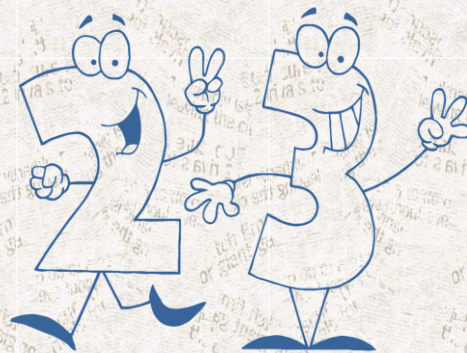


La Gazette de

l'Auto des Copains



n°



BI MESTRIEL

SEPTEMBRE - OCTOBRE 2024

Anniversaires

Christine Puygrénier 2 septembre

Jean-Michel Forillière 12 septembre

Jean-Pierre Guyard 15 septembre

Madame Moreau 19 septembre

Brigitte Buis 23 septembre

Jean-Louis Tiffereau 8 octobre

Madame Larrue 17 octobre

Jean-Paul Beauville 23 octobre

Thierry De Micheli 28 octobre

Composition du bureau



- Présidente : Marie-France Zaros

- Trésorière : Stéphanie Prunet

- Secrétaire : Sophie Guyard

- Organisateur : Jean-Michel Forillière

Table des matières

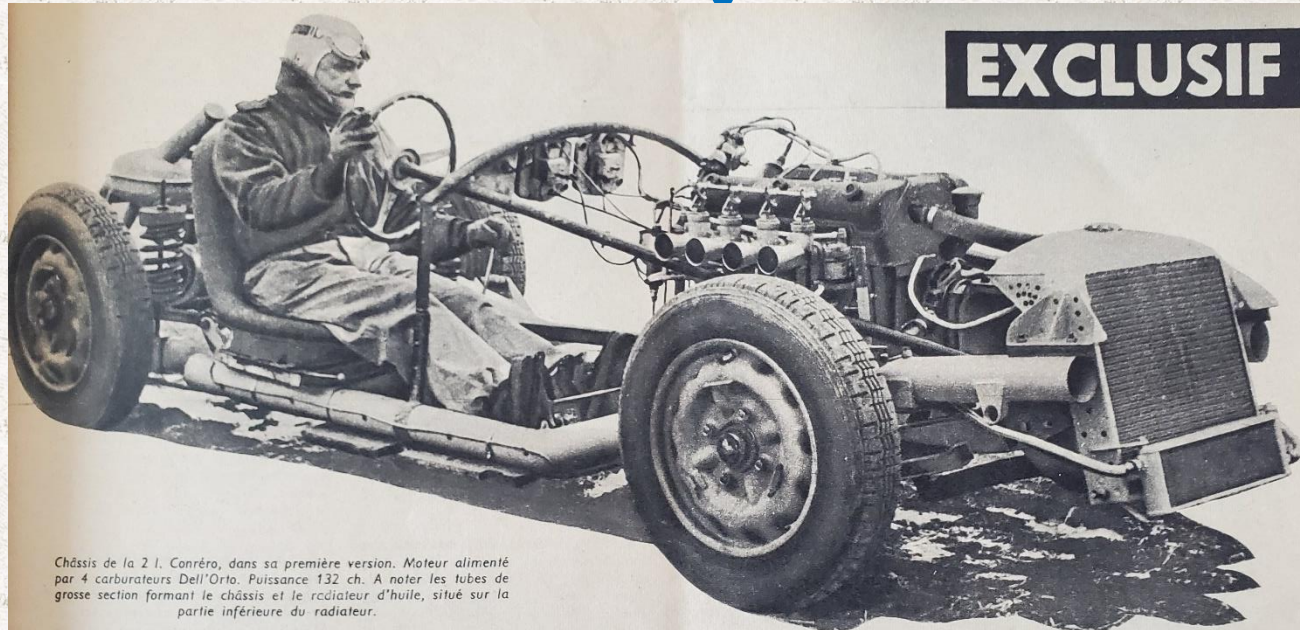
Page 2 : il était autrefois

Page 9 : les Copains découvrent

Page 12 : les copains se détendent

Il était autrefois partie 1/2

EXCLUSIF



Châssis de la 2 l. Conrero, dans sa première version. Moteur alimenté par 4 carburateurs Dell'Orto. Puissance 132 ch. A noter les tubes de grosse section formant le châssis et le radiateur d'huile, situé sur la partie inférieure du radiateur.

CONRERO magicien du moteur poussé

VIRGILE CONRERO. A chaque réunion d'une écurie automobile il se trouve un sportif pour lancer ce nom; immédiatement l'ambiance est créée et les discussions vont bon train. Conrero est, de l'avis de tous les rallyemen, un authentique magicien de la mécanique. Il règne en despotisme sur les routes, sur les circuits et les amoureux de fine mécanique savent qu'il sait tirer le maximum de puissance des moteurs qui lui sont confiés. Les Alfa qu'il prépare glanent régulièrement des victoires éclatantes non seulement en Italie, mais en France, en Suisse, dans toute l'Europe.

Pour connaître les voitures préparées par Conrero, nous ignorions l'homme; nous avons donc effectué un voyage aux sources, à Turin. Trouver l'atelier de Conrero n'est pas une petite affaire: « 115, Via Madama Cristina », nous avait-on dit. Parvenus à cette adresse, nous découvrimus un coiffeur, un épicier, un bar avenant, mais pas d'usine, pas d'atelier, rien qui trahisse une ruche automobile. Ou plutôt si: un porche étroit s'ouvrant au bas d'un immeuble d'apparence bourgeoise.

Une Giulietta Sprint Veloce sort soudain de ce porche et cette Giulietta porte l'emblème: Squadra Conrero. Aucun doute, Conrero se cache ici. « Se cache » est le terme exact puisque l'atelier se blottit au fond d'une cour étroite. Quant à l'homme, il est à l'œuvre depuis longtemps déjà; les 3 heures de Pau sont proches, il lui faut, en quelques jours, préparer 5 voitures. Tout autre que Conrero consignerait la porte des ateliers pour y parvenir, mais cet être étonnant trouve le moyen de recevoir tous ses visiteurs (et ils sont légion) avec une amabilité peu commune.

De taille moyenne, pas une once de graisse, tout en muscles et en réflexes, cet homme de 40 ans aux cheveux ondulés blancs comme neige, est doté d'une indiscutable séduction. Eternellement souriant, travaillant jusqu'au bout des ongles dans sa salopette immaculée, il travaille avec un calme et une précision qui n'appartiennent qu'aux gens qui sont sûrs de leur fait. Pas de mystère chez lui et le premier visiteur, le premier curieux venu se promènera librement du bureau au banc d'essai, pourra se documenter, questionner, jouer les généreux même, sans qu'on lui fasse jamais sentir qu'il est importun. Si ce visiteur, ce curieux, cet importun-là est animé par l'amour du sport automobile, Conrero le distinguera tout de suite et il le traitera comme un ami, en tous cas comme une vieille connaissance. Trois hommes

assistent Conrero : le fidèle Cico, muet comme une carpe, mais omniprésent, calmement actif, souriant, et deux « arpettes » dans les yeux de qui on lit le plaisir de travailler. Pour ces trois ouvriers-là, les heures de travail ne comptent pas. Ce qui compte et qui compte seul, c'est la nécessité de terminer tel moteur que le patron désire essayer au banc. Ce moteur-là on l'allaque le matin et le soir il est monté, prêt à tourner.

Pour beaucoup, un atelier de mécanique automobile est un antre malpropre et bruyant d'où l'on sort inmanquablement avec des bourdonnements d'oreille et... un costume taché. Rien de semblable ici : le sol est net comme si l'on passait son temps à le balayer, les moteurs rutilent, tandis que la situation même de l'atelier, en plein cœur de la ville, a contraint Conrero à insonoriser soigneusement les murs. Dernier détail : nous avons vécu une journée entière avec Virgile Conrero et ses ouvriers. Le soir venu, les quatre hommes avaient les mains propres, comme s'ils avaient joué avec l'un de ces moteurs en plastique qui occupent les soirées des fervents de modèles réduits.

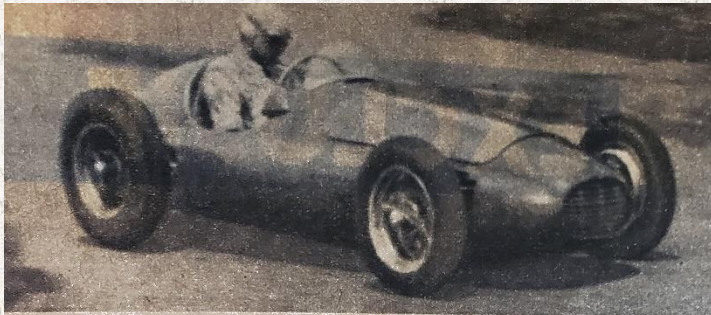
Qu'on ne cherche pas chez Conrero les diplômes, les trophées, les attestations dont les faibles aiment à s'entourer pour se convaincre de leur propre compétence. Conrero est un vrai modeste. Il ne donne pas dans le miracle, mais il travaille logiquement. Il n'a pas de recettes, pas de tours de main, rien qu'une intelligence aiguë, un solide bon sens, une expérience rudement acquise au jour le jour et surtout la passion de son métier.

Qu'on ne croie surtout pas que les connaissances de Conrero se limitent à quelques mécaniques. C'est ainsi qu'apercevant la 203 Constantin que nous utilisons lors de ce voyage, il abandonna l'Alfa Veloce sur laquelle il travaillait, leva notre capot et avec le plus grand sérieux se mit à envisager ce qu'il pourrait faire pour lirer encore quelques chevaux de notre moteur.

Conrero, c'est tout cela, mais c'est aussi, de l'avis de tous ceux qui le pratiquent, l'ami fidèle, l'homme sûr, qui selon l'expression consacrée « se couperait en menus morceaux » pour rendre service. Autant de choses qui méritaient d'être sorties de l'ombre.

L'Automobile se devait de faire connaître à ses lecteurs les débuts et les travaux de celui qui, à l'heure actuelle, figure parmi les plus fins spécialistes des moteurs de compétition.

C. V.



Conrero aux essais de la SVA construite en collaboration avec l'ingénieur Savonuzzi.

CONRERO a commencé sa carrière dans l'aviation, chez Fiat. Il travaillait dans les chambres d'expériences de la grande firme turinoise ; il était jeune (à peine seize ans) et, cinq ans durant, il apprit à connaître les moindres secrets des moteurs d'avion.

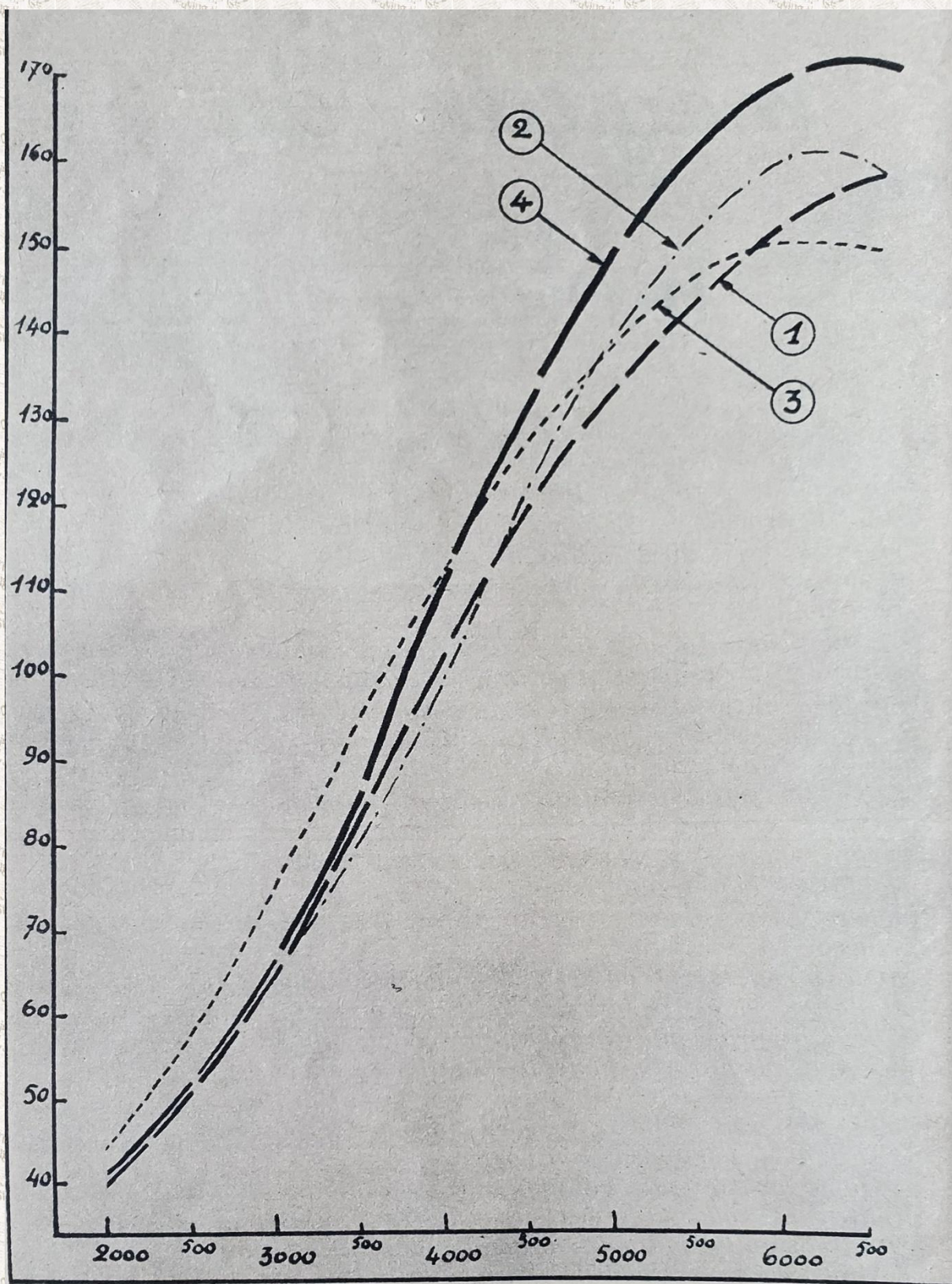
Enfin, fait marquant de sa carrière, il abandonna l'aviation pour l'automobile en 1945.

Il collabora immédiatement avec l'ingénieur Savonuzzi pour la construction des voitures de compétition SVA 820 et 1100 cm³ à compresseur. (C'est cet ingénieur qui l'initia aux premiers mystères

des moteurs de course.) Ces voitures étaient destinées à leur naissance aux courses de Midgets en Amérique.

Il construisit, durant cette période, d'autres prototypes au cours de nombreuses heures de travaux de recherche en chambre d'essais. De longs et laborieux efforts lui procurèrent de profondes satisfactions, mais la déception ne l'épargna pas ; il faut avoir, dans ce genre de travail, une foi inébranlable pour poursuivre et arriver au but recherché, or Conrero fait partie des hommes qui aiment la lutte.

Si aujourd'hui, il connaît les joies de la réussite, ce n'est que juste récompense.



MOTEUR CONRERO 2 000

Résultats obtenus au banc d'essai au cours de différentes modifications relatives aux années 1954-1955-1956.

CARACTÉRISTIQUES. — Cylindres 4; Alésage-course 84,5-88; Compression 8,8; Delcos Marelli; Bobine Marelli; Bougies Marelli 300; Pistons Borgo T O B; Carburant Shell 92-94; Huile Shell X 100; Carb. « Weber » monocorps horizontaux 45.

COURBES : 1. Courbe de puissance obtenue, suite aux modifications de l'année 1954. — 2. Courbe de puissance améliorée aux hautes vitesses angulaires, particulièrement adaptée aux courses rapides de 1955. — 3. Variante apportée à la solution 2 par circuits accidentés et course de côte, à constater l'augmentation de puissance aux basses vitesses angulaires. — 4. Puissance obtenue par l'application du double allumage, allumeurs séparés. Le moteur a acquis une meilleure élasticité, année 1956.



Son nom a franchi toutes les frontières, les Américains eux-mêmes suivent ses travaux avec le plus vif intérêt.

En 1951, il décida de s'installer à son compte et créa un minuscule garage dans un faubourg de Turin avec l'espoir de travailler tout spécialement dans cette ambiance de course qu'il aime profondément. Dans le courant de l'hiver 1952, il commença à construire la première voiture qui allait porter son nom, et lui fut commandée par un coureur Suisse qui avait déjà pu apprécier sa compétence.

Comme il n'avait évidemment pas les moyens financiers pour construire tous les éléments, il choisit, parmi les différentes marques italiennes, ceux qui lui semblaient les plus aptes à la réalisation. Il fit appel au moteur Alfa 1900 et au groupe AR, boîte-pont Lancia Aurelia, sans négliger la bonne répartition des poids.

Nous allons examiner la construction de cette voiture et spécialement, les différents stades de travaux destinés à augmenter systématiquement la puissance du moteur Alfa 1900 qui l'équipe. C'est, il faut le dire, à cette voiture et aux expériences réalisées sur ce moteur que Conrero doit son succès et son renom actuel, c'est aussi grâce à elle qu'il est devenu aujourd'hui le maître des « Alfa ».

Le châssis de cette voiture fut dessiné et construit de ses mains. Il est en tube d'acier de grosse section (90 × 87), et, fait original, il n'est pas entretoisé sur toute sa longueur. L'avant-train est également de sa construction ; il est composé de triangles supérieurs et inférieurs inégaux, avec des ressorts hélicoïdaux, le tout freiné par des amortisseurs télescopiques et barre stabilisatrice de torsion. La voiture est ainsi montée sur 4 roues indépendantes. La boîte-pont est à l'AR. et la suspension est réalisée par un ressort à

Responsable des moteurs, Conrero effectue personnellement les essais routiers.

lames transversal avec un point de suspension de ressort très haut, donnant à la voiture une grande stabilité et une excellente maniabilité.

Le moteur Alfa avait, à l'origine, une cylindrée exacte de 1884 cm³ ; il le porta à 2 000 cm³ pour obtenir la cylindrée maximum correspondant à la catégorie 2 litres Sport. La puissance du moteur normal était de 80 ch ; pour l'augmenter sensiblement, il travailla sur la distribution, la culasse, équilibra parfaitement tout l'ensemble et alimenta son moteur avec 4 carburateurs de motos « Dell'Orto ». Le gain fut important puisqu'il obtint 132 ch à 6 500 tours.

L'étude de la carrosserie qui habille ce beau châssis est l'œuvre de l'ingénieur Savonuzzi ; c'est une berlinette dont la ligne fait déjà école. Elle prit part aux Mille Miles et différentes revues étrangères en parlèrent comme l'une des voitures s'étant révélée parmi les plus intéressantes à la vérification à Brescia.

En 1953, elle participe au Grand Prix d'Aix-les-Bains et y fait une course très remarquée.

Quelques temps après, cette voiture brûle accidentellement. Elle est, par la suite, entièrement reconstruite ; son moteur est remanié dans le but d'en tirer une puissance toujours plus grande.

A la suite de différents ennuis de carburation, Conrero abandonne définitivement les carburateurs de motos. Il alimente cette fois son moteur avec 4 carburateurs horizontaux monocorps Weber de 45 de diamètre ; il travaille sur l'augmentation du rendement volumétrique. Il emploie de plus grandes soupapes d'admission et un autre profil d'arbre à cames ; la circulation d'huile et d'eau est revue. La puissance passe à 158 ch à 6 500 tours, et voici la puissance d'origine doublée maintenant.

La carrosserie est une barquette, cette fois. La voiture s'avère très brillante, avec un couple moteur énorme dans les bas régimes. Elle fit de très belles courses de côtes en Suisse et en Italie, aux mains du bouillant Munaron, réalisant d'excellentes performances, se classant très près des grands.

Pour la saison 1955, Conrero retravailla sur le moteur et, fait très intéressant,

Savonuzzi, créateur de la carrosserie, examine la maquette avec Conrero.

arriva à réduire le régime de 500 tours et à gagner 3 ch. Nous sommes maintenant à 161 ch pour 6 000 tours.

La voiture participe au Grand Prix de Chimay (en Belgique) où elle anime la course, se classant dans les toutes premières contre des voitures officielles d'usine. Cette épreuve est un de ses plus beaux souvenirs. En 1956, les mécaniques évoluent et notre homme veut, coûte que coûte, rester au niveau du progrès.

Il étudie et réussit un véritable tour de force : adapter à son moteur le double allumage.

Il s'agit d'un travail très risqué et laborieux pour qui connaît la culasse de l'Alfa 1900. Il arrive à loger ses 2 bougies par cylindre tout en conservant une excellente circulation d'eau pour leur refroidissement. Le rapport de compression augmente ; il construit d'autres arbres à cames, avec une levée plus forte et un profil différent pour les hauts régimes. Cet astucieux travail porte ses fruits et la puissance frôle alors les 170 ch. Il est presque impensable que ce moteur de série soit à la base même de celui qui, maintenant, développe quelques 85 ch au litre, tout en conservant dans la conduite à bas régimes, la souplesse et l'agrément d'un moteur de tourisme.

Ce résultat tenant du prodige est le fruit de longs, méticuleux et louables efforts.

Conrero comprit alors tout l'intérêt qu'il aurait à ne plus se sacrifier entièrement à son unique voiture sport, mais à apporter son expérience dans l'amélioration des moteurs de voitures tourisme et grand tourisme, dédiées aux compétitions.

Cette nouvelle orientation a commencé en fait à la sortie de la fameuse Giulietta Sprint Veloce ; il retrouve dans le moteur de cette voiture l'architecture de tous les moteurs Alfa qu'il connaît dans les moindres détails. Après différentes recherches en chambre d'essais, il arrive à augmenter très sensiblement la puissance, déjà très élevée à l'origine et la porte entre 107 et 108 CV, tout en conservant un rapport volumétrique inchangé.

Cette augmentation de puissance permet à la Giulietta SV de passer de 182-183 kmh à 196-197 kmh, et sur le kilomètre départ arrêté, de 33" 4/10 à 30" 5/10.



Ce même moteur, toujours sur une Giulietta SV, carrossée cette fois par Zagato et plus légère de 75 kg environ, mieux profilée, atteint 205 kmh et abat le kilomètre départ arrêté en 29" 4/10.

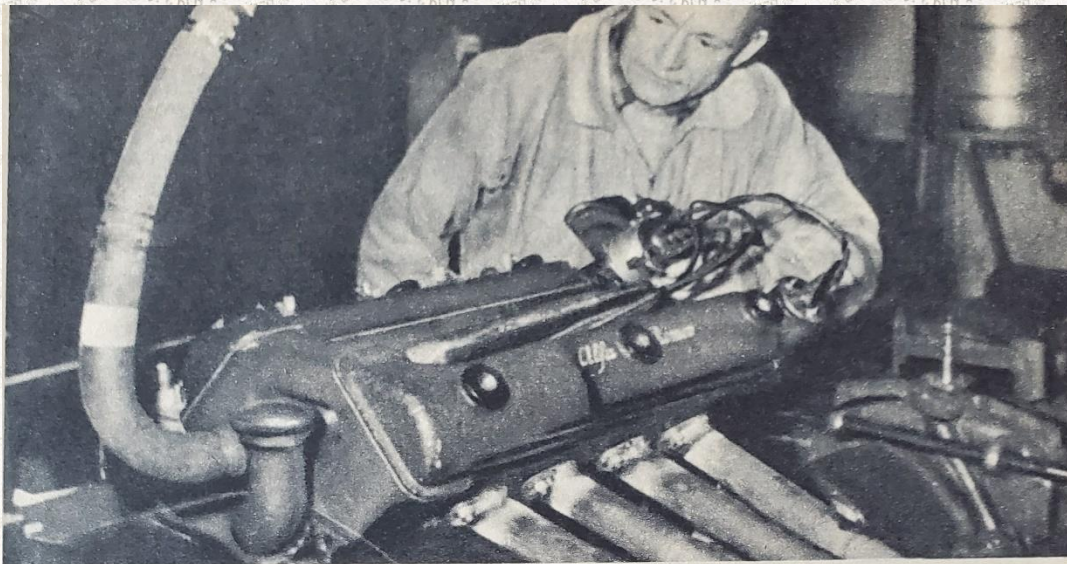
Cette voiture pilotée par le jeune Italien Carlo Abate, a remporté en 1957 le Championnat italien de la Route et de la Montagne, catégorie 1300 G.T. Cette même voiture participa aux 12 heures de Reims et resta neuf heures en tête, dominant la course ; elle dut, malheureusement, perdre de précieuses minutes pour réparer une défaillance électrique. Elle s'octroya de plus le record du Tour à 160 de moyenne.

Puis, ce fut un très grand succès au dernier Tour de France automobile, en catégorie Tourisme où un semblable moteur, monté cette fois sur une Giulietta Berlina 4 places, 4 portes, enlevait les deux classements (scratch et indice) se révélant une des voitures les plus surprenantes du Tour.

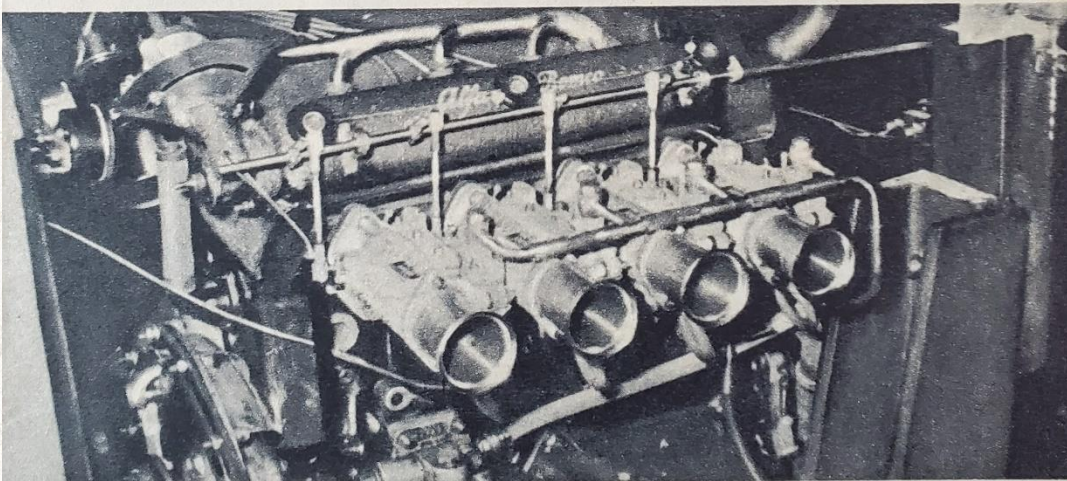
Nous avons dit que Conrero n'est pas spécialisé uniquement dans les Alfa. Fort de son expérience, il travaille aussi à l'amélioration d'autres moteurs. Il connaît bien certains de nos moteurs français pour les avoir modifiés.

Il a alimenté entre autres le moteur Renault d'une façon curieuse, avec 2 carburateurs horizontaux double corps Weber, montés sur la culasse d'origine par l'intermédiaire de 4 courtes tubulures. Le fait le plus curieux est que ce moteur ne possède que deux sorties d'échappement et, bien entendu, quatre entrées d'admission. Pour les besoins de la cause, l'arbre à cames a été redessiné. La cylindrée de ce moteur était de 900 cm³. Vu son utilisation, il a dû rechercher de la puissance en bas.

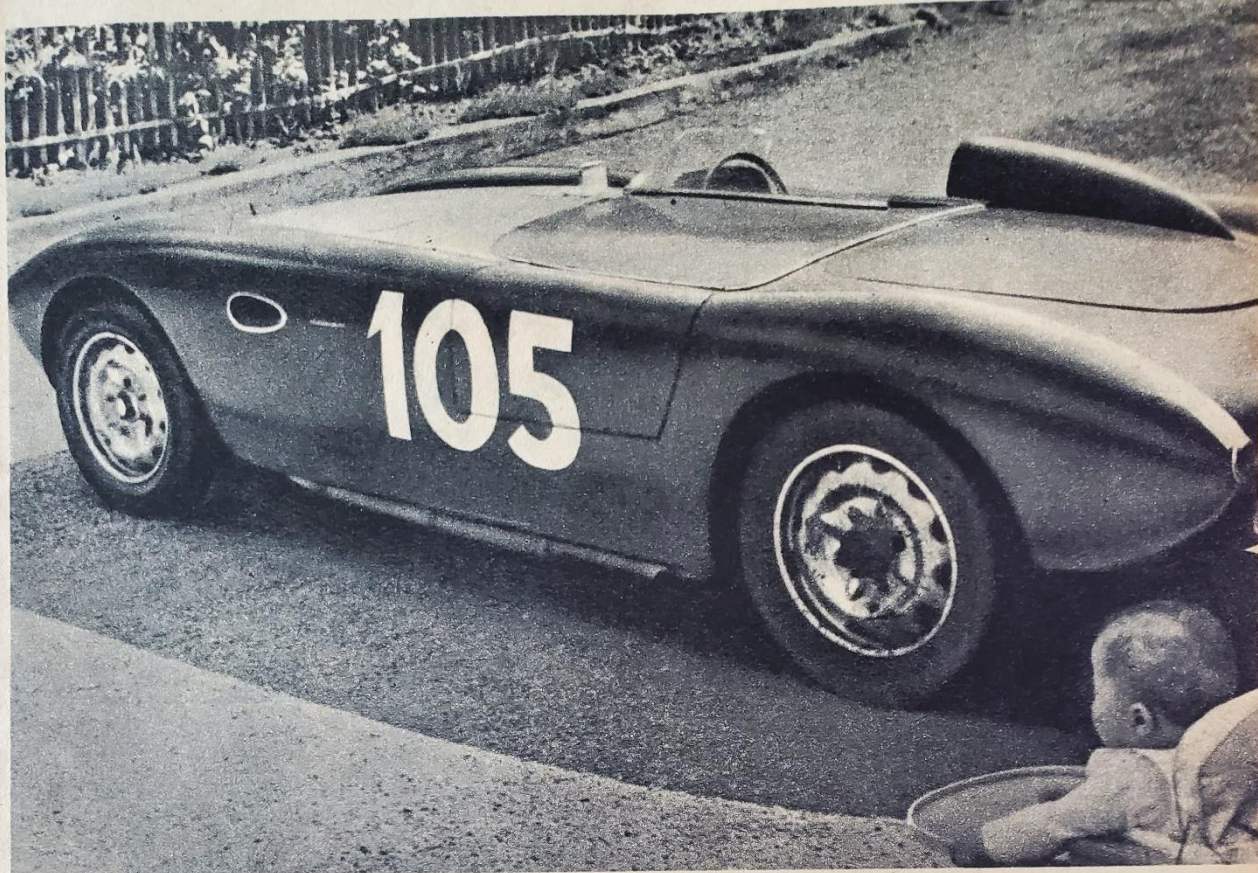
(suite page 42.)



Sur le banc d'essai, Conrero procède avec minutie au réglage de l'allumage. A noter le secteur gradué permettant les recherches précises du point d'allumage.

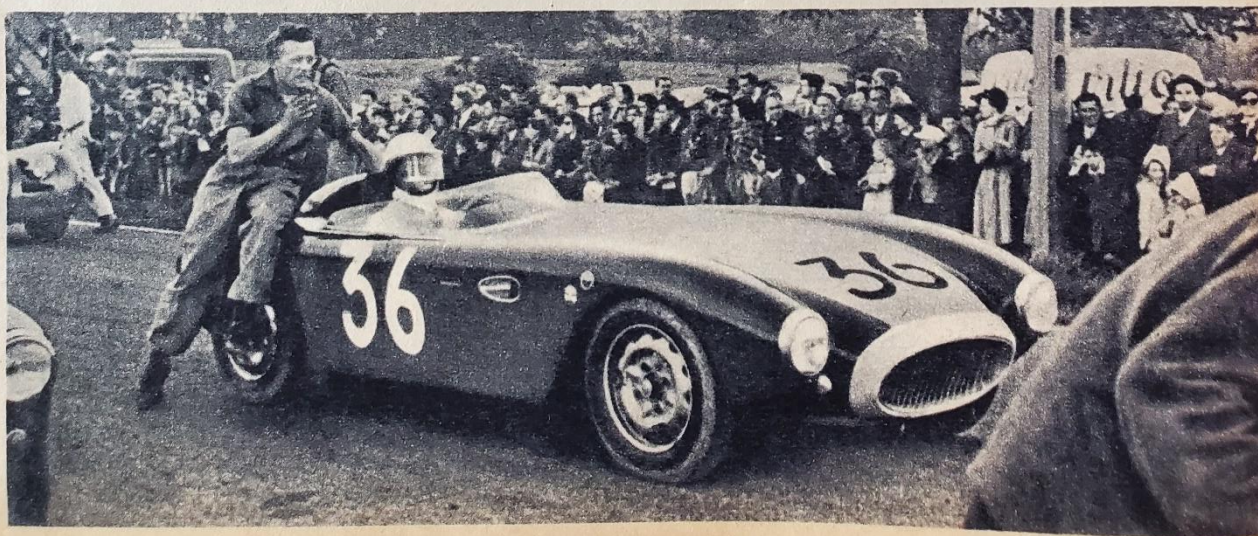


Le moteur de la Conrero 2 l., dans sa deuxième version. Les carburateurs de motos sont remplacés maintenant par 4 carburateurs monocorps Weber. La puissance passe à 158 ch à 6 500 tours. A souligner l'axe de commande des carburateurs monté sur 2 petits roulements à billes.



Voici la nouvelle carrosserie qui équipe désormais la 2 l. Conrero. C'est une barquette de compétition qui permettra au puissant moteur qui l'équipe d'utiliser au mieux ses grandes possibilités.

Ci-dessous : Quelques minutes avant le départ du Grand Prix de Chimay en Belgique, Conrero l'air serein semble prévoir la belle course que va accomplir sa voiture.



Les copains découvrent

L'Huître

CONSEILS POUR UNE DÉGUSTATION RÉUSSIE

Envie d'huîtres pour le réveillon ? L'Estey Malin et le Comité National de la Conchyliculture vous expliquent comment choisir et déguster les huîtres... Suivez le guide!

Première étape le choix des huîtres

Au moment de l'achat, les huîtres doivent être bien fermées et sonner creux ferme.

La bourriche qui contient les huîtres porte obligatoirement une étiquette indiquant le pays d'élevage, le nom scientifique et commun de l'huître (creuse *Crassostrea Gigas* ou plate *Ostrea Edulis*), le calibre, l'identification de l'établissement d'expédition par son numéro d'agrément sanitaire et la mention « Ces coquillages doivent être vivants au moment de l'achat ».

Les calibres se définissent selon le poids de l'huître par des numéros, qui sont inversement proportionnels : de 0 à 5 pour la creuse, de 000 à 6 pour la plate. Les huîtres peuvent se consommer toute l'année. Pendant une période de l'été, la laitance des huîtres n'est pas un signe de moindre qualité ni de matières grasses.

Deuxième étape une bonne conservation

Les huîtres peuvent se conserver une bonne dizaine de jours (à compter de la date de conditionnement) en respectant quelques règles simples.

Elles doivent être maintenues à plat, coquilles creuses dessous et bien serrées les unes aux autres, pour éviter qu'elles ne baillent ou perdent leur eau.

Elles se conservent à l'abri de la lumière, dans le bas du réfrigérateur ou dans un endroit frais, entre 5 et 15°C. Il faut surtout éviter les variations de température. Si elles ne doivent pas être consommées immédiatement, les huîtres doivent être maintenues sous un poids.

Troisième étape l'ouverture, un exercice délicat à bien maîtriser

Il est conseillé d'ouvrir les huîtres quelques instants avant de les consommer, le temps qu'elles « refassent » tranquillement une seconde eau encore meilleure que celle que l'on aura jetée à l'ouverture.

Si elles sont difficiles à ouvrir, c'est que le muscle se rétracte, ce qui est un gage de fraîcheur.

Il faut un couteau simple, doté d'une lame courte, solide et pointue. Le pouce est placé près du bout de la lame ce qui assure une bonne maîtrise du geste. Il doit être maintenu ainsi jusqu'à l'introduction du couteau entre les 2 coquilles sans essayer d'ouvrir de force. N'hésitez pas à repositionner la lame si nécessaire. L'huître est bien calée par un torchon replié dans l'autre main.

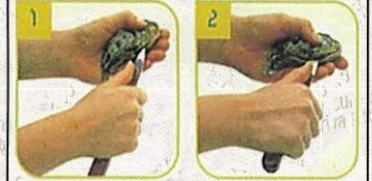
Quatrième étape la mise en scène de la perle des mers

Les huîtres doivent être servies fraîches mais pas glacées. Il vaut mieux donc les disposer sur un lit d'algues ou de gros sel que directement sur la glace pilée qui pourrait casser les arômes.

Cinquième étape place enfin à la dégustation

Pour en apprécier pleinement le goût, il est préférable de croquer l'huître plutôt que la gober. La dégustation des huîtres peut se faire simplement nature ou avec un tour de moulin à poivre. La main doit être légère sur le classique filet de vinaigre à l'échalote ou le jus de citron. Mieux vaut ne pas abuser de l'acidité qui pourrait dénaturer la saveur subtile des huîtres ♦

Voici les 4 gestes pour une ouverture réussie une méthode parmi d'autres



placer le pouce à 1 cm du bout de la lame



introduire la lame entre les 2 coquilles au niveau du muscle situé aux 2/3 supérieurs



sectionner le muscle horizontalement



détacher la coquille supérieure sans déchirer la chair de l'huître qui doit rester entière

LES HUITRES DU MÉDOC

Après près de 20 ans de trêve, le plus célèbre des mollusques à coquille de la famille des *ostreidae* refait son apparition dans les Marais du Médoc, au nord de la presqu'île.

Nous parlons bien entendu du retour tant attendu de l'huître du Médoc. Écarté depuis la fin des années 90, suite à la présence importante de cadmium² dans les eaux de l'Estuaire, l'affinage de l'huître dans les marais salants médocains est de nouveau autorisé. Cette autorisation signe donc le retour officiel de l'ostréiculture sur la presqu'île.

Une huître labélisée "Médoc"

L'affinage est en Médoc une vieille histoire. Les plus anciennes traces de la présence du mollusque dans nos marais remontent à l'époque gallo-romaine. Depuis 2015, le travail de quelques ostréiculteurs médocains passionnés a lancé une ère nouvelle. Gageons du renouveau d'une huître labélisée, fière de ses origines médocaines.

De nos jours, peu nombreux sont les Médocains à connaître l'histoire de l'huître sur le territoire. Certains se rappellent le commerce florissant du coquillage, qui occupait à l'époque plus de 1000 familles médocaines entre la culture, l'élevage et l'affinage. Longtemps, les petits ports de l'Estuaire (Saint-Vivien, Talais, Soulac...) ont dédié leur activité au commerce de l'huître.



C'est en 1968 que s'est amorcé la fin de l'élevage de l'huître dans les marais.

Un produit toxique présent dans l'eau affectait l'organisme fragile de l'huître. Dans les années 70, à plusieurs reprises, des tentatives variées pour sauver l'activité (comme l'importation d'huîtres d'origine japonaise) restèrent infructueuses. Le cadmium, présent en trop grande quantité, sonnera la fin du règne de l'huître médocaine en 1996 après une analyse déclassant les eaux des marais en catégorie D.

Il faudra attendre 2014, fin d'un long combat et d'une série d'analyses menées par la Communauté des Communes, le Conseil Régional, l'Europe et des professionnels de la Conchyliculture³, pour que les eaux soient de nouveau jugées aptes à accueillir la culture de l'huître.

Nous y voilà, le retour du mollusque dans nos marais est maintenant une réalité. Depuis le mois de septembre 2014, les ostréiculteurs du Médoc sont à pied d'œuvre pour reprendre



fièrement cette activité ancestrale, source d'un nouveau vecteur économique dont la presqu'île du Médoc a considérablement besoin.

Les huîtres ne sont pas élevées sur tables comme sur la Bassin d'Arcachon ou sur cordes comme dans l'étang de Thau. Dans le Médoc, elles sont élevées sur des radeaux, sortes de contenants flottants qui maintiennent les huîtres dans l'eau. Elles sont complètement immergées sur des radeaux qui comportent trois sacs de 4 kg environ d'huîtres ♦

1) *Ostreidae* : La famille des *ostreidae* regroupe un grand nombre de mollusques. C'est à cette famille qu'appartient la quasi-totalité des espèces d'huîtres comestibles.

2) *Cadmium* : Élément chimique et écotoxique responsable de traces de métaux lourds, présent dans les eaux de l'estuaire de la Gironde à la fin des années 90.

3) *Conchyliculture* : C'est l'élevage des mollusques (qui regroupe pratiquement tous les coquillages). Ce métier est divisé en plusieurs familles en fonction du coquillage élevé, dont l'ostréiculture qui désigne l'élevage des huîtres

CEVICHE D'HŪÎTRES



Ingrédients

- × 24 huîtres
- × 1,5 citron vert
- × 2 cm de racine de gingembre
- × 1 piment rouge
- × 2 échalotes
- × 3 càs d'huile d'olive
- × 8 brins de ciboulette
- × Sel, Poivre, Gros sel

Préparation :

1. Pelez et ciselez finement les échalotes. Râpez fin le zeste d'un citron, pressez les citrons. Pelez et râpez le gingembre. Ciselez la ciboulette. Épépinez et hachez le piment.
2. Émulsionnez l'huile d'olive avec le jus de citron. Ajoutez le zeste de citron, le gingembre râpé, les échalotes, le piment et la ciboulette. Salez, poivrez. Couvrez et réservez au frais.
3. Ouvrez et détachez les huîtres, 30 mn avant de servir. Égouttez-les. Rincez et séchez 12 coquilles. Coupez la chair des huîtres en dés puis mélangez-la à la vinaigrette. Répartissez le ceviche dans les 12 coquilles, calez-les sur un lit de gros sel.

HŪÎTRES AU SABAYON DE BIÈRE



Ingrédients

- × 12 huîtres
- × 15 cl de bière ambrée
- × 1 échalote
- × 3 jaunes d'œufs
- × 15 g de beurre demi-sel

Préparation :

1. Commencez par ouvrir vos huîtres en prenant soin de ne pas vous couper. Hachez finement l'échalote puis faites-la revenir dans le beurre.
2. Mélangez la bière et un filet du jus d'huîtres à l'aide d'une cuillère en bois. Battez vos jaunes d'œufs puis ajoutez la préparation tout en mélangeant.
3. Nappez vos huîtres de sabayon puis faites gratiner au four environ 2 minutes en option grill.

Petit cours de Bordeluche !

Le Bordeluche était autrefois très usité dans Bordeaux et sa région. Qui a aujourd'hui perdu un peu de terrain, mais que beaucoup de Bordelais emploient sans savoir que ces mots sont spécifiques à leur région (Celui qui a demandé à Paris une chocolatine à une boulangère comprendra ce que je veux dire !)

Bou diou ! Vite... le gonze y'a le drole qui s'escane !
Ne counille pas ! C'est pas des craques !
Dégringole bon à dale ...



Ses origines sont multiples. Prenez un peu d'occitan, rajoutez un soupçon d'espagnol, quelques mots charentais, faites mariner tout ça autour du marché des Capucins, de l'ancien port de Bordeaux et voilà !

On retrouve dans le Bordeluche comme dans tous les "patois" régionaux, beaucoup de mots liés aux activités de la région : viticole, pêche, chasse, vocabulaire des ostréiculteurs du Bassin d'Arcachon, des gemmeurs des Landes...

Beaucoup de sonorités arrivent directement de l'occitan (les T en fin de mots se prononcent souvent : Hapchot au lieu de Hapcho) avec une accentuation forte des « S » finaux (moinsse au lieu de moin) Ajout de la sonorité ES devant certains mots (Esquelette, Esfrédir) par exemple.

Quelques exemples de Bordeluche

Anfigueille : ami en plus vulgaire. Ce mot était utilisé, à l'école. Autres variantes : Antigueille, Amigueille.

Aubarasses : les oreilles.

Avoinée : réprimande

Avoir les monges : avoir peur

Bavasser : Parler pour parler.

Bernique : Femme maniaque du ménage et de la propreté.

Bestiasse : personne idiote

Biscouette : détour

Bistrouille : Mauvais vin de bistrot.

Biture : S'enivrer.

Blagasses : bavardes

Bordelaise : Barrique de 225 litres, mais aussi bouteille spécifique de vin de Bordeaux "moins pansue" que la bourguignonne, très collet monté"

Bou diou : Bon Dieu (interjection). Exprime aussi bien la crainte que la joie.

Cacali : Un moins que rien synonyme de quèque).

Cacugne : vieille voiture

Cagouille : escargot.

Carapater : filer

Chacaiier : chercher des histoires

Chaffres : surnoms

Chibrer : Casser, détruire.

Chounards : chanceux

Couniller : perdre du temps

Craque : Un mensonge.

Dailier : Déranger, gêner, importuner.

Douiller : payer cher.

Drôle, drôlesse : fils, fille. "Mon drôle, il est plus beau que le tien, cacali !"

Echoppe : maison bordelaise

Embistrouiller : agacer

Enqui ! : "enculé !" Très vulgaire.

Escaner : S'étrangler en avalant de travers, s'engouer.

Estamper : voler

Fouaner : puer. "Ca fouane, ici !"

Gavaches : étrangers

Gnaquer : mordre (pour un chien). "Il m'a gnaqué, ce con de clébard !"

Gnognotte : objet négligeable

Gonze : L'homme (pas péjoratif).

Gueille de bonde : bout de tissus servant à colmater la bonde de la barrique. Deux sens : personne mal habillée, ou bien alcoolique (imbibée comme la gueille de bonde).

Guitoune : petite maison

Maille : Le travail.

Mailler : travailler

Mouquire : morve. Aussi utilisé que lugagne.

Mouquirous : mouchoir

Nunuche : idiot

Parlotte : parole

Péquègne : petit

Pimpoye : idiot.

Quinquets : yeux

Rouscailler : râler

S'espatarer : s'affaler

Les copains se détendent

~~En chine,
on pleure quand on
meurt
et
on riz cantonnais 😂😂~~

JE ME SUIS MIS DU SABLE DANS
L'OEIL ET J'AI PLEURÉ.
C'ÉTAIT SÛREMENT DU SABLE
ÉMOUVANT.

Un pinceau 6.



Pareil.



Une femme prend
son bain avec son
chien
le chien pète et la
femme meurt
noyée !!!
Quelle est la race
du chien ?
Le pé ki nois

N'achetez pas de
voiture dans le nord...



elles n'arrêtent
PAS DE CALAIS

Il n'y a pas
de chauve
en Corse.

À Calvi si !



«Dans ton bureau, si t'as un diplôme, t'as l'air intelligent. Si t'as un climatiseur, t'as l'air conditionné.» - Pierre Légaré



T'AS L'ESPRIT MAL TOURNÉ

c'est juste une lampe ! Tu croyais que c'était quoi ?

Si vous voyez un lac, vous avez besoin de vacances



Tu sais ce qu'on fait au escargot qui mange la salade ???

Non !!!

On LAITUE ...

J'ai une collègue qui bosse super lentement. On la surnomme cocktail. Cocktail molle au taff.

Will Pitbout

BARBIE A RENVERSÉ SA BIÈRE



J'PEUX PAS J'AI APÉRO

IL A LA HAINE KEN