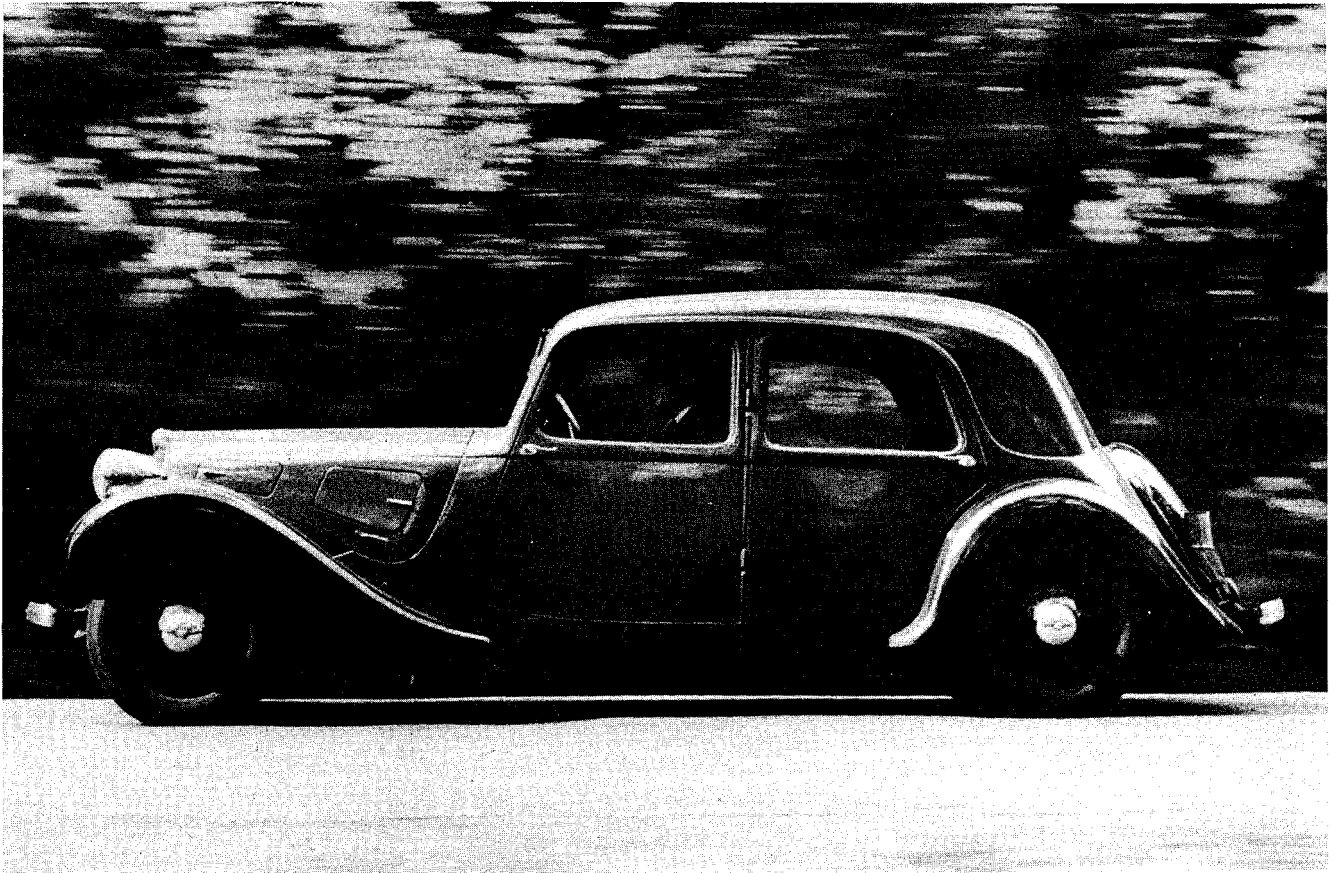




# Le Petit Chebronné



# SOMMAIRE

NOVEMBRE 1984.

Sommaire_ N.D.L.R.	1
Editorial du Président	2
La sortie de rentrée.	4
L'AEL, une T.A.méconnue	6
Shopping-Traction	8
Une page de réclame...	9
Rencontres de vacances	10
Bourse de Chalon/Saone	12
Les aventures de SUPERTRAC	13
HZ Story, le Tub de l'été	14
Monsieur Tout le monde juge la DS	16

Supplément-encart: "Petite histoire de la Traction Avant"

par S. POZZOLI et J.LUCAS (extrait de "L'Automobile No 115")

## NDLR.

Après les perturbations consécutives au "Cinquantenaire" et au Spécial 1934, le Petit Chevronné reprends un rythme régulier.

Une fois de plus je dois faire appel à vous: aidez nous à trouver la matière première de votre journal:

Souvenirs personnels ou que l'on vous a rapporté, histoire de votre voiture, articles de Presse ou documents d'époque...

Je vais, enfin, profiter de ces quelque lignes pour vous annoncer deux nouvelles concernant le "Petit Chevronné":

L'état satisfaisant des finances du Club a permis au Bureau de décider de l'achat d'une machine à écrire (votre serviteur avait jusqu'alors recours à l'emprunt...longue durée!) et d'une nouvelle photocopieuse plus performante et permettant, après mise au point,

la parfaite reproduction de photographies, ce qui n'était pas le cas de sa devancière.

De plus, cette nouvelle photocopieuse permet l'utilisation d'un format de papier supérieur au format normal (210X 297) donc la reproduction de documents Grands Formats: vous pourrez apprécier sa première application dans l'encart accompagnant ce numéro.

En espérant que vous entendrez mon appel, afin que ce journal puisse garder sa fréquence et son intérêt, je vous donne rendez-vous dans le "Petit Chevronné" de Décembre, qui sortira après l'assemblée générale du Club.

Bruno OUDRY

## EDITORIAL

Chers Amis Chevronnés,

Comme je vous l'avais annoncé lors de la dernière réunion mensuelle, "Le Petit Chevronné" pour cette fin d'année, paraît bimestriellement. Le numéro de SEPTEMBRE-OCTOBRE a déjà dû vous parvenir, voici celui de NOVEMBRE-DECEMBRE.

L'exercice 84 du club s'achève, un rapide coup d'oeil en arrière pour savoir si tout s'est bien passé : avons-nous répondu aux exigences de chacun ? Question difficile ! voire même réponse impossible !

Réunir un certain nombre de personnes autour d'une même passion : LA TRACTION, cela a été pour moi un objectif visé depuis longtemps et toujours d'actualité. Ceux qui ont participé à la vie associative de n'importe quel club pourront vous le dire, la tâche n'est pas facile, chacun ayant un cadre de vie, une profession et des problèmes personnels différents.

Mon objectif 84 et celui du bureau a été de proposer le maximum d'activités diversifiées. Chacun y a participé selon son humeur, ses envies et ses moyens. Je pense que l'année 1984 a été plutôt positive pour le club, diffusion du DOSSIER PIECES DETACHEES, forte participation des Chevronnés au CINQUANTENAIRE avec une superbe exposition de Tractions un bon souvenir malgré l'organisation hâtive. Nous avons eu aussi d'excellentes sorties organisées par les membres du club : CONSOLATION, Méchoui d'ANNIVERSAIRE, VALLEE DE L'OUCHE..., participation à des rencontres inter-clubs : MONTLHERY, NIMES, ICCCR

La BOUTIQUE DU CLUB a été renouvelée : blousons, porte-clefs, broches... Une grande nouvelle pour terminer l'année : le BIJOU CITROEN est en cours de fabrication, et sera disponible, en pendentif uniquement, pour les fêtes de fin d'année. Vous savez que c'est un projet auquel je tenais personnellement, et qui a tardé à se concrétiser. Voici donc l'occasion d'un cadeau original, Chevronnés, à vos bons de commande !

Côté finances, l'exercice se clôture honorablement. Notre "scrupuleux trésorier" Jean LANAUD voulait que nous finissions l'année "en beauté". Surpris par sa largesse inhabituelle, nous avons sauté sur l'occasion pour équiper le club de matériel performant. Le club vient donc d'acquérir : photocopieuse, machine à écrire et fournitures diverses, de quoi sortir "Le Petit Chevronné" pendant près de deux ans. Cela représente une dépense de 7 800 F, compte tenu de la revente de l'ancien matériel.

que vous y participiez nombreux, c'est pour vous l'occasion de manifester vos encouragements (ou votre désapprobation) à ceux qui ont pris la responsabilité de faire vivre le club des Chevronnés avec vous.

Comme chaque année, quelques places sont laissées libres au sein du bureau, soit pour des raisons professionnelles ou pour des convenances personnelles.

Je lance donc un appel aux volontaires dévoués et dynamiques : les Chevronnés vous attendent !

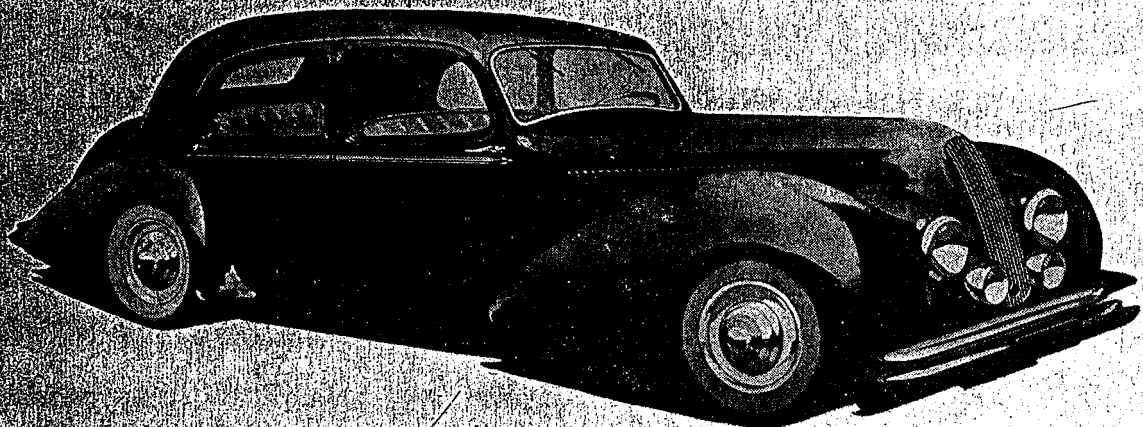
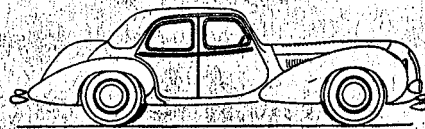
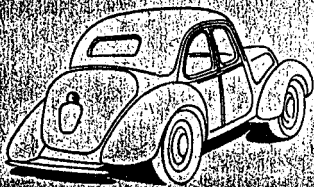
Rendez-vous donc au 8 DECEMBRE !

le Président

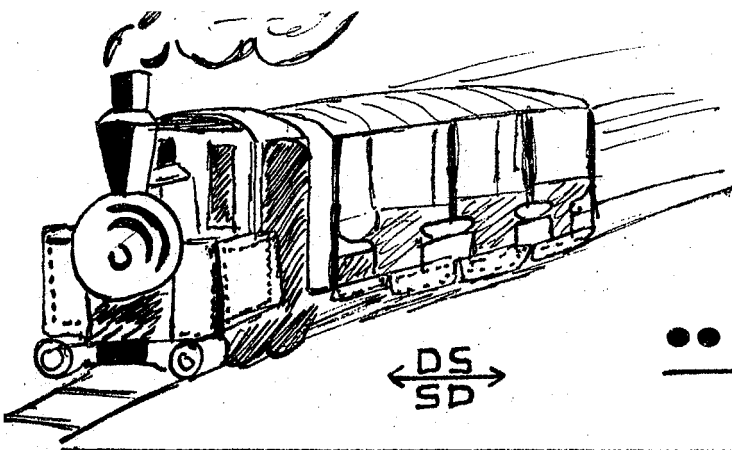
Yves MEYNIEL

# "SPLENDILUX"

## ADAPTABLE SUR CITROEN 7. 9. 11 LEGERE



**T.A.I.** 49 A 51, RUE D'AGUESSEAU, BOULOGNE, Seine



# LA SORTIE.. .. DE RENTREE!

LE 9 SEPTEMBRE AU MATIN, LORSQUE LA 883 QT 21 S'ELANCE SUR LA ROUTE DES GRANDS-CRUS, LA SORTIE EST DEJA POUR NOUS, DS ET SD, UNE VIEILLE HISTOIRE...

Depuis quelques mois, les reconnaissances effectuées, le parcours est défini, chronométré, la carte dressée, le texte tapé et les dépliants imprimés. L'Ami SOUPEY a fait les courses et préparé sa surprise, et j'ai "barbouillé" le wagon qui va recevoir l'auto du "GASTON".

Quelques déceptions: le temps n'est pas avec nous, et il a fallu toute la persuasion du président et du vice-président pour rattrouper les "Chevronnés", mal remis de leurs vacances: la semaine précédent la sortie il n'y avait qu'une dizaine d'inscrits...

Enfin, nous partons à quarante personnes et douze voitures en direction de l'arrière côte. Lanature, copieusement arrosée, n'a pas encore prise les couleurs de l'automne naissant.

Le ciel est gris mais il ne pleuvra pas durant la sortie.

Nous arrivons à VERGY, où nous visitons le musée fort intéressant (que je ne connaissais pas), mais ce n'est pas le moment de s'attarder: nous avons prévu dans le trajet un virage en fort lacet de col alpin, à CHEVANNES, et je vais baliser les lieux avec un panneau maison... Ce ne doit pas être du goût de TITINE qui refuse de démarrer, et je dois demander le secours de quelques chevronnés musclés pour un démarrage à la poussette!

Le panneau est néanmoins posé à temps et j'ai le plaisir de voir manoeuvrer les Tractions; il y a même l'Ami GRASSI qui, fort des 17 cm supplémentaires de la "15" pousse quelque peu le mur..sans dégâts.

Nous repartons en direction... Du casse croute, arrosé d'un excellent blanc qui, additionné d'Ami du Chambertin, dégusté près d'un grand feu remets tout le monde en forme:

Deux voitures retardataires nous ont rejoints à cette occasion. C'est ensuite le départ vers BOUILLAND, où la descente me permet de prendre en photos le cortège de nos bonnes vieilles Tractions négociant des lacets dans un fort joli site; Ah s'il y avait du soleil!..

Nous arrivons enfin à BLIGNY où la "O2O ARN JUNG" nous attends sous pression, tandis que s'avance, poussé par un locotracteur, le wagon plat qui accueillera bientôt la 11 BL de Gaston LOUBATIERE.

Le chargement ne se fait pas sans peine, mais il n'y aura pas d'ennui. L'Ami Gaston est resté très flégnatique... Personnellement j'étais beaucoup plus tendu, et j'enviais les autres chevronnés réfugiés derrière leurs objectifs ou occupés à la manoeuvre.

La Traction est restée très digne en montrant ses dessous: Photogénique, elle posera même pour la presse, dont le chroniqueur assez peu au courant, après m'avoir "charrié", adoptera le titre "Sortie de rentrée" dans son article... en oubliant de me "cirer les chaussures" comme (gentil) organisateur.

Ce fut ensuite le voyage en train, agrémenté de photos de croisement "d'époque" à OUCHEROTTE, quelques beaux démarrages "à toute vapeur", beaucoup d'escarbilles et une cueuillette monstre de noisettes?..

De retour au dépôt, on redescendit la Traction et le propriétaire pu en reprendre possession, non sans une petite angoisse lorsque l'échappement se planta en terre durant la descente.

Le repas fut pris sur le quai et les abords de la gare, dans une ambiance ferroviaire à laquelle la O30 "DECAUVILLE" vint mêler sa chaude (et fumante) présence.

A 15 H, Maître SOUPEY, ponctuel, emmène sa suite de voitures.

Le Président a perdu son robinet de batterie et je suis en retard... Je m'égare et, au prix d'un raccourci, finis par devancer le peloton des Chevronnés à PONT D'UCHE. Nous traversons ensuite les forêts, l'arrière côte, visitons deux DOLMENS et, après avoir descendu la COMBE LAVAUX, le cortège s'arrête pour la surprise finale, avant la dislocation...

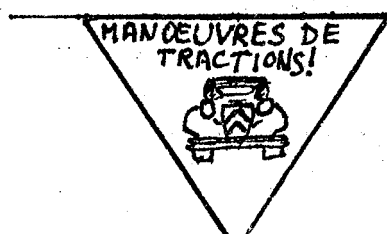
Cette surprise est un énorme colis, lot d'une tombola dont la main innocente de mon fils désigne le numéro gagnant: c'est le 30 ...

Après tirage, le No 30 réapparaît aux mains de Gaston LOUBATIERE: le gros colis renferme un monceau de frisons... et une "15/6" miniature de SOLIDO au 1/43ème, revue et corrigée par l'Ami SOUPEY...

Le sort a bien joué en attribuant cette petite auto à un collectionneur amateur dont la voiture à l'échelle 1 a été l'un des pivots de cette sortie...

Il était 18H30, le ciel gris fit place à la pluie, la dernière randonnée touristique "crû 1984" avait vécu...

Sylvain DOMATTI (SD)



# L'AEI UNE T.A. MECONNUE...

A l'ICCCR 84, en Angleterre, était présent un curieux Tank à mécanique CITROEN: l'AeL.

Cette voiture a beaucoup fait parler d'elle depuis environ un an, et je vais aujourd'hui faire le point sur ce qui a été récemment écrit sur cette voiture.

Actuellement propriété du londonais Allan SIBLEY, cette curieuse voiture se présente sous la forme d'une barquette biplace à chassis a et carrosserie profilée en aluminium. Elle est équipée du 4 cylindres de la "7/9" avec culasse alu marquée "DB No8", pipe 2 carburateurs, grosse pompe à huile. La boîte de vitesses est une "Boîte 4 ERSA".

Le refroidissement est assuré par 2 deux radiateurs, sans pompe à eau. Vilebrequin et volant moteur sont allégés.

La plaque de chassis porte la mention "voiture AeL Type 1500".

La plaque de propriétaire indique: "Dr A. LEPELLETIER

19, rue GAMBETTA. CLAMART(Seine)

Après ce bref descriptif, passons à l'historique:

Le sigle AeL est constitué des initiales du Dr LEPELLETIER, membre de l'AGACI (association française des coureurs automobiles), qui se lança en 1939 dans la création d'automobiles en collaboration avec les célèbres René BONNET et Charles DEUTSCH. Leur union forma le GASA (Groupement Artisanal pour le Sport Automobile), association destinée à la création de nouvelles améliorations techniques applicables à la locomotion mécanique. Les voitures produites eurent des appellations variées: VAF-GASA, Jihel type "MICKEY", AeL...

Le groupe créa la DB(Deutsch-Bonnet) à moteur Citroën (1960 cc) qui emporta la victoire en catégorie 2 L à la coupe de la Commission Sportive de l'AGACI en Mai 1939.

Le Dr LEPELLETIER, qui avait déjà utilisé le moteur de la T.A. sur la "PANTHERE" (véhicule militaire à 4,6 ou 8 roues construit de 1935 à 1937) adopte d'abord le moteur amélioré par DB, monté à l'arrière,

sur sa "MICKEY 3" (1937-39), qui remporte aux mains de POUJOL la 4ème place au "Grand Prix des Frontières" 1937.

Cette voiture, pilotée par son créateur, aurait également participé à des compétitions d'après-guerre...

A cette époque, DEUTSCH et BONNET avaient repris leur indépendance et A. LEPELLETIER fait appel à leur châssis DB pour créer sa "MICKEY No 4" (1946-49), amélioration de la précédente.

Ensuite, il fabrique l'AeL "Saint-Phall", tank à 2 places et 4 roues indépendantes, boîte 4 vitesses, moteur DB de 1500 cc.

Cette voiture atteint une vitesse de 160 Km/H.

Son poids, grâce à la large utilisation d'alliages légers, ne dépasse pas 650 Kg.

Il produira ensuite des "mini-voitures" à 4 roues, d'un poids de 350 Kg, équipés de différents moteurs (dont celui de la "Dauphine" RENAULT).

N'apparaît pas dans cette liste un tank 3 places, construit en 1945, équipé du moteur de la 11 et baptisé "Jihel 5". Ce tank apparaît dans la revue "Moteurs" du 30 Avril 1947.

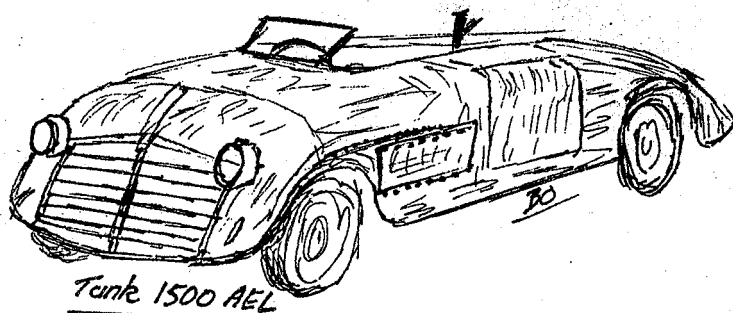
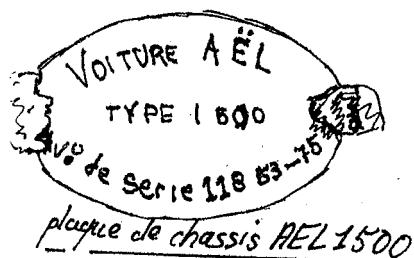
Les photos illustrant l'article montrent un avant bien différent de celui de la voiture d'Allan SIBLEY.

Un coin du voile à donc été levé, mais le moins que l'on puisse dire est que tout n'est pas clair: la voiture de Mr SIBLEY est-elle l'AeL "St PHALL", la "JIHEL 5" modifiée... ou une autre production, non répertoriée, du Dr A? LEPELLETIER ?

La suite, peut être, à un prochain numéro...

Bruno OUDRY

Bibliographie: AUTO-RETRO Nos 44, 46 et 48. Le FANAUTO No 192 (10/84)  
Le Grand Livre de la Traction. O.de SERRES (EPA)





# "Shopping Traction"...



On a pu noter récemment l'apparition de différents produits reproduisant ou concernant notre chère TRACTION:

D'abord, sous le signe des "50 ANS DE TRACTION AVANT" est apparue toute une gamme de classeurs, pochettes et cahiers illustrée de photos, anciennes ou récentes, de T.A?

De quoi faire plaisir aux "apprentis-Chevronnés" en âge scolaire, ou pour classer les documents du Club et les "Petits Chevronnés" de leurs parents...

Sous le signe des "100 ANS D'AUTOMOBILES FRANCAISES" est vendue une boîte d'allumette illustrée avec un Cabriolet 11... Pour ceux qui ont le feu sacré!

Enfin, pour ceux qui riment "Lecture" avec "Voiture", quelques nouveautés pour la bibliothèque:

"Tout sur la TRACTION" No Spécial d'Auto-Loisirs (Prix: 30 F)

" Les voitures françaises 1950-55" Auto-Archives No 12 (Prix 60 F)

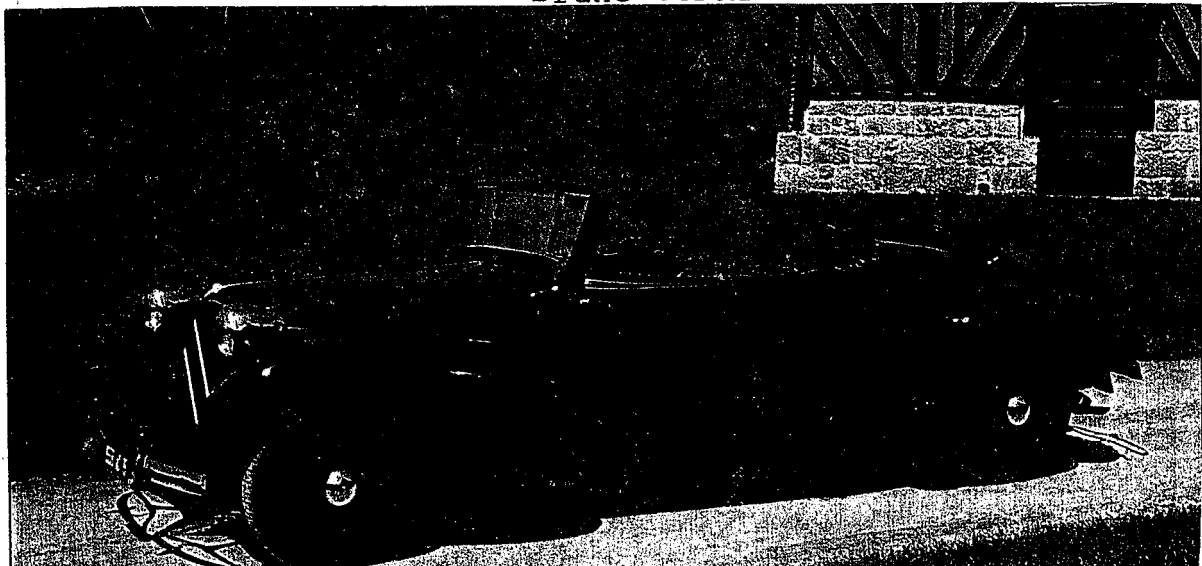
Et enfin, le "GRAND LIVRE DE LA TRACTION AVANT 7-11-15-22"

par Olivier de SERRES (Edition EPA. Prix 290 F)

Longtemps espérée, cette bible de la Traction est enfin apparue. Extrêmement complet et documenté, c'est LE livre à posséder sur la T.A.

Un beau cadeau à se faire offrir pour Noël !!!

Bruno OUDRY



# PUBLICITE D'EPOQUE

# LES EQUIPEMENTS **ROBRI**

## CITROEN T.A.

### SABOTS D'AILES

en alu moulé inoxydable poli. Enjoliveurs protecteurs indispensables. 17 modèles. Voir figures page 416.

### FLASQUES DE ROUES

Modèle LUXE en laiton chromé. Rondelle d'appui central en bronze chromé. Fixation par boulon sur embase origine. INSONORITE et entretien facile. Caractéristiques page 417.

N° **70651**. Réf. CR 11. Pour 11 et 15 CV roue pleine type 1951. Le jeu de 4 flasques. PRIX

N° **70652**. Réf. CR 11 P. Pour 7 - 11 et 15 CV roue pilote. Le jeu de 4 flasques. PRIX

N° **70653**. Réf. CR 12. Le même pour 11 et 15 CV, diam. 310. Le jeu de 4 enjoliveurs. PRIX

### EMBOUS DE PARE-CHOC

en alliage moulé inoxydable et poli. Assurent une meilleure protection des ailes. Sans perçage (ferrures spéciales). N° **70661**. Réf. 1364. Pour tous types T.A. Le jeu de 4. PRIX

### OBTURATEURS DE TROUS DE MANIVELLE

Enjoliveur poli. Manipulation facile. Fixation par ressort.

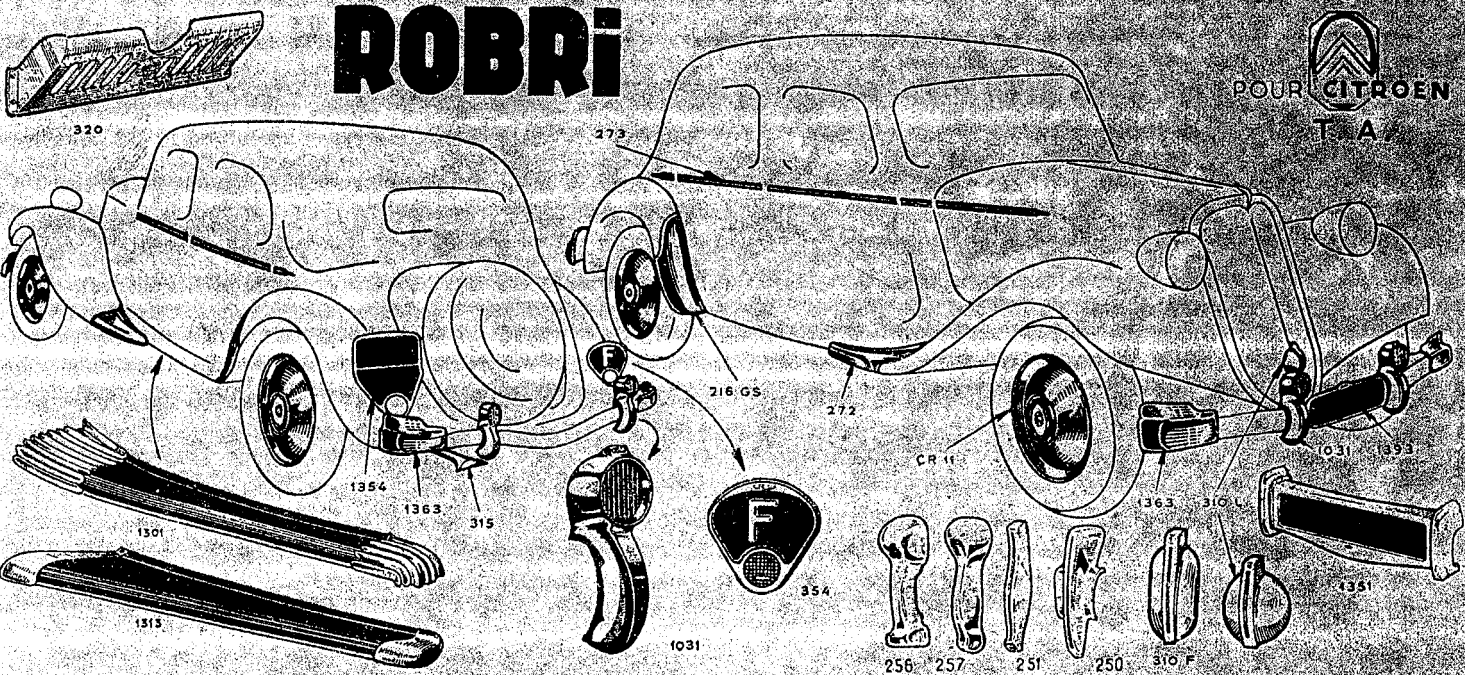
N° **70671**. Réf. 310 L. Pour 7-11 CV légère. PRIX

N° **70672**. Réf. 310 F. — 11 CV norm-famil. PRIX

N° **70673**. Réf. 310 NM. — 11 CV norm. 1948/50 et 15 CV. PRIX

### EMBOUS D'ÉCHAPPEMENT

Modeles spéciaux pour 11 et 15 CV, voir page 417



# ROBRI

POUR **CITROEN**  
T.A.

### MARCHEPIEDS ADAPTABLES

Recouverts TAPIS CAOUTCHOUC avec supports AV et AR en aluminium moulé inoxydable - polis. Jonction étanche avec la caisse par profilé caoutchouc. Bords arrondis avec petit profilé poli renforcé par cornières.

RIGIDITÉ ET FIXITÉ ABSOLUES  
LIGNE HARMONIEUSE — FACILITÉ DE POSE

Ensemble mobile de 3 pièces pouvant jouer les unes dans les autres et embout AR indépendant de l'aile AR.

### Types 1313 avec embouts UNIS

Le jeu de 2 p. PRIX

- N° **70681**. Réf. 1313 L. Pour 7 et 11 CV légère. PRIX
- N° **70682**. Réf. 1313 N. — 11 CV norm. et 15 CV. PRIX
- N° **70683**. Réf. 1313 F. — 11 CV familiale. PRIX

### Types 1301 avec embouts NERVURÉS

- N° **70691**. Réf. 1301 L. Pour 7 et 11 CV légère. PRIX
- N° **70692**. Réf. 1301 N. — 11 CV norm. et 15 CV. PRIX
- N° **70693**. Réf. 1301 F. — 11 CV familiale. PRIX
- Livrés avec toutes pièces et vis de fixation et instructions de pose.

### VIDE-POCHE — PORTE-CARTES

se plaçant sur 7-11 et 15 CV entre les pattes d'attache du pare-soleil d'origine, longueur 30 cm.

- N° **70701**. Réf. 320. Avec vis de fixation. PRIX

### BUTOIRS DE PARE-CHOC

adaptables aux emplacements des boulons d'attache. VOIR PAGE 415 tous détails sur BUTOIRS GATADIOPRES (Réf. 1031 adaptable) et BUTOIRS STANDARD Réf. 250 - 251 - 256 - 257.

### BAGUETTES PROFILÉES



BAGUETTES PROFILÉES **ROBRI** POUR CITROEN

EN 5 PARTIES -

- 1 - pour capot
- 2 - caisse AV
- 3 - porte AV
- 4 - AR
- 5 - caisse AR

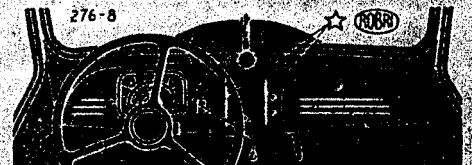


Profil et détail d'une extrémité

en aluminium inoxydable - polis se fixant par agrafes spéciales ne nécessitant que quelques perçages.

- N° **70711**. Réf. 273 A. Pour portes AV et AR 7-11 et 15 CV. Les 4 pièces. PRIX
- N° **70712**. Réf. 273 BL. Pour portes, caisse et capot 7 et 11 CV légère. Les 10 pièces. PRIX
- N° **70713**. Réf. 273 BN. Pour portes, caisse et capot 11 N et 15 CV. Les 10 pièces. PRIX

- N° **70714**. Réf. 276/8. 1/2 jonc pour tableau de bord. Les 8 pièces. PRIX



# RENCONTRES DE VACANCES

C'est au matin du 13 Aout que je fis le plein de la traction 11 C de couleur bordeaux qui appartenait depuis la création du Club à un sympathique marchand de meubles d'Ahuy, devenu "heureux propriétaire d'une 15" depuis...

Etant possesseur de ce véhicule depuis notre retour du cinquantenaire, j'avais prévu un périple pendant les vacances dans diverses régions viticoles, de la Loire entre autres. Je pris donc la voie express de Sombornon en un beau lundi matin d'Aout. Etant en solo, j'avais pris une dynamo, un démarreur, une chambre à air et quelque pièces en cas que... J'avais pensé, avant mon départ, connaissant les régions que j'allais traverser, que j'aurais certainement l'occasion de rencontrer d'autres tractions sur la route ou dans les remises, c'est pourquoi, en maintenant un petit 90 Km/H, j'avais toujours un oeil qui trainait dans les granges, hangars...



C'est après Corbigny (dans le Morvan) que je vis chez un garagiste une 11 B 1955, ventre ouvert et dans son jus (un jus moyen d'ailleurs).

Je pris de l'essence et le patron vint naturellement à ma rencontre: discussion (devinez de quoi), et je lui fournis certains renseignements sur les fournisseurs de pièces: cette auto appartient à un type du coin qui s'en sert le Dimanche...

Je poursuivis mon chemin et, à Prémery, je tombe sur une 15/6 1950 bicolore. Elle était dans un état très moyen, mais possédait quelques beaux accessoires (roues alu, malle RAOUL, toit ouvrant).

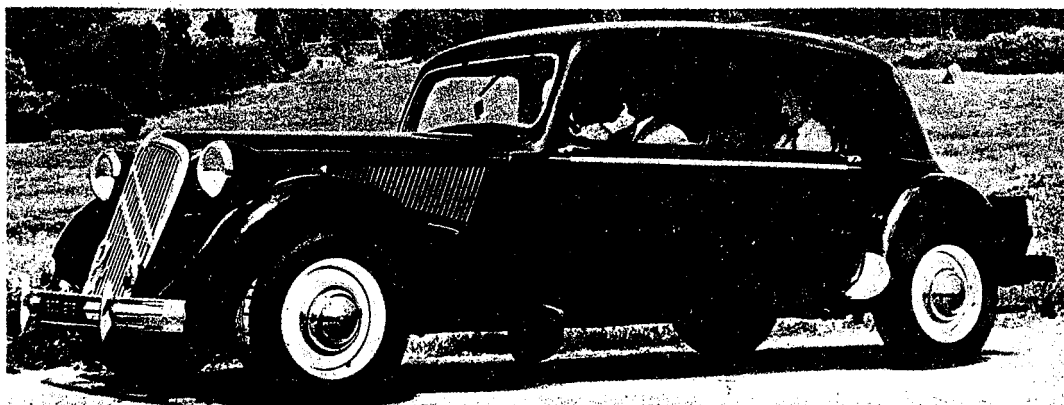
Le soir, je fis halte à Sancerre où l'on m'indiqua la présence d'un collectionneur possédant plusieurs T.A., mais, malheureusement, il était en vacances. Chez un carrossier de Saint-Satur, je vis une belle restauration de PEUGEOT 301 et une vieille FORD dans un état moins avancé. Le lendemain, je repris la route pour Briare, où je visitais le musée automobile. Pas de traction dans ce dernier, mais deux superbes panneaux CITROEN parmi les nombreux exposés.

Le petit père qui s'occupe des entrées possède un Cabriolet 11 Large (mais je ne l'ai pas vu). Par contre, j'ai entr'aperçu une 11 Légère équipée d'un Gazo dans une remise du musée. Un modèle intéressant est exposé: il s'agit d'une B2 auto chenille de la "CROISIERE JAUNE".

Je rentrai en Touraine après avoir traversé la Sologne et je filais bon train vers le pays de "la belle Edith", maire comme chacun sait de Chatellerault. Dans cette ville, également un musée de l'automobile, dans une ancienne usine. Au beau milieu d'une rangée trône la calandre dominatrice d'une 15/6 de 51 équipée de quatre beaux 185X400 neufs.

Plus modestement, une 11 BL de 1952 ferme le rang.

La Nationale 10 me conduisit à Poitiers où, à la sortie de la ville se situe le grand garage CITROEN local.



15/6 1951.

La 15 CV 1951 : pare-chocs moulurés larges, feux de position sur les ailes avant.

A l'intérieur, bien en vue, une GS BIROTOR, une 15/6 OLEO 57 et une SM injection, intérieur cuir, toutes les trois dans un état de quasi perfection. Le chef des ventes me confia que le directeur était passionné, et que l'hiver quelques employés restauraient les voitures: en préparation une DS 23 injection, cuir, climat... glaces teintées: un modèle rare que certains propriétaires vendent parfois...

Je continuai mon périple dans la Haute-Vienne où, aux portes du Périgord, à Oradour sur Veyres, l'agent CITROEN possédait une 15/6 51 (encore une) dans un état très moyen, une 11 B 1956 bonne pour les pièces et une belle B 14. Il m'indiqua que, deux Km plus loin, une petite patronne d'estaminet possédait la même 11 C que la mienne.

Je m'y arrêtai et avant que je m'arrête la brave mémère était déjà à côté de la portière. Sa traction (dont elle se sert toujours) est une 55 de couleur bleue. Elle est très saine et le compteur indique 102000 Km avec son moteur d'origine. Elle n'a pas de problèmes particuliers si ce n'est un joint de pare brise craquelé.

A 30 Km, dans la cour d'une ferme, une 11 BL avant-guerre maquillée FFI était à vendre. C'était bien une avant-guerre avec deux plaques sur le jambonneau dont une plaque allemande.

Malheureusement, le vendeur était absent.

Je continuai ma route dans le Périgord où, dans le pays de mon ami, un petit père roule avec une 11 B 53 qui doit avoir 70 000 Km.

A la suite de quoi je pris la route du retour par Brive la Gaillarde, Clermont-Ferrand et Vichy ( où je croisais une sortie de vieille CITROEN: B 14, TREFLE ... et TRACTIONs bien sûr!).

Sur la route express de Montceau, le 11 D tournait à 100 sans aucune fatigue.

A Beaune, je vis le dernier véhicule intéressant, en l'occurrence un "proto" AMI 6 décapotable de 1964 qui, paraît-il, a passé les Mines.

A 1 H du matin, la 11 C rentrait au garage après un périple de 1700 Km environ.

En fermant les portes, je repensai à toutes ces tractions rencontrées au hasard des routes de France et songeai que le mythe de la T.A. n'était pas encore prêt de s'éteindre...

Jacky GAUTHRONNET

---

## BOURSE A CHALON

La traditionnelle "Bourse d'échange "d'automne, organisée par le CLUB 71, avait cette année quitté VERDUN pour CHALON SUR SAONE.

Ce changement avait apporté des changements divers:

EN BIEN : \*Surface d'exposition plus grande, moins de courants d'air!  
\*Facilité accrue de parking, pour les véhicules à vendre et les visiteurs.

\*Possibilité de salles d'expo: cette année, miniatures de poids lourds et jouets. Pour leur part, les "CHEVRONNES" présentaient les panneaux de l'exposition "50 ANS DE T.A." (cf "Rétromobile") aimablement fournis par CITROEN, agrémentés d'une animation vidéo et d'un stand des "Produits-Club"

EN MOINS BIEN: L'isolement de l'endroit, qui fait que l'on n'avait pas la visite des passants, comme au Foire de Verdun: cette clientèle étant en fait la plus importante pour les "gadgets" proposés à notre boutique...Notons aussi la tristesse du site.

Pour ce qui est des pièces détachées et de la documentation, les bonnes affaires étaient rares, les "oiseaux rares" aussi...

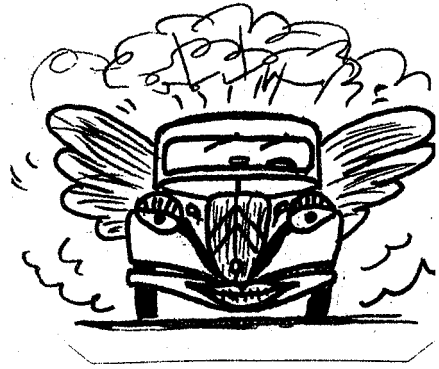
Il y en avait tout de même, charge au visiteur de bien fouiller pour trouver: n'est-ce pas le charme de ce type de Bourse ?

...Et quelques "Chevronnés" ont su chercher, qui sont repartis chargés à bloc de leurs emplettes!

Que les malchanceux se rassurent: ils auront le droit de rejouer l'année prochaine ...et peut être de gagner!

Bruno OUDRY

# les aventures de SUPERTRAC



8ème EPISODE:

LE RALLYE (2ème partie)

RESUME : un raccourci amène Bébert et Supertrac au beau milieu d'un rallye.

A peine la Kradeault 5 Sardine Turbo eût-elle disparu à l'horizon que Bébert entendit derrière lui de nouveaux coups de klaxon. Une autre voiture le talonnait. C'était une Pognon 505 Turbo Rimel, elle aussi bardée d'autocollants, de numéros et de phares. Bébert, malgré l'étroitesse de la route, gara Supertrac sur le côté, et la Pognon le dépassa.

Impossible de faire demi-tour; d'ailleurs, le résultat eût été le même vis-à-vis des rallymen. Et il ne se présentait pas d'intersection : Bébert et Supertrac étaient condamnés à suivre la route du rallye.

Ils se firent dépasser dans des conditions difficiles par une Maudit Quointreau survoltée, une autre Kradeault 5 Sardine Turbo, puis par deux Rancia du type Grenouillette, et même par une Sabot Rumba, dont le déhanchement du train arrière leur montra le bien-fondé de son nom.

De temps à autre, des spectateurs, massés sur les côtés de la route, applaudissaient au passage de Supertrac. Mais la plupart souriaient, et certains même semblaient irrités.

"Eh ben, dans tout ça, ya pas même une Citroën !" dit Bébert, lorsqu'une autre Maudit Quointreau le dépassa. Supertrac sembla alors tousser, puis eut un petit raté d'allumage.

"Voilà qu'elle n'aime pas la neige en plus... et avec ça, c'est pas du gâteau, sur cette patinoire !".

Enervé, Bébert avait parlé tout haut.

A ce moment-là, Supertrac frémit, vrombit, et vibra de toutes ses tôles. Dans un grondement rageur et terrible, elle s'élança en projetant un nuage de neige autour d'elle. Le pilote de la Gold Jetéhu qui arrivait derrière, prêt à doubler, freina en catastrophe et stoppa en travers. Devant lui, il n'y avait plus rien. Eberlué, il redémarrera en se promettant de ne plus toucher à son thermos de café.

Trac Evrot.

Prochain épisode : Où Supertrac s'arrêtera-t-elle ?

# «HZ STORY» OU...

1<sup>ère</sup> Partie

## LE TUB DE L'ETE.

"... OU LE TUB, APRES DE LONGUES ANNEES DE LABEUR ET DE REPOS FORCES VOIT POINDRE A L'HORIZON UNE HEUREUSE RETRAITE..."

Il y avait longtemps que je dormais dans le garage du Paul, ancien épicier-maraîcher de son état, à Dijon. Humble serviteur, je n'avais jamais connu les grandes Nationales: Messigny, le marché de Dijon, Genlis, parfois Auxonne... Quand j'étais neuf, je descendais le Paul et sa femme à la pêche dans la région de Pontailler, en Saône ou en Vingeanne. Ma vie s'écoulait paisiblement, je roulais de moins en moins depuis que le Paul avait acheté une voiture d'occasion, plus petite, à la mesure de sa tournée: une "Prairie", n'importe quoi.

A cause d'elle, le garage devint trop petit, et je devais coucher le tiers arrière dehors, avec la pluie, et le vent qui faisait battre les portes du garage, mes ailes arrières ont vite été réduites à l'état de tôle rouillée, cabossée.

Un jour, la "Prairie" resta immobilisée, définitivement elle aussi. A voir l'épouse de Paul et l'absence prolongée de celui-ci, je compris qu'il était décédé. La Jeanne, dans l'encadrement de la porte, disait tristement: "Il va bien falloir les vendre, ces deux là!"

Nous étions en 1981, j'avais déjà 25 ans moi, le fourgon HZ, plus connu sous le nom de "TUB".

Je vais me défendre: je ne suis pas un "tube", comme disent les gens, mais c'est tellement plus facile à dire que: "hachezède" que je ne leur en veux pas? Je suis d'ailleurs le descendant amélioré d'après-guerre, plus facile à construire et plus spacieux que le "TUB". Comme lui, j'utilise les éléments mécaniques de mes soeurs "Traction-Avant".

Une matinée de Mai 1982, les portes du garage s'ouvrirent toutes grandes sur la Jeanne, qui faisait l'article de la prairie à un jeune homme barbu. "Quelle veinarde", pensais-je, et je rêvais à l'idée de reprendre la route. Mais contre toute attente, la "Prairie" n'intéressait pas le barbu.

Alors, la Jeanne implora: "Qu'est-ce qu'il vaut, le tube?"

"Rien", pensa le barbu en songeant qu'il en aurait besoin pour transporter les matériaux de sa maison en réfection, et il répondit:

"500 F, peut être..."

L'affaire fût aussitôt conclue, et après quelques hésitations je repris la route, pour Nolay. Le retour fût pénible: je grillai mon joint de culasse, fût exploser une durite puis cassai un ressort de soupape!

L'arrivée à Nolay fût peu glorieuse, après des côtes gravies péniblement en lère et moult litres d'eau. Après quelques temps d'arrêt, un autre barbu vint me voir, et avec son aide l'on me répara.

Je fis quelques voyages à Dijon, connu les briques et le sable, le ciment et les planches!

Mais quelque chose s'était cassé en moi, je ne retrouvai plus la santé passée et mon embrayage me lâcha...

Après un démontage partiel, je restais garé dans une ruelle où je gérais: je fus donc conduit dans la cour d'un garage où je tombais en disgrâce en espérant une hypothétique réparation.

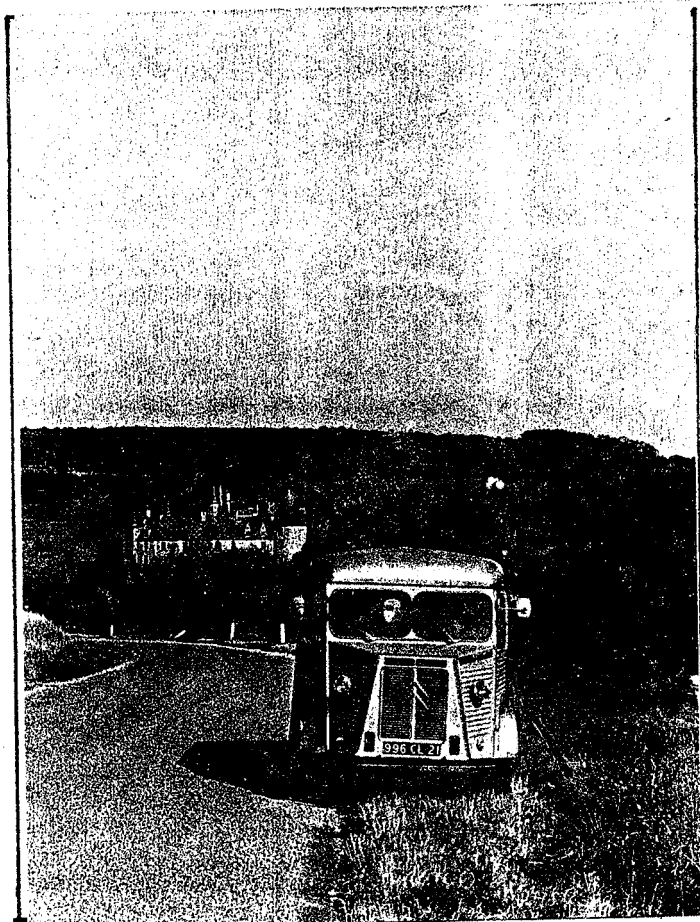
Durant l'été 1982, mon barbu et un gros blond tournèrent autour de moi: on parlait de refaire mon embrayage, mais le gros blond n'en avait guère envie. Les vacances se passèrent, puis on me transporta dans une grange sur un camion plateau.

Le gros blond m'avait acheté, sous la pression de sa femme à lunettes, et trois enfants couraient dans mon fourgon en tapant des pieds et en faisant jouer ma porte latérale coulissante...

Le gros n'étais pas convaincu, mais Lunettes lui disait qu'avec un peu d'aménagement et beaucoup de peinture: "Tu verras, on ira camper dans les Cévennes dès que le petit dernier aura grandi!"

C'est vrai que c'était le rêve du gros: un 1000 Kg RENAULT, un D4 PEUGEOT ou un H CITROEN aurait fait son affaire pour faire ce qu'il appelait "un véhicule de loisirs"...son rêve!. Le terme de "Camping car" lui semblait bien trop pompeux.....

(à suivre)



LE MOIS PROCHAIN:  
DEUXIEME PARTIE, OU LE  
TUB RETROUVE UNE SECONDE  
JEUNESSE...

H O Z

Ci-dessus: le TUB en état d'origine, à la Roche-Pot.



# MONSIEUR TOUT LE MONDE JUGE LA DS 19

L'article reproduit ici est extrait de "L'AUTOMOBILE" de Novembre 1955. Il est intéressant à différents titres: d'abord, nombre de Chevronnés apprécient également la "Bombe 1955" de CITROËN. Ensuite, parmi les avis exposés, on peut voir qu'après 23 années de carrière la Traction gardait une clientèle fidèle et satisfaite.

Enfin, on notera avec amusement que parmi les six personnes interrogées, deux portent les noms de membres du Club. Et le moins que l'on puisse remarquer est que ces Messieurs MEYNIEL et MARTIN-BIS n'ont pas vraiment des sentiments pro-DS !

Heureusement, leurs successeurs ont bien changés d'avis...

(B.O)

"Errare humanum est, perseverare diabolicum"

## M. BEYRAND, Limoges. Assureur contre les accidents automobiles :

Je possède actuellement une Régence. Ce que je viens de voir de la DS 19 me permet d'envisager de l'acquérir un jour. Mais j'attends de voir son comportement sur la route. Le prix ne me rebute pas. Je suis en général amateur des voitures chères. Ma Régence le prouve. Si, d'ailleurs, Citroën sortait une voiture plus puissante, cela me conviendrait mieux.

Je dois cependant faire une réserve d'ordre esthétique sur la nouvelle venue. Sa ligne m'étonne un peu. J'ai l'impression que les roues arrière sont en dehors de la voiture. Mais cela vient peut-être d'un souci de confort.



## M. MEYNIEL Pierre, Verdun. Propriétaire d'un café-restaurant pour routiers :

Je suis passionné de voitures. J'ai d'ailleurs participé à des courses automobiles comme la coupe d'Automne, la Coupe d'or, le circuit de vitesse de Metz. Je cours sur Dyna. Pour mes besoins particuliers je possède une 208 dont je suis extrêmement satisfait. J'ai couvert actuellement 112.000 km. dessus.

Je dois vous dire tout d'abord que je ne songe pas un seul instant à acheter la DS. Par goût personnel je n'aime pas les tractions avant, à tel point que je suis en train de transformer ma Dyna pour y placer le moteur à l'arrière.

De plus, je trouve que la nouvelle Citroën est beaucoup trop chère. Pour moi, elle fait une entrée un peu trop snob dans le monde. Et je crois que tous ces systèmes hydrauliques sont une source presque certaine d'ennuis. Enfin, nous verrons bien...



## M. JEANSON, 14, avenue de Messine, Paris. Haut fonctionnaire :

Je suis un client fervent de toutes les Citroën. J'en suis à ma dixième voiture de cette marque. C'est vous dire ma fidélité. Actuellement je possède une 15.

Pour la nouvelle DS, j'attendrai un an avant de me prononcer. A mon avis, c'est un prototype excellent qui va permettre une étude de marché approfondie.

Contrairement à ce qu'on a dit, j'estime que la ligne est très française. Elle me séduit. Bien sûr, le prix est élevé mais ne perdons pas de vue que l'on peut considérer la DS 19 comme une voiture de luxe...



## M. MARTIN, Château-Vilain :

Je n'ai pas de voiture et je ne peux envisager actuellement d'en acquérir une. C'est donc en amateur que je parle. Pourtant, je tiens à affirmer que jamais je n'achèterai la DS 19. Je la trouve laide et trop chère. Ce mélange de styles, de lignes fuyantes et d'angles vifs me paraît la négation du bon sens français.



## M. PIERRE PLISSON. Fabricant de bâches, Pons (Charente-Maritime) :

Je suis un fêru de mécanique et je cours en moto-cross. La nouvelle DS me choque par ses lignes bizarres, mais peut-être est-ce le stade normal de toute adaptation visuelle ?

Sur le plan technique, j'attendais une révolution et je reste un peu sur ma faim. En tout cas, toutes ces nouveautés vont aider à la vulgarisation. J'aurais pour mon compte, aimé un moteur à injection.

En tout cas, si la DS développe 75 ch, c'est bien pour un moteur de 2 litres. Je ne songe pourtant pas à l'acheter car, pour mon travail, j'ai besoin de tirer une remorque. Pour cela j'ai une Pontiac. Par contre, mon père n'a que des Citroën. Il les renouvelle tous les ans.

Ma femme a aussi son avis sur la DS : elle dit qu'il a dû manquer un peu de tôle à Citroën pour finir l'arrière...



## M. FOURMILLEAU. Voyageur de Commerce, Saint-Gratien :

J'ai eu toutes les Citroën, B2, B 14, etc. Depuis 1937 je roule sur des tractions. Je la considère comme la voiture idéale du représentant. Elle est solide, tient la route et les pièces détachées sont moins chères que dans les autres marques.

Depuis mai dernier j'ai la 11 D. Elle ne consomme que 12 litres à plein régime. Pour la DS, son aérodynamisme m'enchanté, mais le prix m'arrête absolument. Je continuerai à acheter les 11 Normales si Citroën continue à les fabriquer, comme je l'espère. Si le prix de la DS baisse un jour, peut-être me laisserai-je tenter ? Pour le moment, j'attends...