



EDITO :

J'espère que le temps magnifique de cet été vous aura permis de profiter un maximum de vos voitures préférées. Voici maintenant la rentrée que je vous souhaite la meilleure possible.

Notre club continue son développement et compte aujourd'hui près de 70 adhérents.

Vous participez toujours plus nombreux à nos manifestations, nos sorties. Nous affichons systématiquement complet ! Les rassemblements mensuels attirent de plus en plus de monde et c'est chaque mois de nouvelles têtes qui viennent à notre rencontre.

De nouvelles activités se font jour grâce au dévouement de certains d'entre vous, initiation aux techniques des rallyes de régularité, cours de dépannage, participation à des bourses d'échange...

Nous sommes associés aux manifestations organisées par d'autres associations, ce qui démontre que nous commençons à être reconnus.

Un petit groupe, qui j'espère va grossir, porte haut nos couleurs dans les rallyes de régularité.

Mais la principale satisfaction que nous pouvons tirer de cette année, c'est l'esprit club qui se développe au sein du TAR. Une ambiance décontractée, conviviale, pas de « prise de tête » ni de frime. Une seule envie se retrouver pour partager notre passion.

De plus en plus de membres s'investissent pour le club, que ce soit pour organiser les sorties, pour rédiger des articles pour le TARinfo, pour mettre leurs compétences au service des adhérents (cours de dépannage par

exemple), pour faire des panneaux de photos que nous pouvons exposer, organiser des sorties, etc....Merci à eux, c'est grâce à leurs initiatives que nous pouvons nous développer.

Patrick me rappelait récemment un slogan souvent employé par les Anglais et qui doit s'appliquer au TAR : **« ne demandez pas ce que votre club peut faire pour vous, demandez vous ce que vous pouvez faire pour votre club ».**

Notre prochaine sortie aura lieu le 11 octobre, n'oubliez pas de vous y inscrire.

L'assemblée générale se tiendra le 7 novembre, elle sera suivie d'un dîner et d'une grande fête très largement subventionnée par le TAR, ce grâce à nos généreux sponsors. Nous espérons que vous serez très nombreux à y participer.

Un grand merci à tous ceux qui ont contribué à la réalisation de ce TARinfo.

Jacques Benbassat

1- NOS SORTIES

1-1 DESTINATION LYONS

Non pas la capitale des Gaules dans le Rhône mais LYONS-LA-FORET, superbe petite ville de l'EURE.

Comme d'habitude rendez-vous nous est donné sur le parking de la gare où une carte et un road-book sont distribués à chaque équipage.

Départ par petits groupes pour un périple d'une centaine de km par de petites routes de campagne où, roulant à allure réduite, nous prenons le temps de découvrir de beaux paysages et de jolis petits villages : RUEIL, GADANCOURT, ARTHIESPassage par la route des crêtes sur les hauteurs de CHERENCE avec sa magnifique vue sur la vallée de la Seine et ses méandres.



Puis nous longeons de nouveau la Seine en suivant une petite route qui nous mène de VERNON aux ANDELYS.

Quelques kilomètres encore et nous voici à LYONS-LA-FORET, terme de notre balade, où un parking nous est réservé à l'Hostellerie du Domaine de Saint-Paul.



Des dizaines de voitures de collection, dont certaines très rares arrivent une à une sur le parking qui sert de point de rassemblement à de nombreux équipages venant disputer le lendemain la célèbre course de côte de CHANTELOUP.

Des français bien sûr, mais également des Allemands, beaucoup d'Anglais dans d'inraisemblables roadsters et même 5 équipages venus, avec leur voiture, directement d'Australie pour disputer cette course de côte, célèbre bien au-delà de nos frontières.



Quelques-uns d'entre nous en profitent pour faire une mini course de côte dans les rues de LYONS, sur un parcours sécurisé mis à la disposition des visiteurs par la mairie.

Certains même, un peu trop optimistes, y laisseront un enjoliveur (n'est-ce pas Fred ?).

Puis nous sommes attendus sous la magnifique halle de la ville pour prendre un pot offert par la mairie. De nombreux badauds viennent admirer nos voitures.

Puis repas bien mérité à l'Hostellerie avec bien sûr comme d'habitude des discussions animées avec souvent comme sujet les voitures de collection (comme c'est bizarre !) et des échanges qui permettent à nos adhérents de mieux se connaître.

Monsieur le Maire de Lyons nous fait même l'honneur de sa présence et nous adresse un petit discours fort sympathique.

Reconnaissons que la Mairie de Lyons sait recevoir les passionnés de voitures anciennes, qu'elle soit ici remerciée !

Après le repas les concurrents de la course de CHANTELOUP se voient remettre par les organisateurs une carte et un road-book pour leur permette de rejoindre CHANTELOUP où ils sont attendus. Le passage à Chanteloup les Vignes n'aura pas été le meilleur moment de la journée.....



Le retour sur Triel se fait par un itinéraire particulièrement agréable en compagnie de nos amis Anglais et Australiens par les superbes petites, petites routes de campagne et la traversée de charmants petits villages du Vexin.

Et comme le beau temps nous a accompagnés toute la journée, ce fut vraiment une super journée que nous reconduirons l'année prochaine.

Merci aux organisateurs de cette manifestation de nous avoir associés à cette journée avec autant de gentillesse.

Jean Pierre Kerling

1-2 RENCONTRES AVIONS/VOITURES AUX MUREAUX

Le dimanche 28 juin, une journée « rencontre voitures-avions » était organisée entre plusieurs associations de véhicules de prestige et de collection et l'aéroclub Roger JANIN aux MUREAUX.

Naturellement, le TAR s'était associé à cette manifestation.

A 9h30, nous arrivons sur les lieux où un parking était réservé à la vingtaine d'adhérents de notre association qui avait décidé de participer à cette manifestation.



Les avions de l'aéroclub nous attendaient déjà, prêts à décoller et ce fut le moment tant attendu par beaucoup d'entre nous : la montée à bord puis le décollage pour une balade d'environ une demi-heure dans la région.

Survol des boucles de la Seine, de l'usine Renault de FLINS et des imposantes cheminées de PORCHEVILLE (220 m de haut !).

Difficile quelquefois de se repérer de là-haut, mais heureusement les commentaires éclairés et détaillés de notre pilote, par ailleurs instructeur de vol, nous renseignent sur les sites survolés.



Mais déjà il faut faire demi-tour ; nous survolons ECQUEVILLY, puis VERNEUIL, VERNOUILLET et TRIEL où l'avion entame sa procédure d'atterrissage.

Descente progressive sur les MUREAUX où notre pilote effectue un atterrissage impeccable avant de se garer en

bout de piste où nous descendons avec regret de l'appareil, non sans avoir remercié chaleureusement notre pilote.

Entre temps, d'autres appareils se sont posés dont un avion suisse tout en inox brillant et un superbe YAK avec sa peinture de camouflage.



Comme personne ne fait la queue pour un baptême de l'air, nous décidons Jacques et moi de tenter notre chance pour un second vol.

Après l'accord des organisateurs nous prenons place dans un CESNA de 180 CV et en route pour de nouvelles aventures.

Cette fois, le pilote nous explique le fonctionnement des appareils de bord qui servent à la navigation et au contrôle du vol puis nous décollons pour un nouveau circuit avec le survol de la forêt de JUZIERS avant de prendre le cap vers les falaises de la ROCHE-GUYON.

Demi-tour et passage tout à côté de MANTES-LA-JOLIE et de sa superbe collégiale avant de regagner les MUREAUX et d'effectuer là encore un atterrissage impeccable.

Pendant ce temps près d'une centaine de voitures de collection se sont garées sur le parking et nous pouvons admirer les superbes voitures américaines de l'ACCF (Américan Car Club de France), des MG rutilantes (on dirait qu'elles sortent de chez le concessionnaire), des Triumph, une dizaine de FERRARI, une PORSCHE 911 2,7 RS, une vraie, etc....



IL est temps de déjeuner et les organisateurs ont préparé un gigantesque barbecue.

Après le repas, ceux qui n'ont pas volé le matin partent à leur tour pour un survol de la région pendant que les autres continuent d'admirer les voitures qui arrivent par dizaines.

Une de nos adhérentes en profite même pour effectuer un vol dans un ULM entièrement fabriqué à la main par son propriétaire, vraiment pas peur !

La journée se termine comme elle a commencé sous un soleil radieux, et nous remercions les organisateurs qui, ravis du succès de leur manifestation, nous informent qu'ils prévoient de la reconduire en 2010.

Vivement l'année prochaine où le TAR sera bien évidemment présent.

Jean Pierre Kerling

2- UNE VOITURE, UNE HISTOIRE

La TR4 de Jean Claude

Le 10 juillet 2003 l'aventure commence...

Pour mes 50 ans j'aurai une TR4 ! Depuis de nombreuses années, en fait depuis l'enfance, mon rêve était une TR4, deux lettres un chiffre, ont bercé ma jeunesse, synonymes des sixties, de sportivité, de liberté, et même de virilité.

Le 10 juillet 2003 une annonce dans LVA n° 1087 attire mon attention :

« TR4 A 1966 rouge intérieur noir très bon état d'origine, entretien suivi ».



Je prends rendez-vous avec le propriétaire et, bien sûr comme souvent la mariée n'est pas aussi belle que décrite, mais complète et d'origine France avec overdrive et roues à rayons (deux options d'époque). L'affaire se conclut assez rapidement et à ce moment l'aventure commence....

Petit historique sur la TR4 :

La TR4 est signée du Designer italien Michelotti, Herald et Spitfire portent aussi sa griffe.

La Tr 4ème du nom est présentée au salon de Londres à l'automne 1961, la nouvelle belle de Coventry possède une carrosserie moderne, mais le châssis est similaire à ses illustres devancières TR2 et TR3.

Le moteur est un 2138 cm3 et développe 105 CV, il est équipé des fameux carburateurs Skinner Union (SU) H6 et la publicité d'époque la propulse à 175 km/h (je n'ai jamais essayé).

La TR4 A IRS naît en 1965, est produite 2 ans, sa grande nouveauté: les roues arrières indépendantes (Indépendant Rear Suspension).

Ma TR4 A IRS est immatriculée aujourd'hui 66 CSW 78 elle a reçu sa première carte grise le 14/11/1966, soit modèle 1967

N° de châssis I CTC 68293 LO

I: production dans l'usine Belge de Malines entre Anvers et Bruxelles, toutes les TR conduites à gauche pour l'Europe sont montées dans cette usine.

CTC : TR4 A IRS 1^{ère} n° 50 001 dernière 78684

68293 : n° de série

L : pour left (conduite à gauche)

O : pour overdrive

25390 TR4A ont été exportées

3075 ont été livrées en Grande Bretagne

ETE 2003 :

Je fiabilise pour pouvoir rouler, sans envisager un déplacement hors région parisienne.

Echange : pompe à eau, pompe à essence reconditionnée, dynamo, régulateur de tension, batterie, courroies, durites eau et essence, pointeaux des carburateurs, remise en fonction des phares, clignotants, essuie-glaces, stop.

La TR roule, mais difficile de lui faire tenir un cap, à partir de 100km/h des vibrations dans le train avant font trembler l'ensemble de la voiture, je ne parle pas du freinage..... Je maintiens fortement le volant pour rester en ligne droite.

Hiver 2003/2004

Réfection des trains roulants, mise à neuf complète. Ressorts, amortisseurs, les amortisseurs à bras arrières sont remplacés par la modification entraînant les amortisseurs « classic KONI ». Rotules, bagues de fusées, étriers de freins avant, tuyauteries de freins, échange des pneus.

Les premiers tours de roues furent pour prendre la direction de la bourse de Mantes en avril 2004, je ne reconnais plus la conduite, que du bonheur !!!!

Ceci étant le moteur fuit toujours l'huile, les compressions passent dans le carter inférieur et l'huile est refoulée par l'embase de la jauge à huile.

La carrosserie mérite une seconde jeunesse la peinture est passée et la corrosion apparaît sur les bas de portes, bas de caisses et ailes. Après avoir roulé été 2004, une nouvelle mise en chantier s'impose.

Hiver 2004/2005

Gros chantier, j'attaque la carrosserie et le moteur, je dépose tous les accessoires (pare chocs, phares, baguettes etc. ...) pour emmener 66 CSW chez le carrossier, je dépose aussi moteur boîte de vitesses, il ne reste que la caisse et les roues.



Réfection carrosserie

Tout est déposé, il reste sur le châssis l'armature et, les mauvaises surprises s'enchaînent, à la dépose des ailes, les bas de caisses sensés être présents derrière ont disparu, la tôle rabattue qui sert de fixation aux ailes

arrières n'existe plus, le bas des portes est malade sans parler du polyester cachant la misère, un travail de fond est entrepris, découpe, remise en forme, 2 bas de caisse neufs arrivent d'Angleterre, 66 CSW est peut être la seule Triumph avec des éléments de tôle de Peugeot 206 et 807. Au total il a fallu plus de 130 heures de carrosserie peinture, (je remercie encore le carrossier formeur pour ce travail de qualité) cette dernière bien sûr dans la teinte d'époque Signal Red 32 et, après avoir subi l'épreuve d'un après témoin pour éliminer les imperfections de carrosserie.

6 mois après être entrée en atelier 66 CSW sort après avoir reçu un traitement pour les corps creux, il ne reste plus qu'à remonter la mécanique...



Réfection moteur

66 CSW étant partie en carrosserie, j'attaque la réfection moteur dans mon sous-sol, démontage complet, le carter cylindre d'un côté, toutes les pièces amovibles soigneusement répertoriées.

La culasse part au surfacage avec passage à l'essence sans plomb, c'est-à-dire changement des sièges de soupapes et soupapes, le vilebrequin part avec le volant moteur et la poulie d'entraînement avant à l'équilibrage, l'arbre à cames est neuf ainsi que les poussoirs de culbuteurs, et les bagues de maintien, bien sûr neufs aussi chemises, pistons, coussinets de bielles cales de réglages, pompe à huile, chaîne de distribution, tendeur, tous les joints, le palier arrière du vilebrequin est usiné pour remplacer la tresse d'étanchéité par un joint spi, les joints d'entrée et de sortie boîte de vitesses sont aussi remplacés. Tout est nettoyé et peint. L'ensemble est remonté avant l'arrivée de la carrosserie.

Mise en route



Je prends mille précautions pour remettre l'ensemble moteur boîte dans son logement sans égratigner la peinture flambant neuve, je profite de ce remontage pour refaire le faisceau électrique du compartiment moteur, je change les phares Lucas par des Bosch H4, je monte un allumeur électronique, change bougies et faisceau d'allumage, dernière touche avant la mise en route une ligne échappement inox à double sortie. Niveau d'eau niveau d'huile, essence, batterie, je ne remonte pas l'intérieur du véhicule de suite, sait-on jamais?

Contact... le moteur tousse et démarre assez rapidement, le remontage complet du véhicule est terminé en août 2005 et depuis je roule en ayant affiné mes réglages carbu SU HS6 après plusieurs heures passées, ayant enfin compris leur fonctionnement je suis parvenu à une carburation satisfaisante au ralenti et sur route.

En 2009 j'ai remplacé mes jantes 60 rayons par des 72 rayons.



Demain

Une restauration n'est jamais terminée, les pare chocs, la capote, peut être les coiffes intérieures etc.... des projets pour les prochaines années sans parler des aléas mécaniques ou améliorations qui peuvent survenir.

Les supports pour refaire et connaître les TR :

- ◆ La revue technique automobile
- ◆ Antoine Grégoire chez ETAI dans la collection icônes Triumph TR
- ◆ Bill Pigott (le pape de la TR) Original Triumph TR4/4A/5/6
- ◆ Chris Harvey TR for Triumph
- ◆ Graham Robson The Triumph TRs a collector's guide
- ◆ Haynes Tr 2,3,4,4A Owners workshop manual
- ◆ Le catalogue Moss pour les pièces,
- ◆ Le site de Gérard Guiot TRment votre (pour tous les amateurs de TR)

Mes fournisseurs de pièces:

- ◆ Betaset,
- ◆ Motordream,
- ◆ GB autoparts, Bastuck,
- ◆ TRshop London

Jean Claude Bréard

PS : Cette rubrique est réservée aux adhérents pour qu'ils puissent raconter l'histoire de leur voiture, alors qui sera le prochain ?

Envoyez vos articles à : trielautoretro@aliceadsl.fr

3 - LES RALLYES DE REGULARITE OU BRILLENT NOS ADHERENTS

**Vous participez à des rallyes de régularité ?
Faites vous connaître, et adressez nous le récit
de vos aventures.**

3-1 ROUTES DU VEXIN

09 t 10 juin 2009

3.1.1 Vu par Jean Marie Bierling (équipage Bierling/Colovald)



Départ golf d'Ableiges pour ce premier Rallye des Routes du Vexin organisé de mains de maître par Jean Guézennec et Thierry Coltin. 45 voitures au départ dont 6 équipages du TAR. Beau parcours, bon road book. Le beau temps est avec nous et c'est encore avec plus de plaisir que nous découvrons et redécouvrons toutes ces petites routes du Vexin si proches de chez nous, comme quoi il ne faut pas aller bien loin pour apprécier notre si belle France, en son île.

Malgré les pièges de navigation concoctés par Thierry, nous avons été réguliers et, même si le dimanche a été moins performant, notre avance était suffisante pour assurer une belle victoire. Nous sommes heureux tous les deux et garderons en souvenir, en plus de cette première place, l'ambiance extra de ce rallye, surtout avec les autres équipages du TAR qui n'ont pas démerité non plus, et en conclusion cette belle photo de tous les TARés participants, déjà impatients d'en découdre à nouveau en 2010.



Nous y serons pour défendre notre titre, vous aussi j'en suis persuadé !

Très sympa également les autres membres de l'association venus en nombre le dimanche à l'arrivée pour une petite présentation de leur véhicule en marge du rallye, manifestation représentative de l'esprit club, une des réussites du TRIEL AUTO RETRO.

3.1.2 Vu par Alain Esbrat (équipage Esbrat/Doyen)



Etape de Nuit : Ableiges à Grisy les platres ;

Après un excellent repas au Golf, l'Alfa s'étant reposée nous repartons un peu après 22H à la nuit tombante pour 60 Kms env. Dès la sortie du village nous rattrapons les n° 1 & 2 qui se sont déjà trompés ... ! Dommage ils nous « bouchonnent » allègrement, surtout le 2 !

Comme en fin d'après-midi (Bizarre pour un concurrent lui-même « Organisateur ! ») - Nous les doublons enfin et roulons bien jusqu'au lieudit : Le Ruel ; là nous doutons du Road-Book et revenons plusieurs fois au milieu d'un Méli/Mélo d'autos toutes + ou - perdues ce qui agace quelques riverains autophobes ! ! Puis d'un coup : Déclat et ça repart jusqu'au moment où le TRIP choisi de tomber en « carafe » à l'endroit précis où seules les distances servent à se repérer dans les cases mélangées... au beau milieu de la nuit noire... Horreur, 1/2 tours successifs et Agacés nous décidons de rejoindre le village suivant d'Haravilliers en zappant cette zone au risque de manquer des CP !! Enfin ; revenus sur le bon parcours, l'étape se termine par un « Fléché Allemand » ou un piège nous tend grand ses bras ; et Hop = Dedans ... ! Arrivés à la soupe à l'ognon avec : 50 Mns de retard, il ne reste qu'à rentrer nous coucher à l'Hospice -- Il fera jour demain dimanche.....

3.1.3 Vu par Alain Hébert (équipage Hébert/Dupouy)

Où avions-nous la tête en cette fin d'étape ?

Reconstitution de l'équipage des Alain (Hébert et Dupouy), après une longue séparation, à l'occasion de cette Route du Vexin Classic. Un peu d'appréhension bien sûr avant le départ, les automatismes et la confiance

étant à retrouver rapidement pour ne pas risquer de s'aventurer trop vite vers la fin du classement. Donc, contrôle et re-contrôle du trip, des chronos, de l'heure, de la calculette, de la carte IGN, de la loupe et même des feutres couleurs. « Et toi tu fais et moi je fais et puis n'oublie pas que devant le panneau jaune du CH il faut toujours s'arrêter et vérifier l'heure de pointage avant d'entrer dans la zone de contrôle. OK, t'es prêt, on y va. »

La MG numéro 27 préparez-vous nous annonce le préposé au départ à la sortie du Golf, le chrono dans une main et l'autre levée, les cinq doigts tendus.

Quatre, trois C'est parti. On saute à la fois sur les appareils, le road book et l'accélérateur.

Etape 1, section 1 : Golf d'Ableiges - Théméricourt. 17.7 km en 31 mn.

Tiens, la moyenne est toute calculée, tant mieux. « Attention, tourne à gauche après le passage à niveau, faut pas se perdre dès le premier village »

La poussée d'adrénaline du départ évacuée tout va mieux ; chacun retrouvant son rôle et ses réflexes au rythme des kilomètres. Ça roule bien maintenant, malgré un road book métré serré et parfois mité, mais dont il s'agit de conserver le précieux fil conducteur.

Km 13.42, passage au TIP 1. « Super nous sommes pile poil dans les temps, faut bien gérer les dernières minutes ». L'église, le château, la gendarmerie, nous arrivons vers le contrôle horaire de Théméricourt, charmant village du Vexin où des spectateurs s'agitent sur notre passage. Dans le dédale des petites rues pavées quelques instants d'hésitation ; une charmante dame indique une direction. Nous suivons la dame (des yeux) et pas le road book. Un virage à gauche et voilà qu'apparaît à quelques centaines de mètres, droit devant, un joli panneau jaune derrière lequel un attroupement de spectateurs, à force de grands gestes, nous montre le portail de la Maison du Parc, à priori lieu du contrôle. Nous stoppons devant le panneau, c'est la consigne. Un œil sur le chrono suffit à nous inquiéter. « On les a fait vite ces derniers kilomètres ». Panique à bord, nous sommes en avance et il manque des mètres au compteur. Retour rapide sur le road book « M..., pas sur le bon parcours ». Il reste une petite boucle au cœur du village. « Tant pis, trop tard pour la faire ». C'est le mauvais choix. Pris dans le piège tendu par les organisateurs et peut être aussi par quelques malicieux spectateurs, nous pointons bien dans le temps idéal, mais avec un wagon de pénalités à tirer jusqu'à l'arrivée.

Par la suite nous n'avons pas refait cette erreur ; d'autres nous guettaient.

Mais ceci est une autre histoire.



Petite satisfaction quand même. La MG n° 27 a séduit Rétro-Course pour son édition du mois d'août, à l'article consacré précisément aux 1er Routes du Vexin.

3-2 RONDE DES ALPES

26/ 27 et 28 juin 2009

[Vue par Jean Marie Bierling \(équipage Bierling/Colovald\)](#)

Un long voyage jusqu'à La Clusaz où est donné le départ de cette 3^{ème} édition. Je fais la route seul, l'Alfa me suit sur le plateau, et Raymond me rejoint le soir après son travail. TGV Paris/Annecy où nous nous retrouvons vers 22h. Nuit à Annecy.

Le lendemain matin, vérifications à La Clusaz. Départ première voiture à 11h30. Déjeuner au col des Annes, 3 chalets perdus dans la montagne, superbe! A partir de là, on en a bavé. Un road book super costaud. En moyenne une heure de retard à chaque CH. Retour samedi soir (plutôt dimanche matin) à 5h; très peu de sommeil pour départ première voiture à 7h30 ce dimanche. Nous pensions être complètement dans les choux vu la prestigieuse liste des engagés en expert et la difficulté extrême du parcours (Raymond m'a même conseillé de trouver un "vrai" co-pilote à sa place!). Tellement compliqué que l'ordi de l'organisation a bloqué, donc pas de classement communiqué!

Nous reprenons la route du retour, et c'est seulement plus tard que nous apprenons notre deuxième place, au-delà de toutes nos espérances, ce qui nous comble de joie. Jamais nous n'avions fait un rallye si difficile!

Voici les commentaires de l'équipage Belge vainqueur:
"Une victoire inespérée tant l'Alfa a souffert dans les cols... c'est vraiment le rallye le plus dur auquel nous avons eu l'occasion de participer... plus de 800 km de navigation en montagne en 2 jours et une nuit sans aucun temps mort... un rallye d'homme, éprouvant, épuisant, mais tellement beau... des paysages à couper le souffle, des petites routes exceptionnelles et des grands cols, le Glandon, la Croix de Fer, la Madeleine, des hauts lieux du tour de France!

Merci à l'organisateur Jean Rick et toute son équipe pour ce chef d'œuvre"

Que dire de plus après ce témoignage reflétant bien ce que nous avons vécu.

De loin notre plus belle performance.

Merci et bravo à tous, surtout à Raymond.

3-3 BORDEAUX SUD OUEST CLASSIC

18 et 19 juillet 2009

(Vu par Jean Marie Bierling (équipage Bierling Colovald))

Trois semaines après les Alpes, changement de décors, destination sud ouest. Départ du casino (pas la grande surface!) de Bordeaux après encore une longue route, toujours la même Alfa rouge qui nous suit et qui ne veut pas doubler!

Nous retrouvons sur place nos amis Alain Esbrat et Michel Doyen, partis un peu avant nous et séjournant dans leur famille, leurs épouses étant Bordelaises.

Nous venons pour découvrir une nouvelle région où nous n'avons jamais roulé et où nous espérons trouver le soleil (qui nous a un peu manqué dans les Alpes!). Nous ne sommes pas déçus, superbes paysages, parcours magnifique sillonnant les vignes, multitudes de changements de direction; ça bouscule dans l'Alfa, heureusement que les baquets sont confortables; un régal de pilotage sous le soleil.

Navigation facile (rien à voir avec la Ronde des Alpes), mais calculs incessants de moyenne en régulier, la calculette de Raymond a failli exploser! Arrivée à 2 heures du matin après un dîner sous les superbes halles de Bazas, et encore une très belle étape de nuit.

Nous sommes néanmoins heureux d'en avoir fini, surtout Raymond!

Finalement, coup d'essai, coup de maître avec la victoire d'un cheveu, nous sommes premiers avec 13 points de pénalité, les seconds et troisième, des locaux, 14 points et départagés par l'âge de leur voiture.

Nous sommes émus et joyeux, nous ne venions pas pour gagner mais notre expérience a payé! Encore une fois, bravo à Raymond.

En conclusion un très beau week-end, accueil super, paysages et villages de cartes postales, et en plus, sympa d'avoir souvent roulé avec Alain et Michel; sans oublier. le bon vin (avec modération). Nous rentrons avec une magnifique coupe et quelques bouteilles!

Une bien belle épreuve à refaire l'an prochain.

Membres du TAR, prenez dorénavant et déjà rendez-vous!

4 - NOS RENDEZ-VOUS 2009

Le **11 octobre** : Sortie dans le Vexin

Le **7 novembre** : AG suivi d'un dîner

Sans oublier nos rassemblements mensuels **le 1er dimanche de chaque mois**

Exemples de Tarif :

RC-DR + Vol-Incendie +
Catastrophes Naturelles

MGB 1966 99€*

Valeur 12000 Euros

Porsche 928 1987

Valeur 15000 Euros 247€*

Formule flotte
À partir de 2 véhicules

*Tarif TTC au 01/02/08 soumis à conditions.

PASSION assurances

Des Passionnés assurent des Passionnés

Contact : Laurent Bonfils

Tél : 01 42 70 02 82 - Mobile : 06 10 85 14 19

Email : passionassurances@orange.fr

