

A no' deuch's

La gazette



Et votre carte Pay&Go, chargée?





Le mot du président.

C'EST NOUS LES HEROS !

Chacun d'entre nous s'identifie à son véhicule. Très souvent, nous reconnaissons les gens rien qu'à leur voiture.

Il nous arrive aussi de comparer avec sympathie les conducteurs qui possèdent une 2CV. Quand, en plus, la couleur est identique, ils deviennent pratiquement des amis sans qu'on ait besoin de se parler.

La meilleure preuve de l'identification de l'homme à sa voiture reste encore la manière dont on conduit son véhicule, car elle induit la façon de se conduire

dans la vie. Réfléchissons un peu...

Le cinéma a très bien compris le phénomène. Les méchants conduisent toujours une voiture aussi sombre que leur âme et aussi grande que leur capacité à nuire. Les héros sont toujours au volant d'une voiture qui ressemble aux nôtres. (*ndlr.: cfr. James Bond dans "Rien que pour vos yeux", excellent film que je conseille à tous de (re)voir*)

Deuchistes nous sommes, deuchistes nous resterons !

Règlement pour les cartes de participation patronnées par le président

(15 mai 2002 - 30 avril 2003)

I.) Tous les membres sauf le président peuvent participer (même les membres fondateurs).

II.) La carte sera remise après le paiement de la cotisation.

III.) Une carte perdue sera remplacée par une carte vierge.

But : obtenir le plus de cachets. Si ex æquo, des questions seront posées pour déterminer le vainqueur.

Gain : une nuit avec petit déjeuner pour 2 personnes à Blankenberge.

Dates : du 15 mai 2002 au 30 avril 2003. Rentrée des cartes à la réunion de mai 2003 et remise du lot à la réunion de juin.

Cachets :

1 cachet pour une participation à une réunion.

2 cachets pour une participation à un rallye extérieur proposé par le club.

3 cachets pour une participation à un rallye organisé par notre club.

BONUS : 2 cachets pour l'organisation d'un rallye (1 seule personne). La carte doit obligatoirement être présentée lors de l'activité.

Pas de carte, pas de cachet.

Bonne route...

Jean-Pierre

A NO' DEUCH'S ASBL

LE CLUB

siège social : 12, av. Brunard
6220 Fleurus

cotisation annuelle 15 € à virer
sur le compte 068-2364984-54 de l'asbl

conseil d'administration :

Président : Jean-Pierre ISTASSE
071/81.36.21

Vice-Présid.: Guillaume REMY

Trésorière : Dominique LAMBOTTE

Secrétaire : François BETTE
071/85.29.59

Conseiller Technique :

Jacky CARLIER
0496/70.10.90

Membres Fondateurs :

Raymond CARLIER Eddy TEMPELS
Philippe JACQUET Vincenzo FRERES

LA REDACTION

EDITEUR RESPONSABLE

J-P. ISTASSE
Av. Brunard 12
6220 Fleurus
071/81.36.21

REDACTION

Les membres du club «A no' Deuch's»

COORDINATION

G. REMY
Rue des Hellènes 58
1050 Bruxelles

Les prochaines réunions

(tous les 2^e vendredis du mois)

13 décembre 2002

10 janvier 2003

14 février 2003

Au «Moulin de la Guinguette»,
rue de la Guinguette à Fleurus



L. TRICIZZI et G. HUBLET

Chambre avec petit déjeuner

Dv. Sint de Naeyerlaan 84
8110 BLANKENBERGE

De 21 à 89,5+ par personne

1/2 pension : + 13+ / pers.

050/41.23.75 - 071/ 81.20.94

Adresse e-mail

Pour tout article, remarque, suggestion ou autre ...
le club dispose d'une adresse e-mail :

anodeuchs@hotmail.com

J'ai proposé, il y a quelque temps, à notre président de vous faire découvrir ou redécouvrir un document très intéressant sur l'histoire de Citroën. Ce dossier a été réalisé par un journaliste de la Nouvelle Gazette (de Charleroi, bien sûr), M. Jean-Marie Jacot, s'inscrivait dans un ensemble de dossiers, intitulé « la saga de l'automobile ».

Il reprend, décennie par décennie, les événements marquants de la marque au double chevron avec une attention particulière pour les innovations technolo-

La saga de l'automobile Citroën

André Citroën et les méthodes modernes (années 20)

André Citroën est né le 5 février 1878 à Paris. Après avoir réussi ses études à l'École Polytechnique, il fonda, douze ans après, la Société des Engrenages Citroën. C'était Quai de Grenelle à Paris.

La denture de ces engrenages en forme de chevrons, au fonctionnement doux, silencieux et efficace, devint rapidement l'emblème de la marque Citroën qu'il allait fonder dès 1916. André Citroën s'inspira du modèle américain et importa les méthodes modernes du travail industriel qui allait lui permettre de fabriquer en grande série des automobiles économiques et robustes.

Dès 1916, il prépare la reconversion de l'usine d'armement du Quai de Javel à Paris et à la fin de l'année 1919, trente voitures par jour y sont fabriquées. Cette année-là, 2.810 véhicules furent produits à Paris. C'était le début de la grande et brillante aventure de la marque Citroën. Au mois de juin de cette année 1919, la Type A, première voiture en date, voit le jour et c'est aussi la première

giques et les défis, tels les croisières et l'évolution de la suspension.

Ce sera une série d'articles dans notre journal à raison d'une décennie par article, cela durera une année, jusqu'en juin 2003 plus ou moins, si les parutions du journal sont mensuelles (*ndlr: tu es fort optimiste, François*). Les articles relatant autre chose que des décennies paraîtront à la fin de la série pour la plupart d'entre eux. Je ferai un petit commentaire pour chaque article.

Commençons par le début : cette première décennie relate la vie d'André Citroën et son lancement dans l'automobile en installant sa production au Quai de Javel.

François

automobile construite en Europe et en grande série mais aussi la première voiture économique livrée complète avec éclairage et démarreur électrique, capote, roue de secours. C'est aussi la première voiture française qui dispose d'un volant à gauche. C'est aussi la première voiture populaire étudiée pour être mise entre toutes les mains. A titre indicatif, son prix de lancement était de 7.950 francs français, ce qui, dit-on, est exceptionnellement bas pour l'époque. La Type A est un véhicule doté d'un moteur 4 cylindres de 1.327 cm³ qui ne consomme en effet que 7,5 litres d'essence aux 100 km. Elle développe 18 ch. à 2.100 t/min. et dispose aussi d'une boîte de vitesses à trois rapports. Elle atteint 65 km/H. De mai 1919 à décembre 1921, 24.093 exemplaires de la type A seront fabriqués.

En 1920, la renommée de Citroën s'accroît et les cadences de fabrication augmentent de manière importante. A la fin de cette même année, 15.000 Citroën sillonnent les routes françaises et la production annuelle atteint 12.244 véhicules. Ce n'est cependant qu'en 1921 que l'on assiste aux

premières exportations et 3.000 véhicules quittent le pays. On note aussi que des stocks de pièces de rechange sont créés dans toute la France, ce qui rend plus commode le contact avec la clientèle.

Au mois de juin de cette même année, la B2 remplace la Type A. Cette nouvelle voiture dispose d'un moteur plus puissant (1.452 cm³) qui développe 20 ch à 2.100 t/min. La B2 connaît rapidement le succès grâce à ses qualités de robustesse mais aussi d'économie. 89.841 exemplaires seront fabriqués de mai 1921 à juillet 1926. Un modèle de type sport est également élaboré et fabriqué de même qu'une série d'« autochenille » dérivée des types A et B2 et qui effectueront la traversée du Sahara ainsi que la Croisière Noire.

1922 : Caddy et 5 cv

C'est en octobre 1922 que l'on assiste à la naissance de la première voiture « sport » dérivée d'un modèle de série. Il s'agit de la Caddy qui est une version poussée et allégée de la B2 dotée d'un moteur de 1.452 cm³ à pistons en alliage léger, 22ch et atteint une vitesse de 90 km/h grâce à une carrosserie redessinée. Citroën fabriquera 226 exemplaires entre 1922 et 1925.

Au Salon de Paris de la même année, on découvre la 5 CV Type C qui sera peinte en jaune Citroën d'où son nom « la petite Citron ». Elle est dotée d'un moteur 856 cm³, à une vitesse de pointe de 60 km/h et consomme 5 litres aux 100 km. Cette 5 CV marque le vrai début de la démocratisation de l'automobile. Sa facilité de conduite et d'entretien en fait la

première voiture de femme, 1924 sera l'année de naissance de la B 10 qui sera la première carrosserie tout acier après les carrosseries mixtes de bois et tôle d'acier. A partir de cette B10, toutes les Citroën seront des tout-acier. En octobre 1925, c'est la B 12 qui fait son apparition avec pour principale innovation, des freins sur les quatre roues. La 5 CV se voit dotée pour sa part d'une troisième place centrale et devient la populaire « Trèfle ».

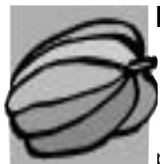
Le Salon de Paris en 1926 salue l'arrivée de la B14 avec son moteur 1.539 cm³ et une vitesse de pointe de 80 km/h. Il s'agit véritablement d'une voiture de luxe qui dispose d'un tableau de bord moderne. Elle deviendra « l'incroyable » et sera l'un des plus grands succès de l'avant-guerre chez Citroën. Au mois de

septembre, le constructeur français présentera le premier véhicule utilitaire français à cabine fermée: le B15. On précisera aussi que sur 600.000 véhicules circulant en France, 175.000 sont des Citroën.

En 1928, ce sera l'arrivée de la C6, première Citroën de série à moteur 6 cyl. de 2.442 cm³, 45 ch à 3.000 t/min et une vitesse de pointe de 105 km/h pour une consommation de 14 litres aux 100 km. C'est une voiture de type américain traitée dans le goût français, dit-on chez son concepteur. A la fin de cette décennie on assistera encore à l'arrivée d'une C6E, allongée et élargie par rapport à la C6 et qui dispose de glaces « sécurit » ainsi que d'une C6F mieux équipée et encore mieux finie que les modèles précédents.



Les courges ... tout un folklore !



Le dimanche 22 septembre, nous avons pu, à Gerpinnes, découvrir une grande variété de courges grâce à Léon.

Dans tous les pays du monde, les courges font l'objet d'un véritable folklore. Utilisées comme récipients et ustensiles de cuisine, en Afrique particulièrement, on en faisait également des jouets des bouées et même ... des étuis péniens. En Amérique du Nord, elles sont surtout utilisées pour la fabrication de masques. Au Mexique, en Colombie et au Pérou, elles sont sculptées pour être vendues aux touristes. Dans d'autres coins du monde, elles servent d'instruments de musique, de pipes ou de nichoirs pour les oiseaux.

Enfin, tradition venue des Etats-Unis, le 31 octobre, les enfants fêtent Halloween. Le potiron est le symbole de cette fête. Des variétés spéciales de courges sont cultivées pour cette occasion.

Cathy

Avez-vous fêté Halloween, chers Deuchistes ?

D'où vient la fête d'Halloween ?

Au 5e siècle avant Jésus-Christ, en Irlande celtique, l'été se terminait officiellement le 31 octobre. On célébrait donc la mort de l'année écoulée. C'était le jour où le monde des vivants pouvait entrer en contact avec le monde des morts.

Selon la croyance populaire de l'époque, les âmes de tous ceux qui étaient morts dans le courant de l'année et qui s'étaient vu refuser l'entrée du Paradis comme celle de l'Enfer, venaient errer ce jour-là parmi les vivants à la recherche d'un corps sympathique et avenant pour venir l'habiter durant toute l'année à venir. C'était, pensait-on, leur seule ressource afin d'éviter des errances interminables.

Naturellement chez nos amis Celtes, personne parmi les vivants ne voulait être habité par un mort. C'était donc la panique. C'est pourquoi, lors de la nuit du 31 octobre, les villageois éteignaient le feu dans l'âtre afin de rendre les maisons froides et inhospitalières. Ensuite, ils s'habillaient de costumes macabres ou de vieilles guenilles et ils défilaient autour de chez eux en faisant le plus de bruit possible afin de chasser les esprits en quête d'un corps accueillant.

Mais en même temps, ils compatissaient au malheur de ces trépassés. C'est pourquoi ils allaient leur déposer des offrandes de nourriture et de boissons, mais loin de chez eux; en effet, il ne fallait surtout pas les attirer.

La fête d'Halloween a été introduite aux Etats-Unis au milieu du 19e siècle par les immigrés irlandais. Au fil du temps, Halloween est devenu principalement la fête des enfants. Des vieilles croyances relatives aux âmes errantes des morts, il subsiste un certain goût de macabre.

Au fait, saviez-vous que le mot "Halloween" vient en fait de la contraction de l'expression anglaise "All Hallows Eve" qui signifie littéralement "Veille de la Toussaint"?

Cathy

La petite histoire de la 2CV de Boule & Bill

Vous saviez probablement que le père de Boule a une une 2CV, mais en connaissiez vous la raison ?

Extrait de Boule & Bill n°1 - 60 gags de Boule & Bill.

Guillaume



Le Rallye du Président

Organisé le week-end des braderies de Fleurus et de Gembloux, le rallye du président fut d'un avis général une réussite...



Une participation nombreuse et un intérêt certain de la part des badauds ont marqué le rallye du président (ici à la braderie de Gembloux)

Cocorico !

On parle de nous...

Paru dans un journal du groupe Sud Presse, édition du lundi 12 août 2002

"Ils sont passionnés par les p'tites deuches.

Les voitures mythiques, celles des coups de coeur, des meilleurs souvenirs ou des rêves les plus fous, ne font jamais dans la demi-mesure; c'est à l'un ou l'autre bout des échelles de prix qu'on les retrouve : Rolls ou Coccinelle, pas de milieu.

Ainsi les célibrissimes "deuches" qui ne laissent personne indifférent, dans quelque déclinaison que ce soit. Dyane, Méhari, Ami 6 ou 2 CV la plus banale : ces machines aux incroyables moulins ne laissent pas indifférent et gardent beaucoup d'admirateurs, voire d'utilisateurs, et même de collectionneurs.

Et quand on partage une passion commune, quel plus grand bonheur peut-il y avoir que de se retrouver pour en parler, regarder, échanger, ... Cette idée d'un club, elle a germé au fil des conversations de deux fanas : Jean-Pierre Istasse et Jacky Carlier. Ainsi naquit "A no' deuch's" en novembre 2001. En quelques mois, le groupe s'est enrichi; il présente maintenant près de 35 voitures pour autant de membres. On l'a vu récemment à la braderie de Fleurus, et il comptait déjà trois présentations antérieures importantes.

Réunion du club tous les 2e vendredis du mois à partir de 20 heures, au Moulin de la Guinguette, à Fleurus."

Carnet rose



Je m'appelle Agathe Moreau.



Je suis née le 20 août 2002.



Ma maman s'appelle Marion.



Ma grande sœur s'appelle Adele.



J'habite Court Saint Etienne.

Offrez lui un bijou des chez Cartier.

Allumage électronique performant fiable et très facile à trouver à prix dérisoire.



Ingrédients :

- Un boîtier d'allumage de Renault Express ou de Renault super cinq.
- Le connecteur ad hoc.
- Quelques fiches d'un ancien faisceau électrique.

Question :

Qu'est-ce qu'on trouve le plus dans une casse ?

Réponse : Des Renault Express et des Super Cinq.

Et bien sur ces épaves se trouve un petit boîtier qui convient très bien à votre Deuche qui n'a toujours pas d'allumage électronique. Il n'a que 4 fils (5 car 2 sont le +12V) et il est très facile à monter sur une 2cv sans rien démonter. De plus c'est un montage industriel, compact, étanche et qui a fait ses preuves pendant toute la vie d'une voiture. Alors pourquoi hésiter, en négociant quelque peu vous l'obtiendrez pour quelques euros (moi j'ai pris 2 pour 12,5 euros mais j'aurai pu...).

Il se remplace en un clin d'œil car il y a un connecteur étanche donc on peut même en avoir un second de réserve. On peut aussi retourner très vite à l'allumage traditionnel si on utilise des fiches semblables à celles qui connectent la bobine car le faisceau n'est pas modifié.

Voici le connecteur à récupérer avec le boîtier : voir figure ci-dessous

- *Fil brun* : vers le - de la bobine. (sortie du transistor)
- *Fil Jaune* : +12v vers + bobine
- *Fil Jaune* : +12v du faisceau (fil qui était sur le + bobine) ne cherchez pas c'est un pontage du fil précédent.
- *Fil Noir* : Masse à aller chercher sur un écrou du bloc moteur.
- *Fil rose (gros)* : à connecter vers le rupteur (fil qui descend vers le ventilateur et qui était sur le - de la bobine).



J'ai utilisé des cosses originales d'un ancien faisceau 2CV pour ne pas avoir à modifier celui de la voiture ce qui me permet de retourner sans bricoler au système traditionnel :



Si vous avez des repères rouges pour le +12v et une fiche différente pour la masse, il n'y a aucun risque d'erreur et c'est parti, roulez.

Il faut un vis pour fixer le boîtier et une cosse de masse et c'est tout pour la mécanique.

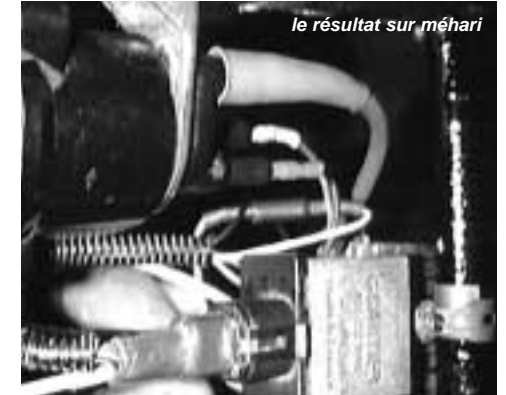
Version Méhari

Avec un petit refroidisseur car il n'y a pas de tôle pour le fixer et absorber la chaleur.



Avantages :

- Le moteur monte plus haut en tours et le ralenti est plus stable.
- Reste à voir la consommation et la nervosité mais là je vous laisse juger.
- Les rupteurs ne commutent plus que 0,2 Ampères au lieu de 3 Ampères et leur durée de vie devient quasi illimitée.
- Démarrage plus facile aussi



Références :

Marque : gCartier

Type : ref 02346

Made in France

Se trouve sur EXPRESS ET R5super (= nouvelle carrosserie).

J'ai prélevé sur des millésimes 1991.

Luc



les AP assurances

Bureau Tilmant sprl

Conditions pour plusieurs voitures assurées à la même adresse sur présentation de cette annonce ou de votre carte de membre

Av. de la Gare 46 - 6220 Fleurus • Tel.: 071/81.31.69

Calendrier

- Dans cette rubrique, seront repris les meetings à venir dont nous aurons eu vent...
- 15/11/2002 : 1er souper annuel du club
- **Mars 2003 : journée Télévie organisée par le club, date exacte et lieu à définir**
- Du 25 au 27 avril 2003 : Citro-Jumble à Chevetogne

Les petites annonces

- Placez ici vos petites annonces concernant la 2cv : elles sont gratuites pour les membres.
- A vendre : 2CV spécial rouge 12/89 - 63.000 km -1500 € à disc. - Marcel (0477/80.58.28)
- A vendre : 2CV Charleston 1981 - série limitée originale (sièges tissu pied-de-poule) - carrosserie à restaurer - 1.000 € à disc. - Pascal Biesemans (0479/230446)
- A vendre : Méhari - ABS de 1969, châssis de 1974 - 3.500 € à disc. - Jean Demoulin (071/61.32.23 & 0498/65.89.79)
- Remorque à bagages "Trigano" 1967 1m x 1m10 - 100 € - Benoît Helin (0485/86.42.76)