

NOUVEAU

Original
Vintage

• SORTIE DE GRANGE • CONCEPT-CAR VINTAGE • YOUNGTIMER • GARAGE • FUTUR COLLECT

Original Vintage

LE MAGAZINE DES
AUTOMOBILES AUTHENTIQUES

MAI
JUIN
JUILLET
2017

VOLUME #2

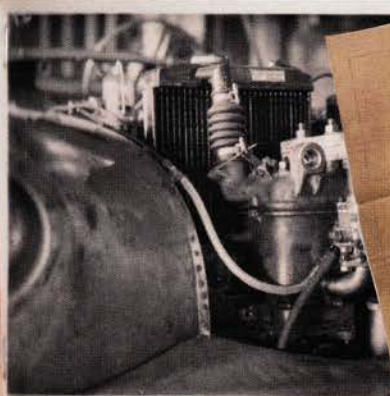
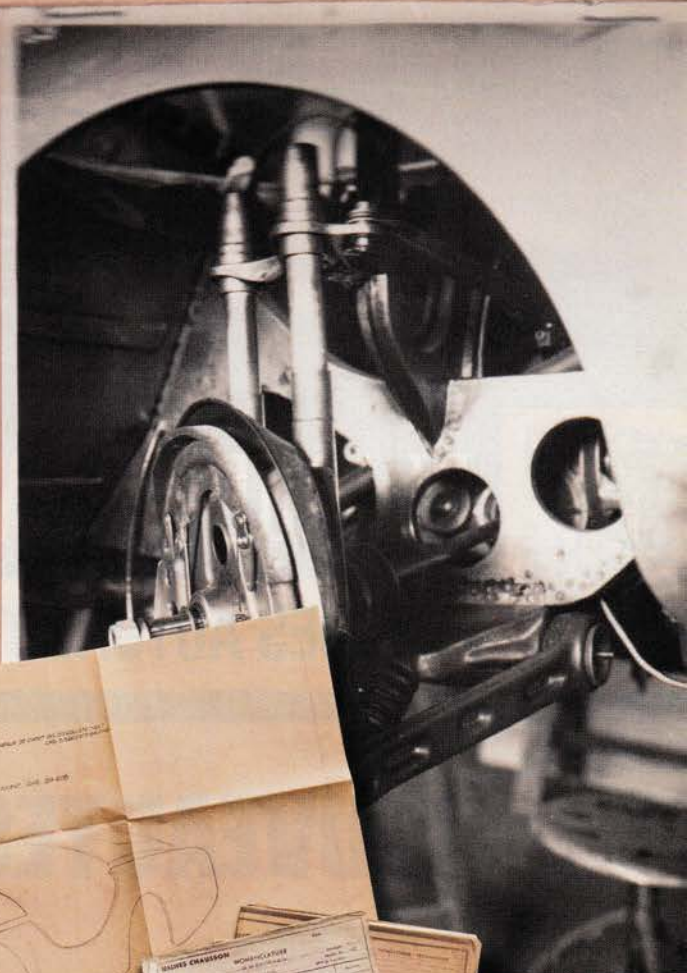
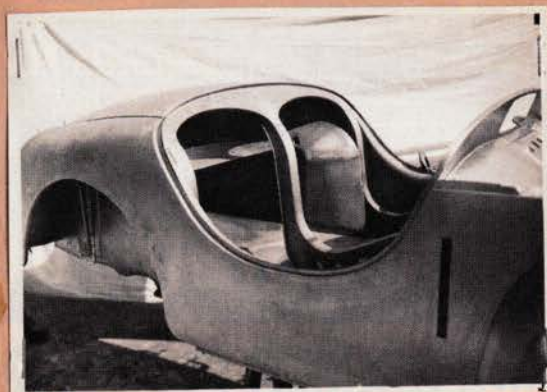
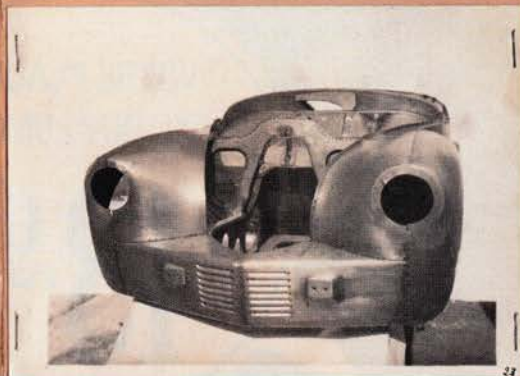
PORSCHE 901



- RENAULT NERVASPORT • SUNBEAM **ALPINE**
- NISSAN 300ZX • GM LE SABRE XP-8
- CHAUSSON CHS • BMW SÉRIE 3 BAUR
- PORSCHE 356 SPEEDSTER • **CYCLONE** BOARD TRACK RACER

L 19492 - 2 - F: 6,90 € - RD





PETITE VOITURE CHS



CHAUSSON CHS

LE PROTOTYPE SANS LENDEMAIN QUI CHANTE

Le prototype CHS aurait pu faire passer Chausson du statut de sous-traitant à celui de constructeur. Le plan Pons, dont le rôle était de répartir les matières premières entre les industriels à l'issue de la guerre en a décidé autrement. Dommage pour cette petite auto joliment dessinée, fruit du flair de Pierre Chausson. Sa réapparition récente fait suite à une restauration minutieuse.

C'est le 4 juillet 1907 que les Etablissements Chausson Frères voient le jour à Asnières. Fondés par Gaston et Jules Chausson, ils n'emploient à leur début qu'un unique salarié, un ferblantier du nom de Georges Alix. Leur première activité concerne la fabrication de radiateurs automobiles. Bien vite, leur qualité fait prospérer l'entreprise, qui emploie 350 ouvriers à la veille de la Grande Guerre. Au fil des ans, Chausson devient un des principaux fournisseurs de radiateurs, incontournable sur le marché. Les productions maison s'illustrent lors de la Traversée du Sahara, en 1922, puis la Croisière

noire, en 1924, toutes deux organisées par Citroën. C'est presque par hasard que Chausson en vient à la carrosserie. Après la crise de 1929, une fusion est opérée avec Delaney-Gallet, un concurrent en difficulté. Parmi les activités de sa filiale anglaise se trouvent les malles « Coquille », en acier embouti. Si leur succès phénoménal ne fut qu'un feu de paille (les constructeurs ont rapidement produit ce genre d'accessoires eux-mêmes), cette production eut le mérite de faire entrer la licence Budd dans l'escarcelle de Chausson. Cette licence américaine de production de carrosseries embouties en grande série fut également la pierre angulaire de l'essor de Citroën, dès 1919.

En 1934, Chausson devient donc emboutisseur. Son premier client est la filiale française de Ford, qui vient tout juste de s'associer au constructeur alsacien Mathis, pour le lancement des Matford. Les caisses de ces berlines à moteur V8 sont produites dans l'usine de Meudon, avec un outillage financé par Chausson, comme le stipule le contrat.

Rapprochement

Deux ans plus tard, le constructeur Chenard et Walcker se retrouve en difficulté et Chausson se révèle être son principal créancier. Un accord économique est trouvé. L'outillage des caisses Matford étant la propriété de Chausson, l'entreprise est alors en mesure de l'utiliser pour lancer les nouvelles

*Sous cet angle,
l'inspiration
américaine est
manifeste... échelle
mise à part !*



➤ Chenard et Walcker Aigle 8 et Aigle 22. Ces modèles restylés par Jacques Poitrine adoptent donc une cellule centrale partagée avec les Matford. Au bout de quelques mois de production, Chausson choisit un remboursement de sa créance sous forme d'actions, qui conduit à une prise de contrôle du constructeur à la fin de l'année 1936.

Étendre les activités après guerre

Comme lors de la Première Guerre, les usines Chausson tournent pendant la Seconde Guerre mondiale. Avec toutefois un rythme bien moins effréné. La partie thermique, sous contrôle allemand, s'acharne à envoyer outre-Rhin des radiateurs percés ou mal emballés... Pendant ce temps, les ateliers « libres » doivent faire face à la pénurie de matériaux et de clients, et acceptent les commandes qui se présentent, notamment des gazogènes. Au bureau d'étude, les activités sont

un peu plus intenses car moins surveillées. Le directeur Jacques Poitrine met au point en 1942 un prototype de car à carrosserie monocoque. Le premier pas vers une activité qui deviendra florissante une fois la paix revenue.

Mais Pierre Chausson, qui a pris les rênes de la société cette même année, regorge d'idées pour l'après-guerre et a créé un bureau d'études clandestin à Bois-Colombes. Outre les autocars, l'homme entend développer les activités dans le domaine de l'électroménager, de l'aviation civile (cela donnera le Courlis, produit à quelques exemplaires), des utilitaires, des autocars... Et de l'automobile.

Avec un raisonnement d'un logique imparable, Pierre Chausson imagine

que l'automobile d'après-guerre sera tout sauf opulente. Il dirige donc les études vers un modèle simple, léger et économique, facile à produire en grande série. Jacques Poitrine se met au travail et part d'une feuille blanche.

Techniquement, la conception de la CHS est des plus modernes. Afin de garantir sa légèreté, Jacques Poitrine fait le choix d'une caisse monocoque en acier embouti, sans vis ni rivet. Une fois mise en forme, celle-ci ne pèse que 80 kg. De plus, cette petite auto adopte une architecture à traction avant, loin d'être évidente à l'époque, malgré les précédents de Citroën ou encore de l'Amilcar Compound.

Sous le capot, cette petite CHS (dont le nom se situe dans la lignée

PENDANT LA GUERRE, LE BUREAU D'ÉTUDE EST MOINS SURVEILLÉ QUE L'USINE ; L'ACTIVITÉ Y EST PLUS INTENSE

des utilitaires Chenard & Walcker (CHE, CHT et CHV) adopte un moteur spécialement conçu pour elle, bien entendu refroidi par un radiateur Chausson. Il s'agit d'un monocylindre à deux temps de 330 cm³, développant 9 ch. Associé à une boîte à trois vitesses (dont deux synchronisées), il permet d'emmener l'auto à une allure de 65 km/h. Cela peut paraître modeste, mais il faut replacer la performance dans son contexte ; la Citroën 2CV présentée au Salon 1948 plafonne à la même vitesse...

Si Jacques Poitrine occupe le poste de directeur Technique chez Chausson, il se révèle tout à fait capable derrière une planche à dessin. Sa maîtrise des techniques d'emboutissage ne l'empêche pas de savoir dessiner des courbes harmonieuses. Témoin : le dessin des Chenard & Walcker Aigle de 1936. C'est à lui qu'on doit l'avant spécifique des ces modèles, au capot « crocodile » d'inspiration américaine. Le style, différencié de

celui des Matford contemporaines qui partagent la même cellule centrale, est donc l'œuvre de son talent.

Pour le dessin de la CHS, l'inspiration américaine est toujours évidente, notamment en ce qui concerne la partie avant. La calandre verticale à barrettes chromées, creusée sur sa jonction avec les phares, rappelle en effet les Ford de l'époque... A une échelle inférieure, bien entendu, puisque la longueur de l'engin dépasse à peine 3 mètres ! Au final, l'ensemble affiche des lignes équilibrées, en grande partie grâce à des roues d'une taille adaptée au gabarit de la CHS. Voilà qui n'est pas si courant à l'époque sur ces véhicules de taille modeste.

Le Salon 1946, l'espoir

Les visiteurs du Salon de l'automobile 1946, qui se déroule au Grand Palais à Paris, auront tout le loisir de comparer les proportions de la CHS à celles de ses concurrentes. ➤

Le plan Pons

Instauré en 1946 par le gouvernement, le plan Pons a réduit au maximum le nombre de modèles automobiles proposés sur le marché, afin d'éviter toute concurrence. Dans la catégorie des modèles populaires, Renault se taille la part du lion avec sa 4CV, étudiée sous l'occupation et présentée dès le Salon 1946. Toutefois, Panhard a réussi à s'octroyer une petite place avec sa Dyna X. Ce, grâce à sa fabrication en aluminium. Dans les voitures de moyenne gamme, les Peugeot 203 et Simca 8 se partagent la vedette, alors que les Citroën Traction 11CV et 15CV sont seules en haut-de-gamme. En effet, le plan Pons est à l'origine de la fin des automobiles de prestige françaises. Faute d'être prévus dans ce plan, de nombreux constructeurs tels que Delahaye, Delage, Salmson ou Hotchkiss ne se relèveront jamais de l'après-guerre.

DÉJÀ AUTEUR DES CHENARD & WALCKER AIGLE, JACQUES POITRINE SIGNE LA CARROSSERIE DE LA CHS



1. L'équipe du bureau d'études Chausson devant la CHS.



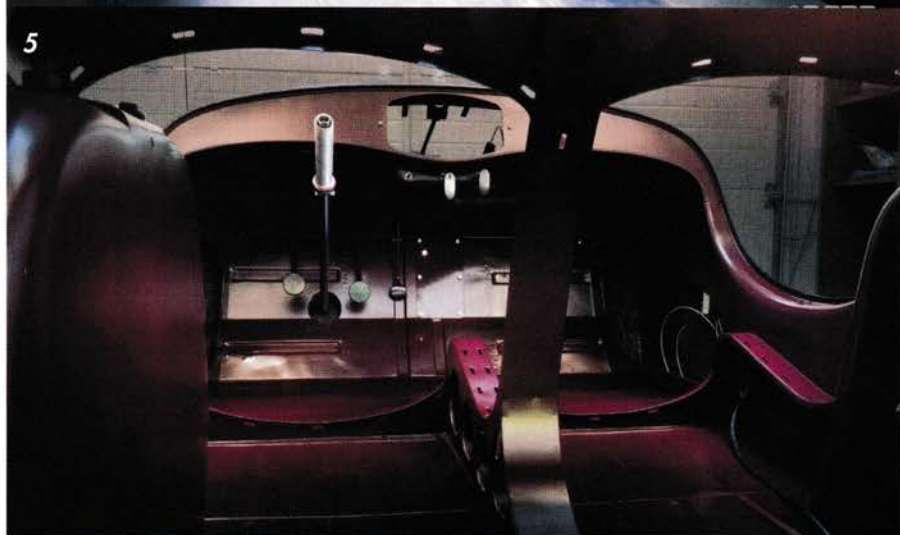
2. Tom Delaney devant la CHS qu'il espérait importer au Royaume-Uni.



3. Même captée, la Chausson CHS conserve son élégance.



4. La caisse en blanc ne pèse que 80 kg.



1. Voici l'état dans lequel était la Chausson CHS lors de sa vente aux enchères.

2. La carrosserie a été entièrement mise à nu au début de la restauration.

3. Une fois apprêtée, la Chausson reprend une figure présentable.

4. Les carrossiers ont à la main rattrapé les irrégularités du temps.

5. Une fois passée par les ateliers de O-One, la caisse semble comme neuve.



➤ En fait de concurrentes, elles sont à la fois nombreuses et rares. Nombreuses parce que ce salon est celui de l'espoir. Rares parce qu'une infime minorité des prototypes présentés lors de cet événement seront effectivement produits. Cette année-là, dans tout ce qui est exposé, bien peu de choses sont à vendre... Les Bernardet, Boitel, Bugatti Type 68, Julien MM5 et Mathis 333 sont autant de prototypes de petites voitures économiques qui n'atteindront jamais le stade de la série. Plus ou moins gracieux, plus ou moins bien conçus et œuvre

de constructeurs plus ou moins sérieux, ils n'auront pas la joie de voir la route. Dans cette catégorie, seules les New Map et Rovin auront cette chance. Comparée à ces rivales, la Chausson CHS avait sans de nombreux atouts dans sa manche. Élégante, elle a surtout été dessinée ➤

AU SALON DE L'AUTO 1946,
IL Y A BEAUCOUP À VOIR MAIS
PEU À ACHETER...



CHAUSSON CHS

Concepteur : Jacques Poirtrine

Salon : Paris 1946

Architecture : carrosserie mono-coque, traction

Moteur : monocylindre essence deux temps Chenard et Walcker de 330 cm³

Longueur x largeur :

3,07 m x 1,20 m

Puissance : 9 ch DIN à 3.700 tr/min

Boîte de vitesses : manuelle à 3 rapports

Vitesse maximale : 65 km/h

Poids : 352 kg



1. Le tableau de bord est simple et lisible, en ligne avec la philosophie de l'auto.



2. Le moteur est un monocylindre Chenard & Walcker, conçu spécifiquement pour la CHS.



3. Le train avant recourt à une conception étonnamment sophistiquée pour une auto économique.



Chausson CHS LE LIVRE

Christophe Chausson, petit-fils de Jules Chausson, relate l'histoire de l'entreprise et du prototype CHS d'une plume limpide et passionnante. Tout a commencé le jour où on lui signale la présence du prototype lors d'une vente aux enchères à Silverstone en Angleterre. La voiture est alors rapatriée en France, avant une restauration complète. L'anecdote en elle-même est passionnante, surtout qu'elle se double de la mise en lumière inédite d'un témoin du passé, complètement oublié jusqu'ici. Mais limiter l'intérêt de ce livre à l'histoire de la CHS serait réducteur...

En effet, le récit est l'occasion de retracer l'histoire de Chausson, un sous-traitant majeur de l'industrie automobile du XX^e siècle. Les succès et déboires rencontrés au fil des années correspondent à autant de visions de l'industrie, témoins de la conception de la production automobile au fil des ans. L'intérêt se double d'une présentation réussie, émaillée de très nombreuses photos d'archive. A ne louper sous aucun prétexte.

Prototype Chausson CHS, Le Témoin retrouvé d'une épopée industrielle, par Christophe Chausson, éditions Montisambert, Prix : 29,90 €, en vente uniquement sur Amazon.

➤ dans l'optique d'une fabrication en grande série, par un ingénieur expérimenté, rompu aux techniques d'emboutissage et au calcul des coûts. Nul doute donc que le sérieux de sa conception aurait permis d'assurer la rentabilité du projet.

Une fin politique

La mort de la CHS est finalement due à une décision politique. Face à la pénurie de matières premières, l'Etat a décidé de rationaliser l'industrie automobile, en évitant toute concurrence entre les constructeurs français. Sous la houlette du polytechnicien Paul-Marie Pons, chaque industriel se voit attribuer des « bons matières » en fonction d'un créneau choisi. Tout cela prend la forme d'un plan quinquennal, le plan Pons. Chausson doit hiérarchiser ses besoins. Il

préfère miser sur la fabrication d'autocars et des utilitaires Chenard & Walcker. La CHS est donc écartée. Tom Delaney, qui espérait importer le projet au Royaume-Uni, n'eut pas plus de succès. La décision de ne pas produire la CHS a entraîné par ricochet la disparition prématurée de la marque Chenard & Walcker. En 1948, Peugeot arrête la production du moteur de la 202 qui équipait l'utilitaire CPV. Le constructeur de Sochaux n'est alors guère enclin à céder celui de la 203, tout juste lancée. Un accord est finalement trouvé : Chausson continuera de produire cet utilitaire, qui sera vendu sous la marque Peugeot. Sans doute la commercialisation de la CHS aurait-elle permis de faire perdurer un peu plus le nom de Chenard & Walcker, apparu en 1899... ■

CHAUSSON

LES GRANDES DATES

LE
PRIX DE REVIENT
KILOMÉTRIQUE
LE PLUS BAS



1907

1936

1946

1970

1983

1907 - Fondation des Etablissements Chausson Frères à Asnières, fabrication de radiateurs par Gaston et Jules Chausson.

1914 - L'usine s'étend sur 2.500 m² et emploie 350 ouvriers. En septembre, elle s'agrandit encore de 18.000 m². L'entreprise se diversifie dans les radiateurs d'avions, notamment pour le chasseur Blériot SPAD.

1917 - Une nouvelle usine de 10.000 m² est achetée à Vichy

1921 - Fermeture de l'usine de Vichy, pour cause de surcapacité

1924 - Les Etablissements Chausson Frères deviennent la Société anonyme des usines Chausson

1929 - Création de la Sabuc (Société anonyme belge des usines Chausson), filiale belge de l'entreprise

1930 - Chausson absorbe son concurrent Delaney-Gallet. Parmi ses activités, les malles embouties « Coquille », réalisées sous licence Budd.

1934 - Grâce à la licence Budd, Chausson devient emboutisseur. Il signe un accord avec Ford pour la production des caisses de Matford.

1936 - Chausson produit également les caisses des nouvelles Chenard & Walcker grâce à l'outillage utilisé pour les Matford. Ensuite, Chausson absorbe le constructeur en difficulté.

1940 - La filiale britannique est réquisitionnée par le gouvernement d'outre-Manche, qui interdit aux entreprises travaillant pour la défense d'avoir des dirigeants étrangers. Chausson commence à produire des carlingues d'avions.

1942 - Pierre Chausson, fils de Gaston, devient directeur général. Il entend préparer l'après-guerre en lançant la construction de cars monocoques. Il envisage aussi la fabrication de petits avions civils, de réfrigérateurs et d'une voiture populaire.

1944 - Chausson débute la fabrication de millions de jerricans pour l'armée américaine.

1946 - La Plan Pons adoube la production d'utilitaires et de cars, mais pas de la CHS. Pierre Chausson succombe à une crise cardiaque. Joseph Roos prend la direction de l'entreprise. Présentation de l'avion Courlis. Faute d'un moteur suffisamment puissant, l'affaire tournera court.

1948 - Peugeot refuse à Chenard & Walcker le nouveau moteur de la 203 pour l'utilitaire CPV. Ce modèle devient Peugeot D3. En conséquence, la marque Chenard & Walcker disparaît. Ford France confie à Chausson la fabrication des caisses de sa Vedette.

1949 - Chausson propose des rames de train à la SNCF, sans succès.

1953 - Chausson lance le réfrigérateur Chamonix. Un contrat est signé avec Panhard pour la production des caisses de la Dyna Z.

1956 - une usine de réfrigérateurs est construite à Reims. Renault choisit Chausson comme fournisseur unique de ses radiateurs.

1957 - mort de Jules Chausson

1959 - l'usine de Reims ferme, face à la concurrence des produits italiens. Mort de Gaston Chausson. Panhard arrête la fabrication de moteurs de cars. Chausson arrête en conséquence la fabrication des cars, pour ne pas concurrencer Renault, un de ses principaux clients.

1961 - André Chausson arrive à la tête de l'entreprise, après le départ de Joseph Roos pour Air France. Suite aux augmentations de capital pour financer les machines, la famille n'est plus majoritaire.

1970 - Mort d'André Chausson

1971 - Chausson ouvre une nouvelle usine à Maubeuge, pour la production des Renault 15 et 17. Le financement est assuré par une montée de Peugeot et Renault au capital.

1975 - Grève à l'usine de Maubeuge, suite à la mévente des Renault 15 et 17. Peugeot rachète Citroën et gagne de nouvelles capacités de production en interne. Il revend donc ses parts de l'usine de Maubeuge à Renault.

1979 - Renault contrôle à 100 % l'usine de Maubeuge, financée par Chausson.

1984 - Chausson est contrôlé à 97,66 % par Renault et Peugeot

1986 - Arrêt de l'activité thermique, reprise par Valeo.

1989 - Fermeture de l'usine de Meudon

1991 - Fermeture de l'usine de Gennevilliers

1993 - Arrêt de la production de la Peugeot 205 à Creil. Cela signe le glas de Chausson le 13 septembre 1993.

