



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,
2023 se termine Vive 2024 !

Au nom de l'ensemble des administrateurs du club je vous souhaite de très belles fêtes de fin d'année et une très très belle année 2024 !

Le premier rendez-vous du club sera donc Rétromobile avec une exposition consacrée à la marque Renault.

Je tiens à remercier les membres qui ont accepté de présenter un véhicule et particulièrement pour nos deux amis Italien et Belge qui feront beaucoup de kilomètres pour exposer et faire rouler ces véhicules.

Comme vous le savez vous êtes les bienvenus pour partager un moment de convivialité sur le stand du VCCF les Teuf-Teuf mis à notre disposition par l'équipe organisatrice.

Une nouvelle refabrication de 40 pin's (autrefois épinglette) en argent massif représentant le logo des Teuf-Teuf sera disponible sur le stand au prix de 50 euros.

Une nouvelle fabrication du tuyau souple pour l'alimentation des phares à acétylène est de nouveau disponible auprès de Pascal ou à retirer sur le stand.

Un nombre important de réponses positives de membres ayant la volonté de participer à l'assemblée générale au sein du conservatoire Citroën d'Aulnay sous Bois nous permet de vous confirmer la date du 23 mars. A ce stade nous avons des difficultés à joindre le conservatoire mais un mail d'inscription vous parviendra en janvier.

Le 11 novembre 2023 le conseil d'administration de l'amicale Grégoire présidée par Corinne Cérède a souhaité dissoudre cette dernière compte tenu de l'absence d'activité de celle-ci depuis plusieurs années, et transférer ses activités et ses membres au club des Teuf-Teuf.

55 châssis Grégoire sont recensés dont 25 roulants, Pascal Le Poder actuel vice-président de l'amicale sera la personne référente pour la marque au sein de notre club. Le solde des comptes sera transféré à notre association.

Nous tenons à les remercier pour leur confiance.

Comme l'an passé nous avons établi un calendrier commun avec L'ACAVE et Renaissance Auto pour coordonner nos sorties il vous parviendra rapidement.



Dear members, dear friends,

2023 is coming to an end, long live 2024!

On behalf of all the club's directors, I would like to wish you all a very happy festive season and a very, very happy 2024!

The club's first event will be Rétromobile, with an exhibition devoted to the Renault brand.

I'd like to thank all the members who have agreed to present a vehicle, especially our two friends from Italy and Belgium, who will be travelling long distances to exhibit and drive these vehicles.

As you know, you are welcome to share a moment of conviviality on the VCCF les Teuf-Teuf stand, which has been made available to us by the organising team.

A new set of 40 solid silver pins featuring the Teuf-Teuf logo will be available on the stand for 50 euros.

A new version of the flexible hose used to feed the acetylene headlights is once again available from Pascal or can be collected from the stand.

A large number of positive responses from members wishing to attend the general meeting at the Citroën conservatory in Aulnay sous Bois have enabled us to confirm the date of 23 March. At this stage we are having difficulty contacting the Conservatoire, but a registration email will be sent to you in January.

On 11 November 2023, the board of directors of the Amicale Grégoire, chaired by Corinne Cérède, decided to dissolve the association in view of its lack of activity for several years, and to transfer its activities and members to the Teuf-Teuf club.

There are 55 Grégoire chassis on the books, including 25 on the road, and Pascal Le Poder, currently vice-president of the association, will be the contact person for the brand within our club. The balance of the accounts will be transferred to our association.

We would like to thank them for their confidence.

As we did last year, we have drawn up a joint calendar with ACAVE and Renaissance Auto to coordinate our outings, which will be sent to you shortly.

Thierry Bergue



SOMMAIRE

Le mot du Président	1
Hot Tube	2
Rallye des Ancêtres.....	3
Epoqu'auto	5
Londres-Brighton	6
Salon Prewardays	7
Sur le marché.....	9
English translation.....	10

La Gazette
N° 023

novembre-
décembre 2023

HOT TUBE

du 8 au 10 septembre 2023

Le Hot Tube est une manifestation très particulière car elle réunit des voitures dont les plus «jeunes» datent de 1900. Une occasion particulière de voir rouler ces vraies pionnières.



C'est le deuxième week end de septembre que 14 belges, 2 hollandais, 4 suisses, 4 anglais, 2 allemand et 11 français, soit 19 véhicules du XIX^e siècle se sont retrouvés pour la plupart pour la onzième fois pour 3 jours de balades sous un soleil brûlant de 32 à 35°.

Nombre d'entr'eux étaient aussi des membres des Teuf-Teuf.

Initié par deux membres du RVCCB, organisé cette année (le flambeau passant de mains en mains tous les ans à travers l'Europe) par Pascal Le Poder, les voitures se sont promenées dans le parc du Vexin français à la découverte de ses paysages, musées et curiosités.

Ainsi, nous avons visité le parc de Forest Hill, le musée des moteurs de Giverny, l'huilerie d'Avernes, la lombrinerie de Cléry en Vexin et roulé sur la voie romaine.



Avec une cinquantaine de kilomètres par jour, et sous une chaleur accablante, les conducteurs ont souffert autant que leur machines. Les niveaux n'ont pas manqué, et les bénévoles qui m'accompagnaient n'ont pas chômé pour servir à tour de bras les boissons fraîches tout au long de ces 3 journées.

Le soir, lieu de repos, le château de MAUDETOUT classé monument historique était fort apprécié pour son confort et sa fraîcheur réconfortante.



Le samedi matin à l'arrivée à Giverny, la maréchaussée, après ½ h d'interrogatoire et photographie de mes documents (carte grise, assurance, contrôle technique, carte d'identité) n'aura pas réussi à arrêter l'organisateur mais seulement à mettre en retard la visite prévue. Il y a des avocats qui connaissent la loi, et d'autres qui connaissent le juge.

Fort heureusement, la bière fraîche et pression coulait à volonté le soir venu, et les repas servis par un excellent traiteur local ont été fort appréciés.



La fête s'est terminée dans mon garage, bien au frais, enfin !!!!

L'année prochaine c'est l'Allemagne qui accueillera ces joyeux amis.

Texte et photos : Pascal Le Poder

Rallye des Ancêtres

30 septembre & 1^{er} octobre 2023

Chaque édition réserve son lot de surprises aux organisateurs, cette année, lors de la reconnaissance du circuit en Juin nous apprenions qu'un grand feu d'artifice prendrait place à l'hippodrome. Cette activité n'est pas très compatible avec un stationnement de véhicules anciens vous en conviendrez !



Grâce à la complicité de Thierry Maurice, habituel St Bernard du rallye des Ancêtres, nous fûmes accueillis à bras ouverts par la municipalité de Choisy au Bac. La mairie, (photo ci-dessus) est l'ancienne demeure du carrossier Binder (voir encadré), établie dans un

magnifique parc permettant de stationner les plateaux et voitures anciennes.

La présence de nos véhicules centenaires fût l'objet d'une visite de deux classes de jeunes enfants. Bernard se prêta au jeu en présentant sa Renault et en détaillant chaque partie de la voiture. Cela nous paraît évident, mais donner vie à un moteur avec une simple manivelle est effectivement très surprenant quand on est né au 21^{ème} siècle !, et ça Chat GPT ne peut pas vous le proposer !

Beaucoup de mains se sont bien sûr levées



pour monter à bord avec l'espoir de faire le tour du parc.

Pour ces élèves très attentifs, comme pour nous, ce fût un moment d'échange passionnant que nous souhaitons renouveler.

Dès 9h le samedi matin, la quarantaine de participants venus des quatre coins de France, de Navarre et d'Europe, quittait Choisy en direction de Tracy Le Val pour le traditionnel casse-croûte. Malheureusement, comme souvent lors d'une première sortie, l'équipage Mourgues venu... de Navarre ne profita pas des sympathiques victuailles promises par le premier arrêt, une goupille de soupape avait quitté son emplacement.

Entreprise depuis plusieurs années, la restauration de cette Lacoste et Battmann deux cylindres a encore besoin d'une période de fiabilisation bien normale.

Une deuxième Lacoste et Battmann munie d'un monocylindre faisait elle aussi sa première sortie avec bien sûr les mêmes conséquences en fin de journée du samedi, mais c'est aussi pour cela que nous les aimons !



BINDER est une dynastie de carrossiers d'origine du duché de Wurtemberg dont l'arrivée en France remonte à 1806. La première mention de BINDER carrossier remonte à 1820 à Paris; Jean Jacques BINDER obtint rapidement la mention de Carrossier du Roi (Charles X) pour la création de carrosses d'apparat et exporta dans les cours royales du monde entier, participant ainsi à la renommée des carrossiers français. La réputation de cette prestigieuse maison perdurera pendant près d'un siècle sous les noms de BINDER CARROSSIER, BINDER FRERES, HENRY BINDER, BINDER AINE....

Après la mort en 1903 de Henry BINDER, la société est dirigée par Mr COTTENET et deviendra importateur CADILLAC en 1948 avant la cessation définitive d'activité en 1951. Spécialiste des carrosseries d'apparat comme les coupés de ville et les landaulets, il n'habilla que des châssis de prestige dont la Bugatti Royale châssis 41111.

Après cet arrêt le convoi repartait en direction d'un pavillon des officiers dénommé abri du Kronprinz, édifié par la 18^e D.I. allemande.

Il présente un camouflage astucieux, il fût en effet creusé sur le versant boisé d'un plateau.

Si votre serviteur vous donne ces précisions, c'est grâce aux notes de Bernard dans le roadbook toujours très précis et documenté dont il a le secret. Car, pour ma part, j'ai dû démonter le carburateur, soupçonner l'allumage, puis la soupape d'admission, puis le trembleur, puis à



nouveau le carburateur pour essayer de comprendre pourquoi ma Darracq ne tenait pas le ralenti. Un gicleur rétréci mais pas bouché, se révéla être la cause du malaise. Un simple fil de fer permit de rétablir le bon diamètre. Cette défaillance ne me permet donc pas de vous rapporter la qualité du casse-croûte ni les subtilités de construction de l'abri du Kronprinz!



A 12 h précises, nous étions, comme l'an passé, aux portes du restaurant de Blérancourt. Le cadre et la table du Griffon furent l'occasion d'un premier niveau. Bien que très intéressant, le musée qui jouxte le restaurant n'était pas comme l'an passé au programme, il fallait reprendre nos montures pour rejoindre les magnifiques ruines de l'église abbatiale située à Chiry-Ourscamp édiflée à partir

de 1129. Bernard nous y rejoint sur le plateau après être allé ramasser son arbre de transmission sur la route. Forcément la Renault marchait beaucoup moins bien.

Un véritable moine en robe de bure nous accueillait et commentait avec beaucoup d'humour .

Cette communauté devint l'un des plus importants monastères cisterciens du Nord de la France dès le XII^e siècle. Actuellement seulement une poignée de ces moines perpétue cette vie de prières.

L'été indien ? difficile de croire que l'automne était arrivé depuis 8 jours, le soleil et les arbres revêtus de leurs feuilles encore bien vertes nous faisaient plutôt penser à un rallye d'été...



Un pot offert par la mairie concluait cette première journée, gentille attention du Maire et de son Adjoint à notre égard qui fût d'autant plus appréciée que la soif nous tenaillait avec ce temps d'été.

Pour le repas du soir nous avons choisi l'hôtel Mercure, cet établissement conjugue une restauration de qualité avec une grande capacité hôtelière et il y a un intérêt évident à loger et dîner dans un même lieu pour ne pas avoir à reprendre la voiture le soir.



Le dimanche matin, rejoints par la Locomobile à vapeur de Jacques Fècherolle, nous retrouvons la Cour d'Honneur pour stationner nos véhicules au cœur du château.

Sous la direction de Monsieur Rapetti, de nouvelles salles sont aménagées et le Musée de la Voiture reprend des couleurs.

Deux groupes avaient été constitués pour faciliter l'échange avec deux guides passionnés par ce lieu.

Un remerciement tout particulier à Maria-Anne Privat pour la prise en charge de l'un de ces groupes. Bien que participante habituelle du rallye sur le vis-à-vis de Nick Canfor, elle présente chaque année bénévolement les trésors de ce château.

En sa qualité de conservatrice en chef du patrimoine en charge du musée national de la voiture au château de Compiègne, elle connaît beaucoup de secrets de ces trésors endormis. Je ne peux que vous conseiller de lire les articles rédigés régulièrement par Maria-Anne dans ce site consacré aux attelages :

<https://www.attelage-patrimoine.com/>.

Des célèbres et moins célèbres carrossiers



qui œuvrèrent aussi pour nos automobiles sont régulièrement mis en lumière.



En fin de matinée, nous prenions la direction de Pierrefonds pour le traditionnel repas aux Thermes après un dernier niveau tout en bulles de Reims, dehors au soleil.

Le retour ensuite vers Choisy-au-Bac a emprunté une toute nouvelle route jamais empruntée auparavant.

André Bœuf , son épouse, ainsi que Thierry Maurice et son frère doivent être remerciés pour leur assistance efficace. Cette 4

année de nombreuses prises en charge pour des embrayages, train avant, soupapes récalcitrantes etc. furent effectuées par ces bénévoles.



Chaque année, Bernard Dumas, Pascal Le Poder et votre serviteur qui organisons cette sortie, sommes heureux de vous retrouver le temps d'un week-end pour partager notre passion pour ces automobiles d'un autre temps.

*Texte : Thierry Bergue
Photos : Thierry Bergue et X*

salon EPOQU'AUTO du 10 au 12 Novembre 2023

Pour la troisième participation du club, nous souhaitons augmenter la surface pour accueillir plus de membres lors des repas. Les 32 m² génèrent 32 billets d'entrée, qui une fois vendus compensent le montant du stand à l'euro près, restent les frais de compteur électrique à la charge du club.



Comme à Retromobile ou Reims, les repas sont toujours des moments d'échanges et de convivialité pour les membres présents notamment lors de la nocturne du vendredi soir avec la raclette organisée par les «jeunes» : Margot Bouteiller, Fabien Houdayer et Didier Maréchal.

Quelques semaines plus tôt, sur Facebook Pascal Le Poder et Fabien Houdayer avaient remarqué une publication du Rétro Club Forézien qui venait d'acquérir un véhicule de marque Rousson construite à Feurs dans la Loire.

Un descendant de cette marque éphémère avait acquis cette survivante d'une production estimée à 130 véhicules auprès de Claude Caron collectionneur de la première heure du Nord de la France avec l'objectif de la restaurer. Du fait de son grand âge Jacques Rousson a renoncé à ce challenge que le président du club de Feurs s'apprête à réaliser avec l'aide des membres.

Sollicité par le club des Teuf Teuf les nouveaux propriétaires acceptaient de retarder le démontage de la belle endormie pour une présentation sur notre stand et nous les remercions d'avoir transporté et accompagné la survivante pendant les 3 jours du salon.

Pour le groupe présent nous espérons dissuader les heureux



propriétaires de ce torpédo de commettre l'irréparable à nos yeux : sablage et peinture moderne pour gommer ce fabuleux témoignage du passé comme nous pouvions le faire encore dans les années 80.

La sellerie quasi complète nécessite seulement un nettoyage et nourriture du cuir pour l'assouplir.

Nous pensons aujourd'hui avoir réussi à les convaincre de toucher le moins possible à la carrosserie et se consacrer à la remise en route mécanique.

La vente aux enchères proposait une belle collection d'avant 14 constituée par Jacky Rollet, les prix soutenus de l'ensemble des véhicules laissent penser que nos montures sont toujours appréciées. La très belle Delahaye type 32 de 1909 avec une splendide carrosserie Maleval et Vacher en coupé de voyage qui possède toujours sa magnifique



sellerie originale va malheureusement quitter l'Europe pour rejoindre le Brésil !

En revanche c'est un membre du club qui a remporté la Brouhot, ouf ! tous nos trésors ne partent pas forcément à l'étranger.

Les 95000 visiteurs pendant les 3 jours confirment l'intérêt pour ce salon lyonnais Epoqu'auto.

Nous espérons vous y retrouver l'an prochain pour découvrir sur ses 80 000m² d'exposition le mélange de clubs et de marchands qui rend ce salon si intéressant.

Texte et photos : Thierry Bergue

LONDRES-BRIGHTON

4 et 5 novembre 2023

2 équipages du Club Teuf Teuf ont surmonté les nouvelles formalités instaurées en Angleterre pour participer avec succès à cet événement (C110, congestion charge, ULEZ)

Le Locomotive Act de 1865 exigeait qu'une personne précède de 60 m tout véhicule motorisé en brandissant un drapeau rouge. Le 14 novembre 1896, cette loi a été abrogée. Pour fêter cet événement, une course commémorative a été instaurée qui dès 1901 regroupait 160 participants.

N'ayant plus participé au London Brighton depuis 2018, nous étions devenus nostalgiques du « bon vieux temps »... Et ni le Brexit, ni les formalités nouvelles ne nous ont découragés. Pourtant, le départ se fait sous un ciel hostile dont une traversée par le tunnel devait nous protéger. Mais nous ne sommes pas les seuls à raisonner dans ce sens. Le départ du vendredi matin, prévu aux aurores, est retardé de près de 4 heures. S'y ajoute une circulation difficile à l'approche de Londres et des bouchons sans fin. Nous devons garer remorque et voiture sur le parking de Brighton avant 18 h. Mission impossible ? Et non, les gardiens et l'organisation sont restés en place et nous reprenons le train pour Londres à 20h où nous retrouvons nos Ancêtres, déposés quelques heures auparavant dans le parking de l'hôtel. Jamais le traditionnel Fish & Chips ne nous a paru aussi délicieux! Quelle journée.

L'événement a débuté cette année le 4 novembre avec un concours sur Marlborough Road où nous nous régalons de la présence d'environ 150 voitures exceptionnelles. Le grand prix du concours général est attribué à la Daimler 1897 de Tim Summers. Le lauréat du meilleur étranger est l'Amédée Bollée 1900 de Jos van Genugten.

Le dimanche 5 novembre, le départ a lieu à 7h55 depuis Hyde Park, nous sommes dans le secteur 9. Surprise agréable, le soleil perce les nuages !

Conformément à la tradition, le parcours de Londres à Brighton compte 60 miles (97 km) et le nombre d'équipages s'élève à environ 400. Tout au long de la route, les spectateurs présents en nombre, manifestent leur enthousiasme. A notre égard, de nombreux « VIVE LA FRANCE ! » se font entendre et nous font chaud au cœur. Premier arrêt à l'église au terme de 25 km où des bénévoles nous offrent boissons chaudes et des sandwiches garnis généreusement. Le tronc de l'église nous invite silencieusement à un don.

Une erreur de lecture du road book nous fait contourner Crawley et manquer l'en-cas officiel qui nous y attendait à mi-parcours. Passé Crawley, nous abordons la charmante campagne anglaise avec plusieurs côtes à vaincre en première. De nombreux clubs sont regroupés pour nous encourager et apporter leur soutien.

Et enfin, l'arrivée à Brighton se profile ! Il fait un temps ensoleillé, comme il se doit pour le Sud de l'Angleterre, ses falaises et plages. En passant la ligne d'arrivée, nous recevons médaille et plaque traditionnelles. Une collation nous est offerte et le chili con carne réchauffe nos organismes. Selon la tradition des Teuf-Teuf, nous débouchons le champagne pour fêter notre aventure.

Cet événement si ancien reste toujours aussi étonnant, aussi beau et aussi empreint de camaraderie et de bonne volonté.



Francis Gardan avec sa Cadillac de 1903 (n° 176) et Klazinus Noordijk avec sa Richard Brasier de 1903 (n° 220)

Texte et photos : Klazinus Noordijk

Salon PREWARDAYS du 1 au 3 décembre 2023

Nos «jeunes» Fabien et Didier ont proposé de tenir un stand Teuf-Teuf au salon Prewardays en Belgique. Soucieux d'encourager de telles initiatives, le club leur a alloué un budget et confié le matériel nécessaire.

Et les voilà partis !



Mercredi après-midi, chargement de l'AX et de tout le barda dans un Master L2H2 prêté par un ami. Tout est rentré, même si le bien utile frigo a eu du mal à trouver sa place (l'astuce c'était de le charger sur l'AX AVANT de monter la voiture dans le camion)!

Départ jeudi 9h de l'Yonne, direction Paris où je récupère mon comparse Didier vers 11h. Arrivée en Belgique vers 15h.



Après un léger moment de grattage de tête pour assembler les cadres des bâches de déco, le montage s'est fait rapidement et dans la bonne humeur bien sûr! Une Hispano-Suiza H6B côtoyait notre stand. Nous finissons par un tour de salon en visiteur, beaucoup de belles choses pour un petit salon!

Vendredi matin quartier libre puisque l'ouverture ne se fait qu'à 14h. Nous sommes quand même arrivés plus tôt pour profiter du salon avant le public et aussi serrer quelques louches sur les stands des copains. Le public répond présent dès l'ouverture et le hall est bien rempli la majeure partie du temps. Pas mal de visites sur le stand, (voir en fin la liste des gens que nous avons vu).

Le vendredi soir se finit par un apéro en présence de Guy Mahy et son fils Vincent, Baptiste Nicolosi et Jean-Pierre Olayat du VRM. La fermeture officielle se fait à 21h, mais le stand de Prewarcar devient le rdv du dernier p'tit verre avant la route! On ne va pas repartir sur une patte avec Didier (en toute prudence bien entendu!)!

Nous y rencontrons Juri Castricum, un marchand Hollandais de notre âge, très passionné et vraiment sympa.

La journée de samedi passe vite, entre visites sur le stand et petit tour du salon pour se dégourdir les jambes. À la fermeture du salon, un marchand Hollandais (Auto Veteran Company) emmène Laurens Klein à travers les allées du salon à bord de l'énorme De Dion-Bouton 4.9l ! Soirée calme le samedi pour Didier et moi, juste un restaurant dont la spécialité est les spaghettis, excellent et très copieux.

Le dimanche est quasi identique, l'afflux de visiteurs idem à la veille, je ne sais pas encore quelle est la fréquentation du salon sur les 3 jours. Nous commençons à remballer gentiment vers 17h30 en débutant par le chargement du frigo sur l'AX, l'entrée avec le camion pour charger dans le hall se fait facilement et nous fermons la dernière porte à 19h, direction Paris. Un peu de neige en sortant mais le retour s'est fait tranquillement, à 22h pour Didier et 00h pour moi.



Bien sûr, Geneviève et sa comparse la Spyker qui ont élu domicile en Belgique étaient là.

Sur le stand du VRM, nous avons pu voir l'emplacement des Teuf-Teuf à Montlhéry et le trajet prévu pour emmener des visiteurs, chouette projet!

Liste des personnes (membres ou non) passées sur le stand:

- M. & Mme Rudy Leblon
- Francis Descamps et son gendre (ravis de nous voir ici)
- M. Jeanjean (qui nous a envoyé GRATUITEMENT un gentil mail! ;)
- René Verbiest
- Thierry & Pavel Baele
- Pol, André & Philippe Sonet
- Gilbert Warning
- Didier Liégeois (président du RVCCB qui depuis s'est inscrit au club)
- Yvon & Michel Mahy
- M. Venturini (torpédo Rochet-Schneider bleu)
- Bruno Vendiesse, Christian Decombas & Jean-Marc Laffont (remparts d'Angoulême)
- notre ami Jean-Alain Grèze !
- M. & Mme Voet Daniel qui possèdent une POPE 1904 souhaitent aussi participer au Rallye des Ancêtres.
- une mère et sa fille cherchent des renseignements sur la marque Philos, elles possèdent un exemplaire en cours de restauration (le mari/père est décédé entre temps...), si quelqu'un a une piste? L'auto serait de 1912 (moteur Ballot) mais j'ai plutôt eu l'impression de voir une voiture début années 20, je ne sais pas si la marque existait encore.

Texte : Fabien Houdayer

Photos : Didier Maréchal

NDLR : d'après Georgano, Philos a existé jusqu'en 1923. Un membre du club possède une A4M de 1913.

Encore un grand merci à eux, en espérant que leur initiative fera des émules....

SUR LE MARCHÉ

Un ancien membre souhaite se débarrasser de quelques objets :

Klaxon 75 €



Autogenerateur 120 €



Lanterne 40 €



Phare LUCIFER 40 €



Compteur simple 80 €

Compteur double 150 €

Compteur fond noir 60 €

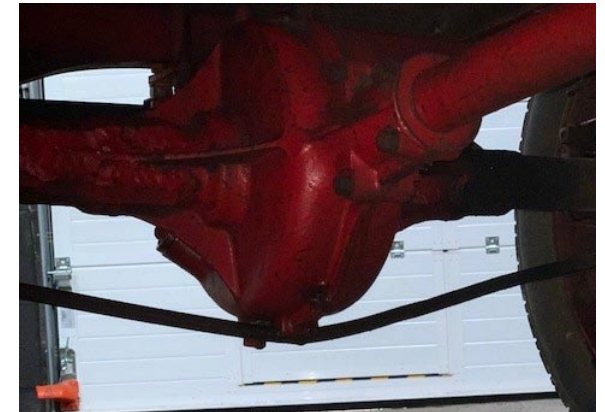
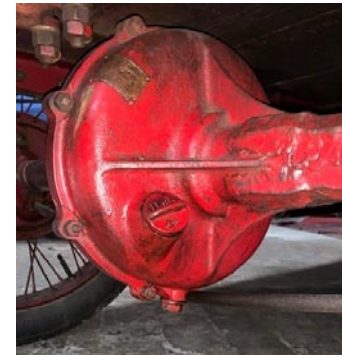


Prendre contact avec PHILIPPE JEUNESSE au 06 70 13 32 90

Eric Deleplanque recherche un pont pour sa Clement Bayard AC4M3B de 1913 :

ericdeleplanque@hotmail.fr

Mobile: +33(0)611 620 120



HOT TUBE

The Hot Tube is a very special event because it brings together cars, the youngest of which date back to 1900. It's a special opportunity to see these true pioneers in action.

It was the second weekend in September that 14 Belgians, 2 Dutch, 4 Swiss, 4 British, 2 Germans and 11 French, making a total of 19 19th century vehicles, met up for the eleventh time for 3 days of driving under a scorching sun of 32 to 35°.

Many of them were also members of the Teuf-Teuf.

Initiated by two members of the RVCCB, and organised this year (the torch is passed from hand to hand every year across Europe) by Pascal Le Poder, the cars travelled through the French Vexin park, discovering its landscapes, museums and curiosities.

We visited Forest Hill Park, the Giverny motor museum, the Avernès oil mill, the Cléry en Vexin lombriquerie and drove along the Roman road.

With around fifty kilometres per day, and in scorching heat, the drivers suffered as much as their machines. There was no shortage of different levels of difficulty, and the volunteers who accompanied me did their utmost to serve cold drinks throughout the 3 days.

In the evening, the Château de MAUDETOUT, a listed historic monument, was a much-appreciated resting place for its comfort and comforting coolness.

On arrival in Giverny on Saturday morning, after ½ hour of questioning and photographing my documents (vehicle registration document, insurance, roadworthiness test, identity card), the maréchaussée were unable to stop the organiser, only to delay the planned visit.

There are lawyers who know the law, and others who know the judge.

Fortunately, there was plenty of draught beer on tap that evening, and the meal served by an excellent local caterer was much appreciated.

The party ended in my garage, well chilled, at last !!!!

Next year, it's Germany's turn to welcome these happy friends.

RALLYE DES ANCÊTRES

Every year, the organisers have a few surprises in store, and this year, during the reconnaissance of the circuit in June, we learned that a large fireworks display would take place at the racecourse.

I'm sure you'll agree that this activity is not very compatible with the parking of vintage vehicles!

Thanks to the complicity of Thierry Maurice, the usual St Bernard of the Ancestors Rally, we were welcomed with open arms by the municipality of Choisy au Bac.

The town hall (pictured above) is the former home of the coachbuilder Binder (see box), set in a magnificent park with plenty of parking space for platforms and vintage cars.

The presence of our century-old vehicles was the subject of a visit by two classes of young children.

Bernard lent himself to the game, presenting his Renault and detailing every part of the car. It may seem obvious to us, but bringing an engine to life with a simple crank handle is very surprising indeed when you're born in the 21st century, and this is something Chat GPT can't offer you!

Naturally, many hands were raised to climb aboard in the hope of touring the park.

For these very attentive students, as for us, it was a fascinating moment of exchange that we hope to repeat.

At 9am on Saturday morning, the forty or so participants from all over France, Navarre and Europe left Choisy for Tracy Le Val for the traditional snack.

Unfortunately, as is often the case on a first outing, the Mourgue team from Navarre.... was unable to enjoy the tasty treats promised by the first stop, as a valve pin had fallen out of place.

The restoration of this two-cylinder Lacoste et Battmann has been under way for several years, but it



BINDER is a dynasty of coachbuilders from the Duchy of Württemberg who first arrived in France in 1806. The first mention of BINDER as a coachbuilder dates back to 1820 in Paris; Jean Jacques BINDER quickly obtained the title of Carrossier du Roi (Charles X) for the creation of ceremonial coaches and exported to royal courts all over the world, thus contributing to the reputation of French coachbuilders. The reputation of this prestigious firm would endure for almost a century under the names BINDER CARROSSIER, BINDER FRERES, HENRY BINDER, BINDER AINE.... After Henry Binder's death in 1903, the company was run by Mr COTTENET and became a CADILLAC importer in 1948 before finally ceasing trading in 1951. A specialist in ceremonial coachwork such as city coupés and landaulets, he only built prestige chassis including the Bugatti Royale chassis 41111.

still needs a normal period of reliability improvement.

A second single-cylinder Lacoste et Battmann was also making its first outing, with the same consequences at the end of the day on Saturday, but that's why we love them!

After this stop, the convoy set off again in the direction of an officers' lodge known as the Kronprinz shelter, built by the German 18th Division.

It is cleverly camouflaged, having been dug into the wooded slope of a plateau.

If yours truly is giving you these details, it's thanks to Bernard's notes in the roadbook, which is always so precise and well-documented, as he is wont to do.

For my part, I had to dismantle the carburettor, suspect the ignition, then the intake valve, then the "trembleur", then the carburettor again to try and understand why my Darracq wouldn't idle.

A shrunken but not blocked nozzle proved to be the cause of the malaise. A simple piece of wire was used to restore the correct diameter.

This failure means I can't tell you about the quality of the snack or the intricacies of the construction of the Kronprinz shelter!

At 12 noon precisely, we were, as last year, at the gates of the Blérancourt restaurant.

The setting and the table at Le Griffon provided a first-class experience.

Although very interesting, the museum next to the restaurant was not on the programme, as it had been last year.

We had to get back on our mounts and ride to the magnificent ruins of the abbey church at Chiry-Ourscamp, built in 1129.

Bernard joined us on the plateau after picking up his driveshaft on the road.

Of course, the Renault wasn't running so well.

A real monk in a monk's habit welcomed us and commented with great humour.

This community became one of the most important Cistercian monasteries in Northern France in the 12th century. Today, only a handful of these monks continue this life of prayer.

Indian summer? it was hard to believe that autumn had arrived 8 days earlier, but the sunshine and the green leaves on the trees were more reminiscent of a summer rally...

At the end of the first day, the mayor and his deputy offered us a drink, a kind gesture that was all the more appreciated given the thirsty summer weather.

For the evening meal, we chose the Mercure hotel, which combines quality catering with a large hotel capacity, and there's an obvious advantage in staying and dining in the same place so as not to have to take the car back in the evening.

On Sunday morning, joined by Jacques Fêcherolle's steam-powered Locomobile, we made our way to the Cour d'Honneur to park our vehicles in the heart of the château.

Under the direction of Mr Rapetti, new rooms were fitted out and the Car Museum took on a new lease of life. Two groups had been formed to facilitate exchanges with two guides who are passionate about this place.

Special thanks to Maria-Anne Privat for taking charge of one of these groups.

Although she is a regular participant in the rally opposite Nick Canfor, every year she volunteers to present the treasures of this château.

As head curator of the national car museum at the Château de Compiègne, she knows many of the secrets of these sleeping treasures.

I recommend that you read Maria-Anne's regular articles on this website dedicated to horse-drawn carriages:

<https://www.attelage-patrimoine.com/>.

Famous and less famous coachbuilders who also worked for our cars are regularly highlighted.

At the end of the morning, we headed for Pierrefonds for the traditional meal at the "Thermes" after a final "niveau" of Reims bubbles, outside in the sunshine

The return journey to Choisy-au-Bac took us along a completely new route that had never been used before.

André Bœuf, his wife, as well as Thierry Maurice and his brother are to be thanked for their efficient assistance.

This year, a number of clutch, front axle and valve repairs were carried out by these volunteers.

Every year, Bernard Dumas, Pascal Le Poder and I, who organise this outing, look forward to seeing you for a weekend to share our passion for these cars from another era.

EPOQU'AUTO

For the club's third participation, we wanted to increase the surface area to accommodate more members during meals.

The 32 m2 generated 32 entry tickets, which once sold offset the cost of the stand to the nearest euro, leaving the cost of the electricity meter to be borne by the club.

As at Retromobile and Reims, the meals are always a time of exchange and conviviality for the members present, particularly during the Friday evening raclette organised by the 'youngsters': Margot Bouteiller, Fabien Houdayer and Didier Maréchal.

A few weeks earlier, on Facebook, Pascal Le Poder had noticed a publication by the Rétro Club Forézien, which had just acquired a Rousson vehicle built in Feurs in the Loire.

A descendant of this short-lived marque had acquired this survivor of a production run estimated at 130 vehicles from Claude Caron, an early collector from northern France, with the aim of restoring it.

Due to his advanced age, Jacques Rousson gave up the challenge, which the president of the Feurs club is now preparing to take up with the help of his members.

At the request of the Teuf Teuf club, the new owners agreed to postpone the dismantling of the sleeping beauty for a presentation on our stand, and we thank them for having transported and accompanied the survivor during the 3 days of the show.

For the group present, we were hoping to dissuade the happy owners of this torpedo from committing what we consider to be an irreparable act: sanding and modern painting to erase this fabulous testimony to the past, as we were still able to do in the 1980s.

The almost complete upholstery just needs to be cleaned and the leather fed to soften it.

Today, we think we've succeeded in convincing them to touch the bodywork as little as possible and to devote themselves to restoring the mechanics.

The auction featured a fine pre-14 collection assembled by Jacky Rollet, and the high prices for all the vehicles suggest that our cars are still popular. The very beautiful 1909 Delahaye Type 32 with splendid Maleval and Vacher bodywork in a travel coupé, which still has its magnificent original upholstery, will unfortunately be leaving Europe for Brazil!

On the other hand, it was a club member who won the Brouhot - phew! not all our treasures have to go abroad.

The 95,000 visitors over the 3 days confirmed the interest in the Lyon Epoqu'auto show.

We hope to see you there again next year to discover the 80,000m2 of exhibition space and the mix of clubs and dealers that makes this show so interesting.

LONDRES-BRIGHTON

2 Teuf Teuf Club crews overcame the new formalities introduced in UK to successfully take part in this event (C110, congestion charge, ULEZ).

The Locomotive Act of 1865 required a person to precede any motor vehicle by 60m, waving a red flag. On 14 November 1896, this law was repealed. To celebrate this event, a commemorative race was held, which by 1901 had 160 participants.

Having not taken part in the London Brighton since 2018, we had become nostalgic for the "good old days" And neither Brexit nor the new formalities discouraged us.

However, the departure took place under hostile skies from which a tunnel crossing was supposed to protect us. But we're not the only ones thinking along these lines. The early start on Friday morning was delayed by almost 4 hours. Added to this was the difficult traffic as we approached London and the endless traffic jams.

We had to park our trailer and car in the Brighton car park before 6pm. Mission impossible?

No, the guards and the organisation remained in place and we took the train back to London at 8pm where we met up with our Ancestors, who had been dropped off a few hours earlier in the hotel car park. Never has the traditional Fish & Chips seemed so delicious! What a day!

This year's event kicked off on 4 November with a Concours on Marlborough Road, where we were treated to the presence of around 150 exceptional cars.

The overall grand prize went to Tim Summers' Daimler 1897. The winner for best foreigner was Jos van Genugten's 1900 Amédée Bollée.

On Sunday 5 November, the start took place at 7.55am from Hyde Park, in sector 9. A pleasant surprise: the sun broke through the clouds!

In keeping with tradition, the route from London to Brighton is 60 miles (97 km) long and the number of crews is around 400. Spectators were out in force all along the route, showing their enthusiasm.

"VIVE LA FRANCE" could be heard throughout the route, which warmed our hearts.

Our first stop after 25 km was at the church, where volunteers offered us hot drinks and generously provided sandwiches. The church trunk silently invited us to make a donation.

A misreading of the road book caused us to bypass Crawley and miss the official snack waiting for us at the halfway point.

Once past Crawley, we entered the charming English countryside with several climbs to conquer first. Many clubs were there to cheer us on and offer their support.

Finally, the finish in Brighton looms! The weather was sunny, as befits the South of England, with its cliffs and beaches. As we crossed the finish line, we received our medals and traditional plaques. We were offered a snack and the chilli con carne warmed our bodies.

In keeping with the Teuf-Teuf tradition, we uncorked the champagne to celebrate our adventure. This age-old event remains as astonishing, as beautiful and as full of camaraderie and goodwill as ever.

SALON PREWARDAYS

Our "young" Fabien and Didier offered to run a Teuf-Teuf stand at the Prewardays show in Belgium. Keen to encourage such initiatives, the club allocated them a budget and provided them with the necessary equipment. And off they went!

Wednesday afternoon, we loaded the AX and all the gear into a Master L2H2 lent by a friend. Everything fit, even if the useful fridge had trouble finding its place (the trick was to load it onto

the AX BEFORE loading the car onto the truck) !

We left Yonne at 9am on Thursday, heading for Paris where I picked up my mate Didier at around 11am. Arrival in Belgium around 3pm.

After a bit of head-scratching to assemble the frames for the decorative tarpaulins, the assembly was done quickly and in good spirits, of course!

A Hispano-Suiza H6B rubbed shoulders with our stand. We finished with a tour of the show as visitors, a lot of great stuff for a small show!

Friday morning was free, as the show didn't open until 2pm. Even so, we arrived early to make the most of the show before the public and also to shake some hands on our friends' stands.

The public showed up as soon as the show opened and the hall was packed for most of the time. Quite a few people visited the stand (see the list of people we saw at the end).

Friday evening ended with an aperitif attended by Guy Mahy and his son Vincent, Baptiste Nicolosi and Jean-Pierre Olyat from VRM. The official closing time was 9pm, but the Prewarcar stand became the place to go for a nightcap before hitting the road!

We're not going to leave on one leg with Didier (with all due caution, of course!)

We met Juri Castricum, a Dutch dealer about our age, who was very passionate and really nice.

At the close of the show, a Dutch dealer (Auto Veteran Company) took Laurens Klein through the aisles of the show in a huge 4.9l De Dion-Bouton !

Saturday was a quiet evening for Didier and me, with just one restaurant specialising in spaghetti, which was excellent and very hearty.

Sunday was much the same, with the same number of visitors as the day before. I still don't know how many people came to the show over the 3 days. We started to pack up nicely at around 5.30pm, starting by loading the fridge onto the AX. It was easy to get the truck into the hall to load and we closed the last door at 7pm, heading for Paris.

There was a bit of snow on the way out, but the return journey went smoothly, at 10pm for Didier and midnight for me.

A lot of car dealers were there, but the clubs are keeping a low profile for the moment and it's all pretty local.

The Bossaert brothers really see us as the English equivalent of the VCC and were delighted that we were there!

I was personally touched that they saw us that way, the Teuf-Teuf club has an international reputation!

If we do it again next year, we'll have to bring along a nice pre-1906 car.

On the VRM stand, we were able to see the location of the Teuf-Teuf in Montlhéry and the route planned to take visitors - a great project!

List of people (members or not) who visited the stand:

- Mr & Mrs Rudy Leblon

- Francis Descamps and his son-in-law (delighted to see us here)

- Mr Jeanjean (who sent us a nice email for FREE ;)

- René Verbiest

- Thierry & Pavel Baele

- Pol, André & Philippe Sonet

- Gilbert Warning

- Didier Liégeois (president of the RVCCB who has since joined the club)

- Yvon & Michel Mahy

- M. Venturini (blue Rochet-Schneider torpedo)

- Bruno Vendiesse, Christian Decombas & Jean-Marc Laffont (Angoulême ramparts)

- our friend Jean-Alain Grèze!

- Mr & Mrs Voet Daniel who own a 1904 POPE would also like to take part in the Rallye des Ancêtres.

- A mother and daughter are looking for information on the Philos brand. They own one that is currently being restored (the husband/father has died in the meantime...). The car is thought to date from 1912 (Ballot engine) but I got the impression that it was an early 20s car, so I don't know if the make still existed.

editor's note: according to Georgano, philos existed until 1923. A club member owns a 1913 A4M.

Many thanks again to them, and we hope that their initiative will be emulated...