

CITROËN GS CAMARGUE, 1972

Au début des années 1970, la Carrozzeria Bertone avait établi de bonnes relations avec Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Innocenti, Iso et Lamborghini en Italie, avec Audi et BMW en Allemagne et avec Simca en France. Étant donné que Peugeot avait un accord en cours bien connu avec Pininfarina et qu'un rapprochement avec le géant français serait vain, Bertone a décidé de se concentrer sur le développement d'une relation avec l'autre géant français, Citroën.

Citroën fait la une des journaux avec sa nouvelle berline, la GS, un modèle lancé au Mondial de

l'Automobile de Paris en 1970. Le design radical et aérodynamique de la GS n'est pas la seule chose dont on parle, car la voiture est un véritable tour de force technologique. Dotée d'une traction avant avancée, comme dans toutes les Citroën à partir de la Traction Avant, la GS était propulsée par un moteur innovant à quatre cylindres refroidi par air, qui maintenait le centre de gravité bas. Plus impressionnant encore était le fait que la GS était équipée de freins à disque à assistance hydraulique à l'avant et à l'arrière, ce qui était rare au début des années 1970, même pour les voitures de classe supérieure. La cerise sur le gâteau sur le plan technique était cependant la suspension hydropneumatique simplifiée dérivée de la DS, qui donnait à la GS la sensation de rouler sur un tapis volant.

Avec une telle richesse technologique et autant d'idées « hors des sentiers battus », la Citroën GS est élue en 1971 Voiture européenne de l'année. En montant dans les ventes, la Citroën GS a été un succès sur le marché et Nuccio Bertone a vu un potentiel considérable dans le développement d'un dérivé de niche de la GS.

Marc Deschamps, nouvellement embauché, s'est vu confier la tâche de développer une version coupé. L'empattement restait exactement celui de la GS et la longueur hors tout restait également très similaire à celle de la voiture d'origine. Les principales différences concernaient la largeur et la hauteur hors tout de la voiture : la proposition de Bertone était plus large à 1 680 mm par rapport aux 1 608 mm de la GS et 20 cm plus basse.

Conservant la marque Citroën d'un porte-à-faux avant plus prononcé qu'à l'arrière, le design de Deschamps, avec des suggestions importantes et sous la direction générale de Gandini, présentait un porte-à-faux avant encore plus prononcé également pour la version coupé de la GS, contrairement à un porte-à-faux avant très court. et coupez le porte-à-faux arrière. Le dynamisme de la partie arrière est accentué par la découpe du passage de roue à la Citroën.

Peint en champagne métallisé, le coupé a été nommé Camargue, en référence au désert marécageux magique du sud de la France, célèbre pour ses flamants roses et ses chevaux sauvages. Présentée sur le stand Bertone au Salon de Genève en mars 1972, la Camargue fut accueillie avec beaucoup d'enthousiasme tant par la presse que par le public. Citroën a également présenté la Camargue aux 24 Heures du Mans les 10 et 11 juin de la même année, ce qui montre à quel point Citroën envisageait probablement avec sérieux les possibilités de production de la voiture. Cependant, en 1972, Citroën se trouve confronté à une grave crise économique, qui aboutit finalement à la fusion entre Citroën et Peugeot en décembre 1974. La Camargue est malheureusement victime de cette fusion et la voiture de collection reste le souvenir solitaire d'une occasion manquée. .

