

# Le Tract

MARS 2014

N° 242

Rédaction, Impression et Expédition : Marie-Claude RABANY & Marie-Jo PROFOND

## PRESIDENT

Pierre RABANY  
5, rue du Zouave  
69210 LENTILLY  
☎ 04.74.01.75.85

## VICE-PRESIDENTE

Antoinette BLANC-MATHIEU  
143 ch.de la Tour  
Clermont  
38850 CHIRENS  
☎ 04.76.35.27.57

## VICE-PRESIDENT

(Rétrovillette)  
Philippe LACROIX  
13 bis Avenue de la Gde  
Armée  
69500 BRON  
☎ 09.51.18.14.52

## SECRETAIRE (Lyon)

Lionel BONNIN  
351 F route de Ravel  
69440 ST LAURENT  
D'AGNY  
☎ 04.78.48.21.53

## SECRETAIRE (Grenoble)

Raymond DELAUP  
5 rue de l'Écureuil  
38130 ECHIROLLES  
☎ 04.76.22.06.31

## TRESORIER

Daniel DOUILLET  
Chemin de la Pousse  
01390 St André de Corcy  
☎ 04.72.26.19.13

## TRESORIER Adjoint

Dominique AUDREN  
6 allée des Eglantiers  
38640 CLAIX  
☎ 04.76.98.86.91

## EDITORIAL



Bonjour à tous,

La 13<sup>ème</sup> édition de Rétrovillette a fermé ses portes. Ce fut un bon cru grâce au temps superbe que nous avons eu. Daniel nous fera un compte-rendu lors de la réunion dinatoire du 21 mars à Sathonay.

Dans ce tract vous trouverez les dates des manifestations pour les 80 ans de la Traction, celles organisées par le club ainsi que celles organisées par les autres clubs. Retenez bien ces dates car la traction n'a qu'une fois 80 ans.

PIERRE

## CALENDRIER DES MANIFESTATIONS 2014

DATES	OBJETS	LIEUX
16 Mars	<b>Sortie Musée des transports</b>	ST ETIENNE (42)
21 Mars	Réunion dinatoire	SATHONAY (69)
21-22-23 Mars	Salon	AVIGNON (84)
28 Mars	Réunion mensuelle	GRENOBLE (38)
12 Avril	Repas promenade sur le lac	ANNECY (73)
18 Mai	Sortie Tranchées 14-18	PRESSINS (38)
7-8-9 Juin	Sortie de Pentecôte	RN 7



### André Citroën, l'homme aux chevrons

Parmi les véhicules qui sillonnent les routes de cette fin de siècle, rares sont ceux qui portent toujours le nom d'un grand pionnier de l'industrie automobile. Les voitures dont l'originalité et l'avancée technologique perpétuent l'élan donné par le fondateur sont encore plus rares ; pour ne pas dire qu'une seule marque peut se flatter d'un tel palmarès : Citroën. Outre nombre d'innovations, l'automobile doit beaucoup à Monsieur André Citroën : un concept industriel, les bases du marketing et du service à la clientèle, le sens de l'économie internationale, le goût de la promotion des hommes, l'esprit des relations entre industrie et enseignement.

#### Des engrenages aux obus

Dès sa sortie de l'École polytechnique, André Citroën manifeste son esprit industriel en fondant, avec quelques amis, une entreprise de fabrication d'engrenages ; mais pas n'importe lesquels : des engrenages à double taille hélicoïdale, dite "en chevrons". S'ils apportent des progrès importants, en matière de rendement et de réduction du bruit, ces engrenages sont difficiles à tailler. André Citroën découvre alors ce qu'il en coûte pour produire en série, à un prix adapté aux possibilités du marché, un produit techniquement avancé.



De sa première expérience industrielle, il restera l'emblème du "double chevron", qui frappera toutes les voitures Citroën.

En 1908, la réussite du jeune industriel amène les actionnaires de la société Mors à lui en confier la direction générale, avec mission de sauver l'entreprise au bord de la faillite. Il fait passer la production de voitures Mors de 125 à 1 200 par an, et rencontre à cette occasion la passion qui brûlera le reste de sa vie : l'automobile.

Cet industriel marqué par la réussite, et dont la réputation commence à dépasser les frontières de l'Hexagone (il a déjà rencontré Henri Ford et les deux hommes s'estiment), réagit en industriel à la déclaration de guerre de 1914. Il propose au gouvernement de construire une usine capable de produire 20 000 obus par jour. Édifiée Quai de Javel, cette usine arrive dès 1915 à produire quotidiennement 50 000 obus ! Ce succès conduit le gouvernement à lui confier la responsabilité de l'organisation de l'industrie de guerre et de l'approvisionnement énergétique de la France.

### Un pionnier de la publicité

André Citroën est considéré comme l'inventeur de la publicité institutionnelle. Il sera le premier à utiliser un avion pour faire écrire sa marque dans le ciel de Paris, le 4 octobre 1922, jour de l'ouverture du 7<sup>e</sup> Salon de l'Automobile. Mais son "coup" le plus célèbre reste l'illumination de la tour Eiffel, avec 250 000 ampoules ; cette publicité géante illuminera les nuits de Paris, de 1925 à 1934, pendant les "années folles".



### Des collaborateurs de talent



André Citroën fut un extraordinaire meneur d'hommes, qui sut s'attacher des collaborateurs de grande qualité. Pour conduire le développement de sa Traction, sur laquelle il joue son va-tout, André Citroën débauche de chez Renault un brillant ingénieur de 37 ans, André Lefevre ; l'homme était entré au service de Voisin dès 1915 ; il a déjà un passé flatteur d'innovations techniques. Il a dessiné, et lui-même piloté, les voitures de sport et de record qui feront la célébrité de la marque Voisin dans l'entre-deux-guerres.



### La 10 HP : déjà originale

André Citroën renforce à cette occasion ses relations avec les grands industriels américains, qui influenceront fortement sur ses conceptions en matière d'organisation de la production de masse et de commercialisation. Le canon tonne encore qu'il songe déjà à l'automobile d'après-guerre : il confie des voitures importées des États-Unis à quelques collaborateurs, qui les dissèquent pour chercher la synthèse des innovations qu'elles recèlent. Il est fort probable qu'il fait même construire quelques prototypes, avec lesquels il parcourt chaque semaine les routes entre Paris et Roanne (où il dirige l'arsenal).

La paix revenue, André Citroën est prêt pour l'aventure de l'industrie automobile de masse. Certes, il a d'abord envisagé, dès 1916, de produire une luxueuse berline : la 18 HP à moteur sans soupapes, conçue par Louis Dufresne qu'il a fait venir de chez Panhard. Mais il pense, avec Henri Ford, que l'avenir appartient à une voiture légère produite à bas prix, donc en grande série. Le projet est confié, en février 1917, à Jules Salomon, le créateur de la fameuse "Zèbre" d'avant-guerre ; André Citroën dicte déjà un "cahier des charges" qui cumule les défis : la voiture sera techniquement nouvelle, plus robuste, mieux équipée et moins chère que toutes celles qui existent.

Ce sera la 10 HP (plus tard baptisée "Type A"), qu'il annonce à la presse en avril 1919 et présente aux Parisiens dans les derniers jours de mai. Cette torpédo est animée par un moteur 4 cylindres en ligne de 1 327 cm<sup>3</sup>, qui développe 18 ch. à 2 300 tr/mn. Elle est légère, très maniable et étonnamment confortable pour l'époque (une caractéristique qui perdurera sur les autres Citroën). Sa compacité tient notamment à la simplicité de son groupe motopropulseur, intégrant l'embrayage et la boîte (à 3 rapports), refroidi par thermosiphon et à allumage par magnéto.



La première Citroën 10 HP est livrée le 4 juin 1919 à un client qui l'a payée 7 950 francs ; la 10 CV Renault, sa plus proche concurrente, vaut plus de 12 000 francs.

La mise en route de la production se heurte aux difficultés d'une reconversion de l'usine de Javel, de la pénurie de certains approvisionnements et des premières grèves.

Mais, dès 1920, la cadence de fabrication de la première Citroën s'accélère : 20 000 voitures sont produites cette année-là ; 36 000 sortiront du quai de Javel en 1923, quand la Type A aura été rejointe par les Type C (les fameuses 5 HP "petite Citron" à deux places et "Trèfle" à trois places), puis par la 10 HP Type B2.

Mais la Type C coûte trop cher à fabriquer et André Citroën l'arrête en 1926, malgré son immense succès, pour revenir au modèle unique avec la B2, qui évoluera en B10, puis B12 et enfin B14 en 1927

### Le sens des relations internationales

Ayant compris, avant presque tous les autres constructeurs français, que l'industrie automobile avait une vocation internationale, André Citroën s'attachera à entretenir des relations personnelles avec tous les grands de l'époque ; qu'il s'agisse d'hommes d'état, comme l'empereur Haïlé Sélassié) ou le roi du Maroc Muhammad V, ou de grands capitaines de l'industrie automobile, comme Henri Ford.



### Toujours une idée d'avance

Fasciné par le développement de l'industrie américaine, André Citroën veut appliquer sur le vieux continent les procédés commerciaux et industriels dont il a vu l'efficacité Outre-Atlantique (ses ingénieurs doivent obligatoirement y faire un séjour). Il ira même plus loin,

convaincu que l'automobile ne doit pas avoir de frontières, André Citroën lance des expéditions à travers le monde : la Croisière Noire et la Croisière Jaune.

En même temps, il offre pour la première fois une "garantie d'un an" et des révisions gratuites, lance la vente à crédit, crée la première école de vendeurs, invente le "tourisme industriel" ; parallèlement, cet infatigable créateur organise des réseaux de transports par autocars rapides, fonde sa compagnie d'assurance automobile et des filiales dans toute l'Europe. Et quand il se penche sur un nouveau projet de voiture, il la veut révolutionnaire. Pour cela, il engage les meilleurs ingénieurs et designers de l'époque et leur communique sa fièvre : ce sera la Traction. La dernière entreprise de l'un des plus grands capitaines d'industrie de ce siècle engloutira ses finances et ses forces mais laissera à la postérité un bond dans la technique automobile.

Cet homme a su porter ses collaborateurs jusqu'au dépassement, voire au sacrifice, comme George-Marie Haardt. Ses succès ont fasciné des générations d'ingénieurs et d'industriels ; ses échecs ont laissé un goût de "revanche" à ses collaborateurs, qui se sont battus pour poursuivre dans la voie qu'il a tracée. Le succès de la Citroën XM (la voiture la plus "titrée" de l'histoire de l'automobile) en est encore la preuve la plus récente.



FIN (article fourni par Antoinette)

## DIVERTISSEMENT

Comment ?

Vous avez mis à la casse votre vieille Volkswagen ?

C'est bien dommage !

Tiens ! Vous souvient-il qu'un jour vousme la **passâtes** ?



Nous avons un nouveau membre Loïs Vial



Union des Clubs, Musées  
et Professionnels  
des Véhicules Anciens  
affiliée à la F.I.V.A.



Association reconnue  
d'Utilité Publique  
par décret  
du 9 février 2009



FÉDÉRATION FRANÇAISE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE

## FLASH INFO N°54 du 10 février 2014

### Assemblée Générale FFVE 2014

Chers Amis,

Le 8 février 2014, la FFVE a tenu son Assemblée Générale annuelle. A cette occasion s'est déroulé le vote pour le renouvellement du Conseil d'Administration. Trente-cinq candidats étaient en lice pour vingt-neuf sièges à pourvoir, tous collègues confondus (administrateurs titulaires ou suppléants).

Ont été élus administrateurs titulaires :

- Etienne Anglade
- Claude Delagneau
- Pierre-Jean Desfossé
- Jean-Marc Dubost
- Nicolas Généroso
- Valy Giron
- Alain Grare
- Patrick Le Parc
- Céline Poussard
- Jean Pruvost
- Alain Quemener
- Christian Simonetti
- Olivier Weyl

Pour mémoire les administrateurs titulaires  
non-sortants :

- Jean-Louis Blanc
- Michel Blanchard
- Robert-Louis Brezout-Fernandez
- Didier Carayon
- Michel Clin
- Régis Deweer
- Hubert Habermusch
- Lionel Pellevoisin
- Michel Piat
- Pascal Rousselle

Le Conseil d'Administration au complet, vingt-quatre membres, s'est réuni pour élire le nouveau Président, Claude Delagneau n'ayant pas souhaité se représenter après vingt ans de mandat.

Un seul candidat s'est manifesté : Olivier Weyl. Il a été élu par vingt-trois voix et une abstention.

Le Conseil a ensuite élu le Bureau composé de huit membres au maximum.

Le Bureau est ainsi constitué :

- Président : Olivier Weyl
- Vice-Présidente, Affaires Economiques et Financières : Céline Poussard
- Vice-Président Manifestations : Michel Clin
- Vice-Président, Motos : Patrick Le Parc
- Vice-Président, Musées : Valy Giron
- Secrétaire : Pascal Rousselle
- Secrétaire-adjoint : Christian Simonetti
- Chargé de Mission : Claude Delagneau

Union des Clubs et Musées de Véhicules Anciens de France affiliée à la F.I.V.A.  
Siège à Paris – F.F.V.E. – B.P. 40068 – 92105 BOULOGNE-BILLANCOURT Cedex  
Tél. 01 46 21 94 70 – Télécopie 01 46 21 94 99 – secretariat@ffve.org – www.ffve.org

Le Conseil a ensuite nommé deux conseillers du Président:

- Louis Lamiré, Affaires Administratives et Législation
- Dominique Viginier : Salons, Expositions, Bourses.

L'organigramme complet sera disponible en ligne sur le site sous peu et sera publié dans le prochain numéro de l'Authentique.

Bien cordialement,

Olivier Weyl, Président

## RETROMOBILE du 5 au 9 Février 2014





Très belle rétrospective de matériel militaire de la guerre de 14-18 dont on fêtait les 100 ans de la déclaration de guerre avec trois types de chars Renault différents.

Quelques ambulances et camions de transport de troupes sans oublier les taxis de la Marne.

La guerre de 39-45 n'était pas oubliée avec la présence à l'extérieur d'un char Patton car cette année nous fêtons les 70 ans du débarquement de Normandie.

De belles voitures sur tous les stands et quelques modèles rarement vus.

Le village « CITROEN » présentait un plateau dédié aux voitures familiales dont 2 tractions pour honorer les 80 ans de la sortie de la Traction.

Toujours autant de miniatures et de moins en moins de pièces d'époque.

PIERRE



## VILLETTE D'ANTHON le dimanche 23 février 2014

Cette année le temps était avec nous : frais mais Superbe. Dommage que l'après-midi fut très ensoleillé ce qui a réduit le nombre d'entrées à la bourse. Parmi les vendeurs nous avons toujours les mêmes habitués dont certains sont là depuis la première édition.

Pour fêter les 80 ans de la Traction, André C. nous a prêté sa 15/6 modèle suisse pour la matinée et Bernard C. sa 15/6 à suspension Grégoire pour l'après-midi. Tous les clubs présents sur le Village Citroën à Epoqu'Auto avaient fait le déplacement pour cette bourse.

Pendant que ces messieurs s'occupaient du placement des voitures sur le parking (trop petit cette année), ces dames tenaient le bar ou s'occupaient du repas du midi.

Merci à la demi-centaine de volontaires qui nous ont aidé à faire de cette journée une exposition très réussie. Heureusement que Mi-Jo avait préparé des bugnes ce qui a ravi tout le monde, surtout ceux qui étaient sur le parking.



PIERRE



Photos Hervé



## 80 ANS DE LA TRACTION

Je vous rappelle que nous fêtons les 80 ans de la Traction en plusieurs fois cette année :

- le 12 avril déjeuner-promenade sur le lac d'Annecy,
- le 21 septembre : Virieux,
- le 12 octobre à Aveize où nous essayerons de réunir 80 tractions,
- les 7- 8 et 9 novembre à Epoqu'Auto.

D'autres manifestations hors club pour les 80 ans de la Traction :

- le 27 avril : Beaune,
- le 1<sup>er</sup> juin : Feurs,
- les 7-8-9 juin : Périgueux,
- les 8-9 et 10 août : Euro-Citro,
- les 13 et 14 septembre : La Ferté Vidame.

D'autre part 2 expositions consacrées à CITROËN :

- du 18 avril au 11 novembre : Citroën se découvre au Musée Matra à Romorantin (41),
- du 22 juin au 21 septembre : exposition de miniatures Citroën au Château de la Vigne à Ally (15).



### ANNONCE :

"Recherche vilebrequin 11 D en parfait état ou rectifié.  
Ph. Lacroix : 09 51 18 14 52 "



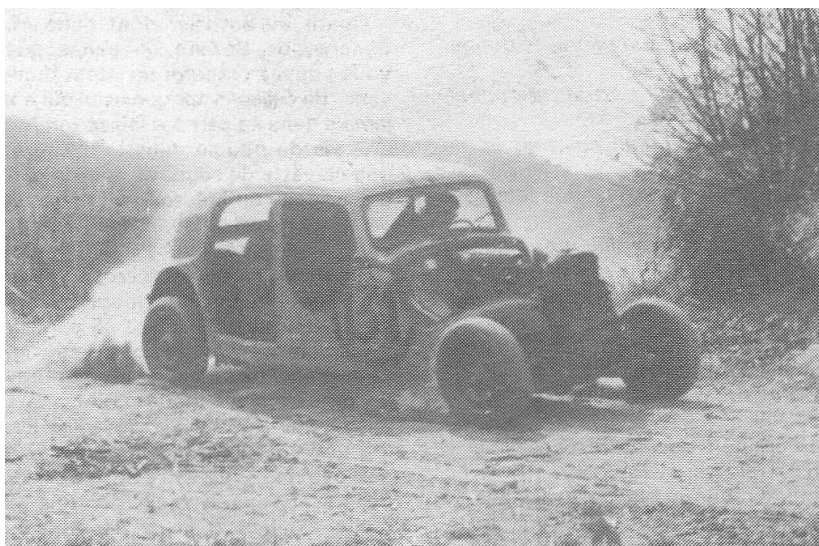
## AUTO-RENCARD

**Je vous rappelle que le dimanche 6 avril 2014 nous sommes de permanence pour accueillir les collectionneurs de voitures anciennes qui participent à cette manifestation. Le rendez-vous est à partir de 8 heures car il faut poser les barrières, accueillir les vendeurs et mettre le bar en place. Merci de votre présence.**

**PIERRE**

## Ont encore pris une ride de plus :

François Cosse né le 2 mars  
Bernard Hannus né le 17 mars  
Christian Chapuis né le 25 mars  
Jean-François Raymond né le 27 mars  
Raymond Chassande-Mottin né le 29 mars



**Qui se sent le courage de faire la même chose ?**