



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,

Epoqu'auto fût un grand moment de rencontre et de convivialité, et nous espérons bien sûr vous retrouver à Rétromobile pour partager notre passion.

L'équipe de Rétromobile rencontrée lors de notre apéritif rillettes chaudes à Lyon nous garantit le même emplacement que les années précédentes.

Souhaitons que la nouvelle vague de Covid épargne ce salon de renommée mondiale.

Cinq à six véhicules Darracq devraient être présentés cette année aux côtés de quatre autres véhicules tout aussi remarquables, qui montreront toute la diversité de notre Club.

Nous saluons l'arrivée de 4 nouveaux membres :

Jacques Fecherolle, Rudy Henry, Lawrie Smith et Patrick Venturini.

Soyez les bienvenus !

Mathias Gaillard nous présente ce mois-ci un article très intéressant sur un décriptage en noir et blanc de nos véhicules avant la généralisation de la pellicule couleur, merci à lui d'avoir répondu à notre souhait de publier des articles écrits par nos membres.

Le calendrier 2022 est déjà bien rempli, avec une première sortie du Club à retenir pour le rallye de printemps fixée au 22 mai organisée par Pascal Le Poder.

Les nombreuses propositions du calendrier réjouiront sans aucun doute les amateurs de rallyes que nous sommes.

Nous avons l'habitude de commencer l'année par l'Assemblée Générale fin janvier malheureusement les prévisions sanitaires sont défavorables pour toutes les réunions à l'intérieur.

Afin de préserver la possibilité de tenir une A.G. "normale" avec la convivialité



SOMMAIRE

Le mot du Président.....	1
Calendrier 2022.....	2
Devinette.....	3
Epoqu'auto.....	5
Au Fil de nos Lectures.....	6
Devinette (suite).....	7

La Gazette
N° 011

Décembre 2021

qu'il sied, le bureau envisage de décaler cette date au vendredi 11 mars juste avant le Salon / bourse d'échange de Reims.

Elle se tiendrait éventuellement dans une salle du musée automobile permettant ainsi la visite du musée le vendredi après-midi avant la réunion avec un dîner à la suite dans cette même salle.

2021 se termine, alors je vous souhaite de très belles fêtes de fin d'année.

Pour ma part dans ma lettre au père Noël j'ai demandé une très belle Georges Richard quatre cylindres de 1902 comme celle qui était à Epoqu'auto !

On peut toujours rêver... »



Dear members and dear friends,

Epoqu'auto was a great moment of meeting and conviviality, and of course we hope to meet you at Rétromobile to share our passion.

The Rétromobile team we met during our hot rilette aperitif in Lyons guarantees us the same location as in previous years.

Let's hope that the new wave of Covid will spare this world famous fair.

Five to six Darracq vehicles should be presented this year alongside four other equally remarkable vehicles, which will show the diversity of our Club.

We are proud to greet the registration of 4 new members : Jacques Fecherolle, Rudy Henry, Lawrie Smith and Patrick Venturini.

Welcome !

Mathias Gaillard presents us this month a very interesting article on a black and white description of our vehicles before the generalization of color film, thank you to him for having responded to our wish to publish articles written by our members.

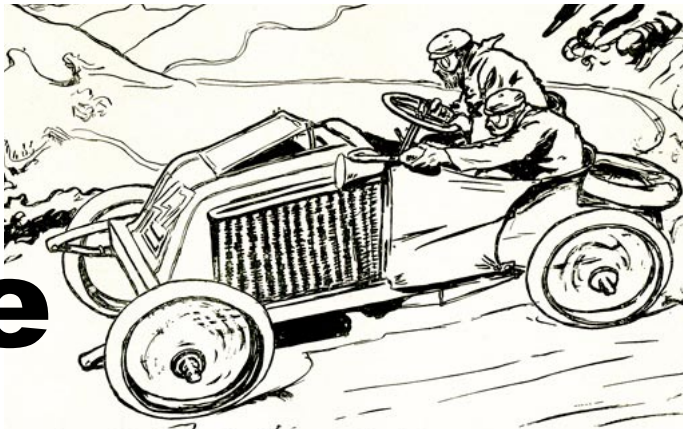
The 2022 calendar is now quite fulfilled, with a first Club outing to remember for the spring rally set for May 22, organized by Pascal Le Poder.

The number of proposals on the calendar will undoubtedly delight rally fans like us.

We used to start the year with the General Assembly at the end of January unfortunately the sanitary rules anticipated for that period are unfavorable for indoor meetings.

À PROPOS D'AUTHENTICITÉ : exercez votre perspicacité

Notre ami Mathias Gaillard vous propose un petit jeu qui finit en une affaire très sérieuse qui devrait tous nous mobiliser !



Petite devinette

J'aimerais vous ouvrir les yeux sur un détail historique !

J'aimerais que les érudits, les collectionneurs et les amoureux des premières voitures participent à cette petite devinette.

Voici une grande variété de documents d'époque (Sources diverses, personnelles et internet). Chaque document représente un ou plusieurs ancêtres. Aucun document ne provient de la même source, pourtant, chaque véhicule a un point commun avec tous les autres.

Un point commun majeur !

Un point commun que vous retrouverez sur pratiquement tous les documents d'époque d'avant 1914.

Un point commun avec vos propres documents anciens.

J'aurais pu ajouter des centaines de pages de documents d'époque, cela n'aurait pratiquement rien changé.

C'est très facile, tout le monde peut trouver quelles que soient ses connaissances.

Quel est ce point commun ?

Pour ceux qui ont deviné, laissez aux autres le temps de trouver, il n'y a malheureusement pas de voiture à gagner.





ILLERES - Carrosserie et Garage JOURDAIN



Souvenir des Ardennes

Ardenneoise défilant



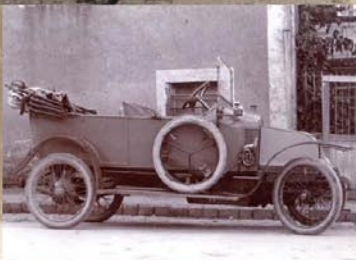
Circuit de la Savoye - Paris



Paris - Pétrolelle - Paris



Villomain sur sa 120 ch' Bayard-A. Clément



EPOQU'AUTO

Lyon 5-7 novembre 2021

Notre club était invité par les organisateurs (Club des AAA, n°2 inscrit à la FFVE) à participer à ce salon qui s'affirme d'année en année comme l'un des meilleurs de France, pour preuve les quelques 86000 visiteurs enregistrés sur les trois jours.



C'était doublement une première pour les Teuf-Teuf : première participation à Epoqu'auto et première mise en oeuvre des bâches et leurs supports créés pour animer le stand et cacher les «zones techniques». Vous en avez une idée grâce à la photo ci-dessus prise avant l'ouverture.

Le stand était un peu trop petit pour 2 voitures (mais «à cheval donné on ne regarde pas ses dents») ce qui nous a conduits à déborder un peu.

Nous avons vu passer beaucoup de monde, notre emplacement juste après un des deux accès s'y prêtait, mais en même temps nous avons perdu ceux qui entraient par l'autre porte et ne nous cherchaient pas spécialement.

On exposait un vélo fourni par Jean-Alain Grèze, la De Dion «populaire» du «régional de l'étape» et organisateur pour les Teuf-Teuf, Dominique Philippe-Janon et la très belle Georges Richard que notre adhérent Bernard Douysset avait apportée de la région de Montpellier.

Qu'ils soient tous remerciés de leur implication et leur dévouement pour le Club.

Le moteur de la Georges Richard comportait quelques singularités techniques qui ont bien intéressé les fervents de mécanique, et il y en a dans un salon de voitures de collection!

En particulier son allumage par magneto basse tension (ou encore par rupture de courant comme on l'appelait à l'époque) a fait couler beaucoup de salive.

Nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet prochainement.

D'une manière générale, chacun s'accordait à trouver que ce Salon présentait un excellent équilibre entre marchands de voitures, marchands de pièces et espaces clubs.

Contrepartie du succès, les allées étaient surchargées aux heures de pointe et seuls les pros de la chine comme notre cher trésorier arrivaient à dénicher quelques pépites !

On notera aussi une exposition ébouriffante proposée par nos amis de l'Amicale Tricyclecariste de France.

Au bilan nous avons pris six contacts susceptibles de déboucher sur une inscription (dont 2 d'ores et déjà effectives) et rencontré des personnes qu'on ne voit pas autrement parce que domiciliées dans le Sud.

Donc nous avons bien l'intention de mettre cette manifestation de manière pérenne à notre calendrier, reste à trouver comment gérer le conflit de dates avec le Londres-Brighton les années où nous y participons.

Mais tout le monde n'a pas une voiture éligible... alors avis aux amateurs !



**Niveaux
Contact
Moteur**

.....

AU FIL DE NOS LECTURES

(pendant que vous réfléchissez à la réponse de l'article précédent)

Notre cher vice-président a le chic pour dénicher des objets appelés Teuf-Teuf.

Sa dernière trouvaille est bien dans la lignée des articles précédents sur les roues élastiques.

Pneumatique le Teuf-Teuf. — Le pneumatique « le Teuf-Teuf », que représente la figure 137, nous fournit l'exemple d'un bandage que l'on pourrait appeler semi-pneumatique.

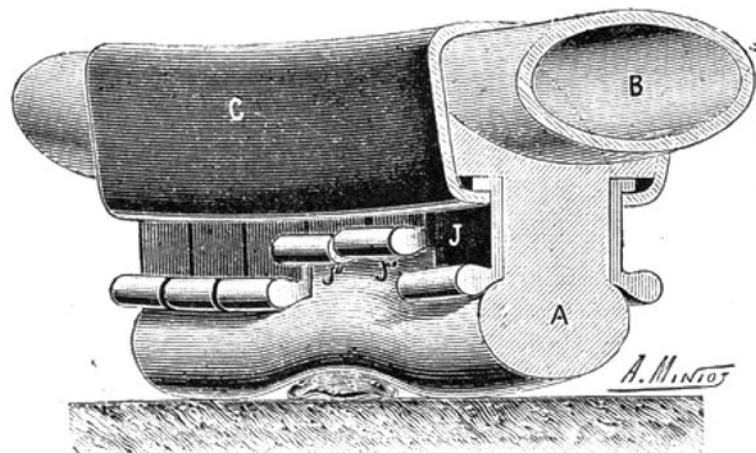
Comme on le voit, la chape ordinaire des pneus est remplacée par un bandage plein A, qui constitue la bande de roulement.

Le Teuf-Teuf se compose essentiellement d'une forte chambre à air B, qui est placée à l'intérieur d'une jante creuse spéciale C et contre laquelle vient s'appuyer un caoutchouc plein A ; ce dernier se trouve maintenu entre deux séries de glissières métalliques J, qui forment une seconde jante, mobile par rapport à la première.

La jante J J s'applique sur la première dès que l'on gonfle la chambre B et fait alors faire saillie au bandage plein A.

Si la chambre B vient à se crever pour une cause quelconque, les lamelles J rentrent à l'intérieur de la jante creuse ; la bande A vient s'appuyer sur le fond de cette même jante et le bandage plein vient se substituer au pneu.

Malgré les avantages que ce système semble présenter *a priori*, il est encore peu en usage, en France du moins.



**Pneumatique
Le Teuf Teuf**

Et là, vous qui avez bien lu, vous dites «*mais c'est le bandage Sécuritétas présenté dans la gazette n°9*»!

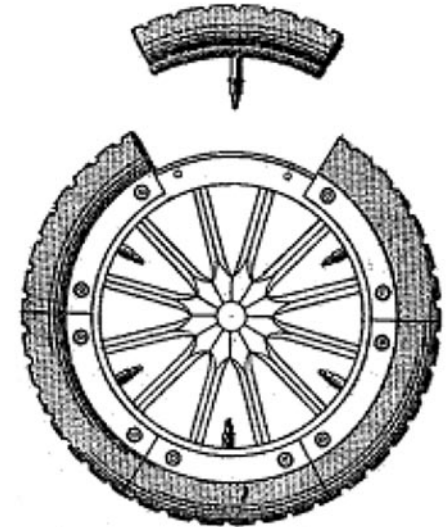
Bravo !

Comme quoi un même produit peut être proposé sous des appellations différentes, rien de nouveau sous le soleil.

Autre trouvaille de Pierre-Jean, toujours dans la saga des pneus et roues bizarres.

Un pneu par fraction.

Le fractionnement de la chambre à air des pneumatiques, déjà tenté sans succès, aurait pour avantage de permettre au pneu blessé de ne se dégonfler qu'en partie ; le remplacement de la partie malade serait alors plus avantageux et plus rapide que celui de la chambre à air entière. Le pneu que représente notre image a été inventé par un Anglais de Luton, M. H. Franklin. On voit que la roue est entourée de six chambres à air possédant chacune leur valve spéciale. Chaque porteur d'enveloppe est obturé par une cloison en caoutchouc plein pour que la crevaison d'un des compartiments n'entraîne pas l'allongement intempestif des boudins voisins. On voit que l'inventeur a songé à tout, chaque segment est maintenu en place par des morceaux de talons serrés à l'aide de boulons. Nous doutons fort que ce nouveau pneumatique parvienne à la célébrité.



NDLR : Nous nous associons pleinement à ces doutes car on ne pourrait guère rouler avec 1/6^{ème} de pneu à plat, ce qui ne laisse qu'un intérêt douteux sur le coût de la réparation.

En outre, même si l'uniformité (de la raideur) radiale du pneu n'avait pas à l'époque la criticité d'aujourd'hui, il fallait sûrement que les 6 éléments soient gonflés de manière identique, faute de quoi la roue devait entrer en transes en roulant.

Un indice

Pour vous aider à répondre à cette petite devinette, voici un indice :

Voici d'autres documents plus récents.

Là aussi, chaque véhicule a un point commun avec tous les autres.

Un point commun majeur mais qui diffère justement par rapport aux documents d'époque!

Quel est ce point commun qui différencie les documents d'époque de ces documents plus récents ? (Sources diverses, personnelles et internet)





Bravo à ceux qui ont trouvé le point commun entre tous les documents d'époque.

Vous pouvez comparer les photos d'époque antérieures aux années 20 avec les photos plus récentes d'ancêtres, restaurés pour la plupart mais pas seulement.

La différence, c'est bien la couleur des pneus !

Avouez que cette devinette était très simple à trouver, c'était là sous vos yeux, comme le nez au milieu de la figure.

Sur les documents d'époque, avant la première guerre mondiale, les pneus de nos voitures sont clairs, pas noirs. Ils ne contiennent pas encore de noir de carbone qui va rendre le pneumatique quatre fois plus résistant.

Cette couleur claire, ce n'était donc pas une coquetterie ou pour faire classe à l'américaine.

C'était avant tout pour des raisons techniques.

Les premiers pneus étaient faits à base de caoutchouc naturel.

De couleur blanc-crème, gris-clair ou ambre, il s'usaient très vite et supportaient mal le soleil.

La plupart des grands manufacturiers ajoutaient des ingrédients pour les teinter en blanc pour qu'ils soient plus présentables où plus chics car le caoutchouc jaunissait avec le temps.

On peut dire qu'ils n'ont jamais cessé d'améliorer leurs qualités jusqu'à aujourd'hui

mais c'est à partir de la première guerre mondiale que les choses vont vraiment changer et que les pneus noirs renforcés au noir de carbone vont petit à petit inonder le marché mondial.

Et oui, jusqu'en 1914, les pneumatiques étaient blanc crème, gris clairs ou ambre.

Les pneus noirs carbonés n'existaient pas encore chez les grands fabricants de pneumatiques !

Dunlop/Cord a ajouté du noir de carbone pour multiplier par 40 la résistance et teinter ses pneumatiques en noir à partir de 1915, idem pour Michelin, Goodyear et seulement 1923 pour Continental. Vous pouvez examiner tous les documents d'époque en N et B avant 1915, vous aurez du mal à trouver de véritables pneus noirs totalement carbonés.

Evidemment, il en va de même pour les vélos, les motos, les camions à bandages pleins, les fiacres et les premiers avions.

Par exemple, les Taxis de la Marne n'avaient pas de pneus noirs !

L'avion de Blériot qui a traversé la Manche, pas de pneus noirs non plus !

Les grandes courses automobiles à la pointe de l'innovation, en pneus clair !

Si le pneu noir carboné super résistant existait à cette époque lors des grandes compétitions, vous ne pensez pas qu'ils en seraient tous équipés ?

Même s'il y a eu des avancées techniques avec les bandes de roulements carbonées par exemple, ou des pneus légèrement carbonés ou juste teintés en gris foncé ou en rouge-brique, le monde d'avant 14/18 c'est le monde des pneus clairs, vous ne pouvez pas y échapper !

Les collectionneurs font pour la plupart très attention à respecter l'esprit d'époque, leur voiture doit être la plus conforme à la sortie d'usine. Pourtant ils oublient souvent ce détail important qu'est la couleur des pneumatiques.

Vous allez me dire, et alors, qu'est-ce que ça change sur nos ancêtres ?

C'est juste des pneus...

Cela change l'aspect visuel de la voiture et donc cela change tout !

Les pneus noirs savent se faire oublier, pas les pneus clairs. Quand ils sont là, ils sont bien présents et c'est un plus sur le design général de la voiture. Cela donne du relief à la voiture, du caractère. En même temps, elle est plus subtile, plus racée, plus élégante. C'était le temps de l'élégance.

Cela la rend aussi plus authentique. Elle est plus en conformité avec son temps et à la véritable histoire industrielle de notre pays mais aussi celle du monde entier.



Voici la même voiture Gladiator de 1900 retouchée sur photoshop Avant/Après Est-ce vraiment la même voiture ?



Après la deuxième guerre mondiale, quand on a commencé timidement à restaurer les ancêtres, on a utilisé ce qui existait pour faire rouler ces voitures et les présenter au public et c'était le plus important.

Certaines voitures se sont retrouvées dans des musées, avec leurs nouveaux pneumatiques noirs puis dans les livres et les magazines et c'est finalement devenu la norme.

Les fabricants de jouets, les illustrateurs, le cinéma aussi ont suivi cette norme.

Pratiquement aucun film, aucune série n'a respecté cette réalité industrielle précédant la première guerre.

Si vous visitez un musée, gardien de notre patrimoine, représentant l'histoire de la locomotion, vous ne verrez que très rarement des ancêtres conformes à ce qu'ils étaient réellement il y a plus de 100 ans. Sur certaines voitures qui n'ont roulé qu'avant les années 20, on peut alors parler d'anachronisme. Pour un musée, c'est un comble non ?



Voici la même voiture historique pilotée par Nazzaro en 1908 avec plusieurs années d'écart. Actuellement, elle est restaurée et exposée dans un très grand musée Italien. Elle n'a jamais couru avec des pneus noirs alors, ne sont-ils pas totalement anachroniques ?

Aujourd'hui, techniquement, on utilise de la silice pour la solidité du pneumatique, le noir de carbone ne sert plus qu'à teinter le pneumatique.

Il est donc possible d'en fabriquer de bonne qualité, blanc-crème, gris, ambre, rouge brique etc...

Les américains en fabriquent car il y a le vaste marché de la Ford T mais pour les autres voitures aux dimensions différentes il faut se rabattre souvent sur ce qui existe, le triste noir ou faire fabriquer à l'unité. Problème de l'offre et de la demande durant des années.

ATTENTION, certains pneus blancs en vente actuellement sont des pneus d'exposition uniquement ! Ils ne sont pas faits pour rouler ! Oui je sais, c'est ding.



Magnifique Panhard et Levassor X19 Labourdette Skiff-Torpedo restaurée par le Louwman Museum. Voilà un musée qui n'est pas passé à côté de l'importance des pneumatiques sur une voiture d'avant guerre. Cette voiture de 1912 est simplement conforme à ce qu'elle était à l'origine de son histoire et simplement splendide.

La grande différence visuelle entre les pneus noirs et les pneus clairs, c'est que les pneus clairs ajoutent une teinte supplémentaire à la voiture et cela change tout ! On s'en rend bien compte sur ce modèle. Quelle beauté !

Même si certaines voitures ont une histoire.

La mienne, ma Gladiator Type 4 est restée dans ma famille depuis son achat en 1901. Elle a perdu ses pneus clairs après la guerre de 14/18 car dans les années 20 mon Grand-Père qui avait 16 ans avait décidé de s'en servir pour aller au bahut.

En 2000, les pneus noirs étaient morts. J'aurais pu remettre des pneus de la même couleur comme dans les années 20. Des pneus qui ont fait partie de son histoire. Oui mais c'est un ancêtre de 1901 qui a roulé et a été utilisé par ma famille avant d'être remis en 1914.

J'ai pris la décision de revenir à ses premières années et de retrouver son aspect d'avant 1914, pas celui des années 20 ou des années 50.

J'ai trouvé de superbes pneus Michelin gris clair, refabriqués à partir des moules d'origine. J'ai eu de la chance.

Une fois en place, j'ai eu un choc et je ne le regrette pas, ces nouveaux pneus ont apporté quelque chose de plus à ma voiture.

Je vous recommande l'expérience avec votre propre voiture, moto, vélo, vous verrez, c'est très surprenant.

Je trouvais ma voiture jolie, elle est devenue magnifique et un peu plus authentique.



Conclusion

Aujourd'hui, nous, collectionneurs d'ancêtres et musées avons oublié cette réalité historique qui a duré jusque dans les années 20.

Nous pouvons changer les choses. Nous devrions pouvoir avoir le choix de l'histoire.

Nous devons demander aux fabricants d'honorer cette réalité historique.

Les pneus noirs ont fait leur temps, maintenant c'est au tour des pneus blancs.

Longue vie aux teuf-teufs.

Mathias Gaillard

