

► DÉCOUVERTE TRACTION CLABOT 1947

*Entre*

**Ombre  
et lumière**

Selon les rumeurs, il en existait une troisième en France... eh bien, la voici ! Précieusement gardée par son second propriétaire, pendant 53 ans, cette Traction cabriolet, carrossée par Robert Clabot, est sortie de sa grange il y a quelques semaines.





On est loin de la finesse du dessin de Bertoni ! Finies les ailes délicieusement galbées, place à un dessin plus massif. Ici, les feux ne sont pas encastrés mais juchés de part et d'autre de la calandre.

De profil, on s'aperçoit au premier coup d'œil que la structure initiale de la Traction a été conservée. Atténué par la longueur des ailes avant, le nez de la calandre paraît moins proéminent. En revanche, l'aileron arrière ne passe pas inaperçu.

Dans le livre *Traction Passion* de Jon Pressnell, on trouve la photo d'un coach découvrable sans montant central, et la même est présente (en bas, à droite) dans le livre *Toutes les Citroën* de René Bellu avec un montant. Ci-contre, l'homme au volant est-il Robert Clabot ?



JON PRESSNELL/OUTINGS DRIVEYS



REIN VAN DER ZEE/OUTINGS DRIVEYS



La Traction avant (carrossée par Clabot) de Nico Michon est la plus chargée. L'abondance de chromes et les grilles de phares faisaient certainement partie du kit de transformation le plus élaboré. En haut, à gauche : la photo d'époque présente un exemplaire plus sobre.



Grottesque, laid, surchargé... disons simplement que son style est particulier ! En réalité, il ne faut pas chercher sa beauté dans ses lignes, mais dans son histoire, son mystère. Courue pendant des années par des Citroënistes chevronnés, cette carrosserie, pour le moins particulière, attendait son heure, bien à l'abri, dans le nord de la France. Sortie des ateliers de Robert Clabot (ou de Clabot, selon certains) en 1947, cette Traction n'a connu à ce jour que deux propriétaires, qui – il faut le dire – lui en ont fait voir de toutes les couleurs. Mais tout d'abord, que sait-on réellement de Robert Clabot ? À part un goût prononcé pour les chromes ostentatoires et les calandres volumineuses, il reste, parmi la douzaine de carrossiers qui se sont essayés à modifier les courbes de la « Reine », l'un des plus énigmatiques.

#### De père inconnu

Comme bon nombre de carrossiers, c'est après la guerre que Robert Clabot va se pencher sur le berceau de la Traction. Les six années de conflit ont fait des ravages au sein de la haute industrie automobile française, et l'un après l'autre, Hotchkiss, Delage, Delahaye, Talbot et Bugatti finissent par mettre la clé sous la porte. Mais comment répondre alors à la demande de clients fortunés, toujours aussi friands de carrosseries spéciales ? Dans ce contexte un peu particulier, la Traction semble être la meilleure solution. Qu'elle soit neuve ou d'occasion, recarrosser une voiture monocoque ne fait désormais plus peur à qui que ce soit ! Dans la majorité des cas, les modifications n'étaient rien de plus que des kits de transformation plus ou moins élaborés, et pas toujours de très bon goût. Figoni et Falaschi, Monceau et Truchot, Renard et Bec, ACB, Langenthal... sans oublier les nettement plus sobres – et abouties – carrosseries Franay et Chapron, pour la présidence de la République française en 1955-1956.

L'une après l'autre, elles attestèrent de la sobriété et de l'élégance du dessin original de Bertoni ! C'est à Allorville que Robert Clabot carrossa cette Traction 11 B. Plusieurs ouvrages, dont celui de René Bellu, prétendent qu'il modifia « indifféremment des 11 et 15 CV, soit en cabriolet, soit en conduite intérieure ». Il est aujourd'hui impossible de savoir réellement combien de voitures sortirent de ces ateliers, cependant, cette troisième carrosserie vient en quelque sorte confirmer qu'aucune de ces voitures n'étaient identiques. La plus célèbre et la plus exubérante est celle de Monsieur Nico Michon. Bardée de chromes, de la calandre jusqu'au-dessus

des phares, elle rappelle le style de la Graham Paige d'avant-guerre. Peut-être nous avançons-nous en écrivant cela, mais il semblerait que ce soit celle présentée de trois-quarts avant, sur une photo d'époque, dans le livre *Toutes les Citroën* de René Bellu. Autre ouvrage, autre indice, le livre *Traction Passion*, de Jon Pressnell, présente une photo d'époque inédite, où l'on peut voir une deuxième carrosserie avec moins de chromes mais également des phares encastrés légèrement moins proéminents. Au premier regard, on constate donc que cette dernière trouvaille diffère des précédentes par son étonnante simplicité ! En effet, à l'exception des ailes, de l'aileron arrière et du « nez » de calandre, cette carrosserie

*Looks like a Rich Man's Luxury!* 1938  
GRAHAM  
MAKES  
ITS NOISE

*Actually...It's the Official  
U.S. Economy Champion!*

*And Graham's quiet, quiet in  
your kitchen, your room, your  
living room, your car.*

**SUPERCHARGER**

*Graham 1938*

It's a Bird! It's a Plane! It's a Graham!  
"Graham is a car, in fact, it looks like it's noisier when it's standing still!" boasts the ad copy from this 1938 Graham. The "Graham is safest car in America"

Robert Clabot s'est probablement inspiré des Graham Paige d'avant-guerre. Dans les années 1938-1939, les voitures Graham furent caractérisées par leur partie avant massive. Livrée avec ou sans compresseurs, leur cylindrée était de 3,5 litres.



Entre le clinquant et l'excès, le trois-quarts arrière de la Clabot est un cauchemar stylistique. L'aileron de la malle de coffre y est pour beaucoup. On remarque que les deux places « en terrasse » ont été conservées.



Le poids des ans pèse lourd sur le tableau de bord. La fameuse « queue de vache » est toujours là, mais « pendouille » plus que la normale. Notez, à gauche du volant Quillery, la tige de commande d'avance à l'allumage.

a conservé ses feux Marchal d'origine et ne possède pas de phares additionnels intégrés dans les ailes avant. Les différences ne sont pas considérables, l'air de famille est indéniable, mais le résultat est tout de même plus sobre. On peut alors se poser la question de savoir s'il n'y avait pas chez Clabot plusieurs niveaux de finitions. Mais faisons prendre un bol d'air frais à cette Clabot, et approchons-nous un peu plus près.

### Concours de circonstance

Au premier coup d'œil, on s'aperçoit que la structure initiale de la Traction n'a pas été modifiée. On reconnaît sa caisse et ses portières caractéristiques coincées entre des ailes tendues et taillées en pointe qui rappellent un dessin de Gangloff ou les réalisations de Figoni Falaschi sur les Delahaye 135 MS « El Glaoui ». Les pare-chocs manquent à l'appel mais ne sont pas perdus : démontés avant « sa restauration », ils n'ont jamais été reposés depuis. De même pour les carénages des roues arrière : seul celui de gauche est encore présent. Nous savons, de source sûre, que cette voiture a été commandée en 1947 par un Parisien qui ne



À gauche, la traditionnelle poignée dessinée par Clabot. Sur la portière droite, elle a été remplacée par une poignée de Traction avant (la vraie!). Avait-elle été cassée lors de son accident?

Concessionnaires et carrossiers piochaient des éléments chez des accessoiristes indépendants.



La disparition des chromes à l'avant affine légèrement la courbe de la calandre.

la conserva que pendant sept ans. En vente aux Vaches Noires, Porte d'Orléans, elle fut achetée d'occasion par son second propriétaire qui l'utilisa régulièrement. Peinte d'un blanc et noir doux aujourd'hui, elle était à l'origine toute noire



La réforme des immatriculations a obligé tous les propriétaires de véhicules à se plier à la nouvelle numérotation des plaques numérogiques. La logique voudrait que celle-ci soit la 9 200<sup>e</sup> immatriculée dans la région parisienne ?



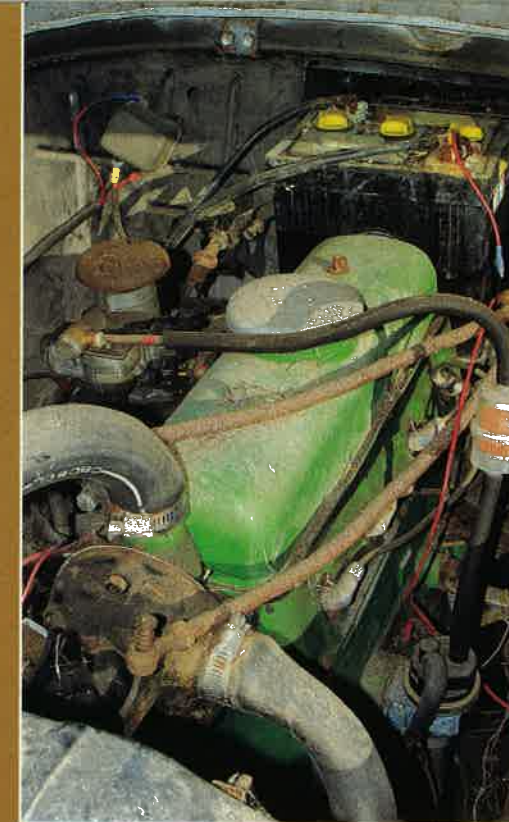
Si l'on se réfère au numéro de châssis, cette Traction 11 B est sortie des ateliers Citroën en mars 1939.



Dès 1939, le client pouvait choisir entre un moteur plus économique, le « 7 Eco », et un second plus performant, le « 11 Perfo », développant 56 ch. Dans ce cas précis, le compteur de vitesse passait de 130 plus 10 à 140 plus 10.

avec une capote blanche. Autant dire que son look de Batmobile devait être parfait. Trois ans plus tard, en 1957, son propriétaire décida de la peindre entièrement en blanc, mais une rencontre avec un platane sur la Nationale 7, la même année, l'empêcha d'en profiter, si bien qu'elle finit remise à un bon moment. Les années passèrent et la voiture refit surface en 1977 avec un moteur neuf, récupéré au moment de l'achat en 1954, et une capote noire. La voiture continua de rouler jusqu'à ce que son propriétaire ne la remise à nouveau. Cette période est importante car l'homme qui nous a permis de découvrir cette auto raconte un superbe concours de circonstance : « J'avais rencontré son propriétaire à l'époque et nous avons commencé à parler de la voiture, mais avec le temps, j'ai égaré ses coordonnées pendant près de 20 ans ! Ce n'est que très récemment que j'ai retrouvé la trace de ce monsieur. La voiture n'avait pas bougé, à part quelques retouches ici ou là, lorsque son propriétaire s'était mis en tête de la restaurer. Après avoir longuement discuté et sympathisé avec lui, la voiture a pu enfin sortir de son silence. »

Qui sait combien d'autos sont conservées à l'abri des regards, dans des granges ou des hangars ? Une poignée, des dizaines, voire plus ! Tenues au secret par des propriétaires discrets, ou tout simplement par des gens qui ne voient en elles que les



Ce moteur – un 11 perfo – a été monté en 1977, au moment où la voiture reprit la route. Le compteur de vitesse, gradué à 140 km/h plus 10, est donc bien en rapport.



voitures du grand-oncle et non un passage de l'histoire automobile. Par ces mots, nous ne voulons pas créer une révolution au sein des granges de France et de Navarre, mais simplement signaler que l'Histoire nous réserve encore bien des surprises...

Gautier Rossignol  
Photos Antoine Pascal

Tous nos remerciements à Gérard Fasseu et Christophe Pund qui nous ont permis de réaliser ce reportage.

