

**Le 8<sup>ième</sup> proto est en fait un ensemble de triplés**, fabriqués simultanément, **courant 1968**, par Chausson qui va assurer la production des carrosseries des SM.

Ces coupés ont l'empattement définitif de la SM de 2,95 m., avec les suspensions AV inversées, comme sur le proto précédent ; ces véhicules ont été définis pour avoir une répartition des masses par roue identique à celle de la SM, ce qui prouve que les grandes lignes de la SM sont déjà figées. J. Né m'initiant au projet, me montra la SM définitive dans la soufflerie de La Ferté-Vidame, quelques semaines après mon entrée au BE, en Octobre 1968.

Ces triplés sont pratiquement semblables, en tout cas pour leur aspect extérieur : des coupés DS 2 portes, d'une largeur de 1,20 m. ( contre 1,10 en série ) facilitant l'accès aux places arrières, généreuses, plus une 4 places qu'une 2+2, avec des phares oblongs, et un maximum d'éléments empruntés à la DS, carrosserie et intérieur ( sièges AV et AR, contre-portes, de DS ou d'ID ), pour en assurer la banalité, sans attirer l'œil ! Leur vitesse max. est de 225 km/h., le 1000 m. DA est avalé en 29,9 s., avec un V6 2,670 l., de 170 / 175 CV au banc, chiffres relevés par mes soins. La puissance du V6 pouvait varier quelque peu, en effet, ce qui faisait dire aux mauvaises langues que les douaniers italiens en prélevaient quelques-uns « comme pots de vin ».

- **Le coupé blanc, immatriculé 2006 W 75**, ( plaque constructeur ).

C'est le plus connu, dont les photos, sous tous les angles, sont dans presque dans tous les bouquins sur la DS ou la SM.

Les ailes AR sont assez gonflées, avec une surélévation de celles-ci au milieu de la vitre AR, avec des cache-roues AR. Il a aussi deux échappements latéraux à double sortie peu inclinés vers l'extérieur. L'intérieur est noir et gris foncé, ( sièges, garnitures, etc...). Les photos de l'intérieur montrent un volant de SM ( photo gauche avec un volumineux cendrier crème en tôle ), ce que les secrets chers à Citroën n'ont pu autoriser que fin 1970. Il avait donc un 3 branches à l'origine, comme les protos précédents, notamment le 6<sup>ième</sup> ( photo droite ). Il a aussi la particularité d'avoir un bouchon de réservoir d'essence extérieur au travers du couvercle de coffre, bien que l'aile AR droite possède une trappe de remplissage. Le réservoir, non additionnel, en alu, plus plat et plus large que celui du 6<sup>ième</sup> proto, contient 110 litres. Fait main, il coûtait 8 000 francs de l'époque, à rapprocher des 13 000 F. environ pour un D Spécial.

Il est évidemment répertorié par tous, sauf par R. Brioult. Ce proto, qui a disparu, ne semble pas avoir terminé sa vie au Service Compétition. Je l'ai utilisé pour vérifier les carbus fournis par Weber, notamment pour les tests anti-pollution.

Il a été proposé par CCC en kit, trop court, et dont les ailes AR manquent beaucoup de galbe.

- **Le coupé, immatriculé 8377 VL 75, entièrement vert bouteille.**

Cité par O. de Serres, mais non photographié, il est quasi identique, sauf l'aménagement l'intérieur, havane ( sièges, contre-portes ) et gris foncé ( tapis... ).

Ses photos sont inédites, personnelles de l'auteur, à droite avec le mécanicien, Mr. Piquet, chef de bord, qui camoufle l'aile droite AV abîmée lors d'un précédent voyage ( photo en bas à gauche ).

Né avec le même coffre, le couvercle du coffre ne comporte plus d'orifice pour le bouchon de réservoir à partir de Janvier 1969, pour être encore plus passe-partout pour une longue campagne d'essais en Italie, chez Maserati et chez Weber, aux mains de votre serviteur.

Le pare-chocs AR comporte une plaque en U percée, en acier, permettant de tracter une remorque dynamométrique au Mont Ventoux pour éprouver le refroidissement.

Acheté au BE par le Service Compétition,...

---

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

**Scoop** : J'ai remarqué dans un fascicule que m'a remis M. Didier Parjadis, à Rétromobile, conviant les fans de Bob Neyret à un meeting, en Juillet prochain, dans les environs de Grenoble, une photo de l'intérieur d'une de ses voitures. Celle-ci, connue, parfois publiée avec le coupé blanc « 2006 W 75 », montre sous un autre angle son tableau de bord avec son volant de SM et son volumineux cendrier. Cela prouverait-il que B. Neyret a utilisé ce proto blanc, en 1971 ?



*Autre coupé DS de compétition, réalisé à la demande du service Compétition. Il participe ici, en 1971, au TAP rallye du Portugal.*





..., précise Madame Marlène Wolgensinger, en se souvenant que ce proto a aussi participé au moins aux essais, à la ronde de Chamonix 1971, avec des ailes AR surgonflées sans cache-roues, sans pare-chocs AR, dans sa couleur vert bouteille d'origine, munis d'arceaux bien sur, sans repères peints sur les moyeux de roue, portant le N° 3, photographié par Michel Parot, membre du Service Compétition, avec F. Mazet au volant, à priori aux essais, puisqu' en course, il fera des prouesses au volant du 4<sup>ième</sup> proto « 5060 TU 75 » ou du 6<sup>ième</sup> « 7125 UN 75 » repeint !

Voici donc le 3<sup>ième</sup> coupé DS présent à Chamonix en 1971, le 2<sup>ième</sup> à moteur SM.

Ce qui ne met pas fin à l'énigme de cette course. Aucune photo ne prouve en effet que ce proto ait participé à la course. Je suppose néanmoins que, contrairement aux habitudes du Services Compétition de changer fréquemment les plaques d'immatriculation, le même jeu pouvant ainsi équiper des voitures différentes selon les courses ou les essais, les plaques sont restées à leurs places sur les 3 protos présents provenant du BE.

En résumé, en regardant les photos de la page 6, et celle en couleur reproduite page 12, prises pendant la course, je pense que le N° 4, confié à F. Mazet, est le 4<sup>ième</sup> proto, « 5060 TU 75 », avec un 4 cyl., suivi du N° 2 confié à B. Wollek, le 6<sup>ième</sup> proto, à toit clair, et avec un V6 ( tous deux à 4 phares ronds ), tandis que ce N° 3, à phares oblongs, était confié à R. Trautmann, si, toutefois, ce proto a été utilisé en course au détriment d'une berline DS 21 à injection. Est-ce la bonne hypothèse ?

Ce proto, repeint en bleu Citroën, y compris les chevrons du coffre AR, avec des sièges rouges très hauts à la place des sièges noirs initiaux, avec des bandes blanches sur le capot, dont les ailes AR ont été largement échanrées avec un petit bourrelet, muni de roues « résine » avec 2 échappements latéraux à une seule grosse sortie inclinée vers l'extérieur, a participé au Rallye du TAP 1971 avec le N° 94. Conduit par qui et avec quel résultat ? Il a peut-être participé à d'autres épreuves, dont le Critérium Neige et Glace et quelques autres en Ile de France ?

- **Le coupé noir, sans immatriculation**, faute de photos connues, **né en même temps**.

Il est identique au blanc, avec son coffre à bouchon extérieur, sauf l'intérieur, havane et gris foncé, comme le vert bouteille.

Remis à Lucien Girard, responsable de l'ordonnancement des carburateurs et de leur contrôle-qualité en fin de chaîne, ce proto devait être utilisé par le Labo de la rue Balard, pour la vérification des carbus Weber de série, par prélèvement, ou en cas de dysfonctionnement de ceux-ci lors de leur montage sur la SM.

Ce proto a sans doute peu roulé et aurait brûlé.

Il est totalement ignoré dans la littérature et même d'anciens collaborateurs Citroën. Je pense qu'il y a bien d'autres témoins oculaires, comme F. Monath ou moi-même, qui ont dû le croiser dans la cour du Labo, coincé entre le mur et 2 ou 3 rangées de DS, Ami 8, Dyane, et 2 CV... .

---

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

**Scoop** : Michel Svirine, neveu de Jacques Né, a reçu d'un témoin oculaire, lors de ce dernier Rétro, le récit de la triste fin de ce coupé noir qui prouve qu'il a bel et bien existé.

Lors d'un essai-route, l'essayeur vit de la fumée s'échapper du capot. Plutôt que d'obstruer la route, il conduisit ce proto au milieu d'un champ où il aurait pu exploser sans danger, avant de s'en extraire et de le laisser brûler. Belle marque de sang froid !

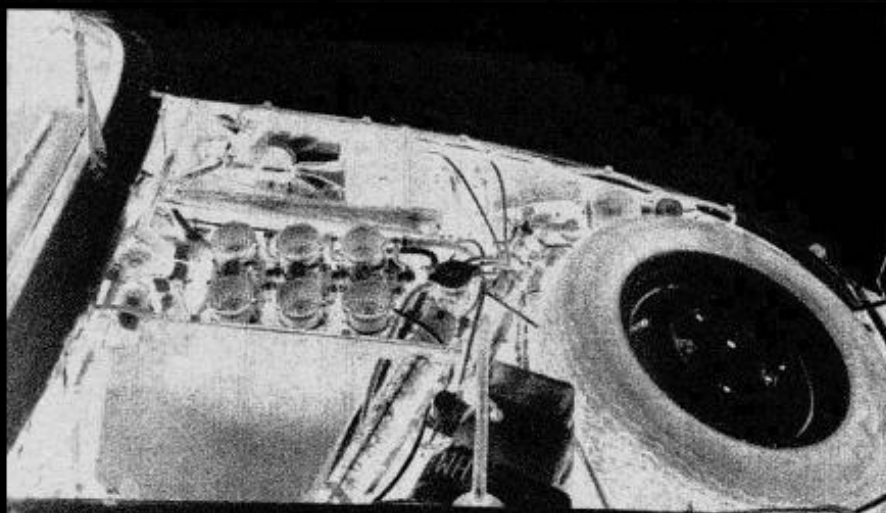
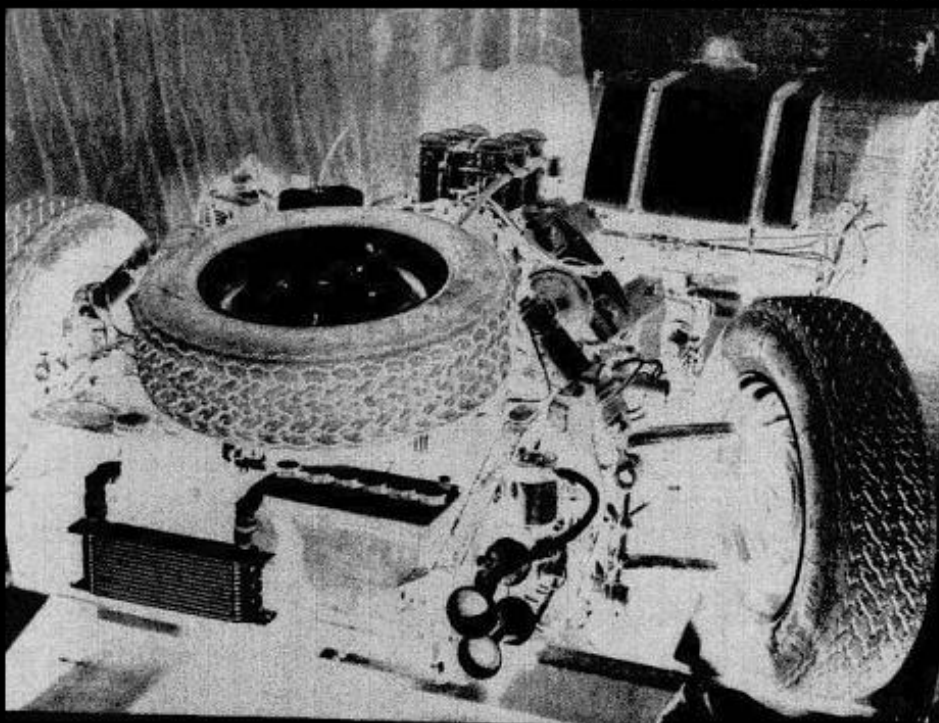
Cet essayeur ne pouvait rien faire d'autre, ces protos n'étant pas munis d'extincteur à bord, ni fixe ni portable, et ce malgré leur coût du cousu main !

Une durite d'essence s'était sans doute débranchée, collier mal serré, oublié ou perdu, ce qui pouvait arriver à force de changer les carbus pour essais ( 2 à 3 fois par jour, voire plus ! ).

Somme toute, il a brûlé sur la terre, c'est la faute à ... Richer ou à Girard... et non à Voltaire !



*Ce "mariage" Panhard-Citroën donne 240 ch et 240 km/h, grâce à son moteur V 6 à 4 arbres à cames en tête !*



## Le 9<sup>ème</sup> proto, immatriculé 4593 W 75, daté de 1970.

L'un des 2 protos 24 CT, de 1967 ( pages 8 et 9 ), complètement refait **en 1970**, avec un châssis plateforme ultra plat, façon 2 CV, les suspensions et la mécanique de la SM, la cellule centrale, la jupe AR, le coffre de la 24 sont conservés, et peut-être le capot de la 1<sup>ère</sup> version de cette 2<sup>nde</sup> 24 CT, allongé du même auvent, le V6 étant plus court que le 4 cyl. Les ailes AV et AR sont très élargies, avec de grosses prises verticales d'air permettant de loger un radiateur derrière chaque roue AV, le capot serait donc allongé également de 328 mm. Avec un tel réservoir d'essence de 110 litres, il ne devait pas y avoir de banquette AR ou bien le coffre ne pouvait contenir qu'une trousse de toilette et 2 maillots de bains !

Il a sans doute été équipé de différents moteurs sans filtre à air : notamment un 2,670 l. d'une puissance de 240 CV ( effectivement mesurée au banc avec Azzelio Cappi, à Modène fin 1969 ), vitesse max. de 240 km/h. d'après R. Brioult, voire de 270 km/h., d'après O. de Serres, équipé du 1<sup>er</sup> V6 de 3 litres à carter sec reçu de Modène ( beaucoup plus tard ? ).

Il possède 2 échappements latéraux, juste devant les roues AR, comme certaines Ferrari ou Corvette du Mans !

Jaune paille ou citron, avec une bande centrale noire ou rouge, il ne conserve que le logo sur le coffre, ayant perdu les « Panhard » sur les ailes AR surgonflées. Une seule photo de ¾ AR en est connue, ce qui explique qu'il soit inédit, même en kit, chez CCC. Y a-il d'autres photos ?

C'est le dernier proto de SM « camouflé », disparu, cafuté comme nombre d'autres protos.

Pour en terminer avec tous ces protos précédemment décrits, il est à noter que les tous les prototypes à « museau de DS » ont des arches d'ailes AV échancrées et élargies, « customisées », des pare-chocs AV munis de crosses en caoutchouc noir, sauf le 7<sup>ème</sup>, et 2 bandeaux horizontaux, en caoutchouc noir sur les pare-chocs AR, sauf le 2<sup>ème</sup> et peut-être le 3<sup>ème</sup>. Le 4<sup>ème</sup> en est vraisemblablement doté, en 1966, sans preuves, faute de photos.

Ils ont évidemment un tableau de bord de « supersonique », avec une console centrale remplie de cadrans et de « commut's », un volant sport 3 branches et un levier de vitesses au plancher, ce qui vaut aussi pour les 24 CT qui, pour leur part, conservent leurs pare-chocs munis de leurs crosses en caoutchouc « Panhard », à l'avant et à l'arrière. L'art de la récup' et du camouflage poussé à l'extrême !

La SM étant maintenant produite en série, les prototypes suivants sont développés sur la base de la SM, dont ils conservent tous la grille de série enjolivée des chevrons, en haut à droite, devant le passager, et la vitrine AV. Toutefois, la vitrine centrale est remplacée par une tôle sur laquelle l'immatriculation est peinte ou rivée.

Même après la sortie de la SM, unanimement appréciée pour ses performances et sa stabilité à vive allure, par la presse et les utilisateurs « normaux », J. Né sait qu'avec son équipe, il est possible de faire encore mieux, que ses recherches sur la motricité des TA à très hautes vitesses reste d'actualité, conforté en cela par les problèmes révélés par les pilotes engagés dans diverses compétitions avec des SM de série, légèrement allégées et « gonflées », dès le début de 1971.

Il est donc mandaté par la Direction pour continuer ses recherches.

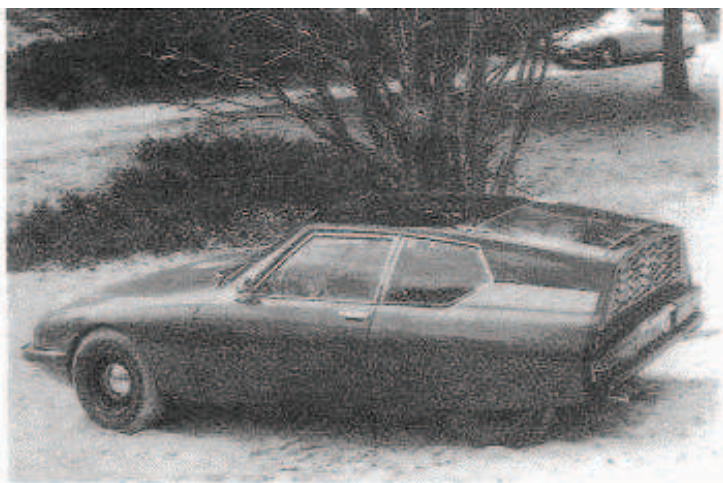
Le nouveau programme a désormais pour objectif d'atteindre et de dépasser 300 km/h.

Les différents auteurs, déjà nommés, donnent également des informations contradictoires sur ces protos. Jan P. Norbye ( « SM Citroën » ), averse de photos, mérite la palme de la confusion !

---

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





*Malgré la présence d'une grille, la visibilité n'est pas trop affectée. Notez la présence de deux rétroviseurs (l'un sur une manivelle).*

