

**TENTATIVE D'INVENTAIRE CHRONOLOGIQUE
DES PROTOTYPES de la « D » à la « S »**

du BE CITROEN

ou

De la Super DS, ou DS Sport, à la SM et à ses dérivés



Citromini

Le club des miniatures CITROËN

Jean-Claude Richer

4 Juin 2007

Photo de Couverture :

Mrs PIQUET, Mécanicien - Chef de bord, et RICHER, Ingénieur – Carburiste, (de g. à d.) font la pause lors du retour d'une campagne d'essais chez Maserati et chez Weber, avec l'un des derniers protos « camouflés » de la SM.

Nota : BE = Bureau d'Etudes

TENTATIVE D'INVENTAIRE CHRONOLOGIQUE DES PROTOTYPES de la « D » à la « S » du BE CITROEN, OU De la Super DS, ou DS Sport, à la SM et à ses dérivés.

(en vue d'éventuelles réalisations en miniatures ⁽¹⁾, un des moyens de témoigner d'une épopée que beaucoup d'entre nous ont écrite, sans s'en rendre compte ou sans le savoir !)

Collectionneur de miniatures, je suis avant tout soucieux de posséder des véhicules retraçant l'Histoire de l'Automobile, comme tous les collectionneurs. Le souci du détail « vrai » permettant d'identifier le millésime de tel ou tel modèle nécessite des recherches historiques pour en effectuer la datation exacte, à quelques menues erreurs près, en général.

Le luxe de détails que les petites mains chinoises permettent aujourd'hui nous comble tout en nous apportant parfois des regrets, par exemple la présence de rétros extérieurs sur une 4 CV ou une DS de 1956 / 60, alors qu'ils n'étaient pas obligatoires, et inversement leur absence alors que la loi les imposait !

En ce qui concerne la genèse des protos conduisant les équipes de Jacques Né et de Robert Opron du « D » à la « S », puis à la « SM », la vérité historique prend une valeur particulière pour un ancien de Citroën ayant vécu cette période, et pour tous les Citroënistes passionnés.

A la lecture des ouvrages cités ci-dessous, je me suis aperçu que le même vécu pouvait être relaté différemment, avec des omissions ou des confusions, involontaires sans doute, selon les auteurs, qui rendent la vérité historique difficile à appréhender.

Dans cette modeste tentative d'inventaire, j'ai pris comme fil conducteur les plaques minéralogiques des véhicules photographiés dans ces publications, sachant que cela était contestable. Leur mise en circulation, avec des plaques « constructeurs en W », peut précéder de quelques semaines ou mois leur immatriculation, n'en respectant donc pas toujours la chronologie.

Le seul intérêt des plaques est de donner ici un « patronyme » au proto photographié à un moment donné.

J'espère que ce petit mémento ravivera quelques souvenirs émus aux protagonistes de cette épopée, et que les annotations qu'ils voudront bien consigner nous rapprocheront tous de notre vécu de cette période !

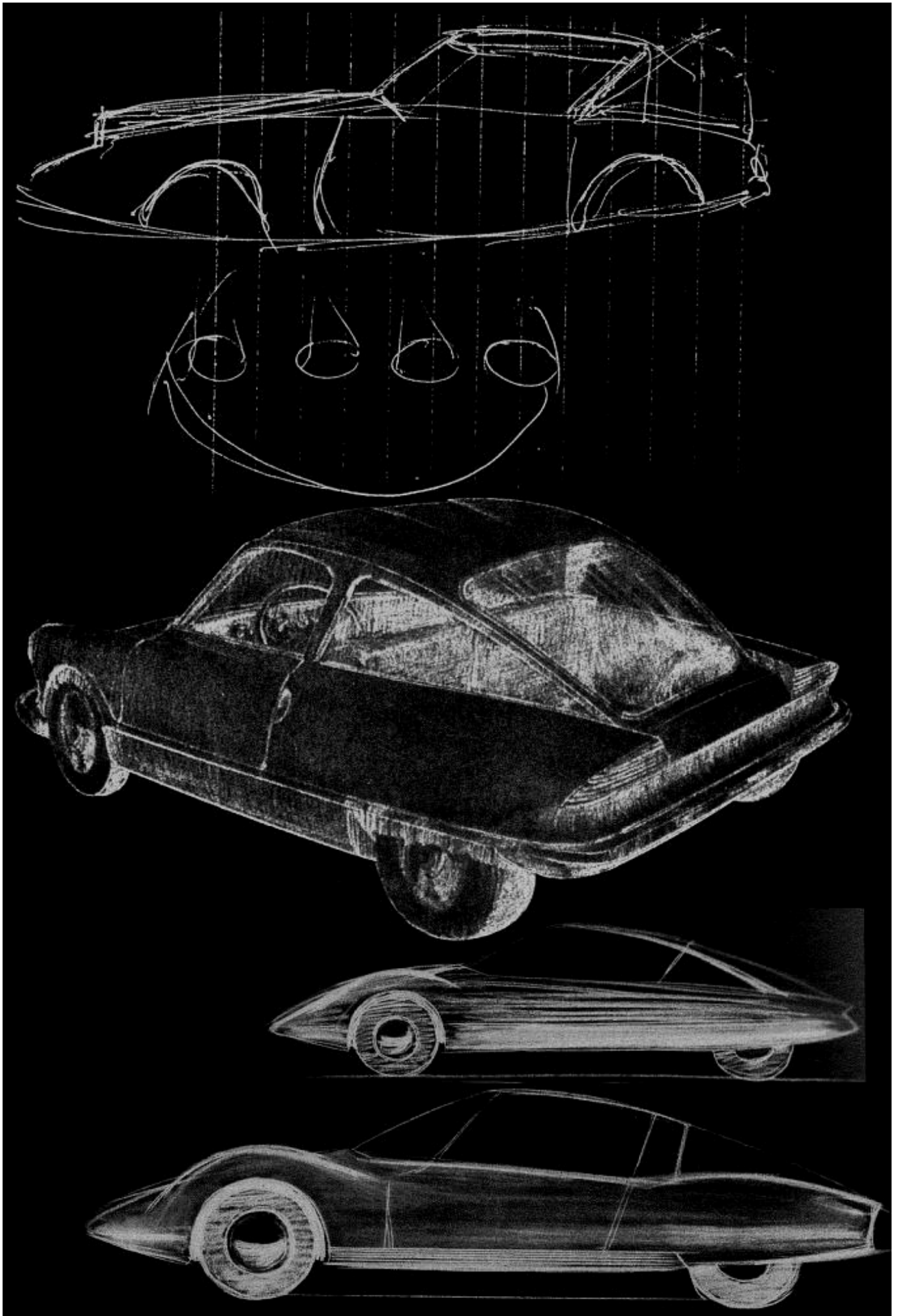
Bonne lecture, bien cordialement,

Jean-Claude Richer.

Bibliographies utilisées :

- 1 / **Roger Brioult** : CITROEN : L'histoire et les Secrets de son Bureau d'Etude, Tome II,
- 2 / **Olivier de Serres** : La SM Citroën,
- 3 / **Jan P. Norbye** : SM Citroën,
- 4 / **J. Börgé et N. Viasnoff** : Album DS,
- 5 / **Dominique Pagneux** : La Citroën DS de mon père,
- 6 / **Essais Auto « Hors Série » N° 12**, Mai 2005 : 50 ans de la DS,
- 7 / **Citroën Information**, N° 692, Avril 1971,
- 8 / **Auto-Passion hors série, Auto Collection, Citroën DS 21 et DS 23**, N° 56, Mars-Avril 2000,
- 9 / **Auto-Passion hors série, Auto Collection, Citroën SM**, N° 17, Juillet-Août 1993.

(1) : voir page 35, 3^{ème} alinéa, les fabricants de miniatures au 1/43^{ème} concernés par ces pages.



Dès la mise en fabrication en série des DS, Mrs Pierre Bercot, PDG de Citroën, et André Lefèbvre, à la tête du BE, pensent à l'avenir ; la Direction envisageant une DS haut de gamme, ou Super DS, tandis que le BE penche plutôt pour une version sportive ou DS Sport.

Mais les soucis de mise au point de l'Hydraulique, notamment, et de surchauffe, rencontrés pendant les 1^{ères} années de production monopolisent pratiquement toutes les énergies du BE.

Cependant, tout Citroën a l'intuition que la DS de 1956 peut mieux faire, sachant qu'elle est sous-motorisée avec seulement 75 CV, bien qu'elle soit donnée pour « plus 140 km/h. » grâce à son excellent Cx !

Donc, pendant ce temps, Motoristes et Stylistes continuent à coucher des idées sur les planches à dessin sans réalisations concrètes de prototypes originaux.

De nombreux moteurs sont développés par Walter Becchia pour augmenter la puissance du moteur issu de la Traction 11 CV. Tout y passe : Carbus double - corps, ACT simple ou double, multisoupapes, mais aussi des V6 et V8, etc...

Le programme « DS 160 km/h. », relativement « officieux », est donc de dépasser 100 CV et d'atteindre les 160 km/h, but inatteignable pour une traction avant, selon les spécialistes de l'époque.

Tous ces moteurs sont essayés sur des DS ou ID de série, 4 portes, dont la plus puissante dépasse 170 km/h.

Ces protos sont donc sans intérêt pour une miniaturisation.

André Lefèbvre est victime d'une attaque cérébrale le 25 Juillet 1958, et reste hémiplégique, ce qui pose le problème de sa succession et met certains projets en sommeil. Mais le programme « DS 160 km/h. » reste à l'ordre du jour.

Mr. Lefebvre décèdera début Mai 1964.

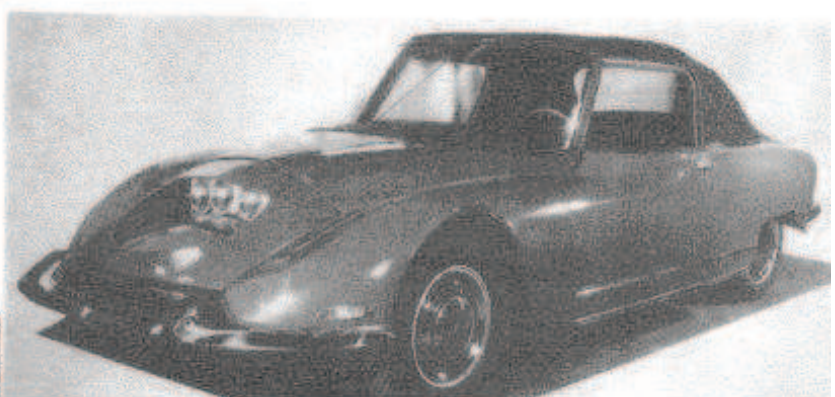
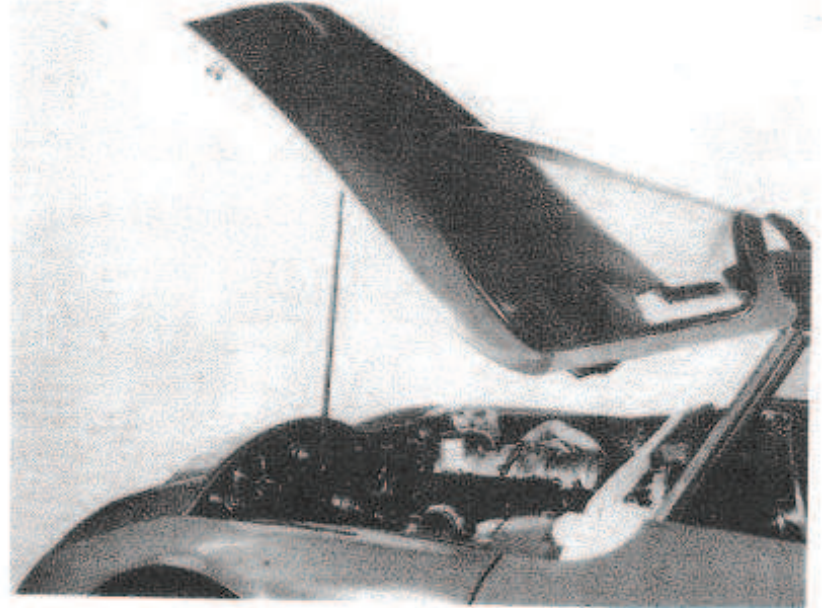
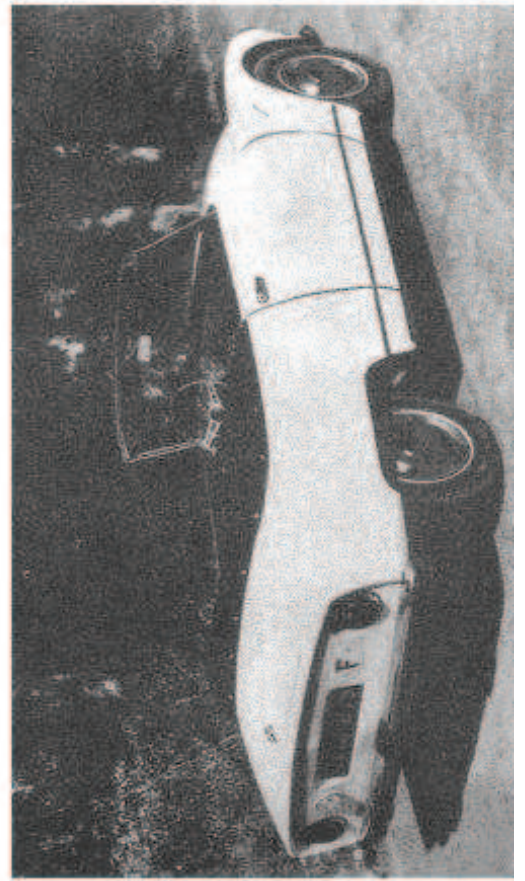
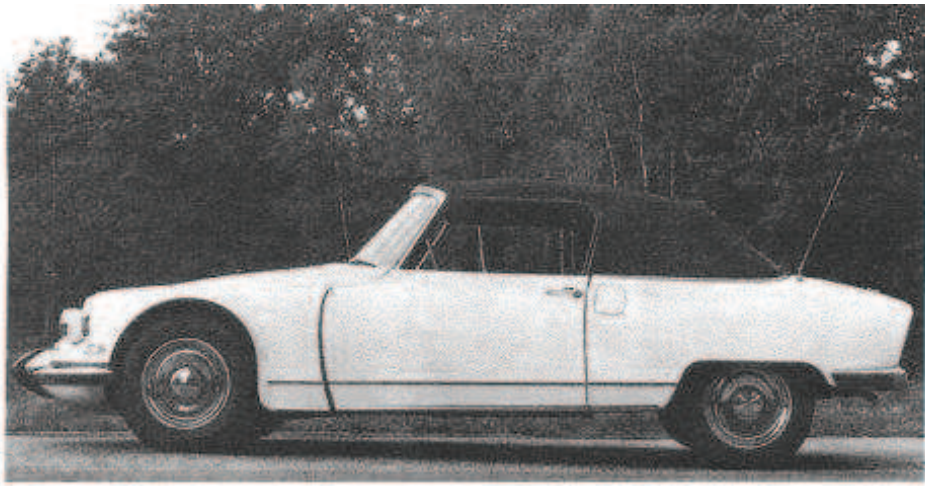
Il faut attendre le début 1961 pour qu'un Service « Etudes Nouvelles » soit créé, avec pour programme « DS 180 km/h. », cette fois « officiel », dont l'objectif est l'étude de la motricité d'une traction avant devant disposer de plus de 100 CV et atteindre 180 km/h.

A sa tête, Jacques Né, aidé, entre autres, de Pierre Pastier, mécanicien-essayeur, et de Jean Nicolas, responsable de la carrosserie et de l'aménagement intérieur des protos.

De nombreuses esquisses et maquettes, signées Flaminio Bertoni, encore dans sa période « custode inversée », ou Robert Opron, conservant l'allure générale de l'avant de la DS, avec des formes arrière variées, souvent tourmentées, sont réalisées avant qu'une 1^{ière} réalisation concrète et originale, enfin roulante, ne voie le jour.

Mr. Bertoni décèdera en Février 1964.

Commentaires ou réponses, comme dit J.P. Foucault : « que seuls, ceux qui savent.... »



Le 1^{er} proto, enfin roulant, est terminé courant 1962.

C'est un coupé 2 portes, avec une carrosserie en résine stratifiée, détruit accidentellement par J. Né, éjecté et indemne, dès sa 1^{ère} sortie sur les pistes secrètes de La Ferté-Vidame. Il n'en subsiste que des souvenirs et quelques croquis de J. Nicolas.

Peut-on espérer des croquis supplémentaires et suffisants pour une miniaturisation ?

Le 2nd proto, immatriculé 5638 W 75, est terminé courant 1964.

C'est un cabriolet blanc, tout alu, très raccourci et surbaissé par rapport à la DS berline, à pan arrière coupé, très à la mode à l'époque, avec des feux rouges de Simca 1000. Sa face AV est munie de 2 pare longue portée, « demi-lune ». L'intérieur est luxueusement fini avec un tableau de bord garni de bois précieux, des sièges en cuir noir, un beau volant sport, à 3 branches, un levier de vitesses au plancher commandant une boîte à 5 rapports.

Sa vitesse max. est de 175 km/h pour 93 CV.

Ses dimensions sont consignées dans le Tome II de R. Briault, « Citroën, l'Histoire et les Secrets de son BE » :

- Empattement : 2,62 m. contre 3,175 (- 555 mm.),
- Longueur : 4,30 m. au lieu de 4,87 (- 570 mm.) ; même largeur ; 12 cm. de moins en hauteur,
- Largeur de porte de ... 1,20 m., déjà, (contre 1,10 pour la DS) empruntée vraisemblablement au cabriolet « usine » Chapron.

Les 2 tomes, I & II, de R. Briault, comprenant des omissions, des oublis, des contradictions et des erreurs, restent néanmoins une référence.

Dans ce tome II, les photos de profil, de face, de $\frac{3}{4}$ AR, et d'intérieur, sont suffisantes pour créer une bonne miniature, avec les dimensions utiles fournies.

Atlas a mis ce proto à son programme, sous la référence N° 19, « DS Prototype S de 1964 », dans la Série « DS Collection », sans photo sur son site. Il semble qu'il soit déjà produit et diffusé, d'après Pierre Duby (Club Idéale DS).

Dans ce cas, un doublon ne s'impose peut-être pas.

Le 3^{ième} proto, immatriculé 2016 MP 75, ou non immatriculé, selon les photos, daté de 1965.

C'est aussi un cabriolet, de même longueur que le 2nd, donné pour 190 km/h, pour 130 CV, très original avec ses phares dans le capot qui comprend aussi la partie haute du tableau de bord et le pare-brise, le tout articulé par des charnières situées en haut du pare-brise.

Dans sa version immatriculée, la découpe du logement des phares est trapézoïdale et le pare-chocs est sans grille d'aérations latérales. Dans sa version non immatriculée, la découpe du capot est quasi elliptique, et le pare-chocs comporte des ouies latérales ;

Ce proto a déjà été réalisé, dans la version non immatriculée, plus esthétique du reste, capote fermée, en gris souris métallisé, par **Ministyle** (ex kit CCC), avec l'arrière du cabriolet ci-dessus, imaginé, faute de photo connue, ou semblable au vrai, si d'autres photos existent.

Désormais, en 1966, le programme « DS 200 km/h. » incombant à l'équipe de Jaques Né est de dépasser les 200 km/h.

Commentaires ou réponses, comme dit J.P. Foucault : « que seuls, ceux qui savent... »



En forme de coupé DS21, le proto de 1966-1967 sera le premier à franchir la barre des 200 Km/h.

LA RONDE HIVERNALE



Une phase de la deuxième manche. Les Alpine ne passeront pas, Mazet mène la ronde (devant Wollek sur DS 21 injection).



Pour sa deuxième édition, la Ronde hivernale a connu un succès qui ne cessera de s'affirmer chaque année. Cette forme de compétition automobile courue sur piste glacée est effectivement très spectaculaire pour le public et amusante pour les coureurs.

CRITERIUM « NEIGE ET GLACE »

Belle rentrée de René Trautmann après « Londres-Mexico ». Très à l'aise sur les routes alpines glacées, il s'est octroyé la première place des voitures de série avec sa DS 21 à injection. Également premier de la classe des voitures de 2 000 à 3 000 cm³, il s'est retrouvé à la 4^e place du classement général, place difficile à défendre face aux prototypes (groupe IV) et voitures de Tourisme améliorées (groupe II).

La preuve : le 3^e est Bob Wollek sur DS coupé équipée du moteur SM (prototype) qui a fait des prouesses dans la montée du Revard (premier toutes catégories).

Citroën et Total se félicitent de ces performances qui démontrent une nouvelle fois l'excellente tenue de route des DS sur la neige et la glace.



René Trautmann sur la DS 21 à injection, première des voitures de tourisme de série.

Le circuit de Chamonix est sinueux et accidenté à souhait, sur les 1 000 m de sa longueur. L'apparition en course du moteur Maserati de la SM, était l'événement de l'exhibition. Il était monté sur deux coupés DS — prototypes — confiés à Trautmann et à Mazet.

Après deux demi-finales dont une gagnée par Mazet, ce dernier a obtenu une belle place de 3^e contre quatre Alpine-Renault. Un bon début pour le moteur SM en compétition.