



LES « TEUF-TEUF »

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



Fondé en
1935
N°1 FFVE

La Gazette
N° 003

Septembre 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,

Le Club des Teuf-Teuf envoie la gazette par mail à 130 adhérents. Nous connaissons tous des amateurs d'ancêtres automobiles, enthousiastes et sympathiques. Pour favoriser la promotion de notre Club, je vous propose de communiquer notre gazette également à ces derniers.

D'autre part, je compte sur vous pour agir à l'image de Joël Blomet et d'inciter vos enfants, fille ou garçon, à prendre le volant de l'une de vos anciennes. Nous ne pourrions pérenniser notre Club qu'en transmettant notre passion à nos jeunes et en les inscrivant au Club. Il faut que notre association créée en 1935 et n° 1 à la FFVE vive encore longtemps !

Dans cette optique, je vais proposer au Bureau de notre association qui se réunira le 8 septembre prochain, d'instaurer « le droit du grand-père », permettant de maintenir le numéro d'adhésion d'origine sous une forme à définir comme par exemple un indice ajouté au numéro initial.

Les sorties en 2020 étant rares, rendons ici hommage au 2^{ème} Tour de Manivelle, parfaitement organisé les 11-12-13 juillet par les Amateurs Mayennais de Véhicules Anciens. Je tiens à adresser à Thierry Bergue et à tous les intervenants nos chaleureux remerciements. L'engagement et l'enthousiasme de l'équipe de l'AMVA a abouti à un événement réussi, dans un cadre enchanteur et malgré les "vents contraires" qui soufflaient fort depuis quelques mois. Nous sommes impatients de découvrir une 3^{ème} édition de cette sortie !

Bonne lecture à tous !
Amicalement,
Klazinus Reiny Noordijk

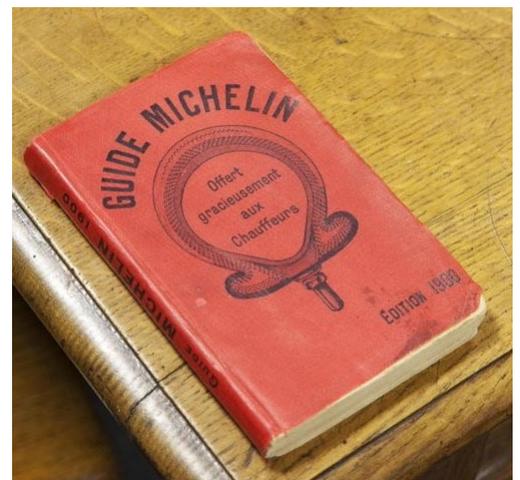


PETITE INFO RAPIDE

LE GUIDE MICHELIN 1900

La route, c'était l'aventure il y a 120 ans.

L'automobile est encore dans ses balbutiements. Le réseau routier date en grande partie de Napoléon. On ne compte qu'environ 2500 autos en France. S'y ajoutent les motos et aussi les vélos. Les routes étaient éprouvantes. Il n'y avait pas de station services et très peu de garages. Un guide est donc indispensable pour se déplacer. Les frères André et Edouard Michelin, fabricants de pneumatiques, ont alors l'idée géniale d'un guide, véritable « phare » pour les conducteurs. Né en 1900, ce carnet de route était offert aux conducteurs et fourmillait d'informations pratiques à une époque où prendre la route était une aventure. Au début, le guide est gratuit et plutôt publicitaire. Il allait pourtant devenir le premier d'une longue et réputée lignée de guides. A l'intérieur on trouve des cartes routières, peu fréquentes en 1900, mais surtout la liste des garagistes, médecins, maréchaux-ferrants, auberges et des épicerie vendant de l'essence en bidon. On trouve également des indications touristiques, conseils pratiques sur le changement d'un pneu au bord de la route.



Une vente récente a montré l'engouement croissant pour le guide Michelin de cette époque en atteignant un nouveau record. Le montant à déboursé était de 26 500 € hors frais pour son acheteur (33 549 € frais compris !), à comparer aux 22 000 € atteints en 2015. N'hésitez pas à fouiller les caisses de livres dormant au grenier ! Mais attention, il existe une excellente réédition par Michelin qui ne vaut guère qu'une dizaine d'euros!

L'histoire d'une automobile **E.LOUVET** (suite) **RESTAURATION ET PARTICIPATIONS**

Dans la gazette n° 1 Pascal nous a raconté l'épopée de ses recherches pour retrouver l'histoire de sa voiture E. LOUVET.

Voici maintenant les étapes de sa restauration et les événements marquants auxquels elle a participé qui continuent à écrire son histoire.

Vous y découvrirez aussi Pascal (déjà) jeune et beau!

LA RESTAURATION

Après quelques travaux de remise en marche du moteur (magnéto, carburateur) nous effectuerons pendant une saison quelques rallyes en 1991 dont ANDRESY en septembre et Forges les Eaux.

A l'entrée de l'hiver 1991, décision est prise de restaurer intégralement la voiture, ce qui, à ce moment-là, est tout à fait dans l'air du temps, autres temps, autres mœurs. Aujourd'hui on y aurait à peine touché, mais c'était une autre époque.

La restauration durera environ 2 ans, tout sera démonté, la carrosserie prise en charge par un artisan pisciacais sera entièrement redressée et conservée intégralement. Je démonte, restaure, remonte le moteur, la boîte, la transmission, les moyeux de roues, le pont.

Les roues bois et pneus étaient restaurés à l'achat.

La sellerie sera confiée à un autre artisan de POISSY.

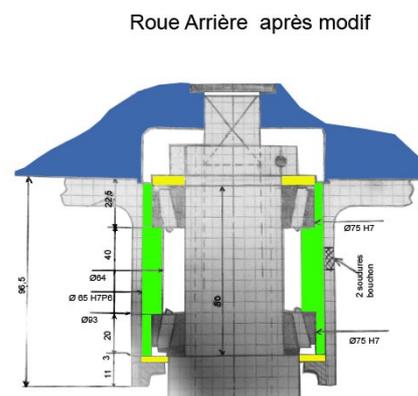
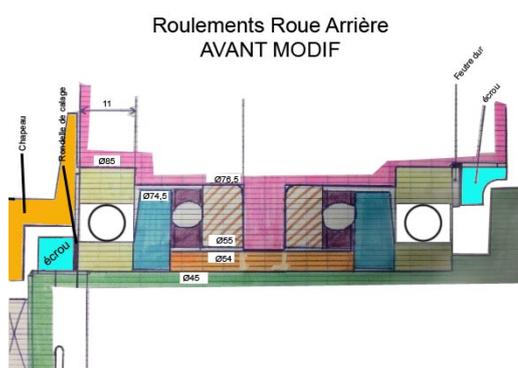
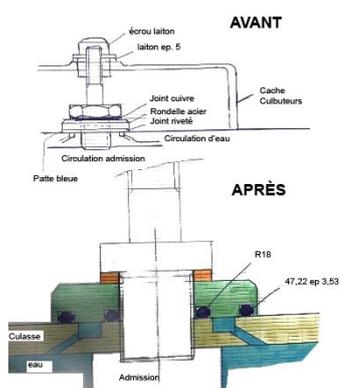




C'est en démontant ce coffre à outils en bois et en enlevant la sellerie, que je découvre que pour protéger des projections d'eau, l'ensemble a été recouvert de plaques de zinc découpées dans des panneaux publicitaires d'époque. La JAPY concerne un établissement de MARSEILLE, et quand je découvre les restes de la publicité de O' GALOP sur HURTU je ne sais pas qu'un jour j'aurai une auto de cette marque.



Quelques croquis seront nécessaires pour améliorer le fonctionnement de la voiture, en particulier la modification des moyeux de roues pour adapter des roulements à contact obliques en lieu et place des roulements à bille droits et butée à bille. Les deux boulons pour la tenue du couvercle des culbuteurs posaient également un problème de passage d'eau et d'étanchéité.



Début de remontage, tout est beau, tout est propre.





Après décapage de la peinture, nous découvrons que toute la tôlerie était entièrement étamée, elle ne risquait pas de rouiller dans le sud de la France.

LA LOUVET DANS LES MAGAZINES

Au 1^{er} trimestre 1997 je suis contacté par un journaliste de la toute nouvelle revue RETRO HEBDO, rendez-vous pris pour une séance photo et un essai. Il paraîtra dans le numéro 5 du 27 mars 1997 un bel article sur 2 pages consacré à la LOUVET intitulé « UNE ANCÊTRE INCONNUE, LA LOUVET 1912 » et on retrouvera une photo du radiateur dans le numéro 31 d'octobre de la même année.



En Avril 2000 c'est la parution dans la célèbre revue anglaise «THE AUTOMOBILE» d'un article très documenté sur la marque CHAPUIS DORNIER. Marc DOUEZY, son auteur était venu à la maison quelques mois plus tôt pour faire quelques photos afin d'agrémenter son article qui paraîtra sur 3 numéros consécutifs.



LA LOUVET FAIT DE LA TÉLÉ

C'est en NOVEMBRE 1999 que mon ami ALEXI BACONNI alors jeune stagiaire journaliste sur YVELINES PREMIÈRE me propose de faire un sujet sur un collectionneur. Je prendrai le nom de jeune fille de Chantal pour éviter les «importunistes».

Le souvenir de ce reportage est gravé sur une cassette VHS.



LA LOUVET FAIT DU CINÉMA

Du 26 mars au 22 mai 2008 ma belle auto est retenue pour le rôle de voiture de jeu, c'est à dire la voiture de la vedette principale.

8 jours de tournage pour le film **CHÉRI** avec Michèle Pfeiffer et Rupert Friends.

43 secondes à l'écran sur plusieurs plans.

Les techniciens après une journée de préparation d'un support fixé sous le châssis, s'affairent le jour du tournage pour équiper la voiture de tout son matériel de prise de vue et de son et pour pouvoir embarquer le caméraman.

Une doublure image à la place de Ruperts Friends pour les derniers réglages.

Vous n'aurez pas d'image de Michèle Pfeiffer, les quelques images que j'ai prises seront effacées par la régie (nous sommes dans une propriété privée, je n'ai pas de recours).





Sur cette photo, les traces sont bien faites par le freinage en dérapage (pas de trucage).

Après avoir passé une demi-journée avec Rupert aux studios de Brie sur Marne pour lui apprendre le maniement de la voiture, j'ai quand même eu des sueurs froides à l'idée de ramener une jardinière à la maison. Photo piratée oblige, celle-ci s'est faite aux répétitions. Dans le film, CHÉRI a rempli de cadeaux volumineux la voiture pour Léa de Lonval.

Le dernier jour de tournage sera consacré en fin de journée aux prises de son de roulage et moteur, nous nous éloignerons du plateau de tournage, mais une petite côte confirmera mes dernières impressions, le moteur n'a plus de compression et donne des signes de fatigue, décision sera prise de le réviser intégralement.

2010 restauration du moteur

La restauration intégrale du moteur s'étalera sur 3 ans chez CULASSE 77.

Lors d'une première intervention de mars 2010 à juillet 2011 le moteur sera entièrement démonté, on changera les pistons, déglacage des cylindres, les soupapes, réglage des paliers et bielles, rectification du vilebrequin, rectification des sièges des soupapes, changement des ressorts de soupape et diverses bagues bronze.



J'en profite simultanément pour refaire la magnéto et recharger puis rectifier le palier du volant moteur chez TSM.

Les essais qui suivront ne me donneront pas entière satisfaction.

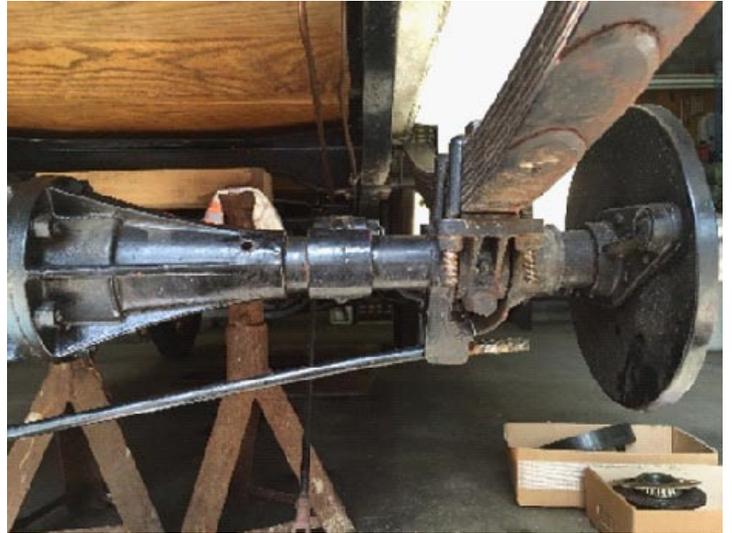
La voiture retournera chez culasse 77 pour réviser leurs travaux et ajouter une bague derrière le pignon intermédiaire de distribution. S'en suivront des essais désastreux avec casse de la goupille du pignon d'entraînement de distribution. C'est en participant au Rallye des Princes en Alsace, constatant que le moteur était irrégulier au niveau du calage de l'allumage que je décide de reprendre tout à 0 par moi-même.



Je découvrirai la casse de l'un des deux ressorts d'équilibrage dissimulés à l'arrière du pignon d'entraînement de distribution.

Une panne incroyable que j'aurai mis 2 ans à déceler. Mon expertise servira en 2018 pour corriger la même panne sur un moteur identique en 12 cv d'une DELAGE bien connue.

Suivra en mars 2016 la restauration des boiseries des roues arrière chez MONTPIED et en décembre 2017 pour les 2 roues avant.



JUIN 2016 UN PEU DE CASSE

A la descente de la voiture de la remorque pour le PARIS RAMBOUILLET je casse les rivets de la trompette droite du pont, cela m'était déjà arrivé en mai 1998 à la sortie de BERNAY, et cela se reproduira en 2017 à 2 km de l'arrivée au retour du PARIS ROUEN, alors que la voiture est pratiquement à l'arrêt, lors du serrage du frein à main agissant sur les tambours arrière alors qu'elle amorce un léger recul (mêmes conditions que la descente de la remorque l'année précédente).

C'est une faiblesse sur cette voiture, j'avais déjà augmenté le diamètre des rivets mais j'ai peut-être résolu ce souci désormais en soudant la trompette au tube.

LES RALLYES À PARTIR DE 1993

La voiture terminée, le premier rallye d'une longue liste se déroulera sans encombre à Andrésy en septembre 1993 suivi de nombreuses sorties dont pour les plus importantes :

CENTENAIRE DU PARIS ROUEN en 1994

Les 250 voitures d'avant 1914, seront stationnées toute la nuit sur un parking improvisé dans le Bois de Boulogne, chacun cachant ses phares, lanternes et tout ce qui brille sous des chiffons ou des sacs en plastique. Nous attendons un bus qui arrivera bien trop tard pour nous emmener dans une salle pour un cocktail qui sera terminé quand nous arriverons. Logés au Novotel de la Défense.

Le lendemain, un rallye plein de mauvaises surprises comme ce panier repas vert, qui déteindra sur tout ce qu'il touchera (vêtements, sellerie, plaid) car c'est sous une pluie battante que nous rallierons Rouen.



Sur cette magnifique photographie de Dominique Salliot, dans la couverture, Kiki notre yorkshire qui s'étouffera avec les gaz d'échappement. Un peu étourdi, Chantal lui mettra la tête face aux courants d'air, il reprendra ses esprits rapidement.

Le dimanche, sous un beau soleil, un concours d'élégance

BIENNALE DE L'AUTOMOBILE À MANTES EN 1996, la LOUVET servira pour l'affiche.

FÊTE DE L'ÉTANG DU PUIIS JUIN 1997

C'est en 1909 puis en 1910 que les dirigeants des automobiles Grégoire ont convié leurs clients, amis, pilotes,

concessionnaires, à participer à une grande fête dans le Loiret autour de l'Étang du Puits.

C'est au même endroit près d'Aubigny sur Nère que l'amicale Grégoire présidée par Jean-Michel Cérède a réuni en 1997 huit Grégoire venues d'Angleterre, de Hollande, et de France. Quelques contemporaines dont la Louvet ont fait le déplacement sur 3 jours.



DÉFILÉ DU SIÈCLE EN SEPTEMBRE 1998

Mise en place à 5h du matin avenue de la Grande Armée pour une descente des Champs Élysées vers 11h.

Plus de 1000 automobiles des origines à 1998 pour ce défilé retransmis sur la première chaîne avec Hervé Poulain comme commentateur. On peut toujours voir ce film sur Youtube.

Le repas du midi pris dans l'enceinte du champ de course de Longchamp fut un beau capharnaüm. On nous a offert 2 entrées au Salon de l'Auto, faible consolation, mais quel souvenir !!! On trouve encore des collectionneurs qui arborent fièrement l'autocollant qui prouve leur participation à cet événement jamais reconduit.

Une tentative en 2018, à laquelle j'ai participé avec la plus ancienne du plateau, la Hurtu de 1900. Nous n'étions cette fois-ci que 250 voitures, et une partie seulement de la place de la Concorde pour nous avec un parcours dans PARIS dans le flot de la circulation. Tiberi était quand même plus cool que Hidalgo.

CENTENAIRE DE LA JAMAIS CONTENTE EN 1999



Parti d'une idée de la famille Salliot j'ai coorganisé cette superbe commémoration, noyé sous plusieurs mètres cubes de cadeaux offerts par mon ami Eric Janin de la maison BP, sponsorisé à grands renforts de chèques de 1000 francs par participant en voiture d'avant 1914 et de chèques de 400.00 francs pour les autos jusqu'à 1940. Ce sont plus de 500 voitures qui se sont retrouvées dans la plaine d'Achères.

Elles y découvrirent un Podium avec orchestre, et surtout les 3 stèles commémoratives dessinées par Yannick Salliot, offertes par la société Bonna et inaugurées quelques semaines plus tôt par Marie-Georges Buffet en présence de la famille Jenatzy.

La Jamais Contente était de la fête, la vraie, bien entendue, sortie du musée de Compiègne grâce au soutien et l'action du CEHA (cercle d'Etude historique et archéologique de POISSY).

Elle sera exposée plusieurs semaines dans un gymnase de la ville d'Achères sous haute surveillance. Le tout relayé par la presse et la télévision, un vrais succès reposant sur quelques personnes, à comparer avec le grand flop du centenaire du Paris Rouen 5 ans plus tôt.

DÉPART DE L'ITALA POUR LE PARIS PEKIN DE L'ACF place de la Concorde en 2007

Réception en grandes pompes la veille au soir dans les salons de L'ACF, dîner à la table de Robert Panhard. Jean-Michel Cérède avec sa Grégoire et moi-même avec la Louvet avons accompagné l'Itala de la Place de la Concorde au périphérique en direction de Pékin.

Il y eut ensuite un Paris-Rouen en 2010, la "Bande à Bonnot" à Ivry en 2011, le concours d'élégance de La Baule en 2013, un Paris-Rambouillet en 2014 suivi par le Rallye des Princes la même année.



RALLYE DU DER 2018

Une parfaite organisation par celui qui allait devenir notre nouveau président des TEUF TEUF dans une région bien plate et en dessous du niveau du lac. 150 km en deux jours sans souci sauf pour les 20 derniers

kilomètres que je n'ai pas pu faire pour cause de rupture d'une soudure sur la pièce d'accouplement entre l'embrayage et la boîte de vitesse. Cela m'apprendra à vouloir démarrer la voiture en première dans une descente. L'effort transmis par le pont freiné par la compression du moteur, c'est mortel pour la mécanique.

Un grand merci à Pascal pour nous avoir conté cette belle histoire d'une voiture rare. Après tout le confinement n'avait pas que du mauvais!



2^{ème} TOUR DE MANIVELLE AU PAYS DU POMMEAU



Alignement d'ancêtres devant le manoir de l'hôtel

Première sortie après confinement pour presque tous les participants, le rallye que nous raconte Thierry fût, au delà d'un grand succès, une thérapie anti-morosité pour tous.

Après un premier tour de manivelle réalisé en 2017 il était temps de relancer le deuxième au pays du pommeau!

Depuis plusieurs mois les cinq couples organisateurs avaient concocté un programme très précis sans imaginer une pandémie aussi violente qu'inattendue.

Fallait-il renoncer ou maintenir ce rallye ? Le programme fut revu en totalité pour éviter tout contact avec les curieux. Avec la plaque de rallye chaque équipage reçut un flacon de gel hydroalcoolique (merci Joël) deux visières et des masques. Bien que la Mayenne soit présentée dans tous les journaux comme dangereuse 25 équipages venus de toute la France nous ont fait confiance pour l'organisation de ce rallye et nous les remercions.

Mention spéciale pour Jade Blomet qui conduisit l'Hispano Suiza familiale pendant les trois journées du rallye sur des routes mayennaises très sinueuses. Lors du premier rallye elle était en conduite accompagnée sous l'œil bienveillant de son père Joël. Félicitations pour cette transmission de passion! Joël avait sorti la Brasier pour emmener le reste de la famille.

À noter que trois véhicules retrouvaient la route après une restauration complète : la Renault AX de Hubert Defois, la Clément Bayard de Didier Lochin et l'incroyable Bédélia de Sébastien Richer .



Un peu d'humour avec les deux accessoires les plus prisés de ce rallye



Les chevaux (vapeur) attendent le retour de leurs maîtres partis regarder les vaches choyées par des robots

Le programme commençait par un pique-nique le samedi midi à l'ombre des tilleuls centenaires de notre hôtel.

L'après-midi une balade de 60 km nous transportait au cœur de la campagne mayennaise pour la visite du musée du cidre, la dégustation de pommeau, cidre et poiré fut appréciée par les participants.

En Mayenne il y a plus de vaches que d'habitants, il était donc logique d'aller à la rencontre de deux agriculteurs passionnés.

La présentation de cette ferme robotisée pour la traite et la distribution de nourriture surprit les passionnés de mécanique que nous sommes.

La langue râpeuse des petits veaux tout juste nés restera dans le souvenir des plus jeunes tandis que les affamés dégustaient les rillettes chaudes fabriquées localement.

Le reste de la journée et le repas barbecue se déroulaient sous le soleil chez le collectionneur Jean Luc Gaignard. Un endroit hors du temps, rempli de toutes sortes d'engins à moteur où toute production utilisant le plastique n'est pas admise. 11 pièces débordant de motos voitures

et machines en tout genre retraçant un siècle de locomotion, certains en oubliaient de manger !

Le lundi, dernier jour, nous étions reçus au cœur du château médiéval de Lassay pour une visite toujours baignée de soleil. Les propriétaires de ces lieux chargés d'histoire acceptèrent exceptionnellement de laisser rentrer nos machines d'un autre temps. En effet le plateau éclectique de voitures d'avant 1914 aurait comblé de joie les organisateurs les plus exigeants !

Après un déjeuner bien mérité chacun rejoignait l'hôtel pour repartir vers son domicile. Toutefois 40 personnes étaient encore présentes le lundi soir pour partager les derniers restes du banquet à l'ombre des tilleuls sans avoir à bâillonner aucun barde pour terminer cette parenthèse heureuse...



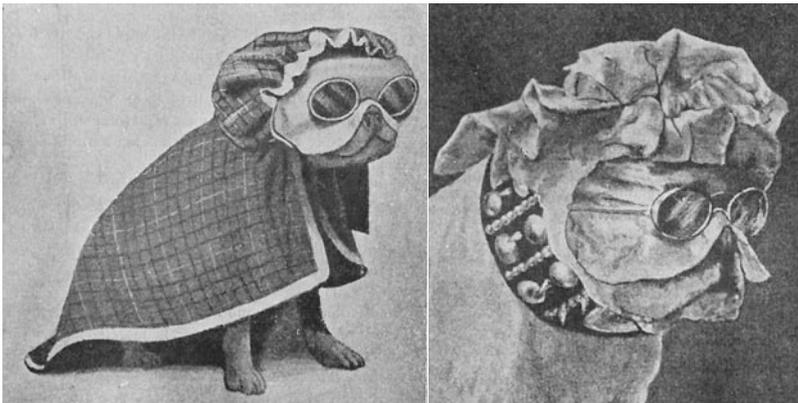
Le Bédélia à la parade avant le départ



Dans la cour du chateau de Lassay

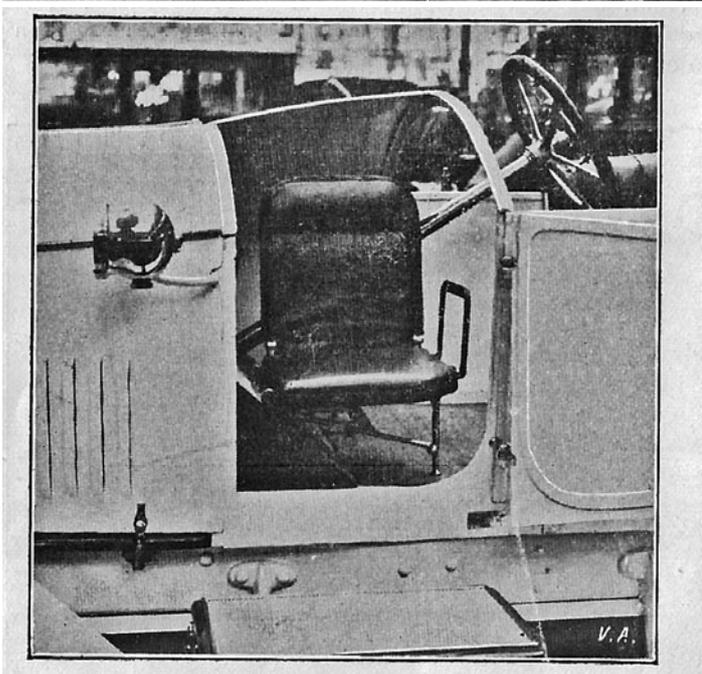


AU FIL DE NOS LECTURES



Pour rester sur l'accessoire vestimentaire à la mode de cet été 2020, voici de quoi habiller votre compagnon préféré lors de votre prochaine sortie en ancêtre.

(pauvres bêtes!)



Un emplacement très pratique et confortable pour le siège du chauffeur-mécanicien.

Photo prise lors du salon de 1910. Très instructif sur la considération que le carrossier avait pour les chauffeurs-mécaniciens, ainsi que le rédacteur de l'article dont nous tairons gentiment le nom.

(pauvres chauffeurs!)