



LES « TEUF-TEUF »

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



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

Chers Adhérents,

C'est avec bonheur que nous recevons actuellement vos renouvellements d'adhésion, marque de fidélité aux Teuf-Teuf. Comme vous pourrez le lire ci-après, nous vous proposerons dès 2021 une visioconférence, s'adressant à tous les membres équipés d'un matériel adapté. Elle sera un outil totalement innovant auquel nous souhaitons voir participer un maximum de membres. Elle vous permettra de devenir un membre « visible » et impliqué.

C'est également une grande satisfaction de voir se confirmer l'intérêt de nos « jeunes recrues » pour la vie du Club. Ainsi, Fabien Houdayer se propose d'assumer le suivi du compte Facebook de notre association. Merci d'avance, Fabien, pour le temps que tu vas y consacrer !

Comme vous avez pu le lire dans des messages précédents, la FFVE s'engage pleinement dans la défense de nos libertés de rouler en anciennes, en argumentant sur la spécificité de ces dernières auprès des autorités « compétentes ». Les ZFE (zones à faible émission) présentent une véritable menace pour notre passion. Nous devons toute notre reconnaissance à la Fédération pour les efforts qu'elle déploie.

Terminons l'année sur une note optimiste ! Nous aurons notre vaccin et gardons l'espoir de reprendre une vie « à l'ancienne ».

Dear Members,

We are currently receiving your membership renewals, a mark of loyalty to Teuf-Teuf. As you will read below, in 2021 we will propose a video conference, for every member using suitable equipment. It will be a totally innovative tool. We want as many members as possible to participate. It will allow you to become a "visible" and involved member.

It is also a great satisfaction to see our "young recruits" ready to support the Club. Fabien Houdayer will take care of the Facebook account of our association. Thank you in advance, Fabien.

As you may have read in previous messages, the FFVE is fully committed to defense of riding our veterans, arguing about the specificity of the latter with the "competent" authorities. ZFE (low emission zones) present a real threat to our passion. Thanks to the Federation for its efforts.

Let's end the year on an optimistic note! We will have our vaccine and hope to resume our "old fashioned" life.

Avec mes Meilleurs Voeux pour 2021 *Best wishes for 2021*

Klazinus Reiny Noordijk 1

SOMMAIRE

La Gazette
N° 006

Janv. 2021

Le mot du Président.....	1
La vie du Club.....	2
La voiture Bonnet.....	4
Sur le marché.....	8
Au fil de nos lectures.....	8



*Toute ressemblance avec des personnes rencontrées
durant un rallye serait purement fortuite
Any similarity to people met during a rally would be
purely accidental*



LA VIE DU CLUB

>>> Le format de la gazette a changé, vous l'avez constaté. Nous avons pensé que ce format "à l'italienne" était plus adapté à une lecture sur écran. Si vous n'êtes pas d'accord, faites-le nous savoir.

>>> La situation sanitaire n'a pas empêché les "gentils organisateurs" des Teuf-Teuf de continuer à se réunir au rythme d'une réunion par mois, soit Bureau, soit Conseil d'Administration. L'achat en commun avec un autre Club d'une licence "Zoom" permet même aujourd'hui des réunions en visioconférence, beaucoup plus agréables que les précédentes qui se tenaient en audioconférence.

>>> Résultats du quiz de la gazette n°5

La bonne réponse était : **7463852019**

Seulement 3 réponses nous sont parvenues (en plus de celle de Pierre-Jean Desfossé, toujours exacte mais toujours hors-concours). Nous avons voulu rendre ce quiz plus difficile mais cela en a peut-être rebuté certains !

Et le gagnant est....

Pascal Le Poder, réponse exacte reçue à 0h35 le 27/11, suivi du vainqueur du quiz précédent Fabien Houdayer, réponse exacte reçue à 14h 58 le 27/11 (ce qui a tendance à confirmer que le monde appartient à ceux qui se lèvent tôt...), et enfin Hubert Defois avec 8/10, réponse reçue le 28/11.

Bravo à tous car ce n'était vraiment pas facile !

>>> La cotisation reste inchangée pour 2021. Des membres nous ont fait remarquer que certains Clubs avaient baissé, voire annulé, la cotisation parce que la situation sanitaire n'avait permis aucune manifestation en 2020.

Aux Teuf-Teuf notre principe de gestion est le suivant : La cotisation sert à payer les frais de fonctionnement du Club (y compris la participation à des Salons) alors que les manifestations doivent s'équilibrer financièrement avec les droits d'inscriptions et les éventuels sponsors.

En 2020 la suppression des Salons de Reims et de Lyon pour lesquels nous avons budgété une participation a effectivement conduit à une économie.

Cette ressource non prévue a été affectée à l'achat de bâches imprimées et de leur support afin d'améliorer la qualité du stand des Teuf-Teuf sur les différents salons.

>>> CALENDRIER 2021 PRÉVISIONNEL

Chacun comprendra que **ce calendrier pourra largement être remis en cause** en fonction des décisions gouvernementales liées à la situation sanitaire. Mais il faut aussi avancer en espérant que les choses aillent mieux!

1. **Rallye du Printemps**25/4/2021
2. **Paris – Rouen**23 & 24/5/2021
3. **RETROMOBILE**2 au 6/6/2021
4. **Salon Champenois Reims**19 & 20/6/2021
5. **Rallye en Champagne**10 & 11/7/2021
6. **Rallye des Ancêtres**25 & 26/9/2021
7. **Salon Epoqu'Auto Lyon**5 au 7/11/2021
8. **Londres Brighton**6 & 7/11/2021

En **Vert** les manifestations « Teuf-Teuf » et en **Orange** les manifestations où les Teuf-Teuf seront présents.

A ce stade il ne nous est pas possible de planifier l'Assemblée Générale, mais vous serez bien entendu informés dès que possible.

>>> Nous disposons maintenant d'un logiciel permettant de faire une visioconférence avec un grand nombre de participants. Nous envisageons donc, dès le mois de Janvier, de faire une réunion périodique virtuelle à laquelle tous nos membres seront invités à participer. Tout est à inventer dans ce domaine, heure, durée, contenu etc... mais c'est une opportunité de renforcer les liens entre nous.

Pour participer il vous faudra seulement un ordinateur équipé d'une web cam ou une tablette et une liaison réseau de bonne qualité.

Vous serez avertis en temps utile de la date et heure, en même temps que vous recevrez le lien informatique pour la connexion.



CLUB LIFE

>>> Gazette format has changed, you may noticed it. We thought that “landscape” format was more suitable to read it on a screen. If you don’t agree, let us know.

>>> Despite health situation the “Teuf-Teuf’s nice organizers” have met at a rate of one meeting per month, either the Bureau or the Board. The joint purchase with another Club of a “Zoom” license allows videoconference meetings, much more pleasant than previous ones which were held by audio conference.

>>> Results of the quiz of the Gazette n ° 5

The correct answer was: **7463852019**

We received 3 answers only (in addition to that of Pierre-Jean Desfossé, exact but still out of competition). We wanted to make this quiz more difficult, but that may have turned some people off!

And the winner is....

Pascal Le Poder, exact answer received at 00:35 am on 11/27, followed by the winner of the previous quiz Fabien Houdayer, exact answer received at 2:58 pm on 11/27 (which tends to confirm that the world belongs to those who get up early ...), and finally Hubert Defois with 8/10, answer received on 28/11.

Well done everyone because it was not so easy!

>>> The membership fee remains unchanged for 2021. Members have pointed out that some Clubs had lowered or even canceled the membership fee because the health situation did not allow any event in 2020.

For the Teuf-Teuf our management principle is as follows: The membership fee is used to pay the running costs of the Club (including participation in shows) while the events must be balanced financially with the registration fees and possible sponsors.

Actually, in 2020, cancellation of Reims and Lyon Shows for which we had budgetized our participation, led to a saving.

This unplanned resource has been allocated to the purchase of printed tarpaulins and their support in order to improve the quality of the Teuf-Teuf stand in various exhibitions.

>>> 2021 PROVISIONAL CALENDAR

Everyone will understand that **this calendar could be widely modified** depending on government decisions in relationship with the pandemic. But we must also move forward, hoping that things will get better!

1. Rallye du Printemps25/4/2021
2. Paris – Rouen23 & 24/5/2021
3. RETROMOBILE2 au 6/6/2021
4. Salon Champenois Reims19 & 20/6/2021
5. Rallye en Champagne10 & 11/7/2021
6. Rallye des Ancêtres25 & 26/9/2021
7. Salon Epoqu’Auto Lyon5 au 7/11/2021
8. Londres Brighton6 & 7/11/2021

In **Green** the “Teuf-Teuf” events and in **Orange** the events with a Teuf-Teuf presence.

Right now it is not possible for us to schedule the General Assembly, but of course you will be informed as soon as possible.

>>> We now have software for videoconferencing with a large number of participants. We therefore plan, starting in January, to have a virtual meeting (frequency TBD) in which all our members will be invited to participate. Everything has to be invented in this area, time, duration, content etc ... but this is an opportunity to strengthen the links between us.

To participate you will only need a computer equipped with a web cam or a tablet and a good quality network connection.

You will be notified in due time of the date and time, as well as web link for connection to the meeting.

Please forgive any misspelling or wording in this English section, we try to do our best !

LA VOITURE BONNET

Une énigme (presque) résolue



Dans notre précédente gazette nous avons publié la photo d'une voiture équipée d'un moteur Lenoir en préambule de l'article sur Delamare-Deboutteville. Cette photo a éveillé des souvenirs chez notre ami Didier Vialard (dont la connaissance encyclopédique des "ancêtres" est telle qu'il est le commentateur habituel du Rallye des Ancêtres). Il nous a donc fait parvenir

le document suivant écrit par Jean Claude Bonnet, un des descendants du premier propriétaire et probablement constructeur, et publié dans le N° 168 des "CAHIERS D'ARCHÉOLOGIE ET D'HISTOIRE DU BERRY".

Et comme un bonheur ne vient jamais seul, à l'occasion de sa relecture de la Gazette, Pierre-Jean Desfossé, dont la connaissance et la bibliothèque n'ont rien à envier à celles de Didier, nous a gratifié des images complémentaires que vous trouverez à la fin de l'histoire que nos conte Mr Bonnet.

Ça c'est du travail équipe !

Un grand merci à tous les deux.

LES BIZARRERIES DE LA PREMIÈRE APPELLATION OFFICIELLE DE L'AUTOMOBILE

L'histoire de la locomotion mécanique sur route gardera toujours, telle celle des premiers chemins de fer et celle de la naissance de l'aviation, le caractère d'une épopée fascinante.

Les premières automobiles apparurent en fait comme des espèces de monstres nouveaux auxquels rien ne correspondait jusqu'alors ; elles avaient une vague apparence de véhicules hippomobiles dénués de brancards.

Quant à leur appellation officielle d'alors, elle dénote la difficulté de qualification de ces nouveaux venus ; c'est en 1898 que fut éditée la première réglementation sur «la circulation sur la voie publique des véhicules à moteur autres que ceux servant à l'exploitation des voies ferrées ». Mais c'est le décret du 10 mars 1899, signé d'Emile Loubet, qui est le plus précis : « Tout train portera la nuit un feu rouge à l'arrière sans préjudice du feu blanc ou du feu vert prévus à l'avant » ; «la vitesse des trains en rase campagne ne dépassera pas 20 km à l'heure et 10 km dans les agglomérations».

N'est-il pas aussi symptomatique que cocasse de noter que la première appellation officielle de nos voitures automobiles ait été celle de... train ?

Ceci est d'ailleurs d'autant plus surprenant que l'Automobile Club avait vu le jour en 1895, un an après la première revue consacrée à l'automobile : « La locomotion automobile ».

On sait que la France joua, dès ses premiers pas, un rôle majeur qui fit honneur à l'esprit inventif de nos ingénieurs d'alors. Nos salons de l'automobile à Paris attestèrent d'une forme de primauté qui, depuis un siècle, s'est à peine démentie.

QUELQUES-UNS DE NOS GRANDS PIONNIERS

La plupart d'entre nous ont présent à l'esprit les noms - devenus familiers et célèbres — de nos grands pionniers nationaux : Étienne Lenoir, Albert de Dion et son associé Georges Bouton, Émile Levassor, René Panhard, Amédée et Léon Bollée, Édouard Delamare-Deboutteville, Léon Serpollet, Armand Peugeot... suivis peu après par les deux grands : Louis Renault et André Citroën.

Ce que l'on connaît moins et, pour mieux dire, pas du tout, ce sont les multiples initiatives prises, ici et là dans nos provinces, par de géniaux inventeurs qui le plus souvent, de manière discrète, furent eux aussi, à leur manière, de petits pionniers.

Répondant à une aimable sollicitation de M. Jean-Yves Ribault, nous en apporterons ici un exemple vivant, emprunté à notre département et plus précisément au Sancerrois.

Comme j'ai eu l'occasion de l'évoquer dans un livre consacré à notre commune de Feux (1), la passion des voitures habita mes aïeux et plusieurs d'entre eux eurent leur petite part de mérite, non pas seulement en tant qu'utilisateurs des tous premiers véhicules, mais en qualité de pionniers, partiellement inventeurs.

On le comprendra mieux avec le récit qui suit.

EST-CE LA PREMIÈRE AUTO ?

Nous sommes le 10 février 2000 et voici qu'en regardant le Journal Télévisé, « le 20 heures », nous recevons, plusieurs membres de notre famille et moi-même, un véritable choc. Choc provoqué à l'occasion de l'exposition Rétromobile 2000 qui ouvrait le lendemain Porte de Versailles, par la présentation sur le petit écran d'une voiture, créditée du qualificatif

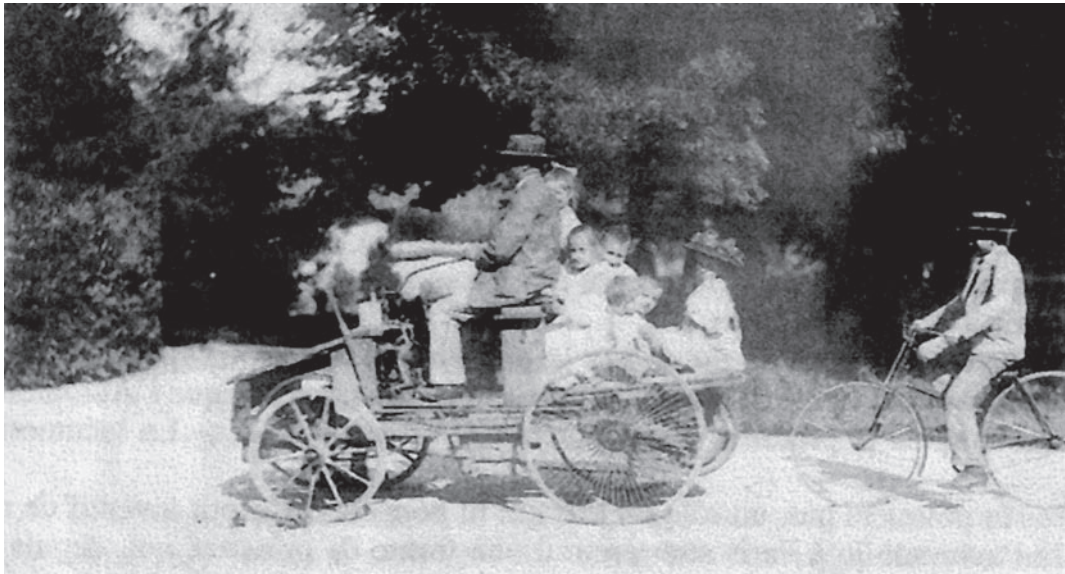
(1) Feux. Histoires et histoires (Maury éd., 1998).

accrocheur de... « plus vieille voiture du monde », formulation heureusement tempérée par une interrogation...

Et le présentateur de télévision d'épiloguer, trois ou quatre minutes durant, sur cette voiture en la montrant en marche après sa restauration. On y voyait un certain nombre de photographies de nos aïeux sur l'engin ainsi que la reproduction de légendes sur panneaux racontant à l'intention des visiteurs de Rétromobile l'histoire de cette voiture et parmi ceux-ci l'assertion suivante: « première voiture de M. Louis Bonnet vers 1882 » ...

Nul doute possible : nous étions bien à Grimonville devant les garages ; ce nom, de notre petit hameau de Feux, revenait souvent à l'antenne et les personnages que l'on voyait sur l'écran de télévision étaient bien les nôtres... La presse et la radio s'emparèrent à leur tour de l'évènement car - publicité oblige - cette voiture était présentée comme l'une des têtes d'affiche de l'exposition : je ne crois pas exagérer ici en affirmant qu'elle en était même le phare principal.

Mes frères Christian et Didier, excités à bon droit par la multiplicité des émissions radiophoniques et des articles de presse, m'invitèrent à me rendre aussitôt à la Porte de Versailles. Et là, nouvelle stupéfaction en constatant que l'une des grandes attractions de Rétromobile 2000 était en fait le stand réservé à cette voiture, laquelle, plusieurs fois dans la journée, se livrait à un exercice de circulation sur l'allée principale de l'exposition. Les curieux



La photographie ci-dessus a été prise vers 1891 ; elle représente cette fameuse « première voiture ». Louis Bonnet en est ici le conducteur –entouré de jeunes neveux parmi lesquels mon père (Archives Bonnet).

étaient si nombreux sur le stand que, mon identité ayant été décelée, j'aurais dû passer là une journée entière pour répondre à leurs questions; mon incapacité à satisfaire pleinement leur curiosité, au regard en particulier du caractère très pointu de certaines des interrogations, me conduisit à filer à l'anglaise, non sans avoir bien sûr, photographié le génial restaurateur et conducteur de cette voiture, ainsi que l'ensemble des légendes narrant, à base de témoignages, avec plus ou moins d'exactitude, l'épopée de ce véhicule ancestral

LA VENTE AUX ENCHÈRES DE CETTE VOITURE

Là n'était pas terminé le destin de cette voiture puisqu'un an plus tard, le 11 juin 2001, à l'Hôtel des ventes du Palais des Congrès de Paris, en la salle Maurice Rheims, la charge de commissaires-priseurs Poulain - Le Fur procédait à sa vente à partir d'un impressionnant catalogue dont la page de couverture présentait la dite voiture dans son état des années 1880 devant un mur de Clichy et conduite alors par mon grand-oncle Louis Bonnet.

COMMENT DÉMÊLER LE VRAI DU FAUX ? ESSAI DE RECONSTITUTION DE LA RÉALITÉ HISTORIQUE

Revenons maintenant en arrière afin d'apporter quelques éclairages sur l'histoire de cette voiture au sujet de laquelle demeurent encore, hélas ! quelques points d'obscurité qui me conduiront à formuler plus loin deux hypothèses distinctes.

Et tout d'abord voici ce qui ne souffre pas l'ombre d'une discussion :

1. Cette voiture n'a pas cessé d'être à Grimonville entre la fin des années 1880 et 1954 ; par malheur, pendant la dernière guerre, à côté des deux garages occupés par deux voitures mises sous cocon, une Hotchkiss et une Citroën traction avant, les deux autres garages furent réservés à des engins jugés, en cette période particulière de l'occupation, plus précieux que la voiture ancestrale, qui fut alors extraite de l'un des garages et placée à l'air libre dans la cour des communs. Hélas ! il faut ici le confesser, personne, même après la guerre, n'y vit une forme d'imprudence, voire de sacrilège...

2. En 1954 un brocanteur prit contact avec le jardinier d'alors, M. Robert Desforges puis avec ma tante, Jeanne Bonnet, et son frère afin de se rendre acquéreur de ce qui, sans être tout à fait une épave, avait terriblement souffert d'être quatorze ans durant, exposé alternativement aux pluies, aux neiges, aux gels et aux soleils ardents. Ma tante, dépourvue, à ce moment précis

d'entourage familial valide, accepta, après grande hésitation, de se défaire de ce véhicule. Consciente néanmoins de ce qu'il représentait, même dans cet état de grand délabrement, elle remit alors au brocanteur qui le lui avait demandé, diverses photographies attestant de l'origine et de l'ancienneté de la voiture ainsi que moult indications écrites de sa main.

3. Par bonheur, M. Jacquemin, le brocanteur de Couy, était en contact avec un mécanicien et électricien de génie, M. Branchereau de Baugy, hélas aujourd'hui décédé, lequel, portant un intérêt exceptionnel à ce véhicule-vestige, entreprit de le remettre en état. Le travail de restauration, digne de tous les éloges, auquel il se livra durant plusieurs années, avec en particulier l'assistance de M. Millet forgeron à Chaumoux Marcilly, fait honneur à celui qui avait été premier prix de l'école d'ajustage de Tulle. La restauration terminée, la voiture fut conservée en toute discrétion, et elle ne sortit de l'ombre que pour être exposée à Rétromobile 2000.

4. Ce qui est certain également c'est qu'avant d'arriver dans le Cher cette voiture fut, à Clichy, entre les mains de deux ingénieurs qui étaient respectivement Louis Bonnet (1852-1902) et Maurice Supplisson (1852-1921). Le premier, frère cadet de mon grand-père, avait deux passions : la musique et... l'automobile. Il devait d'ailleurs déposer en 1894 un brevet sur les hydrocarbures, très exactement, le brevet 244014 du 31 décembre 1894 pour « un système perfectionné de véhicules automobiles, actionné par un moteur à hydrocarbures », et entreprendre peu avant sa mort la construction d'une nouvelle voiture. L'autre passionné, son cousin germain et contemporain, était notre arrière-grand-oncle Maurice Supplisson, entré deuxième à l'École Centrale de Paris, et dont nous avons eu l'occasion de faire découvrir l'esprit encyclopédique et les apports multiples au Sancerrois⁽¹⁾

LES ZONES D'OMBRE

1. Quelle contribution exacte fut celle de ces deux cousins et en quelle année opérèrent-ils ? Ici nous manquons de documents irréfutables car, aussi extraordinaire que cela paraisse, je n'ai encore jamais pu mettre, ni à Grimonville ni à Sancerre, la main sur un dossier « anciennes voitures » ou « première voiture » qui ne peut pas ne pas avoir existé. Je suis certain, par ailleurs, qu'il n'était pas dans les parties du vieux Grimonville qui ont connu un incendie dévastateur en 1971.

Deux hypothèses s'imposent dès lors :

- La première est celle d'un achat pur et simple de cette voiture en

cf. notre ouvrage : Sancerre au travers de la vie et de l'œuvre de Maurice Supplisson (Maury édit. 2004).

l'état dans lequel, venant de Clichy et embarquée à la gare de Lyon, elle arriva à La Charité-sur-Loire avant de prendre la route pour Grimonville par La Chapelle-Montlinard, Saint-Martin-des-Champs et Sancerres où des anciens ont souvent transmis à leur descendance le souvenir de ce passage mémorable ; même curiosité mêlée d'étonnement quand ce bien bizarre véhicule se rendit à Sancerre. Mais à qui eut-il bien pu être acheté ?

- La seconde, plus proche de mon intuition et même d'une quasi-conviction, est que nos deux larrons, partant d'un moteur Lenoir et de quelques éléments constitutifs, réalisèrent en partie cet engin original, ceci à l'intérieur de l'usine à gaz de Clichy où Maurice Supplisson exerçait son activité professionnelle d'alors. Je suis d'autant plus enclin à retenir cette version des événements que notre tante, Anna Supplisson de Sancerre, avait à plusieurs reprises évoqué des relations de son oncle avec René Panhard, lequel lui aurait, en son temps, dispensé de précieux conseils.

2. L'autre point d'interrogation a trait à la date de la mise en circulation de cette voiture. Lors de l'exposition Rétromobile, l'année 1882 a été mise en avant. Cette date, je la récusé formellement. En revanche, l'ensemble des photographies dont je dispose de la voiture « en service » à Grimonville et aux alentours, grâce aux visages et aux reconstitutions faciles qu'ils appellent, m'a conduit à penser que l'année 1889 est la plus vraisemblable.

Cette date nous apporte aussi la preuve, parmi d'autres s'il en était besoin, que l'appellation, même sous une forme interrogative, de « plus vieille voiture du monde » était tout à fait déplacée et abusive. Tout au plus - et c'est là-dessus sans doute qu'auront joué, on peut les comprendre, les animateurs de Rétromobile 2000 et leurs conseillers en communication - était-il tout à fait plausible de présenter cette voiture, comme étant la plus vieille du monde restant en état de fonctionnement avec son moteur à pétrole à quatre temps, moteur à explosion, conçu par Étienne Lenoir.

Bienvenus seraient les informateurs éventuels susceptibles de soulever ici la partie du voile qui entoure encore d'un peu de mystère cet ancêtre de la vie automobile.

L'ANCIEN TESTAMENT DU MONDE DE L'AUTOMOBILE

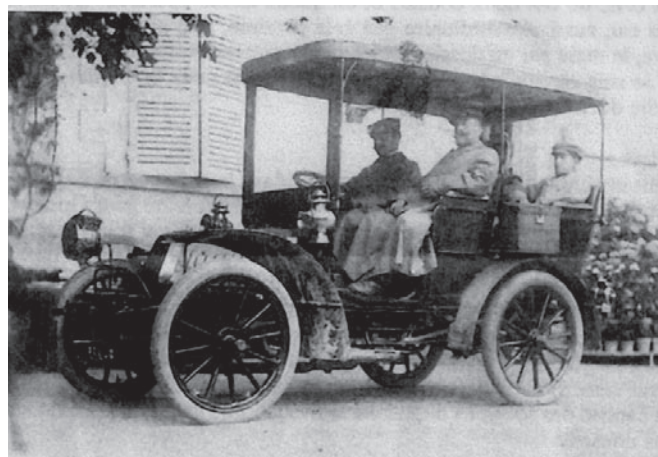
En tout état de cause, en 1889, il se situe encore dans l'Ancien Testament du monde de l'automobile. Le Nouveau Testament s'est, quant à lui, ouvert dans la décennie 1890-1900, celle des temps héroïques où les constructeurs cessèrent en quelque sorte de construire à vide sans clients recherchés ou assurés ; celle où constructeurs et clients se retrouvèrent

face à face ; celle des premières courses automobiles suivies de près par les premières expositions, la première d'entre elles en France ayant eu lieu en 1897, installée modestement dans un coin du Salon du Cycle ; celle où commencèrent à être délivrés des permis de circulation, la duchesse d'Uzès - nous revoici presque à Sancerre - ayant pour sa part passé en 1898 son examen pour le permis de conduire.

ET APRÈS CET ANCÊTRE...

Une passion ne se dément pas, surtout lorsqu'elle se transmet à la génération suivante. Entre 1895 et 1935 près de dix voitures furent acquises par mon grand-père Charles et par son fils aîné Henri. Elles auront constitué une grande distraction pour beaucoup des habitants de Feux : nombre d'entre eux m'ont raconté que leurs parents ou eux-mêmes guettaient avec curiosité les voitures venant de Grimonville. Il y eut un « tonneau » de Georges Richard, cette voiture surmontée d'une sorte de dais, une Richard-Brasier, d'autres dont malgré les photographies, je suis incapable d'identifier les marques, plusieurs Renault, une Delahaye à la toiture en toile et aux carreaux en mica, et l'emblématique traction de Citroën.

Plusieurs d'entre elles furent d'ailleurs exposées après la dernière guerre comme des reliques chez divers concessionnaires du secteur, à Saint-Satur en particulier. Une revue de Citroën après la dernière guerre, en vue d'illustrer la profession de garagiste, avait d'ailleurs choisi de faire le portrait d'un



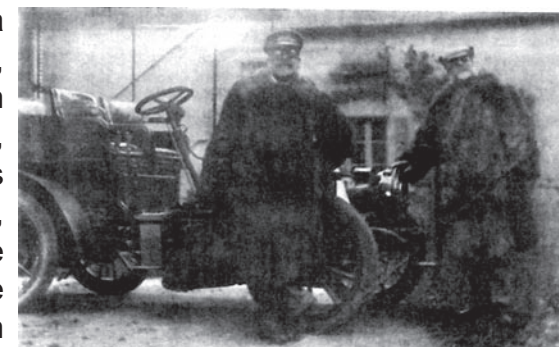
Charles Bonnet et deux de ses fils à l'intérieur d'une Richard (vers 1902- 1903) (Archives Bonnet).

agent de Citroën autour de la famille Vatan ; M. Bonnet de Grimonville, mon grand-père, y est présenté comme l'un des tous premiers clients, mention étant faite qu'il « possédait depuis 1901 une Renault type D, série 1, avec vis-à-vis*, la dite voiture portant le n° 3 dans la série du type et étant enregistrée comme la 5^e voiture du département ».

Nonobstant l'arrivée de

* NDLR : ici Mr Bonnet doit se tromper, il n'existe pas à notre connaissance de Renault type D carrossée en vis-à-vis car son architecture ne permet pas ce type d'arrangement. Une photo à la fin de son récit montre d'ailleurs une type D "tilbury plus spider".

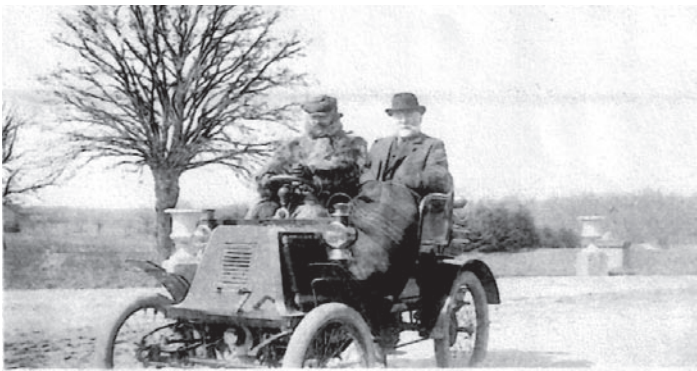
ces nouvelles automobiles, dans la dernière décennie du XIX^e siècle, le principal véhicule familial, en dehors de modestes chars à bancs, n'en restera pas moins, un omnibus à six places intérieures. Il a été, quant à lui, heureusement préservé et nous le devons, en grande partie, à l'heureuse initiative d'un de mes neveux, Éric Bonnet, l'un des fils, disparu en 1981, de mon frère Christian. Cet omnibus fit une réapparition lors du Comice Agricole de Sancerre de 1965 dont il constitua l'une des attractions au titre de l'une des participations de notre commune de Feux. Il n'est pas surprenant que les anciens véhicules hippomobiles inspirent, eux aussi, de nos jours, leur part de fascination.



Les harnachements vestimentaires des années 1900, notre grand-père ici avec son fils aîné Henri (Archives Bonnet)

UN SOUVENIR D'ENFANCE ET D'ADOLESCENCE

Qu'il me soit permis d'évoquer enfin un souvenir personnel qui m'a particulièrement frappé. Nous étions début septembre 1944 ; notre département venait d'être libéré de la présence des occupants. L'heure était venue de remettre en circulation des voitures autres que celles à gazogène. La traction avant familiale, mise à la disposition de la Résistance, n'avait pas encore été rendue à ses propriétaires ; restait la Hotchkiss ; après quatre années de mise sous bâches, mes oncles décidèrent de la remettre en route et dès le premier coup de manivelle le moteur se mit à tourner comme quatre ans auparavant. J'ai toujours eu une attirance pour cette voiture silencieuse, à sept places, à trois grandes vitres latérales et à marchepieds tout au long de l'habitacle. La carrosserie était recouverte d'un simili cuir, façon peau de serpent. L'intérieur, très confortable, était habillé d'un drap beige foncé. A une époque où les ceintures de sécurité n'existaient pas, les passagers avaient chacun à leur disposition de longues poignées faites d'un tissu torsadé et qui avaient à leur extrémité un gland tricoté de soie ! A l'arrière de la voiture un porte-bagages permettait d'y installer deux grosses malles. Mon frère Christian qui avait eu l'insigne privilège, à moins de dix ans, de faire partie de l'expédition amenant la voiture de Paris a souvenir de ce que, lorsque celle-ci fit son apparition à Grimonville, notre grand-père, en la voyant, s'adressa alors à son fils Henri en ces termes : « Quelle est donc basse



Henri Bonnet arrivant de Feux aux Bedores dans l'Allier avec une Renault effectuée chez son oncle Louis Golliaud un tour de propriété. Comme les conducteurs d'alors, il est revêtu d'un ample manteau en peaux de renard ; d'autres de ces manteaux de protection étaient faits de peaux de mouton, de peaux de chèvre, parfois de peaux de loup et même de zibeline (Archives Bonnet).

ta voiture ! ». Étonnante remarque, vraiment, lorsque l'on sait que cette vaste automobile, au profil rigoureusement rectangulaire, avait une hauteur d'au moins 1,80 m ! Il est vrai que notre grand-père (1850-1933) devait quitter la vie avant d'avoir connu la traction Citroën et qu'il avait été durablement un familier des voitures ouvertes à l'air libre, dépourvues de toit ou de celles disposant d'une toiture très particulière et connues sous le nom de « tonneau »¹. Cette Hotchkiss restera pour moi la reine des voitures.

Ces anciennes voitures et celles, hippomobiles, qui les ont précédées, tout comme nos premiers chemins de fer participent de l'histoire fascinante de la locomotion terrestre ; à ce titre ils ont vocation à être considérés comme faisant partie intégrante de notre patrimoine².

NDLR :

1 - bien sûr, vous savez tous qu'un tonneau n'est pas caractérisé par sa toiture mais par son arrière à hauts flancs, son entrée par l'arrière et la forme arrondie de ses deux coins arrière. Cette carrosserie était destinée à la nurse qui emmenait les enfants et devait à la fois les surveiller et "cocher" (le cheval), d'où une assise en biais et des flancs hauts pour que les enfants ne puissent passer par dessus bord.

2- on ne peut qu'approuver chaleureusement, en précisant toutefois que ce patrimoine doit rester fonctionnel, donc roulant !

3- ci-après, quelques images complémentaires.

Avant..... et..... Après
restauration
(archives PJD)



ta voiture ! ». Étonnante remarque, vraiment, lorsque l'on sait que cette vaste automobile, au profil rigoureusement rectangulaire, avait une hauteur d'au moins 1,80 m ! Il est vrai que notre grand-père (1850-1933) devait quitter la vie avant d'avoir connu la traction Citroën et qu'il avait été durablement un familier des voitures ouvertes à l'air libre, dépourvues de



Jean Claude Bonnet à la barre (reportage Centre France du 26 août 2018)



La voiture exposée à Rétromobile en 2000 (doc. PreWarCar, archives PJD)



Louis Bonnet
(archives PJD)



SUR LE MARCHÉ

Notre ami Gilbert Warning (région de Rotterdam aux Pays-Bas) vend une De Dion type V état concours.

Premier contact par mail à :
voiturette@hotmail.com



Marque: **De Dion Bouton**

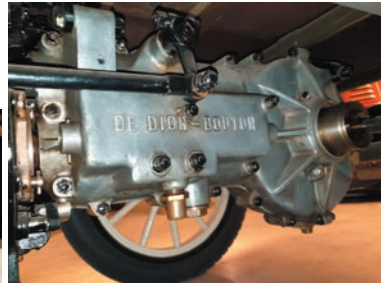
Type: **V**

Moteur: **8 hp**

Boîte: **3 vitesses et arrière**

Année: **1903 ou début 1904**

Prix à débattre: **60.000 €**



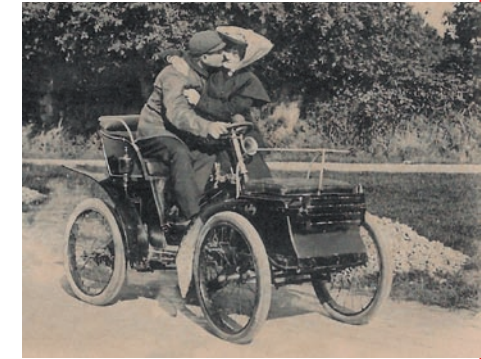
AU FIL DE NOS LECTURES

Les Histoires d'Amour Finissent Mal (en général)

roman photo début du 20^e siècle, en vers (le titre emprunté aux Rita Mitsouko est plutôt de la fin)



1. - Une partie d'Auto
Un comte de vieille noblesse
Un jour emmena sa maîtresse
Dans le plus strict incognito
Faire une tournée en auto.



2. - Une partie d'Auto
Ils allaient à toute vitesse,
Mais dans un moment de tendresse,
Notre chauffeur d'occasion
Oublia la direction.



3. - Une partie d'Auto
C'était au sortir du village,
Il n'aperçut pas au passage
Un superbe et dodu canard
Qu'il écrasa dans un écart



4. Une partie d'Auto
Aussitôt le garde champêtre
Dit au « boufeur de kilomètres » :
« Pour écrasement d'animal,
« Je vous dresse procès-verbal »



5. - Une partie d'Auto
Le comble, c'est que la « bécane »
Eut ensuite une affreuse panne !
Ah ! qu'ils maudirent en ce moment
Cupidon le dieu imbécile
Qui, n'aimant pas l'automobile,
Y persécute les amants