

Engrenage
34



CLUB CITROËN FRANCE



Édito

L'Avenir de notre CLUB CITROËN FRANCE !

Bienvenue à nos amies et amis qui nous rejoignent ! Merci Mesdames, vous êtes nombreuses à participer à la vie du Club.

Citroën entame son second siècle et le Club affiche fièrement ses 55 ans ! Un jeune Club mais aussi l'un des trois plus anciens Club Citroën en France. Un petit Club avec un Grand nom prestigieux .

Depuis 1968, nous sommes plusieurs générations à l'animer. Notre potentiel d'avenir, vous tous passionnés de belles voitures et de Citroën. Nous venons de tous horizons professionnels, de l'industrie, du commerce et de l'après-vente automobile... Notre force, ce sont nos connaissances, nos compétences réunies, échangées et synthétisées...

Cela nous permet d'être écoutés par la marque, L'Amicale Citroën & DS France, L'Aventure Peugeot Citroën DS et la FFVE.

Mais les rapides évolutions démographiques, sociétales, climatiques de notre planète bousculent l'actualité automobile. Le plan d'avenir «2030 Stellantis» n'indique pas quels seront les moyens de «Collectionner demain les Citroën d'aujourd'hui ».

Que devons-nous entreprendre pour conserver ce patrimoine automobile ? Quelles Citroën d'aujourd'hui seront collectionnées ? Quel contenant ? Conservatoire, mémoire littéraire et numérique ? Comment voyons-nous l'avenir du CLUB CITROËN FRANCE dans les prochaines dizaines d'années face à cette révolution automobile ?

Aujourd'hui, il est hardu de diagnostiquer nos Citroën électroniques sans faire appel à des spécialistes. Demain, nos enfants et petits-enfants s'interrogeront devant la complexité de nos voitures connectées et intelligentes.

Autant de questions prévisibles. Ainsi je vous invite à prendre votre plume pour exprimer votre vision de l'avenir des Citroën de collection et de l'orientation de notre CLUB CITROËN FRANCE.

Le Président Alain LASSALLE

SOMMAIRE :

La vie du Club

Notre AG	4
Nos revues à Terre Blanche	3
La refonte du site internet	5

Actualités

Véhicules d'époque Citroën	6
DS	7
Stellantis	8
	9

Les anniversaires 2023

90 ans Rosalie	10
60 ans Coupe des Constructeurs	11
50 ans Automobiles Tissier	12
30 ans de Xantia	14

Retrouvailles 50 ans Hubert et Jean-Claude

16

Dossiers

100 ans de compétition Citroën	18
Endurance Citroën à Bamako	33

Sorties

Rétromobile Légèreté et Audace	20
Musée des transports urbains	24
La Creuse chez Pierre et Isabelle	26

Bienvenue à nos nouveaux adhérents

30



Les partenaires du Club

L'Amicale Citroën & DS France, L'Aventure Peugeot Citroën DS et la FFVE, Citroscopie, Passionnément Citroën sont nos partenaires historiques.



L'Aventure
Peugeot Citroën DS

Nous rejoignent Les Chevrons de Javel, Le Petit Futé, AXA Collection, Mascotte Assurances et Renov2CV...



Nos partenaires et leurs aides :

Amicale Citroën & DS France :	Présence dans les salons
Aventure Peugeot Citroën DS :	Ristournes 10 % sur PR et 20 % sur les attestations
FFVE – ORECA :	Ristourne sur la boutique
Assurances AXA Collection :	Ristourne 20 % nouvelle adhésion
Assurances MASCOTTE :	Ristourne 10 %
Citroscopie :	Aide sur salons
Les Chevrons de Javel :	Aide sur salons
Passionnément Citroën :	Liens internet
Le Petit Futé :	Echange espaces publicitaires
Classic Expert au Conservatoire	150 € l'expertise
Renov2CV	Ristourne 7% sur PR



Passion



Les Chevrons de Javel



Les Chevrons de Javel sont à la collection Citroën, ce que Palmes et Carpes sont au jardin ; c'est-à-dire une longue histoire de partages entre le CLUB CITROËN FRANCE et vous.

Par nos livres, mais aussi par le site Instagram nous souhaitons préserver l'esprit du Patron et sa productivité à travers une partie du patrimoine qu'il nous a laissé depuis plus d'un siècle, que nous vivons et dynamisons au quotidien et que nous souhaitons transmettre aux futures générations.

Que ce soit au salon Auto Moto Rétro Rouen en septembre où autour de nos véhicules en Normandie nous sommes toujours heureux de vous retrouver pour parler Double Chevron.

Ristournes : Pour obtenir des réductions auprès de nos partenaires , demandez votre attestation de membre du CLUB CITROËN FRANCE auprès de :contact@club-citroen-france.club

Photos, dessins et textes : Cédric et Joan Abadie, Chantal et Daniel Biauche, René Bellu, Luc Basset-Chercot, Jean-Marie Botuha, Joël Brand, Yves Bocquier, Jean Chatelard, Philippe Choulan, Pierre Dumont, Dominique Fallot, Isabelle et Pierre Feret, Gérard Geffroy, Ludivine Henriot, Michèle Herrera, Denis Huille, Martine et Alain Lassalle, Maurice Louche, Hayao Miyazaki, mesexercices.com, Françoise et Daniel Pariguet, Alain Petit, Olivier Vecchio, Christophe Velichek, Jean-Claude Richer, Annick et Philippe Roulin, Woody Schiettecatte-Foloppe ...

Documentation : ACO, Amicale Automobiles Tissier, Archer, Auto Moto Rétro Rouen, Aventure Citroën, Aventure Peugeot Citroën DS, Automobiles propres, Automobiles Citroën, Awelty, AXA Collection, Citroën Racing, CLUB CITROËN FRANCE, Citroën Origins, Citroscopie, Crédit Mutuel, Drouot, DS Automobiles, FFVE, FFSA, Lady Art Car, La Grande Aventure des Petites Citroën, Le Petit Futé, Les Chevrons de Javel, LVA, Google, Mascottes Assurances, **Media** Stellantis, Office du tourisme de la Creuse, Musée des Transports Urbains, Passionnément Citroën, Osenat, Rétromobile, Stellantis, Symbio, Terre Blanche, Tourisme en Creuse, Wikipedia ...

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

INPS - Juin 2023



Les revues du Club



Pour la postérité !

Les revues de notre Club archivées à « Terre Blanche »

Une quête de cinq ans se concrétise par la remise à M. Denis Huille, Responsable Clubs de L'Aventure Peugeot Citroën DS, de la collection complète de 53 ans des revues du Club. Depuis sa création le 19 avril 1968, sa déclaration le 31 mars 1969 en Préfecture de Police des Hauts de Seine sous le nom de « Club Citroën & Panhard-Levassor » et son inscription sur le Journal Officiel n° 4000 du 20 avril 1969, près de 75 numéros de nos revues furent publiés.

Nous en possédons désormais trois collections complètes, l'une chez notre président, l'autre aux archives du Club et la troisième au Centre d'archives de L'Aventure Peugeot Citroën DS chez M. Mathieu Petitgirard 1 Rue du Stade 25310 Hérimoncourt.

Cette collection sera conservée pour des siècles et accessible aux lecteurs et historiens. Un petit peu d'éternité pour le CLUB CITROËN FRANCE et les rédacteurs de la revue. C'est une reconnaissance pour nos auteurs : Maxime Citroën, Pierre Dumont, Roger Brioult, André Cécillon, Roger Guyot, Etienne et Marie Christian, Jean-Paul Cardinal, Alain Khédine, François-Jean Peretti, François Jolly, Bernard Macaire, Michel Arlais, Michel Meilleray, Alain Dufour, Gérard Geffroy, Alain Lassalle, Jean-Claude Richer-Granier, Daniel Pariguet, Michel Horenbeek, Jean-Claude Ferré, Jean-Marie Botuha, tous les rédacteurs... et tout ceux qui font l'objet de nos articles ou qui ont participé à la mise en page et à l'impression de ces revues.

Le Centre d'Archives de Terre Blanche sera désormais destinataire de tous les nouveaux numéros qui rejoindront cette collection archivée.

Elle est accompagnée d'un sommaire papier et numérique des articles contenus dans chaque revue.

Nous y trouvons l'histoire de plus de 50 ans d'actions du Club tracée par les éditoriaux de ses président(e)s.

Après une courte histoire commune avec les collectionneurs Panhard et Levassor décrite par François Jolly, le Club Citroën s'est consacré à la préservation du patrimoine Citroën. La revue relate les événements, les modèles, les usines, les hommes, les transports, les livres, les plans et les modèles réduits CITROËN réalisés par nos membres.

Nos revues s'attachent à fixer nos sorties et grandes organisations comme le départ de Javel, le Centenaire à La Ferté-Vidame, les jubilés...

Nos revues sont les témoins des actions de nos membres au sein de l'Amicale, de L'Aventure Peugeot Citroën DS et de la FFVE. Elles font écho à nos enquêtes techniques, et administratives...

Cette trace papier est, et sera consultable dans le futur. Maintenant, nous devons trouver comment ordonner, enregistrer et stocker toutes nos richesses numériques volatiles que nos enfants et petits-enfants voudront consulter. Même si notre Club ne les utilisaient pas, souvenez-vous, cela a commencé avec les disquettes 8" puis 5,25" et 3,5", le laser disque, le ZIP, le disque dur, la mini carte SD mémoire flash, la clé USB, le stockage « Cloud » et demain la mémoire 3D XPoint... Sommes-nous capables de ressortir tous ces trésors cachés de notre Club ?

- 1968 Club Citroën & Panhard et Levassor
- 1970 Club Citroën
- 1976 CLUB CITROËN FRANCE



L'AG du CLUB CITROËN FRANCE



Changement de banque

Nous l'avons voté à l'unanimité, c'est fait !

Nous avons clos nos comptes à la Société Générale de Voisins le Bretonneux (78) et nous avons rejoint le Crédit Mutuel de Maromme (76) fin février 2023.

Outre une économie de frais de gestion de 150 €/an, le Crédit Mutuel permet le règlement en ligne sur notre site internet à l'image de notre formulaire d'adhésion (voir la page d'en face), ainsi que le prêt d'un terminal CB lors des salons et une CB...

Les comptes

Le solde des comptes fin 2022 est en équilibre et progresse de + 20 € par rapport à 2021.

Les prévisions 2023 incluent l'investissement de 750 € pour l'amélioration de notre site internet. L'équilibre financier doit être atteint avec 70 cotisants.

Mise à niveau du site internet

Nous l'avons voté à l'unanimité, c'est fait !

La société Awelty, partenaire d'E-Monsite a concrétisé les demandes de notre cahier des charges (voir la page suivante).

Montant de la cotisation 2024

Malgré toutes les augmentations et l'inflation présente, nous avons choisi de rester à 50 €/an. Nous l'avons voté à l'unanimité !

La charte de bon comportement

Notre société évolue, les incivilités aussi....

Depuis une dizaine d'année l'Amicale Citroën & DS France demande aux présidents de chaque Club, membre de l'Amicale, de s'engager sur la bonne conduite de leurs adhérents.

Cela ne peut être que concret si chaque adhérent s'y engage par lui-même. C'est ce que nous vous demandons en acceptant cette charte de bonne conduite.

Nous l'avons voté à la majorité.

Nous l'avons concrétisé sur le formulaire d'adhésion au CLUB CITROËN FRANCE par une ligne et une case à cocher :

CHARTRE de BON COMPORTEMENT : Respect et Responsabilité
 J'ai lu et accepte les termes des statuts (cocher la case)

Les livres de la bibliothèque Citroën

Notre inventaire s'est enrichi. Nous comptons maintenant 770 livres écrits sur Citroën en Français depuis 1915. Cette synthèse figure dans la rubrique « Archives » de notre site internet.

Le Club des passionnés de la marque au double chevron



Notre site internet

Pour attirer et satisfaire un public toujours plus nombreux, nous avons voté l'amélioration de notre site internet lors de la dernière AG du 16 janvier 2023. Que vous soyez possesseurs de propulsions, de toutes sortes de tractions de youngtimers et newtimers Citroën, vous êtes les bienvenus..

Nous avons amélioré son architecture afin que le nouveau visiteur navigue plus facilement et soit incité à consulter plus de deux pages...

Notre sommes maintenant au Crédit Mutuel, notre site est en lien avec le module « Pay Asso » de la banque.

Cela facilitera l'adhésion et les paiements en ligne.

Type	Année	Carrosserie	Etat



Actualités des véhicules d'époque

Pour rouler en ancienne, il faut une voiture, un lieu, du carburant et un conducteur, aujourd'hui et demain...

Le point des ZFE, début 2023 ? C'est le chaos !

Alors que la généralisation est prévue par la loi fin 2024, une règle unique pour toutes les agglomérations de plus de 150.000 habitants est maintenant impossible. Un décret paru samedi 17 décembre 2022 au Journal officiel permet à certaines villes de déroger lorsqu'il est démontré que les concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote (NO2) sont inférieures ou égales à 10 µg/m3.

Au 1er janvier 2023, sont verbalisées à 68 € les voitures non classées et celles à critère 4 à Rouen, critère 5 à Lyon, Montpellier, Strasbourg... Nice conteste ! Sont aussi concernés les critères 4 à Reims et Toulouse. Au 1er juillet, ce seront les critères 5 pour Grenoble, au 1er septembre les critères 4 pour Marseille, le 1er juillet 2023, les critères 3 pour Rouen. Les critères 3 de Paris seraient repoussés à fin 2024 !

Pour ceux qui s'aventurent rarement dans les ZFE, Strasbourg a un Pass 24 heures (autorisant 24 passages par an). Espérons que cet exemple soit suivi. Les radars de contrôle automatiques seront installés dès le second semestre 2024.

A partir du 1er mars 2023, la région Occitanie met fin à la carte grise gratuite pour les véhicules "propres" : hybrides, GPL et éthanol . Cette aide bénéficiait surtout à des SUV chers dont les rejets de CO2 ne sont pas si faibles qu'espérés.

Les carburants synthétiques, l'avenir de nos anciennes ?

Pour faire rouler ses sportives d'hier, d'aujourd'hui et de demain, Porsche s'est lancé dans la recherche, le développement et la fabrication de carburants synthétiques eFuel. Il sera fabriqué à partir de l'hydrogène et du carbone capturés dans l'air, transformé pour être utilisé dans les moteurs à essence. Sans changements mécaniques nécessaires, contrairement à l'éthanol E10 ou E20, tout le monde peut l'utiliser, sans impact sur les performances, avec quelques chevaux en plus, moins de particules et moins de NOx. Les premiers barils sont produits et les premières gouttes brûlées dans une Porsche 911.

Les radars "anti-bruit"

Ces radars "anti-bruit" pourraient inquiéter les voitures anciennes bruyantes, mais la vignette « Collection » défendue par la FFVE permettra aux véhicules immatriculés « Collection » d'y déroger. L'usage du klaxon n'est pas pris en compte par le radar ! Les premiers véhicules bruyants seraient verbalisés dès ce printemps 2023.

Le permis de conduire seniors, serons-nous testés ?

La France est l'un des derniers pays où le permis est attribué à vie. Certaines associations de défense de victimes d'accident de la route désignent les seniors comme responsables des accidents mortels. Ils ne sont pas les plus dangereux sur la route... Les 65 ans et plus causent moins de 20% des accidents mortels, soit le ratio le plus faible chez les personnes majeures, selon l'ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière).

L'inattention au volant, les problèmes de détection et les difficultés à respecter les priorités sont plus marqués chez des auteurs d'accidents les plus âgés. Ce sont des défaillances liées à une perte des capacités psychophysiologiques, l'endormissement, ou encore le malaise.

Sans aller jusqu'à légiférer sur cette question comme le souhaitent certaines associations, des tests de conduite peuvent être réalisés sur la base du volontariat, l'auto-évaluation de la conduite avec les proches, les stages de remise à niveau pour seniors ou les cours de conduite...

Nos anciennes demandent de grands efforts, une attention soutenue, de l'anticipation et une prise de conscience de l'environnement routier moderne. Elles nous maintiennent en éveil. Nos modernes connectées, nous assistent et anticipent. Elles sont faciles à conduire et nous rassurent.



Actualités Citroën

Astérix et Obélix : l'Empire du milieu

La société de production, a proposé un partenariat à Citroën . Ravi, Vincent Cobé a accepté et donné carte blanche au centre de style pour imaginer la Citroën de l'an—50 AV.JC, un concept «-char » inspiré de la mythique 2CV équipée : des suspensions en panse de sanglier, des phares inspirés des casques gaulois actionnés par des lucioles stimulées à la potion magique, et des roues en boucliers recyclés.

Le film de Guillaume Canet, met en scène la 2cv gauloise ! Nous avons assisté à l'avant première le dimanche 26 février 2023. Nous la comparerons bientôt à la mobilité d'avant l'an 0, à la brouette chinoise par exemple...

La 2CV Playmobil

Pour rendre hommage à la mythique 2 CV, Playmobil a sorti une boîte de jeu à l'effigie de notre iconique Deudeuche !

L'Aventure Citroën profite de Rétromobile 2023 pour dévoiler ce produit dérivé grâce à un partenariat noué avec Playmobil.

la Deudeuche est ainsi déclinée en version miniature longue de 28,4 centimètres. Elle arbore une teinte de carrosserie bleue et est livrée avec des personnages. Son prix est d'environ 50 €.

Vincent Cobé quitte la direction d'Automobiles Citroën

« Je tiens à remercier Vincent Cobé d'avoir défini le positionnement de Citroën au sein du portefeuille de marques de Stellantis et lui souhaite le meilleur pour ses projets futurs. »
Carlos Tavares

Vincent Cobé nous parlait avec passion, nous démontrait son intérêt au patrimoine pour tracer la feuille de route de la place de Citroën dans la mobilité électrique : fonctionnelle et abordable. N'est-ce pas ce qu'André Citroën a fait dès 1919 avec la Type A, Pierre Boulanger avec la 2CV, PSA avec l'AX, symbole de l'analyse de la valeur ?

Après Linda Jackson et Vincent Cobé, c'est un défi qui attend Thierry Koskas, mais également Christophe Musy nouveau directeur Stellantis France : Offrir aux clients de belles Citroën électriques, originales, abordables et déclencher l'achat !

Citroën B-Parts et les PR Classic

Depuis le 1er janvier 2017, les réparateurs ont l'obligation de nous proposer des pièces détachées de réemploi.

Vu l'inflation des prix des pièces neuves et le vieillissement du parc, Citroën met en ligne le site [Citroen.b-parts.com](https://www.citroen.b-parts.com). Les tarifs y sont de 3 à 4 fois inférieurs à ceux de pièces neuves.

Citroën B-Parts propose plus de 200.000 références. De quoi aider à entretenir nos youngtimers et à respecter les promesses d'Oli : « Etre remis à neuf, amélioré et réparé avec des pièces recyclées afin de favoriser sa durabilité »...

Le décret n° 2022-1495 du 24 novembre 2022 relatif à la gestion des véhicules hors d'usage, autorise les centres de déconstruction VHU à s'approvisionner en direct et à revendre les pièces de réemploi. Mais, le texte, très vague, laisse les mains libres aux constructeurs pour gérer la filière à partir de 2024. Une opportunité d'approvisionnement pour L'Aventure Peugeot Citroën DS et les pièces « Classic » puis pour Stellantis, celle des pièces Newtimers de 10 à 20 ans ?

Les salariés récompensés

« Stellantis redistribuera plus de 2 milliards d'euros à ses salariés dans le monde, grâce aux résultats records obtenus en 2022 par l'engagement et le talent de ses collaborateurs, que je tiens à remercier chaleureusement. Afin de partager les fruits de notre performance, les salariés français percevront un minimum de 4300 €, correspondant à 2,4 mois de salaire pour les premiers niveaux de rémunération au titre de l'accord sur la participation / intéressement signé par 80% des organisations syndicales représentatives de Stellantis »

« Ces 4300 € viennent en complément d'une prime de 1000 € et d'une augmentation de salaire de 5,3% , résultant d'un accord signé par 60% des organisations syndicales représentatives. L'ensemble des mesures salariales mises en œuvre en France a été rendu possible grâce à la qualité du dialogue continu avec nos partenaires sociaux » , indique Carlos Tavares, CEO de Stellantis .

Actualités DS

Automobiles DS à collectionner demain,

Performance, luxe et raffinement sont les valeurs que nous rechercherons en 2050, image des bons souvenirs des temps de l'Automobile libre. Cette liberté des voitures connectées contemporaines est menacée. Elles sont contrôlées à distance par les constructeurs. Techniquement, elles pourraient être entravées par les législateurs, les assureurs et la police...

Science-fiction ? En attendant savourons l'actualité "Esprit de voyage" pour imaginer la collection DS de demain !

DS x MÉTIERS D'ART : Lumière sur la seconde édition

En 2022/2023, l'appel à création baptisé DS LUMEN, vise à valoriser le travail des effets de lumière à travers la matière.

Intégré au DS DESIGN STUDIO PARIS, le pôle « Couleurs, Matériaux et Finitions » incarne la rencontre entre création, luxe et savoir-faire. Les designers sont continuellement à la recherche de la ligne, de la texture et de la nuance la plus juste. Cette recherche est soutenue par les savoir-faire des ateliers sellerie et peinture, de l'excellence des fournisseurs partenaires, mais aussi les artisans d'art avec lesquels DS Automobiles collabore. DS Automobiles lance un 2nd appel à création auprès des meilleurs artisans d'art français

Définition de la Formule E_DS E-TENSE FE23 Gen3

La saison de Formule E est lancée, les principaux acteurs sont connus. Spark Racing Technology, entreprise française, s'occupe de fabriquer les châssis, Hankook fournit les pneus, Williams Advanced Engineering propose la batterie, Lucid les moteurs et le Powertrain est développé par DS Performance.

Formule E la plus rapide de tous les temps (vitesse max 320 km/h sur circuit urbain), elle est aussi plus légère (60 kg de moins que la Gen2), et surtout beaucoup plus efficace avec plus de 40 % de l'énergie utilisée durant une course provenant de la régénération au freinage ! Elle est plus puissante (350 kW au lieu de 250 kW).

La DS E-TENSE FE23 est dotée de 4 roues régénératrices. Un nouveau groupe motopropulseur avant ajoutant 250 kW aux 350kW à l'arrière doublant ainsi la capacité de régénération de la Gen2 pour un total de 600 kW.

Le nouveau groupe motopropulseur avant comprend le moteur, l'onduleur, le différentiel et la transmission. Un bloc tout en un, capable de produire 476 ch (350 kW), pour seulement 32 kg. Cette machine installée à l'avant ne sert qu'à générer de l'énergie lors de phases de ralentissement. C'est 40 % de l'énergie totale utilisée en course!

La voiture reste une propulsion. En combinaison avec l'unité arrière, les Formula E Gen3 peuvent atteindre un pic de 600 kW de puissance au freinage. Grâce à l'ajout du groupe motopropulseur avant, cette monoplace est la première monoplace dépourvue de freins hydrauliques à l'arrière.



DS E-TENSE PERFORMANCE Concept GQ CAR Awards 2023 !

Quelques semaines après avoir reçu le Prix de l'Innovation de Chantilly Arts & Élégance Richard Mille 2022, DS E-TENSE PERFORMANCE remporte le trophée de Concept de l'Année des GQ CAR AWARDS 2023.

Conçu comme un laboratoire très hautes-performances, DS E-TENSE PERFORMANCE a été imaginé, développé et créé par DS Performance après la conquête des titres Équipes et Pilotes deux années consécutives en Formule E. DS E-TENSE PERFORMANCE repose sur une coque en carbone, une double motorisation électrique de 600 kW (815 chevaux) et une transmission à quatre roues motrices.

Durant sa première campagne d'essais, DS E-TENSE PERFORMANCE a déjà parcouru plus de 3 000 kilomètres et validé un 0 à 100 km/h en 2,0 secondes ! La chaîne de traction est composée de deux machines électriques pour une puissance cumulée de 600 kW (250 kW à l'avant et 350 kW à l'arrière) correspondant à 815 chevaux et un couple de 8 000 Nm aux roues. Directement issus des développements de DS PERFORMANCE en Formule E, ces deux moteurs électriques affichent des rendements exceptionnels.



Les actualités STELLANTIS

E-Fuel

Afin de réduire les émissions de carbone, Stellantis teste l'utilisation des E-Fuels de synthèse sur ses modèles européens produits depuis 2014 (Euro 6).

Les carburants E-Fuel sont essayés sur 28 moteurs essence et diesel : leur capacité de démarrage, la dilution de l'huile et la durabilité du réservoir à leur contact. Ils permettraient de réduire jusqu'à 90 % des émissions de CO2.

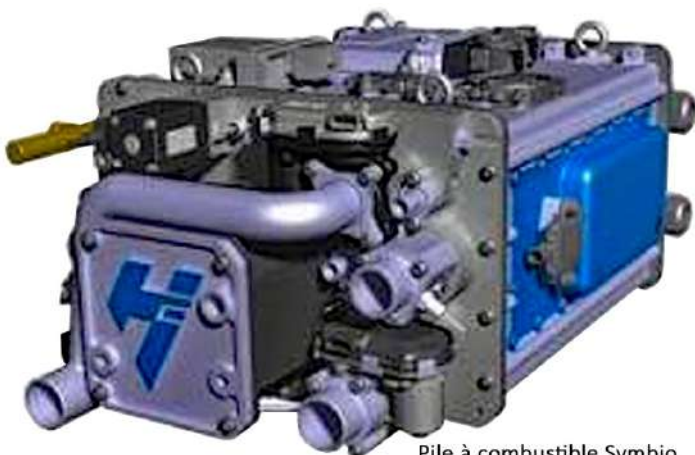
Cette solution pourrait être applicable aux 28 millions de véhicules Stellantis actuellement en circulation, avec un potentiel de réduction de 400 millions de tonnes de CO2 en Europe entre 2025 et 2050.

Stellantis s'est fixé l'objectif ambitieux d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2038, tel que défini dans son plan stratégique Dare Forward 2030.

Stellantis s'engage un peu plus dans l'hydrogène

Après avoir présenté les Citroën ë-Jumpy et Peugeot Expert au salon Hyvolution 2023, Stellantis annonce la signature d'un accord avec Engie Solutions pour l'approvisionnement en hydrogène des professionnels gros rouleurs.

Stellantis annonce, une entrée au capital de Symbio, coentreprise formée par Michelin et Faurecia. Cette société produit et commercialise des piles à hydrogène pour véhicules électriques. L'entreprise affiche des ambitions d'élargissement des solutions à hydrogène aux grands utilitaires dès 2024 en Europe et en 2025 aux États-Unis.



Pile à combustible Symbio

Stellantis aéronef électrique ARCHER

Stellantis annonce signer un accord avec Archer pour la production conjointe de l'aéronef électrique à décollage et atterrissage verticaux (eVTOL) d'Archer, le Midnight.

Stellantis et Archer travailleront ensemble pour construire le site de production à Covington (Georgie, États-Unis), où la production de l'aéronef Midnight démarrera en 2024. Avec une charge utile estimée à plus de 450 kg, le Midnight est un aéronef sûr, durable et silencieux, conçu pour transporter quatre passagers en plus du pilote. Affichant une autonomie de 160 km, le Midnight est optimisé pour des courts trajets consécutifs d'environ 30 km avec un temps de recharge d'environ 10 minutes entre chaque trajet.

Organisation réseau Stellantis

Le Directeur de Stellantis France, M. Christophe Musy, est responsable du développement commercial des marques Abarth, Alfa Romeo, Citroën, DS Automobiles, Fiat, Jeep®, Opel et Peugeot pour le marché français, mais aussi des véhicules d'occasion, de l'après-vente, des pièces et services, ainsi que de la mise en place du nouveau modèle de distribution. Les véhicules électriques impliquent des coûts opérationnels plus élevés et demandent des efforts pour optimiser la distribution des 14 marques. Le rôle de livraison et de maintenance / SAV des concessionnaires sera renforcé.

Cette mutation du réseau va certainement compliquer l'approvisionnement en PR et l'entretien de nos véhicules de plus de 10 ans.

Au-delà, Stellantis développe des stratégies d'économie circulaire pour atteindre la neutralité carbone.

Les répercussions sur nos anciennes Citroën

Rétromobile 2023 fut l'occasion de faire le point avec L'Aventure, sur les pièces de rechange de sécurité nécessaires au passage du contrôle technique de nos Citroën. Nous avons insisté auprès de M. Xavier Crespin, du service pièces de rechange de L'Aventure Peugeot Citroën DS et de l'Amicale Citroën & DS France, sur l'opportunité de collecter toutes les pièces de rechange des affaires qui sont abandonnées par Stellantis.

Pour vous aider dans vos recherches, le CLUB CITROËN FRANCE tient à votre disposition une liste de fournisseurs de pièces de rechange en fonction de vos voitures.



90 ans La Rosalie des records SPIDO La Rosalie 15 Speedster « Daninos »

Par Alain LASSALLE

Le Speedster Rosalie 15 Jean Daninos fut immatriculé 2700RG7 fin 1933.

Après sa reconstruction, je tenais à le présenter à Monsieur Jean-Charles Daninos, fils de Jean Daninos. Il est arrivé de Paris en Fiat 500 Abarth, le mercredi 15 janvier 2020. La Rosalie était garée devant la maison sous un ciel gris menaçant qui vira à la pluie. C'était la première fois que Jean-Charles Daninos découvrait cette voiture dessinée et réalisée par son père. Monsieur Dominique Bell, médecin, ami et confident de M. Jean Daninos lui en avait parlé.

Né en 1959, Jean-Charles Daninos n'a jamais vu ni entendu parler son père de cette Rosalie 15 Speedster. Toutes ses archives furent données à l'Amicale Facel que M. Jean-Paul Chambrette, historien de la marque, m'a gentiment transmis. Je lui ai décrit le style, la beauté de la ligne, le choix de la couleur, la technique de construction tout acier, sa réalisation le soir chez Figoni alors que son père, n'a que 27 ans et travaille chez Citroën sur la Traction avec M. Cuinet. Le comble, André Citroën refusa que ce Speedster participe au concours d'élégance de Boulogne du 22 juin 1934 où furent présentées 7 Traction 7 !

Monsieur Jean-Charles Daninos ne possède pas d'autres documents excepté une photo de son père au côté de son second cabriolet C6, image que nous connaissons tous...

Puis ce fut des échanges sur l'avenir de la marque Facel Vega, de la construction du prototype des 24 heures du Mans 1964 alors inachevé et démantelé. Elle est en cours de reconstruction dans les Ateliers de Paulo Antunes de Roanne (42).

Pour en savoir plus sur la SPIDO

<https://lautomobileancienne.com/citroen-rosalie-spido-1933>

Pour en savoir plus sur le Speedster Jean Daninos

<https://www.club-citroen-france.club/pages/nos-restaurations/restaurations-en-cours/rosalie-15-speedster-jeandanninos1933.html>

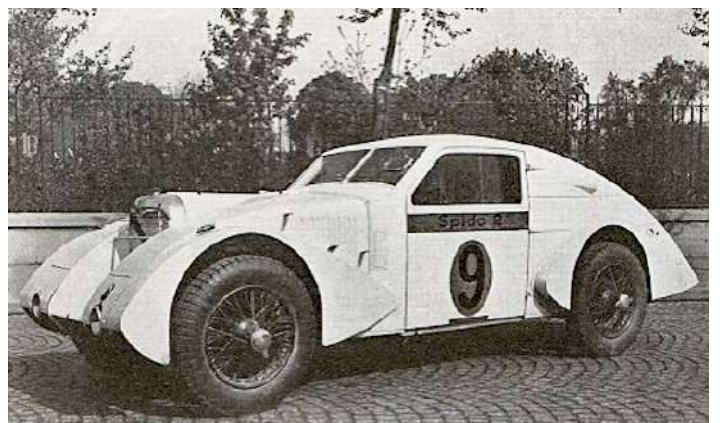
La Rosalie SPIDO était construite sur la base d'une 15 AL six-cylindres. Elle porte les couleurs des huiles Spidoléine.

La carrosserie aérodynamique fut réalisée par Clément Kelsch, un carrossier français de Levallois-Perret qui construisait des carrosseries pour les voitures des 24 heures du Mans. La carrosserie aérodynamique de la Rosalie 'SPIDO' améliorait la vitesse de pointe de 25 km/h par rapport à la Rosalie standard.

En 1933, la voiture établit de nombreux records en classe D, voitures équipées de moteurs de 2 à 3 litres, sur la piste de Linas-Montlhéry. Après avoir battu 16 records internationaux entre le 21 et le 29 mars elle a eu un accident avec un pilote maladroit qui partait en piste sans voir la Rosalie "SPIDO" arriver sur lui à 120km/h... La "SPIDO" fit deux tonneaux et le pilote s'en est sorti avec une grosse frayeur mais indemne.

La Rosalie "SPIDO" a été reconstruite par Clément Kelsch et réapparut sous le nom de 'SPIDO 2' avec une ligne de toit plus basse. En avril et juin 1933, "SPIDO 2" a couru pendant trois mois et six jours pour récupérer des records qui avaient été battus par une autre Rosalie (Rosalie V) celle de la compagnie pétrolière Yacco. Le record de longue distance de 20 000 km fut établi à une vitesse moyenne de 131,926 km/h.

Après avoir atteint ses objectifs, la voiture du record a disparu...





Par Alain LASSALLE

60 ans Citroën au Rallye Monte Carlo

L'année 1963 démarre sur les chapeaux de roues avec un rallye de Monte-Carlo où Citroën classe 5 voitures dans les 10 premiers, puis le rallye Lyon-Charbonnières où le podium est 100% DS avec René Trautmann, Bob Neyret et Guy Verrier. Les coupes des constructeurs pleuvent pour le plus grand plaisir de René Cotton. Malheureusement la fin sera tout autre avec une violente sortie de route au rallye de l'Acropole qui vaudra à Bob Neyret deux mois d'hospitalisation

Citroën a gagné la coupe des constructeurs au Monte Carlo 1963: outrageusement dominatrices, 5 DS sont dans les 10 premières (Toivonen 2ème, Bianchi 4ème, Neyret 5ème, De Lageneste 7ème, Verrier 10ème). Cependant, c'est encore Saab qui gagne !

Le finlandais Toivonen, numéro 233, finit deuxième et gagne le prix de sa classe dans la catégorie tourisme.

Les championnats

Dans plusieurs pays, un titre championnat ou trophée est attribué à la fin de la saison au meilleur pilote de rallye de l'année. Le Championnat d'Europe des rallyes coiffait l'ensemble. Cette distinction enviée récompensait l'auteur des sept meilleures performances dans treize rallyes européens, un par pays, désignés comme les plus importants par la Commission Sportive Internationale. Le Championnat d'Europe des rallyes fut remporté en 1959 par Paul Coltelloni au volant d'une Citroën ID 19.

C'était la première fois que le titre était attribué à une voiture et à un pilote français. En 1960, René Trautmann se classe, lui aussi avec une ID 19, second au Championnat d'Europe des rallyes et second au Championnat de France. De son côté, Claudine Vanson remporte, en ID 19, le Championnat de France féminin.

Le classement du Championnat de France est basé sur le décompte des sept meilleurs résultats obtenus par chaque concurrent, cinq pour le championnat féminin. En 1961, Claudine Vanson, toujours en ID 19, remportait à nouveau celui-ci, René Trautmann (DS 19) se voyait attribuer le Trophée européen des rallyes, tandis qu'en Belgique, Lucien Bianchi (DS 19) gagnait le Challenge des rallyes internationaux. En 1962, Claudine Bouchet remporte, en DS 19, le Championnat de France féminin, le Finlandais Pauli Toivonen, en DS 19, gagne à la fois le Championnat de Finlande et le Championnat scandinave des rallyes (Danemark, Finlande, Norvège, Suède).

En 1963, doublé Citroën aux Championnats de France : Claudine Bouchet (DS 19) est une fois encore championne de France, René Trautmann (DS 19) est champion de France dans la catégorie des voitures de tourisme, Lucien Bianchi (DS 19), champion de Belgique des Rallyes internationaux. **Citroën gagne la coupe des constructeurs des voitures de tourisme FFSA.**

FFSA
Fédération Française du Sport Automobile

50 ans Application des Procédés Tissier

Au début des années 70, Pierre Tissier, est garagiste et agent Panhard de Villeneuve-le-Roi Il cherchait un véhicule rapide et confortable pour convoyer ses voitures d'occasion. C'est ainsi qu'il crée son premier prototype : un véhicule hybride constitué d'une partie avant de DS à laquelle est greffé un plateau porte voiture qui repose sur 3 essieux hydrauliques. C'est l'avènement des voitures à six roues. Les transformations de Pierre Tissier sont immédiatement caractérisées : originalité, robustesse, esthétique....



En 1973, il y a 50 ans, Pierre Tissier fonde l'ADPT (Application des Procédés Tissier). Sa spécialité : Transformer des Citroën DS, puis CX et XM, en de somptueuses ambulances, bagagères ou porte-autos versions à 6, 8 ou 10 roues. Il est incontestablement l'un des plus grands spécialistes des Citroën « Mille pattes » dont la suspension hydropneumatique équipe les 4 ou 5 essieux. Grâce à leurs caractéristiques : Un solide châssis, l'hydraulique Citroën appliquée à la suspension et au freinage haute pression, les Tissier sont des voitures extraordinaires aux capacités incroyables et des qualités routières hors pairs ... Ces transformations sont originales, robustes, esthétiques....

DS Bagagère Tissier : fourgon de presse

Ces fourgons sont construits à la demande de la société de messagerie Hollander pour le transport rapide de journaux de Paris vers toutes les capitales européennes. Ils sont rouge vallelunga avec un filet de ceinture de caisse de couleur jaune. Il fabriqua 32 fourgons à six roues sur base de Citroën DS. Les plateaux à huit roues auront également un beau succès.

Principales caractéristiques:

- Fourgons 2 portes construits à partir de DS berlines.
- Longueur hors tout: 6,50m pour une largeur de 1,80m
- Longueur utile de chargement: 3,50m.
- Poids à vide: 1850kg, charge utile: 2000kg.
- Jantes arrières de 13 pouces (avant: 15 pouces d'origine).
- Suspensions hydropneumatiques sur les trois essieux.
- Certains fourgons ont un moteur de DS 23 ie avec boîte 5.
- Grande autonomie : Trois réservoirs d'essence (280 litres).

Le véritable succès des modèles Tissier arrive avec la Citroën CX. Celle-ci remplace la DS, dès 1977.

SM : Porte-voiture

Pierre Tissier créa aussi un plateau sur base de Citroën SM à 10 roues !

XM Bagagère Elle existe en 4 et 2 portes comme la « Higgs International »





En 1980, au Salon de Paris, la CX Penthouse CX 14

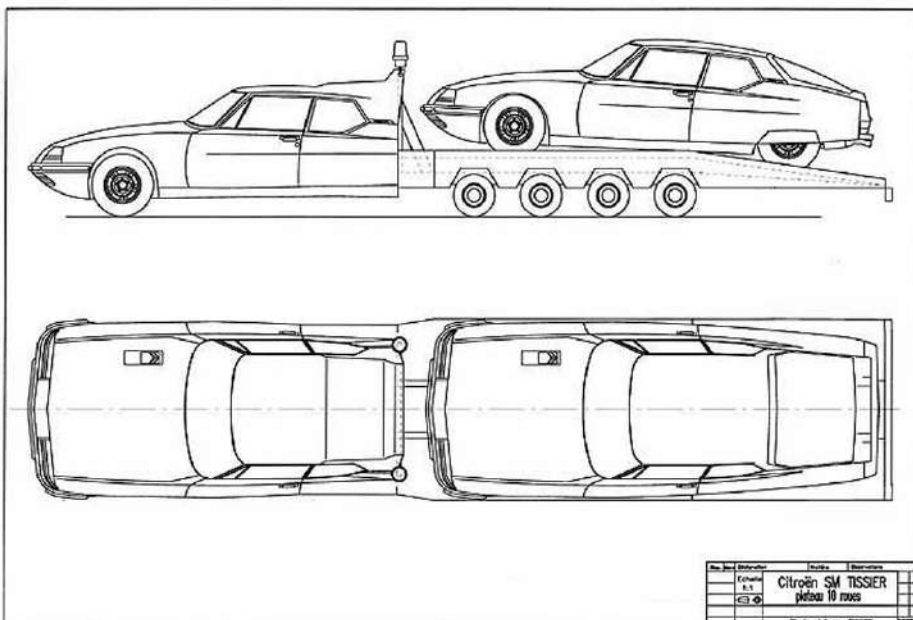
CX Bagagère Tossier : fourgon de presse

Après les DS, ce sont les Citroën CX qui deviennent des camionnettes hors-normes. Les premiers fourgons Hollander étaient équipés de moteurs 2,2 Diesel dépassant les 200.000 Km. Puis ils ont servi de test d'endurance au 2,5 Diesel pour la mise au point des segments qui cassaient. Puis ce fut le 2,5 turbo développant 95 ch. Il entraînait la bagagère et sa remorque avec plus de 2000 Kg de journaux à 170 Km/h ! Sa charge utile était de 1520 kg, le poids total en charge de 3490 kg et le poids à vide de 1920 kg.

Cette CX bagagère fut fabriquée en 80 exemplaires

Trois furent commandés par les "Ponts et Chaussées" équipées du moteur GTI de 168 chevaux. Elles étaient attelées à une remorque dotée d'une roue centrale capable de mesurer la glissance des routes.

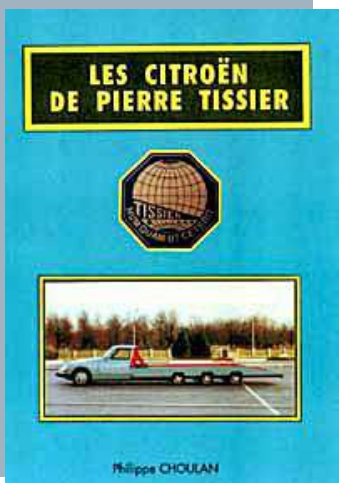
En 1980, au Salon de Paris, la CX Penthouse CX 14 fut l'une des plus belles créations Tossier, équipée du moteur 2400 GTI.



Pour en savoir plus :

En 1997, **Les Citroën de Pierre Tossier**

De Philippe Choulan - ex-membre du CCF. C'est aujourd'hui le seul livre destiné aux autos Tossier. Il est la référence sur le sujet.



30 ans la XANTIA ! Déjà collection!

Par Jean-Marie Botuha et Daniel Pariguet

Le samedi 4 mars 2023, un rassemblement fut organisé à l'initiative du Club Activa au Conservatoire Citroën à Aulnay. Pour la circonstance trois personnalités ayant participé activement au projet Xantia nous ont exposé chacun dans leur domaine, la genèse de ce modèle dont Citroën avait tant besoin.

J'y représentais notre CLUB CITROËN FRANCE avec Marie-Lucie, Daniel et Lionel. Cette journée se partageait en la matinée réservée au Club Activa et l'après-midi aux conférences publiques.

Jean-François Villaneau, spécialiste ferrage à l'usine de Rennes, nous exposa le grand changement que fut pour ses équipes le passage de la BX à la Xantia. Le ferrage des caisses, les tolérances, le positionnement et l'ajustement des éléments de carrosserie entre eux devaient être beaucoup plus précis, une petite révolution des process pour atteindre les objectifs de qualité demandés.

Ensuite Jean-Pierre Duvivier du Marketing qui était à l'époque "l'homme produit Xantia" nous a retracé l'historique de la Xantia, les différentes évolutions de la gamme au fil du temps, les modèles et les choix marketing qui ont dû être faits; un break plutôt qu'un coupé par exemple; produire est une chose, mais il faut aussi vendre!

Emanuel Lescaut, l'homme de l'art pour la partie liaison au sol, direction, freins fit un exposé très technique avec un zoom particulier sur le rôle essentiel du pneumatique, pour la sécurité bien sûr, mais aussi (et surtout dans son propos) pour l'accord liaison au sol/pneumatique qui, sous le terme générique d'agrément de conduite (voire de plaisir de conduire), comporte une multitudes de contraintes et de compromis pour arriver au "mariage" le plus parfait possible et qui corresponde au typage de conduite voulu.

Ce fut ensuite un bref message vidéo de Jean-Luc Pailler qui fit de la Xantia une voiture de courses au palmarès élogieux pour nous dire qu'il restaurait une de ses Xantia de rallycross pour participer au Legend Festival au mois de mai à Lohéac.

Vinrent en conclusion les questions/réponses entre les experts et l'assistance. beaucoup de questions posées permettant à chacun de satisfaire sa curiosité (mais pas toujours celle des autres!), globalement un moment d'échanges intéressants.

En chiffres la Xantia c'est plus de 1.3 million de voitures produites entre 1993 et 2002, et jusqu'en 2010 en Iran pour le marché local qui eu l'honneur d'une phase 3 (voir ci-contre). C'est aussi quatre sites de production, Rennes, la Chine, l'Iran et Heuliez dans les Deux Sèvres pour la fabrication des break. Cette version, grâce à un style très réussi et une bonne habitabilité a représenté jusqu'à 10% de la production totale, ce qui est un excellent résultat. On retiendra aussi les nombreuses motorisations proposées, essence 4 et 6 essence, diesel et même GPL, BVA, D à D...



C'est avec la version "Activa" que la Xantia fit surtout parler d'elle, puisque ce fut la première voiture de grande série à proposer un système d'antiroulis actif qui, sur un parcours sinueux, transformait les impressions de conduite. Activa, hydractive ou "simple" suspension hydropneumatique, elles s'inscrivent toutes dans la grande tradition Citroën des berlines sûres et confortables.

En 2001 la C5 lui succéda, pour remplacer la Xantia et la XM en attendant la C6 qui devait couronner la gamme. Cette dernière arriva trop tard, avec des prestations trop éloignées de celle du concept C6 lignage "vendues" 7 ans plus tôt à la presse lors de sa présentation; on connaît la suite...

Le samedi 4 mai, sur le Parking d'Aulnay, 56 Xantia étaient présentes. Une grande majorité d'Activa mais aussi d'autres versions généralement en très bon état (il y a toujours quelques exceptions!) et plus d'une centaine de personnes pour assister à l'exposé des experts.

En cette fin de journée sur le chemin du retour (en Activa) je me remémore les nombreux essais de liaison au sol faits avec les metteurs au point, sur route, à Montlhéry ou chez Michelin; vous avez dit déjà 30 ans...le temps passe si vite!

Les grandes dates XANTIA

17 décembre 1992 :	Présentation presse
4 mars 1993 :	Salon de Genève
Mai 1993 :	Présentation motorisation diesel
Septembre 1994 :	Présentation Activa
Septembre 1995 :	Présentation Break
Janvier 1998 :	Restylage « phase 2 »
Septembre 2001 :	Arrêt production française

Elle fut produite jusqu'en 2010 en Iran, où une «phase 3» éphémère fut proposée en 2009 et 2010 (ci-contre).

Dessinée par Bertone, en « deux volumes et demi » avec quatre portes et hayon, elle est finalisée par Daniel Abramson au centre de style Citroën . Dynamique, fluide et robuste, cette berline reprend certaines lignes de la XM, et impose une nouvelle silhouette dans la gamme Citroën. Grâce à son style unique, la Xantia sera élue plus belle voiture de l'année en 1993, année de son lancement.

Aussi méconnue qu'éphémère, la « phase 3 » iranienne a été vendue en Iran entre 2009 et 2010. (Photo ci-contre)



Aujourd'hui les meilleurs résultats sont obtenus par l'Alpine A110, la Tesla model 3, la Ford Focus et la 308 2ème génération non hybride. En 2021 des "spécialistes" Espagnol (de km77) qui testent toutes les nouvelles voitures ont repassé une Activa V6, elle a obtenu un mauvais résultat. Ces journalistes ne se sont pas posé de questions et n'ont pas vu que le système Activa ne fonctionnait pas. Sur la vidéo on peut voir qu'elle prend plus de roulis qu'une simple Xantia suspension de base; consternant !

Ce qui n'a pas empêché plusieurs magazines auto de reprendre ces résultats et, au passage, de bien dévaloriser l'Activa. La question est : y a-t-il quelqu'un de sérieux qui a testé une Xantia Activa en tous points conformes dans les conditions actuelles du test?



Xantia Activa V6 et le test de " l'élan "

Déjà en 1961, Paul Magès testait le dispositif d'antiroulis asservi sur la DS, vue ci-dessus à La Ferté-Vidame.

Ce sujet du test de la baïonnette, dit de l'élan, passionne et divise toujours les afficionados de Citroën et ... des autres marques depuis bientôt 30 ans; qui a tort, qui a raison? Pour s'y retrouver, commençons par le début. Initié par un magazine Suédois ce test de l'élan (en Suède il y en a !) s'est surtout fait connaître à la fin des années 90 lorsque la Mercedes classe A a terminé ce test sur le toit ! Appelé aussi test de la baïonnette ou plus officiellement test de l'évitement il consiste à simuler un changement de file brutal pour éviter un obstacle (et pas forcément un élan) et à revenir le plus vite possible dans sa voie de circulation. Pour ne pas faire n'importe quoi (ce qui n'est pas le cas de tous les "testeurs"!) ce test est défini depuis 1999 par une norme ISO (3888-2) mais elle est régulièrement révisée et corrigée, ce qui rend les comparaisons très difficiles, sauf à repasser toutes les voitures précédemment testées avec une ancienne définition du test. Concernant la Xantia Activa V6 (on prend toujours celle là, ce n'est pas forcément la meilleure), elle était la meilleure "à son époque" et l'est ensuite restée plusieurs années, tout le monde est d'accord la dessus. Qu'en est-il aujourd'hui?

C'est la norme ISO de 2016 qui s'applique actuellement. La principale différence c'est la réduction de la largeur des couloirs, ce qui réduit forcément la vitesse de passage et qui favorise les (petites) voitures légères, agiles et bien équilibrées, même si, comme toujours, on trouve des exceptions. Toutes les voitures actuelles ayant un dispositif de contrôle de stabilité (il est parfois déconnectable), il ralentit et stabilise la voiture au premier coup de volant. Le temps global du test s'en trouve allongé mais il semble que le test ne communique que sur la vitesse d'entrée.

Les grandes Citroën hydro-pneumatiques se sont toujours caractérisées par un empattement long et un choix délibéré de la répartition de roulis typé >sous vireur< ce qui pénalise les basses vitesses mais apporte beaucoup de stabilité à grande vitesse et dans les courbes rapides. On a toujours considéré que c'était le meilleur choix pour la voiture de "monsieur tout le monde". De plus le choix d'un grand confort donc d'une suspension souple favorise le roulis. Ce typage n'est évidemment pas favorable aux tests d'agilités à basse vitesse. L'Activa fait exception à la règle grâce à ses réglages spécifiques et sa quasi absence de roulis (à l'époque on disait roulis global 1 degré partagé à part égale entre la caisse et les pneumatiques). Signalons au passage la forte augmentation de la dimension des pneus. Pour exemple l'Activa était équipée de 205/60R15 sur des jantes de 6 pouces de large et une 308 GT de 2ème génération de 225/45R17 sur des jantes de 7.5 pouces (avec surmonte en option!!!).

En résumé mon avis c'est qu'une Activa parfaitement conforme en liaison au sol figurerait encore honorablement dans les conditions du test actuel. Elle serait cependant pénalisée par le poids sur son train avant (c'est pour cela que je pense qu'une Activa 4 cylindres essence ferait légèrement mieux) et les trop faibles dimensions de ses pneumatiques. Avec des pneus "d'aujourd'hui" elle ne serait pas loin du podium. il faut aussi préciser que les places sont chères en haut du tableau car on trouve une douzaine de voitures dans une fourchette de 3 ou 4 km/h. Son absence d'ESP ne la pénaliserait pas beaucoup, l'essieu arrière étant très stable. Mon expérience personnelle en Activa TCT me permet de dire qu'une surmonte de roue (par ex 225/45R17) améliore encore le dynamisme de la voiture. Je pense donc qu'il est encore possible de faire mieux...même avec cette (jeune) voiture de collection!

Les amis du Club se retrouvent !

L'histoire d'une rencontre entre collègues grâce à la SM !

Vous vous souvenez de la mise au point des carburations de la GS et de la SM décrite par l'article de notre ami Jean-Claude Richer sur l'Engrenage n°28 d'août 2020 et racontée dans les Citroscopie 86—87—88. Nous y découvrons que Jean-Claude, Ingénieur – Carburiste, réalisait ces essais avec son collègue Mécanicien - Chef de bord, Hubert Piquet.

Miracle des communications contemporaines, en novembre 2022, le CLUB CITROËN FRANCE recevait un mail « Contact » internet de la petite fille d'Hubert, Madame Adélie Teffaf. Elle nous demandait de la mettre en rapport avec Jean-Claude... Chose faite, elle a organisé avec le Club Idéale DS de Nantes au Conservatoire Citroën d'Aulnay, les retrouvailles de son grand-père avec Jean-Claude, 50 ans après ces essais.

Jean-Claude nous conte ces retrouvailles

La visite du Conservatoire Citroën par M. Hubert Piquet avec le Club Idéale DS de Nantes nous a permis une rencontre inespérée, le 28 Janvier 2023.

« Ce fut un grand moment d'émotion entre Hubert et moi, coéquipiers à deux reprises lors des essais d'un mulet SM pour la mise au point de la carburation, le 1er en Mars 1969, le 2nd en Février 1970. Il y a donc exactement 53 ans !

Un tsunami de souvenirs communs nous submergea : les uns sympas, avec des montées d'adrénaline, d'autres plus effrayants en se faufilant à 225 km/h. pour mesurer la consommation maximale, entre les Fiat 500 et les camions souvent attelés d'une remorque ! Ces derniers roulant entre 50 et 60 km/h, nous causèrent de belles frayeurs !!

Nous espérions immortaliser cette rencontre par une photo devant le proto SMA, dit « Michelin », sur lequel nous avons œuvré tous deux. Mais il était déjà parti pour le Stand DS du Salon Rétromobile.

Nous nous sommes consolés en posant devant le célèbre mulet DS/SM de la Ronde de Chamonix de 1972 ! » JC Richer



Ils ont estimé qu'ils n'avaient pas beaucoup changé, malgré quelques signes montrant les outrages du temps !

Par ailleurs, M. François Monath, qui a travaillé avec Hubert, et Jean-Claude ont immortalisé leur rencontre annuelle au dernier Rétromobile, devant SMA en guise de consolation...

Puis ce fut le moment de se quitter, après la traditionnelle photo, en se promettant de se revoir un jour...

PROGRAMME du second semestre 2023



24 & 25 juin

Les Mains vertes du Cœur (27) dans
41 jardins normands dont celui de Marie

8 Juillet

Visite ateliers Lady Art Car à
Moissy-Cramayel (77)

9 & 10 août

La journée de la chenille (77) à
Vinci-Manœuvre (77)

16 & 17 Septembre

Auto Moto Retro à Rouen (76)

16 & 17 Septembre

L'ART AUTOMOBILE à Gambais (78)

18 Septembre

La Bourse du Conservatoire d'Aulnay (93)

15 Octobre

Bourse d'échange de L'Aigle (61)

10 au 12 Nov.embre

Epoqu'Auto Lyon (69)

Retrouvez toutes les autres possibilités de rencontres entre citroënistes
dans l'Agenda de notre site internet :

<https://www.club-citroen-france.club/>

A promotional poster for a car and motorcycle show. The text reads "SALON AUTO MOTO VÉLO - MOBILITÉ" in large, bold letters, with "22 - 23 - 24 Septembre 2023" below it. The location is "PARC EXPO, ROUEN". A yellow vintage car is featured in the center. At the bottom, it says "Neuf et Occasion + de 60 marques". There are logos for "France Citroën" and "le bleu normand" at the bottom left.

Nos dîners du CLUB CITROËN FRANCE :

Les mercredis 21 juin, 20 septembre et 15 novembre

A promotional poster for a vintage car and motorcycle show. The text reads "44ème salon international époqueauto autos & motos anciennes" in large, bold letters, with "10, 11, 12 novembre 2023" below it. A red Citroën hatchback is featured on the left side of the poster.



Par Alain LASSALLE

100 ans de comp

Les Citroën de compétition

Malgré les victoires en 1921 et 1922 des 10hp aux Grands Prix de la Consommation du Mans, André Citroën était opposé à l'utilisation de ses voitures au titre de compétition. Quand Yacco et César Marchand s'adjugèrent une quinzaine de records internationaux entre le 22 octobre et le 1er novembre 1931 avec la C6 baptisée Rosalie, André Citroën se mit en colère quand il apprit l'usage de sa C6 :

« Mes voitures ne sont pas des chevaux de course, mais des outils de travail et de tourisme ! »

Ses voitures, disait-il, étaient faites pour les gens qui n'avaient pas des ambitions casse-cou. Il ne travaillait pas pour les énergumènes de la volonté de puissance, mais pour les pères de famille !

Nous connaissons bien la carrière sportive des Croisières Citroën dès 1921. Celle de la Traction, "LA" voiture charnière de l'histoire de l'Automobile, se révélait, avant et après guerre, entre les mains de grands pilotes en rallye. Elle s'illustrera notamment dans des épreuves hivernales enneigées mais aussi en circuit de vitesse, course de côte, épreuve de maniabilité ou de consommation. Au Rallye de Monte-Carlo, la Traction se fait remarquer à plusieurs reprises ; la 2 CV, agile et légère, surclasse des monstres sacrés comme les Jaguar ou les Ferrari, vives mais lourdes.

A partir de 1955, c'est avec la DS que Citroën connut une glorieuse carrière sportive. C'est en 1963 que René Cotton crée le service Compétitions et en avril 1965, à l'occasion du Safari Rally, que Citroën engagea pour la première fois en son nom propre des Citroën DS. Suivront dix ans de gloire dans les rallyes nationaux, puis dans les grands rallyes sur terre en Afrique et en Amérique latine : Tour de Corse, East African Safari, Londres-Mexico, etc...

En attendant les VISA Trophée en 1982, les 2CV, AMI, GS, BX, CX vont connaître des carrières sportives éphémères mais auront défendu les couleurs Citroën aux mains de pilotes amateurs et professionnels.

En 1970, les Relations publiques Citroën lance le raid 2CV Paris-Kaboul, puis Paris-Persépolis-Paris. En 1971, c'est le Rallye du Maroc : Première compétition de la SM, première victoire !

En 1972, Marlène Cotton, patronne du Service Compétitions de Citroën, impose de raccourcir la SM et de l'équiper d'un moteur plus puissant. En juillet de la même année, les Relations Publiques Citroën inventent une nouvelle forme de compétition : le 2 CV Cross.

En 1977, au rallye du Sénégal, la CX 2400 s'adjuge les cinq premières places ! En 1978, la CX 2400 GTi arrive seconde.

Le Paris Dakar, créé en 1979 par Thierry Sabine, a compté beaucoup de pilotes amateurs avec de passionnants prototypes Citroën « Maison » avant de connaître la gloire en 1991 avec Ari Vatanen, Pierre Lartigue, Philippe Wambergue, Sébastien Loeb ...

Dans les années 1980, Guy Fréquelin dynamise les modèles Citroën. C'est l'épopée des Visa Trophée en groupe B, puis l'arrivée décevante des BX 4TC. En 1981, En association avec Total, Citroën lance le trophée « Visa pour la compétition », formule de promotion destinée à faire la preuve des qualités de la VISA. Les deux vainqueurs Christian Rio et Maurice Chomat furent nommés « Pilotes d'usine » pour la saison 1982 où Citroën lance la VISA Trophée, le premier modèle de la marque à vocation purement sportive. Déclinée par la suite en Visa Chrono, Visa GTi puis 1000 pistes, elle sera par son palmarès une digne héritière de la DS.

En 1989, Guy Fréquelin prend la direction de Citroën Sport, ex-Citroën Compétitions. La marque conquiert les grands espaces grâce aux exploits des ZX Rallye-Raid et de la Saxo-Cup, aux victoires du Paris-Dakar et aux performances des Xantia et Xsara.

La saga ne s'arrête pas là, Citroën a remporté 16 titres constructeurs et contribué à 12 titres pilotes (WRC et WTCC). Deux records sont également à mettre au compteur de la marque : 96 victoires en WRC et 38 podiums consécutifs en rallye. En 2012, Sébastien Loeb remporte son 9ème titre de Champion du Monde avec la DS3 WRC.

Puis en 2014, Citroën s'engage et remporte le Championnat du monde constructeur et pilote en tourisme WTCC avec la C-Ellysée. Citroën récidive en 2015 et 2016 !



Compétition Citroën

1987 – 1988 L'AX SUPERPRODUCTION

Une traction avant de 800 Kg et 480ch !

Bien avant le WTCC, l'ensemble du réseau Citroën, concessionnaires et succursales, a créé l'association Réseau Citroën Sport (R.C.S.) dans le but de développer un programme AX Sport en championnat de France 1987 des voitures de superproduction sur circuits avec le soutien des sociétés Crédipar, Michelin, Total et Citer.

Cette association, avec l'accord de Citroën, a confié l'étude, la fabrication et la mise au point des AX à la société Danielson. A l'aube de la saison 1987, la Superproduction était en pleine euphorie grâce à l'arrivée de nouveaux constructeurs avec notamment les Peugeot 505 Turbo.

R.C.S. avait placé la barre haute en engageant deux AX Turbo pour Carole Vernier et Jean-Pierre Jarier. Le challenge était excitant de faire passer 400 ch sur le train avant d'une petite voiture de course ! Quatre AX furent produites.

La première version était motorisée par un 4-cyl. en ligne turbocompressé de 1360 cm3 de 330 ch en 1987, puis 380 ch début 1988. Mais à mi-saison, arrivée du 1580 cm3 4-cyl. en ligne turbocompressé à 2 ACT de 480 ch ! Il recevait l'injection d'eau, une gestion électronique intégrale, des soupapes traitées au sodium et une distribution en aluminium.

Le pilotage était très spécial mais agréable et précis. Malheureusement, une seule victoire, celle de Jean Pierre Jarier sur la n°8 à Albi le 7 septembre 1988. Puis l'AX est abandonnée et Citroën Sport se tourne vers les rallye raid avec la ZX.



2018—2022 la C3 Rally2

Lancée en 2018, la C3 Rally2 connaît un réel succès avec plus de 120 modèles livrés en Europe et en Amérique latine.

Produit de référence dans la gamme Stellantis Motorsport, la Citroën C3 Rally2 s'est installée comme la référence mondiale de sa catégorie avec 7 titres de champion et 94 victoires scratch sur des épreuves variées et exigeantes en Europe, en Amérique latine et au Canada.

« Fort de ses succès à tous égards, la #C3Rally2Family sera à nouveau dignement représentée en 2023 sur la scène internationale avec des pilotes comme Yohan Rossel, Alejandro Cachon et Stéphane Lefebvre ... » Didier Clément

Voici un futur « Collector » à réserver et acquérir dès sa mise en retraite !



Les livres à découvrir

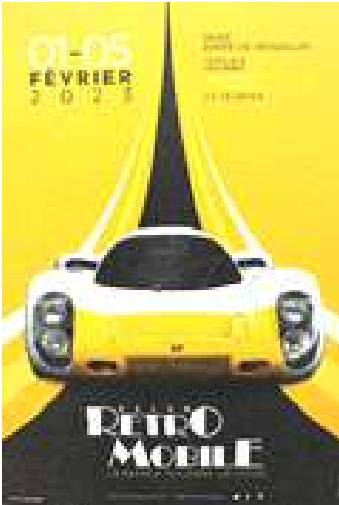
Depuis 1923 plus de 110 livres sur les croisières, les raids et la compétition Citroën furent écrits et commercialisés.

Vous les trouverez sur notre site internet en scannant le QR code ci-contre.



Rétromobile 2023 47^{ème} édition

Par Gérard GEFROY



Après une année 2022 impactée par la covid 19 et une année 2021 annulée, l'année 2023 est un véritable succès : 125.000 visiteurs, trois halls offrant une surface totale de 73.000m², 600 exposants et plus de 1.000 voitures à admirer. Ces chiffres montrent l'importance de ce salon. Il permet de traiter de manière somptueuse trois plateaux à thème, dont deux en rapport avec le prochain centenaire des 24 heures du Mans.

Le premier intitulé : « les voitures françaises victorieuses au Mans », expose des voitures ayant remportées cette course . Elles sont quinze à ce jour; la première en 1923 une Chenard et Walcker lors de la première édition et la dernière en date, une Peugeot 905 HDI en 2009. Peugeot pourrait peut-être cette année nous apporter à nouveau une victoire avec la toute nouvelle 9X8.

Le deuxième plateau est consacré aux « innovations technologiques » testées et développées au cours des 24H du Mans. Elles se retrouvent ensuite sur les véhicules de grandes séries : l'aérodynamisme, les moteurs, le freinage à disques, les pneumatiques, le pare-brise Triplex, l'éclairage à iode, à led, à laser, ...



Un troisième plateau est lui dédié aux « van-life », véhicules de loisirs sans oublier pour autant les nombreux anniversaires :

- 100 ans des 24 heures du Mans
- 100 ans des motos Dollar
- 60 ans de la Porsche 911
- 50 ans de la Catherhan Seven
- 40 ans de la Peugeot 205
- 30 ans de la Renault Twingo

Le premier hall est consacré principalement aux grands marchands internationaux qui présentent pour la plupart d'exceptionnelles voitures de compétition en accord avec le thème des 24 heures. On y retrouve bon nombre de Ferrari et Mercedes affichées à des tarifs très élevés. La visite de ce salon est un véritable rêve éveillé, car rares sont les voitures exposées que l'on croise dans nos rues. L'exception est partout, même dans les voitures populaires.



Dans la partie restante de ce hall, nous retrouvons une douzaine de constructeurs dont l'Aventure Peugeot Citroën et DS avec un vaste plateau commun à ces trois marques. Tout à côté se tiennent les marques italiennes du groupe Stellantis. Toutes savent bien mettre en valeur leur patrimoine, mais en profitent également pour nous imposer en ce lieu, leurs nouveaux modèles.

Peugeot célèbre la lignée de la série « 400 », de la 401 à la 405 « Le Mans », modèle très rare, avec sur son stand, la dernière sortie, la 408.

Chez DS, on retrouve la SM « Proto Michelin », une belle DS 21 Pallas à injection 1970, le concept-car E-Tense, puis pour la deuxième année, la DS9.

Citroën n'échappe pas à ce phénomène en présentant deux concept-cars bien différents en plus des voitures exposées. Le premier est un concept-char inspiré de la 2CV, créé pour les besoins du dernier film d'Astérix « L'Empire du milieu ».



Le second concept-car dénommé « OLI » est un genre de SUV électrique qui recueille toutes les technologies modernes et idées innovantes actuelles. C'est un véritable laboratoire sur roues. Pour moi cette réalisation me fait plus penser à un blindé léger de reconnaissance construit avec des « lego » qu'à une voiture légère du futur. Sa couleur extérieure blanche ainsi que celle de son intérieur rouge-orangé seront imposées à tous les véhicules présentés sur le stand Citroën : C4 torpédo, 2CV, Méhari, Traction cabriolet, Ami 6 et CX.



J'ai déjà évoqué un anniversaire, celui des 100 ans de la création des 24 heures du Mans au travers des voitures qui y ont brillé et des progrès technologiques qui en ont découlé. Cette année sera la 91^e édition, du fait de l'arrêt de cette course durant la guerre et de quelques années suivantes.



Autre centenaire fêté, celui de la création de la marque de motos françaises « DOLLAR » implantée dans le Val de Marne, disparue en 1939, dont l’emblème était une tête d’indien.

Les 60 ans de la PORSCHE 911, présentée au salon de 1963 sous l’appellation de PORSCHE 901, elle sera rebaptisée 911 lors de sa commercialisation en 1964, à la demande de la Sté PEUGEOT. Le hasard veut aussi que ce numéro corresponde au numéro d’appel des secours aux USA.

Les 30 ans de la RENAULT Twingo, pour la petite histoire, son appellation résulte du regroupement de deux noms de danses ; twist et tango, TWist+taNGO = TWINGO .

Il fallait le faire !



Le second hall regroupe 250 voitures de collection qui seront proposées aux ventes aux enchères durant le salon organisées par la maison Artcurial. Le montant de la vente théorique estimé à partir du catalogue était de 80 millions d’euros, mais toutes les voitures ne seront pas vendues, dont la vedette, la Ferrari 250 LM, évaluée à un prix de réserve de 25 M€, les enchères s’arrêteront à 20 M€ et la voiture sera retirée de la vente. Au final, c’est un montant de 36 M€ qui sera atteint, un résultat en demi-teinte, est-ce le début d’une récession ?



Le troisième hall est réservé aux clubs indépendants des grandes marques ainsi qu’à la vente en direct par de petits marchands de voitures anciennes à moins de 25 000 €. Heureusement, ce secteur semble mieux se porter que celui des grands investisseurs , j’ai constaté dès le deuxième jour, que de nombreuses voitures étaient déjà affichées «vendues».

Rétromobile 2023, est un très beau millésime, orienté vers la compétition sportive aux travers de modèles rares, l’esprit des 24 heures du Mans planait sur ce salon.

Le Club Citroën France à Rétromobile

Par Alain LASSALLE



Audace stylistique et Légèreté

Tel était le thème Citroën fil conducteur de ce millésime !

Citroën, L'Aventure Citroën, L'Amicale Citroën & DS France et ses Clubs nous ont tracé un parcours de visite autour et du concept car Oli exposé pour la première fois au public français. Le service événements du groupe a comptabilisé 75.000 passages chez Citroën DS Peugeot sur 125.000 entrées à Rétromobile ! Un très bon score pour le marketing !

En miroir au concept-car Oli, le CLUB CITROËN FRANCE présentait l'Ami 6 1963 du Conservatoire d'Aulnay.



En 1961, l'AMI 6 est présentée comme le kilomètre confort le moins cher du monde ! Avec des solutions simples elle fait progresser l'automobile. Dessiné par Monsieur Flaminio Bertoni, c'était le modèle qu'il préférait malgré la réussite de la Traction et de la DS ! L'AMI 6 sera produite dans la toute nouvelle usine de Rennes, de 1961 à 1969, à 1.040.000 exemplaires (dont 556.000 breaks) . Modèle à succès, le break sera le modèle le plus vendu en France en 1966.

En 2023, en pleine révolution de la mobilité électrique, Citroën revient aux sources ! Oli, nommé meilleur concept-car électrique par Top Gear au Royaume Uni, est présenté comme la feuille de route Citroën pour une mobilité électrique, optimiste et fonctionnelle à 25 000 € ...

Pour l'avenir, Vincent Cobé, à deux semaines de quitter le poste de Directeur Général de Citroën, citait : « *Seule la marque Citroën peut offrir à tous une mobilité intelligente, de manière à la fois inattendue, responsable et valorisante* ».

Les descendants d'Oli seront donc certainement de belles Citroën à collectionner, ce qui justifiait sa place à Rétromobile à nos côtés.

L'AMI 6 du CLUB CITROËN FRANCE, blanc Carrare à la sellerie rouge, faisait écho à Oli par son cahier des charges : Esthétique fonctionnelle, habitacle spacieux et confortable, mécanique simple, le tout avec une masse et un prix contenus.

Vous avez été nombreux à admirer cette AMI 6 qui a bercé notre enfance, nos amours et nos voyages...



Pour le CLUB CITROËN FRANCE, Rétromobile est avant tout l'occasion de se rencontrer entre amis. Vous venez de loin ! Michèle de Sanary Sur Mer, Var (83), Joan et Cédric de Saint Gaudens, Haute-Garonne (31), Alain de Périgueux, Dordogne (24), Ludivine et son ami de Quimper, Jean-François de Carantec, Finistère (29), ainsi que tous nos amis des régions Centre, Normandie, Ile de France et d'ailleurs... De Belgique ! Préparé et cuisiné avec subtilité par Françoise et Martine, le pot du vendredi soir fut notre moment fort..

Rétromobile fut aussi l'occasion de rencontrer des passionnés, comme le Japonais Akio Lorenzo OYA, auteur du livre « Le design créatif de Flaminio Bertoni », des journalistes, d'anciens collègues et amis, Céline et David de Lady Art Car, Joël de Citroën et Matra Automobile...

Merci à toutes les amies et amis qui ont animé notre stand...

Le Musée des Transports Urbains

Le 1er avril 2023

Par Alain LASSALLE

C'était le 1er avril, pas un poisson, mais la concrétisation de l'organisation de Jean-Claude et Elisabeth.

Le bon café de Martine et les croissants de la boulangerie de la gare de Chelles nous attendaient. Ils nous ont permis d'accueillir quatre nouveaux amis, Cédric et Joan venus de Saint Gaudens en C6 2,7 HDi, Jean de Viroflay en CX 2000 Pallas et Georges, membre de l'AMTUIR, propriétaire d'une belle CX 20 TRE... Mais aussi Mathieu, future génération...

Le Musée des transports urbains, interurbains et ruraux, fondé en 1964, est consacré aux transports en commun. L'AMTUIR « Association du musée des transports urbains, interurbains et ruraux », fondée en 1957, est aujourd'hui présidée par Michel Arlais, ancien membre de notre Club et auteur d'articles dans nos revues des années 70-80,

Nous avons été accueillis par son équipe de bénévoles passionnés, et par Georges Hervier, nouveau membre de notre Club.

Son secrétaire Michel Koumamy nous a transporté « Dans le temps » depuis l'omnibus hippomobile 2 chevaux de 1863 ... Gérard est même remonté à bord du tramway de Versailles Rive Gauche, celui même qu'il empruntait adolescent, la ligne A : Glatigny - Grandchamp. C'est le premier véhicule collecté et collectionné par l'AMTUIR lors de l'arrêt des tramways de Versailles (1876 – 1957).



L'atelier de restauration et le magasin de pièces de rechange impressionnent par la taille des véhicules, de leurs composants et de l'outillage ...

Et surprise, à l'heure du déjeuner, l'autobus Renault TN4 1935 de Michel nous a conduits au restaurant « La Goujonnette » au bord du canal de Chelles parallèle à la Marne. C'est là que nous avons dégusté le « Poisson », un bon filet de Saint-Pierre mais aussi une tendre pièce de bœuf pour d'autres... Retour en TN4 et nouvelle surprise, le contrôleur en costume d'époque nous attendait !

La journée s'est achevée par des échanges amicaux et techniques autour de nos autos.



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES C6 G1 n° 2 (Ci-contre)

En 1931, André CITROËN voulait proposer une gamme poids lourds à partir de son C6 « Tout acier ».

Le C6 G1 est le premier autocar CITROËN fabriqué en série à l'usine de Levallois.

- Carrosserie : Anciens Ets LIBAUX et RENOUX Versailles,
- Capacité: 14 places assises et 19 debout.
- Moteur : CITROËN Essence C6 cylindres. 75 x 100 48 CV.
- Boîte de vitesses : CITROËN 4 vitesses avant + M. AR.
- Vitesse maximale: 50 km/h

Dès 1932, le réseau TCVL (Transports en Commun de la Ville de Lourdes), fait circuler ce bus C6 G1 n°2 sur la ligne Gare-Grotte-Pic de Jair.

Retiré du service en 1965, il est entré au Musée AMTUIR le 17 avril 1966.

L'exemplaire n°1 est chez un collectionneur de notre CLUB CITROËN FRANCE.

André CITROËN, premier constructeur européen d'automobiles, lance sa division poids-lourds en octobre 1926 avec la B15 qui offre pour la première fois une charge utile de 1000 kg. Puis pour le déplacement de passagers, André Citroën crée les Transports Citroën le 27 octobre 1931.

Paul JOSEPH prend sa direction et va développer ses propres réseaux (28 sur toute la France) dont le principal est celui de Paris. Installé en août 1932, il comptait près de 300 voitures, 58 lignes, dont 8 grandes...

L'histoire **des Transports Citroën 1931—1977**, fut racontée par Michel Arlais, Bernard Macaire et Jacques Frisch dans les revues du CLUB CITROËN FRANCE des années 70—80.

Le premier autocar CITROËN C6 G1 servit à promouvoir la marque. Fabriqué à plus de 1600 exemplaires ce C6 équipait la Société des Transports CITROËN nouvellement créée ainsi que ses filiales et autres sociétés correspondantes.

Dans un premier temps c'est un succès indiscutable. On dénombre ainsi 18 sociétés en 1935.

CITROËN proposait également un autobus à plateforme ouverte réalisé sur ce même châssis en partenariat avec les carrossiers. à ossature bois et panneaux métalliques...

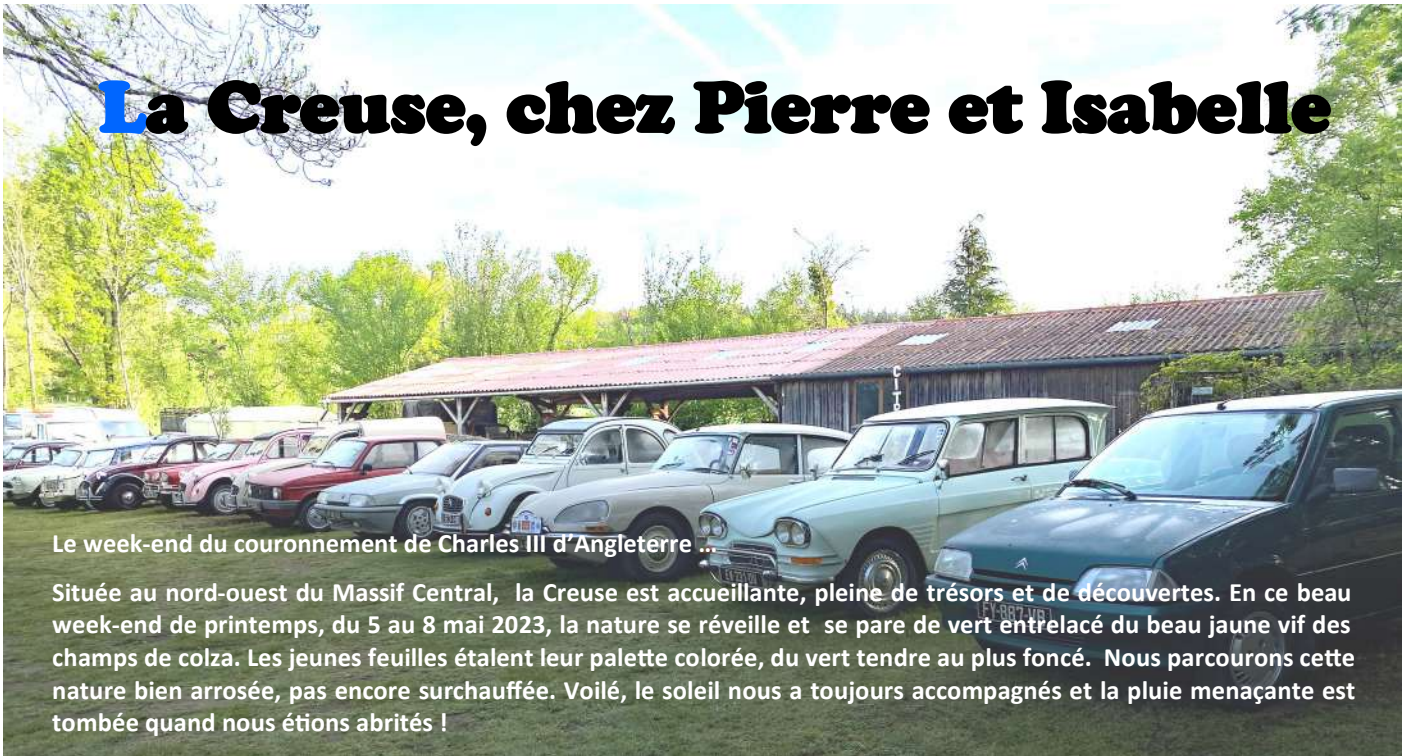


C6 G1 Autobus à Plateforme AR ouverte sur châssis surbaissé Dessin de Serge Bellu



Découvrez cette histoire sur notre site internet en scannant le QR Code ci-contre

La Creuse, chez Pierre et Isabelle



Le week-end du couronnement de Charles III d'Angleterre ...

Située au nord-ouest du Massif Central, la Creuse est accueillante, pleine de trésors et de découvertes. En ce beau week-end de printemps, du 5 au 8 mai 2023, la nature se réveille et se pare de vert entrelacé du beau jaune vif des champs de colza. Les jeunes feuilles étalent leur palette colorée, du vert tendre au plus foncé. Nous parcourons cette nature bien arrosée, pas encore surchauffée. Voilà, le soleil nous a toujours accompagnés et la pluie menaçante est tombée quand nous étions abrités !

Isabelle, Pierre nous ont organisé un week-end sous le signe de la passion du patrimoine creusois : la route de la tapisserie, l'architecture, la nature, la gastronomie, et de Citroën... Nous avons partagé ces bons moments avec les amies et amis venus de l'ouest, du sud, du nord et du centre. Alain est venu de Périgueux avec sa Traction 15 Peter Eppendahl, Jean-Richard et Bernadette de Lussac (86) en 2CV 1954, Daniel et Chantal en DS 1967 de Grémont (86). Nous avons pensé à Agnès et Thierry retenus à Nantes par un événement familial.

Le samedi, après le petit déjeuner très matinal à l'hôtel de Guéret, direction Ahun et le garage de Pierre et Isabelle. Nous y avons volontiers laissé nos voitures modernes pour choisir nos montures du week-end parmi toute une flotte de 2CV, Méhari, AMI 6, AMI 8, DS, BX que Pierre nous avait préparées et mises à disposition... Chaque véhicule était équipé d'un talkie-walkie, Pierre nous a guidé et décrit toutes les curiosités tout en roulant à 30—50km/h. Nous avons emprunté les vallons verdoyants et les routes de la Creuse pour rejoindre « Aubusson », la capitale de la Tapisserie.

Accompagnés de guides nous avons marché dans le quartier historique de la Terrade, visité la Cité Internationale de la Tapisserie puis de la cartonnerie.



Hayao Miyazaki, Voyage de Chihiro

En 2023, dans le 23 !



Puis nous avons regagné l'« Auberge felletinoise » à Felletin qu'Isabelle et Pierre avaient privatisée pour le Club. Nous y avons découvert deux plats régionaux : un délicieux plat du nord de la Creuse, le fondu creusois et le gâteau pur beurre aux noix, le Creusois... De véritables régals !

Restaурés, nous promenions nos Citroën dans le parc naturel régional de Millevaches en Limousin. Nous découvrons les sites remarquables : de Saint Quentin la Chabanne, le Pont de Rouby, le Fouga Magister de Fénier en souvenir de l'aérodrome de Gasneclaire en activité de 1920 à 1945.



Arrêt au Pont de Senoueix pour un petit jeu d'équilibre ! En passant par Ste Feyre-la-Montagne, Vallières, visite du village de Masgot, connu pour ses sculptures de granit réalisées au XIX siècle par François Michaud, pionnier de l'art brut en France.



De retour au garage d'Ahun, Pierre nous a fait découvrir tous les trésors de ses collections, pièces, prototypes personnels et une accumulation de plus de 100 ans de véhicules à restaurer ! Isabelle nous a préparé une table sur l'herbe devant nos autos pour nous servir petits gâteaux rafraîchissements et le Champagne.



De retour à l'hôtel, un copieux buffet nous y attendait ... Et une bonne nuit de sommeil !

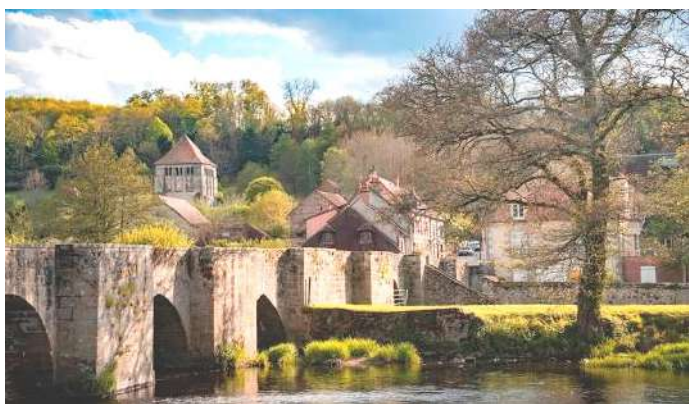


Un week-end dans la Creuse,

Le dimanche, même petit déjeuner matinal et direction le nord du département de la Creuse, le Moutier d'Ahun, son pont médiéval et son monastère bénédictin fondé en 997.

Destination le Château de Boussac et ses tapisseries !

Fantastique travail d'un jeune couple de 20 ans qui en 1963 achète les murs en ruine de ce château datant de 1400 pour en faire aujourd'hui l'incroyable écrin de collections et de tapisseries d'Aubusson dont « La dame à la licorne ».



Nous atteignons ensuite le viaduc ferroviaire de Busseau qui franchit la vallée de la Creuse. Construit en 1864 par la Compagnie Paris-Orléans, Il fut le premier viaduc de grande hauteur entièrement métallique...



Puis Vigeville, sa Tour Eiffel en pierre et un peu de mécanique pour une crevaillon...



Pierre et Alain s'entraînent au changement de roue chronométré !

La jeune châtelaine a aujourd'hui 80 ans et nous parle toujours de son travail avec une passion communicative. Nous avons partagé l'œuvre de sa vie en deux heures !



Sortis de Boussac, direction « **Les Pierres Jaumâtres** »

A quelques kilomètres, Isabelle et Pierre nous ont conduits pour déjeuner au « Chalet des Pierres Jaumâtres » de Toulx Sainte Croix (23) où nous y retrouvons un club de motos Indian... Un menu creusois nous y attendrait avec le fondu et les profiteroles !

Pour digérer ce copieux repas, nous avons entrepris une balade pédestre sur le Mont Barlot (591 mètres) et ses « Pierres Jaumâtres », appelés tors ou chaos granitiques.

Nous y découvrons une quarantaine d'énormes pierres de granit : la Bascule, l'Oratoire, les Pains de sucre, le Siège, la Grenouille, le Berceau du Diable... Puis la journée s'est conclue par des petits jeux menés par Pierre .

Le retour s'est effectué sous la pluie, le soir même pour certains ou après une nuit de sommeil pour d'autres...



Nous remercions, Isabelle et Pierre pour cette organisation sans faute, ainsi que tous nos sponsors qui ont participé au succès de cette belle sortie et à la remises de cadeaux : Méhari 2CV Club Cassis, Michelin, Kléber, Purflux, l'Office de Tourisme...

Merci pour les délicieuses rillettes de brochets des étangs creusois ainsi que le traditionnel gâteau creusois aux noisettes ...



Bienvenue les amies et amis

Ludivine Henriot—Quimper (29)

Passionnée de véhicules anciens depuis petite, j'ai grandi bercée par les sorties avec mon père dans notre Citroën Caddy, une voiture avec une histoire très ancrée en Cornouaille. Cette Citroën a été modernisée et recarrossée avec des éléments de Rosalie entre autres vers 1935. Une voiture qui a roulé sur une île privée et réalisée des traversées jusqu'à la guerre et sa grande hibernation jusqu'à ce que mon père, antiquaire, l'a trouve sous une couche de poussière en 1994. Depuis lors il l'a fait vivre à l'occasion des Tours de Bretagne des Véhicules Anciens et d'autres sorties. J'y suis énormément attachée depuis petite, et maintenant c'est à mon tour de la faire vivre ! Cela fait quelques années que j'hésitais à franchir le pas du Club Citroën, maintenant c'est chose faite et je me réjouis d'être parmi vous. Je serai ravie d'apporter ma contribution à la continuité du club.

Ludivine Henriot



Cédric et Joan Abadie—Saint Gaudens (31)

Tout d'abord, nous vous remercions mon fils et moi-même, pour votre accueil sur le stand à Rétromobile. Quel plaisir de discuter avec des personnes aussi sympathiques et compétentes !

Nous avons quelques Citroën. Aucune n'est en état concours et nous n'avons pas prétention à cela, car elles ont toutes été sauvées d'une issue fatale. Mais nous le faisons avec nos moyens et connaissances techniques.

L'idée a toujours été de sauver des véhicules dont personne ne veut, soit parce qu'économiquement pas intéressante (les C6 ou XM), soit le modèle déplaît (Ami 6 avec sa ligne Z), soit trop rongé par la rouille (les 2 DS 21 Pallas), soit l'ensemble de ces raisons (la GS).

L'histoire serait un peu longue à relater pour chaque auto, d'autant plus que bien que n'étant pas du métier, mais très curieux sur le sujet, j'ai appris à les connaître "plutôt" bien.

A noter que mes autos sont rénovées en tachant d'être au plus proche de l'origine, mais par commodité, il peut y avoir des dérives tel qu'un allumage électronique ou pompes à essence mécaniques (DS) remplacées par des électriques.

Également, la GS connaîtra une 2nd jeunesse avec une rénovation vers le rallye routier (façon Tour Auto ou quelque chose qui y ressemble) pour 2024. Rien d'irréversible,, son moteur d'origine remis au profit d'un autre préparé en conséquence, et une boîte 5 pour soulager la mécanique. Un programme à étudier...

Avec le temps et au fil des rencontres, je pense que chacune viendra poser ses roues dans vos contrées, mais tout de même plus de 700kms nous séparent de la Région parisienne.

Que dire de plus? Si en retour je peux vous apporter une aide ou renseignement, ce sera avec grand plaisir.

Pour les possesseurs de DS, il me reste des pièces encore non répertoriées, me demander... Pour les possesseurs d'XM, au niveau diagnostic j'ai des procédures simples que je peux vous transmettre.

Pour les courageux possesseurs de C6... c'est un sujet sans fin... mais j'ai "quelques" bonnes connaissances... voir une cartographie moteur commune pour les 2.7 que je peux partager en cas de problèmes EGR, doseur d'air, swirl... Pour les joints de culasse, je suis à 1h de Lourdes, je peux vous envoyer de l'eau bénite... (n'a pas marché pour ma C6...)

Cédric et Joan Abadie



Woody Schiettecatte-Foloppe, Yvetot (76)

Depuis tout petit, grâce à des parents citroënistes dans l'âme, je me suis passionné pour cette belle marque et c'est d'ailleurs devenu une passion qui prend de la place ! Ma première voiture, alors que j'étais en conduite accompagnée, était une Xsara 1.4i, puis à l'obtention de mon BAC, mes parents m'ont offert une DS3 1.6 HDi flambant neuve dans laquelle, quelques mois plus tard, je démontais l'intérieur complet pour le changer par un intérieur cuir.

En parallèle, un ami, par manque de place et de temps, m'a donné une première voiture « Youngtimer » en 2012 : une Golf Cabriolet de 1984 que je conserve précieusement. C'est à ce moment là que j'ai eu envie d'apprendre à faire les choses moi-même sur mes voitures.

Quelques années plus tard, grâce à un déménagement, j'ai pu commencer ma petite collection de voitures Youngtimers (15 à ce jour) dont voici une liste des Citroën que je possède : Ami 6 Break Club de 1969 (qui sera en vente après son remontage car elle vient d'avoir une restauration complète), LNA à moteur bicylindre de 1981, AX 11RE de 1989 et 55 000km d'origine, BX 14E de 1985 (en attente d'une remise en état), XM 2.0i Ambiance de 1990, XM 2.1 td SX de 1994, C5 3.0 V6 Exclusive de 2003, C3 Pluriel 1.4 HDi de 2004, et une C1 1.0i de 2021 que j'affectionne tout particulièrement pour les déplacements du quotidien. Je dois également dans quelques mois récupérer plusieurs CX (GTI, Prestige et une ambulance), ainsi qu'une XM V6.

Par ailleurs, j'ai décidé il y a quelques temps de faire de ma passion un métier puisque j'ai ouvert un petit atelier de sellerie près de Rouen. J'ai été très heureux de pouvoir travailler sur deux Citroën SM. En parallèle de mon atelier, je suis aussi assistant-régisseur sur des tournages de séries TV ou films, où j'aide à la préparation et la gestion du parc des automobiles qui apparaissent à l'écran, qu'on appelle aussi véhicules de jeu. La dernière série TV sur laquelle j'ai travaillé m'a permis de conduire régulièrement deux Ami 6 berline de 1964 et 1967, ainsi qu'une très belle Traction.

En rejoignant le Club, j'ai hâte de pouvoir rencontrer des passionné(e)s avec qui échanger autour de ce qui nous rassemble pour pouvoir continuer à apprendre sur une marque automobile qui m'est très chère.



Olivier—Saône-et-Loire (71)

Tout commence par une histoire de famille avec un grand-père inconditionnel de la marque Citroën, des récits et des photos des années 50 avec toute la famille qui pose fièrement devant une belle ancienne au détour d'un des nombreux cols mythiques des Alpes. Les documentaires sur la croisière jaune font rêver, des pionniers de l'automobile, des Français, qui se lancent à l'assaut de terres inconnues. La passion naît petit à petit, et se concrétise à l'âge de 17 ans avec l'achat d'une Traction 11BL de 1938. L'ampleur des travaux de restauration fera que les premières sorties n'auront lieu que 25 ans plus tard ! Puis, au fil des rencontres et des expositions la famille s'agrandit avec une Rosalie, une 5HP Torpédo, une B14 Boulangère, et dernièrement une AC4.

L'adhésion au club, c'est une façon de témoigner de la grandeur de cette belle marque Française, qui a marqué l'histoire par des innovations à la pointe de la technologie; et de faciliter les échanges avec des passionnés.



Luc BASSET-CHERCOT - Restigné (37)
B14 Berline 1927



Christophe Velichek, Amboise (37)

Féru de technologies innovantes, Citroën a été ma première expérience en mécanique automobile où j'ai pu acquérir une technicité bien plus innovante que mes collègues sur d'autres marques.

Un de mes oncles garagiste indépendant ne prenait en entretien des Citroën que lorsqu'il était sûr que je sois là, car pour lui cette mécanique était spéciale.

Actuellement je possède une 2CV4 Spécial jaune cédrat de 1977 que j'ai entièrement restaurée. Pour sa première sortie nous avons fait la N7 de Paris à Menton et l'avons baptisée la Route Bleue.

J'ai connu le Club Citroën France par un amis citroëniste de renom et je pense que d'y adhérer permet de renforcer à faire vivre notre patrimoine français que sont les véhicules Citroën.



Jean Chatelard, Viroflay (78)

La marque Citroën est présente dans ma famille depuis trois générations, je suis donc tombé dans la marmite très jeune. Mes grands parents m'ont fait découvrir les "anciennes", 2CV, DS, CX (leader), puis mes parents avec les LN, Visa, AX, Evasion lorsque la famille s'est agrandi, C4...

Pour ma part après quelques tâtonnements exotiques, je suis revenu à des choix plus sages, C5 et maintenant DS5.

Au garage j'ai une 2CV de 1968 dans un état correct. Elle nécessiterait une remise en état d'origine mais ce n'est pas ma priorité, car tant qu'elle roule : tout roule.

Depuis deux ans désormais une CX Pallas de 1978 lui tient compagnie. Également dans un état satisfaisant, elle avale les km comme à ses jeunes années.

Faire perdurer le patrimoine de la marque aux chevrons et échanger avec d'autre passionnés sont mes principales motivations. À bientôt sur les routes,

Nous souhaitons aussi la bienvenue à nos amis :

Patrick BREARD, Sourdeval (50) Retraité, je suis en possession d'une C4 version cochonnière 1932.

Patrice COURRET, Sainte Lheurine (17), Retraité roule avec ses Traction, DS, 2CV et Méhari.

Dhimiter DERVISHAJ, Ormesson sur Marne (94) Roule en B14 1928, Traction 11 1954, DSIEFD 1973, AZSIEKA 1978 .

Yves FOUGNIE, Villepinte (94) Ami retraité qui participe aux Nationales et Mondiales 2CV en Dyane 6 de 1977.

Robert GHESTEM, Breuillet (17) Gérant de société, Robert collectionne une flotte de belles Citroën en état concours :GS 1974, CX 1977, 15 six 1949, Méhari 1969, XM 1998...

Christophe GOUX, Voisins (78) Bureau d'études automobile, passionné de Citroën et DS.

Georges HERVIER, Chelles (77) Retraité, Georges possède une CX 20TRE 1982 en état concours.

Abel Michel LEMAITRE, Saint-Denis de la Réunion (97) Cadre, roule avec une très belle collection LNA, VISA, 2CV, DS et CX.

Anthony Le PERF, Binic (22), Roboticien, lance la restauration d'une B2 Berline de 1926.

Jacques OUVRY, Thil Manneville (76) Ingénieur infrastructure routière , AX entreprise.

Alain PINCHON, Saint Clément des Levées (49) Responsable moyens opérationnels roule en 2CV6 Special et 2CV6 Club.

Paul POUDEROUX , Menille (27) Retraité, ancien agent Citroën, je suis de retour au CCF, Dsuper 1973 préfecture BX Ourane 1993, 2CV 1983 .

Michel REYBOUBET, Payzac (24), Retraité possède une flotte de SM, GSA, Méhari, BX et XM.

Jean-Marc ROLLAND, Champier (38) Retraité, Ancien mécanicien, 26 ans de Citroën, possède une ZX Volcane 1.9i .

Jean-Marc RIPALT, Egly (91) Retraité roule en AX GTI restaurée à neuf .

André TERRIER, Bouquetot (27), Agriculteur retraité passionné de raids, possède une 2CV 4 x 4. Il participe au Dakar Classic, avec le nordiste Patrick Doby, sur un Toyota Land Cruiser. Ils se sont classés 25ème à l'édition 2023 !

Robert TINSEAU, Vimory (45), Retraité, possède une B14 Faux Cabriolet 1928 et une AC4 1930.

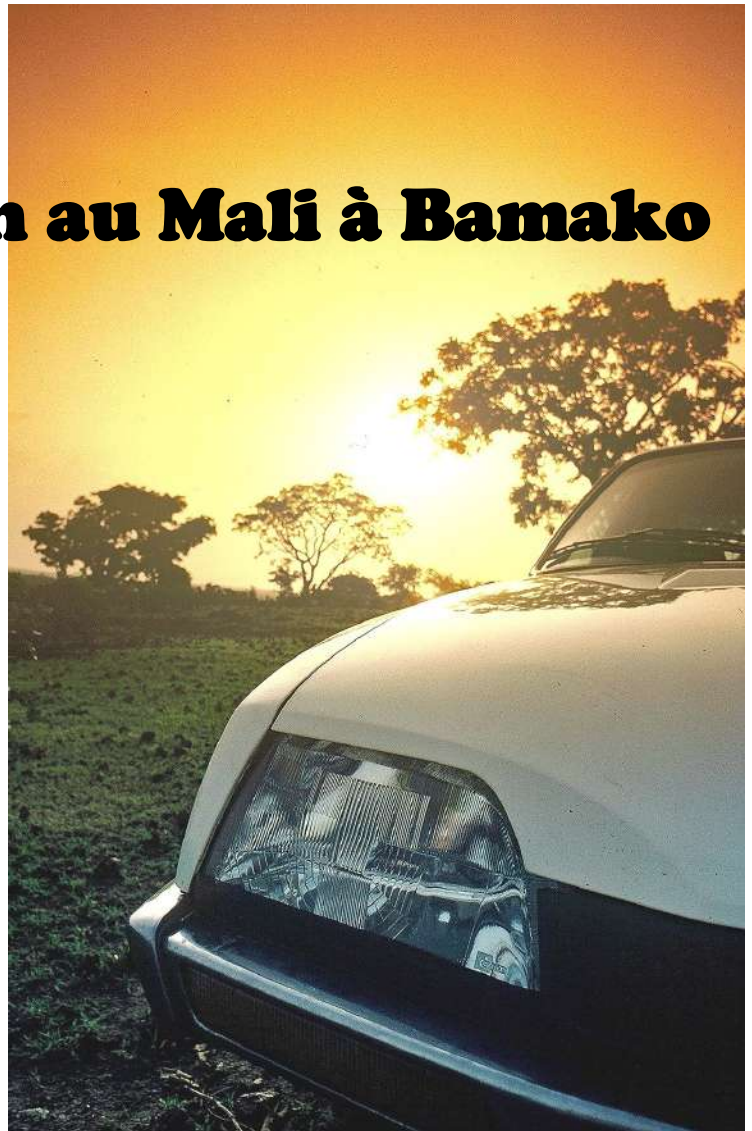
Les essais Citroën au Mali à Bamako

L'histoire Citroën et l'Afrique date de la première traversée du Sahara qui atteint « La Perle du désert » Tombouctou au Mali en 1921 .

Colonie française de 1895 à 1960, le Mali pouvait servir de base d'essais à Citroën et Michelin.

La station de Bamako fut inaugurée pour tester l'endurance des poids lourds Type U55 essence et diesel sur les pistes africaines sévères pour les châssis, les caisses, les liaisons au sol et la filtration d'air ...

Ces endurances se sont poursuivies dans les années 70—80 par des missions de neuf mois avec les GS, CX et VISA... et se terminaient par notre expédition du printemps 1982 avec une CX à moteur 2.0 litres de la Française de Mécanique et une CX 2400 GTi.



Par Alain LASSALLE





Notre mission

En 1982, d'avril à juillet, nous étions en expédition avec deux CX pour tester la climatisation, le refroidissement et la filtration d'air des moteurs.

Nous roulions quotidiennement de 6h00 à 20h00, en 2 x 8h. Nous étions basés dans la station Citroën de Bamako et avons élu domicile dans l'ancienne ambassade américaine.

La station Citroën située route de Koulikoro, dite rue du Sahel, était vaste et entourée de murs. Elle se composait d'une grande cour, d'une station-service avec une réserve de 3000 litres d'essence, d'un petit bâtiment pour le gardien avec les toilettes et douches pour l'équipe et de l'atelier. D'environ 200m², il était couvert aux 2/3, une partie occupée par une rampe surélevée servant de pont, une aire de mécanique, un magasin de pièces et d'un petit bureau. Des durées poids lourds y furent menées et les traces laissées par les essais Citroën existaient encore en 1982, tel le T45 local !

Thierry Sabine y effectuait l'entretien de ses véhicules lors des reconnaissances de ses premiers Dakar.

L'ensemble était géré par Dèvét et Chaumet, transitaire au Mali, et notre conseil en affaires maliennes.

Puis ce fut les voitures de tourisme équipées Grande Export qui firent leurs preuves, les GS, les VISA et pour finir les CX objets de nos durées de 1982. Nous y avons testé le prototype de la CX 2 litres à moteur De la Française de Mécanique et la CX 2400 injection.

C'étaient des CX série 1 blanches, toits ouvrants, air conditionné avec suspension hydraulique normale, non renforcée « Grande Export ». C'était la classe dans Bamako qui ne possédait que quatre autres CX : celle du président dictateur, Moussa Traoré, une limousine découvrable Chapron offerte par Valéry Giscard d'Estaing, la CX 2000 de Kante, le bijoutier, la CX break du commandant de Gendarmerie français et la quatrième venue de France par les pistes !

Nous avons parcouru 30.000km de piste, de route et de ville sur chaque voiture en 4 mois. Nos CX faisaient « merveille » sur les pistes de Kangaba et de Koulikoro.

L'équipe du matin partait à 6h00 pour 250 km de piste avec tôle ondulée négociée à plus de 90 km/h jusqu'au village de Kangaba. Au retour lors du déjeuner les autos étaient exposées en plein soleil, nous testions la tenue des planches de bord à plus de 100 °C et la mise en action de l'air conditionné lors de la reprise. L'équipe de l'après-midi faisait route vers Ségou et terminait le soir par de la ville dans Bamako. Nous y étions harcelés par la police pour d'hypothétiques infractions qui devaient se régler au bakchich jusqu'à ce que le commandant de la région de Bamako y mette fin.



Nos incidents

Les CX roulaient de concert, la seconde dans la poussière tombante de la première avec changement tous les 20 km pour s'assister mutuellement en cas de panne. Nos pilotes volaient de nids d'autruche en nid d'autruche et atteignaient quelques fois les 170km/h sur piste ! Bien trop rapide pour nos suspensions « France » !

Très vite je découvrais d'énormes fuites de LHM sur les vérins avant de la CX 2400, les tubes de retour de fuite débranchés ! Rebranchés et à nouveau débranchés ! La course des vérins avant avait tellement augmenté que le débit des retours de fuite était trop important ! Les tonneaux des butées de débattement et contre débattement de l'uni^t avant étaient écartés, explosés !

Nous les avons dessoudés et remplacés sur place par des « Grande Export » que nous avons heureusement en stock dans notre magasin. L'autre incident majeur touchait la CX 2000 proto avec le moteur de la Française de Mécanique. Dès les premiers kilomètres de piste entre Abidjan et Bamako, le fil « + » reliant l'alternateur à la batterie interféra avec le faisceau laiton du radiateur, fit court-circuit avec pour conséquence, un trou dans le faisceau de radiateur et fuite de liquide refroidissement, ...

Nous avons déposé le radiateur en bord de piste puis j'ai fait du stop avec la pièce sous le bras pour la faire ressouder au village suivant. De retour nous remontions le radiateur en attendant le liquide de refroidissement que la seconde CX était allé chercher avec un radiateur neuf à Bamako !

Puis, après un millier de kilomètres nouveau court-circuit du câble « Plus » de l'alternateur, cette fois à l'intérieur du longeron avant droit et incendie de tout le faisceau compartiment moteur, câbles de débrayage et d'accélérateur fondus ! Heureusement, Michel, le pilote la clé de 10 en main a débranché la batterie, muni d'un drap de bain j'ai tout de suite maîtrisé ce début d'incendie ! Ensuite remorquage jusqu'à la station où nous avons refait notre faisceau fil à fil !

Notre équipe

Elle était composée de Jean Dupuis, chef d'équipe, de quatre pilotes et moi-même comme technicien.

La vie était à l'image des croisières Citroën : bien payée. Les indemnités de déplacement permettaient de doubler notre salaire, d'embaucher un gardien pour notre villa avec piscine, l'ex ambassade américaine, un boy cuisinier et une « Moussou » pour le ménage.

Quelques collègues se portaient volontaires à plusieurs missions pour financer l'achat de leur maison. Nos épouses étaient invitées à nous rejoindre gracieusement une fois pendant cette expédition. La vie nous était facilitée par les résidents et coopérateurs français. Nous étions soutenus par un commandant de CRS français détaché pour former la gendarmerie. En retour nous lui avons préparé sa CX Break avec laquelle il est revenu en France à Brest via le Sahara.

Les Français étaient bien mieux considérés qu'aujourd'hui. Nous nous comportons comme des invités et respectons les valeurs maliennes. Certains anciens considéraient le général de Gaulle comme leur père. Le pays était toujours aidé par la France mais les réalisations coloniales laissées à l'abandon. Les Chinois nous remplaçaient et exploitaient les mines d'or.

Côté tourisme

Il ne fallait pas manquer le pays Dogon, le Parc Naturel des Boucles de Baoulé et la gastronomie bretonne à Koulikoro où le chef nous servait du capitaine au beurre blanc !!!! Humm !

La famille

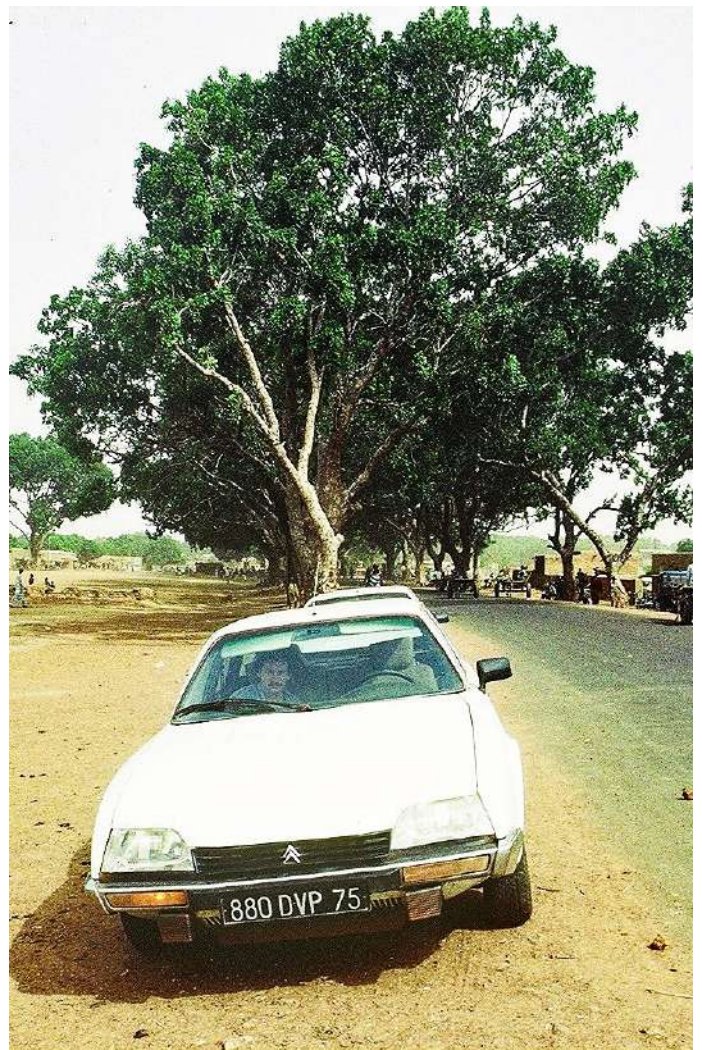
Je suis parti, j'avais 30 ans et deux enfants. Frédéric 5 ans et Florence n'avait que 2 mois ! Une opportunité financière pour notre famille mais un effort phénoménal pour Martine qui travaillait chez Quantel à l'étude des gyrolasers. Tous les moyens de communication furent mis à contribution : Le courrier postal, le téléphone et les enregistrements de cassettes...

Le retour

Nous avons hâte de retrouver nos familles après quatre mois d'avril à juillet. Nous avons reconduit nos CX à Abidjan, placées en containers pour la France en bateau Bolloré. De retour à Vélizy, démontage complet, découpage des caisses et examen des fissures de fatigue dont nous avons stoppé la progression en perçant des trous de 3mm à l'extrémité et rapport de présentation au bureau d'études et au service commercial.

Décision et Crépuscule des expéditions Bamako !

Malgré le maximum d'informations engrangées sur la filtration d'air, la climatisation, le refroidissement par 40°C, la tenue des caisses à la fissuration, la tenue à la poussière de la courroie de distribution Française de Mécanique, les jantes aluminium agressées par les cailloux, notre expédition fut considérée par M. Lechenault, futur directeur du Centre Technique de Vélizy, trop coûteuse et il mit fin à ces déplacements. Cela représentait un million de francs pour quatre mois à Citroën.



Bamako aujourd'hui

Cela fait déjà 40 ans ! Que reste-t-il de Citroën en Afrique ? Notre station fut vendue après notre expédition.

Il semble qu'elle soit devenue La Malienne de l'Automobile qui importe cinq marques dont Citroën.

NOUVELLE ÉDITION guide des VÉHICULES DE COLLECTION 2023



Bulletin à retourner à :

Petit Fute VPC 18, rue des Volontaires - 75015 Paris - Tél. 01 53 69 70 00

Oui, je souhaite commander :

- Le Guide des véhicules de collection au prix de 15,95 € (frais de port inclus)
- Je joins mon règlement par chèque bancaire ou postal à l'ordre du Petit Futé
- Je préfère régler par carte bancaire :

CB n°

Expire fin : / Clé : (3 derniers chiffres figurant au dos de la carte)

Mes coordonnées : Mme Mlle M.

Nom

Prénom

Adresse

Code postal Ville

Tél. E-mail

Offre réservée France métropolitaine, dans la limite des stocks disponibles.

ÉGALEMENT
EN VERSION
NUMÉRIQUE

