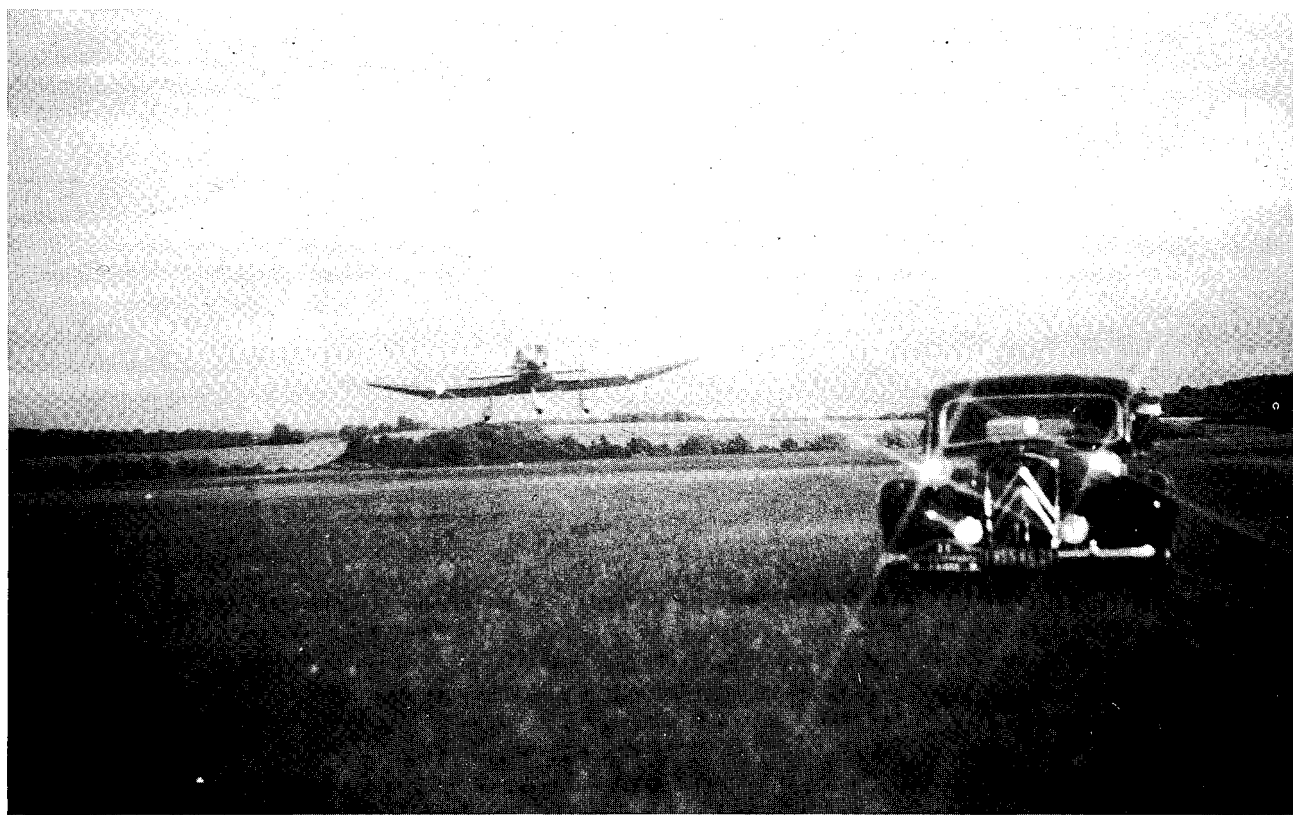




Le Petit Chebronné

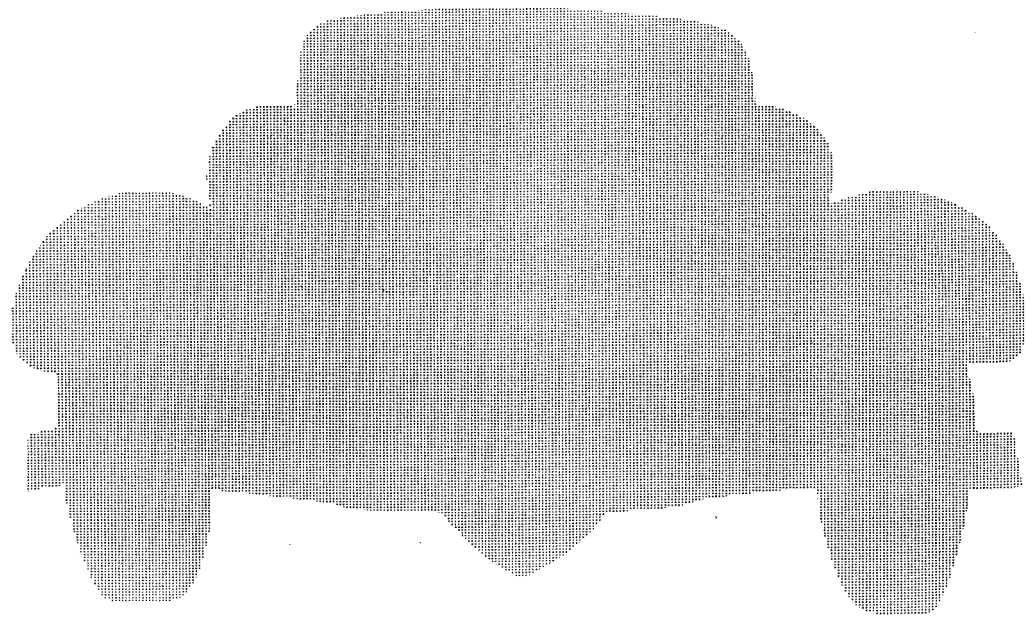


Concours photo 1985 5^e prix Maurice CHENNEVEAU

NOVEMBRE
DECEMBRE

36

Joyeux
Noël
à tous



vive la traction

Sommaire

Editorial par Charles Grandjean

Le mot de la présidente par Maryvonne Augras

Compte rendu de l'assemblée générale
par Marc Evrot

Le mot du trésorier par Daniel Soupey

Fondation Marius Berliet par Sylvain Domatti

Le Grand Prix Historique de Bourgogne
par Daniel Soupey

11 B 1953

Raid de l'Adriatique par Jean Lanaud

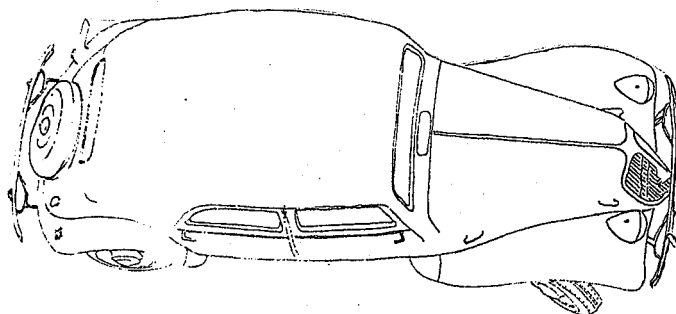
Petites annonces

Calendrier 1987

Cotisation 87

Réunion mensuelle

J E U



Editorial

Chers Amis Chevroués,

Je vais tout d'abord remercier notre nouvelle présidente de me confier la rédaction de cet éditorial ce n'est pas la coutume mais c'est un peu pour me faire connaître de vous tous.

Voici donc mon premier éditorial en tant que vice-président de notre club. Je dois dire que je ne m'attendais pas à me retrouver dans le bureau d'autant plus que c'était la première fois que j'assistais à l'assemblée générale (éloignement géographique). J'habite maintenant à une centaine de kilomètres de Dijon mais je ferai le maximum pour essayer d'animer le club et remplir mes fonctions.

D'ores et déjà je propose au moins deux réunions décentralisées à Chalon-sur-Saône, dont une axée sur les problèmes mécaniques avec l'appui de Monsieur Lagrange, ainsi qu'une sortie dans le Charollais.

Je vais revenir sur l'assemblée générale. J'ai été très surpris : 1) par le nombre de participants, environ 40 personnes alors que le club compte 80 membres (réunion annoncée comme OBLIGATOIRE). 2) par le manque de candidats pour le bureau. Pourquoi ?

Même si animer notre club n'est pas chose aisée, il faut comme l'a dit notre nouvelle présidente Madame Maryvonne Augras, continuer à faire briller nos couleurs déjà connues à travers l'hexagone et même au delà de nos frontières. Il serait dommage qu'un club tel

que les Chevronnés s'arrête par manque de candidats pour les postes à responsabilité, ou par manque de participants aux réunions. Le Petit Chevronné ne doit pas être le seul lien entre nous tous.

Je rends hommage au bureau sortant et à son président ! Puissions-nous faire aussi bien qu'eux.

Joyeux Noël et bonne Année à tous les Chevronnés

Charles Grandjean

Le mot de la Présidente

Chers Amis,

C'est ainsi qu'un président commence toujours sont laïus. Ceux pour qui je suis familière le savent, les autres l'apprendront: je suis franche et direct. Direct, cela ne plait pas toujours à tout le monde, mais la franchise n'est-elle pas une qualité ?

Sans vouloir jouer à la passionaria des tractions ou au général de brigade d'anciens combattants, je vous ferai seulement réfléchir. Qu'y a-t-il de plus beau qu'un chevron de traction vu d'avion, tracé sur la place d'un village bourguignon renommé ? Quelle bonne journée !

Halte aux souvenirs !

Maintenant, si j'accepte qu'on me nomme présidente du club des Chevronnés, je vous dirai que c'est pour moi en intérim, en attendant que l'un de vous, anciens ou nouveaux, prennent la relève.

Je crois pouvoir espérer que chacun se sentira responsable autant que moi et ainsi ma tâche sera facilitée. Je remercie Charles Grandjean et Bernard Laurrain de se lancer dans l'aventure. Marc Evrot et Daniel Soupey connaissent le club et ses avatars. Je les remercie d'avoir encore confiance en ce que nous faisons.

J'espère que les fondateurs et anciens du club (je ne cite personne pour n'oublier personne) sauf notre lointain André, non pas Citroën mais Sarraillé, seront de mon avis quand j'affirme qu'une association telle que la notre, de gehs de milieux, de moyens, d'obligations, de caractères tous différents, peuvent se retrouver autour d'un même axe: LA TRACTION.

Pourquoi le ferait-on ailleurs et pas chez nous ? Je termine en disant seulement que je m'appelle Augras c'est le nom de mon mari qui m'a donné le virus de la traction; j'étais prédisposée aux voitures anciennes par mon père.

Là aussi les anciens peuvent témoigner que nous avons toujours servi le club et aidé ses responsables sans pour autant mélanger travail et loisir.

Je vous souhaite un bon Noël et une bonne année 87

Tractionnement votre.

Maryvonne Augras

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

DU 6 DECEMBRE 1986

COMPTE-RENDU

Samedi 6 Décembre 1986, à la Salle Balzac, a eu lieu l'Assemblée Générale annuelle de notre club. Dès 20 heures arrivaient les Chevronnés : peu de tractions dans la rue, mais 41 membres à l'intérieur ; chacun se retrouve avec plaisir parmi ses "correligionnaires", et les discussions vont bon train.

Enfin, moment attendu, Jacky Gautheronnet déclare la séance ouverte et présente le bilan de l'année. Puis c'est au tour de notre trésorier, Daniel Soupey, d'exposer les comptes, au centime près bien sûr. Les finances se portent bien, merci.

L'instant crucial, ensuite, est celui du renouvellement du bureau. Se présentent Daniel Soupey et Bernard Laurrain : deux personnes seulement ! Ce n'est plus la pêche aux voix, c'est l'appel aux candidats... Après un long moment de flottement ponctué de conciliabules, il est proposé puis décidé de transformer cette Assemblée Générale en Assemblée Extraordinaire afin de pouvoir modifier les statuts de l'Association, et en particulier l'article 10 : la quasi-unanimité accepte en effet la réduction du nombre des membres du bureau, avec un minimum de cinq personnes.

C'est alors qu'on décide de passer au vote. Daniel a prévu des bulletins bleus, sur lesquels chacun inscrit les noms des personnes qu'il désire voir figurer au bureau. Sur 41 inscrits, on relèvera 32 bulletins, dont 6 blancs. Il y a donc 26 exprimés. Viennent en tête Daniel Soupey et Bernard Laurrain avec 17 voix. Puis dans l'ordre Noël Grassi avec 14 voix, Marc Evrot avec 10 voix, Jean Lanaud et Yves Meyniel avec 9 voix, Jean-Pierre Péral et Syvain Domatti avec 8 voix, Roger Brosselin avec 7 voix, puis le tiercé de la famille Augras (15 voix au total). Obtiennent 4 voix chacun Messieurs Grandjean, Parizot et Lelogeay, 3 voix Monsieur Camus, 2 voix Messieurs Perrot-Minot, Gibourg, Jeanpetit et Martin. 12 personnes ont recueilli chacune 1 voix (qu'ils m'excusent de ne pas les citer)...

Après délibération, tous les "candidats" nommés se retirent de la course. Mais Charles Grandjean accepte. Manquent encore 2 membres. Ce seront votre serviteur et Maryvonne Augras. Du coup, le club, compte une adhésion supplémentaire ! Les élus se retirent pour former le bureau, puis reviennent annoncer la composition :

- Présidente : Maryvonne Augras.
- Vice-Président : Charles Grandjean
- Trésorier : Daniel Soupey
- Secrétaire : Marc Evrot
- Secrétaire Adjoint : Bernard Laurrain

Voilà, les jeux sont faits. Reste à travailler... Maryvonne donne un aperçu de son "programme" : c'est sa première intervention en qualité de présidente ; sorties, annuaire, calendrier, réunions Mensuelles.

Je vous donne donc tous rendez-vous pour la prochaine, le deuxième Vendredi de Janvier, le 9.

A bientôt.

Marc EVROT

LE MOT DU TRESORIER

Chers Amis tractionnistes,

Je vous présente succinctement les comptes du club. L'année 1986 se termine bien, et de ce fait, les cotisations restent toujours au même tarif. Voici donc quelques chiffres qui parlent mieux que tout discours.

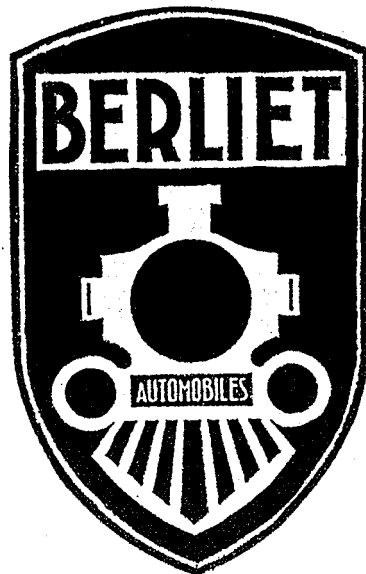
En caisse au 7 décembre 1985	12.320, 33 F.
Total des entrées 1986	25.041, 68 F
Total des sorties 1986	21.051, 08 F
Avoir net au 6 décembre 1986	16.310, 93 F

Il faut noter 76 cotisants, dont 12 nouveaux membres, qui ont payé 12.350 F. Il me reste plus que 16 plaques rallye sur 100, soit pour les nouveaux chevronnés à venir, soit pour ceux qui n'ont pas encore pris de plaque. La caisse du trésorier pouvant supporter, il a été offert pour la fête des rois galette et boisson, une caisse de vin à la sortie Beaujolais, un beau casse-croûte bien "arrosé" au Rallye surprise, le complément repas pour les "fidèles" qui se sont inscrits à la réunion-lunch du 14 novembre dernier et qui s'est transformée en soirée paëlla.

Le trésorier se tient à votre disposition avec ses livres. Bonne fin d'année à tous. Bien amicalement.

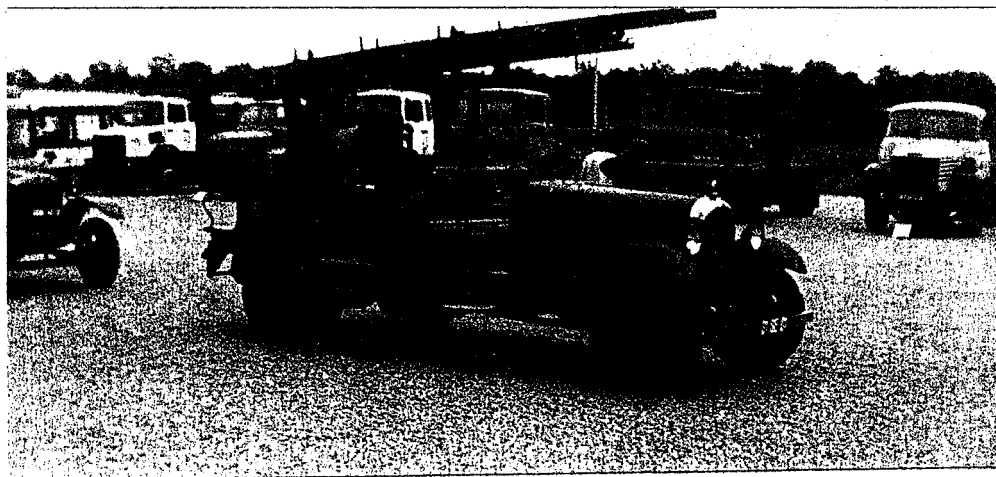
Fondation Marius Berliet

par *Sylvain Domatti*



(SUITE)

Nous faisons un tour dans le musée où faute de barrières les véhicules sont livrés à la foule, les enfants notamment sont partout sans ménagements pour les véhicules. J'ai bien du mal à empêcher Jean-François d'en faire autant. Un petit tour à l'extérieur; les pompiers sont présents avec un J 7 et un GLB superbe qui aurait plus sa place au musée... Nous replongeons sous le T 100 façon de parler, je passe sous le châssis presque sans me baisser. Sous les ponts la garde au sol est presque d'un mètre ! A propos, saviez-vous que le T 100 est bi-moteur ! Evidemment à l'avant un V 12 Cummins de 700 cv suralimenté par turbocompresseur (nous sommes en 1960!) et à l'arrière un moteur auxiliaire de 50 cv entraîne une génératrice électrique et une hydraulique pour la direction assistée et les freins haute pression multi-disques Messier. Ce moteur est utilisé pour les manoeuvres du géant en remorque lorsque le Cummins est arrêté



Fondation de l'Automobile Marius Berliet
reconnue "d'utilité publique"

39, avenue d'Esquirol - 69003 Lyon



c'est un Panhard du modèle des PL 17... J'ai joué un peu au prof devant les visiteurs qui cherchaient les tambours de freins inexistantes; les disques sont très peu volumineux et leur assistance est voisine du système utilisé par Citroën sur les DS, CX, etc. J'ai eu le plaisir de monter aux commandes du géant lorsqu'il était exposé au musée de Rochetaillée et de le voir évoluer étant personnellement en cabine ! Un grand moment.

Les bonnes choses ayant une fin nous partons à regret mais ravis en direction de Ance par des petites routes mises à sens unique où nous croisons un visiteur en camion, un Saurer de 1950, original non !

Nous évitons encore quelques pelotons de cyclistes et bientôt nous sommes à Ance au terminus du chemin de fer touristique. Je vois successivement un autorail Renault ABX double et une rame TAR triple qui ont la particularité d'être à l'échelle d'environ 1/4 et dont la toiture est découpée pour permettre aux passagers de s'installer. La réalisation est superbe, je vous conseille d'y aller surtout que le voyage de 4 kms aller-retour ne coûte que 10 francs. L'autorail longe la rivière, franchit un passage à niveau, passe en tranchée puis sur un pont à une vitesse impressionnante avoisinant 40 km/h. Le pilote est dans la caisse arrière et il y a un inverseur pour changer de sens, freins et avertisseurs deux tons comme un grand, qu'il utilise à profusion ! La propulsion est assurée par un ensemble moteur boîte de 2 cv pour l'ABX et d'Ami 6 pour le TAR. Il y a un troisième autorail et un locotracteur copies (au 1/4) des modèles utilisés actuellement par la S.N.C.F.

Sur le parcours il y a des aiguilles, le réseau et le matériel sont un peu de grands jouets, mais d'un dessin et d'une réalisation très précises genre modèles réduits ; l'écartement des rails est de 38 cm.

Une locomotive à vapeur est en cours de construction à la même échelle. La tenue de voie et le confort sont impressionnant bien que les roues des bogies soient minuscules. La suspension est assurée par des ressorts de soupapes de moteur de camion.

Nous avons un temps splendide durant tout l'après midi, je me croyais encore en vacances. Mais cette fois la journée s'achève et après avoir comparé les mérites respectifs du petit train et de l'automobile ancienne, nous mettons le cap sur Dijon que nous atteignons à 21 heures.

Sylvain Domatti



Super l'ABX. et la rame CAR.

Note complémentaire:

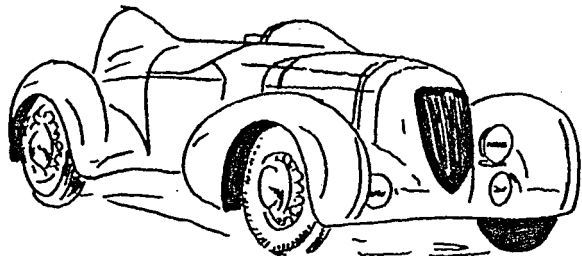
Pour les amateurs de chiffres, ces journées portes ouvertes devaient recevoir en moins de deux jours plus de 25.000 visiteurs, dont de nombreux étrangers, autant de "supporters" enthousiastes de l'oeuvre entreprise par la Fondation Berliet.

Une sortie TRACTION chez Berliet... pourquoi pas ?
Peut-être pour 1987... il y a déjà de nombreux amateurs.

Cinquantenaire

des

DB



La première "DB" étudiée en 1936

C'est le samedi 4 octobre dernier, tout au long de l'avenue du Général-de-Gaulle, à Champigny, qu'apparurent l'une après l'autre les quelque cinquante "DB" et autres "René Bonnet" réunies à l'occasion d'un anniversaire historique. En quoi cela intéresse les Chevronsés ? La plus ancienne était une "DB" à moteur Citroën, cinquième de la série, datant de 1946... un bon moteur de 11 s.v.p. !

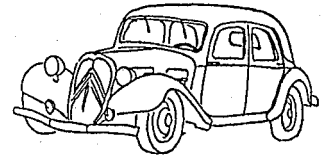
Ce défilé symbolisait la fin de la grande avenue du constructeur de Champigny. On pouvait voir toutes les HBR 5, Le Mans, Missile, Djet, ainsi que l'"Aérodjet" de 63, un "Racer" de la grande époque, une DB Renault 53, la "camionnette" 1958, la "DB" à moteur central de 1961 - une réussite.

A 16 heures, (heure symbolique qui évoque tant de victoires au Mans, pour l'équipe "DB") une plaque commémorative ornant la façade du 160, avenue du Général-de-Gaulle, où étaient implantés les ateliers DB, fut dévoilée par le maire de Champigny, en présence de Madame Bonnet, de son fils, devant une foule silencieuse et recueillie.

De nombreux anciens pilotes de la marque avaient tenu à honorer ce rendez-vous du cinquantenaire, ainsi que des anciens collaborateurs de René Bonnet et Charles Deutsch ou des personnalités de l'automobile (Philippe et Hervé Charbonneaux, Etienne de Valance, Guy Lambert...)

LS

CITROEN, PEUGEOT, RENAULT, TALBOT, AUDI, DELAGE, SIMCA, DAF, SAAB, SEAT, BORGWARD, LANCIA, PORSCHE,



Christian Augras

GARAGE

DU

CENTRE

11, avenue du Stand, 21000 Dijon

Téléphone : 80.66.31.74

R.C. 74 B 26

AGENT



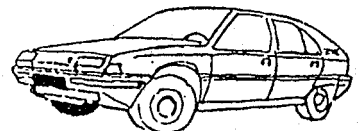
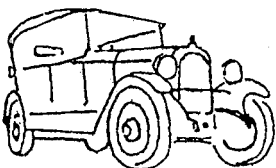
CITROEN

réparations toutes marques

remise en état mécanique
véhicules anciens



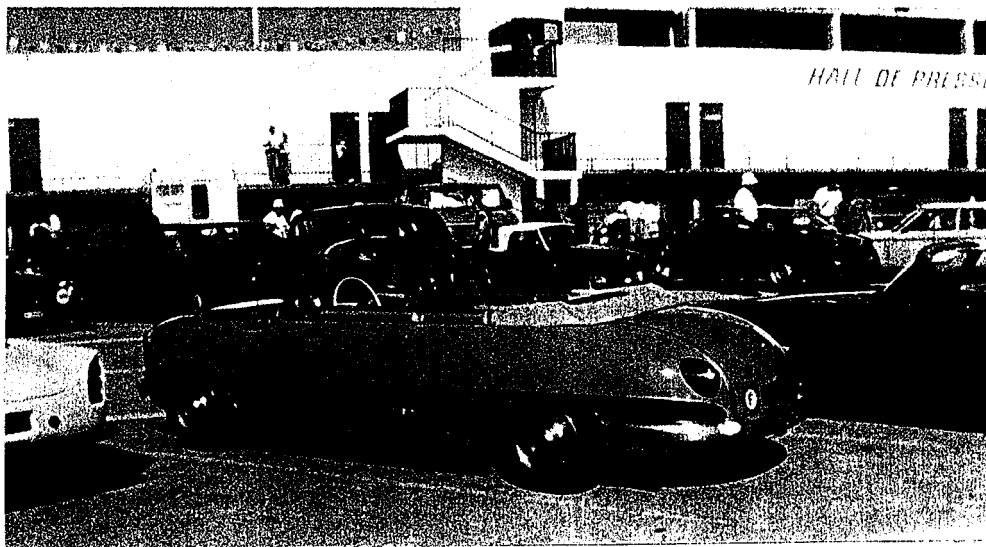
ventes neufs
et occasions



BMW, LANCIA, PORSCHE, CITROEN, PEUGEOT, RENAULT, TALBOT, DELAGE, SIMCA, DAF, SAAB, SEAT, AUSTIN, JAGUARD, ROVER, PANHARD, VOLVO, FIAT, ALFA ROMEO, CITROEN, PEUGEOT, RENAULT, TALBOT, AUDI, DELAGE, SIMCA, DAF, SAAB, SEAT, BORGWARD, MERCEDES, VOLVO, FIAT, ALFA ROMEO, FORD, VOLKSWAGEN,

FIAT, ALFA ROMEO, FORD, AUSTIN, JAGUARD, ROVER, PANHARD, DELAGE, VOLKSWAGEN, BMW, LANCIA, PORSCHE, OPEL, CITROEN, PEUGEOT, RENAULT, TALBOT, AUDI

Ah ! VEC...



le Grand Prix Historique de Bourgogne à Prenois

par Daniel
Doupey

Oui cette année il y avait encore un peu plus de visiteurs pour cette belle journée du dimanche 5 octobre 86. Belle dans tous les sens du terme car le soleil, comme en 85, était au rendez-vous, mais les voitures de "compétition" étaient, elles aussi, présentes. Il y en avait tellement que les amateurs qui attendaient l'ouverture libre de la piste pour voir si leur "belle" était toujours en forme, n'y ont pas eu droit. Les courses étant nombreuses ainsi que les voitures, le temps manquait. Dommage!



Moi je connais une onze à boîte quatre... et je voudrais bien voir ce que ça donne! ...Le propriétaire ne veut rien savoir, vous savez pourquoi? Les freins!!! Il faut absolument que les mécanos se penchent sur la question...

Comme je vous l'ai déjà dit, pour moi, le spectacle n'est pas toujours sur la piste... Dans les différents parkings il y avait de très belles voitures. Des Tractions, il y en avait... mais une jolie Dyna cabriolet aux côtés des PL, 24, CD, DB. 402, 203, 403, (même en cabriolet), une Simca 8 cabriolet, accompagne des Arondes, Versailles et autres Renault 4cv, R8, Frégate, Dauphine, Alpine 1600, etc. Il y avait aussi des Américaines: coupés et cabriolet Corvette, Ford Mustang, Mercury, Plymouth, dans toutes les longueurs et largeurs!

Ma petite préférée, l'ERA, n'a pas voulu démarrer...et il manquait la belle Alfa vue en 85 pour accompagner la Bugatti et la Simca, toutes d'avant guerre. Bien sûr toutes les voitures des années cinquante-soixante étaient là; je ne citerai pas toutes les marques ni les types mais les Anglaises se tiennent bien! Vous allez voir ça dans le classement ci-après. Il faut tout de même saluer les Jaguar, Austin, Lotus, pour leur performance.

Des moteurs cassés il y en a eu... mais aussi une Matra Djet sur le toit ainsi qu'une roue cassée dans "la cuvette" pour une XK 140...

Toujours beaucoup de marchands d'accessoires, de badges, de revues et tout particulièrement une nouvelle venue "VEC" qui en est à sont 6^e numéro. Les petites voitures au 1/43^e et autres kits, ainsi qu'un beau "Kane" chauve avec des "cotte" de travail toutes marques et des "bonnets" pour décapotables...

Une bien belle journée... vivement l'année prochaine!

LES CLASSEMENTS

GROUPE 6 ET C JUNIORS

1 Striebig	Mauret	17' 50"83
2 Oudet	Lola	17' 53"5
3 Hubert	Lola	18' 36"9
4 Josselin	Gebahrt	19' 17"43
5 Rossiaud	Chevron	19' 47"6

TOURISME

1 Salzert	Austin-Cooper	18' 44"36
2 Fauveau	Austin-Cooper	18' 46"98
3 Regnault	Alfa Roméo	19' 09"43
4 Crescenzo	Austin	19' 35"49
5 Maurel	Renault	19' 41"32

GT

1 Harper	Austin Healey	19' 31"41
2 Bucher	Austin Healey	19' 32"57
3 Sire	Porsche 356	19' 40"83
4 Walter	Porsche 356	19' 41"51
5 Pierre	Alfa Romeo Sprint	20' 27"36

GTS

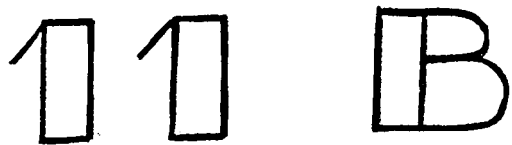
1 Battelier	Lotus Elite	18' 38"63
2 Mahe	M.G.	18' 39"8
3 Naveau	Jem Mini	19' 10"24
4 Quiniou	M.G. Midget	19' 27"25
5 Jaggi	Porsche 356	19' 27"91

GTS ET GT AMELIOREES

1 Ganzin	Jaguar E	17' 05"60
2 Bailly	Lotus Elan	17' 16"86
3 Vogele	A.C. Cobra	18' 14"3
4 Bole	Lotus Elan	18' 16"47
5 Martin	Jaguar E	18' 23"52

MONO-PROTO

1 Scotti	Brabham	17' 05"27
2 Hayos	Brabham	17' 07"37
3 Benz	MEP Citroën	17' 10"71
4 Cazalot	Martini	18' 11"60
5 Baudoin	Lotus	18' 27"29



Traction Avant

1953

Production cette année là : 34532 véhicules.
Longueur : 4.65 m Largeur : 1.76 m Hauteur: 1.54
Pneu : 165/400 X Prix au 1er déc. 1953: 629230 A.F.

1953 : la 11 normale malgré la concurrence est un modèle encore très bien vendu, surtout à cause de sa solidité et de son excellente tenue de route. Cette année 1953 apporte de " grandes " différences par rapport aux modèles des années précédentes soit:

- Nouvelle planche de bord avec cendrier.
- Essuie-glace en bas du pare brisé.
- Encadrement gris perle des glaces et du pare-brise.
- Malle arrière saillante avec roue de secours à l'intérieur.
- Clignotants oblongs sur les ailes avant et les côtés de custode.
- Nouvelle sellerie.
- Pare chocs droit à l'avant et à l'arrière.
- Feux de position en haut du pied milieu.

Caractéristiques moteur :

Nombre de cylindres : 4
Cylindrée : 1911 cm³
Taux de compression : 6.5
Puissance réelle : 58 ch. env.
Carburateur : Solex 32 PBIC
Essence : 45 L
Eau (radiateur) : 8 L
Huile boîte : 2 L

Conclusion :

Il est certain que les modifications apportées à la 11 normale étaient attendues par les propriétaires d'une voiture qui commençait à prendre de l'âge, d'autant que la concurrence devenait vive à cette époque (Simca Aronde - Peugeot 203 etc.)
De nos jours, la 11 normale " avec malle " est probablement le modèle le plus répandu dans les club en tous cas chez les " Chevronnés " .

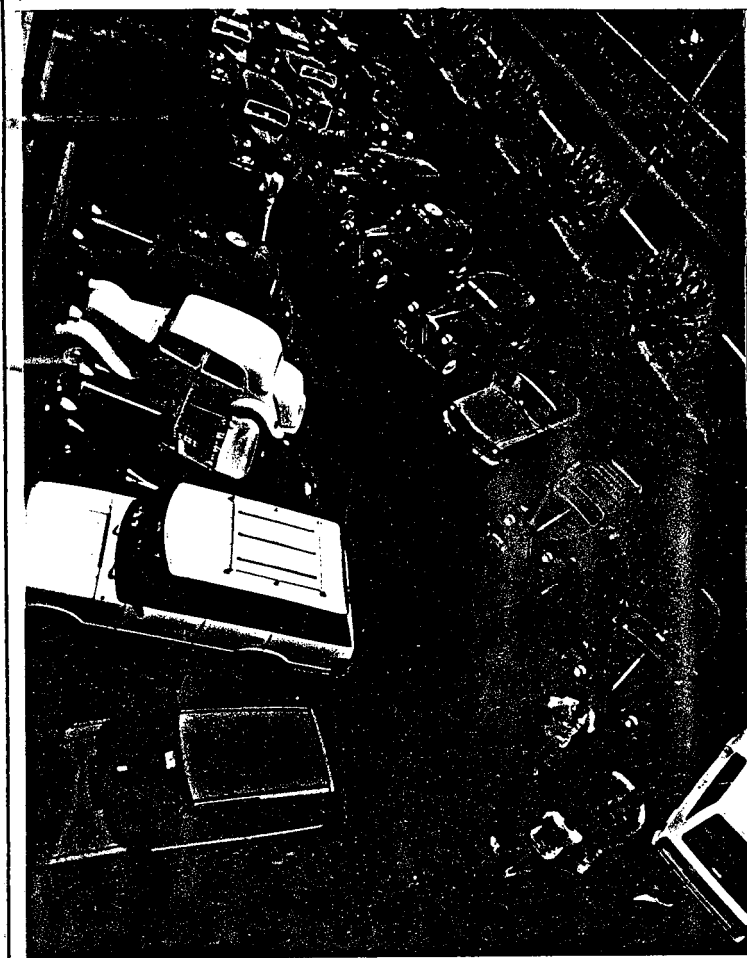
par Jean Lanaud
LE RAID
DE L'ADRIATIQUE
photos Ch. Augras



Beune, Le grand départ...

Ce raid, (du 1er au 17 août 1986) prévu depuis longtemps était organisé à l'occasion du 10 ème anniversaire du club des tractions de Nîmes, dirigé depuis l'origine par Christian David, président aussi gai et sympathique qu'efficace, entouré d'une équipe souriante et dévouée.

Quatre équipages de Chevronnés ont effectué les 4500 à 5000 km du parcours : Augras - Brosselin - Lanaud et Loubatière, auxquels s'était joint l'équipage anglais Waghorn raiders du " Paris - Moscou " et du cap Nord. Le 31 juillet réception à Nîmes: rassemblement des voitures et apéritif aux jardins de la Fontaine. Le pastis coule à flots, car la



chaleur démarre; elle nous accompagnera jusqu'à l'avant dernier jour du périple.

Parmi les 19 anciennes qui vont prendre le départ vendredi matin 1er août, on dénombre 17 T.A., dont la "15" du président, une autre "15" 1949 de Grenoble qui tourne mieux qu'une pendule, un cabriolet 7 C de 1935, une 7 C grenobloise de 1937, le cabriolet Languethal du suisse René Mauron (bien connu des Chevronnés) ; il nous quittera à Venise. Les autres classiques, mériteraient aussi d'être citées. En additif, un coupé 203 de 1952, un cabriolet Simca Océane rutilant; en vérité deux belles voitures. Une BX de Citroën Nîmes, le plateau dépanneuse de la famille Boras, que l'on voit toujours aux réunions inter-clubs de Nîmes constituent l'assistance.

en haut : Turin ... toujours des tractions!
en bas : Venise ... des maçons au travail.

Départ 1er août, direction Turin (environ 400 km)
théoriquement par groupes de 5 - En fait, il y a les
" trainiaux " et ceux qui roulent " fort ". Le principal
étant de se retrouver au terme de l'étape , la voiture balai
fermant la marche. En passant à Valréas arrêt déjà pour le pot
de l'amitié; vin blanc, rosé du cru et immenses plats de
charcuterie sur la place où stationnent nos voitures. Nous
roulons, Gap - Briançon. Nous consommons un peu d'eau dans la
montée du Mt Genève (ne jamais placer la plaque Rallye au
centre du par choc, par
grande chaleur) A la frontière, aucun problème; nous
passon groupés. Descente sur Turin. Le lendemain nous
visitons le très beau musée automobile Carlo Biscaretti di
Rifia fondé en 1957. On y voit entre autres de superbes
voitures d'avant la première guerre mondiale, une imposante
Isotta Fraschini, une T.A. de 1934 etc. Un étage est consa
cré aux voitures de compétition. Au retour, devant notre
hôtel, un motocycliste italien passionné, vient nous voir
avec une Guzzi de 1935 dans son jus et admirablement
conservée; il en possède une douzaine d'autres de la même
marque. Etape suivante, direction Venise.

Nous traversons cette immense plaine qui va du
Piémont à la Vénétie, en passant par la Lombardie. J'ai
encore les champs de Maïs dans les yeux. A part un peu de
riz et de vignes, on ne voit que cela. Nous arrivons à
Maghera, à côté de Venise. Il ne fait pas plus de 40°...
les équipages peinent bien plus que nos étonnantes voitures
Le soir même et le lendemain, visite de Venise; connu, oui
mais toujours extraordinaire, certainement. Et maintenant,
direction Yougoslavie; la plaine devient de plus en plus
ondulée, avec davantage d'arboriculture et de vignes. Et
voilà, la frontière yougoslave: un jeune guide d'une agence
de voyage nous accompagnera: il est sympathique, érudit
passionné. L'ennui, c'est qu'il a du mal à comprendre qu'une
T.A. est aussi un monument historique à chouchouter et non
un 4x4 qu'on aime à faire souffrir dans les fondrières.

A suivre dans le prochain
Petit Chevronné



Frontière ... Italie - Yougoslavie



Vas-y Jean!

PIETTTTES ANNONCES

A VENDRE C 4 Citroën en épave avec carte grise
et nombreuses pièces en bon état, prix à débattre,
s'adresser à Sylvain Domatti, tél. 80.41.48.66.

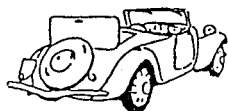


A VENDRE : 50 cm³ CIMATTI, type KAÍMAN K4, TRAIL, moteur MORINI
7cv. année 1975 (+ éventuellement Kit 10 cv.)
prix à débattre avec Marc EVROT - Tél. après 18h00 : 80.72.20.30.



Cherche :

Un moteur de traction 1955 ou éventuellement ID
M. Patrick Mangin, tél. 80.52.92.73.



A vendre :

Traction 11 B 1952 - Malle bombée - bonne mécanique - freins
et embrayage refaits - Sellerie d'origine très propre - peinture
noire ailes Bordeaux - Equipé 12 V.

Prix : 28000 F à débattre.

Mr Marceau Got Tél: 84 72 06 34 (heures Repas)



A vendre :

4 sièges (avant - arrière) de 11 légère avant guerre .

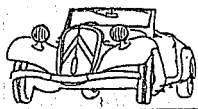
Très bon état - Prix 600 F

Monsieur Bouillon - 15 rue Jacques Célièrier - Dijon .

Tel : 80 414163 .

A VENDRE 7 C 1936, saine, complète, avec deux moteurs, 4
pneus neufs. Prix 10.000 F.

Monsieur Chanliaux, auberge du Moulin d'Auxerain, Viévy.



CHERCHE garage pour traction, quartier Valondon - Chenôve.
Bernard Laurrain, tél. 80.43.05.33.



CHERCHE arrière de 11 B ou de 15 avec malle plate, ou épave.
Garage du Centre, tél.80.66.31.74.

CALENDRIER 87 Les Chebronnés

19-21 décembre 1986 : RETRO LYON

ANNEE 1987

- 9 janvier, réunion mensuelle, tirage des rois, salle Balzac.
- 13 février, réunion mensuelle.
- 13-22 février, RETRO-MOBILE, Paris.
- 13 mars, réunion mensuelle.
- 10 avril, réunion mensuelle.
- 1^{er} mai, ANNIVERSAIRE DU CLUB, probablement en Charollais.
- 7 mai, réunion mensuelle.
- 28-31 mai, Tour de Bourgogne, avec l'Escargot.
- 28-31 mai, Tour de Belgique, Club Belge des anciennes Citroën.
- 7-8 juin, Feria de Nîmes, Club des tractions de Nîmes.
- 12 juin, réunion mensuelle.
- 10 juillet, réunion mensuelle.
- 14 août, réunion mensuelle.
- 4-6 septembre, 7^e I.C.C.R. à Lorelet en Allemagne.
- 11 septembre, réunion mensuelle.
- 9 octobre, réunion mensuelle.



CALENDRIER PROVISOIR - VOIR DANS NOTRE PROCHAIN "PETIT CHEVRONNE"

COTISATION 1987

Le trésorier rappelle aux retardataires qu'il leur est donné jusqu'au 9 janvier 1987 pour acquitter leur dette. Passé ce délai, ils ne bénéficieront plus des prestations du club, suivant les articles 7 et 9 des statuts. N'oubliez pas d'envoyer votre carte pour la faire tamponner et une enveloppe timbrée pour le retour. Merci.

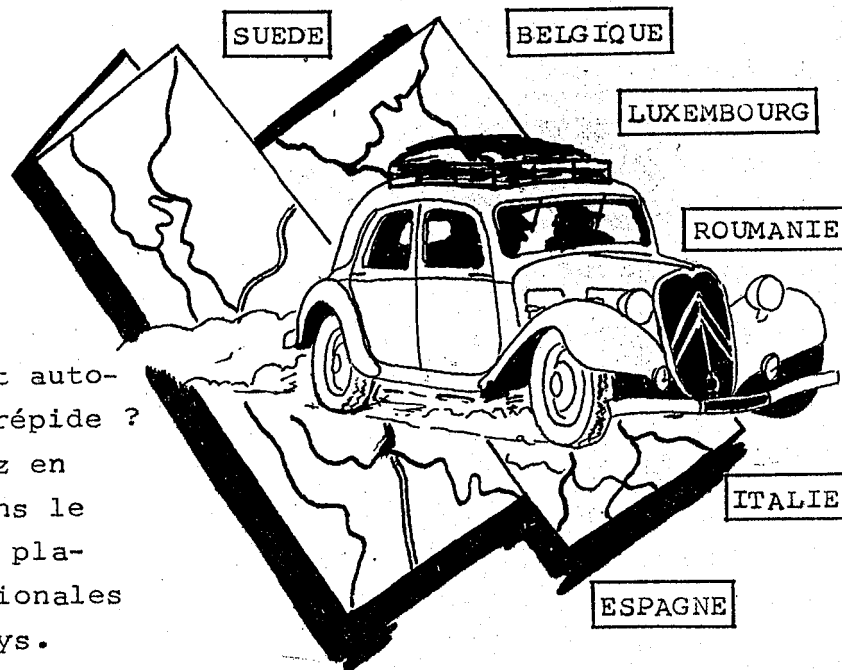
RÉUNION

ATTENTION, la prochaine réunion aura lieu le 9 janvier 1987, à 20 h 30, salle Balzac.

TIRAGE DES ROIS DE LA TRACTION !

jeu

D'où vient cet automobiliste intrépide ? Vous le saurez en assemblant dans le bon ordre les plaques internationales de ces six pays.



Solution du jeu dans le prochain Petit Chevronné