

annexe

NOTRE PARC DE VOITURES 1949-2011

Depuis mon plus jeune âge, je m'intéresse à la mécanique, aux horloges et aux voitures ; je suis ,certes, moins mécanicien que mon frère qui en avait fait son premier métier; il démontait et remontait les moteurs au point de se payer un avion qu'il avait réparé et dont le point d'attache était montbéliarde. Nous n'étions pas influencés par l'environnement familial ; le violon d'Ingres de notre mère était la musique, chant et piano, et l'aquarelle, celui de notre père, la peinture à l'huile, la chasse et l'alambic; je n'ai jamais vu mon père planter un clou !! Ce gène, inné, nous l'avions probablement hérité de notre grand-père maternel, Paul Klein, le médecin bricoleur, photographe et collectionneur.

Très tôt, je bricolais... Mon premier souvenir date du jour de la naissance de mon frère, le 4 septembre 1926; j'avais quatre ans et ma mère accouchait à la maison, entourée d'une sage-femme et de son médecin; à cette occasion, mes parents m'avaient confié à un voisin, Schultiss, entrepreneur de travaux publics, dont le fils André, un enfant gâté, avait mon âge et possédait déjà les boîtes de mécano N° 0, 00, 000 et 1; jusqu'au soir, je m'efforçai de construire un camion avec les éléments dont nous disposions.... Et c'est avec regret que j'abandonnai ce chantier si captivant, lorsque mon père vint me chercher pour saluer la venue au monde de Gabriel.

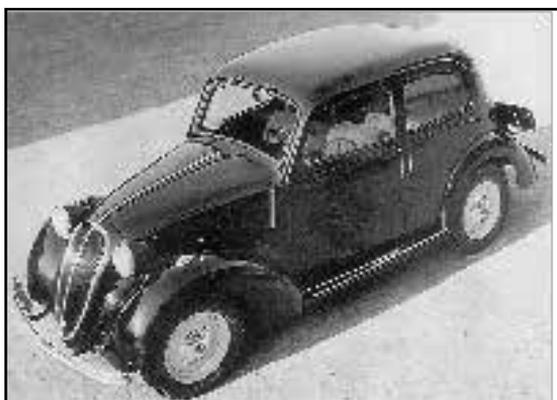
Aussi ne serez vous pas étonné de mon penchant pour les voitures.

Notre première auto fut une Peugeot 202, en souvenir de la dernière voiture achetée, avant-guerre, par mon père; il

possédait une Peugeot 402B avec boîte de vitesse automatique électromécanique, Système «Cotal». Elle fut réquisitionnée par les Allemands et remplacée par une 202 d'occasion.

La nôtre était lente et montait difficilement la côte de Vendes avant d'arriver à Mauriac ; c'était le test pour les Auvergnats!!!

Aussi, deux ans plus tard, en 1950, la cédaï-je à Pierre Cordier et la remplaçai par une Simca 9, plus grande et surtout plus nerveuse; elle montait la «Côte» en 3ème. C'était un progrès non négligeable ; malheureusement, elle n'était pas spacieuse et son coffre ridicule pour par-



tir en vacances avec deux enfants et notre fidèle Suzanne.

Très rapidement , je me décidai à acquérir une Simca Aronde, nouvelle venue dans le marque. Elle ne me donna pas satisfaction ; le seul souvenir qui me reste d'elle est celui d'avoir rempli son coffre de cèpes, tous récoltés au même endroit, sous un chêne du bois de Murat, sur la route chaotique de Longayroux, deux jours avant notre départ!!!

Mon frère, devenu concessionnaire Ford-Ferguson pour les tracteurs agricoles me vanta les mérites des Ford, modèle Taunus.

Il me donna l'adresse d'un garage Ford, rue de la Tombe-Issoire, non loin de la Cité universitaire. Confiant dans l'avis de Gabriel, j'achetai ce modèle. Elle était confortable, avec une suspension souple, mais sans tenue de route.

Le cousin d'Odette, Alphonse ROBERT, avait une Peugeot 403 dont il voulait se débarrasser et me la proposa pour un prix dérisoire ; je cédaï la Ford aux Rovan. Cette 403 ne fit pas long feu car, en revenant des vacances de Noël passés à Serres, une voiture venant en sens inverse près de Laqueuille, dérapa sur le verglas et défonça l'aile et le phare avant gauche. Pour repartir, j'ai redressé le pare-choc et l'aile avec une barre de fer récoltée dans une ferme voisine... Je perdis du coup



ma montre automatique Zenith....

Rentré à Paris, je fis réparer l'aile et trouvai une remplaçante chez mon ancien garagiste Simca. C'était le modèle Ariane, fait de l'assemblage de la carrosserie «Ford-Vedette» et du vieux moteur Simca-Aronde. Nous avons, enfin, de la place pour les enfants, pour Suzanne et les bagages. En contre partie, le moteur était insuffisant pour traîner cette grande carcasse et la montée de la côte de Vendes s'avéra très pénible...



En 1961, mon service de radiologie émigra dans le nouvel hôpital, 42, bd. Jourdan, et je reçus un jour en urgence M. Yaffi, directeur de la concession Citroën, situé au 38, bd Jourdan, pour un traumatisme banal de la main ; il me proposa de me montrer les voitures dites de collaborateurs, à faible kilométrage et à prix intéressant... C'étaient les nouvelles, déjà mythiques, DS 19... C'est ainsi que je devins «Citroënniste»

pour plus de 45 ans. En raison de la suspension et de la tenue de route exceptionnelle de tous les modèles que j'ai conduits.

La DS19 fut remplacée en 1964 par une DS 20 Pallas à sièges rouges, puissante et souple, servie par un changement de vitesse semi-automatique dont je maniai le levier et les rapports avec dextérité.

Malheureusement, je dus m'en séparer au bout de 18 mois ; en voici la raison :

lorsque nous partions pour l'Auvergne et que nous emmenions le chat de Philippe, un superbe siamois, ce félin, resté sauvage, avait la fâcheuse habitude de se coucher dans mon cou, sur le haut du siège avant ; il avait compris que le conducteur restait en place et immobile pendant le trajet... Un jour, il se laissa aller et inonda le siège de son urine de «mâle».

L'odeur fut tellement persistante que je dus me débarrasser du véhicule après l'avoir aspergé de déodorant.

Et c'est une ID21, moins luxueuse mais plus souple, qui la remplaça... Elle fut la fidèle compagne lors des vacances de Noël à Prades, en 1964, je crois. Il avait fortement neigé et le grésil, emporté par le vent, avait couvert le plancher du grenier d'un couche de





dix centimètres que nous avons dû évacuer par les petites fenêtres à l'aide de sceaux et de cruches. Catherine Lafarge était des nôtres pour ce travail fastidieux mais nécessaire ; aucune voiture ne circulait sauf les rares DS ou ID, grâce à leur suspension oléo-pneumatique originale.

Puis, trois ans plus tard, mon choix ira vers les GS Pallas...Produit hybride entre une nouvelle carrosserie et un moteur dérivé de celui de la 2CV, deux moteurs monté en opposition (flat-twin) avec un refroidissement à air astucieux et inédit. Mais il n'eut pas le succès escompté car il était poussif et n'avalait que difficilement le test auvergnat... La côte de Vendes...

Malgré l'élégance du tableau de bord et du volant, les deux exemplaires que j'avais achetés ne m'ont pas donné satisfaction et j'attendais avec impatience la sortie d'un modèle plus performant, la BX dont la motorisation était enfin digne de la légendaire suspension. Un premier modèle ne fit que 18 mois en raison d'un accident survenu en sortant de Mézanacère un soir de bridge; un conducteur, imbibé d'alcool, venant du Lac, a pris ma voiture en écharpe sur le côté gauche, faussant le châssis. Malgré une réparation correcte, faite par Leydié, le



garagiste de la gare, je me suis séparé de la voiture par mesure de sécurité et j'ai repris le haut de gamme du même modèle, une BX TC.



Enfin en 1994, c'est une Xantia exclusive, qui remplaça avantageusement la BX ; elle était plus confortable avec des sièges baquet recouverts de velours et d'alcantara. Sa motorisation était des plus correctes, un 2 litres de cylindrée. A 65 000 kilomètres au compteur. Je la cédai à Philippe qui l'amena jusqu'à 110 000km. Elle termina ses jours entre les mains de Dominique et de

Brigitte sur l'autoroute A20, à la hauteur de Chartres; une bielle en manque d'huile traversa le bloc et provoqua un incendie sans dommage corporel pour les deux conductrices qui virent tous leurs bagages partir en fumée.



Je la remplaçai en 1998 par une Xantia TS, 16 soupapes, dont le moteur était excellent, si-

lencieux, parfaitement adapté à la boîte de vitesse automatique et ne consommait que huit litres cinq au cent. Elle a actuellement 160 000 kilomètres et reste basée à Barriac ; je

la garde précieusement en raison de l'extraordinaire suspension qui avale toutes les irrégularités des routes et des chemins d'Auvergne. Elle remplace la Peugeot 205 que nous avons donnée à Maud, Jeanne et Clément. Pour nos déplacements parisiens, j'ai abandonné Citroën pour Peugeot et j'ai acquis en 2009 une Peugeot 307 exécutive 2 L. pour l'échanger en 2010 contre



une 308 Diesel automatique à six rapports, souple, silencieux, GPS, moteur de 2.5L de cylindrée lui conférant des reprises fulgurantes.



Renault 4L noire, peinture

En 1970, Odette avait retrouvé du travail nécessitant une grande mobilité et, pour voyager confortablement, elle acheta une motif cannage. Grâce à celle-ci, elle fit de nombreux voyages, Paris-Versailles, Paris-Neauphle et Paris-Prades jusqu'au jour où le joint de culasse rendit l'âme en Auvergne ; Leydie nous procura une remplaçante en excellent état: une Renault 5, couleur vert-pomme, qui s'acquitta des mêmes trajets pendant cinq ans, puis rendit quelques services à Brigitte qui en hérita autour des années 1980, jusqu'au jour, où elle vit la route défilier sous ses pieds ; la tôle rouillée du bas de caisse avait fini par se percer.



en hérita autour des années

Odette en revanche acquit une Citroën Ami 8, gris métallisée, luxueusement agencée qui, au



b o u t
d ' u n

an, trouva un acquéreur-voleur, avenue de Ségur. Elle ne fut jamais retrouvée.

Au bout de deux mois, je trouvai une voiture dite de collaborateur, 5000km, état neuf chez Peugeot. C'était une 205 GR,



de couleur gris clair, métallisée qui fit allègrement ses allées-retour Paris-Barriac et ses 50 000 kilomètres avant d'atterrir entre les mains de nos petits enfants. Son compteur voisine maintenant les 110 000km.



Voilà, en quelques lignes, l'histoire du «Parc Automobile» de notre famille ; la voici en chiffres : 22 voitures, en 64 ans, trois accidents matériels, trois pannes importantes dont l'une est survenue la nuit, au cours d'un trajet Paris-Serres, avec la première Aronde. La bobine de delco, qui délivre l'étincelle à la pointe des bougies et provoque l'explosion du mélange air-essence, chauffait anormalement et ne faisait plus son office ; pour continuer la route, il fallait la refroidir tous les 20 kilomètres. Comme j'avais épuisé les provisions liquides, je l'ai fait avec les langes mouillées de Brigitte... Sauve qui peut...