



Un nouveau Logo CITROËN ! Une collection CITROËN pour demain ?

Il y a cent ans, en 1922, la 5HP offrait l'accès automobile à tous et aujourd'hui, l'AMI aux jeunes de plus de 14 ans ! 2022 comptait aussi de nombreux anniversaires ! Ainsi nous évoquons les 100 ans de la 5HP et de la première traversée du Sahara, les 90 ans de la Croisière Jaune, les 40 ans de la BX, détour par les essais de la BX4 TC et du déménagement du siège de Javel vers Neuilly. C'était aussi les 30 ans de présence de Citroën en Chine où notre marque est aujourd'hui le fer de lance du groupe, mais ... ? Stellantis rachète les actions PSA à Dongfeng et envisage de quitter la Chine...

L'actualité Citroën 2022 fut également marquée par le retour du logo ovale à chevrons, par les lancements de la C5X Hybride à suspension active, de la C3 C-Cubeb et des VU hydrogène à pile à combustible ! Seront-ils collectors en 2050 ? C'est une raison pour conserver tout leur environnement après-vente afin que Citroën reste la marque la plus collectionnée, que nos enfants continuent à rouler avec nos Citroën contemporaines électriques et connectées...

Le CLUB CITROËN FRANCE, devenu une marque déposée en 2022, grandit et accueille avec plaisir ses nouveaux membres. Les adhérents du Club découvrent, restaurent, bougent en participant à des tournages, à leurs rassemblements locaux et nationaux, de la 2CV à Saint Dizier, du Mans Classic, d'Auto Moto Rétro Rouen, de la Bourse du Conservatoire, d'Automédon, et d'Epoqu'Auto...

Côté patrimoine, nous saluons l'entreprise de restauration du Cityrama de Bernard. Nous avons enfin rassemblé la collection complète de nos revues de 1968 à aujourd'hui. Elle sera versée aux archives de Terre Blanche en 2023. Nous persévérons dans nos recherches sur le diagnostic électronique. Sujet tabou, opaque, difficile mais nécessaire pour l'avenir de nos youngtimers et newtimers (nos autos de moins de 20 ans).

Au revoir 2022, bonjour 2023,
Bonne année à tous !

Le Président
Alain LASSALLE



Un nouveau Logo Citroën le 27 septembre 2022

SOMMAIRE :

Anniversaires Citroën 2022	2—9
Actualités CCF et Citroën	10—11
Actualités Stellantis et FFVE	12—13
Nos Citroën de collection	14—17
La BX 4TC	18—19
Bienvenue aux nouveaux membres	20—21
Elles se cachent pour mourir	22
Souscription Cityrama	23
Le Mans Classic—Citroën au Mans	24—27
Nos Sorties	28—35
Programme à venir	36

Les 100 ans de la 5 HP Type C - C2 - C3

De la production de la firme "CITROËN", la 5 HP est incontestablement un des modèles les plus attachants.

Il n'est que d'écouter, au cours d'une sortie les exclamations des badauds s'arrêtant à la hauteur de celle-ci pour entendre "Tiens, une CITRON, comme celle de mon oncle, tu te rappelles, celui qui était boulanger... etc." pour se rendre compte combien cette petite voiture est restée chère au cœur de nombreux d'entre nous, avec ses grandes roues et ses deux phares qui vous regardent tristement.

Mais, ne sombrons pas trop dans la mélancolie, car nous ne sommes pas près de l'oublier si l'on juge le nombre de restaurations et les prix prohibitifs relevés dans les petites annonces des revues spécialisées.

Mais malheureusement cette cote pour des châssis en ruine de 5 cv et là je pèse mes mots n'a pour objet que de dégouter les vrais collectionneurs plutôt que de les attirer vers une restauration simple du point de vue mécanique, un peu plus complexe du point de vu carrosserie (à cause du bois / tôle).

Sortie en 1921, les premiers modèles type C furent exclusivement peints en "jaune citron" avec la partie basse : ailes avant, bas de caisse, ailes arrière et roues noires.

A noter que pour les premiers modèles, les encadrements de pare-brise et certains accessoires n'était pas nickelés mais peints.

Je ne reparlerai pas des caractéristiques mécaniques mais il y a certains détails que vous devez connaître.



Fruit de la collaboration de l'ingénieur Jules Salomon et de Monsieur A. MOYET, père de la 1ère Amilcar qui a beaucoup de similitude avec la 5cv : Suspensions avant et arrière, groupe motopropulseur, etc. Elle possède un moteur quatre cylindres, culasse détachable, vilebrequin soutenu par deux paliers bronze (bagues) etc., Le refroidissement se fait sans ventilation par thermosiphon et le radiateur forme un léger coupe-vent.

Les premiers modèles furent produits avec un allumage par bobine et batterie, supprimé en 1923. Les capots moteurs, première version étaient à 3 fentes verticales situées à la partie arrière. Le freinage est réalisé par la pédale de frein qui agit sur la transmission, et par le frein à main qui agit sur les roues arrière.

Au salon 1923, les couleurs disponibles étaient : Jaune, rouge, bleu, beige et marron.

Alain KHEDINE



de 1922 à 1926.



Type C - Voiture économique d'utilisation, d'une grande maniabilité, elle connaît un rapide succès qui porte un coup fatal aux cycle cars. La couleur franche de la carrosserie fait beaucoup pour la popularité de la 5 HP jaune " citron ".

L'entretien et la facilité de conduite en font la première voiture à mettre entre les mains des premières charmantes conductrices.

Déjà de nombreuses pièces de mécanique et de carrosserie sont en alliage léger (carters, dessus de marchepieds). Sur ce modèle apparaît, dans le courant de 1922, le système d'allumage par batterie et plateau rotatif, précurseur de nombreux dispositifs en usage aujourd'hui.

Type C 2 - Entre les modèles C et C 3 quelques C 2 sont produites. Ce sont des variantes de carrosseries sur châssis C (Torpédo T 2 - C 2, Cabriolets TL 2 C 2).

Type C 3 - " 1923 ". En plus d'un nouveau châssis long extrapolé de celui du type C, ce modèle est muni d'un allumage classique par magnéto, et d'une suspension améliorée. La principale innovation est la nouvelle gamme de carrosserie, considérablement étendue.

Un très luxueux cabriolet dit " coupé docteur " qui sera la première voiture de ville tous temps.

Une torpédo 3 places qui connaîtra un développement prodigieux. Le châssis servira à une voiture de livraison qui sera la première fourgonnette de série moderne.

C'est aussi de 1923 que datent plusieurs innovations dans le domaine de l'après-vente : mise à disposition des acheteurs de catalogues et tarifs de réparation particuliers à chaque type de châssis, destinés à éviter toute surprise dans la facturation. Mais surtout la création de l'échange standard, c'est-à-dire la possibilité, pour éviter une immobilisation trop longue du véhicule, de remplacer un organe usé par un autre remis en état selon les normes de l'usine.

1924 - Modification du montage de l'arbre primaire et du pignon d'attaque, renforcement du pont AR par adoption du système " Banjo ", facilité de démontage et réglage.

1925 - Adoption des avantages de la " tout acier ". Les carrosseries sont dotées d'ailerons plus enveloppantes. Les Torpédos en trèfle sont livrés avec la roue de secours à l'arrière de la pointe et non plus sur le côté gauche.

Déjà on enregistre une très nette progression de la vente à crédit.

1926 - Montage de freins conjugués, où la pédale agit simultanément sur le différentiel et sur les tambours des roues arrière.

Malgré des ventes toujours en progression, le modèle est arrêté en septembre 1926.

Plusieurs tentatives ont été faites pour monter en série des carrosseries conduites intérieures de 3 – 4 places, mais aucune n'a abouti.

En 1927, pour répondre à la demande des agents, plusieurs prototypes dérivés des Torpédos en trèfle et avec les perfectionnements de la B 14 sont encore construits : freins avant, radiateurs plats ; la 5 HP ne sera jamais remise en production.

Pour en savoir plus, de nombreux articles sont parus.

Le livre « Citroën 5HP » de Bernard Laurent paru en 2006 est une référence. Le CLUB CITROËN FRANCE propose aussi les plans des modèles 1925 : la Trèfle et la trois places décalées.

Il resterait 1800 5HP sur les 83.000 produites. Sa cote souffre de la désaffection des nouveaux collectionneurs. Elle varie de 8 500 € à 15 000 € suivant le modèle et son état.

Les 100 ans de la première



En 1921, Adolphe Kégresse s'installe à Javel avec le département des chenilles. André Citroën imagina que ces propulseurs pouvaient être mariés aux châssis de Type A et B2 pour affronter les grands espaces. La croisière pourrait faire connaître au monde ce duel des hommes et des machines face aux éléments hostiles de la nature et diffuser la notoriété du double chevron à travers les continents.

Le 17 Décembre 1922, Georges Marie Harardt et Audouin Dubreuil traversent le Sahara de Toggourt à Tombouctou avec cinq chenilles. Ce fut la première liaison transsaharienne. Ils arrivèrent le 6 Janvier 1923 au soir devant Tombouctou.

En une douzaine d'années, les pistes les plus importantes seront progressivement ouvertes aux « touristes » : la ligne du Hoggar de 1922 à 1929, celle du Tanezrouft en 1923, celle de Mauritanie en 1934. En 1930 était organisé le premier rallye transsaharien qui sera remporté par l'équipe Cottin Desgouttes sur des roadsters 14 cv « Sans Secousses ». Ce rallye, qui traversait deux fois le Sahara du nord au sud préfigurait, avec un demi-siècle d'avance, le Paris-Dakar des premières éditions.

Adolphe Kégresse, " Ingénieur, Officier de la Légion d'Honneur, né le 20 Juin 1879 à HERICOURT (70), commence ses études à l'Ecole Industrielle de Montbéliard.

En 1900, il part en Russie, où en 1906 il est attaché à la Cour en qualité de Directeur des garages Impériaux du Tsar à Livadia en Crimée. Entre 1909 et 1917, il développe son invention : le propulseur à chenille souple. Chassé par la révolution russe, Kégresse rentre en France par la Finlande. Grâce à l'intermédiaire d'un ami d'enfance Edouard Schwob, d'Héricourt, il fait la connaissance de l'ingénieur Hinstin, concessionnaire des Automobiles Citroën.

Monsieur André Citroën intervient, s'assure l'exclusivité de la chenille Kégresse, créant ainsi le nouveau système de propulsion "voitures à chenilles Citroën Kégresse Hinstin". Ouvrant la voie aux grandes expéditions automobiles, la première traversée du Sahara en autochenilles 1922-1925, la Croisière Noire 1924-1925, la Croisière Jaune (expédition Centre-Asie) 1931-1932, enfin la Croisière Blanche, en Alaska, en 1934, et le sauvetage de l'Amiral Byrd lors de la Seconde expédition-au pôle Sud. Kégresse meurt le 9 Février 1945 à Croissy sur Seine.

Il a déposé de nombreux brevets, en France ainsi qu'en Amérique et en Angleterre. Les applications qui s'en suivirent sont nombreuses dans le domaine militaire et les travaux publics."

100 ans après la première traversée du Sahara en Citroën, Arnaud Belloni, directeur marketing, communication et sport monde Citroën souhaitait renouveler l'exploit en mode électrique : Le projet É.POPÉE. Cette traversée était prévue à la date anniversaire : du 19 décembre 2022 au 7 janvier 2023. Mais É.POPÉE n'a pas lieu pour des raisons financières, d'autorisations politiques et de sécurité.

Le pari était de coller au parcours historique, soit un total 3170 km en 21 jours .

Les visiteurs de Rétromobile 2020 ont découvert sur le stand Citroën la réplique de Scarabée d'Or, l'une des 5 autochenilles Citroën qui réalisèrent le premier voyage.



traversée du Sahara du 17 Décembre 1922 au 6 Janvier 1923

ANNIVERSAIRE
Alain LASSALLE

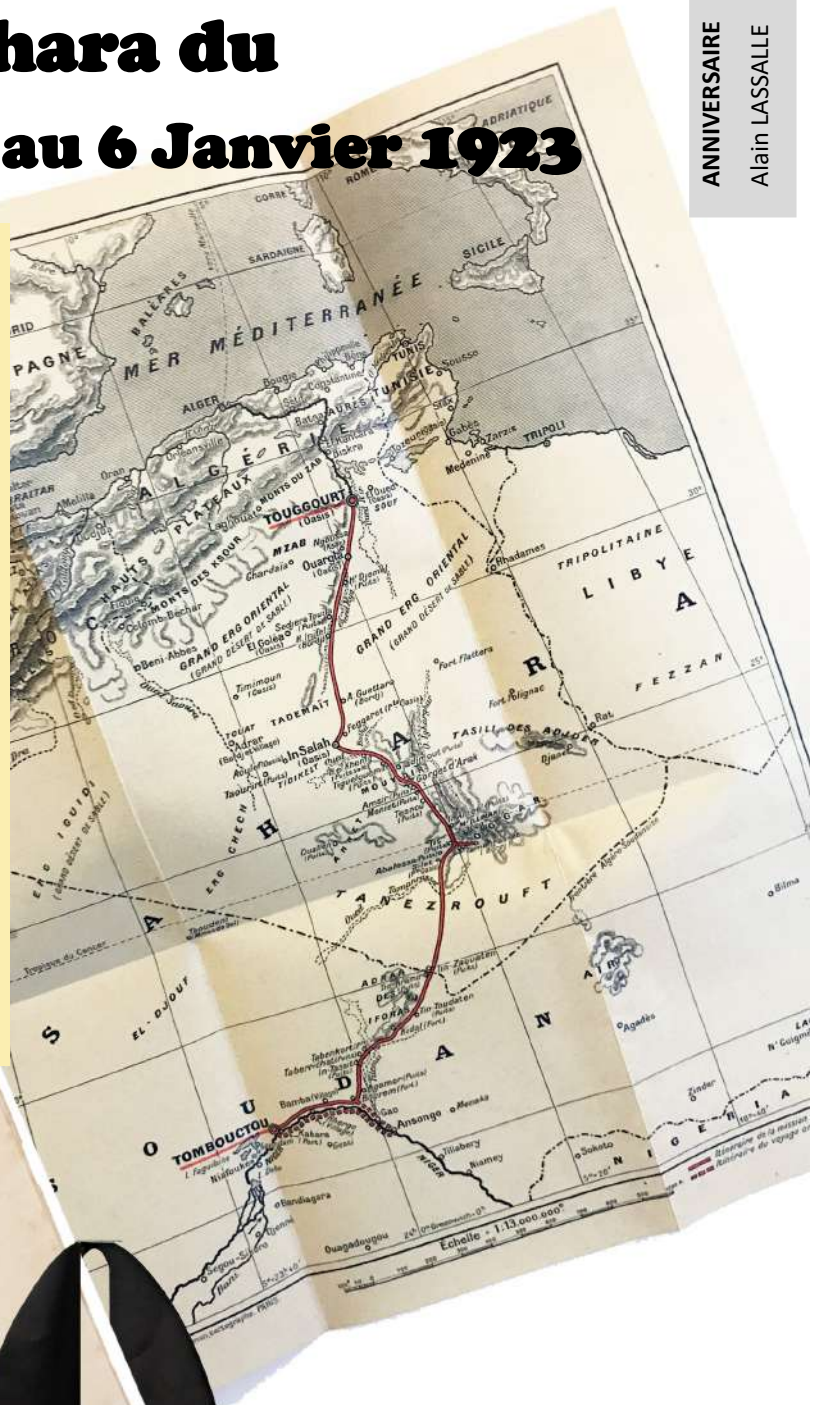
Le livre édité en 1923 : Le Raid Citroën,
La Première traversée du Sahara en automobile

Ce livre historique écrit par Georges Marie Harrodt et Louis Audouin Dubreuil, les aventuriers du Raid Citroën décrit la Première traversée du Sahara en automobile : De Touggourt à Tombouctou par l'Atlantide.

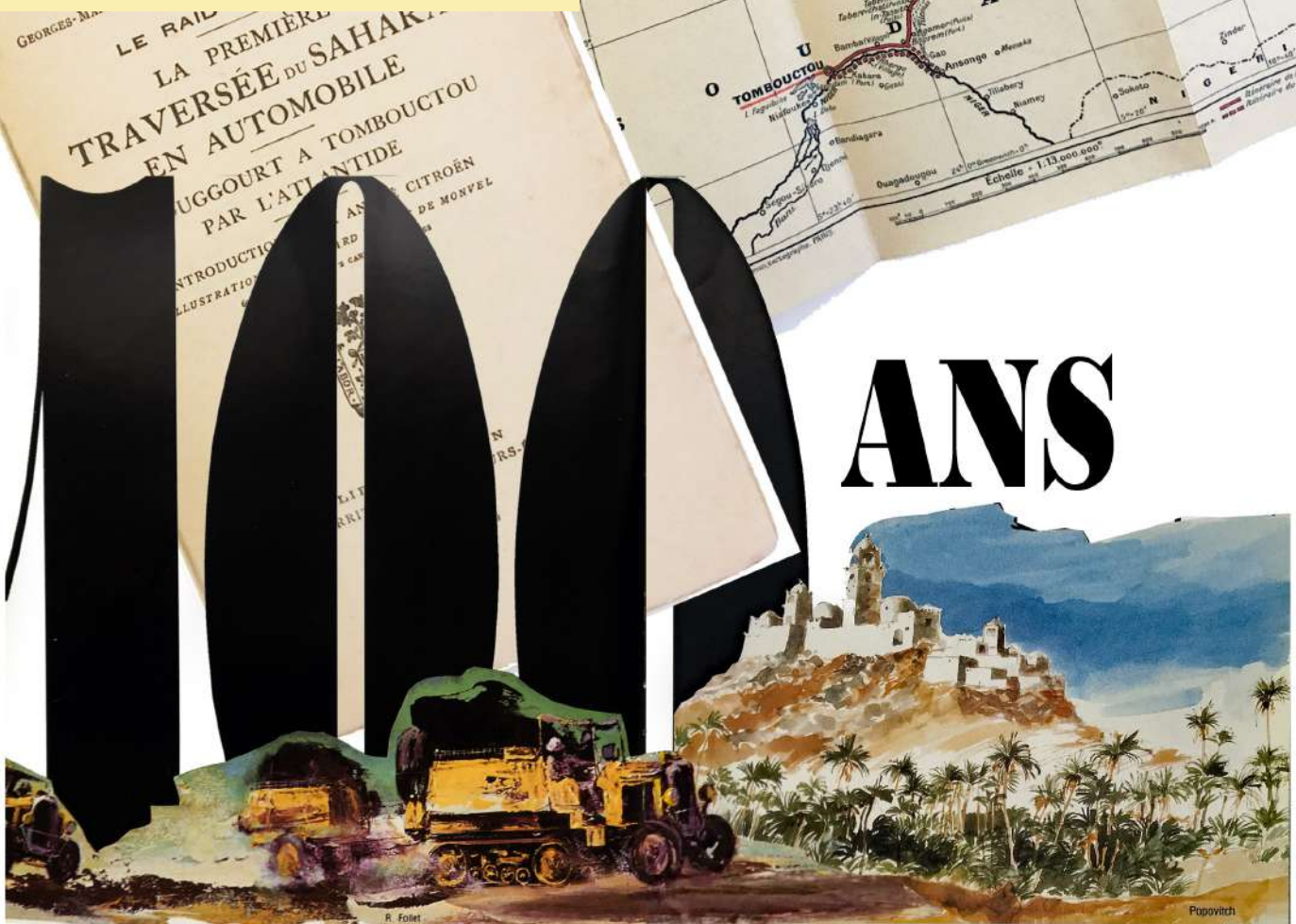
Voici la conclusion de l'introduction de M. André Citroën :

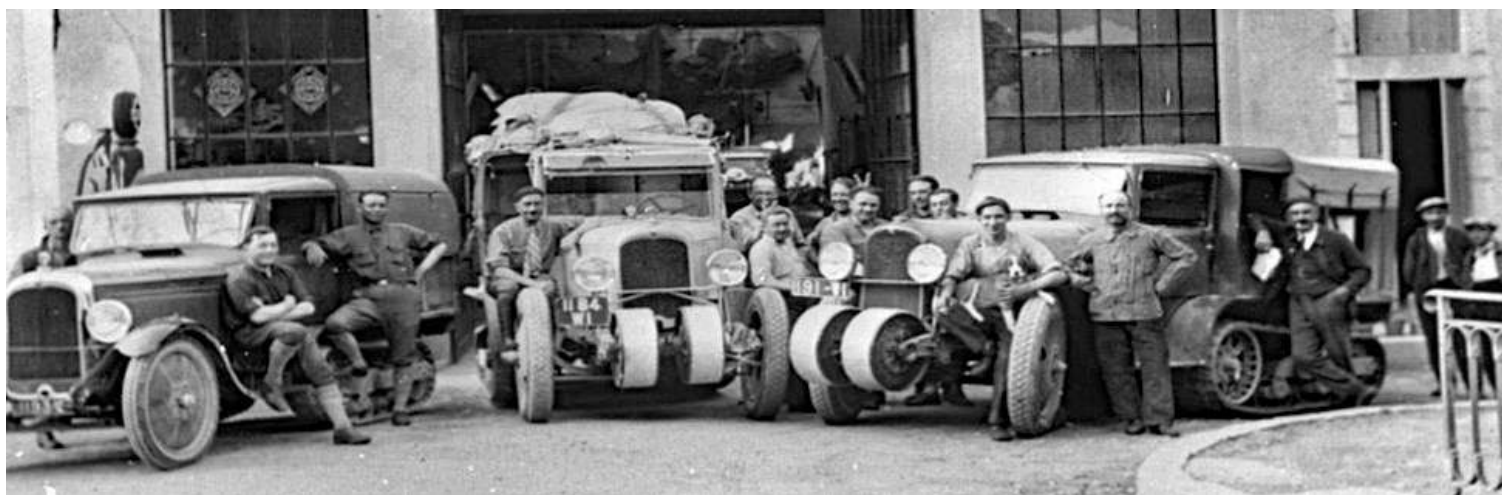
L'œuvre accomplie, les résultats obtenus et ceux qu'on en pourra tirer encore, s'offrent maintenant au jugement du public. Tous ceux qui ont participé à cette grande prouesse où s'est affirmée la puissance de l'industrie française et la vaillance des hommes de notre pays, en garderont l'orgueil et la joie. Mais leur plus grande satisfaction est encore de se dire que, grâce à eux, une œuvre durable s'est édifiée, œuvre qui continuera de produire des résultats, alors qu'eux-mêmes auront disparu. Et pour eux, c'est l'essentiel : « Les bâtisseurs mourront, mais le temple est bâti... » a dit le poète.

André CITROËN.



ANS





Les 90 ans de la Croisière Jaune

La Croisière Jaune « Mission Centre-Asie »

Cette croisière fait l'objet de nombreux articles dans la presse spécialisée. Plutôt que de vous raconter succinctement cette épopée, je préfère reprendre le texte même, écrit par Georges Le Fèvre historiographe de la mission Citroën Centre-Asie.

(Voici l'extrait d'un article paru dans l'Illustration du 26 Décembre 1951)

" Ce que fut, dans la suite de ses péripéties, la lente progression du groupe Harrodt au cours des vingt-six journées d'efforts que les mécaniciens eurent à soutenir pour faire avancer les deux autochenilles sur plus de 500 kilomètres ne peut trouver ici la place d'un récit détaillé.

En fait, dès les premières étapes au-delà de Bendipour où la route carrossable se transforme en chemin muletier, une première difficulté s'avérait irrémédiable pour coordonner dans une même caravane une progression à deux cadences : l'allure animale étant régulière et continue ; la traction mécanique, sujette à des arrêts et à des accrochages.

S'il existait en effet, dans cet édifice montagneux le plus haut du globe une voie de pénétration, elle n'avait été aménagée depuis une cinquantaine d'années que pour un mode de transport séculaire, poneys ou porteurs, à effectif

limité, dont l'hébergement le ravitaillement en vivres, fourrage et eau potable ne pouvait être assurés qu'en des points précis échelonnés au long d'étapes quotidiennes.

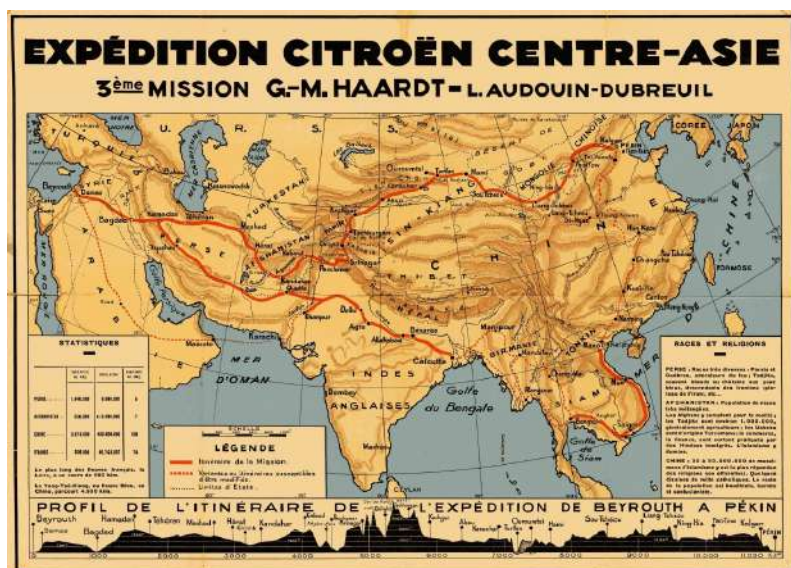
Or, une démonstration comme celle qui allait être tentée pour la première fois dans cette région par deux voitures automobiles s'accompagnait inévitablement de manœuvres, de précautions, d'essais plus conformes au caractère d'une reconnaissance ou d'une exploration qu'à celui d'un transport caravanier.

Ce n'est pas que les premières défenses du terrain fussent irréductibles. La colonne avançait normalement dans un décor de forêts et de pâturages, au flanc d'une Alpe plus majestueuse, plus étirée que celle de l'Europe et couronnée de

crêtes à l'assaut desquelles s'élançaient de géantes sapinières noyées de vapeurs.

Mais la marche, déjà ralentie par une succession de zigzags très serrés que les voitures ne pouvaient prendre sans manœuvres préalables à bras ou au cric, se trouva vite reléguée dès qu'il fallut franchir les premiers torrents. Faire passer 4 tonnes sur des ponts dont rien en garantit la solidité qu'une estimation au jugé, c'est une opération assez angoissante.

Elle exigeait qu'on déchargeât chaque fois les voitures. Ces déchargements, l'installation de points fixes sur le flanc opposé du ravin, la traction par câble de la chenille, moteur arrêté, et piloté à distance au moyen de deux ficelles pour éviter tout accident de personne, le rechargement et le démarrage immobilisaient l'ensemble du convoi pendant au moins trois heures, imposant à tous, hommes et chevaux, un surcroît de fatigue que l'étape du soir augmentait chaque jour.





du 4 avril 1931 au 12 février 1932

Très vite, la route encaissée, obstruée de blocs qu'une équipe de coolies déblayait tant bien que mal. Prit une photogénie particulière stupéfiante pour les montagnards cachemiris. Bouche bée, ils regardaient passer ces hommes les reins pliés sous des charges qu'on n'avait jamais vues dans le pays. Étrange défilé de pièces de rechange, de bandes de roulement et même d'un essieu soulevé sur quatre épaules comme un palanquin.

Il ne s'agissait là que d'un ordre de difficultés, le plus simple. Puisque le 10 Juillet, cinq jours après son départ de Bandipour le groupe Harrodt, ayant couvert une centaine de kilomètres arrivait au pied du col de Bourzail qui chevauche un des chaînons occidentaux de l'Himalaya à 4.200 mètres d'altitude.

Premier assaut contre un nouvel adversaire : la neige. Son épaisseur était, par endroit, de 4 mètres à droite et à gauche d'une piste mal tracée. Les chevaux s'y enfonçaient jusqu'au poitrail. Mais là où ils hésitaient à poser le pied, les voitures passaient. Dix kilomètres sur une croûte neigeuse minée de ruissellements souterrains furent franchis en dix heures. Pour la première fois, le grondement des moteurs répercuté par l'écho des hautes solitudes se faisait entendre dans une région jugée par tous inaccessible aux automobiles.

Quelques sceptiques qui connaissent bien le pays continuaient néanmoins à hocher la tête.

Vous irez peut-être jusqu'à Aster, mais au-delà ? Astor est un village cachemiri situé presque au 2/3 de la route de Gilgit. Le 21 juillet vers midi les deux autochenilles y faisaient leur entrée, saluées par des roulements de tambourin et des glapissements de flûte mêlés aux cris des indigènes. Un officier anglais observait à la jumelle l'étonnant phénomène. C'était le fils du maréchal Haig Douglas.

Au-delà, inutile de vous entêter. Pour la première fois depuis le départ, la reconnaissance semblait confirmer l'avertissement. 11 kilomètres après Astor, au mille 7 le chemin s'était effondré. Délavées par les pluies récentes, les terres avaient cédé, entraînant au fond du ravin un pan de corniche qui, en s'effondrant, n'avait laissé qu'un couloir d'avalanche, coupure brutale sur 1.500 mètres.

De part et d'autre, un sol pourri qui coulait sous le talon 40 mètres plus bas : le torrent ; au-dessus de ce qui était Jadis le chemin : L'écroulement monstrueux, 500.000 mètres cubes de décombres glissés de la montagne.

Revenu d'Astor, G.M. Harrodt donne l'ordre de démonter. Mais son chef mécanicien, dit Ferracci est Corse. Il est persuadé qu'on pourrait passer si l'agent voyer qui accompagne la caravane faisait sauter tout un pan de falaise. Pour parler, le fonctionnaire hésite, finit par promettre. On remonte les voitures. Le lendemain matin, il se ravise. Nouvelles hésitations.

A ce moment-là, dit Ferracci, je pense : "S'il le faut, on les passera nous-même. Nous serons de l'autre côté avant la nuit. Démonstons."

On redémonte, c'est la seconde fois en douze heures. Tout le monde se met au travail, coupe des branches de pin les relie avec du fil de fer. Les coolies se débattent, exténués. Il faut les ramener, équilibrer les charges : Quatre hommes pour le pont arrière, quatre autres pour cette bande de roulement, les quatre suivants pour la boîte de vitesses... et Ainsi jusqu'à ce qu'une voiture de 5.000 kg, soit convertie en pièces détachées.

Bientôt une chaîne d'efforts désespérée s'accroche aux éboulis réussit à gravir un escarpement, puis un autre. Chacun se dénivelle à grand peine, cherchant une prise dans un terrain décomposé qui cède et s'effrite. Six hommes hissent un moteur qui pèse 200 kg, dix autres le cadre d'un châssis dans un couloir d'érosion raide comme un escalier aux marches effondrées. Soleil inexorable. Les coolies sont nus jusqu'à la ceinture, matelassant leurs épaules avec Les haillons de leur tunique pour adoucir la meurtrissure du métal. L'opération commencée à 10 heures du matin se termine à 18 heures.

En huit heures et cinq va-et-vient les deux autochenilles passent sur cent vingt échines. L'obstacle est franchi. Et pour les 50 kilomètres suivants il fallut six jours...."

A lire : « La Croisière Jaune - Expédition Citroën Centre Asie » de Georges Le Fèvre, édité en 1933 par Plon Editions.

Les 40 ans de la Citroën BX

Cela fait 40 ans !

L'Aventure Citroën a fêté les 40 ans de la BX au Conservatoire en présence des Clubs BX, de journalistes et de Philippe Wambergue, le vendredi 23 septembre 2022

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 bons moteurs dès sa sortie (62 ch et 72 ch 1360 cm3, 90 ch 1580 cm3), 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 cm3, 200 ch, 220 km/h) sera même proposée.

Citroën fait avec la BX 4TC une tentative dans le monde du rallye dans le fameux groupe B, porteur d'image. La BX 4TC est construite comme pour les VISA de compétition chez Heuliez sur la base de la berline renforcée et de pièces mécaniques empruntées à d'autres modèles. Les résultats sont décevants : « *Ne faites plus courir cette voiture, elle nuit à l'image commerciale de la BX ... !* » Jean-Paul Cardinal 1986

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 sa fiabilité, 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 véhicules de collection et dans le cœur des passionnés.

Sa cote est stable depuis 10 ans et ses valeurs varient d'un média à l'autre mais le magazine « Youngtimers » estime que sa tendance est à la hausse.

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. Ma préférence va à la Citroën BX Gti 16V et à la BX Sport.



La BX Sport,

Le son émis par l'aspiration des carburateurs est un régal ! C'est un modèle dont quelques membres, anciens Citroën, connaissent bien la genèse : La perméabilité des conduits d'admission et d'échappement optimisés chez Danielson par Mr Lafleur, la mise en place de ressorts de soupapes antagonistes pour éviter le fluage des appuis dans la culasse par notre ami Michel Fefeu, l'endurance du moteur prévu pour 50.000 Km passa alors à 100.000 Km dont une bonne partie sur les autoroutes allemandes à vitesse maximale en compagnie de la CX GTi Turbo 2.



Nous fêtons Aussi...

La Chine toujours, les 30 ans de présence de Citroën.

60 ans après la Croisière Jaune, dans les années 80 le marché traditionnel de l'OCDE est saturé... L'Asie était alors un axe de développement.

Dès 1989, Citroën cherchait des volontaires au Centre de Vélizy pour participer à la construction de l'usine de Wuhan. L'usine DCPA (Dongfeng Peugeot Citroën Automobiles) est située à Wuhan sur les rives du fleuve Yangzi. Citroën débuta sa construction en 1992. Elle fut inaugurée en 1995 et la production commença en 1996. Elle a aujourd'hui la capacité de produire 600.000 véhicules /an mais les désaccords grandissants entre le gouvernement chinois et Stellantis pourrait mettre fin à cette co-entreprise !

1982 Le Siège social Citroën s'installe à Neuilly / Seine (92)

Il y a 40 ans, à la mi-octobre 1982, le siège social de Javel déménageait au 62 Boulevard Victor Hugo à Neuilly.

Le choix s'est porté sur Neuilly compte tenu, des échéances du déménagement du 15^e arrondissement dont les 30 hectares étaient repris par la Mairie de Paris et des disponibilités du marché des bureaux en Région Parisienne. Les contraintes financières favorisaient le financement par leasing qui préservait les capacités d'investissement dans l'outil de production, le réseau commercial et le produit.

L'ensemble était constitué de cinq bâtiments construits dans les années 60 sur les communes de Neuilly et de Levallois disposés autour de la Place de La Libération.

Le site fut repris par Saint Gobain lorsqu'en 2004, Citroën a aménagé, 6 Rue Fructidor, Immeuble les Epinettes 75017 PARIS. Puis mi 2017, l'état-major de PSA (directoire, conseil de surveillance, comité exécutif...) s'établissait dans un quartier d'affaires, 7 rue Henri Sainte-Claire Deville, 92500 Rueil-Malmaison. Les autres services rejoignirent le 2 Bd de l'Europe, Poissy (78).

Ce sont les 40 ans de l'Olcit présentée le 15 octobre 1982 à la Foire Internationale de Bucarest.

La production a démarré début 1983 dans l'usine Olcit de Craiova qui devait produire 130.000 véhicules/an, diffusés par Citroën en France, sous le nom d'AXEL en Europe occidentale et à la Grande Exportation. Les objectifs de vente ne seront pas tenus.

La marque de moto BFG a 40 ans.

La Moto Française équipée du moteur LNA 652 cm3 et la BFG du 1300 cm3 de la GS étaient construites en Savoie à La Ravoire, près de Chambéry (73).

Il y a 30 ans, Paris-Moscou-Pékin ! Victoire de la ZX !

Citroën remportait le plus long Rallye Raid organisé : Paris - Moscou—Pékin. 16.000 kilomètres en 4 semaines ! L'équipage Pierre Lartigue - Michel Périn et l'équipe Citroën Sport ont fait face à toutes les difficultés du terrain au volant de leur Citroën ZX Rallye Raid. 60 ans après l'arrivée de la Croisière Jaune, ce fut symbolique et un sacré exploit !

Plaque commémorative à La Ferté-Vidame (28)

Le vendredi 9 septembre 2022, la FFVE, le Club des « Filles de Levallois », et la municipalité de La Ferté Vidame, s'associaient pour consacrer le Centre d'Essais Automobile Citroën, « Haut Lieu de l'histoire automobile française ».

En 1923, la « Société française de tous les sports » envisageait d'y faire une base d'activités automobile et aéronautique, mais ce fut Montlhéry qui fut retenu. Cette idée n'a pas été entièrement enterrée et si André Citroën s'en est emparée pour la création de son centre d'essais, il fallut attendre que Michelin l'achète le 18 novembre 1938 pour tester ses prototypes Citroën, en commençant par ceux de la 2CV, Type H, DS, l'AMI 6, GS, SM et bien d'autres...

Le site étant toujours confidentiel, et pour que cette plaque soit visible par le plus grand nombre, elle est posée Place de la Mairie, devant l'arbre de la Liberté.



L'actualité du Club



CLUB CITROËN FRANCE[®] marque déposée

C'est fait ! Daniel nous a déposé le nom de notre Club à l'INPI n° national : 22 4 881 093 du 30 juin 2022.

CLUB CITROËN FRANCE[®]

N° National : 22 4 881 093

Dépôt du : 30 JUIN 2022

à : 92 INPI - DÉPÔT ÉLECTRONIQUE

Monsieur daniel pariguet, 2 chemin de la carrière, 76150 saint jean du cardonnay.

Mandataire ou destinataire de la correspondance :
Monsieur daniel pariguet, 2 chemin de la carrière, 76150 saint jean du cardonnay.

Club Citroën France

Marque verbale.

Classe N° 35 : Élaboration et coordination de projets de volontariat pour des associations caritatives.

Classes de produits ou services : 35.

En voici le déroulement :

15h30 Demande à l'Aventure avec envoi des 15 documents et photos demandés.

15h50 Confirmation de l'ouverture des fichiers par Swiss Transfert

16h30 Confirmation de la recevabilité du dossier avec la demande de 60 € prix adhérent,

21h00 Règlement par carte bancaire,

8h49 Le lendemain, le scan du document permettant le changement d'état de la carte grise est dans la boîte mail !

Merci Guillaume !

Moins de 24 heures pour réceptionner ce document ! Qui dit mieux ? A se demander si j'avais vu la réponse en direct, j'aurais pu avoir le document dans la journée ?

Demande faite à l'ANTS pour la modification de la carte grise, je l'ai reçue dans les 48 heures !

Les autres services de L'Aventure

Aussi, L'Aventure Peugeot Citroën DS vend des voitures de collection, des pièces, restaure, recherche pour vous, et édite divers certificats. Votre adhésion au CCF vous permet des remises sur ces produits.

L'Aventure Peugeot Citroën DS accorde de nouvelles remises 2023 plus avantageuses au CLUB CITROËN FRANCE :

1. 10 % sur les Pièces de Rechange au lieu de 5 %
2. 20 % sur les Attestations de date de véhicule de collection
3. 10 % sur la location des espaces de réception
4. 20 % sur les recherches techniques et numérisations
5. Jusqu'à 20 % sur les produits de la Boutique
6. Le CCF a droit à 10 photos gratuites / an

L'attestation de date de véhicule de collection En moins de 24 heures !

Cette attestation sert à obtenir une carte grise «Collection» et sert aussi de certificat de naissance. Les archives Citroën Peugeot Panhard nous permettent de déterminer la date de production, la finition et les numéros des véhicules produits. Daniel a obtenu cette attestation en moins de 24 heures auprès de L'Aventure Citroën.

« Terre Blanche » HERIMONCOURT (25)

Conserver, organiser et valoriser, telles sont les missions du Centre d'archives depuis 2010.

Terre Blanche rassemble des millions de textes, de photos, de plans, de films ou d'affiches des marques Peugeot et Citroën, mais aussi d'autres constructeurs (Panhard, Talbot...), ou encore des activités hors automobile comme les cycles.



L'Actualité CITROËN 2022

Futurs collectors ?

Retour aux sources pour ce nouveau logo, le dixième de la marque centenaire. Les chevrons retrouvent leur place au sein d'un ovale vertical comme en 1919.

Malgré le lancement en 2022 de la C5X Hybride à suspension active, de la C3 du programme C-Cubeb, du ë-Jumpy Hydrogen, le réseau de distribution est inquiet de l'appauvrissement de notre gamme Citroën.

En contrepartie, Citroën dévoile «Citroën Citizen Services®», un programme qui rassemble sous un label unique les services qui offrent une mobilité zen et responsable, en accord avec les enjeux de notre société.

2022, CITROËN, vers une mobilité électrique abordable.

Pierre Leclercq, Directeur du Style Citroën, nous rassure sur l'avenir des Citroën "Populaires dans le sens noble du terme" :

Concevoir des voitures accessibles à tous, c'est fantastique. Quand on arrive à enfanter des projets comme l'Ami et comme OLI ce n'est pas qu'une histoire de design : j'ai vraiment le sentiment qu'on rend la vie des gens meilleure... Notre rôle est de concevoir des produits populaires, accessibles et qui doivent durer et avant tout être sexy. Rassurez-vous, on a de beaux projets qui vont sortir. Et quand ils seront là, vous pourrez constater que seul Citroën pouvait les concevoir ! La marque proposera des voitures qui soient électriques et accessibles. N'est-ce pas ce qu'André Citroën souhaiterait pour nous ?

2022, Citroën lance B-parts, un service de pièces d'occasion

B-parts permet aux citroënistes de bénéficier de pièces d'occasion. « Ces pièces sont indispensables quand elles ne sont plus fabriquées 10 ans après l'arrêt de production d'un véhicule ou bien lorsque les prix et les délais sont devenus incompatibles avec les attentes »

Laurent Barria, Directeur Marketing et Communication Citroën.

Espérons qu'elles soient montées par le réseau ! Rêvons...

2022, ë-Jumpy Hydrogen à pile à combustible :

Citroën a monté sa première pile sur un mulot Vespa 400 (Voir Engrenage n°28). Aujourd'hui le ë-Jumpy, fabriqué à Hordain, associe un moteur électrique de 100 kW à une pile à combustible de 45 kW Symbio. La batterie de 10.5 kWh est complétée par 3 réservoirs d'hydrogène stocké sous 700 bars ! Il sera produit à 5000 ex/an en 2024 à 110 000 € HT.

Citroën absent du Mondial de L'Automobile 2022

Citroën explique son absence au Mondial : La révolution électrique ne se fait pas dans un salon mais dans la rue ! A ce titre, OLI a roulé dans Paris jusqu'à la Porte de Versailles.

Citroën lance aussi l'idée de louer ses voitures 15 ans avec des mises à jour techniques et stylistiques entre chaque génération d'utilisateurs puis démantèlerait la voiture en fin de vie afin de recycler 100% de sa production.

Attention à la collection !



Les Citroën de la vente Aguttes du 23/10/2022

Pas moins de 18 records du monde pour cette vente aux enchères, 93% des voitures vendues pour un total de 3 millions d'euros !

Les plus belles enchères hors frais :

194.700 € obtenus par la très belle et élégante Citroën DS 19 Cabriolet usine de 1965, les 420.300 € pour la Citroën ZX Rallye Raid EVO5. En 1993, elle a remporté le Rallye de l'Atlas, le Baja Portugal et le Rallye des Pharaons avec Pierre Lartigue et Michel Perrin. Mais c'est aussi les 52.500 € de la DS21 Administration 1971, les 51.300 € de la DS Pallas 1971, les 43.500 € de la Citroën 2 CV Charleston 1990 (14.106 km), la DS23 IE Pallas 1973 à 40.494 €, la Traction 11 BL 1937 Carrosserie Spohn à 39.900€, la 2 CV 4x4 Voisin 1982 à 36.300 € et la Méhari 1977 à 33.900 €.

Le 28 juin 2022, le Parlement européen a voté l'interdiction de la vente de voitures essence et diesel dès 2035.

L'électricité est la solution à l'urgence climatique, mais le scénario d'une électrification à 100 % soulève de nombreuses questions qui n'appartiennent pas à l'industrie automobile. L'Europe est menacée ainsi par un choc énergétique d'ampleur.

Il y a plus de 38 millions de voitures particulières en circulation en France où sont vendues 1,6 million de voitures neuves par an. Il faudra donc 25 ans pour voir appliquée entièrement la décision d'aujourd'hui !

En novembre 2022, le report de la fin du thermique en Europe en 2035 serait déjà envisagé à demi-mot !

Actualités Stellantis

Réflexions de Mr Carlos Tavarés au Mondial de l'Auto 2022

« La décision dogmatique de ne vendre que des électriques en 2035 a des conséquences sociales pas gérables... »

Il est impossible que nous répercutions 50 % de coûts additionnels électriques au consommateur final, parce que la majeure partie de la classe moyenne ne sera pas capable de payer...

Comment protéger la liberté de mouvement des classes moyennes qui ne vont pas pouvoir accéder à l'achat d'un véhicule électrique ? Dire à la classe moyenne 'restez chez vous', ce n'est pas gérable politiquement. Il faut offrir une solution de transition. »

La fabrication de nos futures voitures de collection

Trémery, la plus grande usine au monde de moteurs diesel va passer à 50 % de moteurs électriques en 2024. Metz, l'usine de boîtes de vitesses, produira la nouvelle boîte e-DCT, boîte automatique double embrayage à 7 rapports permettant d'électrifier les Citroën hybrides dès 2023.

Le réseau de distribution pièces de rechange VE

Le véhicule électrique fait baisser de 30 % les achats de pièces détachées. Le chiffre d'affaires global du marché de la pièce détachée pourrait reculer de 13 à 17 % d'ici à 2040. Mais la voiture électrique représente aussi d'autres opportunités d'activité, à commencer bien sûr par la batterie, les pneus et le freinage. Il y a également l'électronique de puissance et les pièces liées à la recharge.

Les équipementiers doivent donc transformer leur activité au plus vite pour survivre à ce grand bouleversement européen.

Appel de Mr Philippe GUEDON aux constructeurs, (18 Sept. 2022)

Observateur du monde automobile je suis évidemment fasciné par l'abondance de véhicules extrêmes, les super car, qui coiffent le haut de la pyramide du marché.

Très spectaculaires, hautement technologiques, ils engendrent une constante rumeur médiatique d'admiration. Ce ne sont pas, en général, des véhicules de compétition, bien que leurs performances en soient proches.

En fait ils sont admirables mais inaccessibles et peu utilisés.

Ce sont des bijoux conçus en hommage à la TECHNIQUE.

A contrario, je suis frappé à la base du marché - celle des véhicules simples, pratiques et abordables- par le manque de produits intelligents et peu onéreux.

Les grands constructeurs délaissent ce type produits qu'ils déclarent peu ou pas rentables.

Pourtant une grande majorité des utilisateurs n'ont que faire des sophistications croissantes des voitures proposées aujourd'hui.

Comme beaucoup j'attends que des techniciens et des investisseurs iconoclastes et conscients des réalités du monde utilisent les grandes avancées techniques actuelles et les nouveaux matériaux pour amorcer une révolution comparable à celle lancée par Pierre Boulanger et André Lefèvre pour la 2 Chevaux.

Ce qui contrebalancerait quelque peu la montée délirante de beaucoup de véhicules actuels.

Nous attendons d'être étonnés par des réussites marquées par la simplicité. Le challenge est ouvert.

Philippe Guédon, Président MATRA Automobile 1964 à 2002

Carlos Tavares entretient sa passion pour la compétition et l'histoire des marques :
« On ne peut bâtir l'avenir sans être conscient du passé ». Sa Chevron B26 au Mans Classic 2022.



Stellantis signe avec Dongfeng le rachat des actions PSA

En 2014, Dongfeng a investi 14 % au capital de PSA comme l'État français. Depuis la naissance de Stellantis, Dongfeng s'est régulièrement désengagé. Avec l'autorisation conférée par l'assemblée générale du 13 avril 2022, les deux groupes signent un protocole d'accord qui donne à Stellantis la prévalence lors d'éventuelles cessions de titres futures. Dongfeng possède 99.2 millions d'actions ordinaires de Stellantis, représentant 3,16 % du capital social du groupe.

Nos Citroën et les nouveaux délais ZFE

					
Nouveaux débuts d'interdictions 20/11/2022		2026	2025	2024	2023
ESSENCE	Euro 5 et 6 Après le 01/01/2011	Euro 4 Entre le 01/01/2006 et le 31/12/2010	Euro 2 et 3 Entre le 01/01/1997 (voitures) ou le 01/10/1997 (utilitaires) et le 31/12/2005	NON CLASSE	NON CLASSE
DIESEL		Euro 5 et 6 Après le 01/01/2011	Euro 4 Entre le 01/01/2006 et le 31/12/2010	Euro 3 Entre le 01/01/2001 et le 31/12/2005	Euro 2 Entre le 01/01/1997 (voitures) ou le 01/10/1997 (utilitaires) et le 31/12/2000

Le tableau ci-dessus résume l'attribution des vignettes Crit'Air en fonction de la classe EURO de nos voitures.

La désignation EURO figure sur le Certificat d'Immatriculation dans la Case V.9 en fin de ligne

Quelles conséquences pour nos véhicules ?

Pour nos voitures de moins de 25 ans, objet des vignettes Crit'Air, en règle générale le calendrier national prévoit l'interdiction des Crit'Air 5 en 2023, Crit'Air 4 en 2024 et Crit'Air 3 en 2025. Reims a déjà interdit les Crit'Air 4 et 5. Paris n'anticipe plus et s'aligne sur le calendrier national.

Pour nos voitures de 25 à 30 ans, non classées, c'est le trou ! Leur circulation et stationnement sont interdits dans les ZFE ! Toutefois il nous est possible d'y circuler le week-end et la nuit de 20h00 à 8h00.

Voici les dérogations pour nos véhicules de plus de 30 ans

Les textes des arrêtés varient de l'une à l'autre des métropoles mais expriment tous les mêmes autorisations :

Aux véhicules avec certificat d'immatriculation « Collection »

Aux véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique munis d'un K-bis de la Société détaillant cette activité.

Aux véhicules expressément autorisés dans le cadre d'événements ou de manifestations de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'occupation du domaine public et ce pour la durée de l'événement.

Aux véhicules utilisés dans le cadre de tournage cinématographique faisant l'objet d'une autorisation.

La FFVE négocie avec toutes les métropoles

Pour tout savoir sur les arrêtés de chaque métropole : <https://www.ffve.org/zones-a-faibles-emissions-zfe>

Les vignettes « Véhicule de collection »

Les deux propositions de loi, la n°3984 soutenue par la FFVE « Véhicule de Collection » et la 3757 par VALVE « Véhicule d'Epoque », adoptées par le Sénat, transmises à l'Assemblée Nationale le 12 mars 2021, sont oubliées. Ces vignettes n'auront plus d'utilité dès que les systèmes de contrôle automatisés des ZFE seront en place fin 2024. Comme à Strasbourg, un « pass » permettrait de s'aventurer en ZFE quelques fois par an avec une auto bannie.

L'association 40 millions d'automobilistes

De son côté, le 14 juin 2021, l'association 40 millions d'automobilistes et le socialiste Olivier Jacquin interpellaient les députés dans une lettre ouverte « Pensons à ceux qui n'auront pas les moyens d'acheter un Véhicule électrique pour des raisons évidentes de finances ».

Le 22 juin 2021, à l'examen du projet de loi Climat et résilience, le sénat vote le report des ZFE en 2030 !

Les conséquences sont difficiles à appréhender et les délais d'application varient d'une métropole à l'autre ! Plus moyen d'avoir une date unique sur toute la France !

La ligue des Conducteurs

Le mercredi 14 septembre 2022, à l'Assemblée Nationale, l'exposé de la délégation de la Ligue de Défense des Conducteurs, Alexandra Legendre et Nathalie Troussard, a permis de confirmer aux parlementaires l'ampleur des conséquences sociales désastreuses annoncées des ZFE.



La Rosalie 15 d'Alain dans « Couleurs de l'incendie »

Souvenirs de tournage du film de Clovis Cornillac « Couleurs d'incendie »

Ce magnifique film, réalisé par Clovis Cornillac, produit et distribué par GAUMONT PRODUCTION inspiré du livre de Pierre Lemaitre, est à l'écran depuis le mercredi 9 novembre 2022 avec une distribution prestigieuse : Clovis Cornillac bien sûr, mais aussi Léa Drucker, Alice Isaaz, Fanny Ardent, Benoit Poelvoorde...

Qu'a t'il de commun avec Citroën ? Rien de l'histoire romancée, si ce n'est les belles automobiles, les magnifiques costumes et décors « art nouveau » des années 20 et 30, le château de Guéville près de Rambouillet, les rues de Paris pendant le confinement de 2020, le Carrousel du Louvre, Place de la Bourse, le restaurant « Galopin »...



L'autre point commun, la technique, les automobiles : Citroën B2, 5HP, B12 Taxi de Mr Dupré, C4 de Mr Joubert, la Rosalie 15 Jean Daninos.... Elles font de fugitives apparitions parmi les Delage, Bugatti, Ford, les Avions Voisin et surtout de la magnifique Avion Voisin C24 Chatelain, actrice vedette.

La régie automobile était assurée par Jacques Nobile Events. L'ambiance auprès des acteurs, figurants, de l'équipe de tournage et des autres conducteurs fut très sympathique. En costumes d'époque, nous avons partagé nos connaissances techniques autour des Avions Voisin à moteurs sans soupapes, malgré la froidure des nuits de novembre 2020. Les moments forts : « Silence ! Moteur ! Et le talkie nous ordonne un essai, un passage, puis une reprise...

Une expérience indispensable pour tout collectionneur !





La DS de Daniel et RMC Découverte

Les voitures ont toujours passionné un grand nombre de personnes, jeunes et adultes. François Allain a réalisé un sondage sur un panel de 2 000 personnes et un ensemble de 20 voitures, anciennes ou récentes. Toutes ont un point commun : elles font rêver les Français ! Dans son émission sur RMC découverte du 18 octobre 2022, François Allain nous a dévoilé les voitures légendaires qui ont toutes marqué l'histoire de l'automobile et des Français.

Les voici classées de la 20^{ème} à la 1^{ère} : Mazda MX3, VW Golf, FIAT 500, Renault 5, Renault Twingo, Jaguar Type E, Renault 4, **Citroën DS**, Austin Mini, Renault Clio, VW Coccinelle, Peugeot 205, Jeep Willys, VW Combi, **Citroën 2CV**, Ford Mustang, Renault Alpine, Tesla Modèle 3, Porsche 911 et première l'AUDI TT !

Une opportunité !

Invité par le régisseur de François Allain et le CLUB CITROËN FRANCE, je me suis rendu dans la vallée de Chevreuse pour cet enregistrement fin août. Sur place un peu avant midi, j'ai retrouvé François Allain et son équipe de tournage. Ceux qui étaient au centenaire à la Ferté Vidame se souviennent de lui et de ses commentaires.

La matinée fut consacrée aux prises de vues de la 2CV, et l'après-midi à l'enregistrement de la présentation de ma DS.

Après un repas pris tous ensemble, nous nous sommes dirigés vers les Vaux de Cernay et un plateau repéré par le réalisateur. François Allain s'y dirigea en conduisant ma voiture, et pour ma part j'héritais de la 2CV qui avait servi à l'enregistrement du matin. J'y avais comme « passager » le panier d'œufs intacts, preuve de son confort de suspension ! Ce plateau nous a permis d'enregistrer la présentation statique de ma DS, avec la mise en avant de la suspension qui monte et descend. Cela en impressionnait encore un des caméramans, ne l'ayant certainement jamais vue de si près ?

Pour les prises de son, il fallait attendre qu'il n'y ait pas d'avion en phase de décollage d'Orly, ni de motos passant sur la route proche du plateau d'enregistrement.

Pendant une pause, où l'équipe de tournage équipait la voiture avec les caméras intérieures pour l'enregistrement des commentaires en roulant, j'ai pu discuter avec François Allain de réglages hydrauliques... Puis nous avons fixé ces caméras sur l'aile avant et le coffre pour des prises de vue de la voiture en roulage dans les différents virages de la belle vallée de Chevreuse.

Pour ma part je suis toujours aussi fier des réglages de la commande de vitesses. J'en ai eu la confirmation par François Allain qui l'a trouvée plus agréable que celle de sa DS personnelle bleue Monte Carlo déjà vue sur RMC Découverte.

J'aurais évidemment espéré voir ma DS mieux placée, dans ce classement que j'ai découvert à la diffusion ! Toute l'équipe le connaissait déjà à l'enregistrement, mais quand il s'est agi de le mentionner, j'ai bien vu que je n'étais pas le bienvenu auprès des opérateurs. Le preneur de son et un caméraman sont partis avec François Allain au loin dans le chemin de forêt pour commencer à annoncer la présentation mystérieuse de la prochaine voiture... La DS en 13^{ème} position ! J'aurais espéré mieux au vu du clip de présentation, où la première voiture que l'on voyait était la DS !

Daniel Pariguet



Le classement de nos Citroën peut paraître décevant, notre DS figurant à la 13^{ème} place et la 2CV à la 6^{ème} ! Mais il faut se mettre dans la peau des 2000 personnes interrogées par ELABE Sondages qui eurent à classer un panel de voitures iconiques et contemporaines aux usages très différents, avec aux antipodes, la 2CV face à l'Alpine Berlinette ou la Porsche 911 !

Mais François Allain n'a pas tari d'éloges pour nos Citroën qui ont bénéficié d'un temps de tournage important !

Son sourire le confirme !



Les premiers prototypes électriques datent... du XIXe siècle ! Conçue bien avant les véhicules essence et diesel, la voiture électrique renaît aujourd'hui, poussée par les enjeux climatiques, sanitaires et environnementaux. La voiture électrique sera majoritaire en Europe d'ici cinq ans.

L'idée semble avoir germé dès 1830 dans l'esprit de plusieurs inventeurs. En 1834, l'écossais Robert Anderson conçoit une calèche électrique. Un peu plus tard, l'américain Thomas Davenport développe une mystérieuse locomotive électrique.

La voiture électrique est plébiscitée jusqu'en 1920

Il faut attendre l'invention de l'accumulateur au plomb, en 1859, puis son amélioration en 1881 pour voir débarquer les premières voitures électriques rechargeables.

Jusqu'au début du XXe siècle, de nombreux modèles sont lancés et la technologie constamment améliorée. La célèbre « Jamais contente », première voiture électrique à dépasser la barre des 100 km/h est créée en 1899. L'électrique est plébiscitée pour les taxis, les transports légers et quelques petits camions. Hélas, la découverte du pétrole brise subitement son essor.

Dès 1920, la ressource fossile est extraite en grande quantité des sous-sols. Bon marché, facile à exploiter et présentant une densité énergétique nettement supérieure aux batteries, l'essence relègue les tractions électrique et vapeur aux oubliettes.

La voiture électrique renaît après 80 ans de sommeil,

Avec la commercialisation de la General Motors EV1. Lancée en 1996 pour satisfaire l'une des premières lois antipollution instaurée en Californie. Les véhicules hybrides comme la Toyota Prius prennent le relais.

Quels sont les types de batteries utilisés sur Citroën ?

- 1990 Plomb-Cadmium sur C15 et C25
- 1995 Nickel-Cadmium sur AX et SAXO
- 2010 Lithium-Ion garantie 8 ans ou 100000 km. sur C-Zero
- 2018 Lithium Métal Polymère Bolloré
- 2030 Batterie solide.

L'électrolyte situé entre l'anode et la cathode est solide, technologie moins chère, 40% moins polluante à produire, avec 50% d'autonomie supplémentaire et une recharge plus rapide.

C'est Factorial et américain... !

Plusieurs questions se posent aux collectionneurs :

Comment entretenir en sécurité, réparer et restaurer nos véhicules électriques ? Il faut une formation qui donne une Habilitation Véhicules électriques ou hybrides B1-B2.

Quels sont les critères spéciaux du Contrôle Technique ?

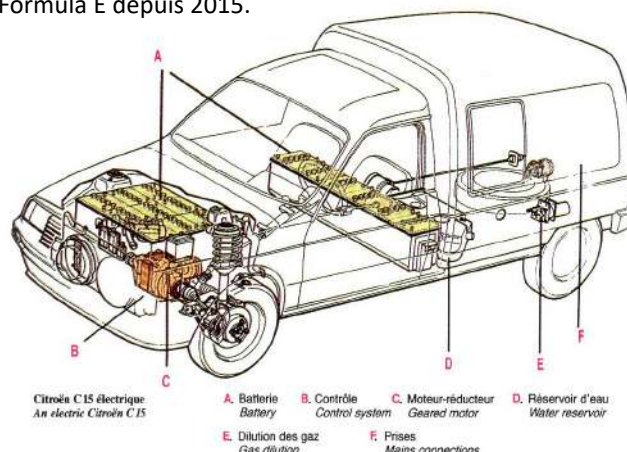
Il s'agit d'un contrôle visuel et fonctionnel des équipements électriques et plus des éléments de sécurité habituels. Il faudra nous diriger vers un centre agréé avec un contrôleur technique formé et spécialisée dans ce type de contrôle. Quant aux piles à combustible fonctionnant à l'hydrogène, gaz inflammable et difficile à contenir, et leurs réservoirs ... ?

Quelle est la durée de vie des batteries ?

Quels professionnels les remettent-ils en état ?

Quelles Citroën & DS 100% électriques collectionner ?

Citroënnette C4 - C6 1929, C15 1989, C25 1990, AX 1995, SAXO 1997, Berlingo 1998, Citroën C-Zero 2010, E. Mehari 2016 Bolloré, AMI 2020, et plus tard le ë-SpaceTourer 2020, ë-Berlingo 2021, ë-C4 2021 et ë-C4X 2022, ë-Jumpy hydrogène 2022, ëDS3 Crossback E-Tense. Les DS E-Tense Formula E depuis 2015.



1928 Les premières Citroën C4—C6 électriques

En 1929, André Citroën annonçait à ses concessionnaires la naissance d'une nouvelle voiture, monoplace et électrique !

Ceux-ci furent abusés le temps de son discours, et découvrirent vite une formidable voiturette pour enfants !

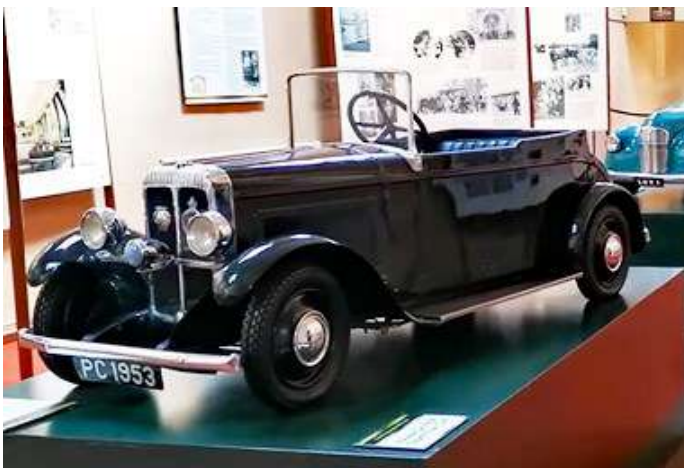
Une beauté avec beaucoup de détails.

Mikki, le jeune pilote de l'époque, disait « Moi, je suis plus fort que papa, ma voiture est électrique... »



Ce sont les ateliers A. Garnier, 58, rue de la Glacière, Paris 13ème, qui fabriquèrent la Citroënnette C4 - C6 électrique.

L'alimentation électrique est assurée par deux accumulateurs Autobloc Dinin placés en série sous le capot avant et fournissant une tension de 12 V et une puissance de 105 Ah. Son moteur électrique Ducellier placé à l'arrière avec bloc différentiel incorporé l'emmène à près de 10km/h. Imposante par ses 1,90m elle pouvait rivaliser avec les Bugatti Baby et GP Pierre Guy...



The place to be !

La Citroënnette C6 eut des pilotes de marque : SAR le prince Farouk, héritier du trône d'Egypte, Joséphine, la fille d'Henri Ford ou encore la princesse Elisabeth d'Angleterre. Mais c'est en 1938, à l'occasion de la venue en France du souverain anglais, le roi Georges V, que les princesses Elisabeth et Margaret reçurent aussi en cadeau deux cabriolets Traction bleu pervenche et vert clair... En 1953, la C6 d'Elisabeth fut garnie d'une calandre Daimler pour le prince Charles., d'où l'immatriculation PC 1953.



L'AMI se présente déjà comme collectionnable !

Un succès à l'international pour la Citroën AMI 23.000 exemplaires produites en 14 mois

Vincent Cobée, Directeur Général de Citroën, déclare "Ami incarne véritablement l'esprit de Citroën, étroitement liée à ses clients dans leur vie quotidienne et dans leur mobilité. Nous nous engageons à rendre l'électrification accessible à tous et nous sommes très fiers de constater qu'Ami rencontre un succès de cette ampleur en Europe et aussi hors du continent."

En conclusion, peu de monde pariait sur un tel succès pour AMI lors de sa présentation mais elle a su répondre à un besoin tout en offrant de réelles qualités qui en font un plaisir à rouler au quotidien. Le succès d'AMI est croissant et s'amplifie mois après mois et, devant le prix des voitures neuves bien trop chères, son côté très abordable peut encore convaincre énormément de monde.

Les 50 AMI buggys vendus en 18 minutes !

L'avenir des Citroën électriques d'aujourd'hui :

Interrogé sur la décision de la Commission Européenne d'interdire la vente de véhicules thermiques en 2035, Laurent Barria, Directeur Marketing et Communication Monde de Citroën, indique qu'il s'agit d'"une révolution très violente. C'est une révolution pour les utilisateurs et aussi pour Citroën, qui devons nous adapter à des décisions politiques. La Commission européenne a décidé que pour tout le monde, aussi bien les particuliers que les professionnels, les gens qui font 5 km par jour mais aussi les gens qui font 200 km par jour, la solution était l'électrification à partir de 2035. Et j'ajouterais que la dernière norme de pollution pour les voitures thermiques, la norme Euro 7, sera appliquée 5 ou 6 ans avant la fin de ces moteurs".

Cette décision implique de réduire le développement des véhicules thermiques tout en veillant à proposer des véhicules électriques qui soient accessibles au plus grand nombre. Pour cela, AMI est une source d'inspiration pour sa légèreté qui nécessite une faible puissance pour rouler et donc une petite batterie. Pour Laurent Barria, AMI "est une inspiration pour penser aux voitures électriques de Citroën. Pourquoi ne pas répéter ce concept à l'échelle d'une voiture normale avec un poids inférieur à la moyenne? Pour nous, cette idée est essentielle."

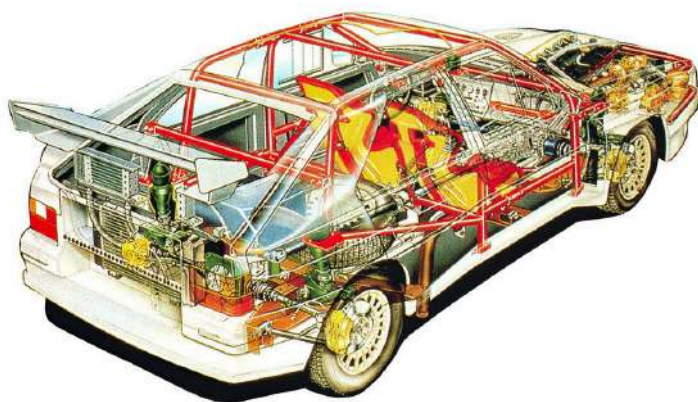
C'est l'annonce d'OLI...

BX 4TC une ambition sans moyen

A l'occasion des 40 ans de la BX, quittons les années 70 et le Labo essais de Balard (voir Engrenage n° 31 et 32) pour rejoindre le nouveau Centre Technique de Vélizy où nous avons déménagé en 1979. Nous sommes en 1984 et la BX a été lancée en 1982. La Direction Commerciale de Citroën veut accompagner son succès en engageant « une BX groupe B » dans le Championnat du monde des rallyes. Mais si l'objectif est ambitieux les moyens sont très, très limités, sans commune mesure avec le programme Peugeot « 205 turbo 16 » de la même époque.

Il faut donc réaliser et homologuer une « BX Groupe B » et, règlement FIA oblige, produire 200 « BX 4TC clients » en parallèle du programme compétition. Le Projet est confié à Guy Verrier ancien pilote et responsable du Service compétition Citroën.

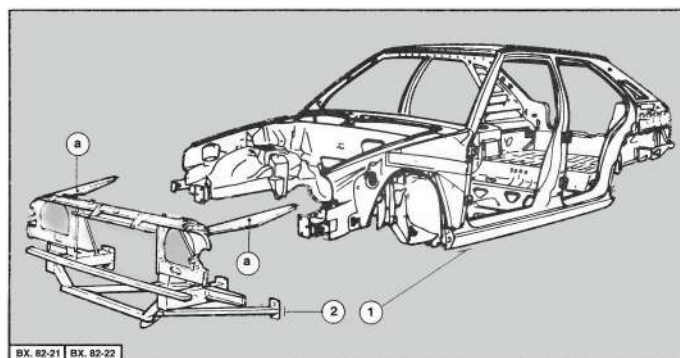
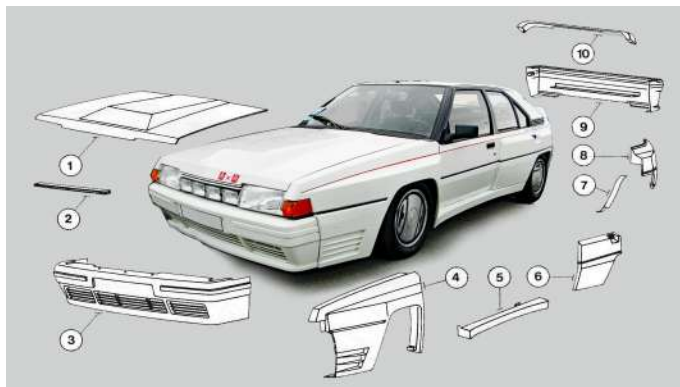
Les contraintes : une caisse de BX, des investissements minimums et donc nécessité de piocher dans la banque d'organes PSA. Le budget compétition doit être couvert par la vente des 200 « véhicules clients » !



Le choix de l'architecture : celle de l'Audi Quattro qui domine le Championnat en ce début des années 80 : GMP longitudinal en porte à faux AV / transmission 4 x 4 débrayable. Concrètement cela se traduit par une caisse BX très modifiée pour accepter un GMP longitudinal, un moteur de Peugeot 505 turbo (bloc Roc issu de Chrysler via Talbot), boîte de vitesses d'origine SM accouplée à une boîte transfert spécifique, pont AR autobloquant de 505.... BX oblige on conserve la suspension hydropneumatique avec l'idée d'en faire un avantage en course en utilisant des sphères de tarages différents adaptés aux profils des spéciales à courir. Et aussi direction Diravi adaptée et jante alu de CX, aileron AR de BX Sport...etc.... et éléments de carrosserie spécifiques.

Pour la concrétisation de ce patchwork, pas d'équipe Etude musclée autre que quelques techniciens épaulés par des compagnons compétents et débrouillards. Ceux-ci procèdent à l'assemblage, sans plan disponible, des premiers véhicules.

Pour la réalisation des 200 « véhicules clients » il est fait appel à la Société Heuliez chargée en particulier de la réalisation des caisses modifiées.



Citroën compétition se charge du montage à Trappes de la vingtaine de « BX 4TC Evolution » prévues et destinées à la compétition (usine et clients).

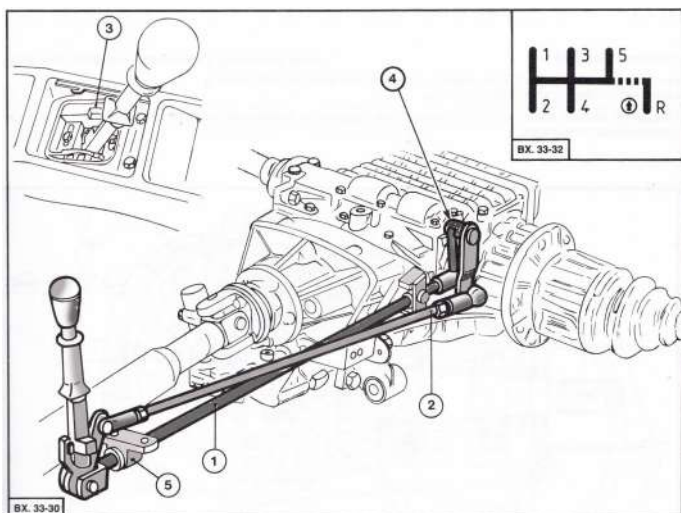
Dès le premier véhicule roulant de très nombreux problèmes apparurent dont un, très gênant : impossibilité de passer les vitesses en roulant !! Faute d'équipe de mise au point disponible chez Citroën compétition, il fut fait appel à l'aide du Centre technique de Vélizy.

Le Directeur des Etude de ce Centre, R. Baudier, en proie à des restrictions budgétaires drastiques pour mener à bien les programmes du Plan produits officiel refusa toute assistance au programme BX4TC (hors plan produit). Interdiction de travailler à Vélizy sur la BX4TC ! Néanmoins, une demande verbale informelle me fut transmise pour voir ce que l'Equipe essais BV pouvait faire pour résoudre ce problème de commande de vitesse.

C'est ainsi que je participais à une première réunion de travail à Trappes avec G. Verrier : il nous fallait disposer d'un véhicule « représentatif ». Pas de problème, quelques jours plus tard G. Dedron récupérait à Trappes une BX 4TC sans aucune mise au point et tomba en panne après moins de 10km sur la route de Vélizy ! Après retour à Trappes, et réparation, nous récupérions quelques jours plus tard la voiture qui fut « cachée » dans un box du Centre technique très loin du bureau de M. Baudier.

Là, l'équipe BV mit la BX sur un pont et commença ses investigations. Mais tout de suite apparurent des défauts inquiétants, dont en particulier une interférence sur les tuyaux de freins ! Cela nécessita de notre part un certain nombre de modifications pour rendre le véhicule utilisable sans trop de risque.

Nous pouvions alors nous pencher sur le problème de commande de vitesses. Il fut mis rapidement en évidence que la commande par barres rigides avait un guidage totalement incompatible avec les débattements GMP en accélération/décélération/virages. Après différents aménagements de détail et essais à Montlhéry ce fut surtout l'intégration de 2 rotules de type Unibal qui permit le bon fonctionnement de la commande dans toutes les conditions d'utilisation. Nous étions contents de nous et je pouvais me faire un peu plaisir à Montlhéry avant le retour du proto BX 4TC à Trappes.



Fort de ce résultat, je participais à une réunion point d'avancement du projet dans le bureau de G. Verrier en présence du représentant de la Société Heuliez. Celui-ci, sur la défensive, se plaignait entre autres choses de l'absence d'un planning partagé consolidé mais aussi de plan ; ses équipes devaient le plus souvent, et sous la pression, se contenter de croquis et d'un véhicule « modèle de référence » actualisé au jour le

En conclusion les essais sur route, autoroute et à Montlhéry que j'ai pu faire avec cette BX 4TC, sans aucune mise au point, m'ont laissé le souvenir d'un véhicule lourd et mal équilibré, à la transmission extrêmement bruyante au-delà de 120km/h, au comportement « très sauvage » en accélération pied à fond. Amusant pour un (encore) jeune technicien essais mais il n'est pas surprenant que la voiture n'ait trouvé que peu de clients inconditionnels pour l'acquérir.

Par ailleurs cet échec commercial ne permettait pas de financer la saison de championnat du monde 1985 en groupe B. Les premiers résultats en course ne furent vraiment pas encourageants et à mi saison la direction Citroën décida de tout arrêter. L'avenir de la BX TC tournait court après seulement quelques courses qu'il fallait mieux oublier. Les véhicules invendus furent détruits et les autres en partie rachetés par Citroën : la BX4TC devenait rare et les quelques modèles survivants allaient pouvoir trouver une nouvelle vie auprès de collectionneurs « très chevronnés ». Et là je crois que les lecteurs et collectionneurs d'Engrenage en parleront mieux que moi !

BX4TC



SERVICES A LA CLIENTÈLE
TECHNIQUE APRES-VENTE



jour par Citroën compétition et mis à la disposition de Heuliez.

Quant arriva le sujet de la commande BV, j'annonçais très satisfait qu'avec 2 rotules Unibal le problème était résolu. Et là, à ma grande stupéfaction, le coût de cette solution (une quinzaine d'Euro d'aujourd'hui) devenait un problème insurmontable ! Mais ce n'était plus le mien et je commençais à douter des ambitions de la « BX4TC » !

Par ailleurs parmi les problèmes évoqués ce jour-là se posa la question de la construction des 200 véhicules clients pour l'homologation « groupe B » de la version Evolution. La Société Heuliez était très réticente à s'engager sur ce programme : la Direction des Achats PSA sut, tout en sous-entendu, « convaincre » son représentant de relever ce challenge.

Plus tard, je sus que le jour de l'homologation il avait bien été présenté aux représentants de la FIA, sur le site de l'usine de Cerizay, l'équivalent de 200 véhicules sous forme finie, mais aussi en cours d'assemblage ou de caisses nues ... néanmoins l'objectif d'homologation a été atteint... L'entregent de Guy Verrier dans le monde de la compétition automobile a sans doute bien aidé.

Bienvenue les amies et amis

Jean-Pierre Grassien de Zuydcoote (59)

À 7 ans je me souviens que l'épicière de mon village de Coquelles emmenait tous les enfants du quartier à la plage de Sangatte dans sa 2cv où nous étions plus d'une dizaine bien entassés. Mon père instituteur n'avait pas de voiture, mais il suffisait de demander, Léon nous prêtait volontiers sa C4. Je démontai la batterie et pour la recharger, j'allai la porter dans une brouette chez Henri le garagiste Citroën qui pesait 150kg et ressemblait au bonhomme Michelin. Après avoir chassé quelques poules qui y couvaient, on pouvait démarrer la C4 à la manivelle et partir à Ardres, passer la journée chez un cousin, en la faisant tourner de temps en temps de peur de ne pas pouvoir repartir. Le maire de Coquelles, un sosie de Gary Cooper, a acheté la première ID19 en 1958. Habitué à sa traction-avant, il avait beaucoup de mal ouvrir la portière de ce qui était pour moi une soucoupe volante. À 14 ans j'ai conduit la DS N°83 de mon fameux garagiste, sélectionné avec une centaine d'agents Citroën, pour dépanner jour et nuit les DS en panne. Mon père a eu sa première 2CV en 1962, elle avait cinq places. Il nous conduisait dans les écoles où nous étions en pension. L'hiver, il doublait tout le monde et, arrivé à destination, il s'apercevait qu'il y avait du verglas. Avec mon frère, nous allions au bal dans les villages voisins. Pour respecter l'heure imposée de rentrer au bercail, nous roulions à travers champs. Une nuit j'ai défoncé le pare-chocs avant de la 2CV en faisant un tout droit. Nous avons réveillé un copain qui avait la même, pour lui emprunter le sien et le remonter avant l'aube. En 1973, j'ai acheté ma traction à un cousin éloigné, fondateur du Tacot Club Calaisien, je l'ai garée devant chez mon garagiste qui faisait une pause, appuyé sur sa pompe à essence. Il m'a seulement dit : « les hauteurs sont bonnes ! ». Depuis j'ai gardé une 203 de 1950, une 302 de 1938, une Frégate Grand Pavois de 1956, une ID19 de 1958, la 2cv 1955 (ressorts apparents) de Jeanne Devos, célèbre photographe de Wormhout et la Rosalie 850 DI de 1937. Pour moi le génie de Citroën est d'avoir compté sur le génie humain. Ma Rosalie 850 DI est sortie en 1937. Elle est mystérieusement équipée comme une Rosalie 10 ou 15 dont elle a le tableau de bord à quatre cadrans, une calandre et des phares chromés. Elle a peu servi de dépanneuse. Probablement que les trois joints de culasse neufs, trouvés dans la cabine, font penser qu'elle a été utilisée avec précaution, car elle est dans un état d'origine étonnant.

Jean-Pierre Grassien



Bertrand de Carheil de Saint Herblain (44)

J'ai 62 ans, j'habite en banlieue Nantaise, fraîchement retraité depuis Février dernier, j'étais Commissionnaire de Transport International dans le fret maritime et aérien. J'ai été bercé, puis ai grandi avec la marque Citroën,

Mon Père a eu plusieurs Citroën (DS, BX, Xantia), Ma première voiture était une 2 cv 1959 (mon année de naissance), j'ai possédé ou conduit avec beaucoup de plaisir de nombreuses Citroën (2 CV, Dyane, Méhari, Type H, GS break, Saxo, BX, Xantia, Picasso...)

J'adore faire le chauffeur pour des amis, heureux de naviguer à nouveau dans un véhicule de leur jeunesse,

Il est toujours intéressant et instructif de rejoindre une Communauté comme le Club Citroën France, ayant un même centre d'intérêt, autant sur un plan technique que sur un plan humain.

A mon départ en retraite, mes Frères m'ont offert une BX de janvier 1992 en mémoire de notre Père qui en avait eu 2 (une 14 RE puis une 16 TRS). En fouillant sur internet, j'ai découvert votre club, qui, j'espère pourra m'aider à continuer à faire vivre et rouler ma BX pour longtemps encore.

Je ne sais pas encore ce que je peux apporter au club, mais je serai attentif à ses requêtes et demandes, et serai ravi de pouvoir apporter ma contribution à hauteur de mes compétences.

Bertrand de Carheil





Michèle HERRERA SANARY Sur Mer (83)

Comme Obélix, je suis tombée dans le Chevron dès ma plus tendre enfance, dans les années 60. Cette AMI 6, c'était la première voiture de mon papa. Il a souhaité toujours la conserver, mais elle ne s'en plaignait pas car au retour de chaque balade, il ôtait de sa jolie robe, le moindre grain de poussière, la moindre goutte d'eau et il l'installait confortablement dans le garage recouverte d'une bâche doublée, en attendant la prochaine sortie. Malheureusement ce n'est que quinze ans après le décès de mon papa que j'ai pu la retrouver, abandonnée, dans la poussière, au fond d'un hangar. Elle avait perdu son lustre d'antan. Je ne pouvais pas la laisser comme cela, elle avait été si importante pour mon papa. J'ai donc décidé de lui offrir une deuxième jeunesse. Elle a été entièrement rénovée, avec beaucoup d'attentions et de précision aussi bien concernant sa mécanique et que sa carrosserie. Elle a retrouvée sa couleur d'origine, son éclat. Et la voila pimpante, faisant l'admiration des personnes qu'elle croise au gré de ses balades qu'elle fait maintenant avec moi.

Michèle Herrera



Michèle nous a fait l'honneur et le plaisir de venir de Toulon en TGV pour participer à notre dîner du 16 novembre à Issy les Moulineaux. Michèle a couru le Rallye des Cévennes avec une NSU 1200 T.T.

Philippe ESCAICH de Paris (75)

Retraité de chez Citroën, je roule en Citroën XSARA 2 Exclusive BVA 2004 et me joins au CLUB CITROËN FRANCE qui m'a permis de trouver des appuis techniques et l'aide du Conservatoire d'Aulnay sous Bois pour le diagnostic des incidents fugitifs de ma BVA.

Philippe HEBERT de Manneville sur Risle (27)

C'est le rallye Paris-Deauville qui passait tous les ans devant la maison de mes parents qui m'a donné envie de rouler en voiture de collection, un jour....

Pour cette vénérable Citroën B12 normande, je l'ai découverte par hasard lors d'une randonnée en attelage. Tombé amoureux de cette auto, j'y ai mis tout mon amour et mes compétences pour lui redonner vie.

Quant à la marque Citroën, elle m'a accompagné tout au long de ma vie.

Participer à votre club, c'est partager une même passion et sauvegarder ce patrimoine roulant. Philippe Hébert



Jean-Bernard SCHREINER du Luxembourg

Je suis retraité depuis 2 ans, ayant travaillé 45 ans dans l'imagerie médicale et dans des projets informatiques hospitaliers.

Ce qui m'a surtout séduit chez Citroën, c'est cet esprit d'innovation, la volonté du bureau d'études de permettre l'expression et parfois la réalisation d'idées les plus inattendues pour résoudre des problèmes.

Du coup, je suis devenu Citroëniste. J'ai roulé 17 ans en Méhari, été comme hiver, en 2CV, Dyane(s), DS, GS, CX, Traction avant et BX.

Bricoleur, j'ai modifié avec un ami une Acadyane en 2CV allongée, propulsée par un moteur de 2CV6 avec injection électronique D-Jetronic adaptée au bicylindre avec un allumage à décharge capacitive, un système hydraulique LHM avec pompe et conjoncteur/disjoncteur pour le freinage arrière et la commande d'embrayage. Le volant venait d'une GS et les commandes s'effectuaient au bout des doigts grâce à une lunule de CX.

Adhérer au Club Citroën France est une occasion d'échanger des idées et de rencontrer des gens passionnés.

Jean-Bernard SCHREINER



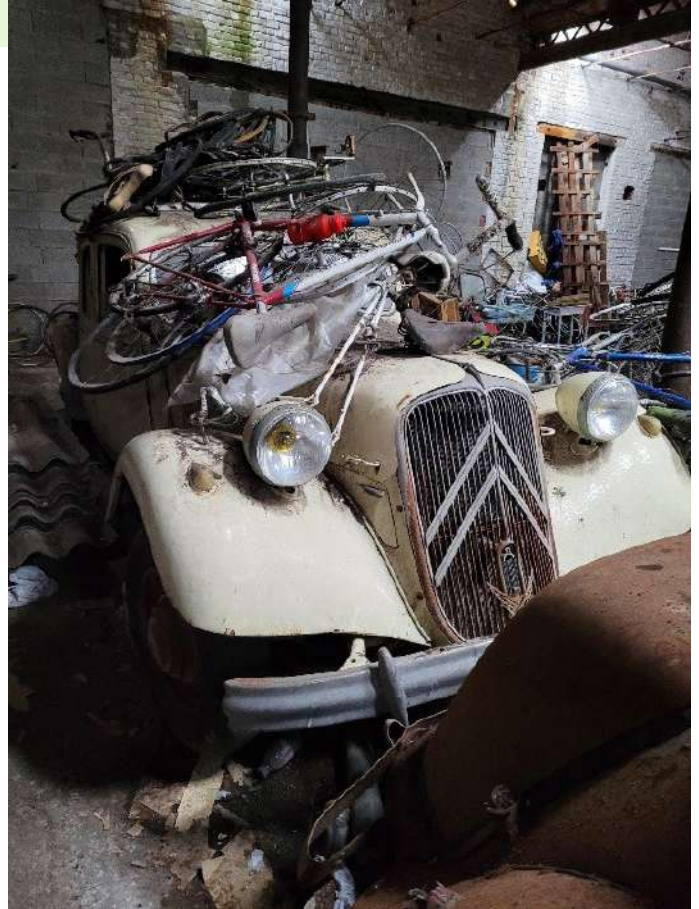
Elles se cachent pour mourir



Il y a dix ans Christian, dans le Pas de Calais, était appelé pour redémarrer une Traction 15 H dont les soupapes étaient gommées. Chose faite il retourna à sa mécanique et ses poids lourds.

Puis en 2020, on fait à nouveau appel à lui pour vider un hangar plein de voitures... Surprise malheureuse, la 15H est là inanimée, entourée de 21 autres Traction, toutes endormies à jamais sous un millier de vélos ! Christian imagine bien un sauvetage mais c'est sans compter sur le plan des lieux. Les Traction sont entrées en roulant par un passage à peine plus large qu'elles ! Aujourd'hui, dans leur état d'épaves, les engins de manutention capables de les déplacer ne peuvent passer cette porte du temple ! Alors ? Ces Traction ne roulent malheureusement plus et sont sans papiers. C'est une banque de pièces difficile à exploiter.

D'après Christian Thoor



Le Cityrama de l'ANAU



Photo Sylvain Laboulais Transports Leloup

Le Citroën U55 Currus Cityrama

Avec la Fondation du Patrimoine et grâce au mécénat de Motul la restauration du Cityrama de Bernard du CLUB CITROËN FRANCE se concrétise.

Le bus présenté par l'ANAU (Association Normande d'Anciens Utilitaires) adhérente de la FFVE, est le second des trois exemplaires construits. L'ANAU a pour objectif la sauvegarde et la restauration des véhicules utilitaires de plus de 30 ans. Elle regroupe une trentaine de passionnés de toute la Normandie.

Le projet : Conserver ce véhicule emblématique

Une grande restauration a donc été initiée afin de sauvegarder ce patrimoine, témoin de l'histoire française des transports en commun.

Cette démarche est soutenue par la Fondation du patrimoine et grâce au mécénat de Motul. (extrait FFVE).

Une souscription fut ouverte à l'occasion des 24 Heures du Mans Classic pour alimenter les fonds destinés à sa remise en état en Normandie.

Rejoignez cette adresse si vous souhaitez faire votre don :

<https://www.fondation-patrimoine.org/faire-un-don/cityrama>

La restauration

La mécanique fonctionne mais la carrosserie a souffert de la corrosion et la verrière n'a pas résisté au temps.

La restauration se fera en quatre étapes sur le châssis et les organes mécaniques, l'ossature, la carrosserie, les vitrages, puis la sellerie.

L'ensemble de ces travaux représente un budget conséquent pour l'association.

Elle fait donc appel à votre générosité pour conserver ce véhicule emblématique. Chaque donateur verra son nom inscrit, s'il ne s'y oppose pas, lors des présentations du véhicule, une plaque sur le véhicule portera le nom ou le logo des plus importants.

L'autocar et son histoire :

Un véhicule novateur pour renouveler un parc de véhicules de tourisme vieillissant.

Le premier autocar Cityrama sur châssis Citroën a été livré en 1956 par le carrossier Currus situé rue Watteau à Paris, le voyageur parisien voulait remplacer un parc vieillissant par un véhicule fiable dans un style novateur et simple à entretenir.

Le designer, Albert Lemaitre s'est inspiré du style des bateaux Mouche qui naviguent sur la Seine à Paris. Trois exemplaires furent construits, c'est le dernier survivant. Il date de 1959.

Ce car est à double étage, les deux tiers de la carrosserie sont vitrés pour admirer les monuments et offrir une vue panoramique. Un écouteur et un sélecteur situés sur l'accoudoir de chaque siège permettaient de choisir les commentaires parmi huit langues. Le pavillon est escamotable, il est constitué d'éléments en plexiglas coulissants sur des rails. Les arrondis de la verrière sont en plexiglas mis en forme à température sur des moules en bois après de nombreux essais.

L'anecdote raconte qu'il a fallu démonter un mur de l'atelier pour sortir le premier exemplaire qui a une hauteur de 4,35 mètres. Ce car a fait sensation dès sa présentation et a circulé jusqu'à la fin des années 1970.



Le Mans Classic 2022

En attendant Le Mans Classic 2023, l'année du centenaire des 24 heures du Mans, un grand cru annoncé avec toutes les compétitrices réunies dans un concert moteur intemporel, Jean-Marie nous met en bouche avec ce beau reportage de l'édition 2022 de « Le Mans Classic ».

J'ai passé deux grosses journées à Le Mans Classic; météo idéale. Cette manifestation a pris énormément d'ampleur au fil des années et je crois que cette année des records de participation ont été battus : 200.850 spectateurs ! Des centaines de voitures sur la piste, des milliers dans l'enceinte du circuit et aussi dans les parkings extérieurs et, bien sûr beaucoup de spectateurs.

Presque toutes les marques ayant une histoire avec les 24h étaient représentées soit par les marques elles-mêmes, soit par les clubs, soit par les particuliers collectionneurs. Comme d'habitude Porsche était le plus présent, le musée envoie toujours quelques voitures spéciales et sur l'emplacement réservé à la Marque, des centaines et des centaines de Porsche. Il faut dire que Porsche c'est plus de 800 voitures ayant participé à la course ! Alpine et Renault font toujours parking commun, tous les modèles Alpine étaient là, ainsi que Renault avec ses modèles sportifs depuis les 4cv ayant participé aux 24h, R8G, R5 Alpine, R5Turbo etc.

Notre Marque préférée n'a pas vraiment d'histoire avec les 24h. Seule en 1932 une C4 spyder à compresseur était engagée. Sa réplique était présente ce week-end. En 1932 elle avait abandonnée au bout de 3 tours...



SM de Guy Verrier au Mans en 1972

En 1972 une SM non officielle était engagée par Guy Verrier (contre l'avis de la Marque au début du projet puis accepté du bout des lèvres) mais elle n'avait pas pu se qualifier pour la course; trop lourde ou pas assez puissante...ou les deux! Guy Verrier deviendra pourtant en 1980 responsable de Citroën Compétition!

Avant guerre Peugeot était également peu représenté officiellement. En 1937 et 1938 Darl'Mat, un concessionnaire avec Charles de Cortanze avait réussi à classer ses deux voitures à l'arrivée.





Dans ces années là les Françaises en vues s'appelaient Bugatti, Talbot et, dans une moindre mesure (en nombre de participations), Delage, Delahaye Chenard et Walcker. Parmi les autres marques françaises n'oublions pas dans une période moins lointaine Panhard, CD et DB qui comptent de nombreuses participations et de très bons résultats dans leur catégorie.

Depuis 1992 Peugeot s'est mis en valeur avec trois victoires.



En dehors des six plateaux officiels répartis par année de participation et constituant l'appellation "Le Mans Classic" (1923/1981), il y avait aussi d'autres plateaux permettant de faire rouler des voitures plus récentes. Le plateau " Groupe C" nous a permis de revoir les autos les plus performantes des années 1982/1993. Quel plaisir de revoir ces autos et quel son. Le V10 3.5l atmo de la 905, même avec 2 cylindres de moins rappelait le V12 Matra, sans oublier le quadri-rotor Mazda "presque" trop bruyant!.



On aimait ces moteurs atmosphériques multicylindres qui prennent beaucoup de régime; une autre époque! Il y avait aussi un groupe "Racing Legends" (1995/2010) , Audi R8 LMP, Aston Martin DBR9, Courage, Lola, Bentley Speed8 etc

On a également pu admirer un plateau un plateau "Spécial Porsche" et un plateau "Spécial Jaguar"; que du beau monde!

Dans la période récente Matra, Renault et Peugeot se sont brillamment illustrés, des "semi- officiels" Comme Gérard Welter ont eu moins de réussite, pas facile de se battre contre les voitures d'usines.

Parmi les très nombreux clubs, le SM Club de France était présent avec 5 SM et une DS cabriolet. SM2A (Gallet automobiles) présentait une SM Tissier (unique exemplaire semble t-il?) à côté de quelques Ligier JS2.



Matra était représenté par ses clubs. Pratiquement tous les modèles étaient là et sur un podium à côté des tribunes on pouvait aussi voir une Matra 670. Dans l'enceinte du circuit, sur tout le tour du Bugatti il y avait beaucoup d'Italiennes, d'Anglaises (et d'Anglais!) et aussi des Américaines, des Porsche encore, BMW (partenaire officiel), bref des milliers de voitures de toutes générations; un vrai plaisir des yeux et je crois que je ne les ai pas toutes vues!!!

Sur la piste ce qui m'étonne toujours c'est de voir les pilotes "attaquer" avec des voitures aussi rares...et aussi chères, tant mieux pour le spectacle. Hélas à ce petit jeu certains abîment leur belle monture, pas trop gravement la plupart du temps. Voila ce que je retiens de cette belle édition 2022. Il n'y a pas, me semble t-il, beaucoup d'endroits où l'on puisse admirer autant de belles voitures en même temps . **Bonne nouvelle**, Le Mans Classic revient l'année prochaine pour célébrer le centenaire des 24 Heures du Mans, rendez-vous du **29 juin au 2 juillet 2023**.

Citroën au Grand Prix de l'ACF



1921 Grand Prix de l'ACF - Milcent sur Citroën

Les Citroën au Mans ? Une trop petite histoire... Les premières 24 heures du Mans sont organisées en 1923 par Georges Durand, mais elles furent précédées par le Grand Prix de l'ACF, le Grand Prix de la consommation, organisé par L'Automobile Club de L'Ouest dès 1920. C'était une course économique à grande vitesse qui a lancé plusieurs marques de premier plan de l'époque Citroën, Mathis, De Dion-Bouton, Chenard et Walker, Bignan, Grégoire, La Buire et Avions Voisin. Les modèles de production étaient équipés d'un réservoir de carburant spécial dont le volume était calculé selon une formule qui tenait compte du poids du véhicule, de la cylindrée du moteur et du type de carrosserie.

Citroën aux Grands Prix de la Consommation du Mans

Le second GP du 22 mai 1921 fut remporté par Milcent sur une 10HP Citroën. Elle réalisa 3,84 litres/100 km et l'emporta devant les 43 autos engagées.

La troisième place revint à Poulain sur Citroën 10HP et la 7^{ème} à Barbier sur Citroën 10HP. Les Mathis finirent aux 2nd, 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} places. Les Avions Voisin à la 8^{ème} et 11^{ème} place.

Le résultat du concours fut jugé par une formule compliquée qui comprenait le poids total et la vitesse moyenne ainsi que la consommation de carburant.

Au 3^{ème} Grand Prix de la consommation, le 28 mai 1922, c'est Poulain sur 10HP Citroën équipée d'un carburateur SOLEX qui remporta la 1^{ère} place avec 3,495 litres/100 Km à la moyenne de 40,8 Km/h. Barbier, et Labaume pilotaient deux autres Citroën 10HP.



Ces victoires furent exploitées par la publicité qui affichait une consommation de 7,5 litres et 250 g d'huile aux 100 kms pour la 10 HP et de 5 litres et 175 g d'huile pour la 5HP.



1922 Poulain sur Citroën 10HP

Alain Lassalle

Citroën aux 24 heures du Mans



André Citroën était sensible à ce qu'apportait la voiture économique au grand public et indifférent aux voitures de luxe coûteuses faites pour l'élite, les gens fortunés qui s'adonnent à la nouvelle mode : l'automobilisme. Cela n'intéressait pas André Citroën. Il n'était pas prêt à faire courir à la mort ses Citroën dans les courses. C'est donc d'une initiative privée en 1932 que la seule Citroën à avoir participé aux 24 heures du Mans fut la C4 d'Henri de la Sayette et de Charles Wolf.

Le 18 juin 1932, il fait très chaud, à 16 heures, Henri de la Sayette, dans le stand de la voiture n°19, observe Charles Wolf en train de terminer les réglages avant de démarrer la Citroën « C4 torpédo surbaissé ».

Puis c'est le départ. Charles, pas très rapide pour rejoindre sa voiture, démarre assez vite et sa voiture a une bonne position. La poussière est épouvantable. Dans le troisième tour, sur les « Hunaudières », tout d'un coup, un click et un bruit sourd, dans le moteur en pleine charge, la voiture commence à avoir des ratés, avance en roues libres pour s'arrêter sur le côté de la piste et Charles saute hors de la voiture. Des hommes arrivent pour l'aider, mais il est le seul à avoir le droit de toucher au moteur de la voiture. Il défait les sangles et ouvre la capot – désastre – la magnéto est cassée.

Il n'a rien pour réparer ou pour la remplacer ! Complètement découragé, il autorise les hommes à pousser la voiture dans le champ, pour la sortir du circuit, et s'assoit sur le sol atteint d'un mélange d'adrénaline et de fatigue. Ainsi se termine la course et les rêves d'Henri de la Sayette et de Charles Wolf. Cette année-là, neuf voitures sur 32 terminèrent les 24 heures du Mans.

Prise au stand n°19, la photo du Conservatoire Citroën ci-dessus nous donne des informations sur les principales modifications de cette C4.

Carrossée en torpédo, elle n'a rien de la carrosserie d'origine : Les ailes, l'assiette, le saut de vent, le radiateur, les hauteurs du capot, de l'auvent et de la ligne de caisse, les phares, l'arrière arrondi, sont originaux...

Nous y découvrons une suspension et une garde au sol (estimée à 110mm), surbaissées d'au moins 50mm. Les carénages de châssis sont hauts de 220mm. Ses flancs de caisse, son poste de conduite, sont descendus d'environ 300mm (l'auvent d'origine mesure 795mm en Yo, celui-ci 500 mm!). Il semble que l'implantation du moteur soit plus basse de 100mm pour conserver une garde entre la tête de la magnéto et le capot moteur ...

Ainsi se résume la trop petite histoire de Citroën aux 24 heures du Mans.

Alain Lassalle

Ils représentaient le CLUB CITROËN FRANCE dans leurs régions

Les Citrons boudés, Pour les 40 ans de la BX, Denis avec sa GS Pallas et Clément avec sa BX Image ont participé aux Citrons boudés du 26 au 28 août à Sennely (45). Cochon grillé, balades touristiques en Sologne, une organisation menée par Laurent du LN/A—VISA Club de France.

Le 1er bouchon de la N7 à Briare (45). Pour de nombreuses personnes, le simple nom de « Nationale 7 », évoque, avec nostalgie, des souvenirs d'enfance et de nombreux Briarois et Briaroises ont en mémoire les véhicules au touche-touche, les klaxons, le ronflement des moteurs, les petits « coups de gueule » ! Denis s'est joint à cette première reconstitution avec sa Traction.



Les Anciennes du ch'TI, Dimitri avec sa BX et Hervé et sa CX Reflex ont rejoint le rassemblement Les anciennes du ch'TI les 4 et 5 juin dans un cadre magnifique au Château de Bernicourt à Roost-Warendin près de Douai (59). Depuis de nombreuses années, ce week-end rassemble les passionnés d'anciennes mécaniques. Cette édition a été réussie et a été marquée par la présence de nombreux exposants de toutes marques dont de belles représentantes du groupe, la CX d'Hervé et la BX de Dimitri. La soirée magnifique du samedi qui se terminait par un concert, a malheureusement fait des siennes le dimanche.



Auto-Weppes (59), Dimitri et Hervé ont représenté notre Club à la 1ère concentration Auto-Weppes dans le cœur de la ville d'Haubourdin près de Lille. Elle a rassemblé 400 exposants et près de 20.000 personnes, les 25 et 26 juin ! 130 voitures anciennes ont fait le bonheur des spectateurs. Un concours d'Elégance est venu compléter ces deux jours. Pour les visiteurs, chaleur et sympathie étaient au rendez-vous chez l'Agent local CITROËN CALLENS, agents de père en fils depuis 1973..... Très peu avares de leur passion, Mr et Mme CALLENS exposaient leur collection : Type 350 dont une version pompier, BX 16 soupapes, type H, et une BFG 1300 de la Gendarmerie..... Pour cet événement la rue ERNEST BLONDEAU était rebaptisée rue André CITROËN pour deux jours. Même si la BX et la CX n'ont pas remporté le prix, elles ont reçu un certains succès auprès de nostalgiques.

Carrément Rétro (59) 1ère édition du salon de l'automobile ancienne à WAMBRECHIES, près de Lille (59) le samedi 2 juillet 2022. Cette journée était également pigmentée d'un concours d'Elégance sur les 120 modèles présents. Là aussi de nombreux visiteurs et curieux ont fait le tour des véhicules avec une affection particulière pour la CX d'Hervé. Fort de ce succès, le rendez-vous est déjà pris pour l'édition 2023.

Dimitri Delcambre

JOURNÉES EUROPÉENNES DU PATRIMOINE

17 ET 18 SEPTEMBRE 2022

sur le thème : Patrimoine Durable

La FFVE, en partenariat avec le ministère de la Culture, a présenté des événements partout en France afin de partager et faire vivre au grand public la passion des véhicules d'époque. Nous avons été nombreux, chacun dans nos régions à organiser ou à participer aux Journées Européennes du Patrimoine avec notre Citroën ou Peugeot, SIMCA



La quatrième bourse Classic de L'Aventure Citroën

Le conservatoire Citroën d'Aulnay sous Bois (93) accueillait une centaine de voitures, vingt cinq exposants et Clubs . Cette bourse tarde à prendre son envol pour attirer tous les Clubs Citroën et collectionneurs européens.... La date ? La communication tardive ?

La collection de L'Aventure Citroën fut visitée par un public clairsemé, d'où ma question : Quelle opportunité et rentabilité pour un musée dans l'immédiat ? Qu'imager pour faire venir un large public « connecté » dans dix, vingt, trente, quarante ans dans une exposition automobile ?

Cette bourse a permis de promouvoir l'image du CLUB CITROËN FRANCE avec sa boutique, et de discuter avec Xavier Crespin et Denis Huille sur l'évolution à donner au site de pièces de rechange « Classic ».

Alain Lassalle



La course de côte de Limonest Mont Verdun (69)

Alain Petit a participé avec sa Traction 15, préparée par monsieur Eppendahl, au week-end de démonstration de la course de côte de Limonest Mont Verdun.

Peter Eppendahl a participé à cette compétition en 1957 puis François Dufaud en 1959. Peter, 93 ans, était présent pour évoquer ses souvenirs.

Ce week-end fut l'occasion de montrer notre patrimoine sportif Citroën roulant !

Alain Petit

François Jolly nous racontera dans un prochain « Engrenage » la belle histoire de « La Traction Avant, voiture de sport et de compétition ».





70 80 90 100 110
AUTO MOTO
RÉTRO 17 & 18 sept.
 2022
ROUEN
PARC EXPO

C'est la vingtième édition de ce salon. Elle se déroule par un temps beau mais frais, ce qui est appréciable après la longue période de chaleur estivale que nous venons de vivre. D'une surface totale de 33.000m² nous retrouvons 200 exposants dont 80 clubs de voitures, seulement 19.000 visiteurs seront comptabilisés, c'est bien moins que les 24.000 de l'an passé. Pourtant l'intérêt de ce salon est grand, entre les modèles présentés par les clubs, les marchands de pièces, de documentations, de miniatures et l'exposition extérieure de véhicules anciens, chacun peut y trouver son bonheur.



Cette année, nous découvrons une première. Ce n'est pas une marque qui est à l'honneur, mais deux ! Nous avons RENAULT et KAWASAKI.

Dès l'entrée, le ton est donné. Un plateau de R5, petites citadines populaires et iconiques des années 1970 nous accueille. Produites de 1972 à 1985 à 5.550.000 exemplaires, elles fêtent leur 50 ans. Plus loin dans le hall 1, c'est toute l'histoire de la marque Renault qui nous est présentée au travers des modèles de sa production, allant de la type A de 1898, à l'Espace série 1 de 1984. C'est également un clin d'œil à la proximité de l'usine RENAULT de moteurs et boîtes de vitesses, fonte et aluminium de Cléon distante de 7 Km.

Kawasaki n'est pas en reste. Ce pilier du monde de la moto expose une vingtaine d'engins à dominante verte, couleur de la marque, de la GPZ à la Ninja H2R à moteur 4 cylindres.

La plupart des marques sont représentées aux travers de nombreux clubs, c'est le cas de Citroën, Peugeot, Panhard, Talbot, Simca et de nombreuses autres.



Présent dans le hall 7, Citroën fêtait les 100 ans de la 5 HP, les 90 ans de la Rosalie et les 40 ans de la BX. Au sein du village Citroën, notre CLUB CITROËN FRANCE représenté par Françoise, Daniel, Philippe et Antoine, exposait la ZX Volcane modèle 1992 de l'un de nos membres. Elle est de couleur blanche, bien mise en valeur, malgré l'obscurité qui règne dans ce bâtiment. Derrière un design bien sage, se cache en réalité une véritable « GTI ». Certains de ses équipements lui sont spécifiques, comme ses boucliers et rétroviseurs peints de la couleur de la carrosserie. Dotée de jantes en alliage, d'un petit aileron, mais surtout, ce qui à l'œil la classe de suite, dans la famille des sportives, c'est le liseré rouge qui la ceinture.



N'oublions pas la mécanique, issue de chez Peugeot. Le moteur est un deux litres, quatre cylindres à injection électronique, puissance ramenée à 123 CV du fait de la présence du catalyseur. Sa plate-forme est excellente et donne un comportement rigoureux. Particularité de ce véhicule, il dispose d'un train arrière avec micro-braquage des roues de 1,5 degré dans le sens du virage, obtenu par la déformation de cales. Cela permettra d'annoncer dans la publicité, qu'elle dispose d'un train arrière « auto directionnel ». Son équipement intérieur est généreux et soigné. Avis aux amateurs, son nom Volcane, fait penser à une série spéciale de ZX, en réalité ses caractéristiques sont semblables aux 205 GTI et 309 GTI, pour un tarif actuel bien moindre et ce modèle est déjà en collection !



Nous ne quittons pas le village Citroën sans féliciter le LN/A Visa Club de France, pour son prix du plus beau stand avec la mise en scène de la VISA Police de l'association du Patrimoine de la Police Nationale.

On ne peut quitter ce salon sans faire un dernier tour sur le parking réservé aux véhicules de collection. C'est une exposition vivante dans l'exposition, car sans cesse renouvelée par le va et vient des visiteurs.

Gérard Geffroy

Automédon les 8 & 9 octobre 2022



Sans oublier Yves Levasseur et son équipe, LVA a réussi son premier rassemblement Automédon avec 14.500 visiteurs malgré le RER B fermé et l'essence qui commençait à manquer dans les stations... Clubs, bourse, village marchand, vendeurs de voitures, mobylettes, conférences, musique rock animaient cette 20^{ème} édition. Jean-Pierre Jarier, surnommé « la godasse de plomb », pilote de notre AX Sport Turbo 2 Super production 1988, en était l'invité d'honneur.

Notre Club CITROËN FRANCE était au cœur du village Citroën avec l'Euro SM Club, l'XM Club de France, l'A2CF, le Méhari Club, la TU, le C4C6 Vintage, l'Amicale Citroën & DS France, le DS Club Révolution 55... Une belle SM américaine était décorée en hommage à Jerry Hathaway dont les pièces SM sont maintenant distribuées par Maars en partenariat avec L'Euro SM Club.



Le public est clairsemé mais les contacts intéressés et intéressants avec des jeunes attirés par l'AX Ten de Thierry et la 2CV Forest 1967 de nos voisins de l'A2CF. Daniel, Jacques et Alain de permanence ont fait de belles rencontres avec de nouveaux collectionneurs Citroën : une jeune fille qui n'a pas encore son permis mais possède une BX 14RE, un collaborateur de Vélizy avec deux C3 Pluriel Charleston et une Transat, un autre avec une ZX Volcane et une Citroën DS3 Racing... Espérons les avoir convaincus de nous rejoindre dans le Club.

Nous avons eu de nombreux échanges techniques, PR, diagnostic, électrique, marketing futur, musée avec des citroënistes passionnés.

Nous avons distribué de nombreux flyers de notre Club et de la fondation pour le Cityrama de Bernard.

Le parking extérieur organisé par marques était envahi par 3000 véhicules de tous modèles et des Citroën bien sûr.



Photo Montage



Nous pouvions découvrir deux beaux plateaux Aguttes et FFVE avec des voitures exceptionnelles sur le thème, cabriolets et roadsters français d'avant-guerre.

Le premier podium exposait une Bugatti Type 38, au côté d'une Delage D8S, d'une Delahaye 135M, d'une Rosengart Supertraction, de la Georges Irat et de la Chenard & Walcker Super Aigle 24. ... Sublime !

Le second une Traction cabriolet, une Mathis Emy 4 à carrosserie Saint-Moritz, une Renault Primaquatre, une Peugeot 301D et une SIMCA 8, qui n'avaient rien à envier à leurs copines question standing ! Magnifique !

Le troisième plateau était réservé aux « Bombes » youngtimers, mini Cooper, GTi ... Nostalgie !

Les pompiers présentaient une Citroën AX de liaison et le Belphegor 350 de première intervention.



Les ateliers FFVE ont abordé des sujets liés à la législation, la réglementation et l'entretien des véhicules de collection.

Ce fut aussi l'occasion pour Le Tone de présenter RétroMania et à Jean-Pierre Jarier, pilote de notre AX Super production, de parler de sa carrière. En photo sur la page opposée, Jean-Pierre lors de sa victoire les 3 & 4 septembre 1988 à Albi (81).

Le groupe « Lucky et Grande Prairie » y jouaient du rock en live. Une ambiance sixties formidable !

Quant aux « Satin Doll Sisters », groupe rétro vocal composé de voix féminines, elles chantaient les 40's et 50's.

Alain Lassalle



Attention pour l'année prochaine, nouvelles date et changement de lieu. On se donne rendez-vous les 23 et 24 septembre 2023 mais à Villepinte cette fois !



Par Alain LASSALLE

Le salon Epoqu'Auto est organisé depuis 1979 par les adhérents du Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes. C'est plus de 85 000 visiteurs qui se sont déplacés en 2022.

Cette 43ème édition d'Epoqu'Auto met à l'honneur une marque du groupe STELLANTIS : LANCIA ! Nous y admirons ses remarquables berlines, mais aussi ses sportives aux palmarès impressionnants, la Stratos, la Delta intégrale, ... Les autres plateaux sont occupés par Ford, dont les Ford de Poissy, les voitures de prestige françaises, Facel-Vega, les youngtimers... et la présence très remarquée de Peugeot et de Citroën...



Au sein du village Citroën, réunis en famille autour de l'AMICALE CITROËN ET DS FRANCE, 22 clubs : AMICALE DES GRANDES CITROËN HYDRAULIQUES , AMICALE des 2CV Clubs de France, AMICLUB DE FRANCE , C4-C6 Historique Club , C4-C6 VINTAGE CLUB , CITROMINI , Citroën BX Club de France , CITROËN DYANE CLUB DE FRANCE , Club les Amis de la 2CV , CUBES , CX CLUB DE FRANCE , GS AVENTURE , H TENDRE ET CHEVRONNES , IDEALE DS RHONE ALPES , L'Agence CX , L'AVENTURE PEUGEOT CITROËN DS , LA TRACTION RHONE ALPES , LA TRACTION UNIVERSELLE , LES FILLES DE LEVALLOIS , LN/A VISA CLUB DE FRANCE , LYON 2CV CLUB , ROSALIE CITROËN CLUB et le SM CLUB de FRANCE ...

Une belle ambiance de passionnés à l'écoute de nouveaux citroënistes...



La Citroën 5HP est là pour fêter ses 100 ans



En dehors de notre village, nous trouvons un très beau plateau de Citroën de rallye et déniché ce rare moteur G 4 cylindres boxer 1440 cm3 refroidi par eau. Il était chez un marchand de pièces ! A découvrir sur le Citroscopie n° 46.

Mais l'événement de ce 43ème Epoqu'Auto est incontestablement créé par la Traction Universelle qui présentait deux des trois cabriolets 15 SIX !

Née en 1939, la Traction 15 Six Cabriolet fut malheureusement éphémère. La seconde guerre éclate et arrête son développement, sa production, sa présentation au Salon de Paris 1939 et sa commercialisation.

La généalogie de ces autos est difficile à établir mais voici l'état de nos connaissances à ce jour.





Photo montage Traction 15 roadster

Epoqu'Auto 2022

Fantastiques Traction 15 Six Roadster !

Epoqu'Auto fut l'occasion pour La traction Universelle d'exposer exceptionnellement deux des trois Roadsters Traction 15 Six. La troisième n'a pu participer suite au décès de son propriétaire, Monsieur Christophe Marcilhacy.

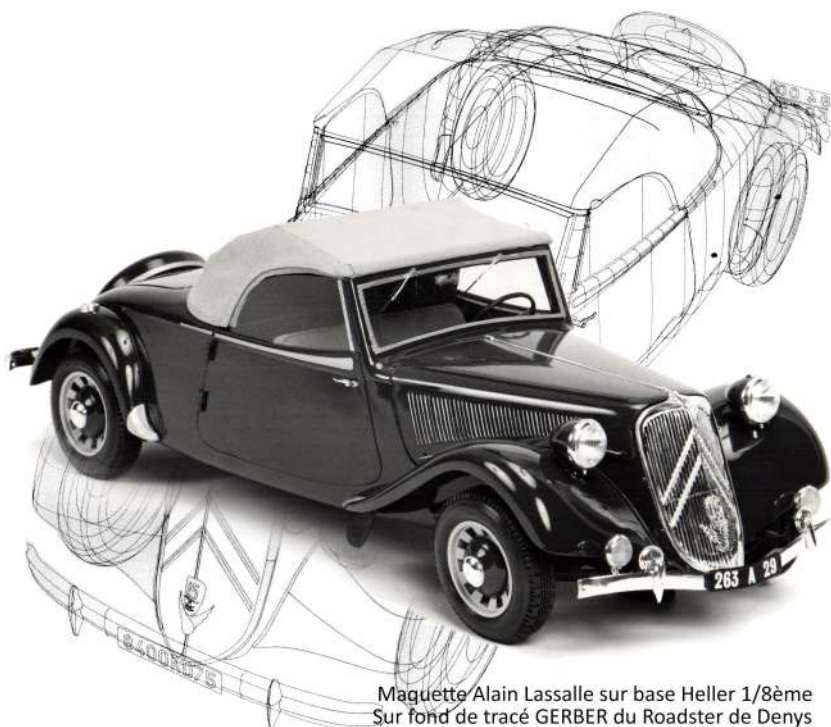
L'histoire de la réalisation de ce modèle est tourmentée. Sept coques furent construites et un seul exemplaire subsiste des trois Roadster produits en 1939. De nombreux articles, souvent divergeant, nous conduisent à ne vous présenter que les deux modèles exposés et à évoquer le troisième.

Le premier Roadster, l'authentique, le vert olive à sellerie rouge prune fut produit pour Mme Anna Michelin le 20 mai 1939 (N° de série 680959, n° de coque EE 00 16),

Enregistré dans "les mains courantes de Citroën", le 20 mai 1939. *Il devait, selon un témoin de l'époque ayant participé à la mise au point de ce modèle, faire démarrer la série que comptait lancer Citroën. Toutefois, de petits vices apparurent sur ce modèle N° 1 « d'usine qui n'avaient pas été décelés sur les prototypes réalisés à la main ». D'où la décision de retarder la fabrication...* D'après René Bellu

Le second, le beige, n° de coque EI 01 31, est inscrit dans les mains courantes. Il n'a pas de n° de série car il fut monté par le bureau d'études qui ne l'a pas achevé, Il fut immatriculée 704 AK 78 en 1951 pour Monsieur Martel, premier propriétaire, directeur d'une grosse entreprise alimentaire française.

Le troisième le rouge, initialement gris, issu d'une coque avant-guerre du 18 mai 1939, fut terminé en 1946. Il fut réceptionné à titre isolé « Type Original » N° de série 184-60-75. Il a appartenu plus de 50 ans à Mr Denys Jouannon, membre de notre CLUB CITROËN FRANCE. Il découvrit ce roadster immatriculé 8400 KD 75 en avril 1966 garé devant « La Coupole » à Paris. Mr Raoul Wander, propriétaire, lui a assuré qu'il avait appartenu à la famille Michelin.



Maquette Alain Lassalle sur base Heller 1/8ème
Sur fond de tracé GERBER du Roadster de Denys

En 1955, deux Traction 15 cabriolet neuves étaient toujours présentes dans les sous-sols de Javel... (Tome 2 p 142 du Grand livre Citroën). Que sont-elles devenues ? Est-ce les caisses EI 0359—EI 0368 ? Nous pouvons aussi rêver de retrouver les roadsters 1939 de l'ambassadeur de France aux USA et de la Comtesse de Portes.

Dans la revue Citroscopie n° 92 du 11 novembre 2022, Olivier de Serres vous fera découvrir plus de détails sur ces Roadsters 15 de rêve.



22 janvier	AG du CCF à ISSY les Moulineaux (92)
1 au 5 février	Rétromobile Paris (75) Anniversaires 90 ans Rosalie, 60 ans Victoire Monte Carlo, 30 ans Xantia (Présentation de la Daninos ?)
4 – 5 mars	35ème salon champenois du véhicule de collection à Reims (51)
1 avril	Musée des transports urbains de France à Chelles (77)
Xx ?	La bourse du Conservatoire Citroën – DS Aulnay sous-bois (93)
5 au 7 mai	Escapade à Aubusson (23) et ses belles routes, chez Pierre et Isabelle
17 au 21 mai	Nationale 2CV à. Plouay (56) - Morbihan - Bretagne
24 & 25 juin ?	2nd Concentration Auto Weppes à Haubourdin (59)
Dimanche 2 juillet	Carrément Rétro #3 à Wambrechies (59)
29 juin au 2 juillet	Le Mans Classic (72) en individuel
8 Juillet	Visite ateliers Lady Art Car à Moissy-Cramayel (77)
16 & 17 Sept	Auto Moto Retro Rouen (76)
Xx Sept	L'ART AUTOMOBILE Gambais (78)
23 & 24 Sept	AUTOMEDON Villepinte (93)
??? Octobre	Le Musée de l'Air Le Bourget (93) ou et Visite ateliers Lecoq à Bezons (95)
15 Octobre	25ème Bourse d'échange de L'Aigle (61)
10 au 12 Nov.	Epoqu'Auto Lyon (69)

Dîners du CCF 2023, les mercredis : 15 mars, 21 juin, 20 septembre et 15 novembre

Photos, dessins et textes : François Allain, Henri Auger, Jean-Marie Botuha, Bertrand de Carheil, Jérôme Collignon, Debeer, Dimitri Delcambre, Olivier de Serres, Antoine Doche, Alain Dufour, Philippe Escaich, Dominique Fallot, Pierre Feret, Jean-Claude Ferret, Yves Fougny, Gérard Geffroy, Jean-Pierre Grassien, Philippe Guédon, Régis Guyot, Philippe Hébert, Michèle Herrera, Alain Khédine, Jérémie Kroch, Sylvain Laboulais, Alain Lassalle, Hervé Lefait, Daniel Pariguet, Alain Petit, Bernard Postaire, Philippe Quenieux, Denis Rochard, Jean-Bernard Schreiner, Christian Thoor, René Vincent, Vincent Photographie...

Documentation : ACO, Aventure Citroën, Auto News, Auto Plus Classique, Automobiles Citroën, Aventure Peugeot Citroën DS, Automobiles propres, Bertrand News d'Anciennes, Club Citroën France, Citroën Origins, Citroscopie, DS Automobiles, ETAI, FFVE, GAUMONT – LA COMPANY – UMEDIA – FRANCE 2 CINEMA, INPI, L'Argus, LVA, Media Stellantis, Ouest France, Passionnement Citroën, Peter Auto, Terre Blanche, Tourisme en Creuse, Transport Leloup, Vintage Mécanic ...

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 2023

