



# 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](mailto:CONTACT@TEUFTEUF-VCCF.ORG) SITE : [WWW.TEUFTEUF-VCCF.ORG](http://WWW.TEUFTEUF-VCCF.ORG)

## LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers membres et chers amis,

Que cette nouvelle année qui commence vous apporte la santé, le bonheur et la joie de vivre. Dans cette période compliquée, partageons notre passion pour les belles mécaniques qui traversent les années sans déprimer !

Cette année démarre sur les chapeaux de roues avec ce virus toujours plus présent qui nous oblige à revoir sans cesse notre calendrier, dont vous trouverez la version à jour ci-après.

Samedi soir pendant notre réunion avec les membres du Conseil d'Administration, un SMS de Thierry Farge nous apprenait officiellement que Retromobile se déroulerait du 16 au 20 mars .

La pandémie nous contraint aussi à déplacer notre Assemblée Générale. Cette année nous vous proposons de nous retrouver au musée automobile de Reims le vendredi 11 mars dès 14 heures. L'assemblée générale sera suivie d'une visite commentée du musée puis d'un dîner dans les locaux de ce lieu de mémoire automobile. Ainsi vous pourrez dès le lendemain chiner sur la bourse d'échange de Reims et nous rendre visite sur le stand des Teuf Teuf.

Nous sommes à la recherche d'un véhicule à présenter pour cet événement, si vous pouvez nous aider merci de nous contacter ([teufteuf.vccf@gmail.com](mailto:teufteuf.vccf@gmail.com)).

Suite à notre proposition de refabrication des badges de calandre, qui seront réservés aux membres des Teuf Teuf, un taux de réponses de plus de 50 % nous autorise à commander une série de 100 badges, 80 sont déjà réservés.

Si les délais sont respectés la livraison est envisageable pour Retromobile.

Six Darracq seront présentes à Retromobile cette année en compagnie d'une Alcyon, Louvet, Renault IG, Salmson AL.

Pour vous retracer l'histoire d'Alexandre Darracq, Bernard vous propose un peu de lecture dans ce numéro. Bizarrement il n'existe pas d'ouvrages dédiés à cet industriel français de premier plan. Avis aux amateurs !



## SOMMAIRE

Le mot du Président.....	1
Calendrier 2022.....	2
Darracq .....	3
Au Fil de nos Lectures.....	7
Agenda .....	8

La Gazette  
N° 012

Janvier 2022

Alors que tout va très vite, quel bonheur de découvrir trois belles endormies dans la vente Bonhams du grand Palais du 3 février 2022 !

Trois futurs chanceux pourront réveiller ces morceaux d'histoire, et puisqu'elles n'ont pas de pneus, ils auront l'occasion de suivre les bonnes recommandations que Mathias Gaillard a prodiguées dans le précédent numéro.

L'année commence donc avec des raisons d'espérer ! Le rêve est à la portée de tous !!!



Dear members and dear friends, may this new year which begins bring you health, happiness and the joy of life. In this complicated period, let's share our passion for beautiful mechanics that go through the years without wasting away!

This year is off to a flying start with this ever-increasing virus which forces us to constantly review our agenda, the updated version of which you will find below.

Saturday evening during our meeting with the members of the Board of Directors, an SMS from Thierry Farge officially informed us that Retromobile would take place from March 16 to 20.

The pandemic is also forcing us to move our general assembly. This year we invite you to meet at the Reims Automobile Museum on Friday March 11 at 2 p.m. The general assembly will be followed by a guided tour of the museum and then a dinner in the premises of this automotive remembrance site. The next day, you will be able to hunt on the Reims swap meeting and visit us at the Teuf Teuf stand.

We are looking for a vehicle to present for this event, if you can help us please contact us ([teufteuf.vccf@gmail.com](mailto:teufteuf.vccf@gmail.com)).

Following our proposal to remanufacture the grille badges, which will be reserved for Teuf Teuf members, a response rate of over 50% allows us to order a series of 100 badges, 80 have already been reserved.

If the deadlines are respected, delivery is possible for Retromobile.

Six Darracqs will be present at Retromobile this year along with Alcyon, Louvet, Renault IG, Salmson AL.

To tell the history of Alexandre Darracq, Bernard offers you a little reading in this issue. Strangely, there are no books dedicated to this leading French industrialist.

Notice to amateurs!

While everything is going very quickly, what a joy to discover three sleeping beauties in the Bonhams sale at the Grand Palais on February 3, 2022!

Three lucky future ones will be able to awaken these pieces of history, and since they have no tires, they will have the opportunity to follow the good recommendations

that Mathias Gaillard provided in the previous issue of this Gazette.

So the year begins with reason to hope! The dream is within everyone's reach !!!

Thierry Bergue



**CALENDRIER TEUF-TEUF 2022** 9/1/2021 v4

JANVIER		FEVRIER		MARS		AVRIL		MAI		JUIN	
1 S		1 M		1 M		1 V		1 D	CLASSIC DAYS LE MANS	1 M	
2 D		2 M		2 M		2 S		2 L		2 J	
3 L		3 J		3 J		3 D		3 M		3 V	
4 M		4 V		4 V		4 L		4 M		4 S	
5 M		5 S		5 S		5 M	Sortie ACAVE en Bretagne	5 J		5 D	
6 J		6 D		6 D		6 M		6 V	VRM	6 L	
7 V		7 L		7 L		7 J		7 S		7 M	
8 S		8 M		8 M		8 V		8 D		8 M	
9 D		9 M		9 M		9 S		9 L		9 J	
10 L		10 J		10 J		10 D	Election présidentielle	10 M		10 V	
11 M		11 V		11 V	AG TEUF-TEUF (TBC) SALON	11 L		11 M		11 S	
12 M		12 S		12 S	CHAMPENOIS	12 M		12 J		12 D	Elections législatives
13 J		13 D		13 D		13 M		13 V		13 L	
14 V		14 L		14 L		14 J		14 S		14 M	
15 S		15 M		15 M		15 V		15 D		15 M	
16 D		16 M		16 M	RETROMOBILE	16 S		16 L		16 J	
17 L		17 J		17 J		17 D	Pâques	17 M		17 V	
18 M		18 V		18 V		18 L		18 M		18 S	
19 M		19 S		19 S		19 M		19 J		19 D	Elections législatives
20 J		20 D		20 D		20 M		20 V		20 L	
21 V		21 L		21 L		21 J		21 S		21 M	
22 S		22 M		22 M		22 V		22 D	Rallye de Printemps (TBC)	22 M	
23 D		23 M		23 M		23 S		23 L		23 J	
24 L		24 J		24 J		24 D	Election présidentielle	24 M		24 V	
25 M		25 V		25 V	PROV'ANCÊTRES	25 L		25 M	Motor Passion Avignon Ascension	25 S	
26 M		26 S		26 S		26 M		26 J		26 D	
27 J		27 D		27 D		27 M		27 V		27 L	
28 V		28 L		28 L		28 J		28 S	PARIS-RAMBOUILLET	28 M	
29 S		29 M		29 M		29 V		29 D		29 M	
30 D		30 M		30 M		30 S	CLASSIC DAYS LE MANS	30 L		30 J	LE MANS CLASSIC
31 L		31 J		31 J		31 M		31 M		31 V	

JUILLET		AOÛT		SEPTEMBRE		OCTOBRE		NOVEMBRE		DECEMBRE	
1 V	LE MANS CLASSIC	1 L		1 J		1 S	RALLYE DES ANCÊTRES	1 M	Toussaint	1 J	
2 S		2 M		2 V		2 D		2 M		2 V	
3 D		3 M		3 S		3 L		3 J		3 S	
4 L		4 J		4 D		4 M		4 V	LONDRES BRIGHTON	4 D	
5 M		5 V		5 L		5 M		5 S	EPOQU'AUTO	5 L	
6 M		6 S		6 M		6 J		6 D		6 M	
7 J		7 D		7 M		7 V		7 L		7 M	
8 V		8 L		8 J		8 S		8 M		8 J	
9 S	COMMEMORATION PARIS-THOUVILLE	9 M		9 V	HOT 48h Rallye TUBE TROYES Italie	9 D		9 M		9 V	
10 D		10 M		10 S		10 L		10 J		10 S	
11 L		11 J		11 D		11 M		11 V	Armistice	11 D	
12 M		12 V		12 L		12 M		12 S		12 L	
13 M		13 S		13 M		13 J		13 D		13 M	
14 J	Fête Nationale	14 D		14 M		14 V		14 L		14 M	
15 V		15 L	Assomption	15 J		15 S		15 M		15 J	
16 S		16 M		16 V		16 D		16 M		16 V	
17 D		17 M		17 S		17 L		17 J		17 S	
18 L		18 J		18 D		18 M		18 V		18 D	
19 M		19 V		19 L		19 M		19 S		19 L	
20 M		20 S		20 M		20 J		20 D		20 M	
21 J		21 D		21 M		21 V		21 L		21 M	
22 V		22 L		22 J		22 S		22 M		22 J	
23 S		23 M		23 V		23 D		23 M		23 V	
24 D		24 M		24 S		24 L		24 J		24 S	
25 L		25 J		25 D		25 M		25 V		25 D	Noël
26 M		26 V		26 L		26 M		26 S		26 L	
27 M		27 S		27 M		27 J		27 D		27 M	
28 J		28 D		28 M		28 V		28 L		28 M	
29 V		29 L		29 J		29 S		29 M		29 J	
30 S		30 M		30 V		30 D		30 M		30 V	
31 D		31 M		31 J		31 L		31 M		31 S	

	Jour férié
	Manifestation organisée par les Teuf-Teuf (seuls ou en coopération) ou avec stand Teuf-Teuf
	Manifestation susceptible d'attirer de nombreux adhérents

# DARRACQ

## UN PETIT TOUR ET PUIS S'EN VA

*Darracq était un homme intelligent et ambitieux qui s'est hissé en peu de temps au rang de troisième constructeur français.*

*Bien qu'ingénieur et à la tête d'une industrie automobile florissante, il n'a jamais conduit lui-même une automobile, préférant sans doute la conduite de ses affaires.*

*Il a très largement construit sa fortune par des achats et cessions de licences, ce qui a fait de lui le promoteur d'autres marques célèbres comme Opel et Alfa (avant Roméo)*

### LES PRÉMICES

Pierre-Alexandre Darracq est né à Bordeaux en 1855, de parents basques. Enfant brillant et studieux, il passe son enfance dans l'atelier de mécanique de son père. Ceci le conduira à suivre des études d'ingénieur (Arts et Métiers d'Angers).

Après un passage à l'Arsenal de Tarbes comme dessinateur industriel il devient en 1879 directeur des usines Hurtu et Hautin, fabricants de machines à coudre, de machines à écrire et de bicyclettes à partir de 1891.

En 1890, associé à Paul Aucoc, il crée sa première société, pour fabriquer des articles de cave (retour à ses origines Bordelaises peut-être). Mais ce ne sera guère concluant et, très vite, cet homme pressé cède cette société pour créer, toujours associé à Aucoc, les cycles Gladiator, basés au Pré Saint Gervais.

Les titis parisiens toujours prompts à se moquer de tout et de rien auront tôt fait de rebaptiser cette société « Bicoque et Baraque ».



### LES TÂTONNEMENTS INDUSTRIELS



*affiche célèbre de Gladiator*

L'entreprise des cycles Gladiator bénéficie d'un réel succès, poussée par un fort engagement en compétition et records qui sera ensuite une constante dans les méthodes Darracq de conduite d'entreprise. Ceci porte ombrage aux Anglais, alors dominants dans l'industrie du cycle et conduit un consortium franco-britannique mené par Albert Clément et

Harvey Du Cros (fondateur de Dunlop) à racheter la marque Gladiator et l'intégrer dans un ensemble d'abord appelé Clément, Gladiator & Humber puis Société Française des Cycles Clément & Gladiator.

L'argent des cycles Gladiator sera rapidement réinvesti en 1897 dans une société «Perpère-Darracq» en association avec Raoul Perpère et dans une usine « Perfecta » pour la fabrication d'automobiles et pièces de cycles, située à Suresnes.

En gestionnaire avisé qui « ne met pas tous ses œufs dans la même panier » il prend une participation (qui ne débouchera pas sur grand-chose) dans les nouvelles motos de Félix Millet et continue à fabriquer des pièces pour cycles car la vente de la marque Gladiator lui interdit seulement la production de cycles complets.

Sans que l'on sache très bien si c'était une Darracq ou une Gladiator, en juin 1896 il produit un engin connu sous le nom de "triplette" et du sobriquet "triplette infernale". C'est un cycle électrique à 3 occupants destiné à entraîner les cyclistes sur les pistes des vélodromes et tenter de battre des records de vitesse en vélo. Toujours cette obsession de "faire le buzz".

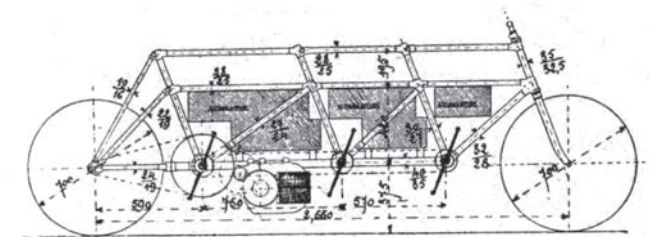
Cet engin qui pesait dans les 400 kg (dont 100 kg de batteries) avec ses 3 entraîneurs était capable de rouler à 60 km/h et si un coureur avait été capable de le suivre il aurait battu tous les records de vitesse cyclistes existants.

Mais la réussite de la nouvelle société Perpère-Darracq n'est pas tout de suite au rendez-vous, loin s'en faut.

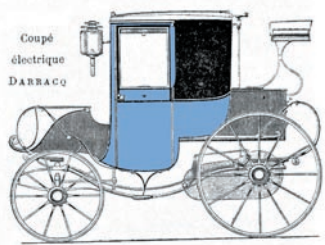
Dans un premier temps, Darracq envisage la production de voitures **3**

### Vous avez dit bizarre?

*Pour la petite histoire, une société californienne commercialise depuis 2005 des vins sous la marque «cycles Gladiator», consécration de l'affiche originelle !*



*Triplette électrique Gladiator*

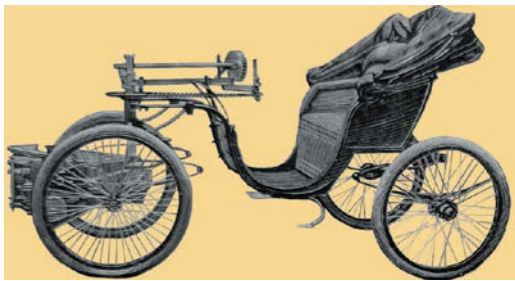


électriques. Le coupé, ou plutôt « hansom-cab » ci-contre a été présenté au salon du cycle 1896 (donc avant la création de la société Perpère-Darracq). Il pèserait 1380 kg dont 420 kg de batteries et aurait une autonomie de 75 km. Il faut dire que l'engin restait très hippomobile de construction, avec en particulier sa caisse suspendue

par des ressorts en C, façon diligence. De plus les autorités ne voulaient pas homologuer le principe hansom-cab comme fiacre pour manque de visibilité du conducteur sur les 3 premiers mètres précédant le véhicule, et, pour noircir encore le tableau, le très influent Mr Bixio, Président de la Compagnie Générale de Voitures à Paris exigeait que ses fiacres pèsent moins de 1000kg avec cocher et 2 passagers.

Qu'à cela ne tienne se dit Darracq, je vais vendre le brevet à Lawson et son British Motor Syndicate qui achète tous les brevets dans sa tentative de mettre la main sur toute l'industrie automobile naissante.

Mais la négociation échoue.

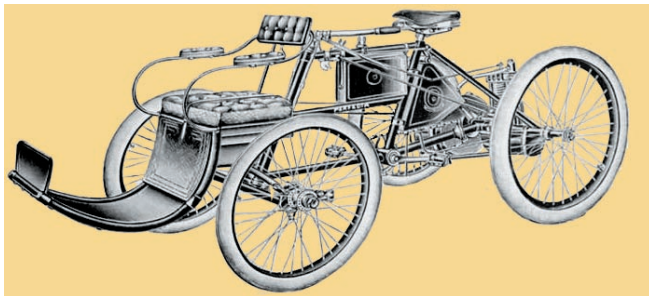


train avant moteur et moteur à pétrole

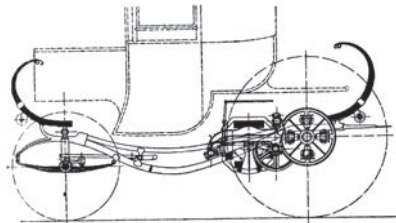
En même temps que le cab électrique Darracq expose une étrange machine à moteur "tonnant" suivant l'expression de l'époque.

C'est une traction avant avec une carrosserie genre petit duc. Là non plus le public ne suit pas et il n'y a pas de suite industrielle connue.

Darracq va alors poursuivre avec des motorisations thermiques et fabriquer dans les usines « Perfecta » un tricycle et un quadricycle très largement inspirés des De Dion Bouton, motorisés par des motorisations disponibles sur le marché tels que Aster et...De Dion.



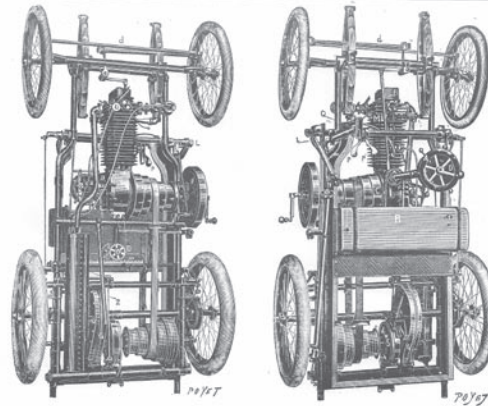
quadricycle PERFECTA



châssis tubulaire du coupé électrique

Mais la mode est passée, alors nouvel essai et on voit alors apparaître dans le catalogue 1899 le fruit d'une licence obtenue de Bollée pour une voiture nouvelle, fabriquée par Perfecta, appelée Darracq mais typiquement Bollée dans sa constitution.

Cette voiture est aussi décrite avec moult détails



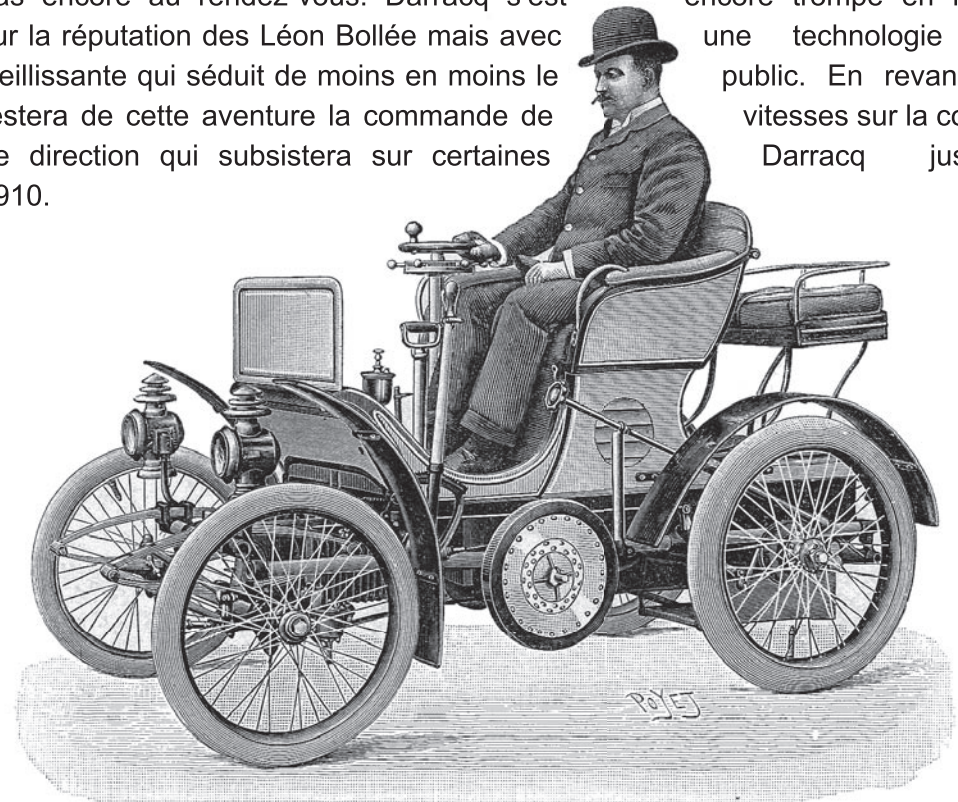
par Baudry de Saunier dans son ouvrage: « l'Automobile Théorique et Pratique » publié en 1900.

On en déduira donc que la licence Bollée a été acquise par Darracq vers 1898 ou 99 et non 1903 comme cité dans diverses publications.

Malgré les louanges de Baudry de Saunier à propos de cette voiture (à croire qu'il faisait un concours avec Charles Faroux !), le succès commercial ne sera

pas encore au rendez-vous. Darracq s'est sur la réputation des Léon Bollée mais avec vieillissante qui séduit de moins en moins le restera de cette aventure la commande de de direction qui subsistera sur certaines 1910.

encore trompé en misant une technologie déjà public. En revanche il vitesses sur la colonne Darracq jusqu'en



## LA REUSSITE, ENFIN !

Mais Darracq ne désarme pas et il fait mettre en chantier par son Directeur technique Paul Ribeyrolles un modèle original, doté d'un monocylindre vertical de 6 ch 1/2 avec transmission par arbre et cardans. Ce sera le type C, et cette fois le succès est au rendez-vous puisqu'il en sera fabriqué 1200 exemplaires, quantité extraordinaire pour l'époque.

Pour ce faire, cette voiture fût proposée en diverses versions de carrosserie (cf ci-dessous extraits du catalogue 1902).



Il semble aussi qu'elle ait existé avec plusieurs formes et longueurs différentes de capot, ainsi qu'avec des roues fil ou des roues bois.



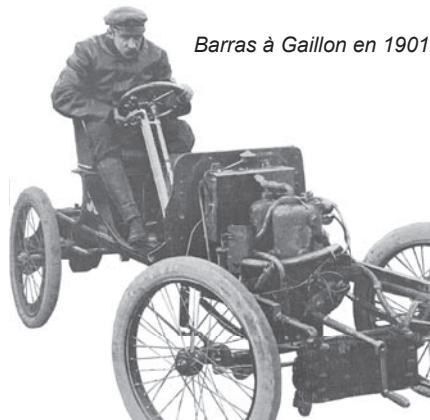
type C 1900



type C 1901

Cette politique commerciale agressive, basée sur une grande variété de l'offre sera typique de la marque Darracq sous la férule de A. Darracq et sera complétée par un engagement constant en compétition et voitures de record afin de maintenir une forte notoriété.

Ainsi on trouve dès 1901, engagées dans la course de côte de Gaillon, une Darracq 12 ch bicylindre pilotée par Barras, une pilotée par Gabriel et une 16 ch pour Ribeyrolles.



Barras à Gaillon en 1901

Mais l'abondance de l'offre n'est qu'un volet de la stratégie conquérante de Darracq, il va sans tarder s'occuper de s'ouvrir des marchés.

En 1901 il vend une licence à Adam Opel pour produire en Allemagne des voitures Opel-Darracq bâties sur un châssis Darracq avec une carrosserie et un moteur bicylindre Opel.

Opel-darracq ca 1902



En 1902 il s'introduit sur le marché américain via un importateur. (publicité dans «the automobile» de 1903)



En 1903 il ouvre son capital aux Anglais pour financer son expansion et en 1905 la Société Anonyme Darracq devient Société A.Darracq & Company Limited à la suite d'un nouveau refinancement, ce qui aura quelques conséquences importantes ultérieurement.

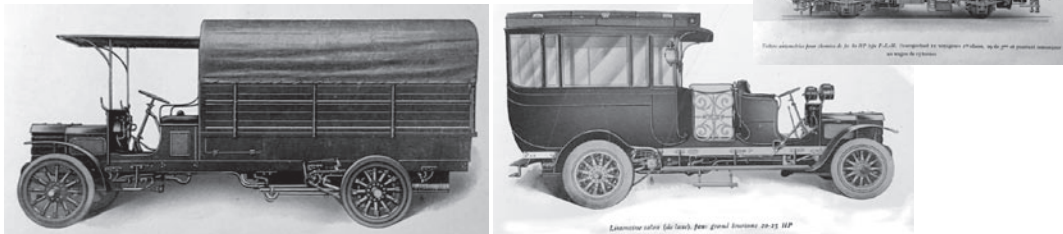
En 1906 il fonde la Societa Anonyma Automobili Darracq à Naples pour échapper aux droits de douane Italiens en assemblant ses voitures sur place, puis il crée très vite une usine à Portello près de Milan pour limiter les coûts de transport. Mais le marché Italien ne suit pas, trouvant ses voitures dépassées et peu adaptées aux conditions locales.

Darracq n'insistera pas très longtemps et en 1909 l'usine de Portello, mise en liquidation, est reprise par un groupe de financiers italiens qui rebaptise la société en : Anonima Lombarda Fabbrica Automobili qui deviendra ALFA ROMEO lorsqu'elle sera reprise en 1915 par Nicola Romeo.



En 1907 il prend le contrôle de Gardner Serpollet qui devient Darracq-Serpollet pour s'attaquer au marché en croissance des poids lourds (qui sont encore majoritairement à vapeur à cette époque).

Ci-dessous et ci-contre, quelques images de la production de Darracq-Serpollet en 1907



Omnibus & Camions  
Voitures de livraison Automotrices sur rails Bateaux de la Compagnie  
**Darracq-Serpollet**  
FABRIQUEURS - PARIS  
9 et 11, Rue Stendhal  
SURESNES

En 1907 toujours il crée une filiale espagnole à Vitoria au Pays basque.



Très actif dans les milieux professionnels, il préside la Chambre Syndicale du Cycle et de l'Automobile. Il s'oppose au marquis De Dion qui crée la Chambre Syndicale de l'Automobile et des industries qui s'y rattachent. Cette brouille cessera à l'occasion de l'organisation du Salon 1902 ce qui fit dire à G. Rives, le grand organisateur du Salon, à l'occasion de son discours de clôture :

« ... cette année, j'ai été particulièrement heureux de pouvoir, grâce au concours des chambres syndicales, collaborer à la fusion des deux grandes industries de l'automobile et du cycle, qu'un malentendu passager avait regrettamment séparées pendant quelques années ».

Alexandre Darracq ne néglige pas pour autant son usine qui sort, début 1902, une voiture légère de 9 HP, le type F. Toujours animée par un moteur monocylindrique vertical, elle possède un allumage électrique et surtout un régulateur automatique d'admission des gaz qui réduit au maximum la consommation d'essence.

**DARRACQ EST-IL MARTEAU ?**

L'on s'accorde généralement pour dire que le terme « darracq » en argot pour désigner un marteau vient des entreprises Darracq.

Mais les raisons pour expliquer cela diffèrent suivant les auteurs :

*Les moteurs Darracq tournent avec un bruit très caractéristique ressemblant au « pilonnage » d'un marteau sur une enclume d'où l'emploi de « darracq » pour désigner un marteau.*

ou

*Il était souvent nécessaire d'utiliser un marteau pour monter les pièces de rechange fabriquées par Darracq en raison de leur manque de précision*

Ou encore

*Aux usines Darracq, pour aller plus vite et abaisser les coûts, on enfonce les vis à coups de marteau !*

Chacun choisira la version qui lui plaît !

## LES MODÈLES

La liste ci-dessous des types présentés à l'homologation jusqu'en 1912 est bien significative de l'abondance des modèles proposés par Darracq dans le but de toucher un maximum de clients, et encore ceci ne fait-il pas mention des variantes carrosseries et autres options.

Genre	Type	Date présentation	Puissance ch
Tricycle	<b>A</b>	16/03/1900	1ch3/4
Quadricycle	<b>B</b>	19/03/1900	2ch1/2
Voiture	<b>C</b>	04/10/1900	6ch1/2
Voiture	<b>D</b>	21/03/1901	12ch
Voiture	<b>E</b>	28/05/1901	20ch
Voiture	<b>F</b>	06/12/1901	9ch
Voiture	<b>G</b>	28/12/1901	8ch
Voiture	<b>H</b>	19/02/1902	12-16ch
Voiture	<b>I</b>	07/05/1902	24ch
Voiture	<b>J</b>	16/01/1903	16ch
Voiture	<b>L</b>	13/03/1903	8ch
Voiture	<b>K</b>	20/03/1903	9ch
V. Course	<b>M</b>	15/05/1904	80ch
Voiture	<b>N</b>	24/12/1904	8ch
Voiture	<b>O</b>	24/12/1904	12ch
Voiture	<b>P</b>	24/12/1904	15 ch
Voiture	<b>Q</b>	24/12/1904	28ch
Voiture	<b>R</b>	30/10/1905	10ch
Voiture	<b>S</b>	30/10/1905	20ch
Voiture	<b>T</b>	17/03/1906	40ch
Voiture	<b>JJ</b>	12/05/1906	24ch
V. Course	<b>MM</b>	01/06/1906	100/120ch
Voiture	<b>XX</b>	14/11/1906	9ch
Voiture	<b>XX</b>	14/11/1906	7ch
Voiture	<b>U</b>	14/11/1906	30ch
Voiture	<b>SS</b>	14/11/1906	20ch
Voiture	<b>Z</b>	01/05/1907	10ch
Voiture	<b>V</b>	01/05/1907	14ch
Voiture	<b>W</b>	01/05/1907	18ch

Genre	Type	Date présentation	Puissance ch
Voiture	<b>Y</b>	25/06/1907	24ch
Voiture	<b>RR</b>	31/12/1907	14ch
Voiture	<b>UU</b>	31/12/1907	50ch
Voiture	<b>SSS</b>	31/12/1907	30ch
Voiture	<b>NN</b>	31/12/1907	10
Voiture	<b>PP</b>	18/05/1908	20
Voiture	<b>UUU</b>	26/05/1908	40ch
Voiture	<b>PPP</b>	29/09/1908	22ch
Voiture	<b>RRA</b>	30/09/1908	12ch
Voiture	<b>TT</b>	03/08/1909	50ch
Voiture	<b>RRX</b>	27/12/1909	12ch
Voiture	<b>AA</b>	27/12/1909	30ch
Voiture	<b>RRB</b>	30/05/1910	12ch
Voiture	<b>A II</b>	10/10/1910	8ch
Voiture	<b>B II</b>	10/10/1910	10ch
Voiture	<b>C II</b>	10/10/1910	12ch
Voiture	<b>D II</b>	10/10/1910	22ch
Voiture	<b>E II</b>	10/10/1910	22ch
Voiture	<b>G II</b>	10/10/1910	30ch
Voiture	<b>H II</b>	10/10/1910	33ch
Voiture	<b>F II</b>	13/01/1911	20ch
Voiture	<b>L12</b>	01/04/1912	10ch
Voiture	<b>N12</b>	01/04/1912	10ch
Voiture	<b>O12</b>	01/04/1912	12ch
Voiture	<b>P12</b>	01/04/1912	22ch
Voiture	<b>R12</b>	01/04/1912	20ch
Voiture	<b>S12</b>	01/04/1912	12ch
Voiture	<b>S16</b>	01/04/1912	20ch

Et la liste d'options était particulièrement fournie comme on peut le voir dans ces trois pages de tarifs du catalogue 1904.

On avait là une sorte de « Built to order » comme on dit dans le marketing moderne, mais il était probablement nécessaire de faire une transition douce avec la pratique encore très répandue de la commande de la carrosserie chez un carrossier qui, lui, faisait (presque) exclusivement de la réalisation sur spécifications du client. **6**



mais d'un modernisme qui n'a rien de choquant, je confie ma bicyclette au patron d'un café, et j'entre aussi dans l'église. Là, je prends bien vivement une résolution que je qualifierai volontiers, journalistiquement parlant, de « roublarde » : celle d'attendre les témoins à la sacristie.

Grâce à cette indiscretion, j'apprends, quand ces messieurs viennent signer l'acte de mariage, que la mariée est Mlle Poinot, et son époux M. Minet.

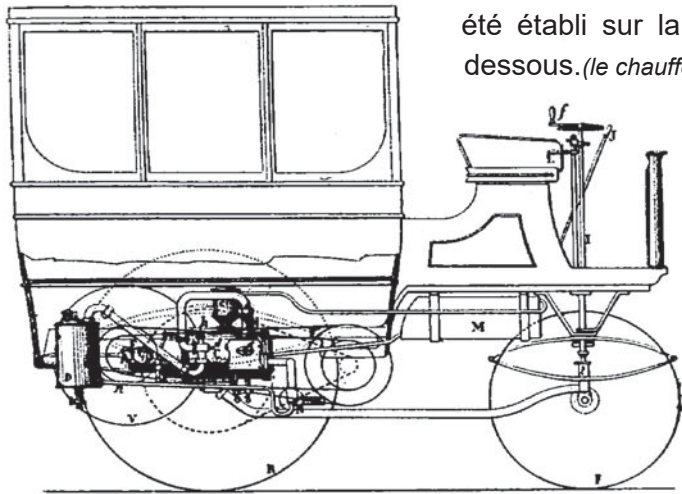
Ce n'est pas tout : je reconnais, parmi les témoins, le conducteur de la machine lui-même, et je l'entends se nommer ; c'est M. Fisson, constructeur d'automobiles.

Alors, armé de tous ces renseignements, à la sortie de l'église, j'ai félicité M. Fisson sur son joli équipage :

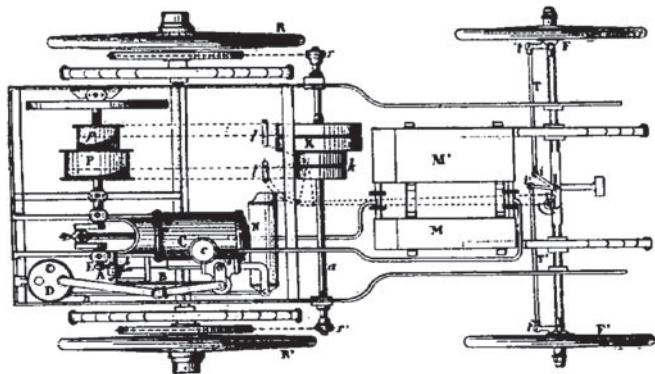
«N'est-ce pas, qu'elle n'est pas mal, ma voiture?» m'a répliqué, avec un petit air satisfait, le «chauffeur» de la mariée. Puis il ajouta : «Je dois vous dire que cette auto a été établie spécialement pour la circonstance... »

Et voilà comment le landau automobile pour noces vient de faire son apparition, tandis que nous «espérons» encore le fiacre automobile, qu'on nous a promis, pourtant, il y a plus d'un an.

NDLR : Ce "landau de la mariée" avait été établi sur la base de l'omnibus ci-dessous. (le chauffeur n° 4)



**Figure 33**  
—  
Elévation  
et coupe verticale  
d'un Omnibus  
système Fisson.



**Figure 34**  
—  
Plan  
coupe horizontale  
de  
l'Omnibus

## AGENDA

Outre les évolutions de dates pour Rétromobile et notre Assemblée Générale précisées par le Président dans son édito, vous pouvez d'ores et déjà noter sur votre agenda :

- Rallye de Printemps le 22 mai, départ de Seraincourt (95) pour voitures d'avant 1940
- Prov'ancêtres organisé par Ancétromobile et notre adhérent E. Gosme à Salon de Provence, du 25 au 27 mars pour voitures centenaires.

Vous recevrez prochainement les bulletins d'inscription correspondants.

## REGISTRE SCHAUDEL-MOTOBLOC

Mr Pierre-Emmanuel Fernandes a entrepris la création d'un registre des productions Schaudel et Motobloc. Il en est aujourd'hui à 600 châssis répertoriés.

Si vous avez des informations sur ces deux marques: voitures, catalogues, photos ne manquez pas de prendre contact avec lui pour l'aider à compléter ses recherches.

Merci pour lui

Pierre-Emmanuel Fernandes  
[pierre.e.fernandes@gmail.com](mailto:pierre.e.fernandes@gmail.com)  
06 45 17 78 07