



La Citroën B12 de Claude et Paulette fête ses cent ans

Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Octobre 2025

Claude et Paulette et leur « centenaire »

Une bonne trentaine d'années que Claude est allé chercher cette voiture en Anjou. Sur la carte grise la date de première mise en circulation est le 1^{er} septembre 1925. Cette vénérable ancêtre a donc tout juste cent ans.

Un petit rappel : avant l'usage généralisé de l'acier embouti, les voitures étaient faites comme des voitures hippomobiles : un châssis métallique portait une ossature en bois sur laquelle étaient fixées des tôles fines, du cuir ou de la toile.

Le frêne était le bois de base pour l'ossature, avec parfois du hêtre ou du chêne pour les parties critiques, et des bois nobles (noyer, acajou) pour la finition et l'intérieur.

Le procédé Budd

Edward Gowan Budd naît le 28 décembre 1870 aux Etats Unis. Il travaille d'abord chez un fabricant de presses métalliques puis découvre la technique de la soudure à l'arc. Fort de ces expériences, il préconise de fabriquer toute une carrosserie à partir de plusieurs morceaux soudés entre eux. Mais si Buick s'intéresse au procédé, c'est surtout Dodge qui devient le principal client de Budd. Le brevet est déposé le 17 juin 1914.

En 1923, André Citroën, déjà à la pointe de l'innovation, est le premier constructeur européen à acheter la licence de fabrication de la carrosserie « tout acier » à Budd et verse 5\$ de royalties par carrosserie construite

1924 : Les Citroën B 10 et B 12 « Tout Acier »

En octobre 1924, au salon de Paris, Javel est à l'heure du "tout-acier". Citroën joue sur la carte du progrès technologique et présente sa première carrosserie «Tout acier» sur un châssis B 2, qui prend alors pour la circonstance la désignation de B 10. Leur carrosserie entièrement métallique était faite de quatre éléments emboutis à froid assemblés par soudure. Le châssis de la B 2 se révèle néanmoins inadapté à cette nouvelle carrosserie et les modifications apportées par l'ingénieur Keggresse ne changeront pas la donne.

Dès septembre 1925, Citroën présente la B 12, avec un châssis renforcé. La voiture de Claude et Paulette est donc une des toutes premières B 12 commercialisées. Le B 12 se différencie aussi avec l'adoption de freins à tambours commandés par câble sur les quatre roues, au lieu de deux seulement sur la B 10.. Finies les structure en bois : « Pas même du bois d'olivier, connu pour sa robustesse!! » ajoute Paulette avec malice.

Côté mécanique, le moteur est dérivé du moteur B 2 à quatre cylindres monobloc de 1452 cc de 20 chevaux, alimenté par un carburateur Solex et allumage par magnéto. Claude a remplacé la dynamo par un alternateur plus efficace. L'embrayage est un mono disque à sec et la boîte de vitesses possède trois rapports.

Claude a, bien entendu, entièrement restauré cette magnifique voiture : mécanique, carrosserie et capote.



*Citroën B 12
Production 1925/1927
38 381 exemplaires*



La mécanique est assez simple
Noter la présence d'un alternateur qui n'est pas d'origine,
pas plus d'ailleurs que les « dominos » ainsi que les fils
électriques de couleur



Noter l'absence de
lunette arrière : il s'agit d'une
version
« torpédo commerciale »

© Michel Pionneau