

# Retro 39

AVRIL 1999

N° 20



## COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE

C'est en présence d'une affluence record que s'est tenue l'assemblée générale du club, le 19 février à l'Hôtel du Voyageur. Le président

Jean -Pierre Aulon était particulièrement satisfait d'annoncer que le nombre d'adhérents dépasse aujourd'hui le chiffre de 100 et que de nombreux jeunes, amateurs de véhicules anciens, sont venus se joindre aux anciens membres. Le Old Cars Club Jurassien est de plus en plus connu, même en dehors des limites régionales, comme en témoignent les contacts que nous pouvons avoir par courrier ou par téléphone.

Le trésorier, Denis Mercier, a présenté le bilan financier qui fait apparaître une situation très saine, en légère augmentation par rapport à l'année précédente, bilan qui a été adopté à l'unanimité.

Le président a ensuite énuméré les composantes du bilan moral 1998, composé des trois grandes manifestations organisées par l'OCCJ (Hyvernale, Randonnée de Juin et Jurassic Tour) ainsi que la participation active à l'organisation des Routes du Jura. Les rallyes connaissent un franc succès qui, malheureusement ne permet plus de répondre à toutes les demandes d'inscription, ce qui est, en sorte, la rançon du succès. Cette réussite est à mettre à l'actif des passionnés qui ont accepté de prendre en charge toute l'organisation de ces manifestations, en acceptant d'y passer beaucoup de leur temps, comme O. Sussot, P. Verdenet, D. Mercier, P. Racine, M. Sancenot, B. Voirin, sans oublier ceux qui travaillent dans l'ombre.

Le vice président Olivier Sussot a présenté le programme prévisionnel 1999, qui semble déjà très chargé avec comme points forts, hormis les 4 rallyes cités plus haut qui seront reconduits, une co-organisation de la grande fête de Ruralissimo à St Aubin le 4 juillet et la sortie Franco-Helvético-Allemande à Bale le 11 juillet. Il a également remercié les 2 Christine ( Mercier et Thouilly) pour leur excellent travail d'édition de votre magazine préféré Rétro 39 ( autrement dit le bulletin de liaison du club)

Le secrétaire Patrice Verdenet a, quant à lui , parlé de problèmes beaucoup plus terre à terre comme les assurances collection, les vignettes, les derniers courriers reçus au club, les propositions de ventes de voitures ou les prochaines manifestations non encore inscrites au calendrier. Il a également encaissé les cotisations des membres ( c'est toujours un grand plaisir pour lui).

Les membres ont participé au vote de renouvellement d'une partie du conseil d'administration, et les postes suivants ont été pourvus :

président : Jean-Pierre Aulon

vice président : Denis Mercier

trésorier : Olivier Sussot

Le reste du CA étant sans changement

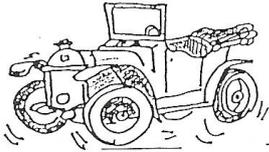
La soirée s'est terminée fort tard, par un repas offert par nos amis Fabienne et Bernard Millot, malgré l'absence regrettée de ce dernier, victime d'un accident de santé. Qu'ils soient ici remerciés pour ce geste fort apprécié de tous.

RETRO 39 REDACTION ANNONCES

OCCJ  
Christine MERCIER et Christine THOUILLY  
BP 176 39101 DOLE CEDEX  
tel : 03.84.72.37.52 ou 03.84.79.05.07

BULLETIN D'INFORMATION ET DE LIAISON

OLD CARS CLUB JURASSIEN  
BP 176 39101 DOLE  
tel : 03.84.72.69.80 ou 03.84.79.05.23



RETRO...pectives

## L'HYVERNALE

21 février 1999

La 4ème édition de cette épreuve organisée par Denis Mercier, sa compagne Christine et Eric Bongain ont fait preuve une fois de plus de beaucoup de volonté et de dévouement.

Le but recherché par l'organisation dans cette période hivernale est que chaque participant se trouve face aux difficultés rencontrées, c'était cette année parfaitement le cas, citons-en quelques exemples : arbres cassés ou déracinés, routes non déneigées, inondées, détériorées, déviation, contournement de la Transjurassienne, pluie, buée etc..etc... ; chaque pilote et navigateur devait faire face et ouvrir l'oeil.

Le 21 janvier les véhicules prévus étaient présents, de bonne heure le matériel était en place pour accueillir les participants, les organisateurs recevaient chaleureusement chaque équipage en leur distribuant café, brioche, feuille de route, plaque etc...

Démarrage vers 8h 40 et bonne route jusqu'à la sortie d'Andelot en Montagnes où la forêt de la Joux nous interdisait son franchissement. Nous avons été obligé de battre en retraite et contourner le massif par la droite, côté Champagnole, reprendre la D471 jusqu'à Censeau où un arrêt café était prévu au restaurant "Le Relais", bien reçu 5x5. Ensuite bonne route jusqu'à la Combe de Morbier, Auberge de la Combette, où nous attendait un excellent repas, bon appétit 5x5.

Départ retour vers 15h particulièrement mouvementé, en effet à Pont de la Chaux, changement d'aiguillage pour regagner Pont du Navoy par Monet la Ville. Signalons que depuis Chatelneuf des jeunes et même moins jeunes se sont distingués dans les franchissements de cours d'eau sur route, suspense (une NSU Sprint...ait et une Triumph...ait et d'autres aussi). Le dépassement d'un cycliste qui se tortillait sur son vélo en prenant son bol d'air a aussi pris une douche pénétrante dont il se souviendra longtemps, le sprinter en question a été tout à coup surpris par l'ampleur d'un jet d'eau sortant par l'orifice de son levier de vitesse,

aquaplanage ou hydroplanage était de circonstance.

Vers 17h, dernier rassemblement à Ménétru le Vignoble au caveau Peltier où nous avons dégusté d'excellent produits, merci à eux.

Enfin dislocation avec une nouvelle déviation à l'As de Pique, Parcey et Villette les Dole qui étaient envahis par les eaux.

Les organisateurs envisagent pour l'an 2000 une sortie de deux jours et une nuit en région montagnaise, avec bien sûr le matériel adéquat et la boîte de premier secours.

Marceau

\*\*\*\*

## SALON DE LA MOTO ANCIENNE

21 et 22 février 1999

Le 1er salon de la moto ancienne et classique s'est tenu à Authume le 21 et 22 février 1999.

La salle des fêtes du village s'est vite révélée trop petite pour accueillir ces belles mécaniques modernes et surtout les anciennes, représentées en majorité par les "Pétrolettes Jurassiennes", avec plus de 30 machines, certaines magnifiquement restaurées.

D'autres clubs invités comme "les fanatiques de moto cross" à l'ancienne avaient déplacé des Machtless - Montessa - AJS, motos toujours en compétition au plus haut niveau des motos historiques. Nos voisins "Les Chromes Piqués" avaient déplacé des scooters Vespa et des populaires des années 50 - 60. Les motards de St Jean de Losne ont exposé des Terrots " Tenace" et "Tournoi, P107 de 1929 et Norton "Commando".

Parmi les particuliers nous avons admiré des 175 Terrot de 1924 - 25 très bien restaurées ou restées d'origine.

Un très beau side-car chromé et Rhone 800 AX de 1938 au couleur de l'armée. Une magnifique collection de Solex retraçant l'évolution depuis 1949 jusqu'à la transmission par cardan.

Les exposants à titre individuel étaient très bien représentés avec environ 25 machines aussi attrayantes les unes que les autres.

Nous avons pu remarquer la présence du Old Cars Club avec :

- des vélos pour Mr Belleville de Tavaux dont un vélo de Dion Bouton. C'est vrai.
- Olivier Sussot avec le prêt d'un vélo VAP fabriqué à Dole et une Terrot ETD 125 sortie de grange garantie.
- Joël Jacquot sorti du garage avec Grome et Rhone R4 de 1951, super culasse mais les repose pied arrières ont souffert.... ressoudés.
- Serge Noirot avait sorti sa Wanderer 100 cm3 fraîchement repeinte.
- Pierre Bongain, scooter Motoconfort SV 125 de 1957 et tandem Deryn de 1947.
- Leguen fils avait prêté la moto Maître et la Dollar 350 de 1930 ayant appartenu à son père. Séquence émotion ...

Nous pouvons remercier très chaleureusement tous ces participants pour cette belle expo et tous ces souvenirs, en particulier aussi Yves Oudart pour sa précieuse collaboration durant ce week-end. Nous pouvons vous garantir aussi l'effet saisissant de se réveiller le matin dans un sac à puce au milieu d'une centaine de motos.

Merci à tous

Pierre Bongain

\*\*\*\*

## ROUTES DU JURA

26 et 27 mars 1999

Les 26 et 27 mars 1999, les 47 participants à la 5ème édition des Routes du Jura se sont élancés, sous un temps couvert, à la découverte des petites routes tortueuses de la Bresse. Le programme de la matinée était simple : autoroute jusqu'à Lons puis cartographie sur 100 kms. Le déjeuner au Comfort-Inn de Lons fut apprécié de tous. L'après-midi sous une pluie battante les équipages sont partis explorer le réseau routier du haut jura avec la grande surprise de trouver de la neige du côté de Dortan. L'épreuve sur le circuit de Moirans en montagne se disputa presque sous un manteau blanc. Le vin blanc offert fut avantageusement remplacé par le thé ou le café. Le retour à Lons fut agrémenté par un vin d'honneur offert par nos amis du C.J.V.E. Nous profitons de ces lignes pour les remercier encore une fois.

A 22H15 les "Marathon" et quelques "Tourisme" sont partis pour une nuit d'un très bon niveau technique. A cause d'un brouillard épais sur 15 à 20 km les premiers concurrents sont rentrés à Lons vers 2h30 du matin et les derniers vers 4h00.

Dimanche matin toute la caravane ( 140 personnes) est partie de Lons via un arrêt dégustation à St Lothain aux établissements Bonnot pour arriver au restaurant de l'As de Pique à Parcey où Patrick Racine et Michel Sancenot ont pu nous fournir un classement complet :

1er Kevers / Halleux sur Mini

2ème Guillaumont / Guillaumont sur MGB

3ème Moreaux / Moreaux sur Alfa Giulia

4ème Assar / Picarat sur Porsche 911

Je tiens enfin à remercier toutes les personnes qui ont donné de leur temps libre pour que cette manifestation soit une réussite. Pour info, Bruno Voirin travaille déjà sur le parcours de l'édition 2000.

PS : il ne faut surtout pas oublier de féliciter les membres du club qui ont participé, les équipages,

Gino/Caliméro alias Gabriele/Moret

Moine / Kieffer et Veyron / Munka

Jacquemin / Monneret et l'illustre Pierre Brenet.

Olivier Sussot

## Grand jeu

"Vous me reconnaissez ?"

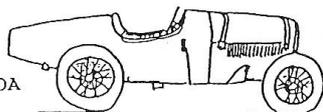
Rêve de gosse :



Réponse dans le prochain N° de RETRO 39  
(Pensez à nous envoyer vos photos)

\*\*\*\*

AGENDA



22 avril : **TOUR- AUTO**  
spéciale Vuillafans - Echevannes et Arc et Senans  
départ en groupe avec voitures  
8h30 avenue de Lahr à Dole

2 mai : **LONS -ARINTHOD -LONS**  
*contact* : Club Jurassien de Véhicules d'Epoque  
tel : 03.84.25.94.23  
Ballade sur les Routes du Revermont, de la Petite  
Montagne en passant par les portes du Haut -Jura  
inscription avant le 22 avril

9 mai : **COURSE DE KART** à Moirans  
avec pique-nique au bord du lac de Vouglans  
départ à 7h30 avenue de Lahr - Dole  
9h00 à Moirans pour une endurance d'une heure  
sur le circuit avec 4 équipages/ kart  
130frs/ personne - apéritif offert  
*contact* : P. Verdenet - tel : 03.84.79.05.23

ATTENTION : l'expo **MACON** prévue le 23 et 24 mai est avancée au 2 mai

13 mai : **RALLYE DE LA FEDERATION REGIONALE**  
215 frs pour voiture/ conducteur  
155 frs personne en plus - 85 frs enfants(-) de 12 ans  
*contact* : V'la des Rétros - tel : 03.85.39.06.90

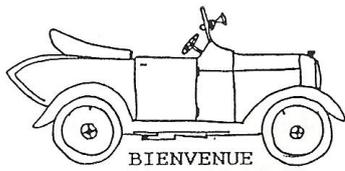
19 et 20 mai : **COUPE DE L'AGE D'OR** à Monlhéry  
on recherche un(e) ou des volontaire(s) pour  
l'organisation de la sortie.  
adresses disponibles auprès de M. Sancenot

5 et 6 juin : **BALADE DES LAPIDAIRES** - Septmoncel  
programme à définir

26 et 27 juin : **RANDONNEE DE FRANCHE COMTE**  
de l'OCCJ  
*contact* : P. Verdenet - tel : 03.84.79.05.23

4 juillet : **RURALISSIMO** à Saint - Aubin  
le thème de cette fête est " des voitures hippomobiles  
aux automobiles" : tournée publicitaire, exposition et  
défilé en tenue d'époque - repas de midi offert au  
chauffeur et à son accompagnateur.  
*contact* : J.P. Aulon - tel : 03.84.72.69.80  
P. Verdenet - tel : 03.84.79.05.23

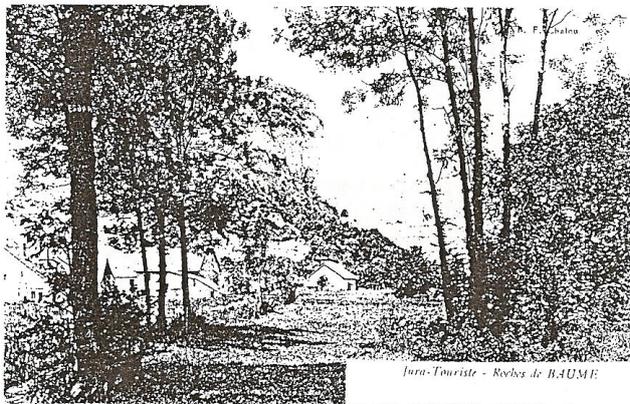
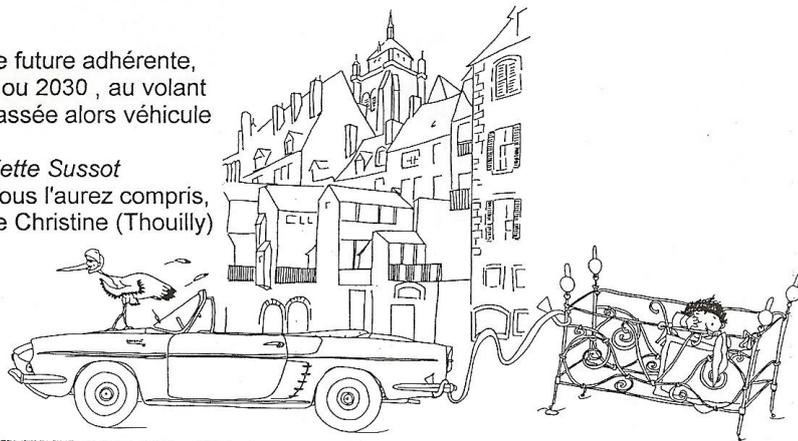
11 juillet : **BOURSE D'ECHANGE** à Auxange  
10 frs / visiteurs - gratuit avec véhicule ancien



Pierre MARSAUD  
 Eric ARCHINARD  
 Laurent BONOLIS  
 Fabrice DEGUELDRE  
 Joseph GAVEAU  
 Pascal HOFFMAN  
 Olivier MOINE

Bienvenue aussi à une future adhérente,  
 pour les années 2020 ou 2030 , au volant  
 d'une R19 cabriolet classée alors véhicule  
 de collection :

Bienvenue donc à *Juliette Sussot*  
 née le 18.02.99, fille, vous l'aurez compris,  
 d'Olivier (Sussot) et de Christine (Thouilly)



Il n'y a pas que notre ami Patrice Verdenet pour organiser des sorties voitures !

Déjà au début du siècle comme l'indique le verso de cette carte postale les fêtes des Grottes de Baume les Messieurs étaient "le rendez-vous des automobilistes."

Prenons note, nous n'aurons que quatre-vingt dix ans de retard !

Jean-Yves Mauvais

RENDEZ-VOUS DES AUTOMOBILISTES  
 Le Dimanche 12 Août  
 pour la  
**Fête des Grottes de Baume-les-Messieurs**  
 organisée pour contribuer aux réparations  
 de l'Abbaye.

---

PROGRAMME DE LA FÊTE

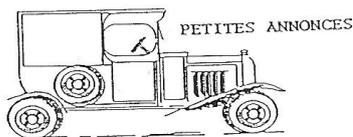
À 10 heures : Messe en musique.  
 Grottes illuminées et embrasées, visibles  
 toute la journée.

À partir de 15 heures, Nombreuses  
 attractions dans le fond de la Vallée.

**GUIGNOL LYONNAIS**

À 21 heures  
 à l'Hôtel du Belvédère (DECK, Propriétaire)  
**GRAND BAL**  
 Orchestre JAZZ PANATONAL PATHE  
 de la Maison Joly, Rue Lafayette, Lons-le-Saunier.

Facilité de prendre ses repas sur La Pelouse ou  
 dans les divers Restaurants.



*Vends :*

**TRACTION 1954**

Prix 5.000 F environ

Contact : Tél. 03.85.76.60.07

Mr CANNARD Frédérique

ou Tél. 03.84.71.80.09

Mr BOICHUT Dominique ap.20h

**LAND ROVER 1956 - essence**

Contact : Tél. 03.84.51.56.81 Après 20h30

Mr BOURGEOIS Daniel

**MERCEDES 280 E -Type W 114**

Année 1976, boîte automatique, état de marche, sans CT

Prix 1.000 F

Contact : Tél. 03.84.82.62.15

Mr GAUTHIER Luc

**TRACTION HB**

Année 1953 - TBE

Prix 40.000 F

Contact : Tél. 03.84.82.78.44

Mr GOT Marceau

**MERCEDES 220 D**

Année 1978, 193 000 kms, batterie neuve, pneu et pot en bon état

Prix 1.500 F

Contact : Tél. 03.84.72.05.16

Tél. 06.87.64.44.10

Mr DROUHARD Gustave

**PEUGEOT 504 COUPE**

Année 1979, révisé, peinture neuve

Contact : Tél. 03.84.72.37.52

Mr MERCIER Denis

**ROVIN modèle D3 1952**

restauration à terminer

Contact : Mr Seiller

tel : 03.84.76.29.34

**RENAULT 8 1969**

94 000 kms - superbe 20 000frs

Contact : 03.84.79.58.03

port : 06.07.18.62.74

**SIMCA 1000 1963 CT ok**

à revoir

Contact : 03.84.79.58.03

port : 06.07.18.62.74

**CITROEN 2CV**

PIECES : 1 malle plate de 11 BL 1950, 1 moteur 2CV 475, 2 boîtes de vitesses de 2CV, bougies divers modèles, ampoules 6v et 12v

Contact : Tél. 03.84.72.44.38

Mr DORNIER Raymond

**B.M.W. 700 Luxus**

Année 1964 - à restaurer

Prix à débattre

Contact : Tél. 03.84.85.29.32

Mr FOLLETETE

**UN NID DE PIECES DETACHEES**

à Arbois pour Citroenniste

**Réf. : voiture Citroën AC4**

Carte grise, N° série 10197, Immatriculation 612 S 39, 9 chevaux

A vendre en pièces détachées dans l'état, en voici la liste ci-dessous :

- moteur non grippé, dynamo, palonnier de freins, servo freins, arbre de transmission, mécanisme de glaces, klaxon, tuyau d'échappement, pont, boîte, 3 phares, vitre latérales, 6 roues, petites pièces etc.....caisse H.S.

**Pour 2 CV avant 1959**

1 aile, 4 phares, 3 ressorts etc...

Prix à débattre

Contact : Tél. 03.84.66.04.44

Mr MELON Michel après 18h

1 rue Pointelin à Arbois

## DOCUMENTATION :

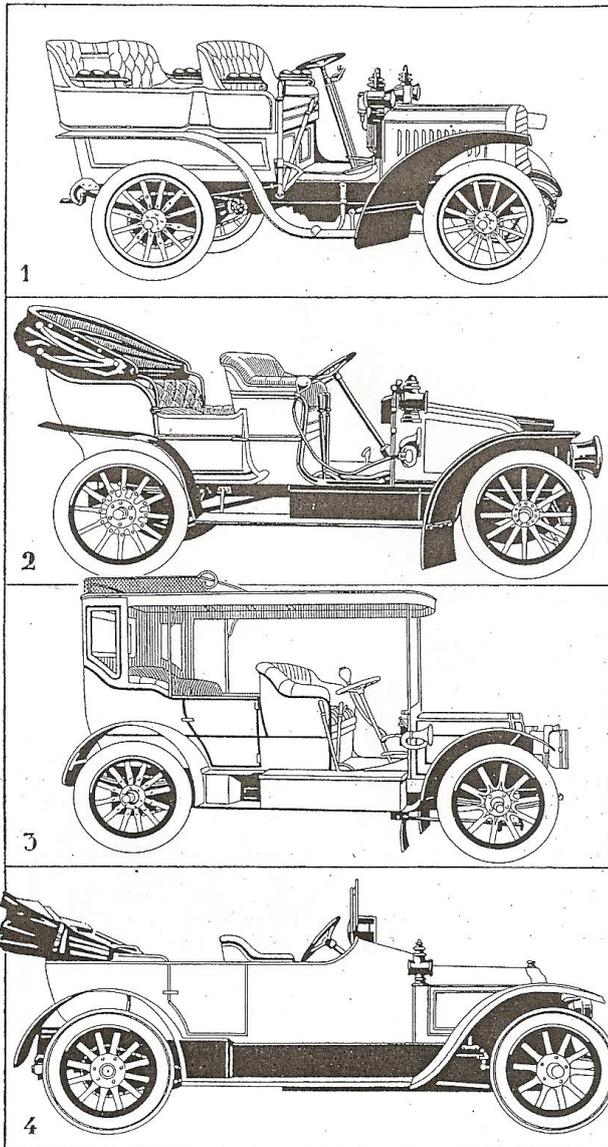
Compte rendu du Salon de l'Auto 1926 - Revue Omnia  
"L'évolution de la carrosserie des années 20"

Archives de Raymond Dornier

380

Omnia

n° 77



## L'ÉVOLUTION DE LA CARROSSERIE

« La voiture n'est plus un instrument séparé qu'on attelle à l'animal.

La carrosserie automobile n'est plus une caisse, mais bien plutôt un complément utilisé pour transporter les voyageurs. »

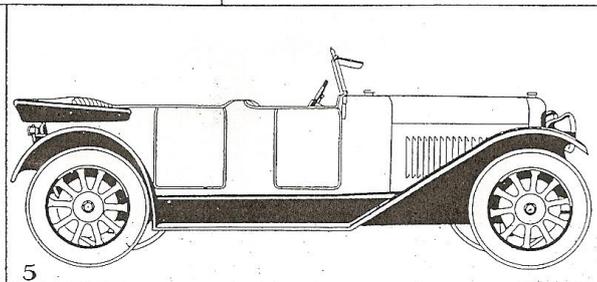
Ces deux phrases figurent dans une notice pleine d'humour de Gabriel Voisin et elles seront tout le programme d'étude de la carrosserie moderne.

Comme nous l'indiquons par ailleurs toutes les recherches doivent se concentrer sur le seul but qui est la *voiture complète*. Certes un heureux accord s'est déjà établi entre constructeurs et carrossiers, mais il est loin d'être aussi étroit qu'on pourrait le souhaiter. Évidemment les erreurs finissent pas se condamner d'elles-mêmes, mais elles n'en subsistent pas moins très longtemps au grand préjudice de tous.

Les constructeurs de châssis ont leur part dans ces erreurs et les carrossiers la leur.

On ne s'explique pas à la période présente

Fig. XXXVII. — L'ÉVOLUTION DU TORPEDO PAR L'IMAGE. — N'est-il pas des plus curieux de retrouver ces silhouettes d'autrefois, dont chacune marque un stade dans cette incessante conquête que fut le développement de l'industrie automobile. = 1. LE TONNEAU DE 1903. — La grande majorité des voitures sont découvertes. Le tonneau comporte un siège avant libre et celui d'arrière est situé dans une sorte de rotonde à laquelle on accède par une porte centrale. Sièges très hauts, direction fort peu inclinée, ni portières, ni capote. L'automobile est encore uniquement le véhicule de plaisir et de promenade et l'on ne s'efforce pas de le protéger efficacement. Par mauvais temps on a recours aux vêtements spéciaux. = 2. LE PHAETON A ENTRÉES LATÉRALES DE 1905. — Déjà l'on sent une recherche d'un meilleur confort et d'une protection plus complète. Le châssis s'est allongé, des portières sont prévues pour les places arrière et une capote volumineuse à compas est adoptée, sous laquelle s'engouffrera la pluie par vent debout. La voiture a toujours un peu la physionomie générale de celle à chevaux, le capot et la caisse sont nettement séparés. = 3. LE PHAETON A GALERIE DE 1907. — Encore un stade. On a soigné les aises des occupants et l'on a pensé à la galerie pour les bagages. À l'avant une glace mobile que l'on relèvera vers le toit par beau temps garantit le conducteur et le passager voisin. Des rideaux de côté permettront de clore la carrosserie par mauvais temps. Les portières se relèvent, la ligne se fait moins fantaisiste et moins heurtée. = 4. LE TORPEDO DE 1910. — La voiture forme un tout continu, les places avant ont même protection que celles arrière, l'avant est venu raccorder la carrosserie et le capot, le pare-brise est déjà classique, la capote est plus discrète, la ligne générale



qui a dépassé le stade des grands tâtonnements, que les constructeurs de châssis n'aient pas encore tenté de se concerter pour déterminer des *cotes standard de confort*, selon les applications envisagées pour leurs modèles.

Évidemment, à ce point de vue, les carrossiers sont bien désemparés et mis dans l'obligation de changer à tout moment leurs dessins.

Quant aux carrossiers, beaucoup subissent encore l'emprise de longues traditions, ils ont tendance à faire lourd et non mécanique, car pour eux l'empirisme est de règle et les aciers ou alliages spéciaux presque inconnus.

Dans l'art de la ligne et de la décoration ils sont, par contre, des maîtres et c'est pourquoi il peut leur être beaucoup pardonné.

En réalité, le différent qui languit encore entre constructeurs et carrossiers vient uniquement de l'absence de relations courantes entre eux. Quand constructeurs et carrossiers se verront plus souvent et se feront quelques petites concessions mutuelles, ils s'entendront et au lieu d'apprécier d'excellentes choses nous aurons à contempler certainement des merveilles d'habileté, d'ingéniosité et de goût.

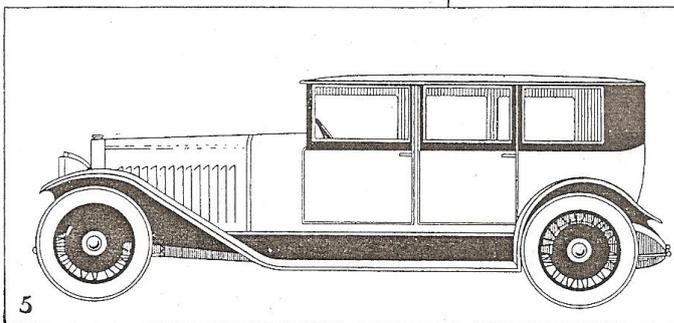
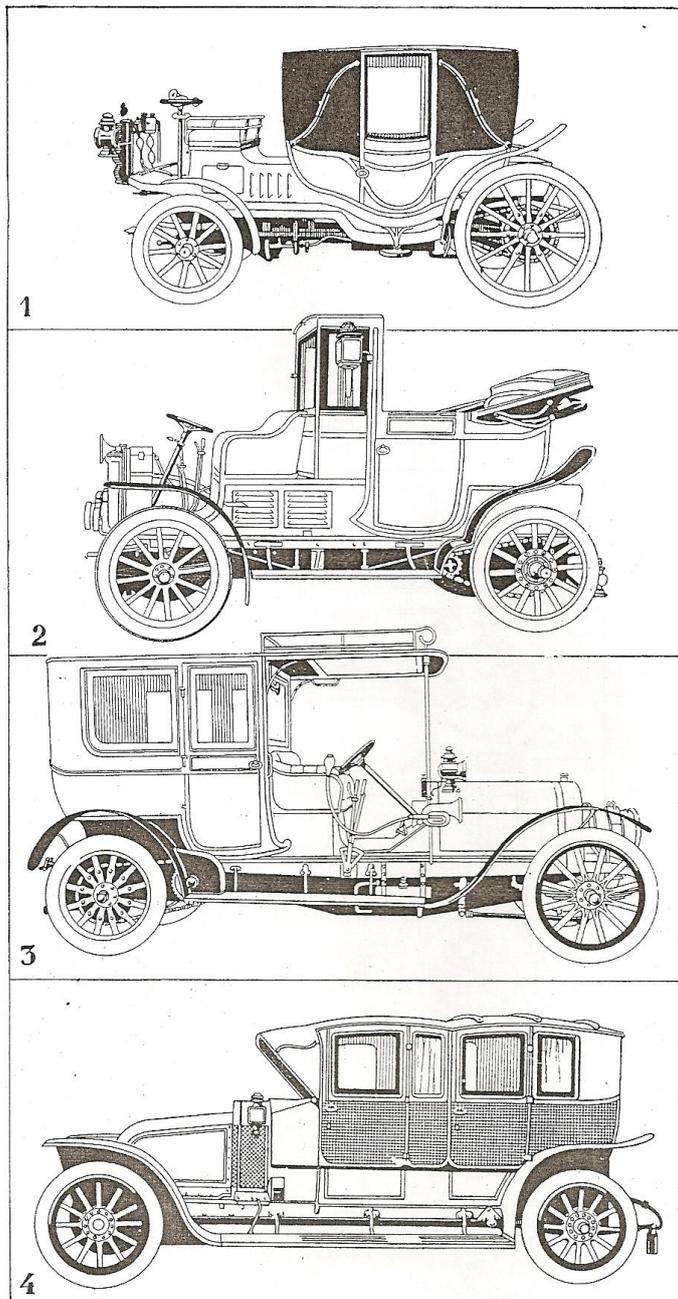
Fig. XXXVIII. — L'ÉVOLUTION DE LA VOITURE FERMÉE PAR L'IMAGE.

La voiture fermée fut à son origine une transposition pure et simple de la voiture à chevaux accommodée tant bien que mal aux exigences de l'automobile. Les vieilles habitudes voulaient que le conducteur fut haut placé afin de dominer la circulation et l'on n'hésitait pas à reléguer les chevaux mécaniques sous le siège.

= 1. LE LANDAU DE 1902. — Le landau fut à son époque voiture de grand luxe, c'était la caisse fermée classique à chevaux des longs déplacements sur routes, installée sur le châssis. N'est-il pas amusant néanmoins de noter le surbaissement du châssis, méthode qui est en passe de faire école pour la voiture moderne.

= 2. LE LANDAULET DE 1903. — Dans la ligne, dans l'exécution des sièges avant, dans la ligne droite du châssis et surtout dans l'adoption des roues égales pour l'avant et l'arrière se dessine une silhouette plus automobile.

= 3. LA LIMOUSINE DE 1905. — La mécanique a repris ses droits, d'ailleurs le moteur plus puissant devenait des plus malaisés sous les sièges. On exécutait un châssis à capot pour la voiture ouverte, il devait servir également pour celle fermée. Capot allongé, dais à galerie, glace avant mobile, direction inclinée commencent à donner à l'automobile figure bien personnelle. La carrosserie est très haute, les portières étroites. Une telle voiture impose un chauffeur. = 4. LA CONDUITE-INTÉRIEURE DE 1912. — Le souci d'une protection plus complète, le désir de conduire soi-même et de supprimer le chauffeur, la mécanique et les pneus beaucoup plus sûrs, amènent la conquête que fut l'exécution des premières conduites-intérieures. Celles-ci rappellent d'abord souvent la chaise de poste. Néanmoins on sépare encore nettement places avant et places arrière. Un



avant raccorde capot et caisse, comme dans le torpédo. = 5. LA CONDUITE-INTÉRIEURE MODERNE. — C'est la voiture de confort par excellence. Celle de famille aussi. La présence du chauffeur est devenue exceptionnelle. Le propriétaire conduit lui-même. Plus de séparation intérieure ou très occasionnellement. La caisse est beaucoup moins haute et les portières beaucoup plus larges. La ligne droite règne en maîtresse, l'ensemble est d'une sobre élégance de bon ton. D'abord sonore et lourde la conduite-intérieure s'est peu à peu faite silencieuse et légère. Voiture de grand luxe d'abord, la fabrication en série l'a ensuite vulgarisée et rendue de prix plus accessible ; elle est maintenant la voiture classique et celle dont la faveur s'accroît.