



LES « TEUF-TEUF »

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



SIÈGE : 9 AV. GALILÉE - 92350 LE PLESSIS ROBINSON - F
E.MAIL : CONTACT@TEUFTEUF-VCCF.ORG SITE : WWW.TEUFTEUF-VCCF.ORG

LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers membres et chers amis,

Quoi de plus agréable qu'un week-end ensoleillé pour rouler sur les routes de Picardie en compagnie de trente deux équipages?

Le talent d'écriture de Didier Vialard vous fera partager ces deux jours que l'on attendait depuis deux ans.

Sur le nouveau site internet du Club, Didier Deffrasnes a posté une vidéo trépidante du départ du Dimanche matin. N'hésitez pas à transmettre vos pépites à Didier pour faire vivre notre site.

Bien plus restrictif puisque réservé aux véhicules d'avant 1901, le Hot Tube a enchanté nos deux vaillants Secrétaire et Trésorier qui vous emmèneront (chacun avec le même moteur De Dion de 3,5 CV) sur les routes de Belgique.

L'article suivant présente la restauration d'une voiture lyonnaise dans la langue de Shakespeare. Jason O'Shaughnessy nous confirme une fois de plus la véritable cohésion et entraide de notre petit monde des collectionneurs d'ancêtres et vétérans.

Nous sommes sur le pied de guerre pour participer au Salon Epoqu'auto à Lyon pour la première fois. Sur un stand offert par les organisateurs (le Club des AAA, inscrit à la FFVE juste après nous), nous présenterons deux voitures avec une nouvelle décoration qui sera aussi utilisée à Rétromobile.

Venez la découvrir Hall 4 Stand Q1 Porte 4.33 (plan en fin d'article)

Nous serons heureux de recevoir les membres du club autour de rillettes chaudes le Vendredi midi (vous pouvez apporter de quoi les "faire passer").



SOMMAIRE

Le mot du Président.....	1
Hot Tube 2021.....	3
30 ^{ème} Rallye des Ancêtres.....	5
Restauration d'une Philos.....	8
Sur le marché.....	12
Au fli de nos lectures	12

La Gazette
N° 010

Octobre 2021

Pour Rétromobile, l'appel à présence avec de nouvelles voitures a bien fonctionné. Vous avez été nombreux à répondre et nous vous en remercions.

Le choix du bureau vous sera communiqué après Epoqu'auto avec probablement un accent mis sur la marque Darracq.

Suite à l'organisation du Paris-Rambouillet par nos amis du club Renaissance Auto (fin juin à confirmer), le Bureau a décidé de décaler le Paris-Rouen à 2023 pour respecter l'alternance historique de ces deux événements majeurs de notre calendrier.

Un rallye de Printemps, largement ouvert à toutes catégories de voitures, est à l'étude par Pascal Le Poder, et une sortie spécifique pour les 18/32 sera proposée en 2022.

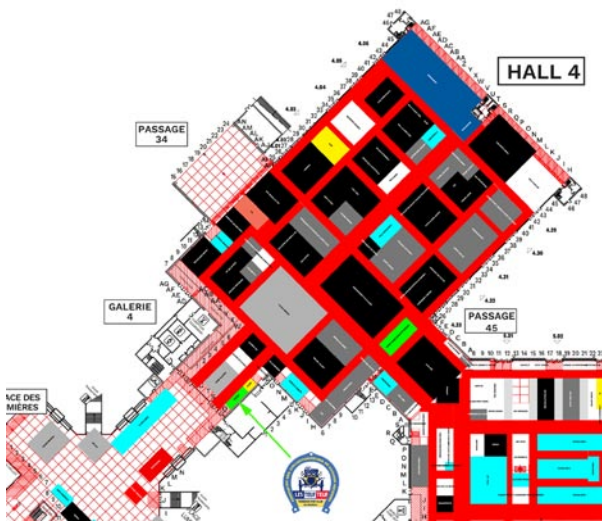
Le calendrier 2022 sera présenté, nous l'espérons, en fin d'année.

Les membres des Teuf-Teuf qui organisent une sortie dans leur région sont bien sûr invités à nous en transmettre une présentation pour publication dans la Gazette et/ou sur le site web.

L'Assemblée Générale est planifiée pour le 22 Janvier 2022 en un lieu qui reste à déterminer (en Région Parisienne pour faciliter l'accès à tous).

Comme il n'y a de nouveau que ce qui a été oublié, nous attendons vos belles histoires de voitures pour les publier dans cette Gazette **qui est la vôtre**.

Thierry Bergue



Extrait du plan du Salon
Epoqu'auto

Extract of Epoqu'auto Show map

Dear members and dear friends,

What could be nicer than a sunny weekend to ride the roads of Picardy in company of thirty two crews?

Didier Vialard's writing talent will make you share these two days that were awaited for two years.

On the Club's new website, Didier Deffrasnes posted a vibrant video of the Sunday morning start. Do not hesitate to send your best stories to Didier to keep our site alive.

Much more restrictive since it is restricted to vehicles before 1901, the Hot Tube has delighted our two valiant Secretary and Treasurer who will take you (each with the same De Dion 3.5 HP engine) on the roads of Belgium.

The following article presents the restoration of a Lyons car in the language of Shakespeare. Jason O'Shaughnessy once again confirms the true cohesion and mutual support of our little world of ancestors and veteran collectors.

We are on a war footing for our participation in Salon Epoqu'auto in Lyons for the first time. On a stand offered by the organizers (the AAA Club, registered in FFVE just after us), we will present two cars with a new decoration of the stand which will also be used at Rétromobile.

Visit us and discover it Hall 4 Stand Q1 Door 4.33 (map at the top of this page)

We will be happy to receive the members of the club around hot rillettes on Friday noon (you can bring some liquid to accompany).

For Rétromobile, the call for attendance with new cars worked well. Many of you responded and we thank you.

The choice of the Board will be communicated to you after Epoqu'auto, probably with an emphasis on the Darracq brand.

Following the organization of the Paris-Rambouillet by our friends from the Renaissance Auto club (end of June to be confirmed), the Board decided to postpone the Paris-Rouen to 2023 to respect the historical alternation of these two major events on our calendar.

A Spring rally, widely open to all categories of cars, is being studied by Pascal Le Poder, and a specific outing for 18/32 will be offered in 2022.

The 2022 schedule will be presented, we hope, at the end of the year.

Members of Teuf-Teuf who organize an outing in their region are of course invited to send us a presentation for publication in the Gazette and/or on the website.

The General Assembly is scheduled for January 22, 2022 at a location to be determined (in the Paris area to facilitate access for all).

As there is only new that has been forgotten, we are waiting for your great car stories to publish them in this Gazette **which is yours**.

Thierry Bergue

HOT TUBE

Waterloo les 10, 11 et 12 septembre 2021

Le «Hot Tube» est un rallye organisé à tour de rôle par un groupe de passionnés du tout début de l'automobile puisque réservé aux voitures du dix-neuvième siècle (1900 et avant).

Ce n'est pas une organisation Teuf-Teuf mais la présence de nombre de nos membres et la qualité des engins participants justifie à nos yeux d'en faire ici la relation.



Waterloo morne plaine ?

La réticence des deux équipages français (votre serviteur et Pascal, notre Trésorier) à visiter le site d'une retentissante défaite française a été vite balayée par la qualité des explications de notre guide et la belle muséographie du mémorial.

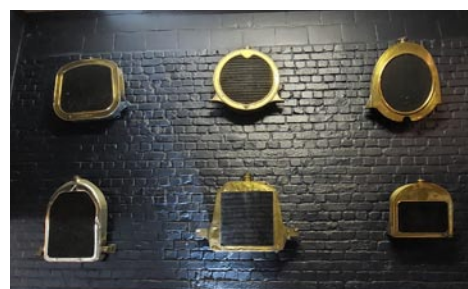


Scène du panorama à 360° retraçant la bataille

Grande consolation aussi au retour dans les rues de la ville où tout célèbre Napoléon et quasiment rien ses vainqueurs, Wellington et Blücher. Si l'Empereur a perdu ici une bataille militaire il a incontestablement gagné celle de la communication quelques deux siècles après !

Mais le meilleur était à venir puisque les organisateurs nous conviaient ensuite à un apéritif et un diner dans les locaux de la carrosserie Janssens, restaurateur (de voitures) à Braine-l'-Alleud.

Une vitrine, dont beaucoup auraient rêvé comme garage, nous conduisait à l'atelier où un apéritif gargantuesque nous attendait, au milieu de voitures toutes splendides même si elles n'étaient pas de nos époques préférées.



Et nous eûmes même un concert au désert lorsque le maître de céans mit en route la réplique de la Bugatti du Roi des Belges pour nous régaler des vocalises de son huit cylindres en ligne.

Changement radical de décor le lendemain, il y avait de la route à faire !

Après l'incontournable cérémonial des mises en route au petit matin, la caravane s'élançait à l'assaut des routes du Brabant Wallon.



La morne plaine chère à Victor Hugo n'est finalement pas bien grande et on rencontre rapidement un paysage vallonné, sillonné de routes étroites, parfois très pentues ou en chemin creux et souvent pavées. Et donc, en dépit d'un bon road-book et des repères peints sur la route, de nombreux équipages s'égayèrent dans la nature, ajoutant ainsi quelques kilomètres à un programme déjà bien fourni.

A l'occasion d'une très forte pente sur route pavée nous avons pu comparer plusieurs techniques illustrées ci-contre : le zig-zag, qui nécessite un bon rayon de braquage et une voiture plutôt basse ou le "copilote freineur" qui ne marche qu'à condition d'un bon rapport poids du freineur / poids à freiner.



Après ces émotions "sportives" tout le monde s'est retrouvé au bar d'un aérodrome pour une pause café rapide car il restait de la route à faire pour atteindre le petit musée où nous attendait un pique-nique crudités-cochonailles agréablement installé à l'extérieur, sous des parasols, car il faisait encore beau à ce moment de la journée. Mais Gilbert Warning et son équipier Tim Moore, absorbés par la visite du musée en oubliant le repas et se mettaient à table au moment où tout le monde repartait, sous un temps devenu menaçant qui nous gratifiait en route de quelques grains, histoire de nous faire apprécier la région sous son aspect le plus commun (vous savez, "un ciel si bas qu'un canal s'est perdu").



Après quelques kilomètres par champs et forêts et un détour de quelques vingt kilomètres pour certains à cause d'un passage à niveau fermé pour travaux, le soleil était de retour pour accueillir la troupe (au moins ce qu'il en restait) à un goûter crêpes, en bordure d'un

pré où ceux qui étaient en retard étaient consolés (et encore plus retardés) par le spectacle de trois mongolfières préparant leur ascension.



Retour à l'hôtel, bâchage des voitures pour la nuit, c'est un peu fourbus qu'on se revigore par une bonne douche avant de retrouver tout le monde pour l'apéritif puis le dîner. Mais la journée a été longue et beaucoup ne pensent qu'à retrouver leur lit pour être d'attaque le lendemain.

On déplorait l'absence des deux français le Dimanche, Pascal pour deux tuyaux déssoudés sur son radiateur et moi pour un arbre primaire de boîte désolidarisé du cône d'embrayage.



Pour commencer les remorques étaient acheminées sur le lieu du repas de midi afin de permettre à tous de prendre le chemin du retour plus rapidement. Puis après un retour "chartérisé" à l'hôtel, les "survivants" s'élançaient pour une promenade de vingt et un kilomètres qui conduisait à un château ayant appartenu à la famille de Crawhez. Pierre de Crawhez était l'un des premiers coureurs automobile, principalement sur Panhard. Créateur et premier vainqueur du circuit des Ardennes il a été aussi Président de l'Automobile-Club de Belgique.



Halte appréciée avec "un p'tit coup pour la route" afin de tenir jusqu'au lieu du repas situé à quelques vingt cinq kilomètres.

Destination "La Ferme du bon dieu qui croque" pour cette dernière étape du Hot Tube 2021. La femme de notre hôte de vendredi soir y reçoit des mariages ou autre festivités dans

son job de traiteur, et toute la famille Janssens est là pour admirer les Ancêtres, une bonne occasion de les remercier de leur accueil chaleureux.

Sitôt arrivés certains s'activent pour embarquer leur voiture afin de partir sans tarder à la fin du repas, tandis qu'un groupe de mécaniciens s'affère pour réparer quelque problème sur la voiture de Thierry Baele. Mais les plus désœuvrés en profitent pour "faire un niveau" en attendant de passer à table et se dire au revoir.




Longue vie au Hot Tube et un très grand merci à Corinne et Xavier De Coninck, les Gentils Organisateurs de cette mémorable édition.

Texte : Bernard Dumas

Photos : BD et X. de Coninck

30^{ème} RALLYE DES ANCÊTRES

Compiègne les 9 et 10 octobre 2021

Il y a 32 ans Jean Pierre Guillery Le Rolland décide avec le bureau du club de créer ce Rallye. L'idée est de rendre hommage aux pionniers de l'automobile en région Parisienne. Ce sera un pèlerinage traversant Puteaux, Neuilly, Courbevoie, Levallois, Suresnes, Billancourt, etc. Hauts de Seine jusqu'en 2001. responsable, (Mr  Le département des nous aide beaucoup Là un nouveau Tampon la Jarriette, un nom qui ne s'oublie pas !) exige que pour 2002, voitures, collectionneurs et public déjeunent tous ensemble sous un grand chapiteau. Jean Pierre refuse et 2002 est « chômee ». Comme « Tampon » ne change pas d'avis, le Rallye, grâce à Alain Lamm et au Gavap migre à Compiègne en 2003. On ne perd pas au change, la région de Compiègne est bien mieux adaptée à nos machines et le musée nous ouvre ses portes.

Au début, ce Rallye était réservé aux Ancêtres (véhicules d'avant 1905). Il est le seul (et encore aujourd'hui) en France à regrouper des autos aussi vieilles. Très vite le bureau réalise que lorsque le club fût fondé en 1935 il n'acceptait que des voitures d'au moins 30 ans. Respectueux des fondamentaux le club décide donc de modifier l'année limite en la portant à 1905 inclus.

Quel bonheur de se retrouver après une nouvelle année chômee (à cause d'un virus ce coup ci, pas d'un coup de Tampon !). Le club a décidé d'accueillir les concurrents au champ de course, plus champêtre (donc Bio !) que le parking habituel. Il y a installé un Barnum pour recevoir les participants : distribution des plaques, du road-book, et de leds rouges et blanches pour signaler nos engins, le tout dans un sac à dos décoré du logo du Club. Et, même s'il ne fait pas froid, un café pour se réchauffer.

Coronavirus et Brexit ont fait chuter le nombre des participants, 32 contre les

N°	prénom	NOM	Pays	VOITURE		
				marque	type	année
1	Marc	SABBE	B	PEUGEOT	49	1902
2	Pascal	LE PODER	F	HURTU	G	1900
3	Thierry	BAELE	B	HURTU-LEON BOLLEE		1897
4	Bernard	DUMAS	F	RENAULT	C	1900
5	Wolfgang	PREISINGER	D	COVERT		1903
6	Claus	SIGLE	D	SWIFT		1904
7	Clive	BOOTHMAN	GB	NAPIER	D45	1902
8	Nick	CANFOR	GB	DE DION BOUTON	G2	1901
9	John	HANKIN	GB	ADLER	Model 2	1901
18	Marc	GEERKENS	B	POPE HARTFORD	D	1904
10	Philippe	HOUDAYER	F	DE DION BOUTON	K1	1902
17	Patrick	LAUBIE	F	CLEMENT STERLING		1901
11	Dominique	PHILIPPE-JANON	F	DE DION BOUTON	R	1903
12	Laurens	KLEIN	NL	MORS		1904
13	Thierry	BERGUE	F	DARRACQ	C	1901
14	René	VERBIEST	B	CLEMENT	runabout	1902
15	Gilbert	WARNING	NL	RENAULT	D	1901
16	Hans	VAN HUIZEN	NL	SCHAUDEL		1901
19	Hervé	BARROIN	F	ALCYON	voiturette	1905
20	Heinrich	RIDDER	D	CADILLAC	A	1903
21	Els	DEKEMPE	B	LEON BOLLEE	voiturette	1897
22	Rudy	LEBLON	B	LEON BOLLEE	voiturette	1899
23	Jean Yves	HUBERT	F	UNIC	C1	1908
24	Sébastien	RICHER	F	DECAUVILLE		1901
25	Jean Luc	BAUDOIN	F	DARRACQ	H	1904
26	François	PRUNIER	F	RENAULT	AX	1909
27	Xavier	DE CONINCK	B	DECAUVILLE	voiturelle	1899
29	Jan Anton	PAALMAN	NL	ASTER	16/20	1904
30	Jean-Alain	GREZE	F	DE DION BOUTON		1904
32	Wolfgang	KRAMER	D	LEON BUAT		1903
33	Philippe	DE LUCA	F	LION PEUGEOT		1907
34	Théo	BIKENS	NL	RICHARD BRASIER		1904

Liste des participants



plus de 50 des autres années. Le plateau avait donc été exceptionnellement étoffé par 3 voitures du club plus «récentes» (1907, 8 et 9). Seulement 3 équipages Anglais, 4 Allemands, 5 Hollandais, et 7 Belges. Mais quel plateau ! 21 marques. Vous en connaissez beaucoup des rallyes avec un tel ratio : 21/32? Je cite : Adler, Alcyon, Aster, Brasier, Cadillac, Clément, Covert, Darracq, Decauville, De Dion, Hurtu, Léon Bruat, Léon Bollée, Lion Peugeot, Mors,

Napier, Peugeot, Pope Hartford, Renault, Schaudel, Swift, Unic.

Un signe de ralliement spontané et incontrôlé apparaît depuis 32 ans (j'ai été présent à tous sans exception) dans ce rallye : le sourire, quelle que soit la météo. Ça commence à l'accueil le vendredi. Piaffant d'impatience face au WE qui se profile les participants font montre d'une grande euphorie dès leur arrivée, dès la réception de leur dossier, dès la découverte des autos déjà là tout juste déchargées de leur plateau et des copains que l'on a parfois pas vu depuis plus d'un an. En plus «il fait soleil». Et puis ils ont tout le temps et toute la place voulue pour stationner voiture, remorque, et ancêtre avant de repartir en ville pour leur hébergement. Rendez-vous demain à partir de 8h30 pour exposer les autos devant (pour cause de vigipirate en vigueur) le Château de 10h00 à 14h00.

Samedi les portes du champ de courses s'ouvrent à 8h30. Les plus matinaux s'affairent aussitôt sur leur monture. La brume matinale camoufle un peu les échappements de nos moteurs encore froids. Ce matin nous avons peu de chemin à faire pour rejoindre le parvis du château et exposer notre musée vivant devant le musée de l'automobile. Quand même les participants ont la possibilité de visiter, au choix, le musée automobile, le musée hippomobile, ou les appartements. A l'heure du déjeuner les responsables se divisent en deux équipes : l'une déjeunera vite de 12h à 13h, l'autre déjeunera vite de 13h à 14h..... Garantissant ainsi une surveillance pour nos autos restées hors du château (rappelez-vous !).



Les voitures impeccablement alignées sur le parvis (merci Jean-Alain), munies de leur "cartel" monté sur un support aux armes du Club (merci Mr le Président)

14 heures : les manivelles sont tournées (ah, j'ai entendu un ou deux démarreurs!). J'ai aussi entendu des bruits de boîtes! Une à une les autos traversent 200 mètres de chaussée pavée, où elles sont allègrement secouées. Puis le bitume moderne apaise les lames de ressorts. Vite sortis de la ville nous parcourons 25 km dans la forêt en direction de Armancourt. Inépuisables, ces circuits si bien adaptés à nos Ancêtres, nous en découvrons à chaque fois de nouveaux. Insatiables nous nous gavons de cette farandole d'autos traversant la forêt les unes derrière les autres. Les plus puissantes doublent les moins musclées. Dans la Renault 1900 nous doublons la Hurtu contemporaine. Celle-ci est munie d'un GPS (plus récent que la voiture !!!) qui lui donne une vitesse de 17 km/h. Fais gaffe Pascal tu t'emballes, et regardes dans ton rétro peut être qu'un marathonien va te dépasser! Le but de cette balade est de nous faire visiter un atelier de carrosserie automobile. Un vrai, là où les



pros savent «sculpter» la tôle. Paul Chevallier, le « choumac » nous fait une démonstration de son savoir-faire sur un morceau de tôle d'aluminium, et quand je vous aurai dit qu'il fait aussi bien la structure bois des carrosseries qu'il restaure, entre deux répétitions comme ténor dans la chorale de la Garde Républicaine, vous conviendrez qu'on ne peut que s'exclamer : chapeau l'Artiste !



Restauration en cours d'une Amilcar chez Paul Chevallier

Puis par ces routes forestières, où nos machines se régaler nous réintégrant le champ de courses. Garé et gardé, notre musée roulant se repose à côté du restaurant de l'hippodrome où nous dînons.

Dimanche. Dès 8 heures les plus matinaux s'activent. C'est que le départ est pour 9h. La brume annonciatrice de beau temps est bien présente. Les leds offertes la veille sont les bienvenues. Nous prenons la direction de Pierrefonds. Belle perspective que ces autos qui se suivent dans la brume matinale. Si elle n'est pas suffisamment dense, heureusement, pour nous gêner, elle donne à la « queue leu leu » de nos Ancêtres un air surréaliste. Parfois des écharpes de brume se confondent avec la condensation des échappements. Il fait bien frais



et si le brouillard nous charme nous guettons avec avidité son départ qui laissera place au soleil. Il apparaît au moment où nous arrivons à l'Hôtel des Thermes à Pierrefonds pour le casse-croûte. Boissons et nourritures chaudes et froides sont copieusement appréciées.

Puis le rallye repart pour une boucle à deux vitesses qui le ramènera ici pour le déjeuner. Une courte pour les petites motorisations et une bien plus longue, pour les gros moteurs.



Réchauffés mais affamés, tous sont de retour à l'heure pour se mettre à table après un apéritif servi sur la pelouse ensoleillée. C'est l'occasion de remercier les sponsors et nos équipes d'assistance puis de remettre le Trophée Guillery Le Rolland au couple Els Dekempe/Rudy Leblon pour avoir roulé de conserve, elle dans une Léon Bollée de 1899 et lui dans une Léon Bollée course de 1898, puis de récompenser Dominique Philippe-Janon qui effectuait ici sa première sortie au volant de sa De Dion « populaire ».



Après le déjeuner nous reprenons la route de Compiègne, mais pas par le chemin le plus direct, histoire de profiter encore un peu de ce trentième Rallye qui va se clore.

Pas de panne sur ces deux jours. Enfin pas de pannes rédhibitoires ! Certes il a fallu épauler quelques soupapes automatiques, dégraisser des allumages, resserrer par-ci, par là quelques pièces en mal d'indépendance mais tous ont réussi à boucler. Et il est là le challenge de notre rallye. C'est grâce

à l'entr'aide et à notre auto-assistance que nous y arrivons. Et c'est ce qui fait aussi l'ambiance particulière de ces rallyes de très vieilles, où personne ne cherche à épater personne, et où tout le monde cherche à dépanner tout le monde. Il faut aussi remarquer que nous comptons parmi nous de plus en plus de Conductrices. Certes nous sommes loin de la parité, mais ce partage qui pointe doucement son nez depuis quelques années prouve que l'automobile ancienne, même très ancienne, n'est pas une affaire de (vieux) machos.



Texte : Didier Vialard

Photos : Pascal Le Poder, Philippe Poitte et Jean-Luc Grandvallet

REMERCIEMENTS

Le Club des Teuf-Teuf-VCCF remercie chaleureusement :

Ses Sponsors : Autoéco, AMNV (Les Amis du Musée National de la Voiture), BMW Dynamism Auto, CLP Auto (Carrosserie Le Poder), Mécanic Art.

Le Château de Compiègne et l'Hippodrome de Compiègne avec une mention spéciale aux conservateurs Richard Keller et Maria-Anne Privat pour leur conduite bénévole des visites et à Mme Soyer et son équipe pour l'accueil et l'aide à l'hippodrome.

Les frères Maurice et André Boeuf, nos "Anges Gardiens" avec leurs remorques.

L'"artiste" Paul Chevallier pour son accueil

Et ne manquez pas cette vidéo sur PrewarCar :

<https://www.prewarcar.com/rallye-des-ancebres-2021-club-des-teuf-teuff#group>

RESTAURATION D'UNE PHILOS

Notre nouveau membre, Jason O'Shaughnessy, nous a fait parvenir ce texte intéressant à propos de sa Philos. Une fois n'est pas coutume, nous le publions en Anglais dans sa forme originale.

I would start by asking the readers, if you have any advice, own a Philos or can answer any of the questions posed throughout the article, please contact me.

I had been looking for an interesting Edwardian car for some time. In 2014 a friend informed me that a light car was for sale in Bonham's auction in March of that year. I travelled to the UK, bought the car and returned with it to Ireland.

I started my research for information on the marquee by contacting Fons Aklemade, the noted historian, and he informed me that Philos marquee was founded in Lyon, France in 1912. Vehicles were manufactured up to 1923; survivors are rare.

I have since discovered that these cars were mostly built as a two-seater, the Philos took its name from one of the many ancient Greek words for 'love'. The Philos car was purchased by the French Army for use during World War 1. Engines were by Ballot, of 1,131c side valve four, with other engine types featuring in post-war production. In 1923 the factory was acquired by Lyonnais garage owner Jean Gras, who continued production under his own name until 1930.

The car I own is a four/five seater example and I believe is called a Double Phaeton. I have not been able to find another example with this actual type of bonnet and bodywork. The engine number is 14081. Since working on the car I believe I have found the Chassis number , which I think is 2016.

When I purchased the car, it came with little or no history, save for a receipt from a David Baldock in the 1990's. It was then that my research began for the history of the vehicle.

I started by advertising on Prewarcars. I was fortunate that Bart Mooy in Belgium contacted me with photos of his Philos car. He also collects automobilia and had other pictures of Philos cars----as luck would have it, it was my actual car! The pictures appear to range from the 1950's to the 1970's with the black and white photo being the oldest and the picture appears to have come from the Eigendom Automobielmuseum Driebergen and the picture is numbered 4910. I believe this museum was belonged to Mr. Geerlig Riemer and was situated in the IVA Business School in the Netherlands.

The picture below is blown up to give a better view of the car but in the original picture you can see the roofs of the houses and I would guess that it's from the



1950's as there is only one television aerial---what changed times!

I have not been able to establish if the car was part of Mr.Riemer's collection or the location of where the photo of car was taken.

The next photo show the car in a museum type setting and would appear to be from the 1970's.

To date I have not been able to establish where these photos were taken and if any reader has any ideas I would be grateful.

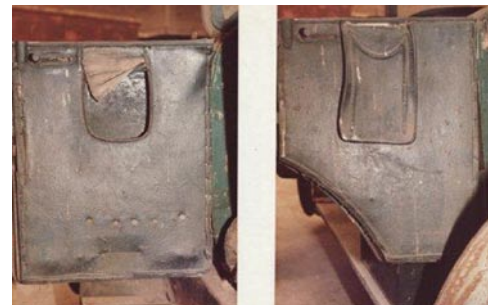


More photos exist and I am happy to share these with anyone who is interested. In this last photo there is a truck or van behind the Philos and it has sign writing of the time. The sign writing mentions a telephone number in Leidschendam in the Netherlands and for this reason I feel that these latter pictures are from the Netherlands---again if any readers have any information or ideas, I would welcome their assistance.

It's clear from the photos that the car was modernised post war and I have managed to date the shock absorbers to the 1919/1920 period. The lights and the instruments were all added and the car obtained electric lighting at that time, but this is only my guess, based on the generator and switches added.

The pictures also show that the car was green, with black wings. Oddly enough, quite a lot of the brass was also painted black and I think it was an attempt to modernise the car and make it closer to the fashion of the early 1920's , when brass fittings were on the wane.

While I was working on the wings and body tub, it became clear that the car had sported a very lively colour scheme in its early days and it was clear that Blue was the original colour on both the body tub and wings.



A Leather interior had been in the car, but sadly was removed prior to my purchase.

As part of my renovation of the car, I looked at the following components and will discuss each in more detail. Carburettor, Magneto, Engine compression and water-jacket leak, Steering box and linkages, Shackle plates,

pins and greasers, Gearbox, Back axle, Body tub, wings and painting, Brakes.

The car was a non runner when I purchased it.

Carburettor:

I started with the carburettor and tank. The tank is in very good condition but the petrol tap was leaking and repairs to it could not create a tight seal so it had to be, sadly, replaced. The carburettor, a Zenith, was completely gummed up and looked as if it was completely filled with sand. I stripped and cleaned it thoroughly. From the pictures I have of the car, the carburettor appears to be original. As part of my work, I have replaced the carburettor, as I now have a proper early manual choke to assist starting. The carburettor was obtained from Richard Eastmead in the UK and a specialist in early Zenith Carburettors. Richard was very good to me and helped considerably on advice in respect of the car.

Magneto:

The inability for the car to start can be blamed on the magneto. From the earlier pictures I have and the literature of the time, a "fixed" magneto was used originally. By the time I purchased the car, a RB---Rousseau Bignon magneto with automatic advance and retard was fitted---the advance/retard function was seized and this was not possible to establish until the magneto was removed. I have since purchased a correct Bosch "fixed" magneto and also have repaired the Rousseau Bignon.

Engine timing, Compression and water-jacket leak:

When purchased it was clear that the car had not run in many years. There had been filler placed over an obvious water leak on the cylinder head. A check and change of the engine oil showed no signs of water---a blessed relief. The compression test showed that the values were low. The leak on the water-jacket also showed signs of repair and a review of the old photos clearly show the old repair. A review of the work done and silvery finish on the welding show a very early cast iron weld repair, the leak from it is very minor and will require only a very light touch up on an area of approx. 2 cm.

There are no timing marks on the flywheel to indicate the timing and this required a lot of work and patience to determine TDC and then retard sufficiently for 9

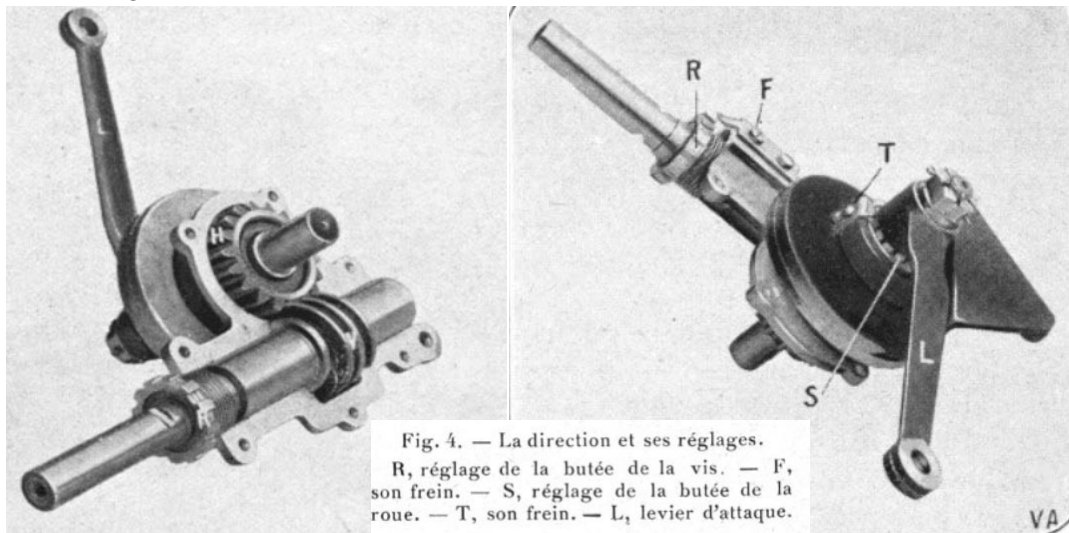
firing point.

Having made the necessary checks and placing a little light oil in each chamber, I managed to start the car. A review of the compression afterwards confirmed that nearly each cylinder was reasonably equal and well within normal limits. Pressure was now around 60 to 70 after the engine had run and cleared herself.

Steering and linkages:

Play existed in the steering box and the linkages. The retaining nut holding on the drop arm link simply could not be opened and required the assistance of an engineering firm to remove the arm from the box. The box, once stripped, clearly showed that a very ingenious system was used for adjusting wear out of the system. The box contains a number of offset brass bushings, which when rotated increase or decrease the meshing of the cogs within the box. The diagrams below show the concept and come from an article of the time. The steering box adjusters were all seized ---someone had attempted to move the adjusters using a chisel instead of a C wrench.

Free play within the steering is approx 1.5 (3.81 cm) of travel at present which is reasonable---however I hope to see if this can be reduced further as this will make the driving experience better.



Shackle plates, pins and greasers:

I had discovered that the shackle pins were worn and had created an oval effect in the shackle holder attached to the chassis. The shackle pins operate on the principal of being centre drilled, with a hole protruding half way down the shaft at a 45 degree angle to allow the grease to come out. None of them worked and all were blocked, with the heads having been broken off in some cases.

To get this fixed, new shackle pins were made, and increased in diameter by 1mm. The shackle plates were bored out to take the new size. The shackle holder on the chassis required I making up a jig from an old pillar drill and clamping it to the chassis horizontally to allow a reamer to remove 0.5mm of material from the shackle hole, where it was proud and in turn remove the oval effect.

As you can appreciate in some spots the reamer removed no material and in others the full 0.5mm on the radius to achieve the overall opening being increased by 1mm.

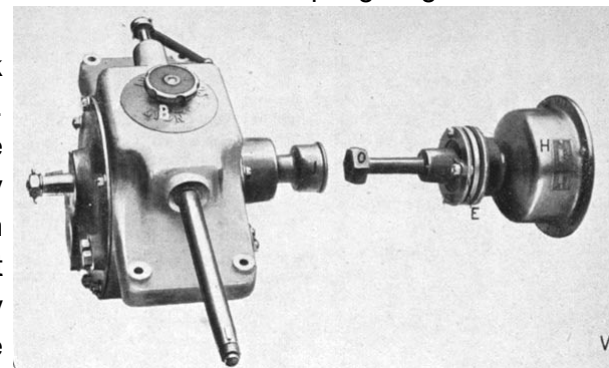
Speed was the issue---in this case an exceptionally slow speed and the job for each side from commencement to getting through the other end was approx 2.5 hours for each shackle holder attached to the chassis---it was worth it---all play was removed.

Next to the greasers---to date I have counted over 30 greasers---all were either seized or broken off. A significant period of time was spent trying to get the correct size greasers in France. Once obtained I soaked all the greasers in kerosene and left them for some months---this results in the grease getting soft and allowing the repair of the greasers themselves---I found that stripping them, especially the tecalemit variety, is the only reliable way of ensuring they are operating correctly.

Gearbox and clutch:

I had very little work to do on the gearbox thankfully---however the cover, as marked on the drawing below as item "B" is missing and some previous owner felt that an old angle grinding disk would suffice---I am attempting to get the correct cover for the box.

The clutch, other than to check the oil, has also required no service. It's a Hele-Shaw clutch and these are renowned for their reliability and service---my only concern is to determine what the correct type of oil for this clutch is? Any advice from your readers would be welcomed!



Back axle:

The back axle seems to have little or no wear or rumbling so I am hopeful it will require no work.

Body tub, wings and painting:

I felt that the overall appearance of the car needed improving as the wings were very scratched and chipped, especially with bolts holding them in place instead of rivets, I decided to repair the wings and obtained Brass rivets which my father and I decided to attempt ourselves---we managed to recess the heads into the wings and rivet the original brackets back onto the wings.

It was obvious that the wings would require painting and we decided to paint the whole car---we decided to paint the tub blue and leave the wings black. Originally the whole car had been blue which we discovered when we sanded the wings. The first picture below gives an indication of the original colour.

The recommended process of painting the car requires 3 coats of primer, 3 coats of undercoat and 3 of finish paint. Its important to use good quality wet and dry paper. I found that all sanding must be done wet and I found that keeping the paper clean is a must---to do this you need to rinse the paper in water every 2 to 3 rubs you give it on the car. I did not use a mechanical sander; we did all the sanding by hand.

Ideally if a person can push the car outside and use a hose on low pressure to wash the bodywork before the sanded area has dried, it's a real bonus, but I managed to do this inside with the use of good quality cloth and good lint free paper rolls to wipe down the body.

Prior to the application of paint, it's recommended to use a good quality "Tack" rag. These are great and remove any dust from the surface.

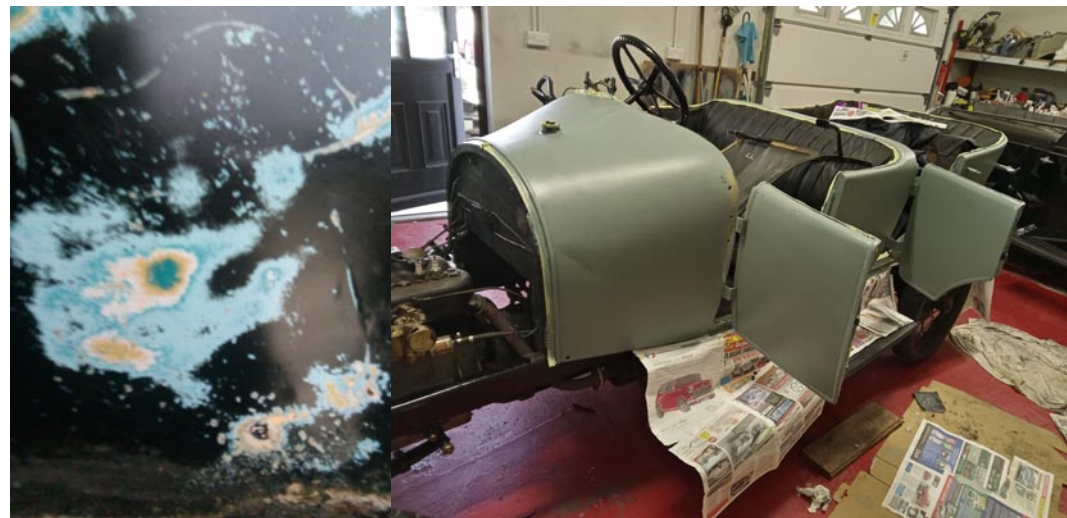
To treat the bare metal, the primer I used was a paint called Löwe rust Primer---it has a filler like approach to small imperfections and I found that when I sanded it, I obtained a really good smooth surface for the undercoat.

The undercoat and top paint I used was supplied by Craftmaster paints in the UK. I found them a very good company to deal with and their advice is second to none. The paint uses a special formula for applying by hand and is a coach enamel paint. My understanding is that this paint is very similar to the type used originally on these cars as these cars would not have been sprayed.

The advantage of this paint is that you can recoat the car in 24 hours but it would still take between 6 and 9 days to finish a car.

The brushes recommended and used are Purdy Monarch Elite and I found them very good. The key with painting in this way is to break the car up into sections and plan how you are going to move round the car, raise as little dust as possible in the process and ensure that you maintain a wet edge. For example, the scuttle on the car, you need to move from the left of the car to the right side to ensure that the panel is painted in one piece , otherwise a join will show.

I am still working on the car and most of it is finished in terms of painting except the wheels. I am undecided if the wheels should be painted black or , as I have seen other period Philos cars , in the body tub colour? Would readers have advice?





In theory the finish should be almost, if not as good as a spray job—This is not, in my opinion, really that achievable as today people use cutting compounds to flatten the finished spray surface and often use a lacquer also—with this coach enamel, there is no final compounding nor the use of lacquer.

It's also worth noting that you are looking to achieve paint thickness, referred to as Microns and this process of brush painting helps achieve a decent paint thickness.

Brakes:

At present I am trying to remove the back wheel from the car on the left hand side. The brakes appear to be catching when the car is rolled forward but not back.

Conclusion

The car has resulted in me making great contacts, friends and has extended my passion for visiting France ----it's the reason I joined Teuf Teuf! The car has also brought me in contact with the great grandson of the founder of the marquee Xavier Bernard who owns Sapiac industries.

I also obtained great information from the Foundation Berliet. I also obtained great help from Bernard Vaireaux of the Musee Henri Malartre, the late great Mike Worthington Williams of 'The Automobile' magazine. A special thanks to Richard Keller, then Chief Curator of the Musee National de L'Automobile in Mulhouse who organised some photographs and information of the museums Philos for me. Rutger Booy of Conam and Hubert Raynaud who obtained a lot of scanned paperwork and photos for me.

Mr.Ivan Mahy of Mahymobiles Museum and his team were very kind in their search of records and advice on the marquee Philos. Last but not least I would like to thank my friend John Vahey in Cork, who has always supported me throughout

the project with advice.

I cannot name all who have helped but there are many and I thank them all. Much is spoken of the camaraderie of sport, I have found that the French, Dutch and Belgians are quick to help and advice and no barriers exist to try and support our hobby.

Timeline of the car

1950's Picture exists with a faint "66" on the radiator. This can still be seen on the radiator today. On the back of the black and white photo is written "Eigendom Automobielmuseum Driebergen".

1970's/1980—Colour pictures show the Philos among a collection of other vehicles and one of the vehicles has an address on the side of the vehicle advertising a business in "Leidschendam" and looks to be a museum back lot setting.

1990---April and the car is entered in a UK auction at Brooks. The advert from the Brooks catalogue states that the car was complete, un-restored and that it had been in European ownership for the past 20 years and that the sale was subject to VAT if a UK purchaser bought it. I find that having to charge VAT was strange unless the car came from a museum exhibit (Most likely) or from a European country outside the European Union (Unlikely) but possibly Switzerland?

1990----July and the car is now auctioned again, by Christies. It has now been repainted, with a new hood, but sadly the leather interior had been removed with Leather Rexene having been used. At this stage all UK taxes had been paid. Car is sold by Martin Johnson to D.E. Baldock Ltd. On the 31/7/90

1991---In February the car is sold by the car dealer D.E.Baldock Ltd to the Karl Ritter museum in Austria.

2013---On October the 12th of that year, the car is auctioned by Coy's, as part of the disposal of the Ritter museum. The car is purchased by Justin Banks the motor dealer and re-enters the UK as a non-runner.

2014---The car is entered into a Bonhams auction on March the 8th, where I buy the car and bring it to Ireland.

Many thanks to all

Jason O'Shaughnessy.



SUR LE MARCHÉ



Encore quelques articles disponibles à la boutique des Teuf-Teuf

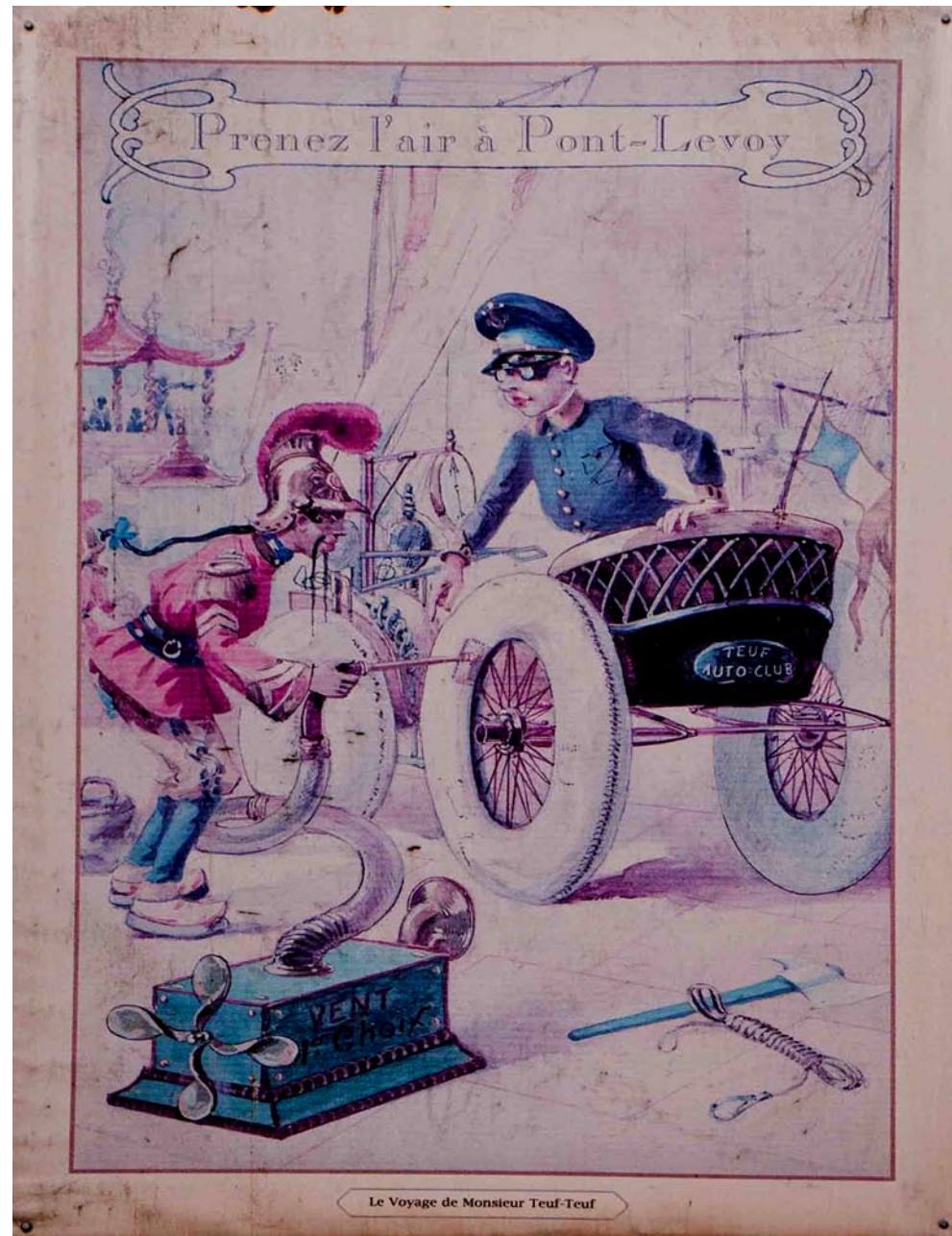


LA BOUTIQUE DES TEUF TEUF

MUG	5 €
GLACIERE	10 €
BLOUSON XXL	80 €
TOPETTE	10 €
CRAVATE	5 €
PLAQUE DE CALANDRE	40 €
PLAQUE de membre	25 €
MEDAILLE paris rouen	5 €
MEDAILLE paris rouen	5 €
PLAQUE DE RALLYE diverses	2 €
AFFICHE	1 €
DVD rallyes ancêtres et Rambouillet	3 €



AU FIL DE NOS LECTURES



Le Voyage de Monsieur Teuf-Teuf

Transmis par Pierre-Jean Desfossé