

## LES NOUVEAUTÉS DU SALON 1948

**D**ANS le numéro que nous avons consacré au Salon de l'Automobile, nous n'avons pu, faute de renseignements suffisants, parler de quelques modèles réellement nouveaux, dont la sortie a été entourée d'un silence absolument complet.

Le supplément au numéro du Salon, que nous avons édité ensuite, et qui donnait les caractéristiques de ces véhicules, n'étant peut-être pas parvenu à tous nos abonnés, nous avons pensé qu'il serait bon de les présenter à nouveau dans ce numéro de novembre.

### 2 CV CITROËN

**I**l s'agit d'une 4 portes 4 places, découvrable entièrement jusqu'au pare-chocs arrière. Bien que cette disposition soit assez peu usitée, elle permet d'avoir accès commodément aux bagages et, le cas échéant, de transformer la voiture en commerciale.

La Société Citroën, forte de son expérience en fait de construction automobile, est partie sur la base bien déterminée de créer une voiture pratique et surtout économique d'achat et d'entretien, en un mot une voiture vraiment populaire, et la solution qu'elle propose ne manque pas d'intérêt.

La 2 CV Citroën est une voiture spacieuse dans laquelle quatre grandes et fortes personnes seront à l'aise avec 50 kg de bagages. On monte et on descend facilement, sans prendre des poses ridicules ; dans la position assise, les jambes ne sont pas gênées, les occupants des sièges AV ou AR ne sont pas serrés l'un contre l'autre.

Certes, l'aménagement intérieur pour-

rait être plus soigné, mais certainement pas plus confortable. On est surpris agréablement, lorsqu'on prend place dans la voiture, de la souplesse des sièges constitués par des courroies de caoutchouc recouvertes d'étoffe et tendues sur un encadrement de tube.

Bien sûr la 2 CV Citroën n'est pas une voiture de performances et sa vitesse maximum de 60 km-h peut paraître bien minime, mais gardons-nous de porter un jugement téméraire, la vitesse coûte cher...

Nous sommes ici en face d'une voiture sûre, les 4 freins hydrauliques assurent l'arrêt sur le minimum de distance, étant donné le faible poids du véhicule. La direction, à crémaillère, dont l'éloge n'est plus à faire, contribue encore à augmenter la sécurité de conduite. Toutes les pièces qui « travaillent » sont largement calculées afin d'autoriser une marge de sécurité suffisante. Le moteur sur lequel le constructeur se montre d'une discrétion extrême, est un flat-twin 4 temps de 375 cc de cylindrée, à refroidissement par air forcé. Il est disposé à l'avant du châssis-coque et fait bloc avec la boîte de vitesses qui atta-



DÉTAIL DE LA SUSPENSION AV



que directement les roues AV. C'est donc encore devant une « traction avant » que nous nous trouvons et nous savons d'ores et déjà les avantages qui résultent d'une telle disposition : tenue de route, stabilité, agrément de conduite, etc... Cette boîte, sur laquelle nous reviendrons dans un prochain numéro, comporte 3 vitesses, plus une 4<sup>e</sup> surmultipliée que les Américains appellent Over-Drive.

Encore donc un constructeur partisan des 4 vitesses pour les moteurs de petite cylindrée.

L'over-drive mis en action lorsque la voiture est lancée permet de réduire considérablement la vitesse de rotation du moteur et d'obtenir une marche silencieuse, agréable et économique — usure moindre du moteur et moindre consommation d'essence. Le réservoir, d'une contenance de 20 litres, est situé, toujours pour une raison de sécurité, à l'arrière du véhicule. Pour cette même raison encore, le frein à main est indépendant et agit mécaniquement sur les roues AR.

La suspension dont la souplesse exceptionnelle est vraiment étonnante, se compose de 4 bras articulés situés derrière les roues. Ces bras agissent deux à deux (du même côté de la voiture) sur des ressorts spirales (forme des ressorts de montres), qui sont enfermés dans des cylindres protecteurs placés sous la voiture longitudinalement, de chaque côté. D'autre part, nous croyons savoir que ces bras sont également reliés transversalement deux à deux par des barres de torsion.

En réalité, si nos suppositions sont exactes, chacune des roues réagit sur les trois autres. C'est probablement ce dispositif qui autorise l'exceptionnelle souplesse de la suspension.

La photographie de la suspension avant a été prise sur un des exemplaires exposés au Salon. Remarquez l'absence de tambour de frein. En effet, ce tambour doit comporter un dispositif nouveau d'amortisseur sur lequel la Société Citroën reste particulièrement discrète.

Une foule de détails nous montre que, malgré son aspect un peu rustique, cette petite voiture (nous ne disons pas voiture petite), a été merveilleusement bien étudiée. Le toit ouvrant en toile est parfaitement étanche, il peut être ouvert en grand jusqu'à l'arrière ou seulement à moitié de la carrosserie. Un chauffage est prévu pour l'hiver et un ingénieux système de ventilation assure l'entrée de l'air frais, sans remous, par une trappe transversale ayant presque toute la largeur du pare-brise devant lequel elle est placée.

Les sièges avant sont réglables séparément.

Les glaces des portes avant sont pivotantes, c'est-à-dire que la partie inférieure peut se rabattre contre la partie supérieure fixe, en laissant une ouverture suffisante pour passer le bras, avantage que ne possèdent pas les voitures munies de glaces à coulisse.

Pour une raison d'économie, cette fois, le moteur ne possède pas de démarreur, celui-ci est remplacé par une commande mécanique actionnée du poste du conducteur.

L'équipement électrique très simplifié du fait de l'absence de démarreur, comporte une batterie de 6 volts utilisée uniquement pour l'éclairage, l'allumage du moteur étant lui-même indépendant.

La Société Citroën annonce que les premières 2 CV réservées au public sortiront des chaînes de montage dans le courant de 1949. Le prix actuel est de 185.000 francs.