



LE

Mars 81?

PETIT

CHEVRONNÉ



TRACTIONNISTES BONJOUR !

Aujourd'hui c'est le vice président qui s'adresse à vous.

J'espère, ainsi que tous les membres du bureau, vous donner satisfaction tout au long de cette nouvelle année qui s'annonce du reste très bien à la lecture du calendrier des sorties.

Nous avons vu nos défauts de l'année passée et nous allons essayer de les anéantir. De votre côté faites un effort et aidez nous par vos suggestions et vos critiques (nous les accepterons). Nous avons bien démarré, mais il ne faut pas en rester là !

Allez, tous à vos caisses à outils, produits à lustrer ... et au travail. Le premier anniversaire de notre club arrive à grands pas et nous devons faire défiler dans les rues de Dijon et aux alentours le plus grand nombre de TRACTIONNEMENTS AVANT en bon état. D'autre part, des sorties à l'étranger sont également prévues et nous devons représenter dignement la Bourgogne qui est bien connue à l'étranger pas son vin, mais pas encore par ses TRACTIONNEMENTS. Il faut que ça change !

Pour ma part, l'idée d'une concentration importante de TRACTIONS me trotte dans la tête. Que penseriez-vous de "BOURGOGNE 82", le mois restant à définir pour faire venir à DIJON un maximum de TRACTIONS AVANT françaises et étrangères bien sûr et de fêter honorablement notre 3ème anniversaire.

Assez parlé. maintenant et je vous rappelle la date de notre prochaine rencontre

LE 14 MARS

N'oubliez pas de faire le tri de vos photos, diapos, films, etc... Il n'est pas trop tard pour chercher au fond des tiroirs.

BON COURAGE ET A BIENTOT

LE VICE PRESIDENT

POUR JOUER A PIERROT LE FOU

J'avais cinquante ans. Le nez bref et couperosé. La nuque large. Les yeux clairs, enfoncés et petits. J'étais grand, lourd, pas vraiment gros, mais mastoc. Extrêmement fort. Boutonné dans un trench coat des surplus américains ou dans une gabardine. Les mains épaisses et calmes sur le volant comme le commissaire Maigret s'il avait su conduire, comme Gabin. Juste à l'opposé des enjoliveurs, des carrosseries claires et des petits costards.

La route sèche et dégagée de la vallée de Chevreuse me faisait plaisir, mais pas pour le sport. Mon allure régulière de locomotive compound, la trajectoire inéluctable des x et les six pistons métronomiques étaient à l'unisson de mes affaires. J'étais un homme de poids. Un mâle. A prendre au sérieux, comme ma 15.

Peu de voitures vous obligent aussi fort à interpréter leur personnage, à vous plier à elles. La grosse TRACTION est authentique, elle existe, elle s'impose. Parce qu'elle est encore présente, sans doute, tout en appartenant au passé. Pour être dans la peau de l'homme à la 15, pas besoin d'apprentissage : il suffit de rouler, d'obéir au gros trois litres, de tenir à bout de bras le grand volant de la lourde machine. En auto, la conduite fait l'homme. Là, il n'y a pas plusieurs façons de s'y prendre.

Bien appuyé au dossier, étalé sur la peluche comme dans un pullman de première classe, vous bougez à peine le grand volant, presque à regrets,

avec les épaules plus qu'avec les bras. C'est de la conduite statique. Guère de manoeuvres de boîte non plus : vous êtes en troisième une fois pour toutes. S'il faut attraper la deuxième, on le fait posément, tous les conducteurs de TRACTION connaissent ce haussement de l'épaule droite et du bras raidi jusqu'au levier du tableau de bord. On a d'abord débrayé à fond, plein pied sur une large pédale conçue pour des semelles sans mièvrerie. Comme en Rolls-Royce ou en DS, la vitesse, physiquement, ne s'éprouve guère. A 140 km/h vous êtes toujours calme et froid sur vos rails.

Un jeunot, dans une Taunus quelconque, a vu ma calandre rouillée et mes gros phares derrière lui. Il a accéléré fiévreusement à l'entrée d'une courbe, il s'est fait peur, a commencé à louvoyer. Je l'ai passé à plus de 130, en ronnant, le volant figé, les pneus chuintant à peine sur l'asphalte, sans esbrouffe. Comme un homme.

La CITROEN TRACTION-AVANT 15 SIX est restée une routière valable, toute complaisance attendrie mise à part. Bien sûr, 80 cv pour un 3 litres aussi gourmand, c'est modeste ; mais les chevaux sont bien employés et la voiture répond très vite à l'accélérateur, avec une souplesse stupéfiante par rapport à celle de nos petits moteurs dans le vent. L'équilibrage des masses, le centre de gravité placé très bas et à l'avant, les roues aux quatre coins de la carrosserie, rien de tout cela n'a vieilli.

La 15 est sûre, elle est confortable, elle a de l'allure, elle est un produit industriel de haute qualité, elle est aussi un signe extérieur de pauvreté et d'échec social. En 15, même à 140 km/h, vous êtes un gitan, un trimardeur, un hors-la-loi, un exclu du standing, ou pis un dangereux provocateur. Votre voiture est une faute, un péché, un aveu d'humilité ou un acte d'orgueil. On vous le fera bien voir. Il y a plus de dix ans que le costaud à la large nuque a cessé de visiter ses clients en Traction-avant virile.

Si j'ai pu rouler quelques jours en Traction, c'est grâce à un homme qui ne veut pas avoir l'automobile d'aujourd'hui et de tout le monde, sans donner dans la grosse sophistication lourde. Il avait repéré son objectif près d'un garage, le long d'un trottoir de Boulogne Billancourt. Son radiateur incliné, visible derrière le double chevron de la calandre, révélait la 15 ; en effet le nez de la 11 cache un radiateur vertical. Le garagiste cherchait le client. Une demie-heure plus tard, mon ami partait au volant de sa 15 qui tournait comme une horloge. Bonne boîte, bons freins, bons pneus, pas un bruit suspect, tout était sain à quelques bricoles près. Le prix de vente ? 250 F vignette comprise et sans l'ombre d'un marchandage. On aurait tort de s'en priver.

Depuis trois mois, le nouvel homme à la 15 roule quotidiennement dans sa voiture. Bien sûr, elle brûle plus de 18 litres aux 100 kms, mais vu la modestie du financement initial, il y a encore de la marge avant le déficit. Le handicap social, lui, est plus délicat à comptabiliser. Mon ami est au-dessus de ces contingences qu'il aurait plutôt tendance à savourer, mais il a une fille de douze ans. Elle n'est pas pimbêche du tout. Pourtant, le matin, en arrivant au lycée Molière, elle préfère que son père ne la dépose pas juste devant la porte.

En Angleterre, la 15 et la 11 sont déjà considérées par les collectionneurs comme d'estimables "post vintage thoroug-bred" de pur-sang d'après l'âge d'or. En France, non, sauf pour quelques amateurs, la 15 n'est (au mieux) qu'un souvenir, trop encombrant pour être monté en porte-clefs. Qu'elle périsse. En sa présence, j'ai fait semblant de la livrer à ses équarisseurs.

Les casseurs de voitures s'embusquent parmi les carcasses, en marge des routes nationales, dans des terrains vagues loin de tout, sauvages et honteux comme des bourreaux romantiques. Dans "Han d'Islande", Hugo a fait un très beau portrait d'une famille de casseurs. Ceux-là, près d'Arpajon, étaient terribles : noirs, velus, hagards et borgnes. Ils abattaient leurs merlins sur des tôles lustrées jadis à la peau de chamois et leurs chiens hurlaient. J'ai laissé mon moteur tourner au ralenti et j'ai marché vers eux qui me regardaient par en dessous, les poings aux hanches.

"- J'ai cette 15, il faut que je m'en débarrasse. Vous la prendriez ?

- ça dépend de ce vous en voulez ...
- combien en offrez-vous ?
- Bôff.... 2000 ou 3000 au plus"

Pour 30 F, ils auraient dépecé la 15 encore vivante, palpitante, chaude de ses 140 kms/h et de ses virages, heureuse de tous ses organes si bien agencés.

Aux garagistes de campagnes, dans les villages, j'ai raconté les casseurs prêts à frapper comme des sourds sur ces 30 F de ferraille en forme de bonne routière. Eux, les mécaniciens, n'ont pas été méprisants. Mais que faire ? Ils ne pouvaient donner que des regrets. "Il y a deux ou trois ans, elles se vendaient encore bien, les Tractions. Surtout qu'elle est bonne la vôtre, il n'y a qu'à l'entendre... Maintenant, il faut trouver le client. Des petits jeunes qui s'entassaient pour aller à Paris. Ils jouent à Pierrot le Fou, à cause de tous ces films. Ils se font leur cinéma, quoi. Mais les gens n'en veulent plus. Les pièces se font rares. Laissez-la toujours, on va demander, vous en aurez bien 150 ou 200 F."

Quand je suis parti en trombe, sans un grincement de boîte, le garagiste et l'apprenti regardaient, les bras ballants, l'oeil triste. A Paris, l'euphorie de la grande route s'est un peu démentie. La 15 était lourde à garer et deux fois, à des carrefours, j'ai viré trop large, j'ai dû manoeuvrer en marche arrière, j'ai calé. Les autres ne hurlaient même pas, ils me regardaient d'un oeil lourd et vide. Je n'avais rien de commun avec eux. L'épargnant qui mange des spaghetti pour payer les traites de sa Simca 1000 pimpante était enfin payé de son effort, il se justifiait sur mon dos. J'ai dû me forcer à réagir. J'ai même réagi facilement, positivement, après avoir remarqué que les belles petites autos m'évitaient. Elles me laissaient le champ libre. De la sympathie, du respect, de l'amour ? NON. Elles avaient PEUR. Peur de s'égratigner le standing au rude contact de mes ailes débordantes, rouillées et fortes en gueule.

Jean Francis HELD
JE ROULE POUR VOUS
(Editions du Seuil - pages 77-78-79-80)

RETROMOBILE 1981

=====

Dimanche 15 février, nous sommes 62 "Chevronnés" à nous retrouver devant la Société LINCK où Dédé notre chauffeur nous attend pour la troisième fois (Retromobile 80 et St Dizier, souvenez-vous !).

Après un voyage sans problème et un repas rapide mais agréable (devinez sur quoi portaient les conversations ?), nous arrivons enfin à pied d'oeuvre.

Si les locaux sont plus vastes qu'à la Bastille, je trouve personnellement que RETROMOBILE y a perdu un peu de charme. Mais nous ne sommes pas ici pour discuter architecture...

Les premiers stands sont tenus par des marchands de miniatures : un choix vaste est offert mais les prix sont très très élevés, et les "bonnes affaires" très rares. Un peu échaudés par ce premier contact avec le côté commercial de RETROMOBILE 81, nous passons à l'exposition de voitures.

En vrac, et pour citer les plus belles (je pense... mais les goûts et les couleurs ?) nous pouvons admirer :

- l'HISPANO K6 qui a gagné le concours de Fontainebleau 1980, et un magnifique chassis-moteur 6 cylindres de la même marque, qui fut offert par le Président de la République à COSTES ET BELLONTE.
- une superbe PANHARD Sans Soupape.
- une HORCH V8
- des FERRARI de Grand Tourisme (malheureusement, la présentation de "L'expo FERRARI" est bien loin de celle offerte l'année dernière par les Bugattistes du BUGATTI CLUB DE FRANCE).

D'autres admirables voitures sont exposées dans les stands :

du CLUB PANHARD : une X 69 de 1931

du CLUB MERCEDES BENZ : une impressionnante MERCEDES blindée à 6 roues de 1939, 8 cylindres, 5400 cm3, 2 ponts autobloquants, 5 tonnes, vitesse 140 km/h

du CLUB FACEL VEGA : une FACEL VEGA Excellence 1964, berline V8 - une FACEL 6 - une FACEL V8 et une FACEL LIA.

Chez les négociants, on trouve également d'autres belles voitures :

- PACKARD 845 de 1931
- PACKARD 1927 Torpédo
- BUGATTI 57 Ventoux
- Supertraction ROSENGART
- DELAGE Coupé

mais souvent dans l'état d'origine, ou "retapées"... Attristant !

Le FANATIQUE présente une MONICA 560 de 1974 à moteur Chrysler, une ALPHI course 1929 entre autres.

IVA présente une NERVA Grand Sport RENAULT 1937.

Et AUTO MOTO RETRO une AC COBRA.

Le phénomène "ROD" était annoncé sur les affiches, mais est pauvrement représenté par trois véhicules qui n'ont rien d'exceptionnels. Il existe en France, d'autres rods qui ont bien plus de chance de faire admettre le mouvement "Custom" par les amateurs de voitures anciennes.

Après un dernier coup d'oeil aux stands de pièces, de produits d'entretien (Belgom) et d'accessoires (Pegase, Atalante), "Les Chevronnés" disent adieu à RETROMOBILE 81 peut-être décevant par rapport à la précédente édition, mais en se donnant tout de même rendez-vous pour début 1982.

Bruno OUDRY

AU PETIT ECRAN

=====

Une II Familiale des "Chevronnés" sera bientôt à l'honneur, dans un téléfilm sur FR 3. Vous serez bien sûr tenus au courant des horaires de diffusion.

POUR LES SPORTIFS

=====

La Société SKI FRANCE consent de 10 à 40 % de réduction sur présentation de la carte ci-jointe, (articles de sports).

LE MARCHÉ DE LA MINIATURE A RETROMOBILE : un marché de dupe
=====

Amateur de miniatures au I/43ème, j'ai l'espoir de compléter ma collection en trouvant sur les stands de RETROMOBILE quelques modèles intéressants.

Je ne m'attends pas bien sûr à trouver "le" modèle introuvable, mais au moins quelques miniatures intéressantes, à des prix abordables.

Effectivement, les modèles intéressants sont bien là, mais le coup de bambou aussi ! Au hasard des rayons, le manège est toujours le même : le vendeur désigne de ses doigts crochus les modèles sur lesquels je me renseigne : la Traction DINKY TOYS 450 F la 403 cabriolet SOLIDO 250 F, le petit camion Citroën 650 F, la 2 CV DINKY TOYS 180 F la Panhard NOREV 80 F... Etc.

De quoi être guéri de la collectionnisme !

Vous me direz que c'est la loi de l'offre et de la demande. Peut-être, mais là où je trouve que l'attrape-nigaud est un peu gros, c'est que l'on trouve sur les stands, des modèles encore dans le commerce.

Par exemple, la 2 CV DINKY phares rectangulaires à 50 F (21 F à La Maquette), la Dyane DINKY à 50 F également (20 F à Dijon). Et le clou, c'est la I5/6 CLE que j'ai acheté il y a quelques mois dans une pâtisserie de la rue J. J. Rousseau 4 F avec un paquet de bonbons, proposée à 60 F mais sans les bonbons.

En fin de journée, une bonne partie des transactions se font par lots, payés en dollars ou en Deutsch Marks... Même nos "petites autos" fichent le camp...

"Un grand Nostalgique"

L'HISTOIRE DE MA TRACTION
=====

En ce temps là, c'est une mobylette qui m'emmenait battre la campagne, pour rechercher l'objet de mes rêves : une Traction. Mes moyens étaient limités, et c'est un cultivateur en retraite qui me donnait les adresses : "Va donc chez UNTEL, il y a six ans, il avait une II..."

A ce régime là, j'ai couru trois ans, rien que ça : Oh il y en avait des Tractions, qui roulaient, mais elles valaient 1000 F. Les autres étaient pourries, et j'étais difficile.

Un matin de printemps 69 (pas 68), mon vieil ami avait ouvert les portes d'une grange à lui d'ordinaire closes. Et que vois-je ? L'arrière à la fois rond et carré d'une II avec son cache roue. Aussitôt, je me précipite chez lui : "Comment, voilà trois ans que vous m'envoyez jusqu'en Haute-Saône, et vous en avez une ?"

"Eh ben ! C'est qu'elle n'a pas roulé depuis neuf ans, il manque les sièges avant, et puis je croyais que mon fils l'avait démontée... Hier, j'ai ouvert la grange, un type, un Parisien l'a vue, il voulait me l'acheter 1500 F pour la casser dans un film... Alors je te la donne !"

Là, c'est réellement devenu un rêve. Cette II B de 1950 fût baptisée RACHEL II, et depuis n'a roulé que 350 kms. Elle est devenue une "Chevronnée". Mais pour en arriver là... C'est une autre histoire.

Marc EVROT-CARRICAN

PIECES DETACHEES
=====

Roger BROSELIN est désormais le responsable du stock de "Pièces détachées" du Club. Il est en mesure de répondre à toutes vos questions d'ordre mécanique, de vous indiquer les grossistes dijonnais qui pourront vous fournir les pièces que vous recherchez.

"La Boutique du Club" (pièces détachées) est uniquement réservée aux membres du Club. Contact par téléphone : Roger BROSELIN - (80) 21. 00. 88 après 20 Heures.

Pièces détachées actuellement disponibles : tresse à capot, jonc d'aile moleskine, cabochons de clignotants.

En projet : pièces courantes en échanges standards sauf moteur (dynamo, démarreur, radiateur, cardans... etc).

BILAN DES QUESTIONNAIRES
=====

Nombre de questionnaires envoyés : 65, retournés : 35

Restauration par professionnels	- POUR : 3, CONTRE : 23, sans opinion	9
Restauration professionnels/soi-même	- POUR : 21, CONTRE : 9, " "	5
Restauration entièrement soi-même	- POUR : 16, CONTRE : 10, " "	9
Sorties pique-niques	- POUR : 22, CONTRE : 4, " "	9
Sorties gastronomiques de grande envergure	- POUR : 12, CONTRE : 17, " "	6
Sorties avec d'autres clubs	- POUR : 28, CONTRE : 2, " "	5
Visites de musées en bus	- POUR : 26, CONTRE : 3, " "	6
grand voyage annuel en tractions	- POUR : 29, CONTRE : 1, " "	5
Cours techniques petite mécanique	- POUR : 24, CONTRE : 5, " "	6
Cours techniques plus importants	- POUR : 23, CONTRE : 4, " "	8
Local à l'usage des membres	- POUR : 18, CONTRE : 10, " "	7
Achat outillage spécial traction	- POUR : 28, CONTRE : 1, " "	6
Achat remorque porte-voiture	- POUR : 19, CONTRE : 9, " "	7
Groupements d'achats	- POUR : 34, CONTRE : 0, " "	1
Satisfaction du Mensuel actuel	- POUR : 34, CONTRE : 0, " "	1
Satisfaction à l'égard du Club	- POUR : 32, CONTRE : 0, " "	3

CONCLUSION : Ce questionnaire vous a été proposé pour connaître vos problèmes et vos souhaits. Il ne représente absolument pas nos projets immédiats, mais nous avons cependant étudié chaque proposition en fonction de vos réponses.

RESTAURATION : Il s'agit d'un problème spécifique à chacun d'entre vous. Nous vous suggérons de nous communiquer, si vous le désirez, les adresses et les tarifs des artisans qui ont effectué un travail de restauration sur votre voiture. Ceux-ci ne seront pas publiés, mais seront répertoriés au Club, et à votre disposition.

COURS TECHNIQUES : Les problèmes de petite mécanique seront abordés (voir programme du 5 avril prochain).

LOCAL : Pour l'année 1981, le Club n'a pas la possibilité d'engager un budget important (location, charges, permanence... etc).

OUTILLAGE SPECIAL TRACTION : Nous sommes conscients de l'utilité d'un tel matériel, mais les problèmes de prêt, caution, de casse, nous paraissent encore importants, sans compter les difficultés à trouver un tel matériel. Nous ne rejetons pas pour autant ce projet.

REMORQUE : Les finances du Club ne permettent pas pour l'instant l'achat d'une remorque. Renseignements pris, les problèmes d'assurances sont énormes.

GROUPEMENT D'ACHATS : En fonction des demandes, nous préparons des commandes groupées concernant les fournitures suivantes : feux arrières, pneus rechapés, différents échanges standards. Dès maintenant, nous enregistrons vos commandes de cabochons de feux arrières droits et gauches (stop + éclairage) 25 F pièce, chèque à l'ordre des Chevronnés, adressé au secrétaire. Un jeu de feux d'avance n'est pas superflu.

AVIS AUX RETARDATAIRES
=====
N'oubliez pas de régler votre Cotisation 1981, 100 F par chèque, à l'Ordre des Chevronnés. N'omettez pas de remplir votre fiche d'identification, et retournez le tout à :

Yves MEYNIEL - Vauchignon - 21340 NOLAY

Si votre cotisation n'est pas encore réglée, et si celle-ci ne nous parvient pas courant mars, ce bulletin serait le dernier à vous parvenir.

LES TRACTION... PAS TOUTES LES MEMES !

Pour un néophyte peu habitué à voir rouler ces automobiles anachroniques que nous chérissons tous, rien ne ressemble plus à une traction qu'une autre traction. Mais si vous êtes membre des "Chevronnés", et si de plus vous possédez un de ces engins, il est impardonnable de ne pas discerner du premier coup d'oeil une II légère d'avant-guerre d'une I5 oléo. Il est d'autant plus intéressant de savoir faire cette différence que lorsqu'au cours d'une restauration, il apparaît que votre aile avant droite ressemble plus à de la dentelle du Puy qu'à de la tôle de IO/IOème et que votre carrossier préféré vous a fait comprendre que vos vieilles ferrailles ne l'intéressent guère. Vous vous rendez donc à la cruelle évidence qu'il faut remplacer ce garde-boue qui vous cause tant de soucis. C'est là que les difficultés commencent car si vous n'y prenez pas garde, vous avez une chance sur cinq de vous retrouver avec une aile impossible à monter ou qui frotte contre les roues dans les virages.

Ce qui est valable pour les ailes avants, l'est aussi pour les portes, les malles, les capots... etc. Enfin, toutes les pièces de carrosserie, exceptée la coque, que je pense, vous ne comptez pas changer.

Afin d'éclaircir un peu cette question, et pour ne plus entendre dans les coulisses des "Chevronnés" : - "Bandit ! Il manque 20 cm au capot que tu m'as refilé pour ma I5 !", il est temps de faire le point sur ce problème.

Voilà donc quelques tableaux récapitulatifs des pièces de carrosserie communes aux tractions suivant types et millésimes. (Les modèles 34-35, ainsi que les cabriolets et coupés ne figurent pas dans les tableaux, car trop spécifiques, ils les compliqueraient inutilement. Les propriétaires de telles autos trouveront au club de grands spécialistes qui les renseigneront sur leurs problèmes particuliers).

Légende : A chaque rectangle fermé, correspond un modèle de pièce.

CALANDRE : 4 modèles

Années	Modèles	
I 936 à I 938	II L - 7 C	II N-F Trou rond
	Modèle	
I 938 à I 947	Unique	II N-F-C I5/6 Trou Oval court
	depuis I 936	
I 947 à I 957	Trou Rond	II N-F-C Trou Oval I5/6 Trou Oval jusqu'en I 955

CAPOT : 2 modèles à volets

I 936 à I 939	II L - 7 C	II N-F-C
---------------	------------	----------

CAPOT : 3 modèles à crevés

I 945 à I 957	II L	II N-F-C	I 5/6 de I 938 à 55
---------------	------	----------	---------------------

JOUES LATERALES : 4 modèles

I 936 à I 950	II L - 7 C	II N-F-C	A partir de I 938 I 5/6 sans volets d'aération
I 950 à I 957	II L - 7 C	II N-F-C	jusqu'en I 955 I 5/6 avec volets d'aération

AILES AVANT : 2 modèles pneus "stop"

I 936 à I 938	IIL - 7C	II N-F	
---------------	----------	--------	--

3 modèles pneus "Pilote" et "X"

I 938 à I 957	7 C jusqu'en I 939 II L	II N-F-C	jusqu'en I 955 I 5/6
---------------	----------------------------	----------	-------------------------

PORTES AVANT : UN MODELE UNIQUE quelque soit le type et l'année.
Attention avant I 939, pas de trou pour les baguettes latérales
(sauf I 5/6)

PORTES ARRIERES : Deux modèles

I 936 à I 957	7C jusqu'en I 939 II L	II N-F-C	I 5/6 de I 938 à 55
---------------	---------------------------	----------	---------------------

N. B. : Pour II C et F d'avant début I 936, les portes arrières sont semblables
aux portes avant : "Symétriques".

AILES ARRIERES : 2 modèles pneus "stop"

I 936 à I 938	II L - 7 C	II N-F	
---------------	------------	--------	--

4 modèles pneus "Pilote" et "X"

I 938 à I 952	7C jusqu'en I 939 II L	II N-F-C	I 5/6
I 952 à I 957	II L	II N-F-C	I 5/6 jusqu'en 55

PORTE DE MALLE : Un modèle malle plate

(1936 à 1952)	7C jusqu'en 1939	II N-F	I5/6 à partir
	II L		de 1938

N. B. : Porte double spéciale pour II C produite de 1938 à 1940

Un modèle malle bombée

(1952 à 1957)	II L	II N-F	I5/6 jusqu'en 1955
-----------------	------	--------	--------------------

N. B. : Porte incluant la lunette arrière pour II C de 1954 à 1957

COUVRE ROUE-DE-SECOURS : Un modèle pneus "Stop"

(1936 à 1938)	II L - 7 C	II N-F	
-----------------	------------	--------	--

2 modèles pneus "Pilote" et "X"

(1938 à 1952)	7C jusqu'en 1939	II N-F-C	I5/6
	II L		

Jean-Daniel VALY

Nous accueillons en ce début d'année, de nouveaux adhérents :

- Mr MAILLET Jean-Luc (II BL 52) - Mr BEAULIEU Xavier (II F 56) -
- Mr BEAULIEU Patrice (II BL 50) - Mr BERARD Valéry (II BL 50-II B 51)
- Mr CAYON Georges (I5/6 H) - Mr HUMBERT Jacques (Membre Nonoraire) -
- Mr GROSFILLEY Simon (II B 55).

PETITES ANNONCES (participation aux frais : 2 timbres à 1,40 F)

Vends 7C 1935 - Moteur TBE - Carrosserie saine - peinture à refaire -
Mr BERLAND Serge - 71460 ST CLEMENT SUR GUYE - (85) 49. 22. 88 après I9 H

Vends provenant d'une II BL38 : un radiateur - I3 jantes pilote - 4 enjoliveurs -
2 phares chromés sans optiques.
Provenant de II B 1953 et 1954 : deux calandres - portières : 2 AVG, I AVD, I ARD,
2 ARG. Bloc moteur + embrayage + boîte de II BL38 L.
Mr Marc EVROT - I2 rue Paul Valéry ST APOLLINAIRE 21000 DIJON

Vends II B 56 - Ière main - I30000 kms - jamais accidentée - en parfait état
d'origine - pneus neufs - freins refaits - amortisseurs changés.
Mr Maurice CHARVOT - 29 rue Gambetta - 21210 SAULIEU - tél. (80) 64. 15. 38

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

Alain GAUTHIER, artiste dijonnais connu et apprécié de tous; spécialisé dans les
aquarelles de voitures anciennes, a eu la gentillesse de dessiner pour "Le Petit
Chevronné" une série de tractions. Vous pouvez admirer la première de cette série
à la Une de notre bulletin.

Nous tenons à le remercier tout particulièrement.

PETIT CONTE

=====

Une nuit opaque, glaciale, une de ces nuits de janvier où le brouillard nous colle comme une seconde peau.

Perdu dans ces brumes bourguignonnes, un château très beau, mais où la vie semble arrêtée. Abandonné ? Non, car au salon, un vieil homme très grand et très digne fait les cent-pas.

C'est le Baron !

Un de ces vieux barons comme on n'en trouve plus guère que dans les romans jaunis de nos bibliothèques.

Huit heures sonnent à la vieille horloge, au loin une chouette hullule tristement. Enfin, le vieil homme se décide, revêt son chapeau-melon et sa redingote noire. Après quarante ans de solitude, d'isolement total et de résignation, il se dirige vers les dépendances, tenant haut-levée une lampe-tempête.

Une énorme porte s'ouvre en grinçant et révèle au halo de la lampe, une longue calandre chevronnée, et deux gros phares qui semblent regarder le Baron d'un air réprobateur.

De sa main gantée de blanc, il caresse amoureusement l'aile poussiéreuse du véhicule. Son coupé Traction Avant ! Puis il soulève timidement le capot, ôte quelques toiles d'araignées, admire un instant les huit cylindres, hoche la tête et le referme.

Après une très longue léthargie, le bijou va quitter son écrin.

Un coup d'oeil à sa montre à gousset ! Non ! Il n'est pas en retard ! Un claquement de doigts et Topaze son lévrier, seul et fidèle compagnon du Baron, apparaît à ses côtés. Tout aussi impatient que son maître, la fine et noble bête s'installe dans le coupé.

Une singulière flamme brille dans les yeux sombres du vieux chevalier, lorsqu'il referme les grilles dorées de sa demeure.

En cette nuit du 17 janvier 1981, le fougueux carosse emporte de toute la force de ses vingt-deux chevaux, son bien étrange équipage.

Eh oui ! le Baron n'a pas pu résister à sa tentation !

Une heure plus tard, il a garé son coupé dans l'ombre, et s'est dissimulé derrière les grandes baies vitrées.

Son chapeau tenu fébrilement entre ses mains, les larmes aux yeux, il a vu ! ç'était incroyable ! Des tractionnistes fervents, des Citroënnistes passionnés ! ça existait encore ? Que de rires, que de discussions ! Le Baron restait là, sans bouger.

Il aurait voulu... Mais non ! Qui aurait compris ce vieux Monsieur d'un autre temps, ce nostalgique d'une époque où les voitures étaient encore de nobles instruments. Et son coupé ? L'aurait-on respecté lui aussi ?

Il se retourna, jeta un long regard ému à la berline rutilante qui se trouvait là, caressa distraitement son lévrier, et disparut à nouveau dans la nuit.

Le coupé 22 pouvait retrouver la quiétude de son écrin, et le Baron pouvait finir paisiblement ses jours.

Il avait vu "Les Chevronnés", il était rassuré...

Agnès

