



# CLUB CITROËN FRANCE



Engrenage

32

*Votre Club bouge, bougez avec lui ...*

La vie du Club	3	Sorties	16
Actualités	4	Livres	29
Technique	7	Histoire	34
Bienvenue	10		

## Édito

**URGENT ! Le bureau du CLUB recrute ses :**  
 Secrétaire général,  
 Animateur réseaux sociaux,  
 Coordinateur de sorties.  
 Rédacteur de revues

### Nos anciennes au Présent et à l’Avenir...

En ces temps troublés par la COVID, la politique, la guerre; l’Automobile contemporaine vit sa révolution. L’automobile passion cède sa place à l’outil de mobilité. Nos véhicules anciens et d’époque, et nos youngtimers sont en train de jouer leur survie dans ce monde vert, bleu et noir. Evitons qu’ils manquent de carburant, de diagnostic et finissent leur vie en statique au musée...

L’actualité est riche de ce qui fera l’histoire de demain : le musée de L’Aventure Citroën, la vente de l’usine chinoise DS de Shenzhen, l’organisation de Stellantis qui guide l’avenir de L’Aventure Peugeot Citroën DS, puis les règles dissuasives françaises et européennes qui chassent toutes nuisances polluantes...

Alors dès maintenant, pensons à l’avenir technique de nos Youngtimers électroniques. Imaginons comment rouler en anciennes en 2050, comment diagnostiquer la technologie avancée d’aujourd’hui, et qui réparera nos véhicules de collection en 2050 ? Quels carburants utiliseront ils ? Qui restaurera les véhicules électriques ?

Côté littérature, près de 700 livres français Citroën furent écrits par nos historiens, dont vingt membres du Club. Celui de Michel nous résume sa Croisière Noire en BX.

Nous avons participé à Epoqu’Auto 2021, aux 20 ans du Conservatoire, au Dîner Chevronné, à notre AG, à Rétromobile 2022 , à la Nationale 2CV, à La petite Venise Normande et répondu aux invitations des clubs amis, Vintage Rivival Montlhéry... En 2022, les clubs Citroën fêtent les 100 ans de la 5hp et les 40 ans de la BX.

Puis Jean-Claude nous fait remonter le temps, de Balard à Vélizy, avec les essais GSB.

Notre Club s’enrichit de nouvelles amies et amis adhérents à qui nous souhaitons la bienvenue. D’autres nous disent au revoir ! Bon voyage à Jean-Claude Janès des Relations Publiques Citroën et ancien membre de notre Club.

Alain LASSALLE



# LES FLEURS ANDRÉ CITROËN



C'est le sacre du Printemps dans le « Jardin Palmes et Carpes de Marie » dans l'Eure. Les membres du CLUB CITROËN FRANCE sont passionnés de tout ce qui touche Citroën, les jardins et les fleurs évidemment .

## Les Tulipes « André Citroën »

Nos amis citroënistes néerlandais ont baptisé cette tulipe rouge foncé à bord jaune de la variété « Triomphe », André Citroën.

Nos anciennes Citroën reprennent les routes du printemps et de l'été, la nature nous offre ses fleurs !

Marie ne résiste pas à l'envie de nous adresser ces quelques images de l'épanouissement de ses Tulipes « André Citroën » disposées dans une brouette Citroën de la seconde guerre ! Une autre histoire ! Nous connaissons les Citroën sur trois roues (merci l'hydraulique), mais qui connaît la Citroën mono roue ?

« La passion au quotidien, voilà ma devise !!!! » Marie



## Les Rosiers PASSION CITROËN®

Marie et Odile furent à l'origine des rosiers « Passion Citroën » Elles nous ont présenté cette rose incroyable pour marquer la Célébration du Centenaire Citroën de La Ferté-Vidame en 2019.

Nous avons, avec le concours d'un obtenteur éditeur, Jean-Pierre Dittière, familier de ces événements prestigieux, créé cette rose baptisée « Passion Citroën ».

Le collectif de jardiniers "Les mains vertes du cœur" nous a ouvert exceptionnellement leurs jardins normands, les week-ends des 11, 12 et/ou 18, 19 juin 2022 au profit de la Fondation Charles Nicolle.



Pour retrouver les catalogues de vente de cette tulipe et de cette rose, scannez ce QR Code ci-contre :

# L'ASSEMBLEE GENERALE du CLUB CITROËN FRANCE

*Le Club des passionnés de la marque au double chevron*



Ce fut une joie de nous réunir à nouveau à l'hôtel IBIS d'Issy les Moulineaux.

Nous étions 21, dont 17 membres présents et 14 pouvoirs. Le quorum est atteint. Il y a **31** membres représentés sur 42 sociétaires.

## Que pouvons-nous faire en 2022 pour le Club ?

1. Recruter de nouveaux adhérents : Chaque membre se charge de parrainer un nouvel adhérent. Nous passerions de 42 à 84 et ainsi de suite chaque année. A cet effet Jean-Pierre nous propose une nouvelle plaquette de présentation du Club qui donne naissance à notre flyer 2022
2. Inviter des personnalités à devenir membres d'Honneur
3. Augmenter la présence des youngtimers, AX, BX, Xantia, Xsara ... dans le Club et sur le site internet

Créer un espace codé, dédié **exclusivement** aux membres sur le site pour partager : l'annuaire des membres, les codes de réduction des partenaires, les documents, pièces et voitures gratuits.

## Bienvenue à nos nouveaux membres

Nous souhaitons la bienvenue à nos nouveaux adhérents 2021 : Jean-Michel Béraud, Michel Cramette, Dimitri Delacambre, Hugues Jaquet, Hervé Lefait, Yves Noëllat, Thierry Panaget.

En ce début 2022, bienvenue à Anselm Aherne d'Irlande, Yves Bocquier, Thierry Barou, Christophe Besson, Katia Boré - Garbay, Jean-Marie Botuha, Hervé Chadeleaud, Patrick d'Abrigeon, Lucia Di Mario, Marie-Lucie Divialle, Pierre Duarte, Philippe Escaich, Michel Fefeu, Thierry Gauchard, Frédéric Gérardin, Bruno Leclerc, Clément Maximilien, Jean-François Murat, Alain Petit et Jean-Claude Moizo.

Félicitations à nos amis venus de la Creuse, de Nantes, de Normandie, de Belgique et d'ailleurs...

Les résolutions furent toutes votées à l'unanimité.

La cotisation 2023 est maintenue à 50 €.

Les membres démissionnaires se représentent excepté Alain Dufour. Dominique Théaud nous rejoint.

**La composition du nouveau bureau est approuvée à l'unanimité !** Les postes sont attribués lors de la réunion qui s'est tenue le 16/01/2022 à 14h30 :

Président - Secrétaire	Alain Lassalle
Vice-président Stratégie, Technique et archives :	Daniel Pariguet
Vice-président Salons, presse et Young Timers :	Régis Guyot
Trésorière	Françoise Pariguet
Technique	Philippe Roulin,
Utilitaires et FFVE :	Bernard Postaire
Conseil juridique :	Dominique Théaud

## La Charte de Bon Comportement

Notre président signe chaque année cette charte envers L'Amicale Citroën & DS France. Il s'engage sur le « Bon comportement » des membres du CCF. Nous sommes un groupe de copains et cette charte suscite réticences et mérite réflexion. Un sondage réalisé parmi les présents prouve qu'elle est nécessaire et peut nous protéger de comportements et de dérives inappropriés. Elle fera l'objet d'une résolution lors de notre Assemblée Générale de 2023.

# Les 40 ANS de la BX



Notre Citroën BX, commercialisée en 1982, fête ses 40 ans. Pour cet anniversaire, nous avons présenté la BX19 GT de Christophe à Rétromobile 2022. La BX a fait l'objet de nombreux articles dans les revues, brochures commerciales, documentations techniques et livres... « La BX de mon père » de notre ami Vincent Roussel est réédité cet été chez ETAI. Cet ouvrage retrace la carrière de cette Citroën populaire, la familiale des années 80 au style étonnant.



Présentée sous la Tour Eiffel le 23 septembre 1982, la BX marque les esprits par son style et son avant-gardisme. Quelques jours plus tard, le 30 septembre 1982, la BX est l'une des vedettes incontestées du 69ème salon de l'automobile de Paris. Véritable succès commercial, la BX, fabriquée dans les usines de Rennes La Janais en Bretagne et Vigo en Espagne, s'écoulera à plus de 2,3 millions d'unités avant de céder sa place à la Xantia en juin 1994.

Pour son style, Citroën s'adresse à Bertone. Marcello Gandini propose alors une ligne originale anguleuse qui se singularise dans le paysage automobile de l'époque. Ses cinq passagers voyagent confortablement grâce à la suspension hydropneumatique malgré son train avant Mac Pherson. La planche de bord inspirée de la CX reprend des équipements iconiques tel que les satellites situés de chaque côté du volant ou encore le tachymètre à rouleau rétroéclairé. Disposant de moteurs puissants dès sa sortie (62 ch et 72 ch 1360 cm<sup>3</sup>, 90 ch 1580 cm<sup>3</sup>), la BX surprend par son dynamisme. Novatrice dans l'utilisation des matériaux composites pour des pièces telles que les boucliers, le volet de coffre, le capot, les custodes, la BX affiche sur la balance une masse à vide d'à peine 885 kg.

Les 12 années de commercialisation de la BX seront marquées par de multiples évolutions de carrosserie (version break, restylage, version entreprise), d'équipements (toit ouvrant, climatisation, instrumentation digitale) et de mécaniques (puissance

jusqu'à 160 ch, injection électronique, boîte auto, 4x4). Une série limitée à 200 exemplaires de la version civile de la BX 4 TC groupe B de compétition (2141 cm<sup>3</sup>, 200 ch, 220 km/h) sera même proposée. La carrière de la BX sera également jalonnée de nombreuses éditions limitées (Tonic, Image, Calanque, Leader, ...) dont la fameuse Digit au combiné entièrement numérique.

La BX phase 2 arbore une ligne extérieure adoucie ainsi qu'une planche de bord entièrement nouvelle pour son restylage en 1987.

Avec une vie aussi riche et un tel succès populaire, la BX a marqué de son empreinte l'histoire de Citroën. Elle trouve naturellement sa place parmi les youngtimers dans le cœur des collectionneurs.

**Stable depuis 10 ans, les valeurs varient d'un média à l'autre. La tendance est à la hausse. « Youngtimers » estime que la BX suit le chemin de la Peugeot 205 GTi.**

**La cote LVA annonce la BX Sport à 3800 € (5700 € chez ClassicTrends.eu), la BX 19 GTi à 2800 €, la BX 19 GTi 16S à 3200 €, la BX 19 GTi 4x4 à 3000 €, la BX 4 TC berline (série 200) à 60 000 €.**

**Malgré tout, une BX 16S de 1992 avec 36.315 Km fut adjugée 47 120 € à un collectionneur japonais par Artcurial le 22 novembre 2021 !**

**C'est l'heure d'acheter de belles voitures ne nécessitant qu'une mise à niveau et de l'entretien.**

# Le Certificat d'Immatriculation « COLLECTION »

ACTUALITES  
AutoReve Voisins

## L'histoire de la Carte Grise de Collection

La circulaire du 19 avril 1966, sous l'impulsion de la FFAE (Fédération Française des Automobiles d'Époque) et de passionnés d'anciennes, permet la circulation des voitures dont les cartes grises originales ont été perdues depuis la seconde guerre en leur délivrant une nouvelle CG portant la mention « Collection ».

En 1979, l'Administration tente de restreindre les sorties en voitures anciennes sous prétexte de crise pétrolière ! La FFAE part en guerre .

En 1980, la circulaire du 5 avril 1980 oblige à déclarer toutes les sorties en anciennes. Nous nous souvenons tous de ce carnet à souches dont nos voitures en Carte Grise de Collection étaient munies . Trois jours avant de nous déplacer en dehors de notre département, nous envoyons un bulletin à la FFAE et l'autre à notre préfecture. Nous devons présenter le talon restant aux contrôles de police. Il est même suggéré à cette époque, de payer une taxe pour véhicules polluants, un supplément de cotisation de Sécurité Sociale pour véhicules à risques, une taxe pour dégradation du réseau routier et une taxe pour l'usage d'essence en vue d'activités de loisirs ! Heureusement la FFAE nous a évité ces charges.

L'article 23 de l'arrêté du 5 novembre 1984, permettait d'immatriculer des véhicules de plus de 25 ans d'âge, et leur autorisait à circuler soit avec une carte grise normale, soit une Carte Grise de « Collection ». Cette mention impliquait que le véhicule ne circule que lors des rallyes et manifestations de véhicules anciens .

En 1985, la circulaire du 19 avril 1966 s'assouplit. La circulation des voitures avec carte grise de collection est maintenant autorisée dans les limites des départements d'immatriculation et limitrophes.

En 2009, année du SIV, les restrictions de circulation imposées à la Carte Grise de Collection disparaissent et pour l'administration, ces véhicules représentent un « patrimoine » qui permet des dérogations d'accès aux Zones à Circulation Restreinte.

En mai 2010, mise en place du nouveau Certificat d'Immatriculation « COLLECTION »

En 2022, Le Certificat d'Immatriculation « COLLECTION » est réversible pour tous véhicules homologués en France. Ce n'est pas possible sur les véhicules importés.

Newtimers, Citroën qui ne sont plus produites : C1, C2, C3, C3 Pluriel, C-Crosser, C4, C5, C6, DS3, DS4, DS5,

Youngtimers, Citroën de moins de 30 ans : Xantia, Xsara, Saxo...

Oldtimers, Citroën d'époque de plus de 30 ans susceptibles d'être immatriculées « Collection » : AX, BX, VISA, XM, ZX,...

## Limites du Certificat d'Immatriculation « COLLECTION »

L'âge des véhicules éligibles pourrait devenir 40 ans.

Le Certificat d'Immatriculation « Collection » ne permet pas de déroger aux interdictions de circuler lors de pics de pollution officialisés par arrêtés préfectoraux: « ... notre droit à circuler ainsi largement reconnu ne saurait nous dispenser d'agir de manière citoyenne lors des épisodes de pic de pollution... » FFVE, J-Louis Blanc

## La mission de la FFVE dans les métropoles ZFEm

La FFVE concrétise deux avancées significatives validées par le Président de la République :

1. A la demande du Premier ministre, les présidents des agglomérations concernées par la mise en place des ZFE-m ont été invités par un courrier du ministre délégué chargé des Transports auprès du ministre de la Transition écologique, M. Jean-Baptiste Djebbari, à mettre en place une dérogation locale pour les véhicules disposant d'un Certificat d'Immatriculation « Collection ».

2. Le Gouvernement a par ailleurs décidé la création, à brève échéance, d'une vignette spécifique pour les véhicules de collection afin de faciliter l'application de ces mesures. La FFVE sera associée au groupe de travail sur la mise en place de systèmes de contrôle automatisé dans les territoires ZFE-m.

Le gouvernement est conscient que nos véhicules d'époque représentent un patrimoine et les défend auprès des grandes métropoles françaises.

# L'APRES-VENTE CITROËN

L'AVENTURE  
CITROËN



MISTER  
AUTO



## La Grogne du Réseau

Le 30 mars 2022, dans un courrier adressé à Guillaume Couzy et Jérôme Gautier, Directeurs Commerce France, le groupement des concessionnaires Citroën et DS reproche un déséquilibre dans la relation entre la marque et ses distributeurs, qui ne gagnent plus d'argent, le réseau est dans le rouge. La rentabilité est ainsi proche de zéro, voire négative, pour 2021. Pour les concessionnaires, ce résultat est le fruit d'une perte d'attractivité de la marque, d'un positionnement prix inadapté, et d'objectifs trop ambitieux.

Le groupement des concessionnaires remet en cause les politiques commerciales de Citroën. Comment demander à un agent de se battre pour vendre une Citroën qui lui offre une centaine d'euros sur une valeur de 35 000€ ?

En plus, le groupe Stellantis a rompu tous ses contrats concessionnaires pour qu'en juin 2023 ne subsistent que ceux de son choix !

Dans ce contexte, les relations se tendent entre les agents, les concessionnaires et Stellantis qui cherche la rentabilité à tout prix.

Le Groupement National des Agents Citroën a dressé le bilan annuel et discuté de la révolution technique et de la distribution avec les dirigeants de la marque. « *Nous devons montrer au constructeur qu'on existe pour continuer à vendre et à réparer des Citroën* » souligne Denis Baeza, Président du Groupement National des Agents Citroën.

Les résultats de Stellantis sont extrêmement positifs et permettent d'envisager l'avenir assez sereinement malgré les bouleversements de l'automobile. Cependant, la conduite des affaires de Stellantis s'avère brutale tant avec les concessionnaires, les fournisseurs voire les prestataires qui pourraient voir d'un mauvais œil que Stellantis comprime toujours plus leurs factures tout en dégageant des chiffres records...

## L'Après-Vente de nos newtimers et youngtimers

L'entretien de nos jeunes Citroën dont la production série a cessé est difficile dans notre réseau Citroën.

A l'apparition d'un incident ou pire d'une panne, nous devons d'abord effectuer le diagnostic. C'est réalisable dans le réseau Citroën (peu aidé par Stellantis) ou dans les grandes franchises.

Le premier problème est l'approvisionnement aléatoire des pièces de remplacement. C'est le cas en ce moment de pandémie et de guerre russo-ukrainienne. L'absence actuelle de composants électroniques reflète ce qui va se passer pour nos autos de collection à l'avenir.

Le second problème est le remplacement des pièces incriminées. Citroën ne monte que leurs pièces dont ils assurent la garantie, impossible d'apporter ses pièces achetées dans les bourses ou stockées précieusement.

Dans le cas où nous remplacerions ce composant nous-même, le troisième problème, c'est l'outil de diagnostic, non seulement pour trouver l'origine de l'incident, mais surtout pour réinitialiser le composant remplacé.

C'est là que les agents Citroën pourraient nous aider en conservant les outils de diagnostic, en acceptant de monter des pièces fournies par les collectionneurs qui accepterait alors l'absence de garantie.

Le CLUB CITROËN France initialise auprès de L'Aventure Peugeot Citroën DS un projet de télédiagnostic de nos «Collectors électroniques». L'Aventure collecterait les «Datas diagnostic» constructeurs auprès du Service Après-vente et nous offrirait une téléassistance diagnostic via la prise OBD (On Board Diagnostic) et nos smartphones.

# La technique

## De nos futurs « Collectors »

TECHNIQUE  
Alain LASSALLE

D'abord sceptique sur la mobilité électrique, Stellantis est à présent pied au plancher. Selon le plan Dare Forward 2030, le groupe sera 100 % électrique en Europe en 2030, et neutre en carbone dans le monde en 2038.

### La Batterie solide

Stellantis annonçait le 3 juillet 2021 vouloir utiliser la première technologie de batterie à électrolyte solide d'ici 2026. C'est une technologie compétitive de Factorial offrant jusqu'à 50% d'autonomie en plus que la lithium-ion actuelle. Factorial utilise la technologie FEST™ (Factorial Electrolyte System Technology), un matériau d'électrolyte solide exclusif permettant une performance sûre et fiable des cellules avec des électrodes à haute tension et à haute capacité.

« Avec Factorial et l'ensemble de nos partenaires, nous allons rapidement être en mesure d'électrifier notre portefeuille de marques au moyen de solutions sûres, propres et abordables. » Carlos Tavares

Factorial a conclu des accords de développement conjoints avec Mercedes-Benz et Stellantis.

### La Recharge par induction dynamique

Nous utilisons tous les socles de recharge par induction statiques (smartphone, brosse à dents et automobile...). Le système de recharge par induction dynamique, est devenu une réalité en Italie sur le circuit « Arena del Futuro » long de 1 050 m, situé dans une zone privée de l'autoroute A35, près de la sortie Chiari Ouest. Il est alimenté par une puissance électrique de 1 MW.

La nouvelle FIAT 500 et le bus Iveco E-Way sont les premiers à tester le système DWPT (Dynamic Wireless Power Transfer).

Selon Anne-Lise Richard, responsable pour Stellantis de l'e-Mobility Business Unit, « Il s'agit d'une solution de pointe qui apporte une réponse concrète aux problèmes d'autonomie et de recharge qui préoccupent les clients... La technologie DWPT nous semble en phase avec notre volonté de répondre concrètement aux besoins du client. La recharge des voitures en mouvement présente en effet des avantages évidents en termes de temps de charge et de taille des batteries».

### Le digital et logiciels

Lors du Consumer Electronic Show 2021, **Amazon et Stellantis** ont annoncé, une série d'accords visant à transformer l'expérience à bord des véhicules. Ensemble, les deux entreprises mettront au point des produits et services software intégrés à l'univers digital des utilisateurs, avec une mise à jour «over-the-air» (OTA).

« Nous inventons des solutions qui permettront à Stellantis de renforcer ses capacités de connectivité et de personnalisation, afin d'offrir à chaque occupant un moment connecté et personnalisé en toute sécurité à bord du véhicule. Ensemble, nous poserons les bases qui feront passer Stellantis d'un constructeur automobile traditionnel à un leader mondial du développement et de l'ingénierie pilotés par logiciel ». déclare Andy Jassy, PDG d'Amazon en janvier 2021.

Cette annonce s'inscrit dans le prolongement des collaborations existantes entre Stellantis et Amazon : l'intégration de la commande vocale Alexa Custom Assistant ou d'Amazon Fire TV chez Jeep.

### Le Cockpit autonome Foxcom

La joint-venture formée par Stellantis et Foxconn en 2021, développe la plateforme STLA SmartCockpit qui s'appuie sur Mobile Drive, pour mettre au point des cockpits numériques révolutionnaires et des services connectés personnalisés..

### Moteur hybride à l'éthanol

Stellantis va produire un moteur hybride éthanol-électrique pour l'Amérique du sud.

### La conciergerie digitale Free2move

Lancée en septembre 2016, Free2move est une conciergerie digitale sur smartphone pour l'auto partage instantané, les locations sans engagement courte ou longue durée, la localisation des places de parkings et des stations de recharge...

# ESSENCES de DEMAIN



## Les essences d'hier et d'aujourd'hui

Pour imaginer le carburant des années 2050, quelles étaient les essences consommées dans nos Citroën dans le passé et que préfèrent t'elles en 2022 ?

A la sortie de la guerre 14-18, la France importait son essence. Elle l'additionnait de 10 à 20% d'alcool jusqu'aux années 50.

Pendant ce temps, les Américains ajoutaient du tétra éthyle de plomb pour éviter le cliquetis et la récession des sièges de soupapes. Mais la France s'opposait à ce poison et contrôlait le phénomène grâce à l'alcool.

La qualité de nos essences fluctuait en fonction des distributeurs et des pourcentages d'alcool. Début des années 30, les pannes des véhicules de tourisme se multiplièrent : anémie moteur, ratés ...

En 1932, apparut l'Essence de Tourisme et en juillet 1933, celle du Supercarburant. La société Desmarais sortait un mélange trinaire (essence-alcool-benzol), sous le nom d'Azur, qui s'imposa comme le supercarburant le plus vendu en France.

Le Bois et le Charbon de bois, carburants 2 à 4 fois plus économiques, furent utilisés dans les gazogènes. C'était un dispositif conçu pour faire rouler des véhicules pendant les restrictions en carburant dues à la guerre. Il n'a jamais pu s'imposer en temps de paix .

A l'épuisement des stocks d'alcool dans les années 50, c'est alors le tétra éthyle de plomb qui le remplaça jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2000.

A partir du 12 octobre 2018, l'identification des carburants à la pompe est harmonisée dans l'Union européenne, ainsi que dans sept pays voisins .

**Aujourd'hui en 2022, le choix Essence est large :**

**Le Superéthanol E85**, qui contient jusqu'à 85 % de bioéthanol pour 15 % (minimum) de SP95, réservé aux véhicules « Flexfuel » ou équipés d'un boîtier.

**Le SP95-E10** avec une proportion de 5 et 10 % d'éthanol convient aux véhicules à essence en circulation depuis l'an 2000.

**Le SP98** est adapté à la grande majorité des moteurs à essence en circulation depuis juillet 1991. il satisfait nos anciennes additionné de potassium pour la lubrification des sièges de soupapes.

## Les carburants de demain

### L'hydrogène

Ce carburant, lorsqu'il brûle dans une pile à combustible, ne rejette que de l'eau. En 1999, nous les testions sur le moteur rotatif d'une Mazda RX7 et le V12 d'une BMW. Il y avait une forte perte de puissance due au système d'injection indirecte utilisé et à l'absence de turbocompresseur. Aujourd'hui il est possible de produire de l'Hydrogène de plusieurs façons afin de n'avoir que peu ou pas de rejet de CO<sub>2</sub> ; Il suffit de fabriquer cet hydrogène à partir de l'électrolyse de l'eau , ou de la pyrolyse de la biomasse grâce à de l'électricité verte produite avec des énergies renouvelables : on parle alors d'hydrogène vert. Si l'électricité utilisée provient de l'énergie nucléaire , ou fabrique alors de l'hydrogène « jaune », si on fabrique cet hydrogène en émettant du CO<sub>2</sub> tout en capturant ce CO<sub>2</sub>, on produit de l'hydrogène Bleu. Le bilan carbone de l'hydrogène est alors favorable, utilisé dans une pile à combustible ou dans un moteur thermique suralimenté avec une culasse spéciale à injection directe de l'hydrogène dans la chambre de combustion équipée d'une bougie d'allumage .

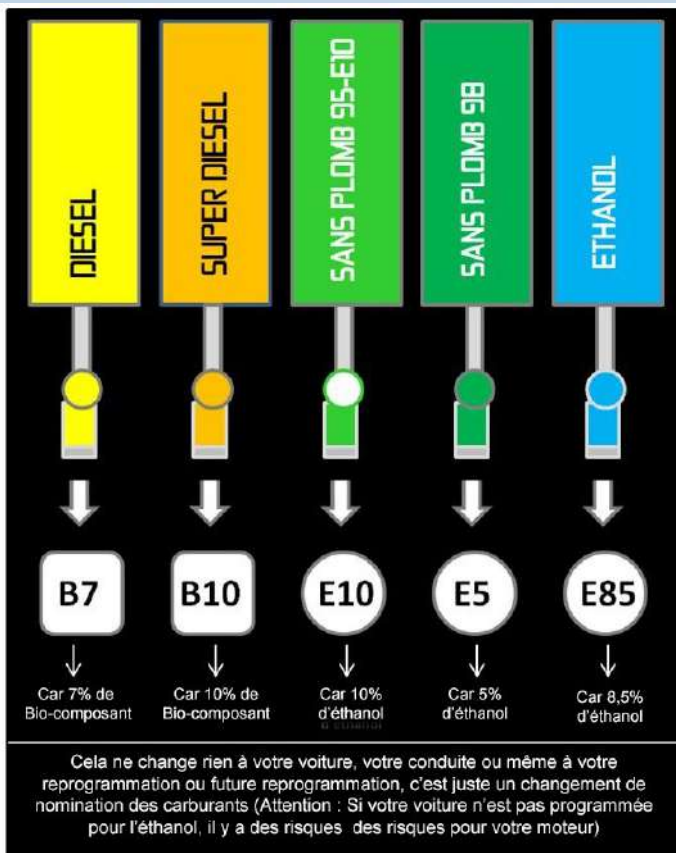
### Le Bio éthanol

Les chercheurs travaillent sur de nouveaux types de biocarburants comme les déchets agricoles, bois, plantes, canne à sucre, betterave ou encore algues ...

La fabrication de pétrole bleu s'effectue à partir de micro-algues, de l'eau et de CO<sub>2</sub>. Son utilisation n'exige aucune modification au niveau des motorisations.



# DIESEL de DEMAIN



## Les Diesel d'hier et d'aujourd'hui

En 1892, M. Rudolf Diesel créait son moteur qui fonctionnait à l'huile végétale.

En 1929, apparaissaient les premiers camions diesel fonctionnant aux huiles lourdes.

En 1933, Citroën est le premier constructeur à proposer une voiture diesel en série, la Rosalie Commerciale (Moteur 11UD, 1766 cm<sup>3</sup>).

Dans les années 1960—70, le cracking du pétrole produit 50% d'essence et 50% de diesel qu'il fallait consommer. Les constructeurs furent encouragés à vendre des véhicules diesel.

En 2018, le diesel gate met fin à sa suprématie.

### Aujourd'hui, en 2022 le choix Diesel :

**Gas-oil B7** - Diesel Premier (7% Biodiesel en +)

**Gas-Oil B30**-Excellium Diesel, composé à 30% d'ester d'huile et à 70% de diesel.

### Demain,

Pour trouver du Bio carburant pour nos Diesel de collection : Aucun problème.

## Les Diesel de demain

Les solutions existent déjà. Les chercheurs travaillent sur de nouveaux types de biocarburants comme les déchets agricoles, bois, plantes, canne à sucre, betterave ou encore algues ...

### L'Huile Végétale Carburant (HVC)

### L'Huile Végétale Hydrotraitée (HVO)

Les véhicules diesel ne doivent jamais utiliser des huiles de colza ou de tournesol telles quelles car elles sont très instables à la température. Mais ils pourront très facilement consommer de l'huile végétale additionnée au diesel sans aucune modification mécanique.

Pour éviter les dépôts dans les systèmes d'injection et l'altération des performances moteur les huiles de colza et de tournesol doivent être stabilisées par un traitement à l'hydrogène. Il est également possible d'utiliser des huiles de fritures qui après filtration poussée et traitement sévère d'hydrogénation s'introduisent dans les coupes Diesel commerciales .

Ces deux traitements sont opérés depuis plusieurs années par TotalEnergies dans son site de production d'huiles HVO à la Mède à coté de Marseille.

TotalEnergies formule ainsi des gazoles alternatifs renouvelables HVO100 ou B100, carburant de haute performance composé à 100% d'huile de colza.

Ils réduisent de près de 90% le CO<sup>2</sup> émis et sont déjà homologués pour les poids lourds EURO VI.

Pour en savoir plus, voir le site de TotalEnergies :

<https://services.totalenergies.fr/system/files/atoms/files/brochure-carburants-alternatifs-fr-vf.pdf>

ou celui d'ALTENS :

<https://www.altens.fr/carburant-alternatif/>

### Le Gasole synthétique BOSCH « L'e.gasole »

L'e-diesel permet aux moteurs thermiques conventionnels de fonctionner quasiment sans rejeter de CO<sub>2</sub>. Bosch expérimente la fabrication de ce carburant synthétique déjà en Norvège et en Allemagne. A partir d'eau et de CO<sub>2</sub> de l'atmosphère nous produirions au choix de l'essence, du gazole, du gaz ou même du kérosène.

BIENVENUE

**BIENVENUE MESDAMES**

**Lucia DI MARIO de Fourqueux 78**  
Italienne de Tivoli, à côté de Rome, j'habite en France depuis plus de 15 ans. Mon père raconte que je suis née dans une 2CV, où il avait installé une hamac entre les montants gauche et droite, qui m'a bercé pour des longs voyages. C'est lui qui depuis toujours est passionné de Citroën : d'abord la 2CV, ensuite après ma naissance une Traction avant 11CV, et une 15CV, une série d'AMI8 break que j'ai conduit quand j'allais à l'université de Rome et une DS 20 break. Quand je me suis marié, mon mari Fabio a conduit la

11CV, après quelques heures d'école de conduite avec mon père. En 2021 j'ai fêté mes 50 ans, en décembre. A cette occasion j'ai eu en cadeau de mes parents la 11CV Traction Avant que vous voyez sur la photo.

La chose la plus belle a été le voyage de Tivoli à Saint Germain en Laye : 3 jours avec mon père, à une vitesse moyenne de 60 km/h, sans le moindre problème.

Depuis janvier, tout le weekend je me balade avec ma Traction Avant sur les belles routes de campagne des Yvelines ; nous avons même fait un weekend à Honfleur, en se promenant sur les routes secondaires de la Normandie : quels paysages, quel bonheur ce voyage en tranquillité.

Je rejoins le Club Citroën France pour faire partie d'un réseau de passionnés Citroën. Au plaisir de vous rencontrer tous en Citroën : arrivederci !

**Marie-Lucile DIVIALLE de Paris 75**

Citroën, c'est d'abord une histoire d'amour depuis que petite fille au début des années 60, sur le chemin de l'école j'ai croisé la fascinante DS, toujours pour moi la plus belle voiture du monde. C'est aussi une histoire familiale. Mon père a possédé plusieurs modèles de la marque dont la reine, la DS, en version 21 Pallas. Ma mère a conquis son indépendance avec une méhari « increvable ». Mon oncle maternel, mécanicien chez Citroën ne jurait que par la GS. Plusieurs de mes frères et sœurs ont aussi été séduits par les chevrons en versions C3 ou C4.

Vedette des années 80, la BX a été ma première voiture. Je suis ensuite tombée véritablement amoureuse de la Xantia. J'ai conservé la mienne 10 ans, jusqu'à ce qu'un malheureux accident m'en prive. Seize ans après j'y reviens fidèlement, seule façon de me consoler enfin.

Adhérer au Club Citroën France est un projet ancien né du désir de mieux connaître et faire vivre ces belles mécaniques, témoignages du génie français.



**Katia BORé - GARBAY de Hasparren 64**

Passionnée d'automobile ancienne, je sillonne le sud-ouest avec mon Citroën HY de 1978 « Le tube gourmand du Pays Basque » où je propose des produits régionaux, du foie gras de canard, des filets de saucisson, des sablés... dans les salons et sur les circuits automobiles ...

Je rejoins le CLUB CITROËN France par passion pour mon HY et pour la gastronomie basque que je veux vous faire partager. Je réalise des compositions de produits régionaux que j'expédie dans ces petites boîtes en fer « Type H » spécialement illustrées au nom du CLUB CITROËN FRANCE et réservés en priorité aux membres du Club.



# BIENVENUE MESSIEURS



## Clément MAXIMILLIEN de Fay aux Loges 45

Je suis un jeune collectionneur de 14 yougtimers Citroën : la plus ancienne une 2CV6 de 1975, GSA, Axel, VISA découvrable, VISA « Grouin », BX... La passion me vient de mon grand-père paternel, ambulancier, que j'ai connu dans ma jeunesse avec les dernières ID breaks ambulances, puis CX breaks. Ces longues voitures qui se levaient toutes seules m'avaient marqué, et le virus a pris.

Malheureusement, je n'ai pu en garder une seule en configuration ambulance, à l'époque j'étais trop jeune, et pour mes proches ce n'était que des "outils de travail"... Hélas! Mais je me fais déjà bien plaisir avec mes modestes voitures, qui commencent à être redécouvertes, c'est l'essentiel !



## Thierry GAUCHARD de Laleu 61

Dans les années 60, tout p'tit j'ai été bercé dans une ami 6 break. Année 80, ma première voiture neuve, une VISA GTonic quel plaisir cette voiture je n'oublierai jamais. Année 2000, je récupère la VISA 11RE de 86 de ma mère qui l'avait achetée à son frère, une vraie VISA de "curé". J'ai ensuite racheté une AX Ten de 91 à ma tante qui ne conduisait plus, elle avait fait 53000km en 17ans, elle en a aujourd'hui 33.000km elle est restée comme neuve. Je vais donner ma VISA 11RE à mon fils qui à l'origine appartenait à sa grand mère, il possède une 2CV France 3 de son grand père, la troisième génération en Citroën ( Citroën héritage ).

J'ai décidé de rejoindre le club pour des raisons de passion familiale.

## Thierry BAROU

### de Saint André sur Sèvres 79

Passionné de voitures depuis l'enfance, je suis devenu mécanicien automobile. J'ai brièvement fait un passage en concession Citroën (c'était des 2 CV et GS) puis j'ai toujours évolué dans cet environnement. Ma première CITROËN, une ZX achetée par hasard en 2002 et gardée pendant 18 ans (j'ai été surpris par la finition et la qualité) puis la Volcane m'a été proposée en échange de bons soins. Je souhaite partager ma passion de l'Automobile et faire revivre ces voitures. J'ai maintenant plus de temps à consacrer aux voitures et j'ai une BX GTI 4X4 à rénover.



## Frédéric GERARDIN de La Ville Dieu du Temple 89

Je suis céréalier proche de la retraite dans le Tarn et Garonne. J'ai été bercé dans une ID 19 que mon père avait achetée en 1961, de couleur jaune, je m'en souviens encore. D'ID en ID, j'ai terminé mon adolescence en GS 1220 CLUB. Le permis de conduire en poche évidemment j'ai récupéré la dernière GS de mon père. Mon premier achat fut une GSA SPECIALE que je garda jusqu'à mon premier accident. Et là une traversée du désert ..... pendant plusieurs années. Toujours amoureux de CITROËN j'ai fini par racheter à nouveau une BX GTI, puis une XANTIA TURBO CT , ACTIVA suivi d'une C4 coupé et suis passé à deux DS 4. Aujourd'hui je possède une CX GTI TURBO 1 de 1985, j'ai aussi une PANHARD 24 CT de 1965. Elles ne rêvent que de rencontrer leurs cousines dans des escapades touristiques.





Ma 2CV de 1953 en 1967

### Michel FEFEU de Magny les Hameaux 78

Il est d'usage que le nouvel adhérent au Club Citroën raconte comment il est tombé dans le bac à chevrons. Tout commença au 3<sup>ème</sup> trimestre 1967 quand, permis B fraîchement imprimé, j'ai investi 300 francs pour remplacer ma Motobécane par une 2 ch de 1953, 375 cm<sup>3</sup>, 9 ch SAE. Etant étudiant en BTS moteurs à Saumur, la « révolution de 68 » m'a permis de doper la bête en rachetant à vil prix et un peu de travail un groupe moteur/BV de 425 cm<sup>3</sup> » d'une voiture accidentée. Un tier de puissance en plus! fatal pour la soudure du support de BV sur le tube de direction. J'utilise toujours la calle bois d'origine de cette voiture. Cinquante-cinq ans plus tard je n'ai toujours pas possédé une voiture d'une marque autre que Citroën, fidélité ou chevronite incurable?



BTS en poche, suite à mon premier entretien d'embauche aux chantiers de l'atlantique (je vous raconterai quand on se connaîtra mieux), j'ai vite su que l'ambiance ne me conviendrait pas. Deuxième entretien d'embauche de ma vie, quai de Javel, embauché en septembre 1969, sans aucun mérite car à l'époque il suffisait de se présenter pour être embauché. C'est ainsi que commença une petite carrière riche en expériences diverses.

Après un court petit stage de formatage à Nanterre, j'ai été affecté au laboratoire essais de Balard si bien décrit par Jean Claude Ferré dans le n° 30, affecté aux essais moteurs 4 cylindres à plat. Deux ans après, au retour du service militaire, je fais une première fugue pour aller travailler dans une station Solex à Nantes (décidément la Loire !).

Un an plus tard, voulant entreprendre des études au CNAM, je fais mon retour en région parisienne, chez Citroën évidemment. C'est à ce moment que j'ai rencontré Alain Lassalle, vrai passionné d'automobile, qui fait tant pour le CLUB CITROËN FRANCE.

J'ai été compromis dans un grand nombre de projets : le 4 cylindres à plat, le moteur rotatif, les 2 cylindres à plat et en particulier le 652 cm<sup>3</sup> en tant que technicien d'essais, puis en tant qu'ingénieur d'études, le matériel d'injection de la CX diesel turbo, et C25, l'adaptation des moteurs du groupe (XU et XUD) sur les véhicules de la marque aux chevrons, la BX Sport, l'industrialisation de l'XU10 de la XM, sans oublier l'accompagnement d'un projet de vente aux Chinois d'une usine pour fabriquer des XU destinés à équiper des petits utilitaires.

Puis de nouveau une envie de fugue, plus longue celle-là. Fugue durant laquelle je me suis retrouvé côté fournisseur à définir des pièces dont j'avais fait le cahier des charges 9 mois auparavant. L'occasion de vérifier qu'il y a un monde entre le « ya ka » et « faire ». Après 16 ans d'aventures diverses et enrichissantes, retour chez PSA dans un rôle d'interface entre la direction des organes mécaniques et les projets véhicules de la plateforme 3 (C5, C6 et 407). On dirait aujourd'hui « médiateur en GMP » (groupe motopropulseur).

La médiation est d'ailleurs une de mes occupations à la retraite prise il y a 15 ans.

### Bruno LECLAIR de Jarnac 16

Bonjour les amis de Citroën. Je suis content de devenir membre du Club Citroën France. Je suis peintre pour les cuves béton de vin. Je possède une XM Ambiance, essence à carburateur de septembre 1989 qui totalise tout juste 100.000 Km. Je suis amoureux de notre marque depuis ma plus tendre enfance. J'ai possédé toute la série de 2CV, ainsi que des GS et des CX.

A mes yeux Citroën reste la marque la plus aboutie et la plus innovante dans le monde de l'automobile.

Mon rêve, c'est d'avoir une DS23 injection électronique, mais les prix se sont envolés pour mes maigres revenus.



### Christophe BESSON D'Armentières 27

Grand collectionneur de Citroën, Christophe a largement contribué au musée éphémère de la Célébration du Centenaire Citroën de la Ferté-Vidame en juillet 2019.

Sa BX19 GT 1986 de 11.000 Km a joué la vedette au dernier salon de Rétromobile 2022. Autrefois membre du Club Citroën France, il nous rejoint pour Rétromobile 2022.



### Jean-Claude MOIZO de Bois d'Arcy 78

A la recherche d'une 2CV depuis longtemps, avec mon épouse nous avons loué une 2CV pour une journée en juillet 2020 en Normandie. Cet essai a renforcé notre projet d'achat. A l'occasion d'un séjour dans le Cotentin, nous avons trouvé la 2CV Charleston correspondant à nos attentes à Granville. Ensuite pour circuler sans contrainte en Région Parisienne (en ZFE) j'ai demandé une carte grise "Collection".

Nous habitons Bois d'Arcy (78), donc je me suis inscrit au Club Citroën France pour échanger avec des propriétaires de 2CV et participer à des rassemblements. Les voitures de collection doivent être utilisées et montrées au plus grand nombre.

En tant que retraité je peux participer à l'organisation de rassemblements ou autres activités.



### Hervé CHADELEAUD de Nanteuil en Vallée 16

Je crois que je suis citroëniste depuis toujours, en effet mon père était agent Citroën à Niort dans le 79, donc les chevrons font partie de ma vie.

J'ai découvert le Club à l'occasion du salon Rétromobile 2022. Le fait que ce club soit ouvert à tous les modèles ma séduit. Je recherchais un club de taille humaine basé sur l'échange d'idées, de conseils et de sorties conviviales. Au plaisir de vous rencontrer ! Hervé



### Patrick d'ABRIGEON de Nîmes 30

Patrick, œnologue conseil, nous rejoint avec sa Saxo 1.4i Bic VTR Bic de 1998 .



### Pierre DUARTE de Paris XVème 75

Président d'une société de location de véhicules, collectionneur parisien, Pierre roule en AMI 8 Break de 1975.





**Alain PETIT de Périgueux 24**

Etudiant à Lyon, je découvris un été une voiture aux lignes envoûtantes ; c'était décidé : ma première voiture serait une Traction Avant. Des études à mon parcours professionnel la Traction m'a habité, me conduisant à rencontrer des passionnés de Citroën aux quatre coins de l'hexagone.

Mon investissement associatif m'a convaincu qu'une action fédérative permet rencontre et partage des passions dans la diversité des uns des autres. C'est la rencontre avec Jean Paul CARDINAL qui m'a conduit à vous et permis d'apprécier vos valeurs passionnelles entre l'histoire de Citroën et rêves de collectionneurs. Comment aurais-je pu penser qu'un jour (20 ans déjà !!!) cette passion, née à Lyon, me ramène dans cette ville pour rencontrer Peter EPPENDAHL, ingénieur motoriste de formation, qui décida en 1955 d'améliorer le moteur de sa 15-SIX et réussit à écrire son nom dans l'histoire de la Traction en course en participant aux mythiques rallyes et courses de côtes : Neige et Glace, Lyon-Charbonnières, Mont Ventoux, Montlhéry...

C'est avec un grand plaisir que je partagerai avec vous cette soif de connaissances historiques, de rencontre lors d'évènements Citroënistes.



**Jean-François MURAT de Carantec 23**

Logisticien, Jean-François rejoint notre Club avec son XM 2.0 16S de 199 et sa BX19 TZS de 1991.

**Jean-Marie BOTUHA de Savigné l'Evêque 72**

Quand j'ai pu atteindre les pédales je conduisais (en sa présence) la onze légère de mon grand-père sur une petite route de la Sarthe entre sa maison et ses herbages. Une dizaine de km de rêve quand on a 11/12 ans; est-ce ainsi que l'on devient Citroëniste? 1969/2007 c'est la durée de ma carrière au Bureau d'Etudes Automobiles Citroën, rue du théâtre (3ans) puis Vélizy. Grâce aux cours du soir et du samedi matin j'ai pu évoluer dans la hiérarchie et j'ai toujours eu des postes intéressants.

Au tout début de années 80 j'avais déjà adhéré au Club Citroën France après avoir fait la connaissance de Bernard Macaire et de Roger Guyot. A la retraite en quittant la région parisienne, j'avais aussi quitté le Club. J'y ai conservé des amis; une bonne raison pour y revenir. Un peu excentré, je sais que je serai moins présent physiquement mais puisque on peut maintenant participer en "distanciel"...



**SORTIE**  
Gérard GEFROY

# EPOQU'AUTO 2021



Vendredi 5 novembre 2021, il est quatre heures du matin, Alain, Daniel et moi quittons les environs de Versailles pour rejoindre par la route le parc des expositions de Lyon. Nous y serons dès l'ouverture à neuf heures. La journée sera longue, puisque nous le quitterons le soir à vingt et une heures.

C'est le plus grand salon français de la voiture ancienne de l'année 2021. Annulé l'an dernier pour cause de pandémie liée au coronas virus, il se tient malgré tout dans un contexte difficile. Le pass-sanitaire est exigé à l'entrée, les gestes barrières sont appliqués : port du masque, distance de sécurité, gel hydro alcoolique et cependant, c'est un véritable succès. Près de 85.000 visiteurs s'y rendront durant les trois jours. Avec une surface d'exposition de 70.000 m , il est tout simplement grandiose et magnifique à la fois.

Selon la tradition, de nombreux plateaux mettent en valeur une marque ou un type de véhicule, j'en retiens trois sur la dizaine présentée : Les Simca, les Bentley et les Tricyclecars.



Dès le hall d'entrée, la marque SIMCA : « Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie Automobile » crée en 1934 par M. Pigozzi marque italo franco américaine disparue en 1980 présente deux modèles exceptionnels, la Vedette V8 Chambord cabriolet Présidentielle de 1960 et le cabriolet Figoni Simca 9 Sport de 1954.

Dans le salon, deux autres modèles emblématiques de cette marque, la Simca Aronde et la Simca 1000 fêtent respectivement leur 70 me et 60 me anniversaires. La marque Simca est dignement représentée au travers de nombreuses versions. On retrouve également les modèles des marques partenaires de Simca : Matra, CG, Chrysler, Talbot Peugeot... Toutes les gammes sont exposées au travers de trois superbes plateaux, dont un occupe à lui seul, la surface d'un terrain de football. J'ai compté plus de 80 « Simca », sans prendre en compte celles présentées par les clubs ou marchands. Je n'ai jamais pu admirer autant de Simca regroupées en un seul lieu !







C'est à présent à la marque Bentley de nous conter plus d'un siècle (102 ans) de son histoire au travers d'une vingtaine de modèles. Elle représente le luxe et la performance à l'anglaise. Sa renommée, construite sur plusieurs victoires aux 24h du Mans, s'appuie également sur de nombreuses anecdotes dont celle présentée sur ce salon : Le Train bleu ...

En 1930 une bande d'amis fortunés au volant d'un coupé Speed 6 , faisait le pari de battre le fameux train bleu reliant Cannes à Calais, train le plus rapide de son époque. Ils l'emportèrent de quatre minutes !



Troisième plateau, à l'honneur, celui consacré aux Tricyclecars : Morgan, Darmont, Sandford, BSA, ... C'est le plus grand rassemblement de tricyclecars jamais réuni en Europe !

Ces engins connurent un vif succès entre 1910 et 1930. Les règles de base étaient : trois ou quatre roues, poids de 350kg maxi, cylindrée moteur de 1.100 cm<sup>3</sup> maxi, et deux places maxi. Les respecter, permettait de bénéficier d'une fiscalité avantageuse.

D'autres plateaux méritaient notre attention, celui consacré aux anciennes voitures de compétition dont les constructeurs sont ou étaient de la région lyonnaise, Autodiva nous les présentait. Le stand Elf juste à côté, complétait cette exposition avec des Matra, une 650 Tour de France, une 630, l'Espace F1 et un moteur V12. Les anciens de la sortie « Romorantin » se souviennent encore de sa musique impressionnante.

Le plateau « Youngtimers » nous expose une série de puissants breaks dissimulés sous l'aspect de véhicules de bon père de famille.

Celui consacré aux poids lourds est imposant, puisqu'à lui seul, il occupe presque un hall entier.



Autre plateau, celui consacré aux motos, il nous offre une rétrospective des motos françaises et étrangères sorties d'usine entre 1900/1940.

A souligner la belle présentation faite par la FFVE à divers endroits de ce salon, sur le thème des ambulances. Cela allait de la Ford T de 1914 au fourgon Peugeot J7 de 1980, en passant par le break Simca Marly, Panhard PL 17, Renault Estafette, ID 19 break...

A présent, il me reste « encore » la visite de près de 800 stands à faire, en priorité ceux consacrés aux clubs par modèle, environ 200, puis les marchands de voitures de collection, de pièces, d'outillages, de documentations, de miniatures et autres... Je vais commencer par notre marque bien aimée « CITROËN ». Elle dispose d'un vaste espace mettant bien en valeur les vingt modèles exposés. L'Amicale Citroën & DS France nous présente la SM la plus rapide au monde : 325/km/h, celle du regretté Jerry Hathaway. Il était le spécialiste de la SM aux USA, son ancien véhicule était présenté sur une remorque tractée par une SM pick-up conçue par lui, l'ensemble formant un bel attelage surnommé « The ring ».



A remarquer aussi parmi les modèles Citroën, l'Ami 6 qui fête ses 60 ans cette année. Au printemps 2022, elle reproduira « Le tour de Gaule d'Amisix » avec comme parrain, le pilote Bruno Saby. Le challenge consistera à reproduire le parcours réalisé en 1966 par deux Ami 6 break de série : 2.077km en 23h11mn, soit une moyenne de : 89,6km/h, prouvant ainsi son endurance et ses qualités routières. Lancée en 1961, l'Ami 6 sera produite jusqu'en 1971 dans la toute nouvelle usine de Rennes La Janais (35) à plus d'un million d'exemplaires tous modèles confondus, le break assurant plus de la moitié des ventes.

Avec son inoubliable lunette arrière inversée, l'Ami 6 marque les années 60 de sa silhouette appelée « ligne Z » et de son slogan publicitaire « le km/confort le moins cher au monde ».

Les autres grandes marques françaises ne sont pas en reste. Peugeot nous présente toute sa gamme. A noter deux beaux anniversaires : La type 3 pour ses 130 ans et la VLV, Voiture Légère de Ville, pour ses 80 ans, la première voiture électrique de ce constructeur.



Chez Renault, tous les projecteurs sont braqués sur la « Quatrellé » pour les 60 ans de cette auto.

On y retrouve la 4L de la Poste, des Pompiers, de la Gendarmerie, de chez Darty, ..., mais aussi les R8, R10, R12, R15, R16, R17, R18, R20, R30 et Avantime.



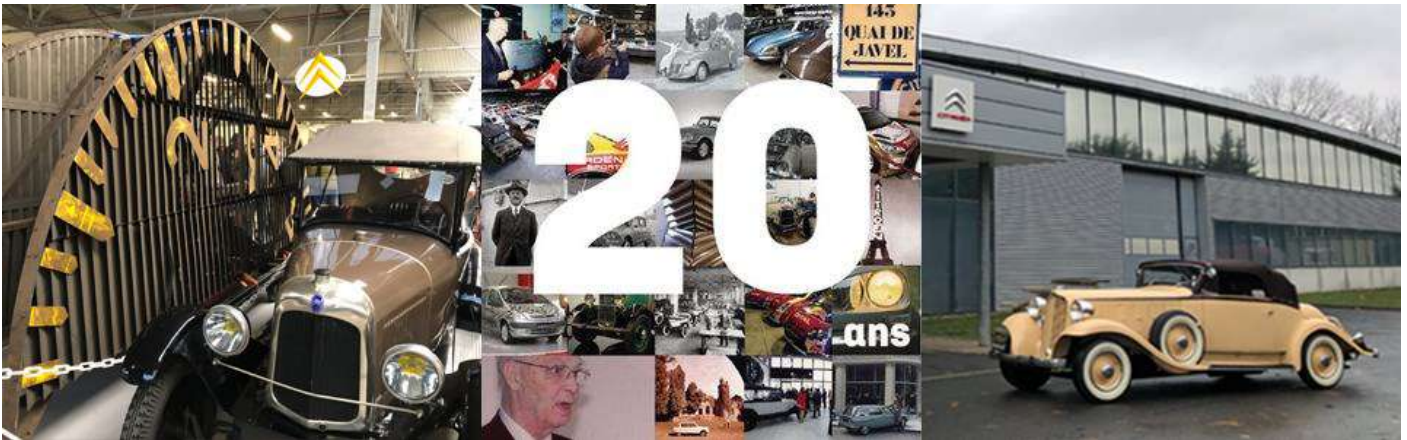
Les constructeurs aujourd'hui disparus et constructeurs étrangers sont également bien représentés :



Ce salon est tellement vaste qu'il m'a été impossible en deux jours de tout visiter. Je n'ai guère eu le temps de regarder les divers marchands de pièces, ni d'assister aux enchères, ni de regarder le parking visiteur extérieur réservé aux anciennes. Chaque année je me dis « je le ferai l'année prochaine », mais en vain, car chaque année, le même scénario se reproduit. Je suis émerveillé par la qualité et l'ampleur, progressant d'année en année, du salon « Epoqu'auto » et je me demande bien, s'il est encore possible de faire mieux que ce grand millésime « 2021 ». Vivement l'année prochaine pour en juger.

# Les 20 ans du CONSERVATOIRE

## le dimanche 28 novembre 2021



Le 28 novembre 2021, exactement 20 ans après son inauguration par M. Pierre Peugeot, président du Conseil de Surveillance de PSA Peugeot Citroën, et M. Claude Satinet, directeur général d'Automobiles Citroën, le Conservatoire Citroën & DS a accueilli de nombreuses personnes qui ont marqué son histoire.

La matinée a été réservée aux salariés (anciens et actuels), bénévoles, clubs de L'Amicale Citroën & DS, et partenaires de L'Aventure (dont les Marques), en présence également de la presse, notamment L'Argus, Citroscopie, Passionnement Citroën, Planète 2 CV et François Allain de l'émission Vintage Mecanic sur RMC Découverte. Parmi les personnalités présentes, M. Vincent Cobée et Henri-Jacques Citroën.

Dans son discours d'accueil, Xavier Peugeot, président de l'association L'Aventure Peugeot Citroën DS, a rendu hommage à ceux qui ont contribué à la constitution de cette extraordinaire collection et réaffirmé sa volonté de lui offrir un nouveau site, afin de « valoriser cette fabuleuse histoire ». « Faites-nous confiance, malgré ce contexte économique difficile, cela ne remet pas en cause ce projet, nous travaillons pour qu'il se réalise... Nous voulons choisir un site qui aura un sens historique, mais aussi un sens économique, incontournable. Notre volonté est de continuer à valoriser et enrichir cette collection. »

Xavier Crespin, directeur de l'Association, a également salué le travail des équipes, salariés et bénévoles pour la préparation de cet événement, et Il a profité de ce moment symbolique pour annoncer la restauration en

2022, par L'Aventure Citroën, d'un objet emblématique de l'histoire Citroën : l'horloge du hall central d'assemblage de l'usine du Quai de Javel. Une fois restaurée, cette pièce exceptionnelle sera mise en valeur dans le futur espace d'exposition.

L'après-midi, le Conservatoire a ouvert ses portes au grand public qui a ainsi pu découvrir les collections, admirer les concept-cars Citroën 19\_19 et DS Divine et assister à plusieurs démonstrations de l'Autochenille B2 Scarabée d'Or devant le Conservatoire où étaient également exposés des véhicules des collectionneurs de clubs de L'Amicale Citroën & DS France. Malgré un contexte sanitaire compliqué, l'ambiance était festive et chaleureuse pour marquer cet événement.

Avec près de 300 pièces, le Conservatoire entretient la plus importante collection internationale de véhicules Citroën. Cette extraordinaire flotte est sagement classée par décennies (de 1919 aux années 2000) puis par îlots thématiques : sport, aventure, utilitaires, véhicules insolites, concept cars et prototypes.

Depuis 2019, un nouvel espace est entièrement consacré aux véhicules de la gamme DS Automobiles.

**Lors de l'AG de l'ACF du 19 mars 2022, Xavier Peugeot a confirmé que le comité directeur de L'Aventure Peugeot Citroën DS a fait une première proposition au groupe Stellantis qui n'a pas été validée. La décision n'est donc pas prise, mais Carlos Tavares est motivé et totalement déterminé pour la réussite de cette nouvelle localisation.**

# LE DÎNER CHEVRONNE

## du 9 décembre 2021



Suite au succès des dîners organisés en 2019 et à la demande du CLUB CITROËN FRANCE, L’Aventure Citroën nous a proposé cette formule 2021 au cœur du Conservatoire Citroën-DS : Véhicules de collection, concept cars ou voitures présidentielles, nul ne peut rester de marbre en déambulant dans les allées de cette collection.

Nostalgique ou rêveur, nous avons poursuivi notre soirée en nous installant à une table du restaurant éphémère disposé en plein cœur de l’histoire de la marque, baignée des notes de piano-jazz de Bruno Angelini.

Nous avons retrouvés une cinquantaine de convives, tout en respectant les règles sanitaires. Une ambiance amicale et chaude malgré la météo hostile.

Le CLUB CITROËN FRANCE était représenté par une trentaine de convives, les membres, leurs familles, des anciens de Citroën, de MATRA Automobile, des amis de Stellantis, des amis de la Célébration du Centenaire Citroën, et les copains du 2CV Club Francilien...

Un grand merci à l’équipe de L’Aventure Citroën qui a réussi l’organisation de cette rencontre avec Fanny Adam qui nous a présenté son film « Terra America », la 1<sup>ère</sup> étape Amérique du Nord, en présence de Gérard D’Aboville.



### Au Menu

#### Entrée

Bûchette de saumon au caviar d’aubergine ou  
 Foie gras entier de canard ou  
 Millefeuille d’avocat & crabe

#### Plat

Filet de bar au beurre blanc, riz vénéré ou  
 Suprême de poulet des Landes, gratin dauphinois  
 et courgette farcie à la tapenade de poivron rouge

#### Dessert

Mi-cuit au chocolat ou  
 Fraisier

# RETROMOBILE 2022

Enfin, le salon Rétromobile 2022 ouvre ses portes du 16 au 20 mars 2022 à un public impatient. Après l'annulation du salon 2021 pour cause de pandémie liée à la covid 19 et le report cette année de six semaines toujours pour la même raison, nous serons plus de 100.000 visiteurs à nous y présenter durant les cinq jours de sa tenue! Les mesures anti-barrière viennent d'être levées voici 48h, le port du masque n'est donc plus obligatoire, toutefois la prudence est de rigueur et l'habitude étant là, une majorité de personnes le porte encore. D'entrée je suis surpris par l'emprise plus restreinte par rapport aux autres années, le salon se tient dans le hall 7 sur deux niveaux et l'orientation me semble plus difficile. J'observe l'absence de plusieurs grands marchands de voitures de collection ainsi que de marques de voitures anciennes, à commencer par l'Aventure Peugeot.

Heureusement, l'Aventure Citroën et l'Aventure DS sont présentes et offrent à titre gracieux aux divers clubs qui leurs sont rattachés des emplacements, constituant ainsi le «Village Citroën-DS». Elles conservent toutefois un droit de regard sur le choix des modèles exposés, ce qui nous obligera   procéder à un changement de véhicule au dernier moment, afin de respecter le thème Citroën : « Les voitures de grand tourisme », thème lié à la présentation de la C5X et de la DS9.

Notre club, pour les 40 ans de la BX, avait, dans un premier temps, retenu la BX19 GT de Clément, de couleur vert Cali, couleur relativement rare. Pour la raison évoquée ci-dessus, mille excuses encore Clément, c'est une BX 19 GT Série 1 gris perle de 1986, avec seulement 11.000 km d'origine appartenant à Christophe, que nous exposerons. Cette voiture dormait depuis plus de trente ans au fond d'une grange quelques jours encore avant l'ouverture du salon. C'est Alain seul, qui mènera une course contre la montre afin de lui redonner son éclat d'origine , bravo et merci Alain !



Première voiture issue de la collaboration entre Peugeot et Citroën, c'est une grande routière, bien motorisée, berline compacte à cinq portes, résolument moderne pour l'époque, elle se distingue par sa suspension hydropneumatique et ses quatre freins à disque. Elle permettra par la suite, le développement de versions plus sportives dont la BX Sport, la BX 19 GTi, la BX 19 GTi 16S, la BX 19 GTi 4x4, la BX 4TC. Le stand du CCF connaîtra un vif intérêt, de nombreux visiteurs s'y arrêteront. La BX attire la sympathie et la nostalgie de bons moments vécus à son bord. Nous réaliserons plusieurs adhésions et la presse spécialisée parlera de nous. Le vendredi 18 mars en soirée, c'était nocturne, notre club organisa pour les membres et amis présents, le pot de l'amitié. Françoise nous avait préparé un buffet avec de délicieux petits fours accompagnés d'un excellent Vouvray, nous eûmes un succès fou !



Cette année, j'ai observé quelques anniversaires et de remarquables plateaux :

Anniversaires :

- \* Les 100 ans de la Citroën 5HP
- \* Les 50 ans de la Renault 5 et de la Peugeot 104
- \* Les 40 ans de la Citroën BX

Les plateaux :

- \* Les Renault 5
- \* Les Gordini
- \* Les voitures de la Gendarmerie Nationale

#### Plateau de la Renault 5 :

Pour ses 50 ans, Renault nous offre un spectacle exceptionnel ! un grand plateau circulaire, lumineux et coloré . Une douzaine de versions nous sont présentées. Lancée en janvier 1972 en remplacement de la 4L, le succès est immédiat : Compacte, économique et grand espace intérieur.



#### Les voitures du musée de la Gendarmerie Nationale:

Une dizaine de véhicules et engins particuliers sont exposés sur les 80 que compte ce musée situé à Melun (77). Cela va de la 203, l'Estafette, aux véhicules de la BRI : Matra Djet, Alpine A110, A310, Mégane RS (près de 400.000 km au compteur) à l'hélicoptère Alouette 2 des années 1950.



#### Plateau des Gordini :

Amédée Gordini (1899-1979) dont ses créations ont brillé en compétition mais également sur route, quitte l'Italie en 1925 pour la France. Il commence en 1934 une collaboration avec Simca, puis avec Renault en 1955. Il y développera des versions sportives à partir de modèles de grandes séries : Dauphine en 1957, R8 en 1964 et R12 en 1974, puis l'Alpine-Gordini A 110B (20 exemplaires).



**Le Fardier de Cugnot**

(reconstruction)

Premier véhicule européen à moteur présenté en 1769 par son inventeur Nicolas Cugnot. Il fonctionne à la vapeur à une vitesse de 4km/h selon le principe d'un mécanisme d'horlogerie, la roue à rochet. Le Ministre de la Guerre de Louis XV , le Duc de Choiseul, a soutenu son développement, voyant dans cet engin, un moyen de tracter les canons sur les terrains de combat.



**La SM Espace**

Réalisation en 1971 du carrossier Heuliez : Toit à lamelles rétractables longitudinalement en deux parties. L'un de nos membres, « Salut Bertrand », a côtoyé de près l'étude et la réalisation de cet aménagement technologique. Deux véhicules seulement seront commercialisés dans le monde.



**Mac Laren F1**

Dans les sportives d'exception, cette voiture occupe une place à part. Elle détient le record de vitesse obtenu par un véhicule à moteur atmosphérique : 391 km/h. Depuis sa fin de carrière en 1990, sa cote explose et atteint à présent : 20 millions d'euros ! Sept F1 étaient présentées sur une piste circulaire.



Les traditionnelles ventes aux enchères de la maison Artcurial se déroulant durant le salon, étaient orientées cette année sur les voitures de courses , de compétition et de grand tourisme. Les ventes ont atteint des sommets, avec de mythiques pièces comme La Gordini type 18 S de J.M.Fangio et la Peugeot 908 de S.Bourdais. A titre anecdotique, la Harley Davidson de Johny Hallyday, baptisée « Laura Eyes » s'est vendue 470.840 euros (frais compris ) !







Un aperçu de ce salon au travers de quelques photos :



Sur ce salon, une grande zone était consacrée à la vente de voitures de collection à moins de 25.000 euros. Une nette progression de surface par rapport à celle de 2020, mais il est vrai que cette année-là, c'était une première. En 2022, vu le nombre d'absents, il fallait bien remplir les vides... Non, je suis médisant, car le dimanche soir, bon nombre de voitures était affiché « vendue ». Il est vrai, que lorsque l'on voit les tarifs des grands marchands étrangers qui font dans le très haut de gamme et que l'on découvre ces sympathiques et belles voitures anciennes, elles nous semblent de suite abordables, on est presque prêt à signer le chèque.

Rétromobile 2022 était attendu avec impatience et je suis heureux de l'avoir vécu. J'espère que le déroulement de celui de 2023 qui devrait se tenir du : 01/02/2023 au :05/02/2023 nous permettra de retrouver à nouveau, toute la plénitude et grandeur de ce salon.

**SORTIE**  
Alain LASSALLE

# La Nationale 2CV du 25 au 29 mai 2022



## La 2CV, un phénomène Citroën !

**La moitié des collectionneurs Citroën français possèdent au moins une 2CV, ce qui en fait 5000 en activité. Le CLUB CITROËN FRANCE en compte une vingtaine. Nos amis de Bragardeuche ont fait l'exploit d'en rassembler 3000 et d'accueillir 20.000 visiteurs à Saint Dizier pour le week-end de l'Ascension !**

L'événement annuel incontournable pour tout deuchiste ! Organisé depuis près de 30 ans, dans une ambiance familiale et bon enfant par les 2CV Clubs locaux, ici le 2CV DER avec l'aide de l'A2CF. La ruée vers le plein de musique rock, folk ou piano bar, de balades touristiques, d'animations, de bourses d'échange, de démonstrations de départs arrêtés, d'un musée éphémère, d'une tombola pour gagner une 2CV et le plaisir de se retrouver... Un plateau extraordinaire de tous types de 2CV, Type H et autres Citroën sur 35 hectares dans la zone des 3 fontaines à Saint Dizier.

Il y avait une très bonne ambiance, ponctuée par les passages des Rafales de la base aérienne 113 Saint-Dizier-Robinson. Les retombées commerciales internes et externes au rassemblement furent très bonnes. Les hébergements affichaient tous complet.

La grande satisfaction des participants, la bonne humeur entre bénévoles, les rencontres furent l'opportunité de se faire de nouveaux amis.

Isabelle, Régis, Pierre, Denis représentaient le CLUB CITROËN France dans ce grand rassemblement.

Martine et Alain, furent bénévoles au sein de Bragardeuche. Cette équipe fut d'une efficacité redoutable, indispensable et irremplaçable lors de notre Célébration du Centenaire Citroën à La Ferté-Vidame. Elle le confirme à chaque Nationale. Rendez vous du 17 au 21 mai 2023 à Plouay en Bretagne.



Le musée « Chien et Chat » mettait en scène la rivalité 2CV/R4L dans une exposition des modèles en vis à vis. D'abord controversé, il fut très apprécié par le public.



# La PETITE VENISE NORMANDE

## Les 11 & 12 juin 2022

**SORTIE**  
Philippe ROULIN



Merci à Annick, Philippe et Yves pour nous avoir accueillis dans leur belle région normande et fait découvrir ses routes pittoresques. Sous le soleil, nous nous sommes retrouvés pleins de bonne humeur pour accueillir nos nouveaux amis adhérents, Babette, Marie-Lucie, Thierry, Jean-Claude, Philippe qui nous ont rejoints à cette occasion. C'était le week-end du premier tour des législatives, mais pas de problème ! Nous avons voté par procuration ou nous sommes rentrés à temps.

Après le petit café d'accueil et les croissants «Lepenan», Marine notre guide, nous emmène à pied découvrir Pont-Audemer, «La Petite Venise normande», l'un des «plus beaux détours de France». La ville s'enroule autour de son cœur médiéval, ses rues étroites et ses maisons à pans de bois. Construite là où c'est facile d'enjamber la Risle, bienvenue à Deux Ponts en 715, rebaptisée Pontem Ademari en 1025, Aldemari Ponte vers 1040 et Pontheau de mer en 1475. Son passé est riche. De nombreux industriels étrangers y ont apporté main d'œuvre et technique : Le tannage du cuir au 18ème, la fonte malléable, le chemin de fer, la papeterie...

Nous avons repris nos Citroën pour rejoindre les panoramas sur le Marais Vernier et le phare de Saint Sansom de la Roque avant d'arriver au restaurant « Le Phare » où un délicieux menu normand nous attendait.



Restaurés nous avons redémarré nos Citroën pour découvrir le Marais Vernier et ses vaches débroussailleuses : les Highland écossaises et les vaches d'Asie (très affectueuses) de Mr Thierry Leconte, docteur en écologie. Nous avons assimilé sa conférence sur l'écologie, la science qui étudie les relations entre les êtres vivants et leur environnement, rien à voir avec

nos bouillies politiques. Nous avons poursuivi notre promenade sur la Route des Chaumières vers Vieux Port, les iffs millénaires de La Haye-de-Routot, et le moulin de pierre à Hauteville, puis retour à Pont-Audemer en empruntant le pays Roumois. Un peu fatigués, nous nous sommes posés à l'hôtel Acadine avant d'aller dîner au Bistrot de la Gare.

Le dimanche 12 juin, « moteurs », direction le Bec Hellouin par la vallée de la Risle. Nous nous sommes promenés dans le village fleuri aux célèbres maisons à pans de bois et dans l'abbaye en respectant le silence dominical.



### Souvenirs, souvenirs...

Le musée de 50 automobiles, inauguré en mai 1968 par Colette et Christian Chassaing de Borredon, a disparu en 1991. Nous l'avons visité avec le Club Citroën France en octobre 1979 et 1984 !

Il était accueillant, bien agencé, les voitures très belles, bien entretenues et mises en valeur. Nous y avons admiré de magnifiques Bugatti, Mercedes 300 SL, Ferrari 250, Panhard Junior, des voitures de course : Repco Brabham F1, Martini F3, Alpine prototype Le Mans A210, Simca Gordini, Peugeot Darl'mat ... A côté des Bugatti, nous avons aussi des Citroën, une 5HP, un prototype M 35 et une GS Birotor, ce qui fit plaisir aux membres du Club amateurs de moteurs rotatifs.

Un petit saut de vingt kilomètres et nous voici à Le Neubourg au restaurant "Les terrasses de Champ de Bataille". A l'honneur, nos autos : M35, Traction, DS20, C6, C3 Pluriel, MATRA Murena sont exposées au bord du practice de golf.



Forts d'une timbale d'avocat, concassé de tomate et miettes de thon, d'un filet de dorade à la normande et d'un parfait glacé aux fruits rouges et son coulis, nous avons consacré l'après-midi à la visite de la cuisine, de la chapelle et du jardin à la française du Château de Champ de Bataille, le «Versailles normand»...



Créé par le Nôtre, la couleur de ce jardin change au fil des saisons. Ce week-end, c'est le vert qui dominait ! Et vous êtes nombreux à souhaiter revenir en automne...



Le temps de notre visite, nos autos furent accueillies dans la cour centrale du château entre les deux ailes construites en miroir, style Le Vau.

A 16h30, heureux de ce week-end entre amis, nous nous sommes séparés pour regagner nos garages et faire notre devoir civique : Elire nos députés...

# Les LIVRES CITROËN de 1919 à 2022

LIVRES  
Alain LASSALLE

André Citroën et les Automobiles Citroën sont une source d'inspiration inépuisable, racontés par plus d'un millier de livres de par le monde.

Cette bibliothèque est dédiée aux lecteurs de tous âges et de tous centres d'intérêts, enfants à la découverte des jouets Citroën, passionnés de l'histoire Citroën, chercheurs de stratégies d'entreprise, collectionneurs de voitures Citroën, aventuriers de la marque au double chevron, sportifs et champions Citroën, chineurs à la recherche de livres anciens, de vieux papiers, d'objets ou de documents Citroën ...

Vous découvrirez dans ce catalogue, l'index de la collection française de près de 700 publications : beaux livres, bibliographies, ouvrages historiques, rapports stratégiques, romans, récits syndicalistes, catalogues, journaux et livres de bord, recueils, bandes dessinées, albums d'images, encyclopédies...

Tous les thèmes sont abordés : les portraits des hommes qui ont fait Citroën, les usines, les stratégies industrielles, commerciales, publicitaires, les modèles, les jouets, les croisières, les rallyes, les champions, les aventures, les rassemblements de collectionneurs...

Nous distinguons les périodes André Citroën et Michelin, où en 60 ans, avant 1975, très peu de livres sont publiés sur Citroën, moins de 100. Mais à partir de cette date les Relations Publiques aident les historiens et les clubs Citroën.

Il y a une accélération des publications jusqu'en 1990, où pendant 15 ans 90 nouveaux ouvrages voient le jour, puis 10 par an jusqu'en 2005, puis 20 par an jusqu'en 2018. Ensuite c'est le feu d'artifice pour le Centenaire, 30 en 2018, 40 en 2019 puis retour à 15 en 2020 et 10 en 2021.

Sans prétendre être exhaustif, nous avons choisi les livres qui ne traitent que de Citroën. Les ouvrages génériques intéressants où Citroën trouve une petite place n'y sont pas inventoriés.

De nombreux ouvrages ne sont plus commercialisés mais se trouvent aux enchères, en vente dans les bourses, dans les boutiques de livres anciens, dans les petites annonces. Ils sont aussi à la bibliothèque nationale, à Terre Blanche ou bien maintenant sont accessibles en numérique...

Le CLUB CITROËN FRANCE fut fondé en 1968 par un historien, Pierre Dumont. Plus de vingt auteurs, historiens, journalistes, chroniqueurs, photographes, illustrateurs furent membres du CLUB CITROËN FRANCE : Christophe Bonnaud, Roger Brioult (membre d'honneur), Philippe Choulan, Etienne et Marie Christian, Gilles Colboc, Jérôme Collignon, Jean-Pierre Dauliac, Antoine Demetz, Eric Deschamps, Thierry Dubois, Ariane Audouin Dubreuil, Pierre Dumont (premier président du Club Citroën France), Roger et Régis Guyot (Auto Concept et Citroscopie), André Lalanne, Dominique

Pagneux, Benoît Pérôt (spécialiste Panhard), Serge Pozzoli (membre d'honneur du Club), Vincent Roussel, Jean-François Ruchaud, Fabien Sabatès... tous ceux qui nous rejoignent et ceux qui conservent leur manuscrit dans leur tiroir..

Il est donc normal que le CLUB CITROËN FRANCE vous présente cette bibliothèque idéale, un inventaire non exhaustif présenté sur notre site internet.

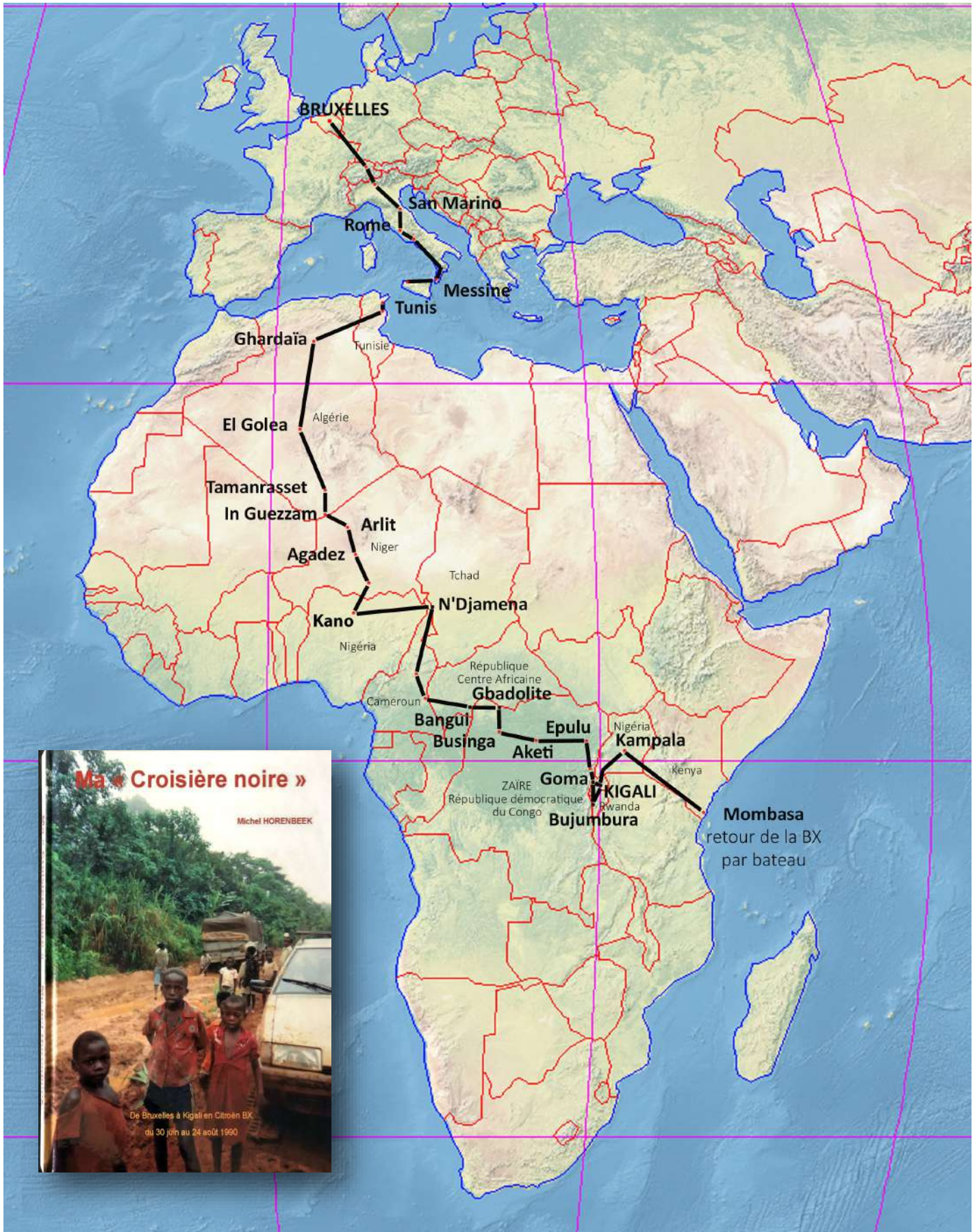
Nous sommes à votre écoute pour y ajouter vos propres écrits, rédactions, commentaires, critiques et réseaux de distribution.

Si vous êtes intéressés, nous pouvons lancer une souscription pour l'éditer. Cet inventaire existe aussi dans notre site sur le net et a été déposé à Terre Blanche le 11 avril 2022.



De Bruxelles à Kigali et Mombasa, de la Méditerranée à l'océan indien, une incroyable histoire humaine vécue en famille par Béatrice, Joachim et Michel à bord de leur BX Break 16 RS. Un voyage semé d'embûches du Sahara au Zaïre (République démocratique du Congo). Au bout de cinq semaines de voyage, le but était atteint grâce aux qualités de la voiture. Découverte d'un continent méconnu, de collectivités isolées, mais toujours attachantes... Respect Michel !

D'après le livre de Michel Horenbeek « Ma Croisière Noire ». Edition privée



## Ma CROISIÈRE NOIRE en BX

### Prologue : Essais au Maroc et au Sahara.

La voiture a reçu un refroidissement amélioré, des plaques de désensablage, deux roues de secours, des skis de renfort sous le groupe motopropulseur et sous le réservoir de carburant dont la capacité fut augmentée. Un premier voyage de tests au Maroc et au Sahara occidental en avril 1990 a permis de valider sa fiabilité.

### Le voyage : De Bruxelles à Kigali.

L'expédition est partie de Bruxelles le 30 juin 1990. Après la traversée de l'Europe du nord au sud, l'équipage s'est attaqué au sable et au fech-fech du Sahara, en piste pour Ghardaïa, El Goléa et Tamanrasset. Ce sont les premiers ensablements et nous atteignons In Guezzam, notre dernier bivouac en Algérie. Nous traversons le désert nigérien par Arlit et ses mines d'uranium, puis Agadez avec sa mosquée construite en 1515 ! Puis c'est Kano au Nigéria et nous arrivons à N'Djamena au Tchad où les pistes sont devenues impraticables à cause des pluies. Nous prenons alors plein sud par le Cameroun et profitons de la présence de sympathiques girafes.



La BX survole la tôle ondulée de la piste de latérite rouge, puis c'est la pluie et les formalités douanières. Entrés en Centrafrique, malgré la pluie, les pistes sont roulantes jusqu'à Bangui. Avec appréhension, nous approchons du Zaïre actuellement République démocratique du Congo, ex Congo belge. Les relations diplomatiques entre Mobutu et le gouvernement belge étaient au plus mal. En plus, les pistes rendues boueuses par la saison des pluies sont impraticables.



### La traversée du Zaïre.

Surprise 25 Km de route asphaltée nous conduit à Gbadolite, résidence secondaire de Mobutu. Au cœur d'une végétation verdoyante, nous avons vite déchanté sur l'état des pistes zaïroises. Les pluies les ont transformées en bourbiers, ornières, que nous avons évités ou traversés en jouant avec la suspension hydraulique.



Nous voici à Aketi, où mon père a travaillé, et où j'ai vécu de 1959 à 1960. Rien n'avait fort changé par rapport à mes souvenirs, sauf que tout avait l'air plus petit... Evidemment, je n'avais que 6 ans quand nous sommes rentrés en Belgique. Aketi est situé au bord de la rivière Itimbiri. Je partage ce bon moment avec mon épouse et mon beau-fils. En repartant, la courroie d'accessoires de notre BX lâche. Plus d'alternateur, plus de pompe à eau, mais surtout plus de pompe HP, ce qui est quand même gênant sur une Citroën hydraulique ! Il a fallu la remplacer sur la piste. Puis nous sommes coincés dans un trou de boue. Un tire-fort, un arbre et je dégage la BX. Un quart d'heure plus tard, la BX aurait été noyée dans le trou à cause de la pluie qui nous est tombée dessus.



Autre surprise : les ponts ! Ils sont communs à la piste et au chemin de fer. Les horaires de train étant fantaisistes, on ne sait jamais s'il va y en avoir un ! Après avoir collé notre oreille au rail comme dans les Western, on s'élançait rapidement.





Sans aucune station-service, les ravitaillements d'essence s'effectuent chez les villageois, au bidon, avec un carburant de qualité incontrôlée que la BX n'a jamais rejeté. Mais les épreuves s'aggravent. La piste est marécageuse, piégeuse et impraticable... La BX ne peut franchir des mares d'eau de 75 cm de profondeur ! Les habitants ingénieux nous aident à franchir ces derniers obstacles.

#### Fin du voyage.

Nous jouons les touristes dans le Kivu, franchissons l'équateur, traversons le parc des Virungas, admirons le volcan Nyiragongo et atteignons Goma. Nous sommes au Rwanda, les routes sont meilleures, le but est proche.

C'est à Béatrice, mon épouse, de me conduire chez son frère à Kigali... Notre famille était inquiète, nous n'avions réussi à leur téléphoner qu'une seule fois de tout notre voyage... Mon épouse et mon beau-fils reprennent l'avion pour Bruxelles et je continue seul vers Mombasa via Bujumbura et le lac Kivu au Burundi, et le parc de l'Akagera au Rwanda.



Ma BX est mise en conteneur le 24 août 1990 dans le port de Mombasa, je rejoins Nairobi par le train « East African Railways », prends l'avion pour Londres puis le bateau Douvres—Ostende... J'ai récupéré ma BX intacte le 29 septembre 1990, après 5 semaines de mer.

**Ces 18.500 Km furent d'abord une aventure humaine, une histoire de confiance familiale, de victoires sur les obstacles physiques, politiques, administratifs et douaniers, de rencontres des gens, d'entraide spontanée... Ce fut un voyage de découvertes et d'admiration de la nature et de la faune. Ce fut un stage de pilotage, les pistes de latérite, le sable, le fech-fech, les passages boueux occasionnés par la saison des pluies, les crevaisons, la rupture de la courroie d'accessoires...**



# La GS Birotor de la nurserie Citroën à la route

En février 1973, quelques jours après mon arrivée au Laboratoire essais Citroën (*voir revue Engrenage de janvier 2022*), j'entrais en action : un premier essai sur l'autodrome de Montlhéry, et ma première prise de contact avec un prototype tout blanc, nom de code GZ : la future GS Birotor ! Pour ce premier essai mon collègue G. Dedron avait réservé le circuit routier de Montlhéry, à l'heure du déjeuner, pour pouvoir utiliser la piste à contre-sens et faire des essais de démarrages en pente dans la «côte Lapize» (15 à 17%). Imaginez ce que peut ressentir un jeune passionné de compétition automobile qui venait le plus souvent possible assister aux courses à Montlhéry à l'époque des 1000km de Paris et des GP de Formule 2: où on y côtoyait en toute simplicité Beltoise, Servoz-Gavin, Cevert... et même Graham Hill. Le circuit pour nous tout seul, à contre sens et avec un prototype « secret » Citroën : le rêve !

La GS Birotor : une GS embourgeoisée, vitaminée et virilisée avec des pneus de 165/80/14 et ailes élargies, moteur birotors type Wankel issu de la collaboration avec NSU et fabriqué par la Comotor : 105ch DIN à 6500tr/mn régime auquel se déclenchait le bruiteur de régime maxi (mais le moteur pouvait être poussé jusqu'à 8000tr /mn sans problème). Lors des essais, sur l'autoroute A6 à vitesse maxi (180/h environ, heureuse époque !) on tenait la dragée haute à la DS 23 injection électronique sur 150 km environ. Là, il fallait faire le plein pour aller plus loin : consommation sur autoroute de l'ordre de 28l/100 et le réservoir de 56 l ne nous permettait pas d'atteindre Avallon à partir du péage de Fleury (Fontainebleau) ! Si on ajoute à cela les 23l/100 en ville, l'avenir de cette GS était déjà scellé. Par ailleurs la lubrification des rotors par injection d'huile avait pour conséquence un encrassement plus ou moins rapide des bougies, en particulier dans les embouteillages : extinction d'un premier rotor suivi très rapidement du second et impossibilité de redémarrer sans démontage et nettoyage ou échange des bougies ! Une situation de stress fréquente lors de nos futurs et très nombreux essais dans les embouteillages parisiens au cours desquels les piétons pouvaient aussi être surpris par la température des gaz d'échappement. Un système de postcombustion achevait la combustion des gaz imbrûlés dans le réacteur ce qui, dans certaines conditions, en particulier lorsqu'une bougie était défailante, pouvait amener l'échappement à des niveaux de température

de 1000° entraînant le risque d'incendier l'environnement ! Une grille de protection inox devait limiter ce risque! Le moteur en position transversale était associé à une toute nouvelle boîte transversale 3 vitesses Cmatic: cette boîte était équipée d'un convertisseur de couple Verto avec fonction débrayage automatique intégrée au convertisseur. Ce sont les essais et la mise au point de cette BV qui occupèrent une grande partie de mon temps jusqu'au lancement série en 1974. Deux gros problèmes affectaient cette adaptation BV en 1973 : le refroidissement de l'huile BV et un choc inconfortable à l'engagement de la première vitesse à l'arrêt.

Le problème de refroidissement de l'huile BV était le plus important. Pour ces essais JC Lemonnier, mon compagnon, avait équipé le circuit de refroidissement de « notre » prototype d'essais BV de sondes de température de type thermocouple reliées à un enregistreur analogique en continu sur bande papier. L'enregistreur, lourd et encombrant, était fixé sur le siège arrière gauche. Une des sondes était relié à une bouteille thermos, qu'on remplissait de glace avant chaque essai, et nous donnait la valeur de référence de nos mesures. Coté résultats à ce stade de nos essais la solution était « non valable série » ! Le problème était particulièrement crucial en circulation urbaine où le glissement du convertisseur à chaque démarrage dégageait beaucoup de calories. La température d'huile atteignait rapidement les limites admises par l'huile de l'ordre de 125 °en pointe. En ville et en montagne les 145 ° étaient souvent atteints et mettaient un terme à l'essai. Et les essais se succédaient au grès des solutions proposées par le Bureau d'études mais aussi de nos propres investigations et « bricolages » qui nous permirent un jour de mettre en évidence que plus la température d'huile atteignait le niveau critique moins il y avait d'huile BV en circulation dans le circuit de refroidissement ! Et vers 140° il n'y avait plus circulation d'huile du tout ! L'explication : un clapet sur le circuit d'huile donnait la priorité au circuit de pression BV sur le circuit de refroidissement en parallèle. Pas de problème pour les niveaux de température inférieurs à 100°, mais au-delà, la viscosité de l'huile diminuant, la pression de pompe chutait ce qui, associé aux fuites internes du circuit ne permettait plus d'ouvrir le clapet d'accès au circuit de refroidissement BV ! Plus ça chauffait plus ça chauffait!



Un mini Tchernobyl avant l'heure ! Ce circuit, conçu a priori par des mécaniciens BV, témoignait d'un manque d'expérience et d'une grande méconnaissance des problèmes de refroidissement BV !

En définitive ce problème avait de bons cotés. Au fil du temps les essais de refroidissement en circuit « Paris » devenaient fastidieux. Par contre les essais « montagne » compensaient largement les nombreux essais à Montlhéry, en vallée de Chevreuse et dans Paris.

Pour les essais montagne l'objectif était d'atteindre le sommet du mont Ventoux à partir du virage relevé de Saint Estève, soit environ 16,5km, en respectant les critères de température d'huile BV. Cela dans toutes les conditions possibles pour le client dont la montée avec caravane. Ces essais faisaient l'objet d'«expédition Ventoux» du lundi matin au vendredi soir, dont 3 jours sur place, avec le véhicule prototype, un véhicule d'accompagnement et une équipe en générale de 3 personnes. Notre camp de base était à Ville sur Auzon dans un petit hôtel restaurant simple et sympathique, « La Nesque », dont le patron au fil des années était devenu un ami. A partir de là nous partions pour enchaîner 4 à 6 montées dans la journée dans un cadre magnifique, le plus souvent par grand beau temps et libre de toute contrainte autres que celles de nous débrouiller pour faire nos mesures et tester des solutions dans un environnement à la fois aride et bucolique.



Le dépouillement des mesures de la journée et la préparation de la voiture pour celles du lendemain se faisaient sur la terrasse de l'hôtel... à l'heure du Pastis (à



Mon début de carrière au Labo Essais Citroën en 1973/74 ont été très marqués par mes travaux sur « le » GZ. C'est dans ce contexte que j'ai commencé ma carrière professionnelle dans le monde crépusculaire, toujours empreint du cadre et des méthodes de son créateur André Citroën, et qui avaient été ceux du développement de la Traction, de la 2cv et de la DS. Sans que j'en ai conscience, tout cet environnement avait commencé sa mue : le déménagement du Bureau d'Etude de la rue du théâtre avait commencé, l'usine de Javel préparait sa fermeture avec l'arrivée prochaine de la CX dans la nouvelle usine d'Aulnay et le Laboratoire Essais de Balard fermerait la marche lors de son déménagement au Centre technique de Vélizy en 1979.



Ci-dessus en 1973 avec Josée Playoust et Jean-Paul Cardinal qu'il vient de rejoindre.

## Au revoir Jean-Claude

Notre ami Jean-Claude Janès nous dit « Au revoir » à l'âge de 82 ans, le 26 janvier 2022.

Il a rejoint ses collègues des « Relations Publiques » : Jean-Paul Cardinal, Josée Playoust et Jacques Wolgensinger et nos amis autour d'André Citroën ...

C'était l'équipe d'organisation du 2CV Cross, des raids 2CV, des présentations des nouveaux véhicules Citroën à la presse des années 70 et 80, des Méhari médicales du Dakar 1980, de l'Opération Dragon, et des rallye raids. Il fut membre du CLUB CITROËN FRANCE de 2009 à 2011. Toutes nos condoléances à sa famille.



### PROGRAMME à VENIR

17 Septembre La bourse du Conservatoire Citroën – DS Aulnay sous-bois (93)

**17 & 18 Sept Auto Moto Retro Rouen (76)**

17 & 18 Sept L'ART AUTOMOBILE Montfort L'Amaury (78)

25 septembre EUROTOYS WAMBRECHIES (59)

**8 & 9 octobre AUTOMEDON Le Bourget (93)**

**??? Octobre Les Ateliers de restauration 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)

**Dîners 2022, les mercredis : 22 juin, 21 septembre et 16 novembre**

**Photos et textes :** Patrick d'Abrigeon, Thierry Barrou, Christophe Besson, Yves Bocquier, Katia Boré-Garday, Jean-Marie Botuha, Marie Christian, Hervé Chadeleaud, Lucia Di Mario, Jean-Pierre Dittièrre, Marie-Lucie Divialle, Pierre Duarte, Dominique Fallot, Michel Fefeu, Jean-Claude Ferret, Thierry Gauchard, Gérard Geffroy, Frédéric Gérardin, Nicole & Jean-Claude Guinard, Michel Horenbeek, Denis Huille, Jérémy Kroch, Alain Lassalle, Clément Maximilien, Jean-Claude Moizo, Jean-François Murat, Daniel Pariguet, Alain Petit, Annick & Philippe Roulin, ...

Aventure Citroën, Automobiles Citroën, Aventure Peugeot Citroën DS, Club Citroën France, Citroën Origins, ETAI, ESSO, Euro Repar, FFVE, Mister Auto, Office du tourisme Pont-Audemer, Passionnément Citroën, Terre Blanche, Stellantis

### Contacts Club Citroën France

[contact@club-citroen-france.club](mailto:contact@club-citroen-france.club) - [www.club-citroen-france.club](http://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 – Juin 2022

