

Les Nouveautés intéressantes

LA VOITURE GEORGES RICHARD (10 chevaux)

Les Etablissements Georges Richard ne sont pas une de nos vieilles maisons, une de ces vieilles, vous savez, qui somnoient dans leur renommée et ne suivent le progrès que d'un pas fatigué.

Pourtant, bien jeunes encore, ils sont au nombre des grandes marques dont on peut faire le compte sur ces cinq doigts.

Ils ont d'abord fait du solide, du bien fini, simplement. Leurs succès dans tous les critères et dans tous les concours

ne demande à son propriétaire ni l'acquit d'un mécanicien professionnel ni la souplesse d'un acrobate.

Donc la maison G. Richard a commencé par ce pont-aux-ânes de la construction rationnelle, que bien peu encore de nos fabricants a encore franchi cependant : par une caisse démontable. J'entends par là une caisse qui soit simplement posée sur le châssis et fixée à lui par quatre ou six boulons ; mais qu'aucun réservoir n'alourdit, qu'aucune canalisation ne ligotte, qu'aucun levier, aucune corde de béquille, aucun fil électrique n'attache presque indissolublement au châssis. Une caisse en un mot qu'on puisse enlever en dix minutes pour laisser à nu tous les organes. Trop de voitures, et des voitures cotées, ont sur les reins une carapace soudée qui place les organes dans le fond de cavernes inaccessibles. Nous en avons assez !

Ayant ainsi rapidement enlevé la caisse, nous voyons tout le mécanisme de la voiture légère Richard (fig. 1). Y a-t-il là

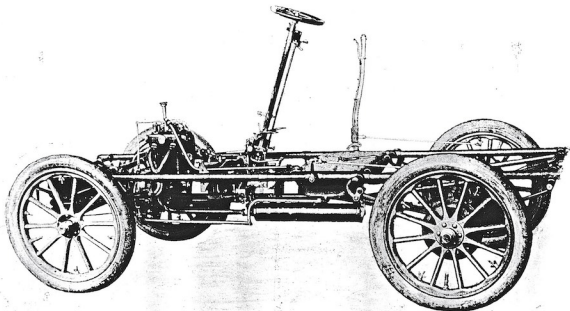


Fig. 1. — Châssis Georges Richard, 10 chevaux, 1902 (Type E).

ont été récompensés de ces efforts. Mais il y avait mieux à faire pour des débrouillards...

Or les voici maintenant passés en pleine avant-garde de nos maisons.

Pourquoi ? Pour une raison unique, qui peut sembler naïve à ceux qui ignorent tout ce qu'une industrie neuve comme la nôtre contient déjà de routiniers et de tardigrades ; pour la raison simple qu'ils ont « écouté la clientèle ».

Ils n'ont pas dit : « Faisons une voiture à notre fantaisie. Après, nous la ferons avaler au public ». — Ils ont dit : « Voyons quelle voiture veut le public, et faisons-la lui. »

Le public a donc reconnu dans la Georges Richard 10 chevaux, exposée au dernier Salon, sa voiture, un des rares types établis en conformité de ses goûts et de ses besoins. Il s'en est épris. Et voilà comment une simple décision de bon sens a fait un gros succès !

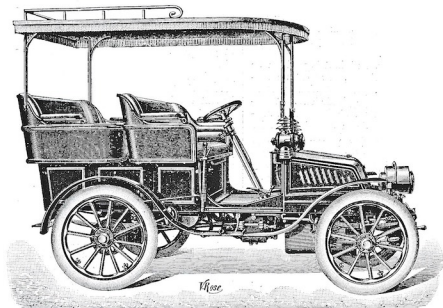
Le public demandait avant toutes choses une voiture sans mystères, où les organes ne fussent pas cachés, comme il est d'usage, sous une caisse inamovible ; où tout fût près de la main en cas de petite réparation ; où tous les blocs fussent démontables les uns des autres facilement, en cas de grosses. Une voiture enfin conçue pour un service facile, agréable, qui

dedans des inventions révolutionnaire ? Non, ma foi, et tant mieux ! Au prix où sont les révolutions, même mécaniques, les usines d'Ivry ont sagement fait en construisant du déjà vu !

Les châssis automobiles à pétrole sont arrivés déjà à un commencement de « classique ». La silhouette générale est identique à peu de détails près, pour cette cause qu'il n'y a qu'une seule bonne manière de résoudre un problème. D'une façon générale, on peut décrire un châssis automobile type 1902 par ces mots rapides : moteur vertical à l'avant — embrayage conique dans le volant — derrière ce cône, une boîte de changements de vitesses par engrenages à baladeur — transmission du mouvement de cette boîte aux roues motrices par chaînes ou par cardans. Ajoutez-y une direction à peu près irréversible et d'assez bons freins. Telle est la pochade d'une auto 1902 !

La Richard 10 chevaux transmet par cône d'embrayage, engrenages à baladeur à trois vitesses et marche arrière, et cardan longitudinal.

Si ses grandes lignes sont du type connu, ses détails sont au contraire bien particuliers et constituent de vrais progrès qui n'ont pas échappé à l'œil déjà connaisseur de beaucoup, et qui font sa vogue.



Double phaeton de voyage G. RICHARD (Fig. 302).

le grand pignon de commande placé sur l'essieu.

La boîte se prolonge jusqu'aux roues sous forme de deux tubes contenant les 4 paliers portant l'essieu lequel reçoit à ses deux extrémités les deux roues motrices. Les tubes sont munis de semelles pour recevoir les ressorts du châssis.

Remarquons en passant que la poussée des engrenages coniques de commande est équilibrée par des butées à billes avec plaque en acier trempé et rectifié.

La boîte, étant étanche, reçoit une certaine quantité d'huile et l'entretien consiste simplement à en remettre tous les 1 500 à 2.000 kilomètres.

Les roues portent des freins puissants.

La direction, inclinée d'une façon normale, porte un contact de rupture du courant primaire de l'allumage, la manette des changements de vitesse, la manette de l'accélérateur, la manette de l'avance et retard d'allumage; le levier de marche arrière et trois pédales, l'une pour le débrayage, l'autre pour le frein au pied et la troisième plus petite que les précédentes pour l'accélérateur au pied. Celle-ci sert rarement, elle a pour but d'accentuer instantanément la vitesse du moteur soit pour une montée brusque et très rapide, soit pour franchir un endroit difficile.