

REVUE DE PRESSE

2

ESSAIS DS (SUITE)

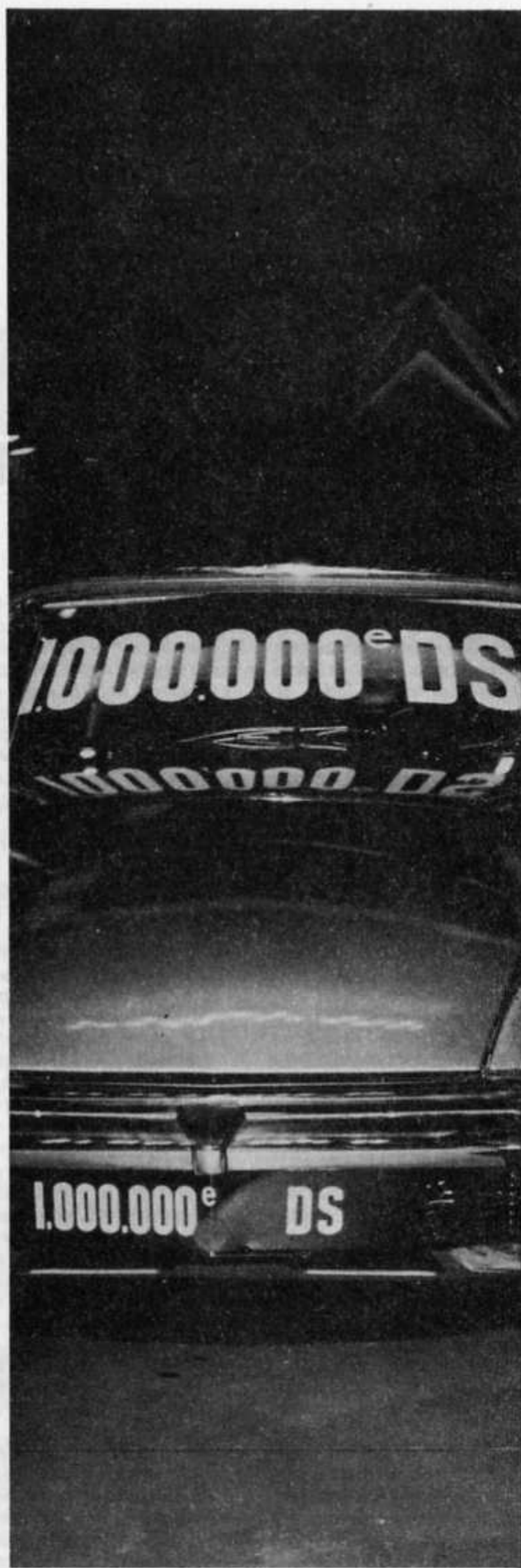
1.000.000° DS

CITROËN
RELATIONS PUBLIQUES

DS

Injection électronique
SUL CITROËN

1.000.000^e
DS



L'OFFICIEL DES TRANSPORTS

31 Octobre 1969

**Citroën a fêté
la millionième DS
et le cinquantenaire
de la marque**

Citroën a fêté, le 7 octobre, à la fois la sortie de la millionième DS et le cinquantième anniversaire de sa création — 1919 fut en effet le premier Salon de l'Automobile auquel Citroën participa.

Pour marquer ce double événement, la firme avait ouvert pour la première fois depuis la guerre son usine de Javel à la presse. Et c'est ainsi qu'une centaine de journalistes, photographes et cameramen ont assisté, sous la grande verrière édifiée il y a un demi-siècle par André Citroën, aux premiers tours de roues de la voiture vedette quittant la chaîne de montage saluée par un puissant concert d'avertisseurs. C'est une splendide DS 21 à injection électronique, de couleur or, aux coussins fauve, qui allait aussitôt être conduite, en grande pompe au Salon de l'Auto pour y être livrée à la curiosité avide des visiteurs.

A cette occasion, M. Claude Alain Sarre, Président de la Société des Automobiles Citroën évoqua quelques souvenirs vieux de quatorze ans et un jour. C'était le 6 octobre 1955, lors de la première sortie officielle de la DS 19 et il n'était encore, rappela-t-il, qu'un petit inspecteur commercial :

« Nous avons eu un petit choc au cœur... je m'en souviens encore... »

« La DS, dit-il, n'est pas une voiture du passé. Elle avait 75 chevaux et faisait 145 km à l'heure. Aujourd'hui son moteur développe 139 chevaux et elle atteint 185 km à l'heure... ».

La DS, dont la ligne futuriste avait fait sensation en 1955, reste une automobile d'avant-garde.

La sortie au Salon 1969 de la nouvelle DS à injection électronique et de la DS spéciale a relancé les commandes qui atteignent 600 par jour. La cadence de production, actuellement de 350, sera prochainement accélérée avec l'arrière sur la chaîne d'une deuxième équipe.

A la fin du Salon, la millionième DS allait être tirée au sort, devant huissier, parmi toutes les personnes qui ont procédé à des essais de voiture dans les centres d'essais Citroën au Salon.

Le tirage au sort, effectué sous contrôle d'huissier dans le magasin Citroën des Champs-Élysées, a désigné un étudiant de 22 ans, M. Gilles Delègue, élève de deuxième année à l'École Centrale.

M. Gilles Delègue, originaire de la région lyonnaise, avait essayé au Salon une AMI 8 qu'il songeait à acquérir pour remplacer la 2 CV qu'il utilise actuellement. La chance lui a fourni mieux : une DS 21 Pallas à injection électronique.

Un autre tirage au sort aura lieu le jeudi 30, parmi le personnel des Usines Citroën. Deux voitures seront attribuées.

La Société d'encouragement pour l'Industrie Nationale a remis le Grand Prix Lamy à la Société des Automobiles Citroën.

Le Grand Prix Lamy vise à distinguer une entreprise qui a honoré l'industrie française, participé à son rayonnement dans le monde et aidé au développement d'une région.

La médaille du Prix a été remise par M. Jacques Tréfouel, membre de l'Institut et de l'Académie de Médecine, Président de la Société d'Encouragement, à M. Claude-Alain Sarre, Président de la Société des Automobiles Citroën.

L'ECHO DE LA BOURSE

23 Octobre 1969

Un million de DS

Le 7 septembre 1969, à 10 h 55, la millionième DS est sortie de la chaîne du quai André Citroën. C'est une DS 21 à injection électronique de couleur bronze métallisé.

Près de quinze ans plus tôt, au même endroit, la première DS était achevée. Le 6 octobre 1955, sur une plate-forme tournante, elle s'offrait à la curiosité des visiteurs du Salon de l'Automobile. Elle roulait à 140 km/h et sa puissance était de 75 Ch. Son succès fut considérable. Un journal spécialisé a calculé qu'elle se plaçait au troisième rang des événements d'importance mondiale de l'après-guerre : elle a suscité à peine moins de commen-



taires (80 %) que l'Armistice de 1944 (98 %) et la mort de Staline (80 %). Il faut croire que c'était à juste titre puisque quatorze ans plus tard elle se porte mieux que jamais.

749 commandes en trois quarts d'heure !

Dès l'ouverture des portes du Salon en octobre 1955, ce fut la ruée vers le stand Citroën. En trois quarts d'heure on enregistra 749 commandes. A la fin de la journée, il y en avait 12.000. Quelques jours plus tard, les délais de livraison étaient de 15 mois.

Au bois de Meudon, on effectuait 1.200 essais par jour. Les journalistes qui furent les premiers à prendre en main la DS ne purent le faire dans Paris, les automobilistes curieux les contraignaient à s'arrêter. Ailleurs, les conducteurs ébahis qui voyaient passer la merveille du jour en oubliant qu'ils étaient au volant et quelques-uns allèrent au fossé. En Bourgogne un pompiste eut une crise cardiaque : il avait vu une DS sans occupant se hausser d'elle-même au-dessus du sol pendant qu'il faisait le plein.

Des caractéristiques révolutionnaires

Tout étonna en elle, à commencer par son nom. On mesure ses performances : 145 km/h sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, 101 km/h de moyenne sur le circuit routier, 42 secondes au kilomètre départ arrêté. On dressa la longue liste de ses caractéristiques révolutionnaires : la plus grande surface vitrée jamais offerte par une voiture européenne de série, un tableau de bord futuriste, le volant monobranche, le sélecteur de vitesse vertical derrière le volant, les aérateurs sur le planche de bord, le pare-brise panoramique à montants inclinés vers l'arrière et à effet stéréoscopique, la place exceptionnelle ménagée aux passagers arrière, le confort des sièges, le chauffage du compartiment arrière, les dimensions du coffre à bagages, les roues arrière placées vraiment en arrière, la voie avant plus large, la roue de secours à l'avant, les clignotants sur le toit, la suspension hydropneumatique, la garde au sol constante, l'embrayage automatique la direction assistée, les freins à disques assistés, à double circuit et à répartiteur de freinage en fonction de la charge, le « frein à main » à commande au pied, la carrosserie aérodynamique, par éléments séparés accrochés sur un châssis à caisson, le toit en matière plastique, etc.

Une carrosserie « à pois noirs »

A son sujet, on évoquait l'architecture de Le Corbusier, la musique d'Arthur Honegger, les sculptures de Brancusi... Elle intriguait, elle passionnait. On fut violemment pour ou violemment contre. D'elle, on écrivait tout et n'importe quoi. Un journaliste qui avait dicté son article par téléphone en décrivant la carrosserie blanche à toit noir, eut la surprise de lire le lendemain sous sa signature l'étrange description d'une carrosserie « blanche à pois noirs » (très étrange, en effet, mais pas plus qu'une cravate). Un de ses confrères que l'enthousiasme égarait, annonçait : « les freins avant, à disque, sont les mêmes que ceux de la 2 CV ». Celui-ci confondant logique et conformisme, jugeait la conduite « peu rationnelle », parce qu'il fallait « placer la main en haut du volant pour changer de vitesse ». Celui-là régla leur compte aux glaces sans montant : « leur étanchéité ne peut être bonne était donné qu'elles ne coulissent pas dans une gorge ». Un autre s'exclama : « Pas de déflecteurs ! » comme en 1934 son semblable avait dit de la traction : « Pas de marchepieds ! »

Quatorze ans plus tard : toujours au premier rang

Il reste que la plupart des journalistes ont vu juste : « Une voiture qui peut influencer profondément la technique mondiale de la construction ». (Gordon Wilkins). « L'impression d'avoir sauté une génération dans l'histoire de l'automobile » (Paul Frère). « Son apparition peut certainement être qualifiée de fait historique dans l'évolution de l'automobile » (Robert Braunschweig). « Un constructeur sort en 1956 la voiture de 1966, c'est un événement » (Jacques Ickx).

Quatorze ans ont passé. La DS n'a pas changé. Elle s'est sans cesse améliorée, bien sûr, mais aucune de ses conceptions de base n'a dû être modifiée et sa ligne bien connue est restée la même. Regardez des photos de l'époque, voyez comme les autres voitures sont démodées, la DS seule, intarcescible, n'a pas vieilli. Avec la traction-avant Citroën de 1934, la Porsche, ou la Ford de 1937, elle fait partie du lot extrêmement restreint de ces modèles qui vivent longtemps parce qu'ils sont nés de la rigueur et de la vérité. « C'est une voiture que l'on ne peut imaginer autrement que sous sa forme originale », dit Pininfarina lorsqu'il la vit

pour la première fois. Depuis cette parole du célèbre carrossier italien, un million de DS sont sorties des chaînes du quai Citroën, ce qui est un nombre impressionnant quand il s'agit non pas de petits véhicules mais de voitures de la catégorie et de la classe de la DS.

Aujourd'hui la DS, avec sa version à injection électronique, vient de subir une nouvelle évolution : 139 Ch, presque le double de sa puissance effective initiale, une vitesse de plus de 185 km/h, le kilomètre arrêté en moins de 33 secondes, sa célèbre tenue de route encore améliorée.

En 1969, la millionième DS reprend par rapport à ses concurrentes la même distance que celle qu'avait à sa naissance la DS 19 de 1955. Après quatorze ans elle tient toujours son rang : le premier.

L'EST RÉPUBLICAIN dimanche

UN VISITEUR DU SALON REPARTIRA AU VOLANT DE LA MILLIONIÈME « DS »

Citroën a fêté hier à la fois la sortie de la millionième DS et le 50^e anniversaire de sa création.

A 11 heures précises, dans l'usine du quai de Javel, M. Claude-Alain Sarre, président de la société des automobiles Citroën prenait le volant d'une DS 21 à injection électronique de couleur or à intérieur orange, qui venait de quitter la chaîne de montage : la millionième DS ou ID construite en quatorze ans et un jour. L'événement, salué par concert d'avertisseurs, avait pour témoins une centaine de journalistes, photographes et caméramen, invités pour la première fois à pénétrer sous la grande verrière édifée en 1919 par André Citroën.

La puissance de la DS est passée de 75 à 139 chevaux et sa vitesse de pointe de 145 à 185 km-heure.

Installée comme une reine sur le podium qui lui est réservé dans le stand Citroën du Salon de l'Auto, la millionième DS sera offerte dans quelques jours à l'un des visiteurs du centre d'essais Citroën. En outre une DS 21 et une D Spéciale vont être tirées au sort entre les salariés de Citroën.

NORD MATIN

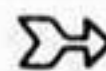
UN ÉTUDIANT GAGNE LA MILLIONIÈME D.S.

La millionième DS sortie de la chaîne de montage du quai André Citroën, le 7 octobre dernier, a été tirée au sort parmi toutes les personnes qui avaient procédé, pendant le Salon de l'Auto, à l'essai d'une voiture Citroën.

Le tirage au sort, effectué sous contrôle d'huissier dans le magasin Citroën des Champs-Élysées, a désigné un étudiant de 22 ans, M. Gilles Delègue, élève de deuxième année à l'École centrale.

M. Gilles Delègue, originaire de la région lyonnaise, avait essayé au Salon une Ami 8 qu'il songeait à acquérir pour remplacer la 2 CV, qu'il utilise actuellement. La chance lui a fourni mieux : une DS 21 Pallas à injection électronique.

Un autre tirage au sort aura lieu le jeudi 30, parmi les perdus : deux voitures seront attribuées.



Citroën fête la millionième D.S. et le cinquantième de la marque

Citroën a fêté hier à la fois la sortie de la millionième « DS » et le 50^e anniversaire de sa création. A 11 heures précises, dans l'usine du quai de Javel, M. Claude-Alain Sarre, jeune président de la société des automobiles Citroën, prenait le volant d'une « DS 21 » à injection électronique de couleur or à intérieur orange qui venait de quitter la chaîne de montage : la millionième « DS » ou « ID » construite en quatorze ans et un jour. L'événement, salué par un concert d'avertisseurs, avait pour témoins une centaine de journalistes, photographes et cameramen, invités pour la première fois à pénétrer sous la grande verrière édifiée en 1919 par André Citroën.

La « DS », dont l'apparition au Salon de l'Auto de 1955 avait fait sensation, reste une automobile d'avant-garde, après quatorze ans d'existence. Cependant, si sa ligne futuriste n'a pas changé, sa puissance est passée de 75 à 139 CV, et sa vitesse de pointe de 145 à 185 Km-h. Selon les dirigeants de Citroën, la sortie au salon de 1969 de la nouvelle « DS » à injection électronique et de la « DS » spéciale, a relancé les commandes qui atteignent le nombre de 600 par jour. La cadence de production, actuellement de 350 par jour, sera prochainement accélérée avec l'arrivée sur la chaîne d'une deuxième équipe.

Installée comme une reine sur le podium qui lui est réservé dans le stand Citroën du Salon de l'Auto, la millionième « DS » sera offerte dans quelques jours à l'un des visiteurs du centre d'essais Citroën. En outre, une « DS 21 » et une « D » spéciale vont être tirées au sort entre les salariés de Citroën.

120
JOURNAUX
ONT RELATÉ
DANS
DES
TERMES
ÉQUIVALENTS
AUX
ARTICLES
CI-DESSUS
LA SORTIE
DE LA
1.000.000^{EME} DS

L'ÉQUIPE titrait sur 6 colonnes
"Un million de DS, et ça continue"

L'AURORE

8
Octobre
1969

CITROEN A ENTROUVERT SES PORTES HIER :

C'ÉTAIT POUR LA NAISSANCE DE LA 1.000.000^e D.S.

UNE triple raison de se réunir chez Citroën : le cinquantième de la firme qui, en 1919, sortit la première voiture européenne de grande série : le millionième modèle de la gamme ID-DS ; enfin, la présentation publique ces derniers jours au Salon de l'Auto d'un système d'injection électronique équipant la DS 21

Cette conjonction a, en tout cas, permis pour la première fois aux journalistes et photographes d'être autorisés à pénétrer dans l'enceinte des ateliers du quai de Javel.

Si toutefois les deux premiers événements appartiennent déjà au passé, le troisième — l'injection électronique — suscite bien des espoirs chez les dirigeants de la firme.

Selon un porte-parole, les cadences de fabrication des ID-DS, qui étaient descendues jusqu'à 250 véhicules par jour au printemps sont actuellement de 350 par jour, et six cents commandes sont enregistrées quotidiennement, en partie pour des DS 21 à injection. Aussi, il a été décidé de doubler la production des chaînes de montage.

La DS vieille de quatorze ans, pourrait ainsi commencer une nouvelle carrière.

Une voiture unique après 14 ans

C'ÉTAIT une bête curieuse, différente de tout ce que l'on avait vu jusqu'alors. Lorsque le 6 octobre 1955, sur une plate-forme tournante du Salon de l'auto du Grand Palais, on fit tomber la bâche qui voilait la première DS, le public en resta ébahi.

La silhouette de requin, le volant à une seule branche, la suspension hydro-pneumatique, essayée pendant dix-huit mois sur les « tractions avant » 15 CV, les freins (à disque à l'avant) et la direction assistés le nouveau modèle fit couler — selon les calculs les plus sérieux — presque autant d'encre que la mort de Staline... Trois quart d'heure après l'ouverture du salon, Citroën avait enregistré 749 commandes. Les délais de livraison étaient, peu après, portés à quinze mois.

Bref la firme du quai de Javel avait trouvé une voiture

digne de succéder à la traction avant qui soudain accusait le poids de ses 21 ans.

Pour un prix de 930.000 F, la DS 19 n'était cependant pas seulement une sérieuse rivale pour les Frégate et Vedette de l'époque. Elle devait, selon les spécialistes, influencer profondément la construction mondiale, et faire prendre à l'automobile un virage essentiel de son histoire.

Des ID, DS roulent toujours, mais aucun constructeur n'a encore imité leur technique. « La DS, on ne peut l'imaginer autrement que sous sa forme originelle », déclara le carrossier Pininfarina, lorsqu'il la

vit pour la première fois. C'est sous un aspect à peine différent de celui de la DS de 1955 qu'est sortie hier des chaînes de l'usine de Javel la millionième DS.

M. Claude Alain Sarre, le président de la société des automobiles Citroën, avait tenu à assister lui-même à la sortie des chaînes de ce modèle de couleur bronze métallisé. La 1.000.000^e DS a pris ensuite la route du Salon de la Porte de Versailles où elle doit être exposée, puis être tirée au sort parmi les visiteurs du centre d'essais Citroën. Mais si les conceptions de base de la DS n'ont pas changé,



ture a subi une lente évolution technique, tandis que sa destinée commerciale a connu des hauts et des bas, en fonction d'un marché en perpétuelle mutation.

Ce sont les bornes de cette carrière déjà longue que nous vous invitons à suivre.

1955. — La première DS 19 est livrée en novembre. Son moteur à 3 paliers développe 75 chevaux. La vitesse est de 140 kilomètres à l'heure. La fabrication de la 15-Six est stoppée.

1957. — L'ID 19 est commercialisée en mai. La fabrication de la « traction-avant » est stoppée. Il s'agit d'une version moins coûteuse à l'achat, mais aussi d'un entretien simplifié : de nombreux garagistes n'ont pas encore appris à réparer les premiers systèmes hydrauliques des DS.

1958. — Nouvelles versions de l'ID : break, commerciale, familiale et ambulance. DS 19 « Prestige » avec séparation intérieure et téléphone.

1959. — Deux grilles d'aération sur les ailes avant pour mieux faire « respirer » le moteur.

1960. — Modification de certains systèmes hydrauliques. Apparition d'un cabriolet DS 19 4 places, 2 portes.

1961. — La puissance du moteur de la DS passe de 75 à 83 chevaux. La vitesse de 140 à 150 km.-h.

1962. — Un nouveau carénage avant, plus aérodynamique, fait passer la vitesse à 160 km.-h. Les grilles d'aération sont remplacées par des entrées d'air plus esthétiques.

1964. — Apparition de la DS « Pallas ». Montage en option de deux phares supplémentaires.

1965. — Apparition de la DS 21, équipée d'un moteur 2.175 cm³ de 109 chevaux réels. Vitesse : 175 km.-h. Témoign d'usure des plaquettes de freins au tableau de bord.

1967. — Les ailes avant sont modifiées pour recevoir des doubles phares intégrés dans le même boîtier. Sur option, les phares à iode sont couplés à la direction.

1968. — Puissances augmentées. DS 20 : 103 chevaux (167 km.-h.) ; DS 21 : 115 chevaux (178 km.-heure).

1969. — Apparition au Salon de la DS 21 à injection électronique. Le moteur développe 139 chevaux à 5.500 t.-mn. La vitesse atteint 188 km.-h.

L'EXPRESS

13-19

Octobre

1969

CITROËN LÈVE SON RIDEAU DE FER

Depuis trente-cinq ans, aucune « personne étrangère au service » n'avait pu pénétrer dans l'usine Citroën de Javel, immense cathédrale ou, sous une verrière qui plane à 23 m du sol, s'étire la longue chaîne des voitures fabriquées dans le plus grand secret. Un secret que les Michelin, ces maîtres du mystère, avaient instauré, dès 1934, en reprenant des mains d'André Citroën, créateur génial mais gestionnaire imprudent, les rênes de l'entreprise en perdition.

Mardi, à 10 h 55, au 133, quai de Javel — rebaptisé quai André-Citroën le 9 octobre 1958 — le rideau de fer a été levé. Une centaine de journalistes et de photographes sont entrés dans l'usine pour assister à la naissance de la millionième DS. Une cérémonie qui serait apparue comme banale chez tout autre constructeur, mais qui, chez Citroën, prenait figure de symbole du grand tournant amorcé par la société.

Il y a six ans, la revue américaine « Time » se demandait « comment une firme aussi obstinée, aussi indifférente aux goûts du public, aussi arbitraire, aussi anticonformiste, et qui produit quelques-uns des rejets les plus affreux du monde de l'automobile, avait pu survivre au xx^e siècle ».

Le trou. Dans son bureau présidentiel, au second étage des bâtiments verdâtres du siège social, M. Pierre Bercot, tout en méditant sur la « Vieillesse du prince » (1), a bien dû finir par se poser la même question. La production, qui n'avait cessé de progresser pour

atteindre 535 000 véhicules en 1966, était tombée à 500 000 en 1967 et à 460 000 en 1968 ; les exportations, qu'il avait trop longtemps limitées à un plafond de 25 % du total des ventes, ne suffisaient plus à rattraper les pertes subies sur le marché intérieur ; où un trou béant, au milieu de la gamme, laissait le champ libre aux concurrents, français et étrangers.

Le virage que Citroën va prendre pour remonter la pente a été facilité par la création, en mai 1968, six mois avant les accords avec Fiat, de nouvelles structures. Une société mère, présidée par M. Bercot, 66 ans, coiffa deux filiales chargées de la production et de la commercialisation, et toutes les deux dirigées par un homme de 41 ans, M. Claude-Alain Sarre.

Citroën a compris trop tard l'évolution mondiale du marché de l'automobile, où les bureaux d'études ne peuvent plus concevoir en vase clos des modèles que les acheteurs seront bien obligés d'accepter parce qu'ils n'ont pas d'autre choix. Le client devenu roi, les services commerciaux, ces parents pauvres de l'industrie automobile aux temps héroïques où il était plus difficile de produire que de vendre, doivent être réhabilités. A Javel, cette réhabilitation passera par la promotion de M. Sarre.

Après une licence d'histoire à Lille, Sciences-po à Paris et un an à Air France, il est entré chez Citroën en 1955, à l'âge de 27 ans, en répondant à une petite annonce et alors même, avoue-t-il aujourd'hui en souriant, qu'il ne savait pas conduire. Engagé au service commercial, il va d'abord « tirer les sonnettes » avec les vendeurs. L'accueil est souvent frais. « Vous osez vous présenter chez moi, tonne un boucher de Pantin. Il y a donc quelque chose de changé chez Citroën ! » « Vos techniques sont extraordinaires, dit un autre, mais vos rapports avec le public sont au-dessous de tout ! » « Au printemps 1955, constate M. Sarre, les choses étaient encore plus difficiles qu'au-

(1) Titre de l'ouvrage qu'il vient de publier chez Plon.

jourd'hui, puisque nous n'offrions que la 11 CV avec ses vingt ans d'âge, et la 2 CV, avec ses trois ans de délai... »

La bombe. Pour ses premières expériences, M. Sarre accompagne un vendeur dont le style lui paraît un peu trop « accrocheur ». Le lendemain matin, au rapport, il explique ses propres conceptions, plus diplomatiques, et s'attire cette réplique : « Avec des idées pareilles, vous ne resterez pas longtemps chez Citroën. »

Pourtant, le 6 octobre 1955, M. Sarre, devenu inspecteur commercial, découvre, comme des millions de Français, la bombe que Citroën a jetée à l'ouverture du Salon : la DS, qui va devenir le véhicule favori des ministres, des P.d.g. et des gangsters, et qui, dès le premier jour, provoque une curiosité sans précédent et 12 000 commandes. La surprise a été totale, même pour les cadres de la société, qui, raconte M. Sarre, ont ressenti, lors de la présentation, « comme un choc au cœur ». La sortie de la nouvelle voiture a été, en effet, préparée dans des conditions extraordinaires de secret, qu'une aventure singulière illustre bien, en même temps qu'elle permet de saisir un « patriotisme » d'entreprise rarement atteint ailleurs.

Pour procéder aux derniers essais de freinage, les techniciens du bureau d'études avaient choisi une route peu fréquentée dans une zone désertique de Camargue. Le prototype définitif de la DS est transporté dans un camion équipé d'un plan incliné à l'arrière, qui permet de le descendre et de le remonter en trente-huit secondes. Mais, au moment même où l'on s'apprête à délivrer la DS, une nuée de gendarmes, mitrailleuse au poing, cerne le camion. « Vous êtes pris, hurle un officier, montrez-nous l'engin. — Plutôt mourir », répond le responsable des essais, qui ne comprend rien : par une incroyable malchance, il est tombé au beau milieu des grandes manœuvres de sécurité qui se déroulent sur le thème : « Retrouver un engin dérobé à Paris par des espions étrangers ». Les gendarmes ne veulent pas croire que le camion n'est pas leur objectif, tandis que

que les essayeurs de Citroën se refusent obstinément à leur donner la preuve — en le dévoilant — que le mystérieux prototype appartient bien à Citroën. Finalement, après une heure de discussions farouches et une série de coups de téléphone au ministère de l'Intérieur et à Javel, le camion peut reprendre sa route pour aller, dans les Landes, procéder, cette fois sans aléas, à des essais qui, envers et contre tous, sont restés secrets.

Le front. Quatorze ans plus tard, M. Sarre, lui, parle sans mystère des projets préparés par Citroën : la voiture de prestige, conçue avec Maserati et qui sera présentée en mars, la fameuse voiture moyenne, surtout, une 6 CV qui devrait apparaître au prochain Salon. Elle sera équipée d'une suspension hydropneumatique, comme la DS, mais, dit M. Jacques Wolgensinger, porte-parole de la firme, « notre préoccupation a été d'offrir des progrès techniques à des prix compétitifs ».

C'est, peut-être, dans ce domaine que le changement entrepris chez Citroën apparaît le plus clairement. Déjà, en mettant la DS à un niveau de prix comparable à celui des Peugeot 504 ou des Renault 16 TS, Citroën montre qu'il veut se battre non plus seulement sur le front de la technique,

celui qui fit sa gloire, mais aussi sur celui de la vente. On se préoccupe enfin, de l'esthétique des véhicules, ce qui, par exemple, a amené la transformation de l'Ami 6 en Ami 8. La création, l'année dernière, d'un service de marketing, le développement des ordinateurs pour la gestion et une nouvelle agressivité commerciale ont permis d'obtenir de premiers résultats. La production remontera à 520 000 véhicules cette année, dont plus de 35 % seront exportés. « Nous avons fini de manger notre pain noir », estime M. Sarre.

Pour le pain blanc, il compte aussi sur les accords avec Fiat, conclus il y a tout juste un an. Les contacts se multiplient, à tous les échelons, entre les responsables des deux firmes. Même les bureaux d'études de Javel et de Vélizy ont ouvert leurs portes, et leurs dossiers secrets, aux ingénieurs de Turin. Ils préparent ensemble des automobiles possédant un fort pourcentage de pièces identiques, voire des modèles communs. « Mais il s'agit d'un club ouvert, qui n'est dirigé contre personne », précise M. Sarre. Nous avons poursuivi, chacun de son côté, les pourparlers que nous avons engagés précédemment avec d'autres constructeurs. Notre collaboration s'intensifie ainsi

avec N.s.u., qui fait maintenant partie du groupe Volkswagen. Et il est vrai que nous avons parlé avec Chrysler... Mais personne ne peut dire où tout cela débouchera dans trois ans. Cela dépend aussi de la bonne santé des différentes sociétés. »

Le tunnel. Or M. Sarre s'inquiète des mouvements de grève qui ont éclaté ici et là, ces dernières semaines, chez plusieurs fournisseurs, et qui, s'ils se développaient, pourraient compromettre l'essor de la production. Et, du même coup, la nouvelle politique qui s'élabore à Javel.

M. Sarre estime que les clients de Citroën voudront toujours des voitures « pas comme les autres ». En cela, il reste fidèle à la longue tradition qui va d'André Citroën à Pierre Bercot. Mais, en donnant à la firme du secret un visage plus ouvert, en tenant davantage compte des lois du marché et des désirs du public, il va peut-être permettre à Citroën de sortir du tunnel. Entre la continuité et le changement, M. Sarre va, lui aussi, progresser difficilement dans la voie de l'ouverture.

ROBERT FRANC ■

POST-SCRIPTUM :

LE DAUPHINÉ
Libéré

CITROËN au service de la presse sportive

INUTILE de rappeler le caractère et l'esprit de la maison Citroën, qui dans le domaine de la compétition automobile a toujours participé à toutes les grandes manifestations internationales. Mais aujourd'hui, la firme du quai de Javel vient de se distinguer en se mettant au service de la presse sportive : pour le Tour de France Automobile et pour les championnats d'Europe d'athlétisme à Athènes, Citroën a gracieusement mis à la disposition de nos envoyés spéciaux, deux D. Spécial modèle 70, pendant toute la durée de ces deux grandes épreuves européennes.

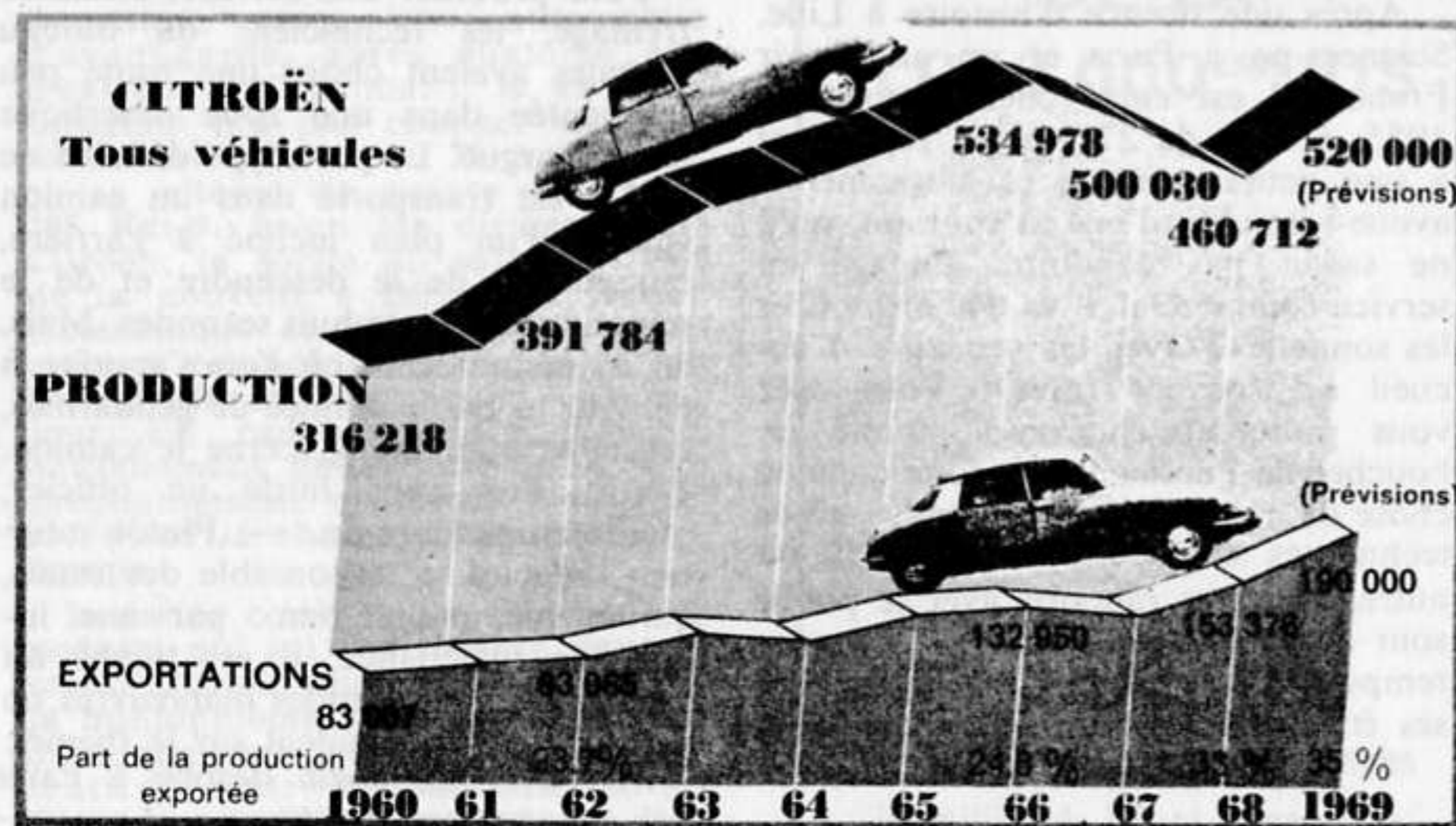
A cette occasion, nous avons une fois de plus constaté le célèbre et légendaire confort des voitures frappées du « double chevron », un confort d'autant plus apprécié que l'itinéraire à parcourir se chiffrait dans les deux cas à plusieurs milliers de kilomètres.

D'autre part, nous avons eu la primeur de pouvoir tester pendant trois semaines, les deux « chevaux de bataille » de Citroën pour l'année 70.

Outre son tableau de bord révolutionnaire et très esthétique, la D. Spécial a pu nous apporter de nombreuses satisfactions sur le plan de la mécanique et sur le plan des performances, et il est bon de remarquer qu'en Grèce et en Yougoslavie, en Italie, ce véhicule n'a pas manqué de faire « sensation ».

Un grand merci donc à Citroën qui, à l'avant-garde du progrès technique et du confort, ajoute l'élégance de l'être aussi dans la courtoisie et la serviabilité.

Ce qui va bien ensemble...



EVOLUTION DE LA PRODUCTION ET DES EXPORTATIONS ENTRE 1960 ET 1969.

9
Octobre
1969

