



# Le Petit Chevronné



Cinquante ans : 15 six prête au départ - Photo P. GIBOURG

JANVIER  
FEVRIER  
1989

# Le Petit Chevronné

BULLETIN DU CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE

**Numéro 58**

**Année 1989**

## *Sommaire*

Editorial, par Yves Meyniel  
Vive la nouvelle année 1989  
Le Tour d'Autriche, première partie  
par Jean Lanaud  
En résumé, par Marc Evrot  
Citroën et Le Bien Public  
Rallye des 50 15 six, par M. Augras  
Rallye Stratford-Upon-Avon  
Décès d'un frère Schlumpf  
Le Tour du Monde en Traction  
IX<sup>e</sup> anniversaire des Chevronnés  
Sortie à Champlitte  
Mini Trac  
Une 15 qui a du frein  
par B. Gysin, du Club 34-57  
Petites annonces  
Calendrier  
Soirée choucroute

Présidente : Maryvonne AUGRAS  
Vices-Présidents : Yves MEYNIEL  
Jean-Pierre NICOLAS  
Secrétaire : Marc EVROT  
Secrétaire-Adjoint : Bernard LAURRAIN  
Trésorier : Sylvain DOMATTI  
Trésorier-Adjoint : Jean LANAUD  
Responsable du Petit Chevronné : Daniel SOUPEY  
Délégués Régionaux : Philippe JAMES  
Jean-Claude MILLI

# Editorial

## Chers Amis Chevronnés

Enfin, le pas est franchi !

Depuis que l'on en parle de ce "sacré DIXIEME ANNIVERSAIRE", la date est fixée. Le bureau 89 a décidé de souffler dignement nos dix bougies.

"BOURGOGNE 82" n'est plus qu'un lointain souvenir, mais on en entend encore parler. Les Chevronnés se doivent d'être à la hauteur de leur réputation et de relever le défi.

En effet, j'ai bien dit défi ! Oui, rassembler un grand nombre de tractions, c'est encore relativement facile. Mais le plus dur, c'est de vous MOTIVER, VOUS LES CHEVRONNES !

Il faut que chacun d'entre vous se sente concerné.

Une telle organisation ne doit pas échoir à deux ou trois personnes, ce serait suicidaire.

Je vais être très clair avec vous. Nous avons tous une traction (sur laquelle il y a bien sur toujours quelque chose à faire), une famille à ne pas délaissier, une maison à acquérir ou à rénover, et surtout un métier (très important actuellement), alors, je vous en prie, pas d'excuse, pas de faux fuyant, nous sommes tous logés à la même enseigne.

Vous êtes membre du Club, donc vous êtes personnellement impliqué dans ce projet.

Vous allez apporter vos idées, vos suggestions, vos témoignages d'organisation vécue, votre expérience professionnelle.

Vous allez apporter votre aide dans tous les domaines : recherche de sponsors, publicité, parrainage, lots et récompenses, relations avec les services officiels, municipalités, police, gendarmerie, avec la presse, la télévision régionale, les radios locales, les autres clubs, l'organisation d'itinéraire, d'affichage, de fléchage, la recherche de jeux, concours intéressants et nouveaux .....

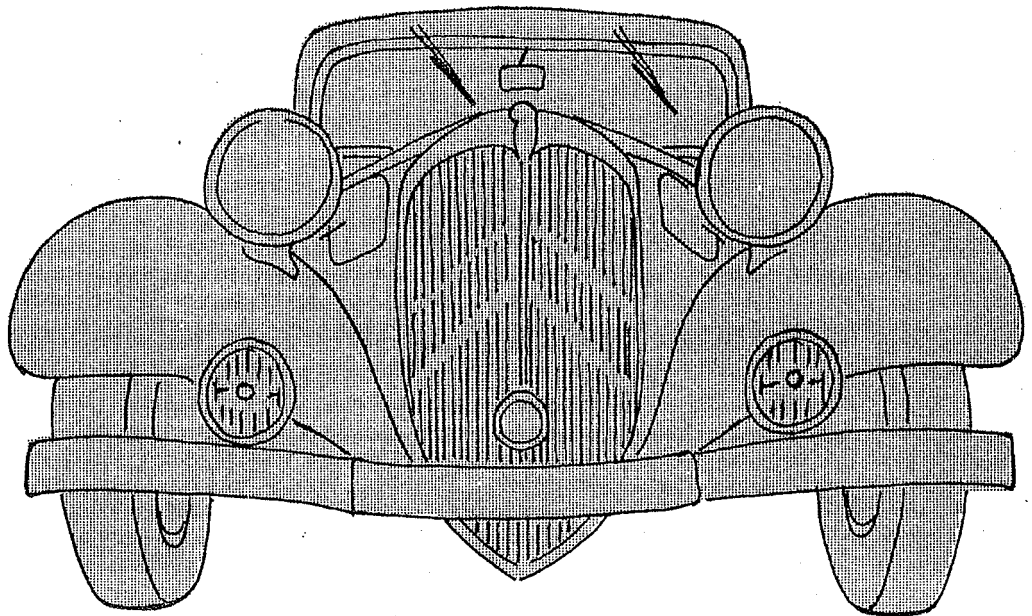
Apportez chacun votre pierre à l'édifice, aussi modeste soit-elle et nous pourrons construire ENSEMBLE le DIXIEME ANNIVERSAIRE DES CHEVRONNES.

SOYEZ FIER DE VOTRE CLUB, VIVE BOURGOGNE 90.

Yves Meyniel

**1919-1989**  
**70 années de Citroën**

**1949-1989**  
**40 années de 2 CV**  
et c'est pas fini !



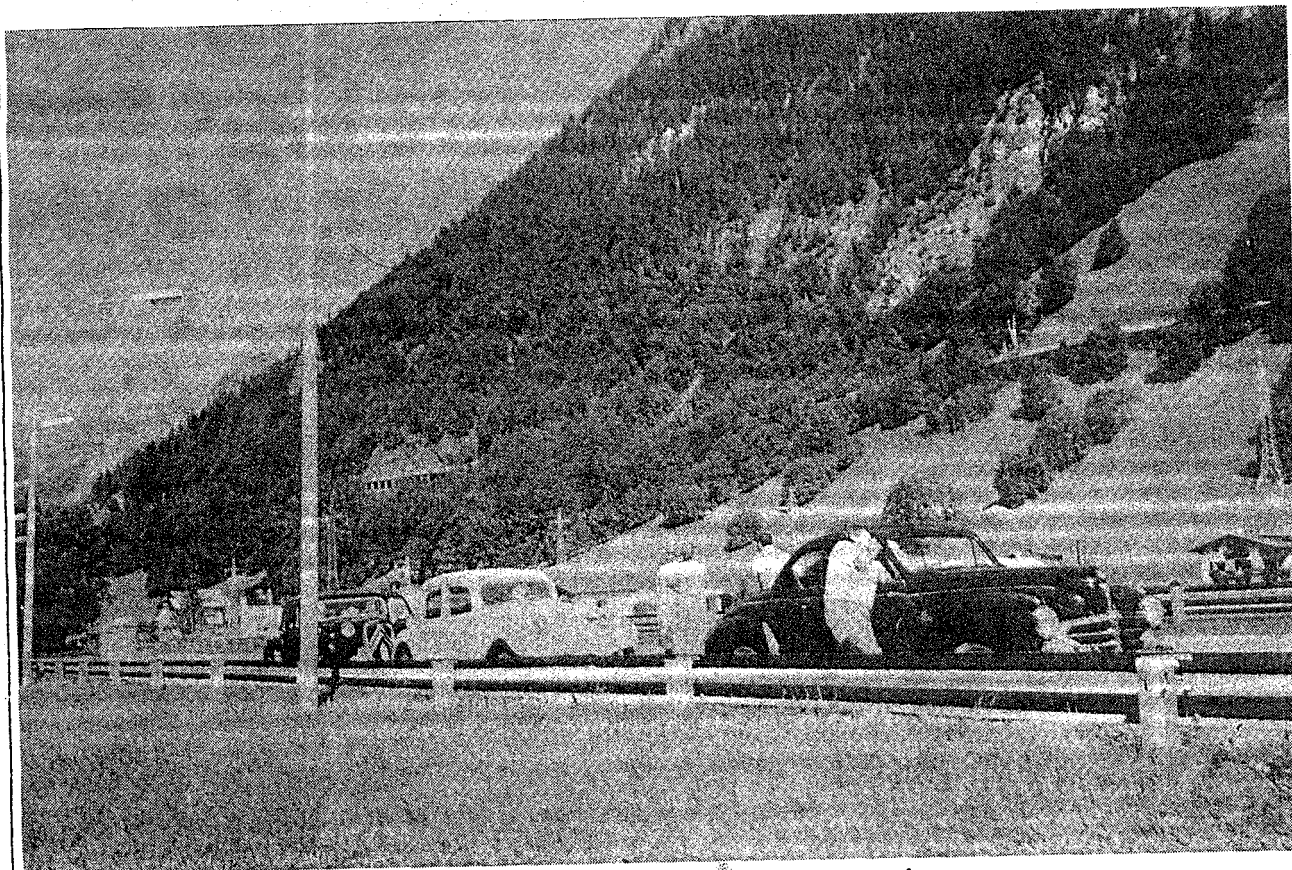
**1969-1989**  
**20 années de SM**

**Vive la nouvelle année 1989**

# Le Tour d'Autriche

par Jean Lanaud

Première partie



*Sur un parking au Tyrol*

En ouvrant le Petit Chevronné de septembre-octobre 88, je me suis dit que j'étais "sauvé", puisqu'on y parlait du tour d'Autriche. Eh bien! pas du tout. Notre technicien, chef du journal, Daniel Soupey affirme qu'il faut que je raconte le voyage. Par malchance, j'ai perdu la majeure partie de mes notes. Tans pis.

Précisons que cette randonnée était organisée, comme le raid de l'Adriatique en 1986, par le club des tractions de Nîmes et son président Christian David. Y participaient uniquement les équipages inscrits au




*Innsbruck: réception et tourisme dans les rues piétonnes...*

club nîmois. Eh oui! rien n'interdit, si votre candidature est acceptée de faire partie de plusieurs clubs.

Les Augras Lanaud ont rejoint le "peloton" à Voiron, après un passage sympa chez Christian Lanfrey et Geneviève (la S.M. présente à l'anniversaire des Chevronnés). Il y avait 14 voitures: 10 tractions dont une 15 et une 11 carrosserie spéciale, la DS 23 du président David (sa 15 ayant eu un problème), un cabriolet Mercedes 280 blanc absolument impeccable; un coupé 203, un cabriolet Simca Océane rouge. Ces derniers véhicules participaient au raid de l'Adriatique en 1986.

Arrivée tard le soir à Fribourg au nord-est du lac de Genève, le lundi 9 août. Le lendemain, nous rejoignons Brégenz, près du lac de Constance, 249 km. Nous traversons donc la Suisse dans l'axe sud-ouest, nord-est. Le temps est très ensoleillé. Interlaken et le massif de la Jungfrau sont splendides. Nous nous y attardons. Mais il faut passer successivement à Lucerne



et Zurich et là, il y a de quoi piquer une crise. Les indications sont précises au centre ville et après, mystère. Tout le monde se "plante" plus ou moins et consulte la carte. On en rit après, mais cela fait arriver de nuit au terme de l'étape.

Mercredi 10 août, en route pour Innsbruck. C'est beau Le Tyrol ! étape courte: 190 km. Aucun problème à la frontière helvète-autrichienne: les douaniers admirent nos voitures. C'est tout. Accueil superbe à l'hôtel, grâce à l'office du tourisme: flûtes de Champagne. Puis nous nous rendons en convoi dans les rues piétonnes où nous alignons nos voitures en épi. Foule de curieux, photos, climat d'extrême gentillesse

Jeudi 11 août: 259 km pour rejoindre Liezen, complètement à l'est du Tyrol. A Rattenberg, nous devons visiter la cristallerie; mais nous ne verrons que les boutiques somptueuses et leurs graveurs virtuoses.

Vendredi 12 août: l'étape Liezen-Vienne, 230 km se fait sous un soleil brûlant, sans prendre l'autoroute (pourtant gratuite). Partis en queue de peloton, nous semons les trois ou quatre voitures qui roulent trop lentement à notre gré. Nous roulons très fort, si fort que nous ne voyons pas le peloton de tête (où figure la famille Augras) qui pique-nique en retrait de la route. Arrivée à 15 h à Vienne et, par une chance étonnante, nous trouvons notre hôtel sans aucune difficulté. Deux jours de visites par 35 ou 36 degrés, c'est suant au sens littéral du terme. Mais, que de merveilles dans l'ancienne ville impériale! Au centre, chaque coin de rue est une page d'histoire: la colonne de la peste qui rappelle la redoutable épidémie de 1679, la statue de l'impératrice Marie-Thérèse qui régna de 1740 à 1780, la cathédrale Saint-Etienne, l'opéra, le palais impérial etc. Partout, l'ombre de Mozart, de Beethoven qui vécurent longtemps à Vienne, et, bien sûr, le populaire Johann Strauss et ses légendaires valses viennoises.



# en résumé

## REUNION MENSUELLE

du 13 Janvier 89

*Comme à l'accoutumée, les Chevronnés se sont réunis salle Balzac le 2ème Vendredi du mois. 25 personnes étaient présentes. Messieurs LELOGEAY et TREXON s'étaient fait excuser.*

*La présidente ouvre la séance en présentant ses voeux, puis nous communique ceux qui ont été reçus par courrier : Club 71, Old Car de Dôle, Amicale Citroën, relations publiques Citroën, etc... Un club anglais nous invite pour une balade Outre Manche au mois de Mai.*

*Nous parlons ensuite de RETROPRESTIGE, salon dijonnais du 31 Mars au 2 Avril 1989, au Palais des Sports, où l'on devrait voir clubs et amateurs, autos et miniatures, pièces et peintures... L'entrée sera gratuite (?) pour les clubs, ainsi que leurs stands. Les Chevronnés comptent présenter à cette occasion une gamme complète de TA. Ils pourront vendre, moyennant ristourne, des miniatures de MAQUETTE 21. Cependant, un courrier est envoyé à l'organisateur pour obtenir par écrit toutes garanties. Les véhicules susceptibles d'être exposés sont recensés, et, en prime, un moteur en coupe. Il s'agit dès maintenant de rassembler des panneaux pour le décor et de prévoir les permanences à tenir.*

*Rétromobile, à Lyon, du 11 au 19 Février. Le Club 71 organise un voyage en bus, le 19, et nous propose quelques places. Contactez d'urgence Monsieur BERTIN. Prix : 120 F par personne, sans l'entrée. Départ possible à BEAUNE à 6 H 00. Par ailleurs, l'Amicale Citroën nous propose des entrées à 26 F au lieu de 45.*

*La soirée choucroute de Mars aura lieu le Samedi 4, salle Balzac, en même temps que la réunion mensuelle. On peut y inviter ses copains, copines. Ambiance garantie.*

*Jean LANAUD et Sylvain DOMATTI nous proposent une sortie à CHAMPLITTE le 16 Avril. Réservez votre journée pour visiter caves, musée, et resto Henri IV. Pris prévu : environ 120 F, vin compris (45 F pour les enfants). Venez en famille, il n'y a que 120 Km au total.*

*29 et 30 Avril : l'anniversaire du Club ! Animation assurée par Radio Nostalgie. On nous mitonne une belle sortie... Quant au 10ème anniversaire, il est fixé au 29 Avril 1990.*

*En Juin, des sorties sont à faire : Vercors ? Si vous avez des idées, il y a des dates libres...*

*ICCR le 3 Septembre 1989 à UTRECHT : camping conseillé. C'est le 25ème anniversaire du club hollandais. L'Amicale Citroën organise un pré-rassemblement à BRUXELLES.*



Le 24 Septembre, nous irons à VEZELAY.

Le 24 Mai, au fait, la XM (ex DX) arrive à DIJON... avec des Tractions. Venez-y avec la vôtre !

Sylvain DOMATTI a rassemblé une nomenclature des pièces encore référencées chez Citroën.

L'Assemblée Générale, cette année, aura lieu fin Novembre.

La réunion se terminant, Maryvonne distribue des cartes bleues. Non, elles sont inutilisables aux guichets banques ! Mais elles forment un excellent support pour faire connaître les Chevronnés.

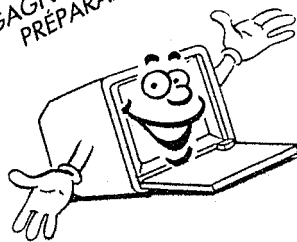
Puis Daniel SOUPEY apporte une immense galette (Michelin, bien sûr...) qui a du mal à passer la porte. Bernard LAURRAIN nous sert le cidre ou le petit blanc, au choix, et c'est dans une joyeuse atmosphère que prend fin cette réunion.

La prochaine aura lieu le 10 Février.

LE SECRETAIRE

**VOUS AVEZ SUREMENT  
QUELQUE CHOSE  
A ECHANGER!!...  
36 15 ECHANGE**

GAGNEZ DU TEMPS MACHINE EN  
PRÉPARANT VOTRE MESSAGE



**IMMOBILIER... VEHICULES.....  
BATEAUX... ECHANGES DE  
LOCATIONS... HI-FI... ELECTRO  
MENAGER... BIBELOTS... etc..  
TOUTES CES RUBRIQUES, ET  
BIEN D'AUTRES ENCORE, SUR  
**36-15 ECHANGE.****

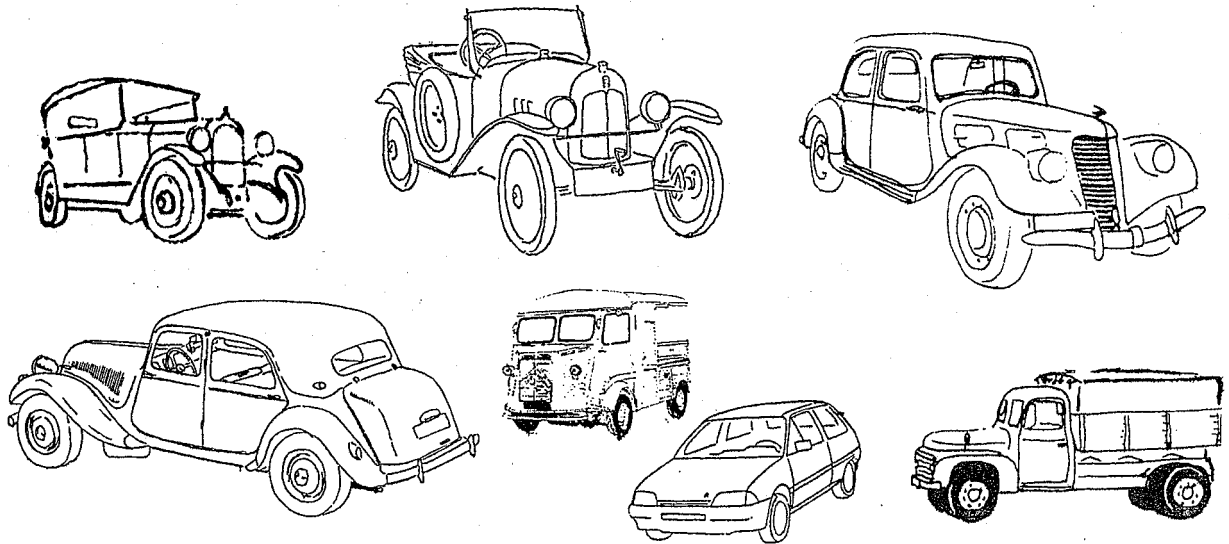
**SORTIE  
DU  
20 AOUT 89**

**au pays des 7 vallées**  
art et gastronomie

organisée par Alain Ribière

**inscrivez-vous**

# Citroën et le Bien Public ouvraient le 1<sup>er</sup> Salon de la voiture ancienne et des voitures miniatures et télécommandées du 5 au 17 décembre 88



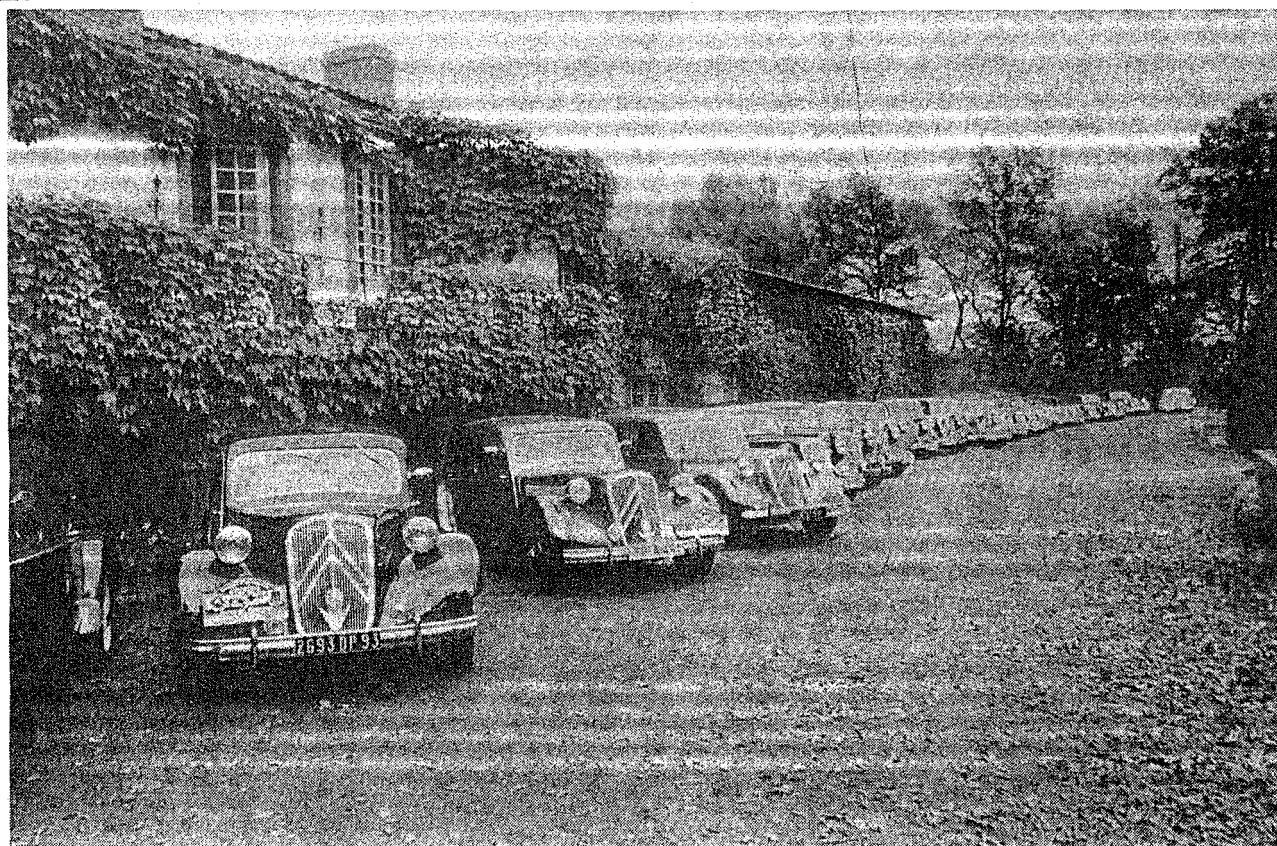
Événement exceptionnel Citroën: Dijon-Saint-Exupéry organisait pour la première fois dans la capitale des ducs de Bourgogne un grand Salon de la voiture ancienne et des collections miniatures et télécommandées.

Pendant quinze jours, du 5 au 17 décembre, cette magistrale exposition, sponsorisée également par votre quotidien, allait regrouper une douzaine de voitures anciennes et plus de 1.000 voitures miniatures ou radio-commandées. Ces chiffres sont impressionnants et ont réjoui tous les "fanas", de plus en plus nombreux, qui font sans hésiter des kilomètres pour assouvir leur passion. Pour eux, Citroën et le Bien Public avaient amené le rêve à leur porte.

Durant ces formidables journées qui se déroulaient dans l'espace Citroën Saint-Exupéry, des temps forts avaient lieu et étaient dévoilés au jour le jour dans le journal, mais l'apothéose de ces 15 jours était le samedi 17 décembre avec une bourse d'échanges et les voitures radiocommandées.

Ça, on ne vous le fait pas dire, ça a fait du bruit à Dijon. Et M. Tabonne, directeur de la concession Citroën qui souhaitait créer l'événement pour remercier ses clients fidèles et ses futurs clients de l'accueil qu'ils lui avaient fait lors de sa récente installation à Dijon, avait certainement vu juste.

N.D.L.R. Les Chevronnés ont participé à ce salon de la voiture ancienne avec deux vitrines.



# Cinquantenaire de la Reine de la route

## **RALLYE DES 50 15 SIX en Pays Arverne**

*par Maryvonne Augras*

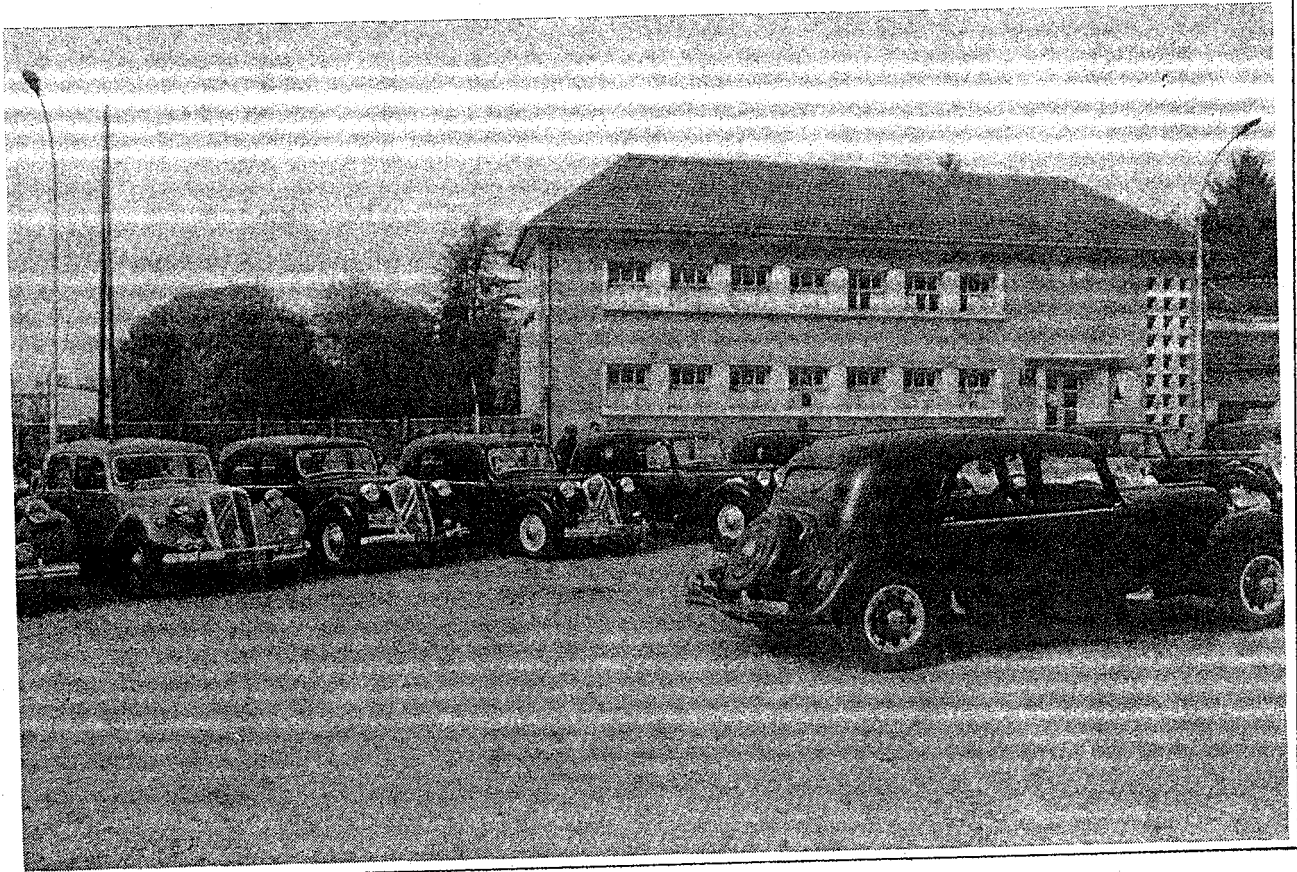
Le rallye des 50 15-six eut lieu les 13, 14, 15, 16, 17 octobre 1988, organisé par l'Amicale Citroën. Départ le jeudi 13 octobre à Vézelay où se regroupent les équipages venus de partout: Belgique, Allemagne, Suisse, Paris, Nantes et Dijon bien sûr. En tout 32 voitures, 512 chevaux, plus ceux d'une BX diesel assistance remorque, qui sera là pour "faire bien" seulement et un HY jaune michelin qui nous suivra partout sur les routes d'Auvergne.

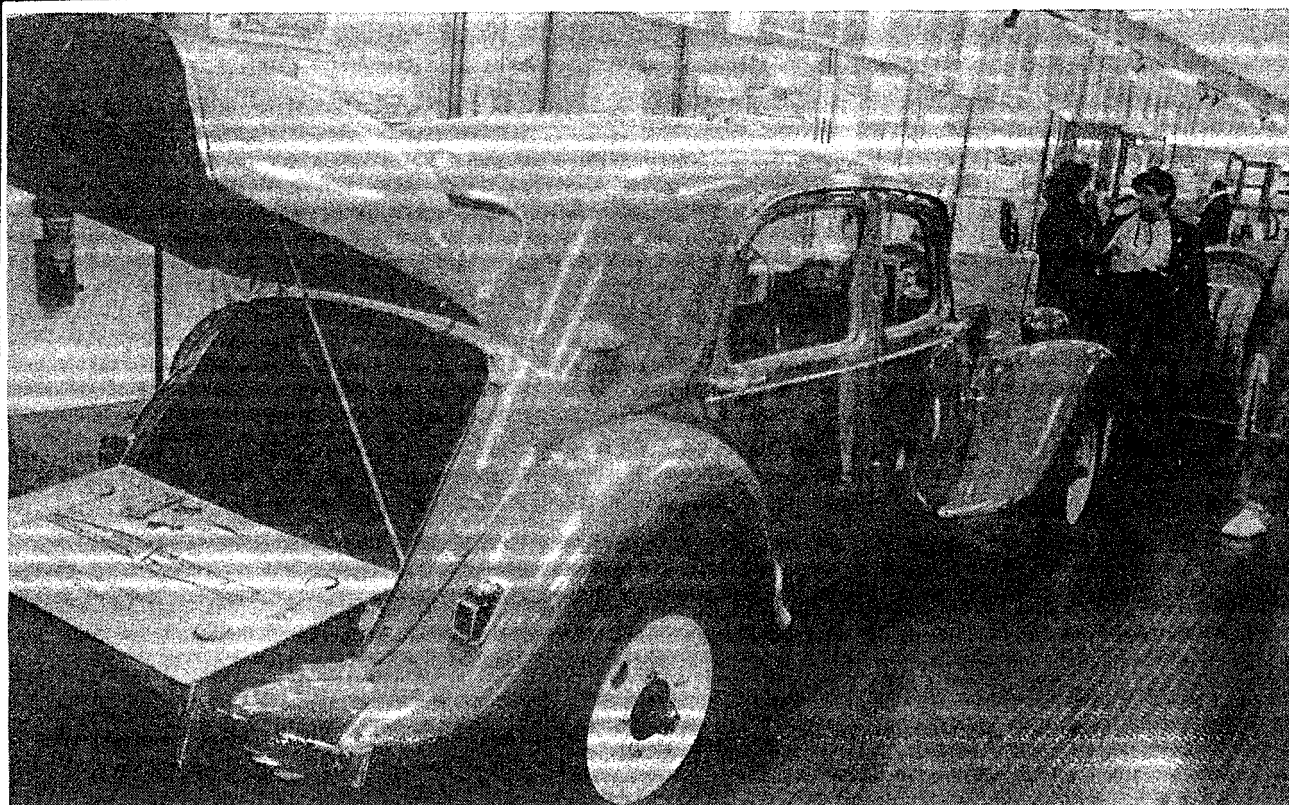
Direction Nevers, chaque cocher fouettant ses chevaux pour voir s'ils sauront suivre les autres

durant ces quatre jours. Juste avant le déjeuner un accident spectaculaire d'un camion ralentit un peu l'impétuosité et chacun est tout content de s'arrêter non loin de là pour le repas. Là les chauffeurs se retrouvent et font connaissance... Après le café tout le monde repart à allure modérée.

Dans l'après midi, visite de la verrerie de Puy Guillaume, très instructive, où nous pouvons voir comment deux millions de bouteilles sont fabriquées en 24 heures. Ensuite, direction Thiers, visite du musée de la coutellerie, toujours très intéressante et pleine de découvertes. Réception à la mairie; repas et coucher à Thiers.

Vendredi 14 octobre: direction Ambers et l'Auvergne profonde. Il fait, paraît-il, mauvais sur toute la France. Pas pour nous, temps superbe, soleil éclairant les verts des sapins et les roux, jaunes ou dorés des forêts. Visite du musée de la papeterie Richard de Bas, où un arbre à cames ( nous ne nous en sortons pas) nous donne la base de la fabrication artisanale du papier. Superbe !





Repas pris à Chambon-sur-Dolore. L'après-midi, les 15 six gravissent allègrement les pentes du Grand-Mornant et les routes sinueuses de la région. Arrêt à Orsigny; le soir arrivée à Clermont-Ferrand.

Samedi 15 octobre: les chauffeurs sont impatients de suivre la visite prévue et les voitures sont garées place des Poternes. Visite du Conservatoire Michelin, où après un exposé en diapositives commentées sur l'histoire du pneumatique et plus particulièrement l'histoire Michelin, nous passons dans le hall d'exposition. Visite très intéressante commentée par Monsieur Douart. Divers véhicules nous montrent les différentes étapes de la vie des pneumatiques, et une traction est là, en bonne place. Cette voiture est équipée d'un essieu arrière à géométrie variable pour l'étude de l'usure des pneus en roulage. Après la visite, réception à la mairie de Clermont, où le propriétaire de la plus ancienne traction 15 six présente, reçoit un souvenir des mains du maire. Repas pris non loin dans une gentilhommière où nous faisons des photos souvenirs superbes.

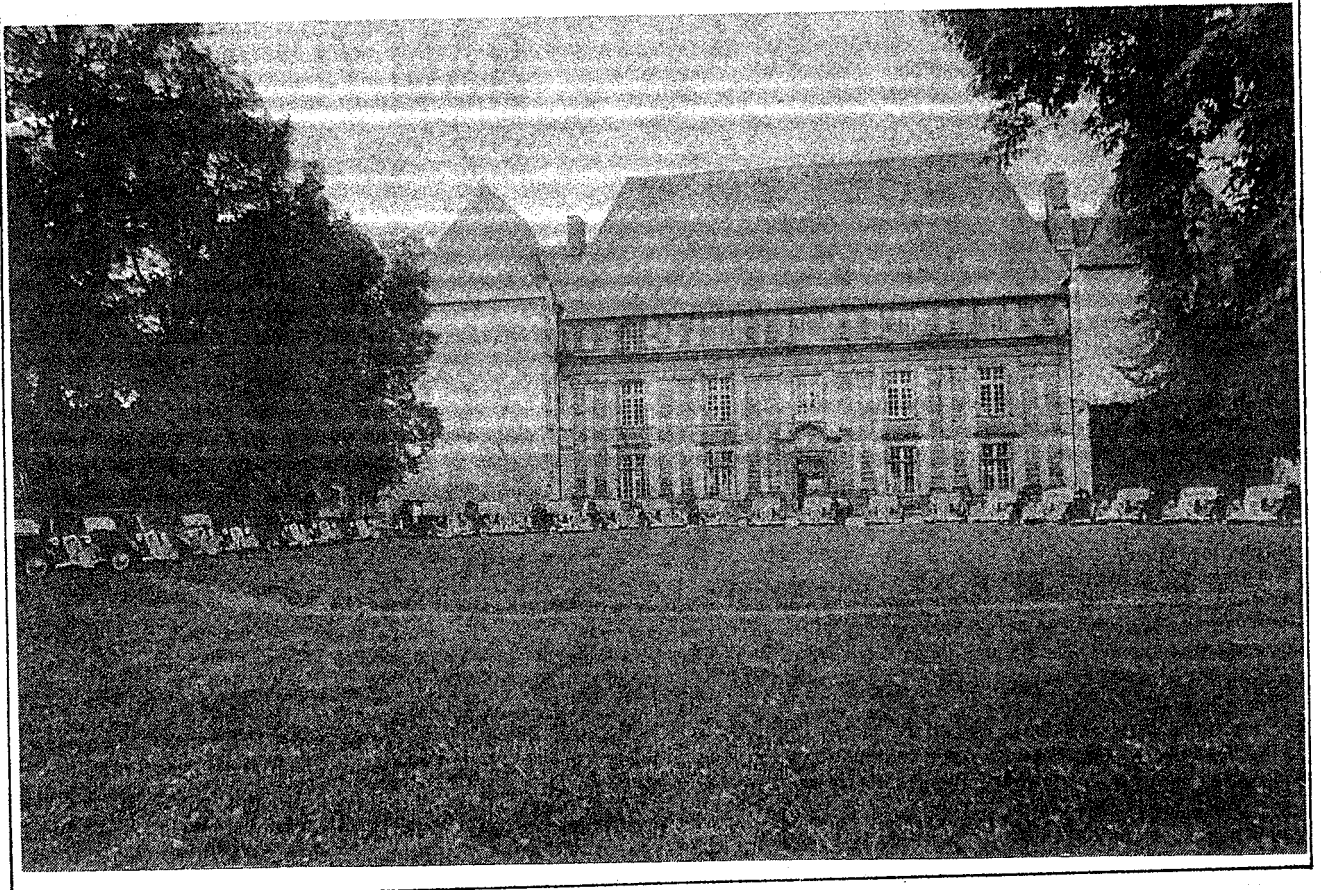


La route pour Vichy est écourtée pour rattraper le temps perdu, mais là encore, les 15 montrent leur facilité de conduite et les moteurs comme les conducteurs sont débridés... Arrêt et visite intéressante du château d'Effiat où le guide et le propriétaire nous reçoivent cordialement.

Vichy: réception à la mairie où les voitures ne semblent pas dépayées et se racontent certains souvenirs. Le soir, repas et soirée à la Rotonde sur le plan d'eau.

Dimanche 15 octobre, notre ami Jean-Claude Milli, qui nous a rejoints la veille, nous reçoit à Paray-le-Monial. Après l'apéritif offert dans le garage, pendant que les voitures sont admirées, autant que les nouveaux modèles Citroën exposés, repas au Prieuré. Repas trop long pour les participants qui doivent prendre la route après la fête.

Pour les Chevronnés venus passer la journée à Paray, le temps de la route de Dijon représente une



bonne partie de "désablage"... comme on aime toujours en faire avec nos chères voitures.

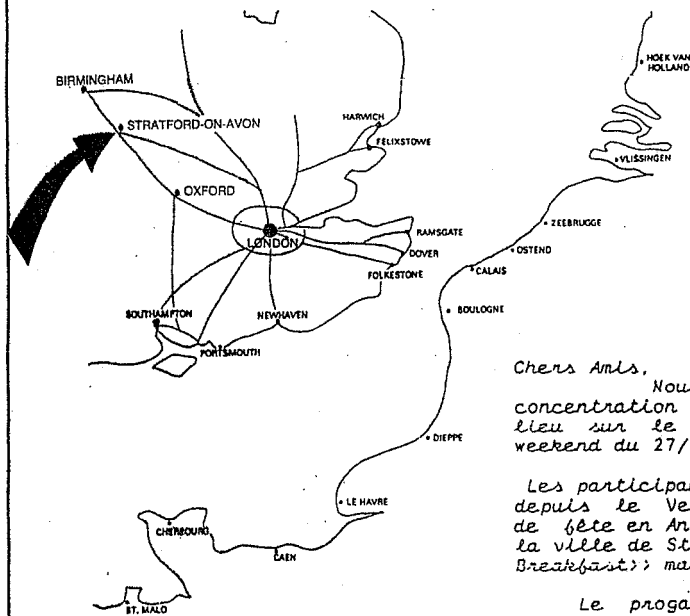
Une CITROEN traction avant, c'est superbe,  
30 tractions, c'est encore superbe, mais...  
30 tractions 15 six ensemble, c'est FANTASTIQUE !

P.S. J'ai oublié de citer plus particulièrement la participation de la 15 six d'Olivier de Serres qui nous a rejoints. Les organisateurs ont distribué des prix aux différents participants, entre autres, la meilleure restauration de 15 six qui fut attribuée à Monsieur Marly de Grenoble, pour sa voiture de 1951. Tous les participants emporteront un souvenir.

# STRATFORD-UPON-AVON

ANGLETERRE

## RALLYE ANNUEL 27-28 MAI 1989



Chers Amls,

Nous souhaitons votre participation, à la concentration annuelle de la TRACTION OWNERS CLUB qui aura lieu sur le champ de courses de Stratford-upon-Avon le weekend du 27/28 Mai 1989.

Les participants pourront faire du camping sur le lieu même depuis le Vendredi jusqu'au Mardi. (Le Lundi est un jour de fête en Angleterre). Pour ceux qui ne veulent pas camper, la ville de Stratford est bien murie d'hôtels et de «Bed and Breakfast»; mais il faut réserver.

Le programme d'activités, incorporera une promenade pour voir le paysage régional, une soirée amicale le samedi, bourse d'échange, concours d'élégance et parmi les prix en sera une pour la traction venu du plus loin.

Stratford-upon-Avon, ville historique et lieu de naissance de William Shakespeare, est au centre de l'Angleterre, près de la belle région des Cotswolds. Profitez-en pour y faire un plus long séjour.

Veuillez m'écrire si vous exigez d'autres renseignements ou pour assistance avec réservations (hôtels etc)

A bientôt





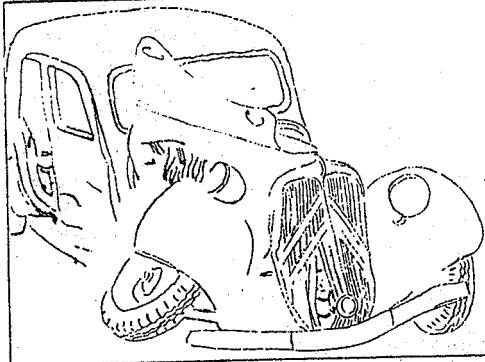
## DÉCÈS D'UN FRÈRE SCHLUMPF

Hans Schlumpf, l'aîné des deux frères Schlumpf, industriels suisses du textile dont la passion pour les Bugatti est à l'origine de l'une des plus prestigieuses collections de voitures anciennes au monde conservée à Mulhouse (Haut-Rhin), s'est éteint discrètement, le dimanche 1<sup>er</sup> janvier, à Bâle (Suisse) où il a été inhumé. Il aurait eu 85 ans le 21 février prochain.

Entraîné, au cours des années soixante-dix, dans un retentissant conflit social qui s'est traduit, en Alsace, par la déconfiture d'un empire industriel de 16 sociétés et 1.800 salariés, Hans Schlumpf s'était réfugié, en 1976, en Suisse avec son frère Fritz, 83 ans cette année, pour échapper à un mandat d'arrêt délivré, peu après, par la justice française.

Hans Schlumpf et son frère Fritz, au delà des polémiques créées par leur faillite frauduleuse de leur affaire, ont eu le bon goût de constituer une collection magnifique d'automobiles, patrimoine d'une grande marque disparue.

Lu dans le Courrier de Saône-et-Loire



*retapez-moi vite  
pour le 10<sup>e</sup> anniversaire  
des Chevronnés  
en 1990!*

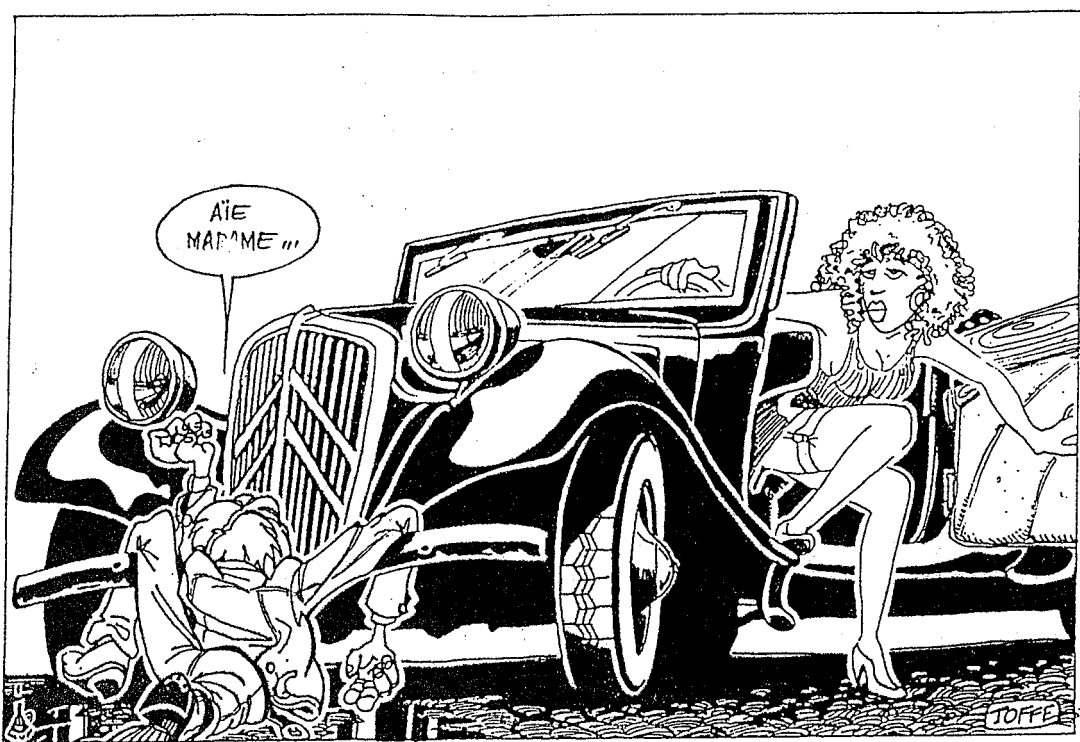
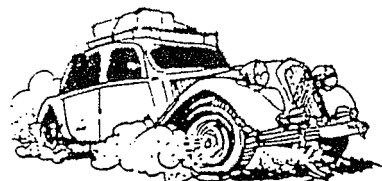


**J'ai trouvé une banque à qui parler.**

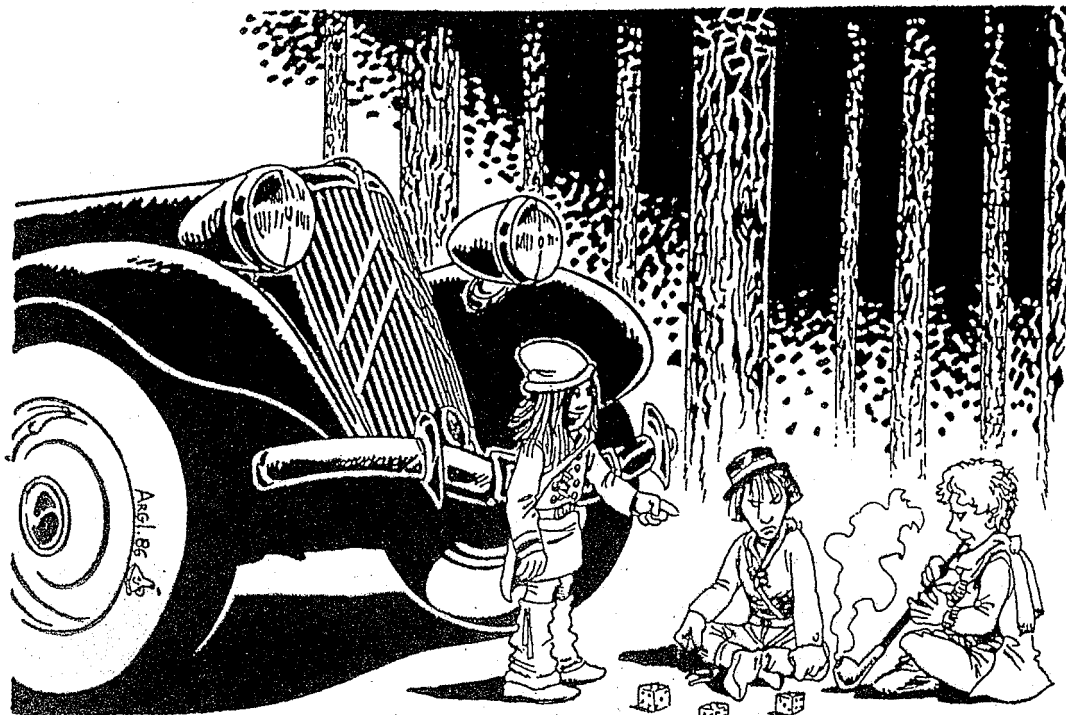
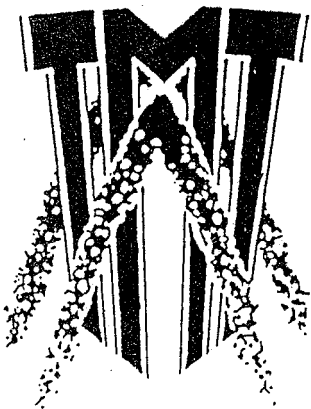
Je veux une banque moderne, compétente, efficace, à qui je puisse confier les yeux fermés tous mes problèmes de crédit, de placements et d'épargne. Je veux un banquier qui prenne le temps de me recevoir, m'écouter, me comprendre, et qui me recommande les solutions les plus adaptées à mes problèmes personnels, et, bien sûr, les plus avantageuses. Tout cela, je l'ai trouvé au Crédit Mutuel. Le Crédit Mutuel, 5<sup>e</sup> groupe bancaire français, dispose de toute la puissance nécessaire pour mettre au service de ses clients les technologies bancaires les plus efficaces. Avec le Crédit Mutuel, j'ai trouvé une banque à qui parler.

**Crédit  Mutuel**

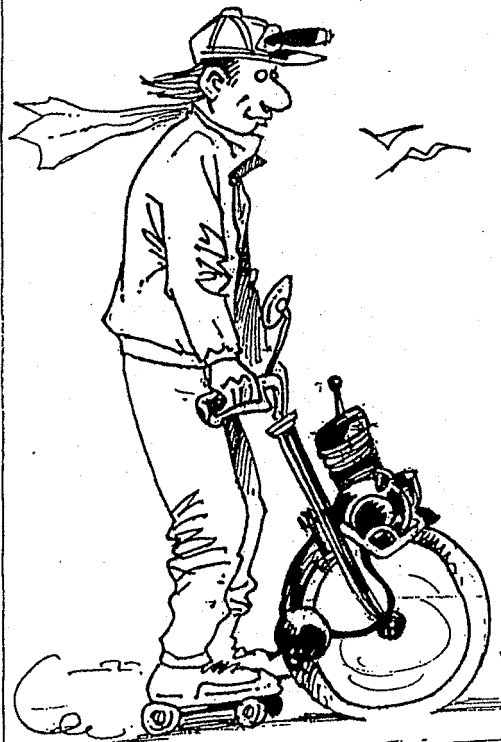
# Le tour du monde en traction



Voici quelques cartes  
postales "spéciale  
traction", éditées  
par des jeunes et  
déjà doués, dessina-  
teurs. Vous pouvez  
peut être encore  
les commander à :  
Studios Psurdes,  
Bourg-de-Lehon,  
22100 DINAN.



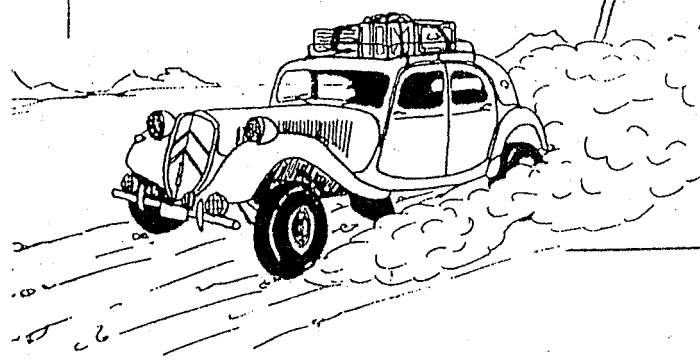
EST-IL MEILLEUR  
 RESPONSABILITÉ  
 QUI PEUT UN  
 AIDEZ-VOUS!!!



Le ROLL'EX est un nouveau mode de locomotion, économique, fiable, et qui plus est, spectaculairement drôle. Pour circuler en ROLL'EX, il suffit de posséder une paire de patins à roulettes et un vieux Solex, en état de marche. A l'aide d'un burin plat on sépare la fourche avant du cadre du Solex en découpant les deux cordons de soudure. Vous disposez, alors, avec cette partie avant du Solex, d'un ROLL'EX...

Il ne vous reste plus qu'à enfiler vos patins à roulettes, mettre votre casque et à démarrer... Vous pouvez goûter au fabuleux plaisir de cette révolutionnaire "Traction Avant"...

350000 - 02 06 89



COMME  
 CIVILISÉE

*Dernière minute...*

Qu'il est agréable un 2 janvier de recevoir un coup de téléphone du Pérou, Lima pour être précis, d'un tractionniste acharné.

Eric Masié nous a appelé ce jour là pour nous souhaiter une bonne année à tous les Chevronnés, voeux que je transmets.

Eric nous a rappelé le 26 janvier, cette fois-ci du Chili, 100 km de Santiago. Tout va bien, toujours deux boîtes de vitesse au tableau, la soudure de la pompe à eau tient toujours.

Rendez-vous est pris à Paris entre le 8 et le 15 février où il doit solder des formalités pour le passage en Chine. A moins que nous vous réservions une surprise lors de la prochaine réunion, le 10 février.

Maryvonne Augras

# IX<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE DES CHEVRONNES

## *Circuit des Hautes-Côtes*

les 29, 30 avril et 1<sup>er</sup> mai 1989

avec

**NOSTALGIE**  
*Un Amour de Radio*  
97.5 FM

Départ de Dijon, Rond-Point des allées du Parc, à 14 h 30, balade en ville, puis Is-sur-Tille et retour sur Talant. Soirée au restaurant « Le Musical ».

Dimanche, départ de Gevrey-Chambertin, place des Marronniers. Circuit des Hautes-Côtes, visite de cave, pique-nique (vin gratuit), dégustation, remise de prix au château de La Rochepôt.

PLAQUE RALLYE

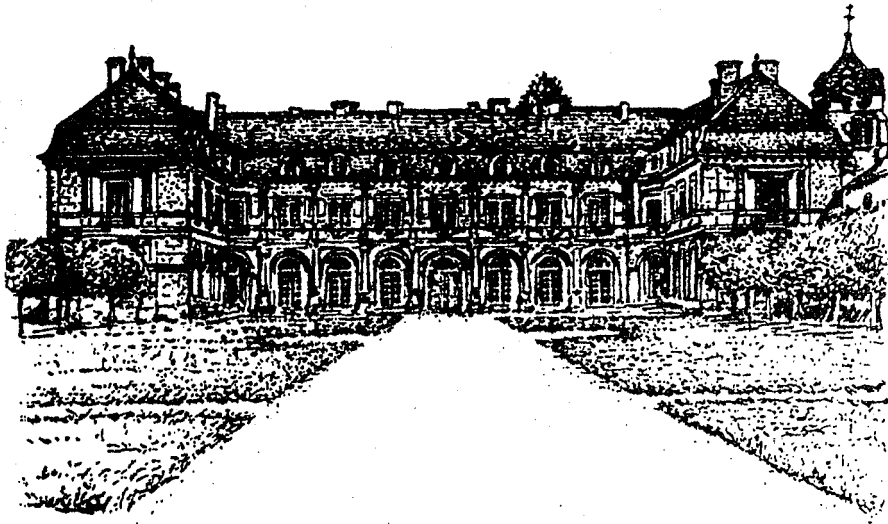
Lundi en toute liberté pour ceux qui le souhaitent.

## RESERVEZ VOTRE WEEK-END TRACTION

Inscription au 80.66.84.02

# Sortie à Champlitte

organisée par Sylvain Domatti  
et Jean Lanaud



**DIMANCHE 16 AVRIL 1989**

Départ 9 h 30, place de la République, direction Fontaine-Française par Beire-le-Chatel, Bèze. Arrêt à la fontaine du Roy Henry à Fontaine-Française.

Arrivée à Champlitte, descente de cave au groupement viticole chanitois. Historique, dégustation des vins et de la cancoillote, vos achats sont les bienvenus. Nous serons accueilli par Monsieur Jacquelin, vigneron.

Repas au Restaurant Henri-IV,  
sa table et son cadre,

Repas 120 F adulte  
45 F enfant moins de 12 ans

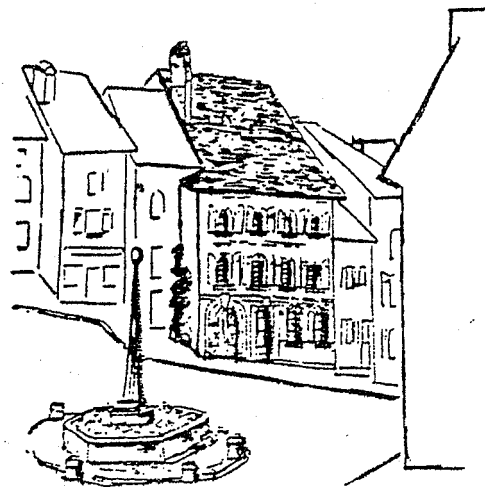
(boissons comprises)

Vers 15 h 30 visite du musée

commentée 10 F adulte  
5 F enfant

Exposition des voitures dans la  
cour du château.

Inscription urgente :  
S. Domatti, tél. 80.41.48.66  
J. Lanaud, tél. 80.41.33.13

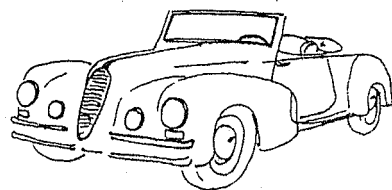


# mini **trac**

par Daniel Soupey

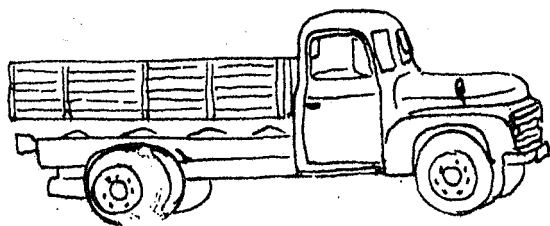
Fin 1988 et début 1989, beaucoup de nouveautés à l'échelle 1/43<sup>e</sup> ! Tous les modèles sont en kits résine, quelques uns peuvent être vendus tout montés

- Traction Renard et Beck cabriolet, Heco Modèles
- Traction 22 V 8 cabriolet  
berline  
limousine } Heco Modèles
- 2 CV proto (1936-39), Mini Truck
- 2 CV 4x4 (2 moteurs), D.A.M.
- DS ambulance Currus, Vroom
- AX cabriolet, Provence Moulage
- AX superproduction 88, Provence Moulage
- CX Prestige série 2, Heco Modèles
- Axel, Heco Modèles
- BX Heuliez, Heco Modèles
- BX Sport, Heco Modèles
- BX Evasion 14E, Heco Modèles
- Camion U 23 55, Mini Truck
- Autocar Isobloc, Mini Truck

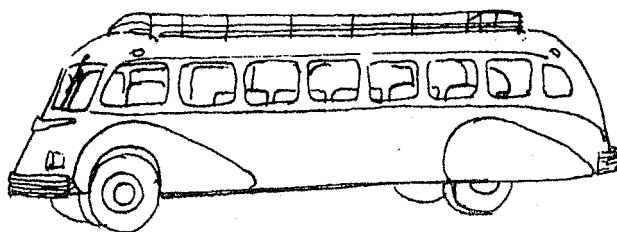


cabriolet Renard et Beck

A l'échelle HO, 1/87<sup>e</sup> sort chez l'Obsidienne le Citroën U 23 et le car Isobloc.

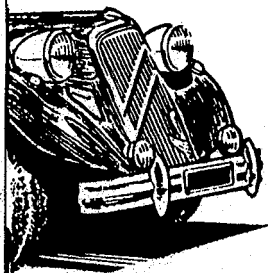


U 23 55



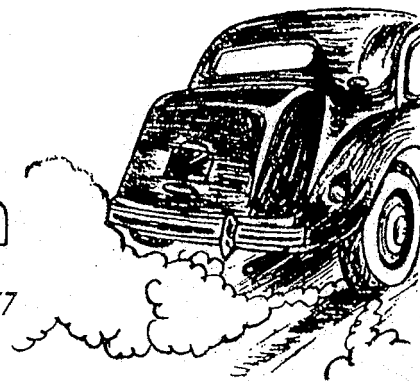
car Isobloc





# Une 15 qui a du frein

par B. Gysin, du Club Suisse 34-57



De toutes les voitures construites du début de l'automobile à nos jours, certaines ont marqué leur passage d'une profonde empreinte. Mais, il en est une, toujours fascinante 50 ans après son lancement en 1938 : il s'agit bien sur de la très célèbre "Citroën" 15 CV 6 cyl., qui fit rêver plusieurs générations d'automobilistes par ses qualités routières et sa solidité, (et ce n'est pas fini, d'autres générations en rêveront encore). Mais tout au long de cette glorieuse carrière, les conducteurs rapides et pressés ainsi que la presse spécialisée, ont toujours regretté l'absence d'un freinage à la hauteur des performances de ce véhicule.

En effet, nous avons retrouvé dans "L'autojournal" No 3 du 15 février 1984, un essai de la 15/6 effectué par Monsieur André COSTA, rédacteur en chef, qui déjà en 1950 alors qu'il était jeune journaliste automobile de l'époque, avait signé l'essai d'une 15/6 dans "L'autojournal" N° 8 du 15 mai.

## Voici ses conclusions :

- A) " Abordons maintenant un sujet bien délicat. Nous voulons parler des freins. En effet, nous avons eu la mauvaise surprise de voir se renouveler, dans les mêmes conditions, un phénomène déjà constaté sur la "Vedette". Dans la descente du col du Bonhomme, les freins sont devenus subitement quasi inefficaces et n'ont retrouvé leur capacité d'utilisation normale qu'après une dizaine de kilomètres de plat. Il ne s'agit donc plus d'une défaillance isolée mais bien d'un phénomène généralisé chez certaines voitures. Certes, nous voulons bien admettre qu'au cours de nos essais, nous descendions le col du Bonhomme au maximum, en utilisant constamment les freins, mais il est inadmissible que leur efficacité ne soit pas suffisante pour répondre à tous les efforts qui leur sont demandés et qui correspondent cependant aux autres possibilités de la voiture.

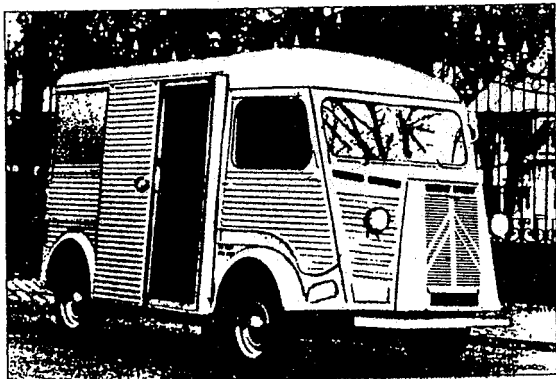
A la suite de nos deux mésaventures, nous avons eu la curiosité de comparer les surfaces de freinage à la tonne (1) des quatre voitures avec lesquelles nous avons accompli le même parcours. Dans le cas de la "203" et de la "Simca 1200", nous n'avons pas constaté de défaillance. Les surfaces de freinage par tonne sont respectivement pour ces deux voitures de 880 et 925 c m<sup>2</sup>. Dans le cas de la "Vedette" et de la "15" dont les freins nous ont "lâché" à un kilomètre d'intervalle, les mêmes surfaces de freinage sont de 750 à 721 c m<sup>2</sup>. Il s'ensuit donc que deux voitures susceptibles de dépasser 130 Km/h. sont douées d'une surface de freinage à la tonne inférieure de quelque 150 c m<sup>2</sup> à celles de deux autres véhicules qui sont, eux, dans l'impossibilité de dépasser le 120."

34 ans après, ce qu'il en dit :

- B) *Je ne renie pas certes ce que j'ai écrit à l'époque mais, à dire vrai seuls quelques très rares modèles parmi les voitures rapides supportaient la conduite sportive sur itinéraire sinueux, sans que leurs freins défailent. Les Alfa faisaient partie de cette minorité mais, par exemple, les Mercedes et les Porsche étaient tout aussi désastreuses que les autres. Quant à la 15/6, elle avait au moins un avantage, qu'elle a d'ailleurs conservé aujourd'hui, c'est de freiner puissamment à froid et, mieux encore, sur une trajectoire rigoureusement rectiligne !*

Entièrement d'accord avec ces constatations, Jean-Jacques PERROUCHOUD et moi-même, tous deux possesseurs de 15/6 et passionnés de Citroën, nous avons décidé de nous pencher sur le problème du freinage. Notre planche à dessin se composait en général d'une nappe de restaurant sur laquelle nous "gribouillions" des soirées entières après le repas.

Disques ?...tambours ?...origine ?...transformation ?...assistance ?... prix de revient?..., toutes les idées ont été envisagées, pour aboutir ?... finalement à la solution la plus logique et efficace ( le quai de Javel aurait pu y penser avant nous ). Nous avions tout sous la main, absolument tout, et de plus des pièces marquées du double chevron, nous restions dans l'origine Citroën. Il s'agissait de "décortiquer" un fourgon "TUBE HY" source de pièces et de similitudes 15 CV.



Voici le véhicule à dénicher à partir de 1963, propriétaires de 15 dépêchez-vous, car ils deviennent rares.

Quelles sont les pièces à récupérer avant de commencer les travaux de transformation ?

Sur le véhicule de récupération, il s'agira de démonter les 2 moyeux tambours et les pivots complets, ensuite d'effectuer le désassemblage du tout, nettoyage et contrôle des pièces.

Nous avons donc besoin de :

- 1) 2 tambours  $\varnothing$  origine 304,8  $\varnothing$  maximum accepté 306 mm. (nous pouvons toujours obtenir des tambours neufs).
- 2) 2 pivots gauche-droit en bon état, n'ayant pas subis de chocs violents (accidents).
- 3) Des mâchoires de frein
- 4) Des plateaux de frein
- 5) 4 cylindres de frein (ce sont les mêmes pour la 15 CV que le fourgon HY ).
- 6) 2 roulements de moyeux. Ici nous ouvrons une parenthèse : tous les propriétaires de 15 savent quelles difficultés ils ont à se procurer des

roulements d'origine de moyeux avant, roulements souvent transformés, rectifiés et reconditionnés sans garantie.

C'est ici qu'intervient notre transformation, car avec les nouveaux pivots, nous pouvons monter des roulements neufs du type "Tymken" à double rangée, calculés très largement et encore fournis par Citroën ainsi que les revendeurs de roulements, solution définitive.

- 7) 10 goujons de fixation de roues pour HY à transformer selon dessin ci-dessous. (Fig. 1)

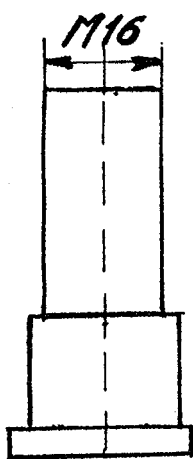
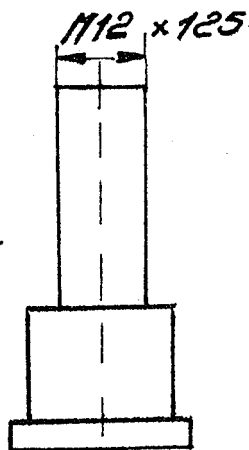


fig. 1



GOUJON ORIGINE HY A SE PROCURER NEUF CHEZ CITROEN, ET LE DIMINUER AU DIAMETRE DE 12 MILLIMETRES, ENSUITE LE FILETER.

- 8) 4 simmers d'étanchéité pour moyeux

Avant de décrire les opérations de préparation des pièces et de montage sur le véhicule, il faut admettre que cette transformation implique une mise de fond assez importante, et pour que le résultat soit une réussite, il est impératif d'effectuer ce travail lors d'une révision de freins totale, à savoir : maître-cylindre, cylindres arrières, flexibles et canalisations métalliques qui souvent ont l'air en bon état visuel mais peuvent être bien altérées avec les années. Il est courant sur tous les types de "Traction" que le tube métallique sous caisse à l'intérieur de la cornière en V soit entièrement pourri, il faut absolument le changer en prenant soin de nettoyer l'intérieur de la cornière souvent pleine de terre et de rouille.

Au moment d'enfiler ce tuyau neuf dans la cornière, le boucher à chacune de ses extrémités avec du "scotch" et le souffler à l'air comprimé ensuite.

Il existe des maisons spécialisées dans le commerce qui fabriquent ces tuyaux munis de raccords, il suffit d'indiquer la longueur mais, il ne faut pas les fabriquer soi-même avec un appareil de plombier, c'est risqué.

Il faut aussi s'assurer que le train avant est en bon état général, sillentblöcs, axes de triangles, rotules, etc.

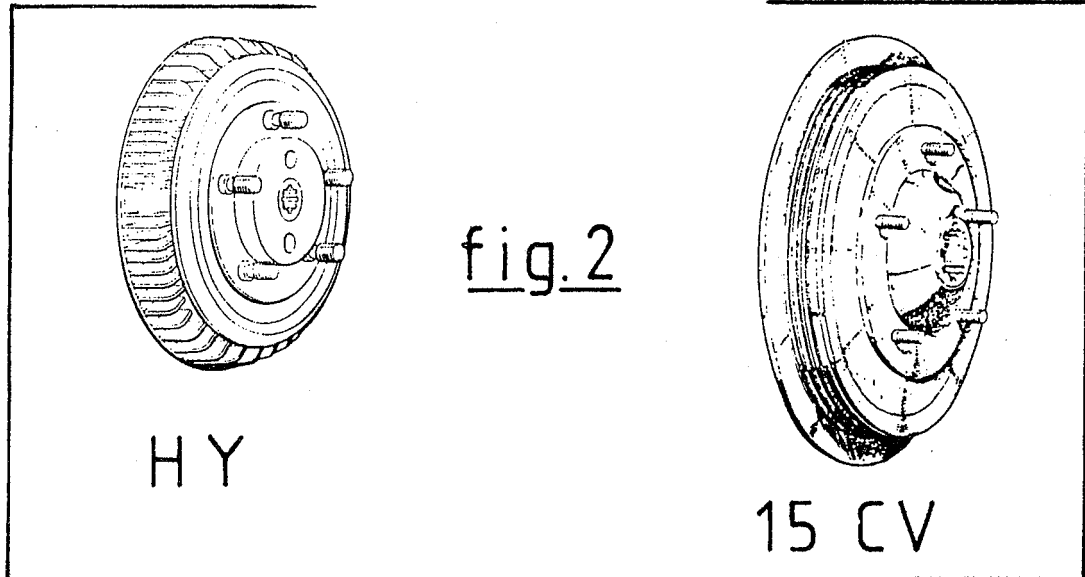
#### Préparation des nouvelles pièces

- A) TAMBOURS :

Après avoir mesuré le diamètre (voir paragraphe précédent en 1), repérer le moyeu par rapport à la partie tambour et en extraire à la presse, en évitant de casser le tambour, les 5 goujons de roues à remplacer, car il n'est

pas possible d'enfiler les roues de la 15 sur ces goujons d'un plus gros diamètre conçus pour le fourgon HY (Fig. 2).

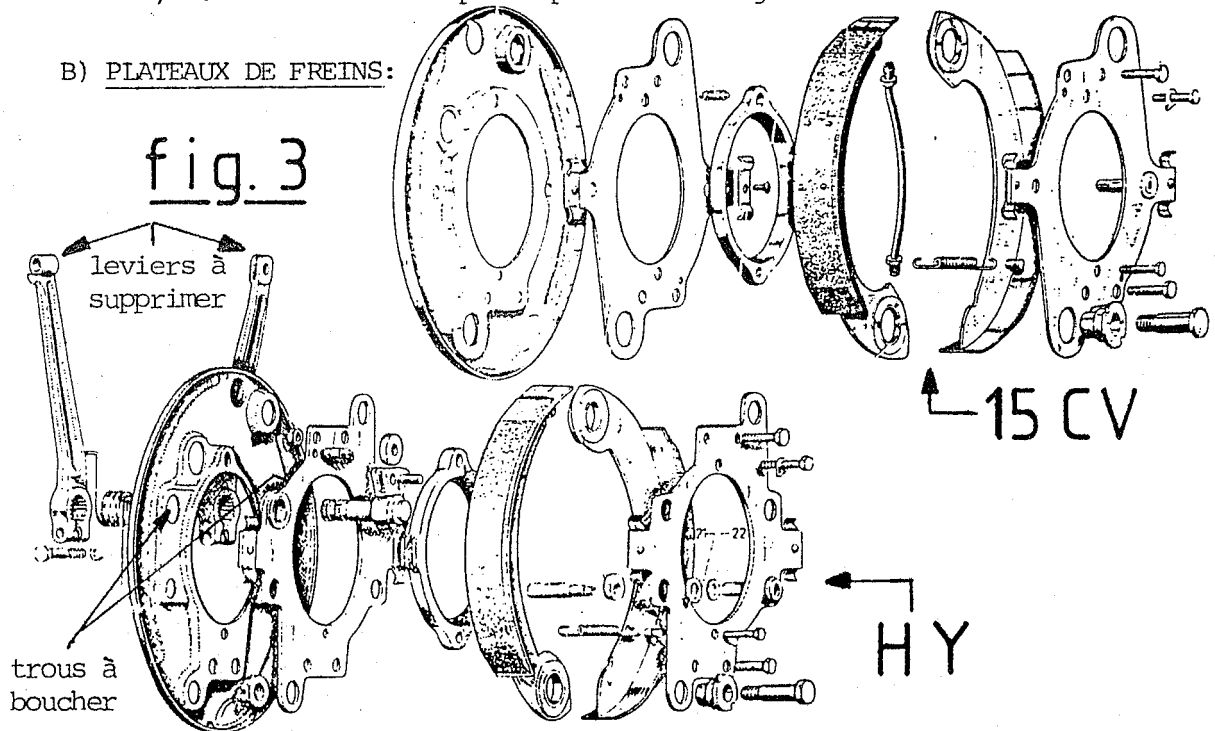
On pourrait par exemple resservir ces goujons après usinage, mais il est préférable d'acheter chez Citroën ces pièces neuves et les faire usiner à la cote des goujons de la 15.



Nettoyer soigneusement les 2 parties formant moyeux et tambours, monter les 5 goujons, et remonter en respectant le repérage. Ici, 2 possibilités sont offertes, on peut usiner les goujons de façon à les sertir comme l'origine, mais à condition de fabriquer un outillage ou, de les souder à l'arc, (solution que nous avons choisie) opération délicate pour un amateur.

Après ce montage, faire tourner les tambours (jamais avant) afin que les tambours soient concentriques avec les moyeux, à la suite de cette opération, les tambours sont prêts pour le montage.

B) PLATEAUX DE FREINS:



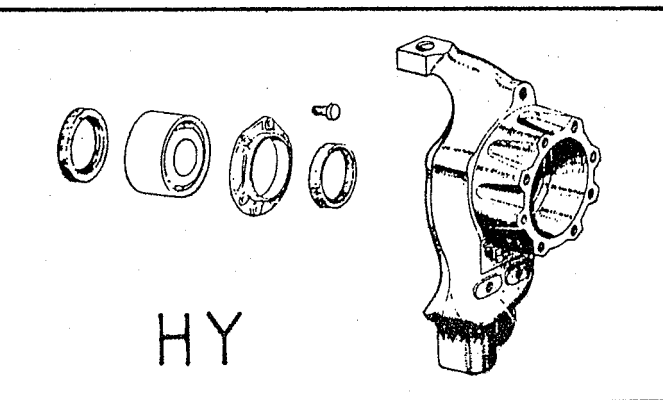
Il est préférable de récupérer les plateaux de freins sur le fourgon HY, bien qu'il y ait deux trous de passage pour les axes et les leviers du frein à main. Comme sur la quinze, le frein agissant sur les roues arrière, il faut supprimer ces axes et leviers et si possible boucher les trous décrits ci-dessus au moyen de rondelles de tôle soudées, ou de bouchons de caoutchouc afin d'éviter les projections d'eau à l'intérieur des tambours.

Il est préférable d'éviter de monter les plateaux de la quinze, qui paraissent identiques, mais touchent les tambours. (voir fig. 3)

C) Montage de l'ensemble mâchoires, cylindres, flasques et plateaux de freins à l'établi. Ici, aucune astuce, mais attention à l'état des douilles de bronze à l'intérieur des mâchoires, et bien respecter l'ordre de montage (entretoise alu, tube de liaison des cylindres, axes et ressorts, pivots excentriques, ce n'est pas facile ).

Montage des roulements de moyeux (Fig.4) dans les pivots. Après avoir contrôlé soigneusement l'état des pivots, montage des roulements (si possible neufs) préalablement graissés avec une graisse à roulement de qualité. Montage des simmerings et de la plaque de fermeture fixée par 6 boulons, de M7

fig. 4



#### Travaux sur le véhicule

Mise sur cales de celui-ci, dépose des roues, des cardans, des pivots, des moyeux. Découpler les flexibles et les barres de direction, opération sans difficultés.

Avant le remontage, bien nettoyer les rotules de suspension, s'assurer qu'elles n'aient pas de jeu, sinon les régler. Contrôler également l'état des cardans.

Le remontage s'opère de manière inverse, exactement dans le même ordre pour une voiture transformée que pour une voiture avec train avant origine. Centrage des garnitures de frein d'après le diamètre des tambours, goupillage des réglage, repose des tambours, purge des freins et montage des roues.

**IMPORTANT** : Lors de cette transformation, la largeur de la voie avant du véhicule va augmenter d'environ 14 mm, donc le parallélisme des roues avant sera complètement faux, il y a lieu de le régler. Mais avant ce réglage, il faut absolument faire rouler la voiture de quelques mètres en la secouant sur l'avant afin qu'elle reprenne sa hauteur normale. Ensuite, et seulement à ce moment, régler le parallélisme en se souvenant qu'une 15 CV roule avec de l'ouverture à l'avant.

Nous pouvons donc considérer la transformation terminée et essayer la voiture ainsi.

Mais, nous remarquerons que les freins freineront très bien mais manqueront peut-être de progressivité, ainsi pour pallier à cet inconvénient et pour diminuer l'effort sur la pédale, nous avons monté un servo-frein classique que l'on trouve dans le commerce spécialisé.

Pour ce montage, il y a plusieurs possibilités suivant le type de voiture, 15 G ou D ou Oléo, sur les modèles à suspension classique, on peut envisager le montage sur le jambonneau gauche, bien sûr, le servo-frein sera visible, seulement l'avantage sera qu'il se trouve du côté du maître-cylindre, donc facilité de branchement des tubes hydrauliques.

Par contre, sur les modèles Oléo, le côté gauche étant déjà fort encombré, il faut se résoudre à le dissimuler à l'intérieur du jambonneau droit, pour ce faire, il faut agrandir la porte de visite sur le jambonneau afin de pouvoir loger le servo-frein à l'intérieur, sous le filtre à air, et refabriquer une tôle de fermeture. Avantage : on ne voit pas le servo-frein. par contre, le travail est plus délicat quant à l'amenée des tubes hydrauliques, surtout quand le moteur est en place ( mais c'est possible).

Il faudra aussi prévoir une prise de dépression sur le collecteur d'admission, perçage, taraudage et adaptation d'un manchon, la pose d'un tube de liaison en caoutchouc muni d'une soupape de non-retour.

\* \* \* \* \*

Nous avons préparé les pièces de transformation pour les deux voitures présentées dans cet article. Actuellement, nous avons transformé une seule voiture, ce qui nous a permis de pouvoir faire quelques essais comparatifs. Bien entendu, nous n'avons aucune prétention quant à la rigueur et l'exactitude de nos mesures, mais nous nous sommes bien "amusés".

Tout d'abord, il a fallu trouver un endroit qui nous permette, d'une part d'accélérer jusqu'à 80 Km/h. ce qui pour une 15 représente une assez grande distance, et d'autre part, un emplacement isolé pour éviter de se faire tamponner lors des essais de freinage.

Nous avons donc pris un point de repaire à la hauteur duquel nous devions arriver à la vitesse de 80 Km/h. et bloquer les freins. Nous avons recommencé plusieurs fois, afin de chauffer les freins ( les pneus ont certainement eu plus chaud, en tous cas ils fumaient ). Lors de nos essais, le 9 janvier 88, nous avons relevé les mesures suivantes :

FREINS ORIGINE

15/6 1952  
arrêt total à 80 Km/h.  
35 m.

FREINS TRANSFORMES

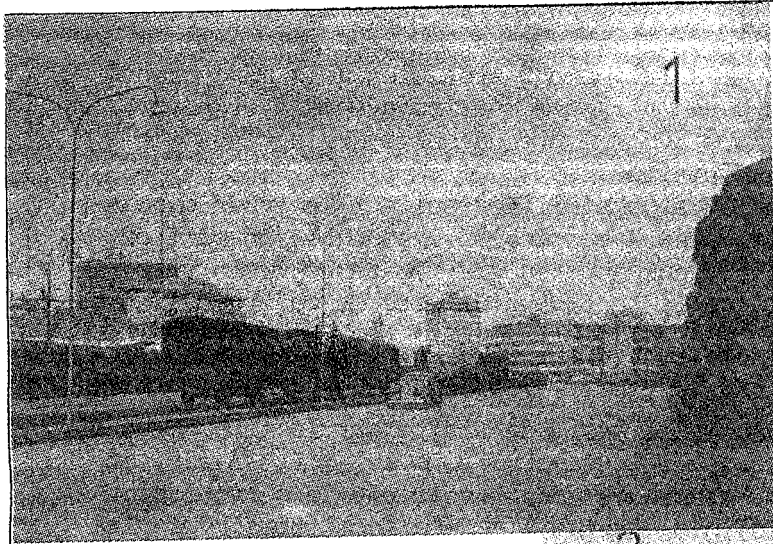
15/6 Oléo 1954  
arrêt total à 80 Km/h.  
24,80 m.

Bien entendu, en freinage normal sur route, il faut ajouter le temps de réaction environ 1 seconde, soit 22 m. à ajouter, ce qui donnerait :

57 m.

46,80 m.

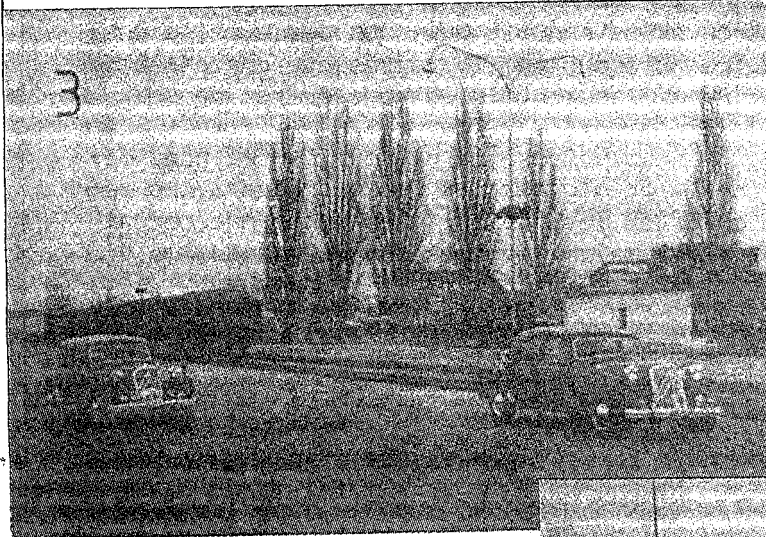
Au volant de la voiture transformée, (il s'agit d'une Oléo), il se dégage une impression de sécurité, de progressivité et d'endurance de freinage qui se rapproche beaucoup des voitures actuelles, mais il serait intéressant de constater à la suite de freinages répétés, le comportement de la voiture lors d'une vitesse soutenue et en charge.



15 en pleine accélération,



écart de freinage



écart de freinage ...

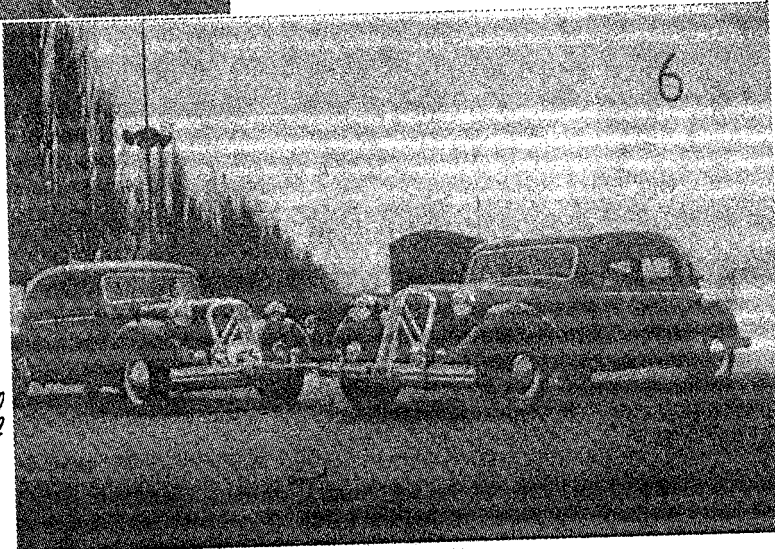


mesure des traces de freinage

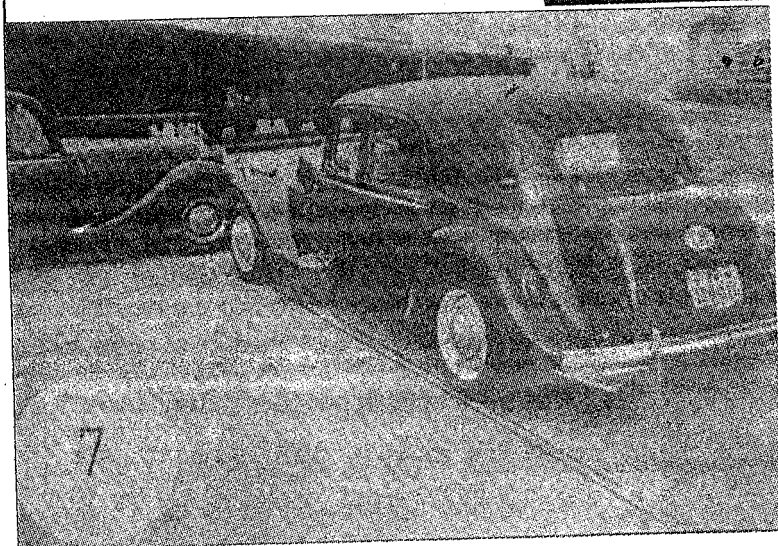




*mesure des traces de freinage*



*Ouf! nous l'avons échappée belle  
... plus de peur que de mal!*



*la 15 VD était équipée avec  
de nouveaux freins.*

#### EN CONCLUSION

Nous ne regrettons absolument pas notre investissement ni nos heures de travail, car nous avons amélioré les qualités du freinage. Nous avons monté de magnifiques tambours avec ailettes de refroidissement, des garnitures plus larges et plus longues, et, enfin des roulements de moyeux adéquats.

En aucun cas, on peut assimiler cette transformation à un bricolage.

M E M O I R E T E C H N I Q U E

	15/6 ORIGINE	15/6 TRANSFORMEE
TAMBOURS	o 12"	o 12" (renforcés)
GARNITURES AVANT	288 x 45	325 x 55
SURFACE DE FREINAGE AVANT	518 cm <sup>2</sup>	714 cm <sup>2</sup>
SURFACE DE FREINAGE TOTALE	922 cm <sup>2</sup>	1118 cm <sup>2</sup>
PARALLELISME OUVERTURE :	0 A 2 mm	

NUMEROS DES PIECES

ENCORE EN STOCK CHEZ CITROËN

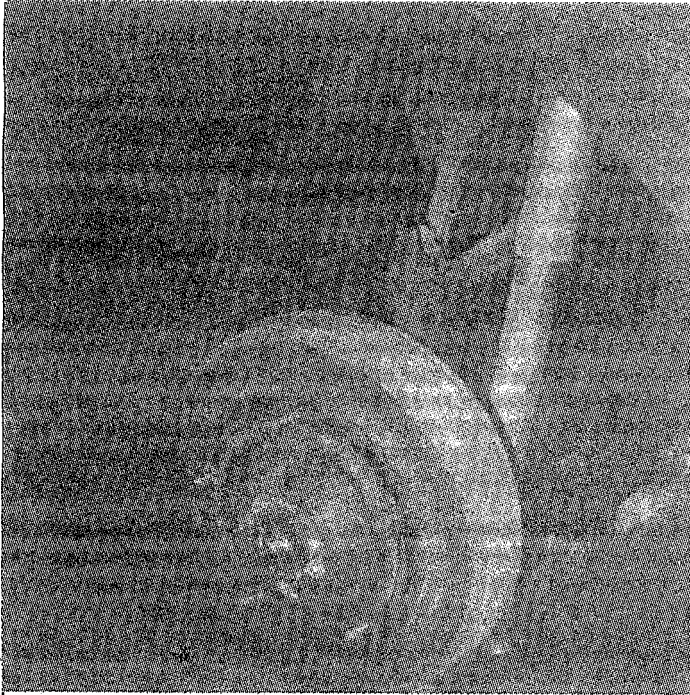
TAMBOUR	:	HY 416-03 A
GOUJON DE ROUE	:	H 416-2
ROULEMENT DOUBLE	:	(45 x 90 x 50) ZC 9620 05 U
Joint Spy	:	ZC 9612 540 U
Joint Spy	:	ZC 9612 541 U

Pour terminer cet article, qu'il me soit permis de remercier mon ami, Jean-Jacques Perruchoud, qui ne ménagea ni ses efforts ni son temps lors de la transformation des freins de la 15/6.

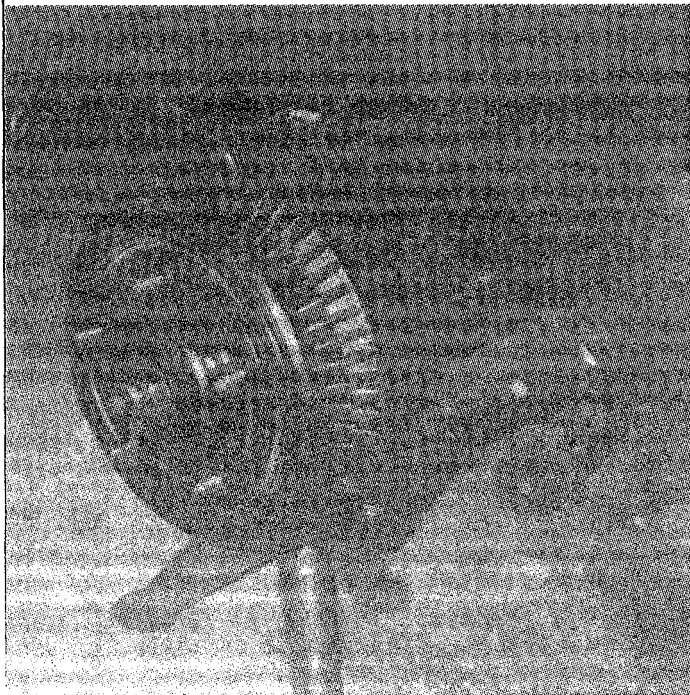
B. Gysin

Nous remercions le Club 34-57 de nous autoriser à reproduire cet intéressant article technique sur une amélioration des freins de la 15 six qui reste Citroën à 100 pour 100. Les Chevronnés, au travail !

*Le Petit Chevronné*



Tambour 15/6 origine



Tambour transformé (quelle allure)...

# PIETITTES ANNONCES

A VENDRE DS 21 72, grise, 103.000 km, très bon état, vignette 89, deux roues cloutées. Mme de Angelis, tél. 80.74.29.05.

A VENDRE 7 C 37, caisse et intérieure à refaire, ailes avant + capot sablés peinture antirouille, moteur démonté à refaire, boîte de vitesse avec roulements neufs, 5 pneus + chambres Michelin neufs, jantes repeintes. Pascal Pierre 1, rue Clément-Ader, Perols (Hérault).

A VENDRE DS 21 Pallas, intérieur cuir gold impeccable, 99.000 km, 1966, première main, bleue marine, jamais sortie par neige et mauvais temps, vente cause décès. Renseignements M. Augras.

A VENDRE DS 72, 129.000 km, moteur refait, carrosserie et peinture refaits en 88, couleur blanche. Renseignements M. Augras.

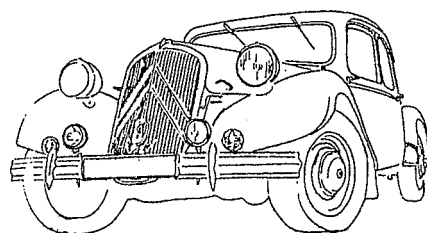
Vous désirez une aquarelles pour votre ancienne voiture ? Pour un prix raisonnable, Bruno FREY, 37 B, rue de Larrey, 21.000 Dijon, tél. 80.41.53.38, exécute toutes vos demandes.

Vous désirez un foulard en soie ou un couffin recouvert en soie, décoration avec voitures anciennes ? S'adresser Mme VITTU, 28, rue du Pommard, Dijon, Tél. 80.41.24.47. De la part des Chevronnés !

A VENDRE 7 C 1937 ? bas prix.

S'adresser à M. Pascal Frairise, tél. 80.30.15.61.

A VENDRE ID 19 noire, 9-4-71, 11 cv essence, boîte mécanique 4 vit. S'adresser M. Gibourg, tél. 80.36.62.40.



# CALENDRIER

## *Sorties du Club*

- Dimanche 19 février, Rétromobile avec le Club 71  
Samedi 4 mars, soirée choucroute, salle Balzac  
31 mars au 2 avril, Rétroprestige à Dijon  
les Chevronnés participent  
Vendredi 14 avril, réunion mensuelle  
Dimanche 16 avril, Sortie à Champlitte  
Samedi 29 dimanche 30 avril,  
IX<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE DES CHEVRONNÉS  
Vendredi 12 mai, réunion mensuelle  
Mercredi 24 mai, arrivée de la XM ...avec des tractions  
Samedi 27 dimanche 28 mai, Rallye Stratford-Upon-Avon  
Vendredi 9 juin, réunion mensuelle  
Dimanche 20 août, sortie au Pays des 7 vallées  
art et gastronomie,  
Samedi 2 dimanche 3 septembre, I.C.C.C.R. en Hollande  
Vendredi 8 septembre, réunion mensuelle  
Dimanche 24 septembre, Sortie à Vézelay  
Vendredi 13 octobre, réunion mensuelle  
Vendredi 10 novembre, réunion mensuelle  
Dimanche 10 décembre, ASSEMBLÉE GÉNÉRALE et repas  
Samedi 2, dimanche 3, lundi 4 juin 1990 :  
BOURGOGNE 90... avec le plein de traction !

Samedi 4 mars, à 20 h

# Soirée choucroute

salle Balzac à Dijon  
inscription urgente au 80.66.84.02