

## COLLECTION PETER MULLIN – « les chars »

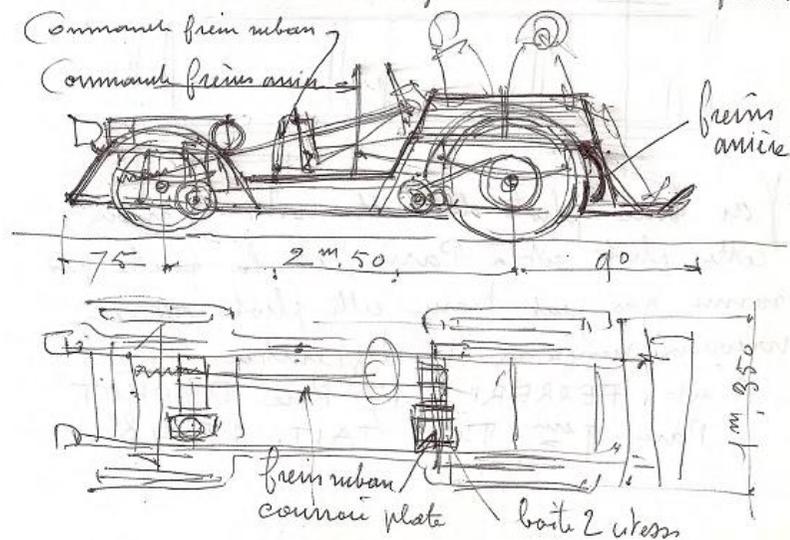
### LA VOITURE CONSTRUITE EN 1899 :

Ces informations sont extraites d'un courrier adressé par Gabriel Voisin à Monsieur Kousbroeck au début des années 1960

A ce moment là, Gabriel Voisin avait plus de 80 ans et comme il le fait souvent remarquer dans d'autres courriers de cette époque la mémoire lui fait souvent défaut. Cela explique quelques erreurs commises par Gabriel lui-même et mentionnées dans le texte sous formes de *remarques correctives*.

L'Aster 5-6 chevaux à 1500 tours mesurait  
alésage - 80 course 140 - cylindrée 700cm<sup>3</sup>  
Carburateur Longuemare - admission  
automatique -

Freins - Un frein à ruban sur  
l'arbre des chaînes (pas de différentiel) -  
deux freins sur les bandages en caoutchouc plein.



L'Aster 5-6 chevaux à 1500 tours mesurait alésage  
80 course 140  
Cylindrée 700 cm<sup>3</sup> Carburateur Longuemare  
admission automatique.

Freins - Un frein à ruban sur l'arbre des chaînes (pas  
de différentiel)

Deux freins sur les bandages en caoutchouc plein.

#### Remarque corrective

Dans son dessin, Gabriel suggère un modèle 4 places  
« dos à dos » ce qui n'est pas la réalité indiquée par  
les photos retrouvées par ailleurs et jointes au  
présent document.

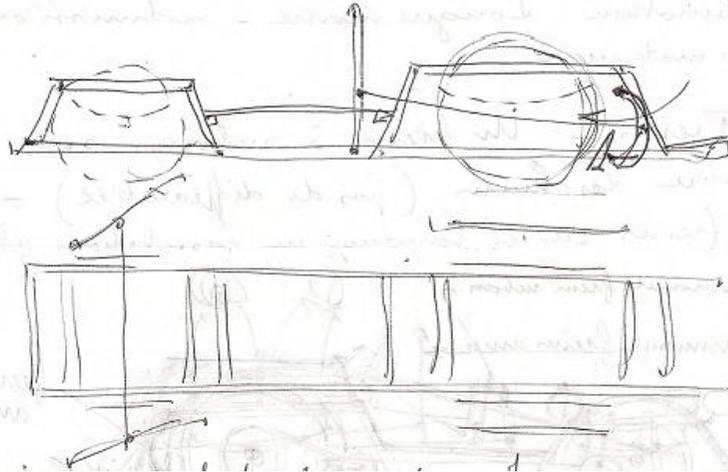
Le moteur à l'avant portait une poulie  
sur laquelle une courroie plate de 60 mm de  
large faisait fonction d'embrayage —  
Sur la boîte — 3 poulies —

1 folle au centre

1 à droite 1<sup>re</sup> vitesse - 10 km heure 1500 tr

1 à gauche 2<sup>e</sup> vitesse - 30 " 1500 tr

Le châssis était en poutrelles de frêne de 50 x 70 mm



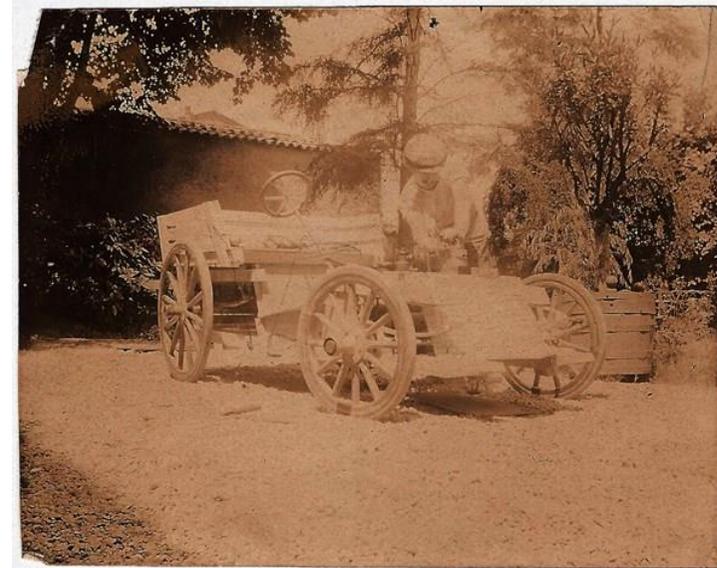
Le moteur à l'avant portait une poulie sur laquelle  
une courroie plate de 60 mm de large faisait fonction  
d'embrayage. Sur la boîte 3 poulies

1 folle au centre

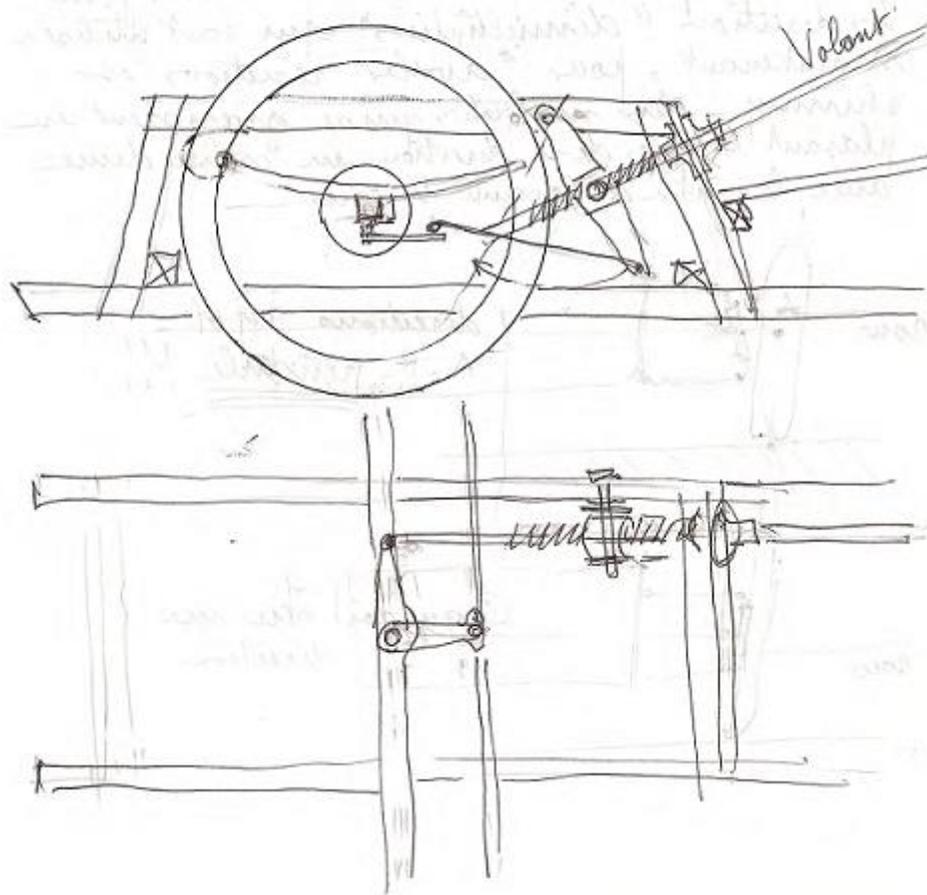
1 à droite 1<sup>ère</sup> vitesse - 10 km heure 1500 tr

1 à gauche 2<sup>ème</sup> vitesse - 30 km heure 1500 tr

Le châssis était en poutrelles de frêne de 50x70 mm



La direction de notre première voiture ne venait pas de "surplus" Audibert et Lavirotte — Elle avait été réalisée avec la vis à filets carrés et l'écrou d'une commande de frein à manivelle utilisée sur les voitures hippomobiles. Cette direction était très démultipliée —

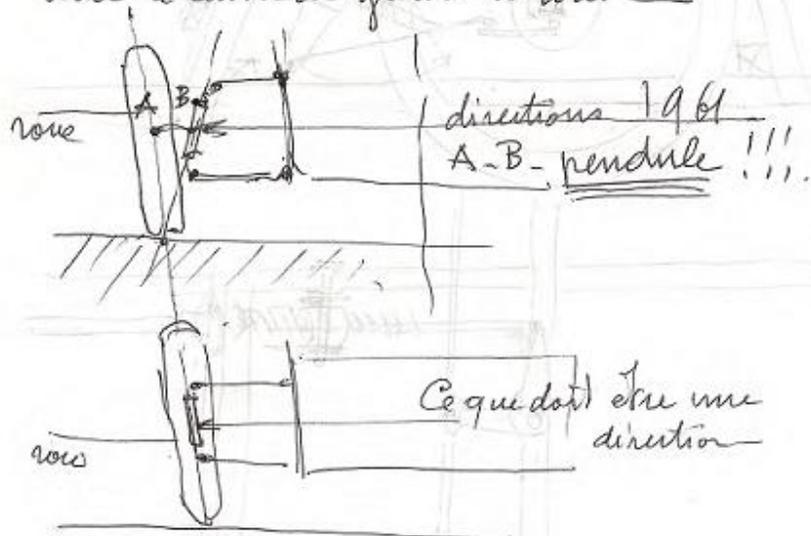


La direction de notre première voiture ne venait pas de "surplus" Audibert et Lavirotte.

Elle avait été réalisée avec la vis à filets carrés et l'écrou d'une commande de frein à manivelle utilisée sur les voitures hippomobiles. Cette direction était très démultipliée.



le jour de notre premier essai, au moment où je m'apprêtais à franchir le pont de Neuville sur Saône, je n'eus pas le temps de faire des trois tours de volant qui me permettraient le braquage, et je heurtai la pile du pont de droite - (pont suspendu) Cet incident me fit haïr pour le restant de mes jours les directions "démultipliées" qui sont utilisées maintenant, pour "avaler" réactions et shimmy, deux maladies qui se guérissent en plaquant les axes de la direction en coïncidence avec le centre de gravité des roues -



Le jour de notre premier essai, au moment où je m'apprêtais à franchir le pont de Neuville sur Saône, ne n'eus pas le temps de faire les trois tours de volant qui me permettaient le braquage, et je heurtai la pile du pont de droite (pont suspendu). Cet incident me fit haïr pour le restant de mes jours les directions "démultipliées" qui sont utilisées maintenant pour "avaler" réactions et shimmy, deux maladies qui se guérissent en plaquant les axes de la direction en coïncidence avec le centre de gravité des roues.

