

Quoi de nouveau chez Citroën ?

La grande firme du quai de Javel vient d'offrir au public automobiliste une gamme de nouveautés, rénovations et perfectionnements dans les domaines les plus variés. C'est d'abord la sortie de la nouvelle ID 20 qui a particulièrement retenu l'attention du grand public.

EN effet, le haut de la gamme Citroën s'étoffe plus encore avec l'apparition de l'ID 20 : aménagements intérieurs et commande mécanique de vitesses de l'ID, moteur DS de 103 CV à carburateur double corps, vitesse 167 km/h, nervosité accrue (400 m départ arrêté : 19 s 5 ; 1 000 m : 36 s 5).

Puissances nouvelles : toutes les voitures de la gamme D bénéficient d'améliorations mécaniques. L'ID 19 passe de 84 à 91 CV ; la DS 19 passe de 90 à 103 CV et devient la DS 20 : 167 km/h, kilomètre départ arrêté en 36 s 5. La DS 21 passe de 109 à 115 CV et de 175 à 178 km/h (kilomètre départ arrêté : 35 s ; 400 m : 19 s). Le Break 20 et le Break 21 (à commande vitesses hydraulique ou mécanique au choix) ont 103 et 115 CV et roulent à 160 et 169 km/h.

Sur toutes les ID et les DS, le tableau de bord a été profondément remanié afin qu'il présente une sécurité accrue : les commandes, repérées par symboles, sont regroupées vers le volant, encastrées ou garnies de caoutchouc, éclipsables aux chocs.

Angles arrondis, bourrelets protecteurs.

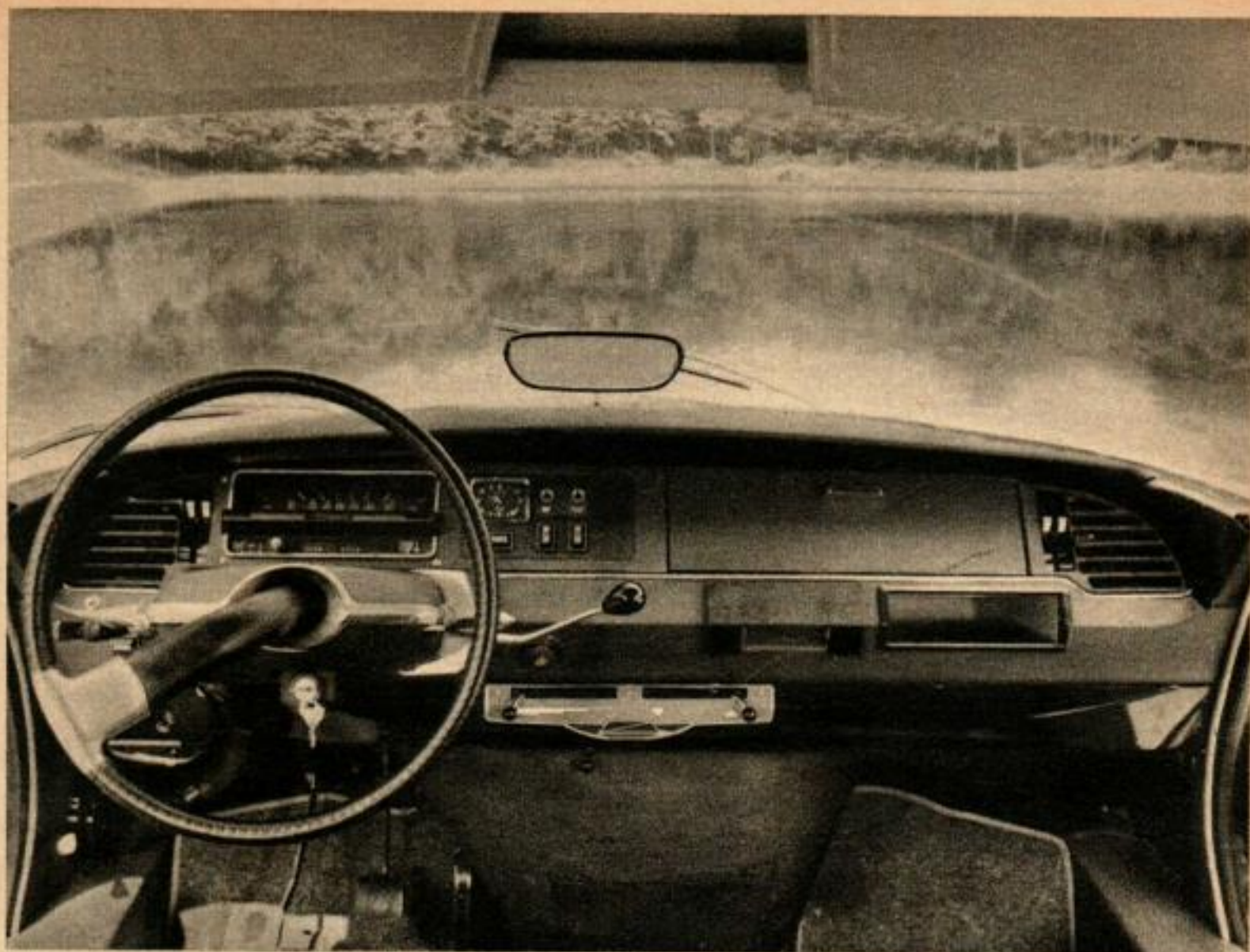
Lave-glace électrique et anti-vol en série, ce qui était bien nécessaire. Nouvel appui-tête à armature rigide et lunette arrière chauffante en option.

Dans le bas de la gamme, l'Ami 6 a depuis cet été un moteur plus nerveux (35 CV au lieu de 28) lui procurant de meilleures reprises et une vitesse de pointe supérieure à 120 km/h.

Au Break « Club » Ami 6 s'ajoute maintenant une version « Club » de la berline.

La Dyane 6 est à son tour dotée d'un moteur de la nouvelle génération des deux cylindres Citroën : cylindrée inchangée (602 cm³) mais 33 CV à 7 000 tours au lieu de 28 à 5 400 tours. Couple maxi 4,3 m/kg à 3 500 tours. Rapports volumétrique 8,5. La nervosité est très sensiblement accrue et la vitesse de pointe atteint 114 km/h (2 personnes et 50 kg de bagages). Consommation sur route 5,6 à 70 km/heure de moyenne.

La Méhari reçoit évidemment le même moteur que la Dyane 6 ber-



line, mais les rapports de boîte et le couple cône sont différents.

La Dyane 4 équipée d'un nouveau moteur de 435 cm³ depuis mars 1968, ne change pas, de même que la 2 CV (sur cette dernière, cependant : nouvelle présentation des sièges, hamac porte-paquets derrière le dossier arrière).

Avec le nouveau moteur de la Dyane 6 qui parachève la rénovation mécanique des petites Citroën, le bas de la gamme se présente ainsi : 2 CV (18 CV, 95 km/h), Dyane 4 (26 CV, 104 km/h), Dyane 6 (33 CV, 114 km/h), Ami 6 (35 CV, 123 km/h).

Enfin dans le domaine des véhicules utilitaires, les fourgons HZ et HY sont équipés de moteurs plus puissants : 56 CV 4 100 tr/mn pour les versions à essence, 1 946 cm³ et 57,5 CV à 4 000 tours pour les Diesel. Performances améliorées : 105 km/h en charge pour le HZ essence, 101 km/h pour le HY essence,

88 km/h pour les Diesel. Le poids total en charge du HZ est porté à 2 440 kg (charge utile 1 075 kg pour le HZ essence)

Nous avons profité, lors de ces présentations, de l'occasion qui nous était offerte et avons demandé à une personnalité Citroën ce qu'elle pensait des accords Fiat-Citroën sur lesquels beaucoup a été conté, du bon et du moins bon. Relatons fidèlement, ci-après, ce qui nous a été dit.

En vue d'un meilleur développement de l'automobile en Europe, Citroën et Fiat ont établi un accord d'étroite coopération, dont communication a été donnée aux autorités des deux pays.

Cet accord prévoit la création d'un organisme en commun à composition paritaire qui devra assurer la coordination des activités d'études et de recherches, des programmes d'investissements et de production, des approvisionnements et des ventes.

Cette coordination se propose

d'améliorer l'efficacité technique et commerciale de chacune des deux entreprises et de leur assurer une plus grande compétitivité sur les marchés.

Dans cette perspective et afin d'assurer le succès de la coopération ainsi envisagée, les deux sociétés sont également convenues de l'opportunité de compléter leur accord technique par un accord financier établi sur des bases qui ont été considérées comme bien équilibrées.

L'accord financier en question prévoit la constitution d'une société holding, de nationalité française, qui détiendra la majorité des actions Citroën.

Dans cette société, Fiat aura une participation minoritaire lui assurant

une présence dans le capital Citroën sans en altérer l'équilibre actuel. Dans le même esprit, Citroën aura la possibilité, par un droit d'option, d'acquérir une participation dans le capital de Fiat, dont le montant correspondra à l'apport initial de Fiat mentionné plus haut.

Nous reconnaissons bien volontiers que les perspectives qu'ouvre cette coopération seront du plus haut intérêt dans le cadre européen délibérément recherché et en accord avec une évolution désormais universelle. Souhaitons seulement qu'à échéance lointaine cette collaboration ne se transforme en subordination car Citroën doit garder tout son prestige, marque de cette technique automobile française.



D'ailleurs, au moment où nous entrons dans l'ère des grandes ententes continentales, nous ne pouvons mieux faire que de citer la conclusion de la mise au point faite par M. Bercot lors de sa dernière conférence de presse : « Pourquoi Fiat ? Parce qu'il résulte des longues analyses auxquelles nous avons procédé avec les dirigeants de Turin, qu'eux et nous avons le même but ; que, comme eux, nous croyons aux mêmes moyens, à la même dignité de l'œuvre de production, à la même humilité devant les moyens simples et efficaces pour satisfaire les besoins du client ».

Pour terminer cette étude, nous présentons à nos lecteurs les caractéristiques de la nouvelle voiture d'apparat, qui vient de remplacer la berline en service depuis 1954.

Cette nouvelle voiture vient d'être remise au général de Gaulle par M. Pierre Bercot, président-directeur général de Citroën.

Immatriculée 1 PR 75 et destinée à une utilisation officielle (cérémonies et cortèges) c'est une traction avant à suspension hydropneumatique et à carrosserie avec aménagements spéciaux. Son poids à vide est de

2 260 kg, elle mesure 6,53 m de longueur, 2,13 m de largeur et 3,78 m d'empattement. Elle peut rouler durant plusieurs heures à des vitesses très lentes, par exemple pour un défilé, même par les températures les plus élevées. Le moteur est celui de la DS 21 avec boîte à quatre vitesses, direction assistée et freins assistés, à disques à l'avant. La carrosserie, gris alizé pour la caisse et gris argenté pour le pavillon, comporte deux compartiments séparés par une glace galbée. Le compartiment avant est destiné au conducteur et à un aide de camp. Quant au compartiment arrière, ses dimensions ont été largement calculées pour les passagers, deux ou trois places, un siège repliable leur faisant face (par exemple pour un interprète). Les aménagements comportent : interphone, radio, air conditionné, l'alimentation électrique est assurée par deux alternateurs de 35 A sous 12 V débitant sur deux batteries (un pour les servitudes générales, un pour la climatisation).

C'est vraiment une magnifique voiture faisant honneur à la construction automobile française.

J. PILLON.

