



CHRISTIAN ET SES CITROËN 15 SIX

Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Novembre 2021



Les origines

Vue aujourd'hui, la Traction semble bien être une des grandes réussites de Citroën, tant elle révolutionnait ce qui se faisait jusqu'à son arrivée. Dès le départ, il était envisagé une déclinaison haut de gamme, et André Citroën voyait grand : trop grand sans doute avec une version V8. Plusieurs prototypes furent réalisées en 1934 et exposés à différentes occasions. Il s'agit de la fameuse et mystérieuse 22/8 devenue depuis une des voitures les plus recherchées. De nombreux « spécialistes » s'y sont cassé les dents ... et le mythe perdure. Michelin, nouveau propriétaire de la marque, siffla la fin de partie, mais pour autant, l'idée d'un haut de gamme n'était pas écartée, car les 7 et les 11 étaient fiabilisées et il y avait de la demande.

Du V8 au 6 cylindres.

A partir du 4 cylindres de base, on réalisa alors un six cylindres en ligne de 2 867 cc développant 77 chevaux, bien moins que le V8 qui en développait 23 de plus mais avec un couple moindre. La voiture était plus légère et pouvait se permettre des performances flatteuses pour l'époque : 135 km/h dans un confort extraordinaire. Ainsi naquit la 15-six G. Pourquoi « G » ? Parce que le moteur, monté à l'envers à cause de la boîte de vitesse, tournait à gauche ! La 15-six G apparut en 1938, disparut pendant la guerre pour réapparaître en 1945. La « G » a été produite jusqu'en 1948, remplacée, dès 1947 par la « D », avec le moteur dans le bon sens. Bien que déjà âgée, mais sans grande concurrence, la 15-six D connut alors ses heures de gloire avec une production de plus de 41 000 exemplaires en sept ans ! Pour compléter, il y eut aussi, à partir de 1954, une version H dotée à l'arrière d'une suspension hydraulique pour préparer et tester l'arrivée de la DS.



La 15-six
de Christian
(en 2008)



La première (ou presque ...) 15-six de Christian

En prévision d'une activité qui ne finirait pas en queue de poisson, et en attente de la retraite, Christian achète en 1988 une 15-six en triste état comme on peut le voir ci-dessus. Un modèle D de 1950, avec le moteur tournant à droite, donc. Tout était à refaire : la tôlerie, le moteur, la transmission, les freins ainsi que la sellerie et bien sûr, la peinture. La voiture est restée stockée pendant 20 ans avant que la restauration ne commence, et il aura fallu sept années de travail, de recherches de pièces, l'aide de Chantal, son épouse, sans oublier les bons copains pour venir à bout de ce chantier titanesque. Le résultat est là, devant nous : magnifique

Quelques chiffres :

15-six G : 2 866 ex
15-six D : 41 925 ex
15-six H : 3 030 ex



Le résultat aujourd'hui



Les six cylindres en ligne



Les deux font la paire

Comme si cela ne suffisait pas, une bonne occasion s'est présentée il y a quatre ans et Christian a pu faire l'acquisition d'une seconde 15-six D également de 1950 : une jumelle, en quelque sorte. Quelques travaux à faire et cette seconde voiture devrait aisément trouver un nouvel acquéreur quand l'heure viendra.

© Michel Pionneau