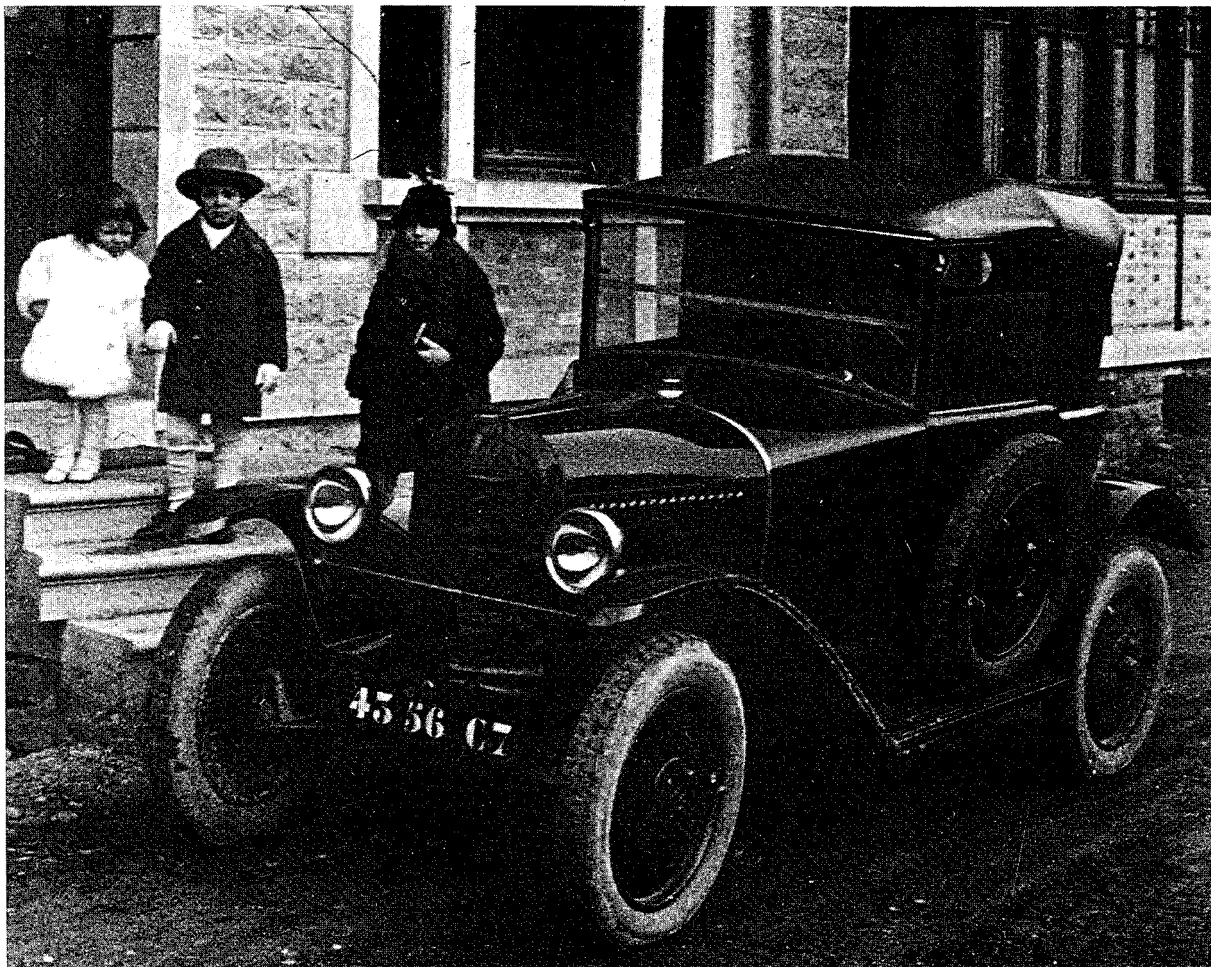




Le Petit Chebronné



5 HP toute neuve en 1926 (Photo Ch. Augras)

MAI
JUIN
1991

BULLETIN DE LIAISON DES « CHEVRONNÉS »
CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROËN ANCIENNES

Le Petit Chevronné

BULLETIN DE LIAISON DES « CHEVRONNÉS »
CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROËN ANCIENNES

Numéro 71
mai-juin
année 1991

Sommaire

- Editorial
par Bruno Bailly
- En résumé
par Marc Evrot
- Des tractions en forme
par Dominique Vachon
- Le C.V.E.C.
- Mais qui est ce Boulanger ?
- Adieu la 2 CV
deuxième partie
- Concours photos 91
- Les cartes grises de collection
- Dijon-Athène-Dijon
par Marc Evrot
- Naissance
- Les nouveaux Chevronnés
- Les Chevronnés font l'Europe
- Le dernier témoin
cinéma
- Photos d'époque
- Sortie dans le Montbardois
avec Alain Ribière
- Verres et cassettes
de Bourgogne 90
- La 22 CV Citroën
- Calendrier

Président : Yves MEYNIEL
Vice-président : Bruno BAILLY
Vice-présidente, chargée de la section des autres Citroën : Maryvonne AUGRAS
Trésorier : Sylvain DOMATTI
Trésorier-adjoint : Jean LANAUD
Secrétaire : Marc EVROT
Secrétaire-adjoint : Gérard DECHEIX
Responsable du Petit Chevronné : Daniel SOUPEY
Responsable de l'intendance : Patrick MANGIN

Editorial

Chers amis Chevronnés,

Voici bientôt l'été ! Un printemps humide et frais rebuta bon nombre de nos amis ; mais sachant que le plaisir que nous partageons avec nos maitresses d'acier comporte 50 % de bichonnage et 50 % à les faire gambader dans nos campagnes, j'en déduis donc qu'elles sont prêtes et seront au rendez-vous de notre 11^e anniversaire, dans le magnifique site de Buffon.

Certains de nos amis terminent leurs préparatifs pour un long raid au pays d'Ulysse "Bravo".

Yves me rappelait dernièrement que nous avions promis à "nos amis lointains", dans l'euphorie de Bourgogne 90, de leur rendre visite !

A bientôt avec vous et Elles, sur nos magnifiques petites routes.

Bonnes vacances à tous, sans oublier votre appareil pour le concours de photos.

Bruno Bailly
vice-président.

en résumé

RÉUNION MENSUELLE DU 12 AVRIL 1991

La cour de l'Automobile Club de Bourgogne regorgeait de voitures, ce soir-là. En arrivant, je me suis dit : "eh bien, cette fois, il y a vraiment du monde !"

Il y avait en effet déjà 22 personnes, à 21 H 00 (j'étais un peu en retard...), et Yves commençait de nous parler de la fameuse cassette de "Bourgogne 90". Elle est en cours d'édition. Fabrication, donc, sous quelques jours.

Puis nous parlons de la sortie de dimanche dernier, en Beaujolais. La première vraie sortie de l'année s'est très bien déroulée : bien mangé, bien bu, quoi ! Même du beaujolais blanc. Bravo Paul Chavet !

Quant à la prochaine sortie, Alain Ribière nous en dévoile quelques aspects : le 23 juin, nous pourrons visiter Alésia, Flavigny, et d'autres jolis coins !

Il faut remercier tous ceux qui ont participé au stand de Rétroprestige. Le succès semble mitigé, peut-être à cause de la trop longue durée de ce salon, et au public trop peu nombreux...

Signalons le passage à Dijon, le 28 avril, du C.A.R., de la place des Ducs à Nuits-Saint-Georges, Marey-les-Fussey. Ce même jour a lieu, d'ailleurs, un grand rassemblement de voitures anciennes au Bourget. Autre expo : Saint-Amour le 30 juin

- le 11ème anniversaire du Club, a priori, aura lieu le 26 mai !

- Toff, le dessinateur du TMT, nous a mitonné un nouveau logo pour le Club. Rassurez-vous, on y voit aussi une Traction !

- Christian Roux nous informe sur les difficultés qui existent lors de l'immatriculation d'un véhicule ancien qui n'a pas de carte grise : des textes sont à l'étude au Ministère...

L'heure s'étire, et Alain Ribière nous projette une cassette tirée de l'émission "Belles et Bielles", sur Citroën, où l'on voit quelques Chevronnés ; puis Yves nous montre un bel aperçu de celle de Bourgogne 90, pendant que "l'intendant" en profite pour vendre quelques cannettes...

Ensuite, pour cause d'encombrement de la cour, nous vérifions que, en effet, les premiers (arrivés) sont les derniers (à partir).

Prochaine réunion le 10 mai.

Le secrétaire



DES TRACTIONS en **FORME**

*pour la première sortie du club
organisée par Paul Chavet*

PLEIN LES COFFRES !

par Dominique Vachon

PÉAGE DE L'AUTOROUTE DIJON/CHENOVE, dimanche 8 Heures

Comme pour un ramassage scolaire, le club des Chevronnés récupérait sous son aile (de traction) les membres de Bourgogne Sud au long des kilomètres, en passant par NUIITS-ST-GEORGES, CHAGNY (sous l'oeil médusé d'une cigogne, faisant la pause dans un champ non loin de la route), MACON NORD. La jonction des Chevronnés Bourgogne Nord et Sud s'officialisait par le chaleureux accueil de Paul et sous la forme d'une belle alignée de 12 T.A. sur le parking du PALAIS DE LA FOIRE DE MACON, dans lequel se tenait le Salon de la Voiture Ancienne.

SALON DE LA VOITURE ANCIENNE - MACON

Tout le groupe visitait ce salon organisé par le club V'LA DES RÉTROS, salon très agréable qui, en plus de la présentation de belles voitures anciennes dont une DELAGE magnifiquement restaurée, comportait des stands de pièces détachées et revues spécialisées.

A la sortie, Paul nous offrait un petit-déjeuner "3 étoiles" : café, croissants, pain, saucisson, ainsi qu'un MACON BLANC de pure origine, puisque de son père... Moment fort apprécié qui avait en plus l'avantage de nous réchauffer l'intérieur car la température extérieure restait faible... Puis ce fut le défilé dans MACON et sur la route en direction de ST-VERAN où nous attendait une ravissante auberge.

AUBERGE DE ST-VERAN

Les 12 tractions s'alignaient sur deux rangées presque égales... 7 et 5, telles des stars provocantes se laissaient prendre en photo par l'envoyé du PROGRES.

Au cours du repas, le Chef nous fit apprécier et sa cuisine (hum... les côtes de veau à la crème...) et ses vins. Nous serions bien restés plus longtemps, d'autant plus que certains enfants (petits et "grands")

s'adonnaient à la pêche à la truite, mais après un petit mot du Président avec désignation "spontanée" du rapporteur pour cette sortie, Paul sonnait le départ car le programme de l'après-midi était chargé (circuit touristique et visites de caves).

Quelle jolie contrée avec ses vignobles, ses villages aux habitants tout étonnés de voir ce défilé de tractions serpentant le long des coteaux.



1ère STATION : "PIZAY" (Morgon)

Après les présentations par Paul de la Famille MARTIN nous avons droit à des dégustations de Beaujolais et de Morgon. Comme il est possible de faire le plein avec des cubitainers, certains Chevronnés n'hésitent pas à ouvrir la malle de leur traction et à commencer d'appliquer la devise "plein les coffres". Après des remerciements pour l'excellent accueil, la colonne se remet en marche en direction de CHIROUBLES.

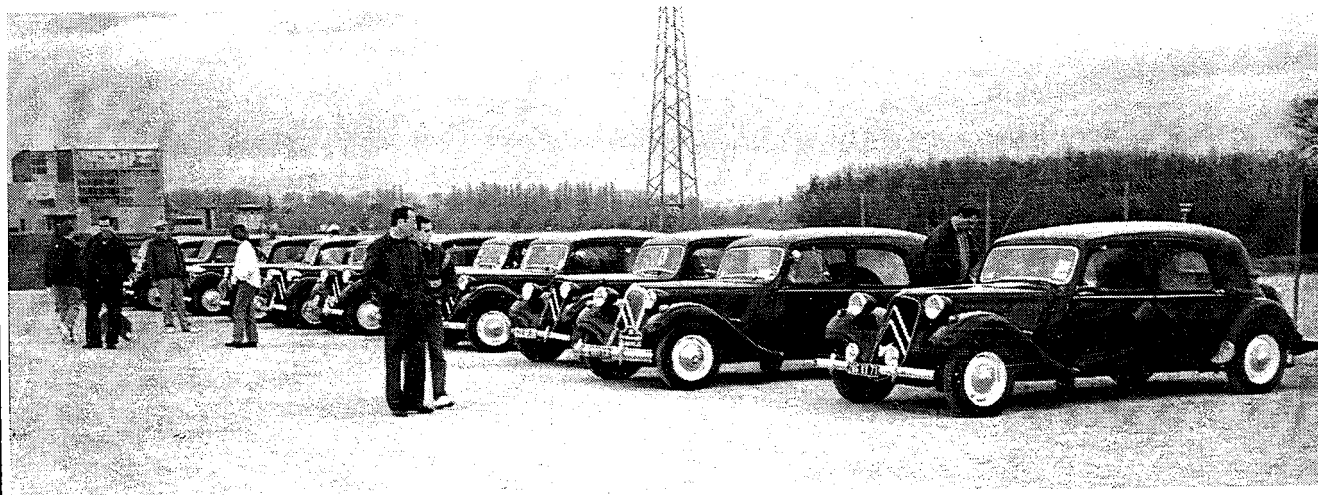
2ème STATION : "Bel Air" (Chiroubles)

Réception très sympathique par la Famille CHARVET. Tout en dégustant une palette de vins réputés tels que CHIROUBLES, MORGON, FLEURIE (... un délice), nous avons droit à un cours magistral sur l'élevage des nouveaux plans de vigne. Une nouvelle fois, les tractions "prennent du coffre et du poids" avec les cartons de bons vins et s'élancent vers de nouveaux coteaux.

Durant ce trajet, nous avons tout le temps d'admirer le paysage et, sous toutes ses faces : LA ROCHE DE SOLUTRE que nous contournons avant d'arriver à VERGISSON.

3ème STATION : "Domaine des Vieilles Pierres (ST-VERAN)

Quelle réception ! Jean-Jacques LITAUD et son épouse nous reçoivent avec gentillesse et simplicité, et nous font déguster leurs merveilleux vins blancs : MACON, ST-VERAN, POUILLY-FUISSE cuvée Vieux Chêne... etc. Compte tenu de tout ce que chaque Chevronné(e) avait ingurgité depuis le début de l'après-midi, Paul, toujours prévoyant nous apportait du pain, des saucissons, mais surtout directement du producteur au consommateur (sa belle-mère), de délicieux fromages de chèvre. Hum... encore merci Paul pour toutes ces attentions. Durant cette troisième



station, un certain Jean faisait le plein et prouvait que le coffre de sa traction pouvait tout avaler...

La fin de l'après-midi étant largement dépassée, il fallait songer au retour. Aussi, à l'initiative de Maryvonne, un ban bourguignon retentit pour remercier Paul, grand responsable de la réussite de cette sortie. Puis ce furent les adieux et la séparation du groupe des douze.

Durant le retour, les Chevronnés de la Bourgogne Nord devaient vivre une petite aventure : la traction du nouveau membre se faisait remarquer en donnant des hoquets et refusant toute accélération intempestive. Un arrêt d'urgence sur un parking de l'autoroute s'imposait. Après un diagnostic ô combien rapide établi par Christian, le mal était circonscrit : changement du tuyau de crépine du réservoir avec les moyens du bord et l'aide toujours efficace de Jean. Encore bravo pour les spécialistes Chevronnés en mécanique !!! Les quatre tractions arrivaient ensuite sans aucun autre incident sur NUITS et DIJON; il était 22 Heures.



Voilà, Amis Chevronnés, un bref résumé de cette journée si pleinement réussie, remplie comme les coffres de nos chères tractions.

LE MOT DE LA FIN :

Comme il existe 10 crus dans le BEAUJOLAIS... il nous en reste encore à découvrir !

Paul a sûrement déjà compris l'allusion... Oui ce sera avec un réel plaisir que nous reviendrons...

en BEAUJOLAIS !

SAMEDI 13 AVRIL 1991

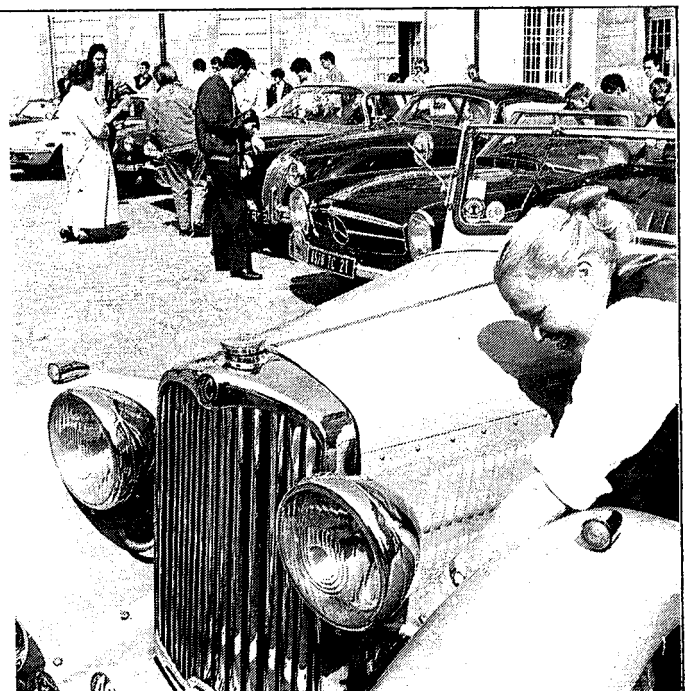
Présentation du

Club de Voitures d'Époque et de Collection

dans la cour d'honneur de
la mairie de Dijon.

Les Chevronnés souhaitent
longue vie au C.V.E.C.

Photo Le Bien Public



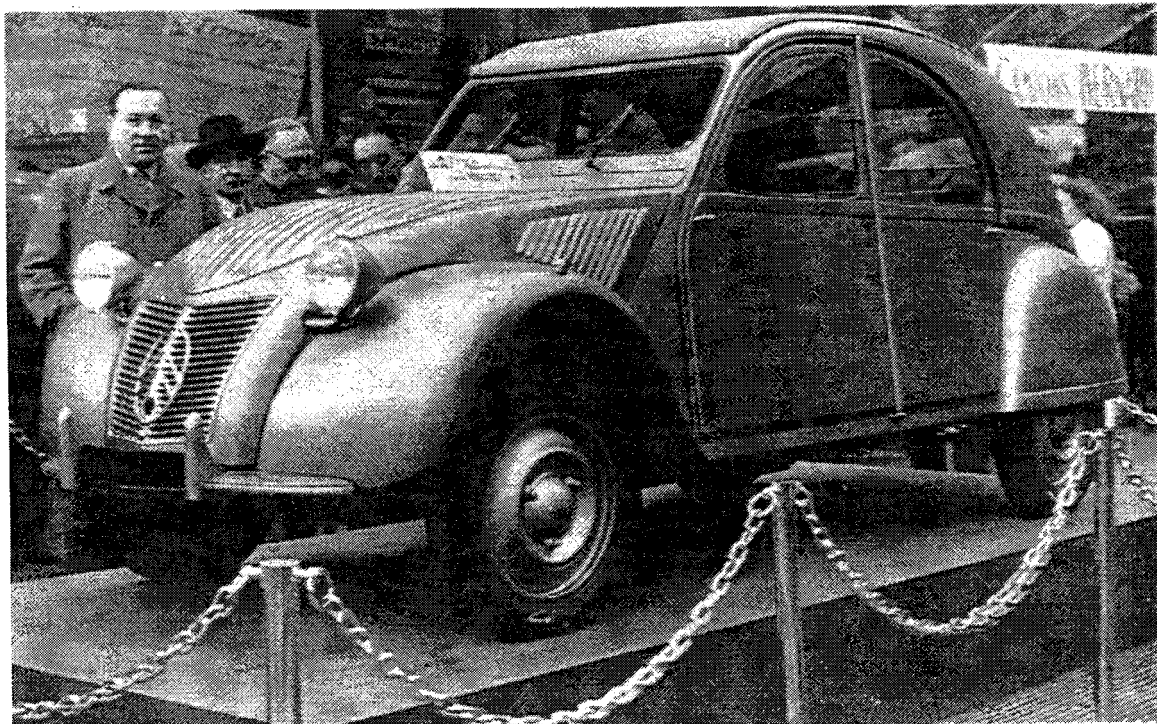
Mais qui est ce Boulanger ?

Pierre Jules Boulanger est né dans le Nord de la France, à Sin-le-Noble, le 10 mars 1885. Encore jeune, il interrompt ses études pour gagner sa vie. En 1908, après son service militaire, il part aux Etats-Unis où il travaille dans un ranch, puis il conduit des tramways. Quelque temps après, il est dessinateur chez un architecte à Seattle. A vingt-six ans, il fonde une société de construction immobilière au Canada. A la déclaration de la guerre en 1914, il rentre en France. Il est versé dans l'aviation. Sa spécialité : la photo aérienne. Il se couvre de gloire, et termine la guerre comme capitaine.



Durant ces cinq années de guerre, il reprend contact avec Marcel Michelin avec lequel il avait fait son service militaire en 1905, aux Aéropostiers de Satory. Démobilisé en 1919, il est engagé par Edouard Michelin à Clermont-Ferrand pour s'occuper de la construction des cités ouvrières. En 1934, c'est lui qui est chargé avec Pierre Michelin de la réorganisation de l'affaire Citroën. L'opération rondement menée lui a donné une réputation d'homme calme, sachant écouter, prenant des décisions nettes et les faisant appliquer immédiatement. On le respecte, on le craint, il inspire confiance. Dans les ateliers, il est facilement reconnaissable à sa petite moustache grise, au costume gris et à la cravate grise. Il fume cigarette sur cigarette, porte un long mackintosh qui le rend encore plus grand, et note ses réflexions dans des petits carnets recouverts de moleskine noire. Pierre Jules Boulanger n'aime pas les Allemands... il ignore Von Baumbach, ancien directeur commercial de D.K.W., qui fut "affecté" à Citroën. Toutes les relations avec les Allemands se feront avec ses subordonnés. Il est anti-allemand, il cachera le plus de monde possible dans l'usine. Citroën battra tous les records de lenteur dans la fabrication des véhicules : jamais plus de 17 camions par jour. Le nom de Boulanger figure sur la liste secrète des 67 personnalités françaises les plus dangereuses pour le Reich, dont l'arrestation devrait être envisagée en prévision d'un débarquement possible. La liste fut transmise par Abetz à Ribbentrop à la demande des S.S., le 15 décembre 1943. Le motif : "attitude hostile à l'Allemagne, fait de la résistance dans la production". Il quitte la Société en 1950, à l'âge de 65 ans.

Extraits du BIEN PUBLIC
des DEPECHEs
La 2 CV
Toutes les Citroën
Quai de Javel



Adieu

La 2CV

Extraits du BIEN PUBLIC
des DEPECHES
La 2 CV
Toutes les Citroën
Quai de Javel
Divers pubs

Deuxième partie

1939-1944 : après quelques mois d'occupation P.J.B. réalise que c'est peut-être l'occasion de reprendre la T.P.V. de A jusqu'à Z. Le prix de l'aluminium est trois fois plus cher que celui de l'acier, les bras en magnésium coûtent une fortune. De plus, techniquement, elle est très difficile à fabriquer.

Fin 1941, Pierre Bercot, recrée sur le papier une usine fictive et calcule tous les prix. On

s'aperçoit que la T.P.V. de 39 dépasse de 40 % le prix acceptable. Le service des méthodes, placé sous la direction d'Auguste Caneau, reprend tous les éléments les uns après les autres. Jean Cadiou est nommé chef du bureau d'études. Conséquence, des nouvelles études est un pas vers la solution de l'acier. Maurice Steck, responsable de la carrosserie, élabore une caisse à base de tôles minces.

Durant l'occupation, on ne fabriquera que quelques protos indispensables car on manque de carburant et de matières premières. On "phosphore", on se penche sur les planches à dessin.

C'est en 1941 qu'arrive Walter Becchia, motoriste doué, chef des études chez Talbot. Il fait entrer Lucien Girard, maître en carburation, resté chez Talbot et qui a des ennuis avec les Allemands, en 1943.

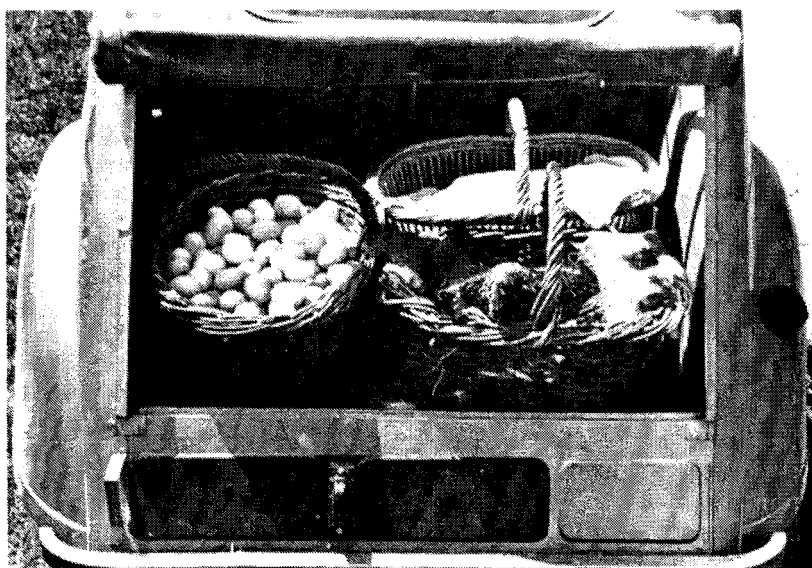
Un matin d'avril 1944, P.J.B. rappelle à Girard et Becchia que le problème de l'antigel n'est toujours pas résolu pour le petit moteur à eau de la T.P.V. Le soir, les deux hommes rentrent en traction à Paris, Girard conduit. Soudain Becchia se tourne vers Girard : "Nous allons résoudre d'un seul coup le problème de l'antigel en faisant un moteur à air". Une semaine après le premier coup de crayon certaines pièces commencent à être réalisées. Becchia, très impatient, court d'un atelier à l'autre... Dès que le moteur est achevé, Becchia et Girard vont le faire tourner jour et nuit jusqu'à ce qu'il casse. Boulanger et Caneau viennent voir ce nouveau moteur. Ils ne sont pas très contents quand ils découvrent que la boîte est à 4 vitesses, car Becchia, qui ne fait pas dans le détail, a aussi réalisé une boîte accolée au moteur. Caneau dit que ça va coûter très cher à fabriquer. Becchia qui sait que le patron a horreur du mot 4^e lui fait doucement remarquer qu'il a fait une boîte 3 vitesses et qu'il y a ajouté une

surmultipliée. Instantanément, P.J.B. se calme :
"Dans ce cas", dit-il... et il sourit.

En 1939, Lefebvre avait chargé Léon Renault, jeune ingénieur, d'améliorer la suspension afin d'éviter aux roues d'avoir du "shimmy". Il trouve le fameux système des "batteurs", mais la guerre éclate avant qu'il ne soit parvenu à faire tenir ses fameux batteurs plus de 50 km. Léon Renault revient en 1945, tout le monde a oublié les batteurs. Timidement, il en parle... P.J.B. donne de nouveau son feu vert... ils seront au point en 1947.

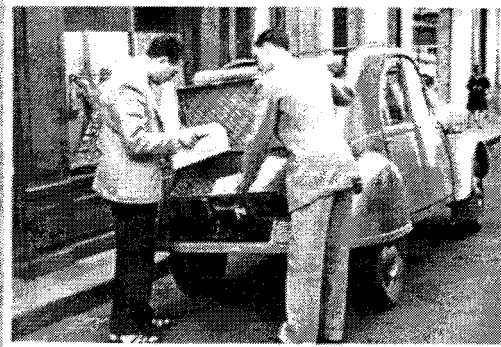
La voiture est trop lourde, Pierre Boulanger ordonne qu'on démonte et que l'on étale toutes les pièces sur des tables. Il les prend l'une après l'autre : "Ici que peut-on gagner ?" On essaie de grignoter partout... mais il n'y a rien à faire, la voiture n'arrive pas à maigrir. Le patron est obligé de se résigner.

Personne n'avait pensé au chauffage. Girard y pensera lors d'une nuit glaciale à La Ferté-Vidame. Il tourne depuis 3 heures, il n'en peu plus, il s'arrête, il entre à l'atelier, il bricole un conduit en tôle, il perce le tablier de la voiture

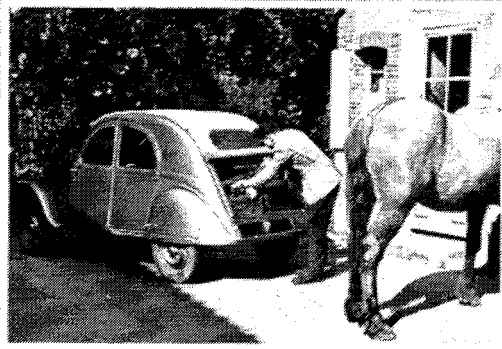




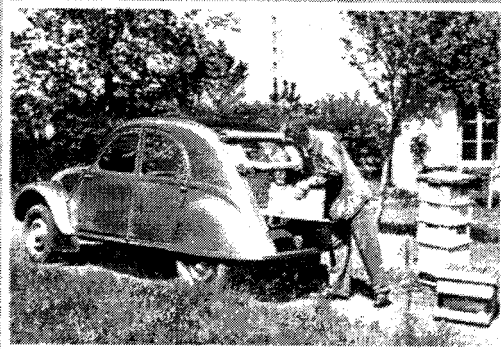
Le boulanger



Le représentant de commerce



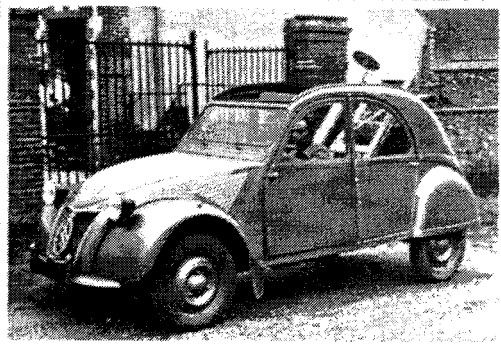
Le vétérinaire



L'apiculteur



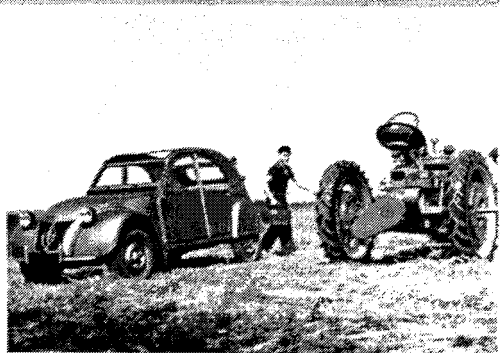
Le représentant en clôtures



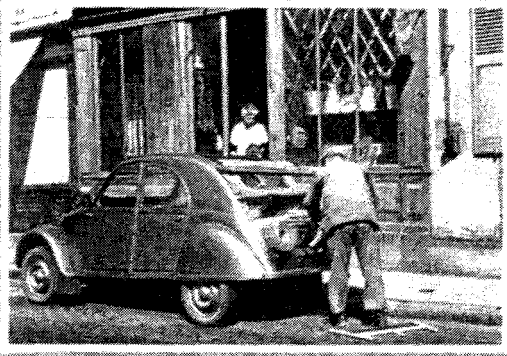
Le fumiste



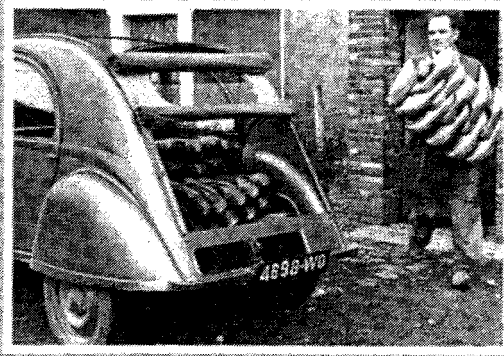
Le tueur de cochons



Le réparateur de tracteurs



Le quincaillier



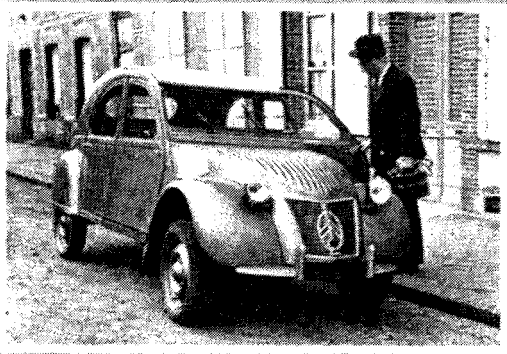
Le sabotier



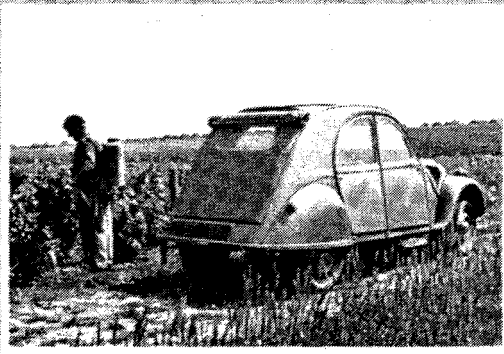
L'assistante sociale



Le photographe



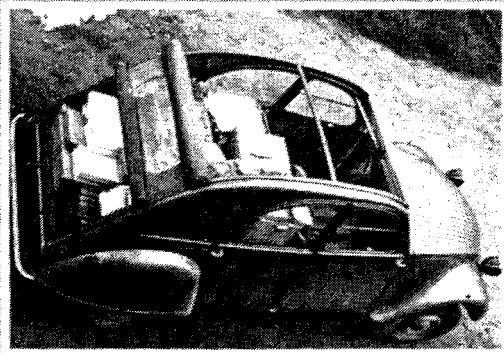
Le médecin



Le viticulteur



Le bimbélotier



Le petit forain

et y fait passer le conduit relié à une culasse. Loridant, le responsable des essais, est consterné, il téléphone à Paris : "Ils ont osé bricoler la voiture-étalon". Quelques jours après, P.J.B. vient essayer la voiture. Tiens, constate-t-il sans déplaisir, j'ai chaud aux pieds. Girard lui dit la vérité. Le patron ôte ses guêtres pour mieux essayer. Il se tourne vers Cadiou et lui dit : "Faites un chauffage sur les deux culasses". Enfin, après des essais de nuit sur route, on abandonne le phare unique. Les automobilistes qui viennent en sens inverse prennent la voiture pour une moto et la frôlent quand ils la croisent.

Pierre Boulanger est un essayeur impitoyable. Chapeau sur la tête, cigarette aux lèvres, il invite deux ou trois de ces messieurs à monter avec lui. Il fait aussitôt quelques remarques... Personne ne pipe mot ! Il n'aime pas les bavards et déteste être dérangé pour rien. De plus, il y a des mots tabous : amortisseur, châssis, quatrième vitesse, etc.

Au début de 1948 la T.P.V. est toujours aussi laide. Bertoni fera plusieurs projets de carrosserie. Le capot définitif est son oeuvre. C'est Maurice Steck qui est chargé de lui confectionner une robe simple, d'une esthétique acceptable.

Mi-septembre 1948, Pierre Boulanger convoque ses principaux responsables commerciaux. Le secret est total. Le 6 octobre 1948, la 2 CV est dévoilée en grande pompe à l'ultime seconde, sous les yeux de Vincent Auriol qui inaugure le Salon.

En juillet 1949, Pierre Boulanger décide de montrer la voiture aux concessionnaires : examen de passage réussi ! Le 22 septembre le prix de la 2 CV est fixé : 228.000 F. Le succès s'affirme, les délais s'allongent : au début de l'année 1950, il faut attendre dix mois... En 1951, c'est dix-huit mois... et les délais grimperont jusqu'à 6 ans !

CONCOURS PHOTOS ÉTÉ 91 DE VOTRE T.A. CHÉRIE

3 catégories :

- 1 - Jeunes (*instamatic, etc.*)
- 2 - Adultes (*appareils simples*)
- 3 - Adultes (*appareils sophistiqués*)

THEME

« **L'INSOLITE - LE TRUCAGE** »

noir et blanc et couleur



1 GROS LOT

+

nombreux lots
dans chaque catégorie

distribués le 8 décembre 1991

*Faire parvenir vos photos
avant le 1^{er} octobre 1991
à Bruno BAILLY
13, rue Bossuet
21000 DIJON*

DROITS

LES CARTES GRISES DE COLLECTION

**AUTO
MOTO****Libéralisation aviez-vous dit?**

CET été, la presse a fait état d'une information pour les amateurs de voitures anciennes, désormais libres de se déplacer où bon leur semble au volant de leurs automobiles de collection.

Cette interprétation était malheureusement trop optimiste. Comme nous l'écrivions dans notre numéro de juin (Auto-Moto 94), les voitures de plus de vingt-cinq ans ne disposant plus de carte grise d'origine bénéficiaient jusqu'en novembre 1989 de dispositions spéciales leur permettant d'obtenir une carte grise dite "de collection". La circulation était limitée au département d'immatriculation et aux départements voisins.

Cette facilité, précisons-nous, n'existe plus depuis un an, mais l'ancienne procédure avait été maintenue quelques mois à titre provisoire. La nouveauté, c'est que cette tolérance n'existe plus. Actuellement, l'administration ne délivre plus de cartes grises de collection. Pour les personnes déjà en possession d'un tel document, pas de problèmes. Il n'est pas annulé et ils peuvent rouler à leur aise. Mais pour les autres, la seule solution est d'obtenir une carte grise "normale" par le biais d'une réception à titre isolé, ce qui est autrement plus difficile, pour ne pas dire impossible, la voiture devant être conforme à tous les critères modernes de sécurité, la ceinture notamment. En attendant qu'une nouvelle réglementation voit le jour, la prudence s'impose donc. N'achetez pas de voitures dont les papiers sont perdus, sous peine de déconvenues. En cas d'ennuis, vous pourrez toutefois vous adresser à la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (président : M. André Laporte), colline des Mendrons, chemin des Oliviers, 34170 Catelnau-le-Lez, que l'administration reconnaît comme son interlocuteur.

DIJON-ATHENES-DIJON

AVANT-GOÛT

Vieux projet que celui d'aller en Grèce avec la Traction. Pris de court en 90, je dus le reporter à cette année. Avant la Croisière Bleue, à laquelle, du coup, nous ne participerons pas. D'ailleurs, notre budget sera moindre, même sans parrainage...

Bref, les billets de bateau BRINDISI-PATRAS, pour passer du talon de la botte italienne à la porte du Péloponèse en Grèce, sont déjà réservés aux noms des familles LAURRAIN et EVROT.

Deux 11 B chevronnées, surmontées de galeries spéciales bricolées (pardon : peaufinées) par Bernard, vont donc partir de Dijon le 29 juin prochain.

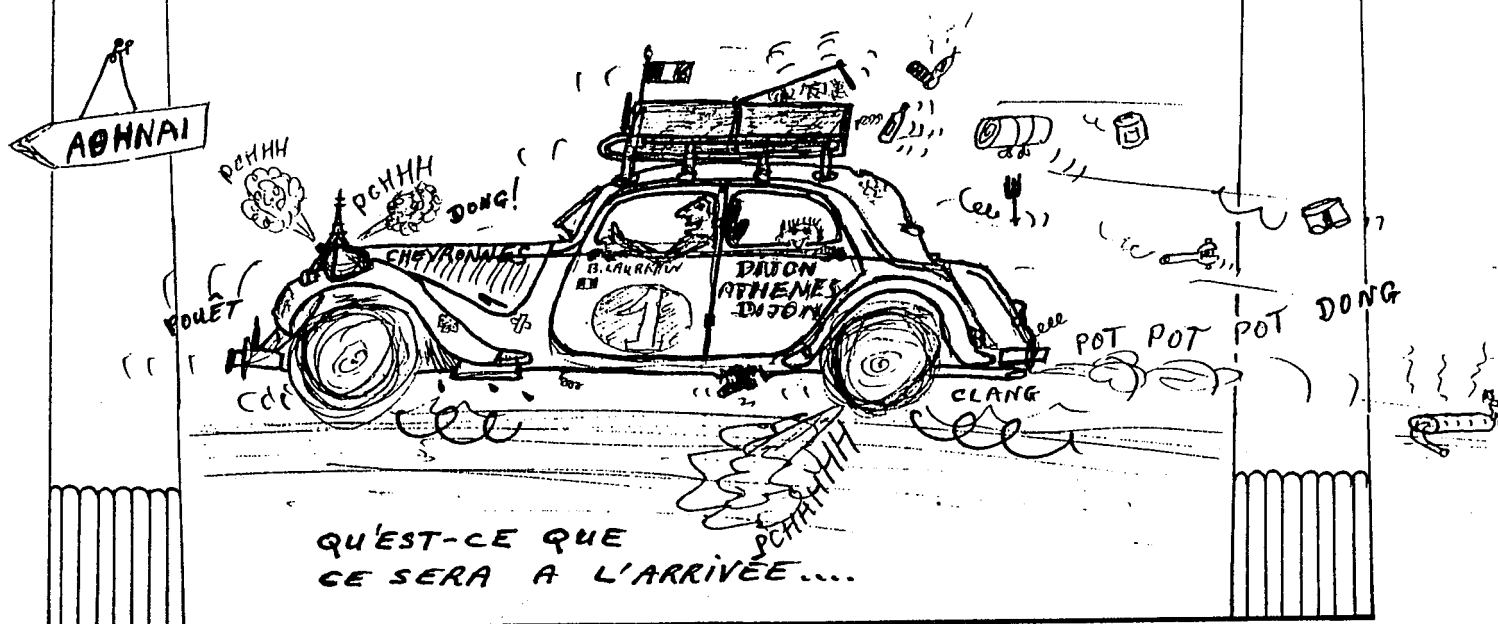
Ayant franchi les Alpes, elles longeront l'Adriatique pour descendre toute l'Italie, où le bateau les attend le 3 juillet. La suite, je vous la raconterai au retour, si toutefois nous ne décidons pas de rester là-bas...

Pour l'instant, nous continuons de préparer les voitures : rassemblement des pièces détachées et des outils, pose de moquette et de joints pour la mienne, etc...

Bref, c'est déjà l'effervescence... La date approche.

Ah, au fait : c'est promis, on enverra des cartes postales ! A bientôt ! Et que Zeus nous protège !

Marc



Naissance

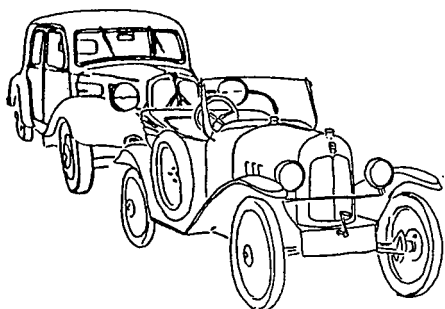


Je m'appelle *Nicolas Adrien*

mes petits yeux viennent de s'ouvrir
le 24 avril 1991, pour la plus grande joie
de mes parents, M. et Mme Paul Chavet
et de mon grand frère Damien.

Les Chevronnés présentent toutes leurs
félicitations aux parents et une bonne santé
à Nicolas Adrien.

Paul a été l'organisateur de la sortie
"Plein les coffres"...



Nouveaux Chevronnés

Nous avons le plaisir de vous informer
de la venue au Club des Chevronnés de Messieurs
VACHON, LOUPFORET, REVELLIN, KRIEGER, tous pro-
priétaires de tractions ou d'anciennes Citroën.
Nous avons, aussi, le plaisir d'accueillir
Madame CREVECOEUR qui n'a pas de véhicule.

« Les chevronnés », ce club dijonnais qui voue une passion exclusive à la « Traction » d'André Citroën, mettent un point d'honneur à présenter des voitures conformes à leur aspect d'origine. Ils en ont fourni la preuve à l'occasion de « Bourgogne 90 », le vaste rassemblement de 170 voitures qu'ils ont organisé pour fêter leur dixième anniversaire à Dijon.

Leurs invités venaient des différentes régions de France, mais également de Hollande, d'Allemagne, de Suisse, de Belgique et d'Angleterre où les « Tractions » étaient également fabriquées. Pratiquement toutes les versions produites par l'usine du Quai de Javel, entre 1934 et 1957 se trouvaient réunies : familiale, coupé et cabriolet. Ainsi, au cours de ce week-end de la Pentecôte, on a pu admirer ces « Reines de la route », alignées devant le Parc des Expositions, en cortège dans les rues de la Cité des Ducs de Bourgogne, ou sillonnant en petits groupes, les routes de la côte viticole, entre Dijon et Beaune.

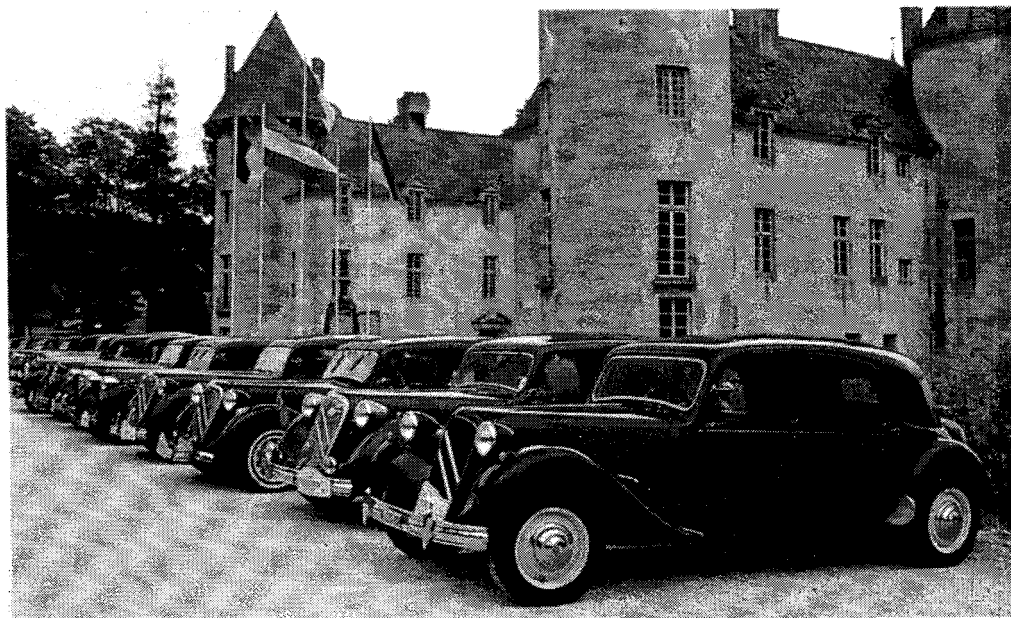
Si « Les chevronnés » sont des inconditionnels de la « Traction », ils exposaient également quelques modèles qui constituent la légende de la marque, comme la « Type A » de 1919, les B2, C3 et AC4 des années vingt ou la Rosalie de 1931.

Présent près de la C4 à chenillettes conçue par son oncle, Auguste Kegrèsse évoquait les souvenirs de la fameuse Croisière Jaune à laquelle il participa, entre 1931 et 1932.

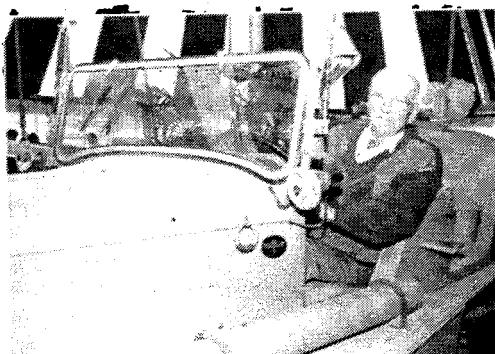
Plus qu'une réunion de club, « Bourgogne 90 », était davantage un hommage à la marque Citroën et à son créateur, véritable visionnaire de l'industrie automobile moderne.

Texte et photos : Laurent Cornée

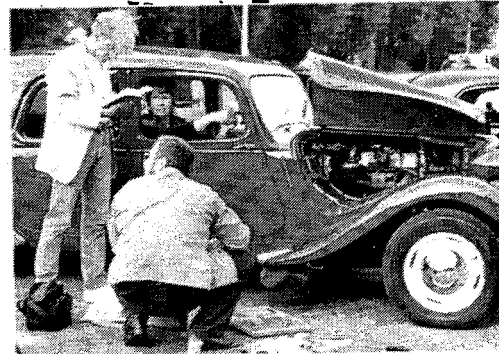
« Les chevronnés » font l'Europe de la « traction »



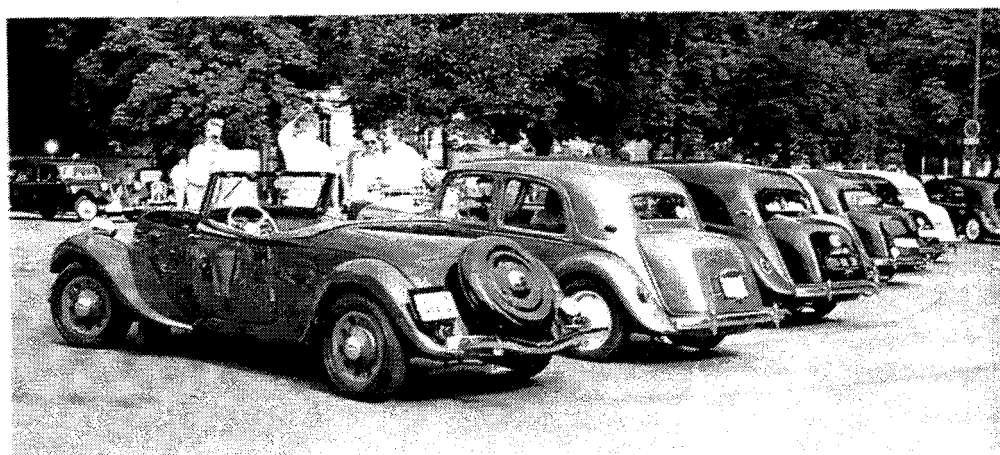
Au cours de ce week-end de la Pentecôte, on a retrouvé les « tractions » visitant le château de Savigny, et son impressionnante collection de motos, d'avions de chasse, et ... d'Abarth.



Auguste Kegrèsse, neveu d'Adolphe, l'inventeur de l'auto chenille, était présent à « Bourgogne 90 ». Il a participé à la croisière jaune, au volant d'une AC6.



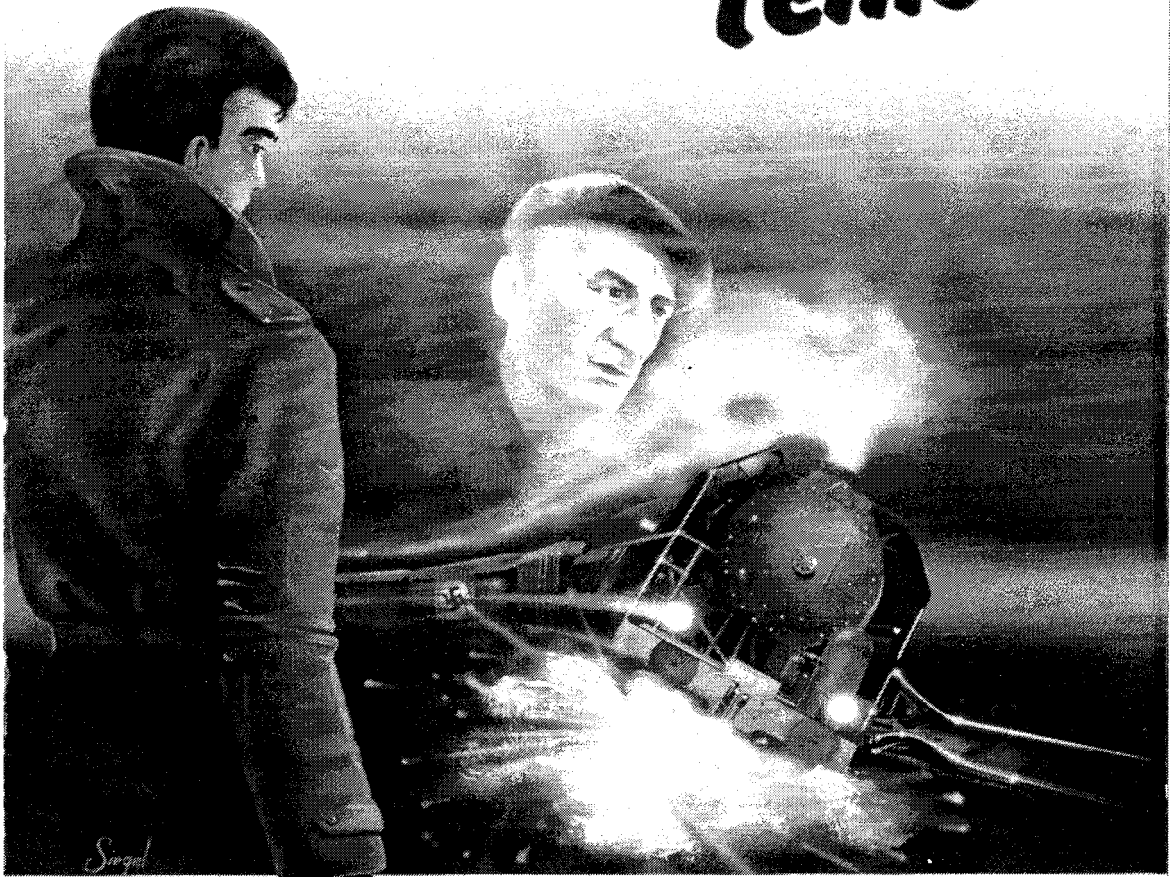
Alors que d'autres préféraient parcourir les villages de la Côte de Beaune.



« Bourgogne 90 » réunissait 170 « Tractions » de tous les types, venues de plusieurs pays d'Europe.

LA VILLE DE CHENOVE
PRÉSENTE

Le dernier témoin



ÉCRIT
ET RÉALISÉ PAR :
Jean-Marc BORDET

AVEC : Jacques BAILLIART
Bernard CUPILLARD
Tristan HASPALA

IMAGE : Stéphane CARBON - SON : Christophe FARION - MONTAGE : Philippe DODET

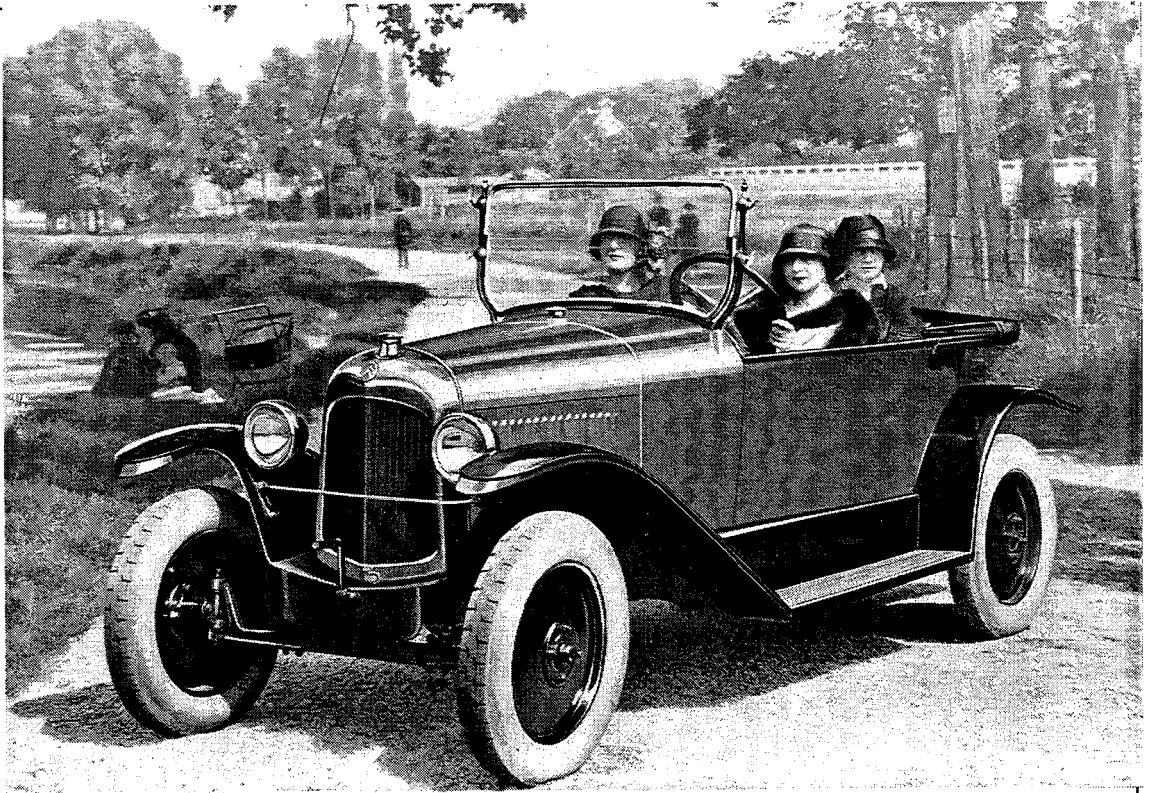
MUSIQUE : Philippe POISSE - Vincent BARDIN - MIXAGE : Robert VERGUET

PRODUCTION : Ville de Chenôve/UP Vidéo Chenôve
avec l'aide du Ministère de la Culture



Sur les écrans dijonnais
avec la participation
des tractions chevronnées

Photos d'époque



B2 10 HP

Série de 11 photos

M. J.-C. Jacques, rue du Coteau, 25870 Auxon-Dessus,
téléphone 81.58.73.70, peut tirer une série de 11
photos sur la 10 HP, format 10 X 15 pour 150 F

format 13 X 18 pour 350 F

format 18 X 24 pour 500 F

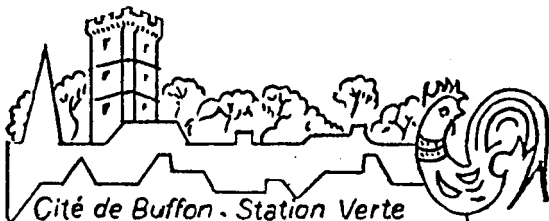
(berline, coupé de ville, fourgon, boulangère, chenil-
lette, ambulance, etc.)

SORTIE

une date à retenir

**23
juin**

Organisée par Alain Ribière



MONTBARD

22 3 - 91

Vous n'avez pas réservé...
Vous pouvez toujours venir à
cette sortie en prenant votre
casse-croûte, départ place de
la République à Dijon, à 8 H
30, le plein d'essence fait.

Les verres
de

BOURGOGNE 90

réédition

20^f pièce

100^f les 6



LA CASSETTE
vidéo

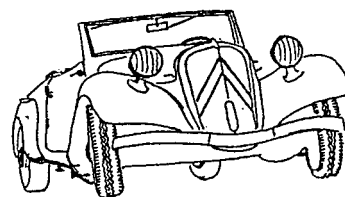
BOURGOGNE 90

est disponible...

DEMANDEZ-LA!

pêLEMêLe

d'informations



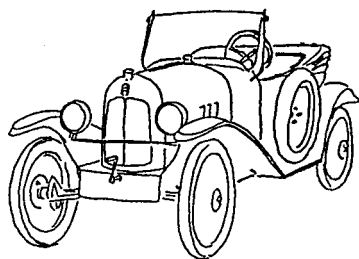
Samedi 29 et dimanche 30 juin, 5^e Randonnée du lac du Der, avec Rétro 52, départ à Montier-en-Der.
Pour tout renseignement:
M. Christian Senot, 2, avenue de Lorraine,
52220 Montier-en-Der
Tél. 25.04.22.68 (heures de bureau).

Dimanche 30 juin, Bourse d'échanges particuliers professionnels, à Mars (42), à 7 km de Chauffailles (71). Cette bourse aura lieu tous les derniers dimanches de chaque mois. Entrée gratuite.

Du jeudi 11 au dimanche 14 juillet, Tour de Bretagne, Départ de Rennes, organisé par le Club de la traction d'Ile-et-Vilaine. Renseignements et inscriptions, Patrice Crusson, tél. 99.52.21.51.

Dimanche 21 juillet, 3^e Rallye d'été, organisé par le Club Les belles années, départ de Fayl-Billot.
Renseignements et inscriptions :
M. Maix Philippe, 25, rue Félix-Faure,
52600 Chalindrey, Tél. 25.88.52.91
ou M. Cottet, tél. 25.88.64.52... avant le 22/6.

Dimanche 22 septembre, rallye "La Dombes en voiture" organisé par la Traction Rhône-Alpes, départ de Beynost (Thil). Renseignements et inscriptions avant le 30 août, M. Didier Picton, La Beffe, RN 7, 69570 Dardilly, tél. 78.48.80.51.



Dernière minute 