

# De l'innovation à l'élégance

En 1921, André Citroën conçoit une voiture innovante, robuste, confortable, silencieuse et économique, la 10 HP type B 2, qui succède à la Type A. Puis il étudie une petite auto élégante destinée plus particulièrement à la gent féminine, la 5 HP...

## 10 HP B 14

Eric Godefroy précise que sa 10 HP B 14 G limousine 6-glaces de 1928, avec ses formes arrondies, est le modèle le plus abouti de la gamme B 14.



## DANS SA COLLECTION



### Rosalie

Eric Godefroy présente la spécificité d'ouverture de la malle arrière de sa Rosalie 15 A coach Sical.



### Traction

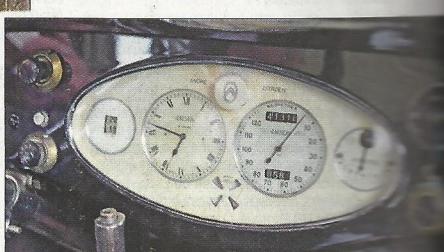
C'est en avril 1934 que la firme aux chevrons présente un nouveau modèle à traction avant, étudié par l'ingénieur André Lefebvre et Maurice Sainturat pour le moteur. Le 4-cylindres 1 628 cm<sup>3</sup> de cette 7 C (9 CV) développe 35 ch, donné pour 100 km/h.



▲ Les premiers modèles de B 14 intégraient une carrosserie assez carrée à angles vifs, avant de prendre des formes plus arrondies. C'est en 1926 que Citroën présente au Salon de Paris la B 14 "tout acier".



▲ Le moteur de la 10 HP B 14 G présente une cylindrée de 1 628 cm<sup>3</sup>. Un jeu de quatre bougies est en réserve au cas où !



▲ Le compteur de la B 14 G porte la signature d'André Citroën !

**L**a première auto conçue par l'entreprise Citroën en 1919 est la Type A. Inspirée sur le mode de production de la Ford T aux États-Unis, elle est fabriquée à 28 400 exemplaires jusqu'en 1921. En juin de la même année, André Citroën présente la 10 HP type B 2. Cette auto, qui se veut robuste, confortable, silencieuse et économique, est vendue à 15 000 exemplaires sur l'année 1922, devenant ainsi la première voiture européenne produite en grande série devant Renault et Peugeot ! Elle est proposée avec 30 carrosseries différentes jusqu'en 1925, avec en tout 106 860 exemplaires produits, dont le modèle Caddy dessiné par

Labourdette. Des carrosseries de B 2 vont également intégrer les autochenilles Kégresse lors de la traversée du Sahara 1922 et de la Croisière noire, entre 1924 et 1925.

Suivant cette 10 HP type B 2, André Citroën a l'idée de concevoir une voiture simple à conduire, élégante, destinée plus particulièrement à la gent féminine. « Pour faciliter l'accès à l'automobile aux femmes », aimait-il préciser. Ainsi va naître le torpédo 5 HP qui sera réalisé par Edmond Moyet, issu des automobiles Amilcar, et de Jules Salomon, le père de la Type A Citroën et auparavant de la marque Le Zébre. Présentée au Salon de l'automobile 1921,

en torpédo et en cabriolet, la 5 HP remporte très vite un énorme succès par sa carrosserie harmonieuse, son coût attractif et son entretien réduit. Son slogan publicitaire est "la voiture de l'élégance". Produite dès le début 1922, elle adopte tout d'abord une teinte jaune pâle qui lui vaut le sobriquet de "Petite Citron" ! Elle est proposée jusqu'en 1926 en version torpédo, cabriolet et camionnette de livraison, dont 80 235 exemplaires construits en carrosserie tourisme. À noter que l'appellation anglaise HP (Horse Power) n'est plus conservée en France à partir de 1926, remplacée dorénavant par CV. ■

## 5 HP

C'est en 1921 au Salon de Paris que la firme Citroën présente son tout nouveau modèle après la Type A de 1919, la 5 HP.



▲ Le thermomètre d'eau de la 5 HP (un accessoire) est inséré au-dessus de la calandre et reprend le sigle du double chevron.

Le châssis de la 5 HP est en métal, la carrosserie en tôle sur une armature en frêne.



▲ L'un des modèles de la 5 HP comprend un siège dans sa partie arrière, d'où l'appellation "en trèfle" ou Trèfle.



## ÉRIC GODEFROY, FÉRU DE CITROËN

Eric Godefroy est une véritable bible concernant l'histoire d'André Citroën. Depuis l'âge de 19 ans, il collectionne les autos de la marque aux chevrons avec une préférence pour celles qui ont été produites entre les années 1920 et 1940. C'est en Ille-et-Vilaine qu'Eric Godefroy ouvre les portes de son antre, où sont rangés quatre modèles datés entre 1924 et 1937 dans son garage : « Mes grands-parents ont possédé dès 1934 un coupé Traction 7, puis des berlines 11 B. La dernière, qui avait 50 000 km d'origine, fut vendue à un agriculteur au prix de 450 F en 1970 et, après la rupture d'un cardan, elle termina à la ferraille. À l'âge de 29 ans, je me suis rendu chez Citroën au quai de Javel à Paris pour proposer une étude sur les 78 variantes des Rosalie produites entre 1932 et 1934. Je fus très bien reçu par Gérard Lorieux qui était en charge des relations publiques de la marque. Ce dernier m'ouvrit ses archives et avec ma documentation personnelle et celle de l'usine, j'ai édité un fascicule intitulé Rosalie 1932-1934 à moteur latéral, relatant sur 220 pages cette fabuleuse épopée. Je garde un souvenir inoubliable de cet accueil qui me fut donné par cet homme, qui malgré mon jeune âge, m'a pris au sérieux. Depuis ce temps, je suis surtout passionné par l'histoire d'André Citroën. »

### 5 HP 3-places "en trèfle" de 1924



C'est en 1997 qu'Eric Godefroy a acquis cette auto déjà restaurée dans les années 1960, auprès d'un marchand. Elle appartenait dans la décennie 1950 à un dirigeant d'une société d'un apéritif italien bien connu.

« C'est une C 3 torpédo appelée "Trèfle". Les premières 5 HP disposaient de deux places, puis elles furent produites avec l'ajout sur sa partie arrière d'un 3<sup>e</sup> siège, d'où l'appellation 3-places "en trèfle". Son moteur de 856 cm<sup>3</sup> de 5 chevaux fiscaux pouvait atteindre la vitesse de 60 km/h. Sa particularité est de ne pas disposer de portière gauche, le conducteur doit donc prendre place au volant en passant par la droite. La carrosserie composite consistait à clouer sur une armature en frêne des tôles qui étaient apprêtées. Ce type de carrosserie était la norme de fabrication avant la "tout acier", et du coup le manque de rigidité lors de la conduite se fait ressentir. »

### 10 CV B 14 G limousine 6-glaces de 1928



Au Salon de l'automobile 1926, les curieux se pressent sur le stand Citroën où un tout dernier modèle innovant est présenté. Celui-ci prend l'appellation B 14 "tout acier", car l'auto dispose d'un châssis renforcé et d'une carrosserie sans armature en bois. Le procédé est né sur l'idée de l'ingénieur américain Edward Gowan Budd à qui en 1923 André Citroën achète la licence Budd "tout acier". « Les freins à câbles de la B 14 intègrent les quatre roues et elle dispose d'un servofrein de type Westinghouse. Son slogan publicitaire est "Sécurité, sécurité, sécurité", et cette auto avec ses diverses déclinaisons reçut un grand succès auprès du public. Je préfère le modèle de 1928, de dernière série, car sa carrosserie commence à prendre des formes plus arrondies par rapport aux premiers modèles à pavillon anguleux du style voiture hippomobile. La B 14 est une auto très attachante. Son tableau de bord est un modèle du style art déco de toute beauté, complet et très fonctionnel, recouvert d'une vitre ovale où sont regroupés la montre "8 jours", le compteur de vitesses, l'indicateur du niveau d'essence, l'oléomètre et le témoin de charge. À mon avis, ce tableau de bord est le plus beau de tous ceux dont sont dotés les véhicules Citroën d'avant-guerre. L'auto est assez lourde et son petit 4-cylindres 1 540 cm<sup>3</sup> de 22 ch a de la peine à gravir les côtes. Haute et à empattement réduit, sa tenue de route reste très aléatoire. »