

CITROËN AU SALON RÉTROMOBILE 2010 : LA CRÉATIVE TECHNOLOGIE DE L'ANNÉE 1970

Pour le Salon Rétromobile 2010, ouvert au public du 22 au 31 janvier, CITROËN fête les 40 ans de deux modèles qui ont marqué et façonné l'histoire de la Marque, la SM et la GS.

La SM, fabuleuse GT qui a réussi à concilier performances de haut niveau tout en conservant les prestations propres aux CITROËN de haut de gamme. Elle se distingua principalement par sa direction Diravi et par sa facilité à couvrir de grandes distances à haute vitesse sans fatigue pour son conducteur comme pour ses passagers.

La GS, sacrée voiture de l'année 1971, berline moyenne 5 portes, portait elle aussi les valeurs de la Marque avec, en particulier, une suspension hydraulique. Remportant un grand succès à l'international, elle sera fabriquée à près de 1 900 000 exemplaires.

La Créative Technologie de 2010 sera également à l'honneur avec l'exposition de la première représentante de la gamme DS, la DS3.

CITROËN SM UNE GT HORS NORMES

Présentée en première mondiale au Salon de Genève 1970, le SM a immédiatement suscité l'interrogation. Après les Traction et DS, comment le constructeur du quai de Javel allait-il arriver à venir défier les constructeurs les plus réputés dans le domaine du coupé de haut de gamme ?

La Créative Technologie était déjà à l'ordre du jour dans les bureaux d'études de la Marque.

Dans les faits, la CITROËN SM reprend une architecture proche de celle de la DS (moteur avant, traction, suspension hydraulique) en y ajoutant quelques ingrédients propres à transfigurer l'auto : une motorisation V6 et une étonnante direction en sont les principaux.



© Citroën Communication - André Martin

La motorisation V6, de 2,7 litres de cylindrée, a été développée en collaboration avec Maserati. 170 ch, une vitesse maximale de 220 km/h plaçaient la SM dans la cour des grands de l'époque. Une évolution ultérieure, avec une cylindrée de 3 litres et une boîte de vitesses automatique lui ouvriront d'autres horizons, comme les Etats-Unis.

La direction assistée à rappel asservi, ou Diravi, très directe et avec son rappel en ligne droite automatique, en a surpris plus d'un au départ avant d'être considérée par beaucoup comme un must, donnait à la voiture une vivacité digne d'une voiture de course et une facilité de manœuvre étonnante pour une voiture de 4,89 m de long.



© Citroën Communication - André Martin

Quelques équipements rehaussaient encore le positionnement de la SM : un volant réglable en hauteur et en profondeur, des projecteurs directionnels, la climatisation en sont quelques-uns des plus marquants.

Enfin, sa suspension hydraulique, synthèse exceptionnelle entre confort et comportement routier, lui donnait une avance sur ses concurrentes directes qui ne brillaient pas vraiment dans ces deux domaines. Sa tenue de cap et son insensibilité aux conditions météo médiocres en faisaient une reine de la route... que certains mirent à profit pour réaliser de longs parcours à des moyennes inavouables aujourd'hui.

Construite à 12 920 exemplaires entre 1970 et 1975, la SM fait partie de ces modèles qui ravissent leurs propriétaires... d'autant plus que ses performances et son comportement font d'elle une voiture très actuelle et utilisable au quotidien sans contrainte particulière.

CITROËN GS UNE RENOMMÉE INTERNATIONALE MÉRITÉE

Second événement majeur de l'année 1970, après le lancement de la SM, le public du Salon de Paris découvre la GS, vedette incontestée de cette manifestation. Elle sera rapidement couronnée « Voiture de l'année 1971 » par un jury de journalistes hautement spécialisé.

Le succès commercial de la GS (1 874 754 exemplaires de 1970 à 1981), puis de la GSA (565 009 véhicules de 1979 à 1987) atteste de la réussite commerciale de ce modèle qui réalisera une carrière internationale de premier plan.

La recette pour un tel succès : une voiture de gamme moyenne, 5 places, bien adaptée aux besoins de l'époque. Construite dans l'usine ultramoderne de Rennes-la-Janais, en Bretagne, la synthèse réalisée par ses concepteurs est idéale. La GS est dotée d'un style moderne et aérodynamique, d'une mécanique inédite 4 cylindres à plat et d'un volume habitable très étudié. Pour couronner le tout, elle est munie de la suspension hydraulique qui lui confère un confort et un comportement routier que ses concurrentes sont incapables de proposer. Comme le mentionnait un journaliste de l'époque : « Avec la GS, Citroën a mis dans le mille ».



© Citroën Communication



© Citroën Communication

Sa longue carrière sera jalonnée de multiples évolutions, de carrosserie (break, restylage majeur pour devenir GSA) ou mécaniques (cylindrée, boîte à 5 rapports, transmission C-Matic) et même une éphémère version Birotor, construite à 847 exemplaires en 1974 et 1975.

Proposée à un prix en rapport avec ses prestations, le succès commercial est immédiat et les cadences de production augmentent pour honorer les commandes venues de nombreuses contrées.

Quelques autres caractéristiques en font un modèle en avance sur son temps : on peut retenir les 4 freins à disque ou bien son volume de coffre de 465 litres (710 pour la version break).

Quelques originalités signent l'origine du modèle : son frein de parking avec une tirette implantée au centre de la planche de bord ou son compteur de vitesse rotatif dans une lucarne dotée d'une loupe.

CLUBS CITROËN PRÉSENTS

- 1 : Amicale des Clubs Citroën (fédère les clubs français)
- 2 : Les Amis du Type H (spécialiste du célèbre utilitaire)
- 3 : Association des 2 CV Clubs de France (fédère près de 100 clubs)
- 4 : Automobile Club André Citroën (spécialiste des véhicules des années André Citroën)
- 5 : Citromini (s'intéresse aux miniatures)
- 6 : Club Citroën France (club multi-modèles)
- 7 : DS Club Révolution 55 (un des trois clubs DS)
- 8 : DS ID Club de France (collectionneurs ID et DS)
- 9 : Euro SM Club (le second club SM)
- 10 : IDéale DS France (3^e club ID et DS)
- 11 : Méhari Club de France (collectionneurs de cette voiture ludique)
- 12 : CX Club de France (créé par les amateurs de cette prestigieuse limousine)
- 13 : SM Club de France (le plus grand club SM)
- 14 : La Traction Universelle (le plus grand club français)
- 15 : GS Club de France (1^{re} participation à Rétromobile)
- 16 : Amicale Citroën Internationale (fédère des clubs internationaux)



© Citroën Communication - Jérôme Lepage

CITROËN DS3 L'ATOUT CHARME

La DS3 inaugure en beauté la ligne DS. Une ligne distinctive qui, en proposant des produits aux choix plus radicaux, vient compléter la gamme principale de la Marque. Une ligne qui, comme son nom l'évoque, est un symbole supplémentaire de la créativité et de la technologie de CITROËN.

La DS3 est forte de ses partis pris : un style radical et séduisant qui devient exclusif grâce au large éventail des personnalisations proposées, un comportement dynamique qui fait souffler un vent de modernité sur la route en alliant avec bonheur efficacité et sérénité et une intelligence de conception qui la rend polyvalente et agréable à vivre en toute situation.

Avec une offre débutant à 99 g/km, le niveau d'émissions de CO₂ de la DS3 se révèle en parfaite cohérence avec le leadership environnemental de CITROËN. 5 motorisations Euro V, performantes et vertueuses, sont proposées : - 2 motorisations HDi FAP de 90 et 110 ch, - 3 motorisations essence avec les VTi 95, VTi 120 et THP 150.

La DS3 bénéficie également d'un remarquable travail de maîtrise de la masse qui s'est appuyé sur un nouveau schéma de développement, gage de robustesse.



© Citroën Communication - Jean-Benoît Le Maitre

La DS3 innove en révélant aussi une vocation de berline polyvalente que sa silhouette ne laisse pas forcément présager. Pour exploiter pleinement ses 3,95 m de long, 1,71 m de large et 1,46 m de haut, elle est dotée d'une architecture particulièrement intelligente : la planche de bord est surélevée pour privilégier l'espace aux jambes tandis que les sièges favorisent l'espace arrière. Autant de choix de conception qui permettent à la DS3 de proposer 5 vraies places, des rangements multiples (dont une boîte à gants de 13 l) ainsi qu'un coffre vaste (285 l) rendu modulable par une banquette rabattable 2/3-1/3.



© Citroën Communication - Jérôme Lepage

La DS3 embellit aussi la vie en flattant les sens, comme en atteste le HiFi System disponible, digne des systèmes de salon de dernière génération. A tous les services rendus par sa DS3, CITROËN ajoute enfin une offre de services dédiée, CITROËN FREEDRIVE, qui permettra au client de bénéficier par exemple d'un véhicule de remplacement lors de l'entretien de sa DS3.