



LES « TEUF-TEUF »

VETERAN CAR CLUB DE FRANCE
FONDÉ EN 1935
FFVE N°1



La Gazette
N° 005

Nov/Déc 2020

SIÈGE : 4 RUE COLLUEL - F51000 CHÂLONS EN CHAMPAGNE
E.MAIL : R.R.NOORDIJK@GMAIL.COM SITE : WWW.CLUB-TEUF-TEUF.COM



LE MOT DU PRÉSIDENT

Bonjour à tous,

Faire, défaire, refaire et annuler – l'année 2020 aura été une année de vagues-hésitations. Elle nous a valu moult conversations téléphoniques et espoirs déçus.

Soyons optimistes, le Club Teuf-Teuf a du ressort et réfléchit au planning 2021. Nous avons la volonté de nous impliquer à nouveau dans les différents événements, tels que les Salons :

- Rétromobile, Reims et Epoqu'Auto Lyon

Et les Rallyes :

- Rallye du Printemps, Paris – Rouen, Rallye en Champagne et Rallye des Ancêtres.

Nous sommes heureux de la bonne santé du Club mais sommes également réalistes. Notre planning reste pour l'instant en « REA .. » et devra s'adapter à l'évolution des règles sanitaires de notre pays. Nous n'échapperons pas aux télescopages de manifestations et aux revirements. Mais grâce au dynamisme de nos adhérents et amis, le futur est rempli de bons moments.

Hello everyone,

Do, undo, redo and cancel - the year 2020 was a year of waltzes-hesitations. It has granted us many phone calls and disappointed hopes.

Let's be optimistic, the Teuf-Teuf Club has a lot to do and is thinking about the 2021 calendar. We have the will to get involved again in the various events, such as Shows : Retromobile, Reims and Epoqu'Auto Lyon and Rallyes: Spring Rally, Paris - Rouen, Rally in Champagne and "Rally des Ancêtres".

We are happy with the good health of the Club but are also realistic. Our planning remains for the moment in "intensive care" and we will have to cope with the evolution of sanitary rules in our country. We will not avoid the telescoping of gatherings and late changes, but thanks to the dynamism of our members and friends, future is full of good times.

Bonne lecture à tous !
Amicalement,
Klazinus Reiny Noordijk



INFO DE LA RÉDACTION



La gazette des
Teuf-Teuf
a besoin de vous

Je sais, je me répète mais en ces temps où les Teuf-Teuf sont confinés, (comme vous pouvez le voir sur notre logo que nous espérons tous temporaire), la Gazette n'a aucune manifestation à "se mettre sous la plume".

Je ne vais pas vous raconter ma vie, d'ailleurs le meilleur conteur ne réussirait pas à vous y intéresser, alors il ne reste que vous, avec vos histoires et vos photos, pour faire vivre cette modeste publication.

Profitez du confinement pour trier vos photos et écrire les histoires qui vont avec !

Faute de matière, le délai entre la dernière parution et celle-ci s'est sérieusement allongé. Il ne tient qu'à vous de rapprocher la suivante, et souvenez vous que le principe d'un club est que chacun apporte sa contribution personnelle pour l'édification et le bien de tous. (Un peu pompeux mais tellement vrai !)

→ suite page 5

UNE VOITURE REPRISE AUX ANGLAIS

Nos amis britanniques, tellement en avance sur nous pour la collection des ancêtres, nous pardonneront ce titre un peu "guerrier" car la balance des échanges penche nettement de leur côté, malgré nos timides efforts.

Our British friends, so far ahead of us for the collection of Veterans cars, will forgive us for this somewhat "warlike" title because the balance of exchanges is clearly in their favor, despite our timid efforts.



Nous étions en octobre cette année-là et partions de Calais au petit matin, enveloppés d'un brouillard tenace, engoncés dans une espèce de suppositoire nommé « Eurotunnel ». D'autres avaient réussi cet exploit avant nous, donc tout émoustillés.

Une arrivée saluée par un ciel dégagé en Angleterre. Et une énorme patate de mouette, recouvrant entièrement le parebrise dans le style art nouveau. Elle rigolait bien là-haut cette effrontée !

En approchant de notre destination, voulant goûter aux petits déj' anglais, nous avons attaqué haricots blancs et saucisses à 10 h passées. Lorsque nous sommes sortis de l'autoroute pour emprunter les petites routes de la campagne anglaise, nos agapes nourrissantes se sont rappelées à nous. Rouler avec une grosse remorque sur des routes à double sens, sinueuses et juste assez larges pour y rouler en cyclecar, nécessite un estomac et un mental solides ...

Mais nous sommes arrivés sains et saufs à destination, une charmante ferme ancienne. Nous y avons savouré un agréable moment de négociation « à l'anglaise », en douceur.

Heureux de notre acquisition, une Richard-Brasier de 1903 (le vendeur nous a fait confiance pour le paiement; eh oui, un gentleman anglais!), nous avons repris la route en sens inverse ce qui, bizarrement, ne nous a plus trop inquiétés. Arrivés aux douanes, 3 hommes en uniforme nous accueillent. D'un air sévère, ils nous demandent ce qu'il y a dans la remorque. Je réponds bêtement « ma maîtresse » ce qui, à la vue du contenu, les a bien amusés.

Second arrêt aux douanes françaises. Question simplissime : « Qu'avez-vous derrière la voiture ? ». Réponse de bêta : « une remorque ». Réponse de douanier : « On ne l'aurait jamais deviné ». Ils nous ont laissé partir sans test d'alcoolémie. Étonnant, non ?

50 km plus loin, nous sommes de retour en France, plus que 325 km jusqu'au nouveau garage de la Belle !

Longtemps, sa boîte de vitesse m'a résisté, malgré son apparence très simple. Pas étonnant, sur une autre de mes voitures, il m'a fallu 3 ans avant de découvrir qu'elle avait une première. Je vous entends d'ici ...

Dans les papiers que m'a confiés le vendeur se trouvaient les documents d'enregistrement d'origine. J'ai pu constater qu'elle avait commencé sa vie aux Pays-Bas, pays dont je porte la nationalité quoique né en France. Mais ça, c'est une autre histoire. En ces temps-là, l'acquéreur a dû demander une « autorisation de rouler » auprès du Ministère des Transports du Royaume des Pays-Bas, un simple mais distingué papier manuscrit. Le permis de conduire, les Mines etc. n'étaient pas encore nés.

Papiers en mains, il ne me restait plus qu'à l'immatriculer en France, ce qui devait relever d'une riche expérience de la bureaucratie moderne de l'an 2013. Arrivant naïvement à la Préfecture, la dame au guichet me déclare fièrement « votre voiture a été volée », argumentant sur le numéro du moteur. Par conséquent, elle refusait catégoriquement de l'immatriculer. « Allez voir le Commissariat ». Rien n'y a fait, je suis parti bredouille et un peu sonné.

Muni d'une photo de ma belle et du dossier complet, je me présente au Commissariat où une gentille dame s'exclame « Mais Monsieur, vous ne vous rendez pas compte de la voiture que c'est ! »

« Si si, je l'ai payée. »

« A oui. Mais on ne peut rien faire pour vous. »

Retour à la Préfecture, muni d'une boîte de chocolats (il ne faut pas le répéter), une autre personne comprend la situation. La magie chocolatée opère et l'immatriculation s'est faite !

Depuis, elle roule et fait mon bonheur !

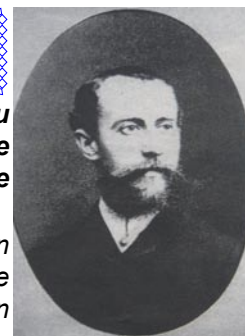
Reiny Klazinus Noordijk

HOMMAGE À UN PRÉCURSEUR (2)

DELAMARE-DEBOUTTEVILLE (1856-1901)

Deuxième opus dans notre série des hommages à des précurseurs. Lors d'une visite du Musée de Sinsheim en Allemagne, alors que nous regardions la voiture Benz à 3 roues (une des copies fabriquées par Mercedes) le guide nous expliqua que c'était là la première voiture automobile. FAUX!. Et voici la vérité, la preuve?, c'est écrit dans la gazette des Teuf-Teuf.

Second opus in our series of tributes to precursors. During a visit to the Sinsheim Museum in Germany, as we looked at the 3-wheeled Benz car (one of the copies made by Mercedes) the guide explained us that this was the first motor car. WRONG!. And here is the truth, the proof?, it's written in "la Gazette des Teuf-Teuf".



Edouard
Delamare-Deboutteville

Il peut y avoir plusieurs première fois !

Le premier véhicule auto-mobile est le fardier, bien connu celui-ci, de Nicolas Joseph CUGNOT, actionné par un moteur à vapeur entraînant la roue avant par un système de roue à rochet. C'était en 1769.

Si l'on parle de moteur à explosion et allumage commandé, alors le premier à avoir fait un véhicule ainsi équipé est Etienne Lenoir en 1863. (photo ci-contre à gauche)



Mais le premier véhicule qui roula par ses propres moyens, équipé d'un moteur à combustible liquide et à cycle 4 temps est le fruit des travaux de Édouard Delamare-Deboutteville et son complice Léon Malandin.

Ci-après quelques extraits de la Vie Automobile du 28 juillet 1906 :

"C'est en 1882, dans la filature de Mont-Grimont près Fontaine-le-Bourg, appartenant à M. François Delamare-Deboutteville, et occupant 600 ouvriers environ, qu'Édouard Delamare-Deboutteville eut l'idée de s'adonner à l'étude des véhicules automobiles mus par le moteur à explosion. Déjà, vers 1879, il avait inventé une machine universelle, susceptible de servir à la fois de tour, de perceuse, de fraiseuse, de raboteuse, etc., et aussi de machine à diviser (...) Les essais automobiles d'Édouard portèrent d'abord sur la construction

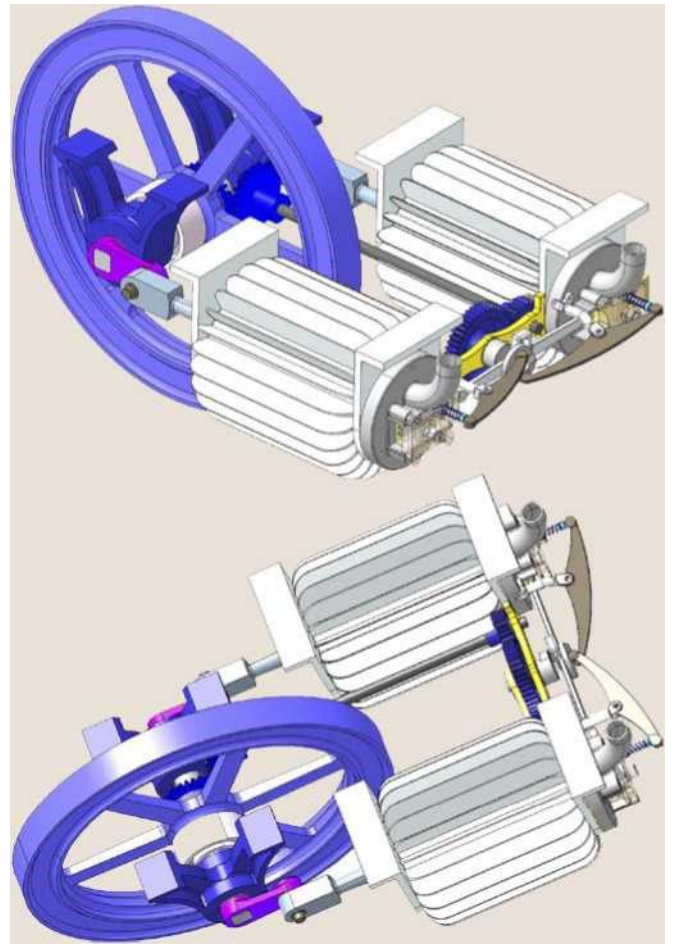
d'un tricycle actionné par un moteur à gaz d'éclairage. Le tricycle fut ensuite modifié par la substitution de l'essence de pétrole au gaz d'éclairage, comme agent de carburation du moteur (...) Ce tricycle a circulé plusieurs fois sur la route très accidentée de Fontaine à Cailly. La marche du moteur était très satisfaisante, mais la carrosserie, extrêmement défectueuse, rendait l'utilisation du véhicule pénible pour le conducteur, et provoquait en cours de route des réactions nuisibles au mécanisme.

L'inventeur se heurtait à une difficulté technique accessoire : le pneumatique, amortisseur des réactions du roulement, n'était pas encore apte aux véhicules pesants. Lenoir avait échoué en ses tentatives surtout à cause de la rareté du pétrole non encore industrialisé; Delamare-Deboutteville vit ses premiers essais entravés par la défectuosité de ces organes accessoires, les bandages et la carrosserie. Quoiqu'il en soit (..) il existe dans la contrée de nombreux témoins qui ont vu ce véhicule circuler sur la route à belle vitesse. (.....)

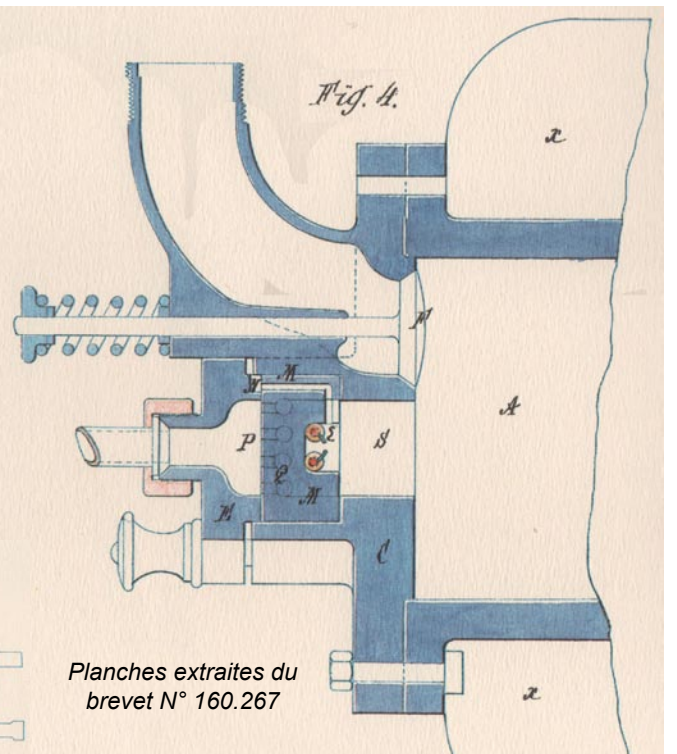
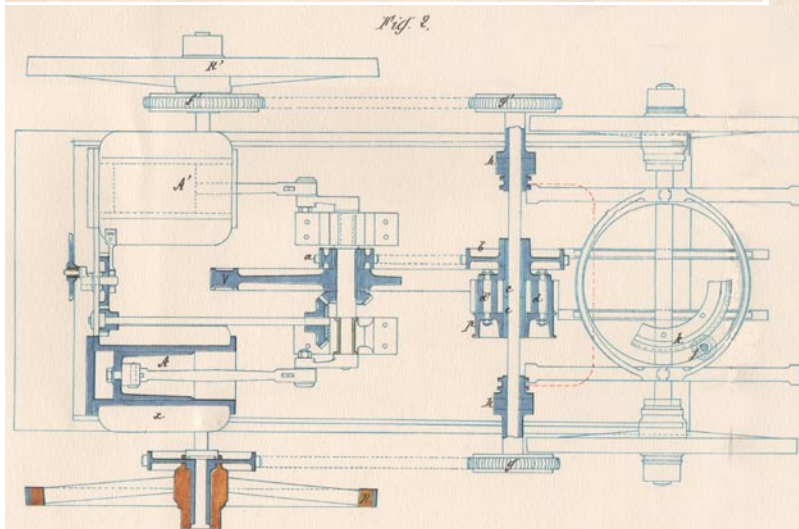
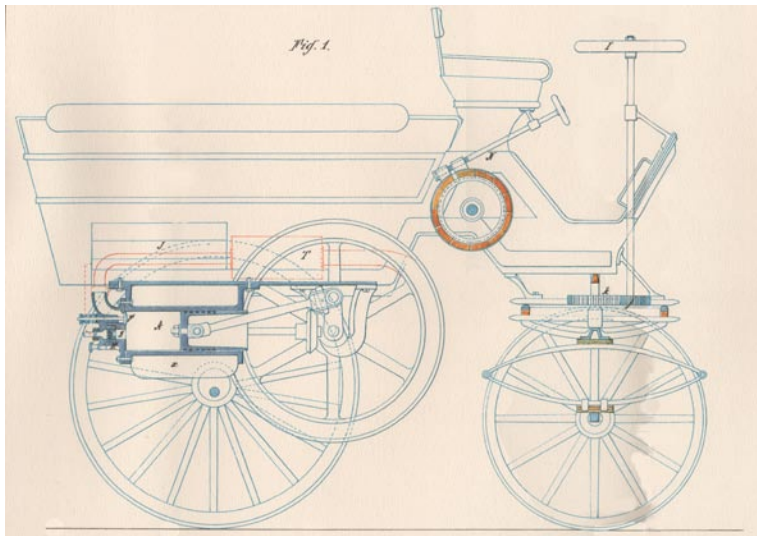
Enhardi par le succès de ce premier véhicule, Delamare-Deboutteville entreprit d'établir une véritable voiture automobile, plus puissante et plus confortable. Il construisit un moteur à explosions bi-cylindrique, d'une force de 8 chevaux- vapeur.

Ce moteur fut placé sur le châssis d'un grand break à 4 roues, appartenant à M. François Delamare-Deboutteville.

La représentation de cette voiture est annexée au



Reconstitution 3D du moteur Delamare-Deboutteville effectuée à partir des dessins du brevet N° 160.267 (BD)



Planches extraites du brevet N° 160.267

brevet d'invention N° 160 267 délivré le 12 février 1884 (..)

signé : G.-A. Le Roy ”

On remarque sur ce brevet un échappement commandé par une soupape, une admission par un tiroir Q servant aussi à la constitution du mélange "tonnant" comme on disait à l'époque et un allumage par étincelle dans une sorte de



Les photos ci-dessus et ci-contre sont celles de la voiture Delamare-Deboutteville reconstituée à l'occasion du Mondial de l'auto 1984



préchambre usinée dans le tiroir.

Côté "voiture" un système à train épicycloïdal sert de variateur de vitesse. Il n'y a pas de différentiel mais chaque roue motrice peut être décrabotée dans les virages!

Voici comment le brevet décrit la conduite de la voiture:

" (...) Le maximum de vitesse est atteint lorsque la poulie p est immobilisée par le frein. Les deux roues d'arrière R, R' sont indépendantes l'une de l'autre pour faciliter l'évolution de la voiture à droite ou à gauche. (...) "

Le conducteur dirige la voiture par une roue i placée verticalement, qui commande le train avant au moyen d'un pignon j et d'un secteur k ; il possède en outre sous la main la manette manoeuvrant l'admission des gaz et une manette qui fait agir (...) le frein du variateur de vitesse. Il possède également à côté de lui le levier de désembrayage commandant les manchons h et h' "

Pour faire le lien avec notre autre précurseur, Onésiphore Pecqueur (voir Gazette n°2) on remarque que cette "voiture" n'avait pas de différentiel pour traiter la question de la vitesse des deux roues motrices en virage, mais par contre possédait un "système à retard" comme le baptisait l'horloger Pecqueur, utilisé comme variateur de vitesse ou plus exactement d'embrayage.

Il est probable que la conduite d'un tel engin était un peu délicate, en particulier sur route sinueuse, et peu reposante, ce qui finit par lasser notre inventeur qui se consacra ensuite à l'amélioration du seul moteur, toujours aidé de son fidèle Malandin. Ces études débouchèrent sur le moteur "Simplex" qui fut la source motrice de bien des usines et qui fut fabriqué par les ateliers Matter et C^{ie} à Rouen.

Et la Benz dans tout ça me direz-vous ?

La Benz Patent Motorwagen ci-contre a été fabriquée en 1886, soit deux ans après celle de Delamare-Deboutteville.

Elle eut 3 versions successives, la version 3 ayant fait l'objet de quelques ventes.

On admettra donc que la Benz fut la première voiture à essence et cycle à 4 temps à avoir été "commercialisée", mais la première ayant circulé est bien celle de Delamare-Deboutteville, rien ne peut le lui enlever, et c'est bien ainsi que l'entendait l'industrie automobile française lorsqu'elle a fêté les 100 ans de l'automobile en 1984.

Bernard Dumas



INFO DE DERNIÈRE MINUTE (SUITE DE LA PAGE 1)

Lors de sa séance du 20 novembre le Conseil d'Administration des Teuf-Teuf a décidé :

- De maintenir la cotisation à 50 €.
- Lors du renouvellement des cotisations pour 2021, la carte de membre sera envoyée à chacun par courrier électronique, libre aux membres de l'imprimer s'ils le jugent nécessaire.
- D'attendre l'évolution des contraintes sanitaires pour convoquer l'Assemblée Générale qui n'aura donc certainement pas lieu en Janvier comme de coutume, et aussi pour fixer la date des rallies habituels (Printemps, Paris-Rouen, Ancêtres).
- En revanche et sous réserve d'évolutions éventuelles, le club participera à Rétromobile et au Salon de Reims en Juin et à Epoqu'auto à Lyon en Novembre.



AU FIL DE NOS LECTURES

Avec ces deux extraits du magazine Omnia du 16/01/1909, transmis par Thierry Bergue (que nous remercions au passage), nous avons décidé d'éclairer votre lanterne (arrière).

Vous pourrez ainsi mettre votre ancêtre en conformité avec les règlements de l'époque.

With these two extracts from the Omnia magazine of 01/16/1909, sent by Thierry Bergue (many thanks to him), you will be able to have your Veteran car complying with the regulations of its time.

À PROPOS DU NOUVEAU RÈGLEMENT SUR L'ÉCLAIRAGE DES NUMÉROS

«Tout le monde des chauffeurs se préoccupe en ce moment de se mettre en règle avec le nouveau règlement sur l'éclairage des numéros arrière.

A ce propos nous avons nous-même fait une observation qui nous oblige à reconnaître que l'administration n'a pas tous les torts en réagissant contre l'ignorance ou le mauvais vouloir de bien des chauffeurs.

Sur vingt-cinq voitures examinées lundi dernier par nous, avenue des Champs-Élysées, cinq étaient en règle! Les vingt autres avaient leurs lanternes placées dans des positions inacceptables, ou bien avaient des numéros peints de façon fantaisiste sur des plaques non moins fantaisistes !

Comme ces erreurs dans les dimensions des plaques viennent, la plupart du temps, de l'ignorance des chauffeurs, nous nous permettrons de rappeler, d'après l'Annual, le règlement qui fixe les dimensions que doivent avoir les plaques et les chiffres qui doivent être peints dessus.

« L'avant d'une voiture doit porter une plaque placée en évidence dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule.

Sur cette plaque, non éclairée obligatoirement la nuit, seront peints, en caractères blancs sur fond noir un numéro d'immatriculation et des chiffres, indiqués par l'ingénieur en chef des Mines de l'arrondissement.

Cette plaque aura les dimensions suivantes :

<i>Hauteur des chiffres ou lettres.....</i>	<i>75</i>	<i>m/m</i>
<i>Largeur uniforme du trait.....</i>	<i>12</i>	<i>—</i>
<i>Largeur du chiffre ou de la lettre.....</i>	<i>45</i>	<i>—</i>
<i>Espace libre entre les chiffres ou les lettres.....</i>	<i>30</i>	<i>—</i>
<i>Hauteur de la plaque.....</i>	<i>100</i>	<i>—</i>

L'arrière de la voiture doit porter une plaque sur laquelle les chiffres et les lettres sont peints en caractères blancs sur fond noir, avec les dimensions suivantes :

<i>Hauteur des chiffres ou lettres.....</i>	<i>100</i>	<i>m / m</i>
<i>Largeur uniforme du trait.....</i>	<i>15</i>	<i>—</i>
<i>Largeur du chiffre ou de la lettre.....</i>	<i>60</i>	<i>—</i>
<i>Espace libre entre les chiffres ou les lettres.....</i>	<i>35</i>	<i>—</i>
<i>Hauteur de la plaque.....</i>	<i>120</i>	<i>—</i>

Le groupe des chiffres sera séparé des lettres par un trait horizontal, placé à moitié hauteur de la plaque, avec les dimensions suivantes :

<i>Largeur (sens vertical).....</i>	<i>15</i>	<i>m/m</i>
<i>Longueur (sens horizontal).....</i>	<i>60</i>	<i>—</i>
<i>Espace libre entre le trait et les chiffres ou lettres.....</i>	<i>35</i>	<i>—</i>

La plaque doit être éclairée, la nuit, par réflexion, avec une intensité qui permette de lire le numéro d'ordre aux mêmes distances que pendant le jour, ou au moyen d'une lanterne éclairant par transparence un verre laiteux recouvert d'une plaque ajourée, portant les lettres et chiffres.

Chauffeurs, faites attention aux dimensions de vos plaques et des numéros qui y sont peints ! Il paraît que l'administration est décidée à sévir.»

□

L ÉCLAIRAGE DES NUMÉROS D'ARRIÈRE

«Comme j'ai eu l'occasion de le dire l'autre semaine, le nouveau règlement pour l'éclairage des numéros d'arrière va obliger désormais les chauffeurs à accorder plus d'attention à cette lanterne, que l'on pourrait appeler - sans nul doute la « Pauvre Délaissée ».

Désormais, elle devra être soignée, car c'est d'elle que dépendra en partie la quiétude du conducteur de la voiture.

Avant donc de parler des moyens d'éclairer d'une façon très intense le numéro de police, je reviendrai sur l'emploi de la lanterne à pétrole existante qui, si elle est de bonne construction, peut être utilisée dans beaucoup de cas.

La lanterne, pour éclairer convenablement les chiffres (qui doivent être aux dimensions réglementaires) doit être bien disposée par rapport à ceux-ci, et c'est là que le chauffeur devra apporter une grande attention en cherchant lui-même la meilleure position à donner à la lanterne pour obtenir un éclairage assez régulier tout en se maintenant aux cotes indiquées par le règlement.

Voici donc les particularités à signaler et qui peuvent être utiles à connaître dans l'utilisation rationnelle de la lanterne à pétrole.

J'ai déjà dit qu'après nettoyage de la lanterne, intérieurement surtout, on doit s'assurer que la lampe elle-même est très propre, puis on change la mèche en tenant compte de ce fait qu'elle doit présenter une coupe bien régulière, et non effilochée. A cet effet, avant qu'elle soit imbibée de pétrole, on en présente la partie supérieure à la flamme d'une bougie ou d'une allumette, qui brûle ainsi les fils qui pourraient dépasser et faire fumer la mèche. Au cas où le brûlage ne donnerait pas une section bien droite, il suffirait de souffler légèrement sur la mèche encore en ignition aux points les plus irréguliers.

Ainsi, figure 1, la mèche trop haute en A donnera une flamme comme il est indiqué en pointillé, il faudra donc faire disparaître ce point A de façon à l'amener comme figure 2. Ne jamais employer de ciseaux. Si, la mèche étant bien réglée au début, elle venait à se déformer par la suite, il suffirait de frotter avec un chiffon la partie charbonnée trop haute, comme A par exemple, et de la ramener comme figure 2. Afin d'obtenir une meilleure flamme, il est préférable de creuser très légèrement la mèche vers le centre.

Ceci étant fait, on remplit la lampe de pétrole environ à la moitié ou aux deux tiers, mais pas plus, car on risquerait d'avoir des extinctions sans cause apparente pendant la marche de la voiture.

On introduit alors la lampe dans la lanterne, on l'allume, puis on vérifie la porte. Comme dans toutes les lampes à pétrole, on doit ne pas trop monter la mèche et attendre quelques instants pour régler la flamme, car elle augmente de hauteur au bout de quelques minutes sous l'influence de la chaleur, et peut fumer par la suite, en occasionnant le noircissement du réflecteur et du verre de la porte.

La lanterne posée sur le portelanterne habituel, c'est-à-dire de façon que son axe soit à 150 millimètres du bord gauche de l'inscription (voir fig. 3) et à 150 millimètres du plan de la plaque, devra être disposée pour obtenir le maximum d'éclairage sur les chiffres ou lettres.

Pour obtenir ce résultat, il faudra presque toujours mettre l'axe horizontal de la lanterne X X', au-dessous ou au-dessus de l'axe horizontal de la plaque.

Je sais bien qu'on ne satisfait pas ainsi strictement au règlement, mais

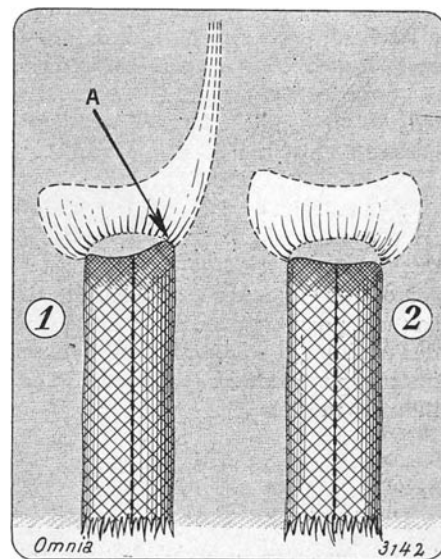


Fig. 1 et 2 - MAUVAISE ET BONNE MANIÈRE DE COUPER UNE MÈCHE - A, pointe qui devient un fumeron

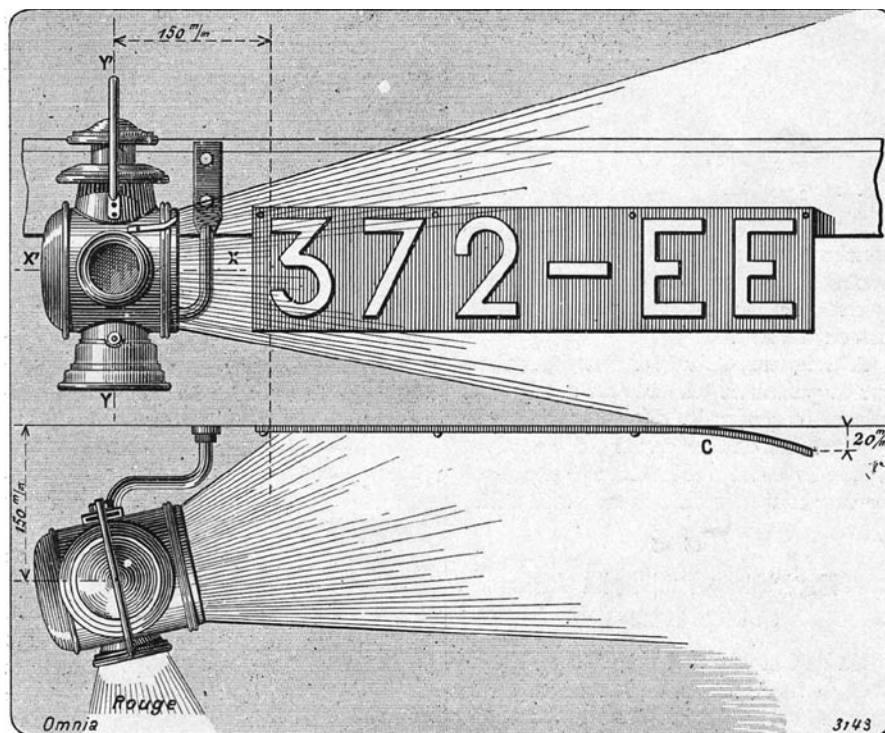


Fig. 3 -- DISPOSITION DE LA LANTERNE ARRIÈRE CONFORME À LA LETTRE DU RÈGLEMENT X X', Y Y', axe vertical et axe horizontal de la lanterne.- C extrémité incurvée de la plaque

on donne satisfaction aux agents de l'autorité en éclairant le numéro de la façon la plus admissible. Pour reconnaître si la lanterne doit être montée ou descendue par rapport à l'axe de la plaque, il suffit de la placer contre un mur ou une surface plane quelconque en la tenant bien verticalement :

Si la trace lumineuse va en descendant (fig. 4 A), il faudra remonter la lanterne au-dessus de l'axe de la plaque ; si la trace va en montant (fig. 4 B) il faudra au contraire l'abaisser au-dessous de l'axe de la plaque.

On cherchera, en faisant tourner la lanterne autour de l'axe Y Y', la meilleure inclinaison à donner pour que la plaque soit éclairée le plus uniformément possible. Ne jamais incliner la lanterne pour obtenir ce résultat, car le bec fumerait inévitablement, ce qui conduirait à un résultat tout à fait opposé à celui que l'on cherche. La position la meilleure étant trouvée, il suffit de bien fixer la lanterne sur sa ferrure, verticalement, et, dans ces conditions, on a le maximum de chances pour éviter des désagréments. Un « truc » qui permet d'éclairer suffisamment les dernières lettres, et applicable aux plaques en tôle non émaillée, est de cintrer légèrement l'extrémité droite comme l'indique la coupe C figure 3, en prenant soin de ne pas dépasser un écartement de 20 millimètres, car on contreviendrait au règlement qui spécifie l'emploi de plaques planes pour qu'elles soient lisibles aussi bien le jour que la nuit.

Toutes les remarques qui précèdent sur les positions de la lanterne sont applicables aux autres, genres d'éclairage que celui qui est donné par le pétrole.

Quant aux chauffeurs qui croient leurs lanternes à pétrole insuffisantes pour l'arrière, il leur est facile de s'en procurer de plus grandes comme diamètre et plus soignées comme optique s'ils ne désirent pas adopter l'acétylène ou l'électricité.

Pour terminer je renouvelle les conseils déjà donnés dans Omnia en juin dernier au sujet des lanternes d'arrière à éclairage par transparence. Chauffeurs ! Prenez garde, ces appareils volumineux, et difficiles à entretenir ! sont défectueux en général. L'expérience tentée il y a cinq ans n'a abouti qu'à un mécontentement des propriétaires de voitures qui ont maintenant besoin plus que jamais d'une lanterne arrière simple, éclairant bien, et ne coûtant pas trop cher. Les numéros transparents ne répondent aucunement à ces « desiderata » ; on doit considérer en effet qu'avec ces groupes de chiffres employés actuellement on obtient des longueurs de plaques réglementaires de plus de 0m50, qui pratiquement ne peuvent être éclairées convenablement sans le secours de plusieurs lampes ou réflecteurs très spéciaux.

Ceux qui tenteront l'expérience en verront immédiatement les résultats... au détriment de leur bourse naturellement.

Un peu de soin et de propreté, un choix judicieux d'une lanterne simple; de bonne construction... Voilà le remède préventif de la contravention sur l'éclairage des numéros d'arrière."

A. G.

Maintenant vous n'avez plus aucune excuse si votre plaque de police n'est pas conforme et si vos lanternes à pétrole fument ou charbonnent parce que vous avez mal réglé ou mal taillé la mèche !

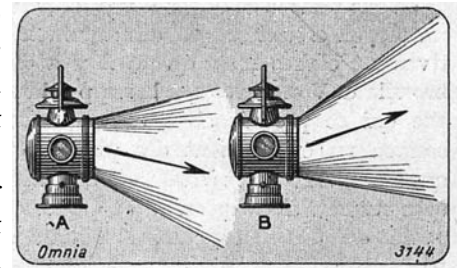
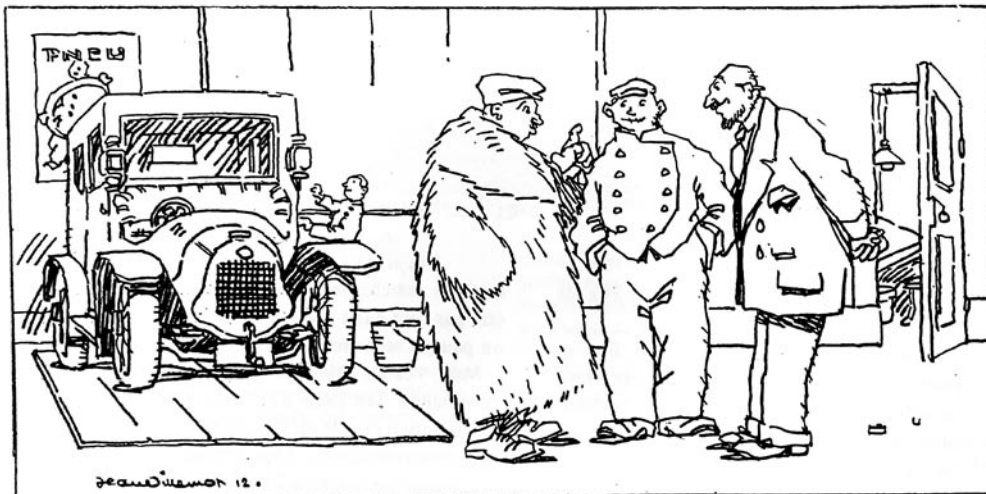


Fig. 4 -- DIRECTION DU FAISCEAU LUMINEUX FOURNI PAR UNE LANTERNE

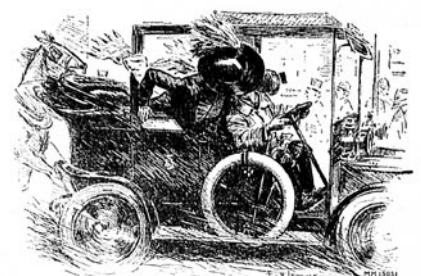


— Vous me croirez si vous voulez ; avec ma 50-chevaux « Tartempion » j'ai gratté hier une 13/18 Grégoire !
 — Fumiste ! Blagueur ! Sur quelle route ?
 — Sur aucune route ; à l'octroi de la porte de Boulogne. Le conducteur de la Grégoire a mis 14 minutes pour avoir sa sortie d'essence ; moi qui connais un gabelou, je n'ai mis que 11 minutes et demie.

HUMOUR

À gauche, dessin spécialement dédié à notre cher Trésorier (et néanmoins ami), chanteur connu et reconnu de la marque Grégoire

IL NE FAUT PAS SE FIER AUX APPARENCES



Contrairement à ce que vous pouvez croire, cette gravure n'a rien d'inconvenant. La dame dit simplement au chauffeur : Vous m'arrêtez au 23, rue de la Paix.



SUR LE MARCHÉ

Le Club des Teuf-Teuf ne fait que répercuter les offres qui parviennent à sa connaissance.
Sa responsabilité ne saurait être engagée dans quelque transaction qui s'ensuivrait.

Vends 2 jantes
Voiture légère Clément licence Panhard Levassor
12 rayons bois très bon état Ø 54 cm.
Moyeu bronze 500 € la paire

Mr Norbert DABE
Tel : 04.79.61.03.22
13, Route des Terrailleurs
73420 Drumettaz-Clarafond





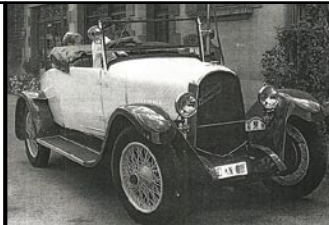

Une Benz vélo pour 255.000
€ chez Thiesen :
https://www.thiesen-automobile.com/angebot_detailansicht43437.html?f=new



17 voitures d'avant
1904 sur Prewarcar
dont une Maillard de
1895 et cette Aché :
<https://www.prewarcar.com/cars/1890-1904-1>



Une Delaunay-Belleville
de 1928 :
<https://www.lva-auto.fr/petites-annonces.detail.php?id=267171>



Une De Dion-
Bouton "populaire"
de 1903 :
<https://www.lva-auto.fr/petites-annonces.detail.php?id=266675>



Un vis à vis De Dion
Bouton de 1901 :
<https://www.lva-auto.fr/petites-annonces.detail.php?id=266676>



Un torpedo Rochet-
Schneider de 1910 :
<https://www.lva-auto.fr/petites-annonces.detail.php?id=266957>

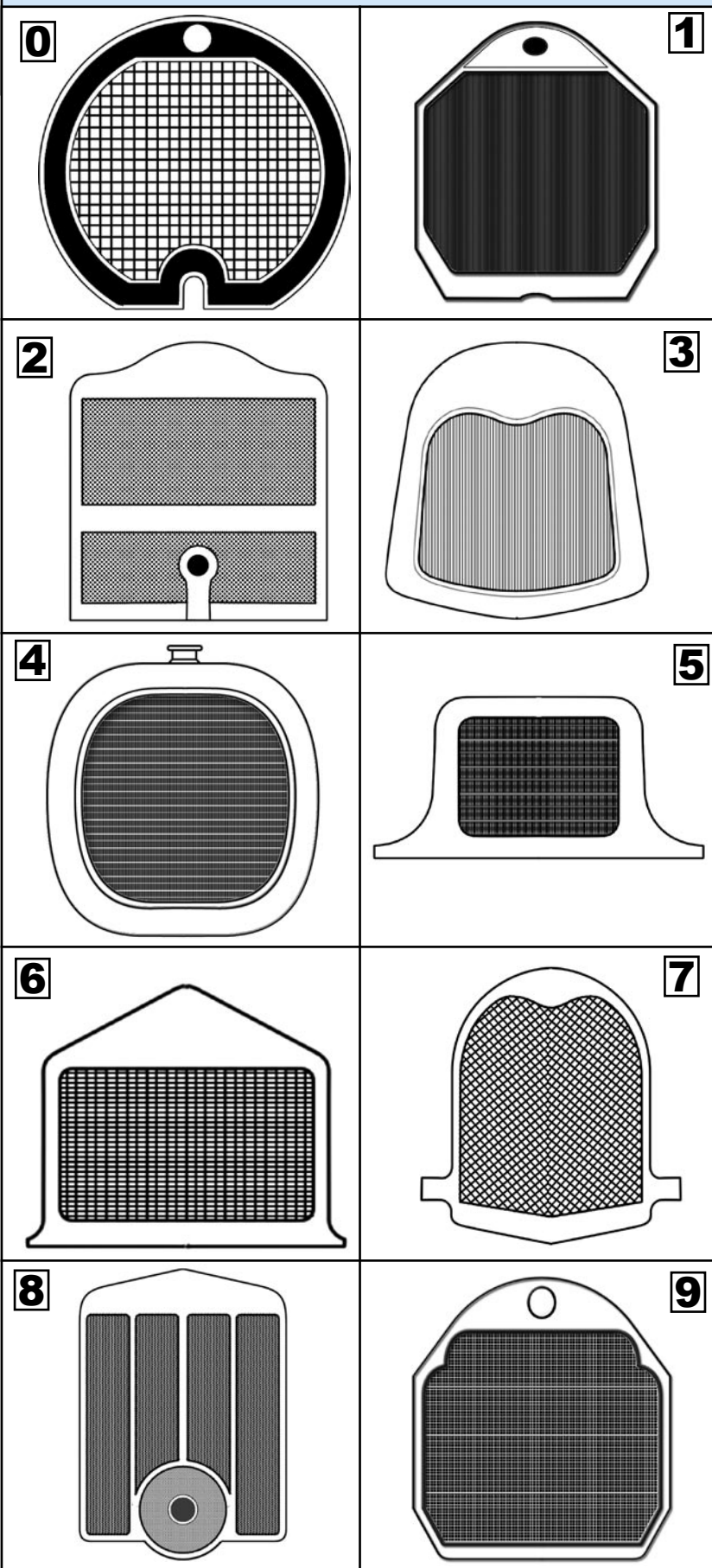


RÉSULTATS DU QUIZ N°4

La bonne réponse était : **0542697183**

Fabien Houdayer est le vainqueur, avec une réponse correcte ultra rapide mais quelques autres étaient sur ses talons!

NOM	note/10	heure	date
Fabien Houdayer	10	19:37	04/10/2020
Tim Moore	10	20:20	04/10/2020
Thierry Bergue	10	20:53	04/10/2020
Pascal le Poder	10	01:10	05/10/2020
Marc Geerkens	10	09:20	09/10/2020
Michel VIN	8	20:56	04/10/2020
Hubert Defois	8	19:04	05/10/2020
Joël Blomet	6	21:43	04/10/2020
Pierre-Jean Desfossé	10	hors concours	



QUIZ DE LA GAZETTE TEUF-TEUF N°5

Trouvez la marque de voiture qui arborait ce dessin de radiateur, un peu plus difficile cette fois, car vous avez été trop forts sur le quiz précédent!

Pour participer :

Envoyez par courriel le résultat composé des 10 chiffres du tableau lus de haut en bas à :

b.c.dumas@orange.fr

Le gagnant est celui qui aura le plus de réponses exactes, en cas d'égalité ce sera le premier qui aura répondu.

Le gagnant recevra une plaque de calandre des Teuf-Teuf.

To participate :

Mail the result, made of the 10 digits of the table, reading it from top to bottom, to :

b.c.dumas@orange.fr

The winner is the one who have the highest number of correct answers, in case of equals it's the one who answered first.

MARQUE	N° dessin
Abadal 1914	
Ader	
Alldays	
Bouquain & Chapron	
Franklin	
Mahoning 1905	
Maxwell 1905	
Pilain Lyon 1910	
Pratt 1912	
Stoddart Dayton 1910	