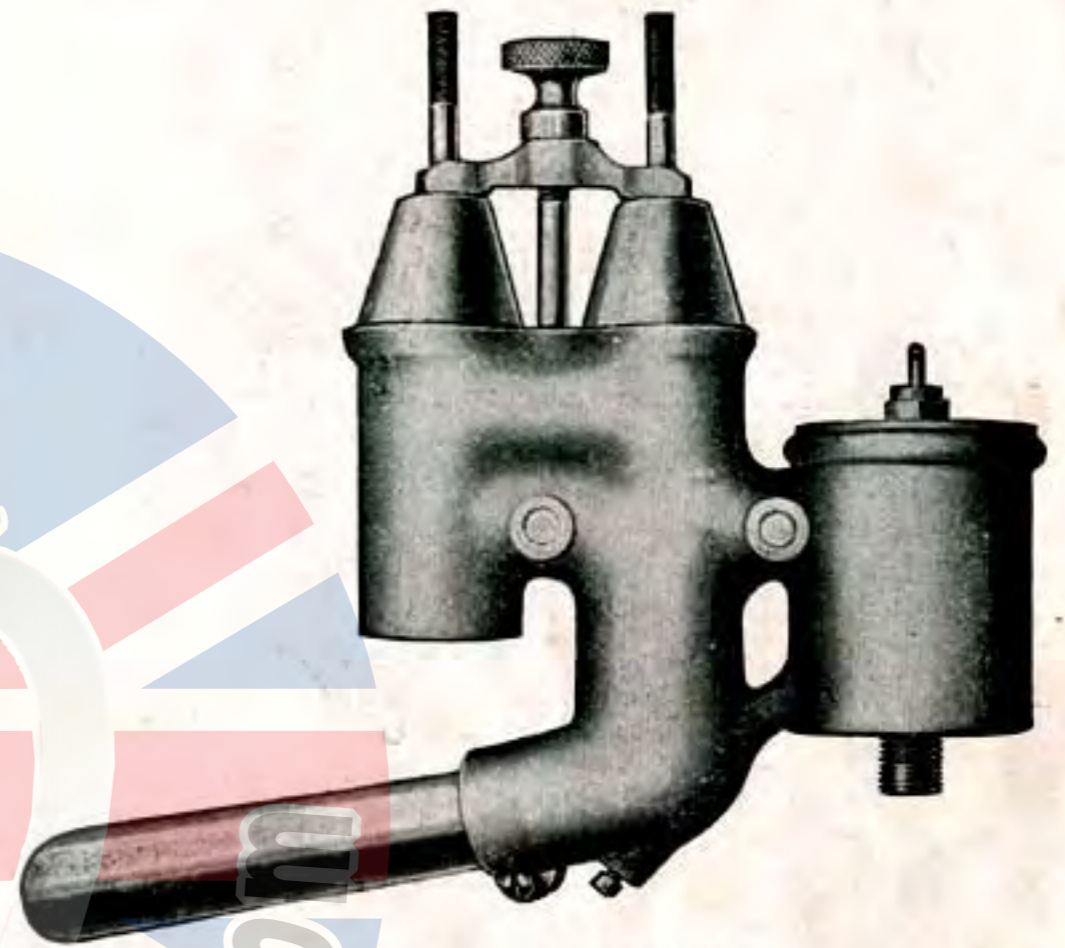
Prix : **1490** francs.



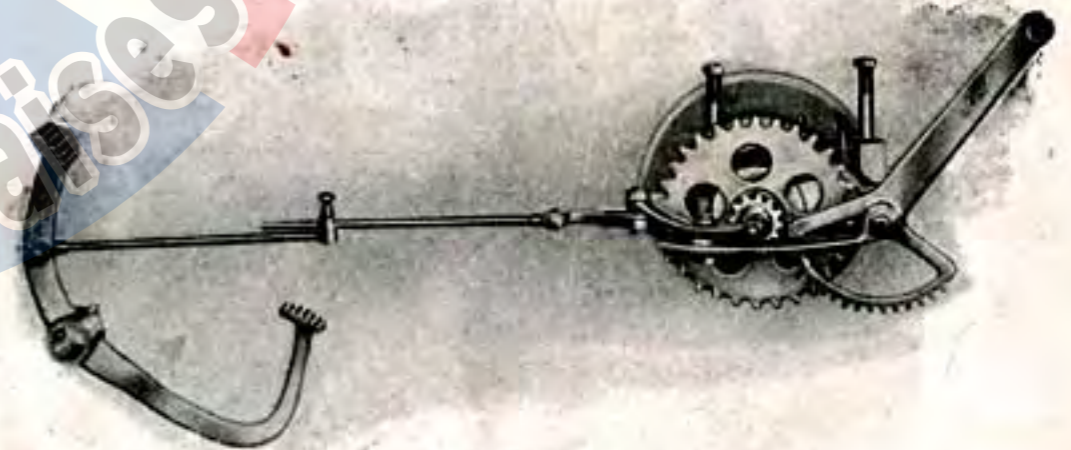
Couvercles de distribution enlevés.



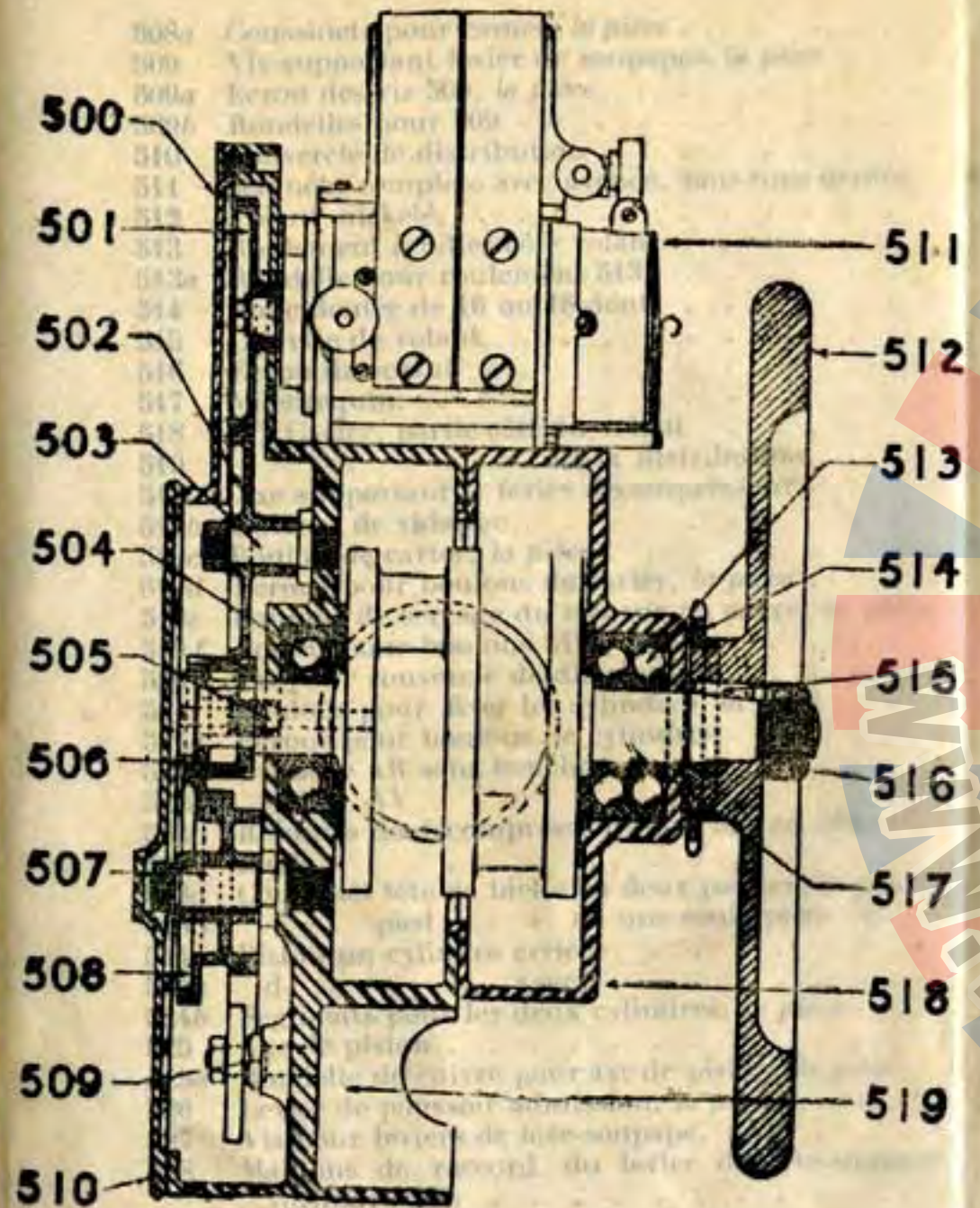
Couvercles de distribution fermés, tubes d'admission et carburateur en place.



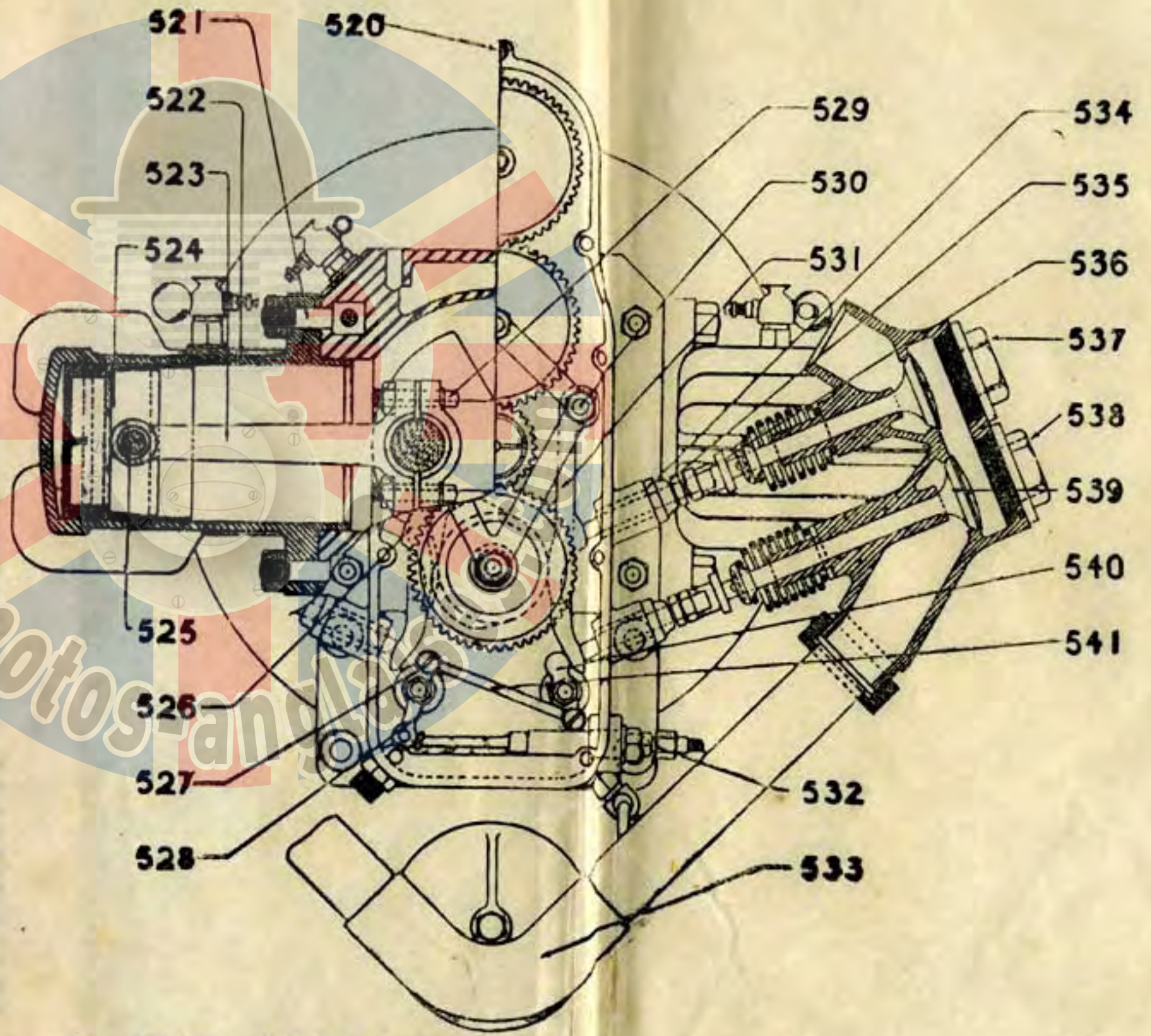
Carburateur DOUGLAS 1914.



Changement de vitesse DOUGLAS, avec pédale de mise en marche, embrayage et débrayage.



500  
 501  
 502  
 503  
 504  
 505  
 506  
 507  
 508  
 509  
 510  
 511  
 512  
 513  
 514  
 515  
 516  
 517  
 518  
 519

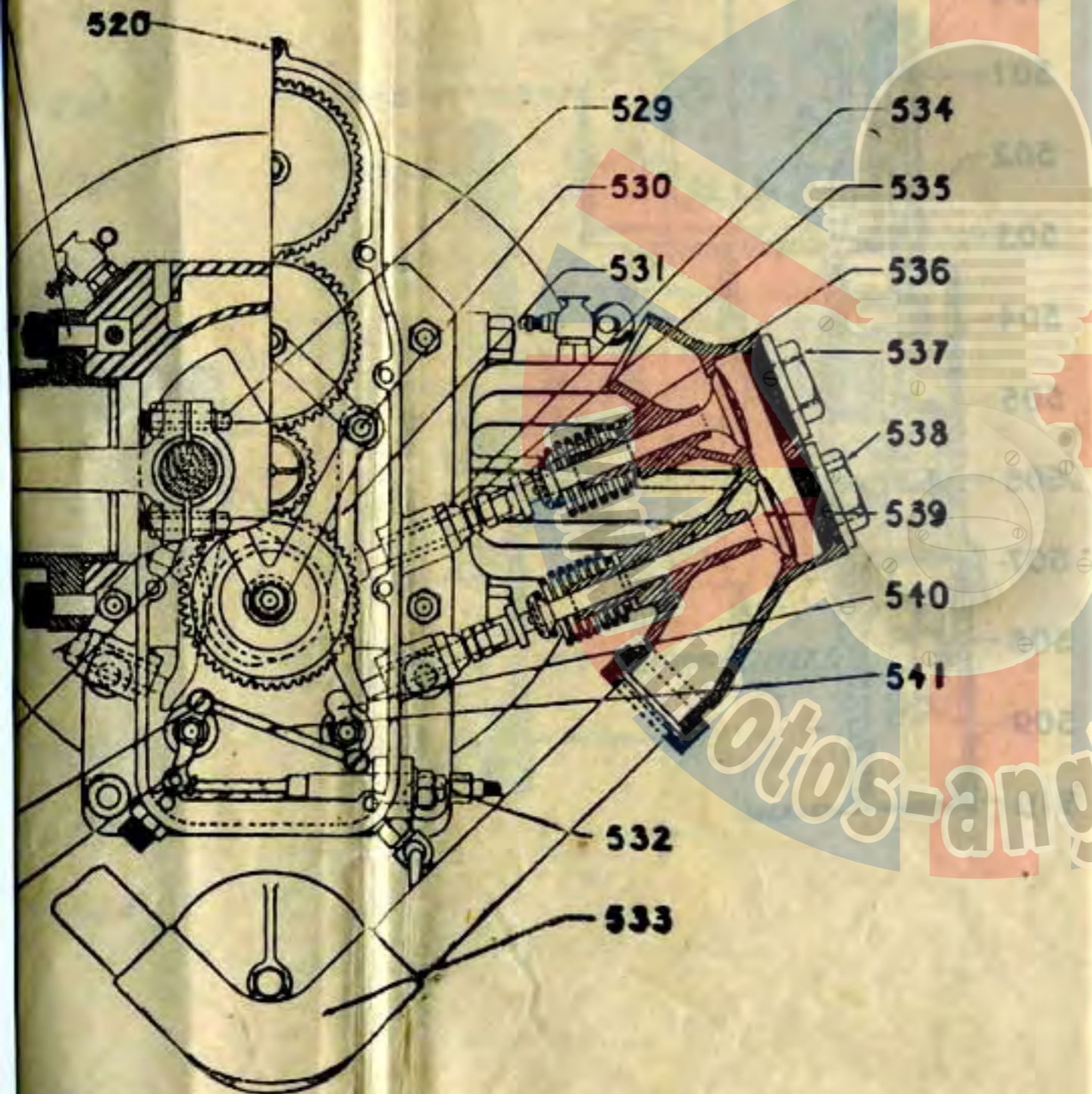


520  
 521  
 522  
 523  
 524  
 525  
 526  
 527  
 528  
 529  
 530  
 531  
 532  
 533  
 534  
 535  
 536  
 537  
 538  
 539  
 540  
 541

Douglas 2 $\frac{3}{4}$  H.P. 1914 Motor.







508a	Coussinets pour cames, <i>la pièce</i> . . . . .	4 »
509	Vis supportant levier de soupapes, <i>la pièce</i> . . . . .	1 75
509a	Ecrou des vis 509, <i>la pièce</i> . . . . .	0 50
509b	Rondelles pour 509 » . . . . .	0 25
510	Couvercle de distribution . . . . .	5 50
511	Magnéto complète avec avance, sans roue dentée . . . . .	180 »
512	Volant nickelé. . . . .	34 50
513	Roulement à billes côté volant . . . . .	18 50
513a	Rondelle pour roulement 513. . . . .	1 »
514	Roue dentée de 16 ou 18 dents . . . . .	5 75
515	Clavette de volant. . . . .	1 »
516	Ecrou de volant . . . . .	1 »
517	Vilebrequin. . . . .	40 75
518	1/2 Carter, partie côté du volant . . . . .	28 75
519	» » de la distribution. . . . .	43 75
519a	Axe supportant le levier décompresseur . . . . .	1 »
519b	Robinet de vidange . . . . .	2 50
519c	Boulon de carter, <i>la pièce</i> . . . . .	1 »
519d	Ecrous pour boulons de carter, <i>la pièce</i> . . . . .	0 50
519e	Boulons de serrage du moteur au cadre, <i>la pièce</i> . . . . .	1 »
519f	Ecrous pour boulons 519e, <i>la pièce</i> . . . . .	0 50
520	Vis pour couvercle de distribution . . . . .	0 35
521	Boulons pour fixer les cylindres, <i>la pièce</i> . . . . .	1 25
521a	Ecrous pour boulons de cylindres . . . . .	0 50
522	Cylindre AR sans bouchon . . . . .	36 80
522a	Id. AV » . . . . .	36 80
522b	Robinets de décompression pour 522 ou 522a . . . . .	3 50
523	Bielle . . . . .	8 75
523a	Coussinet tête de bielle en deux parties, <i>la pièce</i> . . . . .	5 50
523b	» pied » en une seule pièce » . . . . .	4 50
524	Piston un cylindre arrière. . . . .	8 75
524a	Id. » avant . . . . .	8 75
524b	Segments pour les deux cylindres, <i>la pièce</i> . . . . .	2 »
525	Axe de piston . . . . .	1 75
525a	Rondelle de cuivre pour axe de piston, <i>la pièce</i> . . . . .	0 25
526	Levier de poussoir admission, <i>la pièce</i> . . . . .	5 50
527	Vis pour leviers de lève-soupape, <i>id</i> . . . . .	0 60
528	Maillons de raccord du levier de lève-soupape (cylindre AR) . . . . .	2 50
529	Boulons de bielle, <i>la pièce</i> . . . . .	0 50
529a	Ecrous pour boulons 529, <i>la pièce</i> . . . . .	0 35
530	Axe supportant les leviers de soupapes . . . . .	2 50
530a	Ecrous pour axe 530. . . . .	0 50
530b	Rondelle pour » . . . . .	0 30
531	Leviers de poussoirs soupape échappement, <i>la pièce</i> . . . . .	6 35
532	Axe ressort pour câble décompresseur . . . . .	4 20
532a	Câble de décompresseur . . . . .	2 75
532b	Ecrou conducteur . . . . .	4 75
533	Silencieux et attaches. . . . .	17 85
533a	» boîte et cônes . . . . .	2 55

1914 Motor.

25 Octobre. — La moto DOUGLAS remporte le second prix dans l'épreuve de côte organisée par le Purley M. C. C.

25 Octobre. — La moto DOUGLAS remporte deux premiers prix dans l'épreuve organisée par le Club de l'Université de Cambridge.

29 Octobre. — La moto DOUGLAS 2 3/4 remporte le premier prix spécial pour la meilleure performance accomplie avec side-car dans l'épreuve d'endurance du Cheltenham M. C. C. pour moteur jusqu'à 500 centimètres cubes.

## ATTESTATIONS

**MONTPELLIER**  
**AUTOMOBILE**



*J. Faulquier Ingénieur E.C.P.*

**FAULQUIER & JANNE S<sup>rs</sup>**

Montpellier, le 27 Février 1919

Monsieur DAVIS.

Directeur de la Maison DOUGLAS  
PARIS.

Cher Monsieur le Directeur,  
A MONTPELLIER-AUTOMOBILE  
25 Avenue de Toulouse  
MONTPELLIER

TELEGRAMMES  
FAULQUIER-MONTPELLIER

SUGGERALES  
5 Rue Maguelone MONTPELLIER  
2 Boulevard Nîmois NîMES  
31 Avenue de Pézenas BEZIERS

TELEPHONE  
Montpellier 1.06  
Nîmes 8.02  
Béziers 8.75

Monsieur,

Pensant que cela vous intéressera vous-même & votre clientèle, je vous adresse ce jour une photographie où je suis représenté sur votre moto.

C'est le 18 Crt. que cette photo a été prise, & ce jour là malgré une abondante chute de neige de 10 à 12 centimètres environ, j'ai roulé toute la journée avec la moto Douglas sans avoir eu le moindre dérapage, alors qu'il était très difficile avec une auto de tenir la route.

Les clients peuvent donc être assurés d'une stabilité parfaite avec votre machine & n'ont rien à craindre des dérapages, soit dans la boue soit dans la neige.

Espérant vous être utile en vous donnant ces renseignements, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes très sincères salutations.

E. LEYNAUD.  
Directeur de MONTPELLIER-AUTOMOBILE

5 rue Maguelone. MONTPELLIER.

ALBERT JARRIN, AVOCAT  
82, Place Saint-Léger, 82

Chambéry, le 25 juillet 1913

MESSIEURS DOUGLAS FRÈRES.

Lorsqu'une Maison a vendu à un client un article dont celui-ci n'a qu'à se féliciter, il semble que c'est un devoir pour l'acheteur de remercier cette Maison. Je tiens à remplir ce devoir et je suis très aise de pouvoir aujourd'hui vous faire mes compliments très sincères pour la motocyclette modèle R que vous m'avez dernièrement livrée. Je m'applaudis de mon acquisition, tout à raison de la parfaite stabilité de l'instrument qui, admirablement équilibré, ne vacille pas le mois du monde, au point qu'on éprouve, lorsqu'on est dessus, la même sensation de sécurité que si l'on se trouvait sur un véhicule à quatre roues. Sa souplesse est parfaite, et la facilité avec laquelle on démarre, même sur les pentes de 10 à 12 0/0, en fait la vraie machine du tourisme. J'ai profité des congés des 13 et 14 juillet pour soumettre la moto à une rude épreuve ayant consisté à lui faire faire pendant les deux longs jours, le trajet de Chambéry, Petit Saint-Bernard, Corte, Turin, Suse, le Mont-Cenis et Chambéry.

C'était un plaisir de gravir avec ma moto les 23 kilomètres de pente de Suse au sommet du Mont-Cenis (cela en trois quarts d'heure y compris l'arrêt forcé de la douane de Mollaretto). Il n'est pas de côte qu'on ne puisse gravir en petite vitesse, à tel point qu'un peu avant Mollaretto, je me trouve tout-à-coup en présence d'une automobile qui se trouvait arrêtée dans un virage très brusque et me barrait la route; je n'avais pour passer qu'un espace très restreint dans la partie la plus convexe du virage qu'il s'agissait de grimper. La difficulté était augmentée encore par une couche de sable d'au moins dix centimètres d'épaisseur qui recouvrait le sol en cet endroit. J'y engage néanmoins ma moto en petite vitesse, et l'espace est franchi le plus aisément du monde.

Du reste, dans les pentes de 12, lorsqu'à la grande vitesse l'instrument se ralentit, il n'y a qu'à se mettre en petite vitesse pour se relancer et on passe alors à la grande vitesse qui permet de faire avec elle un nouveau trajet, sauf à recommencer.

Mes débuts avec cette moto sont donc des plus encourageants et j'ai tout lieu de croire que je n'éprouverai avec elle que la satisfaction que doit donner un instrument parfaitement conçu et tout-à-fait mis au point.

Veuillez agréer mes sentiments reconnaissants et distingués.

ALBERT JARRIN  
Avocat, ancien bâtonnier.

25 juillet 1913.

MESSIEURS DOUGLAS BROTHERS, PARIS.

J'ai fait l'étape Paris-Royan par les bords de la Loire dans la journée, soit 510 kilomètres sans avoir eu à ouvrir ma sacoche. Ma moto s'est comportée à merveille.

Y. DE CARFORT  
Villa de l'Horizon,  
Royan-Pontailhac (Charente-Inférieure).

10 Août 1913.

MESSIEURS DOUGLAS-BROTHERS, PARIS.

Je suis toujours enchanté de ma petite DOUGLAS à tous les points de vue; c'est vraiment la Reine des Machines.

J'ai fait plusieurs milliers de kilomètres et jamais je n'ai eu à ouvrir ma sacoche.

Recevez toutes mes meilleures salutations.

PIERRE FISCHOFF  
47, Rue Dumont-D'Urville, Paris.

11 Août 1913.

MESSIEURS DOUGLAS-BROTHERS, PARIS.

Malgré plus de 2500 kilomètres à travers des routes le plus souvent mauvaises, ma DOUGLAS conserve le sourire.

MAUGIS.

MESSIEURS DOUGLAS-BROTHERS, PARIS.

Je viens vous féliciter pour votre moto que j'ai qualifiée de machine infatigable. Elle vient de parcourir 4000 kilomètres sans aucun ennui, et plus mon moteur marche, plus il veut marcher. Encore une fois merci.

L. BARBERIS  
Royal Garage, Mestre Venise (Italie).

Noisy-le-Sec, le 29 Juillet 1913.

MESSIEURS DOUGLAS-BROTHERS, PARIS.

J'ai reçu ce matin l'enveloppe que je vous avais réclamée. Je viens de faire un merveilleux voyage; mon moteur s'est acquitté à merveille de la tâche que je lui ai imposée. Ma DOUGLAS a obtenu un grand succès partout où nous avons passé et je ne vsus cacherai pas la satisfaction que j'éprouve d'avoir pu, grâce à son excellent mécanisme, parcourir plus de 1300 kilomètres sans la moindre panne.

Ceci a d'autant plus de valeur pour moi que je ne connaissais rien dans la moto avant d'avoir acheté votre excellente machine.

Veillez bien agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

H. LARCHEVÈQUE  
85, Boulevard Michelet

Noisy-le-Sec, 31 - 7 - 13

MESSIEURS DOUGLAS-BROTHERS, PARIS.

J'ai reçu sans aucun retard la chambre à air que je vous ai réclamée et vous remercie de la célérité apportée dans cette expédition.

Je vous autorise, bien volontiers, à vous servir de mon attestation et souhaite qu'elle puisse convaincre les hésitants qui, comme moi, doutaient de pouvoir se lancer sur les grandes routes sans connaissances spéciales du mécanisme.

Bien à vous.

LARCHEVÈQUE.

Paris, le 8 Août 1913.

MESSIEURS DOUGLAS-BROTHERS, PARIS.

Il m'est agréable de vous entretenir d'un voyage de près de 3300 kilomètres que je viens d'accomplir à travers la France et au cours duquel la DOUGLAS 2 3/4 H. P. modèle R que vous m'avez vendue en mars dernier s'est admirablement comportée.

Je suis parti de Paris le 13 juillet à 4 heures du matin pour arriver le soir même vers 6 heures 1/2 à Saint-Quay-Portrieux (Côtes-du-Nord), couvrant une rude étape de 475 kilomètres.

Après avoir longuement excursionné dans les environs, j'ai quitté St-Quay le 17 au matin pour arriver le soir même à Quimper (Finistère).

Le 18, j'étais à Montaigu (Vendée), le 19 à St-André-de-Cubzac (Gironde), et le 20 à Auch (Gers) accompagné de bout en bout par une pluie diluvienne que ma fidèle DOUGLAS a feint d'ignorer.

J'ai quitté Auch le 21 pour arriver le même jour à Pépieux (Aude) et le lendemain à Béziers (Hérault), où je me suis arrêté jusqu'au 25 au matin. Je comptais arriver le même jour à Aix-en-Provence, mais une crevaillon (la première depuis mon départ de Paris) et que je n'ai pu réparer sur la route en raison du vent et de la poussière, m'obligeait à m'arrêter à Montpellier.

Le lendemain 26, j'arrivais à Roquevaire (B.-d.-R.) après avoir traversé Nîmes, Arles et Aix.

Le 27, j'étais à Antibes (Alpes-Maritimes) où je suis arrivé par Toulon, Hyères, Fréjus et l'Estérel.

Du 28 au 31, j'ai copieusement excursionné tout le long de la Côte-d'Azur. J'ai notamment grimpé deux fois la Turbie avec une facilité dérisoire.

Le 1<sup>er</sup> Août, je m'arrachais à ce pays enchanteur pour regagner Paris par la route des Alpes, et le soir-même j'arrivais à Barcelonnette (Basses-Alpes) après avoir gravi avec aisance le Col d'Allos dont l'altitude est de 2500 mètres.

Le 2 Août, en suivant la vallée de l'Ubayé, Embrun et le col du Lautaret (2038 mètres), je faisais étape à Grenoble (Isère).

Une dernière randonnée de 650 kilomètres avec arrêt à Cluny (Saône-et-Loire) et Vermonton (Yonne) et, le 5 août, j'étais de retour à Paris.

Voilà exposé, avec la brièveté du journal de route, le récit de ce long voyage, qui, du reste, n'a pas eu d'histoire.

Mon moteur a fonctionné avec une régularité de chronomètre et je n'ai eu à changer ni bougies ni soupapes.

Quant à la courroie, qui travaille dans des conditions si favorables pour un long usage, elle présente à peine quelques traces d'usure. Si n'étaient une chaîne qui s'est rompue à Menton et trois crevaillons survenues en cours de route, je n'aurais pas même entrevu l'ombre d'un ennui.

Votre carburateur est vraiment économique ; une expérience scrupuleuse faite entre Roquevaire et Antibes me permet d'affirmer que l'on peut couvrir 170 kilomètres avec le plein d'essence dans le réservoir (5 litres 1/2).

Je considère votre débrayage comme un luxe superflu, car le départ du moteur, même froid, est trop facile par le moyen ordinaire pour que j'aie éprouvé une seule fois le besoin de m'en servir ; j'avais du reste bloqué la pédale de débrayage en y posant un bidon d'essence de réserve qui m'a autrement été utile.

J'associe votre pneumatique Hutchinson type Passenger au succès de mon voyage, il est souple et très résistant.

J'estime que pour une moto-légère, c'est le pneu rêvé pour le grand tourisme.

F. MAUGIS

149, Rue Lamarque, 149, Paris.

Nevers, le 11-11-13.

MM. DOUGLAS-BROTHERS, PARIS.

Je considère comme un devoir de vous adresser le témoignage de ma satisfaction pour la façon vraiment merveilleuse dont vos motocyclettes sont construites.

J'ai fait de nombreux adeptes pendant les sept mille kilomètres que je viens de parcourir dans un pays de montagnes russes et le plus bel éloge que je puisse faire de votre machine est d'affirmer que je n'ai jamais touché à une clef ou à un tournevis depuis que j'en suis possesseur.

Je cherchais une machine partant facilement et qui ne demande que peu de soins, je suis heureux de vous dire qu'elle a répondu à mon attente et qu'elle m'a rendu plutôt sévère dans mon jugement sur ces concurrentes. Je ne vous fais qu'un grief, c'est de m'avoir vendu des pièces de rechange alors que je n'ai jamais eu l'occasion de les employer, mais pour cela, je me vengerai à ma façon, gare à vous.

LACOUR

6, Place de la Gare de Vincennes,  
Noget-sur-Marne.

## CONDITIONS GÉNÉRALES

### RÉPARATIONS

Les pièces à réparer ou à échanger devront nous être adressées franco domicile, 14, rue Danton, LEVALLOIS-PERRET.

En aucun cas nous n'acceptons de marchandises qui nous sont adressées port dû.

Au cas de réclamation au sujet de pièces considérées par nos clients comme défectueuses avant l'expiration de notre garantie, celles-ci, après examen, seront ou facturées ou échangées gratuitement. En tout cas, nos clients peuvent être assurés de notre entière bonne foi, et à toute réclamation justifiée, nous nous engageons à donner satisfaction.

**Très important.** — Nous ne réparons que les machines de notre marque et ne livrons aucune pièce sans être avisé du numéro de la machine.

Nous avisons nos clients du montant de la réparation après avoir établi le devis, et ne la commençons qu'au reçu de l'ordre et du montant du devis.

### GARANTIE

Nous donnons les garanties suivantes avec nos motocyclettes :

Au cas où nos motocyclettes seraient mises en location ou que notre marque de fabrique et numéros de machines auraient été effacés, aucune garantie n'est donnée par nous.

Notre garantie est réservée aux conditions mentionnées ci-dessous : Que toutes précautions habituelles et raisonnables ont été prises par nous afin d'obtenir les meilleurs matériaux et main-d'œuvre ; que notre garantie sera d'une durée de trois mois à partir du jour de réception et limitée à la réparation gratuite de la machine au cas où serait constaté un vice de construction par défaut de matière première.

Nous déclinons toutes responsabilités en cas de modifications apportées à nos machines par des tiers.

Nous nous engageons, suivant les conditions mentionnées ci-dessous, à changer à tout moment et pendant les trois mois suivant l'achat, les pièces considérées comme défectueuses.

Mais, comme les motocyclettes négligées ou malmenées sont sujettes à des dérangements, nous ne pouvons donner aucune garantie s'il a été fait mauvais usage de la machine ou si de mauvais soins lui ont été donnés.

Toute motocyclette de notre marque qui nous sera envoyée pour être nickelée, émaillée ou réparée, sera remise en état avec les mêmes soins et les mêmes matériaux que s'il s'agissait d'une machine en cours de fabrication, sans autre garantie.

### CONDITIONS DE GARANTIE

Si une pièce de nos motocyclettes venait à être considérée comme défectueuse, ou ayant un vice de construction, ou un défaut de matière première, elle devra nous être adressée franco à domicile, et une réclamation de la part du propriétaire de la machine, réclamant le remplacement gratuit de la pièce, sera nécessaire. La date de l'achat, le numéro de la machine et le nom de l'Agent qui l'aura vendue devront nous être adressés en même temps.

A défaut de ces renseignements, aucune attention ne sera donnée à la pièce reçue, qui restera en souffrance aux risques et périls de l'envoyeur, et aucune garantie ne pourra être réclamée.

Nous garantissons seulement les motocyclettes vendues par nous et par nos Agents autorisés. Nous ne garantissons

pas les spécialités qui ne sont pas fabriquées dans nos ateliers, telles que pneumatiques, selles, chaînes, courroies, phares et autres accessoires, ni les pièces ou fournitures qui nous seraient commandées avec notre motocyclette et non livrées par nous avec la machine de série comme mentionnées au catalogue.

### AGENTS

Nos Agents ne sont autorisés à donner aucune autre garantie que celle mentionnée plus haut.

### CONDITIONS DE VENTE

Nos conditions de vente sont au comptant et sans aucun escompte, livraison en nos ateliers. Tout ordre devra être accompagné du montant de la commande, emballage à la charge de l'acheteur.

### PIÈCES DÉTACHÉES

En nous envoyant commande de pièces détachées, *dire le numéro du Catalogue et celui de la machine* (ce dernier est porté sur le dessus du carter, partie supportant la magnéto). Dire le nombre de pièces demandées et nous adresser un mandat du montant de la commande.

Il est nécessaire de laisser sur les moteurs qui nous sont adressés pour remise en état ou réparations, le carburateur et la magnéto, afin de pouvoir les essayer.

Prière de noter que nous ne pouvons exécuter le travail si ces conditions ne sont pas suivies.

Nous recommandons à nos clients *d'écrire soigneusement leurs nom et adresse* en envoyant leur commande ou réclamation, les signatures n'étant pas toujours très lisibles.