



Le Petit Chebronné



Gazogène IMBERT, rue du Colisée Paris

AVRIL 1983

BULLETIN DE LIAISON DES «CHEVRONNÉS», CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE

EDITORIAL

Chers Amis Tractionnistes, BONJOUR !

C'est pour moi, la première fois que je m'adresse à vous dans "LE PETIT CHEVRONNE", depuis mon élection au sein du bureau.

Je suis donc très heureux de faire partie de cette équipe et d'associer mes idées à celles de mes camarades, pour la bonne continuité du travail sans faille déjà effectué depuis la création de notre club.

Nous nous sommes fixé, pour cette année, un objectif qui nous semble primordial. En effet, nous savons tous comme il est difficile de se retrouver seul au fond d'un atelier, à remettre sa traction en état, être en prise à de nombreux problèmes souvent pour la plupart surmontables, mais dans ces cas là le moral nous lâchant rapidement, nous sommes vite découragés.

Voulant donc vous venir en aide, nous avons été amenés à prendre les décisions suivantes :

- SORTIR "LE PETIT CHEVRONNE" à date fixe, plus complet, avec chaque mois des détails techniques ; sachez que, par son intermédiaire, vous pouvez vous exprimer, raconter des anecdotes...
- CONCEVOIR UN CATALOGUE, regroupant toutes les pièces pour vos voitures, avec les adresses des fournisseurs.
- DECENTRALISER LES REUNIONS de chaque mois, afin d'être plus près de vous, et de multiplier les contacts.
- ORGANISER DE PETITES SORTIES gastronomiques si sympas, comme Denis MARTIN veut nous faire partager, afin de tester, régler, rôder vos mécaniques.

Je voudrais vous rappeler, à ce sujet, que chacun remonte et fait rouler sa voiture suivant ses possibilités et ses moyens financiers, que nous ne faisons aucune comparaison entre la voiture de celui-ci ou de celui-là. Pour nous, seuls comptent le plaisir de rouler en traction et l'esprit de camaraderie.... Alors les nouveaux, n'hésitez pas à venir parmi nous !

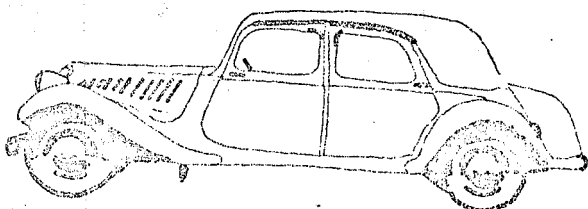
Sachez également que nous sommes tout prêts à recevoir vos suggestions et vos critiques, que nous ne pouvons rien entreprendre sans vous.

Alors faites un effort, une Traction est faite pour rouler. Sortez-les, et venez nombreux aux réunions mensuelles.

Soyons un club uni, égal à l'image et à l'histoire de nos TRACTIONS !

le Vice-Président

Patrick GAUDILLIERE



LE BIJOUTIER ET LA DAME A LA LIMOUSINE

extrait d'une nouvelle parue en 1939

Si vous aimez les romans policiers où l'humour remplace le sang, vous devriez beaucoup vous amuser avec celui dont je vais vous présenter le résumé. D'autant plus que ce roman est authentique et qu'il met en présence deux hommes et une femme ! Autant vous dire tout de suite lorsqu'il s'agit de diamants, les descendantes d'Eve sont généralement gagnates !

Maintenant, plongeons dans la rivière (de diamants)...

Voici le très célèbre bijoutier FRANCK, rue de la Paix à PARIS en 1939. Comme le stationnement est facile à cette époque ! Et comme la longue limousine noire qui s'avance, se gare maintenant avec aisance devant les vitrines étincelantes de merveilles ! Un chauffeur en grande livrée, en descend, ouvre la portière à une jeune femme ravissante, d'une suprême élégance et dont la distinction innée n'a d'égale que la beauté.

A l'intérieur du magasin, grand branle-bas de combat, on a tout de suite deviné, senti le client de qualité, celui qui est susceptible de vous acheter les plus belles pièces de la somptueuse collection. C'est le bijoutier Mr FRANCK en personne qui se précipite et se courbe respectueusement devant la splendide jeune femme.

- "Mon amie intime, la Comtesse de Dreux-Chambord m'a assuré que vos rivières de diamants étaient d'une beauté sans égale, les plus pures et les plus merveilleuses qu'on puisse trouver à Paris !"

Le bijoutier flatté, s'incline à nouveau, et après les phrases d'usage, et avoir désigné un fauteuil à la visiteuse, il fait jouer la combinaison de son coffre et dépose sur un plateau de velours noir plusieurs rivières de diamants. La jeune femme, sans toutefois manifester un étonnement considérable... en femme qui a certainement déjà contemplé des merveilles : semblables... acquiesce :

- "En effet, elles sont très belles ! Laure de Dreux-Chambord vous a fait, cher Monsieur, des compliments tout à fait mérités !"

Après un nouveau plongeon du joaillier, la visiteuse s'écrie en désignant la plus belle :

- "Combien ?"

- "Vingt millions, Madame !"

- "Monsieur, je vais la prendre, car elle me plaît beaucoup, mais avant il me faut l'accord de mon mari !"

- "C'est tout naturel, chère Madame, puis-je respectueusement savoir à qui ai-je l'honneur ?"

- "Certainement, je suis Madame Carteau-Breton !"

Immédiatement, le bijoutier a comme une espèce de sourire discret, intérieur. Le Professeur CARTEAU-BRETON, membre de l'Académie de Médecine, est l'un des sommets de la science, une grande personnalité du Tout-Paris.

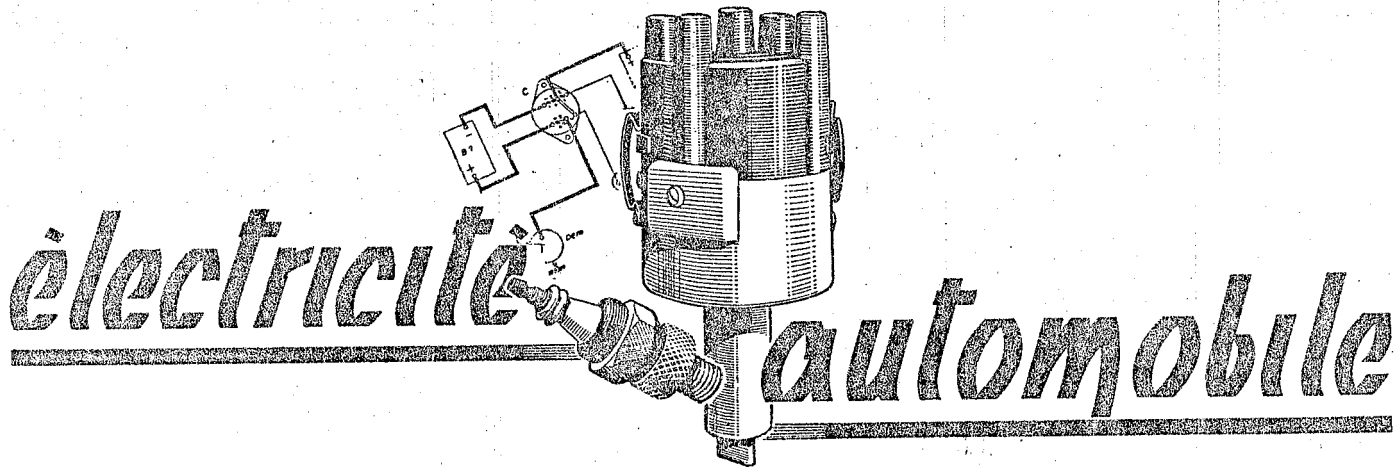
- Puis-je vous demander une faveur ? continue la visiteuse. "Mon mari est très pr comme vous vous en doutez. Vous serait-il possible de venir chez moi ? Vous rencontreriez mon mari et l'affaire se réglerait sur le champ ?"

- "Mais bien volontier, chère Madame !"

- "Alors, entendu, je vous téléphonerai pour vous confirmer ce rendez-vous !"

(A SUIVRE...)

Jean-Pierre PERAL



LE CABLAGE HAUTE TENSION

Ce sont des câbles qui véhiculent le courant haute tension de l'allumeur à la bougie.

Ils sont souvent isolés par une forte épaisseur de caoutchouc, hors le caoutchouc naturel vieilli très vite, il devient dur et cassant par suite de l'action oxydante de l'air. Cette action est encore rendue plus rapide par suite de la transformation de l'oxygène de l'air due au passage du courant haute tension et haute fréquence dans les conducteurs.

C'est pourquoi ces câbles sont souvent en mauvais états, ils n'assurent pas correctement leurs fonctions. (Une quantité d'énergie est perdue le long du parcours allumeur bougie).

Pour la remise en état de votre circuit d'allumage il vous sera facile de confectionner un nouveau câblage, en utilisant du fil haute tension transparent, le plus souvent en nylon résistant mieux à l'oxydation, aux huiles et acide.

LA BOUGIE

La bougie est chargée de l'allumage du mélange air-essence. Elle se compose essentiellement de deux électrodes isolées l'une de l'autre montée sur un culot permettant la fixation sur le moteur. Elle doit avoir pour qualité :

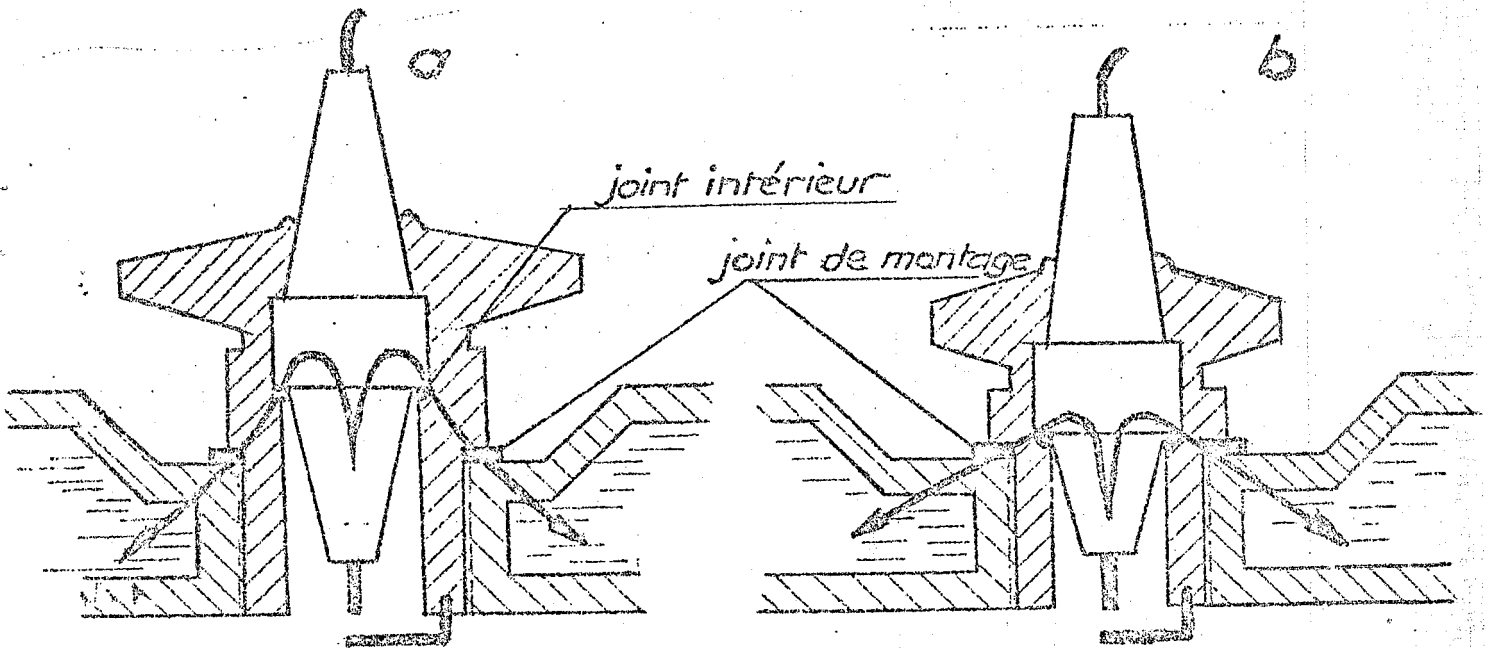
- être parfaitement étanche
- son isolement électrique doit être suffisant à toute les températures du moteur.

CARACTERISTIQUE DE LA BOUGIE

La bougie doit fonctionner à des températures tel, qu'elle brule les dépôts d'huile ou de carbone (provenant d'une mauvais combustion de l'essence) qui ont tendance à l'encrasser.

Elle ne doit pas cependant fonctionner à des températures trop élevées pour éviter l'auto allumage.

C'est pour cette raison qu'il existe plusieurs types de bougies chaudes ou froides suivant les caractéristiques de votre moteur.



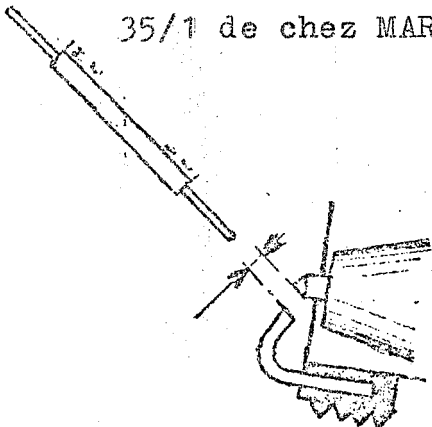
Le chemin d'évacuation de la chaleur est long. La bougie se refroidit mal.

Le chemin d'évacuation de la chaleur est court. La bougie se refroidit bien.

Elle est chaude

Elle est froide

Pour notre voiture nous utiliseront une bougie chaude du type 35/1 de chez MARCHALL.



Vérifiez l'écartement des électrodes avec un jeu de cales. Il faut qu'il y est un jeu de 6/10 entre l'électrode central et celle de la masse. Pour le réglage ont agit seulement sur l'électrode de masse, ont ne touche pas l'autre. Toute poussée sur celle ci risque de provoquer une rupture de l'isolant.

REMONTAGE DE LA BOUGIE

Avant le remontage, ne pas oublier de nettoyer la portée sur le moteur, ne pas oublier le joint, bien serrer la bougie.

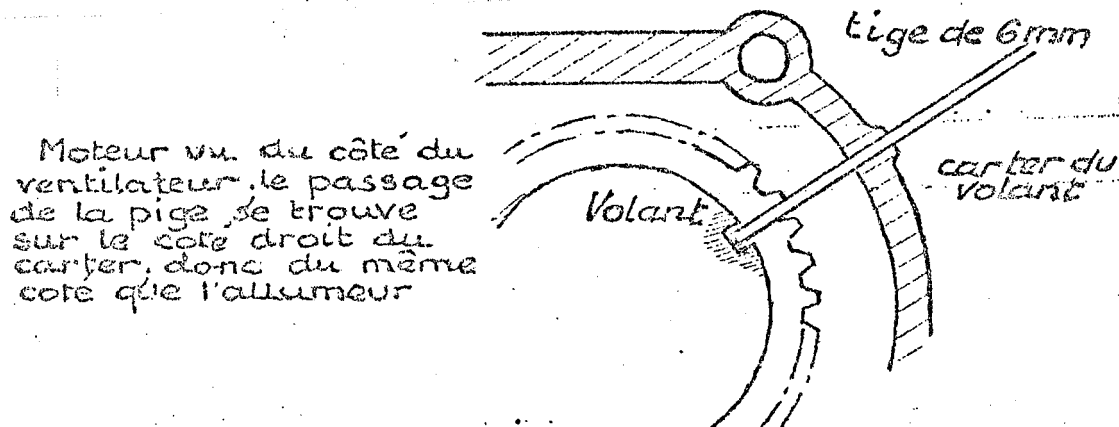
Une bougie mal serrée chauffe anormalement, l'évacuation de la chaleur ne se fait pas normalement, risque d'auto allumage.

LA CORRECTION MANUELLE DE L'AVANCE (L'AVANCE MANUELLE)

La correction manuelle de l'avance, se fait par un collier solidaire de l'allumeur. Ce collier est commandé à partir du tableau de bord par un câble souple. L'avance à main déplace le corp de l'appareil et par conséquent le rupteur par rapport à la came. Pour donner de l'avance, il faut déplacer l'allumeur en sens inverse de son sens de rotation. L'avance manuelle était appelée jadis correcteur d'octane ou régulateur d'octane. Il n'était qu'un système de correction manuelle qui permettait d'augmenter ou de diminuer l'avance selon le carburant utilisé (essence ou super). L'allumeur étant mobile, il sera nécessaire de le mettre à la masse par l'intermédiaire d'une tresse ou d'un fil relié sur le bloque moteur.

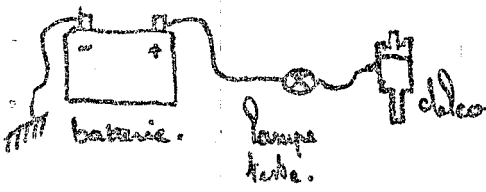
LE CALAGE DE L'ALLUMEUR SUR LE MOTEUR.

Nous avons un repère du point d'allumage, il se trouve sur le volant moteur.



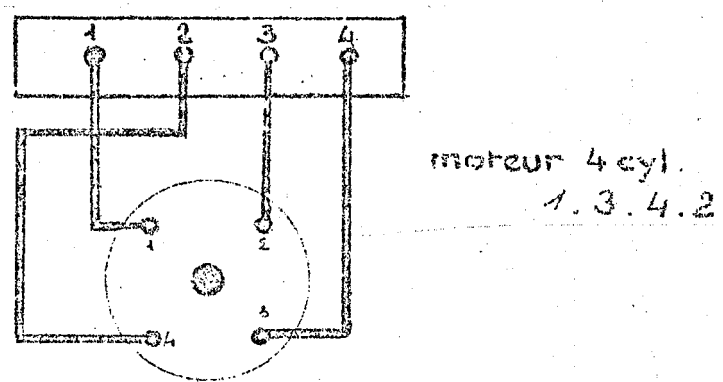
Un trou permet d'engager une tige de 6mm. L'extrémité de la tige vient s'appuyer sur le volant moteur, en faisant tourner lentement celui-ci à la main, il arrive à un endroit où l'extrémité de la tige s'engage dans le trou du volant.

Le moteur a le premier cylindre (côté boîte de vitesse) au point d'allumage. Donc maintenant vous avez la possibilité de caler votre allumeur avec votre lampe test.



L'allumeur étant dans son logement, branchez une extrémité de la lampe test sur le plus batterie et l'autre sur le plot de l'allumeur. Tournez légèrement l'allumeur de sorte à trouver le moment où votre lampe test s'éteint.

Le doigt de l'allumeur vous indique le plot de la tête d'allumeur qui correspond au premier cylindre, ensuite le deuxième plot de la tête en partant de la gauche à la droite correspond au troisième cylindre. Le troisième plot de la tête correspond au quatrième cylindre et le quatrième plot de la tête correspond au deuxième cylindre.



En cas de difficultés n'hésitez pas à me demander des éclaircissements lors des réunions.

GAUDILLIERE PHILIPPE.

EXPOSITION DE PEINTURES ET AQUARELLES

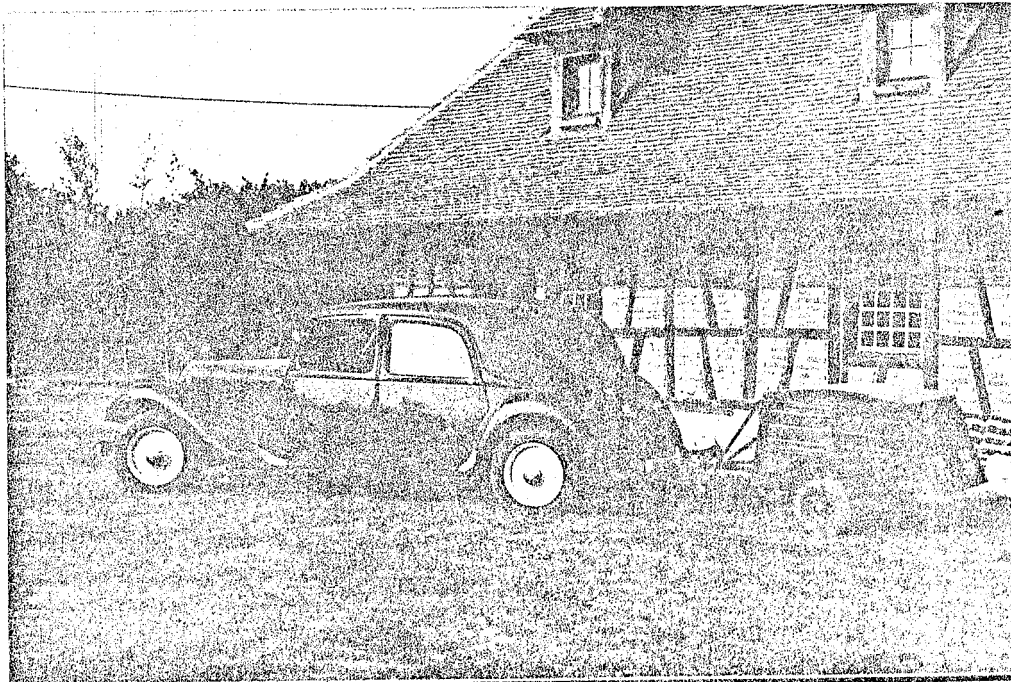
Notre ami ALAIN GAUTHIER exposera ses peintures et aquarelles de voitures anciennes, à la GALERIE GASTON GERARD, rue du Petit Potet à DIJON, tous les après-midi, DU 15 AVRIL AU 2 MAI.

Courrier

Laissons le soin à un
nouveau membre :

Mr Michel BARON de
LOUHANS,

de nous présenter lui-
même sa traction,
en prose et en photo.



louhans, le 18/03/83

objet : adhésion CLUB

Cher Monsieur,

je vous prie de trouver ci-jointe, fiche d'adhésion 83 au CLUB
LES CHEVRONNES et vous remercie de me permettre désormais de
partager avec tous, notre passion.

Je vous présente ci-après, MA TRACTION:

Le 5 octobre 1949, mon père commandait au garage CITROEN
CHEVRIER à Louhans, concessionnaire depuis 1919 (aujourd'hui l'une
des 18 plus ancienne concession dont le petit fils est PDG), une
11 B qui lui fut livrée le 7/12/49.

A sa grande surprise, commandée avec les sièges avant
tubulaires, elle était livrée (modèle 50) avec des sièges PULLMANN (ce
qui était bien mieux pour les dents des 5 enfants que nous étions).

Immatriculée le 17/01/50 en 4206 QD 7, elle était réimmatriculée
par obligation le 17/12/54 en 526 BV 71.

Mon père l'a toujours conservée, elle est aujourd'hui ma
propriété.

63 000 Kms, peinture d'origine (sauf phares, porte de coffre et
jantes) elle m'a allègrement emmené en juillet 82 en Vendée et
famille nombreuse oblige, avec sa remorque (1950) carrossée par un
artisan jurassien (le couvercle à l'origine recouvert de toile gou-
dronnée a été recouvert d'aluminium)

A bientôt avec vous tous!!

mb

BLEU, BLANC... ROUGE

8 MAI 1982 : 7 heures du matin, je passe la lière de la BL, tends l'oreille : le sifflement caractéristique de la boîte m'émeut. OUI, MA TA roule... et de plus chante comme toutes celles de mes amis. Une sueur tiède apparaît sur mon front, mes joues s'échauffent comme après une nuit blanche.

Je descends de l'auto, ferme les grilles du moulin. Un long soupir s'échappe et je me remémore ces dernières nuits de travail, au cours desquelles mes amis me narguaient gentiment : "roulera ? roulera pas ? Oh ! avec un peu de chance...". Je ne répliquais pas et voulais la réponse magistrale : là-bas au loin, de l'autre côté des vignes, à BEAUNE.

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

Le 7 MAI à 19 H 30 : la BL transition de juin 52 n'avait ni freins, ni ailes, ni capot, ni calandre, ni dynamo, ni pot d'échappement...

Je commence à remonter le chapeau de boîte. Jamais vitesses ne passèrent si bien. J'avais huilé et re-huilé les tiges du couvercle : un vrai bijou. Coup de démarreur... l'embrayage patine... et M..... !!!

Ne nous énervons pas - un peu de drogue : un vieux joint SEITA CAPORAL et un verre d'eau, le tout accompagné d'un coup de tournevis à l'extérieur de la boîte avant gauche : re-essayage... I.M.P.E.C.C.A.B.L.E, un vrai petit chef apprenti.

L'heure tourne, un joint, un verre d'eau "tournera ? tournera pas ?" qu'ils disaient. Eh bien, elle tourne, fis-je mais elle ne s'arrête pas ! Je dois m'occuper des freins avant toute chose. Le paradoxe me fait sourire : on veut faire tourner une voiture et dès qu'elle roule on veut la voir s'arrêter. J'apprends, à mes dépens qu'une purge de freins se fait plus aisément à deux que tout seul. L'heure passe, les cigarettes aussi, je m'en moque : j'ai de l'eau. La dynamo ? La batterie charge pas... ou si mal... tant pis ça ira.

Je m'occupe de la carrosserie maintenant ; les ailes, le capot, le coffre, le cache-roue sont en apprêt, le reste est peint mais n'est ni lustré, ni poli, une horreur... tant pis, le temps passe, j'ai faim... mais elle doit rouler.

Je fixe le pare-chocs. J'ai toujours perdu quelque chose (pas d'ordre ce Martin) cette réflexion maintes fois ressassée me fait sourire jaune et m'emplit d'une colère sournoise. Ma voiture est laide, très laide, mais je la trouve belle (l'eau ne me convient pas). Les formes de la BL à force de masticage, de ponçage, me semblent avoir été créées par ma petite personne, elles semblent m'appartenir (à cet instant, je manque réellement de réalisme et d'humilité).

Mais cette fois, il est tard, trop tard pour dormir. Je pose plus mal que bien le pot d'échappement et le refixerai sur le parking de la foire.

Chacun de vous, et maintenant de nous, a connu ce moment idyllique où l'en s'en va seul à bord de la mécanique, après une longue léthargie... Passée la 3ème, le monde semble vous appartenir. On n'a pas fait 500 mètres que votre moteur est le meilleur de toutes les II jamais tombées des chaînes. Cette impression est indescriptible.

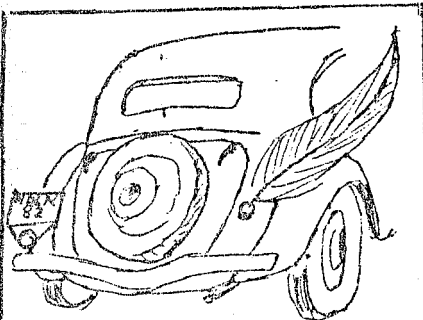
Je passe chez moi me laver, déjeune et arrive à la fête vers 8 H 30. Peu d'autos celles du bureau et deux, trois étrangères. Je fais un tour de reconnaissance, très fier et un peu penaud... Mon pot est décroché, une bougie est lymphatique.

J'abrège mon tour d'honneur. Le Paul m'appelle. Je descends. "Non, non mets-toi à côté de moi" - "D'accord Paul !". Je cache un peu la BL que je trouvais un instant plus tôt si belle, et me rends compte tout de même que ce n'est pas elle la plus soignée.

.../°°°

Je dis bonjour, sors la boîte à outils encore toute chaude et commence à remettre le pot.

"Oh Denis, que fais-tu ? Comment ça va ? On avait justement besoin de balises, mets ta voiture là-bas avec ça dessus, elle fléchera le parcours !" me dit-on un peu embarrassé. Je suis ce conseil, quitte le parking si convoité par la BL, vais le plus loin possible de l'entrée du parking, tout en étant content de rendre ce petit service au club.



Ce BOURGOGNE 82, je l'ai vécu comme dans un rêve.
La fatigue m'a enivré
Ma BL m'a subjugué
TOUT POUR MOI FUT MERVEILLEUX.

Denis MARTIN

A BATONS ROMPUS..... OU NOUVELLES DIVERSES

- APRES LES SUGGESTIONS de plusieurs d'entre vous, le CLUB envisage l'achat d'un talkie-walkie qui permettrait de garder une liaison entre la première et la dernière traction lors des sorties, évitant ainsi de se perdre comme cela est arrivé bien souvent.

N'ayant pas de connaissances spéciales en ce domaine, nous faisons appel à vous pour connaître le type de matériel convenant, des adresses et éventuellement trouver du matériel d'occasion. Contactez le Secrétaire-adjoint : Bruno OUDRY - téléphoner aux heures de repas au (80) 73.34.54

- SAMEDI 14 MAI : nous accueillerons à BEAUNE, une vingtaine de tractions du CLUB TRACTIONS NEDERLAND qui viennent passer quatre jours en Bourgogne. En effet, l'un des membres de ce club ayant passé ses vacances dans la région l'année dernière, a voulu faire connaître la Bourgogne à ses amis.

Réservez votre samedi après-midi pour cette réception.

- FERIA DE NIMES - DERNIERES NOUVELLES : Le CLUB TRACTIONS DE NIMES organise sa concentration annuelle comme prévu, l'ambiance est garantie, un circuit en CAMARGUE est prévu, les frais de participation s'élèveraient à 700 F par personne, tout compris.

- BORTIE A CHABLIS - ATTENTION CHANGEMENT DE DATE : Initialement prévue le 12 JUIN, cette sortie est repoussée au 26 JUIN.
A NOTER DES MAINTENANT sur votre agenda.

CHARADONS... UN PEU

AVEC MARC EVROT

Mon 1er nous sert à marcher

Mon 2ème est un bruit incongru

Mon 3ème est un article

Mon 4ème est à lier.

MON TOUT EST GANGSTER, bien connu des Tractionnistes.



DANS NOTRE PROCHAIN BULLETIN : Premier épisode du feuilleton de Marc EVROT : "LES AVENTURES EXTRAORDINAIRES DE SUPERTRAC"



HISTOIRE DE RESTAURATION



C'est un soir de Décembre 1981, que je vis, pour la première fois, ma TRACTION ; à l'époque, mes connaissances en TA étaient très limitées et c'est grâce à notre dévoué Président et à mon ami Jean-Pierre CHARTON que je devins "Chevronné", et par la même l'heureux propriétaire d'une II BL 1950 immatriculée "582 F 2I". La voiture avait été achetée en décembre 1949 par un certain Robert FOURCAULT d'AUXONNE dont j'ai vu le fils en janvier dernier.

Je roulai un certain temps avec cette voiture avant de l'emmener chez un ami carrossier, pour un tour d'horizon de l'état général. A l'époque, mon auto n'était pas tout à fait conforme au modèle d'origine ; en effet la teinte bicolore, pour jolie qu'elle soit, ne figurait pas au catalogue de l'époque, les plaques étaient récentes, le pare-choc avant était droit... etc.

Il se trouve que l'ami en question est un amoureux de "la belle ouvrage", il s'occupe d'ailleurs de l'entretien des CX et autres voitures officielles de nos élus locaux. Nous entreprîmes donc la restauration complète de la TA. Deshabillage complet, mise à nu de la caisse... etc. Comme souvent, dans ces cas là, il y eut des surprises (coins de portes * attaqués, extrémités des ailes sous les sabots, et plancher par endroit fatigués). Il a donc fallu remédier à tout cela, et les heures de tôlerie furent nombreuses. La coque fut poncée, passée à l'apprêt, reponcée...etc.

Le moteur fut démonté par notre ami Christian AUGRAS : les premières couches de peinture cellulosique furent passées avant les vacances, cette belle mais capricieuse peinture fit plusieurs fois du retrait, il fallut repeindre, reponcer, repeindre encore... Nous fûmes dans l'obligation de changer toutes les glaces, car au démontage, la casse fut au rendez-vous. La Miroiterie du Centre EST à DIJON, en commanda des neuves à PARIS qui furent bien exécutées.

Pendant que nous y étions, nous fîmes refaire toute l'installation électrique de A jusqu'à Z, et, à la main comme au bon vieux temps. Il fallut également sabler les jantes pour dégager les couches de peinture ancienne, je fis cela au mois de juillet (travail agréable). Les cinq jantes furent repeintes couleur ivoire comme à l'origine. Tous les chromes furent remis à neuf à CHALON/SAONE, mais le travail effectué n'était pas impeccable, tant et si bien que je commandai des chromes neufs (pare-chocs, baguettes de capot... etc). Les 14 kg de peinture noire étendue, mais non lustrée, la voiture prit la route sur remorque pour BEAUNE où Monsieur SAGRANGE nous refit un intérieur impeccable sauf une petite erreur bien vite réparée.

La restauration se précisait, le lustrage pouvait commencer. Long, très long travail, je commandai à PARIS des plaques d'immatriculation aux chiffres correspondant à peu près à ceux de l'époque, des pneus neufs furent montés et le radiateur remis en état par la maison ELIE. Toutes les parties creuses furent passées au DINITROL. Il ne resta plus que les détails (ce qui est souvent le plus fastidieux), ce fut le cas. Confection d'un feu arrière droit qui n'existait pas à l'origine, mise en place de lèchevitres, pose des rétroviseurs, masticage et peinture du volant, lustrage du tableau de bord...etc. Voilà la TA est pratiquement plus neuve qu'à sa sortie du quai de Javel, après une année de restauration. Je ne compte pas les coups de téléphone, les heures passées en voiture pour une pièce manquante, que je trouve à NOGENT LE ROTROU... mais qu'elle satisfaction devant le résultat obtenu.

.../...



Je communique les noms des fournisseurs (*) de pièces : je pense que peut-être cela peut aider certains Chevromés qui restaurent une traction actuellement. Il manquera cependant une adresse : celle du carrossier, car je ne pense pas qu'il ait encore envie d'en restaurer une deuxième...

Jacky GAUTHRONNET

(*) Ces adresses figureront dans le RECUEIL TECHNIQUE qui est en cours de réalisation, et qui sera prochainement disponible.

PETITES ANNONCES.

VENDS - CITROEN SM 1972 toutes options, moteur 20 000 kms, carrosserie en BON ETAT, intérieur cuir impeccable, embrayage neuf.
PRIX A DEBATTRE - Patrick GUILLIAUME (84) 25.07.03

VENDS - II B 1952 - TRES BON ETAT - moteur 20 000 kms - chromes neufs
peinture 3 ans - I joint spy à changer - PRIX : 12 000 F

- I jeu de housses beige clair et havane neuf pour BL : 600 F

- 2 capots pour II B : 350 F PIECE.

José FERNANDEZ - 2 bis rue Févret 21000 DIJON. (écrire)

VENDS - 2 roues PILOTE sans apprêt, montées en I65 x 400 : 1500 F

- I cache-roue et malle II BL

- I capot complet

- I culasse II D surfacée avec soupapes neuves : 600 F

- 3 culasses II PERFO en l'état

- I groupe II D démonté

- I paire d'ailes arrières pour BL

- I paire d'ailes avant pour BL

- I déflecteur avant : 100 F

- Pompes à huile, à essence, carbu 32 PBIC, ZENITH et STROMBERG révisés, delcos, et diverses autres pièces.

Jean-Pierre CHARTON - 4 ter cours du Général de Gaulle
21000 DIJON - tél. (80) 67. 46.98 LE SOIR.

VENDS - PL I7 BREAK - carrosserie bon état sauf un bas de caisse,
intérieur impeccable, moteur tournant à voir (fuite d'huile)
URGENT CAUSE PLACE : 2 500 F

- REMORQUE ERDE I25 x I50 - CU 400 KG - ridelles et pneus à
revoir : 600 F

Yves MEYNIEL - VAUCHIGNON 21340 NOLAY (80) 21.74.57

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

LE PRESIDENT INFORME QUE TOUTES TRACTATIONS
COMMERCIALES ENTRE MEMBRES DU CLUB SONT ET
RESTERONT PRIVEES. EN CONSEQUENCE, IL
N'APPARTIENT PAS AU BUREAU D'INTERVENIR
POUR ARBITRER TOUT LITIGE QUI POURRAIT
SURVENIR.

