



Le Petit Chebronné



Traction et Citroën anciennes à Nolay dans les années 50 (Photo X.)

MARS
AVRIL
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 70
mars-avril
année 1991

Sommaire

Editorial, par Yves Meyniel
Sortie, par Alain Ribière
Voiture du siècle (suite), par Sylvain Domatti
Minitrac, par Daniel Soupey
Chauffeurs de ZX
Saint-Valentin
La 2 CV, première partie
Calendrier
C.-L. Gysin raconte Bourgogne 90
En résumé, par Marc Evrot
Analyse logique
Achats-ventes-échanges
Salon des collectionneurs
Verres et cassettes Bourgogne 90
Concours photos été 91,
par Bruno Bailly

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,

Samedi, OUF la semaine est finie ! Il faut sortir la traction abandonnée depuis le retour de la dernière sortie à COLOMBEY, épaisse couche de poussière, batterie à plat....

ZUT, j'ai encore oublié l'éditorial, Daniel.....
quelle patience, tu as !

Je m'assois au volant de cette vieille compagne, 18 ans de vie commune, ça compte, je contemple l'ampèremètre et la jauge à zéro, avertisseur et démarreur sont désespérement muets...

Qu'est-ce-que je vais bien raconter dans cet éditorial ?
Est-ce-que quelqu'un le lit au moins ?

Cafard... quelques flashes dans ma tête. Ces sacrés Chevronnés qui s'endorment et oublient les réunions mensuelles, heureusement les nouveaux adhérents, ardents et sympathiques sont là pour montrer l'exemple.

Une exposition dijonnaise "RETROPRESTIGE" qui n'est ni rétro ni mobile a par contre mobilisé les bonnes volontés pendant cinq jours de permanence, asphyxiant le bénévolat, la passion et la raison d'être des clubs...

Demain, dimanche 7 avril, une file de tractions serpentera dans les vignes. Les Citroën des Chevronnés seront sorties de leur léthargie et après une rapide toilette affronteront les routes bourguignonnes (vague à l'âme... souvenir de Bourgogne 90). Tiens au fait, la cassette vidéo sort la semaine prochaine, mieux vaut tard que jamais !

Et ce onzième Anniversaire, avec des trèfles, des C4 et des Rosalie, pourquoi pas aussi une bonne vieille Deuche de 1951 ou 52, ça tient toujours ?

Enfin, une idée géniale : Bruno, c'est toi qui fais le prochain EDITORIAL.

A BIENTOT

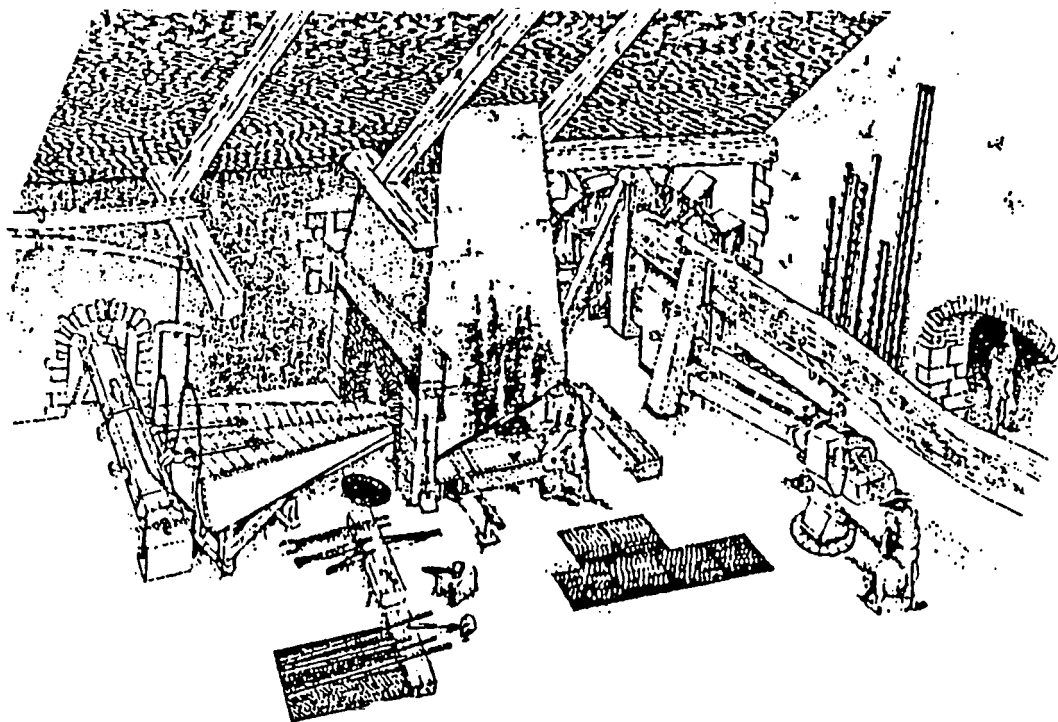
Yves MEYNIEL

SORTIE

une date à retenir

23 juin

Organisée par Alain Ribière



Le 23 juin, une sortie est prévue dans la région de Montbard.

Le matin nous rendons visite à notre ancêtre Vercingétorix à Alésia. Nous aurons la possibilité de visiter les fouilles archéologiques ainsi que le musée.

Ensuite nous nous rendrons à Flavigny-sur-Ozerain, village médiéval, capital des anis.

Nous prendrons notre repas (pour ceux qui veulent manger au restaurant) à "La Grange" où sont servis habituellement les quatre-heures soupatoires. Pour nous, cette association d'agricultrice nous prépare un repas de midi, afin de nous faire déguster les produits fermier de leur fabrication.

Après ce repas qui je pense ne fera que des heureux, nous nous rendrons au musée sidérurgique des "forges de Buffon", ancien complex industriel du XVIII^e siècle.

Je vous attend nombreux à cette sortie dans la région de Montbard.

ÉLUE VOITURE DU SIÈCLE

—(suite)— par Sylvain Domatti

Cette élection est l'oeuvre de la revue "Automoto" qui désirait fêter son n° 100 et avec un peu d'avance les 100 ans de l'automobile.

Un jury de 100 journaliste a été réuni: 19 Français dont Benoit Perot, rédacteur en chef de la Revue Technique Automobile (d'où j'ai extrait cet article), pas mal d'Européens, des journalistes des USA et du Japon, du Canada, des pays d'Amérique du Sud, du Mexique et même d'Israël et d'URSS.

Le vote portait sur la voiture qui avait le plus marqué le siècle dans trois catégories :

1. - Faits de société
2. - Evénements technologiques
3. - Prestige et sport

De ce vote devait découler l'élection de la voiture du siècle" et les citations de ces votes ont permis de citer "un constructeur du siècle". Voici le résultat des classements :

1. - Faits de société :

1. Ford T	150 points	62 citations
2. VW Coccinelle	129 points	54 citations
3. Austin Mini	85 points	45 citations
4. Citroën 2 CV	55 points	29 citations
5. Citroën Traction	48 points	22 citations

2. - Evénements technologiques :

1. Citroën DS 19	147 points	62 citations
	(vous noterez l'avance sur les suivantes)	
2. Audi Quattro	86 points	52 citations
3. Daimler	82 points	31 citations
4. NSU RO 80	52 points	28 citations
5. Lancia Lambda	42 points	21 citations

3. - Prestige et sport :

1. Porsche 911	98 points	49 citations
2. Mercedes 300 SL	87 points	47 citations
3. Ferrari 250 GT	65 points	29 citations
4. Bugatti 35	53 points	27 citations
5. Jaguar Type E	50 points	24 citations

Si les journalistes se sont prononcés en majorité pour élire la Coccinelle "voiture du siècle" c'est en égard à son chiffre record de construction: 20.700.000 exemplaires en 52 ans ! Je me suis trompé sur le chiffre de production d'autant plus que la Coccinelle est encore construite actuellement à 500 exemplaires par jour au Mexique ! C'est la voiture la plus produite à ce jour au monde. Elle a séduit les journalistes pour l'événement qu'elle a constitué en motorisant les Allemands et ensuite les gens de tous pays et continents qui ont fait confiance à sa robustesse.

La Coccinelle a relevé l'industrie allemande d'après-guerre de la ruine. Le classement suivant a donc été retenu :

1. Coccinelle	22 voix
2. Ford T	19 voix
3. Citroën DS	12 voix
4. Austin Mini	11 voix
5. Porsche 911	6 voix

Les voitures étant créées et produites par des constructeurs, puisqu'il y a une "voiture du siècle", il faut un "constructeur du siècle".

Bien que répartis dans 37 pays sur tous les continents les 100 journalistes qui ont voté ont cité tant et tant de fois la... Traction Avant, la 2 CV, la DS, la SM et même la XM que le mérite revient sans conteste à Citroën ! Cela confirme l'excellente réputation dont joui la firme au double chevron dans le monde entier chez les journalistes, les ingénieurs, les amateurs et utilisateurs d'automobile.

Cette réputation n'est pas surfaite, Citroën a largement contribué à la diffusion de techniques d'avant-garde et fait des progrès décisifs : la traction avant, la structure monocoque, les barres de torsion, la suspension hydropneumatique, les freins à disques, l'aérodynamisme, etc.

Aujourd'hui bien qu'intégrée (hélas !) au groupe PSA, cette marque est toujours associée à des techniques d'avant-garde comme la suspension hydractive et l'antiroulis actif sur la XM et le prototype Activa 2.

Sylvain DOMATTI
d'après un article de la
Revue Technique Automobile

mini**trac**

par Daniel Soupey

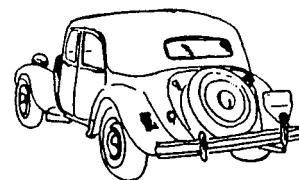
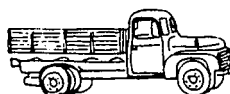
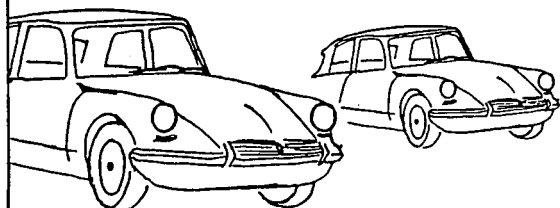
Foire
et salon
1991
les nouveautés



C'est au Salon du Jouet de Paris, sur les stands des fabricants industriels ou des importateurs que l'on découvre ce qui va venir, au cours des prochains mois, alimenter la passion des amateurs chevronnés. La plupart des "grands" qui, dans les années 1950-60 (voir avant), ont donné à la collection de voitures ses lettres de noblesse sont présents : Dinky, Corgi, Solido, Norev, Matchbox, Tekno Gamma, Siku, Rio... D'autres les ont rejoints : Burago, Polistil, Schabak, Herpa, Vitesse, Eligor, Brumm, Majorette, Revell, ERTL, Trophée...

Voici les nouveautés 1991, qui ne sont pour certaines que des reprises :

- GJD au 1/43^e et 1/87^e : XM, DS cabriolet, 11 BL berline, cabriolet et coupé, 11 B familiale, 7 C coupé, DS 61 cabriolet, 15 six 6 glaces.
- Dinky au 1/43^e : 15 six 52.
- Eligor au 1/43^e : 7 décoration Lecot.
- Elysée au 1/43^e : 11 B coupé, fourgon, fourgon surélevé, ambulance.
- IMU au 1/160^e : fourgon H et DS 19.
- JRD au 1/43^e : DS 19, ID 19, Ami 6.
- Majorette série 200 : XM.
- MMT 1/43^e : Kégresse pompier.
- Norev au 1/43^e : toutes les 2 CV 1949, 1950, 1954, 1955, 1957, 1961, 1963, 1965, SM présidentielle, DS 19 cabriolet ID 19 break.
- Praliné au 1/87^e : AX toit ouvrant.
- Replicars au 1/43^e : SM présidentielle 3 versions (déjà sorties).
- Rio au 1/43^e : DS 19 56 berline, DS 19 58 cabriolet, ID 19 break 58.
- Solido au 1/43^e : 15 six rallye Monté-Carlo, dans toutes les échelles des nouveautés "sport" 1991 (à voir).
- Tek-Hoby au 1/43^e : toutes les C4 et traction ex Dubray.
- Trophée au 1/18^e : DS 19 et 2 CV, au 1/24^e : 2 CV et DS 19.
- Verem au 1/43^e : 2 CV, CX break plusieurs versions, SM cabriolet, Ami 6 break, 15 six cabriolet.
- Vitesse au 1/43^e : DS 19 56, 57-59, "Prestige" 59, DS 19 60-61, 63-64, "Pallas" 65, pompiers de Paris, taxi, police, "Présidentielle" De Gaulle, 1^{re} au rallye Monté-Carlo 66, Londre-Sydney 68, 2 CV raid "trois amériques" 53-54, "les religieuses" 53, Monté-Carlo 54, Tour du monde Séguela-Boudot 58, taxi parisien 57, avec malle, ouverte ou fermée.

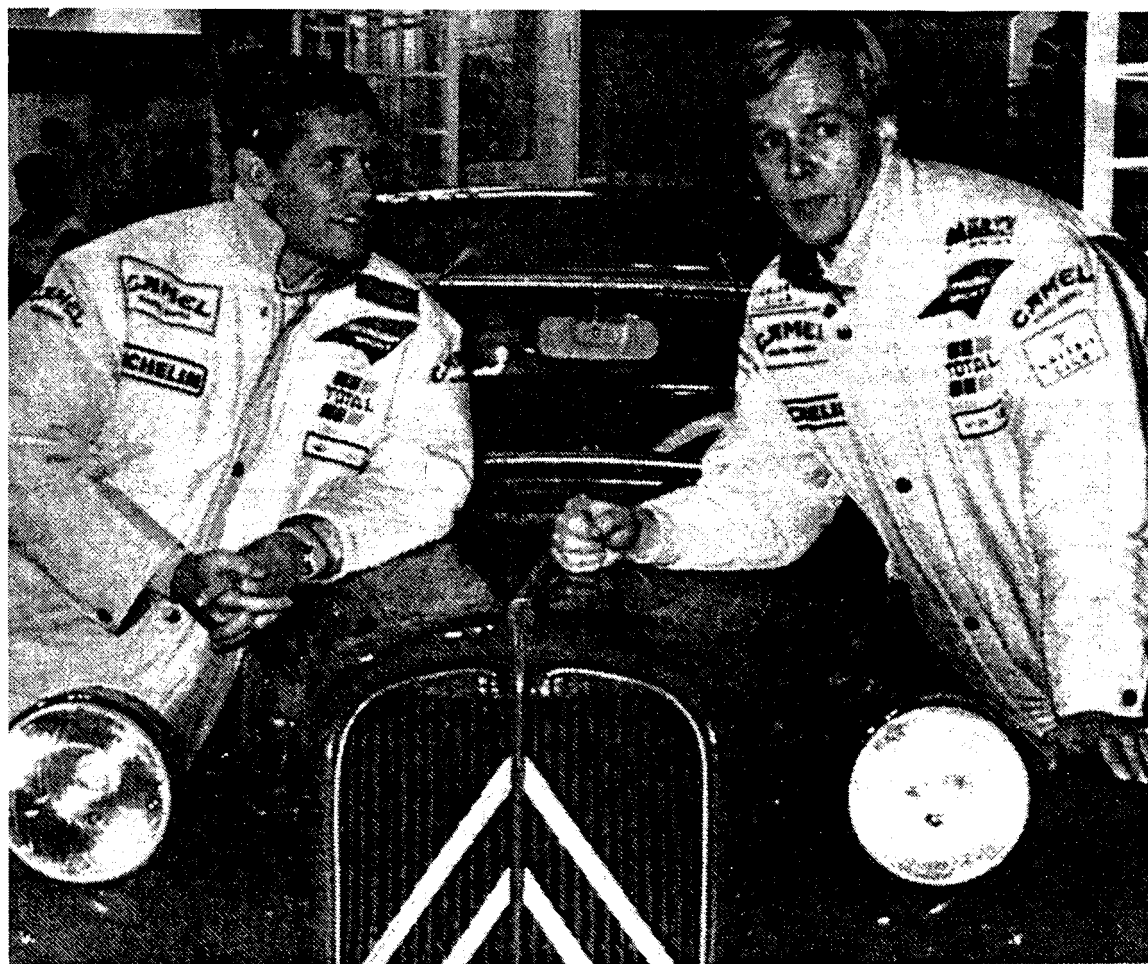


NOUVEAUTÉS SORTIES

Solido au 1/43^e: coffret Citroën avec une 15 six FFI gazo, une 2 CV pompier, une Ami 6 break.

Starter au 1/43^e: ZX Paris-Dakar en kit et bientôt le même modèle chez Provence Moulage.

Automany au 1/43^e: Dyane 6 écurie 37; Heco-Model au 1/43^e: AX Air France Madame, en kit.



Les chauffeurs de ZX

Jacky Ickx et Ari Vatanen

pour la gloire des Chevrons représenté par la célèbre 11 traction avant

(Photo Reuter)

SPIROU

MAGAZINE

SAINT-VALENTIN
fête des amoureux.....

Moâ, j'suis amoureux de ma traction!

ON NE S'EST JAMAIS EMBRASSÉS. ALORS, JE ME SUIS DIT: "COMME L'ENDROIT EST TRANQUILLE..."



TOME SANRY.



Adieu

La
2 CV

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

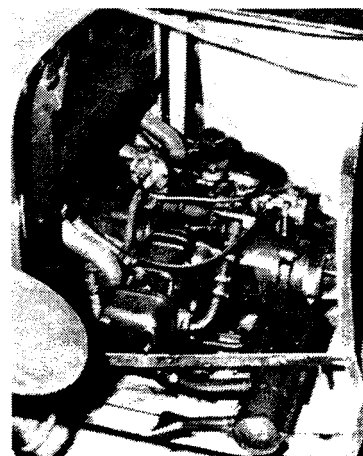
Première partie

Tout a une fin. Même les légendes. Le 27 juillet 1990, un ouvrier de la chaîne de montage automobile portugaise de Malgualde donnait un utilme coup de chiffon sur la toute dernière 2 CV Citroën. Elle sera précieusement conservée comme le témoin d'une époque révolue par le service de presse de Citroën. Agonisante depuis plusieurs années, le premier coup de poignard avait été porté à la 2 CV il y a trois ans, lorsque Citroën décida de fermer l'usine de Levallois dans la banlieue parisienne,

amputant déjà deux tiers de sa production. La "Deuche" qui n'était plus produite que dans l'usine portugaise à la cadence journalière d'environ 85 exemplaires, sera remplacée sur cette chaîne, dès le mois de septembre, par l'"AX", jugée nettement plus rentable par le firme au deux chevrons.

Nostalgie

On savait la "Deux pattes" à l'agonie, on achève aujourd'hui le "vilain petit canard".



Historique

La traction avant est au point. C'est la meilleure des voitures françaises en 1935. A la tête des usines Citroën il y a deux hommes prudents et sages : Pierre Michelin et Pierre Boulanger. Avec eux, il n'y a plus de soucis à se faire : ils n'aiment ni le hasard ni l'aventure. Brusquement, vers la fin octobre 35, une rumeur circule au bureau d'étude et dans les ateliers : "Ils veulent construire une plate-forme à quatre roues, surmontée d'un parapluie !"

L'idée est de Pierre Jules Boulanger (à l'usine on l'appelle P.J.B.), et cet homme réputé sage, annonce au directeur des études, M. Brogly : "Faites étudier par vos services une voiture pouvant transporter deux cultivateurs, 50 kilos de pommes de terre ou un tonnelet* à une vitesse de 60 km/h pour une consommation de trois litres aux cent".

La voiture devra pouvoir passer dans les plus mauvais chemins, pouvoir être conduite par une conductrice débutante et avoir un confort irréprochable. Son prix devra être inférieur au tiers de celui de la 11 CV. Enfin, il précise que le point de vue esthétique n'a aucune importance.

Brogly n'en croit pas ses oreilles. Ce cahier des charges purement verbal est la chose la plus irréaliste qu'il ait entendue dans toute sa vie !

P.J.B. n'est pas un homme à plaisanter ou à lancer des idées qui ne soient mûrement réfléchies. Cette idée d'une toute petite voiture (T.P.V.) lui est venue alors qu'il faisait son marché à Lempdes, près de Clermont-Ferrand. Tôt le matin, les paysans venaient en carriole à cheval pour vendre leurs produits. L'homme déposait sa femme et sa fille qui s'occupaient de l'étale. Lui attendait patiemment que midi se passe pour ramener toute sa petite famille à la ferme. "Si ces agriculteurs possédaient une toute petite voiture que la femme puisse conduire, le paysan pourrait rester chez lui avec son cheval et s'occuper de ses champs", avait dit P.J.B. à son ami Pierre Michelin.

Equiper ainsi tous les plus pauvres de France est l'idée de Boulanger. Le marché est immense et l'affaire digne de la réputation de sérieux des Michelin.

* C'est important pour le dessin de l'ouverture arrière.

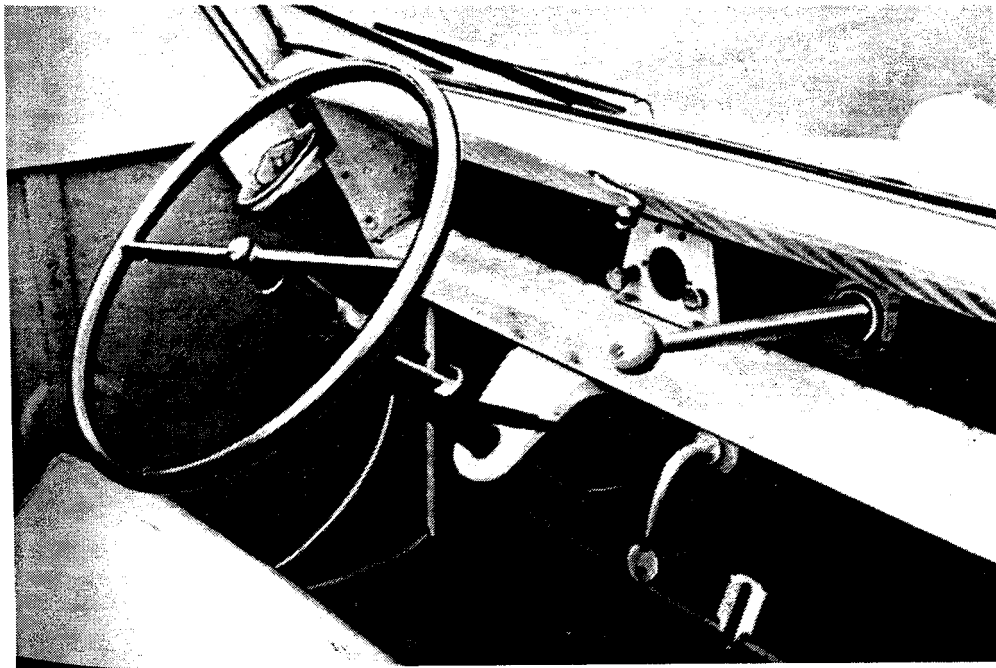
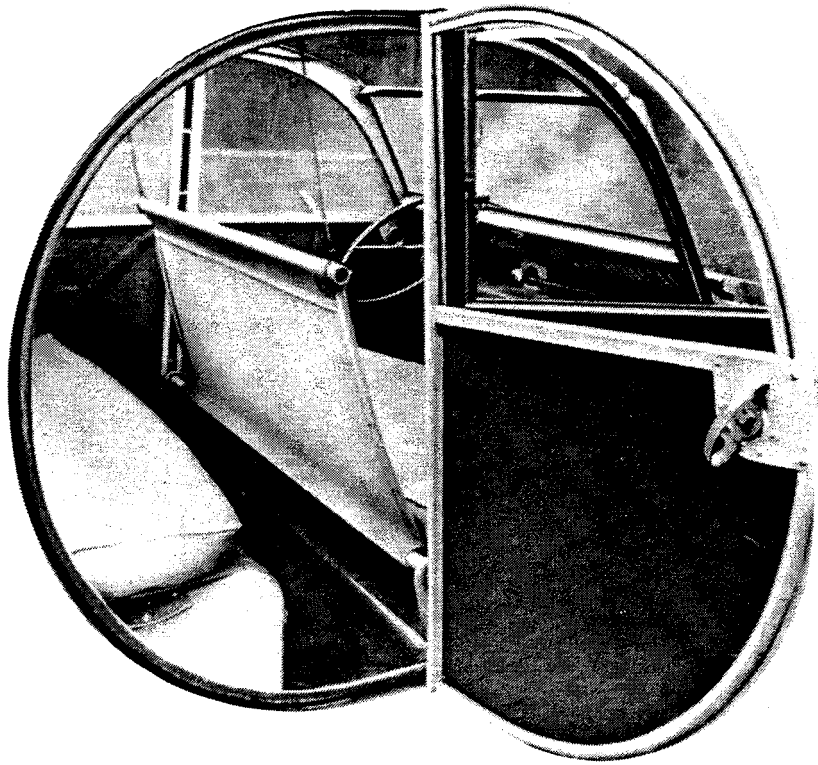
Mais Brogly est abasourdi. Heureusement, il possède dans son équipe un ingénieur qui ne refuse pas les idées farfelues ou les paris difficiles : André Lefebvre, l'homme qui a réalisé la traction avant. IL n'est pas seul, toute l'équipe de la traction est là : Flaminio Bertoni, Jean Murat, Alphonse Forceau, Roger Prud'homme. Jacques Duclos dégagera les besoins réels des gens les plus modestes. En fait, ce ne sont pas simplement les paysans qui peuvent constituer la clientèle de la future voiture, mais une tranche de population beaucoup plus importante. Les résultats de l'enquête de Jacques Duclos obligent à renoncer à une voiture de moins de 300 kilos.

Marcel Chinon, ancien chef du bureau des études d'Amilcar, sera jusqu'au bout le coordinateur de la T.P.V.

Début 1937, le premier proto Lefebvre voit le jour. C'est l'engin le plus hétéroclite jamais sorti des cerveaux de Javel. Tout est en duralinox les bras d'essieux sont en magnésium, la suspension est une multitude de barres de torsion, les sièges sont des transatlantiques en toile, il n'y a pas de démarreur mais une manivelle, il n'y a pas de carrosserie mais une toile à bâche tendue sur une armature en alu, les vitres sont en rhodoïd, les portes demi-rondes, le moteur est un B.M.W. 500 cm³.

Essais : 100 km/h entre Gometz-le-Châtel et Chantecoq, près de Paris. Les freins sont sur les seules roues avant, le volant est à entraînement direct sur les roues motrices comme un guidon de vélo. C'est de la folie ! Alphonse Forceau descend de la voiture... Lefebvre fait 50 mètres, revient, fait la grimace : "On démonte tout et on rentre !"

Et on recommence. Il faut penser au moteur; le B.M.W. n'a tenu que 1.000 km. Maurice Sainturat, qui



a fait le moteur de la traction, Oudart et Sperta conçoivent un moteur de 375 cm³...

Un nombre impressionnant de prototypes morts-nés voient le jour. Mais depuis le premier mois, on a évolué.

La suspension : un casse-tête chinois ! L'usine a acquis les brevets Mercier d'une suspension à interaction qui pose bien des problèmes. Un effet de balançoire très désagréable se manifeste au plus petit caillou. Au moindre coup de frein, la voiture se cabre de 10 à 12 centimètres et "salue la lune" ricanant les sceptiques de l'usine. Heureusement, les essais du moteur s'avèrent satisfaisants. Au bureau d'études on s'inquiète de ce que l'équipe Lefebvre puisse réussir son projet.

Dans le plus grand secret, quelques traditionalistes préparent un contre-projet : une mini-traction avant. P.J.B. apprend la rébellion, convoque les responsables, contemple leur autre T.P.V., pique une collère titanesque, rarissime chez cet homme qui ne prononçait pas un mot plus haut que l'autre, et démentèle le "complot des anciens".

En décembre 1937, Pierre Michelin se tue sur la route au volant d'une traction avant. Pierre Boulanger est nommé cogérant des établissements Michelin avec Robert Puiseux.

La T.P.V. devient une première urgence. On ne peut plus continuer d'essayer les protos à la sauvette, le secret absolu s'impose. Il faut trouver un terrain d'essai. Ce sera à La Ferté-Vidame en Eure-et-Loire dans un parc clos de 800 hectares. Un gardien bâti comme une armoire à glace, Doret, est choisi. Jules Clerc sera l'économiste et Henri Loidant le chef de l'équipe permanente des essais. Ils arrivent le 7 mars 1938, le lendemain trois voitures commencent à tourner.

Peu à peu les essayeurs sont adoptés par les gens du village, mais il y a une chose à laquelle les habitants de La Ferté-Vidame ne s'habituent pas : les excès de vitesse des gars de Citroën. Les gens du pays le savent, à tous les carrefours ils s'arrêtent et tendent le cou... Il y a d'ailleurs un record de vitesse, jamais battu, Javel-La Ferté : 1 heure 4 minutes 37 secondes sur une 11 légère, par Girard, un ancien de chez Talbot.

En août 1938, Pierre Boulanger consulte les Michelin à Clermont-Ferrand sur la date exacte de lancement. Il note les prévisions de sortie : mai 39, 10 à 15 par jour; juin, 100 par jour; juillet, 250 par jour. La voiture est loin d'être parfaite. Ce qui inquiète le plus Pierre Boulanger, c'est le problème de la plate-forme constituée de plusieurs petits coffrages en aluminium, reliés par soudure. Georges Sallot convaint Lefebvre de placer deux longerons...

Depuis mai 1938, Ingueneau, directeur de l'usine de Levallois, prépare la fabrication d'une pré-série de 250 voitures.

Le 2 septembre 1939 à midi, la première T.P.V. tombe de chaîne. Au même moment, on apprend la déclaration de guerre et la mobilisation. Aussitôt, tout est arrêté. C'est l'exode. Pierre Boulanger est très inquiet pour la T.P.V. Les Allemands vont-ils s'en emparer ?

à suivre
dans le prochain
Petit Chebroqué



CALENDRIER

Sorties du Club

Dimanche 28 avril, passage du Rallye Paris-Riviera-Run, organisé par le C.A.R. à Dijon.

Du jeudi 2 au dimanche 5 mai, Tour de Belgique.

Vendredi 10 mai, réunion mensuelle.

Dimanche 26 mai, XI^e ANNIVERSAIRE DES CHEVRONNÉS.

(un courrier + précisions aux réunions)

Vendredi 14 juin, réunion mensuelle.

Samedi 15 et dimanche 16 juin, 6 Randonnée de l'Aventure Peugeot, organisée par le Old Cars Club Jurassien de Dole.

Dimanche 23 juin, sortie dans la région de Montbard, organisée par Alain Ribière.

Vendredi 12 juillet, réunion mensuelle.

Du samedi 13 juillet au jeudi 15 août, Rallye Amsterdam-Moscou-Amsterdam, organisé par CAAR International.

Du lundi 22 au vendredi 26 juillet, Randonnée Alpine 91, organisée par le 34/57 Suisse.

Du mercredi 7 au lundi 19 août, Rallye en Irlande.

????? sortie de la rentrée.

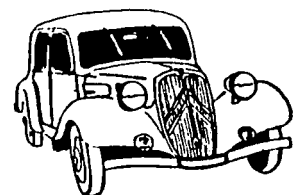
Vendredi 13 septembre, réunion mensuelle.

Vendredi 11 octobre, réunion mensuelle.

Vendredi 8 novembre, réunion mensuelle.

Dimanche 8 décembre, ASSEMBLÉE GÉNÉRALE, résultats du CONCOURS PHOTOS ÉTÉ 91.

28-29-30 août 1992, 9^e I.C.C.C.R. au Danmark.





Claire-Lise Gysin

raconte

BOURGOGNE 90

Une pluie battante dégouline sur les carreaux. Les branches des arbres se balancent au gré du vent. Pourtant, il faut se décider; ce jour-là impossible de faire une grasse matinée, nous sommes attendus. L'homme s'étire dans son lit, regarde la couleur du ciel... esquive une grimace... et se couvre la face de son drap. "Je ne pars plus" dit-il. Sa compagne, avec beaucoup de tact se tait, mais petit à petit le persuade de se sortir de la douceur de son lit.

C'est ainsi que commença ce week-end du 2 juin 1990. Nous devions partir le matin vers 9 heures. A 12 h. 30, après avoir rangé "armes et bagages" dans le cab trac, nous roulons en direction du col de la Faucille.

Brouillard, vent, pluie, froid nous accompagnent. De temps en temps je regarde le conducteur avec un air coupable. Je ne suis pas Monsieur Météo mais j'essaye de mon mieux de trouver des mots de consolation pour compenser la grisaille qui nous accable.

Qui a dit que les miracles n'existent pas ? Toujours est-il que plus nous approchons de la Bourgogne, plus les nuages se dispersent. Le soleil nous chauffe de ses rayons magiques, la carrosserie du cab trac étincelle en séchant. Le conducteur retrouve le sourire ...et moi ...un espoir de soulagement.

DIJON: Depuis 10 heures du matin les participants arrivent dans le parc du Palais des Expositions. Nous nous pointons dans les derniers en fin d'après-midi. Un nombre impressionnant de Citroën trône les unes à côté des autres.

Nous quittons notre engin pour le laisser engloutir par une foule de curieux qui l'agresse de regards et de photos. Nous saluons Monsieur Olivier de Serre. Embrassades avec nos amis bourguignons Lanaud et Brosselin toujours aussi chaleureux.

Ici, l'Europe entière est représentée avec les tractions, une très forte participation de véhicules pour cet anniversaire des Chevronnés où 170 voitures sont attendues. Après le reçu de la plaquette d'usage, d'un panier bourguignon alléchant (vins, fromages, liqueurs de la région), des bons de repas et de l'adresse des hôtels, nous retrouvons une équipe du club 34/57 trinquant déjà pour les retrouvailles.

Le quatuor du T.M.T. avec Chrome et Cambouis est présent. Il nous dédicace leur livre narrant leur fabuleuse aventure. Très sympathique équipe. Sous tente, grande rétrospective Citroën, exposition de différents modèles depuis 1919 à 1960.

L'histoire des autos-chenilles de la croisière Jaune capte un nombreux public. Monsieur Kégresse présent lui aussi, répond aux intéressés avides de connaissances sur ce sujet.

D'autres stands réclament l'attention: panneaux émaillés, miniatures, souvenirs philatéliques de Bourgogne 90, aquarelles et souvenirs de la manifestation sous la forme de très jolis verres à vin rouge et de bouteilles. Avant de quitter ce premier lieu de rencontre, des cameramans nous demandent de défiler avec d'autres Citroën (tous modèles confondus) pour un film. Cette équipe nous suivra tout au long de ce week-end prometteur.

Nous prenons possession de nos chambres à l'hôtel Wilson, ancien relais de poste datant du 17^e siècle, avec garages dans sa cour intérieure; cour qui accueille un certain nombre de tractions. Des fenêtres fleuries décorent agréablement cet endroit charmant où les chambres sont très confortables.

En début de soirée, un apéritif attend les participants près du lac Kir, dans une salle polyvalente où un repas gastronomique fera le plaisir de nos estomacs. De l'extérieur rien ne pouvait prévoir la vision de l'intérieur. Cette salle aménagée pour recevoir plus de 200 convives, ressemble à un jardin d'hiver. Des fougères blanches ornent plusieurs recoins, une lumière diffuse se dégage des spots fixés au plafond. Les tables alignées et nappées impeccablement nous invitent à prendre place.

La soirée se poursuit agréablement pleines de rires... d'anecdotes et d'entrain. Mon zigomatic s'en trouva courbaturé... merci Messieurs Burnens et Broselin. Un discours de chaque président des Chevronnés durant ces dix dernières années, ainsi que la présentation de Monsieur Bernard Citroën content de se trouver parmi tant de mordus de traction, terminera la première partie de cette soirée. De l'émotion et beaucoup de bonheur.

Nous nous rendons au bord du lac Kir pour admirer un beau feu d'artifices, surprise du X^e anniver-



saire. Pauvres canards, le plaisir des uns ne faisant pas toujours celui des autres... Mais le spectacle valait la peine d'être vu. Petite parenthèse concernant le nom Kir: ce nom vient d'un ancien chanoine et maire de Dijon qui portait ce nom. Lors de réceptions, il offrait à ses invités de la liqueur de cassis avec du vin blanc Aligoté. Cela donna par la suite l'apéritif Kir.

Petit à petit, chacun s'en retourne à son hôtel. Une superbe journée vient de s'écouler sur le sol bourguignon.

Au réveil du dimanche 3 juin, pas de grimace. Une journée nous attend accompagnée d'un temps beau et chaud. Dès 9 h. 30, les tractions se regroupent au parc de la Colombière à Dijon. Les voitures se rangent par couleur (autocollant rouge, jaune, bleu, vert, etc. collé sur le pare-brise). Chaque couleur ayant son guide conducteur, de ce fait pas d'embouteillage ni de dispersion de véhicules. Bonne organisation vu le nombre de participants.

Les chevaux de l'Etrier de Bourgogne nous rejoignent. L'émotion est à son apogée lorsque, en colonne, les voitures quittent l'avenue menées par ces chevaux magnifiques, brossés, le poil rutilant, la crinière et la queue tressées. Cavaliers et amazones montent ces pursans, bruns, bais et blancs avec grâce et élégance. Ils nous quittent, car nous partons pour une

traversée du centre-ville avant de sillonner la route des Grands Crus. Plusieurs caves et châteaux se dressent majestueux sur notre passage.

A Nuits-Saint-Georges, le maire nous accueille avec le verre de l'amitié, c'est-à-dire le Kir traditionnel de la région. Un discours cérémonial, un parler franc et élogieux pour nos chères bonnes vieilles titines et Monsieur le maire nous invite à prendre un petit repas. Ici, chacun se charge d'un plateau de nourriture simple, mais suffisant pour combler un petit creux avant de reprendre la route (toujours par groupe de couleur) pour un circuit touristique dans une campagne verdoyante et reposante qui nous mènera au coeur des Hautes Côtes de Beaune et de Nuits.

En route, un arrêt où nous visitons un château un peu particulier. Les mordus de vieilles motos vont en avoir plein la vue. Des modèles rares anciens aux plus récents, toute une gamme d'engins à deux roues remplit plusieurs salles. En rang d'oignons, les motos avec un peu de nostalgie, se reposent dans ce château où l'histoire de ses ancêtres disparus avec le temps, hantent les murs de pierres. Un très beau parc entoure la propriété ainsi que des vignes que le chatelain actuel (ancien motard) exploite pour la participation de la restauration de son château. Plus loin, une vingtaine d'avions témoigne d'une vie bien remplie. Face de requin peinte, mirages, avions de combat criblés de balles, une collection étrange et encombrante ! Là aussi, le temps remonte vers de nombreux souvenirs, mais pas tous heureux.

Notre balade à la découverte de la vigne et du vin se poursuit. Une dégustation à la cave du domaine Mazilly père et fils, nous incite à acheter quelques bouteilles souvenir de cette randonnée bourguignonne. Alexandre Dumas se souvenant des Hautes Côtes en Bourgogne disait: "J'ai visité depuis les belles vallées de la Suisse et les somptueuses plaines de l'Italie (...); eh bien, aucune vue, aucun site, si varié, si pittoresque, si grandiose qu'il fût n'a pu me faire oublier mon petit vallon de Bourgogne, si solitaire et si inconnu !"

Vers 18 h., rendez-vous de toutes les Citroën à la caves des Hautes-Côtes de Beaune. Quelques gouttes de pluie, et nous capotons, rien de bien méchant... Les choses sérieuses commencent, avec la remise des prix récompensant bon nombre de participants. Plusieurs membres du 34/57 se voient attribuer une coupe. D'autres cadeaux tels que: un très beau livre sur la XM, un autre tout aussi intéressant comme Opération Dragon, raid Citroën en Chine. Gadgets et bouteilles continuent d'être distribués en compagnie de Monsieur Bernard Citroën. Quant au club 34/57, étant le plus représenté avec 22 voitures, en plus d'une coupe,



le "Mathusalem" vient tomber dans les bras de son président. Je profite ici de dire que cette bouteille géante sera ouverte lors de la prochaine randonnée alpine "cuvée" 1991, et à cette occasion, nous comptons sur une grande participation des membres des Chevronnés pour la partager avec nous en leur honneur.

Un dîner aux chandelles avec pas moins de 400 personnes dans le cadre prestigieux du Bastion des Hospices de Beaune, clôture cette journée bien chargée. Un repas copieux accompagné par moments d'un groupe de musique Jazz avec chanteuse nous fait passer cette soirée. Avant le gâteau d'anniversaire, Messieurs Kégresse et Citroën reçoivent chacun plaque et souvenirs de cette manifestation. Monsieur Bernard Citroën, avec humour, nous raconte plusieurs anecdotes sur son père, anecdotes amusantes et même croustillantes.

Ce soir là, nous ne tardons pas à nous endormir dans un hôtel dont les tons pastels dominent l'entrée. Piscine et confort agrémentent cet endroit idéal pour passer quelques jours de vacances.

Une visite des Hospices de Beaune pour les lève-tôt du lundi est préconisée, ainsi qu'une dégustation dans les caves Calvet. Ce matin là, nous décidions de faire la grasse matinée. Nous connaissons déjà les Hospices que nous avons eu l'occasion de visiter plusieurs fois. Nous arrivons trop tard pour les caves Calvet. Tant pis, nous ne sommes pas en retard de dégustation durant ces trois jours...

Nous quittons Beaune à midi pour Santenay. Une très jolie place s'offre à nos yeux. Nous alignons les tractions tout autour. C'est le moment de faire quelques photos et de demander à Monsieur Kégresse de nous dédicacer une photo représentant la croisière Jaune. Ce qu'il accepte avec beaucoup de gentillesse.

Un buffet froid nous attend au restaurant l'Ouillette. Nous choisissons la plus jolie salle, des poutres apparentes, des chaises à hauts dossiers, une ambiance vraiment rétro pour ce dernier repas que nous passons en compagnie de nos amis Brosselin et autres bourguignons.

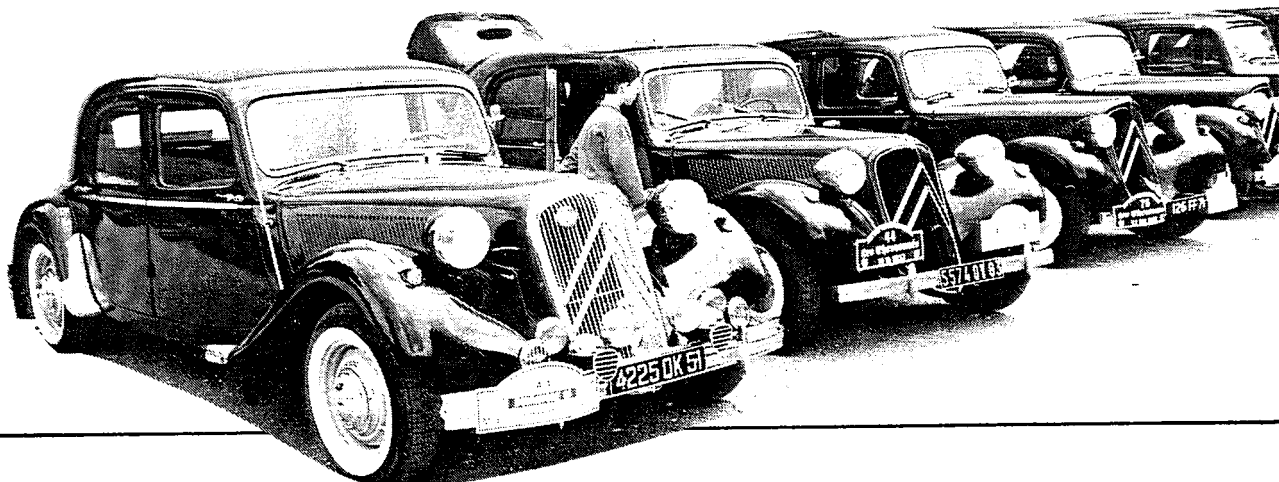
Restaurés, nous nous rendons allée des Sources près du Casino de Santenay, où toutes les voitures encore présentes sont récompensées. Monsieur Meyniel désignant chaque véhicule avec leur coordonnée depuis un podium en plein air, faillit en perdre la moitié de sa voix à la 100^e voiture et... quelques poussières. Heureusement, il existe des bonbons adoucissants.

Il est toujours difficile de terminer une sortie, surtout si celle-ci est particulièrement réussie. Les adieux tardent quelque peu, on félicite les organisateurs, on se raconte nos impressions, bref, on traîne. Comme tout a une fin, et que de toute façon on se retrouvera, alors, chacun repart de son côté avec un peu de nostalgie, mais le cœur content.

Depuis que nous faisons partie du club 34/57, je suis fascinée par la solidarité qui existe entre tractionnistes. Par exemple: Monsieur Despond cassa un cardan pendant la présentation des voitures à l'allée des Sources. Et bien, tout de suite un participant français se propose de lui en fournir un. Une heure plus tard, avec l'aide de Monsieur Kohler, le cardan remis à sa place, M. Despond se présenta devant le podium comme tout le monde. Je trouve cela super chouette.

Pour terminer ce périple, je tiens à remercier toutes les personnes qui de près ou de loin ont contribué à la réussite de cette magnifique sortie. Bravo à Madame Maryvonne Augras, à Messieurs Meyniel et Lanaud. Un week-end sans faille, une organisation impeccable, une ambiance du tonnerre ! Merci à tous.

C.-L. GYSIN



en résumé

RÉUNION MENSUELLE
DU 8 FÉVRIER 1991

Ce Vendredi-là, les Dijonnais se croyaient à Moscou, car la deuxième neige de l'année tombait, tombait. Aux dires de certains, on a relevé une épaisseur de 13 cm : du jamais vu ! Bref, cela n'empêche pas les Chevronnés d'assister à leur réunion mensuelle. D'ailleurs, s'ils ne sortent pas la Traction, ce n'est pas par peur de la neige, mais du sel, c'est bien connu !

Or donc, ce Vendredi 8 février, étaient excusés Messieurs BAILLY, JAMES, D'ADVENTURE, DOMATTI, SOUPEY, GUIU et ROUX.

Par contre, des "petits nouveaux" étaient là, portant le nombre des présents à 20 : Monsieur Dominique VACHON, possesseur d'une 11B, Monsieur et Madame LOUPFORET (C4, B12, etc...), Monsieur et Madame ROVELIN (11BL). Les présentations se font, puis Maryvonne leur expose les activités du club, en parlant des gentils membres, de leurs belles autos, des sorties... et de l'Amicale Citroën. A ce propos, la réunion des présidents de clubs aura lieu le 17 février, et la cassette de Bourgogne 90 y sera visionnée. De plus, 20 entrées à Rétromobile sont en commande, à 32 F au lieu de 55.

Malgré la tourmente qui dehors fait rage, le président arrive alors. Nous faisons donc le bilan des décisions en cours :

- Achat de 2 postes CB complets pour le club.
- Edition de nouvelles cartes de membres.

Par ailleurs, il semblerait qu'on ne puisse plus obtenir de cartes grises de collection. On demande des Tractions pour le 16, à Châlon pour un défilé de mode : 700 F par voiture !

Calendrier : Rétroprestige à Dijon, les 29, 30, 31 mars et 1er avril : les Chevronnés y auront un stand. Avis aux volontaires ! Il y aura aussi les sorties en Beaujolais et d'anniversaire.

Au chapitre des petites annonces : on recherche 2 TA pour un mariage le 22 juin. Tél. 80.70.14.74.

Reste à distribuer le Petit Chevronné, accompagné des nouveaux statuts, et d'un questionnaire à me renvoyer pour l'élaboration de l'annuaire des Chevronnés.

En prime, Monsieur VACHON nous fait goûter un Morgon "Les Rigottes" qui nous chatouille agréablement le palais...

Prochaine réunion, le 8 mars, donc.

LE SECRÉTAIRE

REUNION MENSUELLE DU

8 MARS 1991

Excusés : PERAL, LANAUD, DECHEIX, SOUPEY, CHENEVEAU.
Présents : 18 personnes.

RETROMOBILE : Les clubs étaient regroupés. Réunion des Présidents de clubs européens. Mais la cassette B90 n'a pas été projetée, bien que prête.

Confirmation que l'Amicale est le seul organisme reconnu par l'usine.

Préparation de l'ICCR à Légoland, dernier week-end d'Août 92, avec assistance de l'usine Citroën (type croisière rouge AX) entre Paris et le Danemark. Les Chevronnés essaient en outre d'avoir leur propre assistance. Le Xème ICCR aura lieu en France en 95.

- Rétroprestige, fin Mars. Participation des Chevronnés, avec 6 à 8 voitures dans un cadre "style ancien garage". L'installation se fera le jeudi 28, mais il faudra aussi du monde pour tenir le stand les 3 jours suivants, avec la boutique du Club. Voitures prévues : C4 1928, 5CV fourgon, et des TA : coupé, 15, 11 BL, 11 B... Des volontaires !

Nous aurons des entrées gratuites et des laissez-passer (à se repasser).

- Le 7 avril, 1ère sortie du Club, par Paul CHAVET, dans le Beaujolais. Compter 60 km de trajet autour de Mâcon.

- Projet : un véhicule appartenant aux Chevronnés, par exemple un H 1500 KG, vitré, rallongé, avec banquettes... (5 000 F).

- Le Comice Agricole de Saulieu demande des TA pour le 25 Août.

- 30 Août et 1er Septembre, sortie du club suisse à INTERLAKEN.

- Notre Assurance chez BORDES et DUBRAC (8ème année) ne fonctionne que si les souscripteurs sont chevronnés.

- Concours photo pour l'été.

Roland LUCOTTE distribue les photos que nous lui avons commandées.



Analyse *logique*

solution du n° 69

- Le plaisantin est le n° 4.
- En effet, Jacky avait remarqué que le siège du conducteur avait été avancé. Ce ne pouvait donc qu'être le fait du n° 4, nettement plus petit que Jacky et ses autres amis.

achats
ventes
échanges



A VENDRE

GSA BREAK (juin 80), 5 CV, boîte 5, bleue,
120.000 km, libre de suite (renouvellement),
peut partir toute distance.

Régulièrement entretenue (factures), allumage neuf,
montée sur 4 Michelin X2X (usés à 25 %), + 4 roues
complètes Contact (usés à 30 %), + 2 roues complètes
à clous, + housses, + radio, etc.

Téléphonez au 80.72.20.30 après 18 heures.



6^e SALON DES COLLECTIONNEURS

19, 20, 21 avril
de 10 h à 20 h

salle Devosge

5, rue Devosge, DIJON

Les verres
de

BOURGOGNE 90

réédition

20^f pièce

100^f les 6



LA CASSETTE
vidéo

BOURGOGNE 90

est en cours de fabrication

DISPONIBLE FIN AVRIL

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*