



Mars 2009

N° 21



# Le Courrier des Teuf-Teuf

Les "TEUF-TEUF" 1ère Association Française des collectionneurs de Voitures Anciennes fondée en 1935

## EDITORIAL

### SOMMAIRE

Rallye de Printemps  
Page 2



Louis Coatalen  
Page 3 - 4



Informations FFVE  
Page 5

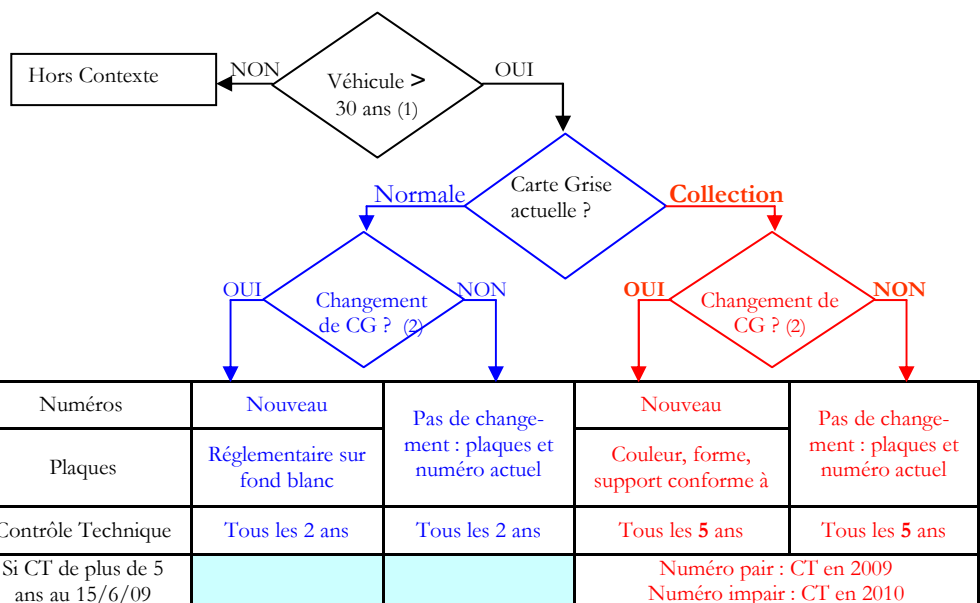


La Vie du Club  
Page 6 - 7



Les annonces

Page 8



(1) : et véhicule de 25 à 30 ans déjà en carte grise de collection au 15/06/09

(2) : déménagement hors département vente/achat, autre motif requérant nouvelle carte grise.

Un petit schéma valant mieux qu'un long discours, nous vous rappelons ici les règles de ce que l'on appelle dans le jargon le **SIV** (Système d'Immatriculation des Véhicules).

L'avantage entre carte grise « normale » et « collection » est maintenant inversée par rapport au précédent règlement : En collection plus de limitation de déplacement en France mais en contre partie un contrôle technique tous les 5 ans.

Nous vous recommandons donc, si ce n'est déjà fait, de changer vos cartes grises « normale » en « collection » et ceci avant le 15 Juin 2009 si vous voulez garder l'ancienne immatriculation.

Pour le contrôle technique vous devrez le passer soit pour le changement de carte grise ou soit cette année ou l'année prochaine en fonction de la parité de votre numéro d'immatriculation actuel. De toutes les façons tous les véhicules de collection ou non devront passer un CT d'ici 2 ans. C'est là que nos ennuis commencent avec nos véhicules « hors normes » qui ne peuvent pas être pris en charge par les appareils actuels : Pas de frein sur les roues avant ; Test du freinage sur route : Oui si votre contrôleur a un décéléromètre et que votre véhicule roule à plus de 50KM/h ! Les centres de contrôle sont équipés d'ordinateurs qui ne connaissent pas les marques des voitures : Citroën, Renault oui, mais De Dion, Amilcar ...? Sans parler des types et modèles. Comment allons-nous faire pour que nos contrôles soient réels et non « bidouillés » avec des copains et que nous n'ayons pas un jour la contestation d'un assureur ou de la police en cas d'accident ? Les réseaux de contrôleurs vont-ils se mettre rapidement au diapason pour nos Ancêtres.

**Vos avis et expériences nous intéressent. Ecrivez nous.**



## Le Rallye de Printemps



L'édition 2009 du Rallye de printemps fut « à la Carte » et « aux petits oignons » : Choix dans la participation du samedi et/ou du dimanche et deux

parcours roulants sur des routes « sauvages ».

Nouveauté cette année, le Rallye était réalisé en commun avec le GAVAP, notre fidèle club collaborateur du Rallye des Ancêtres depuis bientôt 6 ans. Alain Lamm qui est vice président dans les deux clubs a proposé conjointement aux bureaux respectifs de réaliser ce rallye en mettant les moyens en commun.

Trois buts : Nouer des liens inter-club en dehors du rallye des ancêtres, mettre en communs les efforts d'organisation et augmenter le taux de participation.

Un total de 42 équipages différents sur les deux jours avec plus de 30 voitures pour chaque journée. Un beau succès pour Alain qui se voit ainsi récompensé de ses efforts.

Comme bien souvent le rallye commence la veille. Les équipages venant de loin se

retrouvent au restaurant et selon la bonne habitude nous envahissons «Le Bistrot de Flandre» après avoir laissé les voitures sous bon gardiennage au parking Vinci qui nous a encore aidé avec un tarif préférentiel.

**Samedi** : Un temps pluvieux et frais nous accompagne sur le parking dès 8h00. Heureusement pour nous le maximum d'eau est tombé avant le départ et le reste du week-end se déroula sous un ciel plutôt clément mis à part quelques giboulées de pluie ou grêle très désagréables quand on est en cabriolet... Le parcours de cette première journée remontait vers le nord direction Albert via Péronne par des routes qui parfois ont surpris les pilotes : quelques hectomètres de piste rendue boueuse par les pluies de la nuit

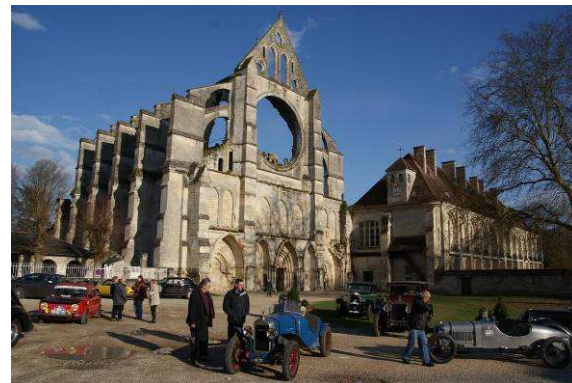


ou route inondée où nous avons tous eu peur de noyer notre allumage.

Le traditionnel arrêt casse-croute nous a permis d'attendre le repas de midi où un excellent Couscous mijotait à Longueval que nous avons atteint après avoir longé les étangs de la Somme. Après le déjeuner direction le musée «Somme 1916» à Albert qui retrace la vie des soldats dans les tranchées avant de reprendre la route du Santerre, une route tranquille comme Alain les aime, qui nous a ramené à Compiègne. Après ces 230 km nous avons été récompensés par un apéritif «champagne - petits fours» offert par l'office du tourisme à l'hippodrome de Compiègne suivi d'un repas en musique.

**Dimanche** : Pour cette journée cap au sud direction les bords de Marne et Château Thierry via les forêts de Compiègne et Villers-Cotterêts (avec l'arrêt casse-croute). A la Ferté Million un arrêt «bistrot» impromptu près du château pour s'arrêter ensuite avant le repas dans les caves de champagne de Jean-Luc Fallet à Drachy. Une dégustation des différents crus de la maison fut très appréciée et c'est avec des coffres pleins de bouteilles que beaucoup d'entre nous sont arrivés au repas à Saulchery. Alain a profité du repas pour annoncer la création d'une section «Jeunes» au sein du GAVAP et parrainer le premier inscrit le jour de ses 14 ans.

Après le repas, retour sous un beau soleil vers Compiègne avec des arrêts programmés au Mémorial Améri-



cain de Château Thierry et au bois Belleau haut lieu d'engagement des troupes américaines lors de la 2ème bataille de la Marne et arrêt non programmé dans un bar à l'abbaye de Longpont le temps de laisser souffler les véhicules (et les pilotes) pour une arrivée vers 19h devant le château de Compiègne après 210 Km.

Encore Merci à Alain pour le travail, le choix des parcours et la qualité du road book qui a permis à certains de rouler souvent seul sur les petites routes sans peur de se perdre.

**Qui organise le Rallye de printemps en 2010 ?** ○

A  
la carte  
et  
aux  
petits  
oignons

## *Louis Coatalen : Le grand recordman touche à tous*



Au début du XXe siècle, ses appareils ont multiplié les exploits sur terre, en mer et dans les airs: Louis Coatalen a marqué l'histoire de la compétition automobile et de la motorisation aéronautique et navale.

### Les débuts du breton le plus rapide du XX<sup>ème</sup> siècle

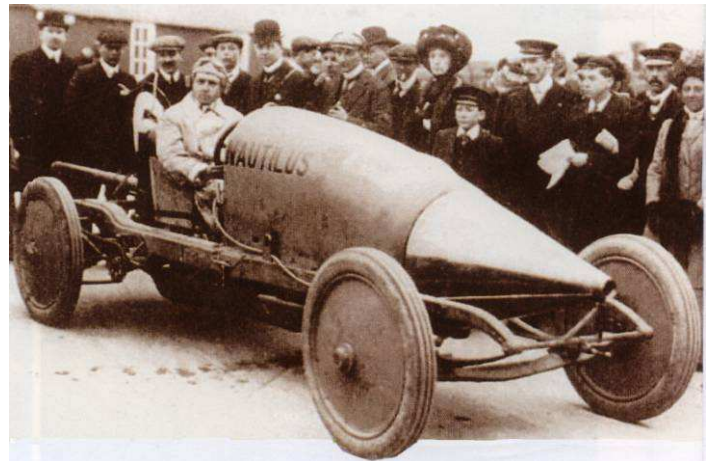
Né à Concarneau le 11 septembre 1879, Louis Coatalen passe par le lycée de Brest avant d'entrer en 1895 à l'École de Cluny. En 1899, ses études terminées et son service militaire accompli, il débute en tant que dessinateur au bureau d'études de la société Panhard et Levassor. Puis il rejoint Clément-Bayard, autre grand constructeur automobile de l'époque. Après un passage chez de Dion-Bouton, il quitte la France pour la Grande-Bretagne en 1901, et devient ingénieur à la Crowden Motor Car Company, à Leamington Spa.

Quelques mois plus tard, sa carrière prend véritablement son essor lorsqu'il rejoint Humber à Coventry, comme ingénieur en chef de la toute nouvelle branche automobile. Le gadzarts dessine la 8/10 CV puis la 10/12 CV Coventry-Humber, qui sont de véritables succès et tirent d'embarras la société alors en difficulté: ré-outillage de l'usine, embauche et formation du personnel, construction de nouveaux ateliers... Les Humber se vendent à une telle cadence qu'il faut, pour faire face à la demande, achever le montage des châssis dans les rues de la ville, comme pour les Delahaye à Tours quelques années plus tôt. Malgré ce succès, la collaboration de Coatalen avec Humber dure moins de sept ans. Une rencontre déterminante en 1907, avec le fabricant de bicyclettes William Hillman, se traduit par la création de la Hillman Coatalen Motor Car Co Ltd. La première voiture de la jeune société, une 4 cylindres de 24/25 CV, est entièrement conçue par Louis Coatalen, qui la pilote lui-même au Tourist Trophy: elle est créditée du record du tour en 1908!

Mais dès février 1909, fort de sa réputation déjà considérable, notre homme entre chez Sunbeam à Wolverhampton comme directeur général, motivé, d'après les médias de l'époque, par des avantages «extraordinaires». Sunbeam fabrique des voitures automobiles depuis 1899 sans grand succès. L'arrivée de Coatalen et sa première création, une 14 CV, marquent

le début de l'ascension du constructeur.

En 1910, Coatalen teste sur le circuit de Brooklands sa Nautilus, une 4 cylindres de 4 244 cm<sup>3</sup>. Avec une 12/16 CV de 3L, il fait en 1911 une première tentative en France à la Coupe de l'Auto.



L'année suivante, c'est le triomphe avec les trois premières places de la course, et les 3<sup>e</sup> à 6<sup>e</sup> places au Grand prix de France couru à Dieppe sur 1500 km...

Sunbeam et Coatalen connaissent une notoriété internationale. Lorsqu'éclate la Première Guerre mondiale, l'entreprise construit-oultre la 12/16 CV en modèle standard et sport - une 16/20 CV de 4 L et une 25/30 CV à moteur 6 cylindres de 6,1 L. Louis Coatalen met au point un moteur pour canot automobile, crée les moteurs d'aviation dont la Grande-Bretagne a alors tant besoin, puis ceux des gros dirigeables anglais.

### Un constructeur très sollicité

Appelé par Winston Churchill, puis par l'amiral Goodwin, nommé conseiller par le roi George V, le Français participe activement à l'effort de guerre anglais. Toutes les voitures légères de l'Armée britannique, ainsi que les ambulances, sont des Sunbeam-Coatalen construites sous licence par Rover, Austin, Daimler ou Napier Sunbeam met son usine à contribution dans le domaine des moteurs d'avion et équipe de nombreux avions Bristol, des hydravions Fairey et des bombardiers Handley. Au sortir du conflit, Sunbeam est en position de force, avec une usine s'étendant sur des dizaines d'hectares, des finances au plus haut et des équipes d'ingénieurs chevronnés.

En juillet 1919, Coatalen lui apporte un rayon-

## *Louis Coatalen : Le grand recordman touche à tous*

nement supplémentaire avec le dirigeable R-34, qui effectue la première traversée de l'Atlantique Nord par la voie des airs. Grâce à ses cinq moteurs Maori 4 de 12 cylindres en V à 60°, l'engin met 108 h 12 min (soit 4 jours et demi) pour relier l'Écosse à New York par vents contraires. Le retour dans des conditions favorables dure 75 h et 3 min. Ce qui représente 11 200 km en 183 heures 15 minutes, à la vitesse moyenne de 61 km/h. L'exploit, salué des deux côtés de l'Atlantique, marque une étape décisive dans la conquête des airs avec un retour d'Ouest en Est encore inédit.

Le record du monde de vitesse sera le dernier grand exploit de Coatalen.

En 1920, le nouveau groupe multinational Sunbeam-Talbot-Darracq STD confirme Coatalen au poste de directeur. De nombreux succès en course s'en suivent en 1921 avec des pilotes de premier plan: à la Coupe internationale des voiturettes de 1 500 cm<sup>3</sup>, disputée le 18 septembre au Mans, les trois véhicules que pilotent René Thomas, Kenelm Lee Guinness (fondateur de la marque de bougies KLG) et Henry Seagrave raflent les trois premières places du podium. Quant à la première édition des 200 Miles de Brooklands, courue le 22 octobre, elle est gagnée à la vitesse moyenne incroyable de 142,91 km/h par Seagrave, suivi de Lee Guinness et du célèbre Malcolm Campbell. Guinness remporte ces deux mêmes courses en 1922 ainsi que les Grands prix de France (à Tours) et d'Espagne (à Sitges-Terramar) en 1923. Lors de l'inauguration de l'anneau de Montlhéry, le 19 octobre 1924, les Sunbeam-Talbot-Darracq seront encore aux trois premières places d'une course sur 300 km.

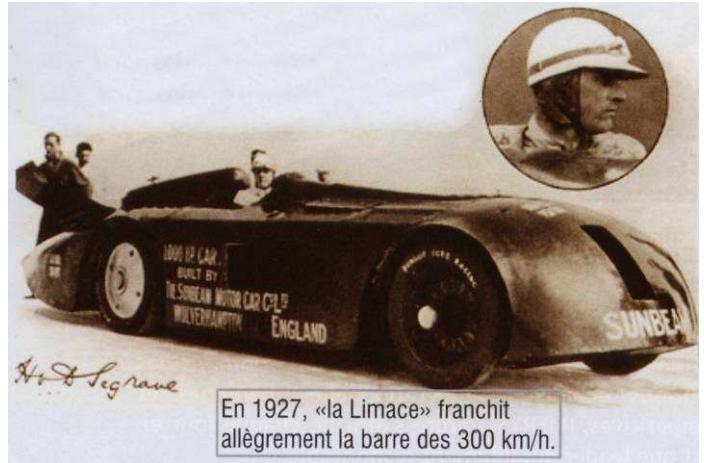
La marque britannique engrange aussi des points hors compétitions, en s'attaquant aux records de vitesse. Le 16 mai 1922 sur le circuit de Brooklands, Guinness réalise un tour à 231,690 km/h sur le demi-mile lancé, pulvérisant le record mondial sur sa Sunbeam. Campbell porte ce record à 242,149 km/h sur la plage de Pendine au Carmarthenshire (pays de Galles), sur une Sunbeam de 12 cylindres en V et de plus de 18 litres de cylindrée qui développe 350 ch.

### 200 miles/h en 1927

Pour franchir le premier la barre des 300 km/h, Louis Coatalen décide de construire un bolide inédit: équipé de deux moteurs de 12 cylindres en V de 45 l de cylindrée cumulée développant 1 000 ch. à 2 000 tr/min, à transmission par chaîne!

Sur ce monstre qu'on surnomme «The Slug» («La Limace») à cause de sa carrosserie enveloppante, Seagrave établit le nouveau record du monde le 29 mars 1927, à

Daytona Beach en Floride, avec 327,898 km/h, franchissant du même coup les 200 miles à



En 1927, «la Limace» franchit allègrement la barre des 300 km/h.

l'heure pour la première fois. Cet exploit marque le dernier grand triomphe de Sunbeam et de Louis Coatalen qui, épuisé par sa carrière trépidante, est contraint au repos. Contrecoup immédiat: le triplé des Delage (An. 1890) au Grand prix de l'Automobile Club de France le 3 juillet à Montlhéry, et le retrait des Talbot de la compétition. La marque de Louis Delage, sans rivale, sera sacrée championne du monde des constructeurs cette année-là. La crise de 1929 n'arrangera pas les affaires de Sunbeam, constructeur beaucoup trop axé sur le luxe et la compétition. Plus tard, Louis Delage rencontrera le même problème...

Louis Coatalen passe une partie de sa convalescence en France et reprend en 1931 ses activités, d'abord chez Lockheed (freins), puis chez KLG (bougies) et à nouveau Sunbeam-Talbot-Darracq (où il construit des modèles de compétition à Suresnes), jusqu'à l'arrivée au début de 1934 de l'ingénieur italien Anthony F Lago, qui le remplace au poste de directeur de l'écurie de course.

Cet étudiant des arts et métiers qui a vécu à toute vitesse se mariera quatre fois. Outre une vie professionnelle et sentimentale effervescente, il assurera la présidence de la prestigieuse Société des ingénieurs automobiles, la SIA, de 1953 à 1956, juste après Henri Perrot et avant Fernand Picard. Fait officier de la Légion d'honneur en 1954, il s'éteindra le 23 mai 1962, à l'âge de 83 ans.○

Texte de JEAN-LOUIS EYTIER tiré de la revue des « Arts et Métiers Magazine » - (Septembre 2008)



## INFORMATIONS DE LA FFVE

### Le réseau AUTOSUR nouveau partenaire de la F.F.V.E.



Le 10 février dernier, sur le stand de la Fédération à Rétromobile, un contrat de partenariat a été signé entre **Autosur** et la F.F.V.E. Depuis un an, nous travaillons avec **Autosur** pour la création d'un réseau de contrôle technique particulier, destiné aux véhicules anciens. Ce réseau aura pour nom **Autosur Classic**.

Ainsi, à compter du mois d'avril 2009, ce sont en France 200 centres **Autosur Classic** qui seront à la disposition des collectionneurs de véhicules anciens pour les contrôles techniques. Ces centres pourront être identifiés par la présence du panneau officiel de la F.F.V.E. Une cellule est d'ores et déjà mise en place, constituée de Louis LAMIRÉ représentant la F.F.V.E.

et de Patrick MADER représentant la société Secta - Autosur. L'objet de cette cellule sera de faire remonter les informations négatives ou positives sur le fonctionnement de ce nouveau réseau, ce qui permettra d'améliorer sans cesse les services apportés. Dans chacun des centres, les

collectionneurs seront assurés de rencontrer au minimum une personne ayant été formée pour le traitement des véhicules anciens. En 2010, les 200 centres actuels seront rejoints par 100 établissements nouveaux. Au moment où le contrôle technique va devenir obligatoire pour les véhicules en carte grise de collection, ce partenariat est capital pour le « bien-être » des propriétaires de véhicules anciens. La liste des centres agréés **Autosur Classic** est à la disposition de tous, auprès de la F.F.V.E.

**Autosur** rejoint ainsi les autres partenaires officiels de la Fédération : ICC Carene Assurances – Meguiar's – Motul.

La liste des Centres Autosur Classic est à votre disposition sur le site Internet du club ou sur demande au club. ○

### Véhicules de collection :

#### La nouvelle réglementation applicable au 1er juillet 2009.

La FFVE a été entendue, le Législateur a tenu parole :

**1.** Par décret N°2009-136 du 9 février 2009 – J.O. du 11 février 2009.

L'article R.311-1 du Code de la Route est réécrit

« Véhicule de collection : véhicule **de plus de 30 ans** d'âge qui ne peut satisfaire aux prescriptions techniques exigées par le présent livre (code de la route) ».

L'article R.412-16 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les véhicules de collection **sont autorisés à circuler sur l'ensemble du territoire** national dans les conditions fixées par un arrêté du Ministre chargé des Transports pris après avis du Ministre de l'Intérieur ».

L'article 13-I du décret ci-dessus précise : "Les dispositions du présent décret entrent en vigueur [...] au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2009"

**2.** Arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules - Annexe 9.2

« 2 - Conditions de circulation des véhicules de collection :

L'utilisation de ces véhicules se fait **exclusivement à usage personnel sans restriction géographique de circulation** ».

En conséquence, disparition du carnet de déclaration de circulation.

**3.** Arrêté du 9 février 2009 fixant les caractéristiques et le mode de pose des plaques d'immatriculation des véhicules - Annexe 7.4

« véhicule de collection ».

« Le numéro **d'immatriculation peut être reproduit** sur chaque plaque d'immatriculation **en caractères blancs sur fond noir** ».

En ce jour de printemps 2009, voici donc dissipées les craintes évoquées par certains journalistes se disant bien informés, et qui ont pu faire douter des affirmations de notre Fédération, à propos de l'article R.412-16. ○



## La Vie du Club

### Nouveau Membre :

Un petit nouveau dans le groupe: Thierry Baele (Belgique) nous a rejoint au club. Nous le connaissons depuis pas mal de temps. Un fidèle du Rallye des ancêtres à Compiègne ou on le voit avec différents véhicules comme sa Cottereau ou son tricycle Comiot qu'il prête volontiers à son fils. Thierry est également membre du Royal Veteran Car Club of Belgium (RVCCB) et à ce titre il organise le Rallye



1900 qui comme le Londres Brighton est réservé aux véhicules d'avant 1905. Bienvenue à lui et à sa famille ○

### Péronne :

Le 13 février nous sommes allés à une réunion de l'Office du Tourisme de Péronne pour connaître les nouvelles orientations. Une présentation magistrale a eu lieu dans la salle de projection de l'Historial. Aujourd'hui l'Office du Tourisme est très impliqué dans le développement d'une nouvelle destination touristique "La Haute Somme". Tous les moyens sont mis en œuvre à la fois par l'office du Tourisme de Péronne, par l'Historial mais également par le comité Régional et le comité Départemental pour faire de cette nouvelle destination un succès. Nous avons rencontré à cette occasion Mme Evelyne GADROY, Présidente de l'Office du Tourisme. A ce jour il n'y a aucun plan de prévu pour une collaboration avec le club des Teuf-Teuf, mais elle garde en mémoire notre offre pour organiser des sorties dans le futur ○

### Rallye des Ancêtres :

Nous travaillons d'arrache pieds pour la préparation du Rallye du 4 Octobre. Nous avons déjà eu de nombreuses réunions de travail avec les différents partenaires pour mettre sur pied la rencontre avec les attelages hippomobiles. Chose qui n'est pas forcément évidente si voulons écouter toutes les personnes qui sont autour de la table et développer toutes les idées émises.

Notre ligne directrice est de garder l'esprit du Rallye tel qu'il a toujours été : convivial, sur un nouveau parcours comme tous les ans et à moindre coût.

Comme nous l'avons annoncé à l'AG nous organiserons un petit parcours de mise en jambe le samedi après midi pour ceux qui le veulent et nous rencontrerons les attelages en forêt le dimanche lors du casse-croûte ou de l'apéritif.

Nous pouvons considérer que le dimanche sera composé de 3 manifestations.

- 1- Rallye des Ancêtres - Véhicules jusqu'au 31/12/05
- 2 - Randonnée des Attelages hippomobiles
- 3 - Présentation « De l'Attelage à l'Automobile » le dimanche après midi à l'hippodrome de Compiègne avec pour thème l'évolution de la carrosserie entre ces deux moyens de locomotion.

Pour ce dernier événement les véhicules jusqu'à 1914 seront acceptés. Ces véhicules seront sélectionnés par les organisateurs en fonction de leur intérêt historique et de leur type de carrosserie. Ils pourront participer également le matin au parcours du Rallye des Ancêtres en tant qu'accompagnateurs et supporters ○



10 rue Estienne d'Orves  
92250 La Garenne Colombes  
Tel : 01 47 80 16 45  
contact@rectification2000.com  
www.rectification2000.com

Philippe Houdayer, membre des Teuf-Teuf, saura vous accueillir dans son entreprise pour «sauver» votre moteur et lui redonner un air de jeunesse.

Son expertise professionnelle et son expérience de collectionneur sont ses meilleurs atouts. N'hésitez pas à lui confier le « cœur » de votre bien aimé.

### **Tous TRAVAUX d'USINAGE et de RÉNOVATION de MOTEURS Essence ou Diesel**

Régulage, pièces sur mesures, passage au sans plomb des culasses, remplacement des guides et sièges. Surfaçage blocs et culasses. Réalésage, glaçage, chemisage, rectification de vilebrequin et bielle. Equilibrage, métallisation, soudure d'aluminium.... La liste est longue et sûrement pas exhaustive.

Il vous trouvera sûrement le piston, les coussinets, les soupapes que vous cherchez, et il a un stock important de segments ou il en fabrique à la demande.

**Ne cherchez plus, c'est l'adresse qu'il vous faut et qu'il faut faire connaître à vos amis.**



## La Vie du Club

### Château de Breteuil :

Le **17 Mai 2009** un rassemblement « pic nique » aura lieu dans le parc du Château de Breteuil pour des véhicules centenaires (ou presque). Ce rassemblement de véhicules jusqu'à 1910 est une « pré-promotion » du « Paris Rambouillet » prévu en 2010. (Contact : Marc Ménager 01 34 85 94 45 - 06 03 07 15 25 - tet.menager@wanadoo.fr)

### PARIS RAMBOUILLET 2010

En 1899 eu lieu une course Paris-Rambouillet remportée par les frères Louis et Marcel Renault respectivement premier et second de cette course.

Mar Ménager étudie avec les autorités compétentes la mise en œuvre d'une commémoration

de cette courses qui sera réservée au véhicules centenaires (ou presque) pour le deuxième week-end de juin. Le départ se ferait du palais du Luxembourg à Paris c'est-à-dire le Sénat (le Maire de Rambouillet en étant le Président), l'objectif étant de réunir au moins 100 voitures

plus les 2 roues. Les parties prenantes sont en principe le Club des Teuf-Teuf et le CAR.

Toutes les voitures anciennes de toutes épo-

ques qui le souhaitent seront les bienvenues sur le parcours pour suivre et encourager les concurrents.

Nous vous informerons au fur et à mesure de l'avancement de ce projet.

### **Infos :**

Hervé Boutelier du GAVAP a mis sur le blog de Val Infos un reportage vidéo sur le Rallye de Printemps.

<http://associationval.fr/printemps.aspx>

Vous pourrez également visionner la vidéo du Rallye des Ancêtres 2008.

Une version longue du rallye de Printemps existe en DVD avec naturellement une meilleur définition, si vous êtes intéressé, prendre contact avec Hervé : [val-infos@orange.fr](mailto:val-infos@orange.fr)



## RÉCLAME



## DATES À RETENIR

Les dates à mettre dans votre calendrier. Ces manifestations sont organisée ou sélectionnées par le Club pour leur intérêt.

- ◆ 17 Mai : Rassemblement pic nique au Château de Breteuil (contacter Marc Ménager)
- ◆ 13-14 Juin : Randonnée 1900 en Belgique -RVCCB
- ◆ 26-27 Septembre - 110ème Anniversaire de la Course de côte de Gaillon.- Ville de Gaillon - Lyons Club
- ◆ 25 au 27 Septembre - 15ème Rallye en Pays de Caux - Automobiles de Grand Papa

- ◆ 3-4 Octobre : Le Rallye des Ancêtres à Compiègne. - Teuf-Teuf

### A venir

- 2010-Paris-Rouen
- 2010- Mi Juin - Paris Rambouillet (à l'étude)
- 2010-Anniversaire du Musée de la Rochetaillée
- 2010-21 au 31 Janvier : Rétromobile.

## Club des Teuf-Teuf



CLUB DES TEUF-TEUF  
ME COLETTE LUCAS  
5TER RUE HEYRAULT  
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

TÉLÉPHONE : 01 46 21 03 56  
TÉLÉCOPIE : 01 46 08 56 04  
MESSAGERIE :

COLETTE LUCAS92@YAHOO.FR  
CLUB-TEUF-TEUF@WANADOO.FR

[HTTP://WWW.CLUB-TEUF-TEUF.COM](http://www.club-teuf-teuf.com)



La 4 CV n'est pas à vendre, seulement la remorque

Radiateur Baby CID



## ANNONCES DU CLUB

**REMORQUE PORTE VOITURE** de mars 2000 - Première main  
 Marque FRANC  
 2000 kg  
 Double essieu  
 Poids a vide 480 kg  
 Treuil mécanique  
 Freins sur les deux essieux  
 1 roue de secours  
 2 rampes  
 Entièrement galvanisée  
 Prix 1800 €  
 Cette remorque est capable de prendre une auto jusqu'à 1520kg



Rappel de la législation sur le Permis E (B).

Le **Permis E** est obligatoire **uniquement** si vous répondez aux 3 critères suivants :

- ✓ La voiture tractrice est de la catégorie B : moins de 10 places et un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes
- ✓ La remorque a un PTAC supérieur à 750 Kg
- ✓ Le PTAC de la remorque est supérieur au poids à vide du véhicule tracteur **OU** le total des PTAC (véhicule tracteur + remorque) est supérieur à 3,5 tonnes

PTAC : Poids Total Autorisé en Charge. A contrôler sur les cartes grises du véhicule tracteur et de la remorque.

Attention : même la remorque vide il faut considérer sont PTAC pour le calcul (et non sont poids à vide).

**Radiateur BABY CID** environ 1912 à vendre 500 € plus le port éventuel par la poste 40 €

**Recherche** une automobile d'avant **1904** dans son jus ou en état.

Pour ces 3 annonces contacter **Pascal LE PODER**  
 06 09 71 75 39  
 01 30 99 01 64  
 14 CHEMIN DE LA HUTTE  
 HAMEAU DE GAILLONNET  
 95450 SERAINCOURT



### DEMANDE DE BULLETIN D'ADHÉSION AU CLUB DES TEUF-TEUF

Mademoiselle     Madame     Monsieur

NOM : \_\_\_\_\_ PRÉNOM : \_\_\_\_\_

ADRESSE : \_\_\_\_\_

CODE POSTAL : \_\_\_\_\_ COMMUNE : \_\_\_\_\_ PAYS : \_\_\_\_\_

TÉLÉPHONE : \_\_\_\_\_ EMAIL : \_\_\_\_\_@\_\_\_\_\_

MARQUE DU VÉHICULE : \_\_\_\_\_ MODÈLE : \_\_\_\_\_ ANNÉE : \_\_\_\_\_

Je désire recevoir un formulaire d'adhésion au Club des Teuf-Teuf.

Signature : .....

A retourner à : Club des teuf-Teuf - Colette Lucas - 5ter rue heyrault - 92100 Boulogne-Billancourt accompagné d'une photo du véhicule.