

EDITORIAL 3

ACTUALITES..... 4

ROS SORTIES 6

DANS LE RETROVISEUR 11

REPORTAGES 13

HUMOUR 18

LES MOTOS AU CAAD 20

ARRANCES..... 22

CARRET 23

Editorial

La clé de contact est de retour après quelques années d'absence. Ce moyen de communication entre les adhérents nous manquait à tous et en particulier, aux plus anciens qui l'ont connu et apprécié pendant des années. Depuis fin 2000 notre club dispose d'un site Internet, moyen plus souple et moins onéreux qu'un journal mais auquel malheureusement trop peu d'adhérents ont accès.

L'idée de reprendre les publications faites dans le site Internet pour alimenter la clé de contact, trottait dans la tête de quelques membres du bureau (et dans la mienne). La chose semble facile puisque le fond existe, reste à mettre en forme pour l'édition sur papier et surtout à trouver le temps de le faire. C'est pour cela que dans les prochains numéros vous retrouverez quelques comptes rendus de sorties des années précédentes. Comme pour beaucoup de choses, si on attend d'avoir le temps, on ne fait jamais, d'où l'engagement que j'ai pris cette année de faire au moins une clé de contact et de prendre le temps pour le faire.

Maintenant que notre journal est relancé, à nous tous de le faire vivre. Nous participons les uns ou les autres à des sorties au sein de notre club ou ailleurs, nous visitons des musées, nous faisons des voyages avec nos anciennes (autos ou motos), nous restaurons nos véhicules. En bref nous avons des choses à raconter, alors faisons le dans la clé de contact.

Pour cela fournissez-moi vos textes accompagnés de quelques photos (ou autres documents) et je me charge de la mise en page.

Et rappelez-vous que si la clé de contact a disparu pendant tant d'années c'est parce que ceux qui la faisaient se sont lassés de s'en occuper seuls.

Alors à vos plumes et appareils photos.

Et bonne route dans notre beau département.

Philippe Guesdon



Actualités

Assemblée générale

12 Janvier

L'assemblée générale cette année avait pour cadre l'Hotel des bains à Sanary. Quelques départs au bureau et quelques nouveaux arrivants également pour amener du sang neuf.

Gréoux les bains

23 Mars

Un kilométrage copieux pour une des premières sorties de l'année, puisque nous nous sommes rendus à la bourse de Gréoux les bains organisée par L'Association des Sports Mécaniques de Manosque. c'était également l'occasion de se réunir autour de Mr Joubert pour son 90 ème anniversaire.

Après un trajet, par petits groupes, agrémenté de quelques poses l'arrivée à Gréoux les bains se fait dans une certaine confusion, les organisateurs de la bourse attendaient un quinzaine de voitures alors que nous sommes arrivés à 42 équipages. Tout le monde fut tant bien que mal casé et chacun put profiter de la bourse assez intéressante. L'extérieur de la bourse et les parkings avoisinant présentaient également quelques surprises. Pour le repas direction La Bergerie où toute la place nécessaire était réservée tant pour les convives que pour les voitures. Mr Joubert sembla très ému et heureux de cette attention du club et insista pour offrir le champagne à tous.

Le signal de départ est donné vers 17h et chacun reprend le chemin du retour après une belle journée qui confirme une nouvelle fois que les kilomètres ne font pas peur aux membres du club. C'est à croire que plus on va loin plus il y a de participants.

Merci à Mr Pieracci pour le prêt de ses photos



Notre Dame du Mai

1 er Mai



Le CAAV s'est joint aux diverses associations culturelles de La Seyne-sur-mer et de Six-Fours pour le démarrage des manifestations prévues tout au long du mois de Mai autour de Notre Dame du Mai. Nous nous retrouvons ainsi une douzaine de voitures des années 50-60 au départ de la corniche Varoise vers 9h00. Après un premier rassemblement au parking de la plage du Jonquet la procession démarre à 11h00 en direction de la chapelle. Les voitures sont exposées au sommet de la corniche sur l'aire des Masc. De là les plus courageux montent jusqu'à la chapelle où se déroule une messe. C'est l'occasion d'écouter et d'apprécier la chorale provençale de Six-Fours "Le Raioulet" et ses merveilleux chants. Pendant ce temps se succèdent les démonstrations des associations, danses folkloriques, chants provençaux ...



Le repas est pris à l'ombre des arbres de l'aire des Masc pendant que l'orchestre philharmonique "La Seynoise" nous distrait. Après cela concours de boules ou ...sieste. Le rassemblement se disperse vers 17h00. Une bien belle journée fortement teintée de folklore provençal ce qui n'a pas manqué de plaire au plus grand nombre.



L'ascension du Faron

29 Mai

Grande affluence avec 184 inscrits (autos et motos) et un nouvel organisateur en la personne de Yves pour épauler Marc dans la lourde tâche d'organiser l'ascension du Faron. Compte-rendu complet dans une prochaine clés de contact.



Nos sorties

Dans ce numéro les compte-rendus de sorties ne concernent que des manifestations auxquelles j'ai participé. J'espère que dans l'avenir d'autres adhérents, à l'exemple de Pierre, me fourniront matière à produire d'autres compte-rendus. Pour cette nouvelle clé de contact, trois sorties des années précédentes au programme :

- Le Téléthon 2000
- Le centenaire de La Londe en Janvier 2001
- La St Christophe 2002

LE TELETHON

Pour la 13ème édition du Téléthon, le club des anciennes automobiles varoises a mis ses véhicules au service de la recherche génétique le samedi 4 décembre 2000 sous le grand chapiteau prêté par la mairie de TOULON qui était dressé place de la Liberté. Une exposition de 40 voitures et 35 motos était présentée et admirée par un public nombreux et intéressé qui pouvait remonter le temps des années 14 aux années 70 : GEORGES IRAT, LAFONT SPECIAL, AC COBRA, C4 BERLINE et TORPEDO, JAGUARD MK 10, XK150, ROSALIE, TRACTION, etc. en ce qui concerne les voitures.



Le coin moto avec entre autres 500 ULTIMA 1914, 500 MOTO SACOCHE 1916, 175 ROVIN 1920, 250 NSU OSL 1936, un stand compétition avec drapeaux et bottes de paille avec deux 350 MV AGUSTA, 350 CB 77 USINE et un 50 ITOM USINE et j'allais oublier, pour clôturer, une rétrospective du JOE BAR TEAM avec DUCATI DARMAH, GUZZI LE MANS et SUZUKI GT 750 . Pour donner une touche supplémentaire rétro la plupart des membres s'étaient costumés en accord avec l'époque de leur véhicule.



Afin de chauffer l'ambiance un podium avait été installé et ce ne sont pas moins de 13 groupes musicaux qui se sont produits à cette occasion toute la journée, orchestrée de main de maître par notre animateur GILLES LEVASSEUR. Pour que la fête soit complète, une formule moules frites était proposée en collaboration avec les producteurs de moules de TOULON et les cuisiniers du groupe AVENANCE restauration et se sont quelques 300 kg de moules et 500 kg de frites qui ont été ingurgités dans cette journée. Pendant ce temps à l'extérieur du chapiteau, des baptêmes de véhicules anciens étaient proposés aux personnes qui le souhaitaient, sur un circuit dans le centre ville accompagné par un concert de klaxons.



Plus de 200 personnes ont ainsi été promenées dans nos véhicules qui ont parcouru environ 150 km dans les rues de TOULON.

Je tiens à souligner que les frais d'essence furent en totalité payés par les propriétaires des véhicules et je me permets par là même de mettre une mauvaise note aux pétroliers français qui malgré notre sollicitation, moyennant publicité lors de la manifestation, sont restés absents, il faut croire que malgré les bénéfices colossaux qu'ils réalisent, il n'y a pas de place pour l'humanitaire. Ceci ne nous a pas empêchés de mener à bien cette journée, et c'est avec fierté que nous avons pu remettre la somme de 18 624 Francs à Madame CARLINI, responsable AFM du Var.



Centenaire de La Londe les Maures (Janvier 2001)

La commune de La Londe a acquis son autonomie vis à vis de Hyères le 11 Janvier 1901, mais le territoire de la commune est peuplé depuis la préhistoire. Des vestiges de 2500 ans av JC ont été retrouvés à 4 km de la commune. Le nom de La Londe vient du nom du château d'Antoine Lemonnier originaire de La Londe dans la Seine Maritime. C'est en 1791 que La Londe apparaît au cadastre en tant que quartier et section de Hyères. La prospérité arrive avec l'exploitation de la mine des Borquettes et la création d'une fonderie. Quand l'activité de la mine s'arrête, diverses sociétés s'installent sur la commune dont le groupe Schneider jusqu'à l'avènement du tourisme.



2001 est l'année du centenaire de la commune et de nombreuses manifestations sont programmées du 6 au 14 janvier afin de faire revivre l'histoire de La Londe:

- Reconstitution du bureau de poste 1900,
- Musée de l'eau,
- La culture du liège, les charbonniers,
- Evolution des femmes dans l'agriculture (1900-2000),
- Mémoire du patrimoine,
- Transports et vieux jouets.



A la demande de la municipalité de La Londe le CAAV a participé à ces commémorations. Au Jardin des Oliviers, où les véhicules sont exposés, nous sommes rejoints par d'autres voitures anciennes dont une De Dion Bouton du début du XX ème siècle. Juste à côté de ce jardin, des artisans nous faisaient découvrir ou redécouvrir certains métiers, vanniers, charbonniers... Le déjeuner, à la cantine de l'école primaire, se termine avec une galette des rois. Les musiciens italiens de la "Banda di Galbiate", ville jumelée avec La Londe, nous font profiter d'une animation musicale surprise après le repas. Toni ne manque pas l'occasion de nous faire une démonstration de ces talents de danseur...

Dans l'après-midi, (laborieux) défilé dans la ville de La Londe jalonné de plusieurs arrêts pendant lesquels des animateurs tentent de présenter nos véhicules.
 Au final, une journée agréable sous un superbe soleil, ce qui n'était pas évident en plein mois de janvier.



ALCO

ALCO présente à la fois :
L'ALLUMAGE MAGNETO
 et
L'ALLUMAGE BATTERIE
 chacun d'eux possède
 toutes les qualités requises

L'ALLUMAGE EN PACKETS ?
 INCOMPLÈT :
 trop pénible de démarrage
 trop dangereux de conduite.

L'ALLUMAGE EN BATTERIE ?
 C'EST UN RISQUE À COURIR...
 mais quand la batterie est vide
 on ne peut pas démarrer.

L'ALLUMAGE PAR ALCO ?
SÉCURITÉ ABSOLUE :
 Il réunit les avantages des 2 systèmes

en 1 heure ALCO se monte à la même place que l'allumage batterie

S.E.V.
 SOCIÉTÉ ANONYME POUR L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE DES VÉHICULES
 23, Rue Bayard - 91017 Evry
 Téléphone : 01 69 30 00 00 - Fax : 01 69 30 00 01
 S.E.V. - 10, Rue de la République - 91017 Evry - France - Tél. : 01 69 30 00 00

La St Christophe 2002

Malgré un temps incertain, 50 voitures anciennes et 4 motos se sont données rendez-vous à 8h30 sur le parking d'un supermarché à Ollioules où se déroulent les inscriptions et la remise des plaques. On dénombre 28 membres du CAAV et 26 participants hors club.



Vers 9 h départ direction le BROUSSAN, en passant par le col de Garde (alt 390m) , où eu lieu un petit déjeuner. Puis direction Le BEAUSSET au domaine de SOUVIOU pour une visite de leur domaine et une dégustation de leur production. Vers midi, la caravane rejoint le parking de la chapelle de St ANNE DU CASTELLET où une foule de spectateurs nous attendait pour assister à la bénédiction des voitures. Après une brève homélie, le diacre Mr Alexandre CASEL procéda à la bénédiction de toutes les autos, présentées fièrement par chaque propriétaire, les unes après les autres. Il bénit également les médaillons de la St-Christophe qui furent offerts à chaque conducteur.



La fête continua autour d'un énorme buffet apéritif où chacun était convié. Suivi d'un pique-nique toujours dans la convivialité. Une tombola avec de très nombreux lots était proposée et fit des heureux. La fête, totalement réussie de l'avis de tous les participants, s'acheva vers 17h, alors que les nuages devenaient de plus en plus menaçants. La pluie qui nous avait épargné toute la journée s'abattait le lendemain, en un violent orage, sur le village qui fut inondé et sinistré.



Pierre Hoff

Dans le rétroviseur



La George IRAT 1935-1939

Après avoir fabriqué depuis le début des années 20 des modèles haut de gamme, équipés de moteur 2 litres de sa conception puis de moteurs américains 6 ou 8 cylindres, Georges IRAT se lance dans la fabrication d'une voiture de sport légère.

Elle est disponible en 2 carrosseries, cabriolet ou roadster. Ce dernier bénéficie d'une ligne plus agréable et remportera plus de succès. La mécanique fait appel à un moteur RUBY et à une (rare pour l'époque) transmission au roues avant. Cette architecture donnait à cette voiture une tenue de route et une agilité exceptionnelle permettant de compenser la faible puissance du moteur. Comme pour beaucoup de marques Françaises, la deuxième guerre mondiale marquera la fin des activités automobiles de Georges IRAT.

La technique

Type : MM 5 CV

Moteur : RUBY 4 cylindres en ligne 954 cm3 (55x95). 26 cv à 3400tr/mn. Culasse non détachable. Soupapes en tête à culbuteurs et poussoirs. Allumage par bobine et distributeur 12 volts. Refroidissement par eau par thermosiphon. Graissage sous pression. 1 ou 2 carburateurs SOLEX.

Transmission : aux roues AV par flectors et cardans. Boite 3 vitesses et MA . Embrayage monodisque à sec.

Direction : à crémaillère, rayon de braquage de 4,30m.

Suspension : 4 roues indépendantes (voir dessins ci-dessous).

Freins : Tambours commandés par câbles.

Pneus : 130x40

Dimensions, poids : 3.90mx1.70m, 660kg en ordre de marche

Vitesse : 100km/h



Evolutions

1935 : Modèle MDS 6CV. Moteur 1097cm³ et 33cv.

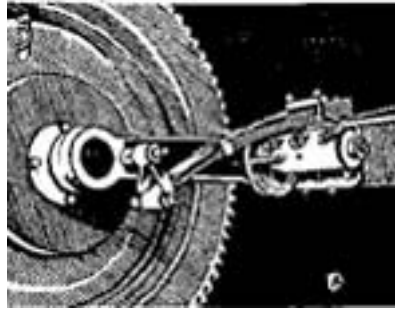
1937 : Modèle MDU 6CV. le moteur passe à 1078cm³ (61x92) et la puissance à 37cv. La vitesse progresse à 120km/h. Possibilité d'une boîte 4 vitesses (fragile paraît-il).

1937 : Possibilité d'un compresseur, la vitesse passe à 140km/h..

1938 : Modèle OC3. 11CV mécanique Citroën et calandre boule.

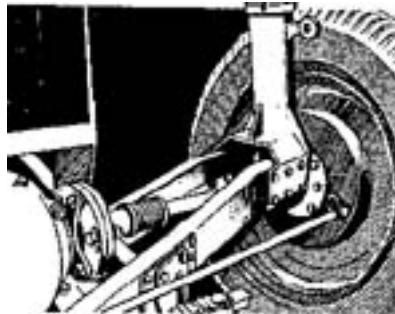
1939 : Modèle ODU, identique au modèle MDU mais à calandre boule.

Modèle OLC3. 11CV mécanique Citroën. Ce modèle se différencie du OC3 par ses freins hydrauliques.



Suspension avant :

Par coulisses dans un fourreau en bronze et ressorts hélicoïdaux .



Suspension arrière :

Système semi-cantilever avec leviers articulés et ressorts à lames ou anneaux caoutchouc



La production est d'environ 600 modèles 5 et 6cv et 100 modèles 11cv.

Merci au Club Georges Irat pour l'autorisation d'utiliser certaines photos de leur site Internet.

Reportages

Enquete sur l'essence

Depuis plus de 2 ans le sans plomb a disparu des stations services, qu'en est-il du super délivré actuellement ou des différents additifs ?

Cet article fait le point à partir des témoignages recueillis au sein du club ou sur Internet à travers différentes listes et forums. En premier lieu une étude intéressante menée par Gilbert Nivet, un de nos adhérent, sur l'histoire de l'essence qui permet de mieux comprendre les problèmes liés à l'absence de plomb dans le carburant.

DISPARITION DU SUPER SANS PLOMB: DEUX ANS APRES

La directive européenne du 13 octobre 1998 (référence 98/70/CE) concernant la qualité de l'essence et des gazoles entre en vigueur. L'adaptation des propriétaires de voitures anciennes va faire couler beaucoup.... d'encre, de nombreuses questions sont soulevées et les réponses rarement convaincantes. Les pétroliers, ainsi que de nombreuses marques viennent fleurir un marché et semer le doute avec des produits vantés de la plus haute efficacité. Dans les différentes brochures il est rare de trouver un essai réellement exploitable, avec une voiture d'un type connu et un nombre de kilomètres parcourus significatif.

Pourquoi du plomb dans l'essence :

Un peu d'histoire s'impose ; 1864 premières extractions de pétrole aux Etats Unis (gisement de Cleveland) ; 1921 les propriétés du TEL (tétra-etyl de plomb) sont découvertes par un ingénieur Thomas Midgley chercheur au sein du Général Motors laboratory. Ce composé présentait deux avantages d'importance : Une meilleure lubrification à température élevée Une meilleure étanchéité des soupapes sur leurs sièges. Très vite le TEL apparaît comme la situation miracle : moteur plus performant; facilité de démarrage, suppression du cliquetis. A l'époque l'indice d'octane était de 50 à 60 et on sait que plus un indice d'octane est élevé meilleur est la combustion. Cet artifice permettait aux constructeurs de bénéficier de meilleures performances de leurs moteurs et d'employer des aciers de qualité médiocre pour les soupapes et les sièges. Il faudra attendre 1939 pour commencer a additiver l'essence en France au TEL. Cette essence additivée permettra à l'indice d'octane de passer à 78 pour le super et 69 pour l'ordinaire. Auparavant les propriétaires de véhicules additionnaient l'essence de leur réservoir avec de l'alcool (détonnant instable). En 1939 le TEL était dosé à 0.7 gramme par litre, en 1999 ce dosage n'est plus que de 0.15 gramme par litre. Dans la réalité aucun conducteur ne s'est aperçu que le TEL avait diminué et que la récession des soupapes entraînait une perte de fiabilité des moteurs. Dans les années 60 la recherche de dopage de l'essence ne permet pas de comparer le rôle du TEL sur les soupapes et leurs sièges (ARS anti-récession des soupapes) Pendant la combustion du mélange air essence dans le cylindre le TEL va libérer de l'oxyde de plomb ainsi que des sulfates. Ces dépôts sur les soupapes vont permettre : d'amortir le contact de fermeture de la soupape sur son siège de lubrifier la queue de soupape (diminue le risque de grippage et l'usure) élimine une partie des calories en brûlant sur la surface du métal. Au milieu des années 1970 l'essence Super a son indice d'octane qui passe à 93. La technologie des matériaux évolue et les constructeurs commencent à employer des matériaux de meilleur qualité pour les soupapes

et les sièges (cas de SIMCA). Nos constructeurs nationaux mettront encore quinze années avant de renforcer les soupapes et sièges.

Essais moteurs :

1967 à 1972 aux Etats Unis 64 véhicules parcourent 24000 km, 32 roulent à l'essence sans plomb : récession à peine plus élevée, coût de maintenance inférieure en global, 32 roulent à l'essence au plomb : aucune observation. 1562 véhicules Ford roulent pendant 42 mois à l'essence sans plomb : 1.2% connaissent une récession de soupapes. Observation : depuis les années 1970 les véhicules US sont équipés de soupapes et sièges renforcés.

En Europe :

Etude sur un parc de véhicules anciens avec soupapes et sièges en acier mou. Pas de récession significative en condition d'utilisation normale sur route. Observation : l'essai ne précise ni les voitures ni les essences utilisées. Grande Bretagne : Test d'un moteur sur banc d'essai (Fédération of british historic vehicle club) Moteur testé : Type Rover série A (réputé pour avoir une culasse et des soupapes très tendres). Après 70 heures de fonctionnement en charge l'enfoncement des soupapes est de 1 mm. Observations : l'utilisation d'un moteur à charge régulière n'est quasiment jamais réalisée sur une automobile. Cet argument a souvent été repris par tous ceux qui n'ont pas voulu faire tester leur produit additif. US Californie La Californie est l'un des états les plus stricts en matières de normes anti-pollution. Le super plombé est interdit depuis 1988. De nombreux produits additifs sont utilisés. Grande Bretagne 12 produits additifs sont sélectionnés, puis quatre sont retenus pour un essai. 2 moteurs d'essais : type V de 3.8 litres de cylindrée, marque Général Motors Fonctionnement en charge à 3800 tr/mn pendant 690 heures. Essence sans plomb Essence sans plomb avec additif : Sièges creusés. Culasse à refaire : Aucune. Les produits additifs sélectionnés étaient : Miller VS plus _ Super blend zéro lead _ Valemaster - Red line. Cet essai a été réalisé pour le Royal Automobile Club par un technicien indépendant.

Analyse des différents tests :

Les tests réalisés ne sont pas réellement significatifs et sont sujets à réserve. Les fournisseurs d'additifs développent des arguments de vente mais pas d'essais concrets adaptés à nos voitures. Pour tester en grandeur utile et exploitable, il faudrait utiliser différents véhicules anciens sur route parcourant une distance supérieure à 20 000 kilomètres (le plomb demeure sur les soupapes pendant 10 à 20 000km). A ce jour aucun test significatif nous démontre les qualités d'un produit.

Différentes possibilités :

Jusqu'en 2003 l'essence sans plomb additivée au potassium (SP 97) sera distribuée dans les stations services (seulement le SP 98 est additivé au potassium pour devenir du SP 97). - Catalyseurs (appareil installé entre la pompe à essence et le carburateur). Ces appareils étaient employés par l'aviation anglaise (RAF) pendant la dernière guerre quand ces avions ravitaillaient en Russie pour pallier la mauvaise qualité de l'essence. Dans les années 1960 ils sont installés sur certaines voitures de compétition et serviront également aux rodages de moteurs .



-Les additifs liquides qui sont à verser dans le réservoir. -Les additifs solubles qui sont à disposer dans le réservoir. -La solution radicale: le remplacement des soupapes, des sièges et leurs guides.

L'expérience des autres pays :

La solution d'additif présente autant d'avantages que d'inconvénients. La base de ces additifs est le plus souvent: - composés d'halogénés - de substitut de plomb par du : potassium, sodium, manganèse, phosphore, méthanol et de l'éthanol.

- des MTBE : méthyl, tertiary, buthyl, éther ;

Ou ETBE : éther tertiary, buthyl Les halogènes produisent des agents corrosifs qui attaquent particulièrement les bougies, les soupapes et les collecteurs d'échappements. Si vous employez un produit additif, évitez d'en changer car en chimie cela se traduit par des X problèmes.

Quel choix d'essences :

Quelle essence employer : sans plomb 95 ou 98, SP 97 avec ou sans additifs.

Premier élément l'indice d'octane :

Véhicules anciens (avant 1939) dont l'indice d'octane était de 50 à 60. Le SP 95 est l'essence la plus proche _ Véhicules d'après guerre Véhicules anciens dont l'indice d'octane était de 69 à 78 Le SP 95 est l'essence la plus proche _ Véhicules des années 1970 Véhicules anciens dont l'indice d'octane était de 85 à 93 Le SP 95 est l'essence la plus proche. Nota: A partir des années 1970 les culasses des véhicules US sont équipées de sièges et soupapes renforcées et en France seul Simca se démarque. Les véhicules aux moteurs performants ou de compétitions étaient équipés de sièges et soupapes renforcées donc l'essence SP 98 convient.

Deuxième élément :

En fonction des critères moteurs suivants : (à retrouver sur le carnet d'utilisateur du véhicule)
Vitesse inférieure à 4500/5000 tours minute équipé de sièges rapportés P SP 95 Vitesse supérieure à 4500/5000 tours minute P SP 98 Un taux de compression compris entre 7 et environ 8 P SP 95 Un taux de compression compris entre environ 8 et 10.5 P SP 98
Troisième élément :

Le besoin en octane sera plus élevé si : la culasse et le bloc-moteur sont en fonte, l'emplacement de la bougie est dans une zone froide, les sièges de soupapes sont étroits et la chambre de combustion a une forme « baignoire ». L'indice d'octane sera moindre si : la culasse est en aluminium, les chambres de combustion sont hémisphériques, les bougies sont dans une zone chaude, les sièges de soupapes sont larges, la tubulure d'admission est longue et il n'y a qu'un seul carburateur.

Quelques conseils :

L'essence SP 97 ARS (Anti-Récession des Soupapes) a pour base du SP 98 additivé au potassium. Prendre un jeu de culbuteurs de référence, puis le contrôler régulièrement avec la plus grande rigueur, pour détecter une éventuelle récession. Surveiller le cliquetis en particulier à l'accélération. Reprendre éventuellement l'avance à l'allumage. Savoir qu'un moteur prévu pour du SP 98 fonctionne très mal au SP95 alors qu'un moteur tournant au SP 95 peut fonctionner au SP 98. Un véhicule qui est équipé dans son pays d'origine d'un pot d'échappement catalytique (et non obligatoire en France à l'époque) roule au sans plomb. Les essences sans plomb attaquent tous les caoutchoucs et élastomères (fragilité des membranes de pompe à essence).

Conclusion :

A ce jour aucun produit de substitution ne peut remplacer le TEL. En 2003 la fin du SP 97 va remettre en question l'essence à utiliser avec un additif éventuel à préparer soit même. Au sein du club il serait intéressant de recenser les expériences de chacun et établir une étude mettant en valeur les avantages et les inconvénients rencontrés. Cette étude pourrait par la suite s'étendre à d' autres club pour définir le meilleur produit par type de moteur.

Gilbert Nivet

Actuellement au sein de notre club une enquête est en cours afin de collecter les expériences de chacun dans ce domaine. Le résultat sera bien évidemment publié dans la clé de contact et sur notre site Internet.

Tests sur certains additifs :

Zero Lead a satisfait largement aux tests menés par la FBHVC, Fédération Britannique des Clubs de Véhicules Historiques, sur la récession des sièges de soupape, en particulier à l'échappement. *Zero Lead* est recommandé par le British Motor Heritage (MG, MINI, TRIUMPH, AUSTIN, WOLSELEY, ROVER, RILEY, STANDARD) *Zero Lead* a été sélectionné et est utilisé par le National Motor Museum de Beaulieu et le National Motorcycle Museum de Birmingham en Grande Bretagne.

Eurocat est le seul catalyseur de carburant ayant été testé et approuvé

pour réduire le phénomène de Récession des Sièges de Soupapes. L'université de Kingston, au Royaume-Uni (www.kingston.ac.uk) a testé l'EUROCAT pendant 146 heures sur un moteur Rover série « A » de 1966, entièrement assemblé avec des pièces mécaniques d'époques.



Humour

Tu es au volant de ta voiture et tu roules à vitesse constante.
A ta droite, un ravin à perte de vue.
A ta gauche, un camion de pompiers qui roule à la même vitesse et dans la même direction que toi (il est en train d'essayer de te doubler, en fait).
Devant toi, un cochon qui est plus gros que ta voiture.
Derrière toi, un hélicoptère qui te suit en rase-motte.
Tous deux vont à la même vitesse que toi.
Comment fais-tu pour t'arrêter ?

(réponse page suivante, mais réfléchissez 2 mn...)

Deux vieilles filles se cherchent une voiture d'occasion.
Finalement, elles trouvent une bonne affaire, paient et vont s'asseoir dedans.
Au bout de vingt minutes, le vendeur voit les deux filles encore assises dans la voiture qui n'a pas encore bougée.
Mesdemoiselles, est-ce que vous regrettez votre achat ?
Oh non, non !
Alors pourquoi ne partez-vous pas ?
C'est parce qu'on a entendu dire que lorsqu'on achète une voiture d'occasion, on se fait toujours baiser. Alors on attend !

Vous ne viendrait plus chez nous par hasard



Réponse à la première blague :
tu descends du Manège!!!!

Un homme et une femme ont un accident grave
Les autos sont complètement détruites
Ils rampent donc à l'extérieur de leur véhicule respectif.

La femme dit: "Vous êtes un homme et je suis une femme. Regardez nos voitures. Rien ne reste et nous ne sommes pas blessés. C'est un signe que Dieu voulait qu'on se rencontre et que l'on devienne amis.

" Flatté, l'homme réplique: "Je suis d'accord avec vous, cela doit être un signe."

La femme dit: "Regardez, un autre signe. Mon auto est démolie, mais la bouteille de vin a l'intérieur est intacte. Dieu a sûrement voulu qu'on la boive pour célébrer notre chance d'être toujours en vie."

Elle tend la bouteille a l'homme.

L'homme l'ouvre, en boit la moitié et la tend à la femme.

Elle la prend, remet le bouchon dessus et la remet à l'homme.

L'homme demande: "Vous n'en prenez pas?"

La femme répond: "Non, je crois que je vais attendre la police..."

Dans une maison de retraite...

Une vieille dame, dans une maison de retraite, s'amuse à traverser d'un bout à l'autre le couloir de l'établissement, dans son fauteuil roulant, en faisant des bruits de voiture.

Soudain, un vieil homme surgit de sa chambre, l'arrête et lui dit :

- Excusez-moi Madame, mais vous allez trop vite. Puis-je voir votre permis de conduire ?

Elle farfouille alors dans sa chemise de nuit et en sort un vieux ticket de parking usagé.

Le vieil homme vérifie le papier, lui donne un avertissement et la laisse repartir.

Elle se relance donc de plus belle, au moment ou elle repasse devant sa chambre, le vieil homme surgit de nouveau, l'arrête et lui dit :

- Excusez-moi Madame, mais vous avez franchi la ligne du milieu.

Puis-je voir les papiers du véhicule ?

Elle farfouille alors dans sa chemise de nuit et en sort une vieille facture de supermarché.

Le vieil homme vérifie le papier, lui donne un second avertissement et la laisse repartir.

Elle repart une nouvelle fois à fond la caisse à travers les couloirs de la maison de retraite.

Une troisième fois, le vieux monsieur sort de sa chambre, mais cette fois complètement nu, et en pleine érection.

La vieille dame le regarde alors et s'écrie :

- Oh non, pas encore l'alcootest !!!

Les motos au CAAV

Merci à "Papy Puch" pour ses envois de photos .



Faron 2003



Téléthon 2002

La boutique

Chemises blanches : avec broderie textes : **Club des Anciennes Automobiles varoises** en bleu marine.

2 modèles disponibles :

- Classique manches courtes avec poche simple
- Manches longues transformables en manches courtes par patte et bouton, poches à rabats

Tailles disponibles : S,M,L,XL

Prix :

Manches courtes 18,30 €

Manches longues 22,90 €

Egalement disponible au club :

- Plaque du club 12,20 €
- Porte-clefs et Pin's 3,80 €
- Médaille moto 1,50 ou 3,00 €
- Plaque Rallye moto 0,70 €
- Plaque téléphone 1,50 €
- Tee-shirt 7,60 €
- Ecusson du club 15 €



Ecusson du club en métal gravé émaillé : 15 €



Plaque du club, en métal : 12,20 €

Annonces

VENTE VEHICULE AUTOBIANCHI BERLINE 4P 1969

Précision : Lutèce

Prix : 1000 Euros

Téléphone : 04 94 87 48 56

Texte de l'annonce : 4 places 50000km d'origine. Complète. Moteur tournant, petite réparation. Prix à débattre

VENTE VEHICULE FIAT 126

Précision : personal 4

Prix : 700 Euros

Téléphone : 04 94 24 29 57

Texte de l'annonce : 84000 km voiture de famille. 2 pneus neufs



VENTE moto Automoto 100 cm3 1951

Précision :

Prix : 1550 Euros

Téléphone : 04 92 81 10 50

Texte de l'annonce : vends automoto 100 AM. date de 1er mise en circulation 01 01 1951.



Carnet

La rubrique de nos évènements familiaux heureux et parfois malheureux.

Pour alimenter cette rubrique envoyez vos annonces au siège du CAAV :
330 A avenue général Brosset 83200 Toulon

ou à mon domicile :
Philippe Guesdon
13 impasse Henri Tési 83200 Toulon

Elle est inaugurée, dans cette édition, par l'anniversaire mémorable de Mr JOUBERT, fêté dans la bonne humeur à l'occasion de la sortie à Gréoux les bains.



Merci à Messieurs Hoff, Nivet, Pierracci, Simian et Papy Puch pour leurs contributions : texte, photos ou documents.

Retrouvez nous au quotidien sur notre site Internet : www.lecaav.com