

Autoretro

SOYEZ MODERNE, ROULEZ EN ANCIENNE !

OCTOBRE 2017 N° 423

COBRA 427 REPLICA

12

Brutale !



72

**VW GOLF 2 GTI,
16S & G60**

Que valent-elles ?



54 **ROVER MINI BALMORAL**
SO CHIC !

MATCH

**PEUGEOT 604 SL
VS RENAULT 30 TS**

L'APPEL DU V6

20



40

CHAUSSON CHS
**LE PROTO
RESSUSCITÉ**

ISSN 0247-1469 / F : 5,60 € - AND : 5,60 € - BEL : 6,20 €
DOM : 6,60 € - LUX : 6,40 € - CH : 10 FS - CAN 9,99 \$caESP/ITA/GR/
PORT CONT : 6,60 € - N CAL/S : 800 xpf - N CAL/A : 1850 xpf
POL/S : 850 xpf - POL/A : 2000 xpf - MAR : 65 Dh

L 18839 - 423 - F: 5,60 € - RD



EDITIONS **Le**



Chausson CHS, 1946

Ici l'ombre....

Étudié en toute clandestinité durant la sombre période de l'occupation, le prototype Chausson semblait avoir disparu à jamais, quand il réapparaît miraculeusement lors d'une vente aux enchères anglaise 70 ans plus tard !

TEXTE : JEAN-CLAUDE AMILHAT – PHOTOS : DANIEL DENIS

Lorsqu'il répondit à ce numéro inconnu, Christophe Chausson était loin d'imaginer que la conversation téléphonique qu'il allait engager révélerait tout un pan méconnu de son histoire familiale. Il faut dire qu'en matière d'ascendance, il avait largement de quoi écrire un roman, tant l'aventure de son grand-père et de son grand-oncle – tous deux compagnons chaudronniers partis de pas grand-chose au début du siècle dernier –, s'était mue en une véritable saga industrielle. Du nom de Chausson, les lecteurs ne se souviennent, en fonction de leur âge ou de leur intérêt pour l'automobile, que de peu de chose. Les plus férus connaissent les radiateurs. Mais c'est probablement les autocars et autobus, dont le célèbre "nez de cochon", qui ravivent le mieux le souvenir d'une entreprise qui, au milieu des années 1950, employait plus de 18 000 salariés et se positionnait comme l'un des acteurs principaux dans la sous-traitance automobile. Les grands événements économiques et sociaux de la société, Christophe Chausson les connaissait déjà. Il avait lu à maintes reprises les mémoires de

son père Jacques Chausson, qui avait rejoint tardivement la direction de l'entreprise. L'épisode narrant la volonté de se lancer dans la construction automobile était évoqué, sans s'étendre sur une idée qui, pour être ambitieuse, n'en fut pas moins un échec. Ou presque. C'était justement à propos de ce sujet méconnu de la saga Chausson que l'interlocuteur inconnu appelait. En quelques minutes, Christophe Chausson apprit que, non seulement le prototype construit durant la guerre et disparu depuis, existait toujours, mais qu'en plus il était à vendre le lendemain dans une vente aux enchères britannique ! Ce qu'il ne savait pas encore, c'est qu'il allait en devenir le propriétaire et qu'il exhumerait de la sorte les souvenirs d'une période sombre mais ô combien riche en péripéties.

L'idée de Monsieur Pierre

À l'instar de toutes les entreprises industrielles françaises, les usines Chausson furent placées sous contrôle allemand dès 1940. Une prise de guerre conséquente pour l'ennemi. La société >



CURIOSITÉ **Chausson CHS, 1946**

des frères Chausson était devenue en l'espace de trois décennies le plus grand fabricant de radiateurs pour l'automobile et l'aviation. Grâce à son savoir-faire en matière d'emboutissage, elle était aussi un sous-traitant capital pour l'industrie aéronautique. Les carlingues des bombardiers LeO 45 et les ailes du Dewoitine 520 provenaient de la firme des Hauts-de-Seine. En dépit d'un manque de motivation légitime de la part des ouvriers blessés dans leur orgueil patriote, l'occupant profita amplement des ateliers. En revanche, peu sollicité, le bureau d'étude avait tout loisir de plancher sur divers projets. Menée énergiquement par le jeune et fougueux Pierre Chausson, le fils de Monsieur Gaston, promu à partir de 1942 directeur général de l'entreprise, et épaulé par Jacques Poitrine en tant que directeur technique, la partie créative étudia maints projets pour faire tourner la structure. Des chauffages électriques, des cabines de camion et des gazogènes permirent à la marque Chausson de survivre. Mais Monsieur Pierre ne pouvait se contenter de cette situation avilissante, il pensait à l'avenir et à ses métamorphoses inéluctables. Si, officiellement,



pour ne point éveiller les soupçons allemands, le bureau d'étude travaillait sur un fourgon "tout acier" sous la marque Chenard et Walcker (qui appartient à Chausson depuis 1936), c'est une division plus clandestine basée dans un pavillon

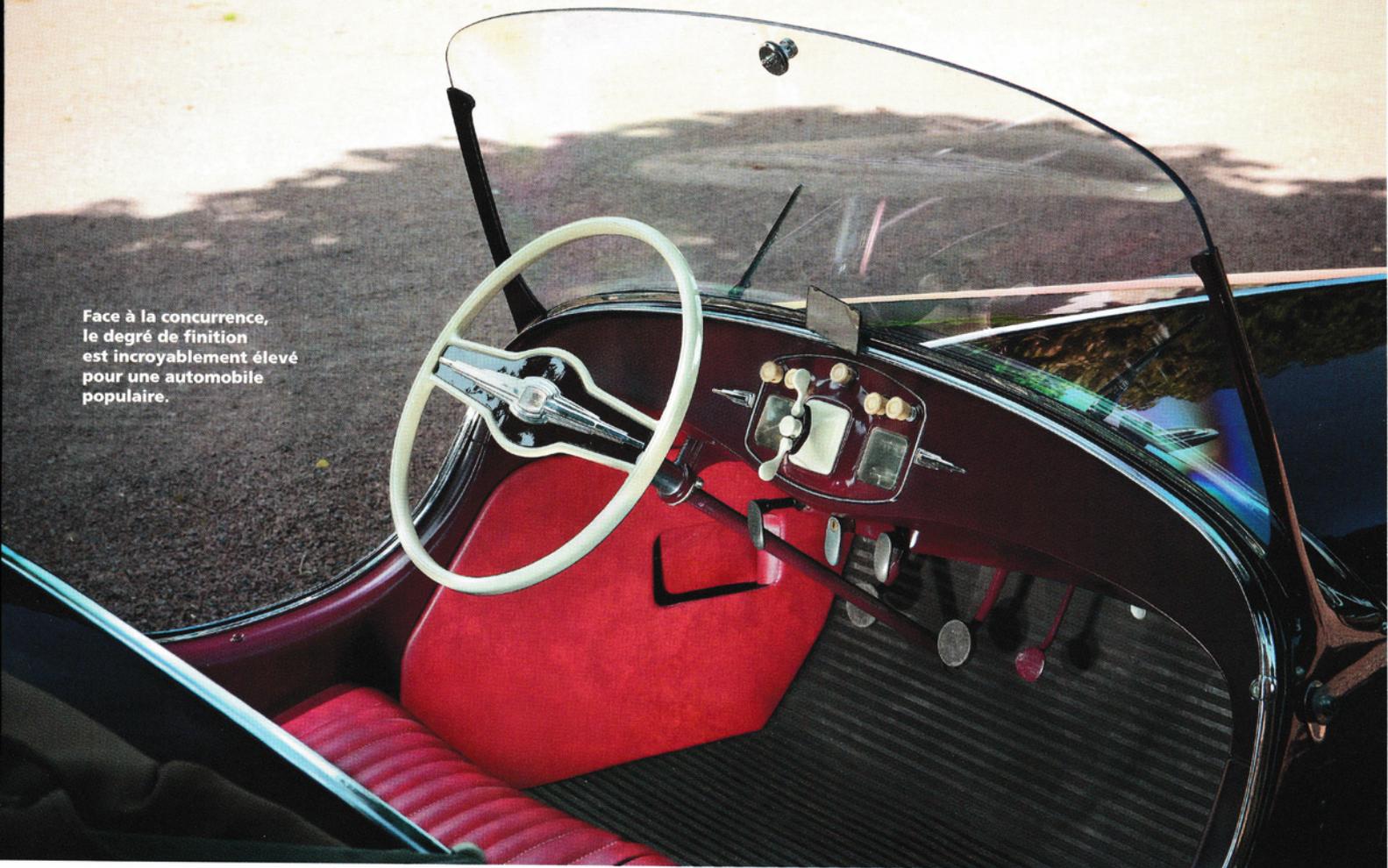
Une fois la CHS capotée, l'accès à bord n'est pas très aisé. L'absence de portes s'explique par une réduction des coûts de fabrication et une meilleure rigidité de la caisse.

LE FUTUR S'ANNONÇAIT RADIEUX POUR UNE PETITE VOITURE BON MARCHÉ, ÉCONOMIQUE EN CARBURANT ET À L'ENTRETIEN.



Restituée dans son contexte d'époque, la ligne de la CHS est extrêmement moderne. Les phares intégrés au bout des ailes et le capot profilé s'inspirent fortement du design américain.

Face à la concurrence, le degré de finition est incroyablement élevé pour une automobile populaire.



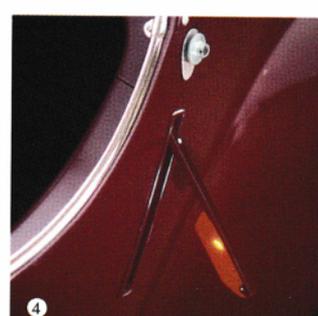
1



2



3



4

de Bois-Colombes qui phosphorait pour imaginer "le monde d'après". Tout comme André Citroën, Pierre Chausson était plus qu'un visionnaire. Il maîtrisait parfaitement les codes de ce qui deviendra le marketing et raisonnait en termes de marché, de besoin et de client. Il était persuadé qu'une fois la paix retrouvée, les habitudes et les envies de déplacements changeraient radicalement. Il engagea ses ingénieurs à travailler dans de nombreux domaines de la locomotion. Les autocars firent partie des projets. Passionné par l'aéronautique, Pierre Chausson était convaincu de l'essor de l'aviation civile et demanda l'étude d'un appareil léger. Le programme de croissance prévu par l'impétueux dirigeant inclut l'étude d'une gamme d'électroménager et plus particulièrement de réfrigérateurs. Il semblait logique que de tels projets tournés vers l'avenir s'intéressent à l'automobile populaire. Pierre Chausson avait entendu parler de la poursuite discrète du projet TPV (Toute Petite Voiture) lancé en 1937 chez Citroën, qui déboucha en 1948 sur la 2 CV.

Tout comme la direction de la firme de Javel, il était sûr qu'en France, tout comme aux États-Unis, les besoins en mobilité deviendraient importants. Le futur s'annonçait radieux pour une petite voiture bon marché, économique en carburant et à l'entretien. Jacques Poitrine avait fait preuve d'une certaine expertise lors de l'industrialisation des modèles Matford et Chenard et Walcker pour qui Chausson sous-traitait les carrosseries. Il était donc l'homme de la situation pour se lancer dans l'aventure d'une automobile populaire. Afin d'indiquer la parenté avec les modèles Chenard, se nommant CHE, CHT ou CHV, le projet s'appela CHS.

2-temps seulement

Si l'on exclut Citroën et Renault qui furent les seuls à réaliser une auto populaire légère à 4 portes et 4 places, la grande majorité des petits constructeurs présents sur ce marché prometteur proposait le même concept de voiture à échelle réduite ne disposant que de deux >

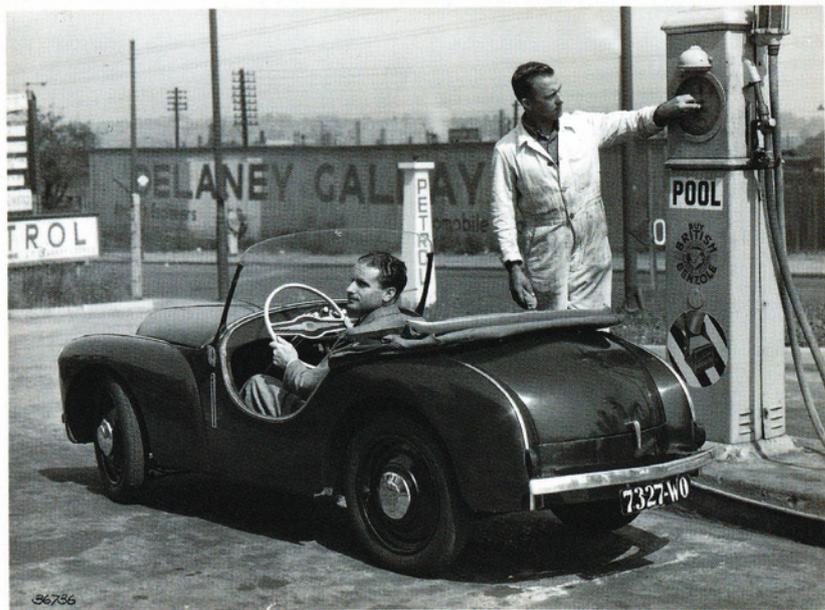
1 L'auto aurait-elle été commercialisée sous la marque Chenard & Walcker comme le laisse supposer le monogramme CHS gravé sur le volant ?

2 Toutes les commandes en Bakélite crème ont été réalisées sur mesure pour le prototype.

3 L'instrumentation est regroupée dans une élégante console centrale. Avait-on déjà prévu chez Chausson une fabrication pour l'Angleterre ?

4 Le changement de direction s'effectue par des flèches basculantes et lumineuses.

places. Le cahier des charges imposant un coût de fabrication le plus bas possible dicta à ces modèles qu'ils soient découvrables, faiblement motorisés et sommairement réalisés. Le terme de microcar ou motocar ne tarda pas à caractériser une famille de produits dont le prix de vente modeste avait parfois du mal à faire oublier des performances et une finition relativement médiocres. Le prototype Chausson ne correspond que fort partiellement à cette définition. Sa taille réduite – à peine plus de 3 mètres –, l'absence de portières permettant à deux personnes de prendre place et une mécanique plus issue de la technologie moto qu'automobile, le rangent sans l'ombre d'un doute dans la catégorie microcar. En revanche, les multiples astuces techniques et l'indéniable qualité de fabrication donnent à cette réalisation un cachet qu'aucune de ses concurrentes potentielles n'étaient en mesure d'offrir. Contraire-



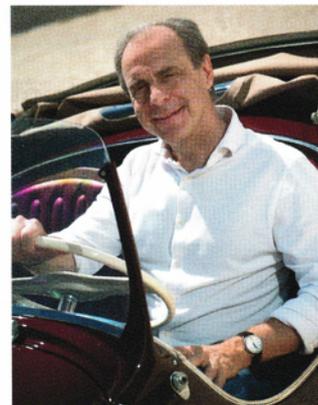
LA CHS NE SE CONTENTE PAS D'ÊTRE JOLIE. ELLE EST TRUFFÉE DE SOLUTIONS D'AVANT-GARDE !

ment aux marques comme De Rovin, Julien, Mochet et des dizaines d'autres prétendants au succès populaire – qui n'avaient que peu d'envergure financière et technique à investir pour étudier autre chose qu'un modèle relevant plus du bricolage astucieux que du produit industriel –, la Chausson CHS révéla immédiatement son appartenance à un grand groupe industriel. De nombreux détails de fabrication soignés peuvent d'ailleurs laisser dubitatif sur une possibilité de commercialisation à un prix attractif. Parmi les caractéristiques notables, on relève le choix d'une caisse autoporteuse. Une technique rendue possible grâce aux possibilités d'emboutissage offertes par un traitement industriel, inaccessible aux petits faiseurs condamnés à recourir à de maladroits châssis tubulaires. Afin de réduire les coûts et d'améliorer la rigidité aléatoire d'une coque en confi-

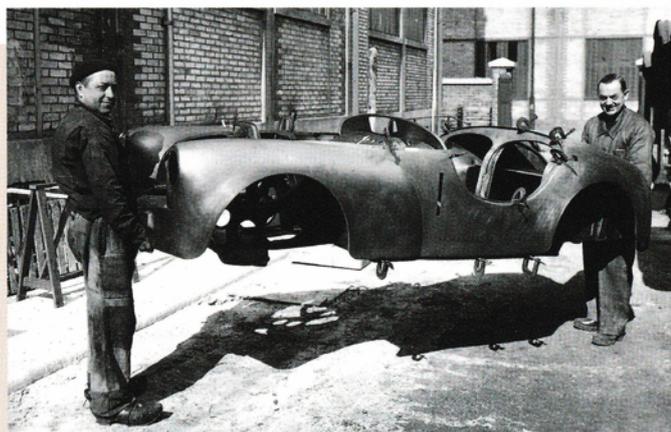
guration découvrable, Chausson a choisi l'option sans portes, ce qui n'empêche nullement l'auto d'offrir une ligne particulièrement réussie. Fortement inspirée de certaines réa-

lisations américaines, la CHS dispose d'une carrosserie moderne pourvue notamment de phares intégrés dans les ailes et d'un capot "crocodile" (ouverture dans le sens de la marche), des détails stylistiques peu courants à l'époque. Mais la Chausson ne se contente pas d'être jolie. Elle recèle des solutions techniques d'avant-garde, comme quatre roues indépendantes, la traction avant et un système de suspension innovant à ressorts multiples permettant d'allier confort et tenue de route. Le choix de la motorisation laisse plus dubitatif sur les chances qu'aurait eu la voiture à s'imposer commercialement. Comme bon nombre de microcars présents sur le marché après-guerre, la Chausson est fidèle à un moteur 2-temps de faible cylindrée. Conçu par Chenard et Walcker, le monocylindre de 330 cm³ placé en porte-à-faux avant était certes la solution idéale pour

Tom Delaney – ici au volant de la Chausson CHS dans une station-service anglaise – a longtemps cru à une carrière possible outre-Manche pour le microcar français. En vain...



C'est grâce à l'enthousiasme de Christophe Chausson que cette formidable aventure en forme de résurrection a été rendue possible.



La caisse autoporteuse en sortie d'emboutissage, gage de poids et de rigidité.

Les grandes dates

1907 Création des Établissements Chausson Frères à Asnières.

1917 Chausson équipe l'ensemble de l'aviation militaire française avec 80 000 radiateurs fournis.

1930 Achat du principal concurrent britannique Delaney-Gallay et lancement de la fabrication de la malle-accessoire Coquille.

1934 Les Établissements Chausson deviennent sous-traitants pour la marque Matford en fabriquant intégralement la carrosserie des modèles nés de la fusion de Mathis et Ford.

1936 Rachat de la marque Chenard et Walcker.

1942 Lancement du projet CHS, construction du premier prototype de petite voiture.



Très confortables, les sièges reçoivent un astucieux système de ressorts suspendus.



Perdus, les pare-chocs ont dû être refabriqués à l'identique, ainsi que les supports en bois.

offrir un prix de revient et un poids inférieurs à un moteur 4-temps, mais les problèmes récurrents de rendement aléatoire lorsque la température s'élève, de consommation élevée et de praticité moindre eu égard à l'obligation de mélanger l'huile à l'essence furent en partie les raisons de la difficulté pour que les microcars s'imposent sur le créneau de l'automobile populaire. Mais quel aurait été le destin de la Chausson CHS si une décision administrative n'avait empêché son essor ?

Pons Pilate

En dépit de ses 3,07 m la faisant figurer bien frêle parmi les autocars, la Chausson CHS reçut un joli accueil de la part du public lors du Salon de l'auto 1946. Il est évident que les Français privés et frustrés durant ces longues années de guerre sont à nouveau bien décidés à croquer la vie. Néanmoins, l'enthousiasme n'est guère de mise sur le stand Chausson. Pierre Chausson, le bouillonnant directeur, a succombé à une crise cardiaque au mois d'avril dernier. >



La CHS présente une ligne sportive, hélas trahie par une mécanique peu performante.

1946 Présentation de la CHS au Salon de l'auto. En dépit d'un succès d'estime du public, le Plan Pons n'attribue pas à Chausson l'autorisation de fabrication d'une telle voiture. L'auto traversera la Manche en décembre, rachetée par Tom Delaney.

1949 N'ayant trouvé aucune firme susceptible de lancer la Chausson CHS en production, Tom Delaney

conserve le modèle dans son garage.

1956 Renault accorde à Chausson l'intégralité du marché des radiateurs (1 000 unités par jour) et la fabrication des ailes de la Dauphine un an plus tard. Chausson deviendra le sous-traitant de Ford pour la carrosserie de la Vedette et de Panhard pour la Dyna.

1993 Après avoir été un des acteurs principaux en matière de carrosserie (Chausson fabriquera notamment les Renault Estafette, 15 et 17, les Peugeot J7 et coupés 304...), la firme française passée aux mains de Peugeot-Renault puis de Renault se voit acculée au dépôt de bilan.

2012 Après soixante ans de sommeil, la Chausson CHS

est mise en vente par Silverstone Auctions. Christophe Chausson en devient propriétaire.

2017 Restaurée par O-One, l'auto est exposée au salon Rétromobile. Intégration le 12 septembre de la CHS à la Cité de l'Automobile de Mulhouse.

Production totale : 2 prototypes dont le premier semble avoir été détruit.

CURIOSITÉ Chausson CHS, 1946

Il avait à peine 38 ans. Les événements sinistres semblent s'enchaîner lorsque l'État français, par l'entremise de son Plan Pons, dicte aux constructeurs leur politique industrielle pour les cinq années à venir. Par chance, Chausson, présentant une longueur d'avance incontestable dans le domaine de l'autocar et de la camionnette, se voit attribué l'agrément sous forme de "bons matières" pour lancer la production, au détriment de Renault et Berliet, sommés de construire du poids-lourd. Un veto formel est en revanche promulgué pour le projet CHS que l'inflexible plan économique ne considère pas comme fondamental pour la relance économique du pays. Chausson et sa marque Chenard et Walcker (envisagée pour la commercialisation de la CHS) ne feront pas partie des constructeurs désignés par l'État. Seuls Citroën, Renault, Peugeot, Simca et Panhard pourront participer à la reconstruction nationale et produire des autos populaires. À l'inverse des autres petits constructeurs qui décident de se lancer seuls dans une aventure bien chaotique, le groupe Chausson décide en 1947 de clôturer le chapitre de la CHS. Le rêve de Monsieur Pierre paraît ainsi s'achever. Mais l'amour est parfois aveugle...

CHS in love

Tom Delaney connaît bien la firme Chausson. Avec son père Luke, il a dirigé la société Delaney-Gallay qui fut le premier fabricant de radiateurs britannique, avant d'être absorbée par la marque française. Tom est un être singulier. Passionné de vitesse, il participe à de nombreuses courses automobiles avant de se lancer

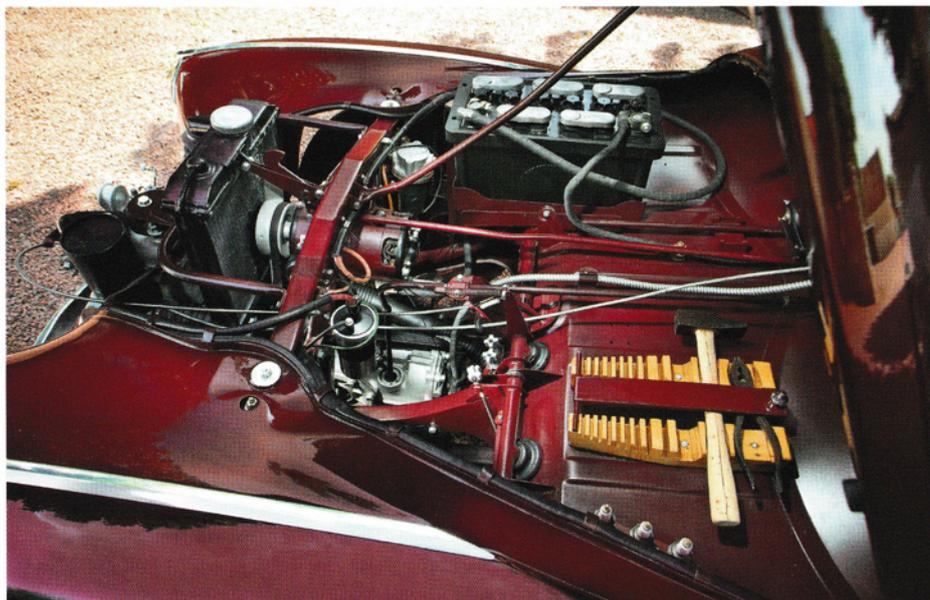


dans la voltige aérienne. Lorsqu'il découvre la petite voiture française, il en tombe littéralement amoureux. Une visite en France chez ses anciens partenaires suffit à les convaincre de lui confier la CHS. Delaney est bien décidé de réussir là où la France a échoué, en convaincant un constructeur britannique de construire la "Chausson Motocar". Tom met à profit son copieux carnet d'adresses. Un article élogieux paraît dans *Autocar* dès juin 1946. Des contacts sont pris avec plusieurs constructeurs. Wolsley est le premier à étudier la faisabilité du projet. Mais la pénurie de matières premières et la demande de royalties du groupe Chausson mènent la négociation dans l'impasse. Ce sera ensuite au tour d'Humber et d'Aston Martin



Admirez la qualité de la restauration de l'auto ! Aucun détail n'a été oublié.

COMME BON NOMBRE DE MICROCARS, LA CHS EST FIDÈLE À UN MOTEUR 2-TEMPS DE FAIBLE CYLINDRÉE.



Création totale des ingénieurs de chez Chenard & Walcker, le monocylindre 2-temps est pourvu d'une boîte à 3 rapports et entraîne les roues avant.



Jolie, moderne et remarquablement construite, la Chausson CHS réunissait pas mal d'atouts pour connaître le succès commercial. L'Histoire en a décidé autrement...



à analyser *the french little car*. Trop petite pour l'un, pas assez rentable pour l'autre, les deux constructeurs, tout comme les nombreux autres approchés, déclinent l'offre après avoir suscité de l'intérêt. Tom Delaney ne désarme pas. Il continue son entreprise promotionnelle auprès de la presse. Persuadé bientôt que la présence d'un moteur 2-temps dont les Anglais se méfient est préjudiciable à l'avenir de l'auto, il entreprend des démarches auprès de Triumph pour remotoriser la CHS. En 1948, l'obstination de Delaney semble porter ses fruits puisque Austin se penche sur la petite Chausson. Le grand constructeur réclame aussi une autre motorisation mais Chausson s'est désintéressé depuis longtemps du projet. Tom Delaney abdique. Il remise ainsi sa bien-aimée au fond de son garage...

La résurrection

Quelque temps avant sa disparition en 2006, Tom Delaney s'était résigné à donner la CHS à Roger Dowson. La voiture a souffert de sa longue immobilisation. Son nouveau propriétaire la conservera en l'état en souvenir de son ami. C'est après le décès de Dowson en 2012 que le proto français refait surface. Les professionnels de chez Silverstone Auctions, mandatés par la famille pour la vente, découvrent, en plus de la voiture, toute la documentation inhérente à sa conception. C'est donc ce colis auréolé de mystère que reçoit Christophe Chausson. Près de 70 ans plus tard, la CHS foule à nouveau le sol français. Sa carrosserie est passablement rouillée, la capote et la sellerie ont souffert, mais la voiture est complète. Désireux de rendre hommage à cette filiation prestigieuse, Christophe confie le gros projet de restauration à la société O-One. Dirigée par le jeune Jossierand de Murard, cette société spécialisée dans la préparation course et la restauration se passionne sur ce projet inhabituel.

Le démontage révèle une fois de plus l'extrême qualité de fabrication et mentionne le nombre considérable d'accessoires spécialement conçus pour équiper la voiture. Ainsi, les poignées en zamak, l'ensemble des commutateurs en Bakélite, le volant ne sont pas des éléments prélevés sur un modèle de série mais réalisés fort élégamment pour la CHS. Le moteur et la boîte démontés montrent une grande finesse dans la réalisation. Le circuit électrique doit être totalement reconstruit de même que la sellerie. Une peinture aubergine conforme à l'origine termine la longue et complexe restauration. Aujourd'hui, la voiture fonctionne. Nous avons eu la chance de prendre le volant du prototype procurant comme il se doit son lot d'émotions. Voulant honorer la mémoire de sa famille et faire profiter au plus grand nombre de cette incroyable odyssée, Christophe Chausson a décidé de confier la voiture à la Cité de l'Automobile de Mulhouse où vous pourrez dorénavant l'admirer au milieu d'autres réalisations françaises originales et prestigieuses. Quelque part, une initiative en forme de revanche. La Chausson CHS devient enfin "la voiture de Monsieur Tout-le-Monde"...

Nous tenons à remercier chaleureusement Christophe Chausson d'avoir mis la voiture à notre entière disposition. Merci aussi à l'équipe d'O-One (58 impasse du Bœuf couronné, 78550 Bazainville) pour l'assistance, et plus particulièrement à Jossierand de Murard pour sa grande disponibilité. Et enfin, merci à Jean-Michel Horvat, grand amateur de moutons à cinq pattes et infatigable dénicheur sans qui cette incroyable aventure n'aurait pu voir le jour. Sachez enfin qu'un livre passionnant a été édité sur cette automobile (Prototype Chausson CHS, Le témoin retrouvé d'une épopée industrielle, Éd. Montisambert).



Caractéristiques techniques

CHAUSSON CHS, 1946

Moteur monocylindre 2-temps en position longitudinale AV, 330 cm³, 9 ch à 3 700 tr/min, refroidissement liquide, 1 carburateur Solex.

Transmission aux roues AV, boîte 3 vitesses à 1^{re} non synchronisée.

Freins tambours AV/AR commandés par câbles.

Suspension à 4 roues indépendantes avec deux ressorts hélicoïdaux verticaux sur les quatre roues, plus deux ressorts horizontaux sur les roues AV.

Structure/Carrosserie coque autoporteuse acier, cabriolet sans portes, 2 places.

Dimensions longueur 3,07 m, largeur 1,20 m, empattement, hauteur et voies n.c.

Roues jantes tôle, pneus 4.00/4.25 x 15.

Poids (à vide) 352 kg.

Vitesse maxi estimée à 65 km/h.