TARINFO n° 19

Décembre 2014

Au sommaire :

Edito	*1*
Rebloch'run	*2*
Historique d'une Ancienne	*7*
Happy Birthday Mustang	*9*
Les voitures des Adhérents	*12*
Voyage en Bourgogne	*14*
L'AG du 29/11	*18*
Fête de l'AG	*19*
Calendrier prévisionnel 2015	*20*

Edito

Dans le passé, me trouver face à une feuille blanche créait chez moi une certaine angoisse que je calmais par le plaisir d'avoir un beau stylo entre les mains. Les stylos étaient une de mes passions (une de plus)... ! Alors imaginez-vous dans quel état je me trouve lorsque je suis devant une page vierge de Word pour rédiger mon édito, et qu'au lieu et place de mon stylo je me trouve devant une chose totalement sans charme qui est le clavier d'ordinateur ....

Que vais-je pouvoir écrire en cette fin d'année ? Je pourrais me limiter à écrire que tout va bien au TAR, ce qui, je le reconnais, est bref, mais vrai. Qu'est-ce qui me fait penser que tout va bien ? Ce qui suit ....

- Nous nous sommes développés au-delà de nos espérances. Je vous rappelle que notre objectif était de ne pas dépasser les 100 adhérents, or nous étions 128 au 1er octobre et avons décidé cette fois de ne plus prendre de nouvelles adhésions une fois les 130 atteints. Depuis le 1er octobre nous avons enregistré 6 nouveaux adhérents... De ce fait, nous constituerons une liste d'attente dès que les réinscriptions 2015 auront permis d'atteindre les 130.
- A ce jour, nous avons déjà enregistré 90 adhésions. Il ne reste donc plus que 40 places et nous espérons bien qu'elles seront pourvues par les adhérents de 2014 ... Alors si ce n'est déjà fait, ne tardez pas à renouveler votre adhésion pour 2015.
- Nos sorties ont toutes été un succès, nos rassemblements sont devenus si importants que nous rencontrons maintenant un problème de place !
- L'Assemblée Générale s'est déroulée, comme les précédentes, dans un climat de confiance qui incite le Conseil d'Administration à poursuivre ses efforts pour satisfaire les TARés.
- La soirée annuelle à laquelle 100 personnes ont participé, s'est déroulée, là aussi, comme les précédentes, dans la joie et la bonne humeur.
- Nous terminons l'année en apothéose avec une démonstration de générosité, puisque au cours de notre dernier rassemblement de l'année nous avons pu collecter 645€ au profit du Téléthon. Un record ! Un grand merci aux donateurs.

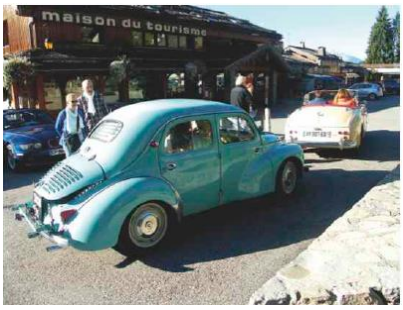
Je pense pouvoir écrire, sans faire d'autosatisfaction, que le Conseil d'Administration aura bien rempli son mandat en 2014 ! Mais, j'ajouterai aussi que cette réussite est avant tout la vôtre, car elle tient par votre état d'esprit qui fait que notre association est enviée pour son ambiance bon enfant.

Puisque nous allons entrer dans la période des vœux, je n'en ferai qu'un... que le TAR reste un lieu d'échanges et de rencontres dans lequel nous partagerons notre passion dans la convivialité !

Je vous souhaite d'excellentes fêtes de fin d'année.

Jacques BENBASSAT

1. 5ème Edition du Rebloch'run



« C'est parti… »

Une fois de plus, et pour ne pas faillir à la tradition…

Il fait « grand bleu » !

Anne et Jacques ont voulu que cette 5ème Edition du Rebloch'run, soit sous le signe du soleil et de la bonne humeur.

Les prestigieuses automobiles des 23 équipes de TARés sont alignées sur le parking mis à la disposition pour l'événement, par la commune du Grand-Bornand.
Certains participants font les derniers réglages… Philippe met de l'huile, Charles-Henri contrôle ses niveaux, pendant que d'autres, à dix minutes du départ, étalent encore leurs outils sur le trottoir !
Rien n'est laissé au hasard… il ne serait pas bon de tomber en panne en haut d'un col… et des cols, nous allons en gravir !

Anne et Jacques sont sur la ligne de départ, les road books et les questionnaires sont distribués à chaque co-pilote.
C'est parti… L'Austin A40 décapotable, couleur sable, démarre la première, priorité aux anciennes, puis la 4CV vert d'eau modèle « JB » démarre sur les chapeaux de roues, Cyrille se retrouve collée au siège… les moteurs ronflent, certains font de l'apnée, des pots fument … Mais tout le monde est parti.

Une nouvelle aventure du Rebloch'run va se réécrire sur de nouvelles routes, de nouveaux paysages, des virages, des vallées, des forêts, des sommets enneigés.

Plein les yeux !…

Premier arrêt : Le col des Aravis … nous alignons nos charrettes !

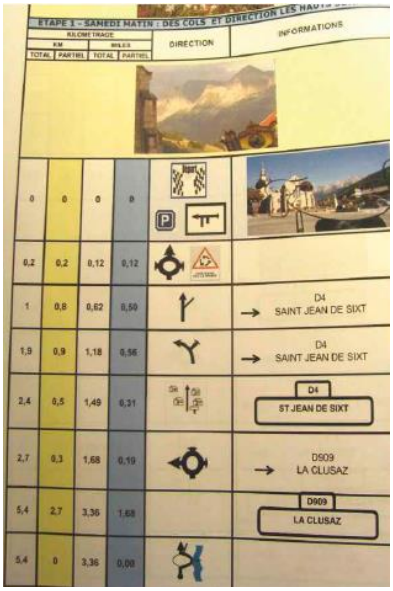
Rappel du « Message » sur la chapelle :

« Sainte Anne protégez les voyageurs »

- *« Zut ! le questionnaire, nous allions l'oublier… Vite ! c'est quoi la question suivante ? » …….*
- *« Mais il est où, ce chalet ?… T'as vu un musée, toi ? C'est quoi ce truc … un tableau représentant un Tibetain situé en bordure de route ?… Tu l'as vu, toi ? »*

Et on s'énerve …

- *« Stop ! t'es allé trop vite, je n'ai pas eu le temps de lire le panneau des villes jumelées ! Recule ! Tiens regarde, les autres sont arrêtés… il doit y avoir quelque chose ! »*
- *« Vivement midi, parce que moi, je n'en peux plus, je crève de faim ! C'est encore loin ? »*
- *« Beaufort ! J'en veux ! Arrête-toi ! »*
- *« On n'est pas en avance… on prend à droite, par le col du Pré par la route magnifique mais très étroite ou à gauche par la route classique ? »*



« Zut ! Le questionnaire, nous allions l'oublier… Vite ! c'est quoi la question suivante ? »

- *« Allez ! prends la route qui nous fait passer par le barrage du lac de Roselend, si Anne et Jacques nous indiquent cette route, c'est qu'elle doit être superbe ! »*

Et là !… Nous ne sommes pas déçus !… plus beau, çà serait trop ! Comment est-il possible de réunir en un seul endroit autant de merveilles ?

Nous sommes restés là, plantés, bouches bées pendant de longues minutes…

- *« Tu as vu, tout en bas, ceux qui sont devant, passent sur le barrage ».*

Virages après virages, paysages sublimes après paysages somptueux, nous commençons à « avoir les crocs ».

Les Chapieux, à gauche et l'auberge tout au fond de la vallée.

Ils sont venus… ils sont tous là, à …la Nova !

- *« Tiens ! ils sont tous « gruppe hier » sur le parking, Warum ? »*

Warum ! Warum !… Mais à cause des bouteilles de Champagne déposées sur le capot de la MG de Bruno.

Bon Anniversaire ! Bruno !

Quel bien nous a procuré ce Champagne, juste avant de se mettre à table pour déguster… une joue de porc au paprika.

Déjà exposées au soleil, dans leurs décapotables, le pinard aidant, les oreilles et les joues des « intrépides aventuriers » prennent des teintes « tâche de vin » Gorbatchev.

Bref, repus, nous reprenons la route en sens inverse du trajet de la matinée, ce qui nous permet de découvrir les paysages qui étaient situés, à l'aller, dans notre dos et dans le « dos d'Anne ».

Re- Beaufort, puis ascension vers Bisanne…Bisanne vous avez dit Bisanne mon cher cousin !…comme c'est Bisanne dans le brouillar
d ….

Nous retrouvons le soleil et une vue magnifique sur la chaîne du Mont Blanc dans la descente vers Les Saisies.

Puis Crest-Volant qu'il faut bien tenir, et après avoir découvert à l'aller, le Tibétain au refuge du Plan de la Lai, nous découvrons plus loin, les Mongols Fiers de Praz sur Arly.

« Warum ! Warum !… Mais à cause des bouteilles de Champagne déposées sur le capot de la MG de Bruno. »

Quelques kilomètres plus tard, ce sera…Meeuh…gève, où l'on rencontrera tout de même moins de vaches que les 2000 du Grand Bornand…

Pour enfin récupérer Cluses, au rond-point près de l'autoroute, ce qui nous remémore le parcours de 2012, mais cette fois en sens inverse pour revenir sur le Col de la Colombière.

Et là malheureusement, à cause du temps qui se dégrade un peu en soirée, nous ne verrons pas au loin, le massif qui surplombe Annecy ! Objet d'une question, devenue embarrassante. Dommage !…

Mais ce fut une bonne journée bien remplie, et tout le monde fut très content d'en voir le bout et rentrer à l'hôtel.

Le soir, avant l'apéro, Anne et Jacques distribuent à chacun un symbole savoyard, « LE REBLOCHON » fermier, le vrai … et le meilleur de tous les vins de Savoie, le « CHIGNIN BERGERON » …vraiment excellent !

Après le repas, chacun est content d'aller se coucher, car demain sera un autre jour !

Et demain …C'est le Dimanche 14 sept… 9h sur le pont…

Où vont-ils nous promener, nos Gentils Organisateurs ?

Tout le monde est présent, pas une seule panne…

Elles sont increvables ces vieilles autos, et pourtant elles escaladent des cols à 10% ; je n'aimerais pas les monter à vélo…

Mais si ! Il y en a qui osent… Nous avons doublé des quantités de cyclistes dont certains n'avaient plus d'âges.

Il y avait même un allumé qui skiait comme sur des roulettes, et qui rattrapait la 4CV «modèle JB » dans les côtes. Incroyable ! Ils ont la santé, les savoyards !

Comme nous, ils appuient sur des pédales mais eux, sont debout pour escalader le « Grand Revard ».

Mort de faim, certains d'entre nous, étaient pressés d'arriver en haut du « Grand Crevard » pour enfourner des plats qui tiennent bien au corps.

Ils n'ont pas été déçus !

« Où vont-ils nous promener, nos Gentils Organisateurs ? »

« Mort de faim, certains d'entre nous, étaient pressés d'arriver en haut du « Grand Crevard » pour enfourner des plats qui tiennent bien au corps. »

Par contre comme nous n'utilisions pas nos jambes, Anne et Jacques nous ont concocté un programme de quoi activer notre estomac et faire fumer notre cerveau.

Nous avons copieusement mangé durant tout le séjour et pour le questionnaire, nous nous sommes bien dévissé le cou à regarder partout !

Mais malgré toute l'attention dont nous avons fait preuve, il restait des trous dans notre questionnaire…

- *« Te souviens-tu, avoir vu ce bonhomme vernis, taillé dans un tronc d'arbre ?… Je suis sûr que c'est un piège !… il devait être situé sur le parcours d'hier ! »*
- *« Oh ! non ! Anne n'aurait pas osé faire çà ? »*
- *« Si ! je te dis, regarde aussi la photo du clocher de la petite chapelle que l'on voit à peine dans le paysage… et bien, Anne et Jacques se sont bien gardés de nous faire voir un bout du lac… et bien moi, je suis sûr que c'est la chapelle que l'on voit sur le road-book du samedi… c'est le même clocher situé au Cormet de Roselend… j'en suis sûr ! »*

Quand je pense à la prise de tête, et l'état dans lequel on s'est tous mis pendant ce rallye, pour répondre aux questions… je me dis qu'on s'est tous laissé embarquer dans cette merveilleuse aventure, comme… en 2012 ! Et pis c'est tout !

Gérard TUQUET

Un grand merci à vous deux, Anne et Jacques, pour cette Nième escapade Savoyarde… Nous en voulons encore… vivement 2016 !

2. RECONSTITUTION DE L'HISTORIQUE D'UNE VOITURE ANCIENNE : Quelle importance doit-on lui porter ?

Lors de nos réunions, le premier dimanche de chaque mois, la question qui nous est le plus souvent posée, porte sur l'année de production de nos voitures. Rarement il nous est demandé le nombre de propriétaires depuis l'origine. Il semble d'ailleurs que certains possesseurs de voitures anciennes aient une connaissance incertaine ou incomplète de la vie antérieure de leur auto et d'autres s'en désintéressent, n'en voyant pas l'utilité.

Le but de cet article est de mettre en évidence les apports d'une telle démarche, de donner, à titre d'exemple, quelques " bonnes" adresses pour recueillir les informations nécessaires ou du moins des pistes à suivre. C'est un travail, certes fastidieux, qui demande beaucoup de patience, de temps, mais oh combien enrichissant, non seulement, pour les informations recueillies sur votre chère voiture, mais également, pour les contacts qui peuvent se nouer avec les anciens propriétaires. La finalité consiste à obtenir des documents "officiels" pour reconstituer toute la vie de votre voiture, sans "blancs". Pour ma part j'ai mis près de trois ans pour refaire le cursus de ma voiture produite en 1955, dont je suis le 7^{éme} propriétaire ; mais ce fût pour moi le moyen de prendre pleinement possession de ma voiture et de connaître toutes les étapes de sa vie (pannes, travaux réalisés, kilométrages ....etc.).

Le plus souvent vous connaissez le vendeur qui vous remet sa carte grise, vous détenez donc son identité complète, son immatriculation et la date de cette immatriculation. Vous lui posez généralement la question pour savoir quelle en était l'origine antérieure; mais là les réponses sont souvent évasives, voire erronées : combien de fois entend-t-on pour réponse *:" il n'y a eu, je crois, qu'un ou deux propriétaires "*, comme si un nombre limité de propriétaires était un gage de fiabilité et d'authenticité de l'auto alors qu'il a pu y en avoir un "certain" nombre ! Mieux vaut de nombreux propriétaires ayant bien entretenu et utilisé régulièrement leur voiture qu'un ou deux qui l' auraient remisée plusieurs années .Un de mes amis a acquis une voiture qui n' avait eu que 2 propriétaires en 55 ans, le deuxième, son vendeur, un collectionneur qui disposait de son propre mécano, lui avait assuré que la voiture était régulièrement entretenue, ce qui était vrai, mais elle ne roulait pas, si bien que cet ami, au volant de cette très belle auto, cassa le moteur au bout de 100 km.... et ultérieurement dû réaliser de nombreux travaux de rénovation.

Une bonne piste incontournable : Service des cartes grises des Préfectures. A partir de la carte grise de votre vendeur vous pouvez connaître la précédente immatriculation (sur les anciennes cartes grises).Vous pouvez alors saisir les services de la Préfecture afin de recueillir les informations sur cet avant dernier propriétaire. J'imagine votre réaction : vous allez me dire que les Préfectures se refusent à communiquer. Vous avez raison et pourtant je puis vous assurer que lorsqu'il s'agit de véhicules anciens (plus de 30 ans par exemple) les Préfectures renseignent avec beaucoup de compréhension, à condition d'y mettre les formes, de leur adresser un courrier de motivation avec les éléments en votre possession pour cibler et faciliter leur recherche. Bien entendu il convient de faire preuve de beaucoup de courtoisie.....votre interlocuteur n'ayant pas que cela à faire... Dans certains départements, la gestion des anciennes immatriculations a été confiée aux Archives Départementales. A titre d'exemple, si votre voiture a été immatriculée à Paris, adressez-vous au Cabinet du Préfet de Police, service de la mémoire et des affaires culturelles 9 bld Palais (4ème).

Une fois en possession du bordereau appelé dans certaines Préfectures : " Désignation des véhicules et des Propriétaires" vous constaterez qu'il reprend trois immatriculations assorties des informations suivantes : nom, adresse et profession du propriétaire immatriculé dans ce département mais aussi l'immatriculation antérieure avec date (mais sans nom du proprio), ainsi que la postérieure également datée (sans nom).

Deux étapes s'offrent à vous : vous vous adressez à ces deux dernières Préfectures pour aller à la découverte des anciens propriétaires, et cela, à partir des immatriculations recueillies et agissez comme indiqué plus haut. Notez toutefois que jusque dans les années 80 les enregistrements des cartes grises s'effectuaient le plus souvent de façon manuscrite, aussi lorsque vous solliciterez une Préfecture soyez certains de la parfaite lisibilité de l'immatriculation qui vous intéresse, cela évitera de nombreux allers-retours ou des désillusions à la remarque : " cette immatriculation ne concerne pas votre type de véhicule", ce qui pourrait laisser à penser qu'il y a eu tromperie sur votre belle auto ...

L'autre étape qui s'offre à vous : contacter un ancien propriétaire à partir de l'adresse figurant sur le document sus indiqué. La première démarche, toute naturelle, consiste à feuilleter les pages blanches de l'annuaire .Par chance, il peut toujours demeurer à la même adresse. C'est ce qui m'est arrivé lorsque j'ai entrepris cette démarche auprès du premier propriétaire de 1955. Je vous assure que ce fût émouvant de l'entendre me parler de "notre" voiture qu'il avait conservée jusqu'en 1959. Il gardait en mémoire les pannes liées à la surchauffe du moteur notamment à l'occasion d'un voyage à Venise avec son épouse; partant de Millau il dût s'arrêter à Lyon et sur les bons conseils du concessionnaire de la marque se limita à un voyage raccourci dans le Massif Central.....

De plus, il m'adressa des photos d'époque, m'indiqua le kilométrage parcouru, etc., ce que j'ai également réussi à obtenir des autres propriétaires me permettant, par exemple, d'avoir confirmation que le kilométrage du compteur correspondait bien à la distance parcourue en 59 ans.

J'ai également été confronté à des propriétaires qui n'habitaient plus à l'adresse indiquée sur le bordereau de la Préfecture.

Il faut alors faire preuve de sagacité et, par exemple, contacter la mairie de la localité, qui peut éventuellement vous indiquer une nouvelle adresse. Cela peut marcher, je vous l'assure. Internet est également d'une précieuse aide. Permettez-moi un autre conseil : adressez plutôt un courrier avec des photos de votre voiture à votre "cible" car au téléphone les anciens propriétaires sont beaucoup plus réservés à s'exprimer.

Tous ces contacts auprès des anciens possesseurs constituent également une démarche sociologique intéressante. Par exemple, vous pouvez comparer les professions des anciens propriétaires avec les cibles socioprofessionnelles visées par le constructeur lors du lancement du modèle.

Autres pistes : le certificat d'origine.

Certaines marques soucieuses de la préservation de leur "patrimoine" détiennent l'état de leur production par modèles et par années. Vous pouvez leur demander (contre paiement) ce document qui authentifiera votre voiture d'autant que ledit certificat comprend généralement le numéro de série, numéro de moteur, de carrosserie, de boîte de vitesse, couleur extérieure et intérieure. En outre, il précise le nom de l'importateur (si véhicule d'origine étrangère), et même parfois le nom du premier propriétaire et son lieu de résidence.

Non seulement, vous pouvez, donc, contrôler que votre voiture est « matching numbers » si les références numériques des éléments mécaniques concordent, mais aussi, vous pouvez reprendre ou commencer votre parcours du combattant pour contacter ce premier propriétaire.

Dans la mesure où, la marque de votre voiture n'existe plus à ce jour, vous pouvez obtenir les renseignements précités généralement auprès des clubs nationaux ou internationaux dédiés à cette marque.

Ne négligez pas non plus les clubs régionaux qui sont proches de leurs adhérents et connaissent bien leur parc automobile.

En conclusion : que peuvent vous apporter ces démarches ?

Au-delà de la satisfaction toute personnelle de connaître le passé de votre voiture, j'y vois un avantage certain en cas de revente. Si un acquéreur potentiel hésite entre plusieurs voitures de même qualité, il optera sans aucun doute pour la vôtre si vous présentez un historique limpide agrémenté des pièces justificatives et qu'au surplus vous lui démontrez que votre voiture est bien « matching numbers ».

Comme vous le savez, on trouve de tout sur le marché des voitures de collection : par exemple, un magnifique cabriolet avec un numéro de châssis correspondant à un coupé (je l'ai vu !) et un moteur qui est" boosté" sans rien de comparable avec celui d'origine. Il suffit d'assister à des ventes aux enchères de voitures de collection pour se rendre compte de l'importance que revêt cet historique. Les commissaires-priseurs insistent beaucoup sur ce point. Certains véhicules, non renseignés sur leur historique trouveraient difficilement preneurs au prix estimé sans leur historique. On peut considérer que, dans certain cas, l'historique représente certainement une plus-value de 15 à 20 %.

Pour vous aider dans vos recherches, n'hésitez pas à me contacter.

Pierre ANTOINE

3. LE 17 AVRIL 2014, LA FORD MUSTANG A FETEE SES 50 ANS

Le 17 avril 1964 marque un tournant dans l'histoire de l'industrie automobile. Ce jour-là, Ford, second constructeur mondial, présente à la foire mondiale de New York sa Mustang. Ford a en quelque sorte réinventé l'automobile pour les jeunes Américains issus du baby-boom et blasés des grosses voitures lourdes et massives. Lee Iacocca, alors Directeur Général de Ford, avait depuis longtemps la vision d'une petite voiture sportive qui envahirait les rues. Ligne sportive, compacte mais suffisante pour deux et prix super agressif : les grands traits de la Mustang étaient nés ! Rajoutez à cela une pléthore d'options qui en feront la toute première "Personal Car" et le succès futur de la Mustang s'en explique d'autant plus !

Un peu d'histoire :

Lido Anthony (Lee) Iaccoca, fils d'immigrants italiens obtient un diplôme supérieur de Mechanical Ingineering à l'université de Princeton, qui lui permet d'accéder au poste d'ingénieur aux études des transmissions de la Ford Motor Company.

Il intègre en 1956 une concession Ford en Pennsylvanie, où il lance une incroyable campagne commerciale locale qui deviendra nationale étant donné son succès :" 56 $ par mois pour une Ford 1956 ".

Cette initiative attire nombreux consommateurs et aide à la vente d'environ 72 000 modèles millésime 1956. Tout ceci le fait remarquer auprès de Robert McNamara, le Président de la Compagnie.

Sur proposition d'Henry Ford II, il devient vice- président de la Ford Motor Co, dix- huit jours après son 35ème anniversaire.

En novembre 1960, il est nommé General Manager de la firme à l'ovale bleu, en remplacement de Robert Mc Namara qui accepte le poste de Ministre de la Défense au sein de l'administration du nouveau Président, John F. Kennedy.

1962 : Lee Iacocca tient à montrer rapidement que Ford est sur une nouvelle voie. Un dream car est élaboré hâtivement, en moins de cent jours, par une société privée, la Trautman & Barnes, à Los Angeles. Il s'agit d'une barquette à moteur central et à carrosserie en fibre de verre, dessinée par John Najjar et Jim Sipple sous la direction de Gene Bordinat, tandis que

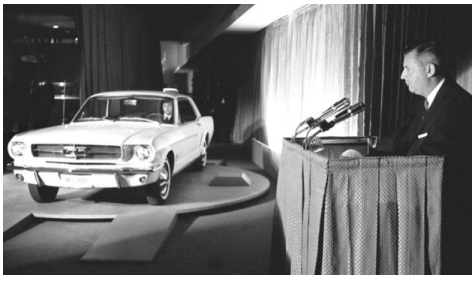
Lee Iaccoca

son châssis en tubes d'acier est conçu sous la direction l'ingénieur Roy Lunn, Herb Misch réalisant la suspension à roues indépendantes.

Le prototype Mustang était pourtant l'inverse de ce qu'il fallait faire : beaucoup trop sur le plan du style relevant d'un usage particulièrement exclusif aux antipodes des besoins et habitudes des automobilistes américains et n'offrant que deux places.

1963 : Ford Mustang II

Lee Iacocca se charge de convaincre Henry Ford II qui lui confie un budget de 40 millions de dollars et une date de sortie du nouveau modèle, le 9 mars 1964 au plus tard.
Lee Iacocca le comprend vite, c'est avant tout sur le plan stylistique que la nouvelle voiture doit frapper et séduire. Une émulation interne est lancée parmi les designers, chacun devant amener un projet sous deux semaines. C'est Dave Asch et son étude Cougar que choisit Iacocca.
Il se décide également très vite quant au choix des soubassements : tout viendra de la Falcon Sprint ! Une version un peu plus performante, équipée initialement du V8 221 ci de base de la Fairlane (berline moyenne Ford), au lieu du six-cylindres 144 ci de la Falcon standard. Pour lui faire digérer cette mécanique « endiablée », l'ensemble des trains roulants (suspensions, freins) et la transmission ont été renforcés. Les ingénieurs ont un mal fou à renforcer la caisse, d'emblée prévue comme un cabriolet (le coupé hardtop qui sera présenté en même temps n'étant que le cabriolet pourvu d'un toit fixe).



New York 1964

Par ailleurs, pour couper court aux rumeurs circulant sur la mise en production du prototype Mustang à moteur central, Iacocca décide d'entériner ce nom pour son nouveau modèle en novembre 1963, en présentant un second dream car, la Mustang II, beaucoup plus proche de la réalité et présenté le 3 octobre 1963 sur le circuit de Watkins Glen.
Dès le mois d'octobre 1963, les journalistes passent une journée complète à Dearborn (siège de Ford) pour qu'on leur explique en détail le concept de la Mustang. Une voiture de sport pour tous, jeunes, vieux, célibataires, couples, petites familles, avec une multitude d'options pour pouvoir obtenir un modèle quasi unique et le tout pour un prix qui sera sans concurrence.

En janvier 1964, la presse est à nouveau convoquée, cette fois pour prendre en main des exemplaires de la présérie. Le 2 mars, un neveu de Henry Ford II roule dans Dearborn avec une Mustang. Les journalistes sont évidemment là, par hasard, pour prendre des centaines de clichés. Le 13 avril, lors d'une exposition New-Yorkaise, Iacocca invite encore les journalistes à venir sous le pavillon Ford : 75 Mustang les attendent pour leur retour jusqu'à Dearborn. Evidemment, les nombreux échos télévisés ou dans les journaux excitent le public. Le public connaît la Mustang, la trouve jolie, mais ne se doute pas encore qu'il va pouvoir l'acheter sans se ruiner…

Le 16 avril, une émission spéciale entièrement consacrée à la Mustang passe sur les trois plus grandes chaines de télévision. Plusieurs dizaines de millions de spectateurs sont devant leur écran. On leur annonce que, dès le lendemain, ils pourront se rendre chez leur concessionnaire Ford afin d'acquérir une Mustang à partir de … 2360 dollars !

La manœuvre est si bien négociée qu'une véritable frénésie s'empare des Américains : il faut être parmi les premiers à acheter une Mustang ! le17 avril 1964, c'est le grand rush : 22.000 commandes sont enregistrées pour cette seule journée.

En un peu plus de 4 mois 100.000 Mustang sont fabriquées. Au bout de six mois, le modèle est rentable.

Lee Iacocca a gagné !

La Mustang est donc lancée en cours de millésime 1964 (ce qui vaudra plus tard aux premiers exemplaires l'appellation officieuse de modèles « 1964 ½ »). La production démarre d'abord à Dearborn. Deux carrosseries sont présentées :

Le convertible (cabriolet)

Le coupé hardtop
(un coupé sans montants de portières)

Le modèle de base était équipé d'un six cylindres en ligne 170ci (Cubic Inch) (2,7 litres) 101 ch emprunté à la Falcon, accouplé à une boite manuelle 3 rapports. La sellerie et le tableau de bord sont, eux aussi, empruntés à la Falcon. Il en va de même pour les freins et les suspensions.

Le riche catalogue d'options proposé par Ford permettait au client de se livrer aux joies du « Customizing ».

Dix-huit couleurs de carrosserie étaient proposées, de nombreuses options pouvaient agrémenter l'habitacle, dont le célèbre « Rally-pac » ou la console centrale. La tenue de route et le freinage pouvaient aussi être améliorés et outre le poussif six cylindres, un V8 260ci (4,2 litres) ou un V8 289ci (4,7 litres) étaient proposés au catalogue.

La gamme 65 apparaît en septembre de la même année et s'enrichit d'une nouvelle variante de carrosserie, le coupé Fastback. Communément reconnue comme la plus belle carrosserie de la Mustang. Cette voiture servira de base aux extrapolations les plus sportives, qu'il s'agisse de versions purement Ford ou des fameuses réalisations de Caroll Shelby.

Le six cylindres 170ci est remplacé par un 200ci (3,2 litres) 120 ch. Le V8 260ci est abandonné au profit d'une version « carbu double corps » du V8 289ci développant 200 cv Le Pack GT apparaît en avril 65, comprenant une double ligne d'échappement, un kit de suspension renforcées, des freins à disque à l'avant, une grille de calandre avec antibrouillards incorporés, une console de tableau de bord plus complète et des bandes de bas de caisse distinctives.

Fastback

La gamme 66 verra peu de modifications, la calandre nid d'abeille est remplacée par un modèle à lames horizontales, et le cheval galope dans son corral sans le soutien de la barre horizontale. Un enjoliveur chromé plus saillant rend plus réaliste les fausses prises d'air latérale. Les couleurs de carrosserie et les intérieurs ont été réassortis, et la console de tableau de bord dispose désormais en standard de l'instrumentation livrée avec le pack GT.

Nous sommes en mars 1966, et Ford a atteint son million d'exemplaires !

Voilà pour ce qui est des premiers pas de cette voiture mythique.

- La Mustang a traversé les différentes modes et s'est écoulée à plus de 9.2 millions d'unités.
- Elle est apparue dans, environ, 3.000 films, sur petit et grand écran.
- Et la saga dure depuis 50 ans. Voici la « petite » dernière… la Shelby GT350 de 2015.

Elle est équipée d'un V8 développant une puissance supérieure à 500 chevaux…

Angélique BOUVRET

4. Les voitures des adhérents : La MG Midget de Fréderic

Nous avons la chance de faire partie d'un club dynamique, géré avec brio par une équipe motivée, qui nous concocte régulièrement une gazette fort intéressante et vivante. Conscient de la charge de travail que cela représente pour avoir participé activement à l'animation du MG Club de France (j'en ai été secrétaire pendant 7 années), j'ai proposé à notre cher Président d'apporter ma pierre à l'édifice en écrivant un petit article au sujet de l'une de mes voitures : ma petite MG Midget, que vous avez certainement déjà croisée lors de nos balades ou dans des rallyes de navigation.

Commençons par un peu d'histoire, et quelques anecdotes : la MG Midget est née des suites du succès commercial de l'Austin Healey Sprite MK1, plus connue sous le sobriquet de « Frogeye », qui fait des émules Outre-Atlantique depuis 1958 !

En effet le dessin peu conventionnel de cette auto se trouvant démodé après 4 années de production, les instances dirigeantes du groupe BMC (British Motors Corporation) imposèrent à leur filiale Austin Healey de redessiner le modèle pour sa deuxième version, qui apparait en 1961. Economies d'échelle et réductions des coûts obligent (tiens, déjà à l'époque ?), BMC imposa également que la nouvelle version soit produite dans l'une des usines d'une autre filiale : Morris Garage alias MG. « Soit, convinrent les dirigeant de MG, mais dans ce cas nous voulons participer au nouveau dessin et avoir notre propre modèle de cette nouvelle voiture ! ». Je ne me souviens plus très bien des détails de l'histoire, mais la légende veut que MG ait défini l'avant du nouveau dessin et Austin Healey l'arrière de celui-ci (ou inversement) ! Et c'est comme cela qu'apparut la MG Midget première du nom (MK1) en même temps que l'Austin Healey Sprite MK2, véhicules au dessin et caractéristiques techniques identiques, produites toutes deux dans l'usine MG d'Abington en Angleterre. Quelques détails de finition différencient malgré tous les deux versions du petit roadster ; la MG Midget se voulant plus luxueuse, elle se voit affublée de baguettes chromées sur les côtés et sur le capot, et sa planche de bord est ornée d'un rembourrage qui la rend plus cossue. La calandre de la MG, avec ses barres chromées verticales, est également un signe distinctif du modèle. Techniquement parlant, toutes deux sont équipées du moteur série A de 948cc qui anime notamment la Mini et de 4 freins à tambour.

Concentrons-nous donc sur la version MG du roadster, afin de ne pas se mélanger les boulons. Afin d'optimiser les performances du modèle, on l'affuble fin 1962 de nouvelles suspensions arrières, de freins à disques à l'avant et du moteur série A de 1098cc fort de 56 chevaux (10 de plus que sur le 948cc). Bien que les deux modèles MK1 – 948cc et MK1 – 1098cc soit extérieurement identiques et conservent leur carrosserie roadster (pas de vitres mais des side-screens, capote avec arceau dissociée de la carrosserie), il y a un gouffre en termes de comportement routier et de performances entre ces deux voitures. Afin de les différencier, on qualifie régulièrement la version 1098cc de « MK1 et demi ». C'est ce modèle qui fait mon bonheur depuis plus de 10 ans maintenant ! Avant de parler de ma voiture en particulier, précisons que les versions suivantes deviennent des cabriolets (vitres coulissantes, arceau de capote fixe sur la carrosserie) et se voient équipées successivement du moteur série A – 1275cc puis du bloc Triumph 1500cc. Les custodes, les poignées de porte et la capote fixe cassent un peu les lignes du dessin original et l'apparition du plastique notamment fait perdre beaucoup de charme au modèle selon moi, mais suis-je vraiment objectif ?

Bref ! Ma MG Midget MK1,5 date de 1964 et est l'une des dernières produites avant le passage à la MK2. Restaurée intégralement en 1992, elle était encore dans un très bel état lorsque je l'ai achetée à un particulier en 2004. Equipée de jantes Minilite et pourvue de « bananes » en lieu et place des parechocs d'origine, elle a un petit look «racing » qui m'a fait craquer !

Fiable bien que consommant un peu d'huile (sic) elle nous a permis de faire de nombreuses balades avec le MG Club de France aux quatre coins de l'hexagone. Bien sûr il ne faut pas être pressé car on dépasse difficilement les 110 km/h, mais quel plaisir de rouler cheveux au vent ! Et la petite puce est d'une agilité à toute épreuve sur les petites routes sinueuses. D'ailleurs nos amis Anglais disputent sur circuit un championnat très relevé avec le modèle !

Après quelques années et de nombreux kilomètres parcourus (5000 en moyenne par an à l'époque !), j'ai restauré intégralement le moteur et la boîte de vitesse, profitant de l'occasion pour apporter quelques modifications à la culasse et gagner quelques chevaux supplémentaires. Magie de l'Internet, j'ai réussi à me procurer un Hardtop d'origine que j'ai également restauré. Mais j'ai tenu à conserver le magnifique autocollant LABO d'époque qui indique « En rodage » ! D'année en année j'ai fiabilisé la voiture, changé des pièces, réparé d'autres…

Quel plaisir de faire de la mécanique sur cette voiture de conception si simple !

Toute la mécanique était parfaite, mais la peinture, les moquettes et la sellerie vieillissaient, alors quand un petit accrochage m'imposa de refaire une aile, je pris la décision de restaurer la voiture intégralement…

Ainsi depuis le mois de novembre de l'année dernière, j'ai entièrement démonté ma Midget, fait refaire la carrosserie par un expert en anciennes, nettoyé et restauré toutes les pièces, changé certaines… C'est long, mais j'adore ! Au jour où j'écris ces lignes toute la mécanique est remontée, le moteur tourne, l'électricité fonctionne et les moquettes sont posées. Reste à faire les panneaux d'habillage de l'habitacle, remonter les sièges (eux aussi restaurés, évidemment) ainsi que le pare-brise et ma petite Midget sera prête pour sa nouvelle vie !

Mais voilà… Le garage est bien rempli comme vous le savez peut-être, et qui plus est une autre voiture mythique des sixties est arrivée dans notre collection... Difficile pour ma petite Midget de concurrencer l'Austin Healey 3000 qui a pris sa place pour faire nos rallyes… Je dis toujours qu'il ne faut pas avoir deux voitures qui ont le même usage car il y en a forcément une qui ne roulera plus, et j'en ai déjà fait l'expérience. Alors avis aux amateurs, dans quelques semaines cette superbe voiture neuve sera à vendre et sera ravi d'avoir un nouveau propriétaire passionné !

A bientôt,

Frédéric LEMAIRE

5. VOYAGE EN BOURGOGNE DES 11 & 12 OCTOBRE 2014

Il est 8 h en ce matin du samedi 11 octobre, et tout le monde est déjà installé dans l'autocar, mis gracieusement à notre disposition par la Société CHAUMONT CARS, suite à une intervention efficace de notre trésorier Philippe JARLOT.

Jacques procède à l'appel et nous partons vers notre destination du week-end, la Bourgogne.

Après 2 heures de voyage, pause obligatoire pour le chauffeur oblige, nous nous arrêtons sur un parking de l'autoroute A6 pour un petit café, et même croissants pour certains.

20 minutes de pause et nous voilà repartis vers Savigny-lès-Beaune.

LE CHATEAU DE SAVIGNY-LES-BEAUNE

Vers 13 heures, nous arrivons au château de Savigny-lès-Beaune où nous sommes accueillis par le propriétaire des lieux qui nous conduit dans une des grandes salles du château où un déjeuner de spécialités locales nous est servi. Comme le propriétaire cultive également la vigne, nous pouvons déguster bien évidemment des vins de la propriété.

C'est au cœur de la Bourgogne, sur la commune de Savigny-lès-Beaune et sur un domaine de 12 hectares qu'est bâti le château.

Sa construction débuta vers 1340 par Jean De FROLOIS, Maréchal de Bourgogne pour le Duc d'EUDE. Il fut démantelé en 1478 en punition, car le seigneur propriétaire d'alors avait pris le parti de Marie de Bourgogne, contre le roi Louis XI. Il fut restauré au début du 16ème siècle.
Après le déjeuner, pas de temps mort, direction une aile du château pour y découvrir les différentes collections.

Le château est le siège du club ABARTH et possède certainement une des plus belles et plus rares collections de véhicules et de prototypes de la marque.

C'est ainsi que nous pouvons admirer une trentaine de modèles différents, dont certains uniques. Pour l'anecdote des voitures ABARTH avec lesquelles le propriétaire du château a participé personnellement à des courses internationales en courses de côte ou en circuit sont également exposées.

Direction la salle d'à côté ou nous découvrons une des plus belles collections de motos anciennes de France, avec plus de 250 modèles datant de 1902 à 1960.

Presque toutes les nationalités sont représentées, avec des marques prestigieuses telles que NORTON, GILERA, MV, HONDA, PEUGEOT, TRIUMPH, NSU mais aussi d'autres moins connues, sauf des puristes : VINCENT, VELOCETTE, RUDGE, AJS, TERROT, BLERIOT, HOREX et SAROLEA. Certaines ont même appartenu à des célébrités comme Jean MERMOZ, MONNERET ou le Chanoine KIR.

Dans la salle suivante sont exposées 2 500 maquettes d'avions, au 1/72ème.

Puis nous sortons du château pour une balade dans l'immense parc dans lequel le propriétaire expose une collection incroyable : une centaine d'avions de chasse parmi lesquels 4 avions de la patrouille de France, 11 MIG et 17 avions de chez DASSAULT.

Au fond du parc je m'arrête devant un avion mythique et longtemps secret : un MIRAGE IV, l'avion de la force de dissuasion nucléaire des années 70 et 80, qui était le seul avion français à emporter une bombe atomique.

Sont également exposés des tracteurs et des véhicules de pompiers anciens.

Notre visite se termine et quelques-uns se dirigent vers le magasin de vente pour y acquérir quelques bouteilles de la propriété.

Départ cette fois-ci pour DIJON.

Après une cinquantaine de kilomètres, nous atteignons notre hôtel : le splendide « HOLIDAY INN **** » de DIJON, situé dans le quartier ultramoderne de la toison d'or. Chacun prend possession de sa chambre.

Mais il reste beaucoup de temps avant le dîner, et nous décidons d'aller visiter la ville de DIJON.

LA VISITE DE DIJON

Quelques dizaines de mètres seulement séparent l'hôtel de la station de tramway. Nous décidons d'utiliser ce moyen de transport pour nous rendre au centre-ville, la ville de DIJON s'étant dotée en 2012 d'un réseau de tramway qui comprend actuellement 2 lignes.

Après quelques minutes, nous voilà en centre-ville.

DIJON est la préfecture du département de la Côte-d'Or, chef-lieu de la région Bourgogne, mais aussi une ville chargée d'histoire car c'est l'ancienne capitale des Ducs de Bourgogne.

Au long des nombreuses rues piétonnes, nous flânons dans le centre historique de la ville, et bientôt nous entrons dans une très belle boutique pour acheter quoi ? De la moutarde bien sûr ! Car DIJON est connue pour 2 produits mondialement célèbres : la moutarde, mais aussi le cassis, qui mélangé au vin blanc et immortalisé par le chanoine KIR nous fournit cette délicieuse boisson festive qu'est le kir.

Après une petite halte sur la terrasse d'un bar en face de la magnifique mairie pour nous désaltérer, retour à l'hôtel sur le parking duquel nous avons la surprise de découvrir 29 Ferrari (eh oui, je les ai comptées !), dont les propriétaires, dans le cadre d'une opération humanitaire, ont embarqué des passagers sur le circuit de Dijon-Prenois tout proche.

Retour dans nos chambres avant un sympathique dîner.

CHATEAUNEUF

Le lendemain matin, après un copieux petit déjeuner, nous repartons direction CHATEAUNEUF village classé qui fait partie du palmarès des « plus beaux villages de France ».

CHATEAUNEUF, perché sur un éperon rocheux de 475 mètres, surplombe la plaine et le canal de Bourgogne, ainsi que la vallée de la Vanderesse. Ce petit village est renommé pour son château fort du XIIème siècle qui témoigne de position stratégique entre DIJON et AUTIN. Il doit son nom à Jean de CHATEAUNEUF, qui créa ce château pour son fils cadet, également appelé Jean, qui prit le nom de Jean de CHATEAUNEUF en 1175.

Dans les ruelles moyenâgeuses du village nous pouvons admirer les maisons de pierre des riches marchands bourguignons des XIV et XVème siècle et flâner jusqu'au belvédère d'où l'on découvre un panorama splendide.

Outre le château, figure au patrimoine du village une magnifique église : l'église Saint-Jacques et Saint-Philippe, bâtie au 14ème siècle.

Après cette visite, départ en car pour les hospices de Beaune.

Dès la descente du car, nous sommes accueillis par notre guide-conférencière qui remet à chacun des écouteurs pour nous permettre de suivre ses commentaires éclairés.

LES HOSPICES DE BEAUNE

L'Hôtel-Dieu, avec ses façades gothiques, ses toits vernissés, tapissés de figures géométriques aux couleurs flamboyantes, fait partie du patrimoine des Hospices de Beaune, institution charitable créée en 1443 par Nicolas Rolin, chancelier du Duc de Bourgogne et son épouse Guigone de Salins.

Préservé dans un état exceptionnel de conservation, ce monument est un rare témoignage de l'architecture civile du Moyen Age. Ses salles réunissent une vaste collection d'objets, meubles et tapisseries de cette époque. Un séjour en Bourgogne ne se conçoit pas sans une visite de l'Hôtel-Dieu, dont le point d'orgue sera le polyptyque du Jugement Dernier de Rogier van der Weyden, chef d'œuvre unique et mondialement connu.

La création des Hospices

Le 4 août 1443 naît l'Hôtel-Dieu. La guerre de cent ans n'est pas encore terminée, Beaune souffre de misère et de famine, les "écorcheurs" pillent et ruinent les campagnes. Les trois quarts des habitants de la ville sont sans ressources et les beaunois sont, dans leur grande majorité, déclarés indigents.

Pour racheter leur salut, Nicolas Rolin, chancelier du Duc de Bourgogne Philippe le Bon, et son épouse, Guigone de Salins, décident alors de créer un hôpital pour les pauvres. Ils le dotent d'une rente annuelle grâce à des salines, et de ressources propres, grâce à la vigne.

Le 1er janvier 1452, l'hôpital accueille son premier patient. Dès lors et jusqu'au XXe siècle, les sœurs des Hospices de Beaune prendront soin de nombreux malades dans plusieurs grandes salles. L'Hôtel-Dieu a rapidement acquis une grande renommée auprès des pauvres, mais aussi auprès des nobles et des bourgeois. A travers leurs dons, ceux-ci ont permis d'agrandir et d'embellir l'hôpital par la création de nouvelles salles et l'apport d'œuvres d'art. Ainsi l'Hôtel-Dieu est-il devenu un véritable « Palais pour les Pôvres ». Ses fonctions médicales ont été transférées en 1971 dans un hôpital moderne, à l'exception d'une maison de retraite.

De tout temps, il n'a jamais cessé de rayonner et a fédéré d'autres établissements : à Pommard, Nolay, Meursault et Beaune, pour constituer une communauté que l'usage a dès lors baptisée : Hospices de Beaune.

L'Hôtel-Dieu couvre aujourd'hui une aire importante de la ville de Beaune avec son musée, ses trois cours, ses dépendances, son Bastion du XVème siècle et ses centaines de mètres de caves conservant, notamment, la réserve particulière de vin des Hospices. Les quatre bâtiments ouverts au public, cernant la Cour d'Honneur, représentent la configuration de l'Hôtel-Dieu d'antan.

Mais qui soupçonnerait que cet écrin d'architecture renferme une collection de quelques 5 000 objets dont 2 500 meubles et 2 500 objets divers (tapisseries, tableaux, sculptures, pots à pharmacie, instruments de chirurgie …).

Ces objets ont trois origines distinctes : la fondation elle-même, les nécessités du fonctionnement d'un hôpital et les dons et legs de bienfaiteurs ou de malades y ayant séjourné.

Nous commençons la visite, accompagnée, via nos écouteurs, des commentaires précis et éclairés de notre guide.

Nous traversons successivement la grande cour, cernée de toits multicolores, puis la grande salle des « Pôvres » avec ses lits et son mobilier d'inspiration médiévale. Nous continuons par la salle Saint-Hugues créée en 1625, qui fut de tous temps affectée aux malades, puis la salle Saint-Nicolas et ses maquettes. Vient ensuite la cuisine, qui a fonctionné jusqu'en 1985 pour les pensionnaires de la maison de retraite, dans laquelle nous pouvons admirer son grand fourneau et le spectaculaire tournebroche animé par un petit automate.

Puis nous arrivons dans la pharmacie où nous découvrons le travail des sœurs apothicaires qui préparaient les « drogues » destinées aux malades hospitalisés.

Dans la seconde salle de la pharmacie les étagères proposent une collection de 130 pots de faïence datant de 1782 dans lesquels étaient conservés les onguents, les huiles, les pilules et les sirops.

Plus étonnant, des pots de verres contiennent encore des préparations d'époque dont certaines nous laissent rêveurs : poudre de cloportes, yeux d'écrevisses et bien d'autres il faut l'avouer, pas très ragoutantes.

Nous quittons cette dernière salle et nous remercions chaleureusement notre guide qui nous a commenté avec passion cette très intéressante visite.

Après l'inévitable passage dans la boutique de souvenirs, nous nous dirigeons à pied vers le restaurant où là encore, nous est servi un repas de spécialités locales.

Le repas terminé, nous regagnons notre car direction Triel où nous arrivons sans histoires vers 20 heures.

Voilà résumé un sympathique week-end, et remerciements à Jacques pour son organisation sans faille.

Jean Pierre KERLING

6. Assemblée Générale du 29 novembre 2014

L'Assemblée Générale 2014 s'est déroulée, comme les précédentes, dans un climat de confiance que le Conseil d'Administration apprécie à sa juste valeur !

C'est l'occasion de faire le bilan de l'exercice écoulé, de présenter les projets pour l'année à venir, d'avoir un échange avec les adhérents pour recueillir leurs propositions. Les thèmes habituels ont été abordés.

Le rapport moral rappelle toutes les activités menées dans l'exercice à savoir : les sorties, les fêtes, la communication, les avantages réservés aux adhérents par nos partenaires, un peu plus nombreux chaque année.

Puis c'est au tour du trésorier de présenter les comptes de l'association de façon très détaillée. Chacun aura pu apprécier la bonne gestion des comptes, comme la santé financière de l'association!

Sur ces deux points un vote est organisé. Quitus est donné au Conseil d'Administration.

L'assemblée a approuvé à l'unanimité le rapport moral comme le rapport financier. Voilà une marque de confiance qui fait bien plaisir à ceux qui, toute l'année, travaillent à satisfaire au maximum les adhérents.

Ensuite, c'est une présentation chiffrée du parc automobile du TAR qui est effectuée.

Cette présentation propose une ventilation par nationalité et par marque des 264 voitures.

Les voitures Françaises mènent la danse avec 109 automobiles, suivies par les Anglaises, les Allemandes, les Italiennes, les Américaines, et ... 2 Japonaises !

Une estimation financière du parc, faite à partir de la cote LVA, donne une valeur d'environ 5 600 000 € !

Les autres questions abordées concernent le montant de la cotisation qui reste à 30 € pour 2015, le renouvellement du Conseil d'Administration avec l'élection de Bertand Pétremont qui vient remplacer Fréderic Spangenberg sortant.

Comme chaque assemblée celle-ci se termine par les questions aux participants. Plusieurs propositions sont faites. Elles feront l'objet d'études par le Conseil d'Administration qui vous informera de la suite qui sera donnée à ces propositions.

Si vous voulez en savoir plus je vous invite à vous reporter au compte rendu "officiel" qui est mis en ligne sur www.trielautoretro.com.

Jacques BENBASSAT

7. Fête de l'AG du 29 novembre 2014

C'est grâce à la ville de Vaux qui nous prête sa magnifique salle Marcelle Cuche, que nous avons pu, à nouveau, organiser notre fête annuelle à l'issue de l'Assemblée Générale.

La soirée débute par un apéritif ou le champagne ouvre l'appétit des participants.

Ils se retrouveront ensuite devant un copieux buffet.

Durant le repas des remerciements, avec remises de cadeaux, sont adressés à ceux qui ont rendu des services particuliers au TAR :

- **Micheline**, pour son dévouement permanent à toutes les manifestations que nous organisons, en particulier pour la tenue du stand à chaque rassemblement,
- **Anne**, pour sa participation active à l'organisation des rallyes de 2 jours, et en particulier à la réalisation des Road Book du Rebloch'run,
- **Bernard**, qui a ouvert les portes de son local à de nombreuses reprises pour permettre à certains de bénéficier de l'expertise de leurs automobiles à un prix compétitif,
- **Jean-Claude**, pour la rédaction régulière, pour le TARinfo, d'articles sur l'histoire de l'automobile, et en qualité de représentant de la municipalité de Vaux qui nous offre avec beaucoup de gentillesse la salle Marcelle Cuche chaque année. Il est à noter que Jean-Claude a offert avec élégance ses cadeaux au personnel communal qui nous apporte une aide considérable pour le service de la soirée.
- Le trophée du courage et de la passion (une 4cv sculptée dans du bois) a été remis à **Cyrille et Jean Baptiste** qui ont parcouru 1.600kms avec leur 4 cv pour participer au Rebloch'run !

Le reste de la soirée permit à certains de montrer des talents vocaux... à d'autres de danser, aux tables de droite et de gauche (pas d'allusion politique ici !) de s'affronter dans un Karaoké, et à d'autres encore de monter sur scène pour montrer leurs talents d'acteurs ...

Une soirée bien animée, bien arrosée dans la joie et la bonne humeur qui s'est terminée à près de 3 heures du matin ....

Jacques BENBASSAT

ADRESSE
18 rue du Lieutenant Lecomte
78510 TRIEL SUR SEINE

TÉLÉPHONE :
06 08 86 45 21

ADRESSE ÉLECTRONIQUE :
trielautoretro@aliceadsl.fr

Nous sommes sur le Web !

Retrouvez-nous, à l'adresse :

www.trielautoretro.com

8. Calendrier Prévisionnel 2015

- 12 rassemblements mensuels
- Une sortie d'une journée le 12 Avril
- Notre traditionnelle sortie à Lyons la Forêt le 21 juin
- Un pique-nique dont la date dépendra de la météo... le 7 juin ou le 5 juillet si la météo n'est pas favorable
- Une sortie de 2 jours en principe les 21 et 22 septembre
- Une sortie en car les 10 et 11 octobre
- **L'Assemblée Générale le 17 octobre 2015**

Ils ont participé à la réalisation de ce numéro :

Rédaction :
- *Angélique Bouvret*
- *Fredéric Lemaire*
- *Gérard Tuquet*
- *Jacques Benbassat*
- *Jean-Pierre Kerling*
- *Pierre Antoine*

Photos :
- *Frédéric Lemaire*
- *Gérard Tuquet*
- *Jacques Benbassat*

Maquette :
- *Angélique Bouvret*