



LES « TEUF-TEUF »

VÉTÉRAN CAR CLUB DE FRANCE
FONDÉE EN 1935
FFVE N°1



Fondé en
1935
N°1 FFVE

La Gazette
N° 004

Octobre 2020

SIEGE : 4 RUE COLLUEL - F51000 CHÂLONS EN CHAMPAGNE
E.MAIL : R.R.NOORDIJK@GMAIL.COM SITE : WWW.CLUB-TEUF-TEUF.COM



LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers membres,

Pierrefonds a pleuré notre absence les 26 – 27 septembre.

Mais l'équipage de la Hurtu 1900 reste avec beaucoup d'enthousiasme dans les starting blocks pour la prochaine édition du Rallye des Ancêtres. Sachez qu'une quarantaine de participants au total s'était inscrite cette année. Ce nombre nous renforce dans notre idée que ce rallye mérite l'engagement de notre petite équipe, Evelyne & Claude Monville et nous-mêmes, malgré notre déception.

L'annulation de l'édition 2020 a été un coup dur mais était inévitable compte tenu de la tournure des événements. Les nombreux témoignages de solidarité, y compris ceux des clubs étrangers, nous ont fait chaud au cœur.

Merci !

Les annulations d'autres événements arrivent en cascade. Les mois à venir sont incertains.

Ce qui nous rassemble actuellement, c'est notre Gazette, qui va s'enrichir d'un volet «Sur le marché» comportant des informations, des annonces et des résultats de vente dans un cadre entièrement ciblé sur notre passion et sans intérêt commercial.

Pierrefonds mourned our absence on September 26th - 27th.

But the 1900 Hurtu's crew remains with a great enthusiasm in the starting blocks for the next edition of the Rallye des Ancêtres. Note that a total of forty participants were registered this year. This number strengthens us in our idea that this rally deserves the commitment of our small team, Evelyne & Claude Monville and ourselves, despite our disappointment

The cancellation of the 2020 edition was a hard blow but was inevitable given the turn of events. The many solidarity's expressions, including those from foreign clubs, warmed us. Thank you !

Cancellations from other events are cascading. The coming months are uncertain.

What brings us together now is our Gazette, that will be extended by a "On the market" section with informations about sales announcements and results targeted on our passion and without commercial interest.



D'ores et déjà un collector : la plaque du rallye des ancêtres 2020 qui a été annulé

Bonne lecture à tous !
Amicalement,
Klazinus Reiny Noordijk



INFO DE LA RÉDACTION

Il était prévu de consacrer un large espace de ce numéro à un compte-rendu du Rallye des Ancêtres. Raté ! À la place vous trouverez un sujet sur la Renault type C de la course Paris-Toulouse que nous avons reproduit et traduit avec l'aimable autorisation du VCC of GB que nous remercions.

En conséquence aussi notre stock d'articles diminue dangereusement, alors profitez des tristes journées qui s'annoncent pour prendre votre stylo et nous envoyer des "histoires de vieilles bagnoles", je suis sûr que vous en avez à revendre !

Toujours pour vous occuper pendant cette morte saison qui arrive, nous vous proposons un quiz. Il est dans un fichier séparé pour faciliter votre réponse. Bonne recherche !

LA RENAULT TYPE C DE LA COURSE PARIS - TOULOUSE- PARIS

Cet article est la reproduction et traduction de deux articles publiés dans la gazette du VCC que nous remercions vivement, en la personne de Stephen Curry, Club Secretary and Editor of 'Veteran Car', pour l'autorisation de reproduction donnée ainsi que la transmission des copies digitales.



La Renault lors de la course Stresa Arona

Elle a été accidentée pendant la course Paris-Toulouse en 1900, mais heureusement cela n'a pas empêché cette voiturette de survivre jusqu'à aujourd'hui. Cette Renault type C, châssis N° 102, est probablement la seule survivante des trois machines que les frères Renault avaient engagées pour courir dans la classe "Voiturettes" de la course Paris - Toulouse - Paris de juillet 1900 (1348 km). La course comportait trois étapes et des détails de l'accident sont rapportés dans quelques chroniques contemporaines. Il y a un article complet dans "La Vie au Grand Air" du 4 août 1900. La voiture montre encore des traces des conséquences de cet accident aujourd'hui, en particulier sur l'essieu avant.

Ce modèle spécifique a été construit la même année que la course et a probablement été engagé en course par Louis comme Marcel Renault. Lors de cet événement il est arrivé premier de la classe des "Voiturettes de moins de 400 kg" à la moyenne de 30,24 km/h ¹. Comme mentionné dans les Dossiers Chronologiques Renault, Voitures particulières, 1899-1905 par Gilbert Hatry et Claude Le Maître, l'autre pilote de l'équipe Renault était Grus qui arriva troisième dans la classe Voiturettes.

La type C est réputée être la seule voiturette survivante de la course et c'est la raison pour laquelle en France la voiture fût invitée en tête de la parade du rassemblement 2016 de la Fédération des Clubs Renault et Alpine.

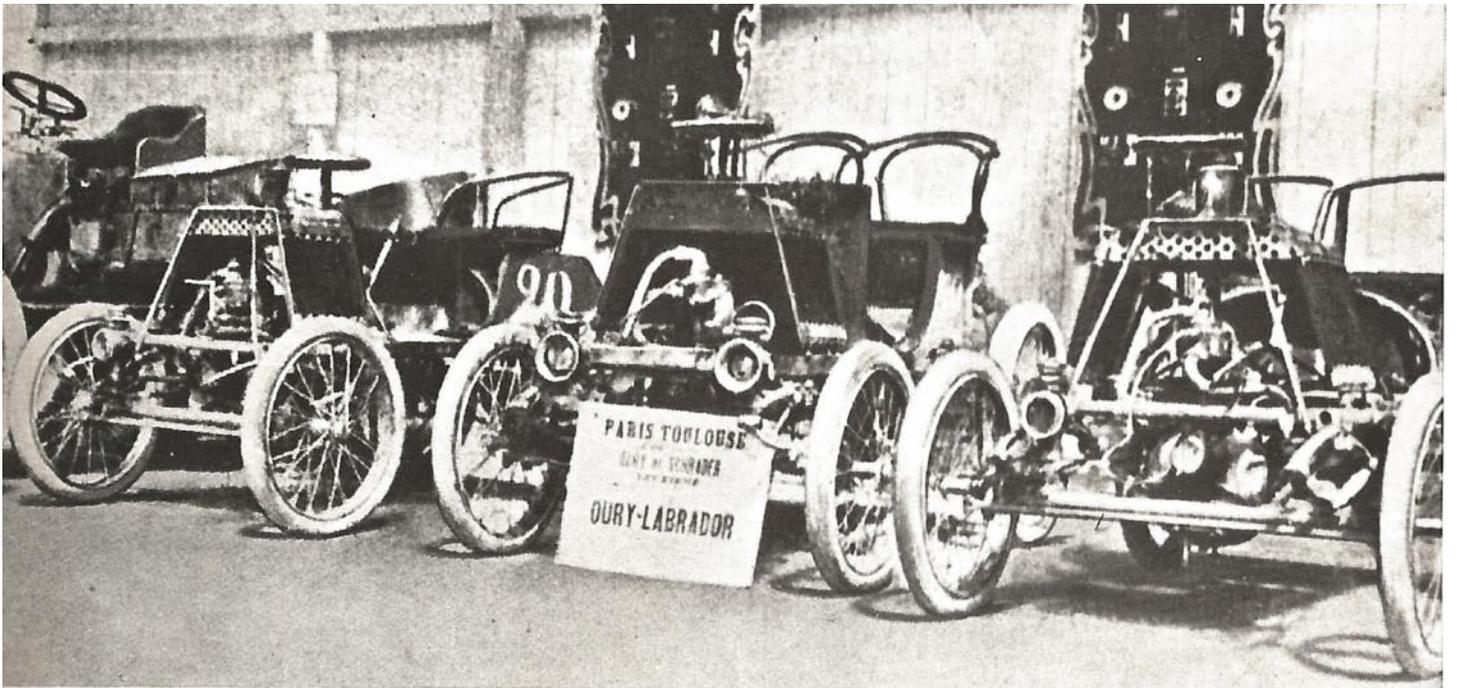
Lors de l'édition 2018 du salon Rétromobile à Paris la petite voiture fût mise en avant pour célébrer les 120 ans de Renault, en compagnie de quelques autres vétérans significatifs de la marque.

Conçue pour être une voiture de course, la voiturette est équipée d'un moteur monocylindre De Dion de 450 cc développant 3,5 ch (n° 1230). Les modifications pour alléger la structure sont impressionnantes lorsqu'on compare avec la version routière du modèle.



La voiture vue de face

N.D.L.R. ¹ - Ce chiffre donné dans les dossiers chronologiques est celui de la moyenne globale y compris le temps passé dans les zones neutralisées. Le résultat officiel après suppression de ces zones ressort à 39,01 km/h.



Pièces de renforcement du châssis



Détail du renforcement du châssis



La Renault type C de course

Il y avait des exemples d'innovations qui furent plus tard adoptées dans les années cinquante : en premier lieu les liaisons tubulaires du châssis sont amincies et renforcées par d'épais goussets pour augmenter la résistance. Ce sont dans ces détails spécifiques que, d'après le propriétaire, Renault vit il y a quelques années, une indication claire de l'authenticité de la voiture. À l'époque l'aluminium fût employé pour la carrosserie et les sièges, matériau qui en 1900 était rare et cher. En se passant de marche arrière la boîte de vitesses est légère et même le radiateur était modifié pour réduire son poids. Encore des modifications avec le pignon de différentiel en bout d'arbre de transmission qui a 22 dents au lieu de 14 sur le modèle standard afin d'accroître la vitesse maximum. En ce qui concerne le freinage, une pédale active un système à friction sur l'arbre de transmission alors qu'il y a un frein à bande sur les roues arrière, sans ressort de rappel pour augmenter l'effort de freinage disponible et la décélération qui s'en suit.

Cette type C a une plaque d'immatriculation "20-228" avec le sceau original du royaume d'Italie. A partir de 1905 nombre "20" correspondait à la région de Come et en fait il est connu que la voiture est restée sans bouger plus de 30 ans suite à des problèmes de succession dans une famille noble du nord du pays. Plus tard elle prit part à quelques courses dans les années cinquante avant d'être achetée il y a cinq ans par le propriétaire actuel. Outre une restauration mécanique complète, il a dû chercher et supprimer tous les ajouts non originaux qui s'étaient greffés au fil des décennies, dont des pare-chocs allongés et une protection du moteur non conforme.

Le conducteur actuel de la voiturette n'est pas le propriétaire mais un gentleman du nom de Jean-Alain Grèze, un technicien Français qui se spécialise dans les vétérans, et qui est la seule personne autorisée à conduire ce trésor mécanique (photos prises à la "Arona-Stresa-Arona 1897 run de 2019).

Ces dernières années, la voiture a participé à beaucoup de rassemblements de Classiques et de Vétérans en Italie et a été présentée à Rétromobile. Le 4 novembre 2018 la voiture a participé au Londres-Brighton Veteran Car Run, un challenge que la courageuse Renault a accompli avec succès, enlevant parallèlement le "Regent street parade award" ainsi que la coupe Wellingham du Veteran Car Club (of G.B.) pour la plus ancienne voiture participant pour la première fois au LBVCR.



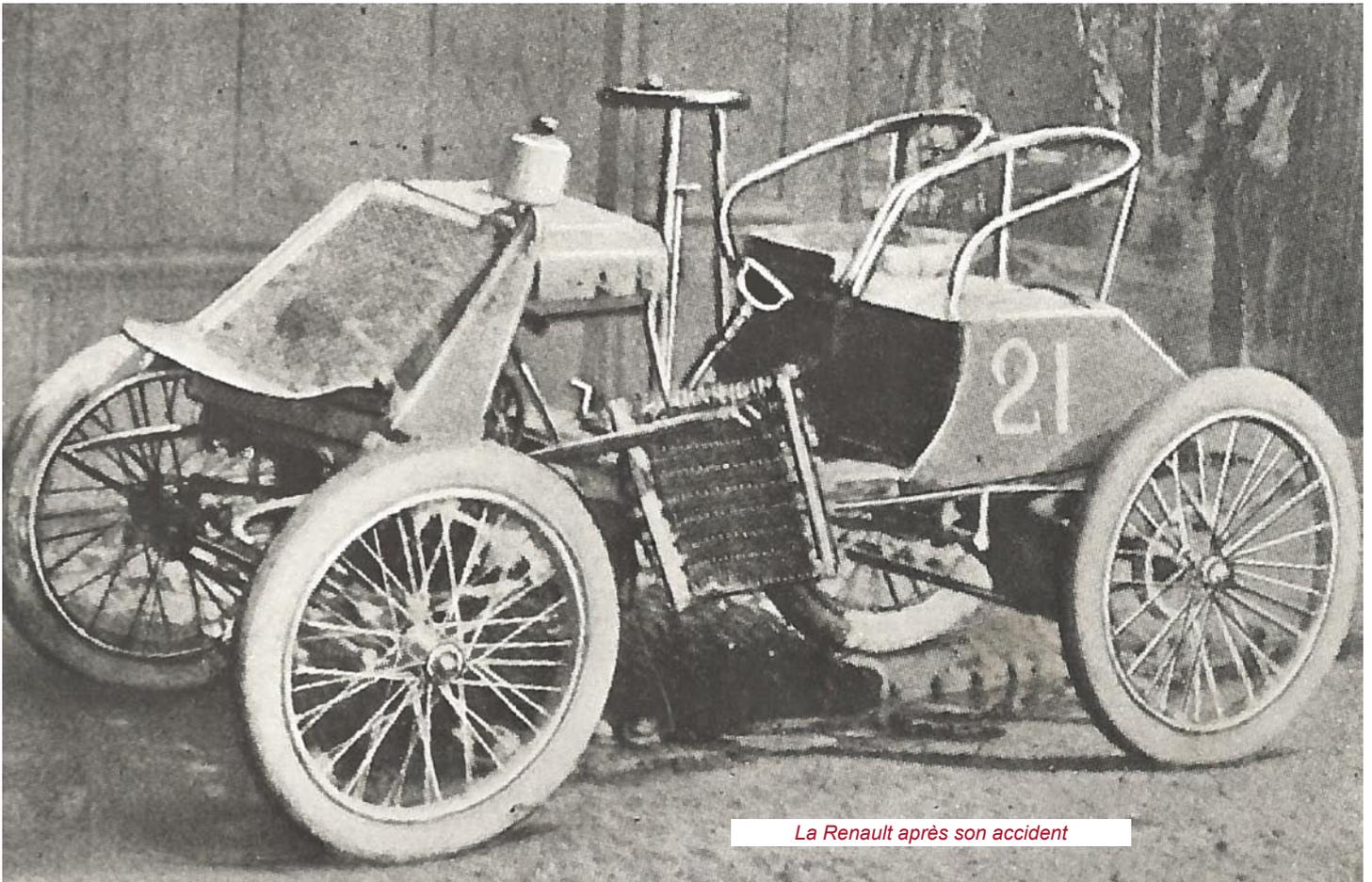
Jean-Alain Grèze au volant de la Renault

Lors de son retour en 2019 la voiture a remporté le “Historic Car Award” sponsorisé par Hiscox lors du concours d’élégance et pour compléter un week-end de succès, la petite Renault a atteint la ligne d’arrivée à Madeira Drive à 13 h 30, une excellente performance pour une voiture de cet âge. Elle participait avec le numéro de départ 47, pas très loin du numéro 20² qu’elle portait pour le Paris-Toulouse, juste un petit 118 ans auparavant.

NDLR: ² - En fait la voiture portait le N° 21 comme on peut le voir sur la photo ci-dessous

Laura Ferriccioli est une écrivaine spécialiste automobile basée à Milan. De longue date supporter du VCR et membre du VCC, Laura a participé au Veteran Car Run de 2019 en compagnie de Daniel et Ana Ghose à bord de la Delaugère et Clayette.

Bernard Dumas a assuré la traduction de l’article original et on ne présente plus Jean-Alain, membre éminent des Teuf-Teuf



La Renault après son accident

For our non-french speaking readers, a copy of the original article in English

It was damaged during the 1900 Paris-Toulouse race, but fortunately that didn't prevent this voiturette surviving until today. This Renault Type C, chassis number 102, is probably the sole survivor of three machines which Renault Frères had fielded to compete in the Voiturette class in the Paris-Toulouse-Paris race (896.63 miles) held in July 1900. The race was separated into three stages and details of the accident are recorded in some chronicles of the period. There is an extensive article in the La Vie au Grand Air issue of August 4th. The car still shows traces of this accident damage to this day, particularly on the front axle.

This particular car was built in the same year as the race and was likely raced both by Louis and Marcel Renault. On the event it arrived first in its class of “Voiturettes under 881 lb” (400 kg), achieving an average speed of 18.8 mph. As reported in Dossier Chronologiques Renault, Voitures particulières, 1899-1905 by Gilbert Hatry and Claude Le Maitre (see picture with the three cars), the other driver in the Renault team was G. Grus and he arrived third in class.

The Type C is considered to be the sole surviving voiturette from the race and is the reason why in France they invited the car to be at the front of the 2016 national gathering's parade of the Federation des Clubs Renault et Alpine. During the 2018 Paris Retromobile event the little car was shown off in prime position to celebrate the 120th anniversary of Renault's foundation along with a few other significant veterans of the marque.

Designed to be a racer, the voiturette is equipped with a 450cc single cylinder De Dion Bouton engine (number 1230) developing 3.5 hp. The modifications to lighten its structure are quite impressive if compared with the road version of the model. There were examples of early innovations that were later adopted in the Fifties: first of all the tubular joints of the chassis are narrowed and reinforced with heavy ribs to add strength. It is this specific detail, according to the owner, that a few years ago Renault recognized as a clear indication of authenticity of the car. In period, they employed aluminum for the coachwork and the seat, a material that in 1900 was rare and expensive. Making do without reverse, the gearbox is light and even the radiator was modified to reduce its weight. Modifications continued with the differential gearing attached to the transmission shaft which has 22 teeth instead of the 14 of the standard model in order to increase the top speed. When it comes to braking, a pedal activates a friction system acting on the drive shaft while there is a hand brake operating on the rear wheels – without a spring-loaded device – all designed to increase the available braking effort and subsequent retardation.

This Type C has the registration plate '20-228' with the original seal of the Kingdom of Italy. Starting from 1905, the number '20' was corresponding to the Como area and in fact it's known that the racer was stuck for more than thirty years among the inheritance battles of a noble family in the North of the country. Later it took part in some races again in the Fifties before being acquired five years ago by the current owner. Besides a full mechanical overhaul,

he had to research and remove all the non-original features that were added over the decades, which included an elongated bumper and a non standard cover for the engine.

The current driver of the Voiturette is not the owner, but a gentleman by the name of Jean-Alain Greze, a French engineer who specializes in veterans and who is the only person trusted to drive this treasured machine (in the photos, at the 2019 Arona-Stresa-Arona 1897 run).

Over the past few years, the car has participated in many classic and veteran car events throughout Italy as well as being displayed at Retromobile. On November 4th 2018 the Voiturette took part in the London to Brighton Veteran Car Run, a challenge that the fearless Renault completed with success three years before, at that point also bringing back home the Regent Street Parade award as well as the Veteran Car Club's Wellingham Cup for the oldest car seen for the first time on the VCR in its haul of trophies.

On its return in 2019 the car won the Historic Veteran Car Award sponsored by Hiscox at the concours d'elegance and to complete a weekend of success the little Renault made the finish line on Madeira Drive at 13.30, an excellent performance for a car of its age. Running with early entry number of 47 it was not so very far from the number 20 it wore to participate in the Paris-Toulouse just the small matter of 118 years earlier.

RAPPORTER L'HISTOIRE ou MÉFIEZ-VOUS DE TOUT CE QUE VOUS LISEZ

par Stephen Curry

En complément de l'article de Laura Ferriccioli sur la Renault type C, Stephen Curry, éditeur de la Gazette du VCC, s'est livré à une analyse critique des informations à sa disposition concernant la participation de Renault à la course Paris-Toulouse-Paris. Son article est traduit et reproduit ci-après avec son autorisation.

La Vie au Grand Air contient un compte-rendu de la course Paris-Toulouse-Paris et ces passages sont tirés des copies du magazine de la bibliothèque du VCC. Les Renault y sont citées quatre fois.

La Course d'automobiles Paris-Toulouse et retour

A 5 heures 43 tous les concurrents se sont enfuis vers Toulouse.

Le premier acte de cette impressionnante chevauchée vient de commencer : Melun, Fontainebleau, sont traversés en trombe. Un incident pourtant à Fontainebleau. Les derniers concurrents, arrivés après 6 h. 21 ont été arrêtés près de deux heures par les écoles à feu. Force leur a été d'attendre le passage ; je vous fais juges de leur joie !

La distance parcourue n'est pas encore assez considérable pour que les écarts du départ soient déjà comblés par certains concurrents.



Un aimable groupe, à Aubigny-sur Nère attendant le passage des concurrents que guettent deux pilotes à bicyclette.

De Knyff est encore en tête devant Girardot ; Voigt, qui monte la voiture de Charron, Giraud, Hourgières, Levegh, Boson de Périgord, Pinson et bien d'autres.

Dans les voiturettes L. Renault précède M. Renault, Grus, Mercier, Cotteau, Camus, Schrader, Oury et Corre.

Enfin, le premier des motocycles est toujours Tart devant Osmont, Gasté, Bonnard, Teste, Bardin, Bardeau, Gleizes, Levasseur, Joyeux, Marcellin.

.....

Chateauroux, Limoges, Périgueux, Bergerac,

Villeneuve-sur-Lot, Agen, Castelsarrasin, et enfin Toulouse.

La chaleur est toujours accablante. On cuit au contrôle d'arrivée. Il doit faire 60 degrés sur la route, température à laquelle les pneumatiques fondent littéralement. Enfin, après une assez longue attente Levegh arrive. Il est sûrement premier, car finissant en tête après être parti dans les derniers, son temps de 13 heures, 13 minutes, 25 secondes, ne peut être battu.

Un long intervalle. L'on apprend entre temps que de Knyff, second à Villeneuve, a dû abandonner par suite d'accidents de pneumatiques. Voici enfin la seconde voiture, c'est Voigt, puis quelques instants après Giraud qui prend du reste la seconde place par le temps.

Puis c'est le premier motocycle, Teste. Il a mis 14 h. 42 m. 32 s., le meilleur temps après celui de Levegh.

Viennent ensuite Collignon et Bardin, puis Gasté.

Les deux premières voiturettes sont celles de L. Renault et de Schrader-Oury. A quelques kilomètres de l'arrivée, ils étaient encore précédés par Renault et Cottreau qui dans la nuit — car la nuit était venue — avaient été s'échouer l'un dans une voiture de maraîcher, l'autre sur un énorme tas de cailloux.

.....
Voilà enfin les voiturettes, Renault finit encore en tête sur sa voiturette Renault qui a une fois de plus émerveillé tout le monde par sa résistance extraordinaire et sa régularité. C'est un véritable chronomètre de précision. Du reste, Schrader et Oury qui le suivent rendent triomphal le succès de ces élégantes voiturettes.

.....
Cette victoire est pour MM. Mors la récompense légitime de longs et laborieux travaux. Bravo. Je l'ai dit également, ce sont les voiturettes Renault qui seules ont pu terminer le parcours dans leurs catégories. Dire plus serait superflu. Légèreté, résistance, vitesse et régularité, ces merveilleux engins ont prouvé qu'ils possédaient réunies toutes ces qualités qui forment la véritable perfection. L'exploit qu'elles ont accompli dans Paris-Toulouse est extraordinaire, et ce n'est que justice de le signaler.

Et maintenant, à la prochaine. Y en aura-t-il une seulement? Les chauffeurs proposent, les ministres disposent.

De quoi demain sera-t-il fait?



Levegh, gagnant de la course Paris-Toulouse et retour, 1443 kil. en 26 h. 43 m. 53 s. sur sa voiture MORS munie de pneumatiques MICHELIN.

Il y a plusieurs incohérences dans le compte-rendu de La Vie au Grand Air, ce qui soulève la question de sa précision. Un exemple mineur est les références à Schrader et Oury. À un endroit leurs noms sont inclus dans une liste d'une manière qui vous fait croire qu'ils conduisaient chacun une voiture alors qu'à un autre endroit le texte implique qu'ils étaient dans une même voiture.

En fait, d'après d'autres sources il est hautement probable qu'il y avait non pas trois mais quatre Renault dans la course ; les trois voitures à moteur De Dion de Louis, Marcel et Grus ¹ et une Renault à moteur Aster pilotée par Oury et Schrader (peut être des pseudonymes, leurs noms apparaissent parfois entre guillemets dans d'autres comptes-rendus) ². La photo des trois voitures du Paris-Toulouse dans l'article de Laura Ferriccioli montre clairement la voiture de Oury et assez clairement elle a un moteur et une ligne de capot différente des deux autres voitures. Cette photo a visiblement été "travaillée" par quelqu'un dans le passé parce que les écritures sur le cartel appuyé sur la voiture de Oury ont été retouchées pour les rendre plus claires - comme vous pouvez le voir les lignes du milieu sont illisibles - et au lieu de SHRADER l'artiste a inséré LABRADOR! Comme on réécrit l'histoire !!! ³

Ailleurs il est confirmé que Schrader et Oury sont bien associés à Renault à cette époque et dans d'autres publications il y a des photos d'eux dans la Renault motorisée par Aster. Ils ont même participé à un voyage publicitaire avec la voiture.

Les événements de la course ont aussi été rapportés dans d'autres périodiques, y compris The Autocar et The Motor Car Journal en Grande-Bretagne, mais ils présentent tous des incohérences et bien sûr se contredisent l'un l'autre. La confusion est perpétuée par des écrits plus modernes qui reprennent les imprécisions. Prenez les accidents rapportés dans La Vie au Grand Air : "...Renault et Cottereau qui dans la nuit — car la nuit était venue — avaient été s'échouer l'un dans une voiture de maraîcher, l'autre sur un énorme tas de cailloux." Mais quelle voiture a tapé dans quel obstacle? Ce n'est peut-être pas important ; ce qui est clair c'est qu'aucune voiture n'a pu continuer. Néanmoins de nombreux livres modernes affirment que la Renault a heurté le tas de pierres, alors que les deux journaux Britanniques cités plus haut affirment que c'est la Renault qui est entrée dans la carriole. Alors où est la vérité ? ⁴

Une publication moderne affirme que, étonnamment, les deux voitures de Louis et Marcel Renault ont fini la course à la première place dans la classe "Voiturettes" avec exactement le même temps, manquant de réaliser qu'après le crash d'un des deux Renault il emprunta - ou peut-être rejoignit - la voiture de son frère et finit la course dans celle-ci.

Peut-être que lorsque l'on comprend que Schrader et Oury étaient aussi sur une Renault, une des assertions finales de La Vie au Grand Air prend tout son sens : "ce sont les voiturettes Renault qui seules ont pu terminer le parcours dans leurs catégories." Si, comme Laura le dit, Louis est arrivé premier et Grus troisième, alors la voiture qui finit second devait être une Renault sinon les dires de La Vie au Grand Air n'auraient aucune signification. Mais The Autocar a mis Oury et Schrader dans une liste de cinq pilotes montés sur des Decauville ! De plus les résultats officiels ne mentionnent qu'un seul classé dans la catégorie "Voiturettes" ⁵, une seule Renault ! Les comptes-rendus s'étendent un peu sur ce point, Schrader et Oury furent considérablement retardés lorsqu'ils transportèrent un concurrent sérieusement blessé à l'hôpital et en conséquence arrivèrent hors délai ce jour-là. Il est tout à fait possible qu'ils aient été autorisés à continuer mais hors course.

Les comptes-rendus d'époque se concentrent naturellement sur la compétition principale entre

les plus grosses voitures et peuvent peut-être être pardonnés de ne pas réunir correctement tous les détails de la course des catégories inférieures. Mais alors quel crédit historique peut on leur accorder ? L'auteur de La Vie au Grand Air, à l'évidence, a été témoin d'une partie de l'évènement. Mais pouvait-il avoir tout vu ? Non bien sûr. Son article est évidemment une combinaison de ses propres observations et d'informations obtenues d'autres personnes. Il en est de même pour les comptes-rendus britanniques. Peut-être les reporters ont-ils été témoins de différentes parties de l'évènement, mais étant donné les curieuses incohérences il doit y avoir une possibilité que l'auteur d'au moins un des magazines contemporains n'ait même pas été sur place et simplement assemblé maladroitement une histoire cohérente à partir de nombreuses sources !

En conséquence je vous conseille lorsque vous entreprenez des recherches historiques sur les voitures de mettre en doute tout ce que vous lisez !

NDLR : Nous nous associons pleinement aux recommandations de Stephen. Ajoutons que les reporters de l'époque n'avaient pas les moyens matériels et de communication dont nous disposons aujourd'hui, ce qui peut excuser largement quelques erreurs ou omissions.

Apportons tout de même notre pierre à l'édifice de la vérité historique avec ces quelques ajouts :

- 1) En fait Grus était sur une Renault à moteur Aster.
- 2) Piège typographique, Oury et Schrader sont bien leurs patronymes respectifs.
- 3) L'histoire n'a probablement pas été réécrite, Oury était engagé sur une voiture dénommée Aster et il faisait probablement la promotion de la marque de pneumatiques "Oury-Labrador" dont il était partie prenante, comme lors de son Tour de France de 5000 km avec ce même Schrader et une type C à moteur Aster. (cf. image ci-contre parue en page 574 de LVGA de l'année 1900). Par ailleurs le journal "France Automobile" donne une liste de participants (ci-contre) dans laquelle on voit que la "Aster" de Schrader était 80 kilogrammes plus lourde que les "Renault", donc probablement une voiture de série, peut-être celle là même qui effectua le tour de France.

- 4) Au risque d'ajouter à la confusion, voici comment G. Hatry raconte les mésaventures de L. Renault dans "Renault et la compétition, l'époque héroïque":

" Mais ses malheurs ne sont pas terminés. Ses pneus éclatent huit fois. Il répare. Après Limoges, pour éviter un cycliste, il passe sur un tas de cailloux et fausse un essieu. Il démonte, trouve un forgeron, effectue lui-même la réparation et le voici de nouveau sur la route, mais il a pris un important retard.

La nuit commence à tomber et, sur sa voiture, il n'a pas prévu d'éclairage. A 10 km de Toulouse, c'est l'accident. Il heurte une charrette transportant des barriques et qui n'avait pas mis ses lanternes. Sa voiture est gravement endommagée et il git sans connaissance sur la chaussée pendant que le charretier, peut-être endormi, poursuit son chemin. Heureusement, nul véhicule ne passe et il échappe ainsi à l'écrasement. Ayant repris ses sens, il se fait remorquer par une charrette de passage et il peut ainsi atteindre le contrôle de Toulouse où il se présente à 23 h 35."

Mais "la France Automobile" rapporte : "...dans les voiturettes les premiers ont vraiment joué de malheur : Cottureau et M. Renault touchaient au but lorsqu'ils ont abîmé leur voiture, l'un contre une voiture de maraîcher non éclairé, l'autre sur un tas de cailloux".

- 5) Les premiers résultats temporaires ne mentionnent effectivement qu'une Renault à l'arrivée, mais les résultats officiels publiés beaucoup plus tard pour cause de délai pour la prise en compte des neutralisations, donnent bien trois voiturettes à l'arrivée, avec une magnifique coquille où Grus est devenu Cyrus!



MM Oury et Schrader, à leur arrivée à Paris, après un voyage de 5.000 kilomètres autour de la France sur leur voiturette RENAULT à moteur ASTER, munie de pneus OURY-LABRADOR, piles L'ETOILE de la société LE CARBONE, carburateur-pulvérisateur LONGUEMARE.

NUMÉROS	ENGAGEMENTS	CONSTRUCTEURS	FORGE		POIDS
			Chevaux	Kilos	
VOITURETTES					
20	M. Renault.....	Renault frères.....	4		270
21	L. Renault.....	—.....	4		270
22	G. Grus.....	—.....	4		270
38	Mercier.....	Gladiator-Aster.....	5		300
51	Corre.....	Fouillaron.....	4		250
69	Cottureau.....	Cottureau.....	9		400
70	Camus.....	Teste, Moret.....	3		320
72	Schrader.....	Aster.....	5		350

AUTOMOBILISME			
La commission sportive de l'Automobile-Club de France, vient de faire connaître le classement officiel de la course de Paris-Toulouse et retour, déduction faite des temps de passages dans les villes neutralisées. Il résulte de cela que Voigt qui était troisième, à quelques secondes derrière Pinson, passe à la seconde place, tandis que Pinson prend la troisième place.			
Autrement, rien de changé dans l'ordre des autres catégories, si ce n'est la modification des temps du parcours. Voici du reste, le tableau du classement officiel :			
NOMS	Temps total	1 ^{re} étape	pour 1.348 kil. 673 kil.500
VOITURES			
1. Lavergn.....	20 h. 50' 9"	10 h. 11' 11"	
2. Pinson.....	22 h. 11' 1"	12 h. 11' 06"	
3. Voigt.....	22 h. 11' 59"	11 h. 58"	
4. Giraud.....	22 h. 55' 32"	11 h. 58' 24"	
5. Antony.....	23 h. 46' 27"	15 h. 25' 6"	
6. de Turckheim.....	37 h. 35' 36"	18 h. —	
7. Ravel.....	41 h. —	22 h. 50' 2"	
8. Brillie.....	43 h. 30' 6"	25 h. 54' 54"	
MOTOCYCLES			
1. Teste.....	25 h. 54' 1"	11 h. 39' 16"	
2. Collignon.....	27 h. 29' 54"	14 h. 8' 2"	
3. Bardin.....	30 h. —	13 h. 22' 54"	
4. Gasté.....	30 h. —	15 h. 41' 25"	
5. Gleizes.....	36 h. 19' 14"	21 h. 28' 05"	
6. Fournier.....	39 h. 58' 19"	26 h. 53' 0"	
7. Durand.....	70 h. 31' 40"	39 h. 4' 4"	
VOITURETTES			
1. M. Renault.....	34 h. 53' 38"	18 h. 59' 32"	
2. Schrader et Oury.....	45 h. 49' 35"	27 h. 2' 12"	
3. Cyrus.....	57 h. 24' 43"	39 h. 43' 58"	

"Le Journal" du 17 août 1900"



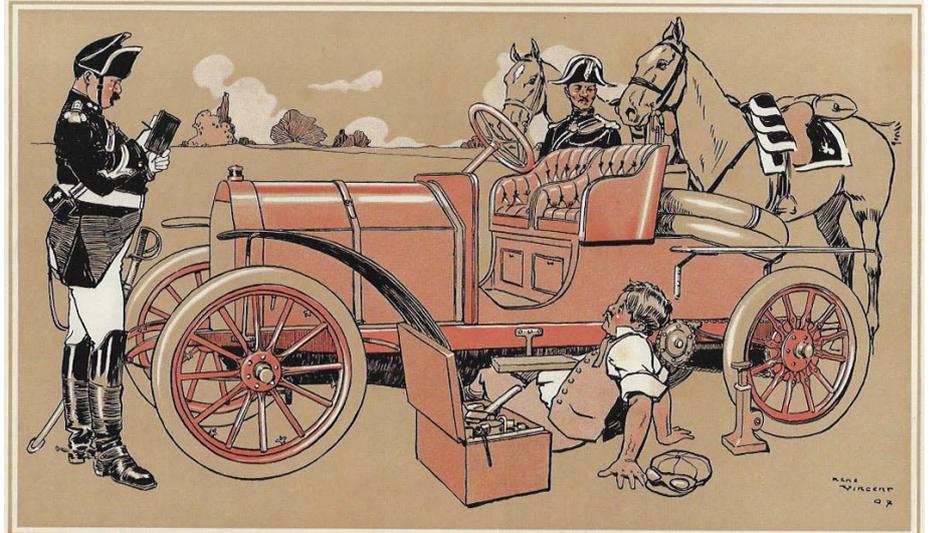
AU FIL DE NOS LECTURES

Humour du début du siècle dernier...



" THAT REMINDS ME ... I'M GOING TO TELL THE WIFE TONIGHT I BOUGHT ANOTHER OLD CAR TO RESTORE "

" ça me rappelle que... je vais annoncer à ma femme ce soir que j'ai acheté une autre voiture à restaurer "



Édité par "OMNIA" Revue Pratique de Locomotion.

PROCES-VERBAL DE GENDARMERIE

Supplément au n° 97.

«...lui ayant demandé ce qu'il faisait, ainsi embusqué sous sa voiture, nous a répondu qu'il chassait la goupille. Conséquemment avons dressé procès-verbal de ce qu'il chassait à l'affût, en temps prohibé, un gibier totalement inconnu...»

"... asked what he was doing, so ambushed under its car, he answered he was hunting the pin. Therefore we fined him for hunting in ambush, during a forbidden period, a totally unknown game..."

Trouvé dans un périodique américain, ce tableau peut être utile si vous vous demandez si vos compressions sont correctes.

Il donne un ordre de grandeur de ce que doit indiquer le compressiomètre, moteur entraîné par le démarreur ou la manivelle, si le moteur est correctement étanche.

Il ne reste qu'à trouver le taux de compression de votre auto, ce qui est une autre histoire car il est rarement indiqué dans les diverses documentations anciennes.

Taux de compression	Valeur lue sur le compressiomètre	
	PSI	Kg/cm ²
5	80	5,6
5,5	90	6,3
6	100	7
6,5	110	7,7
7	120	8,4
7,5	130	9,1
8	140	9,8



SUR LE MARCHÉ

Vente "Lurton" par Artcurial : À noter la vente d'une Fisson "style Panhard" de 1898 pour 124.000 €, seule voiture de la vente à n'avoir pas atteint son estimation basse!

Résultats ici : <https://www.artcurial.com/fr/vente-4076-succession-andre-lurton>



Toujours beaucoup de voitures très anciennes sur PrewarCar :

<https://www.prewarcar.com/> dont cette Stanley 1905.

Si vous comprenez un tant soit peu l'anglais évitez la traduction automatique qui est "à pleurer".



Quelques voitures aussi sur Catawiki ici :

<https://www.catawiki.fr/a/361237-ventes-de-voitures-de-collection-avant-guerre> dont cette Fiat Tipo I de 1908.



Et pour terminer en beauté cette Clément 12/16 HP 1903 chez Sotheby's le 24 octobre:

<https://rmsothebys.com/en/auctions/el20/the-elkhart-collection/lots/r0141-1903-clément-1216-hp-rear-entrance-tonneau/820383> mais estimée 325 à 375000 \$ et c'est aux USA!