

AUTOMOBILES G. BROUHOT

Les Automobiles G. Brouhot, encore peu connues il y a quelques années, sont actuellement très répandues dans tous les coins de la France et passent déjà les frontières.

Ce succès rapide nous oblige à présenter à notre nombreuse clientèle les nouveaux modèles de voitures établies avec les soins les plus méticuleux par nos usines de Viczon, usines modèles s'il en fut, à tous points de vue, où rien n'est négligé pour la fabrication irréprochable des rapides véhicules, et cela uniquement dans le but d'offrir aux acheteurs la sécurité absolue de solidité, à laquelle vient s'ajouter une confortable élégance.

Nos ateliers, modestes à l'aube de l'industrie nouvelle de la locomotion actuelle, notre outillage du début, ont déjà dû être modifiés plusieurs fois depuis, toujours et toujours grandissant dans des proportions gigantesques, à tel point que la surface couverte maintenant par nos usines représente dix fois celle occupée au début.

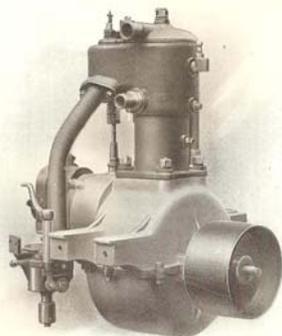
C'est, en effet, en 1895-1896 que la maison G. Brouhot & C^{ie}, qui n'a jamais laissé un progrès se réaliser sans y prendre part et y contribuer dans toute la mesure de ses moyens étendus, adjoignit à ses ateliers de fabrication de machines agricoles répandues dans le monde entier, des ateliers et un personnel spécial pour la construction des voitures automobiles. A l'origine, incertains du prompt et énorme développement qui était réservé à l'automobilisme, notre exploitation ne se permit que la fabrication des voiturettes et des moteurs utilisables dans l'agriculture, ne pensant tout d'abord qu'à assurer à nos ouvriers un travail continu pendant des périodes de chômage toujours possibles.

Mais ce que nous avions supposé devoir n'être chez nous qu'un accessoire, prit, grâce à notre bonne fabrication, un tel développement qu'il devint la chose principale, grossissant chaque jour le chiffre de nos affaires, jusqu'à faire oublier, si cela eût été possible, la destination première de notre usine.



7

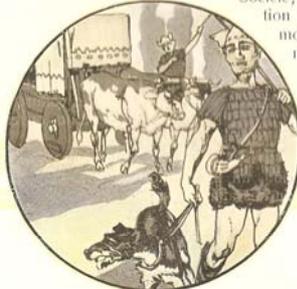
Fig. 1. Moteur monocylindrique 9 HP



Dès 1903, il fallut même, pour répondre aux besoins toujours croissants de notre clientèle, procéder à une révision complète de nos modèles et créer des types nouveaux réalisant tous les perfectionnements modernes. Nos efforts devaient d'ailleurs être couronnés de succès.

La production des moteurs et automobiles qui sortaient déjà en grand nombre de nos ateliers répondait si peu aux demandes dont nous étions littéralement assaillis qu'il nous fallut scinder la maison G. Brouhot & C^{ie} en deux usines bien distinctes. La construction des machines agricoles, un peu gênée par sa jeune et déjà si grande sœur, en fut séparée et nous créâmes la Société des USINES D'AUTOMOBILES G. BROUHOT & C^{ie}, société anonyme au capital de 3.500.000 francs.

La naissance de cette Société ne modifia en rien les traditions de la maison, qui a comme facteur principal son honnêteté proverbiale. Avec la nouvelle Société, apportant à l'exploitation déjà très florissante des moyens financiers puissants, notre production industrielle, sous cette impulsion, est sortie de son cadre forcément limité



8

des débuts, et les voitures sont non seulement fabriquées en plus grande quantité, mais aussi beaucoup plus rapidement.

A côté des voitures robustes que réclame le tourisme, nous n'avons eu garde d'oublier l'automobile industrielle, le transport des poids lourds, la locomotion en commun et l'application pratique et calculée de nos moteurs à explosion dans toutes leurs utilisations possibles, réunissant dans une seule production les branches les plus diverses de la fabrication automobile. Lourds camions, autobus, groupes moteurs sont soigneusement étudiés, construits et essayés dans nos ateliers, sans que cela entrave en rien la production courante de nos voitures de tourisme et de ville.

Les nombreuses qualités de ces dernières sont déjà une réputation dont nous sommes doublement fiers, d'abord parce que nous avons toujours laissé à nos acheteurs le soin de nous faire une réclame aussi juste que désintéressée, ensuite parce que, silencieuses, rapides, régulières et montant bien les côtes, nos voitures de différents modèles, que ce soient des 12 ou des 60 HP, n'ont donné toujours que pleine et entière satisfaction.

Tout préoccupés que nous étions de produire toujours mieux et plus rapidement, nous n'avions pu, jusqu'en 1905, prendre part aux épreuves publiques sérieuses capables de fixer dans l'esprit des amateurs, fort nombreux maintenant, le nom de Brouhot.

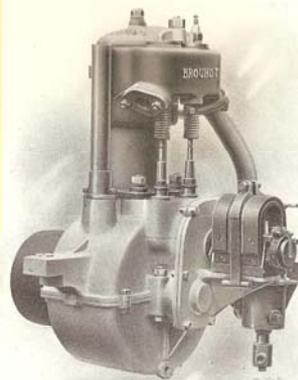
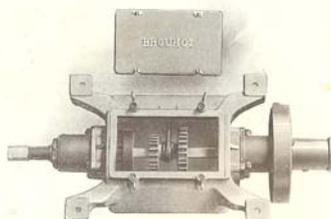


Fig. 2. Moteur monocylindrique 9 HP

9

Fig. 3. Changement de vitesse à simple train balladeur.



Sur les instances de beaucoup de nos clients, nous nous décidâmes à prendre part d'abord au circuit de Touraine, à la Coupe des Pyrénées, puis en 1906 à la Coupe d'Auvergne, au Meeting du Mont-Ventoux, épreuve périlleuse s'il en fut.

Dans toutes ces manifestations, nos voitures se classèrent premières dans leur catégorie. C'était donc un succès complet venant couronner nos efforts multipliés. Le résumé de nos victoires, que nous avons placé en deuxième page de cet album, est un diplôme qui nous fait honneur : il atteste officiellement et d'une façon éclatante les qualités de notre production.

Nous disons *notre* production parce qu'il nous paraît intéressant – fait peut-être unique dans les usines d'automobiles – de faire remarquer aux intéressés que nos usines produisent *elles-mêmes* toutes les pièces de fonderie, de forge et de chaudronnerie, sans parler naturellement de la partie mécanique proprement dite.

La qualité et la résistance de nos matières premières, toutes éprouvées, nous permettent de livrer des voitures dont chaque organe séparément et tous dans l'ensemble sont garantis d'une façon absolue.

Les carrosseries sont également contruites dans nos ateliers, quand nos clients le demandent.

Les bois que nous employons, parfaitement secs, et savamment travaillés, se

10

refusent obstinément à toute influence des diverses températures auxquelles nos voitures peuvent être soumises, volant du nord au midi de l'Europe.

Nous pouvons donc affirmer en toute sécurité que, depuis l'emboutissage des châssis jusqu'à la dernière couche de vernis, tout, dans notre fabrication, se passe sous nos yeux, sous notre surveillance immédiate.

Un personnel d'élite est attaché à la maison par des liens qui l'engagent à produire vite et surtout très bien. Tous, du petit au grand, sont des professionnels de la fabrication automobile et ont un intérêt très direct à ce que la maison ne puisse voir que sa grandeur et son bon renom augmenter de jour en jour. L'amour du patron – ne souriez pas, lecteur – est ici chose acquise, nouveauté dans ce siècle, mais nouveauté, et cela tient uniquement à l'intelligente direction, au choix des contremaîtres qui ont su s'entourer, non de gens craintifs ou résignés, mais de collaborateurs dévoués dans les ouvriers qu'ils ont la charge de diriger.

Jamais usine n'eut moins l'air d'une usine; là, pas de trainards, mais des hommes, tous pénétrés du rôle qu'ils sont appelés à jouer, petits ou grands, dans l'œuvre à accomplir.

Tous nos châssis ne présentent entre eux aucune différence de construction, quelle que soit leur force; ils sont également soignés.

Aucun métal n'est employé dans nos Usines, sans subir les essais les plus consciencieux avant d'être livré à une main-d'œuvre de premier ordre. C'est grâce à cette bonne tradition de fabrication que nous sommes arrivés à construire ces voitures si robustes, si résistantes, et qui possèdent encore, ainsi que le prouvent les différentes courses d'endurance auxquelles nous avons pris part avec tant de succès, deux autres qualités si précieuses pour une voiture automobile: la vitesse et la régularité.

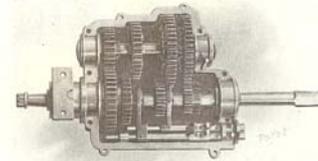


Fig. 4. Changement de vitesse à double train baladeur.