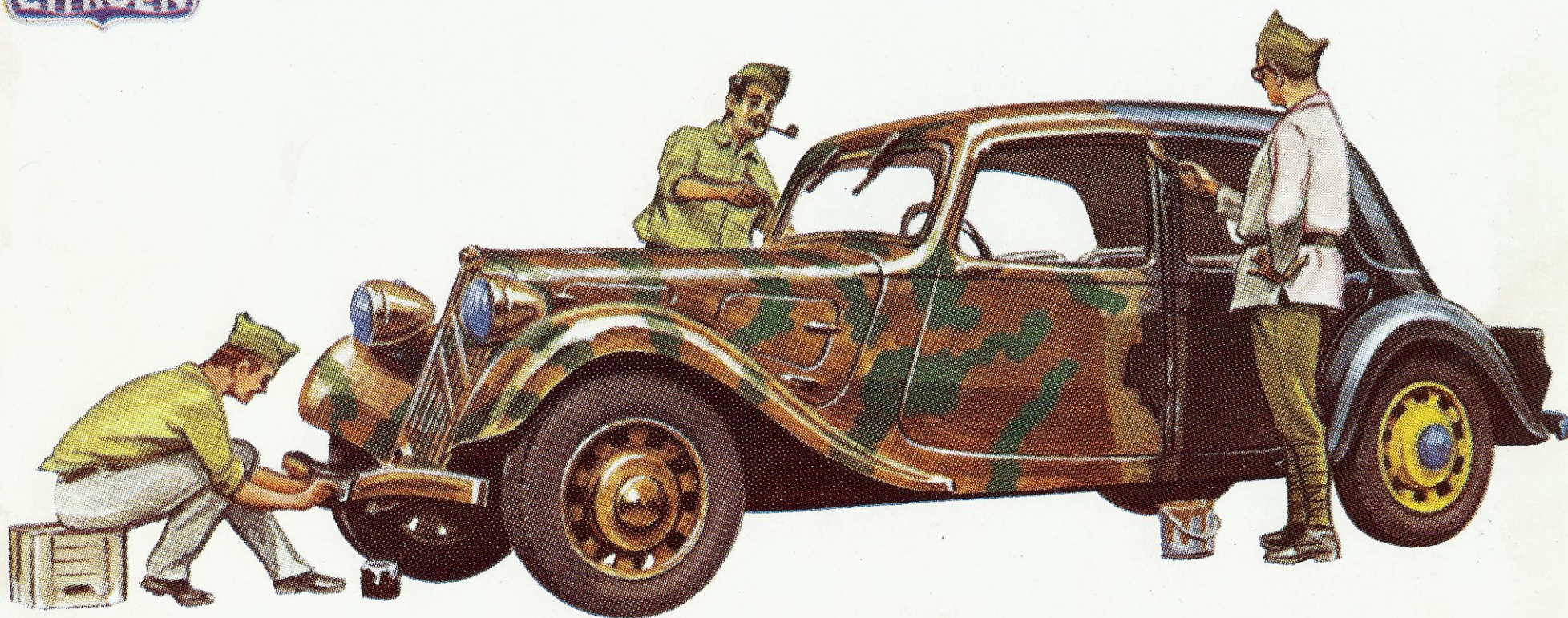




l'automobiliste

N° 37 - 10F.00



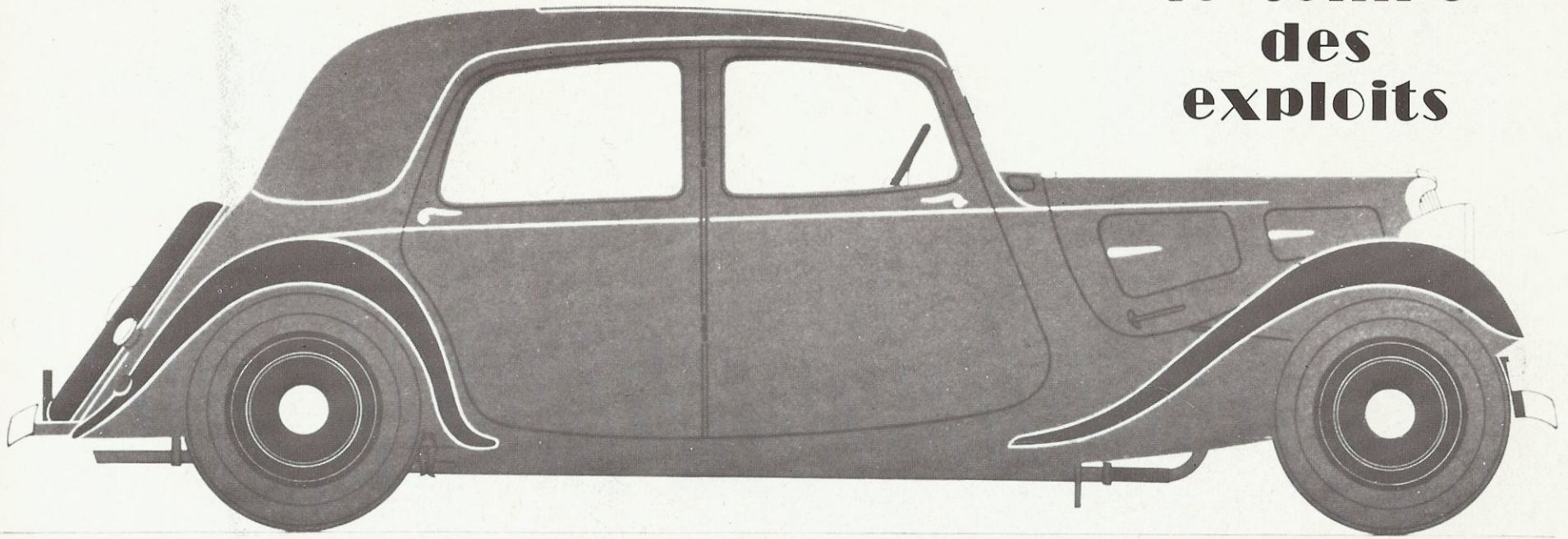
la TRACTION AVANT
les origines ~ le temps des exploits

Les Traction Avant **CITROËN**

Première Partie

Christian-H. TAVARD

**le temps
des
exploits**



Citroën 7 A traction avant - 1934

Dessin : Oliver



Devant André Citroën, tête nue au centre, le général russe Gilinsky décore un ouvrier de l'usine d'obus de Javel, 30 juin 1916. Photo inédite des Archives Historique de l'Université de Nanterre.

A la Maison de Santé des Sœurs du très Saint-Sauveur, rue Georges Bizet à Paris, s'éteignait — il y aura 40 ans dans quelques mois — celui que l'on a appelé le "Ford français" : André Citroën.

Il était né — un peu plus de 57 ans plus tôt — au cœur de la capitale, 44 rue Laffitte, le 5 février 1878. Français de cœur et de nationalité, il était aussi Européen avant la lettre, son père, Levie Bernard Citroën, diamantaire israélite étant hollandais, mais d'origine polonaise ; quant à sa mère, Masza Amelia Kleinmann, née polonaise, elle avait épousé son père à Varsovie, le 20 octobre 1871.

Troisième garçon de cinq enfants — dont les deux aînés étaient Hugues et Bernard — il fit ses études au Lycée Condorcet avant d'entrer à l'Ecole Polytechnique

ANDRÉ CITROËN 1878 ~ 1935

"... je place Citroën au sommet du phénomène automobile, sur la même ligne qu'Henry Ford. Le Français l'a imposé à l'Europe comme l'Américain l'avait imposé dans son pays quinze ans plus tôt".
J.A. Grégoire, "50 ans d'automobile", Flammarion.



en 1898 ; il en sortit 159ème sur 200. Voulant connaître la famille de sa mère après ses obligations militaires qu'il fit comme officier d'artillerie, il partit en Pologne. C'est, chez un de ses oncles — menuisier à Lodz et inventeur à ses heures perdues — qu'il devait faire la découverte de ce qui devint l'emblème de la marque automobile qu'il fonda deux décennies plus tard : le "double chevron".

C'était deux petits engrenages de bois aux dents inclinées en sens opposés, ce qui faisait qu'ils ne chassaient pas, comme les autres roues dentées silencieuses sur lesquelles il n'y avait qu'une inclinaison. En ayant acheté le brevet à son parent, il rentra bientôt à Paris où — en association avec André Boos et Jacques Hinstin — il ouvrit un atelier, faubourg Saint-Denis, puis, peu après, une usine à Grenelle.

Les commandes affluant et l'affaire marchant sans difficultés, Citroën fut, en 1907, appelé à la direction des Automobiles Mors par le beau-père de son frère Hugues, le financier Harbleischer, président de la marque. Ayant bientôt remis l'affaire sur pied, il y embaucha alors plusieurs des "inconditionnels" de son futur état-major du quai de Javel. En premier lieu, Georges-



Entre François Lecot et Maurice Penaud, André Citroën lors de l'arrivée du Tour de France et de Belgique au printemps 1934. Archives Citroën.

Marie Haardt, "le seul qui parviendra à le modérer dans ses projets souvent trop grandioses" ; puis, Louis Guillot, qui sera son "grand technicien", mais mourra trop tôt, en 1933, après avoir abandonné, graduellement depuis 1922, — miné par la tuberculose — toutes ses prérogatives ; etc.

Mobilisé en août 1914, comme capitaine d'une batterie d'artillerie, il participe à la bataille de la Marne, où il constate que l'on tire jusqu'aux obus d'exercice à blanc parce qu'il n'y a pas assez de munitions, les crédits militaires ayant été réduits quelques années plus tôt ; les députés socialistes n'étaient-ils pas persuadés que leurs camarades allemands refuseraient de partir en guerre ?

La mort de son frère Bernard sur le front de l'Argonne l'ayant profondément éprouvé, il revint alors

(suite page 35)

LA VOITURE QUE TOUT LE MONDE ATTENDAIT ...

Mercredi 18 avril 1934

Au Palais des Expositions Citroën, quartier de l'Europe — entre les voies ferrées de la gare St-Lazare, la rue de Lénine et celle de Berne — André Citroën a réuni depuis le matin 9 h 45, tous les concessionnaires de la marque. Outre ses principaux collaborateurs qui l'entourent sur l'estrade, le Patron a réuni là plusieurs centaines de ses agents qu'il a fait venir, à ses frais, depuis les coins les plus reculés de l'Hexagone. Beaucoup sont inquiets, car ils savent que depuis fin 1933 la "Marque aux Chevrons" rencontre de graves difficultés financières ; d'ailleurs, fin février passé, le Patron n'a-t-il pas fait appel à eux pour boucher un trou de 15 millions de francs dans l'échéance ? Mais ils espèrent dans la nouvelle voiture — révolutionnaire dit-on — dont ils ont entendu parler sous le manteau, et dont ils attendent impatiemment la présentation.

Contrairement à leur désir, Citroën ne commence pourtant pas par satisfaire celui-ci mais par leur exposer, sous le meilleur jour possible, la situation industrielle et commerciale des nouvelles usines du quai de Javel qu'il a fait reconstruire sur 120 000 m² et plusieurs étages l'année précédente. Puis il leur donne ses directives pour la prochaine campagne de printemps et d'été, axée principalement sur la nouvelle "7 Citroën à traction avant", mais aussi sur les anciennes 8, 10, 15 cv qui, dès mai, sortiront avec la nouvelle suspension à roues avant indépendantes et barres de torsion. Ainsi, les citroënistes conservateurs ne seront pas dépayés par la révolutionnaire "7" à laquelle ils pourront se préparer en jugeant des qualités de la nouvelle suspension qui l'équipe également. Puis, pour rappeler à ses agents le prestige mondial de la marque, il fit passer "La Croisière Jaune" filmée pendant l'Expédition Citroën Centre-Asie et tournée par André Sauvage et ses opérateurs Specht et Morizet d'avril 1931 à mars 1932. Ce n'était pas sa première projection, puisqu'il avait déjà été passé en grande pompe, un mois plus tôt le 18 mars 1934, à l'Opéra, en présence du Président de la République A. Lebrun, des ministres, et de tout le gratin parisien.

Sans doute les concessionnaires furent passionnés par cette grande fresque cinématographique à la gloire de la marque qu'ils représentaient, mais aussi par les français qui avaient conçu et mené à bien l'expédition, au milieu des plus grandes difficultés ; mais l'on peut penser que certains aspiraient impatiemment à voir enfin la nouvelle Citroën dont le Patron les avaient entretenus.

Ménageant ses effets, celui-ci ne la leur dévoila que vers midi trente, dans une salle où deux "7" étaient exposées, l'une au sol et la seconde sur un élévateur

permettant de la voir par dessous. A sa vue nombre d'agents Citroën, et plus spécialement ceux de province, furent stupéfaits, car beaucoup voyaient mal leur clientèle paysanne "se casser l'échine" et au lieu de monter en voiture "y descendre". Heureusement, pour les rassurer, ils savaient que les anciens modèles continueraient à être fabriqués pendant un certain temps. André Citroën avait beau leur expliquer que la "7" collait au macadam et négociait aisément les virages en s'y inclinant très peu, beaucoup restaient sceptiques. Une avance de 10 ans leur faisait peur. Signalons qu'il y a une vingtaine d'années, en 1914, Sylvain Reiner dans "La Tragédie d'André Citroën" a donné une version quelque peu différente de la présentation de la Traction Avant. D'abord il la situe à l'usine de Javel au premier étage des nouveaux ateliers, dans un "local de huit mètres de large sur une quinzaine de profondeur, où elle se serait déroulée le jour du printemps, le 21 mars 1934. Peut-être y eut-il une présentation, en ce lieu et à cette date, mais certainement pas aux concessionnaires. L'on peut penser que c'est tout au plus aux cadres de l'usine, mais pourquoi, puisque ceux-ci collaboraient, sous une forme ou une autre depuis deux ans, à la réalisation de la voiture.

Les faits exposés par ce romancier ne peuvent être retenus comme exacts, André Citroën ayant fait éditer par l'Imprimerie des Usines Citroën une importante brochure de 24 pages, 24 x 30 cm, sous le titre "La voiture que tout le monde attendait..." et comportant en couverture la mention : "Confidentiel. Ouvrage exclusivement réservé aux concessionnaires et agents Citroën". Or, dans cette brochure divisée en trois chapitres donnant des instructions et conseils aux agents, tant pour la publicité que pour la vente de la nouvelle "7", l'on peut y lire le programme du Congrès Citroën le mercredi 18 avril, veille du lancement et indiquant, en outre, "la présentation". Il n'y a donc aucun doute sur la question. A la suite, le programme de la journée signale même qu'il y eut à 13 heures, un déjeuner sur place au Palais des Expositions Citroën, puis que, vers 14 h 30, les participants furent reconduits "en autocar à l'Usine, où un certain nombre de nouveaux modèles pourront immédiatement être affectés à des concessionnaires". Nous verrons un peu plus loin, d'après J.A. Grégoire, ce qu'il en advint.

Signalons que dans cette brochure, uniquement illustrée de dessins, l'on trouve également le prix auquel devait être vendue la "7" : 17 700 F. A propos de ce prix, S. Reiner rapporte que lors de la présentation "supposée" du 21 mars, le Patron aurait annoncé à ses concessionnaires, qu'elle serait livrée au prix incroyable

de 14 700 F quand le prix de revient brut était de 5 900 F. Ce prix vraiment bas ne leur souriait pas, d'après cet auteur, car ils n'y gagneraient rien, et avaient peur de prendre des risques, avec un modèle aussi révolutionnaire, et qu'ils auraient sans doute du mal à vendre. Ce serait à la suite du déjeuner que son plus important concessionnaire, Matteï de Marseille, lui aurait demandé un prix de 2 à 3 000 F plus élevé ? Cette demande d'élévation du prix de vente, à la suite de la présentation du 18 avril, n'est pas possible, puisque la brochure où figure le programme de cette journée indique déjà 17 700 F. Donc, s'il y a eu demande d'augmentation, ce qui est très normal Citroën ayant toujours eu tendance à faire des prix trop bas, ce ne peut être que bien avant. Peut-être le 21 mars ? Mais à qui correspond cette date ? A la lumière de ces faits, l'on constate qu'il y eut certainement des chassés-croisés dans les informations fournies à l'auteur précité, pour sa biographie du Patron de Javel. Par contre, J.A. Grégoire qui a vécu l'aventureuse naissance de la "7" indique que c'est lors d'une conférence dans le bureau de Citroën au début de 1933 qu'il annonça le prix auquel il voulait la vendre : 15 000 F ; l'on a beaucoup plus tendance à croire ce dernier informateur.

Une genèse laborieuse

C'est contre "vents et marées", que Citroën venait ainsi de lancer à la face du monde cette voiture de conception entièrement nouvelle, car, dès l'origine, la plupart de ses plus proches collaborateurs techniques, sans parler de ceux chargés des finances tel Charles Mauheimer, étaient contre. Les plus favorables, et les rares partisans de la traction avant, pensaient qu'elle ne pourrait sortir avant octobre 1936, mais le Patron avait décidé : printemps 1934. C'était, paraît-il, pour que la sortie de la voiture coïncide avec l'anniversaire de ses 20 ans de mariage le 27 mai 1914 !

L'on ne sait trop comment l'idée de produire une traction avant vint à André Citroën ; elle fut peut-être le fait d'un long processus, développé par la rencontre de différents modèles. En effet, comme l'a calculé J.A. Grégoire — qui fut toujours un adepte fervent de cette disposition — de 1900 à 1929, il y eut moins de 100 voitures, à roues motrices à l'avant, construites. Dès 1925, en collaboration et avec l'aide financière de M. Fenaille, le jeune polytechnicien créa une voiture de course, équipée d'un moteur Scap, et baptisée "Tracta". Pourtant, c'est suivant le désir de son associé qu'il l'a créée à traction avant, ce qui permettait d'avoir un châssis extrêmement surbaissé pour l'époque. Commencée en



LA VOITURE QUE TOUT LE MONDE ATTENDAIT...

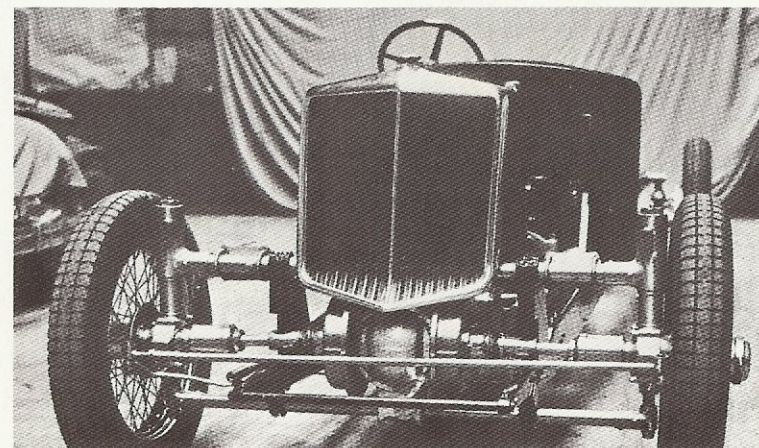
Couverture de la notice confidentielle distribuée aux concessionnaires de la marque, lors du Congrès Citroën du 18 avril 1934. Archives Citroën.

novembre 1925, la première Tracta sortit en juillet suivant, et après avoir remporté quelques épreuves, eut son stand au salon de 1926, où elle rencontra au moins un succès d'estime.

D'autre part, certains historiens américains avancent que c'est lors de son voyage aux E.U., en octobre 1931, que Citroën eut l'idée de fabriquer une traction. En effet, lui fut alors présenté par Budd, un prototype expérimental à caisse monocoque construit suivant les plans de l'ingénieur Joseph Ledwinka. Or, comme Budd fournissait aux usines Citroën tout l'outillage pour l'emboutissage des carrosseries "tout acier", l'on peut croire qu'il a peut-être participé à l'étude du châssis-coque de la "7". Mais ceci n'est, historiquement, que suppositions, car aucun document n'est venu jusqu'ici appuyer cette thèse. Alors !

De plus, le Patron avait, dans ses cadres supérieurs techniques, un homme qui s'était déjà penché sur l'étude des tractions avant. C'était André Lefèvre, sorti de l'Ecole Supérieure de l'Aéronautique avant la Grande Guerre 1914-1918, qui, devenu ami et ingénieur de Voisin, cogita avec lui une traction avant restée à l'état de projet. Passé chez Renault comme adjoint de Serre il lui en proposa un avant-projet, mais comme à Billancourt toutes les idées neuves devaient venir du patron, il fut naturellement rejeté.

Ayant été présenté à Citroën au début de 1931, Lefèvre lui exposa si intelligemment ses idées sur la propulsion par l'avant, qu'il fut embauché presque sur l'heure pour étudier une petite traction avant. Le Patron n'avait en fait qu'une très vague idée de ce qu'il voulait, d'autant plus que ses proches collaborateurs ne prenaient



Vue du châssis de la Tracta G de 1931. Archives Tracta. Photo X.

1936

CHERS CONCESSIONNAIRES ET AMIS,

La voiture que nous vous présentons aujourd'hui répond à vos vœux unanimes et à ceux de votre clientèle.

ELLE EST LA VOITURE DE L'ÉPOQUE ...

... la seule qui soit adaptée à la fiscalité nouvelle, à la dureté des temps et aux exigences de confort des usagers.

Elle est bon marché

Elle consomme peu

Elle est faite pour durer

Elle est maniable et sûre

Elle est élégante et confortable

Pourquoi jusqu'à ce jour n'avait-on pas tenté de faire cette voiture idéale ?

Parce qu'on était routinier,

Parce qu'on faisait des petites voitures en les décalquant sur les grosses dont on se contentait de réduire l'échelle.

Nous avons quitté ces sentiers battus et avons été amenés d'une manière inéluctable à la

7 CITROËN A TRACTION AVANT

*La 7 Citroën à 2 années d'avance
sur la construction concurrente*

pas au sérieux cette idée. De plus — si l'on en croit J.A. Grégoire — il voulait équilibrer la renommée mondiale de la Ford T, en sortant un modèle européen d'une célébrité équivalente, et qui "avec 2 années d'avance sur la construction concurrente" pourrait tenir au moins 10 ans sans changement notable. C'est donc en 1931 que le Patron lance l'étude de celle qui fut d'abord la "P.V.", avec comme objectifs de base : 100 km/h, 4 passagers transportés avec un maximum de sécurité et de confort, 10 l./100 km, enfin présentation entièrement nouvelle. En résumé, il veut regrouper en cette P.V., un faisceau équilibré des plus récentes et valables découvertes de la technique automobile. Aussi, pour la concevoir, met-il sur pied un bureau d'études particulier, car elle doit être considérée "comme tout, et non plus comme un compromis aléatoire entre châssis et carrosserie".

Par là, André Citroën donne la mesure de son génie prévisionnel, et annonce ce que l'on dénomme actuellement dans l'industrie de l'armement un "système d'armes", c'est-à-dire une étude d'ensemble dès l'origine, et non une arme étudiée d'un côté et que l'on monte ensuite sur un châssis autopropulseur, conçue originellement pour une toute autre destination.

André Lefèvre, qui fut chargé de la direction de ce bureau d'études, est alors placé sous la coupe du directeur général technique Guillot, qui ne s'intéressa à la future voiture que de loin, d'autant plus qu'il était gravement malade, et mourra en 1933 ; il sera remplacé par Maurice Norroy, ancien élève de l'Ecole Centrale d'une grande valeur, mais qui, arrivant trop tard bras droit du Patron, ne pourra malheureusement empêcher sa chute. Dès 1922, Lefèvre s'était penché sur la technique de la traction avant, ayant été chargé par Chenard et Walcker de promouvoir, dans les expositions européennes, la A.E.M. électrique conçue par l'ingénieur Retel. Il était aussi partiellement dépendant de Brogly, directeur de la fabrication qui, après avoir été contre la nouvelle voiture, en devient partisan, uniquement pour être dans les vues du Patron ; collaborèrent aussi avec lui dans l'étude de la P.V. d'abord Maurice Sainturat pour le moteur, puis Raoul Cuinet, chargé de la coque autoprotante. Maurice Jullien s'occupa des trains avant et arrière, et de la suspension par barre de torsion, ainsi que de celle du "moteur flottant", enfin Houdin fut chargé de la fabrication, avec comme adjoint Kasimir pour les machines-outils. Un seul fut vraiment partisan de la création d'une traction avant, c'était Pierre Prévost, ancien polytechnicien et officier, entré en 1927 chez Citroën comme chef des essais et directeur des laboratoires d'études. C'est à lui que J.A. Grégoire confia en 1928 plusieurs de ses Tracta pour les essayer à Montlhéry et, après les avoir martyrisées autant qu'il le pouvait,

les lui rendait complètement cassées, sauf les transmissions à joints homocinétiques, pierre d'achoppement de la traction avant. C'est sans doute pourquoi il fut, dès 1929, l'un des rares techniciens automobiles d'alors, à croire à la traction avant.

Pourtant, ce n'est pas Prévost qui mettra Grégoire en relation avec le Patron, mais tout simplement A. Lefèvre, qui l'entraîna sur la voie de la P.V. dès 1931, en adoptant les joints Tracta, pour la transmission aux roues motrices. Les deux prototypes de P.V. équipés de ceux-ci furent essayés, à partir de l'automne 1932, à Montlhéry, tandis qu'une pré-série de 12 autres roulait, nuit et jour, depuis août 1933. Ces essais intensifs firent en outre apparaître qu'une nouvelle disposition Tracta lâchait souvent ; le Patron s'en inquiéta, et voulut donc rencontrer J.A. Grégoire. Ce fut un jour de septembre qu'il fut introduit dans son bureau en même temps que le duc de Grammont, ami des deux, et commanditaire du jeune ingénieur. Après les avoir entretenus de son projet, c'est-à-dire sortir 500 P.V. /jour à la fin de 1934, Citroën proposa à Grégoire de l'engager dès le 1er octobre suivant, en lui laissant possibilité de fixer lui-même ses appointements. Connaissant les dissensions se manifestant à l'intérieur même du service d'études de la nouvelle voiture, notre jeune et brillant ingénieur déclina l'offre quelques jours plus tard, ne voulant pas s'immiscer dans cette galère. Regretté par le Patron, il fit par contre respirer les dirigeants du bureau d'études de la rue du Théâtre où s'affrontaient les techniciens de la nouvelle équipe, partisans de la traction avant, tels A. Lefèvre et M. Julien, et ceux de l'ancienne, tel Brogly qui en était adversaire.

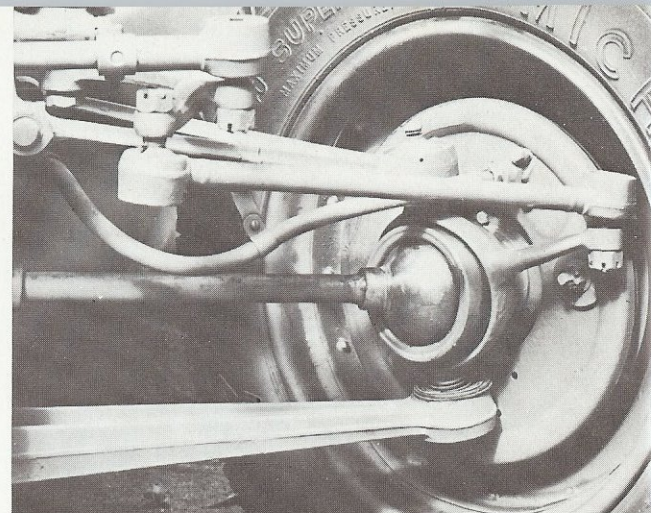
Les avatars du joint Tracta

La nouvelle disposition adoptée sur les points Tracta, résidait dans le fait que la rotule tournait avec l'arbre, d'où son nom de "joint tournant", contrairement au précédent montage, conçu en 1927, et étant à

"joint non tournant". C'était Gustav Röhr qui avait eu l'idée de cette disposition pour ses "Adler" Trumpf ; ancien pilote de chasse allemand, abattu en France en 1917, il avait épousé son infirmière française, et avait installé en 1927 ses usines à Francfort, où il construisait une traction à partir de 1932. Un autre allemand l'avait précédé dans cette voie, Rasmussen, constructeur de la D.K.W. depuis l'année d'avant. Parallèlement en France, Lucien Rosengart, ayant racheté la licence Adler, sortit à partir de 1932 la "Supertraction" qu'il proposa paraît-il à Citroën.

Or, cette "Supertraction", dotée de joints Tracta à rotules non tournantes du modèle original de 1927, marchait sans problèmes. Aussi ne manqua-t-on, rue du Théâtre, de rendre J.A. Grégoire responsable de ce défaut, véritable "piège technique", dont l'on ne pouvait se rendre compte qu'à l'usage. En effet, lors des essais d'août 1933 à Montlhéry, l'on constata que le joint en chauffant faisait fondre la graisse : les noix restaient ainsi rapidement sans graissage, provoquant le grippage des fourches les maintenant. Théoriquement, cet accident ne devait se produire qu'entre 5 et 10 000 km, mais il se produisait quelquefois lors des premières centaines de kilomètres, et presque certainement avant les 1 000 premiers. Cette même année, Charles Rivolier, chargé de l'étude des joints Tracta chez Bendix, remodéla la noix de transmission, lui donnant une nouvelle forme permettant de "loger dans un même espace sphérique, une transmission à couple nettement plus élevé". Mais ceci ne solutionnait pas la question de la graisse fondue qui s'échappait toujours et provoquait le grippage. Quantités de systèmes d'étanchéité furent bien essayés, mais vainement, car la graisse s'échappait toujours.

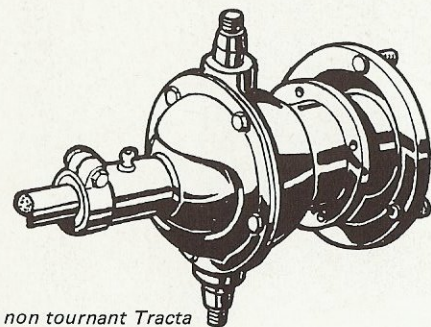
Aussi, en mars 1934, Charles Brull, directeur des laboratoires d'essais, annonça à Grégoire qu'il allait transmettre au Patron un rapport défavorable dont il lui remit un exemplaire. D'après celui-ci, le joint Tracta mis



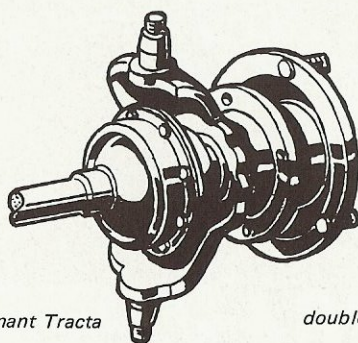
Joint Tracta tournant sur roue gauche d'une des premières "7" Traction Avant. Archives Citroën.

à la torture sur une machine d'essais, ne tenait alors pas plus de 10 minutes. Notre ingénieur avait, tout au plus, 15 jours pour, c'est le cas de le dire, "trouver le joint" qui tiendrait. En fait, ce n'était pas tellement la technique de construction du joint qui était en cause mais, comme le découvrit bientôt Grégoire, une fabrication défectueuse. Ayant fait vérifier toutes les pièces par un contrôleur, il constata que "pas une seule pièce n'était à la cote". Les tolérances n'étaient aucunement respectées, et plusieurs fois plus fortes que celles demandées ; de plus, les montages étaient souvent défectueux. Aussi, ayant pris un lot de pièces, il alla le jeter sur le bureau de Norroy "directeur de la qualité" accompagné d'un vigoureux : "La fabrication a saboté le joint Tracta !" L'on peut penser que, sans être vraiment voulu, ce sabotage était connu et toléré, car le bureau d'études était hostile à Grégoire et à ses joints Tracta et leur remplacement était déjà décidé depuis plusieurs mois. En effet, depuis avril, plus d'une voiture sur deux emmenées par les agents Citroën avaient leurs joints qui grippaient avant d'être de retour chez eux, sans parler des bris de boîte de vitesses.

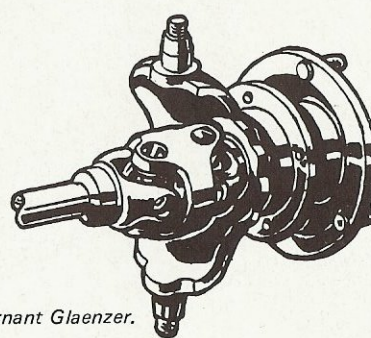
L'année précédente Kasimir, ayant déniché aux E.U. le joint homocinétique à billes Rzeppa ne nécessitant pas de graissage, remplaça bientôt le Tracta avec la bénédiction de Lefèvre et Houdin. Mal leur en avait pris, car c'était tomber de Charybde en Sylla, celui-ci étant, sous un certain angle, pire qu'un Tracta soigneusement fabriqué. En effet, dès qu'un conducteur prenait un virage, il "entendait le bruit d'un sac de noix sèches que l'on secoue", ce qui l'effrayait, et consterna ceux qui, à grands frais, (ils avaient fait venir des machines-outils spéciales d'outre-Atlantique) l'avaient imposé.



non tournant Tracta



tournant Tracta



double tournant Glaenger.

Les différents joints utilisés sur les Traction Avant d'avant-guerre.

Revenant à un ancien fournisseur, Glaenzer, Citroën lui demanda d'étudier dans les plus brefs délais des joints doubles à aiguilles classiques qui n'avaient, comme point faible, que le graissage de la rotule centrale. Ceux-ci furent bientôt montés sur la "7" mais, entre deux, Grégoire avait imaginé un nouveau dispositif supprimant la dureté de la direction grâce à "un montage de pivots à roulements coniques", permettant, suivant les dires de l'inventeur, de conduire "la voiture avec deux doigts". Le Patron ayant accepté ce nouveau dispositif pour la "11", il fut monté sur celles sorties après le salon de 1934, associé à des joints Tracta non tournants, lesquels tinrent très bien malgré qu'ils aient été étudiés pour une voiture de 800 kg quand la "11" en pesait 1 100 kg. La "7" n'en était pas pour autant sortie de ses ennuis de joints de transmissions, car, comme pour les Tracta, les rotules centrales des premiers Glaenzer doubles grippaient. Mais le bureau d'études de la rue du Théâtre, ayant changé de politique, ses ingénieurs aidèrent Glaenzer à mettre au point un "joint à aiguilles doubles" qui tint enfin. Ceci fit que les joints Tracta-Grégoire furent abandonnés dès 1935, tandis que ceux de Glaenzer équipèrent bientôt les "11", puis les "15" jusqu'en 1957.

Ce ne furent pas là les seuls ennuis que J.A. Grégoire eut avec la future "7" lors de sa gestation tumultueuse. En effet, si le pilote conduisait vite et brutalement il voyait un jour — après quelques dizaines de milliers de kilomètres (autour de 30 000) — une des roues avant filer devant lui, tandis qu'il s'en allait au fossé. L'ingénieur de F. Lecot, Brisset, en fit part au jeune ingénieur de Tracta qui y trouva rapidement une solution. Ayant déterminé que la fusée cassait — malgré le choix d'acier de plus en plus résistant — car elle était en même temps "porteuse et motrice", il trouva que la seule solution était de rendre l'arbre semi-porteur ; pour ce, il lui suffit de remplacer le roulement à billes extérieur qui ne tenait pas, par un roulement à aiguilles.

Ayant fait profiter de cette astuce mécanique, et en cachette, la "11" de Lecot, celui-ci put ainsi couvrir, sans ennuis de ce côté, les 300 000 km qui lui restaient à faire. Mais, ce fut une toute autre affaire de la faire adopter par la direction technique, qui ne voulut jamais y souscrire, car elle venait de l'extérieur, ce malgré les nombreux essais satisfaisants qu'elle put constater, ainsi que l'appui de Maurice Norroy.

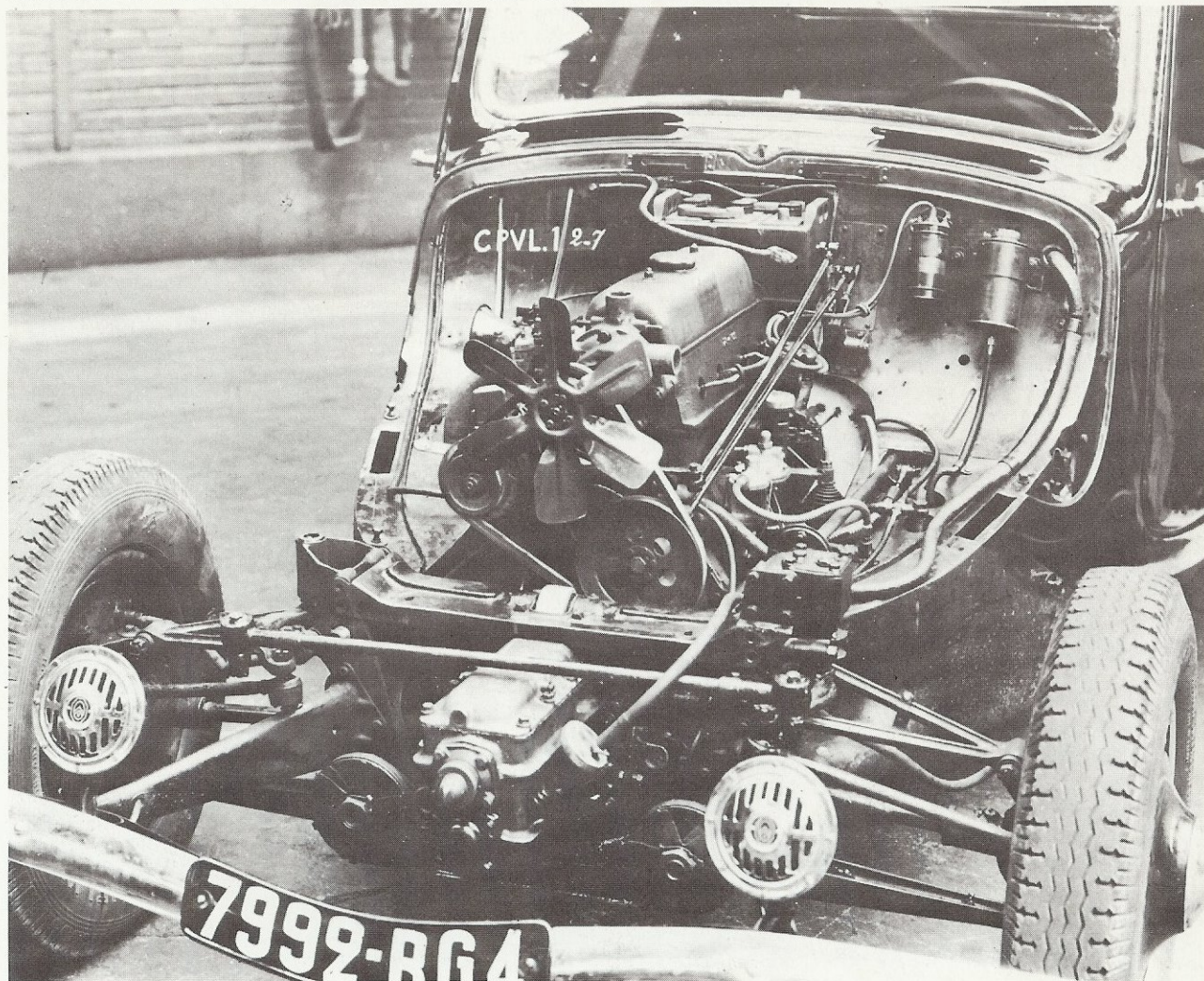
Mais d'autres ennuis, tout aussi graves, allaient surgir dans la gestation de la P.V. : ils firent perdre un temps précieux aux ingénieurs, auxquels le Patron demandait rarement conseil pour prendre ses décisions, et qui de leur côté, de peur de lui déplaire, n'osaient pas lui parler franchement. L'histoire du variateur automatique Sensaud de Lavaud en est un exemple parfait.

De plus Citroën voulait absolument que "sa Traction Avant" sorte en 1934, et que la liasse des plans de fabrication soit prête en 6 mois, quand il aurait fallu 2 ans. Aussi, à la lumière de ces faits, l'histoire du variateur de vitesses Sensaud de Lavaud montre comment la caisse des usines de Javel se vidait ; comparativement aux sommes, dont les détracteurs d'André Citroën lui reprochaient la perte dans les casinos, ces dernières font figure d'une goutte d'eau dans une bassine.

La "Turbine" d'un certain inventeur Franco-Russe

C'est au salon de 1927 que le Patron de Javel eut, sans doute, le coup de foudre pour le changement de vitesses continu et automatique, équipant un châssis révolutionnaire en alpacas coulé. En effet Citroën — qui était paraît-il contre le levier de vitesses sous le volant — rêvait d'une boîte automatique entraînant un essieu avant moteur. Avec la Sensaud de Lavaud son rêve se trouvait réalisé, et l'on peut penser avec quel intérêt il

L'ensemble moto-propulseur d'un prototype de la "7" S encore monté avec un joint Tracta non tournant tels que ceux montés sur la Tracta 20 ch de 1931. Le radiateur n'ayant pas été monté permet de voir sur le côté du bloc de culasse les dimensions alésage-course 78x100 mm. L'on distingue aussi l'amortisseur à friction de chaque côté de la boîte de vitesses. Archives Citroën.



regarda cette voiture surbaissée, dont le pavillon n'était qu'à 1,55 m du sol. Trop révolutionnaire pour l'époque, elle ne fut que peu, ou même pas du tout, vendue.

Son créateur était un curieux homme : inventeur, multi-millionnaire et de plus cosmopolite, chose courante maintenant, mais qui l'était moins il y a un demi-siècle. En effet, Robert Dimitri Sensaud de Lavaud naquit en 1884 à Valladolid, en Espagne, d'un père français et d'une mère russe, qui par la suite s'établirent au Brésil, où il se fit naturaliser vers 1900. Emigré aux E.-U. il y amassa une grosse fortune, à tel point que, lorsqu'il débarqua à Paris en 1920, il disposait d'une cinquantaine de millions de francs Poincaré.

Inventeur prolifique, il déposait chaque année aux Brevets d'Inventions de 5 à 10 brevets, ou additifs aux précédents dépôts. Parmi ceux-ci, nombre ont trait à la transmission par convertisseur hydraulique, dont il n'est d'ailleurs pas l'inventeur, le principe en ayant été découvert par l'Allemand Föttinger vers 1905.

Naturellement, en raison de l'importance de la production Citroën, Sensaud de Lavaud était très intéressé si la marque équipait ses voitures de son convertisseur automatique. Enfin, en 1932, il obtint de Brogly qu'il soit installé sur une C-4 et une G-6 expérimentale, qui devaient faire partie d'une caravane publicitaire dans le Puy-de-Dôme. Malheureusement pour lui Citroën participa à cette tournée promotionnelle, et s'enthousiasma pour le convertisseur, il est vrai fortement poussé par son inventeur. L'on sait que le Patron ne conduisait pratiquement jamais car, aussi paradoxal que cela puisse paraître, il en avait horreur. Pourtant Sensaud de Lavaud arriva à le convaincre de prendre le volant de la G-6, dont il put constater l'étonnante douceur de marche. C'est à la suite que, sans consulter aucun de ses conseillers techniques, il décida d'équiper dès que possible toutes les Citroën de cette boîte automatique. De cette malheureuse décision devait dépendre, quelque deux ans plus tard, sa chute financière.

Quant aux techniciens, qu'ils soient du bureau d'études ou du laboratoire d'essais, ils savaient déjà à quoi s'en tenir ; quant aux essayeurs ils avaient rapidement baptisé ce dispositif : "la turbine". A Monthléry, ou sur route peu accidentée, il n'était pas sans qualité et tenait à peu près bien ; par contre dès que le profil routier était varié avec des côtes, en montagne par exemple, "l'huile se mettait à bouillir", et la transmission ne s'effectuait plus. Seul le froid, en conservant l'huile visqueuse, permettait à la boîte de continuer à jouer, à peu près convenablement, son rôle.

C'est Pierre Prévost qui démontra qu'il était impossible de la conserver sur la P.V. en emmenant 4 prototy-

POUR LANCER LA 7 CITROËN

L'ESSAI

Tout ce que vous avez dit aux visiteurs est vrai ; c'est la force de notre marque, de ne pas surfaire nos modèles.

Cependant, rentré chez lui, le client éventuel peut subir d'autres influences ; il peut douter de votre parole.

L'ESSAI SERA LA PREUVE QUE VOUS AVEZ DIT VRAI

Il déterminera la conclusion normale de votre effort : le bon de commande. Mais autant un essai bien fait a une portée irrésistible, autant, s'il est mal fait, il peut tout compromettre. Lisez donc très posément la brochure spéciale que vous trouverez en annexe ; pénétrez-vous bien des conseils que nous y donnons. Un bon essai c'est une vente aux trois quarts conclue.

L'aboutissement de l'essai doit être le bon de commande



ATTENTION : NE VOUS EMBROUILLEZ PAS DANS VOS RENDEZ-VOUS ET NE FAITES ATTENDRE PERSONNE. UN OUBLI COUTE PARFOIS UNE AFFAIRE.

Dans une seconde partie de la notice, réservée aux concessionnaires, André Citroën leur donnait les conseils ci-dessus "pour lancer la 7 Citroën". Plus de quarante ans après ils sont toujours valables, preuve de plus du génie d'André Citroën. Archives Citroën.

pes dans la terrible côte de Laffrey, dont ils ne purent jamais atteindre le sommet. Charles Brull, directeur du laboratoire, était aussi du même avis, d'autant plus qu'il avait toujours été contre la Traction Avant. Aussi, début 1934, remit-il au Patron un rapport condamnant la boîte automatique Sensaud de Lavaud, ce qui eut pour résultat de le faire "engueuler" copieusement, en s'entendant dire que le "convertisseur" était "intouchable", l'usine devant même arriver à une production de 1 000 par jour ! Peut-être est-ce en cette circonstance — si l'on en croit S. Reiner — que Brull lança à Citroën : "La transmission de Lavaud ne vous réussira pas. Laissez-la craquer avant que vous ne craquiez à cause d'elle !" Et pourtant le Patron la trouvait parfaite cette transmission, et l'utilisait même plusieurs fois par semaine pour sa douceur, mais pour aller seulement faire un tour au Bois de Boulogne.

Prévoyant l'issue fatale de la turbine, plusieurs responsables de la P.V., dont Norroy, Brogly, Brull et Houdin, prirent sous leurs bonnets de faire étudier secrètement une boîte de vitesses classique, susceptible de la remplacer, et pouvant se loger dans le carter de la boîte automatique, ce qui était beaucoup demander.

Après C. Brull — qui entre deux, donna paraît-il sa démission — ce fut Maurice Norroy, directeur général technique des usines Citroën qui, prenant son courage à deux mains, décida de mettre André Citroën devant ses responsabilités. D'après tous les techniciens, la boîte automatique Sensaud de Lavaud étant impossible à utiliser, il proposa au Patron de la faire essayer un dimanche matin de mai 1934, dans la côte de Meudon, que cinq prototypes devaient gravir sans exception. Or, sur les cinq, un seul réussit à rentrer à Paris avant midi, peut-être même sans avoir atteint le sommet de la fameuse côte. Devant cet échec manifeste, Citroën décida d'abandonner ce convertisseur catastrophique, et à la suite ficha à la porte Sensaud de Lavaud, qui, prévenu par des tiers, se présenta le lundi matin pour défendre son invention.

Entre deux, le bureau d'études avait "accouché" d'une nouvelle boîte de vitesses conventionnelle qui, pour tenir dans le carter du convertisseur de Lavaud, ne comportait que deux lignes d'arbres, et était placée en porte-à-faux à l'avant. Ces nouveaux problèmes furent résolus, dit-on, dans un temps record de 3 semaines, aussi, faute d'essai, cette boîte "bâtarde" donna obligatoirement bien des ennuis aux ingénieurs, tels que : cassures de bagues et de paliers. En résumé, dotée d'une faiblesse congénitale, elle était : difficile à manœuvrer, bruyante, grippait, et sur les premières "7" cassait une fois sur deux, entre 1 000 et 3 000 km.

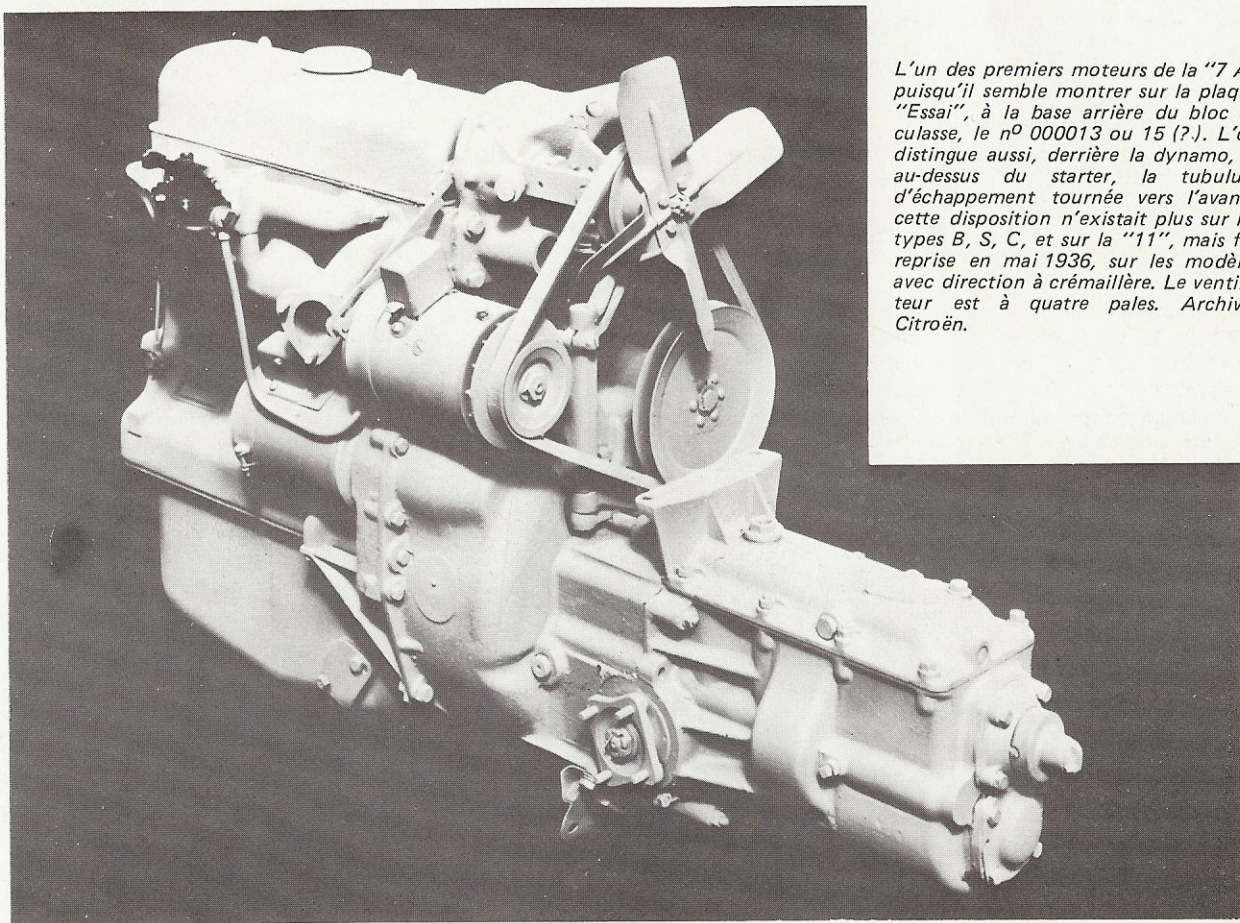
Le moteur

C'est lui qui donna le moins de souci, encore il n'y en eut que deux modèles à l'essai, d'une part celui de Sainturat — considéré comme le meilleur, le plus simple et qui fut retenu — d'autre part, celui de Jouffroy, peut-être plus classique, mais qui fut laissé pour compte.

Pourtant, sur son moteur, Sainturat utilisait des techniques qui n'avaient jamais été essayées en grande série, mais que l'on rencontrait sur ceux de marques ayant acquis une grande renommée de qualité telles : Hotchkiss, Delage et Talbot entre autres ; c'étaient : soupapes en tête à commande par culbuteurs ; chemises de cylindres amovibles, dites "humides", constituant alors une disposition d'avant-garde, utilisées seulement sur certains puissants moteurs étrangers, tel l'Austro-Daimler, et supprimant le réalésage des cylindres, tou-

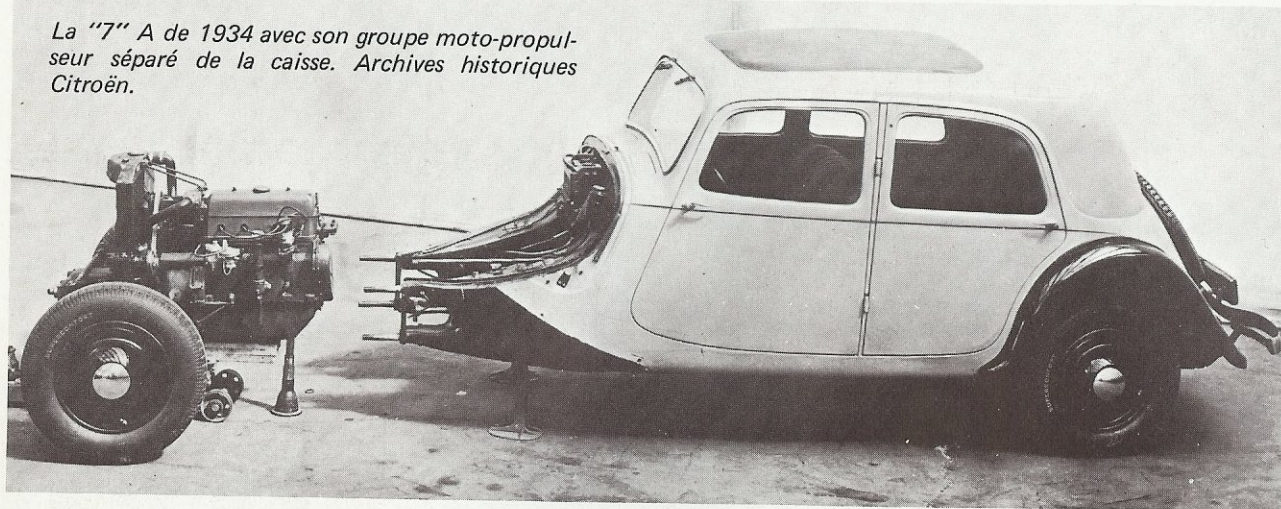
jours coûteux et délicat. Par contre, son étanchéité devait être parfaitement assurée pour résister à la pression des explosions incessantes, et l'usinage des surfaces de jointure devait être d'une précision absolue.

Sur les prototypes, ce moteur eut forcément des ennuis, son graissage s'étant tout d'abord avéré défectueux ; puis l'on constata que le refroidissement se faisait mal, le ventilateur quadripale étant nettement insuffisant, d'autant plus que ce moteur tournait plus vite, ayant une course plus réduite que les précédents. Mais, dès l'automne 1933, il fut à peu près au point, et fut considéré comme brillant, économe et d'un rendement particulièrement valable puisqu'il développait 25% de puissance en plus (soit environ 23 ch/litre de cylindrée), que celui à soupapes latérales.



L'un des premiers moteurs de la "7 A" puisqu'il semble montrer sur la plaque "Essai", à la base arrière du bloc de culasse, le n° 000013 ou 15 (?). L'on distingue aussi, derrière la dynamo, et au-dessus du starter, la tubulure d'échappement tournée vers l'avant ; cette disposition n'existait plus sur les types B, S, C, et sur la "11", mais fut reprise en mai 1936, sur les modèles avec direction à crémaillère. Le ventilateur est à quatre pales. Archives Citroën.

La "7" A de 1934 avec son groupe moto-propulseur séparé de la caisse. Archives historiques Citroën.



Une caisse autoportante

Au salon de 1932, Citroën présentait les "8", "10" et "15" à carrosseries "monopièces", tout acier, constituées de quatre parties principales — embouties par des presses de 1 400 tonnes — et assemblées par soudure électrique. Elles étaient dotées du "moteur flottant" qui, dès le printemps 1932, avait été monté sur les précédentes C4-G et C6-G ; cette disposition, remarquons-le en passant, était d'invention française mais d'application américaine sur les Chrysler, par l'ingénieur Lee, sous la dénomination de "floating power".

Extérieurement ces "8", "10" et "15" montraient, pour la première fois sur une calandre de radiateur Citroën, le "double chevron" ; il apparut, non sur les modèles présentés au salon, mais seulement vers la fin de l'année. Pourtant les plus récents modèles Citroën — avant la sortie de la Traction Avant — étaient encore loin d'être aérodynamiques, quand une bonne partie de la clientèle recherchait, au contraire, des carrosseries profilées. Pour une fois Citroën se trouva en retard sur ses concurrents directs, Renault et Peugeot, qui surent sortir à temps des caisses aux lignes plus modernes, et profilées, que réellement aérodynamiques. En fait, c'était de la technique d'avant-garde de sa fabrication qu'il était prisonnier, car il ne pouvait changer tout à trac l'outillage de montage de la "monopiece". Cette mode aérodynamique, provoquant forcément une baisse de vente pour la "Marque aux Chevrons", c'est peut-être ce qui détermina A. Citroën à sortir, dès que possible, sa Traction Avant ; à ce propos il aurait, paraît-il, dit que, si sa clientèle voulait de l'aérodynamisme, il allait lui en

donner "en beauté et en technique". Qui pourrait dire qu'il n'a pas réussi avec la Traction Avant ?

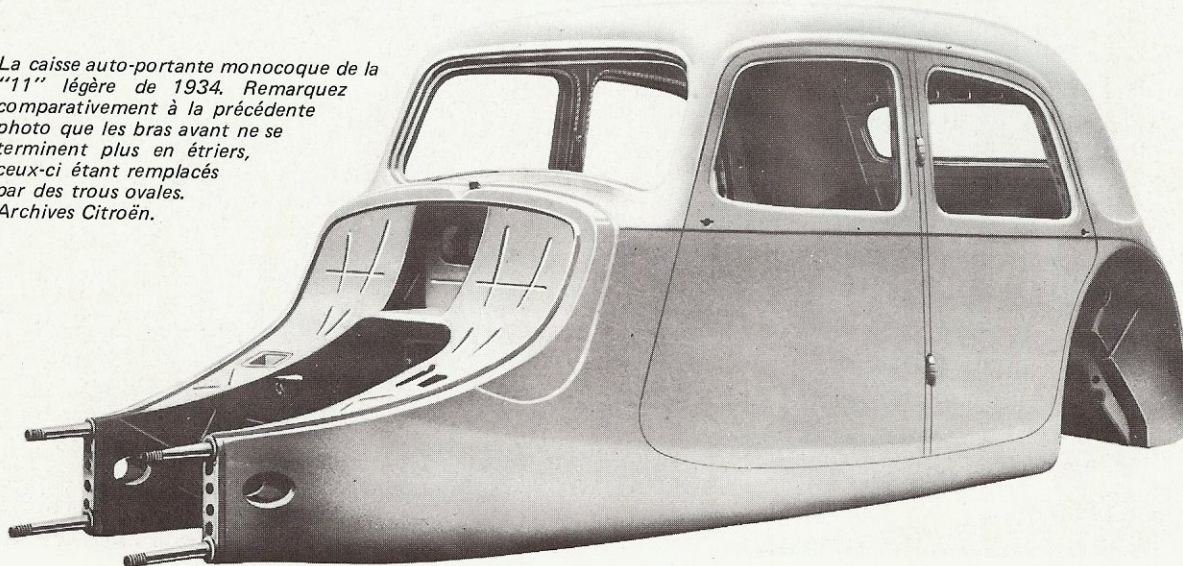
En résumé, ces différentes évolutions annonçaient déjà certaines caractéristiques de la nouvelle "7", encore que la caisse de cette dernière ait été étudiée de toutes pièces par André Lefèvre et Julien. Elle fut dite "monocoque", avec châssis caissonné incorporé, et profita dans sa technique de fabrication de l'expérience acquise,

utilisée sur les précédents modèles à propulsion arrière, pour les grandes parties estampées.

Avec une telle carrosserie, le bureau d'études de la rue du Théâtre put obtenir un allègement important, estimé à environ 200 kg. Mais ceci n'alla pas non plus sans inconvénient pour les premiers modèles, car, comme l'ont écrit C. Lacome et H.P. Borestroke : "Il n'est guère possible de déterminer à priori les efforts auxquels est soumis un ensemble, dont toutes les parties travaillent, mais à des degrés différents". Aussi, comprend-on pourquoi l'on vit des caisses s'ouvrir lors des essais, ou même après la remise aux concessionnaires, et à la clientèle, ce qui était beaucoup plus grave. Une faiblesse de la traverse arrière était, semble-t-il, la raison de cet accident, mais l'on peut aussi penser qu'elle provenait uniquement d'un défaut de fabrication ; en effet, lors de l'emboutissage, un simple réglage défectueux de la presse provoquait une amorce de rupture de la tôle. Pourtant, dès fin 1934, cette traverse-caisson fut remplacée par une tubulaire. Celle-ci fut elle-même supprimée en avril 1935, pour être remplacée par un essieu cruciforme, seconde transformation importante sur la carrosserie de la "7". La conception générale du châssis-coque n'était, sans aucun doute, pas en cause, mais les adversaires de Citroën, et du "tout à l'avant" s'en donnèrent quand même à cœur joie.

Aussi peut-on se poser la question : n'est-ce pas pour cette raison que Citroën décida de faire effectuer un saut de la mort de plus d'une dizaine de mètres à une "monocoque" Traction Avant ?

La caisse auto-portante monocoque de la "11" légère de 1934. Remarquez comparativement à la précédente photo que les bras avant ne se terminent plus en étriers, ceux-ci étant remplacés par des trous ovales. Archives Citroën.



**Plus que de la Terre à la Lune !
400 000 KILOMETRES EN UN AN SUR UNE "11"**

Un exploit jamais égalé.



L'on serait tenté de penser qu'un homme qui peut conduire "sans être relayé" pendant plus de 1 000 km par jour, tout au long d'une année, est un "superman". Ce n'était pourtant pas le cas de François Lecot, car il avait tout l'air d'un petit bourgeois avec sa grosse moustache, son éternel béret, sa chemise Lacoste ou son chandail à col roulé, suivant la saison. De plus, il avait largement dépassé la cinquantaine, mesurait à peine 1,60 m et pesait tout au plus 68 kg !

Il faut dire que cet "automobiliste" était d'une trempe humaine exceptionnelle issue de la Première Guerre mondiale, et dont le moule semble cassé. A vrai dire, il n'en était pas à son coup d'essai, car il avait déjà fait preuve de son exceptionnelle endurance au cours de plusieurs records. Comme l'a écrit Marcel E. Gaucher qui présentait les souvenirs de F. Lecot dans "Mes 400 000 km" : "Ancien jockey, ancien marsouin. Il a cinquante ans mais c'est un dur... un énergique". Né à Nantua dans l'Ain, le 5 mars 1878, il a, dès l'âge de dix ans, fait le tour de France en compagnie de sa sœur aînée, et c'est déjà beau qu'il passe son certificat, car à son âge bien des jeunes garçons du peuple travaillent. C'est ce que fait alors le jeune François, en entrant dans une usine lyonnaise de soierie. L'on peut penser que la vue des métiers à tisser lui donna le goût de la mécanique, car bientôt il se passionna pour la mécanique, et s'y consacra.

Lad, marsouin, puis recordman

Pourtant, vers la fin du siècle dernier, notre jeune mécano était aussi un fanatique du cheval, ressemblant en cela à deux autres personnalités de l'automobile : Ettore Bugatti et Frédéric Loiseau. Petit et léger, il abandonne donc la mécanique pour devenir lad dans une écurie de courses à Mâcon. Il y restera jusqu'à l'âge de 18 ans et, malgré ses 1,54 m, s'engage alors au 1er Régiment d'Infanterie de Marine (plus tard "coloniale") à Cherbourg, avec lequel il part pour le Tonkin en 1896-1897. En tant que "marsouin" l'on perd alors sa trace, et il semble que sa vie fut quelque peu aventureuse. En tout cas il revint à ses premières amours, puisqu'en 1919 on le retrouve 1er sur une Bugatti, à la course de côtes du Mont-Ventoux !

Marié dans les années 20, il s'installe bientôt mécanicien-concessionnaire Citroën, tandis que sa femme ouvre un restaurant — bientôt connu par sa cuisine — à Rochetaillée-sur-Saône. D'autre part, rappelons que c'est à Rochetaillée qu'Henri Malartre a ouvert, il y a plus d'une décennie, un Musée Français de l'Automobile, dont la renommée s'est répandue dans le monde entier.

Ce furent peut-être les courses hippiques qui donnèrent à François Lecot le goût de la compétition,

Le car Citroën 4,6 litres avec lequel F. Lecot et neuf compagnons accomplirent le Rallye Monte-Carlo 1934, avec comme point de départ Varsovie. De droite à gauche l'on reconnaît : F. Lecot, Maurice Penaud, Schapinski, Conté, Nuret, Leroux, Gauthier, Remillier et Chauvet. Archives Citroën.



ou bien un psychologue nous soutiendra que c'était pour compenser sa petite taille ? En tout cas il se lança, dès 1924, dans les tentatives de records. Il est vrai que c'est alors le début de la Grande Epoque de ceux-ci, pas un mois ne se passant sans que la presse, par des articles ou des publicités, ne fasse savoir que telle marque a réussi à battre un record, sur un temps, ou une distance. C'était vraiment la Belle Epoque pour les publicistes de l'automobile qui n'avaient qu'à tendre les mains pour enlever un placard. Le client ne devait plus savoir où donner de la tête, et l'on comprend ainsi d'autant plus, la désignation d'Années Folles donnée à cette période. En tout cas, dès 1924 notre héros entreprend un raid de 24 heures sur Lyon-Mâcon-Dijon et retour. N'y trouva-t-il pas de satisfaction, ou bien son garage avait-il besoin de sa présence, car sa manie ne le reprit que 5 ans plus tard. C'est alors un véritable feu d'artifice de records routiers qui, pendant 7 ans de suite, le virent au volant.

Ainsi, dès 1929, il effectue 15 jours de suite le parcours Lyon, le Galibier et retour par le col du Lautaret, soit 453 km journaliers. Puis, en 1930, il essaie de faire mieux, à bord d'une petite 5 ch Rosengart, sur le parcours Lyon-Bourg-Dijon ; se prenant au jeu, il tourne inlassablement sur le parcours à raison de 900 et quelques kilomètres journaliers. Après 50, puis 60, 70 jours, il continue tout en n'ayant pas l'idée de faire 100 000 km en 100 jours, mais en 110 jours ; en réalité il mettra 111 jours à parcourir cette distance que bien des automobilistes actuels mettent 2, si ce n'est plusieurs années, à effectuer. N'ayant pas été contrôlé, ce premier long raid lui est contesté, et les mauvaises langues

disent : "Le gars part de Lyon, va se coucher à 50 km dans une ferme, remise la bagnole, tandis qu'une autre identique avec un type grimé en Lecot fait l'aller et retour. Au matin Lecot reprend le manche...". Devant la malveillance de ces insinuations, qui ne lui empêchèrent pas de terminer son exploit, il décida d'effectuer les prochains sous le contrôle d'un commissaire assermenté de l'A.C.F.

C'est en 1932 que notre "automobiliste" tente son premier Rallye de Monte-Carlo, toujours avec une 5 ch Rosengart de 747 cc. Ayant choisi Uméa à 3 751 km de Monaco — comme d'ailleurs la moitié des concurrents — il arrive à classer sa n° 217, 8ème, en 111 h.22 et avec une moyenne de 33,681 km, ce, malgré le verglas qui a envoyé nombre de concurrents au fossé dès le début. Il est vrai que cette 8ème place est dans la 2ème catégorie, réunissant les voitures d'une cylindrée inférieure à 1,5 litre. Seule une plus petite cylindrée se classera dans l'épreuve, mais seulement à la 20ème place : c'était une D.K.W. de 584 cc venant de Francfort. La presse d'alors ne souffla d'ailleurs mot ni de l'une, ni de l'autre, et l'on peut penser que Lecot se jura qu'il serait au moins cité dans un prochain rallye ; nous allons voir comment, et grâce à Citroën.

A peine rentré de Monte-Carlo notre "célèbre randonneur" — comme le surnomma en 1936 "La Petite Gironde" — pense à son second raid de 100 000 km, pour lequel il prend le départ le 7 mars 1932. Cette fois-ci, pour le réaliser, il parcourra pendant 105 jours la route Lyon-Paris, et retour ; personne ne discutera sa performance, car il aura eu soin de demander le contrôle

d'un commissaire assermenté. François Lecot ne pensait pas pour autant avoir terminé son année et, en tant qu'ancien jockey, il voulut faire un "tiercé d'exploits" en effectuant, du 10 au 24 décembre 1932, le raid "Pavés du Nord". Tenez-vous bien, celui-ci consista à effectuer, toujours "seul" au volant, 7 500 km en 15 jours ! En hiver, et sur les pavés du nord d'il y a 33 ans, 500 km/jour cela représente une très belle performance que nombre de voitures modernes, avec des moins de 30 ans au volant, ne pourraient réaliser.

A peine remis des "Pavés flamands", notre randonneur pensa à un second tiercé pour 1933, dont deux en plein hiver. C'est d'abord du 8 au 22 janvier le "Raid Bretagne-Touraine" pendant lequel, et à raison de 600 km/jour, il parcourt 9 000 km en 15 jours. C'est sans doute moins dur que les pavés nordiques, mais les routes d'alors sont loin d'être ce qu'elles sont maintenant, tandis que brouillard et verglas sont restés les mêmes. A peine reposé, François Lecot — qui rappelons-le va bientôt avoir 45 ans (maintenant un vieux qui a du mal à trouver un emploi) — reprend le volant du 12 au 26 février 1933 pour le "Raid Guyenne-Gascogne-Angoumois-Charente". Lors de celui-ci, à raison de 750 km/jour, il parcourut 11 250 km en 15 jours !

Lors de ses raids F. Lecot roule sur des Rosengart. C'est encore sur une voiture de cette marque qu'il va réaliser son 3ème Raid de 100 000 km sur Lyon-Paris-

Lyon et à raison de plus de 1 000 km/jour de moyenne, puisqu'il le couvrit en seulement 98 jours ! Cette fois-ci sur une Supertraction Rosengart construite sous licences Tracta-Adler.

Mais Lucien Rosengart ne finançait pas ces raids par simple dilettantisme aussi, à la suite de ce troisième, voulut-il lui faire effectuer — si l'on en croit F. Lecot — une tournée des agents de la marque. Dans ce but, il avait même fait réaliser une affiche, mais notre raidman, sans doute décidé à prendre quelque repos, refusa.

Un Rallye de Monte-Carlo en autocar

C'est alors qu'il va passer chez André Citroën qui, depuis longtemps, suit avec attention ses performances. Ainsi, lors de ses précédents raids, l'Homme de Javel — qui était, ne l'oublions pas, ami de Lucien Rosengart — venait souvent place de la Concorde avec ses enfants, ou des amis tels que Manheim, pour assister au passage de F. Lecot avec lequel il se plaisait à causer. Notre "randonneur" voulant faire le Rallye de Monte-Carlo 1934 et s'étant vu refuser l'appui de Rosengart, s'engagea à le faire avec un autocar et 10 passagers que lui proposa Citroën, immédiatement séduit par le projet.

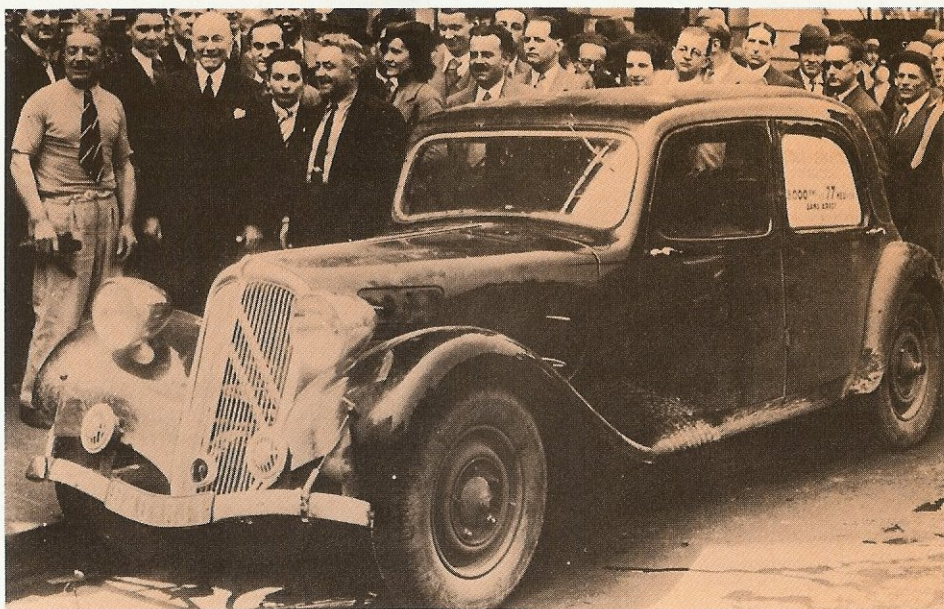
Pour préparer ce rallye, il partit d'abord en reconnaissance avec Maurice Penaud — l'ex-chef mécanicien de la 1ère Traversée du Sahara, de la Croisière Noire, et du groupe Chine de la Croisière Jaune — qu'il

avait précédemment connu chez Grégoire. Son point de départ est Varsovie, et cette reconnaissance se révèle bénéfique malgré la douceur de fin 1933. A peine quelques jours avant le départ de ce XIIIème Rallye, le temps se gâte, faisant disparaître les routes d'Europe sous la boue ; pourtant, par miracle, celle-ci disparaît le jour du départ, le beau temps régnant à nouveau. Lecot qui a l'habitude des difficultés ne s'en fait pourtant pas, et part bravement de Varsovie. D'ailleurs la Pologne est la bienvenue, car elle "se distingue avec de longues séquences fort appréciées" diffusées en français sur la radio, et informant les concurrents du déroulement du Rallye. Naturellement le car Citroën type 4,580 litres qu'utilise Lecot en est équipé, ce qui lui permet d'être informé. Les 2 614 km sont parcourus sans incidents notoires, et Lecot arrive dans les délais, son car n° 144 est à la 98ème place avec 768 points. Normalement, il aurait dû en avoir 50 de plus, mais il les a perdus par pénalisation ayant changé son point de départ. En effet, l'on ne trouve pas la capitale polonaise comme point de départ, mais Lwow, d'où trois concurrents s'élancèrent, tandis que trois autres, tous pénalisés, préférèrent Varsovie. Peu avant l'arrivée, Lecot arrêta son car pour le nettoyer, et permettre à ses passagers de se mettre en tenue de ville. Aussi les spectateurs furent-ils agréablement surpris, lors de l'arrivée, de voir descendre 10 passagers impeccables, comme s'ils arrivaient de la ville voisine par un car brique à neuf. L'on comprend que, lors de la distribution des récompenses, le car Citroën n° 144 se vit attribuer le Prix Spécial du Concours de Confort !

Essayeur du prototype Traction Avant

Pour fêter cette participation brillante et peu ordinaire au Rallye, André Citroën, toujours munificent, commanda pour le retour à Paris, une réception à ses magasins des Champs-Élysées avec vin d'honneur à Lecot et ses compagnons. C'est lors de celle-ci, qu'attirant Lecot à part il lui dit : "Je lance une nouvelle voiture à traction avant. Je sais que vous connaissez bien cette question. Voulez-vous rester quelque temps à la maison pour nous aider à la mettre au point ? Je vous ferai donner une voiture et vous partirez avec Penaud afin de voir un peu ce qu'elle vaut... Vous recevrez une indemnité pour votre séjour à Paris. Etablissez un programme de performances, et je vous promets que vous ne chômez pas !"

Et c'est ainsi que, quelques jours après, en ce mois de février 1934, François Lecot et Maurice Penaud faisaient effectuer à la nouvelle P.V. traction avant Citroën son premier trajet un peu long, Paris-Arny-le-Duc (293 km) en Bourgogne, et retour. Nous n'avons



Après 5 000 km en 77 h sans arrêt.

Place de l'Opéra devant le magasin Citroën, lors de l'arrivée du Tour de France et de Belgique : François Lecot, André Citroën et Maurice Penaud ne cachent pas leur joie. Remarquez les volets d'aération déjà montés à la partie arrière de chaque demi-capot relevable. Archives Citroën.



Lors de l'arrivée nocturne de Paris-Moscou-Paris, André Citroën souriant entouré du commissaire de l'A.C.F. Delpeyroux, de Maurice Penaud, et de François Lecot qui semble dormir debout. Les deux volets de capot relevés sont nettement visibles sur cette photo. Archives Citroën.

malheureusement, pas connaissance du rapport sur ce galop d'essai routier de la future "7" qui fut, sans aucun doute, non exempté d'ennuis, comme l'a rapporté J.A. Grégoire dans "50 ans d'automobile". En tout cas, à la suite de cet essai routier, notre "randonneur-essayeur" emmena, sur la demande du Patron, la "7" en une randonnée de 5 000 km "sans étape". Celle-ci se fit sur un tour de France et de Belgique sans étape, en 77 h à une vitesse moyenne de 65 km/h. Si vous calculez bien, cela fait 5 km en plus de la distance totale et prouve donc que la nouvelle "7" Citroën était bien valable, pour une moyenne très acceptable en 1934, quand, 40 ans plus tard, la même moyenne est loin d'être atteinte sur 77 h par bien des conducteurs actuels.

Fin 1934, et sous le contrôle de l'Automobile Club de France (en la personne du commissaire Delpeyroux), François Lecot et Maurice Penaud réalisèrent aussi la première liaison automobile Paris-Moscou-Paris. Il faut dire qu'à l'époque, et ce depuis 1917, l'U.R.S.S. était particulièrement mal vue de l'Europe capitaliste, ou même socialiste des années 30. L'arrivée s'en fit à minuit et donna l'occasion d'une nouvelle réception aux magasins Citroën des Champs-Élysées avec champagne et discours. Comme la voiture présentait un quart d'heure de retard sur l'horaire annoncé, Citroën dit, après avoir tiré sa montre : "Qu'est-ce qu'il fait Lecot ? Il a déjà 15 minutes de retard !" comme si, après un parcours de

6 000 kilomètres à travers l'Europe, un conducteur pouvait arriver à la minute près, tout comme une machine bien réglée des usines du Quai de Javel ! Ce raid en lui-même était déjà un formidable exploit pour tous autres hommes que Lecot et Penaud mais, pour ceux-ci, il ne semblait être qu'un intermède !

En effet, le premier pensait depuis longtemps à mieux : un raid avec un parcours minimum journalier de 1 000 km. N'avait-il pas déjà dit à son ami lyonnais Grancher : "Je rêve d'un raid de 400 000 km sur Monte-Carlo-Paris avec quelques crochets : le Rallye de Monaco, par exemple, pour lequel j'irai prendre le départ dans l'extrême-nord !". Et, à ce propos, il avait déjà eu avec le Patron quelques échanges de vues lors de ses visites aux passages du "randonneur", place de la Concorde. A l'une de celles-ci il lui dit : "Je suis à peu près certain que vous allez faire mille kilomètres par jour pendant un an", puis continuant sa pensée : "Je souhaite que ce soit avec une Citroën, car vous allez ainsi battre le record de ma "Petite Rosalie" !", et il ajouta : "Il est vrai que sur la Rosalie, ils étaient dix conducteurs, alors que vous faites cela tout seul, vous êtes sûrement bâti en acier Citroën ! Lorsque vous aurez fini votre raid, je vous demande de venir me voir un jour où vous aurez le temps".

Mais les services techniques du Quai de Javel avaient encore pas mal d'ennuis avec la nouvelle voiture,

et voulaient, entre autres, savoir comment se comporteraient radiateur et cardans dans les pays chauds et sableux. Toujours hanté par l'Afrique, Citroën envoya donc Lecot, Penaud et de Nuret avec la "7" faire un tour vers Touggourt en passant par le sud-tunisien. A leur arrivée à Biskra, l'agent Citroën s'étonna de la nouvelle voiture, et leur dit : "Vous voulez aller à Touggourt avec vos voitures qui traînent leur ventre sur la route". De plus, les trois hommes tombaient sur la plus mauvaise saison, les grandes pluies ayant mis les pistes en très mauvais état. Mais nos trois essayeurs en avaient vu d'autres, et malgré ces conditions défavorables, Lecot put dire dans son livre de souvenirs : "Pourtant nous sommes passés "comme une fleur". Aussi, faut-il dire que lorsque la caravane des tractions Citroën atteignit Touggourt, officiers et fonctionnaires de la ville en furent suffoqués d'étonnement, car cela ne s'était jamais produit qu'une voiture de tourisme passe dans de telles conditions.

Revenu de ces essais nord-africains, Lecot se vit tout à coup dessaisi des suivants car, nous sommes en décembre 34, et Citroën est en faillite. Rentré à Rochetaillée-sur-Saône, Lecot voyait son beau rêve des 400 000 km s'envoler, car la nouvelle direction commença à le traiter en client ; avec elle, il ne fallait plus compter ni sur une voiture, ni sur des pièces de rechange gratuites, ni même sur une indemnité en cas de réussite.

"Votre performance ne nous intéresse pas !"

Aussi notre héros tenta-t-il de s'adresser à d'autres constructeurs qui s'empressèrent, d'ailleurs, de lui refuser toute aide. L'on comprend pourquoi un jour M. Léone, un de ses plus ardents supporters lui dit : "Tu sais, mon vieux Lecot, tu ne vas pas nous laisser tomber ! Il faut absolument que tu fasses le raid des 400 000 km avec une Citroën. Du reste, tu l'as promis au Patron, et moi, de mon côté, je vais en parler au Président du Groupement des Agents Citroën, M. de Michaelis". Celui-ci, concessionnaire à Neuilly, était en bons termes avec les frères Michelin qui maintenaient et contrôlaient totalement l'usine. Ayant reçu notre "recordman", il lui annonça : "Mon cher Lecot, nous savons que vous voulez faire un grand raid de 400 000 km ! Eh bien, si vous le faites avec une Citroën, et surtout d'accord avec les fournisseurs de la maison, nous serons toujours derrière vous. D'abord, il vous faut deux choses pour que nous vous aidions : 1/ obtenir de la Maison que la voiture s'appelle officiellement Citroën, 2/ n'employer que les pièces provenant de fournisseurs de la Maison. Si vous réussissez ces conditions, nous serons derrière vous..."

C'était déjà un important appui de principe pour Lecot que soutenait, d'autre part, un journaliste automo-

biliste de poids : Charles Faroux. Mais ce n'était pas tout, car il fallait quand même obtenir l'accord de base des patrons de la nouvelle Société André Citroën, et cela c'était autre chose, car ceux-ci avaient plutôt tendance à enterrer tout ce qui pouvait leur rappeler le créateur de la marque.

Pour obtenir cette autorisation au sommet notre randonneur, prenant son courage à deux mains, s'adressa au nouveau patron qui lui fit savoir qu'il doit la demander boulevard Péreire au directeur de Michelin : Monsieur Lamy. Celui-ci lui répondit tout de go : "Votre performance ne nous intéresse pas. Nous sommes dans une période de réorganisation. Nous avons beaucoup à faire et nous ne voyons pas la nécessité de semblable chose. Plus tard, peut-être...". Mais Lecot était tenace et ne voulait pas abandonner son projet, peut-être simplement parce que Citroën le patronnait moralement. En fin de compte, et à bout de faux arguments, Lamy lui répondit : "Puisqu'il n'y a pas de moyen pour vous faire revenir sur votre décision, je vais vous donner l'autorisation".

C'était déjà une grande faveur comparativement aux réponses négatives des autres constructeurs contactés, car elle lui permettait de piloter officiellement une "11 légère Citroën" au lieu de lui donner un nom d'emprunt comme cela se faisait lors de raids similaires, où jamais le nom véritable de la voiture n'était donné. Pourtant le soir à son hôtel, Lecot reçut un appel téléphonique de M. Lamy qui lui dit : "Ce matin nous avons oublié de causer de la question pneumatiques. Que montez-vous sur votre voiture ?".

"Des Michelin, lui répondit notre randonneur, bien que l'on me fasse payer les fournitures à un prix spécial".

Ce à quoi Lamy lui dit : "qu'il allait voir la question". Par la suite Michelin, ne lésinant pas pour une fois, fournit tous les pneus gratuitement pendant toute la durée de la performance, et Lecot fut très heureux de cette décision". On l'aurait été à moins.

Mais il avait encore à réunir les sommes nécessaires pour financer sa fantastique randonnée et pour ce, alla frapper aux portes des fournisseurs, équipant toutes les voitures au "double chevron". Près d'une trentaine dont les : carburateurs Solex, magnéto et démarreur Scintilla, bougies Marchal, pistons B.H.B., segments Bollée, chaînes de distribution Brampton, phares Cibié, embrayage et garnitures Ferodo, accumulateurs Fulmen, joints de cardan Glaenzer-Spicer, pompe d'alimentation Guiot, appareils de bord Jaeger, freins Lockheed, radio du Matériel Téléphonique, amortisseurs Repusseau, roulements S.K.F., lampes de phares Yvel, joints Curty,

culasse Speed, l'Aluminium Français, enfin l'installation électrique spéciale fut montée par les Etablissements Souriau, tandis que l'entretien était fait à chaque passage à Paris par une équipe du "Lion Noir", qui redonnait à la voiture un lustre de bon aloi. Naturellement, tout ce matériel était fourni spécialement en modèles renforcés.

Quant à la voiture, elle fut prise le 8 juin à la sortie de la chaîne de montage et n'avait été que très peu modifiée en dehors de l'appareillage précité. Ainsi avait été monté un réservoir spécial de 110 litres évitant de ravitailler en route, au lieu de celui standard de 45 litres. Les ravitaillements faits en "super-carburant Pégase" fourni par la "Compagnie Industrielle des Pétroles" (reprise depuis par la Mobil-Oil Française), devaient s'effectuer auprès des postes de Belle Epine, quand la voiture remontait sur Paris, et de St-Laurent-du-Var lorsqu'elle se dirigeait vers Monte-Carlo. Le tableau de bord était aussi spécial et "assez garni" suivant l'expression de Lecot, qui fit ajouter les appareils Jaeger suivants : compte-tours, thermomètre pour l'huile du carter, thermomètre pour l'eau du radiateur, manomètres pour l'huile et l'essence, enfin ampèremètre. L'ensemble avait un succès fou aux arrêts, surtout le compteur, auprès des enfants, qui ne manquaient pas de s'exclamer : "T'as vu ? Elle peut faire du 200". C'était vraiment beaucoup plus que ne pouvait en faire la vaillante "11", mais ce compteur n'était-il pas spécial !

Toute la préparation, puis ensuite l'entretien de la voiture, furent effectués par les deux fidèles mécaniciens du garage Lecot à Rochetaillée : Jean Cogueras et Marcel Coqueret.

Un certain 22 juillet 1935

De plus, pendant la préparation et puis lors du raid, un manager technique surveilla la bonne marche de tous les rouages techniques et administratifs nécessaires pour le mener à bonne fin, c'était l'ingénieur R. Brisset.

Tout étant bien en ordre, sa "11" noire semée de placards publicitaires des sociétés l'aidant dans sa tentative de performance, François Lecot prit donc le départ de la place de la Concorde à 11 heures du matin, le 22 juillet 1935.

Il était accompagné de M. Lumet, commissaire sportif de l'A.C.F., connu comme "très réglo". Ce départ, pour une année complète de route, était bien modeste car seuls quelques amis du randonneur étaient là, lui criant : "Bonne chance Lecot" et celui-ci de penser qu'un André Citroën l'aurait transformé, en alertant toute l'opinion française en convoquant les journalistes. Aussi ne put-il s'empêcher de dire à son compagnon : "Dans un an à la même date cela fera peut-être un peu plus de bruit".

En passant par la porte d'Italie, la "11" n° 3057-RJ7 était à 11 h 30 à Belle Epine pour son premier ravitaillement, et une bonne heure plus tard

François Lecot se détendant par une courte promenade lors de son raid de 400 000 km. Photo prise après octobre 1935. Collection particulière.



dépassait la Pyramide de Fontainebleau. Mais dès Sens, le raid faillit être interrompu car, un camion l'ayant gêné (déjà), Lecot froissa quelques tôles. A 15 h il était à Avallon, puis atteignit Chalon-sur-Saône à 17 h 10 et à 17 h 45 passait à Mâcon. Enfin à 19 h il atteignit Rochetaillée après 520 km parcourus en 8 h à 65 km/h. Pendant que la voiture passait aux mains de mécaniciens qui allaient redresser les tôles et vérifier tout ce qui avait paru anormal au pilote, celui-ci allait dîner en compagnie du commissaire Lumet à la Brasserie des Archers. Remarquons qu'un tableau de vérifications journalières était systématiquement établi, tandis que le commissaire dressait un procès-verbal des moindres incidents. Après un repas léger, comme il en avait l'habitude, Lecot alla se coucher pour pouvoir reprendre le départ le lendemain matin à 3 h 30. En fait, il ne dormait que 4 h par jour, et cela dura plus de 365 jours, ce qui donne une idée de la résistance physique de cet homme qui allait ainsi, allègrement, vers la soixantaine. C'est, en dehors de cette résistance, à son régime alimentaire — des plus simples si ne n'est frugal — que notre randonneur dut de pouvoir établir une telle performance.

François Lecot avait aussi une remarquable faculté de récupération. Ainsi, lorsqu'il se sentait fatigué, il s'arrêtait au bord de la route, disait à son compagnon : "Je vais dormir 3 minutes". Et il sommeillait bien le temps dit, et repartait.

Reprenant donc le volant à 3 h 30, le "surmarathonien du volant" — comme l'appela plus tard "L'opinion de Saïgon", jusqu'où sa renommée s'était répandue — se trouva à 4 h 40 à St-Rambert d'Albon où Védrines se tua en 1921 ; à 5 h 15 il était à Valence, et dépassait Montélimar à 6 h 10, où de nombreux camions de primeurs le gênèrent. Déjà le fameux bouchon ! Puis, après une pose de 5 mn à Orange à 6 h 45 pour prendre un café noir, Aix-en-Provence fut atteint à 8 h 10 ; à 9 h 15 c'était Brignolles, 10 h 5 Fréjus, 11 h 15 la sortie de Nice, et une demi-heure plus tard la première arrivée devant le Casino de Monte-Carlo. Les personnalités de l'Automobile-Club attendaient Lecot pour lui remettre l'insigne du club qui resta fixé sur la calandre de la "11" pendant toute sa performance. Mais il ne s'attarda pas pour autant à la principauté, puisqu'il en repart un quart d'heure après son arrivée pour aller se ravitailler en essence à St-Laurent-du-Var.

Ainsi, il peut être à Aix à 16 h, malgré qu'il ait pris un court repos après la traversée de l'Estérel. Poursuivant alors sa route il sera à Lyon à 20 h 15, d'où il fera un détour pour parfaire son kilométrage à 1 200 km avant d'atteindre Rochetaillée. Depuis la veille 11 h à Paris, il a déjà parcouru 1 720 km !

Et la ronde continue avec quelques ennuis

Ce ne fut qu'au bout d'un mois qu'eut lieu la première visite générale de la voiture sous le contrôle de l'ingénieur Brisset. A la suite de cette visite il put déclarer : "Tout est très bien, rien n'a bougé. Donc nous sommes tranquilles..." Pourtant la voiture avait déjà parcouru 36 136 km à la vitesse moyenne adoptée.

En fait, la "11" de Lecot eut quelques ennuis sérieux avant ses 100 000 km comme le rapporte J.A. Grégoire dans ses "50 ans d'automobile". Le dit Brisset vint un jour lui dire que la traction avait déjà perdu trois fois une de ses roues avant. Tous les 30 000 km environ notre "randonneur.. avait ainsi vu

filer une de ses roues devant son capot, et malgré son intrépidité il avait peur.

Brisset posa alors au jeune ingénieur la question : "Vous avez paraît-il un montage qui tient ?". Lecot étant très sympathique à Grégoire, celui-ci lui équipa ses essieux suivant son dispositif rendant "l'arbre semi-porteur", l'astuce consistant à remplacer le roulement à billes extérieur de fusée, par un à aiguilles. A la suite notre héros termina son raid sans aucun ennui de ce côté-là. Comme celui-ci s'était engagé à le réaliser sur une voiture de série il n'en souffla mot, mais remercia Grégoire en lui dédiant son livre, avec une mention, pour les "bons moyeux Grégoire".

La "11" de F. Lecot a été ici photographiée dans son premier "jus" décoratif, au plus tard avant octobre 1935. Les cocardes de portières portent des inscriptions recouvertes par la suite, sans doute en raison de tôles froissées ; de plus les inscriptions du capot, des ailes et antibrouillards sont différentes, ou encore non posées. Quant aux verres des phares ils sont plats. Remarquez aussi le toit entièrement tôle. Enfin le chandail aux trois chevrons inversés pourra inspirer les fanatiques de la Traction Avant. Collection particulière.





Arrêté au bord de la route, F. Lecot fait le plein d'huile Mobiloil sous les yeux du commissaire de l'A.C.F. Sur cette photo se distinguent nettement les volets d'aération du capotage, ainsi que, outre les avertisseurs des pare-chocs, les grilles de ceux placés sous les ailes. Collection particulière.

Concurrent du XVIème Rallye de Monte-Carlo

Mais François Lecot — et on le comprend — commençait à trouver monotone son aller et retour journalier Paris-Monaco, aussi pour rompre cette monotonie, il décida de participer au Rallye de Monte-Carlo de janvier 1936 en partant prendre le départ à Athènes. Les années précédentes ce parcours ayant été particulièrement néfaste (comme vous l'avez lu dans le numéro 34 "spécial" de "l'automobiliste" sur cette épreuve), ses amis lui conseillèrent de partir de Valença au Portugal, où "il ne pleut jamais". Ce ne fut malheureusement pas le cas, pour une fois, hormis vers Séville où les concurrents eurent droit au soleil. Après 2 985 km, la "11" n° 75 avec 4 personnes à bord, dont l'inamovible commissaire de l'A.C.F., notre "automobiliste" rallia Monte-Carlo dans les temps. Elle s'y classa 50ème sur 72 arrivés et 105 engagés, mais perdit quelques places par ignorance du règlement, un de ses mécanos ayant "voulu mettre de l'huile une fois rentré au parc". Autrement elle se serait classée 44ème avec 599,1 points au lieu de 594,1. Signalons qu'en raison de cette participation la voiture fut immobilisée pendant deux jours, qui furent décomptés du total des jours pendant lesquels furent effectués les 400 000 km.

A travers l'Europe

Le rallye avait mis Lecot en appétit de vagabondage, aussi décida-t-il, à la suite, d'aller visiter les grandes capitales d'Europe, ce, avec une arrière-pensée patriotique, puisque "cela fera aussi un peu de propagande à notre pays et à notre industrie"; notre randonneur n'avait pas été à l'école d'André Citroën pour rien. Mais il attendit pour cela les beaux jours et se rendit d'abord à Berlin le 7 juin 1936, puis le 11 il rejoignit Amsterdam, et le 14 Rome. C'est ensuite une descente dans la péninsule ibérique, par Madrid et Barcelone le 19 juin, pour repartir vers l'est en joignant Vienne le 24 juin; pour cette dernière randonnée, et varier ainsi le plaisir, il effectua l'aller par l'Allemagne et le retour par l'Italie.

Notre randonneur en est maintenant à un mois de la fin de son parcours et jusqu'ici il n'a pas eu d'accident vraiment grave. Il le frôlera pourtant vers la mi-juillet à Montélimar. Au moment de doubler un camion, celui-ci s'étant mis en travers, Lecot l'évite de justesse, et après une embardée va toucher le trottoir avec une roue arrière, faussant ainsi l'essieu. A première vue il semble que c'en est fini d'arriver aux 400 000 km, mais notre randonneur est tenace, et ne veut pas s'avouer vaincu si près du but. Et, après deux heures de réparations chez le

concessionnaire Citroën de la ville, il peut quand même repartir pour terminer les quelques milliers de kilomètres restant à faire. En un an, pour trois ou quatre accrochages, il avait, par contre, rencontré sur sa route en moyenne trois accidents par jour, chiffre allant quelquefois jusqu'à huit, dont certains avec des morts.

Enfin, après un dernier passage à Monaco où il fut l'objet d'une réception triomphale, le célèbre randonneur bouclait, le 26 juillet 1936 à Paris, ses 400 000 km. Aucune réception officielle ne l'y attendait, mais il fut quand même ovationné par toutes les personnalités de l'automobile d'alors, qui savaient ce qu'une telle randonnée valait tout aussi bien pour l'homme que pour la voiture.

Dans ses souvenirs le "célèbre randonneur" raconte aussi que, pour vérifier sa "11" et savoir si oui, ou non, c'était la même qui passerait le lendemain, certains curieux la repéraient. Aussi, "chaque jour je découvrais un signe cabalistique tracé sur la carrosserie..., une rayure sur une glace..." et il avouait: "cela m'enchantait".

Au total l'exploit de F. Lecot avait duré 370 jours, d'où il fallait déduire 5 jours d'immobilisation pour accidents et réparations, plus les 2 jours du Rallye de

Monaco déjà cités. Il avait donc effectué les 400 000 km en, exactement, 363 jours.

Pendant ce temps la voiture n'avait subi que :

- 13 visites générales du moteur, environ tous les 25 000 km,
- le remplacement de deux jeux de chemises, et pistons,
- la réfection de la ligne d'arbre à 285 000 km, et un changement complet de celle-ci à 340 000 km,
- enfin, lors d'un démontage de la boîte de vitesses à 96 000 km, il fut constaté qu'elle était sans usure.

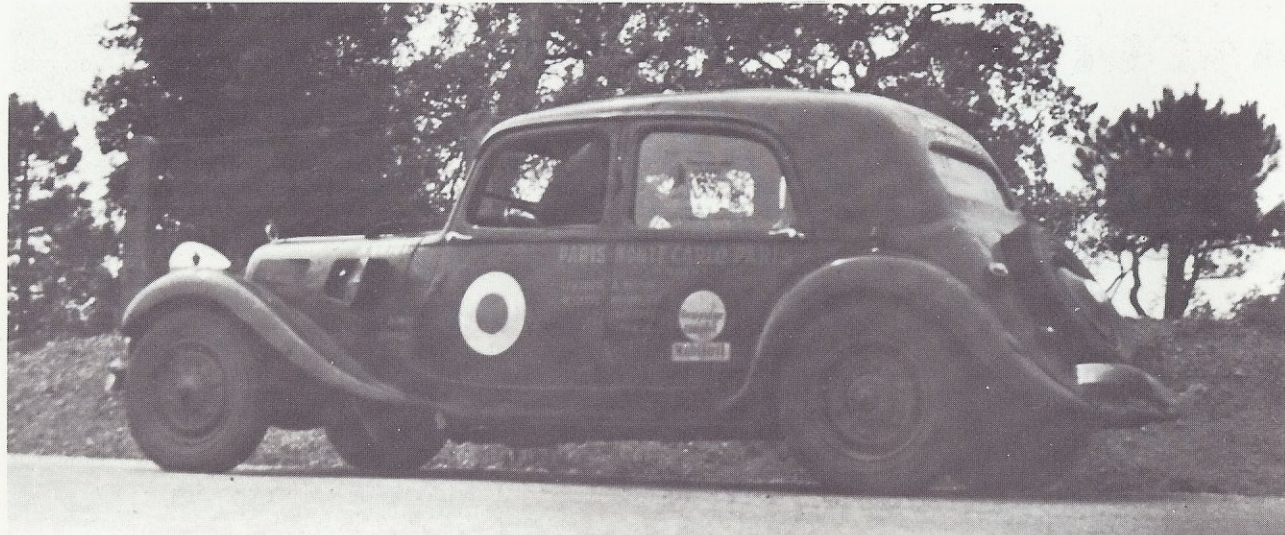
Aussi, pour terminer le discours de réception de Lecot à l'A.C.F., le directeur du laboratoire, G. Lumet — qui fut aussi le commissaire l'ayant accompagné pendant une grande partie de l'épreuve — pouvait dire : "Donc et pour nous résumer, l'expérience des 400 000 km nous a démontré la qualité française de la voiture que pilotait Lecot, et c'est là un beau triomphe pour l'industrie automobile". Il n'y avait pas de meilleure réponse aux détracteurs de la traction avant Citroën.

L'opinion de François Lecot sur la "11" Traction Avant

A la suite de son exploit, Lecot était donc le plus autorisé pour juger des qualités de la "11", et donc faire table rase des innombrables faux bruits courant à son sujet. L'on retrouve ainsi, dans de nombreux textes, que celle-ci eut pas mal d'accidents pendant ses randonnées. Nous vous avons rapporté ceux "de la route" dont fut victime Lecot, et attribués à la nouvelle mécanique par la concurrence furieuse de l'apparition de la nouvelle venue. En tout cas Lecot, dans ses souvenirs, souligne que son moteur était de "premier ordre à tous points de vue" et, entre autres, facilement réparable en raison des chemises amovibles, dont seulement deux jeux furent changés pendant l'épreuve. De plus sa consommation moyenne en essence sur les 400 000 km ne fut que de 11,800 litres aux 100 km, tandis que celle en huile fluide n'atteignit que 1 gr au kilomètre.

Quant à l'embrayage, il ne nécessita qu'une rectification des plateaux après 280 000 km, tandis que ses garnitures Ferodo ne furent changées que tous les 60 000 km. De leur côté les essieux à cardans Glaenzer-Spicer étaient l'objet de bien des bruits malveillants, et le 22 juillet 1935, comme lors de ces précédents raids, l'on ne manquait pas de dire à Lecot : "Attention aux cardans". Pourtant celui-ci précisa qu'il n'avait jamais eu le moindre ennui, avec eux. Il est vrai qu'ils étaient surveillés de près par ses mécanos, et que les gens les confondaient avec ceux précédemment montés.

Les barres de torsion avaient aussi mauvaise réputation auprès du public, et pourtant Lecot n'en



Sur cette photo apparaît l'arrière de la "11" des 400 000 km montant, outre la plaque de police centrale, la roue de secours sans protection ; enfin au-dessus de la custode la publicité "Auto Miror du Lion Noir" avec lequel la carrosserie était entretenue à chaque passage à Paris. Collection particulière.

cassa que 3 : une à 84 000 km, une autre à 94 000 km, enfin, la dernière, à 104 000 km. Leur bris, si il fit ralentir momentanément l'allure, n'empêcha pourtant pas de conserver la moyenne, et en tout cas Lecot souligna énergiquement qu'il était "complètement faux qu'il y eut des accidents". En fait, elles ne cassèrent que par manque d'amortisseurs, car autrement Lecot les considérait comme étant de bonnes suspensions sûres et confortables. Quant aux amortisseurs — de série à l'origine — ils furent remplacés, vers 200 000 km, par des "télescopics" Repusseau, un ingénieur de cette maison ayant été spécialement délégué pour les surveiller ; l'on constata ainsi que ceux construits pour être utilisés 15 000 km pouvaient tenir jusqu'à 50 000 km, et n'avaient alors rien perdu de leur qualité ; ils ne furent enlevés que sur demande de la maison Repusseau. De son côté la carrosserie, conçue par l'ingénieur Lefèvre, avait déjà séduit le grand public.

François Lecot porte d'autre part, au cours de ses souvenirs, divers jugements intéressants aussi bien sur la voiture que sur la maison Citroën, tels que : "Sans les événements qui se sont succédés chez Citroën, cette gracieuse Traction Avant aurait certainement fait beaucoup de bruit dans le monde". Et par ailleurs : "Dans ma vie, j'ai conduit bien des voitures, j'affirme que je n'en connais que deux seulement qui m'ont vraiment surpris

par leur tenue de route : la Bugatti et la Citroën Traction Avant." Enfin, notre randonneur constatait que les "petits déboires de cette voiture proviennent exclusivement du manque d'entente entre les différents services et des gens qui ont voulu faire passer leur intérêt personnel avant celui de la Marque", et aussi "je crois bien que sans la grande volonté du Patron, la Traction Avant ne serait jamais sortie des usines du quai de Javel".

Une triste vieillesse

Contrairement aux champions actuels, Lecot ne tira aucun profit de ses exploits inégalés. Ayant vendu en 1943 son hôtel de Rochetaillée-sur-Saône, il fut ruiné par l'inflation d'après-guerre.

Aussi le vit-on, à 70 ans, livrer du lait à vélo pour pouvoir subvenir à ses besoins. Fin 1955, alors qu'il était encore employé à la cantine d'une usine lyonnaise, il fut frappé d'une apoplexie qui le laissa paralysé. Secouru par une souscription d'automobilistes, il put entrer comme pensionnaire à la Maison départementale de retraités des Monts-d'Or à Abigny-Collonges.

Il y mourut à la mi-août 1959, à 81 ans, oublié du monde, hormis des Lyonnais.

C.-H. T.

ANDRÉ CITROËN

1878 ~ 1935

(suite de la page 18)



“sans permission” à Paris. Par son ami Loucheur, venant d’être nommé en novembre 1914 à la direction de la fabrication du matériel de guerre, il se fait alors recevoir par le général Bacquet, directeur de l’Artillerie, auquel il expose son idée de fabriquer des obus en grande série. Jusqu’ici, ceux-ci sont pour la plus grande partie fabriqués par de petits usiniers répartis à travers l’Hexagone, et n’en sortant chacun que quelques dizaines par jour ; aussi, au total, est-on loin des 10 000 schrapnells demandés par le G.Q.G. Se rappelant les chaînes de fabrication qu’il a vues chez Ford, lors de sa visite à Détroit en 1912, il veut utiliser le même procédé pour les obus ; il se voit alors chargé par le général de mettre sur pied une usine qui, dès l’été 1915, sortira les 10 000 obus/jour. Aidé de J.-M. Haardt, il réussit à faire

sortir de la plaine de Javel, en deux mois, une usine de 18 000 m² qui produira au milieu de l’année, non plus 10 000, mais 50 000 obus/jour ! A la fin de la guerre, 28 millions d’obus auront été produits par cette usine où travaillaient alors 12 000 ouvriers et ouvrières. Entre deux, Loucheur étant devenu Ministre de l’Armement, le chargera de l’organisation de l’Arsenal de Roanne, et là aussi André Citroën fera des miracles.

Mais, pensant déjà à l’avenir, il se demande ce qu’il fera de ses milliers de salariés lorsque “la grande tuerie” se terminera. Aussi, dès février 1917, il charge, d’une part Jules Salomon, créateur du “Zèbre”, d’autre part Dufresne, ingénieur chez Charron, de lui concevoir chacun de leur côté une automobile pour quand reviendra la paix. Ce double projet lui posa après la guerre, le choix entre la 8 ch du premier, et la 18 ch du second ; il se détermina pour la plus faible, tandis qu’il cédait la plus puissante, et son promoteur, à Gabriel Voisin.

Ainsi le 4 juin 1919, Citroën put présenter la 1ère type “A” aux Champs-Élysées, et commença à en produire 30 par jour, chiffre qu’il porta graduellement à 100 vers la fin de l’année suivante. Puis en 1921, sortait la “B-2”, tandis qu’au Salon était présentée la célèbre “5 HP”, qui fut fabriquée de 1922 à mai 1926. En 1924, ce fut la 1ère conduite intérieure à armature d’acier, annonçant la “Tout Acier”, qu’il sera le premier à construire en Europe. A la suite, dès octobre 1926, et jusqu’à 1928, ce fut la “B-14”, cette dernière année voyant la présentation au Salon des “C.4” et “C.6”, cette dernière étant dotée, en 1932, du “moteur flottant”. Lors du Salon de cette dernière, furent enfin présentées les “8”, “10” et “15”, dont certaines dispositions allaient être utilisées sur la Traction Avant en gestation au bureau d’études de la rue du Théâtre.

Pour tous ces services rendus à la France, André Citroën fut successivement fait chevalier de la Légion d’Honneur en 1924, puis promu successivement, officier en 1926, commandeur en 1929, puis grand-officier en 1932.

Mais comme Napoléon — auquel il ressemble par certains côtés de son esprit créateur — Citroën était rongé au foie par un mal inexorable. Sa défaite financière de fin 1934, devait l’abattre irrémédiablement et, début janvier suivant, il entra à la clinique de la rue Georges Bizet ; mort, le 3 juillet 1935, il devait être, par une ultime ironie du sort, emmené à sa dernière demeure au cimetière Montparnasse, par un fourgon funéraire Renault !

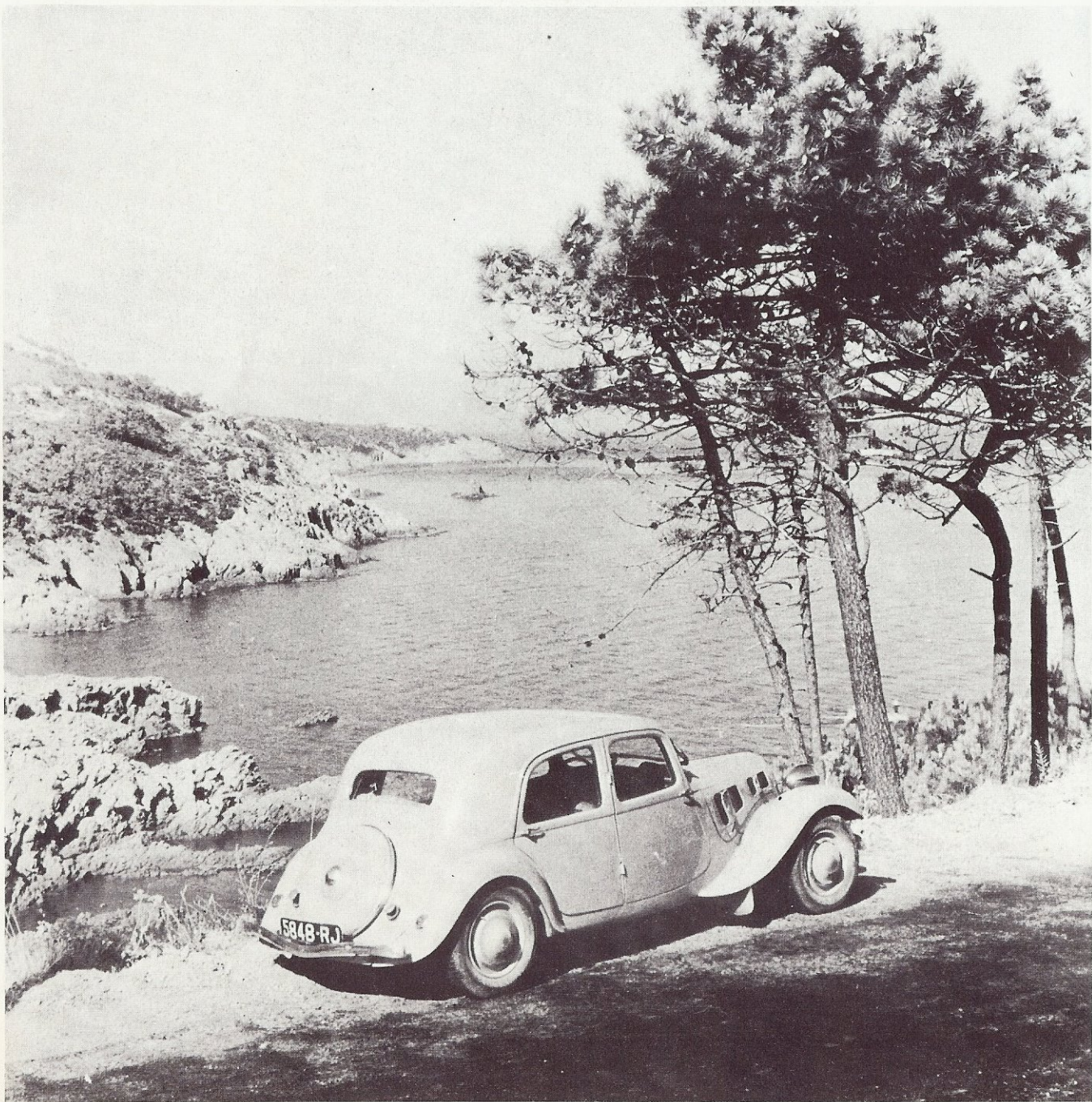
Comme l’a écrit J.A. Grégoire, ce furent “deux grands Français qui, chacun à sa manière, contribuèrent, par leur génie et leur émulation, à créer notre industrie

automobile ...”, leurs seules usines donnant actuellement du travail à plus de 200 000 travailleurs de France.

Pourtant, ils étaient bien différents l’un de l’autre. Citroën, ingénieur respectueux des créations d’autrui, était plus joueur en affaires que sur les tapis verts des casinos ; simultanément, il était aussi publicitaire, industriel génial et, dans le monde d’aujourd’hui, pourrait réaliser ses desseins, ceux-ci, cachant quelquefois son âme humanitaire et généreuse.

Par contre, Renault — autodidacte, timide, chargé de bon sens, mais dur au travail comme il l’était pour lui, d’une indomptable énergie — ne pouvait renier ses origines de “paysan de France” ; c’est, grâce à ces qualités, qu’il réussit à construire son “empire de Billancourt”. Comme Citroën, il finit dépouillé de tout.





Une des mille premières 7 C, avec plaque minéralogique centrale, double bouchon de réservoir, double catadioptré, de 1934.

André Citroën avait le génie de la publicité. Quel autre constructeur aurait osé, en 1935, faire subir à ses modèles ce test devenu aujourd'hui obligatoire.



Ces photos montrent la chute que les techniciens Citroën firent effectuer à la Traction Avant pour prouver la solidité de sa carrosserie monocoque. La voiture fut ensuite exposée dans le hall d'exposition du quartier de l'Europe. Archives Citroën.

La famille "Rosalie"

1931
14 Records internationaux



ROSALIE I

1932
50 Records du Monde
81 Records internationaux



ROSALIE II

1933
106 Records du monde
151 Records internationaux



PETITE ROSALIE

1933
28 Records du Monde
50 Records internationaux



ROSALIE V

1934
7 Records internationaux



ROSALIE VI

1934
5 Records internationaux



ROSALIE VII

utilise et recommande
exclusivement



L'HUILE DES RECORDS DU MONDE

Dans les traces des "ROSALIE" une traction "7S" parcourt 16000 km en 6 jours

Il y aura 7 ans en cette année 75, nous fûmes le premier à tenter de débrouiller l'histoire des célèbres "Rosalie" de records avec lesquelles André Citroën, et la marque d'huile "Yacco" remportèrent 541 records (349 internationaux en classes D, E, ou F, et 192 du monde) de 1931 à 1935.

Aucune marque automobile — même les plus orgueilleuses — ne réussit à établir un tel palmarès et, si ce n'était en France, cette "geste moderne" aurait été claironnée à travers le monde entier pour le plus grand bien de notre industrie. Pour des faits infiniment moindre, n'a-t-on pas vu fleurir des séries de timbres-poste !

Parmi ces prestigieuses "Rosalie", — peut-être certains s'en étonneront, car ce prénom désigne plus spécialement les 8 et 10 ch Tout Acier de 1932 — une seule fut une "Traction Avant", la Rosalie VII.

Entièrement de série (y compris sa carrosserie), c'était un faux cabriolet dont les ailes avant et arrière avaient été enlevées, ce qui lui donnait un aspect curieux auquel l'on n'est pas habitué.

Naturellement 4 cylindres, son moteur était un "7 S" de 1911, 349 cc (78 x 100 mm), comme l'indique le procès-verbal de record de l'A.C.F. ; elle se trouvait ainsi classée dans la catégorie E des Records Internationaux.

Ayant pris le départ sur l'anneau de Montlhéry le 17 juillet 1934 (exactement à 13 heures 21), elle ne s'arrêta que le 23 juillet après avoir parcouru en 6 jours très exactement 16 010,352 km à la moyenne de 111,183 km/h. Les cinq premiers jours, elle avait même fait une moyenne un peu plus importante ayant atteint les 112,292 km/h.

Ceci, naturellement, sans s'arrêter, hormis pour les pleins et changements de pilotes. Le nombre de ceux-ci fut beaucoup plus restreint que lors des précédents records, puisqu'ils n'étaient que quatre se relayant environ toutes les 5 heures. Depuis l'origine, le mécanicien-garagiste, César Marchand, s'occupait de ces records "Rosalie" pour la marque "Yacco" ; dans le

dernier, il avait sous ses ordres, Robert Bodecot, Raphaël Fortin et Marcel Lecœur, celui-ci étant le seul à n'avoir pas conduit dans les précédentes tentatives.

Signalons que celles-ci étaient contrôlées d'une façon extrêmement rigoureuse par l'A.I.A.C.R. (Association Internationale des Automobiles-Clubs Reconnus) et non comme pourraient le penser certains "à la bonne franquette", et avec pots de vin hors contrôle. L'A.I.A.C.R. était alors, comme l'écrivit Baudry de Saunier, "le tribunal international de dernière instance, le seul pouvoir international qualifié". Les épreuves étaient disséquées sans concession par des chronomètres et commissaires officiels contrôlant chaque tour. Sur les procès-verbaux figurait obligatoirement le temps réel constaté, en minutes, secondes et cinquièmes de seconde. Ces temps étaient pris à chaque passage de la ligne de départ, et le nombre de tours précédents était totalisé ainsi que les temps réalisés et les distances couvertes depuis le début de l'épreuve. De plus la vitesse n'était enregistrée que **compte tenu de tous les arrêts** de n'importe quel genre. Enfin les appareils de ravitaillement en huile étaient également contrôlés, ainsi que les pièces. Lors de ces contrôles, n'étaient autorisés que les changements de certaines qui devaient se trouver obligatoirement à bord, avec l'outillage nécessaire. Par contre, le remplacement de tout ou partie des organes suivants était rigoureusement interdit : ensemble de cylindres, pistons, bielles, vilebrequins, carters inférieur et supérieur, arbre à cames, boîte de vitesses et ses engrenages, châssis, ponts avant et arrière. Pas un joint, pas même une goupille ne pouvait venir de l'extérieur.

Remarquons que lors de la tentative de juillet 1934, Rosalie VII n'enleva que des "records internationaux" que l'on peut avoir tendance à confondre avec les "records mondiaux". Le "record international" est fonction d'une cylindrée comportant 8 classes de 350 cc à 8000 cc ; la classe "E" s'étend de 1500 à 2000 cc. Quant au "record mondial", il constitue encore pour l'ensemble du Monde la meilleure performance, ce, sans distinction de cylindrée. Les difficultés d'homolo-

gation d'un de ces records font comprendre pourquoi les marques actuelles ne se frottent plus, ou si rarement, à de telles tentatives. Cela pourrait être catastrophique pour leur publicité.

Voici dans leur sécheresse les **résultats de ces premiers records enlevés par une Citroën "Traction Avant"**, suivant le procès-verbal officiel de l'A.I.A.C.R.

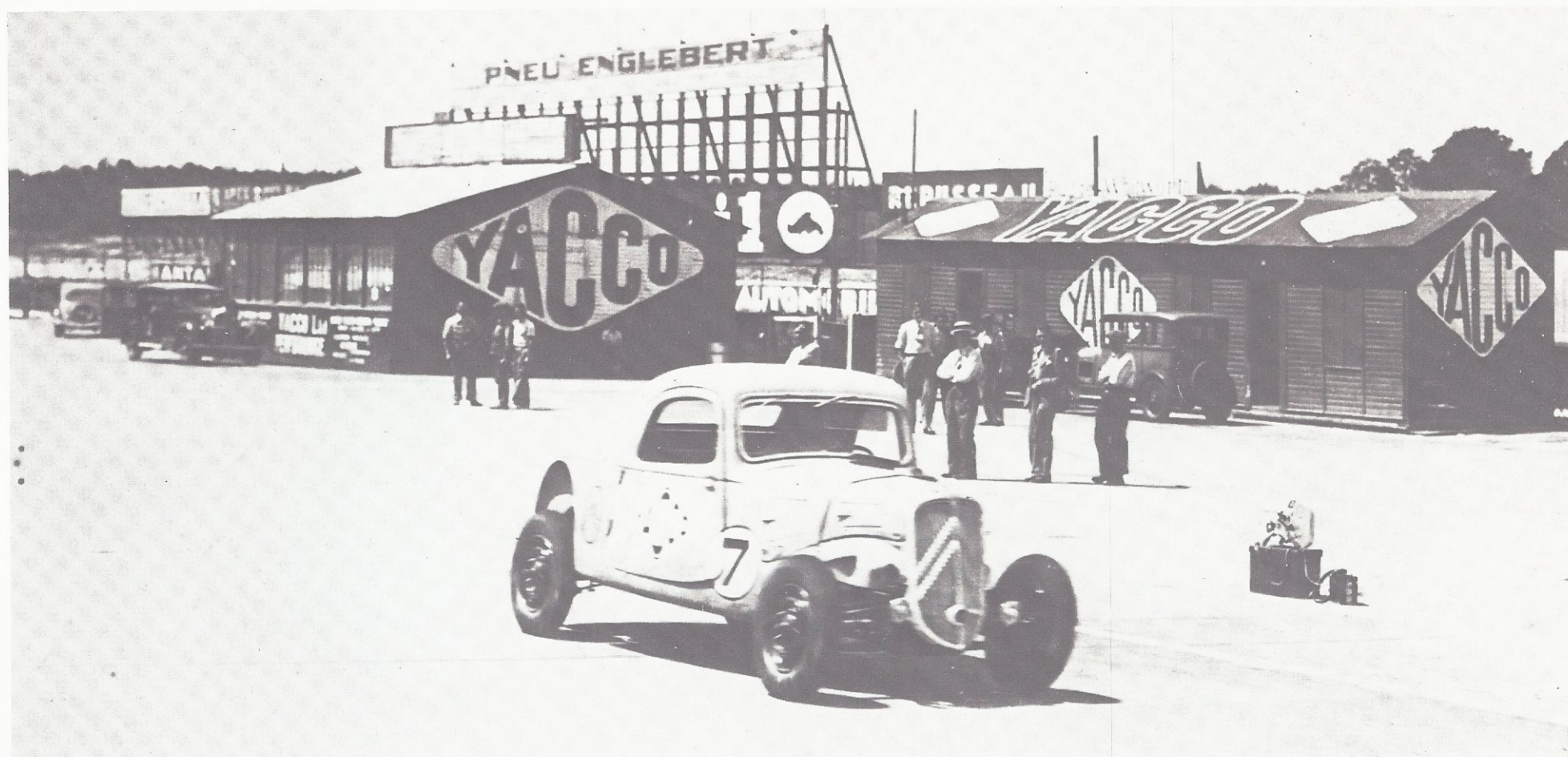
Soulignons que, comme pour les précédentes "Rosalie", toutes étaient engagées par la Société des Huiles Yacco dirigée par André Dintilhac. C'est pourquoi sur les procès-verbaux, elles sont désignées comme "Yacco-Rosalie", et non comme Citroën.

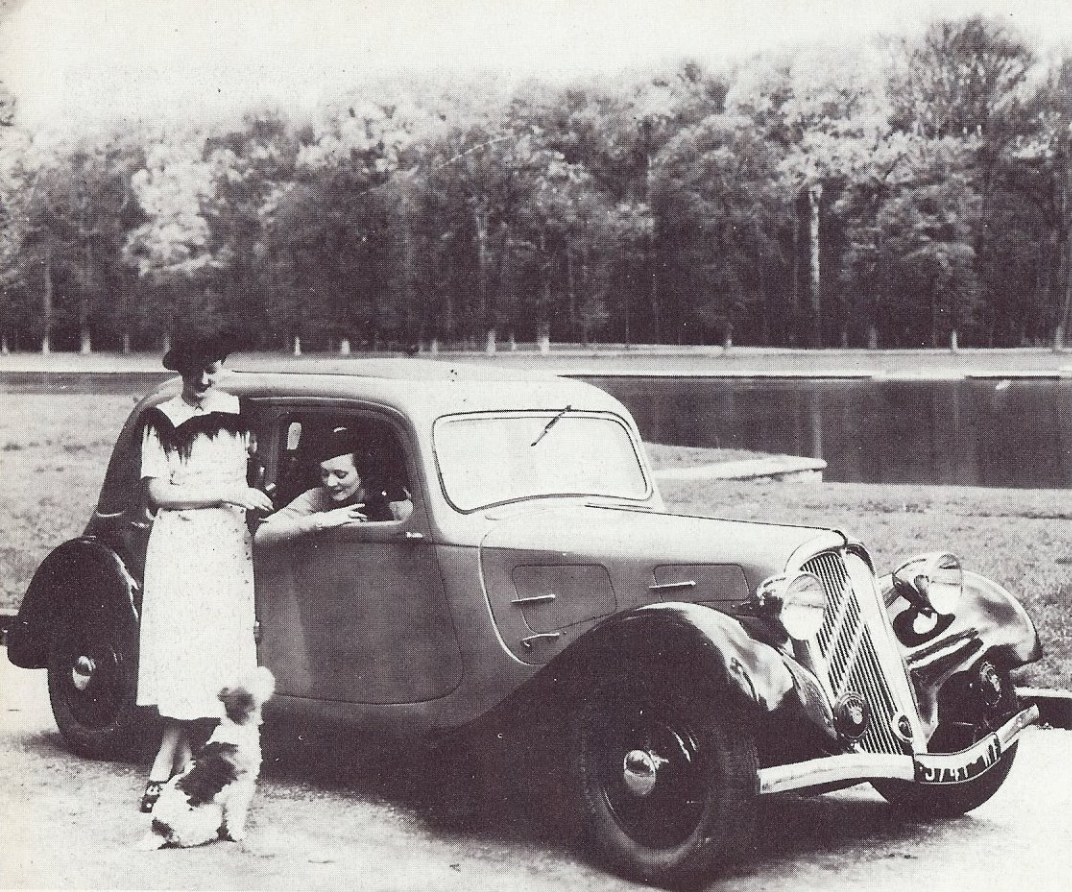
Si l'on analyse le tableau des résultats l'on s'aperçoit que le promoteur de cette tentative visait surtout à battre le record des 10 000 milles, soit 16 090 km, et que pour cela la voiture devait rouler un peu plus de 6 jours, qui ne font que 144 heures. La moyenne ayant légèrement baissée après le 5ème jour, l'on peut aussi penser que certaines pièces fatigant trop (la 7-S n'était-elle pas un modèle récent ayant encore quelques faiblesses ?), Marchand ou Dintilhac pensa qu'il était préférable de s'en tenir là. En fait, ce n'était qu'un galop d'essai pour la nouvelle venue, et les mois qui suivirent allèrent montrer ce dont elle était capable, aux mains de quelques "inconditionnels" d'André Citroën.

Records internationaux Classe "E"

Temps ou distance	Distance ou temps	Vitesse horaire	
		en km	en milles
Records battus			
3 jours	8 067,474 km	112,043	69,62
4 jours	10 768,637 km	112,173	69,70
10 000 milles	144 h 43'14''09	111,203	69,10
Records établis			
5 jours	13 475,005 km	112,292	69,78
6 jours	16 010,352 km	111,183	69,09

"ROSALIE VII" passant en vitesse devant le stand technique Yacco installé sur l'autodrome de Montlhéry. Collection C.-H. T.





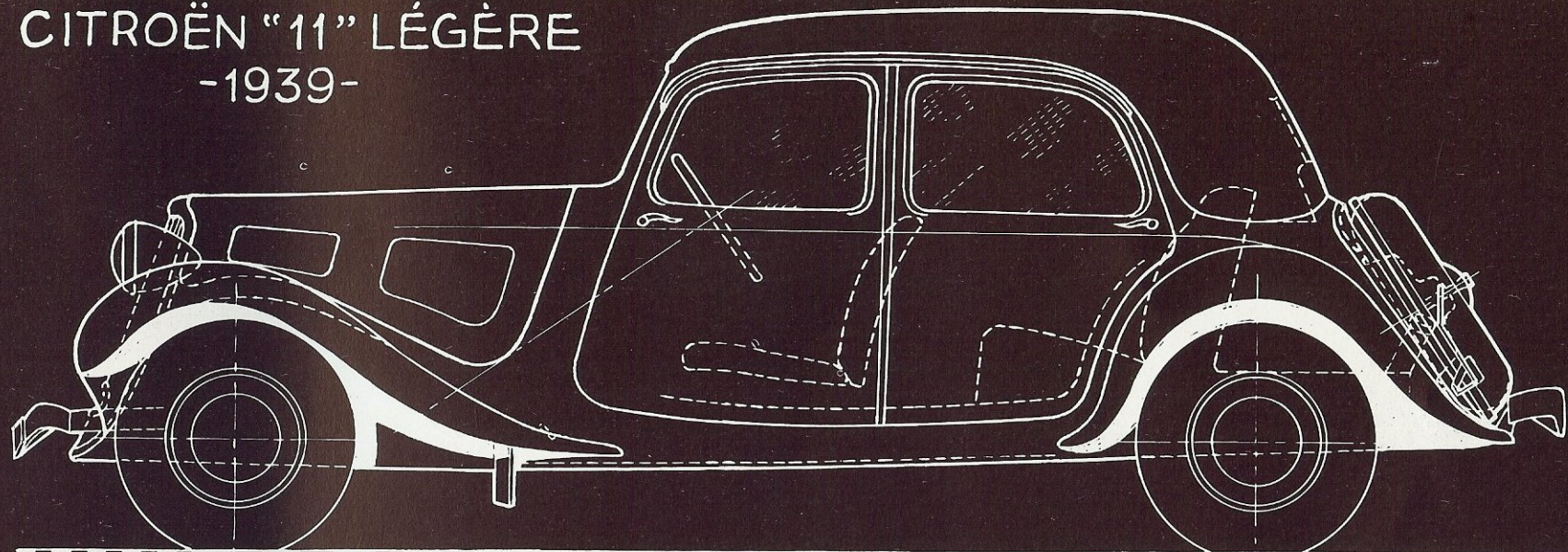
La femme était déjà, il y a quarante ans, un puissant argument publicitaire de vente. Celles-ci présentaient le prototype de la berline "7" de 1934 sur lequel l'on remarque que les taquets d'ouverture des volets de capot sont plus longs que sur les futurs modèles de série. Le pavillon est aussi plus arrondi, tandis que le dessin des ailes arrière n'est pas celui définitif. Archives Citroën.



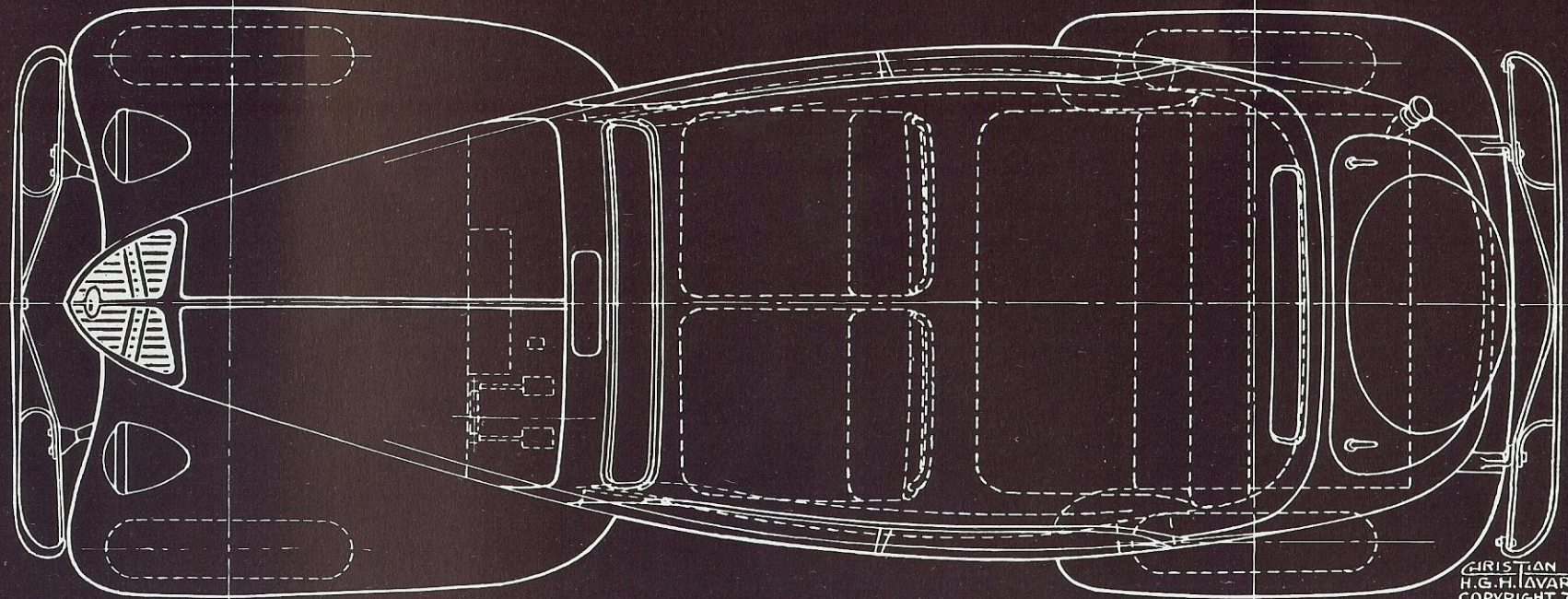
Les amoureux servaient aussi d'argument aux publicitaires du quai de Javel. Ici un faux-cabriolet "11", d'une des premières séries comme le montrent les volets de capot s'ouvrant de l'arrière vers l'avant. Par contre les avertisseurs sont déjà placés sous les ailes. Archives Citroën.

CITROËN "11" LÉGÈRE

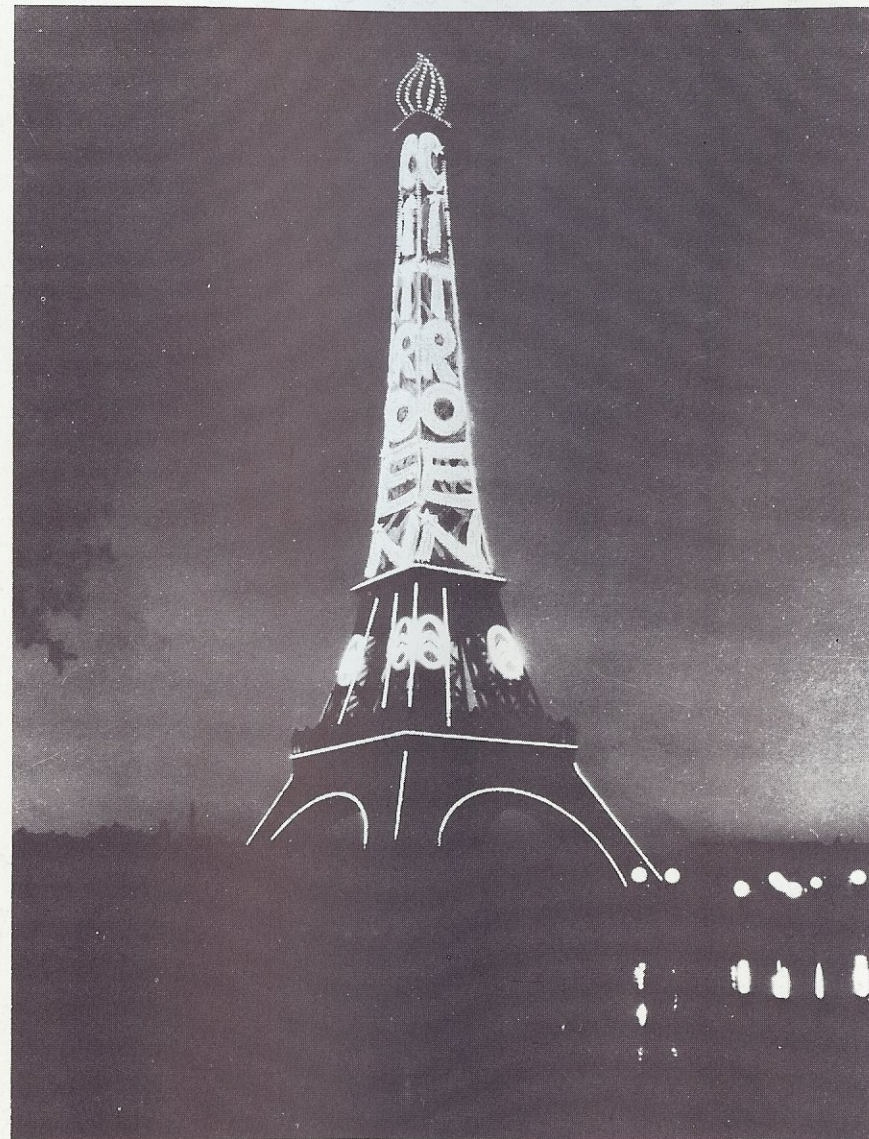
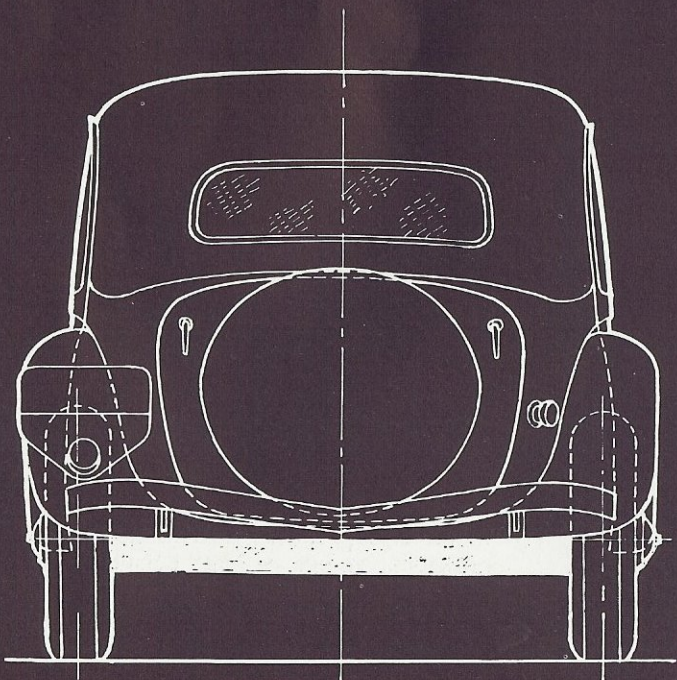
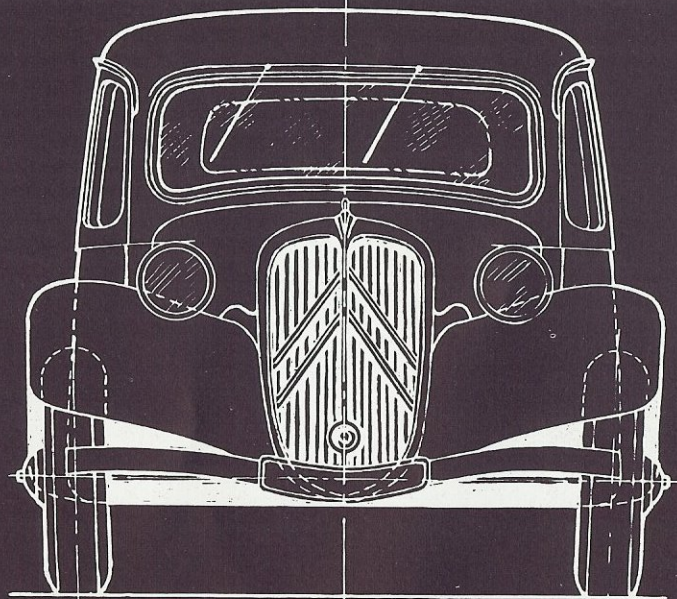
-1939-



0m 0,50 1 2 3 4 4,37m



CHRISTIAN
H.G.H. LAVARD
COPYRIGHT 75.



CES 25 PAGES SUR LA TRACTION AVANT CITROEN CONSTITUENT LA PREMIERE PARTIE DE SON HISTOIRE. VOUS POURREZ EN LIRE LA SUITE DANS LES PROCHAINS NUMEROS, OU VOUS SERONT PRESENTES LES DIFFERENTS MODELES DE 1934 A 1957.