

Calv 615

International - - - - -
Automobile Agency

AUTOMOBILES

FLANDERS et E.M.F.



Téléphone 119.32

Chaussée de Wavre, 129
- - - BRUXELLES - - -

1912



1912



**INTERNATIONAL AUTOMOBILE
AGENCY**



AGENCE OFFICIELLE
DES AUTOMOBILES

FLANDERS ET E.M.F.

Chaussée de Wavre, 129
BRUXELLES

Adresse télégraphique :
FLANDERAUTO-BRUXELLES

Téléph. : 119 32



USINES DE LA STUDEBAKER CORPORATION
DETROIT U. S. A.

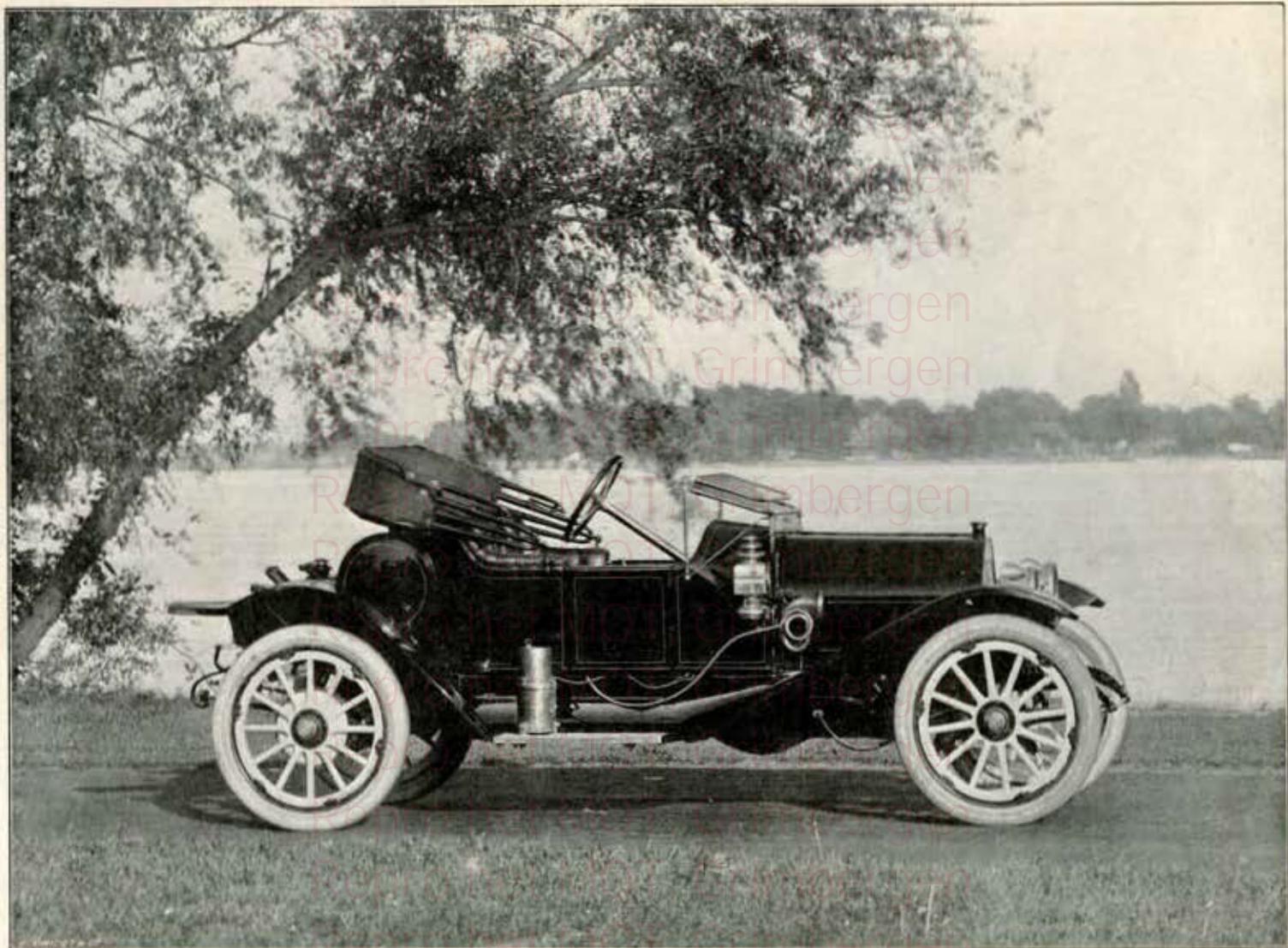


AUTOMOBILES FLANDERS ET E. M. F.



La sortie des essayeurs

Repro het MOT, Grimbergen
Repro het MOT, Grimbergen



E. M. F. (Type Sport).

Complète, garantie un an, 8,500 francs.

Repro het MOT, Grimbergen
Repro het MOT, Grimbergen
Repro het MOT, Grimbergen

Automobiles E.M.F.

Repro het MOT, Grimbergen
Repro het MOT, Grimbergen

18-24 HP

Repro het MOT, Grimbergen
Repro het MOT, Grimbergen

Fr. 8.500

Repro het MOT, Grimbergen
Repro het MOT, Grimbergen



Repro het MOT, Grimbergen
Repro het MOT, Grimbergen



Torpédo 5 places (grand tourisme) Complète, garantie un an, 8,500 francs

Repro het MOT, Grimbergen
Repro het MOT, Grimbergen

VOITURE

= DE GRAND TOURISME =

Modèle 1912 "E. M. F." 18-24 HP



Nous avons l'avantage de vous donner la description de la voiture dont vous trouverez la photographie ci-contre et dont nous avons obtenu l'agence officielle.

Par cette description, vous pourrez vous rendre compte que cette voiture, de même que la "Flanders", est de construction tout à fait moderne et les matériaux employés de qualité supérieure.

Quoique la force soit plus grande que celle de la voiture "Flanders", cette voiture est très économique en ce qui concerne la consommation de l'essence et des pneus.

Garantie

Nous garantissons nos voitures "E. M. F." pendant un délai de 12 mois, suivant les usages habituels.

Cette garantie est limitée au remplacement des pièces reconnues défectueuses pour défaut de matière, et ne peut être valable pour les pneus ni pour les accessoires électriques.

DESCRIPTION



Moteur. — 4 cylindres (jumelés), alésage 102 ^m/_m, course 115 ^m/_m.

Ces dimensions d'alésage et de course, ont été reconnues comme étant les meilleures pour donner une grande force et une grande souplesse au moteur, même tournant au ralenti.

Carter du vilebrequin. — Aluminium avec bras de fixation *en acier* au lieu des bras fondus, employés ordinairement. Cette construction aussi légère, est beaucoup plus forte.

Soupapes. — Sont placées toutes du même côté, ce qui est prouvé dans la pratique comme étant préférable. Les sièges des soupapes sont d'un grand diamètre en rapport avec l'alésage du moteur. Cela assure un bon rendement, ainsi qu'un bon refroidissement du moteur.

Les soupapes sont actionnées mécaniquement par un arbre à cames. Cet arbre à cames étant soigneusement fini, produit silencieusement l'ouverture et la fermeture des soupapes tandis qu'il donne une très grande souplesse et un très grand rendement au moteur.

Vilebrequin. — Acier forgé; d'une souplesse extraordinaire. Les douilles sont en métal blanc (nommé « Babbitts ») et taillées spécialement. Le vilebrequin est désaxé à l'égard des cylindres. Par conséquent l'usure de l'intérieur des cylindres et des pistons est réduite au minimum.

Bielles. — Sont fabriquées en acier forgé en forme d'I. Les axes des pieds de la bielle tournent dans de larges coussinets en bronze phosphoreux. Les têtes de bielles sont munies de douilles « Babbitts ». De grands regards dans le carter permettent d'atteindre facilement les bielles.

Pistons. — Par leur forme longue, il n'ont que très peu d'usure, et une très bonne compression. Chaque piston a 4 segments de qualité supérieure.

Graissage du moteur. — Tout à fait automatiquement, sans pompe, se réglant par lui-même.

Boulons, etc. — Sont établis avec écrous à créneaux, goupilles et contre-écrous, ce qui évite les desserrages.

Graisseurs. — Il y a des graisseurs partout où il est nécessaire, par exemple sur les divers accouplements, ressorts, etc.

Refroidissement. — Par une pompe centrifuge de grande capacité, un radiateur avec un ventilateur d'acier, mu par une courroie, qui peut être réglée par une poulie excentrique. De cette façon, un refroidissement parfait est assuré.

Allumage. — Par magnéto « Splittorf » à haute tension et batterie. La transmission pour la magnéto se trouve dans un carter dans lequel ni huile, ni poussière ne peuvent pénétrer. Mise en marche automatique au contact, permettant de lancer le moteur sans descendre de voiture.

Carburateur. — Notre propre système. Il est de construction simple, à niveau constant et n'a qu'une vis de réglage. Tout le monde est à même de régler le carburateur par cette vis.

Embrayage. — Embrayage de cuir, simple et pratique. Une bande de caoutchouc intercalée entre le cône et le cuir de friction donne un embrayage très souple et un démarrage progressif. Il n'exige aucun entretien.

Changement de vitesse. — Double train balladeur. — Le carter du changement de vitesse et le pont arrière forment ensemble un groupe. Il y a trois vitesses avant et une marche arrière. La troisième vitesse est en prise directe. Le placement du changement de vitesse directement au différentiel a beaucoup d'avantages. De nombreux constructeurs ont adopté ce système. Le seul levier pour le changement de vitesse fonctionne légèrement et facilement. Les divers pignons sont fabriqués d'acier spécial pour engrenages.

Le cardan a deux fourches « universal » et travaille au différentiel qui est du type ordinaire, c'est-à-dire avec 4 pignons.

Pont arrière. — Construction spéciale de notre système. Le carter droit et le carter gauche sont en tôle emboutie, ce qui donne une solidité générale au pont arrière.

Essieu avant. — Forgé d'une pièce d'acier, modèle I faisant un groupe avec les patins. Les rotules de la direction et les pivots sont *tous d'acier forgé* et non d'acier fondu.

Direction. — La direction est irréversible à vis sans fin. La barre d'accouplement se trouve *derrière* l'essieu avant.

Manettes. — Les manettes pour le règlement des gaz et de l'allumage sont montées sur deux secteurs sur le volant de direction. D'ailleurs, il y un accélérateur par pédale.

Freins. — Les leviers du changement de vitesse et des freins se trouvent du côté droit du chauffeur.

La pédale du frein à pied se trouve également du côté droit. Les deux freins fonctionnent sur les roues arrière; le frein à pied à l'extérieur des tambours de frein et le frein à main à l'intérieur.

Ressorts. — Les ressorts avant sont demi-elliptiques, les ressorts arrière elliptiques. Les ressorts sont très larges. L'arbre moteur est muni de deux tendeurs qui le soutiennent, de sorte que les ressorts n'ont rien à supporter quand les freins fonctionnent.

Châssis. — Fabriqué d'acier embouti de forme U.

Roues. — Roues bois 810x90, pneus Michelin.

Garde-boue, Marche-pieds. — Sont fabriqués de tôle d'acier embouti et d'un modèle élégant.

Matériaux. — Les matériaux, dont les voitures sont fabriquées, sont d'une qualité supérieure, tandis que l'usage de fonderie est évité autant que possible.

Toutes les pièces, n'étant pas forgées, sont d'acier pressé ou frappé.

Carrosserie. — Phaéon de grand luxe, modèle torpédo pour 5 personnes, garni de cuir noir de première qualité. La carrosserie, très confortable, est soigneusement finie, de même que la garniture et la peinture.

Dans le prix de la voiture est également comprise la livraison d'un pare-brise et d'une capote américaine, avec rideaux et regards mica.

En plus, nous livrons avec la voiture :

- 2 phares;
- 1 générateur séparé à acétylène;
- 3 lanternes à pétrole;
- 1 trompe;
- 1 pompe à pneus;
- 1 cric;
- 1 nécessaire complet de réparations de pneus;
- 1 sacoche d'outils.

Prix. — Le prix de cette voiture tout à fait complète comme désignée ci-dessus est de **8.500** francs.

Livrée franco Bruxelles.

N. B. — Pour tous autres modèles de châssis ou carrosseries, demander la notice spéciale.

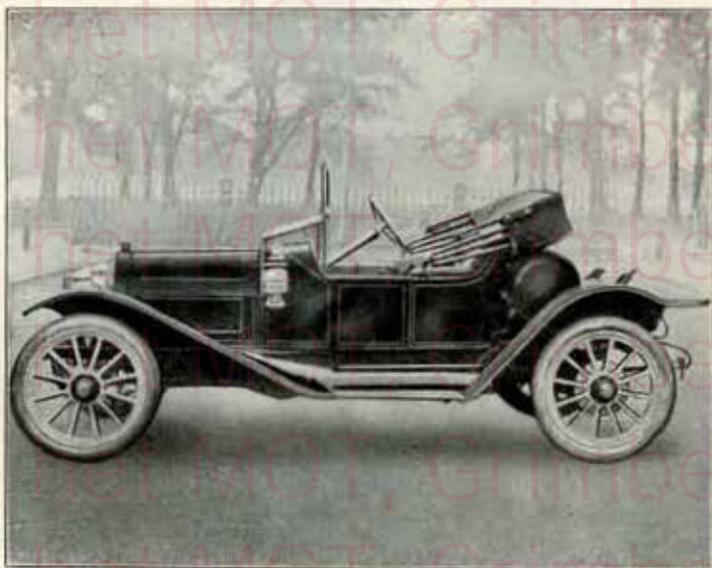
Automobiles

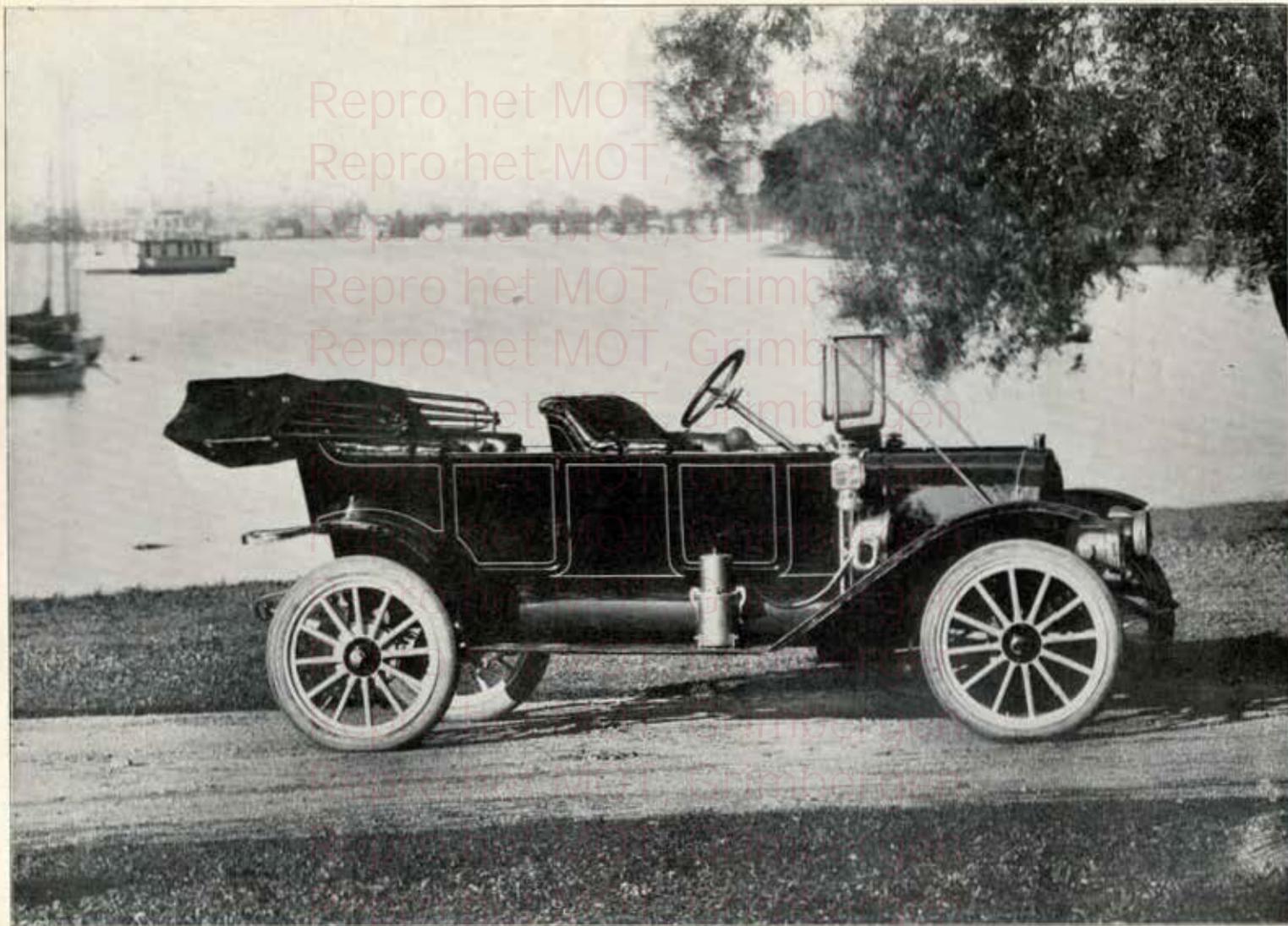
“Flanders”

12-16 HP

≡ **Fr. 6,500** ≡

Avec carrosserie “Torpedo” et accessoires





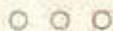
Flanders Torpédo (Tourisme). ——— **Complète, garantie un an, 6,500 francs.**

Repro het MOT, Grimbergen

= Voiture de Tourisme =

“ FLANDERS ”

Modèle 1912



12-16 HP

Nous avons l'avantage de vous donner la description de la voiture dont vous trouverez la photographie ci-contre et dont nous avons obtenu l'agence officielle.

Par cette description, vous pourrez vous rendre compte que cette voiture, de même que la “ E. M. F. ”, est de construction tout à fait moderne et les matériaux employés de qualité supérieure.

Garantie

Nous donnons une garantie de 12 mois pour chaque voiture “ **Flanders** ”, suivant les usages habituels.

Cette garantie est limitée au remplacement des pièces reconnues défectueuses pour défaut de matière, et ne peut être valable pour les pneus ni pour les accessoires électriques.



DESCRIPTION



Moteur. — 4 cylindres fondus *en bloc*.

Cylindres. — Alésage 92 ^m/_m, course 96 ^m/_m.

Carter du vilebrequin. — Aluminium avec bras de fixation *en acier* au lieu de bras fondus, employés ordinairement. Cette construction aussi légère est beaucoup plus forte.

Vilebrequin. — Acier forgé; d'une souplesse extraordinaire. Les douilles sont en métal blanc (nommé « Babbits ») et taillées spécialement. Le vilebrequin est désaxé à l'égard des cylindres. Par conséquent l'usure de l'intérieur des cylindres et des pistons est réduite au minimum.

Soupapes. — Sont placées toutes du même côté, ce qui est prouvé dans la pratique comme étant préférable. Les sièges des soupapes sont d'un grand diamètre en rapport avec l'alésage du moteur. Cela assure un bon rendement, ainsi qu'un bon refroidissement du moteur.

Les soupapes sont actionnées mécaniquement par un arbre à cames. Cet arbre à cames étant soigneusement fini, produit silencieusement l'ouverture et la fermeture des soupapes tandis qu'il donne une très grande souplesse et un très grand rendement au moteur.

Bielles. — Sont fabriquées en acier forgé en forme d'I. Les axes des pieds de bielles tournent dans de larges coussinets en bronze phosphoreux. Les têtes de bielles sont munies de douilles « Babbits ». De grands regards dans le carter permettent d'atteindre facilement les bielles.

Pistons. — Par leur forme longue, ils n'ont que très peu d'usure, et une très bonne compression. Chaque piston a 4 segments de qualité supérieure.

Graissage du moteur. — Tout à fait automatiquement, sans pompe, se réglant par lui-même.

Allumage. — Par magnéto « Splitdorf » à haute tension et batterie. La transmission pour la magnéto se trouve dans un carter dans lequel ni huile, ni poussière ne peuvent pénétrer.

Mise en marche automatique au contact, permettant de lancer le moteur sans quitter le siège.

Boulons, etc. — Sont établis avec écrous à créneaux, goupilles et contre-écrous, ce qui évite les desserrages.

Graisseurs. — Il y a des graisseurs partout où il est nécessaire, par exemple sur les divers accouplements, ressorts, etc.

Refroidissement. — Par une pompe centrifuge de grande capacité, un radiateur avec un ventilateur d'acier, mu par une courroie, qui peut être réglée par une poulie excentrique. De cette façon un refroidissement parfait est assuré.

Carburateur. — Notre propre système. Il est de construction simple, à niveau constant et n'a qu'une seule vis de réglage. Tout le monde est à même de régler le carburateur par cette vis.

Embrayage. — Embrayage de cuir, simple en pratique. Une bande de caoutchouc intercalée entre le cône et le cuir de friction donne un embrayage très souple et un démarrage progressif. Il n'exige aucun entretien.

Changement de vitesse. — Double train balladeur. — Le carter du changement de vitesse et le pont arrière forment ensemble un groupe. Il y a trois vitesses avant et une marche arrière. La troisième vitesse est en prise directe. Le placement du changement de vitesse directement au différentiel a beaucoup d'avantages. De nombreux constructeurs ont d'ailleurs adopté ce système. Le seul levier pour le changement de vitesse fonctionne légèrement et facilement. Les divers pignons sont fabriqués d'acier spécial pour engrenages.

Pont arrière. — Tout d'acier embouti. Il n'y a aucun acier fondu dans toute sa construction. Les tambours de frein et les patins des ressorts sont également en acier embouti. L'arbre long, l'arbre court ainsi que l'arbre moteur sont tous montés sur roulements à billes. Le carter est absolument fermé afin qu'aucune goutte d'huile ne puisse s'échapper, toutes les pièces en mouvement sont ainsi graissées suffisamment.

Essieu avant. — Forgé d'une pièce d'acier, modèle I faisant un groupe avec les patins. Les rotules de la direction et les pivots sont tous d'acier forgé et non d'acier fondu.

Direction. — La direction est irréversible à vis sans fin. La barre d'accouplement se trouve derrière l'essieu avant.

Manettes. — Les manettes pour le réglage des gaz et de l'allumage sont montées sur deux secteurs sous le volant de direction. D'ailleurs, il y a un accélérateur par pédale.

Freins. — Les leviers du changement de vitesse et des freins se trouvent à main droite du chauffeur.

La pédale du frein à pied se trouve également à main droite. Les deux freins fonctionnent sur les roues arrières; le frein à pied à l'extérieur des tambours de frein et le frein à main à l'intérieur.

Ressorts. — Les ressorts avant sont demi-elliptiques, les ressorts arrières elliptiques. Le pont arrière est pourvu de deux supports en forme de V qui le soutiennent dans les mouvements avant ou arrière, de sorte que les ressorts n'ont rien à supporter.

Châssis. — Fabriqué d'acier embouti en forme U.

Roues. — Roues bois 760 x 90, pneus Michelin.

Garde-boue. — **Marchepieds.** — Tout de tôle d'acier embouti et d'un modèle élégant.

Matériaux. — Tous les matériaux employés pour les « FLANDERS » sont de qualité supérieure, et l'emploi des fontes est évité autant que possible. Toutes les pièces n'étant pas forgées sont d'acier embouti ou estampé.

Carrosserie. — Double-phaéton de luxe, modèle Torpédo, pour quatre personnes, comme la photographie l'indique. La voiture est très confortable. La garniture est en cuir noir de toute première qualité. La carrosserie est de forme très élégante, la solidité de la garniture et du vernis est irréprochable. Dans le prix de la voiture est également compris la livraison d'un **pare-brise** et d'une **capote-américaine**, avec rideaux et regards mica.

Nous livrons en plus :

- 2 phares;
- 1 générateur à acétylène;
- 3 lanternes à pétrole;
- 1 trompe;
- 1 pompe à pneus;
- 1 cric;
- 1 nécessaire complet de réparations de pneus;
- 1 sacoche d'outils.

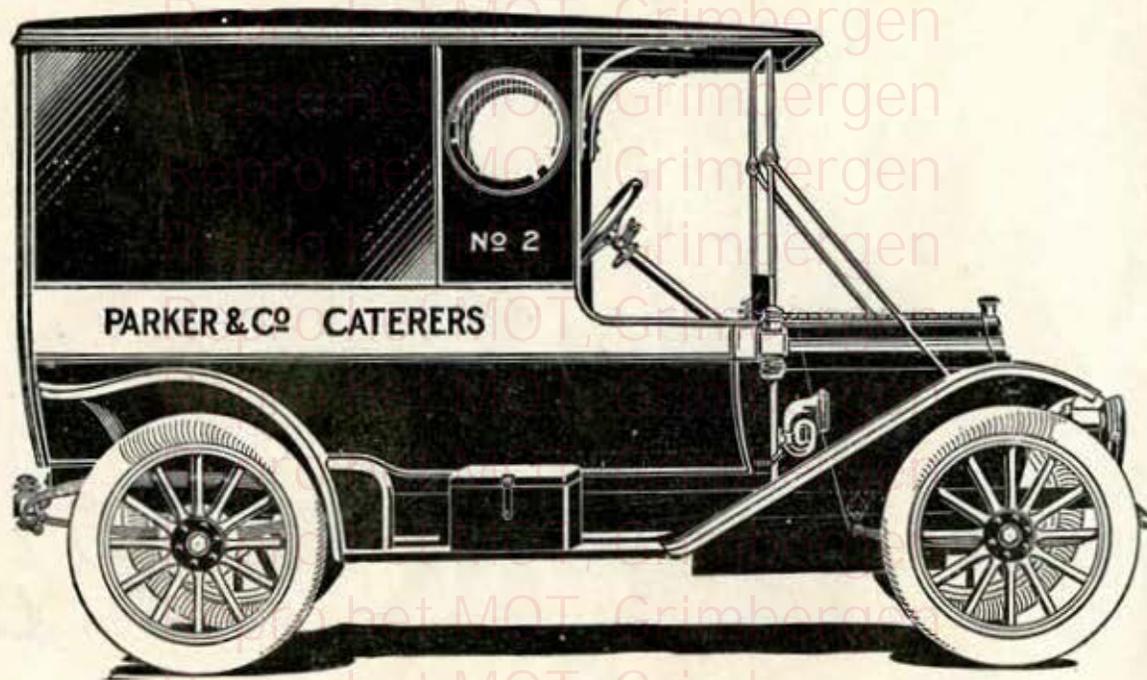
Prix. — Le prix de cette voiture tout à fait complète comme désignée ci-dessus est de **6,500** francs.

Livrée : franco Bruxelles.

N. B. — Pour tous autres modèles de châssis ou carrosseries, demander la notice spéciale.

VOITURE DE LIVRAISON

Charge utile 800 kilog.



Complète, garantie un an, 6,500 francs

LANDAULET

(CONDUITE INTÉRIEURE)



COMPLET ○ TOUS ACCESSOIRES ○ GARANTI UN AN

8,000 francs

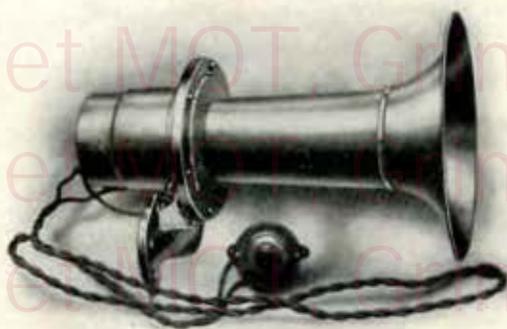
CORNET "RUBES,,

Son très puissant



Fr. 24.50

Sirène électrique "Newton,,



Avertisseur le plus puissant pour le tourisme

135 francs

Placement compris

Nous fournissons tous accessoires pour
Automobiles à des prix exceptionnels

INTERNATIONAL AUTOMOBILE AGENCY
Chaussée de Wavre, 129 — BRUXELLES

