



Le Petit Chevronné



Les abattoirs de Dijon, année 1960, archives Ch. Augras.

N° 213 – 1^{er} trimestre 2019

BULLETIN DE LIAISON DES "CHEVRONNÉS"

CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROEN ANCIENNES

Il est passé par là !

« Nous l'avons attendu pendant 2 heures le convoi n'ayant pas pu démarrer à l'heure le matin pour cause de route impraticable pour un tel convoi (neige et verglas) lorsqu'il est passé devant nous, trop rapide pour prendre des photos, nous l'avons donc suivi car il était censé s'arrêter avant Châtillon mais nous l'avons vu poursuivre sa route, un peu dépités, heureusement le camion porteur avait soif à force de trimbaler les 50 T de la " bête " ce qui nous a permis de l'admirer sous toutes les coutures »

Philippe Blondon

SAVIGNY-LE-SEC ET NORGES-LA-VILLE INSOLITE

Un monstre métallique de 50 tonnes va dormir à Norges et traverser Savigny

Les 28 et 29 janvier, les communes de Norges-la-

À Paris du 6 au 10 février

En 1957, année de sa sortie, le Berliet T100 était le plus gros camion au monde. Il était, cette année-là, la vedette du



Le géant du désert aux portes de Dijon

Le Berliet T100 est parti lundi matin du musée Berliet de Montellier (Ain) et rejoindra le salon Rétromobile de Paris. Photo Virginie CONTANT

« Il est énorme », « quel engin magnifique », « il porte bien son nom de monstre de fer » Les curieux et le déplacement têt, mardi matin, ce colosse d'ac



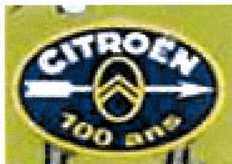
Le Petit Chevronné

BULLETIN DE LIAISON DES CHEVRONNES

N° 213

CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROËN ANCIENNES

1^{er} TRIMESTRE 2019



Sommaire

- Edito du Président.
- Calendrier 2019.
- Echos de nos voisins
- Insolite
- Le saviez-vous ? Yves Bergeret
- Aux origines des Automobiles Citroën Daniel Pallegoix
- Les dernières vraies Citroën Sylvain Domatti
- La traction, ça gaze Daniel Pallegoix
- Rétromobile, coup d'œil Bernard Léger
- Histoires de T 100 Bernard Léger.
- Revue de presse Yves Meyniel.
- Citroën en miniature : Nieels Veymy.
- Mots croisés de Simone
- Le Rallye du Volant Club Yves Bergeret
- 100 ans de Citroën Michel Girbe

Pour ce numéro, crédit photos et documents :

Christian Augras, Philippe Blondon, Eric Delarache, Bernard Léger, Yves Meyniel, Daniel Pallegoix, Pascal Perreau.



Adhérent 1433

Editorial

Chers Amis,

Pour le centenaire de la marque Citroën, les Chevronnés ne pouvaient faire moins à Vignoles que de fêter dignement l'événement et je pense que c'est l'attente de notre public.

L'objet n'est pas de savoir si nous allons mettre les petits plats dans les grands, ou pas, de toute façon nous ne saurions concurrencer la très belle exposition dédiée à ce centenaire lors du Salon Rétromobile mais nous allons nous montrer à la hauteur de notre réputation !

Pour ce qui est de la commémoration officielle à la Ferté Vidame, rien de bien nouveau, si vous désirez vous y rendre une journée avec votre Citroën ancienne Il vous en coûtera 100€ (pour 2) et si vous êtes Pédibus, rien n'est à ce jour prévu, circulez !

Toutes ces affaires de gros sous ne doivent pas nous détourner de la bonne marche de notre association et nous aurons besoin de tout le monde tant pour nos sorties diverses que pour la bonne marche de notre manifestation annuelle.

À bientôt peut-être à Reims ou chez les Blondon pour la journée technique.

Grosses bises

Christophe

BUREAU : Christophe BOSLE
Christian AUGRAS
Yves MEYNIEL
Christian ROUX
Dominique VACHON
Bernard LACROIX
Philippe BLONDON
Pascal PERREAU
Eric DELARCHE
Bernard LEGER
Rupert DURING

Rédaction du Petit Chevronné : Christophe BOSLE - Maryse LACROIX - Yves MEYNIEL - Daniel PALLEGOIX
Avec la participation de : Bernard LACROIX et Pascal PERREAU

LES CHEVRONNES - Annexe Lorraine - 1 Boulevard Foch - 21200 BEAUNE

leschevronnes@wanadoo.fr - <http://www.leschevronnes.fr>

ECHOS DE NOS VOISINS :

SAMEDI 13 AVRIL 2019
LA ROCHEPOT SAINT-AUBIN EN COTE D'OR

7e MONTEE DE LA ROCHEPOT SAINT-AUBIN

Crédit Mutuel LA banque à qui parler

AVIVA ASSURANCES & PLACEMENTS

Renseignements & Organisation :
 Association des Jeunes Pilotes Arnaytois • J.P.A. Retro
 7 rue de la 1ère Armée Française • 21230 ARNAY LE DUC
 Contact : Jean-Pierre Aubert • Mail : jean-pierreaubert130@orange.fr • Tél : 03 80 64 37 09
 www.ass-jparetro.com



ARNAY LE DUC
 PARKING DU MUSEE DE LA RN6 - De 9h à 18h
DIMANCHE 14 AVRIL 2019

FÊTE LA RN6

16° EXPOSITION
 VOITURES-MOTOS-CAMIONS-TRACTEURS RETROS



GROS EMBOUTEILLAGE SUR LA RN6 ET DANS ARNAY LE DUC

Ouvert aux Voitures Rétros, Prestiges, Motos, Camions, Tracteurs.

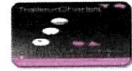
Visite du Musée de la RN6

Organisé par l'AJPA et JPA Rétro.

Tel: 03.80.64.37.09

ENTREE GRATUITE

BUFFET-BUVETTE-REPAS 12€



BOURSE AUTOS ET MOTOS

Anciennes et récentes



Venez Exposer Motos et Autos

ZI LONGVIC 21

K6 Fm 101.6 14 Avril 2019 de 8h à 18h

Renseignements au 06 74 33 20 25 - infos@arbracam.org
 Chemin de La Noue, 21600 Longvic

Dimanche 21 avril 2019
 2^{ème} Rendez-vous des 3 sources
 Sortie de véhicules « Anciens »

Rendez-vous entre 8 et 9h à Savigny le Sec, présentation des véhicules jusqu'à 10h
 Parcours de 75 kms, Arrivée à Saint-Seine-l'Abbaye
 Exposition des voitures Place de la gare
 Buvette et restauration sur place
 Inscription gratuite avant le 8 avril
 Office de tourisme Forêts, Seine et Suzon



Information : 06 81 54 32 83
 Inscription / réservation : 06 46 48 61 89
 mail : rdv3sources.stseine@gmail.com

Avec la participation de Volants d'Avant, Cheveaux au Vent

Auto Moto Rétro PERRECYCOISE

7^{ème} édition

14 AVRIL 2019
PERRECY LES FORGES 71

EXPO VOITURES MOTOS CAMIONS ANCIENS VEHICULES DE PRESTIGE BOURSE DE PIECES

Buvette et Restauration sur place
 Entrecôte frite = 15€
 Concert avec "404 ERROR"



Reservation et Renseignements
 amr.perrecycoise@gmail.com 07.68.80.36.24
 facebook : AMR PERRECYCOISE

Dim. 21 avril 2019 - 9h à 19h
 Parking des Odebert - AVALLON

AVALLON
AUTO PASSION

PLUS DE 150 VEHICULES

42^{ème} ÉDITION

GRATUIT
 EXPOSITION SUR PLACE
 Inscriptions : 06 51 46 99 87

Bourse pièces détachées
 Ouvert aux véhicules rétro et prestige
 des années cinquante, soixante

A 21700 Premeaux-Prissey, le DIMANCHE 12 MAI : 1^{ère} Bourse pièces Motos et Cyclomoteurs parking de la salle des Fêtes.

Insolite :



Bernard LEGER devant une traction à LUANG PRABANG au Laos, au lever du jour tout juste après l'aumone des moines pour leur repas de riz.



A priori, il y a des amateurs de Traction au Laos, Bernard nous en dira peut-être plus dans notre prochain numéro ?



Daniel de retour du Vénézuéla (en reportage) nous fait partager une traction reconditionnée en mobilier urbain !



Vu sur ebay

« Dodo la boutique » va nous faire une crise, voilà qu'on trouve en vente sur ebay les plaques de Vignoles !



Ancienne Plaque tel Rallye Les Chevronnés Citroen Dessin Thierry Dubois Beaune

13,95 EUR

Achat immédiat

Livraison gratuite



Le saviez-vous ?

Yves BERGERET

Vous saviez, c'est évident, que *DKW* est le premier constructeur au monde à oser la traction avant en grande série : dès 1931, trois ans avant notre merveille, la *DKW Front* (au nom bien vu comme... un autre) utilise le brevet *Tracta*.

Mais savez-vous ce qui se cache derrière ces trois lettres *DKW* dont les derniers modèles, la *Sonderklasse*, s'attaquaient... de front (encore), mais avec des moyens beaucoup plus modernes, à l'icône *Coccinelle* ?

Une véritable saga, voyez un peu :

À l'origine, le fondateur, Herr Rasmussen, entend fabriquer des véhicules à vapeur sous la marque «*Dampf-Kraft-Wagen*» soit littéralement «vapeur propulsion voiture». Puis, ce projet ne donnant rien, il se lance dans la construction de jouets équipés d'un petit moteur 2-temps. *DKW* veut alors dire : «*Des-Knaben-Wunsch*», pour les non-habités à la langue de Rupert : «le souhait des garçons».

Ce n'est pas fini ; ces jouets remportent un grand succès. Aussi, si les initiales restent les mêmes, elles cachent maintenant une autre appellation : «*Das Kleine Wunder*», traduction : «la petite merveille». Et enfin, revenant à la voiture, en 1926, *DKW* cible avec son moteur 2-temps le marché des voitures économiques, ce qui nous donne tout simplement : «*Den-Kleine-Wagen*», «la petite voiture».

Gut Gesehen ist es nicht !



DKW P 15 (1928-29)

NB Ceci est tiré d'une très intéressante nouvelle revue sur le monde de la voiture ancienne : «*L' Aventure Automobile*», que je vous engage, si ce n'est pas déjà fait, à découvrir, du fait de ses qualités d'impression, d'iconographie et de textes.

[*N D L R* « *Der Kunde Weint* » (le client pleure...) telle était l'autre traduction qu'on donnait parfois des 3 lettres, à la suite de certaines déceptions sur le 2-temps !...]

C'est à dire... avec le Professeur Chevronibus

Daniel PALLEGOIX

AUX ORIGINES DES «AUTOMOBILES CITROËN»

Bien que passablement vieux, et même âgé, je ne le suis pas assez pour avoir vécu au temps de Monsieur Citroën.

Mais, tout de même, le Hasard ou la Providence - comme on veut - m'ayant fait naître chez un papa et une maman (comme il arrivait assez souvent au vingtième siècle) et qu'ils vouaient une sincère admiration à cet industriel d'exception, j'ai passé mon très jeune âge à considérer qu'en dehors de la marque au double chevron, il n'y avait pas grand'chose d'intéressant;

D'autant plus qu'on pouvait trouver chez moi la collection des quatre «*Almanach Citroën*» (de 31 à 34), volumes hautement distrayants et instructifs, grâce auxquels non seulement j'ai quasiment appris à lire, mais qui sont restés aussi mon amusement préféré quand j'essayais de remettre à plus tard les devoirs et les leçons que m'imposaient des membres du corps enseignant qui ne voulaient que mon bien ! Et pendant toutes ces années d'enfance, sans me poser la moindre question, alors qu'André Citroën était décédé depuis au moins dix ans, je le croyais toujours présent, inventeur et fabricant de cette incroyable 2 CV que j'avais découverte, en famille, tassé dans la foule du Salon d'octobre 1948.

Mais le temps a fait son œuvre... et j'ai appris tout ce qu'on trouve ici et là sur l'histoire du polytechnicien et de ses chevrons, sur ses grands succès et sur sa triste fin. Pourtant, en cette année du centenaire de la marque, j'ai soudain le sentiment que je n'ai qu'une très vague idée des tous premiers instants de cette aventure, des mois qui précèdent l'apparition de la fameuse « 10HP » (Type A) au Salon de 1919,

C'est donc le moment où jamais de demander à l'incollable Professeur Chevronibus une de ces conférences dont il a le secret et qui font sa renommée dans le monde de l'automobile.

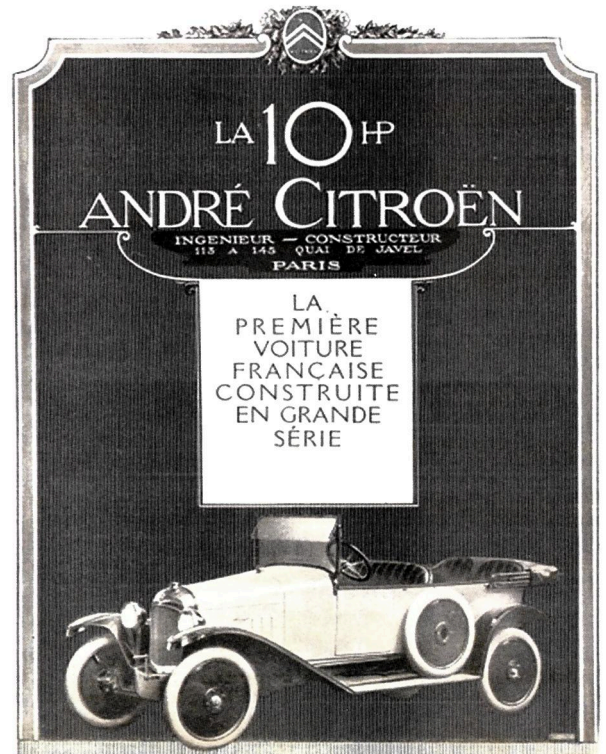
« Mesdames et messieurs bonsoir,

Le sujet que vous m'avez demandé de traiter aujourd'hui n'est pas des mieux connus et l'on en est réduit à se fier, faute de documents indiscutables, à des témoignages plus ou moins concordants. Voici, tout de même, ce qu'on peut dire, en cherchant à cerner la vérité historique au plus près.



Publicités
des magazines
(Salon 1919)

à gauche,
on voit toute
la gamme disponible
sur la base
du Type A

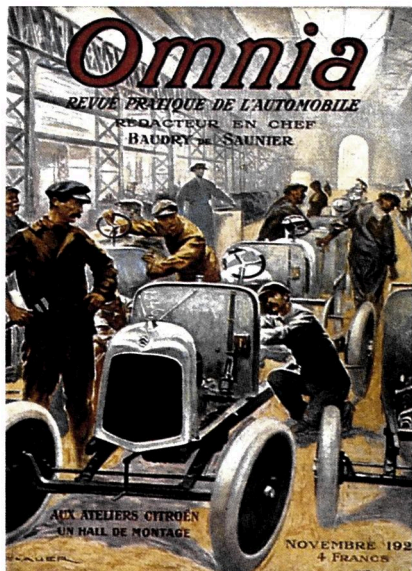


Il ne faut pas perdre de vue que le 11 novembre 1918, l'Armistice survient dans une économie de guerre qui tourne à son régime maximum. Citroën, qui a construit en quelques mois sa gigantesque usine modèle du Quai de Javel, produit sans doute 35.000 obus par jour ! Et, même si les semaines qui suivent n'arrêtent pas d'un coup les activités militaires (on ne renvoie pas chez eux des millions d'hommes et on ne bloque pas toute une énorme logistique de trains, de camions, de dépôts, etc.), il est trop évident qu'il va falloir se reconvertir... et vite.

Mais l'affaire est beaucoup plus difficile que ce qu'on a pu écrire dans divers ouvrages, car il s'agit de trouver la solution à deux problèmes très lourds : réunir des capitaux pour faire les investissements nécessaires et réorganiser entièrement la main-d'œuvre et les méthodes de travail.

Et, sur ces deux terrains-là, on peut le dire, Citroën est imbattable !

En 1920...



N'oublions pas qu'il a fallu beaucoup d'argent pour les installations du quai de Javel, et si, grâce au Ministère de la Guerre et aux banques, les millions sont arrivés en nombre, l'endettement plombe ce montage de capitaux. On raconte qu'il envisage alors de s'associer avec les Américains de General Motors (qui ne donnent pas suite...) et qu'il conclut finalement de nouveaux accords avec ses commanditaires de 1915 pour recalculer les échéances en fonction des nouveaux crédits. Il fonde même une société financière avec Lucien Rosengart, l'homme qui traverse l'histoire de Citroën et de Peugeot avant de devenir lui-même un constructeur assez remarquable. Enfin - plus fort encore - il va persuader les concessionnaires qu'il vient de créer de lui consentir des avances importantes pour commander cette 10 HP qui va leur apporter la fortune !

Quant à la question technique et industrielle, il s'agit de remplacer une armée de 12.000 ouvrières par des effectifs de 3.500, à forte dominante masculine. Et là, il peut compter sur son ami, l'excellent Georges-Marie Haardt - les expéditions «Croisière Noire et Croisière Jaune» vont le rendre célèbre - qu'il a placé à la tête de l'usine dès 1916. Car il faut recruter, former et répartir les tâches, s'agissant de salariés qui n'ont jamais connu la « grande série ».

Mais j'en viens à l'essentiel, peut-être, aux yeux des Chevronnés... Quelle voiture choisir pour atteindre l'objectif (stupéfiant) d'en fabriquer 100 par jour ? On connaît la réponse : ce sera le Type A, plus souvent nommé « la 10 HP », avec son moteur 4 cylindres de 1327 cm³ donnant 18 chevaux, sa boîte 3 vitesses (et marche arrière !), pour atteindre un bon 60 à l'heure en consommant moins de 8 l aux 100.

Simple et évident ? Non, car si le projet de reconversion, nous dit-on, prend forme dès 1917, c'est d'abord pour envisager un produit dans le style de la Ford T, dont « le patron » a pu apprécier le succès aux Etats-Unis. Présentée par les ingénieurs Artault, Dufresne et Cabailot, cette grosse 3,5 L sans soupapes dans l'esprit des Panhard ne sera pas retenue,

La suite dépend de Jules Salomon, qui avait fait ses classes avec la voiturette « Le Zèbre », construite par une société dont l'un des associés n'était autre que l'obscur Hugues Citroën, frère d'André. La voiture que l'homme du quai de Javel lui a demandé d'étudier (notre Type A !) va convenir exactement aux desseins industriels et commerciaux de la nouvelle entreprise.

Produite à partir de mai 1919, diffusée instantanément auprès de 200 agents et livrée dès l'été, elle devient l'événement automobile de l'année, en France et même en Europe. Pourtant, on ne peut conclure sans frémir à l'idée qu'elle va devoir affronter une première crise économique, dès 1921, où son prix record de 7,250 F, déjà dépassé en 1920, va doubler en quelques mois !... Mais CITROËN a survécu...

Mesdames et messieurs, merci*) de votre attention. »

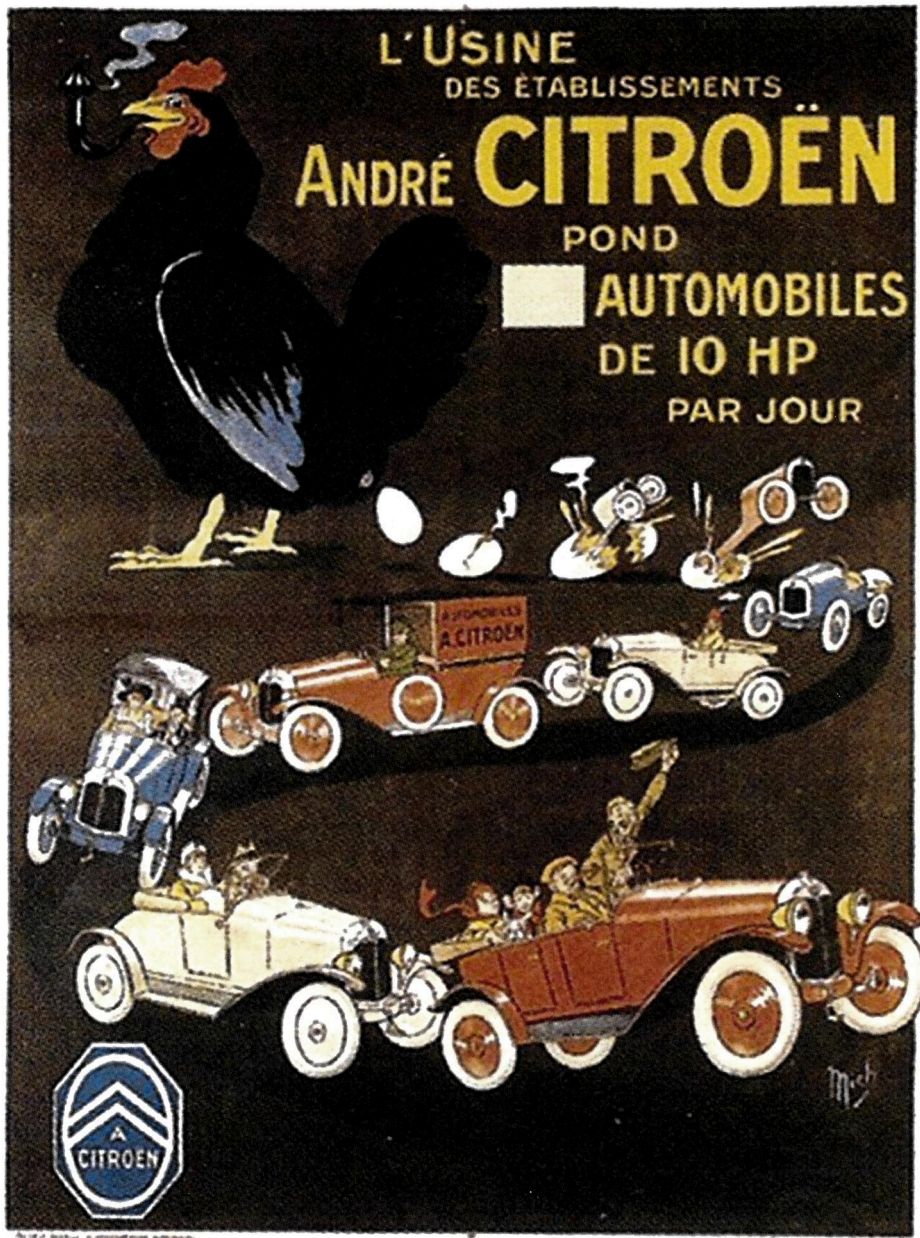


Type A du Conservatoire CITROËN

*) et merci
à différents auteurs sur le Net
et à Jean-Pierre Dauliac

« CITROËN (éd. Gründ) »

Arrêt sur images...



PREMIÈRE AFFICHE COULEURS DU DOUBLE CHEVRON (1920)

Elle est signée du célèbre dessinateur « *Mich* » (Jean-Pierre, Michel LIEBEAUX) dont la carrière trop brève (mort à 42 ans en 1923) a jalonné les premières années du vingtième siècle.

On appréciait son style efficace, influencé par les dessins satiriques en vogue dans la presse de la « Belle époque » pour se moquer des travers contemporains, qui avaient souvent pour auteur celui qui signait SEM, monté à Paris depuis Périgueux, ville d'où Mich était également originaire.

Sa création la plus connue est celle du bonhomme HUTCHINSON, un rémouleur typique de ce temps-là, qui peut utiliser un pneu « *Plus solide que l'acier* » (!) pour aiguïser les couteaux. Cette trouvaille fut exploitée par la marque pendant longtemps, et concurrença plus ou moins le « Bibendum » de MICH... ELIN !

D.P.



Les dernières (?) VRAIES CITROËN

l'âge d'or de l'oleopneumatique

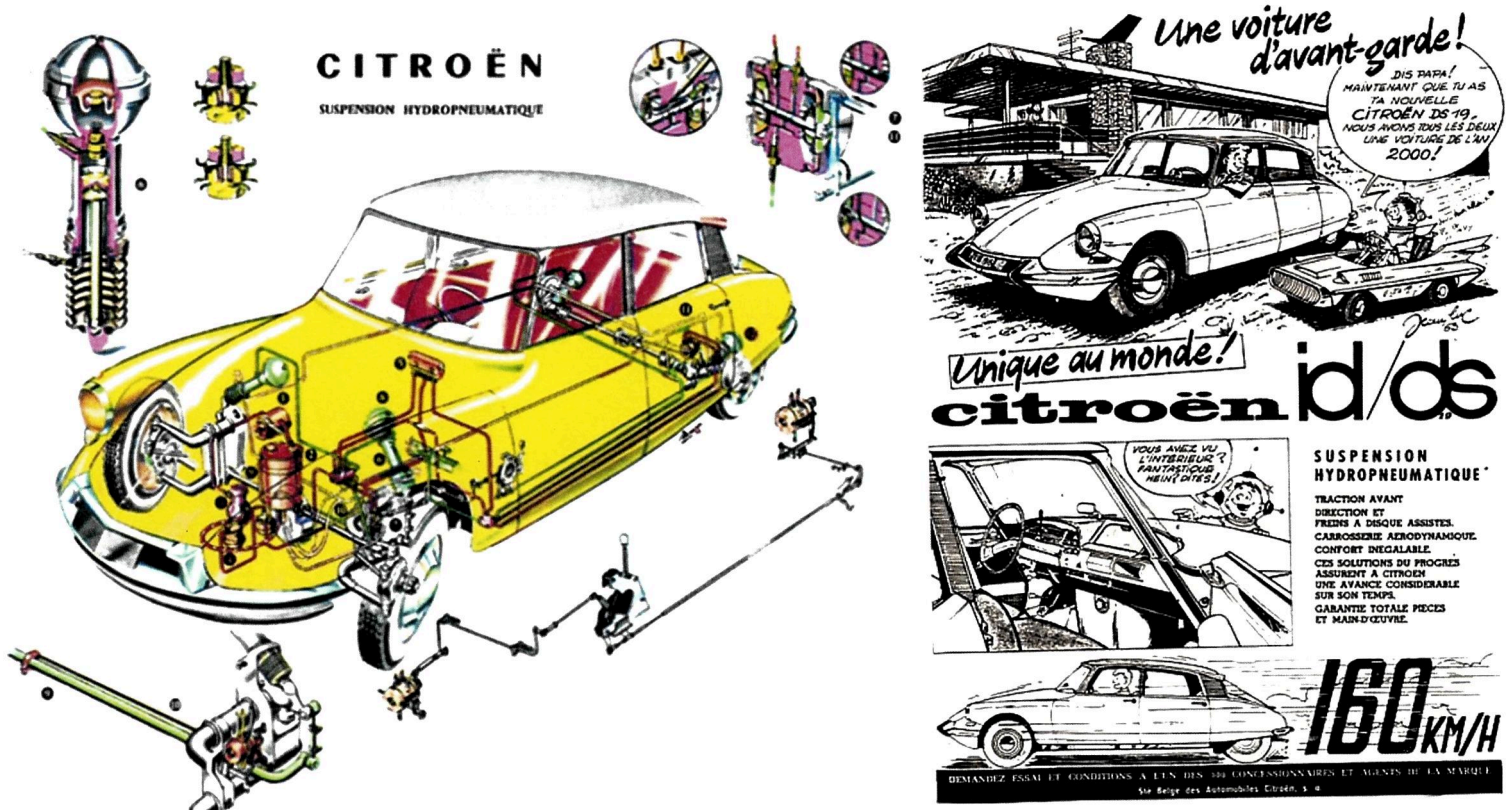
par Sylvain DOMATTI

Proverbe : *Si la route est mauvaise, laisse faire la suspension Citroën !* Comprenez qui peut !

C'est l'ingénieur Paul Magès qui est responsable de la conception du circuit hydraulique des grandes Citroën, dont la première réalisation équipa la DS dès sa sortie. Des Tractions servirent de banc d'essai dès 1950, mais, la suspension montée seulement à l'arrière équipa la 15H oleo qui était un banc d'essai «clients» (soigneusement sélectionnés). Ce circuit hydraulique est inspiré du système Messier qui, dès 1935, gérait, en aviation, la rétraction du train d'atterrissage escamotable, le freinage et quelques asservissements. Un blindé Panhard reçut aussi ce système géant le freinage, la suspension et la direction assistée. Ce fut le fameux EBR.

La DS reçut les mêmes asservissements plus un passage des vitesses et la commande de l'embrayage asservis. On dirait aujourd'hui une boîte robotisée. Ce n'est pas une automatique : le couple moteur est annulé à chaque passage de rapport puisque l'on lève le pied de l'accélérateur. Ce mécanisme voulait imiter le fonctionnement d'une boîte de vitesses automatique (à l'américaine), mais on n'en avait retenu que l'absence de pédale d'embrayage. Le levier de vitesses devenait un petit distributeur hydraulique de la taille d'un comodo d'éclairage et actionnait le démarreur. Sur la DS uniquement.

Ce circuit comportait une pompe, dite à barillet, à débit constant. Elle était faiblement aspirante et s'alimentait sous l'effet de la gravité, dans un réservoir d'environ 4 litres, qui recevait les filtres et les différents retours.



À gauche, la technique (1956)... à droite, la pub (1963 - dessin de Jean-Luc)!

Cette pompe est restée sans grand changement de la DS à la Xantia. Seulement, à la fin, elle n'était plus démontable pour réparation ; elle était d'une grande fiabilité et, entraînée par une courroie, prenant son mouvement sur l'arbre à cames du moteur. Elle était suivie d'un organe régulateur : le joncteur-disjoncteur, réglant les pressions mini et maxi dans le circuit. Un accumulateur «lissait» son débit et donnait une petite réserve lors de l'arrêt du moteur.

La suspension était à quatre roues indépendantes : à l'arrière, à bras tirés et, à l'avant, à quatre bras forgés aux formes étonnantes, un peu comme des cornes de vaches texanes, réunis deux à deux par les pivots de direction recevant les transmissions et les roues.

Les freins à disque (une première en France) étaient reportés en sortie de boîte de vitesses, pour respecter la géométrie du train avant et une réduction des masses non suspendues (comme sur la 2CV). La DS a toujours bénéficié d'une tenue de route et d'un confort hors du commun, bien meilleurs que certaines des voitures actuelles dites «modernes».

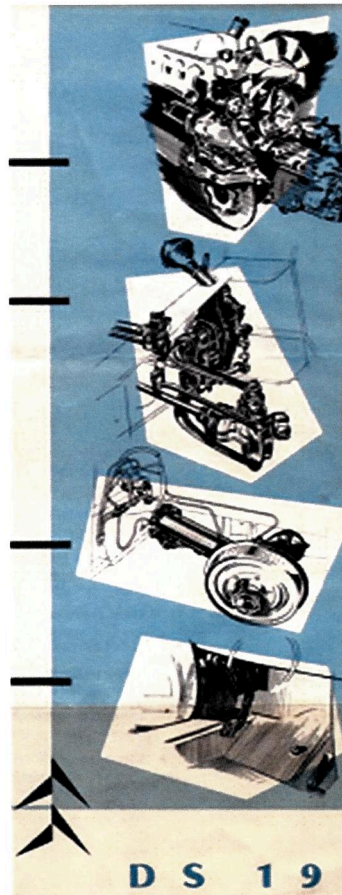
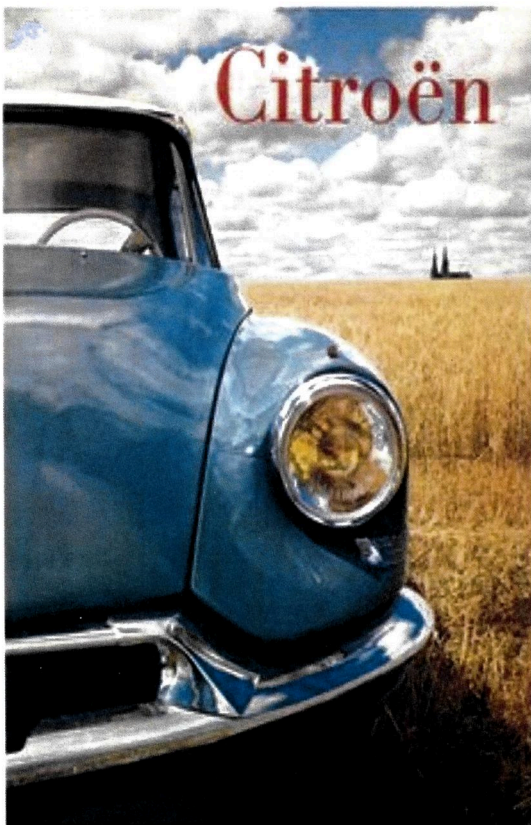
Quatre éléments oleopneumatiques (c'est-à-dire liquide et gaz), des vérins recevant une sphère chacun, composaient la suspension : inclinés à 45° à l'avant et horizontaux à l'arrière. L'azote, à une pression déterminée, était le ressort pneumatique ; la membrane était la paroi mobile qui mettait le gaz en relation au liquide hydraulique et assurait la liaison avec le véhicule via la tige du vérin. Deux correcteurs de hauteur fixés sur la caisse et reliés à une partie annexe de la suspension permettaient le réglage automatique et constant de la hauteur sous caisse. Les amortisseurs étaient des clapets incorporés dans les sphères. Cette hauteur était constante, quels que soient la charge du véhicule et le profil de la route. Une commande à main permettait de faire varier cette hauteur selon le désir du conducteur : positions haute et basse faisaient que la DS se passait de cric et autorisait la circulation en chemin creux, gué, etc.

Le freinage était de type assisté à haute pression. La commande était un tiroir double vertical : séparation des circuits entre l'avant et l'arrière. En charge, on allait par déplacement latéral de la commande vers l'égalité des pressions entre l'avant et l'arrière. À vide, la prépondérance du freinage était à l'avant. Un plan incliné mobile recevait le fameux «champignon» dont l'élasticité compensait la réaction du système qui, parfois, déconcertait l'utilisateur ; ce mécanisme répondait au doux nom de «pédalo», à la fin des années 60. Ce mécanisme qui équipait aussi les camions, sera remplacé par un autre, dont les tiroirs seront superposés et commandés par une pédale façon GS. Ce sera le «doseur».

La boîte de vitesses est conventionnelle, mais les coulisseaux et fourchettes sont commandés hydrauliquement. La fonction embrayage est assistée et temporisée : c'est une boîte pilotée. Le levier est un distributeur hydraulique. Je vous renvoie à la description que j'en ai faite plus haut. La boîte est classique sur l'ID 19, une boîte méca est en option sur certaines DS et souvent sur les breaks.

La direction était à crémaillère et assistée, ce qui aussi était un première mondiale. Le distributeur permettait une remise en ligne droite rapide et un maintien au point-milieu par croisement des pressions.

Publicités CITROËN (1956 et 1972)



Comme la Traction, la DS est un jalon dans l'évolution de l'automobile ; mais dans ce cas, le progrès technique est sensationnel. Aujourd'hui la DS reste une voiture d'une modernité impressionnante. Peut-être le moteur aurait mérité de plus d'évolutions, mais ce n'était pas le problème de Lefèvre qui les appelait «les tournebroches». La DS va commencer sa vie avec l'excellente mécanique de la Traction, coiffée d'une culasse «hémisphérique». Une mécanique de coureur de fond mais pas de sprinter !

Durant les années soixante, la DS va évoluer : changement de liquide hydraulique pour adopter le fameux LHM ; le pédalo de freinage va céder la place au doseur et le champignon va devenir pédale. Le look va évoluer avec quatre phares réunis par deux, sous une optique spécifique. Sur certains modèles, ils seront directionnels (extérieurs) et à correction de hauteur (intérieurs). Moins visible, un nouveau moteur à cinq paliers remplacera la mécanique issue de la Traction. Ce moteur évoluera en cylindrée et puissance ; il sera même dieselisé, mais ce sera l'affaire de la CX. ! Changement des appellations : il y aura des DS 20, des DSpécial, des DSuper (plus ID que DS).

1970 sera une année charnière pour ces voitures et la naissance de deux nouvelles Citroën, une grande la SM, une petite la GS. Cette dernière doit son esthétique à Robert Opron. Elle est destinée à boucher le «trou» dans la gamme entre l'AMI 8 et la DS Spécial. Moteur quatre cylindres à plat refroidi par air, un arbre à cames en tête par culasse, distribution par courroie crantée : là aussi, une première en grande série ! Le moteur nécessitera quelques améliorations, suite à une certaine fragilité des arbres à cames et une gourmandise en carburant. La cylindrée évoluera en deux étapes.

Voiture nouvelle et trains roulants inédits. Quatre freins à disques, dont les avants sont accolés à la boîte de vitesses, dits «in-board». Habituellement à l'arrière, on retrouve des bras tirés, à l'avant une sérieuse triangulation (triangles superposés), ce qui va donner une tenue de route et un confort insolents à la GS. Côté hydraulique, une pompe monocylindre est entraînée par l'arbre à cames droit. On retrouve le même réservoir à LHM avec son filtrage. Le freinage haute pression fait appel à un doseur : chemin creux et «cric». La boîte est conventionnelle et il n'y a pas de direction assistée. Une boîte semi-automatique est en option : le «C.matic». Le conjoncteur-disjoncteur, l'accu principal et les éléments oleopneumatiques sont identiques à ceux de la DS, à la taille près. L'amortisseur est aussi un simple clapet incorporé à la sphère.



La grande Citroën est la SM. Elle a quatre roues indépendantes dont la géométrie est dérivée de la DS ainsi que le montage des sphères et vérins. Mais le train avant est inversé par rapport à la DS pour offrir une géométrie anti-plongée et anti-cabrage inaugurée sur la GS. Quatre freins à disque cette fois ; les freins avant sont accolés à la boîte de vitesses à cinq rapports dérivée de la DS. Une «vraie» boîte automatique sera disponible en option. Nouveauté : le moteur Maserati V6, à carbu puis à injection, puissant mais mal né puisque c'est un V8 dont on a retiré deux cylindres pour rester en-deçà des trois litres et de la «super vignette». (Un article sur ce moteur et le V6 PRV monté sur les XM fera l'objet d'explications supplémentaires.)

La SM est une «bombe», le 200 km/h est dépassé ; tenue de route, confort et freinage sont exceptionnels, mais la hausse des prix du carburant, un certain manque de fiabilité moteur... et puis, serions-nous autophobes dans l'Hexagone ?... La SM n'aura pas la carrière qu'elle méritait, pourtant... Une nouveauté intéressante sera la direction assistée bien particulière, dont sera dotée la SM : le DIRAVI (direction à rappel asservi). Une création du bureau d'études Citroën, une direction assistée que l'on manie d'un doigt et qui est d'une précision remarquable. Assistance au braquage et au contre-braquage variable selon la vitesse. Cette direction donne un «verrouillage» hydraulique en position ligne droite : la crémaillère fait office de vérin et une dérivation du câble de compteur permet l'assistance variable selon la vitesse sans faire appel à l'électronique.

La SM ne fera pas une longue carrière. Mais la CX remplaçante de la DS réutilisera toute son hydraulique. Le DIRAVI étant gourmand en hydraulique, un deuxième accu, dit de frein, sera ajouté au circuit. La CX sera disponible en injection et Diesel, c'est l'excellent moteur 5 paliers de la DS qui en sera la base ; « dieselisée » atmo puis turbo, la CX sera la berline Diesel la plus rapide d'Europe devant les Mercedes. Ah, mais ! La mécanique de la DS 23 améliorée figurera sur les CX GTI. Il y aura même une CX GTI Turbo. Les performances de la SM sont égalées puis dépassées. La CX sera équipée d'un ABS Bosch avec le freinage haute pression. Là encore, première mondiale : une assistance au débrayage sera aussi disponible. La CX de Robert Opron sera bien la digne fille de la DS !

(à suivre)

Sans essence, la Traction, «ça gaze !...»

Daniel PALLEGOIX



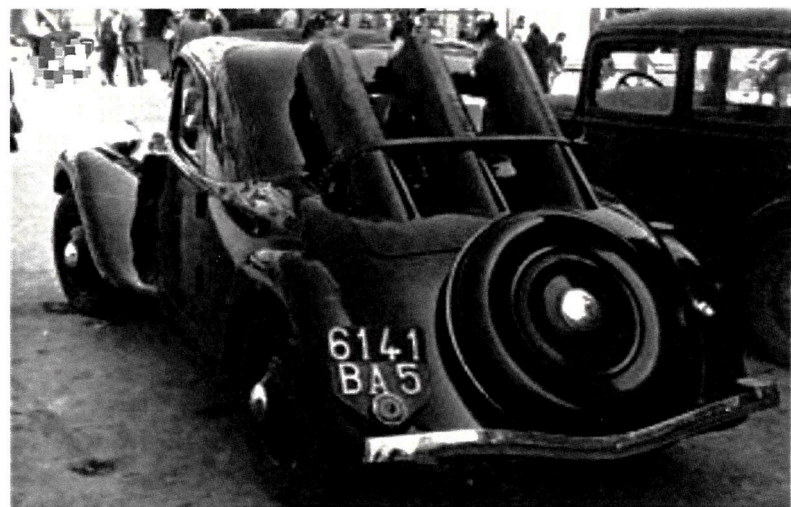
Années noires, 1940-45...

Rouler sous l'Occupation, c'est un défi qu'on peut relever avec... un vélo (à condition de trouver des pneus), avec une auto, mais l'essence est si rationnée que les déplacements sont exceptionnels.

Alors, le gazogène ? Ou bien plutôt le gaz de ville, en bouteilles, surcomprimé à 225 kg. Il faut un carburateur spécial (et installer un «by-pass» qui permet de rouler occasionnellement à l'essence)... et il y a des postes de ravitaillement, mais seulement dans les grandes villes.

CI-CONTRE :

Magnifique exemplaire d'un modèle 36-37, des Alpes-maritimes, où le trio de bouteilles dans le spider est très réussi sur le plan esthétique, mais assez gênant pour la visibilité arrière !



La solution TUBAUTO

Intéressée par le marché des bouteilles de gaz, la célèbre entreprise, à laquelle on doit les structures tubulaires des sièges d'autos, propose un moyen d'augmenter l'autonomie des installations ordinaires.

Il s'agit d'un bloc de **32 bouteilles** compactes (photo de droite), coulées en une seule fois dans l'usine de Montbard, soit en acier, soit même en aluminium fretté (très cher et très léger).

(Toutes les infos et photos (DR) trouvée sur le Net, « Traction avant Citroën au gaz »)

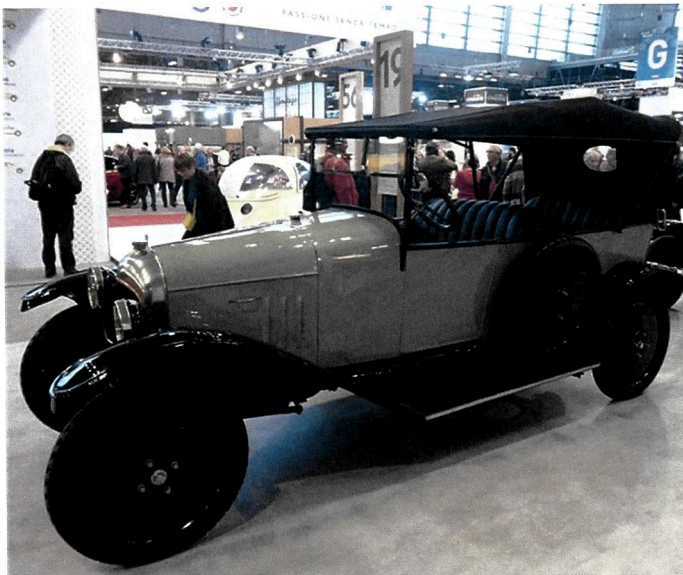
RÉTROMOBILE 2019

Coup d'œil sur le centenaire CITROËN

reportage Bernard LÉGER



La 2 CV « souris »... et le public sourit !



Type A : la 10 HP des origines (1919)



Type C3 : « la petite 5 CV Citron » (dès 1921)



La dernière d'André Citroën (1934)



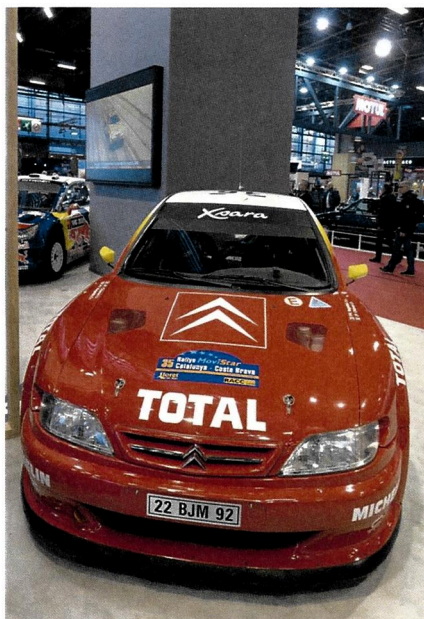
dernière de CITROËN-PSA (2019)

RÉTROMOBILE 2019

Coup d'œil sur le centenaire CITROËN

reportage Bernard LÉGER

TOUT POUR LE SPORT !



RÉTROMOBILE 2019

Coup d'œil sur le centenaire CITROËN

reportage Bernard LÉGER

LES PROTOS DE L'AVANT-GARDE ! (1)



(1956) C 10

Deux ans avant le lancement de la DS, le bureau d'études dirigé par André Lefebvre se lance dans le programme ambitieux des prototypes C. Objectif : s'inspirer de l'aéronautique pour proposer une voiture aux qualités aérodynamiques inégalées, aussi légère que compacte, assise sur la mécanique de la 2 CV. Dernière de ce programme, cette C 10 verra le jour en 1956, avec sa forme en goutte d'eau parfaitement lisse, son poids de seulement 382kg, réparti davantage vers l'avant, et son essieu arrière plus étroit. Affichant un Cx remarquable de 0,258 et une vitesse de pointe de 100 km/h, plus petite que la 2 CV, elle accueille aisément quatre personnes.

Le projet préfigurant l'AMI 6 lui sera finalement préféré.



(1972) CAMARGUE

Dévoilé au Salon de Genève, cet incroyable prototype conserve des caractéristiques techniques (moteur, suspensions) de la GS lancée deux ans plus tôt. Mais sur le plan du style il marque une rupture avec les modèles de la Marque, car il s'agit ici de la première collaboration entre Citroën et le célèbre carrossier italien Bertone. L'ensemble dégage un design d'une sportivité évidente (bulle arrière largement vitrée, pare-brise panoramique, arceau renforçant l'habitacle élancé...) et les phares très modernes pour l'époque annoncent ceux de la future BX.

C'est la première étape d'un rapprochement avec Bertone qui annonce précisément la BX et bientôt XM, ZX et Xantia.



(1980) KARIN

À peine nommé, Trevor Fiore, le nouveau patron du style, dévoile au Salon de Paris ce prototype à la surprenante forme pyramidale et dont l'habitacle accueille trois personnes de front, avec le conducteur plus avancé. Les commandes sont groupées près du volant, réglable, qui le font ressembler à un « joystick ». Un ordinateur de bord permet de connaître en permanence l'état de la route. Quant aux phares, ils rendent clairement hommage à la SM, lancée dix ans plus tôt.



RÉTROMOBILE 2019

Coup d'œil sur le centenaire CITROËN

reportage Bernard LÉGER

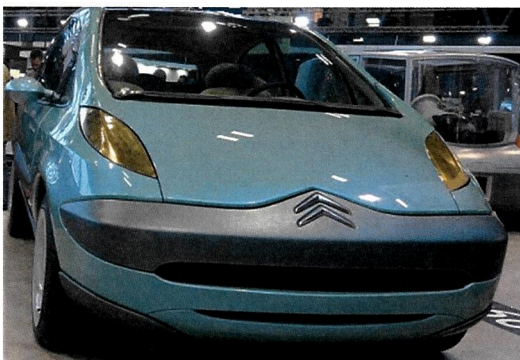
LES PROTOS DE L'AVANT-GARDE ! (2)



(1988) ACTIVA 1

Présentée à Paris lors du Mondial de l'Automobile, c'est un concentré d'innovations. Avec cette berline basse, Citroën prolonge ses recherches sur l'aérodynamisme en y ajoutant des avancées pour le plaisir de la conduite.

La place accordée à l'électronique est de plus en plus importante, pour assister la direction, la suspension et les freins. Les portes à ouverture antagoniste peuvent être activées par télécommande, les quatre roues sont directrices et pourvues d'un système anti-patinage. Jamais produite, elle fera cependant souffler un vent nouveau sur l'innovation technologique selon Citroën, qui aura des traductions concrètes aussi bien dans la XM que dans la Xantia.



(1994) XANAË

Rarement un concept-car aura autant permis d'appréhender les évolutions futures de l'automobile. Dévoilé au Mondial de Paris, il montre que le confort du conducteur et des passagers devient l'objet de toutes les attentions. D'ailleurs, ce monospace compact, premier du genre, se présente avant tout comme un prolongement naturel de son habitation, grâce à des portes à ouverture antagoniste sans montant central, aux deux sièges avant pivotants et au siège arrière central doté d'un dossier rabattable, conçu pour se transformer en table.

Les grands principes de la modularité actuelle se voient ainsi posés. Mieux, l'habitacle profite de larges surfaces vitrées, le pare-brise se prolongeant même sur une grande partie du toit. Enfin, tous les systèmes d'aide à la conduite sont aisément accessibles grâce à deux écrans LCD astucieusement positionnés dans l'habitacle.

Avec sa mécanique empruntée à la Xantia, rien n'empêche ce prototype réaliste de devenir un véhicule de série.

Mais les équipes de Citroën peaufinent leur projet et présentent en 1998 Xsara Picasso, commercialisé avec succès dès l'année suivante.

N.D.L.R : Tous les textes qui accompagnent ce reportage-photo sont une transcription quasi-intégrale des panneaux informatifs qui jalonnaient l'exposition.

Histoires de T 100 BERLIET

par Bernard LÉGER

En résumé, il y a eu quatre T 100 fabriqués.

Le **numéro 1** et le **numéro 2** ont été mis à disposition des compagnies pétrolières françaises travaillant dans le SAHARA. En 1962, après la guerre d'Algérie, l'État algérien nationalise les puits de pétrole et conserve les T 100 qui continueront à travailler encore quelques années. Dans les années 1981-82, Paul Berliet échange avec le président algérien de l'époque le T 100 **numéro 2** contre un Berliet CBA mixte autocar/camion.

Le **numéro 1** est toujours à HASSI MESSAOUD en décoration (quasi-épave) à l'entrée de la compagnie algérienne Sonatrach !!! Il devrait rester en Algérie, et si l'État algérien le classe au rang de patrimoine national, il sera peut-être un peu mieux entretenu...

Le **numéro 2** est conservé à la Fondation Berliet et nous a été présenté à RÉTROMOBILE 2019 (ci-dessous, à gauche)



numéro 3

Le **numéro 3** est un 6 X 4 avec benne d'enrochement (50 m³) commandé par le Commissariat à l'Énergie Atomique pour l'extraction de l'uranium dans la carrière à ciel ouvert de Bessines sur Gartempe. Puis il finira sa carrière laborieuse dans une entreprise de Travaux publics pour la construction de l'autoroute Lyon- Valence.

Il sera sur le centre d'essai Berliet de la Valbonne (69) jusqu'en 1980, où, suite à un oubli de maintenance, le moteur ayant gelé, il sera découpé...

Le **numéro 4** est différent des autres car il est équipé d'une cabine avancée. Il sera exposé à la Foire du pétrole de TULSA aux USA .Il ne mettra jamais les roues au Sahara ni dans les prospections américaines.

Il servira de véhicule d'essai en étant équipé d'une turbine d'hélicoptère développant 1000 cv .
Mais devant de gros problèmes de filtration de l'air d'admission et avec une consommation commercialement trop importante, le projet sera abandonné .
Il sera ferrailé avant le **numéro 3**.



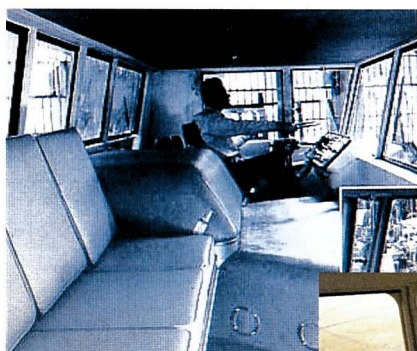
Souvenir personnel avec le T 100 numéro 3

par Bernard LÉGER

Je suis natif de Bessines (Haute-Vienne), pas très loin de la carrière d'uranium. En 1962, alors en vacances, mon parrain me propose d'aller voir cet énorme « camion » qui remonte d'énormes charges depuis le front de taille. En arrivant, impressionné, je demande à passer dessous (quasiment debout) pour voir cette majestueuse mécanique.



Sous le T 100, ça aurait pu être moi...



Poste de conduite



À droite : le déchargement



Le conducteur qui connaissait ma famille, me voyant très intéressé, me dit que si j'avais du temps, il pouvait me faire faire un trajet de chargement. On me prend par le fond de la culotte pour atteindre la 1ère marche et ensuite on me tire de marche en marche pour atteindre la cabine. Ce n'était pas une cabine, mais un salon avec une grande banquette très confortable. Je regarde le poste de conduite et cherche le levier de vitesse que j'imaginai énorme en rapport avec la dimension du T 100, mais c'était un poste de conduite avec beaucoup de cadrans, une manette au tableau de bord et une petite pédale au plancher.

Alors, nous commençons la longue descente vers les grues à câbles, chargement assourdissant, et enfin klaxon des grues signalant la fin du chargement. Puis remontée très lente mais très confortable, peu de bruit de moteur mais peut-être un sifflement plus important à chaque variation de vitesse, et ce jusqu'au stock de concassage. C'était intéressant mais un peu ennuyeux, car la remontée à vitesse très lente n'en finissait pas... L'aller-retour a duré plusieurs heures...

Arrivés à la station de concassage, l'énorme benne basculante est levée, puis il y a le déversement des blocs dans un grondement de tremblement de terre.

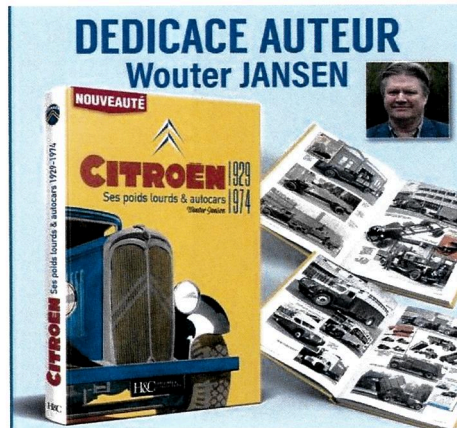
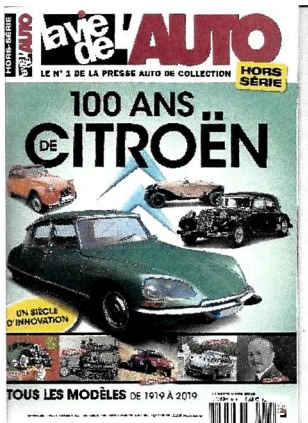
Ce fut un des moments magiques de ma vie. Et ce fut le début d'une passion pour les engins et les chantiers : j'ai eu la chance et le plaisir de travailler dans les Travaux publics (grands travaux) au fil de ma vie, et d'assouvir ce beau rêve né avec cet étonnant T 100 numéro 3. Merci de l'avoir partagé.

Revue de presse:

Yves Meyniel

Dans l'actualité presse toute récente, vous pouvez trouver en maison de la presse le numéro Hors Série de La Vie de l'Auto offrant un résumé remarquable des 100 ans de la marque, textes et documentations intéressants.

Vient de paraître également un livre sur les Poids Lourds CITROËN écrit par Wouter JANSEN, homme de référence en la matière, Réserver votre achat par l'intermédiaire du club, Wouter sera parmi nous à Vignoles ! Vous recevrez prochainement le bon de réservation de votre ouvrage dédié...



Courant 2018, je vous ai fait part de la sortie d'un numéro Hors Série de Rétrovisueur « Citroën Traction Avant ». Vous allez me dire, oui on sait, mais pourquoi y revenir ? Tout simplement parce qu'en le lisant, outre le contenu très intéressant et bien documenté, j'ai retrouvé à travers ce numéro une bonne partie d'un itinéraire commun avec Les Chevronnés !

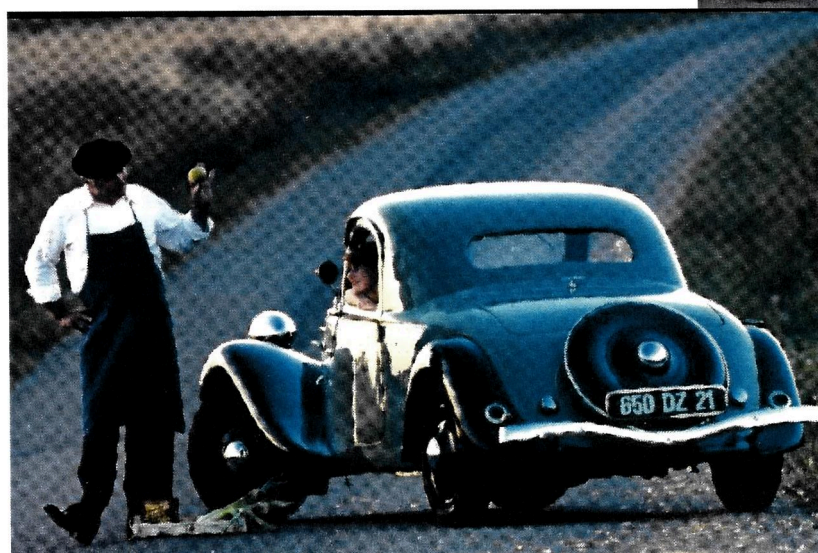
Pages 82 - 87 - 89 : Portfolio « L'attraction de Dingo, on ne présente plus Dominique Sambain, Alias Dingo, qui forgea l'identité visuelle de Rétrovisueur dès le lancement du magazine il y a exactement 30 ans, avec lui nous avons retrouvé ses plus belles photos de Traction... Flash-back ».



Ci-contre avec Les Chevronnés, Roger Brosselin, bérêt et cageot de légumes devant son Faux Cabriolet 7C 1935, au second plan la fameuse 545 AQ 21 de Jean Lanaud.

En arrière plan, une façade d'un village de Côte d'Or au nord de Dijon.

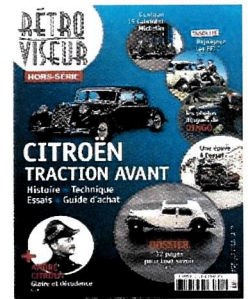
Les Chevronnés tourneront là aussi une séquence du film à la mémoire de Maxime Guillot résistant dijonnais.



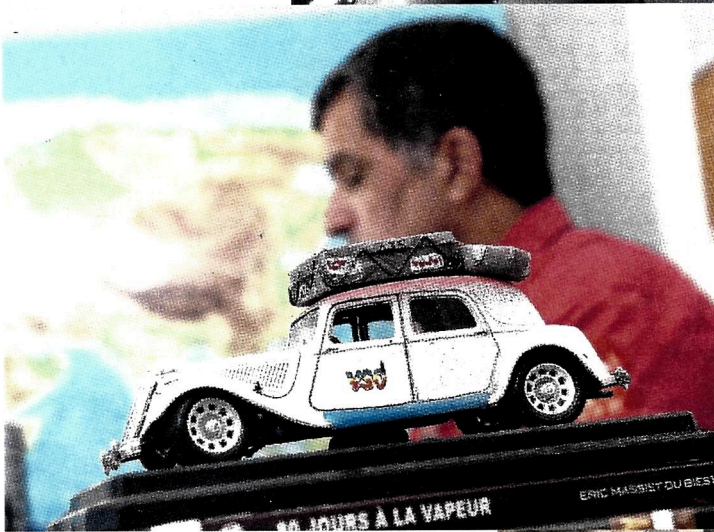
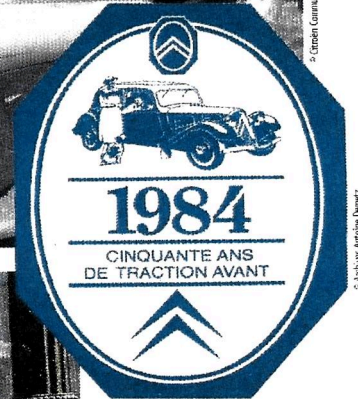
riole et Berline sous l'œil dans g 37, en 1991.

Photos: Roger Brosselin Traction Avant, la voiture la plus célèbre de Rétrovisueur 87

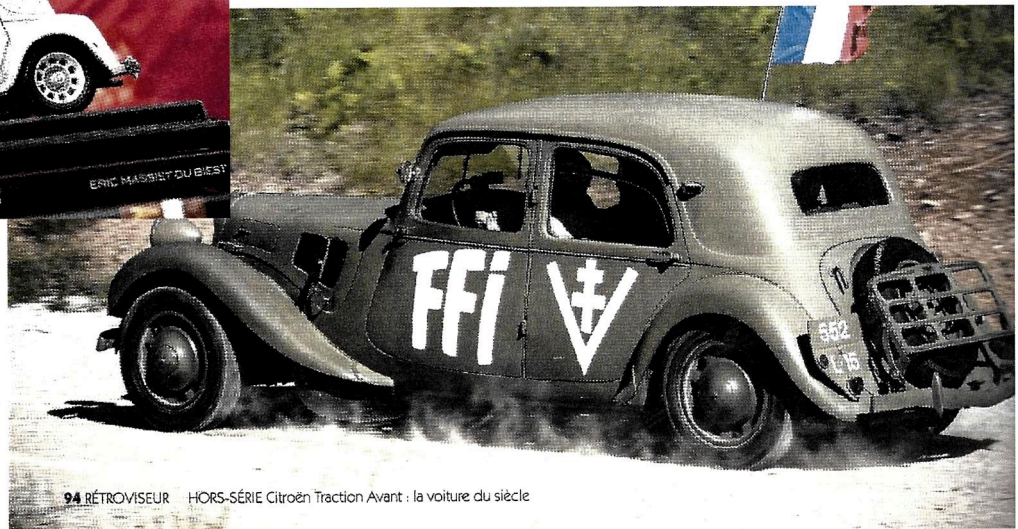
Pages 56 - 57 : 28 et 29 avril 1984 les **Cinquante ans de la Traction Avant** sont célébrés sur l'aérodrome du Bourget près de Paris. 1500 tractions sont rassemblées et 300 voitures envahissent la place de la Concorde le dimanche matin. Les **Chevronnés** sont là bien sûr, 70 tractions bourguignonnes participent à l'évènement dont la plus ancienne une 11 A 1934. Une logistique à la hauteur a été organisée pour décider les plus timorés à prendre la route, fourgon d'assistance avec remorque et banque communautaire de pièces détachées, halte café-brioches sponsorisée, réseau CB sur le canal 34 bien sûr, hébergement low-cost dans un complexe sportif aimablement mis à notre disposition par un ami. Souvenirs extraordinaires, le record de panne a été remporté par... le fourgon d'assistance ! Parmi les tractions, seulement une bielle coulée au retour.



Ci-dessous, les tractions **Chevronnées** sont stationnées le long de la façade.



Pages 68 - 69 : Eric Massiet du Biest fait **Le Tour du Monde en Traction**, l'une des deux tractions est bourguignonne. Maryvonne et Christian Augras expédient aux quatre coins de la planète les pièces et nous font suivre leur équipée. En avril 1990, les **Chevronnés** accueillent les aventuriers au garage **MILLI** à Gueugon pour leur première étape en France via l'Espagne. Ce sera ensuite Dijon avec la famille Augras, Eric reviendra à **BOURGOGNE 90** au Palais des Congrès de Dijon pour les 10 ans des **CHEVRONNÉS**.



94 RÉTROVISEUR HORS-SÉRIE Citroën Traction Avant : la voiture du siècle

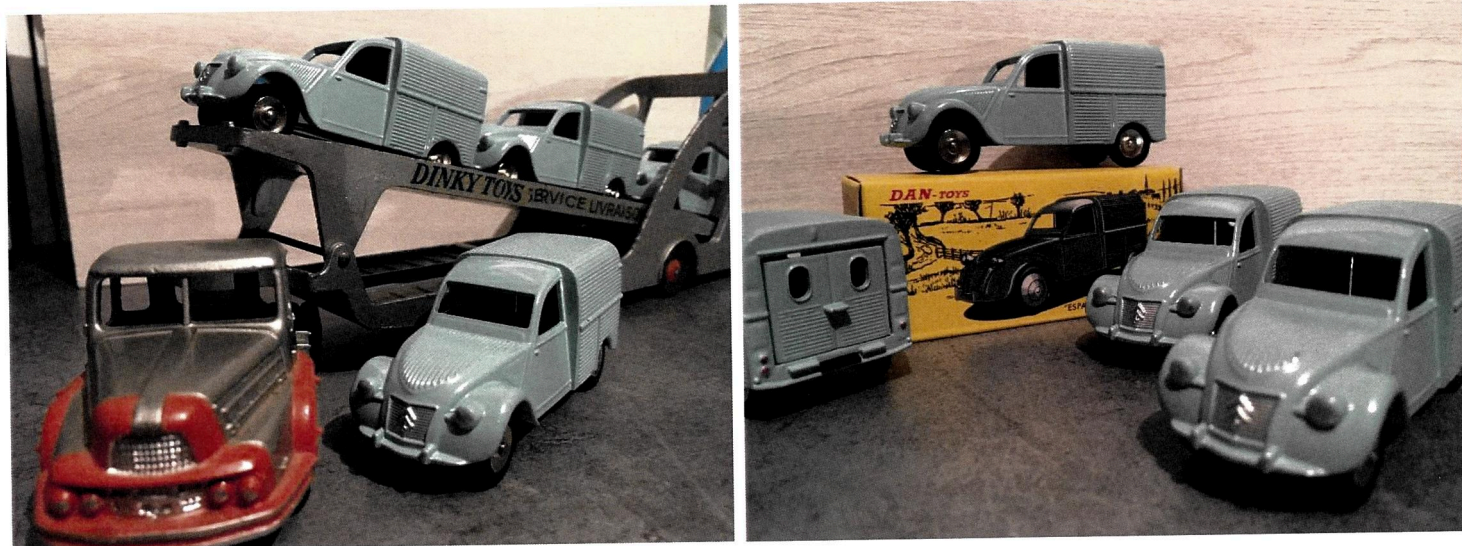
Pages 94 - 95 : « **Quand la traction s'en va-t-en guerre** » la Traction FFI de Christian PICARD du Club de Traction Auvergne qui a accueilli Les **Chevronnés** en 1993 pour leur étape à Salers lors de la Randonnée Auvergne organisée par votre serviteur pour le WE de la Pentecôte...

Les Citroën en miniature :

Par Nieels VEYMY

Au hasard des recherches internet par moteur interposé, je tombe sur une offre de 2CV camionnette DAN TOYS, boutique parisienne qui est connue pour commercialiser des reproductions Dinky Toys ou CIJ, ici c'est la version de la poste espagnole qui est proposée. Le modèle est à 20€ pièce sur leur boutique en ligne pour une exclusivité de 500 exemplaires produits, ici le prix est attractif puisque la miniature revient à 6,50 € par lot de 5, port compris.

L'idée est de charger un porte voiture avec 5 modèles identiques. J'imagine que c'est un déstockage de fin de collection et je me laisse tenter. Quelques jours plus tard, je reçois un colis parfaitement emballé bien qu'artisanal, le tout est callé au papier journal... chinois car tout vient de là bas. Le modèle est bien conforme, estampillé CIJ. Finalement cela ressemble à une surproduction pirate, je ne connaîtrai jamais la vérité mais l'UNIC est bien chargé !



La Traction ça gaze ? Comme Daniel nous l'explique dans son article en page 13, il ne faut pas confondre gaz et gazogène ! En miniatures, nous retrouvons quelques productions principalement sur Traction.

En 2005, UNIVERSAL HOBBIES fabrique pour les Editions ATLAS une 11 BL 1941 avec bouteilles de gaz sur le toit puis un faux cabriolet avec les bouteilles dans son spider..



En 1995, Solido a décliné sa sempiternelle 15/6 en version FFI avec un équipement Tubauto de 4 bouteilles gaz et c'est en 2003 que Verem propose une autre 15/6 FFI en version camouflage...

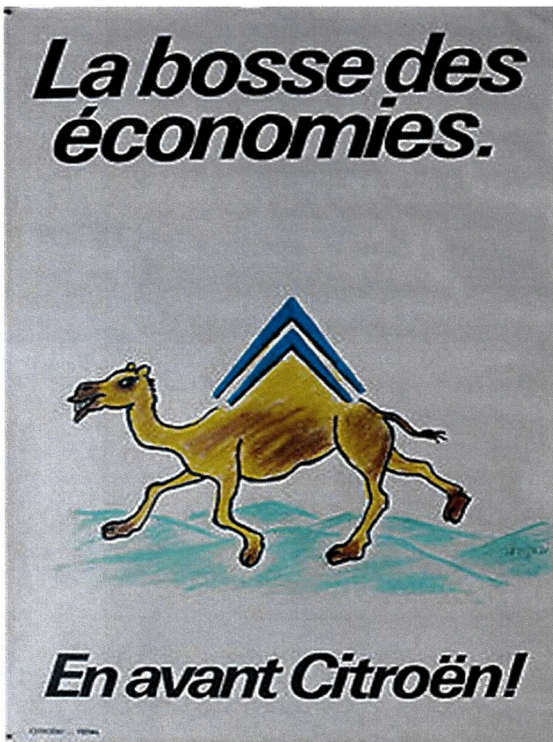
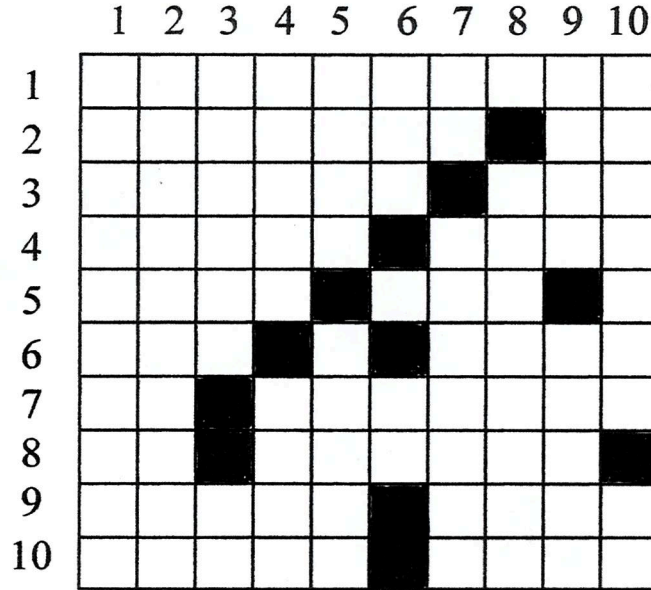
Rappelons que Solido a été en 1975, le premier fabricant de miniature à reproduire une Traction après celles de Dinky Toys et Norev datant des années 1950-1960.



Les mots croisés de Simone (5)

- Horizontalement** - 1) parfois difficiles en côte - 2) exposées - note
 3) navigue le long des côtes - armée irlandaise - 4) cris canins - cargaison
 5) davantage - peut être aux pigeons - 6) oui ancien - 7ème art abrégé
 7) tentative de suicide - taiseuses - 8) dans les - affluent de la Loire
 9) instrument de mesure - commune du Doubs - 10) hors-d'œuvre en gelée - tout petit

- Verticalement** - 1) ouvrira son cabriolet - 2) (que tu) installes - 3) dingue
 - initiales de grand prix - 4) titres d'alliages - état africain
 5) filets - pour pantoufler - 6) rait - article en Espagne
 7) c'est le meilleur - invention - 8) fâchera
 9) département - tueur - 10) ornent les jardins - dans



Années 78-80



HORIZONTALLEMENT - 1) démarrages - 2) étalles - ur - 3) cabote - IRA - 4) abois - fret
 5) plus - tir - 6) oil - ciné - 7) TS - muettes - 8) es - allier - 9) règle - Orve - 10) aspis - main
 VERTICALEMENT - 1) décapoteurs - 2) établis - 3) maboul - GP - 4) alois - Mali
 5) reits - mules - 6) rde - el - 7) as - fiction - 8) irritera - 9) Eure - nervi - 10) staves - en

SOLUTIONS

Le rallye du VOLANT CLUB

(Un jeu du «Petit Chevronné»)

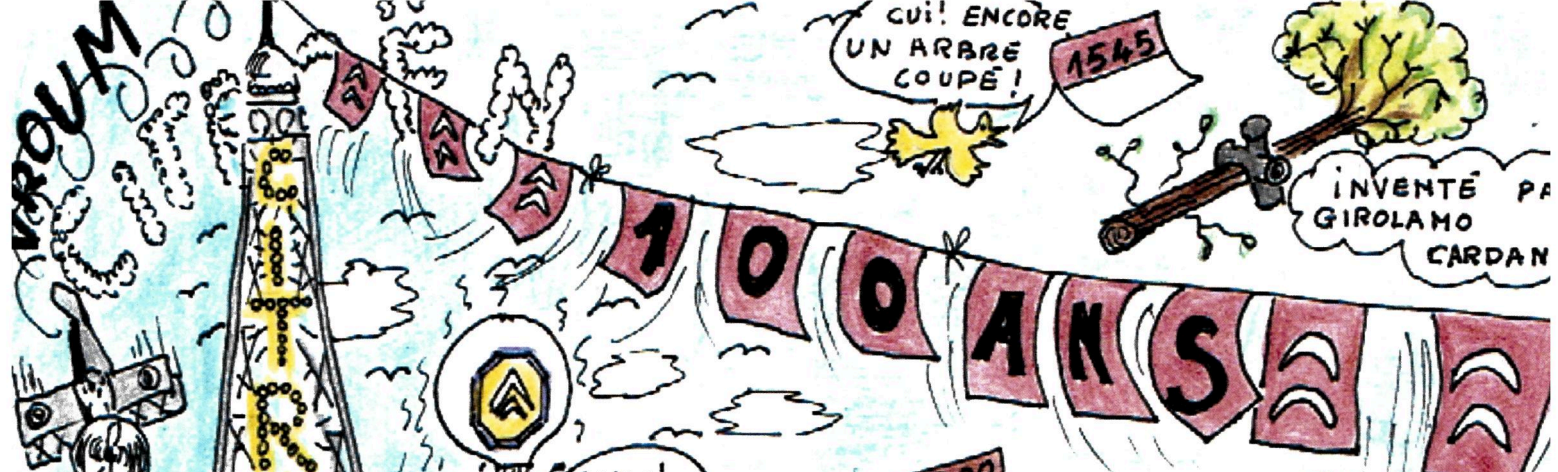
Sur une idée d'Yves Bergeret

Examinons bien cette image qui conclut l'album d'HERGÉ « *Coke en stock* » (éd; Casterman)...

Sachant que la parution est de 1958, beaucoup pourront sans doute identifier la plupart des voitures. Mais certaines sont plus difficiles, comme les trcis dans le coin ci-dessous à droite : la bleue à toit blanc (une anglaise?), la gris-clair à toit gris foncé, la marron (Vespa 400 ?)... et aussi les américaines... et le bout d'une jaune-clair derrière la 403 bleue... Si vous avez la réponse... leschevrons@wanadoo.fr À suivre au prochain numéro !

P S On peut noter que le propriétaire de la DS est couché sous sa voiture... en panne ? (normal pour une DS des débuts ?!!)





CUI! ENCORE UN ARBRE COUPÉ! 1545

INVENTÉ PAR GIROLAMO CARDAN

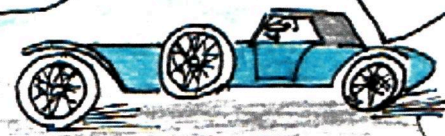
1900

MÉCANICIEN POLONAIS (1ère DENTURE A CHEVIL) (FILATURES & SKODA)

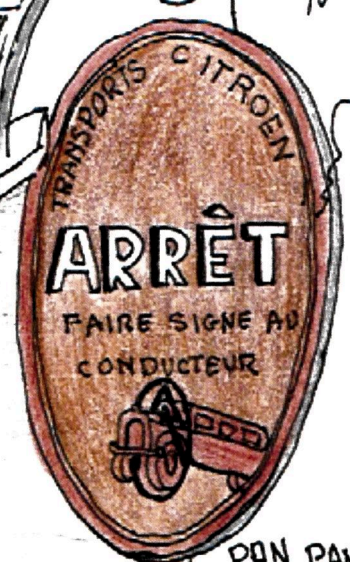
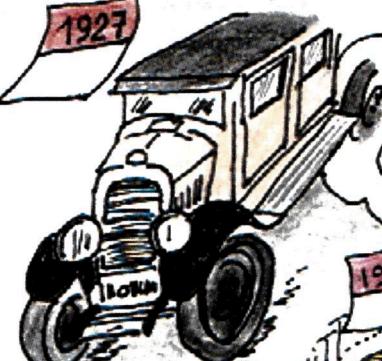
LA 5HP Jules SALOMON Edmond MOYET

ÇA... C'EST MOI!

1926 TRACTA.... PREMIÈRE TRACTIO 24 HEURES DU MANS Jean ALBERT GRÉGO



1927 LA NOUVELLE C4.... (cousine de la FORD comparer à ADN...)

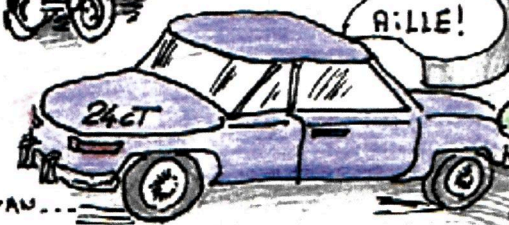


Paul MAGÈS suspension HYDRAUPNEUMATIQUE

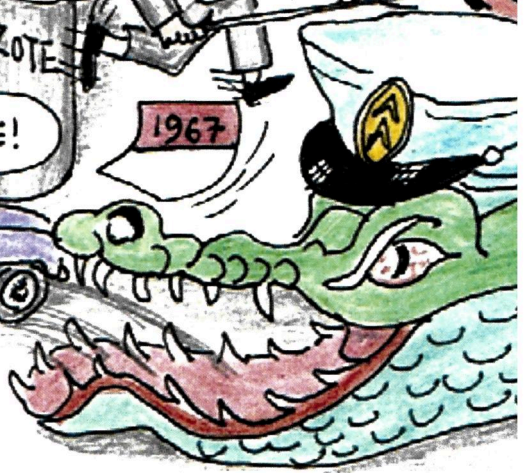
1955-2015 LHM



AZOTE



1967



1935 1976

BiB! MIAM!

2019 P.S.A



Les Chevronnés 18^{ème} BOURSE EXPO DIMANCHE 28 AVRIL 2019



PARC DU CHÂTEAU DE VIGNOLES 21200 Beaune
D973 DIRECTION DOLE - SEURRE

« 100 ans d'Épopée CITROËN »,
Modèles mythiques, sports et records, utilitaires.

Matériel agricole - Les tracteurs Ford - Moteurs fixes - Motos
Expo motos Terrot

BUFFET - BUVETTE de 9 h à 19 h

Véhicule ancien accès strictement limité aux véhicules de collection jusqu'en 1985
Entrée gratuite pour le chauffeur et un passager, plaque souvenir dans la limite des stocks disponibles. EXPOSANT BOURSE 10 € les 5 m.

PUBLIC : entrée 3 €, gratuit pour les enfants accompagnés jusqu'à 16 ans

Renseignements et réservation : Tél 03 80 51 83 44
leschevrones@wanadoo.fr www.leschevrones.fr

AUTOCENTRE EUROPE
ENTRETIEN - RÉPARATION VÉHICULES - VENTE PIÈCES NEUVES ET D'OCCASION
ACHAT/VENTE VÉHICULES NEUFS ET D'OCCASION

21250 SEURRE • Tél. : 03 80 20 49 19
aceurope@orange.fr - www.autocentre-europe.com

CITROËN

BEAUNE

Rare et d'Origine
AUTOMOBILES DE COLLECTION
Achat - Vente 21200 BEAUNE
Grand choix de véhicules
www.rareetdorigine.com
06 16 15 34 17

1970 sera une année charnière pour ces voitures et la naissance de deux nouvelles Citroën, une grande la SM, une petite la GS. Cette dernière doit son esthétique à Robert Opron. Elle est destinée à boucher le «trou» dans la gamme entre l'AMI 8 et la DS spécial. Moteur quatre cylindres à plat refroidi par air, un arbre à cames en tête par culasse, distribution par courroie crantée : là aussi, une première en grande série ! Le moteur nécessitera quelques améliorations, suite à une certaine fragilité des arbres à cames et une gourmandise en carburant. La cylindrée évoluera en deux étapes.

Voiture nouvelle et trains roulants inédits. Quatre freins à disques, dont les avants accolés à la boîte de vitesses, dits «in-board». Habituellement à l'arrière, on retrouve des bras tirés, à l'avant une sérieuse triangulation (triangles superposés), ce qui va donner une tenue de route et un confort insolents à la GS. Côté hydraulique, une pompe monocylindre est entraînée par l'arbre à cames droit. On retrouve le même réservoir à LHM avec son filtrage. Le freinage haute pression fait appel à un doseur et une pédale conventionnelle. La voiture roule en position basse et le correcteur à main donne deux corrections en hauteur : chemin creux et «cric». La boîte est conventionnelle et il n'y a pas de direction assistée. Une boîte semi-automatique est en option : le «C.matic». Le conjoncteur-disjoncteur, l'accu principal et les éléments oleopneumatiques sont identiques à ceux de la DS, à la taille près. L'amortisseur est aussi un simple clapet incorporé à la sphère.



La grande Citroën est la SM. Elle a quatre roues indépendantes dont la géométrie est dérivée de la DS ainsi que le montage des sphères et vérins. Mais le train avant est inversé par rapport à la DS pour offrir une géométrie anti-plongée et anti-cabrage inaugurée sur la GS. Quatre freins à disque cette fois ; les freins avant sont accolés à la boîte de vitesses à cinq rapports dérivée de la DS. Une «vraie» boîte automatique sera disponible en option. Nouveauté : le moteur Maserati V6, à carbu puis à injection, puissant mais mal né puisque c'est un V8 dont on a retiré deux cylindres pour rester en-deçà des trois litres et de la «super vignette». (Un article sur ce moteur et le V6 PRV monté sur les XM fera l'objet d'explications supplémentaires.)

La SM est une «bombe», le 200 km/h est dépassé ; tenue de route, confort et freinage sont exceptionnels, mais la hausse des prix du carburant, un certain manque de fiabilité moteur... et puis, serions-nous autophobes dans l'Hexagone ?... La SM n'aura pas la carrière qu'elle méritait, pourtant... Une nouveauté intéressante sera la direction assistée bien particulière, dont sera dotée la SM : le DIRAVI (direction à rappel asservi). Une création du bureau d'études Citroën, une direction assistée que l'on manie d'un doigt et qui est d'une précision remarquable. Assistance au braquage et au contre-braquage variable selon la vitesse. Cette direction donne un «verrouillage» hydraulique en position ligne droite : la crémaillère fait office de vérin et une dérivation du câble de compteur permet l'assistance variable selon la vitesse sans faire appel à l'électronique.

La SM ne fera pas une longue carrière. Mais la CX remplaçante de la DS réutilisera toute son hydraulique. Le DIRAVI étant gourmand en hydraulique, un deuxième accu, dit de frein, sera ajouté au circuit. La CX sera disponible en injection et Diesel, c'est l'excellent moteur 5 paliers de la DS qui en sera la base ; «dieselisée» atmo puis turbo, la CX sera la berline Diesel la plus rapide d'Europe devant les Mercedes. Ah, mais ! La mécanique de la DS 23 améliorée figurera sur les CX GTI. Il y aura même une CX GTI Turbo. Les performances de la SM sont égalées puis dépassées. La CX sera équipée d'un ABS Bosch avec le freinage haute pression. Là encore, première mondiale : une assistance au débrayage sera aussi disponible. La CX de Robert Opron sera bien la digne fille de la DS !

(à suivre)