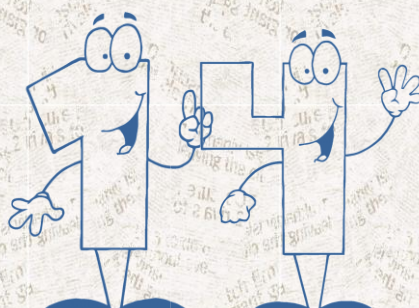


La Gazette de



n°



BI MESTRIEL
MARS - AVRIL 2023

Anniversaires

Pierrette Guyard 4 mars

Danielle Robert 8 mars

Claudine Roquigny 9 mars

Yvette Fontan 11 mars

Marie-France Zaros 15 mars

Cécile Musset 10 avril

Stéphanie Prunet 21 avril

Christiane Forillière 25 avril

Antonio Fontan 28 avril

Composition du bureau



- Présidente : Marie-France Zaros

- Trésorier : Patrick Forillière

- Secrétaire : Sophie Guyard

- Organisateur : Jean-Michel Forillière

Table des matières

Page 2 : il était autrefois

Page 4 : les Copains découvrent

Page 8 : les autos des copains

Page 10 : les copains se détendent

VOITURES DE SÉRIE "GONFLÉES" :

meilleure formule pour les amateurs de performances

DE plus en plus le gonflage est à l'ordre du jour. Aucun modèle de voiture n'échappe à la convoitise des transformateurs. Certaines voitures s'y prêtent mieux que d'autres ; c'est ainsi qu'après le moteur de la 4 CV Renault, la Dauphine excite l'imagination des fabricants de tubulures. *L'Automobile* s'est souvent penchée sur ce problème de gonflage ; récemment encore, nous avons publié des essais de la 403 Morand-Constantin et d'une Dauphine équipée de la tubulure Autobleu Ventoux.

Notre intention n'est pas aujourd'hui de faire le tour de la question, il y faudrait un ouvrage complet. Nous voudrions seulement présenter quelques transformations, sinon inédites, du moins récentes, quitte à développer le thème par la suite. C'est volontairement que la Dauphine Gordini et l'Aronde Monthéry ne figurent pas dans ce chapitre. Il s'agit en effet non pas de voitures

gonflées mais de voitures de série améliorées par le constructeur lui-même et produites en série.

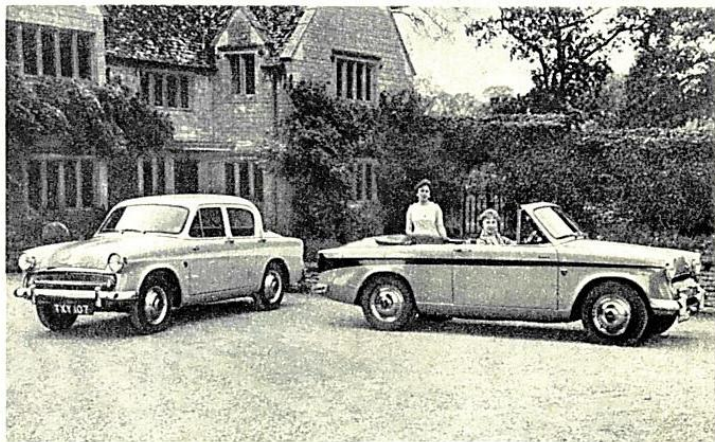
Chaque voiture gonflée est par définition un cas particulier. Elle bénéficie de tours de main, de réglages qui lui sont propres, tandis que son propriétaire l'améliore souvent au prix de recettes pour ne pas dire d'astuces personnelles. Il ne faut pas croire d'ailleurs que seules les voitures de moyenne ou forte cylindrée se prêtent au gonflage, puisque la 2 CV Citroën elle-même peut faire l'objet de transformations qui la rendent plus rapide et plus nerveuse. Nous ne doutons pas d'ailleurs que les petites voitures qui viennent de voir le jour seront prochainement gonflées. Ne dit-on pas déjà que le simple remplacement du carburateur de la N. S. U. Prince par un gros carburateur en améliore sensiblement les performances ? La 2 CV Fiat et la 600 BMW n'échapperont pas à

cette règle. Il en ira tout autrement pour la Vespa 400 car le gonflage d'un moteur à deux temps est plus délicat que celui d'un moteur à quatre temps. Il pourrait sembler paradoxal de dire que pour consommer moins il faut gonfler sa voiture ; c'est pourtant une vérité élémentaire. Un moteur gonflé est mieux alimenté qu'un moteur de série ; en règle générale il consomme donc moins que lui à vitesse égale. Par ailleurs, le gonflage se justifie du fait même que les voitures de haute performance sont en voie de régression et qu'il est de plus en plus difficile de produire une voiture spéciale en petite série à un prix abordable.

L'avenir pour les amateurs de voitures rapides qui ne veulent ou ne peuvent y consacrer beaucoup d'argent réside donc de plus en plus dans la voiture de série gonflée.

C. V.

HILLMAN-MINX ALEXANDER



La firme britannique Alexander Engineering est spécialisée dans les équipements pour l'amélioration des moteurs de série. Elle vient de lancer une version spéciale de l'Hillman Minx, transformée en voiture de grand tourisme à six vitesses et capable de dépasser 145 kmh.

Le moteur est modifié ; il est alimenté par deux carburateurs SU montés sur une tubulure en aluminium. Le taux de compression est porté à 8,6 et les ressorts de soupapes sont renforcés. La puissance obtenue atteint 68,9 ch à 5 000 t/m. La boîte de vitesses est commandée par un levier central qui remplace avantageusement le levier sous le volant. Un over-drive Laycock de Normandie (voir page 57 du présent numéro) est ajouté à la boîte ; il fonctionne sur les troisième et quatrième vitesses et l'on dispose

alors de six rapports. Afin d'améliorer la répartition des masses, la batterie est reportée dans le coffre arrière à côté de la roue de secours. Extérieurement, la voiture est identifiable à différents aménagements de carrosserie. Un bref essai nous a permis de tester cette voiture : 105 kmh en 3^e, 136 kmh en 3^e overdrive, 142 kmh sur 4^e overdrive.

Du point de vue accélération, nous avons atteint 80 en 11^es et 100 en 16^es. Suivant le profil de la route, la vitesse de pointe de l'Hillman Alexander oscille entre 145 et 150 kmh. Cette voiture est très agréable à conduire ; quant à sa tenue de route, elle se révèle digne des possibilités de la voiture. Cette transformation peut s'appliquer à la berline, au cabriolet et au break Hillman, le supplément de prix en Angleterre est de 135 £.

FIAT 600

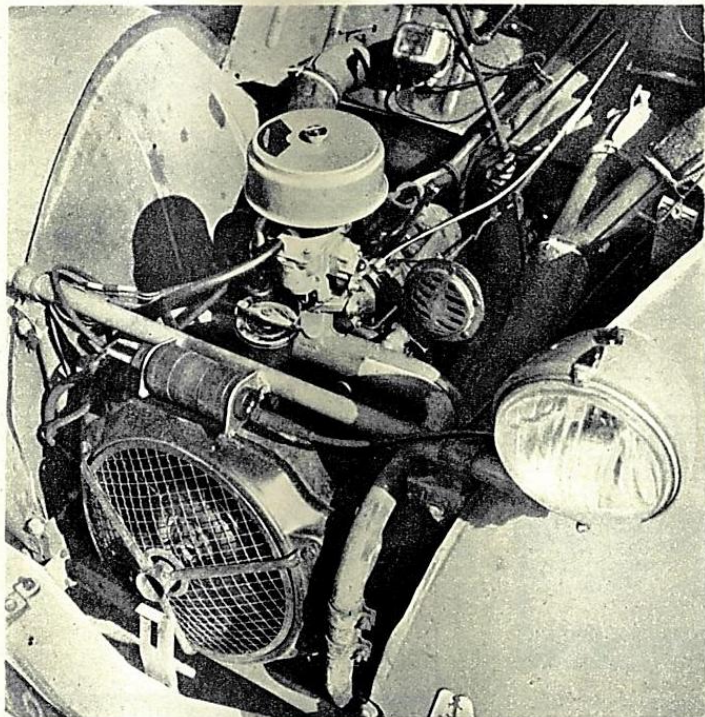
DÉRIVATION ABARTH 750

Dès le départ, la 600 Fiat a tenté les transformateurs. L'une des conversions les plus réussies est la dérivation Abarth 750. Extérieurement, la voiture est reconnaissable à un habillage plus soigné de la caisse et à une fausse calandre. Le moteur d'origine, un 633 cm³, est porté à 747 cm³. Avec un taux de compression de 9, il développe 41,5 ch à 5 500 t/m. Sa vitesse de pointe est de 130 kmh. Rapide, l'Abarth 750 est également nerveuse : le km départ arrêté est couvert en 40^e 2/10. L'alimentation est assurée par un carburateur Weber 32. La boîte de vitesses comporte 4 rapports, l'embrayage est celui de série mais ses ressorts sont ren-

forcés. La suspension utilise le montage d'origine mais à la demande les ressorts arrière peuvent être raccourcis. La 750 Abarth existe aussi habillée par une carrosserie Zagato. Le moteur est encore plus puissant. Pour un taux de compression de 9,8 il développe 43 ch, à 5 800 t/m ce qui donne à la voiture une vitesse de pointe de 155 kmh. Dans ces conditions, le km départ arrêté est couvert en 38^e 1/10. La carrosserie est en alliage léger et le poids de la voiture n'excède pas 535 kg. Notre photo représente la Fiat Abarth 750 Grand Tourisme Zagato avec laquelle Alfonso Thiele a remporté la victoire dans sa catégorie aux derniers Mille Miles.



TUBULURE BYNO pour 2 CV CITROEN



Si la 2 CV Citroën est la plus vaste des petites voitures françaises, elle est aussi la moins rapide. Son moteur est volontairement étranglé, mais il suffit de peu de chose pour le libérer et en obtenir un rendement satisfaisant. C'est ainsi que nous avons essayé, au mois de décembre, la transformation Dagonet. Mais il s'agissait d'un ensemble, la carrosserie elle-même ayant fait l'objet de profondes modifications. La tubulure Byno que nous avons essayée sur l'une de nos voitures, se propose d'améliorer la 2 CV Citroën à peu de frais et grâce à un montage ultra-rapide. De fait, le temps d'immobilisation de notre voiture n'excéda pas deux heures. Le montage Byno consiste dans le remplacement de l'ensemble tubulure d'admission-échappement d'origine par un ensemble admission-échappement spécial. Le carburateur utilisé est un Solex 32 PBIC. Les résultats sont spectaculaires. Nous avons réalisé cet essai sur la même 2 CV 425 cm³

AZL que nous avons testée au mois de février. La vitesse de pointe de cette voiture était de 78,811 km. Dans les mêmes conditions nous avons tourné en l'39" sur l'anneau de Montlhéry, soit une vitesse de pointe de 92,663 km. Quant aux accélérations, elles n'ont rien de commun avec celles de la 2 CV de série. Précisons :

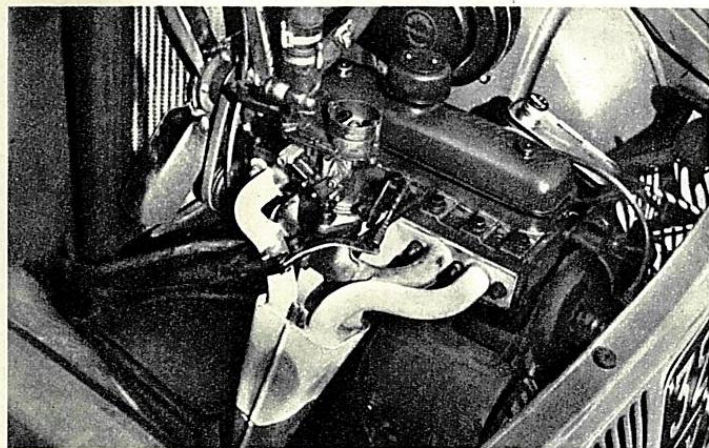
2 CV série	2 CV Byno
0 à 40 kmh : 9"	5"2
0 à 60 kmh : 18"4	12"2
0 à 80 kmh : 58"	32"
0 à 500 m : 36"2	30"
0 à 1 000 m : 60"	54"

La tenue en côte de cette 2 CV modifiée permet la réalisation de moyennes routières intéressantes. Quant à la consommation, nous l'avons testée sur 400 km, à une moyenne de 75 kmh : nous avons obtenu 6,2 l. Le prix de cette transformation s'élève à : 23 000 F.

DAUPHINE VOLCAN

La transformation Volcan sur Dauphine s'opère sans modifications mécaniques. Elle consiste essentiellement dans le remplacement de l'ensemble admission-échappement d'origine par un ensemble spécial adaptable en moins de deux heures. Si l'on peut utiliser le carburateur 28 1BT d'origine,

il est préférable de monter un Solex 32 qui assure un meilleur rendement. Là encore les chiffres que nous avons relevés à Montlhéry valent mieux que tous les commentaires. La voiture que nous avons utilisée pour cet essai avait une vitesse de pointe de 111,900 km en série. Après transformation,



nous avons tourné sur l'anneau de vitesse de Montlhéry en l'13"4, soit à 124,304 kmh. Les mesures d'accélération nous ont donné les résultats suivants :

Dauphine série	Dauphine Volcan
—	
Accélération vitesse	
0 à 80	14" 12"2
0 à 100	23"2 20"2
0 au maxi	59" 52"1

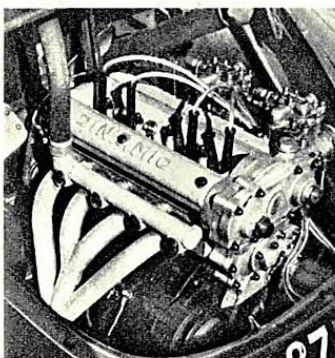
Accélération distance	
0 à 500	28"2 27"1
0 à 1 000	46" 45"2

La consommation que nous avons mesurée en usage normal n'excède pas celle de la voiture de série.

Cette transformation peut être complétée par un travail de culasse et de soupapes. Nous en reparlons.

Le prix de la transformation Volcan est de : 30 000 F (avec carburateur autostarter).

Moteur BOUDOT 4 CV; Dauphine



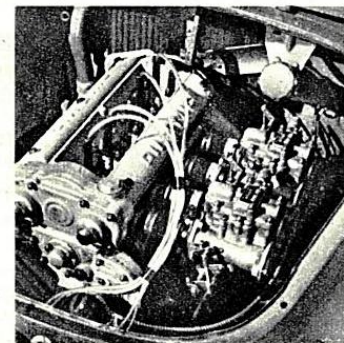
avons obtenu les résultats suivants :

Vitesse maxi sur l'anneau de vitesse : 1/4 soit 143,338 kmh.

Accélération distance :	
0 à 500 :	23"4 ;
0 à 1 000 :	38"2.

Nous sommes évidemment très au-dessus des résultats que l'on peut obtenir avec quelque autre gonflage, mais le moteur Boudot est un cas très particulier. Il s'agit d'un véritable moteur de performances, le seul sans doute que nous possédions en France : nous sommes sûrs qu'il n'a pas fini de faire parler de lui. Très prochainement, la transformation Boudot pourra être effectuée par un certain nombre de garagistes agréés, tant sur 4 CV que sur Dauphine. Le prix de la transformation totale sera de l'ordre de 370 000 F.

Le grand mérite de Roger Boudot est d'avoir carrément innové en matière de transformation. Son moteur qui utilise les éléments de base des 4 CV Renault est un double arbre à cames en tête qui ne développe pas moins de 56 ch à 6 500 1/m pour un taux de compression de 9. Le régime de rotation maxi se situe entre 7 000 et 7 500 1/m. Il est alimenté par deux carburateurs Weber double corps horizontaux DC 03. C'est le moteur qui équipait la VP des 24 Heures du Mans. Mais Boudot joua de malchance, et la culasse qu'il utilisa ce jour-là était poreuse. Néanmoins, avec un régime maxi qui n'atteignait pas 6 000 tours, la VP fut chronométrée sur la ligne droite à 175 kmh. Nous avons essayé une 4 CV Renault équipée de ce moteur. Avec une carrosserie rigoureusement d'origine nous



Les Copains découvrent

Les dictons de mars jour par jour

- 01 : Neige ou pluie a la Saint Aubin, année sans paille ni grain.
Quand il pleut à la Saint Aubin, l'eau est plus chère que le vin.
Taille au jour de Saint Aubin pour avoir de gros raisins.
Toujours Saint Aubin nous garde quelque chose en son pépin.
- 02 : A la Saint Joavan, dans nos pays, les pies commencent leur nid.
- 03 : A la Saint Guénoilé, le taureau ferme le pré.
A la Sainte Cunégonde, la terre redevient féconde.
A la Sainte Cunégonde le tonnerre, annonce un deuxième hiver.
- 04 : De Saint Casimir la douceur, fait peur aux jardiniers et aux laboureurs.
- 05 : Souvent à la Saint Adrien, gelée ne gèle que les mains.
- 06 : A Sainte Colette, on voit à vue d'œil au sureau pousser les feuilles.
Au jour de la Sainte Colette, commence à chanter l'alouette.
- 07 : Mars est capable de tuer les bêtes à l'étable.
- 08 : De Saint Jean de Dieu à Saint Grégoire (12 mars), vents et giboulées font notre désespoir.
- 09 : Semé à la Sainte Françoise, ton grain aura du poids.
- 10 : S'il gèle au quarante martyrs, il gèlera encore quarante jours.
- 11 : Bon rédeux à la Saint Euloge, voit les jeunes lapins à l'auge.
- 12 : Le jour de Saint Pol, l'hiver se rompt le col.
- 13 : A la Sainte Euphrasie, pointe la fraise.
Belle Sainte Euphrasie, met pomme dans l'airie.
- 14 : Pluie de Saint Mahaut n'est jamais trop.
- 15 : A la mi-mars, le coucou est dans l'épinard.
- 16 : En mars, quand il fait beau, prends ton manteau.
- 17 : Sème tes pois à la Saint Patrice, tu en auras à ton caprice.
Quand il pleut à la Saint Patrice, sortent les écrevisses.
- 18 : A Saint Cyrille, une fleur blanche pour mille.
A la Saint Narcisse les mouches, aux pêcheurs les touches.
Neige de Saint narcissé pour le blé est bénéfique.

19 : A la Saint Joseph, va et vient l'hirondelle.

Le chaud à la Saint Joseph, l'été sera bref.

Pour la Saint Joseph, chaque oiseau, bâtit son château.

Pour la Saint Joseph s'éveillent l'orvet, le lézard et l'abeille.

20 : Quand il gèle le vingt-mars, il gèle toute l'année.

21 : A Sainte Clémence, les moutons prennent du ton.

22 : Le mois de mars doit être sec, avril humide et mai frisquet, pour que juin tienne ce qu'il promet.

23 : Quand à glace il gèle à la Saint Victorien, en pêches et abricots, il n'y a rien.

Saint Victorien sec et beau nous fait bon pruneau.

S'il pleut à la Saint Victorien, on ne ramassera que du foin.

24 : S'il gèle au vingt-quatre mars, les poires diminuent d'un quart.

25 : Au vingt-cinq mars, prés et treilles tu nettoieras.

Le 25 mars, le compagnon rend la chandelle au patron.

26 : En mars autant de gelées, en avril autant de poussées.

27 : Le soleil de mars donne des rhumes tenaces.

28 : A la Saint Gontran si la température est belle, arrivent les premières hirondelles.

Le temps de la Saint Gontran voit l'hirondelle arrivant.

S'il gèle à la Saint Gontran, le blé ne deviendra pas grand.

29 : Quand mars bien mouillé sera, beaucoup de fruits cueilleras.

30 : Souvent le jour de Saint Amédée est de mars la plus belle journée.

31 : A la Saint Benjamin, le mauvais temps prend fin

Les dictons d'avril jour par jour

01 : Le premier avril, il faut que le pinson boive au buisson.
Pluie de Saint Hugues remplit granges et fournils.

02 : Pluie de Saint Hugues à Sainte Sophie, remplit granges et fournils.

03 : Comme est fait le 3, est fait le mois.
En avril, s'il pleut le 3, il pleut tout le mois.
Le 3 avril, le coucou chante mort ou vif

04 : A la Saint Isidore, si le soleil dore, le blé sera haut et charnu mais le pommier sera nu.

05 : Si les quatre premiers jours d'avril sont venteux, il y en aura pour quarante jours.

06 : Saint Marcellin, bon pour l'eau, bon pour le vin.

07 : Au sept avril, après le coucou, c'est le rossignol qui chante.

08 : Le huit avril, le coucou le dit.

09 : A la Saint Gautier, jamais le jour entier ne passe sans quelques giboulées.

10 : A la Saint Fulbert, on reçoit les giboulées pour l'hiver.
Quand arrive la Saint Fulbert, dans la campagne tout est vert.

11 : Si le vent souffle la veille de Pâques, il soufflera pendant six semaines.
S'il gèle à la Saint Stanislas, on aura deux jours de glace.

12 : A la Saint Jules, mauvais temps n'est pas installé pour longtemps.

13 : Soleil de Sainte Ida est riche de mimosa.

14 : Bourgeon de Saint Valérien, le fruit n'est pas loin.

15 : Quand de Saint Paterne vient la saison, la chaleur vient pour de bon.

16 : Saint Druon pluvieux, an fromentoux.

17 : A la Saint Anicet, le coucou chante s'il ne fait pas trop frais.
Beau temps à la Saint Anicet, est l'annonce d'un bel été.

18 : Avril fait la fleur, mai en a l'honneur.

19 : Saint Ursmar prend la dernière neige de l'an.

20 : A la Saint Théodore fleurit chaque bouton d'or.
Pâques tôt ou Pâques tard, un bon merle a ses petits à Pâques.
Pâques doux, épi vide.

21 : A la Saint Anselme, dernières fleurs sème.
Tel temps à la Saint Anselme, tel temps pendant une semaine.

22 : Pluie de Sainte Opportune, ni cerises, ni prunes.

23 : Pluie de Saint Georges, sur cent cerises en reste quarante.

Pour la Saint Georges, sème ton orge.

24 : Saint Georges (23) et Saint Marc (25) sont réputés saint grêleurs.

25 : Saint Marc mouillé au petit jour, c'est de la pluie pour tout le jour.

S'il pleut à la Saint Marc, les guignes couvriront le parc.

S'il pleut à la Saint Marc, il y aura des prunes toute l'année.

Quand Saint Marc n'est pas beau, pas de fruit à couteau.

26 : Le coucou ramène le temps doux.

27 : A la Sainte Zita, le froid ne dure pas.

28 : A la Sainte Valérie souvent le soleil luit.

29 : A l'issue d'avril, la nature a fait le plus difficile.

La lune rousse donne tout ou bien elle l'ôte.

30 : A la Saint Robert, tout arbre doit être vert.

La pluie le jour de la Saint Robert, de bon vin remplira ton verre.

Les autos des copains

Yvette et Antoine Fontan



La constitution du parc de nos deux amis a débuté avec l'acquisition d'une très rare Simca Aronde Grand Large de 1956.

Cette élégante auto est un coach sans montant de porte qui est, pour l'époque en France, unique et jolie comme Simca savait le faire. Elle se distinguait des voitures qui circulaient alors sur nos routes par sa légèreté et son élégance.



Puis ce fut le tour d'un cabriolet Talbot Samba. Simca ayant été rebaptisée Talbot, avait alors rejoint le giron de Peugeot.

Ce petit cabriolet héritait alors de la plateforme et de la mécanique de la Peugeot 104.

La confidentialité de ce modèle fait qu'il est, avec le temps, de plus en plus rare à trouver. Celui de nos copains a été mis en circulation en 1984.

Sans doute pas assez rapide pour Antoine, il a acquis une Porsche 944 de 1988 coupé issu de la 924 qui était la première Porsche à moteur avant.

Cette voiture dont le moteur bénéficie d'une cylindrée généreuse a la particularité d'avoir la boîte à vitesses accolée au pont arrière afin d'équilibrer les masses.

Puis cerise sur le gâteau, vint le tour de la magnifique 4CV découvrable de mars 1953. Cette voiture qui se négocie à prix d'or est tout simplement impeccable avec ses accessoires de l'époque.



C'est une Golf cabriolet de 1981 qui l'a suivie.

C'est un dérivé de la Golf dont le nombre d'exemplaires vendus dans le monde est colossal.

Comme il restait de la place dans la remise, une Peugeot 204 cabriolet est venue tenir chaud à ses consœurs.

Cette petite voiture datant de 1967 a nécessité du travail de carrosserie car les termites de la tôle avaient fait leur œuvre. Mais là aussi, le résultat est agréable à l'œil.

Mais ce n'est pas tout, car, tassant bien, nos copains ont pu récupérer de la place et plutôt pas mal, car la nouvelle arrivée est de bonne taille. Nous en reparlerons plus tard.

La prochaine acquisition, comme le disait Jean-Louis, consistera en l'achat de parpaings.

Petite histoire de l'Aronde de la Simca 9 à la P60 :

Année de commercialisation : 1951 à 1964

Quantité de véhicules construits : 1 274 819

De 45CV des débuts la P60 la plus étoilée bénéficiera de 70CV.

Cette voiture résulte de la bonne idée de M Pigozzi qui devait avoir beaucoup de goût pour créer des voitures agréables à regarder et très complètes pour l'époque.

La grande coupé sans montant est l'aboutissement de cette gamme qui comprendra berline, break, coupé, cabriolet, fourgonnette bâchée.

Petite histoire de la Samba :

Année de commercialisation : 1981 à 1986

Cette 104 coupé ou cabriolet habillée différemment, utilise tous les composants de celle-ci.

Petite histoire de la Porsche 944 :

Année de commercialisation : 1989 à 1991

Quantité de véhicules construits : 1 274 819

Puissance : 163 à 211 CV

Boudée par les vrais Porschistes, c'est une voiture de bonne facture qui sera copiée par Renault avec le Fuego.

Petite histoire de la Renault 4CV :

Année de commercialisation : 1947 à 1961

Quantité de véhicules construits : 1 105 547

Puissance : 18 à 35 CV

Cette voiture a été conçue pendant la guerre en cachette de l'ennemi et elle a été une des voitures qui ont servi à partir en congés pour bien des familles après-guerre.

La découvrable est l'aboutissement du modèle.

Il y a eu des moteurs gonflés de toutes les manières pour atteindre jusqu'à 70 CV.

Petite histoire de la Peugeot 204 :

Année de commercialisation : 1965 à 1976

Quantité de véhicules construits : 1 604 296

Puissance : 53, 54, 59 CV essence - 40 et 45 CV diesel

Si les mécaniques essence n'ont jamais connu de gros problèmes, il n'en est pas de même avec le premier diesel qui ne tenait pas

Les copains se détendent



Mon assureur m'a souhaité une **bonne année....** mais ça manquait de **franchise !!**

Citations des Minions

www.facebook.com/LesCitationsDesMinions



Un proverbe chinois dit : "si chien aboie, alors chien pas bien cuit".

La conductrice dit à son passager:
« ça doit être des étrangers dans la voiture à côté.. »
« Pourquoi? »

« Les enfants ont écrit sur la buée de la vitre:

« SNOHCIN SET SUON ERTNOM »

La cervelle...



...la seule chose qui se remplit quand on se la creuse.

**C'est l'histoire
d'un loup
malvoyant qui
traverse la
route pour aller
chez
l'opticien... Une
voiture arrive et
p'Afflelou....**

**Avant de mourir,
Louis XVI a hésité
entre prendre un
café ou un thé.
Finalement, il prit
les deux :**



**Je m'inquiète.
Ma femme a une amie
imaginaire. Elle l'appelle à
voix haute :**
" Tu viens Médée ? "

**Evidemment, je fais comme si
de rien n'était.**

**J'ai acheté un
faitout, n'en
n'achetez pas
c'est une
arnaque: Il ne
fait rien ! 😊**



C'EST LA CRISE !



Les problèmes des **boulangers** sont **croissants**...

Les **bouchers** veulent défendre leur **bifteck**...

Les éleveurs de **volailles** se font **plumer**...

Les **brasseurs** sont sous **pression**...

Les **viticulteurs** trinquent...

Les **pédicures** travaillent d'**arrache-pied**.

Les **météorologistes** sont en **dépression**.

Certains **plombiers** prennent même la **fuite** !

Les amis, c'est vraiment la crise...

Même les maisons sont closes...



- Hé regarde ce qui se passe dans la boulangerie !!
- Quoi donc je vois rien ?!
- Bah ... quette !