



Le Petit Chevronné

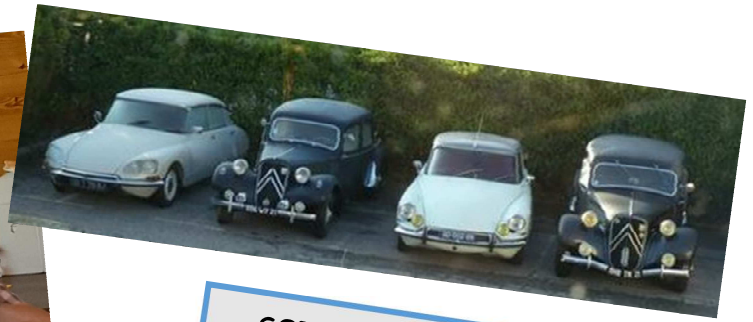


Sortie Bugey 4-5 septembre 2021 – Photo Pascal Perreau

N° 221 – 3^{ème} trimestres 2021

BULLETIN DE LIAISON DES "CHEVRONNES"

CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROEN ANCIENNES



SORTIE BRESSE BUGEY
 4 et 5 septembre
 Organisation
LACROIX ÉVÉNEMENTS
 24 participants
 11 CITROËN
 480 Kms depuis Dijon



Le Petit Chevronné

BULLETIN DE LIAISON DES CHEVRONNES

N° 220

CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROËN ANCIENNES

3^{ème} TRIMESTRE 2021



Sommaire

- Edito du Président.
- Calendrier 2021 - 2022
- Insolite sur la route des vacances.
- Hommage à Robert OPRON
- Les Citroën en miniatures Niels Veymy
- Les Chevronnés au cinéma - Yves Meyniel
- Les Citroën de ma vie - Sylvain Domatti.
- Sortie en Bugey - Pierre Prêchœur
- RV de Bel Air avec l'AOC
- Jean Paul Belmondo et les Citroën

Pour ce numéro, crédit photos et documents :

Christine Bosle, Maurice Chenneveau, Eric Delarache, Sylvain Domatti, Maryse Lacroix, Bernard Léger, Yves Meyniel, Pascal Perreau, Daniel Raffaelli, Daniel Soupey, archives Les Chevronnés, sites AOC et la Grande Aventure des Petites Citroën.

Editorial

Gevrey-Chambertin le 24 octobre 2021

Chers Amis,

Une amélioration certaine des conditions sanitaires laisse espérer une reprise des activités de nos associations mais, à observer ce qu'il se passe dans le milieu associatif, le retour à la participation antérieure au Covid 19 semble pour beaucoup assez difficile : manque de motivation, découragement ou simple fainéantise plus intellectuelle que réellement physique?... Charge à nous de savoir motiver nos troupes et de les aider à se mobiliser à nouveau. A ce titre un grand merci aux gens de l'AOC qui cette année, pour notre coin, auront assuré le rôle de gardiens du temple avec les rencontres de Bel-Air, un des derniers endroit de convivialité où l'on pouvait parler voitures anciennes et les admirer.

Pour les Chevronnés encore une fois Lacroix Evènement sauve la saison avec la sortie dans le Bugey pour le plus grand bonheur d'une douzaine d'équipages.

Après le relatif fiasco du salon de Reims en juin, tout le monde se prépare plein d'espoir pour le salon Epoqu'Auto à Lyon, seule grand-messe de cette année fort chaotique, même si les affaires semblent reprendre.

En tout cas je vous souhaite nombreux à notre prochaine assemblée générale et tous motivés et nombreux pour le 1er mai prochain à Vignoles !

Soyons jeunes et forts

Grosses bises et à bientôt

Christophe



Adhérent 1433



BUREAU : Christophe BOSLE
Christian AUGRAS
Yves MEYNIEL
Dominique JEANPETIT
Dominique VACHON
Bernard LACROIX
Philippe BLONDON
Pascal PERREAU
Eric DELARCHE
Bernard LEGER
Rupert DURING

Rédaction du Petit Chevronné : Christophe BOSLE - Maryse LACROIX - Yves MEYNIEL.
Avec la participation de : Geneviève LEVÔTRE, Bernard LACROIX, Pascal PERREAU.

LES CHEVRONNES - Annexe Lorraine - 1 Boulevard Foch - 21200 BEAUNE
leschevronnés@wanadoo.fr - <http://www.leschevronnés.fr>

CALENDRIER 2021 - 2022

Dimanche 12 décembre : Assemblée Générale à DAIX

5-6-7 novembre Époqu'auto Eurexpo Lyon

Samedi 13 novembre : RV de l'AOC Spécial CITROËN place Carnot à Beaune

Vendredi 14 janvier : réunion mensuelle

2 au 6 février Rétro Mobile Porte de Versailles

Dimanche 1^{er} Mai 2022 : Bourse des Chevronnés à Vignoles

Ces dates sont avancées sous réserve des conditions sanitaires du moment.



Les Chevronnés
19^{ème} BOURSE



DIMANCHE 1^{er} MAI 2022

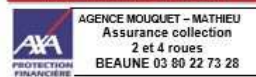


PARC DU CHÂTEAU DE VIGNOLES 21200 Beaune
D973 DIRECTION DOLE - SEURRE

BUFFET - BUVETTE de 9 h à 19 h

Véhicule ancien accès strictement limité aux véhicules de collection jusqu'en 1986.
Entrée gratuite pour le chauffeur et un passager - EXPOSANT BOURSE 12 € les 5 m.
PUBLIC : entrée 3 €, gratuit pour les enfants accompagnés jusqu'à 16 ans

Renseignements et réservation : Tél 03 80 51 83 44
leschevronnes@wanadoo.fr www.leschevronnes.fr



Éprouvé par nos coïns - ne pas jeter sur la voie publique



INSOLITE, sur la route des vacances:



En vacances à Veules les Roses près de Dieppe, Maryse et Eric DELARCHE ne pouvaient qu'immortaliser l'enseigne du café du village ainsi que la production locale « MADE IN DIEPPE » à l'honneur à l'entrée de ville !

Toujours dans la même région, M. SEVY lors d'un séjour en ce mois de septembre, nous fait parvenir les photos de la démolition du Garage RÉDÉLÉ



situé rue Thiers à Dieppe. Certes, ce n'était pas un garage Citroën mais je connais au moins deux Chevronsés Alpinistes qui sauront de quoi on parle !

Ce garage historique qui a vu naître Alpine va bientôt céder la place à des immeubles d'habitation, la façade devrait être conservée, on parle aussi d'une partie réservée à un futur musée Alpine.



En bref...

Jean RÉDÉLÉ est né en 1922 à Dieppe où il passe son enfance et grandit dans le garage familial, son père est passionné par la compétition et



les automobiles sportives. Il reprend le garage en 1950 et devient le plus jeune concessionnaire Renault de France.

Il commence alors à disputer des rallyes régionaux au volant d'une 4cv améliorée. Ses premières victoires l'encouragent à continuer, rallye de Monte Carlo, le Critérium des Alpes, Mille Miles... En 1952, ses voitures sont des coupés sur base 4cv baptisés « Rédélé Spéciales ». En 1955, il crée la société anonyme des automobiles ALPINE en référence à ses succès sur les routes des Alpes, le coach 106 est né !



Toujours en Picardie, du **garage CITROËN** de LE CROTOY, il ne reste que l'enseigne en tôle peinte en piteux état. Le bâtiment est en bon état et abrite aujourd'hui un camion PIZZAS - FRITES...

De passage à MARVEJOLS en Lozère, Niels VEYMY qui a laissé sa collection de miniatures Citroën pour le temps des vacances, a bien envie de savourer un demi bien frais sur cette table haute inhabituelle.

Vous aurez bien sûr reconnu le capot d'un Massey-Ferguson, le premier modèle MF35 de la marque en 1958.

Le saviez-vous ? Le capot de son prédécesseur le Ferguson TEA20 dit « Petit Gris » de 1952 est embouti par la société des Forges et Aciéries de Constructions d'Eure et Loir, plus connue sous le nom de **FACEL**.



C'est un peu plus au sud, à Entraygues sur Truyère en Aveyron, qu'une **CITROËN VISA GT** est visible depuis la rue, dans un garage sans porte. Sûrement lassé par la visite des amateurs, le propriétaire a tracé dans la poussière sur la vitre « PAS A VENDRE » ! **Le saviez-vous ?** Depuis son restylage opéré en 1981 par Heuliez, la Citroën Visa débute une carrière sportive initiée par le département Citroën Compétition qui envoie la voiture dans le monde du rallye. Des déclinaisons civiles arrivent dans les concessions, parmi lesquelles la **Visa GT Tonic** commercialisée en 1984. La Citroën Visa GT Tonic une série limitée dont la production s'arrêtera au **2 780ème exemplaire**. Cette série est une sorte de synthèse entre la Visa GT apparue en 1983 dont elle reprend la base avec sa mécanique, et la *Visa Chrono* de laquelle elle hérite son équipement extérieur. Sous le capot, c'est le quatre cylindres en ligne de 1.360cm³ de 80 cv que l'on retrouve, accolé à une boîte à cinq rapports. Cet ensemble permet une vitesse maximale de 168km/h, d'effectuer le 0 à 100km/h en 12,2 secondes ou encore de parcourir le kilomètre départ arrêté en 33,9 secondes. Cette série limitée n'est pas évidente à trouver de nos jours en raison d'une production initialement réduite, cette version a été par la suite massivement utilisée en rallye et a payé un lourd tribut avec les modifications exigées dans ce sport, quand certains modèles n'ont pas fini écrasés.

Ci-contre à droite, Christine et Daniel RAFFAELI ont immortalisé cette face avant de Citroën H aux Baléares - Île de Majorque à Porto-Cristo.



Tandis que Maryse et Bernard LACROIX ont pensé à la rubrique du Petit Chevronné avec ce H Food-Truck... à DUBAÏ...
(NDLR : pour cette dernière, photo en archives depuis quelques temps déjà...)



Moins exotique, sortie BUGEY à Chatillon sur Chalaronne, l'aviez-vous reconnu ? Il était présent à Vignoles en 2019.
A droite, cet autre type H sur une plage de Picardie.



A gauche, vu au dernier RV de Bel AIR, méthode « Dédé » efficace pour optimiser le rangement dans son garage. A droite, une AK électrique en charge, notre futur parc ?

Robert OPRON

Hommage à ce designer français talentueux et prolifique disparu en mars dernier.

Par M. SEVY

Robert OPRON est né le 22 février 1922 à Amiens, sa carrière commence à la Compagnie Nationale des Sucreries à Ham dans la Somme en tant que projeteur ; il suit parallèlement des cours d'ingénieur.

A 22 ans, il travaille pour Nord-Aviation où il participe notamment à la création du poste de pilotage du mythique Noratlas. Néanmoins son rêve est de dessiner des voitures, rêve qu'il concrétise en 1958 en poussant les portes de chez **SIMCA**. Lors



d'un concours pour le journal Tintin et pour le compte de SIMCA il dessine la Fulgur et parvient à convaincre la direction d'en réaliser une maquette à l'échelle 1 sous la dénomination de **SIMCA FULGUR** qui sera présentée au salon de Genève 1959. La même année il conçoit la Chambord décapotable présidentielle et poursuit en posant les bases d'une voiture équipée d'un hayon qui deviendra en 1967 la SIMCA 1100. En 1961 le bureau de style Simca est dissout et clause de non concurrence obligeant, il quitte le monde de l'automobile et est embauché chez Arthur Martin pour manager une équipe de design pour l'électro-ménager.

Les débuts de Robert OPRON chez CITROËN :

Il entre chez Citroën en 1962 et intègre l'équipe de Flaminio Bertoni, créateur stylistique de la Traction, de la 2 CV, de la DS et de l'Ami 6. Ce dernier, accaparé par le projet C 60 le charge de créer une variante de l'Ami 6 berline, le break. Au début des années 60, il y a un important trou dans la gamme Citroën entre les Ami et la DS. Entre 1963 et 1964, Bertoni planche sur le projet C 60 et qui, bien qu'un prototype ait vu le jour (moteur 4 cyl à plat refroidi par air de 1,1 à 1,4l muni de soupapes en tête et de la suspension hydropneumatique), n'aboutira pas.



Robert Opron a en charge de moderniser la DS et en 1967 lui offre des grands phares directionnels à commande mécanique.

Puis c'est le projet F, la direction de Citroën désirant une voiture avec une caisse auto-porteuse, un hayon, des suspensions mécaniques et variante hydraulique, moteur à plat classique mais aussi à pistons rotatifs...Ce projet F est abandonné en avril 1967 et le projet G est lancé avec un impératif : la production doit débuter dans 28 mois !

L'équipe d'Opron est mise en concurrence avec Giorgetto Giugiaro mais c'est la **GS** qui sera présentée au Salon Automobile de Paris en 1970 avec le succès que l'on sait ; le projet de l'italien sera retenu par Alfa Romeo et donnera naissance à l'Alfasud.



La DS Présidentielle de 1968, dessinée par Opron est réalisée dans les ateliers d'Henri Chapron. Il rajeunit également l'Ami 6 qui devient **Ami 8** en 1969 et sera produite jusqu'en 1978.

Parallèlement il travaille sur la **SM** qui sera présentée au salon de Genève 1970.

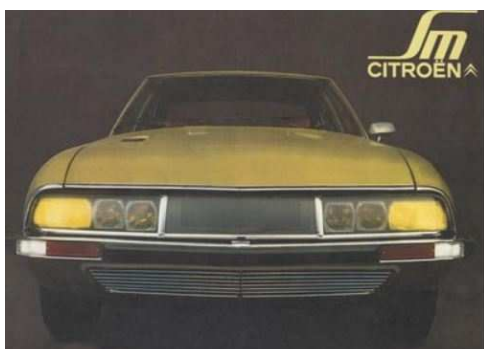
Cette dernière est issue du mariage d'une plateforme de DS 21 et d'un V 6 Maserati.

De cette fusion est née une voiture exceptionnelle.

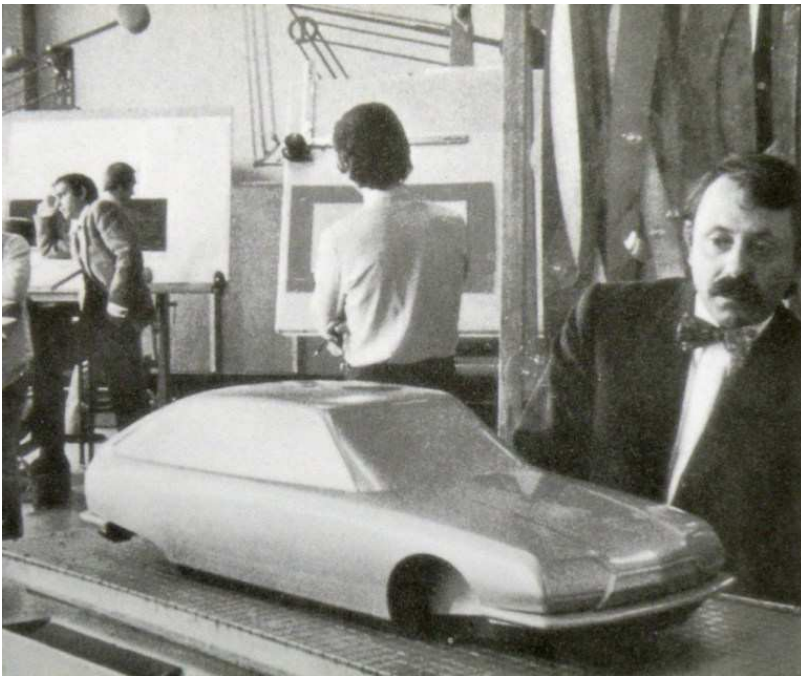


Une **SM Présidentielle** est dessinée, elle sera réalisée dans les ateliers Chapron.

En parallèle Robert Opron dessine un prototype reprenant le code stylistique de l'Ami 8 en version coupé produit à 267 exemplaires, la fameuse **Citroën M 35** à moteur rotatif annonciatrice de la GS birotor.



prototype
citroën M35 n° 159



En 1971 l'équipe de Robert Opron s'attelle au projet L qui doit assurer une succession à la DS, ce sera la **CX** qui recevra le Trophée Européen de la voiture de l'année 1975. D'autres projets sont en cours mais les coûteux projets F et G ainsi que la récession économique consécutive au premier choc pétrolier font perdre à Citroën son indépendance qui en 1975 est absorbé Peugeot, Opron part chez Renault.



Renault, le prochain chapitre de Robert Opron :

En 1976 il est chargé de re-styliser l'**Alpine A310** et finalise l'étude de la **Renault Fuego** qu'il dote d'un hayon bulle, fruit de l'expérience acquise avec la CX. Son équipe travaille également sur l'aérodynamisme de la **Renault 5 Turbo** ainsi que sur les prototypes EVE en 1980 et VESTA en 1982 afin de suivre les préconisations de l'Agence Française pour la maîtrise de l'énergie incitant les constructeurs à étudier des véhicules économes en carburant.



Avec la **Renault 9** en 1981 il décrochera son 3ème titre du trophée Européen de la voiture de l'année. Il dotera en 1983 la **Renault 11** et en 1984 la **Renault 25** du fameux hayon bulle.

En 1984 il finalise la silhouette de l'**Espace** ainsi que celle de la **Super 5**.



Les Alfa Roméo dessinées par Robert Opron :

En 1985, Bernard Hayon, PDG de Renault est remplacé par Georges Besse et Opron intègre le groupe FIAT comme directeur du design en charge de la prospective des modèles et des méthodes. Ses principales créations seront les **Alfa Roméo SZ et RZ** qui permettront à la marque de renouer avec son passé des coupés sportifs.



Ligier, la dernière aventure de Robert Opron

Robert Opron travaille en indépendant de 1992 à 2001, dessinant entre autres des voitures sans permis Ligier. Sa signature restera le hayon bulle, coquetterie stylistique qui sera reprise par de nombreux constructeurs.



Sources : *Absolutely Cars*, brève Nicolas Meunier, différents ouvrages Dominique Pagneux, communiqué de presse maison de l'Architecture Hauts de France, synthèse et harmonisation des textes Christophe Bosle.

Les Citroën en miniature : les nouvelles arrivées en vitrine

Par Nieels VEYMY



L'aventure Peugeot-Citroën-DS a proposé en début d'année un déstockage de modèles au 1/87^{ème}, une bonne occasion à ne pas rater.



Toujours en début d'année, Altaya lance en test une nouvelle collection « Les utilitaires Citroën » qui ne sera diffusée qu'en Dordogne et quelques villes limitrophes des départements voisins. C'est là que je fais le tour de la famille pour solliciter un cousin de Corrèze qui pourra aller à la maison de la presse de Brive pour m'approvisionner. Comme d'habitude, les premiers modèles sont inédits tels que le C35 nacelle Decaux, l'ID Break Europe 1, une nouvelle livrée pour le



U23 Heuliez Suchard et une publicité Gervais (comme les premiers Dinky-Toys) sur une énième version de type H. Les modèles suivants sont des redits des autres collections déjà parues.



Sources : La Grande Aventure des Petites Citroën et collection personnelle.

Les Citroën en miniature : les nouvelles arrivées en vitrine (suite).

Par Nieels VEYMY

En cette fin de saison, les vide-greniers se font rares et c'est en explorant les différents forums des miniatures que je poursuis mes recherches. Une visite sur le site du CAMAC, Cercle des Amateurs de Miniatures Automobiles Citroën me permet de trouver deux modèles intéressants, une Rosalie 500 kg aux couleurs du CAMAC et une série limitée d'un LOMAX particulièrement bien détaillée avec de nombreuses pièces finement découpées et assemblage soigné. <https://camac.forumactif.fr/>
Je n'avais pas renoué de contact avec cette association depuis quelques années, toujours présente à Rétromobile ou Epoqu'auto, le contact a été très sympathique.



Quelques clics plus loin, c'est sur Le Bon Coin que je déniche quelques raretés :

- Une C4 1930 en livrée GERVAIS, reste à savoir si celle-ci est bien d'origine, l'enquête est ouverte...et après quelques investigations, elle n'apparaît sur aucune liste ni catalogue. Après un examen plus minutieux je relève la trace d'une croix sous le motif « glaces », il s'agit probablement d'une transformation faite à partir du modèle « ambulance municipale ». Ce qui m'a été confirmé sur le forum de **La Grande Aventure des Petites Citroën**.
- Une ROSALIE 500 Kg AIR France assez difficile à trouver jusqu'à présent.
- Un U23-50 ex-Michelin revisité en messagerie, l'ensemble est propre et bien détaillé.



Patience et raison sont les deux mamelles du collectionneur ! Patience, car tout se trouve un jour ou l'autre, et raison pour ne pas trop dépenser, car un modèle vaut ce qu'on veut bien lui donner. (Maxime relevée dans la Grande Aventure des Petites Citroën)





LES CHEVRONNÉS ET LE



LE DERNIER TÉMOIN

Yves Meyniel.

Extrait du Petit Chevronné N°68 de novembre-décembre 1990.



CLAP ! UNE... PREMIERE !

POUR LES TRACTIONNÉS STARS DES CHEVRONNÉS...

A peine remis de nos émotions de BOURGOGNE 90, le temps de se refaire une toilette, voilà trois starlettes à Chevrons pressenties pour le tournage d'une séquence d'un film illustrant la vie du résistant dijonnais Maxime GUILLOT.

En ce dimanche matin, nos trois comédiennes arrivent sur la place de Grancey-le-Château, revivant pour la circonstance les années de la dernière guerre. Authenticité oblige, la 11 BL 1940, la 11 BL 1939 et la 11 A 1935 passent au maquillage car elles sont trop propres et arborent l'immatriculation allemande en WH.

Les essais commencent, il s'agit d'arriver sur la place après avoir gravi assez rapidement un terrible raidillon. Ce n'est vraiment pas la situation idéale pour nos tractions, démarrage en côte et passage en seconde à la volée. « C'est bien, mais un peu plus à droite, on recommence. Parfait mais on la refait un peu plus à gauche. C'est

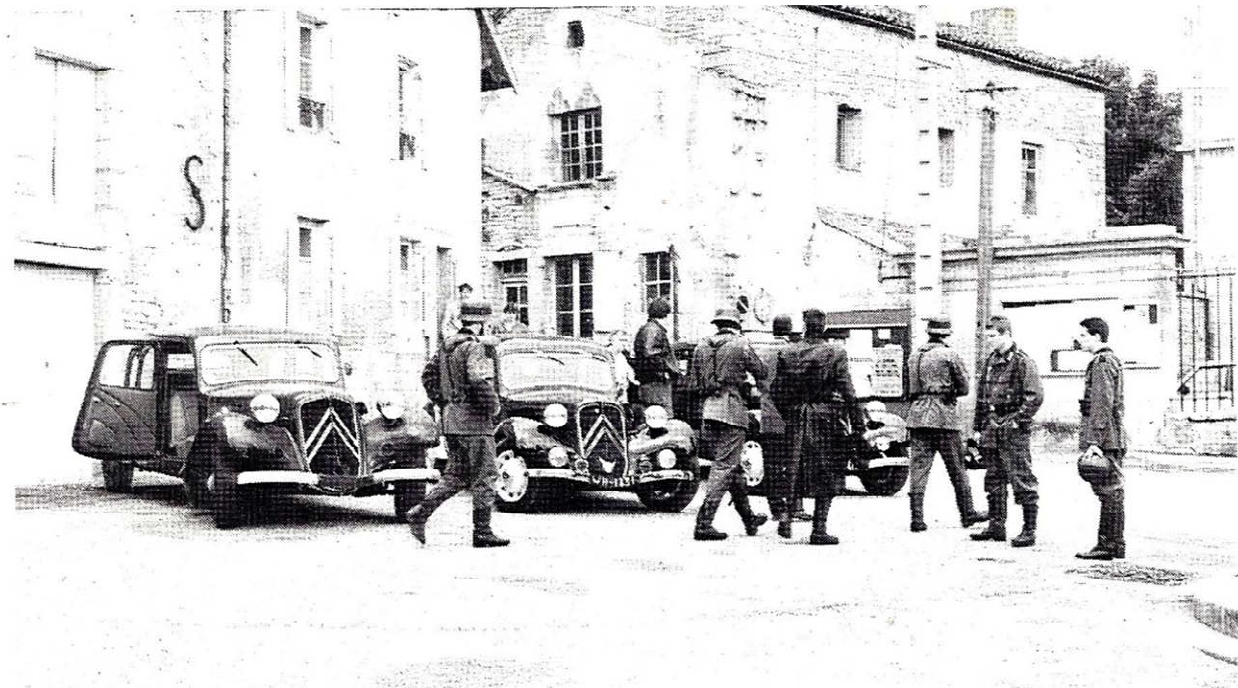
mieux mais il faut aller plus vite. Bien mais il faut s'arrêter plus loin... »

Boîte de vitesse, embrayage et température de radiateur sont à la peine...

Maintenant que la trajectoire des tractions est calée, c'est au tour des piétons et de la moto d'être synchro. Les chauffeurs sont habillés de pied en cap (jusqu'aux chaussettes !) en uniforme des soldats de la Wehrmacht.

Imaginez Jean LANAUD (Bourvil dans la **Grande Vadrouille** réincarné), Philippe GAUDILLIERE et moi-même casqués, sanglés avec baïonnette à la ceinture. J'échappe rapidement au port prolongé de l'uniforme vert de gris, la barbe ayant été sévèrement bannie par le Führer (Merci Adolphe), changement de chauffeur.

Bruno OUDRY campe le rôle d'un résistant et traverse la place au guidon d'une TERROT pétaradante, le tout ponctué de puissantes rafales d'armes automatiques « DU RIFFIFI à Grancey-le-Château ».



Le tournage s'acheva fort tard dans la nuit sous les puissants projecteurs. C'est vers minuit que Jean-François MITANCHEY récupère sa traction gentiment prêtée pour le tournage, repartant même avec l'immatriculation en WH !

Par contre pour la 11 A Limousine, l'ancêtre de la journée, ce fut « **LE JOUR LE PLUS LONG** » de sa carrière d'actrice.

Retour à l'écurie bien fatiguée par « **LES GRANDES MANOEUVRES** » qu'elle avait dû faire, elle s'écroula dans la rue juste devant le garage sans plus vouloir bouger, pivot inférieur du train avant cassé et triangle déboîté, c'est « **MASSACRE SANS DÉPANNEUSE** » !

Il fallut beaucoup d'imagination pour « **LES AVENTURIERS DE LA ROTULE PERDUE** », cric roulant, sangles, fil de fer et levier pour la déplacer et la mettre à l'abri.

Il était 3 heures du matin, rescapés de « **L'ARMÉE DES OMBRES** », nous avons bien mérités « **LE REPOS DU GUERRIER** » !



Le **DERNIER TÉMOIN** est un film de fiction s'inspirant de la vie de Maxime GUILLOT, écrit et réalisé par Jean-Marc BORDET en 1991 et produit par UP Vidéo pour la Ville de Chenove. Ce film débute par l'exécution d'une femme qui reconnaît avoir dénoncé Maxime Guillot. Ce flash-back est suivi de la cérémonie actuelle au cimetière de Chenove. Un vieil homme ne peut se rendre à cette cérémonie et son petit-fils se charge de ce devoir de mémoire. Tout au long du film le grand-père va raconter ses souvenirs à son petit-fils. Le vieil homme compagnon imaginaire de Maxime Guillot dans la résistance, raconte donc son passé dans la période 1940-1944. Jeune homme alors, il voit des prisonniers cachés dans le café de Maxime Guillot et apprend ainsi que celui-ci participe à la résistance. Il va ensuite s'engager dans la lutte contre l'occupant car il refuse de partir pour le STO mis en place pour fournir de la main d'œuvre à l'Allemagne. Ces souvenirs permettent une évocation des différentes formes et actes de résistance de Maxime Guillot : une équipe de résistants sabotent une voie ferrée pour faire dérailler un train, une scène présente Maxime Guillot écoutant la BBC et les messages annonçant des parachutages. Une des plus longues scènes montre Maxime Guillot dirigeant une équipe de récupération de containers parachutés. Le film ne présente ni l'arrestation ni la mort de Maxime Guillot. Elles sont cependant évoquées à la fin du film, le petit-fils se rend rue Condorcet et revit les derniers instants de la vie de Maxime Guillot. Cette séquence voit se succéder les scènes en couleurs, actuelles, et les images en noir et blanc représentant l'époque de la guerre. Ce montage restitue la peur croissante du jeune homme, l'angoisse et la douleur qui étaient sans doute celles de Maxime Guillot dans ses derniers instants d'un très grand courage.

Nous fûmes conviés à la projection en avant-première, un moment très émouvant, au cinéma Familia qui se situe rue Condorcet à Dijon à quelques mètres du lieu où Maxime Guillot fut abattu. Une plaque commémorative est d'ailleurs toujours en place.

LES CITROËN DE MA VIE...

Par Sylvain DOMATTI

Comment intituler cet article sans tomber dans la grandiloquence ou les lieux communs ? Une bonne partie de ma vie d'automobiliste va s'achever, quelle sera ma prochaine voiture ? De la même marque sûrement mais avec quelle conviction ? Ressemblera-t-elle à la première ?....

Tout a commencé en 1970. Je n'avais pas conduit avant mon service militaire, ma première auto fut donc une Jeep bientôt suivie par le camion GMC. De retour à la vie civile je m'achetais pour 500 Francs une 2 CV AZL de 1958 âgée de 11 ans, en bon état de marche mais ternie et fatiguée.

Quelques pannes de dynamo me firent remettre en état le circuit de charge, le démarrage par remorquage étant impossible et l'utilisation de la manivelle délicat. Par la suite je remis en état le moteur qui m'avait lâché, sur l'autoroute, en montant à Paris chez un copain ! Retour par le train et la 2 CV rentrera à la maison sur le plateau d'un Saviem SM 8 de la menuiserie d'un village voisin. Remise en état grâce à un don de ma grand mère, on me fit passer un marché selon lequel je devais la donner à mes frères moyennant quoi on m'aidait à acheter une autre voiture.



C'est ainsi que je passais commande d'une 2 CV 6 de couleur érable en 1970 et serai livré dix mois plus tard en 1971 et après quelques arrangements d'une 2CV 4 rouge : la 2 CV était aussi difficile à acquérir que pendant le début des années 50. Auparavant j'avais fait connaissance avec l'automobile grâce aux deux premières voitures de ma vie, en tant que passager et spectateur car enfant j'avais souvent vu mon père capot levé et outils à la main, ce qui n'avait pas manqué de me donner envie d'apprendre la mécanique.

La première était une Renault KZ 11 berline vert pâle de 1928 qui s'était rapidement vue transformée en camionnette ; mon grand-père s'en servait comme véhicule de chantier et j'ai encore en mémoire sa silhouette ainsi que son teuf teuf poussif dans les oreilles. Les voyages les plus longs étaient ceux effectués par mes parents pour se rendre en famille en Haute Marne près de Langres : sable et moellons à l'aller, pommes de terre et victuailles au retour. Allait-elle franchir les côtes du plateau Langrois sans ennuis ? Oui bien sûr à cette époque ; les camions qui venaient du val de Saône montaient ces mêmes côtes au pas en crachant des torrents de fumée noire. J'ai même vu des aides chauffeurs assis sur les ailes avant des camions « bidouiller » les pompes d'injection pour obtenir quelques chevaux supplémentaires. La KZ accomplit son service sans trop de défaillances jusqu'en 1957, date à laquelle elle fut remplacée par un mille kilos Renault type R 2060 à moteur 85, à soupapes latérales s'il vous plaît ! Celui-là je le conduirai à partir de 1969 car ayant le permis mon père se laisse convaincre. Je ferai aussi de la mécanique : échange de la boîte de vitesses, de la pompe à eau, rodage de soupapes, ce qui impose la dépose de la culasse, une corvée sur ce moteur.



Je l'équiperai aussi de clignotants car il n'était pourvu que de flèches. Il quittera la maison et sera détruit à même une casse sauvage, dommage, je l'aurais bien gardé et restauré.

Je vais donc rouler en 2 CV4 première main jusqu'en 1979 : notre premier fils arrivait et elle se faisait vieille, elle terminera en 2 CV 5 après la greffe d'un moteur d'Ami 8, sans échange de la boîte de vitesses, ce qui lui donnera une certaine pêche en côte. Nous irons avec plusieurs fois en Angleterre, elle connut tous les départements du Languedoc ainsi que les routes de la vallée du Rhône. Plus tard lorsque je refis cette route en camping-car je serai moins rapide, il faut dire qu'avec l'accroissement des zones construites ainsi qu'avec les limitations de vitesse on a du mal à dépasser le 80 km/h.

Je revendis cette voiture à un ami qui l'utilisa comme voiture de prêt pour son garage ; elle disparaîtra rapidement.

Exit la 2 CV rouge immatriculée PC 21 ; je ne dirai pas qu'elle tirait à gauche au freinage...

Nous nous embourgeoisons en roulant en GS Spécial Break d'un beau bleu myosotis, confort puissance et tenue de route, je mettrai quand même un certain temps à oublier la 2 CV ; à ce propos, ce choix imposé de la 2 CV 4 m' toujours fait regretter de n'avoir pas pu acquérir sa grande sœur la 6 car avec ses 435 cm3 elle ne faisait pas mieux que les précédentes avec 425 cm3, puissance insuffisante au regard du trafic routier en accroissement, elle disparaîtra au demeurant en 1978. Avec la GS et la famille qui s'accroissait nous n'aurons pas trop l'occasion de faire de grands voyages : Champagne, Bourgogne, Val de Saône. J'apprécierai sa tenue de route hors pair, son confort mais à la naissance du troisième bambin, c'est la traction achetée en 1975 qui nous servira pour les déplacements familiaux.



Devenus Dijonnais, la GS fera beaucoup de déplacements urbains et si je ne me plaindrai pas d'un défaut avéré dont elle fût peu affectée, la corrosion, il en est autrement de sa consommation en ville, près de 10 litres aux 100 kms. Ce sera la dernière voiture neuve que j'achèterai, toutes les autres seront d'occasion. Je vais donc acheter à un chauffagiste du lycée une BX 16 RS break rouge plus adaptée à nos besoins, l'exiguïté de la GS nous ayant déjà obligée de faire l'acquisition d'un véhicule de loisirs qui nous a permis à partir de 1984 et durant dix ans de partir en vacances, même à l'étranger au vu du volume de bagages nécessaire pour un minimum de confort et d'aisance pour notre petite famille, j'ai nommé le fourgon Citroën HZ de 1956, acquis pour un sourire auprès d'un Chevronné qui se reconnaîtra. Restauré, repeint, il nous accompagnera pendant presque 15 ans, affaire à suivre.

La GS a eu une fin détestable, cédée à un membre de ma famille, elle se transformera rapidement en poubelle roulante ; mon épouse était trop bonne, désormais je vendrai mes occasions loin de la famille afin de ne pas les voir se décrépir. La fin de cette voiture et le décès de mes parents furent à l'origine d'une rupture avec le milieu familial. Si j'appréciais son confort, sa puissance et sa moindre consommation, la tenue de route de la BX était en retrait par rapport à celle de la GS. J'appréciais pleinement son volume intérieur. Elle servira



aussi d'auto-école à mes fils. Mais nous voilà à la campagne un des vœux de mon épouse étant d'être indépendante, elle repasse avec succès son permis et ayant un handicap aux pieds, ce sera un permis sans pédale d'embrayage. Nous fîmes donc l'achat d'une berline BX 16 TRS à boîte automatique. Ce fut cette voiture qui me fit apprécier ce type de transmission, la BX étant suffisamment puissante pour faire oublier le principal défaut de ces boîtes de vitesses à savoir

une certaine mollesse doublée d'une consommation en hausse. Tenue de route, confort, freinage, la voiture était très agréable, dotée en prime d'une direction assistée, elle fit le bonheur de mon épouse pendant plus de six ans...et moi je fus ravi d'être passager à ses côtés. Le comportement de cette berline était supérieur à celui du break. Quelques petites pannes, fuites. La fameuse « pieuvre », barbu encrassé. Pannes vites réparées mais la taille de l'auto et ses petits ennuis firent que l'on se mit à rechercher une auto plus petite : ce sera une AX rouge 1,5l boîte automatique évidemment. Jean Baptiste héritera de la BX qui terminera sa vie avec près de 200000km. Mes fils, qui avaient quitté le foyer pour voler de leurs propres ailes habitaient Dijon et Besançon. Mes dijonnais que je croisais souvent en ville me charriaient et me disaient que je ressemblais à un vieux p...avec mon vieux break rouge et ses phares jaunes...C'est Jean-François qui travaillait dans un garage Citroën de Besançon qui me dit qu'il y avait quatre break Xantia d'occasion à vendre à des prix intéressants et qu'il pouvait me négocier le prix, notamment sur un joli modèle de 1997, sommet de gamme, gris moteur, 2 litres essence, moteur atmosphérique, bon état, peut-être un peu kilométré. Elle n'était pas très chère (prix oublié) et valait 170 000 francs neuve ; j'ai obtenu deux roues supplémentaires chaussées de pneus hiver et des barres de toit. J'ai tout de suite apprécié cette auto qui m'a accompagné jusqu'en 2020.



Ayant des soucis de santé, j'oubliai un peu l'entretien de cette voiture et son kilométrage dépassant les 300 000 kms, elle me posa quelques soucis : démarreur, radiateur de chauffage puis le principal, un accrochage. Je commence à trouver que son entretien devient conséquent mais elle fonctionne toujours aussi bien. Catalyseur puis ligne d'échappement complète, quelques soucis de câblage électrique, elle sera refusée au contrôle technique pour un souci de disques de freins avant hors côte ! Vous avez dit contrôle sans démontage ? 340 000 kms et toujours le même plaisir de conduite ; après avoir envisagé de la mener à la casse, c'est l'ami d'un ami qui va en prendre possession pour la symbolique somme...d'une poignée de main et d'un sourire ! Dame Xantia coule des jours heureux près de Montpellier d'où je reçois de temps à autre de ses nouvelles, son propriétaire étant toujours ravi de l'utilisation qu'il en fait. C'est certainement la meilleure voiture que je n'ai jamais possédée, je la regrette toujours un peu...

J'avais une envie qui va très vite se concrétiser, celle d'un break C 5 ; je voulais une boîte automatique et goûter encore de la suspension oléopneumatique que j'avais tant apprécié. C'est par l'intermédiaire d'un membre du club que je trouvais la bête.. rare ? Les C 5 ne sont plus produites depuis 10 ans ; la belle est en bon état mais affiche 200 000 km ; Tourer Exclusive, elle est toutes options, 165 cv, moteur diesel, boîte pilotée ou robotisée, bref elle se débrouille toute seule, pas de pédale d'embrayage. Cette voiture est en bon état, seul le gabarit important et le côté « usine à gaz » me font penser que je ne mettrai pas souvent les mains sous le capot. Quelques réflexions de mes fils : « si tu as un accident, on retrouvera peut-être quelque chose de toi dans ce vaisseau. » Celui qui l'a essayé a été impressionné par la tenue de route, le confort et la puissance mais estime que le retour que donne la route est difficilement perceptible au volant. La boîte pilotée est inférieure à la boîte auto de la Xantia, pas de frein moteur, autre lacune des voitures modernes ; plus de frein à main mais est suffisamment ancienne pour posséder une clef de contact conventionnelle. Autre réflexion bien masculine, « la puissance d'une voiture est inversement proportionnelle à la virilité de son conducteur »

En 1969 j'ai commencé ; je m'impose cette autodérision mais on est prié de ne pas rire...si quand même un peu. Je vous reparlerai de mes fidèles Citroën plus tard, la 2 CV Cab et ma fidèle traction.



Sortie BRESSE- DOMBES-BUGEY

Par Pierre PRÊCHEUR

« Les horaires de regroupement sont matinaux mais impératifs. Vous aurez tout le temps de refaire le monde pendant le week end »

Ainsi s'exprimait le grand organisateur. Donc à l'heure dite 11 voitures étaient garées à Noiron sous Gevrey.

Finalement, nous avons eu le temps d'y refaire le monde et Bernard n'était même pas là pour nous en empêcher

Bon, il est déjà tard, alors direction Chatillon sur Chalaronne ; il y a bien 30 ans que je vois cette sortie sur l'autoroute A6, entre Macon et Villefranche, 30 ans que je m'interroge sur la réalité de ce lieu et ce qui lui a valu ce panneau honorifique sur l'A6.

Et bien c'est une charmante cité médiévale, arrosée par ... la Chalaronne, dotée de halles du XVe siècle sous lesquelles le marché (avec volailles) a lieu tous les samedis.



Et nous sommes samedi ! C'est l'occasion de discuter avec un éleveur de gallinacés et d'y apprendre que certaines races de poules ont changé de nom depuis mon enfance pour cause de bannissement de certains termes. On pourrait douter du bien fondé et de l'efficacité de la mesure sur des poules...



Après le repas, nous filons (si, si !) en direction de NANTUA, avec une halte à JUJURIEUX (un nom que j'ai d'abord cru échappé d'un album de Gai Luron), pour y découvrir les anciennes soierie BONNET et le musée implanté dans les ateliers sauvegardés.

Héritiers de la tradition des soyeux Lyonnais, la famille Bonnet installe son usine de tissage à JUJURIEUX en 1835. Elle fonctionnera jusqu'en 2001, en travaillant pour les grandes maisons de couture. L'atmosphère du musée m'est particulièrement agréable, les alignements de métiers à tisser me rappellent mon enfance et les ateliers des usines textiles



de Montceau les Mines, que j'ai beaucoup traversés, accompagnant mon grand-père chaque jeudi après-midi.

Bien qu'en activité jusqu'à l'aube du 21^e siècle, les soieries ont conservé le parfum des débuts de l'ère industrielle et d'un 19^e siècle triomphant. Ceci est probablement dû au fait qu'aucun bâtiment moderne ne soit venu perturber l'unité architecturale du lieu. Elles ont employé jusqu'à 1200 personnes, dans un complexe particulier et paternaliste d'usine/pensionnat où les jeunes filles étaient logées, formées, puis employées. Eglise, infirmerie, lingerie, crèche se devaient donc d'être présent sur le site (Mark Zuckerberg n'est qu'un copieur !).



La vallée du Cerdon, c'est aussi ... LE CERDON. Celui qui se boit, pas celui dans lequel on pêche la truite. Racines bourguignonnes obligent : nous allons visiter un domaine. Accueil sympathique, belles installations et dégustation. Le Cerdon est fait avec un cépage noir à jus blanc et est vinifié en blanc (une toute petite macération pour la couleur). C'est la méthode « ancestrale ». Vous noterez que toute apparition de bulles dans une bouteille se doit de respecter une méthode (la seule, la vraie) : Champenoise à Reims, traditionnelle en bourgogne, ancestrale dans le Bugey. Mais bon ! tout ce sucre (fût-il naturel) et ces bulles dans un vin blanc, est-ce bien raisonnable ? La journée s'achève à l'EMBARCADERE, hôtel situé au bord du lac de Nantua.



Dimanche matin après un petit coup d'œil sur le lac ensoleillé, nous nous dirigeons vers le musée de la Résistance.



Le musée est situé dans l'ancienne prison de NANTUA. Il retrace l'histoire de la résistance dans la région et de la vie quotidienne pendant la période de guerre. L'Ain fut un département où affluaient de nombreux réfugiés, du fait de sa proximité avec la Suisse et du tracé de la ligne de démarcation qui traversait le département. Pour ces mêmes raisons, la résistance y fut très active.

La ligne de démarcation suit la Valserine. Bellegarde sur Valserine se trouve donc coupée en deux, au moins jusqu'en mars 1943, date à laquelle l'ensemble du territoire français est occupé.



Dans une salle réservée aux objets du quotidien pendant les années de guerre, que vois-je : une demi Celta Quatre tractant un gazogène ! Mais elle semblait en très bon état cette voiture, avec ses petites roues fils. Pourquoi avoir fait ça ! Juste par manque de place ? Ça n'aurait pris que 2 mètres supplémentaires de la conserver en entier ...

Il est l'heure de déjeuner. Nous reprenons les gorges du Cerdon et après quelques enfilades d'épingles, nous arrivons au restaurant « le PANORAMIQUE » qui est situé « au Belvédère ». Je crois que l'on a tout dit Si je vous affirme qu'il est au fond de la vallée, vous allez me traiter de menteur.



Donc, très beau coup d'œil sur toute la vallée du Cerdon. Mais l'autre particularité du lieu, c'est l'assortiment de viandes (bœuf, canard, poulet) flambées à l'armagnac. Une potence supportant une boule hérissée, dans laquelle coule l'armagnac et sur laquelle sont accrochées les viandes. La mise à feu est impressionnante, le résultat est excellent.

Après quelques pichets, il est temps de reprendre la route du retour (celle-ci, le rédac chef aura le droit de la censurer). Les paysages du BUGEY valent le coup d'œil mais l'allure soutenue imposée par les « pressés du dimanche soir » m'interdit de lever les yeux de la route.

Au fait : pas une panne, pas un tournevis sorti de sa trousse, pas mal non ? (pour certains, ça paraît normal, moi j'aime bien le souligner).

Un grand merci aux organisateurs, tant pour la qualité hôtelière que pour les choix de parcours et de visites.

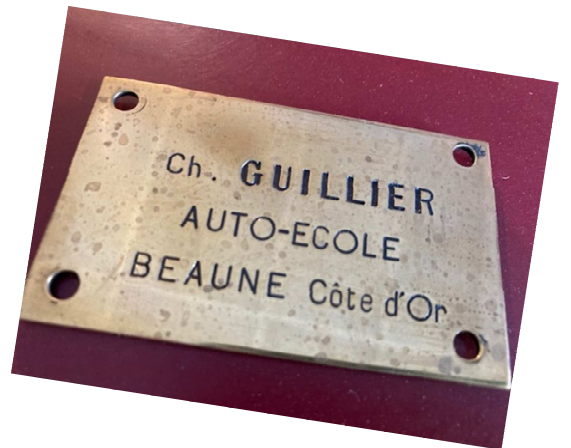


Les derniers RV de Bel Air :

En septembre : les 100 ans du permis de conduire



A chaque Rendez-Vous, il y a toujours au moins une Bugatti ! Le Président de l'AOC rend hommage à Jean Paul Belmondo décédé quelques jours auparavant. Trois Chevronnées s'exposent ...



Qui dit permis de conduire dit Auto-Ecole...



La B2 Torpédo de Dédé Pasquelin attire les regards, une authentique voiture d'uto-école, celle de Charles Guillier à Beaune. On remarque la couronne dentée sur la colonne de direction pour jumeler les deux volants, le moniteur avait à portée de main le frein à main et la pédale la plus proche celle des freins, puisque l'accélérateur est au milieu. Lors de ses différents périple, Dédé a retrouvé le témoignage du fils GUILLIER et même d'une « ancienne » élève ayant passé son permis sur cette voiture !



En octobre, pour le dernier RV à Bel Air, l'AOC accueille le Rallye d'Automne du Club HOTCHKISS et c'est une quarantaine de modèles que nous avons eu le plaisir d'admirer, dont la plus ancienne, une limousine avec séparation chauffeur de 1932 venue de Belgique. Et des Citroën aussi !





Jean Paul Belmondo et Bourville sur le port du Havre dans une DS coupée en deux lors du tournage du film Le Cerveau © AFP...

