

## L'ascenseur social a quatre roues !

Dans les années 1960, je me souviens d'une 2CV camionnette de notre société qui servait à toutes sortes de petits dépannages ainsi qu'à de petites livraisons locales.

Les essuie-glaces fonctionnaient avec des élastiques de couleur bleue que nous devions changer régulièrement ; une boîte de rechange était en permanence dans le recoin du tableau de bord.

Le levier de vitesse en forme de grosse boule se trouvait à la droite du volant. Il y avait trois vitesses et une marche arrière.

Ce véhicule n'a jamais été vidangé. On rajoutait de l'huile chaque matin. Le carter était tellement calaminé qu'il ne fallait pas en rajouter beaucoup ; il est vrai que son compteur affichait plus de 300 000 kilomètres. Le refroidissement se faisait par air bien sûr.

Ce véhicule a terminé sa vie contre un camion sur le parking autoroutier de Rekkem. Les freins avaient lâché. Au moment du choc, on se serait cru dans le film avec Bourvil ! Les ailes sont tombées, les portières avant et arrière également ! Il est vrai qu'ensuite elle était en très mauvais état pour qu'elle continue à rouler.

Tout le monde a bien rigolé dans notre société quand cette dénommée titine a été menée à la casse.

Nous avons également une flopée de camionnettes Citrôen à tôles ondulées, genre Louis la brocante. Appelées autant que je m'en souviens « belin », ces camionnettes roulaient à l'essence. Elles étaient bruyantes certes, mais tellement pratiques et efficaces. En mai 1968, pendant les grèves très longues, nous passions à la douane de nombreux réservoirs d'essence pas toujours très hermétiques pour nos gros clients parisiens. Eh oui, notre chauffeur Michel, la cigarette au bec, allumée, livrait chaque nuit une camionnette pleine de réservoirs.

Il ne lui est jamais rien arrivé ! On se demande encore comment. C'était une bombe ambulante chargée de milliers de litres d'essence ! Un immense cocktail Molotov !

Nos camions n'avaient pas encore la direction assistée. Les routiers devaient avoir de gros bras pour manœuvrer. Petit à petit, des améliorations sont advenues, ainsi les sièges hydrauliques.

En quelques dizaines d'années, c'est extraordinaire de considérer les évolutions apportées à la mécanique des véhicules automobiles.

En effet, auparavant, il n'était pas rare d'apercevoir, sur le nouvel autoroute de Lille à Paris ainsi que sur toutes les autoroutes de France, des véhicules sur le bas côté, capot grand ouvert, une belle fumée blanche en panache.

Petit à petit, les huiles molygraphiques ont fait leur apparition. Les voitures arrêtées pour ennui mécanique sont devenues des exceptions.

il est à noter que même les constructeurs donnent des délais de plus en plus longs pour les vidanges et changements d'huiles.

A ce sujet, nous avons comme client important DUNLOP surtout pour les coutils à l'importation et les matelas à l'exportation. Les responsables que nous avons invités à dîner nous ont emmené sur le circuit de Monthléry. Les essais des pneumatiques étaient effectués à longueur de journée, afin de tester leur sécurité et leur longévité.

Les mécaniciens nous ont alors démontré que les huiles nouvelles après plus de 100 000 kilomètres avaient encore une fluidité pratiquement intacte. Les vidanges recommandées étaient avant tout basées sur leur commerce. Pendant un temps, il fallait changer d'huile tous les 5 000 kilomètres, aujourd'hui tous les 20 ou 30 000 kilomètres.

Jeunes mariés, nous nous sommes achetés une ami 6 break 3 cv, levier de vitesse au volant et quatre vitesses ! Sa nervosité était tellement basse que, lors d'un séjour de vacances en Suisse, les camions nous klaxonnaient. La sœur de mon épouse habitait Besançon, nous avons rapidement changé pour une 204, beaucoup plus nerveuse et moins sensible au roulis des Citroën de l'époque afin de pouvoir la rencontrer chez elle.

Nous sommes ensuite passés à la 304, de couleur bleue, ensuite à la R16. Les vitesses étaient toujours au volant, 7 cv fiscaux, une puissance accrue et un confort meilleur. Il est vrai que nous avons trois enfants, deux dormaient sur les banquettes et notre fille sur un hamac. Les ceintures de sécurité n'étaient pas obligatoires à l'arrière. Nous avons de plus trois chiens yorkshires et un chat siamois ! Comment faisons-nous à l'époque quand on connaît maintenant les actuelles normes draconiennes de sécurité ?

Ensuite, nous avons usé trois ou quatre R25, vitesses au plancher. Une de mes voitures m'a été volée à Lille lors des rencontres sur le plan social relatif à l'avenir des transitaires.

J'ai disposé d'une 306 turbo rouge Lucifer, vitesses au sol, puis deux 404, voitures plaisantes et très maniables.

J'ai tâté des voitures anglaises avec deux Rover 75, voitures que j'ai beaucoup appréciées surtout la seconde car la première était sous vireuse et consommait énormément !

Pour terminer la série, j'ai disposé d'une C5 aux suspensions extraordinaires, d'une C4 Picasso boîte automatique, ce qui ne m'a guère enthousiasmé.

A ce jour, je roule avec une C 4 Cactus. Nous roulons beaucoup moins, je fais en un an ce que je faisais allègrement en trois semaines lorsque je travaillais.

C'est la mode à la voiture électrique ! J'envisage l'acquisition d'une voiture hybride perfectionnée pour fin 2020 ou début 2021 !

Nous entrons dans une nouvelle époque !  
Nouvelles technologies ! Nouveaux comportements !  
C'est tout le temps des innovations.

En attendant, roulons !

Raymond Massal