

VOITURE DE LÉGENDE

CITROËN TRACTION AVANT
La voiture du XX^e siècle

Indissociable de la marque Citroën, la Traction Avant est «la» voiture qui a marqué l'histoire de l'automobile. Technologie avancée, design audacieux, berline, commerciale, familiale, cabriolet, coupé, roadster... la Traction est la voiture du XX^e siècle !

C'est en 1934 que Citroën, alors au plus mal financièrement, décide de lancer sa Citroën 7 (en raison de ses 7 CV fiscaux) ! Avec une technologie unique, cette voiture n'est plus propulsée par l'arrière comme quasiment tous les véhicules jusqu'alors ! La 7 est tirée par des roues motrices à l'avant, ce qui lui vaudra le nom de «Traction Avant».

Moteur, boîte de vitesses et transmission passent alors à l'avant. Autre nouveauté : son châssis monocoque autoporteur ! La Traction bénéficie alors, d'une bien meilleure tenue de route que ses congénères.

«La Traction Avant dompte la force centrifuge !» C'est à l'origine trois hommes qui vont contribuer à la réussite de cette voiture unique. C'est d'abord, André Citroën qui finance le projet, puis André Lefebvre, ingénieur automobile qui travaille sur le moteur et enfin Flaminio Bertoni designer célèbre (Ami 6, DS, 2 CV) qui lui donnera sa ligne si particulière. Aérodynamique, la Traction s'inscrit parfaitement dans la mode «Streamline Moderne» : courbes accentuées et lignes adoucies. On est loin de la Rosalie et de ses lignes grossières.

La carrosserie des débuts est aussi très caractéristique : une partie du toit est en moleskine et sa malle ne s'ouvre pas ! C'est pendant la Seconde Guerre mondiale que la Traction connaît ses heures de gloire.

Très vite adoptée par les résistants, la Traction des maquisards sera reconnaissable aux peintures blanches qui ornent ses portières : FFI et Croix de Lorraine ! La Traction est aussi devenue mythique parce qu'elle fut le véhicule du sans scrupule Pierrot le fou, chef du «gang des Tractions Avant» dans les années 40 ! En fait, la Traction sera partout, dans les albums de Tintin, dans les films de gangsters.

C'est au départ, une voiture de 900 kg pouvant accueillir 4 à 5 personnes. De 7 CV fiscaux, elle passera très vite à 9 puis 11... pour donner naissance à la 7S ou 7 Sport. Avec la 11, la Traction voit ses proportions s'agrandir et son habitacle s'améliorer.

Dès 1938, après la PV (petite voiture) une version haut de gamme sera présentée : la 15 et ses... 15 CV fiscaux ; elle devient la «reine de la route». Après la guerre, la production repart !

En 1954, la Traction et son système de suspension unique voit le jour : une technologie hydropneumatique qui permet à la voiture de garder une hauteur constante, et ce, quelle que soit sa charge. La dernière 11 sera produite en 1957 !



Daimler AG a procédé dernièrement au lancement de la production de la nouvelle Smart Fortwo Electric Drive à l'usine Smart de Hambach en Allemagne.

Cette version électrique est désormais produite en série sur les mêmes chaînes que les Smart à moteur thermique.

En investissant à cette occasion plus de 200 millions d'euros dans des travaux d'extension du site, Daimler prépare l'usine aux défis de demain.

«La nouvelle Smart Electric Drive et l'extension de l'usine de Hambach constituent deux étapes décisives pour l'avenir de Smart», déclare Annette Winkler, responsable de la division Smart au sein de Daimler AG. «Avec la nouvelle Smart Electric Drive, nous consolidons notre position de leader dans le domaine de la mobilité urbaine et permettons à tout un chacun d'accéder à la



Photos : DR

conduite 100% électrique. C'est pour cette raison que nous investissons massivement dans le site de Hambach, tant pour cette version électrique que pour nos futurs modèles. Et je n'ai pas le moindre doute : cet argent représente un excellent placement.» Cette nouvelle Smart électrique est

commercialisée à des conditions très attractives via un nouveau concept de distribution baptisé «sale&care». Ce dernier permet d'acheter le véhicule à un prix intéressant, ou d'opter pour une solution de financement ou de leasing, puis de verser un loyer mensuel pour la location de la batterie.

La commercialisation de la Smart Fortwo Electric Drive est prévue le 12 juin en Allemagne à un tarif inférieur à 19 000 euros. Les premières livraisons outre-Rhin débiteront à l'automne, les autres marchés – 30 au total – suivront progressivement.

Le groupe investit des sommes importantes dans l'usine. Objectif : permettre au site de relever les défis de demain. Au total, les investissements consacrés aux travaux d'extension, de

transformation et de préparation à l'arrivée de la future gamme s'élèvent à plus de 200 millions d'euros. La nouvelle installation de mise en peinture représente à elle seule un investissement total de plus de 50 millions d'euros. Celle-ci prévoit le remplacement de la peinture en poudre utilisée jusqu'à présent au sein de l'usine par une peinture liquide respectueuse de l'environnement et conforme aux normes actuellement en vigueur dans les sites de production automobiles du groupe Daimler.

Cet aménagement permettra d'enrichir considérablement la palette de coloris proposée.

A l'avenir, les clients Smart pourront ainsi choisir la couleur de la cellule de sécurité tridimensionnelle parmi tous les coloris disponibles.



UN REPRENEUR POUR SAAB

Le temps de la relance

A l'arrêt total depuis un an, Saab a finalement trouvé un repreneur ce mercredi 13 juin, nommé NEVS. Ce mercredi était la date limite pour Saab, en attente d'éventuels repreneurs. Beaucoup de noms ont été évoqués, des groupes chinois, voire l'indien Mahindra & Mahindra mais c'est finalement un local qui prend les rênes du constructeur, comprenant Saab Automobile, Saab Tools et la filiale moteurs Saab Powertrain. Suédoise, la société NEVS (National Electric Vehicles Sweden) dispose d'un patron-investisseur chinois nommé Karl Johan Jiang. Au moins, GM ne devrait pas cette fois-ci bloquer l'opération, les fonds n'étant pas transférés en Chine.

Saab, depuis son rachat par General Motors en 2000, n'a pas su rebondir. Pourtant renommée avec ses victoires en rallyes dans



les années 1960, l'intronisation du turbo en série, ses avancées en termes de sécurité et des modèles à succès, la marque a dégringolé par la faute de la gestion désastreuse du groupe américain. Basées sur des plates-formes Opel, Chevrolet, voire Subaru (9-2 sur base Impreza), les Saab

ont perdu rapidement leur âme, et donc les clients. S'effritant année après année, les ventes devinrent anecdotiques en 2010, pour finalement découler sur des impayés des fournisseurs, dépôt de bilan et arrêt total de la production depuis un an. Il semblerait qu'un nouveau départ se fera d'ici «2013-2014». La société

NEVS a repris les droits pour la production de la berline et cabriolet 9-3.

La récente berline luxueuse 9-5 et le SUV 9-4X ne referont donc pas surface. La Saab 9-3 sera relancée en version électrique, suivie par sa remplaçante dont le développement sur plateforme maison Phoenix avait été avorté. Plus qu'une voiture électrique, NEVS souligne son expertise dans la production de cette énergie par la bio-masse. Si la production devrait rester en Suède, la priorité sera cependant la Chine, a annoncé K. J. Jiang, et le financement à long terme est encore en discussions, avec notamment des entreprises japonaises.

Déjà des perspectives et annonces pour Saab, donnant donc rendez-vous pour 2013. On espère que d'ici-là les mauvaises nouvelles ne pleureront pas.