



29

Engrenage

Nos membres

2

- Carnet bleu
- Bienvenue à notre nouvel adhérent
- Jean-Claude Richer chez Citroën
- Albert Murs, trois générations Citroën
- Hommages à Daniel Holz et Jacques Duchemin

Actualités

6

- Le CCF à l'Aventure Peugeot Citroën DS

Nos sorties

7

- La Bourse d'Échange d'Aulnay
- Auto Moto-Rétro Rouen

News

10

- La SM en miniature

Économie

12

- Les Citroën anciennes, un bon placement ?
- Les dernières ventes aux enchères

La vie du Club

15

- Notre boutique
- Nos sorties 2021

3ème Appel à candidatures

Édito

Oublions vite 2020 ! Quelle année...

Nous avons perdu des amis, annulé nos rencontres, accumulé les incertitudes, mais c'était sans compter sur notre optimisme et notre opiniâtreté.

Nous souhaitons la bienvenue à nos nouveaux membres. Efforçons nous tous avec le CLUB CITROËN France de répondre à leurs espoirs.

Nous avons eu la chance de participer aux salons Rétromobile, Auto Moto Rétro de Rouen et à la Bourse d'échange du Conservatoire.

Nous avons roulé virtuellement sur le plateau du Neubourg (27).

Nous avons créé une boutique, amélioré notre site internet, inventorié plus de cinq cents livres français écrits sur Citroën, publié nos deux « Engrenages », proposé une solution au Rétrofit, la remorque propulsive électrique.

Nous avons renforcé nos échanges avec l'Aventure Peugeot Citroën DS...

Qu'aurions-nous pu faire de plus face à cette pandémie où toute rencontre de groupe est sanctionnée par la maladie ?

Adieu 2020 ! Que 2021 nous apporte remède et vaccin pour nous revoir autour de nos Citroën.

Alain Lassalle



Nos membres

Auteur
Alain LASSALLE

Carnet bleu



C'est un événement assez rare dans notre Club pour que cela soit signalé. Nous n'avions pas eu la joie d'accueillir une naissance depuis près de 30 ans, si je me souviens bien.

Aussi, c'est une joie de souhaiter la bienvenue à Mathieu Béraud né le 13 juillet 2020.

Mathieu pourrait fêter le centenaire du CLUB CITROËN France en 2068, où il sera le témoin de ces fous qui entretiennent ces extraordinaires machines sources de liberté et de passion : les automobiles Citroën !

En attendant, avec son papa, il découvrira les livres aux chevrons dans la bibliothèque familiale et la GS Pallas du mariage de Maman et Papa qui l'attend pour d'autres aventures...

Félicitations à Anne et Frédéric pour cet heureux événement.



Bienvenue à notre nouvel adhérent Jacques DOUVILLE de FRANSSU



Nous avons rencontré Jacques à Rétromobile où nous lui avons présenté le CLUB CITROËN France. Puis, Jacques est venu jusqu'à Voisins le Bretonneux pour déposer son inscription. « Issu d'une famille de "Citroënistes" j'ai toujours été fasciné par la marque aux chevrons ».

Jacques possède une DS20 Pallas 1973, une DS21 1973 en restauration, une XM CT 1998 qui roule occasionnellement, et une SAXO 1.5 D exclusive 2000 avec climatisation (Voiture de tous les jours.) et une C6 2.7 V6 HDI 2007.



JC Richer Granier

Suite du n° 28 page 3

Par Jean-Claude Richer-Granier

Nouvel adhérent, Jean-Claude nous fait le plaisir de développer son passage chez Citroën au Bureau d'Etudes Automobiles :

« Entré le 3 octobre 1968, je suis alors chargé d'évaluer, au banc, les couples, puissances et consommations du V6 Maserati, « ordonnancé », testé depuis un an déjà, et du flat-four de 1015 cc. quasi définitif.

Le V6 Maserati

Je fais trois séjours en Italie, chez Maserati et chez Weber, qui dureront sept mois au total, avec un mulet DS/5M, vert bouteille, 8377 VL 75.

Sa vitesse maxi est de 225 Kms/h. La vitesse sur l'anneau de Montlhéry étant limitée à 190, je dois mesurer les consommations de 200 à 225 Kms/h. sur une autoroute ouverte, au milieu des Fiat 500 ou 600 et surtout des camions. Des essais très dangereux me procurant de belles frayeurs !

Le 1015 cm3 de la GS

Parallèlement, 2 berlines Ami 6 me sont attribuées pour la mise au point du 1015 cc. à carburateurs Solex. Légers, ces mulets dépassaient les 150 Kms/h, la 11ère mouture de ce moteur délivrant 65 CV au banc. Mais la mise en route matinale est catastrophique, l'huile du moteur réchauffant trop lentement le carburateur ! De plus, la commande d'accélérateur de la 2 C.V, imposée par le Service « Ordonnancement », génère des vibrations inadmissibles, attribuées au carburateur. Je me bagarre avec ce Service jusqu'à la préparation des GS, en juillet / Août 1970, à Rennes, pour les essais par la Presse en Irlande.



Une GS préparée par Jean-Claude pour la présentation en Irlande

Pendant ces essais, Mr De Boissieux, petit-neveu du Général, me procure le câble de la commande d'accélérateur de l'Ami 8. Celui-ci atténue notablement ces vibrations sans les supprimer totalement ! Ces essais sont pénibles, exténuants. Je modifie les réglages des carburateurs avec l'Agent Technique de Solex pendant la journée, que nous confirmons à la nuit tombée, pour raison de secret ! Les nuits à l'hôtel sont donc très courtes pendant ces cinq semaines ! Les premières GS produites sont équipées de ces fichues tringles de 2 CV !

A mon retour de Rennes, je suis chargé de modifier les carburateurs de toute la gamme, dont les 2 et 3 CV, Dyane, Ami 8, et Méhari, les types « D » que j'emmène chez Weber, et le « H essence », afin de satisfaire aux 1ères normes anti-pollution applicables au 1er Septembre 1971 en Allemagne et en Italie, en 1972 pour le reste de l'Europe. Je me rends alors tous les jours à La Ferté-Vidame où sont installés deux bancs, faute de place ailleurs.

Pendant ces essais, les deux agents techniques gérant ces bancs me font remarquer que les carburateurs des 2 et 3 CV sont réchauffés par un by-pass des gaz d'échappement. Ils me proposent de bricoler une tubulure de GS. Au 1er essai, la mise en route matinale se révèle miraculeuse ! J'apporte cette tubulure au B.E.A, qui mettra près de deux ans pour l'ordonnancer !

En essayant une GS autour de la propriété de La Ferté-Vidame, je ne peux éviter une Simca 1100 qui m'a grillé la priorité. A mon retour après quatre mois d'Arrêt de Travail, mon Service, dont j'étais le Chef, l'Adjoint, l'A.T, et le mécano éventuellement, s'est étoffé d'un nouveau Chef, électronicien, de deux A.T, et d'un secrétaire. Je n'y suis donc plus que consultant, et prof éventuel, pour les essais de roulage, à la recherche de défauts de reprise, etc..., le « sel » de ma spécialité !

Je suis néanmoins chargé de la mise au point de la DS 23 avec Weber en 1972, puis du C 35 avec Solex, en 1974, avant d'être viré par Peugeot, le 15 Avril 1975 !!

Une carrière très brève, très intense, comprenant les meilleurs et les pires de mes souvenirs !! »

Albert Murs Grand-père, père et fils

Trois générations de concessionnaires Citroën

Auteur
Alain LASSALLE

Le grand-père s'appelait Albert Murs

Fondée en 1905 par M. A. Murs, cette maison prospéra grâce au travail acharné de son fondateur.

En 1919, M. Albert Murs, gagné par les idées commerciales de la Maison Citroën et par son modèle de voiture, fut invité à Paris par André Citroën. Après son discours, M. Albert Murs fut le premier à se lever et répondre « Oui » à André Citroën. Il devint ainsi l'un des 21 premiers concessionnaires Citroën. (Histoire vraie qu'aimait nous raconter Albert, son petit-fils !).

Ainsi le grand-père Albert Murs devient concessionnaire sur toute la Vendée. Bientôt, son garage devint trop petit et il édifia, en plein centre de Fontenay le Comte, un beau garage couvrant une superficie de 1.500 m² pouvant loger 80 voitures et comportant, outre un beau magasin d'exposition, le meilleur centre de réparation de la région, avec atelier spécial d'électricité automobile, postes de peinture et de lavage. Un magasin de pièces détachées fournissant toute la région est installé d'une façon moderne et donne toute satisfaction. Il racheta ensuite un second garage à Luçon (85), jolie ville aux confins des marais vendéens, qui permit à celui-ci de prendre la première place dans cette ville. Puis il s'offre une troisième affaire à La Roche sur Yon (85).



Le père s'appelait aussi Albert

Albert (1907 – 1937) ingénieur des Arts et Métiers, installe et prend la direction de l'immense garage, couvrant 2.500 m² pour 150 voitures, place Napoléon à La Roche-sur-Yon (85). Son allant, ses remarquables aptitudes commerciales, ses brillantes connaissances techniques lui permirent de développer rapidement son affaire et de rayonner activement sur toute la Vendée. Ainsi en 1927, Citroën vendait deux fois plus de voitures que Renault, et cinq fois plus que Peugeot ou que Ford !

Une belle carrière s'ouvrait devant lui lorsque, en proie à un mal qui pardonne rarement, il fut obligé en 1935, de quitter la maison qu'il avait pour ainsi dire créée.

Il meurt en 1937 en laissant une jeune femme, qui donne naissance, le lendemain de sa mort, le 24 mai à notre Albert MURS. Alors son grand-père âgé se sépara de Noyon et confia ses garages à M. Cousin, un neveu, qui assura la succession jusqu'à la fin des études et des obligations militaires de notre Albert en 1963.

Le fils, notre ami Albert Murs - 24 mai 1937 - 17 juillet 2020

Albert sort de la faculté diplômé en « Sciences et Economie », et en 1963, prend la direction des Garages « Albert Murs », à Fontenay le Comte (85) et de Luçon (85) qu'il dirigea jusqu'en 2002.

Il se marie avec Bernadette en 1964. Il fut vice-président du groupement des concessionnaires Citroën de France où il fut bien connu de Philippe Roullin, concessionnaire et membre aussi du CLUB CITROËN France.

Albert était membre du CLUB CITROËN France depuis plus de dix ans et roulait en 2CV de 1968. Il aimait venir aux rencontres et visites du Club en compagnie de Bernadette. Il était aussi collectionneur de miniatures et coulait une retraite méritée avec son épouse dans sa maison natale de Fontenay Le Comte. Au revoir Albert et toute notre amitié à Bernadette.



Hommages

À notre ami Daniel Holz Auteur Alain Lassalle

Un amoureux de belle mécanique, de sport auto, mécanicien chez Porsche, Daniel Holz nous a quitté en ce 10 novembre 2020 à l'âge de 70 ans.

Membre du Club Citroën France depuis 1978, il a possédé une SM de 1971, une Traction A de 1934, une 11B de 1953 et une 15/6 de 1950 avec laquelle il aimait rouler. Il aimait la littérature Citroën et appréciait HOTCHKISS.

C'était un admirateur d'André Citroën, Graham Hill, Edith Piaf, Barbara, Jean Gabin, Lino Ventura, Alain Barrière et toutes ses idoles.

Le voici en photo le 21 octobre 1978 au musée de Clères recevant le trophée - récompensant la Citroën la plus fidèlement restaurée - offert par M. Jacques Rousseau, historien, et Pierre Dumont, alors notre président. Nous sommes de tout cœur avec Mireille son épouse.



À Monsieur Jacques Duchemin Auteurs Vivian Barege et Mane Christian

Si le Vietnam produit aujourd'hui plus de 300.000 véhicules par an, il faut remonter à la fin des années 60 pour voir la première voiture conçue et produite sur place : La Dalat de Jacques Duchemin. 50 ans plus tard, la Dalat a toujours une place particulière dans le cœur des Vietnamiens, qui s'efforcent de préserver ce symbole d'une nouvelle ère industrielle.

Économique, attachante et polyvalente, la Dalat de Jacques Duchemin s'inscrit dans la lignée des grandes Citroën qui ont marqué leur époque et leurs conducteurs. J'ai eu le plaisir de présenter ma Dalat à Mr Duchemin en 2011, qui m'a raconté l'histoire de celle qui inspira les FAF, Baby-Brousse et Méhari 4x4.

Souvent injustement oubliés des livres d'histoire, Jacques Duchemin et ses créations méritent leurs places auprès des grands hommes qui ont marqué l'histoire de Citroën. Il intégra Citroën Saïgon en 1964 comme gestionnaire de la SAEO. La 2CV avait un bon accueil au Vietnam, mais sa carrosserie avait un volume utile insuffisant. Il décida alors de réaliser une carrosserie en tôle pliée approuvée par Raymond Ravenel en pleine grève de mai 1968. Sa forme était très orientée « utilitaire ». Elle fut baptisée « La Dalat » du nom de la petite ville résidentielle voisine. Toutes ses pièces étaient fabriquées au Vietnam excepté les éléments mécaniques fabriqués en Belgique à Forest. Pour en assurer la fabrication, Mr Jacques Duchemin racheta pour Citroën l'usine de cigarettes Bastos de 15.000 m².

Le management de Jacques Duchemin privilégiait le facteur humain. Il ne négligeait aucun de ses ouvriers. Après 3300 Dalat produites, au départ des Américains du Vietnam, le 30 avril 1975, M. Jacques Duchemin fut prié de quitter son poste de directeur et le 1er mai, Citroën France fut dépossédée de tous ses biens. M. Jacques Duchemin, alors en résidence surveillée pendant 6 mois dut poursuivre le règlement des salaires de ses 500 ouvriers sur ses propres deniers. Ses économies épuisées, il rentra en France. PSA tenta de revenir au Vietnam en 1979 avec le FAF, mais ce fut vain, le gouvernement vietnamien ne tenant pas ses engagements.



De g. à d. MM. Jacques Duchemin, Mane Christian et Vivian Barege avec la Dalat

Le CLUB CITROËN France

et l'Aventure Peugeot Citroën DS

Auteur
Alain LASSALLE

Depuis le 15 juillet 2020, le CLUB CITROËN France est le membre n° 8515 de l'Aventure Peugeot Citroën DS

Nous contribuons au développement des PR Citroën Classic depuis février 2016. A l'époque, j'ai lancé, synthétisé et hiérarchisé le besoin en pièces de rechange de tous les clubs Citroën de France. Pour faire rouler nos voitures en toute sécurité et passer le contrôle technique, nous avons trouvé 200 pièces nécessaires. Après 5 ans d'efforts avec Citroën HERITAGE Classic, nous avons atteint 30% de nos besoins urgents et près de 1.500 références courantes sont disponibles au catalogue Citroën HERITAGE Classic.

Le Club Citroën France en tant que membre Actif possède une voix en assemblée générale, peut utiliser le logo de l'Aventure, dispose à Terre Blanche de dix illustrations gratuites par an, obtient 15% sur la location d'espace au Conservatoire d'Aulnay et au Musée de Sochaux et 15% sur la location de véhicules du Conservatoire.

Les membres du Club Citroën France bénéficient de la version numérique de la revue de l'Aventure et des conditions préférentielles suivantes :

- 5% sur les pièces de rechange avec le code promo (fourni avec notre adhésion 2021) <https://www.pieces-de-rechange-classic.com/16-citroen-heritage-classic>
- Tarif adhérent pour l'obtention des attestations de datation <https://laventurepeugeotcitroends.fr/attestation-documents/>
- 10% sur la boutique et ses produits dérivés (hors édition) <https://laventurepeugeotcitroends.fr/boutique/>
- 15% sur l'accès aux services des Archives de Terre Blanche pour l'achat de documentation technique <https://patrimoine-archives.psa-peugeot-citroen.com/>



Pare poussiere



36,00 €

Référence constructeur : 95549888

Pare poussiere



38,00 €

Référence constructeur : 5461964

Tube hydraulique



28,72 €

Référence constructeur : 5431101

Articulation bras avant



79,00 €

Référence constructeur : 95495152

Articulation bras avant



59,00 €

Référence constructeur : GX2024301B

Jeu disques de frein



84,00 €

Référence constructeur : 95500522

Quelques exemples de pièces de sécurité disponibles



La Bourse de Conservatoire Citroën & DS le 20/09/2020

Auteur

Alain LASSALLE (Texte et photos)

Le jour se lève sur Aulnay-Sous-Bois (93), c'est une belle matinée douce ! Nous sommes 25 exposants disposés au périmètre du parking du Conservatoire Citroën DS. Le CLUB CITROËN France est présent avec Marie, Alain, Lionel et Régis...

Nos amis collectionneurs arrivent dès 8h.00 et cherchent la bonne affaire, de la simple agrafe, à l'habillage intérieur, les pièces de carrosserie, les livres, les miniatures... Près de 200 Citroën et des voitures de toutes marques nous rejoignent dans la matinée. Leurs équipages s'installent à l'ombre des platanes pour le pique-nique. L'ambiance est rythmée par le cri des mouettes, des avions et du moteur birotor du Rotatif Club en démonstration.

Le soleil s'élève, les tonnelles et parasols deviennent nécessaires. Le CLUB CITROËN France a l'honneur de recevoir Madame Catherine Stroh, nouvelle mairesse de La Ferté-Vidame, venue pour découvrir ce qu'est le Conservatoire Citroën, une idée de musée pour ce village historique. C'est aussi l'occasion d'avoir la visite des amis du Club et d'ailleurs...

Et démarre le moteur de la Citroën ZX Rallye Raid Evo 5 / 1996 de Philippe Wambergue et Fred Gallaguer. Un ralenti stable, suivi de petites vocalises et départ pour trois tours de piste autour de notre parking, des accélérations nettes et musicales. Un vrai régal !

Un nouveau public de promeneurs arrive en famille, un public jeune, passionné de Citroën anciennes. C'est l'occasion de donner des informations sur le CLUB CITROËN France et de vendre les nouveaux articles de la « Boutique ».

En conclusion, que de bonheur de se rencontrer à nouveau ! Sortez masqués et rejoignez-nous !



Auto Moto Rétro Rouen 19 et 20 septembre 2020

Nos sorties

Auteurs
Gérard GEFFROY et Alain LASSALLE

Septembre 2020, c'est un véritable miracle que ce salon ait pu se tenir.

La COVID 19, ennemie mondiale invisible, rôde depuis des mois autour de nous en paralysant une bonne partie de nos activités professionnelles et privées. Soyons reconnaissant envers les organisateurs de cette manifestation. Ils sont parvenus, dans ce contexte très difficile, à sa tenue et à son bon déroulement par l'application stricte des règles édictées par les pouvoirs publics et en accord avec eux. D'ailleurs, c'est le seul grand salon régional à se tenir en France cette année, tous les autres ont été annulés, Rétromobile ayant eu la chance de se dérouler avant le début de la pandémie.

Autant vous dire que bon nombre de passionnés « masqués » attendaient avec impatience l'ouverture des portes samedi matin, la recherche de pièces étant leur motivation première.



Dès l'entrée principale, sur le podium central, trois voitures à elles seules résumaient bien l'histoire de la marque : de l'origine une 356 (1948), puis une 997 GT3 (2014) participante aux 24 heures du Mans et une Taycan



Après avoir fêté dignement l'an dernier les 100 ans de Citroën, à présent c'est à la marque Porsche d'être à l'honneur et des voitures Porsche, il y en avait partout !



électrique 4S (2020). Nous retrouvons dans divers halls ainsi qu'en extérieur de nombreux clubs Porsche et des particuliers exposants des modèles 911, 924 et 914 à profusion !

Il faut cependant souligner les représentations remarquables de certains autres clubs : Panhard, Alpine, Renault, Citroën, militaires, américaines et youngtimers.

(suite)



Notre « CLUB CITROËN France » exposait fièrement la DS 20 Pallas (1972) de notre membre et ami Daniel Pariguet. Une très belle restauration réalisée par lui-même, le déroulement très détaillé de son travail peut être consulté sur notre site internet : <https://www.club-citroen-france.club/pages/nos-restaurations/restaurations-en-cours/restauration-ds-20-pallas-de-1973.html>

Présent sur le stand, Daniel a échangé, durant tout le week-end, documents techniques à l'appui avec de nombreux admirateurs appréciant la qualité de sa restauration ainsi que ses compétences.

Nous y avons testé notre petite « Boutique ». Pour la circonstance, Françoise nous avait confectionné des masques et leurs pochettes badgés du logo du CLUB CITROËN France. Un travail absolument magnifique, valorisant et pratique. Martine nous avait sélectionné un assortiment d'articles eux aussi signés. Vous découvrirez ces articles dans notre page « Boutique ».

Ce week-end fut riche en rencontres masquées, respectueuses des règles anti COVID. Françoise, Martine, Daniel, Philippe et Alain vous y accueillaient avec plaisir. Un public passionné aux larges motivations, riche en émotion et nostalgique parfois. Des professionnels et curieux de technique nous ont accaparé pendant ces deux journées sur fond musical, assuré par un joueur de cornemuse.

Nous en sommes revenus renforcés, riches de tous ces échanges et de ces rencontres.



News

La SM en miniatures

Auteur

Alain DUFOUR d'après un essai de Jean-Claude Richer-Gronier

Sa Majesté, une longue gestation pour une vie brève.

Dès la mise en fabrication en série des DS, Mrs Pierre Bercot, PDG de Citroën, et André Lefebvre, à la tête du BE, pensent à l'avenir ; la Direction envisageant une DS haut de gamme, ou Super DS, tandis que le BE penche plutôt pour une version sportive ou DS Sport.

Tout Citroën a l'intuition et croit que la DS de 1956 peut mieux faire, sachant qu'elle est sous-motorisée avec seulement 75 CV, bien qu'elle soit donnée pour « plus 140 km/h. » grâce à son excellent Cx !

Donc, Motoristes et Stylistes couchent des idées sur les planches à dessin sans réalisations concrètes de prototypes originaux.

De nombreux moteurs sont développés par Walter Becchia pour augmenter la puissance du moteur : Carbus double-corps, ACT simple ou double, multisoupapes, mais aussi des V6 et V8, etc...

Le programme « DS 160 km/h. » est donc de dépasser 100 CV et d'atteindre les 160 km/h. (but inatteignable pour une traction avant, selon les spécialistes de l'époque).

Tous ces moteurs sont essayés sur des DS ou ID de série, 4 portes, dont la plus puissante dépasse 170 km/h.



André Lefebvre est victime d'une attaque cérébrale le 25 juillet 1958, et reste hémiparétique, ce qui pose le problème de sa succession et met certains projets en sommeil. Mais le programme « DS 160 km/h. » reste à l'ordre du jour. M. Lefebvre décèdera début Mai 1964.

Il aura fallu attendre le début 1961 pour qu'un Service « Etudes Nouvelles » soit créé, avec pour programme « DS 180 km/h. », cette fois « officiel », dont l'objectif est l'étude de la motricité d'une traction avant devant disposer de plus de 100 CV et atteindre 180 km/h.

A sa tête, Jacques Né, aidé, entre autres, de Pierre Pastier, mécanicien-essayeur, et de Jean Nicolas, responsable de la carrosserie et de l'aménagement intérieur des protos.

De nombreuses esquisses et maquettes, signées Flaminio Bertoni, encore dans sa période « custode inversée », ou Robert Opron, conservant l'allure générale de l'avant de la DS, avec des formes arrière variées, souvent tourmentées, sont réalisées avant qu'une lière réalisation concrète et originale, enfin roulante, ne voie le jour.

Le 1er proto, enfin roulant, est terminé courant 1962. S'en suivront pas moins de 9 prototypes pour arriver à une voiture commercialisable, ce qui fut fait en 1970.

Un nouveau programme avait désormais pour objectif d'atteindre et de dépasser 300 Km/h.

Le dernier prototype dit « Michelin » de 1973, peint en rouge avec pavillon et panneaux de custode jaune, des poignées de porte et des enjoliveurs striés de custode peints en noir, une bande trapézoïdale noire ornant le capot qui actuellement dort paisiblement au Conservatoire Citroën, est muni d'un moteur à injection, peut-être, de 340 CV la propulsant à plus de 285 Km/h., comme l'a écrit Roger Brioult, frôlant les 300 selon d'autres !



(suite)

Dans les années 1960, 1970, la France du général de Gaulle entend démontrer au monde entier sa grandeur et ses capacités à innover. En témoigne l'envol du Concorde, premier avion supersonique de grande ligne mis en service. Citroën prend part à cet engouement en lançant un nouveau modèle qui vise une clientèle GT glamour : la SM.



Dès les années 1960, le bureau d'études Citroën planche sur le projet "S" de coupé Grand Tourisme 2+2.

Le pari est osé : atteindre plus de 200 km/h dans des conditions de confort et de sécurité optimales. Le rachat de Maserati permet d'ajouter un "M" au projet, et surtout un moteur créé par maître Alfieri. A charge de Jacques Né, l'ingénieur de Citroën responsable du projet, de synthétiser le tout. La SM est finalement présentée le 11 mars 1970 à l'occasion du Salon de Genève. Son V6 2.7 alimenté par trois carburateurs double corps, qui développe la puissance de 170 ch (178 ch en version injection), affiche 220 km/h en vitesse de pointe, faisant alors de la SM la traction la plus rapide du monde !

Cette reine de la route franchit l'Atlantique dès 1971 au prix de quelques adaptations comme l'abandon, notamment de ses phares carénés et mobiles. Cela n'empêche pas le magazine Motor Trend de lui décerner le titre de voiture de l'année 1972, distinction qu'aucun modèle non américain n'avait connue jusqu'alors.

Malgré tout, la SM quitte le catalogue en 1975, après avoir été produite à 12.920 exemplaires. Le premier choc pétrolier (elle consomme 12,5 l. au 100 km), une fiscalité et un prix dissuasifs combinés aux difficultés d'entretien d'un moteur sophistiqué et à un réseau mal préparé à accueillir la diva auront eu raison d'elle. Coup de grâce, la GT conçue pour rouler à plus de 200 km/h en toute quiétude est frappée de plein fouet par les premières limitations de vitesse sur autoroute. Nombreux cependant sont les passionnés qui continuent d'admirer, dans le monde entier, la grande Citroën, 50 ans après sa sortie.



Ironie du sort, ce sont des gendarmes équipés de SM qui poursuivent les chauffards sur l'autoroute A1. La Présidence de la République, elle, s'offre une limousine cabriolet décapotable 4 places pour les défilés officiels. Chapron qui l'avait créée la commercialisa pour le civil. Heuliez, un autre carrossier



célèbre, s'empara de cette GT pour en faire des voitures de rêve pour les gens fortunés qui ne se contentent pas du prix astronomique du coach de base



Le styliste Frua s'essaya à lui donner un air plus... italien. Ligier, quant à lui, a adapté son moteur sur une de ses sportives. Il existe encore plein de dérivés de cette automobile, mais je ne dispose pas d'assez de place pour toutes vous les montrer.



Une bonne adresse pour en savoir plus > **LA GRANDE AVENTURE DES PETITES CITROËN**

<http://aventure-citroen-min.forumactif.com>

Citroën

Auteur
Alain LASSALLE

Les anciennes, un bon placement ?

Depuis plus de 30 ans, je suis l'évolution des cotes (LVA - Rétroviseur) de nos « chères » Citroën. Elles sont parmi les voitures anciennes les plus collectionnées. D'après l'enquête FIVA de 2016, en Europe, nous sommes 820.000 collectionneurs dont plus de 155.800 citroënistes.

Exceptionnelle, la cote des cabriolets !

Des prix multipliés par 10 en 30 ans pour les DS !

Depuis 1989, année de spéculation sur les classiques, le prix de la DS 21 Cabriolet est multiplié par 11 ! Celui de la DS 19 Cabriolet est multiplié par 10 ! Celui de la Traction 11A/11B Large cabriolet par 4 et celui de la Traction 7C cabriolet par 3 !

Aujourd'hui la DS 21 Cabriolet cote plus de 240.000 €, la DS 19 Cabriolet 180.000 €, la Traction 11A/11B Large 145.000 € et celui de la Traction 7C cabriolet 110.000 € ! Au sommet la Traction 15 cabriolet 1939 adjugée 612.400 € en 2015 et la SM Mylord cabriolet Chapron 1975 vendue 548.320 € en 2014.



Un meilleur placement que le livret A ?

La cote des Citroën en très bel état d'origine ou restaurées s'envole. Imaginez, que vous auriez placé 17.500 € sur votre livret A en 2010, vous auriez aujourd'hui un capital de 19.900 € (référence France Inflation). Mais par passion vous avez acheté une DS 23 injection 17.500 €, elle cote aujourd'hui 35.000 € ! Un bon placement si nous exceptons les coûts de garage et d'assurance ! C'est le même rapport pour les Traction, les 2CV, les DS, les SM, les CX, les VISA Chrono, les AX GT et GTi, les SAXO VTS et VTR dont les prix sont multipliés par 2 en 10 ans. Les BX attendent leur

heure. À l'inverse, laissées pour compte, les propulsions n'ont quasiment pas augmenté depuis 20 ans ! Elles n'intéressent que les passionnés des vraies automobiles du patron « André Citroën ». Leur nostalgie s'est éteinte auprès des jeunes générations. C'est aussi le cas de la GS Birotor qui n'a monté que de 10% en 20 ans, alors que le même capital placé sur le livret A prenait 12,5 %, dommage ! Est-ce sa technique méconnue qui nous effraie ?

Les bons coups à venir, les youngtimers et newtimers

Les oldtimers, désignent les voitures de collection de plus de 30 ans dont la production a cessé et les caractéristiques sont inchangées. Les youngtimers, concernent nos Citroën de 1980 à 2000. Ces voitures attirent les nouvelles générations de collectionneurs nées en 80 – 90.

Depuis 40 ans la qualité de fabrication de nos Citroën s'est améliorée. Leurs tôles électro zinguées deux faces, leur potentiel sous exploité, permettent aux acheteurs de trouver des modèles en bon état d'origine, agréables, fiables, prêts à prendre la route pour moins de 10.000 € ! Pas de frais de restauration. Analysons chaque modèle : Depuis 10 ans, les BX restent stables. Privilégiez l'achat d'une BX 19 Gti ou BX 19 Gti 4x4.

Par contre la BX Sport s'envole ! Elle a pris 40% depuis le début 2020, et reste abordable à 5.500 €, avec en prime la musique des carburateurs 40ADDHE, un vrai régali !

(suite)

La cote des ZX est inchangée depuis 5 ans. A l'achat, privilégiez la ZX 16V Coupé équipée du moteur XU10J4RS de 167cv produite à 558 exemplaires et cotée 7.000 €. La Xantia Activa V6 berline n'a pas pris un euro de plus-value en 10 ans ! La Xantia Activa V6 24S 194ch s'offre à 6.500 €. Pour combien de temps ?

L'XM V6 E59 24 soupapes 200 ch produite à 3643 exemplaires vaut 7.000 €. Après une augmentation de 100% entre 2013 et 2017, la cote de la Saxo VTS 16V s'est stabilisée depuis 3 ans ! Dans le rayon « utilitaires », le C15 en bonne condition, très fiable, s'acquière à petit prix : 2.500 €.

Les newtimers accueillent nos jeunes Citroën de moins de 20 ans. Parmi les Citroën les plus intéressantes, les C2 VTS et VTR cotent 4.000 €. La C3 Pluriel 1.6 110ch n'est pas chère, 4.300 €, mais très recherchée et difficile à trouver. La Centrale des Particuliers cote la C4 VTS 2.0 143ch by Loeb 2007 : 4.000 € avec 130.000 km, la C1 Chrono 3 portes 1.0 68 ch Sensodrive : 3.000€. Le prix de la C6 3.0 V6 HDI, dernier grand vaisseau Citroën, est au plus bas, 10.000 € pour l'acquérir dès maintenant !



Pourquoi acheter une ancienne Citroën ?

En dehors des vedettes des ventes aux enchères, la 2CV, emblème français de l'après-guerre, est première du « top 10 » des voitures les plus recherchées depuis 2018. La Traction est 7^{ème} et la Méhari 10^{ème}. Elles sont collectionnées pour le nom, l'origine d'André Citroën, leur originalité, leur côté « gaulois », le plaisir de posséder un bout de l'histoire Citroën.

Quel est le marché des anciennes Citroën ?

Si nous nous référons aux chiffres de participation du Centenaire à La Ferté-Vidame, le marché de citroënistes est composé de 64% de Français, 10% de Néerlandais, 7% d'Allemands, 6% de Belges, 2% de Suisses, 2% d'Italiens, 1% d'Anglais, 8% d'autres pays de toute la planète. Le parc de Citroën de collection est composé de 6% de propulsions, 15% de Traction, 21% de 2CV, 26% de DS et ID, 5% de CX, 6% de GS et SM, 9% de Youngtimers, 6% de newtimers C2/C6, 3% de HY & VU, 3% d'autres Citroën.

En conclusion :

La cote de nos Citroën reflète l'état du marché lors d'une intention d'achat ou de vente. Il est agréable de constater que nos autos montent plus vite qu'un dépôt de capital sur le livret A. Pour les citroënistes, fidèles à la marque souvent depuis plusieurs générations, la valeur est sentimentale.

Pour d'autres, le prix est liée au plaisir de posséder un modèle dont ils ont rêvé, à la satisfaction de ressusciter une « sortie de grange », au désir de transmettre un patrimoine aux futures générations. Ces voitures, conduites par nos parents et grands-parents, nous permettent d'échapper à la monotonie quotidienne et d'idéaliser le passé.

Les chiffres annoncés s'appliquent à des voitures en bel état d'origine ou restaurées. Mais nous trouvons trois niveaux de prix, ceux des Citroën sorties de grange ou à l'état d'épave dont le coût de restauration est bien supérieur à sa cote finale, ceux des bonnes occasions capables de prendre la route à prix raisonnables et ceux des modèles exceptionnels sources de spéculation.



(suite)

Les résultats des dernières ventes aux enchères (frais inclus)

1967 - CITROËN DS 21 PALLAS - EX-CITROMUSEUM
VENDUE 56 940 € TTC

Les valeurs du Centenaire de la Ferté-Vidame le 21 juillet 2019

VENTE AGUTTES 21 Juillet 2019 La Ferté-Vidame

1926	B14 Coupé	OR-	10 620 €	1967	ID 19 96000 Km	OR	25 620 €	2004	CS V6 Break Carlsson	OR+	7 020 €
1927	B15 Fourgon	OR	5 460 €	1968	DS 21 Cabriolet	RAR	214 020 €	2010	Maquette Tubik		6 420 €
1931	C4G	OR-	3 420 €	1969	Méhari	REST	17 220 €	2011	C3 Pluriel Charleston	OR+ 44 Km	18 420 €
1933	Rosalie 8CV SICAL	OR	18 420 €	1971	M35	OR	29 220 €	2012	C6 V6 HDI Exclusive	OR+ 13 Km	53 220 €
1934	Traction 7C Roadster	REST	90 000 €	1972	Méhari	OR	12 420 €	VENTE AGUTTES 19 septembre 2020 à Sochaux			
1937	Traction 11BL	OR+	14 220 €	1972	SM	OR	52 020 €	1927	B14 limousine	RAR	6 300 €
1937	Traction 11B Limo;	OR	26 220 €	1972	SM inject. électr.	OR 75000 Km	47 220 €	1956	2CV AZ berline	OR-	6 300 €
1938	Traction 11BL	OR	15 420 €	1973	Dyane 6	OR+ 1953 Km	22 020 €	1966	DS 21 M Pallas berline	OR-	11 000 €
1938	Traction 11B Cabriolet	REST	182 820 €	1974	DS 23 IE	OR-	17 220 €	1966	DS 21 Cabriolet	REST	246 300 €
1954	Traction 11BL	OR+	12 540 €	1974	DS 23 Prestige	REST+	60 420 €	1969	DS 21 Prestige P. Bercot	OR	56 700 €
1955	2CV ressorts visibles	OR-	8 820 €	1974	DYANE 6 Confort	OR	8 220 €	1972	Dyane 6 6 glaces	REST	9 900 €
1955	2CV AZ Fourgonnette	OR+	36 420 €	1974	DS 23 IE	OR-	17 220 €	1973	Type HY fourgon 11 cv	OR	13 500 €
1955	2CV Berline	REST	17 220 €	1982	GSA Break Special	OR+	4 020 €	1977	LN Coach	REST	8 700 €
1956	Traction 11 B	OR	9 420 €	1983	Maquette ECO 2000		1 020 €	1978	VISA Club 652 cm3	OR+	15 900 €
1958	ID 19 Luxe	OR	11 220 €	1985	BX Sport	OR+	13 020 €	1983	VISA 11 RE Berline	REST	6 300 €
1959	2CV AZ	OR-	3 660 €	1987	CX GTI Turbo	OR+	11 820 €	1983	GSA X1	OR+	7 500 €
1963	2CV Sahara	REST	82 000 €	1989	CX Prestige Turbo 2	69850 Km	32 820 €	1986	BX Sport (120 ch)	REST	11 100 €
1963	AMI 6	OR	11 220 €	1990	2CV 6	OR+	9 Km 66 420 €	2013	DS3 WRC S. Loeb	OR	730 000 €
1963	DS 19 Cabriolet	OR	126 420 €	1990	2CV Charleston	OR+	3592 Km 31 020 €				
1965	ID 19 P	OR+	20 820 €	1990	2CV6 Spécial	OR+	5626 Km 11 220 €				
				1998	XM V6 Exclusive	OR	13 020 €				

Celles de l'Aventure Peugeot Citroën DS à Sochaux le 19 septembre 2020

Les Citroën sur le podium !

La Citroën DS 21 Cabriolet est partie en Allemagne pour 245.000 € !

La Citroën DS 21 Prestige de l'ex PDG de Citroën (Pierre Bercot), fut achetée par téléphone par son petit-fils. Bonne nouvelle, la voiture reste dans la famille pour 56.700€.

La Citroën DS 3 WRC de Sébastien Loeb est à nouveau montée sur la plus haute marche du podium. Elle a été adjugée par internet à 730.000 € alors qu'à La Ferté-Vidame, la C-Elysée, championne du monde WTCC 2016 avec José Maria López, n'avait pas trouvé d'acquéreur à 100.000 € ! ?



Les objets

La « Boutique CLUB CITROËN France »

Dans la limite de nos stocks

Carnet d'entretien

Dans sa pochette de toile, ce cahier de 72 pages de format A5 est imprimé pour vous guider dans le suivi de l'entretien de votre voiture de collection : identité du véhicule, valeurs, dépenses, maintenance, contrôles, anecdotes et palmarès, suivi consommations, impressions de conduite... - Prix membre CCF : 13 € *

Autocollant du Club Citroën France au format 50 X 78 mm qui se colle à l'extérieur, avec le nouveau logo 2020 où apparaissent les couleurs de la France et la date de naissance du Club « Depuis 1968 » - Prix membre CCF : 3 € *



Porte-clefs « Contrôleur de pression » Indique la pression en 4 unités (BAR, Kpa, PSI, LBS) de vos pneus par simple pression sur la valve. Taille en mm (Ø 10 longueur 82) - Prix membre CCF : 3 € *

Carte outil « Multifonction » Ingénieux couteau Suisse au format carte bancaire. Cet outil en acier porte une scie, un couteau, un tournevis, des empreintes pour petits écrous hexagonaux, 1/2 décimètre, un rapporteur... Avec son étui et sa notice (en Anglais) - Prix membre CCF : 4,70 € *

Masque Anti COVID Lavable à 30°C avec pochette - Prix membre CCF : 17 € *



Montre Club Citroën France, unisexe diamètre 39mm - Prix membre CCF : 45 € *



Perche à Selfies télescopique rétractable, de 23 à 61 cm, adaptable à votre téléphone portable, s'incline jusqu'à 270°. Bouton de déclenchement à distance relié à votre portable par une prise jack ou par le connecteur Apple dans le cas d'un smartphone - Prix membre CCF : 6,60 € *

Trousse en toile avec 6 crayons de couleur et un cahier de coloriage de 1999 avec 5 CV, Rosalie, DS, traction et SM - Prix membre CCF : 10 € *

* Frais d'expédition compris
Voir bon de commande ci-joint

Les livres en vente : Souvenirs d'une collaboration, Les garages de nos régions, Les 2CV et dérivés. S'adresser de la part du Club à Mme Marie Christian: mfc.christian@orange.fr



Nos sorties

Les sorties du CLUB CITROËN France 2021

Le Club bouge, bougez avec lui

En 2020, la pandémie de la COVID 19 a remis en cause temporairement les rassemblements et par conséquent la vie de notre club, ses dîners, ses sorties et ses salons. Nous en sommes conscients et désolés.

Nous avons passé de nombreuses heures avec Françoise, Martine et Daniel à vous préparer la sortie du Bec Hellouin, les dîners d'Issy, la visite des ateliers de restauration du Bourget, l'Auto Moto Rétro de Rouen et la Bourse du Conservatoire. Votre intérêt et votre participation n'ont pas été à la hauteur de nos efforts ! Consacrez-nous une minute de votre temps pour répondre simplement : Je viens, je ne viens pas ! Suivant la célèbre publicité : « Si vous saviez tout ce que ... fait pour vous ! »

Ainsi inventer et confirmer les sorties 2021 avec les nouvelles vagues de la COVID 19 est difficile :

- 24 janvier – Assemblée Générale du CLUB CITROËN France par voie postale.
 - En Mars Salon champenois de la voiture de collection (51) ?
 - Dîner du Club le 17 Mars à 20h. à l'hôtel IBIS d'Issy les Moulineaux (92) ou Sortie à Villers sur le Roule (27), à définir.
 - Ateliers de restauration et musée de l'Air Le Bourget (93)
 - 3 & 4 avril Le Mans Auto Moto Rétro (72)
 - En mai Sortie du Club en Normandie
 - 2 au 6 juin Rétromobile à Paris (75)
 - 1 au 4 juillet Le Mans Classic
 - 27 juil. 1 août Mondiale 2CV en Suisse
 - 16 Juin Dîner du Club à 20h00 à l'hôtel IBIS d'Issy les Moulineaux (92)
 - 6 - 7 & 8 août La Fresque des Bridiers à La Souterraine (23)
 - 15 septembre Dîner du Club à 20h00 à l'hôtel IBIS d'Issy les Moulineaux (92)
 - 18 & 19 septembre. Auto Moto Rétro Rouen (76)
 - 9 & 10 octobre Automédon Le Bourget (93)
 - 5 au 7 novembre Epoqu'Auto Lyon (69)
 - 17 novembre Dîner du Club à 20h00 à l'hôtel IBIS d'Issy les Moulineaux (92)
- Organisez vos idées de sorties entre copains du Club à bord de nos chères Citroën.



Bureau, 3ème appel à candidatures !

Notre bureau 2020 a réalisé un travail colossal en effectif très réduit !

Il est urgent que vous participiez à cet effort pour réinventer votre CLUB CITROËN France.

Il est absolument nécessaire que vous posiez votre candidature pour gérer les postes de secrétaire général, organisation de sorties, promotion du Club auprès des jeunes...

Remerciements textes et images : Vivian Barege, Marie Christian, Alain Dufour, Alain Lassalle, Françoise et Daniel Pariguet, Jean-Claude Richer-Granier, Jacques Douville de Franssu, Anne et Frédéric Béraud, Bernadette Murs, Régis Guyot, Aguttes, Citroën HERITAGE, l'Aventure Peugeot Citroën DS, Automobiles Citroën, Citroën Origins, cartes postales anciennes, Eure Tourisme, Normandie Tourisme.

Contacts Club Citroën France

3 Villa Adrienne 78960 VOISINS le BRETONNEUX

contact@club-citroen-france.club - www.club-citroen-france.club

Association régie par la loi 1901, fondée le 16 avril 1968, membre FFVE N° 26

Siège social: 1 rue l'Ouverdière - 27940 VILLERS sur le ROULE

IPNS – Janvier 2021

