

Le Petit Chevronné



Sortie Jurassic 2017

N° 207 – 3^{ème} trimestre 2017

BULLETIN DE LIAISON DES "CHEVRONNÉS"

CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROEN ANCIENNES



Sortie 1000 étangs



Les Grands-Mères en Seine

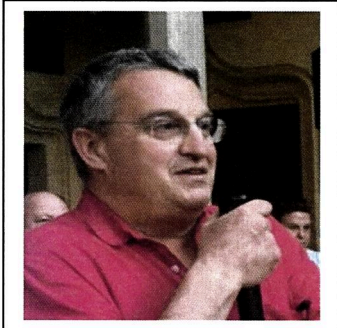
Le Petit Chevronné

BULLETIN DE LIAISON DES CHEVRONNES

N° 207

CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROËN ANCIENNES

3^{ème} TRIMESTRE 2017



Editorial

Chers Amis,

Avec l'automne sonne l'heure de la préparation du prochain Vignoles qui semble s'annoncer sous les meilleurs auspices au regard de la mobilisation suscitée dans vos rangs ! Une fois n'est pas coutume Les Grands-Mères en Seine ont remporté un franc succès à peine émaillé par la pluie le dimanche et plus regrettablement par la casse moteur de la Delage de Christine et Daniel. Vous en lirez le compte rendu dans notre prochaine édition, nous ne saurions, dans cette période oh combien liberticide, fustiger notre reporter de peaufiner son texte !

La très belle journée Bel Air spéciale Traction de l'A.O.C. a marqué, en matière de sortie, la fin de saison pour les Chevronnés et vous avez porté haut les couleurs du club.

Au plaisir de vous croiser dans les allées d'Epoqu'Auto et de vous retrouver nombreux à l'Assemblée Générale.

Grosses bises

Christophe

Sommaire

- Edito du Président.
- Calendrier 2017.
- Echos de nos voisins.
- Page insolite, sur la route des vacances.
- Rétromobile, les chars : Bernard Léger.
- Sortie des 1000 étangs : Daniel Pallegoix.
- Randonnée Alpine : Bernard Lacroix.
- Le train des frères Schlumpf : Yves Bergeret.
- Lettre à Auto Rétro : Yves Bergeret.
- Les fabrications OLD : Yves Meyniel.
- Les camions Citroën en miniature suite : Nieels Veymy.
- RV AOC à Bel Air : Christophe Bosle.

Pour ce numéro, crédit photos :

Sylvain Domatti, Bernard Lacroix, Bernard Léger, Yves Meyniel, Pascal Perreau.

Dans notre prochain numéro :

Compte rendu par Pierre Prêcheur de la sortie des Grands-Mères en Seine organisée par Sylvie et Philippe BLONDON.

Et les articles habituels auxquels vous pourrez joindre vos impressions de vacances en anciennes et autre billet d'humeur.

BUREAU : Christophe BOSLE
Christian AUGRAS
Yves MEYNIEL
Christian ROUX
Dominique VACHON
Bernard LACROIX
Philippe BLONDON
Pascal PERREAU
Eric DELARCHE
Bernard LEGER

Rédaction du Petit Chevronné : Christophe BOSLE - Maryse LACROIX - Yves MEYNIEL
Avec la participation de : Christine BOSLE, Bernard LACROIX et Pascal PERREAU

LES CHEVRONNES - Annexe Lorraine - 1 Boulevard Foch - 21200 BEAUNE
leschevronnes@wanadoo.fr - <http://www.leschevronnes.fr>

CALENDRIER 2017 - 2018

10 au 12 novembre : Salon Epoqu'auto à Lyon.

Pas de réunion mensuelle en novembre *

Dimanche 10 décembre : Assemblée Générale.

Restaurant Les 3 Ducs à 21121 DAIX

Vendredi 12 janvier : réunion mensuelle et galette.

Du 7 au 11 février Rétromobile Porte de Versailles

Vendredi 16 février : réunion mensuelle

*Attention date modifiée **

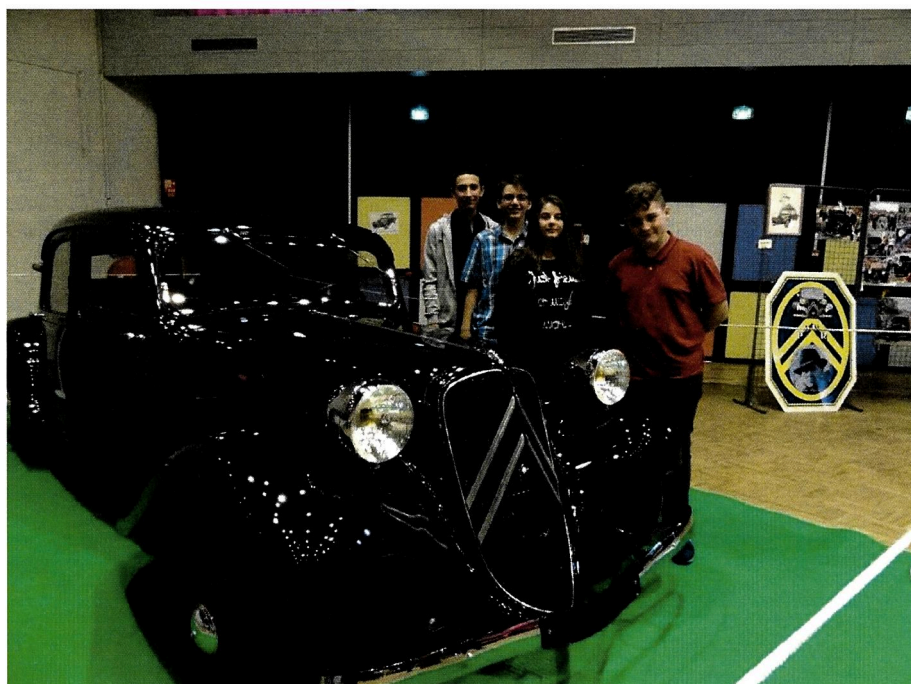
Vendredi 9 mars : réunion mensuelle

Vendredi 13 avril : réunion mensuelle

Dimanche 29 avril : 17^{ème} BOURSE EXPO à Vignoles

SSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSS

Les réunions mensuelles ont lieu le 2^{ème} vendredi de chaque mois à 20h30 (sauf modification)
5, place Anne Laprévote - 21300 CHENOVE*



Bonjour à tous.

L'immatriculation de Titine se profile ainsi que de nombreux essais sur route qui nous permettront de vous rendre visite car vous avez été tous des soutiens à notre projet. Pour certain, il faudra être un peu plus patient, la distance n'étant pas dans un premier temps notre priorité. Titine adore les surprises, vous ne serez pas prévenu directement du moins.

Bien amicalement.

Eric Skrzypcsak

Association une traction pour Jean Moulin - Collège Jean Moulin - BP187 - 71300 Montceau-les-Mines - tél: 06 01 83 50 57

www.une.traction.pour.jean.moulin.over-blog.com

ECHOS de nos VOISINS

Chaque 2^{ème} samedi du mois depuis avril et jusqu'en octobre, les RV de l'AOC à Bel Air se succèdent et ne se ressemblent pas, ici celui du 9 septembre pour la première fois sous une pluie battante !



Et pour cette édition de rentrée, un rassemblement cyclomoteur est prévu. Une balade depuis Beaune est organisée par Olivier MOUQUET, une quarantaine d'intrépide en deux roues a bravé les intempéries !



Et le RV d'octobre « Spécial Traction » à découvrir en page 24

Rassemblement des Vieilles Soupapes à Cheilly les Maranges :

En mai dernier, un beau plateau de voitures populaires, premier soleil radieux, une brocante et sa petite bourse...



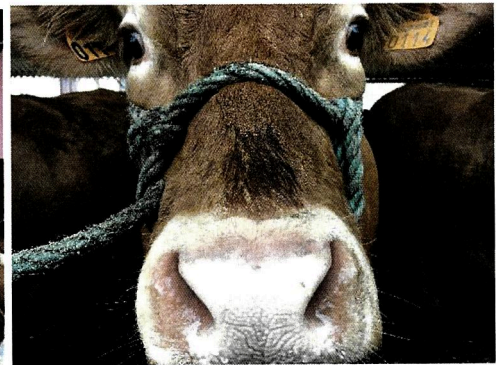
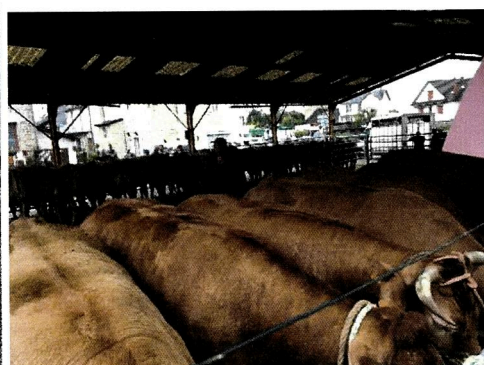


Vue à la manifestation des Vieilles Soupapes de Cheilly les Maranges le 25 mai dernier, une Renault Dauphine, sa remorque artisanale à partir d'un caisson arrière de berline contenant... une autre Dauphine... à pédales !

Sur la route des vacances...



Un bel attelage : vacances et voyage de noces ?



Une authentique Méhari 4x4, dans son jus mais bien fatiguée par un usage quotidien dans les pâturages de la Monédière, vue au comice agricole de Trignac en Corrèze.



Vu par Sylvain, sur la route des vacances à Chambon sur Lignon, la loco est une Mallet articulée ex Paris- Orléans-Corrèze en voie d'un mètre, l'autorail un Billard A80D, respectivement de 1900 et 1937 environ et en pleine forme.

***NDLR** : l'ingénieur Anatole Mallet (1837-1919), diplômé de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures, a conçu des locomotives articulées pour mieux s'inscrire dans les courbes serrées des gorges avec une grande force de traction. En 1884, il dépose un brevet pour cette locomotive « compound » à 4 cylindres avec pistons à double effet, mus par la vapeur de la chaudière, articulée en deux trains moteurs. Celle-ci contient 3100 litres d'eau chauffée à 200 degrés sous une pression de 14 bars. De Tournon à Lamastre, le train consomme 700 kg de charbon et 4000 litres d'eau. La locomotive n°403 est sur la ligne depuis 1903. Classée « monument historique », elle a été scrupuleusement restaurée en 2013 par l'atelier du Chemin de Fer du Vivarais, basé à Lamastre. La locomotive n°414 (1932) a rejoint sa grande sœur sur la ligne en 2015.*

De la draisine pour grands réseaux à l'autorail pour petits réseaux

Tout commence à Tours en 1920, dans le grand élan industriel qui suit la Première Guerre mondiale, avec la société Billard, Chatenay et Cie, qui a pour vocation la fabrication de pièces pour l'automobile. Pendant la guerre, notamment avec les camions militaires, l'automobile a montré son utilité. Avec le mode de vie à l'américaine, celle-ci devient le bien indispensable : l'industrie automobile française quitte le monde artisanal et les grandes firmes nationales dominent le marché et font travailler d'innombrables fournisseurs ou sous-traitants, dont les Établissements Billard font partie.

Bien que le réseau ait énormément souffert des destructions de la guerre et de la concurrence de l'automobile, le chemin de fer offre encore, par son ancienneté et son importance, d'excellents débouchés et Pierre Billard dispose à la fois de l'outillage et du personnel qualifié, pour répondre à des demandes provenant de nombreux autres domaines de la mécanique, dont la construction de draisines d'inspection pour les compagnies de chemin de fer.

L'année 1932 : an zéro de l'autorail Billard

Les premiers autorails Billard, comme le A 50 D de 1932, ont vraiment un aspect d'autobus de l'époque, avec un capot proéminent, mais comme ayant perdu ses ailes avant, et roulant, en se dandinant sur une voie étroite, qu'il semble écraser de sa caisse très large. Mais dès 1933, avec le A 65 D, le dessin de la carrosserie évolue vers un aspect plus ferroviaire et même assez élégant, bien que le véhicule soit toujours sur deux essieux et avoue son origine automobile, avec sa calandre. En 1934 et 1935, ce sera l'apparition des fameux autorails A 100 D à boggies et à voie normale et surtout des A 80 D et A 150 D et A 150 D2 à voie métrique, aux formes bien rondes, qui resteront immortels dans le souvenir des usagers de l'époque et des amateurs d'aujourd'hui, et comme étant la forme la plus réussie et la plus caractéristique des autorails de l'entre-deux guerres.

Ce qui est moins connu est que Billard a été une marque très présente dans le domaine international, faisant des rames automotrices pour la Réunion, la Grèce, et même de très gros autorails impressionnants pour les réseaux africains, dont celui de l'Éthiopie, du Cameroun, de la Côte d'Ivoire (Abidjan-Niger), ou encore du fameux Congo-Océan. La caisse de ces autorails mesure 22,50 m de long, l'équivalent des plus grands autorails construits pour les réseaux nationaux français

Rétromobile 2017 :

par Bernard Léger

Le blindé français de la première guerre mondiale fait une sortie.

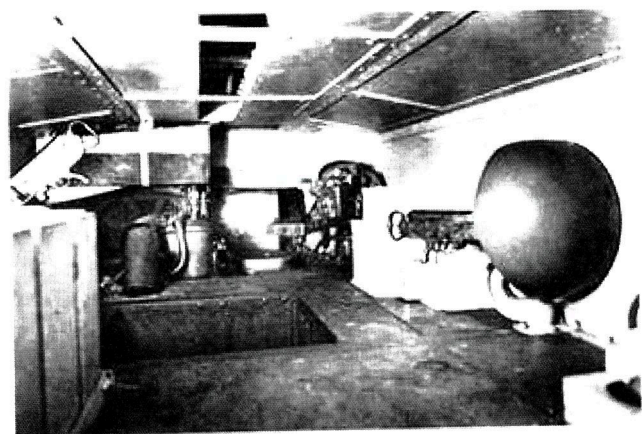
Rétromobile n'est pas uniquement le salon de l'automobile, c'est aussi un endroit où l'on peut (re)découvrir tout un tas de vieilles mécaniques, civiles ou militaires.

Cette année nous avons eu un aperçu de deux chars français rescapés de la première guerre mondiale. Le SCHNEIDER et le SAINT CHAMOND

Le premier vrai char (avec une tourelle et une vraie configuration de char moderne) de l'histoire militaire fut le Renault FT, lancé sur le front à la fin de la première guerre mondiale, mais deux engins motorisés l'ont tout de même devancé dès 1917 : le Schneider et le Saint-Chamond.

Char Schneider

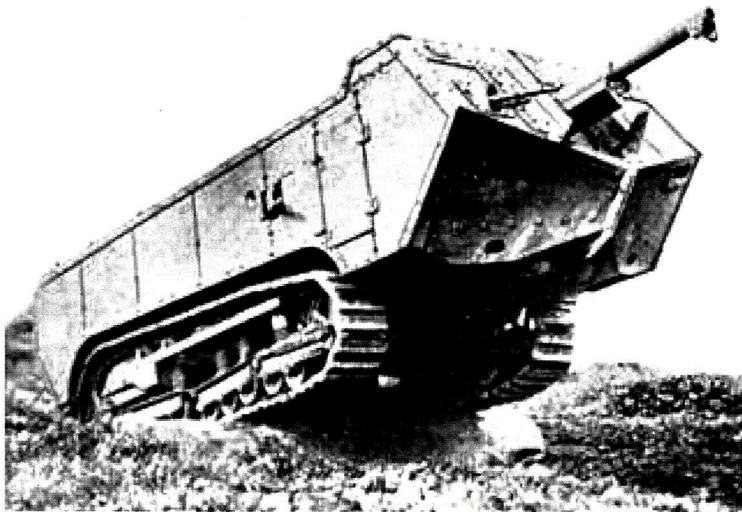
Evidemment, s'agissant des tout premiers blindés de l'histoire, il ne faut pas en attendre des prouesses de vitesse ou d'attaque. Sept hommes se tenaient dans le Schneider de 17 tonnes, qui n'était pas une grande réussite de fiabilité et de mobilité. C'était d'ailleurs le gros point faible de ces premières machines motorisées, qui avaient de tout petits moteurs : le Schneider disposait d'un quatre cylindres essence maison de 65 ch (vitesse variable entre 4 et 8 km/h !), tandis que le Saint-Chamond était un peu "mieux" doté avec un quatre cylindres hybride (oui, oui !) associé à un moteur électrique relié aux chenilles pour 90 ch.



CHAR D'ASSAUT SCHNEIDER
Ecole Supérieure de Guerre, 1917, 14. 15. 16. Blac-Meuse

[Char Schneider archives](#)

Char Saint-Chamond



Char Saint Chamond archives

Les consommations, gargantuesques (300 à 400 litres pour 100 km, alors qu'un Königstiger allemand de la Seconde Guerre Mondiale, de 700 ch et 70 tonnes, tournait autour de 90 litres aux 100 km.), ne faisaient pas de ces chars de véritables baroudeurs longue distance. Le but était de percer les lignes ennemies, toutes proches, mais leur fragilité et la fiabilité aléatoire auront raison de nos deux premiers blindés de l'histoire.

LA VALSE ... AUX MILLE ETANGS.

par Daniel Pallegoix

Quand j'étais petit et même un peu plus tard... mon cercle de famille parlait volontiers du terroir bourguignon, de la "Côte", celle du grand père Pallegoix qui avait ses origines dans le Corton... mais on ne se privait pas non plus d'évoquer le Jura, celui de Nozeroy et des sapins de la Joux, qui avait vu naître son épouse.

C'étaient là de belles contrées, bien dignes d'être l'objet de toute mon admiration puérile et honnête...

Ailleurs, quelque part, en des lieux peu (et mal ?) fréquentés, il existait des campagnes nettement moins recommandables, comme les pays de Saône et de Bresse, trop monotones, où les reliefs boisés du Morvan, trop austères et dépeuplés pour susciter l'enthousiasme.

Mais il y avait pire, il y avait le comble de l'insignifiance paysagère... c'était, j'ose le dire, c'était la HAUTE SAONE.

Ah, misère de misère...! Des étendues cultivées banales à perte de vue, des villages arriérés et bouseux, des troupeaux de bovidés stupides et néanmoins prospères... qu'est-ce qu'un touriste (car dans la famille, le tourisme c'était le "nec plus ultra" de l'épanouissement personnel...), qu'est-ce qu'un touriste pouvait espérer d'une expédition du côté de Greucourt ou de Noidans - le-Ferroux ? Rien... ou pire que rien : l'ennui et la consternation. D'ailleurs, les Dijonnais, dans leur grande sagesse, n'avaient aucun scrupule à se moquer de "la HAUTE PATATE" !

Et même des gens illustres, comme l'inoubliable Jacques BREL (dont la chanson "Une valse à mille temps" m'a inspiré mon titre...), avaient bien laissé entendre que le chef-lieu dudit département n'était guère qu'un "trou" :

"T'AS VOULU VOIR VESOUL, ET ON A VU VESOUL..."

Dans ces conditions, comment ne pas ressentir une discrète réticence quand l'excellente agence B&M. LACROIX -dont la réputation n'est plus à faire- s'avise soudain de proposer aux CHEVRONNES que nous sommes, et qui rassemblent l'élite de la faune touristique en CITROEN anciennes, un programme délibérément orienté vers ce département mal aimé, tout en essayant sournoisement de sauver la mise par une incursion bien inspirée et compensatoire jusqu'au pied des Vosges.



Eh bien, je peux vous garantir que si réticence il y avait, il n'aura pas fallu longtemps pour passer outre... et pour se féliciter d'avoir retenu sa place six mois d'avance afin de laisser les mains libres aux gentils organisateurs pour bloquer les réservations. De toute façon, lesdits G.O. s'étaient placés dans une position favorable puisqu'ils annonçaient leurs dates en juin : le samedi 17 et surtout le dimanche 18 ! Impossible, me direz vous, si l'on a le sens de l'Histoire, d'oser dire non... à l'appel du 18 juin... (Oui, bon, elle est facile, mais je ne pouvais pas résister au plaisir de vous la faire...).

Donc, après ce préambule utile et nécessaire, je m'en vais m'acquitter de mon humble tâche et vous narrer comment notre

petite escouade s'est appuyée ses 400 kilomètres sans faiblesse aucune, dans des conditions de ciel et de climat particulièrement délectables.

Sommés d'arriver sur l'esplanade d'Arc-sur-Tille dès potron-minet, nous étions là quatre vaillantes 2 CV (ou dérivés...), une DS "top niveau", et toute une ribambelle de superbes Tractions (dont la mienne n'était pas la moins remarquable, au contraire !... à ceci près qu'elle venait de nous intoxiquer en cramant le contacteur de STOP au sortir de la rocade, et que sans l'intervention de Christian, nous y serions encore...



Passée l'émouvante cérémonie des embrassades et du café-brioche, la pittoresque cohorte se devait d'atteindre au plus vite Pontailler pour franchir la Saône et, en saluant au passage la cité de Pesmes qui monte la garde sur les bords de l'Ognon, les villages (hélas!) méconnus de Chaumerenne et de Bonboillon.

Grâce à ces 56 premiers kilomètres, nous étions parés pour répondre à l'aimable invitation des vigneron Guillaume, dans le pays de Gy et de Charcenne. Reçus par la patronne, dont la prestance et le verbe compétent nous rendront bientôt incollables sur les mésaventures du vignoble à travers les siècles (mildiou, phylloxera... et j'en passe), et sur le choix des plants et des greffes qui permettent à nos vignes de surmonter les fléaux, nous allons bien prendre conscience qu'on pratique ici les deux beaux métiers du vigneron moderne : faire du vin, oui... mais aussi et surtout (en ce coin perdu de Haute-Saône), produire des plants et fournir des cépages pour le monde entier. Chapeau !

Impossible de se quitter, bien sûr, sans un détour par les celliers, où les précieux liquides "mûrissent" dans des fûts dont le chêne provient des forêts voisines et sans sacrifier à la dégustation bien tempérée de Pinot noir et de Chardonnay.

Ce n'est qu'un au revoir domaine GUILLAUME... d'autant plus que leurs bonnes bouteilles, par magie (?) vont revenir nous faire coucou sur les tables des trois restaurants de notre belle randonnée.

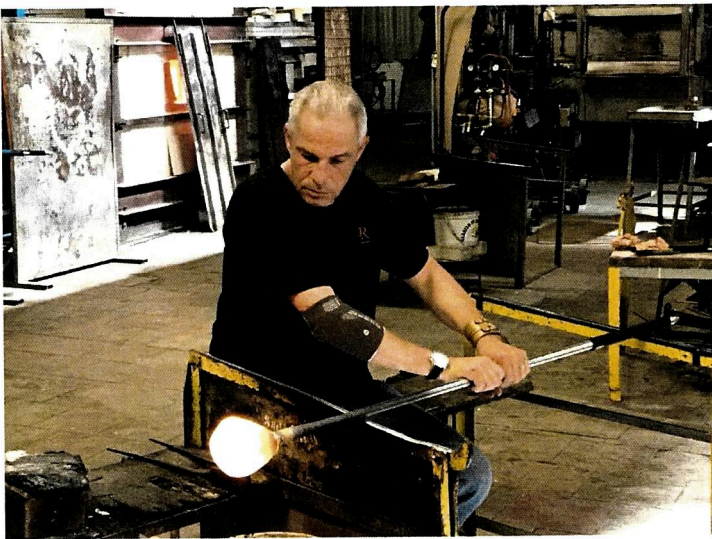


A commencer par le très estimable "Chez Berthe", dont l'établissement, au cœur du coquet village de Seveux (oui, Seveux... ça existe bel et bien...) s'enorgueillit d'une salle fort vaste et fort agréable, dont la patronne (Berthe en personne) tient les

fourneaux d'une main experte, et dont le fils poussant peut-être un peu loin le sens de l'accueil, se fait un plaisir de claquer la bise à toutes nos femmes, sans nous en avoir demandé la permission. Mais, bof, "on ne fait pas d'omelettes sans casser d'œufs"... et il faut savoir en passer par là, si l'on veut se réjouir d'un repas d'excellente facture et qui nous donne de l'élan pour affronter les suites du programme. Roulez jeunesse !

Allez... un petit bouquet de 66 km. -en saluant des patelins emblématiques de la Haute-Saône pure et dure : Lavoncourt, Vauconcourt, Augicourt, Bêteaucourt et Vougécourt... - pour atteindre en attraction (...avant...) numéro 2 de ce week-end ensoleillé, la fameuse cristallerie de Passavant-la-Rochère !

Que dire devant ce monument du patrimoine : la plus ancienne verrerie d'art française encore en activité, vestige presque intact de toute cette activité répandue dans l'Est, surtout depuis le 18ème siècle, aux confins de la Champagne, de la Lorraine et de la Franche-Comté, dont les noms prestigieux de Baccarat, Daum, Saint-Louis ont parfois éclipsé les très remarquables mais moins connus : Bayel, Vannes le Châtel et La Rochère...



Bien sûr une bonne part des fabrications de verrerie (récipients, flacons, etc...) sont passés au mode industriel et mécanisé, mais le savoir faire du maître artisan, qui "souffle" la pâte de verre devant nous avec dextérité, permet toujours de produire des objets d'art d'une réelle beauté. L'hôtesse nous explique d'ailleurs, à ce sujet, que l'entreprise aime à recevoir chaque année, des créateurs qui, le temps d'une saison font naître des œuvres originales, dont une belle salle lumineuse propose l'exposition.

Mais voici que nos vieilles CITROEN nous rappellent à notre devoir de touristes itinérants qui sont attendus en d'autres lieux. Les foins embaument, les oiseaux chantent. Cap à l'Est, maintenant pour mieux apercevoir la fameuse "ligne bleue des Vosges" qui se profile à l'horizon.

Avec 42 km. de plus au compteur-une broutille ! - les grands mères nous déposent à Fougerolles, sur le parking de la Distillerie Paul DEVOILLE, où, la encore, c'est une patronne épanouie (décidément...) qui nous dévoile (...oui, bon...) tout son docte savoir sur les merveilles de la distillation. Et le coeur des opérations de mûrissement se trouve, cette fois, dans un grenier bien chaud où d'innombrables bonbonnes recèlent les précieux alcools sous leur étui d'osier ... en donnant du temps au temps pour laisser s'évaporer ... "la part des anges".

Et quand on passe au magasin où s'alignent des flacons multiples et colorés -tout aussi chatoyants que les beaux objets de La Rochère... - on n'ose envisager (un peu par crainte de l'alcootest ?) d'en déguster la moindre lichette... Eh bien si ! On l'a eue, et il ne sera pas dit qu'il ait fallu repartir sans faire un brin de causette à de "la vieille poire" ou à sa majesté le kirsch de Fougerolles, tout en saluant d'un clin d'œil complice la présentation d'une topette de "bonne prune" sous la forme ô combien sympathique d'une 2 CV !

Heureusement pour la sécurité publique, nous étions quasiment à Luxeuil-les-Bains, et nos chambres nous attendaient à une douzaine de kilomètres.

Après avoir vu souffler le cristal... et sans avoir été contraints de souffler dans l'éthylotest, on va pouvoir enfin souffler... à l'hôtel BEAU SITE, son parc, sa piscine et son délectable dîner sur la terrasse, dans les fraîches brises du soir.

Et maintenant attention !

En ce dimanche 18 au matin, sous un ciel aussi bleu que la veille mais avec des effluves qui laissent redouter des températures supérieures à celles du samedi, la suite de l'aventure va prendre un caractère -disons-le- assez exceptionnel.

Au début notre pittoresque cohorte, de bonne heure et de bonne humeur, s'échappe en douce de la ville d'eaux vosgienne sans autre effet notable que les quelques sourires de curiosité sympathique affichés par les Luxoviens les plus matinaux. Mais la dite cohorte, un peu coupée dans son élan, dès la sortie de la petite agglomération, pour attendre la 11 limousine de 1939 qui avait décidé de faire son caprice (et qui finalement sera remise dans le droit chemin) allait bientôt se sentir pousser des ailes quand, après avoir dépassé Breuche (eh oui), elle se voit offrir le panneau de direction indiquant "LA MER" !!!

On savait Maryse et Bernard assez entreprenants, mais atteindre "la mer" dans la journée (et d'abord laquelle ?), c'était de l'inconscience... Mais le moment de panique vite passé, il n'y avait plus qu'à prendre ces Vosges Haute Saônoises pour ce qu'elles sont : le paradis des mirages.



Des mirages... et des virages, pour accéder aux "Ballons des Vosges" et à ce pays merveilleux des "Mille Etangs"! Imaginez une incroyable route, étroite, (souvent) ... dangereuse (parfois)... pentue (toujours), avec une dégringolade à 18 % en arrivant sur SERVANCE ! où la surprise vous guette à tous les tournants. Ici, la lumière joue entre les fûts sombres des sapins ; là, fleurissent des tapis de digitales, et partout, des plans d'eau scintillent au soleil, tantôt noirs et sauvages, tantôt riants et verdoyants, couverts de nymphéas... Accroché au volant, trop grand, trop dur, je balance la 11 légère (plutôt lourde) d'un bord à l'autre, d'une bosse à la suivante, et comme le fils de Charles Martel à la bataille de Poitiers, Simone me lance : "garde-toi à droite, garde-toi à gauche !...".

C'est beau, c'est grandiose, mais l'arrivée devant la scierie "à l'ancienne" clou du programme de la matinée, avec sa roue de moulin, sa rigole aux eaux limpides, et la sérénité d'une mécanique hors d'âge, apparaît comme l'oasis pour le bédouin. Plus d'une et plus d'un se verraient bien ici, le derrière dans le frais gazon, taquinant la truite au ruisseau avec une petite bouteille de rouge fruité planquée dans le cresson...





Mais le col du Mont de Fourche nous appelle, et son resto plus encore, non sans avoir salué au passage une collection de camions anciens nichés dans ce bout du monde.



Bonne table et joyeuse ambiance (malgré le majordome qui sert une succulente friture de carpe en glapissant comme s'il avait "avalé le micro")... en ce lieu qui se la joue "montagne" - déjà ! - malgré ses 620 mètres d'altitude. Et comme on sait "qu'il n'est si bonne compagnie qui ne se quitte", il est bientôt l'heure de tourner les capots vers la capitale bourguignonne, à 180 km de là, remplis de gratitude pour nos chers G.O. et définitivement "accros" des beaux pays de la Haute Saône.



19ème RANDONNÉE ALPINE

du 22 au 29 juillet 2017, par B.LACROIX (passager)

Vendredi 21 juillet départ en début d'après-midi de la rue du stand avec Christian et Maryvonne AUGRAS pour une première étape à NANTUA (via BOURG EN BRESSE) afin d'être au rendez-vous de cette randonnée, dans l'après-midi de samedi à l'ALPE D'HUEZ, qui commencera le lendemain matin.

Présents 54 équipages : 36 venant de Suisse, 12 de France (dont 2 de Bourgogne, AUGRAS et BERGERET), 5 de BELGIQUE et un représentant de Sa Gracieuse Majesté. Au départ, 3 berlines 7C, 37 11B et BL (dont 5 cabriolets), 12 berlines 15 Six, 1 cabriolet Georges IRAT et un fourgon JUMPER comme véhicule d'assistance.



Dès le dimanche 23, les festivités commencent : des virages, des lacets, des épingles et encore des virages, des montées, des descentes en veux-tu en voilà, croisant des vélos et des motos en pagaille, pour affronter les 13 cols de cette randonnée: la CROIX DE FER (2067 m.), le TELEGRAPHE (1566 m.), le GALIBIER (2648 m.), le LAUTARET (2058 m.), l'IZOARD (2360 m.), de VARS (2109 m.), de LA CAYOLLE (2326 m.), de St RAPHAEL (876 m.), de PIMPINIER (1130 m.), de TURINI (1604 m.), de BRAUS (1002 m.), de St MARTIN (1500 m.) et de la BONETTE (2715 m.). Tout ceci sur 900 km environ avec des étapes à MONTGENEVRE, VALBERG, MENTON (pour trois nuits) et le LAUZET D'UBAYE.





Plus au retour une étape près d' AIX EN PROVENCE et une étape à CARPENTRAS pour être à DIJON le lundi 30 dans la soirée.
En finale nous aurons parcouru 2500 km, magistralement assurés par CHRISTIAN au volant de sa 11B de 1953.

Rappelons que cette randonnée a été organisée par le Club CITROEN SUISSE 34/57 et plus particulièrement par Louis BURNENS et Jacques PERNEY. Merci à eux.

PS : lors de ce parcours 4 équipages ont déclaré forfait, leurs TRACTIONs ayant "rendu l'âme", boîte de vitesses HS.



Quand en gare de Thann, le train des frères Schlumpf forme convoi avec le train des souvenirs !

Par Yves Bergeret

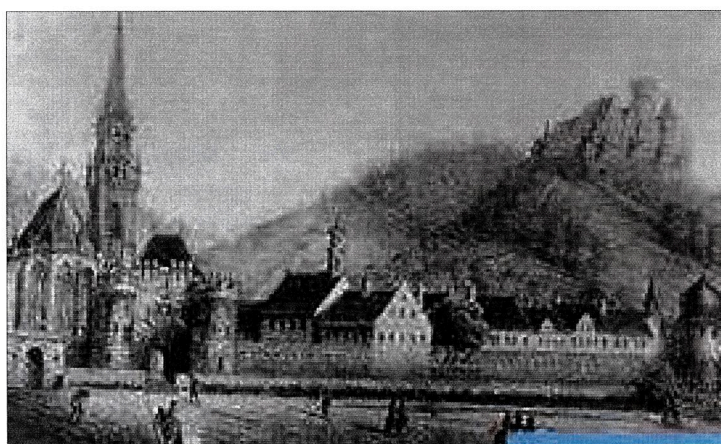
Il y a peu nous étions conviés par un ami alsacien qui entendait marquer son départ en retraite et la fin de la lourde restauration de son Cab'Trac, dans une ferme-auberge de la haute vallée de Munster.

La carte Michelin de l'Alsace dépliée au large je repérais l'endroit au nom imprononçable ainsi que ses modes d'accès. Par l'ouest le col de la Schlucht ou Colmar à l'est ?

La pluie s'invitant à la fête, c'est la DS qui allait s'y coller et la route du col devenant inopportune je cherchais sur le versant alsacien des Vosges où nous arrêter pour prendre un café et être bien à l'heure au point de rendez-vous au nom imprononçable.

Le coup d'œil circulaire sur la région, pratique impossible pour les GPSistes, s'arrêta sur Thann, ville dont le seul souvenir que j'en avais était d'y être allé avec mes parents, mais sans autre et de plus, inconnue de ma chère co-pilote.

Le Guide Vert, autre incontournable, m'apprenant que sa Collégiale Saint Thiébaud est honorée des deux étoiles qui « valent le détour », va pour Thann.



A 10 h. le panneau de la localité franchi, au moment où le soleil jouant des coudes pour pousser les nuages séchait la route, arrêta devant les barrières d'un passage à niveau, halte forcée toute plaisante tant devenue rare sur une route à grande circulation. Dans l'attente du tout dernier modèle de TER argent et azur, il me vient à l'esprit la scène vécue en 1964 par un automobiliste, pourquoi pas au volant d'une DS 63, à l'arrêt au même passage à niveau.



Médusé et les yeux écarquillés, notre homme se trouve face à un spectacle époustouflant qui, vitesse réduite défile devant lui comme à la parade.

Tout doucement, des wagons plats impudiques tirés par une 132 empanachée laissent voir et admirer leur chargement. Des Bugatti et des Bugatti, n'en jetez plus, la vue est pleine....

Des 35, le pur-sang si recherché car tellement abouti, des 22, des 13, des 40, des Stelvio, des 57, une.... Royale, l'une des 6 construites par le patron de Molsheim pour les grands, les très grands, de ce monde, traversent la nationale dans un interminable roulement de ferraille.

Sur ce passage à niveau défile la fabuleuse collection américaine Shakespeare dont Fritz Schlumpf venait de faire l'acquisition et qui depuis le Havre rejoignait ainsi son abri provisoire, l'usine textile de Malmerspach située 5 kilomètres en amont...



Les barrières se lèvent, retour en 2017, la DS se gare, au pied des près de 80 mètres de hauteur de la flèche de la Collégiale Saint Thiébaud et juste devant une pâtisserie-salon de thé fort désirable tant elle respire les traditions alsaciennes.

Après un très rapide conciliabule il a été décidé de donner la primeur aux plaisirs temporels et c'est dans d'excellentes conditions qu'après avoir écourté, le soleil ayant perdu la partie, notre examen du portail du 15^{ème} effectivement splendide, nous pénétrons à l'intérieur de ce « joyaux alsacien de l'art gothique rhénan ».

Les hautes verrières de la même époque laissent filtrer un « clair obscur » si particulier qu'il réveille en moi quelque chose.

C'est bien connu, quelques moments plus forts que d'autres échappent à l'oubli.

C'est ainsi que je me retrouve brutalement un dimanche d'automne 1957.

Je suis certain de cette date car en mai suivant je ferai ma communion solennelle et ce grand moment est directement à l'origine de ce qui va suivre.

Tout au long de l'année scolaire, les apprentis communicants dont la foi ne sera bientôt plus encadrée par les cours de catéchisme, en fait mise sous surveillance, avaient entre autres tous les dimanches messe obligatoire à 9h.

Pour cet office nous étions regroupés, filles et garçons hum hum, à droite du chœur de la Basilique, et à l'issue de ce recueillement émaillé de regards obliques, nous avions droit, toujours mixte, hum hum hum, en bonus à une explication de texte sur l'évangile du jour.

Obligatoire la messe avec deux dérogations possibles mais dûment justifiées.

Il fallait en effet à la messe suivante être porteur, soit d'un certificat médical, soit en cas d'absence de Beaune, d'une attestation de présence à son office établie par le prêtre local.

Mon père grand chasseur de gibier à plumes, en fait la perdrix car il dédaignait le faisán « bon pour les Tartarins », la grive « bon pour les excités de la gâchette », quoique le capucin pour la rapidité du tir et le civet de ma mère retenaient également son attention, hélas pour eux car il avait un bon coup de fusil.

Que de repas en famille ou avec des invités nous voyaient porter nos doigts à la bouche pour en extraire un plomb de 12 que nous déposions sur le bord de l'assiette.

Le pari qui s'ouvrait pour savoir qui alignerait la plus belle couronne laissait devant chacun une assiette rutilante.

Donc à l'automne 1957 mon père, comme deux fois par saison, nous annonce que le dimanche suivant il nous emmène avec lui chasser en Alsace.

Je ne suis pas certain que ma mère partageait son enthousiasme mais comme d'habitude elle faisait bonne figure, et je suis sûr que ma sœur à cette annonce baissait les épaules imaginant les levers aux aurores, les attentes interminables dans la voiture et les repas du soir qui n'en finissaient pas alors qu'elle avait peur d'aller se coucher, n'osant affronter seule les grands couloirs à lumière rare du vénérable et imposant, datant au moins de Bismarck, hôtel où l'habitude le faisait descendre.

Le « et comment on fait avec le petit qui a messe obligatoire ? » plongea mon père dans une stupeur agacée par ce sale coup de la calotte et éclaira le visage de ma sœur...

Mon père avait compris que cet argument était en béton mais il fut sauvé par sa connaissance de la pratique des dérogations, il faut dire que 6 ans de Jésuites à Dole laissent des traces.

Sa réponse, imparable, tomba quasiment aussitôt : « je vais me renseigner sur les horaires des messes et nous nous arrêterons dans l'église la mieux placée pour arriver à l'heure au rendez-vous de chasse ».

C'est dans ces conditions que tôt le matin après 3 bonnes heures de routes nous pénétrons directement, sans être passés dans le salon de thé si douillet qui devait pourtant être déjà en place, dans la Collégiale Saint Thiébaud de Thann, je savais bien que j'y étais déjà allé...

Avec ferveur nous suivions la messe pendant que mon père admirait les ogives en plein cintre et plus encore les stalles en chêne sculpté qui lui rappelaient celles de l'église de Bar le Régulier.

Nous en étions à l'élévation, moment silencieux et de concentration extrême lorsque de la droite vient nous cueillir un coup de sifflet aussi strident que court pour reprendre aussitôt mais cette fois-ci en modulant des notes qui grimpent tout en haut de la nef, rebondissent dans le chœur, remplissent les chapelles latérales et nous par la même occasion de stupeur.

Les voix du Seigneur sont impénétrables mais à ce point.....

Immédiatement mon père se glissa vers moi et me souffla, dépêche-toi tout à l'heure de récupérer ton attestation, je t'attends dehors et sur ces mots il sortit, ma mère encore pétrifiée par cette scène à la Don Camillo même s'il était évident que ce n'était pas Jésus qui avait sifflé, ne s'en aperçut même pas.

L'attestation en poche, l'Eglise avait prévu un formulaire dont l'officiant n'avait plus qu'à compléter les blancs, je sorti en trombe pour rejoindre mon père qui me fit traverser la place et contourner un bâtiment pour arriver à la gare, laquelle comme souvent dans les vallées étroites est quasiment au centre-ville.

Et là, légèrement à l'écart, feulait doucement et imperceptiblement une énorme locomotive à vapeur.



A l'époque tout était permis, aussi zut pour le retard, main dans la main avec mon père nous traversons les voies pour nous arrêter au pied de ce monstre dans la gueule duquel en tuyau déversait des tonnes d'eau.

Lorsque ses colossales roues, beaucoup plus hautes que moi, se mirent, toujours dans le calme et le silence, à tourner, j'ai été fasciné par les énormes barres horizontales qui pratiquement à hauteur de mes yeux suivaient le rythme des roues à la manière du vélo aux roues excentriques qu'avait bricolé le frère d'un copain, mais là en démesuré.

Un nuage de vapeur nous enveloppa laissant uniquement apparaître, tout en haut, une tête noire illuminée d'un large sourire lorsque précédé d'un mouvement d'épaule, explosa en bouquet final un grand, long, généreux, envoutant, coup de sifflet qui se prolongea nous laissant pétrifiés et, je crois mon père également, très émus.

Trois ans plus tard, dévorant la dernière aventure de Tintin, je ne sais pas pourquoi mais le yéti, cet effrayant monstre au cœur d'or qui en mal d'amour, vivait en hurlant sa peine le départ de Tchang dans les bras de Tintin, m'a fait revivre cette scène tant j'ai eu la certitude d'assister à un adieu déchirant, celui de la Traction, à vapeur rassurons-nous, pas la nôtre !



COUP DE et MISE EN



Lettre à la rédaction d'Auto Rétro suite à l'article paru dans le N° de juin 2017

Messieurs,

Amateur depuis plus de 50 ans de voitures et autres engins mécanisés anciens, je suis naturellement abonné à LVA et me précipite deux fois par mois chez mon dépositaire de presse préféré pour y faire l'acquisition de Rétroviseur et Auto Rétro, ayant eu l'honneur, et le plaisir il faut le dire, d'avoir rencontré Etienne Ripet qui m'a consacré un reportage dans la série "un homme, une collection".

Mais rien ne va plus, outre une (beaucoup) trop large part aux ventes aux enchères fantasmagoriques, voici que vous êtes en flagrant délit de récidive. Après un article sur une réplique de DS Cabriolet s'étant terminé sur cette idée iconoclaste "pourquoi acheter cher du vrai alors que le faux est aussi bien et moins cher", voilà que vous enfoncez le clou, vous me direz (s'il est en plastique il ne va pas faire beaucoup de mal) en chantant les louanges d'un Cabriolet Traction Avant "Cassoulet". Ces répliques existent aussi, je comprends parfaitement que vous en parliez, mais l'esprit et le texte de l'article sont incompréhensibles dans une revue, non pas grand public, mais spécialisée et réputée.

A l'heure où l'automobile ancienne intéresse un public de plus en plus large, touchant de ce fait des néophytes qui peuvent ne pas saisir la différence fondamentale, puisqu'historique, entre le vrai et le faux et où la FIVA vient à l'occasion de ses 50 ans, de consacrer un symposium duquel il ressort que l'avenir de l'automobile ancienne est lié directement au respect de notre patrimoine, le passeport FIVA se dessine comme obligatoire, il est à mes yeux inconcevable de ne pas avoir à titre didactique mis en parallèle d'un faux, un vrai dont la beauté de l'objet ne peut du fait de son authenticité et de son coup de crayon inimité, que s'attacher à notre âme.

De loin l'arrière Cassoulet heurte non pas le puriste mais le simple amateur de ce modèle, ce qui heureusement permet d'un coup d'oeil de faire le tri. De près, pourquoi écrire que "tous les chromes spécifiques au vrai cabriolet Traction sont présents" alors que la spécificité du Cab'Trac est sa simplicité, vêtu de sa seule ligne il fait fi de presque tous chromes apparus, chichement au demeurant, par la suite sur les berlines.

La sellerie, deux sièges et non pas la banquette de rigueur, dénonce immédiatement la mauvaise restauration ou imitation.

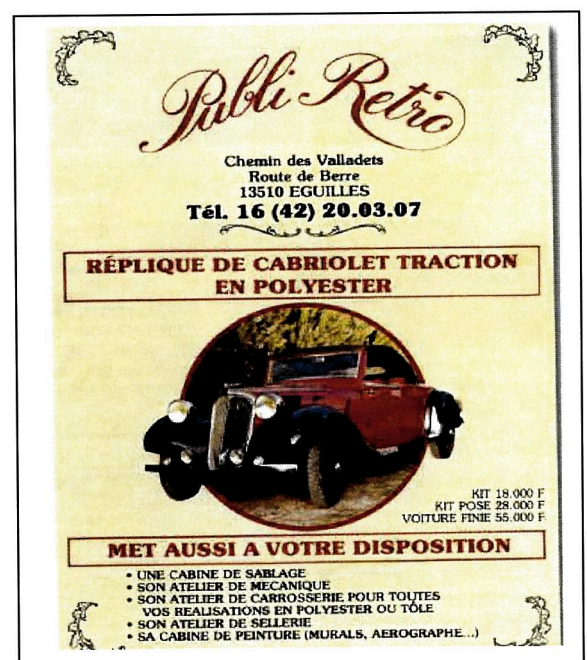
Je ne m'étendrai pas plus sur ce jeu des 7 erreurs ...

Enfin, respect pour les artistes, il est impossible de mettre dans le même sac Monsieur Cassoulet et les Maîtres dont les réalisations admirées dans le monde entier nous font rêver, Clabot, Girard, Renard, Langenthal..., ayant tous oeuvré à l'époque où il était d'usage de confier son véhicule à un carrossier pour le transformer selon ses désirs, sans jamais avoir en point de mire une imitation à bon compte.

Ceci dit, je continuerai à lire avec intérêt vos revues et plaisir les articles de Jean Paul Decker et de Jicé que j'adore.


Bien à vous

Yves Bergeret



Publi Retro
Chemin des Valladets
Route de Berre
13510 EGUILLES
Tél. 16 (42) 20.03.07

**RÉPLIQUE DE CABRIOLET TRACTION
EN POLYESTER**



KIT 18.000 F
KIT POSE 28.000 F
VOITURE FINIE 55.000 F

MET AUSSI A VOTRE DISPOSITION

- UNE CABINE DE SABLAGE
- SON ATELIER DE MECANIQUE
- SON ATELIER DE CARROSSERIE POUR TOUTES VOS REALISATIONS EN POLYESTER OU TÔLE
- SON ATELIER DE SELLERIE
- SA CABINE DE PEINTURE (MURALS, AEROGAPHE...)

Les fabrications O.L.D.

Par Yves Meyniel

Origine de la société " O.L.D Galerie" (Extrait du site du fabricant aujourd'hui)

"GALERIE-OLD" a ses fondements historiques dans le grand mouvement social de 1936, le front populaire et en 1948, la 2 CV. C'est la première fois en France où le pouvoir politique se mobilise pour octroyer aux Français de toute classe sociale ce qui est encore vu comme l'apanage des bourgeois et des aristocrates : Des vacances. Nouveau pour les Français, les congés payés permettent à des milliers de citoyens de se lancer à la découverte de leur beau pays : 15 jours de vacances qui deviendront trois semaines en 1956.

Dans l'intervalle apparaît une prodigieuse automobile qui défia les époques et unifia sur son usage les classes sociales : LA 2 CV ! Conçue dans l'enthousiasme dès 1937, après un démarrage difficile, la 2CV devient la voiture la plus populaire sur l'ensemble du pays. Reconnue incroyable, économique, avec ces deux (voir trois !) vraies places à l'arrière pour loger toute la famille ; la 2 CV n'a qu'un défaut :

Où mettre ses bagages au début de l'été ? Sur le toit pardi ! Mais pas sur la toile...

Le constructeur Citroën n'ayant rien prévu les particuliers se tournent vers les carrossiers et accessoiristes. Les équipementiers sont mis à l'épreuve, mais peu répondent aux exigences des automobilistes, les galeries proposées alors sont rudimentaires : charge limitée à 30 kilos, solidité et montage difficile, risque de crever la toile. Olivier Lecanu Deschamps, carrossier d'origine à Levallois Perret, est le premier à répondre aux attentes des futurs vacanciers. Reconnu par les professionnels de l'automobile, notamment pour avoir carrossé les voitures de marque DELAGE des 24 heures du Mans en 1939 (constructeur champion du monde en 1927), Olivier Lecanu Deschamps invente la galerie "O.L.D".

La Société O.L.D résoudre le problème du poids par une structure aluminium et la stabilité de l'ensemble par quatre tendeurs à molette. Quelques mois plus tard O.L.D lance la galerie en acier, plus lourde mais plus résistante (et plus facilement réparable) avec ancrages dans les gouttières. La "Galerie O.L.D" est un succès Populaire, avant chaque départ en vacances les particuliers font la queue à l'usine de Levallois Perret pour commander leur galerie...

Aujourd'hui O.L.D fabrique des galeries et échelles pour tout type de véhicules utilitaires professionnels. Regardez les véhicules autour de vous, notre logo est facilement reconnaissable !



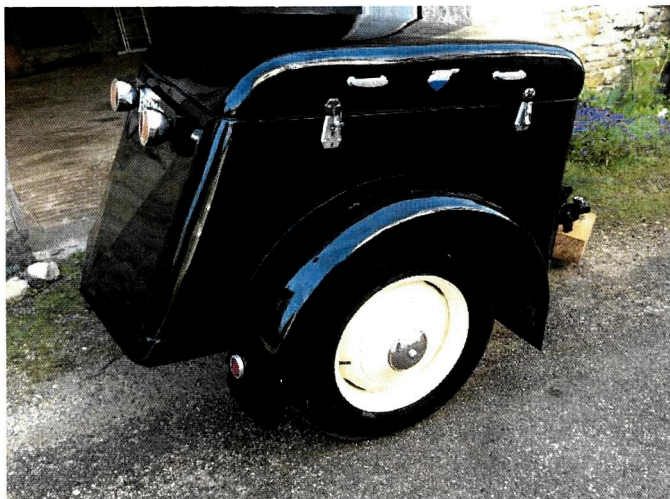
Hier et aujourd'hui...

O.L.D.
Fabricant de galeries pour véhicules utilitaires

Dans le catalogue de 1948, on trouve 7 galeries amovibles pour Simca, Citroën, Peugeot et Renault mais aussi pour « toutes voitures récentes françaises et américaines », des galeries à rampes hautes de 18 cm pour colis volumineux, en option des dispositifs spéciaux pour le transport de canoë, d'échelle ou de ski.

OLD propose également les galeries fixes pour fourgons et autocars avec échelle et main courante.

La marque est connue aussi pour la fabrication de remorque bagagère dont la particularité est d'être équipée de moyeux et de roues identiques à ceux du véhicule tracteur. Ces remorques sont proposées avec porte simple ou double à l'avant comme à l'arrière. D'autres modèles sont équipés de couvercle ouvrant et même de galerie supplémentaire, la charge utile allant de 400 à 600 kg.



OLD a fabriqué aussi une remorque porte-bateau « modèle » 150, la plaisance étant une activité qui se démocratise, c'est le premier modèle de la gamme, destiné aux Vauriens, Simplet et autres Mousse.

On trouve également la trace d'une remorque porte-voiture avec un ingénieux système de barre de torsion pour descendre le plateau au sol.

Beaucoup moins connu, le « Miniscot pliable » d'OLD capable de tenir dans le coffre d'une voiture, disponible uniquement en coloris bronze métallisé. Il est équipé d'un moteur de 75 cm³ Manurhin de 3 ch à 5000 tr/mn et propulse un engin de seulement 45 kilos, 1,17 m de long et environ 90 cm d'empattement.

Malheureusement, je n'ai pas retrouvé de photos de ces dernières fabrications. L'avis de recherche est lancé pour les colonnes du Petit Chevronné !

Les camions Citroën et leurs reproductions en miniature (Suite)

Par Nieels VEYMY

Résumé des numéros précédents :

Vous avez pu découvrir principalement le CITROEN T55 par les premiers et seuls jouets à partir de 1958 chez JRD et 1961 chez Dinky Toys, puis la collection Corgi Héritage datant de la fin des années 1990, quelques productions de petites séries jusque dans les années 2000, puis les premières collections presse.

Dans le dernier numéro, nous avons vu les modèles dérivés avec le T46 en échelle EDF ou pompiers, en version 4x4 et le T60 en cabine avancée Heuliez.

Toujours autour du CITROEN T55, les carrosseries spéciales :

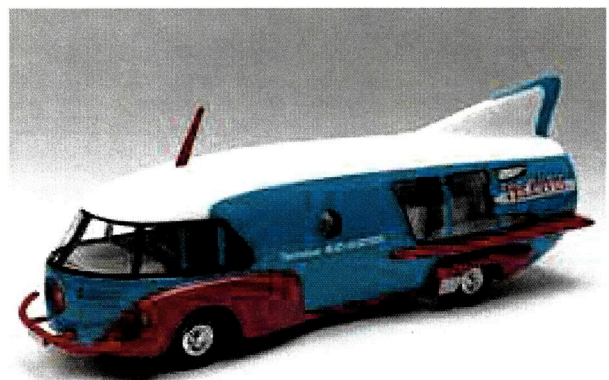
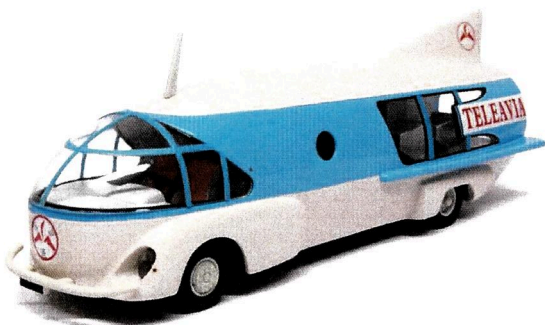
Les collections presse nous apportent de beaux modèles et la marque PERFEX produit également des camions de grande qualité, le budget pour les premiers est d'environ 25 €, pour les seconds en série limitée il faut compter environ 120 €.



Difficile d'imaginer que sous ces lignes futuristes se cache un placide châssis dont la conception date des années 1930 ! C'est sous le crayon de Philippe CHARBONNEAUX que les « Camions fusées » voient le jour, principalement pour la caravane publicitaire du tour de France cycliste.

Le « Citroën BIC U55 » est carrossé en 1955 par les Etablissements LE BASTARD de Rouen, une équipe qualifiée formée à la main la structure, la tôlerie et tous les éléments comme les enjoliveurs de roues, les pare-chocs et la calandre. Les portes de type « papillon » sont équipées de verrins compensateurs, le pare-brise plat est équipé d'un seul essuie-glace.

Ici au 1/43^{ème} en collection presse « Les Véhicules Publicitaires » d'Auto Plus.



En page précédente :

- **Le Citroën Type 55 « Camion fusée BIC de 1955 »**, dessin de Philippe Charbonneaux, fabriqué par le carrossier LE BASTARD, échelle 1/43^{ème} collection presse « Les Véhicules Publicitaires » d'Auto Plus.
- **Le Citroën Type 55 « Camion fusée PINDER de 1957 »**, (une autre source dit 1966 ?) dessin de Philippe Charbonneaux, fabriqué par la carrosserie LEFFONDRE, collection PERFEX N°212, échelle 1/43^{ème} en résine montée, série limitée à 250 exemplaires.
- **Le Citroën Type 55 « Camion fusée FRIGEAVIA de 1955 »**, dessin de Philippe Charbonneaux, fabriqué par la carrosserie LEFFONDRE, collection PERFEX N°200, échelle 1/43^{ème} en résine montée, blanc et bleu, série limitée à 250 exemplaires en 2012.
- **Le Citroën Type 55 « Camion fusée FRIGEAVIA de 1956 »**, dessin de Philippe Charbonneaux, fabriqué par la carrosserie LEFFONDRE, collection PERFEX N°204, échelle 1/43^{ème} en résine montée, seconde version bleu-blanc-rouge, série limitée à 250 exemplaires en 2014.

NDLR :

Philippe Charbonneaux s'est fait connaître par ses dessins d'avions. En 1946 il devient le styliste de la marque Delahaye.

Après avoir étudié en 1948 avec Jean-Pierre Wimille une voiture de type GT à moteur central, il part aux États-Unis, à Detroit, travailler quelques mois au centre de style de la General Motors afin de concevoir une voiture de sport qui sera la Chevrolet Corvette.

À son retour, déçu par les méthodes de travail américaines, il s'installe à son compte à Paris et présente en 1951 la Delahaye 235 aux formes modernes ponton.

Outre la célèbre brosse à poussière « Nénette » toujours en fabrication, il monte son bureau de style à Paris avec Paul Bracq et Michel Vioche, et dessine autoroutes, brosses à dents Vademecum, chariot élévateur, électroménager, jouets, lampes Wonder, ordinateur Bul, réveils JAZ, téléviseurs dont le célèbre TELEAVIA, ventilateurs Etoile, poêle Pyrobal et bien d'autres choses.

Il crée aussi des véhicules, les plus marquants : la Citroën Traction Avant 15-Six du président René Coty, la Salmson 2300S Barquette, un coupé Citroën 2CV sport et de nombreux camions publicitaires pour les marques Astra, Pathé-Marconi, BIC, armée de l'air ou Formica destiné à la caravane du tour de France. En 1959, il présente un camion publicitaire pour Onduclair qui sera le premier du genre, à cabine avancée, suivi d'un car-régie pour la RTF, sur châssis Bernard qui va préfigurer les nouvelles productions.

Appelé par Renault pour modifier la R8, il y crée le bureau de style avant de réaliser la R16 dont le concept d'une berline deux volumes "5 portes" et dotée d'un hayon est une première pour l'époque. Du côté poids lourds, il réalise pour la firme Bernard en 1961 une nouvelle forme de cabine qui sera imitée par beaucoup, puis pour Berliet des véhicules de pompiers, le bus à étage de Paris, le gazelle de l'armée et le Stradair qui a tranché radicalement avec les autres productions.



Citroën Type 55 Autocar 42 places, deux ponts, carrossé par Currus à 3 exemplaires pour "CITYRAMA Tour" à Paris 1955
Fabrication IXO pour Hachette - "Autobus & autocars du Monde" N° : 9 - 2015

L'ÉTRANGE BUS CURRUS CITROËN U55 CITYRAMA

Année 1950, la France renaît de ses cendres, le tourisme se développe. Les Français visitent leur pays, profitent des congés payés acquis avant-guerre et l'aviation civile raccourcit les distances. C'est alors que le tour operator Cityrama lance la construction d'un bus à double étages pour balader sa clientèle dans la plus belle ville du monde qu'est Paris. Le fabricant Currus est choisi, ce bus sera fabriqué sur un châssis de Citroën U55. De 1950 à 1980, les touristes sont baladés dans ce bus atypique. Dans l'élan de l'après-guerre, le design choisi est surprenant, très futuriste, gris métal et orange. Les lignes du bus sont élancées, avec à l'avant du bus, une impressionnante proue, tel un bateau. On trouve de grandes fenêtres latérales pour que ses occupants puissent observer au mieux les monuments parisiens. Le toit du premier étage est escamotable, dans le même objectif. On ne compte pas moins d'une cinquantaine de places dans ce bus, dont une vingtaine au premier niveau.

Currus, carrossier industriel

La société Currus est fondée en 1900 par Nathan Lévy et son fils Samuel, à la suite du rachat de la carrosserie Perrotin et Bollinger. Ils choisissent alors de changer le nom, empruntant Currus du latin, signifiant "char". Ils fabriquent des voitures pour chevaux. Au fur et à mesure des années, Currus s'adapte aux marchés et aux époques : début 1900 des automobiles. Années 30, la société excelle dans la réalisation de bus et autocars pour Citroën, Latil, Bernard et bien d'autres. Les années 40 seront difficiles pour la société. La seconde guerre mondiale fait mal et la société est réquisitionnée par l'occupant allemand. Dans les années 50/60, en pleine trenté glorieuses, la période est faste, avec principalement des réalisations sur base de Citroën HY avec de nombreuses administrations pour EDF GDF, la SNCF ou encore la police nationale. Début des années 70, Currus Ambulance est créé, avec Citroën comme client principal. Les ID et HY seront les principales bases de ces ambulances. Mais suite au HY, Currus anticipe mal l'arrivée du Citroën C35. En manque d'investissement, Currus est dépassée par Heuliez en tête, suivi de Durosotti et Gruau. 1975, c'est le dépôt de bilan pour la firme, et la fin de l'histoire.

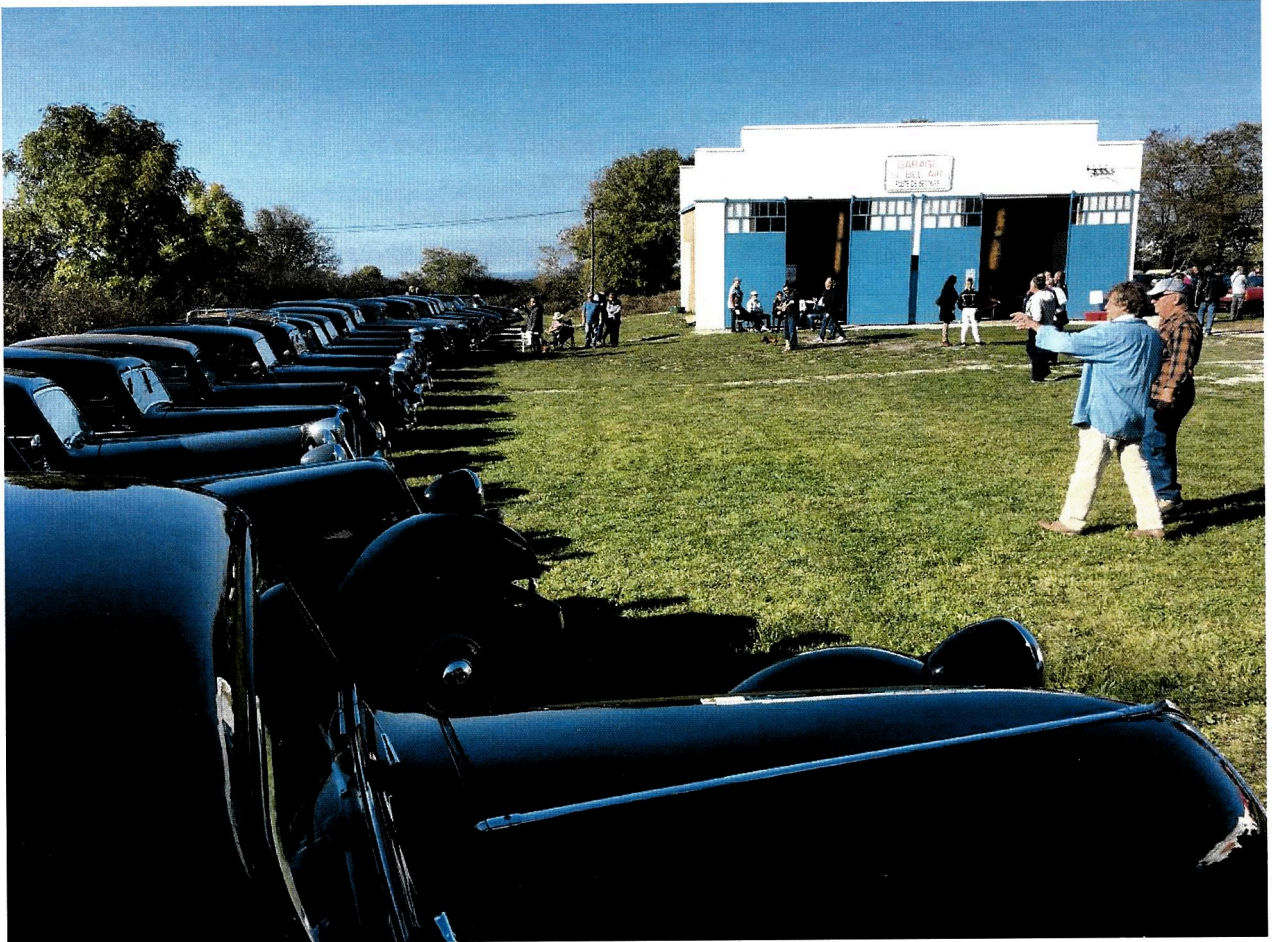
Cityrama, populaire par le cinéma

On retrouve ce bus dans deux films français : *Zazie dans le métro* et *Le Corniaud*. Dans ce dernier, on peut apercevoir ce bus dans le générique de début de film.

(Extrait blog Citroën)



DERNIER RV DE L'AOC A BEL AIR « SPECIAL TRACTION » »



Pour ceux qui n'auraient pas été au courant, samedi 14 octobre dernier avait lieu à Bel Air le spécial Traction Avant organisé par l'A.O.C et voulu par notre feu follet régional. En fait ça devait se passer le 8 septembre mais comme ce jour-là il devait tomber des trombes et faire un froid de gueux nous avons demandé à la direction de bien vouloir changer la date.

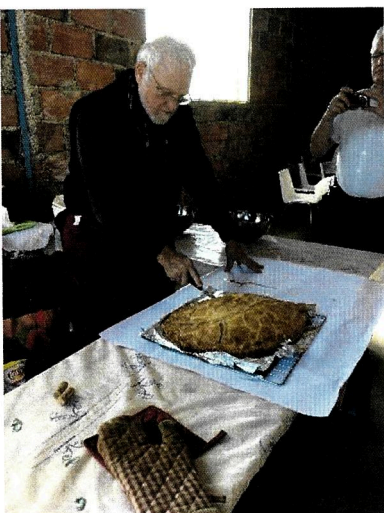
Eh bien ils ont eu raison d'accepter car pour un beau temps, ce fut un beau temps ! Et je dirai même plus...

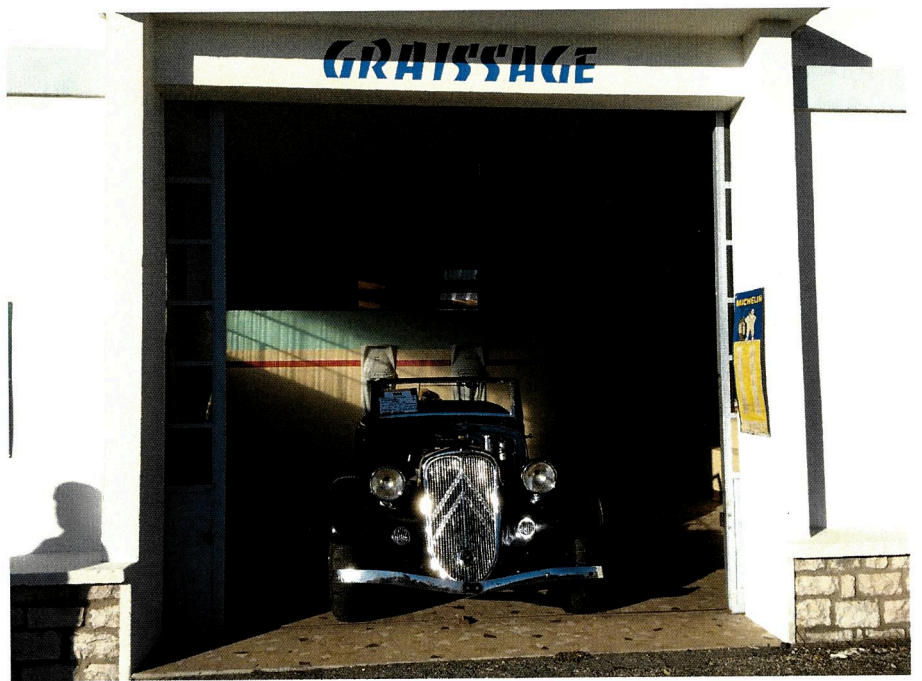
37 tractions, cabriolet 34 de Jean Pierre Blad compris, avaient fait le déplacement, très joli tableau, d'autant que tous modèles et millésimes confondus, toutes les carrosseries étaient représentées. Le pré, parking visiteurs n'était pas en reste, Il était comble et il y avait du beau monde.

Grâce aux gens du bout du monde nous eûmes droit à un repas de Rois et force est de reconnaître que le vin de l'A.O.C, nos hôtes, tant le blanc que le rouge, fut propre à nous désaltérer !

Ce fut une belle journée.

Christophe







A bientôt, pour le numéro 208...