

Citroën 15 SIX



# LA VOITURE DES "MÂLES"

32

*Une  
bonne brute  
toujours prête  
à charger*



Un long capot, une malle qui ne lui poussa pas immédiatement et un profil qui, aujourd'hui encore, possède son charme.



Il est difficile d'expliquer en 1989 ce qu'était le phénomène "15 Citroën" en 1950. Il existait d'une part des berlines de grande série et d'autre part des voitures puissantes et parfois sportives qui, pour les françaises du moins, allaient toutes mourir dans les dix ans, qu'il s'agisse d'Hotchkiss, de Salmson, de Delahaye ou de Talbot. Entre ces deux catégories la 15 occupait une position bien particulière. Elle n'était guère plus luxueuse qu'une 11, son aspect, calandre et pare-chocs exceptés, était très semblable mais elle personnifiait la force tranquille, la puissance et la sécurité à la fois. Elle était la voiture des mâles, un peu austère, sans forfanterie ni esbroufe !... De nos jours, je ne vois pas bien quel

constructeur ni ce mythe, à moins vers BMW. Ces modernes sont efféminées pour le même impact. Le noir mat, tracté à 200 ch dont nous ne connaissons rien. Mais, à l'époque, la carrière d'essai à son apogée. La guerre eu le temps de commencer après la 15/6D, pour une officielle, valait



...ssa pas immédiatement et un profil qui,

Il est difficile d'expliquer en 1989 ce qu'était le phénomène "15 Citroën" en 1950. Il existait d'une part des berlines de grande série et d'autre part des voitures puissantes et parfois sportives qui, pour les françaises du moins, allaient toutes mourir dans les dix ans, qu'il s'agisse d'Hotchkiss, de Salmson, de Delahaye ou de Talbot. Entre ces deux catégories la 15 occupait une position bien particulière. Elle n'était guère plus luxueuse qu'une 11, son aspect, calandre et pare-chocs exceptés, était très semblable mais elle personnifiait la force tranquille, la puissance et la sécurité à la fois. Elle était la voiture des mâles, un peu austère, sans forfanterie ni esbroufe !... De nos jours, je ne vois pas bien quel

constructeur ni quel modèle pourrait recréer ce mythe, à moins peut-être de se tourner vers BMW. Chez les français, les voitures modernes sont trop gracieuses, trop efféminées pourrait-on dire, pour offrir le même impact. Ou alors à la rigueur, une 405 noir mat, tractée par le V6 24 soupapes 200 ch dont nous allons bientôt faire la connaissance...

Mais, à l'époque où je commençais ma carrière d'essayeur, le prestige de la 15 était à son apogée. Née en mars 1938, elle n'avait guère eu le temps d'être diffusée avant la guerre et sa véritable carrière a commencé après la Libération. En 1950, la 15/6D, pour utiliser sa dénomination officielle, valait 580 000 francs et, comme

Toutes les armées se la disputèrent avant que débute un règne civil qui dura jusqu'à la DS.



#### CITROËN 15-SIX

- **Moteur:** Puissance fiscale 16 CV. Cylindrée 2 867 cm<sup>3</sup>. 6 cylindres en ligne 78 x 100. Un carburateur double corps inversé Solex. Allumage par Delco. Refroidissement à eau par pompe. Taux de compression 6,2. Culasse fonte. Soupapes en tête. Puissance maxi 77 ch à 3 800 tr/mn. Couple maximum 19,8 mkg à 1 500 tr/mn.
- **Transmission:** Boîte à 3 vitesses. Commande au tableau.
- **Châssis, suspension:** Monocoque à longerons intégrés. Roues avant indépendantes par bielles triangul. lat. et barres de torsion. Suspension arrière à bras longitudinaux et barres de torsion. Amortisseurs hydrauliques télescopiques.
- **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur roues arrière.
- **Direction:** A crémaillère.
- **Pneumatiques:** 185 x 400.
- **Carrosserie:** Poids à vide 1 280 kg.
- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 2 239 cm<sup>3</sup>. Puissance au litre 26,8 ch. Rapport poids/puissance 16,6 kg/ch.

34

pour toutes les autres Citroën, il fallait longuement supplier un agent de la marque pour acquérir une voiture obligatoirement noire.

Bien entendu, Citroën avait refusé de prêter à l'AJ une voiture d'essai (je me demande même si un parc presse existait à l'époque) et la voiture dont je me servis appartenait à un aimable lecteur dont, malheureusement, le nom m'échappe. Je me souviens toutefois qu'il fabriquait des cuves en inox pour laiteries quelque part dans les Charentes et, si par hasard ces lignes lui tombaient sous le regard, je le salue très cordialement.

Sous le long capot dont les deux ailes s'ouvraient latéralement, on découvrait un bloc très sobre mais impressionnant. Ce six

cylindres à longue course – 78 x 100 – avait une cylindrée totale de 2 867 cm<sup>3</sup> qui, contrairement à ce que l'on croit encore aujourd'hui, ne développait pas 15 mais 16 CV fiscaux. La puissance maxi ressortait à 77 ch, obtenus au régime extrêmement modéré de 3 800 tr/mn, avec un étonnant couple maxi de 19,8 mkg à seulement 1 500 tr/mn !

Je ne surprendrai sans doute personne en précisant qu'avec de telles caractéristiques, la 15-Six présentait non seulement une vitesse de pointe honnête – 130 km/h vrais et non 165 comme le compteur parvenait à l'indiquer – mais, surtout, une excellente nervosité et, mieux encore, une souplesse qui était l'un de ses charmes principaux. Comme sur la plupart des voitures nées avant guerre, la 15 ne disposait que d'une boîte trois vitesses et, contrairement à la 11, elle ne bénéficia jamais de l'adaptation 4 vitesses fabriquée par la maison Réda.



## De Madelon à Lili-Marlène

Sous le capot aux ailes baladeuses, le long bloc six cylindres possédait la sobriété de la chose irréfutable.

Mais, le tempérament du moteur aidant, la trois suffisait, bien qu'une 4ème plus ou moins surmultipliée eût certainement permis à la voiture d'aller plus vite et, surtout de consommer moins ! En effet, il était difficile de consommer moins de 11/12 litres/100 km et, durant mon premier essai, j'avais atteint sans faiblir 16,7 litres !

Mais qu'importe l'appétit pourvu qu'on ait l'ivresse et, de ce côté là, on était servi ! Si je relis mes commentaires de l'époque, je retrouve d'ailleurs l'enthousiasme qui m'étreignait : "La stabilité est extraordinaire et permet des vitesses impossibles avec d'autres voitures sur des routes étroites et sinueuses..." Qu'à ajouter à cela, sinon que la direction était d'une grande précision, quoique d'une lourdeur qui serait à coup sûr considérée inacceptable de nos jours. De son côté, l'importance du rayon de braquage nuisait grandement à la maniabilité en ville (mais on se garait plus aisément qu'aujourd'hui) et le volant lui-même, laid à souhait, glissait aisément entre les mains. Par contre, la 15, bien campée sur ses gros 185 x 400 d'un format alors exceptionnel, fonçait comme une bonne brute dès qu'on écrasait l'accélérateur, avec un beau bruit grave qui montait un peu dans les aigus lorsqu'on frôlait les 4 000 tr/mn. Qu'il pleuve ou qu'il vente, la voiture dévalait en ligne droite et absorbait sans coup férir la plupart des courbes, l'énorme couple disponible permettant toujours de relancer les 1 280 kg de l'ensemble, même sans user d'une seconde qui acceptait à la rigueur de frôler les 90 chrono. Grâce aux gros pneus et aussi à l'importance du poids sur l'avant, la motricité était bonne en dépit de l'importance du couple.

La suspension était curieusement plus confortable que celle de la 11 à laquelle elle ressemblait comme une soeur. En réalité, il suffisait de dépasser 120 km/h pour que les pavés, encore nombreux, soient très correctement absorbés. Au contraire, à



#### LA COTE DE L'EXPERT

La 15 était le haut de gamme Traction avec son six cylindres de près de 3 litres et elle acheva même sa carrière avec la suspension hydropneumatique qui allait faire toute la célébrité de la DS. C'est évidemment la plus recherchée des berlines Traction. La cote de Christian Huet: 80 000 à 100 000 F. Tendance à la hausse.

Contrairement à ce qu'on croit, les Citroën ne sont pas fabriquées



Jusqu'en 1955, la 15 était la plus recherchée dans le rétro

## De Madelon à Lili-Marlène

Sous le capot aux ailes baladeuses, le long bloc six cylindres possédait la sobriété de la chose irréfutable.



### LA COTE DE L'EXPERT

La 15 était le haut de gamme Traction avec son six cylindres de près de 3 litres et elle acheva même sa carrière avec la suspension hydropneumatique qui allait faire toute la célébrité de la DS. C'est évidemment la plus recherchée des berlines Traction. La cote de Christian Huet: 80 000 à 100 000 F. Tendance à la hausse.

Contrairement à ce que l'on pouvait croire, les compteurs de 15-Six n'étaient pas fabriqués à Marseille...

faible vitesse, l'ensemble était plutôt rude et, de toute manière, les coups de raquette de la suspension arrière demeuraient fidèles à la légende...

En vérité, le seul gros point noir résidait dans les freins. Ils suffisaient parfaitement à un usage normal mais si on s'avisait sur routes accidentées d'exploiter à fond les possibilités du moteur et de la tenue de route, l'échauffement des tambours amenait assez rapidement une baisse d'efficacité alarmante.

En dehors de son volant, la 15 souffrait également de ses projecteurs insuffisants, d'une malle arrière trop petite et d'un ensemble cric/roue de secours fort peu pratique. En revanche, les garnissages intérieurs en tissu gris étaient agréables au toucher mais assez salissants.

Un an avant la sortie de la DS 19, c'est-à-dire en 1954, la 15 connut une dernière évolution, à savoir la 15H, munie à l'arrière d'une suspension hydraulique qui annonçait celle de la DS. Le résultat était remarquable, la tenue de route étant encore améliorée et les coups de raquette ayant disparu...



Jusqu'en 1955, la vision de cette calandre dans le rétro annonçait la bagarre.