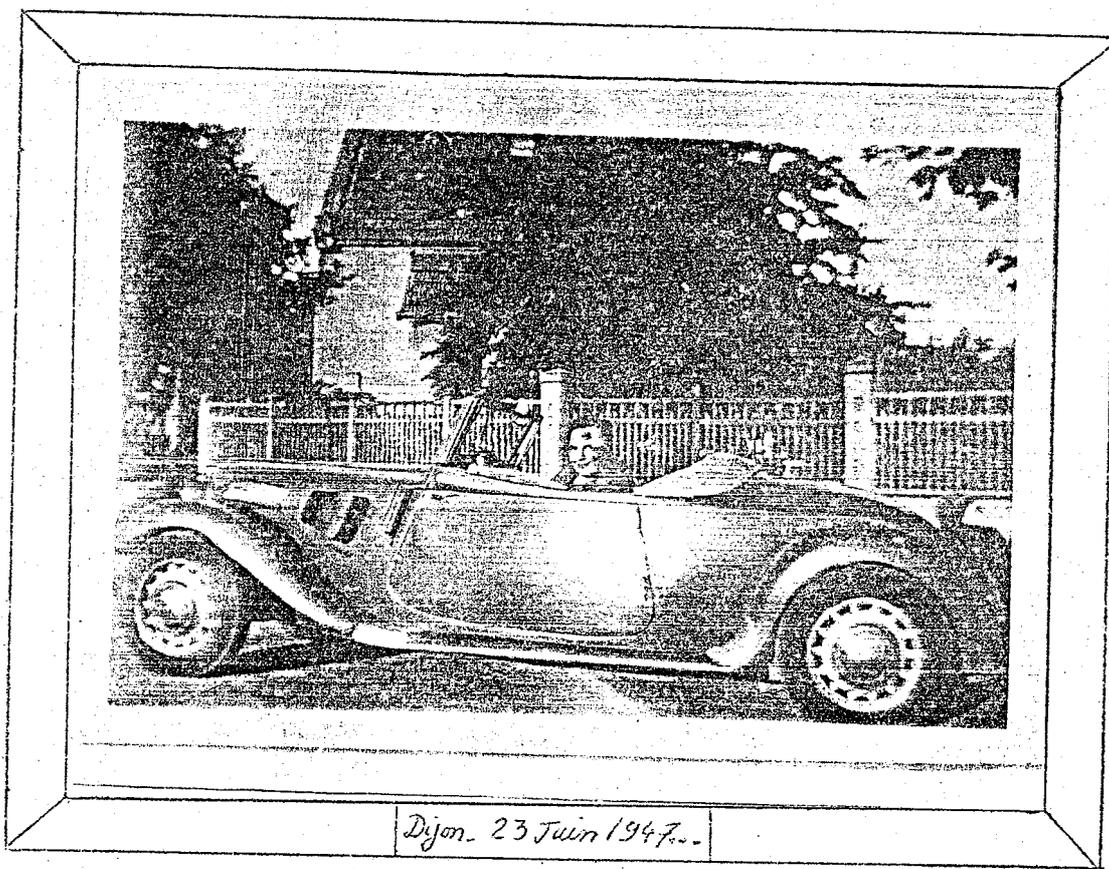
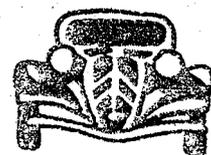




Le Petit Chevronné



Dijon. 23 Juin 1947.

OCTOBRE 83

BULLETIN DE LIAISON DES «CHEVRONNÉS», CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE

Editorial

AMIS CHEVRONNE BONJOUR...

La saison se termine et toutes les sorties traction programmées pour 83, sont arrivées à terme.

Le bureau et moi-même tenons à féliciter tous ceux qui ont fait preuve d'initiative en organisant des sorties à titre personnel.

Toutes ont été agréables et réussies.....BRAVO

Le 25 Septembre, à la demande de Roger, parti à une manifestation en Hollande, Jean-François et moi-même avons assistés dans l'Isère à la réunion des clubs Citroën en vue des préparatifs du cinquantième anniversaire de la sortie de la traction avant d'André CITROËN.

Je peux vous assurer que cette manifestation sera grandiose et qu'il y aura un énorme rebondissement sur le plan international.

Plusieurs personnes de la maison Citroën s'occupent d'ors et déjà activement et à temps complet jusqu'au mois de Mai 1984, à la préparation et à la mise en œuvre de ce rassemblement.

Tous tractionnistes digne de ce nom devons être présent, et doivent depuis maintenant préparer leurs voitures. Vous devrez également prêter votre concours à la préparation de cette manifestation au sein du club.

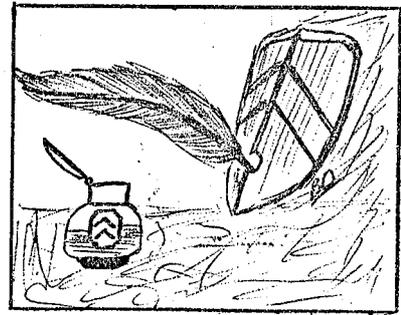
Nous comptons également sur votre imagination. Il faut que les tractionnistes Bourguignons soient pendant leurs séjours dans la capitale, les plus remarqués.

Pour terminer, je tiens à rappeler à tous les membres du club qu'il existe toujours des réunions le 2ème vendredi de chaque mois et qu'il serait bien que tout le monde soit présent....ET A L'HEURE.

Amitiés

Le Vice-Président

Patrick GAUDILLIERE

CHERS AMIS ...

Il y a bien longtemps que votre ancien président ne vous a pas parlé...
Ce n'était pas l'envie qui manquait, mais le temps et les soucis. La passion pour la Traction, vous en êtes tous conscients, ne s'éteint pas comme cela !

Ce qui fait que même si je ne participais pas beaucoup à la vie du Club ou aux manifestations, j'avais l'immense compensation de rouler très souvent avec ma II C et plus encore, j'avais toujours en tête la GRANDE FETE DE LA TRACTION...

Cette grande fête, vous le savez maintenant tous, c'est le cinquantenaire de la naissance de notre dévouée et fidèle compagne. Je ne vous ferai pas l'affront de rappeler sa date de sortie...

En tant que membre fondateur, avec André SARRAILLE, avec qui nous continuons de travailler malgré la distance qui nous sépare, et avec Roger BROSELIN, qui fût l'homme de BOURGOGNE 82 (Une grande fête aussi!), avec notre nouveau super-président J.F MITANCHEY, avec notre idole, la puce THOMSON la plaque tournante et j'ai cité Yves MEYNIEL et sa charmante épouse, et enfin avec tous les amis du Club, les vrais "Chevronnés" que je ne peux pas citer car il y en a trop... (Pas tant que cela en y regardant de très près); en tant que membre fondateur disais-je, il est de mon devoir de veiller et de stimuler les artistes à la veille de cette KOLOSSALE MANIFESTATION du 1er MAI 1984 !

Inutile d'y aller si vous vous préparez en Avril, c'est aujourd'hui qu'il faut penser à préparer notre culte à PARIS. Les détails de l'organisation vont nous parvenir au fil des jours d'ici le mois de Février.

A mon avis, et c'est mon souhait le plus cher, TOUTES LES TRACTIONNEMENTS EN ORDRE DE MARCHE doivent monter, y compris les E.C.R., s'il s'agit de la peinture ou de la sellerie: l'impact sera immense et je suis sûr que la plupart d'entre vous seront enchantés si nous noyons Paris avec nos Tractionnements...

Il faut aussi que le "Club des Chevronnés" se distingue: il arrive en 2 ou 3ème position des grands clubs de Tractionnements, et n'a que 3 années de bons et loyaux services, alors il faut continuer. Je suis allé aux dernières réunions du Vendredi, j'ai constaté qu'il y avait peu de monde mais ce noyau là est le moteur de l'association... Je suis tout à fait satisfait des options prises par J.F MITANCHEY pour 1983 et 1984. je pense que nous devons tous l'aider à mener à bien cette entreprise difficile mais merveilleuse: CITROEN, c'est plus qu'une marque de voitures, d'ailleurs toute Citroën a suscitée et suscite encore un engouement (2 CV, DS, SM).

C'est un nom prestigieux, il représente aussi les Jouets, partout, dans toutes nos activités le génie de CITROEN est présent...

N'oublions pas non plus que le cinquantenaire de la T.A, c'est malheureusement aussi le cinquantenaire de la mort de notre ami. (NDLR: ou presque, puisque c'est en Juillet 1935 que s'est éteint André CITROEN...)

Voilà pourquoi je voulais vous faire part de mes sentiments concernant le cinquantenaire. Il faut faire preuve d'initiative personnelle et pour que tout s'enchaîne parfaitement, il faut déjà être sûr de sa monture: Evitons les salades de bielles ainsi que les bouchons dans les conduites d'essence. Vérifions les allumages cet hiver et surtout évitons la corrosion.

Un cinquantenaire il n'y en aura qu'un, un centenaire sûrement aussi, mais là, nous ne serons pas tous là pour y participer, alors...

BON COURAGE ET A BIENTOT !!!

Jean-Pierre CHARTON

N. D. L. R. . . .

Tables des matieres
Après l'éditorial de JP Charton, les lecteurs pourront lire les nouvelles du cinquantenaire. Ils partiront ensuite à Stuttgart pour une visite chez PERSCHÉ. Puis viendra la suite des aventures de Bébert, le compte rendu de l'Auxois et les informations BOU.

Comme vous avez pu le lire dans "L'éditorial du Président" du numéro de Septembre, la réorganisation de la lourde tâche du secrétaire a conduit le bureau à le soulager du "PETIT CHEVRONNE".

Cette décision nous a donné une idée: la rédaction, la composition, le tirage et l'assemblage de notre bulletin étant une tâche trop lourde pour une personne, pourquoi ne pas la partager à tour de rôle ? Tel qui se sent peu doué pour la rédaction peut aider à la photocopie, et tel autre peu enclin à l'agrafage possède-t'il une âme de rédacteur en chef...

Toutes les bonnes volontés seront accueillies avec joie!

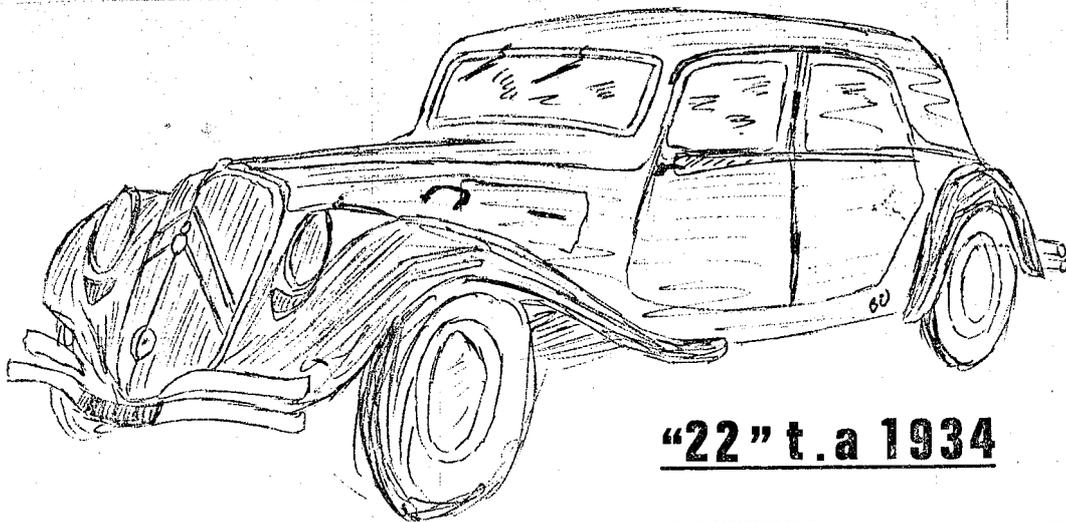
Pour ce premier numéro "nouvelle formule", en tant que rédacteur en chef, j'ai assumé ce rôle. Le reste de la tâche a été assumée par d'autres membres du bureau.

Pour la fin d'année 83, ce sont ces autres membres qui, à tour de rôle, prendront ma place, apportant à chaque numéro une personnalité différente...

Mais pour l'année prochaine, NOUS COMPTONS SUR VOUS !!!

N'hésitez pas, proposez nous vos idées, vos articles ou votre aide pour que le "Petit Chevronné" reste vraiment le lien entre tous les membres du Club.

Bruno OUDRY



"22" t. a 1934

EURO EN CINQUANTENAIRE

Cette nouvelle rubrique se propose de vous faire connaître, au fil des mois, l'évolution de l'organisation de la grande sortie de 1984: Le Cinquantenaire de la TRACTION, à PARIS, et ce tant sur le plan du Club que sur le plan national, voire international...

Le superbe enthousiasme insufflé lors des dernières réunions et du numéro de Septembre (Bravo J.F !!!) ne doit pas s'essouffler, toutes les voitures du Club se devraient d'aller à PARIS !

COMPTE RENDU DE LA REUNION DE " L'AMICALE DES CLUBS CITROEN".

Nous nous sommes rendus dans l'Isère avec Patrick GAUDILLERE, près de Saint-Etienne de Saint-Geoise, lieu d'aboutissement du Rallye de la CTU de LYON. C'est à cet endroit que nous avons mangés (A 15 H : nos estomacs étaient creux!)

Etaient présents à cette réunion le président Aude BAGOE, le trésorier Olivier LEQUETTE, le secrétaire Pierre MORAND, Gérard LORIEU et l'un de ses confrères des relations publiques CITROEN, Patrick et moi-même...

- LA DATE: C'est bien le Dimanche 29 Avril.

Il y aura un accueil CITROEN dès le Samedi soir sur le lieu de la manifestation.

- LE LIEU : Roger, dans son précédent article, a été un peu trop affirmatif (ainsi que tous les autres membres de "l'amicale") quand au bois de Boulogne, car actuellement rien n'est défini et il semblerait que ce soient la TOUR EIFFEL et le CHAMPS DE MARS qui aient le plus de chances...

- ACTION DE SENSIBILISATION : C'est O.K, dès le mois de NOVEMBRE, tout le réseau CITROEN sera informé de l'opération.

Une conférence de Presse aura lieu cette

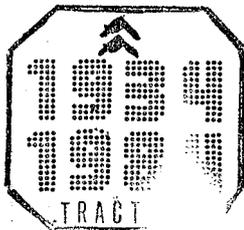
Une conférence de presse aura lieu à cette époque avec tous les médias et l'AFP.

Pour RETROMOBILE, c'est bien 300 M2 qui sont déjà retenus pour le stand "Cinquantenaire". Une affiche est à l'étude...

CITROEN a demandé aux PTT d'éditer un timbre à cette occasion:

Le ministre n'a pas encore répondu.

- REPAS: Pris en charge par CITROEN le Dimanche midi uniquement. Le soir, un traiteur sera sur place pour vendre des repas à ceux qui le voudront...
Pour le Samedi soir et le Dimanche matin, chacun se débrouillera.
- LOGEMENT : Des possibilités sont à l'étude actuellement avec la ville de PARIS, pour utiliser des complexes éducatifs (CES, collèges...)
Il y aura aussi la possibilité d'hôtel avec garage.
- CARBURANT: CITROEN refuse la participation d'un pétrolier (risque de s'attribuer toute la publicité de cette manifestation).
- PARTICIPANTS : Toutes les T.A. sont invitées à se rendre au Cinquantenaire, quel que soit leur état. Seront refoulés: Customs, dragsters...
L'estimation de l'usine quand au nombre de participants est la suivante: Mini 3000/3500 véhicules, Maxi 4500/5000 véhicules...
L'usine souhaite vivement que la Ville de PARIS soit le plus longtemps possible embouteillée par des T.A.... Mais chut, il ne faut pas en parler...
- TRAJET : Un mini-rassemblement aura vraisemblablement lieu à DIJON pour les Suisses et la CTU Franche-Comté. Notre gros rassemblement sera à AUXERRE avec tous ceux qui viendront du sud: ce sera sans doute le plus important.
- ASSISTANCE TECHNIQUE : Elle aura lieu dans les différents points CITROEN.
Chaque garage situé sur la route aura un mécanicien sur place pour les petites réparations. Bien sûr, CITROEN n'est pas en mesure de fournir les pièces...
- RECHERCHE DE VOITURE : L'usine recherche une T.A. de 1934 (tout type) à acheter.
Elle recherche aussi une voiture avant-guerre, de préférence une légère.
La firme cherche aussi une "22" (Patrick et moi même prètons les notres): si quelqu'un possède la 3ème, la réplique du Stand CITROEN au Salon 1934 sera parfaite!
- ANIMATION DU DIMANCHE APRES MIDI : Une gigantesque bourse d'échanges sera organisée par l'Amicale. Un mini Concours d'Elégance (Deux voitures par clubs présents) sera organisé par l'Usine.
- PROGRAMME : Un programme définitif sera élaboré dès le mois de Novembre.
Courant Décembre, nous en discuterons avec l'Usine: Il sera distribué dans les Clubs en Janvier.



- SOUVENIR DE LA MANIFESTATION : L'Usine étudie une plaque Rallye et un autre objet, type écusson de calandre, médaille, etc...
Le bureau vous proposera à la prochaine réunion (14 OCTOBRE) le projet d'un souvenir "CHEVRONNE".
- COTISATION A L'AMICALE : Fixée à 10 F. par membre de l'exercice 1983, le montant pour 84 sera décidé dès le mois de Novembre afin de pouvoir le répercuter dans tous les clubs.
J'ai eu le plaisir de remettre le premier chèque de l'Amicale.
(III membres x 10 F. = III0 F.)

Jean-François MITANCHEY

DROIT DE REPONSE

Je saisi l'occasion que m'a offert Yves MEYNIEL dans le dernier "Petit Chevronné" concernant le "Président courant d'air, insaisissable".

Je tiens à apporter des précisions:

Depuis le mois de JUIN 82, j'ai rencontré des difficultés professionnelles qui se sont aggravées au cours de l'année 83. Depuis le mois de MAI, j'ai su que je devais quitter la Chambre de Commerce et le CFA. Depuis cette date je cherche une nouvelle situation.

Je souhaite que vous compreniez que j'ai volontairement partiellement délaissé le Club pour mon travail.

Je pense que la situation va s'arranger dans les semaines qui viennent: j'ai en effet deux propositions sérieuses pour des postes à Dijon, ceci m'évitant déménagement et remise en question...

Je pense ainsi avoir apporté un éclaircissement à Yves et à vous tous....

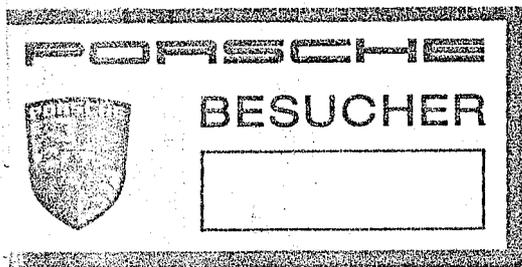
Le Président courant d'air: J.F.M.

ACTUALITES ..

Dans le dernier numéro de "La Vie de l'Auto", les lecteurs ont appris qu'une coque de Coupé "ayant pu abriter un moteur de grosse cylindrée" a été découvert...

Alors, Faux-Cabriolet 22 ?

Réponse à une date ultérieure: si la réponse est affirmative, voilà déjà un pas de fait vers la reconstitution du "SALON 1934" dont parlais le Président.



CHEVRONNES EN VISITE

Dans la matinée du 7 Avril, Nounours et moi avons rendez-vous à MOLSHEIM afin de prendre le départ d'une visite des usines PORSCHE à STUTTGART, organisée par les "Enthousiastes BUGATTI Alsace".

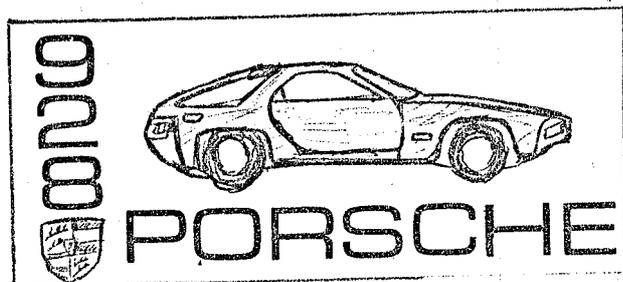
Malgré une moyenne élevée imposée par Jean-Marc à sa DS, nous manquons le bus... et c'est donc en CITROEN que nous passons la frontière. Par une heureuse coïncidence, nous avons dans l'auto l'Almanach LVA, où nous trouvons l'adresse précise de la maison PORSCHE : nous voici sauvés car nous ne parlons pas le patois local !!

Par un second hazard heureux, nous arrivons au portail de l'usine de STUTTGART-ZUFFENHAUSEN au même instant que le bus des "E.B.A.". Quelques instants plus tard, il nous aurait été très difficile de les retrouver...

Nous attaquons la visite de la maison par le PORSCHE MUSEUM:

Une bonne vingtaine de véhicules sont exposée, fruit du cerveau de l'ingénieur Ferdinand PORSCHE, de son fils Ferry puis de leurs successeurs..

On voit d'abord quelques AUSTR0-DAIMLER, puis une magnifique VW Coccinelle du premier modèle (avec les "Bretzel Fenster") et c'est ensuite au tour des vrais PORSCHE: 356 coupé, cabriolet et...speedster; "Spyder" 550, barquette 1500, puis les fameuses 917 longues et courtes, les 911 et dérivés de compétition sans oublier un véhicule militaire des années 50, une Formule 1... La présentation est complétée par divers documents et une belle série de moteur allant du vieux Flat-Four du prototype VW (la KdF) au 16 cylindres à plat à turbocompresseur de compétition...



Nous avons quelques difficultés à saisir les explications de notre guide, mais nous connaissons tout de même les grandes lignes grâce à l'amabilité de quelques Bugattistes compréhensifs...

Sortant du "Museum", nous nous dirigeons vers les halls de montage en longeant une haute tour: celle ci contient les pièces de fonderie et de tôlerie, qui ne sont pas fabriquée ici. La cadence de production est modeste: 74 voitures sortent par jour, et ce sont 15 "928 S" et 59 "911" qui prennent les routes du monde...

(Les 924 et 944 sont assemblées ailleurs: nous avons ici le haut de gamme de la firme)

Le premier hall que nous visitons est celui du montage des caisses.

Nounours, avec une petite moue, me confie: "Oui, eh bien même chez PORSCHE c'est le travail à la chaîne..."

Il allait peu à peu changer d'idée: pas de robot pour tenir les pièces, pas de convoyeur pour déplacer les voitures: les gabarits sont en partie placés à la main, la soudure (par points et à l'autogène) est faite à la main: pas de monstres tentaculaires comme dans certaines autres usines (Pas de nom!!). Et les voitures vont d'un poste à l'autre... sur des chariots poussés à la main!

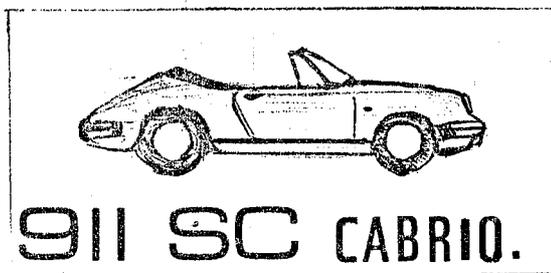
La vue de cette première chaîne nous permet d'évaluer la proportion des modèles construits 1/5ème de 928 et 4/5ème de 911: le coupé et le tout nouveau cabriolet sortent à une cadence voisine, voisinant quelques rares TARGA (Il est vrai que les Porscheistes attendaient un vrai cabriolet depuis la disparition de la 356, il y a quelques vingt ans... Ils doivent se rattraper!).

Les ateliers suivants sont ceux de la finition carrosserie, et là Nounours est agréablement surpris: les quelques finitions nécessaires sont faites à l'étain, et l'on ne semble pas pleurer sur la quantité. Il est vrai que, vu la qualité de l'emboutissage, ce ne seront pas les mastics qui alourdiront la caisse...

Lorsqu'elles sont terminées, les caisses passent en peinture, et notre hôte nous explique que portières, coffres et enjoliveurs divers sont montés sur la caisse avant peinture (ils seront déposés plus tard pour le montage des éléments mécaniques et de la sellerie). Cela est coûteux, mais nécessaire pour obtenir un fini identique sur tout le véhicule...

Je ne sais pas quel est le type de peinture utilisé, mais le résultat final est absolument magnifique.

Qu'il existe un teintier couleur peut être faites nous rappelle un peu "spéciales" cher à André. Notre guide en profite



Il nous est expliqué que bien de base, n'importe quelle à la demande du client: cela "l'atelier des commandes CITROEN!

étant donné le grand nombre d'options possible à tout les niveaux, les PORSCHE ne sont pas sorties à la chaîne: elle est le fruit du choix d'un client déterminé...

pour nous faire remarquer que,

Il n'y a pas de parc d'inventés chez PORSCHE !!!

Nous passons ensuite au montage de la mécanique: 6 cylindre boxer refroidi par air pour la 911, 8 en V refroidi par eau pour les 928 (911: Moteur à l'arrière, 928 à l'avant)

Nous finissons par les hall de finitions: montage des accessoires divers, de la sellerie (4 peaux complètes sont nécessaires pour un intérieur cuir).

En retournant dans la cour, nous passons devant un poste à essence: un cabriolet 911 SC rutilant est justement poussé devant. Quelques litres de super, contact...

Et le miracle à lieu, Nounours en est presque étonné. De la masse de tôle aperçue tout à l'heure est née une auto de rêve, palpitante des quelques 200 CV du boxer qui nous fait partager son premier feulement, prête à dévorer l'asphalte bienveillant

des Autobahn... Bien que le moteur aie déjà tourné 1/2 heure au banc, l'essayeur se rend à un centre de mise au point, en traversant au passage une cour garnie d'obstacles dans le style du routier de Montlhéry: simple histoire de vérifier que tout va à bord.

Sur le siège passager, une liasse de papier épaisse comme les mémoires de qui-vous-savez: c'est le "pedigree" du nouveau-né. Tout y est noté: les tôles ont été contrôlées après soudure, la peinture appréciée de main de maître-carrossier, le compte rendu du banc et la courbe de puissance du moteur, tout y figure, prêt à être communiqué à l'acheteur curieux ou en cas de litige, que celui ci accuse la peinture d'une aile ou conteste la présence de 204 CV derrière son siège...

Et c'est sur la vision du parc des voitures terminées, prêtes à être livrées aux amateurs impatientes que se termine notre passage à l'usine.

Les anciens des usines BUGATTI ont tout observé avec intérêt et curiosité, et à leur air triste et songeur, on sent qu'il pense que cette usine ressemble à ce que peut-être aurait été " leur " usine en cette année 83 si...

Hélas BUGATTI n'est plus, souhaitons alors longue vie à PORSCHE, afin de pouvoir longtemps encore se chauffer à ce rayon de soleil jailli dans la grisaille de l'automobile d'aujourd'hui. Et je crois qu'en partant, lorsqu'il s'est retourné, Nounours avait changé d'idée sur la "Chaîne"...

Bruno OUDRY



Voici quelques chiffres donnés par le constructeur sur les deux modèles que nous avons vu monter à Zuffenhausen.

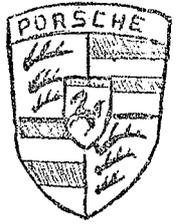
911

911 SC : Moteur 6 cyl. à plat, à l'arrière
Refroidi par air. Transm.arrière.
Cylindrée 3 litres. 5 vitesses.
Puissance 204 CV DIN à 5900 trs/mn
Vitesse: maxi. 235 Km/H.
0/100 Km/H en 6,8 secondes.

911 TURBO: Moteur 3,3 litre suralimenté par turbocompresseur. 4 vitesses.
Puissance 300 CV DIN à 5500 t/mn
Vitesse: Maxi. 260 Km/H.
0/100 Km/H en 5,4 secondes

928 SC

Moteur: 8 cylindres en V. 4,7 litres
Refroidi par eau, frontal.
Boite à 5 vitesses.
Puissance: 300 CV à 5900 trs/mn.
Vitesse maxi: 250 Km/H.
0 à 100 Km/H en 6,6 secondes.
Climatisation automatique en série.
Garantie longue durée 7 ans
(comme toutes les PORSCHE).

	Consommation:			
	911 SC	911 TURBO	928 S	
Stab.				
90 Km/H	8,0	8,1	9,7	
Urbain	13,4	20,0	19,7	



« SUPERTRAC »

Troisième épisode :

" UN MAUVAIS CARACTERE "

=====

Résumé : La Traction de Bébert ne veut que du super

A la sortie de la station, Bébert dut s'arrêter à un croisement muni de feux. Il attendait le vert pour redémarrer, lorsqu'une autre voiture, une décapotable de sport (rouge) vint se glisser à son côté, avec un crissement de pneus attestant la nervosité de son jeune chauffeur. Bébert pensa en lui-même qu'il n'allait sûrement pas essayer de le "griller" au démarrage : une Traction, ça seménage tout-de-même un tant soit peu. Puis le feu changea de couleur.

Il avait à peine commencé d'embrayer que le coupé sport vrombissant était déjà loin. Bébert vit alors le jeune chauffeur lui faire un bras d'honneur. Un peu étonné, il passa la seconde : alors qu'il embrayait en accélérant doucement, il se sentit tout-à-coup rejeté puissamment contre le dossier, et faillit lâcher le volant. La Traction semblait s'emballer, s'envoler, et cela sans bruit. Bébert vit, comme un mirage (on devrait dire comme dans un Mirage) l'aiguille du compteur de vitesse passer de 20 à 130 km/h puis dépasser la limite et se bloquer. En moins de 3 secondes, il avait rattrapé la voiture de sport, l'avait doublé, sans qu'il pût contrôler quoi que ce soit. Le volant lui tournait tout seul entre les mains et les pédales étaient bloquées.

Complètement affolé, Bébert, cette fois, fut projeté en avant : la Traction freinait brutalement, toute seule. Dans le rétroviseur, il vit tout-à-coup un énorme nuage de fumée s'élever, dans lequel s'engouffra la décapotable rouge. La Traction continuait de rouler, paisiblement cette fois, et Bébert se rendit compte que tout était redevenu normal.

Il s'arrêta sur le bas-côté, coupa le contact, et souffla, en se demandant s'il ne venait pas de rêver. Il vit alors arriver la voiture décapotable, dont le chauffeur était plus rouge que son véhicule, avec les cheveux en bataille et les yeux exorbités. Le coupé sport avançait au pas, en roue libre, et s'arrêta quelques mètres plus loin. Bébert vit le chauffeur descendre, titubant, sans même refermer la portière, et partir à pied, lentement, les bras ballants et le dos voûté.

Bébert, ahuri, commença de se demander si la Traction n'était pas plus folle encore que celui qui lui avait vendue.

MARC EVROT

LES NOUVEAUX MEMBRES

Nous avons l'habitude de vous tenir au courant des nouvelles inscriptions par quelques lignes ici même, avec les coordonnées des nouveaux chevronnés...

C'est malheureusement, en général, la seule apparition qu'ils font par l'intermédiaire de leur nom dans le "Petit Chevronné" et on ne les revoit plus: simple histoire d'avoir la carte (si le secrétaire n'a pas omis de l'envoyer), l'assurance et autres tuyaux...

C'est donc avec beaucoup de plaisir que nous avons vu à la sortie organisée en Auxois plusieurs nouveaux membres passionnés de T.A. et de plus très sympathiques:

Monsieur PRETET avec sa II B I953 (ex voiture de Dominique ANTICH) qui véhicula toute la journée Bruno, l'organisateur de la sortie (Pas la peine d'avoir deux tractions et toutes les deux au garage !! Laquelle sera prête pour le cinquantenaire?

Les paris sont ouverts...)

Monsieur PARIZOT, de Beaune, qui dans l'attente de sa propre traction s'essayait au volant de la II B 50 de Philippe GAUDILLIERE, toute neuve...

Messieurs BELLEVILLE père et fils, de Dôle, étaient venus dans leur II B I956 en état d'origine très bien conservé.

Bernard BESSON, bientôt Chevronné, fit l'acquisition homérique d'une II BL I946 le Samedi soir, et comme dans les comptes de fée voulu être là le Dimanche matin... le moteur devait finalement en décider autrement!

(NDLR: Il s'agissait en fait d'un simple problème de radiateur. Grâce à Denis MARTIN, la belle capricieuse a depuis repris vaillamment la route...)

Nous n'oublions bien sûr pas les membres ayant leurs tractions en restauration et qui sont assidus aux réunions mensuelles.

Yves MEYNIEL

CALENDRIER

°°° L'assemblée générale du Club aura lieu le Samedi 10 DECEMBRE.

°°° C'est le Week End du 29/30 Octobre que se déroulera la traditionnelle bourse d'échange du CLUB 71 à Verdun-sur-le-Doubs.

CONSEILS...

"Attention à l'emploi des huiles détergentes: mélangées à d'autre elles enverraient votre moteur à l'hôpital!"

"Dix minutes d'entretien régulier valent mieux qu'une heure de panne..."

(R.GUERBER.1959)

BOURSE D'ECHANGE

SAMEDI 29 - DIMANCHE 30 OCTOBRE

SALLE DES FETES de VERDUN sur le DOUBS

Comme chaque année, le CLUB 71 organise sa BOURSE D'ECHANGE à VERDUN. Au fil des ans, cette manifestation prend une ampleur remarquable.

L'année dernière, tous les clubs régionaux étaient représentés et des fournisseurs de pièces étaient venus proposer leurs fabrications, notamment RENEL et PALAU qui représentent bien sûr un intérêt tout particulier pour les Tractionnistes.

La BOURSE D'ECHANGE propose chaque année des pièces détachées neuves ou d'occasion toutes marques, la vente de voitures et de motos anciennes, peintures, aquarelles gravures, publicité d'époque, catalogues ayant trait à la voiture ancienne, des jouets, des miniatures, des habits d'époque... etc.

Cette année encore, la surface des bâtiments d'exposition a été augmentée pour accueillir les exposants et des clubs étrangers devraient être présents.

"Les Chevronnés" renouvellent aussi leur stand qui proposera ses autocollants, badges, tee shirts et présentera une exposition photos de ses diverses sorties. De plus, "Les Chevronnés" vendeurs de pièces pourront les mettre en dépôt-vente. Ces pièces devront être propres, étiquetées avec vos initiales et le prix souhaité et être impérativement déposées sur place...

..... LE SAMEDI à 10 HEURES.

Il sera également nécessaire d'assurer une permanence, par roulement, au stand selon les horaires suivants :

SAMEDI de 9 H 30 à 18 H
DIMANCHE de 10 H à 18 H.

L'exposition ne fermera pas à midi, des repas seront proposés sur place.

Les volontaires sont priés de se faire connaître, soit au Président (80) 34.02.10 SOIT au Secrétaire (80) 21.74.57

Le COMITE DES FETES organise le DIMANCHE à 11 H un défilé dans les rues de VERDUN, nous comptons donc sur quelques tractions de "Chevronnés".

EN RESUME

- DEPOT-VENTE de vos pièces propres et étiquetées -
Samedi 10 H - sur place.
- DEFILE de Tractions le DIMANCHE à 11 H
- PERMANENCE au STAND, par roulement : SAMEDI de 9 H 30 à 18 H.
DIMANCHE de 10 H à 18 H.

ASSEMBLEE GENERALE

L'ASSEMBLEE GENERALE aura lieu le SAMEDI 10 DECEMBRE
SALLE BALZAC à 18 H 30.

Il sera procédé, comme l'exigent les statuts, au bilan financier et moral de l'année 1983, et à l'élection du BUREAU, ainsi qu'au renouvellement des cotisations.

Nous vous rappelons que la présence de tous les membres est indispensable et obligatoire.

L'ASSEMBLEE GENERALE sera suivie du :

REPAS ANNUEL DES CHEVRONNES
SAMEDI 10 DECEMBRE - SALLE BALZAC - 20 H 30

La Soirée Choucroute avait été bien appréciée l'année dernière, et cette année nous convions tous les Chevronnés à partager :

"la Potée Bourguignonne"

suivie d'une soirée dansante.

Réservez dès aujourd'hui votre soirée.

SOIREE POTEE - ADULTE : 75 F

ENFANT jusqu'à 6 ANS : GRATUIT.

ENFANT jusqu'à 10 ANS : 1/2 TARIF

ENVOYEZ TRES RAPIDEMENT votre réservation accompagnée de votre règlement à l'ordre des Chevronnés, à

Yves MEYNIEL - VAUCHIGNON 21340 NOLAY.

LE PETIT CHEVRONNÉ

« LE PETIT CHEVRONNE »

Rédacteur en chef : Bruno OUDRY
15, route de Gray, 21490 Varois-et-Chaignot
Tél. (80) 73.34.54

Secrétaire : Yves MEYNIEL
Vauchignon, 21340 Nolay
Tél. (80) 21.74.57

Club de la traction bourguignonne
LES CHEVRONNÉS

Siège social : 24, rue Amiral-Roussin
21560 Arc-sur-Tille



RANDONNEE ALPINE 1983

CLUB SUISSE 34-57

du mardi 9 Août au samedi 13 Août

En 1981, 3 T.A. des Chevronnés avaient participé à cette extraordinaire sortie en haute montagne. Cette année, 3 voitures encore, mais une seule Dijonnaise, la 545 AQ 21 du trésorier, avec 3 personnes à bord ; la "7" 1936 du président suisse Laurent ZIEGLER et le cabriolet Langenthal de René MAURON - oui, bien sûr, ces deux sympathiques amis sont membres des Chevronnés. Les BROSSELIN étaient inscrits, mais l'état de santé du papa de Françoise ne leur permettait pas de s'absenter une semaine.

Cette fois, il y a 5 jours de balade ; le parcours est nouveau avec, au total 15 cols à franchir.

L'organisation n'a pas changé , c'est-à-dire qu'elle est parfaite, tant de la part des dirigeants du 34-57, Laurent, Philippe, Louis et j'oublie d'autres noms, que de Citroën Suisse, toujours sous la responsabilité de la charmante Mlle FAVER. Comme en 1981, le break CX, le camion plateau C 35 et son dévoué mécano sont là : ils ne manqueront pas de travail

53 tractions sont au départ : les Suisses, évidemment, en grand nombre, les Belges - dont une super traction Rosengart, présente à B. 82 - Ils ont obtenu une assistance de Citroën Belgique - des Hollandais et, pour la France, des Parisiens - dont un superbe cabriolet blanc - une 11 B stéphanoise, des Occitanes (dont une 15) déjà présents en 1981 et à B. 82

1er jour - mardi 9 Août - 185 kms
.....

Départ de Berne vers 8 heures. Chacun a sa feuille de route et on roule librement, seul, ou en peloton, le camion balai fermant la marche. Pas de col ce matin. Pourtant le cabriolet Langenthal des Mauron tombe en panne de B.V., après Interlaken à 20 kms d'Innertkirchen, étape de midi. Il finira le parcours du matin à 65 km/h en seconde, seule vitesse utilisable. Courageusement, il veut commencer à vérifier la nature exacte du pépin et ne déjeunera pas ; car René n'est pas homme à s'avouer battu. Le cabriolet sera chargé sur le plateau.

L'après-midi, on attaque les choses sérieuses avec le Grimsel Pass (2164 m). C'est très beau. Du côté droit, nous découvrons les lacets de la Furka (franchie en 1981) et devant nous, le glacier et la naissance du Rhône. Elisabeth Lanaud qui nous accompagne s'exclame : "il faut être complètement dingue pour s'aventurer sur des pentes pareilles avec des vieilles bagnoles".

Après, c'est le Nufenen Pass (2478 m). Là guère à espérer en seconde. Entre les lacets, les portions de ligne droite sont terribles. Je ne suis pas très rassuré : je viens de refaire mon moteur et un détail de mon remontage m'inquiète, je vous raconterai cela en réunion mensuelle. En fait, je n'aurai pas la moindre panne. Donc arrivée à Airolo vers 17 h. Là, l'agent Citroën prête un local, un peu étroit il est vrai. On ne peut pas, pratiquement être plus de deux à travailler sur le cabriolet. Mais, il y a des volontaires en surnombre. C'est beau cette solidarité Traction. Une boîte de secours du club organisateur sera remontée. J'ai pu donner

un petit coup de main entre 10 h et 11 h du soir en dépit des protestations de René qui n'a toujours pas voulu manger et que son épouse ravitaille un peu avec un sandwich et de la bière. Il finira seul, tout l'outillage rangé à 1 heure du matin et repartira sans problème pour le reste de la randonnée. Quelle santé ! il fallait le faire ! Chapeau !

2eme jour - mercredi 10 Août - 252 kms
.....

Col du Lukmanier : 1972 m : il nous semble paisible par rapport au Nufenen ; l'après-midi l'Albula Pass 2312 m. On est déjà vacciné, malgré des portions en lère. Arrivée à S. Chanf dans une belle vallée à fond plat, mais à 1700 m d'altitude tout de même.

3eme jour - jeudi 11 Août - 144 kms
.....

C'est la grande étape de montagne avec 7 cols. Pas de 1/2 étape à midi. Repas libre. D'abord la Bernina Pass (2323 m) que nous escaladons dans les nuages : le temps s'est dégradé. On arrive près du sommet, le soleil perce. C'est féérique ce lac avec la montagne enneigée en toile de fond ! Puis le Livigno (2315 m). On devient difficile à épater. Nous sommes bientôt en Italie à Livigno, localité commerçante, toute en longueur. Et roulez ! Le passo d'Eira (2208 m), le Foscagno (2291 m). Nous mangeons seuls à Bormio ; les tractions sont égrenées sur tout le parcours.

Gare, l'après-midi, c'est l'ascension la plus redoutée, celle du célèbre STELVIO (2760 m) 1543 m de dénivellation en 19 kms. On nous annonce 36 lacets (36"tornante") En fait, les 2 derniers, pas cotés à l'argus, ne sont pas les plus tendres : total 38, sans compter les virages durs. La mi-parcours est terrible, étroite, avec chaussée défoncée ou en travaux. Seule solution : la lère. ça sent l'embrayage cuit. Une Golf G.T.I. plantée, bouche tout. Je passe difficilement à côté d'elle, avec un petit sourire (le méchant). Puis, il y a une partie moins dure. Au sommet, des capots sont ouverts - pas le nôtre - et pas seulement des capots de tractions. Ce redoutable Stelvio fait partie de la légende du Giro (tour d'Italie cycliste) Un mausolée a été érigé à la mémoire du "championissimo" Fausto Coppi qui, tant de fois franchit, seul en tête, ce géant. Il paraît que 38 tractions ont été pointées au sommet ; il y avait possibilité de prendre un tunnel pour éviter cette dure épreuve. Nous redescendons par la même route, sur quelques kilomètres seulement ; nous bifurquons pour rentrer en Suisse par le Umbrail Pass, facile depuis le Stelvio, puisqu'il n'a que 2501 m. Il nous reste le tranquille Offen Pass (2149 m) avant l'arrivée à Zernez ; mais nous logerons et dînerons encore à S. Chanf.

4eme jour - vendredi 12 Août - 150 kms
.....

Quartier libre le matin. On en profite pour aller faire un tour à St Moritz, trop chic et trop riche pour nous.

L'après-midi, escalade de la Fluela Pass (2383 m). La voiture marche de mieux en mieux (quel rodage !) et je sens que je ne casserai pas. Arrivée à Glarus.

5eme jour - samedi 13 Août - 218 kms
.....

à 9 h grand rassemblement des tractions sur la place de Glarus avec photos, film. Et les voitures partent une à une pour la dernière étape, direction Lucerne. Nous montons dans les nuages, en seconde, le Klausen Pass (1949 m) ; la chaussée est

très bonne. Dans la descente, les "34-57" font stopper pour la "verrée". Suprême délicatesse : ils ouvriront le Salmanazar qu'ils avaient gagné à Bourgogne 82 (club ayant le plus de participants). Quelle ambiance ! On complète avec du Chianti. Malgré les nuages, personne n'a froid et nous ne soufflerons pas dans le ballon. L'itinéraire comporte le passage devant le musée de Lucerne (rappelez-vous Zofingen) et Lucerne même.

Il ne reste que 2 cols : le Glaubenberg (1548m). Curieusement, il est difficile avec sa chaussée étroite et bosselée ; la descente est une fondrière : c'est très marrant, sauf pour la voiture n° 15 arrêtée et faisant signe : croisillon de sortie de boîte cassée. La dernière "bosse" le Brunid Pass paraît anodine.

C'est l'arrivée à Meirigen à l'hôtel du Sauvage où, comme en 1981, une magnifique réception est offerte par Citroën suisse (merci Mlle FAVER).

Heureux "débarquement" : les 3 Brosselin arrivent : ils en ont eu la possibilité.

Remise des récompenses. Le club des Chevronnés y participe avec deux ou trois caisses de B. 82. Notre incomparable ambassadeur, Roger, remet une caissette notamment au plus malchanceux, l'ami belge Léopold qui, outre sa traction accidentée et son épouse blessée (heureusement pas très gravement) a toujours été en salopette pour porter secours à tout le monde.

Au total, 3 boîtes défectueuses, un croisillon de cardan cassé, un roulement arrière H.S., joint de culasse, segments cassés.

Alors, direz-vous, pourquoi s'embarquer dans cette galère ? C'est simple : les paysages sont extraordinaires, à l'image de la gentillesse des amis du 34-57. Et puis, il n'est pas de plaisir plus grisant que de rouler en haute montagne avec une traction. On ne fait jamais de bouchon mais on en subit - et dans les descentes on est les meilleurs, avec cette sacrée tenue de route ... Mais si ... je vous le jure.

Je l'ai dit, aucun pépin sur la 545 AQ 21, même pas de surchauffe ; mais j'avais des cardans et un disqued'embrayage neufs, un moteur rechemisé, de bons freins ... et puis l'enthousiasme, le tout saupoudré peut être d'un peu de chance.

Je note encore : les 3 ou 4 "15" du peloton nous ont montré leur nette supériorité dans les ascensions. Quelle souplesse ! quel ronron !

Au total Dijon-Dijon : à peine 1750 kms

Nous remercions les amis du "34-57" et les responsables de Citroën Suisse.

Quelle organisation ! quelle gentillesse tout au long de la randonnée !

Déjà, la 545 AQ 21 prend rang pour la prochaine randonnée alpine ... !

J. LANAUD

ooooooooooooooooooooooooooooooooooooo
o INFORMATION DE DERNIERE MINUTE o
ooooooooooooooooooooooooooooooooooooo

Je viens de me renseigner à la préfecture des différentes possibilités de tracter une remorque (porte-voiture par exemple)

. le permis B : possibilité de tracter une remorque de plus de 750 kgs dont le poids total en charge est inférieur ou égal au poids vide du véhicule tracteur (en bas à gauche des cartes grises).

. Si le poids total en charge de la remorque est supérieur au poids vide du véhicule tracteur : obligation d'avoir le PERMIS E LEGER. C'est une simple visite médicale.

Pour l'obtenir, il faut aller à la Préfecture au service des permis de conduire avec :

- 2 photos d'identité
- 1 enveloppe affranchie à 14,80 F (avec adresse)
- 1 enveloppe affranchie à 2 F (avec adresse)
- 1 timbre fiscal à 1 F
- le permis de conduire

ATTENTION : La Police et la Gendarmerie ferment souvent les yeux concernant ce problème, mais aucune assurance ne vous couvrirait en cas d'accident si vous êtes en défaut.

(Décret paru au Journal Officiel du 20 Mai 1977)

J.F. M.

27. APRIL 1984
DINER COMMÉMORATIF

Pour commémorer le quarantième de lancement de la Citroën Traction Avant en 1934, on a organisé une réception et une exposition au cours de laquelle une Traction Avant du premier modèle sera présentée, suivie d'un dîner d'une qualité exceptionnelle.

10. 11. 12. AOÛT 1984

RALLÉE COMMÉMORATIVE
DES CLUBS CITROËN

AU PARC ET CHATEAU DE KNEBWORTH, HERTFORDSHIRE

Ce rallye sera sans doute le plus grand rassemblement de voitures Citroën jamais vu au Royaume-Uni, réunissant le rallye annuel du Traction Owners Club, le rallye annuel du Citroën Car Club et le rallye international du club 2CVB. Les deux premiers jours seront réservés aux clubs Citroën, parmi les attractions il y aura un gymkana et des défilés, des démonstrations, les magasins des clubs, une bourse d'échanges, un musée Citroën, un barbecue et des divertissements. Dimanche, le public sera admis et en plus des activités mentionnées plus haut, il y aura des courses de 2CV cross, une exposition de Citroëns comprenant tous les modèles produits entre 1919 et 1984, un grand concours d'état, une parade de Traction, une exposition de voitures françaises classiques, des stands commerciaux, des groupes musicaux français, et bien d'autres choses encore!!

Des informations supplémentaires seront publiées aussitôt que possible.

Pour renseignements, s'adresser à:-

Mme K Hayes, Traction Owners Club, 19 Winton Avenue,
Bourds Green, Londers N11 2AS, Angleterre. Téléphone:- Londers 888-6790



27TH APRIL 1984
CELEBRATION DINNER

To commemorate the launch of the Citroën Traction Avant 50 years ago in 1934, a reception, exhibition and presentation will be held at which an early Citroën Traction Avant will be unveiled, this will be followed by an exceptionally good dinner.

10TH 11TH 12TH AUGUST 1984

THE CITROËN CAR CLUBS
CELEBRATION RALLY
KNEBWORTH HOUSE & PARK HERTFORDSHIRE

This will undoubtedly be the largest gathering of Citroën cars ever to be seen in the U.K. combining the Traction Owners Club annual rally, the Citroën Car Club annual rally and the International 2CVB rally. The first two days will be entirely for the Citroën Clubs, activities include gymkana and parades, demonstrations, club shops, autojumble, Citroën Museum, barbeque and evening entertainments. Sunday will be a public day which will include all these events plus National 2CV Cross racing events, Citroën Car Show exhibiting all cars produced from 1919 to 1984, a grande Concours de Elegance, a Traction Avant Parade, French Classic Car Show, Trade Stands and French bands plus much, much more!!

Further details will be released as soon as possible.

All enquiries to:-

Mrs. K. Hayes, Traction Owners Club, 19 Winton Avenue,
Bourds Green, London N11 2AS, England. Telephone: 01-888 6790.

27. APRIL 1984
GALADINNER

Zur Erinnerung der Einführung des Citroën Traction Avant vor 50 Jahren in Jahre 1934 findet ein Empfang, eine Ausstellung und eine Vorführung statt, an dem ein frühes Modell des Citroën Traction Avant entrollt wird und anschliessend gibt es eine aussergewöhnlich gute Mahlzeit.

10. 11. 12. AUGUST 1984

CITROËN AUTOMOBIL CLUBS
FESTIVITÄT

IM PARK UND SCHLOSS KNEBWORTH, HERTFORDSHIRE

Dieses Ereignis ist zweifellos eines der grössten Ansammlungen von Citroën Automobilen, die jemals in dem U.K. zu sehen waren und verbindet die Jahrestreffen des Traction Owners Clubs, des Citroën Automobile Clubs, des Automobile Clubs und des International 2CVB. Die ersten zwei tage sind völlig den Citroën Clubs gewidmet, Aktivitäten schliessen Gymkana (Testfahren) und Paraden, Vorführungen, Klub Stände, Automobil "Flomarkt", ein Museum von Citroën, ein Barbecue und ein Abend voll Unterhaltung ein. Der Sonntag ist für die Öffentlichkeit zugänglich mit ähnlichen Ereignissen und zusätzlich wird ein nationales 2CV Cross Rennen und eine Ausstellung von Citroën Automobilen aus den Jahren 1919 - 1984 stattfinden, ein grand Concours d'Elegance, eine Traction Parade, französische klassische Automobil Show, Ausstellungsstände und französische Kapellen und noch viel, viel mehr!!

Weitere Einzelheiten werden so bald wie möglich bekannt gegeben.

Anfragen an:-

Frau K. Hayes, Traction Owners Club, 19 Winton Avenue,
Bourds Green, London N11 2AS, England. Telefon:- (London) 888-6790

