

# 6 CV CLAVEAU

*à traction avant*



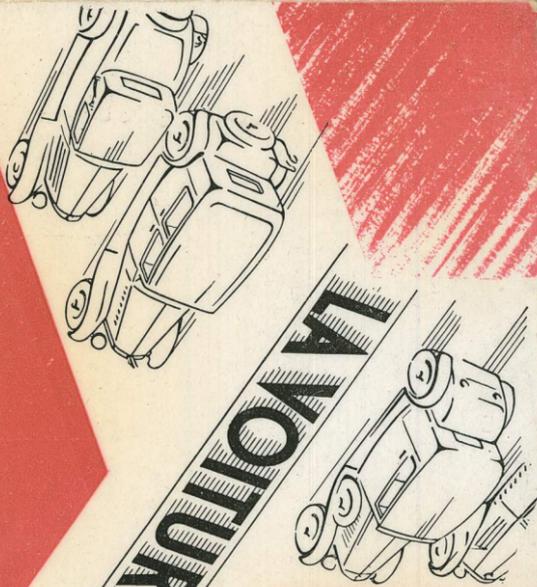
**5 modèles un seul prix :**

Suspension à quatre roues indépendantes, forme aérodynamique. Groupe moteur-transmission en un seul bloc. Direction indépendante pour chaque roue.

**13.900 frs.**

AUTOMOBILES CLAVEAU — 22, Place de la Madeleine, PARIS.  
Téléphone : OPERA 04-37, 04-38

1937



# 6 CV CLAVEAU

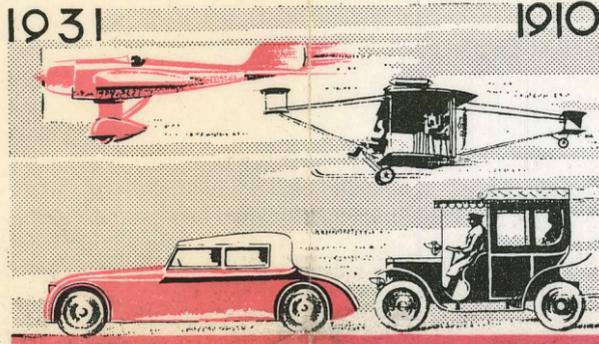
à traction avant

Les progrès considérables réalisés en Aviation depuis 20 ans sont dus aux perfectionnements continus d'une technique dont l'évolution procède autant des recherches scientifiques que des expériences pratiques.

En Automobile, au contraire, nous avons assisté depuis 20 ans à une espèce de stabilisation de la Technique générale des voitures, si bien qu'en 1932 elles sont, dans les grandes lignes, semblables à celles de 1910 qui ne différaient guère des voitures de 1900.

Certes, les voitures sont devenues plus sûres, plus maniables et plus silencieuses ; cependant, comme on a tiré des moteurs classiques, des embrayages, des boîtes et des différentiels à peu près tout ce qu'ils pouvaient donner, la technique automobile est arrivée maintenant à un point mort. On a pu modifier le dessin des radiateurs, changer la position des soupapes ou la forme des ressorts de suspension, ce ne sont là que des caprices de la Mode et non des manifestations du Progrès.

Nous pensons que le Salon de 1931 marquera un tournant de l'Histoire Automobile, car il montrera une réaction très nette contre les formules techniques périmées que plus rien ne justifie. Nous y verrons des voitures à traction



avant, des roues indépendantes, des groupes moteur-transmission ainsi qu'une tendance très nette à abaisser le centre de gravité des voitures.

Ce ne seront encore que des débuts timides et peu nombreux, mais il y aura là une indication qui nous fait croire à une très prochaine évolution des formes, de la construction et de l'aménagement des voitures, ainsi que nous l'avions prévu dès 1923.

Les premières études faites à cette époque nous ont amené à créer en 1926 un type de voiture rationnelle basée sur une formule technique entièrement nouvelle, dont nous avons poursuivi sans arrêt la mise au point et la normalisation.

Après avoir résolu les multiples problèmes soulevés par les formules de construction qui nous sont personnelles, nous présentons ici notre modèle 6 CV 1932, dans lequel nous avons réuni tous les perfectionnements désirables.

Les formes générales de notre 6 CV restent dans la ligne aérodynamique. A ceux qui seraient tentés de critiquer ses formes, nous rappelons qu'à 100 kms à l'heure, une voiture de forme classique gaspille inutilement 50% de sa force motrice uniquement pour vaincre la résistance de l'air. Une économie considérable résulte donc de l'emploi de formes générales judicieusement étudiées, mais elles ne doivent pas être obtenues au détriment du confort, de l'accessibilité, de l'agrément ou du prix de revient de la voiture.

En dehors de ses formes favorables, qui lui permettent d'atteindre en toute sécurité 100 kms à l'heure, notre 6 CV possède la traction avant avec groupe moteur-transmission en un seul bloc qui actionne les roues avant motrices et directrices.

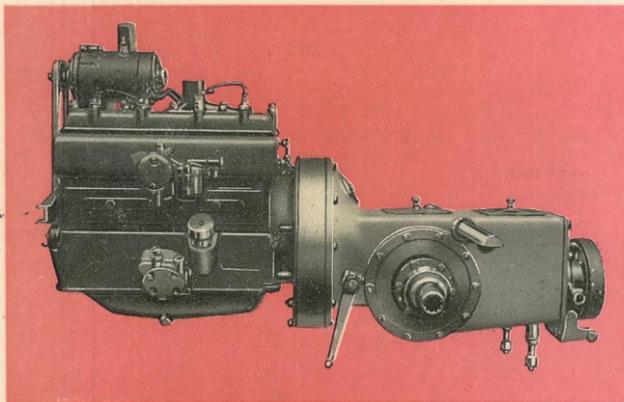
La suspension est à 4 roues indépendantes et sa direction à double barre est indépendante pour chaque roue.

La construction métallique, l'abaissement du centre de gravité, la tenue de route incomparable, la sûreté de sa direction, la puissance du freinage sur cinq tambours et la robustesse de toutes ses pièces donnent aux passagers de notre voiture une sécurité remarquable. Grâce à l'accessibilité de tous les organes, ils trouveront en outre des facilités d'entretien économique qui seront appréciées par tous.

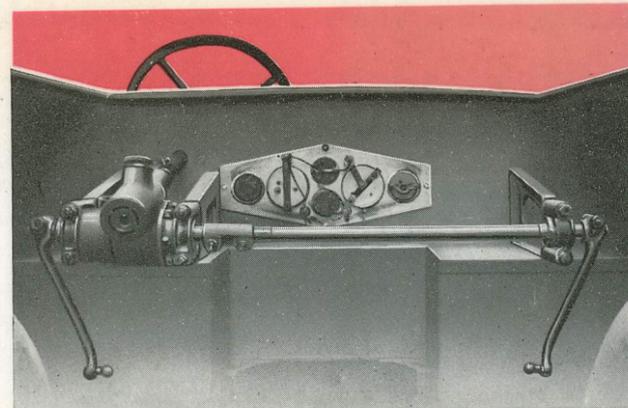
Après avoir perfectionné d'année en année notre formule technique initiale, notre voiture 6 CV réunit maintenant un ensemble de qualités mécaniques et pratiques qui passaient pour être inconciliables jusqu'ici, et nous sommes persuadés que la clientèle en appréciera tous les avantages.

25-9-31

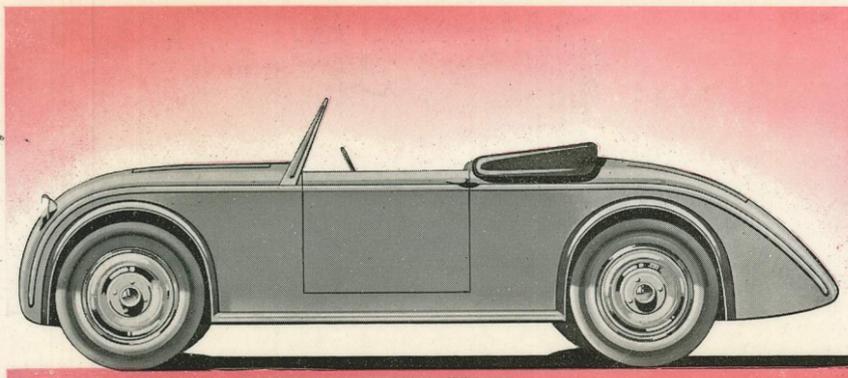
E. CLAVEAU.



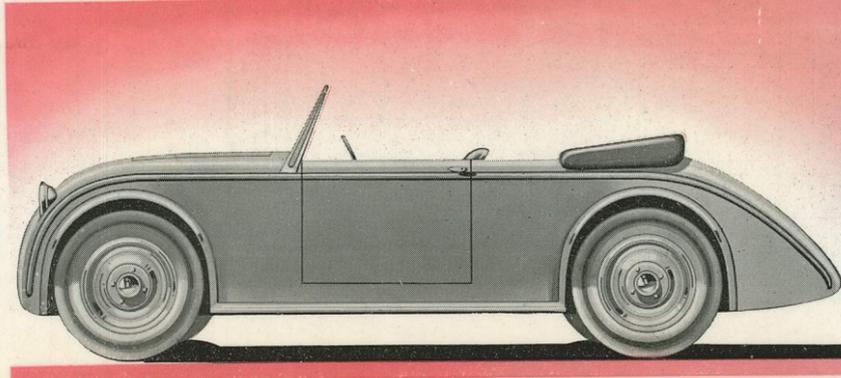
BLOC MOTEUR-TRANSMISSION



DIRECTION DOUBLE A COMMANDE INDÉPENDANTE POUR CHAQUE ROUE



TORPEDO SPORT 2 PLACES AVEC SPIDER 2 PLACES



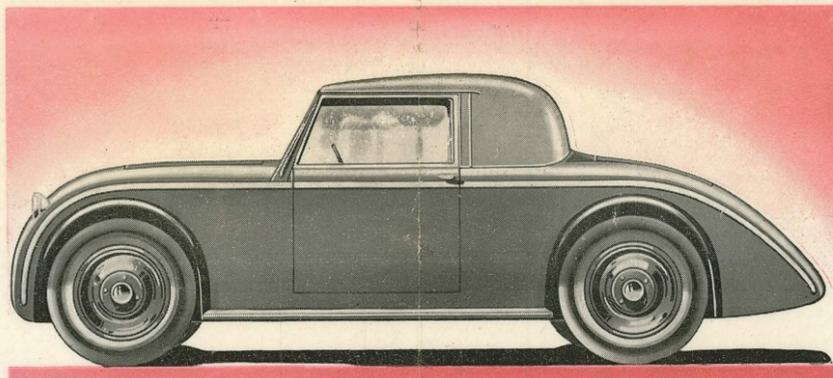
TORPEDO TOURISTE 4 PLACES

## CARACTÉRISTIQUES

Voiture constituée par un ensemble châssis-carrosserie en tôles d'acier embouties assemblées par soudure électrique.

Groupe moteur transmission en un seul bloc attaquant les roues AV motrices et directrices.

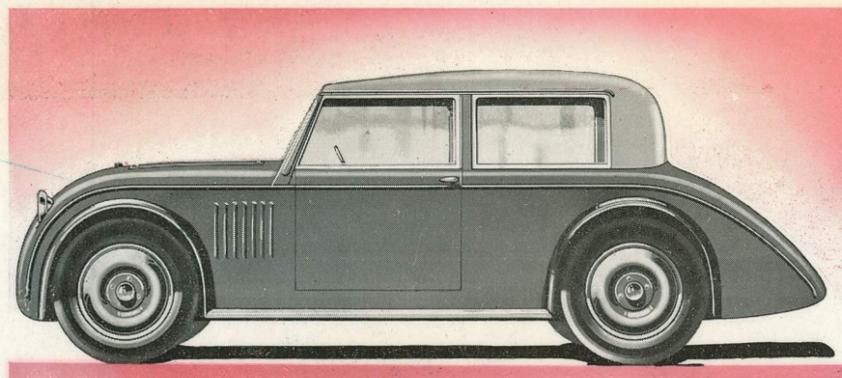
Le moteur est à 4 cylindres 4 temps - alésage 66 - Course 80 - Vilebrequin à 3 paliers régulés - Graissage sous pression avec filtre à huile - Pistons en alliage léger - Soupapes en chapelles latérales, culasse à turbulence - Puissance effective 32 CV à 3.200 tours minute - Refroidissement par circulation d'eau à thermo-siphon - Embrayage à disque unique à sec - Boîte à 3 vitesses et marche arrière à double baladeur - Différentiel à satellites avec couple conique à



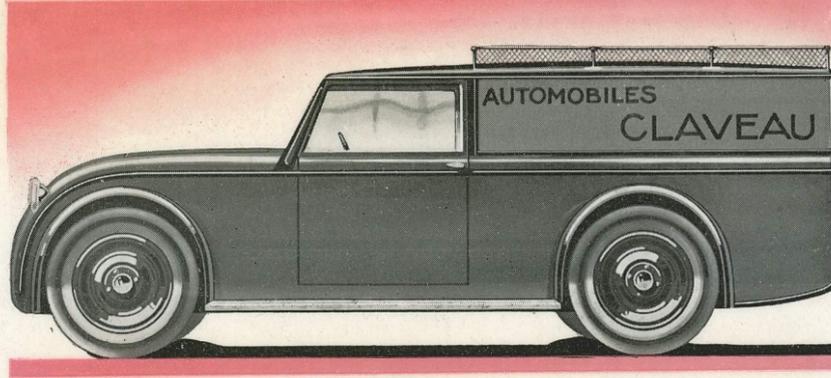
CABRIOLET 2 PLACES AVEC SPIDER 2 PLACES

## GÉNÉRALES

taille Gleason - Allumage par distributeur avec batterie 6 volts 75 ampères - Eclairage et démarrage électriques par appareils séparés - Transmission aux roues AV motrices par arbre à 3 joints de cardan, brevets Claveau - Suspension à 4 roues indépendantes - Direction irréversible par vis et couronne avec commande indépendante pour chaque roue - Frein au pied commandant les 4 roues et frein à main agissant sur le différentiel - Roues et pneus de 11 x 45 à tringles sur jante base creuse - Réservoir à essence en charge, contenance 32 litres - Planche de bord avec manomètre et ampèremètre - Suppléments pour montre, Nivex, compteur, freins hydrauliques, phares chromés, etc.



CONDUITE INTÉRIEURE QUATRE PLACES



FOURGON DE LIVRAISON 500 KGS