



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,

Samedi 5 février se déroulait l'Assemblée Générale de la FFVE. Bien que le nombre d'administrateurs soit passé de 48 à 30 membres, Pierre-Jean Desfossé ainsi que Patrick Laubie, administrateurs des Teuf-Teuf, ont été brillamment réélus. Le Club en est fier et leur adresse ses vives félicitations !

Près de 39 000 attestations nécessaires à l'établissement des cartes grises de collection ont été délivrées par le bureau de la FFVE en 2021 qui continue à se battre auprès des Élus et du gouvernement pour que nos véhicules de collection puissent continuer à rouler dans les villes qui sont en ZFE.

Le gouvernement Allemand a déjà autorisé les véhicules de collection à circuler sur l'ensemble du pays sans restrictions.

Nous pourrions évoquer les avancées sur le sujet à notre Assemblée générale.

Même si la date a changé Rétromobile aura bien lieu !

Habituellement dans le Hall 1, cette année nous prendrons place dans le hall 7 juste à côté d'un dinosaure représentant la genèse de l'auto-mobile: le fardier de Cugnot ou plutôt sa réplique qui a l'avantage d'être fonctionnelle.

Elle sera comme nos voitures présente dynamiquement à l'extérieur pour évoluer dans un nuage de vapeur, (non madame Hidalgo ce n'est pas de la pollution) !

La surface réduite du stand nous oblige à retirer les deux plus grosses voitures pour maintenir l'exposition Darracq avec 5 ou 6 voitures. La taille réduite de l'Alcyon et de la Salmson permettent toutefois de compléter cette présentation .

Le vendredi 11 mars qui précède ce grand rendez-vous parisien, nous espérons vous retrouver nombreux à l'assemblée générale qui aura lieu dans les locaux du Musée automobile de Reims à partir de 14 heures.

Une visite guidée avec un repas sur site après l'Assemblée, serviront de préambule à la bourse d'échange de Reims qui commencera dès le lendemain matin.



SOMMAIRE

Le mot du Président.....	1
Humour anglais.....	2
Darracq	3
Sur le marché.....	10

La Gazette

N° 013

Février-Mars
2022

Une réponse, même par la négative, nous permettra de prévenir rapidement le traiteur.

Nous sommes toujours à la recherche d'un véhicule à présenter pour cette bourse Reimoise .

Depuis la dernière gazette, Bernard vous a transmis la fiche de renouvellement pour la cotisation annuelle, merci aux nombreux membres qui ont déjà envoyé leur règlement.

Le deuxième envoi concerne les inscriptions pour le rallye de Printemps concocté par Pascal Le Poder ainsi que Provanc'êtres préparé par un autre membre du club Eric Gosme.

Notre Trésorier très actif organise par ailleurs le rallye du Hot tube qui aura lieu cette fois en France du 8 au 10 septembre 2023, quatre vingt pour cent d'inscrits en deux semaines! Il reste malgré tout quelques places pour des véhicules construits avant fin 1900 ... La mise en fabrication depuis trois semaines des cent badges de calandre, tout comme les vestes siglées Teuf Teuf permettent d'envisager leur mise à disposition pour ces trois rencontres de mars.

Nous sommes déjà en février et il nous faut parler du mois de novembre, en effet Epoqu'auto et Londres Brighton partagent le même premier week-end de novembre!

Si nous organisons une sortie outre-Manche il faudra aussi une équipe qui prenne en charge l'organisation et la tenue du salon lyonnais.

Ce choix devra être fait au moment de l'Assemblée Générale, le bureau est bien sûr à l'écoute de vos sujets de discussions.

Dear members and dear friends,

On Saturday February 5, the General Assembly of the FFVE took place. Although the number of members of the board fell from 48 to 30, Pierre-Jean Desfossé and Patrick Laubie, members of the board of Teuf-Teuf, were brilliantly re-elected. The Club is proud of them and sends them its warmest congratulations! Nearly 39,000 certificates, required to get a "collector registration card" were issued in 2021. FFVE is still fighting with cities councils and government so that our collectors may still be used in cities which have a Low Emission Zone. The German government has already authorized collector vehicles to run throughout the country without restrictions.

We will be able to discuss progress on this subject at our General Assembly.

Even if the date has changed, Retromobile will take place!

Usually in Hall 1, this year we will take place in Hall 7, right next to a dinosaur representing the genesis of the automobile: the Cugnot truck or rather its replica which has the advantage of being functional.

It will be, as our cars, shown dynamically outside, no doubt that it will run in a cloud of steam, (no Mrs. Hidalgo it is not pollution)!

The reduced surface area of the stand forces us to remove the two largest cars to maintain the Darracq exhibition with 5 or 6 cars. The small size of the Alcyon and the Salmson, however, make it possible to complete this presentation.

On Friday March 11, which precedes this major Parisian event, we hope to see many of you at the General Assembly which will be held in the premises of the Musée automobile de Reims from 2 p.m.

A guided tour with a meal on site after the Assembly will serve as a preamble to the Reims swap meeting which will begin the next morning.

Your answer, even negative, will allow us to quickly notify the caterer.

We are still looking for a vehicle to present for this Reims show.

Since the last gazette, Bernard has sent you the renewal form for the annual subscription, thank you to the many members who have already sent their payment

The second shipment concerns registrations for the Spring Rally, organised by Pascal Le Poder as well as Provancêtres prepared by another club member Eric Gosme.

Our very active Treasurer is also organizing the Hot tube rally which will take place this time in France from September 8 to 10, 2023, eighty percent of registrations in two weeks! But there are still a few places left for vehicles built before the end of 1900... One hundred grille badges have been in production for three weeks, just like the jackets with the Teuf Teuf logo. This let us hope for their availability for these

three meetings in March.

We are already in February and we have to talk about the month of November, as Epoqu'auto and London to Brighton run share the same first weekend of November!

If we organize an outing across the Channel, we will also need a team to take charge of organizing the Lyon show.

This choice will have to be made at the time of the general meeting, the office is of course listening to your topics of discussion.

Thierry Bergue

HUMOUR ANGLAIS

The Power of Love

At East Peckham, Kent, as recorded else-where, a bride and bridegroom proceeded to and from church on a traction engine, followed by their friends in motor cars. An old maid was heard to have remarked thoughtfully: "Now, I wonder which of the happy couple required all that extra dragging to the ceremony."

In connection with the above, Mr. N. Peck remarks: "The traction engine was all very well, but there would have been a good sign of completeness about the affair if there had been the man with a danger signal in front."



La puissance de l'amour

À East Peckham, Kent, comme indiqué par ailleurs, une mariée et un marié se sont rendus à l'église et en sont revenus tractés par un moteur, suivis de leurs amis dans des voitures à moteur. On a entendu une vieille fille remarquer pensivement: "Maintenant, je me demande lequel de l'heureux couple a exigé toute cette suite pour la cérémonie." Ce en quoi, Mr N. Peck fit remarquer : "Le carrosse motorisé était très bien, mais la scène aurait été olus complète s'il y avait eu l'homme avec un signal de danger devant."

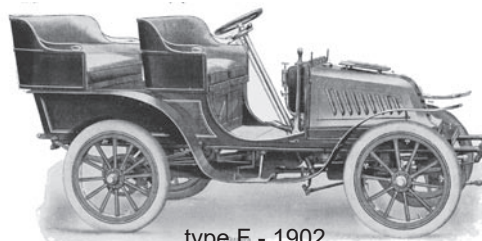
DARRACQ

UN PETIT TOUR ET PUIS S'EN VA (suite & fin)

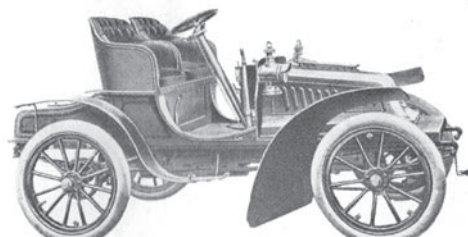
Dans cette deuxième partie nous aborderons plus visuellement la gamme des voitures Darracq puis l'engagement en compétition, avec ses succès mais aussi ses déboires surtout dans la catégorie course ou grosses voitures où Darracq n'a jamais réussi à tenir un rôle de premier plan.

Puis comment l'affaire s'est terminée pour Alexandre Darracq, même si son nom est resté sur des voitures pendant encore plusieurs décennies, et, pour finir, les images des Darracq présentées à Rétromobile.

Ci-après, quelques images provenant de publications d'époque des modèles Darracq. Nous avons essayé de préciser le type de chacun, mais cette information étant généralement inexistante dans les revues ou catalogues contemporains, le lecteur voudra bien nous pardonner les erreurs éventuelles.



type F - 1902

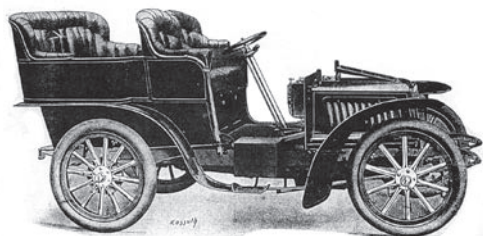


Voiture légère à 2 cylindres 12 ou 16 HP (1902)

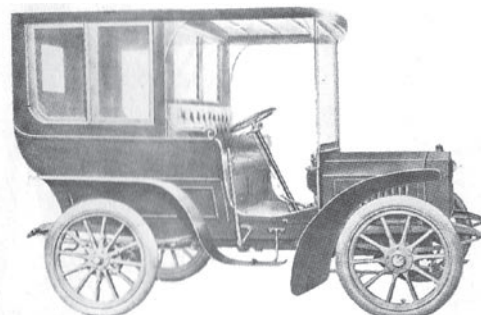
type H - 1902



type D - 1901

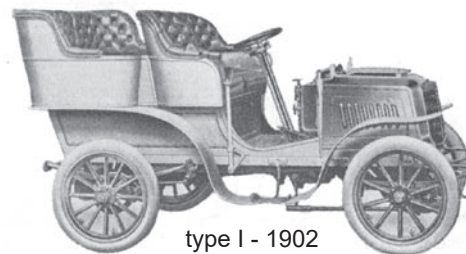


type H - 1904



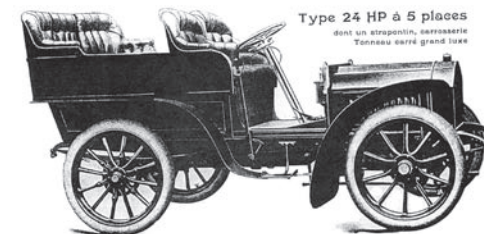
Limousine 4-cylindres 20 ou 24 HP 1903

type H - 1903



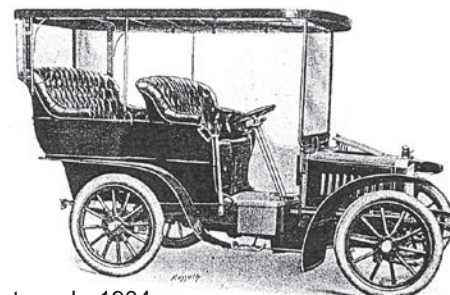
type I - 1902

Tonneau carré 4-cylindres 20 ou 24 HP 1903



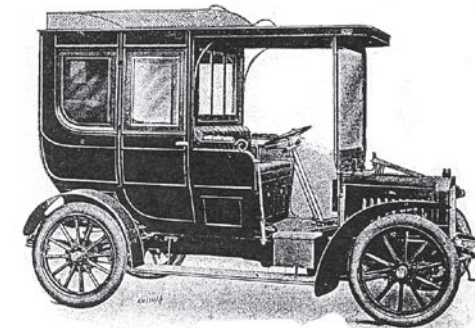
type I - 1904

Type 24 HP à 5 places
dont un strapontin, carrosserie
Tonneau carré grand luxe

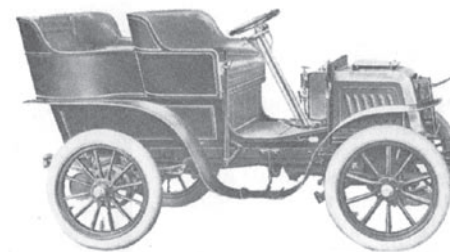


type J - 1904

"DOUBLE PHAËTON" Roi des Belges, siège tournant

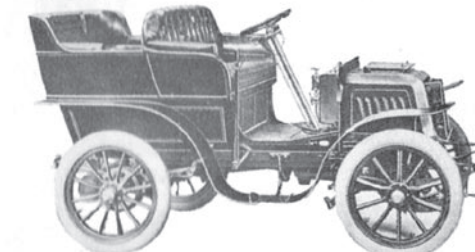


type J - 1904



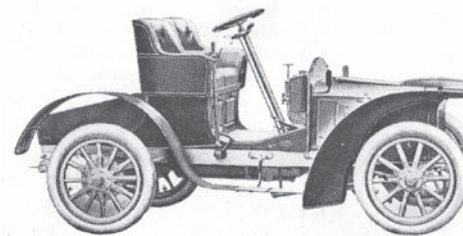
Tonneau cintré 2-cylindres 9 HP 1903

type K - 1903

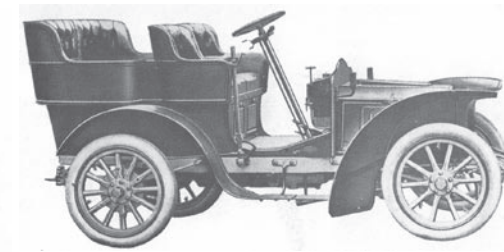


Tonneau ordinaire monocylindre 8 HP 1903

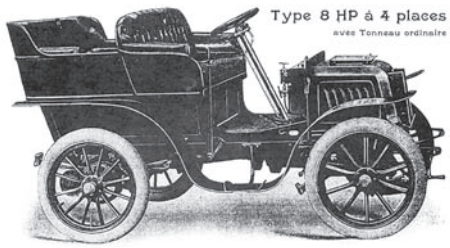
type L - 1903



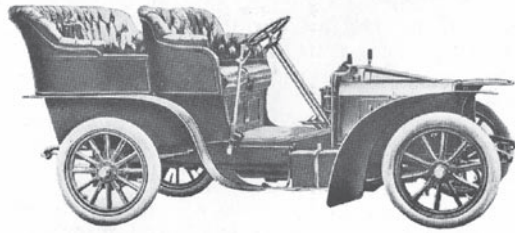
type N - 1905



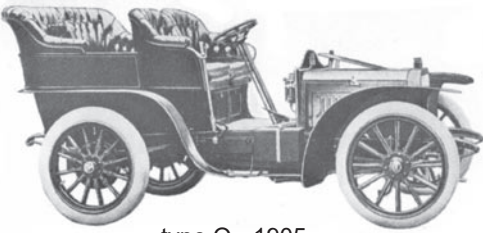
type N - 1905



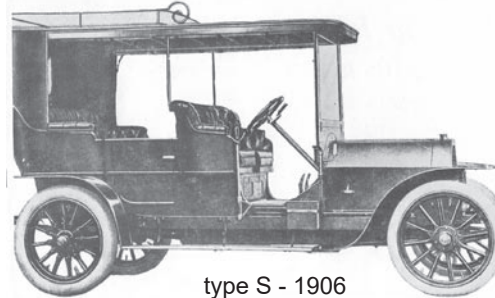
type N - 1905



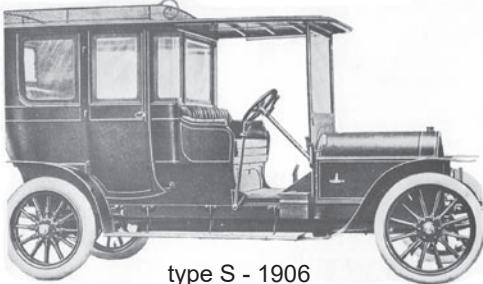
type P - 1905 "flying fifteen"



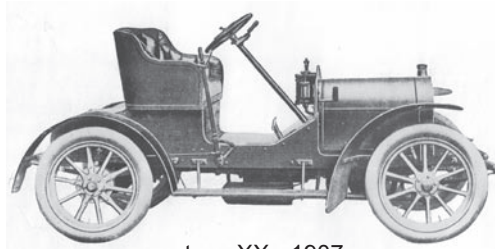
type Q - 1905



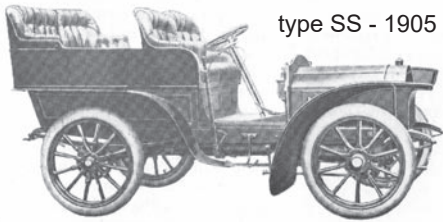
type S - 1906



type S - 1906

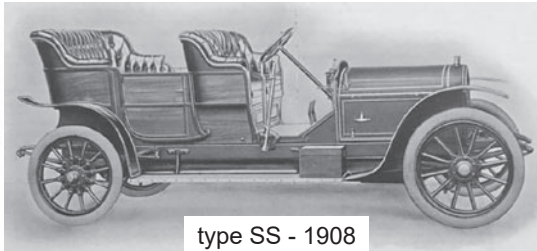


type XX - 1907

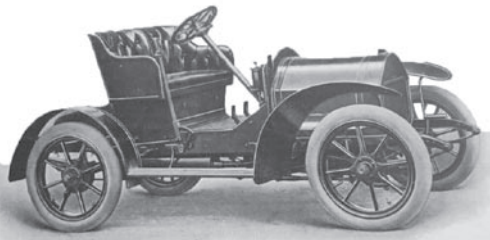


type SS - 1905

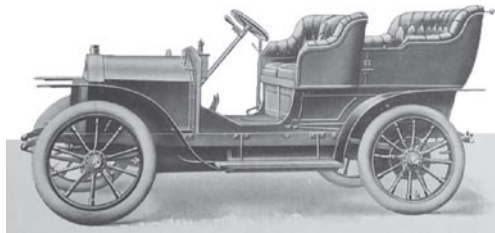
Tonneau carré 18/20 HP à 5 places.



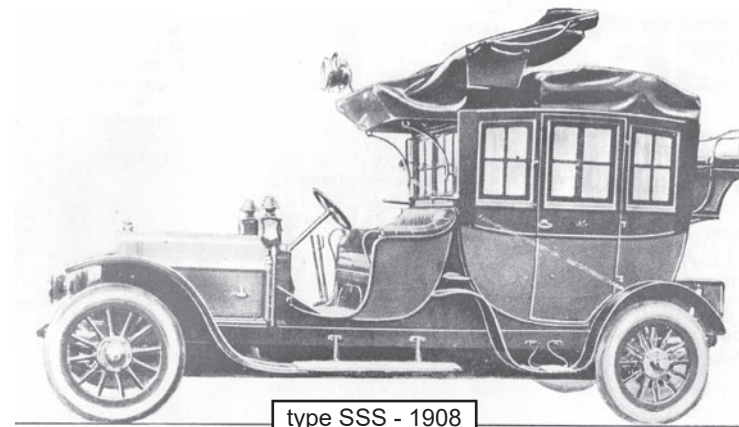
type SS - 1908



type Z - 1907

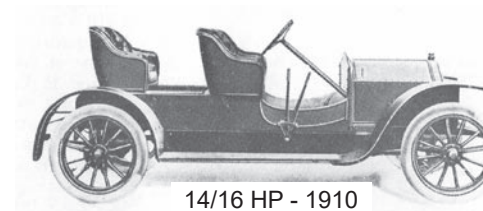


type Z - 1907



type SSS - 1908

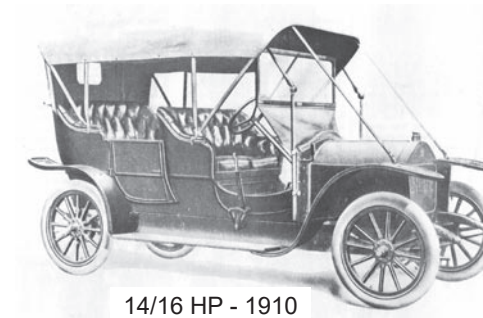
Après cette berline de voyage quelque peu extravagante, quelques autres modèles dont nous n'avons pu déterminer le type exact, mais où l'on peut apprécier la diversité des carrosseries proposées sur un même modèle.



14/16 HP - 1910



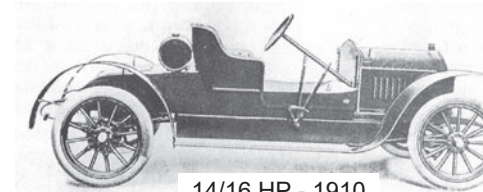
14/16 HP - 1910



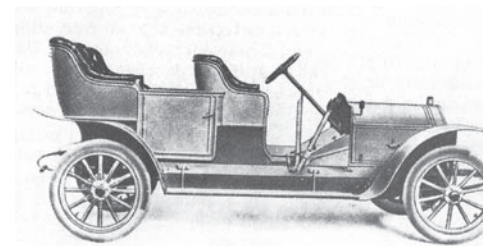
14/16 HP - 1910



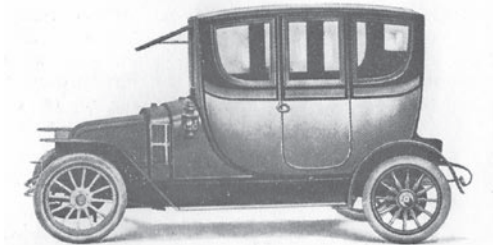
14/16 HP - 1910



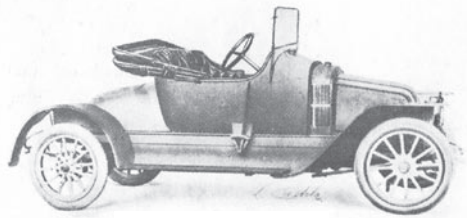
14/16 HP - 1910



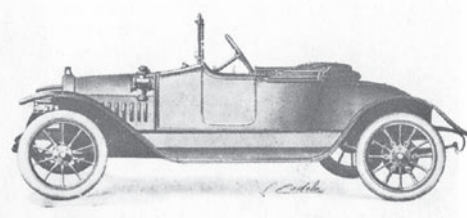
20/24 HP - 1910



type S12 - 1912



type S12 - 1912



type T13 - 1913

LA COMPÉTITION

On a déjà dit que Darracq ne conduisait pas. Pire il avait horreur (peur?) de la vitesse. Mais il avait compris l'intérêt de la compétition pour la renommée de la marque.

Là encore novateur il s'est rapidement détaché de la participation aux courses avec des voitures proches de la série.

Il a créé une véritable écurie de course (même si elle n'en portait pas le nom) avec des voitures dédiées et un pool de pilotes professionnels, pour l'essentiel issus de son école de formation de pilotes professionnels, comme Marcellin, Béconnais, Baras, Edmond et Gabriel.

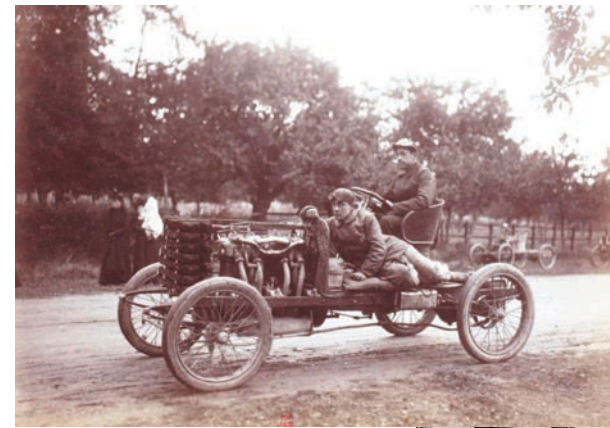
Son entrée dans le monde de la compétition automobile a même été antérieure au vrai démarrage industriel avec la 6 HP 1/2 de 1901.

Dès 1899 ou 1900 il construisit une voiture de course de prétendument 70 CV (niveau de puissance assez peu crédible à cette époque). cette voiture n'a finalement jamais courru et fut vendue à un Mr Meyer, coureur occasionnel.

A ce sujet le très informé H. O. Duncan (H.O. pour Herbert Osbaldeston) raconte l'anecdote suivante dans son livre «The world on wheels» :

«Quand la voiture fut prête, Darracq était impatient de faire un bout d'essai. Avec son pilote professionnel ils démarrèrent sur la plus basse vitesse, puis passèrent la seconde. Le chauffeur voulait passer la troisième, mais c'en était assez pour Darracq qui suggéra au chauffeur de le déposer au bord de la route afin d'alléger la voiture et ainsi pouvoir atteindre la meilleure vitesse possible. Il ordonna au chauffeur de faire quelques kilomètres puis de revenir vers lui à vitesse maximum. Darracq préférerait être spectateur depuis le bord de la route que d'être à bord».

La stratégie de Darracq étant de participer à toutes les courses avec plusieurs voitures (en général avec l'aspect de la voiture de série mais une motorisation spéciale - - par exemple deux cylindres au lieu d'un --) il est impossible de citer toutes les participations et nous donnerons seulement une sélection des plus marquantes.

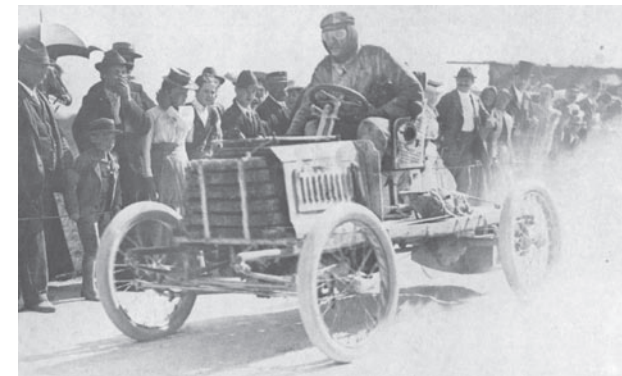


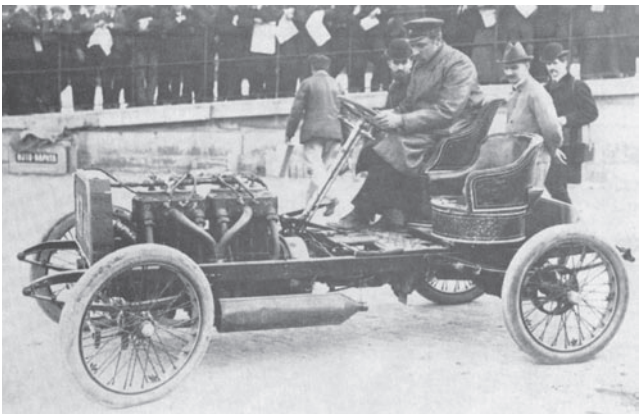
Une 4 cylindres à la course de côte de Gaillon en 1902. Heureusement pour le mécanicien qu'elle n'est longue que de 1 km et en ligne droite !

Baras (en haut) et Guillaume (en bas) lors de la course Paris-Vienne en 1902, où 9 voitures Darracq étaient engagées.

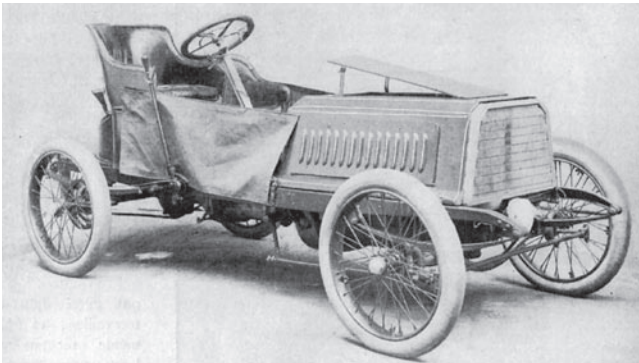
Guillaume l'emporte en catégorie voiturettes et Edmond est deuxième en catégorie voitures légères juste après Marcel Renault.

Dans cette catégorie Baras est 4^e, Hémy 5^e, Marcellin 6^e et Collin 8^e, ce qui fait un magnifique tir groupé des Darracq.





En 1903, Baras termine deuxième à Bordeaux, derrière Louis Renault, lors du Paris-Madrid de funeste mémoire, dans la catégorie voitures légères. (photo du haut).



La photo en dessous montre la même voiture dans une configuration moins allégée et encore en dessous, la même, pilotée par Osmont au Circuit des Ardennes.



Mais le succès en voiture légère reviendra à son camarade d'écurie Barras. Triomphe total pour les Darracq qui enlèvent aussi les deux premières places en catégorie "voiturettes", aux mains de Wagner et Villemain

Apprentissage difficile de la catégorie supérieure pour Darracq dont aucune voiture ne termine aux éliminatoires de la coupe Gordon-Bennett de 1904, (ici Béconnais).

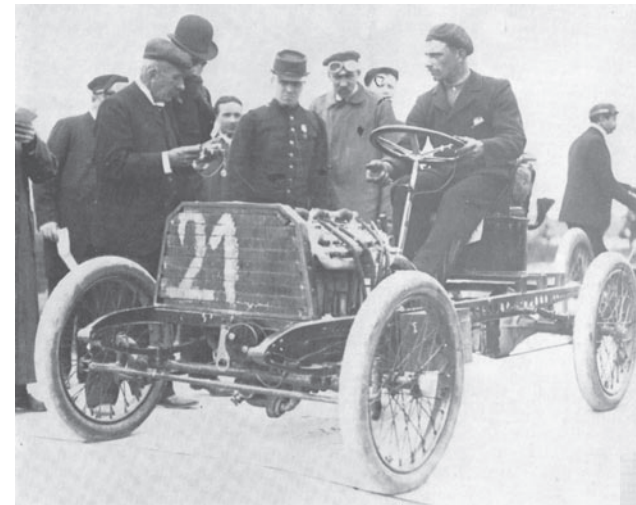


Apprentissage d'autant plus difficile que Darracq, très astucieusement et en utilisant les failles du règlement, avait fait construire trois voitures par Weir, son licencié écossais pour concourir pour la Grande-Bretagne et encore trois par Opel pour l'Allemagne. Mais ces voitures ne réussirent pas mieux qu'en France et seule une Opel-Darracq réussit à se qualifier pour la course.



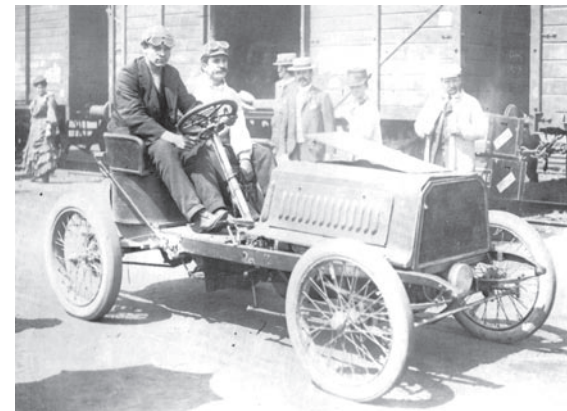
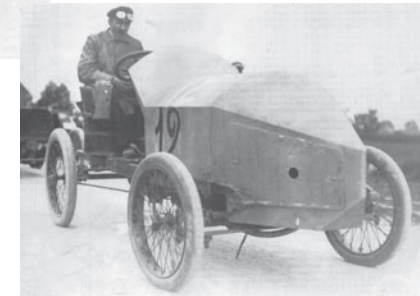
Fritz Opel sur Darracq-Opel

Espoir vite déçu car Fritz Opel qui pilotait ne réussit même pas à boucler le premier tour.



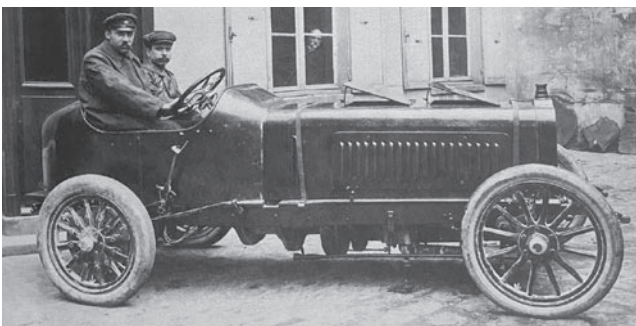
Mais on se console très vite au meeting d'Arras où Villemain (ci-contre) emporte toutes les courses de voiturettes, Béconnais et Baras trident les premières places en voitures légères et Wagner l'emporte en catégorie voitures.

Une tentative en 1904 pour améliorer l'aérodynamique, qui n'aura aucune suite immédiate.

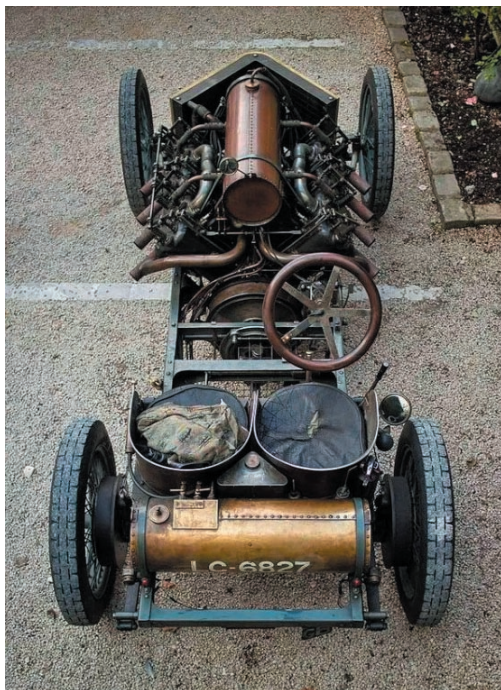
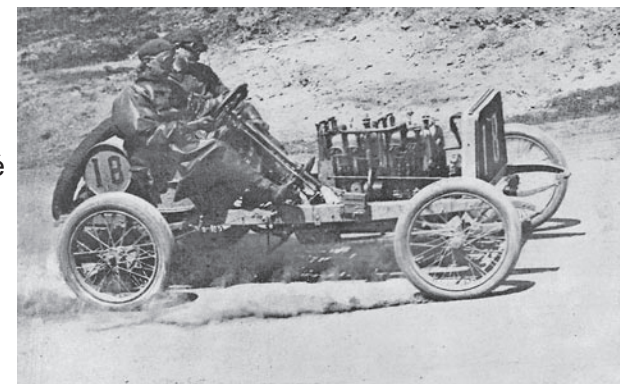


Amélioration dans la catégorie "voiture" au Circuit des Ardennes où Duray sur Darracq finit 6^{ème} et confirmation de la domination des Darracq en catégorie "voitures légères" avec un triplé de De la Touloubre, Hémery (photo ci-contre) et Baras.

Lot de consolation, Baras établit à Ostende le 13/11/1904 un record de vitesse à 168,42 km/h avec la voiture des éliminatoires de la coupe Gordon-Bennett. (ci-contre)



Avant ça, il y eut les éliminatoires de la coupe Gordon Bennett où Wagner finit 4^{ème}, sûrement le plus rapide en piste, mais accablé par des ennuis de pneus. Comme les 3 premiers seulement sont qualifiés, c'est encore un échec au goût amer. La victoire (un peu chanceuse cette fois) d'Hémery à la coupe Vanderbilt (ci-contre) ne suffira pas à effacer cette déconvenue. En effet Darracq s'était battu, avec d'autres, pour la désignation des représentants Français par des éliminatoires et non par un comité, et il se voit bien mal récompensé de ses efforts.



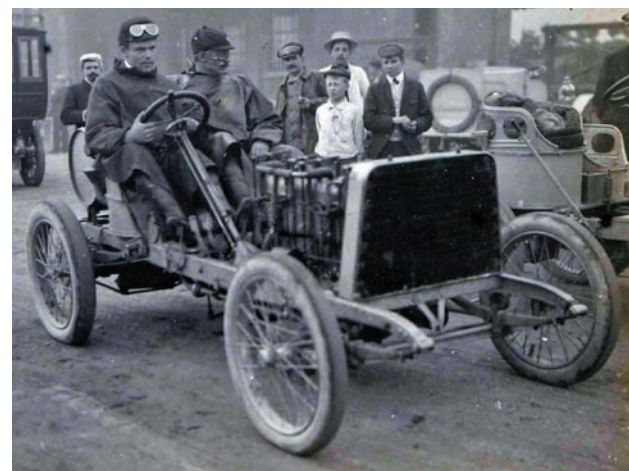
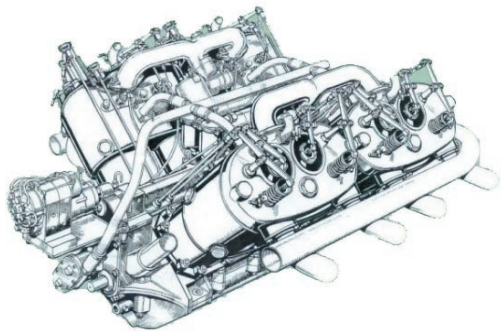
1905 voit apparaître la célèbre V8 commandée par Darracq à Ribeyrolles pour avoir la voiture la plus puissante de l'époque et viser la barre des 200 km/h.

Cette voiture, qui existe toujours, était équipée d'un moteur fait de 2 moteurs du type MM de 100 chevaux montés en V à 90° sur un bas moteur spécifique.

En décembre 1905, malgré un froid qui pénalise les performances, Hémery réalise 176,464 km/h sur une ligne droite entre Salon et Arles.

La voiture est ensuite envoyée aux Etats-Unis pour la semaine des records sur la plage de Ommand Beach. Là, Hémery est mis à l'écart après de multiples altercations avec les officiels et les concurrents. Il est remplacé par Louis Chevrolet (oui, c'est bien celui-là!) qui réalise 189,98 km/h. Mais il demande alors une augmentation de salaire, sous prétexte que la voiture est dangereuse. Augmentation refusée, et c'est Demongeot, le mécanicien, qui "s'y colle" et atteint 197 km/h.

Raté de peu!



Carton plein en revanche au Circuit des Ardennes, couru au mois d'août 1905.

Wagner l'emporte en catégorie "voiturettes" (ci-dessous) et, le surlendemain, Hémery dans la l'épreuve des voitures de course (ci-contre).

Succès complété par la 4^{ème} place de Wagner et la 8^{ème} de Montjoie qui, lui, courait avec une voiture légère.



En 1906, la grande affaire c'est le premier Grand Prix de l'ACF qui remplace la coupe Gordon-Bennett que les constructeurs français trouvaient injuste parce que sous-représentant l'industrie automobile française alors de loin la première du monde.

Darracq comme les autres grands constructeurs engageait trois voitures. Baras était parti chez Brasier et, en ce qui concerne les Darracq, les parieurs dans les tribunes donnaient Hanriot à 33 contre, Wagner à 15 contre 1 et Hémary à 8 contre 1.

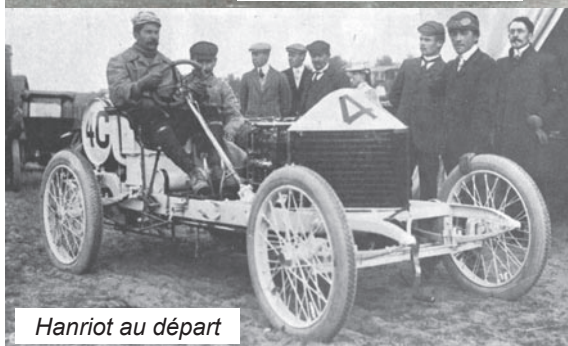
Mais, décidément, les grandes épreuves ne réussissent pas aux Darracq: Hanriot abandonne au premier tour avec un cylindre éclaté; Wagner au troisième sur une rupture de tuyau de graissage et Hémary au quatrième sur bris de soupape.

De toutes façons les Darracq étaient un peu à la peine avec un retard (tant qu'elles ont bien voulu fonctionner) de trois minutes au tour environ par rapport aux meilleurs.

Encore raté !



Hémary au G.P. de l'ACF



Hanriot au départ



Hémary décidément par trop "caractériel" a été écarté de l'équipe des chauffeurs. Malgré cela, Darracq qui semble définitivement n'être pas "prophète en son pays" remporte la victoire pour la deuxième année consécutive à la coupe Vanderbilt aux USA. Cette fois c'est Wagner qui finit premier devant Lancia sur FIAT et Duray sur Dietrich.

L'année 1907 commence mal avec l'abandon des deux voitures engagées à la Targa Florio pour Wagner (ci-contre) et Hanriot, toutes deux sur rupture d'un demi-arbre de transmission

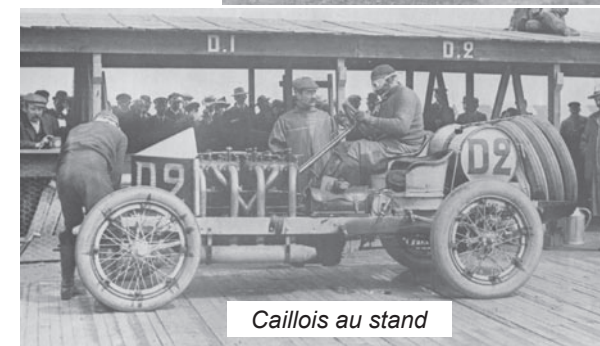


Puis ce sont de grands changements dans l'écurie pour le G.P. de l'ACF 1907 : Hémary a trouvé refuge chez Mercedes et Wagner est parti chez FIAT.

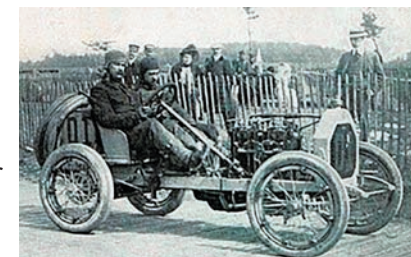
Parmi les pilotes de premier plan habituels, il ne reste que Hanriot. Il abandonne après 6 tours sur un problème moteur.

Les nouvelles recrues sont Rigal qui finit 5^{ème} et Caillois 6^{ème}. Beau tir groupé mais...seule la victoire est jolie.

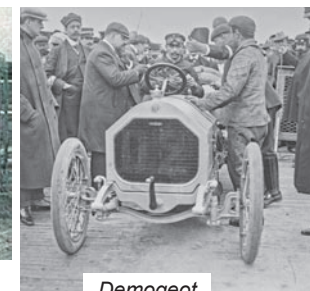
En même temps se courait la coupe de la commission sportive pour une catégorie voiturettes. Elle permettait à Darracq de décrocher un lot de consolation avec la victoire de De Langhe et la troisième place de Demogeot.



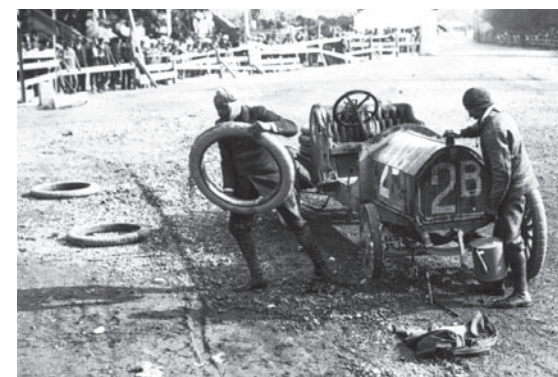
Caillois au stand



De Langhe vainqueur de la coupe de la commission sportive



Demogeot



Pour terminer une année assez décevante en matière de résultats dans les grandes épreuves, on notera les 7^{ème} et 8^{ème} places de Demogeot et Airoldi dans la coupe de l'Empereur de la "Coppa Florio" courue à Brescia en septembre et la 2^{ème} place de Demogeot dans la course de vitesse..

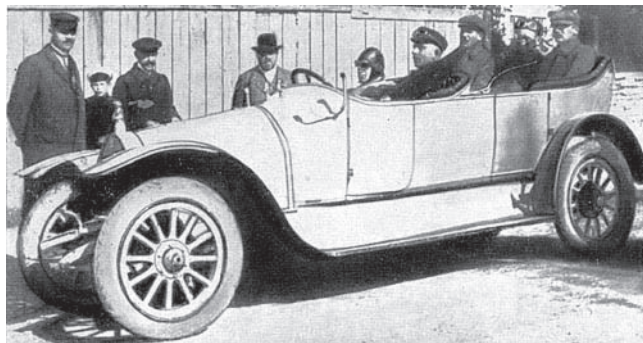
Est-ce à cause de résultats pas à la hauteur des espérances, ou de la crise qui commençait pour l'industrie automobile ou encore à cause de la désaffection générale pour les grandes courses de vitesse ?, on ne sait pas mais toujours est-il que Darracq se retira à peu près complètement de ces épreuves et que sa participation (souvent par le biais de clients) se limita aux évènements mettant en lice des voitures plus proches de la série.

Une page se tournait...

CLAP DE FIN

En 1909, l'industrie automobile en général est frappée par une crise économique.

Darracq pense qu'il faut rajeunir la gamme et se plier à la mode naissante des moteurs sans soupapes, dont celui de l'américain Knight défraie la chronique de l'époque. Mais il choisit de se lancer avec la solution Henriod à distribution par boisseau rotatif qui s'avèrera désastreuse.



P12 à moteur Henriod - 1912

Devant la perte de vitesse des ventes, les actionnaires anglais «démisionnent» Darracq et le remplacent par Owen Clegg (dont il se dit qu'il était pour beaucoup dans le type C qui permit le décollage de Darracq). Ce dernier se hâte alors d'arrêter le moteur sans soupapes et les Darracq deviennent rapidement des copies des modèles Rover anglais.

En ce qui concerne Alexandre Darracq et l'automobile, la dernière page est tournée.

En 1920 la A. Darracq C^{ie} est incorporée dans la société Sunbeam – Talbot créée l'année précédente et l'ensemble devient STD dont les modèles seront appelés Darracq en Grand Bretagne et Talbot en Europe, mais ceci est une autre histoire.

Darracq quant à lui s'est retiré sur la Côte d'Azur où il fait fructifier sa fortune en investissant dans l'immobilier, les garages et les transports. Il sera, entr'autres un des fondateurs de l'hôtel Negresco (en compagnie de A. De Dion).

Il meurt en 1931, après avoir eu la surprise de trouver un bébé abandonné devant sa porte, qui deviendra sa fille adoptive.



Tombeau Darracq
au
Père Lachaise

LES DARRACQ DES TEUF-TEUF RÉTROMOBILE 2022



type C-1901



type F-1902



type H-1904



type RR X-1910



type TT 13-1913



Talbot-Darracq V15-1920

Motorisation des divers types jusqu'en 1908

Année	Type	Puissance nominale en chevaux	Nombre de cylindres	Alésage en millimètres	Course en millimètres	Cylindrée en cm ³
1903		8	1	112	120	1182
1903		9	2	90	100	1272
1903		12	2	100	120	1884
1908		20	4	100	120	3768
1903		24	4	112	120	4727
1904		8	1	112	112	1103
1904		9	2	90	100	1272
1904		12	2	112	120	2363
1904	P	15	4	90	120	3052
1904		24	4	112	120	4727
1904	Q	28	4	120	130	5878
1905		8	1	112	120	1182
1905		12	2	112	120	2363
1905		15	4	90	120	3052
1905	Q	28	4	120	130	5878
1905	Q	30	4	120	130	5878
1906	N	8	1	112	130	1280
1906	R	10	2	100	120	1884
1906	O	12	2	112	120	2363
1906	P	15	4	90	120	3052
1906	S	20	4	112	120	4727
1906	T	40	4	130	130	6899
1907	X	7/9	1	105	120	1039
1907	XX	8/10	2	90	120	1526
1907	N	8/10	1	112	130	1280
1907	R	10/12	2	100	120	1884
1907	P	16/18	4	90	120	3052
1907	S	20/28	4	112	120	4727
1907	V	30/40	6	100	120	5652
1908	XX	8/10	2	112	120	2363
1908	R	10/12	2	90	120	1526
1908	RR	14/16	4	85	100	2269
1908	P	16/18	4	90	120	3052
1908	W	18/22	4	100	100	3140
1908	SS	25/30	4	120	120	5426
1908	UU	40/50	6	120	120	8139

SUR LE MARCHÉ

Au cas où vous n'en auriez pas eu connaissance, quelques ancêtres à vendre lors de la vente Artcurial à Rétromobile :



Clément type B-1902

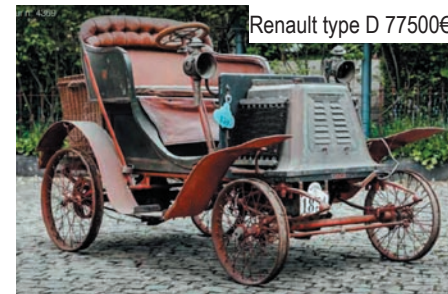


Darracq type RRX-1910



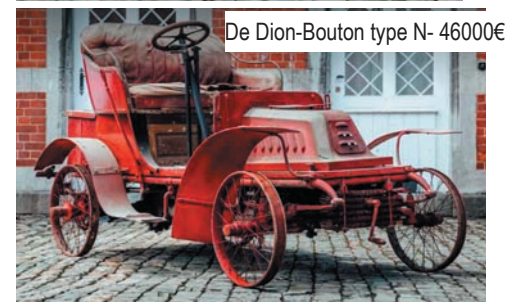
ou encore cette Lorraine-Dietrich de course, type FM de 1908 mais...seulement si vous avez gagné à l'Euromillion, estimée entre 800 000 et 1 200 000 €

et le résultat des enchères Bonhams du 3 février (prix au marteau)



Renault type D 77500€

on vous a bien dit que les cours des matières premières s'envolent



De Dion-Bouton type N- 46000€



Pipe année 1904- 660 000€ !!! 10