



84 pt

# MOTOR STENCIL

21 pt

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ  
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz  
æ œ ñ fl ß @ & € ™ © ® \$ ¢ £ ¥ ¤ §  
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 ½ ¼ ¾ ⅓ ⅔ ⅕ ⅖ ⅗ ⅘ ⅙ ⅚ ⅛ ⅜ ⅝ ⅞ Ⅰ Ⅱ Ⅲ Ⅳ Ⅴ Ⅵ Ⅶ Ⅷ Ⅸ Ⅹ Ⅺ Ⅻ Ⅼ Ⅽ Ⅾ Ⅿ ⅰ ⅱ ⅲ ⅴ ⅵ ⅶ ⅷ ⅸ ⅹ ⅺ ⅻ ⅼ ⅽ ⅾ ⅿ ⅿ  
. , : ; ? ! - - - ( ) { } [ ] / " " ' ' « » < >

8 pt

Motor Normal and Motor Stencil are strongly grided, monolined and monospaced fonts with technical charme. With its monotone and reliable rhythm it tends towards condensed proportions reminding of old poster fonts. Its origins lie in the typeface Mono45 Headline and the manually stamped tickets found at the University-hospital in Zurich.

#### FORMATS

.otf - PostScript-flavoured OpenType  
.ttf - TrueType OpenType  
Multi-platform compatible for Macintosh & Windows

#### OPENTYPE FEATURES

Contextual alternate for lowercase a

#### LANGUAGES / UNICODE RANGE

LATIN-1 Supplement

#### DESIGNED BY

Fabian Leuenberger, 2010



84 pt

A B C D E F G H I J K

L M N O P Q R S T U V

W X Y Z . , - ! ? { }

a b c d e f g h i j

k l m n o p q r s t u

v w x y z Æ ſ ñ & £ @

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 ½

84 pt

CONCORDE  
[G3-BOAC]\*  
TURBOJET

High speed

Mach 2.04

≈ 2,172 km/h

≈ 1,350 mph

42 pt

Alfa Romeo Audi Bentley  
BMW Chevrolet Citroën  
Daihatsu Dodge Ferrari  
Fiat Ford Honda Hyundai  
Jaguar Jeep Kia Lancia  
Lamborghini Landrover  
Lexus Maserati Mercedes  
Nissan Peugeot Pontiac  
Porsche Maserati Mazda  
Mitsubishi Opel Renault  
Saab Seat Smart Suzuki  
Toyota Volkswagen Volvo



---

## Motor Stencil

16 pt / 6 pt

The history of the steam engine stretches back as far as the first century AD; the first recorded rudimentary steam engine being the aeolipile described by Greek mathematician Hero of Alexandria. In the following centuries the few steam-powered 'engines' known about were essentially experimental devices used by inventors to demonstrate properties of steam. A rudimentary steam turbine device was described by Taqi al-Din in 1551 and by

Giovanni Branca in 1629. Following the invention by Denis Papin of the steam digester in 1679, and a first piston steam engine in 1690, the first practical steam-powered 'engine' was the water pump, developed in 1698 by Thomas Savery. It proved only to have a limited lift height and was prone to boiler explosions, but it still received some use for mines and pumping stations. The first commercially successful engine did not appear until around 1712. Incorporating technologies discovered by Savery and Denis Papin, the atmospheric engine, invented by Thomas Newcomen, paved the way for the Industrial Revolution. Newcomen's engine was relatively inefficient, and in most cases was used for pumping water. It worked by using a vacuum from condensing steam in a cylinder and was mainly employed for draining mines at depths hitherto impossible, but also for providing a reusable water supply for driving

14 pt / 8 pt

Die technischen Entwicklungen zu heutigen Motoren begann nachvollziehbar mit der von Thomas Savery und Thomas Newcomen erfundenen und 1778 von James Watt weiter entwickelten Dampfmaschine. Die Dampfmaschine veränderte die wirtschaftlichen und sozialen Strukturen Europas und löste die industrielle Revolution aus. So gab es nicht nur ortsfeste Maschinen, sondern nach der Erfindung der Hochdruckdampfmaschine von Richard Trevithick auch die

Lokomobile (die fahrbare, teilweise selbstfahrende Dampfmaschine zum Antrieb von Dreschmaschinen oder Dampfpflügen), Dampflokomotiven, Dampfschiffe, Dampftraktoren und Dampfstraßenwalzen. 1816 erfand Robert Stirling den später nach ihm benannten Heißgasmotor. Er suchte nach einer Maschine ohne den explosionsgefährdeten Kessel. Einer der ersten brauchbaren Verbrennungsmotoren - ein Gasmotor - wurde von Étienne Lenoir erfunden, 1862 von Nikolaus August Otto verbessert und später nach ihm benannt. Der Ottomotor war zunächst zu groß und viel zu schwer, um in ein Automobil eingebaut werden zu können. Dieses Problem lösten beinahe gleichzeitig Gottlieb Daimler und Carl Friedrich Benz. Auch nach der Erfindung der Verbrennungsmotoren war die Dampfmaschine noch ein oft verwendeter

12 pt / 10 pt

En 1543, dans le port de Barcelone, un navigateur et inventeur, Blasco de Garay fit sous les yeux de nombreux hauts personnages, dont Charles Quint, la démonstration d'un bateau mû par la vapeur d'un chaudron et des roues à aubes, mais il semble que toutes ses nombreuses inventions n'ont pas eu de suite. Comme il a gardé secret son procédé, on ne connaît pas le mécanisme exact de son fonctionnement. Il fallut attendre le XVIIe siècle pour

que réapparaisse l'idée d'utiliser la puissance de la vapeur d'eau. En 1601, Giambattista della Porta, puis en 1615, Salomon de Caus, décrivent une pompe capable de chasser l'eau d'un récipient. En 1629, Giovanni Branca suggère l'idée de moulins mus par la vapeur et, l'année suivante, David Ramsay obtient un brevet pour une pompe mue par un moteur à feu. En 1663 Edward Somerset améliore le projet de Caus en équipant la chambre à vapeur d'un refroidisseur, il construit un modèle de grande taille, mais meurt avant d'avoir pu appliquer pratiquement sa création. En 1668, le jésuite flamand Ferdinand Verbiest décrit dans

