

## FLANERIES

# L'A.D.A.C. au service de la légende automobile

**NORD-ISÈRE.** Quelle passion anime les Amateurs Dauphinois d'Automobiles de Collection ? De la visite de musées, au Tour Nord-Isère, leur amour de la voiture ancienne les conduit tout droit à fêter les 50 ans d'une de leurs favorites : la 2 CV

**A** l'occasion de son assemblée générale, tenue récemment, l'A.D.A.C. a lancé la saison en présentant à ses membres le programme de ses sorties et autres manifestations ainsi que le nouveau logo du club.

Si animés par une seule et même passion, les Amateurs Dauphinois d'Automobiles de Collection se sont fixés pour mission de préserver le patrimoine automobile, ils ne manquent jamais une occasion de sortir et d'offrir au regard de chacun, ces "belles" qui firent la gloire de nos parents et grands-parents.

Ainsi, début janvier, l'association n'avait pas hésité à se rendre aux 8<sup>es</sup> Montgolfiades de Praz-sur-Arly (Haute-Savoie). Là, toutes rutilantes sur la neige, les "mamies" ne dépareraient nullement au pied des montgolfières venues de toute la France. Depuis cette rencontre d'un autre type, les bijoux de la famille A.D.A.C. bichonnées et astiquées jusqu'au bout des chromes, n'avaient pas eu l'occasion de se dégourdir les pistons...

Mais avec le retour du printemps, voilà qu'elles vont pointer à nouveau le bout de leur radiateur. En effet, ce dimanche, sera sortie de "dégommage" avec la visite du musée gallo-romain de Vienne.

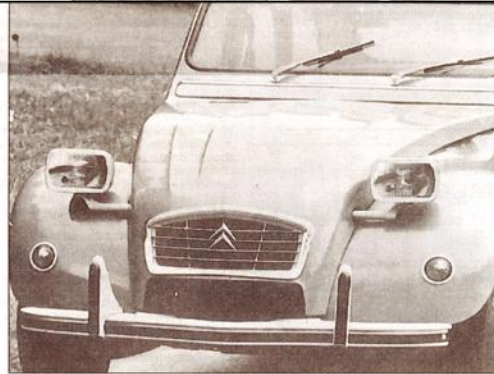
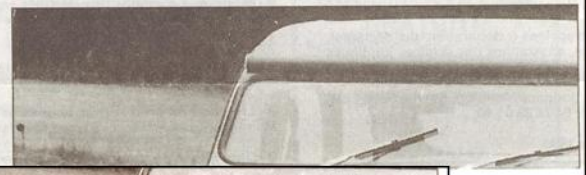
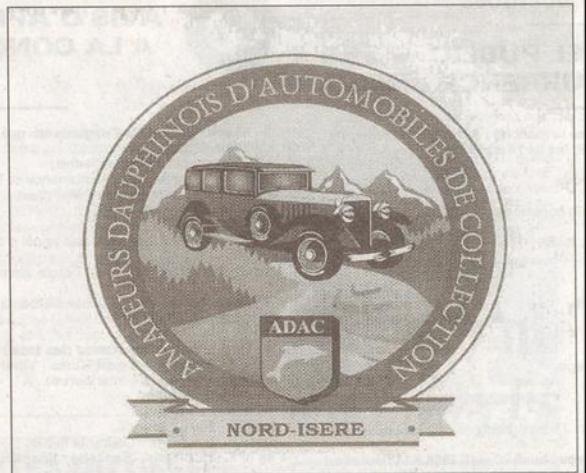
le bout de leur radiateur. En effet, ce dimanche, sera sortie de "dégommage" avec la visite du musée gallo-romain de Vienne.

Début mai, le Tour Nord-Isère cycliste fera une petite place aux anciennes. En fait, roues à rayons rutilantes, elles précéderont la "meute" et feront office de caravane publicitaire. Un bien noble support ! Autre moment fort de la saison pour l'A.D.A.C., une escapade en Auvergne fin mai. Ainsi, pendant un week-end, qu'elle soit modèle de luxe ou simple "populaire", chacune des anciennes aura droit à la vie de château !

Si ces quelques rendez-vous semblent des plus alléchants, ils pourraient bien faire figure de "parents pauvres" à côté de ce qui attend l'A.D.A.C. les 11 et 12 avril dans le parc du Château de Sathonnay. Un week-end dédié aux "vieux clous" mais au cours duquel on célébrera surtout le cinquantenaire de "La deux-pattes", mythe automobile s'il en est, emblème d'une industrie automobile triomphante et nourrie du Fordisme.

Rappelez-vous, c'était au Salon de l'Auto 1948 : la 2 CV était officiellement présentée à grands renforts d'optimisme commercial de la part de la marque au double chevron. Pourtant, pas grand monde ne croyait en l'avenir de ce "villain petit canard". Mais finalement, de juillet 1949 à décembre 1986, la "lourde erreur de Citroën", comme l'avait appelée de nombreux commentateurs de l'époque, fut fabriquée à plus de quatre millions d'exemplaires ! En fait, très vite, la 2 CV connut un réel succès populaire. Au point qu'aux premières années de sa commercialisation, il fallait attendre deux à trois ans avant de voir son bon de commande honoré. Avouons qu'en pleine période de reconstruction et faute de matière première, Citroën était bien incapable de faire tourner ses chaînes au rythme désiré par le public. Ainsi, en 1949, seulement 876 exemplaires seront produits.

Tout a débuté au début du siècle, quai de Javel, lorsque André Citroën avec une passion innée pour l'automobile, décida de reconstruire son



**Présenté dernièrement, le nouveau logo du club. L'A.D.A.C. s'apprête par ailleurs à célébrer le cinquantenaire d'une automobile qui aura marqué l'histoire : la 2 CV...**

usine d'obus. Il sera le fondateur d'une marque qui allait en bien des domaines révolutionner la technique automobile. C'est lui qui allait aussi, dans la trace de Ford en Amérique, introduire en Europe le montage des voitures à la chaîne.

Ce fut dans le contexte de la politique du Front Populaire de Léon Blum qu'en 1936 Citroën se lança dans l'étude d'un véhicule utilitaire populaire capable de passer de partout. Pour établir les caractéristiques essentielles de ce véhicule, une étude de marché fut lancée auprès de 20 000 personnes de diverses origines sociales. De l'examen des résultats, naquit le concept de la 2 CV puis en 1939, les premiers prototypes. Cependant, la seconde guerre mondiale mettait provisoirement fin à l'aventure de cette voiture originale et novatrice bien au-delà de sa traction avant avec sa carrosserie réduite au minimum et réalisée en tôle ondulée et un moteur hors normes. Pensez donc, 375 cm<sup>3</sup> développant 8 chevaux vâpeurs, deux cylindres opposés et à mise en route manuelle...

Une fois le second conflit mondial achevé, la 2 CV renaissait de son

sommeil. En revanche, le modèle présenté en octobre 1948 (et affiché 228 000 F!) différait des pré-séries d'avant-guerre en plusieurs points dont les plus importants étaient l'adoption des quatre roues indépendantes et d'un refroidissement par air au lieu et place du refroidissement liquide choisi initialement.

Mais au fait, qu'évoquent les chevrons ornant les calandres de la marque ? Tout simplement la représentation stylisée des engrenages hélicoïdaux doubles, dite à chevrons, dont André Citroën possédait le brevet et grâce auxquels il était devenu industriel.

En fait, c'est de tout cela dont il sera question les 11 et 12 avril à Sathonnay. Un anniversaire passionnant en compagnie des Amateurs Dauphinois d'Automobiles de Collection....

**Jacques MIÈGE** ■

Si la voiture ancienne vous "titille", rien ne vous empêche de prendre contact avec l'A.D.A.C. Notamment lors de ses réunions périodiques (le deuxième vendredi de chaque mois à 20 h 45 à l'Hôtel Mercure de La Verpillière). Ou par téléphone au 04 74 93 39 35.

ledauphine.com  
LIBÈRE

4.04.1989