



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

Une partie de l'histoire de notre club s'en est allée avec la disparition dans sa 95^{ème} année de Robert Lucas. Lorsqu'en 1937 son papa s'inscrit au club des Teuf Teuf, créé seulement deux ans auparavant, Robert a déjà 8 ans ! Leur voiture une occasion de 36 ans, un Vis-à-Vis de Dion, sera conservé amoureusement dans la famille jusqu'à ce jour. Bien sur elle continuera à participer aux rallyes des Teuf Teuf avec Albert, son fils, aux commandes. La passion familiale est toujours présente.

Colette Lucas, son épouse, prendra part à ses cotés à toutes les manifestations du club et en sera même la présidente entre 2011 et 2018.

Le conseil d'administration se joint à moi pour leur transmettre nos très sincères condoléances.

Rétromobile vient de fermer ses portes, malgré les manifestations très présentes de nos agriculteurs qui ont perturbé la circulation aux abords de Paris les entrées ont progressé de deux pour cent. Plus d'une vingtaine de nouveaux membres ont souhaité nous rejoindre lors de ce salon parisien.

Nous leur souhaitons la bienvenue et nous les informons que nous sommes toujours preneurs de texte pour enrichir une prochaine gazette, n'hésitez pas à partager vos bonheurs ou galères de restauration.

Pour ce numéro Pascal Le Polder vous présente un article en lien avec la marque Grégoire. Cet article me permet de remercier Corinne Cérède qui a souhaité dissoudre le 11 novembre 2023 l'Amicale Grégoire créée par son père Jean Michel en 1993.

A la suite de la dissolution de cette association, en sommeil depuis quelques années, une somme de plus de 2000 euros sera remise au club très prochainement, nous la remercions pour sa confiance.

Pascal ancien secrétaire de l'Amicale, mais heureusement toujours trésorier des Teuf Teuf, propose de mettre cette marque à l'honneur lors du prochain Paris Rouen en 2025.

Soyez attentifs aux prochains courriers, vous y trouverez bientôt l'inscription pour l'Assemblée Générale qui se tiendra à Aulnay-Sous-Bois dans les locaux du conservatoire Citroën le samedi 23 mars à partir de 9 h30.

Elle sera suivie d'un repas, puis nous aurons le plaisir de visiter la collection Citroën qui n'est pas habituellement ouverte au public.

Très prochainement vous recevrez aussi le bulletin de participation pour le rallye de printemps qui est comme chaque année ouvert aux véhicules construits avant fin 32. Cette année il se tiendra autour de Reims, Hervé Barroin vous a concocté une balade en terre Champenoise avec bien sûr une visite de cave, mais pas seulement, promis il y aura aussi de la mécanique !

Pour le reste des réjouissances n'oubliez pas de consulter le calendrier de la gazette 23 reçue en 2023.

Thierry Bergue

SOMMAIRE

Le mot du Président	1
Les Teuf-Teuf devant l'histoire	2
Roland Garros.....	6
Rétromobile	9
Hommage à Robert Lucas.....	11
Sur le marché.....	12
English translation.....	13

La Gazette

N° 024

janvier-février
2024



Dear members, dear friends

A part of our club's history has passed away with the death of Robert Lucas in his 95th year. When his father joined the Teuf Teuf club in 1937, Robert was already 8 years old! Their car, a 36-year-old Vis-à-Vis De Dion, will be lovingly kept in the family to this day. Of course, it will continue to take part in the Teuf Teuf rallies with Albert, his son, at the controls. The family passion is still there.

Colette Lucas, his wife, will take part in all the club's events alongside him, and will even serve as president between 2011 and 2018.

The Board of Directors joins me in sending them our most sincere condolences.

Rétromobile has just closed its doors, and despite the large-scale demonstrations by our farmers, which disrupted traffic on the outskirts of Paris, admissions were up by two per cent. More than twenty new members wanted to join us at the Paris show.

We'd like to extend a warm welcome to them and let them know that we're always on the lookout for material to add to a future issue of the Gazette, so please don't hesitate to share your catering tips and tricks.

In this issue Pascal Le Polder presents an article linked with the Grégoire brand. This article gives me the opportunity to thank Corinne Cérède, who has decided to dissolve the Amicale Grégoire, created by her father Jean Michel in 1993, on 11 November 2023.

Following the dissolution of this association, which has been dormant for several years, a sum of more than €2,000 will be donated to the club in the very near future, and we thank her for her confidence.

Pascal, former secretary of the Amicale, but fortunately still treasurer of Teuf Teuf, is proposing to honour this brand during the next Paris Rouen race in 2025.

Keep an eye out for future mailings, where you'll soon find registration details for the General Assembly to be held in Aulnay-Sous-Bois at the Citroën Conservatoire on Saturday 23 March from 9.30am.

It will be followed by a meal, after which we will have the pleasure to visit the Citroën collection, which is not usually open to the public.

You will also shortly receive the entry form for the spring rally, which is open every year to vehicles built before the end of 32. This year it will be held around Reims, and Hervé Barroin has put together a journey in Champagne country, including a visit to a wine cellar, but not only that - there'll be some mechanical stuff too, I promise!

For the rest of the festivities, don't forget to check the Gazette 23 calendar for 2023.

LES TEUF-TEUF DEVANT L'HISTOIRE

En 1980, l'ingénieur et historien de l'automobile Jacques Rousseau (membre n° 191 des Teuf-Teuf) écrivait cet article dans *le Fanatique de l'Automobile*.

Outre que, pour l'essentiel de ses remarques, cet article n'a pas pris une ride, il vous permettra de mieux connaître l'histoire des Teuf-Teuf.

C'est la raison pour laquelle nous le reproduisons ici.

Depuis 1960, le culte de l'automobile s'est développé à un rythme qui a déconcerté même ses plus fervents zéloteurs de la première heure ! Le mouvement est devenu mondial et ne connaît plus de limite et cette invasion pacifique a pris la proportion d'un raz de marée. Après les timides achats des premiers collectionneurs, un véritable négoce s'est établi, et les découvertes de voitures anciennes connurent une raréfaction diamétralement opposée à une ascension météorique des prix des voitures d'intérêt historique.

La voiture ancienne se tourna alors vers d'autres domaines : l'art, la mode, la décoration, les modèles réduits, le jouet même ! L'engouement inconditionnel pour tout ce qui est «rétro» a encore conforté la position de la voiture d'autrefois, ou même de celle d'hier. Tout naturellement, devant ce flot montant, une indispensable relève des «vieux» amateurs ou collectionneurs s'opéra au fil des années en même temps qu'une prolifération des groupements, clubs ou amicales consacrés à la voiture ancienne.

Né à l'origine d'un bouillonnement d'enthousiasme, ce mouvement n'est pas présentement exempt de désordres. Cédant au désir impatient, et compréhensible, de goûter aux joies de ce que fut l'automobile ancienne, de la faire revivre, certains semblent vouloir brûler les étapes et, pensant avoir déjà tout redécouvert par eux-mêmes, courent le risque de ne pas connaître ce que fut réellement l'automobilisme d'autrefois...

Faire revivre une épopée industrielle et sociale aussi gigantesque que l'épopée de l'automobile réclame impérativement une collaboration de tous ceux qui y portent intérêt, animés par une foi commune : les «vieux» encore valides et qui ont vécu les débuts, les «encore jeunes» qui ont connu le moyen âge de l'automobile et les jeunes, attirés, fascinés même par ces voitures différentes de celles de nos jours...

La bien regrettable pantomime qui marqua la réunion à Nancy de la Fédération Française des Automobiles d'Epoque donna l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire, car ce bouillonnement stérile va à l'encontre des objectifs souhaités...

Par hasard chronologique, l'irréversible mouvement français en faveur de la voiture

ancienne fête son cinquantenaire. C'est en effet en 1930 que se groupèrent les premiers «mordus» de l'automobile des vertes années...

Tout comme celle des créateurs des premiers véhicules, les efforts de ces pionniers de la première heure doivent être soulignés et tirés de l'oubli; de même que l'énergie déployée dans un passé plus récent par ceux qui ont oeuvré et continuent à le faire, pour la sauvegarde et le rayonnement de l'automobile en France...

1930 : Quand on parlait déjà... d'ancêtres et de vétérans.

Cinquante années nous séparent déjà de cette année «trente», où l'automobile a déjà droit de cité, mais côtoie encore beaucoup de souvenirs « fin du XIXe ». Et si Paris est peuplé de taxis Citroën C4 et Renault Monasix, les tramways partagent les chaussées avec de nombreuses voitures à chevaux, tandis qu'aux portes (étroites) de la capitale, les barrières d'octroi sont toujours là, même si cette administration a cessé de fonctionner l'année précédente.

Des «vieilles voitures» et de «vieux camions», disons d'avant 1914, il en circule encore, mais peu; le trafic ne comprend plus guère que des véhicules d'après 1920, et les «très vieilles» ont déjà gagné des retraites cachées ou lointaines.

La préservation de ces voitures ancêtres avait déjà donné lieu à de remarquables expositions, et, ce, dès le Salon de l'automobile de 1907 durant lequel l'Automobile-Club de France avait organisé une «rétrospective» qui, de nos jours paraîtrait fabuleuse: toutes les championnes 1890/1905 étaient là ! (on devait en revoir une partie lors de l'exposition de... 1937).

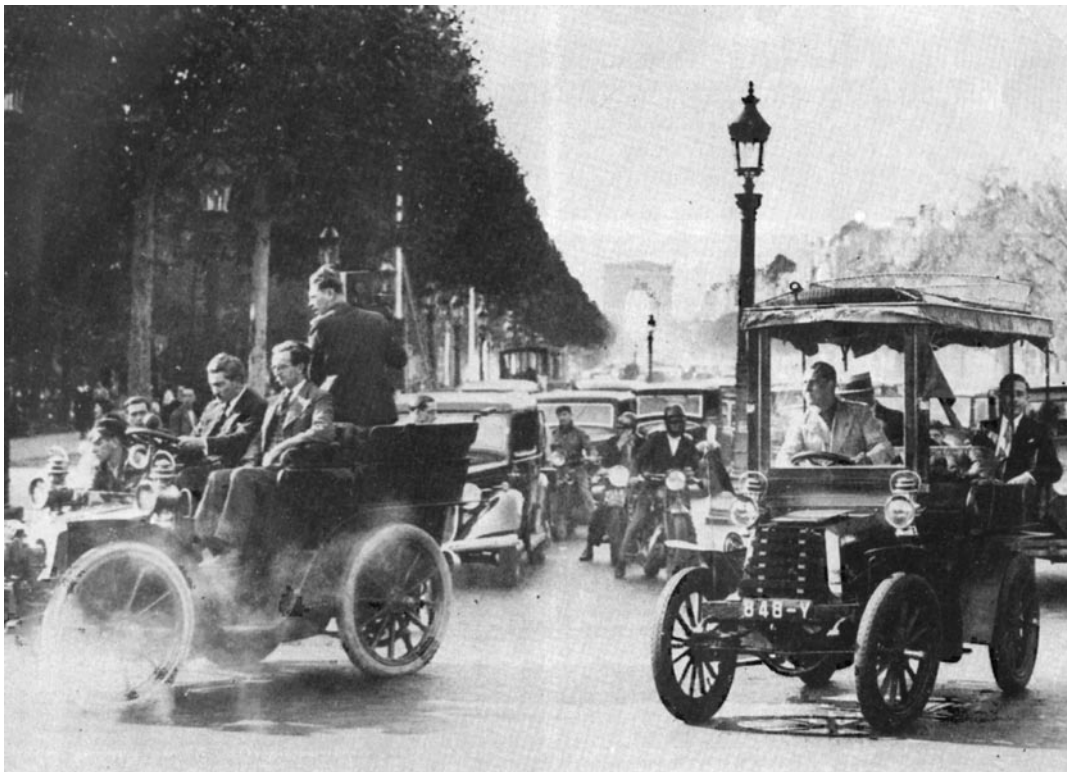
C'est toutefois en juillet 1930 que se situa le premier grand rassemblement de voitures anciennes, avant même que ce mouvement de masse gagnât les milieux britanniques et américains. Haut lieu de l'industrie et du négoce de l'automobile, la Porte de Champerret servait de lieu de rendez-vous à ces nombreuses voitures toutes d'avant 1910 ! Au volant se trouvaient de nombreux membres de la profession automobile, conduisant soit une voiture personnelle précieusement conservée, soit une voiture de famille, soit, pour de nombreux garagistes, une voiture d'un «vieux client»...

Beaucoup de ces amateurs se connaissaient, exerçant leurs activités dans les «secteurs» annexés par l'automobile : le 17e arrondissement, Levallois-Perret, Neuilly, Courbevoie, Suresnes, Puteaux. L'idée de se grouper en association vint d'elle-même: comme en aviation, il y eut les «vieilles tiges», vinrent les «vieux du volant» ou les vieux du «macaron», organisant des sorties remarquées et sympathiques, telles que la randonnée La Queue les Yvelines-Versailles, à laquelle participa Monsieur François Pozzoli, père de notre directeur, Serge Pozzoli, au volant d'une Rheda !

Dès cette époque naquit l'idée de regrouper ces associations en un club unique de **2**

plus grande importance et placé sous le patronage de l'Automobile-Club de France.

L'idée prit corps dès 1932, soutenue par des personnalités enthousiastes telles que Hippolyte Panhard, Paul Panhard, le Marquis de Dion et d'autres personnalités assez «colossales» du monde de l'automobile. Finalement, le 20 décembre 1935, le premier grand club français de voitures anciennes naissait officiellement sous l'appellation «d'Association des Propriétaires de vieilles Voitures Automobiles» qui, très peu de temps après, entraînait dans le monde de l'automobile sous le nom évocateur de «Club des Teuf-Teuf».



une des premières sortie des Teuf-Teuf en 1935

Le premier président n'en fut autre que Monsieur Hippolyte Panhard lui-même, à qui revient l'honneur d'être le membre n° 1 du club et qui d'ailleurs n'avait pas attendu la reconnaissance définitive des Teuf-Teuf pour participer au rallye des ancêtres à la barre de sa 2 HP 3/4 Panhard et Levassor de 1891; ce dog-cart portant le n° de série 102 est pieusement conservé à l'Automobile-Club de France.

Pendant les quatre années qui suivirent, nombreux furent les adeptes du nouveau club qui lui imprimèrent un dynamisme combinant à la fois l'amitié et l'entraide pour la remise en état des véhicules anciens, tâche bien obscure à l'époque.

Parmi ces adeptes de l'âge tendre des Teuf Teuf, citons le collectionneur Jean Djaniguian (n° 2), Casimir Lalanne (n° 8), René Donnay, administrateur de Chenard et Walcker (n°

20), ainsi que des éléments qui, par la suite, jouèrent un très grand rôle dans l'orientation du club : Albert Lucas (n° 22), Albert Mansion (n° 29) ainsi qu'André de Nève (n° 6), ce dernier ayant assuré la présidence au lendemain de 1945.

La période de stagnation de l'occupation ne fut pas tout à fait perdue, car les amateurs opérèrent un repli sur eux-mêmes en complétant leur documentation et en prenant encore plus conscience de la valeur des véhicules. C'est ce qui explique la considérable expansion et le renom qu'allait connaître ce club «pensé» 15 ans plus tôt, au cours de la décennie 1945/1955 où il demeurait seul de son espèce...



*l'ex-président De Nève à bord de l'Alcyon 1906
du Dr Guihery-Le-Rolland aujourd'hui propriété
de Hervé Barroin*



*les Mansion père et fils en fin de restauration de la Renault de Marcel
Renault vainqueur de la course Paris-Vienne en 1902.
Cette voiture fait aujourd'hui partie de la collection Renault*

Voitures vénérables, activités juvéniles

Après 1945, le monde de l'automobile ancienne fut soumis à 2 épreuves bien opposées.

D'une part, la triste et inexorable disparition des grands hommes qui avaient créé l'automobile et aidé les «Teuf Teuf» à leur naissance : De Dion, Bugatti, Delage, H. Panhard et maintes autres grandes figures. Continuer à faire connaître leur œuvre devenait un devoir de reconnaissance.

D'autre part, l'éveil du formidable engouement pour l'automobile ancienne prenant naissance dans les pays hautement motorisés, et qui voulaient acquérir «ce que l'on avait construit autrefois», sachant que la France, avec l'Allemagne, avait été le creuset de l'automobile.

A ce titre, hélas, maintes pièces de haute valeur prirent le chemin des USA ou de l'Australie. Fort heureusement, la majorité resta sur place et le nombre des adeptes des Teuf Teuf monta en flèche. Par un juste retour des choses, de très nombreux Britanniques et même des Américains s'inscrivirent au club français, et non des moindres: le grand journaliste SCH. Davis, vainqueur des 24 Heures du Mans en 1927, le pilote Fotheringham Parker, le bijoutier londonien Thomas Lightfoot, du côté anglais; pour les Américains, relevons les noms de Cameron Peck, à la fabuleuse collection, et de Win. Pollock.

La carte de membre n° 100 fut attribuée à un ingénieur des Mines du Pas-de-Calais, particulièrement bien placé pour apprécier l'ingéniosité mécanique de son vis-à-vis De Dion Bouton 3 1/2 HP de 1899.

A cette époque, toutes les adhésions étaient ratifiées par le Président de l'Automobile-Club de France, le Comte Hadelin de Liedekerke Beaufort, attestant des liens unissant les Teuf Teuf au grand club français, une tradition qui devait être reprise après 1976...

Grandes initiatives régionales : clubs et collections

Après 1955, la prise de conscience en faveur de la voiture ancienne gagna les grands centres traditionnels de province associés à l'histoire de l'automobile.

A Lyon, sous l'impulsion de l'écrivain P. Melot, grand ami de l'automobile, se fonda l'Association des Amateurs d'Automobiles, un club harmonisé avec l'effort de récupération de matériel ancien entrepris par Henri Malartre.

Au Mans, des membres de l'Automobile Club de l'Ouest, groupés autour de M. et Mme De Lassée, jetèrent les bases d'une active section de voitures anciennes, organisant des manifestations routières de grande valeur et rassemblant des voitures en vue d'un musée.*

Ce même souci présida à la création de l'Association des Amis de l'Histoire de l'Automobile.

A.A.H.A. créée à Paris par Serge Pozzoli et Jacques Rousseau avec le support de la Société des Ingénieurs de l'Automobile S.I.A. et l'aide matérielle de l'Union Technique de l'Automobile (U.T.A.C.) pour le stockage de voitures destinées à un grand musée parisien de l'automobile (1957). D'autres associations locales, ainsi que des clubs dédiés à des marques, commencèrent à se multiplier, alors que plusieurs amateurs provinciaux constituaient de véritables collections dignes d'être présentées au public.

Idée d'une fédération : l'indispensable coordination

Peu après 1960, une étape d'importance fut franchie : à Lyon, H. Malartre ouvrait en 1961 son remarquable musée installé dans le château de Rochetaillée S/Saône; peu après, B. et M. Th. De Lassée inauguraient, au circuit des 24 Heures, un musée ouvert au public.

Une grande randonnée de voitures anciennes Lyon-Le-Mans, organisée en 1962, marqua cette double naissance. Un an après, c'est le rallye Paris-Genève-Turin qui marquait la création du premier organisme européen: la Fédération Européenne des Voitures Anciennes, F.E.V.A. qui deviendra la F.I.V.A. après l'entrée des Britanniques dans cet organisme international et, plus tard, agréé par la Fédération Internationale de l'Automobile.

Pendant les années qui suivirent, clubs et collections se multiplièrent encore; tout naturellement, dans ce milieu tout «neuf» de la voiture ancienne, chacun suivait sa propre initiative, ce particularisme ne pouvant plus être accepté en raison même de l'importance du mouvement national. En 1966, la «tournée» des collections et musées de France constituait déjà une solide histoire de l'automobile. Une coordination nationale de l'action de ces clubs et musées devenait très souhaitable, dans l'intérêt même de ceux qui avaient créé d'aussi remarquables musées que Clères, Rennes, Bègles, Sury-le-Comtal, Vatan ou Orgon, pour n'en citer que quelques-uns. Ainsi naquit l'idée d'une Fédération Française de l'Automobile d'Epoque (F.F.A.E.) créée le 15 décembre 1967 par sept clubs fondateurs, comme le rappelait le regretté J. Blomet.

Pendant dix années, en dépit de nombreuses et compréhensibles divergences de vue, et sous l'orientation de trois présidents successifs, la F.F.A.E. fit œuvre utile en s'attachant à la résolution de problèmes d'harmonisation portant sur :

- l'identification des véhicules anciens — l'unification des règlements des manifestations
- l'unification des contrats d'assurances
- la codification des relations avec les pouvoirs publics locaux.

Malheureusement, la position juridique réelle de cette fédération demeura précaire. Et si, sur le plan de sa représentativité internationale, elle a finalement réussi à se faire admettre pour la F.I.V.A. comme le pouvoir français unique en matière de voitures anciennes, son rattachement national à une autorité officielle de tutelle demeure à préciser. L'avenir **4**

de la F.F.A.E. peut dépendre largement de ce dernier problème, et il serait souhaitable pour l'automobile ancienne en France de trouver une solution durable et féconde.

L'automobile ancienne, demain et après-demain

En remontant ainsi aux sources mêmes de la préservation et de la promotion de la voiture ancienne en France, entreprise déjà âgée de 50 ans, on ne peut que constater de manière évidente combien les propos inconsistants de Nancy n'ont aucun rapport avec les traditions et les moyens de préparer l'avenir.

La F.F.A.E. a accompli une œuvre utile et il est inique de le nier ; mais elle est victime de la prolifération de « clubs » dont la multiplicité ne fait qu'affaiblir l'action et la notoriété de chacun d'eux. Dans le même esprit, la pluralité des clubs d'une même marque est une inadmissible utopie. L'union fait la force, et la connaissance approfondie de l'automobile ancienne, à l'histoire complexe, en demande beaucoup.

Pourquoi donc ne pas se grouper en clubs puissants, à l'image des clubs régionaux, en instituant d'actives sections locales ?

Y-a-t-il besoin d'une telle mosaïque pour profiter pleinement d'une légitime passion ?

C'est dans ce sens qu'une F.F.A.E. consolidée devra agir, en s'inspirant de ce que vient de faire le club doyen : le Club des Teuf Teuf, alias Association des amateurs de véhicules automobiles anciens.

Intégré depuis 1969, à la Fédération Française des Clubs Automobiles (F.F.C.A.), le club tint son assemblée générale le 19 janvier dernier à Paris. Au cours de cette réunion, à laquelle assistaient 97 % des membres inscrits (présents et représentés) il a été décidé à l'unanimité (moins une abstention) de restructurer le «Club des Teuf Teuf» en 2 divisions autonomes, mais complémentaires :

les « Teuf Teuf », division originelle du club, admettant tous les véhicules construits depuis les origines jusqu'à la fin de l'année modèle 1914 (avec extension à 1917 pour les USA et 1918 pour l'Espagne). Cette division est celle des véhicules de l'âge du cuivre et du bois.

les «18-12», division qui admet tous genres de véhicules construits entre la reprise des fabrications après l'Armistice de 1918 (année modèle 1919) et la fin de l'année-modèle 1912.

Cette division est celle «les véhicules de l'âge de la tôle et du nickel - avec les débuts du chromage - véhicules qui précéderont immédiatement les modèles renouvelés lancés au lendemain de la dépression économique mondiale de fin 1929/début 1933.

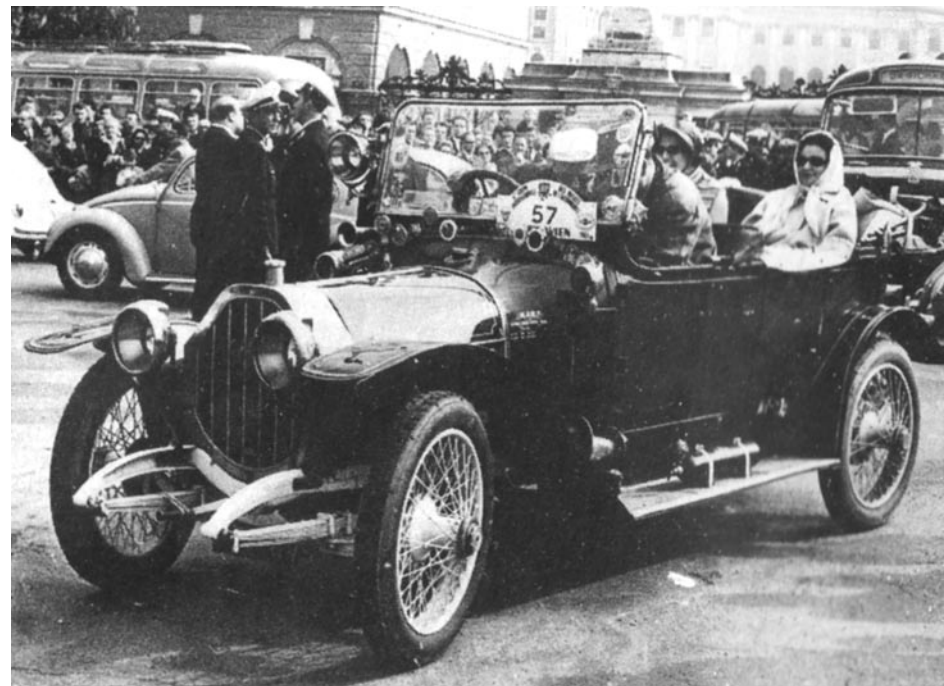
Pour la première fois, la classification entre deux époques complémentaires de haut intérêt s'appuie sur des données technologiques fondées, et non pas un simple découpage chronologique arbitraire. D'autre part, une délimitation de ce genre, dont le caractère est définitif et permanent évite de déformer les époques de l'histoire en admettant dans chacune

d'elles des voitures de construction plus récente.

Ainsi les «vétérans» ou Teuf Teuf, d'une technologie qui leur est propre, demeureront toujours l'avant 14 (ou 17) !

Pour faire revivre cette période de naissance de l'automobilisme, Le Fanatique de l'Automobile consacrera désormais une page de photographies d'ancêtres et de vétérans particulièrement représentatives de leur époque, dans chaque numéro.

1965 les voitures du rallye Paris-Wien arrivent après 1200 km dans la joie et la bonne humeur propres au club des Teuf-Teuf



ROLAND GARROS

Notre cher trésorier et ami vous raconte ici la vie de Roland Garros, plus connu pour avoir donné son nom au temple du tennis français que pour sa vie aventureuse de pionnier de l'aviation.

Mais surtout il fut un concessionnaire et grand amateur des voitures Grégoire, et cela ne pouvait échapper à celui que nous surnomons affectueusement le «concessionnaire Grégoire de Seraincourt»

Connaissez-vous ce grand tennisman ?

NON, c'est normal, il a très peu joué au tennis mais il a fait tant de choses en si peu de temps, que je ne pourrai pas tout vous raconter, aussi, j'ai choisi de vous raconter les liens qui existent entre lui, Poissy et ma voiture.

En effet Roland Garros est venu à Poissy entre 1908 et 1910 mais auparavant je dois vous dire que Roland est né à Saint Denis de la Réunion le 6 octobre 1888. En 1892 la famille s'installe en Indochine à Saïgon ou son père s'établit comme avocat.

En 1899, à l'âge de 11ans, il n'y a pas de lycée à Saïgon, il est accueilli en France et poursuit ses études seul sans ses parents à Paris au lycée Stanislas, mais rapidement atteint d'une grave pneumonie, il part pour Cannes puis regagne à Paris le lycée Janson de Sailly pour son année de terminale en philo.

Il est sportif, cycliste, champion de France interscolaire de vitesse sous le pseudonyme de « Danlor » (anagramme de Roland) afin que son père ne soit pas averti.

Il entre au stade français en 1906 section rugby et très accessoirement le tennis.

Il a 20 ans en 1908, récemment diplômé de HEC le 18 juillet, souhaitant acquérir la pratique du commerce pour y compléter ses connaissances théoriques il décide de s'adresser sans aucune recommandation à la société Grégoire qui est l'une de ces nombreuses marques automobiles implantées en région parisienne et il y rencontre son directeur commercial Jacques Hinstin.

L'usine est à Poissy mais son siège social du 21 rue Godot de Mauroy est transféré le 22 juillet 1908 au 2 boulevard de Villiers à Levallois Perret. Elle y restera jusqu'au 20 octobre 1909 pour s'installer 5 rue de la Révolte à Neuilly sur Seine.

La marque a une très bonne réputation, c'est un constructeur à part entière de voitures fiables à 2 puis 4 puis 6 cylindres.



Malgré de nombreuses candidatures concurrentes, il est embauché par Les Automobiles Grégoire comme vendeur le 1^{er} septembre 1908, il tiendra le stand Grégoire du 11^{ème} Salon de l'Auto du 28 novembre au 13 décembre 1908 au grand palais à Paris. Durant le salon il est décidé de créer une succursale en Angleterre et on proposera à Roland de la diriger, mais il refusera.

Son premier fichier client repose sur 3 réseaux :

- les anciens de JANSON DE SAILLY

- les anciens de HEC

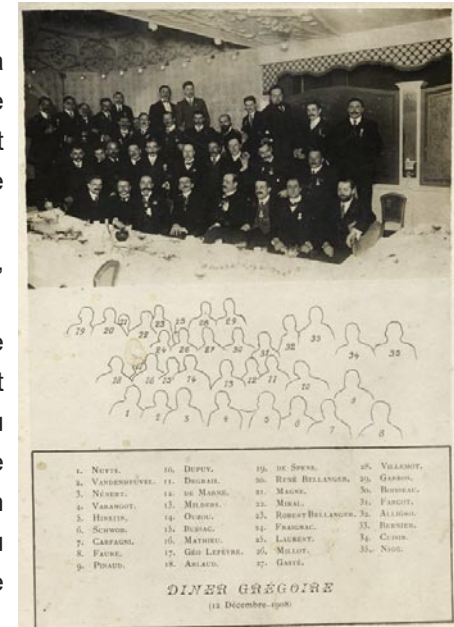
- ses camarades du Stade Français section rugby

Rapidement il ajoutera à cette liste, les pilotes du monde aérien, les journalistes, les cercles mondains.

Le 12 décembre 1908 il participe au dîner de la maison Grégoire, 35 invités, les cadres de l'usine dont Jacques Hinstin, les pilotes De Marne et Gaste, des journalistes et de nombreux agents de la marque.

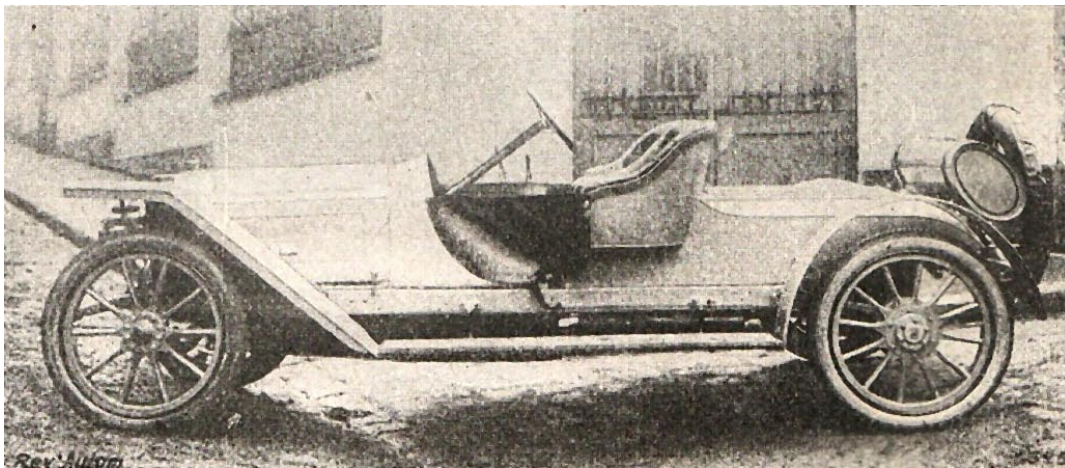
L'ambiance est explosive, on y boit, on y chante, Roland est habitué à cette vie nocturne parisienne.

Peu après le salon, il a envie de monter sa propre affaire. Entreprenant et impatient, il rachète début 1909 un fonds de commerce automobile sise au 6 avenue de la Grande Armée au pied de l'Arc de Triomphe. C'est la concession «Sizaire et Naudin Automobiles» filiale du «Grand Garage Sizaire» du 43 rue de Richelieu à Paris (aujourd'hui brasserie Naï).



Il passe donc très rapidement du statut de salarié à celui de concessionnaire et baptise son affaire «Roland Garros voiturettes de sport». Il réalise cette opération sans l'aide de son père qui voulait faire de lui un avocat et qui lui a coupé les vivres après leur brouille. C'est le père de Jacques Quellenc, camarade de promotion qui lui consent un prêt. Sa famille ignore que Roland a ouvert ce magasin de vente d'automobiles, il leur dit poursuivre ses études de droit.

Grégoire fournit déjà de nombreuses automobiles à ses clients aviateurs. Devinant qu'une clientèle jeune et sportive prendrait vite le goût de l'automobile, Roland demande à l'usine de lui dessiner et fabriquer sur un châssis 4 cylindres 13/18 CV une voiture à l'allure sportive avec deux baquets pour les châssis courts et une place supplémentaire sous un rideau de lamelle de bois à l'arrière sur un châssis long, sans grand confort 6



mais légère et de lignes simple, contrastant avec les grosses limousines et les doubles phaétos et qui devraient plaire à toute une nouvelle génération. Ce sera le seul modèle qu'il vendra en exclusivité.

(C'est une de ces voitures que j'ai achetée en février 1995 au musée automobile de Clères au nord de Rouen)



Ses clients, recrutés parmi des jeunes gens fortunés, connus au lycée Janson de Sailly, à HEC ou au Stade Français, se feront photographier devant sa boutique en souvenir de leur achat et passage.

Mais c'est aussi et surtout une clientèle d'aviateurs qui est visée.

La situation de Roland s'améliore, avec un peu de chance dans ses affaires, il acquiert une certaine aisance qui lui permet de quitter sa petite chambre de la Rue des Acacias pour une confortable garçonnière au 7 rue Lalo dans le 16^{ème} arrondissement de Paris tout près de la Place Dauphine.

L'habitude naît de se retrouver entre amis dans un bistro près de l'Opéra, 24 rue du Quatre Septembre.

Cela mérite d'être conté, car la réputation du patron était due à ce qu'il faisait venir ses vermouths directement de Turin, il s'appelait Francesco Cinzano.

Moins d'un an après son entrée dans la vie active il a réuni les 10 000 francs qui lui seront nécessaires à l'acquisition de son premier avion.

En août 1909 Roland Garros assiste à la «grande semaine d'aviation de la Champagne» sur le terrain de Saponcourt près de Reims.

C'est là qu'il décidera d'être aviateur.

En octobre 1909, il se rend au Grand Palais à Paris où a lieu le premier Salon de la Locomotion Aérienne,

(le 1^{er} Salon International de l'Aéronautique du 24 au 30 décembre 1908 au Grand Palais était en fait un salon annexe au Salon de l'Automobile. C'est du 25 septembre au 17 octobre 1909 que le 1^{er} salon exclusivement aéronautique eut lieu également au Grand Palais)

Il y a un stand GREGOIRE et un avion de la marque y est exposé.

Mais Roland sera enthousiasmé par un autre appareil exposé sur le stand Clément Bayard, un minuscule engin volant, le Santos Dumont XX baptisé «la Demoiselle» pesant 143 kg, moteur Dutheil Chalmers de 24 cv à 2 cylindres opposés, doté d'une envergure de 5 mètres, construit chez Darracq. Une quarantaine d'avions sont commandés lors du salon et Roland en achète un aussitôt pour 7500 francs.

Roland est au tournant de sa vie et partagé entre une activité commerciale automobile confortable et l'aventure de la jeune aviation et..., il choisit l'aviation. Son avion lui sera livré à Issy les Moulineaux en juin 1910.

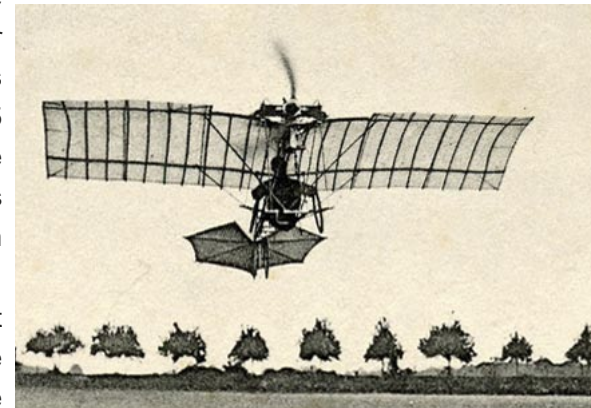
Dès lors, il se consacre essentiellement au pilotage aérien, confiant son magasin à des remplaçants.

Le 14 juillet 1910, c'est la fête de l'Étang du Puits.

Organisée pour la deuxième année consécutive par l'usine Grégoire, on y retrouve des clients invités, mais aussi la direction de l'usine et les agents de la marque. Roland y a été invité mais n'y participera pas, il a signé son premier contrat d'exhibition pour voler ce 14 juillet 1910 à Cholet. La Demoiselle est acheminée en train depuis Paris.

Roland et son ami Jacques rejoignent Cholet par la route, 350 km dans la journée dans sa Grégoire de la maison Garros avec 2 baquets d'essai montés à la hâte. Exposés aux quatre vents et à tous les autres éléments d'inconforts de l'époque le voyage sera épique.

Roland repart de Cholet en direction de Nantes avec Baré son agent. Les yeux protégés par de grosses lunettes, sa casquette traditionnellement vissée à l'envers, la visière protégeant sa nuque, il pleut un peu, et Roland et Baré ont serré le col de leur veste de cuir.





Les crevaisons font partie du voyage (d'où l'intérêt de voyager à deux) ils arriveront à Rennes crottés de la tête au pied.

Mais se consacrer à l'aviation est incompatible avec la gestion de son magasin. Dès août 1910 Roland étant de plus en plus absent, son magasin est moins prospère et il cherche à le revendre.

Quand Roland est victime de son premier accident aérien sérieux lors d'un atterrissage à Versailles, suite à une panne moteur, il est très commotionné, décision

est prise de le raccompagner chez lui rue Lalo plutôt qu'à l'hôpital, par son mécanicien Romain.

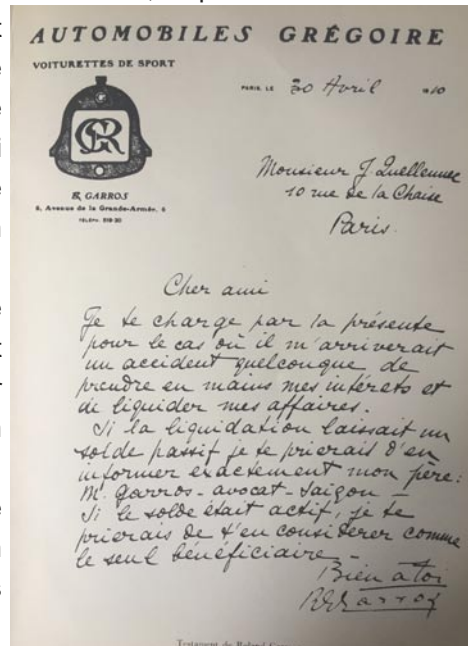
Installé dans la Grégoire tant bien que mal, ne pouvant s'asseoir, il est sur le côté, les jambes pliées se soutenant par les bras, Romain à beau rouler lentement, chacun des cahots jusqu'à la Porte Dauphine lui arrache un gémissement.

Roulant un jour de septembre 1910 sur la route de Paramé à Saint Malo, en compagnie de l'un de ses nombreux amis journalistes, Gallet, il voit venir vers lui deux calèches qui se suivent. Au moment de les croiser, un gamin accroché aux ressorts de la première voiture saute sur la chaussée et la traverse juste devant la Grégoire.

Coup de frein désespéré de Roland qui parvient à l'éviter, le petit acrobate est suivi d'un second moutard qui, lui, se jette littéralement sous la roue de l'auto. Roland sent sa voiture se soulever un peu sur une chose molle, freine et bondit pour aller ramasser le malheureux qui se tord de douleur dans la poussière. Mais le gosse se relève rapidement, fait quelques pas en déclarant qu'il n'a pas trop mal.

Le magasin rue de la Grande Armée périclité rapidement, malgré les renflouements d'argent provenant des meetings et des soins apportés par ses amis et surtout Jacques Quelleneq, décision est prise de vendre l'affaire des automobiles.

Jacques propose à Roland de s'occuper de liquider son affaire au mieux et Roland établit un testament lui demandant de liquider ses affaires «au cas où il lui arriverait quelque chose».



En effet, ayant été remarqué pour différents vols plus ou moins involontairement acrobatiques en octobre 1910, il signe son engagement dans la «Moisant's International Aviators Ltd» et participe pendant près de 6 mois à une série d'exhibitions aériennes à travers toute l'Amérique, États Unis, Mexique, Cuba...

Il a vendu des Grégoire de son dessin aux pilotes Batiat, Gabriel, Busson, Bielovucie, Paulhan, Mamet, Martinet, Hanriot, Rigal, Latham, Rolls, Tabuteau, Dufour, Noel, Bréguet, Olieslager, Garnier, Brandel, Taurin, Grahame White, Thomas, Martin, Legagneux, Vidart, Bregi.

En septembre 1911 Garros est à nouveau près de Saint Malo pour ses tentatives de record en altitude sur Blériot, la nouvelle péripétie. Roland est au volant de sa Grégoire 6 cylindres avec pour passagère la belle Raymonde de Laroche, (qui se fait appeler Baronne) pionnière de l'aviation également.

À l'arrière ont pris place sur le minuscule siège, Charles Voisin et François Toché, jeune journaliste.

Ils sont en route pour Dinard

Pour éviter un nuage de poussière soulevé par une voiture qui le précède, Garros choisit d'emprunter une route perpendiculaire, il donne un coup de volant inattendu et brusque pour l'emprunter. Il a alors l'intuition que quelque chose de bizarre se passe derrière son dos. Jouant du volant, du levier de vitesses, des pédales et du levier de frein, il parvient à obtenir une reprise élégante après un si beau virage. C'est alors qu'il jette un regard sur ses passagers arrière.

Ses deux passagers ont littéralement décollé de la voiture, planant avant d'atterrir brutalement sur la chaussée. Les deux hommes sont blessés mais debout. Charles est le plus touché, il a un rein de démis. Toché a le visage et un bras ensanglanté. Roland ne peut étouffer un fourire alors que Raymonde l'invective. Immédiatement, un attroupement se forme et tout à coup un garçonnet se fraie un passage dans la foule et se précipite sur Roland,

«Bonjour monsieur, vous ne me reconnaissez pas ?»

Roland reste muet

«Mais si monsieur, je suis le petit garçon que vous avez écrasé l'année dernière»

Cette réflexion transforme la grimace de Charles en sourire, ils repartent mais la journée ne sera pas aussi joyeuse que souhaitée.

En septembre 1910, il atteint la vitesse folle de 150 km/h sur son avion «la Demoiselle»

En 1911, record d'altitude 3910 m puis rapidement 5610 m.

1912 et 1913 seront les années de nombreux meetings et records.

Le 23 septembre 1913 il accomplit l'exploit pour lequel il reste le plus connu, la 1^{ère} traversée d'un seul coup d'aile de la Méditerranée Fréjus-Tunis 730 km en 7 h 53' soit 101km/h de moyenne. Marcelle Georges est la compagne de Roland et elle le suit **8**

partout, elle sera la seule femme civile sur le terrain de Fréjus pour le voir partir. Jean Cocteau qui écrira plus tard un poème sur Roland intitulé «le Cap de Bonne Espérance» y évoque la jeune femme au manteau de skunks.

Roland restera fidèle à la marque et continuera à rouler en Grégoire jusqu'en 1913 dans sa nouvelle 6 cylindres avant d'acheter une Bugatti 5 litres type 18 qui porte son nom (il y en aura 7 de construites, seule la sienne, numéro de châssis 474 est survivante au musée Louwman aux pays bas, c'est la Black Bess).

En août 1914, il s'engage volontaire simple soldat en tant que pilote pour exécuter des essais, de l'observation, et de la chasse aérienne alors que les français nés aux colonies n'étaient pas tenus à la conscription.

En octobre 1914, il est affecté à l'escadrille du camp retranché de Paris et c'est à cette occasion qu'il fera la mise au point du tir à travers l'hélice imaginé par son ami Saulnier. Il établira un rapport dans lequel il définit un avion de chasse monoplace tel qu'il sera utilisé par tous les pays pendant des décennies.

Suite à un atterrissage forcé en terre ennemie le 18 avril 1915 il sera fait prisonnier 3 ans en Allemagne. Il réussit à s'évader, et après un repos en France, il reprend du service sur un Spad XIII à moteur Hispano 200 cv

C'est le 5 octobre 1918 la veille de ses 30 ans, lors d'une patrouille, qu'il est entraîné à l'intérieur des lignes ennemies dans un combat avec 6 Focker D VII. Son avion explose en l'air, il est retrouvé dans le secteur de Vouziers à Saint Morel sans savoir s'il a été abattu ou s'il a été victime du tir à travers l'hélice, une pale de l'hélice ayant été retrouvée brisée. C'est à Vouziers qu'il sera enterré.

C'est en 1927 que les 4 mousquetaires, Jean Borotra, Jacques Brugham, Henri Cochet et René Lacoste» remportent la coupe Davis, devant donc se jouer en France l'année suivante (ils la remporteront 6 fois entre 1927 et 1932). Il est décidé de construire un stade de tennis dépendant du Stade Français, c'est son président Emile Lesieur qui proposa de le baptiser «Roland Garros» en souvenir de son camarade de promotion HEC et honorer la mémoire de ce pilote exceptionnel.

Pascal LE PODER

Sources : mémoires présentés par Jacques QUELLENEC

Roland GARROS pionnier de l'aviation de Jean-Pierre LEFEVRE-GARROS

Roland GARROS mémoires de Jean-Pierre LEFEVRE-GARROS

Photos A1 Mr DE SPENS

Photos jules BEAU archives nationales

Photos et archives pascal LE PODER

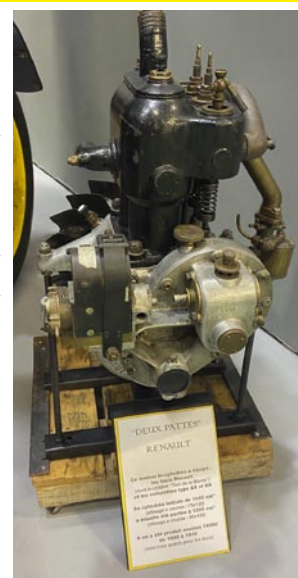


RÉTROMOBILE

Comme chaque année, nous présentons une sélection de voitures sur le stand offert par Rétromobile, avec Renault qui fête ses 125 ans pour thème

Cette année, 9 véhicules construits entre 1900 et 1925 par la marque au losange, étaient proposés. Un moteur bicylindre de Renault AX ainsi qu'une maquette de la première boîte de vitesses imaginée par Louis Renault complétaient le décor. Pour l'occasion, Bernard, notre secrétaire, dédicait son dernier ouvrage de la production Renault réalisée entre 1898 et 1925.

Ce premier tome est le fruit d'une collecte de documents originaux sur les véhicules ; tracteur, camion et autres constructions de la firme de Billancourt depuis de nombreuses années. Il est toujours disponible au prix de 30 euros auprès du Club.



La présentation statique est bien sûr complétée par une proposition dynamique à l'extérieur du hall 1 deux fois par jour. Ces sensations de conduite que nous connaissons ne sont pas accessibles facilement pour les non-initiés. Pour bon nombre de ces visiteurs, cette balade dans un véhicule centenaire, même sur quelques centaines de mètres, laisseront des émotions inégalées, surtout aux enfants, pour longtemps.



C'est pour tous ces moments de partage que je souhaite remercier les propriétaires qui nous ont fait le plaisir de mettre à disposition les véhicules en n'hésitant pas à traverser la France pour certains. La palme revenant à Antonio Calleri pour l'envoi de sa type G depuis l'Italie et à Renault Classic pour le prêt de trois voitures exceptionnelles.



Quelques belles voitures du début de l'automobile se laissent admirer sur le salon.

Je citerai la voiture de marque Laperelle de 1901 qui dissimule un moteur mono De Dion de 8cv un peu perdu sous son très long capot... Elle est disponible à la vente chez nos amis de Prewarcar.

Ou encore la fabuleuse De Dion 30 HP de 1908 avec un splendide moteur 4 groupes de 4,941 litres (395 000 euros tout de même) mais c'est sans doute la Fiat de 1907 de



130 HP qui remporte mon coup de cœur avec son moteur de compétition de plus de 16 litres de cylindrée avec soupapes en tête disposées en V à 90°. Cette voiture pilotée par Felice Nazzaro remporta le Grand Prix de l'Automobile Club de France. Cette merveille participait chaque jour aux démonstrations dynamiques et là, c'était nous qui

devenions spectateurs, voire même passagers, attentifs à chaque retour de la Bête pilotée par le conservateur du musée de Turin où elle est visible habituellement.

Vous pouvez voir d'autres images et vidéos sur notre site <https://www.teufteuf-vccf.org/>

Mais la fête n'aurait pas été complète sans tous les membres qui sont passés nous voir et partager un moment de convivialité dont les Teuf-Teuf ont fait une religion.



Nous comptons sur vous pour l'édition 2025 !

Texte : Thierry Bergue
Photos : Thierry Bergue
& Prewarcar

HOMMAGE à **Robert LUCAS** Membre d'honneur

Robert nous a quitté le 31 janvier dernier dans sa 95^{ème} année.

C'était le plus ancien membre du club, mais aussi une partie de l'histoire et de la mémoire de notre club et pour beaucoup c'était un ami.

Il est né en 1929 à Boulogne-Billancourt, un des berceaux de l'automobile Française, un père dans la mécanique, il a suivi cette voie en gérant une entreprise de mécanique.

Il a vu naître le club des Teuf-Teuf du haut de ses 6 ans et à 8 ans il était déjà "membre du club des Teuf-Teuf par filiation" car son père Albert s'était inscrit au club le 30 Juillet 1937 avec le Vis à Vis De Dion Bouton que nous connaissons tous.

Robert a connu TOUS les présidents du Club !

- Hyppolyte Panhard (1935-51)
- André de Neve (1951-64)
- Jacques Blomet (1964-76)
- Jacques Rousseau (1976-89)
- Jean-Pierre Guihery le Rolland (1989-2004)
- Colette (2005-2011) son épouse
- Pierre-Jean Desfossé (2011-2018)
- Reiny Nordijk (2018-2021)
- Thierry Bergue (2021....)

Il a donc vécu tous les changements de "politique", de gestion, d'organisation, les hauts et les bas du club, des sorties prestigieuses comme des sorties "confettis".



Fidèle des fidèles il a participé activement à la vie du Club en tant que passager, conducteur membre du bureau et du conseil d'administration et même époux de la Présidente ! Réservé, discret, calme mais toujours là pour aider avec des conseils, des remarques aussi bien sur le fonctionnement du club que sur la mécanique.

Il a été de toutes les sorties et qui peut dire combien de Rallyes il a fait, combien de kilomètres il a parcouru avec le vis-à-vis en 87 ans ! Il n'y a pas de compteur mais le Marquis de Dion n'aurait jamais imaginé qu'une de ses voitures puisse rouler autant et être sur les routes près de 125 ans après ses premiers tours de roues. Mais le Marquis a été aidé par les propriétaires de cette voiture : des "Mécaniciens" hors-pair qui connaissaient cette voiture par cœur et nous ne l'avons pas souvent vue en panne.



Le vis-à-vis continuera à engranger les sorties et les kilomètres avec Albert, 3^{ème} génération au volant de ce véhicule et ce sera pour nous le moyen de se remémorer Robert et ses belles moustaches.

Robert est parti retrouver tous les anciens du club et pionniers de l'automobile ancienne.

Nous présentons à sa famille et plus particulièrement à Colette, Albert et Stéphanie nos sincères condoléances.

SUR LE MARCHÉ

Une personne souhaite vendre 6 m 50 de bande de roulement d'origine ancienne

Le boudin fait 42 mm

La hauteur totale 46 mm

La largeur dans la jante 42 mm

Elle en veut 1000 F suisse soit environ 1065 €

C'est à aller chercher en suisse à COLLOMBEY

Prendre contact avec :

Pascal LE PODER

port : +336 09 71 75 39

mail : pascal@lepoder.com



RECHERCHE

Moteur 5CV Citroën de 1925 environ

Prendre contact avec :

Pascal LE PODER

port : +336 09 71 75 39

mail : pascal@lepoder.com

Une Renault type D 1901 à vendre

Ma voiture RENAULT type D N° 3 a été achetée par mon grand-père Louis VATAN en 1921 à son premier propriétaire. Elle est toujours restée dans la famille depuis et n'a jamais été modifiée.

Prix à débattre sur base côte LVA

VATAN Gérard

8 rue Maurice ROLLINAT

18000 BOURGES

06 08 26 91 15

gerard.vatan@wanadoo.fr



LES TEUF-TEUF DEVANT L'HISTOIRE

In 1980, engineer and motoring historian Jacques Rousseau (member no. 191 of the Teuf-Teuf) wrote this article in the Fanatique de l'Automobile. Aside from the fact that most of his remarks have not aged a day, this article will give you a better understanding of the history of the Teuf-Teuf.

That's why we're reproducing it here.

Since 1960, the cult of the motor car has developed at a pace that has disconcerted even its most fervent early supporters! The movement has gone global and knows no bounds, and this peaceful invasion has taken on the proportions of a tidal wave. After the timid purchases of the first collectors, a veritable trade was established, and discoveries of classic cars became increasingly rare, diametrically opposed to a meteoric rise in the prices of cars of historical interest. The classic car then turned its attention to other fields: art, fashion, decoration, scale models and even toys! The unconditional infatuation with all things 'retro' further consolidated the position of the car of yesteryear, or even the car of yesterday. Naturally, as the number of enthusiasts and collectors increased, so did the number of groups, clubs and associations devoted to classic cars. Initially born of a bubbling enthusiasm, this movement is not without its problems. Giving in to an understandable impatience to experience the joys of the classic car and bring it back to life, some people seem to want to rush things and, thinking they have already rediscovered everything for themselves, run the risk of not knowing what motoring really was in the past... Bringing back to life an industrial and social epic as gigantic as that of the motor car requires the collaboration of all those who have an interest in it, driven by a common faith: the 'old' who are still able-bodied and who lived through the beginnings, the 'still young' who lived through the middle age of the motor car and the young, attracted, even fascinated, by these cars that are different from those of today...

The unfortunate pantomime that marked the meeting in Nancy of the Fédération Française des Automobiles d'Epoque set an example of what not to do, because this sterile ferment runs counter to the desired objectives...

Coincidentally, the irreversible French movement in favour of classic cars is celebrating its fiftieth anniversary. It was in 1930 that the first 'enthusiasts' of the car of the green years came together... Just like the creators of the first vehicles, the efforts of these early pioneers should be highlighted and rescued from oblivion, as should the energy expended in the more recent past by those who have worked, and continue to do so, to preserve and promote the motor car in France...

1930: When we were already talking... ancestors and veterans.

Fifty years have already passed since this "thirties" year, when the motor car had already made its mark, but was still surrounded by many "late nineteenth century" memories. And if Paris was

populated by Citroën C4 and Renault Monasix taxis, trams shared the roads with numerous horse-drawn carriages, while at the (narrow) gates of the capital, the octroi gates were still there, even though this administration had ceased to function the previous year.

Old cars' and 'old lorries', let's say from before 1914, are still on the road, but very few of them; traffic is now made up of vehicles from after 1920, and the 'very old' ones have already gone into hidden or distant retirement.

The preservation of these ancestor cars had already given rise to some remarkable exhibitions, as far back as the 1907 Salon de l'Automobile, during which the Automobile-Club de France had organised a 'retrospective' which, today, would seem fabulous: all the 1890/1905 champions were there (some of them were to be seen again at the 1937 exhibition). However, it was in July 1930 that the first major gathering of classic cars was held, even before this mass movement spread to British and American circles. The Porte de Champerret, a major centre for the motor industry and the motor trade, was the meeting place for a large number of cars, all built before 1910! At the wheel were many members of the motoring profession, either driving a carefully preserved personal car, a family car or, for many garage owners, a car belonging to an "old customer"...

Many of these enthusiasts knew each other, working in the 'sectors' annexed by the car industry: the 17th arrondissement, Levallois-Perret, Neuilly, Courbevoie, Suresnes and Puteaux. The idea of forming an association came naturally: just as in aviation there were the 'vieilles tiges' (old-timers), there came the 'vieux du volant' (old-timers at the wheel) or the 'vieux du macaron' (old-timers with a 'macaron'), who organised memorable and enjoyable outings, such as the La Queue les Yvelines-Versailles tour, in which Mr François Pozzoli, father of our director, Serge Pozzoli, took part at the wheel of a Rheda!

It was around this time that the idea was born of combining these associations into a single, larger club under the patronage of the Automobile-Club de France. The idea took shape as early as 1932, supported by enthusiastic personalities such as Hippolyte Panhard, Paul Panhard, the Marquis de Dion and other rather "colossal" figures from the motoring world. Finally, on 20 December 1935, the first major French classic car club was officially born under the name of "Association des Propriétaires de vieilles Voitures Automobiles", which very shortly afterwards entered the motoring world under the evocative name of "Club des Teuf-Teuf".

The first president was none other than Monsieur Hippolyte Panhard himself, who had the honour of being the club's No. 1 member and who, moreover, had not waited for the Teuf-Teuf to be definitively recognised before taking part in the rally of his ancestors at the helm of his 2 HP 3/4 Panhard et Levassor of 1891; this dog-cart bearing serial No. 102 is piously preserved at the Automobile-Club de France.

Over the next four years, many of the new club's enthusiasts gave it a new lease of life, combining friendship with mutual help in restoring old vehicles to their former glory - an obscure task in those days.

These early Teuf Teuf enthusiasts included the collector Jean Djaniguan (no. 2), Casimir Lalanne (no. 8), René Donnay, director of Chenard et Walcker (no. 20), as well as those who would go on to play a major role in the club's development: Albert Lucas (no. 22), Albert Mansion (no. 29) and André de Nève (no. 6), who took over as president after 1945.

The period of stagnation during the Occupation was not entirely wasted, as enthusiasts turned inward, adding to their documentation and becoming even more aware of the value of their vehicles. This explains the considerable expansion and renown of this club, which had been 'conceived' 15 years earlier, during the 1945/1955 decade, when it was the only one of its kind...

Venerable cars, youthful activities

After 1945, the world of classic cars was subjected to 2 very different trials. On the one hand, the sad and inexorable disappearance of the great men who had created the automobile and helped the "Teuf Teuf" to be born: De Dion, Bugatti, Delage, H. Panhard and many other great figures. Continuing to publicise their work became a duty of recognition.

On the other hand, there was the awakening of a tremendous craze for old cars, which originated in highly motorised countries, and which wanted to acquire "what had been built in the past", knowing that France, along with Germany, had been the crucible of the automobile.

Unfortunately, many high-value parts went to the USA or Australia. Fortunately, the majority stayed put, and the number of Teuf Teuf fans soared. As luck would have it, many British and even American drivers joined the French club, not least the great journalist SCH. Davis, winner of the 24 Hours of Le Mans in 1927, the racing driver Fotheringham Parker, the London jeweller Thomas Lightfoot, on the British side; on the American side, the names of Cameron Peck, with his fabulous collection, and Win. Pollock.

Membership card No. 100 was awarded to a mining engineer from Pas-de-Calais, who was in a particularly good position to appreciate the mechanical ingenuity of his De Dion Bouton 3 1/2 HP counterpart from 1899.

At the time, all memberships were ratified by the President of the Automobile-Club de France, Count Hadelin de Liedekerke Beaufort, attesting to the links between the Teuf Teuf and the great French club, a tradition that was to be revived after 1976...

Major regional initiatives: clubs and collections

After 1955, awareness of the importance of classic cars spread to the major traditional centres in the provinces associated with the history of the motor car.

In Lyon, under the impetus of the writer P. Melot, a great friend of the automobile, the Association des Amateurs d'Automobiles was founded, a club in line with Henri Malartre's efforts to recover old equipment.

In Le Mans, members of the Automobile Club de l'Ouest, grouped around Mr and Mrs De Lassée, laid the foundations for an active classic car section, organising valuable road events and collecting cars for a museum*.

The same concern led to the creation of the Association des Amis de l'Histoire de l'Automobile.

A.A.H.A. was set up in Paris by Serge Pozzoli and Jacques Rousseau with the support of the Société des Ingénieurs de l'Automobile S.I.A. and material assistance from the Union Technique de l'Automobile (U.T.A.C.) to store cars for a major Paris automobile museum (1957). Other local associations, as well as clubs dedicated to specific makes, began to multiply, while a number of provincial enthusiasts built up genuine collections worthy of being presented to the public.

The idea of a federation: the need for coordination

In Lyon, H. Malartre opened his remarkable museum in the Château de Rochetaillée S/Saône in 1961.

Shortly afterwards, B. and M.Th. De Lassée inaugurated a museum open to the public at the 24 Hours circuit.

A major classic car tour from Lyon to Le Mans, organised in 1962, marked this double birth. A year later, the Paris-Geneva-Turin rally marked the creation of the first European organisation: the Fédération Européenne des Voitures Anciennes, F.E.V.A., which became F.I.V.A. after the British joined this international body and was later approved by the Fédération Internationale de l'Automobile.

In the years that followed, the number of clubs and collections continued to multiply; quite naturally, in this 'new' classic car scene, everyone followed their own initiative, as this particularism could no longer be accepted because of the sheer size of the national movement. By 1966, the 'tour' of French collections and museums was already a solid history of the automobile. National coordination of the activities of these clubs and museums was becoming highly desirable, in the interests of those who had created such remarkable museums as Clères, Rennes, Bègles, Sury-le-Comtal, Vatan and Orgon, to name but a few. Thus was born the idea of a Fédération Française de l'Automobile d'Epoque (F.F.A.E.) created on 15 December 1967 by seven founding clubs, as the late J. Blomet recalled.

For ten years, despite many understandable differences of opinion, and under the guidance of three successive presidents, the F.F.A.E. did useful work in resolving problems of harmonisation relating to :

- the identification of historic vehicles - the unification of event regulation
- unification of insurance contracts
- codification of relations with local authorities.

Unfortunately, the federation's actual legal position remained precarious. And although, in terms of its international representativeness, it finally succeeded in being accepted by F.I.V.A. as the sole French authority for classic cars, its national attachment to an official supervisory authority remains to be clarified. The future of F.F.A.E. may depend largely on this last problem, and it would be desirable for the classic car in France to find a lasting and fruitful solution.

The classic car, tomorrow and the day after tomorrow

By going back to the very origins of the preservation and promotion of the classic car in France, an undertaking that is already 50 years old, we can only see how Nancy's inconsistent comments have nothing to do with traditions and the means of preparing for the future. The F.F.A.E. has accomplished useful work, and it is unfair to deny it; but it is a victim of the **14**

proliferation of “clubs” whose multiplicity only weakens the action and reputation of each of them. In the same spirit, multiple clubs for the same brand is an unacceptable utopia. There is strength in numbers, and an in-depth knowledge of classic cars, with their complex history, requires a great deal of strength.

So why not group together into powerful clubs, like the regional clubs, and set up active local sections?

Do we need such a mosaic to take full advantage of a legitimate passion?

This is the direction that a consolidated F.F.A.E. should take, inspired by what the oldest club has just done: the Club des Teuf Teuf, alias Association des amateurs de véhicules automobiles anciens.

A member of the Fédération Française des Clubs Automobiles (F.F.C.A.) since 1969, the club held its general meeting in Paris on 19 January. At this meeting, attended by 97% of registered members (present and represented), it was unanimously decided (minus one abstention) to restructure the “Club des Teuf Teuf” into 2 independent but complementary divisions:

the “Teuf Teuf”, the club’s original division, admitting all vehicles built from the origins to the end of the 1914 model year (with an extension to 1917 for the USA and 1918 for Spain). This is the division for vehicles from the copper and wood age.

«18-12», a division that includes all types of vehicles built between the resumption of production after the Armistice of 1918 (model year 1919) and the end of the model year 1912.

This division covers “vehicles from the sheet metal and nickel age - with the beginnings of chrome plating - vehicles that immediately preceded the renewed models launched in the wake of the world economic depression of late 1929/early 1933.

For the first time, the classification between two complementary eras of great interest is based on well-founded technological data, rather than a simple arbitrary chronological division. Secondly, a delimitation of this kind, which is definitive and permanent, avoids distorting the historical periods by including cars of more recent construction in each of them.

So the “veterans” or Teuf Teuf, with their own unique technology, will always remain the avant 14 (or 17)

To bring to life this period in the birth of motoring, Le Fanatique de l’Automobile will henceforth devote a page of photographs of ancestors and veterans that are particularly representative of their era, in each issue.

ROLAND GARROS

Our dear treasurer and friend tells you here about the life of Roland Garros, better known for having given his name to the temple of French tennis than for his adventurous life as an aviation pioneer. But above all he was a dealer and great lover of Grégoire cars, and this could not have escaped the attention of the man we affectionately call the “Grégoire dealer of Seraincourt”.

Do you know this great tennis player?

NO, that’s normal, he played very little tennis but he did so much in such a short time that I won’t be able to tell you everything, so I’ve chosen to tell you about the links between him, Poissy and my car.

Roland Garros came to Poissy between 1908 and 1910, but first I must tell you that Roland was born in Saint Denis de la Réunion on 6 October 1888. In 1892, the family moved to Saigon in Indochina, where his father established himself as a lawyer.

In 1899, at the age of 11, there was no secondary school in Saigon, so he was welcomed in France and continued his studies alone without his parents in Paris at the Lycée Stanislas, but soon suffering from serious pneumonia, he left for Cannes and then returned to Paris to the Lycée Janson de Sailly for his final year in philosophy.

He was a sportsman and cyclist, winning the French inter-school speed championship under the pseudonym “Danlor” (an anagram of Roland) so that his father would not be warned.

He joined the Stade Français in 1906 in the rugby section, with tennis as a sideline. He was 20 in 1908 and had recently graduated from the HEC business school on 18 July.

Wishing to acquire practical business experience to complement his theoretical knowledge, he decided to apply, without any recommendation, to the Grégoire company, one of the many car manufacturers based in the Paris region, where he met its sales manager Jacques Hinstin.

The factory was in Poissy, but on 22 July 1908 its head office was transferred from 21 rue Godot de Mauroy to 2 boulevard de Villiers in Levallois Perret. It remained there until 20 October 1909, when it moved to 5 rue de la Révolte in Neuilly sur Seine.

The brand had a very good reputation, and was a fully-fledged manufacturer of reliable 2, then 4, then 6-cylinder cars.

Despite numerous competing applications, he was hired by Les Automobiles Grégoire as a salesman on 1 September 1908. He manned the Grégoire stand at the 11th Salon de l’Auto from 28 November to 13 December 1908 at the Grand Palais in Paris. During the show, it was decided to set up a branch in England, and Roland was asked to manage it, but he refused.

His first customer file was based on 3 networks:

- alumni of JANSON DE SAILLY
 - HEC alumni
 - His friends from the rugby section of the Stade français.
- He soon added pilots, journalists and socialites to this list.

On 12 December 1908, he attended a dinner at the Maison Grégoire, attended by 35 guests, including factory executives Jacques Hinstin, pilots De Marne and Gaste, journalists and many of the brand’s agents.

The atmosphere was explosive, with drinking and singing, and Roland was used to the Parisian nightlife.

Shortly after the show, he decided to set up his own business. Enterprising and impatient, in early 1909 he bought a car dealership at 6 avenue de la Grande Armée, at the foot of the Arc de Triomphe. It was the “Sizaire et Naudin Automobiles” dealership, a subsidiary of the “Grand Garage Sizaire” at 43 rue de Richelieu in Paris (now the Naï brasserie).

He very quickly went from being an employee to becoming a dealer and named his business “Roland Garros sports cars”. He did this without the help of his father, who wanted him to become a lawyer and cut him off after their falling out. It was Jacques Quelleneç’s father, a classmate, who granted him a loan. His family didn’t know that Roland had opened the car dealership; he told them he was studying law.

Grégoire was already supplying a large number of cars to his aviator customers. Knowing that a young, sporty clientele would soon acquire a taste for cars, Roland asked the factory to design and build him a sporty-looking car on a 4-cylinder 13/18 HP chassis, with two bucket seats for the short chassis and an extra seat under a curtain of wooden strips at the rear on a long chassis, without great comfort but light and with simple lines, contrasting with the big limousines and double phaëtons and which should appeal to a whole new generation. This would be the only model he would sell exclusively.

(I bought one of these cars in February 1995 at the Clères car museum north of Rouen).

His customers, recruited from among wealthy young people known at the Lycée Janson de Sailly, HEC or Stade Français, would have their photographs taken in front of his shop as a souvenir of their purchase and visit.

But it was also and above all a clientele of aviators who were targeted.

Roland’s situation improved, and with a bit of luck in his business, he acquired a certain affluence that enabled him to leave his small room in the Rue des Acacias for a comfortable bachelor flat at 7 rue Lalo in the 16th arrondissement of Paris, close to the Place Dauphine.

He got into the habit of meeting friends at a bistro near the Opéra, 24 rue du Quatre Septembre.

It’s worth recounting, because the owner’s reputation was due to the fact that he brought his vermouths directly from Turin; his name was Francesco Cinzano.

Less than a year into his career, he had raised the 10,000 francs he needed to buy his first plane. In August 1909, Roland Garros attended the “Grande Semaine d’Aviation de la Champagne” at the Sapicourt airfield near Reims.

It was there that he decided to become an aviator.

In October 1909, he went to the Grand Palais in Paris for the first Salon de la Locomotion Aérienne, (The 1st Salon International de l’Aéronautique, held from 24 to 30 December 1908 at the Grand Palais, was in fact an adjunct to the Salon de l’Automobile. The 1st exclusively aeronautical show was also held at the Grand Palais from 25 September to 17 October 1909.)

There was a GREGOIRE stand and a GREGOIRE aircraft was on display..

But Roland was thrilled by another aircraft exhibited on the Clément Bayard stand, a tiny flying machine, the Santos Dumont XX christened “la Demoiselle”, weighing 143 kg, with a 24 hp Dutheil Chalmers engine with 2 opposed cylinders and a 5-metre wingspan, built by Darracq. Some forty aircraft were ordered at the show, and Roland immediately bought one for 7,500 francs.

Roland was at a turning point in his life, torn between a comfortable career in automobile sales and the adventure of young aviation, and he chose aviation. His plane was delivered to him in Issy les Moulineaux in June 1910.

From then on, he devoted himself mainly to flying, entrusting his shop to replacements. 14 July 1910 saw the celebration of the Etang du puits.

Organised for the second year running by the Grégoire factory, it was attended by invited customers, as well as the factory management and the brand’s agents. Roland was invited but did not take part, having signed his first exhibition contract to fly on 14 July 1910 in Cholet. La Demoiselle was transported by train from Paris.

Roland and his friend Jacques travelled by road to Cholet, 350 km in the day in his Grégoire from the Garros house, with 2 hastily assembled test tubs. Exposed to the four winds and all the other discomforts of the time, the journey was epic.

Roland set off from Cholet in the direction of Nantes with Baré, his agent. His eyes protected by thick glasses, his cap traditionally screwed on backwards, the visor protecting the back of his neck, it was raining a little, and Roland and Baré had tightened the collar of their leather jackets. Punctures are part of the journey (which is why it’s a good idea to travel with two people) and they

arrived in Rennes with grease from head to toe.

But devoting himself to aviation was incompatible with running his shop. From August 1910, with Roland increasingly absent, his shop was less prosperous and he tried to sell it.

When Roland suffered his first serious air accident during a landing at Versailles, following an engine failure, he was badly concussed. The decision was taken to have his mechanic Romain take him home on rue Lalo rather than to hospital.

Romain had to drive slowly, but each bump as far as Porte Dauphine caused him to groan.

One day in September 1910, driving along the road from Paramé to Saint Malo with one of his many journalist friends, Gallet, he saw two carriages coming towards him. As they passed, a boy clinging to the springs of the first carriage jumped onto the road and crossed it just in front of the Grégoire.

Roland slammed on the brakes in desperation to avoid him, but the little acrobat was followed by a second child who literally threw himself under the car’s wheel. Roland felt his car lift a little on something soft, braked and leapt to pick up the unfortunate boy, who was writhing in the dust in pain. But the kid got up quickly, took a few steps and said he wasn’t in too much pain.

The shop on rue de la Grande Armée was rapidly collapsing, and despite the money raised from meetings and the care provided by his friends, especially Jacques Quelleneç, the decision was taken to sell the car business.

Jacques suggested that Roland take care of the business as best he could, and Roland drew up a will asking him to wind up his affairs “in case anything should happen to him”.

In fact, having been noticed for various more or less involuntary acrobatic flights in October 1910, he signed up with “moisant’s international aviators ltd” and took part for nearly 6 months in a series of aerial exhibitions throughout America, including the United States, Mexico and Cuba....

He sold Gregoires of his design to pilots Batiat, Gabriel, Busson, Bielovucie, Paulhan, Mamet, Martinet, Hanriot, Rigal, Latham, Rolls, Tabuteau, Dufour, Noel, Bréguet, Olieslager, Garnier, Brandel, Taurin, Grahame White, Thomas, Martin, Legagneux, Vidart and Bregi.

In September 1911, Garros was again near Saint Malo for his altitude record attempts on the Blériot. Roland was at the wheel of his 6-cylinder Grégoire, with the beautiful Raymonde de Laroche (who called herself Baroness), another aviation pioneer, as a passenger. In the back are Charles Voisin and François Toché, a young journalist.

They were on their way to Dinard.

To avoid a cloud of dust raised by a car in front of him, Garros chose to take a perpendicular road. He then had the intuition that something strange was going on behind his back. Playing with the steering wheel, gear lever, pedals and brake lever, he managed to get an elegant recovery after such a beautiful bend. Then he glanced at his rear passengers.

His two passengers had literally taken off from the car, gliding before landing hard on the pavement.

Both men were injured but still standing. Charles is the worst hit, with a dislocated kidney. Toché’s face and arm are bloodied. Roland can’t stifle a giggle as Raymonde berates him.

Immediately, a crowd forms and suddenly a young boy pushes his way through the crowd and rushes up to Roland,

“Hello sir, don’t you recognise me?”

Roland was speechless.

“Yes, sir, I’m the little boy you ran over last year”.

This thought turned Charles’s grimace into a smile, and they set off again, but the day was not as happy as they had hoped.

In September 1910, he reached the insane speed of 150 km/h on his plane “La Demoiselle”.

In 1911, record altitude 3910 m then quickly 5610 m.

1912 and 1913 were the years of numerous meetings and records.

On 23 September 1913 he achieved the feat for which he is best known, the 1st crossing of the Fréjus-Tunis Mediterranean in a single flight, 730 km in 7 h 53’, an average speed of 101 km/h. Marcelle Georges was Roland’s companion and followed him everywhere.

She was the only civilian woman on the Fréjus field to see him off. Jean Cocteau, who later wrote a poem about Roland entitled “The Cape of Good Hope”, mentions the young woman in the skunk coat.

Roland remained loyal to the brand and continued to drive a Grégoire until 1913 in his new 6-cylinder car, before buying a 5-litre type 18 Bugatti which bears his name (7 were built, only his, chassis number 474, survives in the Louwman Museum in the Netherlands, it is the Black Bess).

In August 1914, he volunteered as a private pilot to carry out tests, observation and aerial hunting at a time when French nationals born in the colonies were not required to be conscripted.

In October 1914, he was posted to the squadron in the entrenched camp of Paris, where he perfected the through-the-propeller firing system devised by his friend Saulnier and drew up a report defining a single-seat fighter aircraft that would be used by all countries for decades to come.

Following a forced landing on enemy soil on 18 April 1915, he was taken prisoner for 3 years in Germany. He managed to escape, and after a rest in France, he returned to service on a Spad XIII with a Hispano 200 hp engine.

On 5 October 1918, on the eve of his 30th birthday, while on patrol, he was drawn into combat with 6 Focke D VIIIs inside enemy lines. His plane exploded in mid-air, and he was found in the Vouziers sector at Saint Morel. It is not known whether he had been shot down or whether he had been the victim of propeller fire, as a propeller blade was found broken. He was buried in Vouziers.

In 1927, the “4 Musketeers” - Jean Borotra, Jacques Brugham, Henri Cochet and René Lacoste - won the Davis Cup, which was to be played in France the following year (they won it 6 times between 1927 and 1932). It was decided to build a tennis stadium under the auspices of the Stade Français, and its president, Emile Lesieur, suggested that it be named “Roland Garros” in memory of his HEC classmate and to honour the memory of this exceptional pilot.

Pascal LE PODER

Sources: memoirs presented by Jacques QUELLENEC

Roland GARROS pioneer of aviation by Jean-Pierre LEFEVRE-GARROS

Roland GARROS memoirs by Jean-Pierre LEFEVRE-GARROS

Photos A1 Mr DE SPENS Photos jules BEAU archives nationales

Photos and archives pascal LE PODER

Hommage à Robert Lucas

Robert passed away on 31 January in his 95th year.

He was the oldest member of the club, but also part of the history and memory of our club, and for many he was a friend.

He was born in 1929 in Boulogne-Billancourt, one of the cradles of the French car industry. His father was a mechanic, and he followed in his father’s footsteps by running a mechanical engineering business. He saw the birth of the Teuf-Teuf club at the age of 6, and by the age of 8 he was already a “member of the Teuf-Teuf club by descent”, as his father Albert had joined the club on 30 July 1937 with the Vis à Vis De Dion Bouton that we all know.

Robert has known ALL the club’s presidents!

- Hyppolyte Panhard (1935-51)

- André de Neve (1951-64)

- Jacques Blomet (1964-76)

- Jacques Rousseau (1976-89)

- Jean-Pierre Guihery le Rolland (1989-2004)

- Colette (2005-2011) his wife

- Pierre-Jean Desfossé (2011-2018)

- Reiny Nordijk (2018-2021)

- Thierry Bergue (2021....)

He has therefore lived through all the changes in ‘policy’, management and organisation, the ups and downs of the club, prestigious outings as well as ‘confetti’ outings.

As a loyal member of the Club, he played an active role as a passenger, driver, member of the office and the Board of Directors, and even as the husband of the President!

Reserved, discreet, calm but always there to help with advice and comments on both the running of the club and the mechanics.

He took part in all the outings, and who can say how many rallies he took part in or how many kilometres he covered with the club in 87 years! There’s no odometer, but the Marquis de Dion would never have imagined that one of his cars could be on the road so much 125 years after it first took off. But the Marquis was helped by the car’s owners: outstanding ‘mechanics’ who knew this car by heart, and we didn’t see it break down very often.

The vis-à-vis will continue to rack up the mileage with Albert, the 3rd generation at the wheel of this vehicle, and it will be a way for us to remember Robert and his beautiful moustaches.

Robert has left to meet up with all the club’s former members and pioneers of the classic car.

We offer his family, and in particular Colette, Albert and Stéphanie, our sincere condolences.

Rétromobile

As every year, we presented a selection of cars on the stand offered by Rétromobile, with Renault celebrating its 125th anniversary as the theme.

This year, 9 vehicles built between 1900 and 1925 by the marque au losange were on offer. A two-cylinder Renault AX engine and a model of the first gearbox designed by Louis Renault completed the décor.

To mark the occasion, Bernard, our secretary, was on hand to sign his latest book on Renault production between 1898 and 1925.

This first volume is the fruit of many years' work collecting original documents on the vehicles, tractors, lorries and other constructions produced by the Billancourt firm. It is still available from the Club (in very small quantity) for 30 euros.

The static display is of course complemented by a dynamic display outside Hall1 twice a day. These riding sensations are not easily accessible to the uninitiated.

For many of these visitors, this ride in a century-old vehicle, even for a few hundred metres, will leave unequalled emotions, especially for children, for a long time to come.

It's for all these moments of sharing that I'd like to thank the owners, some of whom travelled all the way to France to make their vehicles available to us. The prize goes to Antonio Calleri for sending his G-type from Italy and to Renault Classic for the loan of three exceptional cars.

A number of beautiful cars from the early days of motoring were on display at the show.

I'd like to mention the 1901 Laperelle, which conceals an 8hp De Dion single-engine under its very long bonnet... It is available for sale from our friends at Prewarcar.

Or the fabulous De Dion 30 HP of 1908 with a splendid 4-group 4.941-litre engine (€395,000 all the same), but it's undoubtedly the 1907 Fiat 130 HP that wins my heart with its racing engine of over 16 litres displacement with overhead valves arranged in a 90° V-shape.

This car, driven by Felice Nazzaro, won the Automobile Club de France Grand Prix.

Every day, this marvel took part in dynamic demonstrations, and here it was we who became spectators, or even passengers, attentive to each return of the Beast driven by the curator of the Turin museum where it can usually be seen.

You can see more images and videos on our website <https://www.teufteuf-vccf.org/>

But the party wouldn't have been complete without all the members who came to see us and share a moment of conviviality that the Teuf-Teuf have made a religion of.

We're counting on you for the 2025 edition!