

Le 4^{ème} proto, immatriculé 5060 TU 75, daté de 1966.

C'est un coupé 2 portes, monocolore, en acier, moins haut de 12 cm., raccourci d'environ 20 cm., (empattement ou longueur totale ?), avec une glace arrière escamotable sans montant central, d'après R. Brioult, ce dont Jean Nicolas, son réalisateur, ne se souvient pas !

Équipé d'un 4 cylindres, d'une puissance de 124 CV, ce proto atteignit 202 km/h. Objectif atteint.

Il ne figurait pas dans la gamme CCC, sans doute parce que seule cette photo de $\frac{3}{4}$ AV, en noir et blanc, est connue, donc la couleur reste à deviner. Existe-il d'autres photos ?

Je pense que ce proto inédit en miniature est intéressant à double titre.

D'abord, il est très proche des protos suivants, avec 4 phares ronds, comme le 6^{ème} proto bleu de 1967, et les ailes AR ont le galbe du 7^{ème} proto 1967/68 « Chamonix » et des 8^{ème} protos, les triplés « Chausson » de 1968. (voir plus loin).

Ensuite, il est immatriculé 5060 TU 75, plaque que l'on retrouve sur l'un des coupés, entièrement bleu, avec le N° 4, lors de la Ronde de Chamonix en 1971, selon certains, ou 1970, selon d'autres, avec des ailes AR en 2 parties, très « surgonflées » pour éviter le bourrage par la neige.

R. Brioult et O. de Serres notent que ce proto, équipé pour la 1^{ère} fois de la direction à rappel asservi (Diravi), a été remis au Service Compétition en Mai 1970, donc trop tard pour « Cham » en 1970 ? Mais il court effectivement à Cham' en 1971 et il a peut-être fait d'autres courses dont le Critérium Neige et Glace de la même année.

Le Bulletin « Citroën Information », interne et confidentiel, d'Avril 1971, montre la photo la plus connue de cette voiture à la 2^{ème} Ronde de Cham', portant le N° 4, en avant-plan, avec F. Mazet au volant, devant B. Wollek sur une DS 21 à injection, très visiblement à 4 phares ronds et à toit blanc (Berline ?), suivies par une Berlinette Alpine, et peut-être une 2^{nde} Alpine tout au fond. Ce Bulletin se flatte de la 3^{ème} place au général de F. Mazet, en précisant que 2 coupés équipés du moteur SM ont été confiés à R. Trautmann et à ...F. Mazet.

Pour cette 2^{ème} Ronde de Chamonix, il y avait donc 3 pilotes avec, soit 3 coupés DS, dont un équipé d'un 4 cylindres, soit 2 coupés avec le V6 et 1 berline DS 21 à injection.

Madame Marlène Wolgensinger se souvient que, lors des essais, F. Mazet et Bob Wollek, 5^{ème} du classement général, avaient échangé leur voiture ! Oui, mais lesquelles ? A suivre...

Citroën se réjouit donc de la bonne prestation du V6 pour sa 1^{ère} sortie en compétition, conforté par les prouesses de B. Wollek, 1^{er} au mont Revard toutes catégories et 3^{ème} au général du Critérium Neige et Glace, sur un coupé à moteur SM.

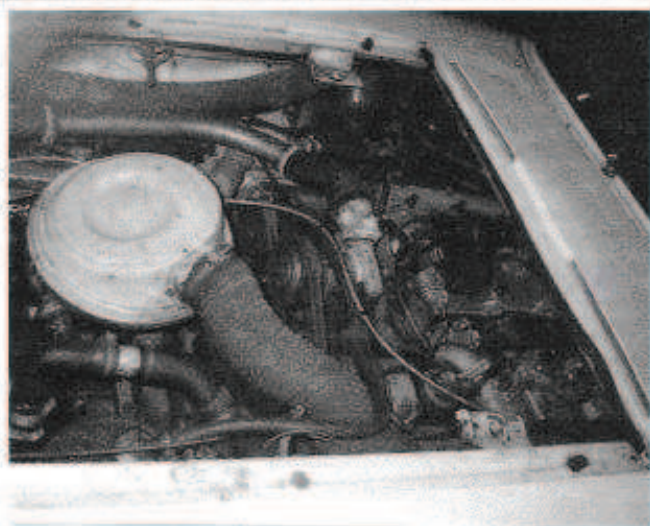
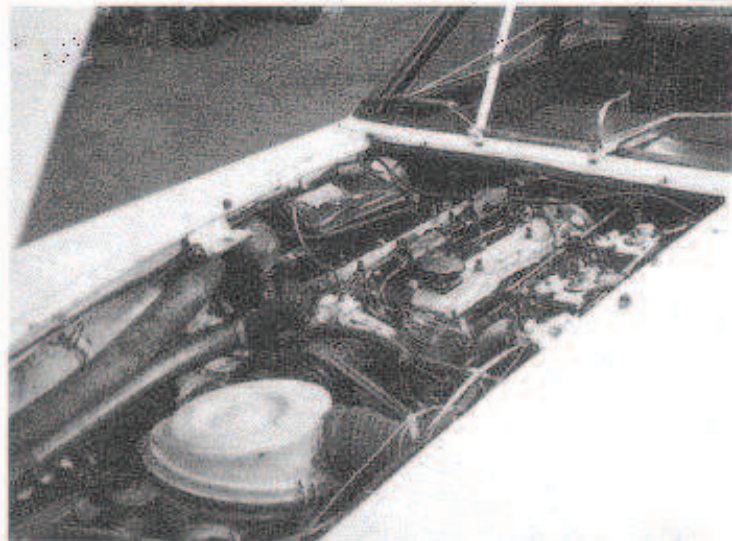
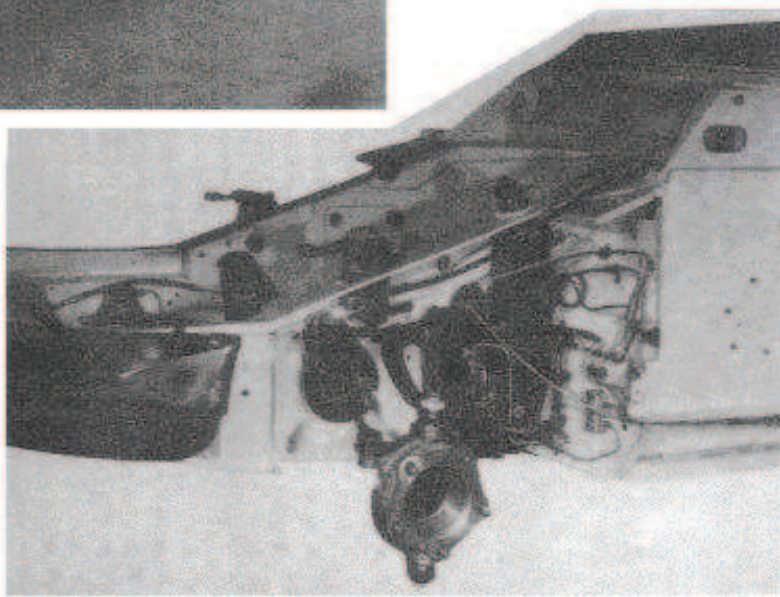
Mais ce proto « 5060 TU 75 », né avec un 4 cylindres, n'a sans doute jamais été équipé du V6 par le BE. Echange de plaques avec le « 7125 UN 75 », le 6^{ème} proto décrit plus loin, mais dans ce cas, le toit a-t-il été repeint en bleu avant la course ?

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

Scoop : Ci-dessous, une photo extraite d'une de mes dernières lectures, de mes dernières découvertes, qui est sans doute connue de beaucoup, prouvant qu'il est difficile d'être exhaustif !



Bob Wollek teste une DS à moteur Maserati, lors de la Ronde Hivernale de Chamonix en 1970. Ce coup d'essai sera salué par une brillante 3^e place au classement général.



Le 5^{ème} proto est le 24 CT, immatriculé 5269 UP 75, construit en 1967.

La carrosserie de la 24 CT Panhard, dont les logos, les pare-chocs et les enjoliveurs de roues, sont conservés est montée sur une embase de DS modifiée, raccourcie de 50 cm. Seules les ailes AV sont allongées de 328 mm. tandis que le capot de la 24, articulé à l'AV, semble conservé, continué par un auvent, pour contenir un 4 cyl., dont la 4^{ème} bougie est située sous l'auvent, amovible ici, façon DS, (photo en bas à gauche). L'intérieur comprend de profonds sièges baquet d'apparence cuir noir et une banquette AR en skaï aéré, de DS ou d'ID, un tableau de bord spécifique et un volant sport 3 branches. Il reçut plusieurs motorisations, des 4 cyl. de DS 21 (2175 cc.) améliorés, de 124 CV puis de 130, enfin d'un moteur proto (1987 cc.) de 143 CV avec 2 ACT, propulsant l'engin à 200 / 208 km/h.

Contrairement à ce qui a été parfois écrit, il n'a jamais reçu le V6 Maserati. Dormant au Conservatoire Citroën d'Aulnay-sous-Bois, il est encore équipé d'un 4 cyl. 2 ACT, peut-être le 143 CV, l'auvent amovible actuel comprend 2 ouïes aplaties (photo en bas à droite) postérieures aux photos de l'époque (photos du haut).

Pour Olivier de Serres, deux protos 24 CT identiques ont été construits, le 1^{er} équipé du 143 CV, le 2nd du 124 CV. Vraisemblable, puisque l'un existe toujours sous sa forme initiale, l'autre, profondément remanié, recevra bien le V6, mais en 1970 ! (voir plus loin). R. Brioult cite ces 2 protos, mais sans parler de simultanéité. Jan P. Norbye semble oublier ce (ces) protos.

Ces protos semblent avoir été construits davantage pour faire survivre Panhard et Chausson, fabricant les carrosseries, que pour aboutir à une Super DS ! La production en série aurait été envisagée, comme son homologation en sport (Annexe J, 2 Litres). Mr Bercot mit fin brutalement à ce projet, d'après R. Brioult. Pour O. de Serres, ce projet aurait été abandonné à cause des performances de la 1^{ère} version du V6 italien, de 170 / 175 CV contre 143, et même 192 CV, d'après R. Brioult. Cela m'étonne, car Giulio Alfieri était très fier de me montrer une évolution du V6 d'un peu plus de 200 CV, lors de mon 1^{er} voyage chez Maserati en Janvier 1969.

Le proto initial de 1967 a été réalisé, sans ouïes, en blanc cassé, par Paradcar (ex kit CCC), assez correctement, malgré l'absence d'une touche noire sur les crosses de pare-chocs, le logo 24 CT situé sous les feux AR droits, et non sur le coffre, en bas à droite, et avec une immatriculation erronée « 5269 OF 75 », plus grave, à moins que celle-ci ne soit celle du 2nd proto. Qui sait ?

La suite devient plus complexe et les récits des auteurs divergent sur le mariage Citroën-Maserati et sur le nombre des Protos construits ayant effectivement reçu le V6.

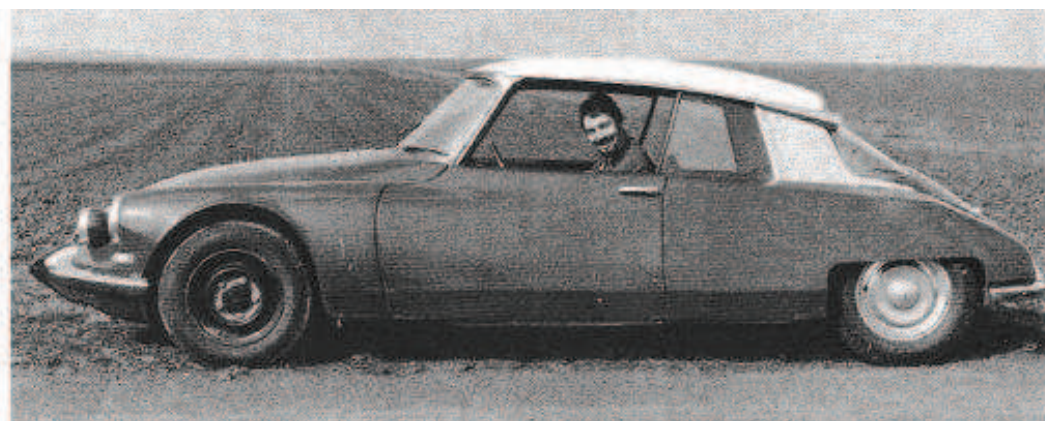
D'après Jan P. Norbye, la 1^{ère} rencontre Citroën-Maserati a lieu au Salon de Genève, en Mars 1965, mais les discussions vont durer 18 mois avant de finaliser leur collaboration afin de fabriquer une GT à moteur Maserati. Ce qui nous amène en Septembre 1966. En Mars 1968, Citroën détient 60 % de Maserati, et la totalité 14 mois plus tard, soit en Mai 1969. Pour O. de Serres, cet accord de coopération est signé en Janvier 1968, tandis que R. Brioult situe cet accord en 1966, et précise que l'implantation d'un V6 dans une DS est étudiée à partir d'Octobre par le Service de J. Né.

Le proto suivant est le 1^{er} des 5 « mulets » qui vont aboutir à la SM et servir à sa mise au point.

Ces protos DS / SM successifs sont des coupés 2 portes, dans la lignée du 4^{ème} proto, donc avec des ailes AR longues, d'un seul tenant, munies d'un cache-roue AR. Ils sont dotés, en général, d'une ou deux sangles en cuir pour sécuriser la fermeture du capot à vive allure !

A propos de ces protos, R. Brioult devient « flou ». Il parle de 2 protos mais n'en photographie qu'un, tandis qu' O. de Serres parle de 4 protos, mais n'en présente que 3, en les citant dans le désordre, selon les immatriculations et selon moi, ce que confirme J. Nicolas. Quant à Jan P. Norbye, il parle de 2 protos, publiant leur photo, en plein virage, en précisant que l'un de ces protos a « les roues typiques de la SM », ce qui est faux pour ceux de la dite photo ! (voir page 16).

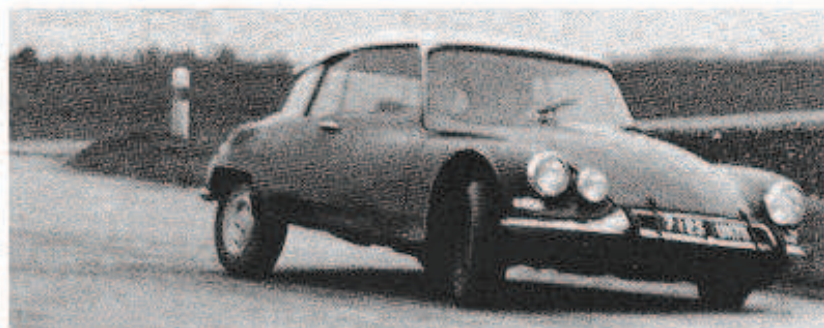
Commentaires ou réponses, comme dit J.P. Foucault : « que seuls, ceux qui savent... »



Noter les ailes arrières plus larges.



Réservoir d'essence supplémentaire dans la malle arrière qui reçoit aussi la roue de secours.



Le premier mulet - aéroport de Modène.



La Citroën-Maserati fotografata durante le prove sul circuito modenese. Notare il passo accorciato e l'assenza dei due sportelli posteriori