

Le 6^{ième} proto, immatriculé 7125 UN 75, terminé en 1967.

Etudié à partir de Septembre 1966, ce proto, nom de code « SER1 », est construit sur une plateforme de DS de série raccourcie, conservant les ancrages des suspensions AV, à 4 phares ronds, avec des ailes AR d'un seul tenant déformées par un gros bossage (hideux), l'aile AR droite comprenant une trappe « factice » de remplissage du réservoir, puisqu'il faut ouvrir le coffre pour le remplir. Ce n'est pas un réservoir additionnel. D'environ 90 litres, il ne pouvait tenir à la place habituelle, sous les sièges AR d'une plate-forme de DS raccourcie d'environ 30 cm ! Les portes sont larges de 1,20 m. (contre 1,10 en série), empruntées au cabriolet « usine » Chapron. Il est équipé d'un échappement central à double sortie.

Il est sans doute né avec un 4 cyl. , comme le 4^{ième} proto, avant que J. Nicolas n'y implante le V6 au forceps, modifiant le berceau avant en conséquence, c'est-à-dire profondément.

Il est donné pour 215 km/h. Peut-être initialement peint en rouge avec un pavillon blanc ou crème, J. Né a consigné dans ses notes que son empattement était de 2, 87 m. et qu'il était bleu roi.

Ce proto est terminé courant 1967 selon J. P. Norbye (oui, mais avant l'apparition en série des phares oblongs, car J. Nicolas faisait main basse sur toutes les pièces approvisionnant les chaînes d'assemblage pour faire au plus rapide, au moins cher, au plus discret, pour les protos du BE. Quelle gageure !). Il est construit après le 7^{ième} proto d'après O. de Serres (voir plus loin).

Un journal Italien a publié un article et a photographié ce proto sur l'aéroport et / ou « sul circuito Modenese » (Fiorano ?), la même année, ou au tout début de 1968, avec des enjoliveurs de roue de DS 21 et des cache-roues AR le rendant très passe-partout, avec le commentaire : « notare il passo accorciato e l'azzenza dei due sportelli posteriori », à traduire... par « notez l'empattement raccourci et l'absence des 2 portières postérieures ». La généreuse prise d'air sous le pare-chocs, aminci en son centre, est également remarquée. Une prise d'air pour l'aération et le chauffage est percée dans le capot devant le passager. Elle sera supprimée par la suite.

Le passager qui monte, ou qui descend, que je pense reconnaître pour avoir travaillé avec lui, est Azzelio Cappi, ancien meccano de Von Trips à la Scuderia, alors responsable des « Essais-Moteurs » sous les directives de Giulio Alfieri. Entre ces deux hommes de compétences, le ciel n'était pas toujours au bleu fixe « Azzuro ».

Le journaliste cite 2 « vérificateurs », dans le texte, que l'on peut traduire par « essayeurs », Mrs Michael Mervine et Giulio Stradi, chargés de vérifier le comportement du véhicule avec un 3 litres, V6, à injection indirecte Lucas, sans en atteindre les limites, alors que la photo montrant Azzelio, de dos, devant une batterie de carbus dont la boîte à air , proche de celui des protos ultérieurs et de la SM, est assez petite, juste ce qu'il faut pour empêcher la confusion ! Ces paparrazzi, tout de même ! Le filtre sera peu après de forme cylindrique, sur ce proto, les suivants, et la SM.

Pour ma part, je lui ai synchronisé les carbus à plusieurs reprises, dans le « bocal » de J. Né, Rue du Théâtre, à sa demande.

Ce sont néanmoins les premières photos connues de ce proto, prises à la dérobée, selon eux, de la future Citroën qui devait être présentée au Salon de Paris 1969, enfin presque !

Ce proto est aussi photographié, beaucoup plus tard, dans tous les bouquins, sous toutes les coutures, y compris en plein virage devant un proto blanc ultérieur (voir page 16), dans les environs de Château-Landon, avec François Monath au volant (photos ci-contre en haut), sauf dans ceux de R. Brioult, qui en parle évasivement, confusément même (Tome II, page 47), sans en publier de photo.

Je pense que ce proto est le 1^{er} vrai proto conduisant à la SM, construit et essayé en même temps que le (les) 24 CT, avec des finalités différentes. Peut-être avant. En tout cas, il a été immatriculé avant (UN et UP, soit un delta de 2100 véhicules parisiens environ, soit quelques semaines).

Ce proto vient d'être **produit par Paradcar** (ex kit CCC), profondément remanié sur mes conseils, en bleu (ardoise AC 105 ?), toit crème, sans cache-roues AR, roue gauche flasquée d'un enjoliveur de DS, roue droite « gris rosé », version conforme aux photos avec F. Monath au volant, qui en a précisé la couleur.

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



... Avec son toit blanc ou crème, ce proto « 7125 UN 75 » est photographié, en noir et blanc malheureusement, par un membre du Service Compétition, lors de la Ronde de Chamonix 1971, portant le N° 2, équipé d'arceaux, mais sans pare-chocs AR, sans cache-roues sur des ailes AR en 2 parties, « surgonflées » pour éviter le bourrage par la neige. Il est à noter que le panneau de custode est en alu strié, alors qu'apparemment tous les autres protos décrits ici ont un panneau uni gris satiné.

Ses ailes AR ressemblent ainsi fortement au 4^{ième} proto, entièrement bleu, portant le N° 4 lors de la même compétition (photo couleur de la page 6 agrandie ci-contre, en bas) dont les ailes AR sont aussi coupées en 2, ce qui apparaît clairement sur cette photo.

Autre compétition ou échange de plaques assorti d'un coup de pinceau sur le toit, lors de cette même course ?

Le Service Compétition avait, peut-être, coutume de couper cette longue aile pour en grossir ce déjà hideux bossage. Par contre, l'échancrage des passages de roues AR ne semble pas avoir été agrandi, le coupé semblant être en position très haute pendant que Michel Parot, membre du Service Compétition, change la roue.

Patron du Service Compétition, René Cotton, qui décédera en Juillet 1971, figure sur la photo en haut, avec bonnet et lunettes noires, derrière le pavillon de ce proto, en son milieu.

Son épouse Marlène lui succédera à la tête du Service Compétition.

A l'arrière plan de cette photo, on aperçoit une autre DS, immatriculée « 8377 VL 75 », berline ou coupé (?), unicolore (voir plus loin), sans pare-chocs arrière non plus, allègement oblige. Il apparaît que l'aile AR droite est retirée et qu'un technicien y observe le pneu AR droit. Mais qu'a donc ce pneu de particulier ?

Tout en haut de la photo du centre apparaît le N° 3 arboré par cette DS « 8377 VL 75 », entre les personnages, lors de cette même course, en arrière plan de la photo du haut.

Ces 2 photos m'ont été fournies par Michel Parot. Je l'en remercie.

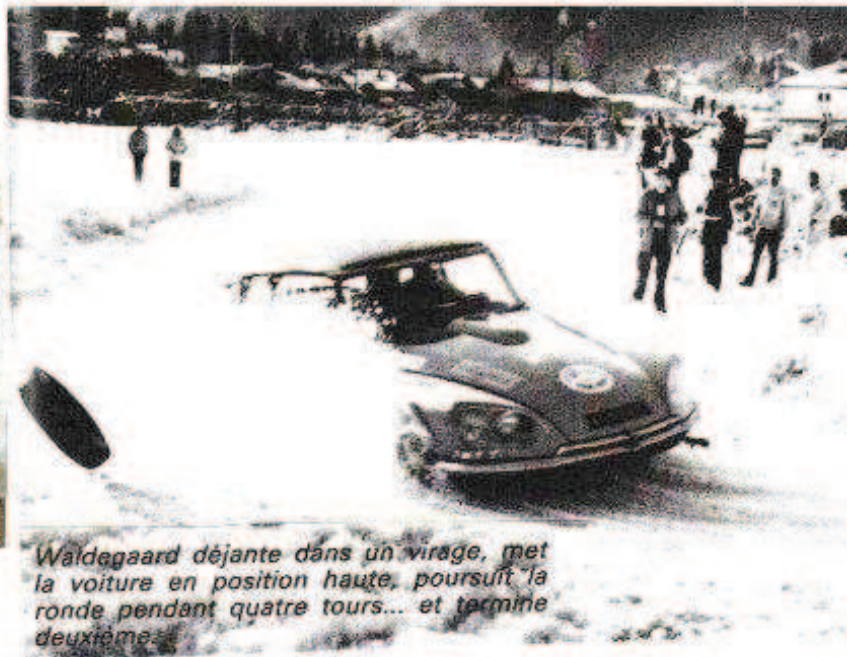
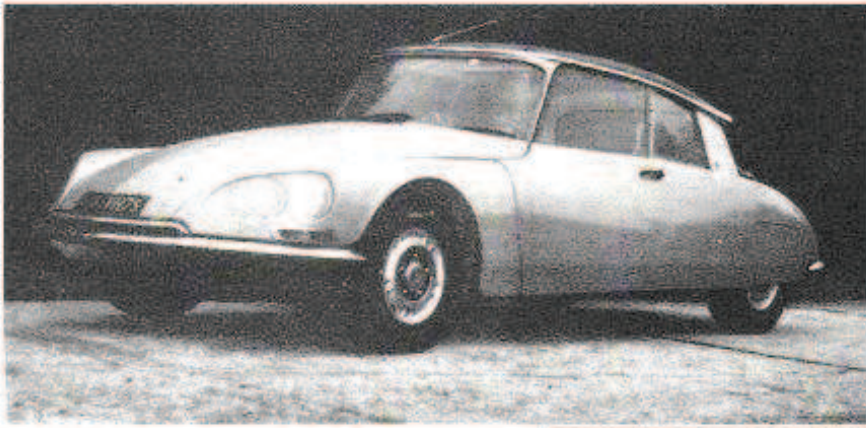
La 2^{ième} Citroën sur la photo couleur, derrière l'Alpine, est-elle une DS 21 injection électronique, berline 4 portes à toit clair, très visiblement ici, à 4 phares ronds, conduite par René Trautmann, ou bien, ce coupé DS à toit clair, à moteur V6, portant le N° 2, équipé en pneus par Michel Parot, par exemple ? A suivre...

Observé à la loupe, il semble que la 2^{nde} Citroën ait ses 2 sangles en cuir encadrant la plaque minéralogique, comme sur les photos de la page 10, alors que celles de la N° 4 sont situées à l'extérieur des grilles d'aération.

Notons que les moyeux des roues gauches, sur la N° 4, sont peints en rouge sur cette photo, comme sur les Matra du Mans, mais de quelle couleur sont les moyeux droits ? De même pour le coupé portant le N° 2 ? (ici, gris plus foncé que la manivelle utilisée par M. Parot !)

Ces protos ont-ils fait d'autres courses sur glace, Serre-Chevalier, Chamrousse,... ou d'autres rallyes, dont le Critérium « Neige et Glace » ?

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



Waldegaard déjante dans un virage, met la voiture en position haute, poursuit la ronde pendant quatre tours... et termine deuxième.

Le 7^{ième} proto, immatriculé 4285 VH 75, daté de 1967.

C'est un coupé, à toit noir en vinyl, cachant le cordon de soudure du pavillon raccourci, d'après J. Nicolas ! R. Brioult, affirme que c'est le 1^{er} proto à recevoir le V6 de la SM de 192 CV, le seul qu'il ait photographié, en 3 vues, et qu'il date de 1967 (oui mais après la présentation des phares oblongs au Salon de Paris de 1967 !), donné pour 215 / 220 km/h suivant moteurs et boîtes, citant quelques lignes plus loin, un 2nd fabriqué en 1968, « remis au Service Compétition en Mars 1972, utilisé de nombreuses fois, par Björn Waldegaard » ! Le 1^{er} aussi pour O. de Serres, qu'il date de 1968/69, avant le 6^{ième}, disant que Citroën « savait faire du neuf avec du vieux », à propos des phares ronds ! Il a des enjoliveurs de roues, vraisemblablement empruntés à une DS 21 Pallas d'après F. Monath, qui seront repris sur la SM, ainsi que des pneus plus gros que ceux de la DS ; certainement les enjoliveurs d'un proto dont parle confusément J. P. Norbye, sans le nommer ni le montrer !

J. Nicolas affirme que ce proto est le 2nd qu'il ait réalisé, en inversant les bras de suspension AV pour loger plus facilement le V6 et, finalement, en refaisant tout le soubassement de la DS. Il réalisait ainsi le 1^{er} prototype du soubassement de la SM, à l'empattement près (2,87 m. contre 2,95 m). Il a aussi des portes de 1,20 m, mais il a 2 échappements latéraux à double sortie.

Il a pour nom de code « SEM1 » ce qui pourrait confirmer qu'il soit le proto de l'embase de la SM. L'inversion des suspensions AV s'avérera plus performant que le montage de la DS, lors des crash-tests effectués sur la SM courant 1970, ceux-ci n'étant vraisemblablement pas à l'ordre du jour en France, fin 1967 / début 1968 !

Initialement peint en sable doré ou beige Tholonet, avec des ailes AR gonflées et des cache-roues AR, ce proto n'était utilisé que par J. Né qui le sortait très peu ! Il a noté dans ses fiches que celui-ci était orange, ce qui peut laisser croire qu'il ne prenait ses notes qu'après avoir repeint ce proto, comme le 6^{ième} « 7125 UN 75 » bleu roi, pour les remettre au Service Compétition.

Une vraie GT 2+2, magnifiquement finie, très « Pallas », avec le logo DS sur un panneau de custode uni, gris satiné, des vide-poches munis d'un couvercle, et des sièges haut de gamme (cuir ou tissu) de couleur assortie à la carrosserie. Il était industrialisable tel quel, ou presque, puisqu'il a la particularité d'avoir des poignées de portes et des charnières de coffre AR noires et non chromées, et de n'avoir ni trappe de remplissage d'essence sur l'aile AR droite comme les DS, ni à gauche non plus, ni bouchon de réservoir extérieur au travers du couvercle de coffre. Le réservoir, d'environ 100 litres, n'est pas additionnel en raison du même empattement que le proto précédent, et n'est accessible qu'en ouvrant le coffre.

Jean-Pierre Delahaye a réalisé 2 à 300 modèles, en kit ou montés, pour le Club Citromini dans cette 1^{ière} livrée. **Ce proto n'est plus à faire, à priori, sauf si Citromini en fait la demande.**

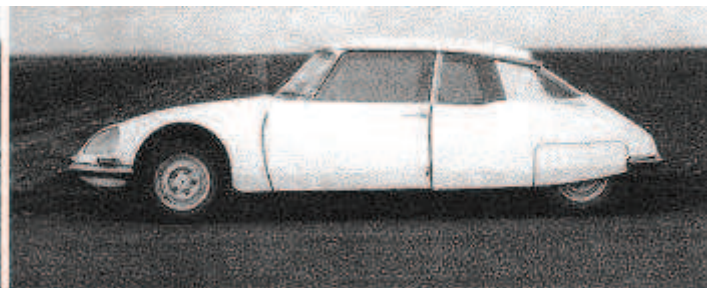
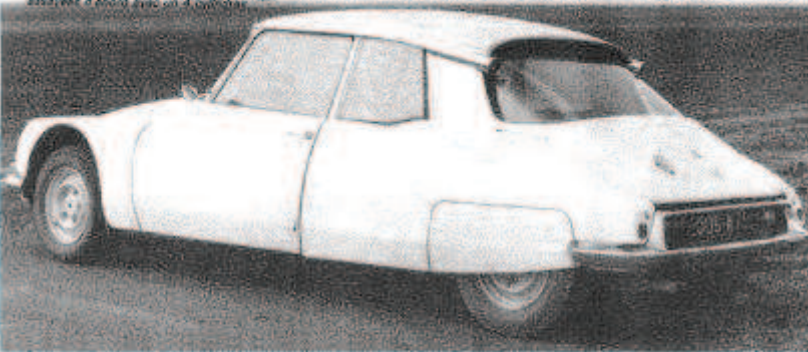
Tous les littérateurs se souviennent de ce proto, acheté au BE par Madame Marlène Wolgensinger, peint en orange, sans cache-roues AR, avec son pare-choc AR, des jantes « résine » et un bossage sur le capot AV, portant le N° 16, qui a terminé la Ronde de Chamonix 1972, à la 2^{nde} place, mais sur 3 roues, roue AR droite déjantée, roue qui retenait pourtant toutes les attentions ! (voir plus haut). Certains ont été étonnés par cette couleur orange au lieu du bleu habituellement utilisé par Citroën auparavant. En fait, c'est un rappel de la couleur choisie par Mr. Jacques Wolgensinger pour les grands raids qu'il a organisés au début des années 1970, avec le retentissement que l'on connaît.

Ce proto vient d'être repeint et re-décoré par le Conservatoire Citroën où il dort, avec ses logos de panneau de custode, son V6 possédant une belle batterie de carburateurs à longues trompettes justifiant le bossage du capot, dont on ignore l'auteur, et un intérieur « allégé », très « compêt' ». Toutefois, son tableau de bord est équipé actuellement de cadrans ovales de la SM qu'il ne pouvait avoir à sa naissance fin 1967, ces cadrans n'étant alors pas « figés » par les stylistes (voir photo).

Paradcar a immortalisé cette seconde vie (ex kit CCC comportant 2 grosses erreurs non corrigées : un bossage de capot trop long allant jusqu'au pare-brise, alors qu'il en est distant de 7 cm., et un bouchon extérieur au travers du coffre, en bas à droite, qui n'a jamais existé !)

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

Une des deux DS rebavés. Elles furent essayées d'abord avec un 4 cylindres.

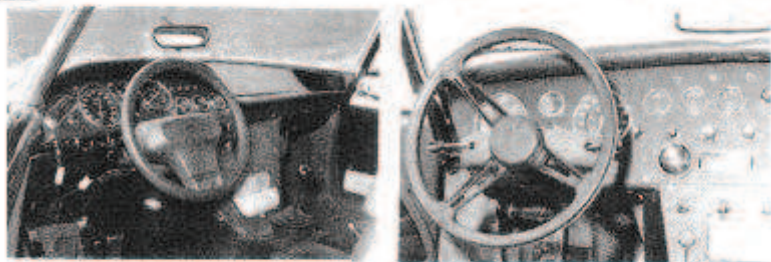


Ce coupé DS n'en est pas une. Il s'agit, en fait, de l'un des deux derniers prototypes d'essais du soubassement de la SM. Sous ce capot familier dorment six cylindres en V. On notera les ailes avant échancrées, le carénage d'ailes arrière et le ressaut de ligne après la portière, autant de signes avant-coureurs du futur coupé SM.

SUR LA VOIE DE LA SM

Ces deux DS rebavées S sont les véhicules de transition qui conduisent à la SM lancée au Salon de Genève en

1970. La première idée avait été de faire une DS à vocation sportive, puis le concept évolue.



Les tableaux de bord des S. À gauche, le véhicule a déjà le volant définitif de la SM. On notera sur ces véhicules la direction à

rappel deservie dont harcelant la SM et la CX.

