



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@TEUFTTEUF-VCCF.ORG SITE : WWW.TEUFTTEUF-VCCF.ORG

LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers membres, chers amis

La dernière édition du VRM restera dans toutes les mémoires des participants, nous remercions vivement Vincent Chamon et son équipe de bénévoles pour la qualité du plateau et pour l'accueil pendant ces 3 journées de fête à l'occasion du centième anniversaire de l'anneau de Monthléry.

Esther Grangeon et son équipe a su aussi innover pour le Paris-Rambouillet en proposant un lieu magique pour le repas du midi avec un plateau de véhicules très intéressants.

L'année prochaine Paris-Rouen sera de nouveau proposé à cette même période.

Le 7 juillet, à Trouville, une dizaine de véhicules seront présents pour une balade entre terre et mer.

Pour le week end du 14 juillet l'équipe mayennaise des Teuf-Teuf accueillera 33 équipages pour découvrir un département méconnu coincé entre la Bretagne et la Normandie. Terre de châteaux et d'entreprises familiales, nous vous ferons découvrir le charme de la campagne où les vaches sont plus nombreuses que les habitants.

Le road book du Rallye des Ancêtres est déjà rédigé, de belles surprises vous attendent pour ce weekend du 5 et 6 octobre, vous pouvez vous inscrire en remplissant le formulaire envoyé par notre cher secrétaire le 6 juin 2024. N'hésitez pas à nous rejoindre !

Nous souhaitons la bienvenue à le trentaine de nouveaux membres qui ont souhaité nous rejoindre, preuve de la vitalité de notre club : MM Lochin, Augros, Fernandes, Robin, Lerond, Liègeois, Hofbauer, Mauboussin, Heringa, Voltolin, Balian, Van der Kroft, Gianti, Chazette, Paillard, Paviot, Cousseau, Vandewalle, Cryns, Gorgues, Gomez, Laplace père et fils, Lesueur, Coutant, Collin, Laffont, Lamotte, Kelling, et Mme Boothman.

Nous venons d'être informés d'une exposition de miniatures automobiles et dessins de SEM au Château de Breteuil (www.breteuil.fr) du 20 juillet au 2 septembre.

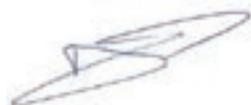
Les maquettes de Mr Kohler sont réputées et cette visite est un must si vous êtes dans la région.

Notre cher trésorier nous signale qu'il est sur le point de faire une nouvelle commande de blousons Teuf-Teuf.

Si vous êtes intéressés par ce blouson incontournable et de grande qualité, dépêchez vous de passer commande auprès de lui à : tresorier@teufteuf-vccf.org

Bonnes vacances à tous

Thierry Bergue



Dear members, dear friends

The last edition of the VRM will remain in the memories of the participants, we thank Vincent Chamon and his team of volunteers for the quality of the grid and for the reception during these 3 days of festival on the occasion of the hundredth birthday of the ring of Monthléry.

Esther Grangeon and her team were also able to innovate for the Paris-Rambouillet by offering a magical venue for the lunchtime meal with a very interesting line-up of vehicles.

Next year, Paris-Rouen will again be offered at the same time.

On 7 July, in Trouville, a dozen vehicles will be present for a drive between land and sea. For the weekend of 14 July, the Mayenne Teuf-Teuf team will be welcoming 33 crews to discover a little-known department wedged between Brittany and Normandy. A land of châteaux and family businesses, we'll be showing you the charm of the countryside where there are more cows than people.

The road book for the Rallye des Ancêtres has already been drawn up, and there are some wonderful surprises in store for you over the weekend of 5 and 6 October. You can register by filling in the form sent by our dear secretary on 6 June 2024. Don't hesitate to join us!

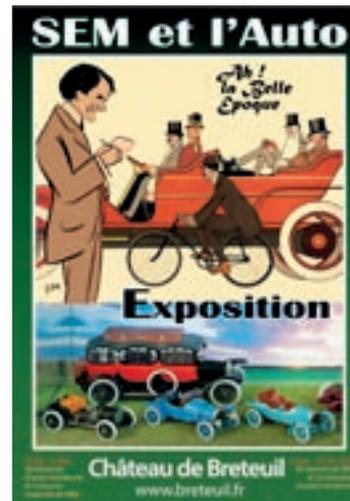
We would like to welcome the thirty or so new members who have decided to join us, proof of the vitality of our club: MM Lochin, Augros, Fernandes, Robin, Lerond, Liègeois, Hofbauer, Mauboussin, Heringa, Voltolin, Balian, Van der Kroft, Gianti, Chazette, Tacon, Oldman, Paillard, Paviot, Cousseau, Vandewalle, Cryns, Gorgues, Gomez, Laplace père et fils, Lesueur, Coutant, Collin, Laffont, Lamotte, Kelling, and MS Boothman.

We have just been informed of an exhibition of car miniatures and SEM drawings at the Château de Breteuil (www.breteuil.fr) from 20 July to 2 September.

Mr Kohler's models are renowned and this visit is a must if you are in the area.

Our treasurer tells us that he's about to place a new order for Teuf-Teuf jackets. If you're interested in this essential, high-quality jacket, hurry up and place your order with him at : tresorier@teufteuf-vccf.org.

Happy holidays to all



SOMMAIRE

Le mot du Président	1
V.R.M.....	2
Paris-Rambouillet.....	6
Rallye Beforty.....	8
Distinctions.....	8
Sur le marché.....	8
Notes de lecture.....	9
Au fil de nos lectures.....	9
English translation.....	11

La Gazette
N° 026

mai-juin 2024

Vintage Revival Montlhéry 2024

FULGURANT!

Plutôt que vous raconter le VRM on vous propose quelques images des incroyables objets roulants qu'on peut y voir. Mais on a quand même une petite histoire à raconter à la fin, qui vous expliquera ce titre.

LES TEUF-TEUF



Le «campement» des Teuf-Teuf



L'hospitalité proverbiale



L'écurie Teuf-Teuf



Les Teuf-Teuf en promenade



Autre vue de l'écurie Teuf-Teuf
au premier plan la Mors de 1896



L'équipe (partielle)

LES VOITURES TEUF-TEUF «EN COMPÉTITION»



Dexter



Antony



De Dion Bouton



Bugatti



Antony en prestigieuse compagnie



De Dion Bouton et the beast



VOUS AVEZ DIT BIZARRE ?



Tricycle De Dion avec remorque



Autre tricycle De Dion avec remorque



Sénéchal



AVA



Bédélia



Un autre Bédélia



Bontemps Armand ?



Elfe



Seal



Alber Jacket ?



Avion Caudron-Renault



Morgan monotrace



Hélica

DES VOITURES MYTHIQUES



Hotchkiss



Itala Pekin-Paris



Darracq-Mercédès 120 HP -Renault



Napier-Railton



Delage



Leyland-Thomas



Cette même Leyland-Thomas lors de la réunion d'ouverture de Montlhéry en 1924

LA MARQUE À L'HONNEUR : BENJAMIN



Des Benjamin en série ou toute seule

DES BUGATTI



Finalement, il ne faut pas acheter une Bugatti car il semble que tout le monde en ait !

SUR L'ANNEAU



Les sessions cyclecars font toujours l'objet de grosses bagarres



L'ivresse des sommets



Non mais !, je vais les rattraper



On peut aussi faire la course même si ça ne va pas vite



Tricycle Prinetti et Stucchi, le constructeur chez qui E. Bugatti fit ses premières armes

DIVERS



De beaux jouets à la bourse, mais pas que



Une Présidente aux petits soins

DES TRICYCLES



Le team Jarrott

Vous pouvez aussi les voir ici : <https://youtu.be/AwfvkDm3yZ0>



Il faut aussi pédaler



La «grange» des ATF



3 tanks Chenard et Walcker



Moteur à protéines



Biberonné à l'huile de ricin



Pause (et pose) postprandiale



Et voici la fin de ces deux jours éprouvants, comme les images ci dessus vous le démontrent.

Voyant les participants commencer à plier tentes et bagages, le bon Dieu décida d'offrir un feu d'artifice pour terminer en beauté cet évènement mémorable. Malheureusement il était un peu maladroit ce jour là et la foudre qu'il utilisait pour son spectacle de son et lumière finit par s'abattre sur le circuit de Montlhéry et plus précisément sur l'emplacement des Teuf-Teuf.

Lorsque nous avons repris nos esprits après un éclair et un coup de tonnerre d'une incroyable violence nous avons découvert quatre personnes fortement choquées, deux membres et deux personnes qui passaient par là au mauvais moment.

Arrivée en trombe des secouristes présents sur le circuit, électrocardiogramme dans l'ambulance et les trois les plus touchés sont envoyés à l'hôpital le plus proche pour des examens complémentaires dont ils ressortiront en début de soirée.

Aux dernières nouvelles ils vont bien et n'ont pas de séquelles, le plus touché est le camion transporteur de la Brasier qui a du repartir sur une dépanneuse, son électronique ayant été foudroyée.

Honnêtement, on a eu très peur, mais au moins on appris une des subtilités de la langue Française que nous vous livrons pour épater la galerie dans les «dîners en ville» : On est foudroyé par un éclair lorsque s'ensuit un décès, si on s'en tire on n'est «que» fulguré.

Et ceci vous explique le titre de ce compte-rendu.

Texte : BD

Photos : Prewarcar, Th. Bergue, D. Canut et B. Dumas

PARIS - RAMBOUILLET

26 MAI 2024



Le Paris-Rambouillet, organisé par nos amis de Renaissance Auto revient tous les deux ans, en alternance avec le Paris-Rouen et nous en sommes partenaires.

C'est une manifestation bien rodée, heureusement car l'organiser une année de jeux olympiques peut réserver quelques surprises... Et par chance, Jo Biden n'était pas encore arrivé pour les cérémonies du 80^{ème} anniversaire du débarquement ! Collectionneurs de la région parisienne, mes frères, vous en savez quelque chose.

Depuis quelques éditions, le départ se fait depuis l'École Militaire, puis traversée de Paris, direction Versailles par le Parc de Saint Cloud.



Oui mais.. cette année l'école militaire abrite le gros des troupes déployées en vue des J.O., et il n'y a plus de place pour stocker nos voitures le samedi après-midi en attendant le départ le dimanche matin.

Alors nous stationnons dehors, le long de l'école sur un emplacement qui sera gardé le nuit. Ça à moins de charme mais puisque c'est pour les jeux...

Deuxième surprise pour les organisateurs; deux jours avant le départ ils apprennent que la traversée du Parc de Saint Cloud leur est interdite. Road book à reprendre et motards «voltigeurs» à «reprogrammer».

Après une traversée de Paris loin des grandes artères, nous arrivons à Versailles via Suresnes et sa belle «grimpe», où une foule assez dense profite de notre arrêt «niveaux» pour admirer nos montures.

Et c'est donc la dégustation traditionnelle des huitres (et plus si affinités).

Pendant des années, votre serviteur a fait ce





Les problèmes de sa voiture n'ont pas coupé l'appétit de notre trésorier rallye avec un de ses ancêtres, ce qui me faisait arriver lorsque toutes les huitres étaient déjà mangées.

Maintenant avec une voiture beaucoup plus jeune et une cylindrée de 5 litres, ça va beaucoup mieux, merci.



Cet arrêt est aussi l'occasion de remercier nos anges gardiens en gilet vert pour leur aide sans faille.

Ils vont d'ailleurs immédiatement avoir

l'occasion de démontrer leur efficacité lorsqu'un de nos membres venu en visiteur nous informe qu'une portion du trajet suivant est fermée pour une raison indéterminée à ce stade.

C'est donc sans road book, avec la seule aide des voltigeurs que nous reprenons le chemin de Rambouillet par la vallée de Chevreuse, haut lieu des cyclistes parisiens du dimanche, avec un arrêt pour le déjeuner au Château de Dampierre.

Le propriétaire du château, grand amateur d'attelages



hippomobiles a pratiquement achevé la restauration des espaces extérieurs et, croyez-moi, ça a déjà fière allure.

Après avoir rangé nos voitures dans ce magnifique écrin nous passons à table, non sans avoir jeté un coup d'oeil au parc et aux bâtiments annexes qui nous ont ravis.



Encore un grand souvenir que ce déjeuner sous les arcades de l'aile droite, à l'ombre d'un beau soleil si rare en ce mois de mai 2024.

J'ai eu l'impression que personne n'était pressé de reprendre la route pour Rambouillet, en passant par les Vaux de Cernay.

À Rambouillet, arrêt et exposition des voitures devant le Château, suivant une tradition maintenant bien établie.

N'espérez pas voir des photos des voitures devant l'édifice, elles étaient noyées dans une marée humaine.

Les meilleures choses ayant une fin, retour aux remorques et chargement pour rentrer à la maison.



Merci encore à Esther et ses valeureuses équipes de motards et de Renaissance auto, et bravo pour la réactivité et l'organisation.

Texte : BD

Photos : P. Le Poder, F. Chauveau et B. Dumas



RALLYE BEFORTY

Je sais, avec une moyenne d'âge de 68 ans, notre club n'est pas exactement un club de jeunes, et ce n'est hélas pas moi qui fais baisser la moyenne.

Mais justement nous essayons d'améliorer celà et avons eu le plaisir d'accueillir quelques membres plus jeunes.

C'est en pensant à eux que nous signalons l'existence du rallye Beforty réservé aux moins de 40 ans.

Comme vous pourrez le lire ici :

<https://www.prewarcar.com/beforty-2024-by-marie-antoinette-in-an-alfa-romeo-8c>

L'ambiance y semble excellente et nous ne pouvons qu'encourager nos jeunes à y participer.



DISTINCTIONS

L'Automobile Club de France (ACF) a créé le Prix ACF de la restauration automobile en 2019, dont l'objectif est de contribuer à la conservation du patrimoine automobile ainsi qu'à mettre en avant les hommes et les femmes qui travaillent à la préservation de ce patrimoine. Qu'il s'agisse d'artisans reconnus pour leur savoir-faire ou d'étudiant(e)s et apprenti(e)s en cours de formation.

Nous sommes très heureux de noter que notre ami Paul Chevallier auquel nous avons rendu visite lors d'un rallye des Ancêtres a reçu le prix Paul Meyan qui récompense un jeune dans les métiers de la restauration automobile. Son habileté et sa maîtrise de la tôle avait bluffé tous les participants.

Notre adhérent Dominique Marcadier a, quant à lui, reçu avec son frère le prix de l'ACF pour leur atelier Snc boiseries automobiles qui récompense un artisan des métiers de la restauration automobile.

Nos plus vives félicitations aux récipiendaires.



Paul Chevallier, 2^{ème} en partant de la gauche.

Dominique Marcadier, 4^{ème} en partant de la gauche.

SUR LE MARCHÉ

Le tricycle De Dion et sa remorque qui était sur notre espace au VRM est à vendre.

Contactez le vendeur au :

+33 610 66 71 76



À vendre cause double emploi,
5 semestres OMNIA reliés, sans publicité, 1906/2, 1907/1,
1907/2, 1908/1, 1908/2

75 € pièce ou 350 € les 5

Contactez le vendeur ou laissez un message au :

+33 608 02 45 14



Le fils d'un de nos très anciens membres propose :
revues Omnia de 1912, 1913 et 1914 (Jusqu'à août évidemment) et
La Vie Automobile 1912.

non reliés

Faire offre à :

ANTOINE VENIARD

+33 6 07 24 22 21 – veniard@aol.com

NOTES DE LECTURE

Notre membre Michael Edwards, grand spécialiste De Dion devant l'éternel, vient de publier un coffret de 3 livres sur les De Dion vétérans de 1899 à 1904.

De Dion Bouton étant le constructeur le plus représenté des véhicules de nos membres, nous avons acheté ce coffret et lu avec délectation son contenu.



C'est écrit en quantité d'illustrations, de documents en permettant à ceux qui langue de Shakespeare bonheur.

anglais mais la souvent copies français, devrait sont fâchés avec la d'y trouver leur

Le premier livre traite de l'histoire de l'entreprise avec des monographies de ses personnages principaux avec un résumé des modèles, spécifications techniques du vis à vis.

Le deuxième traite des modèles monocylindre avec force détails techniques et un chapitre sur les sociétés ayant utilisé des moteurs De Dion.

Et le troisième des modèles bicylindres, du spider de course et un chapitre sur les véhicules commerciaux. Une annexe sur la production de véhicules et un aperçu des productions ultérieures.

Richement illustrés, ces trois livres témoignent d'une documentation colossale et serviront de référence à tout possesseur ou amateur de véhicules ou moteurs De Dion éligibles au Londres-Brighton.

On peut se les procurer au prix de 175 £ auprès de Surrenden Press (225 € à la Librairie Passion Automobile) : De Dion Bouton- The Veteran Years, 1899-1904.

https://michaelsedgwicktrust.co.uk/supported_book/de-dion-bouton-the-veteran-years/

AU FIL DE NOS LECTURES

LE MOTEUR À AVOINE

Que nos lecteurs dégustent cet extrait du livre «Eléments d'automobile» de Baudry de Saunier, parfois juste, parfois de mauvaise foi, mais toujours réjouissant.

Un moteur doit posséder, pour se rapprocher de plus en plus de la perfection possible, cinq qualités que j'énumère en ordre décroissant d'importance.

Il doit être: puissant, solide, inoffensif, peu onéreux, propre.

Le moteur à avoine est-il puissant ?

— Il est proportionnellement 11 fois plus faible qu'un pigeon et moitié moins fort qu'un homme. En effet, des calculs précis nous apprennent, en faisant la somme des efforts produits par chacune de ces unités, qu'un effort équivalent est exercé par :

415 kilos de cheval (Soit 1 cheval), .

210 kilos d'homme (soit 2 hommes 3/4)

38 kilos de pigeon (soit environ 150).

12 kilos d'abeille (soit environ 6.000).

C'est dire qu'un moteur abeille de 12 kilos, une abeille de la taille d'un gros chat, ferait exactement le travail d'un cheval. Le moteur à avoine est donc théoriquement un des plus faibles qui soient. Pratiquement, sa puissance est encore diminuée par son encombrement (le cheval est souvent plus long que la voiture) et par l'inconstance de son travail. Il ne traîne aisément que de faibles charges, n'en porte sans excès que de plus faibles encore, mais surtout il ne les traîne et porte que lentement. Combien de chevaux font 20 kilomètres en une heure ? Et combien 40 en deux ? L'allure moyenne ne dépasse pas 12. Quant à la durée du travail, combien font 60 kilomètres dans leur journée ? Et les exceptionnels moteurs à avoine qui en sont capables, de quels repos, de quelles haltes languissantes ne faut-il pas les gratifier ? — Je me dispenserai de faire contre le moteur à avoine le parallèle trop facile du cycle et de l'automobile.

Le moteur à avoine est-il solide ?

— Il est d'une constitution toute contraire à celle que l'on conçoit pour un moteur : la rupture d'une seule de ses parties entraîne la perte du tout, l'étalon de 100000 francs qui se décolle un sabot vaut instantanément 30 francs, son poids de peau et de noir animal. Une locomotive qu'on mettrait à la ferraille parce qu'elle a une roue fendue ! Aucune pièce en lui n'est réparable, tout accident est sans remède: son bâti, ses os ne se rebrasant 9

pas, le couronnement de ses bielles de devant ne se répare, même superficiellement, par aucun émail.

En plus de ces faiblesses mécaniques prohibitives, le moteur à avoine est affligé d'une délicatesse d'organes extrême. Si l'avoine qu'il consomme est poussiéreuse, ses pompes à air s'engorgent et toussent, si l'eau qu'il aspire dans son réservoir est trop froide, ses tuyaux d'évacuation se contractent, se tordent, se nouent, si la pièce de la fenêtre où vous le rangez a un carreau cassé, si sa couverture est tombée, tout votre moteur tremble, il s'est détérioré à ne rien faire, il a la fièvre, il a un rhume ! En résumé, si vous ne possédez qu'un seul moteur à avoine, vous n'êtes jamais assuré de pouvoir sortir en voiture à l'heure qu'il vous plaira.

Le moteur à avoine est-il inoffensif?

— Ouvrez n'importe quel journal quotidien, n'importe quel jour. La rubrique des accidents de voiture y est toujours approvisionnée. Un cocher tué, une femme renversée, trois côtes enfoncées. Ce n'est rien, ce n'est qu'un cheval qui a eu peur. Peur de quoi? Il n'en sait rien lui-même, mais il a eu peur, et il a tout écrasé sur son passage! Les moteurs mécaniques, du moins, ont le caractère ainsi fait qu'ils s'arrêtent plus souvent qu'ils ne s'emballent. Au cas d'emballement, d'ailleurs, le remède est sous la main du conducteur : il coupe la vie au moteur en fermant le robinet d'admission ou l'allumage. Les moteurs à avoine n'ont pas ainsi la vie intermittente.

Presque tous peuvent s'emballer un jour de folie, le plus moutonnier lui-même. Beaucoup mordent, un plus grand nombre ruent, tous peuvent, ayant été atteints par la maladie, en communiquer les germes à leur propriétaire.

Le moteur à avoine est-il peu onéreux?

— Si vous le désirez de première marque, c'est-à-dire de père et mère extra, vous le paierez souvent aussi cher qu'une petite maison de campagne. Si vous le désirez de bon usage courant, allongez au marchand un billet de 1500 francs, vous serez suffisamment servi. Mais le moteur est nu. Achetez une méchante voiture pour autant, des harnais pour 500 francs, louez une écurie et une remise pour autant, donnez par mois 100 francs d'avoine, de foin, de vétérinaire et de ferrage, offrez-vous un domestique spécial pour 1600 francs

— et puis...

Et puis ne m'envoyez pas l'addition à solder !

Le moteur à avoine présente ce défaut, que la raison taxe de monstrueux au point de vue économique, de consommer alors même qu'il ne produit aucun travail! Nous sommes d'une époque plus pratique où, ayant mis dans la gueule d'une machine un morceau de coke, des « calories », nous voulons qu'elle nous en rende une partie sous forme de

travail. Et tout le progrès des moteurs consiste simplement en ceci : rapprocher de plus en plus le rendement de la nourriture fournie. Les moteurs, en avalant les calories que nous leur versons sous forme de pétrole, de charbon ou d'avoine, contractent envers nous une dette dont les ingénieurs travaillent à réduire de plus en plus le taux de l'escompte. Tous les moteurs sont des usuriers féroces; mais le cheval dépasse la tolérance puisqu'il prend souvent, lorsqu'il ne travaille pas, 100 pour 100 !

Onéreux à son propriétaire, le moteur à avoine l'est considérablement aussi à la fortune publique. Il n'existe pas de semblable destructeur des routes. Ces quatre pieds, ferrés comme des marteaux, s'agrippent au sol, désagrègent le macadam et ouvrent leur chemin aux destructions de la pluie. Il n'y a aucune exagération à dire que l'État économisera des millions sur le service des ponts et chaussées lorsque le nombre des chevaux sera considérablement diminué et celui des véhicules de toutes sortes à pneumatiques proportionnellement augmenté.

Le moteur à avoine est-il propre?

— Avez-vous jamais soigné un cheval dans tous ses détails? Si oui, vous me comprenez, si non, n'y allez pas voir et continuez à vous salir les mains au nettoyage de votre bicyclette ou de votre automobile.

Sale pour son propriétaire, le moteur à avoine l'est tout autant pour le public. Une petite écurie infecte son voisinage, une grande est classée dans les établissements insalubres. Le déchet de ces moteurs, manne des moineaux, est nauséabond, se mêle au sol des villes et en fait ce mélange acide, aujourd'hui étiqueté comme un produit chimique spécial, rongeur qui sert à l'essayage de la couleur des étoffes, et qu'on nomme «boue de Paris»!

Allez ensuite écouter, sans bouillir, les pontifes de mauvaise foi qui condamnent les automobiles à l'avortement parce qu'ils leur trouvent de l'odeur ! Tous les goûts sont dans tous les nez : moi, je préfère l'échappement du moteur à pétrole à celui du moteur à avoine!

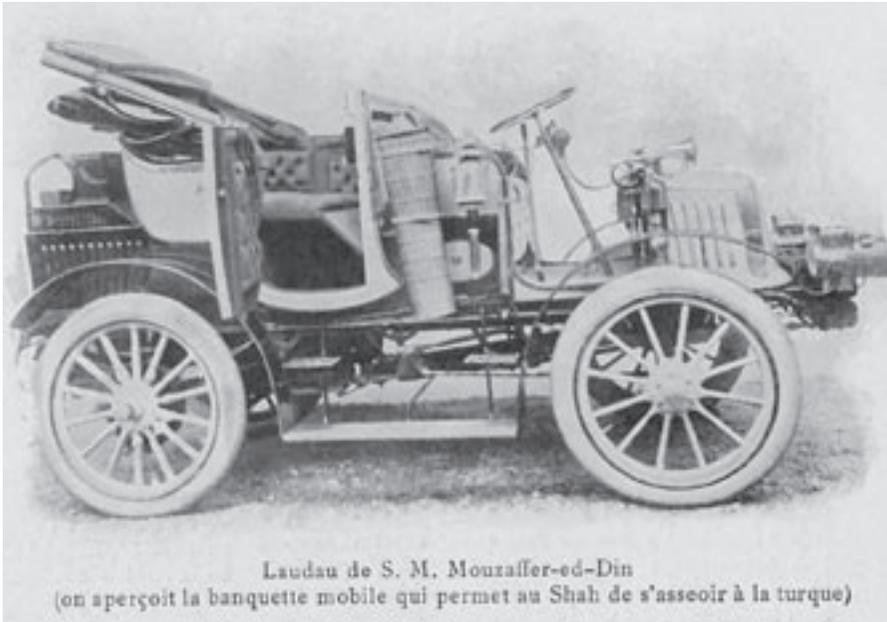
Et maintenant, puisque le cheval ne présente aucune des qualités exigibles d'un moteur du XX^e siècle, pourquoi le cheval dure-t-il encore? Il dure pour de multiples causes, dont les deux principales, sont probablement d'une part, notre routine qui fait qu'ayant, par une longue hérédité, toujours accroché des boîtes à roulettes au derrière des chevaux, nous trouvons extrêmement cocasse de faire marcher toutes seules ces boîtes à roulettes et, d'autre part, la précieuse qualité du moteur à avoine d'être un moteur souple, c'est à dire un moteur qui proportionne presque mathématiquement son effort au travail à produire, qui, en palier, aura une puissance de 50 kilogrammètres à la seconde par exemple, puis tout d'un coup, dans un démarrage pénible, en produira 200 pendant une seconde ou deux, qualité essentielle d'un moteur qui le rend apte à tous les travaux, qualité suprême du **10**

muscle, que possède largement la vapeur, que possède à peine le pétrole.

Le cheval, moteur faible, moteur fragile abusivement, moteur irréparable, moteur dangereux, moteur onéreux, moteur sale, est donc un condamné à mort, pour une époque évidemment fort lointaine, mais de venue certaine.

L. Baudry de Saunier

LA VOITURE du SHAH (1903)



Laudau de S. M. Mouzaffer-ed-Din

(on aperçoit la banquette mobile qui permet au Shah de s'asseoir à la turque)

Dans une vie antérieure, j'ai connu des versions de Renault 5 (commercialisées dans certains pays) à vitre arrière entrebaillante pour permettre aux passagers arrières de cracher à l'extérieur.

Mais s'asseoir «à la turque» dans une automobile, je crois que personne n'y a pensé, à part ce shah là.

Vintage Revival Monthéry 2024

FULGURING!

Rather than tell you all about VRM, we'd rather give you a few images of the incredible rolling objects you can see there. But we do have a little story to tell at the end, which will explain the title.

And here we are at the end of two gruelling days, as the images above show.

As the participants began to pack up their tents and luggage, the good Lord decided to offer a fireworks display to round off this memorable event in style. Unfortunately he was a little clumsy that day and the lightning he was using for his sound and light show ended up striking the Monthéry circuit and more precisely the site of the Teuf-Teuf.

When we came to our senses after a flash of lightning and a thunderclap of unbelievable violence, we found four people badly shocked, two members and two people who had just happened to be passing by at the wrong time.

The first-aid workers on the circuit arrived in a hurry, an electrocardiogram was carried out in the ambulance and the three worst affected were sent to the nearest hospital for further tests, from which they will be discharged early in the evening.

The latest news is that they are all fine and have no after-effects, the worst hit being the Brasier's transporter truck, which had to leave on a tow truck because its electronics had been struck by lightning.

Honestly, it was very frightening, but at least we learned one of the subtleties of the French language that we'll share with you to impress the gallery at dinner parties: you're "foudroyé" by lightning when you die, but if you get away with it you're 'only' "fulguré".

And that explains the title of this report.

PARIS - RAMBOUILLET 26 MAI 2024

The Paris-Rambouillet, organised by our friends at Renaissance Auto, returns every two years, alternating with the Paris-Rouen, and we are partners.

It's a well-established event, fortunately, because organising it in the year of the Olympic Games can hold a few surprises in store... And luckily, Jo Biden hadn't yet arrived for the ceremonies marking the 80th anniversary of D-Day! Enthusiasts in the Paris region, my friends, you know all about it.

For the last few editions, the start has been at the Ecole Militaire, then across Paris to Versailles via the Parc de Saint Cloud.

But this year the military academy is home to the bulk of the troops deployed for the Olympic Games, and there's no room to store our cars on Saturday afternoon while we wait for the start on Sunday morning.

So we parked outside, alongside the school, on a site that would be guarded at night. It was less charming, but since it was for the games...

A second surprise for the organisers: two days before the start, they learn that

they are not allowed to cross the Parc de Saint Cloud. The road book had to be rewritten and the bikers had to be reprogrammed.

After crossing Paris away from the main roads, we arrived in Versailles via Suresnes and its beautiful 'grimpelette', where a fairly dense crowd took advantage of our 'niveau' stop to admire our cars.

And then it's time for the traditional tasting of oysters (and more if you like).

For years, yours truly did this rally with one of his ancestors, which meant I arrived when all the oysters had already been eaten.

Now, with a much younger car and a 5-litre engine, things are going much better, thank you.

This stop is also an opportunity to thank our guardian angels in green waistcoats for their unfailing help.

They were to have an immediate opportunity to demonstrate their efficiency when one of our visiting members informed us that a section of the following route was closed for an undetermined reason at this stage.

So, without a road book and with only the help of the «voltigeurs», we set off again for Rambouillet via the Chevreuse Valley, a Mecca for Parisian Sunday cyclists, with a stop for lunch at the Chateau de Dampierre.

The owner of the chateau, a great fan of horse-drawn carriages, has almost completed the restoration of the outside areas and, believe me, it already looks great.

After putting our cars away in this magnificent setting, we sat down to lunch, but not before taking a look at the park and the outbuildings, which were a delight.

Lunch under the arcades of the right wing, in the shade of the beautiful sunshine so rare in this month of May 2024, was another great memory.

I got the impression that nobody was in a hurry to get back on the road to Rambouillet, via Les Vaux de Cernay.

In Rambouillet, the cars were stopped and displayed in front of the Chateau, following a now well-established tradition.

Don't expect to see any photos of the cars in front of the building, they were drowned in a human tide.

All good things must come to an end, so back to the trailers and loading up to head home.

Thanks again to Esther and her valiant teams of bikers and Renaissance auto, and well done for their responsiveness and organisation.

RALLYE BEFORTY

I know, with an average age of 68, our club isn't exactly a youth club, and unfortunately it's not me who's lowering the average.

But it's precisely because we're trying to improve that that we've had the pleasure of welcoming a few younger members.

It's with them in mind that we're announcing the existence of the Beforty rally reserved for under-40s.

As you can read here:

<https://www.prewarcar.com/beforty-2024-by-marie-antoinette-in-an-alfa-romeo-8c>

the atmosphere seems to be excellent and we can only encourage our younger members to take part.

DISTINCTIONS

The Automobile Club de France (ACF) has created the ACF Car Restoration Prize in 2019, the aim of which is to contribute to the conservation of the automotive heritage and to highlight the men and women who work to preserve this heritage. From craftsmen renowned for their expertise to students and apprentices in training.

We are delighted to note that our friend Paul Chevallier, whom we visited during an Ancêtres rally, has been awarded the Paul Meyan prize for a young person in the car restoration trade. His skill and mastery of sheet metal had impressed all the participants.

Our member Dominique Marcadier received the ACF prize for his Snc boiseries automobiles workshop, which rewards a craftsman in the automotive restoration trade.

Our warmest congratulations to the winners.

NOTES DE LECTURE

Our member Michael Edwards, a great De Dion specialist, has just published a boxed set of 3 books on De Dion veterans from 1899 to 1904.

De Dion Bouton being the most represented manufacturer of our members' vehicles, we bought this boxed set and read its contents with delight.

It is written in English but the quantity of illustrations, often copies of French documents, should enable those who are at odds with the language of Shakespeare to find something to their liking.

The first book deals with the history of the company, with monographs on its main characters, a summary of the models and the technical specifications of the voiturette.

The second deals with single-cylinder models, with a wealth of technical details and a chapter on the companies that have used De Dion engines.

The third covers twin-cylinder models, racing spiders and a chapter on commercial vehicles. There is also an appendix on vehicle production and an overview of subsequent productions.

Richly illustrated, these three books contain a colossal amount of documentation and will serve as a reference for any owner or enthusiast of London-Brighton-eligible De Dion vehicles or engines.

Available for £175 from Surrenden Press (225 € at Librairie Passion Automobile) :
De Dion Bouton- The Veteran Years, 1899-1904.

https://michaelsedgwicktrust.co.uk/supported_book/de-dion-bouton-the-veteran-years/

AU FIL DE NOS LECTURES

THE AVOINE ENGINE

Please enjoy this extract from the book "Eléments d'automobile" by Baudry de Saunier, sometimes accurate, sometimes in bad faith, but always entertaining.

To come as close as possible to perfection, an engine must possess five qualities, which I will list in decreasing order of importance.

It must be powerful, solid, harmless, inexpensive and clean.

How powerful is the oat engine?

- It is proportionally 11 times weaker than a pigeon and half as strong as a man. In fact, precise calculations tell us, by adding up the efforts produced by each of these units, that an equivalent effort is exerted by :

415 kilos for a horse (i.e. 1 horse), .

210 kilos of man (i.e. 2 3/4 men)

38 kilos of pigeon (i.e. about 150).

12 kilos of bee (about 6,000).

In other words, a bee engine weighing 12 kilos, a bee the size of a big cat, would do exactly the work of a horse. The oat engine is therefore theoretically one of the weakest engines available. In practice, its power is further diminished by its bulk (the horse is often longer than the car) and by the inconsistency of its work. He can only easily drag light loads, and carry even lighter loads without excess, but above all he only drags and carries them slowly. How many horses cover 20 kilometres in an hour? And how many 40 in two? The average pace does not exceed 12. As for working hours, how many horses cover 60 kilometres in a day? And the exceptional oat engines that are capable of this, what rests, what languid halts should they not be given? - I don't intend to draw the all too easy parallel between the cycle and the car against the oat engine.

Is the oat engine solid?

- Its constitution is quite the opposite of that conceived for an engine: the breakage of a single part leads to the loss of the whole. The 100,000 franc stallion whose hoof comes off is worth 30 francs instantly, its weight in skin and animal black. A locomotive that would be scrapped because it has a split wheel! No part of it can be repaired, no accident can be remedied: its frame and bones cannot be rebuilt, the crown of its front connecting rods cannot be repaired, even superficially, by enamel.

In addition to these prohibitive mechanical weaknesses, the oat engine is afflicted

with extreme organ delicacy. If the oats it consumes are dusty, its air pumps clog up and cough, if the water it sucks into its tank is too cold, its drainpipes contract, twist and knot, if the part of the window where you store it has a broken pane, if its cover has fallen off, your whole engine shakes, it has deteriorated from doing nothing, it has a fever, it has a cold! In short, if you only have one oat engine, you can never be sure of being able to drive out at any time you like.

Is the oat engine harmless?

- Open any daily newspaper, any day. The car accident section is always full. A coachman killed, a woman knocked down, three ribs cracked. It's nothing, just a horse that got scared. Afraid of what? He doesn't know himself, but he was scared, and he crushed everything in his path! Mechanical engines, at least, have the character to stop more often than they run away. In the event of a runaway, moreover, the remedy lies in the hands of the driver: he cuts the life out of the engine by closing the intake valve or the ignition. Oat engines do not live intermittently.

Almost all of them can run riot on a crazy day, even the most sheepish. Many bite, a greater number kick, and all may, having been affected by the disease, pass on the germs to their owner.

Is the oat engine inexpensive?

- If you want a top-brand engine, i.e. one that comes from father and mother extra, you will often pay as much for it as for a small country house. If you want a good, everyday engine, give the dealer a 1,500-franc note and you'll be well served. But the engine is bare. Buy a nasty carriage for the same amount, harnesses for 500 francs, rent a stable and a shed for the same amount, give 100 francs a month for oats, hay, veterinary and shoeing, treat yourself to a special servant for 1600 francs

- and then...

And don't send me the bill!

The oat engine has this flaw, which from an economic point of view is a monstrous tax on reason that it consumes even though it produces no work! We live in a more practical age where, having put a piece of coke or "calories" into the mouth of a machine, we want it to give us back some of it in the form of work. And all the progress made by engines consists simply in bringing the output closer and closer to the food supplied. By swallowing the calories we give them in the form of oil, coal or oats, engines are contracting a debt with us whose engineers are working to reduce the discount rate more and more. All engines are ferocious usurers, but the horse exceeds tolerance, often taking 100 per cent when it's not working!

The oat engine is costly to its owner and considerably so to the public purse.

There is no similar road destroyer. These four legs, shod like hammers, cling to the ground, disintegrating the tarmac and paving the way for the rain to destroy them. It is no exaggeration to say that the State will save millions on the road and bridges department when the number of horses is considerably reduced and that of vehicles of all kinds with tyres proportionately increased.

Is the oat engine clean?

- Have you ever looked after a horse in detail? If you have, you'll understand me. If you haven't, don't bother and keep getting your hands dirty cleaning your bicycle or your car. Dirty for its owner, the oat engine is just as dirty for the public. A small stable infects its neighbours, a large one is classified as an unhealthy establishment. The waste from these engines, the sparrows' manna, is nauseating, mingles with the soil of the cities and makes an acid mixture, now labelled as a special chemical, which is used to test the colour of fabrics and is called "Paris mud"!

Then go and listen, without boiling, to the pontiffs of bad faith who condemn cars to abortion because they find them smelly! Every taste has its nose: I prefer the exhaust of a petrol engine to that of an oat engine!

And now, since the horse has none of the qualities required of a twentieth-century engine, why is the horse still around? It lasts for many reasons, the two main ones probably being, on the one hand, our routine, which means that, through long heredity, we have always attached rolling boxes to horses' behinds, and we find it extremely funny to make these rolling boxes work on their own and, on the other hand, the invaluable quality of the oat engine, which is that it is a flexible engine. In other words, it is an engine that almost mathematically proportions its effort to the work to be produced, which, when level, will have a power of 50 kilograms per second, for example, and then suddenly, in a painful start-up, will produce 200 kilograms per second for a second or two, an essential quality of an engine that makes it suitable for all types of work, the supreme quality of muscle, largely possessed by steam, barely possessed by oil.

The horse, a weak engine, an abusively fragile engine, an irreparable engine, a dangerous engine, an expensive engine, a dirty engine, is therefore condemned to death, for an era that is obviously very distant, but certain to come.

L. Baudry de Saunier

THE SHAH CAR (1903)

In a previous life, I knew versions of the Renault 5 (marketed in certain countries) with tilting rear windows to allow rear passengers to spit outside.

But sitting Turkish-style in a car, I don't think anyone thought of that, apart from that Shah.