

XX^{ème} SALON DE L'AUTOMOBILE

DU
23 OCTOBRE
1926

AU
31 OCTOBRE
1926

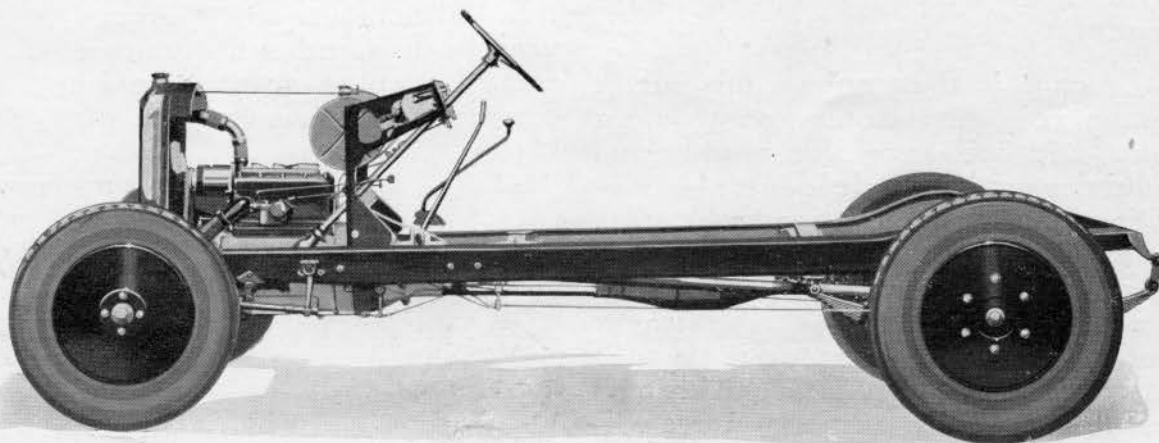


LES VOITURES UTILITAIRES

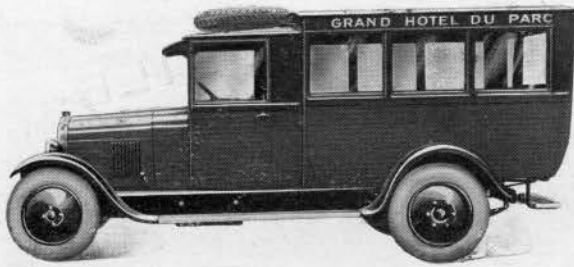
Après les raffinements du luxe, après la grâce et la légèreté des voitures de tourisme, on nous convie à admirer des véhicules moins brillants mais tout aussi utiles que les premiers: Les Poids Lourds.

Les transports sur route ont pris une extension remarquable au cours de ces dernières années. Les mobiles de cette évolution résident tant dans les augmentations successives des tarifs des chemins de fer que dans la rapidité et la commodité de l'automobile. Si les transports routiers ne concurrencent pas le train sur les longues distances, ils sont, par contre, infiniment plus rapides, plus pratiques

et économiques sur les petits et moyens parcours? Ils évitent les transbordements au départ et à l'arrivée, les arrêts dans les gares de transit, les formalités administratives, etc.... toutes choses absorbant du temps, donc de l'argent. D'autre part, les perfectionnements apportés ces dernières années aux voitures utilitaires en font aujourd'hui des véhicules sur lesquels on peut compter. Restent les dépenses d'exploitation. Ce fut longtemps le point noir de la question et, malgré les progrès accomplis, on ne pouvait dire qu'il était résolu à l'entière satisfaction des usagers. La consommation élevée, la



Le châssis B-15 pour charge utile de 1.000 kgs.



Omnibus d'hôtel 10 places
sur châssis B-15

complication des organes, leur manque d'accessibilité, la difficulté de se procurer des pièces détachées rigoureusement interchangeables, toutes ces raisons parmi bien d'autres ont retardé le développement du transport par automobiles.

Pour le charroi d'un faible tonnage, la difficulté était depuis longtemps résolue au mieux par les 10 CV Citroën pour charge utile de 500 kgs; mais quand il s'agissait de transporter un poids variant de 500 à 1.000 kgs le problème restait entier. Les véhicules répondant à ces besoins étaient d'un prix d'achat trop élevé ou coûtaient trop cher d'entretien. Comment sortir de là? Il fallait faire bon marché, solide, économique, pratique, maniable. Le problème posé, nous avons cherché à le résoudre.

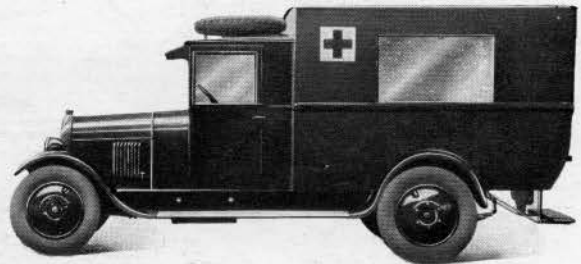
Le châssis B-14 nous a mis sur la bonne voie. Son moteur possède, en effet, une puissance plus grande que celui des modèles précédents; les modifications et améliorations apportées à la boîte de vitesse, à l'embrayage, aux freins, à la suspension ont permis à nos Services Techniques d'envisager l'utilisation de la plupart des organes essentiels de la B-14 sur un châssis plus vaste. Dans ces conditions, notre voiture 1.000 kgs, constituée par des organes fabriqués en grande série, béné-

ficiait des prix de revient avantageux inhérents à cette construction. Ce qui fut décidé fut fait, et au Salon des Véhicules Utilitaires nous eûmes la grande satisfaction de présenter au public *la première voiture française "poids lourds" construite en grande série.*

Avons-nous besoin de dire que ce modèle tant attendu fut accueilli avec empressement par tout le monde?

Ses qualités et son prix ont suffi à l'imposer. Ne possède-t-il pas les avantages de faible consommation qui ont fait, dans une large mesure, la réputation des voitures Citroën; n'est-il pas muni des perfectionnements les plus récents et les plus prisés tels que le freinage sur les 4 roues par servo-frein et le régulateur limitateur de vitesse; sa suspension par grands ressorts obliques que complète l'équipement des roues par pneus confort de très grosse section n'est-elle pas idéale? Dans l'ensemble comme dans le détail, tout révèle une étude approfondie et une parfaite connaissance de l'épineuse question des transports.

Et ces véhicules sont parfaitement carrossés. Il fallait voir la décoration très harmonieuse des fourgons de livraison du stand et des voitures d'essais. Les plus grandes maisons de commerce de Paris voulurent être nos



Ambulance avec avant
conduite intérieure

premiers clients pour ce modèle. Les quelques photographies que nous reproduisons ci-contre donnent une idée de l'éclat de ces caisses.

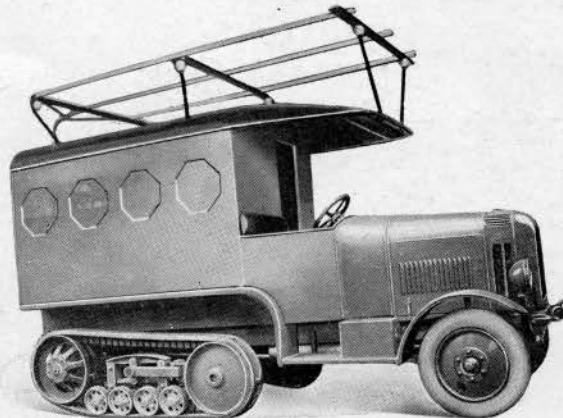
Plus rustiques, les plateformes à ridelles et les camions n'en retiennent pas moins l'attention des connaisseurs. Enfin, le plateau dont la carrosserie, à part les places des passagers, semble si schématique, peut être utilisé tel que pour le transport d'objets lourds et peu maniables. Il offre en outre la particularité intéressante de pouvoir recevoir des caisses de formes diverses, répondant aux besoins d'une clientèle qui ne peut se contenter pour ses transports de nos carrosseries de forme courante.

Nos voitures 500 kgs. ne furent pas moins fêtées que celles du type 1.000 kgs. Le châssis B-14 dont elles sont munies est une raison suffisante de leur succès, mais ce n'est pas là leur seul avantage. Les carrosseries ont été beaucoup agrandies, mille détails ingénieux ajoutent à leur valeur. Par exemple ce qui plût le mieux, aussi bien dans les carrosseries du type B-14 que dans celles du type B-15, ce furent les avants conduite-intérieure. Voilà une heureuse manière de donner du confort à des véhicules dont les passagers sont aussi sensibles que quiconque aux

rigueurs du temps. Les avants fermés sont constitués avec les éléments dont sont faites nos conduites intérieures. C'est dire qu'ils sont "Tout Acier" donc solides et par ce fait nullement déplacés sur une voiture utilitaire d'où il faut bannir toute partie fragile. Bien entendu les avants fermés sont "standard" c'est-à-dire que ce sont les mêmes qui équipent les voitures "500 kgs." et les voitures "1.000 kgs." Leur standardisation explique leur prix modéré. Il est à prévoir que peu d'acheteurs de voitures utilitaires voudront se priver des avantages de cette particularité de carrosserie.

A côté des modèles divers qui figuraient sur notre stand, on pouvait dans la galerie réservée à l'exposition de T.S.F., admirer une de nos autochenilles équipée en poste émetteur et récepteur de télégraphie sans fil et capable d'assurer son service en marche. Ce véhicule possède, entre autres originalités, celle de battre tous les records de prix de la construction Citroën puisqu'il est catalogué 235.000 francs. Heureusement que les autres modèles sont aux antipodes de ce prix, ce qui permettra à nos agents de vendre d'in-

nombrables voitures utilitaires. C'est, en terminant ce rapide exposé, la faveur que nous leur souhaitons.



L'autochenille poste de T.S.F.