

CLUB CITROËN FRANCE

Engrenage
36



Édito

Le Passé ne nous empêche pas de penser le Futur au Présent !

Cette devise conviendrait particulièrement bien au futur musée "Citroën Heritage Conservatory". Alors que Stellantis se sépare des lieux historiques de Citroën, que le Conservatoire soit fermé, il est légitime de s'interroger sur le futur de la marque au double chevron et de son patrimoine.

Depuis l'absorption de Panhard en 1966, puis de Maserati en 1968, Citroën a connu des hauts et des bas, avant d'être racheté par Peugeot en 1974. La production n'a cessé d'augmenter de 1919 à 2009, atteignant 1,4 million de véhicules cette année-là. Cependant, depuis lors, la politique "Populaire" et la séparation du haut de gamme DS ont entraîné une chute de 50% de la production. Aujourd'hui, Citroën ne représente plus que 10% des ventes de Stellantis, tandis que la 15ème marque chinoise du groupe, Leapmotor, produira autant de véhicules que Citroën.

Face à cette évolution, il ne reste plus que L'Aventure, les Amicales, les clubs et la famille Citroën pour défendre l'histoire de cette marque. Chaque vente et déménagement de sites historiques signifie la perte de documents, d'outils et d'histoires précieuses. L'Aventure s'efforce de conserver l'histoire industrielle, les Amicales maintiennent vivante l'histoire de la vie courante des voitures et les clubs veillent à la conservation du patrimoine roulant.

Dans notre revue, les actualités de notre Club, de la famille Citroën, de L'Aventure, de l'Amicale et du Groupe Stellantis revêtent une grande importance pour appréhender la collection Citroën d'aujourd'hui et imaginer celle de demain. Notre Club contribue à la préservation du patrimoine littéraire, au partage des expériences des différents acteurs de l'histoire de la marque, et nous nous appuyons sur les clubs mono modèle pour leur expertise technique.

Notre revue, nos livres et notre site internet sont des outils précieux pour conserver et transmettre votre expérience en tant que passionné de Citroën, contribuant ainsi à perpétuer une part de cette belle histoire.

Alain LASSALLE, Président du Club

SOMMAIRE

Actualités du Club

- Notre AG 2024, l'avenir 100 adhérents ! p 2
- Citrosopie n° 100 p 3
- Bienvenue à nos nouveaux ami(e)s p 4

Actualités Citroën

- La fermeture du Conservatoire p 6
- Le « Citroën Heritage Conservatory » p 7
- Vente de La Ferté Vidame p 8
- Le devenir de Citroën p 9

Actualités Aventure Peugeot Citroën DS

- Inquiétudes par l'Est Républicain p 10
- Nouveau directeur p 11

Actualités véhicules d'époque

- 100 ans de l'autodrome de Montlhéry p 11
- Les airbags de nos youngtimers p 11

Sorties

- Rétromobile p 12
- DS Store p 17
- Deauville Classic p 18
- 35 ans d'XM en Pologne p 19
- La Nationale 2CV et Auzebosc p 19
- L'escapade normande p 20
- Les 90 ans de la Traction p 25

Dossiers

- La Traction en compétition p 26
- La Traction en essais p 28
- La présentation de la Traction « 22 » p 30
- Un livre, des livres p 32
- Transmission 4x4 FAF et Méhari p 34

Demandez le programme !

P 36



L'Actualité du CLUB CITROËN FRANCE

En 2024, notre CLUB CITROËN FRANCE franchira le cap des 100 membres en 2024, son niveau le plus élevé depuis 1972, grâce à votre contribution et aux efforts du bureau pour repenser l'avenir de notre collection et rester à la pointe de la technologie.

Nous sommes en recherche d'un outil de gestion d'association simple, moderne et efficace. Notre Club demande le statut "d'Intérêt Général" auprès de l'administration fiscale, marquant ainsi une nouvelle étape importante.

L'Assemblée Générale du CLUB CITROËN FRANCE,

Lors de l'Assemblée Générale nous avons noté une belle évolution de notre groupe avec 73 membres en 2023 et un potentiel attendu de 100 en 2024.

Nous avons rencontré un grand succès lors de nos salons et sorties, Rétromobile à Paris (75), les 30 ans de la Xantia au Conservatoire (93), les visites au Musée des Transports Urbains (77), à la Route de la Tapisserie à Aubusson (23), les 40 ans de L'Amicale Citroën & DS France à La Ferté-Vidame (28), la visite de Lady Art Car (77), l'Auto Moto Rétro Rouen (76) et les 75 ans de la 2CV au Conservatoire (93).

Nous continuons notre action auprès de L'Aventure Peugeot Citroën DS pour la fabrication des pièces nécessaires à la sécurité de nos véhicules. Nous leur faisons part de nos suggestions pour pérenniser le diagnostic de nos voitures électroniques (Multiplexés, OBD, connectivité, I.A...).

Nous sommes actifs auprès de la FFVE sur la question de l'assurance et de la location de voitures de collection, et en retour nous sommes informés sur divers sujets tels que les lieux de l'histoire automobile, les villages d'accueil, la transmission des savoirs, l'homologation des véhicules, les zones à faibles émissions et la transition énergétique.

En 2023, nous avons modernisé le design de notre site internet, en permettant aux membres de s'inscrire et de payer en ligne. Cela nous a permis d'accueillir de nouveaux membres et d'accroître le nombre de visites qui a considérablement augmenté en ce début d'année 2024.

Nous poursuivons le recensement des livres Citroën français, avec 780 titres sur notre site de 1915 à 2023. Nous avons publié deux éditions de "L'Engrenage".

Malgré le coût, nous privilégions la version papier conviviale

et collectionnable, tirée à 150 exemplaires. Depuis 2023, la collection de ces revues de 1968 à aujourd'hui, est consultable à Terre Blanche (25) et archivée chez Daniel Pariguet (76).

Notre site internet

Depuis sa création en 2016, notre site internet a connu une croissance remarquable, enregistrant plus de 200 000 visiteurs le 31 mars 2024. Avec une moyenne de 200 visites par jour, nous avons décidé d'analyser l'impact de la SGE (Search Generative Experience), la nouvelle expérience d'Intelligence Artificielle de Google, sur le référencement de notre site et Chat GPT dans la rédaction de nos articles.

L'Assemblée Générale de l'Amicale Citroën & DS France

L'Amicale Citroën & DS France est actuellement en proie à un manque de communication. Depuis 2019, les comptes-rendus sont absents, les actualités sur le site internet sont figées et aucune information n'est communiquée sur les sujets importants. Nous en avons alerté son président qui nous promet de communiquer tous les deux mois.

L'Amicale Citroën & DS France représente tous les clubs français qu'elle défend auprès de L'Aventure Peugeot Citroën DS et de son comité directeur.

Nous exprimons notre gratitude envers Marc Bocquet, président de l'Association des 2CV Clubs de France, que nous soutenons dans le lancement d'une enquête partenariale qui pourrait venir en aide à L'Amicale Citroën & DS France.

Citroscope du n° 1 au n° 100

Nous y sommes !!

Au fil des années, le mois de mai est synonyme de repos ou de vacances pour certains. Avec ses ponts, la première quinzaine est une aubaine pour les employés et un calvaire pour les entreprises qui doivent faire face aux congés de leur personnel.

Si de notre côté notre équipe a bouclé le numéro 100 dans les délais, notre imprimeur nous a informé très tardivement qu'avec les jours fériés à répétition, les presses seraient au repos du 7 au 13 mai !

Initialement prévu pour ce début de semaine, nous devrions le recevoir en fin de semaine et les abonnés comme les bureaux de presse, vers le 20 mai. Nous vous présentons nos plus vives excuses pour le retard occasionné.

Pour ce centième numéro, nous avons longuement réfléchi à son contenu. Revenir sur les icônes de la marque, célébrer les 90 ans de la Traction.... Finalement, nous avons décidé de scinder la revue en quatre parties : André Citroën, Michelin, PSA et Stellantis, à travers 100 sujets, histoires ou faits marquants de l'histoire de la marque Citroën. 100 sujets, c'est peu et beaucoup à la fois. D'aucuns vont nous dire que nous avons oublié telle ou telle voiture mais il a fallu faire un choix cornélien.

La première partie consacrée à André Citroën revient sur les débuts du "Patron" dans le monde industriel et la naissance des automobiles Citroën jusqu'à l'avènement de la première révolution automobile : la Traction avant. Quelques faits d'histoire comme les Croisières et l'illumination de la tour Eiffel sont évoqués.

Le deuxième volet revient sur les véhicules conçus sous l'ère Michelin ainsi que les faits marquants qui se sont produits entre 1935 et 1975. Les naissances à répétition de véhicules révolutionnaires : TUB, Type H, 2 CV et DS, sont accompagnées de bien d'autres véhicules particuliers et utilitaires. D'autres moins connus comme le projet "F" et l'hélicoptère RE-2 ne sont pas oubliés.

Période douloureuse pour certains, sous la férule de PSA, la marque Citroën produira des voitures moins révolutionnaires mais néanmoins avant-gardistes. Jamais impliqué à haut niveau en sport mécanique, Citroën relèvera les défis pour conquérir ses lettres de noblesse.

Il deviendra le constructeur généraliste le plus titré du sport automobile mondial grâce à ses nombreux succès en compétition : rallye-raids, WRC et WTCC.

Le quatrième et dernier volet, évoque la période actuelle de l'empire Stellantis et les chemins divergents pris entre Citroën et DS.

Nos rubriques traditionnelles : librairie, miniatures et nomenclature des références AC sont reportées par manque de place. Elles seront bien évidemment de retour dans le numéro des vacances.

Au centre du magazine, le cahier Panhard revient sur la courte carrière de la PL 17 à l'export.

En route pour le 200ème !!!

Citroënnelement vôtre

Régis Guyot



Après Auto-Concept, Roger Guyot, le père de Régis, imaginait le potentiel d'une revue Citroën & Panhard.

Lancé en 2002, Citroscope développe les rubriques Citroën traitant : les modèles de série, les prototypes, concept-cars, motos, des femmes, des hommes, les hommages à celles et ceux qui nous ont quitté, les usines, le magazine, les manifestations, la bibliothèque Citroscope par Etienne Christian, la compétition, les miniatures, et les rubriques Panhard...

Des membres représentatifs du CLUB CITROËN FRANCE ont participé et écrit des articles dans Citroscope. Régis comptait parmi ses plumes, des anciens érudits et acteurs de la maison Citroën qui malheureusement nous ont quittés, comme Marcel Allard qui vient de rejoindre André Citroën.

Abonnement 34 € pour 6 numéros en France métropolitaine auprès de :

Editions Roger Régis

85 Boulevard Lefèbvre—Hall 4

75015 PARIS

Chèque au nom de « Editions Roger Régis »

Bienvenue les Amies Bienvenue les Amis

James (Jim) Bandy West Virginia , USA

Je suis américain avec une passion pour les choses françaises ! Depuis très longtemps j'ai des voitures françaises... Pour le moment j'ai une Salmson 2300S, deux DS 21, Panhard 24BT, DB et bien sûr une 2CV.

Christian CASABIANCA Argiusta Moriccio (20)

Retraité militaire habite en Corse du sud et roule avec ses Citroën AX 11 TRE 1988 et C 5 Exclusive 2003

André CESAR Chatenay Malabry (92)

Retraité roule en Xantia de 1988.

Jacques CHAMBON Paris (75)

Retraité roule en Acadiane restaurée dans le Limousin

Thierry CORNIOU Chevry Cossigny (77)

Profite de sa C4 puretech BVA Shine en retraite.

Patrick DUARTE Voisins le Bretonneux (78)

Directeur d'usine, profite en famille de sa 2CV Charleston de 1986 au Portugal.

Bruno GAUDARD Lagny sur Marne (77)

Manager de projet et roule en C-Crosser.

Antoine LAGACHE SAULX les Chartreux (91)

Roule en ID19 de 1963

Olivier JOUBERT La FRENAYE (76)

Chauffeur routier et roule en LNA Cannelle pendant ses loisirs, une grade différence de taille !

Gérard KRIEF Le SEGUR (81)

Directeur d'opération possède une SAXO Bic et une AMI 8

Josette ORENGA

Retraîtée roule en Méhari 1976

Marc MUTELET MARLY (57)

Nous rejoint avec une belle DS21 Cabriolet Chapron.

Loïc RIOU MELGVEN 29

Retraité mécanicien roule en AX 1995

Eric SARAZIN Garancières 78

La Traction 15-6 que je viens d'acquérir est de 1951. D'origine espagnole, elle a été transformée en cabriolet et a fait l'objet d'une belle restauration « au châssis » entre 2016 et 2017, chez un spécialiste madrilène puis toulousain.

Gilles SIMANDOUX AUVERS SAINT GEORGES (91)

Directeur technique possède une Traction 1954, une CX 2400 GTI 1978 et une Méhari de 1982.

Joël SMAGGHE SAINT OMER (62)

Gérant de société et restaure une D Super 5 de 1972

Jean-Michel VAILLANT SAINT REMY LES CHEVREUSE (78)

Retraité roule en 2CV6 de 1986

Véronique WILLEMIN PARIS 14

Architecte roule en ZX 1993





Marc BERNARD Bazainville (78)

J'ai quitté la maternité en ID 19 « normale » noire, de novembre 58. Puis mon père remplaça cette brave ID en juillet 70 par une DS 21 confort, carburateur, gris brumaire et intérieur vert mousse. Une autre planète ! Citroën refusant à partir de 1984, de prendre en charge sa DS pour l'entretien. Lors de sa retraite en 1988 il achète une Série 5 qui se révélera très capricieuse. Si je comprenais son geste, j'estimais que ce choix était une sorte de trahison (momentanée), aux chevrons.

Personnellement je deviens propriétaire lors de mon service militaire en 1983 d'une DS23 IE Pallas hydraulique cuir havane de 1974 pas chère (500 Francs, 80 000kms), mais très corrodée. Après remise en état elle fonctionnait fort bien, mais fut volée dans Paris très rapidement. Ayant apprécié l'IE sur DS, en fait c'est une autre auto et compris que la corrosion était à fuir, dans les 15 jours du vol, je trouve une très saine et belle DS 21 IE vert argenté et Pallas option cuir noir, avec laquelle je débutais mon métier. J'ai conservé à ce jour cette auto. En 2003 une quasi épave de DS 19, 1959, gris rosé vient rejoindre la famille puis rapidement remise en état. En 2009, avec mon épouse, nous sauvons une GSpécial de décembre 74 de la destruction. La GS, une auto exceptionnelle qui en offrait beaucoup à ses clients. Enfin une ID 20F de 1969, ex-ambulance de la région Albigeoise encore équipée, compléta la flotte. Blanc Stellaire, intérieur rouge, auto très confortable que nous utilisons volontiers pour de grands périples. Très rapidement mes véhicules professionnels furent, après la DS 21 IE, une LNA bleue nuit, une AX GT « rouge furio » neuve, une XM 2 L Harmonie et hydractive, neuve aussi, de mai 89, puis en 1993 une XM V6-24 rouge de décembre 90 toujours en activité avec 350000 KMS au compteur et une XM 2,5 diesel de 99, exclusive aussi, mais revendue rapidement car trop rugueuse en ville, sans Diravi mais très sobre. En un mot j'apprécie les « Citroën hydrauliques ».

Je vous rejoins pour partager des moments conviviaux, nos connaissances

Didier GAUBERT de Ville d'Avray (92)

Petit j'ai été vacciné au chevron, petit fils d'un agent CITROEN j'ai commencé à être transporté dans une DS et une Ami 6. Après avoir été transporté par de multiples DS et CX j'ai fini par emprunter la CX familiale pour mes sorties de jeune adulte. En 1987 j'ai franchi le pas et acheté un BX GTI noire, pour l'anecdote j'ai été pris deux fois pour une voiture officielle. Touché à mon tour par la passion familiale les voitures de la marque se sont enchainées : BX 16 Soupapes véritable petites bombe, XM V6 grande avaleuse de kilomètres dans un confort exceptionnel, un XANTIA V6 toujours très agile, une C5 2.2 HDI 1ère génération puis une C4 HDI ma seule CITROËN n'ayant pas la fameuse suspension pneumatique. Pour finir une C5 BLUEHDI Hydractive de 2010. Je suis heureux de partager ma passion pour la marque."



L'Actualité Citroën

La fermeture du Conservatoire Le 30 juin 2024

Le Conservatoire Citroën & DS de l'association "L'Aventure Peugeot Citroën DS" rassemblant la plus grande collection au monde de voitures, de documents liés à l'histoire des deux Marques, de l'atelier de restauration, seront fermés et déplacés d'ici le mois de septembre. Il ne sera plus accessible le temps de concrétiser un projet de lieu qui visera à rendre accessible ce patrimoine français à un public plus large, cela pourrait demander plusieurs années. Le Conservatoire est actuellement situé sur l'ancien site de l'usine d'Aulnay-sous-Bois, qui avait été revendu en 2017 à l'Etablissement Public Foncier d'Ile de France (Epfi).

La Convention d'Occupation Précaire à durée indéterminée vient d'être dénoncée. Le Conservatoire n'est plus accessible au public depuis le 30 juin 2024.

Accélérer la construction du Musée Citroën

Ce déménagement est l'opportunité d'accélérer la concrétisation d'un musée, déjà en cours d'étude, et cher aux passionnés de la marque Citroën visant à donner l'accès à son contenu hors normes à un public plus large avec l'ambition de pouvoir « proposer dans ce nouveau lieu ce que le Conservatoire a toujours fait : partager au maximum ce patrimoine exceptionnel. »

En attendant, la collection sera déplacée en lieu sûr en région parisienne, afin de garantir à la fois la bonne préservation du patrimoine par L'Aventure, et son accès à des fins de présentation et d'études, notamment pour les conservateurs travaillant sur le projet de ce futur musée Citroën.

Hommage à ses initiateurs et reconnaissance à ses acteurs

Pensons à MM. Alain Paget, Jacques Wolgensinger, Jean-Paul Cardinal, Marcel Allard ses initiateurs, Gérard Lorieux, Jean-Claude Lannes, Yannick Billy, Martine Darblade, Catherine Jeannin, leurs collaborateurs ... ainsi qu'à Charles Herval, Denis Huille, Marc-André Biehler et Xavier Crespin qui ont contribué à son succès.

Soutenons MM. Loïc de La Roche, Denis Huille, Eric Leton, Mme Fédoua Zeggar, MM. Olivier Hertrich, Mainviel Duval, Téo Peron, Jérôme Mouret qui contribuent à cette aventure.



Histoire de la collection Citroën

Cette collection fut initiée par André Citroën en 1927 qui a racheté la première 10HP « type A » vendue à monsieur Testemolle livrée le 7 juillet 1919. Elle fut acquise par l'usine fin 1927 pour 7500 francs après avoir parcouru 400.000 Km ! Elle fut stockée avec le Scarabée d'Or, une autochenille P17 du groupe Pamir, des B2, C4, C6, Traction 15 de Pierre Boulanger, Traction 15 cabriolet... En 1955, cette collection était toujours présente dans les caves de Javel...

Dans les années 60, M. Pierre Bercot demande à M. Alain Paget du « Service propagande » de rassembler les Citroën historiques. Citroën possédait quelques réserves de véhicules disséminées entre Javel, La Ferté-Vidame, la Rue du Théâtre, la Rue de Lourmel mais personne ne se préoccupait du patrimoine. Un jour M. Bercot a demandé à M. Alain Paget et d'acheter des voitures pour un budget de 30.000 F. C'est ainsi que furent achetés 34 véhicules dont des modèles rares et anciens comme une des autochenilles des années 30. Ces modèles font toujours partie du Patrimoine aujourd'hui...

Les origines de la collection actuelle remontent à 1972. Le personnel Citroën n'avait pas le droit de regarder dans le « rétroviseur ». Mais en marge des lancements des nouveautés, MM. Jacques Wolgensinger, Jean-Paul Cardinal, Marcel Allard et Mademoiselle Dupont continuèrent cette œuvre. Ils restauraient et stockaient leurs nouveaux achats dans les sous-sols de la rue de Vasco de Gama Paris XVème, à l'usine de Nanterre et à La Ferté-Vidame.

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

Le Conservatoire Citroën, fut inauguré dans l'enceinte du site d'Aulnay sous Bois le 28 novembre 2001 par MM. Claude Satinet et Pierre Peugeot.

Mise en service en 1973, l'usine d'Aulnay s'est arrêtée le 25 octobre 2013. Depuis, Citroën HERITAGE puis l'Aventure CITROËN et DS y jouaient les prolongations. Mais reportée plusieurs fois depuis 2019, la convention d'occupation précaire est dénoncée et prend fin le 30 juin 2024 !



Au revoir Marcel,

M. Marcel Allard vient de rejoindre André Citroën en ce mois de juin 2024. Aux Relations Publiques Citroën avec MM. Wolgensinger et Jean-Paul Cardinal, c'était un communicant apprécié de la presse automobile de la fin du XX^{ième} siècle. C'était aussi un ami

des clubs et de notre Club Citroën France. Il est à l'origine de la collection du Conservatoire.

Nous avons une pensée pour sa famille et ses amis.

L'avenir du Musée « Citroën Heritage Conservatory »

Bien avant l'annonce de la fermeture du Conservatoire d'Aulnay-sous-Bois, M. Loïc de La Roche confirmait lors des assemblées générales des Amicales l'étude du Musée Citroën à Bièvres (91) face à l'ADN.

Le cahier des charges de ce projet est ambitieux :

Créer un musée Nouvelle Génération rentable et adaptable, un espace de présentation de l'histoire de Citroën capable d'intégrer de nouvelles activités répondant aux attentes des partenaires. Ce lieu d'exposition et de réception devra fonctionner en auto-suffisance.

Où en est-on du projet ?

Avril 2023 : validation d'une nouvelle approche

Novembre 2023 : rencontres avec les autorités.

En février 2024 deux orientations se dessinaient :

- Maximiser le bâtiment couvert pour augmenter le nombre de visiteurs, ou
- Transformer le bâtiment en espace séminaire et réception pour augmenter le revenu en plus du nombre de visiteurs.

Les étapes suivantes incluent la finalisation du business plan et de son financement, la communication du concept auprès des acteurs territoriaux et l'étude technique sur le terrain.

Ces jalons sont décorrélés de la fermeture du Conservatoire. Mais nous espérons que ce stockage provisoire accélérera l'adhésion de Stellantis, des Autorités publiques et autres, afin de boucler le financement dans un contexte financier et politique chaotique.

Ce musée ouvrira t'il en 2028 pour les anniversaires de la Traction 15, de la 2CV, de la Méhari, de la VISA ?

Accordons aux décideurs Stellantis le soin de remonter Citroën au rang qu'elle mérite réellement. N'oublions pas que c'est la marque qui dispose du plus grand nombre de collectionneurs dans le monde.

Le CLUB CITROEN FRANCE voit dans le « Citroën Heritage Conservatory » un lieu privilégié pour nous y rendre en Citroën, nous y réunir, y diagnostiquer, y entretenir et restaurer nos Citroën.

Ce serait aussi le centre d'essais et de vente de nos Citroën et DS modernes.

Le C42 Citroën est occupé aujourd'hui par Salomon, équipementier sportif. (ci-dessous, la façade actuelle)



L'Actualité Citroën



Le Panthéon pour André Citroën

« Aux grands hommes la patrie reconnaissante » telle est la devise du Panthéon de la France. Véritable temple républicain à la gloire des "grands hommes", le Panthéon a plus de deux cents ans d'histoire derrière lui.

André Citroën a joué un rôle important en France ce qui fait de lui un candidat pour rejoindre les grands hommes français honorés au Panthéon. La France et les français héritent d'André Citroën dans plusieurs domaines : sa contribution à l'industrie automobile, son esprit entrepreneurial, visionnaire, son engagement pendant la guerre et son impact social et culturel.

Démarche soutenue par une association d'une soixantaine de personnalités, dont l'Amicale Citroën et DS France, Henri-Jacques Citroën, petit-fils du Patron, cette dernière a adressé cette demande officielle à Monsieur le Président de la République par lettre le 29 août 2023.

Le 22 septembre 2023, M. Emmanuel Macron apportait son soutien en faveur de l'entrée au Panthéon d'André Citroën.

Nous espérons que l'opinion publique comprenne cette distinction qui pourrait coïncider avec les 90 ans de sa disparition le 3 juillet 2025.

Le CLUB CITROËN FRANCE invite tous ses adhérents à signer la pétition de soutien de cette demande et à la relayer sur les réseaux sociaux. (Lien par le QR Code ci-joint)

La Vente de la Ferté-Vidame

Le 21 décembre 2023, fut annoncée la vente du Centre d'Essais Citroën de La Ferté-Vidame (28) à France Valley, une Société parisienne de Gestion de Portefeuilles et d'investissements fonciers forestiers, viticoles, agricoles et immobiliers. L'activité d'essais automobiles cessera fin 2024.

France Valley recherche la plus-value, le rendement, la sécurisation patrimoniale et fiscale, en privilégiant les modes d'exploitation durables des forêts et des vignobles.

L'histoire du lieu n'est pas la priorité de France Valley. La ferme de la Richardière et ses ateliers seraient remis en vente.

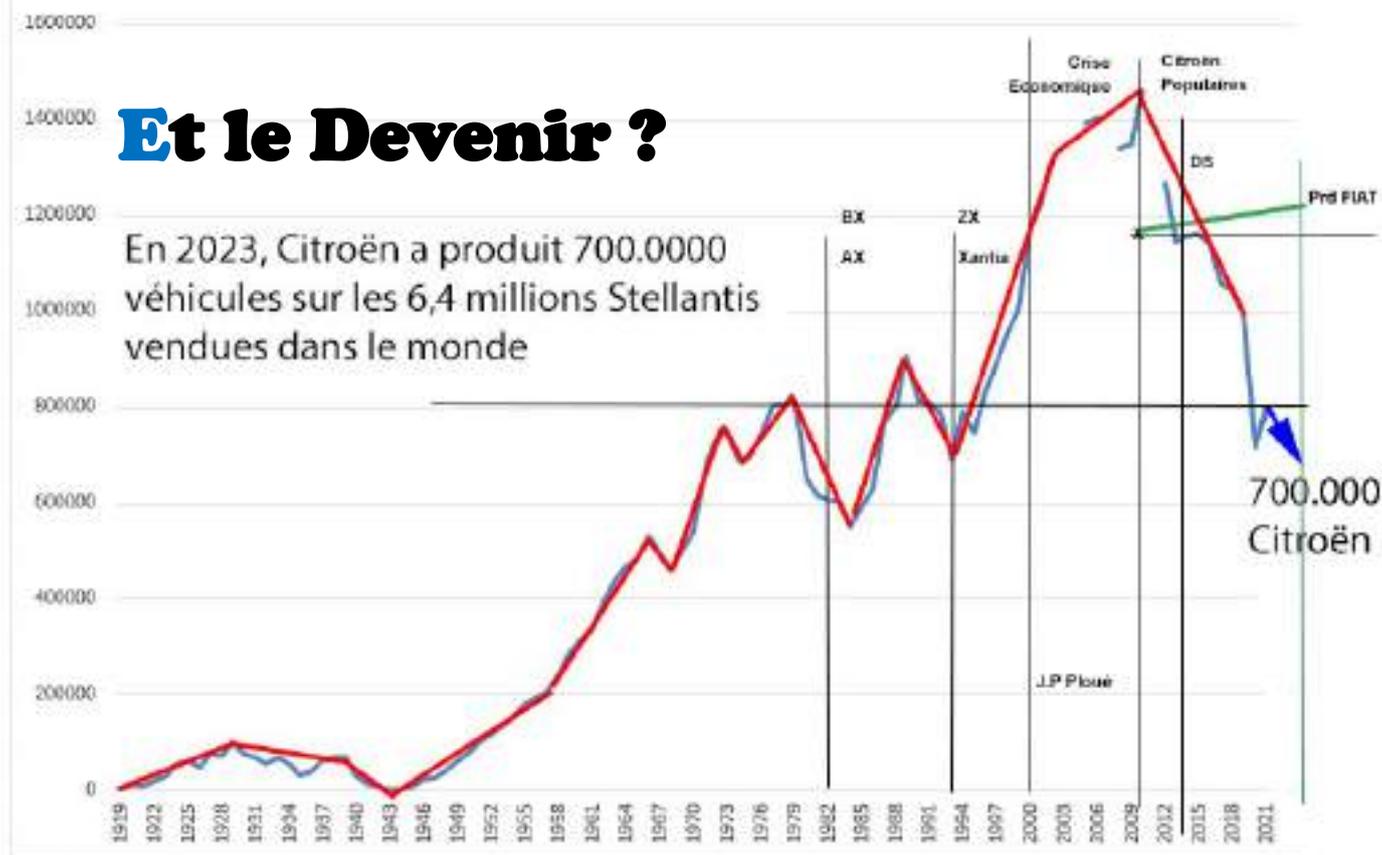
L'Aventure Citroën fait l'inventaire des documents et matériels historiques à conserver à Terre Blanche. L'Amicale Citroën & DS France tente auprès de la direction du Centre l'organisation d'une dernière visite avant fermeture.

Un film documentaire de Guillaume Coche est en préparation. « C'est un projet d'actualité intéressant qui touche ceux qui en écrivent l'histoire, les collaborateurs qui y travaillent ou y ont travaillé, les relations publiques Citroën, les habitants de La Ferté-Vidame et de la région, Stellantis et l'acheteur France Valley. En tant qu'ancien Citroën, j'ai eu l'occasion d'y rouler, ensuite en tant que CLUB CITROËN FRANCE, nous avons participé à l'organisation de la Célébration du Centenaire Citroën de 2019. »



L'Association Fertoise de la Conservation du Patrimoine de l'Automobile doit se créer pour suivre l'avenir de cette affaire avec la Présidence de l'Eure et Loir.

Et le Devenir ?



Citroën : La Fin d'une Époque ?

En 2023, Stellantis a atteint un record de vente de près de 6,4 millions de véhicules dans le monde, avec un bénéfice net de 18,6 milliards d'euros, dont une contribution significative des marques Fiat et Peugeot en Afrique, au Moyen-Orient et en Amérique du Sud. Cependant, c'est en Amérique du Nord que Stellantis réalise la majeure partie de ses profits, malgré une grève coûtant 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

Les ventes de Citroën n'ont cessé de croître de 1919 à 2010 pour atteindre à cette date 1 460 000 véhicules !

Depuis 2009 et la séparation avec la marque haut de gamme DS en 2014, Citroën est engagée dans un repositionnement stratégique. Pourtant, les ventes mondiales de Citroën ont encore chuté de 14% en 2023, atteignant seulement 685 732 unités, une tendance à la baisse constante depuis 2009. Autrefois un fleuron de l'industrie automobile française, la marque Citroën semble aujourd'hui en difficulté, au point où sa survie est remise en question.

Malgré toutes les innovations commerciales, publicitaires et techniques mises en place par Citroën au fil des années, la marque peine à trouver le succès avec ses modèles contemporains. Qu'advient-il des modèles Citroën actuels dans les collections dans 30 ans ?

Historiquement, Citroën a connu des succès et des échecs, avec des faillites en 1934 et 1974, mais a toujours su rebondir jusqu'en 2010, date à laquelle les choses ont commencé à décliner. Depuis lors, la marque a perdu de son originalité et de sa créativité, malgré des tentatives pour renouveler son image avec des modèles tels que la ligne DS.

Citroën a absorbé et fait disparaître l'honorable marque Panhard en 1966, puis a acheté Maserati en 1968 pour donner naissance à la SM et les Maserati Bora, Merak, Khamsin.

Alors que Citroën était sur le point d'acheter Peugeot en 1969, les coûts de développement élevés et inadaptés du moteur

rotatif Wankel et de la SM, mal venus au choc pétrolier de 1973, entraînent Citroën à la faillite. Michelin confie Citroën à l'état français qui convainc Peugeot de l'absorber pour former Peugeot Sochaux Automobiles.

Les Citroën perdent alors leur originalité et la créativité de leurs prédécesseurs. Début des années 80, pour assurer le mariage technique, il y a eu un échange entre les ingénieurs Peugeot de La Garenne qui sont devenus Citroën et les Citroën de Vélizy qui ont remplacé leurs collègues de La Garenne.

Les raisons de cet effondrement des ventes sont multiples : l'abandon de l'hydraulique, caractéristique emblématique de Citroën, la concurrence avec des marques telles que Dacia ou les marques allemandes, la rentabilité moins intéressante que celle de DS Automobiles et les changements au sein du groupe Stellantis. Les sites historiques de Citroën disparaissent un par un, laissant planer des doutes sur l'avenir de la marque.

Avec la montée en puissance des marques chinoises et l'arrivée de Leapmotor chez Stellantis, Citroën se retrouve face à de nouveaux défis. Reste-t-il encore des passionnés de la marque au sein de l'entreprise pour perpétuer son héritage ?

Les nouveaux modèles arrivent sur le marché. Vont-ils relancer la marque ?

Les questions se posent donc :

Citroën vit-elle ses dernières heures ? Il est à espérer que le Citroën Heritage Conservatory sera construit pour pérenniser l'histoire de la marque et promouvoir sa gamme actuelle et future.

Film You Tube

De Voitures & Ingénierie



L'Actualité de L'Aventure Peugeot

Embarrassante !

Tel est l'adjectif qui colle le mieux à l'actualité au lendemain de l'assemblée générale du 28 juin 2024 et des publications de l'Est Républicain du même jour.



Le 28 juin 2024, le jour de l'Assemblée Générale de L'Aventure Peugeot Citroën DS, l'Est Républicain s'interrogeait sur les causes du mal-être de l'association !

Le personnel a le « spleen », la baisse de la participation financière de Stellantis s'est accélérée. 2023 a été une année difficile financièrement – 2024 l'est également, ce qui a contraint L'Aventure de vendre une Peugeot 205 T16 EVO 2.

Questionné, M. Xavier Peugeot, président du musée de L'Aventure Peugeot depuis 2009, répond : « **Il faut du temps pour faire émerger un nouveau modèle économique** » Voir l'article en scannant le QR Code page ci-contre.

Interrogé le 21 juin 2024 sur l'aspect « Collectionneurs », après contact avec le président de L'Amicale Citroën & DS France et en accord avec Daniel, notre vice président, j'ai répondu aux questions suivantes :

Que pensez-vous de la gestion aujourd'hui de L'Aventure ?

Le CLUB CITROËN FRANCE n'intervient pas dans la gestion de L'Aventure. Nous sommes là pour aider les marques, avec L'Aventure Peugeot Citroën DS et l'Amicale Citroën & DS France à valoriser le patrimoine humain, industriel, littéraire et roulant de Citroën & DS dans les salons, les show-rooms et la communication. Le CCF se projette sur la collection de demain et les moyens à mettre en place pour les transmettre aux futurs collectionneurs.

Le CLUB CITROËN FRANCE est particulièrement impliqué depuis 2016 dans la définition des pièces de rechange « Classic » vendues par L'Aventure et touché par son incapacité à satisfaire la demande des collectionneurs : site de vente non crédible, erreurs d'affectation, pièces indisponibles, prix élevés... Le potentiel de cette source de profits n'est pas exploité à sa juste valeur.

Au nom de l'Amicale, après enquête auprès de 50 clubs internationaux, une liste de 250 pièces de sécurité, introuvables et nécessaires au passage du CT, fut établie en 2016. En 2024, nous n'avons que 20 pièces de refabriquées !

Une nouvelle opportunité de profit arrive avec le télédiagnostic de nos youngtimers multiplexés, de nos voitures actuelles connectées et futures autonomes collectionnables demain. L'Aventure a les contacts avec Peugeot et Citroën pour collecter à Terre Blanche les « Hard », « Soft » et « Data » nécessaires à l'établissement d'un service de télédiagnostic payant que les collectionneurs utiliseront au travers de leur prise On Board Diagnostic avec leur smartphone.

La préservation et la valorisation du patrimoine de Citroën et de DS sont-elles à la hauteur? Comment réagissez-vous à l'annonce de la fermeture du Conservatoire à Aulnay ?

Nous savions depuis 2016 que le Conservatoire fermerait. Nous espérions l'ouverture de notre musée pour la Célébration du Centenaire Citroën en 2019. Le succès de ce Rassemblement du Siècle a prouvé le potentiel du Conservatoire, avec les collectionneurs, à promouvoir la marque, à lui procurer un retour sur investissement marketing et communication. Il faut savoir que Citroën est la première marque automobile au monde à disposer du nombre le plus élevé de collectionneurs et de passionnés, loin devant toutes les autres.

Le Conservatoire fut initialisé par André Citroën en 1927 ! Les véritables artisans de l'actuelle collection s'appellent, entre autres, Alain Pajet dans les années 60, Jean-Paul Cardinal, Marcel Allard et leur équipe dans les années 70 à 90 et bien sûr Pierre Peugeot et Claude Satinet qui l'ont budgété et inauguré en 2001.

Sa fermeture brutale, sans destination sûre, est donc un scandale. Cela démontre le manque d'intérêt dans l'étude et la réalisation d'un musée Citroën de la part des décideurs. L'incertitude du « Citroën Heritage Conservatory » n'inspire pas l'optimisme avec la chute de production Citroën depuis 2010, l'actualité technique difficile, les résultats exceptionnels de Stellantis destinés aux actionnaires et le climat politique actuel.

Après la vente de plusieurs sites historiques, la disparition et la dispersion pure et simple de cette collection seraient un affront à leurs artisans passés, présents et à l'ensemble des passionnés de Citroën. C'est tout un pan de notre passé technologique français qui risque de disparaître !

Alain Lassalle – Président et Daniel Pariguet – Vice Président

Citroën DS

Tous les articles de M. Alexandre Bollengier de l'Est Républicain du 28 juin 2024 pages 6 et 7 sont à découvrir en scannant ce QR Code :



Le sujet est relayé par Les Voitures.com :

<https://lesvoitures.fr/stellantis-laventure-peugeot-citroen-ds-un-patrimoine-automobile-en-peril-a-cause-de-stellantis/>

Quant à l'article écrit sur la base de notre texte ci-contre, il est payant et disponible à l'adresse suivante: <https://www.estrepublicain.fr/culture-loisirs/2024/06/28/pièces-de-rechange-classic-les-gros-rates-de-la-vente-en-ligne>

Les conséquences de cet article

Interrogé le 21 juin 2024, écrit et partagé avec tout le bureau du club et M. Alain Thuret, président de l'Amicale Citroën & DS France, membre du comité directeur de L'Aventure Peugeot Citroën DS, le 23, je n'ai reçu ni demande de retenue, ni de corrections avant diffusion le 28 juin 2024.

Le contenu ci-contre fut ensuite « arrangé » par le journaliste.

Cette demande inopinée de ce journaliste est une opportunité pour L'Aventure de prendre conscience qu'il faut résoudre définitivement ce problème pour doubler, tripler le chiffre d'affaire et équilibrer les comptes de l'association

Mon premier coup de gueule date d'octobre 2022. Cet article pourrait être considéré comme une récurrence de l'Amicale Citroën & DS !



Avec cette actualité, ce n'est pas le meilleur moment pour M. Loïc de la Roche de succéder à M. Xavier Crespin, comme directeur de L'Aventure Peugeot Citroën DS.

Voir le portrait de M. Loïc de la Roche sur le Citroscopie n° 99 page 12 de Mars-Avril 2024 .

A Rétromobile 2024, Daniel et moi nous sommes entretenus avec M. Loïc de la Roche sur le passé, le présent et le futur des Citroën de collection.

Nous lui avons présenté nos attentes en PR Classic et exposé les problèmes décrits dans l'article ci-contre.

Nous lui avons présenté, avec un mémoire à l'appui, la nécessité de se projeter sur le diagnostic des Citroën multiplexées, connectées collectionnables et l'opportunité de créer un centre de télédiagnostic.

Cet article de l'Est Républicain a contrarié, peiné le personnel de L'Aventure et engendré un effet contraire aux objectifs d'améliorations positifs souhaités par tous les collectionneurs.

L'Actualité des véhicules d'Epoque



Le Centenaire de l'Autodrome de Linas-Montlhéry se fêtera les 12 & 13 octobre 2024

Il y a 100 ans, en mars 1924, démarrait la construction de l'autodrome. Il fallut construire des routes et les travaux ont commencé dans la forêt de Montlhéry, sur un plateau où il fallut édifier les baraques nécessaires au logement de 1.500 ouvriers. Ils travaillèrent sans arrêt jusqu'au 11 octobre 1924, jour de l'inauguration, pour établir la piste.

Une belle histoire vécue avec Citroën.

Actualité FFVE



Collectionner les véhicules équipés d'airbag.

Nous y sommes, les premières Citroën avec airbags arrivent en « Collection ». A partir du millésime 95, les XM, ZX, Xantia, Evasion sont équipées d'airbag conducteur en série ou option suivant leur finition.

Décidé, lors de notre réunion de bureau du 19 juin 2024, le CLUB CITROËN FRANCE invite la FFVE à ouvrir le dossier par une lettre du 24 juin 2024 à M. JL Blanc dont voici un extrait :

L'actuelle défaillance des airbag Takata chez Citroën amène notre club à réfléchir sur l'avenir en collection de tous nos véhicules équipés d'airbag et de prétensionneurs de ceintures de sécurité. Cela concerne Citroën mais aussi toutes les autres marques.

Les éléments pyrotechniques sont périssables 10 ans après leur première mise en circulation. Nous pensions jusqu'à présent que la pyrotechnie et les connecteurs réduisaient l'efficacité et le déclenchement des airbags en se dégradant. L'affaire Takata prouve que le contraire.

La loi française ne précise pas que les airbags avant et arrière soient obligatoires. Quelles actions la FFVE peut-elle engager auprès des services publics, des équipementiers et constructeurs pour tenir un langage commun face à tous les clubs et collectionneurs de véhicules équipés d'airbag ?

Alain Lassalle

RETROMOBILE 2024 (48^{ème} édition)

Du 31/01/2024 au 04/02/2024

Par Gérard GEFFROY

Ce salon est grandiose ! Chaque année, je suis encore plus émerveillé que l'année précédente ! Les modèles exposés sont exceptionnels. Juste trois chiffres pour vous indiquer son importance : 130.000 visiteurs, le record de 2019 est presque égal et ce, malgré un contexte agité par le monde agricole, 75.000 m2 d'exposition répartis sur trois halls et 1.000 véhicules présentés ! En entrant dans le hall N°1, celui réservé principalement aux grands négociants internationaux, aux riches collectionneurs, aux artistes ainsi qu'aux marques automobiles souhaitant se mettre en valeur, je suis surpris de découvrir autant de voitures de collection dont la valeur unitaire dépasse le million d'euros !



En ce qui me concerne, simple collectionneur, ce hall est celui de l'inédit, de l'extraordinaire, de la démesure, mais également celui du rêve. Comme aurait pu le dire COLUCHE : « on peut faire un régime et regarder la carte »

Les anniversaires de marques, de modèles, d'évènements sont de plus en plus nombreux, j'en retiens quatre dans ce hall, à commencer par la marque MG qui fête ses 100 ans en nous offrant un plateau exceptionnel. Cette marque autrefois anglaise, passée sous emprise chinoise, occupe l'emplacement autrefois réservé à l'Aventure Peugeot Citroën DS. Elle nous offre une vingtaine de véhicules de sport, de compétition et de record dont L'EX181 ci-dessous, qui pilotée par Phil HILL, atteignait en octobre 1959 la vitesse de 410 km/h ; à côté une remarquable découpe longitudinale d'une MG B.



Autre plateau de qualité, celui de RENAULT, présentant ses véhicules des records, dont l'Etoile filante, le tout surmonté d'un avion Caudron Rafale. Renault était le fournisseur des moteurs de cet avionneur et lors de sa faillite l'avait racheté C'est également un clin d'œil à la prochaine sortie du véhicule haut de gamme de ce constructeur qui s'appellera : Rafale. La marque MERCEDES expose pour les 70 ans de la SL plusieurs modèles restaurés par son tout nouveau département « Mercedes Héritage » spécialisé dans la restauration de voitures de collection, les SL sont affichées au tarif de 1,8 million d'€ la voiture.



VOLKSWAGEN est de la fête avec les 50 ans de la Golf. Les huit générations sont présentes sur un plateau circulaire. A ce jour, plus de 37 millions de Golf se sont vendues dans le monde !

PORSCHE n'est pas en reste avec également, les 50 ans de la 911 Turbo type 930 A souligner une belle restauration financée par la sté Motul ,d'un modèle rarissime la Porsche « yellow bird » véhicule de records (469 cv et343 km/h) conçu par la société RUF dans les années 1980 à 30 exemplaires.

A noter le riche passé de la marque SKODA et les 90 ans de son modèle « Superb ».



A présent je me dirige vers le hall N°2 et surprise, en empruntant la passerelle vitrée qui longe sur 100m le boulevard périphérique, je découvre une exposition de divers véhicules ayant participé aux DAKAR dans les années 1980 : 405 T16, Nissan X-Trail, Porsche 959, DS 23 raccourcie, Renault Gazelle KZ,...



Le hall N°2 est pratiquement consacré à de vastes plateaux de diverses marques de motos, ainsi qu'à l'exposition de voitures destinées à la vente aux enchères par ARTCURIAL au cours du week-end. Au total, 130 véhicules de collection seront proposés à la vente : La Ferrari 250 GT spyder, la vedette de la vente, estimée à 10 millions d'euros, restera invendue. Divers autres modèles, auront plus de succès : Mac Laren, Ford GT 40, Porsche 952, mais aussi un HY aménagé en camping-car par le carrossier parisien CURRUS avec Vélosorex intégré à l'arrière qui atteindra : 54.000 euros frais compris. La plupart des ventes se feront sur la valeur basse de l'estimation, le total cumulé atteignant seulement 50/100 de celui de l'an passé. A présent, j'atteins le hall N°3, celui consacré aux clubs, à la vente de 150 voitures de collection à moins de 25.000 euros ainsi qu'à deux plateaux ; celui de la saga des Motos MONNERET et des 100 ans de l'UTAC Linas-Montlhéry (91) au travers de voitures ayant obtenues des records sur ce circuit mythique.



C'est le lieu où je rencontre un petit village d'une dizaine de PEUGEOT et CITROËN. Le groupe STELLANTIS, malgré un bénéfice net de 18,6 milliards d'euros en 2023, s'est progressivement désengagé du financement de l'Aventure Peugeot-Citroën, DS., Conséquence directe, cette dernière n'est plus en mesure d'assumer les charges afférentes à un tel salon. Seuls quelques clubs, parmi les plus courageux et disposants de moyens financiers suffisants peuvent s'offrir à leurs frais, un stand dans ce hall. L'APCDS prêtant Le matériel : banques, cloisons, moquette et fournissant l'énergie électrique. C'est donc sur une surface très restreinte que quatre Peugeot et six Citroën sont exposées. Remercions les clubs 204/304,205 GTI,404,504 chez Peugeot et l'Héritage Citroën pour..... Traction, CX, 2 CV ainsi que notre Club Citroën France pour la LNA exposée. La marque DS nous offre deux superbes voitures : une DS 23 à injection électronique ainsi que la SM blanche de M. Bernard Pivot. Notons chez Citroën deux anniversaires bien discrets, celui des 90 ans de la Traction et des 50 ans de la CX. Certaines marques appartenant au groupe Stellantis se trouvaient à nos côtés, Alfa Roméo, Fiat et nous formions tous ensemble, un groupe bien solidaire.



Les clubs DS nous offrent deux superbes voitures : une DS23 Injection électronique et la SM blanche de M. Bernard Pivot.



A présent évoquons notre stand et la belle LNA qui s'y trouve. C'est la voiture de l'un de nos membres, Woody de Normandie, sellier de profession, amoureux de voitures anciennes et venant de bénéficier du don de cette dernière. Un bon nettoyage, un voile de peinture et la LNA de 1981 semble neuve ! Nous avons choisi cette LNA très représentative de l'alliance Peugeot avec Citroën, de la pluralité de notre club, de son état exceptionnel et de l'arrivée de nouveaux membres dynamiques.



La CITROËN LNA de 1981

C'est le premier modèle issu de la fusion Peugeot / Citroën qui deviendra le groupe Peugeot Sochaux Automobiles.

Ce modèle de véhicule est produit entre 1976, d'abord sous le nom de LN puis à partir de 1978 sous le nom de LNA.

La voiture exposée est de couleur AC 632 bleu platine, avec son intérieur « cannage ».

Elle est équipée du moteur 652 cm³ "Flat Twin" à vilebrequin trois paliers, à cylindres en aluminium et revêtement Nikasyl, refroidi par air.

C'est le premier véhicule équipé de l'Allumage Électronique Intégral.

Il y a 353.383 exemplaires produits, LN et LNA confondues dont 223 772 LNA.

Notre emplacement est très éloigné de l'entrée principale, nous en sommes environ à 800 m et dans la foule des grands jours, il faut bien compter une 1/2 heure de marche avant de nous trouver. Mais avantage, nous sommes en bordure du parc des voitures à moins de 25 000 € et à l'intersection de deux allées. Les rencontres y sont nombreuses et diverses : des amis, des membres, des visiteurs et bien souvent des questions d'ordre techniques auxquelles nos spécialistes y répondent avec compétence et toujours dans la convivialité. C'est aussi l'occasion d'établir de nouveaux contacts et de réaliser de nouvelles adhésions. Les soirées (pots de l'amitié) se succèdent sur notre village, les invitations sont nombreuses et animent nos soirées.



Cela a été une très belle expérience pour moi, et j'ai été très heureux d'admirer ma voiture exposée à ce salon. Je ne m'attendais pas à tant d'engouement car les gens s'arrêtaient régulièrement pour la prendre en photo et me poser des questions. Il y a même eu plusieurs journalistes, dont un japonais, qui sont venus m'interviewer. C'est un peu le graal pour un collectionneur de voir sa voiture exposée alors un grand merci à tous.

Woody Schiettecate

A présent , je suis dans le parc des voitures de collection à vendre à moins de 25 000 €. Le titre n'est pas véritablement respecté, car une voiture sur deux dépasse allègrement cette somme. Les prix affichés sont bien au-dessus de la cote réelle des véhicules d'environ 20% mais nous sommes à Paris, les emplacements sont chers et pourtant le soir les rotations sont nombreuses, c'est la preuve que les ventes se réalisent malgré tout. Les Mercedes, coupés et cabriolets sont en nombre, les Mini également, les Alfa Romeo, ainsi que les Fiat ne sont pas en reste. Deux Rolls-Royce affichées l'une à : 20 000 €, l'autre à 25 000 € présentent bien. Ma visite est sur le point de se terminer juste devant le stand des youngtimers, configuré en l'honneur des 100 ans de la marque MG, que de modèles de cette marque.



Le millésime 2024 de ce grand salon parisien, consacre comme à l'accoutumé, une part belle aux grands marchands européens de véhicules extraordinaires et laisse peu de place aux clubs et à leurs véritables passionnés. Toutefois, ce salon Rétromobile, loin de tout dogmatisme écologique ambiant, semble démontrer une fois de plus au travers de ses nombreux visiteurs, que la voiture ancienne dispose encore de beaux jours devant elle.



Pour la 49^{ème} édition de Rétromobile : 5 au 9 février 2025 Paris Porte de Versailles halls 1, 2 & 3.

DS Automobiles a d'ores et déjà annoncé sa présence pour les 70 ans de la DS historique.

Les marques Citroën et Peugeot seront-elles présentes ? Reviendront-elles dans le hall 1 ou dans le hall 3 sur une surface plus large ? Nous ne pouvons y répondre aujourd'hui.

L'organisation de Rétromobile souhaite et demande aux clubs de proposer des démonstrations dynamiques en extérieur avec une DS sur trois roues par exemple...

2025 sera aussi l'occasion de fêter les 100 ans de la B12 tout acier, de l'illumination de la Tour Eiffel, de la Croisière Noire, les 90 ans du décès d'André Citroën, les 70 ans de la DS et les 60 ans de la fusion Panhard-Citroën.

Les DS Stores

Du 15 au 17 mars 2024



Journées portes ouvertes DS STORE

Lors des DS Expériences axées sur le thème de l'Héritage DS et dédiées au lancement des DS 3 et DS 7 Edition France, DS Automobiles France exposait une DS Pallas historique dans le showroom de chacun de ses DS Store.

Tout d'abord, merci à Denis Huile pour nous indiquer les possibilités de faire voir nos véhicules ! Le CLUB CITROËN FRANCE s'est joint à ce beau week-end qui faisait le pont entre l'histoire et le futur.

C'est ainsi que j'avais été mis au courant que les DS Store recherchaient pour leur week-end portes ouvertes de mars, des DS en finition Pallas. Après avoir pris contact avec la succursale de Rouen où cohabitent quatre marques du groupe Stellantis..., ma voiture a été acceptée pour être finalement présentée pendant une semaine complète en plein centre de leur magasin, ancienne succursale Citroën de Rouen. Ma voiture avait retrouvé ses origines et rajeuni de plus de 50 ans... Elle était présentée comme au salon de Paris bien protégée pour que personne ne s'en approche de trop !

Les commerciaux m'ont confirmé que les passants rentraient pour regarder cette « vraie DS » ce qui était le but recherché, mais ils en oubliaient de regarder les DS d'aujourd'hui... ! On m'a même demandé une autre voiture identique pour le magasin d'Amiens, mais je n'en avais qu'une présentable comme celle-ci...

Daniel Pariguet



Par Daniel Pariguet

Deauville Classic - du 12 au 14 avril 2024

Denis Huile nous a proposé de participer au nouveau salon le « Deauville Classic » au Centre International de Deauville.

L'organisateur, dont j'avais fait connaissance plusieurs mois avant la date d'exposition, a insisté pour que je vienne en DS car il avait peu de voitures françaises inscrites parmi les nombreuses Mustang iconiques, Deauville oblige. Claude Lelouch en personne était au salon, en mémoire de son film « Un homme et une femme » avec Jean-Louis Trintignant et Anouk Aimée, tourné tout à côté de l'endroit où nous étions ! De nombreuses voitures de prestige allemandes, anglaises italiennes participaient. Ma DS s'est trouvée bien esseulée au milieu des Porsche, Mercedes, Alfa Roméo, Rolls Royce, Jaguar Maserati ou Bugatti...

J'y ai rencontré pas mal de monde connus et moins connus ... tous en admiration devant ma DS. De nombreux visiteurs en avaient des souvenirs. Leur père, leur grand père avait cette voiture, ou certains s'étaient mariés dans une DS, il y a 50 ans... ceci ne nous rajeunit pas !

Vingt cinq voitures étaient présentées au concours d'élégance dont quatre françaises : une 403, une 4 CV décapotable, une SM, et ma DS20 Pallas. Elle est arrivée en 3ème place derrière la SM. Un clin d'œil à la André Citroën habitué de Deauville!

Le jury était composé de spécialistes de la rénovation dont Olivier di Stéfano du garage ODS vu sur RMC avec François Allain. Le jury a apprécié et reconnu la complexité de restauration du véhicule. Le compartiment moteur respecte fidèlement l'aspect technique d'origine. Ce qui m'a permis d'être classé parmi les lauréats !

Les récompenses me serviront pour de prochaines sorties ou me laisser un souvenir : un panier de pique-nique en osier avec sa vaisselle, ainsi qu'un magnum de Champagne et un petit tableau avec la miniature de la voiture devant la plage de Deauville. Daniel Pariguet

Notre ami Vincent Roussel en a écrit un compte rendu dans la Vie de l'Auto n° 2126 du 2 mai 2024.



Les 35 ans d'XM en Pologne

Du 10 avril au 15 avril 2024

Par Michel Horenbeek Vice Président du XM Club de France et membre actif du notre CLUB CITROËN France.

Je suis parti de Bruxelles en XM break pour me rendre à Prague. Après la visite de la ville avec mon amie Dagmar, nous nous sommes rendus en Pologne pour le château de Moszna où se déroulait une rencontre de passionnés de Citroën XM. Les voitures venaient de différents pays, la plupart de Pologne mais aussi d'Autriche et Hongrie. Nous avons visité plusieurs châteaux polonais, celui de von Haugwitz, de Rogow Opolski, de Niemodlin, avant de rentrer à Prague. Enfin, nous avons fait un dernier arrêt en Allemagne pour visiter un musée de l'Automobile et de la Technologie avant de rentrer à Bruxelles. J'ai découvert que l'amour pour Citroën rassemble des passionnés de tous pays.



La Nationale 2CV

Dijon (21) du 8 au 12 Mai 2024

Noa amis Denis Rochard et Pierre ferret y représentaient notre CLUB CITROËN FRANCE.

Cette année la Nationale 2CV se tenait en Bourgogne. Les deuchistes ont pris la route de Brazey en Plaine pour partager leur passion. Le centre équestre le Galopin a servi de terrain de jeu à plus de 2800 deudeuches.



Pour Gérald Dumain, la 2 CV est une voiture intemporelle, qui traverse les époques. "C'est une voiture qui ne s'est jamais démodée, Même à l'époque où elle rendait de grands services, c'était la voiture de la bonne sœur, du médecin, du paysan, de tout le monde. Ce qui fait qu'aujourd'hui, elle est restée populaire et dans le cœur de tous les Français".

Comme lui, 300 bénévoles se sont mobilisés pour organiser un programme riche en animations : exposition de 2 CV de 1960 à 1980, concerts et démonstrations de 4X4. Une tombola qui a permis de remporter une 2 CV restaurée.

Rassemblement à Auzebosc (76) Le 15 juin 2024

Sous un ciel capricieux, une vingtaine de voitures se sont rassemblées sur le thème "Les Autos Font Leur Cinéma", organisé par l'association LALC qui loue des véhicules des années 70 à 2005 pour la télévision et le cinéma.

Animateur de cette association, je travaille comme assistant régisseur. Alliant ma passion pour les véhicules et le cinéma, j'apprécie particulièrement découvrir les coulisses de cette industrie. Mon rôle est de transporter les véhicules sélectionnés par les productions chez un préparateur automobile, puis de les conduire sur les lieux de prises de vue. Pendant le tournage, nous nous occupons des déplacements, de la conduite et de la mise en place des véhicules. En fin de réalisation, nous nous chargeons de les déséquiper et de les vendre (si le véhicule appartient à la production) ou du retour de location (si le véhicule appartient à un particulier).

Woody



Par Woody Schiettecatte

L'ESCAPADE NORMANDE

Du 3 au 5 Mai 2024



Notre CLUB CITROËN FRANCE s'est échappé dans le Perche Ornaïs avec comme base, la ville étape du Mêle sur Sarthe (61). Avec une météo plus clémente qu'annoncée, de la Traction de 1953 à la C6 de 2010, quinze équipages en Citroën et DS d'époque, youngtimers et contemporaines se sont proménés sur les belles routes de l'Orne. Organisé par Elisabeth, Martine, Jean-Claude et Alain, ce fut un vrai moment amical, convivial, culturel et technique, où les passagers pouvaient choisir de se promener dans la Citroën ancienne de leur choix...

Merci à tous les participants, à nos hôtes et à la presse locale.



LE MESLE SUR SARTHE compte 659 habitants, c'est la plus petite ville du Département de l'Orne. Elle est traversée par la Nationale 12 et la rivière Sarthe. Le Mêle sur Sarthe est connu pour son lac artificiel créé et aménagé en 1975 et sa foire aux poulains. La base nautique du Pays Mèlois accueille une plage et les animations : pédalo, pêche, mini-golf, tennis, camping ...

En préambule le vendredi 3 mai

Dîner à MORTAGNE au PERCHE ville de 3800 habitants, fortifiée en 1411 par les comtes du Perche. A la fin du XIX^{ème} siècle de nombreux habitants ont migré au QUEBEC pour fonder la ville de Boucherville. Leur histoire est racontée aux Muséales visitées le dimanche. Mortagne au Perche est aussi la ville natale du philosophe et professeur Emile Chartier dit ALAIN (1868-1951). Un musée lui est consacré dans la ville. Mortagne au Perche est la capitale du boudin noir.

Autre point d'intérêt, sur la place du marché se dressent deux sculptures métalliques de Jean -Alexandre Delattre (1935-2022), habitant du Perche depuis 30 ans.

Au programme du samedi 4 mai,

Sous un ciel bleu chargé de cumulus, nous avons emprunté de belles routes bordées de prés, de forêts verdoyantes avec ses jeunes feuilles, et de champs vert et jaune.

Roadbook en mains, les équipages se calent sur un 60 – 65 Km/h pour une vitesse moyenne de 35 Km/h. Trois guides connaissant bien le circuit, Jean-Claude, Thierry et Alain, sont répartis dans le convoi. Et en avant Citroën !

Le Mêle, Essay, Sées avec sa cathédrale. Tout en roulant, Elisabeth nous a décrit les points d'intérêt transmis aux équipages par les talkies de Pierre.

La ville de Sées est le siège du diocèse de l'Orne, riche de sa cathédrale et de ses édifices religieux classés. Ses cloches, muettes pendant 1 siècle, ont été fondues à Villedieu les Poêles et réinstallées en 2015. C'est le jour de marché let nous empruntons les rues étroites de la ville moyenâgeuse.

Puis c'est Mortrée et le Château d'Ô, Médavay et Almenêches. où la sculpture édifée en ville représente le vélocipède à grande vitesse créé entre 1868 et 1873 par Louis Guillaume PERREAUX (admirez le style ci-contre)



Le château du Bourg Saint Léonard fut construit entre 1763 et 1767 par le baron Jules David Cromot dans un parc à l'anglaise entouré d'une forêt de 400 hectares. Nous avons découvert l'art de vivre au château au siècle des lumières.

Marie Duplessi, célèbre courtisane au XIX^{ème} à Paris, est née près du château à Nonant le Pin. Elle inspira Alexandre Dumas, Verdi et plusieurs cinéastes pour l'écriture de « La Dame aux Camélias », et de « La Traviata ».



Et nous avons repris nos chevaux pour déjeuner au Haras du Pin dans le restaurant « Furioso », nom de étalon Pur-sang Furioso (né en 1939, mort le 3 mars 1967) l'un des plus importants fondateurs du stud-book des chevaux Selle français.

Autour des tables nous faisons connaissance avec nos nouveaux et sympathiques amis. Au menu : Carpaccio de thon rouge au pesto, Filet de dorade poêlée à l'huile d'olive et tarte Bourdaloue aux poires.



La Vélo-moteur à grande vitesse 1871 de Louis-Guillaume Perreux à Mantes-la-Jolie



En 2CV au Haras du Pin



Le Haras du Pin, le «Versailles du Cheval», est le plus ancien et le plus prestigieux des haras nationaux, fondé en 1715 sur le Buisson d'EXMES près d'Argentan sur ordre du Roi Soleil. Louis XIV voulait produire les chevaux les plus performants pour l'économie et la guerre.

Nous avons découvert l'un des lieux emblématiques du patrimoine normand qui développe toutes activités en lien avec le cheval : Compétitions équestres, spectacles équestres, promenade en attelage, visite, collection de voitures hippomobiles...

Nous avons pris place dans la 2CV 14 places pour parcourir l'Avenue Louis XIV et le pôle de formation IFCE du Haras national du Pin.



Courtomer, lieu de naissance de Joseph LAMY cofondateur de la société automobile AMILCAR (1921-1939) dont les clients prestigieux furent le Roi de Roumanie, Alphonse XII roi d'Espagne.

Le Garage Citroën de William et Emmanuelle PROVOST, nous y ont accueilli entourés des « Amis de la Traction de L'Aigle » et du Comité des fêtes de Courtomer qui nous a offert le pot de l'amitié avant de dîner à l'Hôtel de la Poste au Mêle.

Côté technique, nous avons écouté William qui nous a présenté la restauration de sa C3 « Trèfle ». La boiserie fut réalisée avec les plans commandés par Marcel Allard à Alain.





Au programme le dimanche 5 mai,

Un ciel gris menaçant mais agréable. Nous sommes 17 équipages à reprendre les départementales de l'Orne percheronne : La Perrière, La Chapelle Montligeon et les Muséales de Tourouvre... La pluie nous épargne et ne salit pas nos chères Citroën.



La Perrière (baptisée aussi Belle Forêt en Perche).

Charmant petit village touristique, centre important de l'industrie du filet brodé en France au début du XX^{ème} siècle, puis siège des usines de maisons préfabriquées Gaston Dreux. La Perrière est un village ouvrier devenu tendance dans les années 80 où des artistes et créateurs y ont posé leurs valises. C'est une cité de caractère avec ses nombreuses ruelles, ses ateliers d'artistes, son restaurant, ses boutiques et son éperon qui permet une vue panoramique à 300° sur les vallons du Perche. Mais le bar à vins était fermé !

La Perrière est le haut lieu d'expression de la technique du filet brodé. Le nouveau musée en témoigne, relatant l'histoire des différents marchands fabricants implantés dans le village et sa région, dont la maison HERVIEUX frères de Rémalard, grands-parents d'Elisabeth, notre organisatrice. Dans le musée nous avons admiré les exemples de création, et découvert l'histoire de cette industrie locale.

Le roman « La dentellière d'Alençon » de Jeanine Montupet, 1985, nous montre la vie de ces dentellières au XVII^{ème} siècle.



La Chapelle Montligeon est un lieu de pèlerinage pour la délivrance des âmes du purgatoire. C'est l'abbé Paul Buguet, curé de la commune, qui prit l'initiative de créer sa basilique néogothique érigée fin XIX^{ème} siècle.

Sur la place devant le restaurant nous avons admiré le marché aux fleurs avant de déjeuner au restaurant « Le Montligeon ».



Les Muséales de Tourouvre au Perche, ville martyre de la seconde guerre mondiale, est le siège de la « Maison de l'émigration française au Canada, inaugurée en 2006 par Claude Laverdure, ambassadeur du Canada.

La visite guidée des Muséales de Tourouvre nous a permis de découvrir cette histoire de la migration massive percheronne vers le Québec avant 1760.

Nous avons admiré les publicités du XX^{ème} siècle. dans le musée des commerces et des marques. Certains d'entre nous le connaissait à l'origine chez son inventeur à Lignerolles (61) pendant le tour des manoirs du Perche par notre Club en 2000.



La presse locale nous a mis à l'honneur sur le journal, « Le Perche » des mercredis 1er et 8 mai 2024.



Les 90 ans de la Traction



**à Bernicourt (59)
Les 1 et 2 juin 2024**

**À Charade (63)
du 9 au 11 Mai 2024**

Sur le circuit de Charade, la célèbre voiture Citroën Traction Avant a fêté ses 90 ans. 1000 Traction et 2500 collectionneurs s'y sont donnés rendez-vous.

Si cette fameuse Citroën Traction, produite de 1934 à 1957, a récolté un tel succès, c'est parce qu'elle était révolutionnaire pour son époque, comme l'explique Jean-Louis Poussard, président de l'association Traction Universelle : « *André Citroën n'a rien inventé, mais il a toutes les innovations de l'époque réunies sur une même voiture. La principale, c'est bien sûr la traction avant, puisque jusqu'à présent les voitures étaient à propulsion, mais il y avait aussi la caisse monocoque, les freins hydrauliques, et d'autres encore...* »

Cette réunion de passionnés, a permis de présenter cette mythique Citroën sous toutes ses facettes. Au programme de la dernière journée, un concours d'élégance des modèles les plus exceptionnels en présence du petit-fils d'André Citroën, qui présidait le jury, suivi d'une grande parade pour terminer en beauté.

Notre ami Alain Petit y participait avec sa 15 Eppendahl

Vidéo M56 Turbo : <https://www.facebook.com/Turbo.fr/videos/456342697092733>

Dimitri et Hervé, ont exposé leurs CX & BX au château de Bernicourt à Roost-Warendin pour les 90 ans de la Traction organisé par Citroscope d'Emile Gossard, ancien de notre Club, et les Anciennes du Ch'ti.

La météo sans pluie a tenu bon mais un peu frisquet....

**à Courtomer (61)
Le 16 juin 2024**

Le comité des fêtes de Courtomer et nos amis citroënistes locaux, les Amis de la Traction de L'Aigle, commémoraient les 90 ans de la Traction et les 80 ans de la Libération. Un camp militaire, un char « le Montereau », une exposition de tracteurs complétaient le beau musée éphémère de Traction. Ce fut une belle occasion de nous y retrouver entre amis du club avec nos 2CV, CX, DS et autres...



Découvrez l'article des 90 ans sur notre site et le communiqué de Presse Stellantis pour les 90 ans de la Traction avec ce QR Code.



La Traction en compétition

Reprise de l'article de François Jolly

La Traction est la première Citroën à afficher un tel palmarès sans aide de la marque. Qui mieux que François Jolly*, historien et membre du CLUB CITROËN FRANCE en 1976, pour nous présenter cette carrière de 1936 à 1957.

*« Nos amis s'étonnent souvent de constater que ma collection de voitures d'époque axée sur des voitures de grand sport et de prestige, telles que Salmson, Delage, Delahaye, Talbot, Facel, Ferrari et Maserati - comporte une Citroën "Traction Avant" aux côtés de voitures dont les caractéristiques sont essentiellement sportives ». François Jolly 1976**

La Traction Avant Voiture de sport et de compétition

François Joly répondait à ses interlocuteurs qu'il considérait la "Traction Avant" comme "LA" voiture charnière de l'histoire de l'Automobile, et en dehors de ses raisons sentimentales, une "Traction Avant" ne saurait nullement déparer sa collection placée sous le signe de la compétition et du sport.

Si les jeunes générations peuvent s'en étonner, les amateurs nés en même temps que la "Traction", ne peuvent pas avoir oublié l'époque où il ne s'écoulait pas de semaine sans que la "Traction" ne brillât dans toutes les disciplines de la compétition automobile et ne remportât un grand rallye, un circuit de vitesse, une course de côte, une épreuve de maniabilité ou de consommation.

La "Traction" eut ses grands pilotes, dont les noms sont passés dans l'histoire du sport automobile : François LECOT bien sûr, mais aussi les GAUTRUCHE, POUDEROUX, GIRIER, PRESTAIL, RICOU, GIGNOUX, CLAROU, PAILLER, RODANSKI, SEIBERT, etc...

Le Marseillais Jean GUICHET, grand pilote de FERRARI - qui courait tantôt sous son véritable nom, tantôt sous le pseudonyme de GUIGOU, remporta sur "Traction Avant" ses premières grandes victoires, au début des années 50.

La « Traction » se fit un grand palmarès avant-guerre :

Nous relaterons les exploits de François Lecot en 2025 à l'occasion de son 90^{ème} anniversaire.

Les autres faits d'arme avant-guerre de la Traction sont relatés dans l'édition "de luxe" de l'ouvrage de Jacques BERGE et Nicolas VIANOFF La "Traction, un roman d'amour" publié en 1977 chez BALLAND et dans « Emotions CITROËN en compétition » de Maurice Louche édité en 2017.



1936 cabriolet 11AL Poudroux Paris-Nice

Dès 1936, la Traction inspira les préparateurs et pilotes comme Poudroux avec sa Traction cabriolet 11AL préparée pour le Paris-Nice. Très allégé, portes aluminium, phares intégrés, ce roadster était équipé d'un moteur préparé dans le garage Poudroux du Puy. Alain Dufour

La « Traction Avant » se fit un grand palmarès dans toutes les catégories et au classement général :



En Rallyes :

Elle gagne la Coupe des Alpes en 1947, 1949, 1953
Lyon-Charbonnières en 1947, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, et 1954
Neige et Glace 1953, 1954, 1955
Sestrières 1953,
L'Iseran en 1948, 1950, 1952, 1953
Evian en 1949, 1950, 1951,
Le Dauphiné en 1949, 1950, 1953
Les Vosges en 1949, 1951, 1952

En Circuits :

Grand Prix d'Hiver de Suède en 1947,
Dakar 1955
Nice en 1950,
Agen 1954
Nîmes 1953
Marseille 1953
Montlhéry en 1948, 1950, 1952, 1954

En Courses de côte :

Laffrey, 1952
Le Col Bayard en 1950, 1951,
le Revard, 1954
La Faucille 1953, 1954
La Rochette 1953, 1954
La Sainte Baune en 1951, 1952...



Le palmarès sportif de la "Traction Avant" est loin de s'arrêter à la fin de la saison 1955. Jusqu'en 1958, Peter Eppendhal (dit Peterson) s'illustre avec sa 15 allégée, capable d'atteindre 170 Km/h et engagée en « Série spéciale » !

Il raconte ses exploits pages 127 à 137 dans le livre « La Traction » de Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff aux éditions Balland en 1975.

Sa "Traction" 15 cv spéciale est la voiture de notre ami Alain Petit (Photos en tête de cet article).

Puis en 1956 la carrière de la DS commence !

Pour en savoir plus découvrez les livres :



* François Jolly (1934—2018) Ancien membre du Club Citroën, historien, auteur de : Un demi-siècle de sport automobile (1975) et de nombreux livres sur les automobiles de sport Salmson, Delahaye, DB, Delage, les Racers 500, la Renaissance du sport automobile en France (2002), les Grandes heures de Montlhéry (2004).

Les essais de la Traction



1936 Traction en endurance sur l'anneau de vitesse de Montlhéry

André Lefebvre, diplômé de Sup. aéro, est licencié par Louis Renault début 1933. Riche de son expérience des records à Montlhéry avec Voisin et Yacco, Il propose à André Citroën son projet de voiture à traction avant. Son centre de gravité est abaissé, le maître couple réduit, le châssis échelle remplacé par une cellule dont l'aérodynamisme ne nécessite qu'un petit moteur de 5cv. Ainsi André Citroën accepte ce projet de petite traction avant à caisse autoporteuse. Embauché début mars 1933, André Lefebvre met son idée à exécution avec une équipe réduite et réactive. C'est le projet "PV" petite voiture. Formé, soudé à la main entre mars et juillet, le prototype roule en août 1933, la voiture est présentée un an après le 18 avril 1934 place de l'Europe et la « 7 » au salon de l'automobile au Grand Palais à Paris, le Jeudi 4 octobre 1934.

Par Alain Lassalle

Les essais de la Traction

La Traction Avant fut testée pendant son développement de 18 mois, notamment en ce qui concerne sa suspension, sa tenue de route, et son groupe motopropulseur. Ces essais n'ont malheureusement pas permis de fiabiliser la voiture. Les premiers clients en feront les frais. Les cardans cèdent, les soudures du pavillon de la « caisse monocoque » se déchirent. A cela s'ajoutent des problèmes de moteur et de boîte de vitesses mécanique.

La boîte de vitesse automatique Sensaud de Lavaud chauffait anormalement. Il suffisait de partir de Balard, de monter la côte de la route du pavé des gardes menant à Versailles pour que l'huile de la turbine surchauffe et mène à la panne. En parallèle fut essayé le changement de vitesses automatique « GREGOIRE » à train épicycloïdal à 3 vitesses, ancêtre de nos boîtes auto d'aujourd'hui, mais son rendement était médiocre. Ces BV laissèrent place à la 3 vitesses classique.

L'endurance était complétée par des tests de confort et de performance pour évaluer la vitesse, l'étagement des rapports de boîte et l'aptitude en côte.

Les dispositifs d'essais

Le Centre d'Essais de La Ferté-Vidame n'existait pas encore lors des essais de la Traction. Ces derniers s'effectuaient à Montlhéry et sur les routes du sud-ouest parisien.



Les voitures partaient du Laboratoire d'Essais du 53 Rue Balard Paris XV^{ème}, ancienne nurserie convertie en laboratoire en 1923 et de Montlhéry du local situé sous l'anneau de vitesse. Le "chalet Citroën" n'a été installé à l'intérieur de l'autodrome de Montlhéry qu'en 1949.

Les voitures d'endurance faisaient de l'anneau de vitesse, du routier de Montlhéry et parcouraient les routes de la Haute Vallée de Chevreuse dans l'ancien département de la Seine et Oise. Deux équipes se relayaient et pouvaient totaliser 800 à 1000 Km quotidiennement sur chaque Traction.

Le laboratoire rue Balard regroupait tous les services liés à la mise au point de la Traction : Carrosserie, boîte de vitesse, moteur, liaison au sol, refroidissement, électricité, thermique... Il était équipé de bancs d'essais moteur et boîte, d'un atelier d'usinage en mezzanine au-dessus de l'atelier de mise au point et d'entretien des véhicules d'endurance.



Les caravanes d'essais partaient de Balard pour se déplacer au Mont Ventoux et au Col d'Alès pour les tests de refroidissement moteur dans la montée et d'endurance des freins dans la descente.

Les voitures d'essai 22

Lancé en 1932 avant le projet PV, le moteur V8 n'était pas prévu pour la Traction mais probablement pour une Rosalie. Ce gros moteur « chaussé » dans la Traction donne la PV8.

Le moteur V8 Ford fut essayé pour établir les courbes de consommation, d'accélération et d'aptitude en côte. Ses résultats d'essais au banc étaient comparés à ceux du moteur Citroën. Mais ils avaient un problème commun, la fissuration de leurs culasses.

Des caravanes d'essais spéciaux sont organisées vers le Ventoux ou les Alpes. Ici la caravane n°25, composée de 3 voitures.



La caravane n°26, du 13 juin 1935, était composée de la «22» n°1 et la n°2 dites « anciens modèles », une 22 nouveau modèle avec le moteur n° 001.365, et de la « 22 » équipée de la coque ET 0288 et du moteur 001.361 plus 3 autres voitures non identifiées.

Les voitures du salon 1934, le roadster, la familiale et la berline ont servi de véhicules d'essais après le salon.

Les résultats d'essais 22

De nombreux rapports d'essais de la 22 étaient stockés dans le grenier de la pouponnière du 53 rue Balard Paris XV. Je les ai sauvés de la destruction en 1979 avant le déménagement de Balard vers Vélizy et la destruction de la pouponnière. Ils sont maintenant à terre Blanche.

La 22 connut de sérieux problèmes de refroidissement moteur, de fissuration de culasse, d'endurance du freinage, ainsi que de fixation du groupe motopropulseur à la coque.

D'après les essayeurs de l'époque, le prototype était dangereux à cause d'un avant trop lourd, d'une mauvaise motricité et d'une fâcheuse tendance à sous-virer.

La boîte automatique Sensaud de Lavaux déjà à la peine sur la « 7 » s'avère incapable de fonctionner sur la « 22 ». Le bureau d'études étudie boîte mécanique Jérôme à 3 rapports en seulement 15 jours. Ce sera le plus gros défaut de la Traction pendant toute sa carrière

D'une mise au point délicate, la « 22 » eut des accidents. En octobre 1934, la « 22 » n'est pas encore au point et Citroën se refuse à en confier le volant à quiconque. Sa mise au point sera stoppée trois mois plus tard, et CITROËN abandonna le projet au bénéfice des essais de la 7 et de la 11.

Néanmoins, tous ceux qui l'ont pilotée louent la sonorité du moteur ainsi que sa discrétion, sa souplesse, mais surtout ses inépuisables ressources. Ceci était rendu possible grâce à la tenue de route Citroën ! Cela n'empêchait pas la voiture d'être confortable, même si sur ce point les avis divergent un peu plus. Du côté de la transmission, une boîte à 4 rapports a été testée, mais c'est la boîte 3 rapports qui devait équiper la 22 en cas de commercialisation. Le train avant aurait vraisemblablement adapté des double cardans pour mieux résister au couple et améliorer le braquage. Le gros défaut était le freinage repris de la 7, moins puissante.

Les hommes de la 22

Chez Ford aux Etats-Unis : Le Colonel E.J. Hall de l'American Service s'occupait du moteur V8 Ford

Chez Citroën en France : André Lefebvre, Architecte de la Traction, M. Prévost, Directeur du Laboratoire et Performances, M. Norroy, Direction Qualité, M. Sainturat, Etudes Moteur, M. Déperthes, Liaison au sol, Jean Aron, Carrosserie et Finitions, M. Guignon, Laboratoire, M. Brull, Direction Qualité - Essai Montlhéry, M. Brogly, Directeur des Etudes, Julien,

Retrouvez l'histoire de la Traction dans les guides de La Traction - celui de 1934 - 1942 et celui 1945 - 1957 écrits par Jérôme Collignon chez ETAI en 2001. Jérôme fait une mise à jour très documentée dans son blog et son article « La genèse d'un joyau ». QR Code





Par Alain Lassalle

La présentation de la Traction « 22 »

La conférence de MM. Norroy, Sainturat, Deperthes, Aron et Prevost, présente la « 22 » comme offrant un confort supérieur, une vitesse et une accélération exceptionnelles avec une consommation modérée. La voiture est également louée pour son agrément de conduite et sa stabilité, même dans les virages. Cette présentation commerciale d'avril 1934 n'est pas tout à fait en accord avec les constats d'essais.

Le confort est meilleur encore, que sur la « 7 » et la « 11 », aussi bien à cause d'une répartition plus parfaite des poids - d'un centre de gravité très bas - que du silence, permis par un moteur à 8 cylindres.

L'agrément de conduite est considérablement accru par les qualités exceptionnelles de vitesse et d'accélération, qualités obtenues avec une consommation très modérée.

Voici quelques chiffres précis obtenu aux essais :

Nous faisons avec la « 22 » du 140 km/heure,

Accélération, on passe de 0 à 100 km/h en 385 m et 20'' 3/5

Attitude en côte, on monte en prise une pente de 15 %.

En somme, on n'utilisera, la seconde que rarement, même en montagne.

Consommation, à 60 de moyenne sur le circuit difficile de Montlhéry, la consommation est de 14 l aux 100.

Sur les grandes routes, un bon conducteur pourra certainement faire 70 de moyenne avec moins de 15 l/100.

Il est facile de conserver une allure régulière avec une voiture stable comme la « 22 », qui supprime les côtes et, dans les virages usuels, permet de ne guère ralentir.

En résumé, la 22 est, au point de vue performances, agrément de conduite et confort, une voiture de très grande classe, capable de soutenir avantageusement toutes les comparaisons.

Les caractéristiques techniques de la voiture sont similaires aux modèles « 7 » et « 11 », la traction avant, sa suspension indépendante par barres de torsion et son carrosserie monocoque. Différents types de carrosseries sont proposés pour répondre aux besoins variés de la clientèle.

La ligne de la caisse a été conservée. L'ensemble rigide carrosserie-coque nous permet, par la suppression du châssis, d'alléger considérablement la voiture, sans diminuer sa solidité et de lui donner un profil intégralement aérodynamique par la suppression de toutes les aspérités, situées ordinairement sous les voitures.

Les assemblages de la caisse et de la coque sont réalisés de la même façon que sur nos modèles « 7 » et « 11 ». Le renforcement de la partie avant a été résolu par l'augmentation de l'épaisseur des tôles de sécurité et par l'adjonction de cloisons supplémentaires.

La suspension arrière est constituée par deux barres de torsion disposées parallèlement et fixées sur une traverse tubulaire renforcée.

L'augmentation de longueur des barres, permet de supporter une charge plus grande tout en diminuant le taux de travail du métal.

L'absorption d'amortisseurs hydrauliques spéciaux à l'avant et à l'arrière augmente encore la souplesse et la stabilité de la suspension.



Pour en savoir plus voici les livres qui vous intéresseront :

22 ! V'la les Traction de Fabien Sabatès en 2016 et 1991

Le Grand Livre de la Traction Avant 7 - 11 - 15 - 22 d'olivier de Serre en 1984

La Traction, un roman d'amour Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff en 1977

CitroscoPie n°22—52— 82

Caractéristiques de la «22 »

La « 22 » possède la puissance, la vitesse, de luxe, le confort, des plus grosses voitures.

Au point de vue conception, elle présente beaucoup de similitude avec nos modèles « 7 » et « 11 ». Nous avons conservé toutes les solutions, ayant fait leur preuve sur ces voitures : Traction avant, suspension indépendante par barres de torsion, carrosserie monocoque...

L'empattement a été porté à 3 m 150. Soit 60 mm de plus que celui de la « 11 ». La voie avant est la même que celle de la « 11 » soit 1,44 m, la voie arrière passe de 1,42 m à 1,46 m. Ces nouvelles dimensions ont nécessité une extension de la caisse de 60 mm à l'avant.

C'est l'habillage qui a subi les plus importantes modifications.

Nous avons encastré complètement les phares et les avertisseurs dans les ailes. L'inclinaison de la calotte du verre du phare, la disposition de la grille chromée de l'avertisseur, le motif chromé fixé sur l'aile dans l'axe du phare et le motif chromé fixé sur le flanc de capot, donnent à l'avant de la voiture un cachet d'élégance tout particulier.

Le pare-chocs AV est constitué d'une lame inférieure et de deux lames supérieures fixées à la traverse avant .

La calandre, élargie de 50 mm par rapport à celle de la « 11 », présente un nouveau galbe et un nouveau motif central.

Le capot a été allongé de 120 mm. Il est muni des deux larges volets ornés dans toute leur longueur d'un motif chromé.

Le dôme de capot est renforcé par une moulure qui contribue à améliorer la présentation et à diminuer des vibrations.

La tôlerie de lacaisse est identique à celle de la « 11 » .

Le dessin des contre-portes a été modifié, la garniture intérieure et les accessoires sont particulièrement soignés.

Les assises de sièges sont améliorées, et l'intérieur du coffre à bagages garni.

Les différents types de caisses :

Afin de satisfaire les besoins de la clientèle, de nombreux modèles de carrosserie peuvent répondre aux goûts de chacun.

Dans la catégorie « 7 », nous assurons la fabrication des :

- Berlins
- Cabriolets
- Faux-cabriolets

Ces caisses pouvant être équipées avec un moteur « 11 » légère et dans les types « 11 » et « 22 » les :

- Berlins
- Familiales
- Cabriolets
- Faux-cabriolets
- Coupés de ville

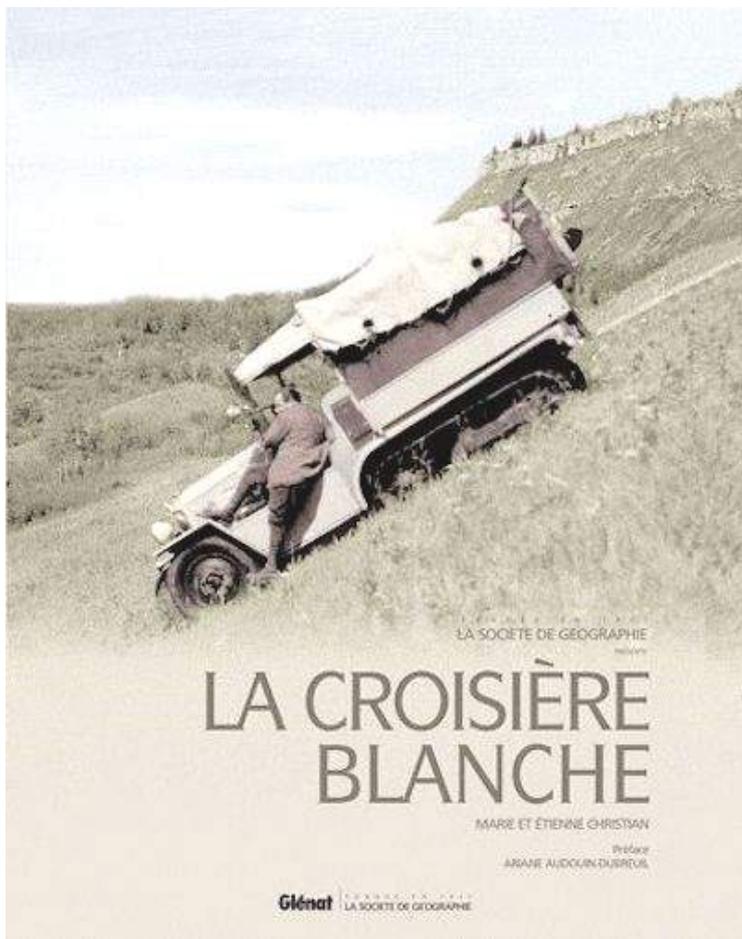
A la suite du succès remporté dans différents concours d'élégance par quelques modèles « 7 » particulièrement soignés au point de vue peinture, garniture et accessoires, de nombreux clients ont demandé des voitures analogues.

Ainsi fut créé, pour chacune des carrosseries « 7 » énumérées ci-dessus, un modèle « grand luxe » qui diffère des modèles de série par la présentation et les accessoires.

Tous les modèles « 11 », « 11 Légère » et « 22 » sont équipés et garnis comme les modèles « 7 » grand luxe.

Un livre, des livres

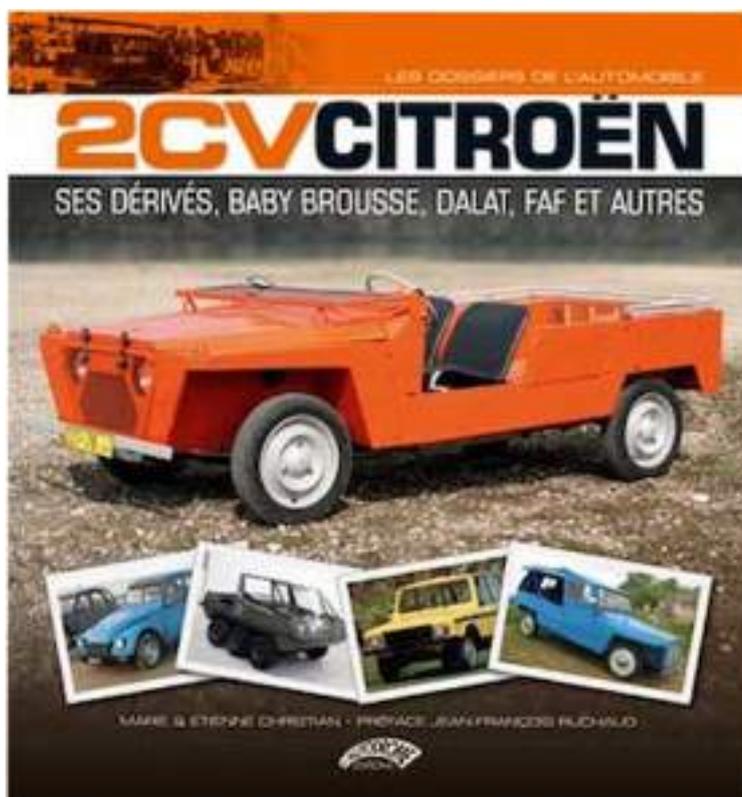
Par Marie Christian



A la question de notre président Alain Lassalle comment fait-on un livre ? Il n’y a pas de réponses toutes faites. Il n’y a que des concours de circonstances. Quel objectif veut-on donner à ce livre ? Une chose est certaine, on ne le fait pas pour soi, mais pour témoigner, montrer, raconter, transmettre.

Passionné de livres sur les voyages, c’est en lisant la revue d’avril 1978 de la Société de Géographie qu’Étienne Christian relit et relit le récit de la Croisière Blanche (1934) qui comprenait douze pages de croquis et photos. Cette croisière privée tombée dans l’oubli en France est restée très vivante au Canada et aux Etats Unis sous le nom de « Bedaux Sub-Arctica Expedition ». Il n’en fallait pas plus pour avoir envie de retracer et comprendre cet échec, retrouver les 5 autochenilles P17 perdues quelque part dans l’ouest Canadien.

Après la Croisière des Sables 1922-1923 ; la Croisière Noire 1924-1925 et la Croisière Jaune 1931-1932 écrits par Ariane Audouin Dubreuil et édités aux Editions Glénat, nous avons été invités à retracer cette expédition, bien qu’elle ne soit pas organisée par André Citroën mais effectuée au moyen de véhicules de la marque au double chevron.



Passionnés également de l’histoire des automobiles Citroën et tout particulièrement de la 2CV construite en France mais aussi fabriquée dans les pays en voie de développement, c’est tout naturellement qu’à peine retraités, nous nous sommes mis à la recherche de ces véhicules « exotiques » en Côte d’Ivoire et au Vietnam.

Ce livre sur la 2CV, ses dérivés, baby brousse, Dalat, FAF, et autres, est sorti aux Editions L’Autodrome dans la collection « Les dossiers de l’automobile ».

Pour trouver ces livres, aux prix de :

Xx € pour « La Croisière Blanche »

Xx € pour 2CV Citroën , ses dérivés, baby brousse, Dalat...

Ecrire à Marie Christian :

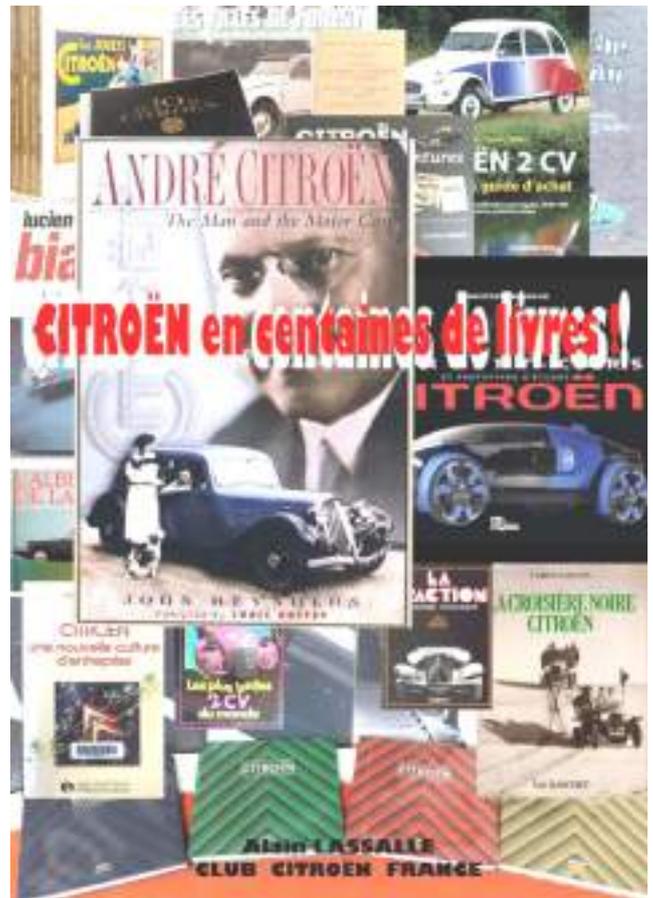
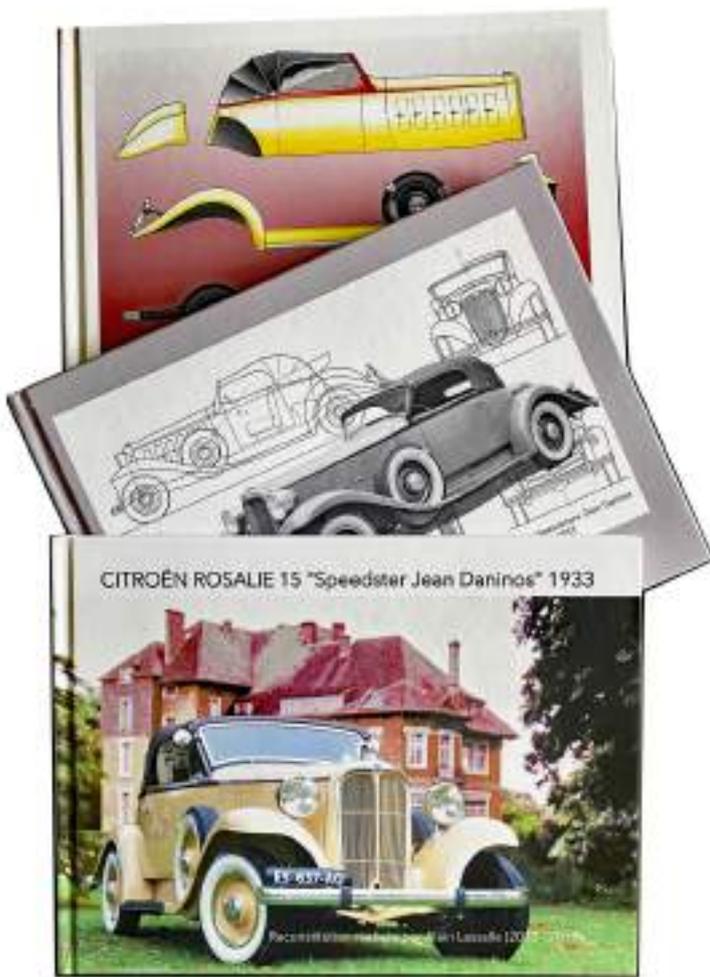
mfk.christian@wanadoo.fr

Depuis les débuts de l'activité d'André Citroën et la fabrication d'obus pendant la Guerre de 1914, 780 livres français sont répertoriés dans la bibliothèque du CLUB CITROËN FRANCE sur son site Internet.



Qu'ils soient écrits avec un nombre de caractères à respecter, qu'ils soient illustrés de nombreuses images et peu de texte, qu'ils soient tirés à 2 000 exemplaires, 200 exemplaires ou 20 exemplaires le livre a toujours été depuis des millénaires, le support papier le mieux conservé.

Alain tu n'hésites pas à nous présenter ton livre à exemplaire unique sur la reconstruction de la Rosalie Daninos. Et à chaque fois que tu l'améliores, c'est une nouvelle version qui nous est offerte !!!



Gravés sur DVD, CD ou autre vesteuse informatique combien de temps les livres numériques survivront-ils ? Nous constatons déjà que le support de lecture est vite dépassé ! Et si je peux vous donner un conseil, amis écrivains, avant de sortir sous format papier, dès que vous avez saisi vos données, faites des sauvegardes nombreuses et sous différentes formes, aux risques de tout avoir à recommencer dès la première ligne.....

Le livre n'est pas prêt de disparaître, il se démocratise, se familiarise et reste le meilleur témoin de moments ou d'histoires que l'on souhaite transmettre.

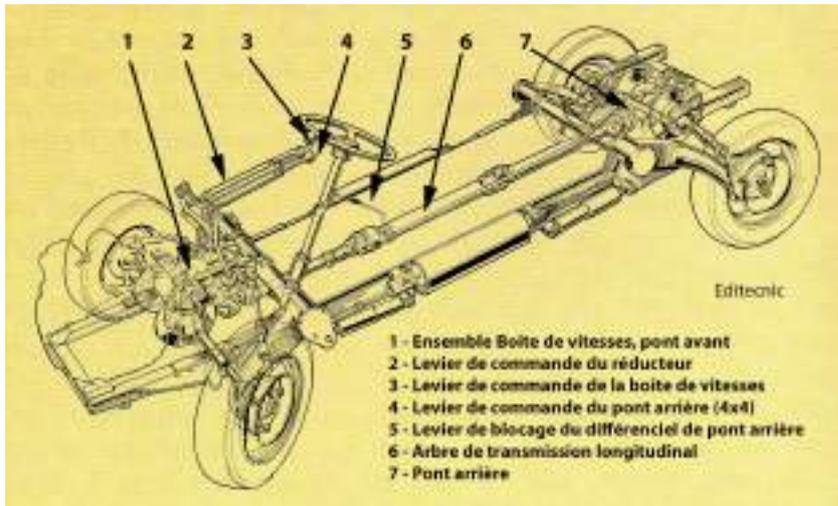
Et pour ceux qui ont une histoire qui dort dans un tiroir et qu'ils souhaitent raconter, il existe quelques éditeurs sur internet qui permettent d'imprimer son livre en petite quantité ou à l'unité très bon marché (15€/unité pour 80 pages en A4).

Voici les petits conseils à suivre pour éditer son livre...

Pour créer et imprimer son livre à bon marché Coollibri.com :
<https://www.coollibri.com/imprimer-un-livre?>



La transmission 4 x 4 Du FAF et de la Méhari



Une transmission 4x4 pour le FAF ... et la Méhari : drôle de renaissance du 4x4 chez Citroën

Dans mes années au « Laboratoire Essais Citroën » j'ai eu l'occasion de travailler sur une « nouvelle » transmission 4 roues motrices associée à un véhicule atypique, marginal et exotique de la gamme Citroën : le FAF.

Au moment de relater ces quelques souvenirs professionnels, j'ai pris conscience que je ne savais quasiment rien sur ce véhicule et de son développement ! J'ai donc fait des recherches pour comprendre d'où sortaient les prototypes qui nous furent confiés pour tester et valider la transmission fin 1979/début 1980. Dans cette recherche le livre de Marie et Etienne Christian sur les dérivés des 2CV Citroën m'a été d'un très précieux secours.

L'histoire de cette transmission 4x4 débute au Vietnam fin des années 60. Sous l'impulsion de M. Duchemin, responsable de la filiale Citroën à Saigon, et l'accord de Citroën Paris, le développement local d'un véhicule de « brousse » dérivé de l'AK400 est lancé. Avec une carrosserie adaptée aux besoins locaux et réalisée en tôles pliées, le prototype fut présenté fin 1969 et baptisé DALAT.

La production locale à partir d'éléments CKD importés d'Europe commença dès 1970 pour atteindre près de 1300 véhicules en 1971.

Rapidement un Agent Citroën du réseau Vietnamien, M. Alfred Nicolas, féru de mécanique imagina une adaptation 4x4 de la DALAT : boîte de vitesses d'origine modifiée pour « greffer » un réducteur en sortie de BV vers le pont AR avec blocage du différentiel. M. Duchemin séduit par cette idée s'engagea dans ce projet et M. Nicolas se lança dans la réalisation artisanale d'un prototype roulant sur base DALAT adapté à une utilisation « tous terrains ». Leurs essais débutèrent en 1972 et les premiers résultats confirmèrent tout l'intérêt de cette association véhicule léger/ réducteur/ pont AR avec blocage différentiel. Les aptitudes du véhicule éveillèrent même l'intérêt de l'armée Américaine alors au Vietnam et la motorisation 652cm3 de la Visa commença à être envisagée pour tirer le meilleur parti de ce véhicule 4x4.

Suite à ces résultats la Direction de Citroën à Paris demanda au Bureau d'Etudes de Vélizy de plancher sur cette réalisation qui resta sans suite...à Vélizy.

En 1976 M. Duchemin, revenus en France après la débâcle américaine au Vietnam, convainc la Direction, et en particulier la Direction commerciale, du potentiel d'un véhicule dans la lignée de la DALAT 4x4 : l'idée du projet FAF est lancée. M. Nicolas fut alors sollicité pour réaliser un démonstrateur sur base Méhari. Les performances obtenues confirmèrent l'intérêt de cette transmission. La décision fut alors prise de l'industrialiser avec l'objectif de l'adapter à la Méhari et au FAF, véhicules qui pouvaient intéresser entre autre l'Armée Française. Seul hic, le Bureau d'Etude de Vélizy n'était pas partant pour reprendre ce projet « bricolé » sachant que par ailleurs la réalisation de notre plan de charges officiel posait déjà problème. C'est donc à la Direction des Méthodes (M. Durin) que fut confié la responsabilité d'industrialiser le FAF 4x4. Exit le Bureau d'Etudes de Vélizy. Mais pour prétendre à un marché avec l'armée Française il fallait dans le dossier d'homologation fournir les documents témoignant d'un programme de validation complet et justifiant de la fiabilité fonctionnelle du produit : typiquement le travail du Laboratoire Essais.

C'est donc en 1979, peu de temps avant son déménagement de la rue Balard (Paris 15eme) vers le nouveau Centre technique de Vélizy, que le « Labo Essais Citroën » devint incontournable pour ces validations, sans pouvoir se défilier. Les services concernés furent sollicités pour répondre rapidement aux besoins de la Direction générale et de celle des Méthodes.... mais avec investissement à minima.

Pour ce qui est de la partie transmission le « développement » m'est tout de suite apparu très particulier : aucun contact avec le Bureau d'étude CITROËN qui n'étaient donc pas concerné ! Plus surprenant encore, mes interlocuteurs directs se limitaient à M. Durin, Directeur des Méthodes, assisté par M. Courty technicien délégué à plein temps sur ce projet.

Une équipe de 2 compagnons était disponible dans un atelier de la « Direction des Recherches » à Vélizy pour les interventions sur BV ou pont AR si nécessaire. Pour la partie études M. Courty traitait directement avec un bureau extérieur disponible et réactif. En résumé une structure légère et souple avec un seul objectif prioritaire à gérer : s'assurer de la fiabilité de la transmission et l'améliorer si nécessaire dans les meilleurs délais. Pas de structure lourde et hiérarchique et une réactivité immédiate, avant tout formalisme, face au moindre problème. L'opposé de ce à quoi j'étais habitué depuis mon arrivée au « Labo » début 1973. Un rêve de technicien !

Peu après que nous ayons été sollicités, un véhicule FAF vert armé, probablement équipé du moteur 652cm3 de la Visa, était mis à notre disposition pour les essais spéciaux BV et pont AR mais aussi transmission longitudinale et arbres de roue de la responsabilité d'un de mes collègues, G. Baudin.

Mon programme d'essais concernait essentiellement le fonctionnement des commandes (chgt de vitesse, crabotage AV/AR, crabotage pont AR), étanchéité à l'eau de la BV et du pont AR, tenue de l'ensemble de la transmission 4x4 aux sollicitations exceptionnelles (démarrage brutaux ou tenu différentiels au grippage). Un deuxième véhicule fut envoyé à LFV pour un programme d'endurance spécifique 4x4 en parallèle de nos essais spéciaux, et suivi par l'ensemble des services du « Labo » concernés (châssis, carrosserie, liaison au sol, moteur, transmission...)

Pour ces essais transmission 2 sites ont été utilisés : dans un premier temps M. Durin avait profité de la présence de bulldozers sur le site de la récente usine d'Aulnay pour faire réaliser, dans une vaste zone encore inutilisée, un circuit tous terrains avec en particulier des bosses très impressionnantes.

Ce site nous a été utile pour découvrir le véhicule et faire nos premiers essais fonctionnels. Les autres essais se faisaient au « Centre d'essais de Citroën », à La Ferté Vidame, dans le gué et sur les pistes et rampes d'essais spéciaux. Pour l'endurance un mixte des différents circuits (route, rampes, gué, pistes pavées, tôle ondulée, ornières...) a dû être complété par un circuit « désert » dans une ancienne carrière de sable privée à proximité de LFV et louée spécialement pour satisfaire à ce besoin très spécifique.

L'ensemble de ce programme d'essais inattendu et improvisé nous occupa environ 6 mois.

Ce que je retiens essentiellement c'est la bonne fiabilité de la transmission. Seul un bruit anormal et inquiétant sur le véhicule de LFV vint perturber l'endurance. Rapidement déposée la BV arriva dès le lendemain dans l'atelier des Recherches à Vélizy où fut réalisée l'expertise en présence de M.. Durin qui avait tenu à accompagner M. Courty. Le verdict tomba dès le démontage du couvercle AR : roulement à aiguilles détruit. Rien de bien grave à ce stade. La pièce fut transmise au « Laboratoire métallurgie » pour expertise conformité et M. Courty alerta le bureau d'étude extérieur pour renforcement de ce roulement et amélioration de sa lubrification. Ce fut le seul incident notable auquel nous avons été confrontés dans ce développement d'une évolution plutôt bien née de la BV 2CV.

Une anecdote par ailleurs marqua nos essais spéciaux. Notre programme standard prévoyait des séries de « démarrage brutaux » en MAV et MAR, roues braquées à droite et à gauche pour tester la résistance aux chocs de la BV et des transmissions. Pour ce FAF 4x4 nous avons dû intégrer à la procédure les spécificités de cette transmission (réducteur, blocage différentiel). Cet essai avec G. Baudin se déroula à Aulnay sur une zone bitumée. Mon collègue prit le volant et commença une série de démarrages MAV roue braquées à gauche : je surveillais et comptabilisais les démarrages. Rapidement je fus intrigué et j'arrêtai l'essai. Le FAF était vrillé !!!! Par ailleurs impossible de déverrouiller le crabotage AV/AR. Nous comprîmes rapidement ce qui se passait. Les conditions de cet essai en position 4x4 n'étaient pas adaptées sur du bitume. En enchaînant les démarrages braqués dans un même sens, différentiel bloqué et haute adhérence entraînaient une mise sous couple en torsion de l'ensemble de la transmission et de l'arbre longitudinale en particulier. Résultat, le châssis était soumis à ce couple de torsion et se vrillait. Seule solution pour libérer la chaîne de traction de ce couple, repartir en MAR toujours roues braquées à gauche jusqu'à ce que le décrabotage redevienne possible.

Cette mésaventure nous amena à une réflexion approfondie sur les possibilités et utilisations réaliste d'un 4x4. Les procédures d'essais furent remises en cause et adaptées à ce nouveau domaine des transmissions inconnu au Labo Essais des années 70 et qui allait se développer bientôt chez CITROËN sur la BX et l'AX. Entre-temps le FAF 4x4 n'eut pas d'avenir dans l'Armée Française qui annula en 1981 une grosse commande en cours ; seules une quinzaine de véhicules furent effectivement livrés.



La Méhari qui avait hérité en option de cette transmission bien adaptée à l'usage rustique de cette version fut commercialisée à un peu plus de 1200 véhicules. Le paradoxe c'est que durant les quelques mois que durèrent les essais par les différents services concernés, à aucun moment je n'entendis évoquer la Méhari. Au « Labo » il n'existait qu'un « programme » atypique FAF 4x4 qui intéressait l'Armée Française !

Jean-Claude Ferré

PROGRAMME 2024



14 Août au 18 Août International Citroën Car Clubs Rally

à Lotnisko Toruń-Bielany en Pologne

14 & 15 Sept Auto Moto Retro Rouen (76)

21 & 22 Sept Les Journées européennes du Patrimoine

21 & 22 Sept L'ART AUTOMOBILE Gambais (78)

24 août au 27 Oct. Exposition "SEM et l'Automobile" au
Château de Breteuil (78)

13 Octobre 25ème Bourse d'échange de L'Aigle (61)

12 et 13 Oct. Les 100 ans de l'Autodrome de Montlhéry

8 au 10 Nov. Epoqu'Auto Lyon (69)

13 au 15 Septembre - Le Jubilé Citroën CX

Dîners du CCF 2024, les mercredis :

18 septembre à Issy les Moulineaux (92) et

20 novembre à Val de Reuil (76)

Et prévoyez pour 2025 :

Du 15 au 17 août Citro Days 2025 au Lac du Der (52)



BOUTIQUE

Vous adresser à : contact@club-citroen-france.club

Photos, dessins et textes : James Bandy, Marc Bernard, Daniel Biauche, Etienne & Marie Christian, Paul Choplin, Jérôme Collignon, Dimitri Delcambre, Alain Dufour, Dominique Fallot, Pierre Ferret, Daniel Gaubert, Jean-Yves et Thierry Gauchard, Gérard Geffroy, Frédéric Geiger, Christophe Goux, Roger et Régis Guyot, Michel Horenbeek, Denis Huille, Gérard Krief, Martine et Alain Lassalle, Pierre Leclercq, Hervé Lefait, Claude Lemaître, Maurice Louche, Elisabeth et Jean-Claude Moizot, Thierry Martineau, Pascal Mulot, Françoise et Daniel Pariguet, Alain Petit, Emmanuelle et William Provost, Denis Rochard, Loïc de La Roche, Woody Schiettecatte ...

Documentation : ADN, Amicale Citroën & DS France, Archives de Terre Blanche, Automobiles Citroën, Automobiles Propres, Aventure Citroën, Aventure Peugeot Citroën DS, Centre d'Essais de La Ferté-Vidame, Club Citroën France, Citroën Origins, Citroscopie, Conseil départemental de l'Orne, Conservatoire Citroën, Deauville Classic, DS Automobiles, Editechnic, Epoqu'Auto, Expédition Bedeau, FFVE, La Grande Aventure des Petites Citroën, L'Illustration, Leapmotor, LVA, Michelin, Média Citroën, Media Stellantis, Les Muséales, Le Perche, Rétromobile, Sanctuaire N.D de Montligeon, TalkAI, Terre Blanche, L'Union, 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 2024

