



Engrenage

CLUB CITROËN FRANCE

N° 28



L'actualité

- Au revoir Etienne

2 L'Amicale et l'Aventure 5

- Côté pratique

Nos membres

- Bienvenue aux nouveaux adhérents

- Nous nous sommes mariés en Citroën

3 Nos sorties 6

- Le CCF à Rétromobile 2020

News 8

- La GS en miniature

Citroën 10

- Les Citroën électriques

- Le Rétrofit

La vie du Club 11

- Nos sorties et le Covid-19

- Le site internet

- **Candidature au poste de secrétaire général**

Édito



Depuis 1979, Marie Christian a dédié 40 ans au CLUB CITROËN France. Elle n'a jamais cessé d'animer la vie du Club et d'y assurer des responsabilités : Secrétaire, trésorière, présidente. En janvier dernier, elle devient notre Présidente d'Honneur. Malheureusement la vie a laissé peu de temps à Etienne pour profiter de sa retraite avec Marie.

J'ai la lourde tâche de succéder à Marie et de gérer l'après Covid 19. Nous devons tous ensemble, solidairement assurer l'avenir de ce grand nom le «CLUB CITROËN France ».

Depuis ses débuts en 1968 notre club a toujours été à l'origine des grands événements : le départ de Javel, l'Amicale Citroën, les ICCCR, les Eurocitro, la Célébration du Centenaire...



Nos objectifs immédiats : attirer les jeunes qui roulent en youngtimers, y faire venir par le « bouche à oreilles » des amis, des proches qui roulent en Citroën ou possèdent d'anciennes Citroën, renouer le lien postal avec ceux privés d'internet, défendre notre participation à Rétromobile, capitaliser sur le diagnostic électronique de nos youngtimers et promouvoir nos historiens...

A moyen terme, avec la FFVE, nous devons renforcer notre droit de rouler et de nous réunir dans de grands rassemblements.

A long terme, nous devons prévoir le moyen de

rouler « propre » ou de remiser collectivement notre patrimoine automobile.

Ces objectifs ne peuvent être tenus que par votre présence autour de votre comité de direction du CLUB CITROËN France qui **cherche d'urgence un secrétaire général**.

Hommage

Au revoir Etienne...

Auteur
Alain LASSALLE



Notre ami Etienne Christian vient de rejoindre André Citroën et tous les passionnés Citroën qui l'entourent.

Depuis plus de cinquante ans, les copains et amis du CLUB CITROËN France ont pu apprécier son hospitalité, son écoute, son esprit de voyageur, ses qualités d'historien, ses lectures et critiques littéraires, sa participation à la sauvegarde du patrimoine Citroën et sa passion pour le jardin ...

Son œuvre est d'avoir vécu et soutenu cette passion en famille avec Marie, Antoine et Adrien. C'est de l'avoir partagée avec ses amis, ses copains du CLUB CITROËN France et des « Fous de Palmiers ». C'est d'avoir immortalisé ses aventures dans des livres qui lui survivront pour longtemps.

Son activité professionnelle fut riche d'avoir rassuré et aidé ses clients à gérer leurs incertitudes.

Nous respectons son parcours et notre devoir est maintenant de soutenir Marie, Antoine, Adrien et sa famille.

Etienne nous a dit au revoir et a sûrement transmis nos meilleurs souvenirs à André, Pierre, Jacqueline, Bernard, Roger, Jean-Louis, Jean, Josée, Jean-Paul, Pierre et Albert... anciens du Club et à tous les parents et amis du « paradis blanc »...



De gauche à droite : Etienne Christian, Alain Lassalle, Daniel Biauche, André de Saint Sauveur et Daniel Pariguet

Notre ami Albert MURS vient de nous quitter le 17 juillet 2020, nous lui rendrons hommage dans le prochain numéro de notre magazine.

Nos membres

Bienvenue à nos nouveaux adhérents

Auteur
Alain LASSALLE

Frédéric ANFRAY

Nous avons exposé la GSA Tuner 1982 de Frédéric à Rétromobile 2020. « Je suis très attaché à cette voiture qui fut ma première voiture mais surtout celle de mon père. »

Passionné de Citroën et de « meules bleues », Frédéric créateur de C-Forum en 2007. C'est aussi un chef d'entreprise spécialisée dans la sécurité incendie. Nous l'avons invité à rejoindre notre CLUB CITROËN France à l'occasion de l'exposition de sa GSA sur notre stand.



Hervé DUGAS-VIALLIS

Hervé, collectionneur de miniatures Citroën est, en particulier, à l'affût de tous les modèles réduits Tissier. Il nous a rejoint à Rétromobile 2020.



Michel HORENBEEK

Bruxellois, secrétaire de direction, passionné de Citroën, Michel est vice-président de l'XM Club de France. Il possède : GSA Cottage, AX, trois XM, C-Crosser, C6 (moderne!) et une Oltcit. Michel est un barouder, il a rejoint Bruxelles à Kigali en Citroën BX du 30 juin au 24 août 1990 avec son épouse et son fils.

Il nous a rejoint à l'occasion des 50 ans de la GS à Rétromobile. Il collectionne aussi les miniatures.



Denis ROCHARD

Agent Citroën proche d'Orléans : « C'est avec un grand plaisir que j'adhère à votre club. Grâce à mon papa qui a effectué toute sa carrière à la maison mère, je suis devenu un passionné de notre marque fétiche depuis ma plus tendre enfance. Je pense qu'il faut faire perdurer l'histoire et le patrimoine de cette fabuleuse marque. »

Jean-Claude RICHER-GRANIER

« Ingénieur diplômé de l'ETACA (Ecole Technique d'Aéronautique et de Construction Automobile) en 1965, j'entre le 3 Octobre 1968 au B.E.A de la rue du Théâtre comme carburologue, après 2 ans de spécialisation au sein de la Sté des Carburateurs Solex. » Il doit succéder à Monsieur Lucien Girard, une sommité, entré chez Citroën en même temps que Monsieur Walter Becchia après leurs succès chez Talbot. Un challenge compliqué que Jean-Claude nous a fait le plaisir de développer et, que nous diffuserons dans notre prochain numéro d'Engrenage. Amateur de miniatures, il nous a rejoint à l'occasion des 50 ans de la GS à Rétromobile 2020.»



Jacques DOUVILLE de FRANSSU

Vient de nous rejoindre. Il se présentera dans notre prochain numéro.



Nos membres

Nous nous sommes mariés en Citroën

Auteur
Alain LASSALLE

Claude et Jean-Pierre Galichet : « Nous nous sommes mariés à Antony le 22 Mai 1971, et avons fait le trajet avec notre C4 jusqu'au "Chalet des Îles" dans le Bois de Vincennes, lieu de la réception.

En pleine nuit, alors que nous rentrions, le Klaxon s'est "coincé" en plein Créteil. Ne pouvant couper la batterie sans respecter la procédure avec une dynamo 3 balais, les secondes nous ont paru très longues...!

Les gens, réveillés par le bruit insolite ont cru rêver en voyant un homme en costume sous le capot d'une voiture, d'une autre époque, avec à ses côtés une, très belle, femme en robe de mariée !!! »



Martine et Alain Lassalle : « Nous nous sommes mariés le 24 juillet 1976, l'année de la sécheresse ! Alors technicien à Balard chez Citroën, c'est notre GS Club de 1974 qui nous a servi de voiture de mariage.

Après les cérémonies au Mêle sur Sarthe (61), nous sommes partis chercher la fraîcheur en Ecosse. Le début d'une heureuse aventure qui dure... »



Marie et Etienne Christian : « Pour moi, le 10 mai c'est forcément en 1980, il y a 40 ans !!!!!!!!!!!!!!! Une page se tourne bien remplie mais l'histoire n'est pas finie et s'écrira différemment. Amitiés à vous. » Marie



Béatrice et Michel Horenbeek : « Béatrice et moi nous sommes mariés le 18 décembre 1997. Évidemment, ça date un peu... Le matin, cérémonie officielle à la maison communale (mairie) d'Auderghem. Nous avons pris ma Rosalie pour l'occasion.

Le soir, cérémonie religieuse à l'église Sainte-Anne. A l'époque, les ancêtres ne pouvaient pas rouler après le coucher du soleil. Nous avons donc pris ma DS break. »

L'Amicale et l'Aventure

“Côté pratique”, l'identité de nos autos

Auteur
Alain LASSALLE

Communiqué de l'Aventure Peugeot Citroën DS:

Vous possédez un véhicule produit il y a plus de 30 ans par une des marques de PSA Groupe (Citroën, Panhard, Peugeot, Simca-Talbot) et vous avez besoin d'un document officiel pour :

- Informatiser ou corriger votre carte grise « normale »,
- Importer un véhicule de collection,
- Obtenir une carte grise « collection »,
- Avoir des informations historiques sur votre véhicule (date de production, finition, couleur...)
- Faire une vérification avant achat, afin d'être sûr que le cabriolet ou la série spéciale que vous convoitez n'est pas une copie.



Les documents proposés par l'Aventure Peugeot Citroën DS :

- Certificat de conformité pour obtenir une carte grise normale
- Attestation de date de véhicule de collection pour obtenir une carte grise collection
- Copie de PV des Mines Citroën, Panhard, Peugeot
- Vérification avant achat, réservé aux acheteurs potentiels
- Certificat de naissance Citroën, Panhard, Peugeot

Le coffret Légende n'apparaît plus !

L'Aventure Peugeot Citroën DS peut vous aider !

Nous disposons en effet des registres de production des Usines, ainsi que toutes les notices d'homologation, et la délégation de signature de la part des sociétés Automobiles Peugeot et Automobiles Citroën pour fournir des documents officiels acceptés par l'ANTS.

Le volume d'informations disponibles sur votre voiture varie selon son modèle et son année. N'hésitez pas à contacter l'Aventure Peugeot Citroën DS pour en savoir plus.

Vous pouvez faire votre demande ici :

<https://www.laventurepeugeotcitroends.fr/attestation-documents> et si vous avez une Simca-Talbot : <https://www.caapy.net/>

A titre informatif, voici notre Portail de consultation des archives historiques :

<https://www.archives-laventurepeugeotcitroends.com/fr/>

Toute l'équipe de l'Aventure Peugeot Citroën DS reste à votre disposition afin de faciliter vos démarches d'immatriculation et restauration de votre voiture de collection.

Le CLUB CITROËN France adhère à l'Aventure Peugeot Citroën DS, ce qui vous permet de bénéficier du tarif préférentiel



Nos sorties

Rétromobile (45ème édition) du 5 au 9 février 2020

Auteur

Gérard GEFFROY (Texte et photos)

Après le faste de l'an passé lié au centenaire CITROËN, nous retrouvons un salon plus classique avec cependant, pour notre marque, deux beaux anniversaires. Celui des 50 ans de la GS et celui des 50 ans de la SM.

Notre club exposait une GSA noire « Tuner » de 1982 et qu'elle ne fut pas la surprise de notre Président, en rencontrant le samedi matin à 8h30mn, Monsieur TAVARES devant notre voiture. Très intéressé par les GS en général, la discussion s'engagea sur les différentes motorisations qui les ont équipées, du 1015cm³ au moteur rotatif. D'ailleurs, c'est ce dernier qui conduisit CITROËN dans les bras de PEUGEOT. Puis à M. TAVARES de citer : « Aujourd'hui pour survivre, nous devons être créatif, mais ne choisir que les innovations viables financièrement. »

A souligner tout près de notre GSA, la réplique de l'autochenille Citroën « Scarabée d'Or » qui avec la "100 ÉPOPEE SAHARIENNE CITROËN » reprendra fin 2022, soit 100 ans plus tard, le cheminement de la première croisière, dite des sables. "Un parcours reliant Touggourt (ALGERIE) à Tombouctou (MALI) aller-retour, soit près de 7.000km."

Pour les 50 ans de la SM, le Club SM France présentait côte à côte, deux SM de couleur blanche, l'une était la première SM commercialisée en 1970 ; l'autre une sportive ayant courue aux 24h de SPA et qui aurait dû courir Le Mans. A l'honneur également chez DS : trois remarquables SM et une belle maxime la concernant : « Plus fastueuse qu'une voiture de grand luxe, plus confortable qu'une voiture de grand tourisme, plus brillante qu'une voiture de grand sport, la SM est la plus haute définition de l'automobile. »

D'autres constructeurs fêtaient également des anniversaires. PEUGEOT celui des 60 ans de la 404, RENAULT ceux des 40 ans de la Fuego et R5, ainsi que les 30 ans de la Clio I, que le temps passe vite !



(suite)



Il ne fallait pas manquer cette année, trois plateaux exceptionnels au sein du salon : Les Tracteurs, Bertone-Asi et Tatra.

Les Tracteurs : Première à Rétromobile, 30 tracteurs étaient présentés, dont trois Citroën, deux prototypes «j» conçus après la deuxième guerre mondiale, modèle à 4 roues motrices, mais dont le projet fut abandonné en 1948 et un tracteur viticole de 1919.



Bertone-Asi : Plateau de dix prototypes, dont deux Citroën, la Camargue 1972 et la Zabrus 1986.

Tatra : Constructeur tchécoslovaque ayant une grande participation dans l'histoire de l'automobile. Précurseur de la technique du moteur arrière refroidi par air, il présentait une douzaine de voitures. Depuis l'année 2000, ce constructeur se consacre exclusivement à la production de poids lourds.

Sur ce salon, j'ai ressenti deux coups de cœur envers deux automobiles bien différentes. Le premier pour la Sunbeam Alpine MK I de 1954 bleu saphir, bien mise en valeur sur fond noir. J'ai tout de suite pensé au film « La main au collet » d'Alfred Hitchcock, en imaginant Grâce Kelly à son volant et Cary Grant à ses côtés. Le second, pour la R4 « Bertin », ingénieur de l'aérotrain, pour l'audace de sa réalisation, j'avoue ne pas avoir eu connaissance de ce prototype, on dirait, une chaussure sur roues.

Rétromobile 2020, un millésime me semble-t-il un peu moins ostentatoire que les précédents. Les petits clubs y sont mieux représentés et une belle surface est désormais consacrée à la vente de 160 voitures de collection à moins de 25.000 euros. Attendons l'an prochain la confirmation de cette nouvelle et louable orientation.

Rétromobile 2021 aura lieu du 03 au 07 février

Et la bonne surprise : Rétromobile 2021 ne déménage pas !

Si vous n'avez pas suivi l'histoire, sachez qu'une immense tour doit être construite porte de Versailles et en grande partie à l'endroit où on retrouve actuellement le Hall 1. Forcément, le hall étant le plus grand, le salon aurait dû déménager. Et les premiers retours, notamment des exposants, ressemblaient plutôt à une soupe à la grimace !

Ce n'est que partie remise, puisque le déménagement aura bien lieu en 2022. Mais comme les travaux ont été considérablement retardés, Rétromobile 2021 se tiendra bien dans les Halls 1, 2 et 3 comme les années précédentes !

News

La GS en miniatures

Auteur
Alain DUFOUR

GS, la berline qu'il manquait à Citroën



La Citroën GS / GSA est une voiture fabriquée par le constructeur automobile français Citroën à 2,5 millions d'exemplaires, de 1970 à 1986, dans l'usine de Rennes-La Janais (Ille-et-Vilaine). Il s'agit à l'époque de la voiture la plus vendue par Citroën après la 2 CV et l'AX. Le nom GS provient de son nom d'étude, « projet G », devant être décliné en version moteur 4-cylindres à plat type GX et moteur rotatif type GZ. Elle a remporté le trophée de « la voiture de l'année » en 1971.



Depuis de longues années, Citroën faisait le grand écart entre le haut de gamme incarné par la DS et le « populaire » avec la 2CV. Certes, on avait bien tenté de combler le trou par l'Ami6 puis l'Ami8, sans pour autant s'imposer face à la concurrence. Son style signé Flaminio Bertoni était original (particulièrement l'Ami 6 avec sa vitre arrière inversée) mais semblait plus pencher vers la « Deuche » que vers la DS.



Avec la GS, Citroën allait enfin proposer un modèle de milieu de gamme inspiré et valorisant, dans la lignée de la DS et de la future CX.

Tous ceux qui ont fréquenté de près ou de loin un citroëniste sont déjà montés dans une GS. Dans les années 70, une ligne aussi aérodynamique tout en restant compacte et procurant l'insatiable plaisir de la suspension hydraulique relevait de l'exploit. Il faut dire que la GS fut l'une des premières à être dessinée grâce à l'aide d'ordinateurs. Ce projet, nom de code G, fut lancé en 1967 mais il faisait suite à plusieurs projets avortés,



le C60, ici en miniature, puis F.

(suite)

Presque tout de suite, dès 1970, la GS fut reproduite à différentes échelles et dans différentes matières même si elle fut peu produite en comparaison avec des voitures contemporaines, peut-être à cause de son manque de popularité à l'époque !?

Je ne connais pas toutes ces miniatures, cependant certaines me sont apparues à la recherche de celles-ci pour cet article. Je n'en citerai que quelques unes : La plus célèbre, la « Montblanc » en tôle, au 1/12^{ème} en 1970 ; La «Joal» Ambulance en tôle lithographiée de 23 cm. et à moteur à friction ; Les modèles en plastique fabriqués et vendus sous blister en Espagne dans les années 70 – 80 par «Novolinea» ; En petits formats, les «Majorette» au 1/65 et les «Norev Mini-jet» au 1/64. Plus récemment sont apparues les modèles de collection en grandes échelles comme «Norev» GS X2 et GS Basalte et la GS X2 de «Ottomobile» au 1/18, La GS Break de la collection «Citroën» et la GS 1015 pour «Auto Vintage de Luxe» au 1/24 .



Mais, vous le savez, mon domaine de prédilection est l'échelle 1/43^{ème} pour laquelle plusieurs propositions ont été faites par des fabricants ou des éditeurs de collections. Luso-toys, Solido, Norev, Universal Hobbies, Ixo en ont signé la plupart jusqu'à très récemment à l'occasion du cinquantième anniversaire de cette jolie automobile.

La plus belle réalisation, pour moi, étant la Solido N° 193, dans la série 100, avec ses ouvrants, sa fameuse suspension SGDG et sa jolie boîte colorée.



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

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



Déjà 50 ans de Citroën électriques

1970 - 2020



Les Citroën électriques et le Rétrofit

Auteur
Alain LASSALLE



En 1970, Citroën et Fiat étudiaient ensemble un petit véhicule électrique à pile à combustible montée sur un mulet Vespa 400. Cette idée se concrétise, 50 ans après, avec l'AMI ÉLECTRIC. Dans ce nouveau contexte planétaire de « L'après COVID » souhaitons un bel avenir à l'AMI ÉLECTRIC.

Pendant 50 ans, Citroën n'a jamais cessé ses recherches sur la motorisation électrique. Cela s'est concrétisé avec la fabrication de 5.500 Saxo et Berlingo chez Heuliez, 10.000 Berlingo chez Venturi et la commercialisation de 5.249 C-Zéro.

Quel avenir pour l'électromobile ?

En 2025, la voiture électrique représenterait 10% du marché français, soit 5 millions de véhicules. Une voiture électrique consomme 20 kWh/100km et nous effectuons en moyenne 31 km/jour. Pour satisfaire cette demande, il faut 5 centrales nucléaires de 6000 MW ou 3875 nouvelles grandes éoliennes de 8 MW!

En 2040, dans 20 ans, nous ne pourrons plus acheter de Citroën et de DS à moteurs thermiques ! Utopie ou réalité ?

En 2050, les besoins du parc automobile seront multipliés par 10 ou le nombre d'utilisateurs réduit arbitrairement.

Tout n'est pas rose dans un monde vert !

Par ailleurs, la presse commence à parler « vrai » sur l'impact négatif de la motorisation électrique et sur l'équilibre écologique de l'électricité carbonée*.

Une centrale nucléaire produit 66 g de CO² par kWh, une centrale au charbon 820 g de CO² par kWh.

Une Citroën essence, une C3 PureTech 82 S&S BVM Graphic (90 à 120 g de CO² au Km) produit 9.600 g de CO² pour 100 Km ! Son équivalente électrique nucléaire, 20kWh/100km, produit 1.320 g de CO² pour 100 km, ou 16400 g de CO² d'électricité au charbon pour 100 Km !

La voiture électrique au charbon produit donc 1,7 fois plus de CO² et coûte 1,7 fois plus que son équivalente essence ! Seul avantage, son énergie temporairement défiscalisée moins coûteuse que l'essence !

Pourquoi personne ne fait le calcul et n'ose le dire ?

Seul Carlos Tavares alertait en 2018 : « Je ne voudrais pas que dans 30 ans on découvre quelque chose qui n'est pas aussi beau que ça en a l'air, sur le recyclage des batteries, l'utilisation des matières rares de la planète, sur les émissions électromagnétiques de la batterie en situation de recharge? »

* Pour info la production d'électricité au charbon ne représente que 1,5 % de l'électricité en France, mais près de 50 % en Allemagne. En France l'électricité d'origine nucléaire représente 86,3 % de la production, n'en déplaie aux fournisseurs alternatifs qui proposent de l'électricité verte (8,5 % de la production dont 6,6 % hydraulique !)



(suite)

Les Citroën électriques à collectionner

Nous avons les E-Berlingo Multispace, Berlingo Electric et les ...

SAXO 1997

Elle atteignait 90 Km/h et ses batteries Nickel-Cadmium permettaient une autonomie de 90 km. Nous en trouvons encore à 3.200 €.

E. Mehari 2018

La E. Mehari est une Bolloré « Bluesummer » étudiée par MATRA Automobile et redessinée par Citroën ! Elle est équipée d'une batterie Lithium Métal Polymère unique au monde, pas de pollution en cas d'accident, une puissance massive élevée et facile à recycler. Mais, la batterie LMP échoue car elle doit être maintenue à une température de 60 degrés, ce qui impose de la recharger en permanence lorsqu'elle n'est pas en circulation, y aura-t-il une solution ? Il n'y a eu que 1.094 E. Mehari de fabriquées. Celles d'occasion sont bien cotées et peu nombreuses à moins de 9.000€ avec 25.000 Km. Il en reste 14 neuves en stock à ce jour au prix de 17.500 à 20.000€.



Citroën C-Zéro 2010

C'est la « Zéro litre de carburant, zéro émission de CO2, zéro bruit », sur la base d'une Mitsubishi i.MiEV ! Elle est équipée d'une batterie lithium-ion de 14,5 kWh.

Il y a eu 5249 C-Zéro vendues de 2010 à fin 2019 dont 1335 en 2012. Il y a de nombreuses occasions dont des millésimes 2012 à 6500€ avec 50.000 Km. Au 22 mai 2020, le gouvernement accorde une aide de 7200 € pour l'achat d'une C – Zéro neuve (27% de son coût d'acquisition) soit 19 500 € batteries incluses. En comparaison la moins chère des Renault Zoé coûte 24000 € sans ses batteries qu'il faut louer.

En 2020, Citroën démocratise l'électrique avec l'AMI ÉLECTRIC ...



Le Rétrofit électrique

Le Rétrofit est désormais possible depuis l'arrêt du 13 mars paru au JO du 3 avril 2020. Il est réservé aux véhicules de plus de 5 ans en carte grise « Normale » et doit être réalisé par un installateur agréé. Il bénéficie de la prime à la conversion "pour la transformation d'un véhicule à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible". Cette aide de 2.500 à 5.000 € est fonction de vos revenus. Instaurée le 1^{er} juin 2020, elle sera reconduite à partir du 1^{er} janvier 2021.

Le rétrofit est une histoire qui se répète. Les voitures électriques datent de 1885, dès la commercialisation de l'accumulateur au plomb. Mais c'est en 1940 que nous électrifiions des « thermiques ». Côté véhicules neufs, Rosengart proposait la Super Cinq Electrirod qui tracte ses batteries, Mildé-Krieger et Aeris des « La Licorne » et Vectra des Juvaquat. Côté occasions, les Etablissements Ragonot électrifiaient des Peugeot 202, Simca Cinq et Huit ainsi que des Rosengart. Elles atteignaient 35 à 45 Km/h sur 80 Km !



1938 Rosengart Super Cinq Electrirod avec sa remorque de batteries

Le Rétrofit sera-t-il une solution pour rouler avec des anciennes Citroën ?

L'aventure Peugeot Citroën DS étudie cette possibilité. Interviewé par Auto-Plus, Denis Huille, directeur du développement de l'association confie : "C'est quelque chose de positif pour nous. Cela va nous permettre de continuer à faire vivre notre association, montrer notre savoir-faire tout en s'appuyant sur l'expertise du groupe PSA en matière de véhicule électrique. Notre objectif est de pouvoir proposer des solutions intéressantes, professionnelles et à moins de 10.000€." Deux axes sont envisagés, le Rétrofit tout électrique, avec un démonstrateur 2CV4 de 1970 équipée d'une motorisation AMI One et l'hybridation avec le second démonstrateur, une Sunbeam Mark 3 de 1954.

Nos sorties

Calendrier fin 2020

Le Club bouge, bougez avec lui

La pandémie de la COVID 19 a remis en cause temporairement les rassemblements de plus de dix personnes et par conséquent la vie de notre club, ses dîners, ses sorties et ses salons. Notre première réaction fut d'enrichir le site internet. Notre prochaine réflexion doit porter sur ce que doit nous apporter le CLUB CITROËN France quand nous sommes isolés.

Notre sortie Normande en version virtuelle

Nous l'avons faite en version confinée sur notre site internet derrière notre écran. Nous avons visité le plateau du Neubourg, entre les vallées de la Risle et de l'Iton, ses routes bordées d'arbres, des routes, ses parcs et ses châteaux, ses bosquets et ses vergers...



Reprise de nos dîners à l'IBIS
le mercredi 17 septembre 2020

La bourse d'échange du Conservatoire Citroën HERITAGE le dimanche 20 septembre 2020

A l'occasion de la Journée Nationale des Véhicules d'Epoque, L'Aventure Peugeot Citroën DS voulait organiser à Aulnay-sous-Bois, une Bourse Classic. Annoncée le dimanche 26 avril 2020, repoussée au 28 juin elle est maintenant programmée le dimanche 20 septembre ... Le CLUB CITROËN France y sera présent et vous y invite.

Auto Moto Rétro Rouen le samedi 19 et le dimanche 20 septembre 2020

Le CLUB CITROËN France y présentera la DS20 Pallas de Françoise et Daniel Pariguet dans le village de l'Amicale Citroën & DS France

La visite de l'Atelier de Restauration des Avions du Bourget

La situation étant meilleure, j'espérais vous retrouver pour visiter la restauration des avions de collection des ateliers du musée de l'Air et de l'Espace. Vous avez été si peu à répondre que le jeudi 26 novembre 2020 nous est passé sous le nez ! Le rendez-vous 2021 sera limité à 15 personnes.

Le site internet www.club-citroen-france.club est mis à jour quotidiennement par les Alain « s ». Son audience a triplé depuis janvier 2020. Nous avons besoin de vos suggestions et de vos contributions pour l'alimenter.

Appel à candidatures :

Notre bureau 2020 réalise un travail colossal en effectif réduit !

Pour l'assemblée générale de janvier 2021, il est **absolument nécessaire** que vous posiez votre candidature pour gérer le poste de secrétaire général, le poste d'organisation de sorties, le poste de promotion du Club auprès des jeunes... Il est urgent que vous participiez à cet effort pour dynamiser votre CLUB CITROËN France.



Nos petites annonces sur :

<http://www.club-citroen-france.club/pages/nous-vous-conseillons/nos-anciennes-citroen-a-vendre.html>

Remerciements textes et images : Marie Christian, Alain Dufour, Pierre Dumont, Claude et Jean-Pierre Galichet, Gérard Geffroy, Michel Horenbeek, Denis Huille, Alain Lassalle, Françoise et Daniel Pariguet, Laurent Rebours, Jean-Claude Richer-Granier, Denis Rochard, Citroën HERITAGE, l'Aventure Peugeot Citroën DS, Automobiles Citroën, Musée de l'Air

Contacts Club Citroën France

3 Villa Adrienne 78960 VOISINS le BRETONNEUX

club.citroen.france@numericable.fr - www.club-citroen-france.club

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

Siège social: 1 rue l'Ouverdière – 27940 VILLERS sur le ROULE

IPNS – Août 2020