



LA 2 PATTES

Octobre 2022

N° 254

» Bulletin d'information du **Club des Amis de la 2 CV** »



Dossier AZAM Export 1967 par Yves Lauranson
(Voir pages 16 à 21)

L'association les "Vieux Rouages", en Haute-Garonne
(Voir pages 26-27)

La Volc'en Deuche 2022 (10ème édition)
(Voir pages 28 à 31 & 32 à 33)



Sorties
Jewe

et toutes vos rubriques habituelles...

Boutique
Pièces

Retour sur la Volc'en Deuche (10ème édition)
Pages 28 à 31 et 32 à 33

Les filles aiment les 2 CV !



© Paolo Gassani

Octobre 2022

Couverture : Collection privée de membres du club, droits cédés.

2^{ème} de couverture : Avec l'aimable autorisation de @Paolo Gassani, photographe.

Photos intérieures : @AJ & archives Citroën S.A. 72-73, membres du club, droits cédés.

4^{ème} de couverture : @ Instagram, source archives Citroën S.A.

Dans ce numéro :

254

Le mot du président ; bien triste période...	4-5
Bienvenue au club !	6
L'édito du rédac-chef, par Solexine. (God Save the Queen).	7
Novembre 72 : le raid oublié. (Reconnaissance du raid Afrique 73 par JLC).	8-13
Terrible accident de la circulation en 1960. (Jean-Luc Billard).	14-15
Histoire d'une belle auto : L'AZAM Export 1967 d'Yves Lauranson.	16-21
Carnet noir : Armand Tabotta, deuchiste de Midi-Pyrénées.	22-23
Hommage à Jean-Jacques Sempé (Jean-Luc Chetcuti).	24
Salon Epoqu'Auto à Lyon, du 4 au 6 novembre 2022 (Jean-François Demore).	25
L'association des "Vieux Rouages", en Haute-Garonne. (Solexine).	26-27
La Volc'en Deuche, par Corinne J. (Antenne Ile-de-France).	28-31
La Volc'en deuche, par Gérard Charnet (Antenne Auvergne).	32-33
Sortie patrimoine : L'altiligérienne (Gilles & Françoise, antenne FVL).	34-37
Sortie en Pays Cévenol (Jean-Claude Steiner, antenne Languedoc-Roussillon).	38-39
Les blagues (correctes) de Solexine.	40
Les mots croisés 2 CV (les villes de construction de la 2 CV).	41
La boutique du club (Claude Fauconnier).	42
Photo Citroën : AZAM est grand, AZAM est fort (devise Hells en Deuche)...	43
Les pièces détachées, docs, services, et nouveautés (Michel Dedieu).	44 à 48
Les pièces du mois, par Michel Dedieu.	49
Vos instantanés primés : le club rajeunit, par Marc Meissonnier.	50
On a tous connu... le retour de vacances en 2 CV (via la RN7 ou autre) ?	51
Photo de dos de couverture : Stand Citroën, le 7 octobre 1948.	52

LE MOT DU PRÉSIDENT



Bien triste période !

Et nous voilà de nouveau en automne...

Non seulement cette saison nous amène des jours tristes et courts, mais en plus, cette année, la pénurie de carburant ne nous laisse même pas la possibilité de profiter des quelques belles journées restantes pour rouler avant de remiser nos bi cylindres.

Pour compléter cette morosité, le mondial de l'automobile de Paris, cette année, nous entraîne plus vers la fin de l'automobile classique et thermique que vers une lueur d'espoir pour des jours meilleurs.

Ce salon, par le passé, faisait la part belle aux constructeurs français et aux nouveautés sentant bon le savoir faire à la française... Rien de tout cela cette année...

Non seulement le salon est réduit à 5 jours, avec des stands épars et des allées vides, mais il reste très peu d'exposants, hormis une nuée de nouveaux constructeurs venant d'un pays où la pollution n'est pas encore la préoccupation numéro 1.

Nombreux sont ces constructeurs chinois qui se sont donnés les moyens de venir à Paris pour faire découvrir leurs "nouveautés", qui ne sont en fait bien souvent que de pâles copies de nos belles réalisations.

Pour le reste, on découvre des stands donnant l'impression d'être à Rungis avec des salades et autres légumes, et qui donnent une bonne conscience écologique...

Quel est l'intérêt de présenter un nouveau moteur thermique au milieu d'un parterre de salades vertes... ?

Définitivement, je ne dois pas partager les mêmes codes et il vaut mieux continuer à rouler en 2 CV. Au moins là, nous connaissons tous les codes !

Après toutes ces déceptions, heureusement qu'il nous reste les souvenirs des bons moments passés cet été sur les routes de France, avec nos voitures polluantes.

Ce furent de belles sorties auxquelles nous avons participé çà et là, ou découvert via vos reportages. Bravo à tous de continuer à donner un sens à l'Automobile avec un grand A.

Contrairement aux voitures avec ces nouvelles énergies qui, de mon point de vue, ne seront que passagères, la 2 CV continue à faire rêver.

La preuve, lors de la Volc'en deuche, traversant les gorges de la Sioule, nous avons même réussi à détourner un spectacle de rue avec notre défilé de 2 CV. Comme quoi ...

Bon, je l'admets et personne ne me contredira, le spectacle de rue était nul !

Allez, après ce billet d'humeur, on va plutôt se consacrer, pour cette fin d'année, à des activités d'intérieur, avec notamment le salon Epoqu'Auto (du 4 au 6 novembre 2022), où le club sera bien représenté (avec de belles surprises en perspective) et le repas inter-antennes qui aura lieu cette année dans le Lot, le dimanche 11 décembre.

D'ici là, prenez soin de vous et continuez à profiter des libertés qui nous restent, pour rouler tranquille aux volants de nos chères anciennes.

Allez, "Inspired by you since 1919" ou "Inspired by the 2 CV since 1948" ?

Votre président,
Thierry Jouanny



Pour faire paraître vos textes, photos, articles, annonces, etc...

Envoyez vos documents à : **Gilles BOURGEOIS** (Solexine)

2300, chemin de la Margue

82000 MONTAUBAN

Tel : 06 08 32 35 85

Mail : gbourg@wanadoo.fr ou solexine@laposte.net



BIENVENUE AU CLUB

Voici la liste des nouveaux adhérents 2022 : (au 10/10/2022)

GARCIA Gérard 31520 CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

PERRAULT Yannick 77950 RUBELLES





L'édito du rédac-chef.



A l'heure où j'écris ces lignes, sa très gracieuse Majesté Elizabeth II vient de nous quitter. Elle repose désormais dans la chapelle St Georges de Windsor, et "la Deux Pattes", collant à l'actualité, va tout de même rendre un hommage Citroëniste (si !) à la défunte reine.

Saviez-vous que la famille royale, avec Elizabeth II, la princesse Margaret et même le roi Charles III, ont roulé en petite Citroën ?

Certes, il ne s'agit pas d'une 2 CV, mais d'une C 4 modèle réduit, une Citroënnette (*), qui a véhiculé la future reine, alors qu'elle était encore une enfant.

Le musée de Sandringham, proche d'une résidence de la famille royale britannique, présente une étonnante collection d'objets, en lien avec les souverains. Les visiteurs peuvent y découvrir quelques véhicules ayant appartenu aux Windsor : cela va du camion de pompiers "Merry Weather" de 1939, à celle qui nous occupe : la petite C4 Citroënnette (*) de 1928.

Cette voiturette française 100 % électrique (déjà !), élaborée par l'atelier Garnier, fut utilisée par la reine et par sa sœur, la princesse Margaret. Le jouet fut restauré en 1953 et transmis au prince Charles (d'où le n° PC et le 1953 sur la plaque), mais le radiateur Citroën fut alors remplacé par un autre, évoquant les Daimler, ce constructeur étant devenu le 1er fournisseur officiel de la monarchie britannique.

Le véhicule, long de 1,90 m, était animé par une batterie de 12 volts et pouvait atteindre les 15 km/h.

"God Save the Queen", pas forcément sa majesté, malgré tout mon respect, mais plutôt notre "Queen" à nous, notre amie la 2 CV !



Solexine.

Citroënnette : En 1922, André Citroën débute une production d'automobiles miniatures électriques à destinations des bambins des clients les plus fortunés.

Fabriqués à partir de 1930 par la société de la "Compagnie industrielle du jouet" (CIJ), à Briare (45), ces modèles seront diffusés par Citroën jusqu'en 1934.

2023 fêtera le 50ème anniversaire de l'une des plus belles aventures collectives de l'histoire de la 2 CV : le Raid Afrique 1973. En 1970, Citroën avait renoué avec ses grandes expéditions en organisant le Paris Kaboul Paris, puis en 1971, le Paris Persépolis Paris. En 1973 ce sera le Raid Afrique.



1972 : Année blanche ?

En juillet 1972, Citroën, le pétrolier Total et la radio périphérique RTL organisent les "24 heures d'Argenton sur Creuse". Sur une piste de terre battue, des 2 CV, des Dyanes et des Méharis se mesurent au chronomètre. Le public est conquis et sera au rendez-vous en 1973, au Creusot, pour le premier "Pop Cross", puis l'année suivante pour le "2 CV Cross". Aujourd'hui encore, 2 CV et Dyanes multicolores, dépouillées mais affûtées, s'affrontent toujours sur ces circuits. C'est un bel exemple de longévité dans l'histoire du sport automobile.

1972 est aussi l'année durant laquelle les dirigeants de Citroën réfléchissent à faire évoluer leurs raids en 2 CV, succès populaires incontestables. Interrogés, les candidats à l'aventure en bicylindres sont quasi

unanimes : c'est l'Afrique qu'ils veulent découvrir ! Pour faire suite au Moyen Orient, ce sera donc le continent africain, si proche et si lointain, si fascinant et si mystérieux.

Le Raid Afrique est né de la volonté et de l'opiniâtreté mais aussi du courage de Jacques Wolgensinger, directeur des "Relations Publiques" de Citroën, un homme sachant prendre des risques, mais surtout sachant les mesurer, les appréhender, les étudier, et trouver les solutions qui les minimiseront. Après avoir organisé le lancement de la Méhari (1968) dans une mise en scène innovante, dans un contexte social tendu, après avoir osé l'opération M 35 (1970) dans laquelle le client devenait "essayeur d'usine", après avoir donné un billet pour Kaboul à 494 deuches et en avoir conduit 467 autres à Persépolis, il allait faire se rencontrer des dizaines de jeunes gens et le désert africain.

La mission de reconnaissance.

Ainsi, un an avant l'échéance, en 1972, Jacques Wolgensinger organise la mission de reconnaissance du Raid Afrique à venir. La reconnaissance est préalable incontournable, car ce que vont proposer les dirigeants de Javel aux jeunes aventuriers est sans commune mesure avec les expéditions en 2 CV organisées jusqu'alors. Cette reconnaissance, elle aussi, sera une grande aventure avec son lot d'inconnu, de danger, de découvertes, de rencontres, de joies, de déconvenues, d'émerveillements, de déceptions, d'étonnement et d'humanité.

La mission de reconnaissance Citroën est composée de quatre véhicules : un break DS et deux 2 CV 6. Ils ont rendez-vous à Niamey avec Nénesse, un costaud aux gros bras, un camion Berliet L64/8 M3 4x4. À leurs bords et dans l'ordre : Lucien Zazzera et Georges Crajka (tous deux techniciens du service compétition Citroën), Daniel Moulin (chef de l'expédition) et Yves Giglio (de Total), André Costa (rédacteur en chef de l'Auto Journal) et Alberto Martinez (photographe à l'Auto-Journal), Pierre Mathias et Michel Serpette (techniciens Berliet) (1). Un guide touareg, Ismaril, voyagera à bord du Berliet. Sa connaissance du terrain, son sens du désert et de ses pièges seront indispensables dans les grandes étendues inhospitalières où l'on ne dispose pour s'orienter que de la carte, du compas, du soleil et des étoiles. Ismaril sait lire le sable, les dunes et le vent qui s'en amuse et les déplace.

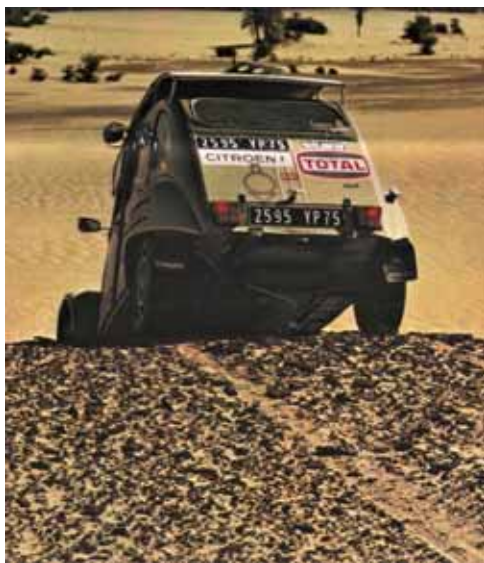
Les deux 2 CV ont été préparées par le service compétition du constructeur, alors dirigé par madame Marlène Cotton. Les préparations très



personnelles et folkloriques des deux précédents raids sont à oublier. Pour 1973, la barre sera placée très haut : faire traverser le désert des déserts à une escouade de 2 CV 6, Dyane 6 ou AKS 400, ne souffrira pas l'à-peu-près. Les 2 CV devront répondre à un cahier des charges strict, incontournable et cette mission de reconnaissance aura entre autres légations, celle de le définir.

Les deux 2 CV de 1972 sorties des chaînes vraisemblablement en août/septembre, sont des modèles "P.O." (voir le dictionnaire de la 2 CV, Tome II). La "Bleu Camargue" (AC 635) est celle du chef de mission, l'autre, confiée aux journalistes, est "Beige Albatros" (AC 087). Ses passagers l'ont surnommée Aurélie. Les banquettes arrière ont été retirées, le plancher à talon déposé pour installer un réservoir de carburant supplémentaire, origine DS, de 60 litres. Le remplissage se fait par une goulotte débouchant au-dessus de l'aile arrière droite. Chaque 2 CV emportera donc 80 litres d'essence. Une cantine métallique contenant les effets personnels des voyageurs est sanglée dans le coffre. Les ailes arrière, avec bavettes de caoutchouc, sont découpées façon "2 CV Sahara" pour une dépose facilitée des roues. Le caractéristique pare-chocs avant P.O. est modifié pour protéger des projections les phares et sert de support à deux projecteurs à longue portée. Un anneau de remorquage a également été ajouté. Les pneus d'origine (Michelin X 135x15) ont été remplacés par des ZX 145x15 avec chambres à air. Pas moins de quatre roues de secours par voiture sont

embarquées : l'une est rangée dans le coffre, comme à l'origine, une sous le capot moteur et deux autres sont installées sur le toit. Le toit justement : la capote est doublée d'une feuille de plastique. Entre les deux, l'air circule, ce qui est bon pour la température à l'intérieur de la cabine, mais l'est moins pour le CX de l'auto ! Ce "double toit" supporte, outre les deux roues dont on vient de parler, quatre tôles de désensablage en alliage, mais aussi trois échelles destinées au même usage ! Un cadre métallique grillagé et pivotant peut venir, à la demande, protéger le pare-brise des projections de pierres. Un second rétroviseur extérieur et deux phares fouilleurs complètent l'équipement. À l'intérieur des 2 CV, les tachymètres d'origine ont été remplacés par d'autres prélevés sur des DS et gradués jusqu'à 200 km par heure (!). Le plus est le totalisateur journalier qui s'avèrera bien utile au chef de mission, pour rédiger le carnet de route.



Quant à l'équipement pour les hommes, chaque 2 CV emporte une tente, deux lits de camp, deux duvets, deux pelles, deux hachettes. Bien que les pièces de rechange et l'outillage aient été confiés au break DS, les deux 2 CV sont très chargées. Ce sera une leçon à retenir.

Rendez-vous à Niamey

La mission de reconnaissance part le 3 novembre 1972, de Dakar. Au départ de la capitale sénégalaise la route est bonne. Puis, très vite, c'est la piste, les premiers marigots, la chaleur insupportable. La piste devient de plus en plus mauvaise jusqu'à être impraticable. Les "défricheurs" louent les services du train : quelques 100 km sur un wagon-plateau. Retour sur la piste. Bamako est encore loin !

Fumées ! La brousse est en feu ! Marche arrière, à fond (très mauvais pour la boîte à vitesses).

La 2 CV bleue est bien malade. Sa plateforme porte les stigmates des ravines asséchées passées en force : elle est pliée, juste après la barre d'essieu avant. Redressage à l'africaine : dessous de la plateforme calé, ailes AV et capot déposés, on saute, à plusieurs, sur l'extrémité des longerons jusqu'à retrouver un semblant d'alignement. Dépannage de fortune mais qui permet de joindre Bamako, où l'agent Citroën local remplace la plateforme par une neuve, ainsi qu'un bras de suspension arrière pour chaque 2 CV.

Trois jours plus tard, la caravane prend la direction du sud : Abidjan, capitale de la Côte d'Ivoire. C'est d'ici que partira le Raid Afrique 1973. Au début route goudronnée, puis très bonne piste qui mène en Haute-Volta,

l'actuel Burkina-Faso, avec Bobo-Dioulasso, puis Ouagadougou, la capitale. Quelques centaines de kilomètres plus loin c'est la frontière avec la République du Niger. Là, dit-on, s'arrête l'Afrique noire et débute le Sahara. Niamey est atteinte sans difficulté particulière.

Nénesse, le Berliet de 11 tonnes est au rendez-vous. Il transportera l'eau, les vivres et le carburant nécessaire aux 4 véhicules pour traverser le désert. Ismaril, le guide, est là lui aussi, prêt à "déchiffrer" le désert du haut de la cabine du Berliet.

Une visite à l'agent Citroën local est encore indispensable : la 2 CV bleue rencontre à nouveau un problème de châssis. Il amorce une pliure entre le tube d'essieu avant et le support du pot de suspension. Un renfort en forme de "U" est positionné sur chaque flanc de la plateforme. Ils sont soudés sur leur partie basse, et immobilisé sur leur partie haute en utilisant les deux vis boulonnant la caisse sur la plateforme, ce qui évite le gros travail de dépose de la carrosserie qui ne supporterait pas la chaleur d'une soudure.

Le Ténéré, enfin

Le Sahara est devant les sept hommes, à l'infini ! Cap au nord-est, objectif Agadès, nom magique. La piste menant à la ville étape est le plus souvent bonne et roulante. Les choses très sérieuses commencent ici avec le Ténéré, démesuré, mystérieux. Respect pour ce monstre implacable, terrible pour qui n'y est pas préparé, mais si beau lorsqu'on l'aborde avec humilité.

Bien que la piste soit suffisamment balisée, le fech-fech, ce sable pourri,

oblige à souvent s'en écarter pour ne pas risquer l'ensablement... qui est inévitable. Éprouvant pour sortir de là les 2 CV, éreintant quand il s'agit du break trop lourd de l'avant, exténuant lorsque le 11 tonnes repose sur son pont arrière ! Vider le Berliet. Le désensabler. Recharger caisses, malles, jerricans ...

Bivouacs dans le Ténéré : moments magiques, repas frugaux invariablement composés de coquillettes à la sauce bolognaise (2), nuits longues et glaciales, ciel merveilleusement étoilé, virginité de toute pollution lumineuse, silence ... silence absolu !



La mythique balise du Ténéré : l'arbre.

Le froid matinal a durci le sable. La piste porte mieux les véhicules et de l'orient, le soleil monte déjà. Le répit n'est que de courte durée. Très vite, le sable redevient piégeux. Au loin, dans les vapeurs de la chaleur diurne, comme dans un mirage, ondule un point. C'est lui, l'arbre du Ténéré. Défi de la nature, ode à la vie. Un arbre, seul, survit dans ce désert minéral, un acacia dont les racines puisent leur indispensable eau 30 mètres plus bas (3).



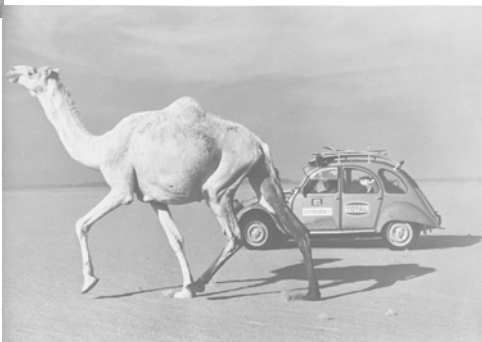
l'Assekrem, cela se mérite. Pour gravir raidillons et épingles à cheveux, les 2 CV sont délestées de leurs bagages, les cartouches des filtres à air déposées, les embrayages, la 1ère vitesse et les pneumatiques sont torturés, mais elles parviennent au sommet, ces petites 2 CV, qui, après avoir vaincu le Ténéré, viennent de s'offrir l'Assekrem.

Dirkou, Bilma... Alberto Martinez, le talentueux photographe, mitraille à tout va ! Il reviendra ses bobines impressionnées de magnifiques clichés du désert. Certains illustreront la belle et très utile plaquette "Ici commence l'aventure", éditée par les relations publiques Citroën, à partir de 1976.

Djado, la ville morte, en ruines, est terrifiante. Le Hoggar à l'horizon. Le désert ne connaît pas de frontières. Du Niger, on passe en Algérie, sans s'en rendre compte.

La colonne a vaincu le Ténéré. Peu à peu, la pierraille remplace le sable. Costa écrit : "Le Hoggar, c'est sans doute le plus bel enfer du monde". C'est dans cet enfer, pourtant si majestueux, qu'a vécu le père Charles de Foucauld (1858-1916).

L'ermitage du père est une étape incontournable, mais une visite de



La descente vers Tamanrasset n'est pas une sinécure : piste piégeuse, tambours des freins chauffés au rouge, pneus glissant sur les pierres acérées, descentes abruptes...

Tamanrasset passé, les plus grosses difficultés du voyage sont derrière l'équipée. In Salah, Gardaïa, Ouargla, Hassi Messaoud, et la frontière tunisienne n'est plus loin. Gafsa, Kairouan, Tunis et La Goulette, Marseille est au bout du quai !





(1) - *Serpette* devient dans les différents écrits : *Parpette*, ou *Papette*. Interrogée pour éclaircir ce détail, la fondation Berliet n'a pas répondu à ma demande.

(2) - Dans son livre "*Avec ma foi pour tout bagage*", aux éditions Presses de la Renaissance, Étienne Dargnies, voyageur en 2 CV partageant pour quelques temps la vie des Touareg, explique comment cuisiner des pâtes dans le désert en utilisant un minimum d'eau. Les "pâtes à la touareg", le repas du Deuchiste au bivouac - Voir *La 2 Pattes*, N° 191, avril 2012

Fin de l'aventure. Début d'une autre : l'organisation du Raid Afrique 1973

L'aventure est terminée pour la mission de reconnaissance. Elle a rempli son contrat : l'itinéraire a été défini et testé, et le niveau de préparation des 2 CV est évalué.

La très lourde logistique à mettre en place pour les accompagner peut maintenant être précisée.

Enfin, et c'est peut-être le plus important, il est démontré qu'il est possible de faire traverser le désert du Sahara à des Citroën 2 CV à deux seules roues motrices, pour peu que l'on s'en donne les moyens, que l'on ne néglige aucun détail, et que le sérieux de l'organisation soit à la hauteur du défi à relever.

Citroën, Berliet, Total, RTL un énorme travail vous attend pour faire traverser le Ténéré à soixante 2 CV.

Le Raid Afrique, c'est dans 10 mois à peine ! La suite on la connaît !

On en reparlera certainement l'année prochaine !

Jean-Luc Chetcuti

(3) - *Les 7 aventuriers ne le savent pas encore, mais ils seront parmi les derniers à avoir vu l'arbre du Ténéré debout : en 1973 l'arbre est renversé par un camion. Quand le Raid Afrique passera là, le 8 novembre 1973, chacun devra se rendre à l'évidence : le bruit qui courait de la mort de l'arbre du Ténéré était malheureusement bien fondé.*

Pour en savoir plus sur la reconnaissance du Raid Afrique :

- *Auto-Journal N° 3 du 15 février 1973.*
- *Auto-Journal N° 4 du 1er mars 1973.*
- *Auto-Journal N° 5 du 15 mars 1973.*
- *Le Double-Chevron N° 31, printemps 1973.*
- *Raid Afrique, de Jacques Wolgensinger, l'Aventure vécue Flammarion, mai 1974.*
- *Raid Afrique 73, de Pierre Lacasta, préface de Madame Marlène Wolgensinger, ISBN 9 782955 186701, mai 2015.*



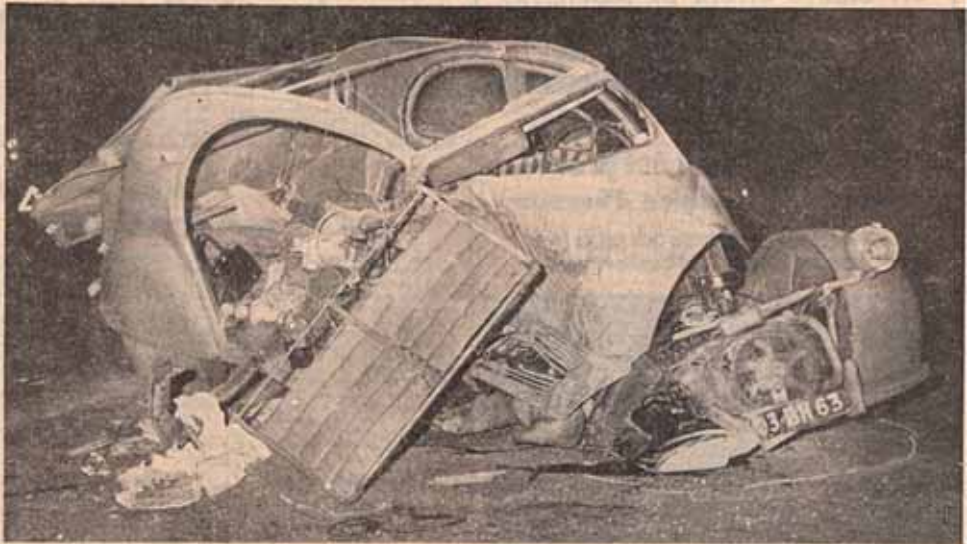
Vos instantanés primés : 1960, une Citroën 15 contre une Citroën A.

Notre ami Jean-Luc Billard, de l'antenne Auvergne, nous propose une coupure de journal, datant du 23 décembre 1960, qui nous relate un accident de la circulation, opposant monsieur Geoffroy, un montferrandais, qui circulait au volant de sa 15, à monsieur et madame Caulat, deuchistes, de Montpeyroux (63). Le premier a entrepris un dépassement dangereux, alors que survenait en face, la malheureuse type A de monsieur et madame Caulat. La passagère est décédée sur le coup.

Notre ami s'interroge sur la 2 CV qui arbore une immatriculation de 1954, des sièges de type A, mais un ventilateur à 6 pales. N'hésitez pas à contacter le courrier des lecteurs par mail, SMS ou téléphone, si vous avez la réponse...

Solexine

En voulant doubler, un automobiliste télescope une voiture arrivant en sens inverse



La voiture de M. Caulat n'est plus qu'un amas de ferraille tordue

Une dramatique collision s'est produite sur la route nationale 9, Clermont-Issoire, hier soir, peu avant 18 heures, entre les localités de Veyre et d'Authezat.

Une puissante voiture, conduite par M. Julien Geoffroy, 46 ans, ouvrier d'usine, demeurant 18, allée des Pruniers, cité Fontcimagne, à Montferrand, se dirigeait sur Clermont. Alors que le conducteur s'apprêtait à doubler une automobile qui le précédait, il se trouva en face d'une voiture légère descendant en sens inverse. Tentant une manœuvre désespérée, Monsieur Geoffroy montait alors sur le talus gauche, mais le choc se produisait néanmoins, et avec une violence extrême, les deux véhicules se heurtant par l'avant droit.



Celle de M. Geoffroy a considérablement souffert à l'avant

Tandis que l'automobile de Mr Geoffroy s'immobilisait sur le bas-côté de la route, l'autre voiture, complètement disloquée, se retrouvait sur la moitié droite de la chaussée, après un demi-tour sur elle-même. Des débris de ce dernier véhicule, on devait retirer le conducteur, Mr Jules Caulat, 54 ans, plâtrier-peintre, demeurant à Montpeyroux, blessé à la face, Mme Jeanne Caulat, née Masserot, 54 ans, qui se trouvait aux côtés de son mari, avait malheureusement été tuée sur le coup à la suite du terrible choc. Dans la voiture de Mr Geoffroy où cinq personnes avaient pris place, les deux enfants de ce dernier, âgés de 7 et 8 ans, et un passager, ont été blessés sans gravité à la face et à la tête.

Mr Caulat a été transporté à l'Hôtel-Dieu de Clermont-Ferrand et le corps de son épouse ramené à son domicile, à Montpeyroux. Les deux véhicules ont été pratiquement détruits. les constatations d'usage ont été faites par la gendarmerie de Veyre, qui a réglementé la circulation sur les lieux de l'accident.

10 centimes

LA MONTAGNE

Quotidien de la Démocratie Socialiste du Centre
ALLIER - CANTAL - CORRÈZE - CREUSE - HAUTE-LOIRE - PUY-DE-DOME

<p style="text-align: center;"><small>--- RÉDACTION ET ADMINISTRATION ---</small></p> <p style="text-align: center;">CLERMONT-FERRAND 6 Rue Blaise 6 Téléphone : 9-06 & 9-07 Adresse télégraphique : CLERMONTABNE</p>	<p style="text-align: center;"><small>--- ABONNEMENTS ---</small></p> <p style="font-size: small;">Pay en Dimes de 1 an 5 francs 3 mois 3 francs 15 centimes Séparé hebdomadaire 20 centimes Autres départements 34, 18, 10, ..</p>	<p style="text-align: center;"><small>---</small></p> <p style="font-size: small;">Rédaction pour l'Allier & COMMENTRY Bureaux à Montluçon, Moulins, Vichy. PUBLICATIONS ET ANNONCES AU BUREAU DU JOURNAL</p>
--	---	---

I - Historique de la 2 CV AZAM Export

En avril 1967, chez Citroën, l'AZAM Export remplace l'AZAM standard au catalogue 2 CV. Malgré sa dénomination "Export", elle n'était pas destinée au marché extérieur et ne sera produite qu'entre mi-avril et le 28 août 1967, soit environ 5 mois, ce qui en fait une auto rare et très recherchée.

L'AZAM Export se distingue par des aménagements intérieurs et extérieurs spécifiques : enjoliveurs de roues à flancs blancs "Gala", jons de pare-chocs "Gris rosé" teintés dans la masse, clignotants d'ailes avant rectangulaires, planche de bord noire avec compteur type Ami 6, volant Quillery noir avec boule de levier de vitesse noire, munie d'une bague métallique en son centre, et poignées de portes à bord plat (introduites dès septembre 1966 sur l'AZAM).

Équipement 6 volts, allumage par bobine et distributeur. Réservoir d'essence de 20 litres. PV : 510 kg, PTC : 860 kg. Consommation de 5 à 6 litres en moyenne. Freins hydrauliques à tambours sur les quatre roues. Sellerie en tissu diamanté rouge, bleu ou vert (option skai). Sièges avant séparés en option disponibles dès septembre 1966 sur l'AZAM et avril 1967 sur l'AZAM Export.



Le coloris "Rouge Cinabre" AC 402, arrivé au nuancier de la 2 CV d'avril à septembre 1967 est le plus répandu pour ce modèle. D'autres coloris étaient disponibles dont le Gris Rosé AC 136 et le Gris Dandy AC 138, avec la capote de la même teinte.

Une autre option proposée fut disponible dès mars 1962 sur les AZAM, sous l'appellation "2 CV Mixte" appelée ensuite "2 CV Enac". Ce kit fabriqué par Enac et commercialisé par Citroën, offrait un plancher arrière en tôle dont l'emboutissage nervuré assurait une rigidité suffisante pour le transport d'objets lourds, la roue de secours migra alors dans le compartiment

moteur.

Cette transformation offrait un volume utile passant à 1,25 m3. Ce kit comprend aussi un cadre tubulaire et 2 béquilles permettant une grande ouverture de type hayon, incluant la lunette arrière.

II - Histoire d'une belle acquisition

L'histoire de ma 2 CV AZAM Export (1) commence à sa mise en circulation le 14 juin 1967, avec une première immatriculation : 573 MQ 63 (département du Puy-de-Dôme). J'ignore encore le nom du concessionnaire vendeur et le nom du premier acquéreur mais j'ai émis une hypothèse : le département du Puy-de-Dôme étant proche de celui de la Loire, et les villes de Saint-Anthème (24 km) et d'Ambert (44 km) peu éloignées de la ville de Montbrison, il est possible qu'elle ait été achetée par un habitant de l'une de ces villes, auprès du garage Langlade, agent Citroën à Montbrison, ce qui expliquerait son immatriculation en 63, mais cela reste à vérifier (2).

En 1986, elle change de main. Gérard Vincent, alors employé chez Protière, concessionnaire Citroën à Savigneux, ville jouxtant Montbrison, signale à son ami René Rossigneux, garagiste Citroën à Marcilly-le-Châtel (10 km de Savigneux), la reprise du véhicule par la concession et sa mise en vente. Ainsi, René se rend acquéreur du véhicule, et le nouveau certificat d'immatriculation, en date du 19/09/1986 porte le numéro 8696 XE 42 (Loire).

Presque 14 années plus tard, au début de l'année 2000, René entreprend la restauration complète de

la voiture, qui va retrouver un aspect proche de son état d'origine. Il conserve le Gris Dandy AC 138 et fait refaire la sellerie en vert diamanté comme à l'origine. J'ai la chance d'avoir pu récupérer des photos prises lors de la restauration.



En 2013, suite au changement de dénomination des voies de sa commune, René fait refaire le certificat d'immatriculation. Le nouveau certificat daté du 11/12/2013 est au nouveau format SIV : DB-085-FX.

En août 2021, René décède et son épouse et ses deux filles, Jacqueline et Isabelle, décident de mettre en vente la maison et la 2 CV au mois de novembre. Elles souhaitent que la 2 CV de leur père tombe entre de bonnes mains et fasse le bonheur d'un autre passionné. Ayant trouvé mes coordonnées sur la liste des clubs

répertoriés sur 2 CV Magazine, je suis contacté par Jacqueline, qui souhaite trouver un acquéreur amateur de 2 CV mais surtout pas un professionnel de la vente.



Elle m'indique avoir fait appel au cabinet "Passion Expertises" de Luc Viollet, à Villeurbanne (Rhône) afin d'avoir une idée de la valeur du véhicule et m'adresse par courrier le rapport de l'Expert.

Daté du 6 décembre 2021, le rapport indique un excellent état général, des traces de réparation des planchers avant, une absence de corrosion visible, un contrôle du soubassement et de l'épaisseur de peinture, une sellerie en excellent état général, une remise en route non

effectuée, 4 pneumatiques à remplacer, une grosse révision d'entretien général à prévoir, suite à une longue immobilisation. La valeur estimée du véhicule est fixée à 10 000 €.

Jacqueline me demande si, parmi mes connaissances, il y aurait un éventuel acheteur. Je lui indique aussitôt être personnellement très intéressé. Je prends à ma charge le rapatriement du véhicule, le changement de la batterie, les vérifications nécessaires pour la remise en route, le changement des pneumatiques, la révision des freins et le passage au contrôle technique, avec une offre d'achat à 9.500 €. Ma proposition est acceptée après concertation familiale.

Pour me rendre acquéreur de cette AZAM, je dois cependant me résoudre à me séparer d'une de mes deux 2 CV 6 Spécial, l'une de 1982 en excellent état, l'autre de 1990 (dernière année de fabrication de la 2 CV à Mangualde au Portugal). Elle a un faible kilométrage, et roule parfaitement, mais elle mériterait une restauration partielle. Je décide donc de m'en séparer et en informe mes amis de l'antenne. Jean-François, déjà possesseur d'une 2 CV AZ souhaite acquérir une 2 CV 6 à restaurer. Nous faisons affaire et je peux ainsi me rendre acquéreur de l'AZAM Export.

Le 20 décembre 2021, j'attelle ma remorque porte-voiture et prends la direction de Marcilly-le-Châtel pour rapatrier la 2 CV AZAM Export, qui dort aux côtés d'une DS 21 et d'une BMW, dans un garage de la propriété. Dès le premier regard, je prends

conscience de la chance qui m'est offerte. Elle est magnifiquement belle dans sa robe Gris Dandy avec ses chromes rutilants. Un examen minutieux me permet de constater l'exactitude du rapport de l'expert.



Les papiers administratifs étant remplis, le règlement effectué, le véhicule est chargé, et je prends le chemin du retour avec ma précieuse cargaison, heureux comme un enfant qui vient de réaliser un de ses rêves. C'est un beau cadeau de Noël quelques jours avant la date ! Je constate des regards admiratifs au passage du convoi, et, attentif au moindre sursaut de la remorque et aux imperfections de la chaussée, je parcours les 40 km me séparant de mon domicile. Après un retour sans encombres, AZAM arrive à sa nouvelle destination et prend place sous son nouvel abri aux côtés de la 2 CV 6 Spécial beige Colorado de 1982, de la R 5 GTL Lauréate blanche de 1984 et de la caravane Eriba Touring de 1990.

Début 2022, j'effectue la démarche auprès de la FFVE pour l'obtention de l'attestation véhicule de collection. Je m'assure auprès de Mascotte Assurances pour l'ajouter à ma "flotte". J'achète une batterie neuve et

l'installe après démontage, ponçage et peinture du bac récepteur. Je procède aux vidanges du moteur (minérale 20 W 50) et de la boîte (SAE 90 GL4), et j'effectue une remise en route sans difficultés.

Je passe une commande de 4 pneumatiques Michelin 125x380 X par l'intermédiaire d'Antoine Demetz.

Le 2 février, AZAM refait un voyage sur la remorque pour aller passer le contrôle technique, Chez Securitest, à FEURS, avec Lionel Ferapi dit "Yoyo". AZAM réussit l'examen sans problème (CT vierge), même si Lionel me conseille de régler les freins qui présentent un léger déséquilibre.

Le 4 février j'effectue la demande ANTS du nouveau certificat d'immatriculation avec la mention "collection". Je le reçois le lendemain, 5 février. Quelle rapidité !

Le 18 février, je l'emmène à Saint-Etienne, chez Claude Granger, un vrai passionné de VEC et un ami de longue date, qui va travailler sur la voiture dans le garage de son fils Thomas, en dehors des heures d'ouverture. Il va régler les freins et monter les 4 pneumatiques neufs. C'est alors le retour à la maison le 29 mars, après les tests de freinage effectués avec Claude dans les rues autour du garage.

Arrive enfin le jour de la première véritable sortie, le 24 avril. Ce sont 80 km effectués à l'occasion du rassemblement du club CARMS à Montbrison, lors de la JNVE 2022. Elle a posé fièrement à côté des autres véhicules anciens présents. Il n'y avait pas que la 2 CV AZAM Export qui était fière, son conducteur l'était tout autant. Une nouvelle pause photo sera

effectuée devant le concessionnaire Citroën de Savigneux.



Une anecdote récente : le 14 mai dernier, nous avons été conviés à venir à la fin d'un repas d'anniversaire, à la demande d'une famille, dans un hameau proche. Toute la famille de Gérard et Paulette étaient réunis pour célébrer leurs 70 ans et leurs 50 ans de mariage. Ils ont eu la surprise de me voir arriver au volant de la 2 CV AZAM Export en klaxonnant. Devant leur étonnement et leur joie, la famille leur a expliqué qu'elle souhaitait leur offrir une promenade à effectuer à bord du véhicule avec son chauffeur un jour à convenir entre eux et moi. Gérard m'explique qu'ils se sont mariés en 1972, et qu'il possédait une 2 CV AZ

des années 60 dont ils ont gardé tous les deux un merveilleux souvenir. Ils avaient exprimé devant l'un de leurs enfants, leur espoir de pouvoir remonter un jour à bord d'une 2 CV. Le cadeau a donc fait deux heureux, toute la famille a réalisé de nombreuses photos de Gérard et Paulette avec la 2 CV. Nulle doute qu'ils seront encore plus ravis le jour de la balade !

Voilà résumée l'histoire connue de cette 2 CV AZAM Export 1967. Il reste encore des recherches à faire entre le 14 juin 1967, date de sa première mise en circulation, et le 19 septembre 1986, date de la première cession. Mes recherches continuent et je ne désespère pas de remplir ces manques.

Régulièrement je donne des nouvelles aux enfants de René qui sont très contents de savoir la 2 CV entre de bonnes mains et que c'est ce qu'aurait souhaité leur père.

Merci à eux pour la confiance accordée.

Merci au hasard de m'avoir permis de réaliser ce rêve.

Merci à André Citroën.

Merci à mes amis et connaissances pour leur aide précieuse.

Yves Lauranson

(1) - Genre : VP - Marque : Citroën - Type : AZAM - Modèle : 2 CV Export - 1ère mise en circulation : 14 juin 1967 - Puissance fiscale : 02 - Énergie : ES - Nombre de places : 04 - Carrosserie : CI 4 - Plaque constructeur : S.A. André Citroën n° série 7103075 Type AZ Série AM - plaque carrosserie : André Citroën Sté Ame Paris n° 0002 819 412 - n° de châssis : 5 033982 - n° de moteur : André Citroën Sté Ame Paris n° 0067001102 A.Z.M.



(2) - Avant l'installation en 1978 à Savigneux (Loire) du concessionnaire Citroën Protière, l'agent Citroën local était le garage Langlade installé au début de la montée de Rigaud à Montbrison, garage aujourd'hui démoli. Ni Gérard Vincent, aujourd'hui retraité, qui a travaillé au garage Langlade avant de travailler chez Protière, ni Sébastien Brossat qui travaille aujourd'hui chez Protière, n'ont pu trouver trace de la vente en 1967, les archives non informatisées à l'époque n'existant plus. Pour l'anecdote, ma famille a habité à Montbrison de 1954 à 1966, et je me souviens très bien du garage Langlade situé à 100 mètres de notre domicile et devant lequel je passais assez régulièrement en admirant les Tractions, les DS et... les 2 CV. Peut-on parler de hasard, de coïncidence, ou de synchronicité ?



Nous avons appris, le 22 août 2022, le décès de notre Ami de la 2 CV, Armand TABOTTA

Membre actif pendant plus de 20 ans au Club des Amis de la 2 CV, Armand avait participé à de nombreux raids et voyages en 2 CV.

Il avait apporté sa contribution à plusieurs manifestations nationales et internationales, organisées par le Club des Amis de la 2 CV.

Le Club des Amis de la 2 CV adresse ses plus sincères condoléances à son épouse Jeannine, à ses enfants et tous ses proches.

Les obsèques de notre ami ont eu lieu à Fronton le jeudi 25 août à 15h00, et une délégation d'une vingtaine d'ami de la 2 CV était présente pour accompagner notre ami pour son dernier voyage.

La dépêche du Midi lui avait plusieurs fois rendu hommage, et notamment lorsqu'il avait présenté son AK 350, vert cactée, break vitrée, de 1964.

Le journaliste écrivait ainsi :

Le club des Amis de la 2 CV de Midi-Pyrénées est à nouveau à l'honneur.

En effet, une 2 CV fourgonnette quatre places de 1964 a été sélectionnée pour être exposée au salon Rétromobile, porte de Versailles.

L'heureux propriétaire de ce véhicule rare n'est autre que le Frontonnais Armand Tabotta.

Cette 2 CV est issue d'une très petite série dont la fabrication n'a duré que huit mois.

En 1961, un partenariat signé entre l'équipementier Glaçauto de Levallois-Perret et le constructeur Citroën, donne naissance à des modifications.

Ces modifications répondent à un type homologué par le service des mines désigné dans le cas présent AK-G.

Cette transformation est formalisée sur ce véhicule par la présence d'une plaque rivetée sur le tablier du compartiment moteur portant le n°AK-G 30491.

Le modèle dans cette configuration est rarissime puisque sa production s'est limitée à 8 mois.

Armand Tabotta découvre un de ces véhicules en piteux état et décide de le restaurer.

Un travail de longue haleine et une remise en état minutieuse dans les règles de l'art redonnent une nouvelle vie à cette 2 CV qui devient la star du salon et le public a pu aussi la découvrir dans toutes les revues automobiles spécialisées...

Armand Tabotta a plusieurs modèles de 2 CV et il a participé avec le club Midi-Pyrénées, depuis 2005, à de nombreuses rencontres mondiales: Kelso et Edimbourg (Ecosse), Tour de l'Ecosse, Raid Cap Nord (9000 km et sept pays traversés), les îles Lefotem (Norvège), Most, Prague, la Mondiale 2 CV à Salbris (41) musée de la 2 CV, la Sardaigne et, pour 2014, le Tour de Corse.

A titre personnel, j'ajouterai qu'Armand, avec son accent, sa compétence et son amitié me laisse à jamais un souvenir impérissable.

Un grand Deuchiste avec un D majuscule nous a quittés.

Solexine

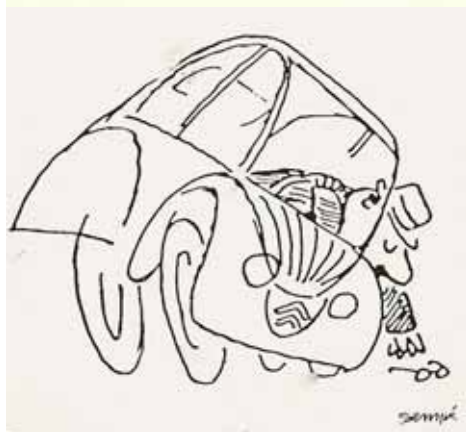


Jean-Jacques Sempé a définitivement posé son crayon.

Le célèbre dessinateur de presse Jean-Jacques Sempé s'est éteint le 11 août dernier, à quelques jours de fêter son 90^{ème} anniversaire.

Dans son immense œuvre, Sempé a croqué la 2 CV avec une multitude de dessins, qui, comme son modèle, firent le tour du monde.

Jean-Luc Chetcuti



Salon époqu'auto Lyon du 4 au 6 novembre 2022

Venez faire la fête de la voiture de collection avec l'ARFVL...

L'espace CITROËN DS accueillera les clubs CITROËN, du 4 au 6 novembre 2022, lors du prochain salon époqu'auto Lyon.

Trois clubs de 2 CV seront présents en 2022 : le Lyon 2 CV club, le club des filles de Levallois et le club des amis de la 2 CV.

Les bi-cylindriques seront encore mieux représentés cette année, sans oublier le club LN, LNA Visa.

Les organisateurs nous réservent, comme par le passé, des entrées au tarif réduit de 12 € au lieu de 15€.

Attention, nombre limité à 36 places...

Vous pouvez dès aujourd'hui retenir vos places par courrier en précisant votre adresse mail et en joignant votre chèque de règlement (au nom du club des amis de la 2 CV) à:

Jean-François DEMORE
25 bis, rue du Docteur Calmette
42100 SAINT ETIENNE

Le thème 2022 sera l'histoire de la 2 CV, de 1948 à 1990, avec de l'écrit historique, des panneaux à lire et une belle 2 CV ancienne exposée.

Nous y serons, toutes et tous, ensemble... L'ARFVL vous y convie.

JF Demore



43^{ème} salon international
époqu'auto
autos & motos anciennes

— 4, 5 & 6
Nov. 2022

Eurexpo
— Lyon

epoquauto.com
#epoquauto
@ f t in

Harcourt

L'association "Les Vieux Rouages", à Auriac sur Vendinelle (31).

Oui, je peux l'affirmer, même si dans notre Club, il n'y en a pas forcément un pour relever l'autre, nous avons trouvé encore plus fous que nous !



L'association des "vieux rouages", dont le siège social se trouve non loin de Toulouse, dans un magnifique petit bourg rural (Auriac sur Vendinelle), est un club de sympathiques jeunes gens de notre âge, pointus en mécanique, passionnés, et aussi fêlés que nous, sinon plus.

Si on ajoute à tout ceci qu'ils aiment bien les 2 CV au point d'en avoir coupé une en deux et d'avoir réalisé un monstre appelé le 2 CV Culteur, vous avez compris qu'on ne s'ennuie pas chez eux...

Dans le cadre du salon auto-moto Classic de Toulouse, dont le thème était cette année "les belles font leur cinéma", ils nous ont prêté leur 2 CV coupée en deux qui présente la particularité de se mouvoir entière ou pas.

L'engin avait déjà nécessité plus de 600 heures de travail, mais après quelques années d'animations festives,

elle avait été, la pauvre, quelque peu abandonnée dans un champ.

Qu'à cela ne tienne, pour remettre en route rapidement cette voiture qui tiendra le rôle de la monture de sœur Clotilde, ce ne sont pas moins de 200 heures supplémentaires effectuées par nos amis, pour que les deux demi 2 CV puissent être présentées à Toulouse, par notre Club.



Quelque peu habités par des souvenirs d'enfance, récits, vieilles photos, revues anciennes et autres vestiges du temps passé, les fondateurs de l'association ont commencé à laisser germer dans leur esprit l'envie et le besoin de sauvegarder, restaurer et d'utiliser vieilles voitures et tracteurs d'antan.

Ici et là, l'un s'est affairé à faire "tousoter" un vieux tracteur, l'autre à restaurer une voiture (2 CV ou pas), et c'est à l'occasion d'un vide grenier organisé dans le village, que l'engouement d'un organisateur a permis une première concentration de vieux engins.

Ailleurs c'est un concours de labours à l'ancienne qui était organisé. Ces sympathiques manifestations attiraient de plus en plus d'adeptes.



Ils accueillent au sein de leur association des passionnés de voitures, de motos, de tracteurs, de matériel agricole, mais aussi d'outils et d'ustensiles d'autrefois.

Les "Vieux Rouages" sont les champions d'Occitanie et d'ailleurs, des animations mécaniques de fêtes votives ou de manifestations agricoles, partout où les engins démoniaques à base de 2 CV (mais pas que...) ont la part belle.

Merci à Claude, à Marc, et à tous les membres de l'association pour l'aide apportée, pour l'accueil qu'ils nous ont réservé et surtout pour cette belle rencontre !

La preuve que ce sont des vrais amis de la 2 CV : sur la bannière de leur site, c'est une 2 CV qui figure. Pour eux aussi, ce n'est pas une voiture, mais un art de vivre...

Il a fallu attendre de nombreuses années avant qu'ils se décident enfin à créer une association leur permettant d'unir leurs efforts, afin d'œuvrer pour la conservation du patrimoine mécanique d'antan.



Solexine.



Volc'en Deuche 2022

Rouler sur des volcans, ça fait rêver. Que ce soit en Islande...ou en Auvergne, sur ses petites routes magiques. Cette première pour nous était la 10ème édition de cette rencontre.

Vendredi soir, nous avons rejoint le camping de Lalizolle (03), qui sera l'épicentre de la 10ème édition de "Volc'en Deuche". Après une courte nuit, au calme sous de grands chênes, c'est le réveil matinal pour rejoindre le point de départ de la balade, à Lempdes... ça pique un peu... mais le lever de soleil et la vue sur la chaîne des volcans avec le Puy de Dôme compensent !

Le rassemblement pour le départ est le garage Paulin, où David nous offre café et croissants. Au milieu de son magnifique hall trône une ami "buggy" n°37 sur 50 exemplaires et d'autres belles voitures.



Les plus belles machines s'alignent juste devant, au fur et à mesure des arrivées, avec un bravo tout spécial à Didier et l'antenne Gévaudan Aubrac Margeride venue en force (8 voitures et de nombreux jeunes... levés à 5h00 du matin) !

Le départ est sifflé après quelques mots d'accueil par Bruno, l'organisateur en chef, qui va nous réserver de jolies surprises tout au long du week-end.

Nous suivons les 2 CV dans les rues de Lempdes... et j'essaie de me repérer sur le beau roadbook manuscrit et très détaillé... mais nada... nous avons su après coup que Bernard, local de l'étape, avait pris "sa" route vers le col.

Un vrombissement nous rattrape et dépasse. C'est David au volant de son Type H, en robe rouillée, moteur V6 et pneus en conséquence. Il nous guide et nous remet sur le droit chemin. Nous le suivons pour gravir les côtes qui mènent vers le Puy de Dôme.



Le VGS de notre Colorado nous aide à nous accrocher... avec un départ aux airs de rallye de Monte-Carlo ! Arrivés à la 1ère étape, à Pontgibaud, un petit ballon de rouge et de la charcuterie nous seront servis dans le bar de la place, réchauffant les participants, en même temps que le soleil monte.

On enlève les blousons et on remonte avec le sourire dans les 2 CV. Un peu après la sortie du village, nous tombons sur un rassemblement

coloré... avec des gens déguisés en japonais, en basques, en mexicains... qui nous font la "holà", ainsi qu'une haie d'honneur.

Eux aussi font une balade inter-villages : "Virages et villages sous le soleil" ! C'est ensuite une nouvelle halte au sommet, près d'une église, pour découvrir le point de vue qui donne sur le majestueux Méandre de Queuille (63).



par les virages... avant de me réveiller au passage d'un très beau pont à Menat (63). Nous prenons la direction de Chouigny (03) et des bords de Sioule. Là une surprise nous attend : les gorges de Sioule sont barrées pour la "fête de la Sioule", journée sans voitures... Nous nous garons sur un coin de pelouse, tandis que le sourire et la diplomatie de Bruno font merveille.

En repartant, David offre à chaque équipage une bouteille de vin de Saint-Pourçain. Belle perspective pour accompagner le pique-nique !

La balade nous amène à Chateauneuf-les-Bains (63), devant la source Alma. Une photo et quelques centaines de mètres nous amènent en bord de rivière sur un espace "interdit à tous véhicule"... mais les 2 CV ne sont pas tout à fait des voitures ;-).

Le maire nous amène quelques packs de bouteilles d'eau de la source et vient partager l'apéro. Les tables et chaises se déplient et sortent des voitures, un participant sort même un phonographe des années 30. Beau moment dans ce paradis !

Nous repartons doucement sur les routes, et je fais une mini sieste, bercée



L'un des organisateurs nous dit "Allez-y doucement, vous ferez partie de l'animation". Nous repartons avec la banane, le temps d'admirer les gorges, sous les coucous et les sourires des piétons...

Une nouvelle fois, les 2 CV font la preuve qu'elles ne sont pas des voitures !



pluie et l'électricité de campagne ne faisant pas bon ménage. Sous les hourras, les clermontois trouvent la solution, installent des néons et réchauffent l'atmosphère. Le cadeau aux participants (une serviette de bain) est de circonstance ! Une petite liqueur de verveine locale finira la soirée et... au lit.

Une halte sous un tunnel taillé dans la roche nous fait attendre la fin d'un spectacle bizarroïde : le passage du petit train. Nous sommes repartis au son de quelques vrombissements qui ont bien résonné.

Nous faisons retour au camping de Lalizolle où les 2 CV se glissent autour des chalets.



Au petit matin, il pleut encore et une aventure mécanique sera résolue en équipe. Une Acadiane n'a pas aimé l'humidité, ce qui amène des sourires, le temps que la pluie cesse.

Le type H "bar Paulin" ouvre son volet, les barnums se déploient et bière et musique accompagnent les parties de pétanque, de mini-golf, et les conversations des deuchistes. Nous découvrons de nouveaux passionnés.

La pluie arrive pour nous faire conclure l'apéro. Nous nous installons à table avec un super menu, avant une animation "sautage de plombs", la



Nous partons pour une belle boucle prévue ce dimanche matin. Sur la route de Charroux, toutes les maisons ont des bâches et des toits de tuiles bigarrées.



les 2 CV pour éviter les nids de poule et balancer leurs occupants.

C'est enfin le retour au camping de Lalizolle pour un apéro et déjeuner de produits locaux. Antoine sort sa moutarde de Charroux avec le rôti... miam !

Merci à Bruno, David, Audrey, et Jacques, et à tous pour ces moments partagés. C'est le moment de repartir... mais avec de belles perspectives : l'hivernale et l'AG à venir en Lozère (où les membres de l'antenne présents nous préparent de belles surprises eux-aussi), et bien sûr la "6 Volts" que nous préparent Christine et son équipe (oui j'assume, la "6 Volts", son alchimie, ont une place particulière dans mon cœur, et c'est la seule rencontre 2 CV pilotée par une femme !).

Deux épisodes de forte grêle sont passés par là cet été et ont laissé des cicatrices ! Nous arrivons à Charroux, que nous avons visité lors d'une précédente "Génération 6 Volts", celle de Saint-Gervais tout proche, la première organisée par Christine. En septembre à Charroux l'ambiance est hors saison. Preuve que les touristes sont partis, nous repartons tous avec des pots de moutarde !

Pour conclure, je tiens à redire un grand MERCI aux organisateurs de ces rencontres, et aux bénévoles qui les entourent pour l'énergie, la passion et tout le temps qu'ils consacrent à organiser ces week-ends qui nous ravissent. Comme pour les grands artistes, toute cette préparation amène la fluidité, le bonheur des surprises, la joie des rencontres, la liberté de profiter et d'improviser car en 2 CV les aventures sont toujours présentes...

Même avec les nuages, la vue depuis la boucle que nous parcourons est magnifique, avant une étape au château de Chareil-Cintrat, où se trouve la vigne conservatoire du Saint Pourçain. J'en profite pour grimper et voir à quoi ressemble le Tressallier, un cépage ancien et très particulier qui amène toute sa typicité au vin blanc de Saint Pourçain, celui que nous avons pu apprécier lors du pique-nique !

A bientôt sur les routes !

Corinne J

Histoire de finir la balade en beauté, nous empruntons des chemins de terre en forêt, où ronronnent et virevoltent



Les 10 ans de la Vole'en Deuche.

Voici 2 ans que Bruno travaillait sur le projet, contrarié à 2 reprises par un certain virus. Cette année était la bonne et cela se passait dans les Combrailles, à la limite des départements du Puy de Dôme et de l'Allier.

société d'embouteillage des eaux. La météo encore clémente en ce début d'automne invitait le groupe à prolonger le pique-nique au bord de la rivière, dans le parc thermal interdit à tous véhicules...sauf aux 2 CV !



La trentaine d'équipages inscrits, dont un fort contingent de l'antenne Gévaudan-Aubrac-Margeride, jeune et joyeux mais aussi Thierry et Corinne, notre couple présidentiel, étaient convoqués le dernier samedi de septembre, au garage Paulin de Lempdes, berceau de la 2CV, est-il besoin de le rappeler ?

David y avait mis les petits plats dans les grands pour accueillir ses hôtes.

Nous avons mis le cap sur le sud du département de l'Allier, par de pittoresques petites routes, avec en chemin, une halte au village de Queuille où un spectaculaire belvédère permet d'admirer les fameux méandres de la Sioule. C'est l'un des hauts lieux du tourisme auvergnat, un vrai paysage de carte postale.

A midi bien sonné, le convoi arrivait enfin à Châteauneuf les Bains, l'une des plus petites stations thermales d'Auvergne, mais pas la moins accueillante grâce aux efforts conjugués de la municipalité et de la

Il fallut néanmoins reprendre la route qui, un peu plus loin, passait sur un pont roman où les photographes s'en sont donnés à cœur joie avant d'atteindre l'entrée des gorges de la Sioule, ce jour-là neutralisées par une fête consacrée aux mobilités douces (piétons, vélos, trottinettes, poneys ou petit train touristique précisait l'arrêté préfectoral). Entre deux poneys et deux chevaux, tous les généticiens vous diront que la différence est ténue. Aussi étions nous finalement invités à traverser la fête en convoi sous les yeux amusés des spectateurs qui auront cru à une énième animation prévue par l'organisation.



L'arrivée de l'étape et l'installation au camping de Lalizolle se fit en fin d'après-midi, avec juste le temps de lancer boules et cochonnet...et de servir l'apéritif sous l'auvent du HY "très spécial" de David, aménagé en débit de boissons bruyamment sonorisé.



Le retour au camping nous réservait encore quelques surprises, avec un bref arrêt au château de Chareil-Cintrat qui abrite le conservatoire des cépages du Saint Pourçain (l'un des mécènes du jour), avec le passage d'un gué pour rincer les 125x380, ainsi que plusieurs portions "hors asphalte" sur des allées forestières tracées dans la remarquable hêtraie de la forêt des Colettes.

Préparé par un traiteur local et servi sous le barnum du camping tout juste suffisant pour abriter la bonne cinquantaine de convives surpris par un orage soudain, le dîner de gala des 10 ans ravissait deuchistes et sympathisants.



La nuit devait s'avérer fraîche et humide, mais la pluie eût le bon goût de cesser après le petit déjeuner. A deux exemplaires près, les bicylindres s'ébrouaient sans rechigner pour nous conduire au célèbre village de Charroux, l'un des "plus beaux villages de France". Les marchands du temple se réjouissaient de voir débarquer la petite troupe, laquelle ne bouda pas les productions locales, bougies parfumées ou moutarde à l'ancienne. C'est également à Charroux que nous rejoignait l'érudit et talentueux journaliste de la "Vie de l'Auto", Jean Paul Decker, à qui Jean Claude, un invité de Bruno, ne manqua pas de rappeler son passé de rocker, le Paul Mc Cartney des Rangers.

Un buffet froid préparé par le traiteur clôturait la rencontre mais la chaleur était bien dans les cœurs après ces deux journées passées dans la plus pure convivialité deuchiste, chacun rapportant dans ses pénates de petits cadeaux et surtout plein de souvenirs.

Gérard Charnet



Sortie "Patrimoine" des 17 et 18 septembre 2022 Antenne Forez-Velay-Lyonnais : l'Altiligérienne.



Ce fut une belle sortie ensoleillée, malgré la grande fraîcheur du matin qui annonçait les prémices de l'automne, organisée par deux Altiligériens : Gilles Dumas et Françoise Valentin.

Le samedi :

Les plus matinaux s'étaient donné rendez vous à La Fouillouse à 08h30 pour se diriger vers Yssingeaux (43) où les attendaient 4 véhicules dont les organisateurs et quelques uns de leurs amis "méharistes" et "dyanistes".



C'est en empruntant le pittoresque itinéraire du tour de France 2022 au départ d'Yssingeaux, que les 10 véhicules (3 Dyanes, 2 Méharis, et 5 2 CV), se sont rendus au musée des mécaniques anciennes à Saint-Vincent pour le rendez vous de 11h00.

Après avoir roulé sur de magnifiques petites routes, et en traversant de charmants villages de Haute- Loire, nous sommes arrivés à l'heure dite au musée, où nous avons été chaleureusement accueillis par le président de l'association.

Ce musée présente une grande variété d'anciennes mécaniques concernant les travaux agricoles (tracteurs, batteuse, machine à vapeur), des voitures utilitaires, des 2 roues, des appareils ménagers, des miniatures...

Après la visite vint l'heure du repas. C'est dans le beau village perché de Cèneuil, au pied du suc éponyme, que nous installons tables et chaises devant la jolie maison d'assemblée, qui était l'ancienne maison de la "béate".

Les béates étaient des femmes laïques qui dépendaient d'un ordre religieux fondé au Puy-en-Velay en 1668, par Anne-Marie Martel. Elles étaient logées par les villageois dans ces maisons pour promouvoir l'éducation chrétienne des jeunes, mais très vite, la lecture et le calcul furent enseignés, ainsi que le travail de la dentelle. Elles disparurent à la fin du

XIXème siècle, remplacées par les instituteurs de la République.



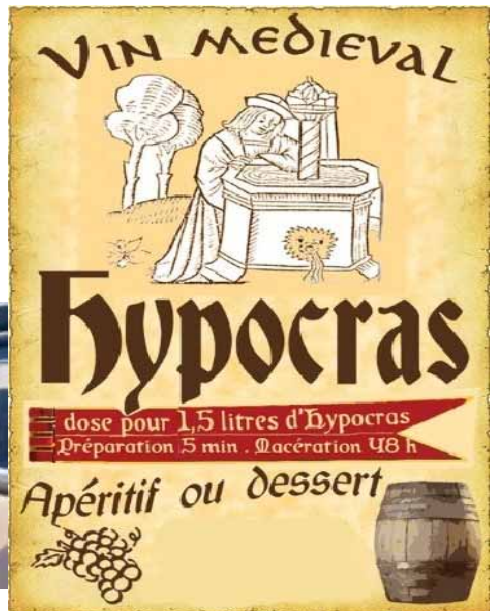
La journée n'était pas terminée, car c'était le grand week-end des fêtes renaissances du Roi de l'Oiseau, au Puy en Velay.



Après un copieux pique-nique, nous avons repris la route jusqu'au site du château d'Artias, près de Retournac. Nous avons pu monter jusqu'aux ruines du château situées sur un promontoire offrant une vue magnifique sur la vallée de la Loire. Nous avons ensuite visité le petit musée créé par le groupe de passionnés de l'association des amis d'Artias qui ont mis en valeur le site du château.

C'est donc en costume d'époque que nous avons assisté aux différents spectacles de rue, aux concerts, au marché renaissance, aux animations diverses et pris le repas dans une taverne au menu "renaissance" accompagné d'hypocras (breuvage de l'époque, du vin parfumé aux épices et au miel).

Après un accueil chaleureux et une dégustation de délicieux raisins cueillis sur la treille, en fin d'après midi, nous sommes repartis vers notre lieu d'hébergement sur le plateau de Chaspinhac, au hameau de Broulhac, avec les 6 véhicules qui poursuivaient le week-end.



Le Dimanche :

Malgré un réveil un peu difficile après la soirée tardive de la veille, tout le monde était prêt pour retrouver "le régional de l'étape", Charles Robert, à Peyredeyre.

Nous avons pris la direction de la Chaise-Dieu par des routes et des chemins inédits.

A l'étape, Mykolas nous attendait pour la visite de l'Abbaye.



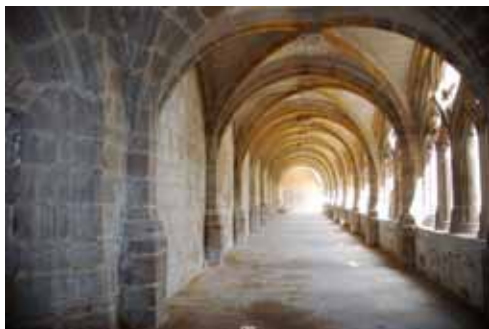
En cette journée du patrimoine, nous avons profité de la gratuité de la visite guidée de l'Abbaye.



Le soleil était au rendez vous pour le pique-nique dans le petit parc jouxtant l'abbaye.



Dans l'après midi, la visite du site s'est poursuivie avec un audioguide.



Riches de toutes ces visites, vers 17h00, chacun reprenait la route du retour.

Ce fut un week-end de découvertes du patrimoine diverses et variées, accompagné d'une météo clémente, dans une ambiance excellente.

Gilles et Françoise

Nous ont été présentés : le cloître, la fresque de la danse macabre, la salle de l'écho, la salle des tapisseries récemment restaurées et l'exposition temporaire (avec la surprise d'une œuvre contemporaine et "bicylindrique" qui semblait être prévue pour nous !



Sortie en pays Cévenol, le 2 octobre 2022.

Après cette période estivale, il était temps de se retrouver pour une petite balade dans notre belle région, avec le point d'orgue autour d'une bonne table.

atteint la commune de Valflaunés qui est proche du pic Saint Loup et de la montagne d'Hortus.



Rendez vous fut donné à Viols-le-Fort, joli petit village médiéval, où 10 équipages avaient répondu à l'invitation. Comme à notre habitude, nous avons partagé café, thé, et quelques gourmandises préparées par Héléne.

Après une très longue côte et de nombreux virages, que nos vaillants bicylindres ont négociée sans difficulté, nous avons pris la direction de Pompignan, une petite agglomération Gardoise.



Le signal du départ fut ensuite donné. Suivant les petites routes héraultaises, nous avons rapidement

Un arrêt s'imposait pour immortaliser cette rencontre, échanger quelques récits et bien sûr, parler un peu de mécanique devant le capot levé de l'AZAM d'Yvan.





Il était alors temps de reprendre la route pour rejoindre Saint Hippolyte du Fort, Ganges et enfin Cazilhac, où la Mairie avait eu la gentillesse de mettre à notre disposition une salle, comme elle le fait depuis de nombreuses années.

Cette sortie a donc été l'occasion d'officialiser les candidatures de Bruno et de moi même. Chacun d'entre nous, au sein de l'antenne a été consulté pour la mise en place d'un calendrier des rencontres à venir.



Chacun devant reprendre la route, il a été mis fin avec regrets à cette sortie ensoleillée.

Jean Claude Steiner
(Antenne Languedoc-Roussillon).



Une fois installés à la sainte table, chacun a pu satisfaire son appétit.

Après le repas, nos amies Katy et Liliane, qui sont à l'origine de la création de l'antenne Languedoc-Roussillon, et qui occupent depuis de nombreuses années les fonctions de coanimatrices d'antenne ont renouvelé le désir de céder leurs places.



Les blagues (correctes) de Solexine.

Il est 3h00 du matin, et le téléphone sonne au standard de police-secours. Allo, police ? Venez-vite, c'est affreux.

- Que vous arrive-t-il ?

- Je suis dans ma 2 CV et on m'a tout volé. Ils ont tout pris : le volant, le tableau de bord, le levier de vitesses, les pédales, tout, je vous dit.

- OK. On vous envoie quelqu'un, où êtes-vous ?

- Je suis... euh... assis... euh... finalement ne vous dérangez pas, je crois bien que je suis assis sur la banquette arrière !

-- o O o --

Une bonne sœur de Clermont-Ferrand fait de l'auto-stop pour rejoindre sa future congrégation, à Lille.

Au bout d'un moment, notre deuchiste n'y tient plus et dit : c'est bien la première fois qu'une religieuse enceinte monte dans ma 2 CV !

Mais mon fils, que racontez-vous ? Je ne suis absolument pas enceinte !

Oui et bien, on ne sait pas, on est encore loin d'être arrivés à Lille...

-- o O o --

Au salon "Auto-Moto Classic" de Toulouse, un industriel présente son invention, installée sur une 2 CV, trônant sur un stand de près de 1000 m², tout proche du "village Citroën".

La gars vient voir notre ami Didier et bonimente, comme quoi avec sa 2 CV rétrofit électrique révolutionnaire, un deuchiste peut faire un Toulouse-Paris pour moins de 4 euros.

Didier, incrédule, lui demande : Toulouse-Paris pour moins de 4 euros,

vous êtes sur ?

- Absolument. Il ne me reste qu'à résoudre la problématique de l'achat et du transport de la bobine de 700 km de fil électrique.

-- o O o --

Un gars arrête un taxi et lui dit : pouvez-vous me faire faire le tour du quartier, je ne sais plus où j'ai garé ma 2 CV ?

-- o O o --

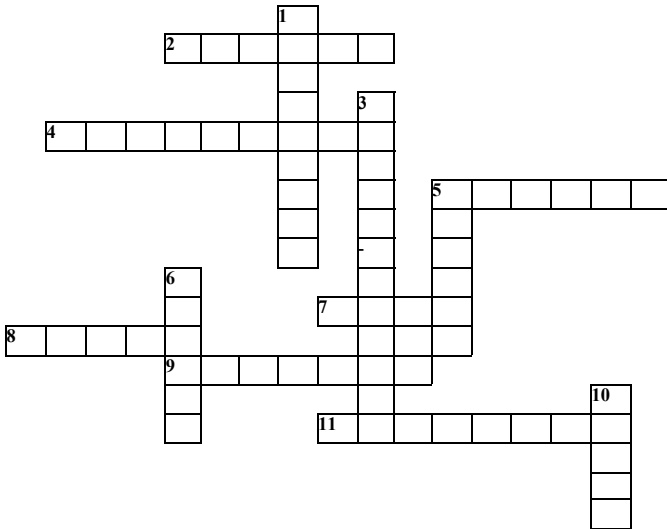


Photo envoyée par notre ami Jean-Luc Chetcuti : Une 403 break vue au bouchon de Lapalisse (03).

Comme quoi, même chez les collectionneurs d'une autre marque, c'est la 2 CV qui fait rêver (maxime de notre club et cabochons).

Solexine

Les mots 2 CV de Solexine.



Thème : les villes de construction de la 2 CV.

Jeux



HORIZONTALEMENT

- 2 : C'est Albert Jowa qui a vendu la première 2 CV qui y fut produite.
- 4 : Elle accueille la 2 CV (88-90) après la fermeture de la ligne de production française.
- 5 : Ses 2 CV (53-61) ont une lunette arrière en plastique et non pas en verre.
- 7 : Ses 2 CV (58-87) partiront aussi à l'export au Maghreb et en Amérique Latine.
- 8 : Dès 1972, on y produira la 2 CV, parallèlement à des cyclomoteurs Tomos.
- 9 : On y fabriqua la "2 CV ouverte" de monsieur Delignon, dès 68, aux forges de l'Ebrié..
- 11 : On y fabriqua les 2 CV de la pampa, et notamment les 3 CV Prestige.

VERTICALEMENT

- 1 : Berceau historique de la 2 CV, cette usine est plus ancienne que Javel.
- 3 : Centre d'essais et 2° propriété de France entourée de murs (après Chambord).
- 5 : On y fabriqua une FAF (69-75) à la sauce aigre-douce, façon nem...
- 6 : On y fabriqua la Jyane (68-80), mais le raid de 1971 était déjà bien loin...
- 10 : On y fabriqua la Citroneta (59-70), suivie de l'AX330, une 2 CV très classique.

Solution page 51

BOUTIQUE

OCTOBRE 2022

		Prix Club
Tee-shirt spécial Club avec logo S-M-XL		6,00 €
Vêtements avec le logo du club: coupe-vent S-M-L		18,00€
parka M-XXL		32,00€
casquette		6,00€
Teeshirt dame bleu pale M et vert pale M - L		6,00€
Gilet fluo jaune avec sur le coté droit le logo du club et la mention un art de vivre.		3,50 €
Autocollant	logo du club	1,00 €
	logo du club transparent	1,00 €
Bande	Ceci n'est pas une voiture... c'est un art de vivre	1,00 €
Briquet	Club des Amis de la 2 CV	2,30 €
Lithographie	dessin de Thierry Dubois 50X40cm tirage limité	15,00 €
	dessin de Claude Berton 65X46cm tirage limité	35,00 €
Carte postale 2CV		1,00 €
Affiche filiation		2,00 €
Set de bureau, Les hommes de la 2 CV, 2 faces couleur, 42X30cm		2,50 €
Plaquette de 10 fèves plates		10,00 €
Porte-clé Lempdes		7,50 €
Porte-clé en cuir (simple face ->4,00 €). Double face ->		6,00 €
Magnet dessin de Mykolas Petit modèle 2,50 € Grand modèle ->		4,00 €
Livres	LE DICTIONNAIRE DE LA 2 CV Tome I ou II	30,00 €
	PARTIR Manuel du voyageur en 2CV	8,00 €
	Dossier 2 CV 4X4 Sahara	20,00 €
	Dossier 2 CV 4X4 Sahara tome 2	23,00 €
	Les Fredcar	20,00 €
	L'aventure Katar	20,00 €
	L'histoire du VAL 4X4	20,00 €
	Raid Afrique ou Paris-Persépolis-Paris	30,00 €
	PARIS-KABOUL-PARIS	30,00 €
Miniatures	2 CV Lempdes 2018 1/43ème	15,00 €

Ne pas payer d'avance, une facture accompagne chaque envoi.

Les frais de port restent à la charge du destinataire.

Claude FAUCONNIER

cc.fauconnier@laposte.net

Tel 05.57.42.93.97



AZAM est grand, AZAM est fort !

PIÈCES DÉTACHÉES

✉ **Michel DEDIEU - 5 Route du Collet**
43000 POLIGNAC
06 22 56 63 04
micheldedieu2cv@gmail.com
mise à jour du 10 10 2022



DÉSIGNATIONS	Qté	Véhicules (destinations)	Références État	Prix en euro
MOTEUR - EMBRAYAGE - ALIMENTATION - ECHAPPEMENT				
Pochettes joints moteurs * 4ème montage	4	Depuis Mars 63	NEUF	16,00
Soupapes admission Ø 38,5 mm - L = 90,8 mm (gorge cylindrique)	3	Depuis Mars 63 (sauf AZU depuis Sept.67)	AZ 124-7/7b NEUF	6,00
Soupapes d'échappement Ø 32 mm - L = 88,65 mm (gorge cylindrique)	7	Depuis Mars 63	AZ 124-8 NEUF	6,00
Joint tubulure admission - échappement (l'unité) 2ème montage	5	Depuis mars 63	AM 141-2a NEUF	1,10
Pédale d'accélérateur L = 29,4 cm	1	Depuis Mars 66	AZ 142-1 NEUF	10,00
Entretoise de carburateur Ø central 28,5 mm	1	Depuis mars 63	AZ 142-98 NEUF	1,50
Tringle d'accélérateur	1	Berlines depuis Mars 63 Fourgonnette de Mars 63 à Sept 67	AZ 142-99c NEUF	3,50
Cartouche de filtre à air MIOFILTRÉ (liège + gaine métallique)	1	Pour filtre à air MIOM	AZ 171-5 NEUF	12,00
Disque d'embrayage * 18 cannelures normal	4	Berlines depuis Avril 66 et fourgonnettes d'Avril 66 à Mai 68	AZ 313-01b NEUF	16,00
Kits d'allumage VALEO DUCELLIER (ou BOUGICORD) (rupteur + condensateur), fabrication française * 1 ^{er} montage	11	Jusqu'à Oct. 68	AZ 211-17 NEUF	13,00
* 2 ^{ème} montage	3	Oct. 68 à 1990	AZ 211-05 NEUF	13,00
Bobine d'allumage Caoutchouc	1	Juillet 54 à Novembre 60	A 212-01a Occasion testée	20,00
Commutateur d'allumage Caoutchouc	1	Décembre 50 à Juillet 62 (à Novembre 61 pour AZU)	A 212-14 NEUF	15,00
Joint (à l'unité) de tube enveloppe de tige de Culbuteurs * simple (2ème modèle)	6	Janv. 56 à Avril 60 (adaptable 49-56)	A 224-95a NEUF	1,20
MEILLOR * Doubles (1er modèle) ou diamètre intérieur 15mm	17	Avril 60 à Février 63	A 224-95b NEUF	2,00
EXCELSIOR * doubles (2ème modèle) diamètre intérieur 16mm	14	Depuis Février 63	AZ 224 - 95 NEUF	2,00
Doille à aiguille en bout de vilebrequin (12 x 18 x 12)	6	Jusqu'à Mai 66	620.102 NEUF	2,00
BV - TRANSMISSIONS				
Fourchette de débrayage avec huileur	1	Depuis Oct. 66	AM 314-4a (AY 314-14) NEUF	13,00
Joint papier de palier de mâchoire de cardan (CURTY) *2 ^{ème} montage (3 trous de 9, 1 trou de 7)	2	Oct. 61 à Mars 63	AW 331-86 NEUF	0,50

Commande de levier des vitesses sans bras de débattement	1	Depuis Juillet 66	AZ 334-01e NEUF	22,00	
Couple conique 8 x 29 (ERSA)	1	Berlines depuis Oct 63	AZ 344-02a NEUF	40,00	
DIRECTION - SUSPENSION					
Cale d'aluminium sous palier d'essieu	* L = 133	2	Jusqu'à Juillet 69	AU 424-97 NEUF	3,00
	* L = 122 (P.O.)	2	Jusqu'à Juillet 69	AU 424-97a NEUF	3,00
Caoutchouc d'étanchéité de frotteur	1	Depuis Sept 65	AM 436-74a NEUF	4,00	
Joint papier de carter de protection de frotteur	5	Tous types	A 436-92 NEUF	0,40	
Butée de débattement caoutchouc Ø 36 mm pour véhicule PO	2	TT PO	A 437-1a NEUF	4,00	
Tube fixe de direction * L = 26,9 mm	1	Février 58 à Sept. 62	A 441-2b NEUF	12,00	
	* L = 27,9 mm	2	Depuis Sept. 62 (sauf AZAM)	AZ 441-2 NEUF	12,00
FREINS - TUYAUTERIE					
Barillet * du câble de démarrage * du câble de frein à main	1	Tous types	A 454-75 NEUF	1,20	
ELECTRICITE					
Régulateur PARIS-RHONE (XD 212)	1	Ami 6 jusqu'à Octobre 64	AM 535-1 NEUF	80,00	
Jeu de 2 balais de dynamo * DUCELLIER (UX24) 7060 A / B / C * DUCELLIER (UX36) 7060 D / 7276 G	10	Janvier 54 à février 58	A 532-19c NEUF	4,50	
	15	Février 58 à janvier 68	A 532-19f NEUF	5,00	
Jeu de 2 balais de démarreur * DUCELLIER 6112 (USX 44-21) * PARIS-RHONE D BL33/L38 (PSX 33-72)	4	Depuis Sept 62	A 533-15a/b NEUF	5,00	
	4	Depuis Juin 60	AM 533.024a NEUF	5,00	
Lame support d'avertisseur	2	Juillet 62 à Juin 66	AZ 571-99 NEUF	1,20	
PARE-CHOCS - JONCS - ENJOLIVEURS					
Plaque de police sur pare-chocs AV *Tous types sauf PO et 4x4 * Types PO	3	Berlines jusqu'à déc. 60 Fourgonnettes jusqu'à juil. 61	A 578-1 NEUF	24,00	
	2	Types PO d'Oct. 55 à Déc. 60	A 578-1b NEUF	24,00	
Butoirs de pare-chocs AV * 2 ^{ème} montage	3	AZA de févr. 63 à Sept. 65	AZ 615-19 NEUF	15,00	
Renfort de liaison entre butoir chromé et pare-chocs AV	1	AZAM de mars 63 à Sept 67	AZ 615-129 NEUF	2,00	
Support de fixation des ailes AV sur plate-forme * 3 ^{ème} montage - AVD	4	Depuis Mars 63	A 851-91e NEUF	2,80	
Jonc de pare-chocs AR en tôle d'aluminium gravé Citroën	1	Février 63 à Sept 65 Berlines AZA	AZ 854-65a NEUF avec zone oxydation	21,00	
Jonc latéral de pare-chocs AR en tôle d'aluminium	6	Mars 63 à Sept 65 Berline AZAM	AZ 854-65c NEUF	11,00	
Fixation des enjoliveurs de roue (en lot de 2 écrous cage + 2 vis TH)	8	AZAM de Mars 63 à Sept 67	AM 854-98 + 615.734 NEUF	2,00	
Lot de 2 écrous cage de fixation d'enjoliveur	14	AZAM de Mars 63 à Sept 67	615.734 NEUF	1,00	

Profilés d'enjolivement de portes AR * coté G (pièce AV + AR)	1	AZAM de Mars 63 à Sept. 67	AZ 854-122b/ 123b NEUF	6,00
CARROSSERIE - PORTES - SERRURES - INTERIEUR				
Panneau AR sans médaillons	1	Depuis Mars 64	AZ 823-1c NEUF	70,00
Tirant de porte caoutchouc	4	Tous types	A 841-78 NEUF	7,00
Applique plastique grise * coté D de passage de poignée de serrure AV	1	Depuis Décembre 64	AZ 841-100 a NEUF	3,50
Renfort de serrure de porte AV	2	Depuis Décembre 64	AZ 841-110 NEUF	1,00
Poignée de tirage de fermeture de porte AV	1	Depuis Déc. 64	A 841-123 NEUF	1,00
Tirant de porte Arrière de fourgonnette (branche femelle)	2	Tous types	AU 844-15 NEUF	5,50
Renfort tôle de bavette (la paire)	10	Depuis sept 51 (?)	A 851-75/75a NEUF	6,20
Bavettes d'ailes AV. (par paire) * 2 ^{ème} modèle	2	Tous types de Sept. 51 à Sept. 78 (se monte avec renfort de tôle)	A 851-4 NEUF	5,00
Support de béquille de capot sur tablier de caisse	2	Depuis Déc. 60	AZ 852-19 NEUF	0,50
Serrure de porte AV * AVG	1	Depuis Déc 64 TT	AZ 861-7e NEUF	5,00
* AVD	1	Depuis Déc 64 TT	AZ 861-7g NEUF	5,00
Serrure de porte AR * ARD	1	AZAM depuis Déc 64	AZ 861-9d NEUF	5,00
* ARD	2	AZA depuis Déc 64	AZ 861-9f NEUF	5,00
Serrure de capot	2	Déc 60 à Mai 67	AZ 861-37 NEUF	18,00
Montant de glace mobile * pour doigt d'accrochage vissé (AVD, tôle peinte)	1	Depuis Sept. 66 (sauf AZAM)	AZ 961 - 52 NEUF	2,20
Crochets de fixation de capote sur traverse avant	2	Tous types	A 971-83 NEUF	1,20
Agrafes de panneaux de porte	20	Depuis 1963	619.762 NEUF	0,10
SIGNALISATION				
Barre support de phares	1	Depuis mars 63	AZ 541-01d NEUF	15,00
Phare Marchal complet sans lampe	1	Depuis Oct. 53 (sauf AZAM)	AZ 541-1t NEUF	120,00
Optique de phare Marchal (verre + porte + réflecteur)	2	Depuis Oct. 53 (sauf AZAM)	A 541-2/3/10 NEUF	90,00
Optique de phare CIBIE Avec douille et lampes	1	Mars 63 à Sept. 67 AZAM	AZ 541-4g NEUF	100,00
Cuvelage de phare DUCELLIER Avec flamme et témoin veilleuse	1	Sept. 54 à Sept. 69	NEUF	40,00
Douille de phare CIBIE	1	1952 à Sept 69	AZ 541-13b NEUF	5,00

1 SIGNALISATION


Feux AR stop et veilleuse SEIMA * ARD avec support de lampe	1	Depuis mars 64	AZ 544-03k NEUF	12,00
		2	Depuis mars 64	AZ 544-13e/f NEUF
Couvercle de feu indicateur de direction rouge D ou G	2	Avril 63 à Oct. 68	AZ 575-20s BEUF	15,00

DIVERS

Chambre à air Michelin	4	Pour pneus 125 ou 135/15 (380)	NEUF	11,00
Manchon de dégivrage Thibaudé sans armature	7	Berlines de Nov. 56 à Mai 59 Fourgonnettes de Nov. 57 à Sept 62	NEUF	2,00
Conduit de répartition d'air chaud sur tablier de caisse avec volet	1	Depuis Mai 1959	AZ 643-1 NEUF	20,00
Ouate pour garnissage de porte Pour 2 panneaux	3	Tous types	NEUF	3,05
Garniture de plancher de pédales (thibaudé+ * 1949 - courant 1951 toile de jute) (1,20 x 0,25) (à fendre * 1951/Mars 1965 et à coller) (1,20 x 0,20)	2	Tous types	A 963-97 NEUF	8,00
	2	Tous types	A 963-97 NEUF	7,00

DOCUMENTATION GÉNÉRALE

Dossiers 2 CV anciennes, par années civiles

	1 ^{ère} édition	80 pages	17,00 €	8 ^{ème} édition	90 pages	20,00 €
	5 ^{ème} édition	107 pages	18,00 €	8 ^{ème} édition	108 pages	23,00 €
	4 ^{ème} édition	118 pages	22,00 €	5 ^{ème} édition	103 pages	22,00 €
	2 ^{ème} édition	137 pages	20,00 €	6 ^{ème} édition	146 pages	27,00 €
	7 ^{ème} édition	120 pages	23,00 €	3 ^{ème} édition	119 pages	24,00 €
	9 ^{ème} édition	109 pages	22,00 €	2 ^{ème} édition	137 pages	25,00 €
	6 ^{ème} édition	111 pages	20,00 €	2 ^{ème} édition	130 pages	26,00 €
	7 ^{ème} édition	114 pages	22,00 €	2 ^{ème} édition	131 pages	27,00 €
	9 ^{ème} édition	107 pages	19,00 €			

SERVICES SECTION

ÉCHANTILLONS DE PEINTURE (prêt sous caution - 16,00 €)

CARROSSERIE

AC 109 GRIS METALLISE (jusqu'à Oct. 52) AC 118 GRIS BLEU (Oct. 52 - Sept 54) AC 132 GRIS BLEU CLAIR (Sept 54 - 1960) AC 606 BLEU GLACIER (Sept 59 - Sept 62) AC 511 VERT EMBRUN (Sept 60 - Juil. 64) AC 307 JAUNE PANAMA (Déc. 60 à Sept 62) AC 410 ROUGE PAVOT (Sept 61 - Sept 62) AC 605 BLEU MONTE CARLO (Sept 62 - Août 64) AC 309 BEIGE ANTILLAIS (Sept 62 - Sept 63) AC 136 GRIS ROSE (Sept 62 - Sept 69) AC 147 GRIS TYPHON (Sept 63 - Juin 65)	AC 514 VERT AGAVE (Juil. 64 - Mai 66) AC 105 BLEU ARDOISE (Août 64 - Juin 65) AC 118 GRIS ETNA (Juin 65 - Sept 66) AC 117 BLEU BROUILLARD (Juin 65 - Mai 66) AC 138 GRIS DANDY (Mai 66 - Juil. 67) AC 622 BLEU CYCLADES (Sept 66 - Sept 68) AC 402 ROUGE CINABRE (Avr. À Juil. 67) AC 403 ROUGE CORSAIRE (Août 67 - Fév. 70) AC 074 BEIGE NEVADA (Sept 78 - Sept 81) AC 069 BEIGE COLORADO (Sept 81-Sept 84) AC 448 ROUGE VALLELUNGA(Sept82-Juil90)
--	--

ROUES

AC 115 GRIS (jusqu'à Oct. 52) AC 113 BLANC IVOIRE (Oct. 52 - Oct. 53) AC 123 ECUME (Oct. 53 - Nov. 56) AC 121 GRIS ACIER (Nov. 56 - Sept 59) ??? GRIS BLEUTÉ (Sept 59 - Sept 60) AC 136 GRIS ROSE (Sept 60 - Sept 67) AC 140 GRIS CLAIR (Depuis Sept 67)
--

CABINES ARRIERES FOURGONNETTES

AC 110 BEIGE ou AC 123 ECUME
POCHOIR " BAGAGES MAXI 50 KG"
Prêt sous caution de 50 €, Berlines 2 CV jusqu'à Novembre 1956.

REPRODUCTIONS DIVERSES

N°	DESIGNATION	Qt	Prix		
	Notices d'entretien pour			1951 à Sept. 59	NEUF
	pare-soleils TYPE A	6	0,80	Encadrement vert	
	conducteur, TYPE AZ	3		Encadrement rouge	
	à coller : TYPE AZU	4		Encadrement bleu	
	TYPE AU	4		Encadrement jaune	
1	* TECALEMIT	7		2,00	
2	* TECALEMIT	10	2,00		
3	* VOKES	9	3,80		
4	* VOKES-LAUTRETTE	10	3,80		
5	* MIOFILTRE	9	3,80		
6	* AMPÈREMÈTRE JAEGER	10	2,00		
7	* DÉGIVRAGE ANTIBUÉE	26	1,00		
GRILLE DES VITESSES					
8	1950 / 1951	35	1,50		
9	1951 / Novembre 1956 Nov. 56 / Sept. 62 ;	24	1,50		
10	chiffre 1 à gauche du point ou pas de chiffre 1	32	1,50		
11	Chiffre 1 à droite du point	21	1,50		

LES PIECES DU MOIS

1 - Serrure de capot. Décembre 1960 à Mai 1967. AZ 861-37.

1 exemplaire neuf. Prix : 18,00 €

2 - Tirant de porte caoutchouc. Tous types. A 841-78.

4 exemplaires neufs. Prix : 7,00 €

3 - Bobine d'allumage en caoutchouc. Juillet 1954 (berlines), fin 1954 (fourgonnettes) à novembre 1960. A 212-01a.

1 exemplaire occasion testée. Prix : 20,00 €

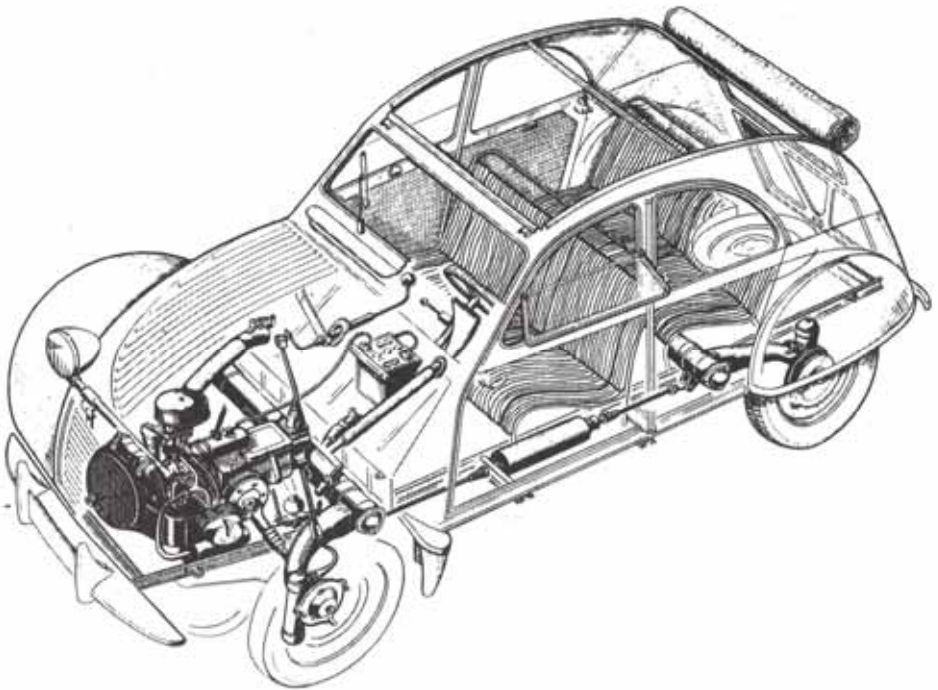
4 - Cartouche de filtre à air (liège+gaine métallique) pour filtre à air Miofiltre. AZ 171-5.

1 exemplaire neuf. Prix : 12,00 €

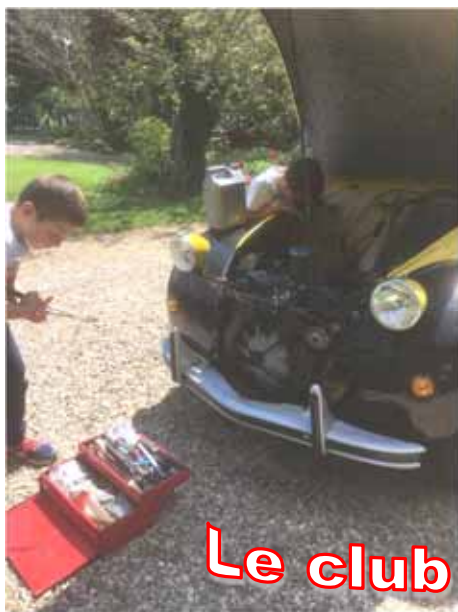
5 - Commutateur d'allumage avec clef. Décembre 1950 à Juillet 1962 (berlines).

Mars 1951 à Novembre 1961 (fourgonnettes).

A 212-14. 1 exemplaire neuf. Prix : 15,00 €



Vos instantanés primés...



Le club rajeunit !

Marc Meissonnier

On a tous connu...



... le retour de vacances en 2 CV ou dérivée via la RN7. Pour nous, initiés (vous ne lisez pas ces lignes par hasard), l'évocation peut sembler évidente, mais pour bon nombre de personnes (la majorité ?), la RN7 n'évoque aujourd'hui plus rien du tout.

Quelle gloire devrait-elle aujourd'hui desservir dans notre imaginaire collectif ? Il serait amusant de savoir ce que répondraient les plus jeunes d'entre nous. La plupart diraient qu'ils n'ont jamais entendu parler de la nationale 7, et on ne peut pas les blâmer. A l'heure du TGV et des autoroutes, le seul souci du passager n'est pas de connaître son itinéraire. D'autres, à peine plus âgés, feraient (peut-être) le rapprochement avec cette vieille chanson, et un chanteur dont ils ne connaissent pas le nom.

C'est pourtant avec cette mélodie joyeuse et frivole que notre inconscient collectif nous replonge dans les années 60, dans la 2 CV (voire 3 CV) familiale, au retour des vacances, pour revenir insouciant des rivages du Midi, à travers la belle campagne de France. Ceci dit, les embouteillages n'étaient pas forcément une partie de plaisir, car parfois synonymes de galère et de surchauffe. La nationale 7 a disparu, laissant parfois place à une bretelle ou une voie express, mais elle a globalement bien résisté.

Administrativement déclassée en route départementale, son tracé existe toujours et il est encore aisé d'en suivre le parcours, qu'on soit en 2 CV ou pas. D'autres (peut-être vous d'ailleurs, que vous ayez fait la "petite vadrouille" ou non) trouveront qu'il est bon d'en perpétuer le souvenir. Heureux soient ceux pour qui elle évoque le souvenir des départs en vacances (et des retours), des pique-niques en bord de route (avec ou sans la banquette de la 2 CV), de repas pris dans un restaurant "routiers" ou d'un embouteillage sans fin, obligeant le deuchiste à s'extirper de sa 2 CV à l'habitacle surchauffé (mais pas le moteur) et aux bayadères brûlantes, pour aller boire un coup dans un bistro du bord de route (ça n'existe quasiment plus).

La RN7 et la Citroën familiale étaient un art de vivre, tout le long du ruban d'asphalte de 1000 km. Les pompistes vous nettoyaient le pare-brise, les rues des villes traversées regorgeaient de petits commerces, en cette époque qui sentait bon l'essence, le caoutchouc des stations services et la cuisine copieuse des relais routiers. Rentrer par la nationale 7, c'était encore être en vacances, peu importe le temps que l'on passerait dans cette aventure de la "route enchantée" qu'on souhaitait sans fin, espérant que la 2 CV familiale ne s'arrête jamais...

Solexine

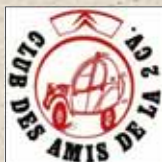
HORIZONTALLEMENT : 2 : FOREST - 4 : MANGUALDE - 5 : SLOUGH - 7 : VIGO - 8 :
KOPER - 9 : ABIDJAN - 11 : JEPPENER
VERTICALEMENT : 1 : LEVALLOIS - 3 : FERTE-VIDAME - 5 : SAIGON - 6 : KARADI -
10 - AFICA.



Club des Amis de la 2 CV
2, rue de la Brebis
77240 VERT SAINT DENIS

LA 2 PATTES : Bulletin du Club des Amis de la 2 CV
N° 254 : Octobre 2022

Rédaction du journal : Gilles BOURGEOIS
Responsable de la publication : Thierry JOUANNY



**Les textes publiés dans ce bulletin engagent
la responsabilité de leurs auteurs et de l'équipe de rédaction.**

**La reproduction du journal est interdite sauf autorisation écrite.
La reproduction d'un extrait est autorisée à condition de préciser que
celui-ci provient du bulletin du Club des Amis de la 2 CV.**

Imprimé en France par Print Conseil 63540 Romagnat
ISSN 1969-7228

Tirage : 450 exemplaires.