



Édito

Un édito bien difficile à figer !

Les événements planétaires, la création du poste de « Chief Heritage Officer Stellantis », la démission de Carlos Tavares, ne doivent pas remettre en cause le patrimoine Citroën et DS que nous valorisons et transmettons.

Citroën innovait, innove, innovera !

Citroën occupe la première place dans le cœur des collectionneurs français pour l'exploitation en avant-première de techniques comme la carrosserie « Tout Acier », qui fête ses 100 ans sur la B10 et a été concrétisée dans la caisse monocoque de la Traction Avant ! Parmi les nombreux anniversaires de 2024, n'oublions pas qu'il y a 50 ans, Michelin promettait Citroën à Peugeot, avec les succès qui s'en suivirent.

Le passé et le futur s'écrivent au présent !

Ainsi, l'avant-gardisme de Citroën s'exposait au Mondial de l'Auto 2024 avec la présence de nos Citroën iconiques : Traction, 2CV, DS et AMI, dans la rétrospective des innovations de la mobilité.

L'avenir de notre patrimoine !

L'instabilité politique, les conflits armés, la stratégie financière de Stellantis, les fermetures de sites PSA, ainsi que la révolution numérique automobile, justifient la nomination d'un coordinateur mondial du patrimoine vivant avec l'avenir des quatorze marques de Stellantis !

Ainsi le documentaire « Inside Citroën » fait le lien entre l'histoire et l'avenir. Loin du néo-rétro, la stratégie de Citroën est claire : miser sur un design audacieux, une technologie de pointe et une approche client personnalisée pour relancer sa production.

Et pour le rêve, DS Automobiles nous offre une belle réinterprétation de notre Citroën SM au travers de la SM Tribute.

Revivez les bons instants de notre Club, future histoire !

Le Président Alain LASSALLE

SOMMAIRE

La vie du Club

Le Club d'Intérêt Général ?	P 2
L'évolutions de notre club	p 3
Bienvenue à nos nouveaux	p 4

Actualités Citroën

Le Conservatoire et La Ferté-Vidame	p 6
Inside CITROËN	p 8
Citroën quitte l'Australie	p 9

Actualités de Stellantis

STELLANTIS Heritage	p 10
Au revoir Monsieur Tavares	p 11

Actualités l'Aventure et de la FFVE

Retour de la CAAPY	p 12
--------------------	------

Actualités DS

Retour de la Sa Majesté, la SM Tribute	p 18
--	------

Sorties

Auto Moto Rétro Rouen	p 13
Nos sorties entre amis	p 20
La 11UB aux 80 ans de la libération	p 21
Art Automobile à Gambais	p 22
Exposition SEM au château de Breteuil	p 23
L'Autodrome de Montlhéry a 100 ans	p 24
Le Mondial de L'Automobile	p 25

Dossiers

Quelle future collection Citroën ?	P 26
1924 La Citroën B 10 « Tout Acier »	p 28
Il y a 50 ans, la GS Birotor	p 30
Les essais de la CX	p 32
Le style de la CX	p 34

Le programme 2025

p 36

Actualités du CLUB CITROËN FRANCE

Notre Club change d'échelle !

100 membres ! 300 visites journalières et près d'1.000.000 de pages vues sur notre site internet !

Une équipe dynamique anime notre CLUB CITROËN FRANCE. Notre rajeunissement est enclenché... la relève du bureau s'organise et nous recherchons un moyen de gestion associatif compatible avec notre progression.

Le rescrit « D'Intérêt Général » refusé

Trois conditions sont nécessaires pour être reconnu comme « Association d'intérêt général » :

Activité non lucrative et non concurrentielle au regard de la règle des 4P : produit, public, prix, publicité.

La gestion de l'association n'apporte aucun avantage matériel à ses dirigeants et à ses membres.

La conservation du patrimoine (Art.3 de nos statuts du 30 juin 2021). Notre Club concourt à la mise en valeur du patrimoine et des connaissances scientifiques françaises avec un caractère philanthropique, mais nos restaurations devraient être réalisées en commun...

Voici ci-contre la page 1 de la lettre de refus de la Direction départementale des finances publiques des Yvelines, de notre siège social.

En conclusion, l'habilitation d'Intérêt Général pour le CLUB CITROËN France est refusée par l'Administration des Impôts car le troisième critère n'est pas rempli : les membres ensemble ne reconstruisent pas un ou plusieurs véhicules, ils le font individuellement...

L'objet de l'association ne s'inscrit pas dans les catégories d'intérêt général, telles que philanthropique, éducatif ou culturel, comme le stipulent les articles 200-1 et 238 bis-1 du Code Général des Impôts.

En conséquence, l'association CLUB CITROËN FRANCE ne peut délivrer de reçus permettant aux donateurs de bénéficier d'allègements fiscaux en matière d'impôt sur le revenu.



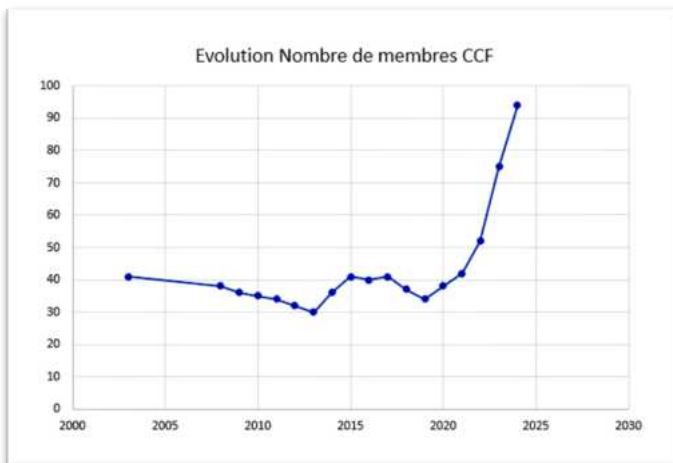
Que faire pour être reconnu d'Intérêt Général ?



Le Normandie Pipe Band devant notre stand à Auto Moto Rétro Rouen 2024

Bientôt 100 adhérents au Club

Nous sommes proche de notre objectif de 100 membres. Notre effort va maintenant s'orienter vers le sud de l'hexagone en organisant notre présence au salon Epoqu'Auto de Lyon à la mi-novembre 2025.



Les visites du site internet progressent vite !

Elles passent de 100 à 300 visites par jour... C'est le résultat du travail de mise à jour du site et des nouvelles recherches par l'I.A. (Intelligence Artificielle) ?

Depuis avril 2016, date de la naissance du site par Alain Dufour, 275.000 visiteurs nous ont honorés de leur passage en visualisant près d'1.000.000 de pages !

Notre bibliothèque fictive de livres écrits sur Citroën en français atteint maintenant 825 exemplaires. Je vais élargir mes recherches pour recenser les livres techniques. Nous dépasserons ainsi les 1000 livres français écrits sur Citroën !

La rédaction de la revue

Notre ligne éditoriale est d'écrire aujourd'hui ce que nous avons à transmettre à nos enfants et petits-enfants sur la vie du Club, le patrimoine humain, industriel et commercial de Citroën. L'actualité d'aujourd'hui fera l'histoire de demain.

Nous sommes dans une ère révolutionnaire, comme le suggère le film publicitaire de la e-C3. L'identité Citroën se dilue dans l'immensité Stellantis, le réseau de distribution devient multimarques, les sites industriels disparaissent, la documentation électronique a remplacé le papier, adieu les catalogues collectionnés tout au long de nos visites de salons, adieu les dossiers de presse avec photos papier... Toute notre documentation est stockée numériquement dans nos ordinateurs qui perdent la mémoire lorsqu'ils deviennent obsolètes... Alors écrivez pour transmettre...

D'où l'importance de nos revues papier et de vos plumes pour exprimer et transmettre aux générations futures ce que votre PC ne fera jamais, sauf dans des mains de génies.

Pour cela, je vous encourage à écrire dans notre revue. Par exemple, nos amis garagistes pourraient collecter les informations techniques nécessaires à l'utilisation en collection de nos petits moteurs 1.2 Puretech, la reprise des airbags, des colonnes de direction fissurées et des problèmes de frein. Nous ferons un article technique sur ces produits dès l'arrêt de commercialisation des véhicules concernés.

Le CLUB CITROËN FRANCE prépare l'avenir

Le bureau s'organise pour faciliter la gestion de l'expansion du Club :

- En se dotant d'un logiciel de gestion, Hello Asso
- En participant à de nouveaux salons

Dominique Wambergue—Freneuse (78)

Agriculteur et pilote de rallyes, de grands raids comme ses frères Emmanuel et Philippe... Roule en DS Lorraine blindée Chapron 1975—2CV Sahara 1961 et DS Proto ex. Maroc.



AUPEST Stéphane- SALBRIS (41) Je roule en Citroën depuis 40 ans, j'ai appris à conduire sur la Dyane de mon père, puis AX (RE et GT), ZX, C5, une C4, et enfin la C3... J'ai la nostalgie de la suspension hydro.. Pour moi, la sphère, c'est le top.. et dans la C5, c'était le nec plus ultra.

Ma BX 15 RE de 1988 est un héritage de famille.

DE PRIESTER Bernard—Prêmesques (59)

Retraité, roule en C5 phase 2 de 2006 en très bon état



LANGHADE Béatrice—JOUY en JOSAS (78)

Béatrice et sa famille roulent en C4 Grand Picasso 2011 et en C8 2006. « Après des années avec des Peugeot, au début des années 2000, nous avons opté pour un Evasion 8 places. Il était puissant et stable, un plaisir à conduire. Puis nous avons changé pour un C8 diesel, remplacé par un 2nd C8 qui roule toujours avec 237.000 km. Les enfants grandissant, nous avons opté pour le petit frère, un C4 Grand Picasso, à l'habitable et la conduite agréables. Un souci d'émetteur d'embrayage m'a amené à écrire à de nombreux organismes, dont le Club Citroën France. Daniel Pariguet m'a répondu et aidé à trouver cette pièce. Le C4 est à ce jour réparé et le lien est créé.

Merci à chacun de vous dans la joie de vous rencontrer.

CHALEIL Laurent— VALIGNAT (03)

« Collectionneur depuis l'âge de 16 ans. J'ai débuté avec la voiture de mon père, une Peugeot 403 qui dormait au garage. Suivi d'une 205 Gti et d'un cabriolet 504 V6. En 1995, j'ai acheté une CX Turbo pour mon travail de commercial au total 650.000 kms parcourus sans problème. C'est alors que j'ai collectionné les Citroën, des voitures au combien passionnantes. Je possède DS 21, ID 19, DS Super 5, CX Gti Turbo, 2200 D, 2400 Pallas, CX Prestige, Méhari. Roulons en Citroën ! »

Régis Busschaërt—Paris (75)

Je viens d'adhérer et je remercie Daniel de son accueil. J'aime beaucoup Citroën pour ses solutions techniques. J'ai connu, enfant, la 11 légère dont je me souviens très bien du volant transparent du compteur de vitesse central, du haut des dossiers des sièges avant en tube chromé. Ensuite, mon père a eu une Aronde, une 403 puis des DS, dont la dernière équipée d'un tableau de bord Jaeger avec compte-tours (je n'en étais pas peu fier !) Moi-même, j'ai eu 3 ou 4 Xantia et une C5 Break, diesel, BVA, toit ouvrant. Très bonne voiture. J'ai adhéré pour pouvoir mieux prendre soin de ma jeune C3 Pluriel de 2007.



Bienvenue les Amies Bienvenue les Amis



Richard Bly—Fallencourt (76)

Agent Citroën de Blangy sur Bresle (80), restaure une B14G cabriolet 4 places de 1927 au côté d'une seconde B14 six glaces 1926 et d'une 5HP Trèfle de 1924.

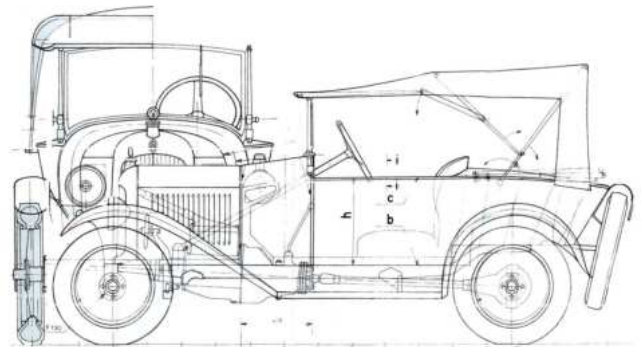
MOREIRA Rui — VILA DO CONDE (Portugal)

Ma relation avec Citroën remonte à loin. Mon père avait une 2CV en 1961. Plus tard, il eut un Ami 6 qu'il finit par échanger contre un Ami 8.

Il y a deux ans, j'ai acheté une Citroën 2CV de 1978. Après l'avoir été entièrement restaurée, je l'ai offerte à ma fille.

Maintenant, j'ai commencé cette nouvelle aventure avec la 5CV Trèfle de 1924. Merci de m'avoir envoyé les plans de la structure en bois qui, je pense, a déjà été modifiée.

Il me manque essentiellement les instruments du tableau de bord, ainsi que les arceaux de bâche, les sièges avant pour lesquels j'ai le projet d'en fabriquer ici au Portugal. Il me manque également la poutre et les charnières de la porte de droite. C'est l'urgence de ce moment.



RUSTE Jean—Davaye (71)

Retraité, roule en B2 NORMANDE 1921

Didier RICAUD Paris (75)

Roule en CITROËN 2CV AZU 1963, en HY et B 2

Lionel PERELLI SAINT RAPHAËL (83)

Roule en DS 23 ie 1972 et en DS 21 carburateur

HURET Sylvain - Plusquellec (22)

Roule en LNA de 1982



Carjager

Photos génériques

Les nouveaux membres inscrits après le 30 novembre 2024 figureront dans L'Engrenage n°38 de juin 2025.

Nos derniers tours à La Ferté-Vidame

Le samedi 30 novembre 2024



Par un collectif, Alain, Cédric, Daniel, Jérôme,

Photo-montage

C'était le 30 novembre 2024, jour de la Saint André ! Nous avons eu l'honneur d'être accueilli par M. Hervé Julia, responsable du site, ainsi que par le bureau de l'Amicale Citroën & DS France, dont Régis de retour.

Notre club était représenté par Françoise, Daniel, Cédric, Joan, Jean, Hervé, Christophe, Bernard... Voici quelques souvenirs de cette belle journée, un moment mémorable où, entre les années 70 et 2010, d'autres amis du club – Michel, Jean-Marie, Alain – ont poussé aux limites les modèles Citroën que nous collectionnons et que nous continuerons à chérir. La fermeture du site est effective depuis le 31 décembre 2024. Nous continuerons à suivre les événements avec l'Amicale fertoise de la conservation du patrimoine automobile, qui surveille la vente avec France Valley, un acteur respectueux du patrimoine, qui projette de revendre la ferme de la Richardière.

Nous nous sommes tous retrouvés vers 9h30, accueillis par un café réconfortant offert par L'Amicale. Puis, nous nous sommes mis en route pour un premier tour de piste. Sur les 90 équipages inscrits, 72 étaient présents, ce qui est regrettable pour ceux qui ont dû renoncer et céder leur place ! Le démarrage fut sonore et long, pendant plus d'une heure, et nous avons parcouru à allure réduite les tronçons d'autoroute, les courbes du Mont Ventoux à plat, des voies en mauvais état ou récemment refaites, la zone des pavés, des portions de tôle ondulée, des déhanchements... Nous avons découvert les rampes de tests de démarrage en côte et de déjaugage des pompes à huile. Les ateliers et les bâtiments sont désertés, sans outils ni souvenirs laissés dans les tiroirs ! L'âme Citroën n'y est plus !

Passé midi, c'est l'heure de déjeuner au soleil ! Un beau soleil et une belle ambiance !



À 14h45, nous remettons les moteurs en marche pour un dernier tour sur le circuit urbain, suivi d'une balade par le tour de garde le long des 9 km de murs. Nous faisons un arrêt sur le rond de l'Octogone pour une photo aérienne du groupe. À 16h30, nous faisons nos adieux, mettant fin à une journée émouvante !

Cédric et Joan, en DS, venus de Saint-Gaudens à 775 km !

Quelle fierté d'avoir pu rouler sur ces pistes emblématiques, entouré de ces superbes Citroën ! De belles rencontres avec des passionnés, anciens de la marque ou simples amateurs, ont fait de cette journée un moment inoubliable.

« Merci de nous avoir permis de participer à cet événement fantastique ! Superbe ambiance, la météo a joué le jeu, journée extra. Il est possible que le plus jeune conducteur sur ces pistes soit... Joan. Et oui, nous étions avec sa DS21 ; ce coquin n'a pas hésité à prendre le volant lors du deuxième tour de piste et l'après-midi sur le tour des murs... Il maîtrise son sujet et son véhicule... C'était le jour où jamais ! »

Des souvenirs gravés pour ce jeune Citroëniste qui assurera notre relève ! Il pourra dire : "J'y étais."

Un autre petit souvenir pour la DS de Daniel !

« Je suis tombé en panne d'allumage ! Le fait de rouler sur la partie pavée "spéciale suspension" a fait glisser le fil de la bobine. La voiture absorbait bien les vagues, mais elle a tout de même été un peu secouée... Le fil s'est débranché et nous a immobilisés le temps que je trouve son origine devant tout le monde, cela fait meilleur effet...

À part cette panne, tout s'est bien passé : le beau temps, le plaisir de voir tout le monde, et le pique-nique préparé par Françoise. » Daniel

Présent par le cœur !

Absent physiquement, mais présent par le cœur, cette journée m'a rappelé les moments d'essai à la limite que j'ai connus sur ces pistes dès 1973 avec le mulet CX caché sous une DS US, ainsi que bien d'autres. Le temps fort fut d'y organiser la Célébration du Centenaire Citroën. Cette fois, j'ai laissé ma place pour que des amis collectionneurs puissent découvrir La Ferté-Vidame...

L'Actualité Citroën



La ferme de la Richardière—La Ferté-Vidame



M. Bruno Beschizza et Philippe Citroën

Dorine Golth

L'arrêt de La Ferté-Vidame (28)

La Ferté-Vidame a fermé définitivement ses pistes. L'Amicale fertoise de la conservation du patrimoine automobile, créée par des passionnés, la ville, le département, a rencontré en mairie de La Ferté-Vidame les responsables de France Valley. Cette association tente de construire une collaboration entre les marques automobiles de Stellantis et France Valley qui souhaite ne garder que l'exploitation forestière des essences rares de la propriété. France Valley revendrait la ferme de La Richardière. La suite en Janvier 2025 ...

M. Guillaume Coche, journaliste, prépare pour M6 Turbo, un film documentaire sur notre centre de La Ferté-Vidame .

Le livre de nos amis Yannick Billy et Christian Chesneau nous plongent dans les secrets du domaine de La Ferté Vidame "Entre mythes et mystères" avec des documents inédits des photos uniques et oubliées de 1938 à 1998 .

Après six années de collecte d'archives, Yannick et Christian ont présenté leur livre à Epoqu'Auto 2024. Il sera commercialisé à Rétromobile 2025.

Un musée Automobile à Aulnay-Sous-Bois (93) ?

Le conservatoire est relogé temporairement à Aulnay sous Bois (93) dans l'attente d'un musée à sa hauteur.

A l'occasion des journées du patrimoine le maire d'Aulnay sous Bois , Bruno Beschizza, annonçait :

« En compagnie de Philippe Citroën, petit-fils du fondateur de la marque, j'ai annoncé en cette journée du patrimoine que la collection du Conservatoire Citroën-Peugeot-DS ne sera pas délocalisée et sera stockée à Aulnay.

Nous allons travailler avec toutes les parties, publiques et privées, pour doter notre ville d'un grand musée de l'Automobile et faire vivre ce patrimoine municipal et national exceptionnel.

Un grand merci à la famille Citroën pour leur présence ce midi à la ferme du Vieux-Pays et leur soutien sans faille pour ce beau projet. ... » le 22 septembre 2024

M. Philippe Citroën est déterminé à veiller à ce que l'histoire et les réalisations d'André Citroën soient reconnues à travers la création d'un musée qui mettrait en valeur l'innovation et l'impact de la marque dans l'industrie automobile.



1970 DS21



1978 CX 2000 Pallas



Nouveaux livres 2024 à ne pas manquer :

Des commerçants chevronnés

Marc-André Biehler nous propose de découvrir la vie des commerçants de la Marque en suivant le fil rouge de sa carrière chez CITROËN ! De la France au Vénézuéla, des Succursales au Siège Social ; parcourez les couloirs empruntés par les commerçants qui ont défini et mis en œuvre les plans d'action commerciaux de la Marque.

Découvrez les Méthodes Commerciales de CITROËN qui permettent d'animer le réseau d'Agents, des Concessions, des Filiales et des Importateurs ! Vivez au rythme de l'Image de Marque de CITROËN, si dynamique et créative !

La Ferté Vidame "entre mythes et mystères"

Yannick Billy et Christian Chesnoy nous plongent eux dans les secrets du domaine de La Ferté Vidame « entre mythes et mystères » avec des documents et photos uniques et oubliés de 1938 à 1998.



Inside Citroën : les défis XXL d'un constructeur de légende

C'est un constructeur iconique. Chaque année, près d'un million de voitures sortent de ses usines, un nouveau véhicule est produit toutes les 53 secondes. Plus d'un siècle après sa création, Citroën continue d'occuper une place à part dans le cœur des français. L'an dernier, ils ont consacré la mythique 2CV comme leur « voiture préférée » toutes époques confondues. Alors que le constructeur se lance aujourd'hui dans un défi majeur - rendre les véhicules électriques accessibles au plus grand nombre avec la commercialisation de la nouvelle ë-C3 - Citroën a exceptionnellement accepté d'ouvrir ses portes aux caméras de RMC découverte. Concepteurs, ingénieurs ou designers au cœur de l'« ADN », le très secret QG de Citroën à l'ouest de Paris, méga-sites de production en France et en Europe, révolutions technologiques embarquées sur nos voitures, logistique XXL ou encore tests sur circuit repoussant toujours plus loin les limites de l'exigence. Ce film nous plonge dans les coulisses de Citroën, ce monde où techno d'avant-garde rime avec démesure pour inventer au quotidien l'automobile de demain.

Inside Citroën : la techno secrète de nos voitures

Ce documentaire dresse le portrait d'incroyables véhicules des chefs d'Etat et sur les grands événements qui ont marqué un tournant dans l'évolution, tels que l'attentat du petit Clamart ou la tentative d'assassinat contre Jean-Paul II.

En 1974, il y a 50 ans, Peugeot et Citroën se fiançaient

Michelin, qui avait acquis Citroën en 1935, a décidé de vendre la marque à Peugeot en 1974.

La signature de l'accord de vente a eu lieu le 24 avril 1974 et l'annonce du regroupement des Automobiles Peugeot et des Automobiles Citroën, le 24 juin 1974. Le communiqué commun indiquait que « l'objectif final des deux groupes est la constitution d'un ensemble cohérent disposant de la diversité des gammes et des styles, deux réseaux indépendants l'un de l'autre, afin d'atteindre une dimension suffisante pour renforcer la position de chacune des deux marques, fortement individualisées, sur tous les marchés ».

En juillet 1974, Peugeot et Michelin créaient la SONEDIA, Société Nouvelle pour l'Etude et le Développement de l'Industrie Automobile, dont le but était d'élaborer un programme détaillé avant le 16 novembre 1974. A titre indicatif : les productions réunies Peugeot-Citroën 1973 ont été de 1.517.435 véhicules, soit le 3ème rang en Europe derrière Volkswagen 2.348.063 et Fiat 1.659.720

Le mariage Peugeot-Citroën est déclaré le 8 avril 1976.

Peugeot échangeait avec Michelin 89.95% des actions Citroën contre des parts Peugeot. Celui-ci acquiert ainsi un outil de production tout neuf (Rennes et Aulnay), une organisation informatique à la pointe et un personnel qualifié bien géré, d'une valeur bien supérieure à la mise de fonds.



C3 5HP 1923 et C5 AirCross 2024

Après plus de cent ans, Citroën quitte l'Australie !

En 1923, avec la C3 5HP, la toute jeune marque Citroën débarque en Australie où elle est, à ce jour, la plus ancienne des firmes automobiles présente sur le marché. Les Citroën sont vendues aux quatre coins du monde : en Amérique du Sud, en Afrique, en Asie, en Océanie et bien sûr en Europe. Le 1er novembre 2024, le double chevron quittait l'Australie faute de ventes suffisantes.

En Australie, la gamme Citroën reposait sur l'ancienne C3 de 2016, la C4, la C5-X et le C5 Aircross restylé dans sa version hybride rechargeable et la C5-X.

En 2024, Citroën y vendait moins que Ferrari. Depuis un pic de 3 803 unités atteint en 2007, les ventes annuelles n'avaient cessé de s'éroder en Australie. Elles étaient tombées à 228 unités en 2023, puis à 87 véhicules au premier semestre 2024. Citroën était placé derrière les marques de niche : Maserati, Ferrari, Lotus et Bentley, il n'y a qu'Aston Martin, McLaren et Rolls-Royce, qui faisaient moins bien que Citroën.

C'est la deuxième marque du groupe Stellantis à quitter ce territoire en trois ans, la dernière en date étant Chrysler. Les concessionnaires Citroën Australien passent dans le giron de Peugeot. D'après CarExpert d'Australie.

Peugeot, Citroën, DS bientôt sous contrôle chinois ?

Peugeot, Citroën et DS intéressent des investisseurs chinois. Carlos Tavares l'avouait, au lendemain de l'alerte sur les résultats financiers de Stellantis. *"Les constructeurs chinois frappent à la porte pour acheter des marques françaises"*, détaillait le chef d'entreprise, dans une interview à Challenges. Carlos Tavares n'est pas formellement opposé à l'idée de vendre ces grandes marques aux chinois. *"Par principe, on n'exclut jamais rien"*, déclarait-il lors de cette interview. Publié le 07/10/2024 par Auto Moto.

Qu'en sera-t-il avec le prochain COE de STELLANTIS ?

Quel carburant pour nos voitures en 2045 ?

Remplacer les combustibles fossiles par les carburants synthétiques ?

En Allemagne, le Verband der Automobilindustrie (VDA) est une institution qui regroupe près de 600 entreprises liées à l'industrie automobile. Dans un document publié en août 2024, le lobby plaide en faveur des carburants synthétiques.

De son côté, le Vieux continent s'est engagé à mettre fin aux ventes de voitures thermiques neuves en 2035. Mais des modèles d'occasion et nos autos de collection continueront de circuler encore pendant de nombreuses années... D'où l'utilité des carburants de synthèse

D'après Valentin Cimino d'Automobiles Propres.



La gamme de Stellantis compatible avec le diesel vert HVO

Tous les véhicules particuliers et utilitaires légers de Stellantis sont homologués pour utiliser du diesel vert HVO.

Le diesel HVO, issu de sources renouvelables telles que les huiles végétales, des huiles de cuisson usagées ou les graisses animales, offre les mêmes performances que le diesel traditionnel.

La compatibilité inclut de nombreux modèles Diesel Euro 5 (à partir de 2009) et Euro 6 (à partir de 2015), identifiés "XTL" sur le goulot de remplissage de carburant.

Certains véhicules Diesel Euro 6, non « XTL » sont compatibles avec le diesel HVO lorsqu'ils sont équipés de moteurs FIAT Multijet comme le Citroën Nemo 1.3 HDI 16V de 2010 à 2018.



Nomination de M. Davide Grasso au poste de « Chief Heritage Officer Stellantis ». Il a la charge du partenariat entre les centres patrimoniaux du groupe et les différentes marques.

L'Aventure Peugeot Citroën DS s'appuiera sur cette nouvelle organisation et s'inscrira dans ce partenariat avec Davide Grasso pour poursuivre son rôle de préservation et de rayonnement des marques Peugeot, Citroën et DS Automobiles.

**Davide Grasso,
Coordinateur du Patrimoine de STELLANTIS**

Davide Grasso, ancien Directeur Général (CEO) chez NIKE rejoignait FCA en 2020 pour devenir Directeur des opérations (COO) de Maserati.

Le 13 novembre, Davide Grasso fut nommé au poste de « Chief Heritage Officer Stellantis ». Il est coordinateur du patrimoine des 14 marques. Il doit créer un pont entre leurs histoires et leurs futures orientations. Ce rôle permettra de renforcer les liens avec les clients, les marques, les communautés et les institutions des pays clients de Stellantis.

Alfa Romeo et Maserati ont changé de CEO le 10 octobre 2024, une véritable surprise pour les amateurs d'automobiles italiennes. Santo Ficili devient le nouveau CEO de Maserati et d'Alfa Romeo, prenant ainsi la relève de Davide Grasso et de Jean-Philippe Imparato.

Le départ de Jean-Philippe Imparato de la tête d'Alfa Romeo est particulièrement marquant. Imparato prend les rênes de l'ensemble de la région Europe, renforçant ainsi son influence au sein du groupe.

Chez Maserati, le changement de CEO n'est pas une surprise. Davide Grasso était le dernier dirigeant inchangé depuis la création de Stellantis en 2021. Maserati, malgré une gamme ambitieuse avec des modèles comme la MC20, a des résultats en demi-teinte ces dernières années.

« Chief Heritage Officer Stellantis », un poste à deux flux :

Le premier va de nos clubs et des centres patrimoniaux des marques vers le marketing des marques. Davide Grasso devra valoriser les retombées commerciales des actions des différents centres du patrimoine, des salons que nous animons en amateurs bénévoles et des concentrations de nos véhicules d'époque riches en diffusions presse comme l'a été la Célébration du Centenaire Citroën.

Le second, va des marques vers les centres de conservation et les clubs pour les aider à conserver et mettre en valeur les patrimoines humain, industriel, numérique et roulant.

Les sites patrimoniaux STELLANTIS

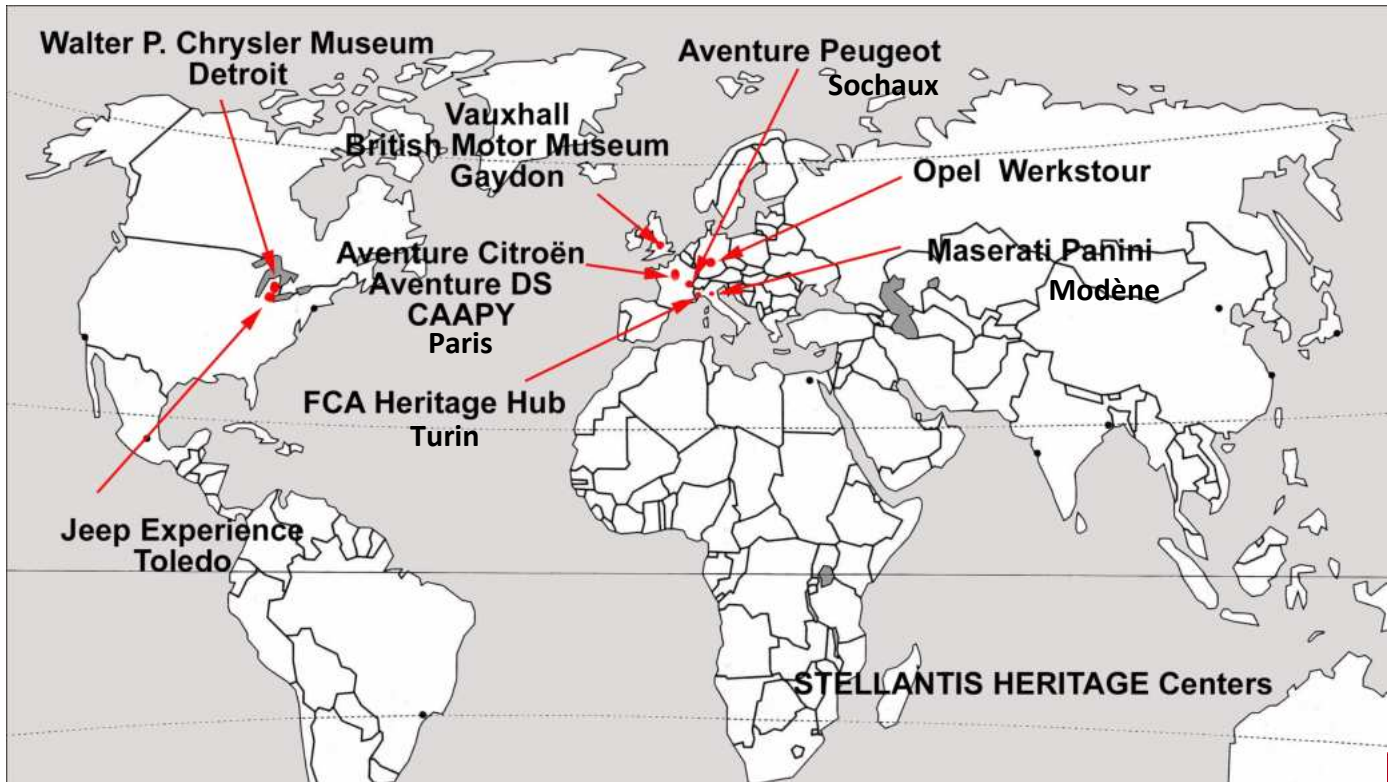
Nous devons nous élever au niveau mondial pour imaginer la portée de ce nouveau poste.

Cette planisphère montre la localisation des sites européens et américains. Nous connaissons le Conservatoire Citroën, la CAAPY en région parisienne et le Musée de L'Aventure Peugeot à Sochaux.

Nous observons une disparité des moyens d'exposition et de conservation, dans des locaux adaptés aux visiteurs, bien organisés chez Fiat et Peugeot, ou sur rendez-vous chez Citroën, DS, Opel, Jeep et Chrysler, confiés au privé pour le cas de Maserati et à un musée national pour Vauxhall.

Nous espérons que cette nouvelle organisation concrétisera les projets de musées « hubs » Citroën et Jeep engagés depuis des années. Qu'elle en fera des attractions touristiques et commerciales tels le Harley-Davidson Museum du Milwaukee et le National Corvette Museum du Kentucky, modèles du genre.

Cette organisation devra développer les opportunités de collectionner nos véhicules contemporains dans 50 ans.



Succession de Carlos Tavares prévue, mais précipitée !

Carlos Tavares devait prendre sa retraite à 68 ans début de 2026. Le processus d'identification du successeur était engagé, mais la démission de Carlos Tavares le 1er décembre 2024 pour cause de «points de vue différents» avec son conseil d'administration, fut inattendue. C'est John Elkann, petit-fils de Gianni Agnelli, président du groupe Stellantis et de Ferrari, qui assure l'intérim.

Carlos Tavares est connu pour son rôle de PDG de Stellantis, fusion de PSA et de FCA en janvier 2021. Il a commencé sa carrière chez Renault en 1981. En 2004, il fait de l'ombre à Carlos Ghosn qui le nomme directeur de Renault-Nissan ! Il a une vision stratégique claire et une capacité à naviguer dans un secteur automobile en constante évolution.

En 2011, il était nommé PDG de Peugeot Citroën Automobile, où il a conduit une restructuration de l'entreprise, contribuant à son redressement financier. Sous sa direction, PSA retrouve la rentabilité, élargit sa gamme de produits et renforce sa présence sur les marchés internationaux.

En janvier 2021, Tavares dirige la fusion avec Fiat Chrysler, créant Stellantis, l'un des plus grands groupes automobiles. Carlos Tavares a une approche axée sur l'innovation et l'efficacité, ainsi que vers des véhicules plus durables.

Qui succèdera à M. Tavares ? Un financier, un technicien ?

Richard Palmer, ancien directeur financier, nommé «conseiller spécial» auprès de John Elkann, Jean-Philippe Imparato, Chief Operating Officer Enlarged Europe acteur de l'entrée de Stellantis dans l'ACEA en 2025, Luca MAESTRI, le directeur financier sortant d'Apple ou ... ? Réponse en 2025 ! Carlos Tavares avait des racines solides en France. Pour l'avenir, peu importe que le nouveau dirigeant soit italien, européen, américain ou brésilien, nous espérons qu'il saura trouver l'équilibre entre la finance, les ressources humaines, la recherche, la technique, la productivité et le patrimoine...





L'Actualité de L'Aventure

Le retour de la CAAPY

La CAAPY permet de redécouvrir l'aventure industrielle de l'usine de Poissy (78), depuis le 1er janvier 2024. Les petits groupes ou les personnes seules peuvent venir admirer la collection un samedi après-midi par mois. Les portes s'ouvrent à 14h00 pour un départ de visite guidée à 14 h 30. Le CLUB CITROËN FRANCE vous invite à le visiter le samedi 15 mars 2025.

L'Actualité de la FFVE

L'étude nationale FFVE 2024 révèle que Citroën est la marque de voitures la plus présente chez les collectionneurs français à hauteur de 31%, Renault arrive à la 2nd place avec une part de 22% et Peugeot se retrouve en 3e place avec 19%.

Les utilitaires Citroën sont les aussi plus utilisés : 37% sont dans les garages d'amateurs d'utilitaires. Suivent les Hotchkiss, présents chez 21% des collectionneurs. Massey Ferguson arrive à la 3e place, puis Someca et Saviem clôturent le top 5.

Entretiens pour la gestion de nos associations

Ces webinars animés par des avocats, experts comptables et autres professionnels, permettent aux clubs, professionnels et musées d'interroger des spécialistes sur leurs problématiques : assurance, droit, comptabilité, gestion, etc. Les sujets abordés fin 2024 étaient :

- Droit des Associations
- Trésorerie & Comptabilité
- Assurances

Journées européennes du patrimoine, 21-22 sept. 2024.

Les sites emblématiques répartis sur toutes les régions de France, en partenariat avec La Demeure historique, furent des espaces de prestige pour nos autos. La FFVE tisse un lien fort avec le Ministère de la Culture et les autres Ministères pour que nos véhicules de collection fassent toujours partis du patrimoine.

Les ZFE ? Le ministère de la Transition écologique a assoupli leur application mais 50 nouvelles ZFE apparaîtront en 2025.

L'Eurométropole de Strasbourg vient d'annoncer la prolongation de la « période pédagogique » dans le cadre de la ZFE (zone à faibles émissions). Les véhicules classés Crit'Air 3 pourront donc continuer de circuler dans les 32 communes concernées jusqu'au 31 décembre 2026.

Paris et Lyon restent les seules agglomérations touchées d'une obligation d'interdire les véhicules Cri'Air 3, 4, 5 et non classés à partir du 1er janvier 2025.



1924 Autochenille B2 Musée de Compiègne

Le Château de Compiègne « Haut lieu de l'Automobile »

Le Château de Compiègne reçoit un label et une plaque pour rappeler la présence de son musée de la voiture.

Critiqué par la cour des comptes, le Musée national de la voiture vient de recevoir le label et la plaque « Haut lieu de l'Automobile » FFVE.

Citroën est représenté par cette authentique B2 1924 de la Croisière noire. Une sortie club à organiser.

Villes et Villages d'Accueil des Véhicules d'Epoque (VVA).

Le Mesnil Saint Denis (78) est qualifié depuis le 22 septembre 2024 grâce à l'Amicale AX Club de France.



Samedi matin 14/09/2024, il est huit heures, je prends l'autoroute A13 à Versailles direction Rouen, afin de me rendre à ce salon. Le temps est frais mais beau, heureusement, car une partie de cette manifestation se déroule en extérieur.

Juste trois chiffres pour situer au niveau national l'importance de ce salon : 18.000 visiteurs durant le week-end, 250 exposants dont 85 clubs.



Selon la tradition, cette année, les marques automobiles à l'honneur sont : BENTLEY et ROLLS ROYCE et côté motos, c'est la marque HONDA qui a été retenue.

Autre particularité de ce salon, celui des anniversaires de certaines marques, modèles, événements.

Trois sont officiellement annoncées : HOTCHKISS fête ses 120 ans, CITROËN fait un rappel des 90 ans de la Traction et le « D-DAY » les 80 ans du débarquement de Normandie. C'est également le souvenir des 80 ans de la libération de la ville de Rouen par les Canadiens ; c'était le : 30/08/1944. Je pense à d'autres anniversaires, trop discrets : les 30 ans du cabriolet Peugeot 306, les 40 ans de la Peugeot 205GTI, les 50 ans de la CX et les 60 ans de la Ford Mustang.

Dès l'entrée, sur le plateau central, je découvre une immense Rolls Royce, une moto Honda et une Bentley, le ton est donné.

Je poursuis en me rendant dans le hall N°1, où sont présentés de grands plateaux des modèles des marques à l'honneur. Les anglais sont venus en nombre, une douzaine de Rolls Royce (RR) et Bentley immatriculées en Angleterre sont exposées, toutes dans un état remarquable. RR, marque mondialement reconnue pour son excellence en matière de qualité, de performances, de confort et de luxe, fut créée en 1904 par l'association de MM Rolls et Royce. Parallèlement, la marque Bentley fondée à Londres en 1919 présentant des caractéristiques semblables à celles de RR mais à vocation plus sportive, sera absorbée en 1931 par cette dernière et poursuit toujours de nos jours, une belle carrière commerciale. On dit souvent qu'un propriétaire de Bentley conduit lui-même sa voiture, alors qu'un propriétaire de RR, dispose d'un chauffeur.



Aujourd'hui, la marque ROLLS ROYCE appartient à VOLKSWAGEN et BENTLEY à BMW.



A présent, je vais visiter les stands HONDA, invité d'honneur catégorie moto. Fondée en 1949 par monsieur HONDA, cette marque remporta un vif succès commercial dans le monde entier en s'appuyant sur de très nombreuses victoires obtenues dans tous les domaines de la compétition : Le Mans, les GP de vitesse, d'endurance, moto-cross, trial...



Je m'interroge sur les nombreux panneaux signalétiques indiquant les stands HONDA sous le nom « LAGAM HONDA ». Je vais découvrir quelques instants plus tard, qu'il s'agit de l'acronyme du nom d'une association : Les Amateurs Grisonnants Des Anciennes Motos...

Je m'intéresse maintenant aux trois anniversaires annoncés, en commençant par le plus ancien, celui des 120 ans de la marque HOTCHKISS. Créée en 1904 ce constructeur automobile était avant tout un grand manufacturier français d'armes, sa production de véhicules civils s'étend de 1904 à 1954 et les véhicules militaires jusqu'en 1969. Son logo constitué de deux canons croisés surmontés d'une grenade le tout entouré d'un ceinturon, rappelle bien sa vocation première. Le stand est composé d'une douzaine de voitures qui nous rappellent l'histoire de ce constructeur. La présentation est soignée, les véhicules souvent noirs, sont placés sur un sol recouvert d'une moquette rose qui les font bien ressortir malgré le manque de luminosité du hall N°7.



Dans ce même hall, la CITROËN Traction me rappelle une nouvelle fois ses 90 ans. Construite de 1934 à 1957 à près de 760.000 exemplaires, elle dispose de solutions modernes pour l'époque : roues avant motrices, structure monocoque, freins hydrauliques et suspension à roues indépendantes. Voici ce que disait la publicité de l'époque ; « La Traction avant dompte la force centrifuge ».



Dernier anniversaire officiellement fêté, celui du D-DAY. Cela correspond au jour « J » en français, ce terme désigne le mardi 6 Juin 1944, premier jour du débarquement en Normandie, marquant le début de la bataille de Normandie lors de la deuxième guerre mondiale. Durant près de trois mois d'affrontements, les forces alliées ont fait débarquer sur nos côtes plus de trois millions de tonnes d'équipements et de plus 400.000 engins de tous genres. Le hall N°8 lui est entièrement consacré, de gros véhicules militaires, un char Scherman, des camions ainsi que des véhicules légers utilisés par les FFI sont exposés.



Je continue ma visite en pénétrant dans le hall N°7 où dix-huit clubs CITROËN sont regroupés sous l'égide de l'Amicale Citroën et DS France sur une surface de 700 m².



Notre club, le CLUB CITROËN FRANCE, expose une ébauche de véhicule. Il s'agit d'une caisse tout acier de 1924, réalisée il y a tout juste 100 ans. Une première chez Citroën qui applique cette nouvelle technologie à compter du modèle B10, abandonnant ainsi l'ancien montage de l'ossature bois habillée de tôle. Nous devons mettre à coté de cette caisse, la B10 « finie », malheureusement la voiture prévue n'a pu se rendre sur notre stand.



La convivialité régnante toujours sur notre stand, de nombreuses rencontres de visiteurs, de membres, d'amis, de spécialistes ont générées de longues discussions qui ont fait passer ce week-end très rapidement. Merci aux gardiens du « Temple CCF » : de G à D, Alain, Martine, Françoise, Annick, Philippe, Daniel, Woody, Pascal à tous ceux que ne sont pas sur cette photo...



Les clubs, par marque ou modèle sont nombreux, il est impossible de les citer tous. Je retiens ceux dont la présentation où le nombre de véhicules ainsi que leur qualité sont remarquables. Je les présente par ordre alphabétique afin de ne gêner personne : Alpine, Citroën, Mercedes Panhard, Peugeot, Renault, Simca, ... (sans oublier les marques à l'honneur ou anniversaires déjà mentionnés). Félicitations au club C4-C6 Vintage Club pour avoir remporté le prix du plus beau stand.



Auto Moto Rétro Rouen est un salon bien sympathique, ici, point de grands marchands internationaux, il est orienté principalement vers les clubs et quelques marchands de pièces, de documentations et de miniatures. Constitué de huit halls qui forment un grand rectangle, il présente la particularité de disposer en son centre d'une grande pelouse faisant facilement la surface de deux terrains de footballs. Cet endroit est réservé en grande partie au stationnement des véhicules de collection pour les personnes venues avec, assurant de plus à son conducteur l'entrée gratuite au salon. Ce principe attire bon nombre de visiteurs en ancienne, ce parking est immense, il dispose de plusieurs centaines de places. Il est renouvelé en permanence par les arrivées et les départs, il constitue à lui seul à un salon dans le salon.



En conclusion, ce salon m'apporte chaque année la satisfaction de passer une journée bien agréable dans le milieu de la voiture ancienne, sans négliger celui de la moto . C'est l'occasion d'y retrouver des amis, de discuter, d'échanger, bref, de passer entre passionnés un moment bien sympathique.

Gérard Geffroy



Actualités DS

SM Tribute s'inscrit dans l'héritage de DS Automobiles, SM revient sous la forme d'une étude de style.

SM TRIBUTE est une œuvre unique réalisée par le DS DESIGN STUDIO PARIS pour célébrer dix années d'art et d'élégance à Chantilly 2024.

DS Automobiles s'engage à faire évoluer son héritage en s'inspirant de ses modèles emblématiques, notamment la SM, pour concevoir de futurs véhicules.

Thierry Metroz, Directeur du Style, souligne l'importance des retours de la communauté Facebook qui apprécie l'authenticité des designs originaux. En 2020, le projet de sketches nommé #SM2020 a été initié, illustrant une réinterprétation de la SM, a reçu un accueil enthousiaste.

La SM, présentée en 1970, est figurée comme une voiture innovante avec un design aérodynamique, un moteur puissant et une suspension hydropneumatique qui offrait un confort et des performances inégalés.

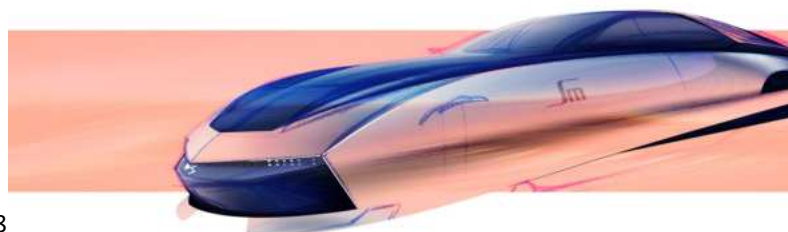
Dans le cadre de cet hommage, DS Automobiles présente le SM TRIBUTE au Chantilly Arts & Élégance en septembre 2024. Celui-ci réinterprète le design de la SM avec des éléments modernes, tout en respectant son esprit. Les designers ont intégré des références à l'histoire de la marque et des matériaux modernes, tout en conservant l'identité visuelle de la SM.

Le SM TRIBUTE fut exposé aux côtés de modèles historiques de SM et fut présenté au concours d'élégance, renforçant l'engagement de DS Automobiles envers son héritage tout en regardant vers l'avenir.



L'habitacle reprend également les codes de la SM de 1970

À l'intérieur, le dessin de 1970 est aussi réinterprété avec la forme caractéristique du haut de la planche de bord ou encore le dessin ovale de l'instrumentation. Fidèle à l'esprit d'avant-garde de la SM, l'affichage des informations se fait par projection et la « console écran » courbe associée au volant steer-by-wire viennent compléter cet esprit cher à la marque. Le son et les lumières enveloppent les occupants.





Nos sorties entre amis

Et toujours en 2CV, le 7 juillet 2024 : Le Home Varaville (14)

Vêtus de nos costumes de pêcheurs et avec nos épuisettes, nous voici dans notre 2CV pour aller au Home Varaville, près de Cabourg, où Marcel Proust jouait au golf.

Dans la matinée, toutes les voitures se mettent en route pour une balade à travers les marais de la Dive vers Dives sur mer et port Guillaume, puis retour au Home. L'après-midi, c'est le concours d'élégance ! Nous avons amusé le public en sortant de la voiture avec nos costumes et nos accessoires : cirés, chapeaux, parasol, épuisettes, pelles, seaux... Le clou de la journée, fut d'obtenir le 1^{er} prix d'élégance dans notre catégorie : rosé et champagne.. !

8 Août 2024 : Courseulles sur Mer (14) : Fête de la semaine Accadienne

Nos voisins de Cabourg et amis du CLUB CITROËN FRANCE, Christophe et Cecilia Goux nous retrouvent à Courseulles sur Mer pour un défilé dans la ville. Notre 2CV a remporté un succès incroyable, toute capote Ouverte ! Il fallait saluer sans arrêt ! On se met à la place des monarques ... ! Une belle journée, Joyeuse et amicale !



1988 2CV Charleston

Paris-Deauville-Trouville (14)

Un citroëniste actif, défenseur du patrimoine Citroën depuis plus de 50 ans, Jean-François Soyez, organise régulièrement le voyage Paris-Deauville à l'instar de ce que parcourait André Citroën pour rejoindre la villa « Les Abeilles » de Deauville. Notre ami, Denis Rochard y a participé avec sa GS Pallas de 1977, ici devant le Casino Barrière.

Rallye des Pétrarades le 17 août 2024 à Vaujany (38) dans l'Oisans en 2CV.



1952 Traction 11BL



1977 GSA Palla

La Traction 11BL 1952 de Denis aux 90 ans de la Traction organisés le 27 octobre 2024 par Retrochap d'Orléans (45) .

La Citroën Rosalie 11 UB 1940

80e anniversaire du Débarquement de Normandie,

Les 5 & 6 juin 1944

Les Chevrons de Javel

#handmadecitroenmuseum



La Citroën Rosalie 11 UB 1940 était sur les plages normandes pour le 80^{ème} anniversaire du Débarquement de Normandie

Notre voiture a été produite début 1940, le bloc moteur fut coulé le 26 février 40 et lors de sa restauration nous avons trouvé une ampoule de phare datée AVR.40 qui était toujours en place et fonctionnelle !

Conformément à tous les véhicules militaires de l'armée française le numéro d'immatriculation est frappé sur le châssis, après recherche celle-ci porte le N° P 30219. Probablement endommagée pendant la bataille de France en mai-juin 1940, elle fut récupérée, puis reconditionnée en 1943 par l'armée allemande. En effet, un pochoir sur le tablier semble indiquer un numéro de reconditionnement et l'année 43. D'autre part une directive de 1943 oblige tous les véhicules militaires allemands à être peints en sable « dunkelgelb ».

Nous n'avons pas retrouvé de marquage d'affectation d'unité et sa carrière militaire reste un mystère cependant sur la peinture sable il y eut une peinture verte d'appliquée à la hâte, probablement lors de sa reprise.

Après-guerre, elle fut récupérée par Mr BISSON, un jeune forain qui la réhabilita en camping-car avec un aménagement intérieur sommaire tout en conservant l'équipement militaire comme l'éclairage avant Notek ! Un coup de peinture grise avec liseré vert et baguette de ceinture de caisse en aluminium finirent de la rafraîchir. Elle fut réimmatriculée en 1951 (3360 AB 75) et avec, il partait régulièrement en balade sur la côte normande. Malheureusement il se tua en moto peu de temps après et sa mère ne supportant plus de voir cette voiture lui rappelant son fils, demanda à des cousins de l'entreposer. Ce qui fut fait et pendant 50 ans elle sommeilla dans un bâtiment.

Au début des années 2000, on m'indiqua cette voiture du côté de Louviers dans l'Eure, elle était toujours dans la famille des forains et ils souhaitaient s'en séparer.

La boiserie était totalement pourrie, une partie de la voiture s'écroulait mais elle était complète, le moteur tournait, il restait encore une partie de l'aménagement réalisé au début des années 50 ainsi que du matériel militaire allemand et un couvercle de gamelle française !

Trop jeune à l'époque c'est un ami qui en fit l'acquisition et qui à son tour l'entreposa pendant 15 ans... ayant beaucoup de projets de restauration, il me la rétrocéda et c'est alors que j'en entrepris enfin sa sauvegarde. Sa restauration se fit en un temps record de 4 mois pour participer aux 80ans du débarquement !

La structure en bois a été entièrement reconstruite tout en conservant le peu de morceaux encore en état. Seule la cloison arrière de la cabine, le coffre de la capucine et les structures des portes ont pu être préservées. C'est en grattant les différentes couches de peinture pour dégager le pochoir réglementaire de la porte conducteur, que je m'aperçus qu'il subsistait de la couleur sable. J'entrepris donc de décaper entièrement la voiture pour retrouver le maximum de « dunkelgelb » d'époque tout en faisant des retouches là où elle avait disparu (merci José pour le sacré coup de mains !).

Notez l'impact de la balle qui est entrée au-dessus de la porte conducteur pour venir se loger derrière la tête du chauffeur... j'ai compté une trentaine d'impacts sur la carrosserie et le châssis, certains ont été rebouchés à l'époque et je les ai matérialisés en trompe l'œil. Elle possède également toujours son chauffage sur échappement « SCHNEEBELI » conformément au cahier des charges de l'armée française.

Actuellement il semblerait que cette Citroën Rosalie 11 UB Sanitaire soit la seule survivante.

ART 2024 5^e ÉDITION 21 & 22 SEPTEMBRE

AUTOMOBILE



1978 CX 2000 Pallas



1959 2CV

Au Château de Neuville, à Gambais (78), ce fut un week-end bien arrosé qui ne nous empêcha pas de nous retrouver quelques-uns autour de la CX de Jean et quelques autres Citroën au côté de la Bentley de Jean-Pierre parmi de belles Bugatti, Jaguar, Rolls, Bentley, Delage...

Depuis sa création en 2020, Art Automobile est le partenaire des Journées européennes du patrimoine. Si l'automobile et la mobilité ont toujours été un projet pour l'avenir, leur dimension patrimoniale rappelle l'importance de leur présence dans nos sociétés.

Créées en 1984, les Journées Portes ouvertes des monuments historiques » sont devenues les Journées européennes du patrimoine et rayonnent durant un weekend à la mi-septembre, chaque année, dans 50 pays.

Un partenariat entre le ministère de la Culture et la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE) acté en 2020 considère que l'automobile par son histoire participe depuis plus d'un siècle au mouvement du monde quel qu'en soit le continent au regard de sa capacité à interpeller des univers aussi variés que la technique, l'industrie, l'économie, la culture, le sport, l'aventure.

L'idée directrice de ce partenariat qui rencontre un succès grandissant avec plus de 145 000 visiteurs en 2022 sur différents sites réunissant les véhicules de collection et le bâti patrimonial est de favoriser l'accès et la connaissance au grand public.

Dès sa création, en 2020, Art Automobile s'est associé aux Journées européennes du patrimoine convaincu que l'automobile, par le talent de ses créateurs qu'ils soient industriels, ingénieurs ou carrossiers de génie, participe, encore aujourd'hui, à l'Histoire et donc au patrimoine.



Exposition SEM au Château de Breteuil le 19 octobre 2024



L'automobile à la Belle Époque au château de Breteuil

Par Alain LASSALLE

Le château de Breteuil à Choisel (78) présentait une exposition sur l'Automobile à la Belle Époque basée sur les œuvres de l'artiste Sem et du maquettiste Robert Kohler.

Cette exposition se distingue par l'association harmonieuse de deux regards artistiques et historiques, complémentaires : les dioramas réalisés par Robert Kohler et les caricatures de Sem, de son vrai nom Marie Joseph Georges Goursat. Ensemble, ils offraient un panorama unique de l'évolution de l'automobile, symbole de modernité, de vitesse et de liberté au tournant du XXe siècle.

La mise en scène des frises de Sem et des dioramas Kohler

Robert Kohler, un ingénieur et designer passionné d'automobile, nous propose ses dioramas de voitures anciennes au 1/43ème de 1850 à 1923 avec un souci du détail qui frise le perfectionnisme. Il accentue la mise en valeur de ces petites voitures en les mettant en scène dans des décors. Nous y découvrons « Le Bistrot d'André » où notre Club a quelque fois dîné (ci-contre)

Les voitures miniatures sont accompagnées des dessins et des frises de Sem, illustrateur, affichiste, caricaturiste, chroniqueur mondain et écrivain français. « Cela permet de les resituer dans leur époque. » Nous y découvrons aussi André et Georgina Citroën croqués ci-dessous.

Exposée en hauteur tout autour de la salle d'exposition, la frise présente un ensemble de personnalités bien connues de Sem. On y aperçoit des propriétaires ou les conducteurs de véhicules au début du XXème siècle.

Sem a aussi travaillé pour la publicité Citroën en 1923 pour qui il a fourni deux maquettes représentant l'une le « Caddy Citroën », l'autre les autochenilles dessinant le nom de Citroën dans le désert. Malheureusement, pas de trace de ces documents. Partez à leur recherche !

Mais plus que les voitures, ce furent, comme toujours, les hommes et les femmes qui intéressaient Sem comme illustrés ci-dessous dans cette belle scène des «Vendretistes»..



SEM—Georgina et André Citroën



Le Bistrot d'André

Une belle occasion pour le Club d'allier culture et automobile au Château de Breteuil.



100 ans de l'autodrome de Montlhéry



Reproduction Petite Rosalie de 1933 à Montlhéry

L'autodrome de Linas-Montlhéry, fêtait ses 100 ans les 12 et 13 octobre 2024. Ce week-end a réuni 15.000 visiteurs, plus de 200 véhicules et 120 motos emblématiques en piste, 600 voitures de clubs, sans oublier la grande finale des concours d'élégance de la FFVE. Passé, présent et futur. L'UTAC, basé sur l'autodrome de Linas-Montlhéry, est aujourd'hui un Centre d'Essais High-Tech moderne où sont testés et homologués les véhicules du futur.

Le CLUB CITROËN FRANCE y était de cœur pour y avoir vécu de bons moments lors des 1000 Km de Paris, des Coupes de l'Age d'Or, des rassemblements d'anciennes, mais aussi de grands souvenirs professionnels Citroën.



Citroën à Montlhéry

Citroën y a écrit son histoire avec Yacco par les records des Rosalie, en particulier les 300.000 Kms en 134 jours à une vitesse moyenne de 93km/h de la « Petite Rosalie » de 1934.

Depuis les années 1920, André Citroën y avait ouvert une annexe de son laboratoire de recherche afin d'effectuer les relevés de performances et les tests les plus sévères. Cette station était située sous l'anneau à l'entrée sud de l'anneau.

Dans les années 30, c'était aussi la base des essais d'endurance sur le circuit routier, l'anneau de vitesse et le circuit sur route du sud-ouest parisien. Les autos partaient soit du Laboratoire d'Essais du 53 rue Balard, soit de la station d'essais et dans les années 60, du chalet Citroën dissimulé dans le bois au centre de l'anneau de vitesse.

Fin des années 60 et début 70, avec les pneus gonflés à 3 bars et casqués, nous roulions à 183 Km/h chrono avec la DS23iE. La vitesse étant limitée à 190 Km/h, la SM faisait ses V. Max à 225 Km/h sur autoroute ouverte en Italie. La vitesse sur l'anneau fut ensuite réduite à 175 Km/h et les CX les plus rapides furent essayées sur l'anneau Peugeot de Belchamp (25) puis pour la CX GTi Turbo 2 à 224 Km/h sur celui de Mortefontaine (60) qui permet 300 Km/h.

Dans les années 70, à chaque poste, les pilotes d'endurance effectuaient 30 minutes d'anneau à vitesse maxi. Cette séance était suivie d'une heure de circuit routier aux limites de d'adhérence, la bosse de Couard à fond, les GS Birotor en glissades des quatre roues ! Le poste s'enchainait avec le circuit sud-ouest, les 17 tournants de Dampierre (78) pour ceux qui connaissent. Les riverains entendaient crisser les pneus lors des essais de nuit... C'étaient une époque inimaginable aujourd'hui ! Malheureusement le circuit sur route était le théâtre de drames. Nous effectuions 30.000 Km par jour d'endurance sur 30 véhicules en 2 postes. Les probabilités d'accidents graves étaient grandes. Début 80, les simulations informatiques et les durées à La Ferté-Vidame mirent fin à ces tests sur route ouverte.

Jusqu'à la fin des années 80, l'anneau de vitesse est aussi le théâtre des essais de nuit sur des véhicules de présérie à la «Forme» pour confirmer à vitesse maximale les résultats enregistrés sur les muets. C'est ainsi que j'ai participé aux essais de nuit des premières CX de pré-série début 1974.

Aujourd'hui, nostalgie, nous l'empruntons en parade avec nos autos de collection à 60 Km/h !



Bienvenue sur le Citroën—YouTube Channel ! Telle est l'annonce du stand Citroën sur fond rouge. Elles sont là, les voitures qui seront collectionnées par nos petits-enfants ! Mais nous y trouvons aussi les nôtres ! Un Mondial illustré par une belle rétrospective de 126 ans d'innovation avec la présence de la Traction, de la 2CV, la DS et de l'AMI qui illustrent une petite partie de la créativité Citroën. Voilà pour l'histoire !

Un Mondial 2024 marqué par la Chine avec des véhicules innovants, de luxe et de grande taille, une orientation très paradoxale ! Dongfeng, marque historique partenaire de PSA depuis 1989, était présente avec son SUV MHero 1. Nous avons examiné avec intérêt la petite T03 de Leapmotor, nouvelle marque de Stellantis. Puis c'est Aito, Hongqi, Xpeng, Eon, Kilow, Gac, MG, Skyworth, THK, qui démontrent leur capacité technique et esthétique, capables de séduire les clients européens et français ! A suivre !



2024 Concept C5 Aircross

Citroën au Mondial de Paris 2024

Citroën entame une nouvelle ère en dévoilant quatre nouveaux modèles. Le rajeunissement Citroën C4 et C4 X qui adoptent un style simplifié plus consensuel, le concept car C5 Aircross vert, aux volumes imposants et équilibrés bien campé sur ses roues de 22". et l'Ami qui fête ses quatre ans avec le concept « Buggy Vision » aventurier.

126 ans de Salon et de Mondial de l'Auto

Tout a commencé en 1898, à l'époque où l'automobile venait à peine d'être inventée. L'Exposition Internationale d'Automobiles, au Jardin des Tuileries à Paris, est le tout premier événement au monde consacré à ce nouveau mode de transport.

Remontons alors le temps avec Citroën et traversons plus de 100 ans d'histoire automobile.

1919 Présentation de la première voiture française de grande série, la Citroën Type A.

1921 Citroën présente la 5CV, la plus féminine.

1922 Le jour de l'ouverture du salon, un avion dessine le nom de Citroën, dans le ciel de Paris

1934 Lancement de la Traction

1948 Citroën dévoile la 2CV
1955 La nouvelle Citroën DS19 plébiscitée avec sa suspension hydropneumatique

1964 Le break AMI 6 et la DS Pallas font le show

1974 Citroën présente la CX

1982 La BX, très fiable sauve Citroën

1988 Le salon devient Mondial de l'Automobile

1998 100^{ème} anniversaire !



Quelle future collection CITROËN ?



2009 C5 II 3.0 V6 HDI 240 FAP EXCLUSIVE

Il est difficile de prédire quelles Citroën seront collectionnées en 2050. Cela dépendra de nombreux facteurs, tels que les avancées technologiques, les politiques gouvernementales et les tendances culturelles. Les Citroën collectionnées dépendront donc des goûts des différentes générations de collectionneurs... Les Citroën emblématiques et innovantes resteront considérées comme des objets de collection en 2050 : les "Tout-acier, Traction, DS, 2CV, CX, SM, C4 Cactus, C5, C6, E-C3 ?

Quelles Citroën collectionneront nous ?

Les Citroën intéresseront chacune des générations (X, Y, Z, Alpha...) pour leurs caractéristiques, leur design et leur impact culturel. Mais aussi la nostalgie de leur adolescence et la volonté de transmettre aux futures générations.

Génération X (1965-1980)

Cette génération a connu des évolutions socio-économiques marquantes et des voitures emblématiques :

Citroën DS (1955-1975) : Un modèle iconique avec un design avant-gardiste qui laisse une empreinte dans l'histoire auto.

Citroën CX (1974-1991) : Connue pour son aérodynamisme et son confort, elle a été une voiture de la classe supérieure qui a séduit de nombreux conducteurs.

Citroën Méhari (1968-1988) : Emblématique, appréciée pour son côté fun et décontractée, parfaite pour les escapades.

Génération Y (1981-1996)

Cette génération est familière avec la technologie et au fait des tendances modernes :

Citroën ZX (1991-1998) : Reconnu pour son rapport qualité-prix, ce modèle a su séduire les jeunes adultes à l'époque.

Citroën Xsara (1997-2006) : Prisée pour son design élégant et ses fonctionnalités, elle est souvent associée à des souvenirs de jeunes conducteurs.

Citroën C3 (2002-présent) : Une citadine moderne qui s'adapte aux goûts contemporains, idéale pour la vie en ville.

Génération Z (1995-2009)

Née avec la technologie, les réseaux sociaux, cette génération est impliquée dans les luttes sociales, environnementales, mais il existe aussi une frange conservatrice dans cette catégorie. Elle pourrait être attirée par des modèles modernes dotés d'innovations :

Citroën C3 Aircross (2017-présent) : Un SUV qui allie style et technologie, adapté aux besoins et aux goûts des jeunes conducteurs d'aujourd'hui.

Citroën Ami (2020-présent) : Une voiture électrique urbaine, simple et accessible, qui répond aux préoccupations environnementales et à la mobilité urbaine.

Citroën ë-C4 (2020-présent) : Une version électrique de la C4, qui intéressera la génération Z soucieuse de l'environnement et de l'innovation.

La Génération Alpha (2010-2025), identifiée aujourd'hui comme les « enfants du millénaire », est la première née totalement au XXIème siècle avec tous les outils numériques en main. Celle du renouveau ! Elle pourrait être intéressée par plusieurs Citroën qui allient style, innovation et histoire : la Méhari, la 2CV, la DS, la CX, la C3 Pluriel, la C4 Cactus, la petite Ami électrique, pratique et son allure futuriste. Ces modèles pourraient non seulement servir de véhicules de collection, mais aussi devenir des objets de passion pour la génération Alpha à mesure qu'elle grandit.

En résumé, chaque génération trouvera une Citroën qui résonne avec ses valeurs, son style de vie et ses expériences. Que ce soit des classiques emblématiques ou des modèles modernes, Citroën offre une variété pour tous les goûts !



2014 Citroën C4 Cactus

Selon la dernière Étude nationale FFVE 2024

En 2024, 49% des véhicules anciens les plus utilisés par les français datent des années 70/80.

Ainsi nous utilisons 5% de nos autos d'avant guerre 1940, 25% des années 1950 et 1960, 49% des années 1970 à 1980 et 21% des années 1990 et 2000.



2013 Citroën DS5 HYbrid4



2011 Citroën DS3 Racing série limitée à 2000 ex.



2008 CITROËN C6 V6 2.7 EXCLUSIVE Honest John

Le Futur des Citroën à collectionner,

Concernant ta question sur l'avenir des Clubs et des nouvelles voitures à collectionner, on peut voir la chose de plusieurs façons.

L'électronique qui a envahi la gestion des autos depuis maintenant un vingtaine d'années, en gros depuis le multiplexage, avec toutes les nouvelles fonctions qu'il permet, complique déjà grandement la vie de ces nouvelles voitures pour le futur collectionneur. La généralisation des voitures électriques ne va qu'aggraver la situation, ça c'est le constat " brut ".

Lors du développement de la C5 les électroniciens de la Maison et leurs fournisseurs extérieurs nous assuraient que dorénavant il serait quasiment impossible de voler une C5: MUX, transpondeur, mémoire inviolable, kilométrage infalsifiable, traçabilité etc. Résultat aujourd'hui les voitures actuelles se volent en moins de deux minutes sans aucune effraction "grâce" à de petits génies de l'informatique, bien aidé par un matériel spécialisé librement disponible sur internet...c'est une belle raison d'espérer!!!

Alors je me dis que quelques-uns d'entre eux finiront bien par mettre leur expertise au service de la bonne cause et qu'il devrait être encore possible de rouler avec ces chères autos dans les décennies à venir.

L'autre souci bien sûr c'est la disponibilité des composants qui viennent du bout du monde et qui ne seront plus disponibles au moins sur le marché officiel; la principale inconnue vient de là. Là encore espérons que des éléments de substitution seront adaptables, quitte à avoir un mode de fonctionnement légèrement dégradé. Dans tous les cas, les choses étant devenues plus difficiles pour ceux voulant conserver un modèle de ces générations-là, faire partie d'un club sera pratiquement indispensable pour avoir accès à certaines infos. Les clubs eux-mêmes devront avoir des contacts avec des structures spécialisées qui seront à peu près les seuls à avoir la compétence requise. Il faudra aussi, sans doute, bien choisir la voiture à collectionner, elles n'auront certainement pas toutes la même espérance de (sur)vie. Est-ce un sujet aujourd'hui pour ceux qui vendent ces merveilles de technologie; pas sûr?

En conclusion tant qu'il y aura des voitures, il y aura des clubs et il y aura des voitures DE COLLECTION tant que nous saurons les faire rouler.

Par Jean-Marie Botuha

Il y a 100 ans, la CITROËN B10 !



A.C.319. R.C.3198.216.018 8

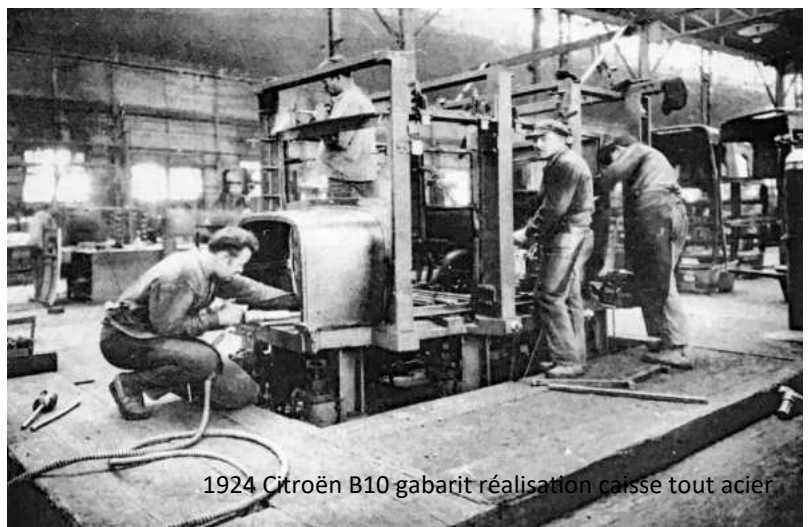
DRAEGER.IMP

André Citroën était toujours en « veille technologique ». Il était attentif à toutes les méthodes susceptibles de progrès industriels, financiers et commerciaux... Ainsi, il suivait les avancées américaines et en particulier celle de Edward G. Budd, de la Budd Manufacturing Co. de Philadelphie qui permit aux frères Dodge de présenter le 14 novembre 1914, la première voiture dotée d'une carrosserie entièrement métallique sur une ossature en acier. Ce procédé se généralise au salon de New-york en janvier 1924. Citroën avait déjà acheté la licence Budd en 1923.

Il appliquât une méthode inédite, suppression de la structure interne acier, solution jamais testée en série par les constructeurs américains. Fixée directement au châssis, cette « carrosserie mono-pièce » formait un ensemble plus rigide, plus léger et moins coûteux (en théorie). Elle était composée de quatre éléments : auvent, panneaux latéraux et panneaux arrière. Elle offrait ainsi une robustesse accrue en cas de choc.

Ainsi, en octobre 1924, Citroën révolutionne l'industrie automobile européenne en présentant au Salon de l'Automobile la Citroën B10, dotée d'une carrosserie entièrement métallique. Cette innovation consistait à remplacer l'ossature en frêne habillée de sa peau en tôle par des unités en acier formant la structure et la peau extérieure soudés entre elles par des points de résistance électriques et des cordons.

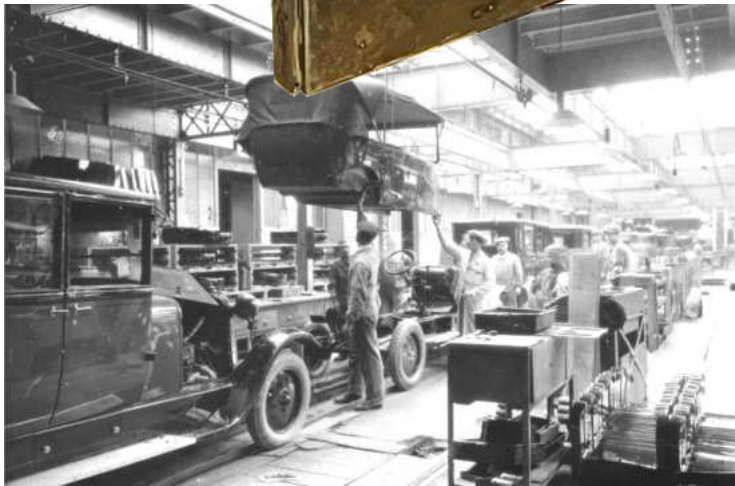
C'était un procédé qui devait s'amortir avec une production de 300.000 véhicules/an. André Citroën se fixait cet objectif mais les événements géopolitiques des années 20 le limitèrent à 70.000. L'outillage coûteux interdisait l'évolution des styles et son amortissement ne fut possible qu'à partir de la Traction...



1924 Citroën B10 gabarit réalisation caisse tout acier



1924 B10 Caisse tout acier en blanc



Ainsi les nouveaux véhicules B10 furent fabriqués avec cette conception innovante de carrosserie, la « Tout Acier » sans structure.

La mise au point et le lancement industriel difficiles des presses d'emboutissage installées à Saint-Ouen et des soudeuses "Fédéral" de Javel furent assurés par une équipe américaine pendant plusieurs mois.

Ce procédé consiste à emboutir de grandes feuilles de tôle glacées à l'aide de puissantes presses de 1 400 tonnes de poussée. Les quatre éléments emboutis (auvent, panneaux latéraux et arrière) sont ensuite soudés électriquement entre eux à l'aide de gabarits et forment une carrosserie entièrement métallique.

Les feuilles de tôle glacées sont spécifiques et doivent être importées des Etats Unis ! C'est ainsi qu'en 1927, Citroën acheta la majorité des Forges de Froncles (Haute Marne) pour produire ses propres tôles d'acier en France.

Contrairement à l'ossature bois habillée de tôle, cette nouvelle technique de construction est beaucoup plus rapide et moins couteuse (En 1926, les temps de fabrication sont divisés par deux, les gains en main-d'œuvre réduits de 1000 francs par voiture).

Malheureusement à l'usage, le châssis échelle B2, à longerons en « U », employé sur les B10 se révèle trop souple et la caisse tôle se fissure. Il faut attendre le châssis renforcé de la B12 pour que ce problème soit résolu. Le châssis échelle évoluera jusqu'à la Rosalie pour devenir tubulaire (oméga fermé d'un flanc de tôle) et l'évolution suprême, la suppression du châssis et la naissance de la caisse monocoque de la Traction.



1924 Citroën B10 enchainement caisse tout acier

Il y a 50 ans, la GS Birotor !

Par Jacques, Michel, Jean-Marie, Jean-Claude, Joël et les Alain...



1974 GS Birotor 00 GG 3200



QR Code GSB sur site

Par un collectif : Alain, Jacques, Jean-Claude, Jean-Marie, Michel...

Il y a 50 ans, Citroën lançait la GS Birotor. Elle représente une innovation importante dans l'histoire de Citroën. Tout comme nous nous préoccupons des Citroën et DS contemporaines qui seront collectionnées en 2025, Jacques Frisch, vice-président de notre Club dans les années 70 écrivait dans la revue sa vision sur l'avenir de la GS Birotor ! Il y a 50 ans, en 1976, il invitait à conserver cette GS Birotor.

Nous avions 20 ans à l'époque ! Collaborateurs Citroën au sein des études et des essais, nous vivions ces Aventures...

Le sauvetage

La GS Birotor, nom de code GZ prototype, est homologuée GX-GG. Environ 995 exemplaires ont été produits entre 1973 et 1975, divisés en prototypes, préséries et séries.

La GS Birotor a souffert d'une critique sévère de la presse, ce qui a nui à son image. Malgré ses qualités techniques, il a été perçu comme mal adapté en période de crise pétrolière.

En 1976, son avenir était compromis. Jacques Frisch, alors vice-président de notre Club mettait en garde les passionnés de Citroën sur la rareté croissante des Birotor, en soulignant leur retrait du marché. Le 5 septembre 1977 la S.A. Automobiles CITROËN retirait de la circulation les GS Birotor, afin de ne plus en assurer leur après-vente. Selon nos sources, l'usine reprenait 18.000 F les modèles mis en service en 1974 et 20.000 F ceux de 1975.

Les voitures reprises furent stockées au Centre Technique Citroën de Vélizy, au bout des pistes de la BA107 puis à La Ferté-Vidame. S'y accumulait des centaines de Birotor dont certaines étaient neuves ! Elles étaient ensuite déplaquées, puis détruites ou données à titre de véhicule de collection aux membres du personnel passionnés et aux collectionneurs. D'autres furent dépouillées de leurs intérieurs, et des ailes larges pour équiper une série de GS 1220 d'occasion nommées «+ neuf».

Mais quelques clients conservèrent leurs voitures. C'est pourquoi nous trouvons aujourd'hui des autos avec leurs cartes grises. Nous avons quelques-unes de ces raretés au Club Citroën France.

J'ai réalisé le premier recensement des rescapées pour le Club Citroën France en 1984. Il comportait une cinquantaine de GS Birotor. Il fut repris en 1987 par Vincent Guerbet pour fonder le Rotatif Club qui recense aujourd'hui 260 Birotor dont 90 en état de fonctionnement.

Les essais de la GS Birotor

Nous sommes quelques membres du Club à avoir participé aux essais de cette aventure au début des 70's.



Les GZ d'endurance, prototypes des Birotor, étaient blancs. Ils étaient rapides avec un comportement très sportif aux mains des pilotes d'endurance expérimentés. Poussés à leurs limites, ils glissaient des quatre roues tout en douceur dans les courbes du routier de Montlhéry...Ils passaient à fond (175 km/h) la bosse de Couard, en visant le dernier pointillé visible avant la cuvette. Après freinage très appuyé, le passage des courbes s'effectuait entre 0,8 et 0,9G d'accélération latérale. La particularité de la bosse de Couard est que l'on décolle et quand on se repose, on est en virage. La Simca 1100 qui tournait en parallèle des GS perdait régulièrement son pare-brise tellement la caisse se déformait à l'atterrissage.

Rouler sur route ouverte est dangereux, mais rouler sur circuit 8 h par jour n'est pas non plus sans danger. Tour après tour les essayeurs gagnaient en performance et la limite est... le prototype dans le décor. Ils étaient chronométrés régulièrement et ceux qui flirtaient avec les limites étaient invités à passer une semaine à l'atelier.

Cette tenue de route et ce caractère sportif étaient reconnus des journalistes. En accélération, jusqu'au bruiteur à 6500 tr/min, nous poussions la première à 90 km/h, la seconde à 140. Le son de son moteur est très typé et agréable, à mi-chemin entre le deux-temps et le V6. Cependant ne parlons pas de son appétit en essence ordinaire ! 30 litres/100 en conduite « Taxi » en ville et 20 en mixte route/autoroute !

Sur l'anneau de vitesse, avec les pneus gonflés à 2,6 bars elle atteignait le 200 compteur, un vrai 175 chrono. L'anneau était en mauvais état en particulier avec ses plaques disjointes. « *J'ai encore en mémoire les sensations quand on se rapprochait du bord supérieur (malheureusement, le 6 janvier 1959, une DS de démonstration a franchi le bord supérieur et s'écrasa au pied de l'anneau tuant ses deux passagers...).* Revenons en 1973, à cette époque les mesures de consommation se faisait avec éprouvettes installées entre les jambes du passager qui s'occupait des robinets et du chrono et qui, lorsqu'il relevait la tête, avait le "mur" de la piste de l'anneau pour tout horizon. Imaginez l'ambiance un début d'après-midi d'un jour chaud de juillet : odeurs d'essence, vitres fermées et pas de climatisation, mesures de consommation obligeant, et la tartiflette au menu du restaurant où nous avions nos habitudes. Et les conseils du chef Bernard Loiseau (pas le cuisinier, le motoriste) " Fefeufeu, vous allez faire une vitesse maxi sur l'anneau avec la GS Birotor, mettez votre casque et pédale douce... »

Une réflexion que je me fait de temps en temps : finalement avec cette sécurité à tout le moins précaire sur véhicules mais aussi au banc (La grande salle moteurs à St Denis !), avec les risques pris, il n'y a pas eu tant d'accidents que ça, même si c'est toujours trop. Malgré tout c'était une belle époque et puis on avait à peine plus de 20 ans... » Michel Fefeufeu

Les essais moteurs

Les premiers problèmes d'endurance moteur, rupture des segments de flancs en fonte standard, furent soldés par l'adoption des doubles rails acier. Les GS Birotor ont alors tourné en endurance sur route et autoroute en 3x8 à raison de 800 km par poste soit 2400 km par jour, à 20 l aux 100 c'était 480 l par jour et par voiture et il y en avait une escadrille de 5. Nous faisons la vidange de l'huile TOTAL GTS 20W50 tous les 4 jours.

Ainsi les moteurs atteignaient 140000 kms. Puis le martèlement des segments d'arête finissait par fatiguer le revêtement elnasil des trochoïdes qui se décrochait et bloquait violemment le moteur jusqu'à cisailer les vis de l'étoile de convertisseur. En conditions "client", avec des chauffés et refroidissements successifs, l'espérance de vie est plus proche de 75000 Km.

A titre de référence, avec ces 5 GS birotor tournait une Mazda RX 2 à moteur rotatif dont les qualités routières étaient loin d'égaliser celle des Citroën. L'essayeur affecté à la Mazda changeait tous les jours tellement c'était éprouvant de suivre les GS Birotor. Cependant en endurance le moteur RX2 ne présentait pas les usures du COMOTOR. Il y a une différence fondamentale dans l'implantation des conduits d'admission et échappement disposés dans les flasques en parallèle de l'excentrique sur le RX2 au lieu d'être radiaux dans les trochoïdes sur la Birotor. L'architecture Mazda soulage le travail des segments d'arête sur les trochoïdes.

Les essais d'encrassement des bougies

La lubrification des rotors par doseur d'huile (1% de la consommation d'essence) avait pour conséquence un encrassement des bougies, dans les embouteillages : extinction d'un premier rotor suivi très rapidement du second et impossibilité de redémarrer sans démontage et nettoyage des bougies ! Nous avons donc imaginé un circuit dans Paris, dit « Taxi » où les conducteurs ne dépassaient pas 2500 tr/min pendant 1000 Km. Au terme des 1000 Km, nous allions à 2500 tr/min jusqu'à Montlhéry pour décrocher les bougies. Nous partions pied à la planche sur l'anneau pour une série de tours. Le moteur pré allumait et hoquetait le premier tour, puis prenait du régime au fur et à mesure du décrochage des bougies pour fournir sa pleine puissance et 175 Km/h au bout du troisième tour. Les bougies BERU G3-18 et Bosch MAG 340 T 2 SP (écartement des électrodes 0,7mm) ont passé ce test avec succès.

Les essais de freins

A cette époque, en 1973, la tenue des freins du GZ à l'échauffement était testée au Mont Ventoux. « *La gamme était : véhicule chargé, freins rodés, 1 km à la minute sur un rapport BV offrant peu de freins moteur (3ème pour le GZ); et en descente bien sûr! La voiture d'essai était équipée de thermo couples sur les disques de frein pour connaître la température. L'essai se déroulait sur une partie bien pentue du Ventoux, sur un tronçon d'environ 6km côté Chalet Renard. A l'époque, hors saison, nous n'étions pas gênés par le trafic. A la fin de l'essai, quand le véhicule s'immobilisait, souvent...ça fumait fort du côté des freins !!!* » JM.Botuha

Les essais de BV

Voir l'article de notre correspondant Jean-Claude Ferré sur « L'Engrenage n°32 ».

Scannez le QR Code ci-contre ou entrer l'adresse : <https://www.club-citroen-france.club/blog/les-gammes-citroen/les-50-ans-de-la-citroen-gs-birotor.html> pour lire l'article de notre site internet sur votre smartphone. Vous y trouverez les astuces de diagnostics des organes de la Birotor et bien plus...

Les essais de la CX



Alain Lassalle 2024
Image recomposée de mémoire
Mulet CX dissimulé sous la robe d'une DS

Du Cahier des Charges, remis début de l'année 1971, trois impératifs s'imposent aux concepteurs du Bureau d'Études : répondre aux goûts d'une clientèle qui évolue rapidement, penser sécurité et respecter un prix à ne pas dépasser.

Toutes les innovations et les solutions déjà éprouvées furent simulées, évaluées, torturées... L'objet des essais.

Par un collectif : Alain, Jean-Claude, Jean-Marie, Michel...

Ces tests étaient essentiels avant la commercialisation de la CX en 1974 pour la fiabilité, les performances et la sécurité :

Essais de conduite sur route pour évaluer son comportement dynamique, sa tenue de route, et son confort de conduite.

Tests de résistance à la fatigue sur sa mécanique pour sa durabilité, y compris le châssis, la suspension et le moteur.

Essais climatiques extrêmes (chaud, froid, humidité) pour sa performance dans différentes conditions météorologiques.

La performance des freins a été rigoureusement testée, les tests de décélération et de résistance à l'échauffement.

Tests de sécurité : Crashes tests pour vérifier la résistance de la carrosserie et la protection des occupants.

Essais de consommation de carburant et les émissions pour respecter les normes et répondre aux attentes des clients.

Ces tests étaient cruciaux pour garantir que la Citroën CX réponde aux standards requis à l'époque. L'innovation et l'investissement dans les essais ont contribué à la réputation de la CX en tant que modèle automobile avant-gardiste.

La découverte de la CX

Dès mon arrivée au « Laboratoire Essais » j'ai travaillé avec le mulet LE11. Le soubassement et la mécanique de la CX se dissimulait sous une carrosserie de DS US (image recomposée ci-dessus). Affecté aux essais moteur, ce prototype avait un comportement routier « neutre » très sûr et agréable à piloter. Deux autres mulets effectuaient leurs durées 100.000 Kms sur route accompagnés de tests de 500 heures pleine charge au bancs imposés aux moteurs.



Les premières CX à la « Forme » étaient essayées à La Ferté-Vidame. C'est là que je l'ai découverte fin 1973. Son style et son ergonomie m'ont surpris par leur modernité. Nous montions dans la DS pour s'installer dans un fauteuil, nous descendions dans la CX pour s'asseoir dans le siège.

Ses terrains d'essais étaient choisis en fonction des objectifs:

L'endurance à La Ferté-Vidame, l'anneau de Montlhéry, le circuit sud-ouest de la région parisienne, le circuit de la Saône et Loire et les pistes africaines du Mali à Bamako.

Les crashes tests, les essais spéciaux à La Ferté-Vidame, au grand froid (-40°C) à Kiruna en Suède, à la chaleur (+40°C) à Bamako au Mali ou en Espagne à Almería et sur l'anneau de Nardo en Italie pour l'endurance à très haute vitesse.



Alain Lassalle 2024
Image recomposée de mémoire
Mulet CX Birotor Nougrou

Les essais moteur

Au service « Architecture moteurs » du laboratoire d'essais, nous étions chargés de composer, mesurer, tester au banc et examiner l'usure de tous les composants et les fournisseurs. L'approbation « Bon pour la série » était donnée après deux fois 500 heures au banc, en alternance à puissance et couple maximums, et 100.000 Km sur véhicule.

Les bancs d'endurance des moteurs CX étaient à Saint Denis -Pleyel, bd de la Libération. Ils étaient pilotés par MM. Bugeon, Louédoc et Starykiewitch sous la responsabilité de M. Bernard Loiseau du laboratoire de Balard. Nos deux mulets d'endurance étaient basés à Balard et alternaient les circuits parisiens avec celui de la Saône et Loire.

Les essais spéciaux

Nous avons des problèmes de cliquetis et de bouffée de fumée bleue en sortie de virage à gauche en appui prononcé. Avec un ami du Club, Michel Fefeu, nous avons remonté le piquage de recyclage des gaz de blow-by situé dans le carter de distribution pour éviter les remontées d'huile vers l'admission en virage à gauche. Equipé de cette solution, le LE11 nous a permis sa validation après de multiples passages du virage du Parc de La Ferté-Vidame à la limite de l'adhérence à 100 km/h jusqu'à suppression de l'énorme nuage de fumée bleue en sortie de courbe.

Les essais de déchappage de pneus

Parmi les essais spéciaux, j'ai participé, cette fois en passager au test de déchappage des pneus Michelin de la CX GTi. Cet essai était confié à un pilote « conduite hors des limites du véhicule ». En 1975, nous avions les grades 2CV, GS, DS et CX, SM et extrême. Pour cet essai sur le circuit routier de Montlhéry, c'était M. Montjaret qui était le pilote habilité à ce type de test. Casqué, pneus gonflés au nominal, la CX attaque à fond le circuit avec coups de volant au dernier moment à l'entrée de chaque virage. Vous imaginez les pneus littéralement en dehors des jantes elles-mêmes presque en contact avec la piste avec des accélérations latérales de 0,8 G ! A la fin du premier tour, il n'y avait plus de références sur les flancs ! Au second tour dans les mêmes conditions, avant qu'il ne soit terminé, un « Tic-tic-tic-tic... caractéristique dans chaque courbe indique que nous étions à la structure métallique ! L'essai était terminé et concluant, les pneus étaient usés sans déchappage !

CX Birotor (image ci-dessus)

Pendant la période 74/77, à Vélizy, les protos CX Birotor étaient confinés dans les ateliers "études nouvelles" dans un bâtiment dédié. Là, je connaissais quelques personnes mais les chefs n'aimaient pas voir des gens étranger au service... Je me souviens d'une ou deux CX (blanches je crois) avec des Birotor (2.4l 160/170ch disait-on) équipés de l'injection maison de l'ingénieur Nougrou. Cette injection était une usine à gaz très compliquée à mettre au point. Ce projet a été arrêté pour d'autres raisons mais son industrialisation aurait été bien compliquée!

M. Nougrou était patron des « Recherches ». Il avait un atelier au laboratoire d'essais de Balard. J'ai eu l'occasion d'y voir une CX "Mandarine", la couleur de la CX GTi de 1978, ce pouvait être un dernier mulet CX Birotor de M. Nougrou. Cette CX m'avait interpellé, car équipée des roues tôle perforées avec les premiers pneus Michelin TRX, image reconstituée ci-dessus. Un look d'enfer pour l'époque et une tenue de route avec 0,8 G en latéral ! Alain Lassalle

Les livres sur la CX :

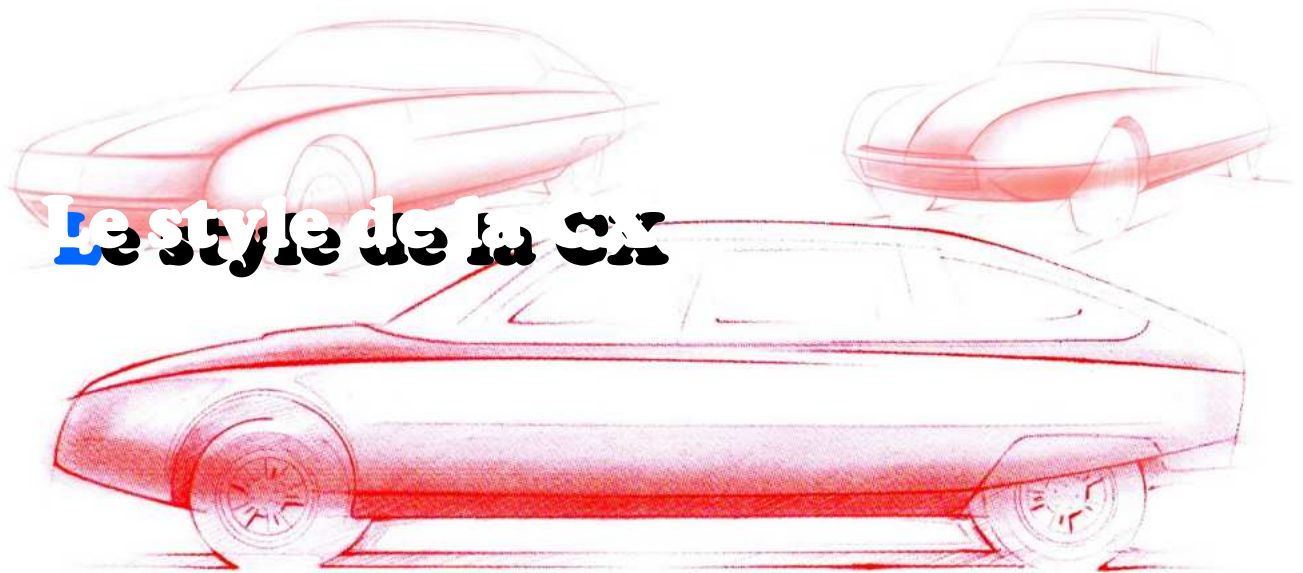
2023 L'usine PSA Citroën d'Aulnay sous Bois
de Julius Goldmann

2019 Citroën CX de Michael Buurma

2017 - 2007 La CX de mon père de Marc-Antoine Colin

2007 CX Une lignée Prestigieuse de D. Pagneux

1996 CX Roman de Patrick Renaudot



Vues de Pininfarina en préparation de «Osée» 2001

Dans les années 1960, Citroën travaille sur deux projets liés à la DS : l'un vise à moderniser la berline DS, tandis que l'autre, le projet "L", de forme « cunéiforme » de Michel Harmand de 1970, envisage une nouvelle grande berline pour les années 1970-1980. Robert Opron réussit à convaincre la direction avec un design aérodynamique et élégant, marquant le début du développement de la CX.

L'équipe

L'équipe de Robert Opron, composée de Michel Harmand, Henri Dargent, Jacques Charrenton, Régis Gromik et Jean Giret, vient de terminer les projets GS et SM et commence le projet « L ».

Robert Opron, responsable du style, décide d'explorer à la fois un design classique et un design innovant. L'objectif de son équipe, procurer le plaisir esthétique de la voiture. « Toucher, ouïe, vision, perception sont orientés vers le même but : la satisfaction, le plaisir dans l'usage suivant la sensibilité de chacun ». Michel Harmand. A ces exigences esthétiques s'ajoutent de nouvelles contraintes d'aérodynamisme et de sécurité. Le concept Pininfarina BLMC 1800 de 1968, bicorps fait référence.

Les projets

Le projet démarre avec le Cahier des Charges et le « Plan carrossier » qui définit la silhouette, l'architecture monocoque montée sur un faux châssis, l'hydraulique et l'implantation mécanique transversale.

La CX hérite des moyens d'études numériques, conçus et mis en place pour la GS. La morphogénèse de la forme passe par trois phases : l'intuition, l'imagination, l'entendement :

On passe du dessin 2D des stylistes aux maquettes à échelle réduite, puis à l'échelle 1. Cette maquette statique donne naissance au prototype roulant sur piste puis dans la rue.

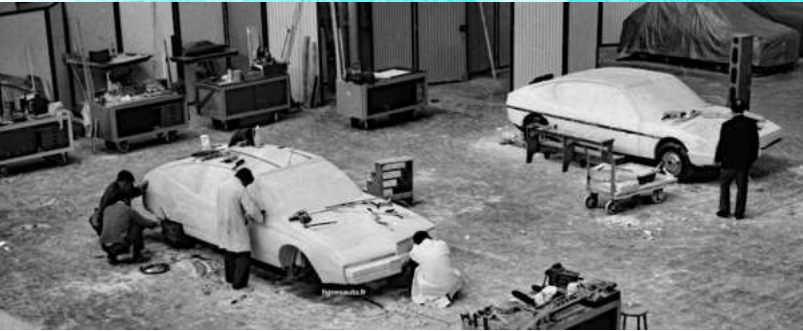
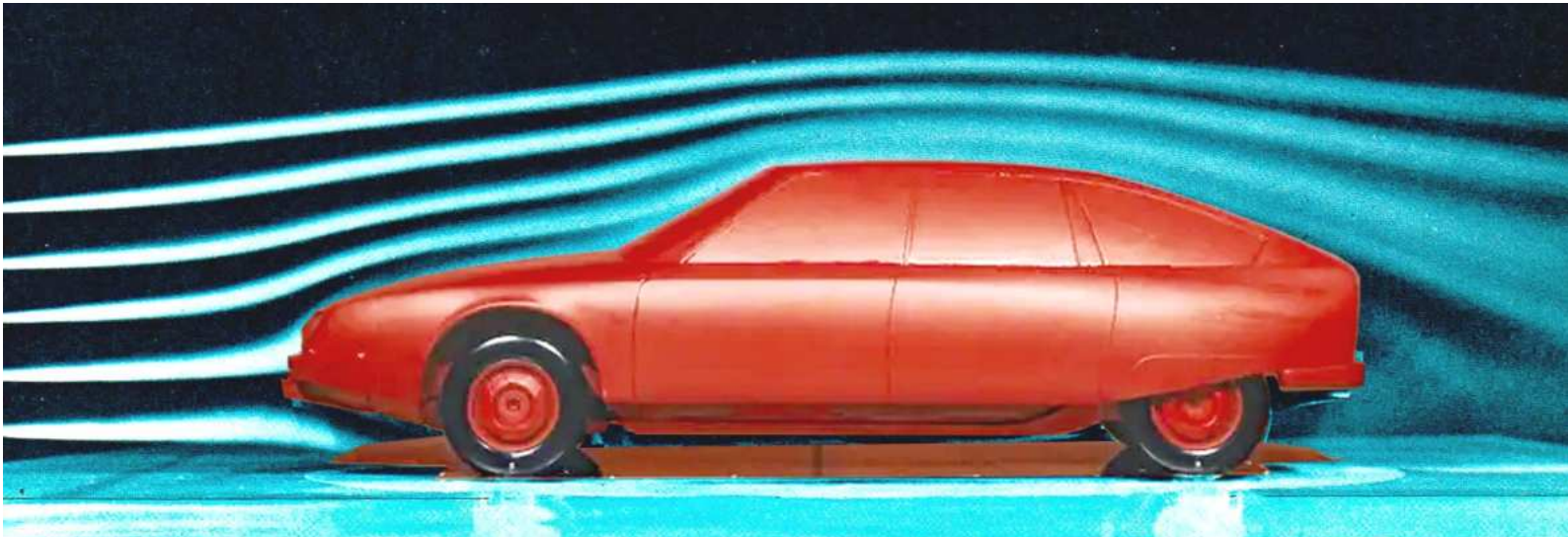
L'aérodynamisme, initialisé dans les années 30 ne cesse de pousser le CX pour faire des performances avec peu de puissance dans la lignée de la DS héritée de Bertoni.

Dans la continuité de celui de la GS et la SM, de profil, la dynamique de l'avant, avec son porte à faux très long, tracte toute la voiture avec les lignes de force fuyant vers l'arrière effilé avec une lunette arrière incurvée. Son grand pare-brise est dessiné pour ne recevoir qu'un seul balai d'essuyage.



Le CX, la trainée à composante longitudinale de la résultante aérodynamique a donné le nom baptême de ce nouveau modèle, CX. Les tests par jets de fumée sont réalisés sur des maquettes réduites au 1/5ème dans la soufflerie ouverte de La Ferté-Vidame. Son SCx permet de ne nécessiter que 39 cv pour rouler à 120 km/h, la DS en nécessitait 48 !





2001 Pininfarina Citroën Osee

La conduite du projet

Les mesures

Les dimensions de la maquette 1/5ème choisie sont relevées par une machine de contrôle tridimensionnel UNISURF.

La fraiseuse 5 axes

Elle sculpte la maquette plâtre échelle 1 qui permet vérifier les « lignes de lumière ». Cette échelle 1 validée est contrôlée avec la machine DEA Alpha 3D.

Les dessins techniques

Les dessins 2D et 3D sont ensuite réalisés avec la machine à dessiner Gerbert. Toutes les opérations, depuis le cahier des charges jusqu'à l'usinage, sont contrôlés par ordinateurs avec le programme automatique SPARC/CAR qui remplace la planche à dessin.

Le fraisage des maîtres modèles

Ces données numériques permettent le fraisage sur machine Hydroptic 5 axes des maîtres modèles.

Le style intérieur

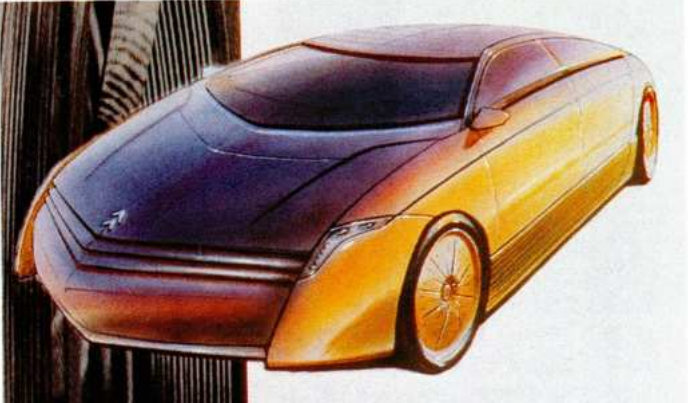
Objectifs : Qualité perçue, sons, impression d'espace...
L'intérieur de l'habitacle et la planche de bord sont dessinés avec les objectifs : confort, ergonomie et sécurité. Les éléments de garnissage intègrent le maximum de fonctions. L'ergonomie est définie autour de la position détente totale des cosmonautes avec les articulations « mi-fléchies ».

La lunule de Michel Harmand

Dès le début du projet l'esthétique de la planche définie, est celle de la lunule qui demandera quelques itérations jusqu'au gel de son style et de ses fonctionnalités. La première version est équipée de commandes à curseurs qui laissent place aux rotateurs sur la série 2.

La CX, un objet d'art ?

La CX est élue Voiture de l'Année 1975, récompense méritée à plus d'un titre, grâce au talent de ses créateurs. La CX a inspiré le concept-car Osée de Pininfarina de 2001, la Lignage de 1999, la CXperience de 2016.



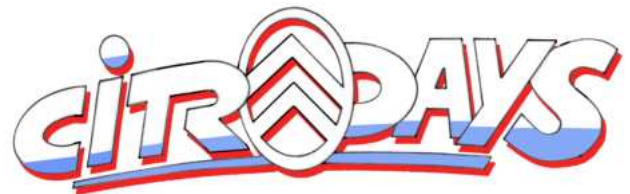
2016 Citroën CXperience





PROGRAMME 2025

Le 26 janvier, notre AG à l'IBIS d'Issy les Moulineaux (92)	13 & 14 Sept	Auto Moto Retro Rouen (76)
Du 5 au 9 février, Rétromobile, (75) où nous serons Hall 3	20 & 21 Sept	Les Journées européennes du Patrimoine
Le 15 mars, Visite de la CAAPY de Poissy (78)	20 & 21 Sept	L'ART AUTOMOBILE Gambais (78)
Du 11 au 13 avril Deauville Classic (14)	20 & 21 Sept	Journées européennes du Patrimoine
26 et 27 avril Youngtimers Festival à Montlhéry (91)	12 Octobre 25ème	Bourse d'échange de L'Aigle (61)
Classic Days à Magny-Cours (58)	7 au 9 Nov.	Epoqu'Auto Lyon (69)
27 avril Journée Nationale Véhicules d'Époque	Dîners du CCF 2025, les mercredis :	
Du 6 au 8 mai, Sortie Club en Picardie (80)	19 mars, 17 septembre	à l'ibis d'Issy les Moulineaux (92)
14 Juin Musée MATRA Romorantin (41)	et 18 juin, 19 novembre à l'ibis de Val de Reuil (76)	
3 – 6 Juillet LE MANS CLASSIC Circuit des 24 Heures du Mans		
Du 15 au 17 août,		
CitroDays au bord du Lac du DER en Champagne		



Photos, dessins et textes : Cédric & Joan Abadie, Stéphane Aupest, Marc Bernard, Patrick Bianchini, Marc-André Biehler, Richard Bly, Christophe Bonnaud, Jean-Marie Botuha, Régis Busschaert, Laurent Chaleil, Jean Chalelard, Marie Christian, Valentin Cimino, Bernard de Priest, Richard Dujat, Dominique Fallot, Jean-Claude Ferré, Michel Fefeu, Gérard Geffroy, Christophe Goux, Dorine Goth, Roger Guyot, Michel Harmand, John Honest, Denis Huille, Robert Kohler, Béatrice Langhade, Alain Lassalle, Thierry Métroz, Gwenaël Monnier, Jean-Claude Moizo, Rui Moreira, Pascal Mulot, Daniel Pariguet, Pierre Philips, Didier Ric, Denis Rochard, Jean Michel TOURAINE, François VAUVILLIER, Dominique Wambergue, Hervé Warin...

Documentation : ACI, ACO, ActuParis, Aguttes, Amicale Citroën & DS France, Art Automobile, Automobiles Citroën, Auto Moto., Auto Moto Rétro Rouen, Automobile Magazine, Automobiles Propres, Aventure Citroën, Aventure DS, Aventure Peugeot Citroën DS, Art Automobile, CAAPY, CarExpert, Carjager, Centre d'Essais de La Ferté-Vidame, Chemin de fer de la Baie de Somme, Citrodyas, Club Citroën France, Citroën Origins, Citroscopie, Conservatoire Citroën, DDFPY, DS Design Studio, DS Automobiles, DUCO, FFVE, Jubilé de la CX, L'Argus, Lignes Auto, Le Double Chevron, Le Parisien, Les Chevrons de Javel #handmadecitroenmuseum, LVA, Média Citroën, Media Stellantis, Musée de Compiègne, News d'Anciennes, Normandy Pipe Band, Office de Tourisme de la Baie de Somme, Le Parisien, Pininfarina, Remo Casilli / REUTERS, SEM, TalkAI, Terre Blanche, Benoît Vernier, UTAC, Wikipedia ... 60 ans de style et de prototypes CITROËN

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—Décembre 2024

