

EDITO :

Ce long hiver commence enfin à montrer des signes d'essoufflement et semble décidé à laisser sa place au printemps ! Il était temps car nos anciennes commençaient à piaffer d'impatience et n'avaient qu'une idée en tête, se dégourdir les pistons. C'est ce que certaines vont pouvoir faire le 11 avril à l'occasion de notre prochaine sortie dans l' Houdannais, AVATAR.

Nos amateurs de rallyes de régularité portent haut nos couleurs dans les épreuves auxquelles ils participent, 11 d'entre eux ont participé les 20 et 21 mars au Rallye de Printemps organisé par l'association Handy Rallye Passion et remporté par Jean Marie Bierling et Raymond Collovald. Ce rallye présente une particularité qui mérite d'être soulignée : la participation d'handicapés. Voila une initiative que l'on doit saluer.

L'année 2010 s'annonce chargée, et j'espère que nous pourrons vous compter nombreux à nos diverses manifestations. Notre club s'est développé bien au-delà de nos objectifs et nous en sommes ravis, mais cela implique aussi une participation plus active de ses membres !

Depuis l'origine les sorties sont organisées par la même équipe, il faut impérativement que d'autres puissent prendre le relais, au moins pour trouver de nouveaux parcours. Bien entendu le bureau sera toujours disponible pour aider ceux qui seraient prêts à s'investir mais qui manqueraient d'expérience. Alors si vous êtes prêt pour l'aventure contactez nous, que ce soit pour cette année ou pour l'année prochaine.

Le TARinfo ne peut vivre qu'avec la participation des adhérents, adressez nous tous les articles que vous

souhaiteriez voir paraître dans votre bulletin, à commencer par l'histoire de votre voiture.

J'en profite pour remercier ici chaleureusement tous les adhérents qui s'impliquent sans compter pour le TAR, que ce soit pour organiser des activités, pour rédiger des articles pour le TARinfo, pour faire vivre internet, le forum, le blog du TARégul etc... sans eux le TAR ne serait pas devenu ce qu'il est aujourd'hui.

Malheureusement, ce début d'année a été marqué par la perte de deux de nos membres, tous les deux beaucoup trop jeunes pour mourir.

Thierry Gatteau fidèle de nos rassemblements du dimanche matin au volant de son Alfa Roméo Bertone, toujours prêt à faire partager ses connaissances mécaniques.

Didier Geoffroy, fidèle participant à nos sorties, dont chacun gardera le souvenir de sa petite fille, orpheline aujourd'hui, qui accompagnait toujours son papa.

J'adresse au nom du TAR mes plus sincères condoléances à leurs familles.

Jacques Benbassat

1- INITIATION AUX RALLYES DE REGULARITE DU 27 FEVRIER

En 2009 déjà, plusieurs TARés étaient venus se confronter au subtil exercice que représente le "Fléché Allemand ou Arêtes de Poisson" très souvent insidieusement glissé dans les Livres de route lors des épreuves de Navirégulation .

Cette animation avait été couronnée de succès ce qui nous donna l'envie de la répéter, c'est donc ce qui fut fait le samedi 27 février.

Les habitués de la Régul ont donc organisé cette 1/2 journée sous un ciel clément et avant la grosse tempête!

Quelques 25 personnes sont venues: A L'ECOLE ..! Après un large exposé d'Alain sur les très nombreuses sorties offertes sur les calendriers de ce type d'épreuve, sur leur variété de style, sur leur coût (de 200 à X euros); Jean.Marie a disséqué avec précision la lecture d'un Road-Book classique, en insistant bien sur les points importants à enregistrer par le navigateur dès prise en main du document.

Conseils et astuces se sont succédés au rythme des questions pertinentes des TARécoliers.

Didier à distribué à tous les « élèves » une Fiche imprimée détaillant le matériel nécessaire, voire indispensable, aux équipages, le présentant « en vrai »

dans certains véhicules présents. Ainsi le "BigDigit"; les Tripmasters, le Cadenceur ou les Tables de moyennes n'avaient plus de secret pour personne.

Le temps passant trop vite, la soirée pointant son nez ; plusieurs courageux se sont lancés sur le parcours Triellois en "Fléché Allemand", d'autres sont repartis avec un mini tracé joignant Courdimanche à Triel qu'ils pourront pratiquer un jour de leur choix (voir s'ils ont bien assimilé...?)



En conclusion: rencontre fort sympathique, que nous renouvelerons avec plaisir pour partager notre passion des Rallyes en ancienne ou règne une grande convivialité et que nous vous encourageons à découvrir au plus tôt.

Alain Esbrat.



Le témoignage d'un participant.

Un grand merci aux organisateurs pour avoir partagé avec nous leurs expériences en rallye de régularité. En vu de faire de nous des navigateurs experts pour la saison 2010.

Malgré leurs efforts, allons-nous briller dans les épreuves de ce début d'année ?

Jean Marie BIERLING a animé le débat sous forme de questions réponses, posées par la vingtaine d'adhérents présents. Beaucoup de questions et toujours des

réponses, avec une note d'humour dans les deux sens ponctués de franche rigolade. De manière à reprendre les informations à tête reposée un document nous a été fourni par Didier SIMON. Sous le regard d'Alain ESB RAT, et Michel DOYEN nous avons pu nous essayer sur un parcours établi en fléché Allemand dans Triel sur Seine

Comme prévu, le soleil était au rendez vous, nous avons passé un agréable moment dont le maître mot fut la convivialité. Merci pour le charmant accueil qui est réservé aux nouveaux adhérents dont je fais parti.

Encore merci à Alain ESB RAT, Michel DOYEN, et Jean-Marie BIERLING pour leur investissement.

JC. Aubourg

2- RETROMOBILE 2010

Voilà donc la 35ème édition, ce qui nous ramène en 1975, à la Bastille.

Je me souviens que nous avons tous réagi favorablement à l'initiative de Marc Nicolosi, alors spécialiste en restaurations à la sortie de l'autoroute du sud, à Avallon. Rétromobile, tout d'abord banque de pièces détachées, j'en rapportais comme trophée un centre de volant de Rolls-Royce Phantom III détruite en Savoie.

Puis Rétrmobile a acquis ses lettres de noblesse : première exposition du genre, rencontre incontournable de l'hexagone, les frontières ont éclaté pour y ramener nos voisins d'Europe, jusqu'à séduire la collection de Californie du Nord qui nous détaillait ses réalisations à l'américaine. Les goûts évoluant on retrouve maintenant nos belles européennes, et notamment les grandes marques françaises dévoilées dans leurs plus beaux atouts.



Amilcar 6 cylindres double arbre à cames en tête et compresseur, ayant atteint 204 km/h en 1927 ce qui constituait un record du monde.

Rétromobile, c'est pour beaucoup l'occasion de s'y retrouver : les copains d'abord s'arrêtent aux stands pour jauger en connaisseurs des modèles qui les font fantasmer dans cet unique salon devenu prestigieux.

L'année 2010 explosait de merveilles mythiques, vedettes de marchands « bling-bling » qui jaugent parfois, comme des vendeurs d'exception, le chaland dont ils paraissent douter des comptes en banque ; méfiez-vous gentlemen : on a vu des porteurs de jeans puissants acheteurs... j'en connais !

Vous cherchez des ressorts et soupapes pour refaire la culasse de votre 203 Peugeot, vous trouvez immédiatement, juste le temps de glisser votre carte bleue dans la machine.

Conscients que les prix des pièces avaient une tendance à se calquer sur ceux des stands, les organisateurs ont réalisé, pour la seconde fois, qu'un étage dédié à une salubre brocante, ramènerait les amateurs (ceux qui aiment) franciliens car la réputation parisienne avait poussé la province à d'autres expositions-brocantes plus accessibles aux provinciaux.

L'enclos du rêve : La très distinguée maison Bonhams délivrait le sésame contre le luxueux et épais catalogue (vendu 50€ !). Le contrôle d'accortes beautés sauté (!) nous pouvions caresser du regard des merveilles mondiales.



Bugatti Brescia 1925 sauvée des eaux

C'est indéniablement la Bugatti « Brescia » 1925, exposée à tous le long du vaste stand, moitié restes de carrosserie rouillée tenue préservée 73 ans dans la vase, qui remporte la palme : coulée au fond du lac Majeur, en Suisse, pour éviter les frais de douane (très onéreux !) la Brescia fut renflouée l'année dernière par un club de plongée.



Le moteur de la Bresciaforcément bloqué !

Bien qu'annoncée avec 20% de pièces récupérables, c'était un non-sens d'envisager sa restauration. En fait, une époustouflante relique qui devrait – en l'état – s'intégrer dans un musée... Ce fut le cas lors de la vente du samedi après-midi où un marchand néerlandais représentait le grand collectionneur californien qui ouvrira son musée d'exceptions, notamment les autos restant de madame Schlumpf. Peter MULLIN penche pour les modèles exotiques français comme les belles réalisations « goutted'eau ».

Prix au marteau : 230000 € + frais. La légende ne se discute pas !

Ludo C. Pivron

4- LES VOITURES DE NOS ADHERENTS

Les adhérents du TAR ont tous une ou plusieurs voitures désirables, d'autres possèdent des voitures disposant d'un passé historique, c'est le cas de la Lancia de Rudy que je vous présente aujourd'hui.

Rudy possède une magnifique Lancia Delta Intégrale d'usine que vous avez pu voir lors de rassemblements mensuels. Cette dernière est une Lancia Delta HF 4WD groupe N d'usine sortie fin 1986 et ayant couru dans un premier temps sous les couleurs du Jolly Club/Totip et pilotée alors par Alex Fiorio .

En décembre 1986 le manufacturier Pirelli l'utilise, ainsi que trois autres Delta Groupe A, pour faire des essais au col de la Machine en préparation du Rallye de Monte Carlo. C'est l'équipage Fiorio/Pirollo qui est chargé de cette mission. Les Groupe A sont aux mains de Biasion, Kankkunen et Bruno Saby.

Début 1988 elle quitte le Jolly club pour rejoindre l'écurie Tre Gazzelle devenue par la suite Gamma Racing. C'est sous les couleurs de ces écuries qu'elle participe



successivement à de nombreux rallyes dont:

- 1988 Rally di Adria pilotée par l'équipage Pavan/Tobaldi équipage de la police Italienne (Polizia Stradale)



- 1989 Rallye Piancavallo avec l'équipage féminin Vicenzi/Corredig



- 1990 Azzano Rally pilotée par Boer/ Vazzoler (écurie Gamma Racing)



En 1988 elle participe avec l'écurie Tre Gazzelle au championnat d'Europe Groupe N avec plusieurs pilotes espoirs recommandés par Abarth comme : Panontin, Maggia, Savio etc...

Durant sa carrière elle fut transformée (comme la plupart des 4WD) par l'usine en Intégrale 8V.

C'est en 1991 qu'elle reçoit sa livrée aux couleurs Martini qu'elle conserve à ce jour. C'est aussi en cette année là que Rudy en fit l'acquisition en l'achetant au navigateur du regretté Attilio Bettega pilote dont la carrière s'arrêta brutalement au volant d'une Lancia 037 lors du tour de Corse 1985.



Aujourd'hui Rudy en prend le plus grand soin, il lui fait prendre l'air régulièrement, notamment en venant nous rejoindre de temps en temps lors de nos rassemblements mensuels.

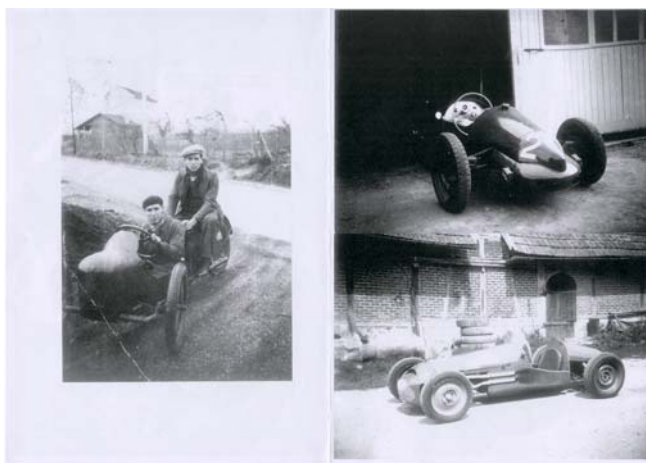
Jacques Benbassat et Rudy Torello

5 - TRIEL ET SON PASSE AUTOMOBILE

TRIEL n'a pas attendu les années 2000 pour avoir en son sein des passionnés d'automobiles... Nous vous parlerons dans un prochain n° du Garage Bagros, et de la voiturette Bagros construite au début du 20ème siècle que François l'un des héritiers de cette famille a remis en état.

Aujourd'hui, grâce à son neveu qui a eu l'extrême gentillesse de nous adresser un courrier ainsi que quelques photos, nous vous présentons un Triellois passionné et constructeur de ses propres automobiles : Charles Corouge né en 1911.

Si par hasard vous aviez des informations, des documents sur ce monsieur, ou sur d'autres Triellois ayant une « histoire particulière » avec l'automobile n'hésitez pas à nous les communiquer.



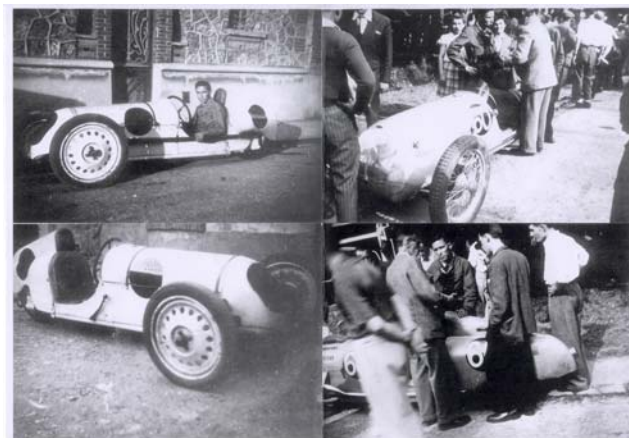
« En souvenir de mon oncle,

Mon oncle Charles Corouge est né en 1911, il se passionna très tôt pour l'automobile. Avec des pièces de récupération, des tubes d'acier et des tôles il construisit ses propres voitures .Au début il retint le principe des 3 roues, deux à l'avant et une motrice l'arrière. Dans un second temps, seulement il construisit des voitures à 4 roues.

Au début il participa à des courses de côtes, puis il s'engagea à l'épreuve des 24 heures du bol d'or, qui se courait dans les années 50 dans la forêt de Saint Germain en Laye. La voiture qu'il utilisait alors portait tout simplement le nom de « Charles Corouge ».

Au cours de sa carrière mon oncle résida longtemps à Pissefontaine dans la rue des réservoirs, il travailla dans différentes entreprises, notamment la LTT (lignes téléphoniques Télégraphiques) à Conflans Saint

Honorine, puis à la fabrication des batteries AMPAR à Pissefontaine. Ensuite il s'installa à Gamache en Vexin dans l'Eure où il avait la charge de l'entretien du matériel agricole et il poursuivait la construction de voitures à 4 roues. Il conçut une autobineuse pour les betteraves bien avant je crois les fabricants de matériel agricole. Pour le plaisir des enfants il construisit aussi un manège avec des voitures qui servit à l'occasion de la fête du Village.



J'espère que les personnes qui auraient conservé des photos de mon oncle ainsi que des revues de cette époque voudront bien se mettre en rapport avec moi. »

Elie LESTANDIE

6- LES RASSEMBLEMENTS MENSUELS VUS PAR LES PARTICIPANTS

Nos rassemblements mensuels connaissent un succès croissant, à l'image de celui du 7 février qui a réuni plus de 40 voitures, malgré une météo peu clémente.

Lors de ce dernier rassemblement, nous sommes allés à la rencontre de nos adhérents et des visiteurs pour connaître leur avis sur notre association et les points qu'ils souhaitaient voir améliorer.

Voici quelques témoignages :

Jean-Pierre, propriétaire d'une ALVIS TA14 de 1947 : je trouve le club très bien, particulièrement les animations, la qualité de l'organisation et l'ambiance sympa. Le bureau est accueillant et accessible et pouvoir faire des sorties dans une bonne ambiance, c'est super. Il y a de bonnes idées, par exemple les cours de mécanique. Les points à améliorer ? Informer des manifestations du club suffisamment à l'avance pour

pouvoir s'organiser et mettre une boîte à idées sur le forum.

Jean-Claude, propriétaire d'un coupé SIMCA 1200 S de 1969 : bon contact dans ce club où je suis depuis un an. On n'expose pas seulement les voitures, on s'en sert. J'ai participé à quelques essais de rallye, c'est sympa. Point à améliorer : sorties du club qui se télescopent avec des sorties rallye et les vacances scolaires.

Fabien, CITROEN 2 CV de 1953 : je ne suis pas encore adhérent au club car je possède cette voiture seulement depuis hier. Je suis venu pour montrer ma voiture qui selon moi est une des voitures les plus populaires des années 50 et qui suscite énormément de sympathie. Je vais essayer de venir à chaque rassemblement mensuel et j'aimerais participer à au moins une sortie avec le club car une voiture ancienne c'est fait pour rouler.

Christian, HOTCHKISS 686 GASCOGNE de 1950 : j'aime bien les rendez-vous mensuels du dimanche matin car l'ambiance est sympa et on y rencontre des gens avec qui on a une passion commune. J'ai la passion des voitures anciennes depuis que j'ai 15 ans et j'ai eu ma première voiture de collection à l'âge de 17 ans, une RENAULT CELTAQUATRE de 1937. J'aime beaucoup faire rouler ma voiture et comme j'habite aux MUREAUX, je viens en voisin à chaque rassemblement mensuel.

Philippe, SIMCA 5 : je fais partie de ce club depuis les débuts, alors qu'il s'appelait encore les Tacots Triellois. J'aime bien l'ambiance et les rassemblements mensuels car cela me permet de sortir ma voiture et d'y retrouver mes copains. Je fais toutes les sorties du club et je trouve qu'une sortie de 2 jours serait une excellente idée et me permettrait de voir d'autres horizons que le Vexin.



Propos recueillis par Jean Pierre Kerling.

7- 1^{ER} épisode du feuilleton sur la restauration du cabriolet 504 de Jean Claude

Jean Claude va nous faire vivre la restauration complète de son cabriolet 504 au fur et à mesure de l'avancement des travaux. C'est donc ici le premier épisode, la suite dans les prochains TARinfo.

- **Historique sur le Cabriolet 504**

Les cabriolets et coupé 504 sont présentés au salon de Genève en mars 1969, soit six mois après la sortie de la berline, signés Pininfarina (carrossier fétiche de la maison Peugeot depuis 1955 avec la 403) comme la berline, produits entre 1969 et 1983, 8777 carrosseries cabriolets dont 974 V6 sortiront de l'usine Pininfarina de San Giorgio de Canavese près de Turin, les carrosseries quittent l'usine direction Sochaux, où les organes mécaniques sont installés.

- **15 EMY 78**



Ma 504 cabriolet série 1 Du 11/ 04/1974 n° de série 1 834 506 est en France depuis 1987, originaire d'Allemagne elle est réimportée par un ami du propriétaire allemand, ce dernier possédant une résidence secondaire en Normandie est son voisin. Entre 1974 et 1987 elle a parcouru 43000 Kms et 40000 Kms de 1987 à 1998 date de sa mise à l'arrêt dans une grange de l'Oise chez l'oncle du propriétaire. Je la découvre par hasard en venant chercher les papiers d'un tracteur agricole. Après les transactions habituelles, je fais sa véritable sortie de grange le 21 juin 2008 soit 10 ans après son entrée. Afin de la faire rouler je refais les freins et confie la remise en route (car à chaud elle cale

tout le temps) à un vieux mécanicien Peugeot à la retraite, le réglage de l'injection Kugelfischer cela ne s'invente pas, cerise sur le gâteau à la concession nous avons toujours l'outillage spécifique pour le faire. Septembre 2009 c'est décidé, on attaque la restauration carrosserie, afin de limiter le coût, je dépose le moteur, les phares, pare chocs, capote, sièges et toutes les garnitures intérieures. Au mois de novembre, la dépose est terminée et fin prête pour sa cure de rajeunissement, je l'emmène à la concession. Entre temps je trouve une banque de pièces dans un coupé 504 72 carrosserie très avancée mais complet, et un aller et retour Tarascon près d'Avignon me permet de ramener mon acquisition.



La restauration commence, dépose des portes, capot, coffre, le véhicule est posé sur chandelles, décapage des passages de roues et dessous de caisse, et là surprise !!!



Les 4 passages de roues sont pris par de la corrosion perforante, le ponton gauche est absent sur la partie avant, le plancher au dessus de la partie arrière du longeron gauche est perforé, le passage de roue avant gauche est fendu à l'emplacement de l'amortisseur, la tôle latérale en arrière du phare avant gauche est absente en partie.

La mise à nue de la tôle et l'état des lieux étant effectués, décision est prise de débiter par l'aile avant gauche et le passage de roue, cela représentera plus de 70 heures de tôlerie, découper, former, recréer voilà le dur labeur de José aidé par son apprenti. Le ponton avant gauche est ouvert le renfort intérieur inexistant sur la partie avant est coupé en partie centrale et reformé comme à l'origine et ressoudé. La tôle de fermeture entre le plancher et le ponton est aussi reformée et ressoudée en position.



L'embout arrière de longeron gauche est coupé et reconstruit dans le même esprit que celui démonté, le plancher sous le siège conducteur est découpé et reformé....

Je souhaitais participer aux 200 ans de la marque Peugeot au mois de mai à Sochaux, doux rêve qui ne pourra se réaliser, car 2010 vu l'ampleur du chantier nous permettra juste de finir la restauration, à suivre.....

Jean Claude Bréard.

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

8- NOS RENDEZ-VOUS

11 avril 2010 : Sortie touristique AVATAR dans l'houdanais.

5 juin : Rallye vers Lyons la Forêt avec les participants de la course de cote de Chanteloup. Soirée Musicale avec buffet dinatoire à l'arrivée à Triel.

6 juin : Course de cote de Chanteloup qui pour la première fois traversera Triel

20 Juin : rencontre Avions Voitures aux Mureaux avec Baptême de l'air .

27 juin : Rencontre avec le Lions club au Chantier Naval DETROIT a Vaux. Baptême pour les visiteurs en voitures anciennes du TAR. Promenades en Bateau sur la Seine.

25 et 26 septembre : sortie de deux jours en Normandie parcours à l'étude.

Samedi 6 novembre : AG et fête du TAR

Sans oublier nos rassemblements mensuels **le 1er dimanche de chaque mois** : 4 avril, 2 mai, 6 juin, 4 juillet et le 1août..

Jacques Benbassat