



Le Bulletin du Club



n°276

MAI
2012

Club 403 • 31430 Montégut-Bourjac • Tél. 01 71 10 57 18 • cecile.carre@sfr.fr • club403@wanadoo.fr

Rédaction : Gaël Chance • Lieu-dit Waterloo • 32450 Faget Abbatal • chance_gael@yahoo.fr

Edition : Neldo Costa • 22 rue du Général de Gaulle • 67116 Reichstett • 06 10 65 13 63 • neldo-costa2@wanadoo.fr

Dates à retenir

• Bourses d'échange

- (82) Escatalens les 26 & 27 mai
- (12) Baraqueville les 2 & 3 juin
- (31) Saint-Gaudens les 9 & 10 juin
- (91) La Ferté Allais, les 9 & 10 juin. La locomotion en Fête, présence du Club 403
- (64) Assat les 16 & 17 juin
- (34) Castelnaud-le-Lez le 1^{er} juillet
- (34) La Peyrade le 1^{er} juillet
- (31) Gratens le 14 juillet

• On nous invite

- > Le 27 mai 2012, à Amélie les Bains (66), rallye touristique "ROOTS 66", renseignements : 07 86 12 25 98
- > Le 2 juin 2012, Autodrome Héritage Festival, à l'Autodrome de Linas-Montlhéry (91). Renseignements : www.utac.com

- > Le 3 juin 2012, à Avignonet-Lauragais (31), concentration de véhicules utilitaires de collection. Renseignements : 05 34 26 04 18
- > Le 3 juin 2012, à Congis sur Théroutanne (77), 12^e rallye touristique, auto-moto rétro. Renseignements : 01 64 35 42 51 ou secretariatvieuxpistons@yahoo.fr
- > Le 24 juin 2012, à Guermantes (77), 3^e Fêt'stival des belles anciennes. Renseignements : 01 60 07 73 82
- > Le 30 juin 2012, Gif Auto Rétro, à Gif sur Yvette (91). Rassemblement de véhicules anciens et concours d'élégance. Renseignements : 06.73.26.58.62
- > Le 1^{er} juillet 2012, à Moret sur Loing (77), "Les routes Classiques entre Seine et Loing". Renseignements : 06 08 50 81 29
- > Les 14 & 15 août, à Tonneins (47), concours d'élégance, chapelle des véhicules anciens, bénédiction des voitures, animations diverses. Renseignements : 06 12 69 73 89



Courtesy : Indiana University Archives (p12238)

Carte postale du mois

Prise en juin 1961 à Dublin, cette image de la façade du "Trinity College" montre fortuitement une 403 Grand Luxe dans la circulation peinte en vert métallisé. Ce véhicule porte l'immatriculation dublinoise **CZC 68**, qui signifie la date de première mise en circulation de mars 1961. Entre décembre 1955 et jusqu'au milieu de 1961, toutes les 403 vendues en Irlande sont assemblées aux usines de MacEntaggart Brothers, les assembleurs et concessionnaires de la gamme Standard-Triumph. Il arrivait souvent que quelques 403 étaient construites en des nuances "empruntées" de cette marque anglaise. Malgré le jeune âge de la 403 dans le cliché, on peut constater une petite bosselure dans le pare-choc arrière.

Colm O'Neill

Le Club vous propose...

Ref Peugeot	Designation	Destination voiture	Etat	Prix Vente	Autres Re	Nbre
0111.08	Caissette chemises-pistons	Ess 8CV	Re	260,00 €	Avec segments sans joint chemises	4
0115.23	Jeu coussinets ligne d'arbre	Diesel	N	30,00 €	Cote normale	1
0116.31	Paire de demi coussinets	Essence	NP	25,00 €	Palier milieu, Fédéral Mogul	2
0640.18	Jeu de segments	Essence	NP	45,00 €	Alésage 80mm, 3 segments	9
1109.05	Cartouche filtrante	Diesel	Re	6,00 €		8
1109.10	Nécessaire vidange	Ess	N	7,00 €	FRAM CH915PL. idem 1109.06	48
1115.02	Joint indéchirable de cloche		NP	0,50 €		30
1221.13	Turbine+joint AD pompe à eau		NP	15,00 €		1
1442.14	Filtres à air		N	6,00 €	Ø 105 x Ø 135 x h 125	36
1450.14	Pompe à essence		Re	20,00 €	SOFABEX sortie verticale, sans levier	18
1450.1x	Pompe à essence		Re	40,00 €	Sortie verticale, à levier	32
1925.04	Joint entre carter et pompe	Diesel	Re	1,50 €		9
2337.14	Pignon de 2 ^e	Boite C3	NP	15,00 €	Boite A	3
2338.06	Bague de pignon de 2 ^e	Boite C2	NP	6,00 €		4
2399.02	Nécessaire de réparation	Boite C3	NP	15,00 €		2
2501.55	Couvercle monté	Boite C3	NP	20,00 €		1
3024.03	Bouchon de remplissage d'amortisseur		NP	4,00 €		5
3326.10	Kit roulement AR	Berline	Re	20,00 €		18
3748.01	Kit roulement AV		Re	15,00 €		28
3899.0A	Kit rotule		Re	12,00 €	Remplace 3899.06	26
4402.09	Cylindre roue AR 1"	B	Re	18,00 €		22
4435.06	Tube de liaison		Re	5,00 €		28
4633.05	Nécessaire normal de réparation		Re	10,00 €	Maitre cylindre Ø22mm	18
4810.06	Tuyau d'alimentation générale		NP	4,00 €	4,85 x 6,35 x 710 livré droit à former	10
4818.09	Tuyau intermédiaire AR	L	NP	4,00 €	4,85 x 6,35 x 720 livré droit à former	12
4822.14	Tuyau de frein ARG		NP	4,00 €	4,85 x 6,35 x 665 livré droit à former	4
5304.01	Joint de bouchon		NP	1,00 €		3
5330.13	Axe de levier d'amortisseur AR		NP	6,00 €		1
5350.01	Piston d'amortisseur		NP	30,00 €	AR	2
5728.09	Jeu 2 balais dynamo Ducellier	Diesel	N	3,05 €	UX34, pour 7223 A,B et C	6
5728.28	Jeu 2 balais dynamo Ducellier		N	3,05 €	UX35, pour 7210 A,G,H 7228 A,G,H 7229 A,G,H	25
5750.11	Courroie	Diesel	N	4,50 €	AV10x1075	40
5750.12	Courroie étroite	Essence		4,40 €	AV10x935	50
5868.49	Contacteur de préchauffage		NP	12,00 €		2
5970.04	Bobine allumage		Re	12,00 €		16
6203.21	Lunette projecteur Ducellier		N	10,00 €	Duralinox	1
6203.27	Lunette Cibié		NP	10,00 €		1
6203.27	Lunette Cibié		O	5,00 €		1
6240.43	Commutateur d'éclairage		NP	15,00 €	Beige	2
6304.03	Joint de feu		NP	4,00 €	Noir	6
6315.18	Contacteur pour flèches		O	10,00 €	Occasion	1
6323.21	Centrale clignotante		Re	1,50 €		95
6344.08	Joints de feu AR gris	L	NP	4,00 €	Pour montage 1956/57 avec feux de berline	3
6345.01	Couvercle feu AR rouge	K	N	2,50 €	Frankani 180, trous milieu	1
6345.04	Couvercle de feu AR	K	NP	2,50 €	Harpon 649P	1
6365.03	Couvercle de plafonnier		Re	3,00 €		38
6414.06	Manivelle de commande à main		NP	3,00 €	1er montage, balayage convergent	4
6422.01	Secteur palier droit EG		NP	11,00 €		8
6428.13	Bras EG		Re	10,00 €		10
6430.09	Balais		Re	10,00 €		10
6440.13	Lot de pièces moteur climatiseur		NP	38,00 €		1
6496.03	Commande de dégivrage		NP	0,50 €	avec Sofica	1
7845.07	Arc boutant d'aile AVD		NP	4,00 €		10
8931.01	Arc boutant de fixation de coulisse		NP	2,00 €	Sièges AV	4
9071.13	Protecteur de bas de marche		NP	14,00 €	Alu, ARG, avec lions	4

Le Club vous propose... (suite)

9101.11	Poignée AVG avec 2 clés		NP	45,00 €		5
9129.16	Poignées de tirage		NP	8,00 €	Vert 538	2
9240.10	Manivelle massive		NP	2,00 €	Bouton gris beige	1
9269.06	Cadre mobile Droit		NP	12,00 €	Avec poignée, sans vitre	3
9906.45	Clé de verrou brute		NP	2,00 €	Kiferm	10
	Feu Antibrouillard/cligno		N	120,00 €	Kit 2 feux complets Auteroche	1
	Optique pour feu Antibrouillard/cligno		N	30,00 €	Auteroche	1

A TRAVERS L'ARGENTINE EN 403...

DE MENDOZA A COMODORO



La Ruta 40 vers
Laguna Diamante

La mésaventure ne nous a pas coupé l'appétit et autour d'une excellente "parrillada" (grillade), nous décidons de poursuivre tranquillement par le chemin des écoliers vers le sud tandis qu'Armando répare et nous rejoindra le 24 à Zapala, par la route la plus directe.

Le 22 novembre nous partons en direction de San Carlos, localité fort agréable et proche de la Laguna Diamante où Guillaumet fit un atterrissage forcé avec son Potez 25 le 13 juin 1930. Le bar où nous nous désaltérons est tenu par une famille qui en a fait un conservatoire de l'histoire locale et pour qui le souvenir de Guillaumet et de l'Aéropostale est encore vivant ! Après avoir croisé la route d'une des rares 403 (de type local "T4B")

encore roulantes vues lors de notre périple, nous poursuivons la route 40 qui se transforme en "ripio" sur 100km. Il fait chaud et il nous faut ménager la monture : chaque séance photo est l'occasion d'ouvrir le capot et de laisser refroidir : de plus nous roulons avec le chauffage de la cabine pour évacuer la chaleur du moteur. Nous traversons un plateau steppe immense bordé à l'ouest par de hautes montagnes enneigées. De temps à autre une faille creusée par un rio entaille le plateau, et dans le fond quelques précaires bâtiments, tels les mechtas du Maghreb, indiquent une habitation près de laquelle paissent quelques chevaux et moutons dans une sorte d'oasis. Le ripio alterne tronçons confortables de terre (et de poussière vite dissipée par

les vents toujours soutenus) et tronçons garnis de cailloux et de tôle ondulée nous obligeant à ralentir de 70km/h à 20 ou 30 km/h. Au loin, un nuage de poussière trahit la présence d'un véhicule sans doute sur une autre piste. La steppe est ponctuée de petits puits de pétrole à balancier. JC continue de filmer debout sur le siège passager à travers le toit de l'auto et les kilomètres défilent à bonne allure, quand tout à coup, parvenant à la jonction de deux pistes, nous arrive brutalement de la droite un monstrueux camion qui roule à la même vitesse que nous (bien 70km/h) : c'est lui dont nous voyions la poussière de loin et quel hasard extraordinaire de se trouver au même instant au même endroit ! Pour éviter qu'il ne nous aplatisse, Fred

A TRAVERS L'ARGENTINE EN 403... (suite)

accélère franchement pour le dépasser car il n'est pas sûr qu'avec sa propre poussière il nous aurait vu.

Après avoir dormi dans une très belle cabana à Malargüe nous repartons en direction de Zapala : la piste s'avère assez pénible alors que nous escomptions qu'elle serait goudronnée en partie. Nous traversons à plusieurs reprises le "Rio Grande" qui, à un endroit a taillé son cours bouillonnant et rougeoyant dans le basalte d'un vieux volcanisme. C'est à l'occasion d'un franchissement de ce fleuve, alors que la chaleur gagne en intensité que Denis ne résiste pas à se plonger dans ses eaux limoneuses, mais le courant est puissant et il n'est pas question d'essayer de le traverser ! Nous retrouvons le goudron peu avant Chos Malal, première bourgade de Patagonie sur la route 40, où nous recevons un appel d'Armando : sa boîte de vitesse l'a lâché à 40 km en arrière de nous ! Encore une fois c'est "SOS 404 maltraitée" !

Nous décidons de l'attendre car il se fait remorquer à Chos Malal. Cette localité est très semblable aux autres bourgades rencontrées dans le pays. Les faubourgs sont très étendus car constitués de maisonnettes "précaires" sans étage réparties en cuadras (plan en damier sans surprise), les rues sont en terre et l'ensemble respire la pauvreté. Ce n'est qu'après un long cheminement que l'on parvient au centre-ville, enfin goudronné où s'étale la vaste place centrale toujours coquette et entretenue au milieu de laquelle trône une statue d'un "Libertador" (souvent San Martin) ou d'un héros local. On y trouve restaurants, supermercados, et "locutorios" qui permettent de téléphoner partout dans le monde ou de se relier à internet pour pas cher. Et partout, dans les faubourgs comme au centre, un sens de l'accueil inouï : certains vont prendre leur auto pour que nous ne nous perdions pas !

Cette fois, Armando est découragé et

souhaite rentrer à BsAs que la 404 soit réparée ou non.

Nous quittons à regret ce charmant compagnon et mettons le cap sur San Carlos de Bariloche : la route est excellente et nous faisons un crochet par Junin et San Martin de los Andes : la route s'élève un peu et la végétation change et s'europeanise. Les arbres réapparaissent. C'est à ce moment que la dynamo (qui n'avait pas été changée) nous lâche. Il faudra réparer à Bariloche. Nous traversons le "Valle Encantado" dont le relief possède des formes extraordinaires et qui baigne dans une étrange ambiance brumeuse : des rafales de vent soulèvent des nuages de ce que nous pensons être du sable blanc. En fait



Maudite tringle !

nous apprendrons que ce "sable" n'est là que depuis quelques mois et ce sont les cendres d'un volcan chilien qui ont recouvert toute la région ! Nous regagnons l'asphalte et roulons à vive allure vers Bariloche où nous voulons arriver avant la nuit (cause dynamo...) quand le pneu avant droit éclate ! On répare, on repart et en arrivant en ville le téléphone vibre : c'est Armando qui nous attend à la cabana qu'il a réservée pour nous à Bariloche !!! Sa voiture réparée, le moral est revenu !

Très confortablement installés, nous faisons nos retrouvailles autour d'un repas préparé par Fred.

Le lendemain, la dynamo étant changée, Denis s'emploie à laver la voiture qui est couverte de cendres et dont les moindres

recoins intérieurs sont tapissés de poussière. Nous avons fait 4900km en 13 jours. Nous occupons l'après-midi à longer le lac Nahuel Huapi immense et splendide qui vu de haut fait penser par endroits aux lagons polynésiens. Le climat et l'architecture font penser, eux, plus nettement aux Alpes bavaroises ou autrichiennes (on y rencontre plus de blonds qu'ailleurs...). Le soir nous remplaçons le pneu détruit et faisons la vidange. En Argentine on trouve des garages pour la mécanique, des garages d'électriciens auto, des « gomerias » spécialisées dans le pneu (l'état des routes explique cela) et des ateliers spécialisés pour la lubrification et les niveaux. Nous aurons l'occasion d'utiliser tous ces services

tant pour la 403 que pour la 404. Il faut dire que les Argentins sont des passionnés d'automobile et tout ce qui touche à ce domaine les intéresse ; la 403 par elle-même nous attire la sympathie. C'est ainsi que l'on nous fait sans cesse des appels de phares ou des gestes amicaux et que les pompistes nous posent des questions sur notre expédition. Beaucoup de gens se rappellent avoir eu cette auto dans leur famille : ce fut effectivement la première

Peugeot montée dans le pays et elle a gardé cette réputation de "La calidad que no se discute". Ce slogan reste d'actualité et notre brave 403 nous le prouve tous les jours !

Le 26 novembre, reposés, nous partons vers Esquel où nous devons laisser Armando qui doit prendre l'avion pour BsAs pour raison familiale : il est prévu qu'il nous rejoigne à El Calafate le 29. Il nous laisse la 404 dont nous ne savons pas trop si ce n'est pas un cadeau empoisonné. Elle dispose cependant d'un réservoir supplémentaire de 65 litres qui nous met à l'abri des pénuries. La 403 vibre car la roue de secours n'était pas équilibrée. Cela dit, la 403 est très confortable, ses sièges notamment

A TRAVERS L'ARGENTINE EN 403... (suite)



Vents forts en arrivant à Sarmiento

se révèlent tout à fait adaptés à un tel périple : seul le bruit du moteur à haut régime pourrait être une gêne, mais au moins il remplace la radio. Les sièges de la 404 sont du type "baquet", car elle est préparée pour des épreuves sportives, et ils sont un peu avachis : "c'est l'assise qui pêche" contrepète Fred. En allant vers le sud le paysage devient plus quelconque mais dans cette plaine qui s'étend à l'infini sans aucun accident de terrain, sous ce ciel nuageux nous sommes envahis par un sentiment d'immensité et nous nous sentons (petite) partie de l'univers. "Prochain village : 217km" lit-on sur un panneau : c'est dire la densité de population et le déroulement interminable de ces routes en ligne droite. De temps

et un bon accueil. Le lendemain nous avons beaucoup de ripio prévu en direction de "Gobernador Gregores" et nous partons tôt et guillerets : au bout de 20 km de piste très caillouteuse, on se rend compte qu'une pierre a dû arracher une tige de renvoi de la boîte de vitesse de la 403 (la BV n'est pas d'origine : il s'agit d'une adaptation qui a entraîné le montage de 2 tiges très exposées à l'extérieur). Fred parvient à enclencher la 3^e et nous décidons de renoncer à poursuivre la route 40 qui nous emmène loin de tout et d'essayer de réparer à Comodoro Rivadavia à 285 km de là, sur la côte en passant par Sarmiento battue toute l'année par des vents impressionnants

(70km/h au moins !). Il nous faudra 5h (en 3^e) pour y parvenir avec le vent dans le dos heureusement, traversant les champs pétrolifères de cette région où l'eau est acheminée depuis le centre du pays. Nous trouvons à nous héberger dans une cabana très confortable de Rada-Tilly, station balnéaire locale et nous sommes à 300 m de l'océan, assez frais en cette fin de printemps argentin ("*mon bain le plus austral*") déclare Denis. Nous sommes en plein week-end à rallonge, beaucoup d'artisans sont fermés et nous bataillons pour trouver la pièce manquante en vain. Denis ramasse sur le sol des morceaux de ferraille ou de fils électrique au cas où, mais non, rien ne convient (les argentins ne rangeant jamais les fins de chantier il est possible de "faire son marché" un peu partout, il n'y a qu'à se baisser). Décidément, tout va de travers et la 404 refuse de démarrer à son tour !

Heureusement nous avons le joker Armando que nous "convoquons" à Comodoro muni des pièces nécessaires : nous l'attendrons à 2h du matin à l'aéroport le 30. Vers minuit, il nous appelle : "*j'ai raté l'avion... mais mes bagages sont partis, voici comment les récupérer*" ! Le moral est au plus bas, rien ne nous est épargné. Nous envisageons un retour misérable à BsAs en petites étapes.

à suivre

STAGE MÉCANIQUE

RAPPEL : Le stage mécanique se déroulera sur un week-end de 3 jours entre le 17 et 19 Août 2012.

Cette année le stage ne se déroulera pas au siège du club, mais en Nord Seine et Marne, tout proche de la Picardie. C'est à côté de l'aéroport de Roissy, donc de la gare TGV et 50 km au nord-est de Paris.

**Merci de faire part de vos intentions à Jean-Marc Rachard
15 rue de la Planchette • 77178 Saint Pathus
jean-marc.rachard@orange.fr
06 87 75 11 66 et 01 60 01 03 85**



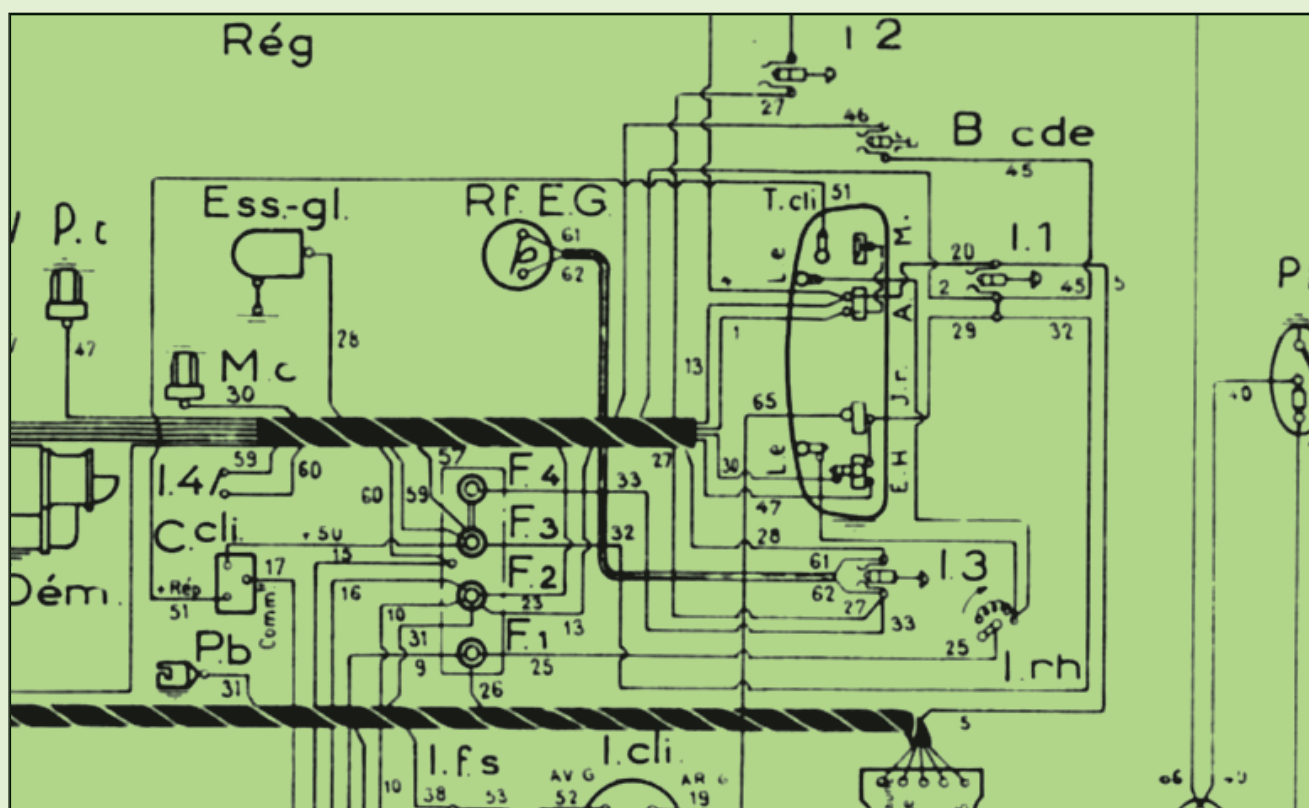
Parlons technique...

Le club vous propose une centrale clignotante à 1,5€ • Réf : 6323.21

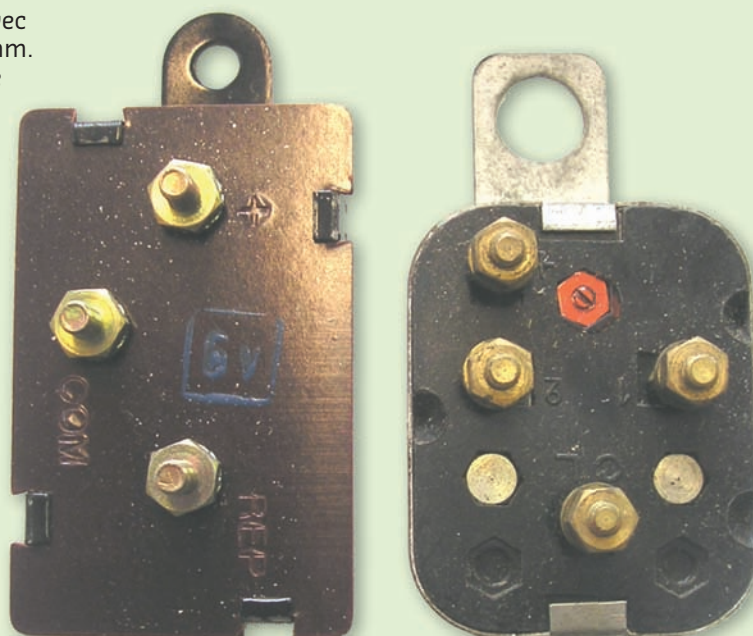


Un aperçu du montage de cette centrale sur les 403.

- Le fil n° 50 est le + après contact, marqué + sur les centrales.
- Le fil n° 51 va vers le témoin répétiteur au tableau, marqué REP sur les centrales.
- Le fil n°17 va au commutateur, marqué COM sur les centrales.



Vue de deux centrales d'époque avec bornes pour cosses rondes de Ø4mm. Fonctionnement électromécanique avec bilame.



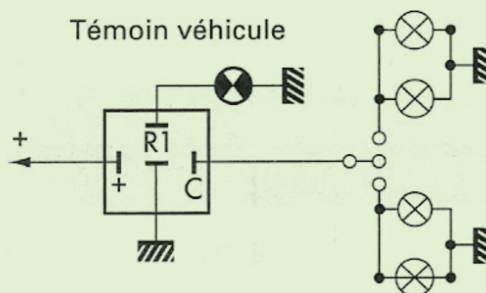
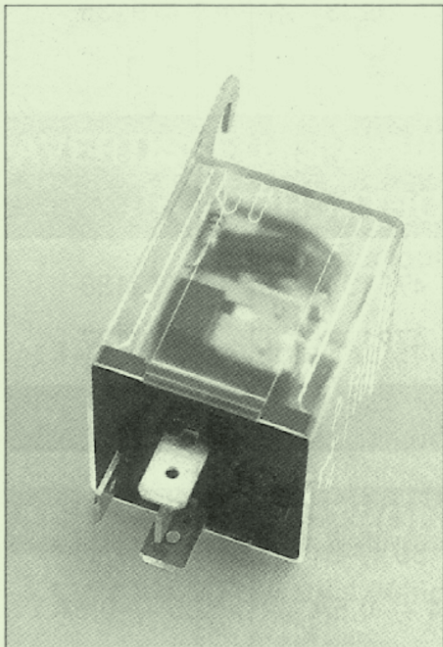
Jean-Marc RACHARD

Parlons technique...

Le club vous propose une centrale clignotante à 1,5€ • Réf : 6323.21



Centrales électroniques

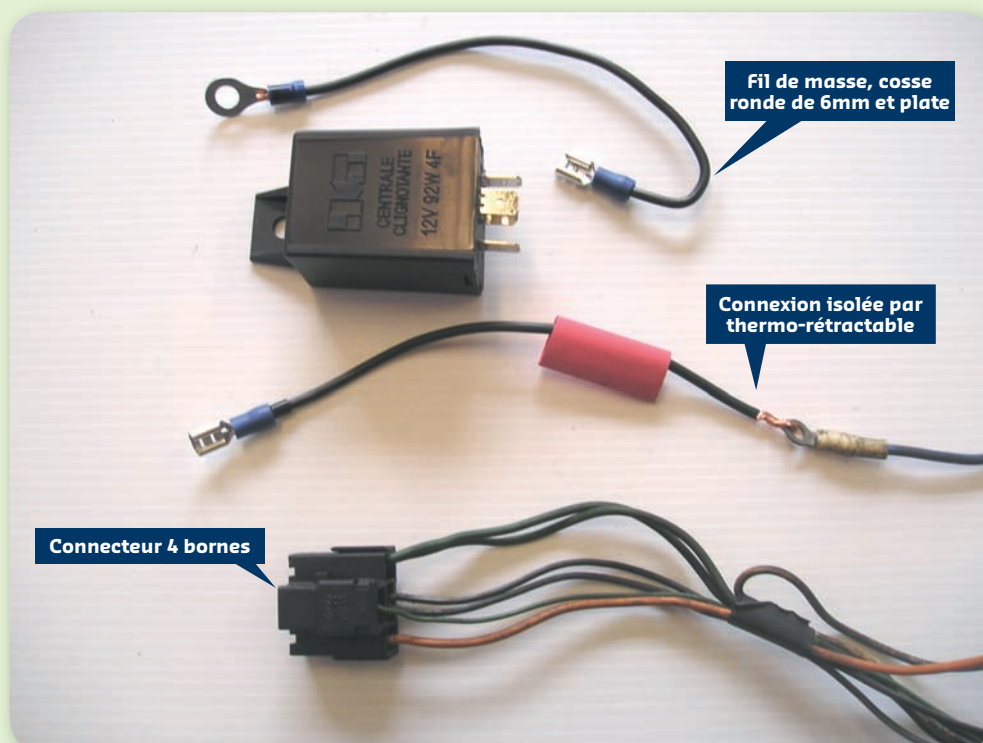


UNIVERSELLE - 4 bornes.

Remplace toutes les centrales électromécaniques (3 bornes) et électroniques aux normes SAE 12 V. Masse par la patte de fixation ou la chiche centrale, cassable en cas d'utilisation avec un connecteur 3 voies.

Il est préférable de ne pas couper les cosses rondes d'origine mais de faire une prolongation avec des fils avec à leurs extrémités une cosse plate (AMP). Isoler les connexions par une gaine thermo rétractable. Ceci permet un retour en arrière. Mieux, vous pourrez trouver (en casse par exemple) un connecteur 4 bornes. Une centrale clignotante électronique est plus vive au "démarrage", dispose d'un cadencement conforme aux véhicules actuels et permet un fonctionnement correct avec une remorque (92W).

La centrale proposée (noire sur la photo) est une centrale électronique à 4 bornes comme décrit ici. Il faudra impérativement faire une mise à la masse. L'implantation des bornes est normalisée.



Jean-Marc RACHARD

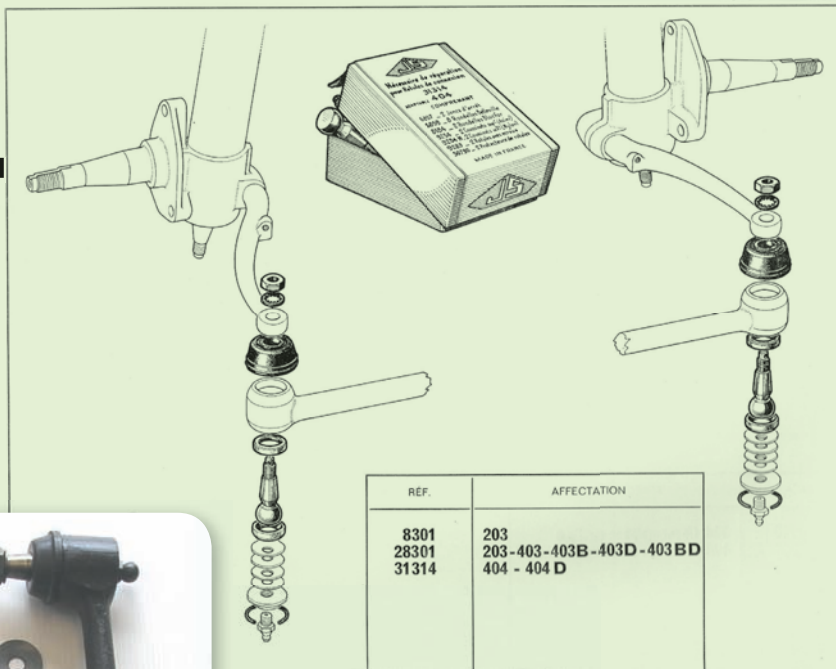
Parlons technique...

Le club vous propose un kit rotule de direction à 12 € • Réf : 3899.0A



NECESSAIRES DE REPARATION DE ROTULES DE CONNEXION

Voici une image des kits d'époque (montage 404). La Marque JS était distribuée par SANTUCCI devenu SANTUCCI et SICFA, pour enfin devenir SASIC. Pièces détachées non d'origine adaptables aux voitures PEUGEOT.



REF.	AFFECTATION
8301	203
28301	203-403-403B-403D-403BD
31314	404 - 404 D



De gauche à droite :

La bielle de connexion seule **3815.04**.
Le kit proposé **3899.0A**. Un nécessaire de réparation d'une rotule, produit refabriqué semblable au **3899.06**.
Une bielle de connexion complète avec rotule et boulon d'époque **3813.21**.

Pour la dépose, on peut s'aider, comme je le propose de comprimer les rondelles Belleville avec un empilage de clé à douille serrées dans un étau. Le jonc d'arrêt **3824.01** pourra être aisément délogé par un chasse goupille de 3mm.

Pour faciliter la mise en place on peut au préalable mettre la veille la rotule au congélateur. Chauffer avec un four de cuisinière, décapeur thermique ou légèrement au chalumeau pour dilater l'alésage. La rotule tombe dans son logement. Mettre en place le jonc.



Jean-Marc RACHARD



Dimanche 23 Octobre 2011.

Il est 10h en ce beau jour d'automne ensoleillé, et sous une température presque estivale, onze belles 403 sont stationnées sur le parking Chapuis près de la mairie de Draveil en Essonne.

Elles attendent patiemment que leurs conducteurs et propriétaires respectifs les conduisent en promenade sur les routes du sud du département.

Ces braves, ce sont Gilbert Bazin et son épouse avec leur 403 8cv gris 501 de 1956, la famille Tranchard Daniel et Didier, accompagnés eux aussi avec leur 403 8cv noire de 1957 pour Daniel et la 403 8cv beige 516 de 1960 pour Didier, Georges Gognard accompagné de son fils est venu avec sa 403 B7 de 1960 gris 1026. Dominique et Marcel Barbier ont choisi de venir avec leur commerciale U5 de 1957 vert 507, récemment restaurée. Béatrice et Jean-Marc Rachard, accompagné de leur ami Michel sont venus avec la camionnette bâchée diesel de 1958 gris 463 et une berline de 1966 blanc Courchevel 1079, Gilles Salamone, futur adhérent nous a fait découvrir sa belle 403 8cv de 1959, de couleur beige. Une 403 8cv de 1961 bleu Ile-de-France nous est arrivée, conduite par Raymond Escutary, Jimmy Wacheux, était aussi de la partie avec sa 403 noire 8cv de 1961. Claudie et Dominique Plaire avait quant à eux enfin sorti leur 403 B8 vert tilleul de 1959.

Enfin après avoir échangé quelques mots autour d'un café agrémenté de quelques madeleines succulentes, les belles ont fait ronronner leurs moteurs et se sont mises en route vers une première destination, Soisy-sur-Seine par Corbeil-Essonne, et Saintry-sur-Seine. Là elles ont fait une première pause à 15 kms du départ en bord de Seine sur la commune de Seine Port. Le temps d'un regroupement a permis les photographies. La deuxième étape les a conduits au château de Courance, où elles ont fait le bonheur visuel de nombreux curieux venu visiter le château. Certains en ont profité pour immortaliser en images leurs calandres, leurs lions ou leur corps tout entier. Pour notre part nous n'avons pas oublié la traditionnelle photo de famille dans la superbe allée de platanes tricentenaires face au château. Après un petit pique-nique amical, elles se sont remises en route pour une visite de la verrerie d'art de Soisy-sur-Ecole, Au passage elles ont pu voir avec leurs occupants le moulin de Claude François à Dannemois. Trois petits kilomètres plus loin, elles se sont

reposées sur le parking de la verrerie le temps nécessaire aux visiteurs d'admirer le travail des souffleurs de verre et à quelques dames d'effectuer des achats au magasin où le choix des articles est assez large et diversifié pour des idées cadeau de Noël, certaines auront compris ce que je veux dire.

Enfin vers 17h, chaque participant a sollicité ses méninges autour d'un questionnaire amusant d'histoire sur le château de Courance et la verrerie d'art. Comme à l'accoutumé la victoire est revenu à Georges Gognard grâce à son panel de registres, dictionnaire et autres moyens d'information transportés dans le coffre de sa belle... "Hein ! Georges" suivi de près par Didier Tranchard. Et comme toutes les bonnes choses ont une fin, toutes nos 403 et leurs conducteurs et passagers, se sont séparés pour faire retour à leur maisons respectives, c'est ainsi, mais la fin d'une route n'est pas le début d'une autre, alors à l'an prochain et en 403 bien sûr, de toute évidence à 4 ou à 3, la vie, la route et le plaisir du partage de notre passion roule bien en 403. Merci à tous d'avoir répondu présent à ma première organisation.

Dominique Plaire.



Parlons technique...

THERMOSTATS



Ce tableau pour compléter l'article paru dans le BL n° 263 et pour corriger une coquille (j'avais écrit 78 °C pour un 1337.26, alors que c'est en fait un 75°C)

Type véhicules	Température début d'ouverture	N° PD	N° équivalent
403 sans VD -jusqu'à juillet 1960	76°C ± 1°	1337.04	1337.10 1337.26 (75°C)
403 avec VD -jusqu'à juillet 1960	72°C ± 1°	1337.09 1337.05	1337.13 1337.25 1337.40
403 essence avec Sofica -depuis août 1960	78°C ± 1°	1337.08	1337.10 1337.59
403 Diesel Tous Types	78°C ± 1°	1337.10	1337.11 1337.59 1337.66
403 "Grands Froids"	88°C ± 1°	1337.07	

La température indiquée dans la désignation correspond à la température du début ouverture. Elle est aussi gravée sur le thermostat. Une désignation 72°/75°C correspond à un 72°C.
VD : Ventilateur débrayable.

En fonction des arrivages disparates du club, je préconise de monter un 72°C pour les véhicules avec VD et un 75°C pour les sans VD et les diesel.

Jean-Marc RACHARD



Fourgon D3A
1950
Norev



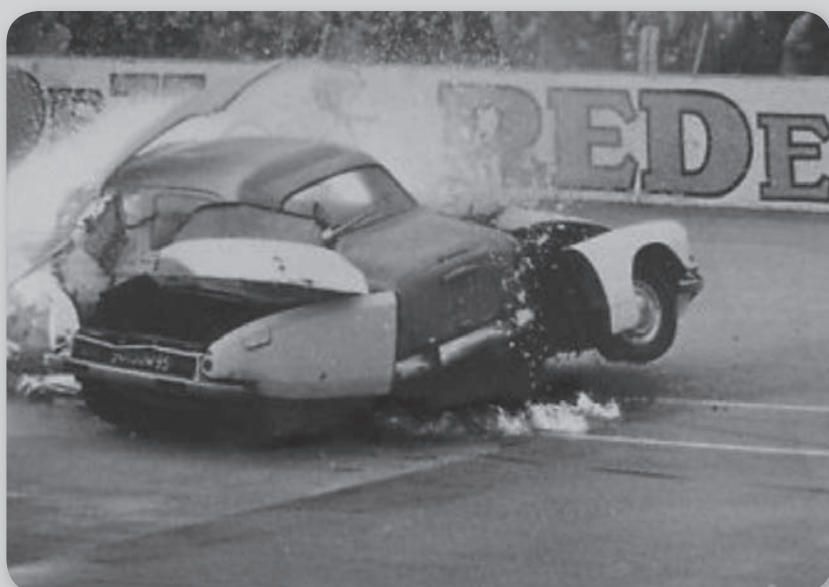
Fourgon D3
Vélosolex
Eligor

Neuheit, noch nicht lieferbar!

Fourgon D3
Vache qui Rit
Norev



Jetzt vorbestellen!



Le saviez-vous ?

La découpe "à la 403" des DS était une attraction courante des expositions de cascadeurs (ce qui ne se fait plus, ni des cascadeurs ni des découpes de DS ainsi).

Sinon, des questions sur le coupé ci-bas ? Je pourrai y répondre lors du prochain BL.

Fred Boudeville

