

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE

Herstal



Liège

MOTOCICLETTA F. N.

1904

Succursale per l'Italia

MILANO

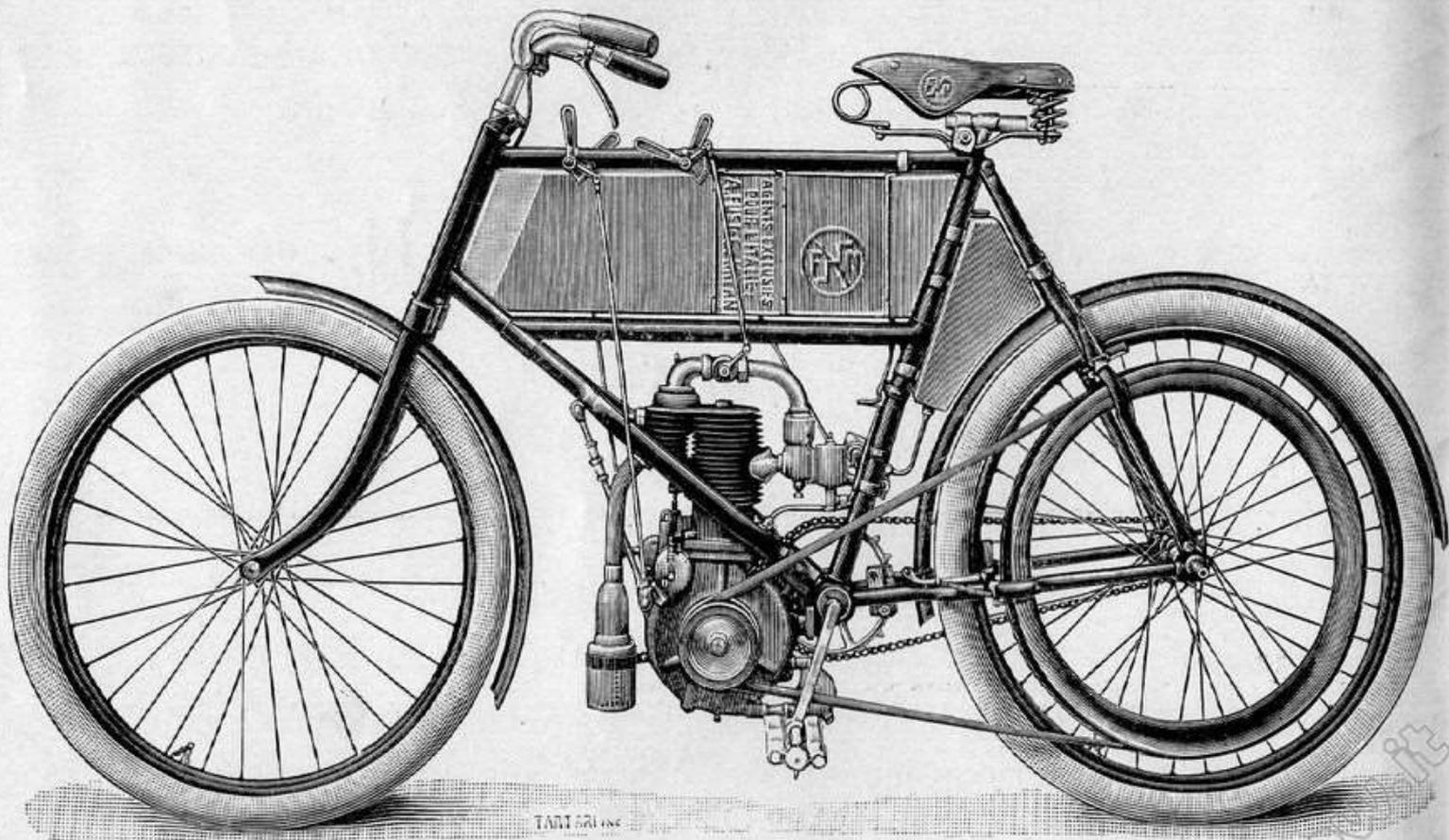
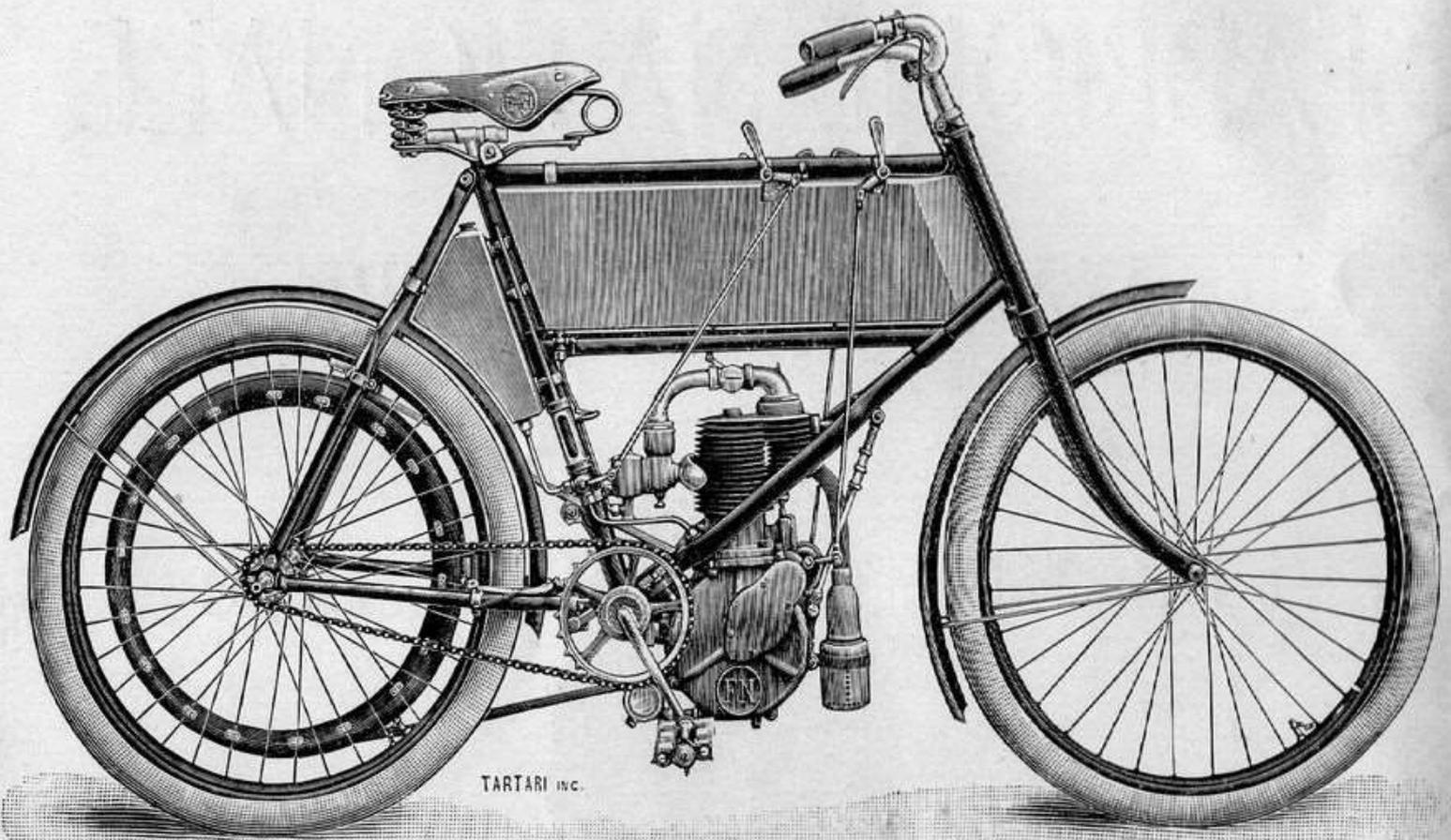
DIREZIONE

16, Piazza Castello

GARAGE

5, Via Quintino Sella

Gerenza: A. FUSI & C.



MOTOCICLETTA F. N. Modello 1904

www.rp.it



MOTOCICLETTA F. N.

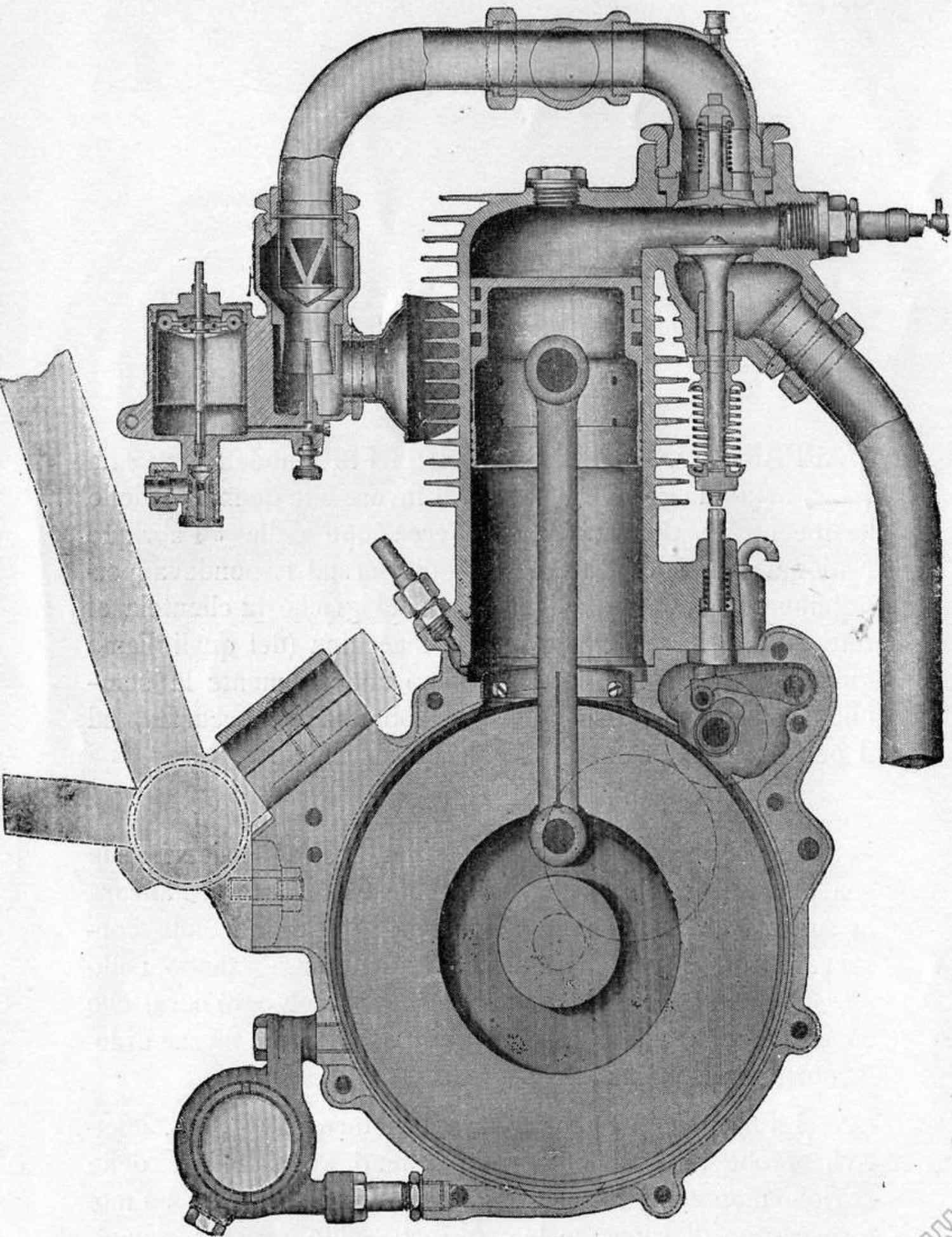
1904

L'APPARIZIONE della motocicletta F. N. modello 1903 ha avuto un grande successo. Il favore che questo modello ha incontrato, dimostra che la creazione della « Fabrique Nationale d'Armes de Guerre » di Herstal rispondeva perfettamente a tutte le esigenze. Gli elogi che la clientela di tutti i paesi ha elargiti a questa macchina (dei quali diamo qui appresso un saggio) constatano unanimemente la semplicità, l'eleganza, la solidità, la fabbricazione accurata, ed il perfetto funzionamento di questa macchina.

Il successo incoraggia.

La « Fabrique Nationale » ispirandosi ai desideri della sua Clientela, si è seriamente applicata a migliorare ancora la sua macchina nel nuovo tipo 1904. Essa ha voluto conservare tutti i vantaggi del precedente, realizzando nello stesso tempo dei perfezionamenti studiati con ogni cura, che contribuiscono a fare di questa motocicletta un mezzo di locomozione assolutamente perfetto.

La motocicletta 1904 porta un motore di $2\frac{3}{4}$ HP. effettivi, perchè un gran numero di clienti, specialmente delle regioni montuose, ha espresso il desiderio di avere un motore capace di superare le più forti salite senza pedalare. La « Fabrique Nationale » si è decisa ad aumentare la forza del motore, sebbene, come massima, essa considerasse i tipi



Sezione longitudinale del Motore F. N. tipo 1904 - Forza 2 3/4 HP.

1902 e 1903 come già sufficienti per la grande generalità dei casi.

Il motore è disposto verticalmente: è questa la posizione più razionale sia dal punto di vista del funzionamento, che da quello della conservazione degli organi e della lubrificazione.

Il volume del motore è ridotto al minimo.

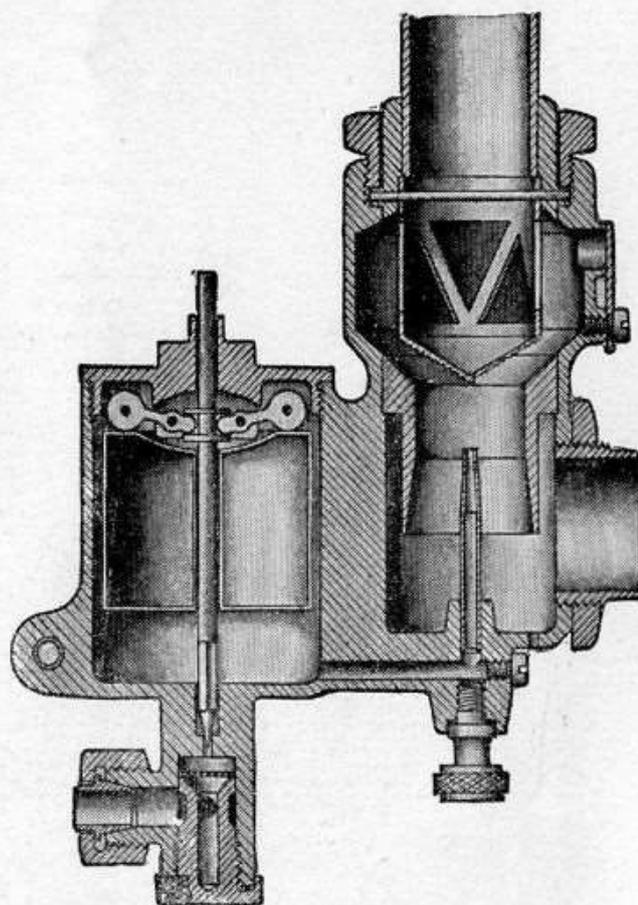
Quanto al posto che occupa nella macchina è quello che più si conviene, sia per l'equilibrio che per la stabilità, e d'altra parte, esso, in questo posto, non dà noia alcuna al ciclista, nè può incomodarlo col calore o collo scappamento dei gaz.

Allo scopo di far lavorare la cinghia nelle migliori sue condizioni, si è portato il più possibile in avanti il motore in modo da allontanarlo dal mozzo della ruota posteriore. Il dispositivo adottato per fissarlo al telaio, ha per effetto di rinforzare il telaio stesso, e nello stesso tempo mette il motore completamente al riparo in una specie di gabbia che tutto lo circonda.

Il cilindro ed il « carter » formano in tutto tre soli pezzi, fissati con quattro viti al telaio.

Il carburatore è del modello speciale brevettato della « Fabrique Nationale », e del tipo 1904. È a livello costante ed assolutamente automatico, giacchè in marcia non esige registrazione alcuna.

La messa in marcia è istantanea, senza la minima incertezza.



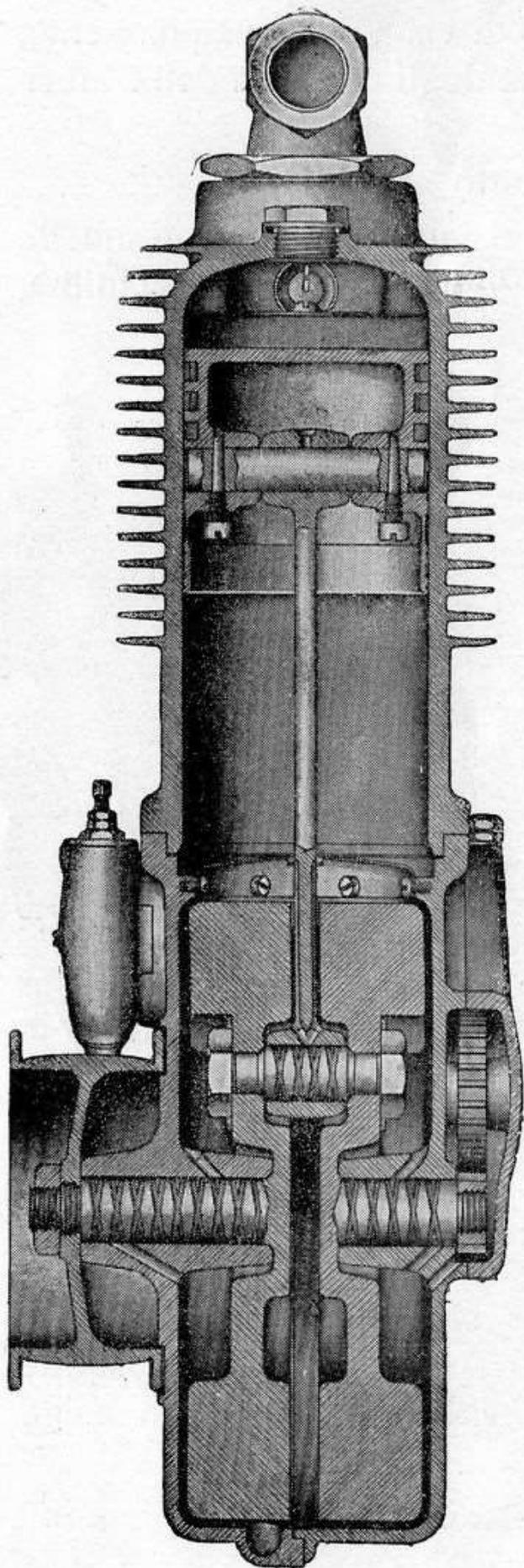
Sezione del Carburatore F. N. 1904

L'accensione brevettata della « Fabrique Nationale » forma essa pure una novità del più grande interesse. Completamente chiusa, sebbene facilmente smontabile con una semplice rotazione del coperchio, con chiusura a baionetta; è ermeticamente riparata dalla polvere, dalla pioggia e dall'olio.

Un solo raccordo esterno per attaccare il filo delle pile o dell'accumulatore. Questo sistema veramente perfetto porrà il ciclista al sicuro dalle « pannes » ed eviterà una quantità di noie e di fermate.

Il serbatoio in ottone solido, è inquadrato nella parte superiore del telaio e può contenere 6 litri di benzina, bastevoli per un percorso di circa 250 chilometri. È provvisto di un galleggiante e di un rubinetto per vuotare la benzina. Inoltre sono in esso praticati due scomparti, l'uno per l'accumulatore, l'altro per la bobina. In questo modo questi organi, in generale abbastanza delicati, sono al coperto dalla pioggia, dalla polvere e dal sole. L'accumulatore caricato può servire per 1000 km. Il caricamento si eseguisce con grande rapidità.

La trasmissione viene fatta per mezzo di una cinghia piatta di 36 $\frac{m}{m}$ di larghezza. La « Fabrique Nationale » dopo



Sezione trasversale del Motore F. N. 1904
da 2 3/4 HP.

www.fpw.it

avere sperimentati tutti gli altri tipi di cinghie e di pulegge ora in uso, si è ancora attenuta alla semplice cinghia piatta, aumentandone però assai la larghezza da quella del tipo 1903.

Il telaio, come era pure desiderio della gran parte dei clienti, è stato abbassato e si fa nella misura di 22 pollici (56 cm. circa).

I pneumatici sono Englebert « extra forti » della sezione di 26" \times 2 $\frac{1}{4}$.

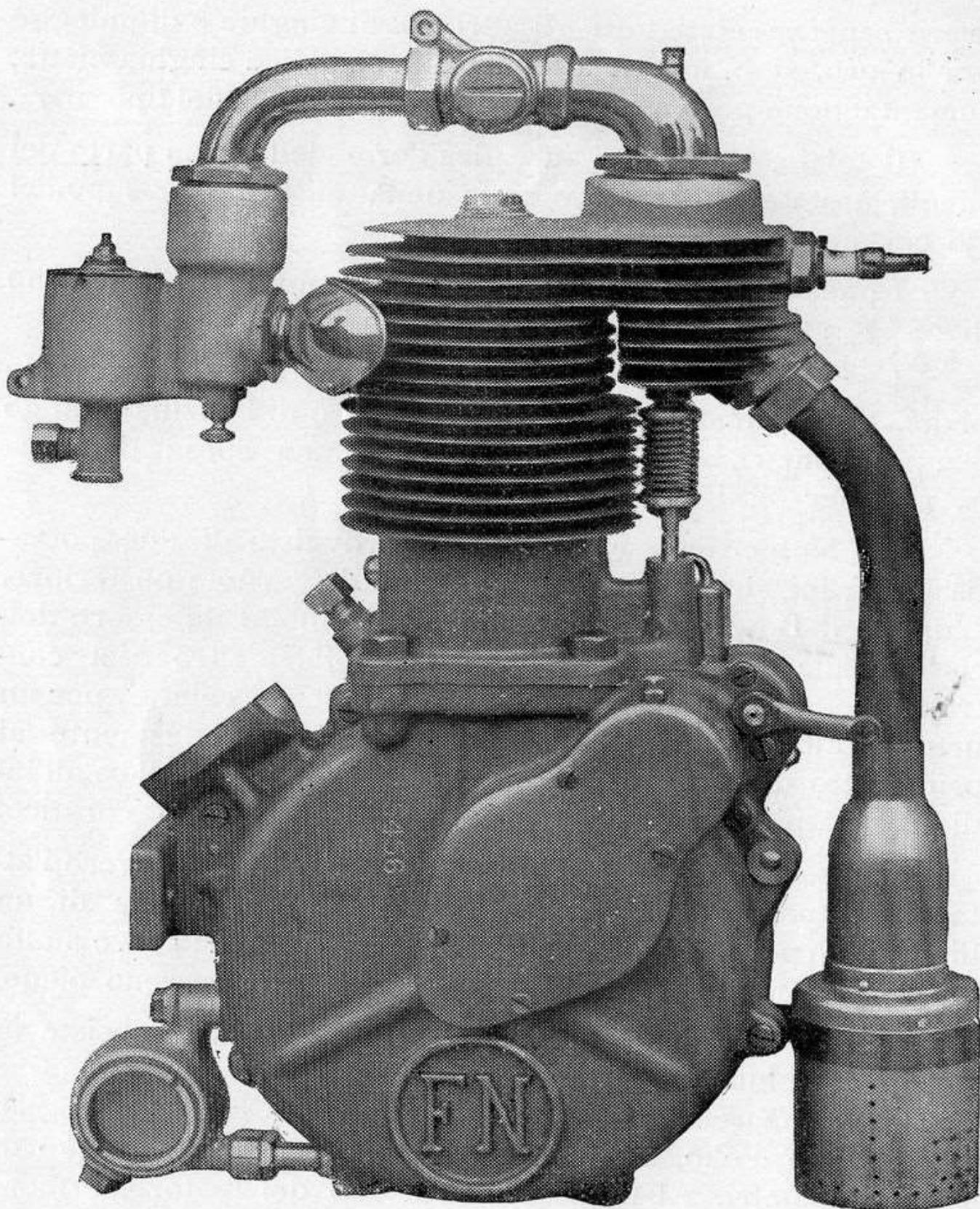
La velocità può arrivare a 60 chilometri e più, su strade piane. Il consumo è all'incirca di un litro di benzina ogni 30 o 35 chilometri, il che corrisponde ad una spesa di circa L. 1.80 per ogni 100 chilometri.

La Motocicletta F. N. 1904 è provvista di due potentissimi freni che agiscono sul cerchio della ruota posteriore. L'uno è il Bowden 1904, modificato in modo da essere dolcissimo alla mano e fortissimo alla ruota. L'altro è a contropedale. Per evitare però di frenare senza volerlo, per un urto od altro, questo freno non agisce istantaneamente al primo atto di contropedalarlo, ma occorre invece fare all'indietro coi piedi un certo percorso. È efficacissimo e pratico.

Lo scatto libero è stato ridotto in modo da avere l'attacco sempre sicurissimo. La macchina è provvista di un dispositivo per regolare l'ammissione del gaz, che serve molto vantaggiosamente nelle discese ed anche in terreno piano.

La lubrificazione del motore, **nuovissima**, consiste in un apparecchio che permette al motociclista di lubrificare durante la marcia, col semplice movimento di una maniglia. Il serbatoio d'olio, a parte, è sufficiente per un percorso di 1500 chilometri. Al basso del « carter » del motore, è montato un indicatore che mostra il livello dell'olio nell'interno del motore, per modo che anche un profano non corre mai pericolo di lasciar mancare l'olio durante la marcia.





Veduta esteriore del Motore F. N. tipo 1904 - Forza 2 3/4 HP.

NOTA — La « Fabrique Nationale d'Armes de Guerre di Herstal » non garantisce nè si ritiene responsabile altro che delle parti dei suoi motori che portano la Marca originaria F. N. come nella figura qui sopra.



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE

HERSTAL



Alcuni giudizi sulla Motocicletta F. N.

(Elencati in ordine di data)

Avendo per inavvertenza guastata la cinghia della mia F. N. ho dovuto supplire in fretta con una grossa cinghia qualunque, e ciò nullameno la motocicletta nel giro dei Laghi di Avigliana, che feci nel pomeriggio, ebbe immenso successo sopra altre 10 od 11 macchine di altre Case!

Ing. ALFREDO ROSTAIN

Cavaliere del Lavoro e C. Console del T. C. I. per Torino.

Torino, 18 marzo 1903.

Sono tornato in questi giorni da una gita di circa 800 km. (Massa-Venezia e ritorno) compresi un passo dell'Appennino (La Cisa 1040 m. s. m.) compiuto colla mia F. N. senza il *minimo* inconveniente alla macchina, che ha superato senza aiuto di pedali delle pendenze del 13 %.

RUGGERO SCHIFF

Massa di Carrara, 17 luglio 1903.

Spiacente se prima non ebbi tempo di tributare alla grande loro Casa di Herstal quello schietto senso di gratitudine e di plauso che io non posso più tacere e lesinare.

Materiale solido, lavorazione *accuratissima*, finitura insuperabile completano questa macchina. Con una simmetria bilaterale gli organi delicati del motore restano protetti e bene esposti all'aria, mentre concorrono degnamente a quella bellezza di insieme che a mio giudizio è certamente vanto della F. N. Completa di ottime chiavi, sella bene ideata e meglio costruita, pneumatici ottimi.

È tutto un serto di lodi che vorrei intrecciare!

SCORDINO PASQUALE

Reggio Calabria, 22 luglio 1903.

Console del T. C. I.

Invero debbo riconoscere che la Motocicletta F. N. è la migliore di quante altre abbia provate, e che specialmente per turismo risponde a quanto fin qui si possa desiderare; senza contare che è anche la più bella per l'armoniosa distribuzione di tutte le sue parti... La miglior lode che si possa fare della Motocicletta F. N. è semplicemente qualificandola: un gioiello!

ALBERTO POGGI

Livorno, 5 settembre 1903.

Ho girato tutto il Veneto e gran parte dell'Emilia e della Romagna, ho percorso delle pesanti salite quali si presentano quelle della Carnia, delle considerevoli discese con l'aiuto dei sicuri e potenti freni di cui la macchina è fornita, e ci tengo a dichiarare che mai rimasi in mezzo alla via, grazie alla perfezione della macchina che con ragione può essere *messa al primo posto fra tutte le motociclette*. Qui a Sacile ci sono altri che possiedono motociclette di altre fabbriche, ma tutti però invidiano la mia F. N. che non ha mai bisogno né di medici né di medicine!

G. BATTISTA PALLÙ

Sacile, 8 settembre 1903.

La F. N. va sempre, *splendidamente bene!*

Avv. Conte ALFREDO PERACCO

Torino, 9 settembre 1903.

Innanzi tutto grazie della gentilezza sua, e Le assicuro che la prova fatta, dovuta alla sua cortesia di aver pensato anche a me perchè potessi dare il mio giudizio sul funzionamento della Motocicletta F. N.; mi ha confermato una volta ancora la grande opinione che avevo al riguardo!

Milano, 9 settembre 1903.

Comm. STEFANO JOHNSON

Direttore Generale del T. C. I.

..... in segno di piena soddisfazione per l'acquisto fatto della Motocicletta F. N.

Milano, 10 settembre 1903.

Rag. G. GATTONI

Ben volentieri attesto pubblicamente alla bontà eccezionale della Motocicletta F. N. con la quale percorsi già oltre 800 km. senza il minimo, minimissimo inconveniente!

Montebelluna, 11 settembre 1903.

GIOV. PAOLO MORASSUTI

Prendo viva parte alla festa che ben giustamente vien fatta alla « Regina delle Motociclette »... e apertamente vi dichiaro sin d'ora che non posso chiamarmi che felice di aver scelto come compagna dei miei viaggi una F. N.

Valeggio s. Mincio, 16 settembre 1903.

GIUSEPPE ZAMBONI

Console del T. C. I.

Bisogna proprio convenire che tutto ciò che fa la « Fabrique Nationale d'Armes de Guerre di Herstal » è perfetto!

Maestro UMBERTO GIORDANO

Pallanza, 14 ottobre 1903.

I dettagli che mi date sulla Motocicletta F. N. 1904 sono molto interessanti. Io sono entusiasta di questa Marca ed ormai (e qui siamo

in sette) tutti sono convinti, poichè le 2 HP. F. N. battono regolarmente le $2\frac{3}{4}$ ed anche le 3 HP. di altre Fabbriche, e ieri, domenica, ne abbiamo ancora avuto una brillante prova lasciando dietro di noi tutti gli altri.

Ing. CLOVIS THOUVENOT

Avezzano, 19 ottobre 1903.

. debbo dichiararmi soddisfatto della motocicletta F. N. *solida, robusta, elegante* e di *sicuro funzionamento* lieto di non essermi opposto al vero nell'averla prescelta tra molte che avevo esaminate prima di acquistarle.

Ing. A. NETTI

Orvieto, 9 novembre 1903.

La semplicità del meccanismo e la sua accurata e robusta costruzione, fanno sì che colla Motocicletta F. N. si possa intraprendere qualunque viaggio colla piena sicurezza di sempre partire ed arrivare con l'orario prestabilito. Essa è quindi *l'ideale della macchina* pel turista.

Milano, 10 novembre 1903

Ing. GIULIO REBUSCHINI

Venendo ad un esame particolareggiato della motocicletta F. N. 1903 eccovi la mia impressione:

Motore. *Ottimo.*

Carburatore. *Ottimo* e superiore per semplicità e buon funzionamento a tutti gli altri carburatori.

Accensione. *Ottima.*

Attacco del motore e forcella protettrice. *Ottimi.*

Accumulatore. *Ottimo.*

Dott. VITTORIO CALDO

Dronero, 10 novembre 1903.

Stando per chiudersi la buona stagione sento il dovere di dichiararvi la mia piena soddisfazione per la Motocicletta F. N. 1903 da Voi fornitami. Dall'epoca dell'acquisto ad oggi avrò percorso circa 1500 km. sia sulle nostre pessime strade di Lombardia che sulle continue e forti salite della Liguria *senza una sola « fanne »*.

Milano, 11 novembre 1903.

Rag. MAX RICORDI

www.gpw.it

Rispondo con tutto il piacere esternandovi la più completa mia soddisfazione circa la motocicletta F. N. da Voi fornitami.

Io l'adopero dal marzo scorso e non ho mai avuto in marcia neppure il più piccolo inconveniente che mi impedisse di proseguire.

Conte FRANCESCO MARTINENGO CESARESCO

Brescia, 15 novembre 1903.

Dall'aprile scorso adopero quasi giornalmente la motocicletta F. N. sulle nostre strade che non si possono chiamare neppure discrete, ciò non ostante la macchina è tutt'ora in perfetto stato e la sua marcia non solo è sempre regolarissima ma coll'uso si è fatta più dolce e più rapida.

Ho avuto occasione di fare anche delle escursioni di diverse centinaia di chilometri ed ho il piacere di potervi dire che non ho *mai* avuto una « *panne* » al motore. Anche in gite di montagna la macchina mi ha corrisposto sempre benissimo.

Non esito affatto a dichiararvi che ritengo la F. N. *una motocicletta eccellente.*

GIORGINI ALESSANDRO

Massa, 15 novembre 1903.

Avendo fatto molto uso della motocicletta F. N. sono lieto di poter dichiarare che la detta macchina mi ha fatto buonissima riuscita. Veloce e solida, la motocicletta F. N. oltre ad essere un ottimo mezzo di trasporto in pianura supera anche benissimo forti salite. Consuma poca benzina e non offre alcuna difficoltà per la manutenzione.

Conte JEAN VISCONTI DI MODRONE

Milano, 17 novembre 1903.

Alla sua domanda di un mio giudizio sulla motocicletta F. N. ho tardato a dar risposta perchè voleva chiarire un mio dubbio. Ero sicuro di avere una motocicletta eccellente, che senza un guasto, senza alcuna riparazione, mi aveva prestato *un servizio di più di 50 km. in media al giorno, per un periodo di quasi otto mesi;* ma il fatto stesso della velocità del motore tale da evitare quella vibrazione che impedisce con altre macchine anche delle migliori, di scendere di sella senza indolen-

zimento alle reni ed alla vita, mi faceva dubitare di un rapido consumo degli organi del motore.

Ebbene, oggi con piena coscienza, avendo completamente smontata la macchina posso dirvi che *dopo otto mesi*: cilindro, ingranaggi, tutte insomma è nelle più perfette condizioni quali erano al momento che comperai la motocicletta.

Ho superato, e con me mio fratello pure con macchina uguale, *undici volte la salita di Bosco Chiesa Nuova* (800 metri di dislivello in 11 chilometri).

Sicchè il mio giudizio, e col mio quello di molti miei concittadini che possiedono F. N. e che furono da me interpellati; è *il più favorevole*.

Conte OTTAVIO ORTI MANARA

Verona, 22 novembre 1903.

Sono rimasto assai contento della motocicletta F. N. 2 HP. per solidità ed ottimo funzionamento di tutti gli organi.

Marchese ANTONIO DI SORAGNA

Milano, 27 novembre 1903.

Ella chiede la mia impressione sulla motocicletta F. N. 1903, ed io brevemente la riassumo dicendole che *sono rimasto soddisfattissimo della macchina*.

Dott. PAOLO BOZZOLO

Vercelli, 30 novembre 1903.

Segretario di Prefettura.

Sono lieto di poterle dichiarare che la motocicletta F. N. 1903 mi diede ottimissimi risultati. Durante l'anno adoperai quotidianamente la macchina pei miei affari facendo di frequente lunghe gite, superando salite ripidissime *senza mai avere il benchè minimo inconveniente e nessuna fermata*.

L'assieme della macchina oltre all'essere solidissimo è di forma elegante, di facile manovra e scorrevolissima.

Per conto mio non mi resta che dichiarare la mia piena soddisfazione su l'acquisto fatto!

GIULIO PISTONO

Torino, 9 dicembre 1903.

Quanto le posso dire riguardo alle due motociclette F. N. che ho acquistate, si può riassumere in poche parole: *non posso che dirmene pienamente soddisfatto, sotto ogni rapporto.*

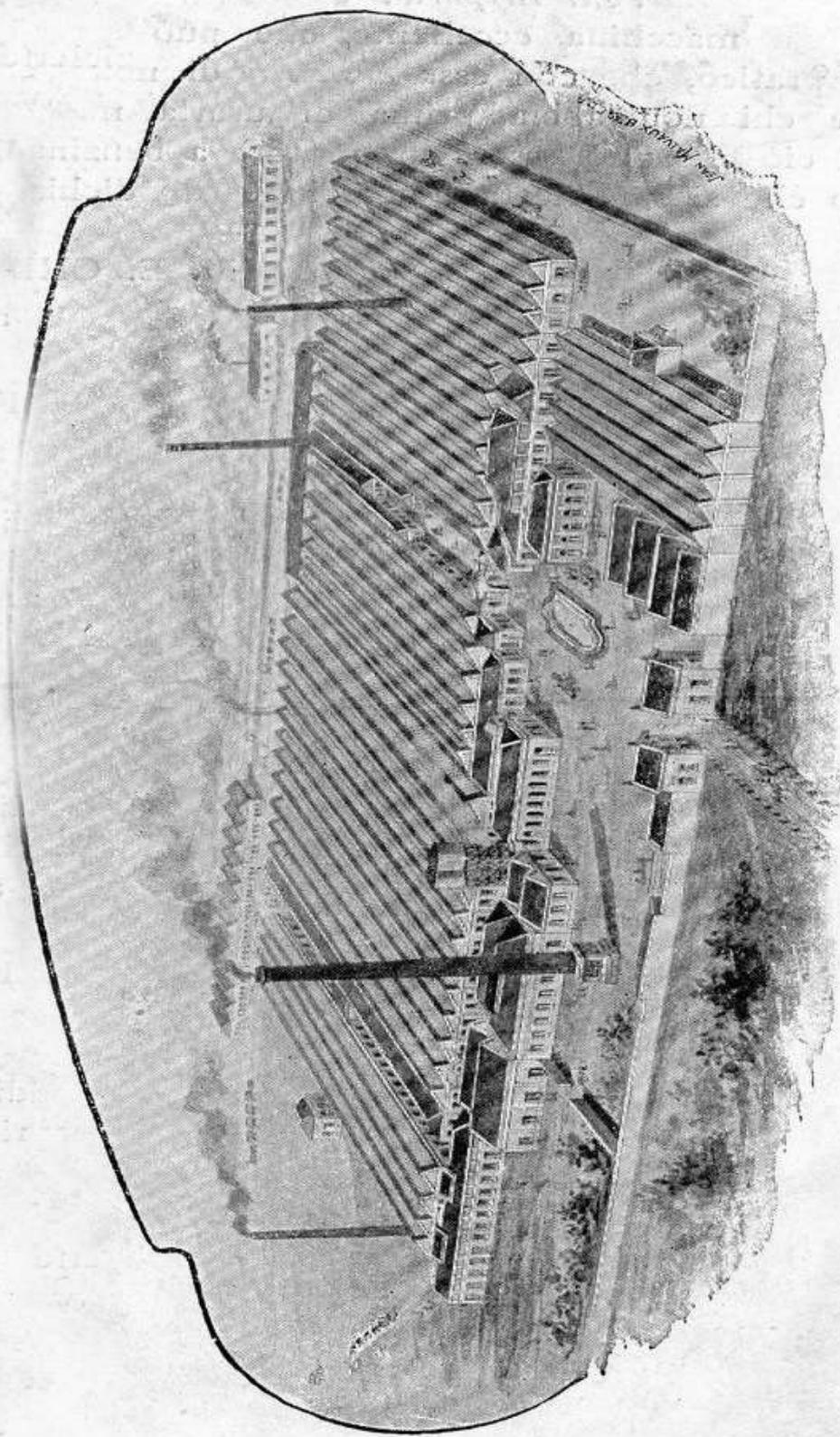
La F. N. è una macchina eccellente, che può soddisfare pienamente non solo il pratico, che con essa è *sicuro* di non rimanere mai per via; ma anche chi non abbia, prima di usarla, mai avuta la più lontana nozione di ciò che può essere un motore a benzina.

Ben contento che si sia offerta l'occasione di dichiararle la mia soddisfazione....

Ing. M. E. CHIAPUSSI

Garessio, 11 dicembre 1903.





Veduta della F. N.