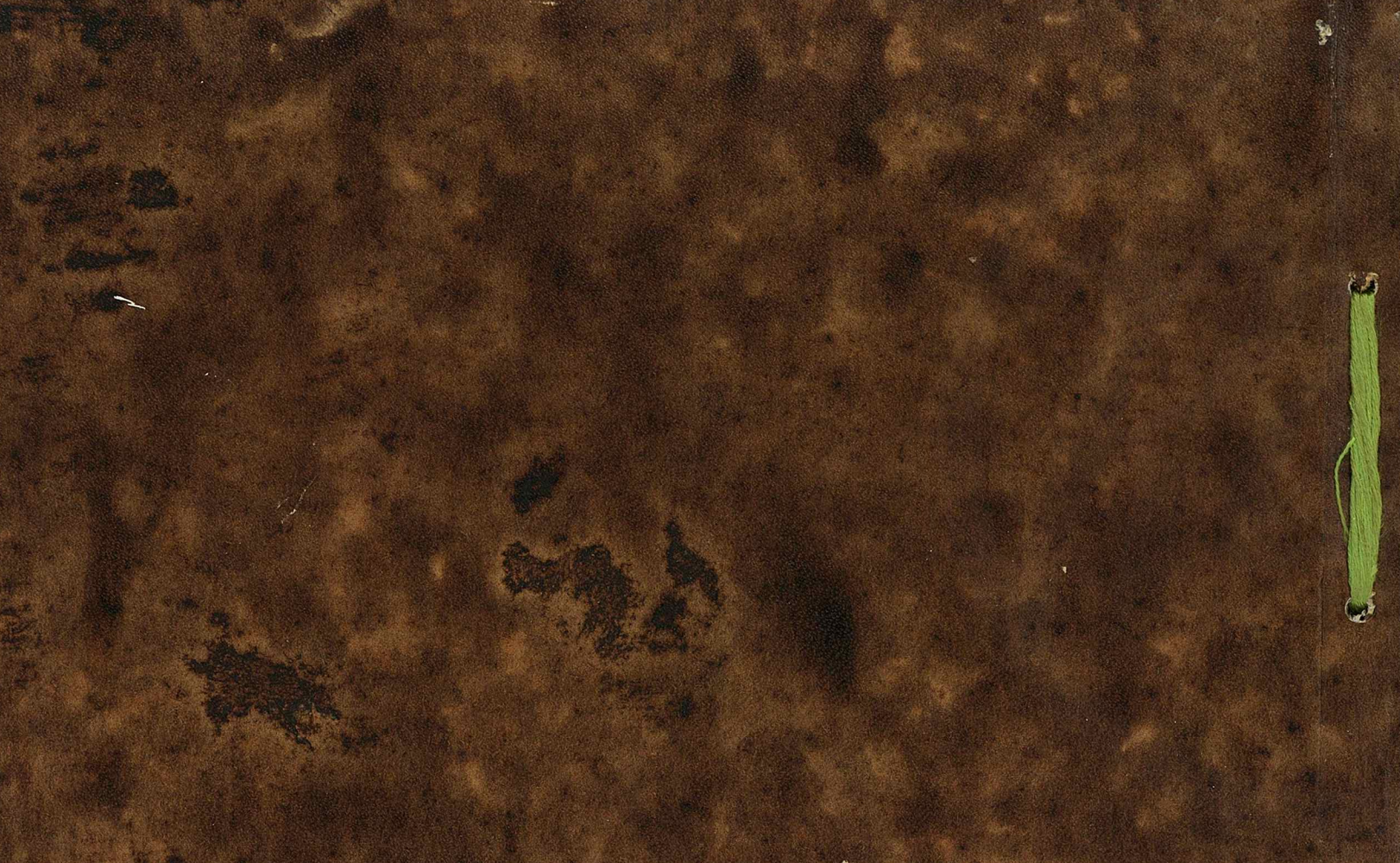
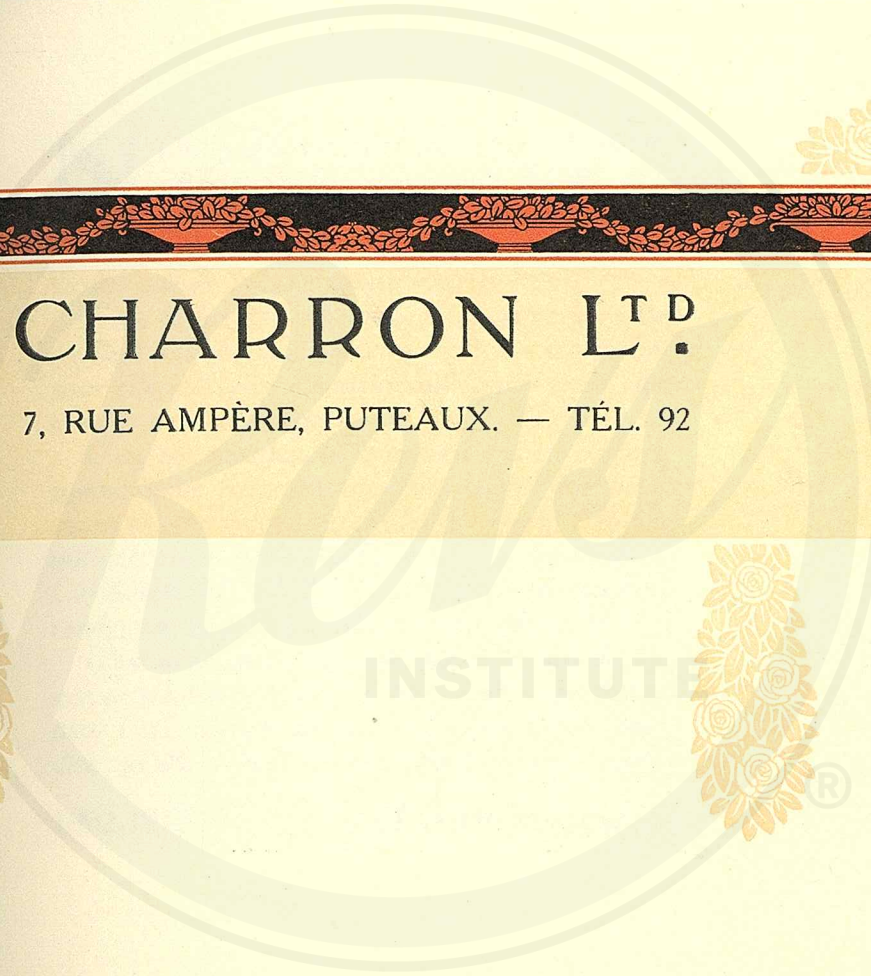






CHARRON L^T^D

7, RUE AMPÈRE, PUTEAUX. — TÉL. 92



NOUS dédions ce petit livre à notre fidèle clientèle en souvenir de dix ans de travail consacrés à lui donner la voiture la plus conforme à ses désirs, en souvenir de dix ans de progrès ininterrompus.

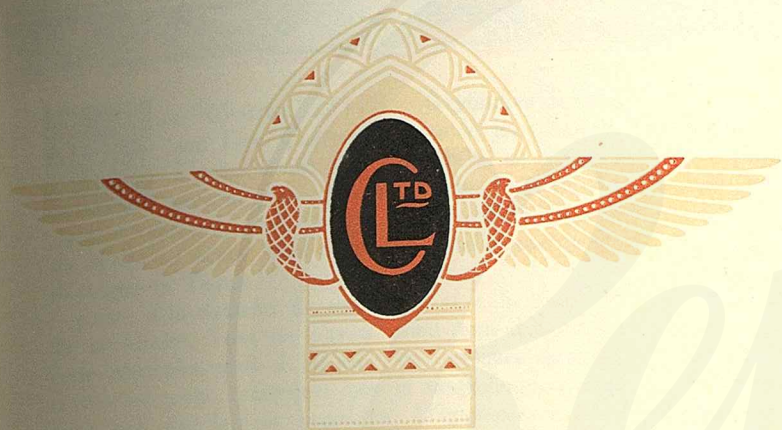
Nous le lui dédions avec joie comme à notre meilleur collaborateur, car ce n'est pas seulement pour elle que nous avons travaillé mais avec elle et avec nos actifs agents.

C'est en nous tenant constamment en contact sympathique avec nos aimables clients que nous avons le plus appris, ce sont leurs conseils éclairés qui ont orienté nos efforts et c'est à eux que la CHARRON 1912 doit sa robustesse, son bon rendement et sa simplicité remarquable.

C'est donc, pour nous, un plaisir et un devoir que de dédier ce livre à notre clientèle qui fut si bien l'inspiratrice de notre voiture qu'on peut dire qu'elle l'avait conçue avant de s'en servir.

1902-1912

CHARRON Limited.



INSTITUTE

JOIES
ÉLYSÉENNES

ou la CHARRON
considérée sous
l'aspect de l'éternité

par Curnonsky



LA "Charron" 25 HP. — 6 cylindres de notre ami Tom Charron's remontait les Champs-Élysées à une telle allure qu'on ne la voyait presque plus... Et, soudain, on ne la vit plus du tout : car, ainsi qu'il arriva jadis à la célèbre machine de Wells, sa vitesse était devenue si prodigieuse qu'elle devançait le Temps !

Grâce à la douceur du roulement et à la souplesse de la voiture, Tom ne s'avisait point tout d'abord de cette anomalie, mais il lui suffit de quelques secondes d'attention pour remarquer que la magnifique avenue avait pris une laideur singulière. D'immenses bâtisses industrielles la bordaient maintenant jusqu'à l'horizon... et tous les passants portaient le même uniforme gris et triste. De hautes cheminées salissaient le ciel : et tout avait un air conscient et organisé à donner le frisson.

— Je vois ce que c'est, pensa Tom, qui a perdu depuis longtemps la faculté de s'étonner... nous roulons en plein avenir... Mais je n'ai nul souci de savoir ce qui arrivera après moi... Mon élégance naturelle s'accommode mieux des grâces du passé... Puisqu'aussi bien la vitesse de ma 25 HP. m'entraîne en dehors du Temps et de l'Espace, profitons-en pour nous offrir un agréable retour en arrière.

... Et par un virage savant, Tom dédaigneux des anticipations, retourna vers les époques révolues...

Il redescendit les Champs-Élysées plus vite encore que sa pensée même. Et, comme il les parcourait en sens inverse, il parvint tout à coup aux Champs-Élysées mythologiques, les *vrais*... c'est-à-dire ceux qu'ont chantés les grands poètes de l'Antiquité.

La 25 HP. s'arrêta comme par enchantement dans

un paysage fait à souhait pour le plaisir des yeux... un paysage où la mer devait être toujours bleue, les arbres toujours verts, les fleurs toujours fraîches écloses. Il y régnait une atmosphère de sérénité divine qui plut tout de suite à notre ami Tom.

Il descendit de sa voiture... mais pour la première fois de son existence, cloué par la surprise, il resta immobile et pantois comme le brave Crillon... Là, tout près de lui, stationnait une automobile... une Charron... dans laquelle allait monter un jeune homme beau comme un dieu et vêtu à la dernière mode assyrienne.

Ayant perdu le sentiment des distances, Tom Charron's s'avança et frappa familièrement sur l'épaule de ce personnage préhistorique. L'Assyrien se retourna dédaigneux : mais, dès que Tom se fut nommé :

— Ah ! parfaitement, lui répondit le jeune homme...

tout le monde vous connaît ici et nous ne pouvions recevoir un hôte plus sympathique... Je suis Teglath Phalzar XLIV, de la deux cent-vingtième dynastie... Mais qui nous vaut le plaisir de votre visite ?

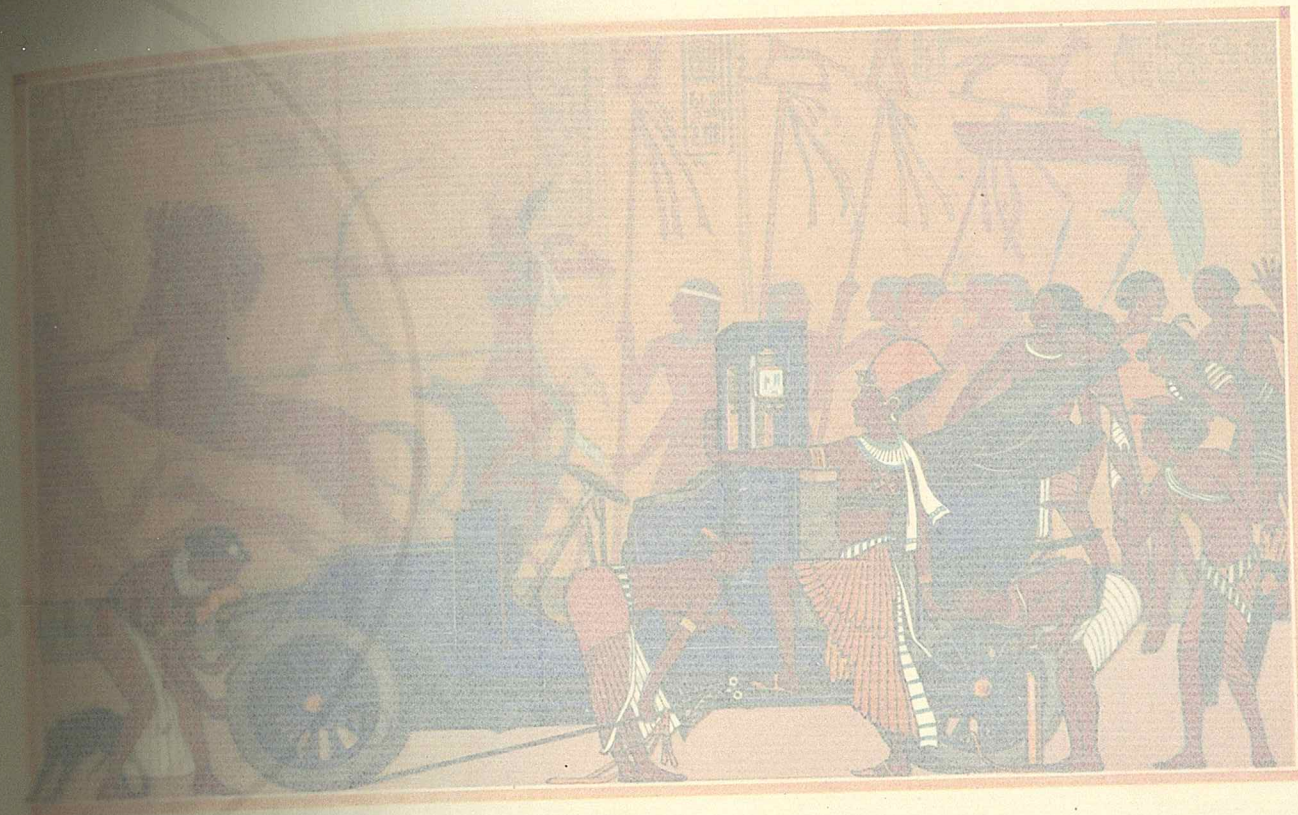
— Ma voiture, qui va plus vite que le Temps.

Il allait entamer l'éloge de sa Charron.

— Toutes vos louanges, répartit Teglath Phalzar XLIV, seraient ici bien superflues ! Vous allez assister, mon cher Tom, à l'apothéose de votre marque illustre... Ici, la Charron est devenue la voiture des héros et des dieux : car je suis passé dieu à la dernière promotion. Une cigarette égyptienne ?

— Volontiers, acquiesça Tom. Mais, d'où vous est venue cette passion pour un sport aussi moderne...

— Mais c'est nous qui y venons tous, à la Charron ! au dernier jour de l'an terrestre, l'Eternel, qui dirige



un paysage fait à souhait pour le plaisir des yeux... un paysage où la mer devait être toujours bleue, les arbres toujours verts, les fleurs toujours fraîches écloses. Il y régnait une atmosphère de sérénité divine qui plut tout de suite à notre ami Tom.

Il descendit de sa voiture... mais pour la première fois de son existence, cloué par la surprise, il resta immobile et pantois comme le brave Crillon... Là, tout près de lui, stationnait une automobile... une Charron... dans laquelle allait monter un jeune homme beau comme un dieu et vêtu à la dernière mode assyrienne.

Ayant perdu le sentiment des distances, Tom Charron's s'avança et frappa familièrement sur l'épaule de ce personnage préhistorique. L'Assyrien se retourna dédaigneux : mais, dès que Tom se fut nommé :

— Ah ! parfaitement, lui répondit le jeune homme...

tout le monde vous connaît ici et nous ne pouvions recevoir un hôte plus sympathique... Je suis Teglath Phalzar XLIV, de la deux cent-vingtième dynastie. Mais qui nous vaut le plaisir de votre visite ?

— Ma voiture, qui va plus vite que le Temps.

Il allait entamer l'éloge de sa Charron.

— Toutes vos louanges, répartit Teglath Phalzar XLIV, seraient ici bien superflues ! Vous allez assister, mon cher Tom, à l'apothéose de votre marionnette illustre... Ici, la Charron est devenue la voiture des héros et des dieux : car je suis passé dieu à la dernière promotion. Une cigarette égyptienne ?

— Volontiers, acquiesça Tom. Mais, d'où vous est venue cette passion pour un sport aussi moderne ?

— Mais c'est nous qui y venons tous, à la Charron, au dernier jour de l'an terrestre, l'Eternel, qui d'ailleurs...



ILS Y VIENNENT TOUS
... A LA CHARRON !



tout ici, nous a réunis, les dieux de la mythologie, les rois, les empereurs, enfin tout le gratin, pour nous demander gentiment ce que nous désirions qu'il nous offrit pour nos étrennes. Et, d'une seule voix, nous avons répondu : "Une Charron, Seigneur!..." Jupiter, lui-même, qui a rempli ici les fonctions de Roi des Dieux pendant toute l'Antiquité, a exigé une 45 HP. de votre marque... Mais tenez, comme disent les compères de revue, justement le voici qui passe au milieu de l'avenue du Messie. Vous le connaissez ?

— De nom, fit Tom, et surtout par le dictionnaire de Bouillet où j'ai lu que Jupiter, roi des dieux, "épousa Junon, sa sœur, dont le caractère altier lui causa beaucoup d'ennuis"...

— Je ne vous conseillerais pas de lui rappeler ce détail... Jupiter a quitté le domicile conjugal depuis

vingt-cinq siècles déjà. Il s'est mis avec Vénus...

— Cette jolie blonde qui nous a souri au passage ?
Teglath Phalzar rougit légèrement.

— Elle sourit toujours au passage des Princes...
répondit-il, c'est une habitude professionnelle qu'elle a gardée de ses débuts à l'Olympia, mais...

Tom Charron's insinua, par un geste évasif, que les potins du tout Olympe le laissaient indifférent.

— Et ce beau jeune homme au volant ?

— Cupidon... naturellement... répondit Teglath.

— Et le beau brun assis à l'avant ?

— Hippolyte... que Vénus a enlevé à Phèdre.

— C'est la devise d'Hippolyte : "Bien dire et laisser Phèdre", murmura Tom... mais n'importe, ici, comme partout : Ils y viennent tous à la Charron !

... L'entretien fut interrompu par des acclamations...

INSTITUTE



Et Tom s'aperçut que le paysage se transformait à vue d'œil et rappelait maintenant les environs de Tours.

— Au changement ! dit Teglath Phalzar. C'est tout le temps comme cela, ici ! On change le décor selon le bon plaisir de chacun... et cette apparition du manoir de Plessis-lez-Tours signifie que nous allons voir passer le cortège du bon Roy Louis le onzième.

En effet, l'inévitable Charron vint stopper auprès d'eux.

Le roi Louis XI, qui conduisait, s'écria :

— Montjoye, Saint-Denys... mais voicy que je cuide apercevoir nostre amy Tom Charron's que l'illustre et inclyte peintre Gus Bofa a si souèvement pourtraict.

— Quoi, j'aurais l'honneur d'être connu de Votre Majesté, murmura Tom, agréablement confus.

— Vous me l'estes, répondit le roi, par les tant merveilleux panneaux et pourtraicts que l'on voit partout

céans... et surtout par les services que me rend ceste voiture cy, grâce à quoy je puy pourmener et distraire quelques belles et gorgiasés damoysselles de mes amyes.

Tom allait risquer un regard indiscret dans le landaulet où se devinaient des hennins et des coiffes ; mais un store rapidement baissé l'empêcha de rien voir.

— Vous voilà quinaud, mon ami ! reprit le roi, en riant de bon cœur. Et quand vous retournerez en ma bonne ville de Paris, vous ne pourrez point raconter aux malicieux Parisiens d'aujourd'huy les dernières joyeusetés de leur vieux Roy... mais vous sçauvez du moins leur dire combien je m'accommode de l'éternité bienheureuse par le déduict et plaisir que je doys à ceste tant bonne et doulce voiture ; et puyssent-ils suivre mon royal exemple. Sur quoy, je vous quitte en joye et santé !... Et le bon roy embraya et disparut...

cependant que le paysage disparaissait avec lui.

Des fanfares éclatèrent soudain et le décor prit un aspect auguste et solennel. Teglath Phalzar s'écria :

— Sapristi, tenons-nous bien, le Roy va passer !

— Lequel ? demanda ingénument Tom.

— Le Seul, le Vrai, l'Unique... Louis XIV enfin !

Tom Charron's eut juste le temps de plonger en une révérence tout à fait classique. Le roy descendit avec majesté de son magnifique carrosse Charron.

" J'ai plaisir à vous voir ici, maistre Tom Charron's, dit-il... On m'a tout à l'heure avisé de votre présence : car tout se sait dans les Champs Elyséens. Et voilà donc qui m'évitera de vous faire tenir un poulet ; car j'allais tout justement vous mander par l'intermédiaire de Molière combien je me trouve satisfait de ce beau carrosse !... Que ne l'ai-je eu de mon vivant :

cela m'eût épargné bien des cahots sur le redoutable pavé de ma ville de Versailles ! Je compte d'ailleurs passer une commande à votre illustre maison, car Mademoiselle de La Vallière, qui n'aime point se promener à pied, m'a arraché la promesse d'un landaulet.

Et Louis XIV tendit sa main royale. Tom, ignorant le protocole des Cours, n'hésita point à la secouer énergiquement. Mais le Roy ne fit que sourire...

— Allez, Maistre Tom, dit-il, et dites bien à votre maison que le jour prochain où toute ma cour sera venue à la Charron, je ne risquerai plus de faillir attendre !

... Le décor changea de nouveau...

— Mais, s'écria Tom, nous voici au Bois de Boulogne !

— A la place qu'il devait occuper, tout au plus, répartit le monarque Assyrien : car nous tombons en plein règne de Louis-Philippe. Et vous allez pouvoir

assister à un spectacle singulièrement flatteur pour vous : le duc d'Amboise, s'est tout dernièrement pris d'une passion folle pour Mimi Pinson... Il lui avait offert un magnifique attelage... mais l'espiègle gamine a préféré une Charron. Et voici que le duc vient lui offrir la sienne.

— Ils y viennent tous à la Charron, s'écria Tom, ravi. Et plaise à Dieu!...

A cette imprudente évocation, le tonnerre éclata dans le ciel serein. Teglat Phalzar se prosterna. Le paysage s'évanouit d'épouvante et Tom Charron's tremblant entendit ces paroles qui venaient de l'Au-delà.

— Non! Tom, il ne me plaît pas! Et je suis furieux, Moi, qu'ils viennent tous à la Charron. Car Je suis l'Eternel... et Je reste ici le seul privé des joies élyséennes que la Charron procure à tous Mes Elus.

— Comment cela, Seigneur? balbutia Tom éperdu.

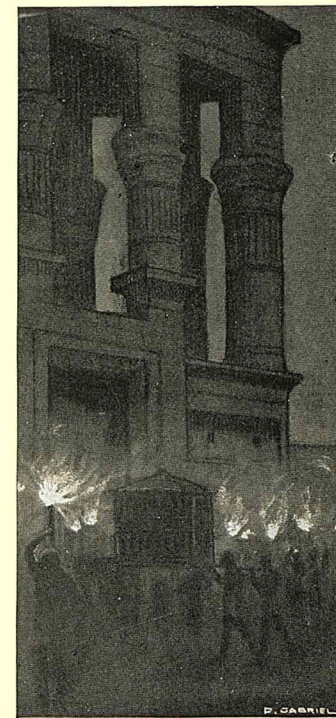
— Faut-il vous répéter, reprit la Bouche d'Ombre, que je suis l'Eternel et que par définition J'existe en dehors de l'Espace et du Temps? Je ne puis donc connaître les voluptés du 120 à l'heure et Je ne m'en console point : car cette privation Me laisse une impression d'infériorité incompatible avec ma Toute-Puissance.

— Mais, pardon, Seigneur..., risqua timidement Tom. La Charron n'est-elle pas aussi Votre œuvre? Sans doute elle fut conçue et exécutée par des hommes — mais ces hommes, c'est encore Vous qui les avez créés.

— Ce diable de garçon a réponse à tout, reprit la Voix maintenant radoucie. Allons, Tom, retournez à Paris! Au jour venu Je vous recevrai dans Mon Paradis, qui serait aujourd'hui bien monotone sans vos machines. La Charron, voiture des Rois devient celle des Dieux.

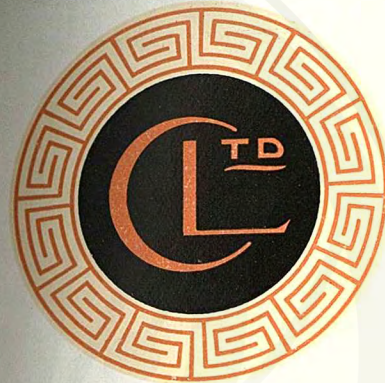
— Ils y viennent tous à la Charron!

CURNONSKY.





ILS Y VIENNENT TOUS
.... A LA CHARRON!



DIX ANS DE
PROGRÈS





A bonne vieille voiture". Combien de fois l'avons-nous entendu prononcer, par nos clients, cette phrase classique et bienveillante. C'est que dès son début la "CHARRON" C.G.V." fut une bonne voiture.

La Duchesse de P... nous disait dernièrement "Ma vieille 15 HP 1902, mais c'est la voiture la plus sûre de mon écurie" et le Duc de M... nous envoyant sa 15 HP 1902 nous écrivait "Elle a peu de chose et marche toujours à merveille, mais j'ai quelques ratés". Combien de voitures, même récentes peuvent elles n'avoir à se reprocher que quelques ratés dus à un fil cassé?

Pourquoi nos voitures ont-elles toujours présenté une pareille résistance? C'est que depuis l'origine elles furent construites avec les matières premières les meilleures.

N'est-ce pas d'ailleurs à la CHARRON

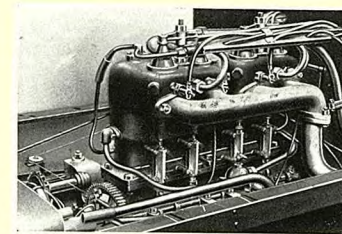
que s'adressait cette phrase admirative du Roi de l'acier M. SCHWAB : "Cà... c'est de l'acier"!

Rendre souple, silencieux et supprimer les pannes par la suppression de tous les organes encombrants ou inutiles, voilà vers quoi nous nous sommes toujours efforcés. On a pu voir les engrenages de distribution qui formaient autrefois un train complet et imposant à l'avant du moteur, s'enfouir dans les profondeurs du carter et perdre leur terrible grincement qui, cependant, pouvait rendre d'utiles services, en cas de panne de la sirène.

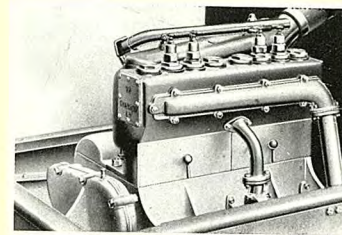
Les soupapes, réparties (et cela était utile au temps où le rodage des soupapes était la grande affaire) des deux côtés des cylindres, se sont vues à leur tour escamotées dans les cylindres qui, eux-mêmes, entre temps s'étaient fondus les uns dans les autres pour ne plus faire qu'un seul bloc.

La magnéto par l'élévation de sa tension a vu ses dimensions se réduire et elle aussi tend à disparaître dans le carter moteur à l'abri des poussières et de l'eau. A son exemple, les cylindres diminuent de dimensions car pour faire 20 HP plus n'est besoin de 110 m/m d'alésage, 65 suffisent; on tourne un peu plus vite et pour cela, les pistons et les bielles s'allègent, les chambres de compression mieux étudiées, deviennent avares des calories fournies par l'essence débitée elle-même chichement par un carburateur économique qui ne veut plus être comme ses ancêtres un

De 1902 à 1912



En haut MOTEUR 1902 - En bas MOTEUR 1912



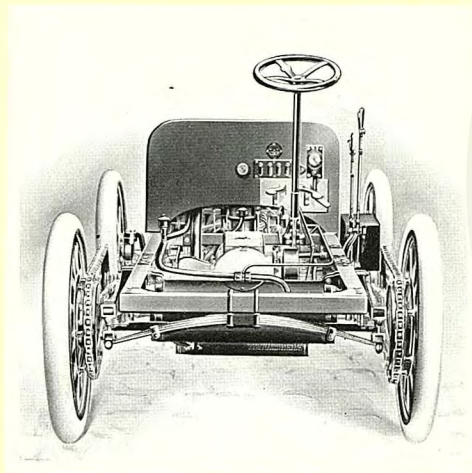
moderne tonneau des Danaïdes.

Le radiateur recule et s'abrite derrière le moteur des veaux, vaches, cochons, couvées et autres impédiments de la route avec lesquels il eut trop souvent affaire. Il en profite pour se débarrasser de la pompe, maladroit et souvent oublieuse amie, ainsi que de son ventilateur devenu lui-même inutile, même en montagne, grâce à un thermosiphon remarquablement établi.

Enfin, tout en rendant le graissage proportionnel à la puissance du moteur, seul graissage logique, la CHARRON est arrivée à suppri-

mer le dernier organe inutile : la pompe à l'huile, il ne reste plus rien... rien... qu'un moteur sobre, puissant, souple qui marche tout seul et qui oublie d'avoir des pannes.

L'embrayage a peu changé d'aspect, il s'est assoupli, mais le bon vieux cône garni de cuir grâce à sa simplicité et à sa robustesse a supporté glorieusement la concurrence d'essais louables mais qui conduisaient à des solutions compliquées et sujettes à des pannes. La boîte de vitesse comme le moteur a diminué considérablement : de 750 m/m de longueur,



CHASSIS CHARRON 1902

dans les anciennes 20 HP, par exemple, elle tombe à 300 m/m tout en transmettant vaillamment et sans bruit un effort double grâce à des arbres gros et des engrenages en acier spécial. Enfin la chaîne a dû céder la place à la cardan.

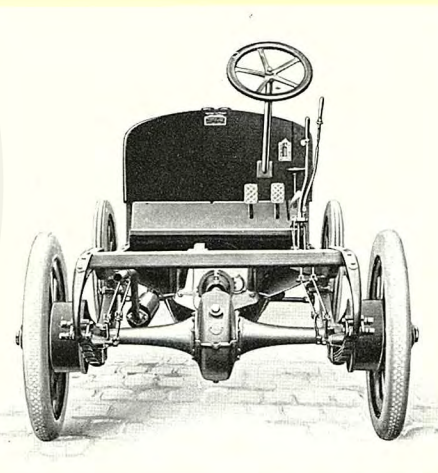
Pauvre chaîne, que d'injustes reproches ne lui a-t-on pas faits. Il fallait qu'elle résiste à tous les efforts, tous les bonds, tous les coups de frein, qu'elle roule indéfiniment sans bruit, sans accrocs et dans quelles conditions mon Dieu !...

Dans la CHARRON on

a eu de suite pitié d'elle : elle fut enfermée dans un carter étanche et baigna continuellement dans la graisse. Cependant, grâce à sa simplicité, la cardan va la supplanter de suite dans la petite voiture, puis sa suspension se perfectionnant, son dessin s'améliorant par l'adoption du tube de cardan, du montage à rotule sur les ressorts etc... la cardan finit par tenir la route aussi bien que la chaîne et celle-ci après avoir été la reine de la vitesse ne retrouve plus sa vieille supériorité que dans les poids lourds. *Sic transit...*

Cependant, la cardan même bien établie présentait un point faible ; son mode de graissage. Dans la CHARRON une solution élégante et efficace a été appliquée : boîte, cardan et pont ne font qu'un bloc étanche à l'huile, clos à la poussière. La valvoline de la boîte par un canal spécial va graisser les douilles et la fourche de cardan ; puis de là s'écoule dans le différentiel. C'était très simple, mais il fallait y penser.

D'ailleurs, c'est là une des caractéristiques du génie humain, aller toujours du com-



CHASSIS CHARRON 1912

plexe au simple; l'automobile en est un exemple heureux.

Les anciennes voitures hoquetantes, trépidantes et bruyantes comme un tas de ferraille, semblaient avoir été faites d'organes disparates péniblement assemblés, organes remarquablement destinés à la casse et au dérèglement, en un mot à la panne.

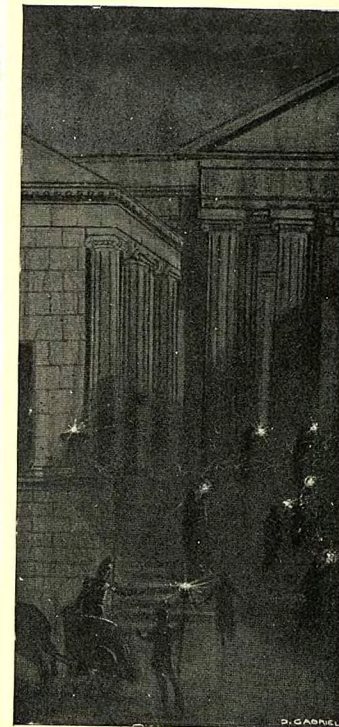
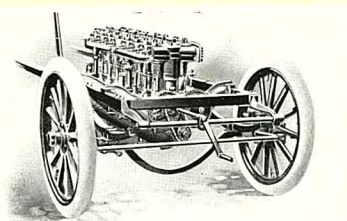
A l'usine CHARRON, au contraire, on s'efforça toujours de faire une voiture vraiment mécanique. En faisant bon, solide et simple on a fait beau. Une des lois de la beauté n'est-elle pas : la simplicité et l'adaptation de la matière à sa destination?

La CHARRON a toujours été célèbre par l'élégance de ses lignes et

de ses proportions. Je ne sais plus quel auteur célèbre a dit "Après avoir été la voiture des Rois, elle fut celle des dieux", depuis elle a fait mieux... elle est celle de tout le monde, de ceux qui s'en servent comme d'un instrument de travail dont elle est devenue la compagne fidèle, de Madame qui dans son coupé, va de la Rue de la Paix au thé à la mode, de ceux qui, le dimanche s'en vont loin des

villes, chercher un peu de repos, d'air et de lumière, de ceux que tentent les randonnées lointaines, dans les pays inconnus, de tous enfin car doucement bercé au roulis de la route, la CHARRON vous emporte oublieux de l'heure, tout à la griserie de la vitesse, sans craindre la fâcheuse panne qui gâte les plus beaux voyages.

Les essais de moteurs 8 cylindres remontent pour la CHARRON Ltd à l'année 1904. Cette photographie montre le châssis exposé en 1905 monté avec un moteur 8 cylindres.





ILS Y VIENNENT TOUS
.... A LA CHARRON !



L'USINE

LE châssis étant bien dessiné et bien conçu pour qu'il soit solide et silencieux il faut encore le bien exécuter et cela n'est pas la partie la moins difficile.

En supposant un acier bien choisi et convenablement adapté au travail à fournir il faut encore le bien traiter. De même que le meilleur cheval monté par un mauvais cavalier ne saura jamais franchir un obstacle, de même un bon acier demande un habile ingénieur qui lui fasse subir les opérations spéciales de cémentation, de trempe et de recuit pour qu'il réponde bien à l'effort qu'il aura à supporter.

Donc deux services s'imposent :
1° S'assurer que les matières pre-

L'ATELIER DES TOURS



mières choisies répondent bien aux caractéristiques demandées : la résistance à la traction, la composition chimique, etc...

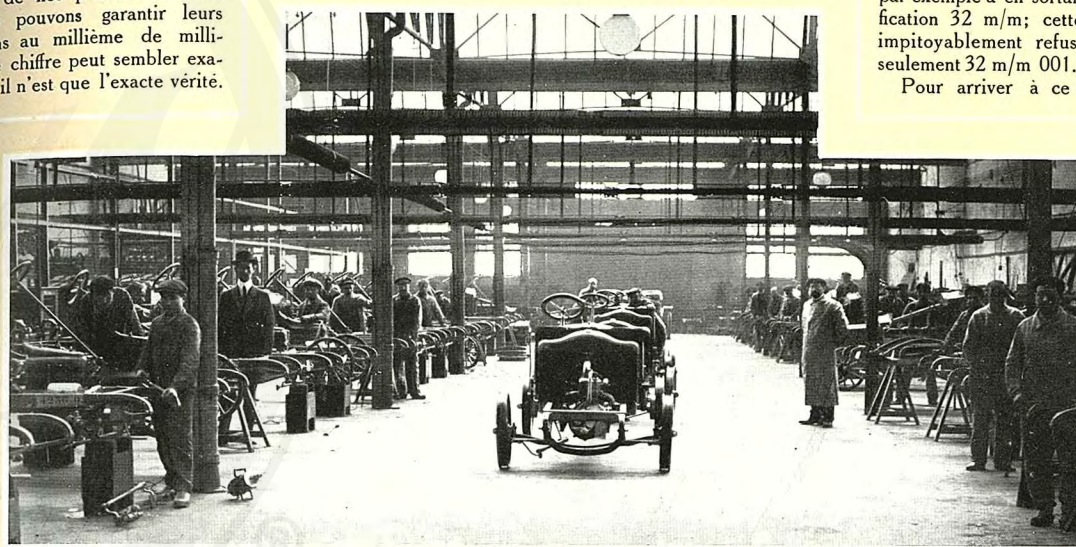
2° Un atelier spécial de cémentation, de trempe et recuit.

Ces deux services qui constituent la base essentielle d'une fabrication parfaite ont été développés à la *Charron Ltd.* Un ingénieur spécialiste est à la tête de chacun d'eux et toute pièce brute ou usinée est essayée et vérifiée par eux aussi bien à la réception qu'en cours d'usinage. Bien peu d'usines automobiles ont des services analogues.

Étant assuré de la qualité de la matière il n'y a plus qu'à l'usiner aux cotes demandées de façon que toutes les pièces du même modèle soient interchangeables.

La précision de l'usinage de certaines de nos pièces est telle, que nous pouvons garantir leurs dimensions au millième de millimètre ; ce chiffre peut sembler exagéré mais il n'est que l'exacte vérité.

ATELIER DE MONTAGE DES CHASSIS



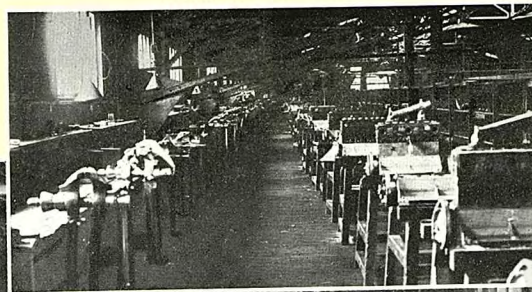
Une portée de vilebrequin 12 HP. par exemple a en sortant de la rectification 32 m/m; cette pièce sera impitoyablement refusée si elle a seulement 32 m/m 001.

Pour arriver à ce résultat, les

ouvriers sont spécialisés dans la fabrication d'une pièce et munis chacun d'un calibre étalonné au millième de millimètre, calibre qui leur permet de mesurer à chaque instant l'état de finition du travail.

Toutes les pièces usinées et à chaque opération (il y en a jusqu'à 20 par pièce) sont envoyées à l'atelier de vérification où elles sont vérifiées avec des calibres étalon à l'approximation voulue. Toute pièce qui n'est pas exactement au calibre est jetée à la ferraille.

ATELIER DE MONTAGE DES MOTEURS FRAISAGE ET TAILLE

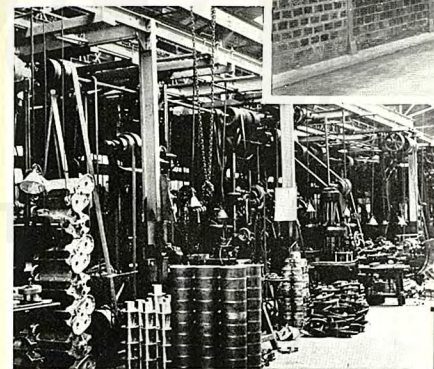


Pour arriver à cette précision il faut évidemment des ouvriers de premier ordre mais aussi un atelier remarquable et la Charron n'a pas hésité à installer une usine modèle où les machines les plus modernes et les plus précises sont uniquement employées.

Nous en donnerons une idée en disant qu'il y a dans l'usine pour plus de 4.000.000 de machines-outils. Les pièces une fois usinées et vérifiées sont alors envoyées aux différents ateliers : montage des moteurs, des boîtes, des ponts, des châssis. Les mo-

teurs, boîtes et ponts une fois constitués sont vérifiés et envoyés dans des ateliers spéciaux pour être essayés au point de vue résistance, bruit et puissance.

Enfin, les châssis finis passent à la mise au point. Une première mise

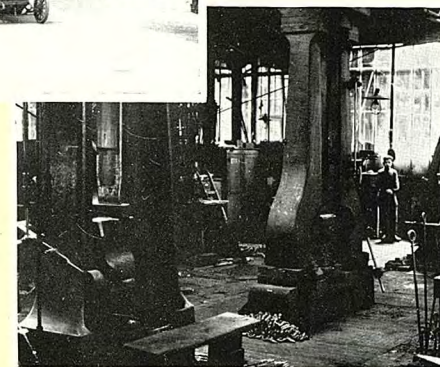


LA PISTE D'ESSAIS LES TOURS MARTEAUX-PILONS



au point est faite sur la piste de 500 mètres qui est établie dans l'usine puis ils partent pour 2 ou 300 kilomètres sur route, et sont réceptionnés en dernier lieu par les ingénieurs.

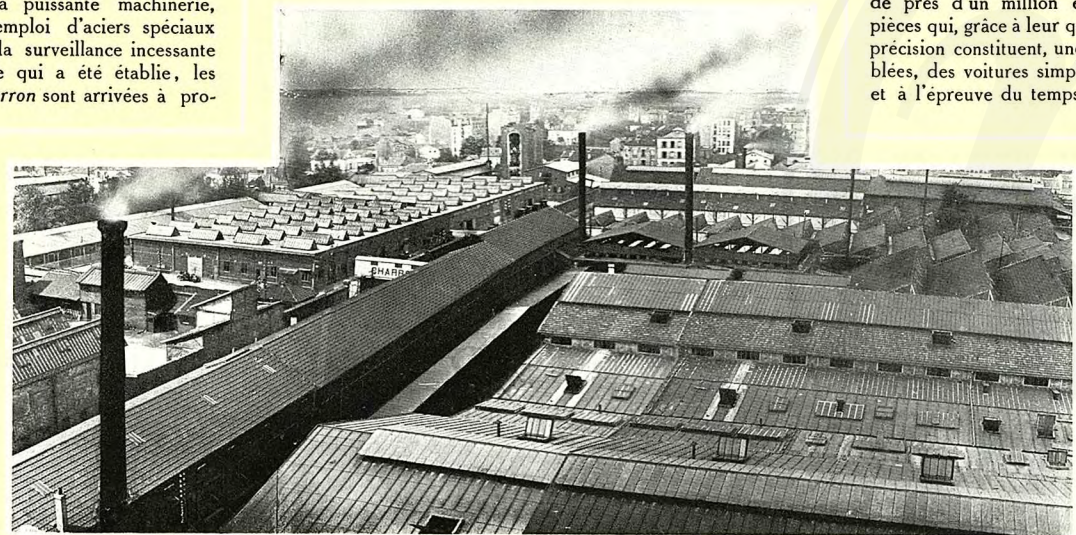
Dans ces conditions et grâce à





un personnel: ingénieurs, contre-maitres et ouvriers remarquables, grâce à sa puissante machinerie, grâce à l'emploi d'aciers spéciaux et grâce à la surveillance incessante et continue qui a été établie, les usines *Charron* sont arrivées à pro-

VUE GÉNÉRALE DES USINES CHARRON Ltd



duire des pièces rigoureusement interchangeables (il y a toujours un stock de près d'un million en magasin) pièces qui, grâce à leur qualité et leur précision constituent, une fois assemblées, des voitures simples, robustes et à l'épreuve du temps.

INSTITUTE





ILS Y VIENNENT TOUS
..... A LA CHARRON !



LE CHASSIS
□ □ 10 HP. □ □
CARROSSÉ

LE châssis une fois établi, le client, hélas, ne peut encore l'utiliser; il faut l'habiller, c'est-à-dire y adapter une carrosserie, des phares, des lanternes, etc. Mais si l'acheteur pouvait essayer différents modèles de châssis avant de fixer son choix, il n'en était pas de même de la carrosserie, et on n'avait pas encore établi régulièrement en série des voitures carrossées finies, complètes, prêtes à être essayées et à prendre la route.

ATELIER DE CARROSSERIE (Forge)



La *Charron Ltd.* a voulu combler cette lacune et éviter à sa nombreuse clientèle l'hésitation, les tâtonnements, les courses aux quatre coins de Paris à la recherche des accessoires divers, les ennuis et les retards continuels qui en résultaient. La première, elle a établi en série les voitures carrossées complètes.

Pour cela, étendant ses ateliers, elle a établi une carrosserie modèle pour travail en série et sur les mêmes principes de précision et de soins qu'elle

apportait à l'établissement de ses châssis, elle a muni ses carrosseries de tous les accessoires de luxe indispensables aujourd'hui.

Lanternes, phares, trompes, pare-brise, compteur de vitesse, pneumatiques, etc. sont tous de la marque reconnue la meilleure sur le marché.

Il fallait s'y attendre, d'ailleurs; le châssis *Charron* ne pouvait ternir sa réputation en s'habillant d'une carrosserie munie d'accessoires inférieurs.

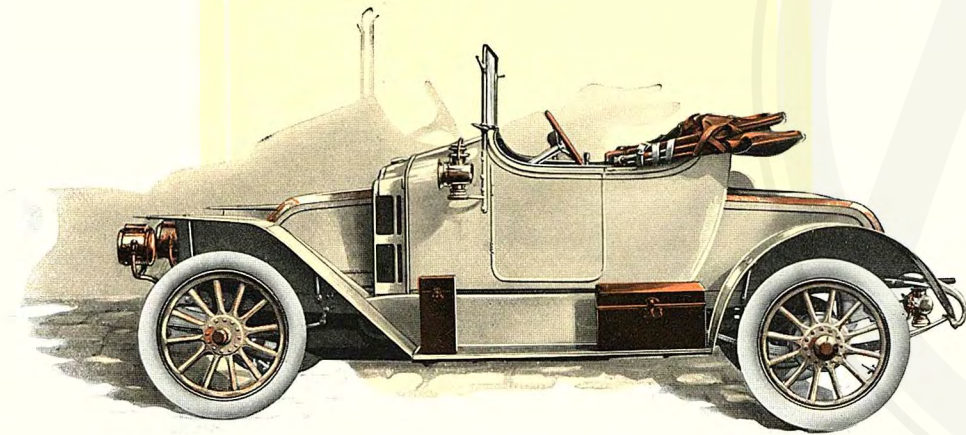
Faire bien, faire bon, faire

ATELIER DE CARROSSERIE (Finition)

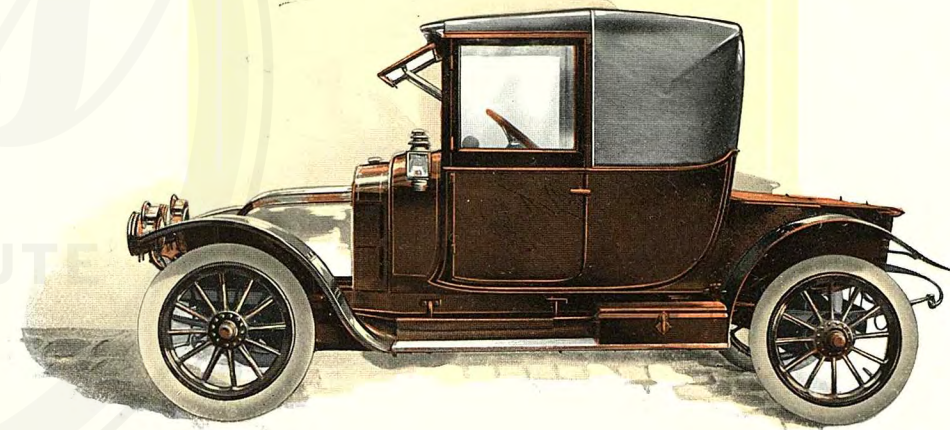


beau à n'importe quel prix a toujours été notre politique en matière de châssis. Nous l'avons appliquée à nos carrosseries et nous sommes ainsi arrivés à livrer à notre clientèle, sur notre type 10 HP, trois modèles de voitures: runabout 2 places, torpédo 4 places, conduite intérieure 2 places; voitures munies de tous les accessoires: phares, lanternes, trompes, compteur de vitesse, etc., etc., donc prêtes à prendre la route et desquelles on puisse enfin dire véritablement: "Un tour de manivelle et on part".

10 HP. RUNABOUT

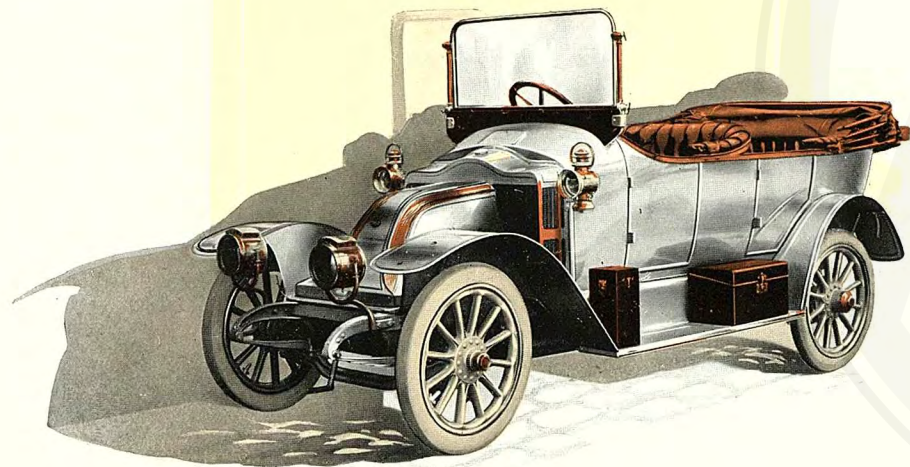


10 HP. LANDAULET A CONDUITE INTÉRIEURE



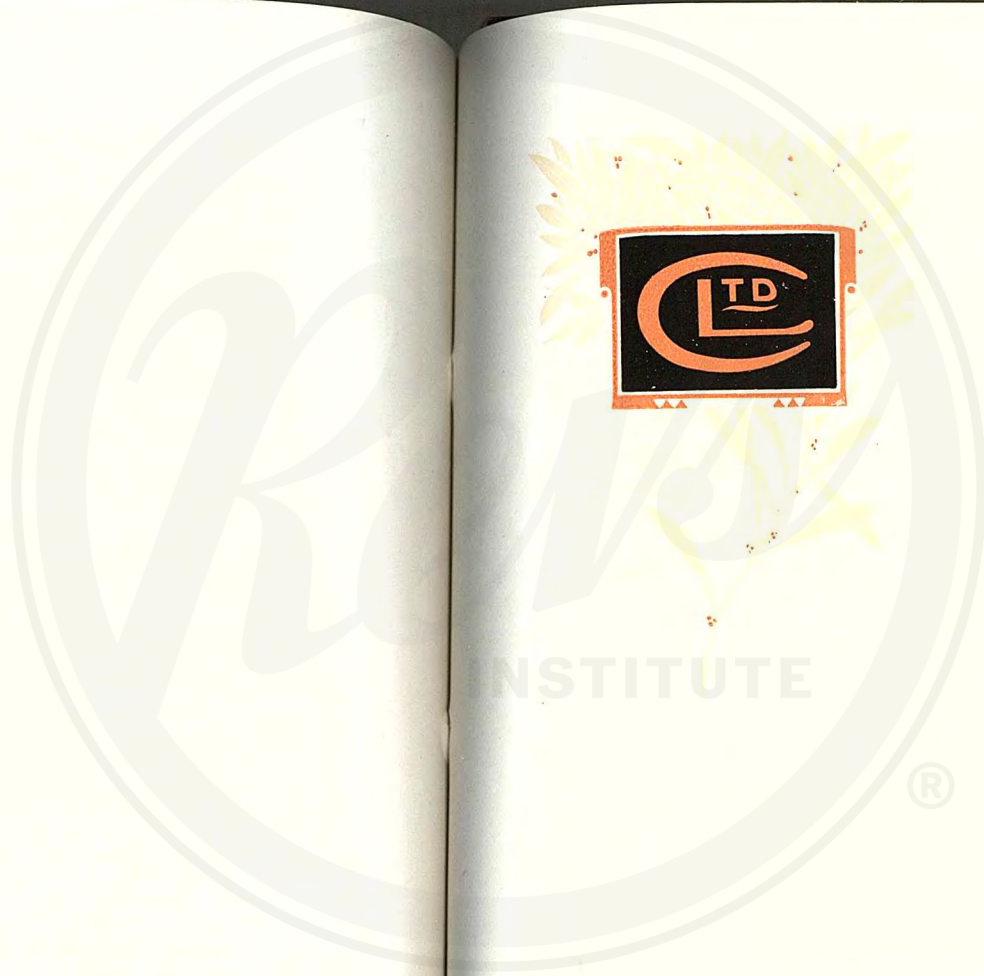


10 HP. TORPEDO 4 PLACES





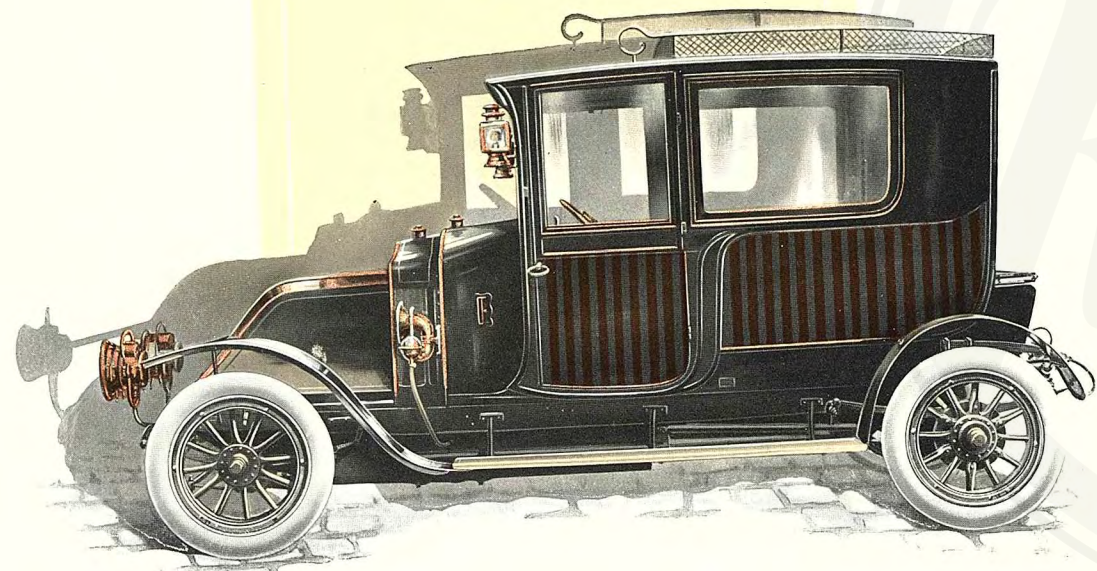
ILS Y VIENNENT TOUS
.... A LA CHARRON !



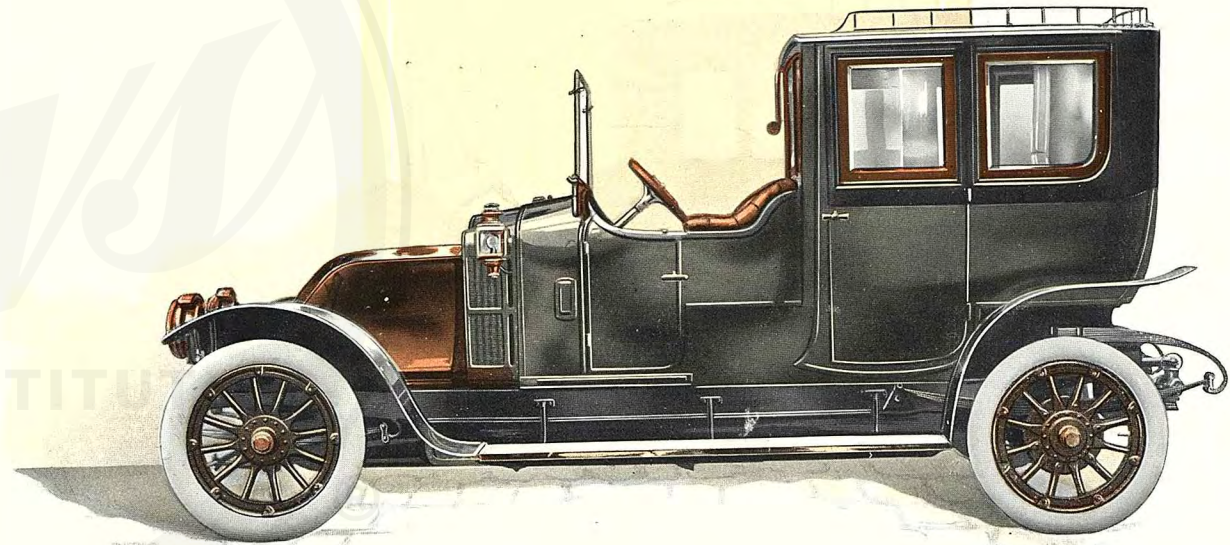
QUELQUES
CHASSIS
CARROSSÉS



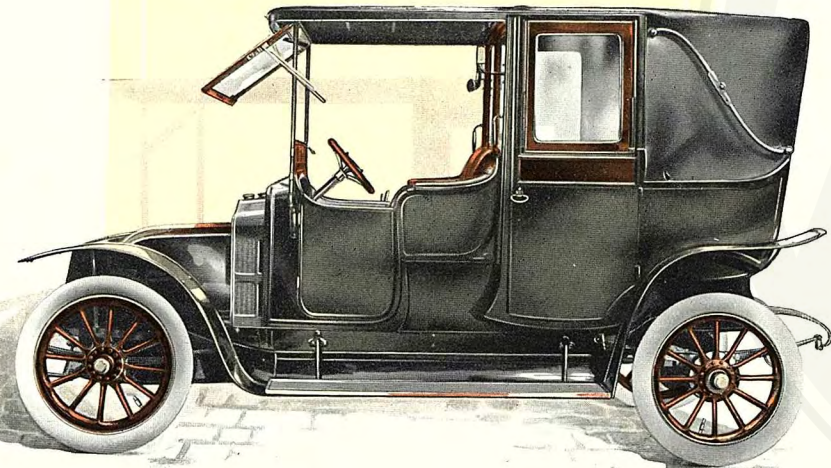
BERLINE DE VOYAGE 16 HP.



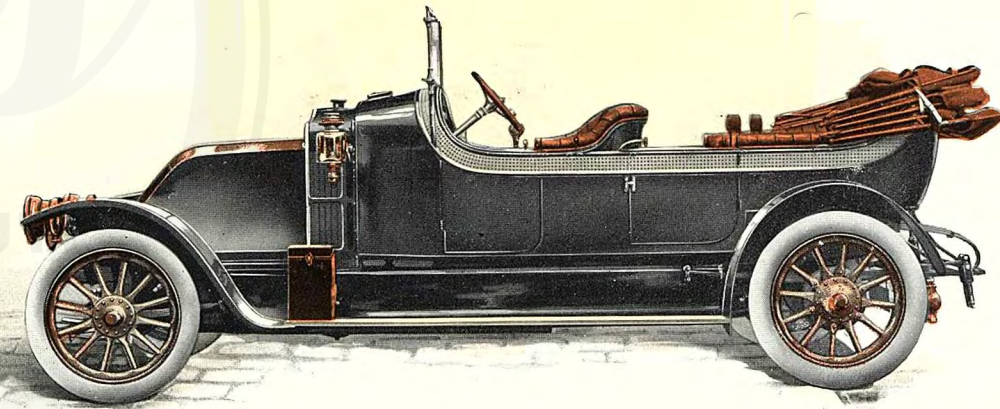
COUPÉ LIMOUSINE 18 HP.



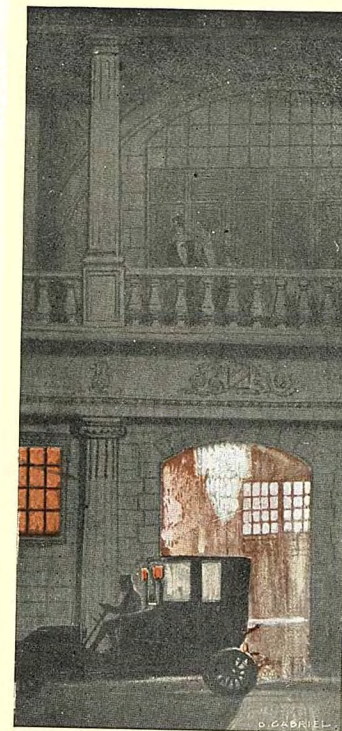
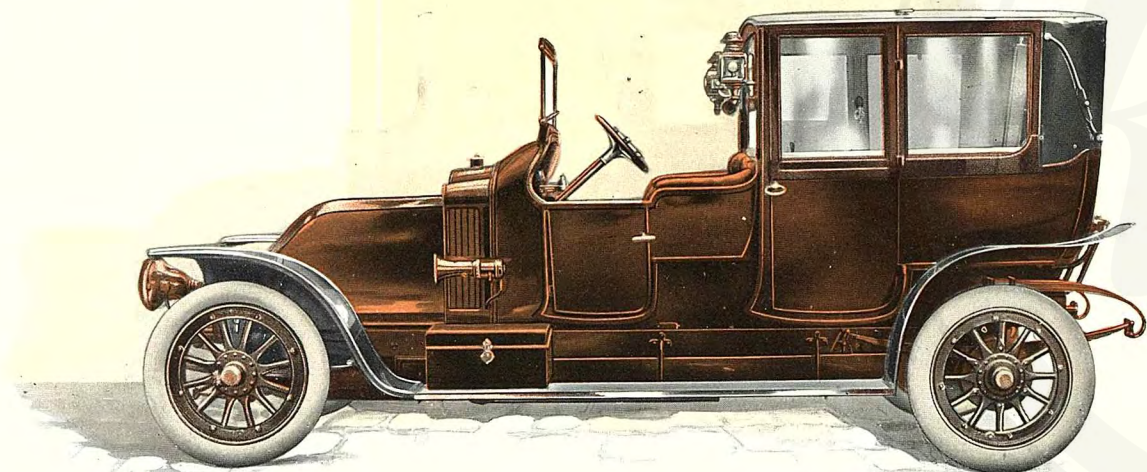
LANDAULET 12 HP.



TORPEDO 25 HP. 6 CYLINDRES



LANDAULET LIMOUSINE 25 HP. 4 CYLINDRES





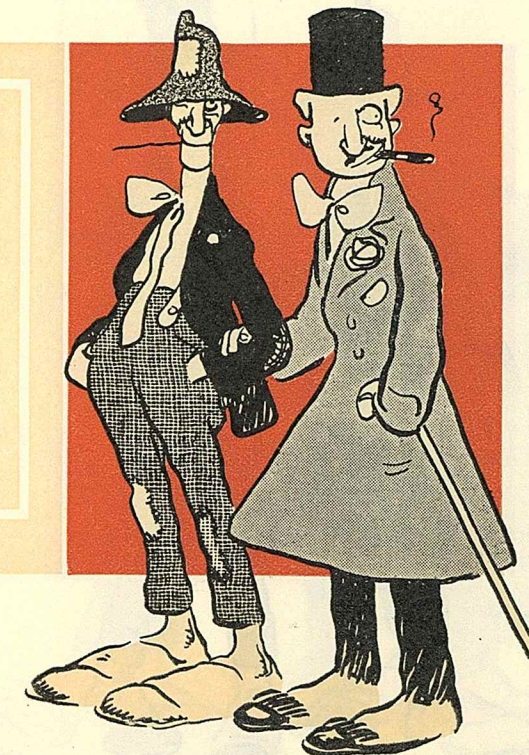


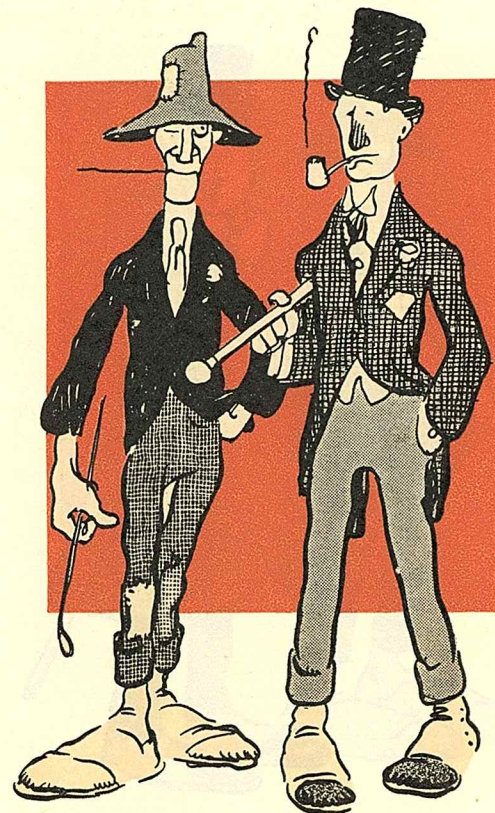
NOS REFERENCES

ILLUSTRATIONS
DE GUS BOFA

France
 S. A. la Comtesse d'Eu
 Princesse de Poix
 Princesse de Polignac
 Duchesse douairière d'Uzès
 Marquise de Polignac
 Comtesse de Béarn
 Comtesse d'Aubigny
 Comtesse du Bourg de Bozas
 Comtesse de Waldner
 Vicomtesse de Tredern
 Prince Louis d'Orléans
 Prince Pierre d'Orléans
 Prince Ant. d'Orléans
 Prince Albert de Broglie
 Prince de Lucinge
 Prince de Tonnay-Charente
 Prince Murat
 Prince de Wagram
 Duc de Rohan

Duc de Luynes
 Duc de Valençay
 Duc d'Elchingen
 Marquis de Ganay
 Comte A. de Gontaut-Biron
 Marquis de Massa
 Duc Decazes
 Comte Mathieu de Noailles
 Comte de Villeroy
 Baron de Kerjégu
 Baron Gourgaud
 Comte Jean de Castellane
 Comte G. de Contades
 Vicomte de la Rochefoucauld
 Comte de Sachs
 Vicomte Vassart d'Hozier
 Comte B. de Mun
 Comte Boni de Castellane
 Comte A. de Contades
 Comte Bertrand d'Aramon





Baron de Lestrangle
Duc de Noailles
Comte de Saint-Alary
Comte de Quincey
A. de la Motte Saint-Pierre
De Cambacérés
Comte de la Chapelle
Marquis de Feymoreau
Baron de Langlade
Comte de Lameth
Marquis de Meyronet
Comte de Villefranche
Baron de Vibraye
Vicomte de la Redoute
A. de Lesseps
Comte L. de Biré
Marquis de Guer
Baron de Lassus
Comte de Labriffe
Comte de Cherisey

Comte de Perigny
Baron Mallet
Marquis de Mun
Gouttenoire de Toury
Comte de Fitz-James
De Créqui-Montfort
Comte Brunetta d'Usseaux

Amérique

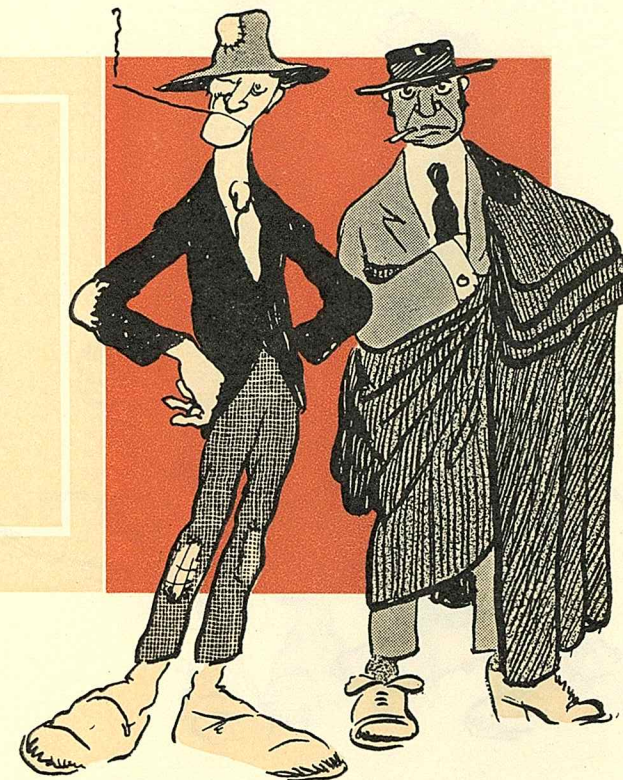
Mrs Howard Gould
Mrs Grace Masury
Mrs Chas. Gates
William Waldorf Astor
O. H. P. Belmont
Gordon-Benett
W. Gould Brokay
Melville Douglas Chapman
W. Earle Dodge
Frank Jay Gould

M. J. Grant
W. K. Vanderbilt
Louis C. Tiffany
Graham Stewart
H. R. Pratt
Salomon Guggenheim
Murry Guggenheim
Daniel Guggenheim
A. Goodvin
Clarence Mackay
G. L. Mac Alpin

Angleterre

Duchesse de Manchester
Duchesse de Bedford
Comtesse de Warwick
Comtesse de Pembroke
Comtesse d'Essex
Comtesse d'Exmouth

Comtesse Dundonald
Comtesse de la Warre
Comtesse Zborowski
Duc d'Abercorn
Duc de Roxburghe
Marquis de Hartford
Marquis de Londonderry
Lord Revelstoke
Lord Kilmaine
Baron de Cederstrom
Lord Chas. Montagu
Lord Effingham
Lord Westbury
Lord Lonsborough
Lord Carrington
Lord Haversham
J. Wernher
M. Mendelsohn
Comtesse Cairns





Allemagne

Princesse de Hohenlohe
Prince de Bragance
Prince de Furstenberg
Prince d'Isenburg
Baron de Bruning
Baron Steingracht de Moy-
land de Torcey
Jean Kayser Sohn
Dr. Magin
Dr. Schutzenberger

Autriche

Comte Szapary
M. de Cavadia

Russie

Princesse de Mirski

Grand Duc Vladimir
Grand Duc André
Prince Smirnoff
Prince Bariatinsky
Prince Demidoff
De Kousnetzoff
Comte Aug. Zamoyski
Nobel

Belgique et Hollande

Comtesse van Brien
Baronne Lambert de Rothschild
Prince Napoléon
Prince Philippe de Chimay
Comte d'Oultremont
L. Pelgrims
Saint Paul de Sinçay
Gaëtan de Somzée
H. C. Van den Honert

Espagne

Duc de Médinacelli
Duc de Santo-Mauro
Marquis de Campos
Marquis de Valde-Fuentes
Marquis de San Carlos
Marquis de Villa Longua
Marquis de Peralta
Fernando de Diaz de Mendoza

Portugal

S. M. le roi de Portugal
S. A. le duc d'Oporto
Commandeur J. Borges d'Al-
meida
Comte de Penha Longa
Francisco C. Moreira da Silva
Joao Garrido da Silva

Italie

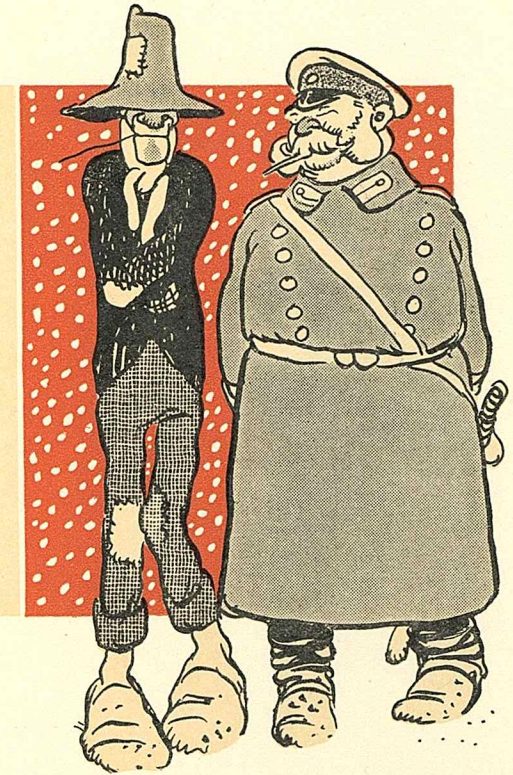
Prince de Brancovan
Marco Fiorini
Bonsignori
Borona
Florio

Suisse

Baron Pfyffer
Th. Muhlethaler
Ritz
J. Bolako
M. Rickelin

République Argentine

De Anchorena
Rodolphe Perez
Goffre
Larreta
Vidal Quadres



ACHEVÉ D'IMPRIMER
LE 31 AOUT 1912 PAR
L'OFFICE D'ÉDITIONS D'ART
3, RUE DE CASTELLANE, PARIS

INSTITUTE

