

LE PETIT CHEVRONNÉ

EDITORIAL DU PRÉSIDENT

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Chers Amis !

Les fêtes de Noël passées, il est temps à présent de se remettre sérieusement au travail.

Le Club se porte très bien, mais le dynamisme s'est quelque peu épuisé en cette fin d'année. Par exemple, les questionnaires sont loin d'être tous revenus, pas même une trentaine, soit à peine la moitié...

Que se passe-t'il ? Pensez-vous que seule la cotisation est la motivation de notre association ?

Nous voulons mettre des idées en commun, nous voulons communiquer, participer, pour promouvoir nos tractions.

Manifestez-vous donc ! Le Bureau sinon se fâchera ! Peut-être ne répondons-nous pas à vos souhaits ? Et dans ce cas, exprimez-les, les occasions ne manquent pas.

Nous avons tous des occupations professionnelles, l'argument "Pas le temps !" n'est pas justifié, puisque ce mouvement a été justement fondé pour rompre la monotonie de nos activités. Envoyez des anecdotes, des photos insolites, des trucs, des tuyaux... N'ayez-pas peur ! Tout est valable !

Nous avons la chance, contrairement aux autres clubs (Bugattistes, Cabrioletistes, Mercedetistes... etc), de pouvoir représenter une population variée et colorée. De nombreuses professions sont regroupées, la Traction Avant n'étant pas réservée exclusivement aux collectionneurs fortunés. Dans cette optique, nous souhaiterions que les réflexions de mauvais goût, les jalousies, et autres marques de mauvais esprit disparaissent, pour l'année 81 et les suivantes.

Nous nous efforcerons, afin de faire vivre notre grande famille, de travailler dans différentes options (voyages en bus, pique-niques, animations de fêtes, voyages à l'étranger, soirées photos-diapos-films...).

Peut-être existe-t'il encore d'autres moyens de promouvoir nos vieilles dames.

Dites-le nous simplement ! Nous sommes là pour étudier et mettre à exécution les projets.

Je voudrais terminer ce laïus, en vous exposant un problème capital, sur lequel nous aurons l'occasion de revenir cette prochaine année.

Arrêtez de gaspiller des chemises, des pistons et des bielles. Une traction doit être fiable puisqu'elle doit rouler loin.

Un seul moyen : c'est d'utiliser non pas les groupes d'origine (sauf s'ils sont en très bon état et que les lignes d'arbre n'ont pas souffert) mais des groupes d'ID I9 P. Seuls les groupes d'ID I9 P (les premiers sortis) sont valables. Ils offrent l'avantage extraordinaire de posséder trois paliers dont les coquilles ne sont pas en bronze et régul, mais en matériau moderne.

Je résume : refaire une ligne d'arbre sur un moteur Perfo ou de Type D revient à plus de I 500 F, car l'équipement des paliers est très cher, par contre, sur les groupes ID I9 P, le travail est huit fois moins onéreux. D'autre part, vous ne pourrez pas dire que votre moteur n'est pas d'origine car tous les types de culasses peuvent se monter sur ce groupe (7 - II Perfo - II D).

"Arrêtez le massacre !" Observez-bien dès maintenant les vieilles ID I9 en train de mourir dans les casses. Soulevez les capots, et regardez les plaques moteurs. Si vous trouvez des groupes à plaques ID I9 P, mettez les options sur ces automobiles. Achetez-les à bas-prix, complètes, et démontez la mécanique à l'aide de copains. Sinon, prévenez le Bureau, et donnez-nous les adresses. Seuls le groupe et le volant-moteur seront utiles. Comme je l'ai dit tout-à-l'heure.

Nous reparlerons de tout cela avec nos amis spécialistes.

Bonne Année 1981 !

Répondez tous à l'appel pour l'Assemblée Générale du
Samedi 17 JANVIER, et n'oubliez pas tous les conseils !

Jean-Pierre CHARTON

CHARADONS UN PEU

o-o-o-o-o-o-o-o-

Solution de la charade précédente :

Mon 1er est un véhicule royal ancien (carrosse)

Mon 2ème est un aliment asiatique (riz)

Mon 3ème est une ville de Seine et Marne (Meaux)

Mon 4ème est un célèbre docteur (No)

Mon 5ème est une enveloppe naturelle (Coque)

Mon tout est une caractéristique de la T. A. (carrosserie monocoque)

Une nouvelle charade : Mon 1er est un encouragement espagnol

Mon 2ème est un liquide

Mon 3ème est une spécialité de Clermont-Ferrand

Mon 4ème est un adjectif possessif

Mon 5ème peut être nerveux

Mon Tout est une caractéristique synonyme de confort dans une certaine traction.

Nous tenons à remercier vivement la rédaction du journal LA VIE DE L'AUTO qui nous a autorisés à reproduire cet article paru dans son numéro du 1er octobre 1980.

● Pourriez-vous mettre un terme, soit individuellement, soit collectivement, dans vos colonnes, à mon embarras concernant les hauteurs arrière sous coques de T.A. Citroën ?

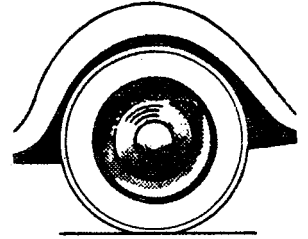
Sur les manuels, il existe deux hauteurs : celle pour roues stop et celle pour roues Pilote ou B.M. Quelles sont les différences fondamentales entre ces deux familles de roues ? A quelle catégorie appartiennent les roues, dites « à quatre fentes » des 11 les plus récentes (53 à 57) ? les B.M. semblant se rapporter à un seul modèle de 15/6 ?

Cette hauteur sous plancher diffère-t-elle si une 11 BL 53 ou 54 est équipée (d'origine), de pneus arrière 155 x 400 sur jantes 165 x 400, ou l'inverse ?

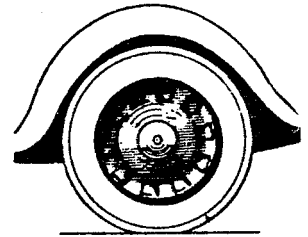
La revue « Traction-avant » (du C.T.U.) N° 24 (été 79), la R.T.A. et le mémento Citroën 1919-1957 (dernièrement réimprimé) restent muets sur ces points.

Les Tractions, tous modèles et pendant toute leur longue carrière, ont été équipées de roues de 40 cm de diamètre. Le type des roues a changé quatre fois : de l'origine à 1938 elles furent pleines ; de 1938 à 1942 ce furent les fameuses roues « pilote ». Puis elles redevinrent pleines, type B.M. (bon marché) jusqu'en 52 où l'on en vint au modèle à quatre trous. Cela est bon à savoir mais le diamètre restant le même, ces modifications n'influent pas sur les hauteurs sous coque. Les pneus, eux, variaient suivant le poids du modèle. Jusqu'aux roues pilotes ce furent des pneus à basse pression de 140, 150, 160 mm (et même de 180 sur la fantomatique 22). Ensuite, ce furent des 155, 165, 185 à très basse pression. Ce changement provoqua, début 1938, un élargissement des ailes. Du même coup, la hauteur sous coque, pour un même modèle, varia également d'où les deux mesures qui vous sont données dans les manuels. Par la suite, les changements de types de roues n'eurent pas d'influence dans ce domaine.

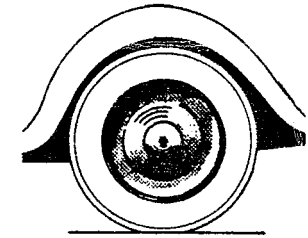
LES ROUES DES TRACTIONS



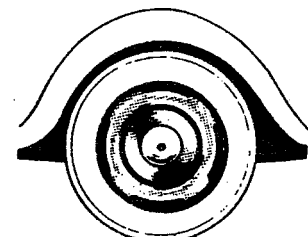
Roues pleines, diam. 40 cm, de 1934 à janvier 1938, pour pneus basse pression. L'enjoliveur n'a pas de boulon central.



Roues « pilote », diam. 40 cm, de janvier 1938 à novembre 1946 pour pneus très basse pression. Enjoliveur de forme nouvelle, à boulon central.



Roues pleines « BM », diam. 40 cm, de novembre 1946 à juillet 1952 pour pneus très basse pression. Enjoliveur de même forme que le premier type mais avec boulon central.



Roues « à quatre trous », diam. 40 cm, de juillet 1952 à la fin, pneus très basse pression, enjoliveurs inchangés.

NOLAY

A Cirey, M. Adnot est propriétaire en première main d'une Traction avant Citroën

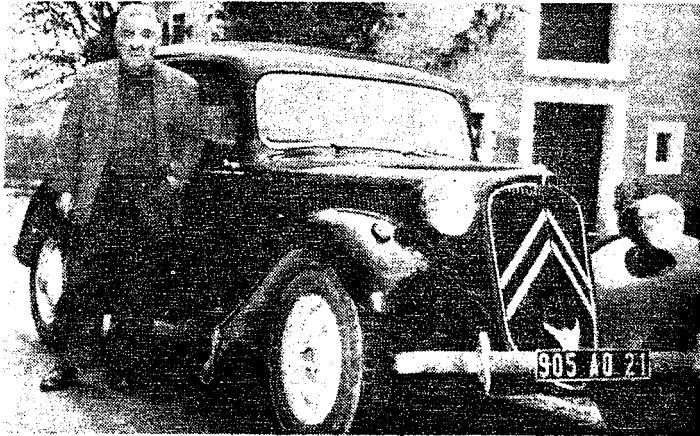
En septembre dernier, le Club de la Traction bourguignonne réunissait sous les Halles de Nolay, une vingtaine de Tractions avant Citroën, amoureusement restaurées par leurs propriétaires.

O surprise, une autre Traction venait se joindre au groupe. Il ne s'agissait pas d'une voiture restaurée, mais d'une Traction en parfait état, d'origine, que son propriétaire utilise quotidiennement, M. Paul Adnot, retraité, demeurant avec son épouse au quartier de Cirey. M. Adnot, bien connu des Nolaytois, venait tout simplement et en toute amitié, se joindre aux fanatiques de la Traction avec sa voiture habituelle.

Fervent Citroënniste, M. Adnot achetait sa première Citroën en 1924, c'était une Trèfle 5 CV. En 1927, il utilisa pour ses déplacements professionnels une B 2 fourgonnette qu'il changea en 1931 pour une C 4 berline.

En 1946, c'était la première Traction et la seconde et actuelle était acquise en 1953 ! Ces 5 Citroën ont permis à leur propriétaire de parcourir plus d'un million de kilomètres, sans accident.

Le Club de la Traction bourguignonne a donc accueilli un nou-



La voiture et le chauffeur : une entente depuis près de 40 ans (Photo B.P.)

veau membre, devenu ainsi le doyen de l'association. M. Adnot, en effet, fêtera bientôt ses 81 ans et sa Traction ses 205.000 km !

Nous les attendons tous deux, en pleine forme pour le défilé de la Quinzaine commerciale.

En effet, le Club de la Traction bourguignonne va participer au lancement de la Quinzaine de Nolay. Un défilé aura lieu dans les rues de la ville ainsi que dans les

communes environnantes, le dimanche 7 décembre, de 11 à 12 heures.

Les Tractions seront ensuite exposées sous les Halles jusqu'à 15 heures, avec présentation des différents modèles, rétrospective de la production des Tractions Citroën avec exposition de voitures miniatures, affiches publicitaires d'époque, etc.

A ne pas manquer.

IL ETAIT UNE FOIS...

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o

L'article du Bien Public, ci-contre, vous a donné tous les détails de la fidélité de Monsieur ADNOT, notre doyen, aux doubles-chevrons.

Monsieur ADNOT va nous donner plus de détails sur ses tractions :

"J'ai acheté ma première traction en 1946, une très belle occasion, c'était une BL de 1935 gris métallisé, avec des roues Robergel à rayons. Avec cette voiture, je fi au moins 150 000 kms sans problème.

Après la guerre, on ne trouvait plus ni antigel ni alcool à brûler, pour protéger le moteur, l'hiver. Mon voisin ayant raté la distillation de son eau-de-vie, j'ai utilisé celle-ci comme antigel. Avec un bon alcool de plus de 53°, mon moteur n'a jamais gelé !

En plaisantant, je proposais souvent à mes collègues de boire un grog. Il me suffisait de dévisser la purge du radiateur pour que ceux-ci très surpris, sentent une bonne odeur d'eau-de-vie !

Un autre hiver, je me trouvais dans le Doubs près de Maiche. Les routes étaient fortement enneigées et pas dégagées ; on ne voyait que les piquets de clôtures. Pour croiser un autre véhicule, je m'étais trop serré à droite, et ma traction est partie au fossé. Heureusement, un camion militaire de passage, put la tirer de sa fâcheuse position à l'aide d'un treuil. De retour à Dijon, je me rendis compte que ma traction avait une tenue de route inhabituelle ; je constatais que les militaires avaient accroché leur puissant treuil... à l'essieu !

C'est la seule grosse réparation que je fis à cette traction.

En 1950, j'ai commandé une nouvelle BL neuve, mais je n'ai pu l'avoir qu'en 1953 ! Je suis allé la chercher à Paris, car il n'y avait pas de livraison.

Pour mon travail, j'ai fait 200 000 kms avec cette traction. Lorsque j'ai pris ma retraite en 1965, j'ai fait refaire mon moteur, et depuis j'ai bien fait 5 000 kms. Je viens de changer le radiateur pour pouvoir aller à la pêche tranquillement !"

PHOTOS ET QUESTIONNAIRES

Vous voulez que les activités et les projets du Club accèdent à vos désirs ? Pour cela, il faut que nous les connaissions !

Retournez votre questionnaire (feuille jaune) et votre photo pour votre carte de membr

FICHES D'IDENTIFICATION

L'ère administrative dans laquelle nous vivons tous, nous répertorie, nous classe en fiches ou en ordinateurs ! Le Club ne tombe pas dans cet excès, soyez en rassurés ! Les renseignements demandés dans la fiche ci-jointe, sont nécessaires à l'édition de notre Annuaire 1981, qui permettra à tous les membres de mieux se connaître, et éventuellement de se contacter, entre propriétaires de tractions de mêmes types et confrontés aux mêmes problèmes.

ANIMATION

Nous pensons renouveler en 1981, une animation semblable à celle de la quinzaine commerciale de NOLAY, car tous les participants furent enchantés. Il est à noter que pour 15 voitures demandées, nous n'avons eu que 15 inscriptions.

RUBRIC A BRAC

Un stand sera installé lors de l'Assemblée Générale, où vous trouverez : cabochons de clignotants, autocollants, calendriers, affiches, plans de graissage, notices d'entretien...

F. F. A. E.

Notre inscription à la Fédération Française des Automobiles d'Epoque est en cours. Notre Club sera donc officiellement reconnu, et nous bénéficierons d'avantages administratifs sur le plan national.

BULLETTIN

Nous attendons vos courriers, anecdotes, articles techniques, suggestions pour le Bulletin de Février.

Rédaction : Yves Meyniel - Vauchignon - 21340 NOLAY

REVUE DE PRESSE

o-o-o-o-o-o-o-o

Voici un essai de la Traction Avant paru dans l'ILLUSTRATION le 3 octobre 1936, et relevé par Jean-Pierre PERAL.

La TRACTION AVANT a fait faire à l'automobile, en ce qui concerne la sécurité de route, un progrès pour le moins aussi grand que jadis l'adoption des freins sur les 4 roues.

Les usines CITROEN, qui ont réussi à mettre définitivement au point une TRACTION AVANT d'une formule très séduisante, consacrent la majeure partie de leur activité à leurs fameuses "7", "II" et "II Légères" à roues avant motrices. Ces voitures possèdent toutes des moteurs à chemises de cylindres amovibles et interchangeables, des freins hydrauliques indé réglables, des roues indépendantes, une suspension très douce par barres de torsion et amortisseurs hydrauliques, des carrosseries tout acier monocoques, confortables, spacieuses et d'une robustesse à toute épreuve. Les "7" 4 cylindres, d'une puissance effective de 35 cv et les "II légères" 4 cylindres se font en berlines 5 places, 4 portes, en cabriolets et faux cabriolets 2/4 places. Les "II" se font en berlines 6 places, et conduites intérieures 6 places, en familiales à 8 et 9 places, en cabriolets et faux cabriolets de 3/5 places.

Ainsi qu'on le sait, ces voitures à traction avant sont très rapides. Elles réalisent couramment et sans danger, des moyennes de 75 à 80 dans l'heure, qu'elles peuvent seules se permettre de maintenir par mauvais temps, sur routes mouillées, bombées et sinueuses, grâce à l'extraordinaire adhérence au sol des roues avant motrices.

On connaît aussi sa sobriété : 9 l. 8 aux 100 kilomètres pour la "7" à 60 de moyenne, 11 l. 4 pour la "II" à 65 de moyenne.

A côté de perfectionnements de détail, qui tous contribuent à l'agrément de conduite et au confort, il y a lieu de noter la forme nouvelle et logique donnée au tableau de bord et surtout l'adoption de la direction dite "à crémaillère". Celle-ci bien entendu n'a rien de commun avec les crémaillères employées il y a quelque trente ans sur les premières automobiles. Sans entrer ici, dans les explications techniques, il suffira de dire que les avantages de ces dispositifs sont fort nombreux : précision extrême, suppression complète du jeu, inutilité des réglages de direction.

Le rendement moyen d'une bonne direction ordinaire étant d'environ 55 %, celui de la direction CITROEN, à crémaillère, est de 85 %.

Autrement dit, le conducteur économise environ la moitié de ses efforts.

Plus que jamais, la TRACTION AVANT CITROEN sera la voiture goûtée des dames qui conduisent elles-mêmes.

REMISE EN ROUTE - MISE AU POINT MOTEUR (IIB/BL - Perfo et II D)

o-o

Ca y est, vous avez trouvé l'élue de votre coeur ; elle sort d'une longue léthargie, elle a un kilométrage réel raisonnable, votre bourse ne vous permet pas un démontage systématique, et une réfection complète. Comment procéder ? :

- Il est beaucoup plus facile de procéder moteur déposé.
- Vidange de l'huile du carter, dépose de celui-ci, du couvre culbuteurs.
- Nettoyage intérieur du carter et du couvre culbuteurs, du tamis de la pompe à huile et des parois internes du moteur, pour supprimer les boues qui s'y sont formées.
- Contrôle ou échange des durites d'eau, de la courroie de ventilateur.
- Mise en eau du moteur (II légère 7,5 l - II normale 8 l), contrôle des fuites, en particulier internes aux joints d'embase de chemises : l'eau s'écoule dans ce cas vers le carter. Utiliser une baladeuse pour bien déceler tout suintement suspect.
- S'il n'y a pas de fuite, remonter le carter inférieur avec des joints neufs et faire le plein avec 4 litres d'huile monograde non détergente SAE 30 (hiver) SAE 40 (été).
- Réglage des culbuteurs.
- Déposer les bougies et les remplacer par des neuves :
Marchal 36 ou 37 - Bosch W I45 T I, AC 45 L ou équivalentes, réglage 0,60 mm.
- Calage de l'allumeur.

Préparation à la route

- Contrôler ou vidanger l'huile de la Boîte de Vitesse (SAE 90).
- Vérifier le niveau de Lockheed (n° 55) et l'efficacité des freins (pédale ferme course faible).
- Mettre en route, faire chauffer le moteur 15 mn au ralenti.
- Régler à nouveau les culbuteurs.
- Régler le ralenti (700 tr/mn env.) avec la vis de butée en acier sur le papillon des gaz.
- Rechercher la richesse minimale sans perte de régime avec la vis en bronze sur le corps du carbu : visser appauvrir - dévisser enrichir.
- Contrôle : la lère s'engage sans craquer (régime trop élevé).
- Rouler en lère embrayé au ralenti : l'accélération à chaud se fait sans trou.

Ensuite Bonne Route !

Dans un prochain bulletin, nous verrons comment régler les culbuteurs et l'allumage.

Sylvain Domatti

PETIT CONTE

o-o-o-o-o-o

Dans un parking, et en l'absence de leurs équipages, quelques tractions du Club, discutaient à voix basse :

- "Avez-vous remarqué ma nouvelle robe ? Mon chauffeur m'a gâtée, tout en cellulose s'il vous plaît, je méritais bien ça !" dit la II B.

- "Fi ! répondit la II BL, n'oublie pas que je suis la plus béeelle de vous toutes, la plus petite, mais la plus légère, tout en souplesse et en nervosité !"

La 7 A somnolait, qu'on lui pardonne. C'était la doyenne, ces chamailleries de la jeunesse ne la concernaient pas. Elle rêvait à un U 23 qu'elle avait connu pendant la guerre.

La 15/6 H d'un air souverain, toisa les deux bavardes, en montrant ostensiblement ses chromes rutilants :

- "Filles du peuple, un peu de silence, je suis votre "Reine", vous me devez le respect. Je vous somme de vous taire !"

La commerciale laissa échapper un gloussement.

- "Toi l'utilitaire, raila la II B, tu devrais ramasser la paille qui dépasse de ta malle, en plein centre-ville ça fait négligé !"

Insensible à la mauvaise foi de sa consœur, la commerciale se tourna vers sa jumelle, la familiale :

- "Elles sont jalouses ces berlines potelées, jalouses de notre silhouette en fuseau !"

Très galant, Monsieur le Cabriolet s'était découvert devant ces dames, et toussota :

- "Mesdames, Mesdames ! Que de griefs ! Je vous trouve toutes aussi jolies les unes que les autres, mais je n'échangerais pas ma place contre les vôtres. Je suis le "véhicule de classe" par excellence. Et quel plaisir de voir les belles jambes de ma conductrice, lorsqu'elle saute directement sur mes sièges de cuir, sans ouvrir la portière ! Quant à toi la "Reine" tu sembles oublier que tu as fréquenté souvent des gens peu recommandables. Tu étais même assez..... olé-olé !"

La-dessus, il se mit à rire aux larmes, ce qui fit de la buée sur ses optiques. Le silence revint, car les équipages reprenaient la route. Le départ fut foudroyant. La "Reine" vexée se mit en tête. La II BL, mine de rien, lui donnait de petits coups de pare-choc. La II B ne quittait pas des phares le beau cabriolet qui laissait passer les dames d'abord. Inséparables, la commerciale et la familiale, très chargées, se côtoyaient fraternellement, et à petits coups de klaxons, furtifs, encourageaient l'Aïeule encore toute engourdie de sommeil.

LETTRE DU BUREAU

o-o-o-o-o-o-o-o-

Madame, Monsieur,

Le Président et les Membres du Bureau vous présentent leurs meilleurs voeux pour la nouvelle année 1981.

Nous avons le plaisir de vous convier à notre seconde ASSEMBLEE GENERALE, qui aura lieu le :

SAMEDI 17 JANVIER 1981 à 20 heures

Centre Georges Charlot - Impasse Gagnereaux

Nous avons repoussé la réunion au samedi, Pensant que cela permettrait au membres éloignés de participer plus facilement. L'heure a été également avancée.

Ces changements ont également entraîné le choix d'un autre lieu.

Reportez-vous au plan ci-joint.

A l'Ordre du Jour :

- règlement des cotisations 1981, portées à 100 Francs
- bilan des activités 1980, rapports moral et financier
- projet de calendrier 1981
- élection du Bureau.

Si vous désirez vous porter candidat, ou si vous êtes démissionnaire du Bureau, vous pourrez le signaler à l'entrée de la réunion.

Votre présence est indispensable. N'oubliez pas de vous munir de votre carte de membre, de prévoir le règlement de votre cotisation, et de rapporter la fiche de renseignements ci-jointe pour la confection de l'annuaire. Munissez-vous d'un stylo, (quatre choses à ne pas oublier).

En cas de force majeure vous empêchant de participer à cette ASSEMBLEE GENERALE, veuillez retourner les pièces suivantes au secrétaire :

- cotisation 1981, 100 F par chèque à l'Ordre des Chevronsés,
- votre carte de membre,
- une enveloppe timbrée à votre adresse,
- la fiche de renseignements ci-jointe.

(quatre choses à ne pas oublier)

(adresse de retour : Y. Meyniel - Vauchignon - 21340 NOLAY).

Espérant que le Club accède à vos désirs, et dans l'attente du plaisir de vous rencontrer lors de notre ASSEMBLEE GENERALE, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, en l'expression de nos meilleurs sentiments.

Tractionnellement vôtre

le Bureau.

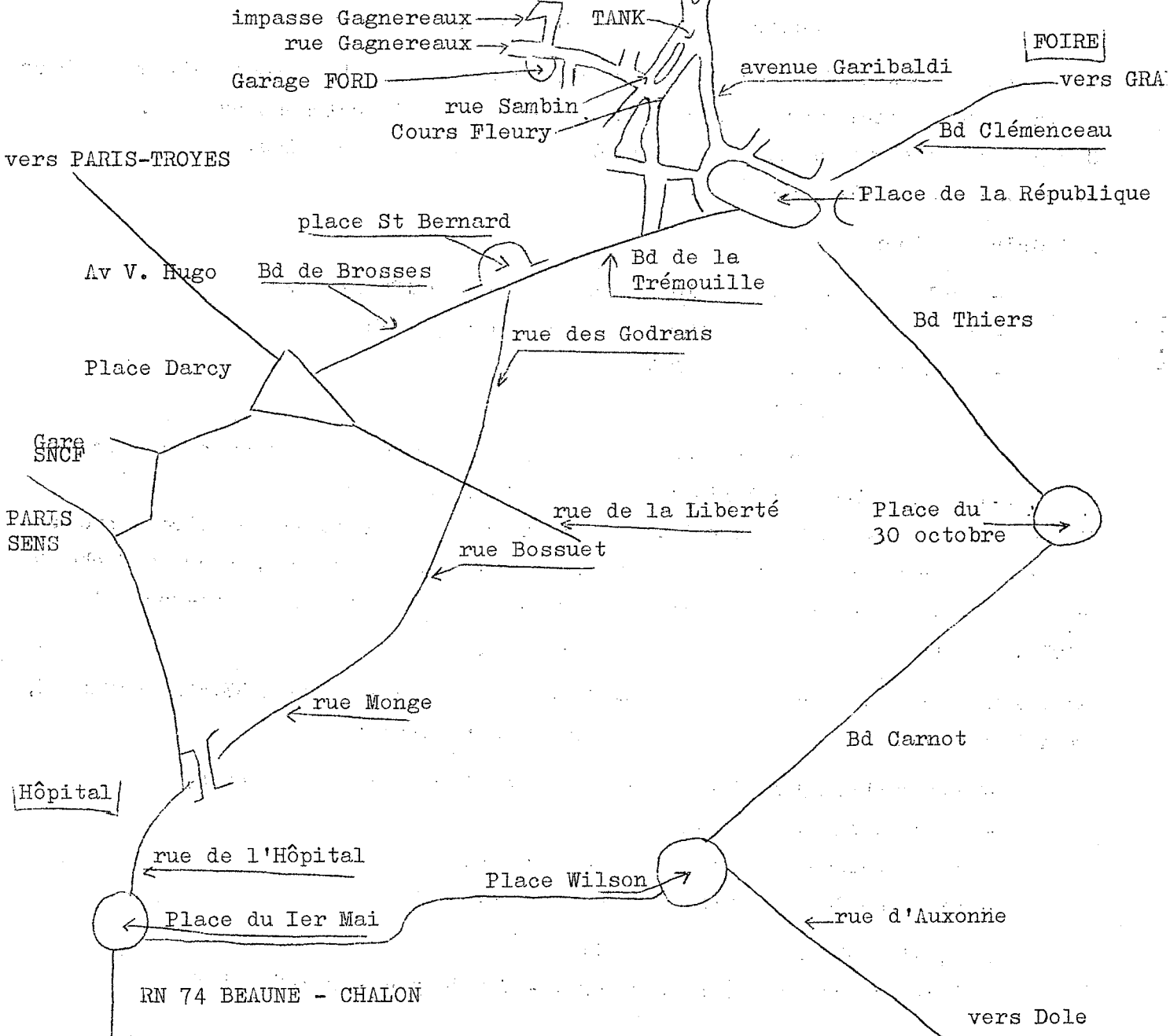
ASSEMBLEE GENERALE - présence indispensable

S A M E D I 1 7 J A N V I E R 1 9 8 1 == 20 heures

CENTRE GEORGES CHARLOT
IMPASSE GAGNEREAUX

RN 74 LANGRES

Is sur Tille



Si vous ne connaissez pas DIJON :

Prendre la direction LANGRES par le Centre Ville, lorsque vous serez place de la République, ou lorsque vous apercevrez le Tank-Commemoratif, reportez vous au plan ci-dessus.