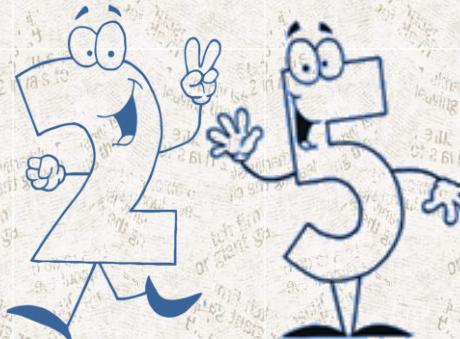


# *La Gazette de*

*'Auto des Copains*



n°



**BI MESTRIEL**  
**JANVIER - FEVRIER 2025**



# Anniversaires

Luc Philibert 23 janvier

Chrystel Flamanc 1 février

Vincent Marmajou 6 février

Jacques Labussière 20 février

Bernard Robert 21 février

## Composition du bureau



source Doose

- Présidente : Marie-France Zaros

- Trésorière : Stéphanie Prunet

- Secrétaire : Sophie Guyard

- Organisateur : Jean-Michel Forilliére

## Table des matières

Page 2 : il était autrefois

Page 4 : les Copains découvrent

Page 9 : les copains se détendent

# Il était autrefois

★ SUPPLÉMENT AU NUMÉRO DU SALON DE LA "REVUE TECHNIQUE AUTOMOBILE" ★

## PRIX OFFICIELS

DES VOITURES FRANÇAISES AU 1<sup>ER</sup> OCTOBRE 1953

MARQUE et TYPE	Cylindrée	Prix	MARQUE et TYPE	Cylindrée	Prix
<b>CITROËN</b>			<b>REAC</b>		
2 CV Berl.	375 cc	341.870	Barquette	850 cc	790.000
11 B. L.	1.911 cc	629.230	Cabriolet	—	830.000
11 B. Norm.	1.911 cc	664.330	Coupé	—	890.000
15 Six Berl.	2.867 cc	869.920	<b>RENAULT AUTOBLEU</b>	748 cc	995.000(1)
<b>DELAGE</b>			<b>RENAULT</b>		
Châssis D 6 3 litres	3.000 cc	970.000	4 CV Sport Berl.	748 cc	479.000
» D 6 3 litres	3.000 cc	990.000	» Sport tôle, ou	—	499.000
<b>DELAHAYE</b>			» Affaires	—	414.500
Châssis 135 M	3.557 cc	1.045.000	Grand Luxe décap.	—	562.000
» 148 L	3.557 cc	1.065.000	Break 300 kg.	—	595.000
» 180	4.500 cc	1.550.000	Fourg. 300 kg.	—	545.000
» 235	3.557 cc	1.365.000	Prairie norm.	1.996 cc	795.000
<b>FORD (S.A.F.)</b>			Savane norm.	—	855.000
Vedette	2.158 cc	935.000	Fourg. 800 kg.	—	752.000
Abeille stand.	—	845.000	Pick up 85	—	803.000
Suppl. boîte Cotal	—	105.000	Frégate affaires	—	784.300
Comète	2.355 cc	1.547.000	» fourg. 1.000 kg.	—	736.000
Vendôme	—	1.148.000	» amiral	—	899.000(2)
<b>HOTCHKISS</b>			<b>ROSENKRANTZ</b>		
Anjou 13-50	2.312 cc	1.350.000	Sagaie coupé luxe	747 cc	668.500
Anjou 20-50	3.480 cc	1.580.000	» Cabriolet	—	725.000
Grégoire	2.200 cc	1.890.000	Fourg. 400 kg.	—	636.000
<b>PANHARD</b>			» stand.	—	592.000
Dyna Junior Cabriolet	850 cc	660.000	Break	—	679.500
» Break	—	698.000	<b>SALMSON</b>		
» Fourg.	—	639.900	G 85	2.300 cc	1.875.000
» 54 Berline Luxe	—	699.000	G 90 Court	—	1.850.000
» 54 Berl. Luxe spéci.	—	739.000	<b>SIMCA 9</b>		
<b>PEUGEOT</b>			Aronde Berl.	1.221 cc	690.000
203 Berl. Luxe	1.290 cc	625.000	» Commerc.	—	700.000
» Berl. Affaire	—	570.000	» Messagère	—	665.000
» Berl. découv.	—	720.000	Coupé Sport	—	1.298.000
» Cabriolet décap.	—	790.000	Quotidienne	—	655.000
» Coupé tôlé	—	790.000	Châtelaine	—	740.000(3)
» Familliale	—	740.000	Avec baisse de 1.000 francs sur pneumatiques		
» Commerc. 450 kg.	—	710.000	<b>TALBOT</b>		
» Fourg. tôlé 400 kg.	—	590.000	Lago Record	2.690 cc	2.390.000
» Camionn. bâchée 850	—	615.000	» Record sport c. int.	—	2.275.000
» Fourg. tôlée 600 kg.	—	645.000	» gd spt Coach 2/4 pl.	4.482 cc	2.775.000
<b>ROVIN</b>			<b>VDB</b>		
Roadster	462 cc	361.592	Voiture du Bled	745 cc	850.000(4)
					750.000(5)

(1) Supplément : roues chromées : 70.000 fr ; garnitures cuir : 40.000 fr.

(2) Supplément pour pneus flancs blancs : 7.500 fr.

(3) Avec chauffage.

(4) Métropole.

(5) Union française.



## "Je ne sais pas si mon maître l'a achetée pour moi, mais je suis vraiment content de la Simca 1100 Special."

"Ils ont refait la cinquième porte, le coffre est plus grand, la visibilité est meilleure".

"Vous savez, on peut enlever la plage arrière.

Pour un chien c'est idéal : plus de voyage dans le coffre, une vraie place dans une vraie voiture".

"Oui, mon maître, sa femme et ses enfants sont aussi bien installés que moi : cinq places, moquette, console, sièges avec appuie-tête, silence, souplesse".

"On double quand on a à doubler, on va vite quand on peut aller vite, c'est bien".

Quand vous essayerez la Simca 1100 Special, emmenez votre chien avec vous et regardez-le bien : il sourit.



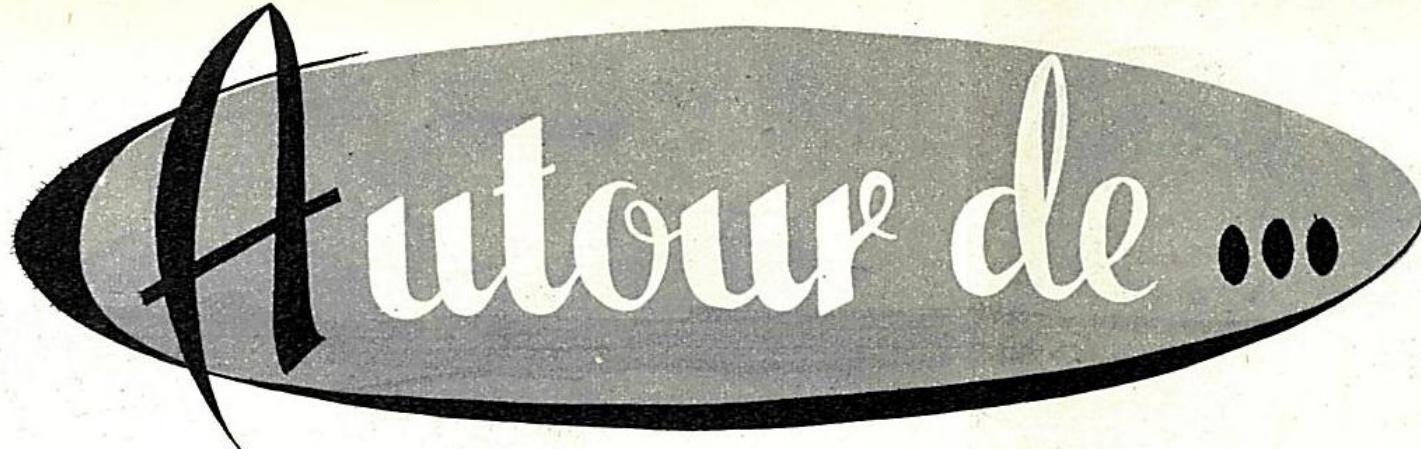
**Simca 1100 Special. Nouvelle 5<sup>e</sup> porte et meilleure visibilité.**

Crédit CAVIA. Leasing LOCASIM. Simca a choisi l'huile SHELL SUPER 10.

**SIMCA**

CHRYSLER  
FRANCE

# Les copains découvrent



DANS l'esprit de beaucoup, gonflage est synonyme de performance, avec tout ce que ce terme comporte volontiers de péjoratif. Une voiture gonflée est, par le jeu d'une définition tacite, un véhicule trop rapide, trop bruyant, inconfortable et... dangereux. « J'ai gonflé ma voiture », dit l'un. « Il va se casser la figure », pense l'autre. Et la sagesse commune, qui n'a d'égale que celle des nations, procède de tant de concepts acquis au prix d'on ne sait quelles fâcheuses expériences, de tant de raisonnements hâtifs, d'enseignements livresques que ni « l'un » ni « l'autre » ne démordront de leur point de vue. Un accident se produit-il sur la route, le premier réflexe des passants est, bien évidemment, de secourir les victimes au prix, il est vrai, d'exclamations et de gestes inutiles. Passé cet affolement, on commence par discuter ferme, puis, d'un commun accord, les hommes, les femmes, les gendarmes aussi, devenus subitement orfèvres, lèvent un capot froissé et s'exclament : « Pas étonnant... c'était une voiture gonflée ! » Et tout le monde de branler du chef, avec cet air entendu qui

## DAUPHINE



RÉSULTATS D'ESSAIS A MONTLHÉRY

	Dauphine série (carb. Solex 28 I. B. T.)	Dauphine Ferme lys 130 (carb. Solex 32 P. I. C. B. T.)	Dauphine Vivier Volcan (carb. Zénith 34 WI)	Dauphine Autobleu équipement 40 (carb. Solex 32 P. I. C. B. T.)
Vitesse maxi .....	116,122	136,512	132,951	141,133
Accélération :				
0-400 m .....	23" 2/5	20" 4/5	21" 4/5	22"
0-1 000 m .....	46"	40" 3/5	42"	42"
Reprise à :				
40 km — 400 m...	22" 4/5	22" 1/5	21" 3/5	22" 4/5
40 km — 1 000 m...	44" 4/5	42" 2/5	42" 1/5	43" 1/5

... et de la  
4 CV

sied particulièrement aux ignorants. Récemment encore, un accrochage bénin nous a permis d'assister à une telle scène. Une Dauphine équipée d'une tubulure de grande diffusion avait été prise en écharpe par une 2 CV de série. La Dauphine évoluait à quelque 60 kmh sur une route prioritaire. La 2 CV, elle, débouchait, pied à la planche, d'un chemin secondaire. La logique la plus élémentaire aurait voulu que les spectateurs (car un accident est toujours un spectacle de choix) prennent le parti de l'offensé, en l'occurrence le propriétaire de la Dauphine. Que nenni ! la Dauphine avait le tort d'arborer un échappement à double sortie, tandis que sur la lunette arrière un papillon indiquait : « Voiture améliorée par... Untel. »

Ce fut la curée et il se trouva subitement cinq ou six témoins pour affirmer, la main sur le cœur, que « ce fou roulait à des 100 kmh » (*sic*). En pareille circonstance, deux attitudes sont possibles : tenter de clore le bec de ces troubleurs de constats ou bien essayer d'éclairer leur lanterne. Mais à sou-

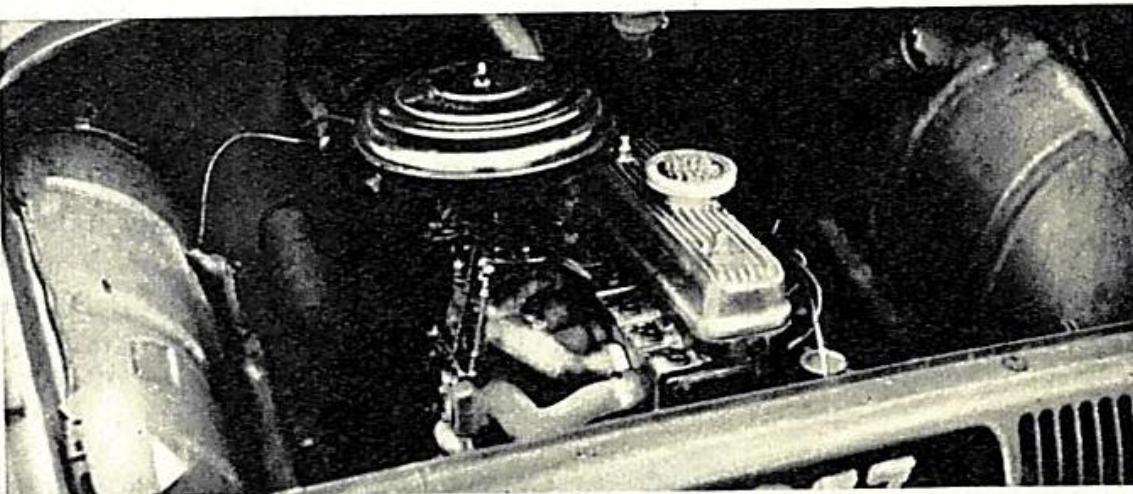
tenir qu'une voiture nerveuse et rapide est plus sûre qu'un véhicule lent, on passe volontiers pour un pourfendeur de moulin à vent. En arithmétique on opère la preuve par 9 ; en automobile on emprunte la route, Montlhéry, les chiffres dans leur sécheresse valant mieux que n'importe quel raisonnement.

Tel est le but de la série « Autour de... » que l'*Automobile* inaugure aujourd'hui. Il ne s'agit pas, pour nous, d'enseigner quelque chose à ceux de nos lecteurs qui savent ce que gonfler veut dire, mais bien d'ouvrir quelques yeux et d'illustrer les possibilités d'une voiture améliorée.

Nous avons choisi, dans cette première édition, de traiter les différents équipements pouvant intéresser la Dauphine, pour la bonne raison qu'il s'agit du véhicule de série qui a le plus tenté les transformateurs.

Nous avons, bien évidemment, opté pour les gonflages les plus classiques, les plus courants..., ceux que l'usager moyen peut faire adapter facilement.

## DAUPHINE-FERRY type 130



Tous les « mordus » de l'automobile connaissent Pierre Ferry, du moins de nom. Il fut, à l'époque, responsable de transformations de 4 CV qui donnaient des résultats spectaculaires. Le palmarès de ses voitures en course, dans les épreuves sport ou rallies, est éloquent. Il y a quelques années, Pierre Ferry avait réalisé un tank splendide qui, piloté par notre ami Blaché, faisait merveille à Montlhéry. Ce tank vient d'être racheté par un Sud-Américain qui truste les victoires sur les pistes locales.

En ce qui concerne la Dauphine, Pierre Ferry propose plusieurs transformations. La solution type 130, la plus courante et la moins onéreuse, est celle que nous avons choisie pour cet essai. La solution type 140 utilise une culasse 1063 modifiée, une tubulure admission-échappement compétition et un carburateur double corps Weber ; une Dauphine ainsi traitée développe 48 ch et dépasse 140 kmh. La dernière solution est celle du moteur compétition. Un tel moteur peut être à la demande monté en cylindrée 748 cm<sup>3</sup>, 845 cm<sup>3</sup> ou 904 cm<sup>3</sup>. Il développe alors 50 ch, 60 ch ou plus de 60 ch. Dans ce cas, il est bon

de prévoir une boîte à cinq rapports, des freins spéciaux ainsi que d'autres améliorations telles que : arbres de roue, filtre à huile en série dans le circuit, embrayage renforcé, etc.

La transformation type 130 consiste essentiellement dans la pose de tubulures d'admission-échappement et d'un carburateur Solex 32 muni ou non de son auto-starter. La culasse d'origine est modifiée par : l'agrandissement et le polissage des passages d'admission, la pose de soupapes plus grandes et de ressorts doubles. Le taux de compression ressort alors à 8. (Rappelons à ce propos l'évolution du taux de compression sur les Dauphine de série : 7,250 jusqu'au 15 avril 1958, 7,750 depuis lors et 8 pour les voitures exportées aux U. S. A.) L'arbre à cames est remplacé par un arbre sport, des bougies plus froides sont adoptées tandis que la courbe d'avance est modifiée. Le filtre à air d'origine est remplacé par un filtre sec. En complément de ces transformations mécaniques, Pierre Ferry prévoit quelques aménagements concernant la tenue de route de la voiture. C'est ainsi que la voiture dont nous dis-

positions était équipée d'une direction plus directe (9 dents au lieu de 6) sans ressort de rappel. Cette direction autorise un contrôle particulièrement efficace de la Dauphine dans les virages, la technique dite du dérapage contrôlé et permet de lutter efficacement contre le vent qui, on le sait, influe défavorablement sur la stabilité de la Dauphine. Une autre modification intéressante le surbassement de la voiture. Précisons que la voiture qui nous fut confiée accusait plus de 48 000 km au compteur, qu'il s'agissait d'une voiture non spécialement préparée pour cet essai, que ses freins et son embrayage tout particulièrement étaient dans un état moyen. Dernière précision : nous avons essayé deux réglages de carburation différents : le premier, buse 24 jet 120 air 200, le second, buse 24 jet 115 air 190. Si le second réglage donne une vitesse de pointe légèrement supérieure, il laisse subsister, aux bas régimes, des trous de carburation gênants. Nous avons effectué nos essais avec le premier réglage. Tournant sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, nous avons bouclé le meilleur tour en 1'7" 2/5, soit à 136,107 kmh. (Avec le réglage n° 2 nous avons tourné en 1'7" 1/5, soit à 136,512 kmh.) Ces résultats se passent de commentaires, ils méritent simplement d'être mis en parallèle avec la vitesse maxi

d'une Dauphine de série : 116,122 km. Quant au gain que l'on réalise sur les accélérations, il est aussi spectaculaire : le kilomètre départ arrêté couvert en 40" 3/5 contre 46" pour une Dauphine série. Nous aurions d'ailleurs obtenu de meilleurs résultats avec un embrayage sain. Une dernière mesure nous a permis d'apprécier la faculté de reprise d'une telle voiture : stabilisés à 40 kmh sur la troisième, il a suffi de 22" 1/5 pour atteindre 400 m et 42" 2/5 pour atteindre 1 000 m. La Dauphine-Ferry type 130 est une voiture qui a du rush, bien propre par conséquent à séduire l'usager sportif. C'est aussi une voiture très sûre qui tient la route ; sa direction est très précise et la vigueur de ses accélérations, la puissance disponible à bas régime permettent, en cas de difficulté, d'éviter bien des mécomptes.

Le prix de la conversion est de : 85 000 F pour le moteur posé et réglé, 18 500 F pour l'échange et la pose de la direction et 6 000 F pour la transformation de la suspension. Cette transformation consiste dans le raccourcissement et l'aplatissement des ressorts hélicoïdaux.

Dernier détail important : à des moyennes comparables à celles d'une Dauphine de série, la consommation de la Dauphine-Ferry est identique tandis qu'au maximum elle dépasse légèrement 10 l. aux 100 km.

## DAUPHINE-VINATIER VOLCAN

Dans un premier article consacré au gonflage des voitures de série (numéro spécial Salon 57) nous avons présenté l'essai d'une Dauphine équipée d'une tubulure Volcan. Cette tubulure avait été posée sur notre voiture sans autre modification mécanique. De nombreux agents Renault se sont intéressés à cet ensemble admission-échappement grâce à quoi la vitesse de pointe d'une Dauphine passe à 124,304 kmh. Certains agents ont estimé que l'on pouvait faire mieux et tirer de cette tubulure le meilleur parti au prix de modifications

mécaniques, tout en conservant la boîte de vitesses d'origine.

Ainsi, Jean Vinatier, garagiste mais aussi pilote de compétition, a-t-il réalisé une transformation à base de Dauphine-Volcan. La culasse travaillée donne un taux de compression de 8. Les passages des gaz sont agrandis (29 mm pour l'admission, 28 mm pour l'échappement) et polis. Les soupapes (25 pour l'échappement, 28 pour l'admission — queues de 7 mm) comportent des ressorts doubles. L'arbre à cames est spécialement travaillé. Quant à la tubulure

Volcan (27 échappement, 30 admission) elle porte un carburateur Zénith 34 W. 1 ainsi réglé : jet principal 145, buse 25, air 100, jet de pompe de reprise 45, ralenti 45. Le carburateur est protégé par un filtre à air sec. L'allumeur S. E. V. courbe K. O. est calé avec 3 mm de retard. Parlons performances : sur l'anneau de vitesse, notre meilleur temps fut de 1' 9", soit 132,951 kmh. Voulant expérimenter l'influence du filtre à air sur les performances, nous avons enlevé celui-ci et, tournant au maximum des possibilités de la voiture, enregistré une perte nette de 2" au tour.

Au point de vue accélération, cette Dauphine se tient très près de la Dauphine-Ferry : les 400 m en 21" 4/5, les 1000 m en 42". Quant aux reprises, elles sont plus énergiques qu'avec la transformation Ferry : reprise de 40 kmh à 400 m : 21" 3/5 ; reprise de 40 kmh à 1000 m : 42" 1/5. Là aussi, la puissance aux bas régimes est appréciable.

La transformation Vinatier Volcan est complétée par le montage d'un pot d'échappement spécial. Le coût de l'opération, y compris réglage, est de 75 000 F.

## DAUPHINE-AUTOBLEU

Les tubulures Autobleu se prêtent sur la Dauphine à divers équipements. Qu'il s'agisse des tubulures Sebring, Stelvio, Avus ou Mille Miles, leur principe est le même. Il s'agit :

- d'une tubulure d'admission directe sans coude ni aspérité, fixée sur le collecteur d'échappement, deux points chauds assurant une bonne carburation. L'ensemble est constitué de tubes d'acier étirés, soudés sur une platine d'acier qui vient se fixer sur la culasse en place de la tubulure d'origine ;

- d'une tubulure d'échappement comportant quatre conduits se groupant dans un collecteur qui se fixe directement au pot d'échappement d'origine de la voiture.

Nous avons essayé sur l'une de nos voitures l'amélioration sport dite : équipement 40. Cette modification comporte : une culasse travaillée baptisée Tête Bleue, un arbre à cames Rocket-Dauphine, une tubulure Stelvio (diam. 30 mm), un carburateur Solex 32 P. I. C. B. T. à prise de dépression, un filtre à air spécial, un allumeur à courbe spéciale corrigée par

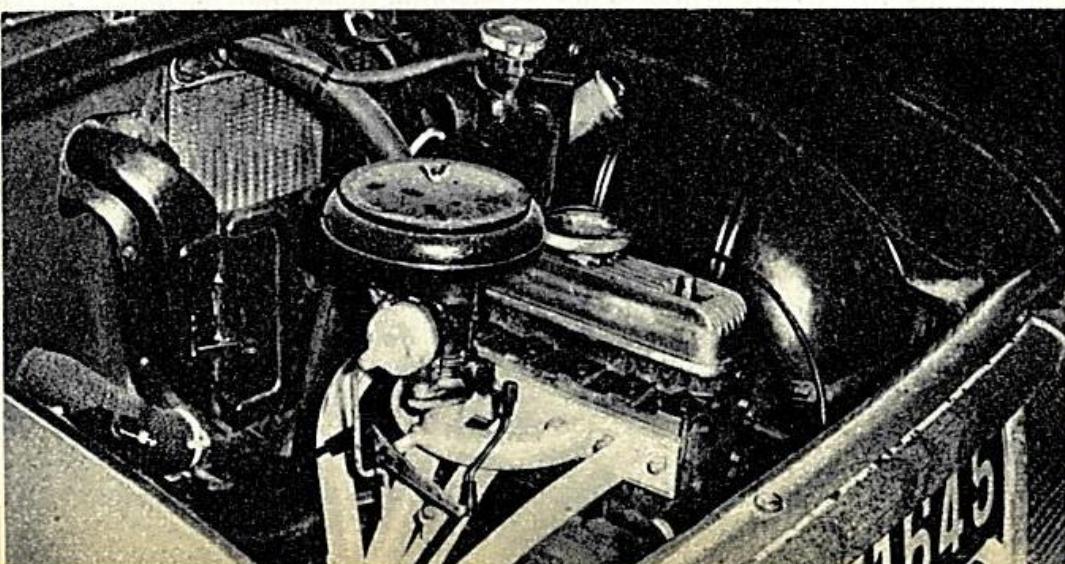
dépression, un cache-culbuteurs et un pot d'échappement à double sortie. Les réglages de carburation sont les suivants : buse 24, jet principal 120, automaticité 160, tube d'émulsion S. 22, ralenti 40, air de ralenti bouché, jet de pompe 40.

Cet équipement, qui porterait à 40 ch la puissance de la Dauphine, autorise des performances intéressantes. Les résultats d'accélération et de reprise sont consignés dans notre tableau comparatif. En vitesse de pointe, nous avons tourné sur l'anneau de vitesse en 1' 5", soit à 141,133 kmh.

Pour compenser les trous existant entre les différents rapports de la boîte, il est nécessaire, en conduite sportive, de tirer sur les intermédiaires.

Signalons que cet excellent résultat a été obtenu avec une voiture totalisant 9 000 km. Un second véhicule, doté du même équipement, tourna en 1' 7" 2/5, soit 136,107 kmh. Ceci nous incite à dire que le gonflage Autobleu permet une vitesse maximum comprise entre 135 et 140 kmh.

Le prix de l'amélioration Sport type 40 est de 90 000 F + 10 000 F de pose.



Un système d'injection sur 4 CV a été conçu et réalisé par M. Lecesne; il résulte de plusieurs années de travaux et mises au point. En effet, si l'on admet sans discussion la supériorité de l'injection au point de vue puissance maximum, du fait de l'obtention d'une carburation froide augmentant le poids de mélange carburé admis à chaque aspiration et des possibilités que cette caractéristique permet en ce qui concerne l'élévation du rapport volumétrique, il est un point sur lequel l'unanimité est loin d'être faite, à savoir la précision du dosage aux bas et moyen régimes. Ceci explique d'ailleurs que les différents modes d'injection directe ou indirecte n'aient pu être utilisés que sur des moteurs de course qui, fonctionnant toujours *a priori* à pleine admission, éliminent en partie le problème suscité.

Il n'en va pas de même pour une voiture de série qui doit conserver non seulement un ralenti satisfaisant, mais encore bénéficier d'une progressivité d'accélération incompatible avec un mauvais dosage air/essence. Or, chacun sait que ce dosage doit être constant, quel que soit le régime du moteur, si l'on tient à bénéficier de la combustion optimum en fin de compression. Il est réalisé (schématiquement) dans un carburateur classique, par le jeu d'un gicleur calibré, d'un papillon réglant l'admission d'air et de la dépression régnant dans la tubulure.

Dans un système d'injection où le rôle de la dépression n'intervient pas, le gros problème consiste à réaliser un régulateur qui modifiera le débit de l'injecteur en fonction de ladite dépression.

On conçoit que le problème devient encore plus difficile, si l'on tient à rester dans une gamme de prix de revient permettant l'ultérieure réalisation en série.

M. Lecesne a résolu cette équation en partant d'une pompe à

essence classique à membrane, débiant sous une pression de 3,250 kg ; le dosage précis aux injecteurs s'effectue grâce à un régulateur à tiroir, tributaire à la fois de la dépression dans le conduit d'admission et de la position du papillon réglant l'arrivée de l'air.

Les injecteurs sont placés entre le papillon et les soupapes d'admission.

Par tâtonnement et empirisme, un dosage correct à tous les régimes a pu être obtenu et, lors d'un bref essai effectué sur l'autoroute, nous n'avons pas constaté de trou anormal aux moyens régimes.

Une amélioration sensible sera apportée par l'adoption d'une pompe à palette Guiot, dont la pression de débit sera fonction du régime, ceci donnant déjà une auto-régulation au départ.

## RÉSULTATS D'ESSAIS

de la 4 CV à injection  
communiqués par M. Lecesne

### Accélération vitesse

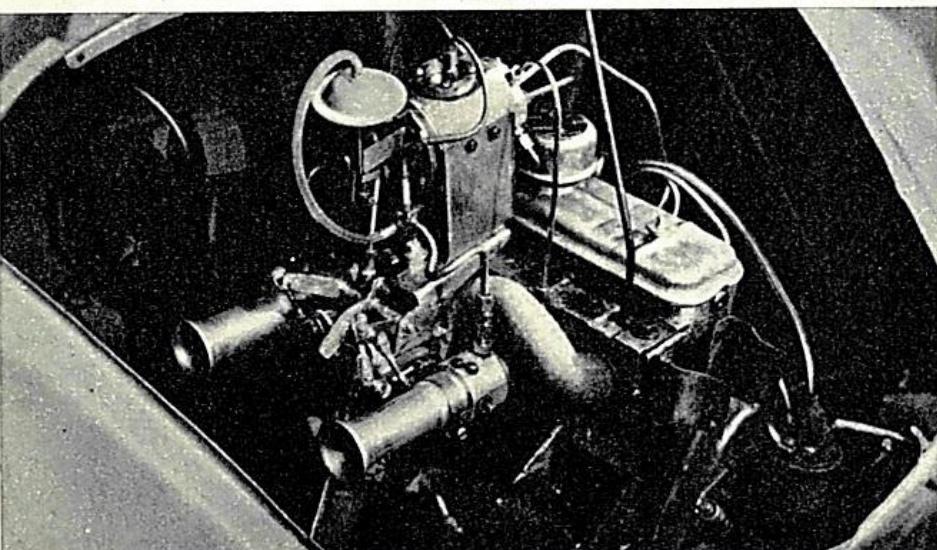
De 0 à 40 km ...	5"
50 km .....	7"
60 km .....	8"
70 km .....	11"4
80 km .....	15"7
90 km .....	23"1
100 km .....	25"

### Accélération distance

0 à 100 m .....	8"5
0 à 200 m .....	14"
0 à 300 m .....	18"
0 à 400 m .....	23"2
0 à 500 m .....	27"

### Consommation à

85 kmh .....	7,17 litres
88,452 kmh .....	7,07 l. autre réglage
91,603 kmh .....	7,09 litres
93,264 kmh .....	8,1 litres



# *Les copains se détestent*



Je n'aime pas la curiosité, ça pue d'épier



Le blanchisseur de César le saluait par habitude, d'un machinal Avé.

Tu sais comment on appelle la femelle du gnou ? La rtule.

Le gars qui a inventé la marque  
DIOR HOMME  
ne l'a jamais lue  
à l'envers.

J'ai fait mon lit  
en portefeuille  
comme ça, je  
peux dormir tout  
à billet 😎😊

JE VIENS D APPRENDRE  
LE LATIN GREC ! RECTUM  
RECTUM LEONIDAS VEUX  
DIRE CUL CUL LA  
PRALINE !

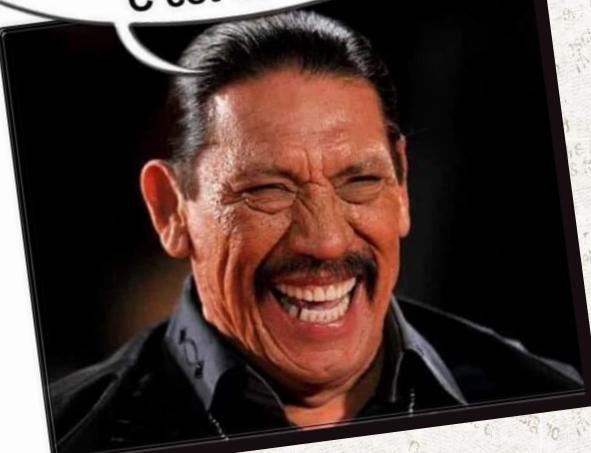
**Quelle est la différence entre un gendarme et une cocotte minute ?**

**Aucune !**

**Quand ça siffle, c'est cuit** 😂😂

Ça dit quoi, un mexicain,  
devant un panier de lavage?

C'est salsa!



**J'ai acheté une balance, mais je ne peux pas m'en servir...  
C'est écrit "pèse personne"...** 😂😂😂

## Minute

- A.N.P.E = **Avec Nous Peu d'Espoir**  
D.D.E = **Dix Doigts Engourdis**  
E.D.F = **Équipe De Fainéants**  
G.D.F = **Gars Déjà Fatigués**  
F.O.R.D = **Fabrication Ordinaire, Réparation Difficile**  
S.N.C.F = **Source Nationale de Catastrophe Ferroviaire**  
R.A.T.P = **Rentres Avec Tes Pieds**  
C.A.P = **Certificat d'Aptitude à la Pauvreté**  
B.T.S = **Boit Très Souvent**  
B.A.C = **Brevet d'Accès au Chômage**  
F.A.C = **Finalement Arrivé au Chômage**

### Bienvenue au 21ème siècle.

- Téléphone: **SANS** fil.  
Cuisine: **SANS** feu.  
Voiture: **SANS** clé.  
Nourriture: **SANS** graisse.  
Robes: **SANS** manches.  
Jeunesse: **SANS** travail.  
Dirigeants: **SANS** scrupule.  
Relation: **SANS** fondement.  
Comportement: **SANS** prudence.  
Femmes: **SANS** crainte.  
Bébés: **SANS** pères.  
Sentiments: **SANS** cœur.  
Éducation: **SANS** valeur.  
Enfants: **SANS** manières.

Tout devient **SANS**.  
Mêmes nos espoirs sont **SANS** fin.

Tout ceci me laisse **SANS** voix

**Lorsque j'ai un chat  
dans la gorge,  
je prends du sirop  
pour matou.**



**Mr et Mme Durine sont  
heureux de vous  
présenter leur fille,  
Anna-Lise.**

Fédération Française de Calembours [Facebook](#) [Instagram](#) [Twitter](#) [TikTok](#) @calembours

J'ai une collègue qui bosse  
super lentement.  
On la surnomme cocktail.  
Cocktail molle au taff.

Will Ptibout

**Je n'aime pas  
la curiosité, ça  
pue d'épier**

**Quelle est la  
différence entre une  
cocotte minute et un  
gendarme?  
Aucune! Quand ça  
siffle, c'est cuit 😂**

**Incendie dans une  
pisciculture.  
Toutes les carpes sont  
des truites, il ne reste  
que des sandres.**

**Ne jamais  
désespérer, j'ai  
une amie  
aveugle qui vient  
d'accoucher de  
jumelles**