



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, chers amis,

Le bonheur ne fait pas de bruit, il faut savourer ces moments passés avec les amis pour ne pas les oublier.

Le Rallye des Ancêtres ainsi qu'Epoquauto font partis de ceux-là.

Bien que très affaiblie par la maladie Nicole De Luca voulut partager ces moments de retrouvaille et de partage à Compiègne comme à Lyon . A 68 ans, Nicole vient de nous quitter, nous adressons à Philippe et à sa famille nos très sincères condoléances.

Avec trente pour cent de membres habitant la région parisienne, le bureau avait choisi Paris pour vous proposer l'Assemblée Générale sur un bateau-mouche et en fait ce seront des membres très éloignés qui composeront majoritairement l'assemblée, qu'ils en soient remerciés.

Bien sur vous pouvez continuer à vous inscrire pour ce rendez vous important de la vie du club .

Je me réjouis des rencontres qui sont d'ores et déjà programmées pour 2023, je profite de ces lignes pour remercier les organisateurs de ces sorties qui ont déjà beaucoup travaillé pour reconnaître les itinéraires, les hôtels, les restaurants et animations qui feront le bonheur des participants. Le club a déjà pris des engagements financiers importants pour bloquer ces choix . Nous espérons vous voir nombreux dans ces rencontres de passionnés .

La liste des participants qui exposeront leur véhicule à Rétromobile est maintenant établie, nous retrouverons l'emplacement habituel des Teuf-Teuf début février et nous vous attendons sur ce beau stand mis à disposition gracieusement par les organisateurs.

N'oubliez pas de faire votre lettre au père Noël il y a sûrement encore un peu de place dans votre garage !

Toute l'équipe se joint à moi pour vous souhaiter de bonnes fêtes de fin d'année.

Amitiés

Voir le Calendrier Previsionnel 2023 en page 8



Thierry Bergue



SOMMAIRE

| | |
|--|---|
| Le mot du Président | 1 |
| 31 ^e Rallye des Ancêtres..... | 2 |
| 43 ^e Époqu'auto..... | 3 |
| Adieu Nicole..... | 5 |
| Les premières escroqueries automobiles | 5 |
| Calendrier prévisionnel 2023 | 8 |

La Gazette
N° 018

nov. dec. 2022

Dear members and dear friends,

Happiness is silent, you should enjoy moments spent with friends so that they don't fall into oblivion.

The Rallye des Ancêtres as well as Epoquauto are among them.

Although very weakened by illness, Nicole De Luca wanted to share these moments in Compiègne as in Lyons. At 68, Nicole has just left us, we send our very sincere condolences to Philippe and his family.

With thirty percent of members living in the Paris region, the office had chosen Paris to offer you the General Assembly on a river boat and in fact it will be very distant members who will make up the majority of the assembly, thank you for that.

Of course you can still register for this important event in the life of the club.

I am delighted with the meetings which are already scheduled for 2023, I take advantage of these lines to thank the organizers of these outings who have already worked hard to recognize the routes, hotels, restaurants and activities that will delight the attendees. The club has already made significant financial commitments to secure these choices. We hope to see many of you in these meetings of enthusiasts.

The list of participants who will exhibit their vehicle at Retromobile is now established, we will stay at the usual Teuf-Teuf location at the beginning of February and we are waiting for you on this beautiful stand made available free of charge by the organizers.

Don't forget to write your letter to Santa Claus, there's probably still some room left in your garage!

The whole team joins me to wish you a merry Christmas and a happy new year.

Best regards

See the tentative 2023 schedule in page 8

31^{ème} RALLYE DES ANCÊTRES

COMPIÈGNE 1&2 OCTOBRE 2022

La météo clémente du vendredi permit un accueil champêtre grâce aux premiers rayons de soleil de l'automne.



Quel bonheur de réunir des passionnés de huit nationalités différentes (10 équipages belges, 7 anglais, 6 hollandais, 2 allemands, 1 suisse, 1 autrichien, 1 catalan et 11 français) pour partager le temps d'un week-end notre passion de la mécanique mais aussi la joie de retrouver des équipages perdus de vue depuis la Covid.



On peut être fan d'ancêtres et geek à la fois, pour preuve ce participant qui avait apporté le drone qui permet cette photo

Le samedi, départ dès huit heures trente de l'hippodrome de Compiègne pour rejoindre la salle municipale de Tracy Le Val où nous accueillirent le maire et sa population. Après 15 km, les passagers de la première voiture dégustaient tout autant les viennoiseries que les andouillettes chaudes aux oignons, alors que les passagers

de la dernière voiture n'avaient pas encore quitté le parking de l'hippodrome.

Les frères Feycherolles auraient préféré les bonnes odeurs de saucisses promises à Tracy au lieu des vapeurs d'essence qui sortaient du flotteur du carburateur. Lesté d'essence le flotteur ne flotte plus c'est bien connu !

Un barbecue improvisé sur le parking de l'hippodrome permit de chasser l'essence du flotteur et le moteur de la jolie petite Alcyon de 1905 reprit vie.

Comme chacun sait même après une restauration minutieuse la première sortie est rarement exempte de pannes. Malheureusement à l'arrivée des frangins à Tracy toutes les andouillettes avaient été englouties il ne restait plus que des viennoiseries et du pâté mais le bonheur d'avoir vaincu ces quinze premiers kilomètres compensait les manques du buffet

Le soleil de Tracy accompagnât les



équipages repus vers Blérancourt pour une visite des jardins du musée Franco-Américain avant de déjeuner à l'auberge du Griffon.



Après un mot de bienvenue de Maria-Anne Privat, nous visitons le musée dès 14h. Pendant la visite de cette exposition consacrée à l'histoire partagée par ces 2 pays, nous échappions à une pluie dense qui n'épargna pas nos montures.

Au retour du soleil à 15h il est temps de repartir vers Tracy pour une nouvelle pause technique. L'accueil enthousiaste du maire méritait bien une balade dans la Darracq de Jean-Luc Baudoin, une expérience qu'il n'est pas près d'oublier selon ses dires.



Retour au parking de l'hippodrome avant de nous retrouver vers 19h30 pour partager des bulles champenoises avant de dîner afin de clore cette journée.

Le dimanche matin, dès neuf heures la quarantaine d'équipages fut escortée par la police municipale pour remonter l'avenue en direction du château interdite à la circulation ; un évènement appelé Octobre rose mobilisait 2000 coureurs sur le même parcours.



La pluie n'épargne ni les coureurs ni les équipages. Ces derniers pourront, le temps de la visite du merveilleux musée de la voiture ancienne ou des appartements de l'Impératrice, y échapper. Malheureusement, à l'heure du départ vers Pierrefonds, la pluie a redoublé d'intensité, l'escorte policière nous précède vers le dernier rond-



point de Compiègne avant de retrouver la traditionnelle route vers Pierrefonds.

Apéritif et déjeuner aux Thermes avec le traditionnel buffet, les remerciements aux sponsors, aux dépanneurs, aux courageux participants (en particulier l'équipage anglais n°39 venu par la route de Calais, près de 500 kilomètres en 5 jours) et rappel des manifestations de 2023.

Retour vers Compiègne vers 14h30 par l'itinéraire le plus court du road book en raison de la pluie qui ne s'est pas arrêtée.

Rendez-vous est pris pour l'année prochaine pour le 32^{ème} rallye des ancêtres en Picardie.

Pour terminer ce compte rendu nous vous proposons de retrouver un résumé photographique intitulé très justement « Pluie, Champagne et Rire » sur le site de notre sponsor Prewarcar ou bien sur le site des Teuf-Teuf.



Le valeureux équipage Anglais venu par la route

Texte et photos Nicole de Luca et Thierry Bergue

43^{ème} SALON EPOQU'AUTO LYON du 4 au 6 NOVEMBRE 2022

Cette année encore le Club des Teuf-Teuf était présent à Lyon pour ce Salon que nous sommes nombreux à qualifier de meilleur Salon pour les vrais amateurs d'automobile ancienne. Espérons que cette participation «payante» (l'an dernier nous étions invités) soit la première d'une longue série.



Outre le bon équilibre Clubs / Marchands de ce Salon, c'est pour nous l'occasion de voir nos adhérents «sudistes» qu'un déplacement dans la capitale ou à Reims rebute.

Commençons par un rapide point en chiffres de ce 43^{ème} salon : 82000 m² de surface d'exposition, avec un hall additionnel par rapport à l'an dernier; 850 exposants et 85000 visiteurs sur 3 jours soit 3% de plus que l'an dernier. Autant dire que la circulation n'a pas toujours été facile dans les allées pourtant larges.

Nous étions installés sur 24 m² dans le hall 7 en compagnie de la majorité des clubs présents, avec notre maintenant traditionnel décor sur baches tendues et nous exposons un vis à vis De Dion «local» (un grand merci à Michel, le propriétaire).

Nous avons prévu (et apporté) 12 chaises et trois mètres soixante de table pour la partie hospitalité.

Mauvaise prévision car ceci s'est avéré insuffisant le vendredi et le samedi, ce qui nous désole et nous réjouit à la fois (et a obligé Pascal à déjeuner à genoux, lui qui n'est déjà pas bien grand 😊).

Il est déjà décidé de demander un stand plus grand l'an prochain (du 10 au 12 novembre 2023) afin d'agrandir l'espace convivialité !

Nous avons eu la visite de 31 membres, soit un quart de l'effectif total, ce qui confirme bien la nécessité absolue d'être présents sur ce Salon.

Parmi ceux-ci un membre Lyonnais qui exposait sur un autre stand sa rare Lacoste et Battmann. S'il en est pour les voitures comme des timbres, celle-ci doit valoir très cher par son badge de calandre mal orthographié.

Elle n'en est pas moins intéressante et aurons plaisir à la revoir après sa restauration.





Parallèlement à la Lacoste & Battmann quelques voitures ont attiré notre attention, choix tout personnel: Pour les productions locales, le musée Malartre présentait une Rochet Schneider et une Berliet que notre président semble préférer à la Rochet.



Vous trouverez dans le «scrapbook ci-après, pêle-mêle, la Panhard de Mulhouse qui appartient à la famille de notre membre Robert Panhard, le vélo de pompiers avec lequel les joyeux drilles du vintage revival nous ont déchiré les tympans à chaque promenade dans le salon, un improbable cyclecar US de 1912 sur le stand du VRM, une Aster de 1901, une grosse Renault HG que l'on peut trouver sur-restaurée mais dont l'état initial ne laissait guère d'autre choix et une adorable Amilcar CC que nous avons préféré à la C6 qui l'accompagnait, chacun ses goûts !



Mais voilà, la fête est déjà finie, il faut rentrer à la maison...

Al'année prochaine, même lieu, même époque... auto



ADIEU NICOLLE



Elle était de toutes nos sorties
Elle était de tous les salons auxquels nous participions
Elle était la cheville ouvrière de l'hospitalité des Teuf-Teuf
Elle forçait notre admiration dans son combat contre la maladie
Elle signait le compte-rendu du dernier Rallye des Ancêtres
Elle était appréciée de tous
Elle était notre amie
Elle nous manque déjà



AU FIL DE NOS LECTURES LES PREMIERES ESCROQUERIES SUR L'AUTOMOBILE

L'escroquerie n'est pas l'apanage des temps modernes. On peut même dire que la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle (périodes qui nous intéressent plus particulièrement) ont été des années dorées pour les escrocs qui se déplaçaient. Sans les systèmes de communication d'aujourd'hui, il était pratiquement impossible de suivre un escroc d'un endroit à un autre avant qu'il ait eu le temps de démarrer une autre "entreprise".

LES PÉRIGRINATIONS DE "L'INDUSTRIEL" EDWARD JOEL PENNINGTON

Pennington était un ingénieur assez talentueux qui a même fait breveter un certain nombre de ses créations. Mais son génie s'exprimait surtout dans l'escroquerie financière.

Sa technique, expérimentée avec succès dès 1890 consistait à s'installer dans le meilleur hôtel d'une ville et à entrer en contact avec les hommes les plus riches de la région. Il montrait à ces messieurs un prospectus d'apparence légitime et racontait des histoires fabuleuses sur les richesses à faire s'ils soutenaient ses projets grandioses. Puis il disparaissait avec l'argent ainsi récolté.

Petit florilège de ses "exploits" :

À Chicago en 1893, Pennington dépose une demande de brevet pour produire des voitures particulières. Le brevet est porté par sa nouvelle société, la Motor Cycle Company de Cleveland, Ohio. L'argent pour cette entreprise provenait d'investisseurs de l'Illinois et de l'Ohio mais aucune voiture n'a jamais été construite.

L'année suivante, Pennington se trouvait à Cortland, New York, domicile d'un fabricant de buggy prospère, la Hitchcock Manufacturing Company. Pennington a convaincu le propriétaire, C.B. Hitchcock, de le soutenir dans une nouvelle entreprise qui construirait une gamme de motos et de victorias. Un véhicule prototype a été construit, mais il n'a parcouru qu'un bloc avant de tomber en panne. Pennington a disparu une fois de plus, emportant l'argent d'Hitchcock avec lui, et le malheureux fabricant de buggy a fait faillite.

Après une brève escale à Cleveland, où il a vendu une gamme de pneus de vélo "incroyables" qui ne l'étaient pas, Pennington est allé à Racine, Wisconsin.



La Kane-Pennington

Ici, pour la première fois, ses relations ont abouti à la fabrication de plusieurs voitures réelles, même si elles n'étaient pas très bonnes. Pennington s'est associé au riche industriel de Racine, Thomas Kane, pour former la Racine Motor Vehicle Company. Ces voitures bizarres appelées Kane-Pennington, utilisaient un



Pennington et son pneu «incroyable»



Une Great Horseless Carriage

système d'allumage breveté de Pennington qui, selon lui, leur permettait de fonctionner avec n'importe quel type de carburant. Il a démontré cette fonctionnalité en utilisant de la cire de bougie pour alimenter les véhicules ! Six Kane-Pennington auraient été construites (dont aucune n'est allée très loin) et Pennington a décampé pour l'Angleterre.

Là il produit quelques voitures avec Harry John Lawson dans une entreprise douteuse, la Great Horseless Carriage Company.

En 1900, Pennington débarque à New York où il croise la route de F.B. Stearns. Les deux hommes forment l'Anglo-American Rapid Vehicle Company (l'"Anglo" faisant référence aux relations britanniques de Pennington), mais aucune voiture n'est fabriquée par la nouvelle société. (Stearns a produit plus tard sa propre gamme de voitures)

Plus tard dans l'année, Pennington fonde la Pennsylvania Steam Vehicle Company à Carlisle, en Pennsylvanie, pour produire sa «Tractomobile», un engin à vapeur qui s'attachait à l'avant d'une voiture à chevaux pour la convertir en une automobile. Le "kit" Tractomobile coûtait 450 \$ et l'entreprise fournissait également des véhicules complets. Bien que légèrement plus prolifique que les entreprises précédentes de Pennington, la Pennsylvania Steam Vehicle Company a fermé ses portes en 1902.



Tractomobile

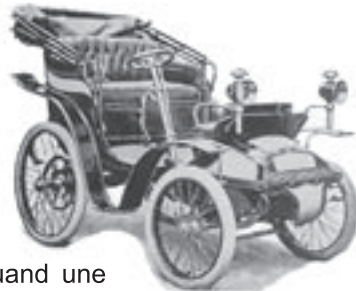
Pennington fit une brève apparition à Racine en 1902, peut-être pour rétablir le contact avec son ancien partenaire, Kane. Il n'est apparemment pas allé très loin, cependant, car il a « oublié » sa facture à l'hôtel Racine, qui a récupéré une partie de ses pertes en vendant les vêtements qu'il avait laissés derrière lui.

Pennington était de retour en 1903 à Cleveland avec une nouvelle entreprise, la Cleveland Motor Company, avec un projet de gamme de voitures de tourisme. Il a réussi à rassembler plusieurs investisseurs potentiels et à les divertir somptueusement dans un hôtel de luxe. Cependant, les chèques que Pennington a signés pour payer la fête étaient « en bois » et il a repris la route.

Rattrapé enfin par la justice ses déplacements ont été fort réduits par la suite et il mourut à Springfield, Massachusetts, en 1911.

LES CHARLATANS FREEMAN, CODE, MILTON & KNUDSEN

En 1898 à New York, Walter K. Freeman fonde la Auto-Acetylene Company pour la fabrication de moteurs fonctionnant à l'acétylène au lieu de l'essence. Des hommes d'affaires locaux ont soutenu l'entreprise à hauteur de 5000 \$. Après avoir collecté les fonds, Freeman a disparu. On s'est alors aperçu que Freeman n'avait jamais eu de brevets, ne savait rien des moteurs, et quand une somme considérable a été levée, grâce à sa publicité, (image ci-contre)



Ci-dessus les éléments «techniques» produits : un dessin et un «prototype» à ne regarder que de loin

PERSÉVÉREZ DANS LA FRAUDE, IL PEUT EN RESTER QUELQUE CHOSE

William Andrew Schaum avait une théorie : si vous rencontrez des problèmes pour construire des voitures dans une région du pays, déménagez simplement dans un nouvel État. Et cela a fonctionné pour lui, jusqu'à un certain point.

En 1900, il crée la Schaum Automobile and Motor Manufacturing Company à Baltimore. L'entreprise a construit une gamme de runabouts monocylindres. Les voitures n'avaient pas de freins, mais Schaum expliquait qu'elles s'arrêtaient sur n'importe quelle côte ! Lorsque l'affaire a mal tourné avec un différend à hauteur de 40000 \$ avec un client, Schaum a fermé son entreprise et est parti.

En 1908, Schaum change son nom pour William A. de Schaum, plus élégant, et déménage à Buffalo, New York. Là il crée la De Schaum Motor Syndicate Company de Buffalo et produit des véhicules à moteur portant le nom improbable de Seven Little Buffaloes. Malheureusement les maigres ventes le forcent à fermer l'entreprise à la fin de 1909.

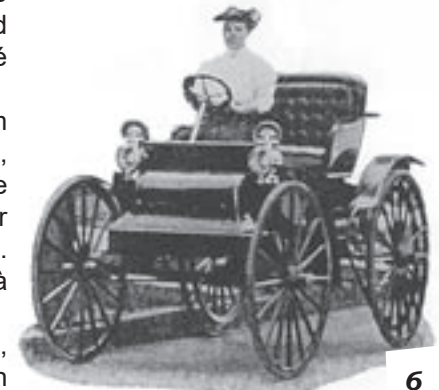
Alors De Schaum déménage à Hornell, New York, où il forme la De Schaum-Hornell Motor Company en

en paiement partiel de voitures à acétylène, il prit le train pour ailleurs, laissant derrière lui ses bureaux luxueux et ses dupes.

La Liquid Air Power and Automobile Company de Boston et de New York, créée en 1899, vantait « l'air liquide » comme la dernière nouveauté en matière de technologie automobile. Les fondateurs George Code, Milton Chase et Hans Knudsen ont fait une large publicité et vendu des milliers de dollars en actions, sans jamais expliquer comment l'air liquide propulsait la voitures. Un prototype de runabout a été construit, mais les journalistes n'ont pas été autorisés à le regarder de trop près. L'usine aurait été située à Cambridge, dans le Massachusetts, mais on n'a trouvé personne qui l'ait vue. Et lorsque quelqu'un a eu l'audace de suggérer que le terme «air liquide» faisait en réalité référence à l'eau, les propriétaires de l'entreprise étaient partis pour des destinations inconnues.



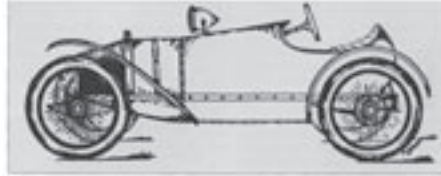
ci-dessus le runabout de 1899
Ci-dessous le seven little buffaloes



1910. Bien qu'il ait reçu des fonds d'investisseurs de la région, la nouvelle entreprise de Schaum n'a jamais produit de voiture. Reprenant ses "billes" une fois de plus, de Schaum se dirige vers Detroit où il fonde la Suburban Motor Car Company en 1910 et produit un prototype de roadster. De Schaum avait convaincu le maire de Bad Axe, Michigan, d'occuper le poste de président de l'entreprise et a annoncé son intention de construire une usine et une ville ouvrière idyllique dans la ville voisine d'Ecorse. Au total, dix Suburbans ont été construites avant que de Schaum ne soit inculpé de fraude, bien qu'il ait insisté sur le fait que tout cela était un malentendu. De Schaum avait « par inadvertance » écrit un chèque de 150 000 \$ sur son compte professionnel alors qu'en réalité il n'avait qu'environ 150 \$ en banque.



ci-dessus la Suburban
Ci-dessous la Tiger



Il a été contraint de quitter Suburban en novembre 1912. Malgré une réorganisation, seules cinq voitures supplémentaires ont été produites avant que Suburban ne s'écroule.

Pour sa dernière tentative automobile, de Schaum a enfreint sa propre règle et est resté à Detroit où il a annoncé une prochaine voiture, le cyclecar Tiger, en 1913. Plusieurs exemplaires ont été construits, et un Tiger, conduit par de Schaum, a remporté une course de 50 kilomètres pour cyclecars à Détroit à l'automne 1914. En raison de ses difficultés antérieures, de Schaum a eu du mal à trouver des bailleurs de fonds, mais finalement, plusieurs personnes ont mis leur argent dans le Tiger. Cependant, après une inculpation pour fraude, de Schaum a dû restituer tous les fonds de ses investisseurs. Il a continué à produire le Tiger avec l'argent qu'il lui restait jusqu'à sa mort en février 1915.

LA VIEILLE DAME CRÉDULE

De 1911 à 1914, la Colby Motor Company de Mason City, Iowa produisait une gamme de voitures à châssis surbaissé (sous la suspension) d'un succès modéré. Il n'y avait aucune irrégularité dans la formation de cette société et pas le moindre soupçon de fraude boursière. Cependant, Colby était dirigée par des ingénieurs qui n'avaient aucune expertise financière.

Lorsque la société a fusionné avec la National Cooperative Farm Machinery Company de Davenport, Iowa, une nouvelle équipe de direction est arrivée et une mauvaise gestion financière a été mise à jour. Il ne semblait pas que Colby puisse survivre, et pourtant elle vivait, même si elle n'avait pas de fonds réels. Comment l'a-t-elle fait ? Apparemment, la Colby Motor Company avait été maintenue à flot grâce à la générosité de Mari Walsh, une veuve de Mason City âgée de 74 ans, à qui avait été laissé un héritage de près de 500 000 \$. Selon le Mason City Globe-Gazette : Chaque fois que de l'argent était nécessaire pour faire fonctionner l'usine de Colby, elle recevait une visite et donnait des lettres de créance qui étaient



2 versions d'empattement de la voiture Colby



encaissées par des banquiers et autres dans toute la moitié nord de l'Iowa. On dit qu'elle n'était pas saine d'esprit lorsqu'elle a signé les notes. Mme Walsh et son fils William - qui avait également fourni à Colby une partie de son héritage - ont tous deux été déclarés fragiles, et un autre des fils de Mme Walsh a été nommé leur tuteur. La Colby Motor Company a fait faillite.

QUAND NOS CONTEMPORAINS S'Y METTENT

Je ne peux résister à raconter cette étrange histoire, bien qu'elle soit totalement hors de notre période préférée.

Mme Geraldine Elizabeth "Liz" Carmichael apparaît sur la scène automobile en novembre 1974 en distribuant un communiqué de presse aux principales publications automobiles annonçant la prochaine production de "The Dale" (la vallée). Cette voiture «révolutionnaire» devait être un trois-roues léger à deux places qui consommait 4 litres/100 km et se vendrait moins de 2000 \$.



The Dale

Mme Carmichael, présidente de la Twentieth Century Motor Car Company d'Encino, en Californie, a déclaré que la voiture, avec sa conception unique en forme de coin, devait être "construite en résine structurelle de fusée, plus solide que l'acier à poids égal. Le Dale était propulsé par un moteur refroidi par air à deux cylindres de 40 ch. Mme Carmichael a en outre déclaré: "Le centre de gravité bas du Dale reste toujours à l'intérieur du triangle des trois roues ... ce qui rend pratiquement impossible le renversement de la voiture, même dans les virages soudains à 45 degrés."

La réaction de la presse était sceptique, on le serait à moins. Carmichael se livrait à des déclarations plus fracassantes les unes que les autres à propos de la solidité et la sécurité de son véhicule, mais c'était sa personnalité qui faisait surtout la une.



«Liz» Carmichael

Présentée comme une veuve de 37 ans avec cinq enfants et l'une des premières participantes au Powder Puff Derby (une course d'avions réservée aux femmes), Carmichael était décrite dans l'édition de mai 1975 de Car and Driver comme ayant "des cheveux auburn et un visage sévère, elle dépasse un mètre quatre vingts dans ses bas. Indéniablement, la dame a de la prestance. Chacun de ses gestes fait autorité. Elle parle cru, malgré cela, c'est une romantique, mais il y a des instructeurs de marines

qui abordent les pelotons de recrues avec plus de timidité qu'elle n'attaque la vie". Pashdag de Motor Trend a déclaré que "... si la force physique avait encore quelque chose à voir avec le succès, Liz Carmichael ne pouvait pas perdre. Un mètre quatre vingts et 90 kg, avec des poings comme ceux d'un boxeur et des épaules comme celles d'un bûcheron".

Bien qu'un véhicule en état de marche n'ait pas encore été mis en circulation, 7

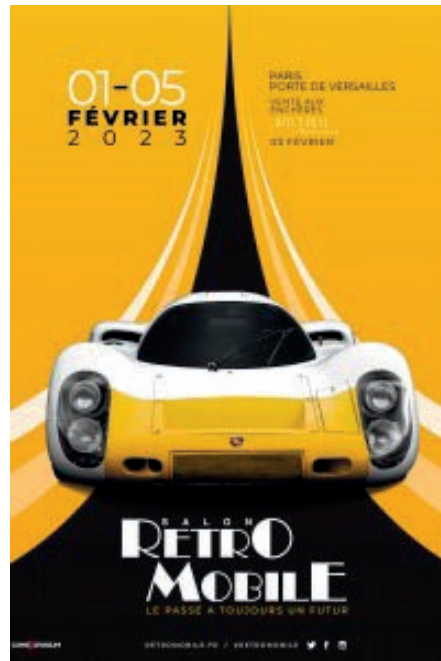
Twentieth Century a commencé à prendre des commandes de voitures sous la forme d'options d'achat. Un acompte de 1380 \$, 950 \$ ou 450 \$ réservé respectivement à l'un des 1500, 3000 ou 5000 premiers Dales. Des dépôts ont également été demandés pour des franchises de concessionnaires.

Les choses ont commencé à se gâter lorsque plusieurs organismes officiels ont commencé à mettre en cause les ventes d'actions, les options d'achat et les dépôts des concessionnaires.

Puis toutes sortes de rumeur se sont propagées lorsque le directeur des relations publiques de l'entreprise fut trouvé assassiné dans son bureau. Mme Carmichael a alors déplacé son entreprise à Dallas où elle espérait trouver une atmosphère plus agréable. Ça n'a pas été le cas. Le 4 février 1975, la police de Dallas a porté plainte au civil contre Twentieth Century, un juge de la cour supérieure locale et le procureur du district de Dallas ont lancé des investigations à l'encontre de la 20th Century Motor Car.

Lorsque la police est arrivée au domicile de Carmichael pour la mettre en garde à vue, elle s'était enfuie. Cependant, ils ont trouvé de nombreuses perruques, des faux seins et "un dispositif utilisé par les imitatrices pour déguiser leur sexe". Liz Carmichael était un homme de 45 ans du nom de Jerry Dean Michael, qui échappait au FBI depuis 1962 après avoir été libéré sous caution suite à une accusation de contrefaçon. Les cinq enfants étaient bien les siens, et une femme qu'il avait fait passer pour sa belle-sœur était en fait sa femme. Jerry/Liz a été arrêté le 12 avril 1975 à Miami, en Floride. Au cours du procès, il a demandé qu'il soit autorisé à porter ses vêtements féminins au tribunal parce qu'il "se sentait plus à l'aise dedans".

Le 5 février 1977, Carmichael a été reconnu coupable de 137 chefs d'accusation sur 155. "Elle" a alors exprimé son étonnement face au verdict, affirmant qu'elle pensait que les nombreux témoins de la défense qui avaient attesté de son désir de produire une voiture étaient des "preuves accablantes" (sic) de son innocence.



CALENDRIER PRÉVISIONNEL 2023

- 1 au 5 février : Rétromobile
- 4 et 5 mars : Salon de Reims
- 15 avril : Rallye de Printemps en Anjou, véhicules avant 32
- 6 et 7 mai : Paris Rouen pour véhicules d'avant 18
- 26 au 28 mai : Rallye en Alsace pour véhicules d'avant 18
- 14 au 16 juillet : Rallye en Sarthe organisé par l'ACA pour véhicules d'avant 18
- 2 et 3 sept. : Rallye de l'ACAVE autour de Semur en Auxois pour véhicules d'avant 18
- 8 au 10 septembre : Hot tube pour véhicules d'avant 1901 organisation Teuf-Teuf (Pascal Le Poder) autour de Seraincourt
- 30 sept et 1er octobre : Rallye des Ancêtres
- 10 au 12 novembre : Epoqu'auto à Lyon



NOUS RAPPELONS QUE CETTE GAZETTE NE POURRA VIVRE QUE SI VOUS LA NOURRISSÉZ ENFIN DE VOS ARTICLES. MERCI

WE REMIND YOU THAT THIS GAZETTE WILL STAY ALIVE ONLY IF YOU FEED IT WITH YOUR ARTICLES

THANK YOU