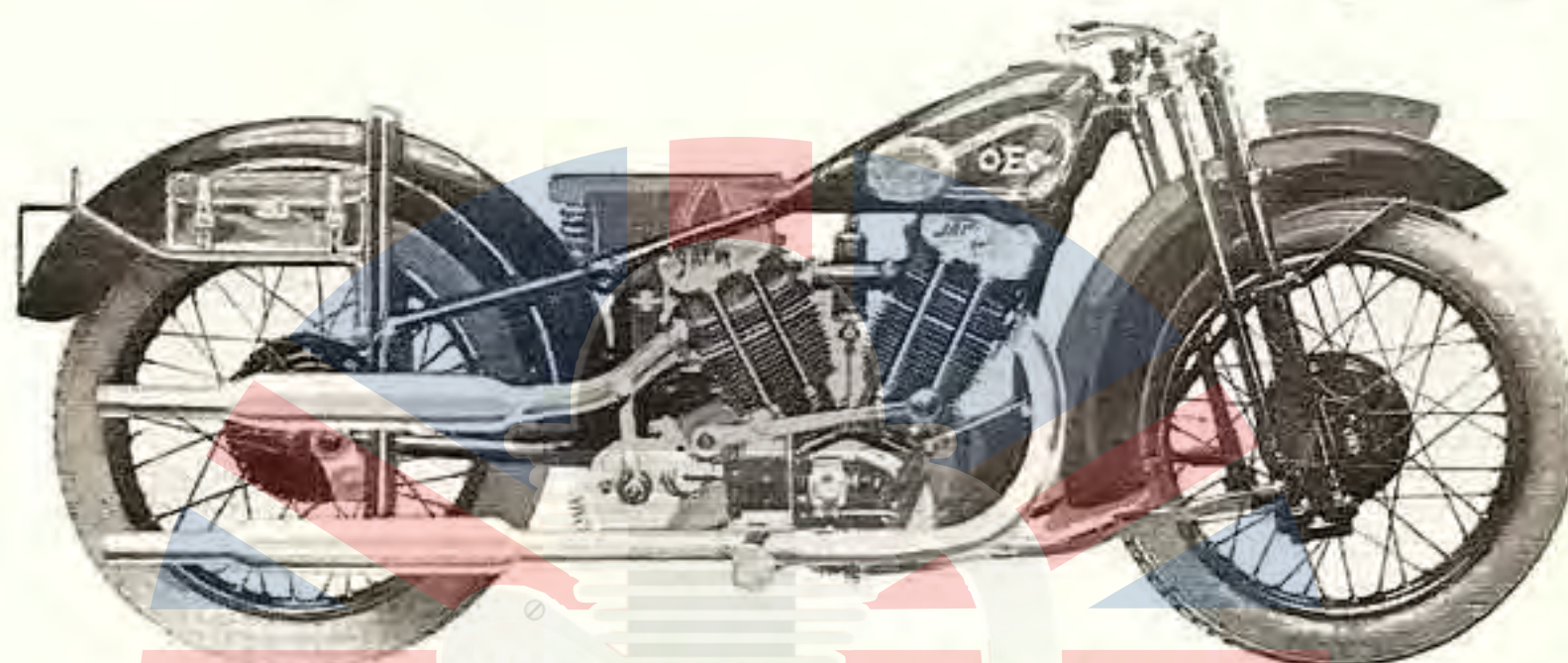


O.E.C. THE MODERN MOTOR-CYCLE



1000 cc. à culbuteurs, 2 cylindres.

MODELES STANDARD 1933

DIRECTION DUPLEX ET CADRE SUSPENSION ARRIERE

350 c.c. soupapes latérales STANDARD
(Sport. JAP, Std. Blackburne ou Villiers).

500 cc. soupapes latérales STANDARD
(Sport JAP, 600 cc. ou Std. Blackburne).

350 cc. à culbuteurs, échappement double, STANDARD.
(Sport. JAP, Std. Blackburne ou Python.)
(Modèle de course.)

500 cc. à culbuteurs, échappement double, STANDARD.
(Sport. JAP, Std. Blackburne ou Python.)
(Modèle de course.)

750 cc. soupapes latérales, 2 cylindres, STANDARD.

1000 cc. soupapes latérales, 2 cylindres, STANDARD.
(Sport. 4 cames. 8,30 CV JAP.)

680 cc. à culbuteurs, 2 cylindres, STANDARD.
(Sport Course)

1000 cc. à culbuteurs, 2 cylindres, STANDARD.
(Sport Course)

TYPE 4-CYLINDRES ET AUTRES MODELES. PRIX SUR DEMANDE

SUPPLÉMENTS STANDARD :

Eclairage électrique, 1 cylindre.
2 cylindres.
Avertisseur électrique.
Compteur bi-totaliseur.
Boîte 4 vitesses.

Garniture biplace.
Batterie "Nife."
Porte-bagages.
Pneus 27 x 4.

O.E.C. LIMITED

Atlanta Works, 5-7 Highbury Street, Portsmouth
(ANGLETERRE).

Telephone :
PORTSMOUTH 2764.

Codes :
A.B.C. (5th ed.) ET BENTLEY.

Telegrams -
"PLANES, PORTSMOUTH."

BIPLACE "SECURITE"

O.E.C. THE MODERN MOTORCYCLE

ET SIDE-CARS

LE TYPE IDÉAL
POUR LA
SÉCURITÉ
ET LE
CONFORT.



MOTOCYCLISTE
ET PASSAGER
SONT
CONFORTABLE-
MENT ASSIS.

La garniture biplace "Securité" O.E.C. se monte facilement sur n'importe quel modèle O.E.C. La sécurité et la confort du dispositif O.E.C. sautent aux yeux et sont de beaucoup supérieurs à tous les autres types de sièges pour passagers.

QUELQUES OPINIONS DE CLIENTS SATISFAITS

V. C., de Talawakelle, Ceylan:

"Laissez-moi vous dire qu'à mon avis vos motos avec suspension AR et direction Duplex sont celles qui conviennent le mieux dans un pays comme celui-ci."

G. S. E., de l'Afrique du Sud:

"Permettez-moi de vous dire combien j'apprécie votre machine, pour laquelle mon admiration augmente de jour en jour. C'est chaque jour, en effet, que je lui découvre de nouvelles qualités, et vous pouvez vous flatter d'avoir résolu, en plaçant une telle machine sur le marché, un difficile problème. Je crois devoir vous faire remarquer à ce sujet que votre Duplex et votre suspension AR sont inconnues ici, bien que tous nos jeunes gens dévorent chaque semaine le "Motor Cycle." Cela prouve que vous ne faites pas "mousser" vos machines comme d'autres le font, qui n'ont rien de comparable à offrir. Permettez-moi d'ajouter mes félicitations aux milliers d'autres que vous avez déjà reçues à l'occasion de votre record du mille lancé. Je regrette vivement de n'avoir pu assister à cette performance."

D. M., du Canada:

"Je voudrais vous féliciter de la superbe tenue de route de vos machines et de la facilité avec laquelle on peut les diriger. Elles éveillent l'intérêt partout où elles paraissent. Ma machine ne craint la comparaison avec aucun autre véhicule sur roues dans ce pays, et Dieu sait si nous avons à Vancouver des terrains accidentés."

G. S. E., de l'Afrique du Sud:

"Il faut naturellement que je vous parle de la direction Duplex. Des plumes plus autorisées que la mienne ont déjà indiqué en termes choisis ses remarquables qualités: je n'y ajouterai donc que mon humble opinion. Votre moto tient tout ce que vous en avez promis, et au-delà. C'est la conviction à laquelle je suis arrivé après avoir parcouru quelque 3000 kilomètres sur les routes sud-africaines, de Port-Elizabeth au Cap, retour à Oudtshoorn, puis à Kimberley par la fameuse passe de Swartberg. Nous évitâmes autant que possible les grandes routes, et chacun sait que dans ce pays on trouve les pires chemins du monde. J'étais moi-même en selle, soit 80 kilogs, ma femme comme passager, soit 48 kilogs, et une trentaine de kilogrammes de bagages, arrimés suivant les conseils donnés dans le "Motor Cycle" de juin ou juillet dernier, c'est-à-dire deux sacs placés de chaque côté du porte-bagages, très bas, sur des supports spéciaux. Le succès fut complet. Nous couvrîmes la totalité du parcours à une vitesse moyenne de 40 kilomètres à l'heure, ce qui doit être considéré ici comme très satisfaisant, et un certain jour nous fîmes, en traversant le Karoo, les 400 kilomètres qui séparent Beaufort West de Colesberg en 9 heures exactement, y compris les arrêts pour ravitaillement et le temps passé à ouvrir et refermer les nombreuses barrières que nous rencontrâmes. Aucun incident, si ce n'est qu'il fallut une ou deux fois nettoyer une bougie, à cause d'un réglage incorrect du carburateur. Bien que la direction Duplex soit une invention merveilleuse, je crois que vous la préférez aux dépens de la suspension arrière, que je considère comme plus remarquable encore. C'est grâce à cette suspension, j'en suis certain, que nous avons pu faire ce voyage dans de telles conditions de confort. La direction est simplement splendide. Je craignais, avant de partir, que les courbes Duplex ne viennent heurter les côtés de la route, si l'on peut appeler route ce qui se compose ici de deux pistes parallèles larges d'un pied et profondes de dix centimètres! Il n'en fut rien, et je n'hésiterais pas à me servir de cette machine n'importe où. Ayant

parcouru auparavant 67000 kilomètres sur une autre machine de 2.5 CV, à roue AR ordinaire, fourches et selle rigides, je peux dire que votre moto possède tout ce qu'il faut pour faire du motocyclisme dans nos régions un sport réellement agréable. Les gens me croyaient fou de tenter un tel voyage, et ne se gênaient pas pour me le dire, mais le succès a couronné ma tentative, grâce à une moto sans rivale. J'ai déjà eu un bon nombre de machines et je parle en connaissance de cause."

T. M. M., d'Adélaïde, Australie:

"Vous apprendrez avec intérêt ce qui m'est arrivé avec ma machine O.E.C. à direction Duplex et suspension AR. Après avoir assisté à un match de football, je me trouvais pris dans l'inévitable cobue lorsqu'une auto qui marchait devant moi s'arrêta soudainement, alors qu'une autre, qui me suivait, continuait à avancer. Je n'avais pas le choix: tournant brusquement à angle droit à 40 kilomètres à l'heure, j'évitai presque la voiture qui me précédait, presque, mais pas complètement, car mon guidon heurta une des ailes et ma moto se trouva brutalement ramenée sur l'auto. Mon passager et moi crûmes instinctivement que nous allions passer sous la voiture, et, lâchant tout, nous repoussâmes celle-ci de nos mains, dans l'espoir de tomber du côté opposé. Aussitôt que le guidon eut perdu le contact avec l'aile, la direction se redressa d'elle-même, comme par enchantement, et, bien que nous ne fussions qu'à moitié sur la machine, oublieux de notre équilibre et ne touchant pas aux guidons, la moto se remit à avancer tout droit, parfaitement stabilisée et nous nous en tirâmes sans le moindre mal, remerciant Allah et la direction Duplex. Je frémis de penser où je serais maintenant avec une direction ordinaire."

D. W. B., de Bulawayo, Rhodésia:

"Voulez-vous me permettre de vous adresser mes sincères félicitations pour cette magnifique conception. Elle est autant au-dessus du type de direction ordinaire que la bicyclette est au-dessus du bicycle primitif. Il semble qu'il soit impossible de déraper, de zigzaguer ou de tomber, quelle que soit la vitesse ou la surface de la route. Il me paraît certain qu'à mesure que la direction Duplex et ses remarquables qualités seront mieux connues, la direction par fourche ordinaire deviendra de plus en plus démodée. Je forme mes meilleurs vœux pour votre succès."

J. B. S., d'Australie:

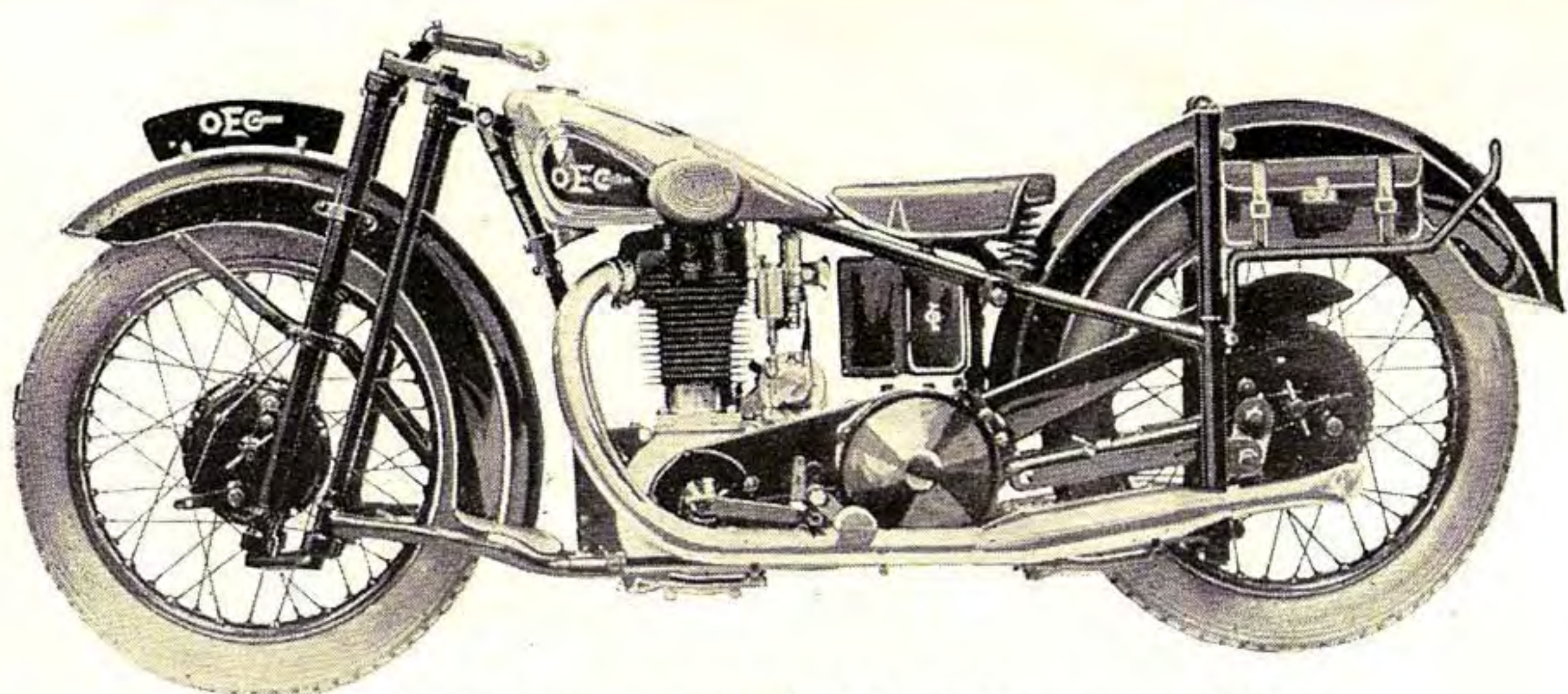
"J'ai lu les comptes rendus enthousiastes de "Ixion" dans le "Motor Cycle" et aussi, naturellement, tout ce que vous dites vous-mêmes dans le catalogue que vous m'avez adressé; mais j'ai enfin été à même de me former une opinion personnelle. Les résultats sont vraiment étonnants. La direction tient tout ce que vous promettez et je suis certain que si, quand, dernièrement, à cause d'un obstacle sur la route, je suis entré à plus de 60 à l'heure dans un fossé de trois pieds de profondeur et en suis ressorti sans la moindre égratignure et la machine toujours en parfait équilibre, c'est à votre direction Duplex que je le dois. Je ne m'explique pas comment il n'y a pas encore ici un plus grand nombre de ces machines qui représentent la solution idéale du trafic rapide par des voies de communication aussi primitives."

W. W., du Canada:

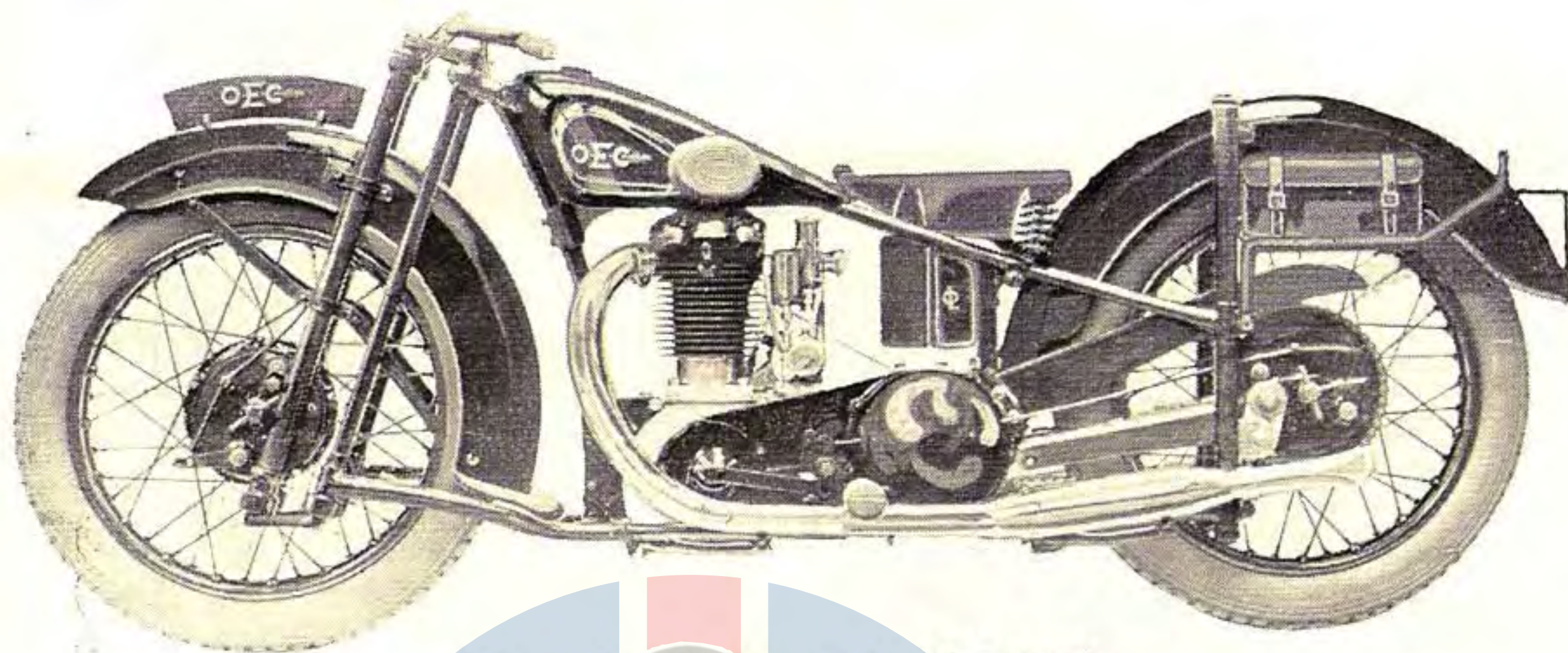
"Je suis extrêmement satisfait des performances de ma moto, qui me permet de marcher avec un confort que je n'ai jamais connu avec les machines que j'ai eues auparavant."

Les spécifications et prix ci-dessus sont sujets à modifications sans préavis, et nos prix seront ceux en vigueur au jour de la livraison.

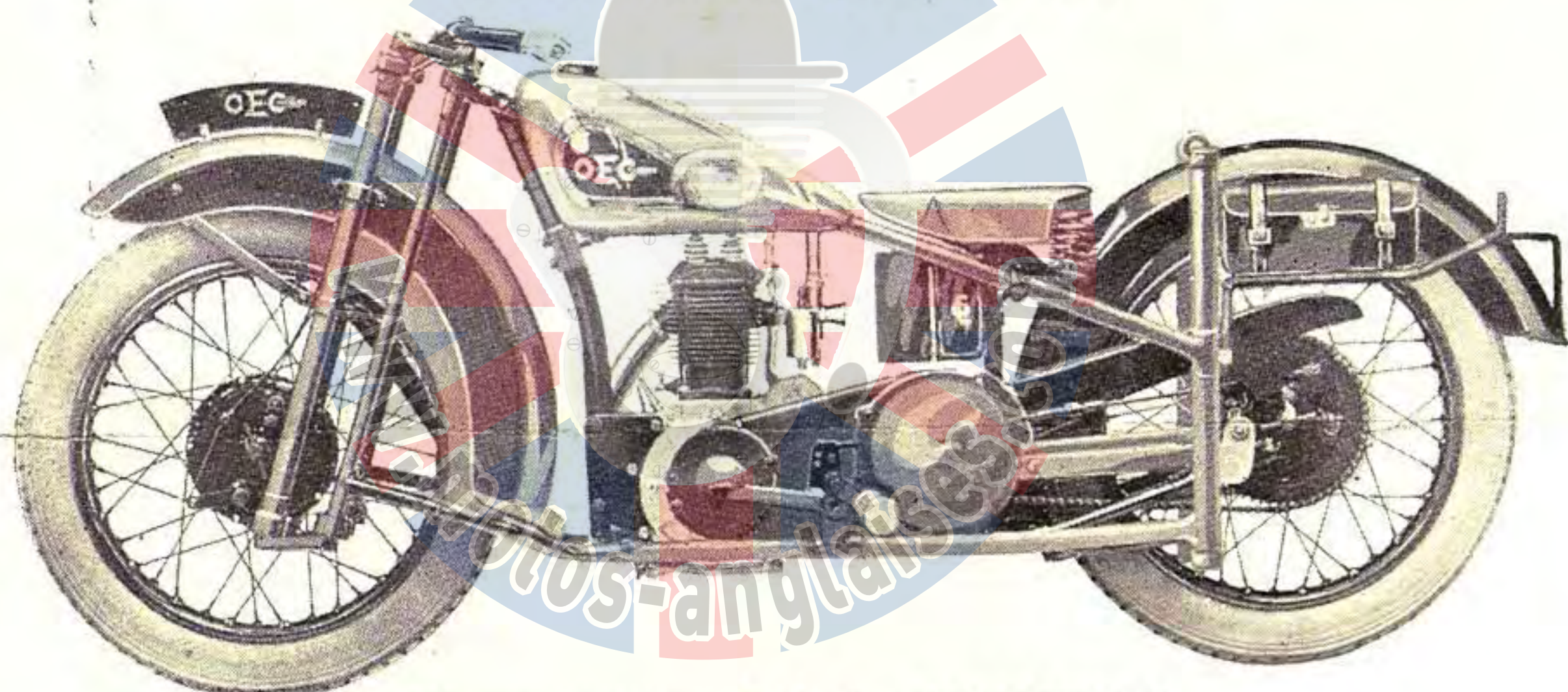
NOUS RECOMMANDONS OFFICIELLEMENT LES HUILES SUIVANTES :
AERO-SHELL ~~~~~ **CASTROL XL** ~~~~~ **MOBILOIL D**



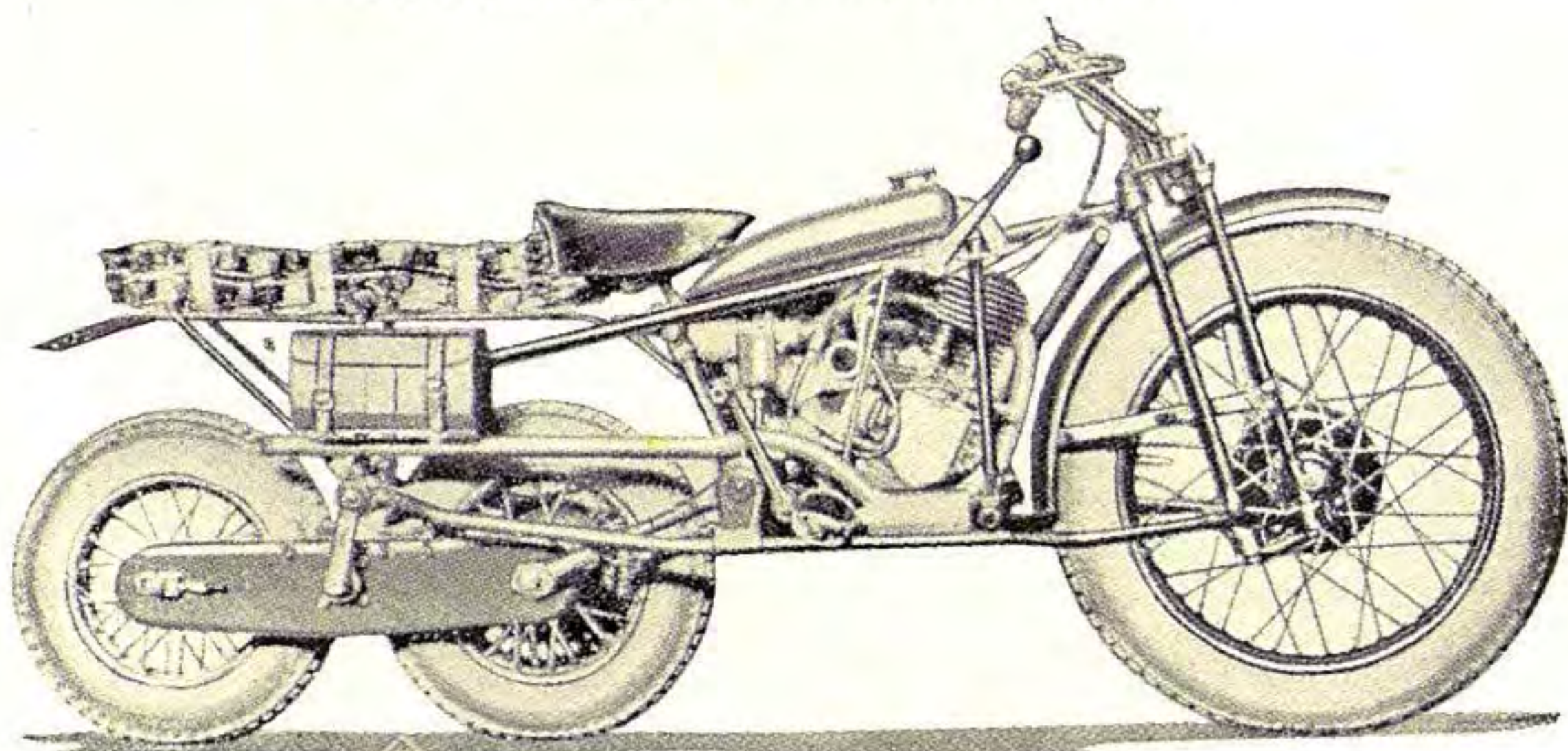
500 cc. à culbuteurs, STANDARD, Echappement double.



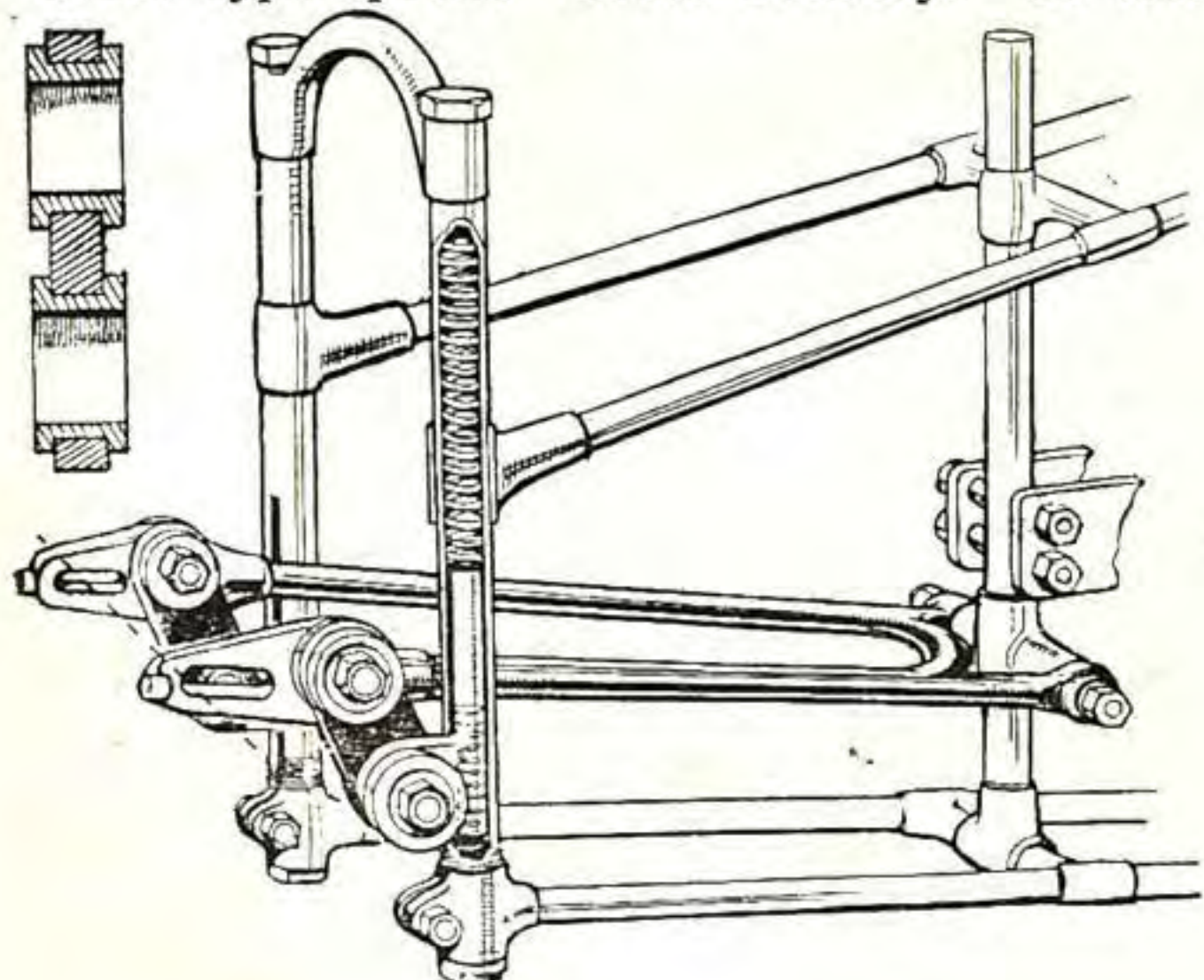
350 cc. à culbuteurs, STANDARD.



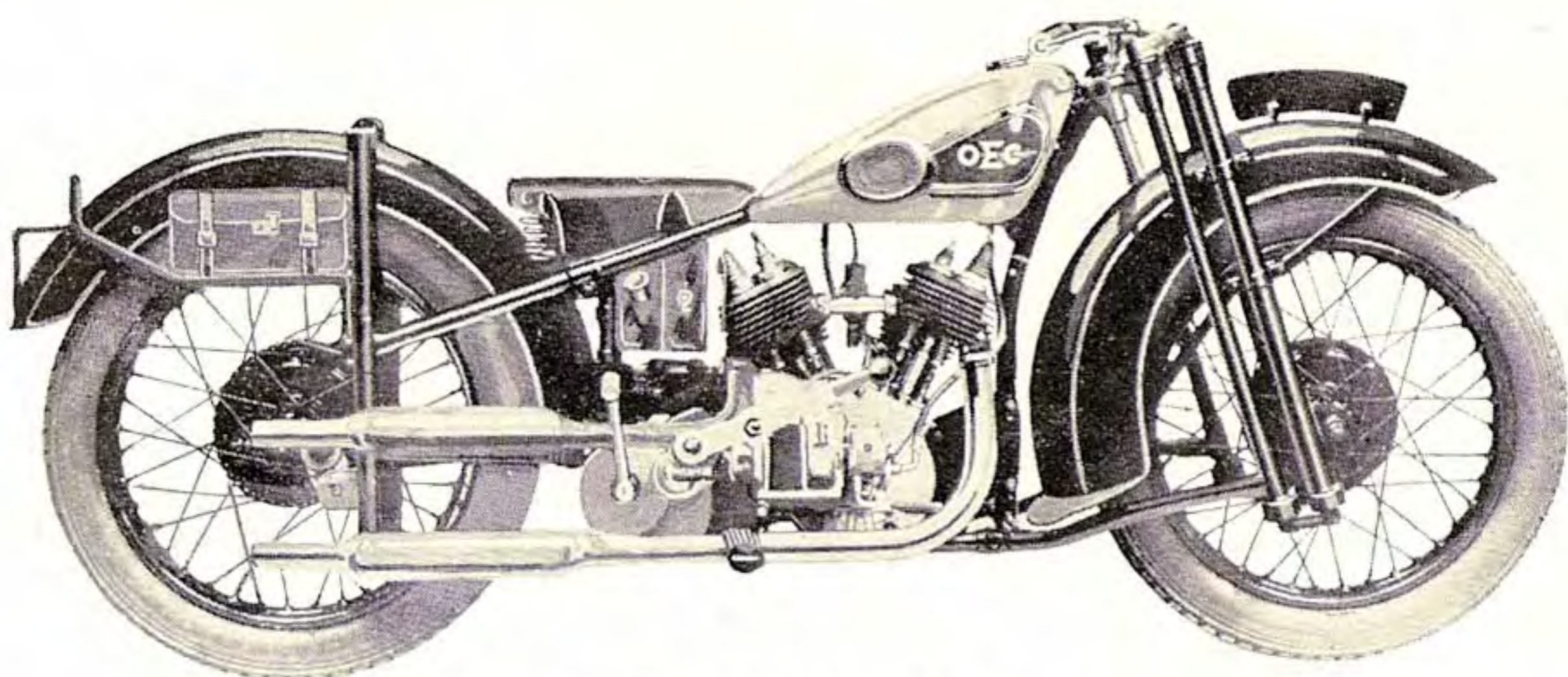
500 cc. soupapes latérales, STANDARD.



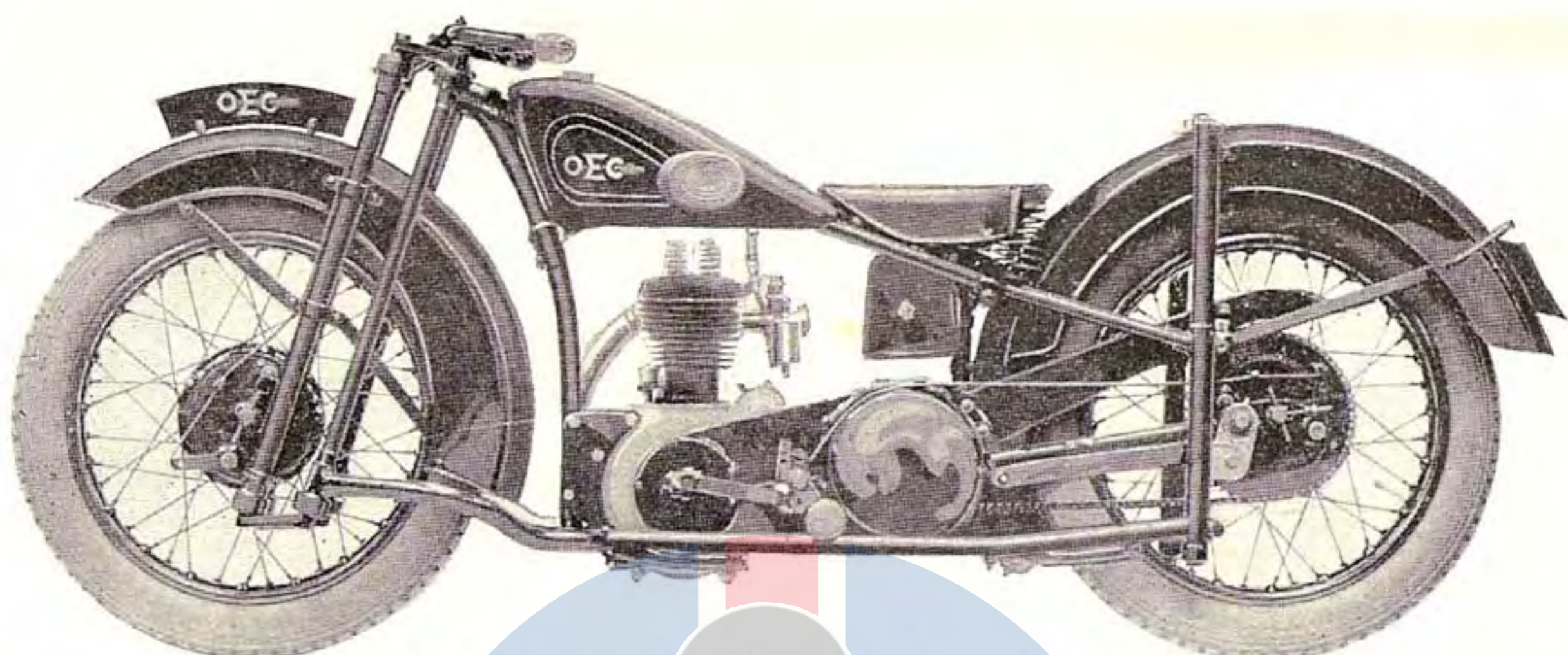
Moto type spécial "Cross Country." Se fait sur commande de 350 à 1000 cc.



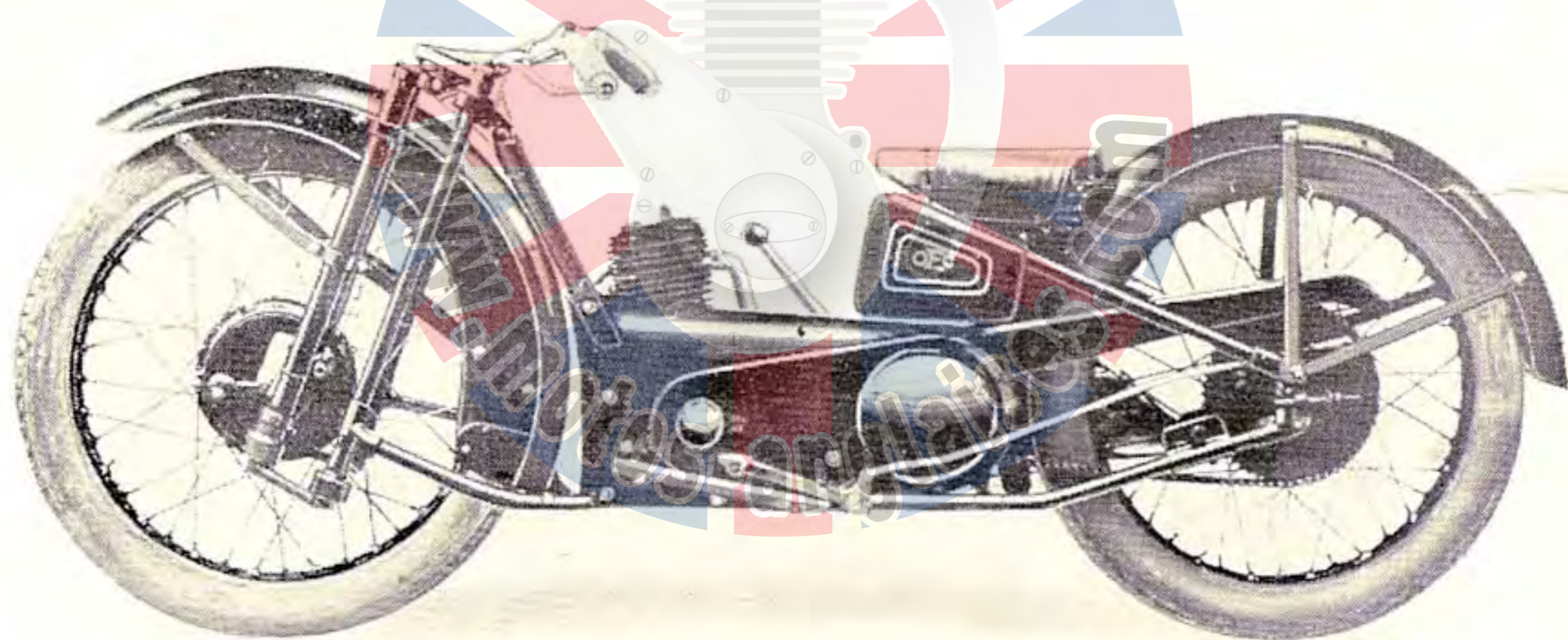
Suspension arrière O.E.C. brevetée.



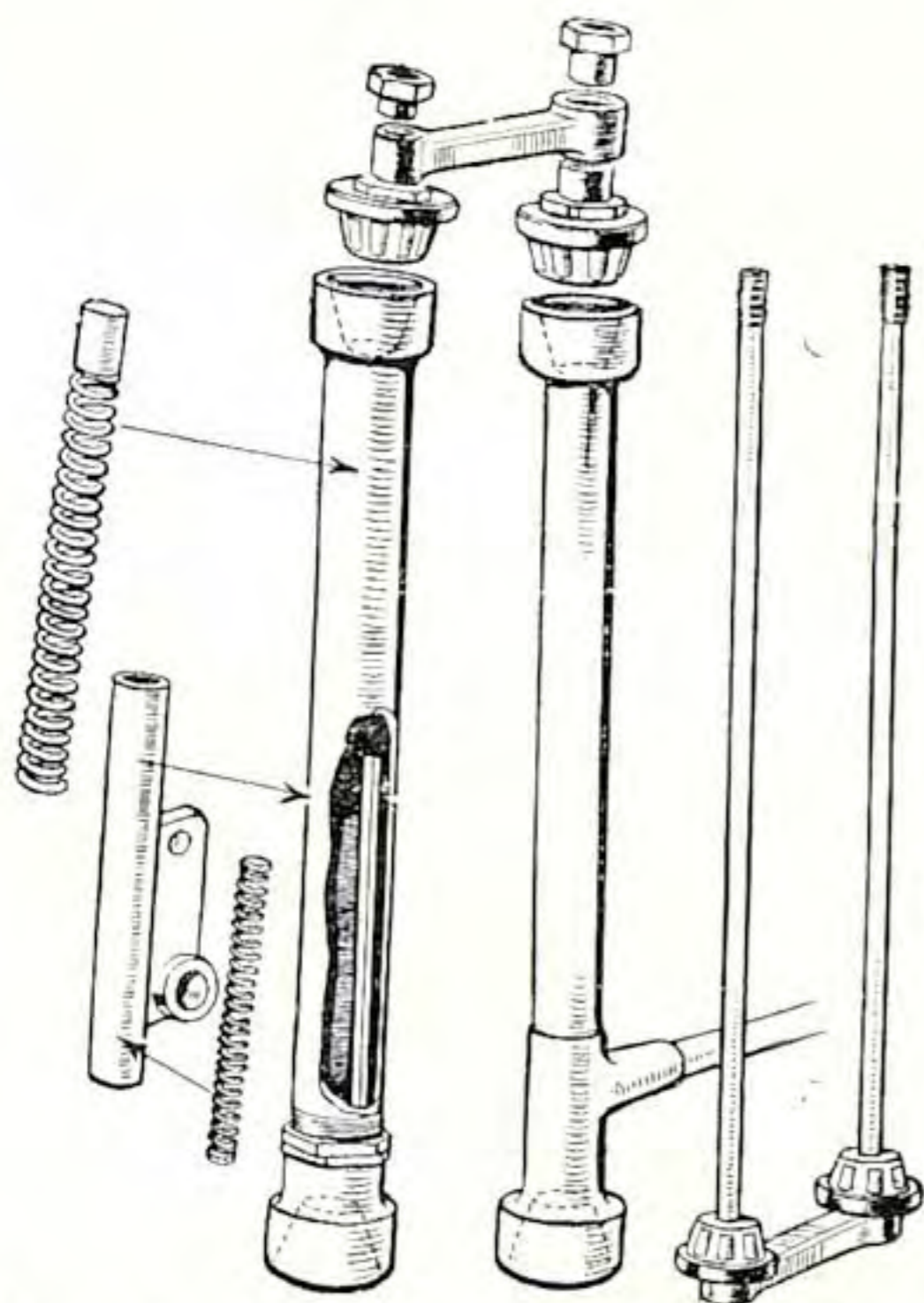
750 cc. soupapes latérales, 2 cylindres.



350 cc. soupapes latérales, STANDARD.



Modèle spécial, avec Suspension AR. Se fait sur commande.
de 350 à 1000 cc.



Direction Duplex O.E.C. brevetée.

Nous recommandons officiellement
n'importe quelle huile suivante :

Aero-Shell-Castrol XL-Mobiloil D

DIRECTION DUPLEX



SUSPENSION ARRIÈRE

AVANT-PROPOS

La motocyclette O.E.C. à direction Duplex et suspension arrière est **automatiquement stable**, quelles que soient les conditions de la route, et, tout en possédant des avantages considérables pour les usages ordinaires, tels que tourisme, course, etc., elle est en outre tout particulièrement adaptée pour voyager sur mauvaises routes ou en pleine campagne, où il serait impossible, ou tout au moins fort dangereux, de se hasarder avec une machine ordinaire. Ces qualités exclusives, ainsi que de nombreux autres avantages, qui sont l'apanage de nos motos O.E.C. à direction Duplex et suspension arrière, à deux et à trois roues, expliquent pourquoi elles ont été choisies après les épreuves les plus sévères par l'Armée, la Police, les Postes, et autres Administrations, ainsi que par nombre de motocyclistes en Grande-Bretagne et à l'étranger: c'est pourquoi, en notre qualité de seuls constructeurs de ces machines et brevetés dans le monde entier, nous nous permettons de venir les recommander en toute confiance au grand public.

Leurs performances sur route représentent un standard hors de pair et elles se sont montrées capables de rouler sur les pistes les plus primitives et même d'accomplir des voyages en terrains pour ainsi dire vierges, boueux, sablonneux, caillouteux, marécageux, dans la neige, sur la glace, traversant des fossés, des terres rocheuses, des pampas et des forêts. Elles ont pu monter et descendre les côtes les plus raides sur des routes très mauvaises, traverser à gué des rivières et franchir dans la brousse des distances considérables, tout cela **avec facilité et sécurité, sans que le motocycliste en soit incommodé ou qu'il ait eu à déployer des qualités techniques ou physiques exceptionnelles.**

De telles machines, possédant, pourrait-on dire, le don d'ubiquité, ne peuvent manquer de se prêter à de nombreux usages, surtout si l'on considère leur incomparable robustesse, la simplicité de leur construction, l'aisance de leur conduite, le bon marché de leur achat et de leur entretien, leur vitesse supérieure à celle de tout autre véhicule quelles que soient les conditions de marche, ainsi que le fait qu'elles peuvent servir au transport de passagers ou de lourdes charges sans incommoder le cavalier ou affecter en rien leur stabilité.

Un des principaux inconvénients associés jusqu'ici à l'emploi d'une motocyclette dans les terrains accidentés résidait dans l'imperfection de la direction et le manque de stabilité qui, non seulement fatigue physiquement le cavalier, mais encore exige toute son attention. Grâce à l'invention de notre motocyclette à direction Duplex et à suspension arrière, ces inconvénients n'existent plus, puisqu'on peut les conduire pour ainsi dire **"les mains dans les poches"** tant qu'il ne s'agit pas d'un terrain absolument impraticable. Que la machine vienne à buter accidentellement contre une bosse de terrain ou une pierre, qu'elle enfonce dans un trou ou une ornière, elle continuera sa route sans que le motocycliste ait à intervenir, car elle retrouve automatiquement son centre de gravité, le poids de la machine ou la force du choc se transformant directement en force stabilisatrice. Lorsqu'il arrive qu'on voyage dans une région inconnue ou par une clarté insuffisante et qu'on ne veuille ou qu'on ne puisse pas consacrer toute son attention uniquement à la direction de la machine, on conviendra que cette stabilisation automatique représente un avantage inestimable et qu'en fin de compte un tel voyage sera beaucoup moins fatigant que même dans des conditions ordinaires.

Un autre avantage important de la moto O.E.C. avec direction Duplex et suspension arrière brevetée consiste dans l'élimination complète de la gêne et de la difficulté de contrôle dues aux cahots de la roue arrière, car la double suspension, à l'avant et à l'arrière, est si parfaite qu'elle permet de marcher n'importe où et n'importe quand, à des vitesses supérieures et avec un plus grand confort et une sécurité plus grande qu'on ne le pourrait avec une machine ordinaire.

Il y a lieu de noter en outre que la machine se trouve ainsi suspendue tout entière, ce qui assure au passager le même confort qu'au cavalier, l'ensemble présentant une grande élasticité.

Toute la construction est extrêmement robuste, le cadre enferme toutes les parties vitales, qui se trouvent ainsi protégées dans une large mesure, ainsi que le cavalier et son passager. De même, la direction et la suspension sont sous tubes-carters, les guidons sont connectés positivement à la fourche: ni entretoises ni engrenages n'entrent dans leur assemblage. On a apporté une attention toute spéciale à assurer un accès facile de toutes les pièces, ainsi qu'aux détails d'entretien. Le groupe moteur-boîte de vitesses est monté dans un cadre auxiliaire, ce qui permet l'enlèvement facile d'une pièce quelconque et nous pouvons dire que, d'une manière générale, tous travaux d'entretien et de réparations peuvent être exécutés par le propriétaire de la machine lui-même.

Il nous est arrivé, de temps à autre, de construire pour certains clients des machines spéciales incorporant la direction Duplex et la suspension AR, ce qui a donné naissance à notre type "cross country" ou machine de remorque à trois roues (voir les illustrations), "cross-country" à deux roues, avec les organes placés très haut au-dessus du sol, et au type à cadre ouvert (voir les illustrations), que nous livrons également avec sièges baquets et roues d'appui latérales. Nous sommes toujours à la disposition de nos clients pour les conseiller et leur soumettre de nouveaux types et spécifications répondant à tous les besoins, et nous nous sommes acquis dans cet ordre d'idées une expérience sans égale. Parmi les perfectionnements que nous avons en outre conçus et appliqués, qu'il nous soit permis de mentionner la bande de roulement "cross-country" qui s'applique sur la roue AR pour service dans les terrains marécageux et dans les descentes abruptes, ainsi que la garniture biplace, qui comporte deux selles placées bien à l'intérieur de l'empattement, ce qui assure, avec une grande facilité de contrôle, tout le confort et toute la sécurité désirables.

En terminant cette préface déjà trop longue, nous prenons la liberté d'attirer l'attention du lecteur sur quelques extraits de lettres reçues de quelques-uns de nos clients. Ces lettres nous ont été adressées sans que nous les ayons sollicitées, par les propriétaires de nos machines; elles permettront à chacun de se rendre compte du haut degré de satisfaction qui accompagne l'emploi de nos motocyclettes dans les parties du monde.

DESCRIPTION GENERALE

CARBURATEUR.—Type AMAL, gicleur pilote, fini spécial. Arrivée des gaz commandée du guidon par poignée tournante. Manette d'air. Tuyau d'essence parfaitement étanche.

ALLUMAGE ET ECLAIRAGE.—Magnéto type blindé, imperméable, abritée derrière le moteur dans les modèles à un cylindre. Commande latérale par pignon dans les modèles à deux cylindres. Commande progressive au guidon par poignée tournante. Batterie logée sous la selle. (L'éclairage électrique est compté comme supplément.)

ECHAPPEMENT.—Tubes d'échappement métal fort, de grand diamètre avec ample garantie et solidement montés, mais facilement détachables. Silencieux chromés élégants et efficaces.

TRANSMISSION.—Boîte 4 vitesses Burman dans le modèle 500 cc. à culbuteurs, 3 vitesses dans les autres. Embrayage robuste, amortisseur de choc, manette d'embrayage au guidon, main droite, toutes pièces chromées et changement de vitesse contrôlé par pédale sur tous les modèles. Chaines de $\frac{1}{2}$ in. x $\frac{5}{16}$ in. jusqu'à 350 cc. et de $\frac{5}{8}$ in. x $\frac{3}{8}$ in. au-dessus de 350 cc.

GRAISSAGE.—Du type à carter sec, avec réglage automatique dans les modèles à un cylindre et par pompe mécanique avec débit réglable et viseur dans les modèles à deux cylindres, ainsi que dans le 350 cc. à soupapes latérales. Tuyauterie flexible complètement étanche. Graisseurs Télécavit à toutes les parties du cadre. Couvercle graisseur pour la boîte de vitesses. Chaîne primaire sous carter avec graissage compte-gouttes indépendant. Employer les huiles Castrol XL, Aero-Shell ou Mobiloil D pour moteurs.

ROUES ET FREINS.—Pneus Dunlop, à triangles, 26 x 3.25, sur tous les modèles, roues AV et AR facilement détachables en chassant simplement l'axe au dehors. Freins à expansion interne, interchangeable, 180 mm. diamètre. Moyeux avec paliers à rouleaux, garantis deux ans. Jantes robustes d'une seule pièce et rayons inoxydables, émail noir.

GARDE-BOUE.—AV et AR extra cambrés, largeur 150 mm., longs bavolets, montés sur supports robustes, ne gênant en rien l'enlèvement des roues, bavette inférieure à l'avant, appuie-main à l'arrière, plaque de police AR, fini noir.

BÉQUILLES.—Les deux béquilles sont du type à ressort sur tous les modèles. Elles sont d'une remarquable commodité d'emploi, avec rappel automatique dès le départ.

GUIDONS.—Ajustables. De forme assurant le maximum de confort et d'une ligne harmonieuse. Organes de commande aux positions standard. A droite: manette des gaz, manette d'air et levier de frein AV. A gauche: poignée tournante commandant la magnéto, levier d'échappement et levier commandant l'embrayage.

SELLE.—Type spécial avec siège très large, monté sur un tube de support permettant d'obtenir, par réglage, une excellente assise et de mettre la selle à l'abri de la pluie qui pourrait couler du réservoir.

GENOUILLÈRES.—Caoutchouc souple, montées à réglage sur le réservoir.

REPOSE-PIEDS.—Ajustables, avec copieux revêtement caoutchouc.

RESERVOIRS.—Essence: Réservoir enveloppant, de lignes élégantes, avec bouchons de remplissage à ouverture instantanée et à tamis; contenance 9 litres. Huile: Réservoir séparé fixé au tube de selle; contenance 1 lit. 5 environ. Toute la tuyauterie est parfaitement étanche.

SIDE-CARS.—Pour tous usages. Tourisme, Sport, Commerce, etc. A partir de (Voir tarif séparé.)

TOUS LES MODELES STANDARD O.E.C. SONT DU TYPE DE LUXE ET LE DERNIER MOT DU CONFORT
