

# Le Petit Chevronné



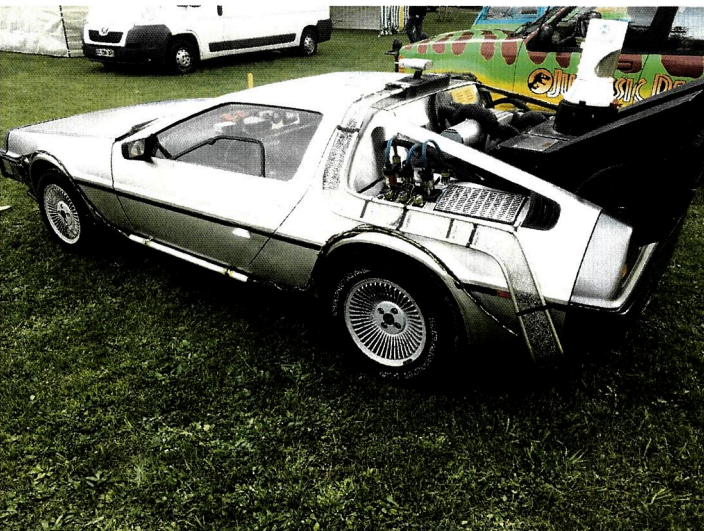
Production Les Chevronnées au Salon Auto Rétro Dijon

**N° 210 – 2<sup>ème</sup> trimestre 2018**

**BULLETIN DE LIAISON DES "CHEVRONNÉS"**

**CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROEN ANCIENNES**







# Le Petit Chevronné

BULLETIN DE LIAISON DES CHEVRONNES

N° 210

CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROËN ANCIENNES

2<sup>ème</sup> TRIMESTRE 2018



## Sommaire

- Edito du Président.
- Calendrier 2018.
- Insolite.
- Voitures à pédales.
- Photos de famille.
- Le saviez-vous, Yves Bergeret.
- Réunion FFVE.
- Atelier technique.
- Salon de Reims Bernard Léger
- Salon AUTO RETRO Dijon
- Echos de nos voisins.
- Mots croisés de Simone
- Les cars Citroën, suite Daniel Pallegoix.
- Bus Oléo Sylvain Domatti
- Bus exotique Daniel Pallegoix
- Les camions Citroën en miniature suite : Nieels Veymy.

Pour ce numéro, crédit photos :

Christine Bosle, Eric Delarche, Dominique Jeanpetit, Bernard Léger, Yves Meyniel, Daniel Pallegoix, Pascal Perreau.

## Editorial

Chers amis,

Lorsque j'ai passé la conduite au permis moto par un temps de gieux, froid et neigeux, on m'avertit que l'inspecteur était un « gars plutôt assez vache ». En reconnaissant un de mes patients, le combat changea d'âme et l'espoir de camp et à l'issue de l'épreuve ce dernier m'avoua que ce que je lui avais montré ne l'avait qu'à moitié convaincu.... mais qu'il n'allait conserver que la bonne moitié (!)

Eh bien c'est un peu pareil pour le Salon Auto Moto Rétro Dijon. Il faut tout d'abord rendre gloire et remercier Marcel, l'initiateur et commissaire de l'exposition sur l'Automobile ; c'était beau, instructif pour qui voulait prendre le temps de lire les panneaux, spectacle de haute tenue !

Grâce à une idée totalement loufoque (de fin de fête ? de qui ?), ce sont souvent celles qui font bouger les frontières, une équipe non moins folle a permis au club d'offrir un stand qui non seulement ne passait pas inaperçu mais donnait la banane aux spectateurs.

Nous avons tous passé un agréable week-end bien que, quelque peu indisposés et incommodés par moments par de proches voisins d'un sans gêne et néanmoins " vassaux " ( Eh oui les Panhardistes ! C'est comme ça, on ne va pas refaire l'histoire, y'en a marre de la repentance...).

Nous avons aussi passé un très long et très bon (!) dernier week-end d'avril à Vignoles.

Nous avons une fois de plus été bénis des Dieux en matière de météorologie. Toutes les expositions ont trouvé leur public des plus jeunes aux plus âgés, que ce soient les voitures de cinéma, les 2CV, les 203, les motos des Fondus Bourguignons et bien sûr les battages de Gilles Malterre et de la Gerbe d'Or, sans oublier le F.W.T de Martial Noirod.

Tout le monde était sur le pont et de manière efficace, un bon millésime !

Après tous ces efforts, si nous allions nous reposer là où " ce parfum léger et subtil, fait de thym et d'amandier, de figuier et de châtaignier...et là encore ce souffle imperceptible de pin, cette touche d'armoise, ce soupçon de romarin et de lavande...mes amis !... Ce parfum...c'est la Corse ! "

Grosses bises

Christophe

Ps : un grand merci au génial Gosciny



Adhérent 1433

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 - Daniel Pallegoix  
Avec la participation de : Christine BOSLE, Bernard LACROIX et Pascal PERREAU

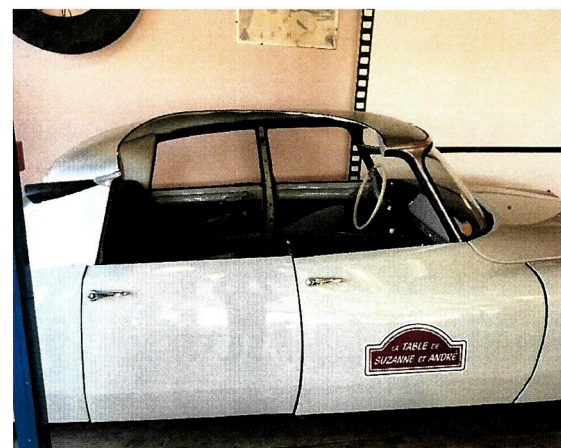
LES CHEVRONNES - Annexe Lorraine - 1 Boulevard Foch - 21200 BEAUNE  
[leschevronnes@wanadoo.fr](mailto:leschevronnes@wanadoo.fr) - <http://www.leschevronnes.fr>







# Insolite :



1. Au salon du Camping Car, un agenceur propose un KIT VINTAGE pour habiller votre Jumpy !
2. A Digoin au restaurant chez Lili, vous pouvez déjeuner en tête à tête ou plutôt en vis-à-vis dans cette DS décapsulée, bien sûr tout le décor de la salle est dans le style de nos garages, bidons, plaques émaillées...
3. On peut le dire, ce commerçant à oser l'écrire fort à propos ! (Archive Dominique Jeanpetit)
4. Une AZU EDF à Paris ou comment optimiser le stationnement ! (Archive Eric Delarche)
5. Dans notre précédent numéro, nous relations les inondations en Alsace en 1947 et cela a fait ressurgir un document retrouvé par Daniel : Hanoï 1<sup>er</sup> Août 1952...



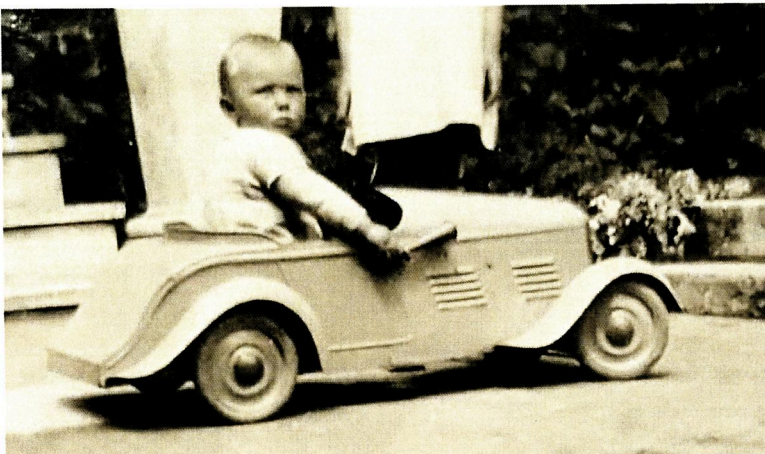
# Les voitures à pédales chez les Chevronnés :



Famille Delarche, déjà plusieurs générations, à gauche l'oncle d'Eric (fin des années 1930), à droite son frère.



A gauche, déjà l'œil fixé à l'horizon pour ne pas perdre de temps au volant, Christophe notre président.  
A droite, Famille Pallegoix le fils de Simone.



Famille Pallegoix, à gauche Daniel fait la moue car on l'a arrêté pour la photo, poët poët rageur...  
A droite Simon et son cousin... charmeur !



# Les Chevronnés en famille:

Dans la famille d'Eric DELARCHE, après les voitures pour les petits, celles des grands :



A gauche, son père au volant - A droite son beau-père.



Ci-dessus, à gauche, des amis de la famille ; à droite son père au volant.  
Ci-dessous, à gauche sa belle-mère ; à droite son beau-père et Maryse.



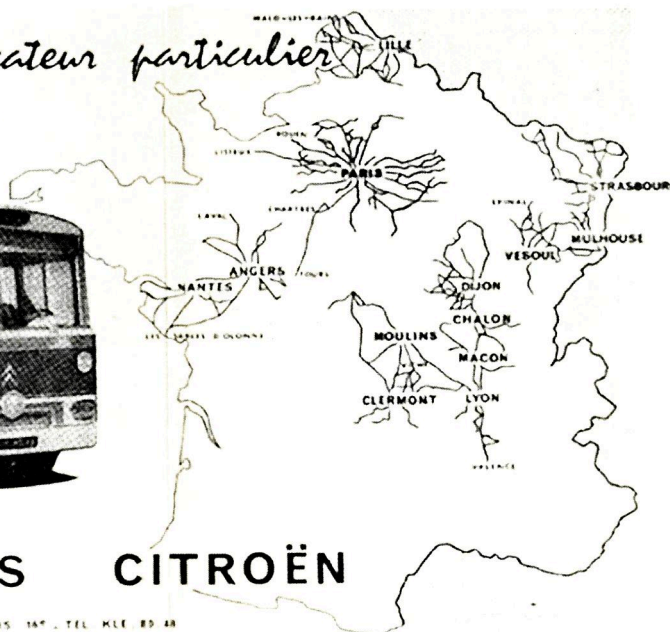


## Transports CITROËN : années 60, l'essor et la diversification

Malgré le développement rapide des ventes d'automobiles, les services réguliers pour les transports de voyageurs restent encore indispensables : en 1969, on dénombre encore 850 autocars sur les 246 lignes de province, dont on évalue le kilométrage annuel à 40 millions de kilomètres !

D'ailleurs, il faut aussi faire face à de nouveaux besoins, comme le «ramassage» scolaire ou l'acheminement des travailleurs du domicile à l'usine. Un exemple : CITROËN installe en 1961 près de Rennes (à La Janais), l'unité de production de la nouvelle AMI6, qui emploie environ 10.000 salariés, dont la quasi-totalité se trouve dispersée dans un rayon de plus de 50 km !

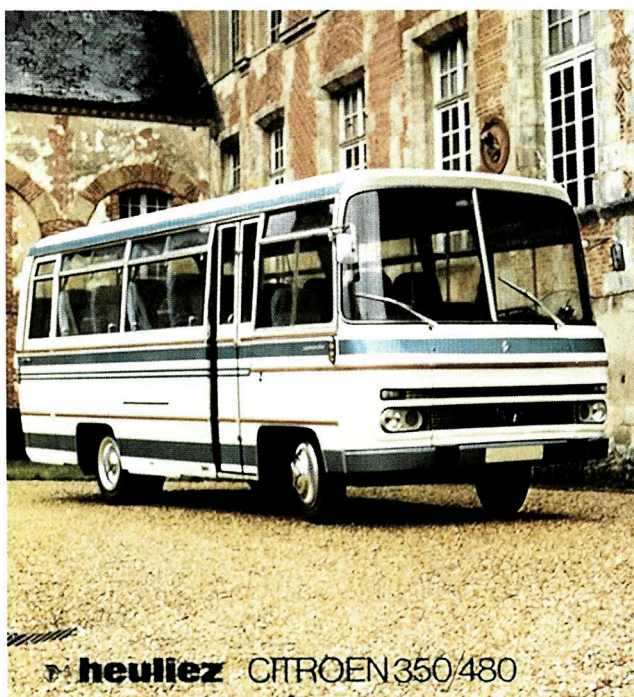
*Demandez l'indicateur particulier  
de chaque réseau*



**TRANSPORTS CITROËN**

SIÈGE SOCIAL : 14 RUE DE LUBECK, PARIS 14<sup>e</sup> - TEL. KLE 83 88

Mais la société Transports CITROËN va s'ouvrir aussi à toutes sortes d'autres activités : transports de diverses marchandises (à partir de centres principaux : Stasbourg, Mulhouse, Nantes), transports des voitures neuves (une centaine de wagons à étage et des dizaines d'ensembles routiers distribuent les AMI6 sur toute la France...), voyages touristiques sur demande ou selon des programmes organisés (et c'est une agence spécialement créée en 1967 sous le nom de CITER qui dynamise rapidement cette activité), et même la location de voitures sans chauffeur, qui démarre en 67 à Lille et compte bientôt 200 succursales en 1970, sur tout le territoire - grâce à une synergie avec certains des concessionnaires de la marque qui apportent leur participation.



heuliez CITROËN 350/480

### **... et la fin de l'histoire dans les années 70**

C'est le groupe des Transports VERNEY qui absorbe finalement, en avril 78, les transports des voyageurs et les agences de voyages pour constituer la CFIT (Compagnie Française et Industrielle de Transports) tandis que les autres activités sont reprises par PEUGEOT (fin 78), au sein de sa filiale bien connue GEFECO, dont les transports de voitures neuves, entres autres, sont encore très présents aujourd'hui sur nos routes.

*(ci-contre)* Un modèle des derniers types CITROËN dont le carrossier a traité la face avant à sa manière, en optant pour une élégante sobriété.



## Réunion FFVE:

Vendredi 16 février, Les Chevrons innovent la nouvelle salle de GEVREY-CHAMBERTIN à l'occasion de la réunion de présentation sur la nouvelle réglementation des contrôles techniques à partir de fin mai et le passage en carte grise de collection.

Pierre SKROTSKY, délégué régional de la FFVE nous présente ces nouvelles dispositions.







Union des Clubs, Musées  
et Professionnels  
des Véhicules Anciens  
affiliée à la F.I.V.A.



Association reconnue  
d'Utilité Publique  
par décret  
du 9 février 2009



## FÉDÉRATION FRANÇAISE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE

### SYNTHÈSE DE LA RÉUNION

#### Qu'est-ce qu'un véhicule de collection?

Plus de 30 ans d'âge, utilisé comme un véhicule de loisir, plus produit en série.

**Depuis le 9 juin 2017:** Renforcement avec la notion de patrimoine national. Nos véhicules font partie du patrimoine national.

Pour tout passage de la carte grise normale vers le véhicule de collection, attestation à demander à la FFVE [www.ffve.org/](http://www.ffve.org/)  
Formulaire à remplir. Photocopie de la carte grise, photos, 60 € et 4 timbres postaux. Envoi sous 8 semaines, attestation envoyée pour demander la carte grise de collection sur le site ANTS.fr

Le véhicule doit être conforme au véhicule d'origine. Le certificat des mines ou la carte barrée rouge ne suffit pas.

L'attestation peut être demandée au constructeur mais sans garantie, attention l'attestation doit mentionner "pour passage en collection"

Première mise en circulation avant le 1er janvier 1960 : Plus de contrôle technique à condition qu'ils soient en CGC.

Première mise en circulation après le 1er janvier 1960 : Contrôle technique tous les 5 ans. Plaques d'époque. Absence de macaron de contrôle technique. Pas d'usage professionnel. Deux points importants qui conduisent à privilégier la carte grise de collection. Si accident, l'assurance a obligation de réparer le véhicule et ne peut pas le classer en véhicule gravement accidenté.

Par rapport aux restrictions de circulation en cas de pollution (vignette Critair) la carte grise de collection permet de circuler sans restriction (les niveaux de restriction sont variables selon les villes qui ont réglementé (de mémoire actuellement Paris Grenoble Lyon et Lille mais il ne fait aucun doute que cette liste va s'accroître)

**ANTS:** 100 000 cartes grises en souffrance. Mieux vaut passer par un mandataire de carte grise.

**Contrôle technique renforcé le 20 mai 2018:** Points de contrôle, passent de 130 à 160. Défaillance : de 400 à 600. Contrôle plus long et donc augmentation du prix.

Défaillances mineurs sans contre visite - Défaillances majeurs : Contre visite avec durée de 2 mois possible

Défaillances critiques : 24h00 pour faire réparer la voiture, puis plus le droit de rouler. Il y en a 176.

Corrosion, fuites d'huile, plus de jeux de direction, rotules, ...

#### **ZCR:**

Vignette Crit'air avec couleur pour les véhicules de - de 20 ans.

#### **Tarif de la carte grise de collection:**

Si propriétaire pour ajout de la mention "collection" contrôle technique en cours de validité  
1cv fiscal et timbres. Environ 60 euro plus le cout de l'attestation FFVE.

Si la carte grise est au nom de l'ancien propriétaire, paiement d'une carte grise normale moitié prix. Plus le cout de l'attestation FFVE contrôle technique moins de 6 mois.



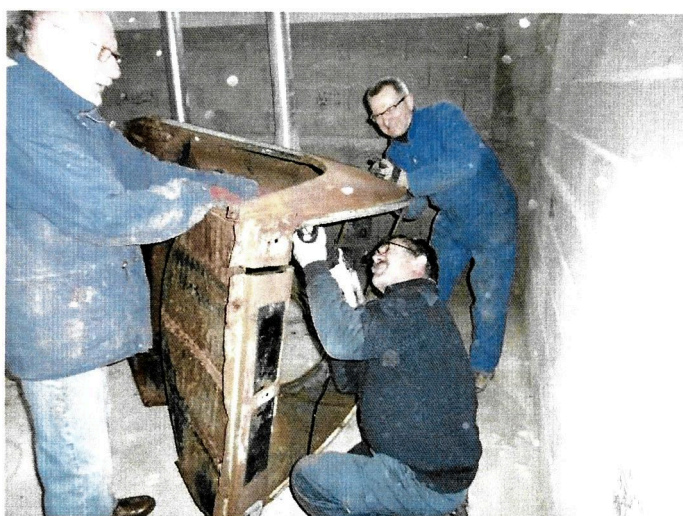
# Atelier mécanique et tôlerie

Cette année, plutôt qu'une « Journée Technique », les Chevronnés décident de faire un atelier mécanique et tôlerie. C'est donc le **SAMEDI 17 FEVRIER** qu'une équipe de volontaires est accueillie chez Sylvie et Philippe BLONDON à Coulmier le Sec.

Au programme, une 2cv AZLP juste avant 1960 dont il faut s'occuper. Ah, une restauration collective pour exposer au Salon AUTO RETRO à Dijon en avril prochain pour les 70 ans de la Deux Chevaux l'un des thèmes de Vignoles 2018, quelle belle idée !

Mais c'était sans compter qu'une idée saugrenue est retenue pour le thème principal de la bourse expo des chevronnés, « Vignoles fait son cinéma », refaire la Deuche de Bourvil dans la célèbre scène du Corniaud !

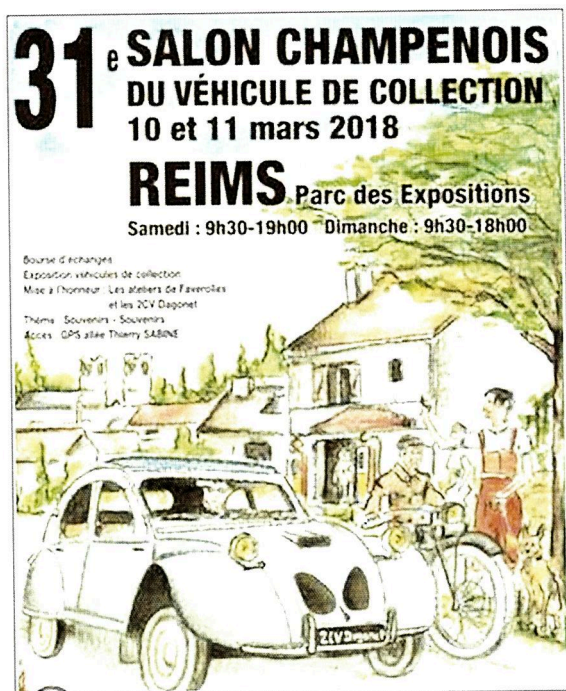
Donc un atelier pour « déconstruire, reconditionner et éclater » la deuche est orchestré par Eric et Philippe :





# SALON DE REIMS

UN SUCCÈS QUI NE SE DÉMENT PAS



par Bernard LÉGER

Le 10 mars 2018, par une matinée fraîche et pluvieuse, nous étions très nombreux à franchir les portes d'enceinte du parc des expositions de Reims. Venus chiner et admirer de merveilleuses mécaniques, mais aussi partager et échanger avec les voisins et amis « ch'nord », allemands, anglais, hollandais, suisses...qui avaient fait le déplacement.

En effet, le salon de Reims est avant tout un endroit pour les chineurs de pièces détachées ou objets de collection. Fidèle à sa réputation, l'ambiance y est très conviviale et tout est accessible contrairement à d'autres salons plus élitistes. Certes les allées sont difficiles à arpenter vu le nombre de visiteurs, mais cela se passe toujours dans la bonne humeur. Cela fait plaisir à voir et offre un vrai retour aux sources pour les passionnés que nous sommes ! De plus, le prix de l'entrée est tout à fait raisonnable et l'organisation à la hauteur de l'événement.



Le Salon de Reims attire chaque année un nombre impressionnant de visiteurs reçus par près de 150 associations qui s'organisent autour du thème central, qui, cette année, mettait à l'honneur et rendait hommage « Aux petits villages proches de Reims ».





## LES ATELIERS DE FAVEROLLES de Jean Dagonet

### Le tracteur L T B

Par expérience de la première guerre mondiale, Jean Dagonet ouvre ses Ateliers de Faverolles en juillet 1943. Consécutivement à la pénurie de main-d'œuvre, il sait que la reconstruction du pays et le redémarrage économique va passer par une profonde modernisation. Cela va commencer par les milieux agricole et viticole. Il achète alors les épaves militaires qui jonchent la campagne marnaise, puis, après-guerre, les surplus de l'Armée US.

Ainsi alimenté, il fabrique sous licence le tracteur LTB (pour les ingénieurs Louis et Tony BALLU) à partir de pièces de JEEP Willys, pour le moteur, et de ponts de GMC.

Il en sera produit quelque 150 exemplaires de 1948 à 1950.

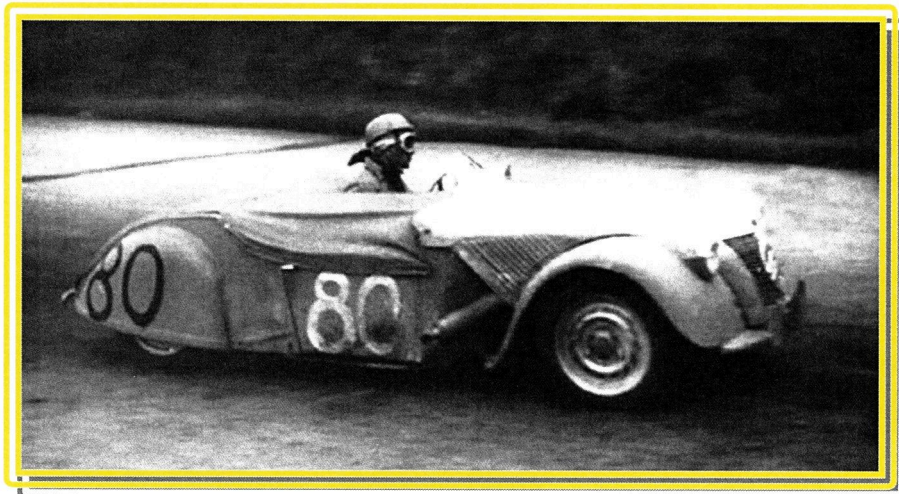


### Naissance de la 2 CV

Entre temps, Citroën présente sa 2CV au Salon d'octobre 1948, puis la distribue au compte-gouttes à partir du Salon suivant. En mars 1950, Jean Dagonet parvient à acheter à un Rémois un exemplaire sorti deux mois plus tôt de l'usine de Levallois. Il mesure de suite le potentiel qu'il peut tirer de la mécanique volontairement bridée par Citroën. Il commercialise donc toute une panoplie d'accessoires pour gonfler l'anémique 375 cm<sup>3</sup> à 425 cm<sup>3</sup> tout en maintenant sa fiabilité.

A partir de la fin de l'année 1954, lorsque Citroën sort à son tour le 425 cm<sup>3</sup>, Dagonet pousse sa mécanique à 435 cm<sup>3</sup>, limite au-delà de laquelle la voiture devient fiscalement une 3 CV.

La N° 80  
au Salon de Reims  
et en compétition





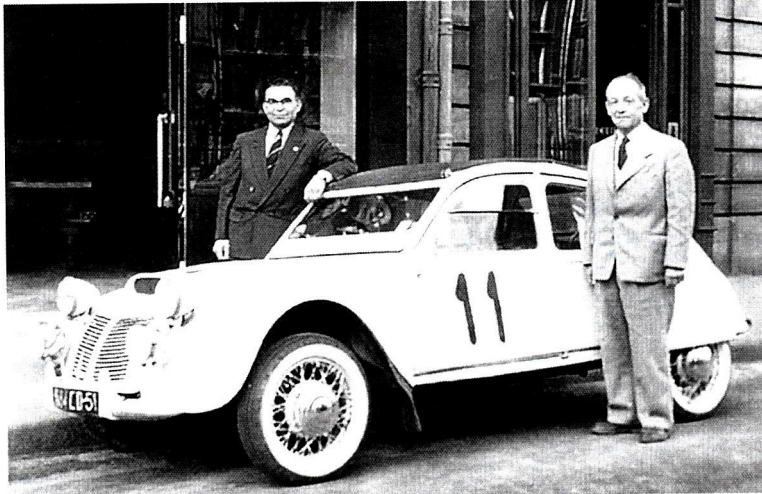
### La création

Jean Dagonet caresse le rêve de produire un séduisant coupé sportif sur la base du châssis de la 2CV . Après une tentative avortée en 1953 avec un carrossier trop lent dans l'exécution des travaux, Jean Dagonet décide de surbaissier des 2CV berlines dans ses propres ateliers de Faverolles. Pour la promotion de ses productions, mécanique et carrosserie, il s'entoure de fidèles clients qui engagent leur monture dans de nombreux rallyes, avec plutôt du succès.

#### **Quelques modèles «maison» des ateliers de Faverolles :**

Dans les ateliers de Faverolles vont ainsi naître trois successives carrosseries surbaissées : la 2CV DF Ghislaine en 1954, la 2CV DF Marie-France en 1955 et la 2CV DF Chantal au Salon de 1956.

Malheureusement, une alerte cardiaque impose à cet infatigable industriel de lever le pied dans ses affaires. Ainsi, il cède son département carrosserie à l'U.M.A.P. de Bernon (Aube) et ses pièces mécaniques aux établissements R.A.F. à Paris. Toutefois, il conserve des liens avec la clientèle et la presse spécialisée jusqu'à sa retraite en 1958.



Jean Dagonet (à droite) avec sa 2 CV personnelle



(ci-dessus) DAGONET DF Ghislaine



(ci-contre) DAGONET DF Marie-France

DAGONET DF Chantal





REIMS, C'EST AUSSI LA CONVIVIALITE DE RESTAURATION

Une inspiration d'aménagement pique-nique pour nos amis deuchistes :



Une convivialité toute militaire pour lutter contre les intempéries (restauration à la «roulante») :



ET REIMS, C'EST AUSSI UN PEU D'HUMOUR DÉCAPANT...

Surtout à l'aube du cinquantenaire de mai 1968 «des pavés aux matraques...»

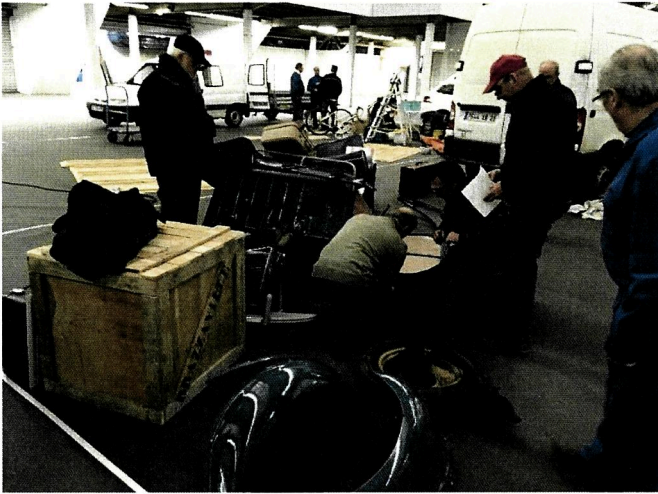




# AUTO RÉTRO

Cette année, le Salon dijonnais c'est tenu du 6 au 8 avril avec pour Les Chevronsés l'objectif de communiquer sur leur 17<sup>ème</sup> BOURSE EXPO du 29 avril à Vignoles en exposant la 2CV de Bourvil dans le film LE CORNIAUD.

La mise en place se fait tout au long du jeudi et sous le contrôle d'Éric, Philippe et Denis la scène est fidèlement reconstituée.



Silence, on monte !

Comme à la maison ?



Après l'effort, le réconfort...

Le symbole des Chevronsés : la Traction.



Nos fameux voisins !

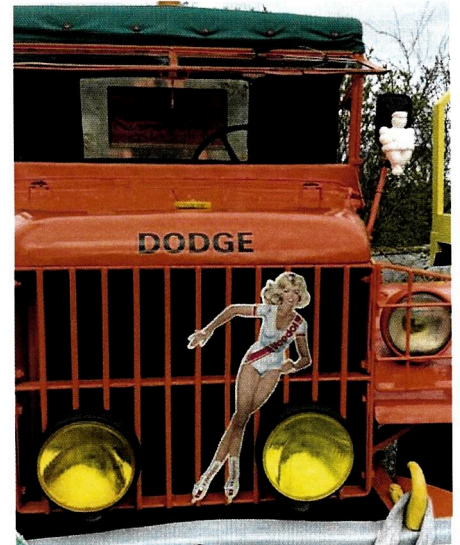
Une belle station à l'heure des 70 ans de la 203.



# ECHOS DE NOS VOISINS :

## Les RV de Bel Air avec l'AOC.

Samedi 14 Avril : ouverture de la saison avec les dépanneuses.



Nombre impressionnant de voitures anciennes présentes avec 320 véhicules lors de ce 1<sup>er</sup> rendez-vous de la saison. Le thème "Les dépanneuses" était un thème à risque car il est bien difficile d'assurer un plateau fourni avec ce type de véhicules et bien cela n'a pas empêché une affluence record pour ce début de saison.



Et le fameux U23 du Garage Augras, souvenir de l'assistance des premières sorties chevronnées en 1980 !



Et un attelage impressionnant qui malheureusement échoua au retour dans un champ sans autres dégâts que matériel mais néanmoins considérables



# ECHOS DE NOS VOISINS

Montée de La Rocheptot avec JPA Arnay - samedi 14 avril.



Qui pourra nous en dire plus sur cette rarissime SAAB Sonett V4 ?



L'épicière était là, le béret du chauffeur « du SUMA » pose question ???



# ECHOS DE NOS VOISINS :

## Les RV de Bel Air avec l'AOC.

Samedi 12 mai : les 70 ans de la 203, carton plein pour l'AOC avec une marée impressionnante de Peugeot.



Le site affiche complet très rapidement tant du côté participants que visiteurs, l'AOC a bien fêté "les 70 ans de la 203 Peugeot" 100 Peugeot 203, dont 3 Darl'mat (sur les 4 recensées), 500 voitures anciennes, plus de 1500 visiteurs. C'est le bilan d'un RV de Bel Air particulièrement réussi ...

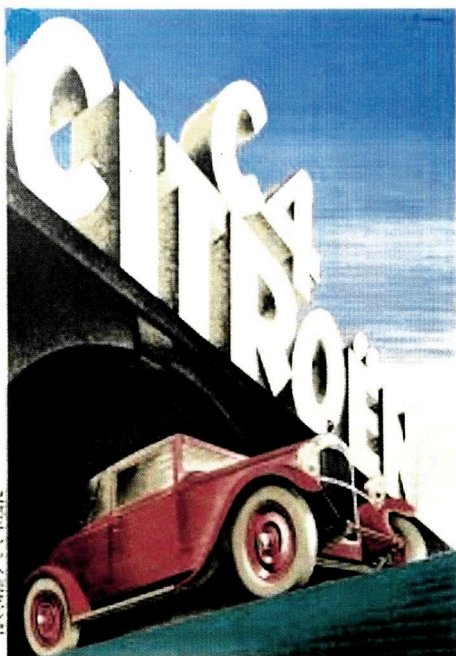
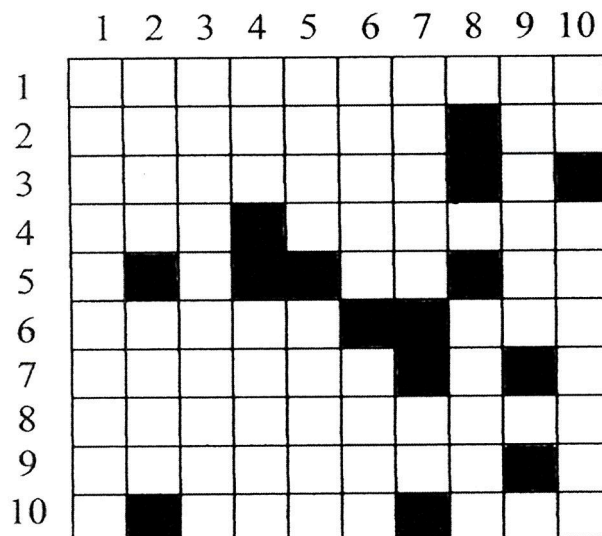




## Les mots croisés de Simone

**Horizontalement** - 1) ils peuvent être à billes - 2) aveuglés - obtenu - 3) coquilles St-Jacques - 4) cri de douleur - petit repos - 5) sections nazies - unit - 6) précède Noël - le bonheur y est - 7) pronom personnel - métaux brillants - 8) idée d'action - 9) travaillée - 10) réfrigéré - possessif

**Verticalement** - 1) on la demande au garagiste - 2) obtempéré - arrivé - 3) plaie - avortement - 4) département - devant Père - 5) trompées - sport moto - 6) petites voitures anglaises - avisé - 7) crocs de boucher - règle de menuisier - 8) règles - 9) essayer - 10) appris - décapitées



à gauche  
affiche signée  
Roger de Valerio  
(1928)

à droite  
affiche signée  
Pierre Louÿs  
(1930)



### SOLUTIONS

HORIZONTALLEMENT - 1) roulements - 2) éblouis - eu - 3) pectens - 4) aie - sieste - 5) S - et - 6) Avant - pré - 7) le - ors - 8) initiative - 9) ouvragée - 10) gelé - ses  
 VERTICALLEMENT - 1) réparation - 2) obéi - venu - 3) ulcère - 4) Lot - Notre - 5) eues - 6) minis - sage - 7) esses - 8) pales - 9) tester - 10) su - étèles

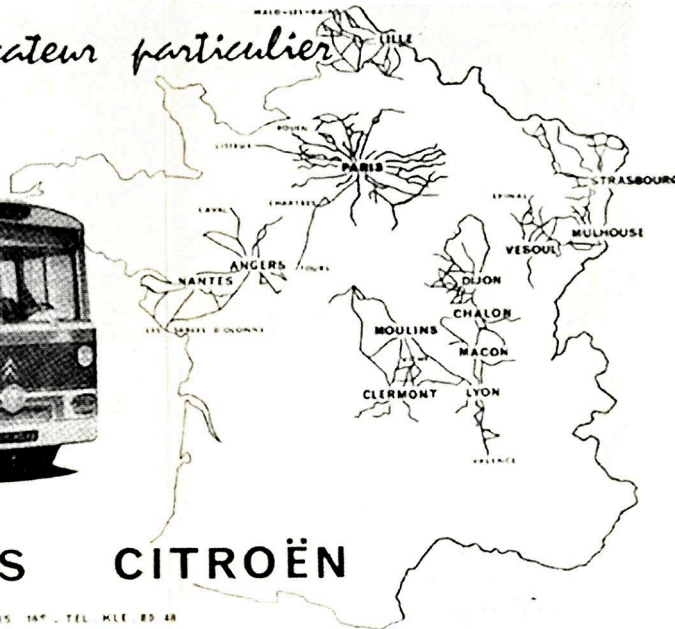


## Transports CITROËN : années 60, l'essor et la diversification

Malgré le développement rapide des ventes d'automobiles, les services réguliers pour les transports de voyageurs restent encore indispensables : en 1969, on dénombre encore 850 autocars sur les 246 lignes de province, dont on évalue le kilométrage annuel à 40 millions de kilomètres !

D'ailleurs, il faut aussi faire face à de nouveaux besoins, comme le «ramassage» scolaire ou l'acheminement des travailleurs du domicile à l'usine. Un exemple : CITROËN installe en 1961 près de Rennes (à La Janais), l'unité de production de la nouvelle AMI6, qui emploie environ 10.000 salariés, dont la quasi-totalité se trouve dispersée dans un rayon de plus de 50 km !

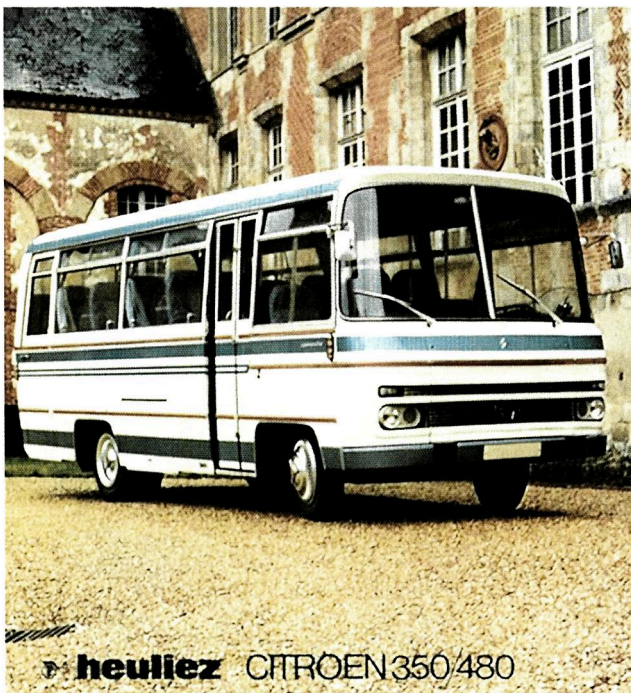
*Demandez l'indicateur particulier  
de chaque réseau*



**TRANSPORTS CITROËN**

SIÈGE SOCIAL 14 RUE DE LUBECK, PARIS 14<sup>e</sup> - TEL. KLE 83 88

Mais la société Transports CITROËN va s'ouvrir aussi à toutes sortes d'autres activités : transports de diverses marchandises (à partir de centres principaux : Stasbourg, Mulhouse, Nantes), transports des voitures neuves (une centaine de wagons à étage et des dizaines d'ensembles routiers distribuent les AMI6 sur toute la France...), voyages touristiques sur demande ou selon des programmes organisés (et c'est une agence spécialement créée en 1967 sous le nom de CITER qui dynamise rapidement cette activité), et même la location de voitures sans chauffeur, qui démarre en 67 à Lille et compte bientôt 200 succursales en 1970, sur tout le territoire - grâce à une synergie avec certains des concessionnaires de la marque qui apportent leur participation.



heuliez CITROËN 350/480

### **... et la fin de l'histoire dans les années 70**

C'est le groupe des Transports VERNEY qui absorbe finalement, en avril 78, les transports des voyageurs et les agences de voyages pour constituer la CFIT (Compagnie Française et Industrielle de Transports) tandis que les autres activités sont reprises par PEUGEOT (fin 78), au sein de sa filiale bien connue GEFCO, dont les transports de voitures neuves, entres autres, sont encore très présents aujourd'hui sur nos routes.

*(ci-contre)* Un modèle des derniers types CITROËN dont le carrossier a traité la face avant à sa manière, en optant pour une élégante sobriété.



## 1961 : le type 60 P (essence) et le type 60 DIP (diesel)

Carrossés par Heuliez (types 60 HLZ) ils se répandent à partir de 62 et deviennent les meilleurs atouts du réseau Citroën. Pourtant leur technique ne jouent pas en leur faveur (chassis traditionnel et moteur avant) alors que les nouveaux autocars font appel à la caisse-poutre et au moteur soit à l'arrière, soit couché dans l'empattement.

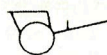
Pourtant ce véhicule est financièrement le plus avantageux et sa rusticité fait quelques temps encore sa supériorité.



**À partir de 1965**, Citroën dévoile une nouvelle gamme de camions beaucoup plus modernes, les séries 350 à 800.

Le dessin qui est l'oeuvre de Flaminio Bertoni (à qui l'on doit la Traction, la 2CV, la DS, l'AMI6...) assisté de Robert Opron, apparaît comme très innovant... trop peut-être, puisque le réseau marque bientôt son étonnement en surnommant cette nouvelle génération «Belphégor», par allusion à une série télévisée qui passe à ce moment-là. Le décès de Bertoni en février 1964 permet de supposer que c'est Opron qui s'est chargé de finaliser le projet. On retient que la cabine fait l'objet d'une finition (insonorisation, ergonomie, équipements...) d'un niveau très supérieur.

(Ils éclipsent les modèles précédents, mais le type 60 HLZ obtient un sursis jusqu'en 1967.)



**heuliez**



GRAND PRIX D'HONNEUR NICE 1967

autocar Citroën 350 de 20 à 32 places  
consulter s. a. **Citroën** ou **heuliez** cerizay - 79



Trois modèles du nouveau chassis de Citroën,  
des 350 carrossés par Heuliez, et un 450 par Currus (ci-dessous)



«Belphegor, ou le fantôme du Louvre»

feuilleton TV de 1965, très suivi, puisqu'à l'époque  
il n'existe, pour beaucoup, qu'une chaîne de télé !



(infos et photos : Autobus & autocars du monde - Hachette)

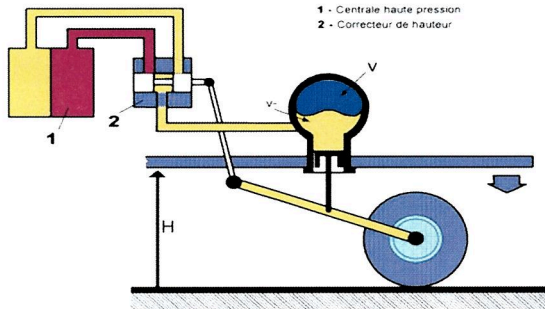


# Une suspension oléo-pneumatique pour les bus Citroën

par Sylvain DOMATTI

Au début des années 80, alors que je visitais les différents stands de Rétromobile, je m'arrêtais devant un stand Citroën où il était question des véhicules industriels, camions ou bus, construits quai de Javel. Je liais facilement conversation avec un homme qui visiblement était un ponte de la Maison Citroën.

«Saviez-vous, me dit-il que les bus Citroën ont eu la suspension oléo-pneumatique de la DS ? Mais ce n'est pas le confort lié à celle-ci qui attirait la clientèle - au demeurant cette suspension était mal utilisée- mais le superbe habillage en simili-cuir rouge des sièges qui ne laissait pas indifférents les passagers, comme quoi !...»

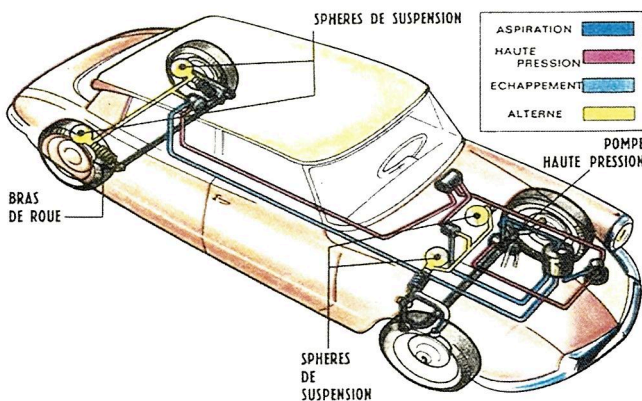


Autocar Citroën Heuliez 60 DIP en gare de Dijon

Mais laissez-moi vous décrire cette suspension et l'usage qu'on en faisait.

Tous les éléments provenaient de la DS mais ces véhicules ne possédaient pas le freinage haute pression que les Belphégor utilisaient, de même que la petite gamme Berliet, les KA «Dauphins». La pompe haute pression était entraînée par le moteur, l'habituel conjointeur-disjoncteur régulait la pression mais il n'y avait qu'un seul accu, l'accu principal, ce qui rendait les corrections de suspension un peu lentes. Le pont arrière était débarrassé de ses deux lourds ressorts à lames et était donc guidé par plusieurs jambes de force qui le maintenaient centré tout en gardant l'empattement constant, une (ou deux) biellettes évitaient le cabrage du pont à l'accélération.

Deux vérins, un par côté, reliaient le châssis aux trompettes de pont, la tige du vérin étant montée sur rotule ; un correcteur de hauteur maintenait constante l'assiette du véhicule moteur tournant. Comme pour la DS, il y avait une commande manuelle à la disposition du conducteur. Comme la masse suspendue était très différente de celle de la voiture et qu'il n'y avait qu'un modèle de sphère, les anciennes vissées, une grappe en aluminium coulé était vissées sur le vérin, une par côté, et cette grappe recevait cinq sphères, par côté aussi. (J'ai un doute pour le nombre de sphères.) Quelques types 55 reçurent ce montage mais ce sont surtout les 60 DIP HEULIEZ qui en furent équipé : la R.T.C.O.a possédait ce type de bus.



Et nous voici partis en bus : cinq ou six passagers, quelques colis divers, poste, pièces autos ou autres, pneumatiques, etc.

La tournée commence : un arrêt par village tous les cinq à huit kilomètres. Le dépôt de colis est souvent l'épicerie, le bistrot du village. Des voyageurs descendent, d'autres montent, les colis sont livrés, on laisse le moteur tourner : vous entendez le «glou-glou» caractéristique dont est affligé le 6 cylindres diesel issu du T45. Vite au comptoir pour un petit noir ou un petit blanc, c'est selon, et, catastrophe, après avoir corrigé l'assiette en s'élevant à la descente des passagers, le car s'assoit carrément en posant sa carrosserie presque par terre ! Le chauffeur accourt, met le ralenti en accéléré et passe le correcteur de hauteur en position haute, tout va bien, le car corrige et on peut repartir !

Mais, mes amis Chevronnés, si vous n'avez jamais goûté à une Citroën oléo-pneumatique, la position haute est une position «cric» à laquelle la suspension est dure et inexistante, on ne peut rouler ainsi. Nous voici repartis dans un inconfort total et la tournée se passera comme cela.

On observera quelques ruptures de châssis dues à l'absence de suspension ou en position haute... d'autant plus qu'en hiver, sur routes enneigées ou verglacées, les chauffeurs n'hésitaient pas à rouler deux roues dans l'accotement.

Ces braves bus étaient d'une extraordinaire robustesse.



## Sous les cieux de la Réunion : Le T45 «COURANT d'AIR»



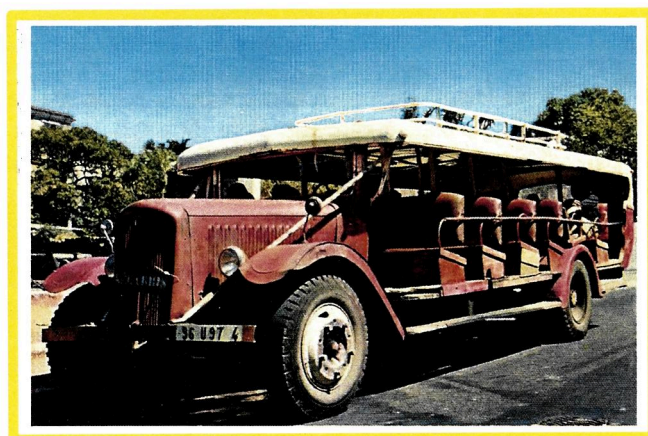
À l'époque de sa plus grande gloire, dans les années 50 et 60, ce « TI CAR » se présente sous sa belle livrée d'un rouge bien brillant, avec son toit rigide laqué de blanc, très débordant pour qu'il protège les passagers autant des ardeurs du soleil... que des pluies soudaines et torrentielles.

On peut supposer que, ce jour-là, le lourd et robuste véhicule roule avec une charge de passagers raisonnable... alors que la surcharge maximum est son lot quotidien.

À DROITE: un exemplaire « dans son jus », tel qu'il pouvait apparaître en fin de carrière, après des années de service épique...

« Bien souvent, pour rallier au plus vite la gare aux horaires stricts, le chauffeur prenait d'énormes risques (...) Les routes dans les terres étaient particulièrement difficiles (...) avec de nombreux virages, et s'il ne fait nul doute que les vitesses atteintes, au gré du poussif 6 cylindres Citroën, n'étaient pas exceptionnelles, le freinage dans les descentes s'échauffait dangereusement. Toutefois, malgré la longueur des voyages et leur relatif inconfort ( il fallait 4 heures pour faire 55 km) ces bus à bas coût étaient très appréciés... »

(AUTOBUS et AUTOCARS du MONDE - N° 79) - Document Yves MEYNIEL



### UN BEAU PATRIMOINE

Préservé et restauré par le musée industriel Stella Matutina de Saint-Leu ( la Réunion ), ce véhicule emblématique de la vie locale sur lequel pas moins de cinq carrossiers ont oeuvré pendant 800 heures, est exposé depuis 2013 pour le plus grand plaisir des visiteurs... qui rêveraient peut-être aussi d'aller l'essayer !



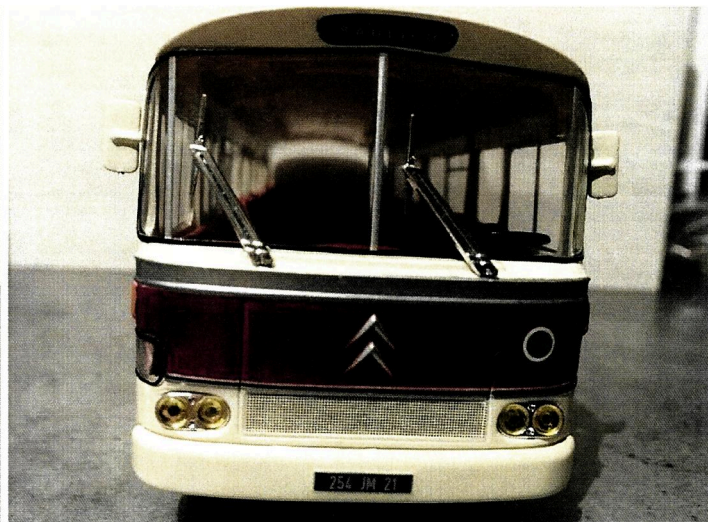


# Les autocars Citroën et leurs reproductions en miniature

Par Nieels VEYMY

Nos amis Daniel PALLEGOIX et Sylvain DOMATTI, spécialistes en la matière, nous ont gâtés avec leurs articles parus dans notre précédent numéro et tout particulièrement dans ces précédentes pages.

Pour rester dans le même sujet et illustrer leurs propos, voici ce que le monde du modèle réduit nous propose :



Le Type 60 HLZ, le modèle réduit reprend les couleurs d'origine et vous remarquerez l'immatriculation en Côte d'Or et le panneau d'affichage de destination pour « SAULIEU ». Il existe d'ailleurs une photo d'époque de ce même bus dans la cour de la gare de Dijon (en page 21).



Ci-dessus, le bus « COURANT D'AIR », l'aménagement de la maquette est tout aussi spacieuse que le modèle original, là encore tous les détails sont fidèles au modèle d'origine restauré et exposé au Musée de Saint Leu à la Réunion.

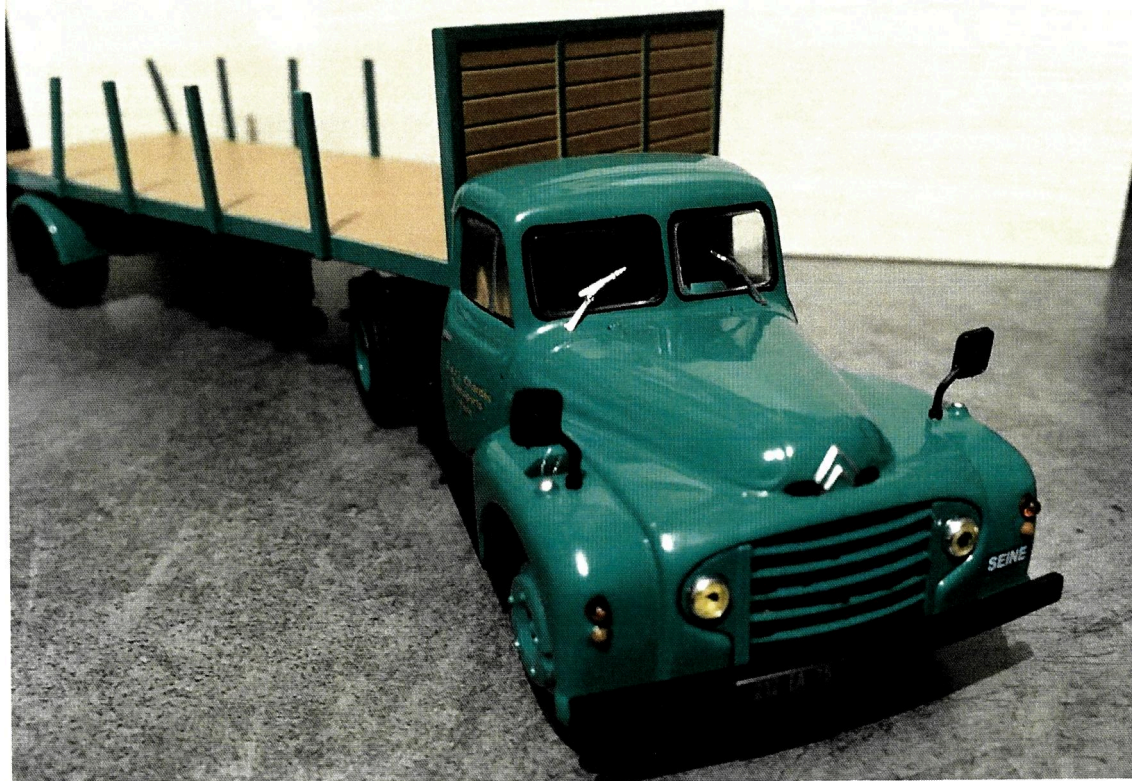
Tous les modèles présentés sont issus de la collection « Autobus et Autocars du Monde » diffusés en Maison de la Presse ou sur abonnement par Hachette, prix public environ 25€. A l'heure de la mondialisation, la fabrication chinoise a pris le dessus, on remarque néanmoins la qualité de fabrication, le souci du détail, de nombreux modèles reprennent des moules de fabrication française. Certaines pièces rajoutées ne sont pas toujours satisfaisantes tels que les phares et les rétroviseurs.

L'amateur retiendra le grand choix proposé et les prix attractifs pour satisfaire sa passion.





Ci-dessus le T45 1934, illustrant parfaitement les propos précédents, une diffusion Hachette N°83 - 2018 du célèbre autocar ayant participé au Rallye Monte Carlo. Dans notre numéro 208 du dernier trimestre 2017, Daniel vous racontait « Les cars Citroën : ils ont roulés pour vous ! » et au rayon miniature je vous ai présenté la maquette résine à monter du même autocar en fabrication artisanale par CCC réf P21 de 1995. Nous la retrouvons aujourd'hui en Collection Presse.



Nous avons épuisé en 2017 les parutions Citroën T55, mais voici en avant-première un nouveau modèle : un beau tracteur et sa semi-remorque plateau. Pour l'instant uniquement disponible en Espagne, il ne devrait pas tarder à investir nos étagères.







# DIMANCHE 29 AVRIL 2017-17<sup>ème</sup> BOURSE EXPO

Les Chevronnés vous remercient tout particulièrement et très sincèrement de votre soutien à l'organisation de leur manifestation et d'avoir ainsi contribué à sa réussite.

Bien Cordialement

Christophe BOSLE  
Président

Toutes les photos à voir sur [www.leschevronnes.fr](http://www.leschevronnes.fr)



1500 Véhicules anciens

8000 visiteurs



Thème 2018 : Vignoles fait son cinéma.

La bourse, plus de 100 exposants, 1150 mètres de stands.



Le Corniaud



Laurel et Hardy



Doc, le retour vers le futur

