

Le temps du soleil, on va pouvoir sortir la Celica !



Publicité et photo dédicacée couleur aimablement envoyées par Christian Beck, nouvel adhérent. Il s'agit d'un équipage en course sur terre : J.L. Thérier et M. Vial.

Christian Beck : « En ce qui concerne la photo dédicacée, je l'ai récupérée chez un agent TOYOTA (qui a fermé depuis) où je travaillais pendant mes congés scolaires pour me faire un peu d'argent de poche, il y a plus de vingt ans ».

En France on a oublié que depuis plus de 20 ans, Toyota a remporté beaucoup de victoires en rallye, et était très souvent en première place, jusqu'à ce que le constructeur arrête il y a peu (en 2000 je crois) pour passer à la Formule 1. Il faut bien laisser quelques victoires aux autres ! Accessoirement, on oublie souvent en France que Toyota est le premier constructeur mondial ...

Au sommaire de ce cinquième courrier :

J'T'AIM FARIGOULETTE + INFORMATIONS DIVERSES

DOSSIER : LA ROUILLE Qui a eu la chance de ne pas en avoir sur une Celica ?

NOUVEAUX ADHERENTS

Cinq nouveaux adhérents se sont joints à l'amicale et nous leur souhaitons la bienvenue.

PROJET DE REUNION 2002

ET ... : LES ANNONCES AVEC ENCORE PLUS DE PHOTOS !

J't'aim Farigoulette

La très dynamique association dont un de nos membres fait partie Bernard Bertin, adhérent de l'A.A.C, organise maintenant deux rendez-vous annuels. Le premier de l'année, c'était les 19 et 20 janvier . L'association s'est scindée et Bernard s'occupe de la partie J't'aim Farigoulette Historique Team

Les prochaines manifestations :

Le 12 Octobre 2002 : La Ronde de Dormillouse

Les 12 et 13 janvier 2003 : la fameuse Farivernale

En juillet 2003 est prévue une sortie en Italie.

Pour ceux que les rallyes sympas et à petit budget intéressent :

Association J't'aim Farigoulette, quartier Boreham, 04140 Auzet

Tel/fax : 04-92-35-11-96 ou 04-92-35-04-44 . Et aussi:JTAFarigoulette@aol.com

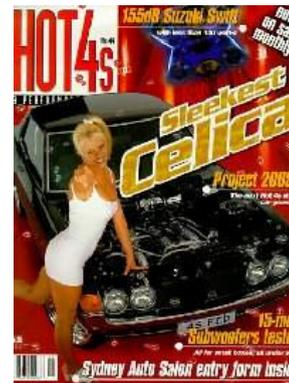
Le saviez-vous ?

En allant sur le site du magazine Gazoline et en particulier sur le courrier, j'ai appris qu'il fallait toujours fixer les objets comme l'extincteur avec le support adéquat : en cas d'accident, ces objets se révèlent très dangereux en s'envolant dans l'habitacle...

Compatibilité des jantes :

Si vous ne le saviez pas encore

Les jantes de Datsun/ Nissan ont les mêmes entraxes que les Celica qui nous intéressent



Ici une TA ou RA 28 avec des jantes de Datsun. Pas vraiment de la même époque, mais ce sont des 15 pouces. Et il y en a d'autres, d'autant que les Datsun 240 Z à 260 Z ont encore beaucoup de fans.

J'ai ouïe dire que d'autres marques avaient les mêmes entraxes (BMW), qui a plus d'info ?

Choisissez !

Voici une photo issue des magazines Toyota information de mai et septembre 1977. Ils me serviront de base pour de futurs articles :



Peut-être y a t'il la vôtre sur ce parking ...

DOSSIER : La rouille (ou corrosion ... perforante)

Si la mécanique est du genre inusable, il n'en est pas de même pour la carrosserie. A l'époque de sa fabrication, les normes anticorrosion étaient soit bien plus légères soit inexistantes (?).

De plus, certains défauts de conception rendent certaines parties de la carrosserie particulièrement fragiles. Nous verrons cela, et en photo !

Voici tout d'abord quelques explications sur le phénomène chimique de la corrosion :

Monsieur Calvo, qui travaille pour une entreprise de traitements de surface, a eu l'amabilité de m'envoyer, outre des photos, une documentation sur l'anti-corrosion. J'ai tâché d'en faire la synthèse :

Le fer, composant principal de l'acier qui compose les carrosserie, a comme symbole chimique « Fe ». Lorsque des électrons quittent un atome de fer, celui-ci se change en ion Fe^{+} c'est à dire grosso-modo en rouille.

Comment le fer se transforme-t-il ?

- Le plus évident, c'est sous l'action de l'eau qui « arrache » des électrons au fer pour les combiner à ses composants (Hydrogène et Oxygène)

- Plus subtilement, il peut y avoir passage des électrons d'un métal ferreux à un autre par ce que l'on appelle la différence de potentiel : ainsi 2 plaques de métal ont plus ou moins d'électrons en elles. Si on les soude, des électrons passent d'une plaque à l'autre en visant l'équilibre (autant d'électrons d'un côté de la soudure que de l'autre). C'est ce que l'on remarque aux alentours des picots en métal qui retiennent les baguettes chromées des vitres : il y a souvent un départ de corrosion autour du pare-brise.

Où chercher la rouille ?

Les jantes sur cette photo doivent rappeler quelque chose à Arnaud Schmitt, 14 pouces et 6 1/2 de large ...



... et spécialement sur les TA28 ? et TA22-23 ?

La rouille (suite)

Quelques photos démoralisantes :



Rare :
sous la charnière de porte
(encore l'air marin ?)



Ici, au fond, une TA28 japonaise, au Japon : la corrosion y est sans doute accentuée sous l'effet de l'air marin.



Bas de caisse : à l'avant, l'ex-fixation inférieure de l'aile avant. Notons que la gouttière en caoutchouc dirige l'eau vers la partie « sensible ». C'est l'endroit le plus fréquemment endommagé, et bien dissimulé, jusqu'à ce que l'aile rouille à son tour.



Ailes arrières : entre les tôles intérieure et extérieure repliées, il y a une sorte de mousse, insérée pour « étanchéifier » mais qui se révèle être une vraie éponge qui conserve l'humidité : la tôle rouille et gonfle ...



? La gouttière de l'aération tombe pile là où il ne faudrait pas : l'arrière de l'aile avant



Outre le tour d'aile, il faut aussi jeter un coup d'œil à l'intérieur, où l'on peut trouver, habilement dissimulé derrière les strates de boue, des perforations.

La rouille (suite)

Les corps creux :

Les bas de caisse sont fragiles ! La corrosion y est cachée par les enjoliveurs rivetés.
Il faudra traiter cette partie impérativement.



Et maintenant, comment contrer la corrosion ?

Certains moyens existent fort heureusement pour retarder la corrosion. Leur mise en œuvre peut demander tout de même pas mal de travail puisqu'il faut badigeonner, pulvériser ... avec un bon masque et des gants à l'épreuve de ces produits.

- La **galvanisation, l'électro-zingage** : Une couche de métal très fine (de l'ordre du micron) est déposée sur le métal par électrolyse. C'est maintenant systématique pour tous les constructeurs, et l'épaisseur de zinc varie selon les demandes des constructeurs. Et ces derniers en demandent toujours plus,

- « **A l'ancienne** » : pour isoler la tôle, pénétrer la rouille, il y a le gasoil ! Cependant, une application régulière est nécessaire, et cela ne concerne que certaines parties « cachées » bien évidemment. Mais de nos jours il y a heureusement mieux.

- **Les produits que l'on peut trouver dans le commerce :**

Le principe, c'est de traiter (après un sérieux brossage) le métal corrodé en transformant chimiquement sa composition. Plusieurs produits permettent donc dans un premier temps de transformer le métal (« stabilisation »), et dans un second temps, avec un autre produit, d'étanchéfier la partie traitée pour l'isoler de l'air et donc de l'eau, et en plus le second produit sera un anti-rouille, souvent à base de zinc, le plomb étant désormais interdit.

Leur application diffère. Pour les plus complexes et efficaces, il faut un long délai de séchage à une certaine température ... Pour les corps creux, il est conseillé de faire une finition à la « cire » spéciale, pour « étanchéfier » l'intérieur.

Personnellement, j'utilise comme beaucoup en ultime produit du Rustol Owatrol qui pénètre bien les métaux oxydés et permet d'être utilisé comme support direct pour les couches d'apprêt ou de peinture. Il faut par contre attendre que le produit soit complètement sec avant de peindre.



Bas de caisse de ma caisse, découpés.



Le support de batterie : au moins 2 cm d'épaisseur d'acide !

Bien sûr, il existe d'autres solutions. Monsieur Calvo propose de faire traiter de petites pièces de carrosserie par zingage dans la société ZINDEL où il travaille. Un petit souci, sa société fait des traitements par lots d'un poids conséquent, il faut donc être nombreux et organisés.

Re-fabrications : Christian Beck nous informe que la société Warny n'a plus de pièces compatibles en stock. Ils proposent de refaire des pièces, mais il faut une commande de 50 pièces du même modèle (tour d'ailes, bas de caisse ...).

La rouille (suite)

Les pièces de remplacement :

D'autres fournisseurs pourraient nous procurer des pièces. Mais il faut trouver leurs adresses. Si vous connaissez des sociétés (notamment anglaises) qui proposent des pièces compatibles, merci de contacter l'amicale pour une diffusion auprès des membres. Et sinon, on peut toujours essayer chez son concessionnaire Toyota préféré mais toutes les pièces ne sont pas disponibles ...

J'ai personnellement l'intention de faire des moules de tour d'ailes arrière (TA22-23), d'ailes avant de TA22 (devenues rares), ... Le matériel est déjà acheté, « y a plus qu'à » ! Si vous êtes intéressé, merci de me contacter.

Traitements industriels :

Un peu d'actualité grâce aux documents de Monsieur Calvo : la technique s'améliore chaque jour !

Les revêtements céramique HPC sont une révolution pour les tubulures d'échappements. Hypercoat est un revêtement céramique sans équivalence pour la résistance anti-corrosion, la fatigue thermique et l'oxydation en cycles température.

Des gains de puissance et d'endurance sont obtenus par ce dépôt au niveau de la chambre de combustion (barrière thermique sur culasse, soupape, tête de piston, conduits) et par la réduction de la température sous capot moteur.

Propriétés :

- Améliore la vie des composants.
- Résistance anti-corrosion (10 fois celle d'un bon chrome).
- Résistance aux impacts et abrasions.
- Amélioration de la puissance 1 à 3%.
- Réduction de la température de surface.
- Pas de changement de couleur.
- Pas d'adhérence des souillures.
- Peut être appliqué sur pièces neuves et usagées.

Coloris disponibles : alu, noir gris, bleu, rouge, vert.



Jusqu'à l'intérieur du moteur, on peut traiter les pièces pour les rendre moins sensible à l'usure, et avec des couleurs pour les pièces extérieures, c'est plus joli. Et ça tient !



Plus fort encore : un revêtement de céramique sur le métal neuf ou usager



L'élévation de la température de l'air stagnant à l'intérieur du compartiment moteur est liée aux échanges des tubulures, et à la réduction du volume du compartiment (aérodynamisme et optimisation de l'habitacle). Celle-ci dégrade les performances du moteur. Le revêtement céramique HyperCoat Extrême est un héritage de nombreux gagnants à Daytona, Indy.

Aujourd'hui son application s'étend aux compétitions telles que Kart (formule 1 USA) Nascar, INSA, F1, LE MANS etc... et aux moteurs Turbo de séries.

Propriétés :

- Véritable barrière thermique.
- Réduction de la température de peau jusqu'à 56%.
- Résiste à la température jusqu'à 1200°C.
- Gain de puissance jusqu'à 5%.
- Couleur noire très mat.
- Peut être appliquée sur pièces neuves et usagées.

Enfin, ça c'est pour ceux qui veulent encore gagner ½ cheval sur leur moteur préparé hyper pointu ...

Nouveaux adhérents :

Cette fois-ci, cinq nouveaux adhérents !

Yannick Lambert

TA22 ST de 1975 Blanc (réf. couleur : 023)

Corrosion importante. Il s'agit de sa première restauration : il recherche des bas de caisse (La société Warny n'en a plus !), malle arrière, portes, ailes avant, becquet, ... (*Tout ce qui dépasse ?*)

« Quand j'étais petit, le voisin de mes grands-parents avait une TA22 blanche qui était superbe. Il s'en est séparé lorsque j'étais adolescent. Il y a peu de temps j'ai vu une annonce et c'était la TA22 de ce voisin. Elle avait nourri mes rêves d'enfant, j'ai donc décidé de la sauver, même si son état est catastrophique. »
Ca doit rappeler des souvenirs de première acquisition à certains ...

Alors Yannick, on attend des photos !

Aimé Vincke

Bon, c'est pas une ancienne, mais il tenait vraiment à adhérer et il recherche une TA22 ST ou TA28ST.
TA60 1600 ST de décembre 1983 en cours de restauration.



« J'ai connu les premières en 1971-72 au garage Hubert Sitbon à Dunkerque. J'avais 14 ans. En 83, j'ai eu ma première Toyota, une Starlet. Depuis je roule en Toyota : Carina 2D, Celica, Corolla liftback E90, Corolla E80. Je suis fidèle au garage Toyota Duhem à Béthune. »



Voici quelques photos parmi les nombreuses envoyées.

Au vu de la qualité de la restauration, aidez-le à trouver une TA22 ou TA28 il en fera quelque chose de bien !



Christelle Crotet

TA23 de 1976. Pneus en 185/70/13. L'état général de ce véhicule est assez satisfaisant pour son âge, elle a quelques points de corrosion.

Pour l'instant, elle n'a rien de spécifique, mais quand je l'aurais repeinte, je voudrais la personnaliser en inscrivant sur les ailes arrières « LUCIFER 76 » car je voudrais la personnaliser comme General Lee de la série Shérif fais-moi peur !

Elle a fait une bien belle acquisition :

C'est Raphaël Klein qui lui a donné les coordonnées de l'amicale, en même temps qu'il lui vendait la Celica.

« J'ai une Celica tout à fait par hasard. Quand je l'ai vue pour la première fois, je ne savais pas le nom de cette voiture, mais je l'ai trouvée tellement belle et attachante que j'en suis tombée amoureuse, alors je l'ai achetée et je ne le regrette pas. »



Christian Beck : TA23 ST, oct. 1977



« Voiture originale et fiable. Belle ligne et bon équipement. Ma première Celica je l'ai trouvée dans une petite annonce. Mon père avait un Coupé MR2, mon frère une TA40 et moi j'ai craqué pour une TA23 que j'ai achetée en 1985. »

Il recherche un pare-chocs arrière en bon état ainsi que les baguettes chromées de bas de caisse (droite et gauche).

Les nouveaux adhérents (suite):

Christophe Baloge :

« Voici quelques photos de ma Celica TA23 GT après la restauration que je viens juste de terminer et qui aura duré au total sept mois. Je ne suis pas mécontent du résultat et je remercie particulièrement Monsieur Raphaël Klein qui m'a fourni en pièces et qui m'a fait connaître l'amicale et aussi Monsieur Joao Martins pour ses pièces et renseignements.

Voici les petits problèmes que j'ai pu rencontrer :

- Les ailes arrières et les intérieurs de portes touchés par la corrosion => Normal pour un véhicule qui séjournait dehors sans rouler depuis 1995. J'ai traité par de la cire liquide.
- Le ciel de toit qui était complètement décollé -> j'ai trouvé chez Norauto du tissu accoustique (noir ou gris) et de la colle en spray utilisés pour les plages arrières qui épouse bien les formes du plafonnier sans faire plis. Prix de revient environ 300 francs. Résultat garanti dans l'immédiat à voir sur du long terme.

Quelques petites modifications :

- J'ai supprimé le boîtier en tôle du filtre à air et j'ai mis en sortie de durit un filtre à air du même diamètre que la durit d'origine en sortie libre. Le moteur respire mieux d'où un gain en puissance et un bruit plus sourd.
- J'ai posé des films plastiques de couleur sombre sur la lunette arrière et les vitres latérales afin d'éviter la chaleur à l'intérieur surtout sur le skaï noir ...
- Je lui ai refait une peinture : un blanc brillant, et j'ai retrouvé des joints de pare-brise neufs chez Toyota France par l'intermédiaire de Carglass. »



« Je recherche des jantes de 15 ou 14 pouces pour TA23, à large déport.

Trouvée : Une TA23 ST de 1977 bon état général (un peu de corrosion) 3500 Francs, et une TA40 pour pièces ... gratuite ! Appeler le 02-47-58-65-82 après 20 heures.»

Il y a maintenant une vingtaine d'adhérents. Certains d'entre vous m'ont indiqué qu'ils connaissent d'autres possesseurs de Celica. Pensez à leur parler de l'amicale !

RETRO-ACTUALITE

Christian Beck nous a fait parvenir un e-mail :

"En lisant le numéro du mois de mars de la revue Auto Rétro, j'ai trouvé un article concernant J-L THERIER qui pilotait la Celica dont je vous ai envoyé la photo. En effet, le club l'Alpine francilienne souhaite rendre hommage à la carrière de Jean-Luc Thérier en rassemblant, le 10 mars sur le circuit de Dreux, des modèles similaires à ceux utilisés à l'époque par Jean-Luc: si vous avez une A110 Turbo, R17 Gordini, Toyota Celica (1976-81), A112 Abarth, 2CV, Dyane et kart à moteur de tondeuse, rejoignez le club Tél: 01-60-03-28-08. En espérant que cela pourra vous aider dans vos investigations concernant cet ancien pilote de Celica. »

Bon, j'ai lu le message un peu tard, mais j'ai quand même contacté ce club. On peut envisager des participations à leurs réunions sur circuit, mais uniquement pour des véhicules en configuration course.

A propos de Jean-Luc Thérier :

J'ai quelques photos et comptes rendus de course intéressants parus dans Toyota Information qui le concernent. Je tâcherai de prendre bientôt contact avec lui puisqu'il a piloté les Celica qui nous intéressent en rallye.

LES BONNES ADRESSES :

Christelle Crotet nous donne les bonnes adresses de sa région :

2 centres de contrôle technique :

Auto Contrôle z-i d'Argiesans, rue des Alisiers, 90800 Argiesan/Bavillier : 03-84-21-06-06

CCTA de la combe aux biches, 21 route de Grand-Charmont Montbéliard : 03-81-32-21-24

Garage : Bouteiller Michel, 21 route Audincourt, 25700 Valentigney : 03-81-37-95-17

PROJET DE REUNION 2002

Comme il est un peu tard pour faire quelque chose en Juillet-Août, nous envisageons de faire une première réunion des adhérents en octobre. Dans un premier temps, ce serait une modeste réunion parisienne qui pourrait intéresser les personnes de la région. Cela pourrait avoir lieu sur l'esplanade du château de Vincennes, en même temps que la réunion mensuelle de voitures anciennes. Il reste à prendre contact avec leur association, et je crois que cela ne poserait pas de problème. Qui serait intéressé ? **Contactez l'amicale rapidement** si vous l'êtes, de sorte que je puisse présenter cela à l'association « Vincennes en anciennes ».



Etrange Celica custom ...mais d'où lui vient cette calandre arrière ? !

Du surf !

Les sites sur internet :

<http://www.classic-celica.nl/> et

Toujours de nouvelles photos de différentes Celicas, venues du monde entier !



<http://users.senet.com.au/~mezz/stitle.htm>

Encore des photos des cinq continents, mais aussi des rubriques techniques, archives, spécifications techniques, des conseils et ouf, etc... ! Plein de bonnes choses. C'est encore un site en anglais ...

<http://www.classic.celicas.nu/>

Historiques des évolutions, et des numéros de modèle bien étranges : 20-21-24-25 ou 29 ! ?

Quiz : trouver la Celica de Joao, membre de l'amicale !

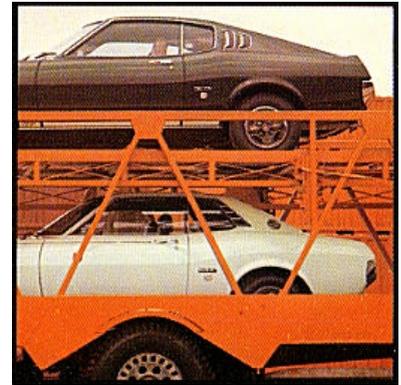
<http://www.classic-celica.nl/> : Pleins de photos et une gigantesque liste de liens.

<http://www.tcchessen.de/>

Le site d'un club allemand très actif. A noter : leur meeting sur le circuit d'Hockenheim : 217 voitures en 1999 !

<http://www.users.bigpond.com/jae3806/celica.html>

Sur le site personnel d'un australien : restauration complète d'une RA23 !



Dossiers en préparation :

- Les pneus : Quelles tailles choisir ?
- Le sans plomb
- Les défauts de la Celica (à suivre, nous attendons vos idées !)
- Les modèles réduits
- Vos restaurations, vos bonnes adresses.
- Les assurances (tarifs, évaluation de la valeur vénale après un accident ...)
- Si vous avez d'autres suggestions ...
-

Pour ces dossiers, nous souhaitons toujours **vosre participation**, afin d'avoir les informations les plus justes, et aussi pour faire profiter à tous de votre expérience : pensez à écrire deux ou trois lignes et faites les nous parvenir !

De plus, pour ceux qui ont restauré, restaurent : vous avez sans doute des trucs et astuces, ou en tout cas de bonnes adresses à indiquer : merci de le faire par courrier ou téléphone ou e-mail.

Dans le prochain courrier :

GT Label : les photos

GT label dont il avait été question dans les courriers précédents nous a fait parvenir beaucoup de photos de ses réalisations en matière de restauration de ... Toyota Celica !



L'amicale recrute !

Si vous souhaitez participer plus activement à l'amicale, contactez-moi ! En effet, il serait bien agréable d'avoir une seconde ou même troisième plume pour rédiger les articles, centraliser les infos et annonces ... Alors, un petit coup de téléphone, et le tour est joué !