



CLUB CITROËN FRANCE



Votre Club bouge, bougez avec lui ...

31

Engrenage

Actualités 2

- Déconfinement et grands rassemblements
- Votes Sénat et Assemblée Nationale CIC et ZFE
- Les 100 ans du Code de la Route
- Citroën Héritage devient Aventure Citroën
- Stratégie restructuration de Stellantis
- Nouveau conservatoire Citroën

La vie du Club 8

Sorties 12

Histoire 22

- Histoire du CCF à Rétromobile
- Laboratoire d'essais de Balard

News 26

- La ZX en miniatures

Notre calendrier 2022 28

Édito

La relance 2022

Le milieu automobile est en pleine révolution, tels que la mobilité électrique, l'auto partage, la location, le développement des ventes sur le net, les lois européennes de distribution, la disparition des véhicules thermiques en 2035... Ainsi Stellantis restructure les réseaux de ses 14 marques, se dote d'usines de batteries, se lance dans la R&D des cockpits de véhicules autonomes et la mise en place de bornes de recharge... Citroën électrifie sa gamme, conserve l'essence et abandonne progressivement le diesel. En 2024, toutes les DS seront électriques.

Dans ce contexte, notre communauté « Véhicules d'époque » doit anticiper pour transmettre notre patrimoine contemporain électronique et électrique à nos enfants et petits-enfants. C'est difficile, car la documentation est dématérialisée depuis les années 90. Ainsi il est important d'archiver ces données numériques, les softs et leurs diagnostics. Comment y arriver sans trace papier ? Comment le CLUB CITROËN FRANCE y participera ? Comment le futur musée Citroën s'organisera ? Bienvenue à vos idées.

L'Aventure Peugeot Citroën DS n'échappe pas à cette remise en cause. « Citroën Héritage » et les pièces de rechange « Citroën Classic » sont rebaptisés « L'Aventure Citroën ».

Alain LASSALLE



Actualités

Déconfinement, Rétrofit et ZFE

Auteur :
Alain LASSALLE

Les grands rassemblements



Depuis janvier 2020, le COVID 19 dicte toujours sa loi. Nos participations aux grands rassemblements et salons furent soumises au "Pass sanitaire" via l'application TousAntiCovid. Ainsi l'agenda de nos sorties dans les restaurants, les musées et les salons fut ajusté au fil des impératifs sanitaires. Ces contraintes pourraient se prolonger jusqu'en 2022. Les jauges de fréquentation n'ont pas empêché la tenue de nos salons préférés Auto Moto Rétro Rouen et Epou'Auto.

Le Rétrofit disparaît de la loi Climat et Résilience



Le rétrofit n'a finalement pas été retenu dans la loi Climat et résilience du 22 août 2021.

Le Sénat avait inscrit l'objectif d'un million de véhicules rétrofités d'ici à 2030 mais, la commission mixte paritaire l'a fait disparaître du texte final de la loi. L'Association Aire, représentant une quinzaine de start-up, PME et garages indépendants, critique ce manque d'ambition, et explique qu'elle met en péril une filière naissante et encore fragile.

Les primes existantes pour le rétrofit d'un véhicule thermique peuvent aller jusqu'à 5 000 euros, mais la conversion du véhicule à

l'électrique coûte à l'heure actuelle entre 20 000 et 40 000 euros selon les modèles (source Fedat).

L'Aventure Peugeot Citroën DS a donc abandonné son projet de rétrofit.

Dès fin 2021, Retrofuture proposera la pile à combustible à hydrogène avec notamment 2 modèles cultes Citroën : la DS hydrogène, une première mondiale, et le HY hydrogène pour les food-trucks.

Qui nous proposera une hybridation légère et bon marché pour circuler au pas dans les lieux publics, genre « Super démarreur ou super dynastar » ?

Les ZFE et les véhicules d'époque



Depuis le 13 mars 2021, les deux propositions de loi 3984 et 3757 sont en examen dans la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour l'une et la Commission des affaires culturelles et de l'éducation pour l'autre. Il semble qu'elles soient passées aux oubliettes !

Une étude de l'institut Brunoy créé par Olivier Blond, délégué spécial à la lutte contre la pollution de l'air en Île-de-France, alerte sur les limites d'efficacité des ZFE : « Impasse », « perte de temps et de ressources », « dispositif mal conçu », « coût exorbitant »...

En s'attaquant aux véhicules qui polluent le plus au lieu de cibler

ceux qui roulent beaucoup, « Les ZFE aggravent les inégalités sociales. Cela amène un déficit d'acceptabilité et une mise en œuvre incomprise ». Il propose de cibler les flottes urbaines professionnelles en les remplaçant par des véhicules électriques. « On se concentre sur les véhicules qui roulent beaucoup : les taxis, les VTC, les livraisons, les flottes d'entreprise, plutôt que sur les vieilles voitures largement inutilisées ».

Les collectionneurs espèrent que cette étude de l'Institut Brunoy sera suivie d'effets.

Le code de la route est centenaire

Auteur
Alain LASSALLE



Actualités

LE CODE DE LA ROUTE



Décret du 27 Mai 1921

suivi d'une circulaire concernant
la réglementation de l'usage des voies
ouvertes à la circulation publique

Cela fait maintenant 100 ans que le code de la route est né.

En 1804, Napoléon rend obligatoire la circulation sur la partie droite ou au centre de la chaussée.

En 1851, " La police du roulage et des messageries publiques " veille à la circulation sur l'ensemble du réseau français.

Le 15 mai 1898, Clémentine de Rochechouart-Mortemart, duchesse d'Uzès, devient la première femme à obtenir le permis de conduire.

En 1899, la vitesse des véhicules à moteur est limitée à 30 Km/h. en campagne pour ne pas effrayer les chevaux.

Au début du XX^{ème} siècle, les premiers panneaux de signalisation sont installés.

En 1912, l'office national du tourisme teste les panneaux de signalisation sur la route « Paris - Trouville sur mer ». Puis Michelin s'impose.

En 1917, les premières auto-écoles voient le jour !!!

Le 27 Mai 1921, Promulgation du code de la route par décret.

En 2021, fleurissent des dizaines de nouveaux panneaux pour une meilleure cohabitation entre usagers.



Il est amusant de trouver de nombreuses Citroën dans le « Code de la route – Le piéton et le cycliste » de Louis Voeltzel publié en mars 1962 et illustré par Jean-Louis PESCH.

Actualités



Le mardi 27 avril 2021, le comité directeur de L'Aventure Peugeot Citroën DS a changé les noms des entités-marques pour simplifier et harmoniser les appellations « Aventure ». Leurs missions restent les mêmes, seuls les noms et logos changent. Ainsi, depuis le 20 mai 2021 :

- Citroën HERITAGE devient L'AVENTURE CITROËN.
- DS Héritage devient L'AVENTURE DS AUTOMOBILES.
- L'Aventure Peugeot reste L'AVENTURE PEUGEOT mais change de logo.

Les pièces de l'Aventure CITROËN



Les pièces sont reconstruites suivant les Cahiers des Charges d'époque, qui ne sont plus aux normes d'hygiène et sécurité actuelles. Les recherches de fournisseurs et les approbations des nouvelles pièces sont longues. C'est un projet ambitieux.

En 2016, au nom de l'Amicale Citroën & DS France, nous avons présenté une liste de 250 pièces nécessaires à la sécurité et au passage du contrôle technique. L'objectif est de refabriquer le TOP

10 hiérarchisé par « Gravité – Urgence – Tendance », de rapatrier les stocks morts intéressants et de faire des commandes de « fin de série » avant les arrêts de chaîne. Cette stratégie est très intéressante pour les youngtimers.

Le diagnostic et la maintenance électroniques



Le diagnostic des défaillances de composants électroniques de nos youngtimers passe par l'achat d'un petit lecteur d'OBD2 abordable, autonome et spécifique. Il se branche sur la « Prise de diagnostic à bord ». Pour 50 €, il lit les codes défauts moteur, pour 300 € toutes les fonctions de la voiture. Ces boîtiers permettent d'orienter le diagnostic vers les actuateurs, capteurs, sondes et calculateurs

défaillants... Ces outils sont utilisables sur nos Citroën équipées de la prise OBD II 16 voies depuis 1994. Pour les véhicules antérieurs équipés de l'OBD I à 30 voies, un câble intermédiaire est nécessaire. Ce sujet capital sera approfondi dans un futur « Engrenage ».

Restructuration de Stellantis

Auteur
Alain LASSALLE

Actualités

Le groupe Stellantis rassemble Citroën, DS Automobiles, Peugeot, Opel, Vauxhall, Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati et RAM depuis le 16 janvier 2021.

Pour optimiser son réseau européen, Stellantis résilie tous les contrats des concessionnaires de ses 14 marques.

Avec les changements environnementaux, le futur règlement européen de juin 2023, les nouvelles habitudes d'achat des clients, le groupe veut promouvoir un modèle de distribution durable, performant, efficace et optimisé pour créer des synergies multimarques importantes.

Cela se traduit par la disparition de toutes les concessions Citroën et leur remplacement par celles qui seront choisies par Stellantis en juin 2023. Leur raison sociale devient Citroën - Stellantis & You, Sales & Services.



Stratégie véhicules électrique Stellantis

Le Green Deal européen, moins 55% de CO₂ en 2030 et zéro carbone en 2050, provoque l'arrêt du moteur thermique. L'usine de moteurs de Trémery se reconvertit à l'électrique avec Nidec. Celle de Metz produira la nouvelle boîte automatique électrifiée e-DCT avec Punch Powertrain.

D'ici 2025, Stellantis investira plus de 30 milliards d'euros dans l'électrique et les logiciels.

En conséquence, en Europe, Stellantis crée Automotive Cells Company (ACC) qu'il détient à parts égales en association avec TotalEnergie et Mercedes. Ils installeront deux usines de batteries, l'une à Douvrin dans les Hauts de France, l'autre en Allemagne et produiront 120 Gigawatt heures. Aux USA, pour créer des usines de batteries, Stellantis s'associe avec LG Energy Solution pour la première, et avec Samsung pour une seconde. Stellantis et TheF Charging sont partenaires pour créer un réseau européen de recharge public avec des conditions exclusives pour les clients Stellantis. Par ailleurs, Stellantis et Foxconn ont lancé Mobile Drive, une alliance chargée de fournir aux constructeurs des cockpits de voitures autonomes.

Conséquences sur nos CITROËN anciennes ?

Nous découvrirons ce que deviendra le réseau historique d'agents Citroën en juin 2023.

Nos principaux challenges : conserver les outils et les méthodes de diagnostic mécatroniques de nos youngtimers. Le marché des véhicules d'époque pèse 4 milliards d'Euros de chiffre d'affaire (enquête FIVA 2020-21), il est donc probable que nos concessionnaires et agents mis sur la touche se consacreront à nos Citroën thermiques jusqu'en 2050 ! L'après est à inventer !



En 2051, les premières Citroën et DS électriques seront collectionnées et en 2075, les derniers véhicules thermiques seront « Collector ». Il faut donc maintenir la formation de leurs réparateurs.

Ce sont des sujets que nous confions à la FFVE, à l'Amicales Citroën & DS France et l'Amicale Citroën Internationale.

Actualités

Un musée pour Citroën

Auteur
Alain LASSALLE

En cette fin 2021, l'emplacement du futur centre historique de l'Aventure Citroën et de la CAAPY n'est toujours pas choisi.



Histoire de la collection Citroën

André Citroën l'a commencée en 1927 en rachetant la première 10HP type A qui avait été vendue à Monsieur Testemolle le 4 juin 1919 et livrée le 7 juillet 1919. Elle fut acquise par l'usine fin 1927 pour 7.500 francs après avoir parcouru 400.000 Km ! Elle fut stockée avec le Scarabée d'Or, une autochenille P17 du groupe Pamir, des B2, C4, C6, Traction 15 de Pierre Boulanger, Traction 15 cabriolet... En 1955, cette collection était toujours présente dans les caves de Javel...

Dans les années 60, M. Pierre Bercot demande à M. Alain Paget du « Service propagande » de rassembler les Citroën historiques. « Citroën possédait quelques réserves de véhicules disséminées entre La Ferté-Vidame, la rue du Théâtre, la rue de Loumel mais personne ne se préoccupait du patrimoine. Un jour M. Bercot m'a convoqué et m'a demandé d'acheter des voitures. Il me donna un budget de 30.000 F, et c'est ainsi que j'ai acheté 34 véhicules dont des modèles rares et anciens comme par exemple une des autochenilles des années 30 », dit M. Alain Paget.

Les origines de la collection actuelle remontent à 1972. Le personnel Citroën n'avait pas le droit de regarder dans le rétroviseur. En marge des lancements des nouveautés, MM. Jacques Wolgensinger, Jean-Paul Cardinal, Marcel Allard, Mademoiselle Dupont, Gérard Lorieux, Jean-Claude Lanne et Yannick Billy continuèrent cette collection et sa restauration. Ils stockaient leurs achats dans les sous-sols de la rue de Vasco de Gama Paris XVème, à l'usine de Nanterre et à La Ferté-Vidame.

Dans les années 80 MM. Cardinal et Allard montrèrent une centaine d'autos à MM Folz et Pierre Peugeot qui prirent alors la décision de financer et de réaliser un Conservatoire en 1998.

Le Conservatoire Citroën, fut inauguré dans l'enceinte du site d'Aulnay sous-bois le 28 novembre 2001 par Mr. Claude Satinet et M. Pierre Peugeot. Mise en service en 1973, l'usine de production Citroën d'Aulnay s'est arrêtée le 25 octobre 2013. Depuis, Citroën HERITAGE y joue les prolongations. Privée de ses réserves en 2019, l'Aventure CITROËN est maintenant à l'étroit sur ses 5000 m² d'exposition. Prolongé en 2019, le bail dérogatoire prendra fin en décembre 2022.



Les archives Citroën

Tous les documents sont aujourd'hui conservés dans le Centre d'archives de Terre Blanche, situé à Hérimoncourt (25). Inauguré le 24 septembre 2010. La collection documentaire Citroën du Conservatoire, (les films, les cassettes vidéo et les archives papier) y ont été transférés en 2014-2015.

Lors de l'exode de l'usine en province, suite au bombardement de Javel le 3 juin 1940, puis en 1966 lors du déménagement du bureau d'études de la Rue du Théâtre Paris XVème vers Vélizy, les plans Citroën historiques furent dispersés ou détruits. La pouponnière du 53 rue de Balard Paris XVème fut transformée en Laboratoire

d'Essais en 1922. On y trouvait dans son grenier les comptes-rendus d'essais de 1919 à 1940, ceux de la 22, de la Traction 15 cabriolet, des premiers diesel entre autres... Nous avons aussi perdu leurs traces en 1979 lors du transfert à Vélizy et la démolition du laboratoire ! Furent-ils envoyés à la Ferté-Vidame dans des malles, puis redirigés ensuite vers une société de gardiennage extérieure ? La quête d'un trésor très bien classé reste ouverte !

(suite)

Le futur musée Citroën :

Les passionnés de la marque demandent « Un musée pour Citroën ». Il sera commun avec DS et les marques fabriquées à Poissy et représentées par la CAAPY (Simca, Talbot, Salmson, Chrysler, Sunbeam, MATRA-Simca, FORD SAF...). Pour mettre en valeur ces 700 véhicules (dont 400 Citroën), le nouveau musée devrait occuper 10 000 m². Il se composera aussi d'un atelier, d'une boutique et d'un espace événementiel.

Étudié depuis 2016, ce projet a élargi ses recherches et s'accélère depuis début 2021. Les quatre pistes à l'étude sont conformes au cahier des charges et répondent à deux critères importants : le sens historique et le potentiel économique. Parmi les lieux explorés en Île-de-France, Poissy et Bièvres, et en Bretagne sur le site historique de Rennes-La-Janaïs ou dans le village 100% automobile à Lohéac (35).

Ainsi parurent le 6 juillet 2021, des articles sur L'Argus, Ouest-France, Le Parisien, Passionnement Citroën... Et le 13 juillet, à l'occasion d'un Comité social d'entreprise, le groupe Stellantis annonçait l'optimisation des différents sites d'Île de France. Le projet concret fut présenté le 27 octobre 2021 au cours d'une réunion du CSE central. Il sera créé en 2024 un campus de 60 000 m², réunissant les activités tertiaires, de recherche et de

développement, ainsi que des moyens d'essai (bancs moteurs et salle acoustique) installés depuis 1966 à Vélizy. Ce regroupement concernerait aussi les bureaux de Peugeot Sports de Versailles et le siège FIAT de Trappes, mais rien sur le Conservatoire Citroën et la CAAPY.

Quant au musée, Le 8 juillet 2021, le village de Lohéac, soutenu par M. Jean-Yves le Drian, se portait officiellement candidat avec 5000 m².

A contrario, le 1er août, M. Xavier Crespin citait dans Le Parisien: Bièvres a l'avantage d'être « Au plus près de là où tout a commencé, quai de Javel » dans le XV^{ème} arrondissement de Paris et d'être « idéalement » située, au croisement de la N118 et de l'A86.

Parmi les sites historiques qui pourraient concourir : la Ferté-Vidame 1938, Rennes 1961, Caen 1963, Vélizy 1966, Charleville-Mézière 1974, Trémery 1979 et d'autres qui seront fermés à la fin du moteur thermique ?

Où s'installera donc le nouveau musée « Stellantis » ?

M. Xavier Peugeot n'a pas dévoilé la nouvelle localisation du musée Citroën, ni lors du comité directeur de L'Aventure Peugeot Citroën DS de septembre 2021, ni lors de son discours du 28 novembre 2021 pour les 20 ans du Conservatoire.



La vie du Club

Bienvenue à nos nouveaux adhérents



Hervé LEFAIT

Inspecteur en assurances, Hervé des Hauts de France nous rejoint avec sa CX Réflex de 1982.

« Mon intérêt pour Citroën date de l'enfance, et mon intérêt pour la CX, de la même époque.

Elle fut la voiture de mon papa, et ma première voiture. C'était une Athena de 1982, blanc Meije, intérieur bleu, ailes élargies, moteur Française de Mécanique, custodes noires, magnifique !

J'ai mis longtemps à me décider, à chercher un modèle en bel état.

J'ai jeté mon dévolu sur une CX de 1982 - je voulais, bien évidemment cette année -, je n'ai pas trouvé d'Athena, mais une Reflex avec options : Diravi, Isother, baguettes latérales, appui-têtes,

peinture métallisée Sable Doré, jantes alliage. Je l'ai acquise en juin 2020. Partie aux Pays-Bas, la revoilà française !
Le Club Citroën France est pour moi une évidence lorsque l'on aime Citroën. La saga de la marque, par ses différents modèles, ses innovations, la personnalité de son fondateur, André Citroën, est une belle histoire française. »



Michel CRAMETTE

Michel est hôtelier Cormeray à CHEVERNY 41

*Au début des années 70, mon papa avait passé commande d'une Citroën DS version "Spécial" et c'est en famille que nous sommes allés la chercher à la concession Citroën "Trubert" de Beaumont sur Oise. Dès mon entrée dans le hall, mon regard c'était porté immédiatement sur une SM qui me semblait longue, au ras du sol prête à s'envoler!!!

Je pense que la fascination pour cette voiture s'est amplifiée par le fait que nous prenions souvent l'autoroute A6 tout juste inaugurée. Quand mon père annonçait une SM dans son rétroviseur, c'était un moment intense surtout quand elle faisait la "course" avec un autre véhicule. L'achat de cette voiture est un concours de circonstances, je connais une personne dans mon village qui lui connaissait une SM dans une grange dont le propriétaire souhaitait s'en séparer. Je suis allé la voir et la transaction s'est faite rapidement. Cette voiture est dans un état remarquable pour ces 50 ans et je me ferai un plaisir de participer aux manifestations du club."



Yves NOËLLAT

« Je suis retraité, ingénieur Véritas, passionné de Panhard, de Citroën et de créations automobiles. J'ai une Panhard 24CT que j'ai mutée en cabriolet, une VISA GTi découvrable issue de la fusion de deux VISA et une BX 16 soupapes.

C'est revalorisant de faire partie d'un club qui entretient le respect pour des génies qui ont su créer et en plus se remettre en cause pour améliorer et mettre à disposition de l'être humain des produits de transport fiables et même parfois des véhicules envoûtants. »

(suite)

Anselm AHERNE

« Je suis très heureux de devenir membre du Club Citroën France, peut-être le premier à rejoindre l'Irlande. Mes voitures sont : une Type B14 de 1926 (construction britannique, donc officiellement un modèle « 12/24 ») ; une Traction Normale de 1949 construite à Paris ; une ID19b de 1967 ; et un Type B2 de 1923 avec une carrosserie sport « Caddy » reconstruite. Je suis également membre du Irish Veteran & Vintage Car Club (et rédacteur en chef de IVCC News, le magazine trimestriel du club). Nous avons 750 membres et sommes le représentant irlandais de la FIVA.

Je garde un très bon souvenir d'un voyage de vacances avec un autre couple dans le Nord de la France lors de notre Traction Normale en 1996. Une fois, en conduisant, la vitre du passager avant s'est brutalement brisée. Par chance, nous avons rencontré un monsieur au volant d'une Traction et lui avons demandé s'il savait où nous pourrions obtenir une nouvelle fenêtre. Il nous a immédiatement amenés chez lui, où il avait un certain nombre de fenêtres correctes. J'ai installé la fenêtre, et tout allait bien à nouveau. Quelle chance remarquable, et quelle merveilleuse gentillesse !

Lors de notre dernier voyage dans le nord de la France en 2013, nous avons à nouveau passé des moments agréables – séjournant au Mans, à St-Denis-de-Ville et à Rascoff. Nous avons également visité à nouveau le spécialiste Citroën



Yves BOCQUIER

« J'ai effectué toute ma carrière chez Citroën. En 1965 j'étais apprenti et breveté Citroën, je me suis ensuite dirigé vers les engins de travaux publics pour revenir acheter le garage Citroën de mon premier patron, Mr Val à Rautot (27). Je fus ainsi agent Citroën de 1977 à 2007. Entre autres voitures du groupe, je possède une GSA X3. Je suis membre actif du Groupement des agents Citroën, du CNPA et de SAVANE AVENTURE... Je fréquente les pistes où j'assiste la barquette proto de Savane Racing. »



Les hommes changent, les autos restent par Thierry PANAGET

« En lisant le « carnet bleu » de notre revue de janvier, j'ai eu une idée ; Presque vingt ans avant la naissance de Mathieu Béraud, j'ai pris des photos de mes enfants petits avec mes chères autos ... Magnifiques souvenirs retrouvés, clichés immortalisant un lieu, nos enfants et nos voitures. Avec l'accord des enfants, nous avons repris les mêmes photos en Avril 2021 au même endroit avec la même voiture. Oh surprise : seule la voiture n'a pas changé !!! »



La vie du Club

Histoire de nos statuts

Auteur
Alain LASSALLE



Le « Club Citroën & Panhard-Levassor » fut déclaré au Journal Officiel le 19 avril 1968, puis ses premiers statuts furent modifiés en avril 1971 quand il prit le nom de « Club Citroën », mais nous n'avons pas retrouvé ce document. Le 30 Sept 1976, le club devient « Club Citroën France », l'adresse du siège change et les statuts sont officialisés en 1977. Le siège déménage le 13 Avril 1988 sans trace de nouveaux statuts. Le 1 août 1989, nouveau changement de siège et les statuts sont réactualisés. Nous les avons utilisés jusqu'en 2020. Nos nouveaux statuts furent officialisés le 28 janvier 2021 et déposés à la Sous-préfecture de Rambouillet le 30 juin 2021.

Nos statuts au 28 janvier 2021

Nous y décrivons 15 articles : constitution, dénomination, objet du club, adresse du siège : 3 Villa Adrienne 78960 VOISINS le Bretonneux, durée, membres, acquisition et perte de la qualité de membres, cotisations, ressources, composition du bureau, assemblée générale ordinaire, assemblée générale extraordinaire, année sociale, règlement intérieur, dissolution, libéralités.

Nombre d'entre nous ont reçu une copie électronique avec notre compte rendu de l'AG de janvier 2021, une version papier vous sera envoyée sur simple demande de votre part.

Les liens extérieurs du CLUB CITROËN FRANCE

Le Club Citroën France ne peut défendre seul les problèmes rencontrés par tous les véhicules d'époque, c'est pourquoi nous sommes membre de la FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Epoque) depuis 1971 le sous le n° 26.

Le Club Citroën France est membre actif de l'Amicale Citroën & DS France. Nous en avons assuré le secrétariat de 2013 à 2018 et participé au comité directeur de la « Célébration du Centenaire Citroën » de 2016 à 2019, secrétariat, budgets prévisionnels, communication... et encore aujourd'hui...

Le Club Citroën France est membre actif de l'Aventure Peugeot Citroën DS depuis 2020 sous le n° 8515. Cela nous permet d'être proche des actualités de Citroën, de DS et du groupe Stellantis. Nous bénéficions aussi de remise sur l'achat des pièces « Aventure Citroën »,



Archives et site internet

Auteur
Alain LASSALLE

La vie du Club

Les archives du CLUB CITROËN FRANCE n'existent qu'à partir de 1988. Nos tentatives pour reconstituer le fond des 20 premières années se poursuivent.

Aujourd'hui, nous stockons les archives physiques chez Daniel Pariguet dans un local qu'il met gracieusement à notre disposition à Hoult (76). Nous avons déménagé les documents entreposés chez Marie Christian en juin 2020 et nous les avons classés. Nous avons deux formes d'archivage, le physique et le numérique.



En physique nous avons :

- Les revues du Club depuis 1968,
- Quelques manuels PR et de réparation,
- Documents d'autochenilles,
- Documentations commerciales,
- Double Chevron,
- Plans C3 Trèfle, T3N1, T3N2, Traction 15 cabriolet.

En numérique, le bureau partage chaque année les fichiers de nos documents officiels, l'AG, les statuts, nos cotisations à la FFVE, L'Amicale Citroën & DS France, L'Aventure Peugeot Citroën DS, l'assurance, le site internet, l'inventaire de notre boutique, les revues et flyers, les comptes bancaires et le budget prévisionnel, le courrier, les membres, le secrétariat, les sorties à faire et les acquis techniques...

Nom	Modifié le
Adhésions annuelles CCF	10/01/2021 18:16
Boutique CCF 2020	10/01/2021 18:28
CCF Registre officiel	03/02/2021 07:25
Communication CCF	20/02/2021 07:42
Comptes CCF	10/01/2021 18:10
Membres CCF	11/09/2021 07:06
Secrétariat CCF	10/01/2021 17:21
Site CCF	26/07/2021 15:17
Sorties à faire	03/02/2021 13:08
Technique CCF	05/09/2021 07:15

Notre SITE INTERNET <https://www.club-citroen-france.club/>

Notre site évolue quotidiennement. Il suit avec assiduité l'actualité des véhicules d'époque, de L'Aventure Citroën et du groupe STELLANTIS...

Son style et son architecture ont changé pour faciliter la navigation.

Nous disposons d'un inventaire de 700 livres écrits sur Citroën depuis 1915, une synthèse des ouvrages externes à la marque.

Sa fréquentation est multipliée par quatre en 2021 et frôle les 100 visiteurs par jour qui y consultent en moyenne 2 pages et y restent 2 minutes. Les catégories les plus visitées sont les annonces et les documents techniques.

Notre site est hébergé chez **e-monsite**, une entreprise sérieuse, une équipe sympathique mais bridée par la communication numérique qui nous prive de rencontre physique à leur siège d'Amiens (80), un comble ... ! Nous sommes dans le règne de la machine !



Sorties

Les Canaries
en C-CrosserAuteur
Michel HORENBEECK

Bruxelles - Santa Cruz de Tenerife Aller / retour du 5 au 31 mai 2021



« A bord de mon C-Crosser, en passant par le Doubs, mon attache française, je traverse la France direction Saint Jean de Luz, non sans faire des tests COVID à chaque étape. Le lendemain, c'est la traversée de l'Espagne, jusqu'à Burguillos del Cerro (Badajoz), où vit une de mes sœurs. Un dernier test, et j'embarque à Huelva à bord du ferry « Marie-Curie » à destination de Santa Cruz de Tenerife, où j'arriverai en pleine nuit après 32 heures de traversée. Personne ne contrôlera jamais tous mes tests COVID... J'y retrouve mes amis venus en avion.

Première excursion à Tenerife, vers le nord par la route des Crêtes, avec ses paysages lunaires dominés par le volcan Teide, point culminant de Tenerife à 3715 m, et retour en évitant La Laguna et Santa Cruz par des petites routes non asphaltées de l'intérieur. Le C-Crosser fait merveille sur les petites routes de montagne, très raides et sinueuses.

Le lendemain, nous entreprenons de faire le tour de l'île : l'cod de los Vinos avec le dragonnier millénaire, arbre endémique de l'île ; et les falaises basaltiques de Los Gigantes, qui méritent bien leur nom. Ensuite, un jour de repos nous permet de découvrir la basilique de Candelaria, qui abrite la statue de la Virgen de Candelaria, vierge noire qui est la patronne de l'île, et la station balnéaire de Las Caletillas, où nous sommes basés. Fin de journée agréable sur notre terrasse, bien éclairée sous la pleine lune.



Une journée entière est consacrée au « Loro Parque » à Puerto de la Cruz, vaste parc animalier, contenant une collection d'oiseaux tropicaux, principalement des perroquets, mais aussi d'autres animaux exotiques. Démonstrations de dauphins, otaries et orques pour les amateurs.

Comme toutes les îles des Canaries sont reliées entre elles par bateau, nous décidons de passer une journée à Gran Canaria, l'île voisine. Tôt matin, nous embarquons dans un catamaran qui nous y dépose en 1h15 de trajet. Direction Artenara le plus haut village de l'île perché à 1250 mètres d'altitude, avec son panorama, sa vue sur le Roque Nubia, et ses anciennes habitations troglodytes. Retour par Las Palmas, et catamaran du retour à Agoete pour Santa Cruz.

Puis c'est le retour avec le « Marie Curie » via Las Palmas (Gran Canaria), jusqu'à Huelva. Ensuite, étape en Espagne à Zafra, et en France à Libourne, et via les volcans d'Auvergne, le Doubs et Bruxelles. J'ai apprécié mon C-Crosser aussi à l'aise sur routes non goudronnées, petites routes montagneuses ou autoroutes... Et prêt pour de nouvelles aventures ! »



La Touraine hors des sentiers battus en ID - DS

Auteur
Daniel BIAUCHE

Sorties



Tout le monde connaît les circuits des célèbres châteaux d'Indre et Loire. Si une sortie en ancienne hors des sentiers battus de ce beau département vous tente suivez-nous.

Partis de Poitiers de bon matin à bord de notre DS21 1966 nous rallions RICHELIEU, 70 km que notre DS avale rapidement. Nous apprécions le confort procuré par la suspension, même si le moteur se fait plus sonore lors des passages en 3ème pour les dépassements de SUV ou autres camping-cars.



Arrivés à **RICHELIEU**, ville qui doit son nom à son fondateur, le cardinal de Richelieu. Cité articulée autour de la Place Royale et de la Place du Cardinal et ceinte de remparts avec des portes monumentales. Place du Cardinal nous retrouvons Bernadette et Jean Richard (ex collaborateur Citroën) arrivés à bord de leur ID 1961. Ensemble nous nous dirigeons vers Sainte Maure de Touraine, célèbre pour ses fromages de chèvre, petit crochet par le domaine de la Haute Pitière où nous faisons l'emplette

de délicieux fromages, l'accueil est sympathique et il est possible de voir les biquettes.

Moteur et direction **MANTHELAN** par la D760. Nous y sommes accueillis par les bénévoles de la Maison du Carnaval, qui nous présentent avec une grande gentillesse d'étranges personnages. Chaque année depuis 1869 à Manthelan se déroule un des plus anciens carnivals de France. Juxta la maison du carnaval, le café Branger hors du temps, décors des murs et plafonds datant de 1888 et où rien ne semble avoir bougé, autre particularité, le café Branger n'a jamais eu de comptoir, une sonnette en bout de chaque table permettait d'appeler.

En route, direction **Le Louroux**, à 3 Km par la D50, pour un bon déjeuner à la table du Prieuré. Après cette pause, départ par la D128, puis la D10 et la D21 pour atteindre Crissay sur Manse, en passant pas Sainte Catherine de Fierbois et Saint Epain. Le confort de nos ID et DS nous permet de profiter sereinement de ces petites routes bucoliques.

CRISSAY sur MANSE, un des plus jolis villages de France nous accueille avec ses petites rues et vieilles pierres. Petite balade à pieds pour la digestion et direction Luzé. Continuons sur la D21, puis la D757 jusqu'à L'Île Bouchard, et la D110 pour Luzé et son abbaye royale.

Arrivés à l'abbaye royale de Saint Michel de Bois Aubry en fin d'après-midi, nous sommes reçus par le propriétaire qui nous propose gentiment de rentrer dans la cour avec nos « Citroën ». L'Abbaye, située dans un environnement romantique, est célèbre par son architecture romane et gothique, et son cimetière où repose l'acteur Yul Brynner (Les 10 commandements, les 7 Mercenaires...)

Après le verre de l'amitié avec les propriétaires, départ tardif pour le Poitou. Quel régal de rouler de nuit sur ces petites routes avec notre DS21, les phares longue portée montrent une efficacité redoutable ! Rien à envier aux voitures modernes.



Sorties

La Journée Nationale des
Véhicules d'Époque le 25 avril 2021Auteur
Alain LASSALLE

Événement devenu incontournable, la **Journée Nationale des Véhicules d'Époque** lancée à l'occasion des **50 ans de la FFVE en 2017** a pour but de faire partager notre passion au plus grand nombre et à se faire connaître comme défenseur du **Patrimoine Roulant en France**.

Ce jour-là, des centaines de manifestations à travers la France montrent à tous la richesse de notre patrimoine roulant et font partager la joie que nous avons à faire rouler ces véhicules d'époque.

La journée nationale des véhicules d'époque vise à mettre à l'honneur ce patrimoine qui fait la fierté des amoureux de l'automobile et témoigne si ce n'est d'une époque révolue au moins d'une époque qui se sentait moins contrainte par les normes, les limitations et les interdictions !

Une question revient régulièrement dans les conversations entre propriétaires de voitures d'époque: auront-ils encore longtemps le droit d'utiliser leurs véhicules sur routes ouvertes ? Il est vrai que grand-mère, coté bilan carbone, ce n'était pas ça ! Croisons les doigts pour que les interdictions laissent de côté ces merveilles automobiles. Elles ne sont plus si nombreuses et polluent beaucoup moins, à elles toutes, qu'une seule de nos usines...

Le CLUB CITROËN FRANCE et la Journée Nationale des Véhicules d'Époque

Sans déroger au confinement, la FFVE nous invitait à sortir et photographier notre Citroën devant un monument local et de partager ce patrimoine virtuellement sur leur page internet.

Ainsi **Michel** a photographié son C35 RD de 1989 devant le petit musée consacré à Louis Pergaud à Belmont (Doubs - Bourgogne - Franche-Comté). Le C35 fruit de la coopération entre Citroën et Fiat a succédé au fameux Type H. Il fut produit de 1974 à 1991 à 145.000 exemplaires.

Le musée de Belmont raconte la vie de Louis Pergaud dans son village natal, Belmont, qui cultive la mémoire de cet écrivain, illustre pour son roman "La Guerre des boutons". Nous y découvrons tout de cet auteur comtois trop tôt disparu à Verdun en 1915, l'histoire de l'école et de la première guerre mondiale.

Alain a réalisé ce montage photo du Château de Montebello de Jouy en Josas (Yvelines - Ile de France) avec la Citroën Rosalie 15 « Speedster » Jean Daninos 1933, reconstitution de l'unique prototype Figoni dont l'original fut détruit. Il a découvert son existence grâce à la médiathèque Citroën, aux livres de Borgé - Viasnoff et René Bellu. En admiration devant le style de ce sublime « Speedster » dessiné par Jean Daninos, il a entrepris d'en refaire les plans avec l'aide de l'Amicale Facel et de Mr Claude Figoni, puis de la reconstruire tout en acier soutenu par ma famille et les amis Citroën.



A la fin du XIX^{ème} siècle, le comte Stanislas de Montebello, descendant du maréchal d'Empire Jean Lannes, duc de Montebello, donna son nom au Château de Jouy en Josas. En 1940, le château de Montebello et son domaine furent vendus à la Société immobilière des Metz gérée par Jean-Clement Daninos qui s'installa au château. De nombreuses Facel Vega y furent photographiées. Depuis 1972, le parc est transformé en résidence privée : les « Cottages de Montebello ». C'est ainsi que Monsieur Jean Daninos aurait pu stationner sa Rosalie « Speedster » devant ce château, mais il ne s'agit là que d'une supposition et d'un montage photo !

(suite)

Dimitri a présenté sa GSA et sa BX à Lille dans le Nord (59) - Hauts-de-France

Je suis une GSA mise en circulation un 31 mars 1982. J'ai fait la plus part de ma vie dans l'Aisne (02). Une vie bien rangée, bien tranquille jusqu'au décès de mon propriétaire. Je fus revendue à un passionné qui a refait toute ma carrosserie et mon compartiment moteur. Il en a profité pour m'équiper d'appui-têtes assortis à mes sièges et de jolies jantes alu. Puis suite à un nouveau projet sur une CITROËN plus moderne (une BX GTI...) J'ai rejoint la capitale des Flandres cet hiver dans les mains d'un autre passionné, Dimitri, qui me bichonne dans ma jolie robe vert chartreuse.

Le beffroi de l'Hôtel de ville de Lille fut inauguré en 1932. Il est le plus haut beffroi civil d'Europe. Il fut construit juste après la destruction de l'ancien Hôtel de ville lors de la Première Guerre mondiale. Il est accolé à l'Hôtel de ville et forme un ensemble architectural à la fois massif et élancé. Il culmine à 104 m de hauteur, donnant ainsi une image de puissance politique et commerciale à la capitale régionale. Le beffroi est également le plus haut bâtiment municipal de France.

Ma BX 15 "IMAGE" essence, mise en circulation un 4 octobre 1990, a passé la plus part de ses kilomètres dans le Douaisis (59) avant que je l'acquires en 2019.

Elle pose ici devant une ancienne ferme des Templiers fortifiée du 14^{ème} siècle, édifice incontournable sur le site de Verlingheim (59). Sa façade fut classée historique en 1920. Ce château aux allures féodales est le plus vieux bâtiment du village.



Philippe a sorti sa dernière 2CV 6 de 1983 à Maravat – Gers (32) – Occitanie – Cette 2CV 6 fut restaurée en 2020 et 2021 pendant le confinement. C'est une de ses premières sorties tant attendue pendant laquelle elle pose devant un puits du XVI^{ème} siècle près de l'église de Maravat dans le Gers. C'est le plus petit village de Gascogne puisqu'il ne compte que 43 habitants.



Sorties

Liberté, Egalité, Roulez...

le 29 mai 2021

Auteur

Alain LASSALLE



Denis Huille, Heritage manager CITROËN, Xavier Crespin, Eric Leton, Henri Auger, nous avait invités à les rejoindre à Montlhéry pour la seconde édition de « Liberté, Egalité, Roulez... ».

Nous nous sommes installés à la fraîcheur du matin à l'intérieur de l'anneau de vitesse, sous un beau ciel bleu, regroupés autour du "motor home" de l'Aventure Peugeot Citroën DS. La première sortie en plein air qui nous était permise, masqués bien évidemment!



Ce fut le plaisir de retrouver en « Liberté » les amis du Club Citroën France, Martine, Philippe, Claude, Lionel, Annick, Philippe, Geneviève, Pierre, ceux de l'Aventure Peugeot Citroën DS et les citroënistes autour de la Rosalie « Speedster Jean Daninos », d'une rare 2CV Dagonet « Marie-France de 1956 » (Planète 2CV n°126 juillet-Septembre 2019), de la Traction 11B 1957 « Pétronille » d'Igor Bietry, et de 2CV 1956, 2CV Spéciale et Charleston, DS 23 break et berline DS20 à toit ouvrant, SM, CX Turbo 2, Xantia hydractive, C-Crosser... Nous avons beaucoup de regrets pour les amis qui se sont heurtés aux inscriptions fermées dès le 13 mai pour des raisons de distanciation physique.

Quant à « l'égalité », l'Amicale 406 Coupé étaient en force autour de la 406 Coupé silhouette (anniversaire oblige). Mais où était l'Amicale Citroën & DS France ses 50 clubs et l'AMI 6 pour son 60ème anniversaire ?

Et « Roulez », un beau programme, de beaux plateaux en démonstration sur piste: les vintages, youngtimers, sportives, Alpine, les 50 ans du record en SIMCA Aronde avec Josy la Montlhéry d'Igor Bietry et son équipe de retour pour un record de 24 heures qui fêtait ses 70 ans.

Les plateaux accueillait aussi sur piste des Peugeot dont la 406 coupé silhouette 2004 qui nous a comblés d'un concert musical de son PRV 6. Il y avait aussi la Citroën AX Turbo Superproduction de Jean Pierre Jarier 1988, les VISA Chrono II, BX Sport, des SIMCA et plein d'autres...

L'animation était assurée par de charmantes danseuses de French Cancan. La journée s'est clôturée par une parade de deux tours du circuit. De bons souvenirs!



Les Mains vertes du Cœur

Dimanche 13 juin 2021

Auteur
Alain LASSALLE

Sorties



Par une magnifique journée de fin de printemps, où le soleil baignait une nature toute verte, des routes de campagne aux senteurs de foin avec pour paysages les pâturages, les bois, les plaines, la vallée de la Seine, nous prenions le volant de nos chères automobiles pour rejoindre la Normandie et ses jardins exceptionnels ouverts au profit de la Fondation Charles Nicolle.

Au sommet de la côte des Deux Amants qui surplombe les boucles de la Seine de ses panoramas imprenables, nous avons rejoint Annie au « Jardin des Deux Amants » dans l'ancien prieuré du même nom à Amfreville sous les Monts (27). Annie nous a raconté la légende des Deux Amants avant de nous faire découvrir ses roses bleues, ses orchidées sauvages, l'Ophrys abeille, l'Orchis moucheron, l'Orchis bouc et toutes ses plantes régionales.

Nous sommes allés déguster les salades méditerranéennes et Thaïes de Marie chez Marie dans son jardin « Palmes et Carpes » à Villers sur le Roule (27). Un accueil enthousiaste de Marie, d'Adrien et d'Antoine parmi les palmiers d'Etienne, les bassins aux carpes et les rosiers « Passion Citroën » de Marie.

Nos autos anciennes s'y sont retrouvées avec la Traction de Marie, les 2CV d'Adrien, la ZX Volcane d'Antoine, la Rosalie coach SICAL de Nathalie et Jérôme, les SM de Nicole, Geneviève et Pierre, la VISA Gti de Jean et d'autres marques invitées...

Un petit saut de quelques kilomètres et nous avons dos cette journée chez Nathalie et Xavier par la visite du jardin du « Château de Couvicourt » à Saint Aubin sur Gaillon (27). Le château fût construit par Joseph Abel Couture au XVIII^e siècle. Nous avons profité de sa roseraie, de la fraîcheur du parc et du jardin potager.

Une magnifique journée caritative sous le signe du soleil, des beaux paysages, de la verdure et de nos anciennes.



Sorties

Auto Moto Rétro Rouen

Les 18 & 19 septembre 2021

Auteur
Gérard Geffroy

Enfin se tient un grand salon consacré aux voitures anciennes !

Même s'il s'est déroulé l'an dernier en version « allégée », cette année nous appliquons toujours les gestes barrières. Le « pass » sanitaire est exigé à l'entrée et pourtant les visiteurs sont plus nombreux. La vaccination fait son œuvre, la fréquentation est semblable aux années 2018 et 2019.



Selon la tradition, la marque à l'honneur pour 2021, est Mercedes. Dès l'entrée sur le plateau central, trois véhicules de cette marque, dont deux modernes sont exposés. La puissance du marketing bouscule de plus en plus nos emplacements réservés aux voitures de collection. Heureusement, je retrouve dans le hall I toute la gamme d'anciennes Mercedes, SL, Pagodes, limousines, cabriolets...

Une belle surprise m'attend au fond de ce hall. Je retrouve une dizaine de véhicules des anciennes caravanes publicitaires du « Tour de France » des années 1960/1980, des souvenirs me reviennent.



Pour 2021, les clubs sont de retour. Les marques françaises sont bien représentées et tout particulièrement la nôtre : Citroën. Elle occupe toujours en grande partie le hall 7. Deux de nos anciennes marques aujourd'hui disparues, Panhard (130 ans) et Simca (87 ans) ne sont pas oubliées. Les clubs de motos eux aussi sont en nombre : Honda, Ducati, Motobécane,....



(suite)

Sur le stand du club CCF est exposée la Citroën C4F de 1931 de Philippe R. Un véhicule entièrement restauré par ses soins, un travail remarquable qui fit l'admiration de nombreux visiteurs. Il assurera durant le week-end la permanence avec Daniel P., Marie C. et Yves B. Un grand merci à eux.



La C4 est une évolution des B12, B14 et B15 et inspirée des américaines de l'époque. Elle se distingue de la concurrence par des solutions novatrices. Sa silhouette est modernisée, plus grande, plus confortable et plus basse, avec une meilleure tenue de route.

Moteur Essence : 4 cylindres en ligne de 1628 cm³, puissance de 30 à 32cv.

Propulsion à boîte à 3 vitesses, Poids à vide de 1175 à 1245 Kg, Vitesse maximale plus de 90 Km/h.

Sur l'esplanade extérieure réservée principalement aux véhicules des visiteurs venant en ancienne, près de 500 voitures de collection sont regroupées. Elles offrent un spectacle intéressant par la grande variété des marques et modèles exposés. L'une d'entre-elles attire l'attention des visiteurs, de plus, elle est la propriété d'un autre membre du CCF ! Il s'agit de l'OLTCIT de Michel H. immatriculée en Belgique, marque peu connue, fruit du partenariat entre la Roumanie et Citroën. Elle tire son nom de la contraction de la province roumaine où furent assemblées les modèles : l'Olténie et de la marque Citroën, OLTénie+CITroën = OLTCIT symbolisé par un Ovale et un Chevron.

En France, ce modèle fut diffusé sous le nom d'Axel entre 1981 et 1988, mais restera un échec.



Sorties

La bourse de
l'Aventure Citroën
à Aulnay sous Bois

A l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine le 18 septembre 2021, les équipes du Conservatoire Citroën & DS ont organisé leur troisième Bourse Classic. Pièces détachées, accessoires et documentation technique pour les véhicules anciens à 2 et 4 roues, de toutes marques, étaient en vente devant le Conservatoire Citroën & DS. Pour les visiteurs, l'accès à la bourse était gratuit.

Un parking spécial était dédié aux collectionneurs en ancienne, permettant ainsi aux visiteurs d'admirer des voitures de collection de toutes marques. Nous pouvions également profiter d'une buvette et de petite restauration. Dans le cadre des Journées Européennes du Patrimoine, le Conservatoire proposait de découvrir ses collections.

La vente aux enchères du Conservatoire Citroën & DS

La vente aux enchères du Conservatoire Citroën, le dimanche 19 septembre 2021, annonce un résultat global de 1 488 400 €.



La folie s'est emparée des prix pour les 2CV neuves de 30 ans ! Le 30 août 2021, Claude Aguttes adjudicait une 2CV Charleston Rouge Delage de 1990, VF7AZKA371949, avec 9 kilomètres, 141 960 € frais inclus ! Ce dimanche les 2CV Charleston confirment ! Les deux nouvelles Charleston proposées à la vente le 19 septembre 2021 au Conservatoire de L'Aventure Citroën d'Aulnay confirment.

La 2CV Charleston rouge Delage VF7AZKA371948 de 1990 - 18 Km, est

adjudgée 120 300 € hors frais. La 2CV Charleston gris cormoran VF7AZKA371741 de 1990 - 9Km, est adjudgée 108 300 € hors frais. Ces trois 2CV étaient la propriété du même garagiste qui ne les avait jamais vendues ni immatriculées !

Cette vente affichait aussi 50 lots d'automobilia dont un rare livre « Usines avant Citroën », édité en 1915, il fut vendu 2976 € hors frais.

Cent véhicules Citroën et Peugeot furent également proposés et vendues :

Lot	Désignation	H.T.	Etat	Lot	Désignation	H.T.	Etat	Lot	Désignation	H.T.	Etat
100	Tracteur moteur B2	720 €		125	2CV AZ PO 1983	8 100 €	AR	130	BX 16RS Break 1988	NV	OR
101	Tracteur André Citroën	31 500 €	OR	126	Méhari 1979	21 900 €	OR	131	BX Ourane TD	30 980 €	
102	U23 Râche 1952	7 740 €	AR	127	FAP 4x4 1983	28 500 €	OR	140	CX GTi Turbo 2	33 900 €	OR
103	Type C SHP Torpédo 2 pl. 1934	6 300 €	AR	128	Type H Camping car Ramus	54 300 €	AR	141	CX Prestige avec séparation	84 300 €	OR
104	834 Torpédo 1927	7 200 €	REST	129	DS19 1961	NV		142	2CV Charleston 96km	105 300 €	Neuve
105	Traction 118L 1950	6 900 €	AR	130	DS19 Cabriolet Le Caddy	NV		143	2CV Charleston 18 km	120 300 €	Neuve
106	Traction 15 Six 1954	22 500 €	OR	131	SM	44 700 €	REST	144	AX 4x4 Trophée Andros	NV	
107	C3 Trèfle 1925	2 340 €	AR	132	DS23 ie Pallas	32 700 €	REST	145	Saatchi Espéra Berlingo 6 roues	35 300 €	OR
108	82 Torpédo	2 200 €	AR	133	AMS 8 Break	5 540 €	AR	146	AX11 TZX Berlina	5 700 €	OR
109	Traction 7C Cabriolet	38 700 €	EPA	134	G5X	8 100 €	A réviser				

L'ART AUTOMOBILE

Au château Groussay à Montfort L'Amaury (78)

Les 18 et 19 septembre 2021

Auteur
Alain LASSALLE

Sorties



Le week-end des Journées Européennes du Patrimoine était chargé... Le Club Citroën France tenait son stand à Auto Moto Rouen (76), participait à L'Art Automobile au château de Groussay à Montfort l'Amaury (78) et rendait visite à la Bourse du Conservatoire d'Aulnay (93).

L'Art et l'Automobile, l'histoire d'Hervé Poullain écrite par Jean-Marc Thévenet et Patrick Lesueur dans un superbe livre et une suite concrète dans ce rassemblement réservé aux autos d'avant 1965, un temps où les autos n'étaient pas encore un moyen de transport standardisé.

L'Automobile est une fête et un art de vivre. Le parc du château de Groussay est l'écrin idéal pour réunir cette centaine de belles voitures d'avant 1965, des prestigieuses Delage D8 Figoni 1930, Rolls-Royce 20/25 coupé Mulliner 1934, Packard Eight Franay 1938, Delage D6 Letourneur et Marchand 1938 ...

Comète Monte-Carlo, FACEL, aux populaires SIMCA, Peugeot, Citroën, Renault ... il y en avait pour tous les connaisseurs. Les belles carrosseries, Figoni, Mulliner, Letourneur et Marchand, Franay, Pichon-Parat... Les artistes peintres Jean-Marie Corre, David Twose... Les personnalités de l'automobile, de la presse, de la FFVE, les acteurs des véhicules anciens, du patrimoine et tous les admirateurs ont répondu présents à cette « Classique » naissante. Après une préparation minutée, notre Rosalie 15 Jean Daninos a rejoint le plateau prestigieux de 25 voitures du Trophée Jean-Paul Thévenet. Nos efforts furent récompensés par une troisième place derrière une magnifique Peugeot 402 Eclipse 1937 et une rarissime Alfa Romeo 6C 2500 cabriolet 1939.

Martine, Alain, Gérard, Jean-Pierre et Joaquim représentaient le Club Citroën

France. L'Aventure Citroën était partenaire et exposait la reconstruction de l'autochenille « Scarabé d'Or » et la Citroën C10 de 1956.

Une sortie à programmer en 2022 !!



Histoire

Participations du CLUB CITROËN FRANCE à Rétromobile

Auteur
Alain LASSALLE



Découvrez cette
histoire dans le
nouveau livre de
Sylvain REISSER

« Il était une fois
RETROMOBILE »
édité en novembre
2021 chez ETAL.

C'est en 1976, que Marc Nicolosi et François Melcion rassemblaient pour la première fois une centaine de voitures, des marchands de pièces détachées et de miniatures dans l'ancienne Gare de la Bastille; C'était la 1^{ère} édition de Rétromobile (Rétro pour ancien et Mobile pour les transports).



Citroën et Citroën HERITAGE à Rétromobile

Dans les années « 70 », Citroën s'interdisait de regarder dans le rétroviseur. C'était alors une lourde tâche pour Jean-Paul Cardinal, Marcel Allard et Jean-Claude Lanne de rassembler une collection « Usine clandestine ».

Dès la création de Rétromobile, la collection Citroën, puis Citroën HERITAGE y exposent des véhicules exceptionnels: la Caddy B2 de Mistinguett ainsi qu'un très beau faux cabriolet Traction en 1976, le prototype borgne de la 2CV en 1977...



Le CLUB CITROËN FRANCE

C'est en 1977, que Pierre Dumont, président du Club Citroën France, Jacques Fritsch et Nicole Quatresous inaugurèrent la première participation du Club Citroën France à Rétromobile.

Depuis cette seconde édition, le Club Citroën France y participe chaque année. L'un des dirigeants de Rétromobile, François Melcion, fut membre du Club Citroën France.

(suite)

Le temps fort annuel du CLUB CITROËN FRANCE

Rétromobile est l'occasion de retrouver nos amis citroënistes venus de toute la France que nous ne voyons malheureusement qu'une seule fois dans l'année. Nous y rencontrons des historiens pour leurs dédicaces. Le pot de l'Amitié de la nocturne est le moment privilégié pour souder toutes ces amitiés. C'est un échange d'anecdotes, d'idées, d'astuces techniques et administratives... Rétromobile est une récompense, un objectif pour tout propriétaire et son véhicule, l'espoir d'être exposé, admiré, commenté, photographié...

Une histoire d'amitié autour du "Village Citroën"

Rétromobile, c'est l'espoir de trouver le document et la pièce manquante, le bonheur de toucher des yeux les automobiles de rêve, mais c'est d'abord l'amitié créée autour la passion automobile, et de Citroën pour notre Club.

Depuis 1973, date du premier « International Citroën Car Club Rallye », les citroënistes et leurs clubs aiment se rassembler. C'est ainsi qu'en 1980, l'idée de « Village Citroën » se concrétisa à Rétromobile. Grâce à l'appui des Relations Publiques Citroën, Jean-Paul Cardinal et Marcel Allard, six clubs Citroën se réunirent: Le Club Citroën France, le Cercle Citroën, le CETAC, les ACA, les Clubs Traction d'Occitanie et de Nancy... Ce village fut le lieu de rencontre des amateurs de Citroën, une expérience concluante renouvelée tous les ans, enrichie et financée par l'appui de Citroën et de DS qui y trouvent un support médiatique...

En 2019, la Célébration du Centenaire Citroën fut la consécration de ce concept « Village de Clubs » réunis autour des marques Citroën & DS. Le Club Citroën France, tous les Clubs des Amicales Citroën & DS France, Automobiles Citroën se sont donnés la main pour la réussite de ce Centenaire. Les clubs ont besoin du soutien moral et financier des marques, réciproquement, Citroën et DS ont besoin des Clubs pour promouvoir leur histoire afin de construire leur avenir.

Une fenêtre vers l'extérieur

C'est l'occasion pour le CLUB CITROËN FRANCE de faire de nouvelles connaissances et d'élargir le cercle de nos adhérents. Ce sont les rencontres avec les dirigeants Citroën, la presse, les personnalités du milieu automobile, les vedettes du showbiz quelquefois...



Histoire

Le laboratoire d'essais Citroën la fin d'une époque

Episode I

Auteur

Jean-Claude Ferre



Le 5 février 1973, «BTS moteurs à combustion» interne en poche, service militaire terminé et deux mois passés en « incubation » au centre de formation Citroën de Nanterre, je débutais ma carrière professionnelle au n°53 de la rue Balard Paris XVème. Affectation, les « Essais boîtes de vitesses Citroën » ! Les moteurs on verrait plus tard... « Vous verrez les essais BV c'est très bien » !

Sans le savoir, je pénétrais dans l'ancienne pouponnière créée par André Citroën pour les enfants des munitionnettes.



plus de l'alcôve que des bureaux des années 70.

Après-guerre, en 1922, ce pavillon était devenu « Le Laboratoire Essais CITROËN ». Il avait le droit de « vie ou de mort » sur tout ce qui devait démarrer en série. Cela se traduisait par les formules couperets qui concluaient les comptes rendus, « solution valable série » ou « solution non valable série », et dans ce cas retour vers nos collègues des Etudes du tout nouveau et moderne « Centre Technique Citroën » de Vélizy.

Le grand perron de ce bâtiment qui m'accueillait donnait, du côté de la rue Balard, sur une cour bordée de mamonniers et de l'autre sur la rue Gutenberg et son usine de moteurs. En pénétrant je découvris immédiatement des couloirs étroits et sombres, des coins et recoins, des locaux bricolés, qui dans certains cas tenaient

Les vieux meubles en bois d'avant-guerre (celle de 39) étaient souvent cernés par un bric à brac de pièces mécaniques ou d'outillage divers, le tout faisant plus penser à un capharnaüm sombre et austère digne de certains romans de Zola. Mais je découvris assez rapidement que la vie professionnelle dans ce milieu vieillot pouvait y être pleine de surprises et de futurs bons souvenirs.

Mon installation dès le premier jour me laissa quelque peu déconcerté. Dans une grande pièce vitrée du rez-de-chaussée donnant sur la cour, sans doute une ancienne salle de jeux de futurs petits Citroënistes, se trouvaient sept bureaux tous déjà occupés. On m'indiqua un tabouret devant la grande table à dessin très encombrée au milieu de la pièce et on me donna quelques documents sans grand intérêt pour m'occuper. L'équipe BV se limitait à ce moment-là à un responsable, C. Alexandre, un technicien chargé des essais sur bancs d'endurance, S. Renault, un technicien chargé du suivi des BV des véhicules d'endurance, G. Dedron, d'un technicien spécialisé dans les problèmes et la mise au point des synchroniseurs BV, J. Blanchet, et moi-même qui débarquait pour les essais spéciaux. Si le responsable avait son bureau sous un escalier, nous partagions le grand bureau évoqué précédemment avec des techniciens des freins et des embrayages : cet open space avant l'heure, la mixité générationnelle qui l'habitait, dont des anciens aux caractères truculents et pittoresques, donnait à cet ancien dortoir une ambiance animée, joyeuse et souvent très facétieuse.

Ah, j'allais oublier, lors de la rapide visite à l'atelier BV avec le responsable du Service, les compagnons très accueillants m'indiquèrent tout de suite qu'un billet de 50f pour la bouteille de Pastis de mon pot d'arrivée serait bienvenu et qu'ils s'occuperaient de tout. Je découvris très rapidement que les occasions de « pots » étaient très très fréquentes dans la « chambre jaune » : toute une histoire et une autre époque !

(suite)

Nous étions épaulés, pour la mécanique BV, par une équipe de 4 ou 5 compagnons évidemment très chevronnés dans la préparation des BV à essayer, leur expertise après essais et, si nécessaire, la remise en état après incident. Leur atelier était également très atypique : ce local au plafond vitré formait une sorte de sas au milieu d'un couloir qui reliait le bâtiment de nos bureaux au secrétariat, à l'atelier mécanique auto de la rue Cauchy, à l'atelier d'usinage, à la métrologie et à des cabines d'essais moteurs. Une petite porte donnait également sur un « local

secret », « Les Recherches », d'où on vit un jour sortir de grandes pales destinées au prototype d'hélicoptère Citroën qui allait faire ses premiers essais à LFV en 1975. Ce petit atelier BV sans fenêtre était donc un lieu de circulation intensive à la sécurité plus que douteuse : pour preuve, entre autre, les grands bacs de trichloréthylène à l'air libre dans lesquelles les compagnons nettoyaient les pièces au pinceau et où il m'arrivait de me laver les mains ! Voilà donc le cadre très désuet où nous évoluions pour préparer, réaliser une partie de nos essais et finaliser nos travaux. Sans autre référence à ma connaissance, ce cadre ne me choqua aucunement à l'époque. Ce n'est qu'en 1979, en déménageant à Vélizy, que je pris toute la mesure de l'archaïsme et de la promiscuité d'un des derniers vestiges de la grande époque Citroën du quai de Javel, après le déménagement du « Bureau d'Etudes » historique de la rue du Théâtre vers le nouveau site moderne de Vélizy.

La mise en œuvre et la réalisation des essais ne firent que conforter ce ressenti dans les autres aspects tout aussi désuets de l'organisation et la vie de ce « Laboratoire Essais ».

Le lendemain de cette installation on me présenta Jean Claude Lemonnier, mécanicien professionnel et ex conducteur d'endurance. Il allait devenir mon « compagnon » à plein temps pour la mise en œuvre et la préparation des essais qui me seraient confiés, mais dont j'ignorais encore la nature.

La vie à Balard commençait par le gardiennage à l'ancienne. Un gardien en uniforme, avec casquette et ceinturon, scrutait tous les mouvements d'entrée et de sortie, vérifiait et validait tous les bons de circulation et autres, mais surtout notait scrupuleusement dans son petit carnet la moindre minute de retard du personnel passé 8h : comme j'arrivais régulièrement quelques minutes après cette heure fatidique, cela a donné lieu pendant plusieurs années à un jeu du chat et la souris et quelques prises de bec toujours restés sans conséquence.

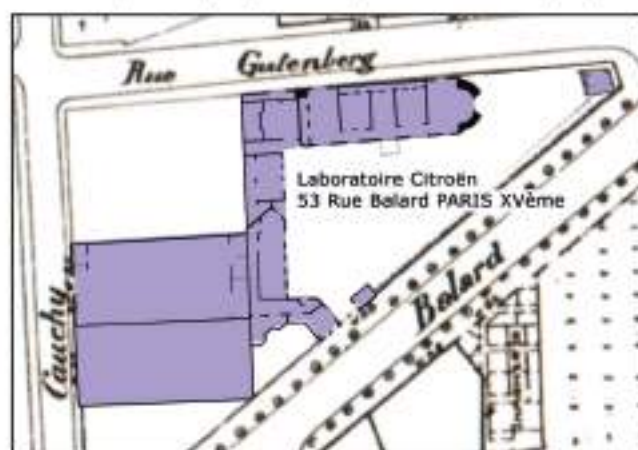
Une fois arrivé au bureau, la journée commençait et se répartissait essentiellement entre essais et compte rendu écrit bien sûr à la main.

Le parcours d'un CR, un marathon ! Après rédaction par l'essayeur, lectures, relectures, validation par les directeurs, frappe, corrections, photocopies, sa diffusion officielle vers les secteurs concernés pouvait ainsi prendre 3 à 4 semaines suivant ce cheminement normal, voire plus si le moindre grain de sable venait enrayer cette belle procédure. Heureusement à cette époque le téléphone existait déjà ! Si l'information officielle prenait son temps pour circuler, le bouche à oreille permettait, avec de la bonne volonté et un peu de prise de risque une réactivité suffisante pour l'époque mais qui serait catastrophique aujourd'hui.

Pour revenir aux recoins de Balard mentionnés plus avant je dois évoquer la mémoire plus ou moins sabordée des essais Citroën. Un jour j'ai découvert qu'il existait, au fond de la cour, une entrée qui menait à un souterrain en béton étroit et tout en chicanes. Un ancien abri contre les bombardements. Là s'accumulaient en vrac dans les longueurs de ce boyau, des boîtes de vitesses et autres organes, ainsi que des pièces de toutes natures vestiges des programmes des développements passés depuis au moins les années 40. Par ailleurs A. Lassalle a lui découvert dans les combles de l'ex pouponnière, les très nombreux documents d'essais archivés depuis 1919, concernant les voitures, mais aussi les camions et autocars Citroën dont un certain « ancien de l'époque » ne manquait jamais l'occasion de nous parler. Ce qui est un peu triste aujourd'hui, c'est de savoir que toutes ces reliques ont été « caffûtées » lors du déménagement du Labo Essais en 1979, à une époque où il était interdit de regarder dans le « Rétroviseur ».



1922 Labo Essais Rue Cauchy



News

La ZX en miniatures

Auteur
Alain DUFOUR

Citroën Fukang/Elysée/C-Elysée : mamie ZX a fait de la résistance en Chine

Pour connaître l'histoire de la Citroën ZX, il faut remonter à novembre 1985, avec le lancement du programme N2 lequel a l'objectif de proposer un modèle qui part à la conquête du segment C, réunissant le plus de ventes en Europe et qui permet à Citroën de proposer une gamme complète en comblant l'écart qui existe dans la gamme entre l'AX et la BX. Ce programme verra s'affronter les bureaux de style de Bertone et de Vélizy.

La ZX voit le jour le 16 Mars 1991, elle était tout à fait classique et l'objectif en était d'être le plus conventionnel possible, loin des excentricités que Citroën avait pu faire auparavant. C'est donc au salon de Genève que la ZX voit le jour avec trois moteurs essence et quatre finitions dont Citroën charge la firme de miniatures automobiles SOLIDO de réaliser un coffret promotionnel complet de ses 4 modèles à offrir en concessions. L'idée étant que chaque client trouve une finition qui la représente. Dépouillée mais tonique pour la Reflex, familiale pour l'Avantage, chic pour l'Aura et sportive pour la Volcane.



La Citroën ZX est vantée par la presse spécialisée qui aime sa maniabilité, sa tenue de route (l'essieu arrière "auto-directionnel" supprimant l'inertie du train arrière dans les virages fait des miracles), son confort de suspension et son habitabilité, surtout sur les versions munies de la banquette arrière coulissante.



Ces miniatures seront bien sûr vendues à l'unité par SOLIDO dans sa série 1500 dès 1991. VEREM se chargeant des versions de la Gendarmerie et des Sapeurs-Pompiers.

NOREV aussi reproduisit cette voiture au 1/43ème pour la Police.



La gamme ZX subit un restylage en 1994 qui va lui offrir une face avant modernisée où phares, calandre et pare-chocs seront modifiés.



(suite)

C'est aussi en 1994 que le carrossier Heuliez propose le concept « Vent d'ouest » basé sur la ZX et qui permet à Citroën d'offrir un cabriolet dans sa gamme, alors même que ce type de carrosserie prend son essor en Europe et que ces deux principaux concurrents en proposent un. Citroën avait validé le projet en permettant à Heuliez de fabriquer ce coupé ZX. Mais, bien qu'il fut séduisant tant sur le point esthétique que technique, sa réalisation aurait nécessité trop de temps et serait arriver à la fin de la carrière de la ZX tout en entrant en concurrence avec la Peugeot 306 cabriolet, raisons pour laquelle Citroën n'a pas donné suite à ce projet qui aurait pu devenir le plus beau dérivé de la ZX.

Deux mois après sa première apparition publique comme voiture de Rallye-Raid elle remporte le Paris-Dakar au volant d'Ari Vatanen. C'est donc sous la forme d'une voiture de course aux performances folles que la ZX a commencé à se dévoiler. Les ZX ont peu évolué dans leur présentation mais ont donné naissance à des véhicules hors normes que l'on a pu voir évoluer dans les épreuves du célèbre Paris-Dakar de 1991 à 1996. D'abord sous une robe jaune aux couleurs du cigarettier CAMEL puis, ensuite sous le rouge de l'écurie CITROËN.

Enfin, loin de chez nous, en Chine la ZX a fait une honorable et longue carrière avec l'entente Dongfeng / Citroën Automobile. Sur la base d'une Citroën ZX, à qui on a fait porter le nom chinois de « Prospérité et Santé », une version tricarps, l'Élysée et une version allongée la 988 en ont été dérivées. Aujourd'hui, Citroën propose des modèles spécifiques au marché chinois, comme la nouvelle C3-XR, ou bien l'actuelle DS6. Mais pendant des années, la marque au chevron s'est contentée de rentabiliser encore et encore notre bonne vieille ZX, lui offrant ainsi une longévité incroyable. Songez que notre ZX, lancée en 1991 en France, sera lancée, sous le nom de Fukang, en Chine en 1992 pour y être produite jusqu'en décembre 2014 ! Plus de 20 ans de bons et loyaux services qui lui valent aujourd'hui d'être une des voitures de la marque ayant été commercialisée le plus longtemps.

A l'exception de la berline, plusieurs modèles ont été conçus, comme pour le cabriolet 4 places, par l'agence de design française HEULIEZ, après les ZX « Fukang » et sa version longue façon limousine appelée « Fukazng 988 VIP », une version fourgonnette créée pour Dongfeng-Citroën et, fabriquée uniquement en Chine sous le nom de N 15, équivalent de notre C 15 mais plus économique à la production.



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

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

Nos sorties

Programme prévisionnel des sorties 2022

Les sorties seront organisées en fonction des vagues du COVID 19

16 janvier	AG du CLUB CITROËN France à l'hôtel IBIS d'Issy les Moulineaux (92)
2 au 6 février	Rétromobile à Paris (75)
6 mars	Déjeuner chez Marie à Villers sur le Roule (27)
25 au 29 mai	Bragardeuche, nationale 2CV à Saint Dizier (52)
11 & 12 juin	La petite Venise normande - Pont-Audemer (27)
30 juin au 2 juil.	Le Mans Classic
3 au 7 août	ICCCR (International Citroën Car Clubs Rally) à Torun Pologne



17 & 18 sept.	Auto Moto Rétro Rouen (76)
17 & 18 sept	L'ART AUTOMOBILE Montfort L'Amaury (78)
18 septembre	La bourse du Conservatoire Citroën – DS Aulnay sous-bois (93)
25 septembre	EUROTOYS Wambrechies (59)
8 & 9 octobre	AUTOMEDON Le Bourget (93)
Jeudi xx octobre	La visite des Ateliers de restauration et du Musée de l'Air Le Bourget (93)
16 octobre	24ème Bourse d'échange de L'Aigle (61)
11 au 13 nov.	Epoqu'Auto Lyon (69)
décembre	Au revoir « Le Conservatoire d'Aulnay » date à définir
19 décembre	Départ traversée du Sahara « Citroën ÉPOPEE »

Dîners 2022 dans un restaurant IBIS dont le lieu sera choisi en fonction des participants. Les mercredis 15 juin, 21 septembre et 16 novembre.

Photos : Anselm Aherne, Daniel Blauche, Yves Bacquier, Philippe Cockenpot, Michel Cramette, Dimitri Delcambre, André Demartier, Alain Dufour, Dominique Fallot, Jean-Claude Ferret, Gastaldi, Gérard Geffroy, Régis Guyot, Michel Horenbeek, Alain Lassalle, Hervé Lefalt, Thierry Panaget, Daniel Pariguet, J.L. Pesch, Paul Merisse, Yves Noëllet, Sylvain Reisser, Denis Rochard...

Aguttes, Aventure Citroën, Autel, Aventure Peugeot Citroën DS, CAAPY, Club Citroën France, Carte postale Paris, Citroën Origins, Code de la Route Louis Voeltzel, Doc. Commerciale Citroën, ETAI, Foxconn, FFVE, Gazoline, Haute Plière, ICCCR Torun, La Gazette, La Vie du Rail, Mappy, Musée de l'Air, Terre Blanche, Tviro, Via Michelin, Stellantis

Contacts Club Citroën France

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: 3 Villa Adrienne 78960 VOISINS le BRETONNEUX

IPNS – Janvier 2022

