



CLUB CITROËN FRANCE

Votre Club bouge, bougez avec lui ...

30

Engrenage

Actualités	2
- Retrofit et Hybridation APCDS	
- La remorque électrique propulsive CCF	
Dossier	4
- Nos Citroën en ZFE	
- Pourquoi s'immatriculer en CGC ?	

La vie du Club	8
- Notre bureau, nos statuts et notre site internet	
- Ciney en Belgique	
- Bienvenue à nos nouveaux adhérents	
- Nous roulions en Ami 6	

News	14
- L'Ami 6 en miniatures	
- L'élégance en Ami 6	

Édito

2021, dans la tourmente

Nous vivons une période difficile. Nous traversons depuis plus d'un an une pandémie nous privant d'une bonne partie de nos libertés et subissons également une politique anti-voiture de plus en plus pressante. Rétromobile 2021 et de nombreuses rencontres sont déjà annulées. L'espoir de retour à une vie normale est lié à la protection de notre santé. Ce n'est qu'à cette condition qu'il nous sera possible de retrouver comme auparavant le plaisir de sortir au volant de nos anciennes Citroën.

Le CLUB CITROËN FRANCE, s'unit à l'Amicale CITROËN & DS France et à la FFVE pour défendre notre patrimoine roulant et son droit de circuler. Nous mesurons les conséquences immédiates et à terme de la loi Loi d'Orientation des Mobilités sur nos youngtimers de pré-collection. Ainsi, les circonstances nous obligent à réfléchir sur les avantages et inconvénients du certificat d'immatriculation « Collection ».

Par ailleurs, nous restons attentifs au Retrofit malgré les résultats dissuasifs de l'enquête de l'Aventure Peugeot Citroën DS.

Nous souhaitons la bienvenue à nos nouveaux membres, Jean-Michel Béraud, Dimitri Delcambre, Hugues Jaquet et Thierry Panaget. Notre bureau 2021 s'enrichit de deux nouvelles personnes, Françoise Pariguet pour la trésorerie et Philippe Roulin pour la technique. Nous vous proposons aussi d'actualiser nos statuts historiques.

Une accalmie dans la pandémie 2020 a permis au salon Rétromoteur de Ciney en Belgique de se tenir. Nous y avons été représentés par Michel Horenbeek.

Et pour fêter les 60 ans de l'AMI 6, nous prendrons place à son bord pour un galop d'essai, nous l'admirerons en miniatures et découvrirons la mode de l'époque.

En attendant des jours meilleurs, prenez soin de vous et portez-vous bien. A bientôt j'espère.

Alain Lassalle



Actualités

Retrofit et Hybridation par l'Aventure Peugeot Citroën DS

Auteur
Alain LASSALLE

Suite à l'arrêté de 13 mars 2020 paru au Journal Officiel du 3 avril 2020, l'Aventure Peugeot Citroën DS souhaitait occuper ce marché du Retrofit et de l'hybridation des véhicules iconiques de nos marques.

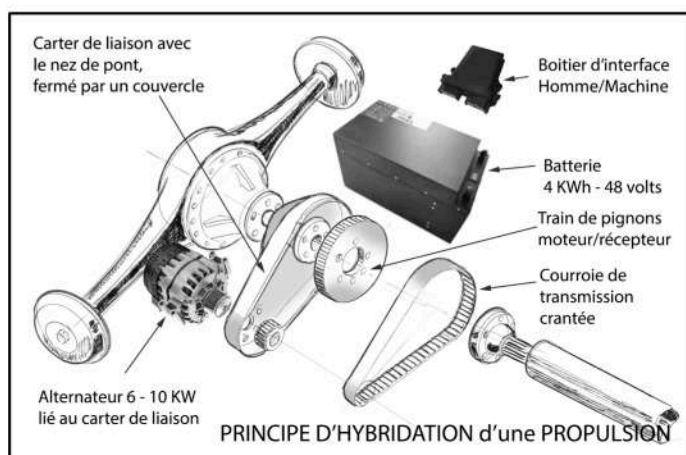
L'Aventure Peugeot Citroën DS a travaillé et consulté largement les acteurs, les fabricants, les cabinets techniques pour proposer des solutions accessibles et fiables.

Le Retrofit

Les véhicules choisis étaient la Citroën 2CV et ses dérivés, les Peugeot 204, 504, 205.

L'Hybridation :

Malgré l'absence de texte légal existant, l'Aventure Peugeot Citroën DS s'est intéressée à l'hybridation, car c'est un montage réversible. Elle a pris contact avec la FFVE et le CNPA pour avoir un cadre légal. Elle a réalisé un démonstrateur sur une Sunbeam MK3 de 1954 avec l'Association Smart Electric Monaco et l'aide technique de Mécabora Classic. Cette Sunbeam Hybride est équipée d'un alternateur Bosch (IBSG) de 6-10 kW et de batteries 4kWh-48V, qui lui garantissent une autonomie d'une heure (ou 50 km) à 50 km/h.



Votre avis sur le Retrofit et l'hybridation de nos « Véhicules de Collection » ?

Monsieur Denis Huille nous a proposé un sondage en novembre 2020. En voici le bilan :

Êtes-vous favorable au retrofit ? (Transformation d'un véhicule thermique en électrique)			
Oui	22%	Non	78%
Êtes-vous favorable à l'hybridation ? (30 min, 50 km/h max, kit installé sans modification véhicule)			
Oui	26%	Non	74%
Quel prix seriez-vous prêt à mettre pour retrofit un véhicule (hors aides de l'état) ?			
5.000 €	80%	10.000 €	17%
15.000 €	2%	20.000 €	1%
Quel prix seriez-vous prêt à mettre pour hybrider un véhicule (hors aides de l'état) ?			
5.000 €	90%	10.000 €	8%
15.000 €	1%	20.000 €	1%
Quelle autonomie attendez-vous pour le retrofit ?			
100 KM	23%	200 KM	31%
		300 KM	46%

Au vu de vos avis, de la petite taille du marché et de la politique européenne actuelle pour les « Véhicules d'Epoque », de tels résultats ne justifient d'investir ni dans l'étude, ni dans l'homologation de ces solutions. Pour le moment, l'Aventure Peugeot Citroën DS ne poursuit pas le Retrofit et veille aux changements favorables. Le démonstrateur 2CV4 - 48 volts ne sera pas engagé dans l'immédiat.

Actualités

La remorque électrique propulsive CLUB CITROËN FRANCE

Auteur
Alain LASSALLE

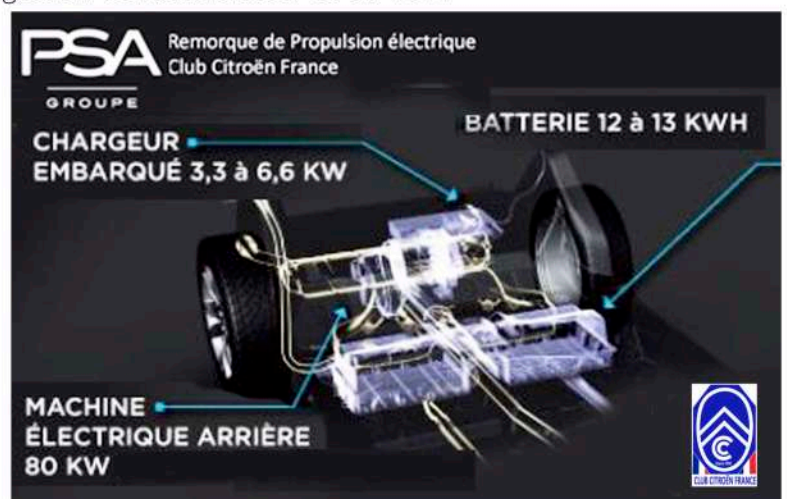


De mon côté, j'ai approfondi la possibilité de pousser nos anciennes par une remorque propulsive embarquant le moteur électrique et ses batteries suivant le même principe que nos bus articulés.

La transformation réversible de notre ancienne se résumerait à la pose d'un attelage, d'un faisceau DIN 13 broches et d'une interface avec la remorque pour la gestion de l'accélérateur et du frein.

Hormis les problèmes techniques posés : la propulsion de nos autos à suspension souple et hydraulique, la gestion du lestage et délestage de l'arrière en freinage et accélération, le contrôle du survirage dans les courbes, la conduite d'un tel attelage, il reste l'essentiel : trouver un cadre légal à ce moyen de propulsion.

A priori techniquement faisable avec du matériel PSA (Peugeot 3008 Hybrid4), pour une masse inférieure à 500 Kg et un prix de vente de 15000 € sans aide gouvernementale, la réponse de l'UTAC est dissuasive :



« Votre remorque ne peut en aucun cas entrer dans le cadre de l'Arrêté « rétrofit » ! Vous ne remplacez pas le GMP d'un véhicule thermique homologué par un GMP électrique. De plus, vous entrez dans le cas d'un véhicule articulé, et à mon avis, vous ne pouvez pas réceptionner la remorque seule, mais vous devez homologuer votre remorque avec chaque type de véhicule que vous souhaitez équiper. Le couple véhicule + remorque ne faisant qu'un. Si vous souhaitez donner suite à votre projet, il est impératif au préalable, de recueillir l'avis de l'administration (CNRV). Luc Lesage UTAC »

Dossier

Nos CITROËN dans les Zones à Faibles Emissions (Z.F.E.)

Auteur
Alain LASSALLE

Le 21 mai 2008, le Parlement européen émettait une directive (2008/50/CE) sur la qualité de l'air. La France ne l'applique pas de suite.

Le 30 juin 2021, pour sortir de la dépendance automobile, la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019, impose l'application de cette directive européenne aux villes qui dépassent les normes de pollution.

Cela concerne 11 métropoles françaises (Paris, le Grand Paris, Lyon, Grenoble, Montpellier, Nice, Aix-Marseille, Rouen, Strasbourg, Toulouse et Toulon) et 35 de plus à compter de 2025.

Z.F.E., définition, limites

Une Z.F.E. est une zone géographique définie par une ville, groupement de villes, régions, créée afin de protéger les habitants d'une pollution de l'air importante. Seuls les véhicules les moins polluants ont le droit d'y circuler en fonction de leur certificat Crit'Air.

Il y a les limites de temps, de frontières géographiques et de catégories de véhicules :

7/7 jours, la nuit de 20h00 à 8h00 et le week-end, les voitures d'époque, dites polluantes, pourront accéder aux Z.F.E. "

Nos Citroën dans les Z.F.E.

La synthèse est difficile et évolue au plaisir des élus. Voici la situation en mai 2021.

Pour connaître notre droit, il faut se référer à la mention EURO qui figure en V.9 sur le Certificat d'Immatriculation de notre Citroën ou à notre vignette Crit'Air.

Depuis le 1er juillet 2019, les Citroën essence et diesel non classés et diesel EURO 2, vignette Crit'Air 5, n'avaient déjà plus la possibilité de circuler à l'intérieur des Zones à Circulation Réduite, excepté la nuit et le week-end.

Le 30 juin 2021, les Citroën diesel EURO 3 seront interdites de circuler dans les Z.F.E. Crit'Air 4.

Puis en 2022, viendra le tour des Citroën essence EURO 2 & 3 et diesel EURO 4, vignette Crit'Air 3.

En juillet 2024, ce seront les Citroën essence EURO 4 et diesel EURO 5 & 6, vignette Crit'Air 2.

Puis en 2030, les thermiques qui subsistent, les Citroën essence EURO 5 & 6, vignette Crit'Air 1 seront à leurs tours interdites. Alors, nous aurons l'obligation de rouler à l'énergie électrique taxée qu'elle soit propre ou carbonée ! Seront autorisés les véhicules 100% électriques ou hydrogène.

Donc aujourd'hui, toutes nos Citroën diesel produites avant le 31 décembre 2000, et toutes nos essences avant le 31 décembre 1996 sont interdites dans les Z.F.E., excepté la nuit et le week-end.

QUAND ? ET QUELS VEHICULES INTERDITS à la CIRCULATION



A PARTIR DE QUAND SERONT INTERDITES LES DIFFERENTES VIGNETTES CRIT'AIR ?



Classements Crit'Air - EURO

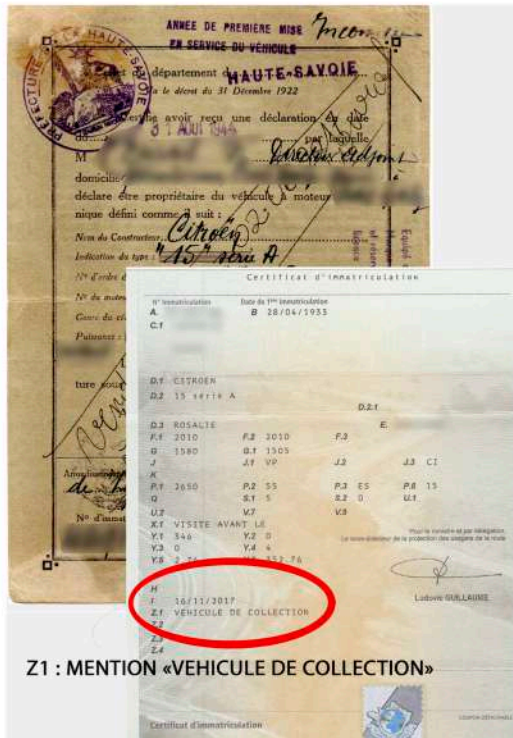
NORME EURO (Inscrite en V.9 sur le Certificat d'Immatriculation) ou date de 1re immatriculation

Tous les véhicules 100% électrique ou hydrogène	
Tous les véhicules gaz et les véhicules hybrides rechargeables	
Essence et autres	Diesel
1 Euro 5 et 6 A partir du 1er janvier 2011	
2 Euro 4 Entre le 1er janvier 2006 et le 31 déc. 2010 inclus	5 & 6 A partir du 1er janvier 2011
3 Euro 2 & 3 Entre le 1er janvier 1997 et le 31 déc. 2005 inclus	4 Euro 4 Entre le 1er février 2006 et le 31 déc. 2010 inclus
4	3 Euro 3 Entre le 1er janvier 2001 et le 31 déc. 2005 inclus
5	2 Euro 2 Entre le 1er janvier 1997 et le 31 déc. 2000 inclus
6 Euro 1 et avant	Jusqu'au 31 décembre 1996

Dossier

Certificat d'Immatriculation Collection Auparavant appelée: Carte Grise Collection

Auteur
Gérard GEFFROY



Définition du Véhicule de Collection

Un véhicule de collection est un véhicule essence ou diesel devant répondre aux critères fixés par l'arrêté de Mai 2017 :

- Avoir plus de trente ans et ne plus être produit
- Être conforme à son état d'origine,
- Être réservé uniquement à un usage de loisirs ;

Il peut disposer d'une Carte Grise Normale (C.G.N.) ou d'un Certificat d'Immatriculation Collection (C.I.C.).

Obtention du Certificat d'Immatriculation Collection (Z1 : Mention Véhicule de Collection)

A condition que le véhicule réponde aux critères ci-dessus de Véhicule de Collection, le propriétaire doit procéder aux démarches suivantes :

- Demande d'attestation auprès de la FFVE ou du constructeur de la conformité du véhicule ≈ 60 €
- Demande administrative auprès de la Préfecture au coût d'environ 50 € (Coût forfaitaire d'un cheval fiscal).

A savoir qu'à ce jour ≈ 35% seulement du parc des véhicules de collection possèdent un CIC.

Les avantages des véhicules possédant un Certificat d'Immatriculation Collection (C.I.C.) au 01/01/2021:

- Le « Véhicule de Collection » mis en circulation avant le 01/01/1960 est exempté de contrôle technique. S'il a été mis en circulation après cette date, alors le contrôle doit être effectué tous les 5 ans.
- Le « Véhicule de Collection » est non saisissable en cas d'accident grave.
- L'Assurance indemniserait mais ne pourra retirer le CIC au propriétaire.
- Un véhicule de collection déclaré «véhicule gravement endommagé» suite à un accident peut être conservé. Cette exemption évite la destruction automatique du véhicule.
- Le Certificat d'Immatriculation Collection permet d'immatriculer des véhicules non-immatriculables: Ex concept-car, véhicules étrangers jamais immatriculés en France.
- Lors de la vente d'un véhicule en CIC, impossibilité d'action en justice pour vices cachés: Véhicule vendu comme une pièce du patrimoine et non comme un véhicule à usage quotidien.
- En cas d'importation: Si le véhicule sans modification a plus de 30 ans, il faut demander le CIC. Dans ce cas la T.V.A. sera de 5,5% et non de 20% et les frais de douanes (10%) seront exonérés.
- Le CIC permet de rouler avec des plaques noires.
- Le CIC permet de réimmatriculer un véhicule qui nécessite une remise en route et a pendant ce temps plusieurs certificats de vente successifs.
- Le CIC permet de réimmatriculer un véhicule avec carte grise perdue, le propriétaire pouvant demander un duplicata disparu quand le véhicule obtient le contrôle technique.
- Le CIC permet de circuler avec des véhicules lourds qui n'ont plus le contrôle technique actuel. Ils sont en bon état mais ne répondent plus aux normes actuelles, par exemple autocar sans ceinture ni points d'ancrage pour en installer, camion avec marquage et couleur des feux obsolètes. Pour les véhicules légers rien n'est rétroactif sauf le rétroviseur extérieur côté conducteur.

(suite)

Les inconvénients du Certificat d'Immatriculation Collection:

- Impossibilité de revenir à une Carte Grise Normale.
- Le véhicule doit rester strictement d'origine.
- Le véhicule ne doit pas être utilisé à des fins professionnelles, Food trucks, ni commerciales, films, mariages, excepté avec le statut VTC (dans ce cas le CT doit être effectué tous les 2 ans).

La FFVE et la voiture de collection en Zone à Faible Emission (Z.F.E.):

Dans le cadre des accès aux Z.F.E. aux véhicules de collection, la FFVE a engagé des consultations auprès des diverses villes, métropoles et régions concernées, en demandant uniquement la libre circulation dans ces zones pour les véhicules de collection possédant le Certificat d'Immatriculation Collection.

A ce jour, c'est exclu 65 % des propriétaires de véhicules de collection et considérer ces véhicules : Torpédos, 2CV, Traction, DS, BX ... comme des véhicules d'usage et non de collection ! Cette proposition nous obligerait à passer en C.I.C. prochainement afin de pouvoir encore circuler.

La FVPP et la voiture d'époque en Zone à Faible Emission (Z.F.E.):

En décembre 2020, la FVPP (Fédération Véhicules Patrimoine et Passion), émanation de la FFVE, a pour objectif de protéger tous les véhicules historiques de plus de 30 ans en CGN et CIC au titre du patrimoine industriel vivant du XXème siècle et d'obtenir ainsi, moyennant une vignette, le droit de circuler librement en ZFE.

Conclusion :

Les contraintes environnementales sont de plus en plus pressantes envers le monde de l'automobile et s'exercent à deux niveaux :

- Niveau local : vignette Crit'air, lutte contre la pollution de l'air au sein des ZFE (particules fines et oxyde d'azote).
- Niveau mondial : Bonus/malus, lutte contre les gaz à effet de serre liés directement au volume de carburant consommé par les véhicules neufs.

Le projet de loi "Climat et résilience" actuellement examiné par l'Assemblée Nationale, puis le Sénat en mai 2021, ne prévoit pour le moment aucune dérogation à la circulation des véhicules de collection avec ou sans CIC au sein des ZFE, exceptés pour l'instant: la nuit et le week-end. Espérons qu'une des deux fédérations obtienne gain de cause pour nos voitures anciennes. Il est urgent d'attendre que la situation se décante, car même si les avantages du CIC semblent supérieurs aux inconvénients, la seule inquiétude présentée par le CIC est qu'il soit irréversible.

CGN + Attestation + CT + Permis + Assurance + environ 50 € = CIC

Assemblée Générale 2021

Auteur
Alain LASSALLE

Les membres du bureau 2020, démissionnaires, se sont représentés excepté Dominique Théaud Trésorier sortant. Madame Françoise Pariguet et Monsieur Philippe Roulin, nous ont rejoints.

Le nouveau comité directeur est composé du Président, Alain Lassalle, du Vice-président Stratégie, technique, archives, Daniel Pariguet, du Vice-Président Salons, boutique, presse et Young Timers, Régis Guyot, de la Trésorière Françoise Pariguet, du webmaster, Alain Dufour, du support Technique, Philippe Roulin, et du responsable Utilitaires et contact FFVE, Bernard Postaire. Notre objectif, maintenir l'attractivité du Club Citroën France malgré la pandémie.

Nos statuts

Nos anciens statuts datent de 1989 !

A la demande de notre banque, de la Préfecture et de l'évolution de notre environnement, il est nécessaire de le remodeler. Vous connaissez le projet que vous n'avez pas critiqué. Nous allons donc le valider par une Assemblée Générale Extraordinaire.

Nous y avons changé l'adresse du siège social désormais : CLUB CITROËN FRANCE, 3 Villa Adrienne 78960 VOISINS le Bretonneux.

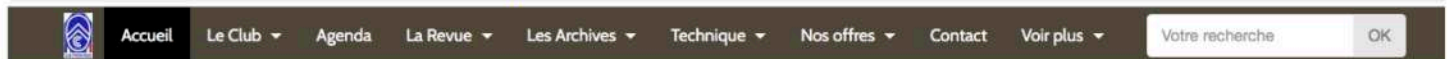
Notre raison d'être s'est enrichie :

Le CCF a pour objet de réunir par des liens d'entraide et d'amitié les amateurs des véhicules de la marque CITROËN, anciens et modernes, de les aider dans la recherche d'informations techniques et de solutions nécessaires à la restauration ou au maintien en bon état de fonctionnement de leurs(s) véhicule(s) :

1. Il participe à la représentation de la marque CITROËN au sein du monde de l'automobile, où Il est soucieux de refléter et de transmettre l'esprit « André CITROËN ».
2. Il soutient la FFVE pour la défense du droit à la circulation de nos anciens véhicules CITROËN.
3. Il apporte sa contribution à l'histoire de l'automobile CITROËN en valorisant son passé historique :
 - en soutenant la création et le fonctionnement de conservatoires (ou musées privés)
 - en incitant ses membres à publier des ouvrages et divers articles dans la presse spécialisée.
 - en recensant l'ensemble des ouvrages relatifs à la marque et modèles CITROËN, mais également sur son fondateur André CITROËN, ses collaborateurs ...
4. Il dispose d'un site internet valorisant le CCF.



Notre site internet : <https://www.club-citroen-france.club/>



1921 - 2021

Notre B2 fête ses 100 ans !



Citroën B2 Caddy 1923

Nous améliorons quotidiennement l'architecture de notre site pour vous faciliter la navigation. Que ce soit sur votre PC ou votre smartphone, par un menu vertical ou horizontal, vous accédez au contenu : Actualités de nos anciennes, notre raison d'être, l'agenda, notre revue, nos archives, nos petites annonces, nos conseils techniques, les albums photos de nos sorties, de notre musée virtuel, et le formulaire d'adhésion à proposer à nos amis citroënistes. Une soixantaine de visiteurs nous fait l'honneur de le consulter quotidiennement. Conseillez-le à vos amis et invitez les à nous rejoindre.

Rétromoteur Ciney 2020

Auteur
Michel HORENBEEK

NOUVELLE DATE 2020 !

VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
2	3	4

OCTOBRE

VEN 16h00 ▶ 22h00
SAM / DIM 10h00 ▶ 19h00

www.Cineyexpo.be



Sorties



Le Club bouge, bougez avec lui !

Rétromoteur est la plus grande bourse consacrée aux voitures et motos anciennes de Belgique.

Traditionnellement, ça a lieu le week-end de Pentecôte. En 2020, on en est à la 32ème édition. Mais vu les conditions sanitaires, la date a été postposée en octobre. Je m'y suis rendu comme chaque année, et d'autant plus volontiers que c'est un des rares événements qui a été maintenu. Dès mon arrivée, j'ai été dirigé avec ma XM vers le parking « Collection ».



Ce salon attire bien sûr de nombreux collectionneurs belges, mais aussi des amateurs venants des pays limitrophes. Une très belle DS française voisinant une non moins belle Panhard 24. Je suis un peu mono marque, mais j'ai toujours un faible pour cette Panhard



(suite)

Une belle brochette de 2CV.



Dans le hall d'exposition, parmi les vendeurs de voitures « chics », La Traction Universelle et un club Citroën belge.



Les vendeurs de pièces détachées, d'accessoires, miniatures, etc. se trouvent sur la grande esplanade et dans le marché couvert. Cette année, il y a moins de monde que d'habitude, du probablement à la différence de date et aux mesures sanitaires.

A noter un beau stand de CQS Classics, société belge, qui a aussi une implantation à Aulnay, et qui est en partenariat avec Citroën Héritage. Ils présentaient une SM et une DS superbement restaurées.



Rendez-vous est pris les 1, 2 et 3 octobre prochains, pour la 33ème édition. Pour plus de renseignements : https://www.cineyexpo.be/index.php?mact=Agenda,cntnt01,DetailEvent,0&cntnt01id_event=48&cntnt01 .

Nos membres

Bienvenue à nos nouveaux adhérents

Auteurs

Jean-Michel BERAUD, Dimitri DELCAMBRE, Hugues JACQUET et
Thierry PANAGET

Pour ceux qui nous rejoignent, rendez-vous dans notre prochaine revue...

Thierry PANAGET

Né à Rennes l'année de sortie de la suspension hydraulique en 1954, et passionné d'automobiles, j'étais prédestiné à me passionner pour Citroën. Ainsi j'ai vu construire l'usine de la Janais, sortir les 1eres AMI 6 en 1961 : 12.000 collaborateurs travaillaient à l'usine et avaient droit 2 fois/an à une voiture neuve à prix « collaborateur ».

Début 1973, sur le périphérique rennais un soir tard, je me suis fait doubler (plutôt déposer) par une sorte de GS blanche aux voies très élargies et au bruit totalement inconnu. L'immatriculation était ... W 35 : Un proto de Birotor !



Mais c'est la SM qui hantait mes nuits depuis la 1ère fois où je l'ai vue fin 1970 : « un jour j'en aurai une ». Je rentre chez le concessionnaire local (J. Tomine) en octobre 1973. J'adhère au Club Citroën en 1974, j'avais 20 ans. Le concessionnaire va mal et l'affaire deviendra succursale l'année suivante. Des SM traînent sur le parc VO dont une vert des tropiques, tissu moutarde. Je craque à Noël 1974.

Moins gai : en 1975 pendant plusieurs mois sur les parkings de stockage de l'usine, les DSuper & DS 23 neuves dorment, les herbes poussent entre les voitures.

Je pense alors que travailler dans le domaine de sa passion comporte un risque : perdre l'un des deux ! Aussi je décide de quitter Citroën afin de pouvoir me consacrer à ma passion.

Durant toutes ces années je me suis efforcé de trouver des Citroën ayant eu un destin original, où les propriétaires aimaient leur voiture et avaient à cœur de la garder en bel état.

Et puis ayant adhéré à différents clubs en tous genre, je me suis rendu à l'évidence : un club par modèle, ça fait beaucoup ! Alors, j'ai décidé de revenir vers le seul club qui accepte toutes les Citroën ! La SM m'accompagne toujours depuis 46 ans, toujours aussi belle ... elle !

Dimitri DELCAMBRE



"Passionné des voitures depuis ma tendre enfance, je m'orientais sur PEUGEOT (dixit la 205 GTI). Mais voilà qu'un jour mon père a ramené à la maison une BX 14 RE : un véhicule avec un look atypique, qui monte et qui descend quand on la met route : crac la passion m'a mordu. J'ai ainsi commencé à me passionner pour cette marque (revues, goodies, miniatures 1/43ème...) et elle ne me lâche plus depuis.

J'ai un véhicule récent (DS5 phase I) dans la vie de tous les jours et depuis peu, j'ai déniché une GSA Pallas et cette BX II 15 Image qui me rappelle celle de papa. (Sa deuxième BX)

Me voilà ainsi arrivé dans ce club pour échanger et continuer à m'informer sur notre passion commune CITROËN.

(suite)

Jean-Michel BERAUD



Je suis ancien membre sympathisant du club, Citroëniste dans l'âme, passion transmise par mon parrain Claude.
Il était mécanicien au garage de Saint Denis dans les années 60, et a possédé successivement une AMI 6 bleue au toit blanc, puis une GS 1015 marron avec le toit vinyle, puis des GS 1220 sur plusieurs périodes, une GSA 1300, une BX 14 RE rouge, et une Xsara coupé 1.9D.
Toutes ces voitures ont marqué mon enfance, mon adolescence et ma vie d'adulte.
Voici la raison qui m'a conduit à rejoindre le CLUB CITROËN FRANCE.

Ce virus Citroëniste touchera aussi mon cousin, qui a eu une GS X2 avec des jantes alu TARGA, une BX 19 TRD et une XANTIA 1.9 L TD.

Depuis deux ans, je suis propriétaire d'une XANTIA 1.9 L D finition X de 1993, donc de première génération, ayant appartenu à mon oncle Emile.

Cette voiture nécessite encore quelques soins avant de pouvoir participer aux futurs rallyes du Club.

En espérant se revoir bientôt, Amitiés à tous.

Hugues JAQUET

En ce temps-là, j'avais 12 ans, je feuilletais l'album de famille. Une belle traction décorée pour un mariage attire mon attention. « C'est notre mariage ! » me dit Maman... « en 1950 ». Elle était si belle cette traction avec ses lys et ses roses !

Papa a acheté sa 1ère DS en 1961. Il roule un peu sport Papa, surtout quand on est en retard à l'école. A l'arrière, on a pris l'habitude, il suffit de regarder un point fixe dehors, et l'estomac reste à sa place !!!

Quelques années plus tard, il achète une 2 cv, je ne sais pas pourquoi ! La DS était bien plus confortable ! Mais elle était marrante cette voiture qui se balançait, avec son « wistitiiii » au changement de vitesse et son bouton d'essuie-glace à tourner à la main, lorsque l'on est à l'arrêt.

Et puis vient le temps d'avoir ma voiture. Papa m'achète une ID 19... Ah ! Quel plaisir de pouvoir dormir dedans en baissant les dossiers. Quel confort avec mes petits rideaux, pour faire le tour de la Bretagne... Mais la 2cv a marqué mon esprit avec les souvenirs de quelques escapades et de rigolades dans les champs, avec mon frère... Impossible de la renverser ! Et ce n'est pas faute d'avoir essayé !

Les années passent : Un matin, l'âme d'André semble toquer à mon esprit, je dois retrouver la 2cv de l'année de ma naissance, 1953. Eh bien oui, croyez-moi, je la retrouve aux enchères en Hollande. Je me lance... et... aucune surenchère ! Je deviens propriétaire de la voiture de ma jeunesse, il y a 47 ans ! Alors, la fièvre m'envahit... Une traction 11 F de 1955, une 11 C de 1954, une Type A torpédo sport de luxe de 1921, une C4 F de 1931, et récemment une Rosalie de 1934...

Et puis un peu de folie ! Si jamais un propriétaire d'une B14 torpédo me lit et désire s'en séparer ?



Dossier

Il y a 60 ans, je prenais le Volant de l'AMI 6

Auteurs

Thierry PANAGET, Daniel PARIGUET et Jean-Claude RICHER

BIENVENUE à BORD

Thierry PANAGET

En 1961, rouler en AMI 6 représente un écart considérable avec la 2CV.

La puissance est doublée, certes elle pèse près de 100 kg de plus, mais l'évolution technique est vraiment visible.

Au volant, les joints homocinétiques des transmissions permettent une conduite sans à-coups lorsque l'on braque les roues à basse vitesse. Le moteur, la boîte et les freins permettent de « croiser » à 100 km/heure presque tout le temps.

Enfin les sièges confortables, l'ergonomie à bord met à la voiture à un niveau de confort et d'agrément de conduite moderne.

Aujourd'hui encore, on retrouve ces mêmes impressions. C'est amusant de passer d'une 2CV (d'avant 1970) à une AMI 6 : on change de voiture, vraiment. Le capital sympathie acquis par la 2CV est inaltérable, mais faire de longues routes en AMI 6 est plus reposant. Ironie de notre époque ? 80 km /heure sur les nationales, c'est trop peu pour l'AMI 6 : on est toujours au-dessus. Le surcroît de puissance par rapport à la 2CV est toujours disponible : on l'utilise sans cesse. On exploite à 100 % les capacités de la mécanique et finalement on va vite !

Le marketing de l'époque voulait combler le trou béant existant entre la gamme 2CV et DS. C'était en effet une réponse mais partielle puisque la conception technique de l'AMI est plus proche de la 2CV que de la DS dont elle n'hérite que les poignées de portes et le volant ! C'est la GS qui répondra vraiment à ce critère mais 9 années plus tard. A noter pour conclure que la gamme AMI avec le Break, apparu en 1964, a permis à Citroën en 1967 de faire 30 % du marché français. Jolie performance enviable aujourd'hui !



MA PREMIÈRE VOITURE ! Daniel PARIGUET

Etant mécano, sans grands moyens, je n'allais pas acheter une voiture neuve ! J'ai trouvé une AMI 6 de 1963 (nous étions en 1969) avec un moteur fatigué pour 600 francs de l'époque soit même pas 750 euros aujourd'hui ! Les bielles faisaient savoir qu'elles étaient là avec le claquement caractéristique du vilebrequin à régime élevé, bon à remplacer, mais avec ma manière de conduire du jeune que j'étais, je n'ai jamais fait beaucoup plus de 10 à 15.000 kms avec chaque vilebrequin... !

Cette voiture m'a permis de rouler de nombreux kilomètres, entre autres jusqu'en Allemagne où j'avais pu essayer la DS 21 injection avant qu'elle ne sorte en France, au moment du Salon de Francfort, quelle belle époque ! Même si les allemands rencontrés au moment, trouvaient la fermeture des portes fragile sur ma voiture par rapport aux Volkswagen Coccinelle qui paraissaient plus rigides et étaient partout au moment, par contre j'ai pu apprécier le confort des sièges et de la suspension quand même supérieurs à la 2 Cv de l'époque, et la Volkswagen, deux philosophies de conception !

(suite)

Comme la voiture ne craignait rien, pour stationner dans Paris, si la place n'était pas suffisante, il fallait pousser la voiture qui se trouvait derrière, pas devant c'était trop fragile et risqué pour le moteur ! Heureusement qu'il n'y avait pas de contrôle technique à l'époque, car la carrosserie était atteinte par le problème des véhicules de ces années-là, la rouille perforante des planchers et longerons...

Elle fut remplacée par une GS achetée récente au moment, mais accidentée.

AMI 6 contre SIMCA 900 Jean-Claude RICHER



« Mes parents avaient prévu de passer le mois d'Août 1966 à Tréboul, (29), au Sud de la presqu'île de Groix, soit à 650 Kms environ de Paris. Mon Papa avait acquis une AMI 6 break, trop petite pour véhiculer ma famille nombreuse, 4 sœurs et un frère, plus une de mes Grand'mères !

De mon côté, nouvel embauché chez Solex, j'avais acquis une Simca « 900 », bas de gamme de la « 1000 », dénuée de chromes, de boîte à gants, avec des garnitures de portes minimalistes, et théoriquement bridée par le carbu ! Néanmoins plus véloce, d'autant plus qu'un collègue de chez Solex m'avait « débridé » le carbu !!

Il fut alors décidé de couper la famille en 2 !

Partis de très bonne heure, je précédais mon Papa sur la route de la Bretagne, une deux voies large sans aménagements particuliers à l'époque. Puis je pris le large avec mon bolide en compagnie d'une de mes sœurs et de ma Mammy !

Dès lors, je négociais tous les virages avec une belle glissade de l'arrière de ma bête. Inquiètes au début, ma sœur et ma Mammy s'endormirent pour terminer leurs nuits !

Peu avant Tréboul, je m'arrêtais pour boire un café sur une

terrasse surplombant la Nationale, attendant le passage de l'AMI 6 de mon Papa, étant persuadé d'avoir réalisé un superbe chrono et d'être très en avance !

Au bout d'une heure, le doute s'installa. Au bout de 2 heures, ce fut l'inquiétude, sans moyen de communication ! Je décidais alors de rejoindre notre location à Tréboul.

En fait, la vitesse pour traverser les villages se trouvant sur cette RN était limitée à 70 Kms/h., à l'époque, de mémoire. Vitesse que j'avais respectée scrupuleusement tandis que mon Papa avait à peine levé le pied droit !! Il était donc arrivé, ayant eu le temps de décharger les bagages !

Une façon originale et plus moderne de réécrire la fameuse fable du Lièvre et de la Tortue !

Le retour vers Paris, en solo, fut encore plus... glissant !!

Plus tard, en octobre 1968 au B.E.A (Bureau d'Etudes Automobiles Citroën), l'AMI 6 était en fin de vie ! Comme vous le savez, j'ai eu 2 « mulets » AMI 6 munies du 1015 cc. Mais c'est une autre histoire...



News

La bouche trou !

En 1957, lorsque s'achève la fabrication de la Traction Avant, la gamme des voitures de tourisme Citroën repose sur la 2 CV et sur la DS. La 2 CV poursuit sa carrière qui est loin de s'achever et la toute jeune DS est déjà devenue une grande.

Un modèle intermédiaire s'impose rapidement. Équipée d'une version plus puissante du moteur de la 2 CV, l'Ami 6 est annoncée le 23 mars 1961 et livrée un mois plus tard. Cette voiture dont les lignes tourmentées sont l'œuvre de l'équipe du styliste Flaminio Bertoni voit sa fabrication se mettre en place dans la toute nouvelle usine de Rennes-la-Janaïs.

Dès sa sortie, les fabricants de miniatures se mettent au travail et commercialisent leurs reproductions à l'échelle 1/43 dans les meilleurs délais pour combler les jeunes garçons qui aiment recevoir les dernières nouveautés du Salon.

Dinky Toys, la berline Ami 6 Citroën



L'Ami 6 en miniatures



Auteur
Alain DUFOUR

Présentée dans le catalogue Dinky Toys dès 1962 sous la référence 557, l'Ami 6, apparaît dans une livrée entièrement rouge reprise sur le dessin de l'étui jaune et ce jusqu'en 1970, l'année de l'arrêt du modèle. Malgré les formes, plis et replis de la carrosserie, Dinky Toys en a fait une réduction parfaite du modèle original.

Le souci du détail a été poussé jusqu'à reproduire le protège calandre tubulaire dans du fil d'acier. Elle bénéficie en outre de toutes les options possibles : capot et malle ouvrants, direction et suspension, aménagements intérieurs avec volant monobranche couleur ivoire. L'Ami 6 sera disponible en bleu ciel avec toit blanc cassé et en vert tilleul, toit gris clair. Dès l'année suivante, la roue de secours sera remplacée par un moulage du haut du moteur, peint à l'argenture. Cette version sera proposée avec des jantes d'un diamètre inférieur, équipées de pneus de 13 mm.

Un des premiers exemplaires qui comprend la roue de secours sous le capot avant au lieu du moteur pour la Bleu Gris.

Ici, 2 modèles Dinky Toys à l'état neuf possédant encore leurs boîtes d'origine...

La Citroën Ami 6 est une belle réussite... Norev a poussé le détail en lui offrant des suspensions aussi souples que la vraie, à fort débatement. Le pare-chocs avant est bluffant de réalisme.



Voici une miniature Norev ancienne à laquelle je tiens, trouvée grâce à un ami il y a quelques années, à mon avis la première fabrication de la Citroën Ami 6 berline, à savoir sans essuie-glaces gravés sur le pare-brise, et avec 2 rivets plastiques pour tenir le châssis à la caisse (Il n'y en n'aura plus qu'un par la suite), et enfin des roues miniatures d'un modèle typique du tout début des années 1960 de Norev.

(suite)

L'Ami 6 a intéressé tous les fabricants français : Dinky Toys, C-I-J, JRD, Norev, Minialuxe, Sésame, Clé...
La version de Solido a peut être été la version de trop !?

Comme toutes celles qui l'ont précédées, cette nouvelle Citroën ne manque pas d'attirer l'attention et n'échappe pas au bureau d'études de la firme SOLIDO d'Ivry-la-Bataille qui achève au mois de juin de la même année l'étude de sa première Citroën au 1/43 et de la première berline de tourisme de la fameuse série 100.

L'innovation vient du volant à branche unique, le premier de la série 100 reproduisant exactement celui de la voiture. Autre originalité, la barre de protection de la calandre est réalisée à l'aide d'un fil d'acier fixé entre le châssis et la carrosserie. Elle est peinte en argent sur les premiers modèles. Quant à la calandre, aux phares et au pare-chocs, ils sont peints en argent à l'aide d'un pochoir. Les plaques d'immatriculation (4870 LK 75) sont réalisées à l'aide d'une décalcomanie. Sur la berline, les roues sont toujours en aluminium décollé et les pneumatiques à profil rond.

L'ami 6 est dans un premier temps peinte dans une seule couleur qui change quasiment à chaque fabrication. Du vert absinthe on passe au beige puis au bleu marine, au blanc ou au gris dont il existe de nombreuses variantes. Puis, grâce à un cache, le toit est peint en blanc sur des carrosseries bleu ciel ou vert clair. L'intérieur, la planche de bord et les sièges sont blancs ou rouges sur les premiers modèles puis gris clair ou beiges sur les derniers.

Sa carrière a été assez brève (1961-1965), car concurrencée par d'autres, notamment par la Dinky dotée d'ouvrants, elle a tiré sa révérence pour laisser la place à un break.



Solido semblait vouloir ressortir la berline en boîte rouge pour 2011 : Un « collector » pour le cinquantenaire de l'Ami 6 ?

Elle ne paraîtra, en fait qu'avec la renaissance du « Club Solido » en 2019 ! Avec de gros défauts comme le volant posé trop haut par rapport à l'original !

Juste un petit clin d'œil à cette collection sur les voitures qui circulent dans les albums de TINTIN.



Proposées par les Éditions ATLAS, à l'échelle 1/43, en 2018.

Vous découvrirez l'excellente finition très soignée des personnages en métal, comme des voitures.

Chaque voiture est présentée dans un boîtier plastique avec un diorama et un historique de la voiture, Ami 6 du docteur : « Le professeur Tournesol dévale les marches du Château de Moulinsart dans la chaise roulante du capitaine Haddock. Il se retrouve projeté à l'intérieur de la voiture du médecin. » Issu de l'album « Les bijoux de la Castafiore – 1963 ».

Signée Ixo, cette Ami 6 nous a été proposée dans plusieurs collections

« presse ». D'abord dans une livrée bleue sous le n° 18 des Chères voitures d'antan, puis dans une livrée crème sous le n° 11 de la Route bleue. On se rend compte aisément que les méthodes de fabrication du moule, qui a aussi servi à celle proposée sous le label Nostalgie dans une livrée jaune Nankin, ont beaucoup évoluées et qu'ils permettent des modèles dits « de collection ». Ce modèle est connu et toujours doté de roues à fort diamètre. Toutefois, si la finition est toujours de bon niveau, il manque du rouge sur les catadioptrés inférieurs. Ceci écrit, nous retrouvons facilement, une fois encore, les lignes et volumes de la vraie, même si le pavillon manque toujours d'un peu de « bombé ». L'ensemble est servi par une gravure assez fine. Par contre, le traitement couleurs de l'intérieur est simplifié et n'offre pas la bicolouration des contreportes ou du dossier de la banquette avant. Ce modèle reste cependant de bonne facture et pourra combler celui qui n'en disposait pas jusqu'ici



Une dernière nouveauté NOREV en Gris Typhon pour les 60 ans.

Une bonne adresse pour en savoir plus > **LA GRANDE AVENTURE DES PETITES CITROËN**

<http://aventure-citroen-min.forumactif.com>

Vintage

L'élégance en Ami 6

Auteur
Alain LASSALLE



Sur l'air des Beatles "Love me do", apparaît notre AMI 6. Sa clientèle se soucie peu de la haute couture, mais apprécie la liberté vestimentaire et le « prêt à porter » !

En 1962, les silhouettes féminines et masculines s'allongent et se libèrent.

Place aux capes, aux tailleurs classiques bleus ou rouges aux vestes courtes, creusées pour amincir le buste avec des jupes droites.

Pour les événements, monsieur s'habille de costumes rayés à veste ajustée et croisée, de pantalons sans revers, et l'hiver, s'enveloppe dans des manteaux à fermeture à glissière ou à boutonnage croisé.

En 1963, le rythme de vie s'accélère, des harmonies et des couleurs gaies et vives donnent un coup de jeunesse. Le pantalon révolutionne la vie quotidienne de la femme et les jupes se portent au-dessus du genou, mais scandale !

Apparaissent les premières minijupes en Angleterre à Carnaby Street ! La mode met en valeur les plus belles jambes !

En 1964 - 65, elle devient le symbole d'une époque. André Courrèges impose le pantalon et la minijupe dans le costume féminin. Elle se porte à mi-cuisse avec des bottes de toutes hauteurs, accompagnée de collants s'il le climat le demande.

Le blue-jean s'impose chez les hommes et sera le plus porté de 1965 à 1975.

En 1966, les Beatles influencent le style « Indienne » caractérisé par de riches soies. Les jupes portefeuille, légèrement évasées, descendent au genou, elles se portent avec des chemisiers en coton uni plissés sur l'empiècement avant. La tenue est complétée d'un chapeau à large bord et de gants de la même couleur.

Les hommes s'habillent d'un costume rayé, d'une chemise blanche classique avec dos froncé. En hiver, nous portons des manteaux de fourrure.

En 1967, c'est le phénomène Hippy, les bas de pantalons, les revers de veste et le col de chemise s'élargissent.

En 1968, découverte du soutien-gorge « cœur croisé » qui restructure avec charme la poitrine des femmes, et apparition du style « Pris » qui lance des produits jeunes à la portée de tous.

En 1969, la minijupe ou le short se portent à mi cuisses sous un long manteau rasant le sol. Mais la jupe longue contre-attaque, elle descend à 25 centimètres du sol ! Les coordonnés en vogue depuis quelques années permettent d'harmoniser les tenues ou de les dissocier à volonté. C'est une explosion de couleurs, de charme et de poésie avec un maquillage aux couleurs osées pour la bouche et les yeux.

Remerciements textes et images : Jean-Michel Béraud, Dimitri Delcambre, Alain Dufour, Gérard Geffroy, Michel Horenbeek, Hugues Jaquet, Alain Lassalle, Thierry Panaget, Françoise et Daniel Pariguet, Jean-Claude Richer-Granier, CLUB CITROËN FRANCE, FFVE, l'Aventure Peugeot Citroën DS, Automobiles Citroën, l'Aventure Citroën, Citroën Origins, PSA, Informations gouvernementales, Les Echos de la Mode, Elle, E-Monsite.

Contacts Club Citroën France

contact@club-citroen-france.club - www.club-citroen-france.club

Association régie par la loi 1901, fondée le 16 avril 1968, membre FFVE N° 26

Siège social: 3 villa Adrienne – 78960 VOISINS le BRETONNEUX

IPNS – Juin 2021

